

債券内容説明書
平成 26 年 7 月 25 日現在

第 67・68・69 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 67・68・69 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 25 年 9 月 30 日時点以前の情報に基づき記載しています。本債券への投資判断にあたっては、本説明書法人情報の部も併せてご覧下さい。
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. 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	42

第1 募集要項

1. 新規発行債券（5年債）

銘柄	第67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26年7月25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0.198パーセント	払込期日	平成26年8月5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31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27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26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31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 26 年 7 月 25 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。

利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったと R&I が判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。

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 26 年 7 月 25 日付で取得している。

ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。

ムーディーズの信用格付は、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「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」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26年7月25日付第67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つて、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。
- (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各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	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	百万円 7,000	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。
	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	5,000	
	みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	5,000	
	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	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		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号		

3. 新規発行債券（10年債）

銘 柄	第 68 回鉄道建設・運輸施設 整備支援機構債券	債券の総額	金 23,000,000,000 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 23,000,000,000 円
各債券の金額	1,000 万円	申込期間	平成 26 年 7 月 25 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 0.586 パーセント	払込期日	平成 26 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 36 年 8 月 5 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 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 36 年 8 月 5 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 26 年 7 月 25 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。

利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったと R&I が判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。

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 26 年 7 月 25 日付で取得している。

ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。

ムーディーズの信用格付は、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「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」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26年7月25日付第68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つて、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。
- (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各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	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	百万円 8,200	1. 引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本債券の引受手数料は、総額6,750万円とする。
	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	5,700	
	みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	5,700	
	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	3,400	
	計		23,000	
債券発行事務の受託	債券発行事務 受託会社の名称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号		

5. 新規発行債券（20年債）

銘柄	第69回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	債券の総額	金7,000,000,000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7,000,000,000円
各債券の金額	1,000万円	申込期間	平成26年7月25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1.441パーセント	払込期日	平成26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46年8月4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46年8月4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 26 年 7 月 25 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。

利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったと R&I が判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。

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 26 年 7 月 25 日付で取得している。

ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。

ムーディーズの信用格付は、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「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」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 26 年 7 月 25 日付第 69 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つて、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。
- (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各 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>
------------	---

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	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	百万円 2,600	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2,800万円とする。
	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	1,700	
	みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	1,700	
	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	1,000	
	計		7,000	
債券発行事務の受託	債券発行事務受託会社の名称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号		

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
50,000,000,000円	159,685,654円	49,840,314,346円

(注) 上記金額は、第67回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券、第68回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び第69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49,840,314,346円は、平成26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4号までの業務、第13条第2項の業務、附則第4条第1項第2号の業務、附則第5条第1項の業務及びこれらに附帯する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、本説明書法人情報部の部（平成25年9月30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25年9月30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26年7月25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26年7月25日）現在においてもその判断に変更はありません。

(1) 国等の政策または関与に伴うリスク

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

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

詳しくは、「第1. 法人の概況 9. 行政改革関連事項について ⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成21年12月25日閣議決定）、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）」、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）」、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）及び⑪「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）をご参照下さい。

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

(II) その他

上記「(I) 「事業等のリスク」について」のほか、本説明書法人情報の部（平成25年9月30日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（平成26年7月25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

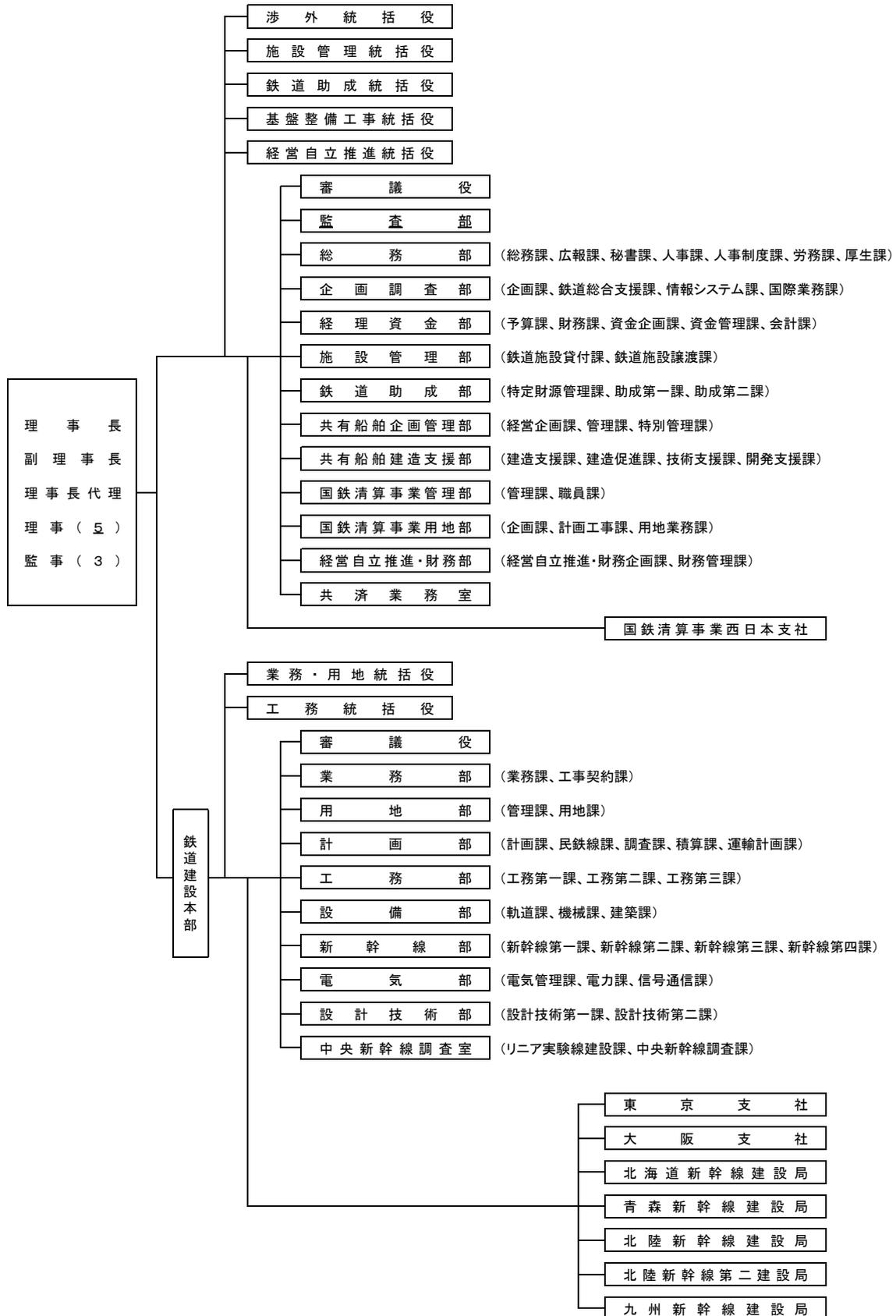
(1) 設立の経緯及び目的

(略)

