

債券内容説明書
令和3年5月21日現在

第146・147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 146・147 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 2 年 8 月 21 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. 本債券の発行により調達する資金の用途 10

第2 参照情報

1. 参照書類 12
2. 参照書類の補完情報 12
3. 参照書類を縦覧に供している場所 78

第1 募集要項

1. 新規発行債券（10年債）

銘 柄	第146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3年5月21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0.155パーセント	払込期日	令和3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13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	<p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、令和3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。</p> <p>(2) 発行日の翌日から第1回の利払期日までの期間につき利息を計算するとき及び償還の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算する。</p> <p>(3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p>		
償 還 の 方 法	<p>1. 償還金額</p> <p>各債券の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の元金は、令和13年5月28日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</p>		
担 保	本債券の債権者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の定めるところにより、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の財産について、他の債権者に先だって自己の債権の弁済を受ける権利を有する。		
財 務 上 の 特 約	担保提供制限	該当条項なし（本債券は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。）	
	その他の条項	該当条項なし	

摘 要

1. 信用格付業者から提供され、若しくは閲覧に供された信用格付

(1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）

本債券について、当機構は R&I から AA+ の信用格付を令和 3 年 5 月 21 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 A 1 の信用格付を令和 3 年 5 月 21 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.moodys.co.jp/>) の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。

ムーディーズ: 電話番号 03-5408-4100

摘 要

2. 募集の受託会社

- (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。
- (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。
- (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の令和3年5月21日付第146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。

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

2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（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	大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号	百万円 4,000	1. 引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本債券の引受手数料は、総額3,000万円とする。
	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	3,000	
	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	
	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 147 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 3 年 5 月 21 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 0.337 パーセント	払 込 期 日	令和 3 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 18 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	<p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、令和 3 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。</p> <p>(2) 発行日の翌日から第 1 回の利払期日までの期間につき利息を計算するとき及び償還の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算する。</p> <p>(3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p>		
償 還 の 方 法	<p>1. 償還金額</p> <p>各債券の金額 100 円につき金 100 円</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の元金は、令和 18 年 5 月 28 日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</p>		
担 保	本債券の債権者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の定めるところにより、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の財産について、他の債権者に先だって自己の債権の弁済を受ける権利を有する。		
財 務 上 の 特 約	担保提供制限	該当条項なし（本債券は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。）	
	その他の条項	該当条項なし	

摘 要

1. 信用格付業者から提供され、若しくは閲覧に供された信用格付

(1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）

本債券について、当機構は R&I から AA+ の信用格付を令和 3 年 5 月 21 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 3 年 5 月 21 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.moodys.co.jp/>) の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。

ムーディーズ: 電話番号 03-5408-4100

摘 要

2. 募集の受託会社

- (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。
- (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。
- (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の令和3年5月21日付第147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。

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

4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（15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	大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号	百万円 4,000	1. 引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本債券の引受手数料は、総額3,500万円とする。
	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	3,000	
	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	
	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. 本債券の発行により調達する資金の用途

(1) 新規発行による手取金の額

払込金額の総額	発行諸費用の概算額	差引手取概算額
20,000,000,000円	75,815,000円	19,924,185,000円

(注) 上記金額は、第146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147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) 手取金の用途

上記の手取概算額19,924,185,000円は、令和3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11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3.0版（Climate Bond Standard（Version3.0）」、「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2年8月21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2年8月21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3年5月21日）までの間に生じた変更その他の事由はありません。また、本説明書法人情報の部には、将来に関する事項が記載されておりますが、本説明書証券情報の部作成日（令和3年5月21日）現在においてもその判断に変更はありません。

(II) その他

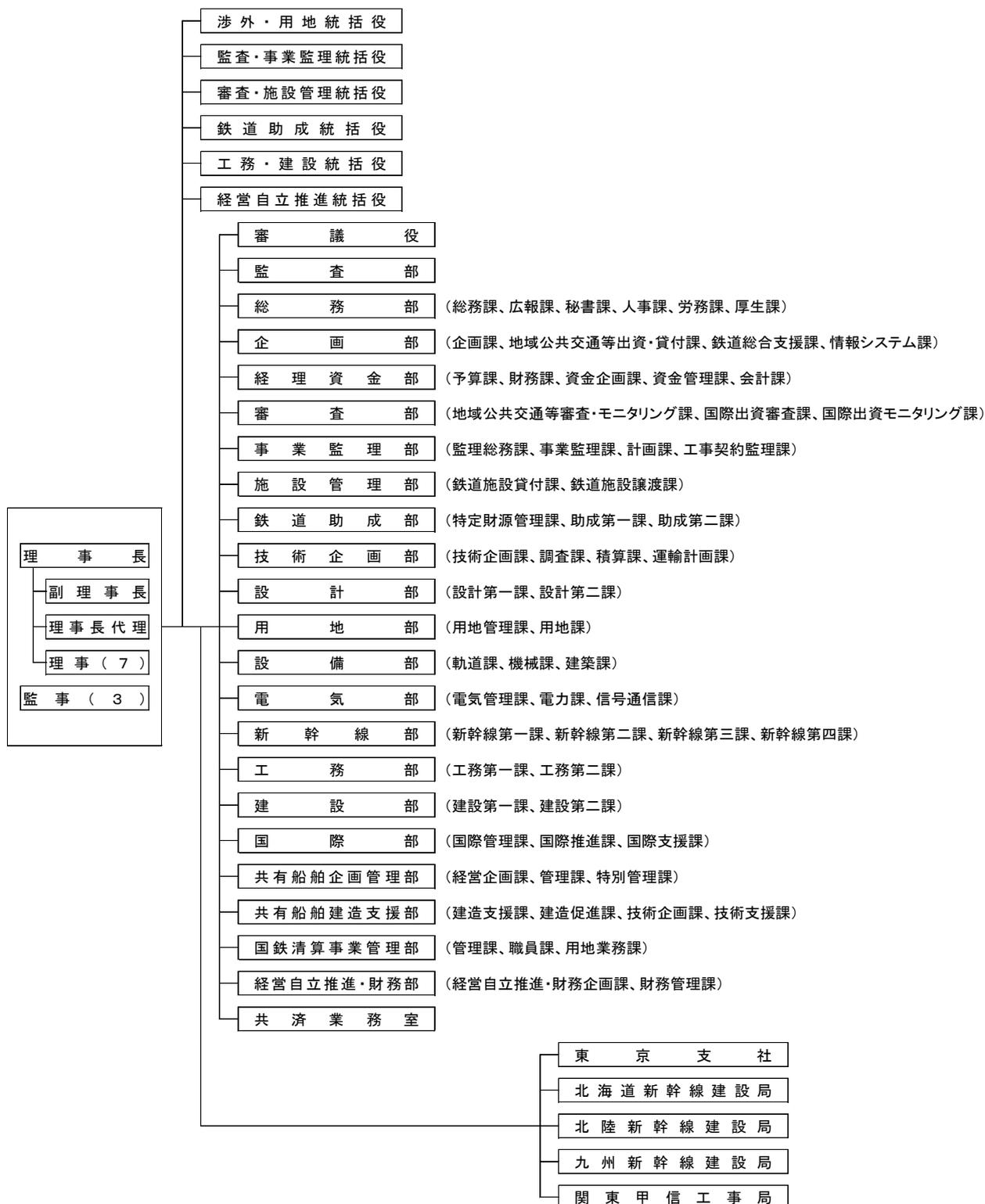
上記「(I) 「事業等のリスク」について」のほか、本説明書法人情報の部（令和2年8月21日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和3年5月21日）までの間において変更が生じた事項を以下に一括して記載いたします（変更箇所は下線で示しております。）。

