

令和 5 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	3
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）	5
4. 中期目標	6
5. 法人の長の理念や運営上の方針・戦略等	8
6. 中期計画及び年度計画	9
7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉	2 5
8. 業務運営上の課題・リスク及びその対応策	3 1
9. 業績の適正な評価の前提情報	3 2
10. 業務の成果と使用した資源との対比	3 9
11. 予算と決算との対比	4 1
12. 財務情報	4 2
13. 財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報	4 5
14. 内部統制の運用に関する情報	4 7
15. 法人の基本情報	4 8
16. 参考情報	5 4

（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 (JRRT)）。以下「機構」という。）は、明日を担う交通ネットワークづくりへの貢献という基本理念にもとづき、我が国の交通ネットワーク整備への貢献、経済社会の発展に寄与すべく、新幹線をはじめとする鉄道の整備、船舶共有建造を通じた内航船舶の整備に取り組んできたほか、近年では、地域公共交通の活性化や鉄道技術の海外展開などにも活動の場を広げています。



鉄道建設業務では、北陸新幹線（金沢・敦賀間）について 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
で、皆様のご理解とご支援により、令和6年3月16日 理事長 藤田 耕三
に開業に至りました。沿線地域や我が国経済社会の発展に大いに貢献することを期待するとともに、能登半島地震からの復興にも寄与することを願っています。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、全長の約3／4が掘削済みとなったトンネルのほか、高架橋や橋りょうなどの工事も本格化してまいりましたが、想定を上回る地質不良や巨大な岩塊の出現などにより一部のトンネル工事に3～4年の遅れが生じており、国の有識者会議で今後の見通しに関する議論が進められています。

また、昨年創設した「鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）」の活動として、災害発生時の鉄道施設等の復旧支援を行ってまいります。さらに今年は、「鉄道技術センター」を設置し、鉄道技術のプラットフォームとなるべく、更なる鉄道建設技術の向上を目指すとともに、鉄道建設技術から鉄道施設のライフサイクルを通じた総合的な鉄道技術へ、技術力のスパイラルアップを実現してまいります。

船舶共有建造業務では、CO2 排出量の低減や船員の労働環境改善に資する船舶等の建造を促進し、国内海運が直面するカーボン・ニュートラルへの対応や船員確保等の課題への対応に貢献するとともに、技術支援なども行いつつ貨物船や国内旅客船の建造を促進し、物流の効率化、離島航路の維持・活性化や観光立国推進等に取り組んでまいります。

現在、我が国の運輸・交通分野は、労働力不足の深刻化、カーボン・ニュートラルへの対応、自然災害の激甚化や運輸施設の老朽化など、多くの課題に直面しています。機構は、デジタル化をはじめとする技術変革にも率先して取り組みつつ、広く国民の皆様のご理解をいただきながら、これら課題への対応含め業務を推進してまいります。

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。

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) 地域公共交通出融資業務等

- ・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融資を行うこと。
(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）
- J R 北海道、J R 四国及び J R 貨物等に対する助成金交付の支援等を行うこと。（債務等処理法附則第 4 条第 1 項、第 5 条第 1 項、第 6 条第 1 項及び第 7 条第 1 項等）

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 5 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】

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 政策体系図

（別添 1）



4. 中期目標

(1) 概要

人口急減、少子・高齢化の進展という大きな課題に直面する我が国において、ヒト、モノ等の流れを促進し、更に次世代へ豊かな暮らしをつないでいくことは極めて重要です。機構の第5期中期目標（令和5年4月～令和10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、目標及びその実績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、主務大臣たる国土交通大臣により策定され、機構に対して指示されています。

(2) 一定の事業等のまとまりごとの目標

機構は、中期目標における「一定の事業等のまとまり」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)地域公共交通出融資業務等、(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まり	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整備新幹線整備事業の着実な進捗 ②機構の技術力を活用した鉄道整備 ③機構の技術力を活用した支援の充実 ④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組 ⑤我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組 ⑤鉄道施設の貸付け・譲渡等	建設勘定	・整備新幹線事業 ・民鉄線等事業 ・その他事業
(2) 鉄道助成業務等	①鉄道に関する補助金等の交付等 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 ③中央新幹線建設資金貸付け等	助成勘定	・鉄道助成業務 ・中央新幹線建設資金貸付等業務 ・債務償還業務 ・勘定共通
(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高い船舶の建造促進 ②船舶建造等における技術支援 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) 地域公共交通出融資業務等	①地域公共交通出資及び貸付け ②物流融資	地域公共交通等勘定	(区分なし)
(5) 特例業務 (国鉄清算業務)	①旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 ②会社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5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5期中期計画（令和5年4月～令和10年3月）に掲げる項目及びその主な内容と令和5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5期中期計画及び令和5年度計画をご覧ください。](#)

第5期中期計画	令和5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	
鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性を兼ね備えるとともに、基本的に環境への負荷も低い優れた輸送機関である。 機構は、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）及び都市鉄道利便増進法（平成17年法律第41号）に基づくものなど、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行ってきた我が国唯一の公的な整備主体であり、国民生活の向上や社会経済活動の発展に大きな影響を与える鉄道建設において国の政策に基づき、引き続き主導的な役割を担っていく。 また、自然災害の激甚化・頻発化、施設老朽化の進行、技術者の減少など鉄道事業者等を取り巻く状況の変化を踏まえ、地方鉄道を含めた鉄道施設の長寿命化や保全・改修、鉄道技術の維持・承継に関し、機構の技術力等の活用のあり方の検討を含め、社会的課題に対応する必要な取組を行う。さらに、機構の鉄道建設に係る技術力等を活用し、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築を図るための調査等を実施する。 これらの実施に当たっては、現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化とともに技術の承継を進めるためにデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進を図るなど業務の質の向上に努める。 ①整備新幹線整備事業 整備新幹線事業は、長期にわたる大規模プロジェクトであり、地質状況等の不確定要素や物価上昇等の社会経済情勢の変化の影響を受けやすく、また多数の関係者と	①整備新幹線整備事業 国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の最終報告書（令和3年6月25日）や、「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備

第5期中期計画	令和5年度計画
の協議・調整が必要であるなど、多くのリスク要因を内在する事業である。 このため、現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、検証委員会報告書や国土交通省が設置した「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」の報告書なども踏まえ、必要な取組を行いながら、事業の着実な進捗を図る。 具体的には、事業の実施に当たって、プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り組むとともに、課題対応のため限られた資源を重点的に配分し、工程と事業費について、両者の状況を同時に把握するための指標の導入を含め、体系的な管理の徹底を図る。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保するとともに、必要な協力を得ながら進める。 さらに、デジタル技術の利活用によるDXの推進や最新の入札契約制度の導入などによる生産性の向上、カーボンニュートラルの実現に向けた貢献をはじめとする環境負荷の低減に積極的に取り組むとともに、安全確保に万全を期して事業を遂行する。 また、整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施するとともに、工期・事業費の予測精度向上のため、地質状況など線区固有の特性を可能な限り調査・把握する。	に関する有識者会議」の報告書（以下「有識者会議報告書」という。）なども踏まえ、必要な取組を行いながら、事業の着実な進捗を図る。 具体的には、工程と事業費について、事業総合管理委員会を開催し、理事長のトップマネジメントの下、両者の状況を同時に把握するための指標の導入を含め、体系的な管理の徹底を図る。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生しているリスク等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保し、必要な協力を得ながら進める。 さらに、BIM/CIM や遠隔臨場等のデジタル技術の利活用によるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進やECI方式による工事契約を通じた生産性の向上、カーボンニュートラルに資する取組を評価する試行工事の実施をはじめ環境負荷の低減に積極的に取り組むとともに、安全確保に万全を期して事業を遂行する。 こうした取組を行いながら、建設中の新幹線の各路線について、以下のとおり着実に事業を進める。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・有識者会議報告書を踏まえ、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングする。 ・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事の着実な進捗を図る。 ・高架橋等工事について発注を行い、着実な進捗を図る。このうち、札幌車両基地についてはECI方式による工事契約を行う。 ・駅舎や駅設備等について、設計を進めるとともに、軌道敷設の準備工事等の発注を行う。 b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・事業費や進捗状況等について、国や地方公共団体等の関係者と緊密に情報共有を図りながら、軌道敷設工事、建築工事、機械工事、電気工事や開業監査等を着実に進め、鉄道施設の完成を目指す。 また、整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携

第5期中期計画	令和5年度計画
②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 機構がこれまでに培ってきた鉄道建設に係る総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は機構の技術力の活用が必要とされ鉄道事業者等からの委託を受けた場合に工事を実施する。 受託工事については、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底しつつ、コスト縮減に最大限努めながら当該工事を着実に推進する。なお、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。 また、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業後の道路復旧等の残工事について、安全かつ確実に事業を遂行する。 ③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援 (a) 自然災害からの復旧支援 自然災害の発生時において、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、被災状況調査をはじめとする被災した鉄道施設の復旧支援に取り組む。 また、復旧支援を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備するとともに、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。 さらに、こうした復旧支援で得られた知見については、鉄道施設の強靱化に資するよう機構の鉄道建設業務や鉄道事業者等への技術的支援等において広く活用する。	して必要な調査を適切に実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価手続きを進めるとともに、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行う。 ②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 受託工事について、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底し、コスト縮減に最大限努めながら着実な進捗を図る。 現在受託している中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進する。 なお、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）に係る開業後の残工事については、道路復旧等の作業について、事業総合管理委員会等によりの確な事業管理を図りつつ、事故防止対策に努め、安全面に配慮しながら着実に実施する。 ③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援 (a) 自然災害からの復旧支援 自然災害の発生時において、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、鉄道施設の被災状況調査等に取り組む。 鉄道事業者等からの要請に基づき国土交通省と連携して被災状況調査等を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備するとともに、職員に対する研修や鉄道事業者等との意見交換等を通じ、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。 さらに、被災状況調査等の実施で得られた知見の蓄積に努め、その知見を機構の鉄道建設業務や鉄道事業者への技術的支援等において広く活用するための検討を進める。

