債　券　内　容　説　明　書
令和４年５月 20 日現在

第 154・155 回
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券
（サステナビリティボンド）

証券情報の部

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構

１．本「債券内容説明書証券情報の部」（以下「本説明書証券情報の部」という。）において記載する「第 154・155 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）」（以下「本債券」という。）は、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 19 条に基づき、国土交通大臣の認可を受けて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）が発行する債券です。

２．本債券は政府保証の付されていない公募債券です。

３．本説明書証券情報の部と同時に投資家に交付された「債券内容説明書法人情報の部」（以下「本説明書法人情報の部」といい、本説明書証券情報の部とあわせて、以下「本説明書」という。）は、本債券の発行者である当機構の詳細について記載し、本説明書証券情報の部と一体をなします。本説明書法人情報の部には、当機構の経理の状況その他事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項を令和３年８月20日時点以前の情報に基づき記載しています。本債券への投資判断にあたっては、本説明書法人情報の部も併せてご覧下さい。

４．本債券については、金融商品取引法（昭和 23 年法律第 25 号）第３条により同法第２章の規定が適用されず、従って、その募集について同法第４条第１項の規定による届出は行われておりません。本説明書は、本債券に対する投資家の投資判断に資するために、当機構の事業等について、並びに当機構の前身である日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）及び運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）に関してそれぞれ日本鉄道建設公団法（昭和 39 年法律第３号）及び運輸施設整備事業団法（平成９年法律第 83 号）の規定等に基づき作成された財務諸表、附属明細書、事業報告書等の既存の開示資料を抜粋又は要約して当機構が任意に作成したものであり、金融商品取引法第 13 条第１項に基づく目論見書ではありません。また、本説明書法人情報の部中の財務諸表については、金融商品取引法第 193 条の２第１項に規定される監査証明は受けておりません。
　なお、その他本債券の詳細については、発行要項を併せてご覧下さい。

５．当機構の財務諸表は、「中央省庁等改革基本法」（平成 10 年法律第 103 号）第 38 条第３号及び「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 37 条により原則として企業会計原則に基づき処理されるとともに、「独立行政法人会計基準」、「独立行政法人会計基準注解」（平成 12 年２月 16 日独立行政法人会計基準研究会）、機構法、国土交通大臣の認可を受けて定めた「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書」及び同大臣への届出が義務付けられている「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」等に準拠して作成されます。
　また、当機構の財務諸表は、通則法第 38 条第１項及び第２項により、毎事業年度の終了後３月以内に、監査報告及び会計監査報告を添付した財務諸表を国土交通大臣に提出してその承認を受けなければならないとされております。

６．当機構は、特殊法人等改革基本法（平成 13 年法律第 58 号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第２条及び第３条により、機構の成立の時において解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

本説明書に関する連絡場所
横浜市中区本町六丁目 50 番地１　横浜アイランドタワー
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　経理資金部資金企画課　　電話番号　045（222）9040

目　　次

証券情報の部

第１　募集要項
１．新規発行債券（５年債） ………… 1
２．債券の引受け及び債券発行事務の委託（５年債） ………… 5
３．新規発行債券（10年債） ………… 6
４．債券の引受け及び債券発行事務の委託（10年債） ………… 10
５．本債券の発行により調達する資金の使途 ………… 10
第２　参照情報
１．参照書類 ………… 12
２．参照書類の補完情報 ………… 12
３．参照書類を縦覧に供している場所 ………… 50

第１ 募集要項

１．新規発行債券（５年債）

銘柄	第154回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券 （サステナビリティボンド）	債券の総額	金10,000,000,000円
社債、株式等の振替に関する法律の適用	本債券は、社債、株式等の振替に関する法律（平成13年法律第75号）の規定の適用を受けるものとする。	発行価額の総額	金10,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	令和４年５月20日
発行価格	各債券の金額100円につき金100円	申込証拠金	各債券の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。 申込証拠金には、利息を付けない。
利率	年0.085パーセント	払込期日	令和４年５月30日
利払日	毎年６月20日及び12月20日	申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店
償還期限	令和９年６月18日	振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋兜町７番１号
募集の方法	一般募集		
利息支払の方法	１．利息支払の方法及び期限 (1) 本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、令和４年12月20日を第１回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年６月20日及び12月20日の２回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から令和４年６月20日までの期間につき利息を計算するとき及び償還の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算する。 (3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 (4) 償還期日後は、利息をつけない。		
償還の方法	１．償還金額 各債券の金額100円につき金100円 ２．償還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、令和９年６月18日にその総額を償還する。 (2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 (3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。		
担保	本債券の債権者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の定めるところにより、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の財産について、他の債権者に先だって自己の債権の弁済を受ける権利を有する。		
財務上の特約	担保提供制限	該当条項なし（本債券は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。）	
	その他の条項	該当条項なし	

摘　　要	１．信用格付業者から提供され、若しくは閲覧に供された信用格付 (1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。） 本債券について、当機構はR&IからＡＡ＋の信用格付を令和４年５月20日付で取得している。 R&Iの信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定通りに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、又はその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。 R&I は、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。 利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったと R&I が判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。 一般に投資に当たって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。 本債券の申込期間中に本債券に関して R&I が公表する情報へのリンク先は、R&I のホームページ（https://www.r-i.co.jp/rating/index.html）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるリポート検索画面に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 R&I:電話番号 03-6273-7471 (2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。） 本債券について、当機構はムーディーズからＡ１の信用格付を令和４年５月20日付で取得している。 ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。 ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、(明示的、黙示的を問わず) いかなる保証も行っていない。発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ（https://www.moodys.com/pages/default_ja.aspx）の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース　－ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「レポート」に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 ムーディーズ:電話番号 03-5408-4100

摘　　要	２．募集の受託会社 (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。 (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。 (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の令和４年５月 20 日付第 154 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）募集委託契約証書（以下「募集委託契約」という。）に定める職務を行う。 (4) 本債券の債権者は、募集委託契約に定める募集の受託会社の権限及び義務に関するすべての規定の利益並びに募集の受託会社によるかかる権限の行使及びかかる義務の履行による利益を享受することができる。 ３．期限の利益喪失に関する特約 当機構は、次に掲げる事由のいずれかが発生した場合には、本債券について期限の利益を失う。 (1) 当機構が別記「利息支払の方法」欄第１項又は別記「償還の方法」欄第２項の規定に違背し、５営業日以内に履行又は治癒されないとき。 (2) 当機構が発行する本債券以外の債券又はその他の借入金債務について期限の利益を喪失し、又は期限が到来したにもかかわらず５営業日以内にその弁済をすることができないとき。又は、当機構以外の債券若しくはその他の借入金債務に対して当機構が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、契約上定められた保証債務を履行すべき期間の最終日から５営業日以内にその履行がされないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が 30 億円を超えない場合は、この限りでない。 (3) 当機構が解散することを定める法令及び解散の期日を定める法令が公布され、かつ当機構の解散期日の１箇月前までに、本債券の債務の総額について他の法人に承継する法令が公布されていないとき。 (4) 法令若しくは裁判所の決定により、当機構又は当機構が解散して本債券の債務を承継した法人に対して、破産手続、株式会社における更生手続、特別清算手続その他これらに準ずる倒産処理手続に相当する手続が開始されたとき。 ４．期限の利益喪失の公告 前項の規定により当機構が本債券について期限の利益を喪失したときは、募集の受託会社はその旨を本欄第５項(2)に定める方法により公告する。 ５．公告の方法 (1) 本債券に関し、本債券の債権者の利害に関係を有する事項であって、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。 (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各１種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。 ６．債券原簿の公示 当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。 ７．本要項の変更 (1) 当機構は、募集の受託会社と協議のうえ、本債券の債権者の利害に重大なる関係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。 (2) 前号に基づき本要項が変更されたときは、当機構はその内容を公告する。ただし、当機構と募集の受託会社が協議のうえ不要と認めた場合は、この限りでない。 ８．本債券の債権者集会 (1) 本債券の債権者集会（以下「債権者集会」という。）は、本債券の全部についてするその支払の猶予その他本債券の債権者の利害に重大な影響を及ぼす事項について決議をすることができる。 (2) 債権者集会は、東京都において行う。 (3) 債権者集会は、当機構又は募集の受託会社がこれを招集するものとし、債権者集会の日の３週間前までに、債権者集会を招集する旨及び債権者集会の目的である事項その他必要な事項を公告する。

摘　　要	(4) 本債券総額（償還済みの額を除く。また、当機構が有する本債券の金額はこれに算入しない。）の 10 分の１以上に当たる本債券を有する債権者は、債権者集会の目的である事項及び招集の理由を記載した書面を募集の受託会社に提出して、債権者集会の招集を請求することができる。 (5) 本債券の債権者は、債権者集会において、その有する本債券の金額（償還済みの額を除く。）に応じて、議決権を有するものとする。 (6) 前号の規定にかかわらず、当機構は、その有する本債券については、議決権を有しない。 (7) 債権者集会において決議をする事項を可決するには、議決権者（議決権を行使することができる本債券の債権者をいう。以下本募集要項において同じ。）の議決権の総額の５分の１以上で、かつ、出席した議決権者の議決権の総額の３分の２以上の議決権を有する者の同意がなければならない。 (8) 前号の場合においては、以下のいずれかに該当する決議をすることはできないものとし、これらに該当する決議がされた場合、かかる決議は効力を有しない。 ①債権者集会の招集の手続又はその決議の方法が法令又は本要項の定めに違反するとき ②決議が不正の方法によって成立するに至ったとき ③決議が著しく不公正であるとき ④決議が本債券の債権者の一般の利益に反するとき (9) 本債券の債権者は、本人又はその代理人によって、債権者集会に出席することができる。当機構は、その代表者を当該集会に出席させ、又は書面により意見を述べることができる。本人又はその代理人が当該集会に出席しない本債券の債権者は、募集の受託会社が定めるところにしたがい、書面によって議決権を行使することができる。書面によって行使した議決権の額は、出席した議決権者の議決権の額に算入する。 (10) 債権者集会の決議は、本債券を有するすべての債権者に対して効力を有するものとし、その執行は募集の受託会社があたるものとする。 (11) 本項に定めるほか債権者集会に関する手続は当機構と募集の受託会社が協議して定め、本欄第５項(2)に定める方法により公告する。 (12) 本項の手続に要する合理的な費用は、当機構の負担とする。 ９．募集の受託会社への事業概況等の報告 (1) 当機構は、毎年、事業の概況、決算の概況等が記載された書類を募集の受託会社に提出する。 (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者の利益保護のために必要と認める場合は、法令、契約又は当機構の内部規則その他の定めに反しない範囲において、当機構に対し、業務、財産状況を知るために必要な書類の提出を請求することができる。

