債　券　内　容　説　明　書
平成 23 年 5 月 13 日現在

第 38・39 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券

証券情報の部

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構

１．本「債券内容説明書証券情報の部」（以下「本説明書証券情報の部」という。）において記載する「第 38・39 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券」（以下「本債券」という。）は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年 12 月 18 日法律第 180 号。以下「機構法」という。）第 19 条に基づき、国土交通大臣の認可を受けて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）が発行する債券です。

２．本債券は政府保証の付されていない公募債券です。

３．本説明書証券情報の部と同時に投資家に交付された「債券内容説明書法人情報の部」（以下「本説明書法人情報の部」といい、本説明書証券情報の部とあわせて、以下「本説明書」という。）は、本債券の発行者である当機構の詳細について記載し、本説明書証券情報の部と一体をなします。本説明書法人情報の部には、当機構の経理の状況その他事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項を平成22年８月30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ください。

４．本債券については、金融商品取引法（昭和 23 年４月 13 日法律第 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。以下「旧公団法」という。）及び運輸施設整備事業団法（平成９年法律第 83 号。以下「旧事業団法」という。）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６月 12 日法律第 103 号）第 38 条第３号及び「独立行政法人通則法」（平成 11 年７月 16 日法律第 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、監事及び会計監査人の意見を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６月 21 日法律第 58 号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第２条及び第３条により、機構の成立の時において解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

本説明書に関する連絡場所
　横浜市中区本町六丁目 50 番地１　横浜アイランドタワー
　　独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　経理資金部資金企画課　　電話番号　045（222）9040

目　　次

証券情報の部

第１　募集要項
　　１．新規発行債券（４年債） …… 1
　　２．債券の引受け及び債券発行事務の委託（４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使途 …… 10
第２　参照情報
　　１．参照書類 …… 11
　　２．参照書類の補完情報 …… 11
　　３．参照書類を縦覧に供している場所 …… 40

第１ 募集要項

１．新規発行債券（４年債）

<table>
<tr><td>銘柄</td><td>第38回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券</td><td>債券の総額</td><td>金45,000,000,000円</td></tr>
<tr><td>社債、株式等の振替に関する法律の適用</td><td>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。</td><td>発行価額の総額</td><td>金45,000,000,000円</td></tr>
<tr><td>各債券の金額</td><td>1,000万円</td><td>申込期間</td><td>平成23年５月13日</td></tr>
<tr><td>発行価格</td><td>各債券の金額100円につき金100円</td><td>申込証拠金</td><td>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。</td></tr>
<tr><td>利率</td><td>年0.450パーセント</td><td>払込期日</td><td>平成23年５月25日</td></tr>
<tr><td>利払日</td><td>毎年６月20日及び12月20日</td><td>申込取扱場所</td><td>別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店</td></tr>
<tr><td>償還期限</td><td>平成27年６月19日</td><td>振替機関</td><td>株式会社証券保管振替機構
東京都中央区日本橋茅場町二丁目１番１号</td></tr>
<tr><td colspan="2">募集の方法</td><td colspan="2">一般募集</td></tr>
<tr><td colspan="2">利息支払の方法</td><td colspan="2">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、平成23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)　発行日の翌日から平成23年６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、その前日にこれを繰り上げる。
(4)　償還期日後は､利息をつけない。</td></tr>
<tr><td colspan="2">償還の方法</td><td colspan="2">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、平成27年６月19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。</td></tr>
<tr><td colspan="2">担保</td><td colspan="2">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。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">財務上の特約</td><td>担保提供制限</td><td colspan="2">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。）</td></tr>
<tr><td>その他の条項</td><td colspan="2">該当条項なし</td></tr>
</table>

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)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Ａａ２の信用格付を平成23年５月13日付で取得している。 ムーディーズは、本件信用格付に利用した情報の品質は十分なものであると考えており、その情報は、ムーディーズが信頼に足ると見なした情報ソース（適当と思われる第三者からのものも含む）から入手したものである。しかし、ムーディーズは監査人でなく、あらゆる場合において、格付の過程で受領した情報を独自に検証、監査、立証することはできない。 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。発行体又はその債務に関する信用リスクは、発行体あるいは公表情報から得られた情報に基づいて評価される。ムーディーズは、必要と判断した場合に信用格付の変更を行うことがある。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、信用格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ（http://www.moodys.co.jp/）の「信用格付事業」（http://www.moodys.co.jp/Pages/default_rating.aspx）の「ログイン」（http://www.moodys.jp/members/user/Members.do）より、ユーザー名とパスワードを入力のうえ、ログイン後に表示される「最新情報-プレスリリース」に掲載されている。ただし、あらかじめユーザー名とパスワードの設定が必要となっている。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 (2)株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。） 本債券について、当機構はR&IからＡＡの信用格付を平成23年５月13日付で取得している。 R&Iの信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定通りに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、又はその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。 R&Iは、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を保留したり、取り下げたりすることがある。 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（http://www.r-i.co.jp/jpn/）の「ニュースリリース/クレジットコメント」及び同コーナー右上の「一覧はこちら」をクリックした「格付ニュース一覧」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 03-3276-3511

摘　　要	
	２．募集の受託会社 ⑴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、株式会社三菱東京ＵＦＪ銀行とする。 ⑵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。 ⑶募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の平成23年５月13日付第38回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券募集委託契約証書（以下「募集委託契約」という。）に定める職務を行う。 ⑷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。 ⑴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。 ⑵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。 ⑶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。 ⑷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⑵に定める方法により公告する。 ５．公告の方法 ⑴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。 ⑵本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各１種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。 ６．債券原簿の公示 当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。 ７．本要項の変更 ⑴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。 ⑵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 ⑴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。 ⑵債権者集会は、東京都において行う。 ⑶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（４年債）

<table>
<tr><td rowspan="3">債券の引受</td><td>引受人の氏名又は名称</td><td>住　　所</td><td>引受金額</td><td>引受けの条件</td></tr>
<tr><td>みずほ証券株式会社
野村證券株式会社
三菱ＵＦＪモルガン・スタンレー証券株式会社</td><td>東京都千代田区大手町一丁目５番１号
東京都中央区日本橋一丁目９番１号
東京都千代田区丸の内二丁目５番２号</td><td>百万円
15,400
14,800
14,800</td><td rowspan="2">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7,750 万円とする。</td></tr>
<tr><td>計</td><td></td><td>45,000</td></tr>
<tr><td rowspan="2">債券発行事務の受託</td><td>債券発行事務受託会社の名称</td><td colspan="3">住　　所</td></tr>
<tr><td>株式会社三菱東京ＵＦＪ銀行</td><td colspan="3">東京都千代田区丸の内二丁目７番１号</td></tr>
</table>

３．新規発行債券（10 年債）

<table>
<tr><td>銘　　柄</td><td>第 39 回鉄道建設・運輸施設
整備支援機構債券</td><td>債券の総額</td><td>金 10,000,000,000 円</td></tr>
<tr><td>社債、株式等の振替に関する法律の適用</td><td>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。</td><td>発行価額の総額</td><td>金 10,000,000,000 円</td></tr>
<tr><td>各債券の金額</td><td>1,000 万円</td><td>申込期間</td><td>平成 23 年５月 13 日</td></tr>
<tr><td>発行価格</td><td>各債券の金額 100 円につき金 100 円</td><td>申込証拠金</td><td>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。</td></tr>
<tr><td>利　　率</td><td>年 1.219 パーセント</td><td>払込期日</td><td>平成 23 年５月 25 日</td></tr>
<tr><td>利払日</td><td>毎年３月 20 日及び９月 20 日</td><td>申込取扱場所</td><td>別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店</td></tr>
<tr><td>償還期限</td><td>平成 33 年３月 19 日</td><td>振替機関</td><td>株式会社証券保管振替機構
東京都中央区日本橋茅場町二丁目１番１号</td></tr>
<tr><td>募集の方法</td><td colspan="3">一般募集</td></tr>
<tr><td>利息支払の方法</td><td colspan="3">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、平成 23 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、その前日にこれを繰り上げる。
(4)　償還期日後は､利息をつけない。</td></tr>
<tr><td>償還の方法</td><td colspan="3">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、平成 33 年３月 19 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。</td></tr>
<tr><td>担　　保</td><td colspan="3">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。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">財務上の特約</td><td>担保提供制限</td><td colspan="3">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。）</td></tr>
<tr><td>その他の条項</td><td colspan="3">該当条項なし</td></tr>
</table>

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)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Ａａ２の信用格付を平成23年５月13日付で取得している。 ムーディーズは、本件信用格付に利用した情報の品質は十分なものであると考えており、その情報は、ムーディーズが信頼に足ると見なした情報ソース（適当と思われる第三者からのものも含む）から入手したものである。しかし、ムーディーズは監査人でなく、あらゆる場合において、格付の過程で受領した情報を独自に検証、監査、立証することはできない。 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。発行体又はその債務に関する信用リスクは、発行体あるいは公表情報から得られた情報に基づいて評価される。ムーディーズは、必要と判断した場合に信用格付の変更を行うことがある。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、信用格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ（http://www.moodys.co.jp/）の「信用格付事業」（http://www.moodys.co.jp/Pages/default_rating.aspx）の「ログイン」（http://www.moodys.jp/members/user/Members.do）より、ユーザー名とパスワードを入力のうえ、ログイン後に表示される「最新情報-プレスリリース」に掲載されている。ただし、あらかじめユーザー名とパスワードの設定が必要となっている。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 (2)株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。） 本債券について、当機構はR&IからＡＡの信用格付を平成23年５月13日付で取得している。 R&Iの信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定通りに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、又はその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。 R&Iは、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を保留したり、取り下げたりすることがある。 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（http://www.r-i.co.jp/jpn/）の「ニュースリリース/クレジットコメント」及び同コーナー右上の「一覧はこちら」をクリックした「格付ニュース一覧」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 03-3276-3511

