

債券内容説明書
令和4年11月17日現在

第158・159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 158・159 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 4 年 8 月 18 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（2年債）	1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（2年債）	5
3. 新規発行債券（20年債）	6
4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（20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	63

第1 募集要項

1. 新規発行債券（2年債）

銘柄	第158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6,000,000,000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6,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	令和4年11月17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0.056パーセント	払込期日	令和4年11月29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6年12月20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5年6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12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) 債還期日後は、利息をつけない。		
償還の方法	1. 債還金額 各債券の金額100円につき金100円 2. 債還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、令和6年12月20日にその総額を償還する。 (2) 債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	<p>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</p> <p>(1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）</p> <p>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 11 月 17 日付で取得している。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、その蓋然性が高まると 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。</p> <p>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。</p> <p>本債券の申込期間中に本債券に関する 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。</p> <p>R&I: 電話番号 03-6273-7471</p> <p>(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。）</p> <p>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 11 月 17 日付で取得している。</p> <p>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。</p> <p>本債券の申込期間中に本債券に関する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。</p> <p>ムーディーズ: 電話番号 03-5408-4100</p>
----	--

摘要	<p>2. 募集の受託会社</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。）並びに当機関及び募集の受託会社との間の令和4年11月17日付第158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。</p> <p>(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。</p> <p>3. 期限の利益喪失に関する特約</p> <p>当機関は、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。</p> <p>(1) 当機関が別記「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。</p> <p>(2) 当機関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、当機関以外の債券若しくはその他の借入金債務に対して当機関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。</p> <p>(3) 当機関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、かつ当機関の解散期日の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。</p> <p>(4) 法令若しくは裁判所の決定により、当機関又は当機関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。</p> <p>4. 期限の利益喪失の公告</p> <p>前項の規定により当機関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。</p> <p>5. 公告の方法</p> <p>(1) 本債券に関し、本債券の債権者の利害に關係を有する事項であつて、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。</p> <p>(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。</p> <p>6. 債券原簿の公示</p> <p>当機関は、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。</p> <p>7. 本要項の変更</p> <p>(1) 当機関は、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關係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。</p> <p>(2) 前号に基づき本要項が変更されたときは、当機関はその内容を公告する。ただし、当機関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。</p> <p>8. 本債券の債権者集会</p> <p>(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。</p> <p>(2) 債権者集会は、東京都において行う。</p> <p>(3) 債権者集会は、当機関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>(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> <ul style="list-style-type: none"> 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 <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> <ul style="list-style-type: none"> (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（2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 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 東京都千代田区大手町一丁目9番2号	百万円 2,400 1,800 1,800	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750万円とする。
	計		6,000	
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（20年債）

銘柄	第159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13,000,000,000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13,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	令和4年11月17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1.154パーセント	払込期日	令和4年11月29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	令和24年11月28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5年3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) 債還期日後は、利息をつけない。		
償還の方法	1. 債還金額 各債券の金額100円につき金100円 2. 債還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、令和24年11月28日にその総額を償還する。 (2) 債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	<p>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</p> <p>(1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）</p> <p>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 11 月 17 日付で取得している。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、その蓋然性が高まると 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。</p> <p>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。</p> <p>本債券の申込期間中に本債券に関する 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。</p> <p>R&I: 電話番号 03-6273-7471</p> <p>(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。）</p> <p>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 11 月 17 日付で取得している。</p> <p>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。</p> <p>本債券の申込期間中に本債券に関する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。</p> <p>ムーディーズ: 電話番号 03-5408-4100</p>
----	--

摘要	<p>2. 募集の受託会社</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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11月17日付第159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。</p> <p>(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。</p> <p>3. 期限の利益喪失に関する特約</p> <p>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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>4. 期限の利益喪失の公告</p> <p>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。</p> <p>5. 公告の方法</p> <p>(1) 本債券に関し、本債券の債権者の利害に關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。</p> <p>(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。</p> <p>6. 債券原簿の公示</p> <p>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。</p> <p>7. 本要項の変更</p> <p>(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關係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。</p> <p>(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。</p> <p>8. 本債券の債権者集会</p> <p>(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。</p> <p>(2) 債権者集会は、東京都において行う。</p> <p>(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>(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> <ul style="list-style-type: none"> 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 <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> <ul style="list-style-type: none"> (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（20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	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号	百万円 5,200	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5,200万円とする。
	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	3,900	
	三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号	3,900	
計			13,000	
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
19,000,000,000円	69,597,908円	18,930,402,092円

