

債券内容説明書
令和6年8月16日現在

第169・170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 169・170 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 5 年 8 月 17 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（5年債）	1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（5年債）	5
3. 新規発行債券（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用途	11

第2 参照情報

1. 参照書類	13
2. 参照書類の補完情報	13
3. 参照書類を縦覧に供している場所	55

第1 募集要項

1. 新規発行債券（5年債）

銘 柄	第169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 5,000,000,000 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 5,000,000,000 円
各 債 券 の 金 額	1,000 万円	申 込 期 間	令和6年8月16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0.550 パーセント	払 込 期 日	令和6年8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11年6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6年12月20日を第1回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年6月20日及び12月20日の2回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から令和6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) 償還期日後は、利息をつけない。		
償 還 の 方 法	1. 償還金額 各債券の金額100円につき金100円 2. 償還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、令和11年6月20日にその総額を償還する。 (2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 (3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。		
担 保	本債券の債権者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の定めるところにより、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の財産について、他の債権者に先だって自己の債権の弁済を受ける権利を有する。		
財 務 上 の 特 約	担保提供制限	該当条項なし（本債券は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。）	
	その他の条項	該当条項なし	

摘 要	1. 信用格付業者から提供され、若しくは閲覧に供された信用格付 (1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。） 本債券について、当機構はR&IからAA+の信用格付を令和6年8月16日付で取得している。 R&Iの信用格付は、発行体を負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定通りに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、又はその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。 R&Iは、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。 利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったとR&Iが判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。 一般に投資に当たって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。 本債券の申込期間中に本債券に関してR&Iが公表する情報へのリンク先は、R&Iのホームページ（https://www.r-i.co.jp/rating/index.html）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるリポート検索画面に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 R&I:電話番号 03-6273-7471 (2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。） 本債券について、当機構はムーディーズからA1の信用格付を令和6年8月16日付で取得している。 ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。 ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、（明示的、黙示的を問わず）いかなる保証も行っていない。 発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。 また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ（https://www.moodys.com/pages/default_ja.aspx）の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「レポート」に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 ムーディーズ:電話番号 03-5408-4100
------------	--

摘 要	2. 募集の受託会社 (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。 (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。 (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の令和6年8月16日付第169回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）募集委託契約証書（以下「募集委託契約」という。）に定める職務を行う。 (4) 本債券の債権者は、募集委託契約に定める募集の受託会社の権限及び義務に関するすべての規定の利益並びに募集の受託会社によるかかる権限の行使及びかかる義務の履行による利益を享受することができる。 3. 期限の利益喪失に関する特約 当機構は、次に掲げる事由のいずれかが発生した場合には、本債券について期限の利益を失う。 (1) 当機構が別記「利息支払の方法」欄第1項又は別記「償還の方法」欄第2項の規定に違背し、5営業日以内に履行又は治癒されないとき。 (2) 当機構が発行する本債券以外の債券又はその他の借入金債務について期限の利益を喪失し、又は期限が到来したにもかかわらず5営業日以内にその弁済をすることができないとき。又は、当機構以外の債券若しくはその他の借入金債務に対して当機構が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、契約上定められた保証債務を履行すべき期間の最終日から5営業日以内にその履行がされないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が30億円を超えない場合は、この限りでない。 (3) 当機構が解散することを定める法令及び解散の期日を定める法令が公布され、かつ当機構の解散期日の1箇月前までに、本債券の債務の総額について他の法人に承継する法令が公布されていないとき。 (4) 法令若しくは裁判所の決定により、当機構又は当機構が解散して本債券の債務を承継した法人に対して、破産手続、株式会社における更生手続、特別清算手続その他これらに準ずる倒産処理手続に相当する手続が開始されたとき。 4. 期限の利益喪失の公告 前項の規定により当機構が本債券について期限の利益を喪失したときは、募集の受託会社はその旨を本欄第5項(2)に定める方法により公告する。 5. 公告の方法 (1) 本債券に関し、本債券の債権者の利害に関係を有する事項であって、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。 (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪府で発行される各1種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。 6. 債券原簿の公示 当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。 7. 本要項の変更 (1) 当機構は、募集の受託会社と協議のうえ、本債券の債権者の利害に重大なる関係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。 (2) 前号に基づき本要項が変更されたときは、当機構はその内容を公告する。ただし、当機構と募集の受託会社が協議のうえ不要と認めた場合は、この限りでない。 8. 本債券の債権者集会 (1) 本債券の債権者集会（以下「債権者集会」という。）は、本債券の全部についてするその支払の猶予その他本債券の債権者の利害に重大な影響を及ぼす事項について決議をすることができる。 (2) 債権者集会は、東京都において行う。 (3) 債権者集会は、当機構又は募集の受託会社がこれを招集するものとし、債権者集会の日の3週間前までに、債権者集会を招集する旨及び債権者集会の目的である事項その他必要な事項を公告する。
------------	---

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

2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（5年債）

債券の引受	引受人の氏名又は名称	住 所	引受金額	引受けの条件
	SMB C日興証券株式会社 大和証券株式会社 野村證券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目 3 番 1 号 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 13 番 1 号	百万円 2,000 1,500 1,500	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 1,125 万円 とする。
	計		5,000	
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 170 回鉄道建設・運輸施設 整備支援機構債券 (サステナビリティボンド)	債 券 の 総 額	金 10,000,000,000 円
社債、株式等の 振替に関する 法 律 の 適 用	本債券は、社債、株式等の振替に 関する法律（平成 13 年法律第 75 号）の規定の適用を受けるものと する。	発 行 価 額 の 総 額	金 10,000,000,000 円
各 債 券 の 金 額	1,000 万円	申 込 期 間	令和 6 年 8 月 16 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 1.754 パーセント	払 込 期 日	令和 6 年 8 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 26 年 6 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 6 年 12 月 20 日を第 1 回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年 6 月 20 日及び 12 月 20 日の 2 回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から令和 6 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) 償還期日後は、利息をつけない。		
償 還 の 方 法	1. 償還金額 各債券の金額 100 円につき金 100 円 2. 償還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、令和 26 年 6 月 20 日にその総額を償還する。 (2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 (3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。		
担 保	本債券の債権者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の定めるところにより、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の財産について、他の債権者に先だって自己の債権の弁済を受ける権利を有する。		
財 務 上 の 特 約	担保提供制限	該当条項なし（本債券は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。）	
	その他の条項	該当条項なし	

摘 要	1. 信用格付業者から提供され、若しくは閲覧に供された信用格付 (1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。） 本債券について、当機構はR&IからAA+の信用格付を令和6年8月16日付で取得している。 R&Iの信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定通りに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、又はその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。 R&Iは、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。 利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったとR&Iが判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。 一般に投資に当たって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。 本債券の申込期間中に本債券に関してR&Iが公表する情報へのリンク先は、R&Iのホームページ（https://www.r-i.co.jp/rating/index.html）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示される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手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 R&I:電話番号 03-6273-7471 (2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。） 本債券について、当機構はムーディーズからA1の信用格付を令和6年8月16日付で取得している。 ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。 ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、（明示的、黙示的を問わず）いかなる保証も行っていない。 発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。 また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ（https://www.moodys.com/pages/default_ja.aspx）の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「レポート」に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。 ムーディーズ:電話番号 03-5408-4100
------------	--

摘 要	2. 募集の受託会社 (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。 (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。 (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の令和6年8月16日付第170回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）募集委託契約証書（以下「募集委託契約」という。）に定める職務を行う。 (4) 本債券の債権者は、募集委託契約に定める募集の受託会社の権限及び義務に関するすべての規定の利益並びに募集の受託会社によるかかる権限の行使及びかかる義務の履行による利益を享受することができる。 3. 期限の利益喪失に関する特約 当機構は、次に掲げる事由のいずれかが発生した場合には、本債券について期限の利益を失う。 (1) 当機構が別記「利息支払の方法」欄第1項又は別記「償還の方法」欄第2項の規定に違背し、5営業日以内に履行又は治癒されないとき。 (2) 当機構が発行する本債券以外の債券又はその他の借入金債務について期限の利益を喪失し、又は期限が到来したにもかかわらず5営業日以内にその弁済をすることができないとき。又は、当機構以外の債券若しくはその他の借入金債務に対して当機構が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、契約上定められた保証債務を履行すべき期間の最終日から5営業日以内にその履行がされないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が30億円を超えない場合は、この限りでない。 (3) 当機構が解散することを定める法令及び解散の期日を定める法令が公布され、かつ当機構の解散期日の1箇月前までに、本債券の債務の総額について他の法人に承継する法令が公布されていないとき。 (4) 法令若しくは裁判所の決定により、当機構又は当機構が解散して本債券の債務を承継した法人に対して、破産手続、株式会社における更生手続、特別清算手続その他これらに準ずる倒産処理手続に相当する手続が開始されたとき。 4. 期限の利益喪失の公告 前項の規定により当機構が本債券について期限の利益を喪失したときは、募集の受託会社はその旨を本欄第5項(2)に定める方法により公告する。 5. 公告の方法 (1) 本債券に関し、本債券の債権者の利害に関係を有する事項であって、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。 (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪府で発行される各1種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。 6. 債券原簿の公示 当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。 7. 本要項の変更 (1) 当機構は、募集の受託会社と協議のうえ、本債券の債権者の利害に重大なる関係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。 (2) 前号に基づき本要項が変更されたときは、当機構はその内容を公告する。ただし、当機構と募集の受託会社が協議のうえ不要と認めた場合は、この限りでない。 8. 本債券の債権者集会 (1) 本債券の債権者集会（以下「債権者集会」という。）は、本債券の全部についてするその支払の猶予その他本債券の債権者の利害に重大な影響を及ぼす事項について決議をすることができる。 (2) 債権者集会は、東京都において行う。 (3) 債権者集会は、当機構又は募集の受託会社がこれを招集するものとし、債権者集会の日の3週間前までに、債権者集会を招集する旨及び債権者集会の目的である事項その他必要な事項を公告する。
------------	---

