

令和 2 事業年度

# 事業報告書



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構



# 目 次

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 1. 法人の長によるメッセージ               | 2  |
| 2. 法人の目的、業務内容                 | 4  |
| 3. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション） | 6  |
| 4. 中期目標                       | 8  |
| 5. 法人の長の理念や運営上の方針・戦略等         | 10 |
| 6. 中期計画及び年度計画                 | 11 |
| 7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉      | 20 |
| 8. 業務運営上の課題・リスク及びその対応策        | 25 |
| 9. 業績の適正な評価の前提情報              | 30 |
| 10. 業務の成果と使用した資源との対比          | 37 |
| 11. 予算と決算との対比                 | 46 |
| 12. 財務情報                      | 47 |
| 13. 財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報    | 50 |
| 14. 内部統制の運用に関する情報             | 53 |
| 15. 法人の基本情報                   | 54 |
| 16. 参考情報                      | 60 |

(注) 本事業報告書における計数は、単位未満四捨五入のため、合計額と一致しないことがあります。

## 1. 法人の長によるメッセージ

～ **安全で安心な、環境にやさしい**  
**交通ネットワークの確立を目指しています。** ～

---

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT)。以下「機構」という。）は、旧日本鉄道建設公団と旧運輸施設整備事業団が統合し、平成15年10月1日に設立されました。

移動時間を大幅に短縮し、地域経済の活性化を促す「新幹線」。機構は、国の指示を受けて、新幹線路線ルートを選定から、環境影響評価、設計、用地取得、施工監理に至るまで、関係官庁・地方自治体、鉄道事業者等と綿密な調整を行いながら、新幹線建設を一元的に行っています。

都市を支え、都市の魅力をつくる「都市鉄道」。機構は、十分に技術者を確保できない第三セクター等の鉄道事業者を支える形で、都市鉄道の建設を担ってきました。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）につきましては、これまで、国や地元自治体のご協力をいただきながら、令和4年度末の完成・開業の目標に向けて取り組んでまいりました。しかしながら、今般、工期遅延及び事業費の大幅な増嵩が生じることとなりました。このような事態を生じさせたことに、心からお詫び申し上げます。

令和2年12月22日、国土交通大臣から、業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けました。また、令和3年1月29日、昨年12月の業務運営の抜本的な改善に関する命令にて命ぜられた事項について、当機構において講じる改善措置を、国土交通大臣へご報告いたしました。

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

人と物資を安全に運び、生活と産業を支える「内航海運」。建造計画段階からの技術支援を行う船舶共有建造制度により、多様な政策課題に的確に対応する船舶の建造に努めています。

船舶共有建造業務では、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した社会問題解決型の共有船を増やすため、必要な見直しを近年継続的に行ってきました。令和2事業年度は、先進二酸化炭素低減化船2隻、労働環境改善船2隻を含む貨物船17隻とスーパーエコシップ1隻、労働環境改善船1隻を含む旅客船9隻が竣工しました。

---

また、令和2年11月27日に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年法律第36号）が施行され、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に基づく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の対象に都市鉄道融資業務が追加されることとなりました。当該制度に関し「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」の二つの事業について、建設事業が滞りなく進捗するよう令和2年度内に貸付けを実行しました。

新幹線をはじめとする鉄道や内航海運は、1年365日、多くの関係者の努力により休むことなく運行（運航）していますが、この運行（運航）は、鉄道事業者、内航事業者はもちろん、各種メーカー、整備・保守会社など多くの関係者により支えられています。そして、機構も、インフラや施設の整備を支える立場で、この一翼を担っています。

機構は、これらの業務について、高い倫理観を持って、法令や社会のルールを遵守して遂行してまいります。また、社会の変化に対応して、新しい取組みに積極的に挑戦してまいります。

本事業報告書が、機構の様々な活動についてご理解いただく一助になることを願っております。



独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

理事長 河内 隆

## 2. 法人の目的、業務内容

### (1) 法人の目的

機構は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、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しています。

(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3条)

### (2) 業務内容

機構は、機構法及び日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。)に基づき主に以下の業務を行っています。

#### (1) 鉄道建設等業務

- ・新幹線鉄道等の鉄道施設の建設、貸付け等を行うこと。  
(機構法第13条第1項第1号～第6号及び同条第4項)
- ・海外高速鉄道調査等業務を行うこと。  
(機構法第13条第3項)

#### (2) 鉄道助成業務等

- ・鉄道施設整備を行う鉄道事業者等に対する補助金等の交付を行うこと。  
(機構法第13条第2項)
- ・中央新幹線建設に要する費用に充てる資金の一部の貸し付けを行うこと。  
(機構法附則第11条第1項第4号)

#### (3) 船舶共有建造等業務

- ・船舶の共有建造等を行うこと。  
(機構法第13条第1項第7号及び第8号)

#### (4) 地域公共交通出資業務等

- ・持続的な地域旅客運送サービスの提供の確保を図る事業への出資等を行うこと。  
(機構法第13条第1項第9号)
- ・複数の輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設の整備に対する資金の貸し付けを行うこと。  
(機構法第13条第1項第10号)
- ・内航海運組合総連合会に対する必要な資金の一部の貸し付けを行うこと。  
(機構法附則第11条第1項第3号)

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

- ・ 旧国鉄職員等の年金等の給付に要する費用の支払等を行うこと。  
（債務等処理法第 13 条第 1 項及び第 2 項）
- ・ JR北海道、JR四国及びJR貨物等に対する無利子貸付・助成金交付等を行うこと。（債務等処理法附則第 4 条第 1 項及び第 5 条第 1 項）

### 3. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

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おります。

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、適切に遂行しております。

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（平成 11 年法律第 103 号。以下「通則法」という。）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す。令和 2 年度の国土交通省の政策体系は 13 の政策目標と 44 の施策目標から構成されています。当該政策体系の下で、機構の業務は主に以下の政策体系図のような位置付けとなっています。

#### 【政策体系図】



また、国土交通省の政策目標及び施策目標に係る機構の業務の対応関係は以下の通りです。

| 国土交通省の政策体系   | 機構の業務   |
|--|---|
| <p>政策目標 3<br/>地球環境の保全</p>  |   |
| <p>施策目標 9<br/>地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p>                                  | <p>船舶共有建造等業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 良質な船舶建造のための技術支援の実施</li> </ul> <p>地域公共交通出資業務等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流通業務の総合化及び効率化の促進に寄与するための認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付け等</li> </ul> |
| <p>政策目標 5<br/>安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p>                           |   |
| <p>施策目標 14<br/>公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p>            | <p>鉄道建設等業務<br/>鉄道助成業務等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>   |
| <p>政策目標 6<br/>国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保強化</p>                          |   |
| <p>施策目標 19<br/>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</p> | <p>船舶共有建造等業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 良質な船舶建造のための技術支援の実施</li> </ul>  |
| <p>施策目標 23<br/>整備新幹線の整備を推進する</p>                                     | <p>鉄道建設等業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備新幹線整備事業の着実な進捗</li> </ul> <p>鉄道助成業務等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>  |
| <p>政策目標 8<br/>都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</p>                                |   |
| <p>施策目標 26<br/>鉄道網を充実・活性化させる</p>                                     | <p>鉄道建設等業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市鉄道利便増進事業の着実な進捗</li> </ul> <p>鉄道助成業務等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化</li> </ul>  |

|                               |   |
|-------------------------------|---|
|                               | 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<br>地域公共交通出資業務等<br>・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 |
| 施策目標 27<br>地域公共交通の維持・活性化を推進する | 地域公共交通出資業務等<br>・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                                      |
| 政策目標 11<br>ICTの利活用及び技術研究開発の推進 |   |
| 施策目標 41<br>技術研究開発を推進する        | 鉄道助成業務等<br>・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                            |
| 政策目標 12<br>国際協力、連携等の推進        |   |
| 施策目標 43<br>国際協力、連携等を推進する      | 鉄道建設等業務<br>・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   |

#### 4. 中期目標

##### (1) 概要

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す。機構の第4期中期目標（平成30年4月～令和5年3月）は、「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（平成26年9月2日総務大臣決定）に基づき、法人の内部管理の観点や財務会計との整合性を確保した上で、少なくとも、目標及び評価において一貫した管理責任を徹底し得る単位である「一定の事業等のまとまり」ごとに、主務大臣により目標が指示されています。

(2) 一定の事業等のまとめりとごとの目標

機構は、中期目標における「一定の事業等のまとめり」を、(1)鉄道建設等業務、(2)鉄道助成業務等、(3)船舶共有建造等業務、(4)地域公共交通出資業務等、(5)特例業務(国鉄清算業務)の5つに区分しております。

これらの区分は機構法及び債務等処理法に基づく勘定区分と一致しており、セグメント情報として財務諸表に開示しております。

なお、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令(平成15年国土交通省令第102号。以下「省令」という。)の規定に基づく経理単位区分は、追加的セグメント情報として財務諸表に開示しております。

| 一定の事業等のまとめり      | 主な業務内容  | 勘定区分      | 経理単位区分   |
|------------------|---|-----------|--|
| (1) 鉄道建設等業務      | ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗<br>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<br>③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み<br>④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み<br>⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 | 建設勘定      | ・ 整備新幹線事業<br>・ 民鉄線等事業<br>・ その他事業                   |
| (2) 鉄道助成業務等      | ① 鉄道助成<br>② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借り入れ等<br>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務   | 助成勘定      | ・ 鉄道助成業務<br>・ 中央新幹線建設資金貸付等業務<br>・ 債務償還業務<br>・ 勘定共通 |
| (3) 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<br>② 船舶建造等における技術支援<br>③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善  | 海事勘定      | (区分なし)   |
| (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<br>② 物流施設融資<br>③ 内航海運活性化融資  | 地域公共交通等勘定 | ・ 地域公共交通出資等業務<br>・ 内航海運活性化融資業務                     |
| (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<br>の円滑な実施等<br>② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等  | 特例業務勘定    | (区分なし)   |

[詳細につきましては、第4期中期目標をご覧ください。](#)

## 5. 法人の長の理念や運営上の方針・戦略等

機構は、法律に規定された機構の目的を役職員が共通の認識の下に一丸となって達成することができるように、基本理念及び行動指針を策定しています。

### (1) 基本理念

「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。」

- ・ 安全で安心な、環境にやさしい交通ネットワークづくりに貢献します。
- ・ 交通ネットワークづくりを通じ、人々の生活の向上と経済社会の発展に寄与します。
- ・ 交通ネットワークづくりに当たっては、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ます。

### (2) 行動指針

1. 社会の変化に対応して、新しい取組みに積極的に挑戦します。
2. 高い倫理観を持って、法令や社会のルールを遵守し、責任ある行動をとります。
3. 業務の透明性、効率性を高めて、厚い信頼を確立します。
4. 一人一人が果たすべき役割を自覚して、力を結集し、チーム力を高めます。
5. 働きがいのある職場での研鑽を通じて、自らも成長します。

### シンボルマーク



このシンボルマークは、機構の主な業務をあらわし、力を合わせて伸びていく機構の未来を表現しています。色彩は、グリーンが陸、ブルーが海を、また、地球環境への配慮を表現しています。  
※このシンボルマークは、機構の登録商標です（登録第 4857757 号）。

## 6. 中期計画及び年度計画

機構は、中期目標を達成するための中期計画と当該計画に基づく年度計画を作成しています。第4期中期計画（平成30年4月～令和5年3月）に掲げる項目及びその主な内容と令和2年度計画との関係は次のとおりです。

[詳細につきましては、第4期中期計画及び令和2年度計画をご覧ください。](#)

| 第4期中期計画  | 令和2年度計画  |
|--|--|
| 1・2 省略   |  |
| 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. 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  |  |
| <p>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。</p> <p>特に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>①整備新幹線整備事業</p> <p>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。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>工事实施計画に基づく令和17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・</p> | <p>①整備新幹線整備事業</p> <p>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。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・令和3年度から明かり区間の発注が開始できるよ</li> </ul> |

| 第4期中期計画   | 令和2年度計画   |
|---|---|
| <p>与党申合せ」という。)による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4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。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）</p> <p>令和5年度末の完成開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な推進を図る。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）</p> <p>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、令和4年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>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。</p> <p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）<br/>令和元年度下期の開業</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）<br/>令和4年度下期の開業</p> <p>(b) 民鉄線事業</p> <p>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。</p> <p>・小田急小田原線<br/>平成30年度の事業完了</p> <p>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</p> <p>機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に</p> | <p>う、関係者との協議や詳細設計等を実施する。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・雪害対策設備、可動式ホーム柵等の機械工事に着手する。</li> <li>・駅舎の建築工事に着手する。</li> <li>・電気工事の発注を完了する。</li> </ul> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・車両基地検修設備等の機械工事を実施する。</li> <li>・駅舎の建築工事を実施する。</li> <li>・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。</li> </ul> <p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>都市鉄道利便増進事業</p> <p>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。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・全駅の建築工事、機械工事及び電気工事に着手する。</li> </ul> <p>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</p> <p>受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成で</p> |

| 第4期中期計画  | 令和2年度計画  |
|--|--|
| <p>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。</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>きるよう着実な進捗を図る。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>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、講習会等を通じて関係者に周知、徹底する。</p> <p>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、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |
| (2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み  |  |
| 新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが   | 国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野   |

| 第4期中期計画   | 令和2年度計画  |
|---|--|
| <p>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。</p> <p>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。</p>  | <p>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、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |
| (3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等  |  |
| (4) 鉄道助成業務等   |  |
| <p>①鉄道助成</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金に</p> | <p>①鉄道助成</p> <p>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。</p> <p>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改めて周知する。</p> <p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金に</p>               |

| 第4期中期計画   | 令和2年度計画   |
|---|---|
| <p>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。</p> <p>②北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等</p> <p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。</p> <p>③中央新幹線建設資金貸付等業務</p> <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>②中央新幹線建設資金貸付等業務</p> <p>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。</p>  |
| (5) 船舶共有建造等業務   |   |
| <p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的</p>   | <p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物流効率化に資する船舶</li> <li>○地域振興に資する船舶</li> <li>○船員雇用対策に資する船舶</li> <li>○事業基盤強化に資する船舶</li> <li>○グリーン化に資する船舶</li> </ul> <p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的</p> |

