

債券内容説明書
令和7年5月16日現在

第174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174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6年11月15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 | 1 |
| 2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託 | 5 |
| 3. 本債券の発行により調達する資金の使途 | 6 |

第2 参照情報

- | | |
|--------------------|----|
| 1. 参照書類 | 8 |
| 2. 参照書類の補完情報 | 8 |
| 3. 参照書類を縦覧に供している場所 | 22 |

第1 募集要項

1. 新規発行債券

銘 柄	第 174 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 7, 100, 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 7, 100, 000, 000 円
各 債 券 の 金 額	1, 000 万円	申 込 期 間	令和 7 年 5 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. 700 パーセント	払 込 期 日	令和 7 年 5 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 17 年 5 月 29 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 7 年 9 月 20 日を 第 1 回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年 3 月 20 日及び 9 月 20 日の 2 回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から第 1 回の利払期日までの期間につき利息を計算するとき及び償還 の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算 する。 (3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り 上げる。 (4) 償還期日後は、利息をつけない。		
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 17 年 5 月 29 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7年5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7年5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.moody's.com/web/ja/jp.html）の「信用格付事業」の「詳細を見る」をクリックして表示される「格付・規制」の「格付ニュース」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7年5月16日付第174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。 (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。
------------	---

2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託

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
	S M B 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 東海東京証券株式会社	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 愛知県名古屋市中村区名駅四丁目 7 番 1 号	百万円 2,600 1,700 1,400 1,400	1. 引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本債券の引受手数料は、総額 2,130 万円とする。
	計		7,100	
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. 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
7,100,000,000 円	26,201,225 円	7,073,798,775 円

(2) 手取金の使途

上記の手取概算額 7,073,798,775 円は、令和 7 年 6 月までに独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第 13 条第 1 項第 6 号及び第 11 号の業務に充当する予定です。

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

- ・「気候ボンド基準 3.0 版（Climate Bond Standard (Version3.0)）、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. 陸の豊かさを守ろう

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11月15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11月15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7年5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7年5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6年11月15日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和7年5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

