



明日を担う
交通ネットワークづくりに貢献します。

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

決算等説明会ご説明資料

令和6年10月



Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

目次

I. 令和5年度業務実績等	
令和5年度業務実績評価	1
II. 令和5年度決算概要	
建設勘定	7
海事勘定	8
地域公共交通等勘定	9
助成勘定	10
特例業務勘定	11
法人単位	12
III. 令和6年度資金調達計画	
令和6年度債券発行計画	13
令和6年度民間借入金調達予定額	14
IV. 参考資料	
債券発行実績	15
民間借入金調達実績	16



I. 令和5年度業務実績等

令和5年度業務実績評価

総合評価	法人全体に対する評価
(S、A、B、C、Dの5段階)	
B：全体としておおむね中期計画における所期の目標を達成していると認められる。 (評価に至った理由) 項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至っていないため、国土交通省等の評価基準に基づきB評価とした。	(法人全体の評価) 項目別評価のとおり、評価項目全29項目のうち7項目(うち2項目は重要度、困難度の高い項目である。)について、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られている。また、22項目については中期計画における所期の目標を達成していると認められる業務運営を行っており、安定的な経営が実現していることから、法人全体として中期計画における所期の目標を達成していると認められる。

項目別評価				
S	A	B	C	D
当該法人の業績向上努力により、中期計画における所期の目標を量的及び質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる(定量的指標の対中期計画値(又は対年度計画値)が120%以上で、かつ質的に顕著な成果が得られていると認められる場合、又は定量的指標の対中期計画値(又は対年度計画値)が100%以上で、かつ中期目標において困難度が「高」とされており、かつ質的に顕著な成果が得られていると認められる場合)。	当該法人の業績向上努力により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる(定量的指標の対中期計画値(又は対年度計画値)が120%以上、又は定量的指標の対中期計画値(又は対年度計画値)が100%以上で、かつ中期目標において困難度が「高」とされている場合)。	中期計画における所期の目標を達成していると認められる(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の100%以上)。	中期計画における所期の目標を下回っており、改善を要する(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%以上100%未満)。	中期計画における所期の目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%未満、又は主務大臣が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必要があると認めた場合)。
0項目	7項目	22項目	0項目	0項目

主な評価項目について(A評価の項目)

A評価の項目の評価理由

▶ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援

令和5年度に創設した鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)については、国からの要請に基づき、鉄道建設に係る総合的な技術力やノウハウを有する調査隊を現地へ派遣し、TEC-FORCEと連携して、いすみ鉄道(令和5年9月14日)、小湊鉄道(令和5年9月22日)及びのと鉄道(令和6年1月9日～10日)の被災状況調査を実施した。また、調査後、速やかに応急復旧や恒久復旧に向けた技術的な所見を調査報告書としてとりまとめのうえ鉄道事業者へ提供、復旧計画策定や復旧費用の協議の際に活用されるなど、早期復旧に大きく貢献した。

特に、令和6年1月1日に発生した能登半島地震においては、のと鉄道の鉄道施設が全線(七尾・穴水間)にわたり被災したが、年明け間もない状況にあっても派遣に向けた準備を着実に行うとともに、余震活動が続き一部道路等が未復旧のなか被災地入りし、施設保有者であるJR西日本と合同で被災概況の全体像について速やかに調査を実施した。また、調査を踏まえた報告書についても、復旧工事計画の策定・復旧工事の実施主体の意向等も十分に踏まえ作成するなど、被災調査活動全体について関係者と連携し実施した。特に調査報告書は、のと鉄道の復旧工事の実施に向け非常に参考になると評価され、復旧工事計画の早期策定に大きく寄与した。これにより、被災後19日という短期間で復旧工事の着手が実現した結果、令和6年2月15日に七尾・能登中島間が運転再開、同年4月6日には全線復旧・運転再開するなど、調査隊による支援活動が早期復旧に大きく貢献した。

このほか、令和4年台風15号とこれに伴う豪雨で被災した大井川鐵道へは、個別の鉄道施設の被害状況調査及び復旧工事計画の助言を令和5年6月に実施、令和2年7月豪雨による橋りょう流失・路盤流出等の被害を受けたくま川鐵道へは、被災状況の調査を令和5年10月に実施した。