当機構の前身の1つである旧公団は、昭和39年3月23日に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。）に基づき設立された特殊法人であり、「鉄道の建設等を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与するとともに、大都市の機能の維持及び増進に資すること」を目的としていました。なお、平成10年10月に、国鉄長期債務等の抜本的な処理を図るため、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。）が施行され、日本国有鉄道清算事業団（以下「旧清算事業団」という。）は解散し、旧公団は旧清算事業団が行っていた旧国鉄職員の年金給付費用等の支払業務等を引き継ぎました。

また、当機構のもう1つの前身である旧事業団は、平成9年10月1日に、船舶整備公団（昭和34年6月国内旅客船公団として設立。その後、特定船舶整備公団を経て昭和41年12月に名称変更）と鉄道整備基金（平成3年10月設立。その前身は、昭和62年4月設立の新幹線鉄道保有機構。）が統合して、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。）に基づき設立された特殊法人であり、「鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を推進するための助成その他の支援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を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究に関する業務を行うことにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図り、もって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」を目的としていました。なお、旧事業団は、平成13年3月に解散した造船業基盤整備事業協会（昭和53年12月特定船舶製造業安定事業協会として設立し、平成元年7月に名称変更。）の業務の一部を引き継ぎました。

(3) 組織図 (平成 26 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

独立行政法人通則法の一部を改正する法律案が、平成 26 年 4 月 15 日に閣議決定され、国会の審議を経て、同年 6 月 13 日に公布、平成 27 年 4 月 1 日に施行されることとなりました。

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。

内閣官房ホームページ

(<http://www.cas.go.jp/jp/houan/186.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

(略)

現在、全幹法に基づき工事实施計画の認可を受けた北海道新幹線（新青森・新函館北斗間、新函館北斗・札幌間）、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。

(略)

<整備新幹線>

線名	区間	線路延長	備考
北海道新幹線	新青森・新函館北斗	149km	建設中
	新函館北斗・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
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
	武雄温泉・長崎	66km	建設中
計	完成	553km	
	建設中	779km	
合計		1,332km	駅間距離

(注1) 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。

(注2) 新函館北斗は、工事实施計画上は新函館（仮称）といいます。

(略)

(イ) 幹線鉄道

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

(i) 主要幹線及び大都市交通線

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（CD線）として建設していたもので、現在は当機構が貸付事業等を行っています。これは、昭和30年代の旧国鉄が、既設線の改良工事等に専念せざるを得ない状況の中で、大都市、主要都市の輸送力の強化を目的としてスタートした新線建設事業であり、主要な線としては武蔵野線、京葉線、根岸線、湖西線等がありますが、貸付終了に伴い根岸線、武蔵野線の一部区間及び京葉線の一部区間は東日本旅客鉄道株式会社へ、伊勢線は東海旅客鉄道株式会社へ、湖西線は西日本旅客鉄道株式会社へ、それぞれ譲渡し、現在当機構が保有している線区については全て東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社へ貸し付けています。

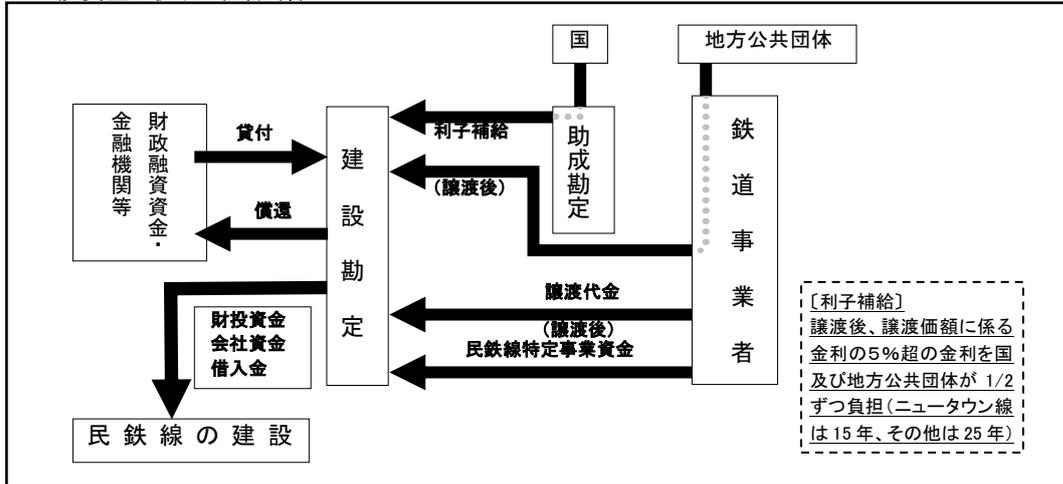
(ウ) 都市鉄道

(略)

(イ) 民鉄線

(略)

< 建設資金の流れ (民鉄線) >



(エ) 都市鉄道利便増進事業

平成 17 年 8 月に都市鉄道等利便増進法が施行となり、当機構は整備主体と成り得る立場から、都市鉄道等の利便性向上に資する事業について、整備効果、事業採算性等の検討を行った結果、現在、都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業)として、「相鉄・JR直通線」と「相鉄・東急直通線」の2線について、整備することとなりました。この事業については、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。

(イ) 相鉄・JR直通線

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

なお、相鉄・JR直通線は開業時期の遅れと事業費の増嵩に伴い、平成 26 年 3 月に速達性向上計画の変更の申請を行い、同年同月に変更の認定を受けました。

(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 年度の受託工事は、山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線の建設、つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事、三陸鉄道復旧工事及びえちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事を行いました。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成 25 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。

このように当機構が技術面での支援機関として調査等も含めて委託されている状況は、各鉄道事業者が建設に係る事業よりもむしろ施設の維持管理に係る事業が主体となっていること、さらには、新線建設期間中に必要となる建設技術者を新たに確保するよりも、現在、全国をカバーする唯一の公的鉄道技術集団として、高度な技術

力を有する当機構を活用する方が経済的であると考えているためだと思慮されます。なお、建設工事の財源は、全額委託者からの資金を充当し、完成後は鉄道施設を引き渡すこととなっています。

<受託工事（平成25年度）の主な実績>

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	車両基地入出庫線複線化 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	
えちぜん鉄道福井駅付近 連続立体化工事	えちぜん鉄道株式会社	勝山永平寺線、三国芦原線 及び入出庫線の仮線及び 計画線工事	平成25年9月 受託協定締結

<受託調査（平成25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	

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26年7月25日現在9百万円です。

- 同様に既設新幹線譲渡収入を財源として、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業について、東京地下鉄株式会社（旧帝都高速度交通営団。以下「東京メトロ」という。）及び旧公団（建設勘定）に対し、無利子貸付を行いました。（なお、当該事項に係る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。）

東京メトロ向け貸付金は平成26年3月末をもって完済、旧公団（建設勘定）向け貸付金残高は平成26年7月25日現在233,956百万円です。（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の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

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

(略)

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

(略)

(注4) 新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

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

(略)

① 千葉急行線の処理結果及び債務の償還方策について

(略)