第5期中期計画	令和5年度計画
(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等 鉄道施設の長寿命化や保全・改修に係る技術的な事項について、鉄道事業者等の要請に応じ、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに技術的支援を行う。 また、この支援の取組をより広く地方公共団体や鉄道事業者等に活用してもらうよう、地方鉄道協会等が開催する委員会等に積極的に参加するなど PR に努める。 さらに、鉄道事業者等の懸案となっている設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応として、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を行う。 (c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援 利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、都市鉄道利便増進法の枠組み等の情報提供を地方公共団体及び鉄道事業者に対して実施するとともに、国や地方公共団体等が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、積極的にアプローチし、その特性に応じた調査協力等の支援を実施することを目指す。 また、鉄道事業者等からの要請に対応して、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用し、鉄道計画に関する受託調査を実施する。 その他、全国新幹線鉄道整備法に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。 加えて、機構の調査機能を十分に発揮できる体制を構築した上で、更なる調査能力の向上を目的に、学識経験者及び外部調査機関等と連携し、社会的ニーズに対応した新たな交通ネットワークのあり方を検討する	(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等 鉄道事業者等からの要請に応じ、「鉄道ホームドクター制度」を用いた鉄道施設の長寿命化や保全・改修に係るアドバイスを、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに実施する。 また、この制度に係る取組をより広く地方公共団体や鉄道事業者等に活用してもらうよう、地方鉄道協会が開催する委員会等に積極的に参加するほか、地域鉄道事業者等との意見交換を通じてニーズの把握とともに、機構の技術、ノウハウ等の PR に努める。 さらに、鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応として、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を進めるべく、関係機関と連携の上、鉄道事業者の実態の把握等に取り組む。 (c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援 国や地方公共団体が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、関係する地方公共団体及び鉄道事業者へ積極的にアプローチして調査協力等の支援を実施する。例えば、都市鉄道分野においては、地方公共団体等に対し、都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）の枠組みに係る情報提供を行う。地域鉄道分野においては、鉄道に関わる交通ネットワークの現状を把握し、鉄道事業者等と意見交換を行う。 また、鉄道事業者等からの要請に対応して、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用し、鉄道計画等に関する受託調査を実施する。 その他、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、提案可能な分野、項目を整理した上で、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。 これらの業務を円滑かつ迅速に進めるため、調査部門の拡充を図るとともに、学識経験者及び外部調査機

第5期中期計画	令和5年度計画
とともに、その社会的意義や整備効果、整備手法についての調査研究を進め、その成果を関係する鉄道事業者等と共有することなどを通じて知見の獲得に努めていく。 ④鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組 (a) DX の推進、新たな契約・入札方式等の導入 現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化や技術承継を図るため、関係者との連携の上、デジタル技術を積極的に活用して DX を推進するとともに、鉄道建設工事において働き方改革の推進を図る観点も踏まえ、最新の契約・入札方式や施工管理手法について、機構の鉄道建設業務において有効なものは導入を進め、生産性及び品質の向上に積極的に取り組む。また、良質な鉄道を効率的に建設するため、社会的要請に対応した技術基準類の整備を進める。 (b) 技術開発の推進・公表 事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進する。技術開発にあたっては、外部研究機関との連携の強化を図り、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の長寿命化や技術者の減少、脱炭素化の推進といった社会経済環境の変化に対応する課題にも取り組む。なお、その成果について、鉄道建設への取り込みはもちろんのこと、機構部外でも活用されるよう建設技術に係る各種学会等において発表	関との勉強会等を通じて連携し、調査能力の向上に努める。 ④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組 (a) DX の推進、新たな契約・入札方式の導入等 現場の情報を組織的に共有・伝達し、鉄道建設工事における業務の効率化・高度化、技術承継を図るため、関係者とも連携し、以下の取組を推進する。 (ICT) ・ ICT 活用工事（土工）の実施 ・ 3次元レーザを用いた検測、検査結果のアプリによる管理 (BIM/CIM) ・ わかりやすい対外説明資料の作成、3Dモデルを用いた施工計画の検討 (遠隔臨場) ・ 順次、適用工区の拡大 これらの実施に当たっては、建設工事が最盛期を迎えている北海道新幹線建設局において、組織的に DX を推進するための体制を構築する。 加えて、良質な鉄道を建設するために、最新の契約・入札方式や施工管理手法について、機構の鉄道建設業務において有効なものは導入を進める。また、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、「鋼構造物の防食の手引き」を作成し、講習会等を通じ関係者に周知徹底する。 (b) 技術開発の推進・公表 技術開発マネジメント会議にて技術分野ごとに新規課題を選定し、事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進する。また、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の長寿命化や技術者の減少といった社会経済環境の変化に対しても、民間技術を有効活用しながら、計画的に技術開発を進める。さらに技術開発成果の活用状況について、フォローアップを行う。

第 5 期中期計画	令和 5 年度計画
する。 (c) 人材育成 鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のため、講習や資格取得の支援等を行うとともに、職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めるほか、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、必要に応じて鉄道事業者等との連携を図りつつ、計画的にその習得に向けた取組を行う。 (d) 鉄道建設工事における安全推進 工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、年度ごとに基本方針を定め、その方針に基づいた安全管理、安全環境整備の徹底などの安全推進の取組を、受注者と十分に連携しつつ進めていく。 また、安全推進の体制を強化するとともに、研修内容の充実を図ることで、職員への安全推進に係る意識及びスキルの向上を図っていく。 さらに、工事の施工時において、デジタル技術の活用を図り、一層の安全性の向上に努めていく。	なお、その成果については機構部外においても活用されるように、建設技術に係る各種学会等のほか、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発表する。 (c) 人材育成 鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習等の研修を実施するとともに、職員に求められるスキルを提示し習得状況を可視化する「スキルアッププログラム」の取組を導入することにより、組織の技術力の底上げを図る。また、業務に関連する技術士等の資格取得を促進する。さらに、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、鉄道事業者等との連携を図りつつ、他の独立行政法人や業界団体との勉強会・講演会等へ参加するなど、その習得に向けた取組を行う。 (d) 鉄道建設工事における安全推進 工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、機構の安全推進の取組を踏まえた令和 5 年度の基本方針に基づき、業界団体とも連携しながら着実に進めていく。職員の安全に対するさらなるマインドの醸成及びスキルの向上を図るため、事故原因分析のレベルアップ及び再発防止策のフォローアップ等の安全推進に係る各種取組を本社と地方機関が連携して行うほか、事故防止監査を実施することで、こうした取組の実効度向上に努める。 また、建設工事が最盛期を迎えている北海道新幹線建設局において、組織的に工事安全推進施策を実施する体制の強化を図る。 さらに安全に資するデジタル技術に係る情報を収集・整理し、導入に向け検討していく。
(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組	
機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30	機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30

第5期中期計画	令和5年度計画
年法律第40号)及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究(以下「海外高速鉄道調査等業務」という。)を行い、課題解決に向けた改善策を提言する。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。インド高速鉄道計画については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行っていく。 また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。 さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。	年法律第40号)及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究(以下「海外高速鉄道調査等業務」という。)を行い、課題解決に向けた改善策を提言する。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。インド高速鉄道計画については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行っていく。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。 また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員の受入れ、鉄道分野における国際規格に関する日本原案の作成への協力、海外の鉄道建設関係の機関との技術交流等を行う。 さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。
(3) 鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等	
鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、モニタリング機能を強化し、毎年度、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図る。 なお、償還期間の変更を実施又は経営状況の悪化が認められる事業者については、毎年度、年度決算及び中間決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。 建設した鉄道施設について、完成後、営業主体に対して貸付けを行う。 また、主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間に	鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、債権管理担当者が研修等を通じて知識の習得や能力の向上を図ることによりモニタリング機能を強化し、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図る。 なお、償還期間の変更を実施又は経営状況の悪化が認められる事業者については、令和4年度決算及び令和5年度中間決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。 また、建設した鉄道施設について、完成後、営業主体に対して適切に貸付けを行う。

第 5 期中期計画	令和 5 年度計画
において国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金を徴収する。 ・ 令和 7 年度 譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間） 京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間） 小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間） 鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社 青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するための調査・測定や改修工事等を計画的に行い、長期的な施設の健全性確保に努める。 併せて、整備新幹線で本中期計画期間において鉄道施設の貸付け等に係る協定に定める貸付期間が終了する以下の区間における貸付期間終了後の貸付財産の貸付け等の取扱いについて、国及び鉄道事業者と調整の上、適切に対応する。 ・ 令和 9 年度 対象区間：北陸新幹線（高崎・長野間） 鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社 さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。	青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するためのトンネル断面等の調査・測定を行うとともに、防災施設の改修工事等を行い、長期的な施設の健全性確保に努める。 さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。
（４）鉄道助成業務等	
①鉄道に関する補助金等の交付等 交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援を適正かつ効率的に実施する。 勘定間繰入れ・繰戻し及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理し、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで 30 日以内、国	①鉄道に関する補助金等の交付等 交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援を適正かつ効率的に実施する。 勘定間繰入れ・繰戻し及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理し、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで 30 日以内、国

第5期中期計画	令和5年度計画
の補助金の受入から給付まで7業務日以内)に執行できるよう適正かつ効率的に処理するとともに「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。 また、鉄道事業者等による補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、補助金実務説明会等による周知活動を積極的に推進する。 さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。	の補助金の受入から給付まで7業務日以内)に執行できるよう適正かつ効率的に処理するとともに「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を効果的に実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。 また、鉄道事業者等による補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について、補助金実務説明会等による周知活動を積極的に推進する。補助金実務説明会の開催にあたっては、オンラインとすること等により参加しやすい環境とし、確実な周知に取り組む。 さらに、既設四新幹線の譲渡代金(令和5年度回収見込額724億円)、無利子貸付資金(令和5年度回収見込額72億円)について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。
②北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成14年法律第180号。以下「機構法」という。)附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社(以下「旅客会社」という。)の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。	②北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成14年法律第180号。以下「機構法」という。)附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社(以下「旅客会社」という。)の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。
③中央新幹線建設資金貸付け等 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の	③中央新幹線建設資金貸付け等 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な

第 5 期中期計画	令和 5 年度計画
確実な回収を図る。	回収を図る。
(5) 船舶共有建造等業務	
我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上を図るほか、地域公共交通の維持・活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進する。 ①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進 船舶共有建造業務として、海運事業者や荷主に対し、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知し、併せて地域課題を解決するために関係機関との連携の機会を活かしつつ、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。 具体的には、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、本中期計画期間において政策要件該当延べ件数 150 件を目指すこととするが、社会経済状況に応じて建造量は大きく変化することに十分留意する。 また、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めた国の方針の方向性を踏まえ、高い政策効果を実現する船舶に係る政策要件等については、最新の知見等をもって、必要に応じて見直しを検討する。	①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進 船舶共有建造業務として、各種セミナー等の開催を通じて、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知するとともに、地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携し、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。 これらを通じて、建造船舶に係る以下の政策要件への該当延べ件数が 30 件以上となるよう取り組む。 ○物流効率化に資する船舶 ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの） ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等） ○地域振興に資する船舶 ・離島航路の整備に資する船舶 ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶 ・国内クルーズ船（旅行者等観光向けのもの） ○船員雇用対策に資する船舶 ・若年船員（35 歳未満の者）を計画的に雇用する事業者の船舶 ・労働環境改善船（船員の労働負担軽減、居住環境改善及び荷役・船員作業負担軽減設備を設置するもの） ○事業基盤強化に資する船舶 ・船舶管理事業者と管理契約を締結する事業者の

