

債券内容説明書
平成30年5月11日現在

第114・115回
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券

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 114・115 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券」（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平成 29 年 10 月 1 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（10年債） 1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10年債） 5
3. 新規発行債券（15年債） 6
4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（15年債） 10
5. 本債券の発行により調達する資金の用途 11

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 63

第1 募集要項

1. 新規発行債券（10年債）

銘柄	第114回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	債券の総額	金16,000,000,000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16,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	平成30年5月11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0.225パーセント	払込期日	平成30年5月30日
利払日	毎年3月20日及び9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	平成40年5月30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茅場町二丁目1番1号
募集の方法	一般募集		
利息支払の方法	<p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(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、平成30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。</p> <p>(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。</p> <p>(3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p>		
償還の方法	<p>1. 償還金額</p> <p>各債券の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の元金は、平成40年5月30日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。</p> <p>(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。</p>		
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 の信用格付を平成 30 年 5 月 11 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、信用格付を保留したり、取り下げたりすることがある。

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。

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レ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力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 A 1 の信用格付を平成 30 年 5 月 11 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 (<http://www.moodys.co.jp/>) 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「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」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力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平成 30 年 5 月 11 日付第 114 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券募集委託契約証書（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。

<p>摘 要</p>	<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>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違反するとき</p> <p>②決議が不正の方法によって成立するに至ったとき</p> <p>③決議が著しく不公正であるとき</p> <p>④決議が本債券の債権者の一般の利益に反するとき</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>9. 募集の受託会社への事業概況等の報告</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
------------	---

2. 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	三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区丸の内二丁目5番2号	百万円 5,600	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4,800万円とする。
	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	4,000	
	大和証券株式会社 野村証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号 東京都中央区日本橋一丁目9番1号	4,000 2,400	
	計		16,000	
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（15年債）

銘 柄	第115回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	債券の総額	金8,000,000,000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8,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	平成30年5月11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0.395パーセント	払込期日	平成30年5月30日
利払日	毎年3月20日及び9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	平成45年5月30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茅場町二丁目1番1号
募集の方法	一般募集		
利息支払の方法	<p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(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、平成30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。</p> <p>(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。</p> <p>(3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p>		
償還の方法	<p>1. 償還金額</p> <p>各債券の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の元金は、平成45年5月30日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。</p> <p>(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。</p>		
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 の信用格付を平成 30 年 5 月 11 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、信用格付を保留したり、取り下げたりすることがある。

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。

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レ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力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 A 1 の信用格付を平成 30 年 5 月 11 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 (<http://www.moodys.co.jp/>) 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「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」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力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平成 30 年 5 月 11 日付第 115 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券募集委託契約証書（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。

<p>摘 要</p>	<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>①債権者集会の招集の手續又はその決議の方法が法令又は本要項の定め違反するとき</p> <p>②決議が不正の方法によって成立するに至ったとき</p> <p>③決議が著しく不公正であるとき</p> <p>④決議が本債券の債権者の一般の利益に反するとき</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(11) 本項に定めるほか債権者集会に関する手續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。</p> <p>(12) 本項の手續に要する合理的な費用は、当機構の負担とする。</p> <p>9. 募集の受託会社への事業概況等の報告</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
------------	---

4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（15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	三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区丸の内二丁目5番2号	百万円 2,800	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2,800万円とする。
	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	2,000	
	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	2,000	
	野村証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	1,200	
	計		8,000	
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		

5. 本債券の発行により調達する資金の用途

(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
24,000,000,000 円	85,527,372 円	23,914,472,628 円

(注) 上記金額は、第 114 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び第 115 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券の合計金額です。

(2) 手取金の用途

上記の手取概算額 23,914,472,628 円は、平成 30 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 10 号の業務に充当する予定です。

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（平成29年10月1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（平成29年10月1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（平成30年5月11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（平成30年5月11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（平成29年10月1日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（平成30年5月11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。）。

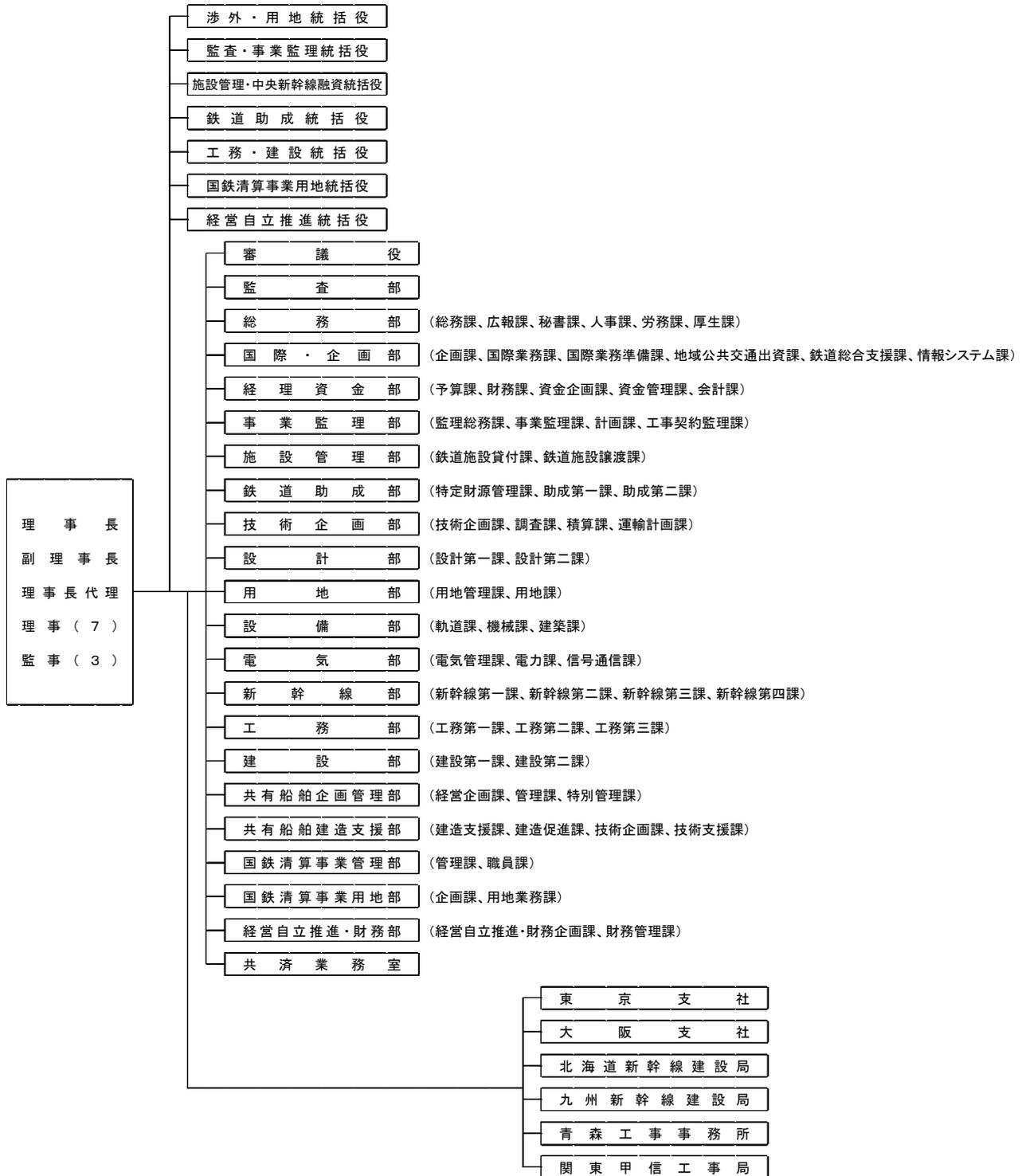
第1 法人の概況

3. 事業の内容

(3) 組織図（平成30年4月1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

(平成30年4月1日現在)



(4) 日本政府との関係について

③業務運営について

(イ) 中期目標

通則法第 29 条により、国土交通大臣は、あらかじめ独立行政法人評価制度委員会（以下「委員会」という。）の意見を聴き、3 年以上 5 年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定め、これを指示するとともに公表しなければならないとされております。これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、平成 30 年 4 月 1 日から平成 35 年 3 月 31 日までの 5 年間について定められております。

