債　券　内　容　説　明　書
令和８年11月13日現在

鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券

法人情報の部

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 本「債券内容説明書法人情報の部」（以下「本説明書法人情報の部」という。）は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。以下「機構法」という。）第 19 条に基づき、国土交通大臣の認可を受けて発行される債券（以下「本債券」という。）の発行者である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の経理の状況その他事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項を令和 8 年 11 月 13 日時点以前の情報に基づき記載しています。なお、当機構の財務諸表につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ（https://www.jrtt.go.jp/ir/financial/）をご参照ください。

2. 本債券は政府保証の付されていない公募債券です。

3. 当機構は、本債券を発行する都度、「債券内容説明書証券情報の部」（以下「本説明書証券情報の部」といい、本説明書法人情報の部とあわせて、以下「本説明書」という。）を作成する予定です。本説明書証券情報の部には、該当する公募債券に関する詳細が記載されます。公募債券への投資判断にあたっては、本説明書証券情報の部も併せてご覧ください。

4. 本債券については、金融商品取引法（昭和 23 年法律第 25 号）第 3 条により同法第 2 章の規定が適用されず、従って、その募集について同法第 4 条第 1 項の規定による届出は行われておりません。本説明書は、本債券に対する投資家の投資判断に資するために、当機構の事業等について、並びに当機構の前身である日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）及び運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）に関してそれぞれ日本鉄道建設公団法（昭和 39 年法律第 3 号。以下「旧公団法」という。）及び運輸施設整備事業団法（平成 9 年法律第 83 号。以下「旧事業団法」という。）の規定等に基づき作成された財務諸表、附属明細書、事業報告書等の既存の開示資料を抜粋又は要約して当機構が任意に作成したものであり、金融商品取引法第 13 条第 1 項に基づく目論見書ではありません。また、本説明書法人情報の部中の財務諸表については、金融商品取引法第 193 条の 2 に規定される監査証明は受けておりません。
   なお、その他本債券の詳細については、発行要項を併せてご覧ください。

5. 当機構の財務諸表は、「中央省庁等改革基本法」（平成 10 年法律第 103 号）第 38 条第 3 号及び「独立行政法人通則法」（平成 11 年法律第 103 号。以下「通則法」という。）第 37 条により原則として企業会計原則に基づき処理されるとともに、「独立行政法人会計基準」、「独立行政法人会計基準注解」（平成 12 年 2 月 16 日独立行政法人会計基準研究会）、機構法、国土交通大臣の認可を受けて定めた「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書」及び同大臣への届出が義務付けられている「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」等に準拠して作成されます。
   また、当機構の財務諸表は、通則法第 38 条第 1 項及び第 2 項により、毎事業年度の終了後 3 月以内に、監査報告及び会計監査報告を添付した財務諸表を国土交通大臣に提出してその承認を受けなければならないとされております。

6. 当機構は、特殊法人等改革基本法（平成 13 年法律第 58 号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第 2 条及び第 3 条により、機構の成立の時において解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

本説明書に関する連絡場所
横浜市中区本町六丁目 50 番地 1　横浜アイランドタワー
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　経理資金部資金企画課　　電話番号　045（222）9040

目　　次

法人情報の部

第１　法人の概況
1．主要な経営指標等の推移……1
2．沿革……3
3．事業の内容……5
4．新幹線建設について……19
5．民鉄線事業について……22
6．鉄道建設業務等の概要について……25
7．資金調達の概要……29
8．国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金……31
9．行政改革関連事項について……32
10．関係会社の状況……48
11．役職員数の状況……48
第２　事業の状況
1．業績等の概要……49
2．経営方針、経営環境及び対処すべき課題等……58
3．事業等のリスク……72
4．経営上の重要な契約等……72
5．財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析……73
6．研究開発活動……73
第３　設備の状況
1．設備投資等の概要……83
2．主要な設備の状況……83
3．設備の新設、除却等の計画……84
第４　法人の状況
1．資本金残高の推移……85
2．役員の状況……86
3．コーポレート・ガバナンスの状況……87
第５　経理の状況
1．財務諸表の作成方法について……89
2．当機構の財務について……89
3．監査証明について……89
4．財務諸表（企業会計原則準拠）等について……90
第６　法人の参考情報
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第５期中期目標……91
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第５期中期計画……108
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の令和８年度計画……129

注１：本説明書法人情報の部中の数値は特に他の記載がない限り、令和８年 11 月 13 日現在のものです。
注２：本説明書法人情報の部中の表は計数が四捨五入されているため、合計は計数の総和と必ずしも一致しないことがあります。なお、平成 29 年度以降の決算関連数値についても四捨五入にて表記しています。
注３：当機構の事業年度は、通則法第 36 条により毎年４月１日に始まり、翌年３月 31 日に終わるものとされておりますが、同条第２項により最初の年度は当該規定にかかわらず、その成立した日に始まり、翌年の３月 31 日に終わるものとされています。また、当機構の財務諸表は、通則法第 38 条第１項及び第２項により、毎事業年度の終了後 3 月以内に、監査報告及び会計監査報告を添付した財務諸表を国土交通大臣に提出してその承認を受けなければならないとされております。

法人情報の部

第1　法人の概況

1. 主要な経営指標等の推移

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の令和３年度から令和７年度における法人単位の財務諸表及び各勘定に関して記載しております。

○法人単位

（単位：百万円）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
経常収益	466,187	462,538	421,155	461,517	446,012
経常利益又は経常損失（△）　*1	△4,657	△31,958	△5,764	△7,054	△15,222
当期総利益又は当期総損失（△）	△3,528	△31,958	△5,817	△7,094	△17,190
資本金　*2	115,337	115,337	115,337	115,387	115,387
純資産額　*3	1,970,727	1,974,359	1,979,931	1,976,118	1,968,584
総資産額	14,271,451	14,423,562	14,385,887	14,280,241	14,144,810
自己資本比率　*4	13.8%	13.7%	13.8%	13.8%	13.9%

①建設勘定

（単位：百万円）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
経常収益	358,011	352,390	307,753	345,183	328,450
経常利益又は経常損失（△）　*1	50	178	△2,513	△1,860	2,132
当期総利益又は当期総損失（△）	760	86	△2,567	△1,887	166
資本金　*2	51,676	51,676	51,676	51,676	51,676
純資産額　*3	692,024	727,711	736,798	738,200	748,083
総資産額	8,607,407	8,595,023	8,594,500	8,483,681	8,331,153
自己資本比率　*4	8.0%	8.5%	8.6%	8.7%	9.0%

②海事勘定

（単位：百万円）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
経常収益	26,051	26,191	25,182	23,997	23,902
経常利益又は経常損失（△）　*1	1,246	1,127	615	1,076	1,039
当期総利益又は当期総損失（△）	1,650	1,216	615	1,076	1,039
資本金　*2	63,567	63,567	63,567	63,567	63,567
純資産額　*3	42,197	43,413	44,029	45,105	46,143
総資産額	220,062	215,976	199,708	198,287	207,830
自己資本比率　*4	19.2%	20.1%	22.0%	22.8%	22.2%

③地域公共交通等勘定

（単位：百万円）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
経常収益	829	858	3,859	4,034	4,508
経常利益又は経常損失（△） *1	△5	25	65	67	54
当期総利益又は当期総損失（△）	9	26	66	67	54
資本金 *2	－	－	－	50	50
純資産額 *3	32	50	67	126	120
総資産額	121,032	321,797	331,648	375,267	383,347
自己資本比率 *4	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

④助成勘定

（単位：百万円）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
経常収益	200,238	211,350	186,224	196,204	188,291
うち補助金等収益	101,567	112,706	98,968	109,891	102,254
経常利益又は経常損失（△） *1	△7,521	△1,907	16,035	17,977	19,832
当期総利益又は当期総損失（△）	△7,519	△1,905	16,036	17,978	19,832
資本金 *2	95	95	95	95	95
純資産額 *3	143,389	141,481	157,301	175,278	195,110
総資産額	3,990,017	3,961,921	3,942,338	3,936,810	3,911,396
自己資本比率 *4	3.6%	3.6%	4.0%	4.5%	5.0%

⑤特例業務勘定

（単位：百万円）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
経常収益	46,461	29,319	26,898	25,129	17,912
経常利益又は経常損失（△） *1	1,419	△31,971	△20,417	△24,679	△38,581
当期総利益又は当期総損失（△）	1,419	△31,971	△20,417	△24,693	△38,582
資本金 *2	―	―	―	―	―
純資産額 *3	1,093,193	1,061,223	1,040,806	1,016,113	977,530
総資産額	1,857,039	1,756,807	1,663,788	1,567,494	1,499,950
自己資本比率 *4	58.9%	60.4%	62.6%	64.8%	65.2%

〔指標等の説明〕

＊1：経常利益（損失）＝経常収益－経常費用

＊2：資本金＝政府出資金

＊3：純資産額＝自己資本＝資本金＋剰余金（欠損金）

＊4：自己資本比率＝（純資産合計／負債・純資産合計）×100

2. 沿革

年　月	事　　項
	運輸施設整備事業団
	日本鉄道建設公団
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
昭和34年 6月	国内旅客船公団設立
昭和36年 4月	国内旅客船公団が、特定船舶整備公団と改称
昭和39年 3月	日本鉄道建設公団設立
昭和41年 12月	特定船舶整備公団が、船舶整備公団と改称
昭和45年 5月	日本鉄道建設公団に、新幹線鉄道の建設業務追加
同年 7月	本州四国連絡橋公団の設立に伴い、本四淡路線及び本四備讃線の調査業務移管
昭和47年 6月	日本鉄道建設公団に、民鉄線の建設及び大改良業務を追加
昭和53年 12月	特定船舶製造業安定事業協会設立
昭和57年 11月	上越新幹線（大宮・新潟間）開業
昭和62年 4月	国鉄改革に伴い、国鉄分割民営化（JRグループ設立）
	日本国有鉄道清算事業団設立
	新幹線鉄道保有機構設立
同年 9月	新幹線鉄道の建設事業を日本鉄道建設公団が承継
昭和63年 3月	津軽海峡線（青函トンネル）開業
平成元年 7月	特定船舶製造業安定事業協会が、造船業基盤整備事業協会と改称
平成3年 10月	新幹線鉄道保有機構の業務を引き継ぎ、鉄道整備基金設立
平成9年 10月	鉄道整備基金と船舶整備公団が統合し、運輸施設整備事業団設立
	北陸新幹線（高崎・長野間）開業
平成10年 10月	解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を、日本鉄道建設公団が承継
	国鉄清算事業本部を設置
平成13年 3月	解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を、運輸施設整備事業団が承継
同年 12月	特殊法人等整理合理化計画により、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、独立行政法人となることが閣議決定
平成14年 12月	東北新幹線（盛岡・八戸間）開業
平成15年 10月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）設立
平成16年 3月	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）開業
平成22年 12月	東北新幹線（八戸・新青森間）開業
平成23年 3月	九州新幹線（博多・新八代間）開業
平成27年 3月	北陸新幹線（長野・金沢間）開業
平成28年 3月	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業
令和元年 11月	神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）開業
令和4年 9月	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業

令和5年 3月	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）開業
令和6年 3月	北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業

3. 事業の内容

(1) 設立の経緯及び目的

当機構は、平成 13 年 12 月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、平成 15 年 10 月 1 日付けで日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）と運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）が統合し、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号。以下「通則法」という。）及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。以下「機構法」という。）の定めるところにより設立された法人です。

当機構の目的は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することとされております。

当機構の前身の 1 つである旧公団は、昭和 39 年 3 月 23 日に日本鉄道建設公団法（昭和 39 年法律第 3 号。以下「旧公団法」という。）に基づき設立された特殊法人であり、「鉄道の建設等を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与するとともに、大都市の機能の維持及び増進に資すること」を目的としていました。なお、平成 10 年 10 月に、国鉄長期債務等の抜本的な処理を図るため、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号。以下「債務等処理法」という。）が施行され、日本国有鉄道清算事業団（以下「旧清算事業団」という。）は解散し、旧公団は旧清算事業団が行っていた旧国鉄職員等の年金給付費用等の支払業務等を引き継ぎました。

また、当機構のもう 1 つの前身である旧事業団は、平成 9 年 10 月 1 日に、船舶整備公団（昭和 34 年 6 月国内旅客船公団として設立。その後、特定船舶整備公団を経て昭和 41 年 12 月に名称変更）と鉄道整備基金（平成 3 年 10 月設立。その前身は、昭和 62 年 4 月設立の新幹線鉄道保有機構。）が統合して、運輸施設整備事業団法（平成 9 年法律第 83 号。以下「旧事業団法」という。）に基づき設立された特殊法人であり、「鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を推進するための助成その他の支援を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究に関する業務を行うことにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること」を目的としていました。なお、旧事業団は、平成 13 年 3 月に解散した造船業基盤整備事業協会（昭和 53 年 12 月特定船舶製造業安定事業協会として設立し、平成元年 7 月に名称変更。）の業務の一部を引き継ぎました。

(2) 資本金の構成

当機構の資本金は 1,152 億 7,236 万 8,069 円（令和 8 年 6 月 1 日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

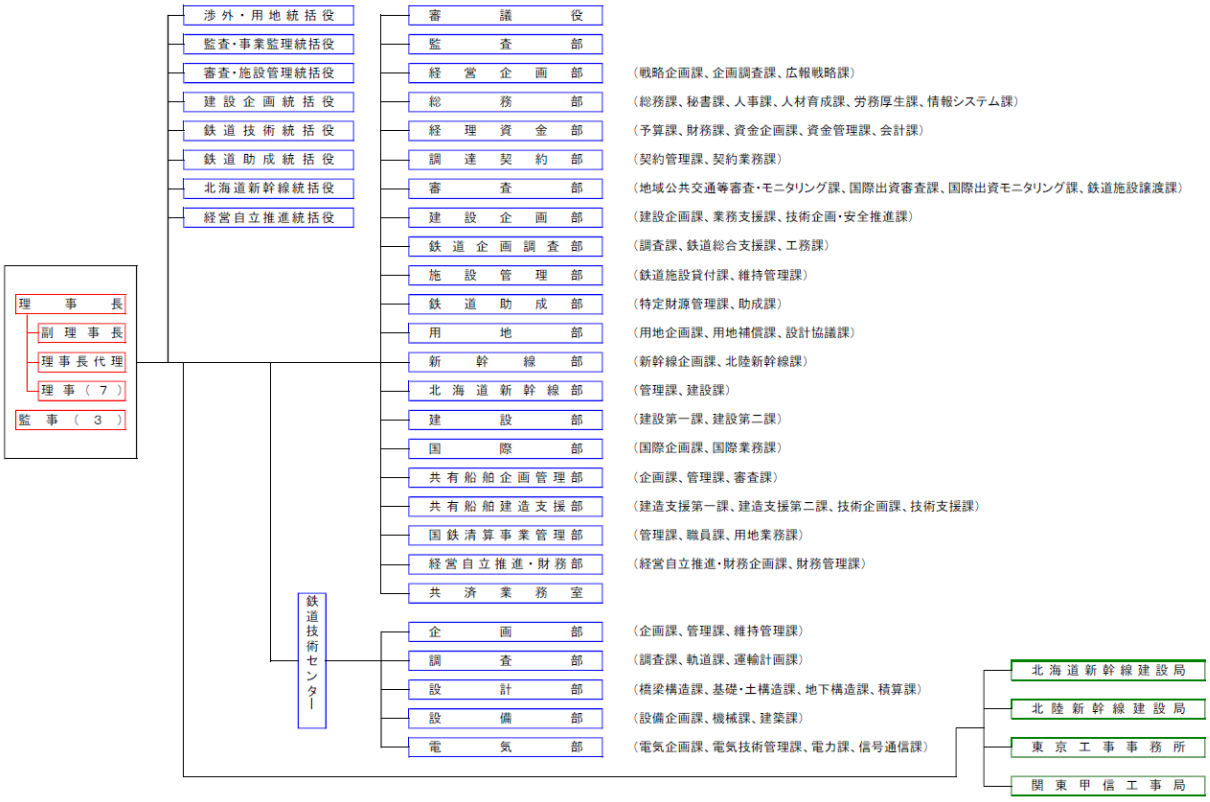
（内訳）

（単位：百万円）

建設勘定 ……	51,561
海事勘定 ……	63,567
地域公共交通等勘定 ……	50
助成勘定 ……	95
特例業務勘定 ……	－
資本合計	115,272

（3）組織図（令和 8 年 11 月 13 日現在）

独立行政法人鉄道建設･運輸施設整備支援機構組織図



(4) 日本政府との関係について

①主務大臣について

機構法第 26 条により、当機構の主務大臣は国土交通大臣とされており、国土交通大臣は、通則法に基づき、理事長及び監事の任命及び解任、業務方法書の認可、財務諸表の承認等を行います。

②役員について

当機構の理事長については通則法第 20 条第 1 項により、監事については同条第 2 項により国土交通大臣が任命し、副理事長及び理事については同条第 4 項により理事長が任命しております。なお、通則法第 23 条により、国土交通大臣又は理事長は、それぞれの任命に係る役員を解任することができるとされております。

③業務運営について

(ｱ) 業務方法書

通則法第 28 条により、当機構は、業務方法書を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされております。これを変更しようとするときも同様です。

(ｲ) 中期目標

通則法第 29 条により、国土交通大臣は、あらかじめ独立行政法人評価制度委員会（以下「委員会」という。）の意見を聴き、3 年以上 5 年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定め、これを指示するとともに公表しなければならないとされております。これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、令和 5 年 4 月 1 日から令和 10 年 3 月 31 日までの 5 年間について定められております。

(ｳ) 中期計画

通則法第 30 条により、当機構は、前述の中期目標を達成するための計画（以下「中期計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとなっており、これを変更しようとするときも同様です。

(ｴ) 年度計画

通則法第 31 条により、当機構は、毎事業年度の開始前に、中期計画に基づき、その事業年度の業務運営に関する計画（以下「年度計画」という。）を定め、国土交通大臣に届け出るとともに、公表しなければならないとされております。これを変更したときも同様です。

(ｵ) 評価等

（ⅰ）年度評価

通則法第 32 条により、当機構は、毎事業年度の終了後、各事業年度における業務の実績について、国土交通大臣の評価（以下「年度評価」という。）を受けなければならないとされております。

年度評価を受けるにあたっては、当機構は、各事業年度の終了後 3 月以内に、業務の実績及び自らの評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は、年度評価を行ったときは、遅滞なく、当機構に対し、評価結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

（ⅱ）中期目標期間評価（見込評価）

通則法第 32 条により、当機構は、中期目標期間の最終年度に、中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績について評価（以下「見込評価」という。）を受けなければならないとされております。この見込評価を受けるにあたっては、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度の終了後 3 月以内に、中期目標期間終了時に見込まれる業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は見込評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

(iii)業務・組織の見直し

通則法第 35 条により、国土交通大臣は、見込評価を行ったときは、中期目標期間の終了時までに、業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとするとされております。また国土交通大臣は、検討の結果及び講ずる措置の内容を委員会に通知するとともに、公表しなければならないとされ、委員会は、通知された事項について必要があると認めるときは、国土交通大臣に意見を述べなければならないとされております。さらに、委員会は、当機構の主要な事務及び事業の改廃に関し、国土交通大臣に勧告することができるとされております。

(iv)中期目標期間評価

通則法第 32 条により、当機構は、中期目標期間の終了後に、中期目標期間の業務の実績について評価（以下「中期目標期間評価」という。）を受けなければならないとされております。この中期目標期間評価を受けるにあたっては、中期目標期間の最後の事業年度の終了後 3 月以内に、中期目標期間の業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は中期目標期間評価を行ったときは、当機構に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

(5) 財務及び会計について

①財務諸表

当機構は、通則法第 38 条第 1 項により、毎事業年度、貸借対照表、損益計算書、利益の処分又は損失の処理に関する書類その他国土交通省令で定める書類及びこれらの附属明細書（以下「財務諸表」という。）を作成し、当該事業年度の終了後 3 月以内に国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならないとされております。

②会計監査人の監査

通則法第 39 条により、当機構は、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の監査を受けなければならないこととされております。なお、同法第 40 条により、会計監査人は、国土交通大臣が選任することとされております。

③長期借入金及び債券

機構法第 19 条第 1 項により、当機構は国土交通大臣の認可を受けて、長期借入をし、または、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券を発行することができるとされております。

上記により、当機構の業務は、国土交通大臣、委員会等による評価によって、当該業務の内容及び継続性等に影響を受ける可能性があります。

(6) 当機構の業務内容について

当機構の業務は、機構法第 13 条並びに附則第 11 条及び債務等処理法第 13 条の規定により、①「鉄道建設業務」、②「国際業務」、③「船舶共有建造業務」、④「地域公共交通出融資業務等」、⑤「鉄道助成業務」及び⑥「国鉄清算業務」から構成されております。

①鉄道建設業務

当機構は、新幹線の建設等による国土交通軸を形成するための政策遂行機関としてその使命を果たすとともに、大都市においては、都市機能の維持、交通環境の整備等に、そして、地方においては経済基盤の強化、地域格差の是正に、総合鉄道技術を有する唯一の全国規模の公的機関として責務を果たしております。

当機構の鉄道建設等の業務は、新幹線鉄道、幹線鉄道、都市鉄道、都市鉄道利便増進事業、津軽海峡線及び受託事業に大きく区分されます。

(ｱ) 新幹線鉄道

新幹線鉄道は、旧国鉄による東海道新幹線、山陽新幹線の建設以降、昭和 45 年に成立した全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号。以下「全幹法」という。）に基づき、建設を進めております。

昭和 48 年に全幹法に基づき北海道新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間）、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の 5 路線の整備計画が定められました。このうち、北海道及び北陸新幹線については当機構の前身である旧公団が、他の 3 路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間））は旧国鉄が建設主体となりました。その後、昭和 62 年の国鉄分割・民営化に伴い、「旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律」（昭和 62 年法律第 104 号）に基づいて、旧国鉄が建設主体とされていた九州新幹線、東北新幹線の建設に係る業務を、旧公団が引き継ぎ、整備新幹線の建設を一元的に行うこととなりました。

整備新幹線の建設については、政府・与党における検討結果に基づき、順次その取扱いが定められてきました。これまでに開業した整備新幹線は、平成 9 年 10 月の北陸新幹線（高崎・長野間）、平成 14 年 12 月の東北新幹線（盛岡・八戸間）、平成 16 年 3 月の九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）、平成 22 年 12 月の東北新幹線（八戸・新青森間）、平成 23 年 3 月の九州新幹線（博多・新八代間）、平成 27 年 3 月の北陸新幹線（長野・金沢間）、平成 28 年 3 月の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）、令和 4 年 9 月の九州新幹線（武雄温泉・長崎間）及び令和 6 年 3 月の北陸新幹線（金沢・敦賀間）となっております。

現在、全幹法に基づき工事実施計画の認可を受けた北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設を進めております。

整備新幹線の施設は、機構法及び同法施行令に基づいて当機構が保有し、営業主体である JR 旅客会社へ貸し付けることとなっております。貸付料は、営業主体の受益の程度を勘案して算定される仕組みとなっております。

現在の建設財源のスキームは、整備新幹線の貸付料等を充てた後、国及び地方公共団体が 2：1 の割合で負担することとなっております。

「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）により、財投債を原資とする財政投融資の手法を積極的に活用、工夫することにより整備新幹線の建設を加速化することとされました。

当機構では上記の新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設及び貸し付けを行う他、新幹線鉄道の建設に関する調査を行います。

＜整備新幹線＞

線　名	区　間	線路延長	備　考
北海道新幹線	新青森・新函館北斗	149km	平成28年3月開業
	新函館北斗･札幌	212km	建設中
東北新幹線	盛岡･八戸	97km	平成14年12月開業
	八戸･新青森	82km	平成22年12月開業
北陸新幹線	高崎･長野	117km	平成9年10月開業
	長野･金沢	228km	平成27年3月開業
	金沢・敦賀	125km	令和6年3月開業
九州新幹線	博多･新八代	130km	平成23年3月開業
	新八代･鹿児島中央	127km	平成16年3月開業
	武雄温泉･長崎	66km	令和4年9月開業
計	営業中	1,121km	
	建設中	212km	
合　計		1,332km	駅間距離

(注) 四捨五入のため合計は一致しない

(ｲ) 幹線鉄道

幹線鉄道は、主要幹線及び大都市交通線、地方開発線及び地方幹線、並びに主要幹線鉄道線に区分されます。

(ⅰ)主要幹線及び大都市交通線

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（CD 線）として建設していたもので、現在は当機構が貸付事業等を行っております。これは、昭和 30 年代の旧国鉄が、既設線の改良工事等に専念せざるを得ない状況の中で、大都市、主要都市の輸送力の強化を目的としてスタートした新線建設事業であり、主要な線としては根岸線、武蔵野線、京葉線、伊勢線、湖西線等がありますが、貸付終了に伴い根岸線、武蔵野線及び京葉線の一部区間は東日本旅客鉄道株式会社へ、伊勢線は東海旅客鉄道株式会社へ、湖西線は西日本旅客鉄道株式会社へそれぞれ譲渡し、現在当機構が保有している線区については全て東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社へ貸し付けております。

(ⅱ)地方開発線及び地方幹線

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（AB 線）として建設していたもので、昭和 55 年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和 55 年法律第 111 号）により一時中断しましたが、その後、日本国有鉄道改革法等施行法（昭和 61 年法第 93 号）により、第三セクターが事業主体となり、あらためて地方鉄道新線として工事を再開した線です。建設資金については国の全額補助対象となっております。すべての路線が既に完成し無償譲渡されております。

(ⅲ)主要幹線鉄道線

大都市圏と地方の中核都市とを連絡する中距離連絡鉄道として新幹線鉄道と直接又は間接に接続する高速性等を有した旅客輸送経路及び長距離貨物輸送のための鉄道と位置づけられているもので、幹線鉄道の高速化を目的とした無利子貸付制度が適用されております。これに該当する線区として田沢湖線、奥羽線、東海道線（貨物）、智頭線等があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されております。

(ｳ) 都市鉄道

都市鉄道は、大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置付けられております。事業の採択の前提として、定期的に交通政策審議会等において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められております。

都市鉄道は、民鉄線及び都市鉄道線に区分されます。

(ⅰ)民鉄線

大都市圏における民鉄線の建設及び大改良を行うことにより、輸送力の増強と通勤・通学の混雑の緩和を目的としたものであり、北総線、東葉高速線、埼玉高速鉄道線及びみなとみらい線等の建設並びに小田原線、京王線及び伊勢崎線等の大改良（複々線化等）があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されております。

(ⅱ)都市鉄道線

平成 3 年に設立された鉄道整備基金（旧事業団）を承継した当機構が行う混雑率緩和等輸送力増強を目的とした無利子貸付について、工事施行認可を得た鉄道事業者がその貸付けを受けるために、国土交通大臣に事業認定申請を行い、併せて当機構に工事の申出を行うものであり、主要な線として筑肥線及び常磐新線（つくばエクスプレス）等があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されております。

これら民鉄線及び都市鉄道線は、ともに鉄道事業者が利用者負担を原資とした通常の資金調達のみにより鉄道整備を行うのには限界があることから、当機構が調達する長期安定資金を財源として鉄道施設の新設・大改良を図るものです。鉄道事業者は、当機構の高度な技術力による建設費縮減のメリットのほか、自社で新線建設期間中に必要となる建設技術者を確保しなければならない問題や新たに技術者を確保した場合の完

成後の技術者超過の問題の解消、当該建設費等については鉄道施設を譲り受けた後の長期割賦返済が可能となります。

(ｴ) 都市鉄道利便増進事業

平成17年8月に都市鉄道等利便増進法が施行となり、当機構は整備主体と成り得る立場から、都市鉄道等の利便性向上に資する事業について、整備効果、事業採算性等の検討を行いました。これまでの都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）の実績として、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）の整備が挙げられます。この事業については、国と地方公共団体が総事業費の3分の1ずつを補助し、残りの3分の1を当機構が資金調達して施設を整備しました。

相鉄・JR直通線は、相鉄本線西谷駅から羽沢横浜国大駅までの約2.7kmの連絡線であり、平成18年6月に整備構想及び営業構想が認定され、平成18年11月に速達性向上計画の認定を相模鉄道株式会社と連名で受けて事業に着手し、平成21年10月に第一次分割工事施行の認可、平成27年4月に第二次分割工事施行認可を受けて工事を進め令和元年11月30日に開業しました。

相鉄・東急直通線は、羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅までの約10.0kmの連絡線であり、平成18年6月に整備構想及び営業構想が認定され、平成19年4月に速達性向上計画の認定を相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社と連名で受けて事業に着手しております。その後、平成24年10月に工事施行の認可を受けて工事を進め令和5年3月18日に開業しました。

また、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線は個別の事業としてそれぞれ認定されましたが、両事業を一体的に進めていくことが、事業の効率的執行においてより適切であることから、平成26年3月に両事業を一体化する速達性向上計画の変更申請を行い、同年同月に認定を受けております。

平成29年2月には神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）の開業時期の遅れと事業費の増額について速達性向上計画の変更の申請を行い、同年3月に変更の認定を受け、令和8年3月に事業が完了しました。

＜資金の内訳＞

国（補助金）	地方公共団体（補助金）	整備主体（借入金等）
1／3	1／3	1／3

(ｵ) 津軽海峡線(青函トンネル)

津軽海峡線は本州と北海道を結ぶ延長約88kmの路線で、その一部には青函トンネル（延長約54km）が含まれております。青函トンネルは、昭和46年に本工事に着手し、以後17年の歳月を費やし、昭和63年に完成しました。この工事は、昭和29年の洞爺丸の悲惨な事故から国民の強い要望として実現化の運動が長年にわたって続けられてきた経緯があり、これは国家的財産といっても過言ではありません。現在は当機構が保有主体となって北海道旅客鉄道株式会社へ貸し付けており、貸付料は租税及び管理費程度としております。当機構の前身である旧公団が建設主体であることから当該トンネルの機能・設備等を熟知しており、将来にわたって健全な鉄道施設としての維持を図るべく、海底部のトンネルの調査等を実施しているところです。また、平成11年度から、青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として防災設備、通信施設等の改修工事にも着手しております。この機能保全に要する資金については、国が3分の2、北海道旅客鉄道株式会社が3分の1※を負担しております。

※「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」が令和3年に改正されたことにより、特例業務勘定から建設勘定への繰り入れた額については、北海道旅客鉄道株式会社が事業費の負担をしたものとみなせるようになりました。

＜改修資金の内訳＞

国（補助金）	北海道旅客鉄道株式会社負担金
2／3	1／3

(ｶ) 受託事業

受託事業は鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に基づき、鉄道に関する工事、調査、測量、設計、試験及び研究を行うものです。これまでに中部国際空港連絡鉄道線、仙台地下鉄東西線等合計 33 件の建設工事を実施してきました。また、鉄道事業者・地方公共団体等からの委託により鉄道整備計画に伴う調査業務も実施しています。当機構は、鉄道建設に対するルート選定、環境アセスメントといった調査から、設計、施工、検査に至る一貫したプロジェクトマネージメントを通じて総合的な技術力を発揮しています。さらに、新工法や環境対策などの土木分野における技術開発も活かされています。

令和 7 年度には、調査業務として、都心部・臨海地域地下鉄等の調査を実施しました。加えて、地域鉄道事業者等に対して、設備修繕計画等への技術支援も実施しました。

このように当機構が技術面での支援機関として業務を委託されている背景には、各鉄道事業者が新線建設よりも施設の維持管理を主な事業としていること、新たに建設技術者を確保するよりも、高度な技術力を有する我が国唯一の公的鉄道技術集団である当機構を活用する方が経済的であると考えられていることが挙げられます。なお、建設工事の財源は、全額委託者からの資金を充当しており、工事完成後には鉄道施設を委託者に引き渡すこととなっています。

(ｷ) 鉄道災害調査隊

鉄道災害調査隊は、新幹線の建設等で培った技術力を活用して、自然災害等により鉄軌道施設等が被災した場合、鉄軌道事業者等からの派遣要望を踏まえた国土交通省からの派遣要請に基づき、いち早く現地に出向き、鉄軌道事業者等を支援しております。

具体的な支援活動の内容としては、初動の支援、応急復旧の支援、本格復旧の支援があります。初動の支援では、鉄道災害調査隊を派遣し、被災した路線について、現地踏査や小型無人機（ドローン）の活用等により、被災現場の全体像を迅速に把握し、二次災害発生防止のための技術的助言を行います。

応急復旧の支援では、被災した鉄軌道施設について、個別施設ごとに被害の状況を調査し、鉄軌道事業者等が実施する応急復旧に対する技術的助言を行います。本格復旧の支援では、早期復旧に向けて、必要な追加調査項目や恒久復旧対策について鉄軌道事業者等へ技術的助言を行うとともに、これらの助言や被害状況の調査結果を被害状況調査報告書として取りまとめて手交します。これまでに大井川鐵道大井川本線、いすみ鉄道、小湊鉄道（令和 5 年度、令和 6 年度、令和 8 年度 3 回の計 5 回）、くま川鉄道、のと鉄道、しなの鉄道へ鉄道災害調査隊を派遣した実績があります。

②国際業務

当機構は海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号）に基づき、従来より他の業務の遂行に支障の無い範囲内で行ってきた海外の鉄道に関する技術協力等の業務に加え、我が国の新幹線技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査等の業務及び海外の高速鉄道に関する調査等の全部又は一部を行う事業を実施する者に対し、その事業の円滑な実施に必要な資金の出資を行います。

なお、令和 3 年 9 月 1 日に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構、東日本旅客鉄道株式会社とともに出資を行い、インドのムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトの電気パッケージにおいて発注者であるインド高速鉄道公社の業務の代理代行を担う日本高速鉄道電気エンジニアリング株式会社を立ちあげました。

③船舶共有建造業務

当機構では、国内の旅客船及び貨物船の建造について、船舶共有建造制度を通じて長期・固定資金を供給し、また、建造に関する技術的支援を行い、国内海運の安定かつ確実な輸送に貢献してきたところです。

船舶共有建造業務は、平成 13 年 12 月「特殊法人等整理合理化計画」により平成 14 年度からは共有建造の対象を以下の「真に政策的必要性のあるもの」に重点化することとなりました。

(ｱ) 物流効率化等対策：船舶の大型化あるいは荷役、運航の効率化等を図ることができる船舶の建造を行うこと

(ｲ) 環境対策：道路混雑の緩和、CO2 排出量の削減等の面からモーダルシフト（トラックから船舶・鉄道への転換）等の環境対策の推進を図ることができる船舶建造を行うこと

(ｳ) 少子高齢化対策：高齢化社会の急速な進展に対応するため、バリアフリー化した船舶の建造を行うこと

(ｴ) 離島航路に就航する船舶：離島住民の生活に不可欠な交通手段として安全かつ確実な輸送サービスを行う船舶の建造を行うこと

また、平成 16 年 12 月の「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」の策定を受け、財務体質改善を図るとともに、平成 17 年度には貨物船のうち土・砂利・石材専用船を、旅客船のうち遊覧専用船を共有建造の対象から外し、その対象を政策的意義の高いものに重点化しました。

平成 22 年度には、政策要件を「内航海運のグリーン化に資する船舶」「産業競争力強化に資する船舶としてグループ化等を実施する内航海運事業者により建造される船舶」「離島航路等の維持・活性化に資する船舶」等へと見直し、政策効果のより高い船舶に対して金利優遇を実施しております。

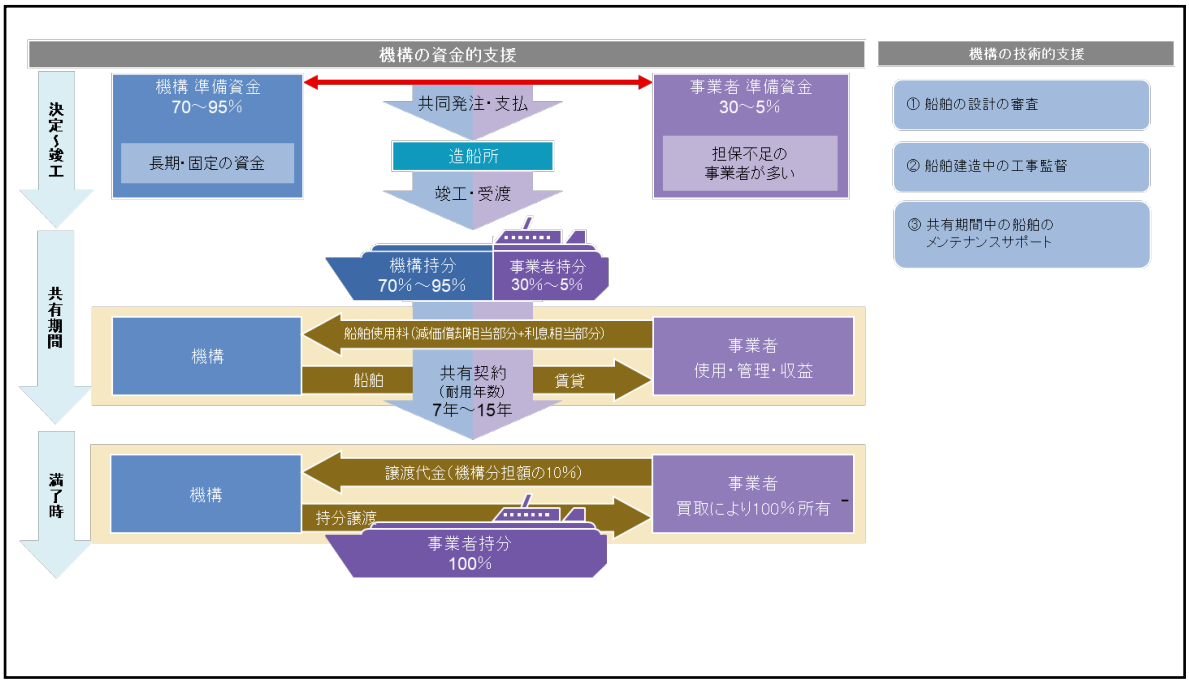
さらに、平成 30 年度から政策要件を「グリーン化に資する船舶」、「物流効率化に資する船舶」、「地域振興に資する船舶」、「事業基盤強化に資する船舶」、「船員雇用対策に資する船舶」に見直したほか、令和 3 年 11 月より、「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」を新設しております。

以上の方針の下、当機構は船舶共有建造業務に関し、以下の業務を行います。

・海上運送事業者と費用を分担して船舶を建造し、当該船舶を当該海上運送事業者と共有するとともに、これを当該海上運送事業者に使用させ、及び当該船舶を当該海上運送事業者に譲渡すること

・共有建造により船舶を建造する海上運送事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは改造又は保守若しくは修理に関する技術的支援（これに附帯する業務を含む。）を行うこと

＜船舶共有建造業務のスキーム＞



＜船舶使用料収入の推移＞　（単位：百万円）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
旅客船船舶使用料	6,688	7,652	7,761	7,857	8,615
貨物船船舶使用料	18,883	18,179	17,186	15,566	14,618
合　計	25,571	25,830	24,946	23,424	23,233

④地域公共交通出融資業務等

当機構は、資金提供による持続可能な地域旅客サービスの提供の確保、安全性・利便性を高める鉄道施設の整備や物流施設等への支援のために出資や貸付け業務を行います。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）及び物資の流通の効率化に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）に基づく認定を受けた事業について、当機構が定める条件を満たす事業が出資や貸付けの対象となり、その原資は財政投融資資金等です。

これにより、事業を進めるに当たって必要となる初期資金について、柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等から必要な民間資金を呼び込むことが期待できます。