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

債券の引受	引受人の氏名又は名称	住 所	引受金額	引受けの条件
	SMB C日興証券株式会社 大和証券株式会社 野村證券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号 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13番1号	百万円 4,000 3,000 3,000	1. 引受人は、 本債券の全 額につき、 共同して買 取引受を行 う。 2. 本債券の引 受 手 数 料 は、総 額 4,000 万円 とする。
	計		10,000	
債券発行事務の受託	債 券 発 行 事 務 受 託 会 社 の 名 称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号		

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
15,000,000,000 円	60,540,728 円	14,939,459,272 円

(注) 上記金額は、第 169 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 170 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 14,939,459,272 円は、令和 6 年 9 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。

- ・「気候ボンド基準 3.0 版（Climate Bond Standard (Version 3.0)）、陸上交通基準 2 版」：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）2021」、「ソーシャルボンド原則（Social Bond Principles）2021」、「サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2021」：国際資本市場協会（ICMA）策定
- ・「グリーンボンドガイドライン 2022 年版」：環境省策定
- ・「グリーンローン原則（Green Loan Principles）2021」：英国のローン・マーケット・アソシエーション（Loan Market Association）、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）及びローン債権市場協会策定
- ・「ソーシャルボンドガイドライン 2021 年版」：金融庁策定
- ・「グリーンローンガイドライン 2022 年版」：環境省策定

<サステナビリティファイナンス・フレームワーク>

① 調達資金の使途

- ・サステナビリティファイナンスにて調達した資金は、「鉄道建設プロジェクト（建設勘定）」、「船舶共有建造プロジェクト（海事勘定）」の建設/建造資金または借換資金に充当されます。
- ・両プロジェクトを通じて、下記の国連の持続可能な開発目標（SDGs）の達成に貢献します。

鉄道建設プロジェクトが貢献する目標

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

船舶共有建造プロジェクトが貢献する目標

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

14. 海の豊かさを守ろう

② プロジェクトの評価と選定のプロセス

- ・ 当機構が実施するプロジェクトについては、国土交通政策の一部として環境面を含む専門的知見のある外部機関が関与する等して評価・選定されております。
- ・ また環境改善効果（CO2 削減等）の観点からのプロジェクトの検討は、当機構の各事業部が実施しております。

③ 調達資金の管理

- ・ 調達資金の経理区分や資金使途の適切性は会計検査院の検査や業務監査、監査法人の会計監査などにより常時点検・確認されており、調達資金の管理の適切性は確保されております。
- ・ 当機構では業務に応じ5つの勘定による区分経理を実施しております。また各プロジェクト単位で個別の資金管理を実施している為、調達資金が他のプロジェクトに充当されることはありません。

④ レポーティング

- ・ 毎年度、当機構 HP 掲載の事業報告書等で各プロジェクト毎の支出状況等を開示しております。
- ・ 加えて、環境的・社会的便益や調達資金の充当状況については、当機構 HP で年1回程度、開示予定です。

サステナビリティファイナンスに対する第三者評価として、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より、「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6年8月16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6年8月16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6年8月16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6年8月16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5年8月17日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和6年8月16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） 日本国有鉄道清算事業団設立 新幹線鉄道保有機構設立
同年 9月	新幹線鉄道の建設事業を日本鉄道建設公団が承継
昭和63年 3月	津軽海峡線（青函トンネル）開業
平成元年 7月	特定船舶製造業安定事業協会が、造船業基盤整備事業協会と改称
平成3年 10月	新幹線鉄道保有機構の業務を引き継ぎ、鉄道整備基金設立
平成9年 10月	鉄道整備基金と船舶整備公団が統合し、運輸施設整備事業団設立
	北陸新幹線（高崎・長野間）開業
平成10年 10月	解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を、日本鉄道建設公団が承継 国鉄清算事業本部を設置
平成13年 3月	解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を、運輸施設整備事業団が承継
同年 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14年 12月	東北新幹線（盛岡・八戸間）開業
平成15年 10月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）設立
平成16年 3月	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）開業
平成22年 12月	東北新幹線（八戸・新青森間）開業
平成23年 3月	九州新幹線（博多・新八代間）開業
平成27年 3月	北陸新幹線（長野・金沢間）開業
平成28年 3月	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業
令和元年 11月	<u>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）開業</u>
令和4年 9月	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業
<u>令和5年 3月</u>	<u>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）開業</u>
<u>令和6年 3月</u>	<u>北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業</u>

3. 事業の内容

(2) 資本金の構成

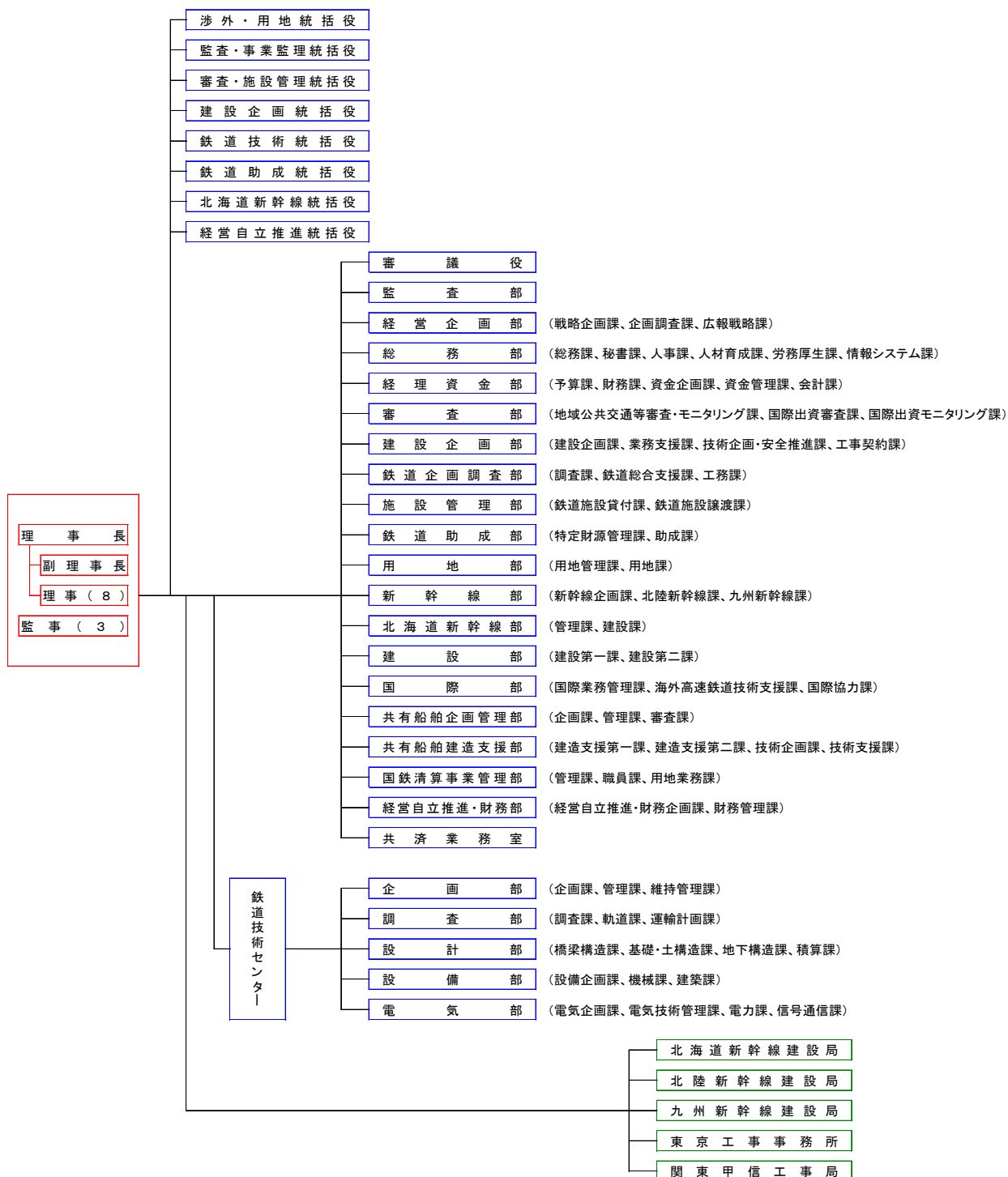
当機構の資本金は 1,153 億 3,734 万 2,338 円（令和 6 年 8 月 16 日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	51,676
海事勘定	63,567
地域公共交通等勘定	-
助成勘定	95
特例業務勘定	-
資本合計	115,337

(3) 組織図 (令和6年8月16日現在)

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構組織図



(6) 当機構の業務内容について

①鉄道建設業務

(略)

(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）、令和4年9月の九州新幹線（武雄温泉・長崎間）及び令和6年3月の北陸新幹線（金沢・敦賀間）となっております。

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）の建設を進めております。

(略)

<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	令和6年3月開業
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	1,121km	
	建設中	212km	
合 計		1,332km	駅間距離

(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。計画段階の建設計画等の調査業務として、令和5年度は、都心部・臨海地域地下鉄等の調査を実施しました。他には、令和4年の台風15号で被災した大井川鐵道株式会社の復旧支援として、大井川鐵道大井川本線災害復旧工事計画等に係る技術支援協力業務を行いました。

(略)

