

債券内容説明書
平成 25 年 7 月 26 日現在

第 56・57・58 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56・57・58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24年9月3日時点以前の情報に基づき記載しています。本債券への投資判断にあたっては、本説明書法人情報の部も併せてご覧下さい。
4. 本債券については、金融商品取引法（昭和23年法律第25号）第3条により同法第2章の規定が適用されず、従って、その募集について同法第4条第1項の規定による届出は行われておりません。本説明書は、本債券に対する投資家の投資判断に資するために、当機構の事業等について、並びに当機構の前身である日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）及び運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）に関してそれぞれ日本鉄道建設公団法（昭和39年法律第3号）及び運輸施設整備事業団法（平成9年法律第83号）の規定等に基づき作成された財務諸表、附属明細書、事業報告書等の既存の開示資料を抜粋又は要約して当機構が任意に作成したものであり、金融商品取引法第13条第1項に基づく目論見書ではありません。また、本説明書法人情報の部中の財務諸表については、金融商品取引法第193条の2第1項に規定される監査証明は受けておりません。
なお、その他本債券の詳細については、発行要項を併せてご覧下さい。
5. 当機構の財務諸表は、「中央省庁等改革基本法」（平成10年法律第103号）第38条第3号及び「独立行政法人通則法」（平成11年法律第103号。以下「通則法」という。）第37条により原則として企業会計原則に基づき処理されるとともに、「独立行政法人会計基準」、「独立行政法人会計基準注解」（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会）、機構法、国土交通大臣の認可を受けて定めた「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書」及び同大臣への届出が義務付けられている「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」等に準拠して作成されます。
また、当機構の財務諸表は、通則法第38条第1項及び第2項により、毎事業年度の終了後3月以内に、監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. 新規発行債券（20年債）	11
6. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（20年債）	15
7. 本債券の発行により調達する資金の使途	15

第2 参照情報

1. 参照書類	16
2. 参照書類の補完情報	16
3. 参照書類を縦覧に供している場所	60

第1 募集要項

1. 新規発行債券（5年債）

銘 柄	第56回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	債券の総額	金10,000,000,000円
社債、株式等の振替に関する法律の適用	本債券は、社債、株式等の振替に関する法律（平成13年法律第75号）の規定の適用を受けるものとする。	発行価額の総額	金10,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	平成25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0.332パーセント	払 込 期 日	平成25年8月19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30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26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25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</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30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) 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 A A の信用格付を平成 25 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

(2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。）

本債券について、当機構はムーディーズから A a 3 の信用格付を平成 25 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

摘 要

2. 募集の受託会社

- (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。
- (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。
- (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の平成25年7月26日付第56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>
------------	---

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 4,000	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2,250万円とする。
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	3,500	
	ゴールドマン・サックス証券株式会社	東京都港区六本木六丁目10番1号	2,500	
	計		10,000	
債券発行事務の受託	債券発行事務受託会社の名称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号		

3. 新規発行債券（10年債）

銘柄	第57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25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0.835パーセント	払込期日	平成25年8月5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35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25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35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) 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 A A の信用格付を平成 25 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

(2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。）

本債券について、当機構はムーディーズから A a 3 の信用格付を平成 25 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

摘 要

2. 募集の受託会社

- (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。
- (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。
- (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の平成25年7月26日付第57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>
------------	---

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 8,000	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6,000万円とする。
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	7,000	
	ゴールドマン・サックス証券株式会社	東京都港区六本木六丁目10番1号	5,000	
	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		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号		

5. 新規発行債券（20年債）

銘 柄	第58回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	債券の総額	金14,000,000,000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14,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	平成25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1.810パーセント	払込期日	平成25年8月19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45年8月19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45年8月19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) 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 A A の信用格付を平成 25 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

(2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。）

本債券について、当機構はムーディーズから A a 3 の信用格付を平成 25 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.moody's.co.jp/>) の「信用格付事業」 (http://www.moody's.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

摘 要

2. 募集の受託会社

- (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。
- (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。
- (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の平成 25 年 7 月 26 日付第 58 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>
------------	---

6. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（20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 5,600	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5,600万円とする。
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	4,900	
	ゴールドマン・サックス証券株式会社	東京都港区六本木六丁目10番1号	3,500	
	計		14,000	
債券発行事務の受託	債券発行事務受託会社の名称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号		

7. 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
44,000,000,000円	153,252,216円	43,846,747,784円

(注) 上記金額は、第56回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券、第57回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び第58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43,846,747,784円は、平成25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、同法第13条第2項の業務、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に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24年9月3日現在）をご参照下さい。

2. 参照書類の補完情報

(I) 「事業等のリスク」について

本債券の発行者である当機構の詳細について記載し、本説明書証券情報の部と一体をなす本説明書法人情報の部（平成24年9月3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25年7月26日）までの間に生じた変更その他の事由はありません。また、本説明書法人情報の部には、将来に関する事項が記載されておりますが、本説明書証券情報の部作成日（平成25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。

(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24年9月3日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（平成25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

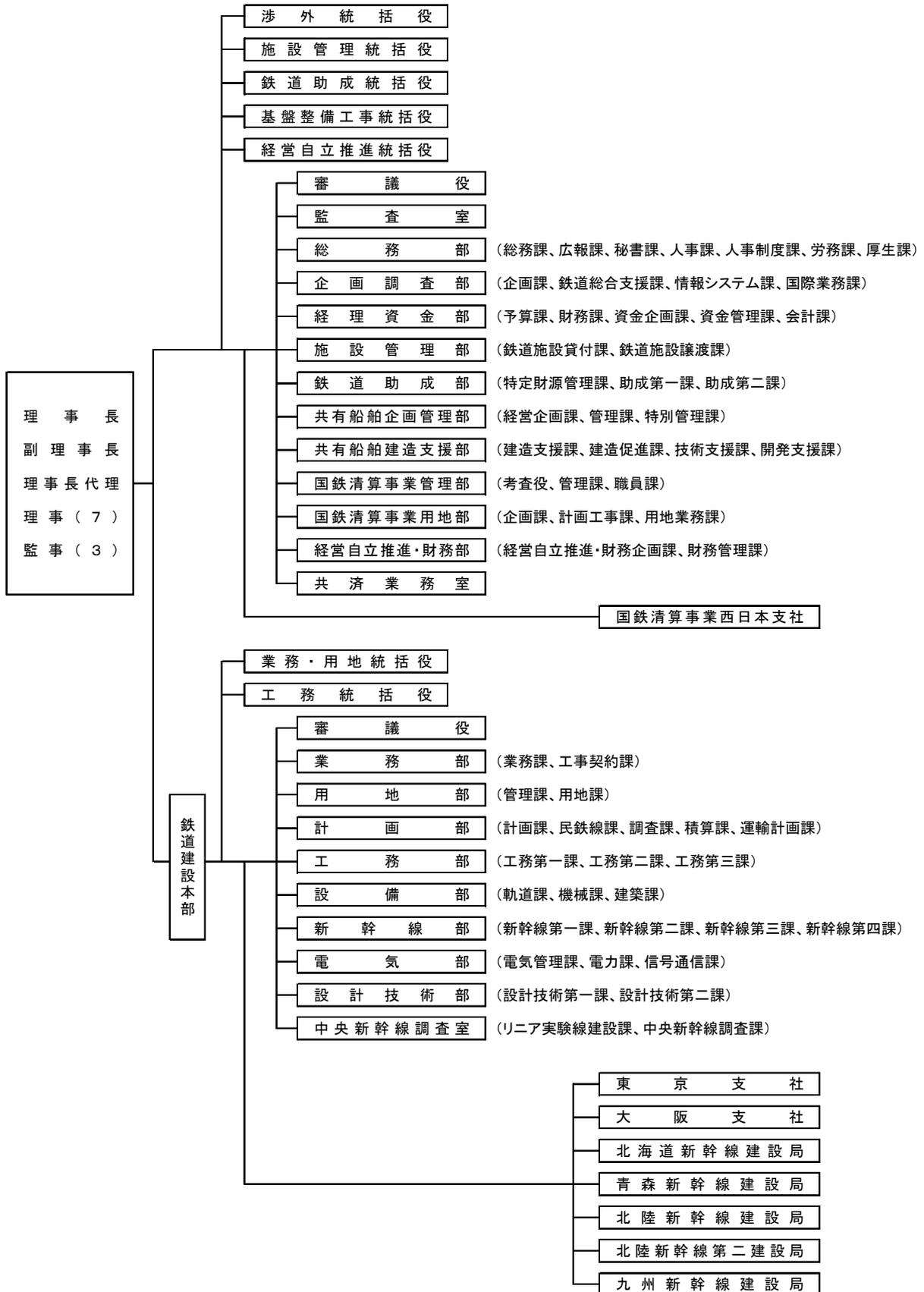
当機構の資本金は1,164億4,898万3,201円（平成24年3月31日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