２．債券の引受け及び債券発行事務の委託（５年債）

	引受人の氏名又は名称	住　　所	引受金額	引受けの条件
債券の引受	大和証券株式会社 みずほ証券株式会社 野村證券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目９番１号 東京都千代田区大手町一丁目５番１号 東京都中央区日本橋一丁目 13 番１号	百万円 4,000 3,000 3,000	１．引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 ２．本債券の引受手数料は、総額 2,250 万円とする。
	計		10,000	
債券発行事務の受託	債券発行事務受託会社の名称	住　　所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目５番５号		

３．新規発行債券（10 年債）

<table>
<tr><td colspan="2">銘　　柄</td><td>第 155 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券
（サステナビリティボンド）</td><td>債券の総額</td><td>金 10,000,000,000 円</td></tr>
<tr><td colspan="2">社債、株式等の振替に関する法律の適用</td><td>本債券は、社債、株式等の振替に関する法律（平成 13 年法律第 75 号）の規定の適用を受けるものとする。</td><td>発行価額の総額</td><td>金 10,000,000,000 円</td></tr>
<tr><td colspan="2">各債券の金額</td><td>1,000 万円</td><td>申込期間</td><td>令和４年５月 20 日</td></tr>
<tr><td colspan="2">発行価格</td><td>各債券の金額 100 円につき金 100 円</td><td>申込証拠金</td><td>各債券の金額 100 円につき金 100 円とし、払込期日に払込金に振替充当する。
申込証拠金には、利息を付けない。</td></tr>
<tr><td colspan="2">利　　率</td><td>年 0.304 パーセント</td><td>払込期日</td><td>令和４年５月 30 日</td></tr>
<tr><td colspan="2">利　払　日</td><td>毎年３月 20 日及び９月 20 日</td><td>申込取扱場所</td><td>別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店</td></tr>
<tr><td colspan="2">償還期限</td><td>令和 14 年５月 28 日</td><td>振替機関</td><td>株式会社証券保管振替機構
東京都中央区日本橋兜町７番１号</td></tr>
<tr><td colspan="2">募集の方法</td><td colspan="3">一般募集</td></tr>
<tr><td colspan="2">利息支払の方法</td><td colspan="3">１．利息支払の方法及び期限
(1)　本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、令和４年９月 20 日を第１回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年３月 20 日及び９月 20 日の２回に、各その日までの前半箇年分を支払う。
(2)　発行日の翌日から第１回の利払期日までの期間につき利息を計算するとき及び償還の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算する。
(3)　利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。
(4)　償還期日後は、利息をつけない。</td></tr>
<tr><td colspan="2">償還の方法</td><td colspan="3">１．償還金額
各債券の金額 100 円につき金 100 円
２．償還の方法及び期限
(1)　本債券の元金は、令和 14 年５月 28 日にその総額を償還する。
(2)　償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。
(3)　本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</td></tr>
<tr><td colspan="2">担　　保</td><td colspan="3">本債券の債権者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の定めるところにより、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の財産について、他の債権者に先だって自己の債権の弁済を受ける権利を有する。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">財務上の特約</td><td>担保提供制限</td><td colspan="3">該当条項なし（本債券は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。）</td></tr>
<tr><td>その他の条項</td><td colspan="3">該当条項なし</td></tr>
</table>

摘　　要	１．信用格付業者から提供され、若しくは閲覧に供された信用格付 (1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。） 本債券について、当機構はR&IからＡＡ＋の信用格付を令和４年５月20日付で取得している。 R&Iの信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定通りに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、又はその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。 R&I は、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。 利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったと R&I が判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。 一般に投資に当たって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。 本債券の申込期間中に本債券に関して R&I が公表する情報へのリンク先は、R&I のホームページ（https://www.r-i.co.jp/rating/index.html）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるリポート検索画面に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 R&I:電話番号 03-6273-7471 (2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。） 本債券について、当機構はムーディーズからＡ１の信用格付を令和４年５月20日付で取得している。 ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。 ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、(明示的、黙示的を問わず) いかなる保証も行っていない。 発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ（https://www.moodys.com/pages/default_ja.aspx）の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース　－ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「レポート」に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 ムーディーズ:電話番号 03-5408-4100

摘　　要	２．募集の受託会社 (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。 (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。 (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の令和４年５月 20 日付第 155 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）募集委託契約証書（以下「募集委託契約」という。）に定める職務を行う。 (4) 本債券の債権者は、募集委託契約に定める募集の受託会社の権限及び義務に関するすべての規定の利益並びに募集の受託会社によるかかる権限の行使及びかかる義務の履行による利益を享受することができる。 ３．期限の利益喪失に関する特約 当機構は、次に掲げる事由のいずれかが発生した場合には、本債券について期限の利益を失う。 (1) 当機構が別記「利息支払の方法」欄第１項又は別記「償還の方法」欄第２項の規定に違背し、５営業日以内に履行又は治癒されないとき。 (2) 当機構が発行する本債券以外の債券又はその他の借入金債務について期限の利益を喪失し、又は期限が到来したにもかかわらず５営業日以内にその弁済をすることができないとき。又は、当機構以外の債券若しくはその他の借入金債務に対して当機構が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、契約上定められた保証債務を履行すべき期間の最終日から５営業日以内にその履行がされないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が 30 億円を超えない場合は、この限りでない。 (3) 当機構が解散することを定める法令及び解散の期日を定める法令が公布され、かつ当機構の解散期日の１箇月前までに、本債券の債務の総額について他の法人に承継する法令が公布されていないとき。 (4) 法令若しくは裁判所の決定により、当機構又は当機構が解散して本債券の債務を承継した法人に対して、破産手続、株式会社における更生手続、特別清算手続その他これらに準ずる倒産処理手続に相当する手続が開始されたとき。 ４．期限の利益喪失の公告 前項の規定により当機構が本債券について期限の利益を喪失したときは、募集の受託会社はその旨を本欄第５項(2)に定める方法により公告する。 ５．公告の方法 (1) 本債券に関し、本債券の債権者の利害に関係を有する事項であって、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。 (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各１種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。 ６．債券原簿の公示 当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。 ７．本要項の変更 (1) 当機構は、募集の受託会社と協議のうえ、本債券の債権者の利害に重大なる関係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。 (2) 前号に基づき本要項が変更されたときは、当機構はその内容を公告する。ただし、当機構と募集の受託会社が協議のうえ不要と認めた場合は、この限りでない。 ８．本債券の債権者集会 (1) 本債券の債権者集会（以下「債権者集会」という。）は、本債券の全部についてするその支払の猶予その他本債券の債権者の利害に重大な影響を及ぼす事項について決議をすることができる。 (2) 債権者集会は、東京都において行う。 (3) 債権者集会は、当機構又は募集の受託会社がこれを招集するものとし、債権者集会の日の３週間前までに、債権者集会を招集する旨及び債権者集会の目的である事項その他必要な事項を公告する。

摘　　要	(4) 本債券総額（償還済みの額を除く。また、当機構が有する本債券の金額はこれに算入しない。）の 10 分の１以上に当たる本債券を有する債権者は、債権者集会の目的である事項及び招集の理由を記載した書面を募集の受託会社に提出して、債権者集会の招集を請求することができる。 (5) 本債券の債権者は、債権者集会において、その有する本債券の金額（償還済みの額を除く。）に応じて、議決権を有するものとする。 (6) 前号の規定にかかわらず、当機構は、その有する本債券については、議決権を有しない。 (7) 債権者集会において決議をする事項を可決するには、議決権者（議決権を行使することができる本債券の債権者をいう。以下本募集要項において同じ。）の議決権の総額の５分の１以上で、かつ、出席した議決権者の議決権の総額の３分の２以上の議決権を有する者の同意がなければならない。 (8) 前号の場合においては、以下のいずれかに該当する決議をすることはできないものとし、これらに該当する決議がされた場合、かかる決議は効力を有しない。 ①債権者集会の招集の手続又はその決議の方法が法令又は本要項の定めに違反するとき ②決議が不正の方法によって成立するに至ったとき ③決議が著しく不公正であるとき ④決議が本債券の債権者の一般の利益に反するとき (9) 本債券の債権者は、本人又はその代理人によって、債権者集会に出席することができる。当機構は、その代表者を当該集会に出席させ、又は書面により意見を述べることができる。本人又はその代理人が当該集会に出席しない本債券の債権者は、募集の受託会社が定めるところにしたがい、書面によって議決権を行使することができる。書面によって行使した議決権の額は、出席した議決権者の議決権の額に算入する。 (10) 債権者集会の決議は、本債券を有するすべての債権者に対して効力を有するものとし、その執行は募集の受託会社があたるものとする。 (11) 本項に定めるほか債権者集会に関する手続は当機構と募集の受託会社が協議して定め、本欄第５項(2)に定める方法により公告する。 (12) 本項の手続に要する合理的な費用は、当機構の負担とする。 ９．募集の受託会社への事業概況等の報告 (1) 当機構は、毎年、事業の概況、決算の概況等が記載された書類を募集の受託会社に提出する。 (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者の利益保護のために必要と認める場合は、法令、契約又は当機構の内部規則その他の定めに反しない範囲において、当機構に対し、業務、財産状況を知るために必要な書類の提出を請求することができる。

４．債券の引受け及び債券発行事務の委託（10 年債）

	引受人の氏名又は名称	住　　所	引受金額	引受けの条件
債券の引受			百万円	１．引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 ２．本債券の引受手数料は、総額 3,000 万円とする。
	大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目９番１号	4,000	
	みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目５番１号	3,000	
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目 13 番１号	3,000	
	計		10,000	
	債券発行事務受託会社の名称	住　　所		
債券発行事務の受託	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目５番５号		

５．本債券の発行により調達する資金の使途

（１）新規発行による手取金の額

払込金額の総額	発行諸費用の概算額	差引手取概算額
20,000,000,000 円	61,717,858 円	19,938,282,142 円

（注）上記金額は、第 154 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）及び第 155 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）の合計金額です。

（２）手取金の使途

上記の手取概算額 19,938,282,142 円は、令和４年６月までに独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第 13 条第１項第６号及び第 11 号の業務に充当する予定です。

当機構は、サステナビリティファイナンスを行うために、以下の基準等に則したサステナビリティファイナンス・フレームワークを策定しました。当機構のサステナビリティファイナンスは、環境（グリーン）性と社会（ソーシャル）性の両方への貢献、債券発行（ボンド）や市中借入（ローン）などを内包した資金調達手段です。

- 「気候ボンド標準 3.0 版（Climate Bond Standard（Version3.0））」：国際 NGO である気候ボンドイニシアチブ（以下「CBI」という。）策定
- 「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2018」、「ソーシャルボンド原則（Social Bond Principles）2018」、「サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2018」、「持続可能な開発目標へのハイレベルマッピング 2018」：国際資本市場協会（ICMA）策定
- 「グリーンボンドガイドライン 2017 年版」：環境省策定

