



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7年10月





# 目次

---

I. 令和6年度業務実績等	
令和6年度業務実績評価 .....	1
II. 令和6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7年度資金調達計画	
令和7年度債券発行計画 .....	13
令和7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 6 年度業務実績等

---

# 令和6年度業務実績評価

総合評定	法人全体に対する評価
(S、A、B、C、Dの5段階)	<p>項目別評定のとおりに、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。</p>
<p>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。</p> <p>(評定に至った理由) 項目別評定は業務の一部がAであるものの、全体評定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評定とした。</p>	

項目別評定				
S	A	B	C	D
<p>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)。</p>	<p>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)。</p>	<p>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)。</p>	<p>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)。</p>	<p>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)。</p>
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評定の項目)

## A評定の項目の評定理由

### ▶ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援

自然災害からの復旧支援については、令和6年4月の大雨で被災したしなの鉄道及び令和6年9月の台風で被災した小湊鉄道に鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)を派遣し、被災状況調査を実施した。特に、昨年度の被災に続き2回目の派遣となった小湊鉄道の調査にあたっては、デジタル技術の活用として初めてドローンを導入したことで、調査活動の効率化や安全性の向上につながったほか、上空から被災箇所の全体像や周辺状況を確認することができるようになり、これらの詳細な調査結果を踏まえ、復旧工事の工法等に関する技術的助言を実施したことで、鉄道の早期復旧に寄与した。

また、復旧支援を迅速かつ円滑に実施するため、調査隊派遣候補者の能力や経験をまとめた名簿を作成し、派遣要請内容に応じて迅速かつ最適な調査隊を編成することができるようになったほか、機構が復旧支援事業を引き受けることになった場合に備え、円滑な施工を確保するため、当該地域外の施工業者もJVに参画できるよう内規を整備した。これに加え、ドローン操縦研修の受講、災害対応能力向上を目的として、東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)や公益財団法人鉄道総合技術研究所等へ職員を出向させるなど、復旧支援に係る人材育成やノウハウの蓄積を進めた。

鉄道施設の老朽化など社会的課題に対する支援等については、第三セクター鉄道等協議会、日本民営鉄道協会等の鉄道関係の団体が主催する委員会等へ積極的に参加し、鉄道事業者等の要請に応じて、鉄道構造物の補修、管理等に関する簡易的な技術的助言を行う鉄道ホームドクター制度をアピールするとともに、同制度による鉄道施設や設備の修繕等に関する技術的助言を14件実施した。同制度の範囲を超える専門的調査や分析を要する場合は、受託業務として実施してきたところ、トンネル補修計画の策定調査、路線の活性化方策など、過去最高の11件を受託した。これらの支援策を通じて、鉄道事業者における技術者不足により停滞していた施設維持管理等の課題の解決や地域鉄道の維持・発展に大きく貢献した。さらに、地方運輸局と協働して、地域鉄道事業者における施設保守の実態や技術力低下の課題、機構に求められるニーズを把握するなど、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・蓄積の方策等について検討を進めた。

鉄道交通ネットワークに係る計画策定等への支援については、鉄道事業者等からの要請に基づき、都心部・臨海地域地下鉄の整備や埼玉高速鉄道の延伸に係る調査業務など7件を受託し、事業化に向けて検討を深度化したほか、高質な鉄道ネットワークの構築等を図る観点から、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、技術的な協力を行った。

以上のとおり、鉄道災害調査隊による復旧に向けた技術的助言を着実に実施したことに加え、デジタル技術の活用として初めてドローンを導入し、きめ細かに実施した被害状況調査の結果を踏まえた技術的助言により、鉄道の早期復旧に寄与したこと、また、鉄道施設の老朽化対策、路線の活性化に係る調査等の受託業務を通じて、地域鉄道事業者が抱えている技術的課題の解決や地域鉄道の維持・発展に大きく貢献したことなど、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

