

債券内容説明書
令和4年2月10日現在

第152・153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 152・153 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 3 年 8 月 20 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（5年債）	1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（5年債）	5
3. 新規発行債券（10年債）	6
4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10年債）	10
5. 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	43

第1 募集要項

1. 新規発行債券（5年債）

銘 柄	第152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 8,000,000,000 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 8,000,000,000 円
各 債 券 の 金 額	1,000 万円	申 込 期 間	令和4年2月10日
発 行 価 格	各債券の金額100円につき金100円	申 込 証 拠 金	各債券の金額100円につき金100円 とし、払込期日に払込金に振替充当 する。 申込証拠金には、利息を付けない。
利 率	年0.090 パーセント	払 込 期 日	令和4年2月25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9年3月19日	振 替 機 関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋兜町7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4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) 発行日の翌日から令和4年3月20日までの期間につき利息を計算するとき及び償還 の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算 する。 (3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前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9年3月19日にその総額を償還する。 (2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前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4年2月10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。 一般に投資に当たって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。 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4年2月10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（https://www.moodys.com/pages/default.ja.aspx）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「レポート」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4年2月10日付第152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。
------------	--

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（5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
	S M B 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	百万円	
	三菱 U F J モルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目 9 番 2 号	2,900	
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目 13 番 1 号	2,100	
			3,000	
	計		8,000	
債券発行事務の受託	債券発行事務 受託会社の名称	住 所		
	株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目 5 番 5 号		

3. 新規発行債券（10 年債）

銘 柄	第 153 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 4 年 2 月 10 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 0.288 パーセント	払 込 期 日	令和 4 年 2 月 25 日
利 払 日	毎年 6 月 20 日及び 12 月 20 日	申 込 取 扱 場 所	別項引受金融商品取引業者の本店 及び国内各支店
償 還 期 限	令和 14 年 2 月 25 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兜町 7 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 4 年 6 月 20 日を 第 1 回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年 6 月 20 日及び 12 月 20 日の 2 回に、各その日までの前半箇年分を支払う。 (2) 発行日の翌日から第 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 14 年 2 月 25 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 A A + の信用格付を令和 4 年 2 月 10 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。 一般に投資に当たって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。 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 4 年 2 月 10 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 (https://www.moodys.com/pages/default.ja.aspx) 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「レポート」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4年2月10日付第153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。
------------	---

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反しない範囲において、当機構に対し、業務、財産状況を知るために必要な書類の提出を請求することができる。
------------	---

4. 債券の引受け及び債券発行事務の委託（10年債）

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
	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	百万円	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。
	三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号	3,700	
	野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	2,700	
	計		3,600	
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
18,000,000,000円	56,474,588円	17,943,525,412円

（注）上記金額は、第152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153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17,943,525,412円は、令和4年3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2.1版（Climate Bond Standard（Version2.1））」：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。

鉄道建設プロジェクトが貢献する目標

- 3. すべての人に健康と福祉を
- 7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに
- 8. 働きがいも経済成長も
- 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
- 12. つくる責任つかう責任
- 13. 気候変動に具体的な対策を
- 15. 陸の豊かさも守ろう

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
- 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
- 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 ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社（以下「DNV」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。

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3年8月20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3年8月20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4年2月10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4年2月10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3年8月20日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和4年2月10日）までの間において変更が生じた事項を以下に一括して記載いたします（変更箇所は下線で示しております。）。