・ 「グリーンローン原則（Green Loan Principles）2018」：英国のローン・マーケット・アソシエーション（Loan Market Association）及びアジア太平洋地域のアジア・パシフィック・ローン・マーケット・アソシエーション（Asia Pacific Loan Market Association）策定

＜サステナビリティファイナンス・フレームワーク＞

① 調達資金の使途

・ サステナビリティファイナンスにて調達した資金は、「鉄道建設プロジェクト（建設勘定）」、「船舶共有建造プロジェクト（海事勘定）」の建設/建造資金または借換資金に充当されます。

・ 両プロジェクトを通じて、下記の国連の持続可能な開発目標（SDGs）の達成に貢献します。

鉄道建設プロジェクトが貢献する目標

3.すべての人に健康と福祉を
7.エネルギーをみんなにそしてクリーンに
8.働きがいも経済成長も
9.産業と技術革新の基盤をつくろう
11.住み続けられるまちづくりを
12.つくる責任つかう責任
13.気候変動に具体的な対策を
15.陸の豊かさも守ろう

船舶共有建造プロジェクトが貢献する目標

8.働きがいも経済成長も
9.産業と技術革新の基盤をつくろう
11.住み続けられるまちづくりを
13.気候変動に具体的な対策を
14.海の豊かさを守ろう

② プロジェクトの評価と選定のプロセス

・ 当機構が実施するプロジェクトについては、国土交通政策の一部として環境面を含む専門的知見のある外部機関が関与する等して評価・選定されております。

・ また環境改善効果（CO2 削減等）の観点からのプロジェクトの検討は、当機構の各事業部が実施しております。

③ 調達資金の管理

・ 調達資金の経理区分や資金使途の適切性は会計検査院の検査や業務監査、監査法人の会計監査などにより常時点検・確認されており、調達資金の管理の適切性は確保されております。

・ 当機構では業務に応じ５つの勘定による区分経理を実施しております。また各プロジェクト単位で個別の資金管理を実施している為、調達資金が他のプロジェクトに充当されることはありません。

④ レポーティング

・ 毎年度、当機構 HP 掲載の事業報告書等で各プロジェクト毎の支出状況等を開示しております。

・ 加えて、環境的・社会的便益や調達資金の充当状況については、当機構 HP で年１回程度、開示予定です。

サステナビリティファイナンスに対する第三者評価として、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社（以下「DNV」という。）より、「サステナビリティファイナンス適格性検証報告書」を取得しております。当該報告書において、当機構のサステナビリティファイナンスが前述の基準等に適合する旨確認されております。

また、当機構のサステナビリティファイナンス・フレームワークによるサステナビリティボンドについては、アジアで初めて CBI からのプログラム認証を取得しております。

第２ 参照情報

１．参照書類

当機構の経理の状況等、その他の事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項については、本説明書法人情報の部（令和３年８月20日現在）をご参照下さい。

２．参照書類の補完情報

（Ⅰ）「事業等のリスク」について

本債券の発行者である当機構の詳細について記載し、本説明書証券情報の部と一体をなす本説明書法人情報の部（令和３年８月20日現在）に記載の「事業等のリスク」について、本説明書証券情報の部作成日（令和４年５月20日）までの間に生じた変更その他の事由はありません。また、本説明書法人情報の部には、将来に関する事項が記載されておりますが、本説明書証券情報の部作成日（令和４年５月20日）現在においてもその判断に変更はありません。

（Ⅱ）その他

上記「（Ⅰ）「事業等のリスク」について」のほか、本説明書法人情報の部（令和３年８月20日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和４年５月20日）までの間において変更が生じた事項を以下に一括して記載いたします（変更箇所は下線で示しております。）。

第１ 法人の概況

３．事業の内容

（２）資本金の構成

当機構の資本金は 1,153 億 3,734 万 2,338 円（令和４年５月 20 日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

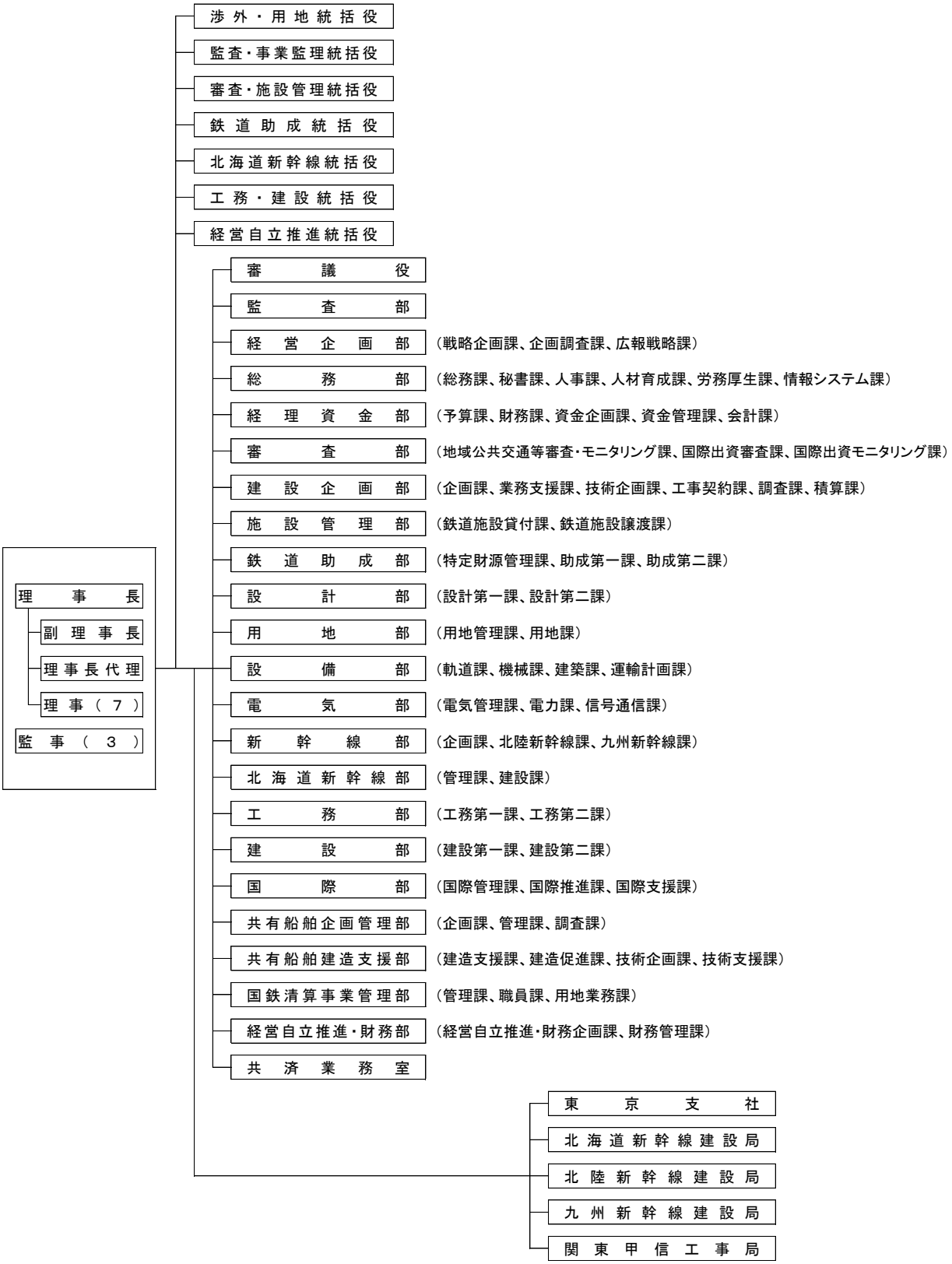
（内訳）

（単位：百万円）

建設勘定 ……	51,676
海事勘定 ……	63,567
地域公共交通等勘定 ……	－
助成勘定 ……	95
特例業務勘定 ……	－
資本合計	115,337

（３）組織図（令和４年５月 20 日現在）

独立行政法人鉄道建設･運輸施設整備支援機構組織図



（６）当機構の業務内容について

①鉄道建設業務

（ｶ）受託事業

受託事業は鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に基づき、鉄道に関する工事、調査、測量、設計、試験及び研究を行うもので、これまでに中部国際空港連絡鉄道線、仙台地下鉄東西線等合計 33 件の建設工事と鉄道事業者・地方公共団体等からの鉄道整備計画に伴う調査業務を実施しており、当機構の鉄道建設に対するルート選定、環境アセスメントといった調査から設計、施工、竣工に至る一貫したプロジェクトマネージメントにおける総合的な技術力、新工法や環境対策などの土木関連での技術開発が活かされております。計画段階の建設計画等の調査業務として、令和３年度は、小田急多摩線延伸線等の調査を実施しました。他には、平成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道株式会社の復旧支援として、第一白川橋りょう上部工工場製作等に係る指導業務を行いました。

このように当機構が技術面での支援機関として調査等も含めて委託されている状況は、各鉄道事業者が建設に係る事業よりもむしろ施設の維持管理に係る事業が主体となっていること、さらには、新線建設期間中に必要となる建設技術者を新たに確保するよりも、現在、我が国唯一の公的鉄道技術集団として、高度な技術力を有する当機構を活用する方が経済的であると考えているためだと思慮されます。なお、建設工事の財源は、全額委託者からの資金を充当し、完成後は鉄道施設を引き渡すこととなっております。

＜受託調査等（令和３年度）の主な実績＞

受託件名	委託者	受託内容	備考
小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会	鉄道整備に係る基礎調査	
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の調査深度化に係る調査業務	熊本県	鉄道整備に係る基礎調査	
つくばエクスプレス８両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計等の業務	首都圏新都市鉄道株式会社	８両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計見直し業務及び施工計画の検討	
「（仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業」に関する技術協力支援業務	相模鉄道株式会社	鉄道整備に係る技術支援	
成田空港鉄道アクセス改善に係る調査及び技術協力支援	成田国際空港株式会社	鉄道整備に係る基礎調査、技術支援	
南阿蘇鉄道災害復旧工事第一白川橋りょう上部工工場製作等に係る指導業務	南阿蘇鉄道株式会社	災害復旧に係る上部工工場製作に関する指導	

⑥鉄道助成業務

（ｳ）低利資金の融通又は無利子での貸付

（略）

貸付金については、東京メトロは平成 26 年３月をもって完済され、旧公団（建設勘定）は令和４年５月 20

日現在残高が 26,039 百万円です（旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）。

（オ）ＪＲ２島会社からの長期借入金の借り入れ

・日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部改正により、ＪＲ２島会社の経営の下支え措置として長期借入金の借り入れを行いました。借入金残高は、令和４年５月 20 日現在 3,420 億円です。