(注) 上記金額は、第158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159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18,930,402,092円は、令和4年12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 レポート

- ・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4年8月18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4年8月18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11月17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11月17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4年8月18日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和4年11月17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

2. 沿革

年 月	事 項
	運輸施設整備事業団 日本鉄道建設公団 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
昭和34年 6月	国内旅客船公団設立
昭和36年 4月	国内旅客船公団が、特定船舶整備公団と改称
昭和39年 3月	日本鉄道建設公団設立
昭和41年 12月	特定船舶整備公団が、船舶整備公団と改称
昭和45年 5月	日本鉄道建設公団に、新幹線鉄道の建設業務追加
同年 7月	本州四国連絡橋公団の設立に伴い、本四淡路線及び本四備讃線の調査業務移管
昭和47年 6月	日本鉄道建設公団に、民鉄線の建設及び大改良業務を追加
昭和53年 12月	特定船舶製造業安定事業協会設立
昭和57年 11月	上越新幹線（大宮・新潟間）開業
昭和62年 4月	国鉄改革に伴い、国鉄分割民営化（JRグループ設立）
同年 9月	日本国有鉄道清算事業団設立
昭和63年 3月	新幹線鉄道保有機構設立
平成元年 7月	新幹線鉄道の建設事業を日本鉄道建設公団が承継
平成3年 10月	津軽海峡線（青函トンネル）開業
平成9年 10月	特定船舶製造業安定事業協会が、造船業基盤整備事業協会と改称
平成10年 10月	新幹線鉄道保有機構の業務を引き継ぎ、鉄道整備基金設立
平成13年 3月	鉄道整備基金と船舶整備公団が統合し、運輸施設整備事業団設立
同年 12月	北陸新幹線（高崎・長野間）開業
平成14年 12月	解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を、日本鉄道建設公団が承継
平成15年 10月	国鉄清算事業本部を設置
平成16年 3月	解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を、運輸施設整備事業団が承継
平成22年 12月	特殊法人等整理合理化計画により、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、独立行政法人となることが閣議決定
平成23年 3月	東北新幹線（盛岡・八戸間）開業
平成27年 3月	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）開業
平成28年 3月	東北新幹線（八戸・新青森間）開業
令和4年 9月	九州新幹線（博多・新八代間）開業
	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業
	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業

3. 事業の内容

(6) 当機構の業務内容について

①鉄道建設業務

(ア) 新幹線鉄道

(略)

整備新幹線の建設については、政府・与党における検討結果に基づき、順次その取扱いが定められてきました。これまでに開業した整備新幹線は、平成9年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）、平成14年12月の東北新幹線（盛岡・八戸間）、平成16年3月の九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）、平成22年12月の東北新幹線（八戸・新青森間）、平成23年3月の九州新幹線（博多・新八代間）、平成27年3月の北陸新幹線（長野・金沢間）、平成28年3月の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）及び令和4年9月の九州新幹線（武雄温泉・長崎間）となっています。

現在、全幹法に基づき工事実施計画の認可を受けた北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設を進めています。

整備新幹線の施設は、機構法及び同法施行令に基づいて当機構が保有し、営業主体であるJR旅客会社へ貸し付けることとなっております。貸付料は、営業主体の受益の程度を勘案して算定される仕組みとなっております。

現在の建設財源のスキームは、整備新幹線の貸付料等を充てた後、国及び地方公共団体が2:1の割合で負担することとなっております。

「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、財投債を原資とする財政投融資の手法を積極的に活用、工夫することにより整備新幹線の建設を加速化することとされました。

当機構では上記の新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設及び貸し付けを行う他、新幹線鉄道の建設に関する調査を行います。

<整備新幹線>

線名	区間	線路延長	備考
北海道新幹線	新青森・新函館北斗	149km	平成28年3月開業
	新函館北斗・札幌	212km	建設中
東北新幹線	盛岡・八戸	97km	平成14年12月開業
	八戸・新青森	82km	平成22年12月開業
北陸新幹線	高崎・長野	117km	平成9年10月開業
	長野・金沢	228km	平成27年3月開業
	金沢・敦賀	125km	建設中
九州新幹線	博多・新八代	130km	平成23年3月開業
	新八代・鹿児島中央	127km	平成16年3月開業
	武雄温泉・長崎	66km	令和4年9月開業
計	営業中	995km	
	建設中	337km	
合計		1,332km	駅間距離