第 5 期中期計画	令和 5 年度計画
②船舶建造等における技術支援 技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図り、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施し、国内海運政策の実現に資する良質な船舶の建造に寄与する。 特に、離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、航路改善に係る協議等、広範かつ専門的な知見を要するが、地方公共団体等に技術的な知見が十分でないことから、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行う必要がある。 このため、関係機関との連携の機会を活かしつつ、新船建造に早期から関与し、本中期計画期間における技術支援件数 26 件を目指すこととする。 また、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するため、技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての	船舶 ・合併をする事業者の船舶 ○グリーン化に資する船舶 ・スーパーエコシップ(電気推進システムを採用し、エネルギー効率向上の措置が図られたもの) ・LNG 燃料船(LNG を燃料として運航するもの) ・先進二酸化炭素低減化船(従来より二酸化炭素排出量が 16% 以上軽減されるもの) ・高度二酸化炭素低減化船(従来より二酸化炭素排出量が 12% 以上軽減されるもの) ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船(海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの) ○特定船舶導入計画の認定を受けた船舶 また、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策の方向性を踏まえ、高い政策効果を実現する船舶に係る政策要件等については、最新の知見等をもって、必要に応じて見直しを検討する。 ②船舶建造等における技術支援 技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図り、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施し、国内海運政策の実現に資する良質な船舶の建造に寄与する。 特に、地方公共団体等が運営する離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、関係機関との連携の機会も活かして新船建造に早期から関与し、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行い、本中期計画期間における技術支援件数 26 件を目指す。 また、技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査を実施するほか、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー

第5期中期計画	令和5年度計画
技術調査を実施するほか、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー等で情報発信等を行う。 ③船舶共有建造業務における財務内容の改善 未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の観点から、引き続き内航事業者への的確な審査の実施等の取組を行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の改善を進める。 具体的には、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）を踏まえ、一定の事業量の確保を図りつつ、未収金の発生防止、債権管理といった予兆管理に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により本中期計画期間において20億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。 また、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。	等で情報発信等を行う。 ③船舶共有建造業務における財務内容の改善 機構で策定した令和5年度から令和9年度における「繰越欠損金削減計画」（令和5年3月）に基づき、財務改善に必要な事業量を確保するとともに、的確な予兆管理に努めながら未収金発生防止、債権管理強化等を図り、本中期計画期間において20億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。 海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。
（6）地域公共交通出融資業務等	
交通事業者は従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍等によって危機に瀕しており、利便性・持続可能性・効率性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築する必要がある。このため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地活化法」という。）の枠組みを活用して、交通DX・交通GXについても機構の出資及び貸付けの対象とするなど、本業務を拡充するとされたところである。 また、物流事業者においても担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等の厳しい課題に直面しており、こうした状況を打開するため、物流DX・物流GXについても機構の貸付けの対象とするなど、本業務を拡充するとされたところである。 このように、近年の社会経済情勢の変化を背景に、本業務の重要性が高まっていることを踏まえ、以下のとおり、地活化法や流通業務の総合化及び効率化の促進に関	

第 5 期中期計画	令和 5 年度計画
する法律（平成 17 年法律第 85 号。以下「物効法」という。）に基づく大臣認定を受けた事業への支援に積極的に取り組む。 ①地域公共交通出資及び貸付け 地活法第 29 条の 2 の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。 (a) 地域公共交通出融資 認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b) に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。 出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえてリスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。 また、毎年度、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。 これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、公的資金を活用する場合にあっては、出資については毀損を生じさせないこと、貸付けについては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。 (b) 都市鉄道融資 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを	①地域公共交通出資及び貸付け 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 29 条の 2 の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。 また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。 (a) 地域公共交通出融資 認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b) に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けの申込みに対して、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえてリスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。 また、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。 (b) 都市鉄道融資 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの

第 5 期中期計画	令和 5 年度計画
行う。 貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。 また、毎年度、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。 ②物流融資 物効法第 20 条の 2 の規定に基づき、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の貸付けを行う。 貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。 また、毎年度、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。	申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。 また、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を図る。 ②物流融資 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）第 20 条の 2 の規定に基づき、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の貸付けを行う。 貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。 また、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を図る。 さらに、貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。
(7) 特例業務（国鉄清算業務）	
①旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 旧国鉄職員及びその遺族に対する恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の	①旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 旧国鉄職員及びその遺族に対する恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、株式市場に関する情報収集を行うなど適切な処分方法の検討等を行う。

第5期中期計画	令和5年度計画
検討等を行う。 ②会社の経営自立のための措置等 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組に応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら適切に実施するとともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。 また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る特別業務勘定から建設勘定への繰入れを引き続き適切に実施する。 これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。	②会社の経営自立のための措置等 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組に応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら適切に実施するとともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。 また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る特別業務勘定から建設勘定への繰入れを引き続き適切に実施する。 これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。
4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置※	2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置※
(1) 組織の見直し	
(2) 情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用	
(3) 調達等合理化の取組	
(4) 人件費管理の適正化	
(5) 一般管理費及び事業費の効率化	
(6) 資産の有効活用	
5. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画※	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	
(2) 財務運営の適正化	
(3) 資金調達	
6. 短期借入金の限度額※	4. 短期借入金の限度額※
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※	6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画※
9. 剰余金の使途※	7. 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	8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

第 5 期中期計画	令和 5 年度計画
項※	※
(1) 内部統制の充実・強化	
(2) 人事に関する計画	
(3) 広報・情報公開の推進	
(4) 環境への配慮	
(5) 施設及び設備に関する計画	
(6) 機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越した積立金（同条第 5 項の規定により第 1 項の規定を準用する場合を含む。）の使途	

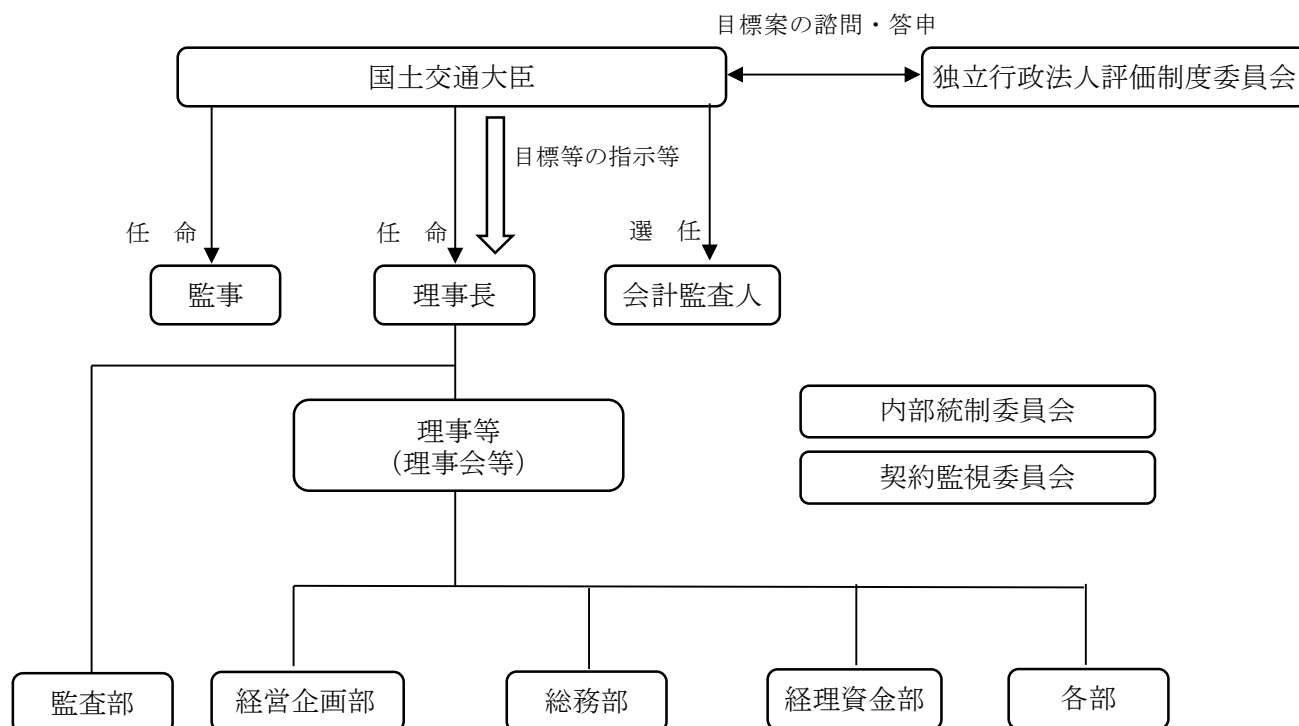
（注 1）ピンク色は一定の事業のまとまりを表しています。

（注 2）※を記載している項目においては、第 5 期中期計画及び令和 5 年度計画の本文の記載を省略し、項目名のみ記載しています。

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 5 年度業務実績等報告書「8. \(1\) 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 役員の氏名、役職、任期、担当及び経歴

(令和6年3月31日現在)