3. 事業の内容

(2) 資本金の構成

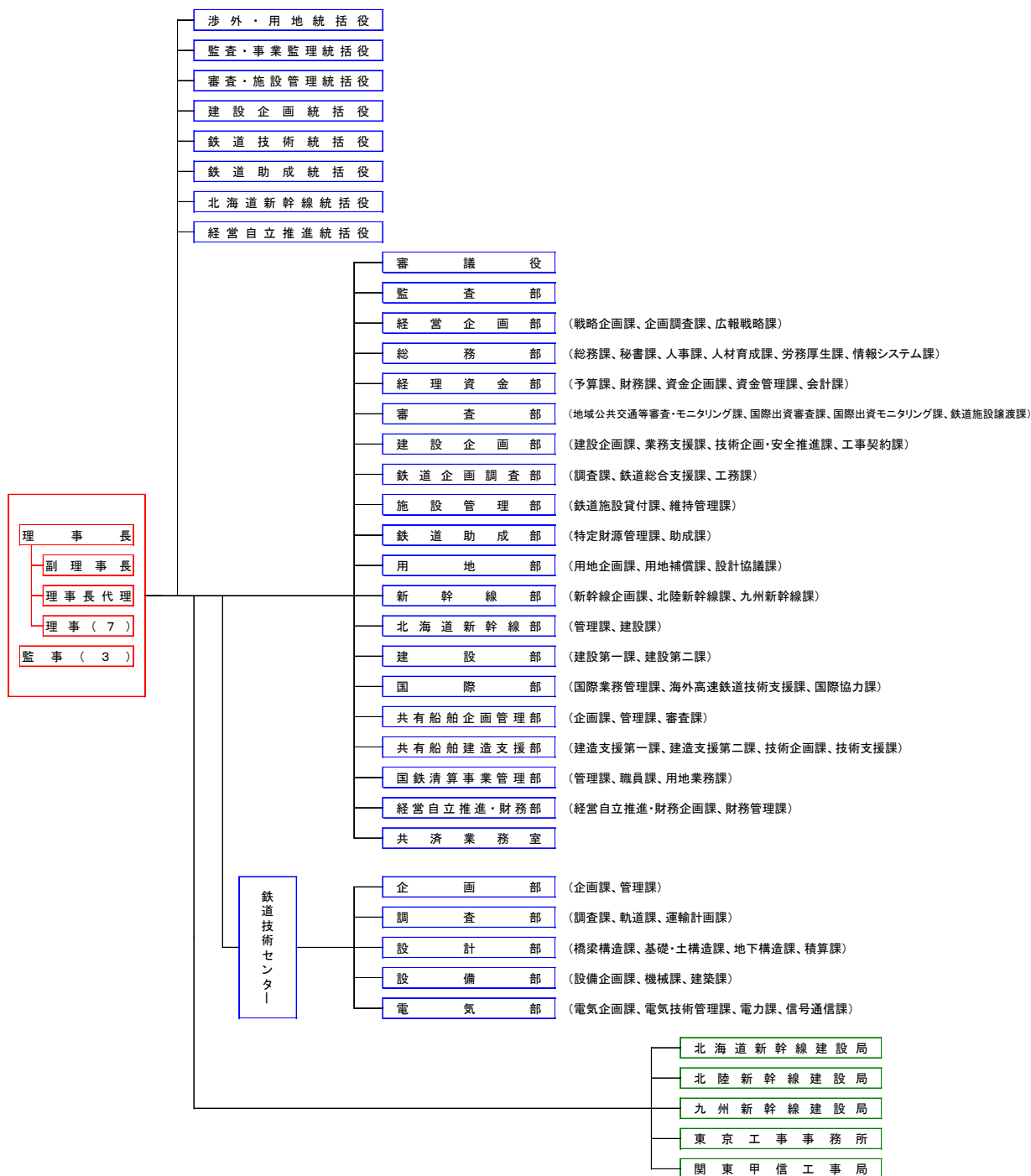
当機構の資本金は 1,153 億 8,734 万 2,338 円（令和 7 年 4 月 1 日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（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	<u>50</u>
助成勘定	95
特例業務勘定	-
資本合計	<u>115,387</u>

(3) 組織図 (令和 7 年 5 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

(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 6 年度は、都心部・臨海地域地下鉄等の調査を実施しました。また、先述の調査に加え、地域鉄道事業者等に対する災害復旧計画、設備修繕計画等への技術支援を実施しました。

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

(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、いすみ鉄道、小湊鐵道（令和 5 年度、令和 6 年度の 2 回）、くま川鐵道、のと鐵道、しなの鐵道へ鉄道災害調査隊を派遣した実績があります。

④ 地域公共交通出融資等業務

当機構は、資金提供による持続可能な地域旅客サービスの提供の確保、安全性・利便性を高める鉄道施設の整備や物流施設等への支援のために出資や貸付け業務を行います。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）並びに、物資の流通の効率化に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）に基づく認定を受けた事業について、当機構が定める条件を満たす事業が出資や貸付けの対象となり、その原資は財政投融资資金等です。

これにより、事業を進めるに当たって必要となる初期資金について、柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等から必要な民間資金を呼び込むことが期待できます。

また、出資や貸付け後において、まちづくり、観光振興等の地域戦略と十分に連携し、これらの施策効果が最大限に発揮されるよう配慮すると共に、そのリスクを継続的に把握・評価し、適切なリスク管理を行います。

⑤ 鉄道助成業務

(イ) 補助金の交付等

(ii) 主要幹線鉄道等整備助成

在来幹線鉄道的高速化、地方都市やその近郊路線等の新駅設置により、広域的な地域間の連携の強化、地域

鉄道の利用や地域の活性化を促進するため、また環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するための貨物列車走行対応化、又は貨物拠点整備に必要な施設整備のため、助成を行っております。

(ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

(略)

貸付金については、東京メトロは平成 26 年 3 月をもって完済され、旧公団（建設勘定）は令和 7 年 5 月 16 日現在残高が 837 百万円です（旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）。

(エ) 財政融資資金を活用した資金の貸付等

- ・「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）により、東海旅客鉄道株式会社（以下「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、財政融資資金を借り入れ、JR 東海に対し建設資金の一部貸し付けを行いました。貸付金残高は、令和 7 年 5 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り入れ