当該特別損失に見合う当機構の債務については、当機構の財務体質強化策として平成11年度に民鉄線制度の改正が行われたことにより、譲渡収入の増額が図られること、さらに、当機構の経費節約等による自己資金の捻出や国からの利子補給制度の手当てがなされることにより、今後概ね9年程度で全額を補填できる見通しです。

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

平成26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・新函館北斗間、新函館北斗・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・新函館北斗間 148.3kmについては、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において開業設備の工事を進め、平成27年度末の完成を目指し、しゅん功監査・検査を実施します。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間 211.7kmについては、新青森・新函館北斗間の開業から概ね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26年度は、用地取得を進めるとともに村山トンネル等の工事を行います。

北陸新幹線の長野・金沢間 231.1kmについては、駅舎等の開業設備の工事を進め、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年強後の完成を目指し、平成24年6月に工事着手しました。平成26年度は、用地取得を進めるとともに新北陸トンネル等の工事を行います。

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、新長崎トンネル等のトンネル工事を進めるとともに、袴野橋りょう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）の技術開発を行います。

(単位：百万円)

線名・区間	工事延長 km	平成24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26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・新函館北斗間	148.3	101,022	94,823	52,400	平成27年度末	北海道旅客鉄道株式会社
新函館北斗・札幌間	211.7	690	5,682	12,000	新青森・新函館 北斗間の開業から 概ね20年後	
北陸新幹線 長野・金沢間	231.1	156,437	133,851	46,600	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	5,348	14,000	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 武雄温泉・長崎間	67.0	18,906	19,671	31,000	認可の日から 概ね10年後	九州旅客鉄道株式会社
着工区間計 (注2) (3線5区間)	772.5	277,838	259,375	156,000		
建設推進高度化等事業		3,688	7,675	2,385		
合計		281,526	267,050	158,385		

(注1) 平成24年度及び平成25年度実施額は決算額、平成26年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(注2) 上表「着工区間計」の路線・区間数及び建設延長については、平成26年度事業費が計上されている路線の合計としています。

(注3) 新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

(2) 大都市における鉄道建設

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

これまでに、民鉄線は東急新玉川線など30線・210.0km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26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24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26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	5,824	3,716	2,300	平成30年度	小田急電鉄株式会社

(注1) 平成24年度及び平成25年度実施額は決算額、平成26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、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、相鉄・東急直通線は、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、それぞれ相模鉄道線とJR線、相模鉄道線と東京急行電鉄線との相互直通運転を可能とするものです。

これらの路線によって、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部との速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、さらに経路の選択肢の増加、横浜駅やJR東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数の減少、地域の活性化等に寄与することが期待されます。また、二俣川・鶴ヶ峰副都心等のさらなる発展にも資するものです。さらに、相鉄・東急直通線によって新幹線駅アクセスの向上が図られます。

平成26年度は、相鉄・JR直通線では西谷駅から羽沢駅（仮称）間を結ぶトンネル工事や羽沢駅（仮称）工事等を行い、相鉄・東急直通線では新横浜駅（仮称）工事や西谷駅付近の引上げ線工事等を行います。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26年度 事業費	開業予定	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	8,248	8,203	5,553	平成30年度内	相模鉄道株式会社
相鉄・東急 直通線	横浜羽沢・日吉間	10.0	3,089	7,547	11,727	平成31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	11,337	15,750	17,280		

(注) 平成24年度及び平成25年度実施額は決算額、平成26年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(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26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	平成24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26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	—	1,999	2,450	1,296	北海道旅客鉄道株式 会社

(注) 平成24年度及び平成25年度実施額は決算額、平成26年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(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26年度は、山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線の建設、つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複雑化工事、三陸鉄道復旧工事及びえちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事を行います。

<受託事業>

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	平成24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26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
山梨リー ア実験線	笛吹市・ 上野原市間	42.8	41,032	17,203	4,814	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	4,698	5,253	677	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	1,412	1,800	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	—	3,388	4,366	430	平成26年度	三陸鉄道 株式会社
えちぜん鉄 道	福井駅付近連 続立体化工事	2.2	—	452	1,279	平成30年度	えちぜん鉄道 株式会社
調査受託等			1,068	1,209	2,961		
計			50,192	29,895	11,961		

(注) 平成24年度及び平成25年度実施額は決算額、平成26年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(6) その他

上記のほか、都心—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26年度は、ルート案の検討を進めるほか、埋設物調査の実施、施設計画の検討などを行います。

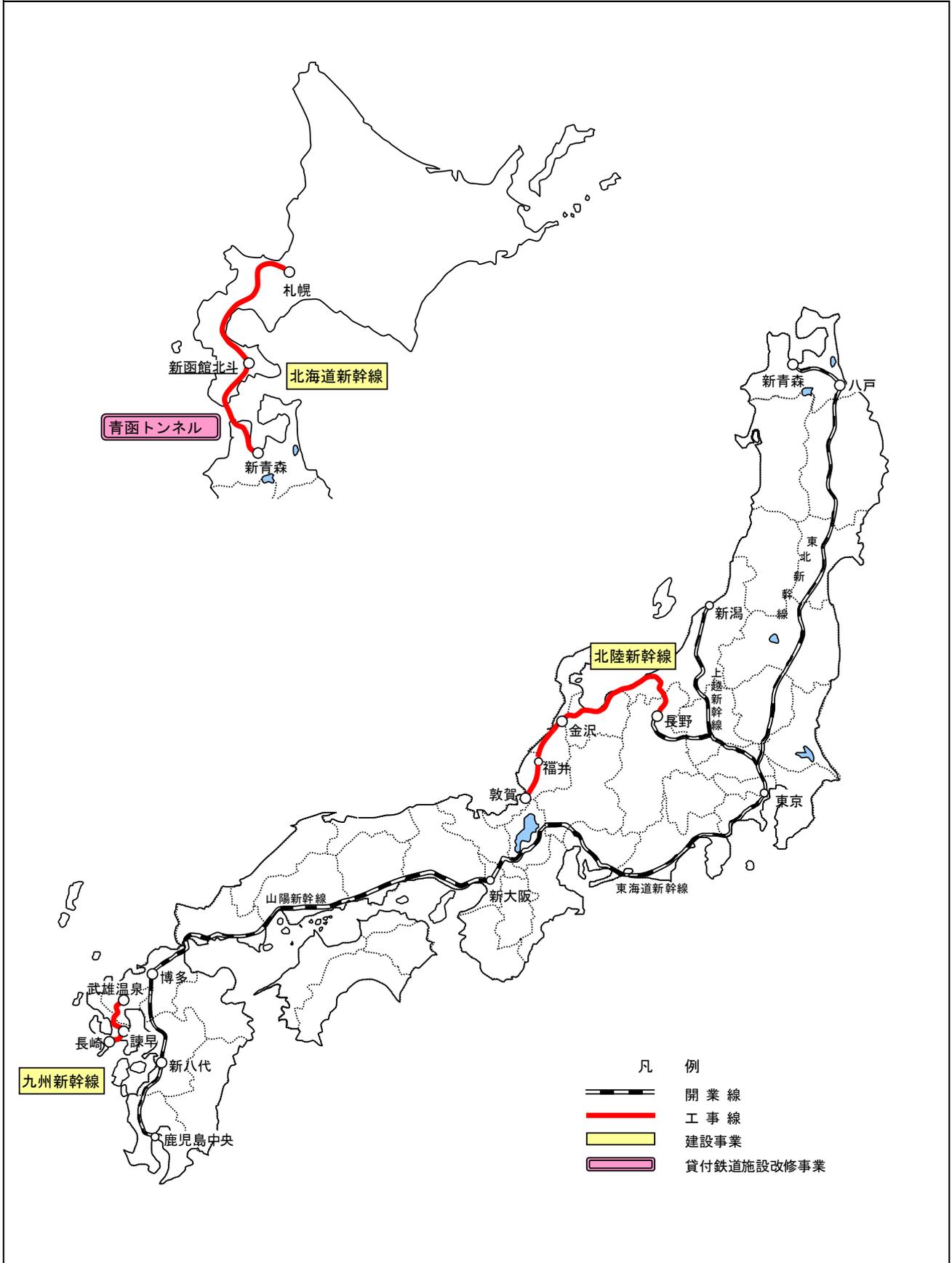
(単位：百万円)