(6) 当機構の業務内容について

①鉄道建設業務

(ウ) 都市鉄道

(ii) 都市鉄道線

平成 3 年に設立された鉄道整備基金（旧事業団）を承継した当機構が行う混雑率緩和等輸送力増強を目的とした無利子貸付について、工事施行認可を得た鉄道事業者がその貸付けを受けるために、国土交通大臣に事業認定申請を行い、併せて当機構に工事の申出を行うものであり、主要な線として筑肥線及び常磐新線（つくばエクスプレス）等があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されております。

(略)

(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。平成 29 年度の受託工事は、えちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事等を行いました。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成 29 年度は、小田急多摩線延伸線等の調査を実施しました。

(略)

<受託工事（平成 29 年度）の主な実績>

受託件名	委託者	受託内容	備考
えちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事	えちぜん鉄道株式会社	勝山永平寺線、三国芦原線及び入出庫線の仮線及び計画線工事	

<受託調査（平成 29 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	小田急多摩線延伸検討会	鉄道整備に係る基礎調査	
大阪国際空港アクセス鉄道調査	阪急電鉄株式会社	鉄道整備に係る基礎調査	

②船舶共有建造業務

(略)

平成 22 年度に、政策要件を「内航海運のグリーン化に資する船舶」「産業競争力強化に資する船舶としてグループ化等を実施する内航海運事業者により建造される船舶」「離島航路等の維持・活性化に資する船舶」等へと見直しを行い、政策効果のより高い船舶に対して金利優遇を実施しております。

船舶共有建造制度の利便性向上を図るため、毎年度制度改正を実施しており、平成 30 年度から政策要件を「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」等に見直しを実施しております。

以上の方針の下、当機構は船舶共有建造業務に関し、以下の業務を行います。

(略)

③地域公共交通出資等業務

当機構は、地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対する出資業務を行います。

サービスレベルの向上、路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る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）に基づく認定を受けた事業について、中長期的な収益性が見込まれる等の条件を満たす事業が出資の対象となり、その原資は産投出資です。

⑤鉄道助成業務

当機構は、国の一般会計からの補助金と J R 本州 3 社からの既設新幹線譲渡収入等を財源として以下の業務を行っております。

(ア) 旧事業団から承継した旧国鉄長期債務等の償還及び利子の支払い

(イ) 補助金の交付等

(i) 整備新幹線建設助成

現在、当機構では全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年 5 月 18 日法律第 71 号）に基づいて整備新幹線の建設が推進され、また、整備新幹線の工事を円滑に実施するための調査などの建設推進高度化事業が実施されております。これらの事業を行う建設勘定に対して、助成勘定では国からの補助金の繰り入れを行っております。

(略)

(iii) 都市鉄道整備助成

既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ速達性の向上を図ることにより、利用者の利便の増進に資する事業、大都市交通の大きな担い手である地下鉄の整備等を推進するとともに、貨物専用線の旅客線化や都市開発と一体的に行う鉄道駅の総合改善事業等による都市機能の向上・活性化等に対して助成を行っております。

(iv) 鉄道技術開発推進助成

一般鉄道の新技術、安全対策、環境対策に係る技術開発を促進し技術水準の向上を図るため、これらの事業に対して助成を行っております。

(v) 安全・防災対策助成

安全かつ安定的な鉄道輸送サービスを提供するための設備等の整備、踏切道における事故防止と道路交通の円滑化を図るための踏切遮断機や警報装置等の踏切保安設備の整備を図る等により、安心できる生活環境を維持するため、助成を行っております。

(ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

(略)

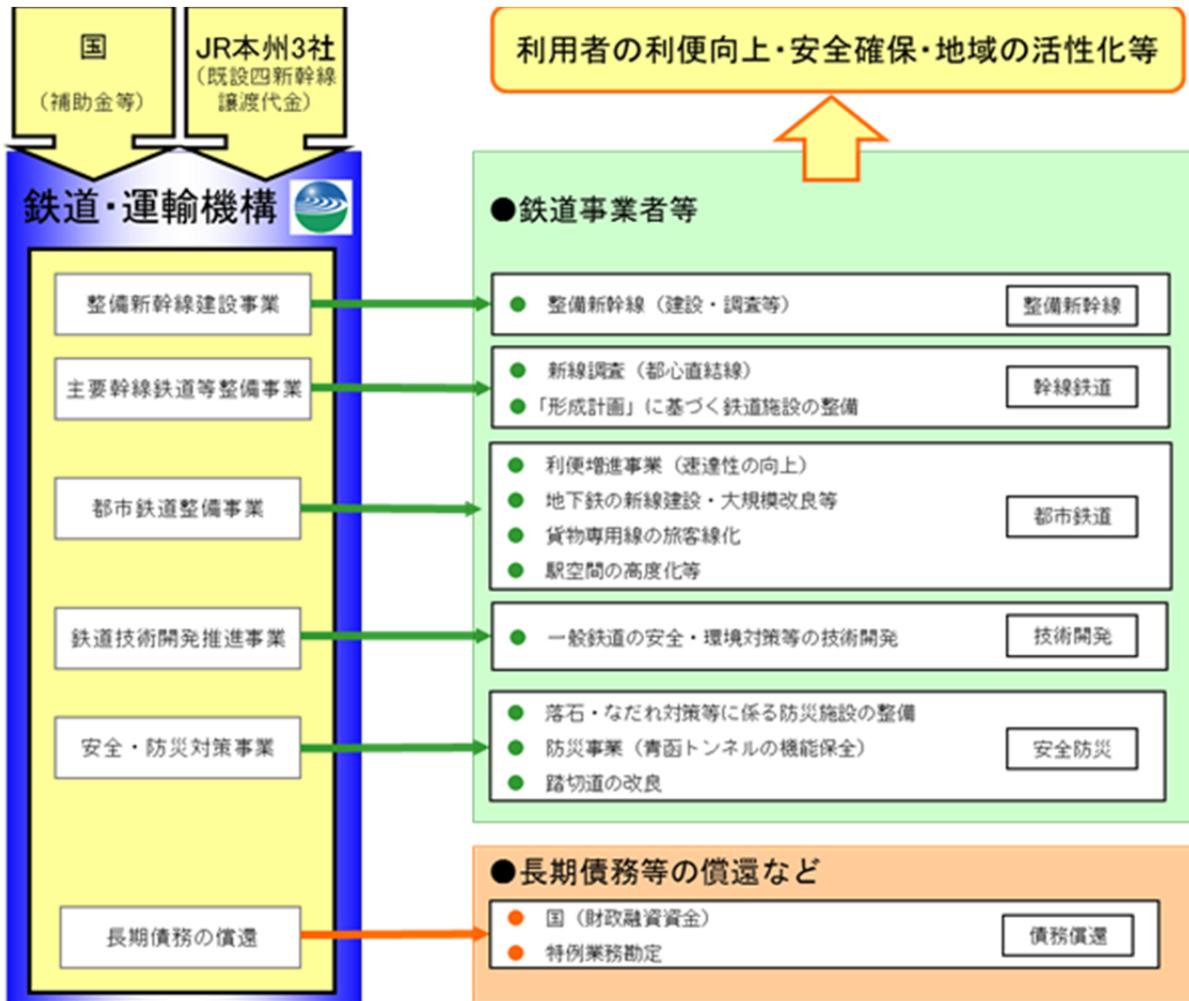
貸付金については、東京メトロは平成 26 年 3 月をもって完済され、旧公団（建設勘定）は平成 30 年 5 月 1 日現在残高が 130,645 百万円です（旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）。

(エ) 財政融資資金を活用した資金の貸付等

「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）により、東海旅客鉄道株式会社（以下「J

R東海」という。)が行うリニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒しすることとされたことを受け、平成28年度より、財政融資資金を借り入れ、JR東海に対し建設資金の一部貸し付けを行いました。貸付金残高は、平成30年5月1日現在30,000億円です。

<鉄道助成業務のスキーム>



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

③東葉高速線の償還について

(略)

これにより、大株主（千葉県、船橋市、八千代市及び東京メトロ）による増資、無利子融資等の資金面での支援、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる旧公団に対する償還条件の変更（元本の償還猶予、利子の支払猶予、償還期間の延長等）、これに関連する国・関係地方公共団体から当機構の前身たる旧公団への利子補給等を内容とする支援策が講じられました。今後も必要な支援については一体となって協議していくことが関係者で確認されており、当機構に対する債務の円滑な償還が確保される見通し（平成74年償還完了）です。