- ・日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部改正により、JR2 島会社の経営の下支え措置として長期借入金の借り入れを行いました。借入金残高は、令和 7 年 5 月 16 日現在 4,770 億円です。

(7) 損益構造について

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鉄道融資業務は、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、都市鉄道融資業務は、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、物資の流通の効率化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。

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（新函館北斗・札幌間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）、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 7 年度は、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、トンネル工事や高架橋工事などの土木工事を行うとともに、駅舎や駅設備等の設計を進めます。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。

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 日に開業しましたが、環境対策や高架下整備などを進めています。

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 km	令和 5 年度 実施額	令和 6 年度 実施額	令和 7 年度 事業費 ^(注1)	完成予定 又は完成年度	鉄道事業者又 は軌道経営者
北海道新幹線						
新青森・新函館北斗間	148.3	<u>51</u>	<u>50</u>	<u>800</u>	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	<u>173,451</u>	<u>225,744</u>	<u>236,000</u>	新青森・新函館 北斗間の開業か ら概ね 20 年後 ^(注 3)	
北陸新幹線						
金沢・敦賀間	114.6	<u>71,497</u>	<u>13,173</u>	<u>18,000</u>	令和 9 年度末 (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>8,619</u>	<u>9,050</u>	<u>11,000</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>253,618</u>	<u>248,017</u>	<u>265,800</u>		
建設推進高度化等事業		<u>1,311</u>	<u>2,036</u>	<u>1,603</u>		
合 計		<u>254,929</u>	<u>250,053</u>	<u>267,403</u>		

(注 1) 令和 5 年度実施額及び令和 6 年度実施額は決算額、令和 7 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 7 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。令和
7 年 3 月 14 日、有識者会議の報告書がとりまとめられ、「発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、
現時点では、完成・開業は概ね 2038 年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現し
た場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある」との検討結果が公表されました。

(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 年度末まで関連する残工事を行っています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 Km	令和 5 年 度 実施額	令和 6 年 度 事業費	令和 7 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	7,253	4,200	0	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 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。令和 7 年度事業費は未支出予算で業務を行います。

(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 7 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)

