債　券　内　容　説　明　書
令和２年８月 21 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 2 年８月 21 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下さい。

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 ……4
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 ……31
８．国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金 ……33
９．行政改革関連事項について ……35
10．関係会社の状況 ……50
11．役職員数の状況 ……50
第２　事業の状況
１．業績等の概要 ……51
２．経営方針、経営環境及び対処すべき課題等 ……60
３．事業等のリスク ……80
４．経営上の重要な契約等 ……81
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 ……81
６．研究開発活動 ……82
第３　設備の状況
１．設備投資等の概要 ……89
２．主要な設備の状況 ……89
３．設備の新設、除却等の計画 ……89
第４　法人の状況
１．資本金残高の推移 ……90
２．役員の状況 ……91
３．コーポレート・ガバナンスの状況 ……92
第５　経理の状況
１．財務諸表の作成方法について ……94
２．当機構の財務について ……94
３．監査証明について ……94
４．財務諸表（企業会計原則準拠）等について ……94
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４期中期目標 ……96
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第４期中期計画 ……110
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の令和２年度計画 ……131

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２年８月 21 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 27 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。）の平成 27 年度から令和元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）

		平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
経常収益		744,156	1,129,547	461,976	597,429	466,598
経常利益又は経常損失（△）	*1	△25,596	320,560	178	83,804	△1,393
当期総利益又は当期総損失（△）		41,034	376,888	42,309	83,928	△1,126
資本金	*2	115,829	115,371	115,371	115,170	115,170
純資産額	*3	1,465,107	1,787,738	1,813,684	1,969,803	1,974,226
総資産額		9,919,749	12,164,907	13,753,303	13,670,455	13,613,269
自己資本比率	*4	14.8%	14.7%	13.2%	14.4%	14.5%

①建設勘定　（単位：百万円）

		平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
経常収益		361,541	376,481	366,833	377,904	361,674
経常利益	*1	714	414	439	389	458
当期総利益		655	788	357	381	696
資本金	*2	51,967	51,709	51,709	51,508	51,508
純資産額	*3	568,966	573,040	599,182	672,050	678,331
総資産額		7,525,361	8,181,796	8,371,262	8,294,452	8,290,976
自己資本比率	*4	7.6%	7.0%	7.2%	8.1%	8.2%

②海事勘定　（単位：百万円）

		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
経常収益		29,761	29,319	28,274	25,631	26,317
経常利益	*1	4,556	4,521	4,146	1,818	1,708
当期総利益		4,362	5,086	4,150	1,818	1,708
資本金	*2	63,767	63,567	63,567	63,567	63,567
純資産額	*3	28,948	31,834	35,984	37,802	39,510
総資産額		235,964	226,997	217,241	222,459	225,019
自己資本比率	*4	12.3%	14.0%	16.6%	17.0%	17.6%

③地域公共交通等勘定(注)

（単位：百万円）

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
経常収益	198	202	128	95	65
経常利益又は経常損失（△） *1	8	△6	△2	7	△23
当期総利益又は当期総損失（△）	8	△3	△2	9	3
資本金 *2	―	―	―	―	―
純資産額 *3	113	102	100	90	58
総資産額	33,131	24,920	16,625	11,898	4,169
自己資本比率 *4	0.3%	0.4%	0.6%	0.1%	1.4%

（注）　地域公共交通等勘定は、平成 27 年８月 25 日まで基礎的研究等勘定となっておりました。

④助成勘定

（単位：百万円）

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
経常収益	500,234	460,203	202,245	200,551	215,241
うち補助金等収益	96,870	99,044	106,137	101,648	116,442
経常利益又は経常損失（△） *1	△63,265	△55,305	△42,132	4,808	△9,514
当期総利益又は当期総損失（△）	△2	85	79	4,946	△9,512
資本金 *2	95	95	95	95	95
純資産額 *3	261,535	206,284	164,215	168,885	159,371
総資産額	1,471,212	2,660,043	4,124,408	4,086,298	4,049,963
自己資本比率 *4	17.8%	7.8%	4.0%	4.1%	3.9%

⑤特例業務勘定

（単位：百万円）

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
経常収益	91,965	493,483	80,503	156,520	56,706
経常利益 *1	32,383	370,936	37,726	76,782	5,979
当期総利益	36,004	370,932	37,725	76,774	5,979
資本金 *2	―	―	―	―	―
純資産額 *3	605,807	976,739	1,014,464	1,091,239	1,097,218
総資産額	1,915,447	2,176,158	2,100,301	2,061,575	1,996,895
自己資本比率 *4	31.6%	44.9%	48.3%	52.9%	54.9%

〔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

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 1,151 億 6,970 万 6,543 円（令和２年８月 21 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。

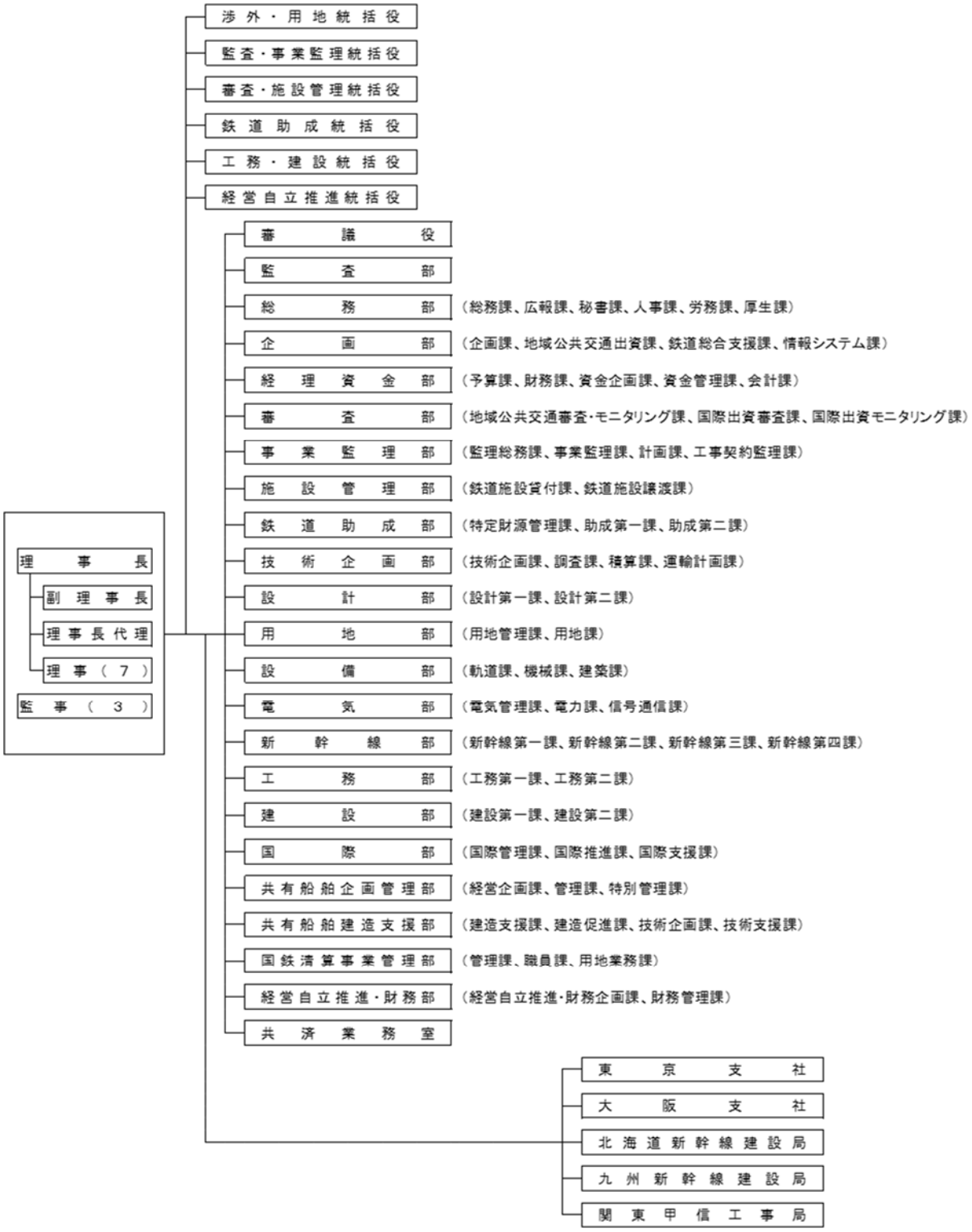
（内訳）

（単位：百万円）

建設勘定	51,508
海事勘定	63,567
地域公共交通等勘定	－
助成勘定	95
特例業務勘定	－
資本合計	115,170

（３）組織図（令和２年４月１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、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、平成 30 年４月１日から令和５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「地域公共交通出資等業務」、⑤「内航海運活性化融資業務」、⑥「鉄道助成業務」及び⑦「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）及び平成 28 年３月の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）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）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）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。

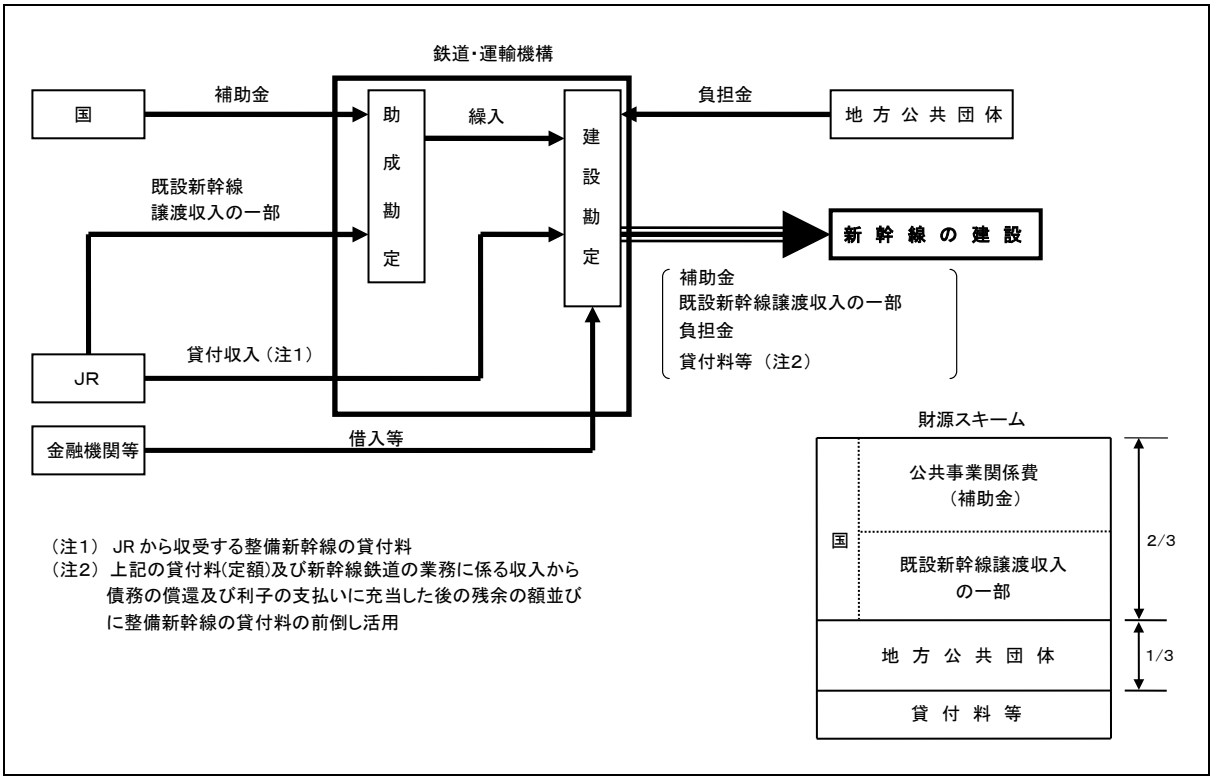
＜整備新幹線＞

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	建設中
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	建設中
計	営業中	929km	
	建設中	403km	
合　計		1,332km	駅間距離

（注１）単位未満四捨五入のため、計及び合計は必ずしも一致しません。

（注２）新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

＜建設資金の流れ（整備新幹線）＞



(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。

なお、昭和 45 年８月に開業した鹿島線については、例外的に建設資金として有償資金を投入して建設したこと等から、有償貸付線として主要幹線及び大都市交通線と同様に当機構の貸付事業等の対象となりましたが、貸付終了に伴って東日本旅客鉄道株式会社に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

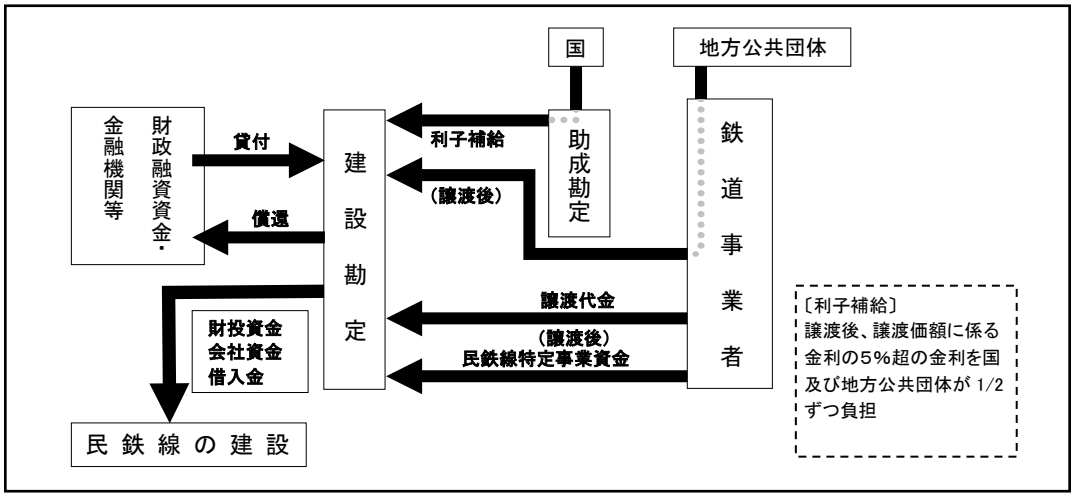
都市鉄道は、大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置付けられております。事業の採択の前提として、定期的に交通政策審議会等において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められております。

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。

＜建設資金の流れ（民鉄線）＞



（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。現在、都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）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）の整備を進めております。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の整備を行います。

相鉄・ＪＲ直通線は、相鉄本線西谷駅から東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの約 2.7km における連絡線の整備を行うものであり、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ております。その後、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 月に開業しました。

相鉄・東急直通線は、東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅までの約 10.0km における連絡線の整備を行うものであり、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京急行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、工事を進めております。

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、正確な事業評価や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ました。

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。

＜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、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 件の建設工事と鉄道事業者・地方公共団体等からの鉄道整備計画に伴う調査業務を実施しており、当機構の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、竣工に至る一貫したプロジェクトマネージメントにおける総合的な技術力、新工法や環境対策などの土木関連での技術開発が活かされております。計画段階の建設計画等の調査業務として、令和元年度は、小田急多摩線延伸線等の調査を実施しました。他には、平成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道株式会社の復旧支援として、第一白川橋りょうの設計照査業務を行いました。

このように当機構が技術面での支援機関として調査等も含めて委託されている状況は、各鉄道事業者が建設に係る事業よりもむしろ施設の維持管理に係る事業が主体となっていること、さらには、新線建設期間中に必要となる建設技術者を新たに確保するよりも、現在、我が国唯一の公的鉄道技術集団として、高度な技術力を有する当機構を活用する方が経済的であると考えているためだと思慮されます。なお、建設工事の財源は、全額委託者からの資金を充当し、完成後は鉄道施設を引き渡すこととなっております。

＜受託調査等（令和元年度）の主な実績＞

受託件名	委託者	受託内容	備考
小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会	鉄道整備に係る基礎調査	
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の検討に係る調査業務	熊本県	鉄道整備に係る基礎調査	
地下鉄７号線延伸線建設に向けた計画設計業務	さいたま市	鉄道整備に係る基礎調査	
南阿蘇鉄道災害復旧工事第一白川橋りょう設計等に係る照査業務	南阿蘇鉄道株式会社	災害復旧に係る設計照査	

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の活用が見込まれる海外高速鉄道に関する調査等の業務を行います。

③船舶共有建造業務

当機構では、国内旅客船又は国内貨物船の建造について、船舶共有建造業務を通じて低利・長期資金を供給し、また、建造に関する技術的支援を行っております。

共有船舶の建造はこれまでも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が、特に平成 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：近年、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

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外とし、共有建造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、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」等へと見直しを行い、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。