第1 法人の概況

3. 事業の内容

(3) 組織図 (令和3年5月21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

(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います。計画段階の建設計画等の調査業務として、令和 2 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 上部工工場製作等に係る指導業務を行いました。

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 2 年度）の主な実績 >

受託件名	委託者	受託内容	備考
小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会	鉄道整備に係る基礎調査	
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の <u>調査深度化</u> に係る調査業務	熊本県	鉄道整備に係る基礎調査	
<u>つくばエクスプレス 8 両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計等の業務</u>	<u>首都圏新都市鉄道株式会社</u>	<u>8 両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計見直し業務及び施工計画の検討</u>	
<u>一般国道 153 号豊田北バイパスの整備に伴う愛知環状鉄道線との交差点に係る調査設計業務</u>	<u>愛知環状鉄道株式会社</u>	<u>愛知環状鉄道交差点国道建設工事に必要となる調査及び設計等</u>	
「 <u>(仮称)相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業</u> 」に関する技術協力支援業務	<u>相模鉄道株式会社</u>	<u>鉄道整備に係る技術支援</u>	
<u>成田空港鉄道アクセス改善に係る調査及び技術協力支援</u>	<u>成田国際空港株式会社</u>	<u>鉄道整備に係る基礎調査、技術支援</u>	
南阿蘇鉄道災害復旧工事第一白川橋りょう <u>上部工工場製作等に係る指導業務</u>	南阿蘇鉄道株式会社	災害復旧に係る <u>上部工工場製作に関する指導</u>	

④地域公共交通出資等業務

当機構は、資金提供による持続可能な地域旅客サービスの提供の確保、安全性・利便性を高める鉄道施設の整備や物流拠点施設の整備への支援のために出資や貸付け業務を行います。

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）並びに、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）に基づく認定を受けた事業について、当機構が定める条件を満たす事業が出資や貸付けの対象となり、その原資は産投出資資金、財政融資資金です。

これにより、事業を進めるに当たって必要となる初期資金について、柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等から必要な民間資金を呼び込むことが期待できます。

また、出資や貸付け後において、まちづくり、観光振興等の地域戦略と十分に連携し、これらの施策効果が最大限に発揮されるよう配慮すると共に、そのリスクを継続的に把握・評価し、適切なリスク管理を行います。

⑥鉄道助成業務

(イ) 補助金の交付等

(iii) 都市鉄道整備助成

既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ速達性の向上を図ることにより、利用者の利便の増進に資する事業、大都市交通の大きな担い手である地下鉄の整備等を推進するとともに、次世代ステーションの創造を図る鉄道駅の総合改善事業等による都市機能の向上・活性化等を推進するため、助成を行っています。

(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 3 年 5 月 21 日現在残高が 46,413 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。

⑦国鉄清算業務

(略)

これらを実施するため、平成 23 年 6 月に債務等処理法が改正され、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。

また平成 28 年度からは、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。

さらに、令和元年度からは、北海道旅客鉄道株式会社に対しては、徹底した経営努力を行い、地域の関係者と一体となって経営自立に向けた取組を着実にこなしていくことを前提としつつ、必要な設備投資及び修繕を実施できるようにすることにより、同社の経営自立を支援するため、新たな支援を実施することとなりました。

平成 23 年度以降、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等に対して行ってきた支援は令和 2 年度末で法律の期限を迎えるため、令和 3 年 3 月に債務等処理法が改正され、支援期限を延長するとともに、出資等の新たな支援措置が追加されました。

(略)

○ 「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」（令和 3 年 3 月 31 日法律第 17 号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。）

(i) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対し、本州と四国を連絡する鉄道施設であって国土交通大臣が定めるものの改修に必要な資金に充てるための資金の交付

(ii) 青函トンネルの改修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り入れ

(iii) 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「会社」という。）及び

鉄道施設等を旅客会社北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社に貸し付ける者に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他の鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための助成金の交付

(iv) 会社に対し、当該会社の生産性の向上に資する施設等の整備（これらに関する調査を含む。）及び管理に必要な資金の出資

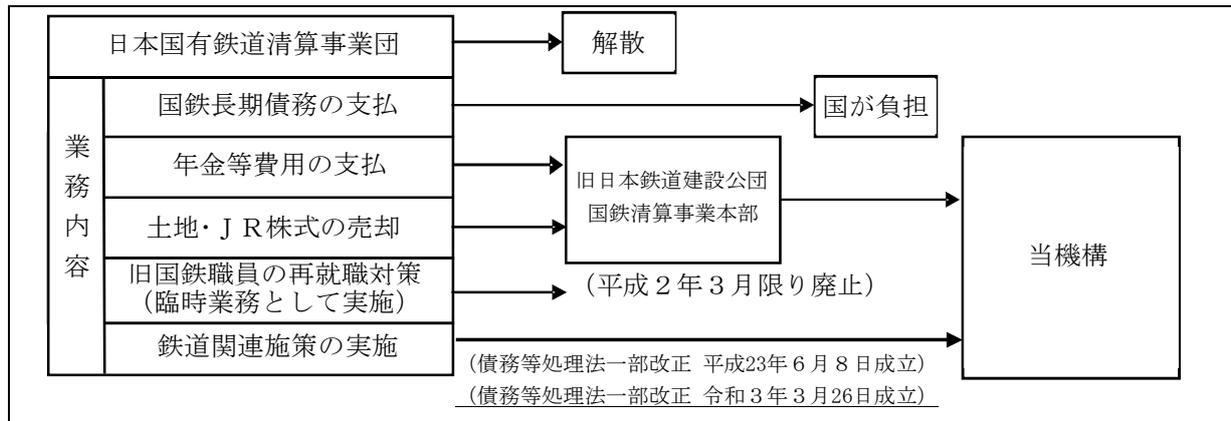
(v) 会社に対し、貸付金に係る債権の全部又は一部の出資

(vi) 国土交通大臣が指定する金融機関が行う会社の経営基盤の強化に必要な資金の貸付けについて、当該金融機関に対する利子補給金の支給

(vii) 会社の所有する土地のうち国鉄より継承されたものであって、当該会社の事業の用に供されていないものの取得及び処分等

(略)

<旧清算事業団の業務内容とその承継等の概要>



(7) 損益構造について

③地域公共交通等勘定

地域公共交通出資等業務のうち出資業務については、地域公共交通活性化再生法に基づく認可を受けた事業について中長期的な収益が見込まれる等の場合、産投出資を原資として出資を行うことになっており、一般管理費等については、国から受け入れる運営費交付金でまかなわれております。また都市鉄道融資及び物流施設融資業務は、「認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設」に必要な資金の貸付け、及び「認定総合効率化事業」の実施に必要な資金の貸付けを行うことになっており、財政融資資金からの借入金利息と貸付先への貸付金利息が見合っているため損益が生じない構造となっており、一般管理費等については、運営費交付金及び貸付先から収受する管理費収入でまかなわれております。

(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)

その後、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。北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、工期遅延が生じることとなり、天候や地質不良等のリスク要因が想定範囲内に収まることを前提に、令和5年度末（2023年度末）完成予定に向けて、工事を進めております。

(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3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。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間 211.9km については、渡島トンネル、羊蹄トンネル及び札幌トンネル等の土木工事をを行います。また、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

北陸新幹線の金沢・敦賀間 114.6km については、加賀トンネル、敦賀駅高架橋及び敦賀車両基地路盤などの土木工事を進めると共に、小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、南越（仮称）駅、敦賀駅の建物工事をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を進めます。