### ▶ 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、技術承継の観点から、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18工区、遠隔臨場を35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、ECI方式での新技術活用工事を含む新たな入札契約制度の導入、建設キャリアアップシステム活用モデル工事の対象をWTO対象の全土木工事及び設備工事に拡大、令和6年4月から建設業界において時間外労働の上限規制が適用されたことを受け、一般社団法人日本建設業連合会(以下、「日建連」という。)とともに鉄道建設工事の業務効率化のために「工事円滑化・工事関係書類スリム化等ガイドライン」の作成・公表など、新たな契約・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10件実施し、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、令和5年10月に公表した、今後20~30年後に機構が達成を目指すDXの取組目標である「建設DXビジョン」を実現するため、鉄道事業者、建設関連業界団体等の意見を踏まえ、具体的な取組を網羅したロードマップを策定し、これまで高い品質や精度が求められるためICT土工の導入が難しかった鉄道建設の現場において、暫定管理基準を策定して初めて整備新幹線事業に導入、遠隔臨場に必要な対策としてトンネル坑内を含む携帯不感地帯における衛星ブロードバンドの導入など、鉄道建設の生産性向上に資する取組を推進した。

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む、30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防水技術の公募を行うなど、民間技術の有効活用を努めたほか、これまで開発した技術については、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、機構外部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、土木学会技術賞、鉄道建築協会賞など基幹学会の賞を複数受賞し、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年度に導入した「スキルアッププログラム(SUP)」により、引き続き組織の技術力の底上げを行うとともに、育成者・被育成者を対象としたアンケートや育成担当者会議において課題等を把握し、継続的な機能改善を実施したほか、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、令和5年度に引き続き、独立行政法人都市再生機構(UR)と連携して、鉄道整備とまちづくりの関係について新たな視点を獲得するための勉強会を実施した。

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もとに、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、日建連主催の「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から講師を招いて安全に関する講演を実施するなど、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向上を図るため、工事安全推進に係る研修内容の拡充、事故発生時の原因分析に活用するため、過去に発生した事故等(事故報告、ヒヤリハット)をデータベース化、各地方機関に対する事故防止監査等を実施した。さらに、受注者や建設所に対する安全表彰により、事故防止に対する意欲の向上を図るほか、事故対策本部設置・運営訓練、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」を通じて、安全推進に係るICTの活用事例の情報収集や事例展開(遠隔臨場ツールを活用した安全パトロール、施工の省人化、情報のデジタル化等)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、「建設DXビジョン」を実現するため、具体的な取組を網羅したロードマップを策定し、DXに関する取組を推進したことは、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

### ▶ 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

「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…30件以上」という数値目標が、外部要因が強く影響するものとして、昨年度来、困難度が「高」と設定されている中、セミナー、事業者への個別訪問、関係機関との連携等による積極的情報発信や、発信情報の裏付けとなる着実な建造支援実施のための体制強化などの取組により、十分に達成されている。

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。

### ▶ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」の数値目標は「本中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により20億円程度の繰越欠損金の縮減を図る」とされているところ、令和6年度は11億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減し、財務内容の大幅な改善が図られた。

繰越欠損金の大幅な縮減については、「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶勘定見直し方針(平成16年12月20日)」に掲げる未収金発生防止、債券管理及び回収強化等に係る継続的な取組によって、中期計画における所期の目標を上回る勢いで推移し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、令和5年度より追加された「交通DX・GX出融資業務」において、計画的な人材育成等による体制整備・強化に取り組み、「伊予鉄道株式会社」、「伊予鉄バス株式会社」、「広島電鉄株式会社」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。

これらの貸付けを実行するにあたっては、政策的意義を踏まえて、リスクを適切に評価し償還確実性を確認した上で実施した。

また、モニタリングを通じて、貸付けの場合において元本・利息延滞等の新規発生ゼロを目指すという期初の目標も達成した。

さらに、都市鉄道融資業務については、「北港テクノポート線整備事業」に対し、政策的意義を踏まえて、リスクを適切に評価し償還確実性を確認した上で、本事業への貸付けを完了した。また、前年度までに貸付けを行っていた「関西高速鉄道株式会社」、「大阪市」、「株式会社大阪港トランスポートシステム」、「東京地下鉄株式会社」に対しては、適切にモニタリングを実施し、約定に沿った債権回収を行った。

以上のとおり、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、元本・利息延滞等の新規発生ゼロを目指す期初の目標も達成した。

これらの実績は、中期計画等における所期の目標を達成したものと考えられることからB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

### ▶ 物流出融資

令和6年度に新たに拡充された出資制度を活用し、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に対する案件として、「地域の共同輸配送による物流効率化(出資先:Sustainable Shared Transport 株式会社)」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、制度の第一号となる出資を実行した。

融資においては、「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)」、「洋上風力発電装置の建設における大型基施工船による物流効率化(貸付先:五洋建設株式会社)」、「バイオマス発電燃料の輸送(貸付先:丸加海陸運輸株式会社)」についても、適切な審査を実施、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、貸付けを実行した。