(キ) 鉄道災害調査隊

鉄道災害調査隊は、新幹線の建設等で培った技術力を活用して、自然災害等により鉄軌道施設等が被災した場合、鉄軌道事業者等からの派遣要望を踏まえた国土交通省からの派遣要請に基づき、いち早く現地に出向き、鉄軌道事業者等を支援しております。具体的な支援活動の内容としては、初動の支援、応急復旧の支援、本格復旧の支援があります。初動の支援では、鉄道災害調査隊を派遣し、被災した路線について、現地踏査や小型無人機（ド

ローン）の活用等により、被災現場の全体像を迅速に把握し、二次災害発生防止のための技術的助言を行います。
応急復旧の支援では、被災した鉄軌道施設について、個別施設ごとに被害の状況を調査し、鉄軌道事業者等が実施
する応急復旧に対する技術的助言を行います。本格復旧の支援では、早期復旧に向けて、必要な追加調査項目や恒
久復旧対策について鉄軌道事業者等へ技術的助言を行うとともに、これらの助言や被害状況の調査結果を被害状
況調査報告書として取りまとめて手交します。これまでに大井川鐵道大井川本線、いすみ鐵道、小湊鐵道、くま川
鐵道、のと鐵道、しなの鐵道へ鐵道災害調査隊を派遣した実績があります。

(略)

③船舶共有建造業務

(略)

また、平成 16 年 12 月の「内航海運効率化のための鐵道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」の策定を受け財務体質改善を図るとともに、平成 17 年度には貨物船のうち土・砂利・石材専用船を、旅客船のうち遊覧専用船を共有建造の対象外とし、その対象を政策的意義の高いものに重点化しました。

(略)

⑤鐵道助成業務

(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 6 年 8 月 16 日現在残高が 3,457 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、東海旅客鐵道株式会社（以下「JR 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、令和 6 年 8 月 16 日現在 30,000 億円です。

(オ) JR2 島会社からの長期借入金の借入れ

・日本国有鐵道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部改正により、JR2 島会社の経営の下支え措置として長期借入金の借入れを行いました。借入金残高は、令和 6 年 8 月 16 日現在 4,370 億円です。

⑥国鉄清算業務

(略)

(7) 損益構造について

(略)

③地域公共交通等勘定

地域公共交通出融資業務及び都市鐵道融資業務は、地域公共交通活性化再生法により許可を受けた事業に係る業務であり、地域公共交通出融資業務は、認定軌道運送高度化事業等の実施において中長期的な収益が見込まれる等の場合、産投出資等を原資として出融資を行うことになっており、一般管理費等については、国から受け入れる運営費交付金でまかなわれております。

また、都市鐵道融資業務は、認定地域公共交通利便増進事業の実施において必要な資金の貸付けを行うことになっており、財政融資資金からの借入金利息と貸付先への貸付金利息が見合っているため損益が生じない構造であるとともに、一般管理費等については、貸付先から収受する管理費収入でまかなわれております。

加えて、物流出融資業務は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律により許可を受けた事業に係る業務であり、「認定総合効率化事業」の実施において、地域公共交通出融資業務と同様に中長期的な収益が見込まれる等の場合、産投出資等を原資として出融資を行うことになっており、一般管理費等については、国から受け入れる運営費交付金でまかなわれております。

(略)

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。また、令和 4 年 9 月 23 日には九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、令和 6 年 3 月 16 日には北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業しました。

(略)

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 整備新幹線の建設

現在、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）、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 4 区間の建設を行っています。

令和 6 年度は、北海道新幹線の新青森・新函館北斗間（工事延長 148.3km）については、青函共用走行区間における高速走行に向けた試験の準備を行います。また新函館北斗・札幌間（工事延長 211.9km）については、トンネル工事や高架橋工事などの土木工事を行います。また、駅舎や駅設備等の設計を進めます。

九州新幹線の武雄温泉・長崎間（工事延長 67.0km）は令和 4 年 9 月 23 日、北陸新幹線の金沢・敦賀間（工事延長 114.6km）は令和 6 年 3 月 16 日に開業しました。環境対策や高架下整備などを進めてまいります。

整備新幹線建設推進高度化等事業については、整備新幹線の環境影響評価、工事を円滑に実施するための経済設計調査、設計・施工法等調査、及び貨物列車走行調査を実施します。また、令和 5 年度より従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査として北陸新幹線事業推進調査を実施しています。

(単位：百万円)

線 名・区 間	工事延長	令和 4 年度 実施額	令和 5 年度 実施額	令和 6 年度 事業費 ^(注1)	完成予定 又は完成年	鉄道事業者又は 軌道経営者
北海道新幹線						
新青森・新函館北斗間	148.3	—	51	60	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	139,910	173,451	206,000	新青森・新函館北斗間の開業から概ね 20 年後 ^(注2)	
北陸新幹線					令和 9 年度末	

金沢・敦賀間	114.6	<u>139,975</u>	<u>71,497</u>	<u>15,000</u>	(令和6年3月16日開業)	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	<u>26,058</u>	<u>8,619</u>	<u>6,440</u>	令和7年度末 (令和4年9月23日開業)	九州旅客鉄道株式会社
着工区間計 (注2) (3線4区間)	541.8	<u>305,942</u>	<u>253,618</u>	<u>227,500</u>		
建設推進高度化等事業		<u>1,492</u>	<u>1,311</u>	<u>1,603</u>		
合 計		<u>307,434</u>	<u>254,929</u>	<u>229,103</u>		

(注1) 令和4年度実施額及び令和5年度実施額は決算額、令和6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6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) 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、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は平成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年度末）の完成・開業を目指すこととされました。しかしながら、想定を上回る地質不良や巨大な岩塊の出現などにより一部のトンネル工事に3～4年の遅れが生じており、今後の見通しについては、有識者会議で議論されています。

(略)

(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羽沢横浜国大駅で、JR東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・JR直通線と、羽沢横浜国大駅から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、相鉄・東急直通線は令和5年3月18日に開業しました。今後は、令和6年度末まで駅及び本線直上の整備を進めていきます。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 Km	令和 4 年 度 実施額	令和 5 年 度 実施額	令和 6 年 度 事業費	開業日	鉄道事業者又は軌道 経営者
神奈川東部方面線		12.7	<u>15,202</u>	<u>7,253</u>	<u>4,200</u>	下記参照	下記参照
〔相鉄・JR 直通線〕	西谷・横浜羽 沢間	2.7				令和元年 11 月 30 日	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 18 日	相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社

(注) 令和4年度実施額及び令和5年度実施額は決算額、令和6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6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）

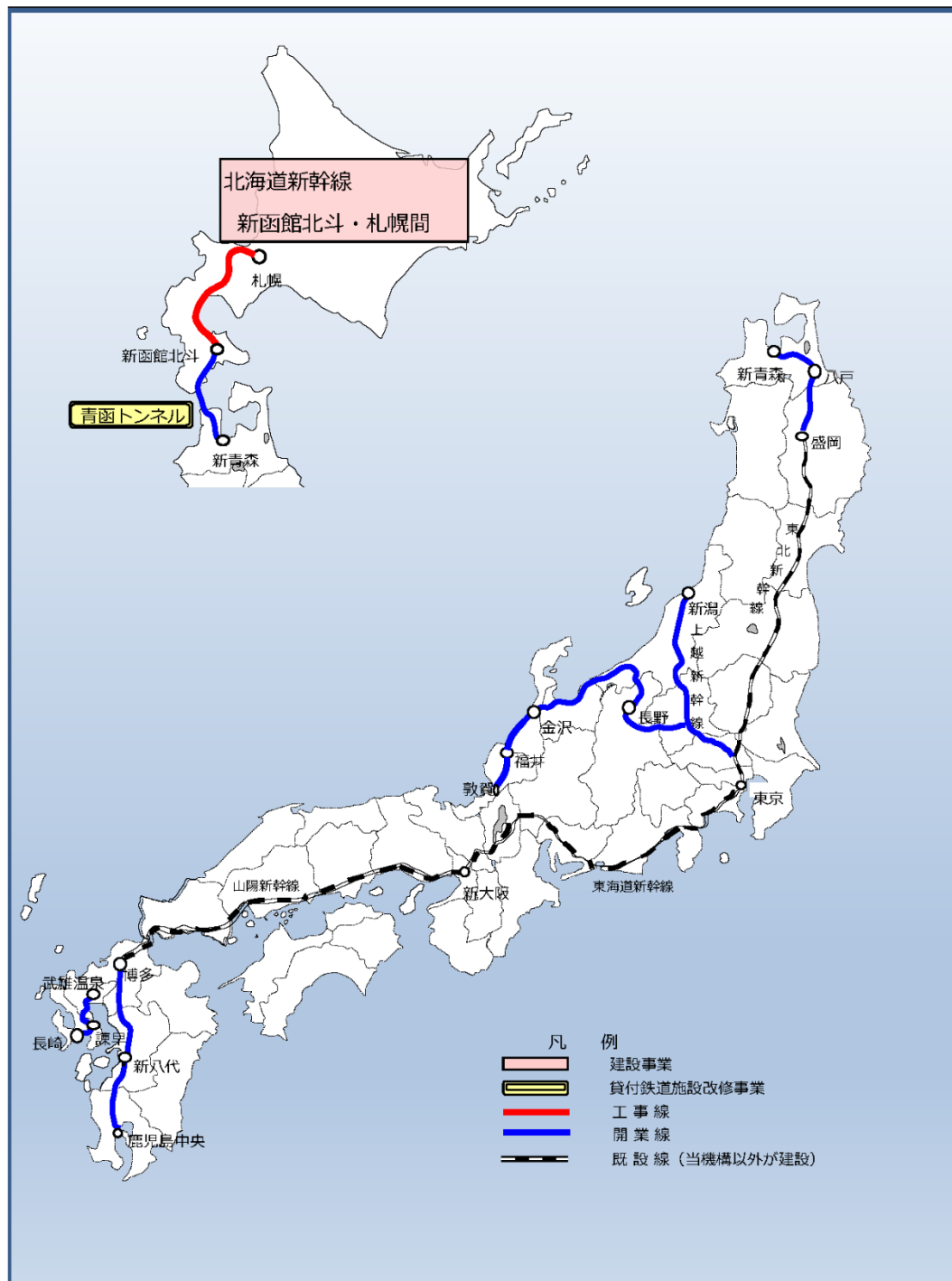
線 名	区 間	延長 km	令和4年度 実施額	令和5年度 実施額	令和6年度 事業費	鉄道事業者又は軌道経営者
津軽 海峡線	今別町浜名・ 知内町湯の里間	—	<u>1,916</u>	<u>1,527</u>	1,140	北海道旅客鉄道株式会社

