

債券内容説明書
平成 28 年 5 月 18 日現在

第 88 ・ 89 ・ 90 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 88・89・90 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 27 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、監査報告及び会計監査報告を添付した財務諸表を国土交通大臣に提出してその承認を受けなければならないとされております。
6. 当機構は、特殊法人等改革基本法（平成 13 年法律第 58 号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第 2 条及び第 3 条により、機構の成立の時ににおいて解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

本説明書に関する連絡場所

横浜市中区本町六丁目 50 番地 1 横浜アイランドタワー

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 経理資金部資金企画課

電話番号 045 (222) 9040

目 次

証券情報の部

第1 募集要項

1. 新規発行債券（4年債）	1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（4年債）	5
3. 新規発行債券（10年債）	6
4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10年債）	10
5. 新規発行債券（15年債）	11
6. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（15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	43

第 1 募集要項

1. 新規発行債券（4 年債）

銘 柄	第 88 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 28 年 5 月 18 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 0.020 パーセント	払 込 期 日	平成 28 年 5 月 30 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 32 年 6 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	1. 利息支払の方法及び期限 (1) 本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、平成 28 年 12 月 20 日を第 1 回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年 6 月 20 日及び 12 月 20 日の 2 回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から平成 28 年 6 月 20 日までの期間につき利息を計算するとき及び償還の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算する。 (3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。 (4) 償還期日後は、利息をつけない。		
償 還 の 方 法	1. 償還金額 各債券の金額 100 円につき金 100 円 2. 償還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、平成 32 年 6 月 19 日にその総額を償還する。 (2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。 (3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。		
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 28 年 5 月 18 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 1 の信用格付を平成 28 年 5 月 18 日付で取得している。 ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、（明示的、黙示的を問わず）いかなる保証も行っていない。発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ（http://www.moody.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 28 年 5 月 18 日付第 88 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府で発行される各 1 種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。 6. 債券原簿の公示 当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。 7. 本要項の変更 (1) 当機構は、募集の受託会社と協議のうえ、本債券の債権者の利害に重大なる関係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。 (2) 前号に基づき本要項が変更されたときは、当機構はその内容を公告する。ただし、当機構と募集の受託会社が協議のうえ不要と認めた場合は、この限りでない。 8. 本債券の債権者集会 (1) 本債券の債権者集会（以下「債権者集会」という。）は、本債券の全部についてその支払の猶予その他本債券の債権者の利害に重大な影響を及ぼす事項について決議をすることができる。 (2) 債権者集会は、東京都において行う。 (3) 債権者集会は、当機構又は募集の受託会社がこれを招集するものとし、債権者集会の日の 3 週間前までに、債権者集会を招集する旨及び債権者集会の目的である事項その他必要な事項を公告する。
------------	---

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

2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（4年債）

債券の引受	引受人の氏名又は名称	住 所	引受金額	引受けの条件
	野村證券株式会社 みずほ証券株式会社 大和証券株式会社 SMB C日興証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号 東京都千代田区大手町一丁目5番1号 東京都千代田区丸の内一丁目9番1号 東京都千代田区丸の内三丁目3番1号	百万円 3,500 2,500 2,500 1,500	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 2,000 万円 とする。
	計		10,000	
債券発行事務 の受託	債 券 発 行 事 務 受 託 会 社 の 名 称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号		

3. 新規発行債券（10 年債）

銘 柄	第 89 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 28 年 5 月 18 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 0.090 パーセント	払 込 期 日	平成 28 年 5 月 30 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 38 年 5 月 29 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	1. 利息支払の方法及び期限 (1) 本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、平成 28 年 9 月 20 日 を第 1 回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年 3 月 20 日及び 9 月 20 日の 2 回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から第 1 回の利払期日までの期間につき利息を計算するとき及び償還 の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算 する。 (3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。 (4) 償還期日後は、利息をつけない。		
償 還 の 方 法	1. 償還金額 各債券の金額 100 円につき金 100 円 2. 償還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、平成 38 年 5 月 29 日にその総額を償還する。 (2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。 (3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。		
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 28 年 5 月 18 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 1 の信用格付を平成 28 年 5 月 18 日付で取得している。 ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、（明示的、黙示的を問わず）いかなる保証も行っていない。発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ (http://www.moody.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 28 年 5 月 18 日付第 89 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。
------------	---

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

4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10 年債）

	引受人の氏名又は名称	住 所	引受金額	引受けの条件
債 券 の 引 受	野村證券株式会社 みずほ証券株式会社 大和証券株式会社 SMB C 日興証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目 9 番 1 号 東京都千代田区大手町一丁目 5 番 1 号 東京都千代田区丸の内一丁目 9 番 1 号 東京都千代田区丸の内三丁目 3 番 1 号	百万円 3,500 2,500 2,500 1,500	1. 引受人は、 本債券の全 額につき、 共同して買 取引受を行 う。 2. 本債券の引 受 手 数 料 は、総 額 3,000 万円 とする。
	計		10,000	
債 券 発 行 事 務 の 受 託	債 券 発 行 事 務 受 託 会 社 の 名 称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目 5 番 5 号		

5. 新規発行債券（15 年債）

銘 柄	第 90 回鉄道建設・運輸施設 整備支援機構債券	債 券 の 総 額	金 9,000,000,000 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 9,000,000,000 円
各 債 券 の 金 額	1,000 万円	申 込 期 間	平成 28 年 5 月 18 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 0.200 パーセント	払 込 期 日	平成 28 年 5 月 30 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 43 年 5 月 30 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	1. 利息支払の方法及び期限 (1) 本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、平成 28 年 9 月 20 日 を第 1 回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年 3 月 20 日及び 9 月 20 日の 2 回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から第 1 回の利払期日までの期間につき利息を計算するとき及び償還 の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算 する。 (3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。 (4) 償還期日後は、利息をつけない。		
償 還 の 方 法	1. 償還金額 各債券の金額 100 円につき金 100 円 2. 償還の方法及び期限 (1) 本債券の元金は、平成 43 年 5 月 30 日にその総額を償還する。 (2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。 (3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。		
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 28 年 5 月 18 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 1 の信用格付を平成 28 年 5 月 18 日付で取得している。 ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、（明示的、黙示的を問わず）いかなる保証も行っていない。発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。 本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ (http://www.moody.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 28 年 5 月 18 日付第 90 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するその支払の猶予その他本債券の債権者の利害に重大な影響を及ぼす事項について決議をすることができる。 (2) 債権者集会は、東京都において行う。 (3) 債権者集会は、当機構又は募集の受託会社がこれを招集するものとし、債権者集会の日の 3 週間前までに、債権者集会を招集する旨及び債権者集会の目的である事項その他必要な事項を公告する。
------------	---

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

6. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（15 年債）

債券の引受	引受人の氏名又は名称	住 所	引受金額	引受けの条件
	野村證券株式会社 みずほ証券株式会社 大和証券株式会社 SMB C 日興証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目 9 番 1 号 東京都千代田区大手町一丁目 5 番 1 号 東京都千代田区丸の内一丁目 9 番 1 号 東京都千代田区丸の内三丁目 3 番 1 号	百万円 3,300 2,200 2,200 1,300	1. 引受人は、 本債券の全 額につき、 共同して買 取引受を行 う。 2. 本債券の引 受 手 数 料 は、総 額 3,150 万円 とする。
	計		9,000	
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使途

（1）新規発行による手取金の額

払込金額の総額	発行諸費用の概算額	差引手取概算額
29,000,000,000 円	94,499,613 円	28,905,500,387 円

（注）上記金額は、第 88 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券、第 89 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び第 90 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券の合計金額です。

（2）手取金の使途

上記の手取概算額 28,905,500,387 円は、平成 28 年 5 月までに独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第 13 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27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27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28年5月18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28年5月18日）現在においてもその判断に変更はありません。

（Ⅰ）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。

- ・「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」等（略）

（Ⅱ）その他

上記「（Ⅰ）「事業等のリスク」について」のほか、本説明書法人情報の部（平成27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28年5月18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

1. 主要な経営指標等の推移

③基礎的研究等勘定(注)

(単位：百万円)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
経常収益	652	590	532	255	196
経常利益又は経常損失（△） *1	106	△54	△53	73	30
当期総利益又は当期総損失（△）	106	△54	△54	73	30
資本金 *2	66	66	66	—	—
純資産額 *3	268	213	159	73	104
総資産額	54,371	54,452	52,979	46,145	38,122
自己資本比率 *4	0.4%	0.3%	0.3%	0.1%	0.2%

(注) 基礎的研究等勘定は、平成27年8月26日より地域公共交通等勘定となっています。

2. 沿革

年 月	事 項
	運輸施設整備事業団 日本鉄道建設公団 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
昭和34年 6月	国内旅客船公団設立
昭和36年 4月	国内旅客船公団が、特定船舶整備公団と改称
昭和39年 3月	日本鉄道建設公団設立
昭和41年 12月	特定船舶整備公団が、船舶整備公団と改称
昭和45年 5月	日本鉄道建設公団に、新幹線鉄道の建設業務追加
同年 7月	本州四国連絡橋公団の設立に伴い、本四淡路線及び本四備讃線の調査業務移管
昭和47年 6月	日本鉄道建設公団に、民鉄線の建設及び大改良業務を追加
昭和53年 12月	特定船舶製造業安定事業協会設立
昭和57年 11月	上越新幹線（大宮・新潟間）開業
昭和62年 4月	国鉄改革に伴い、国鉄分割民営化（J R グループ設立） 日本国有鉄道清算事業団設立 新幹線鉄道保有機構設立
同年 9月	新幹線鉄道の建設事業を日本鉄道建設公団が承継
昭和63年 3月	津軽海峡線（青函トンネル）開業
平成元年 7月	特定船舶製造業安定事業協会が、造船業基盤整備事業協会と改称
平成3年 10月	新幹線鉄道保有機構の業務を引き継ぎ、鉄道整備基金設立
平成9年 10月	鉄道整備基金と船舶整備公団が統合し、運輸施設整備事業団設立
	北陸新幹線（高崎・長野間）開業
平成10年 10月	解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を、日本鉄道建設公団が承継 国鉄清算事業本部を設置
平成13年 3月	解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を、運輸施設整備事業団が承継
同年 12月	特殊法人等整理合理化計画により、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、 独立行政法人となることが閣議決定
平成14年 12月	東北新幹線（盛岡・八戸間）開業
平成15年 10月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）設立
平成16年 3月	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）開業
平成22年 12月	東北新幹線（八戸・新青森間）開業
平成23年 3月	九州新幹線（博多・新八代間）開業
平成27年 3月	北陸新幹線（長野・金沢間）開業
平成28年 3月	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業

3. 事業の内容

(2) 資本金の構成

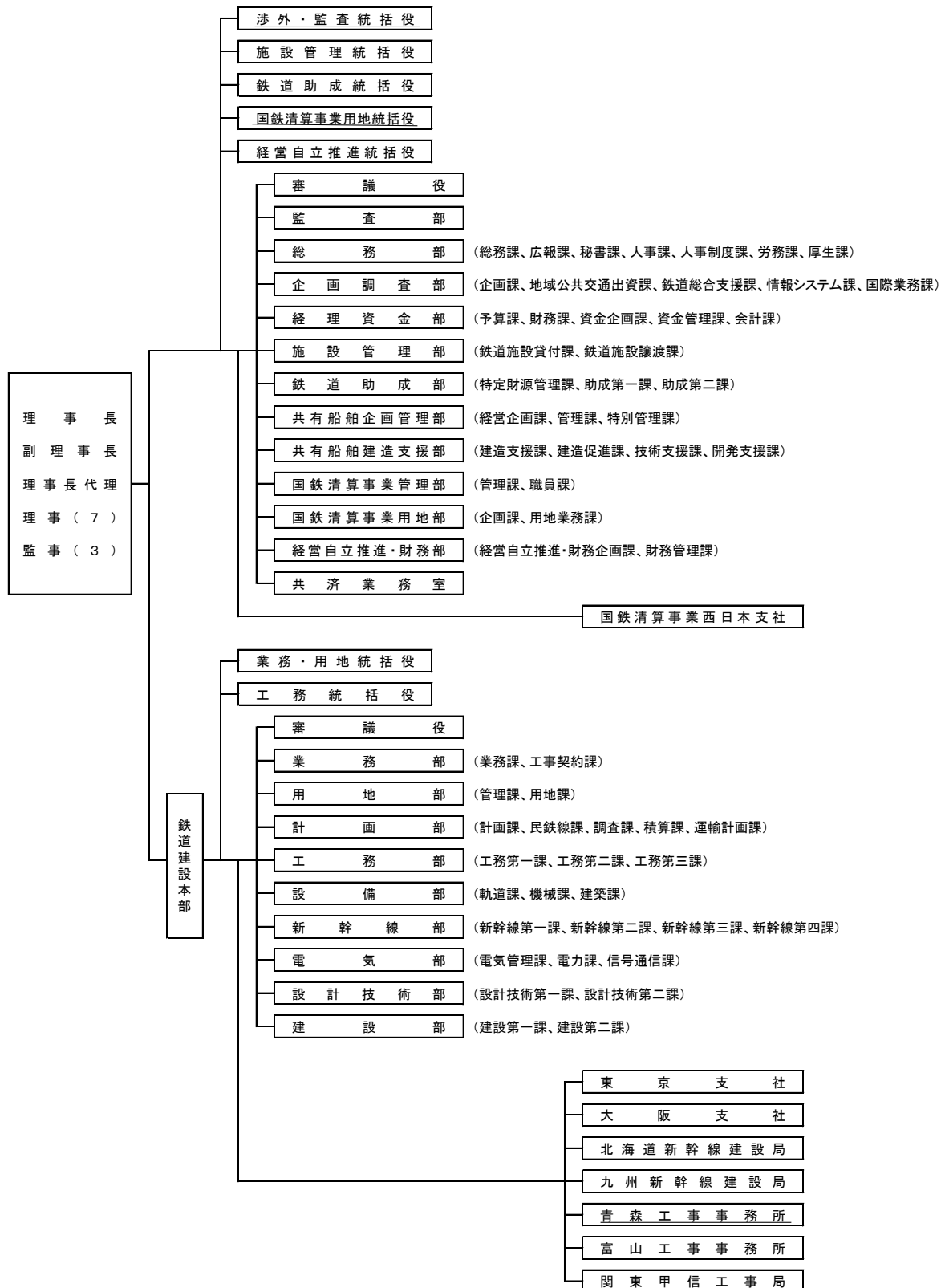
当機構の資本金は1,158億2,912万5,143円（平成28年4月1日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	51,967
海事勘定	63,767
<u>地域公共交通等勘定（注）</u>	-
助成勘定	94
特例業務勘定	-
資本合計	115,829

（注）基礎的研究等勘定は、平成27年8月26日より地域公共交通等勘定となっています。

(3) 組織図 (平成 28 年 4 月 1 日現在)



(7) 当機構の業務内容について

当機構の業務は、機構法第13条並びに附則第11条及び債務等処理法第13条の規定により、①「鉄道建設業務」、②「船舶共有建造業務」、③「地域公共交通出資等業務」、④「内航海運活性化融資業務」、⑤「鉄道助成業務」及び⑥「国鉄清算業務」から構成されています。

なお、「高度船舶技術実用化助成業務」については、平成28年4月1日に廃止されました。

①鉄道建設業務

(ア) 新幹線鉄道

(略)

整備新幹線の建設については、政府・与党における検討結果に基づき、順次その取扱いが定められてきました。これまでに開業した整備新幹線は、平成9年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）、平成14年12月の東北新幹線（盛岡・八戸間）、平成16年3月の九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）、平成22年12月の東北新幹線（八戸・新青森間）、平成23年3月の九州新幹線（博多・新八代間）、平成27年3月の北陸新幹線（長野・金沢間）及び平成28年3月の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）となっています。

現在、全幹法に基づき工事実施計画の認可を受けた北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（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	平成28年3月開業
	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	平成27年3月開業
	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	営業中	929km	
	建設中	403km	
合 計		1,332km	駅間距離

(イ) 幹線鉄道

(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、主要な線としては根岸線、武蔵野線、京葉線、伊勢線、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。

(ロ) 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 27 年度の受託工事は、山梨リニア実験線、つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事及びえちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事等を行いました。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成 27 年度は、小田急多摩線延伸線等の調査を実施しました。

（略）

<受託工事（平成 27 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	
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	
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	

<受託調査（平成 27 年度）の主な実績>

（略）

③地域公共交通出資等業務

当機構は、地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対する出資業務を行います。

（略）

④内航海運活性化融資業務

（略）

⑤鉄道助成業務

(り) 低利資金の融通又は無利子での貸付

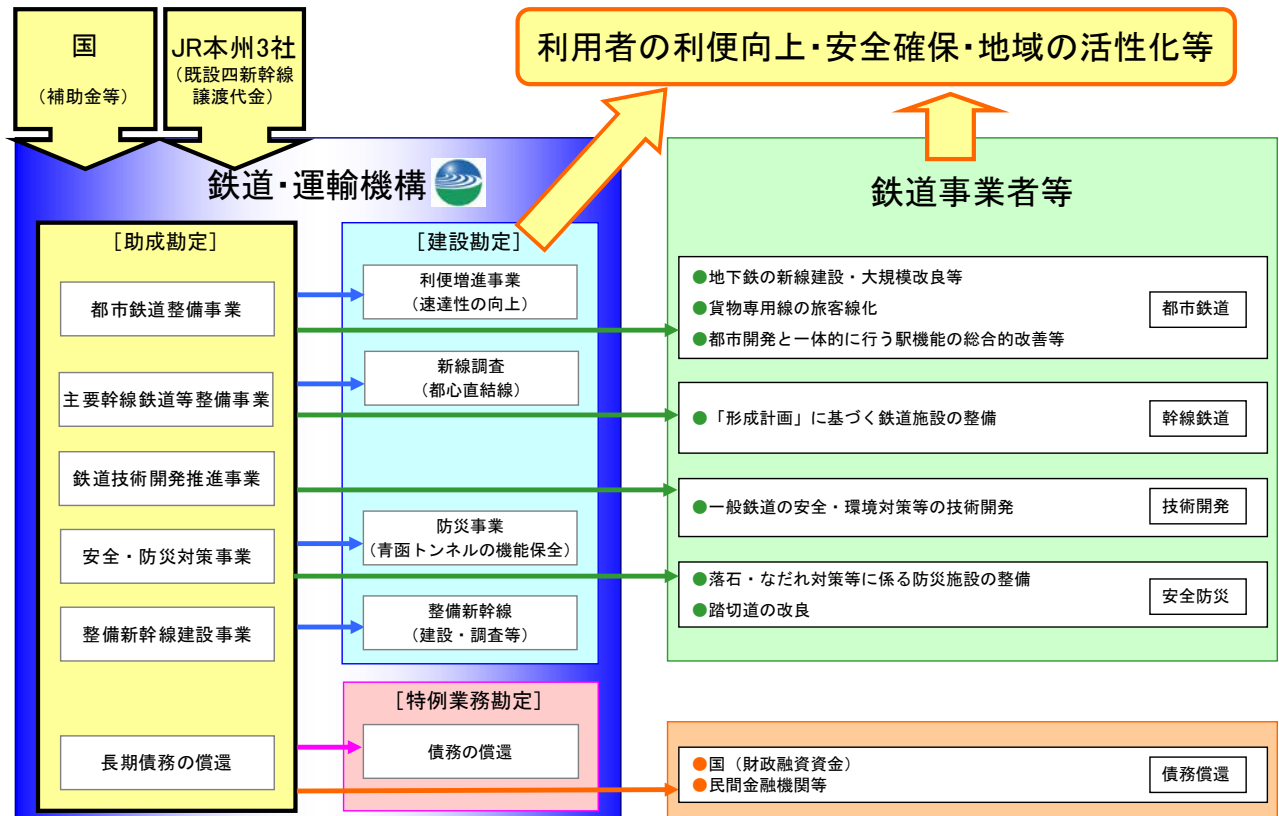
- ・ 既設新幹線譲渡収入を財源として、新幹線鉄道の輸送力増強に関する大改良事業を行う鉄道事業者のために、日本政策投資銀行を介して低利資金の融通を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 7 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

当該事項に係る貸付金残高については、平成 27 年 12 月をもって完済されています。

- ・ 同様に既設新幹線譲渡収入を財源として、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業について、東京地下鉄株式会社（旧帝都高速度交通営団。以下「東京メトロ」という。）及び旧公団（建設勘定）に対し、無利子貸付を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 19 年度までであり、その後新規貸付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 28 年 4 月 1 日現在 185,511 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。）。

< 鉄道助成業務のスキーム >



⑥国鉄清算業務

(イ) 日本国有鉄道の職員であった者等に係る年金追加費用等に要する費用

(略)

- ・ 並行在来線の支援に係る措置

さらに、これらを実施するための法律が制定され、特例業務勘定の新たな業務として実施することとなりました。

これに加え、平成 28 年度より、J R 北海道及び J R 四国に対しては、輸送の安全の確立のための鉄道施設等の整備について、両社の最大限の自助努力を前提としつつ、なお及ばない部分について、必要な安全投資及び修繕を実施できるようにすることにより、両社の経営自立を支援するため、追加的支援措置を実施することとなりました。

なお、J R 九州については、経営の効率化や多角化を進め、近年では安定的に経常黒字を計上し、他の鉄道会社と比べても遜色ない経営状況にあること、経営基盤は確立したと言える状況にあることに鑑み、早期に完全民営化に向けた手続を進める必要があることから、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」の適用を平成 28 年 4 月 1 日をもって除外されたところです。

- 「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」(平成 23 年 5 月 2 日法律第 42 号)
- 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」(平成 23 年 6 月 15 日法律第 66 号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。)
- (i) 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受けるべきものとして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行並びに北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社にに対し、特別債券の引き受けに要する費用に充てるための無利子の資金の貸付け
- (ii) 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に対して、老朽化施設の更新等に係る無利子貸付及び助成金の交付

- (iii) 北陸新幹線(高崎・長野間)の債務償還の費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ
- (iv) 並行在来線の貨物調整金に要する費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ
- 「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」(平成27年6月10日法律第36号)
- (略)

(8) 損益構造について

②海事勘定

(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せ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したが、平成28年4月1日に廃止されました。

③基礎的研究等勘定

内航海運活性化融資業務については、日本内航海運組合総連合会が行う内航海運暫定措置事業に必要な資金を当機構が政府保証の下に金融機関から低利で調達し同連合会への融資を行っており、その手数料としての融資業務収入により融資事業諸費、管理費がまかなわれています。なお、手数料の水準はこれらの費用をまかなえるように設定されています。

なお、基礎的研究業務については、公募方式による競争的資金制度に係る研究業務費及び管理費の全額が運営費交付金でまかなわれていましたが、平成24年度末をもって業務を終了しております。

また、基礎的研究等勘定は、平成27年8月26日より地域公共交通等勘定となっています。

⑤特例業務勘定

(略)

旧国鉄職員の年金等の支払のための引当金は適正に確保しており、また、債務等処理法の一部を改正する法律の施行に伴い実施する新たな鉄道関連施策については、当面は、特例業務勘定の収入の範囲内で実施することを予定しており、当機構の経営・財務状況に問題は生じないものと考えています。

(略)

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

(略)

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

(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年度末の完成を目指すことになりました。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大臣の認可を得て

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。

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

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

その後、平成 22 年 12 月には東北新幹線（八戸・新青森間）、平成 23 年 3 月には九州新幹線（博多・新八代間）、平成 27 年 3 月には北陸新幹線（長野・金沢間）、平成 28 年 3 月には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業しました。

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 月に国土交通大臣より工事実施計画が認可され、工事に着手しました。

平成 27 年 1 月に政府・与党整備新幹線検討委員会が開かれ、政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は平成 47 年度から 5 年前倒しし、平成 42 年度末の完成・開業を目指すこと、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は平成 37 年度から 3 年前倒しし、平成 34 年度末の完成・開業を目指すこと、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）はフリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成 34 年度から可能な限り前倒しすることとされました。

（略）

（２）整備新幹線建設の費用負担等について

（略）

なお、北陸新幹線（高崎・長野間）については、平成 10 年 2 月の冬季長野オリンピックの開催時期に開業を間に合わせる必要があったことなどから、事業費を確保するために無償資金に加えて例外的に一部有利子資金（約 2,800 億円）を調達しています。この有利子資金は、整備新幹線の貸付料により償還されていました。その後、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き償還されることとなりましたが、平成 27 年度に全額償還されています。

（略）

（並行在来線の取扱い）

- ①平成 8 年 12 月の政府・与党合意において、建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時に J R 旅客鉄道株式会社の経営から分離することとされています。
- ②平成 12 年 12 月の政府・与党申合せにおいて、J R 旅客鉄道株式会社から経営分離された並行在来線上を引き続き J R 貨物鉄道株式会社が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴う J R 貨物鉄道株式会社の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講じることが決定され、これに基づき、J R 貨物鉄道株式会社に対し鉄道貨物輸送調整金が交付されることとなりました。

また、現在は、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、当該調整金の交付は、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き行われています。

6. 鉄道建設業務等の概要について

（１）新幹線の建設

平成 28 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、平成 28 年 3 月 26 日に開業しました。平成 28 年度は環境対策工等を行います。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間211.7kmについては、渡島トンネル、昆布トンネル及び立岩トンネル等の工事を行います。また、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

北陸新幹線の長野・金沢間231.1kmについては、平成27年3月14日に開業しました。平成28年度は、昨年度に引き続き、環境対策工等を行います。

北陸新幹線の金沢・敦賀間114.4kmについては、新北陸トンネル等のトンネル工事並びに手取川橋りょう及び九頭竜川橋りょう等の明かり工事を行います。また、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

九州新幹線武雄温泉・長崎間67.0kmについては、武雄トンネル、久山トンネル及び新長崎トンネル等のトンネル工事並びに嬉野温泉駅高架橋及び大村車両基地路盤等の明かり工事を行います。

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建設推進高度化等事業は、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 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	平成 28 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	<u>73,992</u>	<u>50,000</u>	<u>8,000</u>	平成 30 年度末 (平成 28 年 3 月 26 日開業)	北海道旅客 鉄道株式会 社
新函館北斗・札幌間	211.7	<u>11,941</u>	<u>20,000</u>	<u>34,000</u>	新青森・新函館 北斗間の開業 から概ね 20 年 後 (注 4)	
北陸新幹線						
長野・金沢間	231.1	<u>79,932</u>	<u>29,000</u>	<u>10,000</u>	平成 29 年度末 (平成 27 年 3 月 14 日開業)	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	<u>6,912</u>	<u>22,000</u>	<u>90,000</u>	長野・金沢間の 開業から概ね 10 年後 (注 4)	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	<u>25,091</u>	<u>39,000</u>	<u>50,000</u>	認可の日から 概ね 10 年後 (注 4)	九州旅客鉄 道株式会 社
要調整分	二	二	二	<u>13,000</u>		
着工区間計						
(注 2) (3 線 5 区間)	772.5	<u>197,868</u>	<u>160,000</u>	<u>205,000</u>		
建設推進高度化等事業		<u>4,115</u>	<u>2,497</u>	<u>2,445</u>		
合 計		<u>201,983</u>	<u>162,497</u>	<u>207,445</u>		

(注 1) 平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 年度事業費は年度初の事業計画額、平成 28 年度事業費は概算決定額としています。

(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 28 年度事業費が計上されている路線の合計としています。

(略)

(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 28 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 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	平成 28 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	3,430	3,300	3,600	平成 30 年度	小田急電鉄 株式会社

(注 1) 平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 年度事業費は年度初の事業計画額、平成 28 年度事業費は概算決定額
としています。

(略)

(3) 都市鉄道利便増進事業

(略)

平成 28 年度は、相鉄・J R 直通線では、用地取得を進めるとともに、相鉄線内改修工事、西谷駅付近工事、羽沢
駅（仮称）工事、横浜羽沢駅構内工事及び西谷駅から羽沢駅間の設備（軌道・建築・電気）工事を実施します。相
鉄・東急直通線では、用地取得を進めるとともに、鳥山川付替え工事、羽沢トンネル工事、新横浜駅（仮称）工事、
新横浜トンネル工事、新綱島駅（仮称）工事、綱島トンネル工事及び東急東横線改築工事を実施します。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 Km	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	平成 28 年度 事業費	開業予定	鉄道事業者又は軌道 経営者
神奈川東部方面線		12.7	17,912	26,535	40,800	下記参照	下記参照
〔相鉄・J R 直通線〕	西谷・横浜羽 沢間	2.7				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				平成 31 年度	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社

(注) 平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 年度事業費は年度初の事業計画額、平成 28 年度事業費は概算決定額と
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 J R 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 28 年度は、変電所施設及び電力施設等の改修工事
を行います。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	平成 28 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	—	1,886	1,895	1,290	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 年度事業費は年度初の事業計画額に補正予算を加えた額、平成 28 年度
事業費は概算決定額としています。

(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 28 年度は、つくばエクスプレス線車両基地出入庫線複線化工事及びえちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事等を行います。

＜受託事業＞

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	平成 28 年度 事業費	完成予定又は 完成年度	鉄道事業者又は 軌道経営者
山梨リニア実験線	笛吹市・ 上野原市間	42.8	<u>4,361</u>			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	<u>725</u>			平成 26 年度	仙台市
つくばエクスプレス線	車両基地出入庫 線複線化工事	1.4	<u>2,165</u>			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	—	<u>450</u>			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	2.6	<u>1,531</u>			平成 30 年度	えちぜん鉄道 株式会社
調査受託等			<u>1,519</u>				
計			<u>10,751</u>	<u>7,611</u>	<u>12,754</u>		

(注) 平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 年度事業費は年度初の事業計画額、平成 28 年度事業費は概算決定額としています。

(6) その他

上記のほか、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28年度は、引き続き事業化に向けた検討の深度化を図るため、ルートの精査及び主要施設の構造検討などを行います。

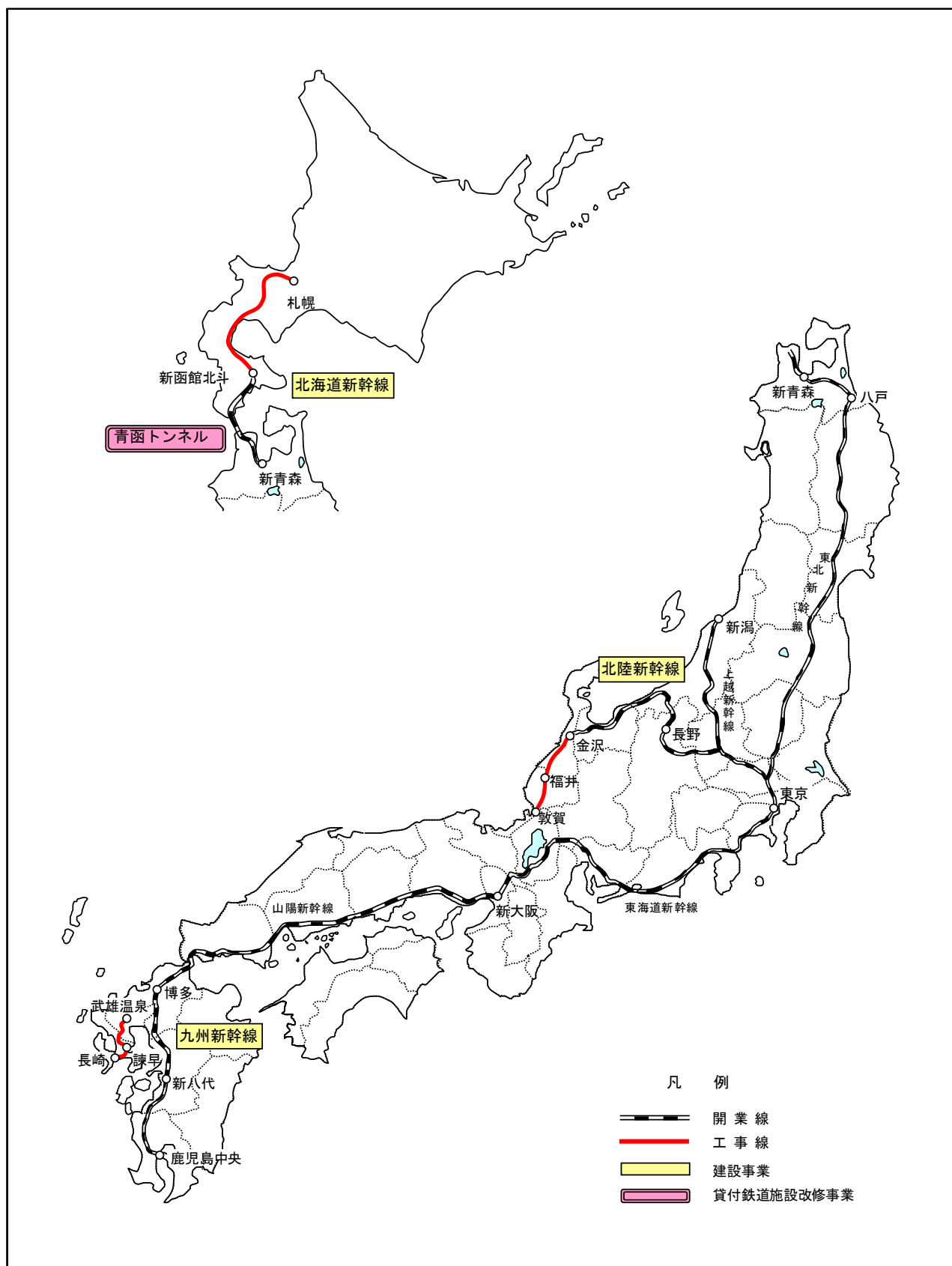
(単位：百万円)

線 名	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	平成 28 年度 事業費	備考
都心ー空港・郊外直結鉄道調査	<u>150</u>	<u>180</u>	<u>90</u>	

(注) 平成26年度実施額は決算額、平成27年度事業費は年度初の事業計画額、平成28年度事業費は概算決定額としています。

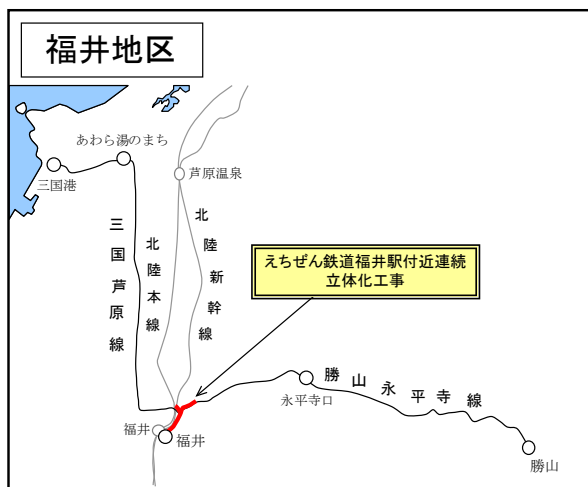
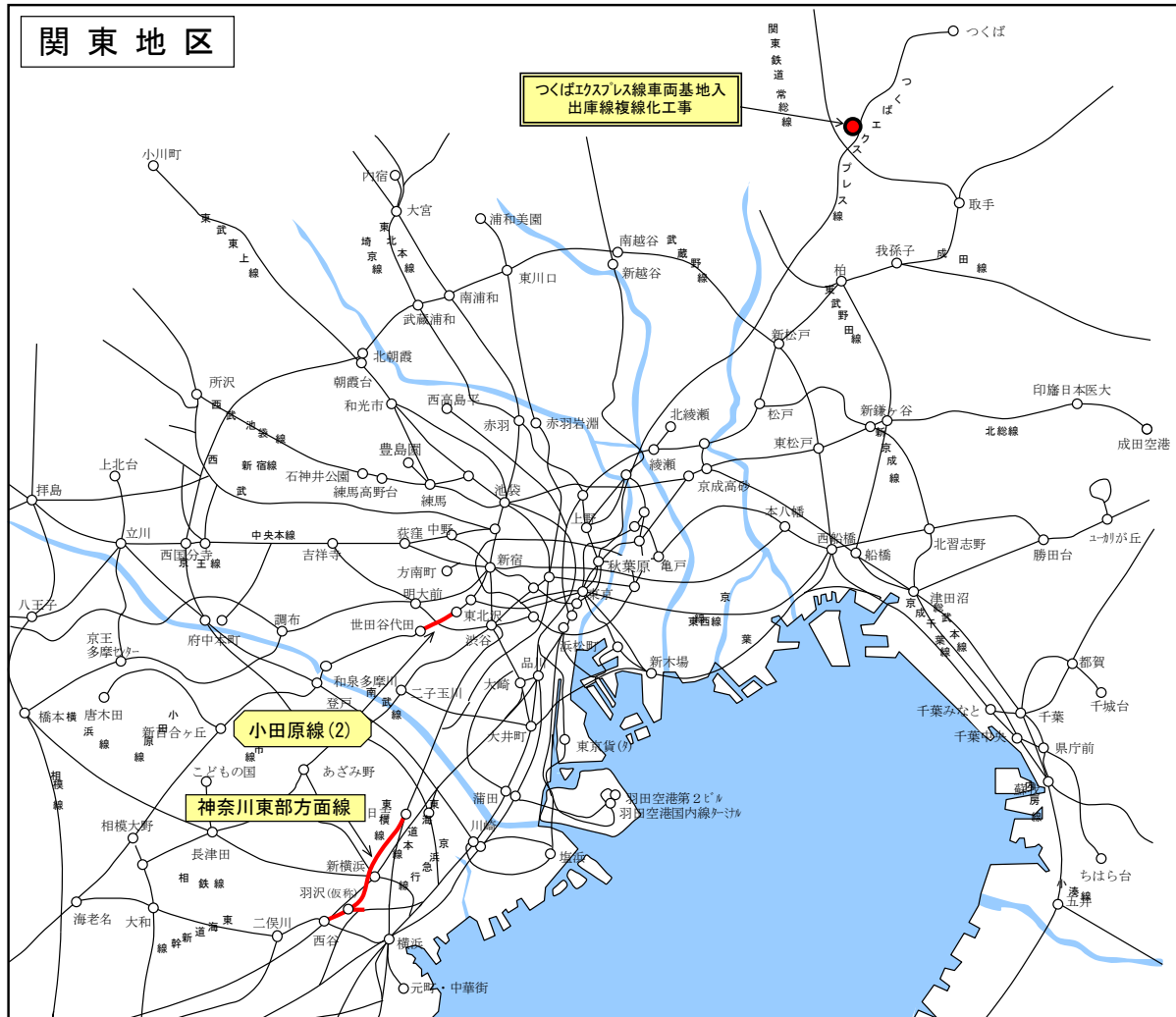
平成28年度 建設線等路線図

(新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



平成28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)



7. 資金調達の概要

(1) 長期借入金

③基礎的研究等勘定(注)

(単位：百万円)

借入先	区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
民間借入金（政府保証）	調達額	52,790	46,052	38,000
	償還額	54,055	52,790	46,052
	期末残高	52,790	46,052	38,000

(注) 基礎的研究等勘定は、平成27年8月26日より地域公共交通等勘定となっています。

9. 行政改革関連事項について

③独立行政法人と特殊法人との比較

(略)

<旧公団及び旧事業団との比較>

	独立行政法人鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構	旧日本鉄道建設公団	旧運輸施設整備事業団
(略)			
業務の 範囲	機構法に明記（機構法第13条）	旧公団法に明記（旧公団法第19条）	旧事業団法に明記（旧事業団法第20条）
(略)			
主務大臣の 関与	主務大臣の一般的監督権限に係る規定は置かない。主務大臣の関与は、通則法、個別法等法令上個別に明記されたものに限定。（通則法第30条、機構法第14条他）	旧公団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧公団法第35条） このほか、旧公団法に個別の関与を規定。（旧公団法第26条他）	旧事業団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧事業団法第38条） 旧事業団法に個別の関与を規定。
(略)			

④当機構の設立時の貸借対照表について

(略)

(参考) 旧公団及び旧事業団と機構の主要業務(移行業務) 比較

	旧日本鉄道建設公団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
○一般勘定※1	新幹線鉄道 建設、調査、貸付 災害復旧工事 その他の鉄道・軌道 建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事	→	新幹線鉄道 建設、調査、貸付 災害復旧工事 その他の鉄道・軌道 建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事	
○特例業務勘定	旧国鉄職員の年金関係費用支払い 承継した土地、株式等の資産処分 承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備 J R 本州 3 社以外の J R 会社への 資金貸付	→	旧国鉄職員の年金関係費用支払い 承継した土地、株式等の資産処分 承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備 J R 本州 3 社以外の J R 会社への 資金貸付	
	旧運輸施設整備事業団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
○鉄道勘定※2	整備新幹線建設助成 主要幹線鉄道整備助成 都市鉄道整備助成 リニア等鉄道技術開発推進助成 安全・防災対策助成 長期債務の償還 無利子貸付 バリアフリー等助成 ※3	→	整備新幹線建設助成 ☆ 主要幹線鉄道等整備助成 ☆ 都市鉄道整備助成 ☆ 鉄道技術開発推進助成 安全・防災対策助成 ☆ 長期債務の償還 無利子貸付 ※4 ☆ 廃止	
○船舶勘定※5	共有建造 国内旅客船建造 国内貨物船建造 係留船改造 近海船建造 改造融資 ※6 債務保証 技術支援	→	共有建造 国内旅客船建造 国内貨物船建造 廃止 廃止 廃止 廃止 技術支援	
○造船勘定※5	高度船舶技術に関する技術支援 構造転換	→	高度船舶技術に関する技術支援 ★ 構造転換 ★	
○基礎的研究等 勘定※7	運輸技術に関する基礎的研究 内航海運活性化融資	→	運輸技術に関する基礎的研究 ★ 内航海運活性化融資	

※1 当機構においては建設勘定となっています。

※2 当機構においては助成勘定となっています。

※3 印は、旧事業団法上の業務ですが、平成 14 年度において国へ移管された業務です。

※4 印の業務は、平成 19 年度までであり、その後の新規貸付は行っておりません。

※5 船舶勘定、造船勘定は、平成 18 年 4 月 1 日より海事勘定となっています。

※6 印は、旧事業団法上の業務ですが、平成 14 年度予算において廃止された業務です。

※7 基礎的研究等勘定は、平成 27 年 8 月 26 日より地域公共交通等勘定となっています。

☆印の業務に係る旧日本鉄道建設公団への助成は、機構設立後は勘定間繰入れとなっています。★印の業務は機構設立後、漸次廃止されております。

(略)

1 1. 役職員数の状況（平成28年4月1日現在）

	平成 <u>28</u> 年度
役 員 数	13名
職 員 数	<u>1,598</u> 名

第2 事業の状況

1. 業績等の概要

○各勘定の財務諸表

(3) 基礎的研究等勘定(注)

②損益計算書

(略)

<損益計算書>

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
経常費用	181	166	経常収益	255	196
基礎的研究等業務費	23	30	貸付金利息収入	142	109
融資事業諸費	22	29	融資業務収入	111	86
その他	1	1	その他	0	0
一般管理費	117	113	財務収益	0	0
財務費用	40	21	雑益	1	1
臨時損失	0	0			
当期総利益	73	30			
合 計	255	196	合 計	255	196

(注) 基礎的研究等勘定は、平成 27 年 8 月 26 日より地域公共交通等勘定となっています。

2. 対処すべき課題

(1) 鉄道建設業務関係

(略)

<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

ア コンプライアンス担当理事の設置

イ 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

ア 全役職員を対象とした「入札談合等関与行為防止に関する講習会」の実施

イ 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

ウ 役職員に向けたコンプライアンスに係る研修の実施及びマニュアルの作成

(3) 社外における公益通報窓口の設置

(4) 発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備

(5) 意識改革に向けた取組

ア 幹部による啓蒙活動

イ 機構の「行動指針」において法令遵守を確率的に明示化

ウ 機構内コンプライアンス月間の制定

2. ガバナンスの強化

(1) 内部監査協会の内部監査基準を踏まえた内部監査体制の強化

ア 内部監査の独立性の確保

イ 内部監査の客観性の確保

ウ 監査担当職員の研修の受講を通じた能力向上

エ 抜き打ち監査の実施

(2) 工程管理の組織的な対応の強化

ア 本社役員と地方機関職員との直接意見交換の実施

イ 工程会議等の深度化

ウ 入札・契約手続運営委員会を強化し、入札不調対策を検討するとともに、本社とも情報共有

(3) 組織体制と人員配置の見直し

ア 地方機関における業務内容に合わせた担務の見直し

イ 事業量に見合った適正な要員の計画的な確保

ウ 工事発注を担当する職員の長期にわたる同一箇所への配属の防止

3. 入札・契約監視機能の強化

(1) 入札監視委員会の機能強化

- ア 入札監視委員会の審議対象に高落札率の全契約を追加
- イ 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
- ウ 理事長に対する意見具申の仕組みの確立
- エ 充実した調査に向けた整備

(2) 公正入札等調査委員会の運営の見直し

- ア 調査方法の見直し
- イ 事業者のコンプライアンス部門に内部調査を依頼

(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

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

4. 入札契約手続きの見直し

(1) 入札不調対策の強化

- ア 入札不調案件に係る再入札機会の拡大
- イ 見積活用方式の導入
- ウ 積算の前提条件を積極的に公開

(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) 総合評価落札方式のルール化

- ア 技術提案の評価基準のデータベースを用いた評価の徹底
- イ 技術提案書のマスキングの徹底
- ウ 第三者の視点による評価結果の審査
- エ 総合評価落札方式の導入の拡大（機械工事、電気工事）

5. 情報管理の徹底

(1) 外部事業者等との接触の制限

- ア 外部事業者との打合せ場所の制限
- イ 部外者が入館する際の訪問先の網羅的な申告

(2) 入札時における関係職員と入札参加者の接触に関するルール化

(3) 外部からの不当な働きかけに対する報告の徹底

(4) 発注に係る秘密情報などへの情報接触者の限定

- ア 入札関連情報の社内意思決定に関与する者の最小限化
- イ 発注事務に係る秘密情報の管理責任者の明確化
- ウ 職員の秘密情報に関する意識改革
- エ 機構内のITシステムにおける証跡管理の拡充による適切な情報管理の促進
- オ 情報の適切な保管の呼びかけ

6. ペナルティの強化

(1) 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）

(2) 入札談合を行っている事業者からの申告の促進

7. 機構OBとの関係

(1) 機構OBがいる企業に配慮・優遇はしないとの宣言

(2) 談合に関与した企業への再就職の自粛要請（企業及び退職予定者に自粛を要請）

(3) 役職員の再就職に関する依頼等の規制の徹底（平成27年4月施行の独立行政法人通則法改正を前倒しで徹底）

(4) 機構OBとなる職員への研修の実施

8. 再発防止対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) 応札状況の透明化・情報公開

(2) 海事関係

(略)

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。

た。さらに、平成28年2月には、平成25、26年度の実績を反映し、繰越欠損金削減計画に定める第三期中期計画期間中の削減目標額を43億円から123億円に変更しました。

当機構においては、引き続き船舶共有建造業務の財務改善に努めてまいります。

(略)

(参考3)「繰越欠損金削減計画」

繰 越 欠 損 金 削 減 計 画

平成28年2月23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腹過剰となり、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・回収促進等を図ることに加え、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・回収促進等を図る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26年度は実績値を反映。平成27年度は、当初予算額を反映。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、123億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

③ ホームページの適正な管理・運用

上記①及び②のほか、当機構の業務等の情報は、利用者が適切にかつ見やすく興味を持てるよう、できるだけ新しい情報を掲載するよう適時更新し、さらに、各地方機関のパンフレットやプレスリリース資料を掲載するなど当機構情報の充実を図り、より分かりやすいホームページにしています。

(略)

(6) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

(略)

これに引き続き、平成12年9月は、政府は更なる公共工事コスト削減対策として、平成12年度から平成20年度までの9年度にわたる公共工事のコスト削減の「新行動方針」を策定しました。

(略)

機構プログラムは終了しましたが、公共事業を経済的、効率的に実施していくためにも、同プログラムの考え方に基づきフォローアップを平成29年度まで継続し、平成19年度を基準として実績の把握を行うこととしています。

ただし、国土交通省と同様に、総合コスト改善率の目標値は参考とし、新たな目標値は設定しないこととしました。

ちなみに、平成 27 年度のコスト改善率は、5.1%となりました。平成 28 年度も昨年度同様建設コスト改善に取り組みます。

(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 25 年度～平成 27 年度）＞

施策分類	施 策 項 目	施 策 概 要
工事コストの改善	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを改善
	トンネル灯具の仕様を変更	トンネル灯具の安定器仕様を電磁式から電子式に変更し、設置台数が減少することにより工事コストを改善
	吹付けコンクリートの材料変更	トンネル吹付けコンクリートの材料のうち、シリカフェュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更しコスト改善
	駅本屋の外壁仕上げの見直し	駅本屋拡幅部の外壁仕上げの見直しによるコスト改善
	くい発生土の流用によりコスト改善	くいの発生土を改良し、埋め戻し材として自ら利用することによりコスト改善
	消雪基地の給水方式の見直し	上水道給水方式を井戸給水方式に変更し、コスト改善
	構造物の基礎構造の変更	地質確認の結果、橋りょう基礎の場所打ち杭を直接基礎に変更し、コスト改善
	協議により、トンネル掘削土の処理場を近傍へ変更	トンネル掘削土の運搬場所を近傍に変更してコスト改善
	新技術の開発	従来のシールド工法からより経済的な S E N S を開発・採用しコスト改善
	協議によるスパン割の見直し	鉄道事業者との協議により、鋼橋脚を R C 橋脚に変更、及び H 鋼埋込桁のスパンを変更し、コスト改善
	レール削正車の運搬方法の変更	協議により、船舶による運搬を J R 委託工事（オンレール）に変更し、コスト改善
	鉄製トロ等横取治具の開発	工事用車両の上下線の入れ換え作業において、可動式横取装置を使用していたが、新たに横取治具を開発し、コスト改善
	車体塗装・乾燥装置の見直し	新幹線における車体の塗装装置と乾燥装置を個別方式から一体化方式に改良し、コスト改善
	国有林野内に新設した工事用道路の存置	国有林野内に新設する工事用道路は、工事完了後は原形復旧が原則だが、協議の結果、存置することでコスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の施工減	鉄道事業者との協議により、第三者による用地占有の可能性の低い場所は、用地侵害防除柵の施工を省略し、コスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の構造変更	鉄道事業者との協議により、新幹線と J R 在来線との境界は、第三者による用地占有の可能性が低いことから、パイプ柵に変更しコスト改善
	駅本屋及び旅客上屋規模の施工減	鉄道事業者との協議により、駅本屋、旅客上屋の規模を減じてコスト改善
	車両検修建物の屋根防水仕様の見直し	車両検修建物の屋根形状を変更のうえ、防水工法を見直し、コスト改善
	シールドセグメントにボルトレス継手を採用	セグメントのボルト継手をボルトレス継手に変更し、ボルトの締め付け時間が不要となりセグメントの組立時間が短縮
	シールドの縦断勾配の見直し	建物の基礎杭がシールドに支障することがわかり、縦断勾配を下げることで支障する基礎杭を回避し、コスト改善
	新幹線橋りょう下部工と並行する道路橋下部工を一体化	新幹線と並行する道路の橋りょう下部工を新幹線下部工と一体構造にすることによりコスト改善
	他工事の建設発生土を有効利用	購入土による盛土の造成を他工事の建設発生土を有効利用することによりコスト改善
(略)		

6. 研究開発活動

(3) 学会等の受賞実績

当機構及びその前身たる旧公団における受賞の主なものは、次の通りです。

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
(略)				
北陸新幹線	平成 7 年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化
	平成 8 年	土木学会	技術賞	北陸新幹線高速分岐器（38番）の開発・敷設（分岐側通過速度160km/hの高速分岐器）
	平成 9 年	電気学会	電気学術振興賞	北陸新幹線車両基地用不平衡補償単相き電装置の開発
	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	P C 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	P C 工学会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線神通川橋りょう
		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
	<u>平成27年</u>	<u>「鉄道の日」実行委員会</u>	<u>日本鉄道賞</u>	<u>沿線自治体との緊密なパートナーシップによる北陸新幹線金沢開業</u>
		<u>鉄道建築協会</u>	<u>最優秀協会賞</u>	<u>北陸新幹線富山駅</u>
		<u>鉄道建築協会</u>	<u>協会賞</u>	<u>北陸新幹線金沢駅、飯山駅、新高岡駅</u>
		<u>照明学会</u>	<u>照明普及賞</u>	<u>北陸新幹線金沢駅の照明</u>
(略)				

(4) 特許権等

平成28年4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	95（3）	11
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 (略)

平成27年度までに技術協力を行った国及び地域は70に及び、延べ2,093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。

第4 法人の状況

1. 資本金残高の推移

当機構の平成22年度から平成26年度における資本金残高の推移は、以下の通りです。

(単位：百万円)

区 分	会計区分	平 成 22年度末	平 成 23年度末	平 成 24年度末	平 成 25年度末	平 成 26年度末
建設勘定	一般会計	7,950	7,950	7,950	7,573	7,397
	財政投融资特別会計	44,570	44,570	44,570	44,570	44,570
	計	52,520	52,520	52,520	52,144	51,967
海事勘定	一般会計	59,067	58,067	58,067	58,067	58,067
	財政投融资特別会計	5,700	5,700	5,700	5,700	5,700
	日本政策投資銀行	1,000	—	—	—	—
	計	65,767	63,767	63,767	63,767	63,767
基礎的研究等勘定 (注3)	一般会計	66	66	66	—	—
助成勘定	一般会計	94	94	94	94	94
合 計	一般会計	67,178	66,178	66,178	65,735	65,558
	財政投融资特別会計	50,270	50,270	50,270	50,270	50,270
	小計（政府出資額）	117,448	116,448	116,448	116,006	115,829
	日本政策投資銀行	1,000	—	—	—	—
	合 計	118,448	116,448	116,448	116,006	115,829

(注1) 平成26年度には、通則法第46条の2第1項に基づく政府出資金の国庫納付により、建設勘定において176百万円を減資しております。

(注2) 特例業務勘定に資本金は存在しません。

(注3) 基礎的研究等勘定は、平成27年8月26日より地域公共交通等勘定となっています。

2. 役員の状況（平成28年4月1日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	北 村 隆 志	自 平成27年10月1日 至 平成30年3月31日	昭和51年4月運輸省入省 平成24年9月海上保安庁長官 平成25年8月内閣官房内閣審議官(内閣官房副長官補付)(命)内閣官房国土強靱化推進室次長 平成26年10月大阪国際空港ターミナル(株)特別顧問
副理事長	斎 藤 浩 司	(平成26年10月1日) 自 平成27年10月1日 至 平成31年9月30日	昭和54年4月日本国有鉄道入社 平成22年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部北陸新幹線第二建設局長 平成24年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部新幹線部長
理事長代理	土 屋 知 省	(平成27年7月31日) 自 平成27年10月1日 至 平成29年9月30日	昭和57年4月運輸省入省 平成25年8月国土交通省鉄道局次長 平成26年7月国土交通省近畿運輸局長
理 事	露 木 伸 宏	(平成27年7月31日) 自 平成27年10月1日 至 平成29年9月30日	昭和59年4月運輸省入省 平成24年9月国土交通省大臣官房運輸安全監理官 平成25年7月海上保安庁総務部参事官(海洋情報部)
理 事	醍 醐 明 彦	(平成25年7月1日) 自 平成27年10月1日 至 平成29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	神 山 和 美	(平成26年10月1日) 自 平成27年10月1日 至 平成29年9月30日	昭和62年4月(財)日本経済研究所入社 平成25年4月(株)日本経済研究所社会インフラ本部長 平成25年6月(株)日本経済研究所執行役員社会インフラ本部長
理 事	米 田 浩	自 平成27年10月1日 至 平成29年9月30日	昭和58年4月運輸省入省 平成24年9月運輸安全委員会事務局審議官 平成25年7月四国旅客鉄道(株)鉄道事業本部特任部長(誘客・サービス担当) 平成26年7月四国旅客鉄道(株)総合企画本部特任部長兼鉄道事業本部特任部長(誘客担当)
理 事	山 中 淳 彦	(平成25年10月1日) 自 平成27年10月1日 至 平成29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
理 事	服 部 修 一	自 平成27年4月1日 至 平成29年3月31日	昭和53年4月日本鉄道建設公団入社 平成20年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東北新幹線建設局長 平成23年5月鉄道・運輸機構鉄道建設本部設計技術部長
理 事	松 橋 貞 雄	自 平成27年4月1日 至 平成29年3月31日	昭和55年4月日本鉄道建設公団入社 平成22年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部新幹線部新幹線第一課長 平成24年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部北陸新幹線第二建設局長
監 事	藤 田 親 史	(平成25年10月1日) 自 平成27年10月1日 至 平成29事業年度の 財務諸表承認日	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・リソースズグループ長付

監 事	横 内 泉	自 平成27年10月 1 日 至 平成29事業年度の 財務諸表承認日	昭和58年 4 月警察庁入庁 平成24年 8 月警察大学校警察政策研究センター所長 平成25年 8 月宮城県警察本部長
監 事	木 下 和 彦	(平成25年 7 月 1 日) 自 平成27年10月21日 至 平成29事業年度の 財務諸表承認日	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

第5 経理の状況

2. 当機構の財務について

(1) 経理の特徴について

当機構では、機構法第 17 条第 1 項及び債務等処理法第 27 条第 1 項の規定に基づき、以下に係る業務を区分して経理しております。①建設勘定、②海事勘定、③基礎的研究等勘定、④助成勘定及び⑤特例業務勘定

但し、助成勘定と建設勘定及び特例業務勘定間、特例業務勘定と建設勘定間では、事業資金の勘定間繰入等の受入れを行っています。

なお、基礎的研究等勘定は、平成 27 年 8 月 26 日より地域公共交通等勘定となっています。

4. 財務諸表(企業会計原則準拠)等について

当機構の財務諸表につきましては、当機構ホームページ

(<http://www.jrtt.go.jp/010organization/0organization-Index.html#p5>) をご参照下さい。

(参考) 民間の会計基準との主な相違は次の通りです。

区 分	独立行政法人会計基準等	民間の会計基準
①退職給付引当金	平成 24 年 5 月 17 日に改訂された「退職給付に係る会計基準」で、従前より変更となった会計処理は適用していない。なお、当該会計処理は平成 27 年度より適用することとしている。	「退職給付に係る会計基準」、「同注解」及び「退職給付会計に関する実務指針」に基づく会計処理による。
(略)		

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。