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

(注) 特例業務勘定に資本金は存在しません。

(3) 組織図 (平成25年7月1日現在)



(4) 日本政府との関係について

③業務運営について

(ウ) 中期目標

通則法第29条により、国土交通大臣は、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴き、3年以上5年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定め、これを指示するとともに公表しなければならないとされております。これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、平成25年4月1日から平成30年3月31日までの5年間について定められております。

(6) 独立行政法人通則法の一部改正の動向について

独立行政法人通則法の一部を改正する法律案が、平成22年2月9日に閣議決定され、国会の審議を経て、同年5月28日に公布されました。

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下さい。

総務省ホームページ

http://www.soumu.go.jp/menu_hourei/k_houan.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

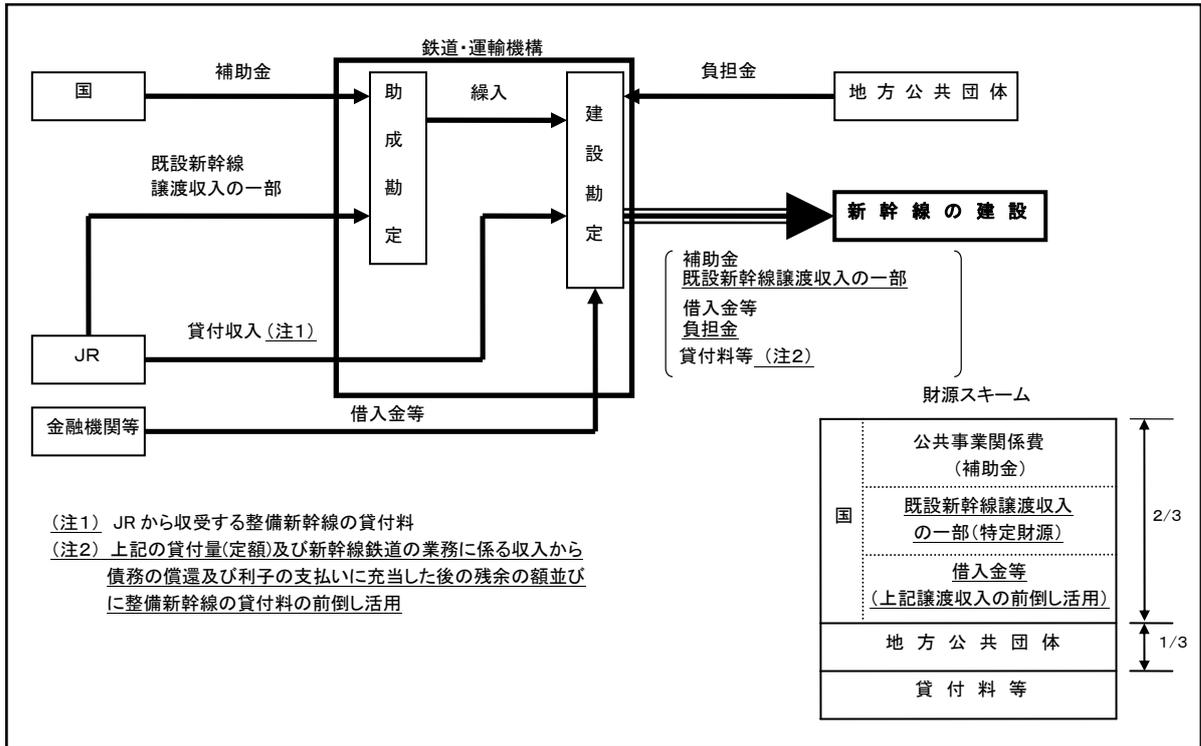
(前略)

<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	新青森・新函館（仮称）	149km	建設中
	新函館（仮称）・札幌	211km	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
	敦賀・大阪	約130km	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
	新鳥栖・武雄温泉	約50km	未着工
	武雄温泉・長崎	66km	建設中
計	完成	553km	
	建設中	779km	
	未着工区間	約180km	
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。

< 建設資金の流れ（整備新幹線） >



(ウ) 都市鉄道

(i) 民鉄線

大都市圏における民鉄線の建設及び大改良を行うことにより、輸送力の増強と通勤・通学の混雑の緩和を目的としたものであり、現在建設中の路線は、小田急小田原線（2）です。

(後略)

(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常磐新線（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、自社で新線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

この事業については、国と地方公共団体が総事業費の3分の1ずつを補助し、残りの3分の1を当機構が資金調達して施設の整備を行います。

(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月に整備構想及び営業構想が認定され、平成19年4月に速達性向上計画の認定を相模鉄道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。その後、平

成24年10月に工事施行の認可を受けて、工事を進めています。

(後略)

(オ) 津軽海峡線(青函トンネル)

(前略)

<改修資金の内訳>

国 (補助金) 2 / 3	北海道旅客鉄道株式会社負担金 1 / 3
------------------	-------------------------

(カ) 受託事業

受託事業は鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に基づき、鉄道に関する工事、調査、測量、設計、試験及び研究を行うもので、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 30 件 (14 線、2 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 25 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車両基地入出庫線複線化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 24 年度は、小田急多摩線延伸線、地下鉄 7 号線延伸線等の調査を実施しました。

<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車両基地入出庫線複線化工事	首都圏新都市鉄道株式会社	入出庫線複線化工事	
三陸鉄道復旧工事	三陸鉄道株式会社	北リアス線・南リアス線復旧工事	

<受託調査(平成 24 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	
東京 8 号線(豊洲～住吉間)調査	江東区	鉄道整備に係る基礎調査	
えちぜん鉄道福井駅付近連続立体交差化事業に関する調査	えちぜん鉄道株式会社	高架化に伴う仮線及び計画線の調査・設計等	

④内航海運活性化融資業務

当機構は機構法附則第 11 条第 1 項の規定により、以下の業務を行います。

- ・内航海運組合法（昭和32年法律第162号）第58条において準用する同法第 8 条第 1 項第 5 号に掲げる事業（組合員が保有する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整をする事業）を行う日本内航海運組合総連合会に対して、当該事業に必要な資金の一部の貸付けを行うこと。