（注）令和4年度実施額及び令和5年度実施額は決算額、令和6年度事業費は現時点の事業計画額としております。

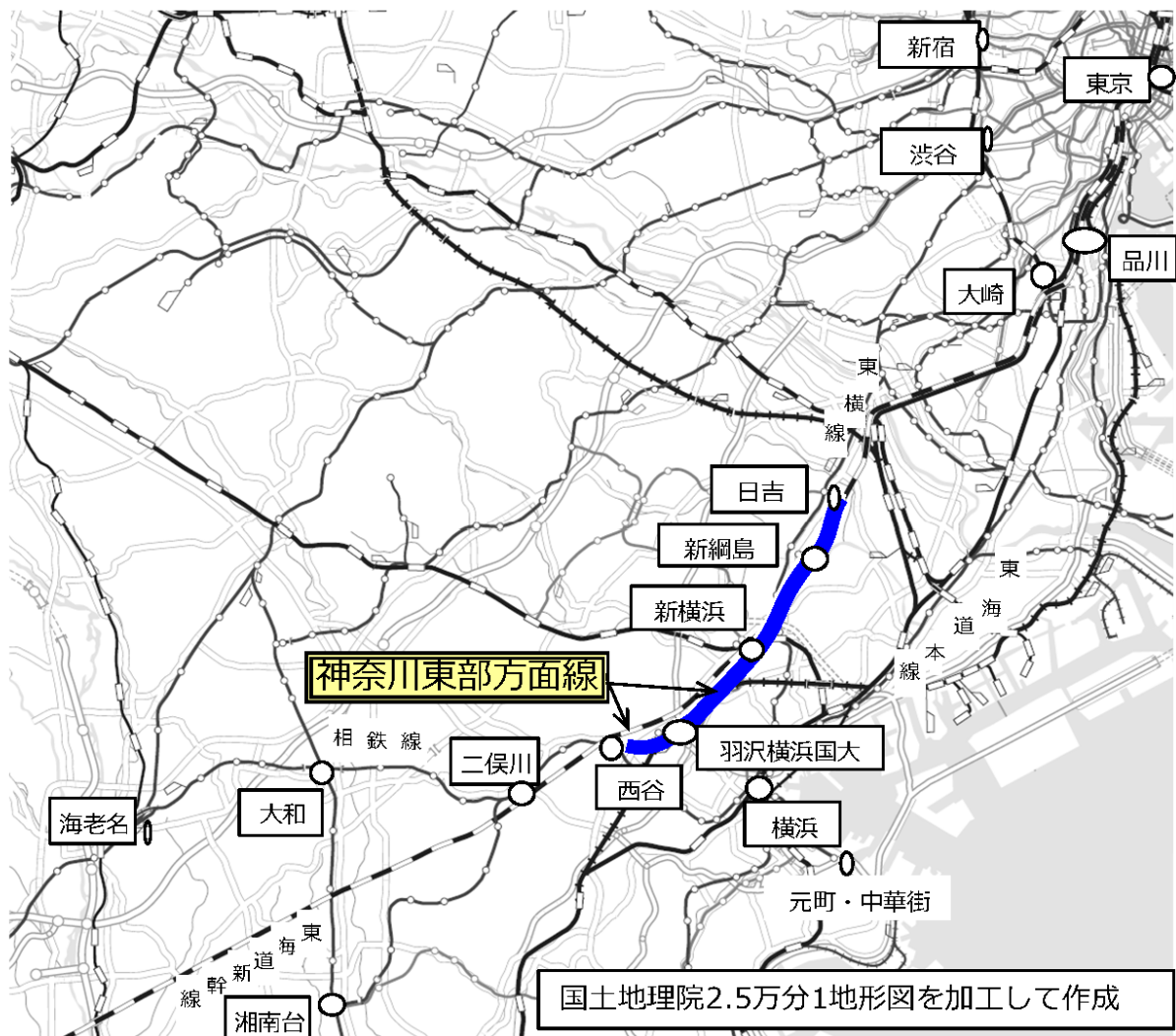
(5) 受託事業

令和6年度も引き続き、地方公共団体や鉄道事業者等からの委託に基づき、建設工事及び調査設計業務を行います。
また、主に中小鉄道事業者からの委託に基づき災害復旧や事業再構築等に係る技術協力支援業務を行います。

令和 6 年度 建設線等路線図 (整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



令和6年度 建設線等路線図 (都市鉄道利便増進事業)



- 凡 例
- 都市鉄道利便増進事業
 - 開業線

7. 資金調達の概要

(2) 国内債券

③特例業務勘定

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
鉄道建設・運輸施設整備支援機構 債券	調達額	—	—	—
	償還額	—	—	22,000
	期末残高	73,000	73,000	51,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構 特別債券	調達額	—	—	—
	償還額	—	—	—
	期末残高	360,000	360,000	360,000

11. 役職員数の状況（令和6年4月1日現在）

	令和6年度
役 員 数	13名
職 員 数	1,374名

第2 事業の状況

(略)

2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

(略)

(1) 鉄道建設業務関係

(略)

新幹線整備については、その整備を長年にわたり切望してこられた地域の方々の思いやご尽力、さらに無数の関係者の方々の努力の上に初めて実現するものであり、当機構の全役職員がそのことを肝に銘じ、ご報告しました改善措置を確実に実施することで、地元自治体の方々をはじめとする社会からの信頼の回復に努めてまいります。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の着実な整備に取り組んでいくほか、自然災害により被害を受けた鉄道施設の復旧支援についても引き続き取り組んでいくとともに、業務運営のあり方などを不断に見直し、国民の皆様のニーズを踏まえて、諸課題に柔軟かつ適切に対応していき、地域の方々、そして国民の皆様の期待に応えられる組織となることを目指してまいります。

(2) 海事関係

(略)

2050年のカーボンニュートラル、CO2排出ネットゼロの実現に向けては、まずはその前段階として6年後の2030年に国内海運業界の目標であるCO2排出量の17%削減を達成する必要があります。これには、新たな船舶を建造する際に、CO2排出量を大きく低減するものへと代替することが重要であり、当機構では、こうした「二酸化炭素低減化船」の建造に対する金利軽減の制度を用意しております。なお、令和6年度より「先進二酸化炭素低減化船」における二酸化炭素の低減率を16%から18%に引き上げる一方、新たに離着岸・停泊・荷役時における取組その他の省エネ対策を同低減率に合算できるよう制度を変更しております。

引き続き当機構としては、カーボンニュートラルに関する動向を踏まえながら、必要に応じ、船舶共有建造制度の見直しを行ってまいります。

船舶の安全航行に不可欠な船員の確保については、我が国の少子化は深刻さを増し、静かな有事とも言える状況にあり、少子化の問題はこれ以上放置できない待ったなしの課題である状況下において、将来の労働力確保の観点から、国内海運業界は船員の労働環境、居住環境をいち早く改善し、魅力のある職場にしていくことが重要となっています。

このために当機構では、様々な技術調査を実施し、それらの技術調査の結果を業界関係者と共有していくことで、船員にとってより良い労働環境や居住環境の実現につなげてまいります。

当機構では必要に応じて制度改正を実施しながら、これらの課題解決に向け、物流の効率化、地域公共交通の維持・活性化や観光立国推進、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促進します。具体的には、グリーン化に資する船舶、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、特定船舶導入計画の認定を受けた船舶を政策要件として掲げ、これらのうち、「政策効果の高い船舶」の建造促進に努めてまいります。

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、船舶共有建造業務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、その縮減を図ることとしました。令和5年度から第5期中期目標期間（令和5年度～令和9年度）となることから、「繰越欠損金削減計画」（参考）を新たに策定し、削減目標額を5年間で20億円程度とすることとしております。なお、計画初年度である令和5年度では6億円を削減しております。当機構においては、引き続き船舶共有建造業務の財務改善に努めてまいります。

(略)

(5) 広報

業務の透明性を確保するため、ホームページや広報誌等の媒体を活用して総合的かつ適切な広報・情報提供に努め、業務の実施状況等に関する情報の公表を行っております。

① 財務諸表等の公開

財務諸表等において、当機構に関する省令（平成 15 年国土交通省令第 102 号）第 9 条に基づき、勘定区分による各事業の経営成績を明らかにし、さらにセグメント情報を開示いたします。また、評価及び監査に関する事項として、年度業務実績評価、監査報告、会計監査報告及び会計検査院検査報告等についても、財務諸表等と併せて、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載し情報提供を行っております。

② 業務実績等報告書の公開

通則法に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するための中期計画及び実施するための年度計画の実施状況について、業務実績等報告書を作成し公開しております。業務実績等報告書については、ホームページに掲載し情報提供を行っております。

③ 各種メディアによる情報発信

上記①及び②のほか、当機構はソーシャルメディア、広報誌、パンフレット等の媒体により積極的な情報発信に努めております。

ソーシャルメディアとしては、YouTube、X及び Instagram において公式アカウントを開設し、鉄道建設や船舶共有建造に関する動画や写真等の視覚情報を用いた、一般の方々に興味関心を持ってもらえるような情報発信に努めております。