役職名	氏 名	任 期	担 当	略 歴
理事長 (常勤)	藤田 耕三	自 令和5年4月1日 至 令和10年3月31日		昭和57年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通事務次官 令和2年11月損害保険ジャパン(株)顧問
副理事長 (常勤)	木村 典央	(令和5年7月4日) 自 令和5年10月1日 至 令和9年9月30日		平成3年4月運輸省入省 令和3年7月国土交通省大臣官房審議官(併)観光庁 (併)内閣官房内閣審議官(内閣官房副 長官補付) 令和4年6月国土交通省大臣官房審議官(公共交通・ 物流政策担当)
理事長代理 (常勤)	平野 邦彦	(令和3年4月1日) 自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	機構改革・鉄 道建設技術総 括担当	昭和55年4月日本国有鉄道入社 平成28年6月東日本旅客鉄道(株)常務執行役員総合企 画本部副本部長、品川開発担当、地方創 生担当 平成30年6月(株)鉄道会館代表取締役社長
理 事 (常勤)	三宅 正寿	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	経営企画・総務 担当	平成5年4月運輸省入省 令和元年7月成田国際空港(株)執行役員管理部門 総務人事部長 令和3年7月国土交通省国際統括官付国際交通特別 交渉官
理 事 (常勤)	米田 純一	(令和3年10月1日) 自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	経理資金担当	昭和60年4月中央信託銀行(株)入社 平成25年4月三井住友トラストビジネスサービス(株) 常務執行役員 平成31年4月三井住友トラスト総合サービス(株)取締 役社長
理 事 (非常勤)	浅川 章子	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	鉄道助成・国鉄 清算事業担当	昭和59年4月欧州エキスプレス(株)入社 平成21年11月香港上海銀行・HSBC証券(株)マーケッ 業務部(銀証兼業部門)シニアバイスプ レジデント オペレーション責任者兼 クロスプロダクト担当 平成29年8月香港上海銀行・HSBC証券(株)マーケッ 業務部(銀証兼業部門)シニアバイスプ レジデント オペレーション責任者
理 事 (常勤)	千葉 敬介	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	審査・施設管 理・共有船舶企 画管理担当	昭和60年4月(株)日本興業銀行入行 平成25年6月(株)日本政策投資銀行金融法人部長 平成28年7月鉄道・運輸機構参与
理 事 (常勤)	有働 隆登	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	共有船舶建造 支援担当	昭和62年4月安田火災海上保険(株)入社 令和2年4月SOMPOホールディングス(株)執行役内部監 査部長 令和4年4月SOMPOホールディングス(株)顧問
理 事 (常勤)	長谷川 雅彦	(令和3年4月1日) 自 令和5年4月1日 至 令和7年3月31日	建設企画・国際 担当	平成元年4月日本鉄道建設公団入社 平成29年4月(株)鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局長 平成30年4月(株)鉄道・運輸機構事業監理部長
理 事 (常勤)	江口 秀二	自 令和5年4月1日 至 令和7年3月31日	新幹線担当	昭和62年4月運輸省入省 平成29年7月国土交通省大臣官房技術審議官(鉄道局 担当) 令和4年7月(一財)運輸総合研究所主席研究員 会長技術補佐
監 事 (常勤)	吉丸 泰史	自 令和5年10月1日 至 令和9事業年度の 財務諸表承認日		昭和58年4月(株)日立物流入社 平成27年4月(株)日立物流監査室長 令和3年10月(株)鉄道・運輸機構理事
監 事 (常勤)	伊藤 隆行	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の 財務諸表承認日		平成5年4月警察庁入庁 令和4年3月山梨県警察本部長 令和5年7月警察庁長官官房付
監 事 (常勤)	高橋 謙	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の 財務諸表承認日		平成元年3月(株)住友銀行入行 令和3年4月(株)三井住友銀行グローバル・アドバイザ リー部部長 令和5年4月(株)三井住友銀行グローバル・アドバイザ リー部付部長

※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 会計監査人の名称及び報酬

会計監査人は有限責任あずさ監査法人であり、当該監査法人に対する、当事業年度の当法人の監査証明業務に基づく報酬の額は、34百万円です。

(3) 職員の状況

常勤職員は令和5事業年度末現在1,374人（前期比80人減少、5.5%減少）であり、平均年齢は41.8歳（前期末41.8歳）となっています。このうち、国等からの出向者は101人、民間からの出向者は0人、令和6年3月31日退職者は28人です。

機構では、女性が活躍できる環境整備を目的として、新規採用者に占める女性比率の数値目標を掲げており、女子学生向けの採用リーフレットの作成や、女子学生向け採用イベントへの出展等積極的な女性採用の施策を実施しています。さらに、女性活躍推進の観点から、女性管理職が少なくロールモデルが描きにくい現状を踏まえ、女性職員を対象としたキャリアプランを主体的に考えるための研修を実施するとともに、多様な人材が活躍できる職場環境構築の取組として、全管理職を対象として、ダイバーシティについて理解を促進する研修を実施しました。

女性活躍推進法及び育児・介護休業法に基づき公表している指標の令和5事業年度の状況は、新規採用者に占める女性比率については、27.3%（令和5年度新規採用職員）です。また、育児休業利用率については、女性職員100%、男性職員23.1%となっています。

(4) 重要な施設等の整備等の状況

①令和5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1,337,479百万円）：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（取得価額7,447百万円）

共有船舶（取得価額16,639百万円）：15隻

②令和5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：8隻

③令和5事業年度に処分した主要な施設等

共有船舶の売却：38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41,006百万円、減価償却累計額等35,134百万円、売却額5,871百万円）

(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	115,337	—	—	115,337
資本金合計	115,337	—	—	115,337

令和5事業年度末の資本金（政府出資金）は、115,337百万円であり、その内訳は建設勘定51,676百万円、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5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、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（2 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

令和5事業年度の法人単位の収入決算額は679,134百万円であり、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	310	0.0%
国庫補助金等	98,563	14.5%
地方公共団体建設費負担金等	61,091	9.0%
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券等	130,457	19.2%
業務収入	361,687	53.3%
その他収入	27,026	4.0%
合計	679,134	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5割を占める業務収入の主な内訳には、各鉄道事業者から収受する鉄道施設貸付収入125,093百万円、鉄道施設譲渡収入89,567百万円、既設新幹線譲渡収入72,431百万円のほか、海運事業者から収受する船舶使用料収入25,220百万円などがあります。

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5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、「明日を担う交通ネットワークづくり」を推進するにあたり、カーボンニュートラルへの貢献をはじめ、地球環境の保全に積極的に関わり、社会の持続可能な発展に貢献するため、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、機構の事業・オフィス活動における環境負荷の低減を目的に、具体的な取組内容を「第５期環境行動計画」（令和５年度から令和９年度までの５年間）として定め、以下の通り環境配慮の取組みを推進することとしています。

【主な取組み】

I. 環境配慮の取組み

i 事業活動における環境配慮

①鉄道建設事業

- ・ 建設工事の各段階において、環境配慮の取組みを着実に実施
- ・ 民間のノウハウ等を取り込む「カーボンニュートラル（以下「CN」という。）試行工事」の活用などの新たな取組みを積極的に推進
- ・ CNの実現に向け、新技術・新材料等についても環境性能やコスト等を確認の上、負担のあり方などにつき関係者と調整を図り、導入可能性を検討

②船舶共有建造事業

- ・ 建造に係る営業体制を強化し、CO2 排出削減に資する船舶の建造を促進
- ・ 計画段階から技術的なコンサルティング等を含めた技術支援を実施

③その他

- ・ 地域公共交通出融資事業実施（交通 GX・物流 GX 事業も対象）に係る事業者への出資及び貸付け
- ・ サステナビリティファイナンスの更なる活用

上記①～③の他、国等と連携しながら、既存の枠組みに留まらない新たな取組みについても検討

ii. オフィスにおける環境配慮

- ・ CO2 排出量削減目標：2013 度比で 2030 年度までに 50%削減
- ・ 可能な限り CO2 排出係数が低い電力を調達、電気使用量等を把握し見える化して管理徹底

II. 環境コミュニケーション

- ・ 現場見学会等の開催、環境に係るセミナーでの情報発信や広報展示スペース等の設置を通じた情報発信
- ・ 動画ウェブサイト（YouTube）や SNS（X（旧 Twitter））等を通して、環境負荷低減の取組みに特化した分かりやすいコンテンツの発信

【参考：機構の事業と SDGs との関係性】



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5年度業務実績等報告書](#)の「8.（4）④環境への配慮」をご覧ください。

（8）法人の強みや基盤を維持・創出していくための源泉

機構は、様々な専門技術・ノウハウの集合体で成り立っている鉄道を完成させる総合的なマネジメント能力を有し、一貫して鉄道プロジェクトを主導しています。また、鉄道建設や船舶建造等、巨額の初期投資や長期の整備期間が必要な事業について、計画段階から資金回収までを実施しています。さらに、サステナビリティファイナンス等を活用した安定的な資金調達能力も有しています。

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、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

業務運営上の課題等に対する対応策の状況については、[令和5年度業務実績等報告書の各項目における「課題と対応」をご覧ください。](#)なお、「課題と対応」については、令和4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＞や会計検査院による決算検査の結果等を踏まえた対応を記載しております。「課題と対応」に記載のある項目は以下のとおりです。

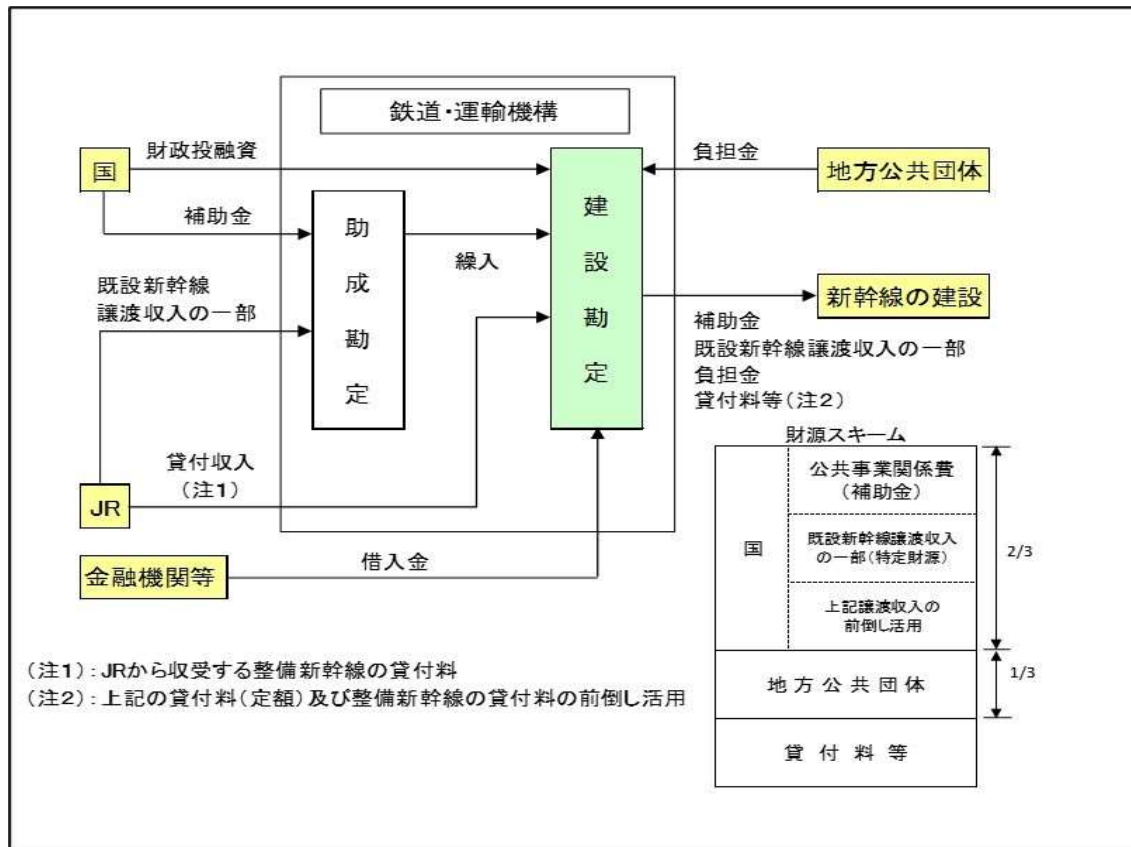
1. (1) ②－2（都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の設定・管理）