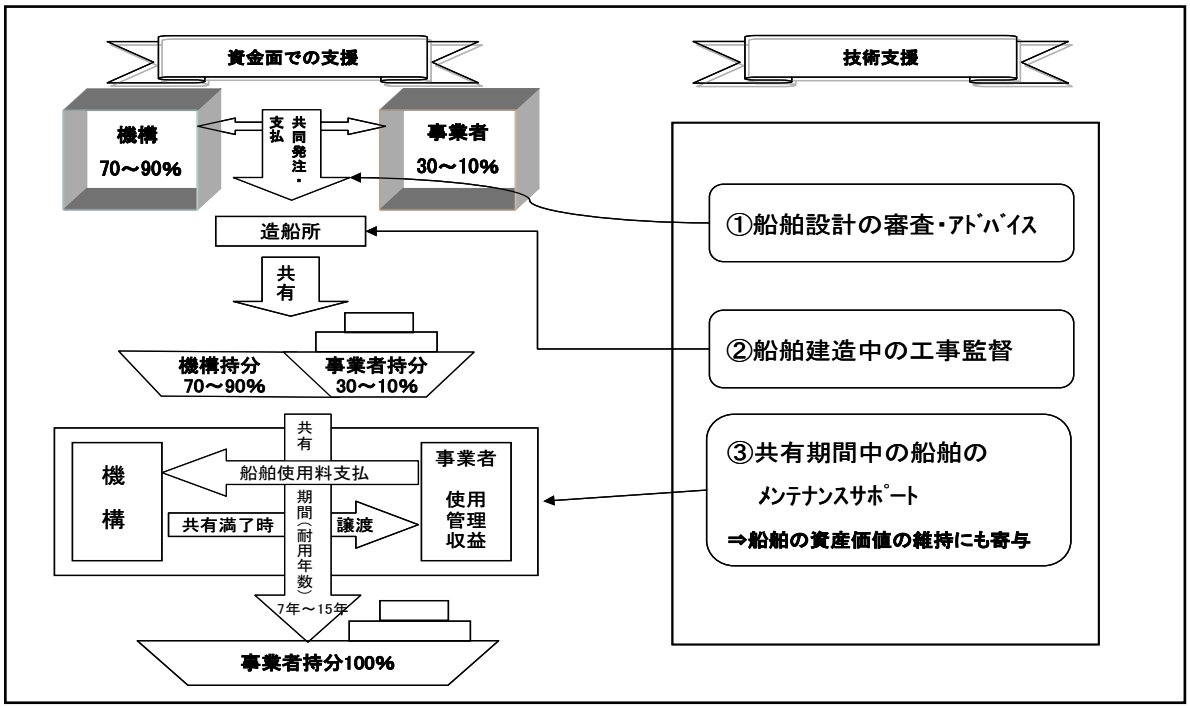
船舶共有建造制度の利便性向上を図るため、毎年度制度改正を実施しており、平成 30 年度から政策要件を「物流効率化に資する船舶」、「地域振興に資する船舶」、「船員雇用対策に資する船舶」、「事業基盤強化に資する船舶」、「グリーン化に資する船舶」等に見直しを実施しております。

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

＜共有建造方式のスキーム＞



＜船舶使用料収入の推移＞　　（単位：百万円）

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
旅客船船舶使用料	5,018	5,341	5,222	5,300	5,633
貨物船船舶使用料	21,568	20,911	20,140	19,427	19,770
合　計	26,587	26,252	25,362	24,727	25.402

④地域公共交通出資等業務

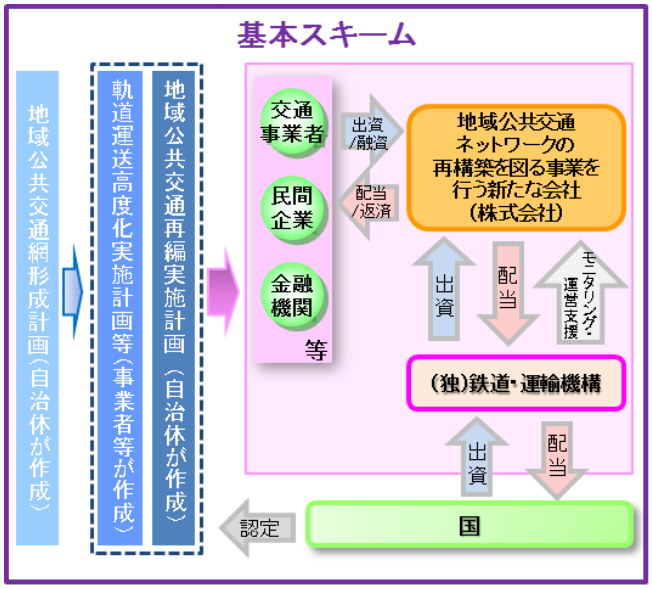
当機構は、地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対する出資業務を行います。

サービスレベルの向上、路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る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）に基づく認定を受けた事業について、中長期的な収益性が見込まれる等の条件を満たす事業が出資等の対象となり、その原資は産投出資です。

これにより、事業を進めるに当たって必要となる初期投資について、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、出資等に係る各段階において、まちづくり、観光振興等の地域戦略と十分に連携し、これらの施策効果が最大限に発揮されるよう配慮すると共に、そのリスクを継続的に把握・評価し、適切なリスク管理を行います。

＜基本スキームと事業イメージ＞



⑤内航海運活性化融資業務

当機構は機構法附則第 11 条第 1 項の規定により、以下の業務を行います。

・内航海運組合法（昭和 32 年法律第 162 号）第 58 条において準用する同法第 8 条第 1 項第 5 号に掲げる事業（組合員が保有する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整をする事業）を行う日本内航海運組合総連合会に対して、当該事業に必要な資金の一部の貸付けを行うこと。

⑥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

在来幹線鉄道を改良し新駅を設置することなどにより、新幹線とのアクセス性の向上等を図るとともに、広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成を促進するため、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、貨物専用線の旅客線化や都市開発と一体的に行う鉄道駅の総合改善事業等による都市機能の向上・活性化等に対して助成を行っております。

（ⅳ）鉄道技術開発推進助成

一般鉄道の新技術、安全対策、環境対策に係る技術開発を促進し技術水準の向上を図るため、これらの事業に対して助成を行っております。

（ⅴ）安全・防災対策助成

安全かつ安定的な鉄道輸送サービスを提供するための設備等の整備、踏切道における事故防止と道路交通の円滑化を図るための踏切遮断機や警報装置等の踏切保安設備の整備を図る等により、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。

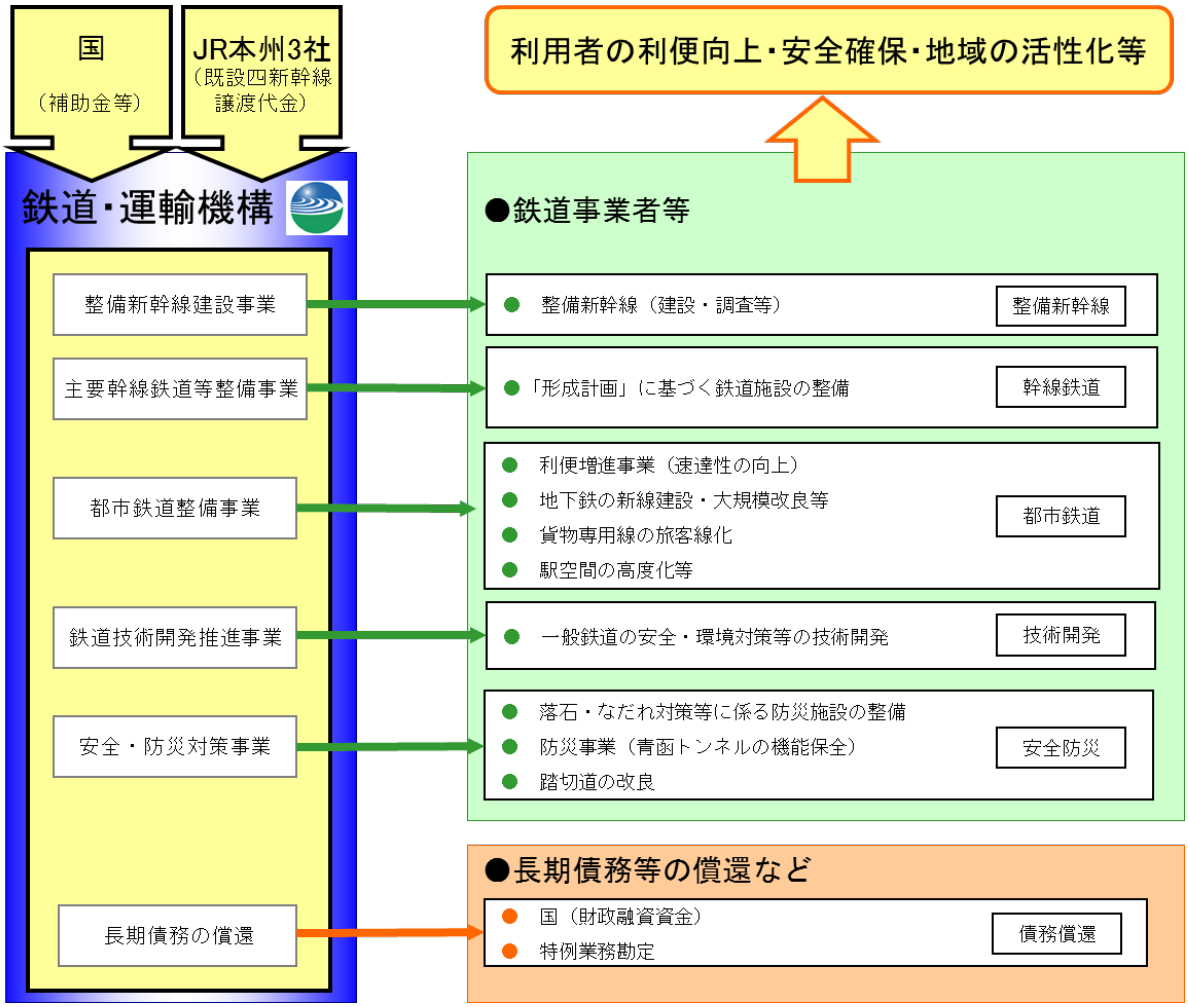
・同様に既設新幹線譲渡収入を財源として、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業について、東京地下鉄株式会社（旧帝都高速度交通営団。以下「東京メトロ」という。）及び旧公団（建設勘定）に対し、無利子貸付を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 19 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

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２年８月 21 日現在残高が 61,904 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２年８月 21 日現在 30,000 億円です。

＜鉄道助成業務のスキーム＞



⑦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。以下「ＪＲ会社法」という。）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

さらに、これらを実施するための法律が制定され、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。

これに加え、平成 28 年度より、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により、両社の経営自立を支援するため、追加的支援措置を実施することとなりました。

また、令和元年度より、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により、同社の経営自立を支援するため、新たな支援を実施することとなりました。

なお、九州旅客鉄道株式会社については、ＪＲ会社法の適用を平成 28 年４月１日をもって除外され同年 10 月 25 日に完全民営化されました。

○　「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

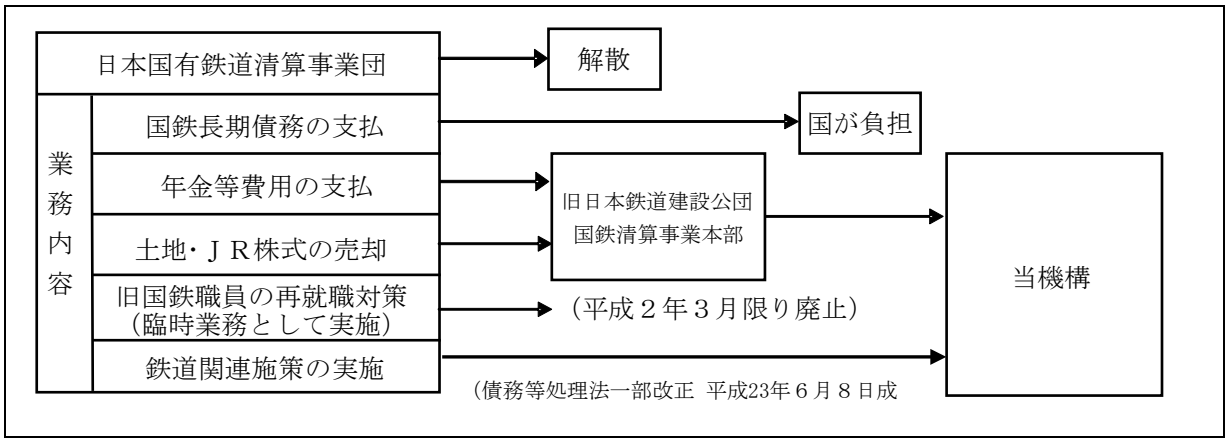
（ⅲ）北陸新幹線（高崎・長野間）の債務償還の費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

（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

（注１）「ＪＲ等」とは、ＪＲ７社のほか、当機構（旧事業団）、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、資産見返補助金等の戻入が収益計上され、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ることになっております。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、資産見返補助金等の戻入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。

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、近年、長引く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るため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

地域公共交通出資等業務については、地域公共交通活性化再生法に基づく認可を受けた事業について中長期的な収益が見込まれる等の場合、産投出資を原資として出資を行うことになっております。また一般管理費等については、運営費交付金でまかなわれております。

内航海運活性化融資業務については、日本内航海運組合総連合会が行う内航海運暫定措置事業に必要な資金を当機構が政府保証の下に金融機関から低利で調達し同連合会への融資を行っており、その手数料としての融資業務収入により融資事業諸費、管理費がまかなわれております。なお、内航海運暫定措置事業の進捗に伴う融資額の減少により、これらの費用に対して収入が不足する場合は、前中期目標期間繰越積立金を取り崩すこととしております。

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他勘定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が、令和元年度から令和４年度にかけて既設新幹線譲渡収入の一部を整備新幹線整備事業交付金として建設勘定へ繰り入れるため、その間に限り損失が発生することとなります。

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“機構案内”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、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・与党合意においては、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))、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、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。

なお、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。

（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 200 km/h 程度で走行します。

（注４）新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

（注５）平成 30 年８月 27 日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、九州新幹線（西九州ルート）へのフリーゲージトレインの導入を断念する方針が確認されました。これに伴い、九州新幹線（西九州ルート）の将来的な整備方式については関係者間で調整中です。

（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。

当該特別損失に見合う当機構の債務については、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ること、さらに、当機構の経費節約等による自己資金の捻出や国からの利子補給制度の手当てがなされることにより、今後概ね２年程度で全額を補填できる見通しです。

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）新幹線の建設

令和２年度の新幹線建設の事業については、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）の３線３区間の建設を行います。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間211.9kmについては、渡島トンネル、立岩トンネル及び後志トンネル等の工事を行います。また、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

北陸新幹線の金沢・敦賀間114.6kmについては、新北陸トンネル、足羽川橋りょう及び敦賀車両基地路盤などの土木工事を進めると共に、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事も順次、並行して進めます。

九州新幹線の武雄温泉・長崎間67.0kmについては、武雄温泉駅、嬉野温泉（仮称）駅、新大村（仮称）駅、諫早駅、長崎駅をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を全線にわたって進めます。また、大村車両基地路盤などの土木工事を進めます。

整備新幹線建設推進高度化等事業は、コスト縮減などを図るための経済的な施工法の調査、新幹線と貨物列車が共用走行する青函トンネルで新幹線を高速走行させるための技術的検討（貨物列車走行調査）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の環境影響評価、設計施工法調査などを実施します。

（単位：百万円）

線　名・区　間	工事延長 km	平成30年度実施額	令和元年度実施額	令和２年度事業費	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	6,170	5,324	－	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）	北海道旅客鉄道株式会社
新函館北斗・札幌間	211.9	40,386	54,867	93,000	新青森・新函館北斗間の開業から概ね20年後（注4）	
北陸新幹線 長野・金沢間	231.1	1,706	－	－	平成29年度	東日本旅客鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社
金沢・敦賀間	114.6	193,480	254,223	275,000	令和４年度末（注4）	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	81,890	90,753	75,000	認可の日から概ね10年後（注4）	九州旅客鉄道株式会社
着工区間計 （注２）（３線３区間）	393.5	323,632	405,168	443,000		
建設推進高度化等事業		1,490	1,283	1,438		
合　　計		325,122	406,451	444,438		

（注１）平成30年度実施額及び令和元年度実施額は決算額、令和２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２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）新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

（注４）完成予定は平成27年１月14日の政府・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前倒しを図ることとされました。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：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）の完成・開業を目指します。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）：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・開業を目指します。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）：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します。

（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ＪＲ東海道貨物線横浜羽沢駅付近で、ＪＲ東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・ＪＲ直通線と、ＪＲ東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅で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 日に開業しました。

