

債券内容説明書
令和8年8月7日現在

第180・181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 180・181 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 7 年 11 月 14 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（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（10年債）	6
4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10年債）	10
5. 本債券の発行により調達する資金の用途	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	57

第1 募集要項

1. 新規発行債券（2年債）

銘 柄	第 180 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 35,000,000,000 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 35,000,000,000 円
各 債 券 の 金 額	1,000 万円	申 込 期 間	令和 8 年 8 月 7 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 1.560 パーセント	払 込 期 日	令和 8 年 8 月 28 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 10 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 8 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 10 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 8 年 8 月 7 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 A 1 の信用格付を令和 8 年 8 月 7 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8年8月7日付第180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（2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
	野村證券株式会社 大和証券株式会社 みずほ証券株式会社 SMB C日興証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目 13 番 1 号 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 東京都千代田区丸の内三丁目 3 番 1 号	百万円 14,100 8,700 7,000 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 3,625 万円とする。
	計		35,000	
債券発行事務の受託	債 券 発 行 事 務 受 託 会 社 の 名 称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目 5 番 5 号		

3. 新規発行債券（10 年債）

銘 柄	第 181 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 8 年 8 月 7 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 2.976 パーセント	払 込 期 日	令和 8 年 8 月 28 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 18 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 8 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 18 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 8 年 8 月 7 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 A 1 の信用格付を令和 8 年 8 月 7 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8年8月7日付第181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。
------------	---

4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10 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
	野村證券株式会社 大和証券株式会社 みずほ証券株式会社 S M B C 日興証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目 13 番 1 号 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 東京都千代田区丸の内三丁目 3 番 1 号	百万円 3,500 2,500 2,000 2,000	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 3,000 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
45,000,000,000 円	80,110,564 円	44,919,889,436 円

(注) 上記金額は、第 180 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 181 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 44,919,889,436 円は、令和 8 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 1 号、第 3 号、第 6 号及び第 11 号の業務に充当する予定です。なお、第 1 号については、今後整備新幹線建設事業の進捗に応じて充当する予定です。

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7年11月14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7年11月14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8年8月7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8年8月7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7年11月14日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和8年8月7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

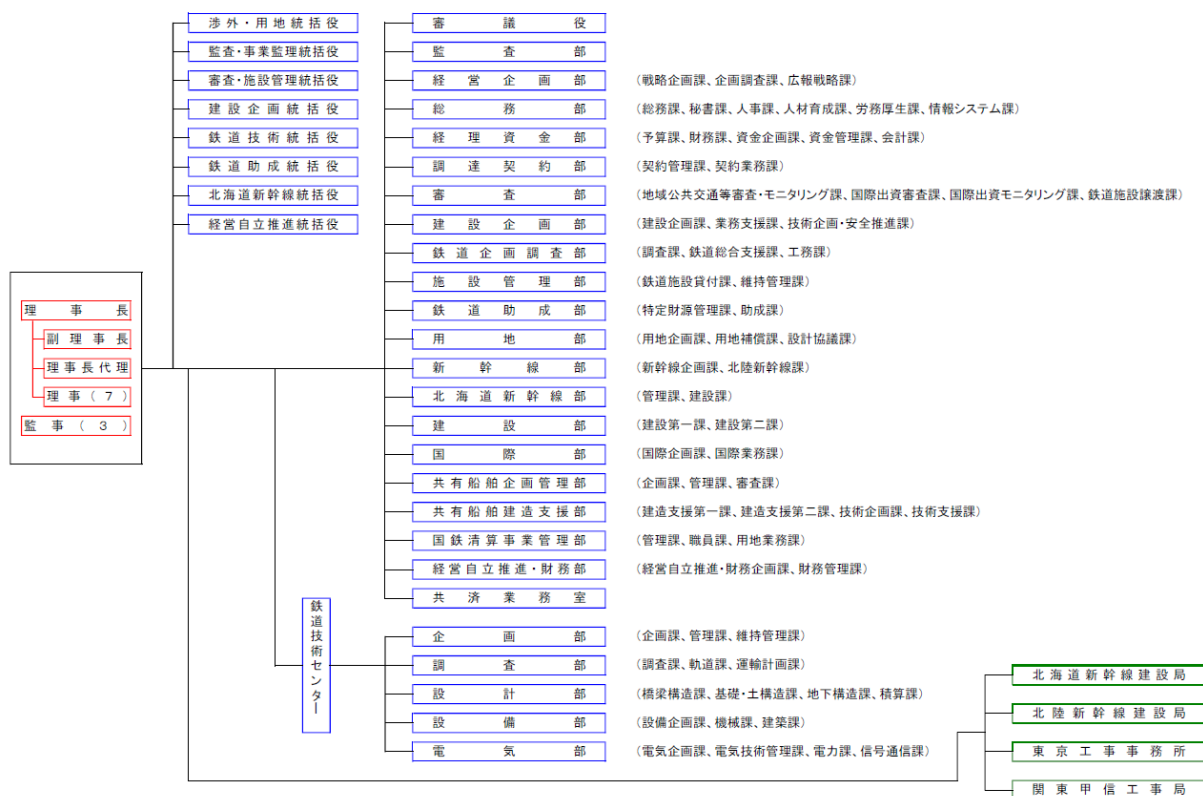
当機構の資本金は 1,152 億 7,236 万 8,069 円（令和 8 年 6 月 1 日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	<u>51,561</u>
海事勘定	63,567
地域公共交通等勘定	50
助成勘定	95
特例業務勘定	-
資本合計	<u>115,272</u>

(3) 組織図（令和8年8月7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

(エ) 都市鉄道利便増進事業

平成 17 年 8 月に都市鉄道等利便増進法が施行となり、当機構は整備主体と成り得る立場から、都市鉄道等の利便性向上に資する事業について、整備効果、事業採算性等の検討を行いました。これまでの都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）の実績として、神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線）の整備が挙げられます。この事業については、国と地方公共団体が総事業費の 3 分の 1 ずつを補助し、残りの 3 分の 1 を当機構が資金調達して施設を整備しました。

相鉄・JR 直通線は、相鉄本線西谷駅から羽沢横浜国大駅までの約 2.7km の連絡線であり、平成 18 年 6 月に整備構想及び営業構想が認定され、平成 18 年 11 月に速達性向上計画の認定を相模鉄道株式会社と連名で受けて事業に着手し、平成 21 年 10 月に第一次分割工事施行の認可、平成 27 年 4 月に第二次分割工事施行認可を受けて工事を進め令和元年 11 月 30 日に開業しました。

相鉄・東急直通線は、羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅までの約 10.0km の連絡線であり、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 月に工事施行の認可を受けて工事を進め令和 5 年 3 月 18 日に開業しました。

また、相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線は個別の事業としてそれぞれ認定されましたが、両事業を一体的に進めていくことが、事業の効率的執行においてより適切であることから、平成 26 年 3 月に両事業を一体化する速達性向上計画の変更申請を行い、同年同月に認定を受けております。

平成 29 年 2 月には神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線）の開業時期の遅れと事業費の増額について速達性向上計画の変更の申請を行い、同年 3 月に変更の認定を受け、令和 8 年 3 月に事業が完了しました。