線名	平成24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26年度 事業費	備考
都心—空港・郊外直結鉄道調査	—	50	150	

(注) 平成25年度実施額は決算額、平成26年度事業費は年度初の事業計画額としています。

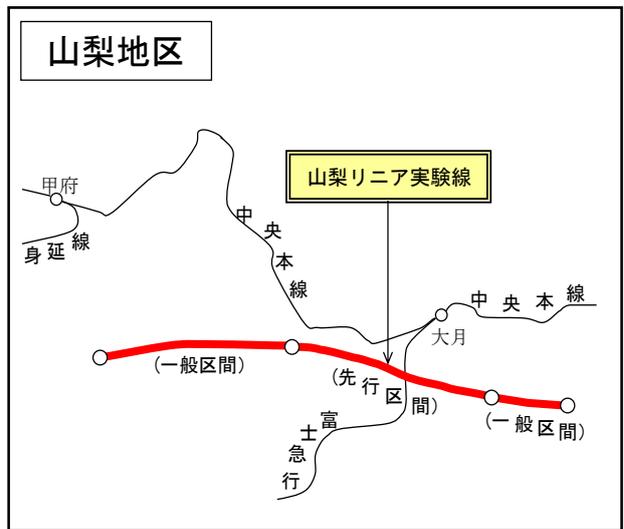
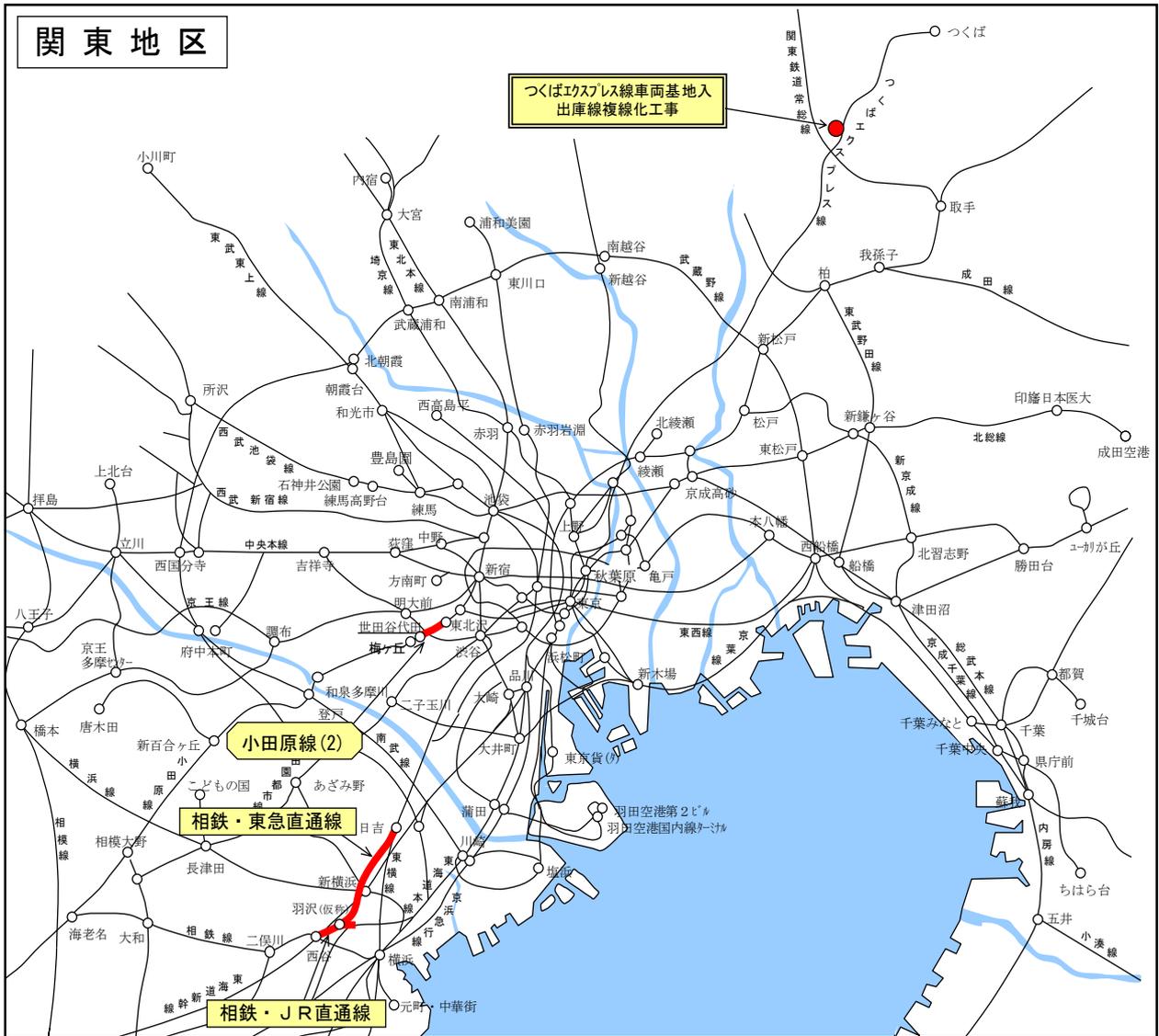
平成26年度 建設線等路線図

(新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



平成26年度 建設線等路線図

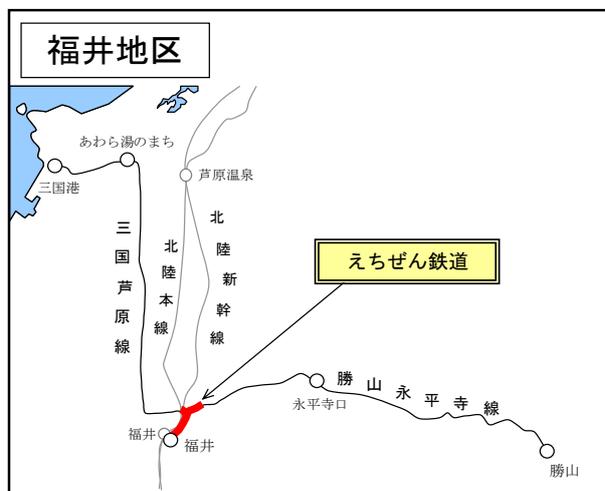
(民鉄線、都市鉄道利便増進事業、受託事業)



