

令和 7 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）	4
4. 中期目標	5
5. 法人の長の理念や運営上の方針・戦略等	6
6. 中期計画及び年度計画	7
7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉	2 3
8. 業務運営上の課題・リスク及びその対応策	2 9
9. 業績の適正な評価の前提情報	3 0
10. 業務の成果と使用した資源との対比	3 7
11. 予算と決算との対比	3 9
12. 財務情報	4 0
13. 財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報	4 3
14. 内部統制の運用に関する情報	4 5
15. 法人の基本情報	4 6
16. 参考情報	5 2

(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

交通ネットワークづくりに貢献します。 ～

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT)。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の整備を通じて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、地域公共交通の活性化及び再生、物流効率化、鉄道技術の海外展開に向けた取組を行っております。



鉄道建設業務では、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）につきまして、令和7年3月に国の有識者会議において完成・開業に大きな遅れが生じる見通しが示され、同年12月には有識者会議で示された完成・開業時期を前提として事業費の精査を進めた結果、事業費が増加するおそれが見込まれることを公表いたしました。現地では、トンネル工事に加え、高架橋や橋りょうなどの明かり区間の工事が進捗しており、レールの搬入・溶接作業も開始しております。今後も厳しい自然条件、難しい社会状況下での工事となりますが、沿線自治体をはじめ関係者の皆様のご理解とご協力をいただきながら、事業費の縮減に努めつつ、一日も早い完成・開業を目指して最大限努力してまいります。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事長 藤田 耕三

また、北陸新幹線の新大阪までの延伸につきましては、着工後の円滑な事業推進のため、施工上の課題解決に向けた調査などを引き続き実施してまいります。

船舶共有建造業務では、国内海上輸送の維持・発展に寄与するために、海運事業者の船舶建造に対し資金面及び技術面での支援を行っております。二酸化炭素の排出削減や船員の労働環境改善に資する船舶、離島航路に就航する船舶などの建造を通じ、内航カーボンニュートラルの推進、船員雇用対策、離島航路の維持・活性化など海事政策の実現に貢献しております。

地域公共交通出融資業務等においては、交通事業者及び物流事業者のDX・GXの取組等に対する資金支援を通じて利便性及び生産性の向上、環境負荷低減等にご貢献しております。

今後、社会環境が大きく変貌する中で、鉄道・運輸機構が、引き続きその使命を果たしていくために、社会的な要請を見据えつつ、これまでの業務で培ったノウハウや強みを活かしながら新しい課題に挑戦し、社会からより一層求められる存在となることを目指してまいります。

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等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等に対する資金の出融資を行うこと。
(機構法第13条第1項第10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。

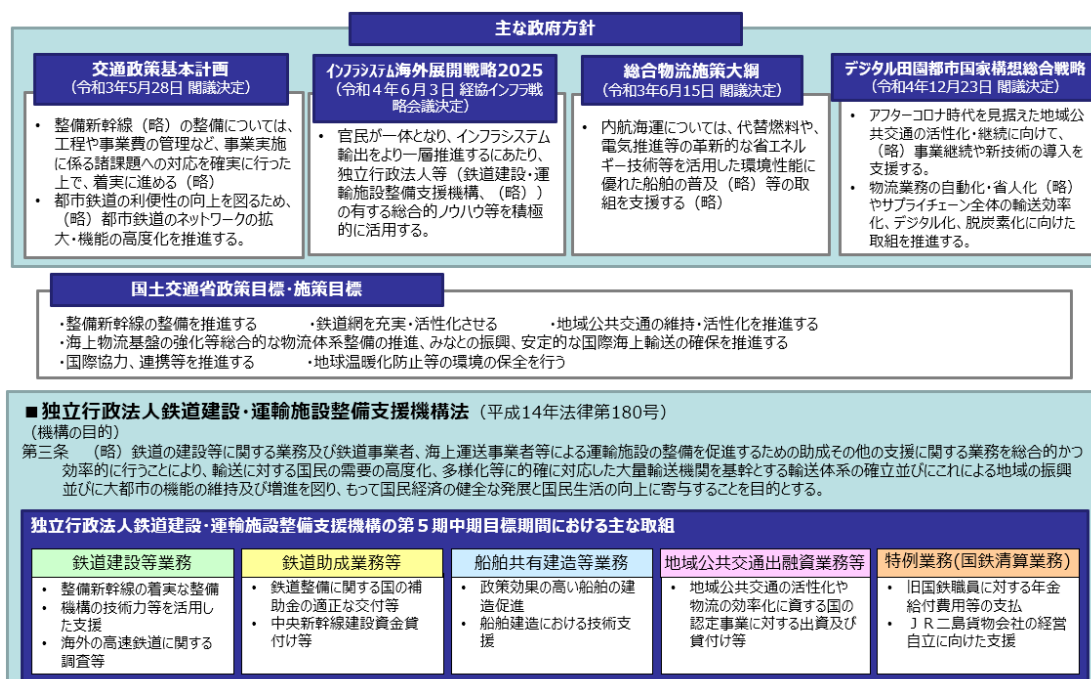
これらの業務の実施においては、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）等を踏まえ、中期目標管理法として国民に対する説明責任を果たしつつ、法人の政策実施機能の最大化を図るとともに、「交通政策基本計画」（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定）、「総合物流施策大綱」（令和 3 年 6 月 15 日閣議決定）等における公共交通に関する政府方針及び「インフラシステム海外展開戦略 2025」（令和 4 年 6 月 3 日経協インフラ戦略会議決定）等における政府方針を実現すべく、適切に遂行しております。

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 7 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

人口減少、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。

一定の事業等のまとまり	主な業務内容	勘定区分
(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 ⑥鉄道施設の貸付け・譲渡等	建設勘定
(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
(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
(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物流出融資	地域公共交通等勘定
(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

[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7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7年度計画をご覧ください。](#)

第5期中期計画	令和7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 整備新幹線事業については、以下の取組を行いながら、安全確保に万全を期して、事業の着実な進捗を図る。 ・工程と事業費について、事業総合管理委員会を開催し、

第5期中期計画	令和7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、一体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。	理事長のトップマネジメントの下、一体的に管理 ・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事業を推進 現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、令和6年5月に、機構から国土交通省へ、令和12年度末の完成・開業については極めて困難と考えられるとの判断に至った旨を報告した。これを受け、国土交通省は「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」を開催し、令和7年3月に検討結果が取りまとめられた。 こうした状況を踏まえ、特に以下の取組を行いながら、土木工事（トンネル工事や高架橋等工事）のほか、設備工事（駅舎、電気設備や駅・車両基地の機械設備等の設計及びレール溶接等の軌道工事）を含めて全体工程の迅速かつ着実な進捗を図る。 ・工程上のクリティカルとなる土木工事を着実に進捗させるとともに、設備工事の円滑な推進を図りつつ、事業の進捗状況等の継続的なモニタリングを行い、引き続きEVMを用いながら工程と事業費を一体的に管理 ・プロジェクト・マネジメントの更なる強化・充実のため、令和6年度に設立された鉄道技術センター、建設事務所を含む北海道新幹線建設局と本社との間のより密接な連携 ・北海道新幹線札幌延伸推進会議や沿線地区ごとの地域連携チームを通して、国や地方公共団体等の関係者と情報共有するとともに必要な協力を得ながら事業を推進 ・AIやICT等のデジタル技術を用いたトンネル切羽評価手法の開発等によるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進や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とする環境負荷の低減 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。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、引き続き先行的・集中的に行うことに加え、情報発信や沿線

第 5 期中期計画	令和 7 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。	地域の理解促進に取り組む。 ② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 受託工事の着実な進捗のために、以下の施策を実施する。 ・ 協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理の徹底 ・ 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 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、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事の品質を確保しつつ、着実に推進する。 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 被災した鉄道の復旧に係る迅速・円滑な支援のため、 ①鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）の運用、②ノウハウ・経験の蓄積・共有、③優れた機材・システムの導入・活用が必要であることから、以下の施策を実施する。 ・ ①関係：鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）への派遣候補者の事前選任等による調査隊の速やかな編成・派遣 - また、災害協定等を活用した活動拠点確保や関係機関との情報交換等 ・ ②関係：被災調査や災害復旧に関する外部との意見交換や、災害調査経験者を招いた職員研修等 ・ ③関係：様々な環境下で鉄道施設の被災状況を簡便・安全・迅速に記録するカメラ類や被災調査地と本社間で被災状況をリアルタイムで共有する ICT 機器類を導入の上、習熟訓練・講習 さらに、復旧支援で得られる知見や関係者との交流を鉄道建設業務や技術的支援等へ幅広く活用するため、以下の施策を実施する。