また、災害対策基本法に基づく指定公共機関の指定を踏まえ、地方整備局との協力関係の構築により被災地の道路状況等を速やかに入手する体制を整えるなど、発災前より事前準備に努めるとともに、事前防災の取組や被災時の迅速な災害復旧、鉄道施設の適切な保全・改修等を鉄道事業者と連携して推進するため、令和6年3月26日に、IRいしかわ鐵道及びハピラインふくと包括的連携協定を締結した。

鉄道施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等については、第三セクター鉄道協議会などの鉄道関係の団体が主催する委員会等へ積極的に参加するとともに、地域鉄道を中心とした鉄道事業者に対し、合計32件の支援を適切かつ効果的・効率的に実施した。さらに、道路など鉄道以外のインフラについての情報収集や、鉄道事業者の実態把握に取り組むとともに、鉄道事業者など関係機関へ職員を出向させるなど、機構の技術等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策などについて検討に取り組んだ。

鉄道を含む交通ネットワークの計画策定に関する調査協力等の支援については、鉄道事業者等からの要請に基づき、計8件の調査を受託したほか、都市鉄道等利便増進法を活用した整備スキームについて関係自治体等へ情報提供を行うとともに、国が主体となって実施する調査・検討会にも積極的に参画し、技術的な提案を行う等の協力を実施した。特に、都心部・臨海地域地下鉄の整備については、概略ルートや概算事業費等の検討会に参画し技術的な提案を行った結果、東京都・東京臨海高速鉄道(株)・機構の三者で事業化に向けた検討を深めていくことが合意された(令和6年1月)ほか、埼玉高速鉄道線の延伸についても、機構が技術支援を行っていくことがさいたま市と合意される(令和6年1月)など、鉄道事業者のみならず自治体からも機構の技術力が高く評価された。さらに、鉄道を含む交通ネットワークの計画策定等の支援を強化するため、調査部門の拡充を図るとともに、調査業務に高い見識を有する専門家や学識経験者との連携を通じて、知見の拡充・調査スキルの向上に努めた。

以上のとおり、調査隊については、のと鉄道など5事業者に対して復旧に向けた技術的助言を着実にするなど被災した鉄道事業者の早期復旧に向け大きな貢献を行ったこと、また、都心部・臨海地域地下鉄の新線整備や埼玉高速鉄道の延伸といった鉄道整備計画の策定に関し機構の技術力が高く評価されたこと、これらは中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることからA評価とした。

主な評価項目について(A評価の項目)

A評価の項目の評価理由

➤ 鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組

建設工事現場における情報の組織的な共有・伝達、業務の効率化・高度化、技術の承継等の観点から、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の建設現場等において、BIM/CIMを活用した工事を13工区、遠隔臨場を27工区で導入するなど、鉄道建設におけるDXを推進した。また、「事業促進PPP」方式による施工監理業務の契約や、「ECI方式」による工事契約、受注者の円滑な工事体制の確保を図ることを目的とした「余裕期間制度実施要領」の作成など、最新の契約・入札方式や施工管理手法の導入に取り組むとともに、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の整備を15件実施するとともに、講習会等を通じて関係者への周知、徹底を図った。

特にDXの推進については、北海道新幹線建設局にDX推進担当課長及び担当者を配置するなど組織的に対応するとともに、デジタル技術の積極的な導入・活用による鉄道建設や鉄道運行业務効率化など、今後20～30年後に機構が達成を目指すDXの取組目標として「建設DXビジョン」を策定・公表し、鉄道建設現場等における生産性の向上、安全性の向上、環境負荷の低減等の実現に向けた具体的な戦略を定め、ロードマップの作成や幅広いステークホルダーとの意見交換など改革に着手した。これにより、先進的なDXを扱う企業等との交流が活発化し、より実効性の高い技術を活用する検討を進めることが可能となった。

技術開発の推進については、鉄道建設工事の進捗状況やニーズ等を踏まえた開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫した技術開発に取り組み、25件のテーマについて技術開発を実施するとともに、建設・維持管理コスト低減に寄与する新型防音壁の技術公募を行うなど、民間技術の有効活用に努めたほか、これまで開発した技術について、活用状況を確認の上、コスト縮減や品質の向上等の評価を行った。また、技術開発成果として、機構部外における活用拡大を目的にデータベース化に取り組むとともに、積極的な活用に向けて各種学会等への論文投稿や発表を行った結果、土木学会田中賞、鉄道建築協会賞など複数の賞を受賞するなど学会等からも高い評価を受けた。