（公式 YouTube チャンネル https://www.youtube.com/c/jrtt_official）

（公式 X アカウント https://x.com/JRTT_PR）

（公式 Instagram アカウント https://www.instagram.com/jrtt_pr）

また、季刊発行の広報誌や各種パンフレットにより、当機構が果たす役割や業務に対する国民の理解を促進するため、読み手にとって分かり易い情報発信も行っております。

（機構 HP 広報誌 https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/magazine/）

（機構 HP パンフレット類 https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/pamphlet.html）

（略）

3. 事業等のリスク

（略）

(3) 船舶共有建造業務に係る未収金が発生するリスク

船舶共有建造業務においては、船舶の建造に際して当機構と海上運送事業者が費用を分担して造船所に共同発注し、竣工後は当機構が負担した建造資金等について、共有期間を通じて当該海上運送事業者から船舶使用料として徴収し、共有期間満了時に当機構分担額の 10%を当該海上運送事業者が当機構から買い取ることで当該船舶の所有権が当該海上運送事業者に移転するスキームとなっております。

海運業界を取り巻く経済情勢の変動等により、今後、当機構が海上運送事業者から収受する船舶使用料等に未収金が発生するリスクがあります。

（略）

6. 研究開発活動

(1) 新技術、新工法の開発

当機構は、鉄道整備を担う公的機関として、地球環境問題や労働力不足、財政規模の縮小等社会的な状況を踏まえ、良質な鉄道を経済的かつ効率的に完成させることを基本に、

- ① 品質・信頼性、安全性向上
- ② 環境保全
- ③ 建設コストの縮減
- ④ 構造物の長寿命化、維持管理の効率化
- ⑤ 地域特性への適合
- ⑥ 鉄道整備計画策定の効率化

などを中心に、建設現場のニーズに直結した技術開発を進めております。これまで進めてきた主な技術開発は、次の通りです。

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 空気式急速除雪装置の騒音低減対策 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 収支計算システムの開発 等

(略)

(3) 学会等の受賞実績

当機構及びその前身たる旧公団における受賞の主なものは、次の通りです。

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
(略)				
北陸新幹線	平成7年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化
	平成8年	土木学会	技術賞	北陸新幹線高速分岐器 (38番) の開発・敷設 (分岐側通過速度 160km/hの高速分岐器)
	平成9年	電気学会	電気学術振興賞	北陸新幹線車両基地用不平衡補償単相き電装置の開発
		土木学会	技術賞	北陸新幹線 (高崎・長野間) の建設
	平成19年	PC技術協会	協会賞 (作品部門)	北陸新幹線姫川橋りょう
	平成20年	土木学会	技術賞	超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立 (飯山トンネル)
	平成25年	PC工学会	協会賞 (作品部門)	北陸新幹線神通川橋りょう
	平成26年	日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	50/60Hz共用保護継電器の開発と実用化
		照明学会	照明普及賞	北陸新幹線金沢駅の照明
	平成27年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道大賞	沿線自治体との緊密なパートナーシップによる北陸新幹線金沢開業

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
		鉄道建築協会	最優秀協会賞	北陸新幹線富山駅
		鉄道建築協会	協会賞	北陸新幹線金沢駅、飯山駅、新高岡駅
	平成28年	土木学会	技術賞 (Ⅱグループ)	北陸新幹線(長野・金沢間)開業ー北信越地域と首都圏・関西圏との連携・交流の画期的な促進ー
		土木学会	技術賞 (Ⅰグループ)	最小限のインフラで最大級の効果を発揮する雪害対策の確立ー北陸新幹線、富山・石川県内ー
	平成30年	電気学会	電気学術振興賞進歩賞	誘導予測計算の高度化による経済的な北陸新幹線ATC装置異周波妨害対策設備の実現
	令和3年	鉄道建築協会	優秀賞	狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工ー北陸新幹線、福井駅ー
		PC工学会	作品賞	北陸新幹線 細坪架道橋
		土木学会 (Ⅰグループ)	技術賞	生産性向上と工期短縮を実現したフルプレキャストラーメン高架橋の建設
	令和4年	土木学会	技術賞 (Ⅰグループ)	軟弱地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用ー北陸新幹線(金沢・)における本線構造物への適用ー
	令和5年	土木学会	環境賞	<u>国内初の環境管理計画策定とラムサール条約登録湿地の環境保全に向けた取組みー北陸新幹線、中池見湿地付近深山トンネル等工事ー</u>
			田中賞	九頭竜川橋梁・新九頭竜橋
		<u>プレストレストコンクリート工学会</u>	作品賞	北陸新幹線九頭竜川橋梁・福井県道新九頭竜橋
神奈川東部方面線	令和元年	土木学会	技術賞 (Ⅱグループ)	神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の建設ー既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法に基づく「速達性向上事業」の適用第1号案件ー
			技術賞 (Ⅰグループ)	駅前交差点直下における大規模アンダーパニング技術と工程短縮に向けた取組みー相鉄東急直通線新横浜駅地下鉄交差部土木工事ー
	令和2年	土木学会	技術賞 (Ⅰグループ)	場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現ー神奈川東部方面線、羽沢トンネルー
		鉄道建築協会	協会賞作品部門 (入選)	相鉄・JR直通線、羽沢横浜国大駅
	令和4年	日本建設業協会	土木賞	相鉄東急直通線新横浜駅地下鉄交差部土木工事

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
		土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築（相鉄・東急直通線、綱島トンネル）
		土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	鉄道営業線高架橋の縦断的なアンダーピニングを伴う建設ー相鉄・東急直通線日吉駅付近工事ー
	令和5年	<u>国土交通大臣表彰</u>	<u>国土開発技術省優秀賞</u>	<u>地下水対応型接手を用いた外殻先行型トンネル構築工法</u>
		<u>「鉄道の日」実行委員会</u>	<u>日本鉄道賞</u>	<u>新横浜線開業！つながる！相鉄線・東急線～総延長約250kmにおよぶ広域鉄道ネットワークの形成～</u>
		<u>鉄道建築協会</u>	<u>協会賞作品部門（入選）</u>	相鉄・東急直通線 新横浜駅
		<u>鉄道建築協会</u>	<u>協会賞作品部門（佳作）</u>	相鉄・東急直通線 新綱島駅
		<u>日本鉄道電気技術協会</u>	<u>鉄道電気技術賞</u>	相鉄・東急直通線、新横浜駅におけるTASCシステム地上・車上切替方式の考案
		<u>土木学会</u>	<u>技術賞（Ⅱグループ）</u>	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の建設（既存ストックを活用した総延長約250kmの広域ネットワークの形成）
(略)				

(4) 特許権等

令和6年8月16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	55	4

(5) 海外技術協力

①当機構の海外技術協力は、青函トンネルや上越・北陸・東北・九州・北海道新幹線、さらに都市鉄道などの建設工事で培った総合的な技術力と経験を活かし、国等の要請に基づいて職員を専門家として海外に派遣する一方、外国人研修生を受け入れるなど、積極的に技術協力を行っております。

令和5年度までに技術協力を行った国及び地域は71に及び、延べ2,317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。

②近年実施した主な技術協力

国・地域名	プロジェクト案件名
ヨーロッパ	
スイス・ドイツ	地下トンネル施設の設計・準備への助言・指導
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、スウェーデン交通インフラ整備計画に対する本邦企業等の参画可能性及び参画方法に係る調査
アフリカ	

国・地域名		プロジェクト案件名
	エジプト	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ェンジンギアリング
ア ジ ア		
	中 国	中国高速鉄道スラブ軌道技術移転
	台 湾	台湾高速鉄道延伸計画に関する調査
	韓 国	韓国高速鉄道京江線道現地調査
	フィリピン	鉄道計画・運営・管理
	フィリピン・ミャンマー	鉄道分野におけるブルーフェンジンギアリング（マニラ首都圏地下鉄事業フェーズ1、ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1橋梁詳細設計調査）
	インドネシア	ジャワ北幹線鉄道に関する日本・インドネシア政府間協議、ジャワ島北幹線鉄道的高速化計画、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、マレーシアの都市間鉄道の実態に係る調査、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における事業費縮減等の検討調査、円借款案件レッドライン中間管理ミッション
	イ ン ド	インド高速鉄道開発プロジェクト、インド高速鉄道計画合同ミッション、高速鉄道に係るインド国内工場調査、高速鉄道に係る制度整備支援プロジェクト、インド高速鉄道建設事業現地調査、インド高速鉄道建設事業詳細設計調査、インド高速鉄道詳細設計運営指導、インド高速鉄道公社組織体制・運営能力強化、鋼鉄道橋のMII（Make in India）の可能性評価調査、高架橋桁クラックに関する現地調査、インド高速鉄道公社との技術的課題協議・教育訓練実施事前調査、インド建設企業・インド高速鉄道公社の人材育成に関する調査、インド高速鉄道事業軌道工事に係る技術研修教材作成業務、インド高速鉄道事業軌道工事に係る施工監理技術者研修、インド高速鉄道事業における教育訓練・認証事業に係る技術協力
	ベ ト ナ ム	南北高速鉄道建設計画、ホーチミン市都市鉄道事業（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）
	トルクメニスタン	鉄道近代化事業（高速化、電化等）に係る調査

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要

建設勘定において、令和5年度（令和5年4月1日から令和6年3月31日までの期間）は、宿舍等の改修等の支出はありません。

2. 主要な設備の状況

当機構の令和5年度末（令和6年3月31日）における主要な設備の状況は、次の通りです。

（単位：百万円）

内 容	所在地	土 地		建物外	合 計
宿舍等	神奈川県川崎市	面 積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額