- 凡 例
- 工事線
 - 都市鉄道利便増進事業
 - 民鉄線
 - 受託事業

平成26年度 建設線等路線図

(受託事業)



凡 例

— 工事線 受託事業

9. 行政改革関連事項について

①「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)

行政改革推進会議における審議等を踏まえ、平成25年12月24日に「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」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、本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】

- 中期目標管理型の法人とする。
- 本法人は、国の財政支出や財政融資を用いて、多額の契約を行い、公共事業を実施していることから、事業の実施において、法人に対する信頼性が確保されるよう、法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化を図る。
- 法令遵守体制の強化に当たっては、担当理事の設置、研修の充実化等の措置を行うとともに、内部監査の実効性を確保する観点から、関係職員の能力の向上を図りつつ、理事長及び監事も含めた重層的な監査体制を構築する。
- 契約の適正性及び競争性を確保する体制の強化に当たっては、入札監視委員会等において、高落札率案件の全件審議等による審議件数の拡大、支社・局単位での審議の実施、並びに理事長に対する審議結果の報告及び意見具申の仕組みの確立を行うなど、契約の監視体制の強化を図る。
- 船舶関係業務については、共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定し、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。

1.1. 役職員数の状況 (平成26年4月1日現在)

	平成26年度
役員数	13名
職員数	1,605名

第2 事業の状況

2. 対処すべき課題

(1) 鉄道建設業務関係

(略)

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

なお、北陸新幹線(長野・金沢間)の消融雪設備工事の入札に関して、平成25年9月以降、当機構東京支社が公正取引委員会及び東京地方検察庁による捜索を受け、また、当機構本社が公正取引委員会による捜索を受けました。平成26年3月に「入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律」(平成14年法律第101号。以下「入札談合等関与行為防止法」という。)違反容疑で当機構職員1名が在宅起訴され、1名が略式起訴されました。同月19日、公正取引委員会から、北陸新幹線(長野・金沢間)の消融雪設備工事の入札に関し、当機構職員が入札情報を漏えいしていた等として、入札談合等関与行為防止法に基づく改善措置要求及び申し入れを受けました。また、同日、国土交通大臣より文書による厳重注意処分を受けました。

当機構においては、今回の消融雪設備工事を中心に、入札・契約の実態解明、職員の談合関与の有無などについて内部調査を進めるとともに、当面の再発防止対策をとりまとめました。さらに、外部の中立的な有識者からなる

第三者委員会を平成 26 年 3 月 27 日に立ち上げ、今回の事案の背景等を分析し、再発防止策を検証していただき、当機構としてとりまとめ、改善措置要求に対して回答して参ることと致しております。

当機構は、今回の事案を重く受け止めて、職員一人一人が情報の守秘等の法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、関係者の皆様からの信頼回復に努めて参りたいと考えております。併せて平成 27 年 3 月予定の北陸新幹線の開業に向けて努力して参ります。

<当面の再発防止対策>

1. コンプライアンス体制の強化

(1) コンプライアンス関係規程の整備による体制の確立

- ・コンプライアンス担当理事の設置
- ・本社、地方機関ごとにコンプライアンス推進組織の設置

(2) コンプライアンス研修・講習会の強化

- ・職員を対象とした「談合防止に関する講習会」の実施
- ・契約担当職員を対象とした「契約業務に関する研修」の実施

(3) 内部監査体制の強化

(4) 社外における公益通報窓口の設置

(5) 発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備

2. 入札・契約監視機能の強化

(1) 入札監視委員会等の機能強化

- ・入札監視委員会等の審議対象に高落札率の全契約を追加
- ・入札監視委員会の審議範囲をブロック単位毎から支社・局単位毎に細分化
- ・理事長に対する意見具申の仕組みの確立

(2) 公正入札等調査特別委員会の運営の見直し

- ・工事担当者以外の者による事業者・職員への調査

(3) 一者応札案件に対する監視の強化

(4) 入札・契約結果の時系列的監視・分析・報告

- ・落札率の状況等に関する事後的・統計的分析の実施
- ・特定分野の入札状況等に関する事後的分析の実施

3. 入札契約手続きの見直し

(1) 入札不調案件に係る再入札機会の拡大

(2) 建築工事と小規模な空調設備工事等の一括発注

(3) 異常な応札状況となった場合の入札のやり直し

4. 情報管理の徹底

(1) 外部事業者等との接触の制限

- ・工事担当職員の入札参加業者との接触制限
- ・外部事業者との打合せ場所の制限

(2) 外部からの不当な働きかけに対する報告の徹底

(3) 発注に係る秘密情報などへの情報接触者の限定

- ・発注事務に係る秘密情報の管理責任者の明確化
- ・発注事務の各段階における留意点についてのマニュアルの整備

5. ペナルティの強化

- ・誓約書違反及び入札談合の再犯に関する違約金加算条項を新設（WTO対象以外の工事）

6. 再発防止策の実施状況及び実効性の定期的検証

(1) コンプライアンス推進組織による法令遵守の取り組み等の定期的検証

(2) 本社・地方機関における応札状況の透明化・情報公開

(2) 海事関係

(略)

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

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

また、平成25年12月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」等において、共有建造事業においては多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定することとされたため、平成26年3月に「繰越欠損金削減計画」(参考3)を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その縮減を図ることとしました。

(略)

(参考3)「繰越欠損金削減計画」

繰越欠損金削減計画

平成26年3月25日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 繰越欠損金削減計画の基本的な考え方

(1) 繰越欠損金の発生要因と現状

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。)は、平成15年10月1日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団(以下、「事業団」という。)を統合して発足しているが、その中の海事勘定(当該勘定内の共有建造業務経理において、共有建造業務と技術支援業務を実施)においては、繰越欠損金が、平成24年度末には、504億円に達している。主な内訳を見ると、貸倒引当金相当額180億円、未収金の処理等に伴い、これまでに計上した損失324億円となっている。

その他にも、機構発足後、独立行政法人化に伴い独立行政法人会計基準(以下「独法会計基準」という。)の導入による損失が発生したが、これらについては、これまで計上した利益により解消している。

それぞれの具体的な内容は以下のとおりである。

①貸倒引当金の計上

海事勘定においては、機構発足時(平成15年10月1日)以降、多額の貸倒引当金を計上することとなったが、この主な要因は下記のとおりである。

(i) 未収金の増加

共有建造業務においては、平成9年度以降(平成9年9月末までは船舶整備公団、同年10月1日以降は事業団)、下記のような、従来の債権管理体制では対応しきれない、急激な状況の変化が発生したことにより未収金が急増し、これに伴い、機構発足以降、多額の貸倒引当金を計上することとなった。