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、嬉野温泉駅、新大村駅、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。

整備新幹線建設推進高度化等事業は、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の環境影響評価及び設計施工法調査、整備新幹線のコスト縮減などを図るための経済的な施工法の調査、そして新幹線と貨物列車が共用走行する区間で新幹線を高速走行させるための技術的検討などを実施します。

(単位：百万円)

線名・区間	工事延長	令和元年度 実施額	令和2年度 事業費	令和3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	5,324	—	—	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	54,867	93,000	95,000	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						
金沢・敦賀間	114.6	254,223	275,000	303,372	令和5年度末	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	90,753	75,000	61,000	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	405,168	443,000	459,372		
建設推進高度化等事業		1,283	1,438	1,400		
合計		406,451	444,438	460,772		

(注1) 令和元年度実施額は決算額、令和2年度事業費及び令和3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3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。

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。

(3) 都市鉄道利便増進事業

(略)

令和3年度は、相鉄・JR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、新横浜駅（仮称）工事、新綱島駅（仮称）工事、綱島トンネル工事などの土木工事を進めるとともに、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。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 Km	令和元年度 実施額	令和2年度 事業費	令和3年度 事業費	開業日又は 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				下記参照	下記参照
[相鉄・JR 直通線]	西谷・横浜羽 沢間	2.7	46,656	32,247	32,989	令和元年11 月30日開業	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) 令和元年度実施額は決算額、令和2年度事業費及び令和3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3年度は、火災検知施設、電力施設及び変電所施設などの改修工事を行います。

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	令和元年度 実施額	令和2年度 事業費	令和3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	—	1,778	1,140	1,140	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 令和元年度実施額は決算額、令和2年度事業費及び令和3年度事業費は年度初の事業計画額としております。

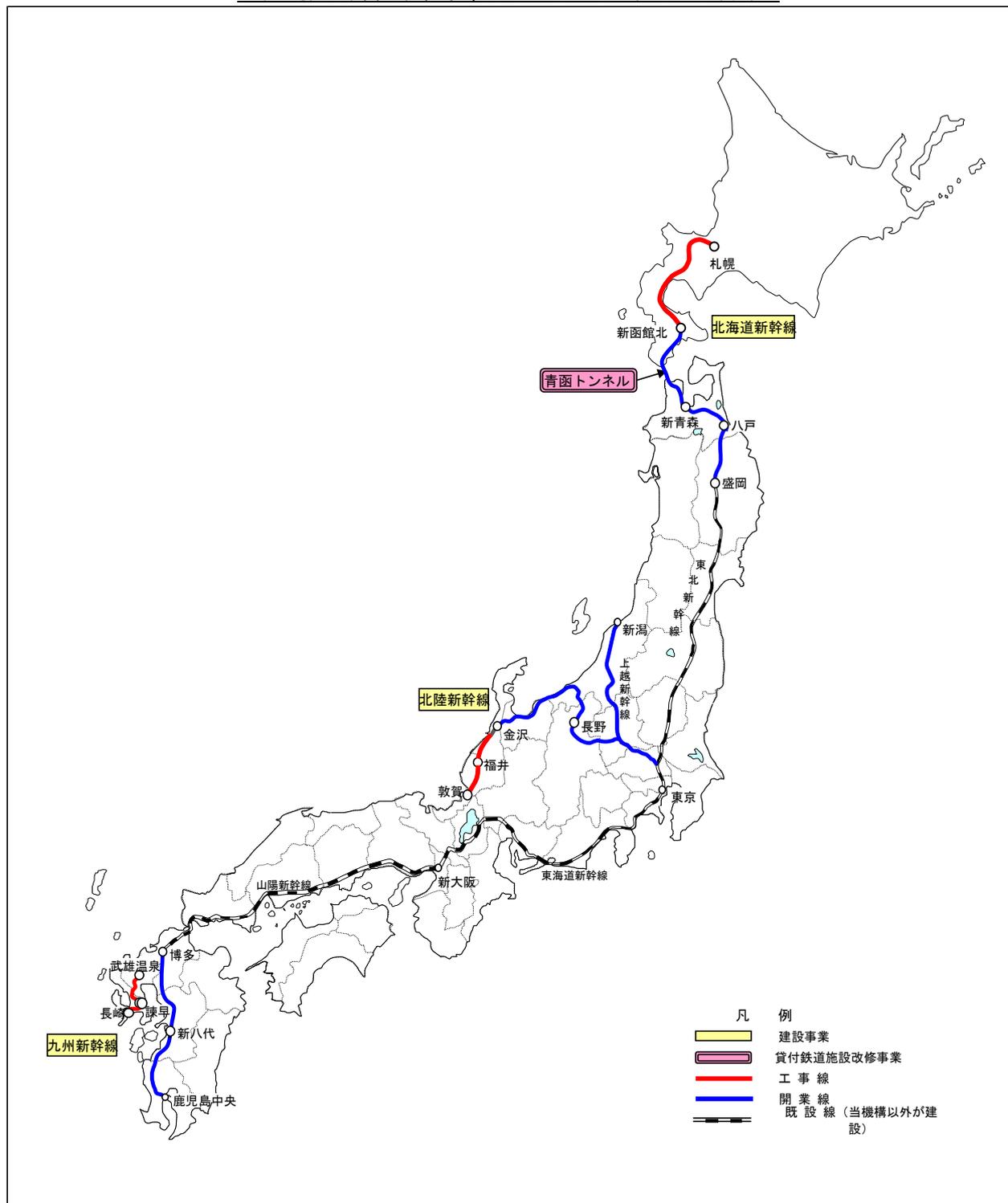
(5) 受託事業

令和3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。

令和3年度は南阿蘇鉄道株式会社の復旧支援等を行います。

令和3年度 建設線等路線図

(整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



令和3年度 建設線等路線図 (都市鉄道利便増進事業)

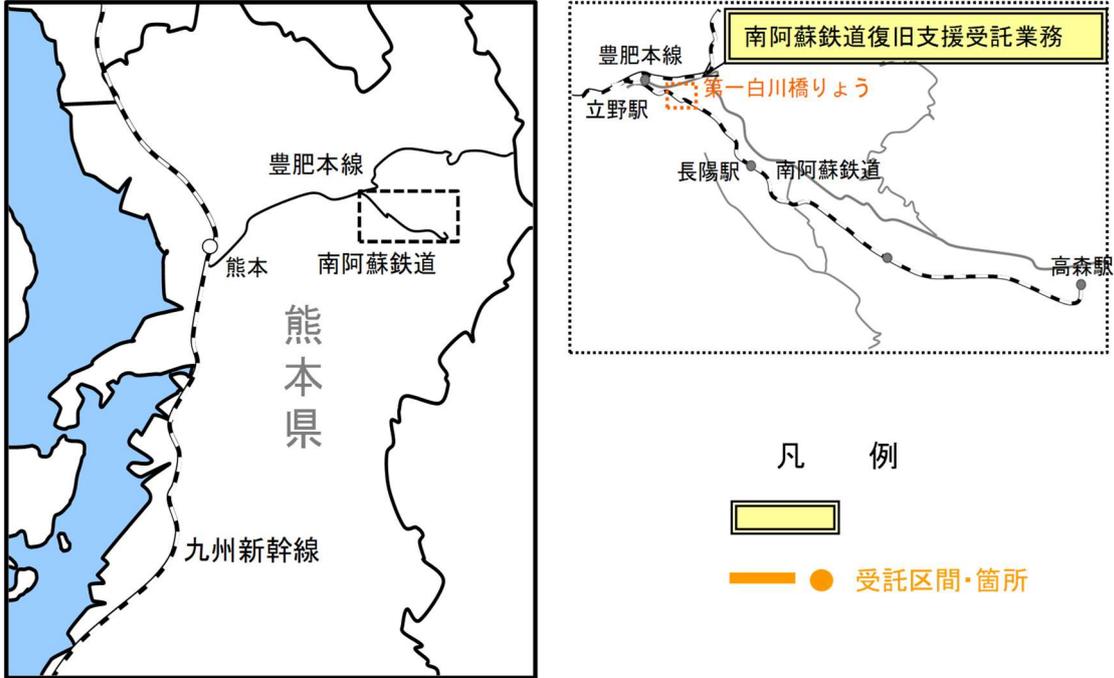


凡 例

- 都市鉄道利便増進事業
- 工事線
- 開業線

令和3年度 建設線等路線図

(南阿蘇鉄道復旧支援受託業務)



