

債券内容説明書
平成24年7月26日現在

第48・49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48・49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23年9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、機構の成立の時に於いて解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

本説明書に関する連絡場所

横浜市中区本町六丁目50番地1 横浜アイランドタワー

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 経理資金部資金企画課

電話番号 045(222)9040

目 次

証券情報の部

第1 募集要項

1. 新規発行債券（5年債） 1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（5年債） 5
3. 新規発行債券（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 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 41

第1 募集要項

1. 新規発行債券（5年債）

銘柄	第48回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	債券の総額	金20,000,000,000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20,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	平成24年7月26日
発行価格	各債券の金額100円につき金100円	申込証拠金	各債券の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。 申込証拠金には、利息を付けない。
利率	年0.266パーセント	払込期日	平成24年8月17日
利払日	毎年3月20日及び9月20日	申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店
償還期限	平成29年9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茅場町二丁目1番1号
募集の方法	一般募集		
利息支払の方法	<p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(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25年3月20日を第1回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年3月20日及び9月20日の2回に、各その日までの前半箇年分を支払う。</p> <p>(2) 発行日の翌日から平成24年9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。</p> <p>(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。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p>		
償還の方法	<p>1. 償還金額 各債券の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の元金は、平成29年9月20日にその総額を償還する。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>		
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) 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 a 3の信用格付を平成24年7月26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「プレスリリース」及び同コーナー右上の「一覧」をクリックした「プレスリリース一覧」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。

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24年7月26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

- (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、株式会社三菱東京UFJ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平成24年7月26日付第48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。
- (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うとき。
- (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

- (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。

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

2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（5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	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	百万円 9,000	1. 引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本債券の引受手数料は、総額4,500万円とする。
	大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号	8,000	
	しんきん証券株式会社	東京都中央区京橋三丁目8番1号	3,000	
	計		20,000	
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		

3. 新規発行債券（10年債）

銘柄	第49回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	債券の総額	金11,000,000,000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11,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	平成24年7月26日
発行価格	各債券の金額100円につき金100円	申込証拠金	各債券の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。 申込証拠金には、利息を付けない。
利率	年0.767パーセント	払込期日	平成24年8月3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	平成34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茅場町二丁目1番1号
募集の方法	一般募集		
利息支払の方法	<p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(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24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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p>		
償還の方法	<p>1. 償還金額</p> <p>各債券の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の元金は、平成34年6月20日にその総額を償還する。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>		
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) 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 a 3の信用格付を平成24年7月26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「プレスリリース」及び同コーナー右上の「一覧」をクリックした「プレスリリース一覧」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。

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24年7月26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

- (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、株式会社三菱東京UFJ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平成24年7月26日付第49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。
- (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

- (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。

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

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	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	百万円 5,000	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3,300万円とする。
	大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号	4,400	
	しんきん証券株式会社	東京都中央区京橋三丁目8番1号	1,600	
	計		11,000	
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用途

(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
31,000,000,000円	87,363,944円	30,912,636,056円

(注) 上記金額は、第48回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び第49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) 手取金の用途

上記の手取概算額30,912,636,056円は、平成24年8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、並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律第13条第1項第1号から第5号までの業務、同法附則第4条第1項第2号の業務、及び同法附則第5条第1項の業務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、本説明書法人情報の部（平成23年9月14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本説明書法人情報の部（平成23年9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（平成24年7月26日）までの間において、以下の通り変更事項が生じております（変更箇所は下線で示しております）。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（平成24年7月26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

（前略）

（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）、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）」及び⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）」をご参照ください。

（4）勘定の特性に派生するリスク

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、JR株式の資産処分収入、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等を支払うスキームとなっています。

（後略）

（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（平成23年9月14日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（平成24年7月26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 1,164 億 4,898 万 3,201 円（平成23年10月5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。

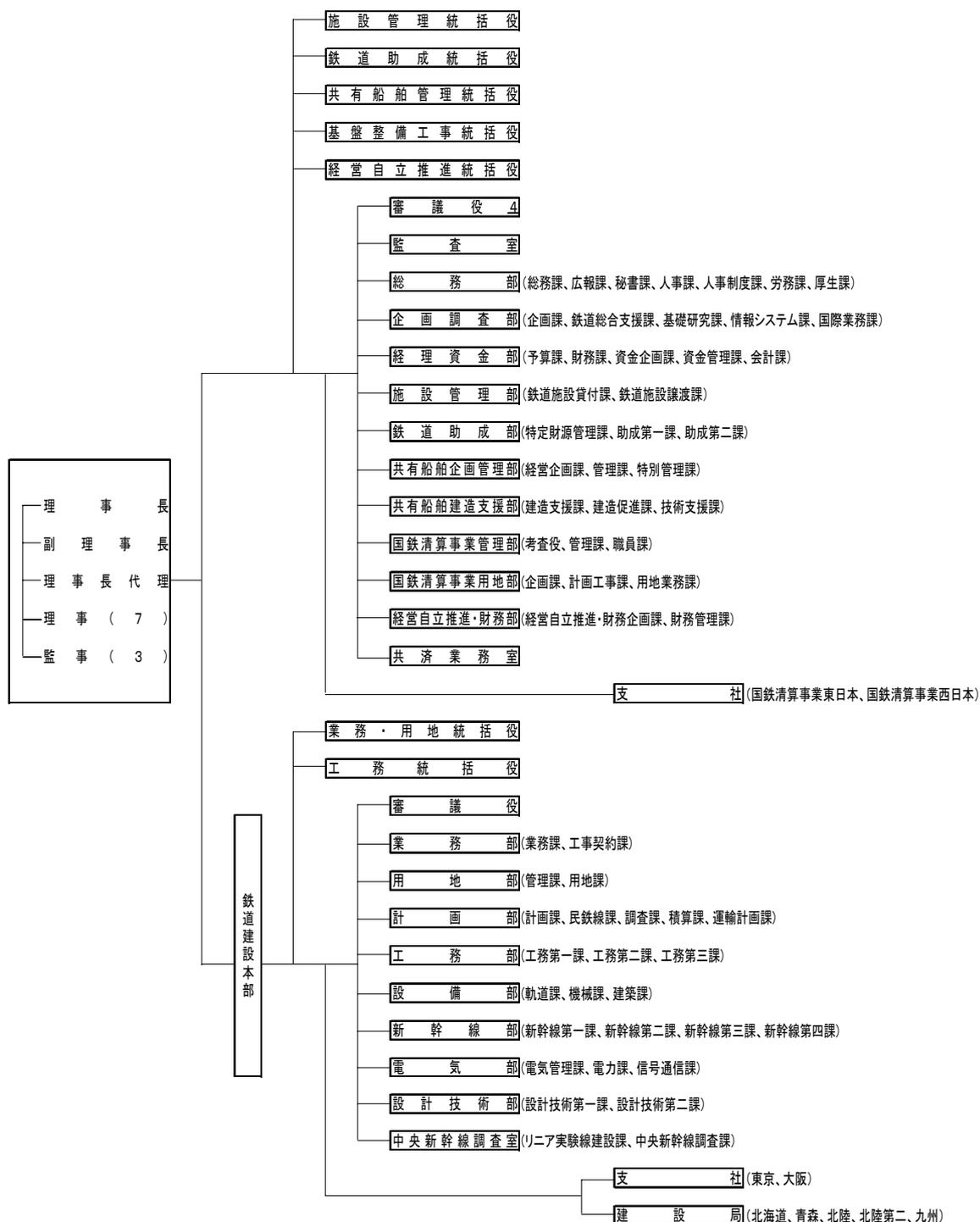
（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	52,520
海事勘定 ^{（注1）}	<u>63,767</u>
基礎的研究等勘定	66
助成勘定	94
特例業務勘定 ^{（注2）}	-
資本合計	<u>116,448</u>