人材育成については、令和5年度からの新規の取組として、「スキルアッププログラム(SUP)」を導入し、継続的に機能向上を図る観点から、定期的に意見交換や課題抽出が行われる仕組みを構築するとともに、面接指導による支援を通じて、技術士など業務関連資格の取得促進を図った。また、(独)都市再生機構(UR)との6回の勉強会や、鉄道総研主催の防災研修を受講するなど、今後の事業展開に応じて要求される技術力等を獲得するため、他の独立行政法人等と連携した取組を実施した。

鉄道建設工事における安全推進については、機構で定めた安全推進の基本方針を基に、各地方機関等の工事内容等を踏まえた重点実施項目を策定し、施工者への周知、徹底を行うとともに、(一社)日本建設業連合会主催の「鉄道工事安全委員会」において工事安全推進に関する講義や日建連との定期的な意見交換会を実施するなど、業界団体と連携して安全推進に取り組んだ。

また、役職員の安全意識の向上・醸成のため、毎月初めに安全集会を開催し、幹部からの安全講話を全国に配信するとともに、安全推進に係るスキルの向上を図るため、工事安全推進に係る研修内容の拡充、各地方機関に対する事故防止監査を実施した。さらに、北海道新幹線建設局における工事安全推進体制を強化するため、同局に工事安全推進課を設置した。この他、役職員の取組状況の確認や推奨事例の水平展開を行う「工事安全推進担当者会議」を実施するとともに、当会議等を通じて、安全推進に係るICTの活用事例の情報収集、事例展開(遠隔臨場ツールを活用した安全パトロールの実施、施工の省人化、情報共有のデジタル化など)を実施した。

以上のとおり、鉄道建設等におけるDXの推進、鉄道建設工事の進捗状況やニーズに応じた多くの技術開発、それらの開発成果の社会への還元などを着実に実施したことに加え、中長期的なDXの取組目標を「建設DXビジョン」として、鉄道建設現場等における生産性や安全性の向上等の具体的な戦略を定め、改革に着手したことは、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることからA評価とした。

主な評価項目について(A評定の項目)

A評定の項目の評定理由

▶ 船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進

「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進」の具体的な数値目標については、「より高い政策効果を実現する建造船舶の政策要件への該当延べ件数が各年度における目標30件以上となるよう取り組む」とされているところ、本年度から外部要因が強く影響するものとして、困難度「高」と設定していたところ、セミナーや営業活動をオンライン形式で実施する等、積極的に情報発信を行ったこと等により、業務実績は目標を上回る34件となった。

以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから、A評定とした。

▶ 地域公共交通出資及び貸付け

地域公共交通出融資業務については、貸付けを実行するにあたって、計画的に人材育成等による体制整備・強化に努めるとともに、新たな分野に係る知見の習得等を行うなど、融資案件に対する準備を機動的かつ適切に実施した。その結果、期中に新たに組成された「伊予鉄バス株式会社」及び「株式会社デジタルテクノロジー四国」に対しても、時間的な制約がある中、適正な審査を行った上で貸付けを行うことで、当初想定(2件)よりも多い融資案件(3件)に対し、期初の体制のまま機動的かつ円滑に対応した。特に、会社創設から間もない「株式会社デジタルテクノロジー四国」に対する貸付けは、中長期的な収益性の確認やリスクに対する評価等の実施が困難であったが、機動的な知見の習得や業態を踏まえた適切な債権保全の措置等により適切に貸付けを行った。

また、令和2年に発生した北陸新幹線(金沢・敦賀間)整備事業の工期遅延により生じた地域への影響軽減のため「IR いしかわ鉄道」への出資について、業務基準等に沿ってリスクを適切に評価するとともに、中長期的な収益性が見込まれることを確認する等の適切な審査を行った上で出資を実行するとともに、前年度までに出資を行った「ハピラインふくい」については、出資対象事業の遂行状況等の確認など適切にモニタリングを行い、毀損が生じていないことを確認した。

さらに、都市鉄道融資業務については、大阪臨海部における交通・物流の円滑化を図るため、「北港テクノポート線整備事業」に対し、業務基準等に沿ってリスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれることを確認する等の適正な審査を行った上で貸付けを実行した。また、前年度までに貸付けを行った「なにわ筋線整備事業」、「南北線・有楽町線延伸事業等」及び「北港テクノポート線整備事業」については、貸付対象事業者の財務状況等の確認を通じて適切にモニタリングを行い、約定に沿って債権の確実な回収を行うことができた。