1 1. 役職員数の状況（令和3年4月1日現在）

	令和3年度
役員数	13名
職員数	1,488名

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

(4) 国鉄清算業務関係

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施します。

また、同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入を適切に実施します。

(6) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

＜機構第4期中期計画における建設コスト削減の主な施策（平成30年度～令和2年度）＞

施策分類	施策項目	施策概要
工事コストの削減	吹付けコンクリート材料の変更	トンネル工事における従来よりも安価な吹付けコンクリート材料の採用
	トンネル湧水の処理方法の見直し	トンネル湧水の排水処理における清水と濁水の分離を通じた使用薬品量・電力量の削減
	UAV測量（ドローンによる測量）の採用による効率化	トンネル発生土の受入地の地形測量にUAV測量（ドローンによるレーザー測量）を採用し作業の効率化
	トンネル発生土処理場の変更	トンネル掘削の発生土処理場を現場近傍へ変更し、運搬距離の短縮
	建設発生土処分方法の変更	建設発生土を協議により条件の良い処分先に変更することで運搬・処分費を削減
	可動式ホーム柵設備の小規模化	乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化
	建設発生土の有効利用	トンネル発生土を他の公共事業に提供し、運搬費・敷均し費を受入側負担
	軌道基地における土木施工ヤード等の転用	軌道工事における先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用
	仮設材の有効活用	住宅街に近接するトンネルの坑外設備箇所を設置する防音壁材料に試験施工で発生した吸音板を有効活用
	RCスノーシェルターの外型枠を工区間で転用	RCスノーシェルターを施工するための外型枠を新規に製作せず、工程調整により他工区から転用
維持管理費（LCC）の改善	設計かぶりの増設による鉄筋コンクリート構造物の長寿命化	高架橋・橋りょう等のコンクリート構造物の鉄筋かぶりを増設し、施設の耐久性が向上
	トンネル照明のLED化	トンネル照明を従来の蛍光灯からLED蛍光灯に変更し、長寿命化・消費電力抑制（維持管理費の低減）
	用地侵害防除さく網部の長寿命化	網部の線材を亜鉛・アルミ・マグネシウム合金めっき鉄線とし、高張力・小径化
社会的コストの改善	高炉セメントの使用によるCO2の削減	製鉄副産物である高炉スラグ（水砕スラグ）を有効利用した高炉セメントを使用することで環境負荷を低減

6. 研究開発活動

(3) 学会等の受賞実績

(略)

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－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に基づく「速達性向上事業」の適用第1号案件－ 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－相鉄東急直通線 新横浜駅地下鉄交差部土木工事－
	令和2年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	相鉄・JR直通線、羽沢横浜国大駅

(略)

(4) 特許権等

令和3年4月1日現在、当機構名で登録している特許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	82	9

第3 設備の状況

3. 設備の新設、除却等の計画

(国鉄清算業務関係)

特例業務勘定において実施する業務は、国鉄清算業務であり限定的な業務であることから、事業用の宿舍等の不動産は保有していません。

また、令和3年度以降においても新たな設備投資の支出計画はありません。

以上の業務を除き、記載すべき重要な事項はありません。

第4 法人の状況

2. 役員状況（令和3年4月1日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	河 内 隆	自 令和3年3月26日 至 令和5年3月31日	昭和57年4月自治省入省 令和元年5月日本生命保険相互会社特別顧問 令和元年9月関キーストーン・パートナーズ特別顧問
副理事長	水 嶋 智	自 令和3年1月6日 至 令和5年9月30日	昭和61年3月運輸省入省 令和元年7月国土交通省鉄道局長 令和2年7月国土交通省大臣官房長
理事長代理	平 野 邦 彦	自 令和3年4月1日 至 令和3年9月30日	昭和55年4月日本国有鉄道入社 平成28年6月東日本旅客鉄道(株)常務執行役員総合企画本部 副本部長、品川開発担当、地方創生担当 平成30年6月(株)鉄道会館代表取締役社長
理 事	勝 山 潔	自 令和2年7月21日 至 令和3年9月30日	平成2年4月運輸省入省 平成28年6月海上保安庁総務部人事課長 平成30年7月海上保安庁第六管区海上保安本部長

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	深沢 成年	自 令和3年4月1日 至 令和5年3月31日	昭和56年4月日本鉄道建設公団入社 平成29年4月鉄道・運輸機構新幹線部長 平成30年4月鉄道・運輸機構審議役
理事	長谷川 雅彦	自 令和3年4月1日 至 令和5年3月31日	平成元年4月日本鉄道建設公団入社 平成29年4月鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局長 平成30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	山岸 一生	自 令和2年8月24日 至 令和4事業年度の 財務諸表承認日	平成元年4月警察庁入庁 平成30年4月警察庁関東管区警察局長総務監察部長 令和2年4月警察庁関東管区警察局長総務監察部長兼関東管区警察学校長
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)

第6 法人の参考情報

平成30年 2月28日
(変更) 平成30年 8月31日
(変更) 令和 2年11月27日
(変更) 令和 3年 3月26日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第4期中期目標

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

1. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

我が国が直面する人口急減、少子化、超高齢化という大きな課題に対し、国内の地域間、国内と海外との間におけるヒト、モノ等の「対流」の促進により次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことは極めて重要である。

機構は、特殊法人等改革の一環として、前身の日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の統合により、平成15年10月に新たに独立行政法人として発足した機関であり、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を行っている。

これらの業務の実施においては、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）等を踏まえ、中期目標管理法人として国民に対する説明責任を果たしつつ、法人の政策実施機能の最大化を図るとともに、「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）、「総合物流施策大綱」（平成29年7月28日閣議決定）等における公共交通に関する政府方針及び「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）等におけるインフラシステム輸出の拡大に関する政府方針を実現すべく、遂行しているところである。

機構の担う役割は、上記の政府方針の実現に向けて、機構の有する高度な技術力や専門性を活かし、独立行政法人通則法第2条の趣旨も踏まえ、民間企業等との適切な役割分担に留意しながら、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立等を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することである。

なお、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して、令和2年12月22日付で、国土交通省から機構に対して「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出したところであり、機構においてはこれを重く受け止め、同命令に基づき令和3年1月29日付で機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。

（別添）政策体系図

2. 中期目標の期間

平成30年4月1日から令和5年3月31日までの5年間とする。

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（平成27年5月25日改定）における「一定の事業等のまとめり」は、本章中の(1)鉄道建設等業務、(2)鉄道助成業務等、(3)船舶共有建造等業務、(4)地域公共交通出資業務等、(5)特例業務（国鉄清算業務）とする。各業務については、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。