<資金の内訳>

国（補助金）	地方公共団体（補助金）	整備主体（借入金等）
1/3	1/3	1/3

(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す。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 件の建設工事を実施してきました。また、鉄道事業者・地方公共団体等からの委託により鉄道整備計画に伴う調査業務も実施しています。当機構は、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、検査に至る一貫したプロジェクトマネジメントを通じて総合的な技術力を発揮しています。さらに、新工法や環境対策などの土木分野における技術開発も活かされています。

令和 7 年度には、調査業務として、都心部・臨海地域地下鉄等の調査を実施しました。加えて、地域鉄道事業者等に対して、設備修繕計画等への技術支援も実施しました。

このように当機構が技術面での支援機関として業務を委託されている背景には、各鉄道事業者が新線建設よりも施設の維持管理を主な事業としていること、新たに建設技術者を確保するよりも、高度な技術力を有する我が国唯一の公的鉄道技術集団である当機構を活用する方が経済的であると考えられていることが挙げられます。なお、建設工事の財源は、全額委託者からの資金を充当しており、工事完成後には鉄道施設を委託者に引き渡すこととなっています。

④地域公共交通出融資業務等

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）及び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

(ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

- ・既設新幹線譲渡収入を財源として、新幹線鉄道の輸送力増強に関する大改良事業を行う鉄道事業者のために、日本政策投資銀行を介して低利資金の融通を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 7 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

貸付金については平成 27 年 12 月をもって完済されております。

- ・同様に既設新幹線譲渡収入を財源として、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業について、東京地下鉄株式会社(旧帝都高速度交通営団。以下「東京メトロ」という。)及び旧公団（建設勘定）に対し、無利子貸付を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 19 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

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 8 年 8 月 7 日現在残高が 220 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 8 年 8 月 7 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 8 年 8 月 7 日現在 5,220 億円です。

(略)

(7) 損益構造について

①建設勘定

新幹線鉄道については、全額補助金等により建設されることになっていることから、新幹線鉄道施設に係る貸付開始後発生する減価償却費については、資産に係る繰延収益等が収益計上され、相殺されるため、損益への影響はありません。また、貸付開始後受け入れる貸付料は収益計上されることとなりますが、当該収益等は、全幹法の規定に基づき新幹線建設の財源等に充てられることから、当機構に関する省令第 10 条の規定に基づき損益への影響はありません。

都市鉄道利便増進事業については、補助金等及び有償資金により建設され、鉄道施設に係る貸付開始後に費用として計上される支払利息、一般管理費（租税を含む。）及び有償資金に対応する減価償却費と収益として計上される貸付料収入との差額で損益が発生します。なお、公的無償資金に対応する減価償却費については、資産に係る繰延収益等が収益計上されるため損益への影響はありません。

上記以外の鉄道で有償資金により建設されたものについては、当該鉄道施設の建設、貸付及び譲渡に要した当機構の負担額について、所定の期間で全額を回収する原価回収主義を採用していることから、損益への影響はありません。また、海外高速鉄道に関する出資については、産業投資特別会計からの出資金を原資として出資を行っており、一般管理費等については自己収入でまかなわれております。

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

いわゆる「整備新幹線」とは、全幹法に基づき、昭和 48 年に旧運輸大臣により決定された整備計画に定められている北海道新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間（経由地：長野市付近・富山市付近・小浜市付近））、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の 5 路線のことを言います。この整備計画に基づく 5 路線のうち、当機構の前身たる旧公団が北海道及び北陸の両新幹線について、建設主体として旧運輸大臣より建設の指示を受け、他の 3 路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間））は旧国鉄が建設主体となりました。その後、オイルショックや旧国鉄経営の悪化に伴い、昭和 57 年の閣議決定により計画は凍結されましたが、国鉄改革の目途がついた昭和 62 年 1 月に凍結が解除され、昭和 62 年 4 月の国鉄民営化に伴い、東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の建設主体が旧公団に引き継がれました。

（略）

平成 8 年 12 月の政府・与党合意において、今後の整備新幹線の取扱いに関して、新財源スキームと新規着工区間が決定されました。新財源スキームについては、JR 旅客鉄道株式会社が支払う既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし、これに国の公共事業関係費を加えた額を国の負担分、その 2 分の 1 を地方公共団体の負担分とすることとされました。また、新規着工区間については、新財源スキームを前提に、事業規模を平成 30 年度までの間において概ね 1.2 兆円程度とした上で、東北新幹線（八戸・新青森間、（フル規格））、北陸新幹線（長野・上越間、（フル規格））及び九州新幹線（鹿児島ルート、船小屋・新八代間、（スーパー特急））の着工が決定されました。これを受けて政府・与党からなる検討委員会において基本条件の確認を行った上で、概ね 20 年後の開業を目指すこととなりました。この基本条件の確認は、新たな区間の着工にあたり、整備区間ごとに収支採算性の見通し、受益の範囲を限度とした JR 旅客鉄道株式会社の貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け及び JR 旅客鉄道株式会社の同意等をいいます。

この政府及び与党合意に基づき、平成 9 年 7 月以来、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、平成 10 年 1 月に、新規着工区間の優先順位について東北新幹線（八戸・新青森間、（フル規格））及び九州新幹線（船小屋・新八代間、（スーパー特急））を第 1 位、北陸新幹線（長野・上越間、（フル規格））を第 2 位とし、当該 3 区間について所要の許可手続きを経て、平成 9 年度中に着工すること等が決定されました。この決定に従い、旧公団は、平成 10 年 3 月に全幹法第 9 条に基づく旧運輸大臣の認可を得て新規着工 3 区間の建設に着手しました。

（略）

また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、平成 24 年 6 月に国土交通大臣より工事実施計画が認可され、工事に着手しました。

平成 27 年 1 月に政府・与党整備新幹線検討委員会が開かれ、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、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は平成 37 年度（令和 7 年度）から 3 年前倒しし、平成 34 年度末（令和 4 年度末）の完成・開業を目指すこと、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）はフリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成 34 年度（令和 4 年度）から可能な限り前倒しすることとされました。

（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）の2線3区間の建設を行っています。

令和8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、一部の区間で軌道、建築工事を行っています。また、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等を行います。

北陸新幹線の金沢・敦賀間（工事延長114.6km）については、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6年度 実施額	令和7年度 実施額	令和8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	50	534	2,200	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	225,744	235,249	336,000	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	13,173	17,236	10,700	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	9,050	11,912	二	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	248,017	264,932	378,900		
建設推進高度化等事業		2,036	1,516	1,603		
合 計		250,053	266,448	380,503		

(注1) 令和6年度実施額及び令和7年度実施額は決算額、令和8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8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。なお、本事業は令和8年3月に事業が完了しました。

(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 実施額	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	3,248	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7年度は令和6年度の未支出予算で業務を行いました。

(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8年度は、定点消火施設、通信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)