| 第4期中期計画   | 令和2年度計画   |
|---|---|
| <p>確に実施する。特に、SOx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。</p> <p>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。</p> <p>③船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>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。</p>  | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>③船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>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。</p> |
| (6) 地域公共交通出資業務等   |   |
| <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>(a) 地域公共交通出資等</p> <p>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。</p> <p>さらに、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。</p> <p>これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p>(b) 都市鉄道融資</p> <p>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業</p> | <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>(a) 地域公共交通出資等</p> <p>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。</p> <p>(b) 都市鉄道融資</p> <p>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。</p>   |

| 第4期中期計画   | 令和2年度計画   |
|---|---|
| <p>について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p> <p>②物流施設融資</p> <p>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p> <p>③内航海運活性化融資</p> <p>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。</p>                        | <p>②物流施設融資</p> <p>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。</p> <p>③内航海運活性化融資</p> <p>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。</p>  |
| (7) 特例業務（国鉄清算業務）  |   |
| <p>①年金費用等の支払及び資産処分の方滑な実施等</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。</p> | <p>①年金費用等の支払及び資産処分の方滑な実施等</p> <p>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。</p> <p>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。</p>   |
| <p>②会社の経営自立のための措置等</p> <p>会社に対し、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する。</p> <p>また、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。</p>  | <p>②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>なお、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</p> |

| 第4期中期計画   | 令和2年度計画   |
|---|---|
| <p>さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> | <p>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。</p>                                    |
| <p>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</p>   | <p>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</p>  |
| <p>(1) 業務改善の取組み</p>   |   |
| <p>①組織の見直し</p> <p>業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、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。</p> <p>②調達等合理化の取組み</p> <p>③人件費管理の適正化</p> <p>④一般管理費の効率化</p> <p>⑤事業費の効率化</p> <p>⑥資産の有効活用</p>  | <p>①組織の見直し</p> <p>②調達等合理化の取組み</p> <p>③人件費管理の適正化</p> <p>④一般管理費の効率化</p> <p>⑤事業費の効率化</p> <p>⑥資産の有効活用</p> |
| <p>(2) 電子化の推進</p>   |   |
| <p>5. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画</p>  | <p>3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画</p>  |
| <p>(1) 予算、収支計画及び資金計画</p>  |   |
| <p>(2) 財務運営の適正化</p>   |   |
| <p>(3) 資金調達</p>   |   |
| <p>6. 短期借入金の限度額</p>   | <p>4. 短期借入金の限度額</p>   |

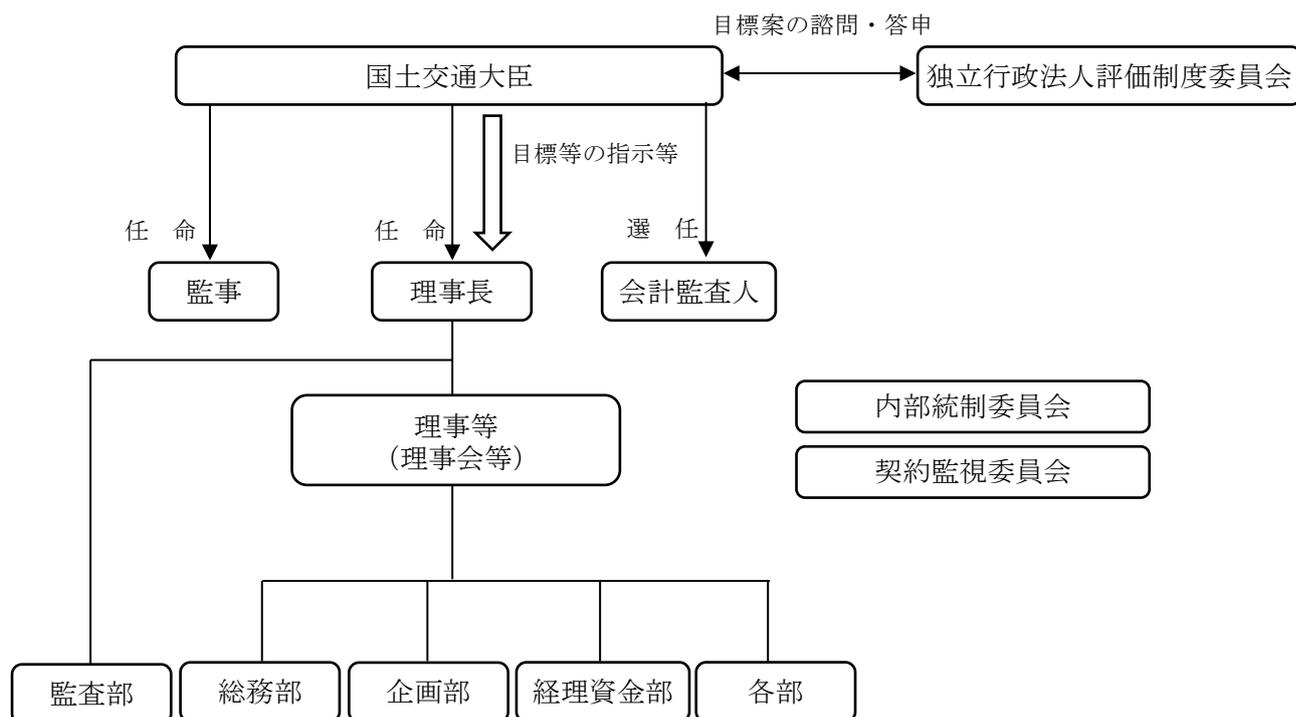
| 第4期中期計画   | 令和2年度計画   |
|---|---|
| 7. 不要財産の処分に関する計画  | 5. 不要財産の処分に関する計画  |
| 8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画  |   |
| 9. 剰余金の使途   | 6. 剰余金の使途   |
| 10. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項   | 7. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項  |
| (1) 施設及び設備に関する計画  |   |
| (2) 人事に関する計画  |   |
| (3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金(同条第5項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。)の使途   |   |
| (4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項  |   |
| <p>①内部統制の充実・強化</p> <p>「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、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>②広報・情報公開の推進</p> <p>③情報セキュリティ対策の推進</p> <p>④環境への配慮</p> | <p>①内部統制の充実・強化</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>②広報・情報公開の推進</p> <p>③情報セキュリティ対策の推進</p> <p>④環境への配慮</p> |

(注) ピンク色は一定の事業のまとまりを表しています。

## 7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉

### (1) ガバナンスの状況

機構のガバナンス体制は下表のとおりです。なお、機構では、平成 27 年に「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、役員（監事を除く。）の職務の執行が通則法等の関係法令に適合することを確保するための体制その他機構の業務の適正を確保するための体制（以下「内部統制システム」という。）の整備に関する事項を業務方法書に追加し、当該体制を整備しております。



[内部統制システムの整備に関する事項の詳細につきましては、業務方法書をご覧ください。](#)

[内部統制に関する実績については、令和 2 年度業務実績等報告書「8. \(4\) ①内部統制の充実・強化」をご覧ください。](#)

(2) 役員等の状況

① 役員の名、役職、任期、担当及び経歴

(令和3年3月31日現在)

| 役職名           | 氏名    | 任期   | 担当            | 略歴  |
|---------------|-------|--|---------------|---|
| 理事長<br>(常勤)   | 河内 隆  | 自 令和3年3月26日<br>至 令和5年3月31日                 |               | 昭和57年4月自治省入省<br>平成29年7月内閣府事務次官<br>令和元年5月日本生命保険相互株式会社特別顧問<br>令和2年9月(株)キーストーン・パートナーズ特別顧問          |
| 副理事長<br>(常勤)  | 水嶋 智  | 自 令和3年1月6日<br>至 令和5年9月30日                  |               | 昭和61年4月運輸省入省<br>令和元年7月国土交通省鉄道局長<br>令和2年7月国土交通省大臣官房長   |
| 理事長代理<br>(常勤) | 小瀬 達之 | (令和元年7月9日)<br>自 令和元年10月1日<br>至 令和3年9月30日   |               | 昭和63年4月運輸省入省<br>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)<br>令和元年7月鉄道・運輸機構理事                          |
| 理事<br>(常勤)    | 勝山 潔  | 自 令和2年7月21日<br>至 令和3年9月30日                 | 総務・企画担当       | 平成2年4月運輸省入省<br>平成28年6月海上保安庁総務部人事課長<br>平成30年7月海上保安庁第六管区海上保安本部長                                   |
| 理事<br>(常勤)    | 西川 浩  | (平成29年10月1日)<br>自 令和元年10月1日<br>至 令和3年9月30日 | 経理・資金担当       | 昭和57年4月住友海上火災保険(株)入社<br>平成26年4月三井住友海上火災保険(株)理事 総務部長<br>平成29年4月三井住友海上火災保険(株)金融公務営業推進本部公務部開発顧問    |
| 理事<br>(非常勤)   | 吉田 育代 | 自 令和元年10月1日<br>至 令和3年9月30日                 | 鉄道助成・国鉄清算事業担当 | 昭和61年6月(財)日本経済研究所入社<br>平成25年4月(株)日本経済研究所執行役員調査本部長<br>平成27年4月(株)日本経済研究所執行役員調査本部上席研究主幹            |
| 理事<br>(常勤)    | 木村 岩雄 | (平成29年10月1日)<br>自 令和元年10月1日<br>至 令和3年9月30日 | 企画管理担当        | 昭和56年4月東京海上火災保険(株)入社<br>平成24年6月東京海上日動火災保険(株)執行役員(横浜中央支店長委嘱)<br>平成26年4月東京海上日動火災保険(株)常務執行役員       |
| 理事<br>(常勤)    | 重富 徹  | 自 令和元年10月1日<br>至 令和3年9月30日                 | 建造支援担当        | 昭和61年4月運輸省入省<br>平成27年4月日本小型船舶検査機構業務部長<br>平成29年4月国土交通省海事局検査測度課長                                  |
| 理事<br>(常勤)    | 高瀬 昭雄 | (平成30年4月1日)<br>自 平成31年4月1日<br>至 令和3年3月31日  | 建設計画担当        | 昭和55年4月日本鉄道建設公団入社<br>平成28年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部審議役<br>平成29年4月鉄道・運輸機構工務・建設統括役                          |
| 理事<br>(常勤)    | 湯山 和利 | (平成30年4月1日)<br>自 平成31年4月1日<br>至 令和3年3月31日  | 新幹線担当         | 昭和56年4月日本国有鉄道入社<br>平成28年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長<br>平成29年4月鉄道・運輸機構事業監理部長                             |
| 監事<br>(常勤)    | 竹下 正敏 | 自 平成30年8月1日<br>至 令和4事業年度の<br>財務諸表承認日       |               | 昭和57年4月住友商事(株)入社<br>平成28年4月住友商事(株)中部業務企画部長(兼 関西業務企画部長付)<br>平成28年10月住友商事(株)中部業務企画部長(兼 国内業務企画部長付) |
| 監事<br>(常勤)    | 山岸 一生 | 自 令和2年8月24日<br>至 令和4事業年度の<br>財務諸表承認日       |               | 平成元年4月警察庁入庁<br>平成30年4月警察庁関東管区警察局総務監察部長<br>令和2年4月警察庁関東管区警察局総務監察部長兼 関東管区警察学校長                     |
| 監事<br>(常勤)    | 豊浦 浩二 | 自 平成30年8月1日<br>至 令和4事業年度の<br>財務諸表承認日       |               | 昭和61年4月(株)三和銀行入行<br>平成26年6月(株)三菱東京UFJ銀行本部審議役<br>平成27年6月(株)名村造船所経営業務本部副本部長(兼 本社長)                |

※任期欄の括弧書きは、再任者の最初の現役職就任日である。

② 会計監査人の名称

有限責任 あずさ監査法人

(3) 職員の状況

常勤職員は令和2事業年度末現在1,488人(前期比57人減少、3.7%減少)であり、平均年齢は43.0歳(前期末43.8歳)となっています。このうち、国等からの出向者は98人、民間からの出向者は1人、令和3年3月31日退職者は86人です。

(4) 重要な施設等の整備等の状況

①令和2事業年度に完成した主要な施設等

新幹線鉄道施設（取得価額 14,687 百万円）：北海道新幹線、九州新幹線

神奈川東部方面線鉄道施設（取得価額 2,925 百万円）

共有船舶（取得価額 36,193 百万円）：26 隻

②令和2事業年度継続中の主要な施設等の新設・拡充

新幹線鉄道施設：北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線

神奈川東部方面線鉄道施設

共有船舶：7 隻

③令和2事業年度に処分した主要な施設等

貸付線の除却：京葉線、小金線、津軽海峡線、北海道新幹線、東北新幹線（盛岡以北）、  
北陸新幹線、九州新幹線

鉄道施設の更新等に伴う除却。

（取得価額 11,945 百万円、減価償却累計額 8,626 百万円、資本剰余金 0 百万円、  
減価償却相当累計額 0 百万円、除却費 1,531 百万円、除却損 1,787 百万円）

土地の売却。

（取得価額 111 百万円、売却額 108 百万円、売却損 3 百万円）

共有船舶の売却：30 隻

共有期間満了及び早期償還に伴う機構持分の譲渡等。

（取得価額 23,959 百万円、減価償却累計額 19,085 百万円、売却額 4,874 百万円）

(5) 純資産の状況

①資本金の額及び出資者ごとの出資額

(単位：百万円)

| 区分    | 期首残高    | 当期増加額 | 当期減少額 | 期末残高    |
|-------|---------|-------|-------|---------|
| 政府出資金 | 115,170 | —     | —     | 115,170 |
| 資本金合計 | 115,170 | —     | —     | 115,170 |

令和2事業年度末の資本金（政府出資金）は、115,170 百万円であり、その内訳は建設勘定 51,508 百万円、海事勘定 63,567 百万円及び助成勘定 95 百万円です。

②目的積立金の申請状況、取崩内容等

令和2事業年度は、目的積立金の申請を行っていません。

繰越積立金の取崩状況については、地域公共交通等勘定及び助成勘定において、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に係る費用及び自己収入財源で取得した固定資産の減価償却費等に充当するために、前中期目標期間繰越積立金（22 百万円）を取り崩しています。

(6) 財源の状況

①財源（収入）の内訳（運営費交付金、国庫補助金、業務収入、その他）

令和2事業年度の法人単位の収入決算額は828,275百万円であり、国や地方公共団体からの財政措置の他にもさまざまな収入がありその内訳は以下のとおりです。

(単位：百万円)

| 区分                     | 金額      | 構成比率  |
|------------------------|---------|-------|
| 運営費交付金                 | 259     | 0.0%  |
| 国庫補助金等                 | 111,586 | 13.5% |
| 地方公共団体建設費負担金等          | 66,974  | 8.1%  |
| 鉄道建設・運輸施設整備支援機構<br>債券等 | 299,545 | 36.2% |
| 業務収入                   | 326,570 | 39.4% |
| その他収入                  | 23,341  | 2.8%  |
| 合計                     | 828,275 | 100%  |