	宮崎台外	5,231 m ²	997	<u>664</u>	<u>1,661</u>
--	------	----------------------	-----	------------	--------------

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の令和 6 年度の建設勘定における主要な設備等への支出計画はありません。

(国鉄清算業務関係)

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

また、令和 6 年度以降においても新たな設備投資の支出計画はありません。

以上の業務を除き、記載すべき重要な事項はありません。

第4 法人の状況

(略)

2. 役員の状況（令和6年8月16日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	藤 田 耕 三	自 <u>令和5年4月1日</u> 至 <u>令和10年3月31日</u>	昭和57年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通事務次官 令和2年11月損害保険ジャパン（株）顧問
副理事長	木 村 典 央	(<u>令和5年7月4日</u>) 自 <u>令和5年10月1日</u> 至 <u>令和9年9月30日</u>	平成3年4月運輸省入省 令和3年7月国土交通省大臣官房審議官（併）観光庁（併） 内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官補付） 令和4年6月国土交通省大臣官房審議官（公共交通・物流政策担当）
理 事	<u>三 宅 正 寿</u>	自 <u>令和5年10月1日</u> 至 <u>令和7年9月30日</u>	平成5年4月運輸省入省 令和元年7月成田国際空港（株）執行役員管理部門総務人事部長 令和3年7月国土交通省国際統括官付国際交通特別交渉官
理 事	米 田 純 一	(<u>令和3年10月1日</u>) 自 <u>令和5年10月1日</u> 至 <u>令和7年9月30日</u>	昭和60年4月中央信託銀行（株）入社 平成25年4月三井住友トラストビジネスサービス（株）常務執行役員 平成31年4月三井住友トラスト総合サービス（株）取締役社長
理 事 (非常勤)	<u>浅 川 章 子</u>	自 <u>令和5年10月1日</u> 至 <u>令和7年9月30日</u>	昭和59年4月欧州エクスプレス（株）入社 平成21年11月香港上海銀行・HSBC証券（株）マーケティング業務部（銀証兼業部門）シニアバイスプレジデント オペレーション責任者兼クロスプロダクト担当 平成29年8月香港上海銀行・HSBC証券（株）マーケティング業務部（銀証兼業部門）シニアバイスプレジデント オペレーション責任者
理 事	<u>千 葉 敬 介</u>	自 <u>令和5年10月1日</u> 至 <u>令和7年9月30日</u>	昭和60年4月（株）日本興業銀行入行 平成25年6月（株）日本政策投資銀行金融法人部長 平成28年7月鉄道・運輸機構参与
理 事	<u>有 働 隆 登</u>	自 <u>令和5年10月1日</u> 至 <u>令和7年9月30日</u>	昭和62年4月安田火災海上保険（株）入社 令和2年4月SOMPOホールディングス（株）執行役内部監査部長 令和4年4月SOMPOホールディングス（株）顧問
理 事	長 谷 川 雅 彦	(<u>令和3年4月1日</u>) 自 <u>令和5年4月1日</u> 至 <u>令和7年3月31日</u>	平成元年4月日本鉄道建設公団入社 平成29年4月鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局長 平成30年4月鉄道・運輸機構事業監理部長
理 事	江 口 秀 二	自 <u>令和5年4月1日</u> 至 <u>令和7年3月31日</u>	昭和62年4月運輸省入省 平成29年7月国土交通省大臣官房技術審議官（鉄道局担当） 令和4年7月（一財）運輸総合研究所主席研究員 会長技術補佐
理 事	<u>堀 口 知 巳</u>	自 <u>令和6年4月1日</u> 至 <u>令和7年9月30日</u>	平成4年4月日本鉄道建設公団入社 令和4年4月鉄道・運輸機構建設企画部長 令和5年4月鉄道・運輸機構建設企画統括役（経営企画部長兼務）
監 事	<u>吉 丸 泰 史</u>	自 <u>令和5年10月1日</u> 至 <u>令和9事業年度の 財務諸表承認日</u>	昭和58年4月（株）日立物流入社 平成27年4月（株）日立物流監査室長 令和3年10月鉄道・運輸機構理事
監 事	伊 藤 隆 行	自 <u>令和5年8月1日</u> 至 <u>令和9事業年度の 財務諸表承認日</u>	平成5年4月警察庁入庁 令和4年3月山梨県警察本部長 令和5年7月警察庁長官官房付

監 事	高 橋 謙	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の 財務諸表承認日	平成元年3月(株)住友銀行入行 令和3年4月(株)三井住友銀行グローバル・アドバイザリー部 部長 令和5年4月(株)三井住友銀行グローバル・アドバイザリー 部部付部長
-----	-------	-------------------------------------	---

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(略)

(4) 内部管理等の体制

①役員による運営

当機構の役員は理事長 1 名、副理事長 1 名、理事 8 名及び 3 名の監事があります。このうち理事長、副理事長及び理事により構成される理事会において当機構の経営及び業務運営に係る重要な個別事項に係る審議を行います。

(略)

第 6 法人の参考情報

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

令和6年度計画

令和6年3月

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 令和6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、中期計画に定めた事項に関して令和6年度において実施すべき事項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

① 整備新幹線整備事業

国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の最終報告書（令和3年6月25日）や、国土交通省と機構が共催している「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」の報告書（以下「有識者会議報告書等」という。）なども踏まえ、必要な取組を行いながら、事業の着実な進捗を図る。

具体的には、工程と事業費について、事業総合管理委員会を開催し、理事長のトップマネジメントの下、一体的な管理の徹底を図る。

また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生しているリスク等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保し、必要な協力を得ながら進める。

さらに、安全確保に万全を期して事業を遂行する。

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、特に以下の取組を行いながら、土木工事（トンネル工事や高架橋等工事）のほか、設備工事（駅舎、電気設備や駅・車両基地の機械設備の設計及び軌道スラブ製作等の軌道工事）を含めて全体工程の迅速かつ確実な進捗を図る。

- ・有識者会議報告書等を踏まえ、事業費や進捗状況等の継続的なモニタリングを行いつつ、可能な限りの工程の工夫に努める。
- ・北海道新幹線建設局において、プロジェクト・マネジメントの強化・充実のため、各系統（土木・設備）の施工監理等の機能を集約した組織として「建設事務所」を地域ごとに設置する。
- ・工程と事業費について、両者の状況を同時に把握するための指標（EVM）を用

いて管理する。

- ・BIM/CIM や遠隔臨場等のデジタル技術の利活用によるデジタルトランスフォーメーション(DX)の推進や ECI 方式による工事契約を通じた生産性の向上、カーボンニュートラルに資する取組を評価する試行工事の実施をはじめとする環境負荷の低減に積極的に取り組む。

また、本年3月に開業した北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、地元の協力を得つつ高架下整備や環境対策等の着実な進捗を図る。

加えて、整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価手続きを進めるとともに、従来、工事实施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行う。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施

受託工事について、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底し、コスト縮減に最大限努めながら着実な進捗を図る。

現在受託している中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進する。

なお、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）に係る開業後の残工事については、道路復旧等の作業について、事業総合管理委員会等によりの確な事業管理を図りつつ、工事安全推進に取り組みながら適切に実施する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援

(a) 自然災害からの復旧支援

自然災害の発生時において、鉄道事業者等からの派遣要望を踏まえた国土交通省からの派遣要請に基づき、鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)を現地に派遣し、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、鉄道施設の被災状況調査等の復旧支援に取り組む。

また、被災状況調査等を迅速かつ円滑に実施できるよう、職員に対する研修や鉄道事業者との意見交換等を通じ、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。

さらに、鉄道災害調査隊の復旧支援活動で得られた知見については、今後の復旧支援はもとより、鉄道施設の強靱化に資するよう機構の鉄道建設業務や鉄

道事業者への技術的支援等において広く活用する。

(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

鉄道事業者等からの要請に応じ、「鉄道ホームドクター制度」を用いた鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に係る技術的なアドバイスを、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに実施する。

また、この制度に係る取組をより広く地方公共団体や鉄道事業者等に活用してもらうよう、地方鉄道協会が開催する委員会等に積極的に参加するほか、地域鉄道事業者等との意見交換を通じてニーズの把握とともに、機構の技術、ノウハウ等の PR に努める。

さらに、鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応として、機構の技術力等の活用のあり方や、必要となる能力の習得・蓄積について整理・検討を進め、鉄道事業者等のニーズを踏まえつつ支援に取り組む。

(c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援

国や地方公共団体が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、関係する地方公共団体及び鉄道事業者へ積極的にアプローチして調査協力等の支援を実施する。例えば、都市鉄道分野においては、地方公共団体等に対し、都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号）の枠組み等に係る情報提供を行う。地域鉄道分野においては、鉄道に関わる交通ネットワークの現状を把握し、鉄道事業者等と意見交換を行う。

また、鉄道事業者等からの要請に対応して、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用し、鉄道計画等に関する受託調査を実施する。

その他、全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、提案可能な分野、項目を整理した上で、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。

これらの業務を円滑かつ迅速に進めるため、調査部門の拡充を図るとともに、学識経験者及び外部調査機関との勉強会等を通じて連携し、調査能力の向上に努める。

④ 鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組

(a) DX の推進、新たな契約・入札方式等の導入等

現場の情報を組織的に共有・伝達し、鉄道建設工事における業務の効率化・高度化、技術承継を図るため、関係者とも連携し、以下の取組を深度化するなど、更なる DX を推進する。

(ICT)

- ・ ICT 活用工事（土工）の実施
- ・ 3次元レーザを用いた検測、検査結果のアプリによる管理

(BIM/CIM)