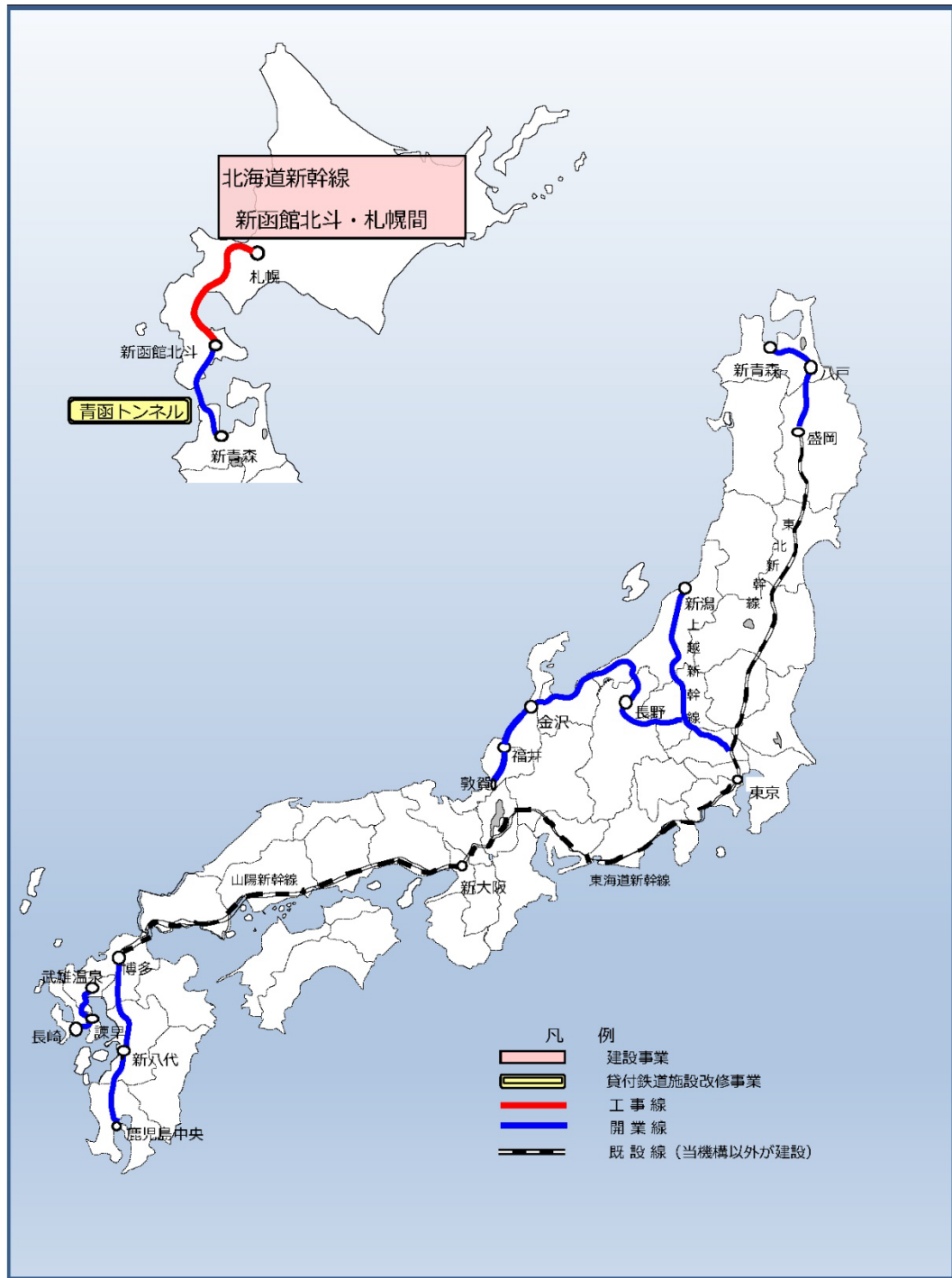
線 名	区 間	延長 km	令和6年度 実施額	令和7年度 実施額	令和8年度 事業費	鉄道事業者又は軌道経営者
津軽 海峡線	今別町浜名・ 知内町湯の里間	—	1,291	1,097	1,140	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 令和6年度実施額及び令和7年度実施額は決算額、令和8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 8 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 8 年度 建設線等路線図 (整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



7. 資金調達の概要

当機構は、政府又は民間金融機関からの借入金や債券発行及び政府出資金を主な資金調達手段としております。

これまでの資金調達実績は以下の通りです。

(1) 長期借入金

①建設勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	<u>5,700</u>	<u>7,500</u>	<u>3,200</u>
	償還額	<u>58,421</u>	<u>55,123</u>	<u>50,351</u>
	期末残高	<u>1,209,397</u>	<u>1,161,774</u>	<u>1,114,623</u>
民間借入金	調達額	<u>11,473</u>	<u>12,108</u>	<u>2,193</u>
	償還額	<u>22,851</u>	<u>15,796</u>	<u>14,352</u>
	期末残高	<u>100,008</u>	<u>96,320</u>	<u>84,161</u>
都市鉄道整備資金受入	調達額	—	—	—
	償還額	<u>20,352</u>	<u>15,339</u>	<u>7,190</u>
	期末残高	<u>25,792</u>	<u>10,453</u>	<u>3,263</u>
助成勘定借入金	調達額	—	—	—
	償還額	<u>7,190</u>	<u>2,620</u>	<u>617</u>
	期末残高	<u>3,457</u>	<u>837</u>	<u>220</u>

②海事勘定 (旧船舶勘定分)

(単位：百万円)

借入先	区分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	<u>9,600</u>	<u>19,600</u>	<u>20,100</u>
	償還額	<u>19,095</u>	<u>17,863</u>	<u>16,482</u>
	期末残高	<u>127,622</u>	<u>129,360</u>	<u>132,978</u>
民間借入金	調達額	—	—	<u>7,800</u>
	償還額	<u>3,774</u>	<u>3,774</u>	<u>3,774</u>
	期末残高	<u>26,452</u>	<u>22,678</u>	<u>26,704</u>

③地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	<u>10,395</u>	<u>45,118</u>	<u>10,450</u>
	償還額	<u>727</u>	<u>1,554</u>	<u>2,377</u>
	期末残高	<u>330,738</u>	<u>374,302</u>	<u>382,375</u>

④助成勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	—	—	—
	償還額	—	—	—

	期末残高	3, 000, 000	3, 000, 000	3, 000, 000
経営安定基金借入金	調達額	40, 000	40, 000	45, 000
	償還額	—	—	—
	期末残高	437, 000	477, 000	522, 000
特例業務借入金	調達額	—	—	—
	償還額	74, 930	73, 063	78, 727
	期末残高	327, 196	254, 133	175, 406

(2) 国内債券

①建設勘定

(単位：百万円)

借入先	区 分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	53, 000	59, 800	27, 100
	償還額	68, 900	84, 500	61, 000
	期末残高	984, 800	960, 100	926, 200

②海事勘定（旧船舶勘定分）

(単位：百万円)

借入先	区 分	令和5年度	令和6年度	令和7年度
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	—	—	—
	償還額	2, 000	—	—
	期末残高	—	—	—

③特例業務勘定

(単位：百万円)

借入先	区 分	令和5年度	令和6年度	令和7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	29, 000	—
	期末残高	29, 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

(3) 政府出資金

地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度
物資の流通の効率化に関する法律に基づく出資に関する資金	—	50	—

8. 国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金

各勘定の国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金の実績は、以下の通りです。

(1) 国庫補助金

助成勘定

(単位：百万円)

	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度
整備新幹線整備事業助成費	82, 319	83, 716	95, 665

主要幹線鉄道等整備事業助成費	<u>400</u>	<u>526</u>	<u>233</u>
都市鉄道整備事業助成費	<u>14,476</u>	<u>14,944</u>	<u>18,046</u>
鉄道技術開発推進事業助成費	<u>117</u>	<u>120</u>	<u>239</u>
安全・防災対策事業助成費	<u>1,236</u>	<u>1,123</u>	<u>1,136</u>
合計	<u>98,549</u>	<u>100,429</u>	<u>115,319</u>