9. 業績の適正な評価の前提情報

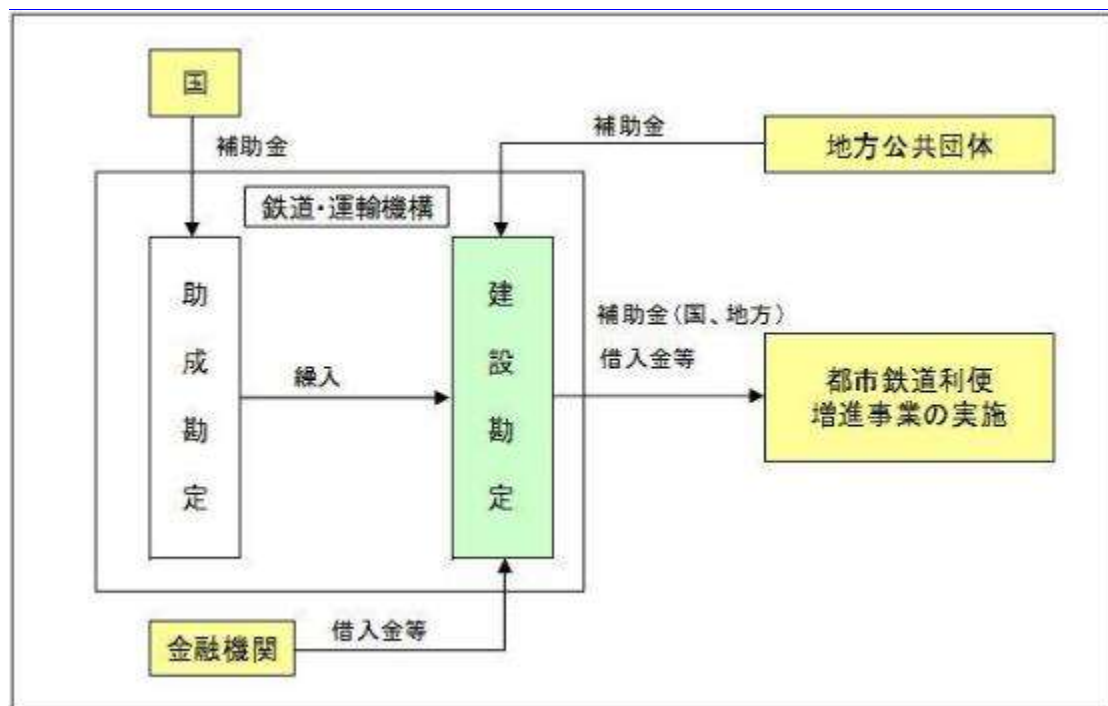
令和5事業年度の機構の各業務についてのご理解とその評価に資するため、各事業の前提となる、主な事業スキームを示します。

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

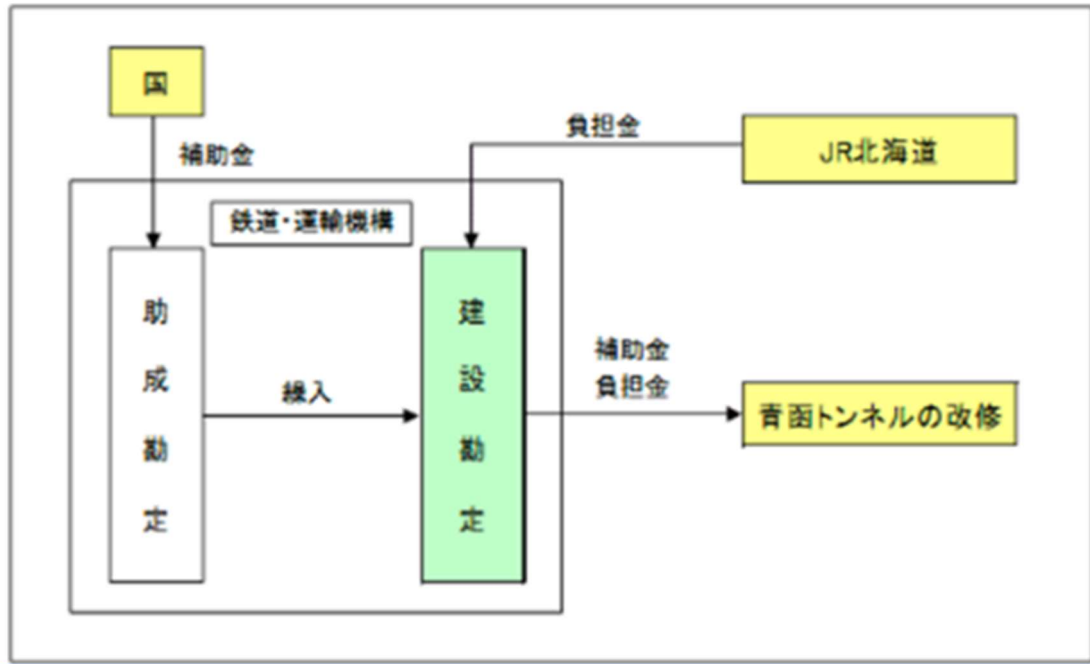


② 都市鉄道利便増進事業



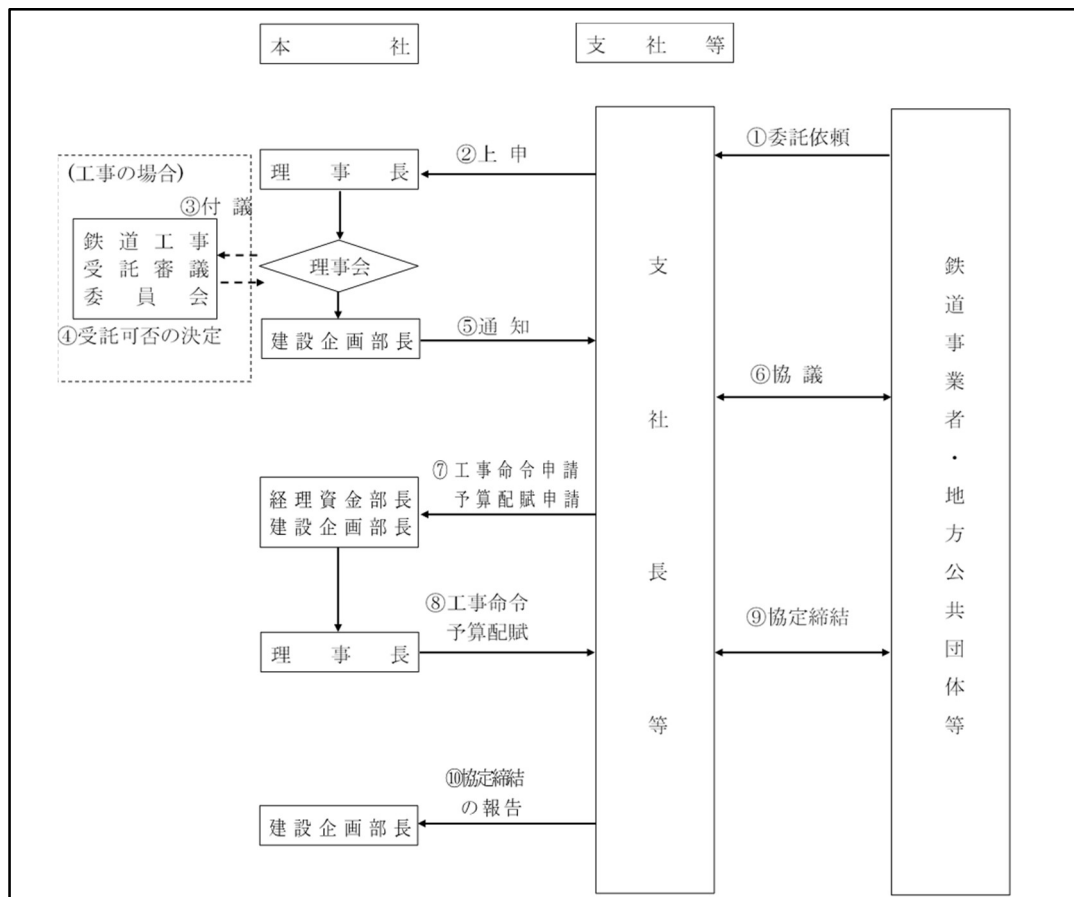
(注) 事業費総額の内訳は国(補助金) 1/3、機構(借入金等) 1/3、地方公共団体補助金 1/3