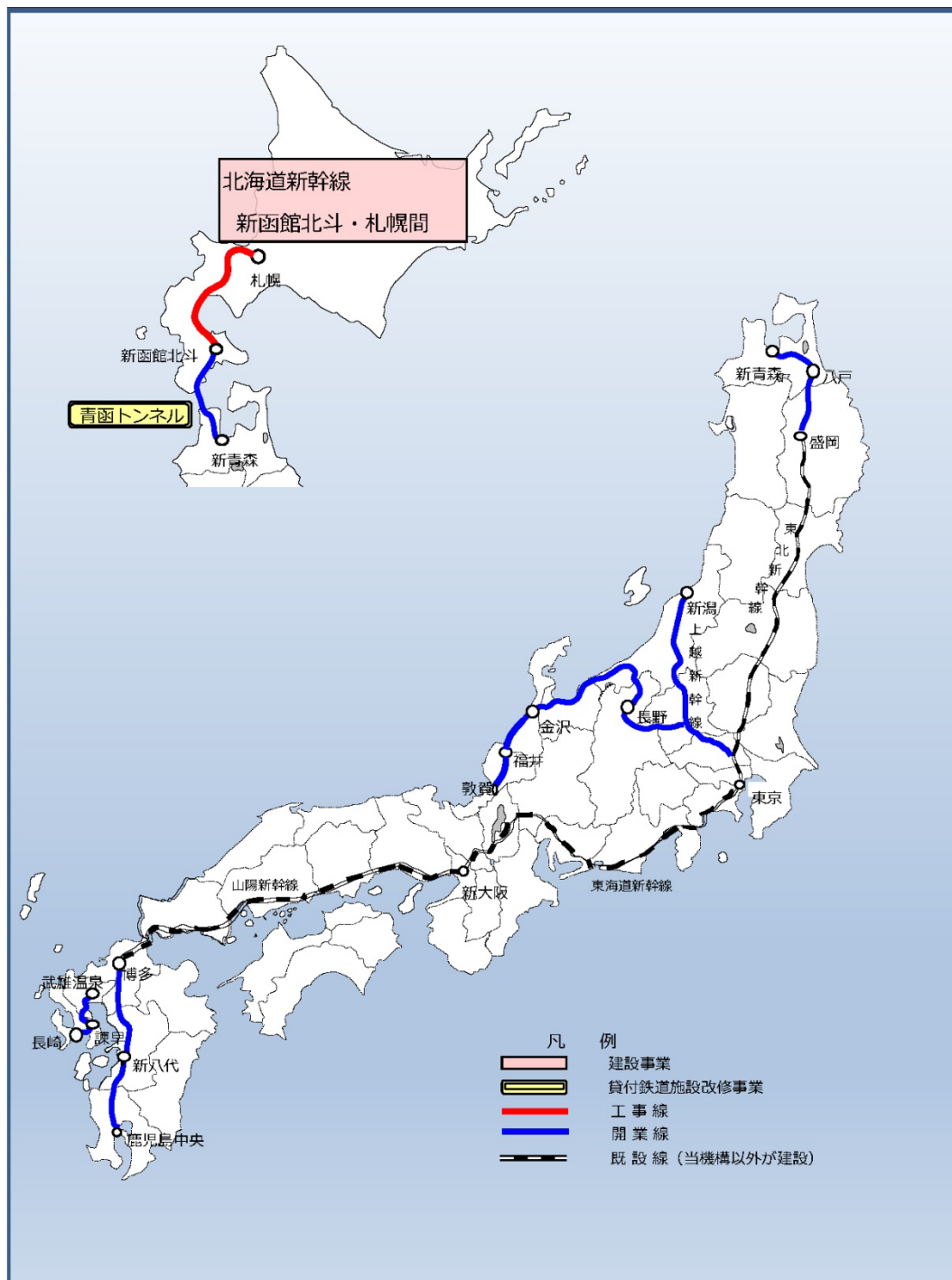
線 名	区 間	延長 km	令和 5 年度 実施額	令和 6 年度 実施額	令和 7 年度 事業費	鉄道事業者又は軌道経営者
津軽 海峡線	今別町浜名・ 知内町湯の里間	—	1,527	1,581	1,140	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 令和 5 年度実施額及び令和 6 年度実施額は決算額、令和 7 年度事業費は現時点の事業計画額としております。