(2) 運営費交付金

①建設勘定

(単位：百万円)

	令和 <u>5</u> 年度	令和 <u>6</u> 年度	令和 <u>7</u> 年度
運営費交付金	<u>10</u>	10	<u>21</u>

②地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

	令和 <u>5</u> 年度	令和 <u>6</u> 年度	令和 <u>7</u> 年度
運営費交付金	<u>98</u>	<u>95</u>	<u>85</u>

③助成勘定

(単位：百万円)

	令和 <u>5</u> 年度	令和 <u>6</u> 年度	令和 <u>7</u> 年度
運営費交付金	<u>203</u>	<u>204</u>	204

(3) 政府補給金

助成勘定

(単位：百万円)

	令和 <u>5</u> 年度	令和 <u>6</u> 年度	令和 <u>7</u> 年度
譲渡線建設費等利子補給金	<u>14</u>	<u>11</u>	11

11. 役職員数の状況 (令和8年4月1日現在)

	令和8年度
役 員 数	13名
職 員 数	<u>1,384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

(1) 鉄道建設業務関係

鉄道が我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮していくためには、今後の鉄道整備の基本的方向に関する運輸政策審議会の答申第 19 号（平成 12 年 8 月）において示された政策課題、すなわち、国土の骨格となる広域的な幹線鉄道ネットワークの構築、大都市圏における通勤・通学の混雑緩和に向けた輸送力の増強のための取り組み、新たな鉄道整備方式としての「上下分離方式」の検討、高齢化社会の進展等の新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進など、今後の鉄道整備の基本的な課題に対応した鉄道整備を計画的に推進していくことが必要です。

当機構が建設主体となっている整備新幹線については、国、地方公共団体による公的資金が投入され、国民からもより効率的な事業執行が求められております。また、大都市及びその周辺部における民鉄線及び都市鉄道線の整備については、各鉄道事業者による事業化の決定、各鉄道事業者から国土交通大臣への当機構工事の申出、国土交通大臣から当機構に対する工事实施の指示を受けて、当機構が建設事業を行うこととなるため、当機構としては、鉄道事業者の安定した事業経営が達成されるべく、その負託に応えることが重要です。

当機構は、常に「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、工事の安全と環境の保全に特に留意しつつ、事業を進めて参りましたが、引き続き、その確実な実施を図って参ります。当機構は、全国をカバーし、鉄道建設において中核的な役割を果たす公的機関として、業務の効率化、技術力の向上、建設コストの縮減、技術開発、安定的・効率的資金調達、品質の信頼性の向上、工事関係事故防止等を推進し、今後とも社会の要請に的確に対応し、当機構の業務に対する国民の皆様への理解と信頼を得られるよう努めて参ります。

なお、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関して、平成 26 年 3 月に「入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律」（平成 14 年法律第 101 号。以下「入札談合等関与行為防止法」という。）違反容疑で当機構職員 1 名が在宅起訴され、1 名が略式起訴されました。同月 19 日、公正取引委員会から、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関し、当機構職員が入札情報を漏えいしていた等として、入札談合等関与行為防止法に基づく改善措置要求及び申し入れを受けました。また、同日、国土交通大臣より文書による厳重注意処分を受けました。

当機構においては、外部の中立的な有識者からなる第三者委員会を立ち上げ、今回の事案の背景等を分析し、再発防止策を検証していただき、当機構として調査の結果及び再発防止対策をとりまとめ、平成 26 年 9 月 26 日、公正取引委員会に通知するとともに公表いたしました。

当機構は、この事案を重く受け止めて、職員一人一人が情報の守秘等の法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、関係者の皆様からの信頼回復に努めて参りたいと考えております。

また、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設については、工期の遅延と事業費の大幅な増嵩が見込まれることとなり、国土交通省において、令和 2 年 11 月に外部有識者からなる「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」が設置され、工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証が行われました。その結果、令和元年度の時点において既に、当機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、沿線自治体等との情報共有のあり方に重大な課題が存在していることが明らかとなったとして、令和元年度の業務実績評価において整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求める必要があるとされ、通則法第 32 条第 6 項の規定に基づき、工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）をはじめとする改善措置を速やかに講ずるよう、令和 2 年 12 月 22 日に国土交通大臣から命令を受けました。これを受けて、当機構において講じる措置を令和 3 年 1 月 29 日に国土交通大臣へご報告するとともに公表いたしました。

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。

なお、当機構は、令和8年5月に北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の軌道敷設工事の入札に関して公正取引委員会の立入検査を受けました。当機構は、公正取引委員会の調査に全面的に協力して参ります。

また、令和8年5月に「北陸新幹線、小松駅における追加音源対策に関する設計」・「北陸新幹線、加賀温泉駅における追加音源対策に関する設計」の入札に関し、手続に瑕疵があったため、落札決定の取り消しを行いました。内部調査の結果、当機構職員により、入札に関わる非公表とすべき情報の漏えいがあったことが判明したため、令和8年7月に関係者に対する厳正な処分等を行うとともに、事実関係等についての調査結果を公表しております。

当機構は、この事案を重く受け止めて、職員一人一人が情報の守秘等の法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、関係者の皆様からの信頼回復に努めて参りたいと考えております。

(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割を海上輸送に依存しております。国内に目を向けると、内航海運は貨物輸送の約4割を占めており、特に産業基礎物資（鉄鋼・石油・セメント等）は約8割を占めております。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、鋼材価格の上昇や燃料油価格の高止まり等により、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4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。そのためには、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制度を設けております。令和6年度から、「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ました。令和7年3月には、2040年の内航海運業界におけるCO2排出量を約36%削減(2013年度比、モーダルシフトを考慮しない場合)するという目標が掲げられており、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。

(略)

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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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
	令和3年	鉄道建築協会	優秀賞	狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工－北陸新幹線、福井駅－
		PC工学会	作品賞	北陸新幹線 細坪架道橋
		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～北陸新幹線（金沢・）における本線構造物への適用～
	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－北陸新幹線、中池見湿地付近深山トンネル等工事－
			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	土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設（接続型都市圏の機能強化と三大都市圏との新たな交流の創出）
		PC工学会	作品賞	大蔵余座高架橋
		鉄道建築学会	協会賞作品部門（最優秀協会賞）	北陸新幹線 敦賀駅

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	令和7年		協会賞作品部門 (入選)	北陸新幹線 小松駅 北陸新幹線 加賀温泉駅 北陸新幹線 芦原温泉駅 北陸新幹線 福井駅 北陸新幹線 越前たけふ駅
		全日本建設技術協会	全建賞	ラムサール条約登録湿地における国内初の環境管理計画策定ー北陸新幹線、中池見湿地付近深山トンネル等工事ー
		日本建設業連合会	土木賞	北陸新幹線、深山トンネル他工事ラムサール条約登録湿地の環境保全の取組みとトンネル工事等の生産性向上策
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	送電施設を必要としない列車防護スイッチの実現
(略)				
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ピニング技術と工程短縮に向けた取り組みー相鉄東急直通線新横浜駅地下鉄交差点部土木工事ー
	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点部土木工事
		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	国土交通大臣表彰	国土開発技術賞優秀賞	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
		「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道大賞	新横浜線開業！つながる！相鉄線・東急線ー総延長約250kmにおよぶ広域鉄道ネットワークの形成ー
		鉄道建築協会	協会賞作品部門 (入選)	相鉄・東急直通線 新横浜駅
			協会賞作品部門 (佳作)	相鉄・東急直通線 新綱島駅
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
		土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	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 250 kmの広域ネットワークの形成）
	令和7年	日本鋼構造協会	業績賞	高水圧に対応した外殻先行型トンネル構築工法による大断面トンネルの構築
(略)				