令和２年度は、相鉄・ＪＲ直通線では、昨年度に引き続き横浜羽沢駅構内工事等を実施します。相鉄・東急直通線では、羽沢トンネル工事、新横浜駅（仮称）工事、新横浜トンネル工事、新綱島駅（仮称）工事、綱島トンネル工事及び東急東横線改築工事等の土木工事を進めると共に、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事も順次、並行して進めます。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 Km	平成30年度 実施額	令和元年度 実施額	令和２年度 事業費	開業日又は 開業予定	鉄道事業者又は軌道 経営者
神奈川東部方面線		12.7	47,772	46,656	32,247	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 日開業	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４年度 下期	相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社

（注）平成 30 年度実施額及び令和元年度実施額は決算額、令和２年度事業費は年度初の事業計画額としております。

（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２年度は、火災検知施設、先進導坑の覆工、電力施設及び変電所施設等の改修工事を行います。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	平成 30 年度 実施額	令和元年度 実施額	令和２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	－	2,737	1,778	1,140	北海道旅客鉄道株式会社

（注）平成 30 年度実施額及び令和元年度実施額は決算額、令和２年度事業費は年度初の事業計画額としております。

（５）受託事業

令和２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。

令和２年度は南阿蘇鉄道株式会社の復旧支援等を行います。

（６）その他

上記のほか、国からの補助金で実施する新線等調査事業の都心直結線調査は、成田空港及び羽田空港と都心や郊外を直結する新線整備の事業化を検討するために必要な基礎的資料等の作成を行うものです。平成30年度は、事業化に向けた検討の深度化を図るため、主要施設の構造に関する基礎的検討を行いました。

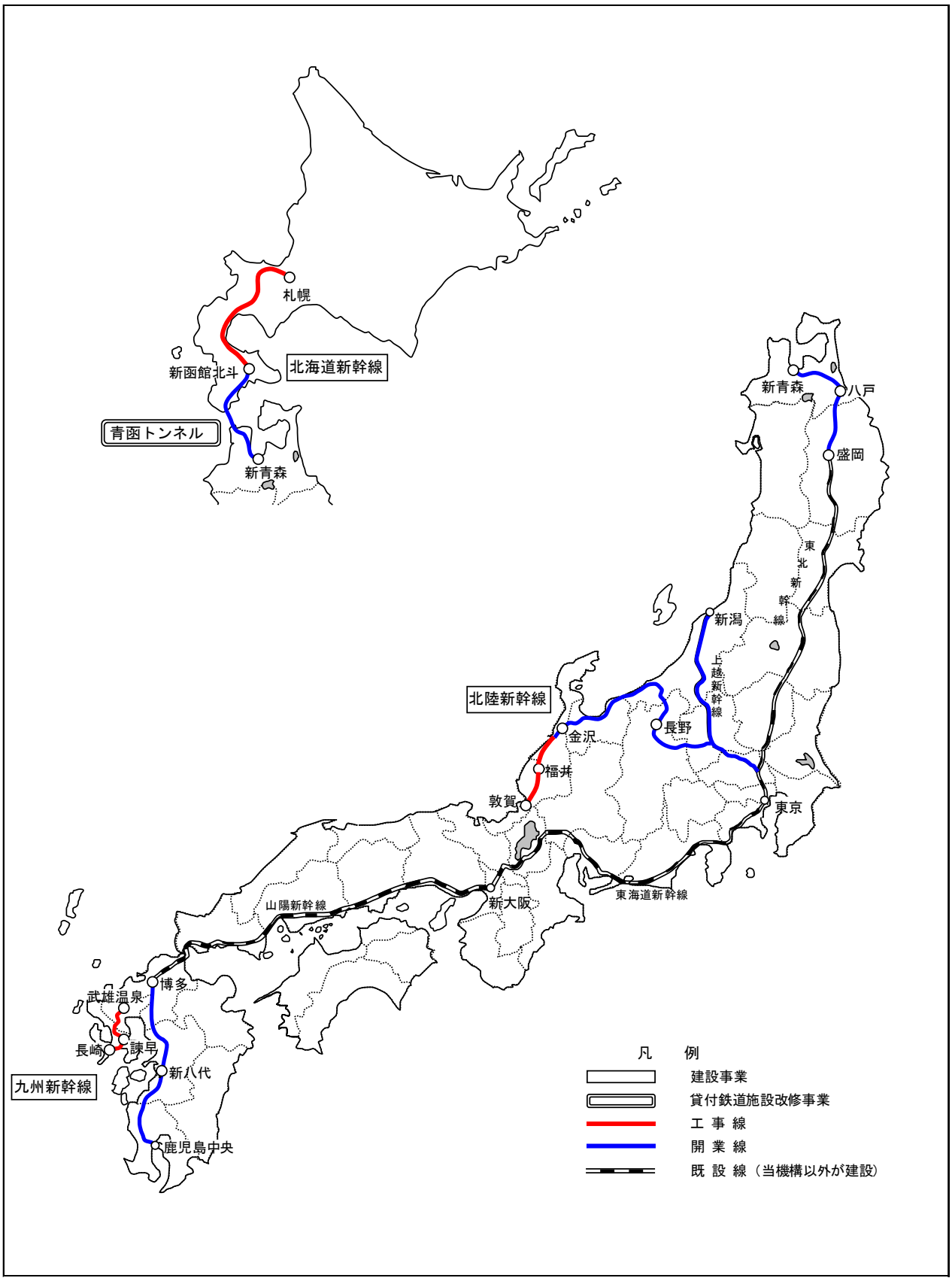
（単位：百万円）

線　名	平成 30 年度 実施額	令和元年度 実施額	令和２年度 事業費	備考
都心直結線調査	38	－	－	

（注）平成 30 年度実施額は決算額としております。

令和２年度　建設線等路線図

（整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業）



令和２年度　建設線等路線図

（都市鉄道利便増進事業）

凡　　例

□	都市鉄道利便増進事業
━	工　事　線
━	開　業　線

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	平成29年度	平成30年度	令和元年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	13,400	12,000	10,600
	償還額	60,593	54,618	46,649
	期末残高	1,123,958	1,081,340	1,045,291
民間借入金	調達額	51,100	57,100	42,640
	償還額	51,605	62,882	60,924
	期末残高	186,030	180,248	161,964
都市鉄道整備資金受入	調達額	－	－	－
	償還額	30,987	30,726	29,699
	期末残高	185,349	154,623	124,924
助成勘定借入金	調達額	－	－	－
	償還額	29,705	28,373	26,640
	期末残高	125,246	96,873	70,233

②海事勘定（旧船舶勘定分）

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成29年度	平成30年度	令和元年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	13,300	20,100	20,400
	償還額	20,207	18,232	17,268
	期末残高	133,231	135,098	138,230

③地域公共交通等勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成29年度	平成30年度	令和元年度
民間借入金（政府保証）	調達額	16,510	11,794	4,100
	償還額	24,780	16,510	11,794
	期末残高	16,510	11,794	4,100

④助成勘定　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成29年度	平成30年度	令和元年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	1,500,000	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	3,000,000	3,000,000	3,000,000
民間借入金	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	－	－	－
経営安定基金借入金	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	－	－	－
特例業務借入金	調達額	24,888	－	－
	償還額	20,411	41,793	26,171
	期末残高	939,683	897,890	871,719

⑤特例業務勘定　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成29年度	平成30年度	令和元年度
民間借入金	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	－	－	－

（２）国内債券

①建設勘定　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成29年度	平成30年度	令和元年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	249,000	140,100	114,000
	償還額	102,000	136,500	108,000
	期末残高	972,000	975,600	981,6000
うち（財投機関債）	調達額	100,000	140,100	114,000
	償還額	96,000	135,000	104,000
	期末残高	774,000	779,100	789,100

②海事勘定（旧船舶勘定分）　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区分	平成29年度	平成30年度	令和元年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	－	2,000	－
	償還額	7,000	1,000	－
	期末残高	41,500	42,500	42,500
うち（財投機関債）	調達額	－	2,000	－
	償還額	7,000	1,000	－
	期末残高	41,500	42,500	42,500

③特例業務勘定　　（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成29年度	平成30年度	令和元年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	433,000	433,000	433,000

（３）政府出資金

建設勘定　　（単位：百万円）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
政府出資に係る不要財産（貸付線の譲渡収入）の国庫納付	－	△201	－

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）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
整備新幹線整備事業助成費	86,248	73,930	92,076
主要幹線鉄道等整備事業助成費	376	223	491
都市鉄道整備事業助成費	21,473	23,099	21,856
鉄道技術開発推進事業助成費	170	275	144
安全・防災対策事業助成費	1,310	2,258	1,459
合計	109,577	99,787	116,026

（２）運営費交付金

①地域公共交通等勘定　　（単位：百万円）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
運営費交付金	50	45	43

②助成勘定　　（単位：百万円）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
運営費交付金	209	204	215

（３）政府補給金

助成勘定

（単位：百万円）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
譲渡線建設費等利子補給金	91	73	52

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

当機構の関係会社はございません。

１１．役職員数の状況（令和２年４月１日現在）

	令和２年度
役　員　数	13名
職　員　数	1,545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

令和元年度末の資産総額は、13,613,269 百万円となっております。そのうち割賦債権、処分用資産等の流動資産が 3,387,056 百万円、固定資産が 10,226,213 百万円となっております。

（ｲ）負債及び純資産の部

令和元年度末の負債の総額は、11,639,043 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 1,974,226 百万円が純資産合計です。

負債の部では、１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び１年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 382,542 百万円、資産見返負債、長期借入金等の固定負債が 11,095,073 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 115,170 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
流動資産	3,733,716	3,387,056	流動負債	384,112	382,542
現金及び預金	1,134,735	849,504	１年以内償還予定鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	108,000	111,000
有価証券	270,900	279,700	１年以内返済予定長期借入金	154,540	152,833
割賦債権	2,123,177	2,042,506	前受金	9,934	9,852
船舶未収金	4,386	4,205	受託業務前受金	17,264	27,191
未成工事支出金	16,673	26,146	その他	94,375	81,665
処分用資産	118,745	118,745	固定負債	11,171,315	11,095,073
処分用土地	－	－	資産見返負債	4,435,780	4,526,102
処分用有価証券	118,745	118,745	資産見返補助金等	3,120,760	3,044,783
処分用その他資産	0	0	建設仮勘定見返補助金等	690,518	804,177
貸付金	11,812	4,118	その他	624,502	677,142
未収金	33,211	41,641	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債	1,343,100	1,346,100
その他	20,076	20,490	長期借入金	4,396,769	4,317,576
固定資産	9,936,739	10,226,213	長期前受金	180,793	170,523
有形固定資産	6,162,982	6,425,706	引当金	547,674	477,523
建物	171,832	165,490	共済年金追加費用引当金	513,985	445,217
構築物	3,616,372	3,542,062	その他	33,689	32,306
機械装置	176,640	160,121	債務引継見返勘定	265,777	255,410
共有船舶	195,075	192,921	その他	1,423	1,839
土地	759,459	767,817	法令に基づく引当金等	145,225	161,429
建設仮勘定	1,243,231	1,596,986	（負債合計）	(11,700,652)	(11,639,043)
その他	373	308	資本金	115,170	115,170
無形固定資産	134,862	147,103	政府出資金	115,170	115,170
投資その他の資産	3,638,895	3,653,404	資本剰余金	607,538	613,123
長期貸付金	3,586,820	3,602,635	利益剰余金	1,247,095	1,245,933
長期未収金	44,742	43,233	（純資産合計）	(1,969,803)	(1,974,226)
破産更生債権等	5	80			
未収貸付料予定額	641	617			
その他	6,688	6,839			

資産合計	13,670,455	13,613,269	負債・純資産合計	13,670,455	13,613,269

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和元年度の経常収益は、466,598 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設の譲渡代金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 134,485 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 115,538 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和元年度の経常費用は、467,991 百万円となっております。その主な内訳は、建設業務費が 351,439 百万円、海事業務費が 23,206 百万円及び財務費用が 43,948 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和元年度の経常損失 1,393 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 1,126 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
経常費用	513,626	467,991	経常収益	597,429	466,598
建設業務費	366,153	351,439	運営費交付金収益	249	231
海事業務費	22,273	23,206	鉄道施設譲渡収入	154,977	134,485
地域公共交通等業務費	11	10	鉄道施設賃貸収入	114,996	115,538
鉄道整備助成業務費	19,341	18,279	船舶使用料収入	24,727	25,402
資産処分業務費	37,960	407	処分用土地売却収入	84,809	23
共済関係業務費	1,758	3,654	受託業務収入	13,416	652
鉄道支援助成業務費	16,187	22,943	補助金等収益	10,950	9,266
一般管理費	3,879	3,821	資産見返補助金等戻入	137,994	138,231
財務費用	45,434	43,948	共済年金追加費用引当金戻入益	12,673	－
雑損	629	282	その他	41,133	41,689
臨時損失	17	21	財務収益	30	29
当期総利益	83,928	－	雑益	1,475	1,052
			臨時利益	0	260
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	141	29
			当期総損失	－	1,126
合　計	597,570	468,012	合　計	597,570	468,012

○各勘定の財務諸表

（１）建設勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和元年度末の資産総額は、8,290,976 百万円となっております。そのうち割賦債権等の流動資産が 1,875,743 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 6,415,233 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和元年度末の負債の総額は、7,612,645 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 678,331 百万円が純資産合計です。

負債の部では、１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び１年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 329,943 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 7,121,274 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 51,508 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
流動資産	2,151,313	1,875,743	流動負債	361,864	329,943
現金及び預金	724,783	511,819	１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	108,000	74,000
有価証券	221,900	210,900	１年以内返済予定長期借入金	137,272	134,134
割賦債権	1,153,498	1,081,890	１年以内返済予定他勘定長期借入金	26,640	23,820
未成工事支出金	16,673	26,146	前受金	9,934	9,852
未収金	31,151	40,630	受託業務前受金	17,264	27,191
その他	3,309	4,357	その他	62,755	60,945
固定資産	6,143,139	6,415,233	固定負債	7,115,313	7,121,274
有形固定資産	5,956,267	6,217,510	資産見返負債	4,435,779	4,526,102
建物	171,795	165,440	資産見返補助金等	3,120,759	3,044,783
構築物	3,616,372	3,542,062	資産見返負担金	40,997	42,429
機械装置	176,640	160,121	建設仮勘定見返補助金等	690,519	804,177
土地	759,721	768,079	建設仮勘定見返負担金	1,490	1,743
建設仮勘定	1,231,387	1,581,518	新幹線資産見返負債	582,015	632,970
その他	353	290	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	867,600	907,600
無形固定資産	134,813	147,054	長期借入金	1,278,939	1,198,045
投資その他の資産	52,059	50,668	他勘定長期借入金	70,233	46,413
長期未収金	44,736	43,226	長期前受金	180,793	170,523
未収貸付料予定額	641	617	引当金	14,770	15,346
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	6,181	6,318	退職給付引当金	14,770	15,346
			債務引継見返勘定	265,777	255,410
その他	502	507	その他	1,423	1,835
			法令に基づく引当金等	145,225	161,429
			譲渡調整引当金	145,225	161,429
			（負債合計）	(7,622,402)	(7,612,645)
			資本金	51,508	51,508
			資本剰余金	607,800	613,385
			利益剰余金	12,742	13,438
			（純資産合計）	(672,050)	(678,331)
資産合計	8,294,452	8,290,976	負債・純資産合計	8,294,452	8,290,976

②損益計算書

（ｱ）収益の部

令和元年度の経常収益は、361,674 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設の譲渡代金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 78,353 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 115,538 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和元年度の経常費用は、361,216 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 351,439 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 8,107 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和元年度の経常利益 458 百万円に臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 696 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
経常費用	377,515	361,216	経常収益	377,904	361,674
建設業務費	366,153	351,439	鉄道施設譲渡収入	82,546	78,353
鉄道施設譲渡原価	74,953	71,608	鉄道施設賃貸収入	114,996	115,538
減価償却費	181,036	180,801	貨物調整事業資金収入	13,252	13,131
受託業務費	13,416	652	受託業務収入	13,416	652
新幹線資産見返負債繰入	50,525	50,955	資産見返補助金等戻入	137,994	138,231
その他	46,223	47,424	その他	14,893	15,173
一般管理費	1,442	1,401	財務収益	22	21
財務費用	9,497	8,107	雑益	787	575
雑損	423	269	臨時利益	0	240
臨時損失	9	1			
当期総利益	381	696			
合　計	377,904	361,914	合　計	377,904	361,914

（２）海事勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和元年度末の資産総額は、225,019 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 16,513 百万円、共有船舶等の固定資産が 208,506 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和元年度末の負債の総額は 185,509 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 39,510 百万円となっております。