摘　　要	２．募集の受託会社 ⑴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、株式会社三菱東京ＵＦＪ銀行とする。 ⑵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。 ⑶募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の平成23年５月13日付第39回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券募集委託契約証書（以下「募集委託契約」という。）に定める職務を行う。 ⑷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。 ⑴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。 ⑵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。 ⑶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。 ⑷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⑵に定める方法により公告する。 ５．公告の方法 ⑴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。 ⑵本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各１種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。 ６．債券原簿の公示 当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。 ７．本要項の変更 ⑴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。 ⑵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 ⑴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。 ⑵債権者集会は、東京都において行う。 ⑶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。

４．債券の引受け及び債券発行事務の委託（10 年債）

	引受人の氏名又は名称	住　　所	引受金額	引受けの条件
債券の引受			百万円	
	みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目５番１号	3,400	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 3,000 万円とする。
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目９番１号	3,300	
	三菱ＵＦＪモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区丸の内二丁目５番２号	3,300	
	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		
	株式会社三菱東京ＵＦＪ銀行	東京都千代田区丸の内二丁目７番１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
55,000,000,000 円	119,548,280 円	54,880,451,720 円

（注）上記金額は、第 38 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び第 39 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券の合計金額です。

(2) 手取金の使途

上記の手取概算額 54,880,451,720 円は、平成 23 年５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 12 条第１項第１号から第６号までの業務及びこれらに附帯する業務（建設勘定）を行うための必要な資金の一部に充当する予定です。

第2 参照情報

1. 参照書類

当機構の経理の状況等、その他の事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項については、「債券内容説明書法人情報の部」（平成22年８月30日現在）をご参照ください。

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「債券内容説明書法人情報の部」（平成22年８月30日現在）に記載の「事業等のリスク」について、本「債券内容説明書証券情報の部」作成日（平成23年５月13日）までの間において、以下の通り追加事項が生じております（追加箇所は下線で示しております）。また、「債券内容説明書法人情報の部」には、将来に関する記述が記載されておりますが、本「債券内容説明書証券情報の部」作成日（平成23年５月13日）現在においてもその判断に変更はありません。

（１）国等の政策または関与に伴うリスク

独立行政法人は、公共上の見地から法律に基づいて設置された法人であり、国等の政策によって、独立行政法人制度そのもの、あるいは当機構の事業・組織に影響を受ける可能性のある主な事項として以下のものがあります。

（ア）「独立行政法人の抜本的な見直し」及び「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」

詳しくは、「第１．法人の概況　９．行政改革関連事項について　⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成 21 年 12 月 25 日閣議決定）及び⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月７日閣議決定）」をご参照ください。

（イ）「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」（平成23年５月２日　法律第42号）

また、当機構は、輸送に関する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立を図ることを目的として設立された独立行政法人です。そのため、整備新幹線の整備や国土交通省独立行政法人評価委員会の評価など、国等による政策決定や当機構に対する関与により、当機構の事業や組織が影響を受けることがあります。

（Ⅱ）その他

上記「（Ⅰ）「事業等のリスク」について」のほか、「債券内容説明書法人情報の部」（平成22年８月30日現在）につき、本「債券内容説明書証券情報の部」作成日（平成23年５月13日）までの間において変更が生じた重要な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

３．事業の内容

（７）当機構の業務内容について

①鉄道建設業務

(ｱ) 新幹線鉄道

新幹線鉄道は、旧国鉄による東海道新幹線、山陽新幹線の建設以降、昭和 45 年に成立した全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号。以下「全幹法」という。）に基づき、建設を進めています。

昭和 48 年に全幹法に基づき北海道新幹線（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）、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

が整備計画に定められました。このうち、北海道新幹線及び北陸新幹線については当機構の前身である旧公団が、他の３路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）及び九州新幹線（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、昭和 62 年の国鉄分割・民営化に伴い、「旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律」（昭和 62 年法律第 104 号）に基づいて、旧国鉄が建設主体とされていた九州新幹線、東北新幹線の建設に係る業務を、旧公団が引き継ぎ、整備新幹線の建設を一元的に行うこととなりました。

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）及び平成 23 年３月の九州新幹線（博多・新八代間）となっています。

現在、全幹法に基づき工事実施計画の認可を受けた北海道新幹線(新青森・新函館（仮称）間)、北陸新幹線(長野・金沢間)、九州新幹線(武雄温泉・諫早間)の建設を進めています。

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

現在の建設財源のスキームは、整備新幹線の貸付料収入の一部を充てた後、国及び地方公共団体が２：１の割合で負担することとなっています。

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

＜整備新幹線（整備計画路線）＞

線　名	区　間	線路延長	備　考
北海道新幹線	新函館（仮称）･札幌	212km	未着工
	新青森・新函館（仮称）	149km	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	建設中
	福井駅部	1km	平成21年３月完成
	金沢･大阪	253km	未着工
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
	鳥栖･武雄温泉	51km	未着工
	武雄温泉･諫早	45km	建設中
	諫早･長崎	21km	未着工
計	完成	554km	
	建設中	422km	
	未着工区間	537km	
合　計		1,512km	駅間距離

（注）単位未満四捨五入のため、計及び合計は必ずしも一致しません。

＜新線等調査＞

線　名	調　査　概　要
中央新幹線の調査等	交通政策審議会に対応した調査及び大深度地下利用に関する調査等

(ｲ) 幹線鉄道

幹線鉄道は、主要幹線及び大都市交通線、地方開発線及び地方幹線、並びに主要幹線鉄道線に区分されます。

(ⅰ)主要幹線及び大都市交通線

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（ＣＤ線）として建設していたもので、現在は当機構が貸付事業等を行っています。これは、昭和 30 年代の旧国鉄が、既設線の改良工事等に専念せざるを得ない状況の中で、大都市、主要都市の輸送力の強化を目的としてスタートした新線建設事業であり、主要な線としては武蔵野線、京葉線、根岸線、湖西線等があります。当機構が現在保有している線区については全てＪＲ本州３社へ貸し付けられていますが、根岸線の一部区間については貸付終了に伴い、桜木町・磯子間が平成 21 年７月に、磯子・洋光台間が平成 22 年３月に東日本旅客鉄道株式会社へ譲渡されました。

(ⅱ)地方開発線及び地方幹線

旧国鉄時代に旧公団が国鉄新線（ＡＢ線）として建設していたもので、昭和 55 年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和 55 年法律第 111 号）により一時中断しましたが、その後、日本国有鉄道改革法等施行法（昭和 61 年法第 93 号）により、第３セクターが事業主体となり、あらためて地方鉄道新線として工事を再開した線です。建設資金については国の全額補助対象となっています。すべての路線が既に完成し無償譲渡されています。

なお、昭和 45 年８月に開業した鹿島線については、例外的に建設資金として有償資金を投入して建設したこと等から、有償貸付線として主要幹線及び大都市交通線と同様に当機構の貸付事業等の対象となりましたが、平成 22 年８月の貸付終了に伴って東日本旅客鉄道株式会社に譲渡されています。

(ｳ) 都市鉄道

（ⅱ）都市鉄道線

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

これら民鉄線及び都市鉄道線は、ともに鉄道事業者が利用者負担を原資とした通常の資金調達のみにより鉄道整備を行うのには限界があることから、当機構が調達する長期安定資金を財源として鉄道施設の新設・大改良を図るものです。鉄道事業者は、当機構の高度な技術力による建設費縮減のメリットのほか、自社で建設期間中に必要となる建設技術者を確保しなければならない問題や新たに技術者を確保した場合の完成後の技術者超過の問題が解消できること、当該建設費等については鉄道施設を譲り受けた後、長期割賦で返済できることから、当機構工事は積極的に活用されています。

(ｴ) 都市鉄道利便増進事業

平成 17 年８月１日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った結果、現在、都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）として、「相鉄・JR 直通線」と「相鉄・東急直通線」の２線について、整備することとなりました。この事業に要する資金については、国が３分の１、地方自治体が３分の１、整備主体が３分の１を負担しています。

（ⅰ）相鉄・JR 直通線

相鉄・JR 直通線は、相模鉄道本線西谷駅から東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの約 2.7km における連絡線の整備を行うものであり、平成 18 年６月９日に整備構想及び営業構想が認定され、平成 18 年 11 月 21 日に速達性向上計画の認定を相模鉄道と連名で受けて事業に着手しています。その後、平成 21 年 10 月 20 日に第一次分割工事施行の認可を受けて、工事を進めています。

（ⅱ）相鉄・東急直通線

相鉄・東急直通線は、東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東京急行電鉄東横線日吉駅までの約10.0kmにおける連絡線の整備を行うものであり、平成18年６月23日に整備構想及び営業構想が認定され、平成19年４月11日に速達性向上計画の認定を相模鉄道及び東京急行電鉄と連名で受けて事業に着手しています。

なお、この速達性向上計画の認定をもって、鉄道事業法における事業許可を受けたものとみなされます。

＜資金の内訳＞

国（補助金）	地方自治体（補助金）	整備主体（借入金等）
１／３	１／３	１／３

(ｵ) 津軽海峡線(青函トンネル)