(4) 特許権等

令和8年8月7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	40	2

(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7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2,372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7年度（令和7年4月1日から令和8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7年度末（令和8年3月31日）における主要な設備の状況は、次の通りです。

（単位：百万円）

内 容	所在地	土 地		建物外	合 計
宿舎等	神奈川県川崎市外	面 積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
		5,231 m ²	997	611	1,608

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の令和8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、事業用の宿舎等の不動産は保有していません。

また、令和8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

1. 資本金残高の推移

当機構の令和 3 年度末から令和 7 年度末における資本金残高の推移は、以下の通りです。

(単位：百万円)

区 分	会計区分	令和 3年度末	令和 4年度末	令和 5年度末	令和 6年度末	令和 7年度末
建設勘定	一般会計	6,937	6,937	6,937	6,937	<u>6,937</u>
	財政投融资特別会計	<u>44,738</u>	44,738	44,738	44,738	<u>44,738</u>
	計	<u>51,676</u>	51,676	51,676	51,676	<u>51,676</u>
海事勘定	一般会計	57,867	57,867	57,867	57,867	<u>57,867</u>
	財政投融资特別会計	5,700	5,700	5,700	5,700	<u>5,700</u>
	計	63,567	63,567	63,567	63,567	<u>63,567</u>
地域公共交通等勘定	財政投融资特別会計	－	－	－	<u>50</u>	<u>50</u>
助成勘定	一般会計	95	95	95	95	<u>95</u>
合 計	一般会計	64,899	64,899	64,899	64,899	<u>64,899</u>
	財政投融资特別会計	<u>50,438</u>	50,438	50,438	<u>50,488</u>	<u>50,488</u>
	合計	<u>115,337</u>	115,337	115,337	<u>115,387</u>	<u>115,387</u>

(注) 特例業務勘定に資本金は存在しません。

2. 役員の状況 (令和8年8月7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	堀口 知巳	自 令和8年8月7日 至 令和9年9月30日	平成 4年 4月日本鉄道建設公団入社 令和 6年 4月鉄道・運輸機構理事 令和 8年 4月鉄道・運輸機構理事代理
理事長代理	堀 真之助	自 令和8年8月7日 至 令和9年9月30日	平成 6年 4月運輸省入省 令和 6年 7月国土交通省大臣官房審議官 (危機管理、海事局、港湾局担当) 令和 7年10月鉄道・運輸機構理事
理 事	磯野 哲也	自 令和8年8月7日 至 令和9年9月30日	平成 9年 4月北海道開発庁入庁 令和 7年 7月国土交通省政策統括官付政策評価官 令和 8年 7月国土交通省大臣官房付
理 事	藤原 武央	自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	平成 4年 4月 (株)日本興業銀行入行 令和 6年 4月鉄道・運輸機構審議役 (審査部長・施設管理部長兼務) 令和 7年 4月鉄道・運輸機構審議役 (審査部長兼務)
理 事 (非常勤)	浅川 章子	(令和5年10月1日) 自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	昭和59年 4月欧州エキスプレス (株) 入社 平成21年11月香港上海銀行・HSBC証券 (株) マーケッツ業務部 (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) マーケッツ業務部 (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	咄下 泰男	自 令和7年10月1日 至 令和9年9月30日	昭和63年 4月住友信託銀行 (株) 入行 令和 4年 4月三井住友信託銀行 (株) 取締役社長兼 (株) いずみゴルフサービス取締役社長兼 (株) 近江屋代表取締役社長 令和 5年10月ライフカード (株) 取締役専務執行役員営業本部長
理 事	有働 隆登	(令和5年10月1日) 自 令和7年10月1日 至 令和9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	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	瓜生 良知	自 令和8年4月1日 至 令和9年3月31日	平成 5年 4月日本鉄道建設公団入社 令和 5年 4月鉄道・運輸機構建設部長 令和 7年 4月鉄道・運輸機構新幹線部長
監 事	三村 哲史	自 令和8年8月1日 至 令和9事業年度の 財務諸表承認日	平成14年 5月 (株)日立物流入社 令和 5年 4月ロジスティード (株) 業務執行役員営業統括本部輸送事業強化本部長 令和 6年 4月ロジスティードソリューションズ (株) 監査役
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月住友銀行入行 令和 3年 4月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では当機構の組織全体の業務運営にかかわる基本的事項等を議題として取り扱います。

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 8 年度計画

令和 8 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8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8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

整備新幹線事業については、以下の取組を行いながら、安全確保に万全を期して、事業の着実な進捗を図る。

- ・ 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、一体的に管理
- ・ 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事業を推進

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、令和7年3月に「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」において、開業時期に関する今後の見通しが取りまとめられた。また、令和7年12月に、機構から国土交通省へ、現時点での想定では最大1.2兆円の事業費の増加のおそれがあることが見込まれることを報告した。これを受け、国土交通大臣から鉄道局に、鉄道・運輸機構と連携し、有識者の知見も頂きながら、改めて事業費の精査を行うこと等の指示があった。

こうした状況を踏まえ、特に以下の取組を行いながら、事業の迅速かつ着実な進捗を図る。

- ・ 国土交通省鉄道局からの指導のもと、有識者会議における事業費の精査に事業主体として真摯に対応
- ・ 工程上のクリティカルとなる土木工事を着実に進捗させるとともに、設備工事の円滑な推進を図りつつ、事業の進捗状況等の継続的なモニタリングを行い、引き続きEVMを用いながら工程と事業費を一体的に管理
- ・ プロジェクト・マネジメントの更なる強化・充実のため、北海道新幹線建設

局（建設事務所を含む）と本社（鉄道技術センターを含む）との間のより密接な連携

- ・北海道新幹線札幌延伸推進会議や沿線地区ごとの地域連携チームを通して、国や地方公共団体等の関係者と情報共有するとともに必要な協力を得ながら事業を推進
- ・AI や ICT 等のデジタル技術を用いたトンネル切羽評価手法の開発等によるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進や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

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、青函共用走行区間における時間帯区分方式による明かり区間の高速走行に向けた試験等を実施する。

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等を、引き続き先行的・集中的に行うことに加え、情報発信や沿線地域の理解促進に取り組む。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施

受託工事の着実な進捗のために、以下の施策を実施する。

- ・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
- ・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、受託の可否を決定

現在受託している中央新幹線については、以下の施策を実施する。

- ・委託者と定期的に会議を開催して、協定の有効期限及び受託業務費の管理を徹底した工事の着実な進捗
- ・橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事について、その品質を確保しつつ、委託者へのコスト縮減の提案に努め、連携・調整を図った着実な推進
- ・橋りょう・高架橋の新規工事については、協定の有効期限や委託者と地元との協議状況を踏まえ、委託者とも調整し、発注手続きを進めた上で、工事の円滑な推進

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

被災した鉄道の復旧に係る迅速・円滑な支援のため、①鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）の運用、②ノウハウ・経験の蓄積・共有、③優れた機材・システムの導入・活用が必要であることから、以下の施策を実施する。