(注1) 「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)により、高度船舶技術開発業務のうち利子補給及び債務保証業務は、平成22年度をもって終了し、当該業務に係る信用基金は不要財産となりました。このため、信用基金の政府出資金10億円については国庫納付し、日本政策投資銀行出資金10億円については、払い戻しました。

(注2) 特例業務勘定に資本金は存在しません。

(3) 組織図 (平成 24 年 4 月 1 日現在)



(6) 独立行政法人通則法の一部改正の動向について

(前略)

また、独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針 (平成 24 年 1 月 20 日閣議決定) を踏まえ、現行の「独立行政法人」制度を抜本的に見直し、無駄を排除しつつ法人の政策実施機能を最大限発揮させるため、新たな「行政法人」制度を構築すべく「独立行政法人通則法の一部を改正する法律案」が、平成 24 年 5 月 11 日に閣議決定されました。

なお、法律案の詳細につきましては、下記のホームページ等をご参照ください。

内閣官房ホームページ

(<http://www.cas.go.jp/jp/houan/index.html>)

(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

(前略)

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

(中略)

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、国及び地方自治体が2：1の割合で負担することとなっています。

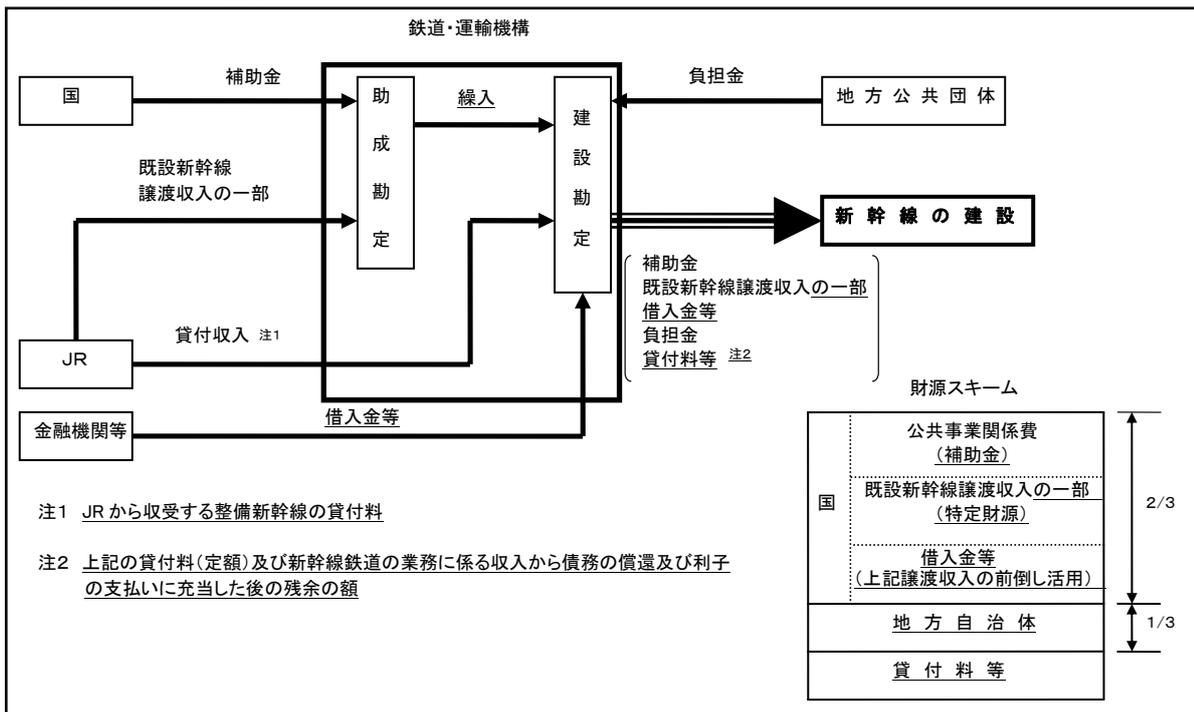
(後略)

<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	211km	建設中
	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
	金沢・敦賀	125km	建設中
九州新幹線	敦賀・大阪	128km	未着工
	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
	新鳥栖・武雄温泉	51km	未着工
計	武雄温泉・長崎	66km	建設中
	完成	553km	
	建設中	779km	
合計	未着工区間	179km	
		1,511km	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。

<建設資金の流れ(整備新幹線)>



(カ) 受託事業

受託事業は鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に基づき、鉄道に関する工事、調査、測量、設計、試験及び研究を行うもので、これまでに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・地方公共団体等からの鉄道整備計画に伴う調査業務を実施しており、当機構の鉄道建設に対するルート選定、環境アセスメントといった調査から設計、施工、竣工に至る一貫したプロジェクトマネジメントにおける総合的な技術力、新工法や環境対策などの土木関連での技術開発が活かされています。平成 24 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、つくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事の建設及び三陸鉄道復旧工事を行います。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成 23 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するとともに、東日本大震災により被災した中小民鉄等鉄道施設の津波被災状況調査及び復旧方策検討業務を行いました。

(中略)

また、東日本大震災により被災した仙台空港アクセス鉄道復旧工事の技術支援も実施しました。

<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	
つくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事	首都圏新都市鉄道株式会社	出入口等増設工事	
三陸鉄道復旧工事	三陸鉄道株式会社	復旧工事	

<受託調査（平成 23 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（2）	(財)運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
中小民鉄等鉄道施設の津波被災状況調査及び復旧方策検討業務	国土交通省	被災状況調査及び復旧方策検討業務	

(8) 損益構造について

⑤特例業務勘定

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、JR 株式の資産処分収入及び国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等を支払うスキームとなっています。

(後略)

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

(前略)