津軽海峡線は本州と北海道を結ぶ延長約88kmの路線で、その一部には青函トンネル（延長約54km）が含まれています。青函トンネルは、昭和46年に本工事に着手し、以後17年の歳月を費やし、昭和63年に完成しました。この工事は、昭和29年の洞爺丸の悲惨な事故から国民の強い要望として実現化の運動が長年にわたって続けられてきた経緯があり、これは国家的財産といっても過言ではありません。現在は当機構が保有主体となって北海道旅客鉄道株式会社へ貸し付けており、貸付料は租税及び管理費程度としています。当機構の前身である旧公団が建設主体であることから当該トンネルの機能・設備等を熟知しており、将来にわたって健全な鉄道施設としての維持を図るべく、海底部構造物の検査等を実施しているところです。また、平成11年度から、青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として防災設備、通信施設等の改修工事にも着手しています。この機能保全に要する資金については、国が３分の２、北海道旅客鉄道株式会社が３分の１を負担しています。

＜改修資金の内訳＞

公共事業関係費（補助金）	北海道旅客鉄道株式会社負担金
２／３	１／３

(ｶ) 受託事業

受託事業は、自治体や鉄道事業者からの委託に基づき、建設工事及び計画調査業務について行うものです。平成23年度の受託工事としては山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線の２線及びつくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事を建設中です。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成22年度は、小田急多摩線延伸、地下鉄７号線延伸線等の調査を実施しました。

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、全国をカバーする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する方が経済的であると考えているためだと思料されます。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います。

＜受託工事＞

受託件名	委託者	受託内容	備考
山梨リニア実験線	東海旅客鉄道株式会社 (財)鉄道総合技術研究所	用地買収及び新線建設等	
仙台市高速鉄道東西線	仙台市	新線建設	
ＴＸ線設備増強工事	首都圏新都市鉄道株式会社	秋葉原駅出入口等増設	

＜受託調査（平成 22 年度の主な実績）＞

受託件名	委託者	受託内容	備考
地下鉄７号線延伸線調査	さいたま市	鉄道整備に係る基礎調査	
小田急多摩線延伸線調査	小田急多摩線延伸検討会	鉄道整備に係る基礎調査	
新空港線「蒲蒲線」調査	大田区	鉄道整備に係る基礎調査	
都市鉄道整備調査	（財）運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
都市鉄道整備調査（２）	（財）運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
高速鉄道技術調査	国土交通省	鉄道に係る基礎調査	
北九州空港ｱｸｾｽ鉄道等調査	北九州市	鉄道整備に係る基礎調査	

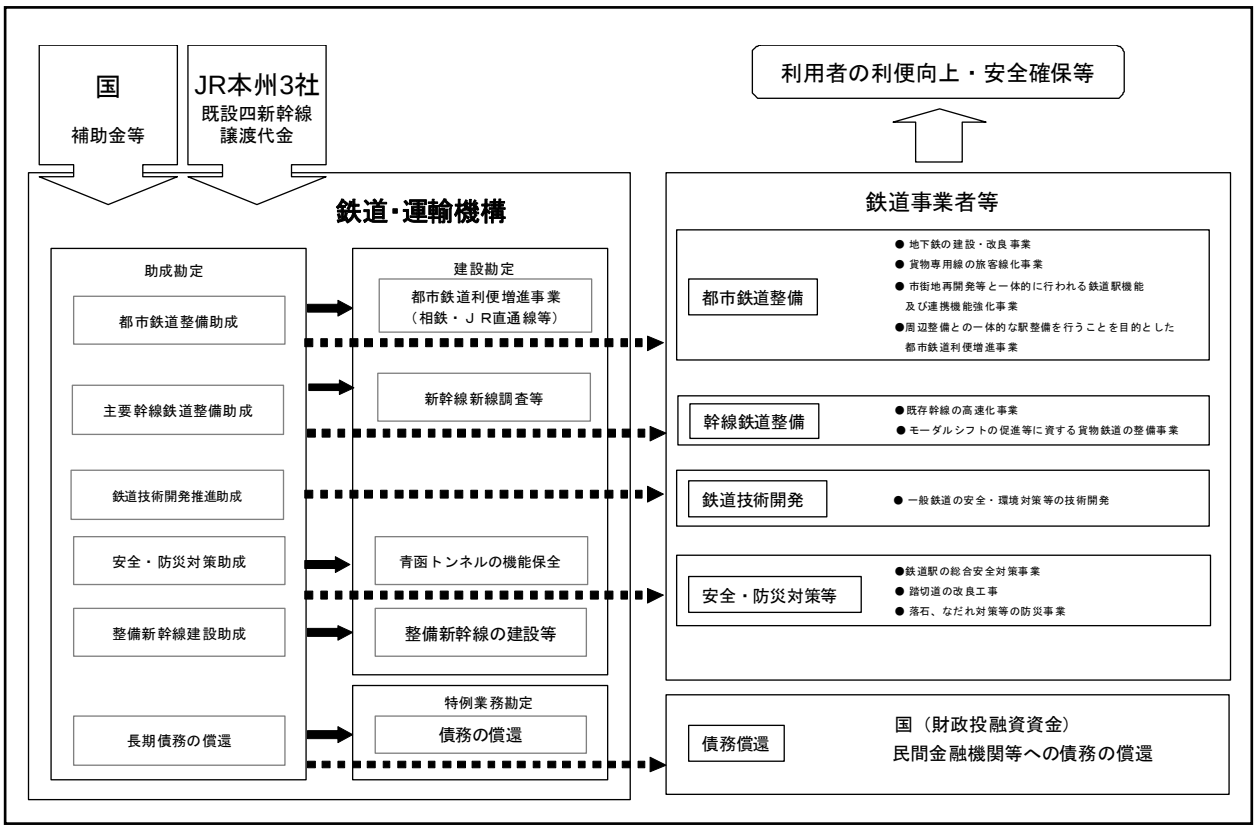
⑤鉄道助成業務

（ｲ）補助金の交付等

（ⅲ）鉄道技術開発推進助成

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

＜鉄道助成業務のスキーム＞



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）、東北新幹線（盛岡市～青森市）、北陸新幹線（東京都～長野市～金沢市～大阪市）、九州新幹線（福岡市～鹿児島市）、九州新幹線（福岡市～長崎市）の５新幹線のことを言います。この整備計画に基づく５新幹線のうち、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）、九州新幹線（福岡市～長崎市））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、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）、九州新幹線（福岡市～長崎市）の建設主体が公団に引き継がれました。

昭和 63 年１月に政府及び与党からなる整備新幹線建設促進検討委員会が設置されました。同年８月の３線５区間の着工優先順位、平成元年１月の建設財源の基本的な枠組みの決定等、着工のための諸条件が整えられ、この基本スキーム（旧基本スキーム）の下で平成元年８月から３線５区間について概ね 10 年後の開業を目指して逐次建設が開始されることとなりました。この３線５区間とは、東北新幹線(盛岡・八戸間(沼宮内・八戸間はフル規格(注１)、盛岡・沼宮内間及び八戸・青森間は新幹線直通線（以下「ミニ新幹線」という。）（注２)))、北陸新幹線(高崎・長野間(フル規格)、糸魚川・魚津間(新幹線鉄道規格新線（以下「スーパー特急」という。）（注３)、石動・金沢間(スーパー特急))及び九州新幹線(八代・鹿児島中央間(スーパー特急))です。

平成３年には、暫定的な整備としてのスーパー特急及びミニ新幹線の建設を整備法の下で進めるため、同法の改正が行われました。

その後、平成６年に旧基本スキームの見直しが行われ、平成６年 12 月の連立与党申合せ及び関係大臣申合せにおいて、従来の整備計画はすべて維持されること、現行基本スキームにより整備される線区に関して、東北新幹線について盛岡・八戸間をフル規格に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画（ミニ新幹線）は取り下げること、東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第２筑紫トンネルについて新たに試掘調査に着手すること、３線５区間（３線５区間の規格変更を含む）の整備のための新しい基本スキームを引き続き検討し、平成８年中にその成案を得ること、その際、国及び地域の財政事情、ＪＲ旅客鉄道株式会社の健全な経営の確保等に配慮することが決定されました。

平成８年 12 月の政府・与党合意においては、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))、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当たり、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、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・与党整備新幹線推進委員会が開催され、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。

その間の、平成９年 10 月１日には、北陸新幹線（高崎・長野間）が整備新幹線として初めて開業しました。

その後、平成 12 年４月から、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、同年 12 月の政府・与党申合せにおいて北陸新幹線（長野・富山間）をフル規格化し、今後概ね 12 年強後の完成を目指すこと、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）をフル規格化し、東北新幹線（八戸・新青森間）と共に、今後概ね 12 年後の完成を目指すこと、今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線（盛岡・八戸間）及び九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の両区間の完成後に見直すこと等が決定されました。この決定に基づいて、旧公団は，平成 13 年４月に全幹法第９条に基づく国土交通大臣の認可を得て、北陸新幹線（上越・富山間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の建設工事に着手しました。また、平成 14 年 1 月に北海道新幹線(新青森・札幌間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の環境影響評価の終了後、工事実施計画の認可申請を行いました。

その後、平成 14 年 12 月には東北新幹線（盛岡・八戸間）が開業、平成 16 年３月には九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）が開業しました。

平成 16 年に政府・与党検討委員会が開かれ、各線区の見直しを行い既着工区間の完成時期の見直しと新規着工区間の決定がなされました。既着工区間では、東北新幹線（八戸・新青森間）と九州新幹線（博多・新八代間）が平成 22 年度末の完成を目指すことになりました。新規着工区間は、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）は、平成 17 年度初に着工、平成 27 年度末の完成、北陸新幹線（富山・金沢車両基地間）はフル規格とし、平成 17 年度初に着工、長野・金沢車両基地間を一体的に平成 26 年度末の完成、同福井駅部は、平成 17 年度初に着工し、平成 20 年度末に完成しました。また、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、工事実施計画の認可申請を行うこと、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、並行在来線区間の運営のあり方について調整が整った場合には着工することになりました。この決定に基づいて、平成 17 年４月 27 日に北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）及び北陸新幹線（富山・金沢間及び福井駅部）は全幹法第９条に基づく国土交通省の認可を得て工事に着手しました。また、東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）は平成 17 年 12 月 26 日に開業設備に係る工事実施計画の追加認可を得て工事完了予定を平成22年度末とし開業設備工事に着手しました。