(1) 鉄道建設等業務

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

この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合に

は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかつた現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。
 - 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度
 - 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期
 - 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期
- ・ 北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・ なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や

経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

<定量的目標>

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

- ・ 地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。

<指標>

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

- ・ 技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件）

<目標水準の考え方>

機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階（5＝大変役に立った、4＝おおむね役に立った、3＝役に立った、2＝あまり役に立たなかった、1＝まったく役に立たなかった）中の「3＝役に立った」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。

【難易度：高】

受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関

係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

<指標>

- ・ 機構職員向け技術研修の受講者数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人）
- ・ 学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件）
- ・ 機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件）

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外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、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、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（以下「海外高速鉄道調査等」という。）を行い、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。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。

また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。

< 指標 >

- ・ 我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額
- ・ 機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額
- ・ 専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））
- ・ 研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

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

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

< 指標 >

- ・ 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道事業者数：27者））

(2) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、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する。

(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

< 指標 >

- ・ 補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%）

(b) 助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成

制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

<指標>

- ・ 鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）

(c) 債権の確実な回収等

既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、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。

<指標>

- ・ 譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）

② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等

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）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施する。

<指標>

- ・ 長期借入金について、国土交通大臣が定めた利率による利子の支払いを行った件数

③ 中央新幹線建設資金貸付等業務

中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

<指標>

- ・ 貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）

(3) 船舶共有建造等業務

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、

「内航未来創造プラン」（平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会）等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。

また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。

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

<定量的目標>

- ・ 上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。

<目標水準の考え方>

延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間において140隻と設定した。

【重要度：高】

内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。

【難易度：高】

船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。

② 船舶建造等における技術支援

共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。

【重要度：高】

船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。

しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により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。

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

<定量的目標>

- ・ 今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

<目標水準の考え方>

繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を縮減することとした。なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。

(4) 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

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、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

(a) 地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

<定量的目標>

- ・ 国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

<目標水準の考え方>

地域公共交通出資等については、適切に出資及び貸付けを行うとともに、公的資金の毀損を生じさせないことを目標としている。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

<指標>

- ・ 債権について、約定に沿った回収を行った件数

② 物流施設融資

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、流通業務の総合化及び効率化の促進に寄与するため、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

<指標>

- ・ 債権について、約定に沿った回収を行った件数

③ 内航海運活性化融資

内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金の前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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

また、やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。

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「会社」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

② 会社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）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施する。

また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、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ものとする。

さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

4. 業務運営の効率化に関する事項

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を見直しを行いながら、適切に運営する。

② 調達等合理化の推進

「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）に基づく取組みを着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公平性・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を推進する。

<指標>

- ・ 一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%）

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、中期目標期間の最終年度（令和４年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成２９年度）比で５％程度に相当する額を削減する。

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、中期目標期間の最終年度（令和４年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成２９年度）比で５％程度に相当する額を削減する。

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、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

<指標>

- ・ 保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成２５年度から平成２９年度上期までの平均入居率・９５％）

(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、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。

<指標>

- ・ W e b 会議開催回数
- ・ 電子決裁率

5. 財務内容の改善に関する事項

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

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、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

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

(2) 資金調達

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

6. その他業務運営に関する重要事項

(1) 人事に関する計画

機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応える組織運営に努める。

(2) 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1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し、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

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、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、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、引き続き取り組んでいく。

(3) 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、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

(4) 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

(5) 環境への配慮

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

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 政策体系図

主な政府方針等

交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)

- 整備新幹線(北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線)の整備を着実に進める(略)
- 都市鉄道の利用を促進するため、(略) **都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進**する。
- コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、(略)公共交通機関である**LRT・BRT等の導入を促進**する。

総合物流施策大綱(2017-2020)(平成29年7月28日閣議決定)

- 内航海運の安定的輸送の確保と生産性向上のため、「**内航未来創造プラン**～たくましく日本を支え進化する～」(平成29年6月**内航海運の活性化**に向けた今後の方向性検討会策定)に基づく施策の推進に取り組む。(略)先進的な船舶等の開発・普及((略)**独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度の活用を通じた円滑な代替建造の促進等**) (略)を図る。

未来投資戦略2018(平成30年6月15日閣議決定)

- 「**インフラシステム輸出戦略**(平成30年度改訂版)」(平成30年6月7日経協インフラ戦略会議決定)の重点施策を官民一体で推進する。
- 案件形成・発掘から施設の運営・維持管理等に至る一貫した取組を行い、トータルな受注につなげる。その際、**海外インフラ展開法により、我が国独立行政法人等の知見を活用**する。

独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)

国土交通省の政策・施策(鉄道・運輸機構関連)

※国土交通省「政策目標及び施策目標」より抜粋

- 整備新幹線の整備を推進する
- 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
- 鉄道網を充実・活性化させる
- 国際協力、連携等を推進する
- 地域公共交通の維持・活性化を推進する

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が果たす役割

(機構の目的)【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 抜粋】

第三条 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、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

鉄道建設等業務

- 整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業の着実な進捗。
- 我が国鉄道技術の海外展開に向けた海外の高速鉄道に関する調査等の実施。



北海道新幹線

鉄道助成業務

- 交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等への適正かつ効率的な補助の実施。
- 既設新幹線譲渡代金等の適正かつ効率的な回収の実施。



仙台市地下鉄東西線

船舶共有建造業務

- 物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶等の船舶共有建造業務を実施。
- 良質な船舶建造のための技術支援の実施。



高度二酸化炭素低減化船

出資等業務

- 地域公共交通の活性化等に資する認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付け。
- 流通業務の総合化等の促進に資する認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付け。
- 内航海運活性化融資業務の適切な実施。



LRT (イメージ)

特例業務 (国鉄清算業務)

- 旧国鉄職員等への年金費用等の円滑かつ確実な支払
- 国鉄から承継した土地処分の円滑な実施等
- JR北海道、四国及びJR貨物の経営自立のための支援



梅田駅(北)

民間企業等との適切な役割分担

内部統制の充実・強化

業務運営の効率化の取組みを実施

平成30年3月30日
(変更) 平成30年9月20日
(変更) 令和3年1月5日
(変更) 令和3年3月31日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第4期中期計画

1. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

我が国は、人口急減、少子化、超高齢化という大きな課題に直面しており、このような社会的な制約を解決するため、運輸分野において公共交通の果たす役割は大きい。

そのため、国においては「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）等を定め、我が国社会の持続的発展のため、様々な政策を実現しようとしている。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、このような政策を実現するため、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮し、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に貢献するという役割を果たす必要がある。

その際留意すべきは、これら政策のすべてを機構が実施するのではなく、民間企業等のみで実施できることはそれらに任せ、民間企業等のみでは実現できない役割を果たすことが重要である。

特に、整備新幹線整備や都市鉄道利便向上施策、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みなどは、機構が有する高速鉄道その他の鉄道建設に関する技術や知見を十分に活用するものである。また、船舶共有建造事業などは、民間に任せるだけでは課題の解決が進まない状況であることから、国内海運政策を実現するために必要不可欠な業務について、民業補完する形で実施するものである。

これらの役割を果たし、国土交通大臣が定めた機構の中期目標（平成30年4月1日から令和5年3月31日までの5年間の目標。以下「中期目標」という。）を達成するため、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第30条第1項の規定に基づきとるべき措置等を以下のとおり定める。

なお、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関

する命令を受けての改善措置について」(令和3年1月29日)も確実に実施する。

2. 中期計画の期間

平成30年4月1日から令和5年3月31日までの5年間とする。

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

(1) 鉄道建設等業務

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

特に、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。

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、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)