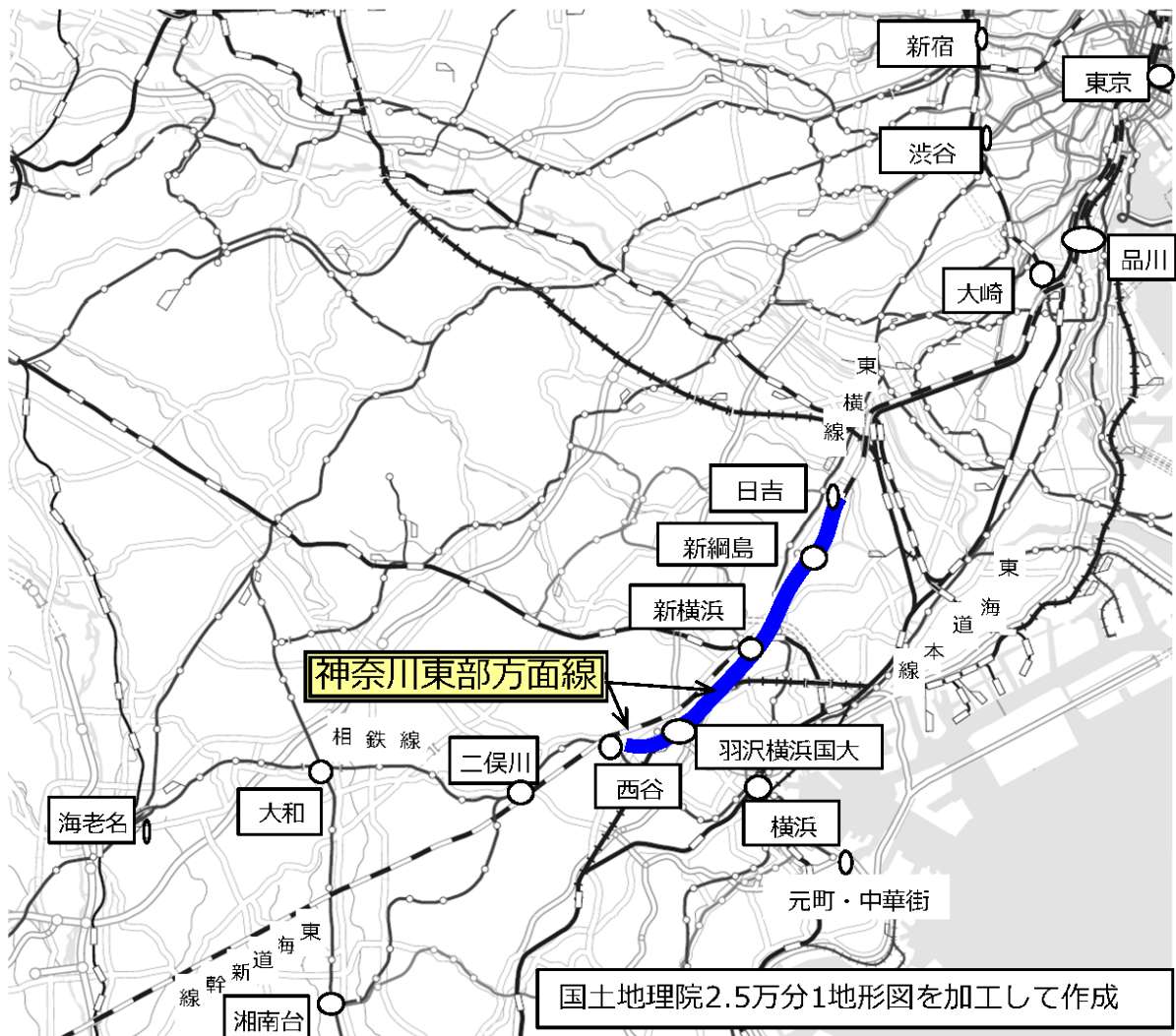
(5) 受託事業

令和 7 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 7 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7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

10. 関係会社の状況

○関連会社

名 称	事業内容		所在地	資本金 (百万円)	持株比率 (関係会社持株比率) (%)	代表者の氏名
	売上高 (百万円)	経常利益 (百万円)		機構との関係		
				事業上の関係		機構に係る売上 高 (百万円)
日本高速鉄道電気エンジニアリング (株)	インド国ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトにおける発注者の業務の代理・代行事業		東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目23番13号	248	33.4	河野 春彦
	<u>1,313</u>	<u>226</u>		・インド国ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトにおける発注者の業務の代理・代行事業		-

11. 役職員数の状況 (令和7年4月1日現在)

	令和7年度
役 員 数	13名
職 員 数	<u>1,364名</u>

第2 事業の状況

2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

(2) 海事関係

四面を海に囲まれた我が国では、貿易物資の約9割が海上輸送によって運ばれております。国内に目を向けると、貨物輸送の約4割が内航海運によって行われ、特に産業基礎物資（鉄鋼・石油・セメント等）の約8割が内航海運に依存しております。また、旅客輸送についても、離島航路をはじめとして人々の生活基盤を支える重要な交通手段として、必要不可欠なものです。

国内海運業界の現況は、新型コロナウイルスの影響から完全に回復していないことに加え、鋼材価格の上昇や燃料油価格の高止まり等により、その経営環境は依然として厳しい状況にあります。一方で、2050年のカーボンニュートラルへの対応と安全運航に不可欠な船員の確保が喫緊の課題となっております。

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、まずはその前段階として5年後の2030年の内航海運業界におけるCO2排出量を約17%削減(2013年度比)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、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。さらに、本年3月、2040年の内航海運業界におけるCO2排出量の約36%削減(2013年度比、モーダルシフトを考慮しない場合)が目標として掲げられており、引き続き当機構としては、これら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、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し、それらの技術調査の結果を業界関係者と共有しておりますが、引き続き同技術調査を通じて、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、特に「政策効果の高い船舶」の建造促進に注力してまいります。