⑤鉄道助成業務

(ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

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

当該事項に係る貸付金残高は、平成 25 年 3 月末現在 43 百万円です。

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

平成 25 年 3 月末現在、東京メトロ向け貸付金残高は 749 百万円、旧公団（建設勘定）向け貸付金残高は 267, 929 百万円です。（旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）

（後略）

(8) 損益構造について

②海事勘定

（前略）

高度船舶技術実用化助成業務については、政府出資金及び民間出えん金の運用益相当額のほか運営費交付金により助成金及び業務経費がまかなわれています。

（以下削除）

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

平成25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、新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（長野・金沢間、金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の 3 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、在来線（津軽海峡線）との共用区間を含む本線及び函館総合車両基地での開業設備や駅舎等の工事を行います。

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。平成 25 年度は、村山トンネルの工事を行います。

北陸新幹線の長野・金沢間 231.1km については、白山総合車両基地（仮称）をはじめとし、全線で軌道、建築、機械及び電気の開業設備や駅舎等の工事を進め、平成 26 年度末の完成を目指し、しゅん功監査・検査を実施します。

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 年後の完成を目指し、平成 24 年 6 月に工事着手しました。平成 25 年度は、用地取得を進めるとともに新北陸トンネルの工事を行います。

九州新幹線武雄温泉・長崎間 67.0km については、認可の日から概ね 10 年後の完成を目指し、既に着工している武雄温泉・諫早間の三坂トンネル、千綿川橋りょう等の工事を進めるとともに、新長崎トンネルの工事を行います。

（中略）

(単位：百万円)

線名・区間	建設延長 km	平成23年度 実施額	平成24年度 実施額	平成25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	148.3	77,257	101,022	100,000	平成27年度末	北海道旅客鉄道株式会社
新函館(仮称)・札幌間	211.7	—	690	6,000	新青森・新函館(仮称)間の開業から概ね20年後	
東北新幹線 八戸・新青森間	81.2	4,499	2,198	—	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	182,447	156,473	125,000	平成26年度末	東日本旅客鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社
金沢・敦賀間	114.4	—	783	8,000	長野・金沢間の開業から概ね10年後	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線 博多・新八代間	121.1	9,748	5,606	—	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	16,959	—	—	認可の日から概ね10年後	九州旅客鉄道株式会社
武雄温泉・長崎間	67.0	—	18,906	27,000		
留保分	—	—	—	—		
着工区間計 (注3) (3線5区間)	(注3) 772.5	290,910	285,842	266,000		
建設推進高度化等事業		2,606	3,688	2,750		
合計		293,516	289,530	268,750		

(注1) 平成23年度及び平成24年度実施額は決算額であり、平成25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。

(注3) 上表「着工区間計」の路線・区間数及び建設延長については、平成25年度事業費が計上されている路線の合計としています。

(2) 大都市における鉄道建設

(前略)

これまでに、民鉄線は東急新玉川線など30線・207.6kmを、都市鉄道線は札沼線、常磐新線(つくばエクスプレス線)など4線・102.5kmを建設・譲渡してきました。

平成25年度は、民鉄線事業として引き続き小田急小田原線(2)を施行します。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成23年度 実施額	平成24年度 実施額	平成25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	6,199	5,824	5,000	平成30年度	小田急電鉄株式会社

(注1) 平成23年度及び平成24年度実施額は決算額であり、平成25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

(前略)

平成25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。

(中略)

平成25年度は西谷駅の引上げ線工事を行うとともに、連絡線の用地取得、新横浜駅等の工事を行います。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成23年度 実施額	平成24年度 実施額	平成25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	7,218	8,248	4,680	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	2,143	3,089	13,743	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	9,361	11,337	18,423		

(注1) 平成23年度及び平成24年度実施額は決算額であり、平成25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25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23年度 実施額	平成24年度 実施額	平成25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	—	1,518	1,999	1,206	北海道旅客鉄道株式 会社

(注1) 平成23年度及び平成24年度実施額は決算額であり、平成25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、建設工事及び調査設計業務を行うものです。

平成25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車両基地入庫線複線化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23年度 実施額	平成24年度 実施額	平成25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
山梨リア 実験線	笛吹市・ 上野原市間	42.8	36,158	41,032	15,426	平成28年度	東海旅客鉄道株式会社 鉄道総合技術研究所
仙台市高速 鉄道東西線	動物公園駅・ 扇坂トンネル間	4.3	4,653	4,698	2,834	平成26年度	仙台市
つくばエクス プレス線	車両基地入出 庫線複線化工 事	1.4	—	6	1,888	平成28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	—	115	3,388	1,890	平成26年度	三陸鉄道 株式会社
調査受託等			516	1,936	932		
計			41,442	51,060	22,970		

(注1) 平成23年度及び平成24年度実施額は決算額であり、平成25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、中央リニアに関する調査では、中央リニア整備のために必要となる基礎資料の作成を行います。平成25年度は、工事実施に先立ち、国として検証・判断するために必要な調査等を実施します。

また、都心ー空港・郊外直結鉄道に関する調査は、都心と国際拠点空港及び郊外を直結する新線整備の事業化を検討するため、必要な基礎資料等の作成を行います。平成25年度は、大深度地下ラインの調査等に必要な地質調査など、必要な調査を実施します。

(単位：百万円)

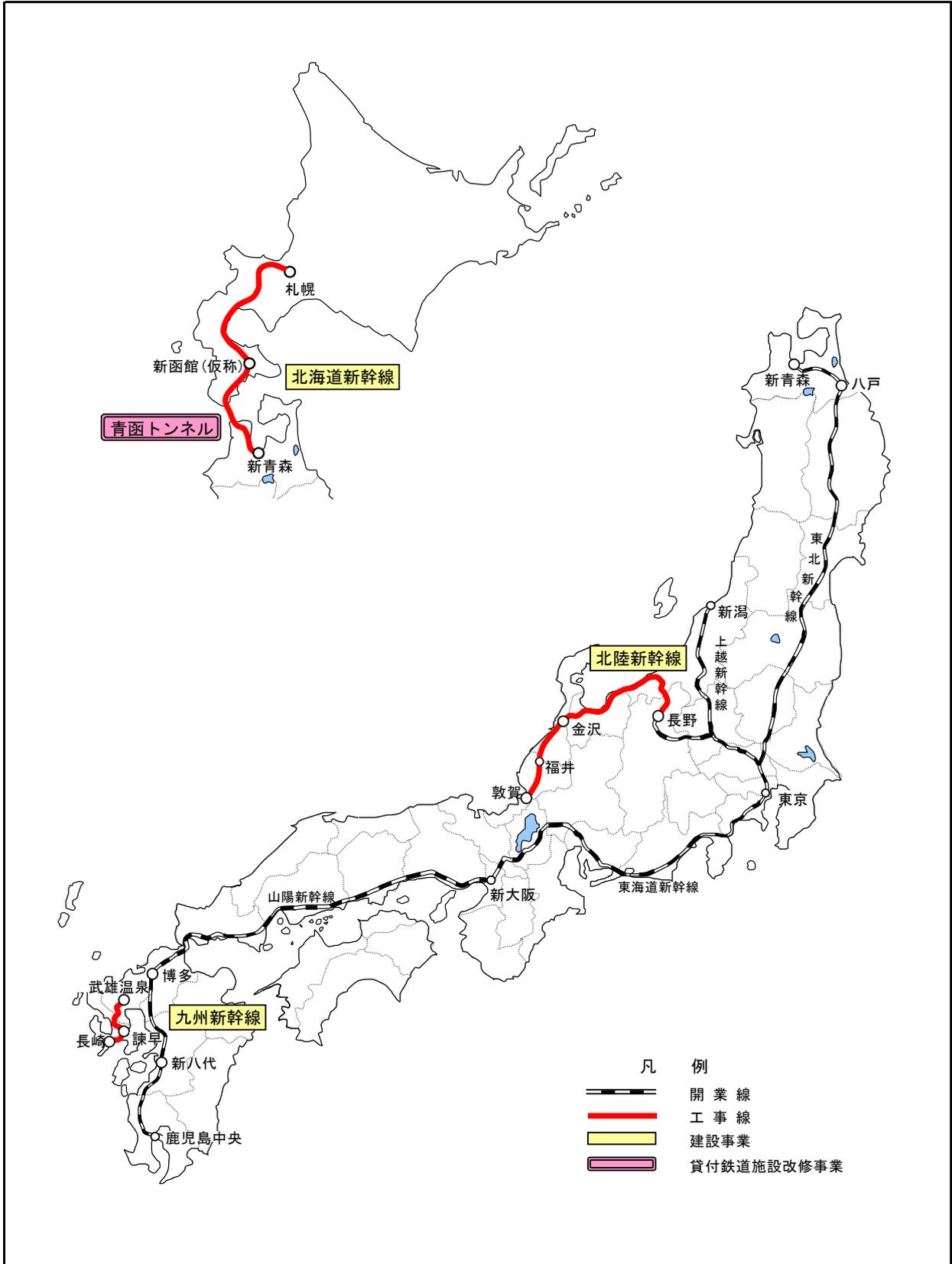
線名	平成23年度 実施額	平成24年度 実施額	平成25年度 事業費	備考
中央リニアに関する調査等	189	29	120	
都心ー空港・郊外直結鉄道に関する調査	—	—		