工事実施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。)による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、令和4年度に対面乗換方式により開業。

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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかつた現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に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り、かつ、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。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

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、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

令和元年度下期の開業

b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
令和4年度下期の開業

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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に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り、かつ、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。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

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

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有

識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

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

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

「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、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（５段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。

地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、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、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

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

さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施する。

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

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。

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、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

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

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

建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。

また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。

・平成30年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

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

(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拡充・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」からの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を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、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金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 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借り入れ等

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）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。

③ 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毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な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

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。

具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。

また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の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、SO_x等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船など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、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

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により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。

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

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、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

(a) 地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

また、出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

さらに、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。

また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

② 物流施設融資

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。

また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実

な回収を図る。

③ 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の各年度における必要負担額について、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。

やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期計画期間中に完了させる。

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「会社」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 会社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余剰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。以下「債務等処理法」という。）附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施する。

また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、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。さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随

時フォローしながら、適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社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。

4. 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

業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

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、毎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 人事費管理の適正化

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%程度に相当する額を削減する。

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%程度に相当する額を削減する。

⑥ 資産の有効活用

宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。

(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。

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

(3) 資金調達

資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

6. 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。

7. 不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

- ・平成30年度
譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）
鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

行田宿舎及び津田沼寮について、平成30年度以降、売却等適切な措置を講じる。

9. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

10. 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

機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、各業務の進捗に対応した人員の適正配置等重点的な運用を行うとともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

(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

- ・建設勘定
過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務
- ・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とともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」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・対応を行うなど、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、戦略的広報を推進する。

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する。

③ 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

④ 環境への配慮

業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「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、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。

また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～令和4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	計
収入				
国庫補助金等	230,717	61,050	-	291,767
地方公共団体建設費負担金	230,717	-	-	230,717
地方公共団体建設費補助金	-	61,050	-	61,050
借入金等	355,050	579,869	178,055	1,112,974
財政融資資金借入金	300,000	88,415	-	388,415
民間借入金	55,050	135,564	89,455	280,069
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	355,891	88,600	444,491
業務収入	418,016	392,833	190,638	1,001,487
受託収入	-	-	331,937	331,937
業務外収入	42	10,778	1,978	12,798
他勘定より受入	419,694	58,065	89,807	567,567
計	1,423,519	1,102,596	792,415	3,318,530
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	1,889,325	185,533	105,034	2,179,892
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	-	-	320,673	320,673
借入金等償還	-	846,780	325,759	1,172,539
支払利息	14,679	45,606	10,749	71,034
一般管理費	20,352	1,967	4,286	26,605
人件費	61,895	5,950	14,152	81,997
業務外支出	40,806	13,179	14,987	68,973
他勘定へ繰入	605	114,605	-	115,210
計	2,027,663	1,213,619	795,639	4,036,921

[人件費の見積もり] 62,999百万円を支出する。

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り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	計
費用の部	1,142,539	383,365	308,133	1,834,038
経常費用	1,142,460	341,526	297,048	1,781,033
鉄道建設業務費	1,138,886	340,480	270,999	1,750,365
受託経費	-	-	22,947	22,947
一般管理費	2,950	864	2,807	6,621
減価償却費	625	181	294	1,100
財務費用	33	41,826	11,020	52,878
雑損	46	14	66	126
収益の部	1,142,539	386,124	310,011	1,838,674
鉄道建設業務収入	425,559	380,848	231,206	1,037,614
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	380	380
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	222	-	222
受託収入	-	-	22,947	22,947
資産見返負債戻入	716,938	4,383	53,545	774,866
資産見返補助金等戻入	699,647	4,365	4,087	708,099
その他	17,291	17	49,458	66,766
財務収益	33	6	-	39
雑益	9	664	1,932	2,606
純利益	-	2,758	1,878	4,636
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	2,758	1,878	4,636

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	計
資金支出	2,309,665	1,222,945	809,596	4,342,205
業務活動による支出	2,024,171	366,497	466,938	2,857,606
投資活動による支出	7	-	2,011	2,018
財務活動による支出	-	846,780	325,960	1,172,740
次期中期目標期間への繰越金	285,486	9,668	14,686	309,841
資金収入	2,309,665	1,222,945	809,596	4,342,205
業務活動による収入	1,068,427	522,698	612,382	2,203,507
受託収入	-	-	331,937	331,937
その他の収入	1,068,427	522,698	280,445	1,871,570
投資活動による収入	42	30	1,978	2,049
財務活動による収入	355,050	579,869	178,055	1,112,974
前期よりの繰越金	886,145	120,348	17,181	1,023,674

(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 中期計画の予算等(平成30年度～令和4年度)
【海事勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
借入金等	138,700	
財政融資資金借入金	90,600	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	48,100	
業務収入	143,269	
業務外収入	985	
計	282,954	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	133,710	
借入金等償還	138,060	
支払利息	4,173	
一般管理費	1,024	
人件費	3,846	
業務外支出	425	
計	281,239	

[人件費の見積もり] 3,090百万円を支出する。

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	130,371	
経常費用	126,077	
海事業務費	120,843	
一般管理費	5,221	
減価償却費	13	
財務費用	4,294	
収益の部	134,414	
海事業務収入	132,531	
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	1	
財務収益	0	
雑益	1,882	
純利益	4,043	
目的積立金取崩額	-	
総利益	4,043	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	288,475	
業務活動による支出	13,054	
投資活動による支出	130,172	
財務活動による支出	138,060	
次期中期目標期間への繰越金	7,188	
資金収入	288,475	
業務活動による収入		
その他の収入	136,201	
投資活動による収入	9,390	
財務活動による収入	138,700	
前期よりの繰越金	4,184	

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成30年度～令和4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	286	-	286
政府出資金	4,800	-	4,800
借入金等	129,500	32,400	161,900
財政融資資金借入金	129,500	-	129,500
民間借入金	-	32,400	32,400
業務収入	4,881	49,088	53,969
他勘定より受入	600	-	600
計	140,067	81,488	221,555
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	134,961	32,421	167,382
借入金等償還	430	48,910	49,340
支払利息	4,225	29	4,254
一般管理費	83	37	120
人件費	348	150	498
業務外支出	21	10	30
計	140,067	81,557	221,624

[人件費の見積もり] 403 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。

(注1)第4期中期計画期間における特殊要因については、都市鉄道融資及び物流施設融資に係る経費並びに並行在来線会社に対する出資に係る経費である。

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	4,737	254	4,991
経常費用	513	224	737
地域公共交通等業務費	61	23	84
一般管理費	451	197	648
減価償却費	0	4	5
財務費用	4,225	29	4,254
収益の部	4,737	178	4,916
運営費交付金収益	286	-	286
地域公共交通等業務収入	4,451	178	4,629
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	-	△ 75	△ 75
目的積立金取崩額	-	85	85
総利益	-	9	9

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	140,072	81,574	221,646
業務活動による支出	139,640	32,662	172,302
投資活動による支出	2	1	3
財務活動による支出	430	48,910	49,340
次期中期目標期間への繰越金	0	1	1
資金収入	140,072	81,574	221,646
業務活動による収入	5,767	49,088	54,855
運営費交付金による収入	286	-	286
その他の収入	5,481	49,088	54,569
財務活動による収入	134,300	32,400	166,700
前期よりの繰越金	5	85	91