(注1) 新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

(イ) 都市鉄道利便増進事業

(略)

相鉄・東急直通線は、東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅までの約10.0kmにおける連絡線の整備を行うものであり、平成18年6月に整備構想及び営業構想が認定され、平成19年4月に速達性向上計画の認定を相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社と連名で受けて事業に着手しております。その後、平成24年10月に工事実施の認可を受けて、工事を進めています。

(略)

(オ) 津軽海峡線(青函トンネル)

津軽海峡線は本州と北海道を結ぶ延長約88kmの路線で、その一部には青函トンネル（延長約54km）が含まれております。青函トンネルは、昭和46年に本工事に着手し、以後17年の歳月を費やし、昭和63年に完成しました。この工事は、昭和29年の洞爺丸の悲惨な事故から国民の強い要望として実現化の運動が長年にわたって続けられてきた経緯があり、これは国家的財産といつても過言ではありません。現在は当機構が保有主体となって北海道旅客鉄道株式会社へ貸し付けており、貸付料は租税及び管理費程度としております。当機構の前身である旧公団が建設主体であることから当該トンネルの機能・設備等を熟知しており、将来にわたって健全な鉄道施設としての維持を図るべく、海底部のトンネルの調査等を実施しているところです。また、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にも着手しております。この機能保全に要する資金については、国が3分の2、北海道旅客鉄道株式会社が3分の1※を負担しております。

※「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」が令和3年に改正されたことにより、特例業務勘定から建設勘定への繰り入れた額については、北海道旅客鉄道株式会社が事業費の負担をしたものとみなせるようになった。

(略)

⑥鉄道助成業務

(略)

(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11月17日現在残高が17,778百万円です（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) JR 2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、JR 2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11月17日現在3,770億円です。

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

(略)

その後、平成27年3月には北陸新幹線（長野・金沢間）、平成28年3月には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業しました。北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、工期遅延が生じることとなり、天候や地質不良等のリスク要因が想定の範囲内に収まることを前提に、令和5年度末（2023年度末）完成予定に向けて、工事を進めております。また、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、令和4年9月23日に開業いたしました。

(略)

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区間の建設を行っています。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間（工事延長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（工事延長114.6km）については、小松駅、及び福井駅は8月に、加賀温泉駅、芦原温泉

駅、越前たけふ駅が9月に、それぞれ建築工事が完了し、残る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（工事延長67.0km）については、令和4年9月23日に開業しました。今後は、令和7年度末までに高架下整備などの施工を進めていきます。

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	令和2年度実施額	令和3年度実施額	令和4年度事業費	完成予定期又は完成年度	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	624	—	—	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 金沢・敦賀間	114.6	311,829	249,844	93,000	令和5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	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）：令和4年（2022年度）9月23日に開業しました。

(3) 都市鉄道利便増進事業

神奈川東部方面線は、相鉄本線西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近で、JR東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・JR直通線と、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅で東急線に接続する相鉄・東急直通線を整備し、それぞれ相鉄線とJR線、相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とするものです。

これらの路線によって、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部との速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、さらに経路の選択肢の増加、横浜駅やJR東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数の減少、地域の活性化等に寄与することが期待されます。また、二俣川・鶴ヶ峰副都心等のさらなる発展にも資するものです。さらに、相鉄・東急直通線によって新幹線駅アクセスの向上が図られます。相鉄・JR直通線は令和元年11月30日に開業しました。相鉄・東急直通線についても、令和5年3月の開業を目指して建設工事を進めています。

(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	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				下記参照	下記参照
[相鉄・JR直通線]	西谷・横浜羽沢間	2.7	32,576	32,831	29,958	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5年3月	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。