負債の部では、１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び１年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 59,631 百万円、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び長期借入金等の固定負債が 125,878 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
流動資産	15,501	16,513	流動負債	23,031	59,631
現金及び預金	7,469	9,334	1年以内償還予定鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	－	37,000
受取手形	3,327	2,677	１年以内返済予定長期借入金	17,268	18,699
電子記録債権	250	229	預り手形	3,327	2,677
船舶未収金	4,386	4,205	預り電子記録債権	250	229
その他	69	67	その他	2,186	1,025
固定資産	206,958	208,506	固定負債	161,626	125,878
有形固定資産	206,928	208,398	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	42,500	5,500
共有船舶	195,075	192,921	長期借入金	117,830	119,531
建設仮勘定	11,845	15,468	その他	1,296	848
その他	8	9	（負債合計）	(184,657)	(185,509)
無形固定資産	25	20	資本金	63,567	63,567
投資その他の資産	5	88	繰越欠損金	△25,765	△24,057
破産更生債権等	5	80	（純資産合計）	(37,802)	(39,510)
その他	－	8			
資産合計	222,459	225,019	負債・純資産合計	222,459	225,019

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和元年度の経常収益は、26,317 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 25,402 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和元年度の経常費用は、24,609 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 23,206 百万円、一般管理費が 848 百万円及び財務費用が 554 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和元年度の経常利益 1,708 百万円に臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 1,708 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
経常費用	23,813	24,609	経常収益	25,631	26,317
海事業務費	22,273	23,206	船舶使用料収入	24,727	25,402
減価償却費	21,952	22,786	船舶共有契約解除等損失引当金戻入益	―	489
船舶共有契約解除等損失引当金繰入	99	―	貸倒引当金戻入益	301	―
貸倒引当金繰入	―	123	その他	0	0
その他	222	297	財務収益	0	0
一般管理費	865	848	雑益	602	425
財務費用	674	554	臨時利益	―	0
支払利息	669	553			
その他	5	1			
臨時損失	0	0			
当期総利益	1,818	1,708			
合　計	25,631	26,317	合　計	25,631	26,317

（単位：百万円）

（３）地域公共交通等勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和元年度末の資産総額は、4,169 百万円となっております。そのうち現金及び預金、貸付金等の流動資産が 4,167 百万円となっております。固定資産には特筆すべきものはありません。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和元年度末の負債の総額は 4,110 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 58 百万円となっております。

負債の部では、短期借入金等の流動負債が 4,110 百万円となっております。なお、特筆すべき固定負債はありません。

＜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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
流動資産	11,896	4,167	流動負債	11,808	4,110
現金及び預金	99	63	短期借入金	11,794	4,100
貸付金	11,794	4,100	その他	14	10
その他	3	4	固定負債	1	1
固定資産	3	1	（負債合計）	(11,809)	(4,110)
有形固定資産	1	1	利益剰余金	90	58
工具器具備品	1	1	（純資産合計）	(90)	(58)
その他	0	0			
無形固定資産	2	0			
投資その他の資産	―	0			
資産合計	11,898	4,169	負債・純資産合計	11,898	4,169

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和元年度の経常収益は、65 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 41 百万円、貸付金利息収入が 14 百万円、融資業務収入が 8 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和元年度の経常費用は、89 百万円となっております。その主なものは、一般管理費で 79 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和元年度の経常損失 23 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 3 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
経常費用	88	89	経常収益	95	65
地域公共交通等業務費	11	10	運営費交付金収益	45	41
事業管理諸費	4	3	貸付金利息収入	27	14
融資事業諸費	6	6	融資業務収入	22	8
その他	1	1	その他	0	2
一般管理費	77	79	財務収益	0	0
財務費用	－	－	雑益	0	0
臨時損失	0	2	臨時利益	－	2
当期総利益	9	3	前中期目標期間繰越積立金取崩額	2	26
合　計	97	93	合　計	97	93

（４）助成勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和元年度末の資産総額は、4,049,963 百万円となっております。そのうち割賦債権等の流動資産は 1,003,532 百万円となっております。固定資産は合計で 3,046,431 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（3,046,413 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

令和元年度末の負債の総額は、3,890,593 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 159,371 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 18,859 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 3,871,734 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
流動資産	1,016,049	1,003,532	流動負債	19,500	18,859
現金及び預金	279	325	未払金	13,286	12,608
割賦債権	969,680	960,616	その他	6,214	6,251
1年以内回収予定他勘定長期貸付金	26,640	23,820	固定負債	3,897,913	3,871,734
未収金	13,249	12,534	長期借入金	3,000,000	3,000,000
その他	6,200	6,237	他勘定長期借入金	897,890	871,719
固定資産	3,070,249	3,046,431	その他	23	14
有形固定資産	4	4	（負債合計）	(3,917,413)	(3,890,593)
無形固定資産	2	1	資本金	95	95
投資その他の資産	3,070,244	3,046,426	利益剰余金	168,790	159,276
長期貸付金	3,000,000	3,000,000	（純資産合計）	(168,885)	(159,371)
他勘定長期貸付金	70,233	46,413			
前払年金費用	11	13			
資産合計	4,086,298	4,049,963	負債・純資産合計	4,086,298	4,049,963

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和元年度の経常収益は、215,241 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 116,442 百万円、鉄道施設譲渡収入が 72,431 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和元年度の経常費用は、224,755 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設譲渡原価を含む鉄道整備助成業務費が 141,805 百万円、財務費用が 82,377 百万円及び一般管理費が 423 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和元年度の経常損失 9,514 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 9,512 百万円が、当期総損失となりました。

＜損益計算書＞　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
経常費用	195,743	224,755	経常収益	200,551	215,241
鉄道整備助成業務費	110,146	141,805	運営費交付金収益	204	190
鉄道施設譲渡原価	8,498	9,063	貸付金利息収入	25,750	25,776
整備新幹線整備事業交付金	－	16,300	鉄道施設譲渡収入	72,431	72,431
鉄道整備助成費	101,648	116,442	中央新幹線建設資金貸付等業務管理費収入	60	60
一般管理費	429	423	譲渡管理費等収入	185	178
財務費用	84,761	82,377	補助金等収益	101,648	116,442
支払利息	84,761	82,377	その他	0	14
雑損	407	150	財務収益	0	0
臨時損失	0	18	雑益	272	150
当期総利益	4,946	－	臨時利益	－	18
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	139	3
			当期総損失	－	9,512
合　計	200,689	224,772	合　計	200,689	224,772

（５）特例業務勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和元年度末の資産総額は、1,996,895 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 522,445 百万円となっております。固定資産は 1,474,450 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

令和元年度末の負債総額は、899,677 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 1,097,218 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 5,345 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 894,332 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年度	令和元年度
流動資産	576,789	522,445	流動負債	5,741	5,345
現金及び預金	402,105	327,962	未払金	4,875	4,474
有価証券	49,000	68,800	未払費用	126	115
処分用資産	118,745	118,745	預り金	694	695
処分用有価証券	118,745	118,745	引当金	46	55
処分用その他資産	0	0	賞与引当金	46	55
未収収益	2	1	１年以内履行予定資産除去債務	－	6
１年以内回収予定長期貸付金	6,935	6,935	固定負債	964,596	894,332
未収金	0	1	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	433,000	433,000
その他	2	2	引当金	531,596	461,332
固定資産	1,484,787	1,474,450	退職給付引当金	21	18
有形固定資産	44	55	共済年金追加費用引当金	513,985	445,217
建物	35	47	恩給負担金引当金	1,334	1,037
工具器具備品	9	8	業務災害補償費引当金	16,256	15,060
無形固定資産	20	28	（負債合計）	(970,337)	(899,677)
投資その他の資産	1,484,722	1,474,367	利益剰余金	1,091,239	1,097,218
長期貸付金	586,820	602,635	（純資産合計）	(1,091,239)	(1,097,218)
他勘定長期貸付金	897,890	871,719			
長期未収金	6	6			
敷金・保証金	2	2			
その他	4	4			
資産合計	2,061,575	1,996,895	負債・純資産合計	2,061,575	1,996,895

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和元年度の経常収益は、56,706 百万円となっております。その主な内訳は、受取利息が 56,609 百万円、恩給負担金引当金戻入益が 26 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和元年度の経常費用は、50,726 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 36,074 百万円、財務費用が 9,512 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和元年度の経常利益 5,979 百万円に臨時損失を控除後の 5,979 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	平成 30 年度	令和元年度	勘定科目	平成 30 年	令和元年度
経常費用	79,738	50,726	経常収益	156.520	56,706
資産処分業務費	37,960	407	処分用資産売却収入	84,809	23
処分用資産売却原価	37,640	22	処分用土地売却収入	84,809	23
処分用土地売却原価	37,640	22	附帯事業収入	2	－
その他	320	384	共済年金追加費用引当金戻入益	12,673	－
共済関係業務費	1,758	3,654	恩給負担金引当金戻入益	－	26
鉄道支援助成業務費	29,439	36,074	財務収益	59,019	56,609
一般管理費	1,068	1,080	受取利息	59,019	56,609
財務費用	9,513	9,512	雑益	17	48
支払利息	9,513	9,512			
臨時損失	8	0			
当期総利益	76,774	5,979			
合　計	156,520	56,706	合　計	156,520	56,706

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。

当機構は、今回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。

＜再発防止対策＞

１．コンプライアンス体制の強化
（１）コンプライアンス関係規程の整備による体制の確立
　ア　コンプライアンス担当理事の設置
　イ　本社、地方機関ごとにコンプライアンス推進組織の設置
（２）コンプライアンス研修・講習会の強化
　ア　全役職員を対象とした「入札談合等関与行為防止に関する講習会」の実施
　イ　契約担当職員を対象とした「契約業務に関する研修」の実施
　ウ　役職員に向けたコンプライアンスに係る研修の実施及びマニュアルの作成
（３）社外における公益通報窓口の設置
（４）発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備
（５）意識改革に向けた取組
　ア　幹部による啓蒙活動
　イ　機構の「行動指針」において法令遵守を確認的に明示化
　ウ　機構内コンプライアンス月間の制定
２．ガバナンスの強化
（１）内部監査協会の内部監査基準を踏まえた内部監査体制の強化
　ア　内部監査の独立性の確保
　イ　内部監査の客観性の確保
　ウ　監査担当職員の研修の受講を通じた能力向上
　エ　抜き打ち監査の実施
（２）工程管理の組織的な対応の強化
　ア　本社役員と地方機関職員との直接意見交換の実施
　イ　工程会議等の深度化
　ウ　入札・契約手続運営委員会を強化し、入札不調対策を検討するとともに、本社とも情報共有
（３）組織体制と人員配置の見直し
　ア　地方機関における業務内容に合わせた担務の見直し
　イ　事業量に見合った適正な要員の計画的な確保
　ウ　工事発注を担当する職員の長期にわたる同一箇所への配属の防止
３．入札・契約監視機能の強化

（１）入札監視委員会の機能強化
　ア　入札監視委員会の審議対象に高落札率の全契約を追加
　イ　入札監視委員会の審議範囲をブロック単位毎から支社・局単位毎に細分化
　ウ　理事長に対する意見具申の仕組みの確立
　エ　充実した調査に向けた整備
（２）公正入札等調査委員会の運営の見直し
　ア　調査方法の見直し
　イ　事業者のコンプライアンス部門に内部調査を依頼
（３）一者応札案件に対する監視の強化
（４）入札・契約結果の時系列的監視・分析・報告
　ア　入札状況等に関する事後的・統計的分析の実施
　イ　特定分野の入札状況等に関する事後的分析の実施
４．入札契約手続きの見直し
（１）入札不調対策の強化
　ア　入札不調案件に係る再入札機会の拡大
　イ　見積活用方式の導入
　ウ　積算の前提条件を積極的に公開
（２）建築工事と小規模な空調設備工事等の一括発注
（３）異常な応札状況となった場合の入札のやり直し
（４）総合評価落札方式のルール化
　ア　技術提案の評価基準のデータベースを用いた評価の徹底
　イ　技術提案書のマスキングの徹底
　ウ　第三者の視点による評価結果の審査
　エ　総合評価落札方式の導入の拡大（機械工事、電気工事）
５．情報管理の徹底
（１）外部事業者等との接触の制限
　ア　外部事業者との打合せ場所の制限
　イ　部外者が入館する際の訪問先の網羅的な申告
（２）入札時における関係職員と入札参加者の接触に関するルール化
（３）外部からの不当な働きかけに対する報告の徹底
（４）発注に係る秘密情報などへの情報接触者の限定
　ア　入札関連情報の社内意思決定に関与する者の最小限化
　イ　発注事務に係る秘密情報の管理責任者の明確化
　ウ　職員の秘密情報に関する意識改革
　エ　機構内のＩＴシステムにおける証跡管理の拡充による適切な情報管理の促進
　オ　情報の適切な保管の呼びかけ
６．ペナルティの強化
（１）誓約書違反及び入札談合の再犯に関する違約金加算条項を新設（ＷＴＯ対象以外の工事）
（２）入札談合を行っている事業者からの申告の促進
７．機構ＯＢとの関係
（１）機構ＯＢがいる企業に配慮・優遇はしないとの宣言
（２）談合に関与した企業への再就職の自粛要請（企業及び退職予定者に自粛を要請）
（３）役職員の再就職に関する依頼等の規制の徹底（平成２７年４月施行の独立行政法人通則法改正を前倒しで徹底）
（４）機構ＯＢとなる職員への研修の実施
８．再発防止対策の実施状況及び実効性の定期的検証
（１）コンプライアンス推進組織による法令遵守の取り組み等の定期的検証
（２）応札状況の透明化・情報公開

（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割が海上輸送によって運ばれております。国内に目を向けると、貨物輸送の約４割が内航海運によって行われ、特に産業基礎物資（鉄鋼・石油・セメント等）の約８割が内航海運に依存しております。また、旅客輸送についても、少子高齢化が進む中、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、燃料油価格の高止まり等により、その経営環境は依然として厳しい状況にあります。しかしながら、船舶の高齢化の状況はいまだ改善されておらず、老朽船、不経済船が約７割を占めている中、近年の地球温暖化問題の高まり等に対応するため、近代化・高度化した内航船の代替建造が喫緊の課題となっております。

特に地球温暖化問題に関しては、地球温暖化対策に対する世界的な取り組みが求められ、わが国でも政府、産業界、家庭において、ＣＯ２削減が取り組まれております。政府は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）を定め、一定規模以上の製造業事業者や輸送事業者に対して、エネルギー消費原単位を年平均１％以上低減することを目標として計画を定め、ＣＯ２排出量を算定して所管官庁に報告書を提出するなどの取り組みを実施してきました。この取り組みにおいては、製造事業所などからの排出ガスのみではなく、原料や製品等を輸送する際に生じる排出ガスの削減への取り組みも求められております。

当機構ではこれらを受け、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進し、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、これらのうち、「より高い政策効果を実現する船舶」の建造推進に努めてまいります。

また、内航海運をめぐる課題に効果的に対応するため、平成 16 年 12 月に国土交通省及び当機構で策定した「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」（参考１）において、業務の重点化や未収金対策への取り組みの強化（「共有建造事業の未収金対策への取組みについて」（参考２））、組織改革や一般管理費削減等に取り組むとともに、国土交通省が平成 21 年度までの毎年度、一般会計出資金 40 億円を要求（平成 17, 18, 19, 20 年度に実施済み（平成 21 年度分の要求については、平成 20 年度第１次補正予算で実施済み））するなど、財政上の措置を講じてきました。さらに、内航海運の活性化を目的として、平成 21 年度第１次補正予算において一般会計出資金 250 億円の受け入れを実施しました。これらにより、平成 21 年度決算において、49 億円の債務超過見込額に対し、135 億円の資産超過に転じました。また、平成 22 年度第１次補正予算において、一般会計出資金 25 億円の受け入れを実施しました。

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、共有建造事業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たため、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。平成 28 年２月には、平成 25、26 年度の実績を反映し、繰越欠損金削減計画に定める第３期中期計画期間中の削減目標額を 43 億円から 123 億円に変更し、平成 30 年度から第４期中期計画期間となることから、「繰越欠損金削減計画」（参考３）を新たに策定し、削減目標を５年間で 40 億円程度とすることとしております。なお、第４期中期計画期間の第２年度となる令和元年度においては 17 億円を削減し、第４期中期計画期間における削減額の累計は 35 億円となり、40 億円程度の削減に向け堅調に推移しております。当機構においては、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１）「内航海運効率化のための船舶勘定見直し方針」

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

１．基本的な考え方

（1）内航海運に対する支援の必要性

内航海運は産業基礎物資輸送の約８割を担っており、他の輸送モードに代替不可能で我が国の物流に不可欠の存在である。しかし、内航事業者の多くは経営基盤が脆弱で代替建造により輸送効率や運航コストの改善を行う余力に乏しく、現状のままでは老朽船や安価な低効率船の増加により内航海運の効率性が低下してしまうおそれがある。また、内航船員の高齢化が進んでいることから、今後、大量退職により深刻な船員不足やこれに伴う熟練船員の減少を招く懸念がある。