⑦国鉄清算業務

（略）

同法案は、原案において厚生年金移換金負担に係るＪＲ等（注１）の負担とされた額について、ＪＲ等と旧公団が折半すること等の修正を受けた後成立し、平成 10 年 10 月 22 日の同法の施行により、旧清算事業団は同日解散し、旧公団に年金の給付に要する費用の支払い、旧清算事業団から承継した土地やＪＲ株式の処分等の業務が、特例業務として引き継がれました。

（略）

また平成 28 年度からは、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対しては、輸送の安全の確立のための鉄道施設等の整備について、両社の最大限の自助努力を前提としつつ、なお及ばない部分について、必要な安全投資及び修繕を実施できるようにすること、両社の経営自立のため、追加的支援措置を実施することとなりました。

さらに、令和元年度からは、北海道旅客鉄道株式会社に対しては、徹底した経営努力を行い、地域の関係者と一体となって経営自立に向けた取組を着実にこなしていくことを前提としつつ、必要な設備投資及び修繕を実施できるようにすること、同社の経営自立のため、新たな支援を実施することとなりました。

（略）

（注１）「ＪＲ等」とは、ＪＲ７社のほか、当機構（旧清算事業団）、ソフトバンク株式会社（旧ボーダフォン株式会社）、鉄道情報システム株式会社、公益財団法人鉄道総合技術研究所及びジェイアールバス５社（ＪＲバス東北、ＪＲバス関東、ＪＲ東海バス、西日本ＪＲバス、中国ＪＲバス）をいいます。

（略）

５．民鉄線事業について

（２）民鉄線事業に関する償還条件の変更等について

①千葉急行線の処理結果及び債務の償還方策について

千葉急行線は、平成７年４月に全線（千葉中央・ちはら台間）が単線で開業しましたが、ニュータウン計画等沿線開発の遅れから、輸送需要の低迷等によって運行主体である千葉急行電鉄株式会社の経営が破綻したことから、旧運輸省を中心とする関係者間で処理策が検討され、平成 10 年６月に処理策が合意されました。

これにより、千葉急行電鉄株式会社は千葉急行線の営業を京成電鉄株式会社に引き継いだうえで清算されることとなり、当機構としては、当該処理策を踏まえた旧運輸大臣の指示により、

・平成 10 年 10 月に千葉急行電鉄株式会社が所有する鉄道資産を代物弁済で受け取るとともに、京成電鉄株式会社に単線営業に必要な資産を売却したこと、

・残りの千葉急行電鉄株式会社関係資産（将来の複線化対応部分）を平成 11 年 10 月～12 月に京成電鉄株式会社及び関係自治体（千葉県、千葉市及び市原市）に売却したこと、によって債権の回収に努めましたが、平成 11 事業年度において 147 億円の特別損失（固定資産売却損）が生じました。

当該特別損失に見合う当機構の債務については、当機構の財務体質強化策として平成 11 年度に民鉄線制度の改正が行われたことにより、譲渡収入の増額が図られること、さらに、当機構の経費節約等による自己資金の捻出や国からの利子補給制度の手当てがなされることにより、今後概ね１年で全額を補填できる見通しです。

６．鉄道建設業務等の概要について

（１）新幹線の建設

令和４年度の新幹線建設の事業については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の３線３区間の建設を行います。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間 211.9km については、渡島トンネル、羊蹄トンネル及び札樽トンネル等の土木工事を行います。また、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

北陸新幹線の金沢・敦賀間 114.6km については、敦賀駅高架橋及び敦賀車両基地路盤などの土木工事を進めると共に、小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅の建物工事をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を進めます。

九州新幹線の武雄温泉・長崎間 67.0km については、完成・開業に向けて営業車両を用いた走行試験を行うとともに、各種設備の調整・仕上げ、工事しゅん功監査を進めます。

整備新幹線建設推進高度化等事業は、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の環境影響評価及び設計施工法調査、整備新幹線のコスト縮減などを図るための経済的な施工法の調査、そして新幹線と貨物列車が共用走行する区間で新幹線を高速走行させるための技術的検討などを実施します。

（単位：百万円）

線　名・区　間	工事延長 km	令和２年度 実施額	令和３年度 実施額	令和４年度 事業費	完成予定 又は完成年	鉄道事業者又は軌道経営者
北海道新幹線						
新青森・新函館北斗間	148.3	624	一	－	青函共用走行区間における所要の高速走行開始後に実施予定の明かり区間に係る環境対策等の残工事に着手してから概ね３年後（平成 28 年３月 26 日開業）	北海道旅客鉄道株式会社
新函館北斗・札幌間	211.9	89,706	100,304	135,000	新青森・新函館北斗間の開業から概ね 20 年後（注４）	
北陸新幹線					令和５年度末	西日本旅客鉄道株式会社
金沢・敦賀間	114.6	311,829	249,844	93,000		
九州新幹線						
武雄温泉・長崎間	67.0	88,668	56,303	12,000	令和７年度末（注４）	九州旅客鉄道株式会社
着工区間計						
（注２）（３線３区間）	393.5	490,827	406,452	240,000		
建設推進高度化等事業		1,400	1,675	1,432		
合　　計		492,227	408,127	241,432		

（注１）令和２年度実施額及び令和３年度実施額は決算額、令和４年度事業費は年度初の事業計画額としております。

（注２）上表「着工区間計」の路線・区間数及び建設延長については、令和４年度事業費が計上されている路線の合

計としております。

（注３）新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

（注４）完成予定は平成 27 年１月 14 日の政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に前倒しを図ることとされました。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：平成 47 年度（令和 17 年度）から５年前倒しし、平成 42 年度末（令和 12 年度）の完成・開業を目指します。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）：完成・開業は令和４年（2022 年度）９月 23 日の予定です。

（３）都市鉄道利便増進事業

（略）

令和４年度は、相鉄・東急直通線で、新横浜駅（仮称）工事、新綱島駅（仮称）工事などの土木工事や軌道、電気、機械、建築などの工事を全線にわたって進めるとともに、工事しゅん功監査・検査等を進めます。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 Km	令和２年度実施額	令和３年度実施額	令和４年度事業費	開業日又は開業予定	鉄道事業者又は軌道経営者
神奈川東部方面線		12.7	32,576	32,831	29,958	下記参照	下記参照
（相鉄・ＪＲ直通線）	西谷･横浜羽沢間	2.7				令和元年 11 月 30 日開業	相模鉄道株式会社
（相鉄・東急直通線）	横浜羽沢・日吉間	10.0				令和４年度下期	相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社

（注）令和２年度実施額及び令和３年度実施額は決算額、令和４年度事業費は年度初の事業計画額としております。

（４）青函トンネルの改修工事（貸付鉄道施設改修事業）

青函トンネルは、整備新幹線と同様、当機構が財産を保有して北海道旅客鉄道株式会社に貸し付けている施設であり、将来にわたって同トンネルの機能保全を図る必要があります。平成 11 年度から青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として、防災設備、通信施設等の改修工事を行っており、令和４年度は、火災検知施設、電力施設及び変電所施設などの改修工事を行います。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	令和２年度実施額	令和３年度実施額	令和４年度事業費	鉄道事業者又は軌道経営者
津軽海峡線	今別町浜名・知内町湯の里間	－	2,339	1,605	1,140	北海道旅客鉄道株式会社