さらに、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、平成 17 年 12 月 12 日に工事実施計画の認可申請を行いました。

一方、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、平成 19 年 12 月 16 日に並行在来線の運営に関し、関係三者間での合意が得られたことから、平成 20 年３月 26 日に認可を受け工事に着手しました。

その後、平成 22 年 12 月には東北新幹線（八戸・新青森間）が開業、平成 23 年３月には九州新幹線（博多・新八代間）が開業しました。

５．民鉄線事業について

（２）民鉄線事業に関する償還条件の変更等について

⑥りんかい線の償還について

りんかい線（東京テレポート・大崎間）は、東京都の広域ネットワークの形成による混雑緩和及び内陸部の既成市街地と臨海副都心を結ぶ重要な交通機関として建設され、平成14年12月に全線開業しました。開業以来徐々に輸送実績は伸びているものの、その後の厳しい経済・金融情勢を背景にした民間金融機関の融資姿勢の変化により、東京臨海高速鉄道株式会社は中長期的な資金の借入が困難な状況となりました。

このため、最大株主である東京都は、同社に対し平成 15 年度予算において 146 億円の債務保証を措置するとともに、平成 16 年度以降、５年間で 300 億円の増資を行い、財務体質強化等を図る一方、国に対し当機構への償還期間の延長等を求めました。

当機構としても、国と協議のうえ償還期間の延長等（25 年間を５年間据え置きを含む 30 年間に延長）を行うことにより償還の確実性が担保されることとなると判断し、これを受け入れ、平成 16 年度において実施いたしました。

これらのことにより、当該線の運営維持及び同社の経営安定化が図られ、当機構への債務償還は確保されるものと考えています。

６．鉄道建設業務等の概要について

（１）新幹線の建設

平成23年度の新幹線建設の事業については、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）、東北新幹線（八戸・新青森間）、北陸新幹線（長野・金沢間）、九州新幹線（博多・新八代間）及び九州新幹線（武雄温泉・諫早間）の５線５区間の建設を行います。

北海道新幹線の新青森・新函館（仮称）間148.3kmについては、平成27年度末の完成を目指して、用地取得と北海道側の大野川橋りょう等の工事及び青森側の津軽蓬田トンネル等の工事を行います。また、青函トンネルを含む在来線（津軽海峡線）との共用区間の軌道工事等を行います。

東北新幹線の八戸・新青森間81.2kmについては、平成22年12月４日に開業しました。引き続き、環境対策工事及び道水路付替工事等を行います。

北陸新幹線の長野・金沢間231.1kmについては、平成26年度末の完成を目指して、用地取得と第５千曲川橋りょう、糸魚川駅高架橋、射水開発高架橋及び金沢車両基地造成等の工事を行います。

九州新幹線博多・新八代間121.1kmについては、平成23年３月12日に開業しました。引き続き、環境対策工事及び道水路付替工事等を行います。

九州新幹線武雄温泉・諫早間45.7kmについては、平成20年３月より概ね10年程度での完成を目指して、用地取得と俵坂トンネル及び鈴田トンネル等の工事を行います。

その他、整備新幹線の未着工区間（北海道新幹線（新函館（仮称）～札幌）、北陸新幹線（金沢～大阪）、九州新幹線（鳥栖～武雄温泉、諫早～長崎））の工事を円滑に実施するための調査を行う整備新幹線高度化等事業は経済的な設計施工法調査を行うほか、新幹線と在来線との直通運転を可能にする軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発及び新型台車を用いた走行試験等を行います。

（単位：百万円）

線　名・区　間	建設延長 km	21年度実施額	22年度事業費	23年度事業費	完成予定	鉄道事業者又は軌道経営者
北海道新幹線 新青森・新函館（仮称）間	148.3	30,976	49,200	88,000	平成27年度末	北海道旅客鉄道株式会社
東北新幹線 八戸・新青森間	81.2	39,725	6,000	4,000	平成22年12月開業	東日本旅客鉄道株式会社
北陸新幹線 長野・金沢間	231.1	131,384	185,120	178,000	平成26年度末（福井駅部は平成21年3月完成）	東日本旅客鉄道株式会社
福井駅部	0.8	－	－			西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線 博多・新八代間	121.1	151,627	23,000	6,000	平成23年3月開業	九州旅客鉄道株式会社
九州新幹線 武雄温泉・諫早間	45.7	2,089	7,180	10,000	平成20年3月より概ね10年程度	九州旅客鉄道株式会社
留保分	－	－	9,000	9,000		
着工区間計 （５線６区間）	628.2	355,802	279,500	295,000		
建設推進高度化等事業		3,857	2,700	2,700		
合　　計		359,659	282,200	297,700		

（注１）平成21年度の実施額は決算額であり、平成22年度事業費は年度初の事業計画額と補正予算額の合計額、

平成 23 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

（注２）管理費を含んだ額としています。

（２）大都市における鉄道建設

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

これまでに、民鉄線は東急新玉川線など 30 線・207.7km を、都市鉄道線は札沼線、常磐新線（つくばエクスプレス）など４線・102.5km を建設・譲渡してきました。

民鉄線

平成 23 年度は、引き続き小田急小田原線(2)及び西武池袋線の２社２線を施行します。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	21 年度 実施額	22 年度 事業費	23 年度 事業費	完成予定	鉄道事業者又は軌道経営者
小田原線 (2)	東北沢・ 和泉多摩川間	10.4	6,488	7,400	6,000	平成 25 年度	小田急電鉄 株式会社
西武 池袋線	練馬・ 石神井公園間	4.1	2,590	2,400	2,200	平成 24 年度	西武鉄道 株式会社
計２線		14.5	9,078	9,800	8,200		

（注１）平成 21 年度の実施額は決算額であり、平成 22 年度及び平成 23 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

（注２）民鉄線の実施額及び事業費に管理費は含まれていません。

（３）都市鉄道利便増進事業

相鉄・JR 直通線は、近年の速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、相模鉄道本線西谷駅から JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの区間に連絡線を整備し、相模鉄道線と JR 鉄道線との相互直通運転を可能とするものであります。この路線によって、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。

平成 23 年度は相鉄線内の運転保安設備に係る電気工事を行うとともに、連絡線の用地取得を行い、西谷トンネル等の工事を行います。

相鉄・東急直通線は、近年の速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東京急行電鉄東横線日吉駅までの区間に連絡線を整備し、相模鉄道線と東京急行電鉄線との相互直通運転を可能とするものであります。この路線によって、横浜市西部及び神奈川県央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、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、新幹線駅アクセスの向上が図られるとともに、新横浜都心、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あります。

平成 23 年度は西谷駅の引上げ線工事を行うとともに、連絡線の環境影響評価手続き、構造物の詳細設計及び工事施行認可に係る業務を行います。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	21 年度 実施額	22 年度 事業費	23 年度 事業費	完成予定	鉄道事業者又は軌道経営者
相鉄・JR 直通線	西谷・横浜羽沢間	2.7	4,604	8,403	1,362	平成 26 年度	相模鉄道株式会社
相鉄・東急 直通線	横浜羽沢・日吉間	10.0	829	1,908	1,188	平成 30 年度	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社
計２線		12.7	5,433	10,311	2,550		

（注１）平成 21 年度の実施額は決算額であり、平成 22 年度事業費は年度初の事業計画額と補正予算額の合計額、平成 23 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

（注２）管理費を含んだ額としています。

（４）青函トンネルの改修工事（貸付鉄道施設改修事業）

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	21 年度 実施額	22 年度 事業費	23 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	－	1,507	1,517	317	北海道旅客鉄道株式会社

（注１）平成 21 年度の実施額は決算額であり、平成 22 年度事業費は年度初の事業計画額と補正予算額の合計額、平成 23 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

（注２）管理費を含んだ額としています。

（５）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委託に基づき、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、これまでに関西国際空港連絡鉄道線、仙台地下鉄南北線等合計 29 件（16 線、１箇所）の建設工事と鉄道事業者・地方自治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ー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います。

平成 23 年度は、山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線及びつくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事の２線、１箇所の工事を行います。

＜受託事業＞　　（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	21年度 実施額	22年度 事業費	23年度 事業費	完成予定又は完成年度	鉄道事業者又は軌道経営者
山梨ﾘﾆｱ実験線	笛吹市・上野原市間	42.8	9,927	24,293	35,103	平成28年度	東海旅客鉄道株式会社 鉄道総合技術研究所
愛知環状鉄道線森下架道橋	篠原・八草間	2.6	374	355	―	平成22年度完成	愛知環状鉄道株式会社
成田新高速鉄道線	京成高砂・成田空港間	51.4	28,050	3,230	―	平成22年度完成	成田高速鉄道ｱｸｾｽ株式会社 北総鉄道株式会社
仙台市高速鉄道東西線	動物公園駅・扇坂ﾄﾝﾈﾙ間	4.3	5,975	6,092	3,833	平成24年度	仙台市
ＴＸ線設備増強工事	秋葉原駅出入口等増設	―	19	510	394	平成24年度	首都圏新都市鉄道株式会社
調査受託・新規受託等			249	1,101	1,034		
計			44,594	35,581	40,364		