これらの状況が生じた場合には、我が国の産業を支える物流が機能不全に陥ってしまう。このような事態を避けるためには、引き続き国が内航海運に対して支援を行い、早急により効率的でかつ省人化が可能な船舶への代替建造を促進する必要がある。

（2）共有建造制度の意義

海運事業者、特に中小事業者が最も必要としているのは、単なる資金供給だけでなく担保不足・技術力不足を補う支援である。民間金融機関等では、船舶以外の担保が乏しいという内航海運の特性に応えていないこと、また技術部門を有しないこと等からこうした事業者ニーズに十分に対応することは困難である。

したがって、原則船舶以外の担保を必要とせず、また建造等に際しての技術的な指導等を受けることができる共有建造制度により引き続き支援していくことが必要である。

（3）船舶勘定の財務面での現状と課題

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。）は、平成 15 年 10 月１日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合して発足しているが、その中の船舶勘定（共有建造業務と技術支援業務を実施）については、未収金（リスケ済のものを含む。）が 15 年度末時点で 473 億円、繰越欠損金が 445 億円、債務超過額が 283 億円という状況にある。

（4）解決の方向性

以上の現状認識に基づくと、機構の船舶勘定については、内航海運を巡る課題に効果的に対応するため、業務内容の抜本的な見直しと財務状況の改善を図っていくことが喫緊の課題である。

このため、特に平成１７年度～２１年度までの今後５年間を「重点集中改革期間」とし、可能な限りの施策を集中して政策目的に的確に対応した支援を実施するとともに、船舶勘定の財務状況の改善を図ることとする。

２．具体的な対応策

（1）共有建造制度の抜本的見直し

政策目的を踏まえた支援の重点化、集中化を実現するべく、以下の措置を実施する。

①共有建造業務の対象を政策的意義の高いものに重点化する。具体的には、貨物船について基幹的物流を担うものとして他に代替不可能な船舶に対象を限定することとし、旅客船についても、フェリーの原則建造廃止等により対象を絞り込むこととする。さらに中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率の見直しを行う。

絞り込まれた対象船舶の中でも、特に効率性に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップについては、内航の諸課題に対応できる船舶として最重点事項と位置付け、その普及促進を図るために船舶使用料の軽減、技術的な支援を実施する。

②全体的な事業金利水準の見直しと政策的に重要な船舶に関する金利軽減を実施するとともに、事業者ニーズの多様化等に対応した金利見直し型と金利固定型との選択制導入を図る。選択制が利用者たる海運事業者にとって使いやすいものとなるよう、随時必要な見直しを図る。

また、選択制の導入に併せ、海事関係民間団体の協力も得つつ、事業資金の調達コストの低減化を図ることとする。

(2) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策

未収発生の防止、債権の管理及び回収の強化を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、期間中に累計５０億円程度の債務超過削減を見込む。なお、債務超過については、別添にあるとおり、一定の前提の下に国土交通省においてその額の推移を見込んでいる。

①新規未収債権の発生を防止するための民間ノウハウを活用した審査厳格化（信用リスクの外部審査委託原則化）、未収発生時の用船料直接受領の一般化等

②保有債権の管理を強化するための民間銀行等への事業者経営状態のモニタリングや再リスケの判断に際しての審査の委託等

③既存債権の回収率を引き上げるための、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、民間銀行等との協調融資契約に基づく計画的回収等

(3) 組織改革及び一般管理費削減等

共有建造業務及び技術支援業務の遂行体制の簡素合理化及び業務コストの抑制を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、重点集中改革期間中に累計で８億円の一般管理費削減（平成１９年度末において期間前年度より１割減、期間末において期間前年度より２割減）を見込む。

①船舶勘定関係の技術支援部、海上交通支援部及び特別管理部の３部を再編、合わせて、船舶勘定の職員数（現在７１名）を早期に５０名台にまで抑制

②役員報酬の削減とともに、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減

(4) 財政・金融上の措置

国土交通省は、共有建造制度を通じた内航海運効率化を実現するため、以下の措置を責任を持って実施する。

①共有建造業務の遂行に必要な財政融資資金の借入れを要求する。

②スーパーエコシップ普及促進のための支援原資として、重点集中改革期間中は毎年一般会計出資金４０億円を要求する。

(5) 追加的な方策

今後の内航海運政策の展開を幅広い視点から点検し、機構の政策関与のあり方、累積欠損の解消に向けた追加的な方策等について、平成１７年度に必要な検討を行い、緊急に講ずべき施策に関しては平成１８年度に実施を図る。

３．重点集中改革期間中の姿

共有建造事業量については近年低水準で推移してきたが、今後、平成３年～６年前後にかけて建造された船舶の大量更新時期を迎えるため、相当程度の代替建造需要が見込まれる。また、国土交通省においては、内航海運の活性化、代替建造の促進等のための施策を講ずることとしており、特に、スーパーエコシップについてはその普及促進のための支援や船員制度・検査制度に係る環境整備を今後進めていくこととしていることから、これらによる建造促進効果が期待される。

上記を踏まえつつ、具体的な事業量については、国土交通省において、別添のとおり、代替対象船舶の絞り込み、低位推移期の代替率の採用等の前提をおき、期間中約１４７０億円程度となるものと見込んでいる。この事業量を前提として、上記２．の対応策を講じ、期間末において債務超過の大半を解消（８割減）し、その後速やかに債務超過から脱する。

事業量が仮に見込額に達しなかった場合には、建造促進のための更なる対策について検討を行い、所要の措置を講じる。

４．フォローアップ等

(1) 進捗状況のフォローアップ

見直しの進捗状況が外部からも把握できるよう以下の措置を実施する。

①公表資料で把握できる定量的指標を用いた進捗状況の評価及び公表

②進捗状況のフォローアップを行うため、外部専門家（内航海運、会計、金融等）で構成される組織の設置

(2) 措置の見直し

船舶勘定をめぐる今後の状況等に応じて必要と認められる場合や各対策の財務改善効果が十分現れてない場合には、方針に盛り込まれた措置の見直しを随時実施する。

（参考２）共有建造事業の未収金対策への取組みについて

１．経緯及び現状認識

共有建造事業に係る未収金については、経済状況の低迷に伴う荷動きの低下と物流コスト削減の動き、船腹調整廃止等の規制緩和の影響等により、平成 10 年度以降増加しておりましたが、平成 17 年度以降減少に転じ令和元年度末では約 22 億円となりました。

＜過去５年間の未収金の推移＞　（単位：百万円）

	旅客船 船舶使用料(注1)		貨物船 船舶使用料(注2)	売却代金 未収等	計	対前年度増減 (△) 額
平成27年度	(744)	6,039	1,572	4,897	12,508	△1,375
平成28年度	(858)	5,313	994	4,117	10,424	△2,084
平成29年度	(735)	3,324	852	1,866	6,042	△4,382
平成30年度	(868)	1,234	691	560	2,485	△3,557
令和元年度	(1,015)	1,348	403	441	2,192	△294

（注１）（　　）は、内数で離島航路事業者の年間船舶使用料を翌年度４月に一括して支払う特約を締結しているものです。これらは、年度末に未収金として経理処理されますが、翌年度４月に国等の補助金等を原資に一括返済されます。

（注２）貨物船には、内航船及び近海船を含みます。

（注３）会計処理上の期日未到来未収金を含まないため、貸借対照表における未収金残高と合致しません。

＜過去５年間の貸倒償却の推移＞　（単位：百万円）

	旅客船	貨物船		貸付金等	合計
		内航船	近海船		
平成27年度	－	447	－	－	447
平成28年度	－	316	－	－	316
平成29年度	85	15	7	6	113
平成30年度	3,123	－	－	－	3123
令和元年度	－	－	201	－	201
合計	3,208	778	208	6	4,200

２．未収金対策の内容

①計画的な未収金回収対策

未収金が発生した場合には、経営の合理化等により、早期に約定船舶使用料の支払いに復するよう、関係者とともにできるだけの努力をすると共に、未収金の最大限の回収を図るべく、個々の事業者の状況に応じて計画的に取り組んでいます。具体的には次のような措置を講じています。

(ｱ) リスケジュール計画の策定

未収事業者や荷主・金融機関等と協議の上、経営状況等に応じたリスケジュール計画をできる限り早期に策定し、未収金の確実な回収を図っています。これにより、当初契約より支払期間は若干延長し、一時的に未収金が増加するものの、事業経営を継続させつつ未収金を計画的に回収することが可能となります。

(ｲ) 適切な法的処理

事業経営の継続が困難となり、会社更生、民事再生等の手続きに移行した場合には、その法的処理を適切に行い、機構債権の回収率の向上に努めています。

具体的には、会社更生手続、民事再生手続等において、事業の継続が認められた場合には、当該手続開始以後発生する機構債権は事業継続に必要な債権（共益債権）として優先的な弁済が認められることが確立しつつあり、また、未収金債権についても、事業継続への必要性を強く主張するなどにより、最大限の回収に努めています。

(ｳ) 私的再生による未収金等の回収

これまでの未収金等の回収方法としては、リスケによる回収、また回収不能になった場合には、法的処理（破産手続、民事再生手続）という手法によっていましたが、新たに公的な第三者機関を使った私的再生による機構債権の回収を実施しています。

(ｴ) その他の未収事業者の取り扱い

リスケジュール計画を策定・実行している事業者以外であっても、制度的に認められた支払猶予措置を講じているものや、過去に未収金を発生させたが既に約定通り支払いを行っているものについても、回収が継続されるよう支払い状況、経営状況等を常時監視しています。

また、未収金回収に向けた協議が継続している事業者については、リスケジュール計画の策定等を急いでおり、今後ともこのような取り組みを強化していくこととしています。

②未収金回収努力の継続及び新規発生の抑制

未収金が発生した場合は、次のようなあらゆる措置を講じて、その回収を図るとともに、これが困難な場合には売船や破産申立てによる処理を行い、未収金の最大限の回収に努めていますが、今後ともこのような努力を継続します。

・事業者に対して、電話、面談等による督促、未収原因の把握、財務状況・資産状況等の調査、管理費等のコスト削減指導、抵当権設定等の担保措置を行う。
・用船者や荷主に対して、用船料・運賃の引き上げ要請、用船料債権の差押え、売船予告、破産申立予告等を行う。
・関係金融機関と連携して、回収への協力要請、売船予告、破産申立予告等を行う。

３．未収金管理体制の強化についての進捗状況

①未収金は、各種対策の結果、平成 11 年度をピークに年度毎の増加額自体は減少傾向に転じ、平成 17 年度以降未収金残高は対前年度を下回り、令和元年度においても未収金残高は対前年度を下回る結果となりました。

②上記で述べたように未収事業者の中には、既にリスケジュール等により計画的な回収が図られているものが多数含まれており、未収金のうち相当部分は回収の目途が立ったものとなっています。船舶使用料の回収率も、着実に改善してきており、平成 12 年には約 85％であったものが、平成 29 年度以降は一時的なものを除いて 100％の回収率となりました。

③また、建造審査に当たっては、事業者や用船者の財務状況、建造予定の船舶の運航採算性等を綿密に調査・分析を行うとともに、第三者への委託による事業者等の調査をはじめ、用船料に係る当機構の直接受領、第三者の債務保証などの債権保全を講ずるなど適正な審査を実施するとともに、平成 17 年度以降は審査業務の一部を外部に委託しております。また、管理部門との密接な連携を図るなど、未収金発生防止に努めた結果、令和元年度の新たな未収金発生は一時的なものを除いて皆無となりました。

④しかしながら、海運業界の経営状況はきわめて厳しいものがあり、(i)既に破産してしまった事業者だけでなく、今後も、(ii)破産または会社清算に当たって、共有船舶を売却しても大きな売却損が生じる場合、(iii)経営のさらなる悪化により、リスケジュール計画に沿った支払いも不可能になる場合等、未収金の回収が不可能となる場合が生じることは想定せざるを得ません。当機構では、このような状況を正確に把握しつつ、今後も厳正な態度で未収金の回収を図ってまいります。

（参考３）「繰越欠損金削減計画」

繰　越　欠　損　金　削　減　計　画

平成３０年３月３０日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

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と現状

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。）は、平成１５年１０月１日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団（以下、「事業団」という。）を統合して発足しているが、その中の海事勘定においては、繰越欠損金が、平成２８年度末には、３１７億円に達している。主な内訳を見ると、貸倒引当金相当額７７億円、未収金の処理等に伴い、これまでに計上した損失２４０億円となっている。

その他にも、機構発足後、独立行政法人化に伴い独立行政法人会計基準（以下「独法会計基準」という。）の導入による損失が発生したが、これらについては、これまで計上した利益により解消している。

それぞれの具体的な内容は以下のとおりである。

①貸倒引当金の計上

海事勘定においては、機構発足時（平成１５年１０月１日）以降、多額の貸倒引当金を計上することとなったが、この主な要因は下記のとおりである。

（ｉ）未収金の増加

船舶共有建造業務においては、平成９年度以降（平成９年９月末までは船舶整備公団、同年１０月１日以降は事業団）、下記のような、従来の債権管理体制では対応しきれない、急激な状況の変化が発生したことにより未収金が急増し、これに伴い、機構発足以降、多額の貸倒引当金を計上することとなった。

（ア）経済の長期低迷による荷動きの減少

（イ）規制緩和による影響

(a) 規制緩和後の荷主再編に伴う物流合理化により船腹過剰となり、運賃・用船料が低下

(b) 各種運賃協定等（内航タンカー運賃協定、沖縄航路運賃協定）の廃止に伴い、運賃・用船料が低下

（ウ）金融機関の破綻、貸し渋り等の金融システム不安

（エ）財政再建の観点からの公共事業の縮減に伴い、稼働率が低下

（オ）燃料費の高騰により旅客船事業者、内航オペレーターの経営が悪化

（カ）その他の要因（本四架橋、阪神淡路大震災等）

（ⅱ）独法会計基準の導入による貸倒引当金計上基準の変更

機構発足前の船舶整備公団、事業団（船舶勘定）においては、特殊法人会計において、貸倒引当金は損益の範囲内で未収金残高等の千分の六を限度額として計上することとしていた。

機構発足による独立行政法人化に伴い、金融商品にかかる会計基準に準ずる形で個別の回収可能性を検討し、不足額を引き当てることとなり、これにより、引当額が大幅に増加することとなった。

②未収金の処理等に伴い計上した損失

未収金の処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失・有形固定資産売却損・減損損失の計上により総額で３７９億円の損失が発生したが、このうち、これまでに計上した利益により１３９億円が解消し、平成２８年度末の繰越欠損金の内訳としては、２４０億円となっている。

③ その他の要因

（ⅰ）貸倒引当金以外の独法会計基準導入による影響（退職給付引当金計上）

機構発足前は、特殊法人会計に基づき、当該事業年度末に役職員全員が退職した場合の退職金所要額のみを計上していたが、機構発足後は、独法会計基準に基づき、各事業年度末における役職員の退職給付債務（退職一時金、厚生年金基金から支給される年金給付、退職共済年金に係る整理資源負担及び恩給負担金に係る債務）の額の割引額を計上することとなり、引当額が増加したが、これに伴う損失については、これまで計上した利益により全て解消している。

（ⅱ）利幅の低下

平成７年以降、事業金利と調達金利の利幅が縮小したことにより、船舶共有建造業務における収益性が低下したが、利幅については、平成 18 年 11 月より、金利体系を見直したことにより、現状においては、安定的な確保が図られている。

（２）計画の必要性

内航海運は、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全・良好なサービスを持続的に確保するためには、安定的輸送の確保や生産性の向上を図る必要がある。また、離島航路の維持・改善をはじめとする、地域公共交通の活性化や観光立国推進等に寄与する必要がある。

そのため、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推進する。海事勘定においては、「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」（以下、「見直し方針」と言う。平成１６年１２月２０日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づき、平成１７年度から２１年度までの重点集中改革期間において、船舶共有建造制度の抜本的見直し、適切なスプレッドの確保、未収

発生防止、債権管理及び回収の強化策に努めたこと等により、重点集中改革期間の最終年度（平成２１年度）においては、多額の債務超過の状態から１３５億円の資産超過に転じ、また、未収金についても平成２８年度末時点の残高が８億円となり、着実に解消されてきている。一方、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、平成２８年度末において、３１７億円に上っていることから、第４期中期計画期間においても、引き続き、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、船舶共有建造業務を円滑に遂行するため、今後は、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。基本的には、船舶共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金削減の原資となるため、事業量の確保を図るとともに、未収金が、引当金の計上や、管理又は処理に伴い発生する費用等により損益を圧迫する要因となることから、その発生の抑制、債権管理及び債権回収の強化を通じてこれらの費用の圧縮を図ることにより、利益を確保していくこととし、繰越欠損金の削減目標額及び具体的な削減方法を定めることにより、着実に削減を進めていくものである。