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

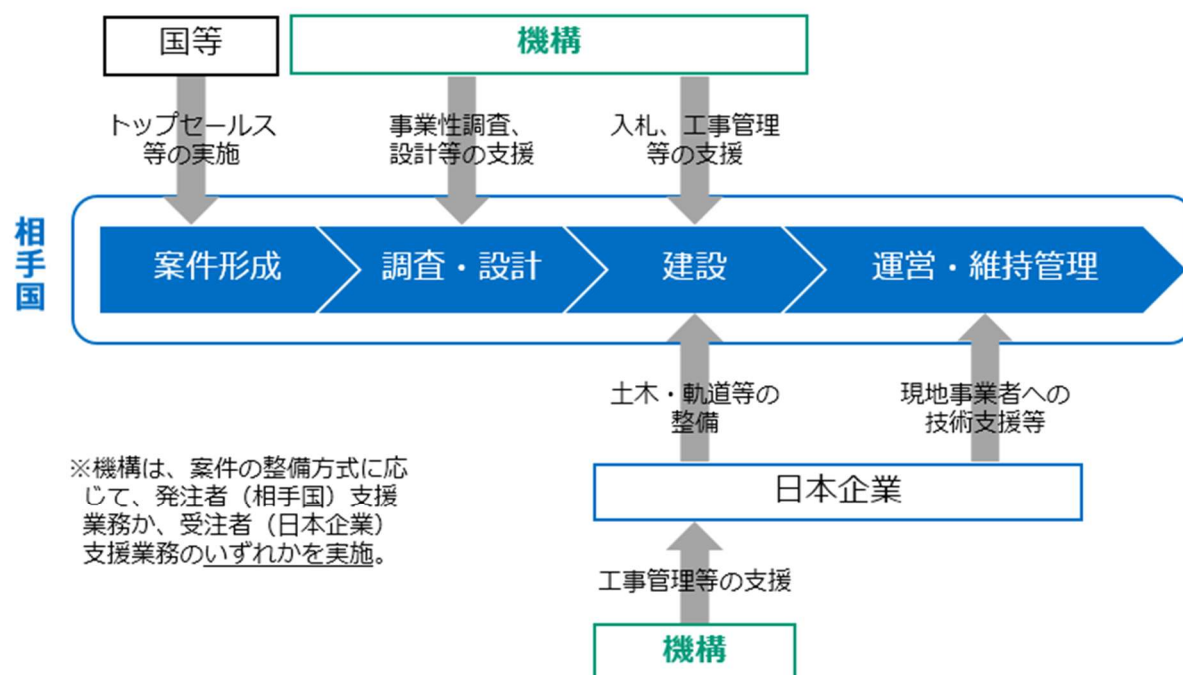
④ 受託業務



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体等に対して出資を行う。

（２）鉄道助成業務等

○鉄道助成業務

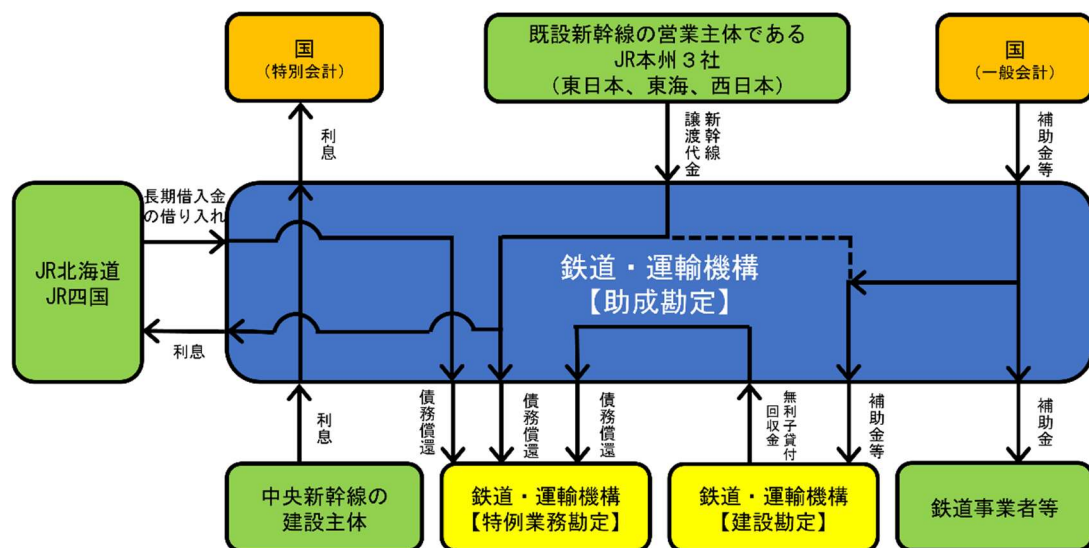
交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道、幹線鉄道、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援、新幹線譲渡代金及び無利子貸付資金の回収、並びに特例業務勘定への債務償還を行っています。

○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

JR 北海道、JR 四国の経営の安定を図るため、当該旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払いを行っています。

○中央新幹線建設資金貸付等業務

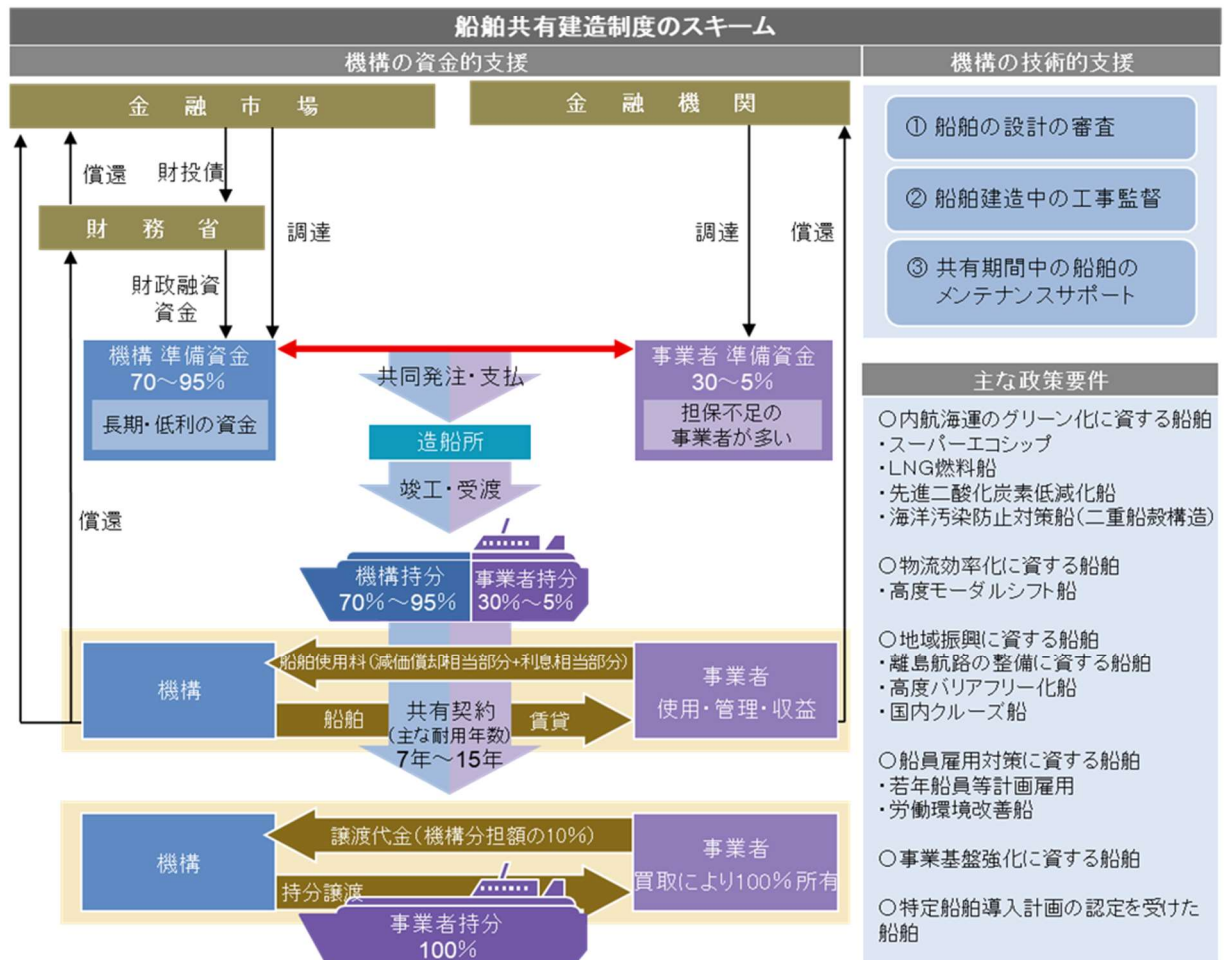
中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行っています。



(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。

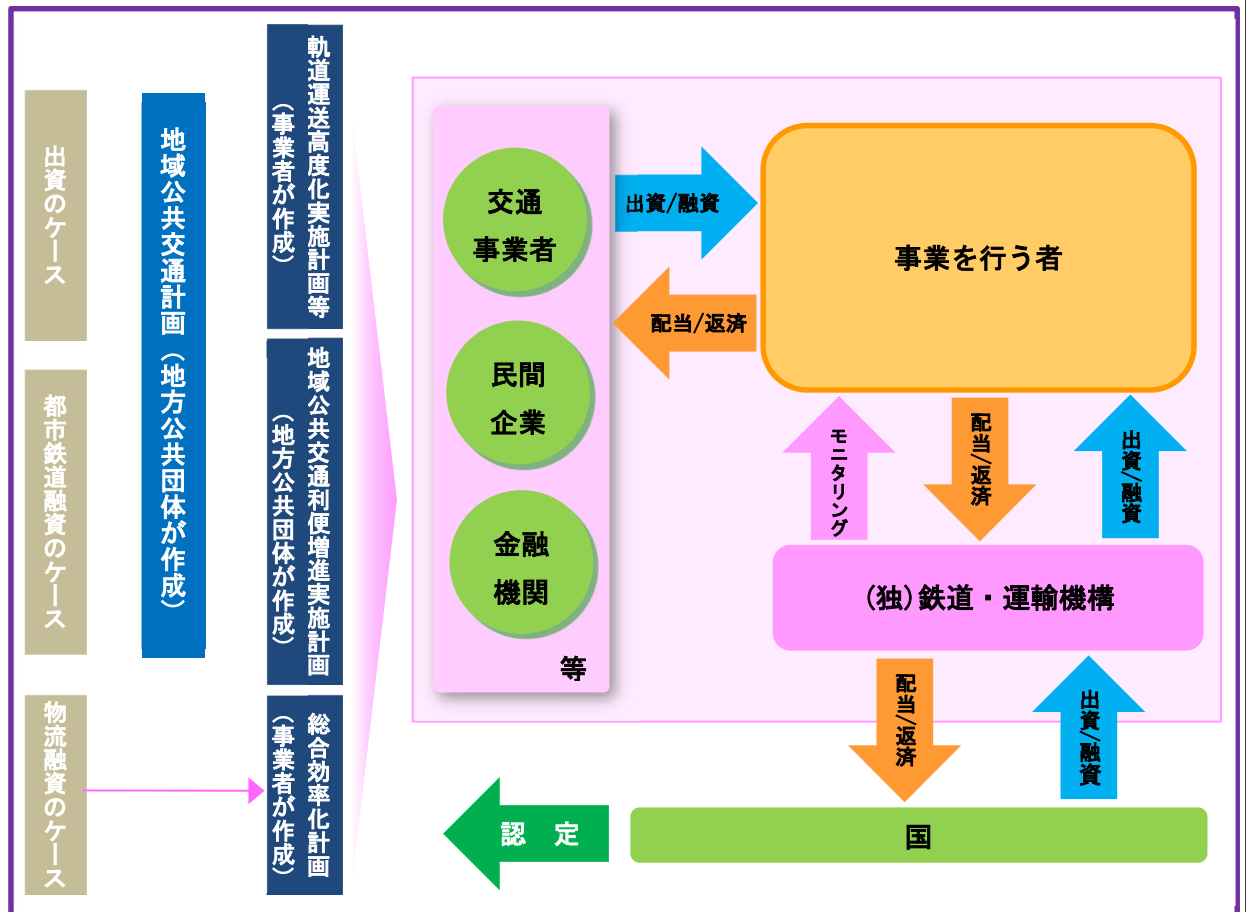


(4) 地域公共交通出資業務等

○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)