- ・①関係：鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）への派遣候補者の事前選任等による調査隊の速やかな編成・派遣。
- ・②関係：調査隊の編成に当たっては、実践的なノウハウの継承の観点から多くの職員に派遣経験を与えるよう配慮。ドローンや3次元測量機器を使用した実地訓練を含む職員研修の充実、外部との意見交換
- ・③関係：様々な環境下で鉄道施設の被災状況調査を迅速かつ高度に実施するために必要な ICT 機器類を導入

さらに、復旧支援で得られる知見や関係者との交流を鉄道建設業務や技術的支援等へ幅広く活用するため、以下の施策を実施する。

- ・調査隊活動の反省、記録の編纂
- ・調査隊活動結果の広報、投稿等
- ・鉄道施設等を対象とした実証試験、検証等

(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

地域鉄道事業者が抱える鉄道施設等に係る社会的課題（老朽化、技術者不足、維持コスト、安全確保等）に対しては、①鉄道ホームドクター制度、受託業務による支援活動を充実させるとともに、②施設の維持管理の実態を把握・分析し、支援方策を検討する。併せて、③支援する機構職員のノウハウや技術力を高めることも必要である。また、④デジタル技術等も活用しながら維持管理の効率化・省力化を図ることも重要である。このため具体的に以下の施策を実施する。

- ・①関係：鉄道ホームドクター制度、受託調査業務において、設備修繕計画の策定支援（地域鉄道のメンテナンス体制強化事業の対象案件を含む）や、事前防災・予防保全型老朽化対策の取組に対する支援を実施。

また、地域鉄道事業者や地方運輸局等への個別面談、地方鉄道協会が開催する委員会等に積極的に出向いて、機構の支援活動を PR

- ・②関係：運輸総合研究所等とも連携し、地域鉄道事業者等へのヒアリングや鉄道施設の状況、維持管理体制、経営状況等の定量的な分析を通じて、支援ニーズの把握、ニーズに応じた支援方策を検討
- ・③関係：鉄道総合技術研究所等が実施する老朽化対策等の外部研修に参加するとともに、実際に構造物が劣化した状況を確認する実践的な研修等の実施を検討
- ・④関係：鉄道施設の維持管理費の削減を図るための CBTC（無線式列車制御シ

システム)等のデジタル技術の導入や設備合理化策について、地域鉄道事業者等と連携して実現可能性に関する知見を蓄積

また、支援活動の充実を図るため、事前防災・予防保全型老朽化対策にも資する調査用機器を導入

(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ため、以下の施策を実施する。

- ・ 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や、鉄道に関わる交通ネットワークの現状・課題等について鉄道事業者等と意見交換
- ・ 鉄道事業者等からの要請に基づき、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用した鉄道計画等に関する受託調査
- ・ 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の、国の調査等に対する技術的な提案等の協力

また、上記の業務を円滑かつ迅速に進めるため、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

業務効率化・高度化、技術承継、生産性向上及び品質向上を図るために、建設DXビジョンロードマップに基づき、以下の施策を実施する。

- ・ ICTを用いた施工管理等の検討（ICT施工、3次元計測技術による出来形管理の導入等）
- ・ 3次元情報プラットフォームの導入検討

また、業務高度化、生産性向上及び品質向上を図るために、以下の施策を実施する。

- ・ 新技術の活用を促進する工事契約方式の適用促進

加えて、良質な鉄道を効率的に建設するために、以下の施策を実施する。

- ・ 技術基準類の適切な運用を確認するプロセスの整備と運用

(b) 技術開発の推進・公表

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ため、以下の施策を実施する。

- ・技術開発の関係部長及び部内有識者で構成する技術開発マネジメント会議を定期的に開催し、新規開発課題を選定
- ・技術開発に当たって、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の老朽化や技術者の減少といった社会経済環境の変化等を踏まえて計画的に取り組むとともに、必要により民間技術を有効活用
- ・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

また、技術開発が部外でも活用されるように、以下の施策を実施する。

- ・これまで開発し、公表した技術のデータベースの充実
- ・建設技術に係る各種学会等や、機構の技術研究会等を通じた発表

(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、以下の施策を実施する。

- ・本社（鉄道技術センターを含む。）と地方機関が連携して技術的指導や勉強会を開催
- ・施工監理講習等の研修を開催
- ・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」の取組の浸透
- ・業務に関連する技術士等の資格取得の促進
- ・今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関して、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等、その習得に向けた取組

(d) 鉄道建設工事における安全推進

鉄道建設工事の安全推進のために以下の施策を実施する。

- ・事故データベースを活用した事故原因分析のレベルアップ、再発防止対策の策定・活用
- ・安全推進に関する研修、学習管理システムによる研修
- ・ICTを用いた安全対策の検討
- ・外部団体と連携した安全推進
- ・役員等による毎月の安全講話
- ・本社と地方機関が連携した安全推進活動
- ・事故防止監査
- ・事故対策本部設置・運営訓練

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

我が国鉄道技術の海外展開を推進するために、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、以下の施策を実施する。

- ・ 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の提言
- ・ 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の適切な出資の実行、出資を行った事業の進捗状況及び資金収支等の把握・評価並びに必要な場合における国土交通省や利害関係者等との連携による出資金の毀損回避のための事業改善の措置
- ・ インド高速鉄道計画についての国土交通省等関係者との緊密な連携の下での技術協力に加え、他国の高速鉄道に関する調査、設計、工事管理等業務の受注を目指した取組の推進
- ・ 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の推進

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。

（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、事業者ごとに当該貸付料又は譲渡代金を計画的かつ確実に徴収するため、以下の施策を実施する。

- ・ 貸付料及び譲渡代金の徴収状況の定量的な把握・分析
- ・ 研修等による人材育成等を通じたモニタリング機能の強化
- ・ 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、令和７年度決算及び令和８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

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。

また、関係者と連携のうえ、光・電源ケーブルの敷設等の青函トンネルの利活用の検討を進める。

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、以下の施策を実施する。

- ・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
- ・「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
- ・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。補助金実務説明会の開催にあたっては、確実な周知のため、オンラインとすること等により参加しやすい環境を整備
- ・既設四新幹線の譲渡代金（令和８年度回収見込額７２４億円）、無利子貸付資金（令和８年度回収見込額２億円）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

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に係る利子の支払

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、旅客会社からの長期借入金に係る利子の確実な支払を実施する。

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

船舶共有建造業務を通じて建造する船舶の政策要件該当延べ件数について、本中期目標期間中において150件以上となっているところ、令和5年度からの累計で120件以上となるよう、以下の施策を実施する。

- ・ 事業者への個別訪問等により、政策効果の高い船舶の利点等をわかりやすく適切に周知
- ・ 地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携
- ・ 船舶共有建造制度に対する業界及び事業者からのニーズを踏まえた制度見直し

(参考：政策要件に該当する船舶)

○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

共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善、離島航路の整備等、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造するため、以下の施策を実施する。

- ・ 技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等による、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・承継
- ・ 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
- ・ 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た最新技術動向等の調査・収集、セミナー等での情報発信等

特に、離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数について、本中期目標期間中において 26 件以上となるよう、以下の施策を実施する。

- ・ 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り、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

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

繰越欠損金の縮減額について、本中期目標期間中において 20 億円程度（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）より）とするために、以下の施策を実施する。

- ・財務内容の改善に必要な事業量の確保
- ・重点管理先に係るモニタリング等により、未収金発生防止及び債権管理等の取組を強化
- ・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