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、令和6年度においても繰越欠損金削減計画と同程度の削減を見込んでおります。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。

(4) 国鉄清算業務関係

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

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及び金融機関が行う会社の経営基盤の強化に必要な資金の貸付けにかかる利子補給金を支給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切に負担します。

また、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を適切に実施します。

6. 研究開発活動

(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
		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－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－
		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－北陸新幹線、富山・石川県内－
	平成30年	電気学会	電気学術振興賞進歩賞	誘導予測計算の高度化による経済的な北陸新幹線ATC装置異周波妨害対策設備の実現

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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	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
			田中賞	九頭竜川橋梁・新九頭竜橋
		PC工学会	作品賞	北陸新幹線九頭竜川橋梁・福井県道新九頭竜橋
	令和6年	鉄道建築学会	<u>協会賞作品部門</u> <u>（最優秀協会賞）</u>	<u>北陸新幹線 敦賀駅</u>
			<u>協会賞作品部門</u> <u>（入選）</u>	<u>北陸新幹線 小松駅</u> <u>北陸新幹線 加賀温泉駅</u> <u>北陸新幹線 芦原温泉駅</u> <u>北陸新幹線 福井駅</u> <u>北陸新幹線 越前たけふ駅</u>
	(略)			

(4) 特許権等

令和7年5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	49	0

(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6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2,357人の専門家を派遣しております。その協力内容は、鉄道新線建設や改良工事における事業可能性調査、建設計画、設計、施工等の多くの分野に渡っております。

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要

建設勘定において、令和6年度（令和6年4月1日から令和7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6年度末（令和7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
		面 積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
宿舍等	神奈川県川崎市外	5,231 m ²	997	637	1,634

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の令和7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。

第4 法人の状況

2. 役員の状況（令和7年4月1日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	藤 田 耕 三	自 令和5年4月1日 至 令和10年3月31日	昭和57年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通事務次官 令和2年11月損害保険ジャパン（株）顧問
副理事長	木 村 典 央	（令和5年7月4日） 自 令和5年10月1日 至 令和9年9月30日	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）
理事長代理	長 谷 川 雅 彦	（令和3年4月1日） 自 令和7年4月1日 至 令和9年3月31日	平成元年4月日本鉄道建設公団入社 平成30年4月鉄道・運輸機構事業監理部長 令和3年4月鉄道・運輸機構理事
理 事	三 宅 正 寿	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	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	（令和3年10月1日） 自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	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）	浅 川 章 子	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	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）マーケット業務部（銀証兼業部門）シニアバイスプレジデント オペレーション責任者兼クロスプロダクト担当 平成29年8月香港上海銀行・HSBC証券（株）マーケット業務部（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	千 葉 敬 介	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	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	有 働 隆 登	自 令和5年10月1日 至 令和7年9月30日	昭和62年4月安田火災海上保険(株)入社 令和2年4月 S O M P Oホールディングス (株) 執行役内部 監査部長 令和4年4月 S O M P Oホールディングス (株) 顧問
理 事	綿 貫 正 明	自 令和7年4月1日 至 令和9年3月31日	平成4年4月日本鉄道建設公団入社 令和4年4月鉄道・運輸機構北陸新幹線建設局長 令和6年4月鉄道・運輸機構審議役 (経営企画部長兼務)
理 事	堀 口 知 巳	自 令和6年4月1日 至 令和7年9月30日	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	吉 丸 泰 史	自 令和5年10月1日 至 令和9事業年度の 財務諸表承認日	昭和58年4月(株)日立物流入社 平成27年4月(株)日立物流監査室長 令和3年10月鉄道・運輸機構理事
監 事	伊 藤 隆 行	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の 財務諸表承認日	平成5年4月警察庁入庁 令和4年3月山梨県警察本部長 令和5年7月警察庁長官官房付
監 事	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・アドバイザー一部 部長 令和5年4月(株)三井住友銀行グローバル・アドバイザー一部 部付部長

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(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、理事長代理 1 名、理事 7 名及び 3 名の監事があります。このうち理事長、副理事長、理事長代理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。

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。