以上のとおり、期中に実行した出融資案件に対しては、業務基準等に沿って適切に審査を行った上で出資や貸付けを行うとともに、適切なモニタリングを通じて、既存の出資案件に対しては毀損を生じさせず、既存の融資案件に対しては債権の確実な回収を行った。これに加えて、新たに創設された業務のうち期初想定していなかった案件に対しても適切に対応することで、期初想定より多い融資案件に対して期初の体制のまま機動的かつ円滑に対応した。これらの実績は、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることからA評定とした。

主な評価項目について(A評定の項目)

A評定の項目の評定理由

➤ 物流施設融資

令和5年度においては、新たに拡充された制度を活用し、物流DX・GXを通じた生産性向上及び環境負荷低減を図る取組みに対する融資案件として、「拠点の集約とEV車両等の導入(貸付先:ヤマトホールディングス株式会社)」及び「ダブル連結トラックの導入(貸付先:NEXT Logistics Japan 株式会社)」の2件について国土交通省とも連携を密にしつつ適正な審査を実施し、第三者委員会への報告等必要な手続きを円滑に行った上で、貸付を実行した。

上記実行に際し、当初予定されていなかった後者の融資案件に関しては、時間的制約がある中、機動的な知見の習得や業態を踏まえた適切な債権保全の措置等、工夫を凝らしたことで、物流の効率化を促進した。

また、丁寧なモニタリングを通じて、融資実行後の大きな目標である、元本・利息延滞等の新規発生ゼロについても達成した。

以上を踏まえ、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けによる計画の着実な実行に加え、国における制度改正後の案件、さらには期中に組成された案件にも的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることからA評定とした。

➤ 資金調達

サステナビリティファイナンスを活用した資金計画を策定し、対面及びWEB会議による個別IRや投資家向けセミナーへの登壇、投資家とのエンゲージメント等を実施し、短期資金及び長期資金を併用した安定的かつ効率的な資金調達を実施した。

この結果、環境や社会性に共感した投資家から47件の投資表明を獲得し、市中の金利変動が大きい中、債券のほぼ全てで地方債と同等の金利水準での起債を達成するなど、低利で安定的な資金調達を実施し、多額の資金を必要とする鉄道建設、船舶共有建造といった機構業務の質の向上に寄与していることが認められた。

以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることからA評定とした。

主な評価項目について(A評定の項目)

A評定の項目の評定理由

▶ 広報・情報公開の推進

機構の業務内容や役職員の給与水準、入札結果・契約情報、財務の状況など、ホームページ等において適切に公表するなど、独立行政法人として求められている事業運営の透明性の確保に着実に取り組むとともに、鉄道整備などの大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティとしての情報発信にも適切に実施した。

鉄道整備などのプロジェクトに関する情報発信については、ホームページや広報誌だけでなく、SNSの活用、広報誌の紙面とYouTubeを連動させた現場レポートを投稿したほか、鉄道事業者や航空会社と連携し、車内誌や機内誌へのプロジェクトに関する掲載を行った。特に、ソーシャルメディアの活用については、より幅広い方々に視聴してもらうため、開業前の新幹線軌道上での完成検査や開業監査の様子などをYouTubeやX(旧Twitter)などの媒体を活用して情報発信を強化した結果、Xの投稿の一部は100万以上のインプレッション数を獲得するに至った。さらに、「ニコニコ超会議」での配信、TOKYO MX「ももいろインフラーズ」、NHK「プラタモリ」や、地方テレビ局への各種出演のほか、インフルエンサーを通じた情報発信を行うなど各種メディア等とも連携した活動を行うとともに、完成した鉄道施設の鉄道事業者への管理引継ぎのセレモニー形式による実施、鉄道災害調査隊の現地活動写真等のメディアへの即時提供、包括的連携協定といった新しい取り組みについて、報道機関へのブリーフィングを実施するなど、機構の活動を新聞・テレビ等のメディアに広く取り上げてもらうような工夫を行った。

このほか、機構の認知度向上のため、鉄道事業者とのコラボポスター制作や、日本郵便とのコラボ切手の発行、国土交通省内において整備新幹線の建設状況等についての広報展示を行ったほか、機構設立20周年の機会に合わせた「20周年ロゴ」を制作し、名刺表示やポスターなどに活用した。

機構が鉄道建設等を円滑に進めるためには、機構の事業に対する関係者の理解と協力が必要であり、また、新卒者や優秀な人材の確保のためにも、機構の認知度の一層の向上が必要と考えられるところ、上記のとおり取組を強化して実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることからA評定とした。