(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 中期計画の予算等(平成30年度～令和4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	-	-	-	1,032	-	1,032
国庫補助金等	510,784	-	-	-	-	510,784
国庫補助金	510,559	-	-	-	-	510,559
政府補給金	225	-	-	-	-	225
借入金等						
民間借入金	-	-	387,000	-	-	387,000
業務収入	-	128,750	362,157	1,486	-	492,393
業務外収入	5	-	-	1	-	6
他勘定より受入	114,610	-	-	-	-	114,610
他経理より受入	32,600	-	114,600	-	△147,200	-
計	657,999	128,750	863,757	2,518	△147,200	1,505,825
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	43,685	-	-	31	-	43,716
支払利息	-	128,750	27,729	-	-	156,479
一般管理費	-	-	-	604	-	604
人件費	-	-	-	1,756	-	1,756
業務外支出	15	-	-	127	-	142
他勘定へ繰入	499,699	-	803,428	-	-	1,303,128
他経理へ繰入	114,600	-	32,600	-	△147,200	-
計	657,999	128,750	863,757	2,518	△147,200	1,505,825

[人件費の見積もり] 1,482百万円を支出する。

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、機構法の一部改正に伴う令和3年度以降の旅客会社に対する支援の拡充に係る経費である。

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	543,399	128,750	350,631	2,397	△32,600	992,578
経常費用	543,384	-	81,135	2,397	△32,600	594,317
鉄道助成業務費	543,384	-	81,135	-	△32,600	591,920
一般管理費	-	-	-	2,391	-	2,391
減価償却費	-	-	-	6	-	6
財務費用	-	128,750	269,495	-	-	398,245
雑損	15	-	-	-	-	15
収益の部	543,399	128,750	362,157	2,392	△32,600	1,004,099
運営費交付金収益	-	-	-	1,032	-	1,032
鉄道助成業務収入	32,600	128,750	362,157	1,359	△32,600	492,266
補助金等収益	510,784	-	-	-	-	510,784
資産見返負債戻入	-	-	-	1	-	1
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	0	-	0
雑益	15	-	-	1	-	16
純利益	-	-	11,527	△6	-	11,521
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-
総利益	-	-	11,527	△6	-	11,521

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	657,999	128,750	863,892	2,867	△147,200	1,506,308
業務活動による支出	657,999	128,750	302,095	2,613	△147,200	944,258
投資活動による支出	-	-	-	5	-	5
財務活動による支出	-	-	561,661	-	-	561,661
次期中期目標期間への繰越金	-	-	135	249	-	384
資金収入	657,999	128,750	863,892	2,867	△147,200	1,506,308
業務活動による収入	657,999	128,750	476,757	2,518	△147,200	1,108,981
運営費交付金による収入	-	-	-	1,032	-	1,032
補助金等による収入	510,784	-	-	-	-	510,784
その他の収入	147,215	128,750	476,757	1,487	△147,200	607,008
財務活動による収入	-	-	387,000	-	-	387,000
前期よりの繰越金	-	-	135	349	-	484

(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 中期計画の予算等(平成30年度～令和4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	61,797	
業務外収入	51	
他勘定より受入	803,428	
計	865,276	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	609,231	
借入金等償還	22,000	
支払利息	47,467	
一般管理費	5,139	
人件費	2,731	
業務外支出	11	
他勘定へ繰入	67,867	
計	754,446	

[人件費の見積もり] 2,243百万円を支出する。

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、債務等処理法の一部改正に伴う令和3年度以降の会社等に対する支援の継続・拡充に係る経費である。

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	275,726	
経常費用	228,253	
特例業務費	220,986	
一般管理費	7,128	
減価償却費	139	
財務費用	47,473	
収益の部	275,933	
特例業務収入	34,115	
財務収益	241,800	
雑益	18	
純利益	207	
目的積立金取崩額	-	
総利益	207	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	1,234,885	
業務活動による支出	761,706	
投資活動による支出	51	
財務活動による支出	22,000	
次期中期目標期間への繰越金	451,128	
資金収入	1,234,885	
業務活動による収入	303,615	
投資活動による収入	561,661	
前期よりの繰越金	369,609	

(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。

令和3年3月31日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 令和3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3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

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施する。

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。
- ・関係者との協議や詳細設計等を実施し、明かり区間の工事に着手する。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

- ・土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事を実施する。
- ・雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。
- ・駅舎や車両基地内建物等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。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

- ・軌道敷設工事、機械工事、建築工事および電気工事を完了する。

- ・開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、様々な諸試験や検査を実施する。

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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。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。

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）

- ・土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事を実施する。
- ・駅設備等の機械工事を実施する。
- ・駅舎や換気塔等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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、

事業費・工程の管理を一層徹底する。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をないよう、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、橋りょう・高架橋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。令和2年度に要請のあった南阿蘇鉄道第一白川橋りょう上部工工場製作等の指導業務を推進し、災害復旧を支援する。

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、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（GRAP E）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、「吹付けコンクリート設計施工指針」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、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っていく。

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2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3年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和3年度回収見込額204億円）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 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借り入れ等

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）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。

③ 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（旅行客等観光向けのもの）

- 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、その充実を図るとともに、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す政府全体の動きがあることから、政府における検討の場にも参加しつつ、最新動向について注視していく。

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

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、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

また、出資等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組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

(a) 地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては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。

さらに、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。

さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

② 物流施設融資

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成１７年法律第８５号）第２０条の２の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。

さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

また、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、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

③ 内航海運活性化融資

新規の融資は行わないものの、貸付金の回収を適切に行う。

（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「会社」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 会社の経営自立のための措置等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成１０年法律第１３６号。以下「債務等処理法」という。）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に進めるとともに、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを引き続き適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他

の基準を遵守するとともに、会社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。

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3年度における組織体制については、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、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3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

機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、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とともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

(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とともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」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、ホームページ等に関して改善を図る。

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3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2021」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

さらに、持続可能な開発目標（SDGs）を的確に意識しつつ、環境に対する取組みについて適切に情報発信を行う。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和3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	62,686	12,210	-	74,896
地方公共団体建設費負担金	62,686	-	-	62,686
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210
政府出資金	-	-	3,400	3,400
借入金等	355,050	82,528	24,472	462,050
財政融資資金借入金	300,000	8,300	-	308,300
民間借入金	55,050	9,028	7,672	71,750
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	65,200	16,800	82,000
業務収入	88,754	71,374	33,305	193,433
受託収入	-	-	29,199	29,199
業務外収入	159	1,679	757	2,595
他勘定より受入	96,672	11,594	17,585	125,851
計	603,321	179,384	108,718	891,424
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	493,055	34,059	22,030	549,144
受託経費				
鉄道建設業務関係経費	-	-	26,811	26,811
借入金等償還	-	134,040	52,463	186,503
支払利息	2,737	6,335	1,123	10,195
一般管理費	3,952	411	941	5,305
人件費	10,868	1,133	2,605	14,606
業務外支出	8,961	2,593	3,447	15,001
他勘定へ繰入	683	20,408	-	21,091
計	520,256	198,979	109,421	828,656

[人件費の見積もり] 11,417百万円を支出する。

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	224,834	68,827	56,879	350,540
経常費用	224,674	62,872	55,701	343,247
鉄道建設業務費	223,818	62,661	54,021	340,500
受託経費	65	-	1,354	1,418
一般管理費	694	186	299	1,179
減価償却費	97	25	28	149
財務費用	4	5,832	1,162	6,997
雑損	156	124	16	296
収益の部	224,834	68,792	56,911	350,537
鉄道建設業務収入	87,712	66,824	45,410	199,946
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	-	25	-	25
受託収入	65	-	1,354	1,418
資産見返負債戻入	136,898	1,782	9,991	148,671
資産見返補助金等戻入	133,009	1,775	975	135,758
その他	3,889	7	9,016	12,913
財務収益	4	0	-	4
雑益	156	161	155	472
純利益	-	△ 34	32	△ 3
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	△ 34	32	△ 3