第 5 期中期計画	令和 7 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・改修等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	・調査隊活動の反省、記録の編纂 ・調査隊活動結果の広報、投稿等 ・鉄道建設現場での実証試験、検証等 (b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等 地域鉄道事業者が抱える鉄道施設等に係る社会的課題（老朽化、技術者不足、維持コスト、安全確保等）に対しては、①鉄道事業者の支援ニーズを把握するとともに、②施設の維持管理の実態を把握・分析し、③デジタル技術等も活用しながら支援することが必要である。④また、合わせて支援する機構職員のノウハウや技術力を高めることも必要である。このため具体的に以下の施策を実施する。 ・①関係：地域鉄道事業者や地方運輸局等への個別面談、地方鉄道協会が開催する委員会等の会合に機構幹部が積極的に出向いて、技術的支援への要望・課題を把握 ・②関係：鉄道ホームドクター制度、受託調査業務において、維持管理、修繕等の支援を適切に行うための基礎資料として、鉄道施設の状況、維持管理体制、経営状況等についての定量分析 ・③関係：鉄道施設の維持管理費の縮減を図るため、CBTC（無線式列車制御システム）等のデジタル技術の導入や設備合理化策について、鉄道事業者や国土交通省等と連携して実現可能性を検討 また、老朽化対策や構造物の健全度支援に有効な検査・測量機器（設計ソフト含む）等の導入について検討 ・④関係：鉄道総研等が実施する老朽化対策等の外部研修に参加するとともに、外部からの専門家の招聘について検討 (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ため、以下の施策を実施する。

第 5 期中期計画	令和 7 年度計画
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。	・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）の枠組み等に係る情報提供や、鉄道に関わる交通ネットワークの現状・課題等について鉄道事業者等と意見交換 ・鉄道事業者等からの要請に基づき、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用した鉄道計画等に関する受託調査 ・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の、国の調査等に対する技術的な提案等の協力 また、上記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	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・入札方式等の導入等 業務効率化・高度化、技術承継、生産性向上及び品質向上を図るために、建設 DX ビジョンロードマップに基づき、以下の施策を実施する。 ・ICT を用いた施工管理等の検討（ICT 施工、BIM/CIM を活用した設計法の検討等） ・財産・技術データ管理システムの改良 また、業務高度化、生産性向上及び品質向上を図るために、以下の施策を実施する。 ・新技術の活用を促進する工事契約方式の整備 加えて、良質な鉄道を効率的に建設するために、以下の施策を実施する。 ・技術基準類について、本社と鉄道技術センターとの間で連携のうえ整備 (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ため、本社と鉄道技術センターとの

第5期中期計画	令和7年度計画
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。	間で連携のうえ、以下の施策を実施する。 ・技術開発マネジメント会議において、技術分野ごとに新規課題を選定 ・技術開発に当たって、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を踏まえて計画的に取り組むとともに、新たな設計・施工法を公募する等、必要により民間技術を有効活用 ・技術開発成果の機構工事への活用状況について、引き続きフォローアップ また、技術開発が部外でも活用されるように、本社と鉄道技術センターとの間で連携のうえ、以下の施策を実施する。 ・これまで開発した技術のデータベース化 ・建設技術に係る各種学会等や、本社における技術研究会等を通じた発表 (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、以下の施策を実施する。 ・施工監理講習等研修 ・令和5年度から導入した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」の取組の浸透 ・業務に関連する技術士等の資格取得の促進 ・今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関して、鉄道事業者等との連携を図りつつ、国や他の独立行政法人、業界団体との勉強会・講演会等へ参加する等、その習得に向けた取組 (d) 鉄道建設工事における安全推進 鉄道建設工事の安全推進のために以下の施策を実施する。 ・幹部職員による毎月の安全講話 ・事故防止監査 ・本社と地方機関が連携した安全推進活動 ・事故データベースを活用した事故原因分析のレベルアップ、再発防止対策の策定・実施

第5期中期計画	令和7年度計画
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。	・安全概論研修、学習管理システムによる講習 ・ICTを用いた安全対策の検討 ・外部団体と連携した安全推進
(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。	我が国鉄道技術の海外展開を推進するために、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年法律第40号）及び同法に基づく基本方針に従い、以下の施策を実施する。 ・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 ・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実施。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、国土交通省や利害関係者等と連携して、出資金の毀損の回避を図るため、事業の改善に向けた措置を実施 ・インド高速鉄道計画について、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行うことに加え、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、受注を目指した取組を推進 ・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推進 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。

第5期中期計画	令和7年度計画
(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	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、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金を計画的かつ確実に徴収するため、以下の施策を実施する。 ・貸付料及び譲渡代金の徴収状況の定量的な把握・分析 ・研修等による人材育成等を通じたモニタリング機能の強化 ・償還期間の変更を実施した、又は経営状況の悪化が認められる事業者について、令和6年度決算及び令和7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 また、主要幹線及び大都市交通線で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。 ・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。 また、青函トンネルでは、上記維持管理に加え、新幹線の高速化や光・電源ケーブルの敷設等のトンネルの利活用面での検討も行われており、令和6年度に設置した組織横断的な検討体制を活用し、適時適切な維持管理の必要性や利活用を含めた青函トンネルに関する情報共有や対外的な情報発信、各種事業間の連携の強化を図る。 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

第 5 期中期計画	令和 7 年度計画
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。	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。 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	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、以下の施策を実施する。 ・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 ・「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 ・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。補助金実務説明会の開催にあたっては、確実な周知のため、オンラインとすること等により参加しやすい環境を整備 ・既設四新幹線の譲渡代金（令和7年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和7年度回収見込額6億円）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 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5期中期計画	令和7年度計画
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確実な回収を図る。	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、以下の施策を実施する。 ・旅客会社から長期借入金の借入れ ・当該長期借入金に係る利子の確実な支払 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。	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 船舶共有建造業務を通じて建造する船舶の政策要件該当延べ件数について、本中期目標期間中において150件以上となっているところ、令和5年度からの累計で90件以上となるよう、以下の施策を実施する。 ・個別訪問等により、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 ・地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携（参考：政策要件に該当する船舶） ○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）

第5期中期計画	令和7年度計画
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。	・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（旅行客等観光向けのもの） ○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18%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
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。	②船舶建造等における技術支援 共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善、離島航路の整備等、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造するため、以下の施策を実施する。 ・技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等による、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・承継 ・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

第 5 期中期計画	令和 7 年度計画
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つい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。	境改善等の新たな技術利用についての技術調査 ・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の調査・収集、セミナー等での情報発信等 特に、離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数について、本中期目標期間中において 26 件以上となるよう、以下の施策を実施する。 ・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り、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 ③船舶共有建造業務における財務内容の改善 繰越欠損金の縮減額について、本中期目標期間中において 20 億円程度（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）より）とするために、以下の施策を実施する。 ・財務内容の改善に必要な事業量の確保 ・重点管理先に係るモニタリング手法の検証及び制度化を通して、未収金発生防止及び債権管理等の取組を強化 ・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
（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「地域交通法」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	

第 5 期中期計画	令和 7 年度計画
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、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。以下「物効法」という。）の枠組みを活用し、物流 DX・物流 GX を貸付けの対象に加えるとともに、出資制度を創設するなど、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、地域交通法や物効法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 地域交通法第 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。	①地域公共交通出資及び貸付け 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、研修等による人材育成等を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。 さらに、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。

第 5 期中期計画	令和 7 年度計画
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物流出融資 物効法第 20 条の 2 の規定に基づき、物流施設、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、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。 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。 ②物流出融資 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、物流施設及び物流 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出資及び貸付けを行う。 出資及び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、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。 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、出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合においては約定に沿った債権の確実な回収を図る。 また、研修等による人材育成等を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。 さらに、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、流通業務の総合化及び効率化に向

第 5 期中期計画	令和 7 年度計画
	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例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。	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以下の年金費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。 ・ 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 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、以下の施策を実施する。 ・ 株式市場に関する情報収集を行う等適切な処分方法の検討 ・ 会社の企業価値の向上に向けた取組 等 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、以下の施策を実施する。 ・ 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 青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の適正な負担会社の経営安定を図るため、以下の施策を実施する。 ・ 特別債券に係る着実な利払い ・ 貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への適切な繰入 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。

第 5 期中期計画	令和 7 年度計画
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項※	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	
(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	