(略)

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

平成30年度の新幹線建設の事業については、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間、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4区間の建設を行います。

北海道新幹線の新青森・新函館北斗間148.3kmについては、平成28年3月26日に開業しました。平成30年度は、昨年度に引き続き、共用区間の高速化対応工事及び環境対策工事等を行います。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間211.7kmについては、渡島トンネル、立岩トンネル及び後志トンネル等の工事を行います。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、新北陸トンネル等のトンネル工事並びに九頭竜川橋りょう等の橋りょう・高架橋工事をはじめ、全線にわたり土木工事を進めます。また、軌道・電気・建築等開業設備工事の準備を進めます。

九州新幹線武雄温泉・長崎間67.0kmについては、長崎駅高架橋および大村車両基地路盤をはじめ、全線にわたり土木工事を進めます。また、軌道・電気・建築等開業設備工事の発注を進めます。

(略)

(単位：百万円)

線名・区間	工事延長 km	平成28年度 実施額	平成29年度 事業費	平成30年度 事業費	完成予定 又は完成年度	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	19,885	7,000	3,000	平成31年度末 (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	211.7	25,047	36,000	37,000	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						
金沢・敦賀間	114.6	72,890	134,000	225,000	平成34年度末	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線						
武雄温泉・長崎間	67.0	51,947	80,000	83,000	認可の日から概ね10年後 ^(注4)	九州旅客鉄道株式会社
着工区間計						
(注2) (3線4区間)	541.6	169,769	257,000	348,000		
建設推進高度化等事業		3,269	2,600	2,500		
合計		173,038	259,600	350,500		

(注1) 平成28年度実施額は決算額、平成29年度及び平成30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、平成30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。

(略)

(2) 大都市における鉄道建設

当機構における都市鉄道の建設には、民鉄線と都市鉄道線があり、いずれも通勤・通学混雑の緩和を主な目的として、当機構が調達する財政融資資金借入金、無利子借入金等の長期安定資金を原資として鉄道施設の新設・大改良を行うものです。

これまでに、民鉄線は東急新玉川線など30線・210.0kmを、都市鉄道線は札沼線、常磐新線（つくばエクスプレス）など4線・102.5kmを建設・譲渡してきました。

平成30年度は、民鉄線事業として引き続き小田急小田原線(2)を施行します。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成28年度 実施額	平成29年度 事業費	平成30年度 事業費	完成予定	鉄道事業者又は 軌道経営者
小田原線 (2)	東北沢・ 和泉多摩川間	10.4	3,560	1,900	2,200	平成30年度	小田急電鉄 株式会社

(注1) 平成28年度実施額は決算額、平成29年度及び平成30年度事業費は年度初の事業計画額としております。

(注2) 民鉄線の実施額及び事業費に管理費は含まれていません。

(3) 都市鉄道利便増進事業

(略)

平成30年度は、相鉄・JR直通線では、用地取得を進めるとともに、相鉄線内改修工事、横浜羽沢駅構内工事及び西谷駅から羽沢駅（仮称）間の開業設備工事（軌道・機会・建築・電気）等を実施します。相鉄・東急直通線では、用地取得を進めるとともに、羽沢トンネル工事、新横浜駅（仮称）工事、新横浜トンネル工事、新綱島駅（仮称）工事、綱島トンネル工事及び東急東横線改築工事等を実施します。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 Km	平成28年度 実施額	平成29年度 事業費	平成30年度 事業費	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	40,879	51,254	34,776	下記参照	下記参照
〔相鉄・JR〕 直通線	西谷・横浜羽 沢間	2.7				平成31年度 下期	相模鉄道株式会社
〔相鉄・東急〕 直通線	横浜羽沢・ 日吉間	10.0				平成34年度 下期	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社

(注) 平成28年度実施額は決算額、平成29年度及び平成30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、平成30年度は、火災検知施設、定点消火施設、電力施設及び変電所施設等の改修工事を行います。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成28年度 実施額	平成29年度 事業費	平成30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	—	1,097	1,290	1,290	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 平成28年度実施額は決算額、平成29年度及び平成30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

受託事業は、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うものです。

平成 30 年度は、えちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事等を行います。

<受託事業>

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成 28 年度 実施額	平成 29 年度 事業費	平成 30 年度 事業費	完成予定又は 完成年度	鉄道事業者又は 軌道経営者
山梨リニア実験線	笛吹市・ 上野原市間	42.8				平成 28 年度	東海旅客鉄道株式会社 (公財) 鉄道総合技術研究所
つくばエクス プレス	車両基地入出庫 線複線化工事	1.4				平成 28 年度	首都圏新都市 鉄道株式会社
えちぜん鉄道	福井駅付近連続 立体化工事	2.6				平成 30 年度	えちぜん鉄道 株式会社
調査受託等							
計			8,328	15,175	15,190		

(注) 平成 28 年度実施額は決算額、平成 29 年度及び平成 30 年度事業費は年度初の事業計画額としております。

(6) その他

上記のほか、国からの補助金で実施する新線等調査事業の都心直結線調査は、成田空港及び羽田空港と都心や郊外を直結する新線整備の事業化を検討するために必要な基礎的資料等の作成を行います。平成 30 年度は、引き続き事業化に向けた検討の深度化を図るため、主要施設の構造に関する基礎的検討及びルート精査に必要な地質調査などを行います。

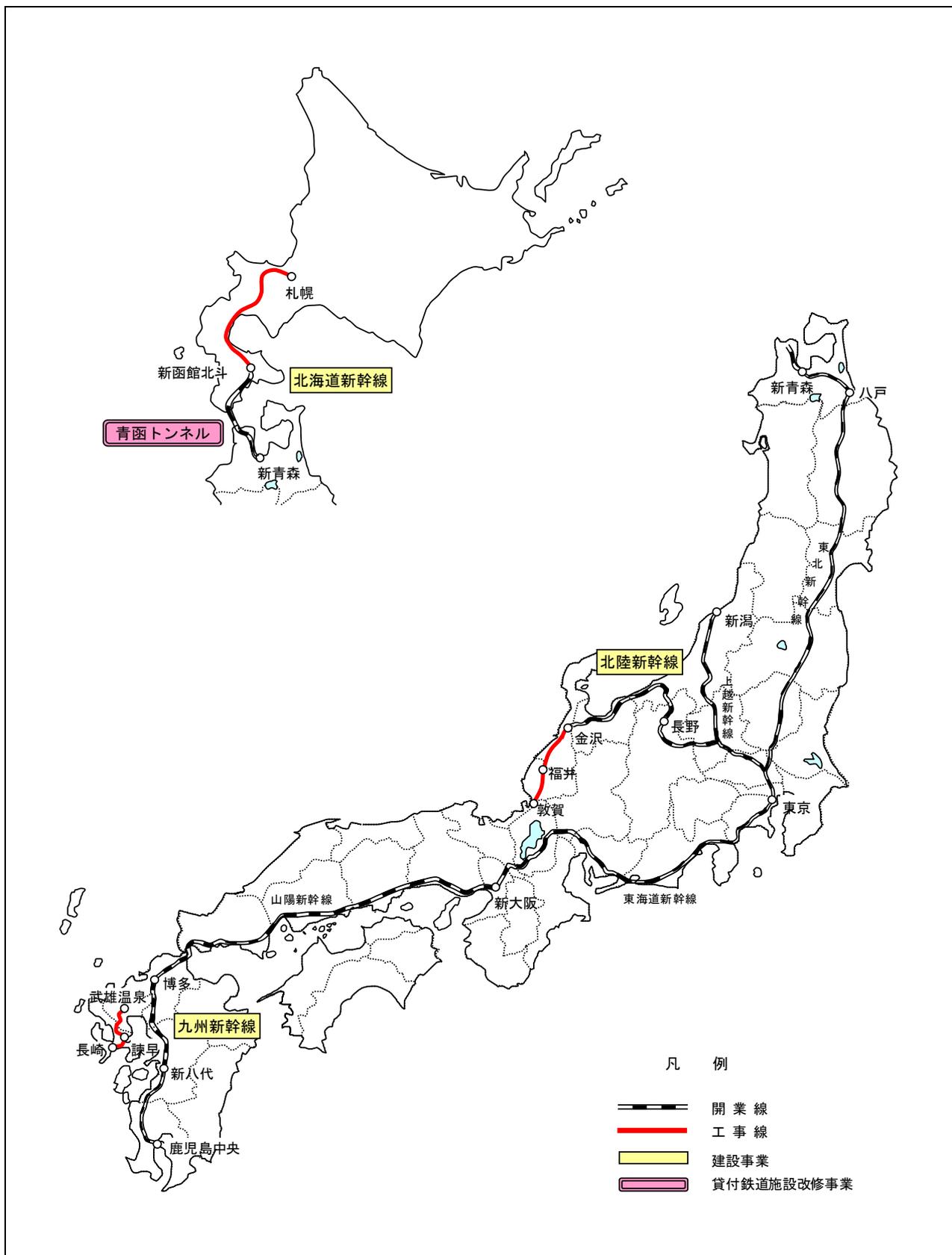
(単位：百万円)