また、当機構では、出融資の実行後において、継続的なモニタリングを通じて、事業に係るリスクを把握・評価し、適切なリスク管理を行います。

⑤鉄道助成業務

当機構は、国の一般会計からの補助金と JR 本州 3 社からの既設新幹線譲渡収入等を財源として以下の業務を行っております。

(ｱ) 旧事業団から承継した旧国鉄長期債務等の償還及び利子の支払い

(ｲ) 補助金の交付等

（ｉ）整備新幹線建設助成

現在、当機構では全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年 5 月 18 日法律第 71 号）に基づいて整備新幹線の建設が推進され、また、整備新幹線の工事を円滑に実施するための調査などの建設推進高度化事業が実施されております。これらの事業を行う建設勘定に対して、助成勘定では国からの補助金及び既設 4 新幹線を JR 本州 3 社に譲渡したことに伴う譲渡収入の一部を原資とする事業資金の繰り入れを行っております。

（ⅱ）主要幹線鉄道等整備助成

在来幹線鉄道の高速化、地方都市やその近郊路線等の新駅設置により、広域的な地域間の連携の強化、地域鉄道の利用や地域の活性化を促進するため、また環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するための貨物列車走行対応化、又は貨物拠点整備に必要な施設整備のため、助成を行っております。

（ⅲ）都市鉄道整備助成

既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ速達性の向上を図ることにより、利用者の利便の増進に資する事業、大都市交通の大きな担い手である地下鉄の整備等を推進するとともに、鉄道駅の総合改善事業等による都市機能の向上・活性化等を推進するため、助成を行っております。

（ⅳ）安全・防災対策助成

老朽化や自然災害等による鉄道施設被害の未然・拡大防止のための安全対策事業、踏切道における事故防止と交通の円滑化に必要な踏切保安設備の整備等により、安全かつ安定的な鉄道輸送サービスを提供し、安心できる生活環境を維持するため、助成を行っております。

(ｳ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

・既設新幹線譲渡収入を財源として、新幹線鉄道の輸送力増強に関する大改良事業を行う鉄道事業者のために、日本政策投資銀行を介して低利資金の融通を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 7 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

貸付金については平成 27 年 12 月をもって完済されております。

・同様に既設新幹線譲渡収入を財源として、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業について、東京地下鉄株式会社（旧帝都高速度交通営団。以下「東京メトロ」という。）及び旧公団（建設勘定）に対し、無利子貸付を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 19 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

貸付金については、東京メトロは平成 26 年 3 月をもって完済され、旧公団（建設勘定）は令和 8 年 11 月 13 日現在残高が 128 百万円です（旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）。

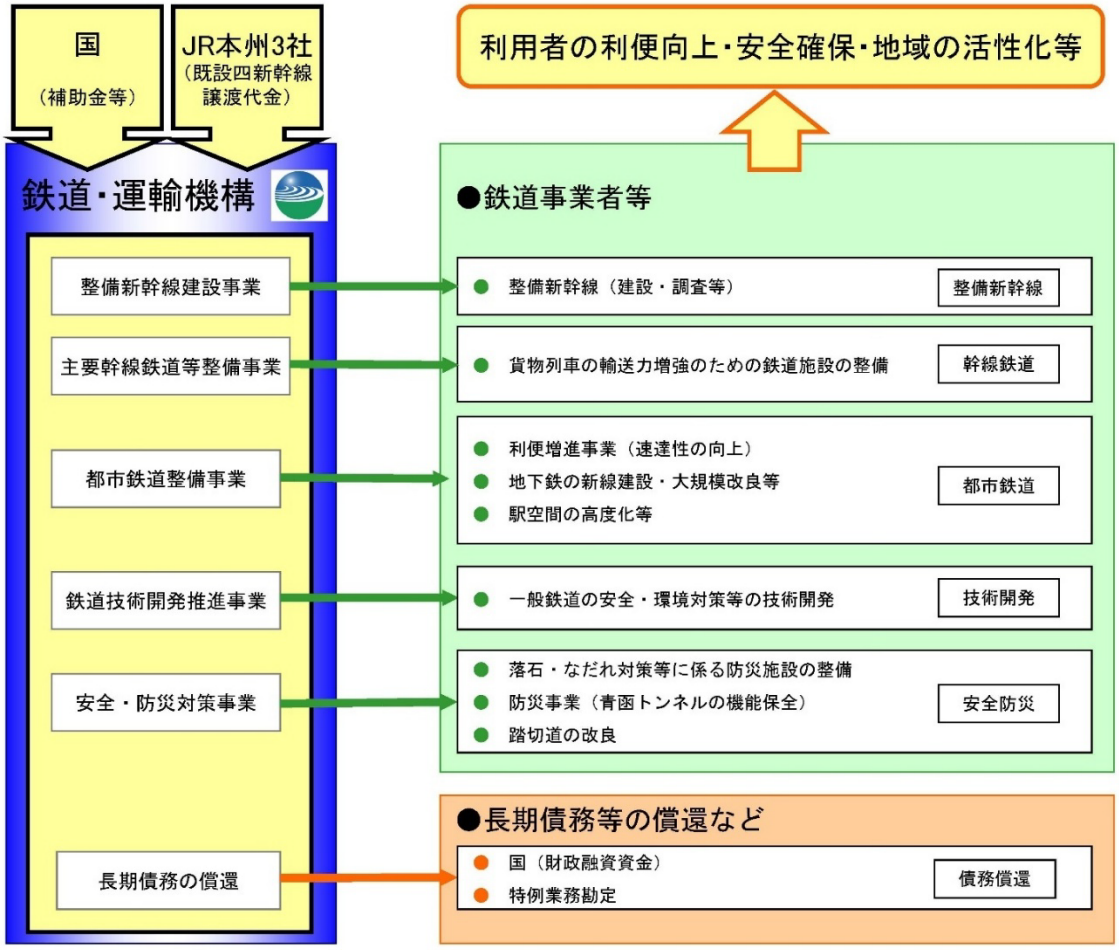
(ｴ) 財政融資資金を活用した資金の貸付等

・「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）により、東海旅客鉄道株式会社（以下「JR 東海」という。）が行うリニア中央新幹線の全線開業を最大 8 年間前倒しすることとされたことを受け、平成 28 年度より、財政融資資金を借り入れ、JR 東海に対し建設資金の一部貸し付けを行いました。貸付金残高は、令和 8 年 11 月 13 日現在 30,000 億円です。

(ｵ) JR2 島会社からの長期借入金の借り入れ

・日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部改正により、JR2 島会社の経営の下支え措置として長期借入金の借り入れを行いました。借入金残高は、令和 8 年 11 月 13 日現在 5,220 億円です。

＜鉄道助成業務のスキーム＞



⑥国鉄清算業務

当機構は国鉄清算事業に係る業務に関し、主として以下の業務を行います。

債務等処理法第 13 条第 1 項第 1 号の規定に基づき、以下の費用等の支払いについて、計画的かつ確実に実施する業務（業務方法書第 58 条）

(ｱ) 日本国有鉄道の職員であった者等に係る恩給の支払いに充てるべき費用

(ｲ) 日本国有鉄道の職員であった者等に係る年金追加費用等に要する費用

上記のほか当機構は、以下の業務を行います。

- 債務等処理法第 13 条第 1 項第 2 号の規定に基づき、業務の遂行に必要な資金に充てるため、特例業務に係る資産の処分を公正かつ適切に行うこと。
- 債務等処理法第 13 条第 1 項第 3 号の規定に基づき、特例業務に係る資産の処分の効果的な推進に寄与するよう特例業務に係る土地に係る宅地の造成及びこれに関連する施設の整備並びに当該宅地及び施設の管理及び譲渡を行うこと。
- 必要に応じて、債務等処理法第 13 条第 2 項の規定に基づき、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和 61 年法律第 88 号）第 1 条第 3 項の会社の株式処分を効果的に推進するため特に必要がある場合には、当該会社に対し、当該会社の事業の用に供する施設の整備その他当該会社の経営基盤の強化を図るために必要な資金の貸付けを行うこと。

昭和 62 年の国鉄改革の実施に伴って発足した旧清算事業団は、旧国鉄から引き継いだ国鉄長期債務等の償還のため、約 11 年半余にわたって旧国鉄から承継した土地や JR 株式の処分を行ってきましたが、旧清算事業団発足後の地価高騰に伴う土地の売却の凍結やその後の地価の下落、株式市況の低迷のほか、毎年度の金利及び年金等の負担に加え、新たに発生した厚生年金移換金負担金等により国鉄長期債務等は旧清算事業団発足時を上回ることとなりました。

このような状況の下、政府・与党の財政構造改革会議において国鉄長期債務の本格的処理策について検討が行われた結果、平成 9 年 12 月に同会議において、旧清算事業団の有利子債務を国の一般会計に承継し、無利子債務を免除するほか、旧清算事業団は解散し、旧清算事業団が負担していた年金関係負担等については旧清算事業団の土地・株式等の資産を承継する旧公団が同資産を処分すること等により支払うこと等を内容とする「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」が決定され、これに基づき、平成 10 年度より国鉄長期債務等の処理の実現を図るため、「債務等処理法」案が国会へ提出されました。

同法案は、原案において厚生年金移換金負担に係る JR 等(注 1)の負担とされた額について、JR 等と旧公団が折半すること等の修正を受けた後成立し、平成 10 年 10 月 22 日の同法の施行により、旧清算事業団は同日解散し、旧公団に年金の給付に要する費用の支払い、旧清算事業団から承継した土地や JR 株式の処分等の業務が、特例業務として引き継がれました。

これらの業務は、旧公団がこれまで行ってきた鉄道施設の建設等の業務と比べると政策目的や財源が異なり、かつ暫定的な業務であることから、旧公団内に「国鉄清算事業本部」を設置して、それぞれの業務を明確に区分して実施しました。その後、当機構の設立に際して同業務は、当機構に承継されました。

機構発足時、特例業務勘定では、負債の額が資産の額を上回っており、欠損金が計上されていましたが、その後、資産売却の進展等により利益が生じた結果、資産の額は負債の額を大きく上回るようになり、多額の利益剰余金を保有することとなりました。これに関して、平成 22 年 4 月の行政刷新会議事業仕分けにおいて、当該利益剰余金については、国庫返納すべきである旨の評価がなされました。

その後、政府においては、当該利益剰余金の取扱いに関する検討が行われ、平成 22 年 12 月、国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣が次の事項等について合意しました。

・特例業務勘定の利益剰余金のうち 1 兆 2,000 億円の国庫納付

・JR 三島・貨物会社に対する経営自立を図るための支援（注 2）

・整備新幹線の着実な整備にかかる措置

・並行在来線の支援に係る措置

これらを実施するため、平成 23 年 6 月に債務等処理法が改正され、特例業務勘定の新たな業務として実施することとなりました。

また平成 28 年度からは、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対しては、輸送の安全の確立のための鉄道施設等の整備について、両社の最大限の自助努力を前提としつつ、なお及ばない部分について、必要な安全投資及び修繕を実施できるようにすること、両社の経営自立のため、追加的支援措置を実施することとなりました。

さらに、令和元年度からは、北海道旅客鉄道株式会社に対しては、徹底した経営努力を行い、地域の関係者と一体となって経営自立に向けた取組を着実にこなしていくことを前提としつつ、必要な設備投資及び修繕を実施できるようにすること、同社の経営自立のため、新たな支援を実施することとなりました。

平成 23 年度以降、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社等に対して行ってきた支援は令和 2 年度末で法律の期限を迎えるため、令和 3 年 3 月に債務等処理法が改正され、支援期限を延長するとともに、出資等の新たな支援措置が追加されました。

○ 「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」（平成 23 年 5 月 2 日法律第 42 号）

○ 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（平成 23 年 6 月 15 日法律第 66 号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。）

（ⅰ）北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受けるべきものとして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行並びに北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引き受けに要する費用に充てるための無利子の資金の貸付け

（ⅱ）北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に対して、老朽化施設の更新等に係る無利子貸付及び助成金の交付

（ⅲ）北陸新幹線（高崎・長野間）の債務償還の費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

（ⅳ）並行在来線の貨物調整金に要する費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

○ 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和 3 年 3 月 31 日法律第 17 号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。）

（ⅰ）独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対し、本州と四国を連絡する鉄道施設であって国土交通大臣が定めるものの改修に必要な資金に充てるための資金の交付

（ⅱ）青函トンネルの改修に要する費用に充てるための、特例業務勘定から建設勘定への繰り入れ

（ⅲ）北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）及び鉄道施設等を北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社に貸し付ける者に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他の鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための助成金の交付

（ⅳ）会社に対し、当該会社の生産性の向上に資する施設等の整備（これらに関する調査を含む。）及び管理に必要な資金の出資

（ⅴ）会社に対し、貸付金に係る債権の全部又は一部の出資

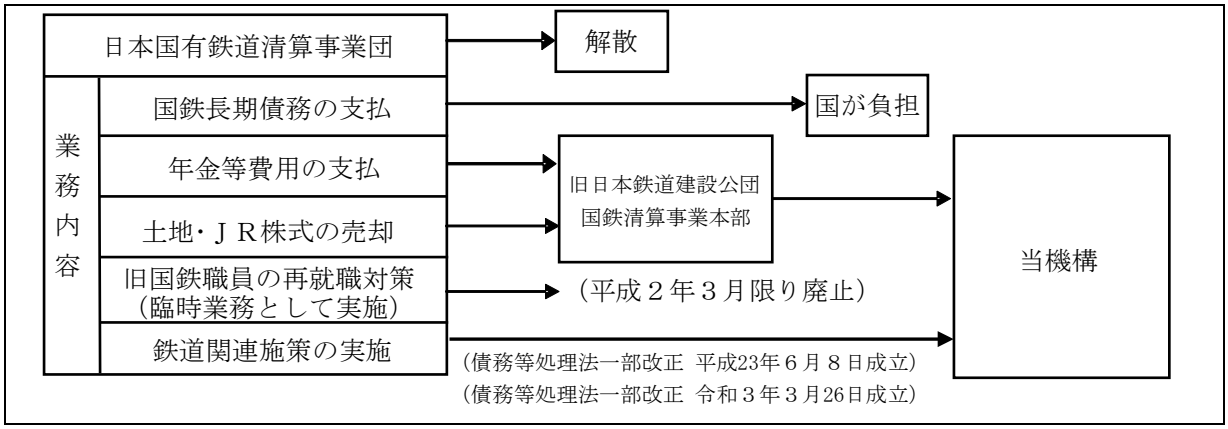
（ⅵ）国土交通大臣が指定する金融機関が行う会社の経営基盤の強化に必要な資金の貸付けについて、当該金融機関に対する利子補給金の支給

（ⅶ）会社の所有する土地のうち国鉄より継承されたものであって、当該会社の事業の用に供されていないものの取得及び処分等

（注 1）「JR 等」とは、JR7 社のほか、当機構（旧清算事業団）、ソフトバンク株式会社（旧ボーダフォン株式会社）、鉄道情報システム株式会社、公益財団法人鉄道総合技術研究所及びジェイアールバス 5 社（JR バス東北、JR バス関東、JR 東海バス、西日本 JR バス、中国 JR バス）をいいます。

（注 2）「JR 三島」とは、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社をいい、「貨物会社」とは、日本貨物鉄道株式会社をいいます。

＜旧清算事業団の業務内容とその承継等の概要＞



（7）損益構造について

当機構の損益構造は、建設勘定、海事勘定、地域公共交通等勘定、助成勘定及び特例業務勘定ごとにそれぞれ異なっております。その概要は、それぞれ以下の通りです。

①建設勘定

新幹線鉄道については、全額補助金等により建設されることになっていることから、新幹線鉄道施設に係る貸付開始後発生する減価償却費については、資産に係る繰延収益等が収益計上され、相殺されるため、損益への影響はありません。また、貸付開始後受け入れる貸付料は収益計上されることになりますが、当該収益等は、全幹法の規定に基づき新幹線建設の財源等に充てられることから、当機構に関する省令第 10 条の規定に基づき損益への影響はありません。

都市鉄道利便増進事業については、補助金等及び有償資金により建設され、鉄道施設に係る貸付開始後に費用として計上される支払利息、一般管理費（租税を含む。）及び有償資金に対応する減価償却費と収益として計上される貸付料収入との差額で損益が発生します。なお、公的無償資金に対応する減価償却費については、資産に係る繰延収益等が収益計上されるため損益への影響はありません。

上記以外の鉄道で有償資金により建設されたものについては、当該鉄道施設の建設、貸付及び譲渡に要した当機構の負担額について、所定の期間で全額を回収する原価回収主義を採用していることから、損益への影響はありません。また、海外高速鉄道に関する出資については、産業投資特別会計からの出資金を原資として出資を行っており、一般管理費等については自己収入でまかなわれております。

②海事勘定

船舶共有建造業務については、適正な審査の上で共有の相手方として決定した国内海運事業者と費用を分担して船舶の建造を行うものであり、竣工と同時に持分割合に応じて登記し、当該事業者に使用・管理させることを内容としております。当機構は、分担した費用について、当該船舶の共有期間（原則として耐用年数）にわたって事業者から船舶使用料（建造原価及び事業金利）として回収するとともに、共有期間満了時に残存の持分(当機構持分の 1 割相当額)を当該事業者に譲渡することにより、全額回収することとなっております。

しかしながら、景気の低迷等により未収金が発生し、その一部に回収困難なものが見込まれたことから貸倒引当金等を計上することとなりました。

この結果、繰越欠損金が計上されることとなりましたが、当該業務の損益構造は、調達金利と事業金利とのスプレッドにより収益が生じる仕組みとなっており、当該収益により繰越欠損金を漸次解消することとなっております。

③地域公共交通等勘定

地域公共交通出融資業務及び都市鉄道融資業務は、地域公共交通活性化再生法により認定を受けた事業に係る業務であり、地域公共交通出融資業務は、認定軌道運送高度化事業等の実施において中長期的な収益が見込まれる等の場合、産投出資等を原資として出融資を行うことになっており、一般管理費等については、国から受け入れる運営費交付金でまかなわれております。

また、都市鉄道融資業務は、認定地域公共交通利便増進事業の実施において必要な資金の貸付けを行うことになっており、財政融資資金からの借入金利息と貸付先への貸付金利息が見合っているため損益が生じない構造であるとともに、一般管理費等については、貸付先から収受する管理費収入でまかなわれております。

加えて、物流出融資業務は、物資の流通の効率化に関する法律により認定を受けた事業に係る業務であり、「認定総合効率化事業」の実施において、地域公共交通出融資業務と同様に中長期的な収益が見込まれる等の場合、産投出資等を原資として出融資を行うことになっており、一般管理費等については、国から受け入れる運営費交付金でまかなわれております。

④助成勘定

鉄道助成業務については、一般会計からの補助金等を財源としておりますが、国から受け入れる補助金等収入と鉄道事業者等へ交付する鉄道整備助成費が見合っており、損益が生じない構造となっております。

中央新幹線建設資金貸付等業務については、財政融資資金からの借入金利息と JR 東海への貸付金利息が見合っており、損益が生じない構造となっております。

債務償還業務については、JR 本州 3 社からの既設新幹線譲渡収入を財源として他勘定長期借入金の償還を行っておりますが、既設新幹線譲渡収入に係る受取利息と長期借入金に係る支払利息との差額が利益を発生させる損益構造です。

⑤特例業務勘定

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、JR 株式の資産処分収入及び国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等を支払うスキームとなっております。

旧国鉄職員の年金等の支払のための引当金は適正に確保しており、また、債務等処理法の一部を改正する法律の施行に伴い実施している鉄道関連施策については、特例業務勘定の収入の範囲内で実施することを予定しており、当機構の経営・財務状況に問題は生じないものと考えております。

各勘定の年度の予算、収支計画及び資金計画は年度計画にて規定されております。それらの具体的な内容につきましては当機構ホームページ(https://www.jrtt.go.jp)の“JRTT について”をご参照下さい。

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

いわゆる「整備新幹線」とは、全幹法に基づき、昭和 48 年に旧運輸大臣により決定された整備計画に定められている北海道新幹線（青森市・札幌市間)、東北新幹線（盛岡市・青森市間)、北陸新幹線（東京都・大阪市間（経由地：長野市付近・富山市付近・小浜市付近))、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間)、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の 5 路線のことを言います。この整備計画に基づく 5 路線のうち、当機構の前身たる旧公団が北海道及び北陸の両新幹線について、建設主体として旧運輸大臣より建設の指示を受け、他の 3 路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間)、九州新幹線（福岡市・長崎市間)）は旧国鉄が建設主体となりました。その後、オイルショックや旧国鉄経営の悪化に伴い、昭和 57 年の閣議決定により計画は凍結されましたが、国鉄改革の目途がついた昭和 62 年 1 月に凍結が解除され、昭和 62 年 4 月の国鉄民営化に伴い、東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間)、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の建設主体が旧公団に引き継がれました。

昭和63年1月に政府及び与党からなる整備新幹線建設促進検討委員会が設置されました。同年8月の3線5区間の着工優先順位、平成元年1月の建設財源の基本的な枠組みの決定等、着工のための諸条件が整えられ、この基本スキーム（旧基本スキーム）の下で平成元年8月から3線5区間について概ね10年後の開業を目指して逐次建設が開始されることとなりました。この3線5区間とは、東北新幹線(盛岡・八戸間(沼宮内・八戸間はフル規格(注1)、盛岡・沼宮内間及び八戸・青森間は新幹線直通線（以下「ミニ新幹線」という。）（注2)))、北陸新幹線(高崎・長野間(フル規格)、糸魚川・魚津間(新幹線鉄道規格新線（以下「スーパー特急」という。）（注3)、石動・金沢間(スーパー特急))及び九州新幹線(八代・鹿児島中央間(スーパー特急))です。

平成3年には、暫定的な整備としてのスーパー特急及びミニ新幹線の建設を全幹法の下で進めるため、同法の改正が行われました。

その後、平成6年に旧基本スキームの見直しが行われ、平成6年12月の連立与党申合せ及び関係大臣申合せにおいて、従来の整備計画はすべて維持されること、現行基本スキームにより整備される線区に関して、東北新幹線について盛岡・八戸間をフル規格に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画（ミニ新幹線）は取り下げること、東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第2筑紫トンネルについて新たに試掘調査に着手すること、3線5区間以外（3線5区間の規格変更を含む）の整備のための新しい基本スキームを引き続き検討し、平成8年中にその成案を得ること、その際、国及び地域の財政事情、JR旅客鉄道株式会社の健全な経営の確保等に配慮することが決定されました。

平成8年12月の政府・与党合意において、今後の整備新幹線の取扱いに関して、新財源スキームと新規着工区間が決定されました。新財源スキームについては、JR旅客鉄道株式会社が支払う既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし、これに国の公共事業関係費を加えた額を国の負担分、その2分の1を地方公共団体の負担分とすることとされました。また、新規着工区間については、新財源スキームを前提に、事業規模を平成30年度までの間において概ね1.2兆円程度とした上で、東北新幹線（八戸・新青森間、(フル規格)）、北陸新幹線（長野・上越間、(フル規格)）及び九州新幹線（鹿児島ルート、船小屋・新八代間、(スーパー特急)）の着工が決定されました。これを受けて政府・与党からなる検討委員会において基本条件の確認を行った上で、概ね20年後の開業を目指すこととなりました。この基本条件の確認は、新たな区間の着工にあたり、整備区間ごとに収支採算性の見通し、受益の範囲を限度としたJR旅客鉄道株式会社の貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け及びJR旅客鉄道株式会社の同意等をいいます。

この政府及び与党合意に基づき、平成9年7月以来、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、平成10年1月に、新規着工区間の優先順位について東北新幹線（八戸・新青森間、(フル規格)）及び九州新幹線（船小屋・新八代間、(スーパー特急)）を第1位、北陸新幹線（長野・上越間、(フル規格)）を第2位とし、当該3区間について所要の許可手続きを経て、平成9年度中に着工すること等が決定されました。この決定に従い、旧公団は、平成10年3月に全幹法第9条に基づく旧運輸大臣の認可を得て新規着工3区間の建設に着手しました。

その間の、平成9年10月には、北陸新幹線（高崎・長野間）が整備新幹線として初めて開業しました。

その後、平成12年4月から、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、同年12月の政府・与党申合せにおいて北陸新幹線（長野・富山間）をフル規格化し、今後概ね12年強後の完成を目指すこと、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）をフル規格化し、東北新幹線（八戸・新青森間）と共に、今後概ね12年後の完成を目指すこと、今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国及び地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線（盛岡・八戸間）及び九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の両区間の完成後に見直すこと等が決定されました。この決定に基づいて、旧公団は，平成13年4月に全幹法第9条に基づく国土交通大臣の認可を得て、北陸新幹線（上越・富山間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の建設工事に着手しました。また、平成14年1月に北海道新幹線(新青森・札幌間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の環境影響評価の終了後、工事実施計画の認可申請を行いました。

その後、平成14年12月には東北新幹線（盛岡・八戸間）が開業、平成16年3月には九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）が開業しました。

平成16年に政府・与党整備新幹線検討委員会が開かれ、各線区の見直しを行い既着工区間の完成時期の見直しと新規着工区間の決定がなされました。既着工区間では、東北新幹線（八戸・新青森間）と九州新幹線（博多・新八代間）が平成22年度末の完成を目指すことになりました。新規着工区間は、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は、平成17年度初に着工、平成27年度末の完成、北陸新幹線（富山・金沢車両基地（現白山総合車両所）間）はフル規格とし、平成17年度初に着工、長野・金沢車両基地間を一体的に平成26年度末の完成、同福井駅部は、平成17年度初に着工し、平成20年度末の完成を目指すことになりました。また、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、工事実施計画の認可申請を行うこと、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、並行在来線区間の運営のあり方について調整が整った場合には着工することになりました。この決定に基づいて、平成17年4月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）及び北陸新幹線（富山・金沢間及び福井駅部）は全幹法第9条に基づく国土交通大臣の認可を得て工事に着手しました。また、東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）は平成17年12月に開業設備に係る工事実施計画の追加認可を得て工事完了予定を平成22年度末とし開業設備工事に着手しました。

さらに、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、平成17年12月に工事実施計画の認可申請を行いました。

一方、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、平成19年12月に並行在来線の運営に関し、関係三者間での合意が得られたことから、平成20年3月に認可を受け工事に着手しました。

その後、平成22年12月には東北新幹線（八戸・新青森間）、平成23年3月には九州新幹線（博多・新八代間）が開業しました。

また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、平成24年6月に国土交通大臣より工事実施計画が認可され、工事に着手しました。

平成27年1月に政府・与党整備新幹線検討委員会が開かれ、政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は平成47年度（令和17年度）から5年前倒しし、平成42年度末（令和12年度末）の完成・開業を目指すこと、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は平成37年度（令和7年度）から3年前倒しし、平成34年度末（令和4年度末）の完成・開業を目指すこと、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）はフリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度（令和4年度）から可能な限り前倒しすることとされました。

その後、平成27年3月には北陸新幹線（長野・金沢間）、平成28年3月には北海道新幹線（新青森･新函館北斗間）が開業しました。また、令和4年9月23日には九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、令和6年3月16日には北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業しました。

（注1）フル規格は、北陸新幹線（高崎・長野間）と同じ新幹線規格の路盤に、標準軌（線路幅1,435㎜）を敷設して新幹線車両が走行します。

（注2）ミニ新幹線は、山形新幹線や秋田新幹線で導入されている規格で、在来線と同じサイズの車両（車輪の幅は北陸新幹線（高崎・長野間）と同様の標準軌）が、新幹線区間は新幹線として高速走行し、在来線の路盤のままで標準軌を敷設した在来線区間では、乗換え無しに在来特急（最高速度130km/h）として走行します。

（注3）スーパー特急は、在来線と同じサイズの高速車両が在来線では在来特急として走行し、新設区間（新幹線規格の路盤に在来線と乗換え無しで走行できる狭軌（線路幅1,067㎜）を当面敷設）では、最高速度200km/h程度で走行します。

（2）整備新幹線建設の費用負担等について

整備新幹線は、当機構が建設しており、開業後も当機構が保有し、営業主体に有償で貸し付けることとされております。平成8年12月の政府・与党合意に基づき平成9年に全幹法及び関係政令が改正され、毎年度の建設費は、整備新幹線の貸付料等収入の一部を充てた後、残額について国が3分の2（国の公共事業関係費とJR旅客鉄道株式会社が当機構助成勘定に支払う既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入等を含む）、地方公共団体が3分の1を負担することとされております。

なお、北陸新幹線（高崎・長野間）については、平成 10 年 2 月の冬季長野オリンピックの開催時期に開業を間に合わせる必要があったことなどから、事業費を確保するために無償資金に加えて例外的に一部有利子資金（約 2,800 億円）を調達しております。この有利子資金は、整備新幹線の貸付料により償還されていました。その後、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き償還されることとなりましたが、平成 27 年度に全額償還されております。

整備新幹線の貸付料は、投下資本の回収を前提として決定されるものではなく、開業後における営業主体（JR 旅客鉄道株式会社）の受益の程度を勘案して算定される仕組みとなっております。具体的には、機構法施行令第 6 条第 1 項において、新幹線鉄道事業の開始による当該新幹線営業主体である JR 旅客鉄道株式会社の受益の程度を勘案し、当該鉄道事業者が毎事業年度に支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額に、当該事業年度の当該鉄道施設に関して当機構が支払う租税及び管理費を加算した額に相当する額を基準として定めることとされております。

このように、当機構へ JR 旅客鉄道株式会社が支払う新幹線鉄道施設の貸付料は、JR 旅客鉄道株式会社が受ける受益の範囲内で負担することとなっており、JR 旅客鉄道株式会社の経営に影響を与えないものとなっております。

（並行在来線の取扱い）

①平成 8 年 12 月の政府・与党合意において、建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時に JR 旅客鉄道株式会社の経営から分離することとされております。

②平成 12 年 12 月の政府・与党申合せにおいて、JR 旅客鉄道株式会社から経営分離された並行在来線上を引き続き JR 貨物鉄道株式会社が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴う JR 貨物鉄道株式会社の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講じることが決定され、これに基づき、JR 貨物鉄道株式会社に対し鉄道貨物輸送調整金が交付されることとなりました。

また、現在は、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、当該調整金の交付は、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き行われております。

5．民鉄線事業について

(1) 民鉄線事業の仕組みについて

当機構の民鉄線事業は、大都市圏における通勤・通学輸送需要の増大に対処し、輸送力の増強及び混雑の緩和を図るため、民鉄線の建設及び大改良を目的として、昭和 47 年度にスタートしたものであり、平成 31 年 3 月末までに 30 線、210.0km を譲渡しております。具体的には、既設線の複々線又は複線化工事、地下鉄及び地下鉄への直通都心乗入線工事、ニュータウン新線建設工事であって、大都市圏における輸送力の増強のため緊急に必要であるものを対象としております。

民鉄線事業のための建設資金は、当機構が財政融資資金、債券発行及び民間借入金で長期かつ低利で調達し、建設費の低減を図り、鉄道事業者、ひいては鉄道を利用する国民の負担を軽減しております。

民鉄線事業に要する資金調達コストは、最終的に全て鉄道事業者から長期分割方式（譲渡後 25 年間の元利均等半年賦償還方式）で回収することとしています。

なお、民鉄線事業者に対する譲渡価額に係る対価の軽減を図るため、当機構が調達した借入金及び債券の支払利子について、補給金を受け入れる制度があります。この補給金については、各年度の調達資金に対し、当該年度の予算で定める利率を超える場合には、国及び地方公共団体から 2 分の 1 ずつを会社単位にて補給されることとなっております。

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等について

当機構が民鉄線事業により譲渡した路線のうち、いわゆる大手鉄道会社からの資金回収は、順調に推移しておりますが、第三セクター鉄道会社（地方公共団体の出資又は拠出に係る法人）等のうち、千葉急行線、北神急行線、東葉高速線、北総線及び埼玉高速鉄道線については、沿線開発の縮小や遅れ等による輸送需要の低迷等により開業後の収支が想定を下回る状況が生じたため、りんかい線については、開業当時の厳しい経済・金融情勢を背景にした民間金融機関の融資姿勢の変化により資金不足が生じるため、通勤・通学利用者の足を守る観点から政府、関係地方公共団体、関係鉄道事業者等の関係者が一体となって支援策を講じております。

当機構としては、これらの関係者が各々の役割に応じた支援を行う中で、当機構への債務償還の確保等のために必要と判断して、国土交通大臣（旧運輸大臣）の指示に基づいて当機構に対する債務の償還条件の変更等を以下の通り実施しております。

①千葉急行線の処理結果及び債務の償還方策について

千葉急行線は、平成 7 年 4 月に全線（千葉中央・ちはら台間）が単線で開業しましたが、ニュータウン計画等沿線開発の遅れから、輸送需要の低迷等によって運行主体である千葉急行電鉄株式会社の経営が破綻したことから、旧運輸省を中心とする関係者間で処理策が検討され、平成 10 年 6 月に処理策が合意されました。

これにより、千葉急行電鉄株式会社は千葉急行線の営業を京成電鉄株式会社に引き継いだうえで清算されることとなり、当機構としては、当該処理策を踏まえた旧運輸大臣の指示により、

・平成 10 年 10 月に千葉急行電鉄株式会社が所有する鉄道資産を代物弁済で受け取るとともに、京成電鉄株式会社に単線営業に必要な資産を売却したこと、

・残りの千葉急行電鉄株式会社関係資産（将来の複線化対応部分）を平成 11 年 10 月～12 月に京成電鉄株式会社及び関係自治体（千葉県、千葉市及び市原市）に売却したこと、によって債権の回収に努めましたが、平成 11 事業年度において 147 億円の特別損失（固定資産売却損）が生じました。

当該特別損失については、当機構の財務体質強化策として平成 11 年度に民鉄線制度の改正が行われたことにより、譲渡収入の増額が図られたこと、さらに、当機構が経費節約等により捻出した自己資金を充当したことで、令和 4 年度をもって全額補填が完了しました。

②北神急行線の処理結果について

北神急行線（新神戸・谷上間）は、北摂・北神地域における輸送需要の増大に対処する路線として、民鉄線事業により建設・譲渡が行われ、昭和 63 年 4 月に開業しました。

北神急行線は、宅地開発の遅れ、JR 福知山線及び並行するバス路線との競合等により利用者が伸び悩み、経営状況が厳しく現行のままでは鉄道事業の運営を継続することが困難になっていたことから、阪急電鉄株式会社、神戸電鉄株式会社及び兵庫県、神戸市等関係者間において以下の支援方策が平成 14 年 1 月に決定されました。

(ｱ) 北神急行電鉄株式会社は、第 1 種鉄道事業を廃止し運送業に専念するため第 2 種鉄道事業の許可を得るとともに、第 1 種鉄道事業の廃止に伴う神戸高速鉄道株式会社への鉄道施設の譲渡代金をもって、当機構に対する残存債務を全額償還する。

(ｲ) 神戸高速鉄道株式会社は、北神急行電鉄株式会社が有する鉄道施設の譲渡を受け、それを北神急行電鉄株式会社に貸し付けるために第 3 種鉄道事業の許可を得る。

(ｳ) 上記の上下分離方式による鉄道事業の開始は平成 14 年 4 月を目途とする。

これに基づき、北神急行電鉄株式会社の当機構に対する残存債務（305 億円）は、平成 14 年 4 月 1 日に全額一括繰上償還されました。

③東葉高速線の償還について

東葉高速線は、平成 8 年 4 月に全線（西船橋・東葉勝田台間）が開業しましたが、沿線の宅地開発計画の遅延等により輸送人員が見込みを大幅に下回ったことなどが原因で、同線の運行主体である東葉高速鉄道株式会社は開業当初から厳しい経営を余儀なくされました。

このため、旧運輸省を中心とする関係者間で経営再建支援策が検討され、平成 8 年 12 月と平成 11 年 3 月の 2 回にわたって経営再建支援策が取りまとめられました。

これにより、大株主（千葉県、船橋市、八千代市及び東京メトロ）による増資、無利子融資等の資金面での支援、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる旧公団に対する償還条件の変更（元本の償還猶予、利子の支払猶予、償還期間の延長等）、これに関連する国・関係地方公共団体から当機構の前身たる旧公団への利子補給等を内容とする支援策が講じられました。今後も必要な支援については一体となって協議していくことが関係者で確認されており、当機構に対する債務の円滑な償還が確保される見通し（令和 44 年償還完了）です。

なお、2 回にわたる支援策のうち、当機構関係分を列挙すると次の通りです。

・第 1 次支援策(平成 8 年 12 月決定)

ⅰ)償還猶予(元本部分の償還を 5.5 年間猶予)

ⅱ)償還期間の延長(25 年間を 30 年間に延長)

・第 2 次支援策(平成 11 年 3 月決定)

ⅰ)償還猶予(第 1 次支援策を継続。平成 10 年度及び 11 年度の利子の一部を猶予し元本化。平成 11 年度から 20 年度までの利子の 1%相当分を猶予し元本化)

ⅱ)償還期間の延長(30 年間を 66 年間に延長)

ⅲ)利子補給(国と地方公共団体が当機構に対して上記の利子 1%猶予に伴う孫利子相当分を利子補給)

④北総線の償還について

北総線（京成高砂・小室間）は、昭和 54 年 3 月にⅠ期線（北初富・小室間）が、さらに、平成 3 年 3 月にⅡ期線（京成高砂・新鎌ヶ谷間）が開業しましたが、沿線のニュータウン開発計画の縮小・遅延等により輸送人員が見込みを大幅に下回ったことなどが原因で、同線の運行主体である旧北総開発鉄道株式会社（現北総鉄道株式会社）は開業当初から厳しい経営を余儀なくされました。

このため、大株主（京成電鉄株式会社、千葉県及び旧都市基盤整備公団（現独立行政法人都市再生機構））による増資や融資等のほか、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる旧公団に対する債務の償還猶予措置を内容とする経営再建支援策が継続的に講じられました。このうち、現在元利金を回収しているⅡ期線（Ⅰ期線は元本回収完了）に係る当機構分の詳細は次の通りです。

・平成 6 年 8 月に、平成 6 年度から 11 年度までの 6 年間の元本償還猶予が行われた。

・その後、平成 13 年度、平成 14 年度及び平成 15 年度においても元本償還猶予が行われた。

・平成 13 年 3 月、元本償還期間を 10 年間延長し、35 年間とした。

・平成 24 年 3 月、同社の長期的な経営の安定に向けて、更に元本償還期間を 10 年間延長し、45 年間とした。

大都市圏において不可欠な公共輸送機関となっている北総線を維持するために、国を始めとする関係者は、密接な連携の下に、その運営を見守り、必要な支援を行ってきており、今後ともこのような環境は変わらないものと考えられます。これらのことにより、当該線の運営維持及び当機構への債務償還は確保されるものと考えております。

⑤埼玉高速鉄道線の償還について

埼玉高速鉄道線（鳩ヶ谷・浦和美園間）は、埼玉県東部の交通不便地域の解消及び都心部への速達性向上を図る路線として建設され、平成 13 年 3 月に開業しました。開業以来徐々に輸送実績は伸びているものの、経済状況の悪化等により埼玉高速鉄道株式会社は厳しい経営を余儀なくされました。

このため、関係地方公共団体（埼玉県、川口市、鳩ヶ谷市（現在は川口市に編入合併）及びさいたま市）は、平成 15 年度から平成 21 年度までの「経営健全化支援計画」に基づく同社への財政支援に続き「経営改革プラン」を策定して、平成 22 年度から 10 年間にわたって継続支援（約 347 億円規模の出資及び約 420 億円規模の貸付）を行うこととするとともに、国に対し当機構への償還期間の延長を求めました。

当機構は、関係地方公共団体による継続支援により、同社の経営基盤が抜本的に強化され、それに加えて償還期間の延長（25 年間を 30 年間に延長）を行うことにより、同社の早期の経営自立が可能となれば、償還の確実性が担保されることとなると判断し、国と協議のうえこれを受け入れ、平成 22 年度において実施することといたしました。

しかし、その後リーマンショック、東日本大震災の発生による経済状況の悪化、沿線開発の遅れ等により、輸送実績が「経営改革プラン」を大きく下回ったことから、このまま同プランに基づく支援を継続したとしても、同プランで目標とした同社の早期の経営自立は困難な状況にあるとの認識から、関係地方公共団体では、平成 26 年度内に同社の抜本的な経営再構築をすることで検討を進めてきました。