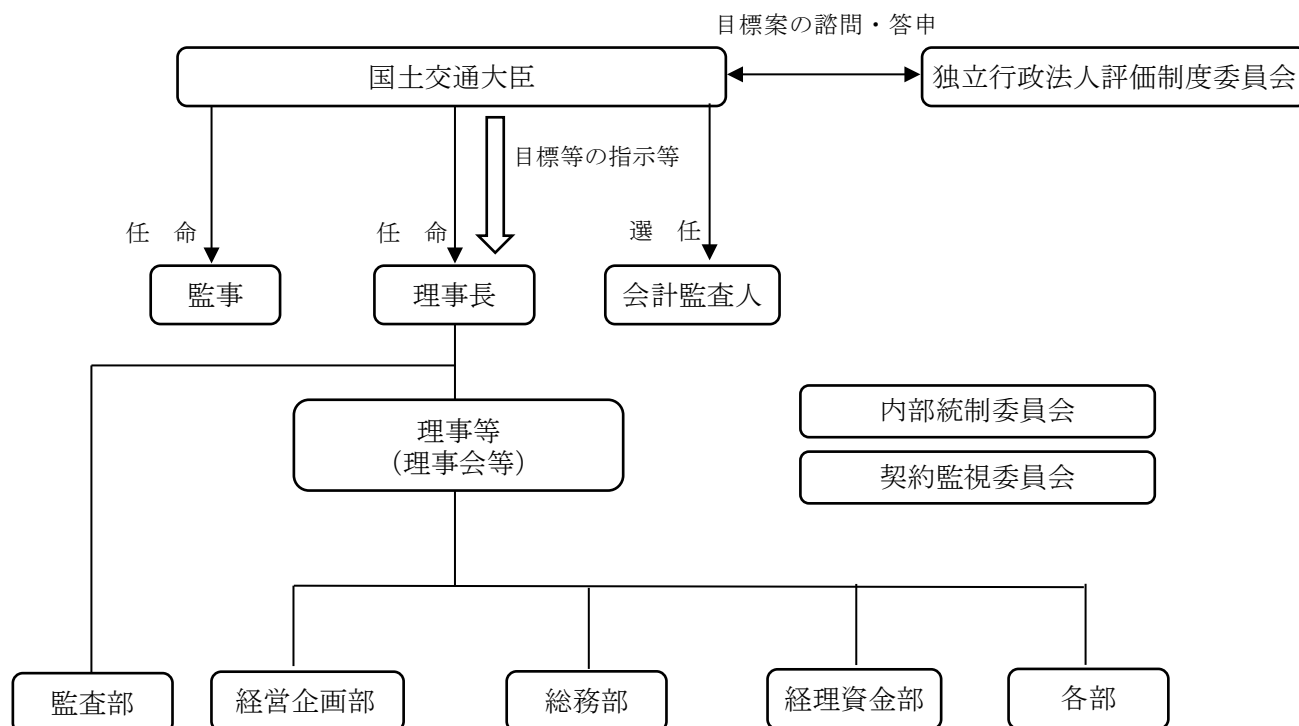
（注 1）ピンク色は一定の事業のまとまりを表しています。

（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 7 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 7 年度業務実績等報告書「10. \(1\) 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8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)	蔵持 京治	自 令和7年7月1日 至 令和9年9月30日		平成4年4月運輸省入省 令和5年7月国土交通省航空局航空ネットワーク 部長 令和6年7月国土交通省航空局次長
理事長代理 (常勤)	長谷川 雅彦	(令和3年4月1日) 自 令和7年4月1日 至 令和9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30年4月鉄道・運輸機構事業監理部長 令和3年4月鉄道・運輸機構理事
理 事 (常勤)	堀 真之助	自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	経営企画・総務 担当	平成6年4月運輸省入省 令和4年7月運輸安全委員会事務局総務課長 令和6年7月国土交通省大臣官房審議官 (危機管理、海事局、港湾局担当)
理 事 (常勤)	藤原 武央	自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	経理資金・施設 管理担当	平成4年4月(株)日本興業銀行入行 令和6年4月鉄道・運輸機構審議役 (審査部長・施設管理部長兼務) 令和7年4月鉄道・運輸機構審議役(審査部長兼務)
理 事 (非常勤)	浅川 章子	(令和5年10月1日) 自 令和7年10月1日 至 令和9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)マーケッツ 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)マーケッツ 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)	咄下 泰男	自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	審査・共有船舶 企画管理担当	昭和63年4月住友信託銀行(株)入行 令和4年4月三井トラスト保険サービス(株)取締役 社長 兼(株)いずみゴルフサービス取締役社長 兼(株)近江屋代表取締役社長 令和5年10月ライフカード(株)取締役専務執行役員営 業本部長
理 事 (常勤)	有働 隆登	(令和5年10月1日) 自 令和7年10月1日 至 令和9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SOMPホールディングス(株)執行役内部監 査部長 令和4年4月SOMPホールディングス(株)顧問
理 事 (常勤)	綿貫 正明	自 令和7年4月1日 至 令和9年3月31日	北海道新幹線・ 鉄道総合支援 担当	平成4年4月日本鉄道建設公団入社 令和4年4月鉄道・運輸機構北陸新幹線建設局長 令和6年4月鉄道・運輸機構審議役(経営企画部長 兼務)
理 事 (常勤)	堀口 知己	(令和6年4月1日) 自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	北陸新幹線・九 州新幹線担当	平成4年4月日本鉄道建設公団入社 令和4年4月鉄道・運輸機構建設企画部長 令和5年4月鉄道・運輸機構建設企画統括役(経営企 画部長兼務)
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 リー一部部長 令和5年4月(株)三井住友銀行グローバル・アドバイザ リー一部付部長

※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７事業年度末現在 1,384 人（前期比 20 人増加、1.5%増加）であり、平均年齢は 42.3 歳（前期末 42.1 歳）となっています。このうち、国等からの出向者は 87 人、民間からの出向者は 1 人、令和 8 年 3 月 31 日退職者は 24 人です。

機構では、働き方改革を推進するため、全職員の柔軟な働き方（テレワークや時差勤務）を推奨する「働き方改革推進強化月間」を設定するなど職員のワークライフバランスの充実に取り組みました。

また、女性活躍推進の観点から、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、さらに、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、若手女性職員を対象としたキャリアデザイン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７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、13.2%（令和 7 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 71.4%となっています。

（４）重要な施設等の整備等の状況

①令和 7 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 69,067 百万円）：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 2,839 百万円）

共有船舶（取得価額 38,468 百万円）：19 隻

②令和 7 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：23 隻

③令和 7 事業年度に処分した主要な施設等

共有船舶の売却：33 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 28,232 百万円、減価償却累計額等 24,700 百万円、売却額 3,531 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	115,387	—	—	115,387
資本金合計	115,387	—	—	115,387

令和 7 事業年度末の資本金（政府出資金）は、115,387 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、地域公共交通等勘定 50 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7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（1 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7事業年度の法人単位の収入決算額は 643,673 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	311	0.0%
国庫補助金等	115,330	17.9%
地方公共団体建設費負担金等	43,403	6.7%
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券等	118,403	18.4%
業務収入	327,712	50.9%
その他収入	38,515	6.0%
合計	643,673	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 136,023 百万円、鉄道施設譲渡収入 53,624 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 23,065 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7年度業務実績等報告書「5. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画（1）予算、収支計画及び資金計画」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

- ・ 地域公共交通等出融資事業実施（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

- ・ 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



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7年度業務実績等報告書](#)の「10. (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7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6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＞等を踏まえた対応を以下の項目について記載しております。