直接的に関わる物流施設以外にも、新たな分野における取組にあたり、マリコン業界の課題に関する情報収集や償還確実性の評価手法の検討などに努め、出資・融資を実行し、多角的な視野を得ると共に物流効率化を促進した。

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短期間的に的確に対応し、事業者との調整やヒアリング・第三者委員会の実施、機構内における体制整備の強化、規程類の整備を短期で計画的に取組み、審査にあたる業務を確実にこなしたことは、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有効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、社会性や環境性に共感した投資家から45件の投資表明を獲得し、日銀等の金融政策変更等の影響で市中金利が上昇しているところ、地方債と同等の金利水準若しくは僅かなスプレッド較差での起債を達成し、低利で安定的な資金調達を実施したことで、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し、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を活用し、タイムリーな情報発信を行った。特に北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)や北陸新幹線(敦賀・新大阪間)に対する地域住民や関係者、国民の関心が高まっていることを踏まえ、ホームページのレイアウトの改修をすることで、北海道新幹線プロジェクトページの月訪問数については、改修前(R6.9:約8千人)と改修後(R7.3:約13千人)では1.6倍増加した。

また、本来であれば開業後は、学協会からの受賞など業界や関係者が集まるイベントで発表等を行う機会はあるが、関係者以外も集まるイベントに呼ばれることは稀なところ、機構の業務への関心向上につなげるための新たな取組として、機構から主催者に依頼し、北陸新幹線建設局及び九州新幹線建設局においては15件のイベントに参画し、より一層開業実績のPRに貢献し、さらに、こども霞が関デーにて幅広い層に機構の取組を周知し、積極的な広報を行ったことで機構の認知度向上につなげた。

機構が鉄道建設等事業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6年度決算概要

# 令和6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、固定資産の減価償却及び資産見返補助金等の戻入により、合計は前年度比1,108億円減少した。
- 損益計算書については、当期総損失として19億円の計上となった。これは都市鉄道利便増進事業線に係る貸付料は段階的に上がるスキームであり、令和6年度については減価償却費等の費用に比べて貸付料が少ないことによるものである。
- 損益計算書については、令和5年度において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を行ったことから、対前年度比較増減額において大きな減少となった。

### 【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	12,882	▲1,440	消費税納付による現預金の減	流動負債	2,625	▲815	未払金の減
固定資産	71,955	332	整備新幹線建設工事の進捗に伴う建設仮勘定の増	固定負債	72,349	▲489	資産見返補助金等の戻入による減
				法令に基づく引当金等	2,481	182	
				負債合計	77,455	▲1,122	
				資本金	517	-	
				資本剰余金	6,765	33	新幹線・都市利便追加貸付による増
				利益剰余金	100	▲19	当期総損失による減
				評価・換算差額等	0	▲1	
				純資産合計	7,382	14	
資産合計	84,837	▲1,108		負債純資産合計	84,837	▲1,108	

### 【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	3,470	368		経常収益	3,452	374	
(うち鉄道施設減価償却費)	2,335	342	整備新幹線建設工事の進捗に伴う増	(うち資産見返補助金等戻入)	1,562	57	鉄道施設減価償却費による増
(うち貸付線維持費)	223	▲1		(うち鉄道施設貸付収入)	1,317	93	北陸新幹線開業による増
				(うち鉄道施設譲渡利息収入)	42	1	
臨時損失	0	▲8,950	会計基準変更による減	臨時利益	0	▲8,950	会計基準変更による減
				当期総損失	19	▲7	
合 計	3,471	▲8,583		合 計	3,471	▲8,583	

## 令和6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一方、新規建造中船舶の増加に伴う建設仮勘定の増加により、総資産額が前年度比▲14億円の1,983億円となった。

また、当期総利益の計上により、繰越欠損金が前年度比▲11億円の185億円となった。

○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した一方、旅客船事業者に係る貸倒引当金の戻入に伴い、貸倒引当金及び船舶共有契約解除等損失引当金の繰り入れ解消・戻入益の計上となり、当期総利益は前年度比+5億円の11億円となった。

### 【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	108	▲18	現預金の減	流動負債	207	▲17	1年以内返済予定長期借入金の減
固定資産	1,874	3	新規建造中船舶の増加に伴う建設仮勘定の増	固定負債	1,325	▲8	長期借入金の減
				負債合計	1,532	▲25	
				資本金	636	-	
				繰越欠損金	▲185	11	当期総利益による減
				純資産合計	451	11	
資産合計	1,983	▲14		負債純資産合計	1,983	▲14	