平成16年に政府・与党整備新幹線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。

(中略)

また、北海道新幹線(新函館(仮称)・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)並びに九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、平成24年6月に国土交通省より工事実施計画が認可され、工事に着手しました。

(後略)

(2) 整備新幹線建設の費用負担等について

(並行在来線の取扱い)

②平成12年12月の政府・与党申合せにおいて、JR旅客鉄道株式会社から経営分離された並行在来線上を引き続きJR貨物鉄道株式会社が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴うJR貨物鉄道株式会社の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講じることが決定されました。これに基づき、北陸新幹線(高崎・長野間)、東北新幹線(盛岡・八戸間)、九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)及び東北新幹線(八戸・新青森間)の開業に伴い、JR貨物鉄道株式会社に対し鉄道貨物輸送調整金が交付されていました。

(後略)

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

④北総線の償還について

(前略)

このため、大株主(京成電鉄株式会社、千葉県及び旧都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構))による増資や融資等のほか、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる旧公団に対する債務の償還猶予措置を内容とする経営再建支援策が継続的に講じられました。このうち、現在元利金を回収しているⅡ期線(Ⅰ期線は元本回収完了)に係る当機構分の詳細は次のとおりです。

- ・平成6年6月に、平成6年度から11年度までの6年間の元本償還猶予が行われた。
- ・その後、平成13年度、平成14年度及び平成15年度においても元本償還猶予が行われた。
- ・平成13年3月、元本償還期間を10年間延長し、35年間とした。
- ・平成24年3月、同社の長期的な経営の安定に向けて、更に元本償還期間を10年間延長し、45年間とした。

大都市圏において不可欠な公共輸送機関となっている北総線を維持するために、国を始めとする関係者は、密接な連携の下に、その運営を見守り、必要な支援を行ってきており、今後ともこのような環境は変わらないものと考えられます。これらのことにより、当該線の運営維持及び当機構への債務償還は確保されるものと考えています。

(後略)

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

平成24年度の新幹線建設の事業については、北海道新幹線(新函館(仮称)・札幌間、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、金沢・敦賀間)、九州新幹線(博多・新八代間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の5線7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、函館総合車両基地、津軽蓬田トンネル及び開業設備工事等を行います。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。

北海道新幹線の新函館(仮称)・札幌間211.7kmについては、新青森・新函館(仮称)間の開業から概ね20年後の

完成を目指し、平成24年6月に工事着手しました。

東北新幹線の八戸・新青森間 81.2km については、平成22年12月に開業しました。引き続き、環境対策工事等を行います。

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、白山総合車両基地及び開業設備工事等を進めます。

北陸新幹線の金沢・敦賀間 114.4km については、長野・金沢間の開業から概ね10年強後の完成を目指し、平成24年6月に工事着手しました。

九州新幹線博多・新八代間 121.1km については、平成23年3月に開業しました。引き続き、環境対策工事等を行います。

九州新幹線武雄温泉・長崎間 66.0km については、認可の日から概ね10年後の完成を目指して、用地取得及び俵坂トンネル等の工事を行います。

整備計画路線であって、工事実施計画の認可を受けていない路線（北陸新幹線（敦賀・大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間））における整備新幹線高度化等事業は、工事を円滑に実施するための調査を行うほか、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）の技術開発として、耐久走行試験及び新試験車両の設計・製作等を行います。

（単位：百万円）

線名・区間	建設延長 km	平成22年度 実施額	平成23年度 事業費	平成24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
北海道新幹線 新青森・新函館（仮称）間 新函館（仮称）・札幌間	148.3 211.7	55,419 —	88,000 —	112,500 880	平成27年度末 新青森・新函館 （仮称）間の開業 から概ね20年後	北海道旅客鉄道 株式会社
東北新幹線 八戸・新青森間	81.2	10,084	4,000	1,000	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 金沢・敦賀間	231.1 114.4	180,390 —	178,000 —	160,000 940	平成26年度末 長野・金沢間の開 業から概ね10年 強後	東日本旅客鉄道 株式会社 西日本旅客鉄道 株式会社
九州新幹線 博多・新八代間	121.1	70,478	6,000	5,000	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・長崎間	66.0	7,880	10,000	22,900	認可の日から概 ね10年後	九州旅客鉄道 株式会社
留保分	—	—	9,000	6,280		
着工区間計 （5線7区間）	973.8	324,251	295,000	309,500		
建設推進高度化等事業		4,280	2,700	7,020		
合計		328,531	297,700	316,520		

（注1）平成22年度の実施額は決算額であり、平成23年度及び平成24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

（前略）

平成24年度は、民鉄線事業として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	平成22年度 実施額	平成23年度 事業費	平成24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	6,001	6,000	4,700	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	2,409	2,200	308	平成24年度	西武鉄道 株式会社
計2線		14.5	8,410	8,200	5,008		

(注1) 平成22年度の実施額は決算額であり、平成23年度及び平成24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線との相互直通運転を可能とするものであります。

(中略)

平成24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、羽沢(仮称)駅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東横線との相互直通運転を可能とするものであります。

(中略)

平成24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	平成22年度 実施額	平成23年度 事業費	平成24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	10,363	1,362	7,965	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	1,613	1,188	2,943	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	11,976	2,550	10,908		

(注1) 平成22年度の実施額は決算額であり、平成23年度事業費は平成24年3月末現在の事業計画額、平成24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)

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JR北海道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、平成 24 年度は変電所施設及び列車制御施設の改修工事を行います。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成 22 年度 実施額	平成 23 年度 事業費	平成 24 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	—	1,255	1,671	317	北海道旅客鉄道株 式会社

(注 1) 平成 22 年度の実施額は決算額であり、平成 23 年度事業費は年度初の事業計画額に補正予算を加えた額、平成 24 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、地方公共団体や鉄道事業者等からの委託に基づき、建設工事及び計画調査業務を行うものです。

平成 24 年度は、山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線、つくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事の建設及び三陸鉄道復旧工事を行います。

<受託事業>

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成 22 年度 実施額	平成 23 年度 事業費	平成 24 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	23,128	33,967	38,169	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	301	—	—	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	4,027	—	—	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	6,720	3,833	3,795	平成 24 年度	仙台市
つくばエ クスプレス線	秋葉原駅出 入等増設工事	—	306	396	1,051	平成 24 年度	首都圏新都市鉄 道株式会社
三陸鉄道	北リアス線・ 南リアス線 復旧工事	—	—	130	4,677	平成 26 年度	三陸鉄道 株式会社
調査受託等			625	2,038	2,692		
計			35,081	40,364	50,384		

(注 1) 平成 22 年度の実施額は決算額であり、平成 23 年度及び平成 24 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、平成 24 年度は、中央新幹線に関して、東日本大震災を踏まえた土木構造物の地震対策や大深度地下での安全・防災対策の更なる検討・検証を行うなど、技術的な基準の見直しに必要な調査等を実施します。