こうしたなか、埼玉高速鉄道株式会社は、金融機関による貸付金の債権放棄やこれに対する沿線自治体による損失補償等を柱とする事業再生計画案を作成し、事業再生 ADR 手続きを進めてきましたが、平成 27 年 1 月 29 日開催の債権者会議において当該事業再生 ADR 手続きが成立するとともに、同日付けで国土交通大臣から償還金の支払期間に係る指定の改定がなされ、当機構は償還期間の再延長（30 年間を 50 年間に延長）を行うこととなりました。

これらのことにより、当該線の運営維持及び同社の経営安定化が図られ、当機構への債務償還は確保されるものと考えております。

⑥りんかい線の償還について

りんかい線（東京テレポート・大崎間）は、東京都の広域ネットワークの形成による混雑緩和及び内陸部の既成市街地と臨海副都心を結ぶ重要な交通機関として建設され、平成 14 年 12 月に全線開業しました。開業以来徐々に輸送実績は伸びているものの、その後の厳しい経済・金融情勢を背景にした民間金融機関の融資姿勢の変化により、東京臨海高速鉄道株式会社は中長期的な資金の借入が困難な状況となりました。

このため、筆頭株主である東京都は、同社に対し平成 15 年度予算において 146 億円の債務保証を措置するとともに、平成 16 年度以降、5 年間で 300 億円の増資を行い、財務体質強化等を図る一方、国に対し当機構への償還期間の延長等を求めました。

当機構としても、国と協議のうえ償還期間の 5 年延長(平成 16 年度から 20 年度まで元本償還猶予)を行うことにより償還の確実性が担保されることとなると判断し、これを受け入れ、平成 16 年度において実施いたしました。

これらのことにより、当該線の運営維持及び同社の経営安定化が図られ、当機構への債務償還は確保されるものと考えております。

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 整備新幹線の建設

現在、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の2線3区間の建設を行っています。

令和8年度は、北海道新幹線の新函館北斗・札幌間（工事延長211.9km）については、トンネル工事や高架橋工事などの土木工事を行うとともに、一部の区間で軌道、建築工事を行っています。また、駅舎や駅設備等の設計を進めます。新青森・新函館北斗間（工事延長148.3km）については、青函共用走行区間における高速走行に向けた試験等を行います。

北陸新幹線の金沢・敦賀間（工事延長114.6km）については、環境対策や高架下整備などを進めています。

整備新幹線建設推進高度化等事業については、整備新幹線の環境影響評価、工事を円滑に実施するための経済設計調査、設計・施工法等調査、及び貨物列車走行調査を実施します。また、令和 5 年度より従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査として北陸新幹線事業推進調査を実施しています。

（単位：百万円）

線　名・区　間	工事延長 km	令和 6 年度 実施額	令和 7 年度 実施額	令和 8 年度 事業費(注1)	完成予定 又は完成年度	鉄道事業者又は軌道経営者
北海道新幹線						
新青森・新函館北斗間	148.3	50	534	2,200	青函共用走行区間における所要の高速走行開始後に実施予定の	北海道旅客鉄道株式会社

					明かり区間に係る環境対策等の残工事に着手してから概ね3年後（平成28年3月26日開業）	
新函館北斗・札幌間	211.9	225,744	235,249	336,000	新青森・新函館北斗間の開業から概ね20年後（注3）	
北陸新幹線 金沢・敦賀間	114.6	13,173	17,236	10,700	令和9年度末（令和6年3月16日開業）	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線 武雄温泉・長崎間	67.0	9,050	11,912	－	令和7年度末（令和4年9月23日開業）	九州旅客鉄道株式会社
着工区間計 （注2）（3線4区間）	541.8	248,017	264,932	378,900		
建設推進高度化等事業		2,036	1,516	1,603		
合　　計		250,053	266,448	380,503		

（注1）令和6年度実施額及び令和7年度実施額は決算額、令和8年度事業費は年度初の事業計画額としております。

（注2）上表「着工区間計」の路線・区間数及び建設延長については、令和8年度事業費が計上されている路線の合計としております。

（注3）政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は平成47年度（令和17年度）から5年前倒しし、平成42年度末（令和12年度末）の完成・開業を目指すこととされました。しかしながら、想定を上回る地質不良や巨大な岩塊の出現などにより一部のトンネル工事に3～4年の遅れが生じており、今後の見通しについては、有識者会議で議論されています。令和7年3月14日、有識者会議の報告書がとりまとめられ、「発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある」との検討結果が公表されました。

(2) 大都市における鉄道建設

当機構における都市鉄道の建設には、民鉄線と都市鉄道線があり、いずれも通勤・通学混雑の緩和を主な目的として、当機構が調達する財政融資資金借入金、無利子借入金等の長期安定資金を原資として鉄道施設の新設・大改良を行うものです。

これまでに、民鉄線はみなとみらい線など30線・210.0kmを、都市鉄道線は札沼線、常磐新線（つくばエクスプレス）など4線・102.5kmを建設・譲渡してきました。

平成30年度で民鉄線事業として実施してきた小田急小田原線(2)が完成・譲渡を完了したことから、令和元年度以降の事業路線はありません。

(3) 都市鉄道利便増進事業

神奈川東部方面線は、相鉄本線西谷駅から羽沢横浜国大駅で、JR 東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・JR 直通線と、羽沢横浜国大駅から東急線に接続する相鉄・東急直通線を整備し、それぞれ相鉄線と JR 線、相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とするものです。

これらの路線によって、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部との速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、さらに経路の選択肢の増加、横浜駅や JR 東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数の減少、地域の活性化等に寄与することが期待されます。また、二俣川・鶴ヶ峰副都心等のさらなる発展にも資するものです。さらに、相鉄・東急直通線によって新幹線駅アクセスの向上が図られます。相鉄・JR 直通線は令和元年 11 月 30 日、相鉄・東急直通線は令和 5 年 3 月 18 日に開業しました。なお、本事業は令和 8 年 3 月に事業が完了しました。

(単位：百万円)

線　名	区　間	延長 Km	令和 5 年度 実施額	令和 6 年度 実施額	令和 7 年度 実施額	開業日	鉄道事業者又は軌道経営者
神奈川東部方面線		12.7	7,253	3,248	0	下記参照	下記参照
(相鉄・JR 直通線)	西谷・横浜 羽沢間	2.7				令和元年 11 月 30 日	相模鉄道株式会社
(相鉄・東急 直通線)	横浜羽沢・ 日吉間	10.0				令和 5 年 3 月 18 日	相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社

(注) 令和 7 年度は令和 6 年度の未支出予算で業務を行いました。

(4) 青函トンネルの改修工事（貸付鉄道施設改修事業）

青函トンネルは、整備新幹線と同様、当機構が財産を保有して北海道旅客鉄道株式会社に貸し付けている施設であり、将来にわたって同トンネルの機能保全を図る必要があります。平成 11 年度から青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として、防災設備、通信施設等の改修工事を行っており、令和 8 年度は、定点消火施設、通信施設及び変電所施設などの改修工事を行います。

(単位：百万円)

線　名	区　間	延長 km	令和 6 年度 実施額	令和 7 年度 実施額	令和 8 年度 事業費	鉄道事業者又は軌道経営者
津軽 海峡線	今別町浜名・ 知内町湯の里間	―	1,291	1,097	1,140	北海道旅客鉄道株式会社

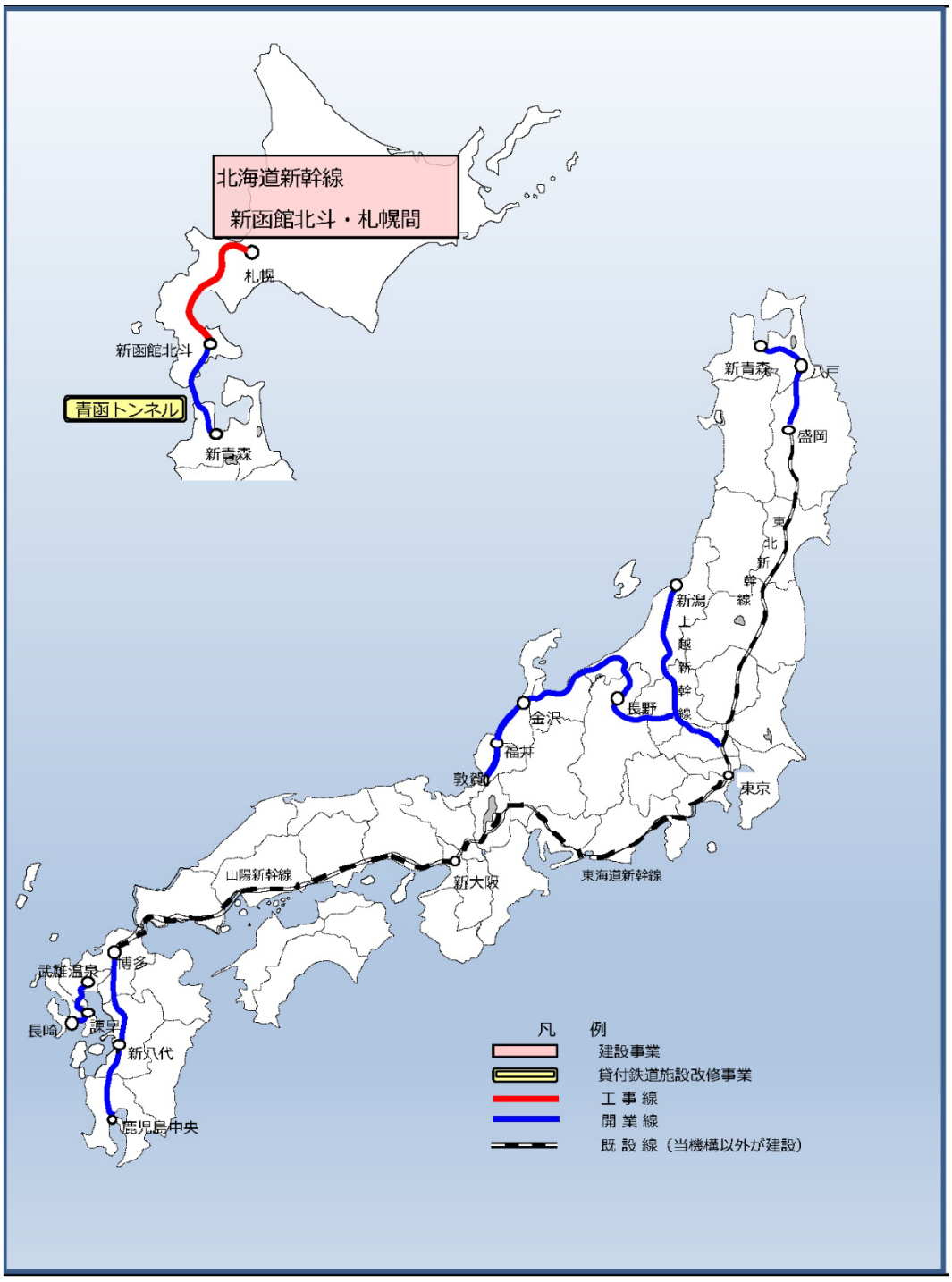
(注) 令和 6 年度実施額及び令和 7 年度実施額は決算額、令和 8 年度事業費は現時点の事業計画額としております。

(5) 受託事業

令和 8 年度も引き続き、地方公共団体や鉄道事業者等からの委託に基づき、建設工事及び調査設計業務を行います。また、主に中小鉄道事業者からの委託に基づき災害復旧や事業再構築等に係る技術協力支援業務を行います。

令和８年度　建設線等路線図

（整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業）



7. 資金調達の概要

当機構は、政府又は民間金融機関からの借入金や債券発行及び政府出資金を主な資金調達手段としております。これまでの資金調達実績は以下の通りです。

(1) 長期借入金

①建設勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	5,700	7,500	3,200
	償還額	58,421	55,123	50,351
	期末残高	1,209,397	1,161,774	1,114,623
民間借入金	調達額	11,473	12,108	2,193
	償還額	22,851	15,796	14,352
	期末残高	100,008	96,320	84,161
都市鉄道整備資金受入	調達額	－	－	－
	償還額	20,352	15,339	7,190
	期末残高	25,792	10,453	3,263
助成勘定借入金	調達額	－	－	－
	償還額	7,190	2,620	617
	期末残高	3,457	837	220

②海事勘定（旧船舶勘定分）

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	9,600	19,600	20,100
	償還額	19,095	17,863	16,482
	期末残高	127,622	129,360	132,978
民間借入金	調達額	－	－	7,800
	償還額	3,774	3,774	3,774
	期末残高	26,452	22,678	26,704

③地域公共交通等勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	10,395	45,118	10,450
	償還額	727	1,554	2,377
	期末残高	330,738	374,302	382,375

④助成勘定　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	3,000,000	3,000,000	3,000,000
経営安定基金借入金	調達額	40,000	40,000	45,000
	償還額	－	－	－
	期末残高	437,000	477,000	522,000
特例業務借入金	調達額	－	－	－
	償還額	74,930	73,063	78,727
	期末残高	327,196	254,133	175,406

(2) 国内債券

①建設勘定　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	53,000	59,800	27,100
	償還額	68,900	84,500	61,000
	期末残高	984,800	960,100	926,200

②海事勘定（旧船舶勘定分）　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	－	－	－
	償還額	2,000	－	－
	期末残高	－	－	－

③特例業務勘定　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	－	－	－
	償還額	22,000	29,000	－
	期末残高	29,000	－	－
鉄道建設･運輸施設整備支援機構特別債券	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	360,000	360,000	360,000

(3) 政府出資金

地域公共交通等勘定　　（単位：百万円）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
物資の流通の効率化に関する法律に基づく出資に関する資金	－	50	－

8. 国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金

各勘定の国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金の実績は、以下の通りです。

(1) 国庫補助金

助成勘定　　（単位：百万円）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
整備新幹線整備事業助成費	82,319	83,716	95,665
主要幹線鉄道等整備事業助成費	400	526	233
都市鉄道整備事業助成費	14,476	14,944	18,046
鉄道技術開発推進事業助成費	117	120	239
安全・防災対策事業助成費	1,236	1,123	1,136
合計	98,549	100,429	115,319

(2) 運営費交付金

①建設勘定　　（単位：百万円）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
運営費交付金	10	10	21

②地域公共交通等勘定　　（単位：百万円）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
運営費交付金	98	95	85

③助成勘定　　（単位：百万円）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
運営費交付金	203	204	204

(3) 政府補給金

助成勘定　　（単位：百万円）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
譲渡線建設費等利子補給金	14	11	11

9. 行政改革関連事項について

平成12年12月1日	「行政改革大綱」閣議決定
平成13年6月21日	「特殊法人等改革基本法」成立
12月19日	「特殊法人等整理合理化計画」閣議決定（日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団との統合及び独立行政法人化）
平成14年10月21日	特殊法人等改革関連法案として「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法案」を国会に提出
12月11日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法案」可決成立
12月18日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」公布
平成15年7月～9月	国土交通省において独立行政法人評価委員会・鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会開催（中期目標(案)、中期計画(素案)等を諮問）
10月1日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」設立
平成19年12月24日	「独立行政法人整理合理化計画」閣議決定
平成21年9月18日	行政刷新会議の設置
12月25日	「独立行政法人の抜本的な見直しについて」閣議決定
平成22年12月7日	「独立行政法人の事務・事業見直しの基本方針」閣議決定
平成24年1月20日	「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」閣議決定
平成25年1月24日	「平成 25 年度予算の基本方針」閣議決定
1月29日	行政改革推進会議の設置
12月24日	「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」閣議決定
平成26年6月13日	「独立行政法人通則法の一部を改正する法律」公布

①「特殊法人等整理合理化計画」（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）

閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」は、旧公団及び旧事業団を含めて 163 の特殊法人及び認可法人を対象に、事業及び組織形態の見直し内容を個別に定めるとともに、各特殊法人等に共通的に取り組むべき改革事項について掲げております。

②独立行政法人への移行について

「特殊法人等整理合理化計画」に従い、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が公布され、旧公団及び旧事業団の業務については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に移行されました。また、旧公団及び旧事業団は、機構法附則第 2 条及び第 3 条により、平成 15 年 10 月 1 日をもって解散するとともに、一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き当機構が承継しました。

なお、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」（全文）につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ（https://www.jrtt.go.jp/corporate/organization/）、または日本政府の行政ポータルサイト「電子政府の総合窓口 e-Gov イーガブ」（https://www.e-gov.go.jp/）をご参照下さい。

③独立行政法人と特殊法人との比較

当機構は、平成 13 年 12 月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、平成 15 年 10 月 1 日付けで日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、新たな法人として設立されました。以下は、当機構と旧公団と旧事業団とそれぞれの主要な項目に関して比較した表です。

＜旧公団及び旧事業団との比較＞

	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	旧日本鉄道建設公団	旧運輸施設整備事業団
設立根拠	独立行政法人通則法 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法	日本鉄道建設公団法	運輸施設整備事業団法
設立手続	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（通則法第15条）	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（公団法附則第3条）	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（事業団法 附則第3条）
業務の範囲	機構法に明記（機構法第13条）	旧公団法に明記（旧公団法第19条）	旧事業団法に明記（旧事業団法第20条）
役員	通則法、機構法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（理事長、監事は国土交通大臣任命、その他は理事長が任命し国土交通大臣へ届出）（通則法第20条、機構法第7条～第9条）	旧公団法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（総裁、監事は国土交通大臣任命、その他は国土交通大臣の認可を受けて総裁が任命）（公団法第8条～第11条、債務等処理法第28条）	旧事業団法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（理事長、監事は国土交通大臣任命、理事は国土交通大臣の認可を受けて理事長が任命）（旧事業団法第9条～第11条）
業務運営	国土交通大臣が、中期目標（3～5年の間に達成すべき業務運営の効率化等に関する目標）を定め、機構に指示。（通則法第29条） 機構は中期目標を達成するための中期計画を策定。国土交通大臣の認可を受ける。年度計画については、国土交通大臣への届出。（通則法第30条、第31条）	毎事業年度、予算、事業計画、資金計画を策定し、国土交通大臣の認可を受ける。（旧公団法第26条） また、中期業務計画を策定し、業務執行に当たっての指針としている。	毎事業年度、予算、事業計画、資金計画を策定し、国土交通大臣の認可を受ける。（旧事業団法第26条）
定員・内部組織	法人の長（理事長）の裁量	法人の長（総裁）の裁量（旧公団法第17条）であるが、主務大臣の認可（旧公団法第26条）が必要	法人の長（理事長）の裁量（旧事業団法第18条）であるが、主務大臣の認可（旧事業団法第26条）が必要
主務大臣の関与	主務大臣の一般的監督権限に係る規定は置かない。主務大臣の関与は、通則法、個別法等法令上個別に明記されたものに限定。（通則法第30条、機構法第14条他）	旧公団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧公団法第35条） このほか、旧公団法に個別の関与を規定。（旧公団法第26条他）	旧事業団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧事業団法第38条）旧事業団法に個別の関与を規定。
財務会計 会計基準 外部監査 財務内容	独立行政法人会計基準（企業会計原則に、独立行政法人の特殊性を考慮して必要な修正を行ったもの）を適用。（通則法第37条） 会計監査人による監査を義務付け。（通則法第39条） 財務諸表は、主務大臣承認後官報、日刊新聞紙又は電子公告による公告。 財務諸表、事業報告書、決算報告書並びに監査報告及び会計監査報告を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（通則法第38条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告、決算報告、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧公団法第27条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告書、決算報告書、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧事業団法第27条）

評価等	国土交通大臣が、各事業年度及び中期目標の期間における法人の業務の実績を評価。(通則法第32条) 国土交通大臣は、中期目標の期間の終了時に見込まれる中期目標の期間における業務の実績に関する評価を行ったときは、中期目標期間終了までに、法人の業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとする。(通則法第35条) 独立行政法人評価制度委員会は、法人の主要な事務及び事業の改廃に関し、主務大臣に勧告することができる。(通則法第35条)	国土交通省の業績評価基準に基づき、公団において業績評価実施規程を定め、毎事業年度業績評価を実施したうえ、国土交通省へ報告する。(臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。)	国土交通省の業績評価基準に基づき、事業団において定める業績評価に関する規程にて実績評価を実施、国土交通省へ報告する。(臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。)

④当機構の設立時の貸借対照表について

当機構は、特殊法人等改革基本法（平成 13 年法律第 58 号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第 2 条及び第 3 条により、当機構の成立の時において解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

当機構が成立した平成 15 年 10 月 1 日における（開始）貸借対照表は以下の通りです。

＜独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貸借対照表＞

資産の部				
Ⅰ流動資産				
現金及び預金			408,671,403,551	
受取手形			18,771,637,388	
割賦債権			7,570,947,810,238	
船舶未収金		64,395,780,527		
貸倒引当金		△ 9,471,295,620	54,924,484,907	
貸付金		111,281,503,227		
貸倒引当金		△ 103,258,152	111,178,245,075	
未収収益			3,907,078,069	
未成工事支出金			922,991,649,872	
販売用不動産			752,768,000	
販売用機械・器具			15,697,000	
貯蔵品			2,342,001,315	
処分用資産				
処分用土地等		142,474,445,717		
処分用有価証券		1,263,253,770,000		
その他		607,774,358	1,406,335,990,075	
未収金		34,575,784,328		
貸倒引当金		△ 14,457,697	34,561,326,631	
その他			35,111,425,137	
流動資産合計				10,570,511,517,258
Ⅱ固定資産				
1有形固定資産				
建物		56,383,927,849		
減価償却累計額		0	56,383,927,849	
構築物		1,752,453,094,300		
減価償却累計額		0	1,752,453,094,300	
機械装置		61,043,270,065		
減価償却累計額		0	61,043,270,065	
共有船舶		321,978,835,703		
減価償却累計額		0	321,978,835,703	
車両運搬具		22,185,850		
減価償却累計額		0	22,185,850	
工具器具備品		339,972,660		
減価償却累計額		0	339,972,660	
土地			415,967,920,494	
建設仮勘定			1,250,346,129,551	
有形固定資産合計			3,858,535,336,472	
2無形固定資産				
特許権			1,087,530	
借地権			60,331,433,558	
施設利用権			108,971,466,671	
その他			11,328,974	
無形固定資産合計			169,315,316,733	
3投資その他の資産				
投資有価証券			4,799,229,961	
関係会社株式			10,000,001	
長期貸付金			100,000,000,000	
長期未収金		38,770,891,168		
貸倒引当金		△ 444,384,549	38,326,506,619	
破産更正債権等		26,814,922,199		
貸倒引当金		△ 17,681,752,978	9,133,169,221	
債券発行差金			260,222,707	
敷金・保証金			1,071,068,132	
未収貸付料予定額			40,983,297,731	
退職給付引当金見返			44,835,985,577	
その他			26,976,146	
投資その他の資産合計			239,446,456,095	
固定資産合計				4,267,297,109,300
資産合計				14,837,808,626,558

負債の部				
Ⅰ流動負債				
短期借入金		10,000,000		
１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		409,985,000,000		
１年以内返済予定長期借入金		595,270,185,857		
未払金		52,300,663,107		
未払費用		33,403,680,894		
前受金		229,356,854,704		
受託業務前受金		47,917,703,066		
預り金		1,010,355,425		
預り保証金		546,100,500		
前受収益		3,407,437,417		
預り手形		18,771,637,388		
引当金				
賞与引当金	1,510,098,790	1,510,098,790		
その他		1,185,229		
流動負債合計			1,393,490,902,377	
Ⅱ固定負債				
資産見返負債				
資産見返補助金等	599,448,103,459			
建設仮勘定見返補助金等	926,403,561,976			
資産見返負担金	112,522,351,321			
建設仮勘定見返負担金	282,746,356,987			
新幹線資産見返負債	7,020,139,175	1,928,140,512,918		
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		1,838,795,000,000		
長期借入金		4,411,060,278,414		
厚生年金移換金長期未払金		171,846,359,646		
長期預り保証金		141,000,000		
債務等引継見返勘定		438,122,129,628		
引当金				
退職給付引当金	61,309,360,149			
共有船舶資産処分損引当金	8,786,303,699			
共済年金追加費用引当金	3,676,747,000,000			
恩給負担金引当金	26,176,163,000			
業務災害補償費引当金	51,110,926,000			
処分用資産処理引当金	9,889,353,000			
不用資産処理費引当金	10,794,000,000			
工事施行義務引当金	6,842,000,000			
土地信託損失負担引当金	76,766,000	3,851,731,871,848		
固定負債合計			12,639,837,152,454	
Ⅲ法令に基づく引当金等				
譲渡調整引当金		18,848,730,672		
法令に基づく引当金等合計			18,848,730,672	
負債合計				14,052,176,785,503
資本の部				
Ⅰ資本金				
政府出資金		73,501,180,804		
日本政策投資銀行出資金		1,000,000,000		
資本金合計			74,501,180,804	
Ⅱ資本剰余金				
資本剰余金		194,856,108,476		
民間出えん金		2,810,621,100		
資本剰余金合計			197,666,729,576	
Ⅲ利益剰余金				
積立金		513,463,930,675		
利益剰余金合計			513,463,930,675	
資本合計				785,631,841,055
負債資本合計				14,837,808,626,558

注）勘定間における長期貸付金等は相殺した数値を表示

（参考）旧公団及び旧事業団と機構の主要業務(移行業務)　比較

	旧日本鉄道建設公団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構
○一般勘定※1	新幹線鉄道　建設、調査、貸付 災害復旧工事	→	新幹線鉄道　建設、調査、貸付 災害復旧工事
	その他の鉄道・軌道　建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事	→	その他の鉄道・軌道　建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事
○特例業務勘定	旧国鉄職員の年金関係費用支払い	→	旧国鉄職員の年金関係費用支払い
	承継した土地、株式等の資産処分	→	承継した土地、株式等の資産処分
	承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備	→	承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備
	ＪＲ本州３社以外のＪＲ会社への 資金貸付	→	ＪＲ本州３社以外のＪＲ会社への 資金貸付

	旧運輸施設整備事業団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構
○鉄道勘定※2	整備新幹線建設助成	→	整備新幹線建設助成　☆
	主要幹線鉄道整備助成	→	主要幹線鉄道等整備助成　☆
	都市鉄道整備助成	→	都市鉄道整備助成　☆
	リニア等鉄道技術開発推進助成	→	鉄道技術開発推進助成
	安全・防災対策助成	→	安全・防災対策助成　☆
	長期債務の償還	→	長期債務の償還
	無利子貸付	→	無利子貸付　※4　☆
	バリアフリー等助成　※3	→	廃止
○船舶勘定※5	共有建造		共有建造
	国内旅客船建造	→	国内旅客船建造
	国内貨物船建造	→	国内貨物船建造
	係留船改造	→	廃止
	近海船建造	→	廃止
	改造融資　※6	→	廃止
	債務保証	→	廃止
	技術支援	→	技術支援
○造船勘定※5	高度船舶技術に関する技術支援	→	高度船舶技術に関する技術支援　★
	構造転換	→	構造転換　★
○基礎的研究等勘定※7	運輸技術に関する基礎的研究	→	運輸技術に関する基礎的研究　★
	内航海運活性化融資	→	内航海運活性化融資

※1　当機構においては建設勘定となっています。
※2　当機構においては助成勘定となっています。
※3　印は、旧事業団法上の業務でありますが、平成14年度において国へ移管された業務です。
※4　印の業務は、平成19年度までであり、その後の新規貸付は行っておりません。
※5　船舶勘定、造船勘定は、平成18年4月1日より海事勘定となっています。
※6　印は、旧事業団法上の業務でありますが、平成14年度予算において廃止された業務です。
※7　基礎的研究等勘定は、平成27年8月26日より地域公共交通等勘定となっています。
☆印の業務に係る旧日本鉄道建設公団への助成は、機構設立後は勘定間繰入れとなっています。★印の業務は機構設立後、漸次廃止されております。

なお、当機構における資産評価方法の旧事業団及び旧公団からの主な変更内容及び変更理由及びその影響額は以下の通りです。

＜建設勘定＞ （単位：百万円）

評価方法変更内容	変更理由	増減額
職員宿舎用土地の時価評価	宿舎、寮等の土地は市場性が高く、また1件当たりの価額が高額であることから民間精通者価格として評価。	1,758
主要幹線及び大都市交通線等の財産価額の評価	評価方法は、承継前と同様に帳簿価額であるが、減価償却計算方法の変更に伴い価額の減少。	△39,653
北陸新幹線の土地の建設利息額の控除	非償却資産である土地については、一般的に支払利息の原価算入が認められない。	△6,049
未収貸付料予定額の計上	独立行政法人化においても、主要幹線及び大都市交通線の貸付スキームを維持することから各年度損益がニュートラルになるように省令において規定し、未収貸付料予定額を計上することとした。	40,983
退職給付引当金見返の計上	独立行政法人化に伴い、退職給付引当金を計上することとなったが、退職一時金の積立不足額及び厚生年金基金の積立不足額を退職給付引当金見返として計上することとした。	44,836
その他	独立行政法人化に伴い、賞与引当金を計上することとなった。	1,380

＜船舶勘定＞ （単位：百万円）

評価方法変更内容	変更理由	増減額
貸倒引当金の計上方法	独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準、金融商品会計基準等に準拠し、従前の内規による一定率での計上から、債務者の財政状態等に応じて、債権区分を行い、それぞれ区分ごとに貸倒引当金を計上する方法とした。	△27,256
共有船舶資産処分損引当金の計上方法	独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準に準拠し、従前の内規による一定率での計上から、船舶共有契約の解約等による共有船舶の処分損失に備えるため、それぞれ個別に引当金を計上する方法とした。	△8,786
船舶使用料（船舶未収金）の計上方法	従前の船舶共有契約上の支払期日到来分を計上する方法から、独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準（発生主義の原則）に準拠した会計処理に変更し、船舶共有契約に係る船舶使用料総額を共有期間にわたり均等に収益計上することとした。	34,868
共有船舶資産減価償却費の計上方法	従前の据置期間終了後の残存共有期間、共有期間延長等それぞれの期間をもって、減価償却費を計上する方法から、独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準（発生主義の原則、費用配分の原則）に準拠した会計処理に変更し、当該船舶の耐用年数に基づき、減価償却費を計上することとした。	△39,466

＜特例業務勘定＞　　（単位：百万円）

評価方法変更内容	変更理由	増減額
処分用土地の評価	旧国鉄用地は、原則として民間精通者（不動産鑑定士）による不動産価格評価に基づく価格から、工事原価及び販売経費等見込額を控除した正味実現可能価額を評価額とする。	33,475
処分用有価証券の評価	上場株式（JR 東海及び JR 西日本の株式）は、平成 15 年 10 月 1 日初値を評価額とする。また、未上場株式（JR 三島貨物会社）については、相続税の算定に当たって未公開の大企業の株式を評価する際に一般的に用いられている「類似業種比準価額方式」により評価を行うことが適正。	439,302
処分用その他の資産の評価（処分用建物、処分用構築物、未成工事支出金）	処分用建物、構築物等（機能補償として整備し JR に引き渡す前の資産）は、JR と交換することが既に決定しているものであり、市場性を有する資産ではないため、帳簿価額を評価額とする。また、未成工事支出金に計上される資産は、工事完成時に処分用土地価格に上乗せされるため、帳簿価額を評価額とする。	△29,964
関係会社の評価	旧国鉄用地の処分促進や暫定利用を行っている出資会社の株式については、原則取得価額を評価額とする。但し、債務超過となっているものについては、ゼロ評価が適正。	△5,810

⑤「独立行政法人整理合理化計画」（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）について

平成 19 年 12 月 24 日「独立行政法人整理合理化計画」が閣議決定されました。各独立行政法人について講ずべき措置のうち、当機構に関連する内容は以下の通りです。

なお、「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成 21 年 12 月 25 日閣議決定）において、『「独立行政法人整理合理化計画（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）」に定められた事項（既に措置している事項を除く。以下同じ。）については、当面凍結し、独立行政法人の抜本的な見直しの一環として再検討する。ただし、随意契約の見直し及び保有資産の見直しに係る事項については、再検討の間においても引き続き取組を進める。なお、別途各府省の判断により、独立行政法人整理合理化計画に定められた事項について取組を進めることを妨げない。』とされております。

事務及び事業の見直し
【鉄道建設等業務】 ○　現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組・効果については、ホームページなど国民に分かりやすい形で公開する。 ○　整備新幹線の建設に係る進ちょく状況について、ホームページなど国民に分かりやすい形で随時、適切に公表する。 ○　鉄道建設に係る受託業務については、鉄道事業者による建設が技術的に困難な場合など支援を行う必要性が高いものに限定する。このため、外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置して具体的な受託基準を策定し、当該基準に適合しているか同委員会で審議した上で受託工事の実施を判断する。 ○　受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果について第三者委員会で検証し、その結果をホームページなどで公表する。 【船舶共有建造等業務】 ○　平成 21 年度までを重点集中改革期間とする「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成 16 年 12 月 20 日国土交通省、鉄道建設・運輸施設整備支援機構）（以下「見直し方針」という。）に基づく取組を推進し、見直し方針の目標を確実に達成することを目指す。 ○　重点集中改革期間終了後の業務の在り方については、同期間における取組の成果を検証した上で、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を改めて検討し、所要の見直しを行う。 【高度船舶技術開発等業務】 ○　利子補給及び債務保証を廃止する。 ○　債務保証の財政的基盤となっている基金を廃止し、その資金の拠出者等関係者の合意が得られた場合には、実用化助成に重点的に活用する。実用化助成の実施に当たっては、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮し、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行う。 【基礎的研究業務】 ○　氏名、経歴等を伏せ、計画だけで審査を行う「マスキング評価」などの方策を導入し、一層の公正・透明性のある研究課題の採択を行う。また、国土交通省所管の研究所で実施している研究内容も把握した上で採択し、研究内容の重複を避ける。 ○　研究費の不正使用等の防止に関する取組の充実や、研究成果の長期的なフォローアップによる社会への還元状況の検証を行う。
運営の効率化及び自律化
【保有資産の見直し】 ○　箱根分室を平成 20 年度内に売却する。 ○　麻布分室を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。 ○　松戸宿舎 C 棟等を平成 20 年以降に売却する。

○　習志野台宿舎B棟等について、次期中期計画に盛り込まれた業務の進ちょく状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。

⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成21年12月25日閣議決定）

平成21年12月25日「独立行政法人の抜本的な見直しについて」が閣議決定されました。内容は以下の通りです。

すべての独立行政法人について、以下の基本的姿勢及び見直しの視点により、抜本的な見直しを行う。

1．基本的姿勢

(1) 従来の独立行政法人の改革は抜本的な見直しとして徹底されたものとは言い難く、国民の不信感は払拭されていない。

(2) このため、すべての独立行政法人のすべての事務・事業について、国民的視点で、実態を十分に把握しつつ、聖域なく厳格な見直しを行う。

(3) 見直しの結果、独立行政法人の廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講じる。見直しの過程において、主務大臣が説明責任を果たすとともに、事務・事業の廃止等によってどのような問題が生じるかを具体的かつ明確に説明できない場合には、当該事務・事業の廃止等の措置を講じる。

また、独立行政法人制度自体を根本的に見直すことを含め、制度の在り方を刷新する。

なお、独立行政法人の抜本的な見直しに当たって、独立行政法人の雇用問題に配慮する。

(4) 今後、下記2．に掲げる視点により、独立行政法人について、平成21年11月に行政刷新会議が実施した事業仕分け（以下「事業仕分け」という。）を通じて明らかになった組織、制度等に係る課題を踏まえつつ、結論を得たものから順次速やかに必要な措置を講ずる。その際、国の財政支出の見直し等を徹底する。

2．見直しの視点

すべての独立行政法人について、以下の視点で抜本的な見直しを行う。

なお、独立行政法人は、公共的見地から確実に実施する必要がある事務・事業を担うものであるため、国の事業に対して実施した事業仕分けの結果、廃止、民営化等とされる政策に基づく事務・事業については、原則として、国と同様に廃止、民営化等の措置を講じる。

(1) 事務・事業の抜本的な見直し

事業仕分けの成果を踏まえつつ、すべての独立行政法人のすべての事務・事業について、必要性、有効性及び効率性の観点から、次の視点に立って抜本的に見直しを行う。

① 国民生活にとって真に不可欠なものであるか。

② 事業性を有するもの、民間の参入を阻害しているもの、国が一定の関与を行うことで民間が実施可能なものは民間において実施できないか。

③ 公的主体が実施すべきものであっても、事務・事業の効果が一部の地域にとどまるもの、地域に分散させることが可能なもの又は地方で類似の事務・事業を実施しているものなどについては、地方公共団体で実施できないか。

④ 一の主体により一体的に実施すること、類似の事務・事業を実施している他の主体により実施することにより効率的・効果的に国民へのサービスが提供できるものについては、他の主体で実施できないか。

⑤ 国自らが直接実施することが真に必要なものについては、徹底した効率化を図った上で、国の行政機関に事務・事業を移管できないか。

(2) 独立行政法人の廃止・民営化等

事務・事業の徹底した見直しの結果を踏まえ、独立行政法人の在り方を検討し、廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講じる。

(3) 組織体制及び運営の効率化の検証

上記の見直しと併行して、事務・事業を実施するにふさわしい組織体制及び効率的な運営について、ガバナンスの強化、効率的・効果的な事業実施の実現及び透明性の確保の視点から検証し、必要な措置を講じる。

① 独立行政法人制度の基本理念と国の関与の実態を踏まえ、内部ガバナンス、国の関与の在り方をどう構築すべきか。また、厳格なコンプライアンスをどう確立すべきか。

② 主体的・効率的な運営及び国民へのサービス向上を図るための体制の在り方は適切か。

③ 市場動向を含む社会経済情勢の変化に即応し、業務運営の変革やバランスシート及びキャッシュ・フローの最適なマネジメントを進めるなど、機動的・効率的なマネジメントが確立されているか。

④ 役員の任命及び法人の長の意思決定は適切に行われているか。

⑤ 主体的・効率的な運営のための目標・計画の設定、業務の実施、第三者による事後の評価及び評価を踏まえた見直しというサイクルは有効に機能しているか。

⑥ 事務・事業の実施方法、規模等は適切か。

⑦ 関連法人等との間の資金や人の流れの透明性は確保されているか。

⑧ 随意契約は、真に合理的な理由があるものに限定されているか。また、競争入札についても、実質的な競争が確保されているか。

⑨ 保有資産（実物資産、金融資産）等の経営資源が事務・事業の目的及び内容に照らして過大なものとはなっていないか。徹底的に縮減し、国庫返納等を行うべきではないか。

⑩ 自己収入の確保、既存財源の活用、民間の適正な負担の在り方の見直し等を行い、国の財政支出の見直しが徹底されているか。

⑪ 独立行政法人の業務運営全般について情報公開が徹底されているか。また、国民の理解を深めるための情報提供が徹底されているか。

3．関連事項

(1) 「独立行政法人整理合理化計画（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）」に定められた事項（既に措置している事項を除く。以下同じ。）については、当面凍結し、独立行政法人の抜本的な見直しの一環として再検討する。ただし、随意契約の見直し及び保有資産の見直しに係る事項については、再検討の間においても引き続き取組を進める。

なお、別途各府省の判断により、独立行政法人整理合理化計画に定められた事項について取組を進めることを妨げない。

(2) 「国の行政機関の定員の純減について（平成 18 年 6 月 30 日閣議決定）」については、純減目標数から平成 22 年度に予定されている新たな国の業務の独立行政法人化に係る純減数（森林管理関係における人工林の整備、木材販売等の業務を非公務員型独立行政法人に移行することに係る純減数（2,041 人）及び気象庁関係における気象研究所を非公務員型独立行政法人とすることによる純減数（174 人））を除くこととし、他の重点事項については着実に実施する。

(3) 中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しについては、「中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しについて（平成 15 年 8 月 1 日閣議決定）」にかかわらず、行政改革推進本部の議を経ることを要しない。

⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）

本基本方針は、行政刷新会議が、独立行政法人の抜本改革の第一段階として、すべての独立行政法人の全事務・事業及び全資産を精査し、見直しが必要な事項に対し講ずべき措置について取りまとめたものです。

平成 29 年度の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」のフォローアップ結果は、下表の通りです。

【事務・事業の見直し】

事務・事業		講ずべき措置	実施時期	具体的内容	措置内容・理由等
01	鉄道建設等業務	コスト縮減の取組等の推進	22 年度から実施	現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公開する。	これまでと同様に、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し、各支社・建設局で実施しているコスト縮減策の検証を行い、全社的な情報共有を図り、更なるコスト縮減策の実施を促すことで、一層のコスト縮減に努めている。 また、コスト縮減の取組・効果については、引き続きホームページにて具体的事例を図を用いて示すなど、国民に分かりやすい形で公開している。
02	鉄道助成業務（補助金等交付業務等）	補助金交付業務の一部の国への移管	23 年度から実施	補助金等交付業務については、交付先・内容が特定的なものである「財団法人鉄道総合技術研究所に対する超電導磁気浮上式鉄道（リニア）の鉄道技術開発費補助金」及び「日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、国に移管する。	「公益財団法人鉄道総合技術研究所（旧財団法人鉄道総合技術研究所）に対する超電導磁気浮上式鉄道（リニア）の鉄道技術開発費補助金」及び「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、平成 23 年 4 月 1 日より国からの直接交付とした。
03	特例業務（国鉄清算業務）	利益剰余金の国庫納付	23 年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。	平成 23 年 5 月に成立し公布された「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」に

					基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち1,200,000,000千円を平成23年6月及び平成24年3月に国庫納付した。
04	船舶の共有建造等業務	財務内容の健全化の向上等	22年度から実施	今後の業務の在り方については、重点集中改革期間における取組の成果を踏まえつつ、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を検討し、その結果を次期中期目標等に反映する。	重点集中改革期間（平成17年度から平成21年度）における取り組みの成果等を踏まえ、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月策定）に基づく取組を継続しつつ、平成22年度以降、船舶使用料の引き上げを行うなど更なる財務改善に努めている（船舶使用料の利息相当分の利率 平成22年度「財政融資資金貸付金利＋1.35%」、平成23・24・25年度「財政融資資金貸付金利＋1.45%」）。これらの取り組みにより平成24年度も約17億円の当期利益を計上し、同額分繰越欠損額が減少した。また、船舶の共有建造業務における政策誘導機能を強化する観点から、平成24年度も引き続きスーパーエコシップや16% CO2排出削減船といった高度な環境性能を有する船舶の建造等に対して重点的な支援を行った。 これらの取り組みを踏まえ、第3期中期目標において、船舶共有建造業務における財務内容改善の取り組みを引き続き行うとしている。具体的には、第3期中期目標期間終了時における未収金残高を31億円以下とするほか、平成25年度に繰越欠損金の削減計画を策定する旨を定めた。また、スーパーエコシップ等の環境にやさしい船舶の建造に重点化するなど、政策意義の高い船舶の建造を促進するものとしている。
05	高度船舶技術開発等業務	利子補給及び債務保証業務の終了	22年度中に実施	利子補給及び債務保証業務は、業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了する。	基本方針どおり、利子補給及び債務保証業務について、平成23年3月に業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了した。
06	造船業構造転換業務【経過業務】	－	－	－	－
07	基礎的研究業務	法人の業務としては廃止	24年度以降実施	法人の業務としては廃止し、真に必要なものについては国で実施する。	鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務としては平成24年度末をもって終了し、国が新たに実施する研究業務に資するため、これまでに培ったノウハウ等の必要な情報を国に提供した。
08	内航海運活性化融資業務	－	－	－	－

【資産・運営等の見直し】

講ずべき措置			実施時期	具体的内容	措置内容・理由等
09	不要資産の国庫返納	特例業務勘定の利益剰余金	23年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。	平成23年5月に成立し公布された「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」に基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち1,200,000,000千円を平成23年6月及び平成24年3月に国庫納付した。
10		鉄道施設貸付・譲渡事業の出資金	22年度中に実施	鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金12億5000万円を国庫納付する。	鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金3,649,040千円（平成21年度の一部終了に伴う政府出資金1,250,109千円及び平成22年度の一部終了に伴う政府出資金2,398,931千円）を平成23年3月に国庫納付した。
11		高度船舶技術開発等業務における信用基金	23年度中に実施	利子補給及び債務保証業務に係る信用基金（政府出資金）10億円を国庫納付する。	利子補給及び債務保証業務に係る信用基金（政府出資金）1,000,000千円に係る不要財産の譲渡収入を平成23年9月に国庫納付した。
12	事務所等の見直し	地方機関の見直し	23年度以降実施	国鉄清算事業東日本支社（大宮）、国鉄清算事業西日本支社（淀川区）、品川作業所等について、土地処分の進ちょく等に応じて、組織の縮小・廃止等の見直しを行う。また、鉄道建設本部東京支社（芝公園）について、事務所借上経費を削減する観点から、移転等を検討する。	業務の進ちょく等に応じた組織の縮小・廃止等について、品川作業所を平成23年度末に、国鉄清算事業東日本支社を平成24年度末に、西日本支社吹田事務所を平成27年9月末に、国鉄清算事業西日本支社を平成28年度末に廃止した。 また、鉄道建設本部東京支社については、事務所借上経費を削減する観点から、平成23年9月に移転を行った。
13	職員宿舎の見直し	職員宿舎の集約化等	22年度から実施	職員宿舎については、業務の進ちょく状況、入居状況等を勘案しながら集約化や売却を進める。	業務の進ちょく状況等を勘案した職員宿舎の集約化又は売却については、平成22年度に上田宿舎を、平成26年度に宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）を売却したほか、「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」（平成24年12月14日行政改革担当大臣）に基づき、借上宿舎を廃止するとともに、平成24年度に松戸宿舎、習志野台宿舎B棟及び山科宿舎を、平成25年度にこずかた寮を、平成28年度に船橋宿舎及び保土ヶ谷寮を売却した。
14	人件費の見直し	ラスパイレス指数の低減	22年度から実施	本給や諸手当の見直し等によりラスパイレス指数を引き下げる取組を着実に実施するとともに、人件費全体の抑制を更に図る。	「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）において再整理されている。

⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）

行政刷新会議における審議等を踏まえ、平成24年1月20日に「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」が閣議決定されております。

各独立行政法人について講ずべき措置とされたもののうち、本機構に関する部分は以下の通りです。

【鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

○　行政事業型の成果目標達成法人とする。

○　特例業務及び船舶に関する業務には一般の成果目標達成法人のガバナンスを適用し、このうち内航海運活性化融資業務には高度なガバナンスの仕組みを措置した金融業務型のガバナンスを適用する。

⑨「平成 25 年度予算編成の基本方針」（平成 25 年 1 月 24 日閣議決定）

平成 25 年 1 月 24 日に「平成 25 年度予算編成の基本方針」が閣議決定され、その中で「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成 24 年 1 月 20 日閣議決定）については、それ以前より決定していた事項を除いて当面凍結することとされました。

⑩「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）

行政改革推進会議における審議等を踏まえ、平成 25 年 12 月 24 日に「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」が閣議決定されております。

なお、各独立行政法人について講ずべき措置とされたもののうち、本機構に関する部分については、平成 28 年度迄に全ての措置が講じられております。フォローアップ結果は、下表の通りです。

【各法人等において講ずべき措置】

講ずべき措置		措置内容・理由等
01	中期目標管理型の法人とする。	独立行政法人通則法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備に関する法律が第 186 回通常国会において、平成 26 年 6 月 6 日成立、6 月 13 日公布。（同法の施行により、平成 27 年 4 月 1 日に中期目標管理型の法人に移行）
02	本法人は、国の財政支出や財政融資を用いて、多額の契約を行い、公共事業を実施していることから、事業の実施において、法人に対する信頼性が確保されるよう、法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化を図る。	法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化に係る具体的な対策については、項目 03、04 及び 17 のとおり。
03	法令遵守体制の強化に当たっては、担当理事の設置、研修の充実化等の措置を行うとともに、内部監査の実効性を確保する観点から、関係職員の能力の向上を図りつつ、理事長及び監事も含めた重層的な監査体制を構築する。	コンプライアンス体制の強化について、 (1)担当理事の設置等 平成 26 年 4 月 1 日に、コンプライアンス規程を整備し、コンプライアンス担当理事、本社・地方機関ごとにコンプライアンス推進組織の設置等を行った。 (2)コンプライアンス研修・講習会の強化 全役職員を対象とした「談合防止に関する講習会」、「コンプライアンスに関する研修」、「e-learning」（役職員のコンプライアンスに関する知識等の深度化及び研修等の効果測定）を実施している。 契約担当職員を対象とした「契約業務に関する研修」を定期的に実施している。 (3)内部監査体制の強化 平成 26 年 4 月 1 日に監査体制の強化のため、監査室を監査部に改組した。 監査部職員が（一社）日本内部監査協会及び（公社）日本監査役協会の実施する研修を受講することにより、関係職員の能力の向上を図っている。 これまでにも理事長、監事、監査部による重層的な監査体制のもとで監査を実施しており、監査計画、重点監査項目や監査結果等共有を図ることで連携を図っている。 従来より理事長と監事との意見交換を定期的に実施している。 (4)社外における公益通報窓口設置 平成 26 年 4 月 25 日にコンプライアンス通報及び相談規程を整備し、社外におけるコンプライアンス通報窓口（弁護士）を設置した。 (5)発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備 平成 26 年 4 月 25 日に発注者綱紀保持規程及び運用マニュアルを整備し、事業者等との接触制限、秘密情報ごとの管理責任者の明確化等を行った。

04	契約の適正性及び競争性を確保する体制の強化に当たっては、入札監視委員会等において、高落札率案件の全件審議等による審議件数の拡大、支社・局単位での審議の実施、並びに理事長に対する審議結果の報告及び意見具申の仕組みの確立を行うなど、契約の監視体制の強化を図る。	入札・契約監視機能の強化について、 (1)入札監視委員会等の機能強化 平成 26 年度より、入札監視委員会の審議対象に高落札率（95%以上）の全契約を追加した。 平成 26 年度より、入札監視委員会の審議範囲を 3 ブロック単位から本社・支社局単位（11 箇所）に細分化した。 これまでも入札監視委員会等の審議結果を理事長に報告しているが、平成 26 年度より、入札監視委員会等の規程に、理事長へ意見具申又は勧告できる体制を盛り込んだ。 (2)公正入札等調査委員会の運営の見直し これまでは、発注担当部署の職員を含む職員による調査を実施していたが、平成 25 年 11 月より、発注担当部署の職員を除く職員による調査及び発注担当部署の職員への調査を実施している。 平成 26 年 11 月より、委員会メンバーに特別委員として外部の調査の専門家（弁護士等）を加えるとともに、入札参加事業者のコンプライアンス部門等に内部調査を依頼することとした。 (3)一者応札案件に対する監視の強化 これまでも契約監視委員会において、全ての一者応札・一者応募案件に対して審議を実施していたが、平成 26 年度より、一定の関係を有するものとして情報公開の対象となっている法人のうち一者応札・一者応募となった全案件を重点的に検証することにより監視の強化を図ることとした。 (4)入札・契約結果の時系列的監視・分析・報告 落札率の状況等に関しては、入札・契約評価委員会において事後的に前年度との比較した資料について審議していたが、平成 26 年度より、一定期間における統計的な分析など行うことにより審議の深度化を図った。また、特定分野の入札状況等に関しては、平成 26 年度より、一地方機関では少ない大規模工事の入札状況に関する分析を、一括して本社の入札・契約評価委員会において実施している。
05	船舶関係業務については、共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定し、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。	平成 26 年 3 月末に繰越欠損金の削減計画を策定し、適切な事業量の確保や未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策に取り組むことで、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、法人の財務状況やリスク管理状況を専門的に点検するため、学識経験者等の外部有識者により構成される委員会を平成 26 年 7 月より設置している。

⑪独立行政法人通則法の一部改正について

独立行政法人通則法の一部を改正する法律案が、平成 26 年 4 月 15 日に閣議決定され、国会の審議を経て、同年 6 月 13 日に公布、平成 27 年 4 月 1 日に施行されました。

10. 関係会社の状況

○関連会社

<table>
<tr><td rowspan="3">名　　称</td><td colspan="2">事業内容</td><td rowspan="3">所在地</td><td>資本金
（百万円）</td><td>持株比率
（関係会社持株比率）（%）</td><td>代表者の氏名</td></tr>
<tr><td rowspan="2">売上高
（百万円）</td><td rowspan="2">経常利益
（百万円）</td><td colspan="3">機構との関係</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業上の関係</td><td>機構に係る売上高（百万円）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">日本高速鉄道電気エンジニアリング（株）</td><td colspan="2">インド国ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトにおける発注者の業務の代理・代行事業</td><td rowspan="2">東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目23番13号</td><td>248</td><td>33.4</td><td>堀内　丈太郎</td></tr>
<tr><td>1,510</td><td>54</td><td colspan="2">・インド国ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトにおける発注者の業務の代理・代行事業</td><td>－</td></tr>
</table>

11. 役職員数の状況（令和８年４月１日現在）

	令和8年度
役　員　数	13名
職　員　数	1,384名

第2　事業の状況

1. 業績等の概要

○法人単位の財務諸表

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和 7 年度末の資産総額は、14,144,810 百万円となっております。そのうち譲渡収入未収金等の流動資産が 2,809,508 百万円、固定資産が 11,335,302 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和 7 年度末の負債の総額は、12,176,227 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 1,968,584 百万円が純資産合計です。

負債の部では、1 年以内返済予定長期借入金及び受託業務前受金等の流動負債が 376,271 百万円、資産見返負債、長期借入金等の固定負債が 11,600,232 百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が 115,387 百万円となっております。

＜貸借対照表（法人単位）＞　　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度	勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度
流動資産	2,938,331	2,809,508	流動負債	297,429	376,271
現金及び預金	415,416	641,229	1年以内償還予定鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	61,000	66,800
有価証券	351,700	49,400	1 年以内返済予定長期借入金	94,377	141,763
譲渡収入未収金	1,699,720	1,637,773	前受金	9,513	9,447
船舶未収金	5,539	5,714	受託業務前受金	81,625	110,634
未成工事支出金	79,950	108,770	その他	50,914	47,628
処分用資産	289,036	303,036	固定負債	11,758,566	11,600,232
処分用有価証券	289,036	303,036	資産見返負債	4,785,314	4,773,125
未収収益	7,039	7,478	資産見返補助金等	3,185,189	3,068,290
未収金	82,970	46,498	建設仮勘定見返補助金等	677,602	756,148
その他	6,961	9,610	その他	922,524	948,687
固定資産	11,341,910	11,335,302	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,259,100	1,219,400
有形固定資産	7,176,709	7,157,535	長期借入金	5,177,510	5,124,341
建物	258,456	246,649	長期前受金	122,289	112,842
構築物	4,655,889	4,488,204	引当金	200,807	164,827
機械装置	154,277	137,399	共済年金追加費用引当金	173,769	141,516
共有船舶	167,471	181,370	その他	27,038	23,311
土地	836,274	813,058	債務引継見返勘定	213,397	205,549
建設仮勘定	1,104,271	1,290,801	その他	149	149
その他	70	54	法令に基づく引当金等	248,128	199,723
無形固定資産	162,934	165,875	（負債合計）	(12,304,123)	(12,176,227)
投資その他の資産	4,002,267	4,011,892	資本金	115,387	115,387
長期貸付金	3,959,091	3,971,013	政府出資金	115,387	115,387
長期未収金	35,684	34,175	資本剰余金	676,288	686,017
未収貸付料予定額	425	317	利益剰余金	1,184,416	1,167,164
その他	7,066	6,387	評価・換算差額	27	15
			（純資産合計）	(1,976,118)	(1,968,584)
資産合計	14,280,241	14,144,810	負債・純資産合計	14,280,241	14,144,810

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和 7 年度の経常収益は、446,012 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設の譲渡利息収入として旅客鉄道株式会社及び民営鉄道事業者から収受した額が 63,686 百万円、鉄道施設の貸付料として旅客鉄道株式会社から収受した額が 132,213 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和 7 年度の経常費用は、461,234 百万円となっております。その主な内訳は、建設業務費が 313,699 百万円、海事業務費が 21,212 百万円及び財務費用が 68,881 百万円となっております。

(ｳ) 当期総損失

令和 7 年度の経常損失 15,222 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額及び臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 17,190 百万円が当期総損失となりました。

＜損益計算書（法人単位）＞ （単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度	勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度
経常費用	468,571	461,234	経常収益	461,517	446,012
建設業務費	335,012	313,699	運営費交付金収益	292	279
海事業務費	21,585	21,212	鉄道施設譲渡利息収入	64,146	63,686
地域公共交通等業務費	13	12	鉄道施設賃貸収入	131,745	132,213
鉄道整備助成業務費	14,277	18,608	船舶使用料収入	23,424	23,233
資産処分業務費	637	342	処分用土地売却収入	10	2
共済関係業務費	985	1,127	受託業務収入	19,777	585
鉄道支援助成業務費	20,415	31,706	補助金等収益	14,289	18,619
一般管理費	4,611	4,770	資産見返補助金等戻入	156,240	154,689
財務費用	70,487	68,881	共済年金追加費用引当金戻入益	3,131	－
雑損	549	878	その他	45,387	45,202
臨時損失	42	1,969	財務収益	1,811	4,711
			雑益	1,266	2,793
			臨時利益	0	0
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	1	1
			当期総損失	7,094	17,190
合　計	468,613	463,203	合　計	468,613	463,203

○各勘定の財務諸表

(1) 建設勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和 7 年度末の資産総額は、8,331,153 百万円となっております。そのうち譲渡収入未収金等の流動資産が 1,160,763 百万円、旅客鉄道株式会社に貸し付けている鉄道施設等の固定資産が 7,170,390 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和 7 年度末の負債の総額は、7,583,069 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 748,083 百万円が純資産合計です。

負債の部では、1年以内返済予定長期借入金及び受託業務前受金等の流動負債が330,993百万円、新幹線等の建設資金としての資産見返補助金等、長期借入金等の固定負債が7,052,353百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が51,676百万円となっております。

＜貸借対照表＞ （単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和6年度	令和7年度	勘定科目	令和6年度	令和7年度
流動資産	1,288,182	1,160,763	流動負債	262,463	330,993
現金及び預金	227,055	208,551	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	61,000	66,800
有価証券	102,000	49,400	1年以内返済予定長期借入金	71,893	118,703
譲渡収入未収金	794,316	745,712	1年以内返済予定他勘定長期借入金	617	156
未成工事支出金	79,950	108,770	前受金	9,513	9,447
未収金	84,028	46,145	受託業務前受金	81,625	110,634
その他	833	2,185	その他	37,815	25,253
固定資産	7,195,499	7,170,390	固定負債	7,234,889	7,052,353
有形固定資産	6,989,519	6,963,757	資産見返負債	4,786,867	4,774,966
建物	258,440	246,633	資産見返補助金等	3,185,189	3,068,290
構築物	4,655,889	4,488,204	資産見返負担金	62,319	64,512
機械装置	154,277	137,399	建設仮勘定見返補助金等	677,602	756,149
土地	836,536	813,320	建設仮勘定見返負担金	11,181	12,071
建設仮勘定	1,084,320	1,278,157	新幹線資産見返負債	850,574	873,940
その他	56	44	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	899,100	859,400
無形固定資産	162,871	165,823	長期借入金	1,196,654	1,083,344
投資その他の資産	43,110	40,810	他勘定長期借入金	220	64
長期未収金	35,680	34,171	長期前受金	122,289	112,842
未収貸付料予定額	425	317	引当金	16,213	16,040
鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令第11条の2退職給付引当金見返	5,624	4,973	退職給付引当金	16,213	16,040
			債務引継見返勘定	213,397	205,549
その他	1,379	1,349	その他	149	149
			法令に基づく引当金等	248,128	199,723
			譲渡調整引当金	248,128	199,723
			（負債合計）	(7,745,481)	(7,583,069)
			資本金	51,676	51,676
			資本剰余金	676,548	686,277
			利益剰余金	9,950	10,116
			評価・換算差額等	27	15
			（純資産合計）	(738,200)	(748,083)
資産合計	8,483,681	8,331,153	負債・純資産合計	8,483,681	8,331,153

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和7年度の経常収益は、328,450百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設の貸付料として旅客鉄道株式会社から収受した額が132,213百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和 7 年度の経常費用は、326,317 百万円となっております。その主な内訳は、減価償却費を含む建設業務費が 313,699 百万円、貸付け及び譲渡した鉄道施設に係る借入金等の支払利息等からなる財務費用が 10,120 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和 7 年度の経常利益 2,132 百万円に臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 166 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞ （単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度	勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度
経常費用	347,043	326,317	経常収益	345,183	328,450
建設業務費	335,012	313,699	鉄道施設譲渡利息収入	4,224	4,597
減価償却費	233,550	231,201	鉄道施設賃貸収入	131,745	132,213
受託業務費	19,777	585	貨物調整事業資金収入	17,348	18,079
新幹線資産見返負債繰入	22,648	23,366	受託業務収入	19,777	585
その他	59,036	58,548	資産見返補助金等戻入	156,240	154,689
一般管理費	2,033	2,131	その他	14,180	14,676
財務費用	9,380	10,120	財務収益	803	1,938
雑損	618	367	雑益	866	1,674
臨時損失	28	1,967	臨時利益	0	0
当期総利益	－	166	当期総損失	1,887	－
合　計	347,071	328,450	合　計	347,071	328,450

(2) 海事勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和 7 年度末の資産総額は、207,830 百万円となっております。そのうち現金及び預金等の流動資産が 13,791 百万円、共有船舶等の固定資産が 194,039 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和 7 年度末の負債の総額は 161,687 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた純資産合計は 46,143 百万円となっております。

負債の部では、1 年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 21,861 百万円、長期借入金等の固定負債が 139,826 百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が 63,567 百万円等となっております。

＜貸借対照表＞ （単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度	勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度
流動資産	10,838	13,791	流動負債	20,733	21,861
現金及び預金	5,111	7,979	1 年以内返済予定長期借入金	20,256	20,555
電子記録債権	187	98	預り電子記録債権	187	98
船舶未収金	5,539	5,714	その他	290	1,208

その他	1	1			
固定資産	187,449	194,039	固定負債	132,450	139,826
有形固定資産	187,430	194,021	長期借入金	131,782	139,127
共有船舶	167,471	181,370	その他	668	699
建設仮勘定	19,951	12,644	（負債合計）	(153,183)	(161,687)
その他	8	7	資本金	63,567	63,567
無形固定資産	19	17	繰越欠損金	△18,462	△17,424
投資その他の資産	0	0	（純資産合計）	(45,105)	(46,143)
破産更生債権等	0	0			
資産合計	198,287	207,830	負債・純資産合計	198,287	207,830

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和7年度の経常収益は、23,902百万円となっております。その主な内訳は、船舶使用料として海運事業者から収受した額が23,233百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和7年度の経常費用は、22,863百万円となっております。その主な内訳は、減価償却費を含む海事業務費が21,212百万円、一般管理費が941百万円及び財務費用が710百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和7年度の当期総利益は1,039百万円となりました。

＜損益計算書＞ （単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和6年度	令和7年度	勘定科目	令和6年度	令和7年度
経常費用	22,922	22,863	経常収益	23,997	23,902
海事業務費	21,585	21,212	船舶使用料収入	23,424	23,233
減価償却費	21,415	21,040	船舶共有契約解除等損失引当金戻入益	152	－
船舶共有契約解除等損失引当金繰入	－	9	貸倒引当金戻入益	153	34
その他	170	163	その他	0	0
一般管理費	943	941	財務収益	4	9
財務費用	394	710	雑益	265	625
支払利息	394	704			
その他	－	6			
臨時損失	－	1			
当期総利益	1,076	1,039			
合　計	23,997	23,902	合　計	23,997	23,902

(3) 地域公共交通等勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和 7 年度末の資産総額は、383,347 百万円となっております。そのうち現金及び預金、1 年以内回収予定長期貸付金等の流動資産が 2,728 百万円となっております。長期貸付金等の固定資産は合計で 380,619 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和 7 年度末の負債の総額は 383,227 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた純資産合計は 120 百万円となっております。

負債の部では、1 年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 2,660 百万円で、長期借入金等の固定負債が 380,567 百万円となっております。

＜貸借対照表＞ （単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度	勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度
流動資産	2,446	2,728	流動負債	2,372	2,660
現金及び預金	93	86	1 年以内返済予定長期借入金	2,229	2,505
未収収益	118	128	未払費用	118	128
1 年以内回収予定長期貸付金	2,229	2,505	その他	25	27
その他	6	8	固定負債	372,769	380,567
固定資産	372,821	380,619	長期借入金	372,074	379,871
有形固定資産	1	1	その他	695	696
工具器具備品	1	0	（負債合計）	(375,141)	(383,227)
その他	0	0	資本金	50	50
無形固定資産	2	2	資本剰余金	2	2
投資その他の資産	372,819	380,616	利益剰余金	75	68
投資有価証券	745	745	（純資産合計）	(126)	(120)
長期貸付金	372,074	379,871			
その他	－	1			
資産合計	375,267	383,347	負債・純資産合計	375,267	383,347

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和 7 年度の経常収益は、4,508 百万円となっております。その主な内訳は、運営費交付金収益 81 百万円、貸付金利息収入 4,279 百万円、貸付管理費収入 137 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和 7 年度の経常費用は、4,454 百万円となっております。その主な内訳は、地域公共交通等業務費 12 百万円、一般管理費 163 百万円、財務費用 4,279 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和 7 年度の経常利益 54 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額を加算後の 54 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞　　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和6年度	令和7年度	勘定科目	令和6年度	令和7年度
経常費用	3,967	4,454	経常収益	4,034	4,508
地域公共交通等業務費	13	12	運営費交付金収益	99	81
事業管理諸費	13	12	貸付金利息収入	3,796	4,279
一般管理費	159	163	貸付管理費収入	133	137
財務費用	3,796	4,279	その他	4	5
雑損	0	0	財務収益	0	0
臨時損失	－	0	雑益	3	5
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	0
当期総利益	67	54			
合　計	4,035	4,508	合　計	4,035	4,508

(4) 助成勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和7年度末の資産総額は、3,911,396百万円となっております。そのうち譲渡収入未収金等の流動資産は911,313百万円となっております。固定資産は合計で3,000,083百万円となっておりますが、長期貸付金がその大宗を占め（3,000,000百万円）、その他特筆すべきものはありません。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和7年度末の負債の総額は、3,716,286百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた195,110百万円が純資産合計です。負債の部では、未払金等の流動負債が18,863百万円で、長期借入金及び他勘定長期借入金等の固定負債が3,697,423百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が95百万円となっております。

＜貸借対照表＞　　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和6年度	令和7年度	勘定科目	令和6年度	令和7年度
流動資産	936,568	911,313	流動負債	30,382	18,863
現金及び預金	195	262	未払金	24,165	12,646
譲渡収入未収金	905,404	892,062	その他	6,217	6,217
1年以内回収予定他勘定長期貸付金	617	156	固定負債	3,731,150	3,697,423
未収金	24,142	12,623	長期借入金	3,477,000	3,522,000
その他	6,210	6,211	他勘定長期借入金	254,133	175,406
固定資産	3,000,242	3,000,083	その他	18	17
有形固定資産	2	2	（負債合計）	(3,761,532)	(3,716,286)
無形固定資産	9	8	資本金	95	95
投資その他の資産	3,000,231	3,000,074	利益剰余金	175,184	195,015
長期貸付金	3,000,000	3,000,000	（純資産合計）	(175,278)	(195,110)
他勘定長期貸付金	220	64			
前払年金費用	5	3			
退職給付引当金見返	5	7			
資産合計	3,936,810	3,911,396	負債・純資産合計	3,936,810	3,911,396

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和 7 年度の経常収益は、188,291 百万円となっております。その主な内訳は、補助金等収益が 102,254 百万円、鉄道施設譲渡利息収入が 59,089 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和 7 年度の経常費用は、168,459 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道整備助成業務費が 102,254 百万円、財務費用が 65,072 百万円及び一般管理費が 303 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和 7 年度の経常利益 19,832 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額を加算、臨時損失を控除後の 19,832 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞ （単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度	勘定科目	令和 6 年度	令和 7 年度
経常費用	178,226	168,459	経常収益	196,204	188,291
鉄道整備助成業務費	109,891	102,254	運営費交付金収益	190	193
一般管理費	299	303	貸付金利息収入	25,724	25,750
財務費用	67,712	65,072	鉄道施設譲渡利息収入	59,922	59,089
雑損	325	831	中央新幹線建設資金貸付等業務管理費収入	60	60
			鉄道施設譲渡管理費等収入	72	72
			補助金等収益	109,891	102,254
			その他	14	15
			財務収益	6	28
			雑益	326	831
臨時損失	－	0	前中期目標期間繰越積立金取崩額	1	1
当期総利益	17,978	19,832			
合　計	196,205	188,292	合　計	196,205	188,292

(5) 特例業務勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和 7 年度末の資産総額は、1,499,950 百万円となっております。そのうち現金及び預金、有価証券、処分用資産等の流動資産は 733,350 百万円となっております。固定資産は 766,600 百万円となっておりますが、長期貸付金及び他勘定長期貸付金がその大宗を占めております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和 7 年度末の負債総額は、522,420 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 977,530 百万円が純資産合計です。

負債の部では、未払金等の流動負債が 14,345 百万円、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券等の固定負債が 508,075 百万円となっております。

＜貸借対照表＞　　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和6年度	令和7年度	勘定科目	令和6年度	令和7年度
流動資産	726,282	733,350	流動負債	7,465	14,345
現金及び預金	182,963	424,350	未払金	6,708	14,110
有価証券	249,700	－	未払費用	39	51
処分用資産	289,036	303,036	預り金	658	128
処分用有価証券	289,036	303,036	引当金	60	57
その他	0	0	賞与引当金	60	57
1年以内回収予定長期貸付金	4,042	5,267	固定負債	543,917	508,075
その他	541	697	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	360,000	360,000
固定資産	841,212	766,600	引当金	183,917	148,075
有形固定資産	19	16	退職給付引当金	12	12
建物	14	13	共済年金追加費用引当金	173,769	141,516
工具器具備品	6	3	恩給負担金引当金	351	270
無形固定資産	34	26	業務災害補償費引当金	7,541	5,869
投資その他の資産	841,159	766,558	土壌汚染対策等引当金	2,244	409
長期貸付金	587,017	591,143	（負債合計）	(551,382)	(522,420)
他勘定長期貸付金	254,133	175,406	利益剰余金	1,016,113	977,530
長期未収金	4	4	（純資産合計）	(1,016,113)	(977,530)
敷金・保証金	1	1			
その他	4	4			
資産合計	1,567,494	1,499,950	負債・純資産合計	1,567,494	1,499,950

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和7年度の経常収益は、17,912百万円となっております。その主な内訳は、受取利息が17,643百万円、業務災害補償費引当金戻入が217百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和7年度の経常費用は、56,493百万円となっております。その主な内訳は、鉄道支援助成業務費が50,134百万円、財務費用が3,608百万円となっております。

(ｳ) 当期総損失

令和7年度の当期総損失は38,582百万円となりました。

＜損益計算書＞　　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和6年度	令和7年度	勘定科目	令和6年度	令和7年度
経常費用	49,808	56,493	経常収益	25,129	17,912
資産処分業務費	375	342	処分用資産売却収入	10	2
処分用資産売却原価	10	2	処分用土地売却収入	10	2
処分用土地売却原価	10	2	共済年金追加費用引当金戻入益	3,131	－
土壌汚染対策等引当金繰入	422	139	恩給負担金引当金戻入益	－	22
その他	205	201	業務災害補償費引当金戻入益	1,150	217
共済関係業務費	985	1,127	財務収益	20,614	17,643
鉄道支援助成業務費	38,162	50,134	受取利息	20,614	17,643
一般管理費	1,202	1,281	雑益	224	29

財務費用	8,821	3,608			
臨時損失	14	1			
損害賠償金	13	－			
固定資産除却損	0	1			
			当期総損失	24,693	38,582
合　計	49,821	56,494	合　計	49,821	56,494

2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

当機構は、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立と地域振興及び大都市機能の維持増進を図ることを通じ、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目指します。

当機構の果たすべき役割は、地球環境問題、エネルギー対策、少子高齢化、物流効率化等の交通をめぐる様々な課題に的確に対応していくために、ますます重要になっていくものと考えられ、今後の業務遂行にあたって、輸送の高度化、多様化等に的確に対応できる体制を整備するとともに、総合的な技術力を活用した技術支援、調査研究開発、国際協力業務等についても積極的に推進していきたいと考えます。

今後とも経営の合理化、効率化に努め、中期目標、中期計画で掲げた目標を達成するべく業務を着実に推進してまいります。

(1) 鉄道建設業務関係

鉄道が我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮していくためには、今後の鉄道整備の基本的方向に関する運輸政策審議会の答申第19号（平成12年8月）において示された政策課題、すなわち、国土の骨格となる広域的な幹線鉄道ネットワークの構築、大都市圏における通勤・通学の混雑緩和に向けた輸送力の増強のための取り組み、新たな鉄道整備方式としての「上下分離方式」の検討、高齢化社会の進展等の新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進など、今後の鉄道整備の基本的な課題に対応した鉄道整備を計画的に推進していくことが必要です。

当機構が建設主体となっている整備新幹線については、国、地方公共団体による公的資金が投入され、国民からもより効率的な事業執行が求められております。また、大都市及びその周辺部における民鉄線及び都市鉄道線の整備については、各鉄道事業者による事業化の決定、各鉄道事業者から国土交通大臣への当機構工事の申出、国土交通大臣から当機構に対する工事実施の指示を受けて、当機構が建設事業を行うこととなるため、当機構としては、鉄道事業者の安定した事業経営が達成されるべく、その負託に応えることが重要です。

当機構は、常に「良質な鉄道を経済的かつ効率的に」完成させることを基本に、工事の安全と環境の保全に特に留意しつつ、事業を進めて参りましたが、引き続き、その確実な実施を図って参ります。当機構は、全国をカバーし、鉄道建設において中核的な役割を果たす公的機関として、業務の効率化、技術力の向上、建設コストの縮減、技術開発、安定的・効率的資金調達、品質の信頼性の向上、工事関係事故防止等を推進し、今後とも社会の要請に的確に対応し、当機構の業務に対する国民の皆様の理解と信頼を得られるよう努めて参ります。

なお、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関して、平成26年3月に「入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律」（平成14年法律第101号。以下「入札談合等関与行為防止法」という。）違反容疑で当機構職員1名が在宅起訴され、1名が略式起訴されました。同月19日、公正取引委員会から、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関し、当機構職員が入札情報を漏えいしていた等として、入札談合等関与行為防止法に基づく改善措置要求及び申し入れを受けました。また、同日、国土交通大臣より文書による厳重注意処分を受けました。

当機構においては、外部の中立的な有識者からなる第三者委員会を立ち上げ、今回の事案の背景等を分析し、再発防止策を検証していただき、当機構として調査の結果及び再発防止対策をとりまとめ、平成26年9月26日、公正取引委員会に通知するとともに公表いたしました。

また、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設については、工期の遅延と事業費の大幅な増嵩が見込まれることとなり、国土交通省において、令和2年11月に外部有識者からなる「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」が設置され、工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証が行われました。その結果、令和元年度の時点において既に、当機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、沿線自治体等との情報共有のあり方に重大な課題が存在していることが明らかとなったとして、令和元年度の業務実績評価において整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求める必要があるとされ、通則法第32条第6項の規定に基づき、工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）をはじめとする改善措置を速やかに講ずるよう、令和2年12月22日に国土交通大臣から命令を受けました。これを受けて、当機構において講じる措置を令和3年1月29日に国土交通大臣へご報告するとともに公表いたしました。

新幹線整備については、その整備を長年にわたり切望してこられた地域の方々の思いやご尽力、さらに無数の関係者の方々の努力の上に初めて実現するものであり、当機構の全役職員がそのことを肝に銘じ、ご報告しました改善措置を確実に実施することで、地元自治体の方々をはじめとする社会からの信頼の回復に努めてまいります。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の着実な整備に取り組んでいくほか、自然災害により被害を受けた鉄道施設の復旧支援についても引き続き取り組んでいくとともに、業務運営のあり方などを不断に見直し、国民の皆様のニーズを踏まえて、諸課題に柔軟かつ適切に対応していき、地域の方々、そして国民の皆様の期待に応えられる組織となることを目指してまいります。

なお、当機構は、令和8年5月に北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の軌道敷設工事の入札に関して公正取引委員会の立入検査を受けました。当機構は、公正取引委員会の調査に全面的に協力して参ります。

また、令和8年5月に「北陸新幹線、小松駅における追加音源対策に関する設計」・「北陸新幹線、加賀温泉駅における追加音源対策に関する設計」の入札に関し、手続に瑕疵があったため、落札決定の取り消しを行いました。内部調査の結果、当機構職員により、入札に関わる非公表とすべき情報の漏えいがあったことが判明したため、令和8年7月に関係者に対する厳正な処分等を行うとともに、事実関係等についての調査結果を公表しております。

当機構は、この事案を重く受け止めて、職員一人一人が情報の守秘等の法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、関係者の皆様からの信頼回復に努めて参りたいと考えております。

(2) 海事関係

四面を海に囲まれた我が国では、貿易物資の約９割を海上輸送に依存しております。国内に目を向けると、内航海運は貨物輸送の約４割を担っており、特に産業基礎物資（鉄鋼・石油・セメント等）の輸送は約８割を占めております。また、旅客輸送についても、離島航路をはじめとして人々の生活基盤を支える重要な交通手段として、必要不可欠なものです。

国内海運業界の現況は、鋼材価格の上昇や燃料油価格の高止まり等により、経営環境は依然として厳しい状況にあります。一方で、2050 年のカーボンニュートラルの実現に向けた脱炭素化への対応と安全運航に不可欠な船員の確保が喫緊の課題となっております。

2050 年のカーボンニュートラル、CO2 排出ネットゼロの実現に向け、まずはその前段階として、2030 年の内航海運業界における CO2 排出量を約 17%削減(2013 年度比)する必要があります。目標の達成に向けては、省エネ性能の高い船舶への代替を進めるとともに、既存船への省エネ技術の導入、バイオ燃料の活用及び代替燃料船の普及などを総合的に推進していくことが重要となっております。

当機構では、こうした取組を支援するため「二酸化炭素低減化船」の建造に対する金利軽減制度を設けております。令和６年度から、「先進二酸化炭素低減化船」における二酸化炭素の低減率を 16%から 18%に引き上げる一方、

新たに離着桟・停泊・荷役時における取組その他の省エネ対策を同低減率に合算できるよう制度を見直しました。令和 7 年 3 月には、2040 年の内航海運業界における CO2 排出量を約 36%削減(2013 年度比、モーダルシフトを考慮しない場合)するという目標が掲げられており、当機構としては、これらカーボンニュートラルに関する動向を踏まえながら、必要に応じ船舶共有建造制度の見直しを行ってまいります。

船員の確保については、我が国の少子化は深刻さを増し、静かな有事とも言える状況にあり、少子化の問題はこれ以上放置できない待ったなしの課題である状況下において、将来の労働力確保の観点から、船員の労働・居住環境をいち早く改善し、魅力のある職場にしていくことが重要となっています。

このために当機構では、労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査を実施し、それらの技術調査の結果を業界関係者と共有しており、引き続き同技術調査を通じて、より良い労働環境や居住環境の実現につなげてまいります。

当機構は、必要に応じて制度改正を実施しながら、これらの課題解決に向け、物流の効率化、地域公共交通の維持・活性化や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進します。具体的には、グリーン化に資する船舶、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、特定船舶導入計画の認定を受けた船舶を政策要件として掲げ、「政策効果の高い船舶」の建造促進に注力してまいります。