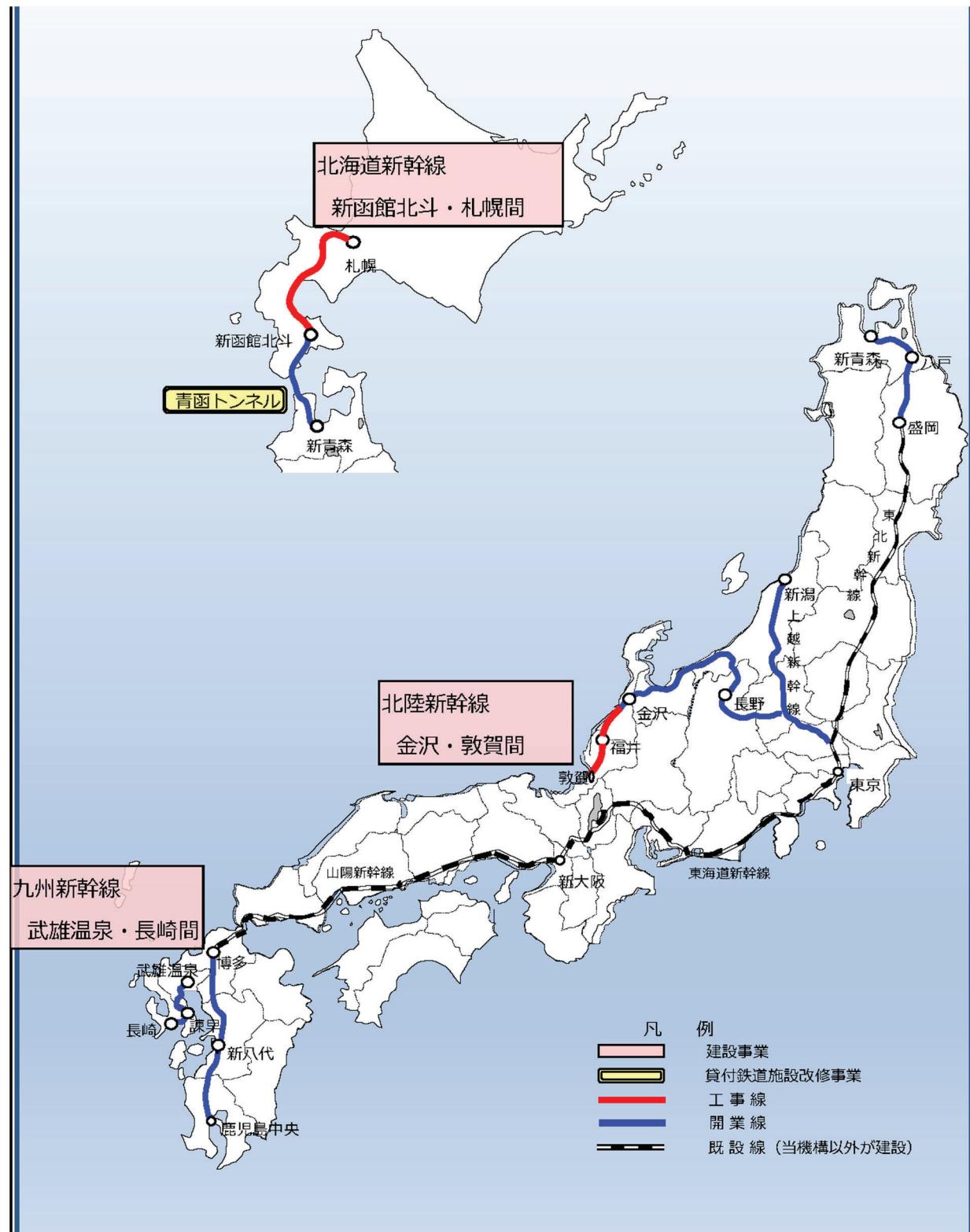
(単位：百万円)

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	1,206	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年度事業費は現時点の事業計画額としております。

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)