Ⅱ. 令和5年度決算概要

令和5年度決算概要:①建設勘定

ポイント

- 貸借対照表については、北陸新幹線の開業に伴い、建設仮勘定から構築物及び土地等への振替を行っている。
- 損益計算書については、当期総損失として26億円となった。これは相鉄・東急直通線に係る貸付料は段階的に上がるスキームであり、開業当初の貸付料は低くなっている一方、減価償却費は開業当初に大きく計上されることが主な要因である。
- 損益計算書については、収益認識に関する会計基準の適用に伴い、鉄道施設譲渡原価及び鉄道施設譲渡収入の一括計上による臨時損益の増となった。なお、これに伴う損益への影響はない。

【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	14,322	▲747	譲渡収入未収金の減	流動負債	3,440	375	1年以内償還予定機構債券の増
固定資産	71,623	742	新幹線開業による構築物等の増	固定負債	72,838	▲650	機構債券の流動負債への振替減
				法令に基づく引当金等	2,300	178	貸付線の貸貸収入と減価償却費の差額調整による増
				負債合計	78,578	▲96	
				資本金	517	-	
				資本剰余金	6,732	116	新幹線開業による増
				利益剰余金	118	▲26	
				評価・換算差額等	1	0	
				純資産合計	7,368	91	
資産合計	85,945	▲5		負債純資産合計	85,945	▲5	

【損益計算書】

(単位:億円、億円未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	3,103	▲419		経常収益	3,078	▲446	
(うち減価償却費)	1,994	150	新幹線開業による増	(うち資産見返補助金等戻入)	1,505	97	鉄道施設減価償却費増による増
(うち貸付線維持費)	223	4	固定資産税の増	(うち鉄道施設貸貸収入)	1,225	9	新幹線開業による増
(うち鉄道施設譲渡原価)	-	▲573	会計基準変更による減	(うち鉄道施設譲渡利息収入)	42	42	会計基準変更による増
				(うち鉄道施設譲渡収入)	-	▲620	会計基準変更による減
臨時損失	8,950	8,950	会計基準変更による増	臨時利益	8,950	8,950	会計基準変更による増
				当期総損失	26	26	
合 計	12,053	8,531		合 計	12,053	8,530	

令和5年度決算概要:②海事勘定

ポ イ ン ト

○貸借対照表については、満了譲渡等に伴い共有船舶が減少するとともに、新規建造中船舶の減少に伴う建設仮勘定の減少により、合計は163億円減少した。

また、当期総利益の計上により、繰越欠損金が6億円減少し195億円となった。

○損益計算書については、共有船舶の満了譲渡等に伴う減少により船舶使用料収入が減少するとともに、貸倒引当金の計上により、貸倒引当金繰入及び船舶共有契約解除等損失引当金繰入が増加したことに伴い当期総利益は前年度比6億円減少し6億円となった。

【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	126	▲24	船舶未収金の減	流動負債	224	▲50	1年以内償還予定機償債券の減
固定資産	1,871	▲139	満了譲渡等の船舶の増加に伴う共有船舶の減	固定負債	1,333	▲119	財政融資資金借入金の流動負債への振替減
				負債合計	1,557	▲169	
				資本金	636	-	
				繰越欠損金	▲195	6	当期総利益による減
				純資産合計	440	6	
資産合計	1,997	▲163		負債純資産合計	1,997	▲163	

【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	246	▲5		経常収益	252	▲10	
(うち共有船舶減価償却費)	228	▲8	共有船舶資産の減	(うち船舶使用料収入)	249	▲9	共有船舶資産の減
(うち一般管理費)	10	1	人件費の増	(うち貸倒引当金繰入益)	-	-	
(うち財器費用)	3	▲0	借入金残高減少による支払利子の減	(うち船舶共有契約解除等損失引当金繰入益)	-	-	
				(うち雑益)	2	▲1	延滞金取入等の減
臨時損失	-	-		臨時利益	0	▲1	減損損失処理した旅客船の売却金回収の減
当期総利益	6	▲6					
合 計	252	▲11		合 計	252	▲11	

令和5年度決算概要:③地域公共交通等勘定

ポイント

- 貸借対照表については、地域公共交通事業者への出資、都市鉄道事業者及び物流事業者に対する貸付金の増加により、全体で98.52億円増加した。
- 損益計算書については、貸付事業者の増加に伴う貸付管理費収入が増加し、当期総利益は66百万円となり、その百分の九十(59.20百万円)を国庫納付した。