(注1) 平成23年度及び平成24年度実施額は決算額であり、平成25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。

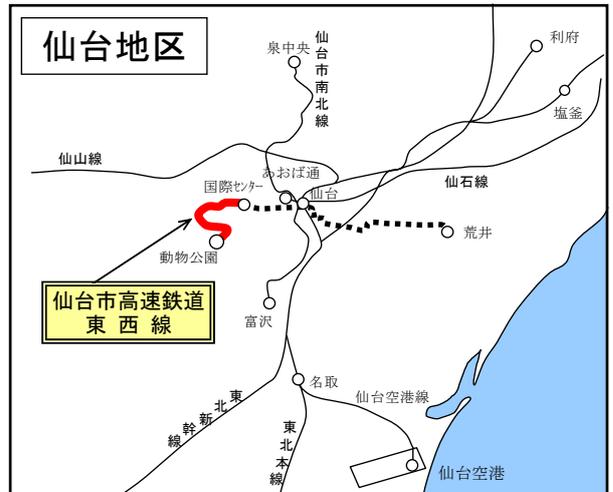
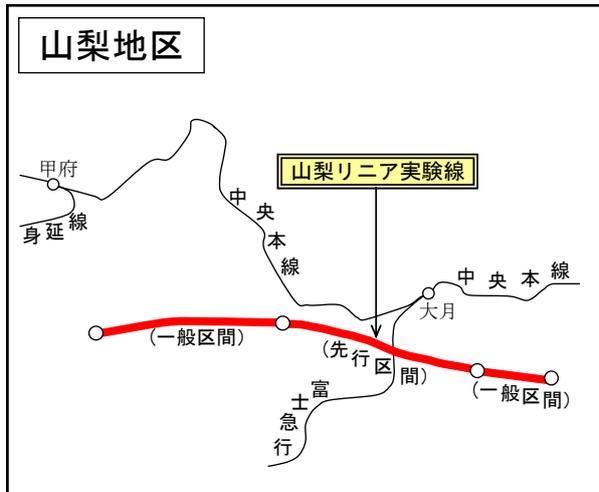
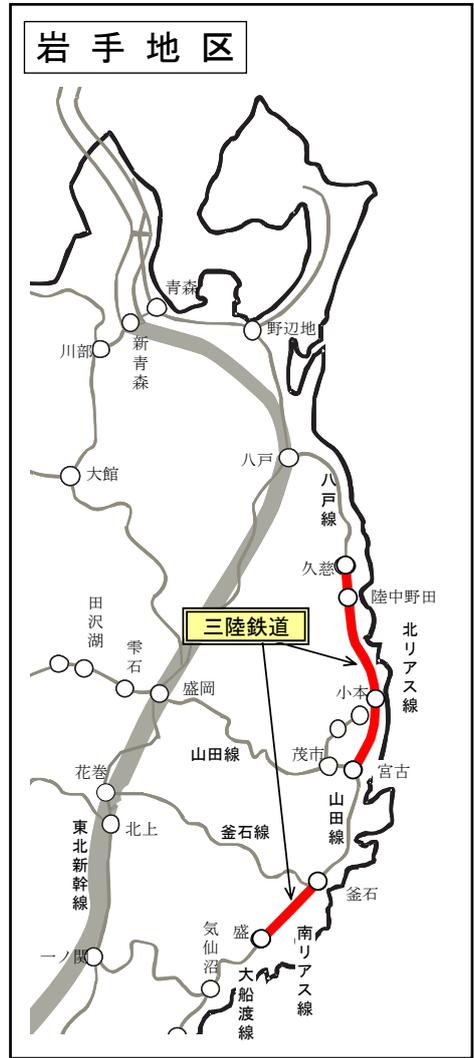
平成25年度 建設線等路線図

(新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



平成25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
- 都市鉄道利便増進事業
- 民鉄線
- 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。

平成 24 年度の「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は、下表のとおりです。

（後略）

⑨「平成 25 年度予算編成の基本方針」（平成 25 年 1 月 24 日閣議決定）

平成 25 年 1 月 24 日に「平成 25 年度予算編成の基本方針」が閣議決定され、その中で「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）については、それ以前より決定していた事項を除いて当面凍結することとされました。

⑩「経済財政運営と改革の基本方針」（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）

平成 25 年 6 月 14 日に「経済財政運営と改革の基本方針について」が閣議決定され、その中で「行政改革推進会議における中間的整理を踏まえ、各法人の共通の規律を前提としつつ、各法人の事務・事業の特性を踏まえた制度を構築し、各法人に期待される政策実施機能を高めるべく、平成 27 年 4 月からの改革実施を目指して、必要な法制上の措置を早期に講ずるものとする。」とされました。

1 1. 役職員数の状況（平成 25 年 4 月 1 日現在）

	平成25年度
役員数	13名
職員数	1,612名

第 2 事業の状況

2. 対処すべき課題

（2）海事関係

四面を海に囲まれた我が国では、貿易物資の約 9 割が海上輸送によって運ばれています。国内に目を向けると、貨物輸送の約 4 割が内航海運によって行われ、特に産業基礎物資（鉄鋼・石油・セメント等）の約 8 割が内航海運に依存しています。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。

（中略）

特に地球温暖化問題に関しては、地球温暖化対策に対する世界的な取り組みが求められ、我が国でも政府、産業界、家庭において、CO₂削減が取り組まれています。政府は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）を定め、一定規模以上の製造業事業者や輸送事業者に対して、エネルギー消費原単位を年平均 1%以上低減することを目標として計画を定め、CO₂排出量を算定して所管官庁に報告書を提出するなどの取り組みを実施してきました。この取り組みにおいては、製造事業所などからの排出ガスのみではなく、原料や製品等を輸送する際に生じる排出ガスの削減への取り組みも求められています。