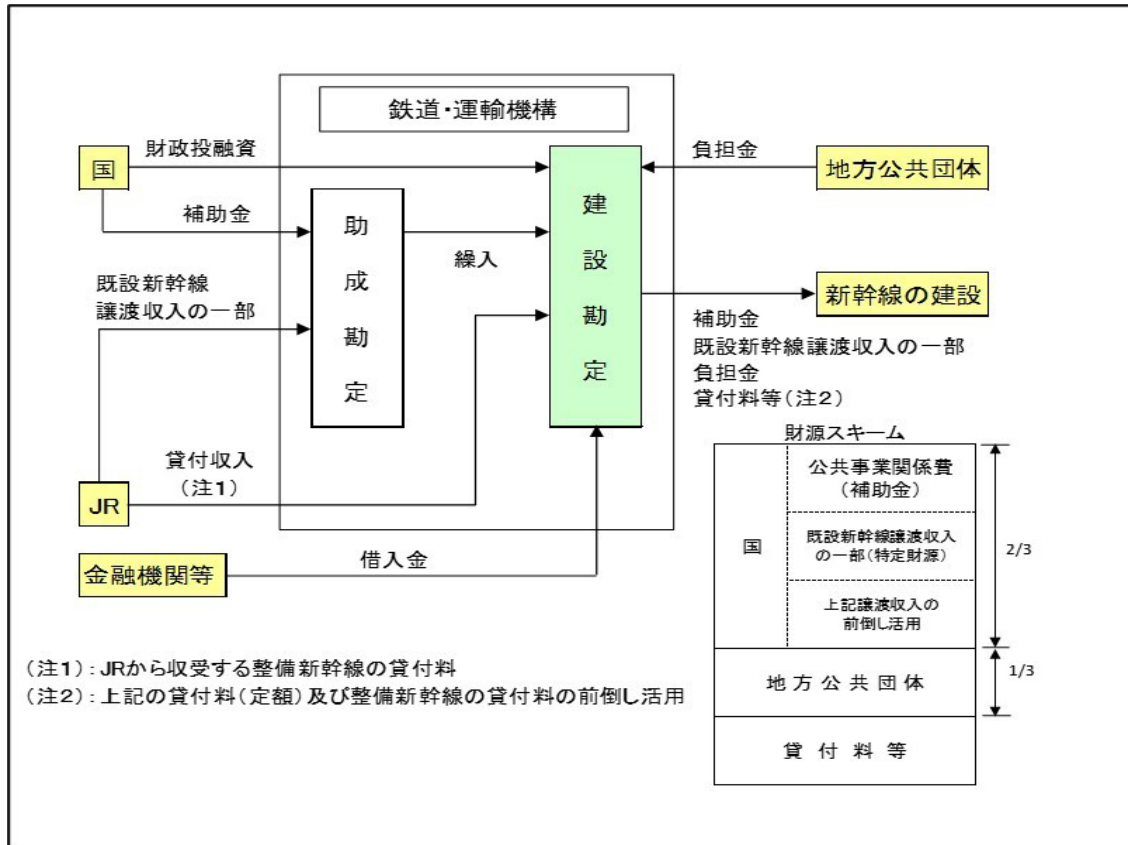
3. (1) ①整備新幹線整備事業

9. 業績の適正な評価の前提情報

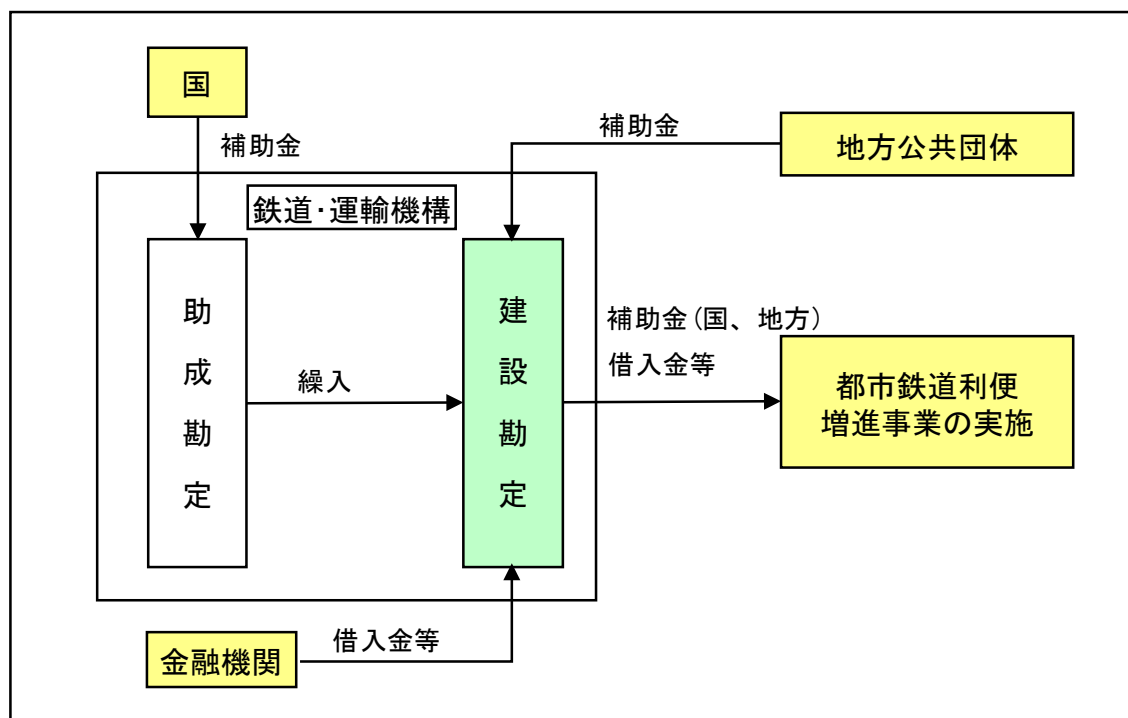
令和7事業年度の機構の各業務についてのご理解とその評価に資するため、各事業の前提となる、主な事業スキームを示します。