【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因
流動資産	15	7	1年以内回収予定貸付金の増	流動負債	15	7	1年以内返済予定借入金の増
固定資産	3,301	91	都市鉄道融資額の増による貸付金の増	固定負債	3,301	91	都市鉄道融資額の増による借入金の増
				負債合計	3,316	98	
				利益剰余金	1	0	
				純資産合計	1	0	
資産合計	3,316	99		負債純資産合計	3,316	99	

【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因
経常費用	38	30		経常収益	39	30	
(うち地域公共交通等業務費)	0	▲0		(うち運営費交付金収益)	1	0	
(うち一般管理費)	1	0		(うち貸付金利息収入)	36	29	都市鉄道融資額の貸付金増による受取利息の増
(うち財務費用)	36	29	都市鉄道融資額の借入金増による支払利息の増	(うち貸付管理費収入)	1	0	貸付事業者の増
臨時損失	-	-		臨時利益	0	0	
当期総利益	1	0		前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	▲0	
合 計	39	30		合 計	39	30	

令和5年度決算概要:④助成勘定

ポイント

- 貸借対照表については、割賦債権及び建設勘定からの長期貸付金の回収により特例業務勘定への長期借入金の返済が進捗したこと等により、196億円減少した。
- 損益計算書については、建設勘定への整備新幹線整備事業交付金の繰入が令和4年度で終了したことにより、当期総利益は160億円となった。
- 損益計算書については、収益認識に関する会計基準の適用に伴い、鉄道施設譲渡原価及び鉄道施設譲渡収入の一括計上による臨時損益の増となった。なお、これに伴う損益への影響はない。

【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	9,415	▲170	譲渡収入未収金の減	流動負債	208	▲5	補助金未払金の減
固定資産	30,009	▲28	他勘定長期貸付金の減	固定負債	37,642	▲349	他勘定長期借入金の返済による減
				負債合計	37,850	▲354	
				資本金	1	—	
				利益剰余金	1,572	158	
				前中期目標期間繰越積立金	0	▲1	
				被構造第18条第2項積立金	1,412	▲228	
				当期末処分利益	160	▲160	
				純資産合計	1,573	158	
資産合計	39,423	▲196		負債純資産合計	39,423	▲196	

【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	1,702	▲431		経常収益	1,862	▲251	
(うち鉄道整備助成業務費)	990	▲410	補助金交付の減	(うち補助金等収益)	990	▲137	補助金収入の減
(うち財務費用)	705	▲23	他勘定長期借入金の返済による減	(うち鉄道施設譲渡利息収入)	607	607	会計基準変更による増
				(うち鉄道施設譲渡収入)	—	▲724	会計基準変更による減
臨時損失	9,296	9,296	会計基準変更による増	臨時利益	9,296	9,296	会計基準変更による増
				前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	0	
当期総利益	160	160					
合 計	11,159	9,026		合 計	11,159	9,026	

令和5年度決算概要:⑤特例業務勘定

ポイント

- 貸借対照表については、共済年金追加費用引当金の減少及び助成勘定からの長期貸付金の回収が進捗したこと等により、合計は930億円減少した。
- 損益計算書については、鉄道支援助成業務費の増加及び助成勘定の長期貸付金利息が減少したこと等の影響により、当期総損失204億円を計上した。

【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	7,817	▲170	定期預金の減	流動負債	359	69	1年以内償還予定機構債券の増
固定資産	9,021	▲760	他勘定長期貸付金の元本回収による減	固定負債	5,871	▲795	共済年金追加費用引当金の取崩しによる減
				負債合計	6,230	▲726	
				利益剰余金	10,408	▲204	当期総損失による減
				純資産合計	10,408	▲204	
資産合計	16,638	▲930		負債純資産合計	16,638	▲930	

【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	473	▲140		経常収益	269	▲24	
(うち資産処分業務費)	4	▲22	土壤汚染対策等引当金繰入の減	(うち共済年金追加費用引当金戻入益)	13	13	期末見直しによる増
(うち共済関係業務費)	13	▲135	共済年金追加費用引当金繰入の増減	(うち受取利息)	244	▲47	元本回収による減
(うち鉄道支援助成業務費)	351	23	JR二島貨物等に対する助成金の増				
(うち財務費用)	92	▲2	機構債券の支払利息				
				当期総損失	204	▲116	
合 計	473	▲140		合 計	473	▲140	