(単位：百万円)

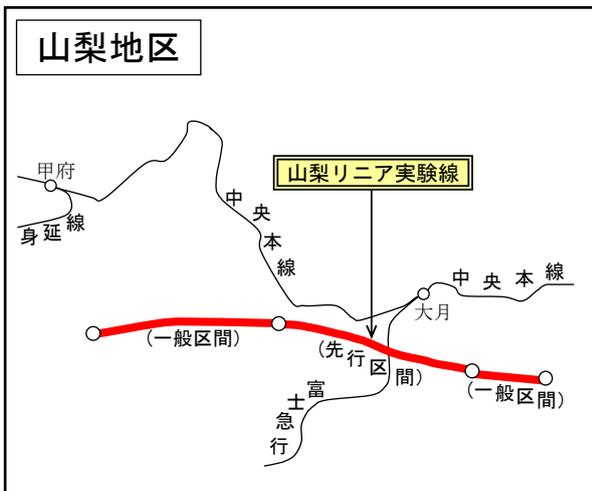
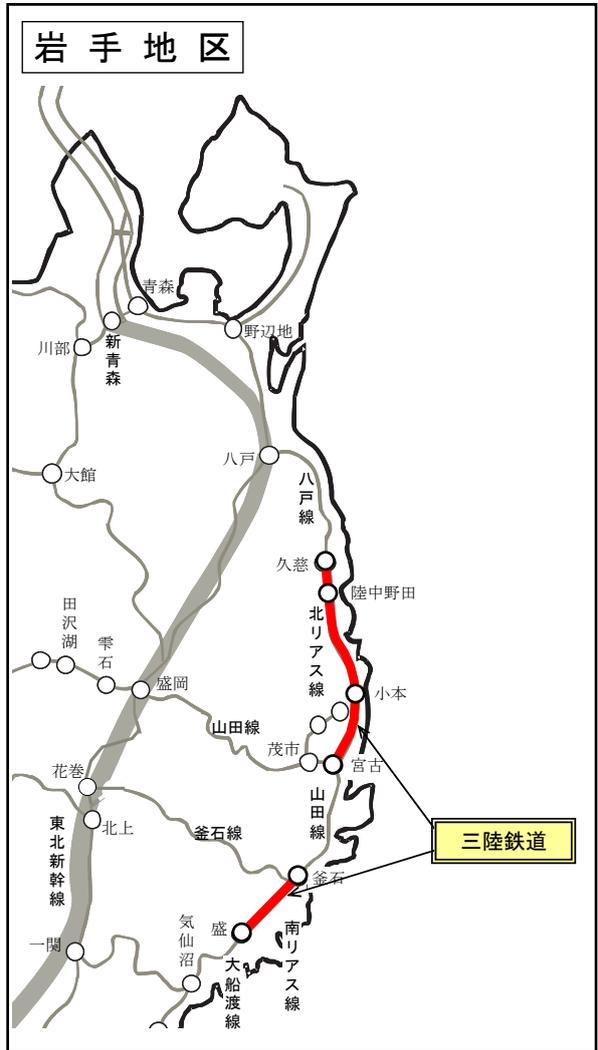
<u>線名</u>	平成22年度 実施額	平成23年度 事業費	平成24年度 事業費	<u>備考</u>
<u>中央リニアに関する調査</u>	<u>190</u>	<u>190</u>	<u>30</u>	

(注1) 平成22年度の実施額は決算額であり、平成23年度及び平成24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。

平成24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

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、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。

その後、平成23年9月15日の第20回行政刷新会議において、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」のフォローアップ結果が報告され、公表されました。(別添1)各府省・各法人における措置状況を抜粋)

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	上段：具体的内容、下段：措置内容・理由等
01 鉄道建設等業務	コスト削減の取組等の推進	22年度から実施	現在実施しているコスト削減策の効果を検証した上で、一層のコスト削減に努めるとともに、コスト削減の取組・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。 国土交通省の「公共事業コスト構造改善プログラム」を踏まえる機構が策定した「コスト構造改善プログラム」に基づき、引き続きコスト削減の取組を推進している。コスト削減の推進に当たっては、機構内に設置しているコスト構造改善プロジェクトチーム会議において、現在実施しているコスト削減策の効果を検証した上で、一層のコスト削減に努めている。 また、コスト削減の取組・効果については、引き続きホームページにて具体的な事例を用いて示すなど、国民に分かりやすい形で公開している。(平成21年度実施分は、平成23年1月に公開)
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・内容が特定のものである「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。 「公益財団法人鉄道総合技術研究所(旧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「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、平成23年4月1日より国からの直接交付とした。
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。 平成23年5月に成立し公布された「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」に基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち1,200,000,000千円を平成23年度内に国庫納付する。
04 船舶の共有建造等業務	財務内容の健全化の向上	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させる。 今後の業務の在り方については、重点集中改革期間(平成17年度から平成21年度)における取組の成果等を踏まえ、「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月策定)に基づく取組を継続しつつ、平成22年度以降、船舶使用料の引き上げを行うなど更なる財務改善に努めている(船舶使用料の利息相当分の利率、平成21年度「財政融資資金貸付金利+1.35%」、平成22年度「財政融資資金貸付金利+1.45%」)。また、船舶の共有建造業務における政策誘導機能を強化する観点から、平成22年度よりスーパーエコンシップや16%CO2排出削減船といった高度な環境性能を有する船舶の建造等に対して重点的な支援を行っており、今後もこうした取組を継続し、適宜適切に事業の見直しを行っていく。これらの見直し、検討の結果については、次期中期目標等に反映させることとしている。
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。 基本方針どおり、利子補給及び債務保証業務について、平成23年3月に業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了した。
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。 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ために必要な法令改正等について、可能な限り早期に措置する方向で検討を行っているところ。
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	上段：具体的内容、下段：措置内容・理由等
09	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。 平成23年5月に成立し公布された「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」に基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち1,200,000,000千円を平成23年度内に国庫納付する。
10	不要資産の国庫返納	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。 鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金3,649,040千円(平成21年度の一部終了に伴う政府出資金1,250,109千円及び平成22年度の一部終了に伴う政府出資金2,398,931千円)を平成23年3月に国庫納付した。
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。 利子補給及び債務保証業務に係る信用基金(政府出資金)1,000,000千円に係る不要資産の譲渡収入を平成23年度に国庫納付する。
12	事務所等の見直し	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、土地処分の進捗よく等に応じて、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。 国鉄清算事業東日本支社、国鉄清算事業西日本支社及び品川作業所については、業務の進捗を見極め、組織の縮小・廃止等の見直しを行うこととしており、このうち品川作業所は、平成23年度末を目途に廃止する予定である。 また、鉄道建設本部東京支社については、事務所借上経費を削減する観点から、平成23年度中の早期に移転を行う予定である。 なお、国鉄清算事業東日本支社中部事務所については、南方貨物線(大府駅・名古屋貨物ターミナル間)の土地処分が完了したことに伴い、平成22年11月に廃止した。
13	職員宿舎の見直し	22年度から実施	職員宿舎については、業務の進捗よく状況、入居状況等を勘案しながら集約化や売却を進める。 職員宿舎については、平成22年度に上田宿舎を売却した。また、集約化に向けた検討を進めた結果、習志野宿舎日棟を平成23年度以降売却することとし、中期計画の変更を行うとともに、宿舎の用途廃止を行った。
14	人件費の見直し	22年度から実施	本給や諸手当の見直し等によりラスバ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。 平成22年度においては、本社課長補佐手当の廃止に伴う経過措置による支給割合を縮減し、また他の独立行政法人の取組にも参画した職員採用形態の多様化を図った結果、ラスバイレス指数は平成21年度の114.7から平成22年度には113.0となった。今後とも引き下げに向けた努力を行っている。

⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」(平成24年1月20日閣議決定)

行政刷新会議における審議等を踏まえ、平成24年1月20日に「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」が閣議決定されています。

各独立行政法人について講ずべき措置とされたもののうち、当機構に関する部分は以下のとおりです。

【鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

- 行政事業型の成果目標達成法人とする。
- 特例業務及び船舶に関する業務には一般の成果目標達成法人のガバナンスを適用し、このうち内航海運活性化融資業務には高度なガバナンスの仕組みを措置した金融業務型のガバナンスを適用する。

1.1. 役職員数の状況（平成24年4月1日現在）

	平成24年度
役員数	13名
職員数	1,597名*

* この他国鉄清算事業におけるJR等からの出向者310名

第2 事業の状況

2. 対処すべき課題

(3) 造船関係

(前略)

なお、造船業基盤整備事業協会より承継した造船業構造転換業務においては、平成24年3月に借入金を全額償還しました。

(6) 国鉄清算業務関係

② 土地処分等の円滑な実施

土地処分については、これまで順調に処分を実施してきていますが、武蔵野操車場（約26ha）、梅田駅（北）・吹田信号場等（約15ha）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り組むこととします。

(後略)

(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。

なお、平成22年度に構成・デザインを一新してリニューアルしたホームページに各地方機関のパンフレットやプレスリリース資料を追加掲載するなど当機構情報の充実を図り、より分かりやすいホームページにしています。

④ パンフレット及び広報誌の活用、PR用映像のホームページ掲載

当機構の業務等の情報提供活動について、平成23年8月に機構パンフレットをリニューアルし、同パンフレットを業務説明会や鉄道フェスティバルなどの各種イベントで配布しているほか、四半期ごとに広報誌を発行し、鉄道・船舶等関係事業者、関係官公庁、地方公共団体、大学等教育機関などに配布して、積極的に情報発信を進めています。また、PR用DVDを制作し、映像をホームページに掲載することにより具体的に分かりやすい業務の紹介に取り組んでいます。

(8) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取り組み

(前略)

＜機構コスト構造改善プログラムにおける建設コスト改善の主な施策（平成20年度～平成22年度）＞

施策分類	施策項目	施策概要
工事コストの改善	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上了させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを改善
	専用の光伝送装置をIP化汎用機器を活用した仕様に変更	従来の専用光伝送装置から、近年急速に技術進歩しているIPネットワーク技術を採用した汎用機器を活用し、コストを改善
	駅のホーム固定柵の機能を確保しつつ仕様を変更	関係機関との協議の結果、ホーム固定柵は全覆上家であり錆の恐れも少ないことから、ステンレスをフッ素樹脂焼付け鋼板に変更し、コスト改善
	在来線駅舎と新幹線駅舎を各々で設計から一体化に変更	従来、在来線駅舎と新幹線駅舎は個別に設計することとしていたが、一体化の設計に変更し施設面積および外壁面積が削減されコスト改善
	車両基地の設備に電留基地の設備を転用	関係機関との協議により、車両基地設備の一部に電留基地の設備を転用することで、新規購入を削減しコストを改善
	協議により仮土留工の数量低減	関係機関との協議の結果、道路と鉄道を同時期に施工することにより、橋脚の仮土留工の施工延長が短くなりコストの改善
	協議により構造形式を変更	関係機関との協議の結果、水路を歩道下に変更し橋台を既設のままに対応できるように上部工の構造形式を変更することによりコスト改善
	車両基地の盛土量の低減	緩く傾斜した地形に建設される車両基地の盛土計画について、平面性を必要とする建物群部分だけに盛土するよう変更しコスト改善
	排水路の線形変更によりスパン変更	従来は、排水路の線形変更が認められず、スパン100mで計画していたが、関係者と協議の結果、排水路の線形変更に合意を得てスパン50mに変更しコスト改善
	JRと調整の結果、保守用通路の位置を変更	保守用通路は左側に決定していたが、多数のJR施設の移設が生じるため調整を図った結果、保守用通路を右側に変更し、支障物移設費を改善
	桁架設方法の見直し	当初は、棧橋を設置しクレーンによる架設方法としていたが、精査の結果、桁上からのクレーン架設に変更し、コスト改善
	トンネルの換気方式の変更	トンネルの換気方式を坑口と坑内のファンで換気する方式から、中間に換気用立坑を設置する方式に変更し、ファンの台数、動力費減をコスト改善
	トンネル覆工厚、内空断面の変更	追加地質調査を行い、地下水位などの見直しにより、覆工厚、掘削断面積を削減しコスト改善
	工事中機械の有効活用	軌道モーターカーの工程調整を行い、請負者持ちから機構所有の特殊車を無償貸与に変更し、コスト改善
	盛土下の横断水路ボックス数の集約	協議により、横断する水路ボックスを14箇所から8箇所に集約し、コスト改善
	吹付けコンクリートの材料変更	吹付けコンクリートの材料のうち、シリカヒュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更し、コスト改善
	協議によるスパン割の見直し	協議により道水路付替えによる機能補償を提案し、PC桁、RC桁をラーメン高架橋に変更し、コスト改善
	開床式高架橋の採用	周辺の環境状況を考慮し、開床式高架橋を採用し工事費および落雪余裕巾の解消による用地費の改善
	工事中道路（仮設）の引渡し	協議により、仮設工事中道路をそのまま存置し、市に引渡すことにより撤去費を削減
	杭長の変更	載荷試験により杭の周面摩擦力を確認し、杭長を短くしコスト改善
	工事中道路のルート変更	協議により、既存道路の有効活用が図られ、工事中道路の延長が短くなりコスト改善
	トンネル湧水の有効活用	トンネル湧水を有効活用することにより、井戸設置が不要になり、自然流下での対応によりコスト改善
	施設面積の縮小	JRとの協議により、現業事務所および倉庫関連施設の面積を縮小しコスト改善
仮設棧橋の設置高さを変更	仮設棧橋の高さを見直すことにより、設置および撤去の鋼材数量が低減しコスト改善	
不要機器の有効活用	八戸駅の改札機は、開業日以降に撤去の予定であったがこれを新青森駅に移設し、八戸駅はリース機で対応した	
発生土の有効活用	盛土の造成において、他工区および他事業の建設発生土を有効利用し、購入土を削減	
仮土留工の変更	付替市道側の仮土留工を親杭横矢板工法から地盤改良工法に変更	
速度向上試験に伴うPQ測定車両の限定	速度向上試験で設置するPQ測定器具を、従前は2編成に予定していたが、測定機能の向上により1編成のみの設置とした	
工事中道路の経路の見直し	工事中道路として、取付道路の新設とトンネル内通行とした計画が、協議により町道利用が可能になった	