6. 研究開発活動

(4) 特許権等

令和4年 11月17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	67	8

(5) 海外技術協力

②これまでに実施した主な技術協力

国・地域名	プロジェクト案件名
北米	
アメリカ合衆国	カリフォルニア高速鉄道計画
中南米	
メキシコ	グアナファット州高速鉄道開発計画
ブラジル	FORTALEZA近郊鉄道電化計画調査、ブラジル高速鉄道計画
ボリビア	ボリビア国鉄災害復旧計画
アルゼンチン	アルゼンチン国鉄中央研修センター
ヨーロッパ	
イギリス・フランス	英仏海峡トンネル建設計画
フランス・イタリア	アルプストンネルプロジェクト
スウェーデン	スウェーデン高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道におけるスラブ軌道適用可能性調査
アフリカ	
モロッコ	ジブラルタル海峡連絡計画
エジプト	カイロ近郊都市鉄道建設計画予備調査、鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するブルーフエンジニアリング
コンゴ民主共和国（旧ザイール）	マタディ橋りょう建設計画調査
チュニジア	チュニジア首都圏通勤線電化調査
南アフリカ共和国	ヨハネスブルグ・ダーバン間高速鉄道調査
アジア	
中国	鉄道近代化計画、北京・上海間高速鉄道計画、大瑤山トンネル建設工事、スラブ軌道技術移転
台湾	台湾高速鉄道建設工事
韓国	ソウル地下鉄3・4号線建設工事
フィリピン	鉄道計画・運営・管理、フィリピン国鉄北線リハビリ計画予備調査、マニラ首都圏地下鉄事業
インドネシア	鉄道安全性改善政策、ジャボタベック圏総合輸送システム改良計画 ジャワ島北幹線鉄道の高速化計画、ジャワ北幹線鉄道準高速化事業準備調査
マレーシア	マレーシア高速鉄道計画調査、マレーシア・シンガポール高速鉄道事業における事業費縮減・事業スキーム検討調査
タイ	バンコク首都圏鉄道高架化計画調査、バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画事業費縮減・事業スキーム検討調査、円借款案件レッドライン中間管理ミッション
インド	インド国鉄AT電化技術、幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査 インド南部高速鉄道構想案件形成調査、インド国高速鉄道開発プロジェクト、インド高速鉄道公社組織強化アドバイザー、鋼鉄道橋のMII(Make in India)の可能性評価調査
パキスタン	パキスタン全国総合交通計画調査

イ ラ ン	テヘラン・イスファハーン間高速鉄道新線建設計画
ベトナム	南北統一鉄道橋りょうリハビリ事業、南北高速鉄道建設計画、ホーチミン都市鉄道事業（1号線）
ミャンマー	ヤンゴン環状鉄道改修事業
スリランカ	コロンボ都市交通システム整備事業
クウェート	コストシェア技術協力（クウェートメトロ）

平成30年3月30日
(変更) 平成30年9月20日
(変更) 令和3年1月 5日
(変更) 令和3年3月31日
(変更) 令和4年8月25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、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みなどは、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る。また、船舶共有建造事業などは、民間に任せると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日から令和5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。

なお、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）も確実に実施する。

2. 中期計画の期間

平成30年4月1日から令和5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。

特に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。

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令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。

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、令和4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、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。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。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数段階にあるため、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）

令和元年度下期の開業

b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

令和4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、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。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で隨時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。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、同委員会において隨時検証し、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

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。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

（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 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とともに、

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、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

(a) 地域公共交通出資等

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を行う。

また、出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

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。

これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。

また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

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。

また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗

状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

③ 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「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 会社の経営自立のための措置等

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。）附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施する。

また、関係三大臣合意及び同法附則第8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。

さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル

及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(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、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

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、P D C A 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（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。

また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」(令和3年12月24日デジタル大臣決定)に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

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、260,000百万円とする。

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

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、各業務の進捗に対応した人員の適正配置等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。

（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とともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。

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。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～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	計
収入				
国庫補助金等	230,717	61,050	-	291,767
地方公共団体建設費負担金	230,717	-	-	230,717
地方公共団体建設費補助金	-	61,050	-	61,050
借入金等	355,050	579,869	178,055	1,112,974
財政融資資金借入金	300,000	88,415	-	388,415
民間借入金	55,050	135,564	89,455	280,069
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	418,016	392,833	190,638	1,001,487
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	419,694	58,065	89,807	567,567
計	1,423,519	1,102,596	792,415	3,318,530
支出				
業務経費	1,889,325	185,533	105,034	2,179,892
鉄道建設業務関係経費	-	-	320,673	320,673
受託経費	-	846,780	325,759	1,172,539
借入金等償還	-	45,606	10,749	71,034
支払利息	14,679	1,967	4,286	26,605
一般管理費	20,352	5,950	14,152	81,997
人件費	61,895	13,179	14,987	68,973
業務外支出	40,806	114,605	-	115,210
他勘定へ繰入	605	1,213,619	795,639	4,036,921