また、平成 25 年 12 月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」等において、船舶共有建造業務においては多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定することとされました。これを受け、平成 26 年 3 月に繰越欠損金削減計画を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その縮減を図ることとしました。令和 5 年 3 月に第 5 期中期目標期間（令和 5 年度～令和 9 年度）における「繰越欠損金削減計画」（参考）を策定し、削減目標額を 5 年間で 20 億円程度といたしました。なお、令和 7 年度においては 10 億円を削減し、削減累計額 27 億円と堅調に推移しております。当機構では、同計画に基づき引き続き船舶共有建造業務の財務改善に努めてまいります。

（参考）「繰越欠損金削減計画」

繰 越 欠 損 金 削 減 計 画

令和 5 年 3 月 29 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

平成 25 年 12 月 24 日閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、「共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定し、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。」こととされた。これを受け、第３期中期目標期間（平成 25 年度～平成 29 年度）及び第４期中期目標期間（平成 30 年度～令和４年度）において、繰越欠損金の削減目標額及び削減方法などを記載した「繰越欠損金削減計画」をそれぞれ策定し、その削減に努めてきたところであるが、引き続き、繰越欠損金の削減を図る必要があることから、今般、第５期中期目標期間（令和５年度～令和９年度）における以下の計画を定めることとした。

１．繰越欠損金削減計画の基本的な考え方

（１）繰越欠損金の発生要因

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）の海事勘定においては、平成９年度以降、経済の長期低迷による荷動きの減少等から未収金が急増する中、独法会計基準の導入により貸倒引当金計上基準が変更されたことに伴い、機構発足（平成 15 年 10 月１日）以降、多額の貸倒引当金を計上した。更に、未収金の貸倒処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失等の計上がなされた。

（２）繰越欠損金の現状

繰越欠損金は、本計画を最初に定めた第３期中期目標期間の開始時は 504 億円（平成 24 年度末時点）であったところ、令和３年度末時点において、214 億円となっている。主な内訳としては、貸倒引当金相当額５億円、未収金の貸倒処理等に伴いこれまでに計上した損失 209 億円となっている。

（３）計画の必要性

内航海運は、環境にやさしく効率的な輸送機関であり、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである。今後も、安全・良好なサービスを持続的に確保するために、生産性の向上等を図る必要があるほか、地域公共交通である離島航路の維持・活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進する必要がある。

このため、国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進するためにも、海事勘定の健全な財務体質が必要である。

海事勘定における令和３年度末時点の未収金残高は３億円であり、着実に解消しつつある。一方、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、同年度末時点において、214 億円に上っていることから、第５期中

期目標期間においても、未収金の発生防止・回収等を図りつつ、繰越欠損金の解消に向け、その削減を進めていく必要がある。

（４）計画策定における前提条件

①基本的な考え方

繰越欠損金の削減は、船舶共有建造業務により計上される利益によって行われるものである。

このため、民業補完の観点及び適正な事業金利の設定による国内海運政策の実現に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保、また、必要に応じ債権管理体制の強化を図りながら、未収金への適切な対処による財務の健全性の確保を通じ、引き続き、同業務の収益性確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

これらを考慮した上で、下記②の前提条件による推計に基づき、繰越欠損金の削減目標を設定する。

②具体的な前提条件

（ⅰ）事業量

第５期中期目標期間中、令和５年度予算額で推移するものとする。

（ⅱ）金利水準

過去の金利実績に基づき、将来の金利（事業金利、調達金利）を予測したものを用いる。

（ⅲ）固定型と金利見直し型の事業量比率は、過去の平均に基づき８：２と設定する。

２．繰越欠損金削減目標額

以上に基づき推計した結果、第５期中期目標期間における繰越欠損金の削減目標額は、20 億円程度とするものとする。

３．繰越欠損金の具体的な削減方法

（１）事業量の確保

民業補完の観点に留意し、必要に応じ債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備、観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進し、財務改善に必要な事業量の確保を図っていくものとする。

機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を推進することにより、共有建造の安定的な確保に努める。

① 建造支援セミナーや地区海運組合への説明会の実施のほか、事業者への個別訪問により、船舶共有建造制度のＰＲを行うとともに、関係機関との連携の機会も活かしつつ、建造計画についての早期かつ的確な情報収集を行っていく。

② 船舶共有建造制度の利用促進を図るため、営業推進体制を強化する。また、荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての早期かつ的確な情報収集を行うことにより、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造促進活動を行っていく。

（２）未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策

①未収金発生防止・債権管理強化策

（ⅰ）新規未収金発生を防止するため審査を厳格に行う。

（ⅱ）未収金発生時の船舶使用料に係る用船料直接受領の確保に努める。

（ⅲ）保有債権の管理を強化するため、民間金融機関と連携して海運事業者の経営状態のモニタリングを行う。

（ⅳ）審査・管理部署が連携しつつ、事業者の財務状況調査や業界動向の調査分析などを通じて的確な予兆管理に努める。

②債権回収強化策

共有契約に基づく船舶使用料が未払いとなった事業者に対しては、未収金回収の最大化を図るべく、次の措置を講じるものとする。

（ⅰ）未収金発生原因の確認、関係者との間で事業者の資金繰りや経営改善のための協議を行うことにより、早期の正常化を図る。

（ⅱ）個々の事業者の経営状況等を勘案して、支払計画を早期に策定したうえで、未収金の計画的かつ確実な回収を行っていく。

（ⅲ）上記措置が困難となる場合においては、既存債権の回収率を引き上げるため、次の措置を講じる。

（ア）早期に新たな本船の引き受け事業者やオペレーターを探し、新たなスキームの下での回収の継続を行う。

（イ）法的手続きを含めた回収策や売船マーケット状況を考慮した船舶の売却等により、回収の最大化を図る。

４．その他

２．の繰越欠損金の削減目標額は上記の推計に基づくものであるが、事業量や引当額等の大幅な変動が見込まれる等により、本計画に拠ることが不適当と認められる場合には、本計画の見直しを実施するものとする。

(3) 鉄道助成業務関係

鉄道は、環境負荷が小さく、高齢者等の移動に優しい高速大量輸送機関として、地球環境問題や少子高齢化等の様々な社会的課題に対し、遺憾なくその使命を果たしていくことが求められております。安全確保の徹底、技術革新への努力とともに、輸送の高度化や多様化に伴うネットワーク・サービスの充実等への対応がますます重要になっております。

当機構は、整備新幹線の整備、幹線鉄道や都市鉄道の整備、技術開発の推進、安全・防災対策等に対する各種助成を行うことにより、このような鉄道の社会的使命に寄与して参ります。

また、確実に特例業務勘定への償還を遂行しているところです。

(4) 国鉄清算業務関係

①　年金費用等の支払及び資産処分等の円滑な実施等

債務等処理法第 13 条の規定に基づき、旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、円滑かつ確実に支払を実施します。

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行います。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資及び金融機関が行う会社の経営基盤の強化に必要な資金の貸付けにかかる利子補給金を支給並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら適切に実施するとともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適切に負担します。

また、同法附則第 8 条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入を適切に実施します。

(5) 広報

業務の透明性を確保するため、ホームページや広報誌等の媒体を活用して総合的かつ適切な広報・情報提供に努め、業務の実施状況等に関する情報の公表を行っております。

① 財務諸表等の公開

財務諸表等において、当機構に関する省令（平成 15 年国土交通省令第 102 号）第 9 条に基づき、勘定区分による各事業の経営成績を明らかにしております。また、評価及び監査に関する事項として、年度業務実績評価、監査報告、会計監査報告及び会計検査院検査報告等についても、財務諸表等と併せて、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載し情報提供を行っております。

② 業務実績等報告書の公開

通則法に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するための中期計画及び実施するための年度計画の実施状況について、業務実績等報告書を作成し公開しております。業務実績等報告書については、ホームページに掲載し情報提供を行っております。

③ 各種メディアによる情報発信

上記①及び②のほか、当機構はソーシャルメディア、広報誌、パンフレット等の媒体により積極的な情報発信に努めております。

ソーシャルメディアとしては、YouTube、X 及び Instagram において公式アカウントを開設し、鉄道建設や船舶共有建造に関する動画や写真等の視覚情報を用いた、一般の方々に興味関心を持ってもらえるような情報発信に努めております。

（公式 YouTube チャンネル　https://www.youtube.com/c/jrtt_official）

（公式 X アカウント　https://x.com/JRTT_PR）

（公式 Instagram アカウント　https://www.instagram.com/jrtt_pr）

また、季刊発行の広報誌や各種パンフレットにより、当機構が果たす役割や業務に対する国民の理解を促進するため、読み手にとって分かり易い情報発信も行っております。

（機構 HP 広報誌　https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/magazine/）

（機構 HP パンフレット類　https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/pamphlet.html）

(6) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

前身たる旧公団時代から当機構は、鉄道整備を担う公的機関として、建設コストの縮減が最重要課題との認識から、平成元年2月に「建設コスト低減方策検討特別委員会」を設置し、建設費縮減に資する技術開発や設計基準の見直し等を中心に、建設コスト縮減に積極的に取り組んできました。

平成7年3月からは、トンネル工事、架線工事等における低コスト工法の技術開発により鉄道建設等の計画・調査から設計・施工に至るまでのトータルコストの縮減に努めるとともに、建設線区ごとに原価管理を徹底する総額管理方式を取り入れ、職員一人一人のコスト意識を向上させて、事業運営の効率化を推進しております。

平成9年度には政府の公共工事コスト縮減の行動指針が策定されたことを受け、副総裁を委員長とする「運輸関係公共工事コスト縮減に関する公団プロジェクトチーム」を新たに設置し、体制の一層の強化を図ってきたところです。

公団の直接的施策による建設コスト縮減率については、「行動指針」、「行動計画」のフォローアップ初年度となった平成9年度が2%、平成10年度が4.51%、最終年度の平成11年度は、目標とされた6%縮減に対し、これを上回る8.28%を達成しました。

これに引き続き、平成12年9月は、政府は更なる公共工事コスト縮減対策として、平成12年度から平成20年度までの9年度にわたる公共工事のコスト縮減の「新行動方針」を策定しました。

当機構は、コスト縮減に積極的に取り組むため、旧公団において平成13年6月、副総裁を委員長とする「建設コスト縮減委員会」を新たに設置し、「日本鉄道建設公団公共工事コスト縮減に関する新行動計画」（以下「新行動計画」という。）を策定以来、一層のコスト縮減に取り組んでおります。なお、新行動計画においては、従来の建設コストの低減だけでなく、施設の品質の向上によるライフサイクルコストの低減や、建設副産物対策の推進や環境改善策による環境負荷の低減等、工事における社会的コストの低減なども図り、総合的なコスト縮減を目指しております。

さらに、国土交通省の「公共事業コスト構造改革プログラム」を受けて、副理事長を委員長とするコスト構造改革推進委員会を設置し、当機構独自の「コスト構造改革プログラム」（以下「プログラム」という。）を策定しました。プログラムは、従来の新行動計画に加え、

①事業のスピードアップ

②計画・設計から工事実施段階における最適化

③調達の最適化

の3点にも主眼を置いております。コスト構造改革は平成15年度からの5年間で15%の「総合的なコスト縮減」目標としていることから、当機構では、工事コストの縮減はもちろんのこと、ライフサイクルコストの低減や環境負荷の低減、さらには事業効果の早期発現などにも積極的に取り組んできました。最終年度の平成19年度は、目標値を上回る15.7%を達成しました。

また、国土交通省は、平成20年度から24年度にわたる5年間で、平成19年度と比較して、15%の公共工事の総合コスト改善に取組むべく「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定しました。

当機構においても、国と同様に平成20年度から24年度の5年間で、平成19年度と比べて、15%の総合コスト改善に取り組むため、「機構コスト構造改善プログラム」を策定しました。最終年度の平成24年度には、目標値を上回る15.7%を達成しました。

機構プログラムは終了しましたが、公共事業を経済的、効率的に実施していくためにも、同プログラムの考え方に基づきフォローアップを平成29年度まで継続し、平成19年度を基準として実績の把握を行うこととしました。ただし、国土交通省と同様に、総合コスト改善率の目標値は参考とし、新たな目標値は設定しないこととしました。

平成30年度から令和4年度の第4期中期計画においては、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めると共に、コスト縮減効果を整理・機構内で共有を図ることとしました。

令和5年度以降の第5期中期計画においても、技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めることとしております。

＜新行動計画建設コスト縮減の主な施策（平成 9 年度～平成 14 年度）＞

施策分類	施 策 項 目	施 策 概 要
技術基準等の見直し	二次覆工の省略	漏水防止対策などの検討を行い、シールド二次覆工を省略し経済化を図りました。
	セグメント背面仕上げの合理化	セグメント背面仕上げを品質を損なわず、施工に支障しない程度に簡素化し工数の経済化を図りました。
設計方法の見直し	駅の対向壁の一体化	地下駅のホームから線路を隔てた壁(対向壁)について下地金物工事・タイル打込みパネル取付け・ステーションカラー金物取付けの段階的施工を複合パネルを一体化した工場製作として工数の経済化を図りました。
	軌道スラブ支圧板の変更	軌道スラブはコンクリートと PC 鋼線及び鉄筋を組み合わせ工場で製作するが、このうち、トンネル以外の区間で使用するものについて PC 鋼線の支圧板について従来の角型から円形または楕円形としたことにより合理的な形状として製作費を軽減しました。
	車両基地排水除外設備方式の変更	鉄道施設の車両基地より排出される排水処理について、排水基準などの調査等を行った上で、従来の加圧浮上処理方法からマット状油吸着材を使用する簡易な方式として大幅な設備の軽減を図りコストの縮減をしました。
	PCU 型桁式高架橋の採用	桁式高架橋の床版と梁部分を工場加工とすることにより経済化を図りました。
技術開発	鋼桁の床版に軽量コンクリートを採用	床版に通常の鉄筋コンクリートの 2 割程度軽い軽量コンクリートを使用することにより、橋桁全体を軽量化し経済化を図りました。
	高品質吹付コンクリート工法	山岳トンネルの吹付コンクリートについて材料が付着し易い練り混ぜ工法と新しい材料の使用によりコストの縮減を図りました。
	省力型高架橋・高強度鉄筋の採用	高架橋の柱と梁・梁と床版との取り付け部は従来、斜辺としていたが直線同士として単純化を図ることにより複雑な型枠鉄筋加工を不要とし工数を減じました。また、高架橋の柱・橋脚橋台に通常使用されている中強度の鉄筋（SD345）に替え高強度鉄筋（SD390）を採用し経済化を図りました。
	PPC（ﾊﾟｰｼｬﾙ･ﾌﾟﾚｽﾄﾚｽﾄｺﾝｸﾘｰﾄ）桁の採用	比較的長い桁に採用される PC 桁について最大荷重時(列車通過時)のみに構造上影響が出ない範囲の引張りを許すことにより合理的な構造の PPC 桁として経済化を図りました。
	NM セグメントの採用	H 型鋼と厚板からなる鋼枠にコンクリートを充填した剛性構造のセグメントとし、更に継手は噛み合わせ方式とすることにより施工時間の短縮等により経済化を図りました。
	インサート高剛性継手の採用	セグメントの継手は、通常四辺をボルトとしているが、片辺をインサート式に残りの辺を高剛性として施工時間の短縮・継手材料の経済化を図りました。
	幅広セグメントの採用	シールドトンネルセグメントの幅（トンネル奥行き方向）を従来の 1.2m から 1.5m と広げることにより、継手目地の数などを減じコストの縮減を図りました。
	アーチスラブ式高架橋の採用	高架橋の柱または壁間隔を 3 から 5 割広げ、床版をアーチ状とすることにより型枠数量・基礎支持杭を減として経済化を図りました。
	ATC 地上装置制御論理部の共用化の採用	従来の ATC 装置は、軌道回路毎に対応した送信機(論理部)にて各々現示情報を作成し、軌道回路に送信していたが、高性能ｺﾝﾋﾟｭｰﾀを採用し複数軌道回路の現示情報を 1 つの論理部にて高速大量一括処理する方式をし経済化を図りました。
積算の合理化	効率的な機械を迅速に積算基準へ反映	山岳トンネル施工は、機械の小型高効率化、また、高性能機械の採用などが顕著なため、これを迅速に積算要領に反映しています。
	機械化・システム化による工数減を迅速に積算基準へ反映	シールドトンネルは、機械化・システム化が顕著なため、これを迅速に積算要領に反映しています。
入札・契約制度検討	VE 提案の採用	シールドトンネルセグメントの製作に、材料の比率等（配合）の変更・特殊な混和材を使用した高流動コンクリートにより、製造設備・工程の簡略化がされ、製造コストの縮減が可能となったため、これを VE 提案として採用しました。

(注) VE 提案

VE（Value Engineering）制度は、建設業者からの代替提案（VE 提案）を奨励し、蓄積しているノウハウを有効に活用する制度で、建設業者は、設計内容の機能や品質を低下させることなく、工事費の低減を図る方法を検討・研究しそれを提案し、その提案に対して発注者は、技術面、コスト面などから評価を加え、採用されれば建設業者に一定の報奨を還元する制度です。

＜コスト構造改革プログラムにおける建設コスト縮減の主な施策（平成 15 年度～平成 19 年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
計画・設計の見直し	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを縮減
	駅舎に汎用建材を採用	駅舎の内外装材料に汎用建材を用いることで、材料費等の建設コストを縮減
	橋脚の構造を連結式に変更することで桁長を短縮	道路管理者と協議を行い、橋脚の構造を連結橋脚に変更して橋脚前面から道路境界までの距離を短縮することで桁長を短くし、工事コストを縮減
	高架橋の基礎部分に格子状の地盤改良をして基礎杭をスリム化	軟弱地盤において、精密な地質調査結果に基づき地盤を格子状に地盤改良して強化することで基礎杭の太さをスリム化し、工事コストを縮減
	都市部の狭い事業用地内で連立事業と同時施工となる区間に回転圧入式鋼管杭を採用	連立事業と一体施工のため、狭隘な事業用地内での施工となることから、回転圧入式鋼管杭を採用して、杭径を減少させ、事業用地、柱等部材断面の縮小を図り工事コストを縮減
	新幹線と在来線連立事業との同時施工により、双方の構造物が一層構造となる。	新幹線と連立事業の同時施工により、地域への環境負荷を軽減できる。また、連立事業との同時施工により、道路の地平化に要する費用を双方で負担し合えることで、双方の高架橋高さを低くすることが可能となり工事コストを縮減
	山岳トンネルの掘さくに伴う排水処理費の削減	トンネル排水は一括して濁水処理しているが、清水については配管を設置し、濁水と分離することで、処理量が減少し、濁水設備が小型化し、コストを縮減
	河川協議の成果により橋りょうのスパン割りを変更	河川管理者との協議により交差する河川を付け替えることで、経済的なスパン割りが可能となり、工事コストを縮減
	ハイブリッド構造駅の採用	相対式 2 面 2 線の高架橋駅を土木、建築構造を一体化させたハイブリッド駅とすることで、工期の短縮および工事コストを縮減。また、階段、エスカレーター等の建築構造物のデザインの自由度が向上
	施工計画の工夫によるコスト縮減	狭隘な施工環境のため、桁式高架橋を計画していたが、早期に完了させるためラーメン高架橋に変更した。作業用通路はラーメン柱の間に設置し、ラーメン高架橋の施工は門型クレーン工法を採用して、工事コストを縮減
新技術の開発・活用	高強度吹付けコンクリートの採用	山岳トンネルの吹付けコンクリートを高強度化することによりトンネルを支える鋼製部材の省略と吹付け厚さのスリム化が可能となり、掘削工程が短縮されることで工事コストを縮減
	地磁器擾乱対策のための新しいキ電システム（PWM）の採用	直流と交流の両方向変換を行える変換器を採用することにより変電機器等の工事コストを縮減
	車両情報制御装置・検修方式等に新方式を採用	ブレーキ、行先表示、列車無線などの車両情報を制御する装置のチェックは、従来検修庫において行っていたが、車両に自己診断できる機器を搭載し運転台にモニタ表示することで検修庫の試験機器類を不要とし工事コストを縮減
	山岳トンネルに新工法を考案・採用	シールド工法に NATM の考え方を取り入れ、高価なセグメントを使用しない新工法（SENS）を開発し、軟弱で地下水が多い山岳トンネルに適用。地盤改良等に掛かる費用も含めてコストを縮減
	軌道スラブ製作(レールを据え付けるコンクリート板)の改良	工場製作する軌道スラブの形状を改良し、型枠組立て、取り外しの作業性を向上させたことで工事コストを縮減
	防音壁の支柱基礎方式を変更	防音壁の支柱基礎をボルト形式から埋め込み形式に改良したことで、作業性の向上、材料費の縮減を図り、工事コストを縮減
	軌道回路を有絶縁方式に変えて無絶縁方式を採用	これまでの新幹線では、信号送信出力の制約により有絶縁軌道回路を設備していたが、送信器出力を増加させるとともに、伝送損出を最小とする方式の開発を行い、実験においてその効果を検証し、無絶縁軌道回路を採用した。このことで、レール絶縁、インピーダンスボンドの省略、ケーブル芯線数削減を行い、工事コストを縮減
積算の見直し	駅舎に海外石材を採用	駅コンコース床材に種類が豊富で安価な海外石材を採用することにより、材料費等の工事コストを縮減
建設副産物の抑制・再利用	他機関との情報交換を行い車両基地の盛土材料に公共事業の発生土を活用	協議により近隣の公共事業（広域農道整備、港湾整備）等の発生土を車両基地に受け入れ、建設発生土の有効利用を図り、工事コストを縮減

将来の維持管理費（LCC）の縮減	開削駅に高性能防水工を施工することで漏水を抑え、排水処理費を削減	開削駅（地面を掘ったうえで、構造物を造り、埋め戻すことにより造られた駅）の周面に従来よりも遮水性の高い防水工を精度良く施工することで漏水を抑え、排水のための動力費及び下水道処理費を削減
	ワンマン運転化のために可動式ホーム柵を採用	可動式ホーム柵の設置により、乗客の安全性の向上を図るとともに、ワンマン運転化により車掌が不要となり、維持管理費を縮減
	バネ式バランサーの採用	滑車式バランサーのワイヤーの錆止め及びワイヤー交換を省略できるバネ式バランサーを採用し、維持管理費を縮減
	新型結線（ルーフデルタ）き電用変圧器の開発と実用化	新幹線における超高圧受電用のき電用変圧器の新型変圧器を開発し、在来線での実証実験も経て実用化した。この新型変圧器がルーフデルタき電変圧器である。これは変圧器の巻線構造をシンプル化することで、小型・軽量となり、電力損失も少ない。これにより電気料金のライフサイクルコストを縮減

＜機構コスト構造改善プログラムにおける建設コスト改善の主な施策（平成 20 年度～平成 24 年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
工事コストの改善	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを改善
	専用の光伝送装置を IP 化汎用機器を活用した仕様に変更	従来の専用光伝送装置から、近年急速に技術進歩している IP ネットワーク技術を採用した汎用機器を活用し、コストを改善
	駅のホーム固定柵の機能を確保しつつ仕様を変更	関係機関との協議の結果、ホーム固定柵は全覆上家であり錆の恐れも少ないことから、ステンレスをフッ素樹脂焼付け鋼板に変更し、コスト改善
	在来線駅舎と新幹線駅舎を各々で設計から一体化に変更	従来、在来線駅舎と新幹線駅舎は個別に設計することとしていたが、一体化の設計に変更し施設面積および外壁面積が削減されコスト改善
	車両基地の設備に電留基地の設備を転用	関係機関との協議により、車両基地設備の一部に電留基地の設備を転用することで、新規購入を削減しコストを改善
	協議により仮土留工の数量低減	関係機関との協議の結果、道路と鉄道を同時期に施工することにより、橋脚の仮土留工の施工延長が短くなりコストの改善
	協議により構造形式を変更	関係機関との協議の結果、水路を歩道下に変更し橋台を既設のままで対応できるよう上部工の構造形式を変更することによりコスト改善
	車両基地の盛土量の低減	緩く傾斜した地形に建設される車両基地の盛土計画について、平面性を必要とする建物群部分だけに盛土するよう変更しコスト改善
	排水路の線形変更によりスパン変更	従来は、排水路の線形変更が認められず、スパン 100m で計画していたが、関係者と協議の結果、排水路の線形変更に合意を得てスパン 50m に変更しコスト改善
	JR と調整の結果、保守用通路の位置を変更	保守用通路は左側に決定していたが、多数の JR 施設の移設が生じるため調整を図った結果、保守用通路を右側に変更し、支障物移設費を改善
	桁架設方法の見直し	当初は、桟橋を設置しクレーンによる架設方法としていたが、精査の結果、桁上からのクレーン架設に変更し、コスト改善
	トンネルの換気方式の変更	トンネルの換気方式を坑口と坑内のファンで換気する方式から、中間に換気用立坑を設置する方式に変更し、ファンの台数、動力費減をコスト改善
	トンネル覆工厚、内空断面の変更	追加地質調査を行い、地下水位などの見直しにより、覆工厚、掘削断面積を削減しコスト改善
	工事用機械の有効活用	軌道モーターカーの工程調整を行い、請負者持ちから機構所有の特殊車を無償貸与に変更し、コスト改善
	盛土下の横断水路ボックス数の集約	協議により、横断する水路ボックスを 14 箇所から 8 箇所に集約し、コスト改善
	吹付けコンクリートの材料変更	吹付けコンクリートの材料のうち、シリカヒュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更し、コスト改善
	協議によるスパン割の見直し	協議により道水路付替えによる機能補償を提案し、PC 桁、RC 桁をラーメン高架橋に変更し、コスト改善
	開床式高架橋の採用	周辺の環境状況を考慮し、開床式高架橋を採用し工事費および落雪余裕巾の解消による用地費の改善
	工事用道路（仮設）の引渡し	協議により、仮設工事用道路をそのまま存置し、市に引渡すことにより撤去費を削減

	杭長の変更	載荷試験により杭の周面摩擦力を確認し、杭長を短くしコスト改善
	工事用道路のルート変更	協議により、既存道路の有効活用が図られ、工事用道路の延長が短くなりコスト改善
	トンネル湧水の有効活用	トンネル湧水を有効活用することにより、井戸設置が不要になり、自然流下での対応によりコスト改善
	施設面積の縮小	JR との協議により、現業事務所および倉庫関連施設の面積を縮小しコスト改善
	仮設桟橋の設置高さを変更	仮設桟橋の高さを見直すことにより、設置および撤去の鋼材数量が低減しコスト改善
	不要機器の有効活用	八戸駅の改札機は、開業日以降に撤去の予定であったがこれを新青森駅に移設し、八戸駅はリース機で対応した
	発生土の有効活用	盛土の造成において、他工区および他事業の建設発生土を有効利用し、購入土を削減
	仮土留工の変更	付替市道側の仮土留工を親杭横矢板工法から地盤改良工法に変更
	速度向上試験に伴う PQ 測定車両の限定	速度向上試験で設置する PQ 測定器具を、従前は 2 編成に予定していたが、測定機能の向上により 1 編成のみの設置とした
	工事用道路の経路の見直し	工事用道路として、取付道路の新設とトンネル内通行とした計画が、協議により町道利用が可能になった
	道路交差部の雪害対策の変更	道路交差部などの雪害対策を温水パネルによる消雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更
	附帯設備の一体化	切取区間の防音壁、積荷転落防止工を一体化し、工事コストを改善
	取水基地の集約	散水消雪における取水基地を 2 箇所から 1 箇所に集約しコスト改善
	鉄道事業者所有の保守用車を有効活用	鉄道事業者と協議の結果、保守用車を機構が借用し貸与することで運送費を低減
	渇水補償における維持管理費の低減	渇水補償は設備相当額と維持管理費をセットで渡し切り補償とするのが基本であるが、協議の結果、設備を自治体のネットワークに組み入れることで維持管理費を低減
	新技術の導入	道路交差における空頭確保に支承を不要とする新技術（GRS 一体橋りょう）を採用しコスト改善を図る。
	駅舎と都市側施設との合築	新幹線駅舎と都市側施設を合築することにより、駅舎外壁の一部が削減されコスト改善
	駅旅客上家の鳥獣対策の範囲を変更	鳥獣対策の範囲を上家全面からホーム上の梁、桁等に限定し範囲を減少することによるコスト改善
	合理的なラーメン高架橋の開発	ラーメン高架橋の杭位置は、従来柱の真下であったがこれを外側にずらすことによる構造の単純化を図る
維持管理費（LCC）の改善	鉄筋かぶりの増設	鉄筋かぶりを 10 ㎜～20 ㎜程度増設して、構造物のコンクリート中性化を抑え長寿命化を図り、ライフサイクルコストの改善
	配管材質の変更	散水消雪設備の送水管を鋼管からポリエチレン管に変更することによるライフサイクルコストの改善
	建物外壁の工法変更	信通機器室等において建物外壁に外断熱工法を採用することでライフサイクルコストの改善
	駅における水道・下水道料金の低減	駅の衛生器具（自動水栓、洋風便器等）の節水機能見直しで使用水量を低減し、ライフサイクルコストの改善
社会的コストの改善	生コンに高炉セメントを使用	生コンクリート材料に高炉セメントを使用することで CO2 の発生を抑制し、環境負荷を低減
	協議による土捨場の変更	関係機関との協議により、土捨場をより近傍に確保することで、ダンプトラックから排出される CO2 を削減し、環境負荷を低減
	CO2 の削減	トンネル掘削土砂の搬出方法をダンプからベルコンに変更し、坑内の環境負荷を低減
		鉄道・道路交差部の雪害対策を温水パネルによる融雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更し、温水パネル区間で使用する灯油による CO2 を削減
	事業便益の早期発現	東北新幹線の開業時期を従来の平成 22 年度末から 3 ヶ月短縮し、平成 22 年 12 月とした

＜機構コスト構造改善プログラムにおける建設コスト改善の主な施策（平成 25 年度～平成 29 年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
工事コストの改善	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを改善
	トンネル灯具の仕様を変更	トンネル灯具の安定器仕様を電磁式から電子式に変更し、設置台数が減少することにより工事コストを改善
	吹付けコンクリートの材料変更	トンネル吹付けコンクリートの材料のうち、シリカフュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更しコスト改善
	駅本屋の外壁仕上げの見直し	駅本屋拡幅部の外壁仕上げの見直しによるコスト改善
	くい発生土の流用によりコスト改善	くいの発生土を改良し、埋め戻し材として自ら利用することによりコスト改善
	消雪基地の給水方式の見直し	上水道給水方式を井戸給水方式に変更し、コスト改善
	構造物の基礎構造の変更	地質確認の結果、橋りょう基礎の場所打ち杭を直接基礎に変更し、コスト改善
	協議により、トンネル掘削土の処理場を近傍へ変更	トンネル掘削土の運搬場所を近傍に変更してコスト改善
	新技術の開発	従来のシールド工法からより経済的な SENS を開発・採用しコスト改善
	協議によるスパン割の見直し	鉄道事業者との協議により、鋼橋脚を RC 橋脚に変更、及び H 鋼埋込桁のスパンを変更し、コスト改善
	レール削正車の運搬方法の変更	協議により、船舶による運搬を JR 委託工事（オンレール）に変更し、コスト改善
	鉄製トロ等横取治具の開発	工事用車両の上下線の入れ換え作業において、可動式横取装置を使用していたが、新たに横取治具を開発し、コスト改善
	車体塗装・乾燥装置の見直し	新幹線における車体の塗装装置と乾燥装置を個別方式から一体化方式に改良し、コスト改善
	国有林野内に新設した工事用道路の存置	国有林野内に新設する工事用道路は、工事完了後は原形復旧が原則だが、協議の結果、存置することでコスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の施工減	鉄道事業者との協議により、第三者による用地占有の可能性の低い場所は、用地侵害防除柵の施工を省略し、コスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の構造変更	鉄道事業者との協議により、新幹線と JR 在来線との境界は、第三者による用地占有の可能性が低いことから、パイプ柵に変更しコスト改善
	駅本屋及び旅客上屋規模の施工減	鉄道事業者との協議により、駅本屋、旅客上屋の規模を減じてコスト改善
	車両検修建物の屋根防水仕様の見直し	車両検修建物の屋根形状を変更のうえ、防水工法を見直し、コスト改善
	シールドセグメントにボルトレス継手を採用	セグメントのボルト継手をボルトレス継手に変更し、ボルトの締め付け時間が不要となりセグメントの組立時間が短縮したことによるコスト改善
	シールドの縦断勾配の見直し	建物の基礎杭がシールドに支障することがわかり、縦断勾配を下げることにより支障する基礎杭を回避し、コスト改善
	新幹線橋りょう下部工と並行する道路橋下部工を一体化	新幹線と並行する道路の橋りょう下部工を新幹線下部工と一体構造にすることによりコスト改善
	他工事の建設発生土を有効利用	購入土による盛土の造成を他工事の建設発生土を有効利用することによりコスト改善
	協議によりホーム壁仕上げ面積の縮小	半地下駅ホームの二重壁仕上高さを最小限にし二重壁の壁仕上面積を減らすことによりコスト改善
	ヤード仮設設備範囲の縮小	工程調整により、先行工事の仮設設備を継承することで、後工事のヤード仮設設備範囲の縮小となりコスト改善
	トンネル掘削湧水の処理方法の見直し	トンネル掘削時の湧水を、清水と濁水に分離することにより濁水処理水量、薬品量及び電力量の削減、濁水処理設備規模の小型化によるコスト改善
	協議による保守設備の見直し	協議によりトンネル出入口の保守用通路（線路下を通る立体交差設備）を廃止することによるコスト改善
	合成セグメントの設計精査	地質調査結果に伴う設計見直しで、フランジ部材ランクダウンが可能になったことによるコスト改善

	工程調整による土留支保工の見直し	隣接工事の事業者と掘削工程を調整し、グラウンドアンカーを一段省略できたことによるコスト縮減
	協議によるスパン割の変更	管理者との協議の結果、公園敷地内に橋脚の設置が可能になったことによる長大橋化の解消でコスト縮減
維持管理費（LCC）の改善	鉄筋かぶりの増設	鉄筋かぶりを10 ㎜～20 ㎜程度増設して、構造物のコンクリート中性化を抑え長寿命化を図り、ライフサイクルコストの改善
	高効率変圧器（トップランナー）の採用	高効率変圧器（トップランナー）を採用することにより、使用電力量を低減
	節水機能付衛生器具の採用	駅の衛生器具（自動水栓、洋風便器等）の節水機能見直しで使用水量を低減し、ライフサイクルコストを改善
社会的コストの改善	生コンに高炉セメントを使用	生コンクリート材料に高炉セメントを使用することでCO2の発生を抑制し、環境負荷を低減
	協議による土捨場の変更	関係機関との協議により、土捨場をより近傍に確保することで、ダンプトラックから排出されるCO2を削減し、環境負荷を低減

＜機構第4期中期計画における建設コスト縮減の主な施策（平成30年度～令和4年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
工事コストの縮減	吹付けコンクリート材料の変更	トンネル工事における従来よりも安価な吹付けコンクリート材料の採用
	トンネル湧水の処理方法の見直し	トンネル湧水の排水処理における清水と濁水の分離を通じた使用薬品量・電力量の削減
	UAV測量（ドローンによる測量）の採用による効率化	トンネル発生土の受入地の地形測量にUAV測量（ドローンによるレーザー測量）を採用し作業の効率化
	トンネル発生土処理場の変更	トンネル掘削の発生土処理場を現場近傍へ変更し、運搬距離の短縮
	建設発生土処分方法の変更	建設発生土を協議により条件の良い処分先に変更することで運搬・処分費を縮減
	可動式ホーム柵設備の小規模化	乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化
	建設発生土の有効利用	トンネル発生土を他の公共事業に提供し、運搬費・敷均し費を受入側負担
	軌道基地における土木施工ヤード等の転用	軌道工事における先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用
	仮設材の有効活用	住宅街に近接するトンネルの坑外設備箇所に設置する防音壁材料に試験施工で発生した吸音板を有効活用
	RCスノーシェルターの外型枠を工区間で転用	RCスノーシェルターを施工するための外型枠を新規に製作せずに、工程調整により他工区から転用
	杭及び置換えコンクリートを地盤改良に変更	場所打ち杭及び置換えコンクリートを地盤改良にする基礎支持方法の変更
	変電所の変電機器容量の見直し	変電所設備の精査により、機器容量の小規模化
	建設発生土の有効利用（道路盛土）	建設発生土を市道付替工事の盛土材として有効利用
	建設発生土の有効利用（対策土受入地覆土）	建設発生土を対策土受入地の覆土として有効利用
	駅バックヤードの内装簡素化	駅利用者が立ち入らない箇所（倉庫、機械室等）の内装仕上げを簡素化
	建設発生土の有効利用（対策土受入地堰堤造成）	建設発生土を対策土受入地の堰堤造成材として有効利用
維持管理費（LCC）の改善	設計かぶりの増設による鉄筋コンクリート構造物の長寿命化	高架橋・橋りょう等のコンクリート構造物の鉄筋かぶりを増設し、施設の耐久性が向上
	トンネル照明のLED化	トンネル照明を従来の蛍光灯からLED蛍光灯に変更し、長寿命化・消費電力抑制（維持管理費の低減）
	用地侵害防除さく網部の長寿命化	網部の線材を亜鉛・アルミ・マグネシウム合金めっき鉄線とし、高張力・小径化
社会的コストの改善	高炉セメントの使用によるCO2の削減	製鉄副産物である高炉スラグ（水砕スラグ）を有効利用した高炉セメントを使用することで環境負荷を低減

3. 事業等のリスク

(1) 国等の政策または関与に伴うリスク

独立行政法人は、公共上の見地から法律に基づいて設置された法人であり、国等の政策によって、独立行政法人制度そのもの、あるいは当機構の事業・組織に影響を受ける可能性のある主な事項として以下のものがあります。

・「独立行政法人の抜本的な見直し」及び「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」等

詳しくは、「第 1. 法人の概況　9. 行政改革関連事項について　⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成 21 年 12 月 25 日閣議決定)、⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定)」、⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成 24 年 1 月 20 日閣議決定)」、及び⑩「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）をご参照下さい。

また、当機構は、輸送に関する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立を図ることを目的として設立された独立行政法人です。そのため、整備新幹線の整備や国土交通大臣の評価など、国等による政策決定や当機構に対する関与により、当機構の事業や組織が影響を受けることがあります。

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等に伴うリスク

当機構が民鉄線事業により譲渡した路線のうち、第三セクター鉄道会社等のなかには、沿線開発の縮小や遅れ等による輸送需要の低迷等により開業後の収支が予想を下回る状況が生じることや、厳しい経済・金融情勢を背景とした民間金融機関の融資姿勢の変化により資金不足が生じること等で当機構の投下資金について、当初計画の償還条件が変更等される可能性があります。

償還条件が変更等された事例について、詳しくは「第 1. 法人の概況　5. 民鉄線事業について (2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等について」をご参照下さい。

(3) 船舶共有建造業務に係る未収金が発生するリスク

船舶共有建造業務においては、船舶の建造に際して当機構と海上運送事業者が費用を分担して造船所に共同発注し、竣工後は当機構が負担した建造資金等について、共有期間を通じて当該海上運送事業者から船舶使用料として徴収し、共有期間満了時に当機構分担額の 10%を当該海上運送事業者が当機構から買い取ることにより当該船舶の所有権が当該海上運送事業者に完全移転するスキームとなっております。

海運業界を取り巻く経済情勢の変動等により、今後、当機構が海上運送事業者から収受する船舶使用料等に未収金が発生するリスクがあります。

(4) 勘定の特性に派生するリスク

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、JR 株式の資産処分収入及び国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等を支払うスキームとなっております。

そのため経常収益には、土地売却収入、有価証券売却収入といった不確定な要因を含んでいることから、当該収入の変動により、当期利益金又は当期損失金も変動します。なお、年金等の支払のための引当金は適正に確保しております。