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	979,179	246,448	127,223	1,352,850
業務活動による支出	520,101	44,549	56,465	621,115
投資活動による支出	5	-	458	463
財務活動による支出	-	154,415	52,463	206,877
翌年度への繰越金	459,073	47,485	17,837	524,396
資金収入	979,179	246,448	127,223	1,352,850
業務活動による収入	248,112	96,785	80,244	425,141
受託収入	453	1,000	29,199	30,652
その他の収入	247,659	95,785	51,045	394,489
投資活動による収入	159	72	602	833
財務活動による収入	355,050	82,528	27,872	465,450
前年度よりの繰越金	375,858	67,064	18,504	461,426

(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3年度)
【海事勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
借入金等	39,000	
財政融資資金借入金	32,000	
民間借入金	7,000	
業務収入	28,160	
業務外収入	92	
計	67,252	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	46,386	
借入金等償還	23,364	
支払利息	860	
一般管理費	227	
人件費	739	
業務外支出	140	
計	71,716	

[人件費の見積もり] 614百万円を支出する。

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	26,444	
経常費用	25,382	
海事業務費	24,315	
一般管理費	1,065	
減価償却費	2	
財務費用	1,061	
収益の部	26,873	
海事業務収入	26,354	
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	518	
純利益	429	
目的積立金取崩額	-	
総利益	429	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	75,967	
業務活動による支出	2,586	
投資活動による支出	45,764	
財務活動による支出	23,364	
翌年度への繰越金	4,253	
資金収入	75,967	
業務活動による収入	26,484	
投資活動による収入	1,659	
財務活動による収入	39,000	
前年度よりの繰越金	8,823	

(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3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	61	-	61
政府出資金	-	-	-
借入金等	5,500	-	5,500
財政融資資金借入金	5,500	-	5,500
民間借入金	-	-	-
業務収入	810	1,757	2,567
業務外収入	1	-	1
他勘定より受入	600	-	600
計	6,972	1,757	8,729
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	6,109	0	6,109
借入金等償還	61	1,755	1,816
支払利息	676	-	676
一般管理費	34	4	37
人件費	86	15	101
業務外支出	7	1	7
計	6,972	1,774	8,746

[人件費の見積もり] 80百万円を支出する。

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、都市鉄道融資及び物流施設融資に係る経費並びに並行在来線会社に対する出資に係る経費である。

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	830	18	848
経常費用	132	18	150
地域公共交通等業務費	8	0	8
一般管理費	124	17	141
減価償却費	0	0	0
財務費用	699	-	699
収益の部	830	1	832
運営費交付金収益	57	-	57
地域公共交通等業務収入	765	1	766
賞与引当金見返に係る収益	7	-	7
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
雑益	1	-	1
純利益	-	△ 16	△ 16
目的積立金取崩額	-	16	16
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	6,973	1,790	8,763
業務活動による支出	6,910	18	6,928
投資活動による支出	1	1	2
財務活動による支出	61	1,755	1,816
翌年度への繰越金	1	16	17
資金収入	6,973	1,790	8,763
業務活動による収入	1,473	1,757	3,229
運営費交付金による収入	61	-	61
その他の収入	1,411	1,757	3,168
財務活動による収入	5,500	-	5,500
前年度よりの繰越金	1	33	34

(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3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	-	-	-	201	-	201
国庫補助金等	101,597	-	-	-	-	101,597
国庫補助金	101,571	-	-	-	-	101,571
政府補給金	26	-	-	-	-	26
借入金等	-	-	342,000	-	-	342,000
民間借入金	-	-	-	-	-	-
業務収入	-	25,750	72,431	283	-	98,465
業務外収入	72	-	-	0	-	72
他勘定より受入	20,491	-	-	-	-	20,491
他経理より受入	16,300	-	20,375	-	△36,675	-
計	138,459	25,750	434,806	484	△36,675	562,824
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	7,471	-	-	6	-	7,477
支払利息	-	25,750	10,054	-	-	35,804
一般管理費	-	-	-	127	-	127
人件費	-	-	-	325	-	325
業務外支出	188	-	-	26	-	214
他勘定へ繰入	110,426	-	408,452	-	-	518,878
他経理へ繰入	20,375	-	16,300	-	△36,675	-
計	138,459	25,750	434,806	484	△36,675	562,824

[人件費の見積もり] 275百万円を支出する。

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。

(注1)第4期中期計画期間における特殊要因については、機構法の一部改正に伴う令和3年度以降の旅客会社に対する支援の拡充に係る経費である。

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	118,085	25,750	79,980	460	△16,300	207,974
経常費用	117,897	-	26,610	460	△16,300	128,667
鉄道助成業務費	117,897	-	26,610	-	△16,300	128,207
一般管理費	-	-	-	458	-	458
減価償却費	-	-	-	1	-	1
財務費用	-	25,750	53,370	-	-	79,120
雑損	188	-	-	-	-	188
収益の部	118,085	25,750	72,431	459	△16,300	200,425
運営費交付金収益	-	-	-	188	-	188
鉄道助成業務収入	16,300	25,750	72,431	257	△16,300	98,439
補助金等収益	101,597	-	-	-	-	101,597
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	13	-	13
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	2	-	2
前払年金費用見返に係る収益	-	-	-	-	-	-
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	188	-	-	0	-	188
純利益	-	-	△7,548	△0	-	△7,549
目的積立金取崩額	-	-	-	2	-	2
総利益	-	-	△7,548	1	-	△7,547

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	138,459	25,750	434,806	741	△36,675	563,082
業務活動による支出	138,459	25,750	69,670	482	△36,675	197,686
投資活動による支出	-	-	-	3	-	3
財務活動による支出	-	-	365,136	-	-	365,136
翌年度への繰越金	-	-	0	256	-	256
資金収入	138,459	25,750	434,806	741	△36,675	563,082
業務活動による収入	138,459	25,750	92,806	486	△36,675	220,826
運営費交付金による収入	-	-	-	201	-	201
補助金等による収入	101,597	-	-	-	-	101,597
その他の収入	36,863	25,750	92,806	285	△36,675	119,029
財務活動による収入	-	-	342,000	-	-	342,000
前年度よりの繰越金	-	-	0	255	-	256

(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3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	3,195	
業務外収入	7	
他勘定より受入	408,452	
計	411,655	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	182,334	
支払利息	9,510	
一般管理費	1,026	
人件費	524	
業務外支出	1	
他勘定へ繰入	15,425	
計	208,819	

[人件費の見積もり] 426百万円を支出する。

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。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、債務等処理法の一部改正に伴う令和3年度以降の会社等に対する支援の継続・拡充に係る経費である。

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	56,409	
経常費用	46,898	
特例業務費	45,460	
一般管理費	1,417	
減価償却費	22	
財務費用	9,511	
収益の部	43,323	
特例業務収入	-	
財務収益	43,319	
雑益	4	
純利益	△ 13,087	
目的積立金取崩額	-	
総利益	△ 13,087	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	663,854	
業務活動による支出	208,792	
投資活動による支出	27	
翌年度への繰越金	455,035	
資金収入	663,854	
業務活動による収入	46,518	
投資活動による収入	365,136	
前年度よりの繰越金	252,199	

(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。

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。