（３）前提条件

①基本的な考え方

上述のとおり、基本的には、船舶共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金の原資となるため、引き続き、収益性の確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

その一方で、機構（船舶共有建造業務）は、国内海運政策の実施機関であることに鑑み、「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、「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。」とされたところである。

このため、船舶共有建造業務の実施においては、民業補完の観点、債権管理体制の強化、適正な事業金利の設定により国内海運政策への誘導等に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保を図り、また、未収金の回収や引当金計上による未収金への適切な対処により財務の健全性を確保していくことを考慮した上で、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ものとする。

②具体的な前提条件

（ⅰ）事業量

第４期中期計画期間（平成 30 年度～平成 34 年度）中、平成 30 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４期中期計画期間（平成 30 年度～平成 34 年度）５年間における繰越欠損金の削減目標額は、40 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

機構は、これまで、適正な事業金利の設定や、事業者へのＰＲ等により建造推進を図ってきたが、引き続き、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、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推進する。また、社会的要請の高い船舶の建造に適切に対応することにより、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、良質な事業者の安定的な確保に努める。

①建造支援セミナーや地区説明会の実施、及び事業者への個別訪問による船舶共有建造制度のＰＲを行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行っていく。

②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的確かつ早期の情報収集を行い、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推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の審査の厳格化（建造計画の検証、長期用船保証の確保）を行う。

（ⅱ）未収金発生時の船舶使用料の用船料直接受領の一般化を行う。

（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）事業者の資産の劣化や状況悪化による未収金発生を未然に防止するため、審査・管理部署が連携した効率的な管理体制を構築し、信用リスクの適時適切な把握に努めるものとする。

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、以下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、以下の措置を講じる。

（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

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り、実際の前提条件については、年度ごとにある程度の波が発生するものであることから、試算の前提や結果は幅をもって理解されるものである。事業量や引当額等に大幅な変動が生じることになると合理的に見込まれる状況に至った場合等、実際の状況が前提条件から大幅に乖離し、本計画によることが著しく不適当と認められる場合には、上記１．（３）の「①基本的な考え方」（適正

な事業金利の設定、政策課題の実行、未収金の処理等）に留意しつつ、当該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

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）並びに債務等処理法附則第４条、第５条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を、適切に実施します。

また、平成28年度より、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により、両社の経営自立を支援するため、追加的支援措置を実施します。

さらに、令和元年度より、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により、同社の経営自立を支援するため、新たな支援を実施することとなりました。

なお、関係三大臣合意並びに同法附則第６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・情報提供機能の整備

業務の透明性を確保するため、ホームページ及び広報誌等の媒体を活用して総合的かつ効率的な情報提供、業務の実施状況に関する情報の定期的な公表等を行います。

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、さらにセグメント情報を開示いたします。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、各事務所に備えて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の環境を整備しております。

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、各事務所に備えてお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の環境を整備しております。

③ ホームページの適正な管理・運用

上記①及び②のほか、当機構の業務等の情報は、利用者が適切にかつ見やすく興味を持てるよう情報を掲載するよう適時更新し、さらに、各地方機関のパンフレットやプレスリリース資料を掲載するなど当機構情報の充実を図り、より分かりやすいホームページにしております。

また、意見・問合せ窓口の利便性の向上を図るため、ホームページからのメール受付を行い広聴業務を充実するとともに、当機構のプライバシーポリシー（ホームページにおける個人情報保護方針）も整備しております。

④ パンフレット及び広報誌の活用

機構が果たしている役割、業務について国民の理解をより促進するため、総合パンフレットを作成しております。

同パンフレットは業務説明会や鉄道フェスティバルなどの各種イベントで配布しているほか、四半期ごとに広報誌「鉄道・運輸機構だより」を発行し、鉄道・船舶等関係事業者、関係官公庁、地方公共団体、大学等教育機関などに配布するとともにホームページに掲載して、積極的に情報発信を進めております。

（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、各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 年度以降は、第４期中期計画において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～令和元年度）＞

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によるコスト縮減
	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・電力量の削減によるコスト縮減
	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によるコスト縮減
	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、運搬距離の短縮によるコスト縮減
	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しコスト縮減
	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とすることでコスト縮減
	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によるコスト縮減
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することでライフサイクルコストを改善
	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）が図られライフサイクルコストを改善
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

共有建造業務に係る未収金については、経済状況の低迷に伴う荷動きの低下と物流コスト削減の動き、船腹調整廃止等の規制緩和の影響等により、平成 10 年度以降増加していましたが、当機構ではリスケジュール、法的手段を含めて、未収金の発生抑制・回収強化に努めてきた結果、平成 17 年度以降未収金残高は対前年度を下回る結果となりました。

しかしながら、海運業は船舶で使用する燃料油等への環境規制なども加わり、経営状況は引き続き厳しいものがあり、今後、未収金の回収が一部不可能になる可能性があります。詳しくは「第２．事業の状況　２．経営方針、経営環境及び対処すべき課題等（２）海事関係　（参考２）共有建造事業の未収金対策への取り組みについて」をご参照下さい。

（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）令和元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元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、各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、当期総損失 1,126 百万円のうち、1,708 百万円については期首繰越欠損金を埋め、2,834 百万円については積立金を取り崩しております。

令和元年度のキャッシュ・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、169,585 百万円の資金の減少となり、前年度が 64,157 百万円の減少であったことに比べて、105,429 百万円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、17,728 百万円の資金の増加となり、前年度が 126,324 百万円の減少

であったことに比べて、144,052 百万円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、82,574 百万円の資金の減少となり、前年度が 77,637 百万円の減少であったことに比べて、4,937 百万円の減少となっております。これらの増減を合わせますと、令和元年度末における現金及び現金同等物の残高は、720,304 百万円と、前年度末に比べて 234,431 百万円（24.6%）の減少となっております。

（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と海事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（http://www.mof.go.jp/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 整備新幹線における電車線挙動の調査研究　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　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　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　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	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
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
	昭和62年	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	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
	平成24年	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
	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
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）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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
	平成９年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（高崎・長野間）の建設
	平成20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21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26年	ＰＣ工学会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線神通川橋りょう
		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
	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
		照明学会	照明普及賞	北陸新幹線金沢駅の照明
	平成28年	土木学会	技術賞	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－
	平成29年	土木学会	技術賞	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
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17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）
		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
	平成18年	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）
		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
	平成19年	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20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21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、新青森駅

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成23年	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25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26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28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の照明
		鉄道建築協会	協会賞	北海道新幹線新函館北斗駅
	平成29年	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	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―
		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15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	同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急）
	平成16年	政府	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
	平成16年	鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
	平成17年	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22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23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24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25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
		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
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８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15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
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
旧ﾀﾞｨｰﾙﾏﾀﾞｨ橋	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16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
	平成17年	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
		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19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17年	ＰＣ技術協会	協会賞（作品部門）	PCU型桁式高架橋
		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 プロジェクト賞	つくばエクスプレス
	平成18年	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－
		鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	守谷駅

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
			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20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
	平成23年	土木学会	技術賞	成田新高速鉄道の建設
		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27年	土木学会	技術賞	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30年	土木学会	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）	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	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－
				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－
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	情報化貢献表彰	交通計画支援システム
	平成15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16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17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18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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成21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
	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

（４）特許権等

令和２年８月 21 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	85	8

（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。

令和元年度までに技術協力を行った国及び地域は 70 に及び、延べ 2,267 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これまでに実施した主な技術協力

国・地域名	プロジェクト案件名
北　　米	
アメリカ合衆国	カリフォルニア高速鉄道計画
中　南　米	
メ キ シ コ	グアナファット州鉄道開発計画
ブ ラ ジ ル	ブラジル鉄道近代化、ブラジル高速鉄道計画
ボ リ ビ ア	ボリビア国鉄災害復旧計画
アルゼンチン	アルゼンチン国鉄中央センター
ヨーロッパ	
イギリス・フランス	英仏海峡トンネル建設計画
フランス・イタリア	アルプストンネルプロジェクト
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
ア フ リ カ	
モ ロ ッ コ	ジブラルタル海峡連絡計画
エ ジ プ ト	カイロ近郊都市鉄道建設計画予備調査、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
コンゴ民主共和国（旧ザイール）	マタディ橋りょう建設
チュニジア	チュニジア首都圏通勤線電化調査
南アフリカ共和国	ヨハネスブルグ・ダーバン間高速鉄道調査
ア　ジ　ア	
中　　国	鉄道近代化計画、北京・上海間高速鉄道計画、大瑶山トンネル建設工事、スラブ軌道技術移転
台　　湾	台湾高速鉄道建設工事

韓　　国	ソウル地下鉄3･4号線建設工事
フィリピン	鉄道計画・運営・管理、フィリピン国鉄北線リハビリ計画予備調査、マニラ首都圏地下鉄事業
インドネシア	鉄道安全性改善政策、ジャボタベック圏総合輸送システム改良計画 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・シンガポール高速鉄道事業における事業費縮減・事業スキーム検討調査
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事業費縮減・事業スキーム検討調査、円借款案件レッドライン中間管理ミッション
イ　ン　ド	インド国鉄ＡＴ電化技術、幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査 インド南部高速鉄道構想案件形成調査、インド国高速鉄道開発プロジェクト、インド高速鉄道公社組織強化アドバイザー、鋼鉄道橋のMII(Make in India)の可能性評価調査
パキスタン	パキスタン全国総合交通計画調査
イ　ラ　ン	テヘラン・イスファハーン間高速鉄道新線建設計画
ベトナム	南北統一鉄道橋りょうリハビリ事業、南北高速鉄道建設計画、ホーチミン都市鉄道事業（1号線）
ミャンマー	ミャンマー鉄道改善検討
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	メトロ計画

第３　設備の状況

１．設備投資等の概要

建設勘定において、令和元年度（平成 31 年４月１日から令和２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

当機構の令和元年度末（令和２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
宿舎等	千葉県船橋	面　積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
	市 行 田 外	10,753 ㎡	1,595	814	2,409

３．設備の新設、除却等の計画

当機構の令和２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、平成 30 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

当機構の平成 27 年度末から令和元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	平成 27年度末	平成 28年度末	平成 29年度末	平成 30年度末	令和 元年度末
建設勘定	一般会計	7,397	7,139	7,139	6,937	6,937
	財政投融資特別会計	44,571	44,571	44,571	44,571	44,571
	計	51,967	51,709	51,709	51,508	51,508
海事勘定	一般会計	58,067	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	63,767	63,567	63,567	63,567	63,567
助成勘定	一般会計	95	95	95	95	95
合　　計	一般会計	65,558	65,100	65,100	64,899	64,899
	財政投融資特別会計	50,271	50,271	50,271	50,271	50,271
	合計	115,829	115,371	115,371	115,170	115,170

（注）地域公共交通等勘定及び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２年８月 21 日現在）

役職名	氏　　名	任　　期	略　　歴
理事長	北　村　隆　志	（平成27年10月１日） 自　平成30年４月１日 至　令和５年３月31日	昭和51年４月運輸省入省 平成24年９月海上保安庁長官 平成25年８月内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官補付）（命）内閣官房国土強靭化推進室次長 平成26年10月大阪国際空港ターミナル（株）特別顧問
副理事長	小　島　　滋	（平成29年４月１日） 自　令和元年10月１日 至　令和５年９月30日	昭和54年４月日本鉄道建設公団入社 平成27年４月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東京支社長 平成28年４月鉄道・運輸機構鉄道建設本部工務統括役
理事長代理	小　瀬　達　之	（令和元年７月９日） 自　令和元年10月１日 至　令和３年９月30日	昭和63年４月運輸省入省 平成30年７月国土交通省大臣官房政策評価審議官（大臣官房秘書室長併任） 令和元年７月鉄道・運輸機構理事
理　事	勝　山　　潔	自　令和２年７月21日 至　令和３年９月30日	平成２年４月運輸省入省 平成28年６月海上保安庁総務部人事課長 平成30年７月海上保安庁第六管区海上保安本部長
理　事	西　川　　浩	（平成29年10月１日） 自　令和元年10月１日 至　令和３年９月30日	昭和57年４月住友海上火災保険㈱入社 平成26年４月三井住友海上火災保険㈱理事　総務部長 平成29年４月三井住友海上火災保険㈱金融公務営業推進本部公務部開発顧問
理　事 （非常勤）	吉　田　育　代	自　令和元年10月１日 至　令和３年９月30日	昭和61年６月（財）日本経済研究所入社 平成25年４月㈱日本経済研究所執行役員調査本部長 平成27年４月㈱日本経済研究所執行役員調査本部上席研究主幹
理　事	木　村　岩　雄	（平成29年10月１日） 自　令和元年10月１日 至　令和３年９月30日	昭和56年４月東京海上火災保険㈱入社 平成24年６月東京海上日動火災保険㈱執行役員（横浜中央支店長委嘱） 平成26年４月東京海上日動火災保険㈱常務執行役員
理　事	重　冨　　徹	自　令和元年10月１日 至　令和３年９月30日	昭和61年４月運輸省入省 平成27年４月日本小型船舶検査機構業務部長 平成29年４月国土交通省海事局検査測度課長
理　事	髙　瀬　昭　雄	（平成30年４月１日） 自　平成31年４月１日 至　令和３年３月31日	昭和55年４月日本鉄道建設公団入社 平成28年４月鉄道・運輸機構審議役 平成29年４月鉄道・運輸機構工務・建設統括役
理　事	湯　山　和　利	（平成30年４月１日） 自　平成31年４月１日 至　令和３年３月31日	昭和56年４月日本国有鉄道入社 平成28年４月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長 平成29年４月鉄道・運輸機構事業監理部長
監　事	竹　下　正　敏	自　平成30年８月１日 至　令和４事業年度の財務諸表承認日	昭和57年４月住友商事㈱入社 平成28年４月住友商事㈱中部業務企画部長（兼 関西業務企画部長付） 平成28年10月住友商事㈱中部業務企画部長（兼 国内業務企画部長付）
監　事	髙　須　一　弘	自　平成30年８月１日 至　令和４事業年度の財務諸表承認日	昭和62年４月警察庁入庁 平成28年１月警察庁生活安全局生活安全企画課長 平成29年３月宮城県警察本部長
監　事	豊　浦　浩　二	自　平成30年８月１日 至　令和４事業年度の財務諸表承認日	昭和61年４月㈱三和銀行入行 平成26年６月㈱三菱東京ＵＦＪ銀行本部審議役 平成27年６月㈱名村造船所経営業務本部副本部長（兼本社長）

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、理事の任命・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、平成 30 年４月１日から令和５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において当機構の経営及び業務運営に係る重要な個別事項に係る審議を行います。

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

当機構が令和元年度において役員に支払った報酬額は総額で 211,284 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。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第　４　期　中　期　目　標

平成３０年　２月２８日
（変更）平成３０年　８月３１日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第４期中期目標

国土交通大臣は、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（ミッション）

我が国が直面する人口急減、少子化、超高齢化という大きな課題に対し、国内の地域間、国内と海外との間におけるヒト、モノ等の「対流」の促進により次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことは極めて重要である。

機構は、特殊法人等改革の一環として、前身の日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の統合により、平成１５年１０月に新たに独立行政法人として発足した機関であり、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行っている。

これらの業務の実施においては､「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）等を踏まえ、中期目標管理法人として国民に対する説明責任を果たしつつ、法人の政策実施機能の最大化を図るとともに、「交通政策基本計画」（平成２７年２月１３日閣議決定）、「総合物流施策大綱」（平成２９年７月２８日閣議決定）等における公共交通に関する政府方針及び「未来投資戦略２０１８」（平成３０年６月１５日閣議決定）等におけるインフラシステム輸出の拡大に関する政府方針を実現すべく、適切に遂行しているところである。

機構の担う役割は、上記の政府方針の実現に向けて、機構の有する高度な技術力や専門性を活かし、独立行政法人通則法第２条の趣旨も踏まえ、民間企業等との適切な役割分担に留意しながら、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化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である。

（別添）政策体系図

２．中期目標の期間

平成３０年４月１日から平成３５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

「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（平成２７年５月２５日改定）における「一定の事業等のまとまり」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）とする。各業務については、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、ⅰ測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ⅱ土木工事や軌道工事といった工事実施段階、ⅲ開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれどの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事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、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

ⅰ　工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと

ⅱ　工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、

安全な事業遂行に万全を期すこと

iii　開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

＜具体的な完成・開業年度目標＞

・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成３４年度末

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成３４年度

神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）：平成３１年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成３４年度下期

＜目標水準の考え方＞

整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成２７年１月１４日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成１７年法律第４１号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【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、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：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あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真