（後略）

（3）鉄道助成業務関係

（略）

（4）国鉄清算業務関係

- ① 債務等処理法第 13 条に基づき、年金の給付に要する費用等の支払いの適切な執行、資産処分円滑な実施等を進めます。

(中略)

(イ) 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、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進めます。さらに、梅田貨物駅機能の移転が終了したことから、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進めます。

(後略)

(5) 広報・情報提供機能の整備

(前略)

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25年6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で掲載することにより具体的で分かりやすい業務の紹介に取り組んでいます。

(6) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取り組み

(前略)

当機構においても、国と同様に平成20年度から24年度の5年間で、平成19年度と比べて、15%の総合コスト改善に取り組むため、「機構コスト構造改善プログラム」を策定しました。最終年度の平成24年度には、目標値を上回る15.7%を達成しました。

(中略)

<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24年度）>

施策分類	施策項目	施策概要
工事コストの改善	新技術の導入	道路交差における空頭確保に支承を不要とする新技術（GRS一体橋りょう）を採用しコスト改善を図る。
	駅舎と都市側施設との合築	新幹線駅舎と都市側施設を合築することにより、駅舎外壁の一部が削減されコスト改善
	駅旅客上家の鳥獣対策の範囲を変更	鳥獣対策の範囲を上家全面からホーム上の梁、桁等に限定し範囲を減少することによるコスト改善
	合理的なラーメン高架橋の開発	ラーメン高架橋の杭位置は、従来柱の真下であったがこれを外側にずらすことによる構造の単純化を図る
維持管理費（LCC）の改善	配管材質の変更	散水消雪設備の送水管を鋼管からポリエチレン管に変更することによるライフサイクルコストの改善
	建物外壁の工法変更	信通機器室等において建物外壁に外断熱工法を採用することでライフサイクルコストの改善
	駅における水道・下水道料金の低減	駅の衛生器具（自動水栓、洋風便器等）の節水機能見直しで使用水量を低減し、ライフサイクルコストの改善
社会的コストの改善	事業便益の早期発現	東北新幹線の開業時期を従来の平成22年度末から3ヶ月短縮し、平成22年12月とした

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 合理的なり面補強工に関する調査研究 整備新幹線の電車線施工精度と架線性能に関する研究 等

環境保全	鈹化変質岩の経済的な処理方法の開発 鉄道建築における省エネルギー対策の検討 等
建設コストの削減	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 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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
新幹線	平成24年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	新幹線の新青森・鹿児島中央間の全通
	平成24年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	PHC トロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発
北海道新幹線	平成25年	土木学会	技術賞	山岳工法とシールド工法の境界領域における「SENS」の高速掘進（北海道新幹線津軽蓬田トンネル）
九州新幹線	平成25年	土木学会	環境賞	絶滅危惧種クロツラヘラサギの保全に配慮した新幹線橋りょうの建設

(4) 特許権等

平成 25 年 3 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	94 (3)	24
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

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

平成 24 年度までに技術協力を行った国及び地域は 66 に及び、延べ 2,013 人の専門家を派遣しています。その協力内容は、鉄道新線建設や改良工事における事業可能性調査、建設計画、設計、施工等の多くの分野に渡っています。

②これまでに実施した主な技術協力

国・地域名	プロジェクト案件名
ア ジ ア	
台 湾	台湾高速鉄道建設工事
ミャンマー	ミャンマー鉄道改善検討

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	宮林 秀次	自平成25年4月1日 至平成27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 平成22年4月鉄道・運輸機構理事
理事長代理	又野 己知	自平成25年7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22年8月経済産業省大臣官房審議官(商務流通・国際博覧会担当) 平成23年9月観光庁次長 平成24年9月鉄道・運輸機構理事
理事	最勝 寺 潔	自平成25年7月1日 至平成25年9月30日	昭和57年4月運輸省入省 平成23年7月国土交通省北陸信越運輸局長 平成24年8月海上保安庁総務部参事官(警備救難部併任)
理事	醍醐 明彦	自平成25年7月1日 至平成25年9月30日	昭和53年4月東京海上火災保険(株)入社 平成20年6月東京海上日動火災保険(株)執行役員(西東京支店長委嘱) 平成22年6月東京海上日動あんしん生命保険(株)常務取締役
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月レールシティ東開発(株)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
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・エイ・アイ マリンエナテック 取締役調達部長 平成23年4月(株)アイ・エイ・アイ マリンエナテック 取締役
理事	小川 晴基	自平成25年7月1日 至平成25年9月30日	昭和57年4月運輸省入省 平成22年8月海上保安庁総務部政務課長 平成23年9月人事院人材局交流派遣専門員(官民交流・日鉄住金物流(株))
理事	木村 宏	自平成25年4月1日 至平成25年9月30日	昭和54年4月日本鉄道建設公団入社 平成21年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部北陸新幹線建設局長 平成23年5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	木下 和彦	自平成25年7月1日 至平成25年10月20日	昭和50年4月株三和銀行入行 平成18年6月東洋カーマックス(株)執行役員 平成23年10月東洋カーマックス(株)専務取締役

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(2) 「中期目標」「中期計画」「年度計画」について

①中期目標

通則法第29条により、国土交通大臣は、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴き、3年以上5年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（「中期目標」）を定め、これを当機構に指示するとともに公表することになっております。これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、平成25年4月1日から平成30年3月31日までの5年間について定められております。国土交通大臣が、中期目標を定め、またはこれを変更しようとするときは、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴くことになっております。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第3期中期目標

国土交通大臣は、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第29条第1項の規定に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定める。

はじめに

機構は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対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等を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする独立行政法人である。

第3期の中期目標期間においては、引き続き、独立行政法人の趣旨を十分に踏まえつつ、特に効率性及び透明性がさらに高まるように留意しながら本中期目標に基づいて適正かつ弾力的な運営を確保するものとする。

1. 中期目標の期間

平成25年4月1日から平成30年3月31日までの5年間とする。

2. 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事項

各業務について、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。また、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施することを担保するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組み等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用に努める。

さらに、鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえて実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層の縮減に努めるとともに、その取組み・効果をホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

また、鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注者に対して指導等を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。

④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、唯一の新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進するとともに、我が国の鉄道システムの海外展開（コンサルティング機能強化を含む）に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や知見を活用できる範囲で協力をを行う。

⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

(2) 鉄道助成業務

機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施する。

①確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言等も活用しながら、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

②助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、情報提供や周知活動を積極的に推進する。

③債権の確実な回収等

新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、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を行う。

(3) 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国経済に不可欠の役割を果たしており、環境負荷や効率性にも優れる。他方で、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の輸送効率や運航コストを向上させ、経営基盤を強化する必要がある。そのため、機構の船舶共有建造業務を通じ、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

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代替建造促進

代替建造の促進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置に

ついて検討し実施する。

また、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たっては、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国内海運政策の実現に寄与するため、政策意義の高い船舶の建造を推進することとし、特に物流効率化、環境負荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO₂排出削減船等の環境にやさしい船舶の建造に重点化する。

その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。

②船舶建造等における技術支援

船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図り技術力の向上を目指す。

③高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の効率的な運航に資するため、募集テーマを環境負荷低減等の政策目的に沿ったものとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。