（注１）平成21年度の実施額は決算額であり、平成22年度及び平成23年度事業費は年度初の事業計画額としています。

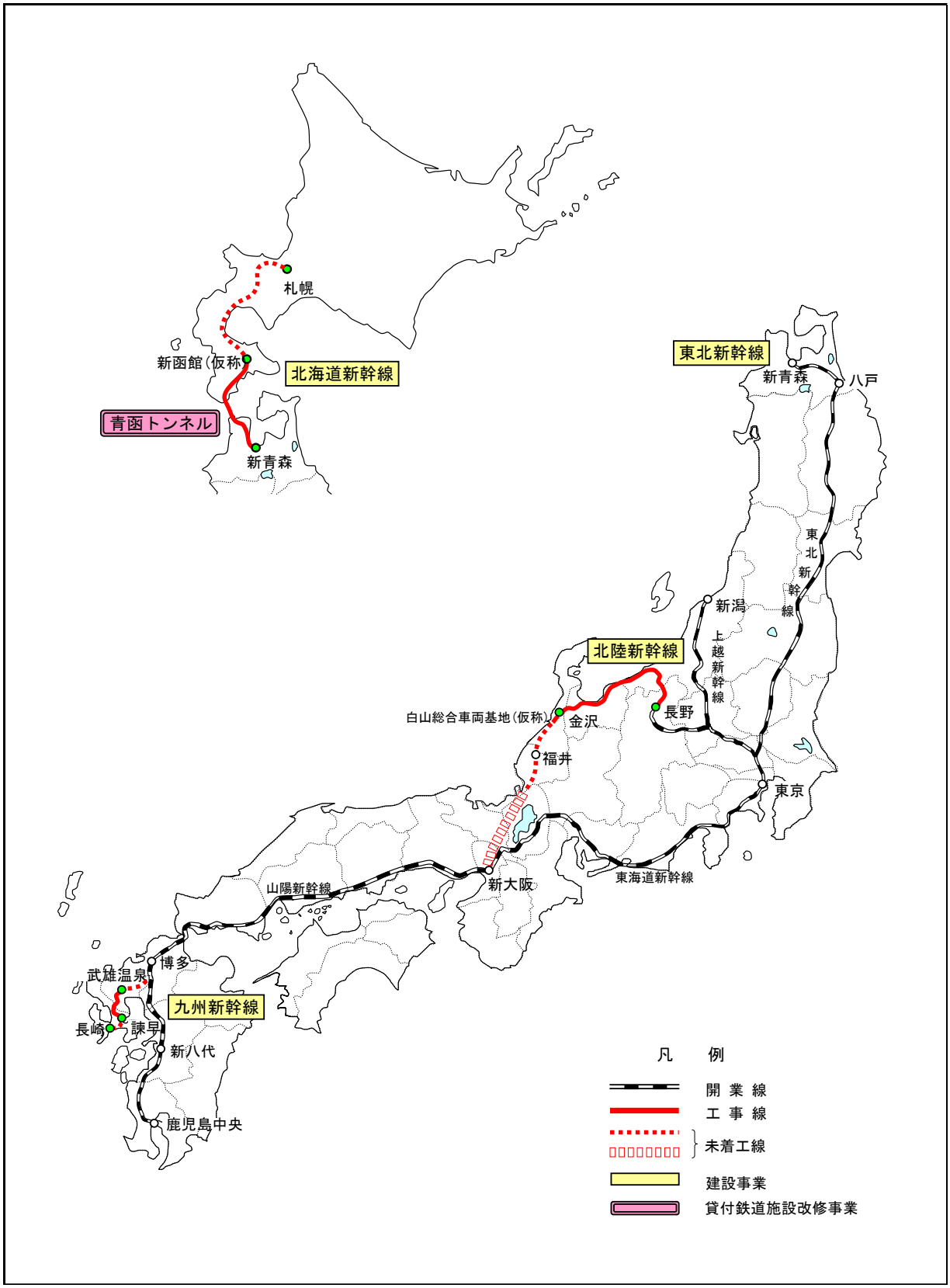
（注２）管理費を含んだ額としています。

（６）その他

上記のほか、新線等調査として、中央新幹線（東京都・大阪市間）に関する調査及び大都市圏における大深度地下利用調査等を行っています。

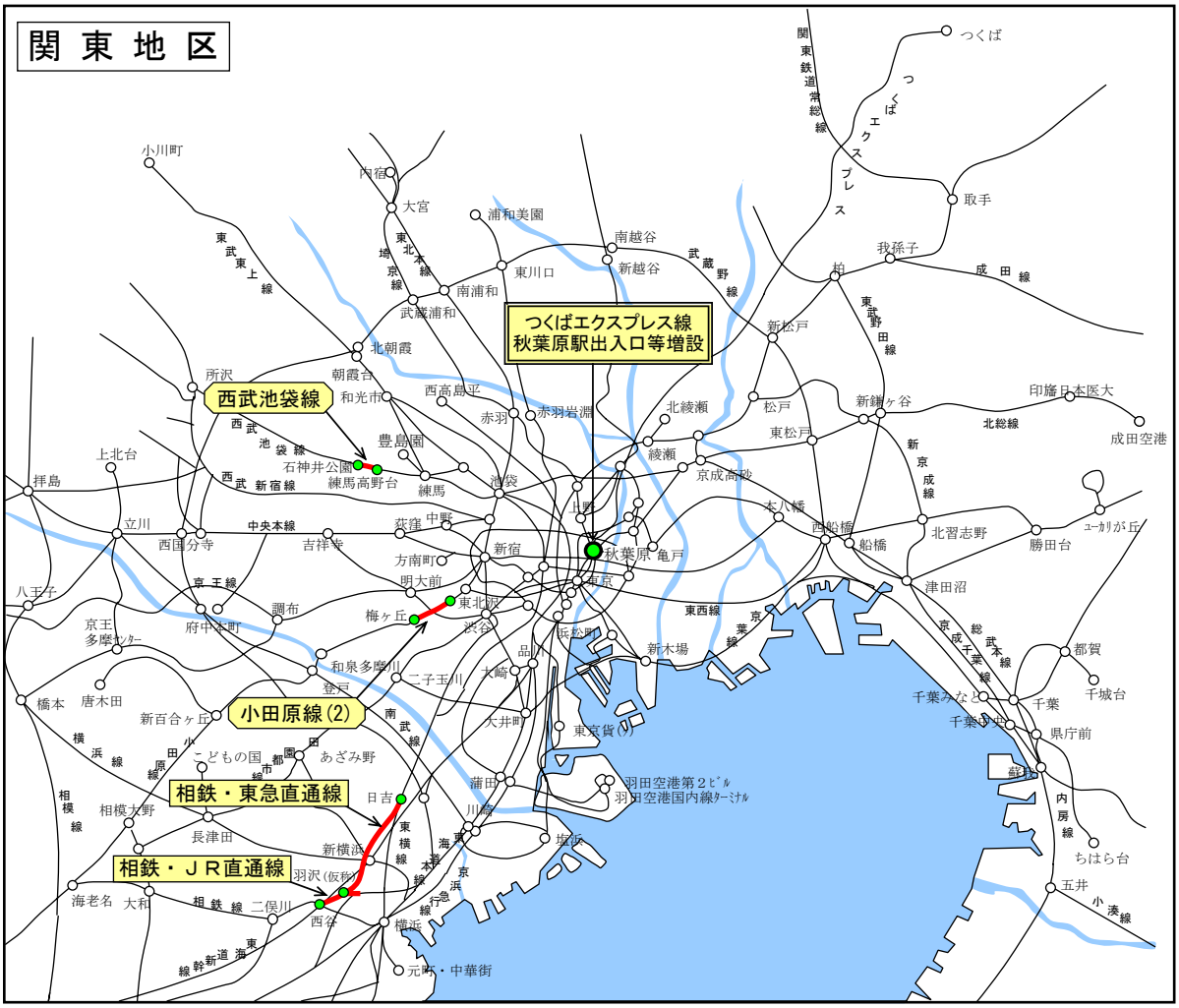
平成２３年度　建設線等路線図

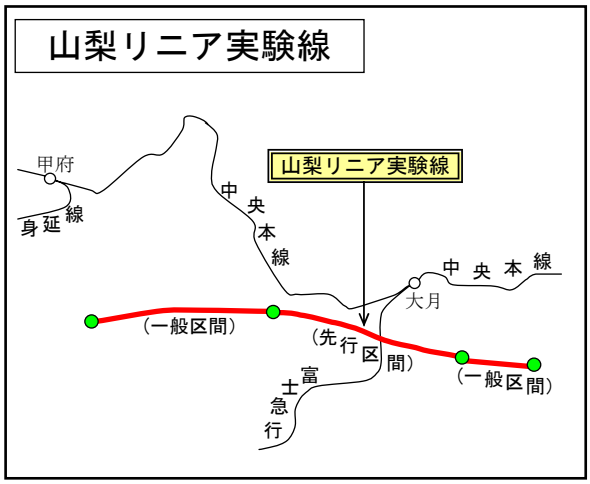
（新幹線、貸付鉄道施設改修事業）

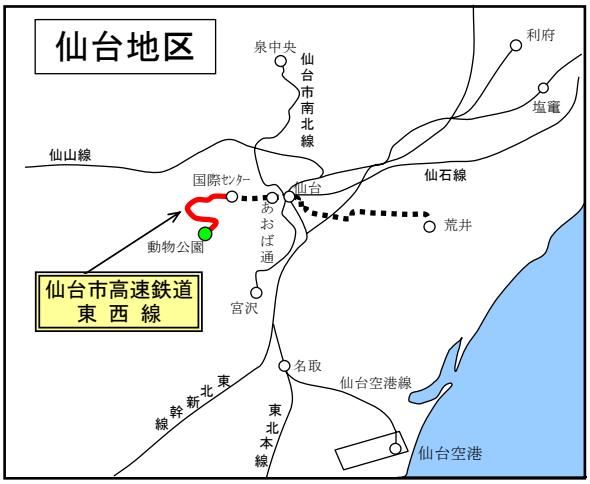


平成２３年度　建設線等路線図

（民鉄線、都市鉄道利便増進事業、受託事業）







凡　例

工　事　線　　民　鉄　線　　都市鉄道利便増進事業　　受　託　事　業

９．行政改革関連事項について

②独立行政法人への移行について

「特殊法人等整理合理化計画」に従い、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が公布され、旧公団及び旧事業団の業務については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に移行されました。また、旧公団及び旧事業団は、機構法附則第２条及び第３条により、平成 15 年 10 月１日をもって解散するとともに、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ました。