4. 経営上の重要な契約等

当機構の経営に際しての重要な契約等はありません。

5. 財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

(1) 令和7年度における財政状態

当機構の業務は国土交通大臣に届け出た年度計画に即して行われます。当機構における令和7年度の利益の処分または損失の処理については、通則法第44条に基づき処理を行い、勘定ごとに利益の処分または損失の処理の整理を行うと、令和7年度末の利益剰余金は1,167,164百万円となっております。令和7年度のキャッシュ・フローの状況については、業務活動によるキャッシュ・フローは、9,617百万円の資金の減少となっております。また、投資活動によるキャッシュ・フローは、51,286百万円の資金の増加となっております。財務活動によるキャッシュ・フローは、40,456百万円の資金の減少となっております。令和7年度末における資金期末残高は、134,929百万円と、前年度末に比べて1,213百万円の増加となっております。

(2) 財政投融資対象事業に関する政策コスト分析について

政策コスト分析は、財政投融資を活用している事業の実施に伴い、国（一般会計等）から将来にわたって投入される補助金等の額を割引現在価格に引き直して試算したもので、将来の国民負担に関するディスクロージャーを一層進めるとの観点から行われております。

当機構の政策コスト分析は建設勘定、海事勘定及び地域公共交通等勘定が対象となっております。詳細につきましては、財務省ホームページ（https://www.mof.go.jp/policy/filp/summary/policy_cost_analysis/index.htm）をご参照下さい。

6. 研究開発活動

鉄道建設業務については、以下の新技術、新工法の技術開発を行っております。これは建設事業を実施するに当たって必要なものであり、予算の範囲内で実施されております。

(1) 新技術、新工法の開発

当機構は、鉄道整備を担う公的機関として、地球環境問題や労働力不足、財政規模の縮小等社会的な状況を踏まえ、良質な鉄道を経済的かつ効率的に完成させることを基本に、

① 品質・信頼性、安全性向上
② 環境保全
③ 建設コストの縮減
④ 構造物の長寿命化、維持管理の効率化
⑤ 地域特性への適合
⑥ 鉄道整備計画策定の効率化

などを中心に、建設現場のニーズに直結した技術開発を進めております。これまで進めてきた主な技術開発は、次の通りです。

研究分野	主な研究課題
品質・信頼性、安全性向上	トンネル坑口部の斜面防災に関する研究開発 大深度・長距離トンネルにおけるシールド技術の検討　等
環境保全	整備新幹線におけるLED照明の導入に関する調査研究 空気式急速除雪装置の騒音低減対策　等
建設コストの縮減	PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究 ロングレール破断時開口量の検討　等
構造物の長寿命化、維持管理の効率化	支承の省略による鋼鉄道橋の合理化の検討　等
地域特性への適合	酷寒地区に適用する信号設備の調査研究 超重汚損地区に対応した高強度鋼管柱の開発・評価　等
鉄道整備計画策定の効率化	土地利用データ等を用いた人口分布の細分化に関する研究 収支計算システムの開発　等

(2) 技術開発実績

当機構及びその前身たる旧公団で新たに開発した技術、工法の主なものは、次の通りです。

種 別	技 術 開 発 項 目	開 発 効 果
橋りょう	充填鋼管複合桁	コスト縮減
橋りょう	耐震性橋台	コスト縮減
橋りょう	海浜地区での無塗装仕様の鋼橋りょう	コスト縮減、保守省力化
橋りょう	GRS 一体橋りょう	コスト縮減、保守省力化
トンネル	高品質吹付けコンクリート	コスト縮減
トンネル	挿入式拡径泥水シールド工法	コスト縮減
トンネル	地中接合工法（MSD 対応）	コスト縮減
トンネル	SENS（シールドを用いた場所打ち支保システム）	コスト縮減
トンネル	シラス地山の透水性路盤	保守省力化
トンネル	FILM（背面平滑型トンネルライニング工法）	コスト縮減
軌 道	スラブ軌道用低弾性締結装置	振動軽減
軌 道	パネル軌道	保守省力化
軌 道	3 線用軌道スラブ	コスト縮減
軌 道	38 番高速分岐器	高速化
設 備	散水消雪システム	雪害対策
設 備	パネル式消雪システム	雪害対策
設 備	車両過熱検知システム	防災システム
設 備	高速対応架線方式	高速化
設 備	高速運転用地上信号方式(GG 信号)	高速化
設 備	青函トンネル防災情報制御監視システム	長大海底トンネル防災システム
調 査	交通計画支援システム（GRAPE）	鉄道整備計画支援

(3) 学会等の受賞実績

当機構及びその前身たる旧公団における受賞の主なものは、次の通りです。

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
青函トンネル	昭和61年	イタリア・ジェノバ市	コロンブス賞	青函トンネル
	昭和62年	政府	内閣総理大臣顕彰	青函トンネルの完成
		土木学会	技術賞	青函トンネルの建設
	平成26年	土木学会	技術賞	青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立
新幹線	平成13年	イタリア・プリミエロ広域自治体	ルイジ・ネグレッリ賞	新幹線
	平成24年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	新幹線の新青森・鹿児島中央間の全通
		電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	PHCトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発
	平成28年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線、無絶縁DS-ATCの開発と実用化
		日本電気協会	澁澤賞	超高圧受電に適したルーフ・デルタ結線き電用変圧器の開発と実用化

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成30年	日本電気協会	澁澤賞	PHCトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発と実用化
	令和3年	電気学会	電気学術振興賞進歩賞	新幹線電車線設備用ピンヨーク型装柱金具の開発・実用化
	令和4年	日本トンネル技術協会	功績賞	山岳トンネルの覆工コンクリート品質向上を目的とした背面平滑型トンネルライニング工法（FILM)の開発と新幹線トンネルへの本格展開
		日本電気鉄道技術協会	鉄道電気技術賞	耐震性向上を目的としたスリップジョイント柱の開発と実用化
上越新幹線	昭和57年	土木学会	技術賞	東北・上越新幹線の建設
北陸新幹線	平成7年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化
	平成8年	土木学会	技術賞	北陸新幹線高速分岐器（38番）の開発・敷設（分岐側通過速度160km/hの高速分岐器）
	平成9年	電気学会	電気学術振興賞	北陸新幹線車両基地用不平衡補償単相き電装置の開発
		土木学会	技術賞	北陸新幹線（高崎・長野間）の建設
	平成19年	PC技術協会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線姫川橋りょう
	平成20年	土木学会	技術賞	超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立（飯山トンネル）
	平成25年	PC工学会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線神通川橋りょう
	平成26年	日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	50/60Hz共用保護継電器の開発と実用化
		照明学会	照明普及賞	北陸新幹線金沢駅の照明
	平成27年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道大賞	沿線自治体との緊密なパートナーシップによる北陸新幹線金沢開業
		鉄道建築協会	最優秀協会賞	北陸新幹線富山駅
		鉄道建築協会	協会賞	北陸新幹線金沢駅、飯山駅、新高岡駅
	平成28年	土木学会	技術賞 （Ⅱグループ）	北陸新幹線（長野・金沢間）開業－北信越地域と首都圏・関西圏との連携・交流の画期的な促進－
		土木学会	技術賞 （Ⅰグループ）	最小限のインフラで最大級の効果を発揮する雪害対策の確立－北陸新幹線、富山・石川県内－
	平成30年	電気学会	電気学術振興賞進歩賞	誘導予測計算の高度化による経済的な北陸新幹線ATC装置異周波妨害対策設備の実現
	令和3年	鉄道建築協会	優秀賞	狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工－北陸新幹線、福井駅－

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
		PC工学会	作品賞	北陸新幹線　細坪架道橋
		土木学会（Ｉグループ）	技術賞	生産性向上と工期短縮を実現したフルプレキャストラーメン高架橋の建設
	令和4年	土木学会	技術賞（Ｉグループ）	軟弱地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用～北陸新幹線（金沢・）における本線構造物への適用～
	令和5年	土木学会	環境賞	国内初の環境管理計画策定とラムサール条約登録湿地の環境保全に向けた取組み－北陸新幹線、中池見湿地付近深山トンネル等工事－
			田中賞	九頭竜川橋梁・新九頭竜橋
		PC工学会	作品賞	北陸新幹線九頭竜川橋梁・福井県道新九頭竜橋
	令和６年	土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設（連接型都市圏の機能強化と三大都市圏との新たな交流の創出）
		PC工学会	作品賞	大蔵余座高架橋
		鉄道建築学会	協会賞作品部門 （最優秀協会賞）	北陸新幹線　敦賀駅
			協会賞作品部門 （入選）	北陸新幹線　小松駅 北陸新幹線　加賀温泉駅 北陸新幹線　芦原温泉駅 北陸新幹線　福井駅 北陸新幹線　越前たけふ駅
	令和７年	全日本建設技術協会	全建賞	ラムサール条約登録湿地における国内初の環境管理計画策定－北陸新幹線、中池見湿地付近深山トンネル等工事－
		日本建設業連合会	土木賞	北陸新幹線、深山トンネル他工事 ラムサール条約登録湿地の環境保全の取組みとトンネル工事等の生産性向上策
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	送着電施設を必要としない列車防護スイッチの実現
東北新幹線	平成12年	土木学会	技術賞	国内有数の膨圧地質を克服した世界最長陸上トンネル（東北新幹線　岩手一戸トンネルの施工）
	平成15年	鉄道建築協会	協会賞	二戸駅（東北新幹線・いわて銀河鉄道）
	平成16年	土木学会	環境賞	トンネル掘削で発生する鉱化変質岩に対する環境対策 （八甲田トンネルの施工）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成17年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
		土木学会	技術賞	世界最長陸上トンネルの施工（八甲田トンネル）
	平成18年	電気学会	電気学術振興賞進歩賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
		土木学会	技術賞	NATMとシールドを融合した、新しいトンネル工法「SENS」の開発（東北新幹線三本木原トンネル）
	平成19年	土木学会	技術賞	小土被り・滞水土砂地山における経済的かつ適用性の高い新しいトンネル施工技術（東北新幹線八戸・七戸間トンネル群）
	平成20年	土木学会	田中賞（作品部門）	三内丸山架道橋
	平成22年	鉄道建築協会	協会賞	東北新幹線七戸十和田駅、新青森駅
		土木学会	技術賞	東北新幹線全線開業 －高速鉄道ネットワークの新たな基軸を担う東北新幹線（八戸・新青森間）の建設－
		照明学会	照明普及賞	東北新幹線新青森駅の照明
	平成24年	土木学会	技術賞	安全な高速走行・保守の省力化に寄与するスラブ軌道の施工技術
北海道新幹線	平成24年	土木学会	技術賞	山岳工法とシールド工法の境界領域における「SENS」の高速掘進（北海道新幹線津軽蓬田トンネル）
	平成25年	地盤工学会	技術業績賞	北海道新幹線への補強土構造物の適用 （補強盛土、補強土擁壁から補強盛土一体橋梁まで）
	平成27年	照明学会	北海道優秀照明施設賞	北海道新幹線新函館北斗駅
	平成28年	鉄道建築協会	協会賞	北海道新幹線新函館北斗駅
		地盤工学会	技術業績賞	軟弱泥炭地盤上の北海道新幹線函館総合車両基地の盛土造成
		土木学会	技術賞 （Ⅱグループ）	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業―津軽海峡線開通より28年、本州と北海道を結ぶ高速鉄道新時代―
	平成29年	日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	北海道新幹線用転換鎖錠装置の開発・実用化
九州新幹線	平成14年	土木学会	技術賞	水砕スラグを用いた透水性路盤による地下水面下しらす地山のトンネル構造及び施工方法の確立
	平成16年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	新八代での同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急）の実現と切符一枚の旅

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
		国土交通省	バリアフリー化推進功労者表彰（内閣官房長官表彰）	九州新幹線新八代駅におけるバリアフリー整備等
		鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
		土木学会	技術賞	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の建設
	平成21年	土木学会	田中賞（作品部門）	松原線路橋
		PC技術協会	協会賞（作品部門）	大野川橋りょう
	平成22年	地盤工学会	技術業績賞	九州新幹線熊本総合車両基地造成事業
		照明学会	照明普及賞	九州新幹線新玉名駅の照明
	平成23年	土木学会	技術賞	九州新幹線鹿児島ルート全線開業 ―九州の一体的な発展と関西圏・東アジア地域との連携・交流の促進―
	平成24年	土木学会	環境賞	絶滅危惧種クロツラヘラサギの保全に配慮した新幹線橋りょうの建設
	平成25年	日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞 （効果特別賞）	九州新幹線（博多・新八代間）集中連動方式の開発と実用化
	令和2年	地盤工学会	技術業績賞	特殊な条件の礫質地盤における直接基礎高架橋の選定と設計・施工
		土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発（九州新幹線、諫早トンネル）
	令和3年	地盤工学会	技術業績賞	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）におけるGRS構造物の標準化に向けた取り組み
	令和4年	土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業 ー西九州地域と国内各圏域との交流の促進ー
		PC工学会	作品賞	西九州新幹線第2本明川橋りょう
		鉄道建築協会	協会賞作品部門 （停車場建築賞）	西九州新幹線　長崎駅
		鉄道建築協会	協会賞作品部門 （入選）	西九州新幹線　武雄温泉駅 西九州新幹線　嬉野温泉駅 西九州新幹線　新大村駅 西九州新幹線　諫早駅
	令和7年	ワトフォード会議	ブルネル賞 駅舎部門 優秀賞	長崎駅（西九州新幹線）
			ブルネル賞 駅舎部門 奨励賞	嬉野温泉駅（西九州新幹線）
京葉線	平成元年	土木学会	技術賞	京葉湾岸地域と都心を直結する京葉線の建設（東京～新木場～蘇我）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
北総線	平成3年	土木学会	技術賞	都心と千葉ニュータウンを直結する北総線の建設［高砂～新鎌ヶ谷～小室（千葉ニュータウン)］
	平成5年	運輸省	「情報化月間」推進会議議長貢献表彰	北総・公団線運行管理システム
東葉高速線	平成3年	土木学会	技術開発賞	プレライニングによるトンネル掘削工法（PASS工法）の開発（東葉高速線勝田台トンネル）
	平成9年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	船橋日大前駅（東葉高速線）
臨海副都心線	平成8年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	国際展示場駅（臨海副都心線）
臨海副都心線Ⅱ	平成13年	土木学会	技術賞	伸縮スポーク方式によるシールドの挿入式拡径及び径の異なる地中接合技術の確立
	平成14年	土木学会	技術賞	首都圏の新しい鉄道ネットワークを形成するりんかい線の建設
東京ﾓﾉﾚｰﾙ	平成5年	土木学会	技術賞	羽田空港沖合展開事業に伴うアクセス鉄道の建設（整備場～羽田空港）［東京モノレール羽田新線］
JR東西線	平成8年	土木学会	技術賞	大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く鉄道幹線「JR東西線」の建設
山梨ﾘﾆｱ実験線	平成10年	土木学会	技術賞	超電導磁気浮上式鉄道山梨リニア実験線の建設―世界最高速度550km/h達成―
秋田新幹線	平成9年	土木学会	技術賞	新幹線在来線直通化工事における急速施工法の開発（秋田新幹線－機械化連続改軌、市街地内高架橋急速施工）
埼玉高速鉄道線	平成12年	土木学会	環境賞	地下鉄道トンネル断面を有効利用した日本初の河川浄化導水路事業
旧ｻﾞｨｰﾙﾏﾀﾃﾞｨ橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成15年	PC技術協会	協会賞（作品部門）	中部国際空港連絡橋（鉄道）
みなとみらい線	平成16年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	みなとみらい線の駅
		土木学会	技術賞	国際都市「横浜」の新しい都市空間を創出するみなとみらい線の建設
	平成17年	ワトフォード会議	ブルネル賞 建築部門奨励賞	みなとみらい駅
		アジア交通学会	OTPA	みなとみらい線
	平成18年	土木学会	デザイン賞	みなとみらい線
つくばエクスプレス	平成16年	PC技術協会	協会賞（作品部門）	つくばエクスプレス（鉄道）PCU型桁式高架橋
	平成17年	日本コンクリート工学会	協会賞（作品賞）	アーチスラブ式高架橋
		「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞表彰選考委員会 プロジェクト賞	「全てのお客さまに、やさしさと、心地よさ ～安全性と快適性が貫かれた『つくばエクスプレス』をめざして～」

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
		土木学会	技術賞	21世紀にふさわしいまちづくりと一体的に整備した鉄道新線 －IT拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設－
	平成18年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	守谷駅
			協会賞（作品部門）	研究学園駅・みらい平駅
愛知環状鉄道線	平成17年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	愛知環状鉄道万博八草駅
仙台空港アクセス線	平成19年	土木学会	技術賞	拠点空港の機能強化と地域開発に貢献する空港アクセス鉄道
		鉄道建築協会	協会賞	仙台空港駅、杜せきのした駅、美田園駅
成田スカイアクセス線	平成22年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	JAPAN SPEED 日本の空港アクセスを世界クラスへ
		土木学会	技術賞	成田新高速鉄道の建設―都心と成田空港30分台で結ぶ鉄道新線の建設―
	平成23年	日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞最優秀賞	高番数分岐器を2台同期転換する転換鎖錠装置の開発と実用化
			鉄道電気技術賞優秀賞	直流電化における160km/h対応き電ちょう架コンパウンド架線の開発と実用化
	平成26年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	160km/h走行に対応したき電ちょう架式コンパウンドカテナリ電車線の開発
三陸鉄道	平成26年	土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	東日本大震災で被災した三陸鉄道の復旧
			田中賞（作品部門）	三陸鉄道ハイペ沢橋梁
		地盤工学会	技術業績賞	三陸鉄道における地盤構造物による災害復旧工事（耐震・津波抵抗性の向上）
		日本鉄道施設協会	技術賞（プロジェクト）	三陸鉄道震災復旧工事における防災機能の向上
		全日本建設技術協会	全建賞	三陸鉄道東日本大震災復旧事業
	平成30年	土木学会	映画コンクール 最優秀賞	復興の道しるべと題した三陸鉄道北リアス線震災復旧工事の映像記録
小田急小田原線	平成29年	土木学会（Ⅱグループ）	技術賞	日本初の営業線直下における4線地下式での線増連立事業－都市高速鉄道第9号線の完逐－
えちぜん鉄道	平成30年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）佳作	えちぜん鉄道、福井駅
神奈川東部方面線	令和元年	土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）の建設－既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法に基づく「速達性向上事業」の適用第1号案件－
			技術賞（Ⅰグループ）	駅前交差点直下における大規模アンダーピニング技術と工程短縮に向けた取り組み－相鉄東急直通線新横浜駅地下鉄交差部土木工事－

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	令和2年	土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現―神奈川東部方面線、羽沢トンネル―
		鉄道建築協会	協会賞作品部門（入選）	相鉄・JR直通線、羽沢横浜国大駅
	令和4年	日本建設業協会	土木賞	相鉄東急直通線新横浜駅地下鉄交差部土木工事
		土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築（相鉄・東急直通線、綱島トンネル）
		土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	鉄道営業線高架橋の縦断的なアンダーピニングを伴う建設ー相鉄・東急直通線日吉駅付近工事ー
	令和5年	国土交通大臣表彰	国土開発技術賞優秀賞	地下水対応型接手を用いた外殻先行型トンネル構築工法
		「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道大賞	新横浜線開業！つながる！相鉄線・東急線～総延長約250kmにおよぶ広域鉄道ネットワークの形成～
		鉄道建築協会	協会賞作品部門（入選）	相鉄・東急直通線　新横浜駅
			協会賞作品部門（佳作）	相鉄・東急直通線　新綱島駅
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	相鉄・東急直通線、新横浜駅におけるTASCシステム地上・車上切替方式の考案
		土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の建設（既存ストックを活用した総延長約 250 kmの広域ネットワークの形成）
	令和7年	日本鋼構造協会	業績賞	高水圧に対応した外殻先行型トンネル構築工法による大断面トンネルの構築
その他	平成7年	運輸省	運輸大臣表彰	鉄道施設の早期復旧（阪神・淡路大震災）
	平成12年	運輸省	「情報化月間」推進会議議長表彰	交通計画支援システム
	平成14年	土木学会	技術開発賞	GISを活用した交通計画支援システム「GRAPE」の開発
	平成15年	土木学会	技術開発賞	耐震性（セメント改良補強土）橋台の開発
		地盤工学会	技術開発賞	切取り補強土留め壁の開発と実用化
	平成16年	土木学会	技術開発賞	平面平滑型シート張り工法の開発
	平成17年	土木学会	技術開発賞	初期高強度吹付けコンクリートを用いた新支保パターンによるNATMトンネルの急速施工技術
	平成19年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新型結線（ルーフデルタ）き電用変圧器の開発と実用化
	平成20年	土木学会	技術開発賞	土構造物に対応したスラブ軌道用PC路盤の開発

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成30年	PC工学会	技術開発賞	PC桁を用いたGRS一体橋梁
		土木学会	技術開発賞	補強土技術と橋梁技術を融合させたGRS一体橋梁の開発
	令和2年度	土木学会	田中賞（論文部門）	F10Tを用いた高力ボルト摩擦接合接手におけるナット回転角法の適用の検討
			技術賞（Ⅱグループ）	複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進－富山駅における路面電車南北接続－
	令和3年度	日本鉄道施設協会	論文賞	これまでの地震被害の知見に基づいた復旧支援と今後の展開
	令和4年度	日本鉄道電気技術協会	澁澤賞	スリップジョイント構造を有する電車線柱の実用化
		鉄道工学シンポジウム	論文奨励賞	GRS一体橋梁の設計・施工および建設後の挙動計測に関する一考察
		土木学会	田中賞（作品部門）	南阿蘇鉄道第一白川橋梁

(4) 特許権等

令和 8 年 11 月 13 日現在、当機構名で登録している特許権の件数並びに当機構名で出願中の特許権の件数は、次の通りです。

区　分	登録	出願中
特　許　権	39	2

(5) 海外技術協力

①当機構の海外技術協力は、青函トンネルや上越・北陸・東北・九州・北海道新幹線、さらに都市鉄道などの建設工事で培った総合的な技術力と経験を活かし、国等の要請に基づいて職員を専門家として海外に派遣する一方、外国人研修生を受け入れるなど、積極的に技術協力を行っております。

令和 7 年度までに技術協力を行った国及び地域は 71 に及び、延べ 2,372 人の専門家を派遣しております。その協力内容は、鉄道新線建設や改良工事における事業可能性調査、建設計画、設計、施工等の多くの分野に渡っております。

②近年実施した主な技術協力

国・地域名	プロジェクト案件名
ヨーロッパ	
スイス・ドイツ	地下トンネル施設の設計・準備への助言・指導
スウェーデン	スウェーデン高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道におけるスラブ軌道適用可能性調査、スウェーデン交通インフラ整備計画に対する本邦企業等の参画可能性及び参画方法に係る調査
アフリカ	
エジプト	鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するプルーフエンジニアリング
アジア	
中　　国	中国高速鉄道スラブ軌道技術移転

国・地域名	プロジェクト案件名
台　　湾	台湾高速鉄道延伸計画に関する調査
韓　　国	韓国高速鉄道京江線道現地調査
フィリピン	鉄道計画・運営・管理
フィリピン・ミャンマー	鉄道分野におけるプルーフエンジニアリング（マニラ首都圏地下鉄事業フェーズ1、ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1橋梁詳細設計調査）
インドネシア	ジャワ北幹線鉄道に関する日本・インドネシア政府間協議、ジャワ島北幹線鉄道の高速化計画、ジャワ北幹線鉄道準高速化事業準備調査
マレーシア	マレーシア高速鉄道計画調査、マレーシアの都市間鉄道の実態に係る調査、マレーシア・シンガポール高速鉄道事業における事業費縮減検討調査
タ　　イ	バンコク首都圏鉄道高架化計画調査、バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減等の検討調査、円借款案件レッドライン中間管理ミッション
イ　ン　ド	インド高速鉄道開発プロジェクト、インド高速鉄道計画合同ミッション、高速鉄道に係るインド国内工場調査、高速鉄道に係る制度整備支援プロジェクト、インド高速鉄道建設事業現地調査、インド高速鉄道建設事業詳細設計調査、インド高速鉄道詳細設計運営指導、インド高速鉄道公社組織体制・運営能力強化、鋼鉄道橋のMII (Make in India)の可能性評価調査、高架橋桁クラックに関する現地調査、インド高速鉄道公社との技術的課題協議・教育訓練実施事前調査、インド建設企業・インド高速鉄道公社の人材育成に関する調査、インド高速鉄道事業軌道工事に関する技術研修教材作成業務、インド高速鉄道事業軌道工事に係る施工監理技術者研修、インド高速鉄道事業における教育訓練・認証事業に係る技術協力
ベトナム	南北高速鉄道建設計画、ホーチミン市都市鉄道事業（1号線）
ミャンマー	ヤンゴン環状鉄道改修事業
スリランカ	コロンボ都市交通システム整備事業
クウェート	コストシェア技術協力（クウェートメトロ）
トルクメニスタン	鉄道近代化事業（高速化、電化等）に係る調査

第3　設備の状況

1. 設備投資等の概要

建設勘定において、令和7年度（令和7年4月1日から令和8年3月31日までの期間）は、宿舎等の改修等の支出はありません。

2. 主要な設備の状況

当機構の令和7年度末（令和8年3月31日）における主要な設備の状況は、次の通りです。

（単位：百万円）

内　容	所在地	土　地		建物外	合　計
		面　積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
宿舎等	神奈川県川崎市外	5,231 ㎡	997	611	1,608

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の令和８年度の建設勘定における主要な設備等への支出計画はありません。

（国鉄清算業務関係）

特例業務勘定において実施する業務は、国鉄清算業務であり限定的な業務であることから、事業用の宿舎等の不動産は保有していません。

また、令和８年度以降においても新たな設備投資の支出計画はありません。

以上の業務を除き、記載すべき重要な事項はありません。

第4　法人の状況

1. 資本金残高の推移

当機構の令和３年度末から令和７年度末における資本金残高の推移は、以下の通りです。

（単位：百万円）

区　　分	会計区分	令和 3年度末	令和 4年度末	令和 5年度末	令和 6年度末	令和 7年度末
建設勘定	一般会計	6,937	6,937	6,937	6,937	6,937
	財政投融資特別会計	44,738	44,738	44,738	44,738	44,738
	計	51,676	51,676	51,676	51,676	51,676
海事勘定	一般会計	57,867	57,867	57,867	57,867	57,867
	財政投融資特別会計	5,700	5,700	5,700	5,700	5,700
	計	63,567	63,567	63,567	63,567	63,567
地域公共交通等勘定	財政投融資特別会計	－	－	－	50	50
助成勘定	一般会計	95	95	95	95	95
合　　計	一般会計	64,899	64,899	64,899	64,899	64,899
	財政投融資特別会計	50,438	50,438	50,438	50,488	50,488
	合計	115,337	115,337	115,337	115,387	115,387

（注）特例業務勘定に資本金は存在しません。

2．役員の状況（令和８年８月７日現在）

役職名	氏　　名	任　　期	略　　歴
理事長	藤田　耕三	自 令和5年4月1日 至 令和10年3月31日	昭和57年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通事務次官 令和 2年11月損害保険ジャパン（株）顧問
副理事長	堀口　知巳	自 令和8年8月7日 至 令和9年9月30日	平成 4年 4月日本鉄道建設公団入社 令和 6年 4月鉄道・運輸機構理事 令和 8年 4月鉄道・運輸機構理事長代理
理事長代理	堀　真之助	自 令和8年8月7日 至 令和9年9月30日	平成 6年 4月運輸省入省 令和 6年 7月国土交通省大臣官房審議官（危機管理、海事局、港湾局担当） 令和 7年10月鉄道・運輸機構理事
理　事	磯野　哲也	自 令和8年8月7日 至 令和9年9月30日	平成 9年 4月北海道開発庁入庁 令和 7年 7月国土交通省政策統括官付政策評価官 令和 8年 7月国土交通省大臣官房付
理　事	藤原　武央	自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	平成 4年 4月(株)日本興業銀行入行 令和 6年 4月鉄道・運輸機構審議役（審査部長・施設管理部長兼務） 令和 7年 4月鉄道・運輸機構審議役（審査部長兼務）
理　事 (非常勤)	浅川　章子	（令和5年10月1日） 自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	昭和59年 4月欧州エキスプレス(株)入社 平成21年11月香港上海銀行・ＨＳＢＣ証券(株)マーケッツ業務部(銀証兼業部門) シニアバイスプレジデント オペレーション責任者兼クロスプロダクト担当 平成29年 8月香港上海銀行・ＨＳＢＣ証券(株)マーケッツ業務部（銀証兼業部門）シニアバイスプレジデント オペレーション責任者
理　事	咄下　泰男	自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	昭和63年 4月住友信託銀行(株)入行 令和 4年 4月三泉トラスト保険サービス（株）取締役社長兼（株）いずみゴルフサービス取締役社長兼（株）近江屋代表取締役社長 令和 5年10月ライフカード(株)取締役専務執行役員営業本部長
理　事	有働　隆登	（令和5年10月1日） 自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	昭和62年 4月安田火災海上保険(株)入社 令和 2年 4月ＳＯＭＰＯホールディングス（株）執行役内部監査部長 令和 4年 4月ＳＯＭＰＯホールディングス（株）顧問
理　事	綿貫　正明	自 令和7年4月1日 至 令和9年3月31日	平成 4年 4月日本鉄道建設公団入社 令和 4年 4月鉄道・運輸機構北陸新幹線建設局長 令和 6年 4月鉄道・運輸機構審議役（経営企画部長兼務）
理　事	瓜生　良知	自 令和8年4月1日 至 令和9年3月31日	平成 5年 4月日本鉄道建設公団入社 令和 5年 4月鉄道・運輸機構建設部長 令和 7年 4月鉄道・運輸機構新幹線部長
監　事	三村　哲史	自 令和8年8月1日 至 令和9事業年度の財務諸表承認日	平成14年 5月(株)日立物流入社 令和 5年 4月ロジスティード(株)業務執行役員営業統括本部輸送事業強化本部長 令和 6年 4月ロジスティードソリューションズ(株)監査役
監　事	伊藤　隆行	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の財務諸表承認日	平成 5年 4月警察庁入庁 令和 4年 3月山梨県警察本部長 令和 5年 7月警察庁長官官房付
監　事	高橋　謙	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の財務諸表承認日	平成元年 3月㈱住友銀行入行 令和 3年 4月㈱三井住友銀行グローバル・アドバイザリー部部長 令和 5年 4月㈱三井住友銀行グローバル・アドバイザリー部部付部長

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(1) 日本政府との関係について

①主務大臣等

当機構の主務大臣、主務省及び主務省令は、機構法第 26 条によりそれぞれ、国土交通大臣、国土交通省及び国土交通省令となっております。

②役員の任命・解任

当機構の理事長及び監事は、通則法第 20 条により、国土交通大臣が任命し、また通則法第 23 条により、国土交通大臣が解任することができることになっております。

当機構の副理事長及び理事は、通則法第 20 条により理事長が任命し、また通則法第 23 条により理事長が解任することができることになっておりますが、役員の任命・解任の時は、遅滞なく国土交通大臣に届け出るとともに、これを公表することになっております。

③業務方法書

当機構の業務の開始に当たっては、通則法第 28 条により、業務方法書を作成し、国土交通大臣の認可を受けることになっております。これを変更するときも同様です。

また、当機構は、当該認可を受けたときは、遅滞なく、その業務方法書を公表することになっております。

④長期借入金及び債券

機構法第 19 条第 1 項により、当機構は国土交通大臣の認可を受けて、長期借入金をし、または、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券を発行することができるとされております。

(2)「中期目標」「中期計画」「年度計画」について

独立行政法人制度は、「中期目標」や「中期計画」による中期的な管理を行う点に制度上の特徴があります。

①中期目標

通則法第 29 条により、国土交通大臣は、あらかじめ委員会の意見を聴き、3 年以上 5 年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（「中期目標」）を定め、これを当機構に指示するとともに公表することになっております。これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、令和 5 年 4 月 1 日から令和 10 年 3 月 31 日までの 5 年間について定められております。

②中期計画

当機構は、通則法第 30 条により、中期目標に基づき、当該中期目標を達成するための計画（「中期計画」）を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとなっております。これを変更しようとするときも同様です。

③年度計画

当機構は、通則法第 31 条により、毎事業年度の開始前に、中期計画に基づき、当該事業年度の業務運営に関する計画（「年度計画」）を定め、これを国土交通大臣に届け出るとともに、公表することになっております。これを変更したときも同様です。

(3) 業務実績評価について

当機構の業務の実績評価は、各事業年度に係る業務の実績に関する評価と、中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務実績に関する評価及び中期目標期間における業務の実績に関する評価の 3 種類があります。

①各事業年度に係る業務の実績に関する評価（年度評価）

当機構は、通則法第 32 条により、毎事業年度の終了後、各事業年度における業務の実績について、国土交通大臣の評価を受けることになっており、各事業年度の終了後 3 月以内に、業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は、当該評価を行ったときは、遅滞なく、当機構に対し、評価結果を通知するとともに、必要があると認め

るときは、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

②中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績に関する評価（見込評価）

当機構は、通則法第 32 条により、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度までにおける中期計画の進捗状況及び最終年度の終了時までに見込まれる業務の実績について、国土交通大臣の評価を受けることとなっており、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度の終了後 3 月以内に、中期目標期間終了時に見込まれる業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は中期目標期間の終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績の評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

さらに、国土交通大臣は、通則法第 35 条に基づき中期目標期間の終了時までに当機構の業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとされております。国土交通大臣は、検討の結果及び講ずる措置の内容を委員会に通知するとともに、公表しなければならないとされ、委員会は、通知された事項について必要があると認めるときは、国土交通大臣に意見を述べなければならないとされております。さらに、委員会は、当機構の主要な事務及び事業の改廃に関し、国土交通大臣に勧告することができるとされております。

③中期目標期間における業務の実績に関する評価

当機構は通則法第 32 条により、中期目標期間における業務の実績について、中期目標期間終了後 3 月以内に、改めて中期目標期間全体の業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出し、評価を受けることとなっております。また、国土交通大臣は中期目標期間の業務の実績の評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

なお、評価結果等については、当機構のホームページ
（https://www.jrtt.go.jp/corporate/policy/plan.html）をご参照下さい。

(4) 内部管理等の体制

①役員による運営

当機構の役員は理事長 1 名、副理事長 1 名、理事長代理 1 名、理事 7 名及び 3 名の監事がおります。このうち理事長、副理事長、理事長代理及び理事により構成される理事会では当機構の組織全体の業務運営にかかわる基本的事項等を議題として取り扱います。

②監事による監査

監事は、当機構の業務を監査します。監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は国土交通大臣に意見を提出することができます。

③会計監査法人の監査

当機構は、通則法第 39 条の規定により、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の会計監査を受けており、このように監査を受けた財務諸表等を作成・公表することで、当機構の会計処理に係る透明性の向上に努めております。

④役員報酬について

当機構が令和6年度において役員に支払った報酬額は、常勤の役員が203,041千円、非常勤の役員が3,360千円です。

第5　経理の状況

1. 財務諸表の作成方法について

当機構の財務諸表は、「中央省庁等改革基本法」（平成10年6月12日法律第103号）第38条第3号及び「独立行政法人通則法」第37条により原則として企業会計原則に基づき処理されるとともに、「独立行政法人会計基準」、「独立行政法人会計基準注解」（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会）、機構法、国土交通大臣の認可を受けて定めた「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書」及び同大臣への届出が義務付けられている「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」等に準拠して作成されます。

2. 当機構の財務について

(1) 経理の特徴について

当機構では、機構法第17条第1項及び債務等処理法第27条第1項の規定に基づき、以下に係る業務を区分して経理しております。①建設勘定、②海事勘定、③地域公共交通等勘定、④助成勘定及び⑤特例業務勘定

但し、助成勘定と建設勘定及び特例業務勘定間、特例業務勘定と建設勘定間、建設勘定と地域公共交通等勘定間では、事業資金の勘定間繰入等の受入れを行っております。

(2) 財務諸表の作成について

①当機構は、通則法第38条第1項により、財務諸表を作成し、当該事業年度の終了後3月以内に国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならないとされております。

②当機構は、通則法第39条により、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の監査を受けなければならないとされております。なお、同法第40条により、会計監査人は、国土交通大臣が選任することとされております。

③当機構は、通則法第38条第3項及び第4項により、上記の規定による国土交通大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報、電子公告等により公告し、かつ、財務諸表並びに事業報告書、決算報告書並びに監査報告及び会計監査報告を記載した書面を、各事務所に備えて置き、国土交通省令で定める期間、一般の閲覧に供しなければならないとされております。

(3) 利益及び損失の処理について

①当機構は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、通則法第44条第1項の積立金として整理しなければならない（ただし、第3項の規定により同項の使途に充てる場合は、この限りではない。）とされております。

②当機構は、通則法第44条第2項により、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、通則法第44条第1項による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならないとされております。

3. 監査証明について

当機構の財務諸表は、金融商品取引法第193条の2の規定の適用がないため、同条に基づく公認会計士又は監査法人による監査証明は受けておりません。

4. 財務諸表(企業会計原則準拠)等について

当機構の財務諸表につきましては、当機構ホームページ（https://www.jrtt.go.jp/ir/financial/）をご参照下さい。

（参考）民間の会計基準との主な相違は次の通りです。

区　　分	独立行政法人会計基準等	民間の会計基準
①特定の償却資産の減価に係る会計処理	「独立行政法人が保有する償却資産のうち、その減価に対応すべき収益の獲得が予定されないものとして特定された資産については、当該資産の減価償却相当額は、損益計算上の費用には計上せず、資本剰余金を減額するものとする。」とされている。	償却資産の減価償却相当額は、損益計算上の費用に計上する。
②固定資産の減損に係る会計処理	「独立行政法人会計基準第 87 に規定する特定償却資産及び非償却資産に係る減損が、独立行政法人が中期計画等で想定した業務運営を行ったにもかかわらず生じたものであるときは、当該減損額は損益計算書上の費用には計上せず、損益外減損損失累計額の科目により資本剰余金の控除項目として計上する。」とされている。	固定資産の減損損失は、損益計算上の費用に計上する。

令和５年２月２７日
（変更）令和６年８月２０日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第５期中期目標

独立行政法人通則法（平成１１年法律第１０３号）第２９条第１項の規定に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定める。

１．政策体系における法人の位置付け及び役割

機構は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した輸送体系の確立等を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的としている。また、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成３０年法律第４０号）（以下「海外インフラ展開法」という。）に基づき、海外における鉄道建設事業への我が国事業者の参入の促進を図ることで、我が国経済の持続的な成長に寄与する役割も担っている。

また、「交通政策基本計画」（令和３年５月２８日閣議決定）において、整備新幹線や都市鉄道ネットワークの整備等が位置付けられるとともに、「インフラシステム海外展開戦略 2025（令和４年６月追補版）」（令和４年６月３日経協インフラ戦略会議決定）において、官民一体でインフラシステム輸出をより一層推進するにあたり、機構を含む独立行政法人の有する総合的ノウハウ等を積極的に活用するとされているほか、「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」（令和３年６月１５日閣議決定）において、内航海運における環境性能に優れた船舶の普及等の取組を支援するとされており、加えて、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和４年１２月２３日閣議決定）においては、地域公共交通の活性化・継続に向けた支援や物流の効率化・脱炭素化等の取組が掲げられているなど、各種政府方針に機構の担う業務が位置付けられているところである。

昨今の機構を取り巻く状況に目を向けると、建設技術者不足の顕在化、公共工事等におけるデジタル化や働き方改革の流れ、自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた運輸・交通インフラの脱炭素化の要請の高まり等に加え、新型コロナウイルス感染症による影響が公共交通事業者の経営状況のみならず、社会経済活動のあり方や人々の生活様式・価値観にも多大な影響を及ぼしている。