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

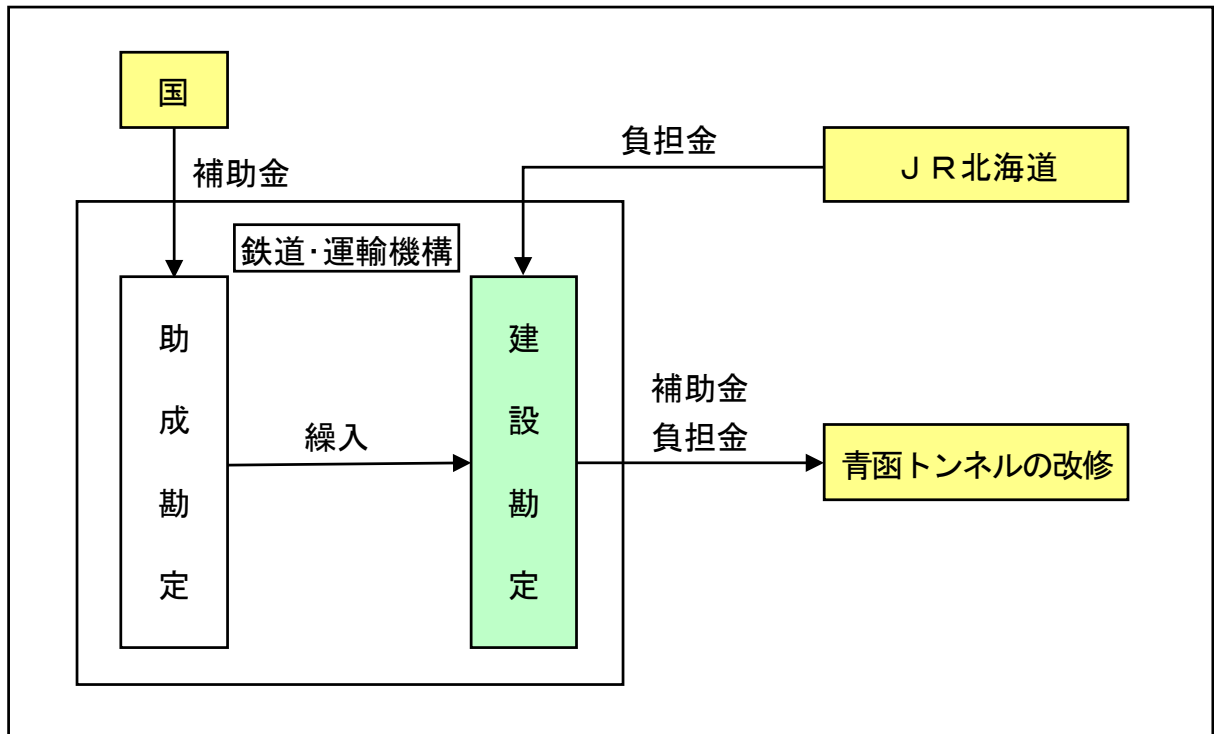


② 都市鉄道利便増進事業



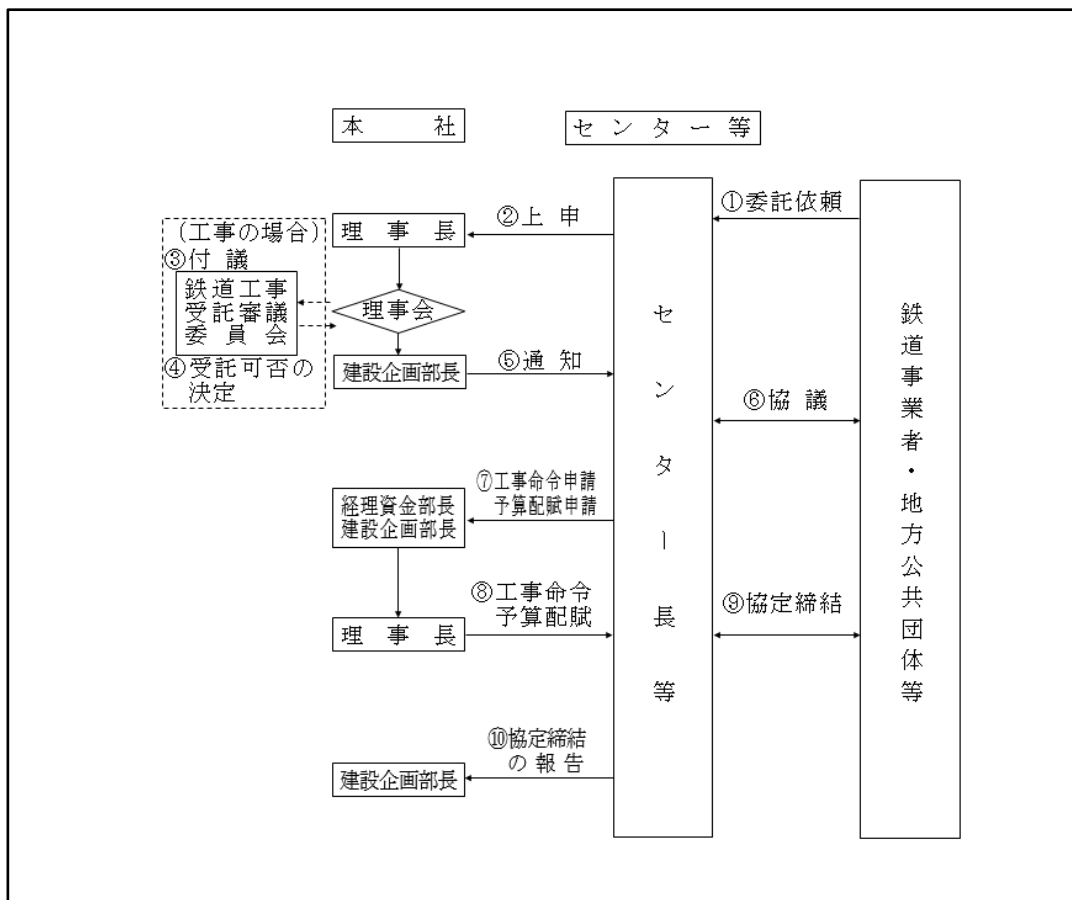
(注) 事業費総額の内訳は国(補助金) 1/3、機構(借入金等) 1/3、地方公共団体補助金 1/3

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

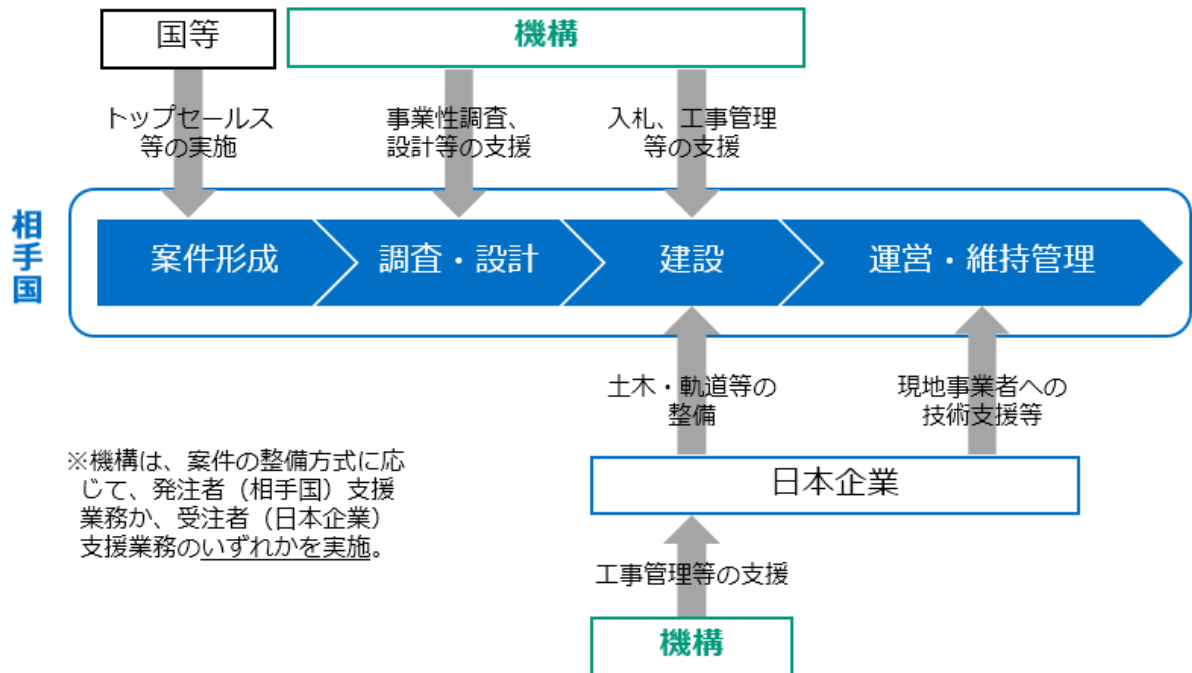
④ 受託業務



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

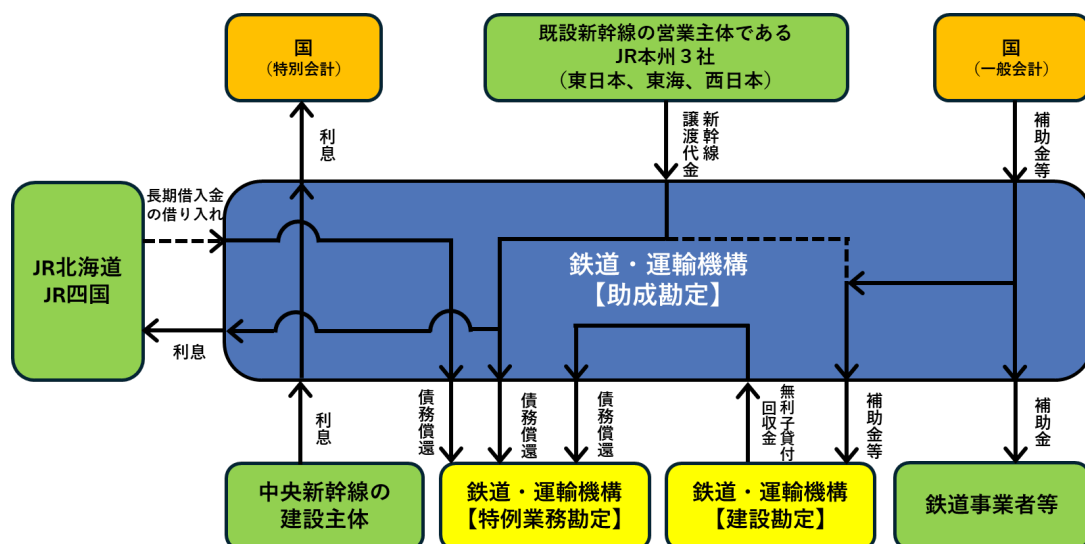
交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道、幹線鉄道、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援、新幹線譲渡代金及び無利子貸付資金の回収、並びに特例業務勘定への債務償還を行っています。

○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

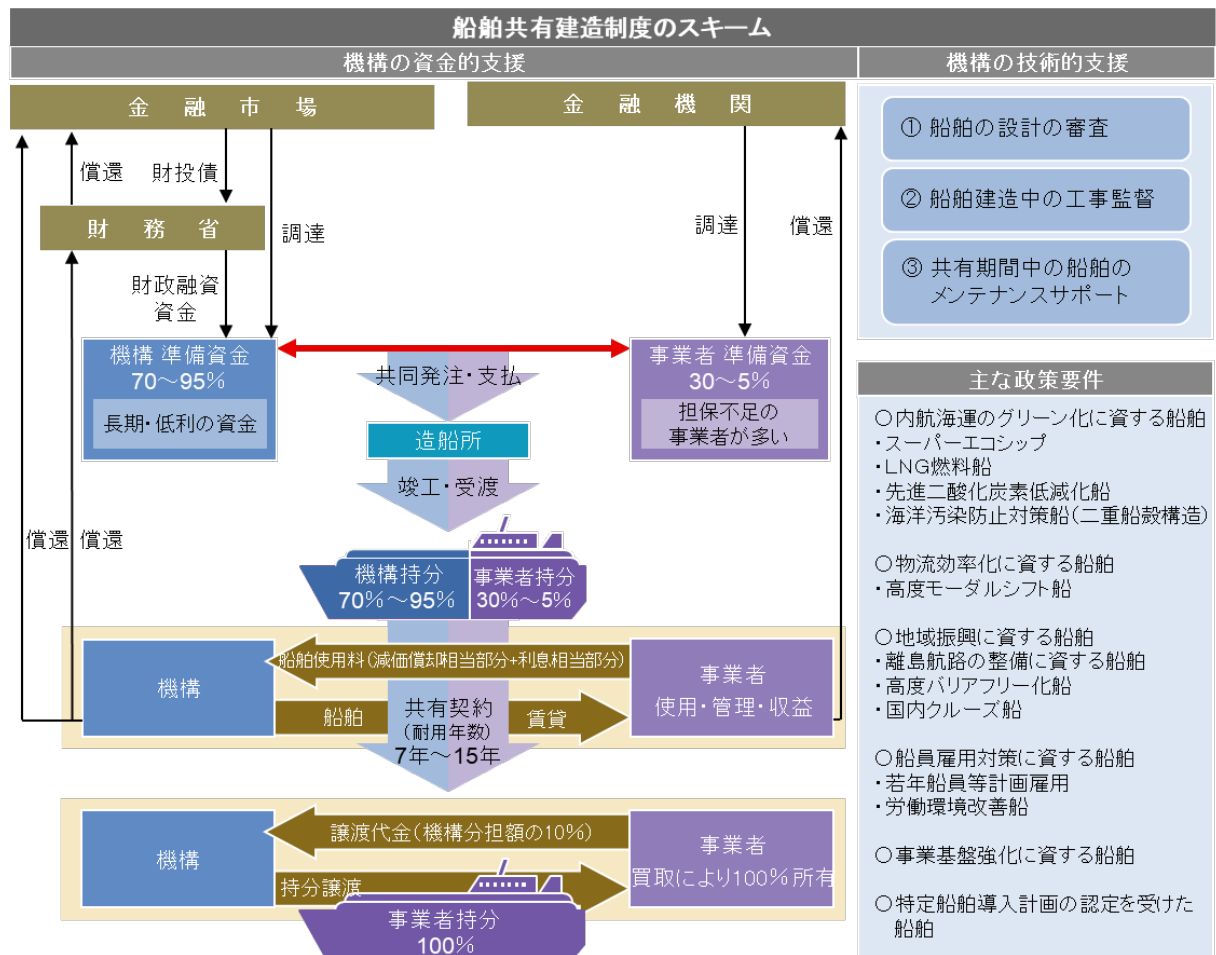
中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行っています。