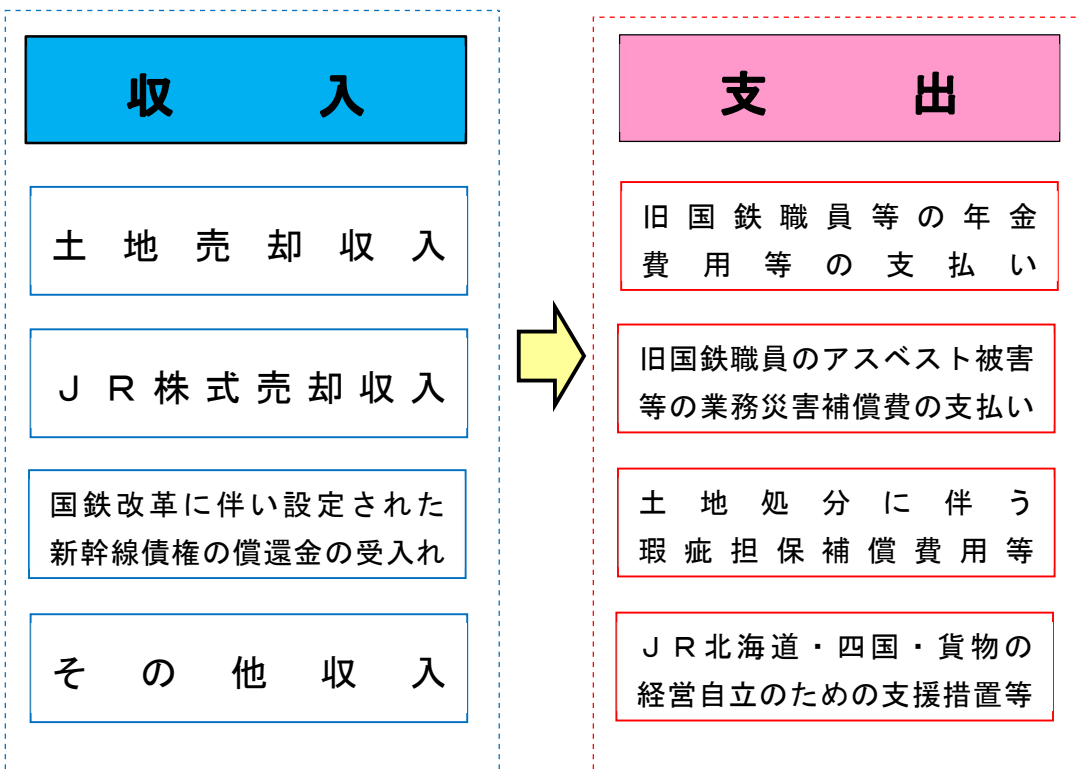
(物流)



(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費用等、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 ＪＲ株式の処分
- ④ 特例業務に係る土地等の取得、管理及び処分
- 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 ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物の経営自立支援
- 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) 当事業年度の主な業務成果・業務実績

令和5事業年度は、第5期中期目標の達成に向け、第5期中期計画及び令和5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5年度における主な業務実績につきましては、[令和5年度業務実績等報告書](#)をご覧ください。

(2) 自己評価

令和5事業年度の業務実績の自己評価は、次のとおりです。

令和5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
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	B	1,206,031 百万円
① 整備新幹線整備事業	B	
② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施	B	
③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援	A	
④ 鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組	A	
(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組	B	
(3) 鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等	B	
(4) 鉄道助成業務等	B	1,099,832 百万円
① 鉄道に関する補助金等の交付等	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入れ等	B	
③ 中央新幹線建設資金貸付け等	B	
(5) 船舶共有建造等業務	B	24,567 百万円
① 船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造推進	A	
② 船舶建造等における技術支援	B	
③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	B	
(6) 地域公共交通出融資業務等	A	3,793 百万円
① 地域公共交通出資及び貸付け	A	
② 物流融資	A	
(7) 特例業務（国鉄清算業務）	B	47,315 百万円
① 旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等	B	
② 会社の経営自立のための措置等	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) 組織の見直し	B	

(2) 情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用	B	
(3) 調達等合理化の取組	B	
(4) 人件費管理の適正化	B	
(5) 一般管理費及び事業費の効率化	B	
(6) 資産の有効活用	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	
(2) 財務運営の適正化	B	
(3) 資金調達	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) 内部統制の充実・強化	B	
(2) 人事に関する計画	B	
(3) 広報・情報公開の推進	A	
(4) 環境への配慮	B	
(5) 施設及び設備に関する計画	-	
(6) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金（同条第5項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の使途		

（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：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）。

A：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）。

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）。

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)。

(3) 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

—

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	156,683	159,964	
債券・借入金	178,000	130,457	事業の進捗が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	361,935	361,687	
その他収入	38,644	27,026	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	444,252	430,773	
借入金等償還	218,800	218,800	
支払利息	69,704	69,090	
一般管理費	6,530	5,733	経費の節減による減
人件費	16,028	15,081	
業務外支出	46,355	33,484	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	3,132,468	流動負債	407,515
現金及び預金（＊1）	710,844	1年以内償還予定鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構債券	113,500
譲渡収入未収金	1,761,471	その他	294,015
その他	660,154		
固定資産	11,253,419	固定負債	11,768,486
有形固定資産	7,136,054	資産見返負債	4,763,390
無形固定資産	167,971	長期借入金	5,147,789
投資その他の資産	3,949,394	その他	1,857,307
長期貸付金	3,904,193		
その他	45,201	法令に基づく引当金等	229,955
		負債合計	12,405,956
		純資産の部（＊2）	
		資本金	115,337
		資本剰余金	672,943
		利益剰余金	1,191,571
		評価・換算差額等	81
		純資産合計	1,979,931
資産合計	14,385,887	負債純資産合計	14,385,887

（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	2,251,637
経常費用（＊3）	426,919
臨時損失（＊4）	1,824,718
その他行政コスト	689
行政コスト合計	2,252,326

(3) 損益計算書

(単位：百万円)

	金額
経常費用 (*3)	426,919
建設業務費	301,992
海事業務費	23,278
地域公共交通等業務費	13
鉄道整備助成業務費	9,192
資産処分業務費	375
共済関係業務費	1,339
鉄道支援助成業務費	20,007
一般管理費	4,299
財務費用	65,874
雑損	550
経常収益	421,155
補助金等収益等	160,050
自己収入等	261,104
臨時損失 (*4)	1,824,718
臨時利益	1,824,664
前中期目標期間繰越積立金取崩額	2
当期総損失 (*5)	5,817

(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	評価・換算 差額等	純資産合計
当期首残高	115,337	661,312	1,197,653	56	1,974,359
当期変動額	-	11,631	-6,083	25	5,573
出資金の受入	-	-	-	-	-
固定資産の取得	-	12,320	-	-	12,320
当期総損失 (*5)	-	-	-5,817	-	-5,817
その他	-	-689	-266	25	-930
当期末残高 (*2)	115,337	672,943	1,191,571	81	1,979,931

(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	41,158
投資活動によるキャッシュ・フロー	70,149
財務活動によるキャッシュ・フロー	-88,343
資金に係る換算差額	-
資金増加額（又は減少額）	22,964
資金期首残高	127,980
資金期末残高(*6)	150,944

(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)	150,944
定期預金	559,900
現金及び預金(*1)	710,844

[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5事業年度末における資産は14,385,887百万円と前年度比37,675百万円減(0.3%減)となっています。これは、譲渡収入未収金が前年度比1,761,471百万円皆増、未成工事支出金が前年度比23,186百万円増(45.6%増)、有形固定資産が前年度比39,311百万円増(0.6%増)となった一方で、有価証券が前年度比34,750百万円減(11.6%減)、割賦債権が前年度比1,824,664百万円皆減となったことが主な要因であります。

令和5事業年度末における負債は12,405,956百万円と前年度比43,248百万円減(0.4%減)となっています。これは、資産見返補助金等が前年度比161,243百万円増(5.1%増)、新幹線資産見返負債が前年度比44,492百万円増(5.7%増)となった一方で、建設仮勘定見返補助金等が前年度比162,987百万円減(23.0%減)、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48,053百万円減(0.9%減)、共済年金追加費用引当金が前年度比45,464百万円減(17.5%減)となったことが主な要因であります。

令和5事業年度末における純資産は、1,979,931百万円と前年度比5,573百万円増(0.3%増)となっています。これは、資本剰余金が前年度比11,631百万円増(1.8%増)、利益剰余金が前年度比6,083百万円減(0.5%減)、評価・換算差額等が前年度比25百万円増(43.8%増)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5事業年度の行政コストは2,252,326百万円と前年度比1,757,049百万円増(354.8%増)となっています。内訳は、損益計算書上の費用が2,251,637百万円と前年度比1,757,049百万円増(355.3%増)、その他行政コストが689百万円と前年度比0.4百万円減(0.1%減)となっています。

③ 損益計算書

令和5事業年度の経常費用は426,919百万円と前年度比67,577百万円減(13.7%減)となっています。これは、鉄道施設譲渡原価が前年度比68,276百万円皆減となったことが主な要因であります。

令和5事業年度の経常収益は421,155百万円と前年度比41,383百万円減(9.0%減)となっています。これは、鉄道施設譲渡利息収入が前年度比64,853百万円皆増となった一方で、鉄道施設譲渡収入が前年度比118,165百万円皆減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5事業年度の経常損失は5,764百万円と前年度比26,193百万円減(82.0%減)となっています。さらに臨時損失として1,824,718百万円、臨時利益として1,824,664百万円、前中期目標期間繰越積立金取崩額2百万円を計上した結果、令和5事業年度の当期総損失は5,817百万円となり、前年度比26,141百万円減(81.8%減)となっています。

④ 純資産変動計算書

令和5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5事業年度の業務活動で得たキャッシュ・フローは41,158百万円（前年度は253,292百万円の支出）となっています。これは、鉄道施設譲渡収入が前年度比25,428百万円増（39.6%増）、受託業務収入が前年度比8,577百万円増（51.7%増）となったことが主な要因であります。

令和5事業年度の投資活動で得たキャッシュ・フローは70,149百万円と前年度比50,770百万円増（262.0%増）となっています。これは、定期預金の払戻しによる収入が前年度比473,850百万円増（61.0%増）、有価証券の償還による収入が前年度比706,650百万円減（49.1%減）、有価証券の取得による支出が前年度比358,850百万円減（33.9%減）となったことが主な要因であります。

令和5事業年度の財務活動で使用したキャッシュ・フローは88,343百万円（前年度は141,211百万円の収入）となっています。これは、長期借入金の返済による支出が前年度比4,871百万円増（4.0%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

機構の業務運営は順調に進捗しており、財政状況に大きな問題はありません。

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 5 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、新規に採用された職員へはオリエンテーションや研修を通じて基本理念・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、特に重要なリスクとして扱い、このリスクの管理にあたっては、（３）リスク管理に係る取組みの推進の一環として、取組計画の作成とこの実施状況についての内部統制委員会への報告を行っています。

また、職員のコンプライアンス意識の向上を図るため、職員研修においてコンプライアンスに関する講義・演習をカリキュラムに加えて実施等しています。

（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、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する事象が生じる可能性のあるリスクを識別、分析及び評価のうえ、内部統制委員会に報告をしています。また、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の管理にあたっては、取組計画の作成と同委員会への報告を行っております。さらに、リスク管理に係る随時の報告を促進するため、理事会で報告等された事項は、同委員会で報告等されたものとして取り扱うこととしています。