②自己収入に関する説明

機構における自己収入として、業務収入、受託収入などがあります。

収入全体の約4割を占める業務収入の主な内訳には、各鉄道事業者から收受する鉄道施設貸付収入116,922百万円、鉄道施設譲渡収入72,718百万円、既設新幹線譲渡収入72,431百万円のほか、海運事業者から收受する船舶使用料収入26,299百万円などがあります。

事業ごとの財源の状況につきましては、「9.業績の適正な評価の前提情報」もご覧ください。

[詳細については、令和2年度業務実績等報告書「3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資本計画（1）予算、収支計画及び資金計画」をご覧ください。](#)

## (7) 社会及び環境への配慮等の状況

機構は、機構法に規定された目的を役職員が共通の認識の下に一丸となって達成することができるよう、基本理念及び行動指針を策定するとともに、業務運営に当たっての環境配慮の方針等を「環境基本方針」として策定しています。

また、「環境基本方針」の下、機構の事務・事業活動に伴う環境負荷の低減を推進することを目的とした環境配慮に関する具体的な取組み内容を「環境行動計画」として定め、現在、「第4期環境行動計画」（平成30年度から令和4年度までの5年間）に基づいた環境配慮に取り組んでいます。

具体的な取組みとして、事業においては地球温暖化対策、建設廃棄物対策、工事排水と掘削土の適切な処理、生物多様性の保存及び土地処分に伴う特定有害物質への対応に係る取組みを実施し、事務において温室効果ガス排出量の削減、省資源の推進及び廃棄物の削減、グリーン調達の推進、環境に関する研修の実施等に加え、地域の社会貢献活動として周辺地域の環境保全にも取り組んでいます。

さらに、地球環境への負荷低減に資する「グリーン性<sup>(注1)</sup>」と社会的課題の解決に資する「ソーシャル性<sup>(注2)</sup>」の双方の性格を有する「サステナビリティファイナンス」により資金を調達し、環境負荷の低減や地域の生活に必要な交通インフラを整備していくことにより、SDGs<sup>(注3)</sup>の達成に貢献しているところです。

これら環境配慮の取組みは、「環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成16年法律第77号）」第9条の規定に基づき、当該事業年度の終了後6月以内に環境報告書として取り纏め公表しています。

(注1) グリーン性：環境負荷の低減（CO<sub>2</sub>排出量が少ないなど環境負荷低減に資する鉄道の建設、船舶の海洋汚染防止など）

(注2) ソーシャル性：必要不可欠な交通インフラの整備（多くの人が利用できる鉄道の建設、離島航路の整備など）

(注3) SDGs 「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」：

2015年9月の国連サミットで採択した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載の、17の目標と169のターゲットから構成された2016年から2030年までの国際的な目標。



詳細につきましては、今後公表される[環境報告書](#)及び[令和2年度業務実績等報告書](#)「8. (4) ④環境への配慮」をご覧ください。

## 8. 業務運営上の課題・リスク及びその対応策

### (1) リスク管理の状況

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・対応を行うため、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、令和2事業年度におけるリスク管理項目を整理の上、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクに係る取組計画を策定し、その実施状況等について内部統制委員会で報告しています。

### (2) 業務運営上の課題・リスク及びその対応策の状況

令和2年度業務実績等報告書の「課題と対応」に記載した業務における、業務運営上の課題についての対応策の状況について、令和2年度業務実績等報告書から抜粋してご紹介いたします。

#### ● 鉄道建設等業務

##### ① 整備新幹線整備事業

「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置について、次のとおり取り組んでいる。また、他の公共事業の進め方等から学ぶべきところを積極的に取り入れていくとともに、その結果を踏まえ、関係者とも連携して徹底した組織改革を進めているところであり、令和3年度においても引き続き対応していく。

#### <改善措置>

##### (1) 工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）

- ① 北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局を置く。
- ② 北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置する。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置する。

##### (2) 工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化）

- ① 建設局において、一定の工期遅延（1カ月を想定）が見込まれる場合や、一定の増嵩（各工区内の個別工事ごとに1億円を想定）が見込まれる場合には、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図る。また、本社においては、リスク対応が円滑に行えるよう、適時適切に現地確認を行う。
- ② 工期と事業費が結果的にトレードオフ関係になった場合に対応可能となるよう、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議する。また、工程管理・事業費管理の客観性・多面性を高める観点から、第三者の視点からの意見を継続的に取り入れる仕組みを導入することとする。

③ 現在、国土交通省が開催している「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、工程管理・事業費管理の状況について客観的な視点でチェックをいただいている。こうした外部有識者からの助言を継続的にいただくこととし、当機構が自ら行った工程管理・事業費管理の結果について客観的な評価や助言を仰ぐこととする（四半期ごとの開催を想定）。

(3) 関係自治体等との情報共有の拡充

① 関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有する。

② 北陸新幹線建設局の局長、副局長を福井市、小松市に置くとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとることとする。

令和元年度業務実績評価において主務大臣から示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和3年度においても引き続き対応していく。

新型コロナウイルス感染症については、国による通知※の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。

※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和2年4月7日）、「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

建設中の整備新幹線については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、引き続き、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、安全な事業遂行に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。

事業費管理の難易度が高まっている状況を踏まえ、関係者間でより一層の情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。

また、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書（令和2年12月）において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。

令和2年10月から令和3年3月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、次のとおり取り組む。

- (1) 事業総合管理委員会等における具体的な指示や意思決定に至る経緯については、修正指摘にまで至らなかった場合についても対応経緯を記録に残すなど、適切に記録・保存を行う。
- (2) 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置を着実に実施することで、工期遅延や事業費増嵩が見込まれるリスクを早期に把握するとともに、リスクが発現した場合には遅滞なく資金計画等の検証を行う。

## ② 都市鉄道利便増進事業

機構の令和元年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された相鉄・東急直通線に関する〈指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策〉（下記）については、令和3年度においても引き続き対応していく。

「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）については、神奈川東部方面線における工事の進捗状況や事業の執行状況に応じ、北陸新幹線（金沢・敦賀間）と同様の措置を適切に講じていく。

新型コロナウイルス感染症については、国による通知※の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。

※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和2年4月7日）、「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。

令和2年6月12日、30日に発生した新横浜トンネルのシールド工事に伴う横浜市道環状2号線の陥没については、陥没発生後に有識者からなる（委員長：龍岡文夫 東京大学名誉教授）「神奈川東部方面線新横浜トンネルに係る地盤変状検討委員会」を速やかに立ち上げ、追加の地質調査や掘進記録を検証し、原因究明と再発防止策を策定し、9月2日に掘進を再開し、工事中止期間を最小限とした。休日にも掘進作業を行うなど、陥没に伴う工程遅延を最大限回復する策を講じ、11月27日に掘進工を完了した。掘進完了後、作業時間の拡大や作業手順の見直しなどにより工事工程の短縮を図り、令和4年度下期の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。

### 〈指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策〉

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、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、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、完成・開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。

また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していくこと必要がある。

なお、令和2年6月に2度にわたり新横浜トンネル工事現場付近での地表面（道路）陥没が発生していることから、原因を究明した上で対応策を検討し、安全な事業遂行に万全を期す必要がある。

- 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

令和2年10月から令和3年3月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、譲渡業務に係る鉄道事業者の経営状況の調査・検証の改善方法について検討を行う。

- 船舶共有建造業務等

新型コロナウイルスの感染拡大への対応としてオンラインを活用することで船舶共有建造制度について周知するとともに、国内海運政策の実現に寄与するため、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善を図っていく。

これにより、新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による社会経済状況の変化に対応しつつ、政策効果のより高い船舶の建造を行うとともに、多様な政策要件の船舶建造にも対応していく。

- 地域公共交通出資業務等

都市鉄道融資業務における貸付け実行後、都市鉄道融資業務基準に従い、毎年度、事業の進捗状況、貸付けを受けた事業者（保証人を含む。）の財務の健全性を確認し、償還確実性の評価を行うとともに、貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。

- 組織の見直し

令和2年12月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令」にて国土交通大臣から命ぜられた事項について、令和3年1月に国土交通大臣に対し「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について（ご報告）」を報告したところである。同改善措置に記載した下記事項を確実に実施する。

工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）

- ① 北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局を置く。
- ② 北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置する。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置する。

- 事業費の効率化

機構の令和元年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された＜今後の課題＞（下記）について、令和3年度においても引き続き対応していく。

＜今後の課題＞

「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書（令和2年12月）において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた

課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。

- 内部統制の充実・強化

工程・事業費のモニタリングの精度を向上し、リスクの早期・正確な把握、迅速な対応を実施していく必要があることから、令和3年1月に国土交通大臣に報告した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。特に、工程と事業費を同時かつ総合的に審議するために令和3年2月に新たに設置した理事長を委員長とする事業総合管理委員会を定期的を開催することで、工程・事業費のモニタリングの精度を向上し、リスクの早期・正確な把握、迅速な対応に努め、機構としてのガバナンスを強化していく。

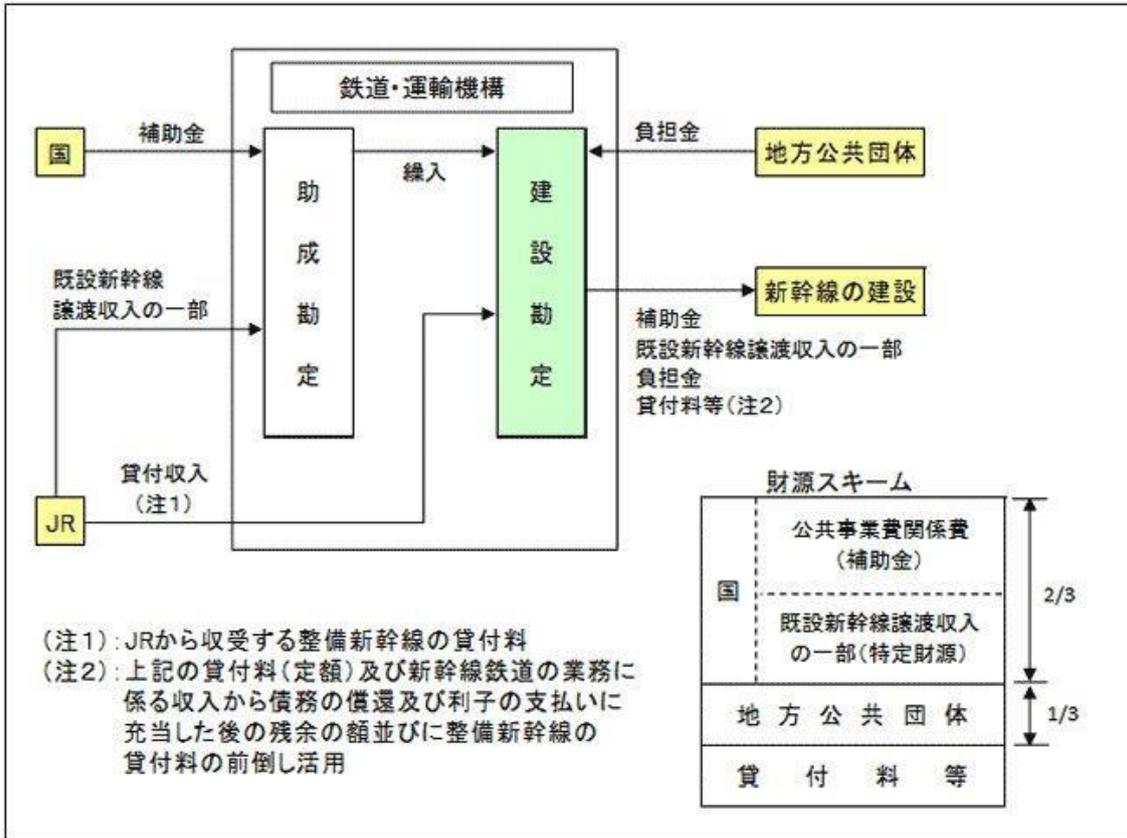
[詳細につきましては、令和2年度業務実績等報告書の「課題と対応」をご覧ください。](#)

## 9. 業績の適正な評価の前提情報

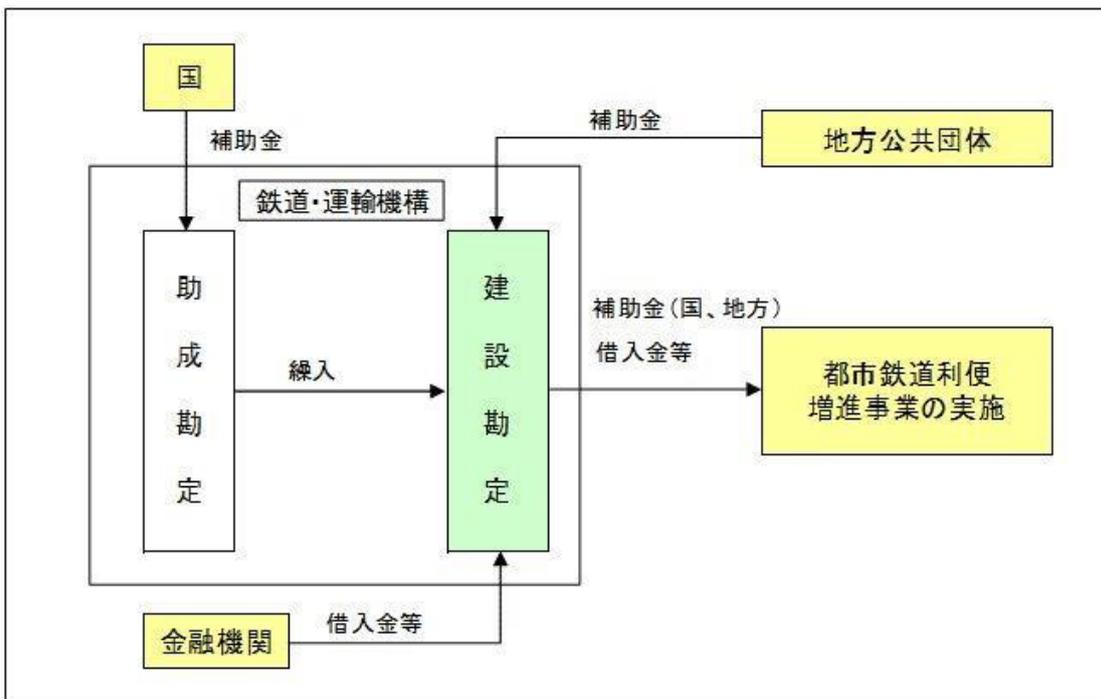
令和2事業年度の機構の各業務についてのご理解とその評価に資するため、各事業の前提となる、主な事業スキームを示します。