なお、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」（全文）につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ（http://www.jrtt.go.jp/01Organization/org/org-law.html）、または総務省行政管理局法令データ提供システムホームページ（http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch.cgi）をご参照下さい。

⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月７日閣議決定）

本基本方針は、政府の行政刷新会議が、独立行政法人の抜本改革の第一段階として、すべての独立行政法人の全事務・事業及び全資産を精査し、見直しが必要な事項に対し講ずべき措置について取りまとめたものです。以下、本基本方針の「（別表）各独立行政法人について講ずべき措置」より当機構に関連する内容を抜粋しています。

国土交通省	鉄道建設・運輸施設整備支援機構

【事務・事業の見直し】

	事務・事業	講ずべき措置	実施時期	具体的内容
01	鉄道建設等業務	コスト縮減の取組等の推進	22年度から実施	現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公開する。
02	鉄道助成業務（補助金等交付業務等）	補助金交付業務の一部の国への移管	23年度から実施	補助金等交付業務については、交付先・内容が特定的なものである「財団法人鉄道総合技術研究所に対する超電導磁気浮上式鉄道（リニア）の鉄道技術開発費補助金」及び「日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、国に移管する。
03	特例業務（国鉄清算業務）	利益剰余金の国庫納付	23年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。
04	船舶の共有建造等業務	財務内容の健全化の向上等	22年度から実施	今後の業務の在り方については、重点集中改革期間における取組の成果を踏まえつつ、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を検討し、その結果を次期中期目標等に反映する。
05	高度船舶技術開発等業務	利子補給及び債務保証業務の終了	22年度中に実施	利子補給及び債務保証業務は、業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了する。
06	造船業構造転換業務【経過業務】	－	－	－
07	基礎的研究業務	法人の業務としては廃止	24年度以降実施	法人の業務としては廃止し、真に必要なものについては国で実施する。
08	内航海運活性化融資業務	－	－	－

【資産・運営等の見直し】

	講ずべき措置		実施時期	具体的内容
09	不要資産の国庫返納	特例業務勘定の利益剰余金	23年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。
10		鉄道施設貸付・譲渡事業の出資金	22年度中に実施	鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金12億5000万円を国庫納付する。
11		高度船舶技術開発等業務における信用基金	23年度中に実施	利子補給及び債務保証業務に係る信用基金（政府出資金）10億円を国庫納付する。
12	事務所等の見直し	地方機関の見直し	23年度以降実施	国鉄清算事業東日本支社（大宮）、国鉄清算事業西日本支社（淀川区）、品川作業所等について、土地処分の進ちょく等に応じて、組織の縮小・廃止等の見直しを行う。また、鉄道建設本部東京支社（芝公園）について、事務所借上経費を削減する観点から、移転等を検討する。
13	職員宿舎の見直し	職員宿舎の集約化等	22年度から実施	職員宿舎については、業務の進ちょく状況、入居状況等を勘案しながら集約化や売却を進める。
14	人件費の見直し	ラスパイレス指数の低減	22年度から実施	本給や諸手当の見直し等によりラスパイレス指数を引き下げる取組を着実に実施するとともに、人件費全体の抑制を更に図る。

１１．役職員数の状況（平成 23 年４月１日現在）

	平成23年度
役　員　数	13 名
職　員　数	1,590 名＊

＊ この他ＪＲからの出向者 314 名

第２　事業の状況

２．対処すべき課題

（２）船舶関係

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います。国内に目を向けると、貨物輸送の約３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います。また、旅客輸送についても、少子高齢化が進む中、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、燃料油価格の高騰等により、その経営環境は依然として厳しい状況にあります。しかしながら、船舶の「少子高齢化」の状況はまだ改善されておらず、老朽船、不経済船が約７割を占めている中、近年の燃料の高騰、地球温暖化問題の高まり等に対応するため、内航船の代替や近代化・高度化が喫緊の課題となっています。

特に地球温暖化問題に関しては、平成 17 年２月に発効した「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」により、平成 20 年～平成 24 年の間に CO_2 排出量を６％削減（1990 年度比）する必要があります。

それを達成するため、平成 20 年３月 28 日に全面改訂された「京都議定書目標達成計画」において、「環境に優しく経済的な次世代内航船（スーパーエコシップ）等新技術を導入した船舶の普及促進を図ってきたところであり、今後も引き続きこうした船舶の普及促進を図る」とされています。

当機構ではこれらを受け、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れるスーパーエコシップとともに、地球温暖化対策に資する船舶についてはより高度化された船舶を「政策効果のより高い船舶」として普及促進に努めてまいります。

また、内航海運をめぐる課題に効果的に対応するため、平成 16 年 12 月に国土交通省及び当機構で策定した「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（参考１）において、業務の重点化や未収金対策への取り組みの強化（「船舶共有建造事業の未収金対策への取組みについて」（参考２））、組織改革や一般管理費削減等に取り組むとともに、国土交通省が平成 21 年度までの毎年度、一般会計出資金 40 億円を要求（平成 17, 18, 19, 20 年度実施済み（平成 21 年度分の要求については、平成 20 年度第 1 次補正予算で実施済み））するなど、財政上の措置を講じてきました。さらに、内航海運の活性化を目的として、平成 21 年度第１次補正予算において一般会計出資金 250 億円の受け入れを実施しました。これらにより、平成 21 年度決算において、49 億円の債務超過見込額に対し、135 億円の資産超過に転じました。また、平成 22 年度第１次補正予算において、一般会計出資金 25 億円の受け入れを実施しました。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。

（７）広報・情報提供機能の整備

③　ホームページの適正な管理・運用

上記①及び②のほか、当機構の業務等の情報は、利用者を意識しながら、適切かつ見やすく興味を持てるよう、また、できるだけ新しい情報を掲載するよう適時更新を行っています。

また、意見・問合せ窓口の利便性の向上を図るため、ホームページからのメール受付を行い広聴業務を充実するとともに、当機構のプライバシーポリシー（ホームページにおける個人情報保護方針）も整備しています。

さらに平成 22 年 12 月１日から、ホームページの構成・デザインを一新しました。当機構の情報を項目ごとに色分けするなど、より見やすく分かりやすいホームページにしています。

６．研究開発活動

（４）特許権等

平成23年１月１日現在、当機構名で登録している特許権、実用新案権、意匠権の件数及び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	77（2）	47（1）
実用新案権	3	－
意　匠　権	2	－

（注）（　）書きは外国での登録、出願分で再掲。

第４　法人の状況

３．コーポレート・ガバナンスの状況

（３）業務実績評価について

④中期目標の期間の終了時の検討

国土交通大臣は、通則法第 35 条に基づき当機構の中期目標の期間終了時において、独立行政法人評価委員会の意見を聴いたうえで、当機構の業務を継続させる必要性、組織の在り方その他その組織及び業務の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、所要の措置を講ずるものとされております。

また、審議会は、当機構の中期目標の期間終了時において、当機構の主要な事務及び事業の改廃に関し、国土交通大臣に勧告することができることになっております。

なお、評価結果等については、当機構のホームページ（http://www.jrtt.go.jp/010rganization/Plan/plan-index.html）をご参照下さい。

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　第２期中期計画(P.96)の一部変更について（抜粋）

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

（中略）

イ都市鉄道利便増進事業等

・都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線については、整備主体として関係機関との連携・調整を図り、工事完成予定時期を踏まえ、各種手続きや建設工事等の業務を着実に推進する。

・民鉄線の工事については、西武池袋線の大改良工事は着実な進捗を図り、平成２４年度末まで完成させる。小田急小田原線の大改良工事については、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

（中略）

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

（中略）

（４）資産の有効活用

・宿舎等の保有資産について、「５．重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、必要な宿舎等の建替えなどにより、資産の効率的な活用を図る。なお、残る行田宿舎等について、業務の進捗状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。

（中略）

５．重要な財産の譲渡等に関する計画

・箱根分室を平成２０年度内に売却する。

・麻布分室を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。

・松戸宿舎、上田宿舎、山科宿舎、西船橋寮及びこずかた寮を平成２０年度以降に売却する。

・習志野台宿舎Ｂ棟を平成２３年度以降に売却する。

・共有持分に係る福利厚生施設（全３箇所）を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。

（以下略）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成23年度計画(P.109)

平成23年3月31日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成２３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第３１条の規定に基づき、中期計画を実施するため、機構に係る平成２３年度の年度計画を定める。

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） 鉄道建設業務

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

ア 整備新幹線整備事業

・ 建設中の新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図る。

北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については路盤工事及び設備・電気関係工事、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）については用地取得を進めるとともに、路盤工事を着実に推進する。

整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで年２回公表する。

イ 都市鉄道利便増進事業等

・ 相鉄・ＪＲ直通線については、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、羽沢駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。

・ 相鉄・東急直通線については、環境影響評価手続き、構造物の詳細設計及び工事施行認可申請に係る業務を実施する。

・ 民鉄線工事については、西武池袋線は、工事完成予定時期の変更を含めた関係機関との連携・調整を行うとともに、下り１線の高架切替及び残る高架橋の構築工事を実施する。