(ア) 経済の長期低迷による荷動きの減少

(イ) 規制緩和による影響

(a) 規制緩和後の荷主再編に伴う物流合理化により船舶過剰となり、運賃・用船料が低下

(b) 各種運賃協定等(内航タンカー運賃協定、沖縄航路運賃協定)の廃止に伴い、運賃・用船料が低下

(ウ) 金融機関の破綻、貸し渋り等の金融システム不安

(エ) 財政再建の観点からの公共事業の縮減に伴い、稼働率が低下

(オ) 燃料費の高騰により旅客船事業者、内航オペレーターの経営が悪化

(カ) その他の要因(本四架橋、阪神淡路大震災等)

(ii) 独法会計基準の導入による貸倒引当金計上基準の変更

機構発足前の船舶整備公団、事業団（船舶勘定）においては、特殊法人会計において、貸倒引当金は損益の範囲内で未収金残高等の千分の六を限度額として計上することとしていた。

機構発足による独立行政法人化に伴い、金融商品にかかる会計基準に準ずる形で個別の回収可能性を検討し、不足額を引き当てることとなり、これにより、引当額が大幅に増加することとなった。

②未収金の処理等に伴い計上した損失

未収金の処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失・有形固定資産売却損・減損損失の計上により総額で334億円の損失が発生したが、このうち、これまでに計上した利益により10億円が解消し、平成24年度末の繰越欠損金の内訳としては、324億円となっている。

③ その他の要因

(i) 貸倒引当金以外の独法会計基準導入による影響（退職給付引当金計上）

機構発足前は、特殊法人会計に基づき、当該事業年度末に役職員全員が退職した場合の退職金所要額のみを計上していたが、機構発足後は、独法会計基準に基づき、各事業年度末における役職員の退職給付債務（退職一時金、厚生年金基金から支給される年金給付、退職共済年金に係る整理資源負担及び恩給負担金に係る債務）の額の割引額を計上することとなり、引当額が増加したが、これに伴う損失については、これまで計上した利益により全て解消している。

(ii) 利幅の低下

平成7年以降、事業金利と調達金利の利幅が縮小したことにより、共有建造業務における収益性が低下したが、利幅については、平成18年11月より、金利体系を見直したことにより、現状においては、安定的な確保が図られている。

(2) 計画の必要性

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、資金的支援とともに、技術的支援を行う船舶共有建造業務により、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今後の国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造の促進を図ることが必要不可欠である。

海事勘定においては、「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」（以下、「見直し方針」と言う。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）に基づき、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間において、船舶共有建造制度の抜本的見直し、適切なスプレッドの確保、未収発生防止、債権管理及び回収の強化策に努めたこと等により、重点集中改革期間の最終年度（平成21年度）においては、多額の債務超過の状態から135億円の資産超過に転じ、また、未収金についても第二期中期計画期間の終了時の残高が21億円となり、着実に解消されてきているが、一方で、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、平成24年度末において、504億円に上っていることから、第三期中期計画期間においても、引き続き、未収金の発生防止・回収促進等を行うことに加え、船舶共有建造業務を円滑に遂行するため、今後は、繰越欠損金の解消に向け、その削減を進めていく必要がある。基本的には、共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金削減の原資となるため、事業量の確保を図るとともに、未収金が、引当金の計上や、管理又は処理に伴い発生する費用等により損益を圧迫する要因となることから、その発生の抑制、債権管理及び債権回収の強化を通じてこれらの費用の圧縮を図ることにより、利益を確保していくこととし、繰越欠損金の削減目標額及び具体的な削減方法を定めることにより、着実に削減を進めていくものである。

(3) 前提条件

①基本的な考え方

上述のとおり、基本的には、共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金の原資となるため、引き続き、収益性の確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

その一方で、機構（共有建造業務）は、国内海運政策の実施機関であることに鑑み、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性（平成25年1月21日政委第6号。以下、「勧告の方向性」という。）」において、「繰越欠損金の解消については、適正な事業金利の設定により、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ものとする。」「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ものとする。」とされたところである。また、未収金についても、「勧告の方向性」を踏まえ、第三期中期計画において、引き続き、引当金の計上等による処理、発生防止・回収促進等を行うための措置を講ずることにより、未収金の発生率及び残高に関する数値目標が設定されているところである。

このため、共有建造業務の実施においては、民業補完の観点、債権管理体制の強化、適正な事業金利の設定により国内海運政策への誘導等に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保を図り、また、未収金の回収や引当金計上による未収金への適切な対処により財務の健全性を確保していくことを考慮した上で、下記②の前提条件

による推計に基づき、繰越欠損金の削減目標を設定するものとする。

②具体的な前提条件

(i) 事業量

第三期中期計画期間（平成 25 年度～平成 29 年度）中、平成 25 年度～平成 27 年度においては、平成 25 年度当初予算額及び平成 25 年度補正予算額を反映した額で推移。平成 28 年度、平成 29 年度においては、平成 25 年度当初予算額で推移。

(ii) 金利水準

過去の金利実績に基づき、将来の金利（事業金利、調達金利）を予測

(iii) 固定型と金利見直し型の事業量比率は、過去の平均に基づき 8 : 2 と設定する。

2. 繰越欠損金削減目標額

以上に基づき推計した結果、第三期中期計画期間（平成 25 年度～平成 29 年度）5 年間における繰越欠損金の削減目標額は、43 億円程度とするものとする。

3. 繰越欠損金の具体的な削減方法

(1) 事業量の確保

機構は、これまで、適正な事業金利の設定や、事業者への PR 等により代替建造促進を図ってきたが、引き続き、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、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削減船等の国内海運政策において政策意義の高い船舶の建造を推進し、また、社会的要請の高い船舶の建造に適切に対応することにより、財務改善に必要な事業量の確保を図っていくものとする。

機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を推進することにより、良質な事業者の安定的な確保に努める。

① 建造支援セミナーや地区説明会の実施及び、事業者への個別訪問による共有建造制度の PR を行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集

② 荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行い、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造促進活動を行っていく。

(2) 未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策

① 未収金発生防止・債権管理強化策

(i) 新規未収金発生を防止するための審査の厳格化（建造計画の検証、長期用船保証）

(ii) 未収金発生時の船舶使用料の用船料直接受領の一般化

(iii) 保有債権の管理を強化するため、民間金融機関と連携して海運事業者の経営状態のモニタリングを行う。

(iv) 事業者の資産の劣化や状況悪化による未収金発生を未然に防止するため、審査・管理部署が連携した効率的な管理体制を構築し、信用リスクの適時適切な把握に努めるものとする。