[人件費の見積もり] 62,999百万円を支出する。

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り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	計
費用の部				
経常費用	1,142,539	383,365	308,133	1,834,038
鉄道建設業務費	1,142,460	341,526	297,048	1,781,033
受託経費	1,138,886	340,480	270,999	1,750,365
一般管理費	-	-	22,947	22,947
減価償却費	2,950	864	2,807	6,621
財務費用	625	181	294	1,100
雑損	33	41,826	11,020	52,878
	46	14	66	126
収益の部				
鉄道建設業務収入	1,142,539	386,124	310,011	1,838,674
鉄道建設事業費補助金収入	425,559	380,848	231,206	1,037,614
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	-	380	380
受託収入	-	222	-	222
資産見返負債戻入	716,938	4,383	53,545	774,866
資産見返補助金等戻入	699,647	4,365	4,087	708,099
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
	-	2,758	1,878	4,636
純利益	-	-	-	-
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	2,758	1,878	4,636

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	計
資金支出				
業務活動による支出	2,309,665	1,222,945	809,596	4,342,205
投資活動による支出	2,024,171	366,497	466,938	2,857,606
財務活動による支出	7	-	2,011	2,018
次期中期目標期間への繰越金	-	846,780	325,960	1,172,740
	285,486	9,668	14,686	309,841
資金収入				
業務活動による収入	2,309,665	1,222,945	809,596	4,342,205
受託収入	1,068,427	522,698	612,382	2,203,507
その他の収入	-	-	331,937	331,937
投資活動による収入	1,068,427	522,698	280,445	1,871,570
財務活動による収入	42	30	1,978	2,049
前期よりの繰越金	355,050	579,869	178,055	1,112,974
	886,145	120,348	17,181	1,023,674

(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 中期計画の予算等(平成30年度～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	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		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～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	286	—		286
政府出資金	4,800	—		4,800
借入金等	129,500	32,400		161,900
財政融資資金借入金	129,500	—		129,500
民間借入金	—	32,400		32,400
業務収入	4,881	49,088		53,969
他勘定より受入	600	—		600
計	140,067	81,488		221,555
支出				
業務経費				
地域公共交通等業務関係経費	134,961	32,421		167,382
借入金等償還	430	48,910		49,340
支払利息	4,225	29		4,254
一般管理費	83	37		120
人件費	348	150		498
業務外支出	21	10		30
計	140,067	81,557		221,624

[人件費の見積もり] 403 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				
経常費用	4,737	254		4,991
地域公共交通等業務費	513	224		737
一般管理費	61	23		84
減価償却費	451	197		648
財務費用	0	4		5
	4,225	29		4,254
収益の部				
運営費交付金収益	4,737	178		4,916
地域公共交通等業務収入	286	—		286
資産見返負債戻入	4,451	178		4,629
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				
業務活動による支出	140,072	81,574		221,646
投資活動による支出	139,640	32,662		172,302
財務活動による支出	2	1		3
次期中期目標期間への繰越金	430	48,910		49,340
	0	1		1
資金収入				
業務活動による収入	140,072	81,574		221,646
運営費交付金による収入	5,767	49,088		54,855
その他の収入	286	—		286
財務活動による収入	5,481	49,088		54,569
前期よりの繰越金	134,300	32,400		166,700
	5	85		91

(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 中期計画の予算等(平成30年度～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	—	—	—	1,032	—	1,032
国庫補助金等	510,784	—	—	—	—	510,784
国庫補助金	510,559	—	—	—	—	510,559
政府補給金	225	—	—	—	—	225
借入金等						
民間借入金	—	—	387,000	—	—	387,000
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	32,600	—	114,600	—	△147,200	—
計	657,999	128,750	863,757	2,518	△147,200	1,505,825
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	27,729	—	—	156,479
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	499,699	—	803,428	—	—	1,303,128
他経理へ繰入	114,600	—	32,600	—	△147,200	—
計	657,999	128,750	863,757	2,518	△147,200	1,505,825