令和5年度決算概要:⑥法人単位

【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	31,325	▲1,060	有価証券(譲渡性預金)及び譲渡 収入未収金の回収による減	流動負債	4,075	441	1年以内償還予定機構債券振替増
固定資産	112,534	683	新幹線開業による構築物等及び都 市鉄道等の融資額の増による貸付 金の増	固定負債	117,685	▲1,051	機構債券及び財政融資資金借入金 の流動負債への振替減
				法令に基づく引当金等	2,300	178	貸付線の貸貸収入と減価償却費の 差額調整による増
				負債合計	124,060	▲432	
				資本金	1,153	-	
				資本剰余金	6,729	116	新幹線開業による増
				利益剰余金	11,916	▲61	
				評価・換算差額等	1	0	
				純資産合計	19,799	56	
資産合計	143,859	▲377		負債純資産合計	143,859	▲377	

【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	4,269	▲676		経常収益	4,212	▲414	
(うち建設業務費)	3,020	▲426	会計基準変更による鉄道施設譲渡 原価の減	(うち資産見返補助金等戻入)	1,505	97	鉄道施設減価償却費の増による増
(うち海事業務費)	233	▲6	共有船舶減価償却費の減	(うち鉄道施設貸貸収入)	1,225	9	新幹線開業による増
(うち鉄道支援助成業務費)	200	14	J R二島貨物等に対する助成金の 増	(うち鉄道施設譲渡利息収入)	649	649	会計基準変更による増
(うち鉄道整備助成業務費)	92	▲159	補助金交付の減	(うち鉄道施設譲渡収入)	-	▲1,182	会計基準変更による減
(うち共済関係業務費)	13	▲135	共済年金追加費用引当金繰入の減	臨時利益	18,247	18,246	会計基準変更による増
臨時損失	18,247	18,246	会計基準変更による増	前中期目標期間繰越積立金 取崩額	0	▲0	
当期総利益	-	-		当期総損失	58	▲261	
合 計	22,516	17,570		合 計	22,516	17,570	

Ⅲ. 令和 6 年度資金調達計画

令和6年度債券発行計画(一部実績を含む)

- 中期、長期及び超長期にわたる幅広い年限で四半期毎の定例発行を行う予定です

サステナビリティボンド (CBI認証付ボンド) ※1

区分	5月	8月	11月	2月	合計
2年	-	-	158億円程度	-	158億円程度
5年	-	50億円	-	-	50億円
10年	130億円	-	-	100億円程度	230億円程度
20年	-	100億円	60億円程度	-	160億円程度
合計	130億円	150億円	218億円程度	100億円程度	598億円程度

発行勘定	発行額	資金の使途
建設勘定	598億円程度	● 整備新幹線（北海道新幹線）＜新規＞ ● 主要幹線及び大都市交通線（京葉線等）＜借換＞ ● 民鉄線（東葉高速線等）＜借換＞ ● 都市鉄道線（つくばエクスプレス）＜借換＞

※1：資金需要等により、発行額・発行時期は変動する可能性があります

(参考) サステナビリティローン※2

借入勘定	借入予定額	資金の使途	備考
建設勘定	126億円程度	● 主要幹線及び大都市交通線（京葉線等）＜借換＞ ● 民鉄線（小田急小田原線等）＜借換＞	CBI認証付ローン
海事勘定	60億円程度	● 船舶共有建造事業＜新規＞	ICMA原則 ^{※3} ローン

※2：資金需要等により、借入額・借入時期は変動する可能性があります

※3：ICMA（国際資本市場協会）が定義するグリーンボンド原則等

令和6年度民間借入金調達計画

- 令和6年度の民間借入金による調達計画は以下のとおりです

方法	時期	金額	年限	据置期間	償還方法	借入方式	調達勘定
サステナビリティローン	3月	125.5億円程度	4年	1年	半年賦元金均等	ジェネラルシンジケーション	建設
		60億円程度	10年	1年	半年賦元金均等	ジェネラルシンジケーション	海事
政府保証無借入金	3月	33億円程度	1年	-	期限一括	金利入札（絶対値）	建設

（注）資金需要等により、調達額及び調達時期等は変動する可能性があります。

サステナビリティローン

借入期間	資金使途	償還財源
4年	民鉄線、主要幹線及び大都市交通線の借換	鉄道事業者からの譲渡収入及び貸付料収入
10年	共有船舶の建造費	船舶事業者からの船舶使用料