### 【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	229	▲16		経常収益	240	▲12	
(うち共有船舶減価償却費)	214	▲14	共有船舶資産の減	(うち船舶使用料収入)	234	▲15	共有船舶資産の減
(うち一般管理費)	9	▲0		(うち貸倒引当金戻入益)	2	2	旅客船事業者の貸倒引当金の戻入
(うち財務費用)	4	1	支払利息の増	(うち船舶共有契約解除等損失引当金戻入益)	2	2	旅客船事業者の貸倒引当金の戻入
				(うち雑益)	3	0	
				臨時利益	-	▲0	
当期総利益	11	5					
合 計	240	▲12		合 計	240	▲12	

# 令和6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、物流事業者への出資並びに地域公共交通事業者、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436億円の増となった。
- 損益計算書については、貸付金の増加に伴う貸付管理費収入が増加し、当期総利益は67百万円となり、その百分の九十九(61百万円)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	24	9	1年以内回収予定長期貸付金の増	流動負債	24	9	1年以内返済予定長期借入金の増
固定資産	3,728	427	物流事業者等への融資額増による長期貸付金の増	固定負債	3,728	427	物流事業者等への融資額増による長期借入金の増
				負債合計	3,751	436	
				資本金	1	1	
				資本剰余金	0	0	
				利益剰余金	1	0	
				純資産合計	1	1	
資産合計	3,753	436		負債純資産合計	3,753	436	

## 【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	40	2		経常収益	40	2	
(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)	2	0		(うち貸付金利息収入)	38	2	都市鉄道事業者等への融資額増による受取利息の増
(うち財務費用)	38	2	都市鉄道事業者等への融資額増による支払利息の増	(うち貸付管理費収入)	1	0	
				臨時利益	-	▲0	
				前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	▲0	
当期総利益	1	0					
合 計	40	2		合 計	40	2	

# 令和6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、譲渡収入未収金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、55億円減少した。
- 損益計算書については、鉄道施設譲渡利息収入と他勘定長期借入金（特例業務勘定）及び長期借入金（経営安定基金）の支払利息の差額等により、当期総利益は180億円となった。

### 【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	9,366	▲49	譲渡収入未収金の減	流動負債	304	96	補助金未払金の増
固定資産	30,002	▲6	他勘定長期貸付金の減	固定負債	37,312	▲331	他勘定長期借入金の返済による減
				負債合計	37,615	▲235	
				資本金	1	0	
				利益剰余金	1,752	180	当期総利益による増
				前中期目標期間繰越積立金	0	▲0	
				機構法第18条第2項積立金	1,412	0	
				当期末処分利益	180	19	
				純資産合計	1,753	180	
資産合計	39,368	▲55		負債純資産合計	39,368	▲55	

### 【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	1,782	80		経常収益	1,962	100	
(うち鉄道整備助成業務費)	1,099	109	補助金交付の増	(うち補助金等収益)	1,099	109	補助金収入の増
(うち財務費用)	677	▲28	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)	599	▲8	
臨時損失	-	▲9,296	会計基準変更による減	臨時利益	-	▲9,296	会計基準変更による減
				前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	▲0	
当期総利益	180	19					
合 計	1,962	▲9,197		合 計	1,962	▲9,197	

# 令和6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、助成勘定への長期貸付金、共済年金追加費用引当金等の減少により、前年度比963億円の減となり、利益剰余金は247億円減の1兆161億円となった。
- 損益計算書については、財務収益が減少し、鉄道支援助成業務費が増加したこと等により、当期総損失は前年度比43億円増の247億円となった。

### 【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	7,263	▲355	運用額（大口定期預金）の減	流動負債	75	▲284	1年以内償還予定機構債券の皆減
固定資産	8,412	▲608	他勘定長期貸付金の元本回収による減	固定負債	5,439	▲432	共済年金追加費用引当金の取崩しによる減
				負債合計	5,514	▲716	
				利益剰余金	10,161	▲247	当期総損失による減
				純資産合計	10,161	▲247	
資産合計	15,675	▲963		負債純資産合計	15,675	▲963	