（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

政策課題解決に向け、国土交通省と新規制度創設を含めた協議を行いながら、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 物流出融資

政策課題解決に向け、国土交通省と新規制度創設を含めた協議を行いながら、物資の流通の効率化に関する法律（平成１７年法律第８５号）第２３条の規定に基づき、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出資及び貸付けを行う。

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、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。

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、出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合においては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、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、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以下の年金費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

- ・ 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

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、以下の施策を実施する。

- ・ 株式市場に関する情報収集を行う等適切な処分方法の検討
- ・ 会社の企業価値の向上に向けた取組 等

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、以下の施策を実施する。

- ・ 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
- ・ 青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の適正な負担

会社の経営安定を図るため、以下の施策を実施する。

- ・ 特別債券に係る着実な利払い
- ・ 貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への適切な繰入

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8年度組織改正計画に基づき以下の見直しを行うほか、年度途中においても業務の進捗等に応じて必要があれば組織と所掌事務を見直すなど、機動的な組織の編成を行うとともに、運営の効率化等を図る。

- ・ 契約業務に関する組織の見直し
- ・ 北海道新幹線建設局に関する組織体制の見直し
- ・ 九州新幹線、神奈川東部方面線の事業完了に伴う組織の見直し

(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8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、着実に取組を進める。

具体的には以下の施策を実施する。

- ・ 情報システム予算の適切な管理のため、情報システムの設計・開発等における目的・手段の妥当性、費用対効果の検証を実施
- ・ 生成 AI 及び PC で行っている定型的な作業を自動化するツール（RPA）の業務への利活用の検討
- ・ サイバー攻撃への防御力強化のため、機構内情報システムを対象にポリシー及び関係規程に基づく情報セキュリティ対策の整備状況を確認・評価する情報マ

ネジメント点検並びにシステムへの疑似的攻撃等により脆弱性等を確認・評価するペネトレーションテストを実施

- ・情報セキュリティに係る組織的対応力強化のため、全業務従事者を対象とした情報セキュリティ研修及び標的型攻撃メール訓練並びにポスターやイントラ掲載による周知・啓蒙を実施（生成 AI の活用におけるセキュリティリスクを含む）。インシデント発生時は、再発防止の徹底のため、研修資料や啓発資料等に具体事例として反映
- ・機構内情報システムの情報セキュリティ水準の維持及びサプライチェーンにおける情報セキュリティ対策の徹底のため、情報システムの全調達案件に係る仕様書及び情報システム特記仕様書等の内容確認を実施
- ・デジタルツール活用のワークショップの継続実施の検討

（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、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むために、以下の施策を実施する。

- ・「令和 8 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
- ・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体制を確保

（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

一般管理費及び事業費の効率化のために、以下の施策を実施する。

- ・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。）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た抑制
- ・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、コスト構造を改善
- ・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た抑制

（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１２年２月１６日独立行政法人会計基準研究会策定、令和７年９月２９日改訂）等を遵守し、適正な会計処理に努めるために、以下の施策を実施する。

- ・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を管理
- ・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、減少に向け努力。なお、毎年度の運営費交付金額については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に算定

（３）資金調達

安定的かつ効率的な資金調達を実施するために、以下の施策を実施する。

- ・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
- ・IR活動等を通じ機構の持続可能な開発目標（SDGs）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を拡大

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

主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間において国土交通大臣が指定する貸付期間が令和７年度中に経過した以下の区間について、貸し付け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。

譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間）

京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間）

小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間）
鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

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ために、以下の施策を実施する。

○適切なリスク管理

- ・理事長のリーダーシップの下、中期計画遂行の障害となるリスクの把握・対応
- ・工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総管理委員会等を通じた管理の徹底及び国や地方公共団体等の関係者との密な情報共有

○コンプライアンスの推進

- ・過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止の徹底
- ・職員の意識啓発を図るためのコンプライアンス月間（１０月）を中心とした各種研修等

（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。

そのうち、人材確保に関しては、以下の施策を実施する。

○人材確保と人事の柔軟な運用

- ・新規採用や再雇用制度、嘱託制度の活用等による、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
- ・他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流
- ・各業務の進捗に対応するための人員の適正配置等柔軟な運用

○働き方改革と多様な人材の活躍推進

- ・テレワークなど柔軟な働き方をはじめとした働き方改革の促進を図るために、働き方改革推進強化月間等を実施
- ・ダイバーシティの観点から柔軟な働き方や育児・介護と仕事の両立支援制度等の定着・浸透に取り組み、多様な人材が活躍できる職場環境の構築
- ・女子学生向けの広報媒体の活用や、女子学生向け採用イベントへの出展等を通じた積極的な女性採用、女性活躍推進に係る講習等の実施

また、人材育成に関しては、以下の施策を実施する。

○各種研修等の着実な実施

- ・令和８年度研修計画に基づく、職員の資質向上を図るための階層別研修、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業務別研修等

○スキルアッププログラムの理解・浸透による組織全体の技術力の底上げ

- ・概ね入社１０年目までの職員を対象に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取組みであるスキルアッププログラムについて、ブラッシュアップを図りつつ運用の定常化を進め、個人のスキルアップを通じた組織全体の技術力を底上げ

（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し、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）を果たす。

- ・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、ホームページ等により、分かりやすく公表
- ・主な業務の実施状況について、ホームページ、X、YouTube、広報誌等により、適切かつタイムリーに情報発信

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、信頼と社会的価値の醸成を強化する情報発信に取り組むことで機構の認知度を向上させ、事業の円滑な推進や人材の確保を図る。また、関係機関とも連携して戦略的広報を推進する。

- ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事内容、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の調査、鉄道災害への支援、船舶建造等における技術支援、サステナビリティの取組等について、ホームページ、SNS等多様な発信手段を活用し、ターゲット層に応じたコンテンツを展開
- ・工事現場見学会の実施、各種イベントへの参画、メディア取材の積極的な受入れ

（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、環境負荷低減

に資する以下の施策を実施する。

- ・各部門が策定したロードマップを基に取組を実施するとともに、新たな施策の導入について積極的に検討
- ・各部門の長で構成する「環境コアメンバー会議」において各部門の取組の進捗を管理

全ての役職員の環境に対する知識を深め、意識を高めることを目的に、以下の施策を実施する。

- ・環境に関する研修（eラーニング）
- ・外部講師を招いた環境セミナーの開催
- ・各部門・事務所における CO2 排出量を算出の上、四半期ごとに取りまとめ、機構内に周知

機構の環境・社会貢献面での取組を世の中に幅広く訴求するため、以下の施策を実施する。

- ・毎年作成する「環境報告書」について、より広い層への発信と機構の環境への取組に対する評価向上
- ・機構が行う環境への取組について、より多様な手段を活用し情報発信を強化

（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8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	-	-	12	12
国庫補助金等				
地方公共団体建設費負担金	42,938	-	-	42,938
政府出資金	-	-	1,000	1,000
借入金等	154,900	11,500	9,000	175,400
財政融資資金借入金	-	3,700	-	3,700
民間借入金	36,900	1,800	6,000	44,700
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	118,000	6,000	3,000	127,000
業務収入	113,234	59,555	25,909	198,698
受託収入	-	-	46,617	46,617
業務外収入	428	1,640	160	2,228
他勘定より受入	80,372	12	22,692	103,076
計	391,873	72,706	105,390	569,969
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	377,018	542	25,256	402,816
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	-	-	43,584	43,584
借入金等償還	97,226	60,878	29,959	188,063
支払利息	5,874	6,190	497	12,561
一般管理費	4,059	56	908	5,023
人件費	13,297	183	2,974	16,455
業務外支出	11,259	658	2,464	14,381
他勘定へ繰入	242	178	18	438
計	508,975	68,686	105,660	683,321