第1 法人の概況

3. 事業の内容

（2）資本金の構成

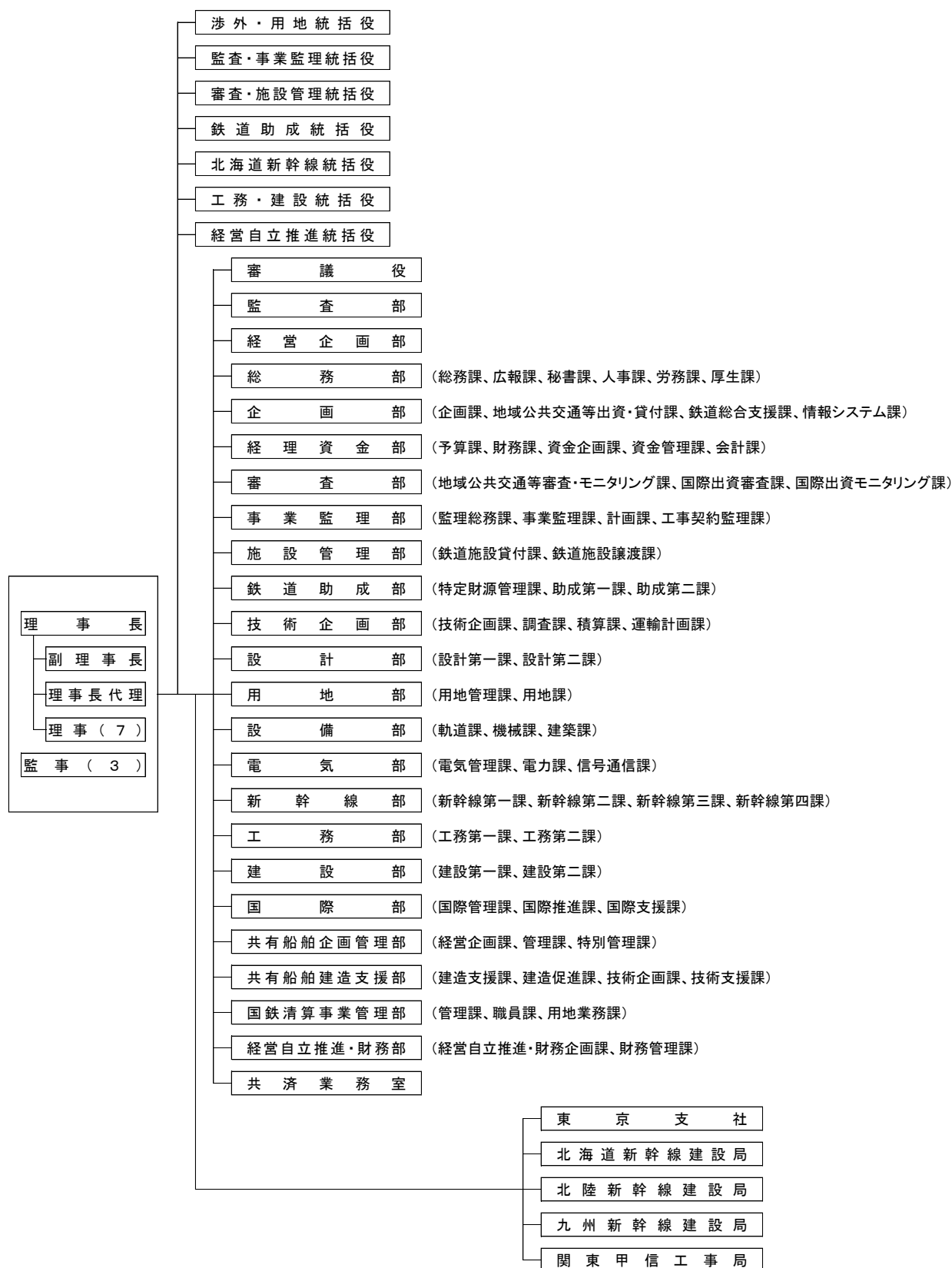
当機構の資本金は 1,153 億 3,734 万 2,338 円（令和4年2月10日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	<u>51,676</u>
海事勘定	63,567
地域公共交通等勘定	-
助成勘定	95
特例業務勘定	-
資本合計	<u>115,337</u>

(3) 組織図 (令和4年2月10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

（ア）新幹線鉄道

<整備新幹線>

線 名	区 間	線 路 延 長	備 考
北海道新幹線	新青森・新函館北斗	149km	平成28年3月開業
	新函館北斗・札幌	212km	建設中
東北新幹線	盛岡・八戸	97km	平成14年12月開業
	八戸・新青森	82km	平成22年12月開業
北陸新幹線	高崎・長野	117km	平成9年10月開業
	長野・金沢	228km	平成27年3月開業
	金沢・敦賀	125km	建設中
九州新幹線	博多・新八代	130km	平成23年3月開業
	新八代・鹿児島中央	127km	平成16年3月開業
	武雄温泉・長崎	66km	建設中
計	営業中	929km	
	建設中	403km	
合 計		1,332km	駅間距離

（注1）新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

②国際業務

（略）

なお、令和3年9月1日に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構、東日本旅客鉄道株式会社とともに出資を行い、インドのムンバイ・アーメーダバード間高速鉄道プロジェクトの電気パッケージにおいて発注者であるインド高速鉄道公社の代理代行を担う日本高速鉄道電気エンジニアリング株式会社を立ちあげました。

③船舶共有建造業務

当機構では、国内旅客船又は国内貨物船の建造について、船舶共有建造業務を通じて低利・長期資金を供給し、また、建造に関する技術的支援を行っております。

船舶共有建造業務はこれまでも国内海運の安定かつ確実な輸送に貢献してきたところですが、特に平成13年12月「特殊法人等整理合理化計画」により平成14年度からは共有建造の対象を以下の「真に政策的必要性のあるもの」に重点化することとなりました。

- （ア）物流効率化等対策：船舶の大型化あるいは荷役、運航の効率化等を図ることができる船舶の建造を行うこと
- （イ）環境対策：近年、道路混雑の緩和、CO2排出量の削減等の面からモーダルシフト（トラックから船舶・鉄道への転換）等の環境対策の推進を図ることができる船舶建造を行うこと
- （ウ）少子高齢化対策：高齢化社会の急速な進展に対応するため、バリアフリー化した船舶の建造を行うこと
- （エ）離島航路に就航する船舶：離島住民の生活に不可欠な交通手段として安全かつ確実な輸送サービスを行う船舶の建造を行うこと