- ・ わかりやすい対外説明資料の作成、3Dモデルを用いた施工計画の検討（遠隔臨場）
- ・ 順次、適用工区の拡大

また、令和5年10月に策定、公表した「建設DXビジョン」に基づき新技術の導入について検討を進める。

加えて、良質な鉄道を建設するために、最新の契約・入札方式や施工管理手法について、機構の鉄道建設業務において有効なものは導入を進める。また、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「電気工事設計等標準仕様書」を改訂し、講習会等を通じ関係者に周知徹底する。

(b) 技術開発の推進・公表

技術開発マネジメント会議にて技術分野ごとに新規課題を選定し、事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進する。また、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の長寿命化や技術者の減少といった社会経済環境の変化に対しても、新たな設計・施工法を公募する等、民間技術を有効活用しながら、計画的に技術開発を進める。さらに技術開発成果の機構工事への活用状況について、引き続きフォローアップを行う。

なお、その成果については機構部外においても活用されるように、これまで開発した技術のデータベース化を進めるほか、建設技術に係る各種学会等や、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等を通じて発表する。

(c) 人材育成

鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習等の研修を実施するとともに、令和5年度から導入した職員に求められるスキルを提示し習得状況を可視化する「スキルアッププログラム」の取組を浸透させることにより、組織の技術力の底上げを図る。また、業務に関連する技術士等の資格取得を促進する。さらに、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、鉄道事業者等との連携を図りつつ、国や他の独立行政法人、業界団体との勉強会・講演会等へ参加するなど、その習得に向けた取組を行う。

(d) 鉄道建設工事における安全推進

工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、機構の安全推進の取組を踏まえた令和6年度の基本方針に基づき、業界団体とも連携しながら着実に進めていく。

また、安全推進体制の強化として、新たに構築した事故データベースを活用しながら、事故原因分析のレベルアップ及び再発防止策の策定・実施等の安全推進に係る各種取組を本社と地方機関が連携して行うほか、事故防止監査を実施することで、こうした取組の実効性向上に努める。

これらに加え、研修等の充実により、職員の安全に対するさらなるマインドの醸成及びスキルの向上を図る。

さらに、工事安全推進を図るべく、安全に資するデジタル技術に係る情報を収集・整理し、DXの拡大に向け検討していく。

上記（１）の取組を円滑に実施するため、全国の建設プロジェクトを技術面から支援するとともに鉄道整備に係るスキル・ノウハウの確実な維持・継承を担う組織として「鉄道技術センター」を新たに設置する。

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言する。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。インド高速鉄道計画については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行っていく。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員の受入れ、鉄道分野における国際規格に関する日本原案の作成への協力、海外の鉄道建設関係の機関との技術交流等を行う。

さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。

（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、研修等による人材育成等を通じてモニタリング機能の強化を図りつつ、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金を計画的かつ確実に徴収する。

なお、償還期間の変更を実施した、又は経営状況の悪化が認められる事業者については、令和５年度決算及び令和６年度中間決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するためのトンネル断面等の調査・測定を行うとともに、防災施設の改修工事等を行い、長期的な施設の健全性確保に努める。

さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

（４）鉄道助成業務等

① 鉄道に関する補助金等の交付等

交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援を適正かつ効率的に実施する。

勘定間繰入れ・繰戻し及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理し、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで３０日以内、国の補助金の受入から給付まで７業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理するとともに「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を効果的に実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、鉄道事業者等による補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について、補助金実務説明会等による周知活動を積極的に推進する。補助金実務説明会の開催にあたっては、オンラインとすること等により参加しやすい環境とし、確実な周知に取り組む。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和６年度回収見込額７２４億円）、無利子貸付資金（令和６年度回収見込額２６億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの

資金に係る債務を確実に償還する。

② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号。以下「機構法」という。）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。

③ 中央新幹線建設資金貸付け等

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な回収を図る。

（５）船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進

船舶共有建造業務として、各種セミナー等の開催を通じ、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知するとともに、地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携し、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。また、建造支援体制の強化を図るべく、共有船竣工までの一貫した建造支援の実現や審査における牽制機能確保のため、組織体制を再編する。

これらを通じて、建造船舶に係る以下の政策要件への該当延べ件数が30件以上となるよう取り組む。

○物流効率化に資する船舶

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

○地域振興に資する船舶

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

○船員雇用対策に資する船舶

- ・ 若年船員（35歳未満の者）を計画的に雇用する事業者の船舶

- ・労働環境改善船（船員の労働負担軽減、居住環境改善及び荷役・船員作業負担軽減設備を設置するもの）

○事業基盤強化に資する船舶

- ・船舶管理事業者と管理契約を締結する事業者の船舶
- ・合併をする事業者の船舶

○グリーン化に資する船舶

- ・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用し、エネルギー効率向上の措置が図られたもの）
- ・LNG 燃料船（LNG を燃料として運航するもの）
- ・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が18%以上軽減されるもの）
- ・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの）
- ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの）

○特定船舶導入計画の認定を受けた船舶

② 船舶建造等における技術支援

技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図り、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施し、国内海運政策の実現に資する良質な船舶の建造に寄与する。

特に、地方公共団体等が運営する離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、関係機関との連携の機会も活かして新船建造に早期から関与し、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行い、本中期計画期間における技術支援件数26件を目指す。

また、技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査を実施するほか、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー等で情報発信等を行う。

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

機構で策定した令和5年度から令和9年度における「繰越欠損金削減計画」（令和5年3月）に基づき、財務改善に必要な事業量を確保するとともに、的確な予兆管理に努めながら未収金発生防止、債権管理強化等を図り、本中期計画期間において20億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高につ

いても引き続き縮減に努める。

海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

(6) 地域公共交通出融資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第２９条の２の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

また、研修等による人材育成等を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。

さらに、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。

(a) 地域公共交通出融資

認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b)に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けの申込みに対して、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえてリスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

また、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。

また、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

② 物流融資

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成１７年法律第８５号）

第20条の2の規定に基づき、物流施設及び物流DX・物流GX関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の貸付けを行う。

貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。

貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

また、研修等による人材育成等を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。

さらに、貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。

(7) 特例業務（国鉄清算業務）

① 旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等

旧国鉄職員及びその遺族に対する恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、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に応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら適切に実施するとともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。

また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への繰入れを引き続き適切に実施する。

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

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(1) 組織の見直し

組織体制については、令和6年度組織改正計画に基づき、全国の建設プロジェクトを技術面から支援するとともに鉄道整備に係るスキル・ノウハウの確実な維持・継承を担う組織として「鉄道技術センター」を新たに設置し、また、北海道新幹線建設局において、プロジェクト・マネジメントの強化・充実のため、各系統（土木・設備）の施工監理等に係る機能を集約した組織として「建設事務所」を地域ごとに設置する。さらに、神奈川東部方面線の事業の進捗に伴い、東京支社を廃止のうえ規模を縮小した東京工事事務所に再編するなど、内部組織の所在地ごとの機能の最適化を含め、機動的な組織の編成、運営の効率化を図る。

(2) 情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用

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。

また、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、機構の適切な情報セキュリティ対策を講じるため、「令和6年度情報セキュリティ対策推進計画」を作成し、推進する。

さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、機構が策定した「デジタル戦略」（令和4年6月）に基づき、デジタル技術の導入や情報システムへのクラウドサービスの活用等を確実に実施する。

(3) 調達等合理化の取組

「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6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。

(4) 人件費管理の適正化

機構の給与水準については、「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）を踏まえ、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を公表する。

(5) 一般管理費及び事業費の効率化

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 9 年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和 4 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。

事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造の改善を図る。

また、運営費交付金を充当する一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）及び業務経費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画において定める運営費交付金の算定ルールに基づき、中期計画期間の最終年度（令和 9 年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和 4 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。

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 1 2 年 2 月 1 6 日独立行政法人会計基準研究会策定、令和 3 年 9 月 2 1 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

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の併用等による安定的かつ効率的な資金調達を実施する。また、IR 活動等を通じ機構の持続可能な開発目標（以下「SDGs」という。）への貢献に向けた取組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、2 6

0, 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. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

該当なし

7. 剰余金の使途

・建設勘定

管理用施設（宿舎に限る。）の改修

8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

（1）内部統制の充実・強化

「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1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、リスク管理、コンプライアンスの推進、統制環境の整備、統制活動、円滑な情報共有等、内部統制の有効性を高める取組を実施する。

特に、機構は社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務を有しており、これらの業務には様々な事業遂行上のリスクが内在していることを踏まえ、理事長のリーダーシップの下、リスクの把握・対応を行う。中でも工程及び事業費の管理については、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総合管理委員会等を通じて管理の徹底を図るとともに、国や地方公共団体等の関係者と情報を密に共有する。

また、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの取組を引き続き徹底するなど、内部統制の取組について実態把握、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。

（2）人事に関する計画

機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応える組織運営に努める。

具体的には、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、他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流を行いつつ、各業務の進捗に対応するため、特に鉄道建設事業の進捗に伴う人員の適正配置等柔軟な運用を行うとともに、女性活躍の推進など多様な人材が活躍できるよう働き方改革等に取り組む。

また、職員に求められるスキルを提示し、習得状況を可視化する「スキルアッププログラム」を進めるほか、業務の遂行に必要な高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図るための研修を実施するとともに、自己啓発活動を支援すること等を通じて、持続的な業務の質の向上等に努める。その際、今後さらに強化を必要とする業務分野については、積極的に外部研修等も活用する。

（３）広報・情報公開の推進

独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保するため、業務内容、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とともに、大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性を踏まえ、主な業務の実施状況について、ホームページ、X（旧 Twitter）、YouTube、広報誌などを活用して適切かつタイムリーに情報発信を行う。