（注）令和２年度実施額及び令和３年度実施額は決算額、令和４年度事業費は年度初の事業計画額としております。

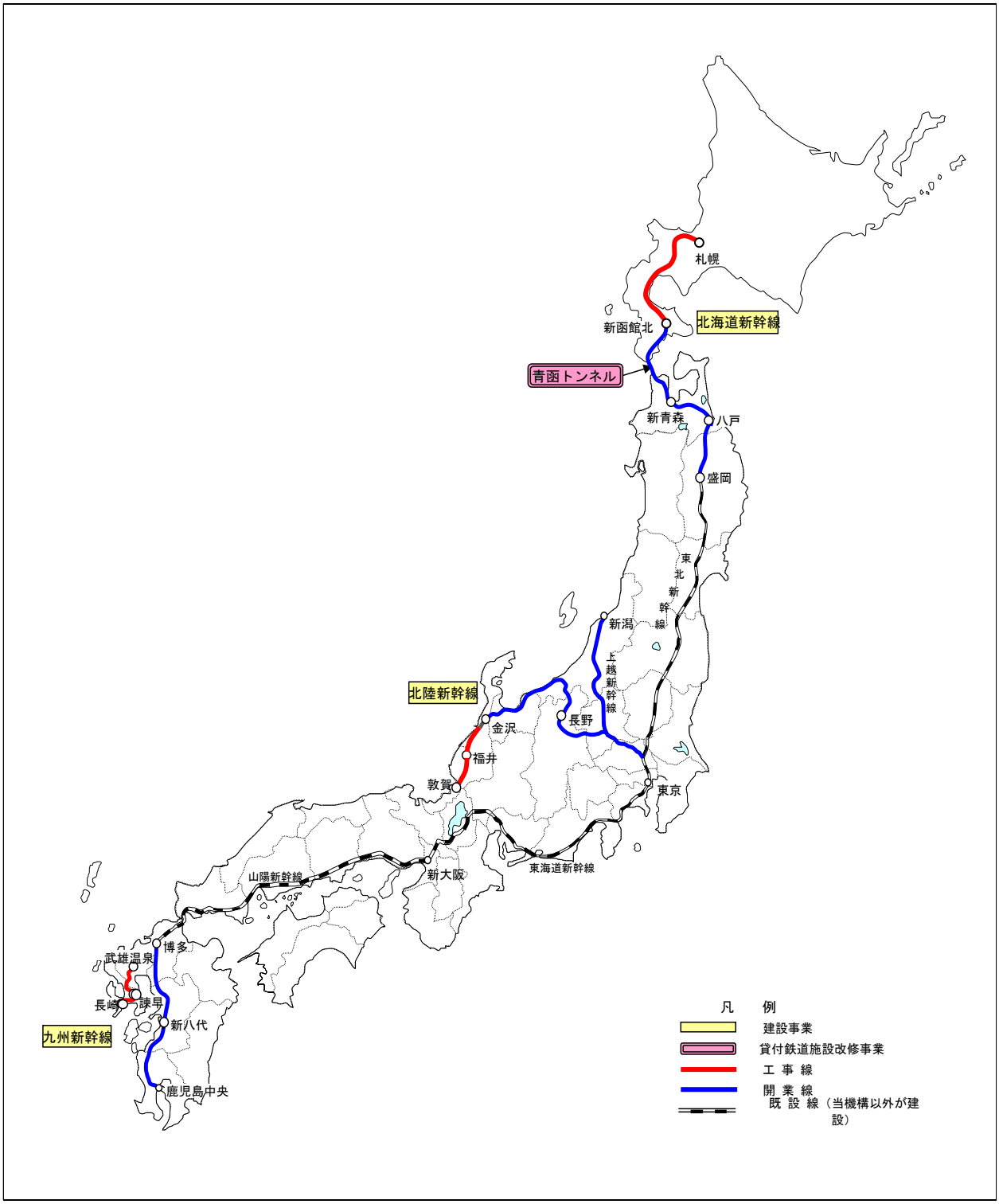
（５）受託事業

令和４年度も引き続き、地方公共団体や鉄道事業者等からの委託に基づき、建設工事及び調査設計業務を行います。

令和４年度は南阿蘇鉄道株式会社の復旧支援等を行います。

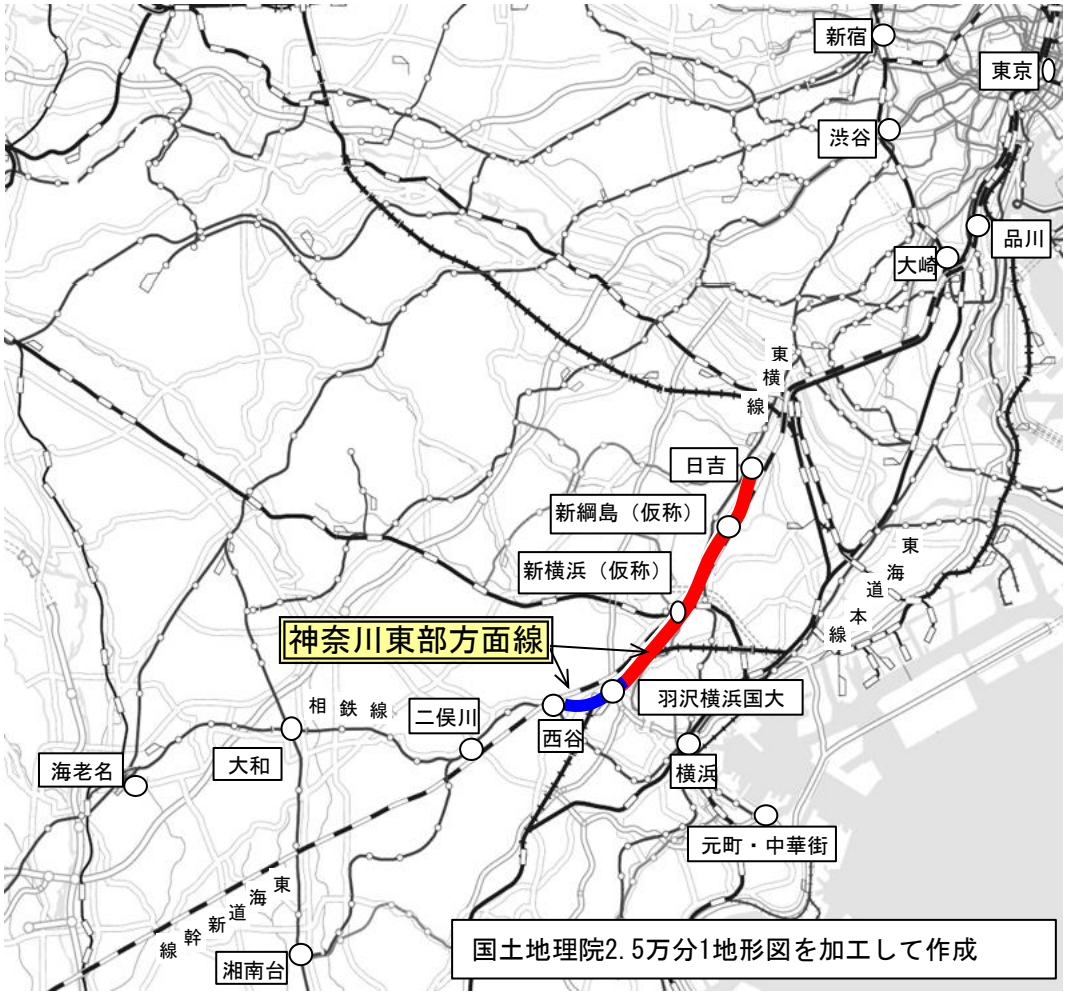
令和４年度　建設線等路線図

（整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業）



令和４年度　建設線等路線図

（都市鉄道利便増進事業）



凡　　例

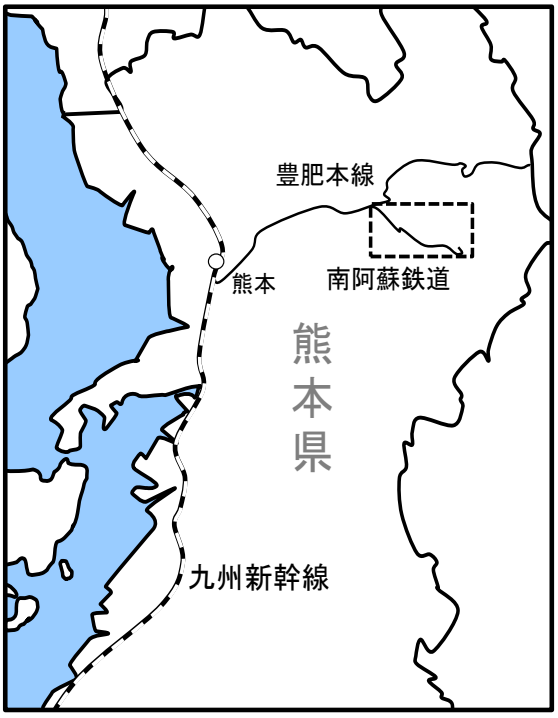
都市鉄道利便増進事業

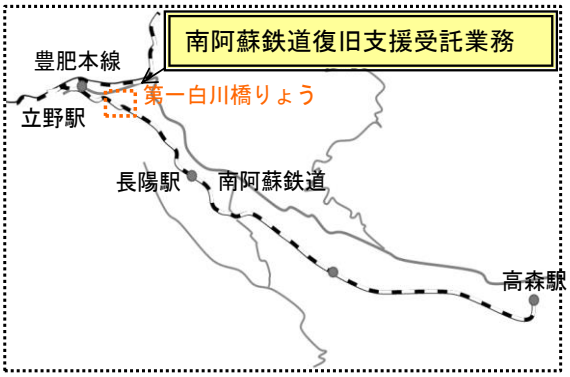
工　事　線

開　業　線

令和４年度　建設線等路線図

（南阿蘇鉄道復旧支援受託業務）





凡　例

受託事業

受託区間・箇所

１１．役職員数の状況（令和４年４月１日現在）

	令和４年度
役　員　数	13名
職　員　数	1,459名

第２　事業の状況

２．経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

（６）鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

＜機構第４期中期計画における建設コスト縮減の主な施策（平成 30 年度～令和３年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
工事コストの縮減	吹付けコンクリート材料の変更	トンネル工事における従来よりも安価な吹付けコンクリート材料の採用
	トンネル湧水の処理方法の見直し	トンネル湧水の排水処理における清水と濁水の分離を通じた使用薬品量・電力量の削減
	ＵＡＶ測量（ドローンによる測量）の採用による効率化	トンネル発生土の受入地の地形測量にＵＡＶ測量（ドローンによるレーザー測量）を採用し作業の効率化
	トンネル発生土処理場の変更	トンネル掘削の発生土処理場を現場近傍へ変更し、運搬距離の短縮
	建設発生土処分方法の変更	建設発生土を協議により条件の良い処分先に変更することで運搬・処分費を縮減
	可動式ホーム柵設備の小規模化	乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化
	建設発生土の有効利用	トンネル発生土を他の公共事業に提供し、運搬費・敷均し費を受入側負担
	軌道基地における土木施工ヤード等の転用	軌道工事における先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用
	仮設材の有効活用	住宅街に近接するトンネルの坑外設備箇所に設置する防音壁材料に試験施工で発生した吸音板を有効活用
	ＲＣスノーシェルターの外型枠を工区間で転用	ＲＣスノーシェルターを施工するための外型枠を新規に製作せずに、工程調整により他工区から転用
	杭及び置換えコンクリートを地盤改良に変更	場所打ち杭及び置換えコンクリートを地盤改良にする基礎支持方法の変更
	変電所の変電機器容量の見直し	変電所設備の精査により、機器容量の小規模化
	建設発生土の有効利用（道路盛土）	建設発生土を市道付替工事の盛土材として有効利用
	建設発生土の有効利用（対策土受入地覆土）	建設発生土を対策土受入地の覆土として有効利用
	駅バックヤードの内装簡素化	駅利用者が立ち入らない箇所（倉庫、機械室等）の内装仕上げを簡素化
維持管理費（ＬＣＣ）の改善	設計かぶりの増設による鉄筋コンクリート構造物の長寿命化	高架橋・橋りょう等のコンクリート構造物の鉄筋かぶりを増設し、施設の耐久性が向上
	トンネル照明のＬＥＤ化	トンネル照明を従来の蛍光灯からＬＥＤ蛍光灯に変更し、長寿命化・消費電力抑制（維持管理費の低減）
	用地侵害防除さく網部の長寿命化	網部の線材を亜鉛・アルミ・マグネシウム合金めっき鉄線とし、高張力・小径化
社会的コストの改善	高炉セメントの使用による CO2 の削減	製鉄副産物である高炉スラグ（水砕スラグ）を有効利用した高炉セメントを使用することで環境負荷を低減

５．財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

（２）財政投融資対象事業に関する政策コスト分析について

政策コスト分析は、財政投融資を活用している事業の実施に伴い、国（一般会計等）から将来にわたって投入される補助金等の額を割引現在価格に引き直して試算したもので、将来の国民負担に関するディスクロージャーを一層進めるとの観点から行われております。

当機構の政策コスト分析は建設勘定、海事勘定及び地域公共交通等勘定が対象となっております。詳細につきましては、財務省ホームページ（https://www.mof.go.jp/policy/filp/summary/policy_cost_analysis/index.htm）をご参照下さい。

６．研究開発活動

（２）技術開発実績

当機構及びその前身たる旧公団で新たに開発した技術、工法の主なものは、次の通りです。

種 別	技 術 開 発 項 目	開 発 効 果
橋りょう	充填鋼管複合桁	コスト縮減
橋りょう	耐震性橋台	コスト縮減
橋りょう	海浜地区での無塗装仕様の鋼橋りょう	コスト縮減、保守省力化
橋りょう	ＧＲＳ一体橋りょう	コスト縮減、保守省力化
トンネル	高品質吹付けコンクリート	コスト縮減
トンネル	挿入式拡径泥水シールド工法	コスト縮減
トンネル	地中接合工法（ＭＳＤ対応）	コスト縮減
トンネル	ＳＥＮＳ（シールドを用いた場所打ち支保システム）	コスト縮減
トンネル	シラス地山の透水性路盤	保守省力化
トンネル	ＦＩＬＭ（背面平滑型トンネルライニング工法）	コスト縮減
軌　　道	スラブ軌道用低弾性締結装置	振動軽減
軌　　道	パネル軌道	保守省力化
軌　　道	３線用軌道スラブ	コスト縮減
軌　　道	38 番高速分岐器	高速化
設　　備	散水消雪システム	雪害対策
設　　備	パネル式消雪システム	雪害対策
設　　備	車両過熱検知システム	防災システム
設　　備	高速対応架線方式	高速化
設　　備	高速運転用地上信号方式(ＧＧ信号)	高速化
設　　備	青函トンネル防災情報制御監視システム	長大海底トンネル防災システム
調　　査	交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）	鉄道整備計画支援