	道路交差点の雪害対策の変更	道路交差点などの雪害対策を温水パネルによる消雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更
	附帯設備の一体化	切取区間の防雪壁、積荷転落防止工を一体化し、工事コストを改善
	取水基地の集約	散水消雪における取水基地を2箇所から1箇所に集約しコスト改善
	鉄道事業者所有の保守用車を有効活用	鉄道事業者と協議の結果、保守用車を機構が借用し貸与することで運送費を低減
	漏水補償における維持管理費の低減	漏水補償は設備相当額と維持管理費をセットで渡し切り補償とするのが基本であるが、協議の結果、設備を自治体のネットワークに組み入れることで維持管理費を低減
維持管理費 (LCC) の改善	鉄筋かぶりの増設	鉄筋かぶりを10mm~20mm程度増設して、構造物のコンクリート中性化を抑え長寿命化を図り、ライフサイクルコストの改善
社会的コストの改善	生コンに高炉セメントを使用	生コンクリート材料に高炉セメントを使用することでCO ₂ の発生を抑制し、環境負荷を低減
	協議による土捨場の変更	関係機関との協議により、土捨場をより近傍に確保することで、ダンプトラックから排出されるCO ₂ を削減し、環境負荷を低減
	CO ₂ の削減	トンネル掘削土砂の搬出方法をダンプからバルコンに変更し、坑内の環境負荷を低減 鉄道・道路交差点の雪害対策を温水パネルによる融雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更し、温水パネル区間で使用する灯油によるCO ₂ を削減

6. 研究開発活動

(1) 新技術、新工法の開発

(前略)

研究分野	主な研究課題
品質・信頼性、安全性向上	コンクリート構造物の品質確保手法の研究 覆工コンクリートの品質向上に関する研究 等
環境保全	鋼鉄道橋の騒音対策の研究 鉱化変質岩の経済的な処理方法の開発 等
建設コストの縮減	SENSを都市部に適用する研究 盛土構造の経済化の研究 等
構造物の長寿命化、維持管理の効率化	GRS一体橋りょうの研究 軌道パッド抜け出し防止機能付締結装置の開発 等
地域特性への適合	北陸新幹線における電車線設備に対する塩害の調査及び雪害対策の検証 北陸新幹線50-60Hz対応ATCの研究開発 寒冷地における小規模融雪設備の開発 等
鉄道整備計画策定の効率化	駅設備計画検討支援システムの開発 等

(3) 学会等の受賞実績

(前略)

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
東北新幹線	平成22年	鉄道建築協会	協会賞	東北新幹線七戸十和田、新青森駅
	平成23年	土木学会	技術賞	東北新幹線全線開業
		照明学会	照明普及賞	東北新幹線新青森駅の照明
平成24年	土木学会	技術賞	安全な高速走行・保守の省力化に寄与するスラブ軌道の施工技術	
九州新幹線	平成23年	地盤工学会	技術業績賞	九州新幹線熊本総合車両基地造成事業
		照明学会	照明普及賞	九州新幹線新玉名駅の照明
	平成24年	土木学会	技術賞	九州新幹線鹿兒島ルート全線開業

成田スカイアクセス線	平成 22 年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	JAPAN SPEED 日本の空港アクセスを世界クラスへ
	平成 23 年	土木学会	技術賞	成田新高速鉄道の建設
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞最優秀賞	高番数分岐器を2台同期転換する転換鎖錠装置の開発と実用化
			鉄道電気技術賞優秀賞	直流電化における160km/h対応き電ちょう架コンパウンド架線の開発と実用化

(4) 特許権等

平成 24 年 7 月 2 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	92 (3)	26
実用新案権	2	—
意 匠 権	1	—

(注) () 書きは外国での登録、出願分で再掲。

(5) 海外技術協力

②これまでに実施した主な技術協力

国・地域	プロジェクト案件名
アフリカ	
南アフリカ共和国	ヨハネスブルグ・ダーバン間高速鉄道調査
アジア	
中 国	鉄道近代化計画、北京・上海間高速鉄道計画、大瑤山トンネル建設工事、スラブ軌道技術移転
イ ン ド	インド国鉄AT電化技術、幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査 インド南部高速鉄道構想案件形成調査
ベ ト ナ ム	南北統一鉄道橋りょうリハビリ事業、南北高速鉄道建設計画

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要

建設勘定において、平成 23 年度（平成 23 年 4 月 1 日から平成 24 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

当機構の平成 23 年度末（平成 24 年 3 月 31 日）における主要な設備の状況は、次の通りです。

(単位：百万円)

内 容	所在地	土 地		建物外	合 計
		面 積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
宿舎等	千葉県船橋市行田外	27,052 m ²	3,112	1,951	5,063

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の平成 24 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、工事現場を監督するための仮設的な事務所を除き、原則として事業用の宿舎等の不動産は保有していません。