### 【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	498	25		経常収益	251	▲18	
(うち資産処分業務費)	6	3	土壤汚染対策等引当金繰入の増	(うち共済年金追加費用引当金戻入益)	31	18	期末見直しによる増
(うち共済関係業務費)	10	▲4	業務災害補償費(石綿)の減	(うち受取利息)	206	▲38	元本回収による減
(うち鉄道支援助成業務費)	382	31	J R 二島貨物等に対する助成金の増				
(うち財務費用)	88	▲4	機構債券の支払利息の減				
臨時損失	0	0		臨時利益	-	▲0	
				当期総損失	247	43	
合 計	498	25		合 計	498	25	

# 令和6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	29,383	▲1,941	消費税納付による現預金の減	流動負債	2,974	▲1,101	1年以内償還予定機構債券の減
固定資産	113,419	885	整備新幹線建設工事の進捗に伴う建設仮勘定の増	固定負債	117,586	▲99	資産見返補助金等の減
				法令に基づく引当金等	2,481	182	譲渡調整引当金の増
				負債合計	123,041	▲1,018	
				資本金	1,154	1	
				資本剰余金	6,763	33	新幹線・都市利便追加貸付による増
				利益剰余金	11,844	▲72	当期総損失による減
				評価・換算差額等	0	▲1	
				純資産合計	19,761	▲38	
資産合計	142,802	▲1,056		負債純資産合計	142,802	▲1,056	

## 【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	4,686	417		経常収益	4,615	404	
(うち建設業務費)	3,350	330	整備新幹線建設工事の進捗に伴う減価償却費の増	(うち資産見返補助金等戻入)	1,562	57	鉄道施設減価償却費の増による増
(うち海事業務費)	216	▲17	共有船舶減価償却費の減	(うち鉄道施設賃貸収入)	1,317	93	北陸新幹線開業による増
(うち鉄道支援助成業務費)	204	4		(うち鉄道施設譲渡利息収入)	641	▲7	
(うち鉄道整備助成業務費)	143	51	補助金交付の増				
				臨時利益	0	▲18,247	会計基準変更による減
臨時損失	0	▲18,247	会計基準変更による減	前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	▲0	
当期総利益	-	0		当期総損失	71	13	
合 計	4,686	▲17,830		合 計	4,686	▲17,830	

### Ⅲ. 令和7年度資金調達計画

# 令和7年度債券発行計画(一部実績を含む)

- 5年・10年の年限について、年3回での発行を予定しております。

## 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
5年	-	50億円	-	-	50億円程度
10年	71億円	50億円	100億円程度	-	221億円程度
合計	71億円	100億円	100億円程度	-	271億円程度

※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

発行勘定	発行額	資金の用途
建設勘定	271億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要幹線及び大都市交通線（瀬戸線）〈借換〉</li> <li>民鉄線（東葉高速線等）〈借換〉</li> <li>都市鉄道線（つくばエクスプレス）〈借換〉</li> </ul>

## (参考) サステナビリティローン※2

借入勘定	借入予定額	資金の用途	備考
建設勘定	24億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要幹線及び大都市交通線（京葉線等）〈借換〉</li> <li>民鉄線（小田急小田原線等）〈借換〉</li> </ul>	CBI認証付ローン
海事勘定	100億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶共有建造事業〈新規〉</li> </ul>	ICMA原則 <sup>※3</sup> 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7年度民間借入金調達計画

- 令和7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	24億円程度	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
		100億円程度	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	26億円程度	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	民鉄線の借換	鉄道事業者からの譲渡収入
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	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

## IV. 參考資料

## 債券発行実績

- 直近では5年債が1.240%、10年債が1.701%で条件決定しています。

### サステナビリティ債券発行実績（CBI認証付債券）

	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
	第171回	2年	158	0.623%	R6.11.15	R6.11.28	R8.9.18	9.0bp
	第172回	20年	60	1.932%	R6.11.15	R6.11.28	R26.9.20	4.5bp
	第173回	10年	100	1.371%	R7.2.7	R7.2.27	R16.12.20	10.0bp
令和7年度	第174回	10年	71	1.700%	R7.5.16	R7.5.29	R17.5.29	23.0bp
	第175回	5年	50	1.240%	R7.8.15	R7.8.28	R12.6.20	13.0bp
	第176回	10年	50	1.701%	R7.8.15	R7.8.28	R17.6.20	14.0bp

# 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
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
R6	12,108	R7.3.25	R7.3.27	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
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%
R6	3,333	R7.3.14	R7.3.27	1年	期限一括	—	固定	4.00	4先	0.8600%

<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6年度及び令和7年度実績はありません。(令和7年10月3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