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、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

中期目標の達成のため策定した中期計画（年度計画）と、機構のミッションを有効かつ効率的に果たすため策定した内部統制取組計画について、PDCA サイクル等を効果的に連動させ、効率的な統制活動の推進に取り組んでいます。

このほか、内部統制の推進に必要な知識の習得を目的として、職員研修において内部統制に関する講義・演習等をカリキュラムに加えて実施等しています。

[内部統制に関する実績については、令和5年度業務実績等報告書「8.（14）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		日本鉄道建設公団設立	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			特定船舶整備公団が、船舶整備公団と改称
昭和41年12月			特定船舶製造業安定事業協会設立
昭和53年12月			新幹線鉄道保有機構設立
昭和62年 4月		日本国有鉄道清算事業団設立	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
平成元年 7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 3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 9年10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			
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）

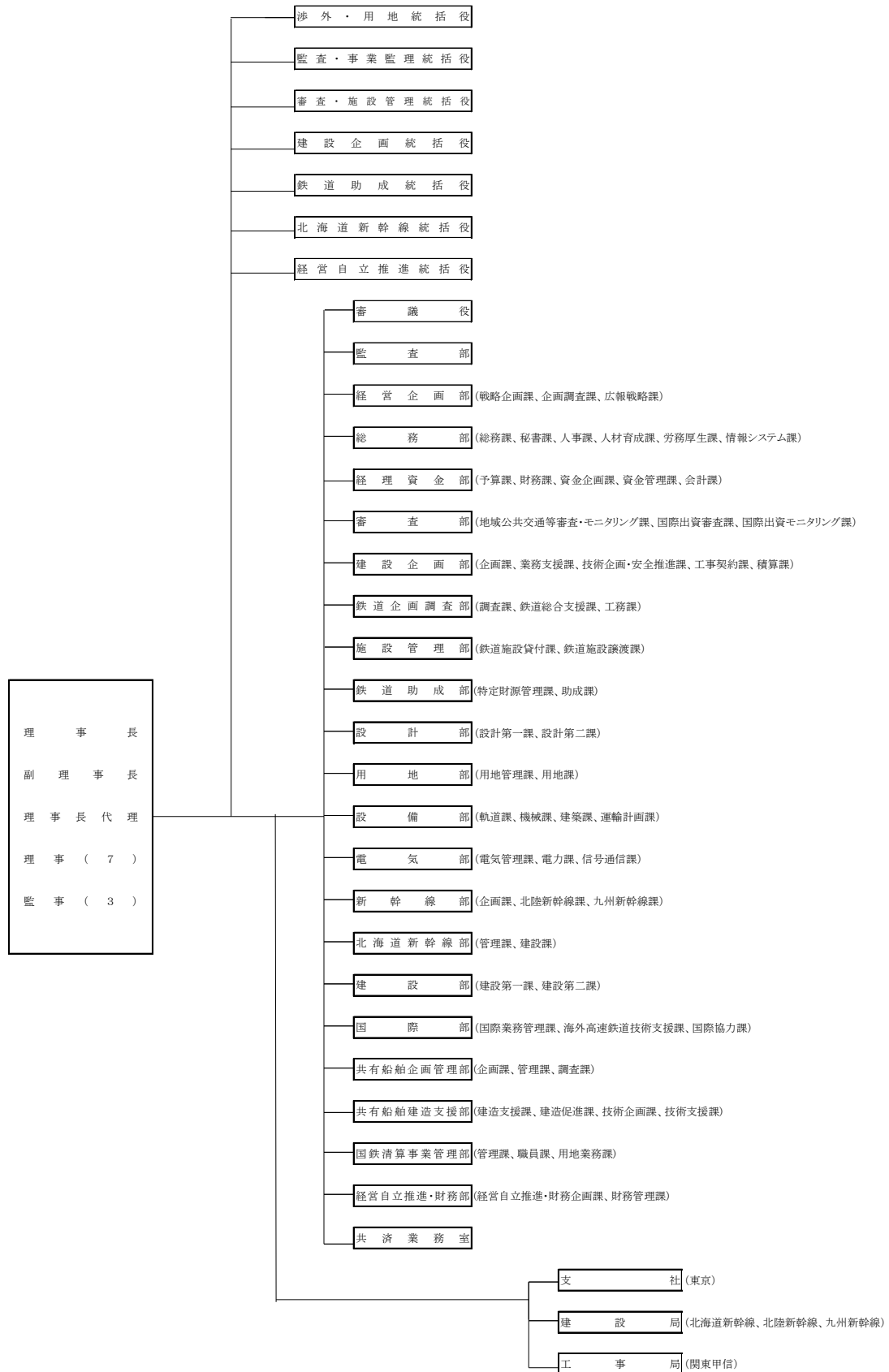
（3）主務大臣

国土交通大臣

(4) 組織図

⑥ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構組織図

(令和6年3月31日現在)



(5) 事務所（従たる事務所を含む）の所在地

(令和6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) 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) 総務部総務課 03-5403-8780
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) 総務部広報・渉外課 011-231-3456
北陸新幹線建設局	〒910-0005 福井県福井市大手2丁目7番15号(明治安田生命福井ビル) 渉外部 0776-25-1280
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) 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) 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

名称	業務内容
日本高速鉄道電気エンジニアリング（株）	インド高速鉄道の電気パッケージにおいて発注者であるインド高速鉄道公社の代理・代行を行う業務

(7) 主要な財務データの経年比較

(単位：百万円)

区分	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
資産	13,613,269	13,681,172	14,271,451	14,423,562	14,385,887
負債	11,639,043	11,706,859	12,300,724	12,449,203	12,405,956
純資産	1,974,226	1,974,313	1,970,727	1,974,359	1,979,931
行政コスト	468,925	495,698	521,470	495,277	2,252,326
経常費用	467,991	492,601	470,844	494,495	426,919
経常収益	466,598	482,070	466,187	462,538	421,155
当期総利益 (-当期総損失)	-1,126	-12,735	-3,528	-31,958	-5,817

(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	316	業務経費	481,309
国庫補助金等	147,211	受託経費	39,166
政府出資金	1,000	借入金等償還	223,009
借入金等	186,800	支払利息	71,710
業務収入	328,554	一般管理費	6,336
受託収入	41,843	人件費	16,086
業務外収入	2,173	業務外支出	14,226
合計	707,896	合計	851,841

収支計画

(単位：百万円)

区分	金額
費用の部	468,451
経常費用	396,710
鉄道建設業務費	315,604
海事業務費	22,162
地域公共交通等業務費	23
鉄道助成業務費	16,393
特例業務費	36,136
受託経費	1,357
一般管理費	4,925
減価償却費	109
財務費用	71,188
雑損	554
収益の部	438,079
運営費交付金収益	297
鉄道建設業務収入	136,926
海事業務収入	23,676
地域公共交通等業務収入	3,997
鉄道助成業務収入	85,788
補助金等収益	16,405
受託収入	1,357
賞与引当金見返に係る収益	16
退職給付引当金見返に係る収益	2
資産見返負債戻入	168,622
財務収益	50
雑益	943
純損失	30,373
目的積立金取崩額	1
総損失	30,372

資金計画

(単位：百万円)

区分	金額
資金支出	1,272,331
業務活動による支出	594,911
投資活動による支出	33,045
財務活動による支出	223,009
翌年度への繰越金	421,367
資金収入	1,272,331
業務活動による収入	517,787
運営費交付金による収入	306
補助金等による収入	100,539
受託収入	41,843
その他の収入	375,099
投資活動による収入	36,687
財務活動による収入	187,800
前年度よりの繰越金	530,057

(注) 令和6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6年度計画をご覧ください。](#)

1 6. 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
譲渡収入未収金	:	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、処分用有価証券等が該当
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	:	長期貸付金、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、伊予鉄バス株式会社、株式会社デジタルテクノロジー四国、茨城交通株式会社、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、日本自動車ターミナル株式会社、ヤマトホールディングス株式会社及びNEXT Logistics Japan 株式会社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、長期未収金、退職給付引当金見返等が該当
1 年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	:	1 年以内に償還される鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券
その他（流動負債）	:	上記以外の流動負債で、1 年以内返済予定長期借入金、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
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、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券、共済年金追加費用引当金等が該当
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
評価・換算差額等 : 関係会社株式の取得価額に対する期末時点評価額との差額

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	:	地域公共交通出融資業務等に要した費用
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	:	鉄道施設譲渡利息収入、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、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) 政府出資に基づく出資業務の状況

機構では、国の財政投融资特別会計投資勘定からの出資を受け、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく出資業務を行っています。当該出資業務の令和5年度における実施状況の詳細は以下のとおりです。

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律に基づく出資業務

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律に基づき、海外の高速鉄道に関する調査等業務の円滑な実施に必要な資金の出資を行っており、出資の財源は、全額財政投融资特別会計出資金であります。なお、出資対象事業に対するデューディリジェンス費用等は、産業投資出資金とともに関係会社株式の取得原価に算入しております。

詳細は以下のとおりであります。(株式評価による損益は除く)

令和5年度末における海外インフラ展開法に基づく出資業務に関する資産及び純資産

(単位：百万円)

項目	出資先	資産	金額	純資産	金額
インド高速鉄道事業	日本高速鉄道電気エンジニアリング株式会社	関連会社株式	168	政府出資金	168

令和5年度における海外インフラ展開法に基づく出資業務に関する損益

(単位：百万円)

項目	出資先	費用	金額	収益	金額	差額
インド高速鉄道事業	日本高速鉄道電気エンジニアリング株式会社	-	-	-	-	-

(3) 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.jrtt.go.jp>



◆YouTube 公式アカウント https://www.youtube.com/c/jrtt_official



◆公式 X (旧 Twitter) https://x.com/JRTT_PR



◆公式 Instagram https://www.instagram.com/jrtt_pr/



◆総合パンフレット



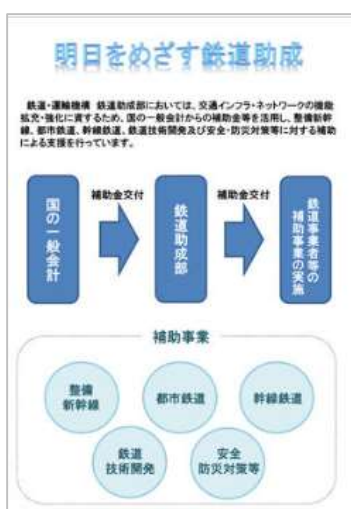
◆広報誌



◆各事業パンフレット



◆各事業パンフレット



◆SDGs 関係



◆環境報告書





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