（３）学会等の受賞実績

(略)

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
青函トンネル	昭和61年	イタリア・ジェノバ市	コロンブス賞	青函トンネル
	昭和62年	政府	内閣総理大臣顕彰	青函トンネルの完成
	昭和62年	土木学会	技術賞	青函トンネルの建設
	平成26年	土木学会	技術賞	青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
新幹線	平成13年	イタリア・プリミエロ	ルイジ・ネグレッリ賞	新幹線
	平成24年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	新幹線の新青森・鹿児島中央間の全通
	平成24年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	PHCトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発
	平成28年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線、無絶縁DS-ATCの開発と実用化
		日本電気協会	澁澤賞	超高圧受電に適したルーフ・デルタ結線き電用変圧器の開発と実用化
	平成30年	日本電気協会	澁澤賞	PHCトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発と実用化
上越新幹線	昭和57年	土木学会	技術賞	東北・上越新幹線の建設
北陸新幹線	平成７年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化
	平成８年	土木学会	技術賞	北陸新幹線高速分岐器（38番）の開発・敷設（分岐側通過速度160km/hの高速分岐器）
	平成９年	電気学会	電気学術振興賞	北陸新幹線車両基地用不平衡補償単相き電装置の開発
	平成９年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（高崎・長野間）の建設
	平成20年	ＰＣ技術協会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線姫川橋りょう
	平成21年	土木学会	技術賞	超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立（飯山トンネル）
	平成26年	ＰＣ工学会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線神通川橋りょう
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	50/60Hz共用保護継電器の開発と実用化
	平成27年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道大賞	沿線自治体との緊密なパートナーシップによる北陸新幹線金沢開業
		鉄道建築協会	最優秀協会賞	北陸新幹線富山駅
		鉄道建築協会	協会賞	北陸新幹線金沢駅、飯山駅、新高岡駅
		照明学会	照明普及賞	北陸新幹線金沢駅の照明
	平成28年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（長野・金沢間）開業－北信越地域と首都圏・関西圏との連携・交流の画期的な促進－
	平成29年	土木学会	技術賞	最小限のインフラで最大級の効果を発揮する雪害対策の確立－北陸新幹線、富山・石川県内－
	平成30年	電気学会	電気学術振興賞進歩賞	誘導予測計算の高度化による経済的な北陸新幹線ATC装置異周波妨害対策設備の実現
	令和3年	鉄道建築協会	優秀賞	狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工－北陸新幹線、福井駅－
		PC工学会	作品賞	北陸新幹線　細坪架道橋

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
東北新幹線	平成12年	土木学会	技術賞	国内有数の膨圧地質を克服した世界最長陸上トンネル（東北新幹線　岩手一戸トンネルの施工）
	平成15年	鉄道建築協会	協会賞	二戸駅（東北新幹線・いわて銀河鉄道）
	平成17年	土木学会	環境賞	トンネル掘削で発生する鉱化変質岩に対する環境対策 （八甲田トンネルの施工）
		電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
	平成18年	土木学会	技術賞	世界最長陸上トンネルの施工 （八甲田トンネル）
		電気学会	電気学術振興賞進歩賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
	平成19年	土木学会	技術賞	NATMとシールドを融合した、新しいトンネル工法「SENS」の開発（東北新幹線三本木原トンネル）
	平成20年	土木学会	技術賞	小土被り・滞水土砂地山における経済的かつ適用性の高い新しいトンネル施工技術（東北新幹線八戸・七戸間トンネル群）
	平成21年	土木学会	田中賞（作品部門）	三内丸山架道橋
	平成22年	鉄道建築協会	協会賞	東北新幹線七戸十和田、新青森駅
	平成23年	土木学会	技術賞	東北新幹線全線開業 －高速鉄道ネットワークの新たな基軸を担う東北新幹線(八戸･新青森間)の建設－
		照明学会	照明普及賞	東北新幹線新青森駅の照明
	平成24年	土木学会	技術賞	安全な高速走行・保守の省力化に寄与するスラブ軌道の施工技術
北海道新幹線	平成25年	土木学会	技術賞	山岳工法とシールド工法の境界領域における「SENS」の高速掘進（北海道新幹線津軽蓬田トンネル）
	平成26年	地盤工学会	技術業績賞	北海道新幹線への補強土構造物の適用 （補強盛土、補強土擁壁から補強盛土一体橋梁まで）
	平成28年	照明学会	北海道優秀照明施設賞	北海道新幹線新函館北斗駅の照明
		鉄道建築協会	協会賞	北海道新幹線新函館北斗駅
	平成29年	地盤工学会	技術業績賞	軟弱泥炭地盤上の北海道新幹線函館総合車両基地の盛土造成
		土木学会	技術賞	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業―津軽海峡線開通より28年、本州と北海道を結ぶ高速鉄道新時代―
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	北海道新幹線用転換鎖錠装置の開発・実用化
九州新幹線	平成15年	土木学会	技術賞	水砕スラグを用いた透水性路盤による地下水面下しらす地山のトンネル構造及び施工方法の確立
	平成16年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成16年	政府	バリアフリー化推進功労者表彰（内閣官房長官表彰）	九州新幹線新八代駅におけるバリアフリー整備等
	平成16年	鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
	平成17年	土木学会	技術賞	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の建設
	平成22年	土木学会	田中賞（作品部門）	松原線路橋
		ＰＣ技術協会	協会賞（作品部門）	大野川橋りょう
	平成23年	地盤工学会	技術業績賞	九州新幹線熊本総合車両基地造成事業
		照明学会	照明普及賞	九州新幹線新玉名駅の照明
	平成24年	土木学会	技術賞	九州新幹線鹿児島ルート全線開業 ―九州の一体的な発展と関西圏・東アジア地域との連携・交流の促進―
	平成25年	土木学会	環境賞	絶滅危惧種クロツラヘラサギの保全に配慮した新幹線橋りょうの建設
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞 （効果特別賞）	九州新幹線（博多・新八代間）集中連動方式の開発と実用化
	令和２年	地盤工学会	技術業績賞	特殊な条件の礫質地盤における直接基礎高架橋の選定と設計・施工
		土木学会	技術賞	巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発（九州新幹線、諫早トンネル）
	令和3年	地盤工学会	技術業績賞	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）におけるGRS構造物の標準化に向けた取り組み
京葉線	平成元年	土木学会	技術賞	京葉湾岸地域と都心を直結する京葉線の建設（東京～新木場～蘇我）
北総線	平成３年	土木学会	技術賞	都心と千葉ニュータウンを直結する北総線の建設［高砂～新鎌ヶ谷～小室（千葉ニュータウン）］
	平成５年	運輸省	情報化貢献表彰	北総・公団線運行管理システム
東葉高速線	平成３年	土木学会	技術開発賞	プレライニングによるトンネル掘削工法（ＰＡＳＳ工法）の開発（東葉高速線勝田台トンネル）
	平成８年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	船橋日大前駅（東葉高速線）
臨海副都心線	平成８年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	国際展示場駅（臨海副都心線）
臨海副都心線Ⅱ	平成13年	土木学会	技術賞	伸縮スポーク方式によるシールドの挿入式拡径及び径の異なる地中接合技術の確立
	平成15年	土木学会	技術賞	首都圏の新しい鉄道ネットワークを形成するりんかい線の建設
東京ﾓﾉﾚｰﾙ	平成５年	土木学会	技術賞	羽田空港沖合展開事業に伴うアクセス鉄道の建設（整備場～羽田空港）［東京モノレール羽田新線］
ＪＲ東西線	平成８年	土木学会	技術賞	大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く鉄道幹線「ＪＲ東西線」の建設
山梨ﾘﾆｱ実験線	平成10年	土木学会	技術賞	超電導磁気浮上式鉄道山梨リニア実験線の建設
秋田新幹線	平成９年	土木学会	技術賞	新幹線在来線直通化工事における急速施工法の開発（秋田新幹線－機械化連続改軌、市街地内高架橋急速施工）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
埼玉高速 鉄道線	平成12年	土木学会	環境賞	地下鉄道トンネル断面を有効利用した日本初の河川浄化導水路事業
旧ｻﾞｨｰﾙﾏﾀﾃﾞｨ橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成16年	ＰＣ技術協会	協会賞（作品部門）	中部国際空港連絡橋（鉄道）
みなとみらい線	平成16年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	みなとみらい線の駅
	平成17年	土木学会	技術賞	国際都市「横浜」の新しい都市空間を創出するみなとみらい線の建設
		ワトフォード会議	ブルネル賞 建築部門奨励賞	みなとみらい駅
		アジア交通学会	ＯＴＰＡ	みなとみらい線
	平成19年	土木学会	デザイン賞	みなとみらい線
つくば エクスプレス	平成17年	ＰＣ技術協会	協会賞（作品部門）	PCU型桁式高架橋
		日本コンクリート工学会	協会賞（作品賞）	アーチスラブ式高架橋
		「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞 プロジェクト賞	つくばエクスプレス
	平成18年	土木学会	技術賞	21世紀にふさわしいまちづくりと一体的に整備した鉄道新線 －ＩＴ拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設－
		鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	守谷駅
			協会賞（作品部門）	研究学園駅・みらい平駅
愛知環状鉄道線	平成17年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	愛知環状鉄道万博八草駅
仙台空港アクセス線	平成20年	土木学会	技術賞	拠点空港の機能強化と地域開発に貢献する空港アクセス鉄道
		鉄道建築協会	協会賞	仙台空港駅、杜せきのした駅、美田園駅
成田スカイアクセス線	平成22年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	JAPAN SPEED 日本の空港アクセスを世界クラスへ
	平成23年	土木学会	技術賞	成田新高速鉄道の建設
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞最優秀賞	高番数分岐器を２台同期転換する転換鎖錠装置の開発と実用化
			鉄道電気技術賞優秀賞	直流電化における160km/h対応き電ちょう架コンパウンド架線の開発と実用化
	平成26年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	160km/h走行に対応したき電ちょう架式コンパウンドカテナリ電車線の開発
三陸鉄道	平成27年	土木学会	技術賞	東日本大震災で被災した三陸鉄道の復旧
			田中賞（作品部門）	三陸鉄道ハイペ沢橋梁
		地盤工学会	技術業績賞	三陸鉄道における地盤構造物による災害復旧工事（耐震・津波抵抗性の向上）
		日本鉄道施設協会	技術賞（プロジェクト）	三陸鉄道震災復旧工事における防災機能の向上
		全日本建設技術協会	全建賞	三陸鉄道東日本大震災復旧事業
	平成30年	土木学会	映画コンクール 最優秀賞	復興の道しるべと題した三陸鉄道北リアス線震災復旧工事の映像記録