に必要な場合のみに実施するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。
＜定量的目標＞
（鉄道分野の技術力を活用した支援）
・ 地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（５段階評価）で平均３．０以上の評価を得る。
＜指標＞
（鉄道分野の技術力を活用した支援）
・ 技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成２５年度から平成２９年度（見込み）までの件数・７８件）
＜目標水準の考え方＞
機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、５段階（５＝大変役に立った、４＝おおむね役に立った、３＝役に立った、２＝あまり役に立たなかった、１＝まったく役に立たなかった）中の「３＝役に立った」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。
【難易度：高】
受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、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あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み
鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。
まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。
また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。
＜指標＞
・ 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２５年度から平成２８年度までの施工監理講習受講者数・２，４０６人）
・ 学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成２５年度から平

成２８年度までの学会等への応募・発表数・３０６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２５年度から平成２８年度までの技術研究会等開催数・３０件）

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

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）第４条に規定する業務について、同法第３条の規定に基づき国土交通大臣が定める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ための基本的な方針に従い、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」という。）を行い、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。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。

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みに対して、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。

＜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
・ 機構が海外高速鉄道調査等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
・ 専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成２５年度から平成２８年度までの実績・１２６人（２７カ国））
・ 研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成２５年度から平成２８年度までの実績・４０２人（４１カ国））

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のため、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。

＜指標＞
・ 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成２５年度から平成２９年度（見込み）ま

での回収件数・９７１件（鉄道事業者数：２７者））

(2) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構では、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及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。

(a)確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

＜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２５年度から平成２９年度までの平均受講率・８１％)

(b)助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

＜指標＞

・ 鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成２７年度から平成２９年度の平均配布部数・８０９部）

(c)債権の確実な回収等

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、これらに係る債務を確実に償還する。

＜指標＞

・ 譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成２５年度から平成２９年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間６件、無利子貸付資金：年間６件）

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗

状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。
＜指標＞
・ 貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成２８年度から平成２９年度（見込み）までの回収件数・８件）

(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や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」（平成２９年６月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会）等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に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推進しつつ、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より高い船舶の建造推進
船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。
また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの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の建造を推進する。
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＞
・ 上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において１４０隻以上とする。
＜目標水準の考え方＞
延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約２６隻を基に５年間で約１３０隻となることを踏まえ、今中期目標期間において１４０隻と設定した。
【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推進する必要があるため。
【難易度：高】

船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。

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、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】

船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。

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みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行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＞

・ 今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により４０億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、今中期目標期間中において４０億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) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

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、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。

＜定量的目標＞

・ 国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

＜目標水準の考え方＞

地域公共交通出資業務については、公的資金であることに鑑み、適切に出資及び貸付けを行うとともに、毀損を生じさせないことを目標としている。

② 内航海運活性化融資

内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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。）第１３条の規定に基づき、旧国鉄職員の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。

また、やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。

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「旅客鉄道株式会社等」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 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成２２年１２月２１日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成２７年６月３０日国鉄事第７５号）並びに債務等処理法附則第４条及び第５条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、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。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第６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れを適切に実施するものとする。

４．業務運営の効率化に関する事項

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、弾力的な組織の編成、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。

② 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）に基づく取組みを着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、ＰＤＣＡサイクルにより、公平性・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を推進する。

＜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２７年度から平成２８年度までの平均実施率・１００％）

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

④ 一般管理費の効率化

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（平成３４年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成２９年度）比で５％程度に相当する額を削減する。

⑤ 事業費の効率化

事業費（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（平成３４年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成２９年度）比で５％程度に相当する額を削減する。

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とともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

＜指標＞

・ 保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成２５年度から平成２９年度上期までの平均入居率・９５％）

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ＩＴの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

＜指標＞

・ Ｗｅｂ会議開催回数

・ 電子決裁率

５．財務内容の改善に関する事項

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

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、平成２７年１月２７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、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、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。

(2) 資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

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するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。

(2) 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びＰＲポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状

況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

(3) 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、法人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の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

(4) 環境への配慮

業務の実施に当たっては、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。

（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構　政策体系図

国土交通省

主な政府方針等

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）
- ○**整備新幹線**（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備を着実に進める（略）
- ○都市鉄道の利用を促進するため、（略）**都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進**する。
- ○コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、（略）公共交通機関である**LRT・BRT等の導入を促進**する。

総合物流施策大綱（2017-2020）（平成29年7月28日閣議決定）
- ○内航海運の安定的輸送の確保と生産性向上のため、「**内航未来創造プラン**～たくましく日本を支え進化する～」（平成29年6月**内航海運の活性化**に向けた今後の方向性検討会策定）に基づく施策の推進に取り組む。（略）先進的な船舶等 の開発・普及（（略）**独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度の活用を通じた円滑な代替建造の促進等**）（略）を図る。

未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）
- ○「**インフラシステム輸出戦略**（平成30 年度改訂版）」（平成30年6月7日経協インフラ戦略会議決定）の重点施策を官民一体で推進する。
- ○案件形成・発掘から施設の運営・維持管理等に至る一貫した取組を行い、トータルな受注につなげる。その際、**海外インフラ展開法により、我が国独立行政法人等の知見を活用**する。

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）

国土交通省の政策・施策（鉄道・運輸機構関連）

※国土交通省「政策目標及び施策目標」より抜粋

- ○**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

（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が果たす役割

（機構の目的）【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法　抜粋】

第三条　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。）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を目的とする。

鉄道建設等業務

- 整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業の着実な進捗。
- 我が国鉄道技術の海外展開に向けた海外の高速鉄道に関する調査等の実施。

北海道新幹線

鉄道助成業務

- 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、都市鉄道等への適正かつ効率的な補助の実施。
- 既設新幹線譲渡代金等の適正かつ効率的な回収の実施。

仙台市地下鉄東西線

船舶共有建造業務

- 物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶等の船舶共有建造業務を実施。
- 良質な船舶建造のための技術支援の実施。

高度二酸化炭素低減化船

出資等業務

- 地域公共交通の活性化等に資する認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資等
- 内航海運活性化融資業務の適切な実施。

LRT（イメージ）

特例業務（国鉄清算業務）

- 旧国鉄職員等への年金費用等の円滑かつ確実な支払
- 国鉄から承継した土地処分の円滑な実施等
- JR北海道、四国及びJR貨物の経営自立のための支援

梅田駅（北）

- 民間企業等との適切な役割分担
- 内部統制の充実・強化
- 業務運営の効率化の取組みを実施

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第　４　期　中　期　計　画

平成３０年３月

平成３０年３月３０日
（変更）平成３０年９月２０日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第４期中期計画

１．政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

我が国は、人口急減、少子化、超高齢化という大きな課題に直面しており、このような社会的な制約を解決するため、運輸分野において公共交通の果たす役割は大きい。

そのため、国においては「交通政策基本計画」（平成２７年２月１３日閣議決定）等を定め、我が国社会の持続的発展のため、様々な政策を実現しようとしている。

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。

その際留意すべきは、これら政策のすべてを機構が実施するのではなく、民間企業等のみで実施できることはそれらに任せ、民間企業等のみでは実現できない役割を果たすことが重要である。

特に、整備新幹線整備や都市鉄道利便向上施策、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みなどは、機構が有する高速鉄道その他の鉄道建設に関する技術や知見を十分に活用するものである。また、船舶共有建造事業などは、民間に任せるだけでは課題の解決が進まない状況であることから、国内海運政策を実現するために必要不可欠な業務について、民業補完する形で実施するものである。

これらの役割を果たし、国土交通大臣が定めた機構の中期目標（平成３０年４月１日から平成３５年３月３１日までの５年間の目標。以下「中期目標」という。）を達成するため、独立行政法人通則法（平成１１年法律第１０３号）第３０条第１項の規定に基づきとるべき措置等を以下のとおり定める。

２．中期計画の期間

平成３０年４月１日から平成３５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

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

①　整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

ａ．北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事実施計画に基づく平成４７年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成２７年１月１４日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成４２年度末の完成・開業に向けて、概ね平成３４年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

ｂ．北陸新幹線（金沢・敦賀間）

当初の工事実施計画に基づく平成３７年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成３４年度末の完成・開業。

ｃ．九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成２８年３月２９日）に基づき、平成３４年度に対面乗換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗して

いるかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

ａ．神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）
平成３１年度下期の開業

ｂ．神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
平成３４年度下期の開業

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこ

ととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b)　民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。

・小田急小田原線
平成３０年度の事業完了

③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

なお、鉄道事業者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、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。

「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（５段階評価）で平均３．０以上の評価を得ることを目指す。

地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる

諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

④　鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。

さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施する。

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

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）第４条に規定する業務について、同法第３条の規定に基づき国土交通大臣が定める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ための基本的な方針に従い、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、試験及び研究を行う。

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みに対し協力し、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。

（３）鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済、償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を策定し、その全額を確実に回収する。

なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度、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、各営業主体に対して貸付又は譲

渡を行う。

また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に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、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。

・平成３０年度
　譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）
　鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

さらに、並行在来線への支援のため、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　鉄道助成

機構は、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及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻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するとともに、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。また、「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各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や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、これらに係る債務を確実に償還する。

②　中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息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のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の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推進する。

①　船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。

具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、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、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において１４０隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。

また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

②　船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、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する。特に、SO_x等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

このため、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の技術調査を実施するほか、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る。

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。

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みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

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、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により今中期計画期間中に４０億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。

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。

（６）地域公共交通出資業務等

①　地域公共交通出資及び貸付け

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、次の手順に従って、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。

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、当該リスクを適切に評価して、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、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、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、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

②　内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。

（７）特例業務（国鉄清算業務）

①　年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の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。

やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期計画期間中に完了させる。

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「旅客鉄道株式会社等」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 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益余剰金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成２２年１２月２１日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成２７年６月３０日国鉄事第７５号）並びに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）附則第４条及び第５条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等の実施に当たっては、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、旅客鉄道株式会社等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。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第６条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

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）業務改善の取組み

① 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

② 調達等合理化の取組み

「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。

③ 人事費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

④　一般管理費の効率化

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（平成３４年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成２９年度）比で５%程度に相当する額を削減する。

⑤　事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成３４年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成２９年度）比で５%程度に相当する額を削減する。

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とともに、「８．重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。

（２）電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ＩＴの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

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、平成２７年１月２７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

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柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

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今中期計画期間中に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、貸し付けし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。

・平成３０年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

８．重要な財産の譲渡・担保に関する計画

行田宿舎及び津田沼寮について、平成３０年度以降、売却等適切な措置を講じる。

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）施設及び設備に関する計画

該当なし

（２）人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するため、人員の適正配置等重点的な運用を行う。

（３）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を補填するための業務

・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

日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務

・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

（４）その他当該中期目標を達成するために必要な事項

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。理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、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。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

②　広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びＰＲポイントを整理して、戦略的広報を推進する。

また、主な業務の実施状況、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。

③　情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、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の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

④　環境への配慮

業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「第４期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO_2）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。

また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（平成30年度～平成34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				
国庫補助金等	188,625	61,050	－	249,675
地方公共団体建設費負担金	188,625	－	－	188,625
地方公共団体建設費補助金	－	61,050	－	61,050
借入金等	－	579,869	178,055	757,924
財政融資資金借入金	－	88,415	－	88,415
民間借入金	－	135,564	89,455	225,019
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	－	355,891	88,600	444,491
業務収入	388,618	392,833	221,636	1,003,087
受託収入	－	－	331,937	331,937
業務外収入	42	10,778	1,978	12,798
他勘定より受入	377,250	58,065	58,409	493,725
計	954,535	1,102,596	792,015	2,849,146
支出				
業務経費				
鉄道関係業務関係経費	1,655,825	185,533	104,634	1,945,992
受託経費				
鉄道関係業務関係経費	－	－	320,673	320,673
借入金等償還	－	846,780	325,759	1,172,539
支払利息	13,547	45,606	10,749	69,901
一般管理費	20,352	1,967	4,286	26,605
人件費	61,895	5,950	14,152	81,997
業務外支出	40,682	13,179	14,987	68,848
他勘定へ繰入	5	114,605	－	114,610
計	1,792,306	1,213,619	795,239	3,801,164

［人件費の見積もり］ 62,999百万円を支出する。

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。

（注1）第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。

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	1,113,750	383,365	307,733	1,804,848
経常費用	1,113,670	341,526	296,648	1,751,844
鉄道建設業務費	1,110,096	340,480	270,599	1,721,176
受託経費	－	－	22,947	22,947
一般管理費	2,950	864	2,807	6,621
減価償却費	625	181	294	1,100
財務費用	33	41,826	11,020	52,878
雑損	46	14	66	126
収益の部	1,113,750	386,124	309,611	1,809,484
鉄道建設業務収入	396,161	380,848	230,806	1,007,816
鉄道建設事業費補助金収入	－	－	380	380
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	222	－	222
受託収入	－	－	22,947	22,947
資産見返負債戻入	717,546	4,383	53,545	775,474
資産見返補助金等戻入	700,256	4,365	4,087	708,708
その他	17,291	17	49,458	66,766
財務収益	33	6	－	39
雑益	9	664	1,932	2,606
純利益	－	2,758	1,878	4,636
目的積立金取崩額	－	－	－	－
総利益	－	2,758	1,878	4,636

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	1,840,680	1,222,945	809,196	3,872,821
業務活動による支出	1,788,814	366,497	466,538	2,621,849
投資活動による支出	7	－	2,011	2,018
財務活動による支出	－	846,780	325,960	1,172,740
翌年度への繰越金	51,859	9,668	14,686	76,214
資金収入	1,840,680	1,222,945	809,196	3,872,821
業務活動による収入	954,493	522,698	611,982	2,089,172
受託収入	－	－	331,937	331,937
その他の収入	954,493	522,698	280,045	1,757,236
投資活動による収入	42	30	1,978	2,049
財務活動による収入	－	579,869	178,055	757,924
前年度よりの繰越金	886,145	120,348	17,181	1,023,674

（注2）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（平成30年度～平成34年度）
【海事勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
借入金等	138,700
財政融資資金借入金	90,600
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	48,100
業務収入	143,269
業務外収入	985
計	282,954
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	133,710
借入金等償還	138,060
支払利息	4,173
一般管理費	1,024
人件費	3,846
業務外支出	425
計	281,239

［人件費の見積もり］ 3,090百万円を支出する。
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	130,371
経常費用	126,077
海事業務費	120,843
一般管理費	5,221
減価償却費	13
財務費用	4,294
収益の部	134,414
海事業務収入	132,531
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	0
雑益	1,882
純利益	4,043
目的積立金取崩額	－
総利益	4,043

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	288,475
業務活動による支出	13,054
投資活動による支出	130,172
財務活動による支出	138,060
次期中期目標期間への繰越金	7,188
資金収入	288,475
業務活動による収入	
その他の収入	136,201
投資活動による収入	9,390
財務活動による収入	138,700
前期よりの繰越金	4,184

（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（平成30年度～平成34年度）
【地域公共交通等勘定】

予算 （単位：百万円）

区　　分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	229	－	229
政府出資金	4,800	－	4,800
借入金等			
民間借入金	－	32,400	32,400
業務収入	－	49,088	49,088
計	5,029	81,488	86,517
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	4,825	32,421	37,246
借入金等償還	－	48,910	48,910
支払利息	－	29	29
一般管理費	21	37	59
人件費	183	150	333
業務外支出	－	10	10
計	5,029	81,557	86,586

［人件費の見積もり］　273　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	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	229	254	483
経常費用	229	224	454
地域公共交通等業務費	25	23	48
一般管理費	204	197	401
減価償却費	0	4	5
財務費用	－	29	29
収益の部	229	178	408
運営費交付金収益	229	－	229
地域公共交通等業務収入	－	178	178
資産見返負債戻入	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	0	－	0
資産見返補助金等戻入	0	－	0
純利益	－	△ 75	△ 75
目的積立金取崩額	－	85	85
総利益	－	9	9

資金計画 （単位：百万円）

区　　分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	5,034	81,574	86,608
業務活動による支出	5,034	32,662	37,696
投資活動による支出	0	1	1
財務活動による支出	－	48,910	48,910
次期中期目標期間への繰越金	0	1	1
資金収入	5,034	81,574	86,608
業務活動による収入	229	49,088	49,317
運営費交付金による収入	229	－	229
その他の収入	－	49,088	49,088
財務活動による収入	4,800	32,400	37,200
前期よりの繰越金	5	85	91