### (1) 鉄道建設等業務

#### ① 整備新幹線整備事業

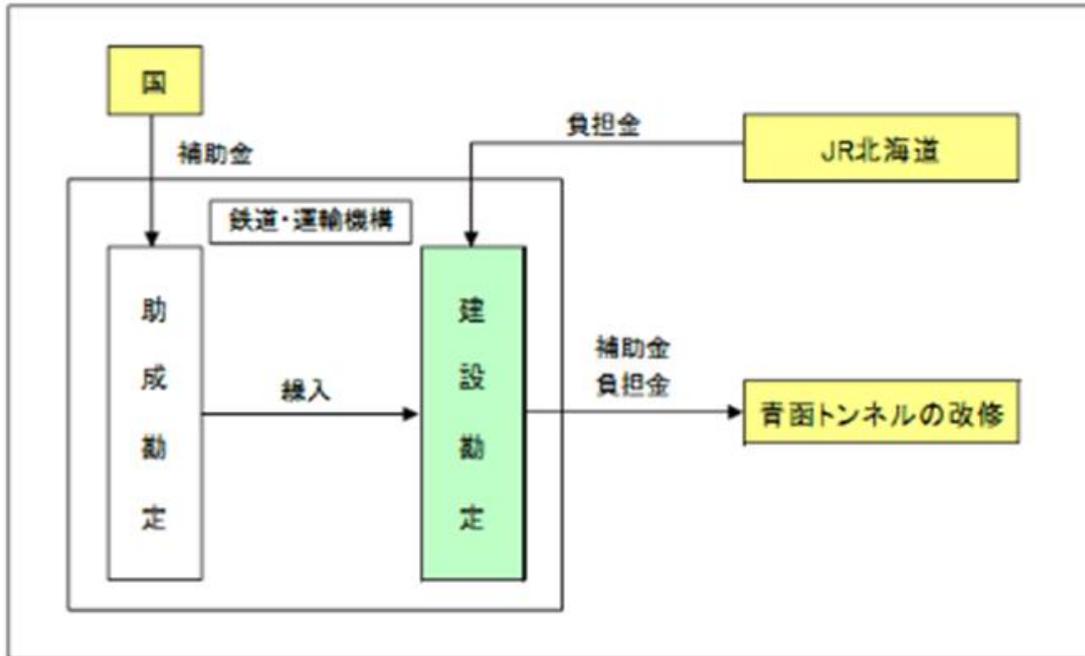


#### ② 都市鉄道利便増進事業



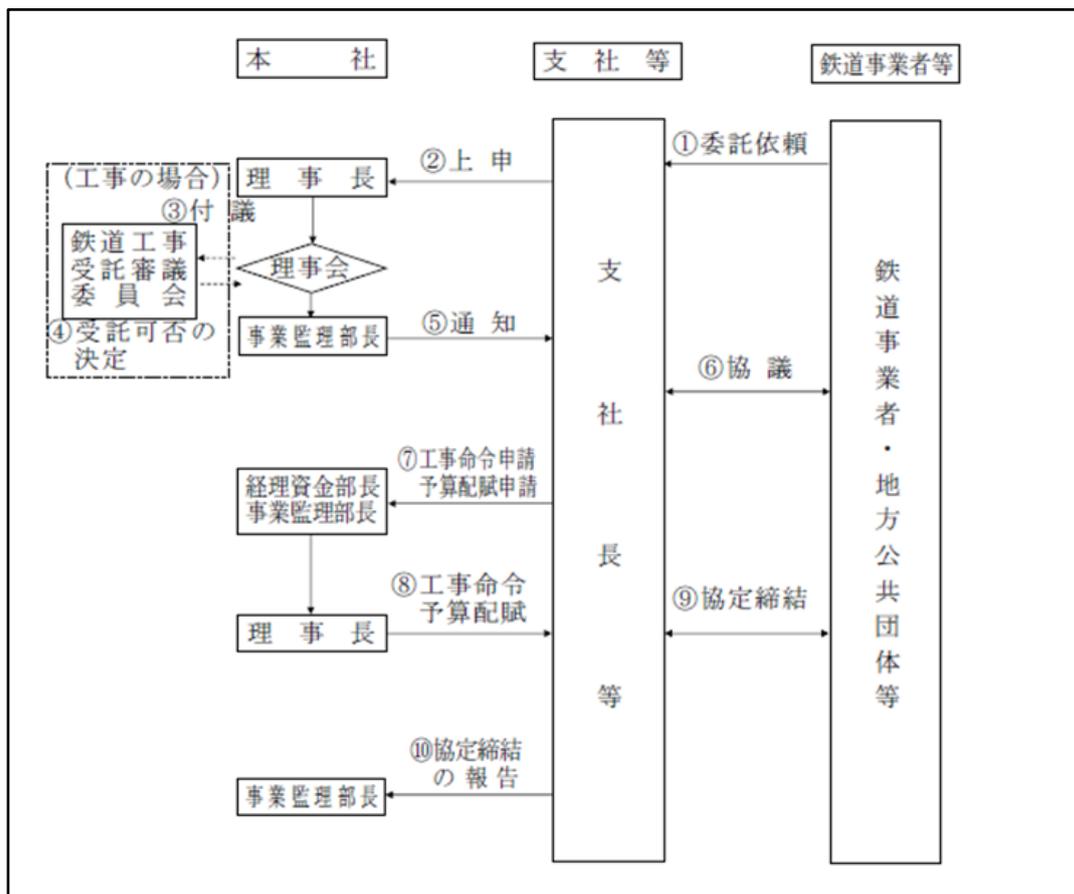
(注) 事業費総額の内訳は国(補助金) 1/3、機構(借入金等) 1/3、地方公共団体補助金 1/3

③ 貸付鉄道施設改修事業（青函トンネル施設改修事業）



(注)事業費総額の内訳は国(補助金) 2/3、JR 北海道負担金 1/3

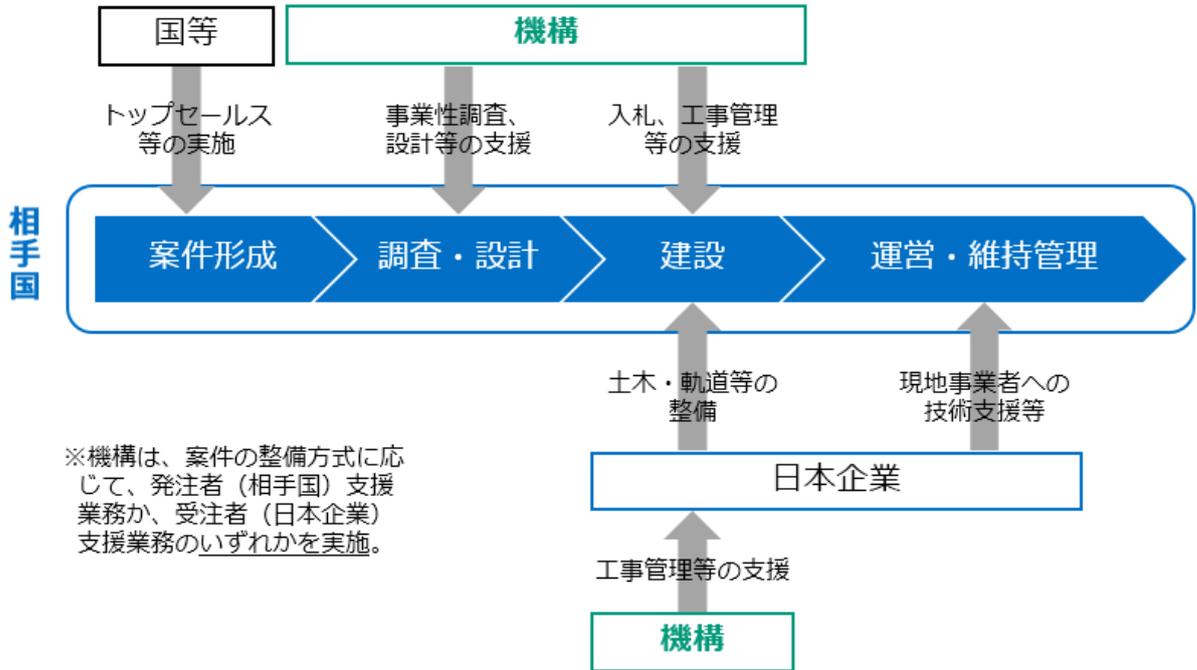
④ 受託業務



⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

○海外高速鉄道調査等業務

・海外インフラ展開法第4条の規定に基づき、新幹線鉄道の技術が活用され、または活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究を行う。



○国際出資業務

・海外インフラ展開法第4条の規定に基づき、海外高速鉄道調査等業務を円滑に実施するため必要な場合に現地事業者等に対して出資を行う。

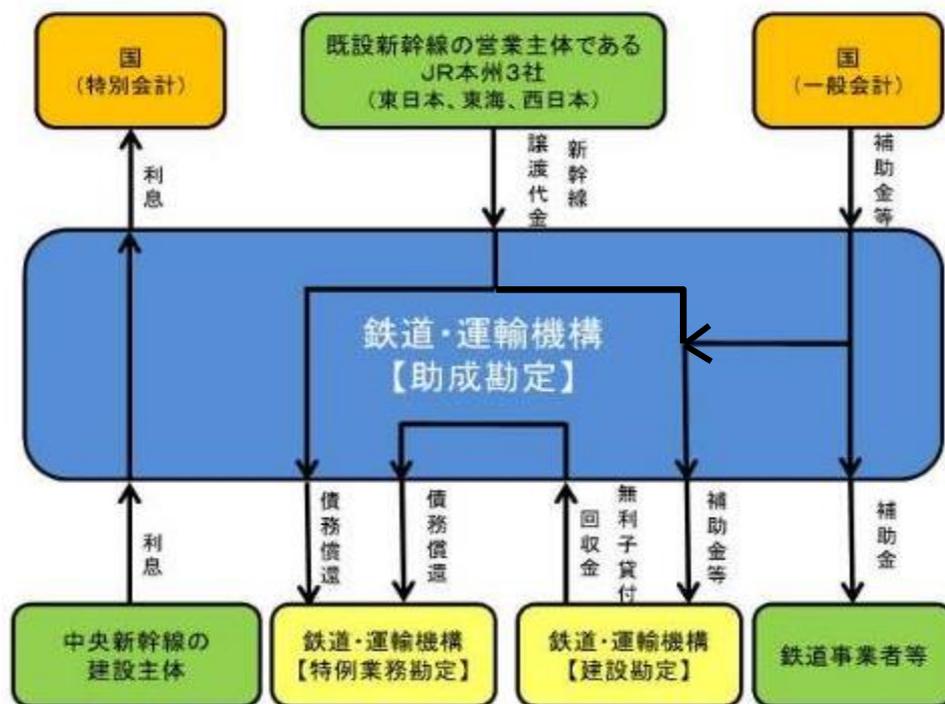
(2) 鉄道助成業務等

○鉄道助成業務

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、幹線鉄道、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、新幹線譲渡代金及び無利子貸付資金の回収、並びに特例業務勘定への債務償還を行っています。

○中央新幹線建設資金貸付等業務

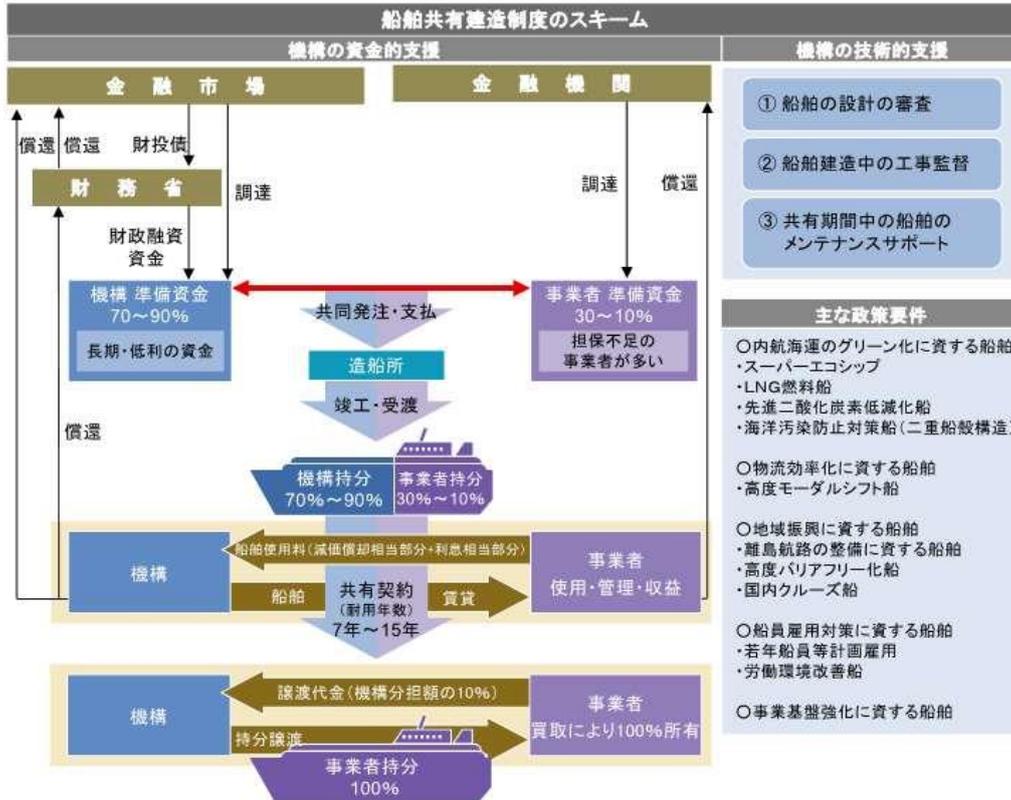
中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行っています。



### (3) 船舶共有建造等業務

船舶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、内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上、また離島航路の維持・改善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しています。

具体的には船舶建造に際して、機構と海運事業者が費用を分担して造船所に共同発注し、竣工後は機構が負担した建造資金について、共有期間を通じて事業者から船舶使用料として徴収します。共有期間満了時に機構分担額の10%を事業者が機構から買い取ることで、当該船舶の所有権が事業者に完全移転します。