(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。

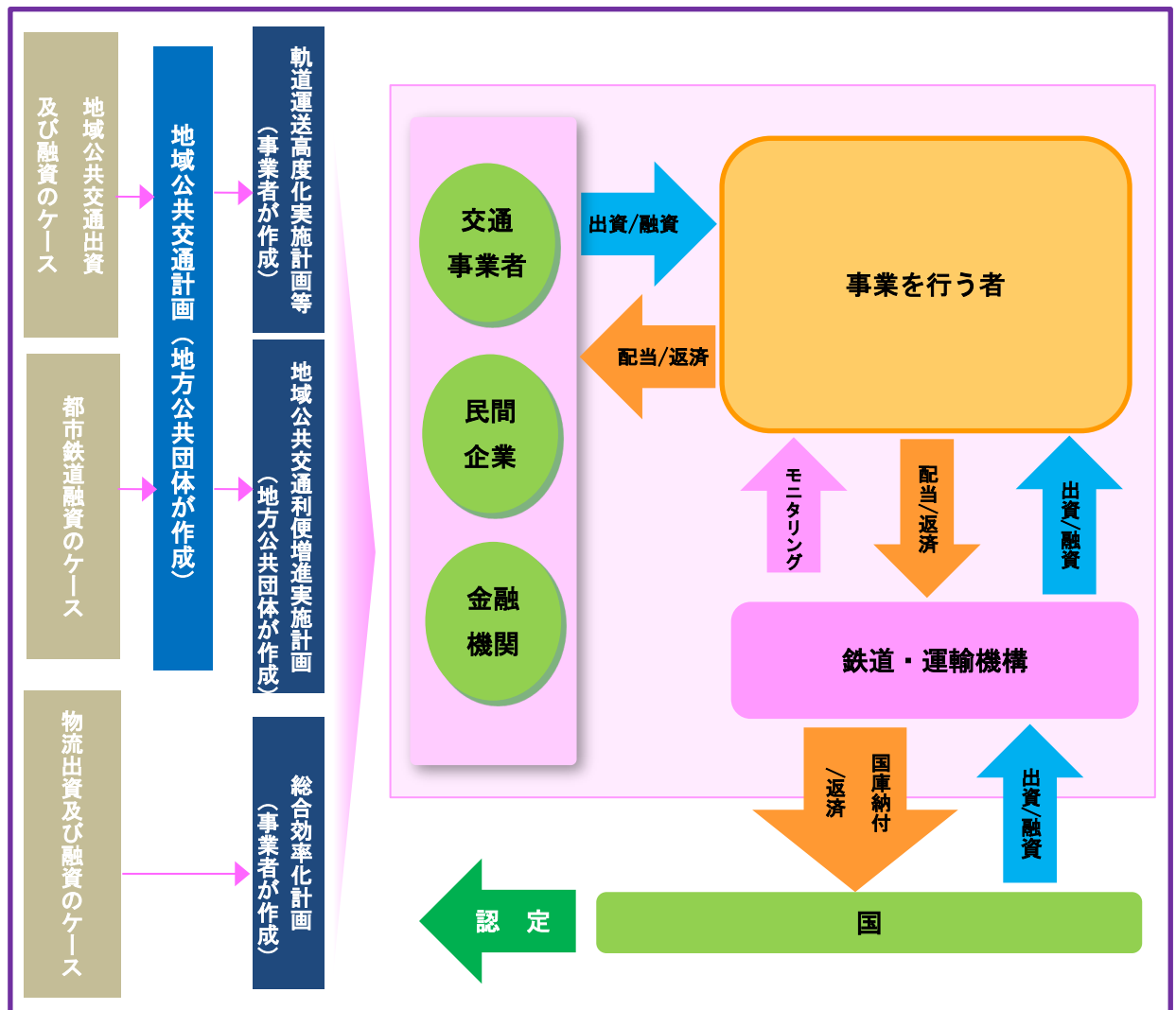


(4) 地域公共交通出資業務等

○地域公共交通出資及び貸付け

○物流出融資

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）並びに物資の流通の効率化に関する法律（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、DX・GX の推進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

(都市鉄道)



(交通 DX・GX)



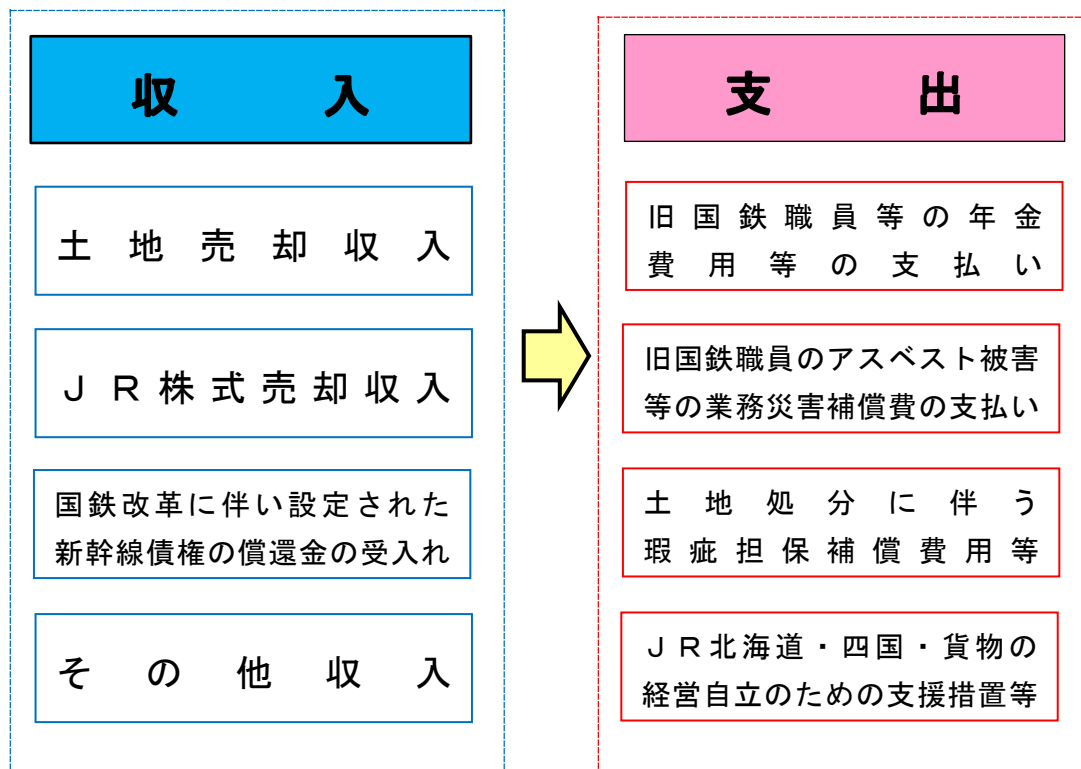
(物流)



(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7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7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7年度における主な業務実績につきましては、[令和7年度業務実績等報告書](#)をご覧ください。

(2) 自己評価

令和7事業年度の業務実績の自己評価は、次のとおりです。

令和7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	328,973 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	168,460 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	22,863 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	B	4,454 百万円
① 地域公共交通出資及び貸付け	B	
② 物流出融資	B	
(7) 特例業務（国鉄清算業務）	B	56,494 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	A	
(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価の状況