〔人件費の見積もり〕 12,723百万円を支出する。

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	255,618	16,032	55,720	327,370	
経常費用	251,719	9,722	55,011	316,452	
鉄道建設業務費	250,451	9,487	52,183	312,121	
受託経費	136	－	2,526	2,662	
一般管理費	1,088	227	291	1,606	
減価償却費	43	8	11	63	
財務費用	3,625	6,273	562	10,461	
雑損	274	37	147	458	
収益の部	255,618	17,105	55,718	328,441	
運営費交付金収益	－	－	12	12	
鉄道建設業務収入	107,098	10,991	43,593	161,682	
鉄道技術開発費補助金収入	－	－	10	10	
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	12	－	12	
受託収入	136	－	2,526	2,662	
資産に係る繰延収益戻入	147,955	5,972	9,418	163,345	
繰延補助金等(資産)戻入	143,209	5,943	1,049	150,202	
その他	4,746	29	8,369	13,143	
財務収益	158	23	－	181	
雑益	271	107	160	538	
純利益	－	1,073	△ 2	1,071	
目的積立金取崩額	－	－	－	－	
総利益	－	1,073	△ 2	1,071	

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		545,001	111,230	132,472	788,703
業務活動による支出		411,087	7,643	75,329	494,058
投資活動による支出		-	-	109	109
財務活動による支出		97,226	61,034	30,074	188,334
翌年度への繰越金		36,689	42,553	26,960	106,202
資金収入		545,001	111,230	132,472	788,703
業務活動による収入		236,544	61,146	95,390	393,081
受託収入		-	-	46,617	46,617
その他の収入		236,544	61,146	48,773	346,463
投資活動による収入		428	60	-	489
財務活動による収入		154,900	11,500	10,000	176,400
前年度よりの繰越金		153,128	38,524	27,081	218,734

(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8年度)
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	30,900
財政融資資金借入金	23,900
民間借入金	7,000
業務収入	26,622
業務外収入	21
計	57,543
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	34,804
借入金等償還	20,555
支払利息	1,104
一般管理費	245
人件費	832
業務外支出	78
計	57,617

〔人件費の見積もり〕 672百万円を支出する。

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	24,033
経常費用	22,672
海事業務費	21,495
一般管理費	1,175
減価償却費	2
財務費用	1,360
収益の部	24,157
海事業務収入	23,612
財務収益	5
雑益	540
純利益	125
目的積立金取崩額	-
総利益	125

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	62,801
業務活動による支出	2,832
投資活動による支出	34,214
財務活動による支出	20,555
翌年度への繰越金	5,200
資金収入	62,801
業務活動による収入	23,906
投資活動による収入	2,748
財務活動による収入	30,900
前年度よりの繰越金	5,248

(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8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	95	
借入金等		
財政融資資金借入金	12,400	
業務収入	7,309	
業務外収入	1	
計	19,805	
支出		
業務経費		
地域公共交通等業務関係経費	12,421	
借入金等償還	2,700	
支払利息	4,476	
一般管理費	49	
人件費	146	
業務外支出	12	
計	19,805	

〔人件費の見積もり〕 116百万円を支出する。

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	4,701	
経常費用	218	
地域公共交通等業務費	19	
一般管理費	198	
減価償却費	0	
財務費用	4,483	
収益の部	4,701	
運営費交付金収益	91	
地域公共交通等業務収入	4,604	
賞与引当金見返に係る収益	4	
退職給付引当金見返に係る収益	1	
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	19,830	
業務活動による支出	17,104	
投資活動による支出	1	
財務活動による支出	2,700	
翌年度への繰越金	24	
資金収入	19,830	
業務活動による収入	7,406	
運営費交付金による収入	95	
その他の収入	7,311	
投資活動による収入	-	
財務活動による収入	12,400	
前年度よりの繰越金	24	

(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8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	100,813	-	-	-	-	100,813
国庫補助金	100,732	-	-	-	-	100,732
政府補給金	82	-	-	-	-	82
業務収入	-	25,750	72,431	156	-	98,338
業務外収入	200	-	-	-	-	200
他勘定より受入	438	-	-	-	-	438
他経理より受入	-	-	156	-	△156	-
計	101,451	25,750	72,588	360	△156	199,993
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	18,057	-	-	10	-	18,067
支払利息	-	25,750	26,100	-	-	51,850
一般管理費	-	-	-	92	-	92
人件費	-	-	-	244	-	244
業務外支出	482	-	-	14	-	496
他勘定へ繰入	82,756	-	46,488	-	-	129,244
他経理へ繰入	156	-	-	-	△156	-
計	101,451	25,750	72,588	360	△156	199,993

[人件費の見積もり] 207百万円を支出する。

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

収支計画 (単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	101,295	25,750	36,677	348	-	164,070
経常費用	100,813	-	-	348	-	101,161
鉄道助成業務費	100,813	-	-	-	-	100,813
一般管理費	-	-	-	346	-	346
減価償却費	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,750	36,677	-	-	62,427
雑損	482	-	-	-	-	482
収益の部	101,295	25,750	58,201	349	-	185,594
運営費交付金収益	-	-	-	191	-	191
鉄道助成業務収入	-	25,750	58,201	142	-	84,093
補助金等収益	100,813	-	-	-	-	100,813
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
資産見返負債戻入	-	-	-	1	-	1
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	1	-	1
雑益	482	-	-	-	-	482
純利益	-	-	21,524	1	-	21,525
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-
総利益	-	-	21,524	1	-	21,525

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	101,451	25,750	72,594	534	△156	200,173
業務活動による支出	101,451	25,750	36,677	358	△156	164,080
投資活動による支出	-	-	-	2	-	2
財務活動による支出	-	-	35,911	-	-	35,911
翌年度への繰越金	-	-	7	174	-	180
資金収入	101,451	25,750	72,594	534	△156	200,173
業務活動による収入	101,451	25,750	72,588	361	△156	199,994
運営費交付金による収入	-	-	-	204	-	204
補助金等による収入	100,813	-	-	-	-	100,813
その他の収入	638	25,750	72,588	158	△156	98,977
投資活動による収入	-	-	-	-	-	-
財務活動による収入	-	-	-	-	-	-
前年度よりの繰越金	-	-	7	172	-	179

(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8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	5,267	
業務外収入	1,962	
他勘定より受入	46,488	
計	53,716	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	154,453	
支払利息	5,617	
一般管理費	814	
人件費	591	
業務外支出	0	
他勘定へ繰入	20,319	
計	181,793	

[人件費の見積もり] 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。

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	63,579	
経常費用	57,962	
特例業務費	56,563	
一般管理費	1,387	
減価償却費	12	
財務費用	5,617	
収益の部	16,859	
財務収益	16,857	
雑益	2	
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	183,830	
業務活動による支出	181,787	
投資活動による支出	7	
財務活動による支出	-	
翌年度への繰越金	2,037	
資金収入	183,830	
業務活動による収入	22,126	
投資活動による収入	148,027	
財務活動による収入	-	
前年度よりの繰越金	13,678	

(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。