（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（平成30年度～平成34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	－	－	－	1,032	－	1,032
国庫補助金等	500,940	－	－	－	－	500,940
国庫補助金	500,715	－	－	－	－	500,715
政府補給金	225	－	－	－	－	225
業務収入	－	128,750	362,157	1,486	－	492,393
業務外収入	5	－	－	1	－	6
他勘定より受入	114,610	－	－	－	－	114,610
他経理より受入	－	－	114,600	－	△114,600	－
計	615,555	128,750	476,757	2,518	△114,600	1,108,981
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	43,685	－	－	31	－	43,716
支払利息	－	128,750	－	－	－	128,750
一般管理費	－	－	－	604	－	604
人件費	－	－	－	1,756	－	1,756
業務外支出	15	－	－	127	－	142
他勘定へ繰入	457,255	－	476,757	－	－	934,012
他経理へ繰入	114,600	－	－	－	△114,600	－
計	615,555	128,750	476,757	2,518	△114,600	1,108,981

［人件費の見積もり］ 1,482百万円を支出する。

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	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	500,955	128,750	316,748	2,397	－	948,851
経常費用	500,940	－	48,535	2,397	－	551,873
鉄道助成業務費	500,940	－	48,535	－	－	549,476
一般管理費	－	－	－	2,391	－	2,391
減価償却費	－	－	－	6	－	6
財務費用	－	128,750	268,213	－	－	396,963
雑損	15	－	－	－	－	15
収益の部	500,955	128,750	362,157	2,392	－	994,255
運営費交付金収益	－	－	－	1,032	－	1,032
鉄道助成業務収入	－	128,750	362,157	1,359	－	492,266
補助金等収益	500,940	－	－	－	－	500,940
資産見返負債戻入	－	－	－	1	－	1
資産見返補助金等戻入	－	－	－	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	0	－	0
雑益	15	－	－	1	－	16
純利益	－	－	45,409	△6	－	45,403
目的積立金取崩額	－	－	－	－	－	－
総利益	－	－	45,409	△6	－	45,403

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	615,555	128,750	476,892	2,867	△114,600	1,109,464
業務活動による支出	615,555	128,750	268,213	2,613	△114,600	900,531
投資活動による支出	－	－	－	5	－	5
財務活動による支出	－	－	208,544	－	－	208,544
次期中期目標期間への繰越金	－	－	135	249	－	384
資金収入	615,555	128,750	476,892	2,867	△114,600	1,109,464
業務活動による収入	615,555	128,750	476,757	2,518	△114,600	1,108,981
運営費交付金による収入	－	－	－	1,032	－	1,032
補助金等による収入	500,940	－	－	－	－	500,940
その他の収入	114,615	128,750	476,757	1,487	△114,600	607,008
前期よりの繰越金	－	－	135	349	－	484

（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（平成30年度～平成34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	69,466
業務外収入	51
他勘定より受入	476,757
計	546,274
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	472,475
借入金等償還	22,000
支払利息	47,467
一般管理費	5,090
人件費	2,731
業務外支出	11
他勘定へ繰入	36,469
計	586,244

［人件費の見積もり］ 2,243百万円を支出する。

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	201,183
経常費用	153,710
特例業務費	146,565
一般管理費	7,006
減価償却費	139
財務費用	47,473
収益の部	302,379
特例業務収入	34,115
財務収益	268,246
雑益	18
純利益	101,196
目的積立金取崩額	－
総利益	101,196

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	915,882
業務活動による支出	593,504
投資活動による支出	51
財務活動による支出	22,000
次期中期目標期間への繰越金	300,328
資金収入	915,882
業務活動による収入	337,730
投資活動による収入	208,544
前期よりの繰越金	369,609

（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。

参　考

第４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）

：平成 30 年度は対前年度 0.9760、平成 31 年度以降は対前年度 0.9930 として推計

業務経費の効率化係数（β）

：平成 30 年度は対前年度 0.9669、平成 31 年度以降は対前年度 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２年度計画

令和２年３月

令和２年３月３１日
（変更）令和２年５月１４日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　令和２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、令和２年度における業務運営に関する計画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

建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

ａ．北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。
・令和３年度から明かり区間の発注が開始できるよう、関係者との協議や詳細設計等を実施する。

ｂ．北陸新幹線（金沢・敦賀間）
・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。
・雪害対策設備、可動式ホーム柵等の機械工事に着手する。
・駅舎の建築工事に着手する。
・電気工事の発注を完了する。

ｃ．九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
・全ての区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。
・車両基地検修設備等の機械工事を実施する。
・駅舎の建築工事を実施する。
・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。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、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。

未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」（経済財政運営と改革の基本方針２０１９（令和元年６月２１日閣議決定））に基づき、調査を行っていく。

② 都市鉄道利便増進事業等

都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

・新横浜トンネル及び綱島トンネルの掘進工を完了し、羽沢トンネル及び新横浜駅（仮称）において軌道工事に着手する。新綱島駅（仮称）非開削部は角形鋼管の施工を完了し、立坑部は躯体構築を進める。

・全駅の建築工事、機械工事及び電気工事に着手する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。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、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努め

ていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、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受託業務等の支援

受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進する。

また、国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、鉄道事業者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。

さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（ＧＲＡＰＥ）を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査（５段階評価）で平均３．０以上の評価を得ることを目指す。

また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

④　鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「鋼鉄道橋架設の手引き」の改定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習

及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。

さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。

加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、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）第４条に規定する業務について、同法第３条の規定に基づき国土交通大臣が定める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ための基本的な方針に従い、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、試験及び研究を行う。

インド高速鉄道計画については、設計業務について、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とともに、工事管理に関する業務の発注があった際には、当該業務の受注を目指す。

インドネシアのジャワ北幹線鉄道高速化事業については、事業化に向けた調査業務について、関係者との緊密な連携の下で行う。

加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。

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みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。

（３）鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確

実な回収を図る。

なお、償還期間の変更を実施した事業者については令和元年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。

さらに、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ等により、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

（４）鉄道助成業務等

①　鉄道助成

機構は、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及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻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するとともに、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。また、「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等を必要に応じて一部見直し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各種助成制度の効果的な活用を支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して周知する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和２年度回収見込額７２４億円）、無利子貸付資金（令和２年度回収見込額２３８億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

②　中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に

沿った貸付利息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より高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が２８隻以上となるよう取り組む。

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
- ・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶
- ・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）

〇事業基盤強化に資する船舶
- ・登録船舶管理事業者を利用する船舶
- ・合併を行う事業者が建造する船舶

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１６％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）

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、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する。特に、環境規制に対応するための技術支援やＬＮＧ燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等の高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

このため、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の技術調査を実施するほか、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る。

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

平成２９年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に４０億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。

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、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）地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

出資の申込みがあった際には、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、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。

また、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みに対する支援効果が最大となるよう努める。

② 内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以

下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。

（７）特例業務（国鉄清算業務）

①　年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の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「旅客鉄道株式会社等」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　旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益余剰金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成２２年１２月２１日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成２７年６月３０日国鉄事第７５号）並びに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）附則第４条及び第５条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を適切に実施する。

・老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付
・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発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、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、旅客鉄道株式会社等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。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第６条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

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）業務改善の取組み

①　組織の見直し

令和２年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

②　調達等合理化の取組み

「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、「令和２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。

③　人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

④　一般管理費の効率化

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４年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成２９年度）比で５％程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

⑤　事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和４年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成２９年度）比で５％程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

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とともに、集約化の

ため、行田宿舎については売却手続きを進める。

（２）電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ＩＴの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

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、平成２７年１月２７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、年度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、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

資金調達に当たっては、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を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、ＩＲ活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。

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

該当なし

６．剰余金の使途

・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

７．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

（１）施設及び設備に関する計画
該当なし

（２）人事に関する計画
事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

（３）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

・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
日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務

・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

（４）その他当該中期目標を達成するために必要な事項

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。

理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、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。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びＰＲポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、見直しを実施したホームページに関して、アクセス状況や利用者視点等を踏まえ更なる改善を図る。

また、主な業務の実施状況、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し、業務運営の透明性を確保する。

③ 情報セキュリティ対策の推進

「サイバーセキュリティ戦略」（平成３０年７月２７日閣議決定）等の政府の方針及び機構の「令和２年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取組み、ＰＤＣＡサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

④ 環境への配慮

機構で定める「第４期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO_2）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書２０２０」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

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2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				
国庫補助金等	48,336	12,210	－	60,546
地方公共団体建設費負担金	48,336	－	－	48,336
地方公共団体建設費補助金	－	12,210	－	12,210
政府出資金	－	－	3,390	3,390
借入金等	－	117,347	14,853	132,200
財政融資資金借入金	－	11,700	－	11,700
民間借入金	－	14,047	4,853	18,900
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	－	91,600	10,000	101,600
業務収入	85,645	71,801	33,839	191,286
受託収入	－	－	25,966	25,966
業務外収入	349	1,921	385	2,655
他勘定より受入	96,672	11,609	12,171	120,452
計	231,002	214,888	90,605	536,496
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	446,909	31,522	21,803	500,234
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	－	－	23,893	23,893
借入金等償還	－	165,533	42,695	208,228
支払利息	2,709	7,200	1,379	11,288
一般管理費	4,095	444	821	5,360
人件費	11,615	1,260	2,344	15,218
業務外支出	8,653	2,822	3,104	14,578
他勘定へ繰入	174	23,950	－	24,124
計	474,155	232,731	96,038	802,924

［人件費の見積もり］ 11,810百万円を支出する。

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。
（注1）第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。

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	220,072	72,097	57,838	350,008
経常費用	219,723	64,698	56,332	340,754
鉄道建設業務費	218,637	64,489	54,966	338,093
受託経費	300	－	1,055	1,355
一般管理費	686	184	281	1,151
減価償却費	100	25	29	154
財務費用	1	7,139	1,398	8,539
雑損	348	260	108	716
収益の部	220,072	71,740	58,089	349,902
鉄道建設業務収入	80,078	69,312	45,276	194,666
鉄道建設事業費補助金収入	－	－	－	－
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	37	－	37
受託収入	300	－	1,055	1,355
資産見返負債戻入	139,345	2,019	11,373	152,737
資産見返補助金等戻入	135,709	2,012	966	138,686
その他	3,637	7	10,407	14,051
財務収益	1	0	－	1
雑益	348	372	385	1,105
純利益	－	△ 357	251	△ 106
目的積立金取崩額	－	－	－	－
総利益	－	△ 357	251	△ 106

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	589,317	256,514	109,360	955,192
業務活動による支出	473,983	43,360	52,900	570,243
投資活動による支出	5	－	409	414
財務活動による支出	－	189,353	42,695	232,048
翌年度への繰越金	115,330	23,802	13,356	152,487
資金収入	589,317	256,514	109,360	955,192
業務活動による収入	230,653	97,276	71,977	399,906
受託収入	－	－	25,966	25,966
その他の収入	230,653	97,276	46,011	373,940
投資活動による収入	349	266	385	999
財務活動による収入	－	117,347	18,243	135,590
前年度よりの繰越金	358,315	41,626	18,755	418,696

（注2）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2年度）
【海事勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
借入金等	69,000
財政融資資金借入金	28,000
民間借入金	37,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	4,000
業務収入	28,412
業務外収入	184
計	97,596
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	40,685
借入金等償還	55,699
支払利息	711
一般管理費	219
人件費	766
業務外支出	158
計	98,239

［人件費の見積もり］ 615百万円を支出する。

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	26,405
経常費用	25,344
海事業務費	24,359
一般管理費	983
減価償却費	2
財務費用	1,061
収益の部	26,922
海事業務収入	26,542
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	0
雑益	380
純利益	517
目的積立金取崩額	－
総利益	517

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	102,004
業務活動による支出	2,490
投資活動による支出	40,068
財務活動による支出	55,699
翌年度への繰越金	3,747
資金収入	102,004
業務活動による収入	27,082
投資活動による収入	1,673
財務活動による収入	69,000
前年度よりの繰越金	4,249

（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2年度）
【地域公共交通等勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合　計
収入			
運営費交付金	44	－	44
政府出資金	10	－	10
借入金等			
民間借入金	－	2,652	2,652
業務収入	－	4,114	4,114
計	54	6,766	6,820
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	14	2,652	2,666
借入金等償還	－	4,100	4,100
支払利息	－	1	1
一般管理費	6	5	11
人件費	35	26	60
業務外支出	－	2	2
計	54	6,786	6,840

［人件費の見積もり］ 51百万円を支出する。

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	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合　計
費用の部	45	34	78
経常費用	45	32	77
地域公共交通等業務費	3	0	3
一般管理費	41	32	73
減価償却費	0	0	0
財務費用	－	2	2
収益の部	45	13	58
運営費交付金収益	42	－	42
地域公共交通等業務収入	－	13	13
賞与引当金見返に係る収益	2	－	2
退職給付引当金見返に係る収益	0	－	0
資産見返負債戻入	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	0	－	0
資産見返補助金等戻入	0	－	0
純利益	－	△ 21	△ 21
目的積立金取崩額	－	21	21
総利益	－	－	－

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合　計
資金支出	55	6,816	6,871
業務活動による支出	54	2,686	2,740
投資活動による支出	－	－	－
財務活動による支出	－	4,100	4,100
翌年度への繰越金	0	30	30
資金収入	55	6,816	6,871
業務活動による収入	44	4,114	4,158
運営費交付金による収入	44	－	44
その他の収入	－	4,114	4,114
財務活動による収入	10	2,652	2,662
前年度よりの繰越金	0	50	51

（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2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	－	－	－	200	－	200
国庫補助金等	103,579	－	－	－	－	103,579
国庫補助金	103,538	－	－	－	－	103,538
政府補給金	41	－	－	－	－	41
業務収入	－	25,750	72,431	285	－	98,467
業務外収入	72	－	－	0	－	72
他勘定より受入	24,124	－	－	－	－	24,124
他経理より受入	16,300	－	23,820	－	△40,120	－
計	144,075	25,750	96,251	486	△40,120	226,442
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	9,400	－	－	6	－	9,406
支払利息	－	25,750	－	－	－	25,750
一般管理費	－	－	－	129	－	129
人件費	－	－	－	325	－	325
業務外支出	376	－	－	26	－	402
他勘定へ繰入	110,479	－	79,951	－	－	190,430
他経理へ繰入	23,820	－	16,300	－	△40,120	－
計	144,075	25,750	96,251	486	△40,120	226,442

［人件費の見積もり］ 277百万円を支出する。

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	120,255	25,724	80,921	460	△16,300	211,061
経常費用	119,879	－	25,967	460	△16,300	130,006
鉄道助成業務費	119,879	－	25,967	－	△16,300	129,546
一般管理費	－	－	－	459	－	459
減価償却費	－	－	－	2	－	2
財務費用	－	25,724	54,955	－	－	80,679
雑損	376	－	－	－	－	376
収益の部	120,255	25,724	72,431	461	△16,300	202,571
運営費交付金収益	－	－	－	188	－	188
鉄道助成業務収入	16,300	25,724	72,431	259	△16,300	98,414
補助金等収益	103,579	－	－	－	－	103,579
賞与引当金見返に係る収益	－	－	－	12	－	12
退職給付引当金見返に係る収益	－	－	－	0	－	0
前払年金費用見返に係る収益	－	－	－	1	－	1
資産見返負債戻入	－	－	－	0	－	0
資産見返補助金等戻入	－	－	－	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	－	－	－
雑益	376	－	－	0	－	376
純利益	－	－	△8,490	0	－	△8,490
目的積立金取崩額	－	－	－	2	－	2
総利益	－	－	△8,490	3	－	△8,487

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	144,075	25,750	96,252	747	△40,120	226,704
業務活動による支出	144,075	25,750	71,255	509	△40,120	201,468
投資活動による支出	－	－	－	4	－	4
財務活動による支出	－	－	24,997	－	－	24,997
翌年度への繰越金	－	－	0	234	－	234
資金収入	144,075	25,750	96,252	747	△40,120	226,704
業務活動による収入	144,075	25,750	96,251	488	△40,120	226,444
運営費交付金による収入	－	－	－	200	－	200
補助金等による収入	103,579	－	－	－	－	103,579
その他の収入	40,496	25,750	96,251	287	△40,120	122,665
前年度よりの繰越金	－	－	0	259	－	260

（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2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	6,935
業務外収入	9
他勘定より受入	79,951
計	86,895
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	99,105
支払利息	9,510
一般管理費	1,000
人件費	548
業務外支出	1
他勘定へ繰入	9,973
計	120,138

［人件費の見積もり］ 440百万円を支出する。
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	67,548
経常費用	58,037
特例業務費	56,665
一般管理費	1,352
減価償却費	20
財務費用	9,511
収益の部	54,963
特例業務収入	－
財務収益	54,960
雑益	4
純利益	△ 12,585
目的積立金取崩額	－
総利益	△ 12,585

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	380,357
業務活動による支出	152,046
投資活動による支出	36
翌年度への繰越金	228,274
資金収入	380,357
業務活動による収入	61,898
投資活動による収入	24,997
前年度よりの繰越金	293,462

（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。