コロナ禍により落ち込んだ経済を早期に回復させ、我が国の持続可能な経済成長を確実なものとするため、機構は、デジタル技術の利活用や関係機関との連携によ

り生産性向上を図りながら、事業リスクの管理を含むガバナンスの強化を徹底して、国が推進する交通ネットワークの整備に引き続き取り組むとともに、取り巻く環境の変化を踏まえ、災害対応の強化、インフラの強靱化や老朽化対策への対応、デジタルトランスフォーメーション（DX）・グリーントランスフォーメーション（GX）の推進といった政策課題に対しても、運輸施設の整備に関する技術力とノウハウを活用して積極的に取り組んでいくことが求められている。

以上を踏まえ、機構は、業務運営の効率化を図りつつ、自主的かつ自律的な経営の下、国の政策実施機関としての機能の最大化を図るものとする。

（別添１）政策体系図

（別添２）独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の使命等と目標との関係

２．中期目標の期間

令和５年４月１日から令和１０年３月３１日までの５年間とする。

３．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

機構は、本章中の（１）鉄道建設等業務、（２）鉄道助成業務等、（３）船舶共有建造等業務、（４）地域公共交通出資業務等、（５）特例業務（国鉄清算業務）の各項目を、「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（令和４年３月２日改定）における「一定の事業等のまとまり」として扱う。

（１）鉄道建設等業務

鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性を兼ね備えるとともに、基本的に温室効果ガス（CO2）排出量の少ない環境に優しい輸送機関である。

機構は、様々な専門技術やノウハウの集合体である鉄道を、安全で安定的な運行が可能なシステムとして整備し完成させるための総合力、高度な専門性や人的リソースを有しており、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行うことができる唯一の公的主体として、国が推進する鉄道ネットワークの整備において、引き続き主導的な役割を担っていく必要がある。

その際、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、良質な鉄道を適切な工期で安全にかつ経済的に建設することが重要であり、業務の実施に当たっては、技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、デジタル技術の利活用や関係機関との連携強化により、業務の質を確保しつつ、効率的に業務を遂行するものとする。

また、自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行、建設技術者の不足等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、機構が有するノウハウや技術力を活用した支援に積極的に取り組むとともに、新たな政策課題に対応するための知見の獲得に努め、国民のニーズに的確に応えた取組を実施する。

① 整備新幹線整備事業の着実な進捗

整備新幹線の建設は、長期にわたる大規模なプロジェクトであり、地質状況等の不確定要素や物価上昇等の社会経済情勢の変化の影響を受けやすく、また、多数の関係者との協議・調整が必要であるなど、多くのリスク要因を内在する事業である。

このため、実効性ある業務実施体制を整備し、工程と事業費を一体的に管理すること等を通じて、事業の実施状況や発生している事象を的確に把握した上で、国や地方公共団体等の関係者と情報を共有し、課題が発生した場合には速やかに対策を講じることとする。

また、デジタル技術の利活用を含む情報の組織的な共有・伝達、最新の入札契約制度や施工管理手法の導入等による生産性の向上に積極的に取り組む。

これらを十分に踏まえ、現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）に関しては、工程及び事業費の管理を徹底し、事業の着実かつ円滑な推進を図る。

なお、整備新幹線の未着工区間に関しては、線区の状況を踏まえて必要な調査を適切に実施するとともに、工事実施計画の認可申請における工期・事業費の予測精度の向上のため、地質状況など線区固有の特性を可能な限り把握するよう努める。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすことから、重要度は高い。

【困難度：高】

整備新幹線整備事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。

② 機構の技術力を活用した鉄道整備

機構が都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は鉄道事業者等からの委託を受けて鉄道に関する工事を実施する場合には、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、品質の確保やコスト縮減に最大限努めながら、関係者と連携して工事を着実に推進する。

また、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業後の残工事について、安全かつ確実に事業を遂行する。

【困難度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。

③ 機構の技術力を活用した支援の充実

自然災害の発生時において、鉄道建設に係る総合的な技術力やノウハウを有する公的主体として、職員を現地に派遣して鉄道施設の被害状況調査を実施するなど、国土交通省等と連携して、被災した鉄道の復旧支援に新たに取り組む。

また、鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に関して、地域鉄道事業者等からの技術的な相談を受け付け、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しつつ、きめ細やかに技術的助言等の支援を行うとともに、地域鉄道が抱える施設・設備の老朽化や技術者不足といった課題に対して、機構としてより踏み込んだ対応を行えるよう、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について検討を進める。

さらに、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、国や地方公共団体等が行う鉄道整備計画策定等の検討に積極的に参画し、その実現に向けた調査等に協力する。

＜指標＞

・機構職員向け災害対応に係る研修等の受講者数
・鉄道事業者等からの要請に基づく技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　５１件）
・鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　２３件）

【重要度：高】

自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、災害対応の強化、インフラの強靱化や老朽化対策への対応といった政策課題に対して、公的な鉄道整備主体である機構の能力の一層の活用が求められているため、重要度は高い。

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組

業務の効率化や情報の組織的な共有・伝達、技術の承継の観点から、鉄道建設等業務における DX を計画的に推進するほか、鉄道建設工事において働き方

改革の推進を図る観点も踏まえ、他の公共事業で採用されている最新の入札契約制度や施工管理手法について、必要に応じて導入を進め、外部の知見を適切に活用することを含めて、生産性及び品質の向上を図る。

技術力や専門性の維持・向上のための人材育成に取り組むとともに、今後の事業展開に応じて要求される既存の鉄道インフラの改修等に係る知見等についても、関係機関との人材交流等を通じて計画的にその習得に努める。

各種技術基準類の整備等に加えて、鉄道建設等に係る技術開発を推進し、その中で、施設の長寿命化、営業開始後のメンテナンスの低コスト化や、カーボンニュートラルを含む環境負荷低減といった課題に対しても積極的に取り組む。技術開発の成果については各種学会での発表等を通じて社会に還元する。

また、鉄道建設工事における安全管理を徹底し、鉄道建設現場におけるデジタル技術の活用を工事の安全性向上の観点からも積極的に推進して、さらなる安全推進の取組を進める。

＜指標＞

・関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト縮減額
・遠隔臨場を実施する工区数
・建設現場における脱炭素化の取組件数
・機構職員向け技術研修の受講者数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　２，２４３人）
・学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　４７２件）
・機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　２４件）

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外インフラ展開法及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言し、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図る。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通

省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。なお、海外高速鉄道調査等業務等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。インド高速鉄道計画については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行う。

また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組に対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。

さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。

＜指標＞

・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　２．８億円）
・機構が海外高速鉄道調査等業務を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　なし）
・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　７６ 人（１５カ国・地域））
・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　８２０ 人（２２カ国・地域））

⑥ 鉄道施設の貸付け・譲渡等

機構が建設した鉄道施設について、鉄道事業者に対して適切に貸付け又は譲渡を行うとともに、鉄道事業者の経営状況や財務状況のモニタリングを行い、貸し付けている又は譲渡した鉄道施設に係る貸付料又は譲渡代金を適切に徴収する。

機構が保有している青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社とも連携して、長期的な施設の安全性を確保する。

北陸新幹線（高崎・長野間）の鉄道施設について、令和９年９月３０日までとなっている現行の貸付期間が終了した後においても、国及び営業主体である東日本旅客鉄道株式会社と協議の上、適切に対応する。

整備新幹線の並行在来線が貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を適正に交付する。

（２）鉄道助成業務等

① 鉄道に関する補助金等の交付等

交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、国の予算に基づく鉄道に関する補助金等の交付及び勘定間繰入れを標準処理期間内に適正かつ効率的に実施する。

業務の実施に当たっては、職員の審査ノウハウの承継やスキルアップのための取組を実施するとともに、鉄道事業者等に対して助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について積極的に周知することにより、補助対象事業の適正かつ効率的な執行の確保に努める。

また、ＪＲ本州３社からの既設新幹線譲渡代金や、都市・幹線鉄道の整備のために建設勘定に繰り入れた無利子貸付資金を確実に回収するとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。

＜指標＞

・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成３０年度から令和４年度までの実績　１００％ ）
・鉄道事業者等（当該年度の補助対象事業者）の補助金実務説明会参加率（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和４年度までの実績　８８％）

② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成１４年法律第１８０号）附則第３条第１１項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第１１条第１項第６号及び第７号の規定に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施する。

③ 中央新幹線建設資金貸付け等

中央新幹線の建設主体に貸し付けている中央新幹線建設資金貸付金について、引き続き建設主体の財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等のモニタリングを行うことにより償還確実性を検証するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な回収を図る。

（３）船舶共有建造等業務

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷の低減に寄与するとともに効率性にも優れる内航海運の分野において、「交通政策基本計画（令和３年５月２８日閣議決定）」、「地球温暖化

対策計画（令和３年１０月２２日閣議決定）」等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保及び生産性の向上等に努める必要がある。また、地域公共交通である離島航路の維持・活性化や観光立国推進等の観点から、国内旅客船の着実な整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進

機構は、船舶共有建造制度の強みを活かし、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善及び離島航路整備等、今後の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を一層促進する。

その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。

＜定量的目標＞

・船舶共有建造業務を通じて建造する船舶の政策要件該当延べ件数を本中期目標期間中において１５０件以上とする。

＜目標水準の考え方＞

政策要件該当延べ件数については、過去の建造船舶の１隻あたりの政策要件該当延べ件数に、外部要因の影響を加味した年間建造見込隻数を乗じた２８．４件を基に５年間で１４２件となることを踏まえ、本中期目標期間において１５０件と設定した。

＜想定される外部要因＞

景気の変動に伴う国内輸送量の減少や鋼材・燃料油価格の高騰等、社会経済状況の変化に応じて船舶建造に対する需要が大きく変動し、目標の達成に影響が生じる場合がある。

【重要度：高】

内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を促進する必要があることから、重要度は高い。

【困難度：高】

船舶建造は、景気の変動に伴う国内輸送量の増減等社会経済状況に応じて建造量が大きく変動するなど、外部要因が強く影響するため、困難度は高い。

② 船舶建造等における技術支援

共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善、離島航路の整備等、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。

【重要度：高】

国内海運政策に資する船舶の建造や維持に当たっては発注者として高度な技術的知見を有している必要がある。貨物船・旅客船問わず、十分な技術的知見を有しない内航事業者への技術支援は必要であり、機構は、長年培ってきた専門的な知見を活かした技術支援を通じた重要な役割を果たすことを引き続き求められている。

特に、離島航路に就航する船舶の建造に当たっては航路改善に係る協議等、計画、設計段階から広範かつ専門的な知見を要するところ、離島航路を運営する専門技術等に乏しい地方公共団体等への技術支援を行うことの重要度は高い。

＜定量的目標＞

・離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数を本中期目標期間中において２６件以上とする。

＜目標水準の考え方＞

「離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援」とは、以下の４項目と定義。

・基礎調査
・新造船基本計画作成支援
・最新事例調査
・プロポーザル実施支援

技術支援件数については、過去の年間平均実績６．５件を基に昨今の建造隻数の減少傾向を考慮に入れると５年間で２６件となることを踏まえ、本中期目標期間において２６件以上と設定した。

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組を行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成２５年１２月２４日閣議決定）を踏まえ、的確な予兆管理に努めながら、未収金の発生防止、債

権管理、回収の強化及び一定の事業量の確保等に留意した繰越欠損金削減計画により繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

＜定量的目標＞

・本中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により２０億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

＜目標水準の考え方＞

繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、本中期目標期間中において２０億円程度を縮減することとした。なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。

（４）地域公共交通出融資業務等

交通事業者は従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍等によって危機に瀕しており、利便性・持続可能性・効率性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築する必要がある。このため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号。以下「地域交通法」という。）の枠組みを活用して、交通 DX・交通 GX についても機構の出資及び貸付けの対象とするなど、本業務を拡充することとしたところである。

また、物流事業者においても担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等の厳しい課題に直面しており、こうした状況を打開するため、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成１７年法律第８５号。以下「物効法」という。）の枠組みを活用し、物流 DX・物流 GX を貸付けの対象に加えるとともに、出資制度を創設するなど、本業務を拡充することとしたところである。

このように、近年の社会経済情勢の変化を背景に、本業務の重要性が高まっていることを踏まえ、以下のとおり、地域交通法や物効法に基づく大臣認定を受けた事業への支援に積極的に取り組む。

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域交通法第２９条の２の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

(a) 地域公共交通出融資

認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b)に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

また、出資及び貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、公的資金を活用した出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合においては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

② 物流出融資

物効法第２０条の２の規定に基づき、流通業務の総合化及び効率化の促進に寄与するため、物流施設、物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の出資及び貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

また、出資及び貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合においては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

（５）特例業務（国鉄清算業務）

① 旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成１０年法律第１３６号。以下「債務等処理法」という。）に基づき、旧国鉄職員及びその遺族に対する恩給及び年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

② 会社の経営自立のための措置等

債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組に応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら適切に実施するとともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。

また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への繰入れを引き続き適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

４．業務運営の効率化に関する事項

（１）組織の見直し

機能を重視した組織体制となるよう戦略的な計画を策定し、業務の質的・量的な変化を把握した上で、整備新幹線等の大規模プロジェクトを含む業務を確実に遂行できる組織体制を弾力的に整備する。

（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用

デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和３年１２月２４日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

また、「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（令和３年７月７日サイバーセキュリティ戦略本部決定）に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等、機構の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、デジタル技術の導入や情報システムへのクラウドサービスの活用等を確実に実施する。

＜指標＞

・電子決裁率（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　６６．７％）

（３）調達等合理化の推進

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成２７年５月２５日総務大臣決定）等を踏まえ、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。

毎年度「調達等合理化計画」を策定・公表し、年度終了後、実施状況について評価する。

＜指標＞

・一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　１００%）

（４）人件費管理の適正化

機構の給与水準については、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成２５年１２月２４日閣議決定）を踏まえ、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を毎年度公表する。

（５）一般管理費及び事業費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（令和９年度）において、前中期目標期間の最終年度（令和４年度）比で５%程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から効率化を図る。

事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造の改善を図る。

また、運営費交付金を充当する一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）及び業務経費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画において定める運営費交付金の算定ルールに基づき、中期目標期間の最終年度（令和９年度）において、前中期目標期間の最終年度（令和４年度）比で５%程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から上記算定ルールに基づき効率化を図る。

＜指標＞

・関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト縮減額（再掲）

（６）資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図る。

＜指標＞

・保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和４年度上期までの実績　９５．５%）

５．財務内容の改善に関する事項

（１）財務運営の適正化

毎年度、予算、収支計画及び資金計画を適切に策定し、適正に管理・執行することを通じて、財務状況の健全性を確保する。

独立行政法人会計基準（平成１２年２月１６日独立行政法人会計基準研究会策定、令和３年９月２１日改訂）等を遵守し、適正な会計処理を実施するとともに、運営費交付金について、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

（２）資金調達

サステナビリティファイナンス等を活用した資金調達能力は機構の強みの一つであり、引き続き、資金計画を適切に策定して、安定的かつ効率的な資金調達を実施する。

６．その他業務運営に関する重要事項

（１）内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成２６年１１月２８日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施し、法人の長のリーダーシップの下、内部統制の取組について実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

特に、機構は社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務を有しており、これらの業務には様々な事業遂行上のリスクが内在していることから、前中期目標期間に引き続き、事業リスクへの対応を徹底する。

また、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの取組を引き続き実施する。

（２）人事に関する計画

機構の役割を果たすため、人材の確保・育成に関する方針を策定し、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

その際、社会経済情勢の変化に伴い機構の業務が多様化していることも踏まえ、外部人材の積極的な活用、要員配置計画の柔軟な見直し等により、事業の進捗状況等に応じた重点的かつ効率的な組織運営を行うとともに、業務の質的・量的な変化を的確に把握し、将来を見据えた人材の確保・育成、技術力やノウハウの維持・向上を図る。

また、多様性の観点に留意しながら、働き方改革に積極的に取り組む。

（３）広報・情報公開の推進

独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保するため、業務内容、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等で適切に公表するとともに、大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性を踏まえ、主な業務の実施状況について、多様な発信手段を活用してタイムリーに情報発信を行う。

また、機構の業務に対する国民の理解を深め、機構の認知度を向上することにより、人材の確保や事業を円滑に進めることが可能となることから、対外的な情報発信力の強化に取り組み、関係機関とも連携して、戦略的広報を推進する。

（４）環境への配慮

機構の業務運営に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

また、職員に対する研修等の実施により、組織全体として環境に対する意識の向上に努める。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　政策体系図

（別添1）

主な政府方針

交通政策基本計画
（令和3年5月28日 閣議決定）

- 整備新幹線（略）の整備については、工程や事業費の管理など、事業実施に係る諸課題への対応を確実に行った上で、着実に進める（略）
- 都市鉄道の利便性の向上を図るため、（略）都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化を推進する。

ｲﾝﾌﾗｼｽﾃﾑ海外展開戦略2025
（令和４年６月３日 経協インフラ戦略会議決定）

- 官民が一体となり、インフラシステム輸出をより一層推進するにあたり、独立行政法人等（鉄道建設・運輸施設整備支援機構、（略））の有する総合的ノウハウ等を積極的に活用する。

総合物流施策大綱
（令和3年6月15日 閣議決定）

- 内航海運については、代替燃料や、電気推進等の革新的な省エネルギー技術等を活用した環境性能に優れた船舶の普及（略）等の取組を支援する（略）

デジタル田園都市国家構想総合戦略
（令和4年12月23日 閣議決定）

- アフターコロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続に向けて、（略）事業継続や新技術の導入を支援する。
- 物流業務の自動化・省人化（略）やサプライチェーン全体の輸送効率化、デジタル化、脱炭素化に向けた取組を推進する。

国土交通省政策目標・施策目標

・整備新幹線の整備を推進する　・鉄道網を充実・活性化させる　・地域公共交通の維持・活性化を推進する
・海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
・国際協力、連携等を推進する　・地球温暖化防止等の環境の保全を行う

■独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）

（機構の目的）

第三条　（略）鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の第５期中期目標期間における主な取組

鉄道建設等業務

- 整備新幹線の着実な整備
- 機構の技術力等を活用した支援
- 海外の高速鉄道に関する調査等

鉄道助成業務

- 鉄道整備に関する国の補助金の適正な交付等

船舶共有建造等業務

- 政策効果の高い船舶の建造促進
- 船舶建造における技術支援

地域公共交通出資等業務

- 地域公共交通の活性化や物流の効率化に資する国の認定事業に対する出資及び貸付け

国鉄清算業務

- 旧国鉄職員に対する年金給付費用等の支払
- ＪＲ二島貨物会社の経営自立に向けた支援

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の使命等と目標との関係 （別添2）

（使命）

整備新幹線をはじめとする鉄道や内航海運など、安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークを整備することにより、国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した輸送体系の確立を図り、人々の生活向上と持続可能な経済社会の発展に寄与する。

（現状・課題）

◆強み

- 様々な専門技術・ノウハウの集合体で成り立っている鉄道を、安全な運行が可能なシステムとして完成させる総合力
- 鉄道建設や船舶建造等、巨額の初期投資や長期の整備期間が必要な事業について、設備投資から資金回収までを実施
- サステナビリティファイナンス等を活用した安定的な資金調達能力

◆弱み・課題

- 多くのリスク要因を内在する大規模プロジェクトを実施していることから、引き続き、事業リスクの管理を含むガバナンス強化が必要
- 災害対応の強化、インフラの強靱化や老朽化対策への対応といった新たな政策課題に対し、機構の技術力等を活用した積極的な取組みが必要
- 着実な業務推進に向けて、DXの推進や人材の確保・育成が必要

（環境変化）

- 大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性の高まり
- 建設技術者不足の顕在化
- 公共工事におけるデジタル化や働き方改革の流れ
- 自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行
- 新型コロナウイルスの影響によるワークスタイルの変化や交通事業者の経営余力の低下
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた運輸・交通インフラの脱炭素化の要請

（中期目標）

- 整備新幹線の整備について、事業の実施状況や発生しているリスクを的確に把握した上で、関係者と情報を共有するなど、工程及び事業費の管理を徹底
- 新たに災害復旧支援に取り組むとともに、事業者が抱える施設の老朽化や技術者不足の課題に対し、機構の技術力の活用のあり方等を検討
- デジタル技術の利活用や関係機関との連携強化により、効率的な業務遂行を含め、業務の質を確保
- 鉄道システムの海外展開の推進を含めた将来業務を見据え、人材の確保・育成、技術力やノウハウの維持・向上に取り組む

令和５年３月２９日
（変更）令和６年９月３日
（変更）令和７年６月２６日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第５期中期計画

１．中期目標を達成するための基本的な方針

人口急減、少子・高齢化の進展という大きな課題に直面する我が国において、ヒト、モノ等の流れを促進し、更に次世代へ豊かな暮らしをつないでいくことは極めて重要である。

各種政府方針においては、「交通政策基本計画」（令和３年５月２８日閣議決定）等において、整備新幹線や都市鉄道ネットワークの整備等が位置付けられ、「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」（令和３年６月１５日閣議決定）において、内航海運における環境性能に優れた船舶の普及等の取組を支援するとされているとともに、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和４年１２月２３日閣議決定）においては、地域公共交通の活性化・継続に向けた支援や物流の効率化・脱炭素化等の取組が掲げられているなど、我が国社会の持続的発展のため、国は様々な政策を実現しようとしている。

さらに、「インフラシステム海外展開戦略 2025（令和４年６月追補版）」（令和４年６月３日経協インフラ戦略会議決定）において、独立行政法人の有する総合的ノウハウ等を積極的に活用し、官民一体でインフラシステム輸出の促進を図ることとされている。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、このような政策を実現するため、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮し、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に貢献するという役割を果たす必要がある。

本中期計画期間においては、この役割を引き続き果たしていくとともに、以下のとおり、業務運営のあり方などを不断に見直し、国民のニーズを踏まえて深刻化する諸課題に適切に取り組むこととする。

○業務プロセスの見直し等改革の確実な実施

国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」による最終報告書（令和３年６月２５日）（以下「検証委員会報告書」という。）において機構が今後取り組むべきとされた方策や、「鉄道・運輸機構改革プラン」（令和３年７月３０日）にとりまとめた具体的な取組内容について、計画的かつ着実に実施することはもとより、社会経済環境の変化を的確にとらえつつ、組織や業務プロセスの改革に不断に取り組み、着実な交通ネットワーク整備を通じて社会に貢献し、社会から一層信頼される存在となることを目指す。

○運輸・交通分野を取り巻く課題への対応

自然災害の激甚化・頻発化や運輸施設の老朽化、利用者減少や新型コロナウイ

ルス感染症の影響等による地域交通をはじめとした運輸・交通事業者の経営状況の悪化など、社会経済環境の変化を的確にとらえ、運輸施設の整備に関する技術力とノウハウといった機構の能力を一層活用して、これら課題に適切に対応する。

○カーボンニュートラルの実現をはじめとする社会的課題への対応

2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、グリーントランスフォーメーション（GX）の要請等に応えるため、機構は鉄道や船舶など温室効果ガス（CO2）排出量の少ない環境にやさしい交通ネットワークの整備を引き続き進めるとともに、これら事業の実施に当たっては、温室効果ガス排出量の削減など環境負荷を最小限に抑えるべく最新の技術開発の動向に係る情報収集等に努めながら環境負荷低減に向けた取組を積極的に進めるなど、「持続可能な開発目標（SDGs)」への貢献を含む様々な社会的課題に対し適切に対応していく。

２．中期計画の期間

令和５年４月１日から令和１０年３月３１日までの５年間とする。

３．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

（１）鉄道建設等業務

鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性を兼ね備えるとともに、基本的に環境への負荷も低い優れた輸送機関である。

機構は、全国新幹線鉄道整備法（昭和４５年法律第７１号）及び都市鉄道利便増進法（平成１７年法律第４１号）に基づくものなど、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行ってきた我が国唯一の公的な整備主体であり、国民生活の向上や社会経済活動の発展に大きな影響を与える鉄道建設において国の政策に基づき、引き続き主導的な役割を担っていく。

また、自然災害の激甚化・頻発化、施設老朽化の進行、技術者の減少など鉄道事業者等を取り巻く状況の変化を踏まえ、地方鉄道を含めた鉄道施設の長寿命化や保全・改修、鉄道技術の維持・承継に関し、機構の技術力等の活用のあり方の検討を含め、社会的課題に対応する必要な取組を行う。さらに、機構の鉄道建設に係る技術力等を活用し、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築を図るための調査等を実施する。

これらの実施に当たっては、現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化とともに技術の承継を進めるためにデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進を図るなど業務の質の向上に努める。

① 整備新幹線整備事業

整備新幹線事業は、長期にわたる大規模プロジェクトであり、地質状況等の不確定要素や物価上昇等の社会経済情勢の変化の影響を受けやすく、また多数の関係者との協議・調整が必要であるなど、多くのリスク要因を内在する事業である。

このため、現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、検証委員会報告書や国土交通省が設置した「北

海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」の報告書なども踏まえ、必要な取組を行いながら、事業の着実な進捗を図る。

具体的には、事業の実施に当たって、プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り組むとともに、課題対応のため限られた資源を重点的に配分し、工程と事業費について、両者の状況を同時に把握するための指標の導入を含め、一体的な管理の徹底を図る。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保するとともに、必要な協力を得ながら進める。

さらに、デジタル技術の利活用による DX の推進や最新の入札契約制度の導入などによる生産性の向上、カーボンニュートラルの実現に向けた貢献をはじめとする環境負荷の低減に積極的に取り組むとともに、安全確保に万全を期して事業を遂行する。

また、整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施するとともに、工期・事業費の予測精度向上のため、地質状況など線区固有の特性を可能な限り調査・把握する。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施

機構がこれまでに培ってきた鉄道建設に係る総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は機構の技術力の活用が必要とされ鉄道事業者等からの委託を受けた場合に工事を実施する。

受託工事については、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底しつつ、コスト縮減に最大限努めながら当該工事を着実に推進する。なお、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。

また、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業後の道路復旧等の残工事について、安全かつ確実に事業を遂行する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援

(a) 自然災害からの復旧支援

自然災害の発生時において、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、被災状況調査をはじめとする被災した鉄道施設の復旧支援に取り組む。

また、復旧支援を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備するとともに、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。

さらに、こうした復旧支援で得られた知見については、鉄道施設の強靭化に資するよう機構の鉄道建設業務や鉄道事業者等への技術的支援等において広く活用する。

(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に係る技術的な事項について、鉄道事業者等の要請に応じ、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに技術的支援を行う。

また、この支援の取組をより広く地方公共団体や鉄道事業者等に活用してもらうよう、地方鉄道協会等が開催する委員会等に積極的に参加するなどPRに努める。

さらに、鉄道事業者等の懸案となっている設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応として、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を行う。

(c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援

利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、都市鉄道利便増進法の枠組み等の情報提供を地方公共団体及び鉄道事業者に対して実施するとともに、国や地方公共団体等が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、積極的にアプローチし、その特性に応じた調査協力等の支援を実施することを目指す。

また、鉄道事業者等からの要請に対応して、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用し、鉄道計画に関する受託調査を実施する。

その他、全国新幹線鉄道整備法に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。

加えて、機構の調査機能を十分に発揮できる体制を構築した上で、更なる調査能力の向上を目的に、学識経験者及び外部調査機関等と連携し、社会的ニーズに対応した新たな交通ネットワークのあり方を検討するとともに、その社会的意義や整備効果、整備手法についての調査研究を進め、その成果を関係する鉄道事業者等と共有することなどを通じて知見の獲得に努めていく。

④ 鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組

(a) DXの推進、新たな契約・入札方式等の導入

現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化や技術承継を図るため、関係者との連携の上、デジタル技術を積極的に活用してDXを推進するとともに、鉄道建設工事において働き方改革の推進を図る観点も踏まえ、最新の契約・入札方式や施工管理手法について、機構の鉄道建設業務において有効なものは導入を進め、生産性及び品質の向上に積極的に取り組む。また、良質な鉄道を効率的に建設するため、社会的要請に対応した技術基準類の整備を進める。

(b) 技術開発の推進・公表

事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進する。技術開発にあたっては、外部研究機関との連携の強化を図り、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の長寿命化や技術者の減少、脱炭素化の推進といった社会経済環境の変化に対応する課題にも取り組む。なお、その成果について、鉄道建設への取り込みはもちろんのこと、機構部外でも活用されるよう建設技術に係る各種学会等において発表する。

(c) 人材育成

鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のため、講習や資格取得の支援等を行うとともに、職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めるほか、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、必要に応じて鉄道事業者等との連携を図りつつ、計画的にその習得に向けた取組を行う。

(d) 鉄道建設工事における安全推進

工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、年度ごとに基本方針を定め、その方針に基づいた安全管理、安全環境整備の徹底などの安全推進の取組を、受注者と十分に連携しつつ進めていく。

また、安全推進の体制を強化するとともに、研修内容の充実を図ることで、職員への安全推進に係る意識及びスキルの向上を図っていく。

さらに、工事の施工時において、デジタル技術の活用を図り、一層の安全性の向上に努めていく。

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成３０年法律第４０号）及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言する。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。インド高速鉄道計画については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行っていく。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。

（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、モニタリング機能を強化し、毎年度、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図る。

なお、償還期間の変更を実施又は経営状況の悪化が認められる事業者については、毎年度、年度決算及び中間決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

建設した鉄道施設について、完成後、営業主体に対して貸付けを行う。

また、主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間において国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金を徴収する。

・令和７年度

譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間）
京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間）
小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間）
鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するための調査・測定や改修工事等を計画的に行い、長期的な施設の健全性確保に努める。

併せて、整備新幹線で本中期計画期間において鉄道施設の貸付け等に係る協定に定める貸付期間が終了する以下の区間における貸付期間終了後の貸付財産の貸付け等の取扱いについて、国及び鉄道事業者と調整の上、適切に対応する。

・令和９年度

対象区間：北陸新幹線（高崎・長野間）
鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

（４）鉄道助成業務等

① 鉄道に関する補助金等の交付等

交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援を適正かつ効率的に実施する。

勘定間繰入れ・繰戻し及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理し、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで３０日以内、国の補助金の受入から給付まで７業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理するとともに「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、鉄道事業者等による補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、補助金実務説明会等による周知活動を積極的に推進する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。

② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成１４年法律第１８０号。以下「機構法」という。）附則第３条第１１項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第１１条第１項第６号及び第７号の規定並びに同条第９項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。

③ 中央新幹線建設資金貸付け等

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な回収を図る。

（５）船舶共有建造等業務

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上を図るほか、地域公共交通の維持・活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進

船舶共有建造業務として、海運事業者や荷主に対し、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知し、併せて地域課題を解決するために関係機関との連携の機会を活かしつつ、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。

具体的には、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、本中期計画期間において政策要件該当延べ件数１５０件を目指すこととするが、社会経済状況に応じて建造量は大きく変化することに十分留意する。

また、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策の方向性を踏まえ、高い政策効果を実現する船舶に係る政策要件等については、最新の知見等をもって、必要に応じて見直しを検討する。

② 船舶建造等における技術支援

技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図り、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施し、国内海運政策の実現に資する良質な船舶の建造に寄与する。

特に、離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、航路改善に係る協議等、広範かつ専門的な知見を要するが、地方公共団体等に技術的な知見が十分でないことから、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行う必要がある。

このため、関係機関との連携の機会を活かしつつ、新船建造に早期から関与し、本中期計画期間における技術支援件数２６件を目指すこととする。

また、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するため、技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査を実施するほか、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー等で情報発信等を行う。

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の観点から、引き続き内航事業者への的確な審査の実施等の取組を行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の改善を進める。

具体的には、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成２５年１２月２４日閣議決定）を踏まえ、一定の事業量の確保を図りつつ、未収金の発生防止、債権管理といった予兆管理に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により本中期計画期間において２０億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

また、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

（６）地域公共交通出融資業務等

交通事業者は従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍等によって危機に瀕しており、利便性・持続可能性・効率性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築する必要がある。このため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号。以下「地域交通法」という。）の枠組みを活用して、交通 DX・交通 GX についても機構の出資及び貸付けの対象とするなど、本業務を拡充するとされたところである。

また、物流事業者においても担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等の厳しい課題に直面しており、こうした状況を打開するため、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成１７年法律第８５号。以下「物効法」という。）の枠組みを活用し、物流 DX・物流 GX を貸付けの対象に加えるとともに、出資制度を創設するなど、本業務を拡充するとされたところである。

このように、近年の社会経済情勢の変化を背景に、本業務の重要性が高まっていることを踏まえ、以下のとおり、地域交通法や物効法に基づく大臣認定を受けた事業への支援に積極的に取り組む。

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域交通法第２９条の２の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

(a) 地域公共交通出融資

認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX

を含み、(b)に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえてリスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

また、毎年度、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、公的資金を活用する場合にあっては、出資については毀損を生じさせないこと、貸付けについては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。

貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。

また、毎年度、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

② 物流出融資

物効法第２０条の２の規定に基づき、物流施設、物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。

また、毎年度、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資については毀損を生じさせないこと、貸付けについては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

（７）特例業務（国鉄清算業務）

① 旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等

旧国鉄職員及びその遺族に対する恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社

（以下「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 会社の経営自立のための措置等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成１０年法律第１３６号）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組に応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら適切に実施するとともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。

また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への繰入れを引き続き適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

４．業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（１）組織の見直し

今後の事業展開やそれに伴う業務の質的・量的な変化を踏まえ、最大限の業務成果を上げるべく、内部組織の所在地ごとの機能の最適化を含め、機能を重視した組織のあり方に係る戦略的な計画を策定した上で、機動的に組織を編成するとともに、運営の効率化を実現していく。

（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用

デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和３年１２月２４日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

また、「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（令和３年７月７日サイバーセキュリティ戦略本部決定）に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等、機構の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、機構が策定した「デジタル戦略」（令和４年６月）に基づき、デジタル技術の導入や情報システムへのクラウドサービスの活用等を確実に実施する。

（３）調達等合理化の取組

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成２７年５月２５日総務大臣決定）に基づき、毎年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCA サイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

（４）人件費管理の適正化

機構の給与水準については、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成２５年１２月２４日閣議決定）を踏まえ、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を毎年度公表する。

（５）一般管理費及び事業費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和９年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和４年度）比で５%程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から効率化を図る。

事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造の改善を図る。

また、運営費交付金を充当する一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）及び業務経費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、運営費交付金の算定ルールに基づき、中期計画期間の最終年度（令和９年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和４年度）比で５%程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から上記算定ルールに基づき効率化を図る。

（６）資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図る。

５．予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（１）予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

（２）財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成１２年２月１６日独立行政法人会計基準研究会策定、令和３年９月２１日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

（３）資金調達

サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による安定的かつ効率的な資金調達を実施する。

６．短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、２６０，０００百万円とする。

７．不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間において国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

・令和７年度

譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間）
京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間）
小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

また、機構法第１７条第１項第３号に掲げる業務において、出資業務に係る産業投資として受け入れた資金で取得した株式の譲渡代金であって、当該株式に付された取得条項の発動若しくは取得請求権の行使又は株主間契約において定められた譲渡条件の充足による譲渡により生じたもの（ただし、当該出資の時にあらかじめ出資金の回収時点における経済価値を予定したものであって、当該譲渡代金の額が当該経済価値（当該譲渡までの間に支払われた配当がある場合にあっては、その全部の当該譲渡の時点における評価額を当該経済価値から減じたもの）と等価であるものに限る。）は、独立行政法人通則法第４６条の２の規定に基づき、国庫納付する。

８．重要な財産の譲渡・担保に関する計画

該当なし

９．剰余金の使途

・建設勘定

管理用施設（宿舎に限る。）の改修

１０．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

（１）内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成２６年１１月２８日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、リスク管理、コンプライアンスの推進、統制環境の整備、統制活動、円滑な情報共有等、内部統制の有効性を高める取組を実施する。

特に、機構は社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務を有しており、これらの業務には様々な事業遂行上のリスクが内在していることを踏まえ、理事長のリーダーシップの下、リスクの把握・対応を行う。中でも工程及び事業費の管理については、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総合管理委員会等を通じて管理の徹底を図るとともに、国や地方公共団体等の関係者と情報を密に共有する。

また、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの取組を引き続き徹底するなど、内部統制の取組について実態把握、継続的な分析、

必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

（２）人事に関する計画

機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

具体的には、社会経済情勢の変化に伴い機構の業務が多様化していることも踏まえ、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流を行いつつ、各業務の進捗に対応するための人員の適正配置等柔軟な運用を行うとともに、女性活躍の推進など多様な人材が活躍できるよう働き方改革等に取り組む。

また、職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めるほか、業務の遂行に必要となる高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図るための研修を実施するとともに、自己啓発活動を支援すること等を通じて、持続的な業務の質の向上等に努める。その際、今後さらに強化を必要とする業務分野については、積極的に外部研修等も活用する。

（３）広報・情報公開の推進

独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保するため、業務内容、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表するとともに、大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性を踏まえ、主な業務の実施状況について適切かつタイムリーに情報発信を行う。

また、機構の業務に対する地元関係者をはじめとした国民の理解を深め、機構の認知度を向上させることにより、事業の円滑な推進や人材の確保を図ることを目的に、例えば、機構が手掛ける各種プロジェクトに係る内容やそのプロセス、さらには技術面での対応を紹介するなどにより、対外的な情報発信を強化する。併せて、関係機関とも連携し、SNS 等多様な発信手段の活用を図り、それぞれのターゲット層に応じたコンテンツを展開するなど、戦略的広報を推進する。

（４）環境への配慮

鉄道や船舶は環境負荷の低い、グリーン性を有する輸送機関であることから、これらの整備を着実に推進していくとともに、事業実施に当たっては、最新技術や豊富な実績に基づく知見・ノウハウを活用し、環境負荷低減に資する取組を積極的に実施する。

具体的には、「地球温暖化対策計画（令和３年１０月２２日閣議決定）」等を踏まえて機構で定める「第５期環境行動計画」に基づき、事業実施時において、温室効果ガス（CO2）排出量削減に向けた取組や生物多様性の保存のための対策などを推進する。なお、これらの取組の状況や成果については、「環境報告書」を毎年度作成の上、公表する。

また、組織全体として環境への知識・意識を向上させることを目的に、研修等を実施する。

（５）施設及び設備に関する計画

該当なし

（６）機構法第１８条第１項の規定により繰り越した積立金（同条第５項の規定により第１項の規定を準用する場合を含む。）の使途

・建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第２条第４項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものの補填

・地域公共交通等勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、本中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

・助成勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、本中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（令和5年度～令和9年度）
【建設勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　　計
収入				
運営費交付金	－	－	49	49
国庫補助金等	216,592	9,108	－	225,700
地方公共団体建設費負担金	216,592	－	－	216,592
地方公共団体建設費補助金	－	9,108	－	9,108
政府出資金	－	－	10,400	10,400
借入金等	318,105	203,691	33,455	555,252
財政融資資金借入金	－	23,490	－	23,490
民間借入金	39,499	62,131	25,455	127,085
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	278,606	118,070	8,000	404,677
業務収入	514,453	320,621	145,038	980,113
受託収入	－	－	370,586	370,586
業務外収入	7	8,512	691	9,209
他勘定より受入	401,860	8,469	85,522	495,851
計	1,451,017	550,401	645,741	2,647,158
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	1,411,902	15,478	101,155	1,528,536
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	－	－	357,766	357,766
借入金等償還	191,958	482,934	155,433	830,325
支払利息	19,652	26,673	2,317	48,643
一般管理費	20,232	416	4,397	25,046
人件費	57,537	1,180	12,546	71,262
業務外支出	51,304	36,254	13,338	100,897
他勘定へ繰入	75	10,652	－	10,727
計	1,752,661	573,588	646,953	2,973,202