小田急小田原線は、工程調整等の関係機関との連携・調整を行うとともに、開削・躯体構築工事を実施する。

ウ 受託工事

・ 受託工事については、仙台市高速鉄道東西線、山梨リニア実験線、つくばエクスプレス線（秋葉原駅出入口等増設）の受託工事各線について、良質な施設を経済的に所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

② 品質の向上

・ 施工性、経済性の向上を図るため、「シールドトンネル設計施工指針」の改定等を行う。また、「地質（地盤）調査の手引き」、「鋼鉄道橋支承部設計施工の手引き」の改定等の作業を進める。

・ 鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を計画・実施する。また、業務に関連する技術士等の資格取得を促進するために、既資格取得者による指導等の支援を継続して行う。

③ 鉄道建設コストの縮減

・ 平成２０年度に策定した「コスト構造改善プログラム」を踏まえ、総合的なコスト構造改善を推進するため、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を年２回開催し、計画・設計から工事実施段階における最適化等の具体的施策を着実に実施するとともに、国土交通省等における具体的事例の収集・分析を通じて、更なる鉄道建設コスト縮減に取組む。

また、鉄道建設コスト縮減の実施状況、効果については、ホームページにて国民に分かりやすい形で公表する。

④ 技術開発の推進と開発成果の活用

ア 技術開発の推進

・ 鉄道建設工事の進捗を踏まえ、平成２３年度は継続中の技術開発の推進を優先することとし、継続・新規を合わせて１０件以上のテーマについて、技術開発を推進する。

・　技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまでの一元的な取組・活用を図るため、業務分野ごとに設置している分科会において、各路線のニーズを取りまとめるとともに、技術開発成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。

イ　開発成果の公表

・　土木学会、地盤工学会、日本応用地質学会、電気学会、日本鉄道施設協会、日本トンネル技術協会等の委員会へ積極的に参加するとともに、鉄道建設技術に関する開発成果をこれらの学会等で公表する。また、本社における技術研究会や支社局における業務研究発表会を通じ、開発成果を積極的に公表する。

⑤　ニーズに応じた受託業務の実施

・　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ながら、受託の可否について決定する。

・　受託工事線である成田新高速鉄道線に係る鉄道建設コスト縮減の状況について「鉄道工事受託審議委員会」で検証し、その結果をホームページで公表する。

⑥　工事関係事故防止活動の推進

・　工事関係事故防止については、三大重大事故（死亡事故、第三者事故及び列車運転阻害事故）の防止に重点を置きつつ、平成２３年度の工事内容を勘案した事故防止重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じて、請負者に周知徹底するとともに、請負者と一体となって工事関係事故防止活動を推進する。

　また、工事関係事故防止活動の推進に資する取組みとして、地方機関を対象とした工事事故防止監査を年２回実施するとともに、本社において事故防止対策委員会を年２回、支社局の事故防止担当部長・次長を対象とした事故防止連絡会議を年３回、それぞれ開催し、工事事故防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各支社局に周知徹底する。さらに、厚生労働省と連絡会議を開催し事故防止について意見交換を行う。

（２）　船舶共有建造業務

①　船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進

・　国内海運政策の実現に寄与するため、事業者団体に対する協力要請やオペレーター及びオーナーへの個別訪問、金利設定の弾力化等を通じ、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。

・　建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。

・　特に、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図るため、セミナー等において最新情報の提供に積極的に努めるとともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を８５％以上とする。

②　船舶建造等における技術支援

・　政策課題に適合した船舶の建造に資するために、目的別建造の技術基準を見直し、事業者等に周知する。計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップ及び先進二酸化炭素低減化船については、重点的に技術支援を行う。

・　事業者・有識者の意見をもとに選定した２件の技術調査を実施する。また、技術支援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術支援に係る職員の技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを見直す。

（３）　鉄道助成業務

・　勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで３０日以内、国の補助金受入から給付まで７業務日以内）を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。

・　「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年２回開催し、委員会からの改善意見を１年以内に業務運営に反映させる。また、審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画（年１０回以上）に基づく研修等を着実に実施する。これにより業務執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。

・　助成制度に対する事業者等の理解促進を図るため、ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表、情報交換会等の周知活動を継続して実施するとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、事業者からの要望を踏まえ、技術情報等を収集し、提供する。
・　新幹線譲渡代金（平成２３年度回収見込額４，６５１億円）、無利子貸付資金等（平成２３年度回収見込額１６４億円）について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還（平成２３年度約定償還額２，９２３億円）を行う。これにより既設四新幹線に係る債務については、平成２３年度末において、対前年度比で１９％以上縮減する。
・　既設四新幹線に係る移転登記業務については、可能な限り早期の完了を図るべく、着実かつ効率的に実施する。

（４）　技術力の活用、技術研究開発及び実用化に対する支援等

①　鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力

ア　鉄道分野の技術力を活用した支援

・　鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。
・　鉄道事業者、地方公共団体への説明会等を通じ、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定に関するニーズを踏まえた上で、関係機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター（鉄道構造物の補修等のアドバイス、ＧＲＡＰＥ（交通計画支援システム）の活用等）による適切な技術支援を実施する。

イ　国際協力

・　国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家の派遣及び各国の研修員等の受入れを実施し、海外プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道建設計画、ベトナム高速鉄道建設計画等、各国の高速鉄道計画に対する技術協力を実施するとともに、韓国鉄道施設公団等との技術交流を行う。
　また、鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。

②　高度船舶技術の研究開発・実用化への助成

・　事業者等へのヒアリングを踏まえて設定したテーマである「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行う。
　また、事業者等へのヒアリングを随時実施し、最新のニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた平成２４年度実用化助成のための募集テーマを設定し、助成対象事業を公募する。
　ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明資料の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。
・　助成対象事業の選考・評価等に際し、外部有識者で構成された高度船舶技術審査委員会において、助成対象事業の事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先、助成の成果等をホームページ等で公表する。

③　運輸技術に関する基礎的研究の推進

・　外部有識者で構成する「基礎的研究推進委員会」において、社会ニーズに的確に対応した研究募集テーマ、審査・評価の方法、研究成果の普及等について、総合的な検討を行う。
・　研究課題募集の周知の拡充を図るとともに、知的財産権については、原則として研究実施主体に帰属する取り扱いの周知徹底を図る。
・　国土交通省の「研究機関における競争的資金の管理・監査のガイドライン」等に沿って、研究機関における不正防止を図るとともに、研究課題の申請・審査に当たっては、府省共通研究開発管理システムの活用及び国土交通省所管の研究機関で実施している研究内容の把握等による研究課題の不合理な重複排除等を徹底する。また、平成２２年１２月の総合科学技術会議の答申等を踏まえ、運輸分野の科学技術を担う人材の育成のため、若手・女性研究者で構成される研究チームの採択枠を設けるほか、若手・女性研究者に対して、研究成果発表機会等を優先的に付与する。
・　外部専門家等で構成する「基礎的研究審査委員会」において、課題選定、中間・事後評価を適切に実施するとともに、選定・評価基準及び評価結果をホームページで公表する。
・　優れた研究成果が得られるよう、中間評価の結果を基に、研究計画や研究資金配分の見直しを行う。
・　課題採択時の一次審査において、研究者名や所属等の情報を伏せて審査を行うマスキング評価を実施する。
・　研究成果の活用や応用段階等への発展に資するため、研究機関への情報提供や展示会への出展等による積極

的な広報等を行う。研究成果発表会を開催するほか、特許出願や外部への研究成果発表を促進し、一定の成果が得られた研究については、研究機関と共同でプレス発表する。また、研究終了後３年目に該当する研究課題へのフォローアップ調査の実施により、研究成果の社会還元の状況を把握する。

（５）国鉄清算業務

①　年金費用等の支払の法令に則った適正な執行

・　旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、運用対象や年限構成を工夫することにより、安定的かつ効率的な運用に努める。

②　土地処分等の円滑な実施

・　土地処分については、武蔵野操車場及び梅田駅（北）・吹田信号場の二大プロジェクトの更なる進捗を図るとともに、その他の物件についても処分に向けて取組む。

・　武蔵野操車場（吉川市域約２８ha）については、効果的な土地処分に向けて、機構施行の土地区画整理事業による公園、道路等の都市基盤整備及び供給処理施設整備並びに新駅設置を完了させる。また、これらと併せて土地処分手続きにおいても、入札を実施する。

・　梅田駅（北）（約１４ha）については、効果的な土地処分に向けて、都市計画の事業化や売却条件の整理等について関係機関との協議・調整を進める。

梅田貨物駅機能の移転先のうち吹田地区については、貨物ターミナル駅の建設及び貨物専用道路の工事を着実に進める。また、岸辺駅においては駅改良工事等を進めるとともに、自由通路等の一部について供用を開始する。

百済地区については、貨物駅構内のコンテナホーム等の貨物設備の整備を着実に進める。

（６）業務全般に関する項目

①　内部統制の充実

・　平成２１年度に策定した基本理念及び行動指針、内部統制に係る取組み等の周知徹底をはじめ、平成２２年度における内部統制に係る取組み成果や国の動向等を踏まえつつ、内部統制委員会の下、内部統制を拡充・強化する。

②　透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進

・　主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。

・　業務の実施に当たって、外部有識者で構成された第三者委員会における意見等を踏まえ、これを適切に実際の業務運営等に反映させるなど外部の知見の積極的な活用を図る。

・　機構が果たしている役割、業務について国民の理解を増進するため、平成２２年度にリニューアルしたホームページをさらに充実させる。また、ＰＲ用ＤＶＤや広報誌を通じたよりわかりやすい広報活動を着実に行うとともに、機構業務全般のパンフレットのリニューアルを行う。さらに、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。

③　環境対策に資する業務・取組の推進

・　環境に関する動向を踏まえつつ、「環境行動計画」を見直すとともに、オフィス活動に伴う環境負荷の低減に向けた取組みを含め、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