また、助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性、透明性を確保するため、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表する。

④船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「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日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に、未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を策定することにより、その縮減を図る。

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

(4) 特例業務（国鉄清算業務）

①年金費用等の支払及び資産処分の方滑な実施等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）（以下「債務等処理法」という。）第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。なお、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（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、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等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特別業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

(5) 機構の業務の適切な実施のための取組み

機構の業務の適切な運営の確保を図るとともに、社会的な責任を果たしていくため、内部統制の充実・強化や情報セキュリティ対策に取り組むとともに、業務の透明性の確保のための取組みや環境対策を推進する。

まず、国の動向や他の独立行政法人の取組みを参考にし、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。

業務全般、独立行政法人会計基準等に従って作成した財務情報等について広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

さらに、業務の実施に当たっては、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

3. 業務運営の効率化に関する事項

(1) 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう見直しを行いながら、適切に運営する。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後、残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。

(2) 経費・事業費の削減

業務運営に当たっては法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の不断の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。

一般管理費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、機構の資金調達額及び日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）への貸付額は年々漸減していくことから、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うものとする。

(3) 随意契約の見直し等

「随意契約等見直し計画」に基づく取組みを着実に実施し、その取組状況について公表するとともに、特に一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の見直しを行い、これらの取組状況について公表する。また、監事監査及び契約監視委員会等において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策について、機構にも効果があるかどうかを検証し、必要に応じ更なるコンプラ

イアンスの推進、入札契約手続の見直し等を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。

(4) 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

4. 財務内容の改善に関する事項

(1) 資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

(2) 貸付金の回収

貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、廃止の方針が決定しており、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航海運活性化融資業務において調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

(3) 運営費交付金

毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第 3 期中期計画

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 30 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣から指示を受けた平成 25 年 4 月 1 日から平成 30 年 3 月 31 日までの期間における中期目標（以下「中期目標」という。）を達成するための計画を以下のとおり定める。

機構は、その目的を果たすため、「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。」との基本理念の下で、安全で安心な、環境にやさしい交通ネットワークの確立に向けて、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮しつつ、各業務を遂行し、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に資することとする。

機構は、この遂行に当たり、良質な運輸施設やサービスをより経済的に着実に提供するために、引き続き法人統合の効果を生かすとともに、技術の向上・承継に配慮しつつ、優先度の高い業務への経営資源の集中、コスト意識の徹底と業務運営の効率化の追求、国民に分かりやすい情報の提供等に努め、また、関係機関との十分な連携を図る。

1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

（1）鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

① 整備新幹線整備事業

高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進捗を図り、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成 26 年度末、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）は平成 27 年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、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。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページ等で公表する。

② 都市鉄道利便増進事業等

機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方にに基づき実施する都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。

また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

さらに、大規模災害等の発生時においてもこれまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。

具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。

さらに、地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表していく。

さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組み・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表する。

また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対し協力する。具体的には、機構がこれまでに培ってきた総合的な技術力や経験を活用して、専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

さらに、機構が我が国公的機関の一つとして実施する国際貢献として、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。

(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

整備新幹線事業として実施している北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した区間について、貸付している各鉄道事業者に対して譲渡を行う。

鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済・償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収す

る。なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度決算終了後経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

(3) 鉄道助成業務

機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための技術情報等を収集・提供する。

さらに、新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について約定等に基づく確実な回収を図り、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を行う。

(4) 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。

そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を促進する。

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代替建造促進

代替建造の促進については、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国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において90%以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計に伴う技術的な支援等を重点的に行うよう努める。

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに適合する船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境により配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

③ 高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の輸送効率化に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、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、助成を行うことに

より、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、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・評価等に際しては、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。

④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「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日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標の期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。

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

(5) 特例業務(国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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の各年度における必要負担額については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

なお、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(以下「旅客鉄道株式会社等」という。)の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、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等(以下「貸付け等」という。)を実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、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、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み

国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長とする内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

さらに、業務の透明性の確保と対外的な情報提供を推進するため、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、第三者委員会を適切に活用す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促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。

また、業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等の取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年作成し、公表する。

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(1) 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせて、国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。

(2) 経費・事業費の削減

一般管理費については、業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、1. (1) ④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、業務運営の効率化を図り、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画（以下、「資金管理計画」という。）を基に、中期目標期間中に同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行う。

(3) 随意契約の見直し等

契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努め、改善状況をフォローアップし、公表する。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。

(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、資産の効率的な活用を図る。

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)

毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

(2) 財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収)

資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、調達コストの抑制を図る。

船舶の改造に係る貸付金については、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、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。

4. 短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。

5. 重要な財産の譲渡等に関する計画

こずかた寮、保土ヶ谷寮及び宿舍不用地(行田宿舍用地の一部)を平成25年度以降に売却する。

6. 剰余金の使途

高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実
建設勘定における管理用施設(宿舍に限る。)の改修

7. 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、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

(2) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成14年法律第180号。以下「機構法」という。)第18条第1項の規定により繰り越された積立金(同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。)の使途

・建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務

・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 中期計画の予算等(平成25年度～平成29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	246,026
地方公共団体建設費負担金	197,112
地方公共団体建設費補助金	48,914
借入金等	2,063,723
財政融資資金借入金	174,776
民間借入金	1,209,191
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	679,756
業務収入	962,239
受託収入	208,128
業務外収入	8,446
他勘定より受入	794,402
計	4,282,964
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	1,199,040
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	187,961
借入金等償還	2,542,397
支払利息	124,985
一般管理費	26,024
人件費	84,956
業務外支出	48,881
他勘定へ繰入	146,241
計	4,360,484

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	1,738,875
経常費用	1,626,856
鉄道建設業務費	1,434,918
受託経費	186,063
一般管理費	5,845
減価償却費	29
財務費用	111,564
雑損	455
収益の部	1,744,578
鉄道建設業務収入	983,464
鉄道建設事業費補助金収入	540
鉄道建設事業費利子補給金収入	1,008
受託収入	186,063
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	570,901
財務収益	117
雑益	2,484
純利益	5,703
目的積立金取崩額	0
総利益	5,703

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	4,387,958
業務活動による支出	1,829,228
投資活動による支出	2,296
財務活動による支出	2,542,397
次期中期目標期間への繰越金	14,037
資金収入	4,387,958
業務活動による収入	2,227,146
受託収入	208,128
その他の収入	2,019,018
投資活動による収入	3,106
財務活動による収入	2,063,722
前期よりの繰越金	93,984

[人件費の見積もり] 61,309百万円を支出する。

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。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29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	40	
借入金等	192,900	
財政融資資金借入金	105,900	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	87,000	
業務収入	156,668	
受託収入	10	
業務外収入	1,170	
計	350,787	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	154,726	
受託経費		
海事業務関係経費	10	
借入金等償還	183,579	
支払利息	9,843	
一般管理費	820	
人件費	3,333	
業務外支出	517	
計	352,828	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	143,339	
経常費用	132,673	
海事業務費	127,999	
受託経費	10	
一般管理費	4,654	
減価償却費	10	
財務費用	10,666	
収益の部	147,785	
運営費交付金収益	40	
海事業務収入	145,145	
受託収入	10	
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	3	
財務収益	40	
雑益	2,548	
純利益	4,446	
目的積立金取崩額	0	
総利益	4,446	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	355,883	
業務活動による支出	169,253	
投資活動による支出	28	
財務活動による支出	183,579	
次期中期目標期間への繰越金	3,024	
資金収入	355,883	
業務活動による収入	159,395	
運営費交付金による収入	40	
受託収入	10	
その他の収入	159,345	
財務活動による収入	192,900	
前期よりの繰越金	3,588	