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
小田急小田原線	平成30年	土木学会	技術賞	日本初の営業線直下における4線地下式での線増連立事業－都市高速鉄道第9号線の完逐－
えちぜん鉄道	平成30年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	えちぜん鉄道、福井駅
神奈川東部方面線	令和元年	土木学会	技術賞	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）の建設－既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法に基づく「速達性向上事業」の適用第1号案件－
				駅前交差点直下における大規模アンダーピニング技術と工程短縮に向けた取り組み－相鉄東急直通線　新横浜駅地下鉄交差部土木工事－
	令和２年	土木学会	技術賞	場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現―神奈川東部方面線、羽沢トンネル―
		鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	相鉄・JR直通線、羽沢横浜国大駅
その他	平成７年	運輸省	運輸大臣表彰	鉄道施設の早期復旧 （阪神・淡路大震災）
	平成12年	運輸省	情報化貢献表彰	交通計画支援システム
	平成15年	土木学会	技術開発賞	GISを活用した交通計画支援システム「GRAPE」の開発
	平成16年	土木学会	技術開発賞	耐震性（セメント改良補強土）橋台の開発
		地盤工学会	技術開発賞	切取り補強土留め壁の開発と実用化
	平成17年	土木学会	技術開発賞	平面平滑型シート張り工法の開発
	平成18年	土木学会	技術開発賞	初期高強度吹付けコンクリートを用いた新支保パターンによるＮＡＴＭトンネルの急速施工技術
	平成19年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新型結線(ルーフデルタ)き電用変圧器の開発と実用化
	平成21年	土木学会	技術開発賞	土構造物に対応したスラブ軌道用ＰＣ路盤の開発
	平成30年	PC工学会	技術開発賞	PC桁を用いたGRS一体橋梁
		土木学会	技術開発賞	補強土技術と橋梁技術を融合させたGRS一体橋梁の開発
	令和２年度	土木学会	田中賞（論文部門）	F10Tを用いた高力ボルト摩擦接合接手におけるナット回転角法の適用の検討
			技術賞	複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進－富山駅における路面電車南北接続－

（４）特許権等

令和４年５月 20 日現在、当機構名で登録している特許権の件数並びに当機構名で出願中の特許権の件数は、次の通りです。

区　分	登録	出願中
特　許　権	68	9

（５）海外技術協力

①当機構の海外技術協力は、青函トンネルや上越・北陸・東北・九州・北海道新幹線、さらに都市鉄道などの建設工

事で培った総合的な技術力と経験を活かし、国等の要請に基づいて職員を専門家として海外に派遣する一方、外国人研修生を受け入れるなど、積極的に技術協力を行っております。

令和３年度までに技術協力を行った国及び地域は 70 に及び、延べ 2,267 人の専門家を派遣しております。その協力内容は、鉄道新線建設や改良工事における事業可能性調査、建設計画、設計、施工等の多くの分野に渡っております。

第３　設備の状況

１．設備投資等の概要

建設勘定において、令和３年度（令和３年４月１日から令和４年３月 31 日までの期間）は、宿舎等の改修等の支出はありません。

２．主要な設備の状況

当機構の令和３年度末（令和４年３月 31 日）における主要な設備の状況は、次の通りです。

（単位：百万円）

内　容	所在地	土　地		建物外	合　計
宿舎等	千葉県船橋市行田外	面　積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
		5,231 ㎡	997	730	1,727

３．設備の新設、除却等の計画

（国鉄清算業務関係）

特例業務勘定において実施する業務は、国鉄清算業務であり限定的な業務であることから、事業用の宿舎等の不動産は保有していません。

また、令和４年度以降においても新たな設備投資の支出計画はありません。

以上の業務を除き、記載すべき重要な事項はありません。

第６　法人の参考情報

令和４年３月３１日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　令和４年度計画

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成１１年法律第１０３号）第３１条の規定に基づき、令和４年度における業務運営に関する計画を以下のとおり定める。

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

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和２年１２月２２日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和３年１月２９日）を引き続き確実に実施するとともに、業務改善の取組をより一層進めるために策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」（令和３年７月３０日）に基づく取組みを着実に推進する。

①　整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

ａ．北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。
・関係者との協議や詳細設計等を推進し、トンネル及び高架橋等の土木本体工事の発注を概ね完了する。
・機構初の取組みである ECI 方式にて、札幌車両基地高架橋工事の発注手続きを進める。

ｂ．北陸新幹線（金沢・敦賀間）

・土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を概ね完了する。

・雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。
・駅舎や車両基地内建物等の建築工事を概ね完了する。
・変電設備や電車線路設備等の電気工事を概ね完了する。
・開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、所要の諸試験や検査を実施する。

ｃ．九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
・開業監査等を進め、令和 4 年度秋頃の完成・開業を実現する。
（JR 九州が 9/23 開業を公表済）

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。

事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。

また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。具体的には、工事実施段階にある線区については、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

新型コロナウイルス感染症については、国による通知の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。

未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施する。

② 都市鉄道利便増進事業等

都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

・土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了する。
・開業監査等を進め、令和5年3月の完成・開業を実現する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。

事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることのないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について整理し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。

また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。具体的には、開業準備段階に移行しているので、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

新型コロナウイルス感染症については、国による通知の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等におい

てその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。

③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

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。

また、国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、鉄道事業者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。

さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（ＧＲＡＰＥ）を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査（５段階評価）で平均３.０以上の評価を得ることを目指す。

また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。

さらに、近年、自然災害が頻発・激甚化する中、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化等も進んでいることから、事業者の防災及び被災に対する機構の支援のあり方を検討する。

④　鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、

業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

鉄道建設工事における業務の効率化を図るため、令和 3 年度に制定した技術提案・交渉方式(ECI)、概算数量発注方式の活用を進めるとともに、土木本体工事において、発注者指定方式で BIM/CIM の活用検討を進める。また、遠隔臨場等工事への DX の導入に向けた取り組みを進める。

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木(トンネル、橋りょう、土構造)、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。

さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。

加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、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）第４条に規定する業務について、同法第３条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。

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とともに、出資を行った事業の進捗状況、資金収支等を適切に把握・評価し、出資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

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みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。

（３）鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。

なお、引き続き、鉄道事業者の経営状況の調査・検証態勢を強化するとともに、償還期間の変更を実施した事業者等については令和３年度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。

令和４年度秋頃完成予定の九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、九州旅客鉄道株式会社に対し、また、令和４年度下期完成予定の神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）について、相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社に対し、それぞれ適切に貸付を行う。

さらに、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

（４）鉄道助成業務等

①　鉄道助成

機構は、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及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（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。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を必要に応じて一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して周知する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和４年度回収見込額７２４億円）、

無利子貸付資金（令和４年度回収見込額１５４億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これら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り入れ等

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）附則第３条第１１項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第１１条第１項第６号及び第７号の規定並びに同条第９項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。

③ 中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

（５）船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が２８隻以上となるよう取り組む。

〇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）

〇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）

〇船員雇用対策に資する船舶

・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶

・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）

〇事業基盤強化に資する船舶

・登録船舶管理事業者を利用する船舶

・合併を行う事業者が建造する船舶

〇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）

〇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

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、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する。特に、環境規制に対応するための技術支援やＬＮＧ燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等の高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。また、内航カーボンニュートラル推進について、地球温暖化対策計画の改定や政府における検討会のとりまとめ結果を踏まえつつ、政府や様々な業界における最新動向について注視していく。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。

③　船舶共有建造業務における財務内容の改善

平成２９年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に４０億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

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）地域公共交通出資業務等

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、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、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、出資等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みに対する支援効果が最大となるよう努める。

(a)地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、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を除く。）の実施に必要な資金の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、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。

さらに、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

(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適切に貸付けの業務を行う。

さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握

しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

② 物流施設融資

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、認定総合効率化事業の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適切に貸付けの業務を行う。

さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

また、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み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 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

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。

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みに応じて、会社等に対する助成金の交付、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に進めるとともに、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを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．業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（１）業務改善の取組み

①　組織の見直し

令和４年度における組織体制については、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づき、組織横断的な総合調整を担う経営企画部を本格設置するとともに、事業監理部及び技術企画部を廃止の上、建設企画部を新たに設置し、鉄道建設関係組織を再編するなど、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

②　調達等合理化の取組み

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成２７年５月２５日総務大臣決定）に基づき、「令和４年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、ＰＤＣＡサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

③　人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

④　一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和４年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成２９年度）比で５%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

⑤　事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和４年度）において、前中期計画期間の最終年度（平

成２９年度）比で５%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

⑥　資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図る。

（２）電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るとともに、「鉄道・運輸機構改革プラン」における業務の生産性の向上や働きやすい職場環境の構築に資するため、デジタル技術の活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

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

別紙のとおり。

（２）財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成１２年２月１６日独立行政法人会計基準研究会策定、平成２７年１月２７日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

（３）資金調達

資金調達に当たっては、サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、ＩＲ活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。

４．短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、２６０，０００百万円とする。

５．不要財産の処分に関する計画

該当なし

６．剰余金の使途

・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

７．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

（１）施設及び設備に関する計画
該当なし

（２）人事に関する計画
機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行うとともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応えうる組織運営に努める。
なお、人材育成については、人材育成に係る組織体制の強化を行い、複数のキャリアパスや人材育成プログラムの整備などに取り組む。

（３）機構法第１８条第１項の規定により繰り越した積立金（同条第５項の規定により第１項の規定を準用する場合を含む。）の使途

・地域公共交通等勘定
前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

・助成勘定
前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間

に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

（４）その他当該中期目標を達成するために必要な事項

①　内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成２６年１１月２８日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づく取組みを確実に実施する。

理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

鉄道建設事業については、工程と事業費を同時に審議する事業総合管理委員会等を通じた総合的なリスク管理の実施のほか、工程管理、事業費管理及びリスク管理の対応等に係る監査の実施など事業実施部署以外の者による内部統制の取組みを着実に実施する。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

②　広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びＰＲポイントを整理する。その際、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づいて対外的な情報発信力の強化の観点から、自治体等とのコミュニケーションの強化や YouTube への動画配信等に取り組むことにより、戦略的広報を着実に推進する。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保する。

③　情報セキュリティ対策の推進

「サイバーセキュリティ戦略」（令和３年９月２８日閣議決定）等の政府の方針及び機構の「令和４年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づ

き、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取組み、ＰＤＣＡサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