線名	平成 28 年度 実施額	平成 29 年度 事業費	平成 30 年度 事業費	備考
都心直結線調査	89	40	40	

(注) 平成 28 年度実施額は決算額、平成 29 年度及び平成 30 年度事業費は年度初の事業計画額としております。

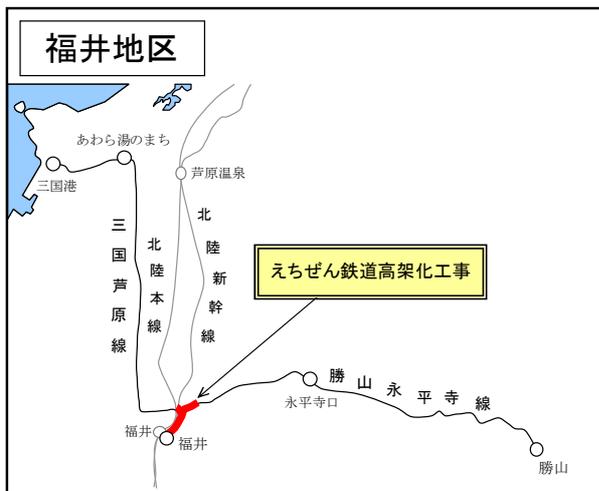
平成30年度 建設線等路線図

(新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



平成30年度 建設線等路線図

(民鉄線、都市鉄道利便増進事業、受託事業)



- 凡 例
- | | | | |
|---|-------|---|------------|
|  | 工 事 線 |  | 都市鉄道利便増進事業 |
|  | 民 鉄 線 |  | 受 託 事 業 |

9. 行政改革関連事項について

⑩「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）

行政改革推進会議における審議等を踏まえ、平成 25 年 12 月 24 日に「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」が閣議決定されております。

なお、各独立行政法人について講ずべき措置とされたもののうち、本機構に関する部分については、平成 28 年度迄に全ての措置が講じられております。フォローアップ結果は、下表の通りです。

（略）

1 1. 役職員数の状況（平成 30 年 4 月 1 日現在）

	平成30年度
役員数	13名
職員数	1,586名

第2 事業の状況

1. 業績等の概要

○各勘定の財務諸表

（5）特例業務勘定

②損益計算書

（略）

（イ）費用の部

平成 28 年度の経常費用は、122,546 百万円となっております。その主な内訳は、処分用有価証券売却原価を含む資産処分業務費が 84,848 百万円、共済関係業務費が 2,509 百万円、鉄道支援助成業務費が 24,297 百万円、財務費用が 9,511 百万円及び一般管理費が 1,380 百万円となっております。

（ウ）当期総利益

平成 28 年度の経常利益 370,935 百万円に臨時損失を控除後の 370,932 百万円が、当期総利益となりました。

（略）

2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

(2) 海事関係

(略)

また、平成25年12月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」等において、共有建造事業においては多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定することとされたため、平成26年3月に繰越欠損金削減計画を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その削減を図ることとしました。平成28年2月には、平成25、26年度の実績を反映し、繰越欠損金削減計画に定める第三期中期計画期間中の削減目標額を43億円から123億円に変更し、平成30年度から第4期中期計画期間となることから、「繰越欠損金削減計画」(参考3)を新たに策定し、削減目標を5年間で40億円程度とすることとしております。

(略)

(参考3)「繰越欠損金削減計画」

繰越欠損金削減計画

平成30年3月30日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 繰越欠損金削減計画の基本的な考え方

(1) 繰越欠損金の発生要因と現状

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下、「機構」という。)は、平成15年10月1日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団(以下、「事業団」という。)を統合して発足しているが、その中の海事勘定においては、繰越欠損金が、平成28年度末には、317億円に達している。主な内訳を見ると、貸倒引当金相当額77億円、未収金の処理等に伴い、これまでに計上した損失240億円となっている。

その他にも、機構発足後、独立行政法人化に伴い独立行政法人会計基準(以下「独法会計基準」という。)の導入による損失が発生したが、これらについては、これまで計上した利益により解消している。

それぞれの具体的な内容は以下のとおりである。

①貸倒引当金の計上

海事勘定においては、機構発足時(平成15年10月1日)以降、多額の貸倒引当金を計上することとなったが、この主な要因は下記のとおりである。

(i) 未収金の増加

船舶共有建造業務においては、平成9年度以降(平成9年9月末までは船舶整備公団、同年10月1日以降は事業団)、下記のような、従来の債権管理体制では対応しきれない、急激な状況の変化が発生したことにより未収金が急増し、これに伴い、機構発足以降、多額の貸倒引当金を計上することとなった。

(ア) 経済の長期低迷による荷動きの減少

(イ) 規制緩和による影響

(a) 規制緩和後の荷主再編に伴う物流合理化により船腹過剰となり、運賃・用船料が低下

(b) 各種運賃協定等(内航タンカー運賃協定、沖縄航路運賃協定)の廃止に伴い、運賃・用船料が低下

(ウ) 金融機関の破綻、貸し渋り等の金融システム不安

(エ) 財政再建の観点からの公共事業の縮減に伴い、稼働率が低下

(オ) 燃料費の高騰により旅客船事業者、内航オペレーターの経営が悪化

(カ) その他の要因(本四架橋、阪神淡路大震災等)

(ii) 独法会計基準の導入による貸倒引当金計上基準の変更

機構発足前の船舶整備公団、事業団(船舶勘定)においては、特殊法人会計において、貸倒引当金は損益の範囲内で未収金残高等の千分の六を限度額として計上することとしていた。

機構発足による独立行政法人化に伴い、金融商品にかかる会計基準に準ずる形で個別の回収可能性を検討し、不足額を引き当てることとなり、これにより、引当額が大幅に増加することとなった。

②未収金の処理等に伴い計上した損失

未収金の処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失・有形固定資産売却損・減損損失の計上により総額で379億円の損失が発生したが、このうち、これまでに計上した利益により139億円が解消し、平成28年度末の繰越欠損金の内訳としては、240億円となっている。

③ その他の要因

(i) 貸倒引当金以外の独法会計基準導入による影響(退職給付引当金計上)

機構発足前は、特殊法人会計に基づき、当該事業年度末に役職員全員が退職した場合の退職金所要額のみを計上していたが、機構発足後は、独法会計基準に基づき、各事業年度末における役職員の退職給付債務（退職一時金、厚生年金基金から支給される年金給付、退職共済年金に係る整理資源負担及び恩給負担金に係る債務）の額の割引額を計上することとなり、引当額が増加したが、これに伴う損失については、これまで計上した利益により全て解消している。

(ii) 利幅の低下

平成7年以降、事業金利と調達金利の利幅が縮小したことにより、船舶共有建造業務における収益性が低下したが、利幅については、平成18年11月より、金利体系を見直したことにより、現状においては、安定的な確保が図られている。

(2) 計画の必要性

内航海運は、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、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安全・良好なサービスを持続的に確保するためには、安定的輸送の確保や生産性の向上を図る必要がある。また、離島航路の維持・改善をはじめとする、地域公共交通の活性化や観光立国推進等に寄与する必要がある。

そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。海事勘定においては、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（以下、「見直し方針」と言う。平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づき、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間において、船舶共有建造制度の抜本的見直し、適切なスプレッドの確保、未収発生防止、債権管理及び回収の強化策に努めたこと等により、重点集中改革期間の最終年度（平成21年度）においては、多額の債務超過の状態から135億円の資産超過に転じ、また、未収金についても平成28年度末時点の残高が8億円となり、着実に解消されてきている。一方、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、平成28年度末において、317億円に上っていることから、第4期中期計画期間においても、引き続き、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、船舶共有建造業務を円滑に遂行するため、今後は、繰越欠損金の解消に向け、その削減を進めていく必要がある。基本的には、船舶共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金削減の原資となるため、事業量の確保を図るとともに、未収金が、引当金の計上や、管理又は処理に伴い発生する費用等により損益を圧迫する要因となることから、その発生の抑制、債権管理及び債権回収の強化を通じてこれらの費用の圧縮を図ることにより、利益を確保していくこととし、繰越欠損金の削減目標額及び具体的な削減方法を定めることにより、着実に削減を進めていくものである。

(3) 前提条件

①基本的な考え方

上述のとおり、基本的には、船舶共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金の原資となるため、引き続き、収益性の確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

その一方で、機構（船舶共有建造業務）は、国内海運政策の実施機関であることに鑑み、「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）」において、「共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定し、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。」とされたところである。

このため、船舶共有建造業務の実施においては、民業補完の観点、債権管理体制の強化、適正な事業金利の設定により国内海運政策への誘導等に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保を図り、また、未収金の回収や引当金計上による未収金への適切な対処により財務の健全性を確保していくことを考慮した上で、下記②の前提条件による推計に基づき、繰越欠損金の削減目標を設定するものとする。

②具体的な前提条件

(i) 事業量

第4期中期計画期間（平成30年度～平成34年度）中、平成30年度予算額で推移するものとする。

(ii) 金利水準

過去の金利実績に基づき、将来の金利（事業金利、調達金利）を予測したものを用いる。

(iii) 固定型と金利見直し型の事業量比率は、過去の平均に基づき8：2と設定する。

2. 繰越欠損金削減目標額

以上に基づき推計した結果、第4期中期計画期間（平成30年度～平成34年度）5年間における繰越欠損金の削減目標額は、40億円程度とするものとする。

3. 繰越欠損金の具体的な削減方法

(1) 事業量の確保

機構は、これまで、適正な事業金利の設定や、事業者へのPR等により建造推進を図ってきたが、引き続き、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。また、社会的要請の高い船舶の建造に適切に対応することにより、

財務改善に必要な事業量の確保を図っていくものとする。

機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を推進することにより、良質な事業者の安定的な確保に努める。

- ① 建造支援セミナーや地区説明会の実施、及び事業者への個別訪問による船舶共有建造制度のPRを行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行っていく。
- ② 荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行い、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造推進活動を行っていく。

(2) 未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策

① 未収金発生防止・債権管理強化策

- (i) 新規未収金発生を防止するための審査の厳格化（建造計画の検証、長期用船保証の確保）を行う。
- (ii) 未収金発生時の船舶使用料の用船料直接受領の一般化を行う。
- (iii) 保有債権の管理を強化するため、民間金融機関と連携して海運事業者の経営状態のモニタリングを行う。
- (iv) 事業者の資産の劣化や状況悪化による未収金発生を未然に防止するため、審査・管理部署が連携した効率的な管理体制を構築し、信用リスクの適時適切な把握に努めるものとする。

② 債権回収強化策

共有契約に基づく船舶使用料が未払いとなった事業者に対しては、未収金回収の最大化を図るべく、以下の措置を講じるものとする。

- (i) 未収金発生原因の確認、関係者との間で事業者の資金繰りや経営改善のための協議を行うことにより、早期の正常化を図る。
- (ii) 個々の事業者の経営状況等を勘案して、支払計画を早期に策定したうえで、未収金の計画的かつ確実な回収を行っていく。
- (iii) 上記措置が困難となる場合においては、既存債権の回収率を引き上げるため、以下の措置を講じる。
 - (ア) 早期に新たな本船の引き受け事業者やオペレーターを探し、新たなスキームの下での回収の継続を行う。
 - (イ) 法的手続きを含めた回収策や売船マーケット状況を考慮した船舶の売却等により、回収の最大化を図る。

4. その他

繰越欠損金の削減目標額は上記の推計に基づくものであり、実際の前提条件については、年度ごとにある程度の波が発生するものであることから、試算の前提や結果は幅をもって理解されるものである。事業量や引当額等に大幅な変動が生じることになると合理的に見込まれる状況に至った場合等、実際の状況が前提条件から大幅に乖離し、本計画によることが著しく不相当と認められる場合には、上記1.(3)の「①基本的な考え方」（適正な事業金利の設定、政策課題の実行、未収金の処理等）に留意しつつ、当該計画の見直しを実施するものとする。

(5) 広報・情報提供機能の整備

④ パンフレット及び広報誌の活用

機構が果たしている役割、業務について国民の理解をより促進するため、平成28年度に新パンフレットを作成しております。

(6) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

(略)

ちなみに、平成29年度のコスト改善率は、5.82%となりました。平成30年度以降については、新たなコスト改善策に取り組んでいきます。

(略)

<機構コスト構造改善プログラムにおける建設コスト改善の主な施策（平成25年度～平成29年度）>

施策分類	施策項目	施策概要
工事コストの改善	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを改善
	トンネル灯具の仕様を変更	トンネル灯具の安定器仕様を電磁式から電子式に変更し、設置台数が減少することにより工事コストを改善
	吹付けコンクリートの材料変更	トンネル吹付けコンクリートの材料のうち、シリカフェュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更しコスト改善
	駅本屋の外壁仕上げの見直し	駅本屋拡幅部の外壁仕上げの見直しによるコスト改善

	くい発生土の流用によりコスト改善	くいの発生土を改良し、埋め戻し材として自ら利用することによりコスト改善
	消雪基地の給水方式の見直し	上水道給水方式を井戸給水方式に変更し、コスト改善
	構造物の基礎構造の変更	地質確認の結果、橋りょう基礎の場所打ち杭を直接基礎に変更し、コスト改善
	協議により、トンネル掘削土の処理場を近傍へ変更	トンネル掘削土の運搬場所を近傍に変更してコスト改善
	新技術の開発	従来のシールド工法からより経済的なSENSを開発・採用しコスト改善
	協議によるスパン割の見直し	鉄道事業者との協議により、鋼橋脚をRC橋脚に変更、及びH鋼埋込桁のスパンを変更し、コスト改善
	レール削正車の運搬方法の変更	協議により、船舶による運搬をJR委託工事（オンレール）に変更し、コスト改善
	鉄製トロ等横取治具の開発	工事用車両の上下線の入換作業において、可動式横取装置を使用していたが、新たに横取治具を開発し、コスト改善
	車体塗装・乾燥装置の見直し	新幹線における車体の塗装装置と乾燥装置を個別方式から一体化方式に改良し、コスト改善
	国有林野内に新設した工事用道路の存置	国有林野内に新設する工事用道路は、工事完了後は原形復旧が原則だが、協議の結果、存置することでコスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の施工減	鉄道事業者との協議により、第三者による用地占有の可能性の低い場所は、用地侵害防除柵の施工を省略し、コスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の構造変更	鉄道事業者との協議により、新幹線とJR在来線との境界は、第三者による用地占有の可能性が低いことから、パイプ柵に変更しコスト改善
	駅本屋及び旅客上屋規模の施工減	鉄道事業者との協議により、駅本屋、旅客上屋の規模を減じてコスト改善
	車両検修建物の屋根防水仕様の見直し	車両検修建物の屋根形状を変更のうえ、防水工法を見直し、コスト改善
	シールドセグメントにボルトレス継手を採用	セグメントのボルト継手をボルトレス継手に変更し、ボルトの締め付け時間が不要となりセグメントの組立時間が短縮したことによるコスト改善
	シールドの縦断勾配の見直し	建物の基礎杭がシールドに支障することがわかり、縦断勾配を下げることで支障する基礎杭を回避し、コスト改善
	新幹線橋りょう下部工と並行する道路橋下部工を一体化	新幹線と並行する道路の橋りょう下部工を新幹線下部工と一体構造にすることによりコスト改善
	他工事の建設発生土を有効利用	購入土による盛土の造成を他工事の建設発生土を有効利用することによりコスト改善
	協議によりホーム壁仕上げ面積の縮小	半地下駅ホームの二重壁仕上高さを最小限にし二重壁の壁仕上げ面積を減らすことによりコスト改善
	ヤード仮設設備範囲の縮小	工程調整により、先行工事の仮設設備を継承することで、後工事のヤード仮設設備範囲の縮小となりコスト改善
	トンネル掘削湧水の処理方法の見直し	トンネル掘削時の湧水を、清水と濁水に分離することにより濁水処理水量、薬品量及び電力量の削減、濁水処理設備規模の小型化によるコスト改善
	協議による保守設備の見直し	協議によりトンネル出入口の保守用通路（線路下を通る立体交差設備）を廃止することによるコスト改善
	合成セグメントの設計精査	地質調査結果に伴う設計見直しで、フランジ部材ランクダウンが可能になったことによるコスト改善
	工程調整による土留支保工の見直し	隣接工事の事業者と掘削工程を調整し、グラウンドアンカーを一段省略できたことによるコスト縮減
	協議によるスパン割の変更	管理者との協議の結果、公園敷地内に橋脚の設置が可能になったことによる長大橋化の解消でコスト縮減
維持管理費（LCC）の改善	鉄筋かぶりの増設	鉄筋かぶりを10mm～20mm程度増設して、構造物のコンクリート中性化を抑え長寿命化を図り、ライフサイクルコストの改善
	高効率変圧器（トッランナー）の採用	高効率変圧器（トッランナー）を採用することにより、使用電力量を低減
	節水機能付衛生器具の採用	駅の衛生器具（自動水栓、洋風便器等）の節水機能見直しで使用水量を低減し、ライフサイクルコストを改善