・　機構の取組みに関する最新の状況を国民に分かりやすく提示するため、「環境報告書２０１１」を作成するとともに、ホームページ等を活用し、周知を図る。

・　特に、鉄道や船舶は他の輸送機関に比べてエネルギー効率に優れた輸送機関であり、その整備は地球温暖化対策に大きく貢献することについて、環境報告書、ホームページ等を活用し、国民の理解の増進を図る。

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

・　平成２３年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

（２）経費・事業費の削減

① 一般管理費、人件費の効率化

・ 一般管理費については、平成２４年度において平成１９年度比で１５％程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

・ 人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づき、平成２３年度においても人件費改革に継続して取り組む。

給与水準については、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組む。具体的には、俸給や諸手当の見直し等も含めて、他の独立行政法人の取組みを調査し、当機構への適用の可否を検討し、可能なものから実施する。

人事評価に関しては、管理職の人事評価に加え、一般職についても平成２１年度から実施しているところであり、平成２３年度は勤勉手当に人事評価結果を反映させる等、一層の取組みを進める。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。

② 事業費の効率化

・ 事業費については平成２４年度において平成１９年度比で５％に相当する額の削減を目指し、事業・単価の見直し等の各種効率化を実施する。

（３）随意契約の見直し

・ 契約の透明性、競争性を確保する観点から、「随意契約等見直し計画」を着実に実施する。特に、競争性のない随意契約、一者応札・一者応募になった案件を中心にその取組状況を確認するとともに、必要に応じ、入札参加資格要件等について見直しを行う。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員会等のチェックを受ける。

（４）資産の有効活用

・ 宿舎・寮の集約化のため、松戸宿舎、山科宿舎及びこずかた寮については売却手続きを進めるとともに、習志野台宿舎Ｂ棟は売却要件が整い次第、売却手続きを進める。

・ 行田宿舎等については、集約化に向けた検討を進める。

３．予算、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）

（２）財務内容の改善

① 資金調達

・ 資金調達に当たっては、資金計画を策定し、経理資金部における資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金（シンジケートローン及び財投機関債等）を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的なＩＲ活動を実施する。

② 貸付金の回収

・ 貸付金については回収計画を策定し、確実な回収を図る。

・ 内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

③ 鉄道施設の貸付、譲渡

・ 鉄道事業者の経営状況等の一層の把握に努め、平成２３年度においては、貸付料１，１０６億円・譲渡代金１，００６億円（予定金利等による見込額）の回収達成を図る。

また、民鉄線工事として実施している西武池袋線（練馬高野台・石神井公園間）のうち完成した部分について、西武鉄道株式会社に対し譲渡を行う。

④ 船舶共有建造業務に係る財務状況の改善

・　平成２８年度までのできるだけ早い時期に未収金の処理を終了するため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成１６年１２月２０日公表）（以下「見直し方針」という。）に基づく諸施策の実施を継続し、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努めるとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。

・　中期計画に定める未収発生率及び未収金残高の目標値を達成するよう、平成２３年度における未収発生率を１．９％以下、同年度末における未収金残高を９３億円以下とする。

・　適正な事業金利の設定に留意しつつ、財務改善策の着実かつ計画的な実施により、繰越欠損金の縮減を着実に行うこととする。

・　平成２３年度中に、新たに「船舶共有建造業務における金利リスク管理支援（ＡＬＭ）システム」を構築・運用開始するとともに、同システムを活用した最適な資金調達、リスクの統合管理を実施する。

・　船舶共有建造業務における財務改善の状況については、その要因を含め業務実績報告書及びホームページにおいて随時適切に公表する。

４．短期借入金の限度額

・　平成２３年度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、１９０，０００百万円とする。

５．剰余金の使途

・　高度船舶技術に係る研究開発助成業務及び実用化助成業務の充実

・　運輸技術に係る基礎的研究業務の充実

・　建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修

６．その他業務運営に関する重要事項

（１）人事に関する計画

・　事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門へ必要な人員を重点的に配置するため業務量が減少した部門の人員を異動させる等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

（２）機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金の使途

・　助成勘定

建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成２３年度）
【建設勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
国庫補助金等	97,644
地方公共団体建設費負担金	96,794
地方公共団体建設費補助金	850
借入金等	313,700
財政融資資金借入金	33,600
民間借入金	92,700
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	187,400
業務収入	211,340
受託収入	40,791
業務外収入	1,496
他勘定より受入	147,310
計	812,281
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	302,332
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	38,478
借入金等償還	392,331
支払利息	34,187
一般管理費	6,104
人件費	18,509
業務外支出	8,269
他勘定へ繰入	12,827
計	813,037

［人件費の見積もり］　13,320百万円を支出する。

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	294,796
経常費用	262,359
鉄道建設業務費	260,465
受託経費	623
一般管理費	1,265
減価償却費	6
財務費用	32,325
雑損	112
収益の部	295,543
鉄道建設業務収入	183,639
鉄道建設事業費補助金収入	90
鉄道建設事業費利子補給金収入	327
受託収入	623
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	90,594
財務収益	19,231
雑益	1,039
純利益	747
目的積立金取崩額	－
総利益	747

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	831,150
業務活動による支出	421,497
投資活動による支出	765
財務活動による支出	392,331
翌年度への繰越金	16,557
資金収入	831,150
業務活動による収入	501,005
受託収入	40,791
その他の収入	460,214
投資活動による収入	161
財務活動による収入	313,700
前年度よりの繰越金	16,284

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成２３年度）
【海事勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
運営費交付金	9
借入金等	66,916
財政融資資金借入金	19,500
民間借入金	416
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	47,000
業務収入	29,682
受託収入	2
業務外収入	5,236
計	101,845
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	28,635
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	67,637
支払利息	2,336
一般管理費	188
人件費	720
業務外支出	5,076
計	104,594

［人件費の見積もり］　561百万円を支出する。

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	27,419
経常費用	24,733
海事業務費	23,782
受託経費	2
一般管理費	947
減価償却費	2
財務費用	2,686
収益の部	27,794
運営費交付金収益	9
海事業務収入	26,988
受託収入	2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	27
雑益	767
純利益	375
目的積立金取崩額	－
総利益	375

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	109,073
業務活動による支出	37,036
投資活動による支出	2
財務活動による支出	67,637
翌年度への繰越金	4,398
資金収入	109,073
業務活動による収入	36,520
運営費交付金による収入	9
受託収入	2
その他の収入	36,509
財務活動による収入	66,916
前年度よりの繰越金	5,637

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成２３年度）
【基礎的研究等勘定】

予算　（単位：百万円）

区　分	金　額
収入	
運営費交付金	270
借入金等	
民間借入金	55,418
業務収入	54,447
業務外収入	0
計	110,135
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	55,855
借入金等償還	54,055
支払利息	141
一般管理費	38
人件費	138
業務外支出等	5
計	110,232

［人件費の見積もり］　120百万円を支出する。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	812
経常費用	619
基礎的研究等業務費	413
一般管理費	205
減価償却費	1
財務費用	193
借入金利息	193
収益の部	718
運営費交付金収益	270
基礎的研究等業務収入	448
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
純利益	△94
目的積立金取崩額	－
総利益	△94

資金計画　（単位：百万円）

区　分	金　額
資金支出	110,332
業務活動による支出	56,175
投資活動による支出	1
財務活動による支出	54,055
翌年度への繰越金	101
資金収入	110,332
業務活動による収入	54,717
運営費交付金による収入	270
その他の収入	54,447
財務活動による収入	55,418
前年度よりの繰越金	197

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成２３年度）
【助成勘定】

予算　（単位：百万円）

区　分	金　額
収入	
運営費交付金	242
国庫補助金等	87,262
国庫補助金	86,934
政府補給金	328
借入金等	
民間借入金	40,200
業務収入	529,442
業務外収入	39
他勘定より受入	12,827
計	670,012
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	12,389
借入金等償還	292,305
支払利息	50,694
一般管理費	190
人件費	467
業務外支出	22
他勘定へ繰入	313,945
計	670,012

［人件費の見積もり］　407百万円を支出する。

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	667,170
経常費用	522,788
鉄道助成業務費	522,124
一般管理費	661
減価償却費	3
財務費用	144,380
雑損	2
収益の部	613,429
運営費交付金収益	242
鉄道助成業務収入	525,884
補助金等収益	87,262
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	38
雑益	2
純利益	△ 53,741
目的積立金取崩額	53,738
総利益	△ 3

資金計画　（単位：百万円）

区　分	金　額
資金支出	670,352
業務活動による支出	305,776
投資活動による支出	2
財務活動による支出	364,235
翌年度への繰越金	339
資金収入	670,352
業務活動による収入	629,815
運営費交付金による収入	242
補助金等による収入	87,262
その他の収入	542,311
財務活動による収入	40,200
前年度よりの繰越金	337

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成２３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	814
業務外収入	16,401
他勘定より受入	166,635
計	183,850
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	227,738
一般管理費	2,233
人件費	421
業務外支出	10
計	230,402

［人件費の見積もり］　357百万円を支出する。
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	31,674
経常費用	31,674
特例業務費	29,123
一般管理費	2,522
減価償却費	29
収益の部	111,917
特例業務収入	814
財務収益	111,094
雑益	9
純利益	80,243
総利益	80,243

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	1,544,184
業務活動による支出	230,392
投資活動による支出	10
翌年度への繰越金	1,313,782
資金収入	1,544,184
業務活動による収入	111,921
投資活動による収入	71,930
前年度よりの繰越金	1,360,333

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
（神奈川県横浜市中区本町六丁目 50 番１号 横浜アイランドタワー）

なお、当機構ホームページ(http://www.jrtt.go.jp/)にも掲載しています。