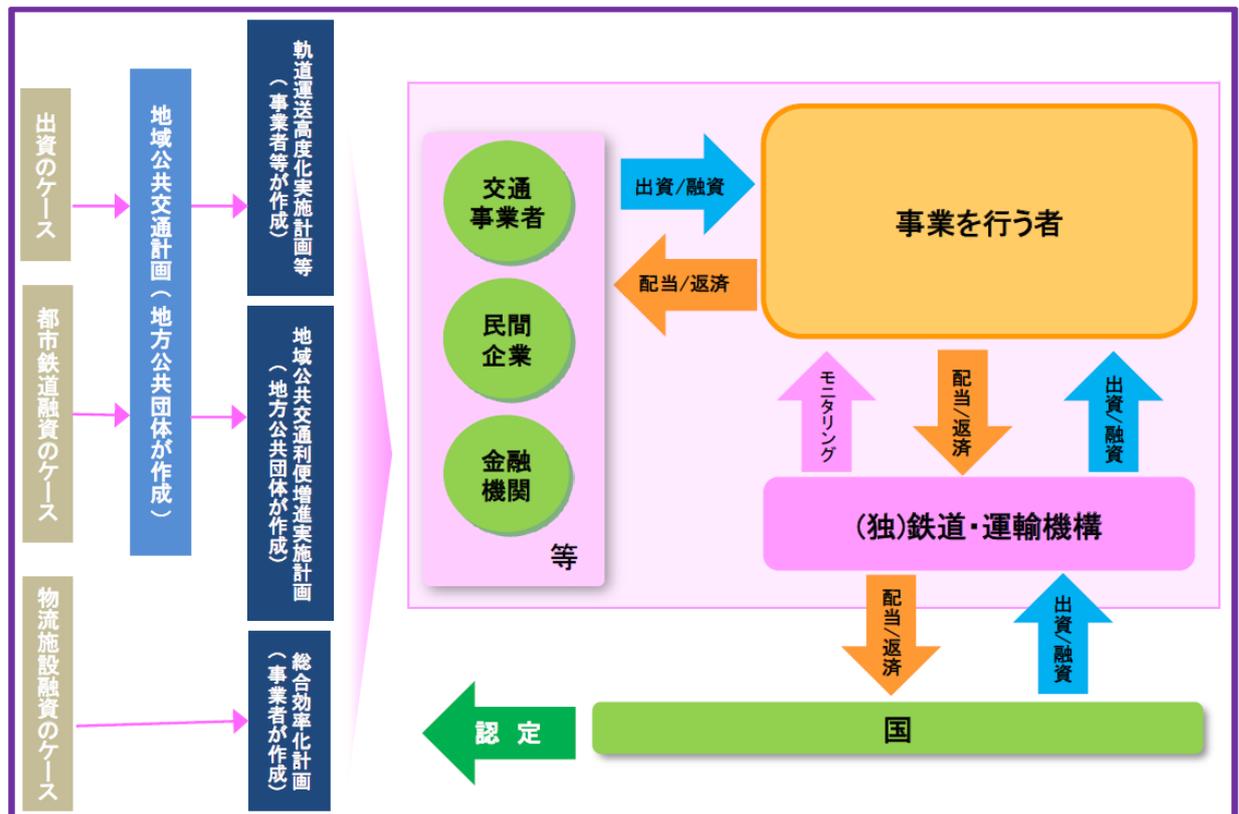


#### (4) 地域公共交通出資業務等

○地域公共交通出資及び貸付け

○物流施設融資

機構は、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）並びに流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）に基づき国土交通大臣の認定を受けた計画により実施される事業に対して、出資や資金の貸付けを行い、持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上、及び物流の効率化を支援します。



#### 出資・貸付け事業イメージ

(LRT)



(BRT)



(都市鉄道)



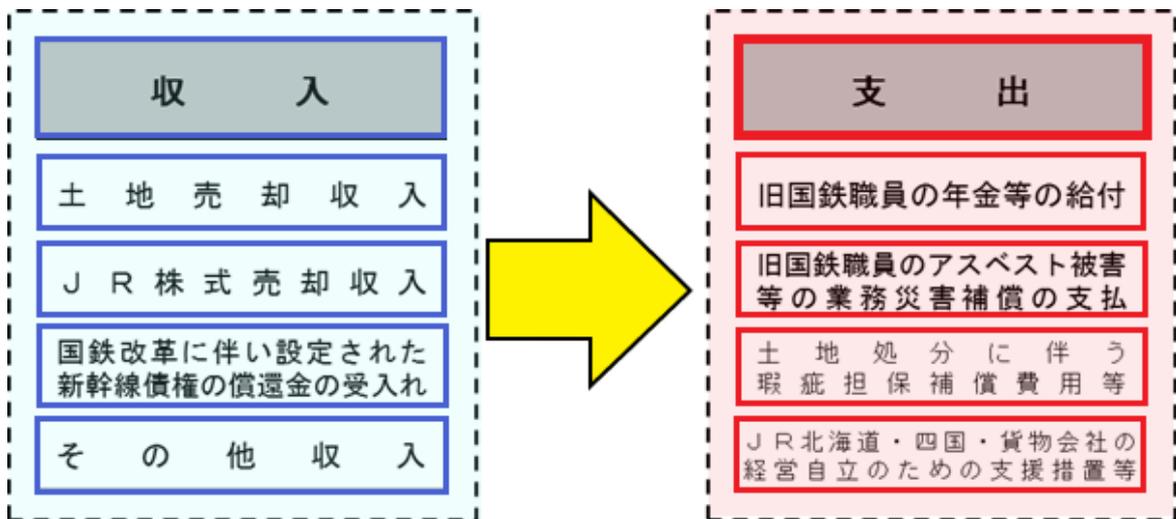
(物流施設)



(5) 特例業務（国鉄清算業務）

特例業務勘定は、旧国鉄清算事業団（旧国鉄）の地位を承継したものであり、主な業務は以下のとおりです。

- ① 旧国鉄職員等の年金、業務災害補償（アスベスト被害等）等の支払い
- ② 旧国鉄の地位の承継に伴う訴訟等への対応
- ③ J R株式の処分
- ④ 特例業務に係る土地等に関する管理等
- ⑤ 国鉄改革に伴い設定された新幹線債権の償還金の受入れ
- ⑥ 平成23年の改正債務等処理法に基づく鉄道関連施策の実施に加えて、平成28年度よりJ R北海道及びJ R四国に対する追加的支援措置を実施。令和元年度よりJ R北海道に対する更なる支援措置を実施。
- ⑦ その他、旧国鉄に関わる業務



## 10. 業務の成果と使用した資源との対比

### (1) 令和2事業年度の業務実績とその自己評価

令和2事業年度は、第4期中期目標の達成に向け、第4期中期計画及び令和2年度計画に沿って適切な業務運営を行って参りました。令和2事業年度の業務実績の自己評価は、次のとおりです。

[詳細につきましては、令和2年度業務実績等報告書をご覧ください。](#)

令和2事業年度業務実績に係る自己評価一覧表

| 項目                                      | 評価 | 行政コスト       | 令和元年度<br>自己評価 | 令和元年度<br>主務大臣<br>評価 |   |
|---|----|-------------|---------------|---------------------|---|
| 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事項      |    |             |               |                     |   |
| (1) 鉄道建設等業務                             | B  | 367,511 百万円 | B             | C                   |   |
| ①-1 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理   | C  |             | B             | D                   |   |
| ①-2 整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理              | C  |             | C             | D                   |   |
| ②-1 都市鉄道利便増進事業等の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 | B  |             | B             | B                   |   |
| ②-2 都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理             | B  |             | B             | B                   |   |
| 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            |    |             |               |                     | B |
| (受託業務)                                  | B  |             | B             |                     |   |
| (鉄道分野の技術力を活用した支援)                       | B  |             | B             |                     |   |
| ④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取り組み                |    |             |               |                     | B |
| (品質の向上)                                 | B  |             | B             |                     |   |
| (技術開発の推進)                               | A  |             | A             |                     |   |
| (開発成果の公表)                               | B  |             | B             |                     |   |
| (部外への適切な理解の取り組み)                        | B  |             | A             |                     |   |
| (2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組み                | B  |             | B             | B                   |   |
| (3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等                      | B  | B           | B             |                     |   |
| (4) 鉄道助成業務等                             | B  | 220,688 百万円 | B             | B                   |   |
| ① 鉄道助成                                  | B  |             | B             | B                   |   |
| ② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借り入れ等 |    |             |               |                     |   |
| ③ 中央新幹線建設資金貸付等業務                        | B  |             | B             | B                   |   |

|                                |   |            |   |   |
|--------------------------------|---|------------|---|---|
| (5) 船舶共有建造等業務                  | B | 25,851 百万円 | A | B |
| 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  | B |            | S | A |
| ②船舶建造等における技術支援                 | B |            | B | B |
| ③船舶共有建造業務における財務内容の改善           | B |            | B | B |
| (6) 地域公共交通出資業務等                | B | 92 百万円     | B | B |
| ①地域公共交通出資及び貸付け                 | A |            | B | B |
| ②物流施設融資                        | B |            |   |   |
| ③内航海運活性化融資                     | B |            | B | B |
| (7) 特例業務（国鉄清算業務）               | B | 71,333 百万円 | B | B |
| ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等         |   |            |   | B |
| （年金費用等の支払の法令に則った適正な執行）         | B |            | B |   |
| （土地処分の実施）                      |   |            |   |   |
| （株式処分の検討）                      | B |            | B |   |
| ②会社の経営自立のための措置等                | B |            | B | B |
| 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                        | B |            | B | B |
| ②調達等合理化の取組み                    | B |            | B | B |
| ③人件費管理の適正化                     | B |            | B | B |
| ④一般管理費の効率化                     | B |            | B | B |
| ⑤事業費の効率化                       | C |            | B | C |
| ⑥資産の有効活用                       | B |            | B | B |
| (2) 電子化の推進                     | B |            | B | B |
| 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              | B |            | B | B |
| (2) 財務運営の適正化                   | B |            | B | B |
| (3) 資金調達                       | A |            | S | A |
| 4. 短期借入金の限度額                   | - |            | - | - |
| 5. 不要財産の処分に関する計画               | - |            | - | - |
| 6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画           | - |            | - | - |
| 7. 剰余金の使途                      | - |            | - | - |

| 8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項                                     |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
| (1) 施設及び設備に関する計画   | - | / | - | - |
| (2) 人事に関する計画   | B |   | B | B |
| (3) 機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金(同条第六項の規定により第一項の規定を準用する場合を含む。)の用途 | - |   | - | - |
| (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   | C |   | B | C |
| ② 広報・情報公開の推進   | B |   | B | B |
| ③ 情報セキュリティ対策の推進  | B |   | B | B |
| ④ 環境への配慮   | B |   | B | B |

(注1) ピンク色は一定の事業のまとまりを表しています。

(注2) 評価区分

S：法人の活動により、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（定量的指標においては対中期計画値（又は対年度計画値）の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）。

A：法人の活動により、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（定量的指標においては対中期計画値（又は対年度計画値）の120%以上とする。）。

B：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120%未満）。

C：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）。

D：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）。

<令和2年度における主な業務実績>

○技術開発の推進に係る学会等からの表彰

令和2年度の受賞一覧

| 機関名         | 受賞名                  | 業績名等   |
|-------------|----------------------|--|
| (公社) 土木学会   | 土木学会技術賞<br>(Iグループ)   | 場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現<br>—神奈川東部方面線、羽沢トンネル— |
|             | 土木学会技術賞<br>(Iグループ)   | 巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発 (九州新幹線、諫早トンネル)                                 |
|             | 土木学会技術賞<br>(IIグループ)  | 複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進<br>—富山駅における路面電車南北接続—                         |
|             | 田中賞<br>(論文部門)        | F10T を用いた高力ボルト摩擦接合継手におけるナット回転角法の適用の検討                                  |
| (公社) 地盤工学会  | 技術業績賞                | 特殊な条件の礫質地盤における直接基礎高架橋の選定と設計・施工   |
| (一社) 鉄道建築協会 | 鉄道建築協会賞<br>作品部門 (入選) | 相鉄・JR 直通線、羽沢横浜国大駅  |

令和2年度の主な受賞の概要

|  |
|--|
| <p>(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (Iグループ)</p> <p>場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現—神奈川東部方面線、羽沢トンネル—</p> <p>神奈川東部方面線事業は、相鉄・JR 直通線および相鉄・東急直通線を整備するものである。本事業のうち西谷トンネルおよび羽沢トンネルは、整備新幹線の山岳部の建設工事で開発適用してきたシールドを用いた場所打ち支保システム (SENS) を都市部で初採用した。市街地部の地下水位低下を抑制するため非排水構造とし、全周に防水シートを採用するとともに、重要構造物に近接するため、安全性の確保と経済性を追求すべく、シールド工法とSENSの覆工切替式シールド機を開発した。本トンネルの実績により、SENS が初めて都市部でのトンネルにも適用可能であることを示した。1 台の掘進機により、覆工をセグメントと場所打ちライニングが併用できるようにしたこと、また、地中での換装技術を確立したことで、経済性に優れたSENS の適用範囲</p> |
|--|

を、幅広い地形、地質条件のトンネル工事に拡大したものであることから、受賞に至った。

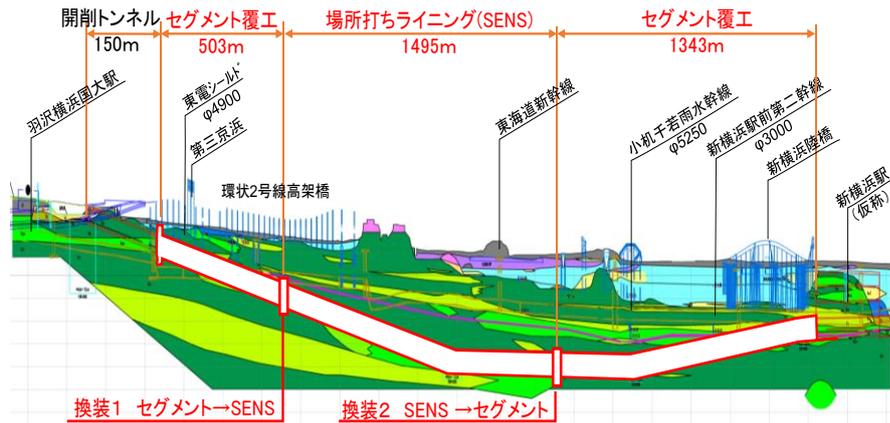


図 1. 1. 4-2 合理的な覆工計画と換装位置

(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (I グループ)

巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発 (九州新幹線、諫早トンネル)

諫早トンネルは、整備が進められている九州新幹線 (武雄温泉・長崎間) において、JR 諫早駅付近の市街地に位置し、交通量の多い国道 207 号等の直下を土被り 3.5 m で通過する延長 230 m の山岳トンネルである。交通荷重の保持、道路面の沈下抑制及び埋設管の機能保全を目的とした対策工として、パイプルーフ工法 (Φ800 mm、L=60 m×15 本) を採用した。隣接して施工するパイプルーフ (鋼管) の隙間からの湧水や地山の崩落を防止するため、隣接するパイプルーフに継手部を設けるのが従来の工法である。本トンネルの掘削対象地山は、硬質な巨礫が存在するため、継手部が巨礫に支障した場合、継手部の破断等により掘進不能となることが想定された。継手の代わりに裏込めをラップさせることで接合部を構成する「裏込めラップ工法」を考案した。本工法の開発により硬質な巨礫を含む地質への適用を拡大したことで、今後は全地質に対してパイプルーフ工法を適用することが可能となることから、受賞に至った。

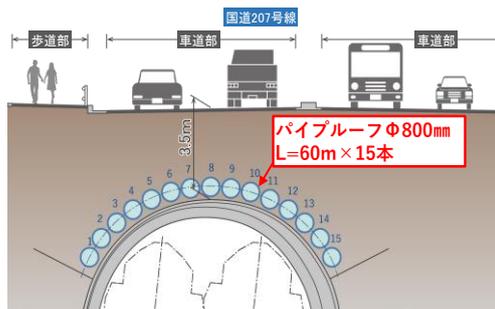


図 1. 1. 4-3 断面図

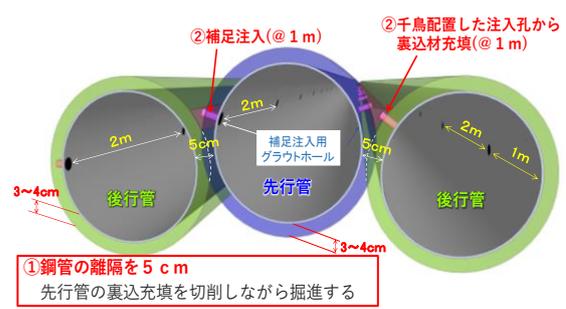


図 1. 1. 4-4 裏込めラップ工法

(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (II グループ)

複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進—富山駅における路面電車南北接続—

令和 2 年 3 月 21 日、富山駅における路面電車南北接続事業が完成し、富山駅を境に南北に分断されていた路面電車が接続、直通運転が開始された。富山市のコンパクトシティ政策を象徴するこのイベントは、富山県、富山市、機構の三者がそれぞれ異なる事業主体として施行する複数事業間での綿密な連携により実現したものである。完成した富山駅は地域間交通・地域内交通・都市交通等が集まる一大結節点であり、公共交通を軸とした次世代型まちづくり政策のポテンシャルを大

いに引き出すインフラストラクチャーといえる。

富山駅において異なる事業主体が連携して取り組んだ鉄道・軌道整備および結節点整備は、富山市のまちづくり政策のポテンシャルを最大限に引き出すものである。都市計画分野における優れた先進事例として公共事業への評価を大きく向上させており、国に先んじて将来を見越した都市計画政策という視点からも優れたプロジェクトである。また完成した富山駅はそれぞれの交通モードと市街地がすべて同一平面でアクセス可能な構造となっており、世界的な駅前広場の設計思想において新たな潮流にも乗るものである。これらの成果は国内におけるモデルケースとなり土木技術の発展および土木技術の社会的評価の向上に顕著な貢献をなしていることから、受賞に至った。

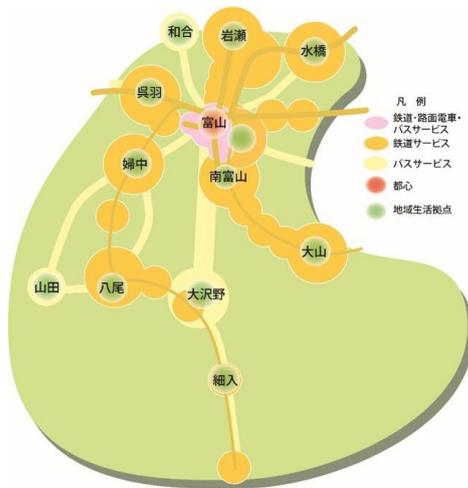


図 1.1.4-5 富山市が目指すコンパクトシティ

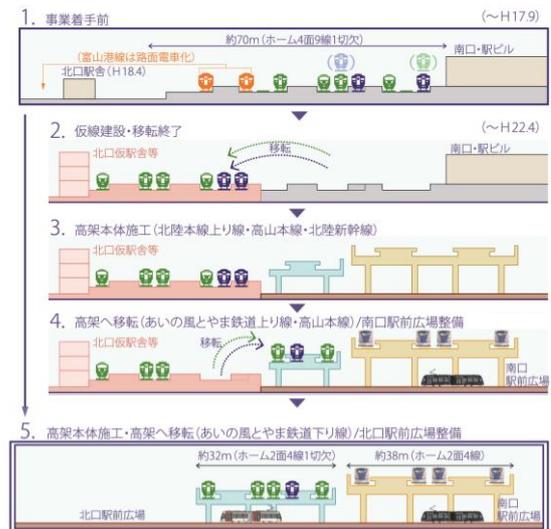
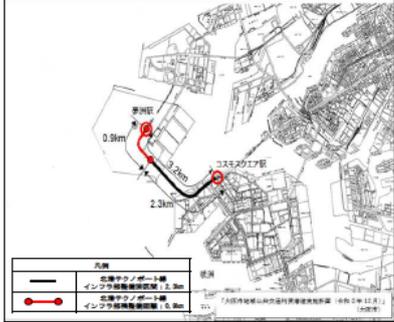


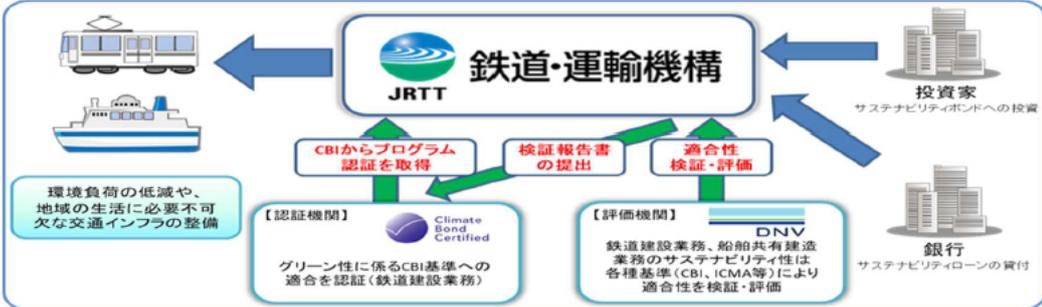
図 1.1.4-6 施工ステップ

## ○地域公共交通出資等業務における新たな都市鉄道融資業務

|   |  |
|---|--|
| <p>(1)融資対象事業:なにわ筋線整備(貸付先:関西高速鉄道(株))<br/> なにわ筋線は、(仮称)北梅田駅(令和5年春開業目標)とJR難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線である。新幹線新大阪駅、大阪梅田、中之島、難波、新今宮、天王寺、関西国際空港をつなぐ新たな軸の形成を通じて大阪の国際競争力強化、ひいては関西の活性化に資する新たな鉄道建設事業として期待されている。</p> <p>建設延長:約7.2キロメートル<br/> 設置駅:中之島駅、西本町駅、南海新難波駅(いずれも仮称)<br/> 区間:○共同営業区間[(仮称)北梅田駅~(仮称)西本町駅]<br/> ○JR営業区間[(仮称)西本町駅~JR難波駅]<br/> ○南海営業区間[(仮称)西本町駅~新今宮駅(南海)]</p> <p>総事業費:約3,300億円<br/> 整備主体:関西高速鉄道株<br/> 輸送需要:約24万人/日<br/> 開業目標:2031年春予定</p>  <p>このなにわ筋線整備事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和3年3月末に関西高速鉄道株に対して、長期・固定・低利の財政融資資金約1,148億円の貸付けを実行した。</p> <p style="text-align: center;">なにわ筋線の路線概要図</p> | <p>(2)融資対象事業:北港テクノポート線整備(貸付先:大阪市)<br/> 北港テクノポート線は、コスモスクエア駅から(仮称)夢洲駅を結ぶ新たな鉄道路線であり、大阪市夢洲を会場とする2025年日本国際博覧会の開催を契機とし、大阪都心部から夢洲に整備される大阪の新たな国際観光拠点へのアクセスを向上させるとともに、臨海部における交通の円滑化を図るため、整備されるものである。</p> <p>建設延長:約3.2キロメートル<br/> 設置駅:コスモスクエア駅(既設)、(仮称)夢洲駅<br/> 区間:コスモスクエア駅~(仮称)夢洲駅</p> <p>総事業費:約984億円<br/> 整備主体:大阪市・<br/> 株大阪港トランスポートシステム</p> <p>輸送需要:約6万人/日<br/> 開業目標:2025年春予定</p>  <p>令和2年度はこの北港テクノポート線整備事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和3年3月末に大阪市に対して、長期・固定・低利の財政融資資金約12億円の貸付けを実行した。</p> <p style="text-align: center;">北港テクノポート線の路線概要図</p> |
|---|--|

## ○サステナビリティファイナンスによる資金調達

- 「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の用途が、①環境改善効果があること(グリーン性)及び②社会的課題の解決に資するものであること(ソーシャル性)の双方を有するもの。
- 平成31年1月に第三者評価機関であるDNVから「サステナビリティファイナンス」として適格性の評価を受けるとともに、環境改善効果については厳格な国際基準を設けるCBI(Climate Bonds Initiative 低炭素経済に向けた大規模投資を促進する国際NGO)からの認証(注)を取得した。このCBI認証付きのサステナビリティファイナンスを活用した資金調達を実施し、資金調達コストの低減を図った。  
(注)当機構が取得した認証は、一度の認証で継続的な資金調達が可能となる「プログラム認証」であり、この方式での認証取得はアジア初である。
- 令和2年度はサステナビリティボンドを年4回発行し、旺盛な投資家需要を集めることができた。20年債(2.48倍)は過去の鉄道・運輸機構債としては過去最高倍率であった。金利水準についても通常は地方債に一定の金利が上乗せされるところ地方債と同水準での起債ができた等、低利で安定的な資金調達を実施することができた。



(2) 当中期目標期間における主務大臣による過年度の総合評定の状況

| 区分 | 平成 30 年度  | 令和元年度 | 令和 2 年度 | 令和 3 年度 | 令和 4 年度 |
|----|---|-------|---------|---------|---------|
| 評定 | B   | B     | -       | -       | -       |
| 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おらず、また業務の一部が C 又は D であるものの、全体評定を引き下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 とした。 |       |         |         |         |

(注) 評価区分

- S : 法人の活動により、全体として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。
- A : 法人の活動により、全体とし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と認められる。
- 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。
- C : 全体として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。
- D : 全体として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。

## 1 1. 予算と決算との対比

### 要約した法人単位決算報告書

(単位：百万円)

| 区分     | 予算      | 決算      | 差額理由                 |
|--------|---------|---------|----------------------|
| 収入     |         |         |                      |
| 補助金等   | 172,470 | 178,819 |                      |
| 債券・借入金 | 320,952 | 299,545 |                      |
| 業務収入   | 329,461 | 326,570 |                      |
| その他収入  | 28,886  | 23,341  | 事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減  |
| 支出     |         |         |                      |
| 業務経費等  | 798,000 | 833,635 |                      |
| 借入金等償還 | 268,027 | 268,027 |                      |
| 支払利息   | 47,261  | 46,159  |                      |
| 一般管理費  | 6,729   | 5,186   | 経費の節減による減            |
| 人件費    | 16,941  | 14,738  | 欠員があったことによる減         |
| 業務外支出  | 15,145  | 780     | 消費税納付額が予定を下回ったことによる減 |

[詳細につきましては、決算報告書をご覧ください。](#)

## 1 2. 財務情報

### 要約した法人単位財務諸表

科目に付した（\*）は、財務諸表の体系内の情報の流れを示しています。

#### （1）貸借対照表

（単位：百万円）

| 資産の部       | 金額         | 負債の部          | 金額         |
|------------|------------|---------------|------------|
| 流動資産       | 2,994,027  | 流動負債          | 341,884    |
| 現金及び預金(*1) | 527,217    | 1年以内返済予定長期借入金 | 135,341    |
| 割賦債権       | 1,968,612  | その他           | 206,543    |
| その他        | 498,198    | 固定負債          | 11,187,011 |
| 固定資産       | 10,687,146 | 資産見返負債        | 4,620,259  |
| 有形固定資産     | 6,765,505  | 鉄道建設・運輸施設整備支  | 1,373,700  |
| 無形固定資産     | 140,156    | 援機構債券         |            |
| 投資その他の資産   | 3,781,485  | 長期借入金         | 4,377,838  |
| 長期貸付金      | 3,732,217  | その他           | 815,214    |
| その他        | 49,268     | 法令に基づく引当金等    | 177,964    |
|            |            | 負債合計          | 11,706,859 |
|            |            | 純資産の部(*2)     |            |
|            |            | 資本金           | 115,170    |
|            |            | 資本剰余金         | 625,971    |
|            |            | 利益剰余金         | 1,233,173  |
|            |            | 純資産合計         | 1,974,313  |
| 資産合計       | 13,681,172 | 負債純資産合計       | 13,681,172 |

#### （2）行政コスト計算書

（単位：百万円）

|           | 金額      |
|-----------|---------|
| 損益計算書上の費用 | 494,827 |
| 経常費用(*3)  | 492,601 |
| 臨時損失(*4)  | 2,227   |
| その他行政コスト  | 871     |
| 行政コスト合計   | 495,698 |