社会的コスト の改善	生コンに高炉セメントを使用	生コンクリート材料に高炉セメントを使用することでCO ₂ の発生を抑制し、環境負荷を低減
	協議による土捨場の変更	関係機関との協議により、土捨場をより近傍に確保することで、ダンプトラックから排出されるCO ₂ を削減し、環境負荷を低減

6. 研究開発活動

(1) 新技術、新工法の開発

(略)

研究分野	主な研究課題
品質・信頼性、安全性向上	トンネル坑口部の斜面防災に関する研究開発 整備新幹線における電車線挙動の調査研究 等
環境保全	整備新幹線におけるLED照明の導入に関する調査研究 等
建設コストの縮減	PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究 ロングレール破断時開口量の検討 等
構造物の長寿命化、維持管理の効率化	支承の省略による鋼鉄道橋の合理化の検討 等
地域特性への適合	酷寒地区に適用する信号設備の調査研究 等
鉄道整備計画策定の効率化	土地利用データ等を用いた人口分布の細分化に関する研究 等

(4) 特許権等

平成30年5月1日現在、当機構名で登録している特許権及び実用新案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	91 (1)	6
実用新案権	—	—

(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。

平成29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2,191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4 法人の状況

2. 役員状況（平成30年4月1日現在）

役職名	氏名	任期	略歴
理事長	北村隆志	(平成27年10月1日) 自平成30年4月1日 至平成35年3月31日	昭和51年4月運輸省入省 平成24年9月海上保安庁長官 平成25年8月内閣官房内閣審議官(内閣官房副長官補付)(命)内閣官房国土強靱化推進室次長 平成26年10月大阪国際空港ターミナル(株)特別顧問
副理事長	小島滋	自平成29年4月1日 至平成31年9月30日	昭和54年4月日本鉄道建設公団入社 平成27年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東京支社長 平成28年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部工務統括役
理事長代理	佐々木良	(平成29年7月7日) 自平成29年10月1日 至平成31年9月30日	昭和59年4月運輸省入省 平成28年4月国土交通省大臣官房サイバーセキュリティ・情報化審議官 平成28年8月国土交通省九州運輸局長
理事	七尾英弘	自平成29年10月1日 至平成31年9月30日	昭和61年4月運輸省入省 平成26年7月国土交通省東北運輸局次長 平成28年6月国土交通省大臣官房審議官
理事	西川浩	自平成29年10月1日 至平成31年9月30日	昭和57年4月住友海上火災保険(株)入社 平成26年4月三井住友海上火災保険(株)理事 総務部長 平成29年4月三井住友海上火災保険(株)金融公務営業推進本部公務部開発顧問
理事	神山和美	(平成26年10月1日) 自平成29年10月1日 至平成31年9月30日	昭和62年4月(財)日本経済研究所入社 平成25年4月(株)日本経済研究所社会インフラ本部長 平成25年6月(株)日本経済研究所執行役員社会インフラ本部長
理事	木村岩雄	自平成29年10月1日 至平成31年9月30日	昭和56年4月東京海上火災保険(株)入社 平成24年6月東京海上日動火災保険(株)執行役員(横浜中央支店長委嘱) 平成26年4月東京海上日動火災保険(株)常務執行役員
理事	岩本泉	自平成29年10月1日 至平成31年9月30日	昭和61年4月運輸省入省 平成27年4月国土交通省海事局検査測度課長 平成29年4月国土交通省九州運輸局次長
理事	高瀬昭雄	自平成30年4月1日 至平成31年3月31日	昭和55年4月日本鉄道建設公団入社 平成28年4月鉄道・運輸機構審議役 平成29年4月鉄道・運輸機構工務・建設統括役
理事	湯山和利	自平成30年4月1日 至平成31年3月31日	昭和56年4月日本国有鉄道入社 平成28年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長 平成29年4月鉄道・運輸機構事業監理部長
監事	藤田親史	(平成25年10月1日) 自平成27年10月1日 至平成29事業年度の 財務諸表承認日	昭和50年4月住友商事(株)入社 平成19年8月住友商事(株)九州・沖縄ブロック長付 平成21年8月住友商事(株)フィナンシャル・リソースズグループ長付
監事	横内泉	自平成27年10月1日 至平成29事業年度の 財務諸表承認日	昭和58年4月警察庁入庁 平成24年8月警察大学校警察政策研究センター所長 平成25年8月宮城県警察本部長
監事	木下和彦	(平成25年7月1日) 自平成27年10月21日 至平成29事業年度の 財務諸表承認日	昭和50年4月(株)三和銀行入行 平成18年6月東洋カーマックス(株)執行役員 平成23年10月東洋カーマックス(株)専務取締役

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(2) 「中期目標」「中期計画」「年度計画」について

(略)

①中期目標

通則法第29条により、国土交通大臣は、あらかじめ委員会の意見を聴き、3年以上5年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（「中期目標」）を定め、これを当機構に指示するとともに公表することになっております。これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、平成30年4月1日から平成35年3月31日までの5年間について定められております。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第4期中期目標

国土交通大臣は、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第29条第1項の規定に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定める。

1. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

我が国が直面する人口急減、少子化、超高齢化という大きな課題に対し、国内の地域間、国内と海外との間におけるヒト、モノ等の「対流」の促進により次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことは極めて重要である。

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いる。

これらの業務の実施においては、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）等を踏まえ、中期目標管理法人として国民に対する説明責任を果たしつつ、法人の政策実施機能の最大化を図るとともに、「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）、「総物流施策大綱」（平成29年7月28日閣議決定）等における公共交通に関する政府方針を実現すべく、適切に遂行しているところである。

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ある。

（別添）政策体系図

2. 中期目標の期間

平成30年4月1日から平成35年3月31日までの5年間とする。

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事項

「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（平成27年5月25日改定）における「一定の事業等のまとめり」は、本章中の(1)鉄道建設等業務、(2)鉄道助成業務等、(3)船舶共有建造等業務、(4)地域公共交通出資業務等、(5)特例業務（国鉄清算業務）とする。各業務については、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事实施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事实施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、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こと

iii 開業準備段階：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し、完成・開業予定時期までに開業させること
さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

<定量的目標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

- ・ 地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。

<指標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

- ・ 技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件）

<目標水準の考え方>

機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階（5＝大変役に立った、4＝おおむね役に立った、3＝役に立った、2＝あまり役に立たなかった、1＝まったく役に立たなかった）中の「3＝役に立った」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。

【難易度：高】

受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

<指標>

- ・ 機構職員向け技術研修の受講者数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人）
- ・ 学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件）
- ・ 機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件）