区分	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
評価	B	B	-	-	-
理由	項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至っていないため、国土交通省等の評価基準に基づき、項目別評価の算術平均（以下算定式のとおり）に最も近い評価が「B」評価であること及び「法人全体に対する評価」等を踏まえ「B」評価とした。				

(注)【項目別評価の算術計算】

$(A4点 \times (2項目 + 2項目) + A4点 \times 5項目 + B3点 \times (2項目 + 2項目) + B3点 \times 20項目) \div (29項目 + 4項目) \div 3.27$

⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。

※算定にあたっては評価ごとの点数を、「S」評価：5点、「A」評価：4点、「B」評価：3点、「C」評価：2点、「D」評価：1点とし、重要度の高い項目（項目別評価総括表、項目別調書参照）については加重を2倍としている。

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	148,126	159,044	
債券・借入金	157,600	118,403	融資が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	328,314	327,712	
その他収入	39,342	38,515	
支出			
業務経費等	525,679	481,659	
借入金等償還	158,710	158,859	
支払利息	74,161	68,659	
一般管理費	6,262	5,533	経費の節減による減
人件費	17,302	15,717	
業務外支出	14,034	10,874	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	2,809,508	流動負債	376,271
現金及び預金(*1)	641,229	1年以内償還予定鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構債券	66,800
譲渡収入未収金	1,637,773	1年以内返済予定長期借入金	141,763
その他	530,506	その他	167,708
固定資産	11,335,302	固定負債	11,600,232
有形固定資産	7,157,535	資産見返負債	4,773,125
無形固定資産	165,875	鉄道建設・運輸施設整備支 援機構債券	1,219,400
投資その他の資産	4,011,892	長期借入金	5,124,341
長期貸付金	3,971,013	その他	483,366
その他	40,879	法令に基づく引当金等	199,723
		負債合計	12,176,227
		純資産の部(*2)	
		資本金	115,387
		資本剰余金	686,017
		利益剰余金	1,167,164
		評価・換算差額等	15
		純資産合計	1,968,584
資産合計	14,144,810	負債純資産合計	14,144,810

（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	463,203
経常費用(*3)	461,234
臨時損失(*4)	1,969
その他行政コスト	689
行政コスト合計	463,892

(3) 損益計算書

(単位：百万円)

	金額
経常費用 (*3)	461,234
建設業務費	313,699
海事業務費	21,212
地域公共交通等業務費	12
鉄道整備助成業務費	18,608
資産処分業務費	342
共済関係業務費	1,127
鉄道支援助成業務費	31,706
一般管理費	4,770
財務費用	68,881
雑損	878
経常収益	446,012
補助金等収益等	174,601
自己収入等	271,411
臨時損失 (*4)	1,969
臨時利益	0
前中期目標期間繰越積立金取崩額	1
当期総損失 (*5)	17,190

(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	115,387	676,288	1,184,416	27	1,976,118
当期変動額	-	9,729	-17,252	-12	-7,535
出資金の受入	-	-	-	-	-
固定資産の取得	-	10,418	-	-	10,418
当期総損失 (*5)	-	-	-17,190	-	-17,190
その他	-	-689	-61	-12	-762
当期末残高 (*2)	115,387	686,017	1,167,164	15	1,968,584

(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	-9,617
投資活動によるキャッシュ・フロー	51,286
財務活動によるキャッシュ・フロー	-40,456
資金に係る換算差額	-
資金増加額（又は減少額）	1,213
資金期首残高	133,716
資金期末残高(*6)	134,929

(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)	134,929
定期預金	506,300
現金及び預金(*1)	641,229

[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7事業年度末における資産は14,144,810百万円と前年度比135,431百万円減(0.9%減)となっています。これは、譲渡収入未収金が前年度比61,947百万円減、未収金が前年度比36,471百万円減となったことが主な要因であります。

令和7事業年度末における負債は12,176,227百万円と前年度比127,896百万円減(1%減)となっています。これは、資産見返補助金等が前年度比116,899百万円減となったことが主な要因であります。

令和7事業年度末における純資産は、1,968,584百万円と前年度比7,535百万円減(0.4%減)となっています。これは、資本剰余金が前年度比9,729百万円増、利益剰余金が前年度比17,252百万円減、評価・換算差額等が前年度比12百万円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7事業年度の行政コストは463,892百万円と前年度比5,410百万円減となっています。内訳は、損益計算書上の費用が463,203百万円と前年度比5,410百万円減、その他行政コストが689百万円と前年度比0.2百万円減となっています。

③損益計算書

令和7事業年度の経常費用は461,234百万円と前年度比7,337百万円減(1.6%減)となっています。これは、建設業務費が前年度比21,313百万円減となったことが主な要因であります。

令和7事業年度の経常収益は446,012百万円と前年度比15,506百万円減(3.4%減)となっています。これは、受託業務収入が対前年度比19,192百万円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7事業年度の経常損失は15,222百万円と前年度比8,169百万円増(115.8%増)となっています。さらに臨時損失として1,969百万円、臨時利益として0.1百万円、前中期目標期間繰越積立金取崩額0.8百万円を計上した結果、令和7事業年度の当期総損失は17,190百万円となり、前年度比10,096百万円増(142.3%増)となっています。

④純資産変動計算書

令和7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7事業年度の業務活動によるキャッシュ・フローは-9,617百万円と前年度比140,988百万円となっています。これは、貸付による支出が前年度比41,556百万円、処分用資産取得支出が前年度比25,000百万円となったことが主な要因であります。

令和7事業年度の投資活動によるキャッシュ・フローは51,286百万円と前年度比-117,819百万円となっています。これは、定期預金の払戻しによる収入が前年度比-364,700百万円となったことが主な要因であります。

令和7事業年度の財務活動によるキャッシュ・フローは-40,456百万円と前年度比-4,729

百万円となっています。これは、長期借入れによる収入が前年度比－35,583 百万円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 7 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 7 年度業務実績等報告書「10. \(1\) 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