［人件費の見積もり］ 55,278百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　　計
費用の部	1,280,314	993,446	644,296	2,918,056
経常費用	1,279,963	965,846	641,775	2,887,584
鉄道建設業務費	1,273,470	964,617	246,606	2,484,693
受託経費	1,564	45	393,600	395,209
一般管理費	4,487	1,078	1,463	7,027
減価償却費	444	105	106	655
財務費用	344	27,593	2,327	30,264
雑損	7	7	194	208
収益の部	1,280,314	982,354	645,160	2,907,827
運営費交付金収益	－	－	49	49
鉄道建設業務収入	500,052	937,272	204,017	1,641,340
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	50	－	50
受託収入	1,564	45	393,600	395,209
資産見返負債戻入	778,692	44,900	46,811	870,403
資産見返補助金等戻入	762,404	44,863	4,687	811,954
その他	16,287	37	42,124	58,448
財務収益	1	1	－	2
雑益	6	85	683	775
純利益	－	△ 11,092	864	△ 10,229
目的積立金取崩額	－	－	－	－
総利益	－	△ 11,092	864	△ 10,229

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　　計
資金支出	1,942,954	581,903	667,523	3,192,381
業務活動による支出	1,557,744	79,946	490,140	2,127,830
投資活動による支出	－	－	622	622
財務活動による支出	191,958	493,581	155,548	841,086
次期中期目標期間への繰越金	193,252	8,377	21,214	222,842
資金収入	1,942,954	581,903	667,523	3,192,381
業務活動による収入	1,132,905	346,702	601,886	2,081,493
受託収入	－	－	370,586	370,586
その他の収入	1,132,905	346,702	231,300	1,710,907
投資活動による収入	7	7	－	14
財務活動による収入	318,105	203,691	43,855	565,652
前期よりの繰越金	491,937	31,503	21,782	545,222

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（令和5年度～令和9年度）
【海事勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
借入金等	132,100
財政融資資金借入金	106,100
民間借入金	26,000
業務収入	143,345
業務外収入	316
計	275,760
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	154,959
借入金等償還	114,253
支払利息	4,237
一般管理費	1,162
人件費	4,157
業務外支出	476
計	279,244

［人件費の見積もり］ 3,380百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、
超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
費用の部	128,233
経常費用	123,553
海事業務費	117,826
一般管理費	5,717
減価償却費	11
財務費用	4,679
収益の部	130,386
海事業務収入	127,976
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	24
雑益	2,386
純利益	2,153
目的積立金取崩額	－
総利益	2,153

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	283,394
業務活動による支出	13,083
投資活動による支出	151,942
財務活動による支出	114,253
次期中期目標期間への繰越金	4,116
資金収入	283,394
業務活動による収入	133,656
投資活動による収入	13,939
財務活動による収入	132,100
前期よりの繰越金	3,699

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（令和5年度～令和9年度）
【地域公共交通等勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
運営費交付金	528
政府出資金	4,040
借入金等	
財政融資資金借入金	65,900
業務収入	42,156
業務外収入	6
他勘定より受入	70
計	112,701
支出	
業務経費	
地域公共交通等業務関係経費	70,084
借入金等償還	17,598
支払利息	23,876
一般管理費	226
人件費	853
業務外支出	62
計	112,701

［人件費の見積もり］ 692百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
費用の部	25,134
経常費用	1,154
地域公共交通等業務費	74
一般管理費	1,078
減価償却費	1
財務費用	23,980
収益の部	25,133
運営費交付金収益	526
地域公共交通等業務収入	24,599
資産見返負債戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
雑益	6
純利益	△ 1
目的積立金取崩額	1
総利益	－

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	112,734
業務活動による支出	95,103
投資活動による支出	2
財務活動による支出	17,598
次期中期目標期間への繰越金	31
資金収入	112,734
業務活動による収入	42,761
運営費交付金による収入	528
その他の収入	42,233
財務活動による収入	69,940
前期よりの繰越金	33

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（令和5年度～令和9年度）
【助成勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
収入						
運営費交付金	－	－	－	1,027	－	1,027
国庫補助金等	474,314	－	－	－	－	474,314
国庫補助金	474,264	－	－	－	－	474,264
政府補給金	50	－	－	－	－	50
借入金等						
民間借入金	－	－	125,000	－	－	125,000
業務収入	－	128,750	362,157	813	－	491,720
業務外収入	5	－	－	－	－	5
他勘定より受入	10,657	－	－	－	－	10,657
他経理より受入	－	－	10,647	－	△10,647	－
計	484,975	128,750	497,804	1,840	△10,647	1,102,722
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	52,492	－	－	31	－	52,523
支払利息	－	128,750	119,366	－	－	248,116
一般管理費	－	－	－	555	－	555
人件費	－	－	－	1,180	－	1,180
業務外支出	15	－	－	74	－	89
他勘定へ繰入	421,821	－	378,438	－	－	800,259
他経理へ繰入	10,647	－	－	－	△10,647	－
計	484,975	128,750	497,804	1,840	△10,647	1,102,722

［人件費の見積もり］ 994百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　　（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
費用の部	474,329	128,776	1,126,681	1,769	－	1,731,554
経常費用	474,314	－	929,642	1,769	－	1,405,725
鉄道助成業務費	474,314	－	929,642	－	－	1,403,956
一般管理費	－	－	－	1,764	－	1,764
減価償却費	－	－	－	5	－	5
財務費用	－	128,776	197,039	－	－	325,815
雑損	15	－	－	－	－	15
収益の部	474,329	128,776	1,224,810	1,768	－	1,829,682
運営費交付金収益	－	－	－	1,027	－	1,027
鉄道助成業務収入	－	128,776	1,224,810	739	－	1,354,325
補助金等収益	474,314	－	－	－	－	474,314
資産見返負債戻入	－	－	－	2	－	2
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	2	－	2
資産見返補助金等戻入	－	－	－	0	－	0
雑益	15	－	－	－	－	15
純利益	－	－	98,128	△1	－	98,128
目的積立金取崩額	－	－	－	9	－	9
総利益	－	－	98,128	8	－	98,136

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
資金支出	484,975	128,750	497,805	2,174	△10,647	1,103,058
業務活動による支出	484,975	128,750	197,039	2,014	△10,647	802,131
投資活動による支出	－	－	－	2	－	2
財務活動による支出	－	－	300,765	－	－	300,765
次期中期目標期間への繰越金	－	－	1	159	－	160
資金収入	484,975	128,750	497,805	2,174	△10,647	1,103,058
業務活動による収入	484,975	128,750	372,804	1,840	△10,647	977,722
運営費交付金による収入	－	－	－	1,027	－	1,027
補助金等による収入	474,314	－	－	－	－	474,314
その他の収入	10,662	128,750	372,804	813	△10,647	502,382
財務活動による収入	－	－	125,000	－	－	125,000
前期よりの繰越金	－	－	1	335	－	335

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（令和5年度～令和9年度）
【特例業務勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
業務収入	26,600
業務外収入	91
他勘定より受入	378,438
計	405,128
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	228,270
借入金等償還	51,000
支払利息	45,336
一般管理費	4,569
人件費	2,779
業務外支出	2
他勘定へ繰入	74,029
計	405,985

［人件費の見積もり］ 2,248百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
費用の部	165,205
経常費用	119,868
特例業務費	113,010
一般管理費	6,789
減価償却費	69
財務費用	45,337
収益の部	77,764
特例業務収入	－
財務収益	77,741
雑益	22
純利益	△ 87,441
目的積立金取崩額	－
総利益	△ 87,441

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	439,439
業務活動による支出	354,962
投資活動による支出	23
財務活動による支出	51,000
次期中期目標期間への繰越金	33,454
資金収入	439,439
業務活動による収入	104,363
投資活動による収入	309,765
前期よりの繰越金	25,311

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

第５期中期計画予算における運営費交付金の算定ルール

運営費交付金＝ 人件費＋一般管理費＋業務経費－自己収入

１．人件費＝当年度人件費相当額＋前年度給与改定分等

（１）当年度人件費相当額＝基準給与総額±新陳代謝所要額＋退職手当等所要額

（イ）基準給与総額

所要額を積み上げ積算

（ロ）新陳代謝所要額

新規採用給与総額（予定）の当年度分＋前年度新規採用者給与総額のうち平年度化額－前年度退職者の給与総額のうち平年度化額－当年度退職者の給与総額のうち当年度分

（ハ）退職手当等所要額

退職手当：当年度に退職が想定される人員ごとに積算

法定福利費：当年度の事業主負担率による所要見込額

（２）前年度給与改定分等

昇給原資額、給与改定額、退職手当等当初見込み得なかった人件費の不足額

なお、昇給原資額及び給与改定額は、運営状況等を勘案して措置することとする。運営状況等によっては、措置を行わないことも排除されない。

２．一般管理費

前年度一般管理費相当額（特殊要因を除く）×一般管理費の効率化係数（α）×消費者物価指数（γ）±特殊要因

３．業務経費

前年度業務経費相当額（特殊要因を除く）×業務経費の効率化係数（β）×消費者物価指数（γ）×政策係数（δ）±特殊要因

４．自己収入

過去実績等を勘案し、当年度に想定される収入見込額を計上

一般管理費の効率化係数（α）：毎年度の予算編成過程において決定

業務経費の効率化係数（β）：毎年度の予算編成過程において決定

消費者物価指数（γ）：毎年度の予算編成過程において決定

政策係数（δ）：法人の財務状況、新たな政策ニーズへの対応の必要性、主務大臣による評価等を総合的に勘案し、毎年度の予算編成過程において決定

特殊要因：特殊な要因により必要となる経費について、毎年度の予算編成過程において決定

［注記］前提条件：

一般管理費の効率化係数（α）

：令和 5 年度は対前年度 0.9760、令和 6 年度以降は対前年度 0.9930 として推計
なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から対前年度 0.9760、翌々度以降は対前年度 0.9930 として推計

業務経費の効率化係数（β）

：令和 5 年度は対前年度 0.9669、令和 6 年度以降は対前年度 0.9960 として推計
なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から対前年度 0.9669、翌々度以降は対前年度 0.9960 として推計

消費者物価指数（γ）：中期計画期間中は 1.00 として推計

政策係数（δ）：中期計画期間中は 1.00 として推計

人件費（２）前年度給与改定分等：中期計画期間中は 0 として推計

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

令和８年度計画

令和８年３月

令和８年３月２５日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　令和８年度計画

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成１１年法律第１０３号）第３１条の規定に基づき、中期計画に定めた事項に関して令和８年度において実施すべき事項を以下のとおり定める。

１．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

（１）鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

整備新幹線事業については、以下の取組を行いながら、安全確保に万全を期して、事業の着実な進捗を図る。

・工程と事業費について、事業総合管理委員会を開催し、理事長のトップマネジメントの下、一体的に管理
・国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生しているリスク等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保し、必要な協力を得ながら事業を推進

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、令和７年３月に「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」において、開業時期に関する今後の見通しが取りまとめられた。また、令和７年１２月に、機構から国土交通省へ、現時点での想定では最大１．２兆円の事業費の増加のおそれがあることが見込まれることを報告した。これを受け、国土交通大臣から鉄道局に、鉄道・運輸機構と連携し、有識者の知見も頂きながら、改めて事業費の精査を行うこと等の指示があった。

こうした状況を踏まえ、特に以下の取組を行いながら、事業の迅速かつ着実な進捗を図る。

・国土交通省鉄道局からの指導のもと、有識者会議における事業費の精査に事業主体として真摯に対応
・工程上のクリティカルとなる土木工事を着実に進捗させるとともに、設備工事の円滑な推進を図りつつ、事業の進捗状況等の継続的なモニタリングを行い、引き続き EVM を用いながら工程と事業費を一体的に管理
・プロジェクト・マネジメントの更なる強化・充実のため、北海道新幹線建設

局（建設事務所を含む）と本社（鉄道技術センターを含む）との間のより密接な連携
・北海道新幹線札幌延伸推進会議や沿線地区ごとの地域連携チームを通して、国や地方公共団体等の関係者と情報共有するとともに必要な協力を得ながら事業を推進
・AI や ICT 等のデジタル技術を用いたトンネル切羽評価手法の開発等によるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進やカーボンニュートラルに資する取組を評価する試行工事の実施をはじめとする環境負荷の低減

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、青函共用走行区間における時間帯区分方式による明かり区間の高速走行に向けた試験等を実施する。

整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価手続きを進めるとともに、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を、引き続き先行的・集中的に行うことに加え、情報発信や沿線地域の理解促進に取り組む。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施
受託工事の着実な進捗のために、以下の施策を実施する。
・協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底
・新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否を決定

現在受託している中央新幹線については、以下の施策を実施する。
・委託者と定期的に会議を開催して、協定の有効期限及び受託業務費の管理を徹底した工事の着実な進捗
・橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事について、その品質を確保しつつ、委託者へのコスト縮減の提案に努め、連携・調整を図った着実な推進
・橋りょう・高架橋の新規工事については、協定の有効期限や委託者と地元との協議状況を踏まえ、委託者とも調整し、発注手続きを進めた上で、工事の円滑な推進

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援
(a) 自然災害からの復旧支援

被災した鉄道の復旧に係る迅速・円滑な支援のため、①鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）の運用、②ノウハウ・経験の蓄積・共有、③優れた機材・システムの導入・活用が必要であることから、以下の施策を実施する。

・①関係：鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）への派遣候補者の事前選任等による調査隊の速やかな編成・派遣。
・②関係：調査隊の編成に当たっては、実践的なノウハウの継承の観点から多くの職員に派遣経験を与えるよう配慮。ドローンや３次元測量機器を使用した実地訓練を含む職員研修の充実、外部との意見交換
・③関係：様々な環境下で鉄道施設の被災状況調査を迅速かつ高度に実施するために必要な ICT 機器類を導入

さらに、復旧支援で得られる知見や関係者との交流を鉄道建設業務や技術的支援等へ幅広く活用するため、以下の施策を実施する。

・調査隊活動の反省、記録の編纂
・調査隊活動結果の広報、投稿等
・鉄道施設等を対象とした実証試験、検証等

(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

地域鉄道事業者が抱える鉄道施設等に係る社会的課題（老朽化、技術者不足、維持コスト、安全確保等）に対しては、①鉄道ホームドクター制度、受託業務による支援活動を充実させるとともに、②施設の維持管理の実態を把握・分析し、支援方策を検討する。併せて、③支援する機構職員のノウハウや技術力を高めることも必要である。また、④デジタル技術等も活用しながら維持管理の効率化・省力化を図ることも重要である。このため具体的に以下の施策を実施する。

・①関係：鉄道ホームドクター制度、受託調査業務において、設備修繕計画の策定支援（地域鉄道のメンテナンス体制強化事業の対象案件を含む）や、事前防災・予防保全型老朽化対策の取組に対する支援を実施。
　また、地域鉄道事業者や地方運輸局等への個別面談、地方鉄道協会が開催する委員会等に積極的に出向いて、機構の支援活動を PR
・②関係：運輸総合研究所等とも連携し、地域鉄道事業者等へのヒアリングや鉄道施設の状況、維持管理体制、経営状況等の定量的な分析を通じて、支援ニーズの把握、ニーズに応じた支援方策を検討
・③関係：鉄道総合技術研究所等が実施する老朽化対策等の外部研修に参加するとともに、実際に構造物が劣化した状況を確認する実践的な研修等の実施を検討
・④関係：鉄道施設の維持管理費の縮減を図るための CBTC（無線式列車制御シ

ステム）等のデジタル技術の導入や設備合理化策について、地域鉄道事業者等と連携して実現可能性に関する知見を蓄積

また、支援活動の充実を図るため、事前防災・予防保全型老朽化対策にも資する調査用機器を導入

(c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援

国や地方公共団体が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、関係する地方公共団体及び鉄道事業者へ積極的にアプローチして調査協力等の支援を実施するため、以下の施策を実施する。

・地方公共団体等に対し、都市鉄道等利便増進法（平成１７年法律第４１号）の枠組み等に係る情報提供や、鉄道に関わる交通ネットワークの現状・課題等について鉄道事業者等と意見交換
・鉄道事業者等からの要請に基づき、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用した鉄道計画等に関する受託調査
・全国新幹線鉄道整備法（昭和４５年法律第７１号）に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、提案可能な分野、項目を整理した上での、国の調査等に対する技術的な提案等の協力

また、上記の業務を円滑かつ迅速に進めるため、学識経験者及び外部調査機関との勉強会等を通じて連携し、調査能力の向上に努める。

④ 鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組

(a) DX の推進、新たな契約・入札方式等の導入等

業務効率化・高度化、技術承継、生産性向上及び品質向上を図るために、建設 DX ビジョンロードマップに基づき、以下の施策を実施する。

・ICT を用いた施工管理等の検討（ICT 施工、3 次元計測技術による出来形管理の導入等）
・3 次元情報プラットフォームの導入検討

また、業務高度化、生産性向上及び品質向上を図るために、以下の施策を実施する。

・新技術の活用を促進する工事契約方式の適用促進

加えて、良質な鉄道を効率的に建設するために、以下の施策を実施する。

・技術基準類の適切な運用を確認するプロセスの整備と運用

(b) 技術開発の推進・公表

事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進するため、以下の施策を実施する。

・技術開発の関係部長及び部内有識者で構成する技術開発マネジメント会議を定期的に開催し、新規開発課題を選定
・技術開発に当たって、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の老朽化や技術者の減少といった社会経済環境の変化等を踏まえて計画的に取り組むとともに、必要により民間技術を有効活用
・技術開発成果の機構工事への活用状況について、引き続きフォローアップ

また、技術開発が部外でも活用されるように、以下の施策を実施する。

・これまで開発し、公表した技術のデータベースの充実
・建設技術に係る各種学会等や、機構の技術研究会等を通じた発表

(c) 人材育成

鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、以下の施策を実施する。

・本社（鉄道技術センターを含む。）と地方機関が連携して技術的指導や勉強会を開催
・施工監理講習等の研修を開催
・職員に求められるスキルを提示し、習得状況を可視化する「スキルアッププログラム」の取組の浸透
・業務に関連する技術士等の資格取得の促進
・今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関して、鉄道事業者等との連携を図りつつ、国や他の独立行政法人、業界団体との勉強会・講演会等へ参加する等、その習得に向けた取組

(d) 鉄道建設工事における安全推進

鉄道建設工事の安全推進のために以下の施策を実施する。

・事故データベースを活用した事故原因分析のレベルアップ、再発防止対策の策定・活用
・安全推進に関する研修、学習管理システムによる研修
・ICT を用いた安全対策の検討
・外部団体と連携した安全推進
・役員等による毎月の安全講話
・本社と地方機関が連携した安全推進活動
・事故防止監査
・事故対策本部設置・運営訓練

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

我が国鉄道技術の海外展開を推進するために、機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成３０年法律第４０号）及び同法に基づく基本方針に従い、以下の施策を実施する。

・関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策の提言
・円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合の適切な出資の実行、出資を行った事業の進捗状況及び資金収支等の把握・評価並びに必要な場合における国土交通省や利害関係者等との連携による出資金の毀損回避のための事業改善の措置
・インド高速鉄道計画についての国土交通省等関係者との緊密な連携の下での技術協力に加え、他国の高速鉄道に関する調査、設計、工事管理等業務の受注を目指した取組の推進
・海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組の推進

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員の受入れ、鉄道分野における国際規格に関する日本原案の作成への協力、海外の鉄道建設関係の機関との技術交流等を行う。

（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、事業者ごとに当該貸付料又は譲渡代金を計画的かつ確実に徴収するため、以下の施策を実施する。

・貸付料及び譲渡代金の徴収状況の定量的な把握・分析
・研修等による人材育成等を通じたモニタリング機能の強化
・償還期間の変更を実施した、又は経営状況の悪化が認められる事業者について、令和７年度決算及び令和８年度中間決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証

青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあるこ

とを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するためのトンネル断面等の調査・測定を行うとともに、防災施設の改修工事等を行い、長期的な施設の健全性確保に努める。

また、関係者と連携のうえ、光・電源ケーブルの敷設等の青函トンネルの利活用の検討を進める。

さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

（４）鉄道助成業務等

① 鉄道に関する補助金等の交付等

交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援を適正かつ効率的に実施する。

勘定間繰入れ・繰戻し及び補助金交付業務等について、以下の施策を実施する。

・法令その他による基準に基づき確実に処理し、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで３０日以内、国の補助金の受入から給付まで７業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理
・「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を効果的に実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化
・鉄道事業者等による補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について、補助金実務説明会等による周知活動を積極的に推進。補助金実務説明会の開催にあたっては、確実な周知のため、オンラインとすること等により参加しやすい環境を整備
・既設四新幹線の譲渡代金（令和８年度回収見込額７２４億円）、無利子貸付資金（令和８年度回収見込額２億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還

② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金に係る利子の支払

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成１４年法律第１８０

号。以下「機構法」という。）附則第３条第１１項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第１１条第１項第６号及び第７号の規定並びに同条第９項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社からの長期借入金に係る利子の確実な支払を実施する。

③ 中央新幹線建設資金貸付け等

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な回収を図る。

（５）船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進

船舶共有建造業務を通じて建造する船舶の政策要件該当延べ件数について、本中期目標期間中において１５０件以上となっているところ、令和５年度からの累計で１２０件以上となるよう、以下の施策を実施する。

・事業者への個別訪問等により、政策効果の高い船舶の利点等をわかりやすく適切に周知
・地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携
・船舶共有建造制度に対する業界及び事業者からのニーズを踏まえた制度見直し

（参考：政策要件に該当する船舶）

〇物流効率化に資する船舶
- ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）
- ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）

〇地域振興に資する船舶
- ・離島航路の整備に資する船舶
- ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶
- ・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）

〇船員雇用対策に資する船舶
- ・若年船員（３５歳未満の者）を計画的に雇用する事業者の船舶
- ・労働環境改善船（船員の労働負担軽減、居住環境改善及び荷役・船員作業負担軽減設備を設置するもの）

〇事業基盤強化に資する船舶
- ・船舶管理事業者と管理契約を締結する事業者の船舶

・合併をする事業者の船舶

〇グリーン化に資する船舶

・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用し、エネルギー効率向上の措置が図られたもの）

・LNG 燃料船（LNG を燃料として運航するもの）

・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が１８％以上軽減されるもの）

・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が１２％以上軽減されるもの）

・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの）

〇特定船舶導入計画の認定を受けた船舶

② 船舶建造等における技術支援

共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善、離島航路の整備等、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造するため、以下の施策を実施する。

・技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等による、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積・承継

・技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査

・内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じた最新技術動向等の調査・収集、セミナー等での情報発信等

特に、離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数について、本中期目標期間中において２６件以上となるよう、以下の施策を実施する。

・地方公共団体等が運営する離島航路等に就航する船舶の建造にあたり、関係機関との連携の機会も活かして新船建造に早期から関与し、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

繰越欠損金の縮減額について、本中期目標期間中において２０億円程度（機構で策定した令和５年度から令和９年度における「繰越欠損金削減計画」（令和５年３月）より）とするために、以下の施策を実施する。

・財務内容の改善に必要な事業量の確保
・重点管理先に係るモニタリング等により、未収金発生防止及び債権管理等の取組を強化
・繰越欠損金について、その要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表

（６）地域公共交通出融資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

政策課題解決に向け、国土交通省と新規制度創設を含めた協議を行いながら、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第２９条の２の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

また、研修等による人材育成等を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。

さらに、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。

(a) 地域公共交通出融資

認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b)に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けの申込みに対して、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえてリスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

また、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。

また、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

② 物流出融資

政策課題解決に向け、国土交通省と新規制度創設を含めた協議を行いながら、物資の流通の効率化に関する法律（平成１７年法律第８５号）第２３条の規定に基づき、物流施設及び物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

出資及び貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。

出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合においては約定に沿った債権の確実な回収を図る。

また、研修等による人材育成等を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。

さらに、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。

（７）特例業務（国鉄清算業務）

① 旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等

旧国鉄職員及びその遺族に対する以下の年金費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

・恩給及び年金の給付に要する費用
・旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、以下の施策を実施する。

・株式市場に関する情報収集を行う等適切な処分方法の検討
・会社の企業価値の向上に向けた取組　等

② 会社の経営自立のための措置等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成１０年法律第１３６号）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組に応じて、以下の施策を実施する。

・会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資等の支援
・青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の適正な負担

会社の経営安定を図るため、以下の施策を実施する。
・特別債券に係る着実な利払い
・貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への適切な繰入

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

２．業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（１）組織の見直し

組織体制については、令和８年度組織改正計画に基づき以下の見直しを行うほか、年度途中においても業務の進捗等に応じて必要があれば組織と所掌事務を見直すなど、機動的な組織の編成を行うとともに、運営の効率化等を図る。
・契約業務に関する組織の見直し
・北海道新幹線建設局に関する組織体制の見直し
・九州新幹線、神奈川東部方面線の事業完了に伴う組織の見直し

（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用

デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和３年１２月２４日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

また、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等、機構の適切な情報セキュリティ対策を講じるため、令和８年度情報セキュリティ対策推進計画を作成し、推進する。

さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、機構が策定した「デジタル戦略」（令和４年６月）に基づき、着実に取組を進める。

具体的には以下の施策を実施する。
・情報システム予算の適切な管理のため、情報システムの設計・開発等における目的・手段の妥当性、費用対効果の検証を実施
・生成 AI 及び PC で行っている定型的な作業を自動化するツール（RPA）の業務への利活用の検討
・サイバー攻撃への防御力強化のため、機構内情報システムを対象にポリシー及び関係規程に基づく情報セキュリティ対策の整備状況を確認・評価する情報マ

ネジメント点検並びにシステムへの疑似的攻撃等により脆弱性等を確認・評価するペネトレーションテストを実施

・情報セキュリティに係る組織的対応力強化のため、全業務従事者を対象とした情報セキュリティ研修及び標的型攻撃メール訓練並びにポスターやイントラ掲載による周知・啓蒙を実施（生成 AI の活用におけるセキュリティリスクを含む）。インシデント発生時は、再発防止の徹底のため、研修資料や啓発資料等に具体事例として反映

・機構内情報システムの情報セキュリティ水準の維持及びサプライチェーンにおける情報セキュリティ対策の徹底のため、情報システムの全調達案件に係る仕様書及び情報システム特記仕様書等の内容確認を実施

・デジタルツール活用のワークショップの継続実施の検討

（３）調達等合理化の取組

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成２７年５月２５日総務大臣決定）に基づき、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むために、以下の施策を実施する。

・「令和８年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCA サイクルにより、公正性・透明性を確保

・入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける体制を確保

（４）人件費管理の適正化

機構の給与水準については、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成２５年１２月２４日閣議決定）を踏まえ、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を公表する。

（５）一般管理費及び事業費の効率化

一般管理費及び事業費の効率化のために、以下の施策を実施する。

・一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和９年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和４年度）比で５%程度に相当する額の削減を目指した抑制

・事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造を改善

・運営費交付金を充当する一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）及び業務経費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画において定める運営費交付金の算定ルールに基づき、中期計画

期間の最終年度（令和９年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和４年度）比で５%程度に相当する額の削減を目指した抑制

（６）資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図る。

３．予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（１）予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

（２）財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成１２年２月１６日独立行政法人会計基準研究会策定、令和７年９月２９日改訂）等を遵守し、適正な会計処理に努めるために、以下の施策を実施する。

・運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績を管理

・各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向け努力。なお、毎年度の運営費交付金額については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に算定

（３）資金調達

安定的かつ効率的な資金調達を実施するために、以下の施策を実施する。

・サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による安定的かつ効率的な資金調達を実施

・IR 活動等を通じ機構の持続可能な開発目標（SDGs）への貢献に向けた取組を幅広く訴求することにより投資家層を拡大

４．短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、２６０，０００百万円とする。

５．不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間において国土交通大臣が指定する貸付期間が令和７年度中に経過した以下の区間について、貸し付けている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間）

京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間）

小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間）
鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

６．重要な財産の譲渡・担保に関する計画
該当なし

７．剰余金の使途
・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

８．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項
（１）内部統制の充実・強化
「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成２６年１１月２８日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、リスク管理、コンプライアンスの推進、統制環境の整備、統制活動、円滑な情報共有等、内部統制の有効性を高めるために、以下の施策を実施する。
〇適切なリスク管理
・理事長のリーダーシップの下、中期計画遂行の障害となるリスクの把握・対応
・工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総合管理委員会等を通じた管理の徹底及び国や地方公共団体等の関係者との密な情報共有
〇コンプライアンスの推進
・過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止の徹底
・職員の意識啓発を図るためのコンプライアンス月間（１０月）を中心とした各種研修等

（２）人事に関する計画
機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応えうる組織運営に努める。
そのうち、人材確保に関しては、以下の施策を実施する。
〇人材確保と人事の柔軟な運用
・新規採用や再雇用制度、嘱託制度の活用等による、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保
・他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流
・各業務の進捗に対応するための人員の適正配置等柔軟な運用
〇働き方改革と多様な人材の活躍推進

・テレワークなど柔軟な働き方をはじめとした働き方改革の促進を図るために、働き方改革推進強化月間等を実施
・ダイバーシティの観点から柔軟な働き方や育児・介護と仕事の両立支援制度等の定着・浸透に取り組み、多様な人材が活躍できる職場環境の構築
・女子学生向けの広報媒体の活用や、女子学生向け採用イベントへの出展等を通じた積極的な女性採用、女性活躍推進に係る講習等の実施

また、人材育成に関しては、以下の施策を実施する。

〇各種研修等の着実な実施
・令和８年度研修計画に基づく、職員の資質向上を図るための階層別研修、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図るための業務別研修等

〇スキルアッププログラムの理解・浸透による組織全体の技術力の底上げ
・概ね入社１０年目までの職員を対象に職員に求められるスキルを提示し、習得状況を可視化する取組みであるスキルアッププログラムについて、ブラッシュアップを図りつつ運用の定常化を進め、個人のスキルアップを通じた組織全体の技術力を底上げ

（３）広報・情報公開の推進

独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保し、大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）を果たす。
・業務内容、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等により、分かりやすく公表
・主な業務の実施状況について、ホームページ、X、YouTube、広報誌等により、適切かつタイムリーに情報発信

機構の業務に対する地元関係者をはじめとする国民の理解を深め、信頼と社会的価値の醸成を強化する情報発信に取り組むことで機構の認知度を向上させ、事業の円滑な推進や人材の確保を図る。また、関係機関とも連携して戦略的広報を推進する。
・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事内容、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の調査、鉄道災害への支援、船舶建造等における技術支援、サステナビリティの取組等について、ホームページ、SNS 等多様な発信手段を活用し、ターゲット層に応じたコンテンツを展開
・工事現場見学会の実施、各種イベントへの参画、メディア取材の積極的な受入れ

（４）環境への配慮

機構で定めた「第５期環境行動計画」（令和５年３月）に基づき、環境負荷低減

に資する以下の施策を実施する。
・各部門が策定したロードマップを基に取組を実施するとともに、新たな施策の導入について積極的に検討
・各部門の長で構成する「環境コアメンバー会議」において各部門の取組の進捗を管理

全ての役職員の環境に対する知識を深め、意識を高めることを目的に、以下の施策を実施する。
・環境に関する研修（ｅラーニング）
・外部講師を招いた環境セミナーの開催
・各部門・事務所における CO2 排出量を算出の上、四半期ごとに取りまとめ、機構内に周知

機構の環境・社会貢献面での取組を世の中に幅広く訴求するため、以下の施策を実施する。
・毎年作成する「環境報告書」について、より広い層への発信と機構の環境への取組に対する評価向上
・機構が行う環境への取組について、より多様な手段を活用し情報発信を強化

（５）施設及び設備に関する計画
該当なし

（６）機構法第１８条第１項の規定により繰り越した積立金（同条第５項の規定により第１項の規定を準用する場合を含む。）の使途
・建設勘定
過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第２条第４項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものの補填

・地域公共交通等勘定
前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

・助成勘定
前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和8年度）
【建設勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　計
収入				
運営費交付金	－	－	12	12
国庫補助金等				
地方公共団体建設費負担金	42,938	－	－	42,938
政府出資金	－	－	1,000	1,000
借入金等	154,900	11,500	9,000	175,400
財政融資資金借入金	－	3,700	－	3,700
民間借入金	36,900	1,800	6,000	44,700
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	118,000	6,000	3,000	127,000
業務収入	113,234	59,555	25,909	198,698
受託収入	－	－	46,617	46,617
業務外収入	428	1,640	160	2,228
他勘定より受入	80,372	12	22,692	103,076
計	391,873	72,706	105,390	569,969
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	377,018	542	25,256	402,816
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	－	－	43,584	43,584
借入金等償還	97,226	60,878	29,959	188,063
支払利息	5,874	6,190	497	12,561
一般管理費	4,059	56	908	5,023
人件費	13,297	183	2,974	16,455
業務外支出	11,259	658	2,464	14,381
他勘定へ繰入	242	178	18	438
計	508,975	68,686	105,660	683,321

［人件費の見積もり］ 12,723百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　計
費用の部	255,618	16,032	55,720	327,370
経常費用	251,719	9,722	55,011	316,452
鉄道建設業務費	250,451	9,487	52,183	312,121
受託経費	136	－	2,526	2,662
一般管理費	1,088	227	291	1,606
減価償却費	43	8	11	63
財務費用	3,625	6,273	562	10,461
雑損	274	37	147	458
収益の部	255,618	17,105	55,718	328,441
運営費交付金収益	－	－	12	12
鉄道建設業務収入	107,098	10,991	43,593	161,682
鉄道技術開発費補助金収入	－	－	10	10
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	12	－	12
受託収入	136	－	2,526	2,662
資産に係る繰延収益戻入	147,955	5,972	9,418	163,345
繰延補助金等（資産）戻入	143,209	5,943	1,049	150,202
その他	4,746	29	8,369	13,143
財務収益	158	23	－	181
雑益	271	107	160	538
純利益	－	1,073	△ 2	1,071
目的積立金取崩額	－	－	－	－
総利益	－	1,073	△ 2	1,071

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　計
資金支出	545,001	111,230	132,472	788,703
業務活動による支出	411,087	7,643	75,329	494,058
投資活動による支出	－	－	109	109
財務活動による支出	97,226	61,034	30,074	188,334
翌年度への繰越金	36,689	42,553	26,960	106,202
資金収入	545,001	111,230	132,472	788,703
業務活動による収入	236,544	61,146	95,390	393,081
受託収入	－	－	46,617	46,617
その他の収入	236,544	61,146	48,773	346,463
投資活動による収入	428	60	－	489
財務活動による収入	154,900	11,500	10,000	176,400
前年度よりの繰越金	153,128	38,524	27,081	218,734

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和8年度）
【海事勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
借入金等	30,900
財政融資資金借入金	23,900
民間借入金	7,000
業務収入	26,622
業務外収入	21
計	57,543
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	34,804
借入金等償還	20,555
支払利息	1,104
一般管理費	245
人件費	832
業務外支出	78
計	57,617

［人件費の見積もり］ 672百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
費用の部	24,033
経常費用	22,672
海事業務費	21,495
一般管理費	1,175
減価償却費	2
財務費用	1,360
収益の部	24,157
海事業務収入	23,612
財務収益	5
雑益	540
純利益	125
目的積立金取崩額	－
総利益	125

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	62,801
業務活動による支出	2,832
投資活動による支出	34,214
財務活動による支出	20,555
翌年度への繰越金	5,200
資金収入	62,801
業務活動による収入	23,906
投資活動による収入	2,748
財務活動による収入	30,900
前年度よりの繰越金	5,248

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和8年度）
【地域公共交通等勘定】

予算　（単位：百万円）

区　分	金　額
収入	
運営費交付金	95
借入金等	
財政融資資金借入金	12,400
業務収入	7,309
業務外収入	1
計	19,805
支出	
業務経費	
地域公共交通等業務関係経費	12,421
借入金等償還	2,700
支払利息	4,476
一般管理費	49
人件費	146
業務外支出	12
計	19,805

［人件費の見積もり］ 116百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　（単位：百万円）

区　分	金　額
費用の部	4,701
経常費用	218
地域公共交通等業務費	19
一般管理費	198
減価償却費	0
財務費用	4,483
収益の部	4,701
運営費交付金収益	91
地域公共交通等業務収入	4,604
賞与引当金見返に係る収益	4
退職給付引当金見返に係る収益	1
資産見返負債戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
雑益	1
純利益	△ 0
目的積立金取崩額	0
総利益	－

資金計画　（単位：百万円）

区　分	金　額
資金支出	19,830
業務活動による支出	17,104
投資活動による支出	1
財務活動による支出	2,700
翌年度への繰越金	24
資金収入	19,830
業務活動による収入	7,406
運営費交付金による収入	95
その他の収入	7,311
投資活動による収入	－
財務活動による収入	12,400
前年度よりの繰越金	24

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和8年度）
【助成勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
収入						
運営費交付金	－	－	－	204	－	204
国庫補助金等	100,813	－	－	－	－	100,813
国庫補助金	100,732	－	－	－	－	100,732
政府補給金	82	－	－	－	－	82
業務収入	－	25,750	72,431	156	－	98,338
業務外収入	200	－	－	－	－	200
他勘定より受入	438	－	－	－	－	438
他経理より受入	－	－	156	－	△156	－
計	101,451	25,750	72,588	360	△156	199,993
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	18,057	－	－	10	－	18,067
支払利息	－	25,750	26,100	－	－	51,850
一般管理費	－	－	－	92	－	92
人件費	－	－	－	244	－	244
業務外支出	482	－	－	14	－	496
他勘定へ繰入	82,756	－	46,488	－	－	129,244
他経理へ繰入	156	－	－	－	△156	－
計	101,451	25,750	72,588	360	△156	199,993

［人件費の見積もり］ 207百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
費用の部	101,295	25,750	36,677	348	－	164,070
経常費用	100,813	－	－	348	－	101,161
鉄道助成業務費	100,813	－	－	－	－	100,813
一般管理費	－	－	－	346	－	346
減価償却費	－	－	－	2	－	2
財務費用	－	25,750	36,677	－	－	62,427
雑損	482	－	－	－	－	482
収益の部	101,295	25,750	58,201	349	－	185,594
運営費交付金収益	－	－	－	191	－	191
鉄道助成業務収入	－	25,750	58,201	142	－	84,093
補助金等収益	100,813	－	－	－	－	100,813
賞与引当金見返に係る収益	－	－	－	13	－	13
退職給付引当金見返に係る収益	－	－	－	2	－	2
資産見返負債戻入	－	－	－	1	－	1
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	1	－	1
雑益	482	－	－	－	－	482
純利益	－	－	21,524	1	－	21,525
目的積立金取崩額	－	－	－	－	－	－
総利益	－	－	21,524	1	－	21,525

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
資金支出	101,451	25,750	72,594	534	△156	200,173
業務活動による支出	101,451	25,750	36,677	358	△156	164,080
投資活動による支出	－	－	－	2	－	2
財務活動による支出	－	－	35,911	－	－	35,911
翌年度への繰越金	－	－	7	174	－	180
資金収入	101,451	25,750	72,594	534	△156	200,173
業務活動による収入	101,451	25,750	72,588	361	△156	199,994
運営費交付金による収入	－	－	－	204	－	204
補助金等による収入	100,813	－	－	－	－	100,813
その他の収入	638	25,750	72,588	158	△156	98,977
投資活動による収入	－	－	－	－	－	－
財務活動による収入	－	－	－	－	－	－
前年度よりの繰越金	－	－	7	172	－	179

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和8年度）
【特例業務勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
業務収入	5,267
業務外収入	1,962
他勘定より受入	46,488
計	53,716
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	154,453
支払利息	5,617
一般管理費	814
人件費	591
業務外支出	0
他勘定へ繰入	20,319
計	181,793

［人件費の見積もり］ 482百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
費用の部	63,579
経常費用	57,962
特例業務費	56,563
一般管理費	1,387
減価償却費	12
財務費用	5,617
収益の部	16,859
財務収益	16,857
雑益	2
純利益	△ 46,721
目的積立金取崩額	－
総利益	△ 46,721

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	183,830
業務活動による支出	181,787
投資活動による支出	7
財務活動による支出	－
翌年度への繰越金	2,037
資金収入	183,830
業務活動による収入	22,126
投資活動による収入	148,027
財務活動による収入	－
前年度よりの繰越金	13,678

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。