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力を広く総合的に活用し、国土交

通省の関連施策との連携を図りながら、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進するとともに、我が国の鉄道システムの海外展開（高速鉄道に係る案件形成及びプロジェクトマネジメントの強化を含む。）に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。

<指標>

- ・ 専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））
- ・ 研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のため、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。

<指標>

- ・ 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道事業者数：27者））

(2) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構では、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する。

(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

<指標>

- ・ 補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%）

(b) 助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

<指標>

- ・ 鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）

(c) 債権の確実な回収等

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、これらに係る債務を確実に償還する。

<指標>

- ・ 譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）

② 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図る。

<指標>

- ・ 貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）

(3) 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、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」（平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会）等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

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

船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。

また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの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の建造を推進する。

その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。

<定量的目標>

- ・ 上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。

<目標水準の考え方>

延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間中において140隻と設定した。

【重要度：高】

内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。

【難易度：高】

船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。

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、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。

【重要度：高】

船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。

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取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により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。

さらに、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。

<定量的目標>

- ・ 今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

<目標水準の考え方>

繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を縮減することとした。なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。

(4) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

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。

<定量的目標>

- ・ 国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

<目標水準の考え方>

地域公共交通出資業務については、公的資金であることに鑑み、適切に出資及び貸付けを行うとともに、毀損を生じさせないことを目標としている。

② 内航海運活性化融資

内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金の前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分円滑な実施等

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。以下「債務等処理法」という。）第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、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。

また、やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。

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「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に

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し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

4. 業務運営の効率化に関する事項

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、弾力的な組織の編成、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。

② 調達等合理化の推進

「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）に基づく取組みを着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公平性・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を推進する。

<指標>

- ・ 一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%）

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、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

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、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

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とともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

<指標>

- ・ 保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%）

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、IT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。

<指標>

- ・ Web会議開催回数
- ・ 電子決裁率

5. 財務内容の改善に関する事項

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

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、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、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、毎年度の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。

(2) 資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

6. その他業務運営に関する重要事項

(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、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

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、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、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、引き続き取り組んでいく。

(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ポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、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

政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

(4) 環境への配慮

業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 政策体系図

主な政府方針等

交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)

- 整備新幹線(北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線)の整備を着実に進める(略)
- 都市鉄道の利用を促進するため、(略)都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進する。
- コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、(略)公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を促進する。

総合物流施策大綱(2017-2020)(平成29年7月28日閣議決定)

- 内航海運の安定的輸送の確保と生産性向上のため、「内航未来創造プラン～たくましく日本を支え進化する～」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会策定)に基づく施策の推進に取り組む。(略)先進的な船舶等の開発・普及(略)独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度の活用を通じた円滑な代替建造の促進等(略)を図る。

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)

国土交通省の政策・施策(鉄道・運輸機構関連)

※国土交通省「政策目標及び施策目標」より抜粋

- 整備新幹線の整備を推進する
- 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
- 鉄道網を充実・活性化させる
- 地域公共交通の維持・活性化を推進する

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が果たす役割

(機構の目的)【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 抜粋】

第三条 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」という。)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する。

鉄道建設等業務

- 整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業の着実な進捗。
- 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組の実施。



北海道新幹線

鉄道助成業務

- 交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等への適正かつ効率的な補助の実施。
- 既設新幹線譲渡代金等の適正かつ効率的な回収の実施。



仙台市地下鉄東西線

船舶共有建造業務

- 物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶等の船舶共有建造業務を実施。
- 良質な船舶建造のための技術支援の実施。



高度二酸化炭素低減化船

出資等業務

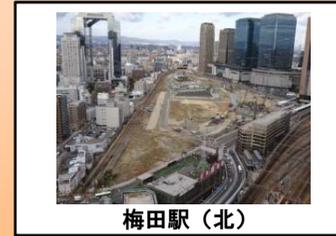
- 地域公共交通の活性化等に資する認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資等
- 内航海運活性化融資業務の適切な実施。



LRT(イメージ)

特例業務(国鉄清算業務)

- 旧国鉄職員等への年金費用等の円滑かつ確実な支払
- 国鉄から承継した土地処分等の円滑な実施等
- JR北海道、四国及びJR貨物の経営自立のための支援



梅田駅(北)

民間企業等との適切な役割分担

内部統制の充実・強化

業務運営の効率化の取組みを実施

平成30年3月30日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第4期中期計画

1. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

我が国は、人口急減、少子化、超高齢化という大きな課題に直面しており、このような社会的な制約を解決するため、運輸分野において公共交通の果たす役割は大きい。

そのため、国においては「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）等を定め、我が国社会の持続的発展のため、様々な政策を実現しようとしている。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、このような政策を実現するため、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、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に貢献するという役割を果たす必要がある。

その際留意すべきは、これら政策のすべてを機構が実施するのではなく、民間企業等のみで実施できることはそれらに任せ、民間企業等のみでは実現できない役割を果たすことが重要である。

特に、整備新幹線整備や都市鉄道利便向上施策などは、機構が有する高速鉄道その他の鉄道建設に関する技術や知見を十分に活用するものであり、船舶共有建造事業などは、民間に任せただけでは課題の解決が進まない状況であることから、国内海運政策を実現するために必要不可欠な業務について、民業補完する形で実施するものである。

これらの役割を果たし、国土交通大臣が定めた機構の中期目標（平成30年4月1日から平成35年3月31日までの5年間の目標。以下「中期目標」という。）を達成するため、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第30条第1項の規定に基づきとるべき措置等を以下のとおり定める。

2. 中期計画の期間

平成30年4月1日から平成35年3月31日までの5年間とする。

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）鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄

道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

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、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。

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を適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、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。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、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。さらに、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。

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、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

平成31年度下期の開業

b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

平成34年度下期の開業

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を適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、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。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、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。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、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。また、開業準備段階に移行した後は、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。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。

・小田急小田原線

平成30年度の事業完了

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

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方

公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

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。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

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。

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。

「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（５段階評価）で平均３．０以上の評価を得ることを目指す。

地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

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、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。

さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施する。

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

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、高速鉄道プロジェクトへの技術協力や専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

また、高速鉄道に係る案件形成・プロジェクトマネジメントの強化に向けた取組みに対して協力する。

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済、償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を策定し、その全額を確実に回収する。

なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度、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。

建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。

また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に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、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。

・平成30年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構は、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」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各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

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、これらに係る債務を確実に償還する。

② 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毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

(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のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の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推進する。

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、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。

具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。

また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

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、SO_x等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

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、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

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「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、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

さらに、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。

（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、次の手順に従って、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。

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、当該リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

また、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。

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、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

② 内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。

（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。

やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期計画期間中に完了させる。

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益余剰金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等の実施に当たっては、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、旅客鉄道株式会社等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。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（1）業務改善の取組み

① 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

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、毎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 人事費管理の適正化

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（平成34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%程度に相当する額を削減する。

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（平成34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%程度に相当する額を削減する。

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とともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、IT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。

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

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、各年度期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、毎年度の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

資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による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。

6. 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、2

60,000百万円とする。

7. 不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に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、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

・平成30年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

行田宿舎及び津田沼寮について、平成30年度以降、売却等適切な措置を講じる。

9. 剰余金の使途

・建設勘定

管理用施設（宿舎に限る。）の改修

10. 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

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するため、人員の適正配置等重点的な運用を行う。

（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

・建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務

・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

日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資

金の貸付けに関する業務

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

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ポイントを整理して、戦略的広報を推進する。

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する。

③ 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

④ 環境への配慮

業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、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(CO₂)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、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。

また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～平成34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	188,625	61,050	-	249,675
地方公共団体建設費負担金	188,625	-	-	188,625
地方公共団体建設費補助金	-	61,050	-	61,050
借入金等	-	579,869	177,770	757,639
財政融資資金借入金	-	88,415	-	88,415
民間借入金	-	135,564	89,170	224,734
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	355,891	88,600	444,491
業務収入	388,618	392,833	220,001	1,001,452
受託収入	-	-	331,937	331,937
業務外収入	42	10,778	1,978	12,798
他勘定より受入	377,250	58,065	58,409	493,725
計	954,535	1,102,596	790,095	2,847,226
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	1,655,825	185,533	104,366	1,945,724
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	-	-	320,673	320,673
借入金等償還	-	846,780	325,474	1,172,254
支払利息	13,547	45,606	10,748	69,900
一般管理費	20,352	1,967	4,231	26,550
人件費	61,895	5,950	12,848	80,693
業務外支出	40,682	13,179	14,987	68,848
他勘定へ繰入	5	114,605	-	114,610
計	1,792,306	1,213,619	793,327	3,799,252