## (3) 損益計算書

(単位：百万円)

|                 | 金額      |
|-----------------|---------|
| 経常費用 (*3)       | 492,601 |
| 建設業務費           | 356,085 |
| 海事業務費           | 24,083  |
| 地域公共交通等業務費      | 5       |
| 鉄道整備助成業務費       | 17,801  |
| 資産処分業務費         | 11,244  |
| 共済関係業務費         | 1,231   |
| 鉄道支援助成業務費       | 35,267  |
| 一般管理費           | 3,725   |
| 財務費用            | 42,889  |
| 雑損              | 271     |
| 経常収益            | 482,070 |
| 補助金等収益等         | 146,169 |
| 自己収入等           | 335,901 |
| 臨時損失 (*4)       | 2,227   |
| 臨時利益            | 0       |
| 前中期目標期間繰越積立金取崩額 | 22      |
| 当期総損失 (*5)      | 12,735  |

## (4) 純資産変動計算書

(単位：百万円)

|            | 資本金     | 資本剰余金   | 利益剰余金     | 純資産合計     |
|------------|---------|---------|-----------|-----------|
| 当期首残高      | 115,170 | 613,123 | 1,245,933 | 1,974,226 |
| 当期変動額      | -       | 12,848  | -12,760   | 88        |
| 固定資産の取得    | -       | 13,718  | -         | 13,718    |
| 当期総損失 (*5) | -       | -       | -12,735   | -12,735   |
| その他        | -       | -871    | -25       | -895      |
| 当期末残高 (*2) | 115,170 | 625,971 | 1,233,173 | 1,974,313 |

(5) キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

|                  | 金額       |
|------------------|----------|
| 業務活動によるキャッシュ・フロー | -347,538 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | -53,286  |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 31,437   |
| 資金に係る換算差額        | -        |
| 資金増加額（又は減少額）     | -369,387 |
| 資金期首残高           | 720,304  |
| 資金期末残高(*6)       | 350,917  |

(参考) 資金期末残高と現金及び預金との関係

(単位：百万円)

|            | 金額      |
|------------|---------|
| 資金期末残高(*6) | 350,917 |
| 定期預金       | 176,300 |
| 現金及び預金(*1) | 527,217 |

[詳細につきましては、財務諸表をご覧ください。](#)

### 1 3. 財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報

#### (1) 各財務諸表の概要

##### ①貸借対照表

令和2事業年度末における資産は13,681,172百万円と前年度比67,903百万円増(0.5%増)となっています。これは、現金及び預金が前年度比322,287百万円減(37.9%減)、割賦債権が前年度比73,894百万円減(3.6%減)、有価証券が前年度比14,400百万円減(5.1%減)となった一方で、有形固定資産が前年度比339,799百万円増(5.3%増)、長期貸付金(1年以内回収予定長期貸付金を含む。)が前年度比129,643百万円増(3.6%増)となったことが主な要因であります。

令和2事業年度末における負債は11,706,859百万円と前年度比67,816百万円増(0.6%増)となっています。これは、資産見返補助金等が前年度比134,890百万円減(4.4%減)、共済年金追加費用引当金が前年度比79,139百万円減(17.8%減)となった一方で、長期借入金(1年以内返済予定長期借入金を含む。)が前年度比42,769百万円増(1.0%増)、建設仮勘定見返補助金等が前年度比176,389百万円増(21.9%増)、新幹線資産見返負債が前年度比49,651百万円増(7.8%増)となったことが主な要因であります。

令和2事業年度末における純資産は、1,974,313百万円と前年度比88百万円増(0.0%増)となっています。これは、資本剰余金が前年度比12,848百万円増(2.1%増)、利益剰余金が前年度比12,760百万円減(1.0%減)となったことが要因であります。

##### ②行政コスト計算書

令和2事業年度の行政コストは495,698百万円と前年度比26,773百万円増(5.7%増)となっています。内訳は、損益計算書上の費用が494,827百万円と前年度比26,816百万円増(5.7%増)、その他行政コストが871百万円と前年度比43百万円減(4.7%減)となっています。その他行政コストについては、減価償却相当額が35百万円減(3.9%減)となったことが主な要因であります。

##### ③損益計算書

令和2事業年度の経常費用は492,601百万円と前年度比24,610百万円増(5.3%増)となっています。これは、建設業務費の鉄道施設譲渡原価が前年度比7,380百万円減(10.3%減)となった一方で、受託業務費が前年度比14,081百万円増(2,158.1%増)、鉄道支援助成金が12,324百万円増(53.7%増)、土壌汚染対策等引当金繰入が10,846百万円増(皆増)となったことが主な要因であります。

令和2事業年度の経常収益は482,070百万円と前年度比15,472百万円増(3.3%増)となっています。これは、鉄道施設譲渡収入が前年度比8,053百万円減(6.0%減)となった一方で、受託業務収入が前年度比14,081百万円増(2,158.1%増)、共済年金追加費用引当金戻入益が10,474百万円増(皆増)となったことが主な要因であります。

上記経常費用及び経常収益の状況から令和2事業年度の経常損失は10,531百万円と前年度比9,138百万円増(656.2%増)となっています。さらに臨時損失として固定資産除却損1,789百万円等、前中期目標期間繰越積立金取崩額22百万円を計上した結果、令和2事業年度の当期総損失は12,735百万円となり、前年度比11,610百万円増(1,031.5%増)となっています。

#### ④純資産変動計算書

令和2事業年度末における純資産は、①のとおりです。

#### ⑤キャッシュ・フロー計算書

令和2事業年度の業務活動で使用したキャッシュ・フローは347,538百万円と前年度比177,953百万円増(104.9%増)となっています。これは、貸付金の回収による収入が前年度比14,534百万円減(77.4%減)となった一方で、貸付による支出が前年度比104,620百万円増(389.3%増)、原材料、商品又はサービスの購入による支出が前年度比55,215百万円増(11.3%増)となったことが主な要因であります。

令和2事業年度の投資活動で使用したキャッシュ・フローは53,286百万円(前年度は17,728百万円の収入)となっています。これは、定期預金の預入による支出が前年度比101,300百万円増(39.5%増)となった一方で、有価証券の取得による支出が前年度比34,400百万円減(6.1%減)、定期預金の払戻による収入が前年度比3,400百万円増(1.1%増)、となったことが主な要因であります。

令和2事業年度の財務活動で得たキャッシュ・フローは31,437百万円(前年度は82,574百万円の支出)となっています。これは、債券の発行による収入が前年度比12,400百万円減(10.9%減)となった一方で、長期借入れによる収入が前年度比121,963百万円増(165.6%増)となったことが主な要因であります。

(2) 財政状態及び運営状況について

機構は、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連し、令和2年12月22日に、国土交通大臣から業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けました。そして、同命令に基づき、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を策定しております。

これに伴い、中期目標の変更指示を踏まえ、令和3年3月に中期計画を変更し、改善措置に関する計画を盛り込むとともに、収入に財政融資資金借入金 300,000 百万円を追加、支出に鉄道建設業務関係経費 233,900 百万円を追加するなど、予算、収支計画及び資金計画を変更いたしました。今後、中期計画を確実に実施し、社会からの信頼の回復に努めてまいります。

第4期中期計画における予算、収支計画及び資金計画の主な変更点（建設勘定）

○予算

（単位：百万円）

| 変更後          |           | 変更前          |           |
|--------------|-----------|--------------|-----------|
| 収入           | 3,318,530 | 収入           | 2,849,146 |
| うち財政融資資金借入金  | 388,415   | うち財政融資資金借入金  | 88,415    |
| 支出           | 4,036,921 | 支出           | 3,801,164 |
| うち鉄道建設業務関係経費 | 2,179,892 | うち鉄道建設業務関係経費 | 1,945,992 |

○収支計画

（単位：百万円）

| 変更後  |           | 変更前  |           |
|------|-----------|------|-----------|
| 費用の部 | 1,834,038 | 費用の部 | 1,804,848 |
| 収益の部 | 1,838,674 | 収益の部 | 1,809,484 |
| 総利益  | 4,636     | 総利益  | 4,636     |

○資金計画

（単位：百万円）

| 変更後         |           | 変更前         |           |
|-------------|-----------|-------------|-----------|
| 資金支出        | 4,342,205 | 資金支出        | 3,872,821 |
| うち業務活動による支出 | 2,857,606 | うち業務活動による支出 | 2,621,849 |
| 資金収入        | 4,342,205 | 資金収入        | 3,872,821 |
| うち財務活動による収入 | 1,112,974 | うち財務活動による収入 | 757,924   |

[詳細につきましては、第4期中期計画をご覧ください。](#)

## 1 4. 内部統制の運用に関する情報

「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内部統制システムの整備に関する事項を確実に実施するため、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、令和 2 事業年度における内部統制に係る取組計画を策定の上、以下の内部統制の取組みを実施するとともに、当該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・強化を図っています。

また、本社及び各地方機関の内部統制推進会議を通じて、機構全体で内部統制の取組みに係る情報共有を図っています。

### （1）統制環境の継続的な整備・運用

理事会や理事長等と監事による懇談会を開催することにより、法人の長がリーダーシップを発揮できる環境の整備・運用を継続して実施しています。

また、役員等が訓示や挨拶等を行う際には、基本理念・行動指針の内容を積極的に引用するとともに、新規に採用された役職員へは基本理念・行動指針を印刷したカードを配布するなど、役職員に対して基本理念・行動指針の浸透を図っています。

### （2）コンプライアンスの推進

コンプライアンスの推進については、内部統制委員会において、令和 2 事業年度におけるコンプライアンスの推進に係る取組計画を策定し、当該取組計画をフォローアップすることにより、コンプライアンス推進の充実・強化を図っています。

### （3）リスク管理に係る取組みの推進

リスク管理については、内部統制委員会において、令和 2 事業年度におけるリスク管理項目を整理の上、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクに係るリスク管理の実施状況等について同委員会で報告を行っております。

また、職員のリスク感覚の強化を図るため、職員研修において、各階層に応じたリスク管理に関する内容をカリキュラムに加えて実施しています。

### （4）統制活動の継続

理事長をはじめとした幹部と地方機関の長等が、機構の業務運営における重要な課題等について意見交換するための支社長会議等を開催するとともに、役員と職員との意見交換会等を実施しています。

また、内部統制の推進に必要な知識の習得を目的として、職員研修において、各階層に応じた内部統制・コンプライアンスに関する講義・演習等カリキュラムに加えて実施しています。

[内部統制に関する実績については、令和 2 年度業務実績等報告書「8.（4）①内部統制の充実・強化」をご覧ください。](#)

## 15. 法人の基本情報

### (1) 沿革

沿革

| 年 月      | 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構                                  |                                 |                                     |
|----------|--|---------------------------------|-------------------------------------|
|          |  | 日本鉄道建設公団                        | 運輸施設整備事業団                           |
| 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53年12月 |  |                                 | 特定船舶製造業安定事業協会設立                     |
| 昭和62年 4月 |  | 日本国有鉄道清算事業団設立                   | 新幹線鉄道保有機構設立                         |
| 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       |
| 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 |                                     |
| 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 |
| 平成15年10月 | 解散した日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の業務を承継し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が設立 |                                 |                                     |

### (2) 設立に係る根拠法

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）

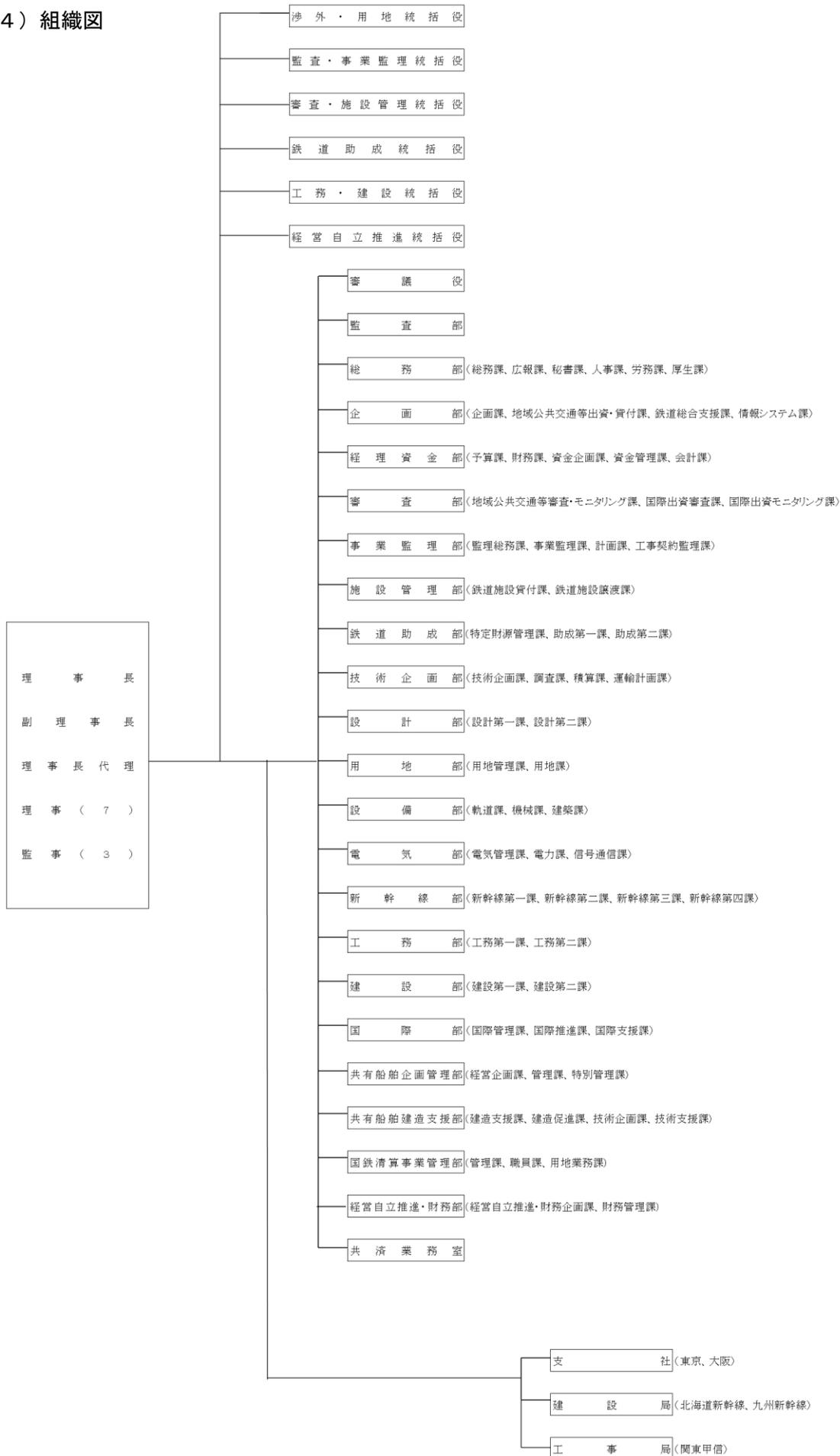
### (3) 主務大臣

国土交通大臣

所管課

- ・ 国土交通省 鉄道局 鉄道事業課
- ・ 国土交通省 海事局 総務課
- ・ 国土交通省 海事局 内航課
- ・ 国土交通省 総合政策局 地域交通課

(4) 組織図



## (5) 事務所（従たる事務所を含む）の所在地

(令和3年3月31日現在)

| 機 関       | 住 所 及 び 電 話   |
|-----------|---|
| 本 社       | 〒231-8315 神奈川県横浜市中区本町6丁目50-1(横浜アイランドタワー)<br>総務部総務課 045-222-9100 |
| 東京支社      | 〒105-0011 東京都港区芝公園2丁目4-1(芝パークビルB館)<br>総務部総務課 03-5403-8780       |
| 大阪支社      | 〒532-0003 大阪府大阪市淀川区宮原3丁目5-36(新大阪トラストタワー)<br>総務部総務課 06-6394-6020 |
| 北海道新幹線建設局 | 〒060-0002 北海道札幌市中央区北2条西1丁目1(マルイト札幌ビル)<br>総務課 011-231-3456       |
| 九州新幹線建設局  | 〒812-8622 福岡県福岡市博多区祇園町2-1(シティ17ビル)<br>総務課 092-283-9602          |
| 関東甲信工事局   | 〒222-0033 神奈川県横浜市港北区新横浜2丁目5-11(金子第1ビル)<br>総務課 045-475-5500      |