[人件費の見積もり] 2,751百万円を支出する。

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。

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)
【基礎的研究等勘定】

予算		(単位:百万円)
区	分	金額
収入		
借入金等		
民間借入金		202,517
業務収入		227,226
業務外収入		0
計		429,743
支出		
業務経費		
基礎的研究等業務関係経費		202,838
借入金等償還		225,991
支払利息		290
一般管理費		138
人件費		461
業務外支出		44
計		429,762

[人件費の見積もり] 390百万円を支出する。

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

収支計画		(単位:百万円)
区	分	金額
費用の部		
経常費用		946
基礎的研究等業務費		251
一般管理費		694
減価償却費		1
財務費用		
借入金利息		290
収益の部		
基礎的研究等業務収入		1,235
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		0
目的積立金取崩額		0
総利益		0

資金計画		(単位:百万円)
区	分	金額
資金支出		
業務活動による支出		204,023
投資活動による支出		6
財務活動による支出		225,991
次期中期目標期間への繰越金		45
資金収入		
業務活動による収入		430,066
その他の収入		227,226
財務活動による収入		202,517
前期よりの繰越金		323

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29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	1,036
	国庫補助金等	478,703
	国庫補助金	477,693
	政府補給金	1,010
	業務収入	1,793,626
	業務外収入	145
	他勘定より受入	142,688
	計	2,416,198
支出		
	業務経費	
	鉄道助成業務関係経費	57,516
	借入金等償還	764,003
	支払利息	63,706
	一般管理費	785
	人件費	2,102
	業務外支出	141
	他勘定へ繰入	1,527,947
	計	2,416,198

収支計画		(単位:百万円)
区	分	金額
費用の部		
	経常費用	2,130,277
	鉄道助成業務費	2,127,379
	一般管理費	2,894
	減価償却費	5
	財務費用	422,993
	雑損	10
収益の部		
	運営費交付金収益	1,036
	鉄道助成業務収入	1,792,680
	補助金等収益	478,703
	資産見返負債戻入	
	資産見返補助金等戻入	1
	財務収益	137
	雑益	12
	純利益	△ 280,710
	目的積立金取崩額	282,857
	総利益	2,148

資金計画		(単位:百万円)
区	分	金額
資金支出		
	業務活動による支出	1,233,838
	投資活動による支出	25
	財務活動による支出	1,182,348
	次期中期目標期間への繰越金	399
資金収入		
	業務活動による収入	2,416,213
	運営費交付金による収入	1,036
	補助金等による収入	478,703
	その他の収入	1,936,473
	前期よりの繰越金	397

[人件費の見積もり] 1,817百万円を支出する。

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。

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)
【特例業務勘定】

予算		(単位:百万円)
区	分	金額
収入		
借入金等		160,400
民間借入金		73,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		87,000
業務収入		102,143
業務外収入		65
他勘定より受入		784,341
計		1,046,949
支出		
業務経費		
特例業務関係経費		861,135
借入金等償還		86,400
支払利息		51,850
一般管理費		8,550
人件費		2,076
業務外支出		3,936
他勘定へ繰入		47,243
計		1,061,190

収支計画		(単位:百万円)
区	分	金額
費用の部		
経常費用		177,945
特例業務費		164,331
一般管理費		13,511
減価償却費		103
財務費用		52,156
収益の部		
特例業務収入		62,973
財務収益		362,443
雑益		46
純利益		195,362
目的積立金取崩額		0
総利益		195,362

資金計画		(単位:百万円)
区	分	金額
資金支出		
業務活動による支出		967,926
投資活動による支出		13
財務活動による支出		93,250
次期中期目標期間への繰越金		20,711
資金収入		
業務活動による収入		468,204
投資活動による収入		418,345
財務活動による収入		160,400
前期よりの繰越金		34,953

[人件費の見積もり] 1,807百万円を支出する。

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。

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 運営費交付金の算定ルール

○ 平成25年度以降：以下の算定ルールによる。

運営費交付金＝人件費＋一般管理費＋業務経費－自己収入

$$\{ \text{前年度一般管理費相当額 (A)} - \text{前年度特殊要因} \} \times \alpha + \{ \text{前年度業務経費相当額 (B)} - \text{前年度特殊要因} \} \times \beta \times \gamma + \text{特殊要因 (X)} - \text{自己収入 (Y)}$$

$$A = \text{前年度人件費 (S)} \times s + \{ \text{前年度その他一般管理費} \} \times \gamma$$

$$Y = \text{前年度自己収入} \times y$$

B：運営費交付金のうち一般管理費以外の経費

X：退職手当等《毎年度の予算編成過程において決定》

Y：運営費交付金を財源として実施する事務事業から生じるであろう自己収入の見積額

S：役員報酬、職員基本給、諸手当、超過勤務手当等人件費

α ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

β ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

γ ：消費者物価指数《毎年度の予算編成過程において決定》

s：人件費調整係数（給与改定率等）《毎年度の予算編成過程において決定》

y：自己収入調整係数《毎年度の予算編成過程において決定》

[注記]

【前提条件】

1. 効率化係数 (α) : 期間中は 0.9760として推計
2. 効率化係数 (β) : 期間中は 0.9669として推計
3. 消費者物価指数 (γ) : 期間中は 1.0000として推計
4. 人件費調整係数 (s) : 期間中は 1.0000として推計

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成 25 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、中期計画に定めた事項に関して平成 25 年度において実施すべき事項を定める。

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) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。

特に、北陸新幹線（長野・金沢間）については、平成 26 年度末の完成に向けて、軌道工事及び設備・電気工事等の進捗を図るとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施する。北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については、平成 27 年度末の完成に向けて、路盤工事、軌道工事及び設備・電気工事等を着実に推進する。

また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。

② 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、西谷トンネルの掘削や羽沢駅（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、測量等を実施し、用地取得を進めるとともに、本格的な工事着手に向けた準備工事等を進める。

民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

特に、三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、平成 26 年 4 月の全線運行再開に向けて、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とともに、各種設備監査等を実施する。山梨リニア実験線については、平成 25 年末の走行試験開始に向け、関係機関と連携・調整し、路盤工事、電気工事等を着実に推進するとともに、各種設備監査等を実施する。

また、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。

なお、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。

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。

さらに、地域鉄道に関係する諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図るため、「PC 連続箱形桁・ラーメン橋の配筋の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、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実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、その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。さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。

国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。

工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施し、海外鉄道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計画、ブラジル高速鉄道計画、インド高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。

また、国が推進している鉄道技術の海外展開に係るコンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。

さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。

(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成24年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。

国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する武蔵野線（新松戸・府中本町間）、根岸線（洋光台・大船間）及び京葉線（塩浜操車場・東京貨物ターミナル間）について、東日本旅客鉄道株式会社に、伊勢線（南四日市・河原田間）について、東海旅客鉄道株式会社に、それぞれ譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。

並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

(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、またこの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。補助金等に係る審査事例を収集・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。

助成制度に対する鉄道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、補助金勉強会・情報交換会の開催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、鉄道事業者等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25年度回収見込額4,318億円）、無利子貸付資金等（平成25年度回収見込額248億円）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25年度約定償還額2,432億円）を行う。

（４）船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

代替建造の促進については、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国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、セミナー等を通じて効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計段階から技術支援を重点的に行う。