政府保証無借入金

借入期間	資金使途	償還財源
1年	主要幹線及び大都市交通線の借換	鉄道事業者からの譲渡収入及び貸付料収入

IV. 參考資料

債券発行実績

直近では5年債が0.550%、20年債が1.754%で条件決定しています

サステナビリティボンド発行実績（CBI認証付ボンド）

	回号	年限	発行額(億円)	利率	条件決定日(募集日)	発行日	償還期日	対国債 スプレッド
令和4年度	第154回	5年	100	0.085%	R4.5.20	R4.5.30	R9.6.18	6.0bp
	第155回	10年	100	0.304%	R4.5.20	R4.5.30	R14.5.28	6.0bp
	第156回	10年	100	0.350%	R4.8.18	R4.8.30	R14.8.30	15.0bp
	第157回	20年	100	0.798%	R4.8.18	R4.8.30	R24.8.29	2.0bp
	第158回	2年	60	0.056%	R4.11.17	R4.11.29	R6.12.20	10.0bp
	第159回	20年	130	1.154%	R4.11.17	R4.11.29	R24.11.28	11.0bp
	第160回	5年	90	0.359%	R5.2.10	R5.2.27	R10.3.17	13.0bp
	第161回	10年	120	0.765%	R5.2.10	R5.2.27	R15.2.25	27.0bp
令和5年度	第162回	10年	100	0.701%	R5.5.19	R5.5.30	R15.5.30	29.0bp
	第163回	5年	50	0.364%	R5.8.17	R5.8.30	R10.9.20	13.0bp
	第164回	20年	130	1.326%	R5.8.17	R5.8.30	R25.8.28	5.0bp
	第165回	2年	80	0.106%	R5.11.17	R5.11.29	R7.9.19	11.0bp
	第166回	10年	70	0.861%	R5.11.17	R5.11.29	R15.9.20	10.0bp
	第167回	10年	100	0.796%	R6.2.9	R6.2.28	R15.12.20	9.0bp
令和6年度	第168回	10年	130	1.019%	R6.5.16	R6.5.30	R16.5.30	8.5bp
	第169回	5年	50	0.550%	R6.8.16	R6.8.29	R11.6.20	6.0bp
	第170回	20年	100	1.754%	R6.8.16	R6.8.29	R26.6.20	4.5bp

民間借入金調達実績

1. 建設勘定(政府保証無)

<サステナビリティローン>

※直近3回分実績を記載

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動／固定	基準金利	アレンジャー
R3	55,050	R3.11.26	R3.11.30	5年	期限一括	—	固定	TSR5年	三井住友銀行
	10,101	R4.3.25	R4.3.29	4年	半年賦元金均等	1年	固定	TSR3年	みずほ銀行
R4	21,483	R5.3.27	R5.3.29	4年	半年賦元金均等	1年	変動	TIBOR6ヶ月	みずほ銀行
R5	11,473	R6.3.25	R6.3.27	4年	半年賦元金均等	1年	変動	TIBOR6ヶ月	みずほ銀行

<政府保証無借入金(金利入札)>

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動／固定	応募倍率(倍)	応募者数	平均落札利率
R3	1,620	R4.3.18	R4.3.29	1年	期限一括	—	固定	6.00	6先	0.0010%
R4	679	R5.3.16	R5.3.29	1年	期限一括	—	固定	5.00	5先	0.0500%
R5	288	R6.3.14	R6.3.27	1年	期限一括	—	固定	3.00	3先	0.3300%

<政府保証無借入金(スプレッド入札)>

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動／固定	基準金利	応募倍率 (倍)	応募者数	平均落札 スプレッド	金利条件 (当初適用金利)
H30	1,800	H30.12.18	H30.12.20	4年	半年賦元金均等	1年	変動	TIBOR 6ヶ月	5.00	5先	0.0000%	0.12636%

2. 海事勘定(政府保証無)

<シンジケートローン>

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動／固定	基準金利	アレンジャー
R2	20,000	R2.12.14	R2.12.16	10年	半年賦元金均等	1年	固定	TSR6年	みずほ銀行
	14,000	R3.3.15	R3.3.17	10年	半年賦元金均等	1年	固定	TSR6年	三井住友銀行

3. 短期借入金(政府保証無)

令和5年度及び令和6年度実績はありません。(令和6年10月4日現在)

お問い合わせ先

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

神奈川県横浜市中区本町6-50-1横浜アイランドタワー

TEL 045-222-9040

URL <http://www.jrnt.go.jp/>



JRNTは持続可能な開発目標(SDGs)を支援しています