② 債権回収強化策

共有契約に基づく船舶使用料が未払いとなった事業者に対しては、未収金回収の最大化を図るべく、以下の措置を講じるものとする。

(i) 未収金発生原因の確認、関係者との間で事業者の資金繰りや経営改善のための協議を行うことにより、早期の正常化を図る。

(ii) 個々の事業者の経営状況等を勘案して、支払計画を早期に策定したうえで、未収金の計画的かつ確実な回収を行っていく。

(iii) 上記措置が困難となる場合においては、既存債権の回収率を引き上げるため、以下の措置を講じる。

(ア) 早期に新たな本船の引き受け事業者やオペレーターを探し、新たなスキームの下での回収の継続を行う。

(イ) 法的手続きを含めた回収策や売船マーケット状況を考慮した船舶の売却等により、回収の最大化を図る。

4. その他

繰越欠損金の削減目標額は上記の推計に基づくものであり、実際の前提条件については、年度ごとにある程度の波が発生するものであることから、試算の前提や結果は幅をもって理解されるものである。事業量や引当額等に大幅な変動が生じることになると合理的に見込まれる状況に至った場合等実際の状況が前提条件から大幅に乖離し、本計画によることが著しく不適当と認められる場合には、上記 1. (3) の「①基本的考え方」（適正な事業金利の設定、政策課題の実行、未収金の処理等）に留意しつつ、当該計画の見直しを実施するものとする。

(5) 広報・情報提供機能の整備

④ パンフレット及び広報誌の活用

当機構の業務等の情報提供活動について、平成25年5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するとともにホームページに掲載して、積極的に情報発信を進めています。

6. 研究開発活動

(1) 新技術、新工法の開発

(略)

研究分野	主な研究課題
品質・信頼性、安全性向上	合理的なのり面補強工に関する調査研究 高充填コンクリートに関する研究・開発 等
環境保全	自然由来の有害物質調査に関する研究 直流変電所への電力貯蔵設備の適用に関する調査研究 等
建設コストの縮減	SENSを都市部に適用する研究 鋼製連続壁の本体利用の検討 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	都市圏における鉄道路線の評価に関する調査 等

(2) 技術開発実績

当機構及びその前身たる旧公団で新たに開発した技術、工法の主なものは、次の通りです。

種別	技術開発項目	開発効果
橋りょう	充填鋼管複合桁	コスト縮減
橋りょう	耐震性橋台	コスト縮減
橋りょう	海浜地区での無塗装仕様の鋼橋りょう	コスト縮減、保守省力化
トンネル	高品質吹付けコンクリート	コスト縮減
トンネル	挿入式拡径泥水シールド工法	コスト縮減
トンネル	地中接合工法(MSD対応)	コスト縮減
トンネル	SENS(シールドを用いた場所打ち支保システム)	コスト縮減
トンネル	シラス地山の透水性路盤	保守省力化
軌道	スラブ軌道用低弾性締結装置	振動軽減
軌道	パネル軌道	保守省力化
軌道	3線用軌道スラブ	コスト縮減
軌道	38番高速分岐器	高速化
設備	散水消雪システム	雪害対策
設備	パネル式消雪システム	雪害対策
設備	車両過熱検知システム	防災システム
設備	高速対応架線方式	高速化
設備	高速運転用地上信号方式(GG信号)	高速化
設備	青函トンネル防災情報制御監視システム	長大海底トンネル防災システム
調査	交通計画支援システム(GRAPE)	鉄道整備計画支援

(3) 学会等の受賞実績

当機構及びその前身たる旧公団における受賞の主なものは、次の通りです。

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
青函トンネル	昭和61年	イタリア・ジェノバ市	コロンプス賞	青函トンネル
	昭和62年	政府	内閣総理大臣顕彰	青函トンネルの完成
	昭和62年	土木学会	技術賞	青函トンネルの建設
	平成26年	土木学会	技術賞	青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立
新幹線	平成13年	イタリア・プリミエロ	ルイジ・ネグレッリ賞	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
上越新幹線	昭和57年	土木学会	技術賞	東北・上越新幹線の建設
北陸新幹線	平成7年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化
	平成8年	土木学会	技術賞	北陸新幹線高速分岐器（38番）の開発・敷設（分岐側通過速度160km/hの高速分岐器）
	平成9年	電気学会	電気学術振興賞	北陸新幹線車両基地用不平衡補償単相き電装置の開発
	平成9年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（高崎・長野間）の建設
	平成20年	PC技術協会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線姫川橋りょう
	平成21年	土木学会	技術賞	超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立（飯山トンネル）
	平成26年	PC工学会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線神通川橋りょう
東北新幹線		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	50/60Hz共用保護継電器の開発と実用化
	平成12年	土木学会	技術賞	国内有数の膨圧地質を克服した世界最長陸上トンネル（東北新幹線 岩手一戸トンネルの施工）
	平成15年	鉄道建築協会	協会賞	二戸駅（東北新幹線・いわて銀河鉄道）
	平成17年	土木学会	環境賞	トンネル掘削で発生する鉱化変質岩に対する環境対策 （八甲田トンネルの施工）
		電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
	平成18年	土木学会	技術賞	世界最長陸上トンネルの施工 （八甲田トンネル）
		電気学会	電気学術振興賞進歩賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
	平成19年	土木学会	技術賞	NATMとシールドを融合した、新しいトンネル工法「SENS」の開発（東北新幹線三本木原トンネル）
平成20年	土木学会	技術賞	小土被り・滞水土砂地山における経済的かつ適用性の高い新しいトンネル施工技術（東北新幹線八戸・七戸間トンネル群）	

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成21年	土木学会	田中賞（作品部門）	三内丸山架道橋
	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 —高速鉄道ネットワークの新たな基軸を担う東北新幹線（八戸・新青森間）の建設—
		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
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）
	平成26年	地盤工学会	技術業績賞	北海道新幹線への補強土構造物の適用（補強盛土、補強土擁壁から補強盛土一体橋梁まで）
九州新幹線	平成15年	土木学会	技術賞	水砕スラグを用いた透水性路盤による地下水面下しらす地山のトンネル構造及び施工方法の確立
	平成16年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急）
	平成16年	政府	バリアフリー化推進功労者表彰（内閣官房長官表彰）	九州新幹線新八代駅におけるバリアフリー整備等
	平成16年	鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
	平成17年	土木学会	技術賞	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の建設
	平成22年	土木学会	田中賞（作品部門）	松原線路橋
		PC技術協会	協会賞（作品部門）	大野川橋りょう
	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	九州新幹線鹿児島ルート全線開業 —九州の一体的な発展と関西圏・東アジア地域との連携・交流の促進—
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	
	日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞（効果特別賞）	九州新幹線（博多・新八代間）集中連動方式の開発と実用化	
京葉線	平成元年	土木学会	技術賞	京葉湾岸地域と都心を直結する京葉線の建設（東京～新木場～蘇我）
北総線	平成3年	土木学会	技術賞	都心と千葉ニュータウンを直結する北総線の建設〔高砂～新鎌ヶ谷～小室（千葉ニュータウン）〕
	平成5年	運輸省	情報化貢献表彰	北総・公団線運行管理システム
東葉高速線	平成3年	土木学会	技術開発賞	プレライニングによるトンネル掘削工法（PASS工法）の開発（東葉高速線勝田台トンネル）
	平成8年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	船橋日大前駅（東葉高速線）
臨海副都心線	平成8年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	国際展示場駅（臨海副都心線）
臨海副都心線Ⅱ	平成13年	土木学会	技術賞	伸縮スポーク方式によるシールドの挿入式拡径及び径の異なる地中接合技術の確

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
				立
	平成15年	土木学会	技術賞	首都圏の新しい鉄道ネットワークを形成するりんかい線の建設
東京モノレール	平成5年	土木学会	技術賞	羽田空港沖合展開事業に伴うアクセス鉄道の建設（整備場～羽田空港）[東京モノレール羽田新線]
J R 東西線	平成8年	土木学会	技術賞	大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く鉄道幹線「J R 東西線」の建設
山梨リニア実験線	平成10年	土木学会	技術賞	超電導磁気浮上式鉄道山梨リニア実験線の建設
秋田新幹線	平成9年	土木学会	技術賞	新幹線在来線直通化工事における急速施工法の開発（秋田新幹線－機械化連続改軌、市街地内高架橋急速施工）
埼玉高速鉄道線	平成12年	土木学会	環境賞	地下鉄道トンネル断面を有効利用した日本初の河川浄化導水路事業
旧ダイヤルゲイ橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタゲイ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成16年	P C 技術協会	協会賞（作品部門）	中部国際空港連絡橋（鉄道）
みなとみらい線	平成16年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	みなとみらい線の駅
	平成17年	土木学会	技術賞	国際都市「横浜」の新しい都市空間を創出するみなとみらい線の建設
		ワトフォード会議	ブルネル賞 建築部門奨励賞	みなとみらい駅
		アジア交通学会	O T P A	みなとみらい線
平成19年	土木学会	デザイン賞	みなとみらい線	
つくば エクスプレス	平成17年	P C 技術協会	協会賞（作品部門）	PCU型桁式高架橋
		日本コンクリート工学会	協会賞（作品賞）	アーチスラブ式高架橋
		「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞 プロジェクト賞	つくばエクスプレス
	平成18年	土木学会	技術賞	21世紀にふさわしいまちづくりと一体的に整備した鉄道新線 － I T 拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設－
		鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	守谷駅
	協会賞（作品部門）		研究学園駅・みらい平駅	
愛知環状鉄道線	平成17年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	愛知環状鉄道万博八草駅
仙台空港アクセス線	平成20年	土木学会	技術賞	拠点空港の機能強化と地域開発に貢献する空港アクセス鉄道
		鉄道建築協会	協会賞	仙台空港駅、杜せきのした駅、美田園駅
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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
			鉄道電気技術賞優秀賞	直流電化における160km/h対応き電ちよう架コンパウンド架線の開発と実用化
そ の 他	平成7年	運輸省	運輸大臣表彰	鉄道施設の早期復旧 (阪神・淡路大震災)
	平成12年	運輸省	情報化貢献表彰	交通計画支援システム
	平成15年	土木学会	技術開発賞	GISを活用した交通計画支援システム「GRAPE」の開発
	平成16年	土木学会	技術開発賞	耐震性(セメント改良補強土)橋台の開発
		地盤工学会	技術開発賞	切取り補強土留め壁の開発と実用化
	平成17年	土木学会	技術開発賞	平面平滑型シート張り工法の開発
	平成18年	土木学会	技術開発賞	初期高強度吹付けコンクリートを用いた新支保パターンによるNATMトンネルの急速施工技術
	平成19年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新型結線(ルーフデルタ)き電用変圧器の開発と実用化
平成21年	土木学会	技術開発賞	土構造物に対応したスラブ軌道用PC路盤の開発	

(4) 特許権等

平成26年6月27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)	19
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25年度までに技術協力を行った国及び地域は67に及び、延べ2,040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
北 米	
アメリカ合衆国	カリフォルニア高速鉄道計画
中 南 米	
メキシコ	グアナファット州鉄道開発計画
ブラジル	ブラジル鉄道近代化、ブラジル高速鉄道計画
ボリビア	ボリビア国鉄災害復旧計画
アルゼンチン	アルゼンチン国鉄中央センター
ヨーロッパ	
イギリス・フランス	英仏海峡トンネル建設計画

フランス・イタリア	アルプストンネルプロジェクト
スウェーデン	スウェーデン高速鉄道計画
アフリカ	
モロッコ	ジブラルタル海峡連絡計画
エジプト	カイロ近郊都市鉄道建設計画予備調査
コンゴ民主共和国（旧ザイール）	マタディ橋りょう建設
チュニジア	チュニジア首都圏通勤線電化調査
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
台湾	台湾高速鉄道建設工事
韓国	ソウル地下鉄3・4号線建設工事
フィリピン	鉄道運営計画、フィリピン国鉄北線リハビリ計画予備調査
インドネシア	鉄道安全性改善政策、ジャボタベック圏総合輸送システム改良計画
マレーシア	マレーシア鉄道整備計画、マレーシア高速鉄道都市部アクセス調査
タイ	バンコク首都圏鉄道高架化計画調査
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、インド国高速鉄道開発プロジェクト
パキスタン	パキスタン全国総合交通計画調査
イラン	テヘラン・イスファハーン間高速鉄道新線建設計画
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
ミャンマー	ミャンマー鉄道改善検討

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25年度（平成25年4月1日から平成26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25年度末（平成26年3月31日）における主要な設備の状況は、次の通りです。

（単位：百万円）

内容	所在地	土地		建物外	合計
		面積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
宿舍等	千葉県船橋市行田外	16,322㎡	2,290	1,761	4,052

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の平成26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舍等の不動産は保有していません。

また、平成26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 の 状 況 (平成26年4月1日現在)

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	最 勝 寺 潔	(平成25年7月1日) 自 平成26年4月1日 至 平成27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) 平成25年7月鉄道・運輸機構理事
理 事	川 勝 敏 弘	自 平成26年4月1日 至 平成27年9月30日	平成23年7月国土交通省自動車局貨物課長 平成24年4月国土交通省自動車局総務課長 平成25年1月鉄道・運輸機構審議役 平成25年7月鉄道・運輸機構経営自立推進統括役
理 事	醍 醐 明 彦	(平成25年7月1日) 自 平成25年10月1日 至 平成27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	(平成24年4月1日) 自 平成25年10月1日 至 平成27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	小 川 晴 基	(平成25年7月1日) 自 平成25年10月1日 至 平成27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	山 中 淳 彦	自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和49年4月川崎重工業(株)入社 平成21年6月(株)川崎造船取締役常務 平成22年10月川崎重工業(株)執行役員本社調達本部長
監 事	藤 田 親 史	自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和50年4月住友商事(株)入社 平成19年8月住友商事(株)九州・沖縄ブロック長付 平成21年8月住友商事(株)フィナンシャル・リソースグループ長付
監 事	入 谷 誠	自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和58年4月警察庁入庁 平成22年1月警察庁交通局交通企画課長 平成23年11月長崎県警察本部長
監 事	木 下 和 彦	(平成25年7月1日) 自 平成25年10月21日 至 平成27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

(4) 内部管理等の体制

①役員による運営

当機構の役員は理事長1名、副理事長1名、理事長代理1名、理事5名及び3名の監事があります。このうち理事長、副理事長、理事長代理及び理事により構成される役員会において当機構の経営及び業務運営に係る重要な個別事項に係る審議を行います。

3. 参照書類を縦覧に供している場所

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

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