④　環境への配慮

機構で定める「第４期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO_2）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。また、政府による２０５０年カーボンニュートラルの宣言を踏まえるとともに、グリーン社会の実現に寄与すべく、内航船舶や鉄道建設現場におけるバイオ燃料の利用を含むカーボンニュートラルの実現に向けた取組みの推進、職員の環境意識の向上等を目的とした研修の実施を行うとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。

さらに、持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）を意識しつつ、機構の環境対策への取組や成果について、「環境報告書２０２２」を作成し、ホームページ等を活用して公表するとともに、サステナビリティファイナンスの円滑な実行のため IR 活動においてもアジア発の CBI プログラム認証を取得していることも含め機構の環境・社会貢献面への取組みを幅広く訴求するなど、適切かつ積極的な情報発信を行う。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和4年度）
【建設勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　計
収入				
国庫補助金等	53,586	12,210	－	65,796
地方公共団体建設費負担金	53,586	－	－	53,586
地方公共団体建設費補助金	－	12,210	－	12,210
政府出資金	－	－	3,090	3,090
借入金等	－	96,357	18,643	115,000
財政融資資金借入金	－	11,100	－	11,100
民間借入金	－	18,257	5,643	23,900
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	－	67,000	13,000	80,000
業務収入	90,363	65,873	33,003	189,240
受託収入	－	－	34,134	34,134
業務外収入	155	1,653	256	2,064
他勘定より受入	96,672	11,589	17,256	125,517
計	240,776	187,682	106,381	534,840
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	248,071	30,944	21,289	300,303
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	－	－	32,176	32,176
借入金等償還	－	151,557	46,581	198,138
支払利息	3,956	5,777	849	10,582
一般管理費	3,985	377	792	5,154
人件費	11,186	1,059	2,239	14,484
業務外支出	9,086	2,300	3,052	14,438
他勘定へ繰入	903	15,419	－	16,322
計	277,187	207,433	106,977	591,597

［人件費の見積もり］ 11,311百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。
（注1）第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　計
費用の部	226,198	64,215	55,135	345,548
経常費用	226,042	58,826	54,167	339,035
鉄道建設業務費	225,141	57,930	52,964	336,035
受託経費	99	682	858	1,639
一般管理費	728	195	324	1,247
減価償却費	74	19	21	114
財務費用	2	5,335	874	6,211
雑損	154	54	93	301
収益の部	226,198	64,355	55,234	345,786
鉄道建設業務収入	90,245	61,698	44,730	196,673
鉄道建設事業費補助金収入	－	－	－	－
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	21	－	21
受託収入	99	682	858	1,639
資産見返負債戻入	135,698	1,812	9,390	146,900
資産見返補助金等戻入	131,486	1,804	1,021	134,311
その他	4,211	7	8,369	12,588
財務収益	2	0	－	2
雑益	154	142	255	552
純利益	－	140	99	239
目的積立金取崩額	－	－	－	－
総利益	－	140	99	239

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　計
資金支出	693,335	231,146	124,447	1,048,928
業務活動による支出	276,812	40,449	59,973	377,234
投資活動による支出	4	－	348	353
財務活動による支出	－	166,949	46,581	213,530
翌年度への繰越金	416,519	23,749	17,544	457,812
資金収入	693,335	231,146	124,447	1,048,928
業務活動による収入	240,621	91,270	84,648	416,540
受託収入	303	750	34,134	35,187
その他の収入	240,318	90,520	50,515	381,353
投資活動による収入	155	55	0	210
財務活動による収入	－	96,357	21,733	118,090
前年度よりの繰越金	452,559	43,464	18,065	514,088

（注2）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和４年度）
【海事勘定】

予算　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
借入金等	31,400
財政融資資金借入金	24,400
民間借入金	7,000
業務収入	28,436
業務外収入	69
計	59,905
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	35,521
借入金等償還	23,523
支払利息	424
一般管理費	214
人件費	862
業務外支出	95
計	60,639

［人件費の見積もり］ 650百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
費用の部	25,523
経常費用	25,001
海事業務費	23,896
一般管理費	1,102
減価償却費	3
財務費用	522
収益の部	26,037
海事業務収入	25,600
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	0
雑益	437
純利益	514
目的積立金取崩額	－
総利益	514

資金計画　　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	68,437
業務活動による支出	2,128
投資活動による支出	34,908
財務活動による支出	23,523
翌年度への繰越金	7,877
資金収入	68,437
業務活動による収入	26,067
投資活動による収入	2,559
財務活動による収入	31,400
前年度よりの繰越金	8,410

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和4年度）
【地域公共交通等勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合　計
収入			
運営費交付金	60	－	60
政府出資金	10	－	10
借入金等			
財政融資資金借入金	201,500	－	201,500
業務収入	1,107	－	1,107
業務外収入	5	－	5
他勘定より受入	820	－	820
計	203,502	－	203,502
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	202,339	0	202,339
借入金等償還	307	－	307
支払利息	699	－	699
一般管理費	36	0	36
人件費	111	0	112
業務外支出	9	0	9
計	203,502	0	203,502

［人件費の見積もり］ 91百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。
（注1）第4期中期計画期間における特殊要因については、都市鉄道融資及び物流施設融資に係る経費並びに並行在来線会社に対する出資に係る経費である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合　計
費用の部	877	1	877
経常費用	156	1	156
地域公共交通等業務費	8	0	8
一般管理費	147	0	147
減価償却費	0	0	0
財務費用	721	－	721
収益の部	877	－	877
運営費交付金収益	55	－	55
地域公共交通等業務収入	813	－	813
賞与引当金見返に係る収益	4	－	4
退職給付引当金見返に係る収益	0	－	0
資産見返負債戻入	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	0	－	0
資産見返補助金等戻入	0	－	0
雑益	4	－	4
純利益	－	△ 1	△ 1
目的積立金取崩額	－	1	1
総利益	－	－	－

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合　計
資金支出	203,510	19	203,530
業務活動による支出	203,193	1	203,194
投資活動による支出	1	－	1
財務活動による支出	307	－	307
翌年度への繰越金	9	18	27
資金収入	203,510	19	203,530
業務活動による収入	1,993	－	1,993
運営費交付金による収入	60	－	60
その他の収入	1,933	－	1,933
財務活動による収入	201,510	－	201,510
前年度よりの繰越金	7	19	27

（注2）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和4年度）
【助成勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	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	セグメント間相殺	合　計
収入						
運営費交付金	－	－	－	200	－	200
国庫補助金等	101,396	－	－	－	－	101,396
国庫補助金	101,375	－	－	－	－	101,375
政府補給金	21	－	－	－	－	21
借入金等						
民間借入金	－	－	55,000	－	－	55,000
業務収入	－	25,750	72,431	283	－	98,465
業務外収入	72	－	－	0	－	72
他勘定より受入	15,502	－	－	－	－	15,502
他経理より受入	16,300	－	15,392	－	△31,692	－
計	133,270	25,750	142,823	483	△31,692	270,635
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	7,243	－	－	6	－	7,249
支払利息	－	25,750	17,990	－	－	43,740
一般管理費	－	－	－	127	－	127
人件費	－	－	－	324	－	324
業務外支出	182	－	－	26	－	208
他勘定へ繰入	110,453	－	108,533	－	－	218,986
他経理へ繰入	15,392	－	16,300	－	△31,692	－
計	133,270	25,750	142,823	483	△31,692	270,635

［人件費の見積もり］ 272百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

（注1）第4期中期計画期間における特殊要因については、機構法の一部改正に伴う令和3年度以降の旅客会社に対する支援の拡充に係る経費である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	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	セグメント間相殺	合　計
費用の部	117,878	25,750	74,360	460	△16,300	202,149
経常費用	117,696	－	27,297	460	△16,300	129,153
鉄道助成業務費	117,696	－	27,297	－	△16,300	128,693
一般管理費	－	－	－	459	－	459
減価償却費	－	－	－	1	－	1
財務費用	－	25,750	47,063	－	－	72,813
雑損	182	－	－	－	－	182
収益の部	117,878	25,750	72,431	459	△16,300	200,219
運営費交付金収益	－	－	－	187	－	187
鉄道助成業務収入	16,300	25,750	72,431	257	△16,300	98,439
補助金等収益	101,396	－	－	－	－	101,396
賞与引当金見返に係る収益	－	－	－	13	－	13
退職給付引当金見返に係る収益	－	－	－	1	－	1
前払年金費用見返に係る収益	－	－	－	－	－	－
資産見返負債戻入	－	－	－	0	－	0
資産見返補助金等戻入	－	－	－	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	－	－	－
雑益	182	－	－	0	－	182
純利益	－	－	△1,929	△1	－	△1,930
目的積立金取崩額	－	－	－	3	－	3
総利益	－	－	△1,929	2	－	△1,927

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	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	セグメント間相殺	合　計
資金支出	133,270	25,750	142,824	791	△31,692	270,943
業務活動による支出	133,270	25,750	63,363	502	△31,692	191,193
投資活動による支出	－	－	－	3	－	3
財務活動による支出	－	－	79,460	－	－	79,460
翌年度への繰越金	－	－	0	287	－	288
資金収入	133,270	25,750	142,824	791	△31,692	270,943
業務活動による収入	133,270	25,750	87,823	485	△31,692	215,637
運営費交付金による収入	－	－	－	200	－	200
補助金等による収入	101,396	－	－	－	－	101,396
その他の収入	31,874	25,750	87,823	285	△31,692	114,040
財務活動による収入	－	－	55,000	－	－	55,000
前年度よりの繰越金	－	－	0	306	－	306

（注2）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（令和4年度）
【特例業務勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
業務収入	3,683
業務外収入	16
他勘定より受入	108,533
計	112,232
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	97,040
借入金等償還	22,000
支払利息	9,426
一般管理費	1,026
人件費	530
業務外支出	1
他勘定へ繰入	15,064
計	145,087

［人件費の見積もり］ 429百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

（注1）第4期中期計画期間における特殊要因については、債務等処理法の一部改正に伴う令和3年度以降の会社等に対する支援の継続・拡充に係る経費である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
費用の部	60,254
経常費用	50,826
特例業務費	49,406
一般管理費	1,394
減価償却費	26
財務費用	9,427
収益の部	29,089
特例業務収入	－
財務収益	29,085
雑益	4
純利益	△ 31,165
目的積立金取崩額	－
総利益	△ 31,165

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	242,636
業務活動による支出	145,022
投資活動による支出	65
翌年度への繰越金	75,549
資金収入	242,636
業務活動による収入	32,772
投資活動による収入	79,460
前年度よりの繰越金	130,404

（注2）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

３．参照書類を縦覧に供している場所

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
（横浜市中区本町六丁目 50 番地１　横浜アイランドタワー）

なお、当機構ホームページ(https://www.jrtt.go.jp/)にも掲載しています。