## (6) 主要な特定関連会社、関連会社及び関連公益法人等の状況

機構においては、主要な特定関連会社、関連会社及び関連公益法人等に関する事項は該当ありません。

## (7) 主要な財務データの経年比較

(単位：百万円)

| 区分                | 平成 28 年度   | 平成 29 年度   | 平成 30 年度   | 令和元年度      | 令和 2 年度    |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 資産                | 12,164,907 | 13,753,303 | 13,670,455 | 13,613,269 | 13,681,172 |
| 負債                | 10,377,169 | 11,939,619 | 11,700,652 | 11,639,043 | 11,706,859 |
| 純資産               | 1,787,738  | 1,813,684  | 1,969,803  | 1,974,226  | 1,974,313  |
| 行政コスト             | -          | -          | -          | 468,925    | 495,698    |
| 経常費用              | 808,986    | 461,798    | 513,626    | 467,991    | 492,601    |
| 経常収益              | 1,129,547  | 461,976    | 597,429    | 466,598    | 482,070    |
| 当期総利益<br>(-当期総損失) | 376,888    | 42,309     | 83,928     | -1,126     | -12,735    |

(注) 行政コストは、独立行政法人会計基準の改訂に伴い、令和元年度より表示しております。

(8) 翌事業年度に係る予算、収支計画及び資金計画（法人単位）

予算

（単位：百万円）

| 収入     | 金額        | 支出     | 金額        |
|--------|-----------|--------|-----------|
| 運営費交付金 | 262       | 業務経費   | 791,450   |
| 国庫補助金等 | 176,493   | 受託経費   | 26,811    |
| 政府出資金  | 3,400     | 借入金等償還 | 211,683   |
| 借入金等   | 848,550   | 支払利息   | 57,045    |
| 業務収入   | 325,820   | 一般管理費  | 6,722     |
| 受託収入   | 29,199    | 人件費    | 16,294    |
| 業務外収入  | 2,767     | 業務外支出  | 15,364    |
| 計      | 1,386,491 | 計      | 1,125,368 |

## 収支計画

(単位：百万円)

| 区分             | 金額      |
|----------------|---------|
| 費用の部           | 472,934 |
| 經常費用           | 418,494 |
| 鉄道建設業務費        | 340,500 |
| 海事業務費          | 24,315  |
| 地域公共交通等業務費     | 8       |
| 鉄道助成業務費        | 17,782  |
| 特例業務費          | 30,035  |
| 受託経費           | 1,418   |
| 一般管理費          | 4,260   |
| 減価償却費          | 175     |
| 財務費用           | 54,073  |
| 雑損             | 368     |
|                |         |
| 収益の部           | 452,709 |
| 運営費交付金収益       | 245     |
| 鉄道建設業務収入       | 184,901 |
| 海事業務収入         | 26,354  |
| 地域公共交通等業務収入    | 766     |
| 鉄道助成業務収入       | 82,139  |
| 補助金等収益         | 7,497   |
| 受託収入           | 1,418   |
| 賞与引当金見返に係る収益   | 20      |
| 退職給付引当金見返に係る収益 | 2       |
| 資産見返負債戻入       | 148,292 |
| 財務収益           | 7       |
| 雑益             | 1,068   |
|                |         |
| 純損失            | 20,225  |
| 目的積立金取崩額       | 18      |
| 総損失            | 20,207  |

## 資金計画

(単位：百万円)

| 区分          | 金額        |
|-------------|-----------|
| 資金支出        | 2,109,122 |
| 業務活動による支出   | 867,224   |
| 投資活動による支出   | 46,259    |
| 財務活動による支出   | 211,683   |
| 翌年度への繰越金    | 983,957   |
|             |           |
| 資金収入        | 2,109,122 |
| 業務活動による収入   | 531,942   |
| 運営費交付金による収入 | 262       |
| 補助金等による収入   | 101,597   |
| 受託収入        | 30,652    |
| その他の収入      | 399,432   |
| 投資活動による収入   | 2,492     |
| 財務活動による収入   | 851,950   |
| 前年度よりの繰越金   | 722,738   |

(注) 令和3年3月31日現在の予算、収支計画及び資金計画を記載しております。

[詳細につきましては、令和3年度計画をご覧ください。](#)

## 16. 参考情報

### (1) 要約した法人単位財務諸表の科目の説明

#### ①貸借対照表

|                   |   |  |
|-------------------|---|--|
| 現金及び預金            | : | 現金及び預金   |
| 割賦債権              | : | 割賦契約に基づき鉄道会社との間に発生した鉄道施設の譲渡取引により生じた未収金額  |
| その他（流動資産）         | : | 上記以外の流動資産で、有価証券、未収金等が該当  |
| 有形固定資産            | : | 建物、構築物、機械装置、土地など機構が長期にわたって使用または利用する有形の固定資産                                       |
| 無形固定資産            | : | 借地権、施設利用権など具体的な形態を持たない無形の固定資産  |
| 投資その他の資産          | : | 長期未収金、退職給付引当金見返等が該当  |
| 長期貸付金             | : | 東海旅客鉄道株式会社、関西高速鉄道株式会社及び大阪市への長期貸付金並びに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する無利子貸付金 |
| その他（投資その他の資産）     | : | 上記以外の投資その他の資産で、他勘定長期貸付金、前払年金費用等が該当   |
| 1年以内返済予定長期借入金     | : | 1年以内に返済される長期借入金  |
| その他（流動負債）         | : | 上記以外の流動負債で、1年以内返済予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券、未払金等が該当                                     |
| 資産見返負債            | : | 国等から交付された補助金等を財源にして取得した資産（資本剰余金に計上するものを除く。）に対応する債務残高                             |
| 鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券 | : | 事業資金の調達のため発行した1年を超えて償還される債券  |
| 長期借入金             | : | 事業資金の調達のため借入れた1年を超えて返済される長期借入金   |
| その他（固定負債）         | : | 上記以外の固定負債で、債務引継見返勘定、長期前受金等が該当  |
| 法令に基づく引当金等        | : | 省令に基づき、鉄道施設に係る貸付料のうち元金相当額が当該鉄道施設の減価償却額を上回った場合に計上される譲渡調整引当金                       |
| 資本金               | : | 国からの出資金であり、機構の財産的基礎を構成   |
| 資本剰余金             | : | 国等から交付された補助金等を財源にして取得した資産で機構の財産的基礎を構成するもの  |
| 利益剰余金             | : | 機構の業務に関連して発生した剰余金の累計額  |

## ②行政コスト計算書

|           |   |   |
|-----------|---|---|
| 損益計算書上の費用 | : | 損益計算書における経常費用及び臨時損失   |
| その他行政コスト  | : | 政府出資金や国から交付された施設費等を財源として取得した資産の減少に対応する、機構の実質的な会計上の財産的基礎の減少の程度を表すもの                    |
| 行政コスト     | : | 機構のアウトプットを生み出すために使用したフルコストの性格を有するとともに、機構の業務運営に関して国民の負担に帰せられるコストの算定基礎を示す指標としての性格を有するもの |

## ③損益計算書

|                 |   |  |
|-----------------|---|--|
| 建設業務費           | : | 鉄道建設業務に要した費用   |
| 海事業務費           | : | 共有建造業務に要した費用   |
| 地域公共交通等業務費      | : | 地域公共交通出資等業務及び内航海運活性化融資業務に要した費用   |
| 鉄道整備助成業務費       | : | 鉄道建設等のための助成等に要した費用   |
| 資産処分業務費         | : | 資産処分に要する費用   |
| 共済関係業務費         | : | 業務災害補償費等の支払に要する費用  |
| 鉄道支援助成業務費       | : | 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設備投資等への助成金等                                       |
| 一般管理費           | : | 給与、賞与、法定福利費等、機構の職員等に要する経費  |
| 財務費用            | : | 利息の支払、債券の発行に要する経費  |
| 雑損              | : | 上記以外の経常費用  |
| 補助金等収益等         | : | 国及び地方公共団体からの補助金等並びに国からの運営費交付金のうち、当期に収益として認識した収益                                      |
| 自己収入等           | : | 鉄道施設譲渡収入、鉄道施設賃貸収入、貨物船使用料収入、旅客船使用料収入、貸付金利息収入、融資業務収入、処分用資産売却収入、財務収益、共済年金追加費用引当金戻入益等の収益 |
| 臨時損益            | : | 固定資産除却損、固定資産売却損、固定資産売却益等が該当  |
| 前中期目標期間繰越積立金取崩額 | : | 自己収入財源で取得した固定資産の減価償却費等   |

## ④純資産変動計算書

|       |   |                       |
|-------|---|-----------------------|
| 当期末残高 | : | 貸借対照表の純資産の部に記載されている残高 |
|-------|---|-----------------------|

⑤キャッシュ・フロー計算書

- 業務活動による  
キャッシュ・フロー : 機構の通常の業務の実施に係る資金の状態を表し、サービスの提供等による収入、原材料、商品又はサービスの購入による支出、人件費支出等が該当
- 投資活動による  
キャッシュ・フロー : 将来に向けた運営基盤の確立のために行われる投資活動に係る資金の状態を表し、固定資産や有価証券の取得・売却等による収入・支出が該当
- 財務活動による  
キャッシュ・フロー : 増資等による資金の収入・支出、債券の発行・償還及び借入れ・返済による収入・支出等、資金の調達及び返済等が該当
- 資金に係る換算差額 : 外貨建て取引を円換算した場合の差額

(2) その他公表資料等との関係の説明

事業報告書に関連するその他公表資料等として、以下の公表資料等を作成しています。

◆ウェブサイト <https://www.jrnt.go.jp>



◆YouTube 公式アカウント [https://www.youtube.com/c/jrnt\\_official](https://www.youtube.com/c/jrnt_official)



◆総合パンフレット



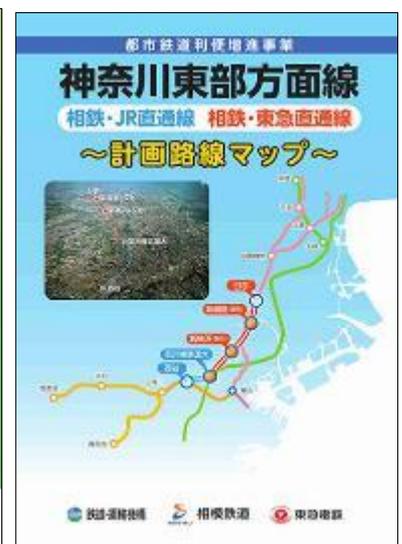
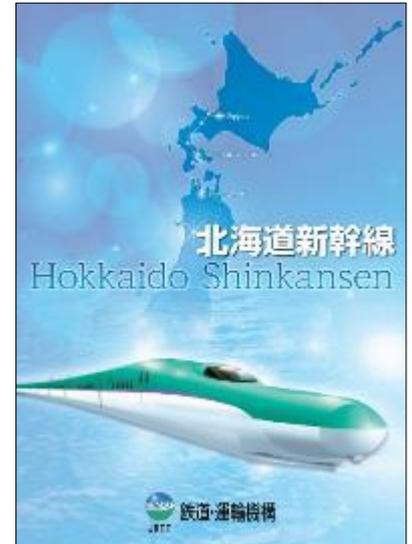
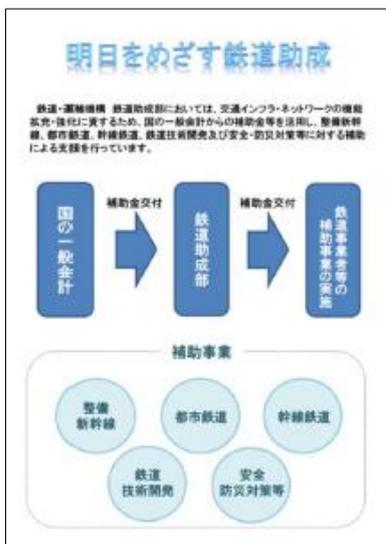
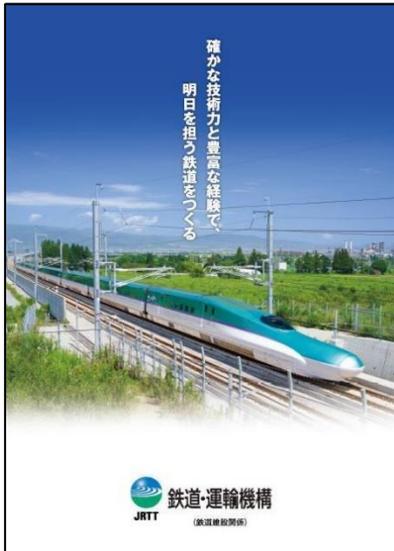
◆環境報告書



◆広報誌



◆各事業パンフレット







独立行政法人

**鉄道建設・運輸施設整備支援機構**

Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency