

債券内容説明書
令和2年5月22日現在

第136・137・138回
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券
(サステナビリティボンド)

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 136・137・138 回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）」（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令和元年 8 月 23 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（10年債）	1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10年債）	5
3. 新規発行債券（15年債）	6
4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（15年債）	10
5. 新規発行債券（30年債）	11
6. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（30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	17
2. 参照書類の補完情報	17
3. 参照書類を縦覧に供している場所	47

第1 募集要項

1. 新規発行債券（10年債）

銘 柄	第136回鉄道建設・運輸施設 整備支援機構債券 (サステナビリティボンド)	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	令和2年5月22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0.141パーセント	払 込 期 日	令和2年5月28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	令和12年5月28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、令和2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、その前銀行営業日にこれを繰り 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、令和12年5月28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、その前銀行営業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AA+の信用格付を令和2年5月22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、信用格付を取り下げることがある。 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（https://www.r-i.co.jp/rating/index.html）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。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 03-6273-7471 (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A1の信用格付を令和2年5月22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令和2年5月22日付第136回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）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續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續は当機構と募集の受託会社が協議して定め、本欄第 5 項(2)に定める方法により公告する。 (12) 本項の手續に要する合理的な費用は、当機構の負担とする。 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（10 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
	みずほ証券株式会社 野村證券株式会社 S M B C 日興証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目 5 番 1 号 東京都中央区日本橋一丁目 9 番 1 号 東京都千代田区丸の内三丁目 3 番 1 号	百万円 4,000 3,000 3,000	1. 引受人は、 本債券の全 額につき、 共同して買 取引受を行 う。 2. 本債券の引 受 手 数 料 は、総 額 3,000 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（15 年債）

銘 柄	第 137 回鉄道建設・運輸施設 整備支援機構債券 (サステナビリティボンド)	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	令和 2 年 5 月 22 日
発 行 価 格	各債券の金額 100 円につき金 100 円	申 込 証 拠 金	各債券の金額 100 円につき金 100 円 とし、払込期日に払込金に振替充当 する。 申込証拠金には、利息を付けない。
利 率	年 0.332 パーセント	払 込 期 日	令和 2 年 5 月 28 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	令和 17 年 5 月 28 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、令和 2 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、その前銀行営業日にこれを繰り 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、令和 17 年 5 月 28 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、その前銀行営業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AA+の信用格付を令和2年5月22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、信用格付を取り下げることがある。 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（https://www.r-i.co.jp/rating/index.html）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。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 03-6273-7471 (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A1の信用格付を令和2年5月22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令和2年5月22日付第137回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）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續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續は当機構と募集の受託会社が協議して定め、本欄第 5 項(2)に定める方法により公告する。 (12) 本項の手續に要する合理的な費用は、当機構の負担とする。 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（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
	みずほ証券株式会社 野村證券株式会社 S M B C 日興証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目 5 番 1 号 東京都中央区日本橋一丁目 9 番 1 号 東京都千代田区丸の内三丁目 3 番 1 号	百万円 4,000 3,000 3,000	1. 引受人は、 本債券の全 額につき、 共同して買 取引受を行 う。 2. 本債券の引 受 手 数 料 は、総 額 3,500 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（30 年債）

銘 柄	第 138 回鉄道建設・運輸施設 整備支援機構債券 (サステナビリティボンド)	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	令和 2 年 5 月 22 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 0.542 パーセント	払 込 期 日	令和 2 年 5 月 28 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	令和 32 年 5 月 27 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、令和 2 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、その前銀行営業日にこれを繰り 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、令和 32 年 5 月 27 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、その前銀行営業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AA+の信用格付を令和2年5月22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、信用格付を取り下げることがある。 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（https://www.r-i.co.jp/rating/index.html）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。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 03-6273-7471 (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A1の信用格付を令和2年5月22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令和2年5月22日付第138回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）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續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續は当機構と募集の受託会社が協議して定め、本欄第 5 項(2)に定める方法により公告する。 (12) 本項の手續に要する合理的な費用は、当機構の負担とする。 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（30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
	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	百万円	
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	4,000	
	SMB C 日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号	3,000	
債券発行事務の受託	計		10,000	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4,750万円とする。
	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
30,000,000,000円	129,655,141円	29,870,344,859円

(注) 上記金額は、第136回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）、第137回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）及び第138回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）の合計金額です。

(2) 手取金の使途

上記の手取概算額29,870,344,859円は、令和2年6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6号及び第10号の業務に充当する予定です。

当機構は、サステナビリティファイナンスを行うために、以下の基準等に則したサステナビリティファイナンス・フレームワークを策定しました。当機構のサステナビリティファイナンスは、環境（グリーン）性と社会（ソーシャル）性の両方への貢献、債券発行（ボンド）や市中借入（ローン）などを内包した資金調達手段です。

- ・「気候ボンド標準2.1版（Climate Bond Standard（Version2.1））」、「低炭素陸上交通及び気候ボンド標準1.0版（Low Carbon Land Transport and the Climate Bonds Standard（Version1.0））」：国際NGOである気候ボンドイニシアチブ（以下「CBI」という。）策定
- ・「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2018」、「ソーシャルボンド原則（Social Bond Principles）」

2018]、「サステナビリティボンド・ガイドライン (Sustainability Bond Guidelines) 2018」、「持続可能な開発目標へのハイレベルマッピング 2018」：国際資本市場協会 (ICMA) 策定

- ・ 「グリーンボンドガイドライン 2017 年版」：環境省策定
- ・ 「グリーンローン原則 (Green Loan Principles) 2018」：英国のローン・マーケット・アソシエーション (Loan Market Association) 及びアジア太平洋地域のアジア・パシフィック・ローン・マーケット・アソシエーション (Asia Pacific Loan Market Association) 策定

<サステナビリティファイナンス・フレームワーク>

① 調達資金の使途

- ・ サステナビリティファイナンスにて調達した資金は、「鉄道建設プロジェクト (建設勘定)」、「船舶共有建造プロジェクト (海事勘定)」の建設/建造資金または借換資金に充当されます。
- ・ 両プロジェクトを通じて、下記の国連の持続可能な開発目標 (SDGs) の達成に貢献します。

両プロジェクトが貢献する目標

- 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
- 11. 住み続けられるまちづくりを
- 13. 気候変動に具体的な対策を

船舶共有建造プロジェクトが貢献する目標

- 8. 働きがいも経済成長も
- 14. 海の豊かさを守ろう

② プロジェクトの評価と選定のプロセス

- ・ 当機構が実施するプロジェクトについては、国土交通政策の一部として環境面を含む専門的知見のある外部機関が関与する等して評価・選定されております。
- ・ また環境改善効果 (CO2 削減等) の観点からのプロジェクトの検討は、当機構の各事業部が実施しております。

③ 調達資金の管理

- ・ 調達資金の経理区分や資金使途の適切性は会計検査院の検査や業務監査、監査法人の会計監査などにより常時点検・確認されており、調達資金の管理の適切性は確保されております。
- ・ 当機構では業務に応じ5つの勘定による区分経理を実施しております。また各プロジェクト単位で個別の資金管理を実施している為、調達資金が他のプロジェクトに充当されることはありません。

④ レポーティング

- ・ 毎年度、当機構 HP 掲載の事業報告書等で各プロジェクト毎の支出状況等を開示しております。
- ・ 加えて、環境的・社会的便益や調達資金の充当状況については、当機構 HP で年1回程度、開示予定です。

サステナビリティファイナンスに対する第三者評価として、DNV GL ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社 (以下「DNV GL」という。) より、「サステナビリティファイナンス適格性検証報告書」を取得しております。当該報告書において、当機構のサステナビリティファイナンスが前述の基準等に適合する旨確認されております。

また、当機構のサステナビリティファイナンス・フレームワークによるサステナビリティボンドについては、アジアで初めて CBI からのプログラム認証を取得しております。

【参考】サステナビリティファイナンス適格性検証報告書 (発行者：DNV GL)

<https://www.jrtt.go.jp/ir/asset/sustain-20190131Japanese.pdf>

第2 参照情報

1. 参照書類

当機構の経理の状況等、その他の事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項については、本説明書法人情報の部（令和元年8月23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（令和元年8月23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（令和2年5月22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（令和2年5月22日）現在においてもその判断に変更はありません。

（3）船舶共有建造業務に係る未収金が発生するリスク

共有建造業務に係る未収金については、経済状況の低迷に伴う荷動きの低下と物流コスト削減の動き、船腹調整廃止等の規制緩和の影響等により、平成10年度以降増加していましたが、当機構ではリスケジュール、法的手段を含めて、未収金の発生抑制・回収強化に努めてきた結果、平成17年度以降未収金残高は対前年度を下回る結果となりました。

しかしながら、海運業は船舶で使用する燃料油等への環境規制なども加わり、経営状況は引き続き厳しいものがあり、今後、未収金の回収が一部不可能になる可能性があります。詳しくは「第2. 事業の状況 2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等（2）海事関係 （参考2）共有建造事業の未収金対策への取組みについて」をご参照下さい。

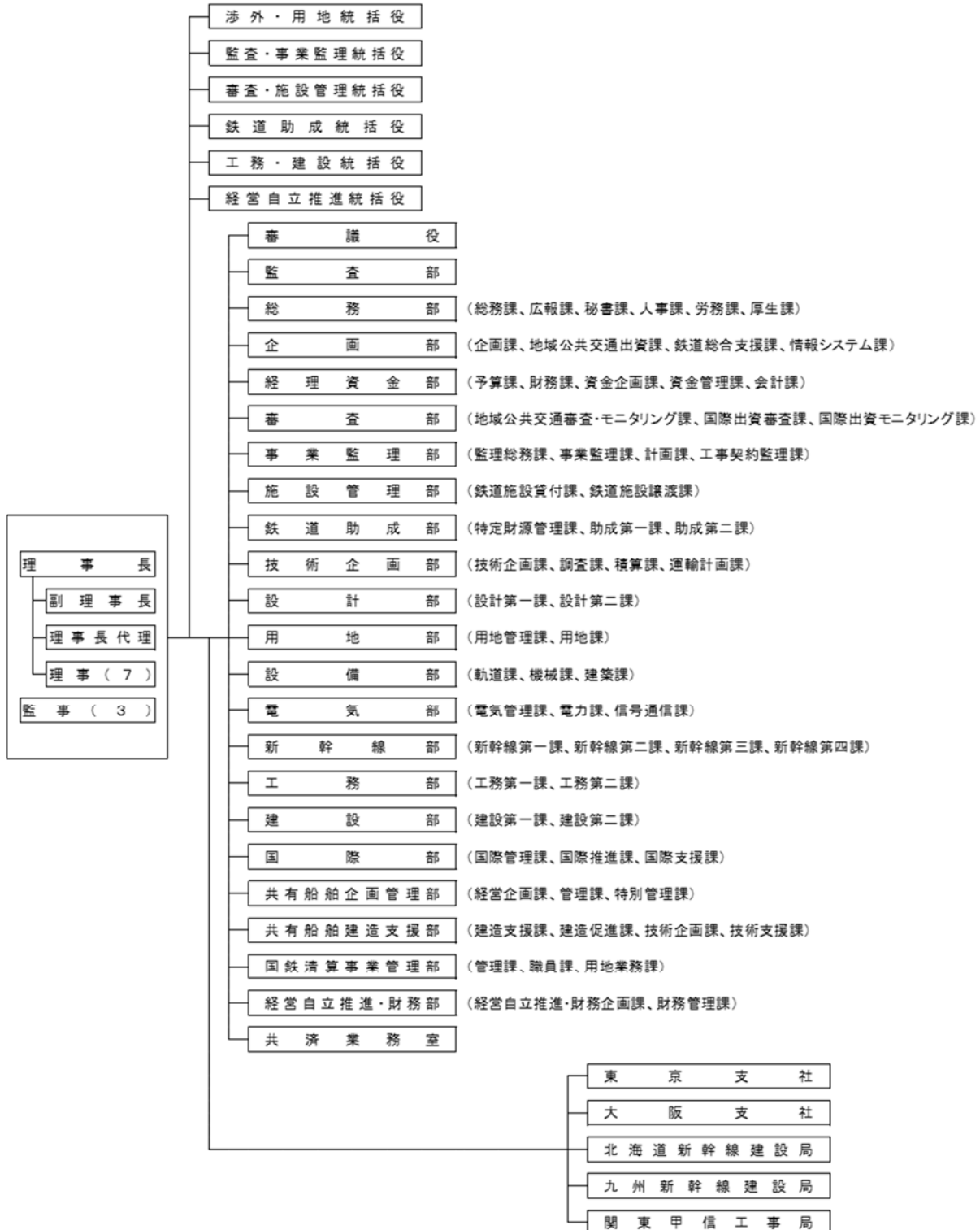
（Ⅱ）その他

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（令和元年8月23日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和2年5月22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。）。

3. 事業の内容

(3) 組織図 (令和2年4月1日現在)

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構組織図



(6) 当機構の業務内容について

①鉄道建設業務

(エ) 都市鉄道利便増進事業

(略)

相鉄・JR直通線は、相鉄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株式会社と連名で受けて事業に着手しております。その後、平成21年10月に第一次分割工事施行の認可、平成27年4月に第二次分割工事施行認可を受けて工事を進め令和元年11月に開業しました。

(略)

(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、これまでに中部国際空港連絡鉄道線、仙台地下鉄東西線等合計33件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おります。計画段階の建設計画等の調査業務として、令和元年度は、小田急多摩線延伸線等の調査を実施しました。他には、平成28年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道株式会社の復旧支援として、第一白川橋りょうの設計照査業務を行いました。

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、我が国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おります。

<受託調査等（令和元年度）の主な実績>

受託件名	委託者	受託内容	備考
<u>小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務</u>	<u>小田急多摩線延伸検討会</u>	<u>鉄道整備に係る基礎調査</u>	
<u>阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の検討に係る調査業務</u>	<u>熊本県</u>	<u>鉄道整備に係る基礎調査</u>	
<u>地下鉄7号線延伸線建設に向けた計画設計業務</u>	<u>さいたま市</u>	<u>鉄道整備に係る基礎調査</u>	
<u>南阿蘇鉄道災害復旧工事第一白川橋りょう設計等に係る照査業務</u>	<u>南阿蘇鉄道株式会社</u>	<u>災害復旧に係る設計照査</u>	

⑥鉄道助成業務

(イ) 補助金の交付等

(i) 整備新幹線建設助成

現在、当機構では全国新幹線鉄道整備法（昭和45年5月18日法律第71号）に基づいて整備新幹線の建設が推進され、また、整備新幹線の工事を円滑に実施するための調査などの建設推進高度化事業が実施されております。これらの事業を行う建設勘定に対して、助成勘定では国からの補助金及び既設4新幹線をJR本州3社に譲渡したことに伴う譲渡収入の一部を原資とする事業資金の繰り入れを行っております。

(略)

(ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

(略)

貸付金については、東京メトロは平成 26 年 3 月をもって完済され、旧公団（建設勘定）は令和 2 年 5 月 22 日現在残高が 70,233 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。）。

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

いわゆる「整備新幹線」とは、全幹法に基づき、昭和 48 年に旧運輸大臣により決定された整備計画に定められている北海道新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間（経由地：長野市付近・富山市付近・小浜市付近））、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の 5 路線のことを言います。この整備計画に基づく 5 路線のうち、当機構の前身たる旧公団が北海道及び北陸の両新幹線について、建設主体として旧運輸大臣より建設の指示を受け、他の 3 路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間））は旧国鉄が建設主体となりました。その後、オイルショックや旧国鉄経営の悪化に伴い、昭和 57 年の閣議決定により計画は凍結され、国鉄改革の目途がついた昭和 62 年 1 月に凍結が解除され、昭和 62 年 4 月の国鉄民営化に伴い、東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の建設主体が旧公団に引き継がれました。

(略)

(2) 整備新幹線建設の費用負担等について

(略)

整備新幹線の貸付料は、投下資本の回収を前提として決定されるものではなく、開業後における営業主体（J R 旅客鉄道株式会社）の受益の程度を勘案して算定される仕組みとなっております。具体的には、機構法施行令第 6 条第 1 項において、新幹線鉄道事業の開始による当該新幹線営業主体である J R 旅客鉄道株式会社の受益の程度を勘案し、当該鉄道事業者が毎事業年度に支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額に、当該事業年度の当該鉄道施設に関して当機構が支払う租税及び管理費を加算した額に相当する額を基準として定めることとされております。

(略)

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

令和 2 年度の新幹線建設の事業については、北海道新幹線（新函館北斗・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）の 3 線 3 区間の建設を行います。

(略)

北陸新幹線の金沢・敦賀間 114.6km については、新北陸トンネル、足羽川橋りょう及び敦賀車両基地路盤などの土木工事を進めると共に、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事も順次、並行して進めます。

九州新幹線の武雄温泉・長崎間 67.0km については、武雄温泉駅、嬉野温泉（仮称）駅、新大村（仮称）駅、諫早駅、長崎駅をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を全線にわたって進めます。また、大村車両基地路盤などの土木工事を進めます。

整備新幹線建設推進高度化等事業は、コスト縮減などを図るための経済的な施工法の調査、新幹線と貨物列車が共用走行する青函トンネルで新幹線を高速走行させるための技術的検討（貨物列車走行調査）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の環境影響評価、設計施工法調査などを実施します。

(単位：百万円)

線 名・区 間	工事延長 km	平成 30 年度 実施額	令和元年度 事業費	令和 2 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	6,170	8,000	二	青函共用走行区 間における所要 の高速走行開始 後に実施予定の 明かり区間に係 る環境対策等の 残工事に着手し てから概ね 3 年 後 (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	211.9	40,386	48,700	93,000	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	1,706	—	二	平成 29 年度	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	114.6	193,480	263,800	275,000	令和 4 年度末 (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	81,890	75,800	75,000	認可の日から概 ね 10 年後 (注 4)	九州旅客鉄道株 式会社
着工区間計						
(注 2) (3 線 3 区間)	393.5	323,632	396,300	443,000		
建設推進高度化等事業		1,490	1,561	1,438		
合 計		325,122	397,861	444,438		

(注 1) 平成 30 年度実施額は決算額、令和元年度事業費及び令和 2 年度事業費は年度初の事業計画額としておりま
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、令和 2 年度事業費が計上されている路線の
合計としております。

(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。

(注 4) 完成予定は平成 27 年 1 月 14 日の政府・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
前倒しを図ることとされました。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：平成 47 年度（令和 17 年度）から 5 年前倒しし、平成 42 年度末（令
和 12 年度）の完成・開業を目指します。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）：平成 37 年度（令和 7 年度）から 3 年前倒しし、平成 34 年度末（令和 4 年度
末）の完成・開業を目指します。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）：完成・開業時期を平成 34 年度（令和 4 年度）から可能な限り前倒ししま
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・大改良を行うものです。

これまでに、民鉄線はみなとみらい線など 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）など 4 線・102.5km を建設・譲渡してきました。

平成 30 年度で民鉄線事業として実施してきた小田急小田原線(2)が完成・譲渡を完了したことから、令和 2 年度の事業路線はありません。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	平成 30 年度 実施額	令和元年度 事業費	<u>令和 2 年度 事業費</u>	完成	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	2,200	-	二	平成 30 年度	小田急電鉄 株式会社

(注 1) 平成 30 年度実施額は決算額としております。

(注 2) 民鉄線の実施額に管理費は含まれていません。

(3) 都市鉄道利便増進事業

(略)

これらの路線によって、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部との速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、さらに経路の選択肢の増加、横浜駅や J R 東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数減少、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。相鉄・J R 直通線は令和元年 11 月 30 日に開業しました。

令和 2 年度は、相鉄・J R 直通線では、昨年度に引き続き横浜羽沢駅構内工事等を実施します。相鉄・東急直通線では、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等の土木工事を進めると共に、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事も順次、並行して進めます。

線 名	区 間	延長 Km	平成 30 年度 実施額	令和元年度 事業費	<u>令和 2 年度 事業費</u>	<u>開業日又は 開業予定</u>	鉄道事業者又は 軌道経営者
神奈川東部方面線		12.7	47,772	39,235	<u>32,247</u>	下記参照	下記参照
〔相鉄・J R 直通線〕	西谷・横浜 羽沢間	2.7				<u>令和元年 11 月 30 日開業</u>	相模鉄道株式会社
〔相鉄・東急 直通線〕	横浜羽沢・ 日吉間	10.0				令和 4 年度 下期	相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社

(注) 平成 30 年度実施額は決算額、令和元年度事業費及び令和 2 年度事業費は年度初の事業計画額としております。

(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北海道旅客鉄道株式会社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、令和 2 年度は、火災検知施設、先進導坑の覆工、電力施設及び変電所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 30 年度 実施額	令和元年度 事業費	令和 2 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	—	2,737	1,625	<u>1,140</u>	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 平成 30 年度実施額は決算額、令和元年度事業費及び令和 2 年度事業費は年度初の事業計画額としております。

(5) 受託事業

令和 2 年度も引き続き、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います。

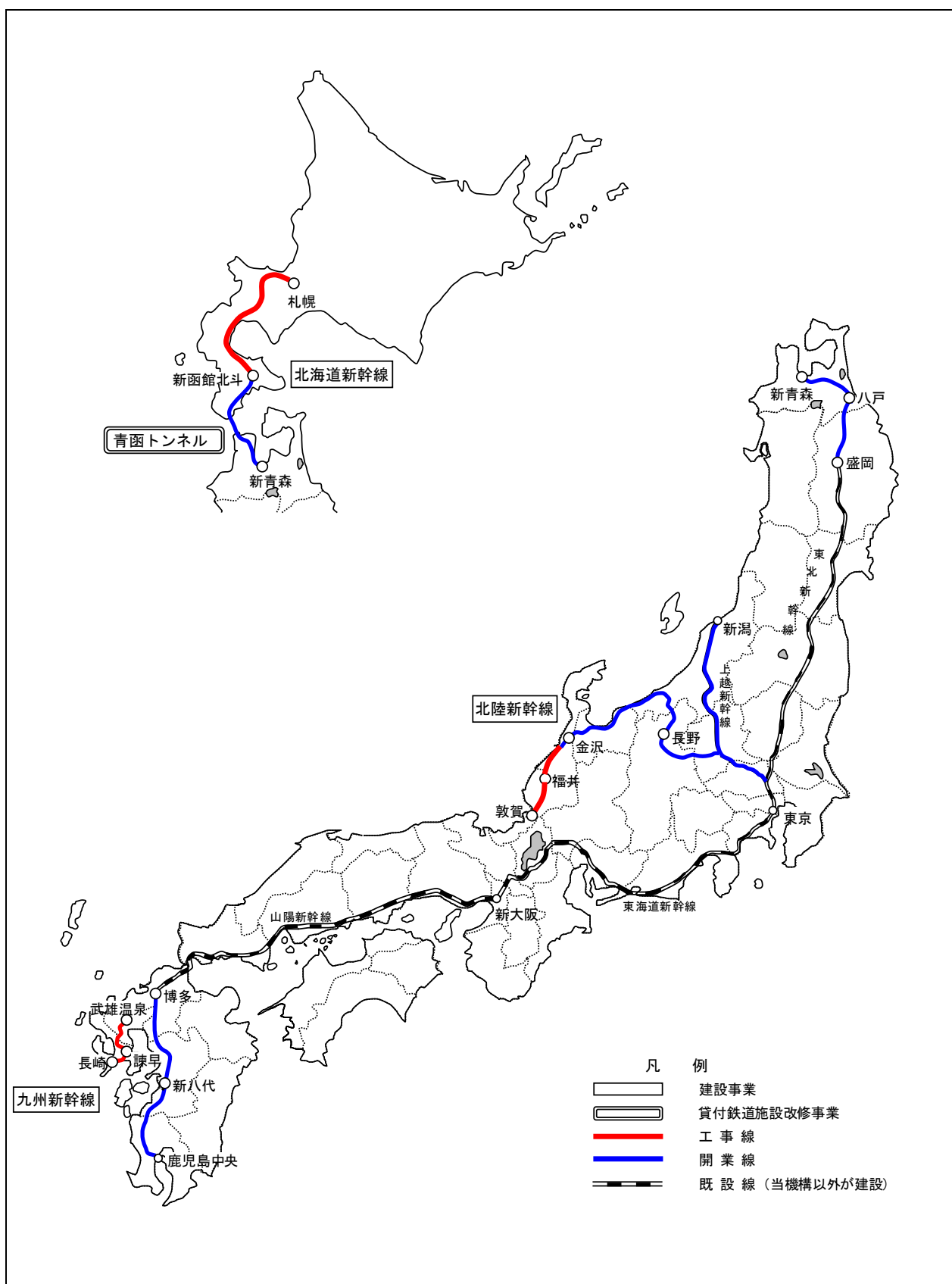
(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	平成 30 年度 実施額	令和元年度 事業費	<u>令和 2 年度 事業費</u>	完成予定又 は完成年度	鉄道事業者又は 軌道経営者
えちぜん鉄道	福井駅付近連続 立体化工事	2.6				平成 30 年度	えちぜん鉄道 株式会社
調査受託等							
計			8,319	18,249	<u>25,782</u>		

(注) 平成 30 年度実施額は決算額、令和元年度事業費及び令和 2 年度事業費は年度初の事業計画額としております。

令和2年度 建設線等路線図

(整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



(都市鉄道利便増進事業)



都市鐵道利便增進事業

工事線

開業線

9. 行政改革関連事項について

②独立行政法人への移行について

「特殊法人等整理合理化計画」に従い、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が公布され、旧公団及び旧事業団の業務については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に移行されました。また、旧公団及び旧事業団は、機構法附則第2条及び第3条により、平成15年10月1日をもって解散するとともに、一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き当機構が承継しました。

なお、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」（全文）につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ (<https://www.jrnt.go.jp/corporate/organization/>)、または日本政府の行政ポータルサイト「電子政府の総合窓口 e-Gov イーガブ」 (<https://www.e-gov.go.jp>) をご参照下さい。

1 1. 役職員数の状況（令和2年4月1日現在）

	令和2年度
役 員 数	13名
職 員 数	1,545名

第2 事業の状況

1. 業績等の概要

○各勘定の財務諸表

（1）建設勘定

①貸借対照表

（イ）負債及び純資産の部

平成30年度末の負債の総額は、11,700,652百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた1,969,803百万円が純資産合計です。

負債の部では、1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び1年以内返済予定長期借入金等の流動負債が361,864百万円、新幹線等の建設資金としての資産見返補助金等、長期借入金等の固定負債が7,115,313百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が115,170百万円となっております。

（略）

（3）地域公共交通等勘定

②損益計算書

（イ）費用の部

平成30年度の経常費用は、88百万円となっております。その主なものは、一般管理費で77百万円となっております。

（5）特例業務勘定

①貸借対照表

（イ）負債及び純資産の部

平成30年度末の負債総額は、970,337百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた1,091,239百万円が純資産合計です。

負債の部では、未払金等の流動負債が5,741百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が964,596百万円となっております。

（略）

②損益計算書

（ア）収益の部

平成30年度の経常収益は、156,520百万円となっております。その主な内訳は、処分用資産売却収入が84,809百万円、受取利息が59,019百万円及び共済年金追加費用引当金戻入益が12,673百万円となっております。

（イ）費用の部

平成30年度の経常費用は、79,738百万円となっております。その主な内訳は、処分用土地売却原価を含む資産処分業務費が37,960百万円、鉄道支援助成業務費が29,439百万円及び財務費用が9,513百万円となっております。

2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

(2) 海事関係

(参考2) 共有建造事業の未収金対策への取組みについて

(略)

2. 未収金対策の内容

①計画的な未収金回収対策

未収金が発生した場合には、経営の合理化等により、早期に約定使用料の支払いに復するよう、関係者ととものできるだけの努力をすると共に、未収金の最大限の回収を図るべく、個々の事業者の状況に応じて計画的に取り組んでいます。具体的には次のような措置を講じています。

(7) リスケジュール計画の策定

未収事業者や荷主・金融機関等と協議の上、経営状況等に応じたリスケジュール計画をできる限り早期に策定し、未収金の確実な回収を図っています。これにより、当初契約より支払期間は若干延長し、一時的に未収金が増加するものの、事業経営を継続させつつ未収金を計画的に回収することが可能となります。

(4) 適切な法的処理

事業経営の継続が困難となり、会社更生、民事再生等の手続きに移行した場合には、その法的処理を適切に行い、機構債権の回収率の向上に努めています。

具体的には、会社更生手続、民事再生手続等において、事業の継続が認められた場合には、当該手続開始以後発生する機構債権は事業継続に必要な債権（共益債権）として優先的な弁済が認められることが確立しつつあり、また、未収金債権についても、事業継続への必要性を強く主張するなどにより、最大限の回収に努めています。

(9) 私的再生による未収金等の回収

これまでの未収金等の回収方法としては、リスケによる回収、また回収不能になった場合には、法的処理（破産手続、民事再生手続）という手法によっていましたが、新たに公的な第三者機関を使った私的再生による機構債権の回収を実施しています。

(エ) その他の未収事業者の取り扱い

リスケジュール計画を策定・実行している事業者以外であっても、制度的に認められた支払猶予措置を講じているものや、過去に未収金を発生させたが既に約定通り支払いを行っているものについても、回収が継続されるよう支払い状況、経営状況等を常時監視しています。

また、未収金回収に向けた協議が継続している事業者については、リスケジュール計画の策定等を急いでおり、今後ともこのような取り組みを強化していくこととしています。

②未収金回収努力の継続及び新規発生への抑制

未収金が発生した場合は、次のようなあらゆる措置を講じて、その回収を図るとともに、これが困難な場合には売船や破産申立てによる処理を行い、未収金の最大限の回収に努めています。今後ともこのような努力を継続します。

- ・事業者に対して、電話、面談等による督促、未収原因の把握、財務状況・資産状況等の調査、管理費等のコスト削減指導、抵当権設定等の担保措置を行う。
- ・用船者や荷主に対して、用船料・運賃の引き上げ要請、用船料債権の差押え、売船予告、破産申立予告等を行う。
- ・関係金融機関と連携して、回収への協力要請、売船予告、破産申立予告等を行う。

3. 未収金管理体制の強化についての進捗状況

①未収金は、各種対策の結果、平成11年度をピークに年度毎の増加額自体は減少傾向に転じ、平成17年度以降未収金残高は対前年度を下回り、平成30年度においても未収金残高は対前年度を下回る結果となりました。

②上記で述べたように未収事業者の中には、既にリスケジュール等により計画的な回収が図られているものが多数含まれており、未収金のうち相当部分は回収の目途が立ったものとなっています。使用料の回収率も、着実に改善してきており、平成12年には約85%であったものが、平成29年及び30年度では100%の回収率となりました。

③また、建造審査に当たっては、事業者や用船者の財務状況、建造予定の船舶の運航採算性等を綿密に調査・分析を行うとともに、第三者への委託による事業者等の調査をはじめ、用船料に係る当機構の直接受領、第三者の債務保証などの債権保全を講ずるなど適正な審査を実施するとともに、平成17年度以降は審査業務の一部を外部に委託しております。また、管理部門との密接な連携を図るなど、未収金発生防止に努めた結果、平成30年度の新たな未収金発生は皆無となりました。

また、管理部門との密接な連携を図るなど、未収金発生防止に努めた結果、平成30年度の新たな未収金発生は皆無となりました。

(略)

(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おります。

(略)

④ パンフレット及び広報誌の活用

機構が果たしている役割、業務について国民の理解をより促進するため、総合パンフレットを作成しております。

同パンフレットは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「鉄道・運輸機構だより」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おります。

5. 財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

(1) 平成30年度における財政状態

(略)

平成30年度のキャッシュ・フローの状況については、業務活動によるキャッシュ・フローは、64,157百万円の資金の減少となり、前年度が1,526,288百万円の減少であったことに比べて、1,462,131百万円の増加となっております。また、投資活動によるキャッシュ・フローは、126,324百万円の資金の減少となり、前年度が193,947百万円の減少であったことに比べて、67,624百万円の増加となっております。財務活動によるキャッシュ・フローは、77,637百万円の資金の減少となり、前年度が1,546,131百万円の増加であったことに比べて、1,623,768百万円の減少となっております。これらの増減を合わせますと、平成30年度末における現金及び現金同等物の残高は、954,735百万円と、前年度末に比べて268,117百万円(21.9%)の減少となっております。

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
青函トンネル	昭和61年	イタリア・ジェノバ市	コロンブス賞	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
	平成28年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線、無絶縁DS-ATCの開発と実用化
		日本電気協会	澁澤賞	超高圧受電に適したルーフ・デルタ結線き電用変圧器の開発と実用化
	平成30年	日本電気協会	澁澤賞	PHCトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発と実用化
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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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
	平成27年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道大賞	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
		鉄道建築協会	最優秀協会賞	北陸新幹線富山駅
		鉄道建築協会	協会賞	北陸新幹線金沢駅、飯山駅、新高岡駅
		照明学会	照明普及賞	北陸新幹線金沢駅の照明
	平成28年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（長野・金沢間）開業－北信越地域と首都圏・関西圏との連携・交流の画期的な促進－
	平成29年	土木学会	技術賞	最小限のインフラで最大級の効果を発揮する雪害対策の確立－北陸新幹線、富山・石川県内－
	平成30年	電気学会	電気学術振興賞進歩賞	誘導予測計算の高度化による経済的な北陸新幹線ATC装置異周波妨害対策設備の実現
東北新幹線	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）
	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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成23年	土木学会	技術賞	東北新幹線全線開業 ー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）の建設ー
		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）
	平成28年	照明学会	北海道優秀照明施設賞	北海道新幹線新函館北斗駅の照明
		鉄道建築協会	協会賞	北海道新幹線新函館北斗駅
	平成29年	地盤工学会	技術業績賞	軟弱泥炭地盤上の北海道新幹線函館総合車両基地の盛土造成
		土木学会	技術賞	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業ー津軽海峡線開通より28年、本州と北海道を結ぶ高速鉄道新時代ー
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	北海道新幹線用転換鎖錠装置の開発・実用化
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
		P C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 ー九州の一体的な発展と関西圏・東アジア地域との連携・交流の促進ー
	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）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
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
旧ダイアゲイ橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
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
			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
	平成26年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	160km/h走行に対応したき電ちよう架式コンパウンドカテナリ電車線の開発

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
三陸鉄道	平成27年	土木学会	技術賞	東日本大震災で被災した三陸鉄道の復旧
			田中賞（作品部門）	三陸鉄道ハイパ沢橋梁
		地盤工学会	技術業績賞	三陸鉄道における地盤構造物による災害復旧工事（耐震・津波抵抗性の向上）
		日本鉄道施設協会	技術賞（プロジェクト）	三陸鉄道震災復旧工事における防災機能の向上
	平成30年	全日本建設技術協会	全建賞	三陸鉄道東日本大震災復旧事業
		土木学会	映画コンクール最優秀賞	復興の道しるべと題した三陸鉄道北リアス線震災復旧工事の映像記録
小田急小田原線	平成30年	土木学会	技術賞	日本初の営業線直下における4線地下式での線増連立事業ー都市高速鉄道第9号線の完逐ー
えちぜん鉄道	平成30年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	えちぜん鉄道、福井駅
神奈川東部方面線	令和元年	土木学会	技術賞	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）の建設ー既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法の適用第1号事業ー 駅前交差点直下における大規模アンダーパニング技術と工程短縮に向けた取り組みー 相鉄東急直通線 新横浜駅地下鉄交差部土木工事ー
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
	平成30年	PC工学会	技術開発賞	PC桁を用いたGRS一体橋梁
		土木学会	技術開発賞	補強土技術と橋梁技術を融合させたGRS一体橋梁の開発

（４）特許権等

令和2年5月22日現在、当機構名で登録している特許権及び実用新案権の件数並びに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	86	6
実用新案権	—	—

（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・北海道新幹線、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おります。

平成 31 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 2,267 人の専門家を派遣しております。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おります。

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、スウェーデン高速鉄道におけるスラブ軌道適用可能性調査
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、鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するブルーフェンジンギアリング
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	鉄道計画・運営・管理、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 ジャワ島北幹線鉄道の高速化計画、ジャワ北幹線鉄道準高速化事業準備調査
マレーシア	マレーシア高速鉄道計画調査、マレーシア・シンガポール高速鉄道事業における事業費縮減・事業スキーム検討調査
タ イ	バンコク首都圏鉄道高架化計画調査、バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画事業費縮減・事業スキーム検討調査
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
クウェート	メトロ計画

第4 法人の状況

2. 役員の状況（令和2年5月22日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	北 村 隆 志	(平成27年10月1日) 自 平成30年4月1日 至 令和5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	小 島 滋	(平成29年4月1日) 自 令和元年10月1日 至 令和5年9月30日	昭和54年4月日本鉄道建設公団入社 平成27年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東京支社長 平成28年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部工務統括役
理事長代理	河 村 俊 信	自 令和元年10月1日 至 令和3年9月30日	昭和62年4月運輸省入省 平成29年7月海上保安庁総務部参事官 令和元年7月国土交通省国土交通政策研究所長
理 事	小 瀬 達 之	(令和元年7月9日) 自 令和元年10月1日 至 令和3年9月30日	昭和63年4月運輸省入省 平成29年7月経済産業省大臣官房審議官(商務・サービス担当) 平成30年7月国土交通省大臣官房政策評価審議官(大臣官房秘書室長併任)
理 事	西 川 浩	(平成29年10月1日) 自 令和元年10月1日 至 令和3年9月30日	昭和57年4月住友海上火災保険㈱入社 平成26年4月三井住友海上火災保険㈱理事 総務部長 平成29年4月三井住友海上火災保険㈱金融公務営業推進本部公務部開発顧問
理 事 (非常勤)	吉 田 育 代	自 令和元年10月1日 至 令和3年9月30日	昭和61年6月(財)日本経済研究所入社 平成25年4月㈱日本経済研究所執行役員調査本部長 平成27年4月㈱日本経済研究所執行役員調査本部上席研究主幹
理 事	木 村 岩 雄	(平成29年10月1日) 自 令和元年10月1日 至 令和3年9月30日	昭和56年4月東京海上火災保険㈱入社 平成24年6月東京海上日動火災保険㈱執行役員(横浜中央支店長委嘱) 平成26年4月東京海上日動火災保険㈱常務執行役員
理 事	重 富 徹	自 令和元年10月1日 至 令和3年9月30日	昭和61年4月運輸省入省 平成27年4月日本小型船舶検査機構業務部長 平成29年4月国土交通省海事局検査測度課長
理 事	高 瀬 昭 雄	(平成30年4月1日) 自 平成31年4月1日 至 令和3年3月31日	昭和55年4月日本鉄道建設公団入社 平成28年4月鉄道・運輸機構審議役 平成29年4月鉄道・運輸機構工務・建設統括役
理 事	湯 山 和 利	(平成30年4月1日) 自 平成31年4月1日 至 令和3年3月31日	昭和56年4月日本国有鉄道入社 平成28年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長 平成29年4月鉄道・運輸機構事業監理部長
監 事	竹 下 正 敏	自 平成30年8月1日 至 令和4事業年度の 財務諸表承認日	昭和57年4月住友商事㈱入社 平成28年4月住友商事㈱中部業務企画部長(兼 関西業務企画部長付) 平成28年10月住友商事㈱中部業務企画部長(兼 国内業務企画部長付)
監 事	高 須 一 弘	自 平成30年8月1日 至 令和4事業年度の 財務諸表承認日	昭和62年4月警察庁入庁 平成28年1月警察庁生活安全局生活安全企画課長 平成29年3月宮城県警察本部長
監 事	豊 浦 浩 二	自 平成30年8月1日 至 令和4事業年度の 財務諸表承認日	昭和61年4月㈱三和銀行入行 平成26年6月㈱三菱東京UFJ銀行本部審議役 平成27年6月㈱名村造船所経營業務本部副本部長(兼 本社長)

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(3) 業務実績評価について

③中期目標期間における業務の実績に関する評価

当機構は通則法第32条により、中期目標期間における業務の実績について、中期目標期間終了後3月以内に、改めて中期目標期間全体の業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出し、評価を受けることとなっております。また、国土交通大臣は中期目標期間の業務の実績の評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができることとなっております。なお、通知内容は公表しなければならないとされています。

なお、評価結果等については、当機構のホームページ (<https://www.jrtt.go.jp/corporate/policy/plan.html>) をご参照下さい。

第5 経理の状況

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 (<https://www.jrtt.go.jp/ir/financial/>) をご参照下さい。

第6 法人の参考情報

令和2年3月31日
(変更) 令和2年5月14日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 令和2年度計画

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第31条の規定に基づき、令和2年度における業務運営に関する計画を以下のとおり定める。

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

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

- ・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。
- ・令和3年度から明かり区間の発注が開始できるよう、関係者との協議や詳細設計等を実施する。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

- ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。
- ・雪害対策設備、可動式ホーム柵等の機械工事に着手する。
- ・駅舎の建築工事に着手する。
- ・電気工事の発注を完了する。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

- ・全ての区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。
- ・車両基地検修設備等の機械工事を実施する。
- ・駅舎の建築工事を実施する。
- ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に

努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。

未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」（経済財政運営と改革の基本方針2019（令和元年6月21日閣議決定））に基づき、調査を行っていく。

② 都市鉄道利便増進事業等

都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

- ・新横浜トンネル及び綱島トンネルの掘進工を完了し、羽沢トンネル及び新横浜駅（仮称）において軌道工事に着手する。新綱島駅（仮称）非開削部は角形鋼管の施工を完了し、立坑部は躯体構築を進める。
- ・全駅の建築工事、機械工事及び電気工事に着手する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進する。

また、国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。

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

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPPE）を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。

また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「鋼鉄道橋架設の手引き」の改定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。

さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。

加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。

インド高速鉄道計画については、設計業務について、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行うとともに、工事管理に関する業務の発注があった際には、当該業務の受注を目指す。

インドネシアのジャワ北幹線鉄道高速化事業については、事業化に向けた調査業務について、関係者との緊密な連携の下で行う。

加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。

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

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

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

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

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を必要に応じて一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して周知する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和2年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和2年度回収見込額238億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

(5) 船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む。

○物流効率化に資する船舶

- ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）
- ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）

○地域振興に資する船舶

- ・離島航路の整備に資する船舶
- ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶
- ・国内クルーズ船（旅行者等観光向けのもの）

○船員雇用対策に資する船舶

- ・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶
- ・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）

○事業基盤強化に資する船舶

- ・登録船舶管理事業者を利用する船舶
- ・合併を行う事業者が建造する船舶

○グリーン化に資する船舶

- ・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用したもの）
- ・LNG燃料船（LNGを燃料として運航するもの）
- ・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの）
- ・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの）
- ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの）

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、環境規制に対応するための技術支援やLNG燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等の高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

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

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

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

（6）地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

出資の申込みがあった際には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。

また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取り組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

② 内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。

（7）特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）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（平成10年法律第136号）附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を適切に実施する。

- ・老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付
- ・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払

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

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（1）業務改善の取組み

① 組織の見直し

令和2年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

② 調達等合理化の取組み

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、「令和2年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

⑥ 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、集約化のため、行田宿舎については売却手続きを進める。

（2）電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（１）予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

（２）財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成１２年２月１６日独立行政法人会計基準研究会策定、平成２７年１月２７日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

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

（３）資金調達

資金調達に当たっては、サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、ＩＲ活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。

4. 短期借入金の限度額

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

5. 不要財産の処分に関する計画

該当なし

6. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

7. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

（１）施設及び設備に関する計画

該当なし

（２）人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

（３）機構法第１８条第１項の規定により繰り越した積立金（同条第５項の規定により第１項の規定を準用する場合を含む。）の使途

- ・地域公共交通等勘定
前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当
日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務

- ・助成勘定
前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項

① 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。

理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、見直しを実施したホームページに関して、アクセス状況や利用者視点等を踏まえ更なる改善を図る。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保する。

③ 情報セキュリティ対策の推進

「サイバーセキュリティ戦略」(平成30年7月27日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「令和2年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

④ 環境への配慮

機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO₂)排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2020」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和2年度)
【建設勘定】

予算					(単位:百万円)
区 分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	
収入					
国庫補助金等	48,336	12,210	-	60,546	
地方公共団体建設費負担金	48,336	-	-	48,336	
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210	
政府出資金	-	-	3,390	3,390	
借入金等	-	117,347	14,853	132,200	
財政融資資金借入金	-	11,700	-	11,700	
民間借入金	-	14,047	4,853	18,900	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	91,600	10,000	101,600	
業務収入	85,645	71,801	33,839	191,286	
受託収入	-	-	25,966	25,966	
業務外収入	349	1,921	385	2,655	
他勘定より受入	96,672	11,609	12,171	120,452	
計	231,002	214,888	90,605	536,496	
支出					
業務経費					
鉄道建設業務関係経費	446,909	31,522	21,803	500,234	
受託経費					
鉄道建設業務関係経費	-	-	23,893	23,893	
借入金等償還	-	165,533	42,695	208,228	
支払利息	2,709	7,200	1,379	11,288	
一般管理費	4,095	444	821	5,360	
人件費	11,615	1,260	2,344	15,218	
業務外支出	8,653	2,822	3,104	14,578	
他勘定へ繰入	174	23,950	-	24,124	
計	474,155	232,731	96,038	802,924	

[人件費の見積もり] 11,810百万円を支出する。

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

(注1)第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。

収支計画					(単位:百万円)
区 分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	
費用の部	220,072	72,097	57,838	350,008	
経常費用	219,723	64,698	56,332	340,754	
鉄道建設業務費	218,637	64,489	54,966	338,093	
受託経費	300	-	1,055	1,355	
一般管理費	686	184	281	1,151	
減価償却費	100	25	29	154	
財務費用	1	7,139	1,398	8,539	
雑損	348	260	108	716	
収益の部	220,072	71,740	58,089	349,902	
鉄道建設業務収入	80,078	69,312	45,276	194,666	
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	-	-	
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	37	-	37	
受託収入	300	-	1,055	1,355	
資産見返負債戻入	139,345	2,019	11,373	152,737	
資産見返補助金等戻入	135,709	2,012	966	138,686	
その他	3,637	7	10,407	14,051	
財務収益	1	0	-	1	
雑益	348	372	385	1,105	
純利益	-	△ 357	251	△ 106	
目的積立金取崩額	-	-	-	-	
総利益	-	△ 357	251	△ 106	

資金計画					(単位:百万円)
区 分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	
資金支出	589,317	256,514	109,360	955,192	
業務活動による支出	473,983	43,360	52,900	570,243	
投資活動による支出	5	-	409	414	
財務活動による支出	-	189,353	42,695	232,048	
翌年度への繰越金	115,330	23,802	13,356	152,487	
資金収入	589,317	256,514	109,360	955,192	
業務活動による収入	230,653	97,276	71,977	399,906	
受託収入	-	-	25,966	25,966	
その他の収入	230,653	97,276	46,011	373,940	
投資活動による収入	349	266	385	999	
財務活動による収入	-	117,347	18,243	135,590	
前年度よりの繰越金	358,315	41,626	18,755	418,696	

(注2)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和2年度)
【海事勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
借入金等	69,000	
財政融資資金借入金	28,000	
民間借入金	37,000	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	4,000	
業務収入	28,412	
業務外収入	184	
計	97,596	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	40,685	
借入金等償還	55,699	
支払利息	711	
一般管理費	219	
人件費	766	
業務外支出	158	
計	98,239	

[人件費の見積もり] 615百万円を支出する。

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

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	26,405	
経常費用	25,344	
海事業務費	24,359	
一般管理費	983	
減価償却費	2	
財務費用	1,061	
収益の部	26,922	
海事業務収入	26,542	
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	0	
財務収益	0	
雑益	380	
純利益	517	
目的積立金取崩額	-	
総利益	517	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	102,004	
業務活動による支出	2,490	
投資活動による支出	40,068	
財務活動による支出	55,699	
翌年度への繰越金	3,747	
資金収入	102,004	
業務活動による収入	27,082	
投資活動による収入	1,673	
財務活動による収入	69,000	
前年度よりの繰越金	4,249	

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和2年度)
【地域公共交通等勘定】

予算 (単位:百万円)

区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	44	—	44
政府出資金	10	—	10
借入金等			
民間借入金	—	2,652	2,652
業務収入	—	4,114	4,114
計	54	6,766	6,820
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	14	2,652	2,666
借入金等償還	—	4,100	4,100
支払利息	—	1	1
一般管理費	6	5	11
人件費	35	26	60
業務外支出	—	2	2
計	54	6,786	6,840

[人件費の見積もり] 51百万円を支出する。

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

収支計画 (単位:百万円)

区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	45	34	78
経常費用	45	32	77
地域公共交通等業務費	3	0	3
一般管理費	41	32	73
減価償却費	0	0	0
財務費用	—	2	2
収益の部	45	13	58
運営費交付金収益	42	—	42
地域公共交通等業務収入	—	13	13
賞与引当金見返に係る収益	2	—	2
退職給付引当金見返に係る収益	0	—	0
資産見返負債戻入	0	—	0
資産見返運営費交付金戻入	0	—	0
資産見返補助金等戻入	0	—	0
純利益	—	△ 21	△ 21
目的積立金取崩額	—	21	21
総利益	—	—	—

資金計画 (単位:百万円)

区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	55	6,816	6,871
業務活動による支出	54	2,686	2,740
投資活動による支出	—	—	—
財務活動による支出	—	4,100	4,100
翌年度への繰越金	0	30	30
資金収入	55	6,816	6,871
業務活動による収入	44	4,114	4,158
運営費交付金による収入	44	—	44
その他の収入	—	4,114	4,114
財務活動による収入	10	2,652	2,662
前年度よりの繰越金	0	50	50

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和2年度)
【助成勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入						
運営費交付金	-	-	-	200	-	200
国庫補助金等	103,579	-	-	-	-	103,579
国庫補助金	103,538	-	-	-	-	103,538
政府補助金	41	-	-	-	-	41
業務収入	-	25,750	72,431	285	-	98,467
業務外収入	72	-	-	0	-	72
他勘定より受入	24,124	-	-	-	-	24,124
他経理より受入	16,300	-	23,820	-	△40,120	-
計	144,075	25,750	96,251	486	△40,120	226,442
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	9,400	-	-	6	-	9,406
支払利息	-	25,750	-	-	-	25,750
一般管理費	-	-	-	129	-	129
人件費	-	-	-	325	-	325
業務外支出	376	-	-	26	-	402
他勘定へ繰入	110,479	-	79,951	-	-	190,430
他経理へ繰入	23,820	-	16,300	-	△40,120	-
計	144,075	25,750	96,251	486	△40,120	226,442

[人件費の見積もり] 277百万円を支出する。

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

収支計画

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	120,255	25,724	80,921	460	△16,300	211,061
経常費用	119,879	-	25,967	460	△16,300	130,006
鉄道助成業務費	119,879	-	25,967	-	△16,300	129,546
一般管理費	-	-	-	459	-	459
減価償却費	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,724	54,955	-	-	80,679
雑損	376	-	-	-	-	376
収益の部	120,255	25,724	72,431	461	△16,300	202,571
運営費交付金収益	-	-	-	188	-	188
鉄道助成業務収入	16,300	25,724	72,431	259	△16,300	98,414
補助金等収益	103,579	-	-	-	-	103,579
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	12	-	12
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	0	-	0
前払年金費用見返に係る収益	-	-	-	1	-	1
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	-	-	-
雑益	376	-	-	0	-	376
純利益	-	-	△8,490	0	-	△8,490
目的積立金取崩額	-	-	-	2	-	2
総利益	-	-	△8,490	3	-	△8,487

資金計画

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	144,075	25,750	96,252	747	△40,120	226,704
業務活動による支出	144,075	25,750	71,255	509	△40,120	201,468
投資活動による支出	-	-	-	4	-	4
財務活動による支出	-	-	24,997	-	-	24,997
翌年度への繰越金	-	-	0	234	-	234
資金収入	144,075	25,750	96,252	747	△40,120	226,704
業務活動による収入	144,075	25,750	96,251	488	△40,120	226,444
運営費交付金による収入	-	-	-	200	-	200
補助金等による収入	103,579	-	-	-	-	103,579
その他の収入	40,496	25,750	96,251	287	△40,120	122,665
前年度よりの繰越金	-	-	0	259	-	260

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和2年度)
【特例業務勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	6,935
業務外収入	9
他勘定より受入	79,951
計	86,895
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	99,105
支払利息	9,510
一般管理費	1,000
人件費	548
業務外支出	1
他勘定へ繰入	9,973
計	120,138

[人件費の見積もり] 440百万円を支出する。

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

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	67,548
経常費用	58,037
特例業務費	56,665
一般管理費	1,352
減価償却費	20
財務費用	9,511
収益の部	54,963
特例業務収入	—
財務収益	54,960
雑益	4
純利益	△ 12,585
目的積立金取崩額	—
総利益	△ 12,585

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	380,357
業務活動による支出	152,046
投資活動による支出	36
翌年度への繰越金	228,274
資金収入	380,357
業務活動による収入	61,898
投資活動による収入	24,997
前年度よりの繰越金	293,462

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

3. 参照書類を縦覧に供している場所

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

(横浜市中区本町六丁目 50 番地 1 横浜アイランドタワー)

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