[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	543,399	128,750	350,631	2,397	△32,600	992,578
経常費用	543,384	—	81,135	2,397	△32,600	594,317
鉄道助成業務費	543,384	—	81,135	—	△32,600	591,920
一般管理費	—	—	—	2,391	—	2,391
減価償却費	—	—	—	6	—	6
財務費用	—	128,750	269,495	—	—	398,245
雑損	15	—	—	—	—	15
収益の部	543,399	128,750	362,157	2,392	△32,600	1,004,099
運営費交付金収益	—	—	—	1,032	—	1,032
鉄道助成業務収入	32,600	128,750	362,157	1,359	△32,600	492,266
補助金等収益	510,784	—	—	—	—	510,784
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	—	—	11,527	△6	—	11,521
目的積立金取崩額	—	—	—	—	—	—
総利益	—	—	11,527	△6	—	11,521

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	657,999	128,750	863,892	2,867	△147,200	1,506,308
業務活動による支出	657,999	128,750	302,095	2,613	△147,200	944,258
投資活動による支出	—	—	—	5	—	5
財務活動による支出	—	—	561,661	—	—	561,661
次期中期目標期間への繰越金	—	—	135	249	—	384
資金収入	657,999	128,750	863,892	2,867	△147,200	1,506,308
業務活動による収入	657,999	128,750	476,757	2,518	△147,200	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	510,784	—	—	—	—	510,784
その他の収入	147,215	128,750	476,757	1,487	△147,200	607,008
財務活動による収入	—	—	387,000	—	—	387,000
前期よりの繰越金	—	—	135	349	—	484

(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 中期計画の予算等(平成30年度～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	61,797	
業務外収入	51	
他勘定より受入	803,428	
計	865,276	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	609,231	
借入金等償還	22,000	
支払利息	47,467	
一般管理費	5,139	
人件費	2,731	
業務外支出	11	
他勘定へ繰入	67,867	
計	754,446	

[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。

(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		
経常費用	275,726	
特例業務費	228,253	
一般管理費	220,986	
減価償却費	7,128	
財務費用	139	
計	47,473	
収益の部		
特例業務収入	275,933	
財務収益	34,115	
雑益	241,800	
計	18	
純利益		207
目的積立金取崩額		-
総利益		207

資金計画		(単位:百万円)
区分	金額	
資金支出		1,234,885
業務活動による支出	761,706	
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	451,128	
資金収入		1,234,885
業務活動による収入	303,615	
投資活動による収入	561,661	
前期よりの繰越金	369,609	

(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。

第4期中期計画予算における運営費交付金の算定ルール

運営費交付金 = 人件費 + 一般管理費 + 業務経費 - 自己収入

1. 人件費 = 当年度人件費相当額 + 前年度給与改定分等

(1) 当年度人件費相当額 = 基準給与総額 + 新陳代謝所要額 + 退職手当等所要額

(イ) 基準給与総額

所要額を積み上げ積算

(ロ) 新陳代謝所要額

新規採用給与総額（予定）の当年度分 + 前年度新規採用者給与総額のうち平年度化額 -
前年度退職者の給与総額のうち平年度化額 - 当年度退職者の給与総額のうち当年度分

(ハ) 退職手当等所要額

退職手当：当年度に退職が想定される人員ごとに積算

法定福利費：当年度の事業主負担率による所要見込額

(2) 前年度給与改定分等

昇給原資額、給与改定額、退職手当等当初見込み得なかった人件費の不足額

なお、昇給原資額及び給与改定額は、運営状況等を勘案して措置することとする。運営
状況等によっては、措置を行わないことも排除されない。

2. 一般管理費

前年度一般管理費相当額（特殊要因を除く） × 一般管理費の効率化係数

（ α ） × 消費者物価指数（ γ ） ± 特殊要因

3. 業務経費

前年度業務経費相当額（特殊要因を除く） × 業務経費の効率化係数（ β ）

× 消費者物価指数（ γ ） × 政策係数（ δ ） ± 特殊要因

4. 自己収入

過去実績等を勘案し、当年度に想定される収入見込額を計上

一般管理費の効率化係数（ α ）：毎年度の予算編成過程において決定

業務経費の効率化係数（ β ）：毎年度の予算編成過程において決定

消費者物価指数（ γ ）：毎年度の予算編成過程において決定

政策係数（ δ ）：法人の財務状況、新たな政策ニーズへの対応の必要性、主務大臣による評価等を
総合的に勘案し、毎年度の予算編成過程において決定

特殊要因：特殊な要因により必要となる経費について、毎年度の予算編成過程において決定

[注記] 前提条件 :