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）

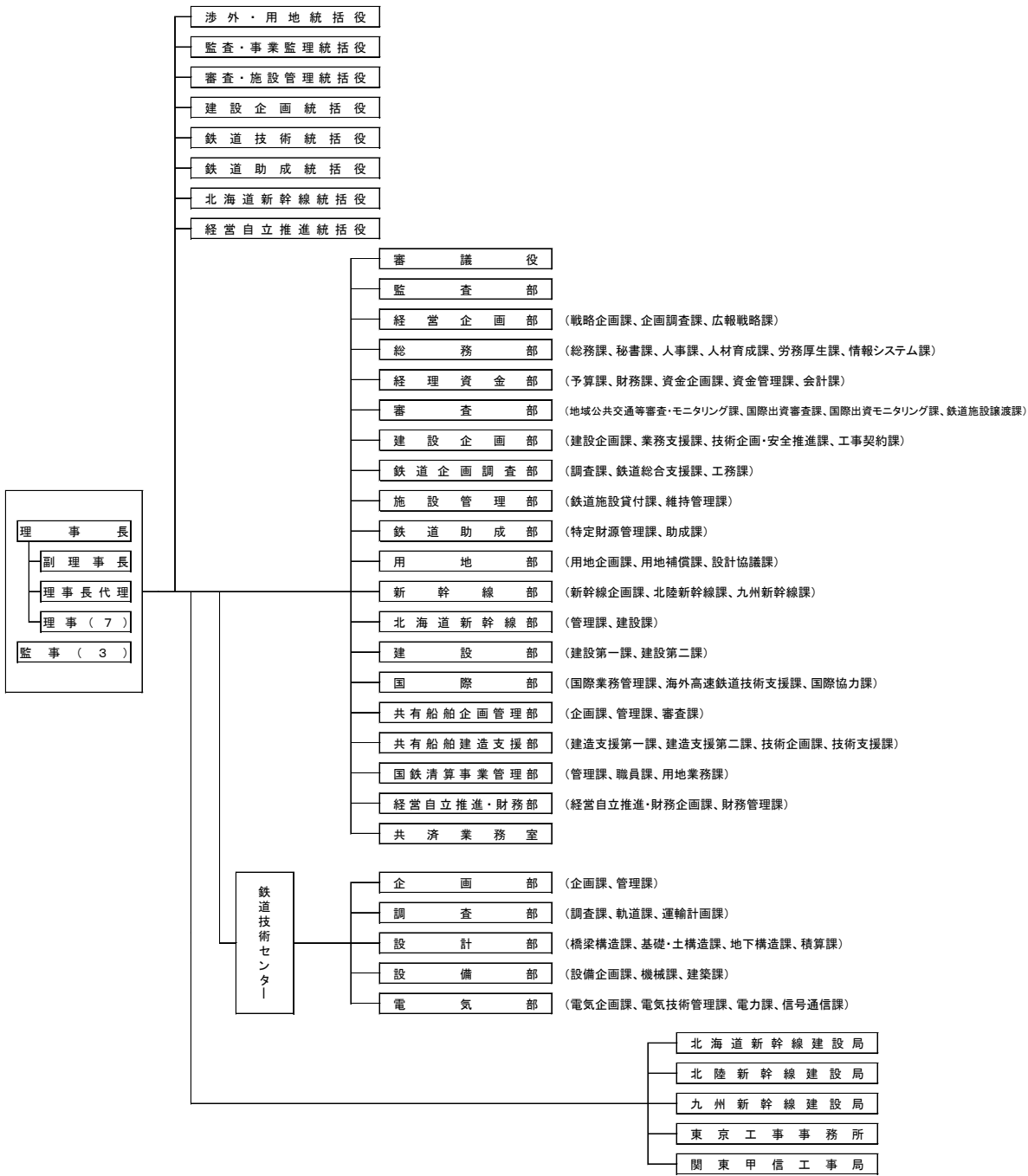
(3) 主務大臣

国土交通大臣

(4) 組織図

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8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8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
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	〒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) 渉外部大阪渉外課 06-4300-5700
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) 総務部総務課 092-283-9602
東京工事事務所	〒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
関東甲信工事事務所	〒222-0033 神奈川県横浜市中区新横浜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

[詳細につきましては、財務諸表をご覧ください。](#)

(7) 主要な財務データの経年比較

(単位：百万円)

区分	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
資産	14,271,451	14,423,562	14,385,887	14,280,241	14,144,810
負債	12,300,724	12,449,203	12,405,956	12,304,123	12,176,227
純資産	1,970,727	1,974,359	1,979,931	1,976,118	1,968,584
行政コスト	521,470	495,277	2,252,326	469,302	463,892
経常費用	470,844	494,495	426,919	468,571	461,234
経常収益	466,187	462,538	421,155	461,517	446,012
当期総利益 (-当期総損失)	-3,528	-31,958	-5,817	-7,094	-17,190

(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	310	業務経費	622,561
国庫補助金等	143,751	受託経費	43,584
政府出資金	1,000	借入金等償還	211,318
借入金等	218,700	支払利息	75,608
業務収入	336,234	一般管理費	6,222
受託収入	46,617	人件費	18,268
業務外収入	4,412	業務外支出	14,966
合計	751,025	合計	992,528

収支計画

(単位：百万円)

区分	金額
費用の部	469,819
経常費用	395,390
鉄道建設業務費	312,121
海事業務費	21,495
地域公共交通等業務費	19
鉄道助成業務費	18,057
特例業務費	36,244
受託経費	2,662
一般管理費	4,713
減価償却費	79
財務費用	73,771
雑損	658
収益の部	446,198
運営費交付金収益	293
鉄道建設業務収入	141,742
海事業務収入	23,612
地域公共交通等業務収入	4,604
鉄道助成業務収入	84,093
補助金等収益	18,079
受託収入	2,662
賞与引当金見返に係る収益	17
退職給付引当金見返に係る収益	3
資産に係る繰延収益戻入	163,346
財務収益	6,466
雑益	1,281
純損失	23,621
目的積立金取崩額	0
総損失	23,620

資金計画

(単位：百万円)

区分	金額
資金支出	1,105,336
業務活動による支出	745,927
投資活動による支出	34,333
財務活動による支出	211,433
翌年度への繰越金	113,642
資金収入	1,105,336
業務活動による収入	532,422
運営費交付金による収入	299
補助金等による収入	100,813
受託収入	46,617
その他の収入	384,693
投資活動による収入	115,352
財務活動による収入	219,700
前年度よりの繰越金	237,862

(注) 令和8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8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
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	:	認定軌道運送高度化事業、認定地域公共交通利便増進事業及び認定総合効率化事業に係る認定事業者等への長期貸付金並びに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
1年以内返済予定長期借入金	:	1年以内に返済される予定の長期借入金
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
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、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、国の財政投融資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（平成 30 年法律第 40 号）（以下「海外インフラ展開法」という。）
- ・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）
- ・物資の流通の効率化に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）（以下、「物効法」という。）

に基づく出資業務を行っています。当該出資業務の令和 7 年度における実施状況の詳細は以下のとおりです。

① 海外インフラ展開法に基づく出資業務

海外インフラ展開法に基づき、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、全額財政投融資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は、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 7 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	関係会社株式	168	政府出資金	168

令和 7 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	-	-	-	-	-

② 物効法に基づく出資業務

物効法に基づき、認定総合効率化事業（二以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するものとして国の認定を受けたもの）の実施に必要な資金の出資を行っており、出資の財源は、財政投融資特別会計出資金等であります。なお、出資対象事業に対するデューディリジェンス費用は、投資有価証券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。

令和7年度末における物効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
認定総合効率化事業	Sustainable Shared Transport 株式会社	投資有価証券	52	政府出資金 資本剰余金	50 2

令和7年度における物効法に基づく出資業務に関する損益

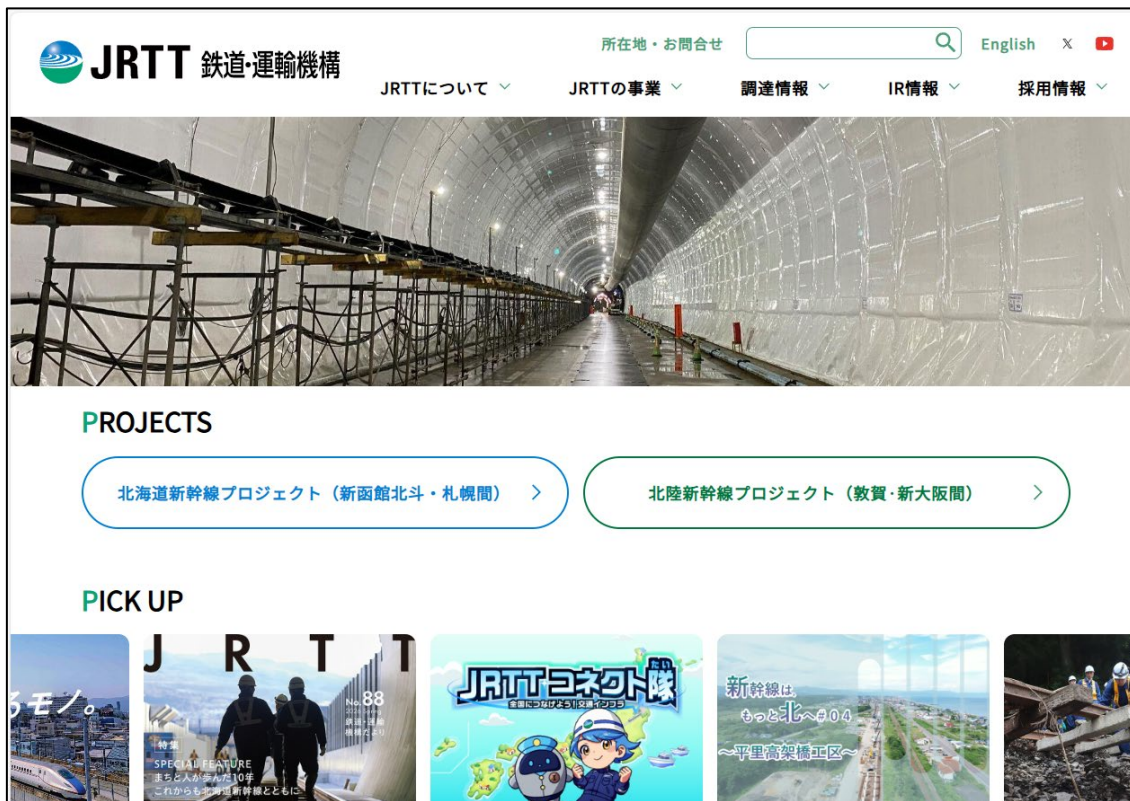
（単位：百万円）

項目	出資先	費用	金額	収益	金額	差額
認定総合効率化事業	Sustainable Shared Transport 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



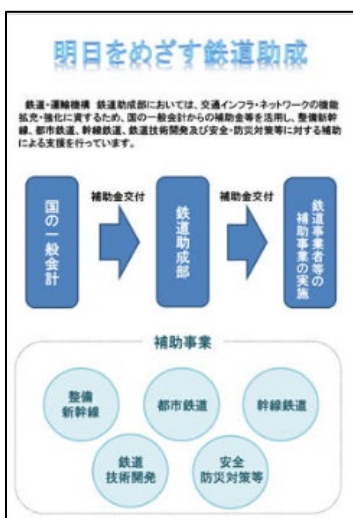
◆広報誌



◆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