[人件費の見積もり] 62,012百万円を支出する。

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、超過勤務手当及び退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	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部	1,113,750	383,365	306,106	1,803,221
経常費用	1,113,670	341,526	295,022	1,750,218
鉄道建設業務費	1,110,096	340,480	270,331	1,720,908
受託経費	-	-	22,947	22,947
一般管理費	2,950	864	1,449	5,263
減価償却費	625	181	294	1,100
財務費用	33	41,826	11,019	52,877
雑損	46	14	66	126
収益の部	1,113,750	386,124	307,976	1,807,849
鉄道建設業務収入	396,161	380,848	229,171	1,006,181
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	380	380
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	222	-	222
受託収入	-	-	22,947	22,947
資産見返負債戻入	717,546	4,383	53,545	775,474
資産見返補助金等戻入	700,256	4,365	4,087	708,708
その他	17,291	17	49,458	66,766
財務収益	33	6	-	39
雑益	9	664	1,932	2,606
純利益	-	2,758	1,870	4,628
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	2,758	1,870	4,628

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	1,840,680	1,222,945	807,276	3,870,901
業務活動による支出	1,788,814	366,497	464,911	2,620,222
投資活動による支出	7	-	2,011	2,018
財務活動による支出	-	846,780	325,675	1,172,455
次期中期目標期間への繰越金	51,859	9,668	14,678	76,206
資金収入	1,840,680	1,222,945	807,276	3,870,901
業務活動による収入	954,493	522,698	610,347	2,087,537
受託収入	-	-	331,937	331,937
その他の収入	954,493	522,698	278,410	1,755,601
投資活動による収入	42	30	1,978	2,049
財務活動による収入	-	579,869	177,770	757,639
前期よりの繰越金	886,145	120,348	17,181	1,023,674

(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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～平成34年度)
【海事勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
借入金等	138,700	
財政融資資金借入金	90,600	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	48,100	
業務収入	143,269	
業務外収入	985	
計	282,954	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	133,710	
借入金等償還	138,060	
支払利息	4,173	
一般管理費	1,024	
人件費	3,846	
業務外支出	425	
計	281,239	

[人件費の見積もり] 3,090百万円を支出する。

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、超過勤務手当及び退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	130,371	
経常費用	126,077	
海事業務費	120,843	
一般管理費	5,221	
減価償却費	13	
財務費用	4,294	
収益の部	134,414	
海事業務収入	132,531	
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	1	
財務収益	0	
雑益	1,882	
純利益	4,043	
目的積立金取崩額	-	
総利益	4,043	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出		288,475
業務活動による支出		13,054
投資活動による支出		130,172
財務活動による支出		138,060
次期中期目標期間への繰越金		7,188
資金収入		288,475
業務活動による収入		
その他の収入		136,201
投資活動による収入		9,390
財務活動による収入		138,700
前期よりの繰越金		4,184

(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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～平成34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	229	-	229
政府出資金	4,800	-	4,800
借入金等			
民間借入金	-	32,400	32,400
業務収入	-	49,088	49,088
計	5,029	81,488	86,517
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	4,825	32,421	37,246
借入金等償還	-	48,910	48,910
支払利息	-	29	29
一般管理費	21	37	59
人件費	183	150	333
業務外支出	-	10	10
計	5,029	81,557	86,586

[人件費の見積もり] 273 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	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	229	254	483
経常費用	229	224	454
地域公共交通等業務費	25	23	48
一般管理費	204	197	401
減価償却費	0	4	5
財務費用	-	29	29
収益の部	229	178	408
運営費交付金収益	229	-	229
地域公共交通等業務収入	-	178	178
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
純利益	-	△ 75	△ 75
目的積立金取崩額	-	85	85
総利益	-	9	9

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	5,034	81,574	86,608
業務活動による支出	5,034	32,662	37,696
投資活動による支出	0	1	1
財務活動による支出	-	48,910	48,910
次期中期目標期間への繰越金	0	1	1
資金収入	5,034	81,574	86,608
業務活動による収入	229	49,088	49,317
運営費交付金による収入	229	-	229
その他の収入	-	49,088	49,088
財務活動による収入	4,800	32,400	37,200
前期よりの繰越金	5	85	91

(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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～平成34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	-	-	-	1,032	-	1,032
国庫補助金等	500,940	-	-	-	-	500,940
国庫補助金	500,715	-	-	-	-	500,715
政府補給金	225	-	-	-	-	225
業務収入	-	128,750	362,157	1,486	-	492,393
業務外収入	5	-	-	1	-	6
他勘定より受入	114,610	-	-	-	-	114,610
他経理より受入	-	-	114,600	-	△114,600	-
計	615,555	128,750	476,757	2,518	△114,600	1,108,981
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	43,685	-	-	31	-	43,716
支払利息	-	128,750	-	-	-	128,750
一般管理費	-	-	-	604	-	604
人件費	-	-	-	1,756	-	1,756
業務外支出	15	-	-	127	-	142
他勘定へ繰入	457,255	-	476,757	-	-	934,012
他経理へ繰入	114,600	-	-	-	△114,600	-
計	615,555	128,750	476,757	2,518	△114,600	1,108,981

[人件費の見積もり] 1,482百万円を支出する。

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、超過勤務手当及び退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	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	500,955	128,750	316,748	2,397	-	948,851
経常費用	500,940	-	48,535	2,397	-	551,873
鉄道助成業務費	500,940	-	48,535	-	-	549,476
一般管理費	-	-	-	2,391	-	2,391
減価償却費	-	-	-	6	-	6
財務費用	-	128,750	268,213	-	-	396,963
雑損	15	-	-	-	-	15
収益の部	500,955	128,750	362,157	2,392	-	994,255
運営費交付金収益	-	-	-	1,032	-	1,032
鉄道助成業務収入	-	128,750	362,157	1,359	-	492,266
補助金等収益	500,940	-	-	-	-	500,940
資産見返負債戻入	-	-	-	1	-	1
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	0	-	0
雑益	15	-	-	1	-	16
純利益	-	-	45,409	△6	-	45,403
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-
総利益	-	-	45,409	△6	-	45,403

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	615,555	128,750	476,892	2,867	△114,600	1,109,464
業務活動による支出	615,555	128,750	268,213	2,613	△114,600	900,531
投資活動による支出	-	-	-	5	-	5
財務活動による支出	-	-	208,544	-	-	208,544
次期中期目標期間への繰越金	-	-	135	249	-	384
資金収入	615,555	128,750	476,892	2,867	△114,600	1,109,464
業務活動による収入	615,555	128,750	476,757	2,518	△114,600	1,108,981
運営費交付金による収入	-	-	-	1,032	-	1,032
補助金等による収入	500,940	-	-	-	-	500,940
その他の収入	114,615	128,750	476,757	1,487	△114,600	607,008
前期よりの繰越金	-	-	135	349	-	484

(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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～平成34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	69,466	
業務外収入	51	
他勘定より受入	476,757	
計	546,274	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	472,475	
借入金等償還	22,000	
支払利息	47,467	
一般管理費	5,090	
人件費	2,731	
業務外支出	11	
他勘定へ繰入	36,469	
計	586,244	

[人件費の見積もり] 2,243百万円を支出する。

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	201,183	
経常費用	153,710	
特例業務費	146,565	
一般管理費	7,006	
減価償却費	139	
財務費用	47,473	
収益の部	302,379	
特例業務収入	34,115	
財務収益	268,246	
雑益	18	
純利益	101,196	
目的積立金取崩額	-	
総利益	101,196	

資金計画

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	915,882
業務活動による支出	593,504
投資活動による支出	51
財務活動による支出	22,000
次期中期目標期間への繰越金	300,328
資金収入	915,882
業務活動による収入	337,730
投資活動による収入	208,544
前期よりの繰越金	369,609

(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。

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(<http://www.jrnt.go.jp/>)にも掲載しています。