② 船舶建造等における技術支援

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、先進二酸化炭素低減化船、技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船については、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 高度船舶技術の実用化の促進

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、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。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26年度実用化助成のための募集テーマを設定する。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、助成対象者、助成の成果等をホームページ等で公表する。

④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

「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日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく取組みを引き続き行い、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。

第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を、平成28年度までのできる限り早い時期に終了させるため、これらの未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等を進める。

中期目標における目標値である未収発生率1.3%以下、中期目標期間終了時の未収金残高31億円以下を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずる。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。

このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。

海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ及び業務実績報告書において国民にわかりやすく公表する。

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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は、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、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。さらに、梅田貨物駅機能の移転が終了したことから、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進める。

なお、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（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施する。

- ・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
- ・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く利子の支払

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、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) 機構の業務の適切な実施のための取組み

国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長とする内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うほか、研修や説明会の開催等を通じて、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、新規業務従事者等に対する研修、情報セキュリティ管理者等による自己点検及び情報セキュリティ監査責任者による監査を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

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促進するため、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を行うとともに、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた見直し作業を進める。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。

機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、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。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。

機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2013」を作成し、ホームペ

ージ等を活用して、公表する。

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(1) 組織の見直し

平成25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

一般管理費については、平成29年度において平成24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。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指し、1.(1)④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等の各種効率化を実施する。

内航海運活性化融資業務については、中期目標を達成することができるよう、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担務の見直し等業務運営の効率化を図る。

(3) 随意契約の見直し等

契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、契約監視委員会での意見を踏まえつつ、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努める。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。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を検証する。

(4) 資産の有効活用

宿舍、寮の集約化のため、こずかた寮、保土ヶ谷寮及び宿舍不用地（行田宿舍用地の一部）については売却手続きを進める。

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（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、資金計画を策定し、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。

船舶の改造に係る貸付金については、回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、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。

4. 短期借入金の限度額

平成25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、260,000百万円とする。

5. 剰余金の使途

高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実
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に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) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の使途

・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25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	41,441
地方公共団体建設費負担金	35,300
地方公共団体建設費補助金	6,141
借入金等	403,000
財政融資資金借入金	31,400
民間借入金	214,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	157,600
業務収入	192,739
受託収入	24,087
業務外収入	2,229
他勘定より受入	159,403
計	822,898
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	293,202
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	20,991
借入金等償還	462,606
支払利息	26,067
一般管理費	5,266
人件費	17,610
業務外支出	7,945
他勘定へ繰入	24,052
計	857,739

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	312,310
経常費用	286,482
鉄道建設業務費	281,912
受託経費	3,457
一般管理費	1,107
減価償却費	6
財務費用	25,762
雑損	65
収益の部	313,034
鉄道建設業務収入	213,988
鉄道建設事業費補助金収入	120
鉄道建設事業費利子補給金収入	200
受託収入	3,457
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	94,313
財務収益	71
雑益	884
純利益	724
目的積立金取崩額	—
総利益	724

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	920,696
業務活動による支出	397,060
投資活動による支出	610
財務活動による支出	462,606
翌年度への繰越金	60,420
資金収入	920,696
業務活動による収入	422,179
受託収入	24,087
その他の収入	398,093
投資活動による収入	642
財務活動による収入	403,000
前年度よりの繰越金	94,875

[人件費の見積もり] 12,166百万円を支出する。

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。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成25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	8	
借入金等	32,000	
財政融資資金借入金	21,000	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	11,000	
業務収入	28,609	
受託収入	2	
業務外収入	234	
計	60,853	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	30,697	
受託経費		
海事業務関係経費	2	
借入金等償還	28,392	
支払利息	1,762	
一般管理費	198	
人件費	678	
業務外支出	84	
計	61,812	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	26,465	
経常費用	24,558	
海事業務費	23,578	
受託経費	2	
一般管理費	976	
減価償却費	2	
財務費用	1,908	
収益の部	28,125	
運営費交付金収益	8	
海事業務収入	27,596	
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	8	
雑益	510	
純利益	1,660	
目的積立金取崩額	—	
総利益	1,660	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	65,958	
業務活動による支出	33,402	
投資活動による支出	25	
財務活動による支出	28,392	
翌年度への繰越金	4,140	
資金収入	65,958	
業務活動による収入	30,370	
運営費交付金による収入	8	
受託収入	2	
その他の収入	30,359	
財務活動による収入	32,000	
前年度よりの繰越金	3,588	

[人件費の見積もり] 526百万円を支出する。

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。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成25年度)
【基礎的研究等勘定】

予算 (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	51,569
業務収入	53,095
業務外収入	0
計	104,664
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	51,679
借入金等償還	52,790
支払利息	66
一般管理費	35
人件費	89
業務外支出	24
計	104,683

収支計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	305
経常費用	239
基礎的研究等業務費	89
一般管理費	150
減価償却費	0
財務費用	
借入金利息	66
収益の部	305
基礎的研究等業務収入	305
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	0
目的積立金取崩額	—
総利益	0

資金計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	104,987
業務活動による支出	52,146
投資活動による支出	5
財務活動による支出	52,790
翌年度への繰越金	45
資金収入	104,987
業務活動による収入	
その他の収入	53,095
財務活動による収入	51,569
前年度よりの繰越金	323

[人件費の見積もり] 74百万円を支出する。

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。

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成25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	217
国庫補助金等	92,114
国庫補助金	91,912
政府補給金	202
業務収入	496,424
業務外収入	37
他勘定より受入	24,052
計	612,844
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	11,503
借入金等償還	243,221
支払利息	29,343
一般管理費	190
人件費	417
業務外支出	22
他勘定へ繰入	328,149
計	612,844

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	646,636
経常費用	533,422
鉄道助成業務費	532,808
一般管理費	613
減価償却費	2
財務費用	113,212
雑損	2
収益の部	587,998
運営費交付金収益	217
鉄道助成業務収入	495,629
補助金等収益	92,114
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	36
雑益	2
純利益	△ 58,638
目的積立金取崩額	58,638
総利益	0

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	613,244
業務活動による支出	279,378
投資活動による支出	23
財務活動による支出	333,445
翌年度への繰越金	399
資金収入	613,244
業務活動による収入	612,847
運営費交付金による収入	217
補助金等による収入	92,114
その他の収入	520,517
前年度よりの繰越金	397

[人件費の見積もり] 360百万円を支出する。

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。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成25年度)
【特例業務勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	56,700
民間借入金	34,700
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	22,000
業務収入	865
業務外収入	14
他勘定より受入	175,101
計	232,680
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	202,850
支払利息	9,666
一般管理費	9,698
人件費	2,068
業務外支出	449
他勘定へ繰入	3,667
計	6,355

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	38,391
経常費用	28,616
特例業務費	22,732
一般管理費	5,861
減価償却費	23
財務費用	9,775
収益の部	84,985
特例業務収入	99
財務収益	84,877
雑益	10
純利益	46,594
目的積立金取崩額	—
総利益	46,594

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	267,633
業務活動による支出	224,379
投資活動による支出	10
財務活動による支出	10,364
翌年度への繰越金	32,879
資金収入	267,633
業務活動による収入	85,755
投資活動による収入	90,224
財務活動による収入	56,700
前年度よりの繰越金	34,953

[人件費の見積もり] 383百万円を支出する。

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。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

3. 参照書類を縦覧に供している場所

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
(横浜市中区本町六丁目 50 番地 1 横浜アイランドタワー)

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