また、機構の業務に対する地元関係者をはじめとする国民の理解を深め、機構の認知度を向上させることにより、事業の円滑な推進や人材の確保を図ることを目的に、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）に用いた建設技術、鉄道災害への支援、船舶建造等における技術支援等について、積極的に情報発信する。さらに、関係機関とも連携しつつ、SNS 等多様な発信手段を活用し、それぞれのターゲット層に応じたコンテンツを展開するなど、戦略的広報を推進する。

（４）環境への配慮

機構で定めた「第５期環境行動計画」（令和５年３月）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のほか、事業実施に当たっては、最新技術や豊富な実績に基づく知見・ノウハウを活用し、環境負荷低減に係る取組を着実に推進する。

また、組織全体として、職員の環境への知識・意識の向上を目的とした研修等を実施する。

さらに、SDGs を意識しつつ、機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書 2024」を作成し、ホームページ等を活用して公表するとともに、イベント等を通じて機構の環境・社会貢献面への取組を幅広く訴求するなど、適切かつ積極的に情報発信を行う。

（５）施設及び設備に関する計画

該当なし

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

- ・ 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の補填

- ・ 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

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等（令和6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				
運営費交付金	-	-	10	10
国庫補助金等	45,240	1,431	-	46,671
地方公共団体建設費負担金	45,240	-	-	45,240
地方公共団体建設費補助金	-	1,431	-	1,431
政府出資金	-	-	1,000	1,000
借入金等	14,800	63,490	4,910	83,200
財政融資資金借入金	-	7,500	-	7,500
民間借入金	-	11,990	3,910	15,900
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	14,800	44,000	1,000	59,800
業務収入	103,135	56,741	32,549	192,424
受託収入	-	-	41,843	41,843
業務外収入	113	1,630	218	1,961
他勘定より受入	80,372	1,411	21,785	103,569
計	243,660	124,703	102,314	470,677
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	239,190	4,423	23,722	267,336
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	-	-	39,166	39,166
借入金等償還	27,376	111,055	32,615	171,046
支払利息	3,964	5,715	546	10,226
一般管理費	3,961	164	897	5,022
人件費	11,285	467	2,557	14,310
業務外支出	10,094	607	3,199	13,900
他勘定へ繰入	61	2,642	-	2,703
計	295,932	125,074	102,702	523,708

〔人件費の見積もり〕 10,971百万円を支出する。

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	252,855	16,183	59,517	328,554
経常費用	249,726	10,100	58,718	318,544
鉄道建設業務費	248,677	9,858	57,068	315,604
受託経費	-	-	1,357	1,357
一般管理費	991	230	277	1,498
減価償却費	58	12	16	86
財務費用	3,013	6,038	535	9,586
雑損	116	44	264	424
収益の部	252,855	14,109	59,452	326,417
運営費交付金収益	-	-	8	8
鉄道建設業務収入	99,694	7,810	48,465	155,969
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	11	-	11
受託収入	-	-	1,357	1,357
資産見返負債戻入	153,049	6,176	9,397	168,621
資産見返補助金等戻入	149,032	6,149	1,032	156,213
その他	4,017	27	8,365	12,408
財務収益	1	0	-	1
雑益	112	113	225	450
純利益	-	△ 2,073	△ 64	△ 2,138
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	△ 2,073	△ 64	△ 2,138

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	634,993	156,998	144,507	936,498
業務活動による支出	267,843	11,369	69,845	349,057
投資活動による支出	-	-	82	82
財務活動による支出	27,376	113,675	32,615	173,666
翌年度への繰越金	339,774	31,953	41,966	413,693
資金収入	634,993	156,998	144,507	936,498
業務活動による収入	228,747	61,162	96,404	386,312
受託収入	-	-	41,843	41,843
その他の収入	228,747	61,162	54,561	344,470
投資活動による収入	113	52	-	165
財務活動による収入	14,800	63,490	5,910	84,200
前年度よりの繰越金	391,333	32,295	42,193	465,821

(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6年度)
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
借入金等	29,000
財政融資資金借入金	23,000
民間借入金	6,000
業務収入	26,785
業務外収入	28
計	55,813
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	33,555
借入金等償還	21,637
支払利息	434
一般管理費	239
人件費	822
業務外支出	84
計	56,770

〔人件費の見積もり〕 656百万円を支出する。

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	23,860
経常費用	23,297
海事業務費	22,162
一般管理費	1,132
減価償却費	2
財務費用	564
収益の部	24,035
海事業務収入	23,676
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	0
雑益	358
純利益	174
目的積立金取崩額	-
総利益	174

資金計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	62,287
業務活動による支出	2,192
投資活動による支出	32,953
財務活動による支出	21,637
翌年度への繰越金	5,505
資金収入	62,287
業務活動による収入	24,666
投資活動による収入	2,823
財務活動による収入	29,000
前年度よりの繰越金	5,799

(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6年度)
【地域公共交通等勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
運営費交付金	102	
借入金等		
財政融資資金借入金	34,600	
業務収入	5,323	
業務外収入	1	
計	40,026	
支出		
業務経費		
地域公共交通等業務関係経費	34,625	
借入金等償還	1,326	
支払利息	3,850	
一般管理費	47	
人件費	163	
業務外支出	13	
計	40,026	

[人件費の見積もり] 136百万円を支出する。

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	4,100	
経常費用	235	
地域公共交通等業務費	23	
一般管理費	212	
減価償却費	0	
財務費用	3,864	
収益の部	4,099	
運営費交付金収益	98	
地域公共交通等業務収入	3,997	
賞与引当金見返に係る収益	3	
退職給付引当金見返に係る収益	0	
資産見返負債戻入	0	
資産見返運営費交付金戻入	0	
資産見返補助金等戻入	0	
雑益	1	
純利益	△ 0	
目的積立金取崩額	0	
総利益	-	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	40,040	
業務活動による支出	38,702	
投資活動による支出	1	
財務活動による支出	1,326	
翌年度への繰越金	11	
資金収入	40,040	
業務活動による収入	5,426	
運営費交付金による収入	102	
その他の収入	5,325	
財務活動による収入	34,600	
前年度よりの繰越金	14	

(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6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	-	-	-	204	-	204
国庫補助金等	100,539	-	-	-	-	100,539
国庫補助金	100,528	-	-	-	-	100,528
政府補給金	11	-	-	-	-	11
借入金等	-	-	40,000	-	-	40,000
民間借入金	-	-	-	-	-	-
業務収入	-	25,750	72,431	156	-	98,338
業務外収入	130	-	-	-	-	130
他勘定より受入	2,703	-	-	-	-	2,703
他経理より受入	-	-	2,620	-	△2,620	-
計	103,372	25,750	115,051	360	△2,620	241,914
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	16,393	-	-	6	-	16,399
支払利息	-	25,750	22,372	-	-	48,122
一般管理費	-	-	-	111	-	111
人件費	-	-	-	229	-	229
業務外支出	213	-	-	14	-	227
他勘定へ繰入	84,146	-	92,679	-	-	176,825
他経理へ繰入	2,620	-	-	-	△2,620	-
計	103,372	25,750	115,051	360	△2,620	241,914

[人件費の見積もり] 194百万円を支出する。

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	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	100,752	25,724	41,988	351	-	168,815
経常費用	100,539	-	-	351	-	100,890
鉄道助成業務費	100,539	-	-	-	-	100,539
一般管理費	-	-	-	349	-	349
減価償却費	-	-	-	1	-	1
財務費用	-	25,724	41,988	-	-	67,712
雑損	213	-	-	-	-	213
収益の部	100,752	25,724	59,922	349	-	186,747
運営費交付金収益	-	-	-	191	-	191
鉄道助成業務収入	-	25,724	59,922	142	-	85,788
補助金等収益	100,539	-	-	-	-	100,539
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	-	-	-	2	-	2
前払年金費用見返に係る収益	-	-	-	-	-	-
資産見返負債戻入	-	-	-	1	-	1
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	1	-	1
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0
雑益	213	-	-	-	-	213
純利益	-	-	17,934	△2	-	17,932
目的積立金取崩額	-	-	-	1	-	1
総利益	-	-	17,934	△2	-	17,932

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	103,372	25,750	115,052	485	△2,620	242,040
業務活動による支出	103,372	25,750	41,988	372	△2,620	168,862
投資活動による支出	-	-	-	1	-	1
財務活動による支出	-	-	73,063	-	-	73,063
翌年度への繰越金	-	-	1	112	-	113
資金収入	103,372	25,750	115,052	485	△2,620	242,040
業務活動による収入	103,372	25,750	75,051	362	△2,620	201,916
運営費交付金による収入	-	-	-	204	-	204
補助金等による収入	100,539	-	-	-	-	100,539
その他の収入	2,833	25,750	75,051	158	△2,620	101,173
財務活動による収入	-	-	40,000	-	-	40,000
前年度よりの繰越金	-	-	1	123	-	124

(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6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	5,685
業務外収入	53
他勘定より受入	92,679
計	98,417
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	129,393
借入金等償還	29,000
支払利息	9,077
一般管理費	918
人件費	562
業務外支出	1
他勘定へ繰入	19,422
計	188,373

[人件費の見積もり] 450百万円を支出する。

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	66,389
経常費用	57,312
特例業務費	55,559
一般管理費	1,733
減価償却費	20
財務費用	9,078
収益の部	19,669
特例業務収入	-
財務収益	19,664
雑益	4
純利益	△ 46,721
目的積立金取崩額	-
総利益	△ 46,721

資金計画	(単位:百万円)
区 分	金 額
資金支出	190,417
業務活動による支出	159,365
投資活動による支出	8
財務活動による支出	29,000
翌年度への繰越金	2,044
資金収入	190,417
業務活動による収入	25,354
投資活動による収入	106,763
前年度よりの繰越金	58,300

(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(<https://www.jr-tt.go.jp/>)にも掲載しています。