また、平成24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

2. 役員状況

役職名	氏名	任期	略歴
理事長	石川 裕己	(平成20年4月1日) 自 平成23年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和46年7月運輸省入省 平成15年7月国土交通省航空局長 平成16年7月海上保安庁長官 平成19年8月鉄道・運輸機構理事長代理
副理事長	金澤 博	(平成22年4月1日) 自 平成23年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和48年4月日本鉄道建設公団入社 平成11年10月日本鉄道建設公団新幹線部長 平成15年10月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長 平成16年11月鉄道・運輸機構理事
理事長代理	大黒 伊勢夫	自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和53年4月運輸省入省 平成20年10月観光庁観光地域振興部長 平成21年7月国土交通省海事局次長 平成22年8月鉄道・運輸機構理事
理事	原 喜信	自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和53年4月運輸省入省 平成20年10月国土交通省大臣官房審議官（総合政策局併任） 平成21年7月国土交通省近畿運輸局長
理事	山田 秀樹	(平成22年7月11日) 自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和54年4月大蔵省入省 平成19年7月預金保険機構金融再生部長 平成21年7月国税庁関東信越国税不服審判所長
理事	瀬川 雄次	自 平成24年4月1日 至 平成25年9月30日	昭和47年4月日本国有鉄道入社 平成15年4月レールウェイ東開発代表取締役社長 平成19年4月鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部基盤整備工事統括役 平成20年4月鉄道・運輸機構基盤整備工事統括役
理事	久保田 陽夫	自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和47年4月石川島播磨重工業(株)入社 平成18年6月(株)アイ・エフ・アイ マリノイテッド 取締役調達部長 平成23年4月(株)アイ・エフ・アイ マリノイテッド 取締役
理事	後藤 靖子	自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和55年4月運輸省入省 平成20年7月国土交通省北陸信越運輸局長 平成22年8月国土交通省大臣官房審議官（海事局併任）
理事	宮林 秀次	(平成22年4月1日) 自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和51年4月日本鉄道建設公団入社 平成18年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東京支社長 平成19年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長
理事	市橋 学	自 平成24年4月1日 至 平成25年9月30日	昭和52年4月日本鉄道建設公団入社 平成18年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部北海道新幹線建設局長 平成21年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部新幹線部長
監事	山下 清司	自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和50年4月川崎重工業(株)入社 平成20年4月川崎重工業(株)CSR推進部長 平成21年4月川崎重工業(株)CSR推進本部長
監事	大平 修	自 平成23年10月1日 至 平成25年9月30日	昭和56年4月警察庁入庁 平成20年8月科学警察研究所総務部長 平成21年2月群馬県警察本部長
監事	馬庭 和成	自 平成23年10月21日 至 平成25年10月20日	昭和50年4月松下電器産業(株)入社 平成20年4月松下電器産業(株)システムソリューションズ 社常勤監査役員 平成22年1月パナソニック(株)システムコミュニケーションズ 社常勤監査役員 パナソニックシステムネットワークス(株)監査役

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期中期計画の一部変更について（抜粋）

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

平成24年7月9日

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

・ 東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の鉄道施設について事業の着実な進捗を図り、平成22年度末までに完成させる。北陸新幹線（長野・金沢間、金沢・敦賀間）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間、新函館（仮称）・札幌間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）についても、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。

（後略）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成24年度計画の一部変更について

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成24年度計画（P.111）

平成24年3月30日

平成24年7月10日

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24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、軌道工事及び設備・電気関係工事、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）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。また、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）について、事業説明会等用地取得及び路盤工事着手に向けた準備を進める。

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し、工事着手に向けて進捗を図る。

・ 民鉄線工事については、西武池袋線は、平成24年度末までの完成に向け事業を着実に推進するため、鉄道事業者等関係機関との連携・調整を行う。

小田急小田原線は、事業を着実に推進するため、工程調整等の関係機関との連携・調整を行う。

ウ 受託工事

・ 仙台市高速鉄道東西線、山梨リニア実験線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に着実な進捗を図る。つくばエクスプレス線（秋葉原駅出入口等増設）は平成24年度末の完成に向けて工事を実施する。

・ 三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、鉄道事業者等関係機関と連携・調整し、路盤工事・軌

道工事等を着実に推進する。

② 品質の向上

- ・ 施工性、経済性の向上を図るため、「山岳トンネルの覆工設計マニュアル」、「地盤改良工法（混合処理工法）設計・施工の手引き」及び「鋼鉄道橋上下部一体構造の手引き」等の各種技術基準の整備に係る作業を進める。
- ・ 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り組み、平成24年度は、「コスト構造改善プログラム」の最終年度にあたることから、平成19年度と比較して、15%程度の総合コスト改善を達成する。
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24年度は継続中の技術開発を推進するとともに、新規のテーマを加え、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。

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24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務防止監査を年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、工事事務防止監査の結果や、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

ナ一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24年度回収見込額4,518億円）、無利子貸付資金等（平成24年度回収見込額186億円）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24年度約定償還額2,619億円）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24年度末において、対前年度比で25%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、海外の政府関係機関との技術交流を行う。
また、国が支援する鉄道分野における国際規格への取組み及び海外鉄道コンサルティング業務に協力する。

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25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・評価等の際し、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

- ・ 基礎的研究業務は、「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）で、平成24年度以降「法人の業務としては廃止し、真に必要な業務については国で実施する」とされたことを受け、平成24年度をもって終了する。
- ・ 平成24年度は新規課題の募集は行わない。
- ・ 平成22年度及び23年度に採択した課題については、研究計画や研究資金配分を見直した上で、平成24年度をもって終了する。
- ・ 平成23年度に終了した課題については、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、事後評価を適切に実施するとともに、評価結果をホームページで公表する。
- ・ 「運輸分野における基礎的研究推進制度」の創設（平成9年度）以降の実績をとりまとめる。

(5) 国鉄清算業務

① 年金費用等の支払及び資産処分円滑な実施等

ア 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。

イ 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、都市計画事業の工程等からやむを得ず処分できない限られた物件を除き終了する。
- ・ 武蔵野操車場（吉川市域約26ha）については、入札手続きを進め土地の売買契約締結を完了するとともに、機構施行の土地区画整理事業を完了し、土地の処分を終了する。
- ・ 梅田駅（北）（約14ha）については、土地処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進める。
梅田貨物駅機能の移転のため、吹田地区及び百済地区で実施している基盤整備工事を着実に進め、吹田貨物ターミナル駅（仮称）の開業に支障が生じないように必要な工事については完了するとともに、百済駅改修工事を完了する。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置

ア 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等

- ・ 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づき利子の支払を実施する。

イ 旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付

- ・ 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付を実施する。
- ・ 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付にあたっては、法令その他の基準を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

③ 整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置

- ・ 並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

(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23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、ホームページを引き続き充実させる。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、平成23年度にリニューアルした機構業務全般のパンフレットを事業の実施状況に合わせて改訂作業を進める。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2012」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24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達成する。
- ・ 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。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。
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、引き続き定着を図る。

② 事業費の効率化

- ・ 事業費については事業・単価の見直し等の各種効率化を実施し、平成24年度において平成19年度比で5%程度に相当する額の削減を達成する。

(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

- ・ 宿舍・寮の集約化のため、松戸宿舍、習志野台宿舍B棟、山科宿舍及びこずかた寮については売却手続きを進める。
- ・ 行田宿舍等については、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、調達する借入金の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24年度においては、貸付料1,113億円・譲渡代金940億円（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）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。
- ・ 平成24年度における未収発生率を0.8%以下、同年度末における未収金残高を58億円以下とし、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。
- ・ 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。
- ・ 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24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24年度)
【建設勘定】