一般管理費の効率化係数 (α)

: 平成 30 年度は対前年度 0.9760、令和元年度以降は対前年度 0.9930 として推計
業務経費の効率化係数 (β)

: 平成 30 年度は対前年度 0.9669、令和元年度以降は対前年度 0.9960 として推計
消費者物価指数 (γ) : 中期計画期間中は 1.00 として推計

政策係数 (δ) : 中期計画期間中は 1.00 として推計

人件費（2）前年度給与改定分等 : 中期計画期間中は 0 として推計

令和4年3月31日
(変更) 令和4年8月 3日
(変更) 令和4年8月29日
(変更) 令和4年10月19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隨時確認し、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。

新型コロナウィ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、新型コロナウィ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隨時確認し、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（G R A P E）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に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していくとともに、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け入れ、鉄道分野における

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ふ。

（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、法令その他の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。

○物流効率化に資する船舶

- ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）
- ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）

○地域振興に資する船舶

- ・離島航路の整備に資する船舶
- ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶
- ・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）

○船員雇用対策に資する船舶

- ・若年船員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）

○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

○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）

○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

流通業務の総合理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、流通業務の総合理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。

また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

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、P D C A 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（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、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。

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

区分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	(単位:百万円) 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

区分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	(単位:百万円) 合計
費用の部				
経常費用	226,198	64,215	55,135	345,548
鉄道建設業務費	226,042	58,826	54,167	339,035
受託経費	225,141	57,930	52,964	336,035
一般管理費	99	682	858	1,639
減価償却費	728	195	324	1,247
財務費用	74	19	21	114
雑損	2	5,335	874	6,211
	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

区分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	(単位:百万円) 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。

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	0	
資産見返補助金等戻入	0	
財務収益	437	
雑益		
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。

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

区分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	(単位:百万円) 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

区分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	(単位:百万円) 合計
費用の部			
経常費用	877	1	877
地域公共交通等業務費	156	1	156
一般管理費	8	0	8
減価償却費	147	0	147
財務費用	0	0	0
721	—	—	721
収益の部			
運営費交付金収益	877	—	877
地域公共交通等業務収入	55	—	55
賞与引当金見返に係る収益	813	—	813
退職給付引当金見返に係る収益	4	—	4
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

区分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	(単位:百万円) 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。

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	<u>101,602</u>	-	-	-	-	<u>101,602</u>
国庫補助金	<u>101,581</u>	-	-	-	-	<u>101,581</u>
政府補給金	21	-	-	-	-	21
借入金等	-	-	55,000	-	-	55,000
民間借入金	-	-	25,750	72,431	283	-
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	<u>133,476</u>	25,750	142,823	483	△31,692	<u>270,841</u>
支出						
業務経費	-	-	-	-	-	-
鉄道助成業務関係経費	<u>7,449</u>	-	-	6	-	<u>7,455</u>
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	<u>133,476</u>	25,750	142,823	483	△31,692	<u>270,841</u>

[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						
経常費用	<u>118,084</u>	25,750	74,360	460	△16,300	<u>202,354</u>
鉄道助成業務費	<u>117,902</u>	-	27,297	460	△16,300	<u>129,359</u>
一般管理費	-	-	27,297	-	△16,300	<u>128,898</u>
減価償却費	-	-	-	459	-	459
財務費用	-	25,750	47,063	-	-	72,813
雑損	182	-	-	-	-	182
収益の部						
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	<u>101,602</u>	-	-	-	-	<u>101,602</u>
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						
業務活動による支出	<u>133,476</u>	25,750	142,824	791	△31,692	<u>271,149</u>
投資活動による支出	<u>133,476</u>	25,750	63,363	502	△31,692	<u>191,399</u>
財務活動による支出	-	-	-	3	-	3
翌年度への繰越し金	-	-	79,460	-	-	79,460
-	-	-	0	287	-	288
資金収入						
業務活動による収入	<u>133,476</u>	25,750	142,824	791	△31,692	<u>271,149</u>
運営費交付金による収入	<u>133,476</u>	25,750	87,823	485	△31,692	<u>215,842</u>
補助金等による収入	<u>101,602</u>	-	-	-	-	<u>101,602</u>
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
前年度よりの繰越し金	-	-	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。