予算	区 分	金 額
収入		
国庫補助金等		92,593
地方公共団体建設費負担金		88,957
地方公共団体建設費補助金		3,636
借入金等		252,300
財政融資資金借入金		37,900
民間借入金		73,200
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		141,200
業務収入		205,351
受託収入		50,384
業務外収入		1,949
他勘定より受入		159,900
計		762,477
支出		
業務経費		330,618
鉄道建設業務関係経費		47,077
受託経費		350,496
鉄道建設業務関係経費		29,703
借入金等償還		5,433
支払利息		18,546
一般管理費		8,193
人件費		16,455
業務外支出		806,521
他勘定へ繰入		
計		806,521

収支計画	区 分	金 額
費用の部		
経常費用		301,183
鉄道建設業務費		272,333
受託経費		268,144
一般管理費		3,011
減価償却費		1,176
財務費用		2
雑損		28,828
雑損		22
収益の部		
鉄道建設業務収入		301,676
鉄道建設事業費補助金収入		186,364
鉄道建設事業費利子補給金収入		30
受託収入		200
資産見返負債戻入		3,011
資産見返補助金等戻入		93,712
財務収益		17,697
雑益		662
純利益		493
目的積立金取崩額		—
総利益		493

資金計画	区 分	金 額
資金支出		
業務活動による支出		902,445
投資活動による支出		457,602
財務活動による支出		456
翌年度への繰越金		350,496
資金収入		93,891
業務活動による収入		902,445
受託収入		512,205
その他の収入		50,384
投資活動による収入		461,821
財務活動による収入		561
前年度よりの繰越金		252,300
前年度よりの繰越金		137,379

〔人件費の見積もり〕 13,087百万円を支出する。

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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成24年度)
【海事勘定】

予算	区 分	金 額
収入		
運営費交付金		9
借入金等		41,200
財政融資資金借入金		20,200
民間借入金		-
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		21,000
業務収入		30,084
受託収入		2
業務外収入		236
計		71,531
支出		
業務経費		29,648
海事業務関係経費		2
受託経費		40,146
海事業務関係経費		1,994
借入金等償還		181
支払利息		667
一般管理費		147
人件費		
業務外支出		
計		72,785

[人件費の見積もり] 549百万円を支出する。

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	区 分	金 額
費用の部		26,733
経常費用		24,438
海事業務費		23,468
受託経費		2
一般管理費		965
減価償却費		3
財務費用		2,295
収益の部		27,708
運営費交付金収益		9
海事業務収入		27,209
受託収入		2
資産見返負債戻入		1
資産見返補助金等戻入		10
財務収益		477
雑益		
純利益		975
目的積立金取崩額		-
総利益		975

資金計画	区 分	金 額
資金支出		76,348
業務活動による支出		32,641
投資活動による支出		2
財務活動による支出		40,146
翌年度への繰越金		3,559
資金収入		76,348
業務活動による収入		31,745
運営費交付金による収入		9
受託収入		2
その他の収入		31,734
財務活動による収入		41,200
前年度よりの繰越金		3,403

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成24年度)
【基礎的研究等勘定】

予算	区	分	金額
収入			
運営費交付金			210
借入金等			
民間借入金			55,218
業務収入			54,403
業務外収入			0
計			109,831
支出			
業務経費			
基礎的研究等業務関係経費			55,500
借入金等償還			54,055
支払利息			94
一般管理費			36
人件費			141
業務外支出等			5
計			109,831

[人件費の見積もり] 121百万円を支出する。

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	区	分	金額
費用の部			
経常費用			570
基礎的研究等業務費			464
一般管理費			259
減価償却費			205
財務費用			0
借入金利息			106
借入金利息			106
収益の部			
運営費交付金収益			590
基礎的研究等業務収入			231
資産見返負債戻入			359
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			20
目的積立金取崩額			-
総利益			20

資金計画	区	分	金額
資金支出			110,025
業務活動による支出			55,774
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			195
資金収入			110,025
業務活動による収入			54,613
運営費交付金による収入			210
その他の収入			54,403
財務活動による収入			55,218
前年度よりの繰越金			194

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成24年度)
【助成勘定】

予算	区	分	金額
収入			
運営費交付金			232
国庫補助金等			96,053
国庫補助金			95,851
政府補給金			202
借入金等			-
民間借入金			526,992
業務収入			32
業務外収入			16,455
他勘定より受入			639,764
計			
支出			
業務経費			14,360
鉄道助成業務関係経費			261,884
借入金等償還			39,820
支払利息			177
一般管理費			468
人件費			22
業務外支出			323,033
他勘定へ繰入			639,764
計			

収支計画	区	分	金額
費用の部			677,323
経常費用			548,474
鉄道助成業務費			547,823
一般管理費			649
減価償却費			2
財務費用			128,847
雑損			2
収益の部			621,116
運営費交付金収益			232
鉄道助成業務収入			524,798
補助金等収益			96,053
資産見返負債戻入			1
資産見返補助金等戻入			1
財務収益			30
雑益			2
純利益			△ 56,207
目的積立金取崩額			56,206
総利益			△ 1

資金計画	区	分	金額
資金支出			640,177
業務活動による支出			299,016
投資活動による支出			2
財務活動による支出			340,748
翌年度への繰越金			411
資金収入			640,177
業務活動による収入			639,767
運営費交付金による収入			232
補助金等による収入			96,053
その他の収入			543,482
財務活動による収入			-
前年度よりの繰越金			410

〔人件費の見積もり〕 409百万円を支出する。

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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成24年度)
【特例業務勘定】

予算	区	分	金額
収入			
借入金等			48,300
民間借入金			26,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券			22,000
業務収入			25,455
業務外収入			18
他勘定より受入			168,902
計			242,676
支出			
業務経費			228,135
特例業務関係経費			9,556
支払利息			2,169
一般管理費			501
人件費			93
業務外支出			5,770
他勘定へ繰入			246,224
計			246,224

収支計画	区	分	金額
費用の部			
経常費用			51,795
特例業務費			42,157
一般管理費			39,609
減価償却費			2,517
財務費用			30
財務費用			9,639
収益の部			
特例業務収入			115,508
財務収益			25,455
雑益			90,041
雑益			13
純利益			63,713
総利益			63,713

資金計画	区	分	金額
資金支出			
業務活動による支出			280,743
投資活動による支出			245,658
財務活動による支出			10
翌年度への繰越金			556
資金収入			
業務活動による収入			280,743
投資活動による収入			115,513
財務活動による収入			78,863
前年度よりの繰越金			48,300
			38,067

[人件費の見積もり] 425百万円を支出する。

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。

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.jr-tt.go.jp/>)にも掲載しています。