平成17年度には貨物船のうち土・砂利・石材専用船を、旅客船のうち遊覧専用船を共有建造の対象外とし、その対象を政策的意義の高いものに重点化しました。

平成22年度に、政策要件を「内航海運のグリーン化に資する船舶」「産業競争力強化に資する船舶としてグループ化等を実施する内航海運事業者により建造される船舶」「離島航路等の維持・活性化に資する船舶」等へと見直しを行い、政策効果のより高い船舶に対して金利優遇を実施しております。

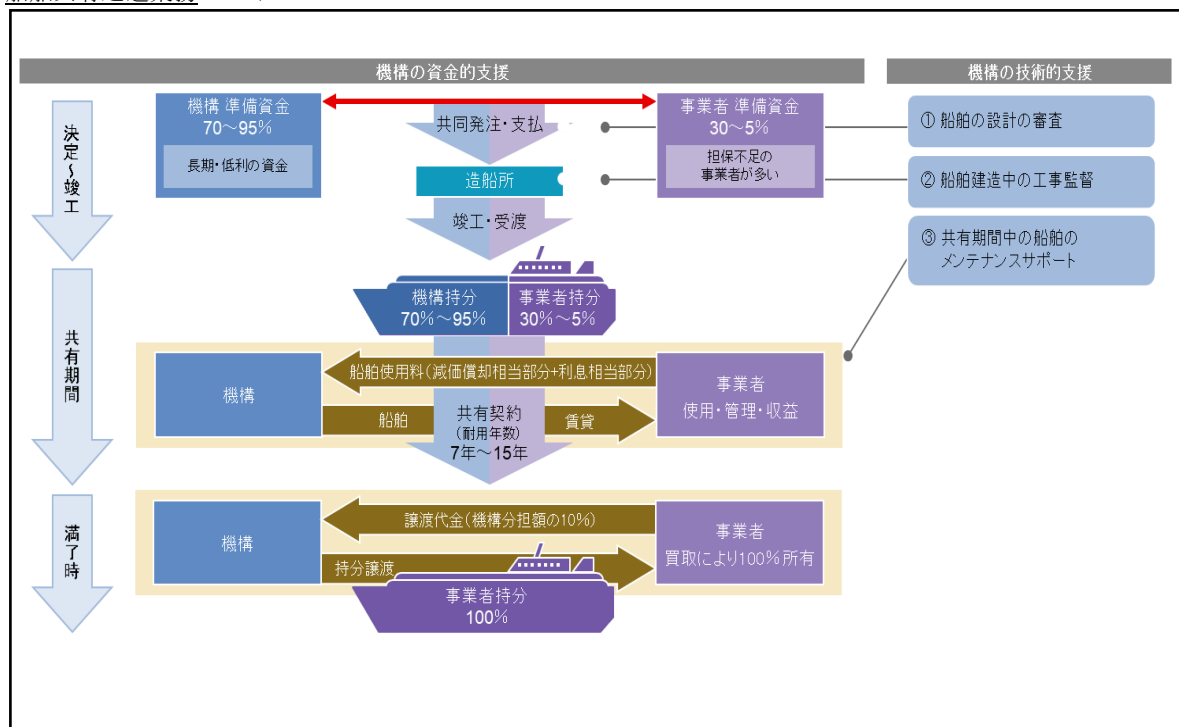
船舶共有建造業務の利便性向上を図るため、必要に応じて制度改正を実施しており、平成30年度から政策要件を「物流効率化に資する船舶」、「地域振興に資する船舶」、「船員雇用対策に資する船舶」、「事業基盤強化に資する船舶」、

「グリーン化に資する船舶」等に見直しを実施しております。また、令和3年11月より、「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」を新設しております。

以上の方針の下、当機構は船舶共有建造業務に関し、以下の業務を行います。

- ・海上運送事業者と費用を分担して船舶を建造し、当該船舶を当該海上運送事業者と共有するとともに、これを当該海上運送事業者の使用させ、及び当該船舶を当該海上運送事業者に譲渡すること
- ・共有建造により船舶を建造する海上運送事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは改造又は保守若しくは修理に関する技術的支援（これに附随する業務を含む。）を行うこと

<船舶共有建造業務のスキーム>



⑥ 鉄道助成業務

(i) 補助金の交付等

(ii) 主要幹線鉄道等整備助成

在来幹線鉄道の高速化、地方都市やその近郊路線等の新駅設置により、広域的な地域間の連携の強化、地域鉄道の利用や地域の活性化を促進するため、助成を行っております。

(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、助成を行っております。

(iv) 安全・防災対策助成

老朽化や自然災害等による鉄道施設被害の未然・拡大防止のための安全対策事業、踏切道における事故防止と交通の円滑化に必要な踏切保安設備の整備等により、安全かつ安定的な鉄道輸送サービスを提供し、安心できる生活環境を維持するため、助成を行っております。

(v) 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4年2月10日現在残高が29,471百万円です（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。)

(エ) 財政融資資金を活用した資金の貸付等

- ・「未来への投資を実現する経済対策」(平成 28 年 8 月 2 日閣議決定)により、東海旅客鉄道株式会社(以下「JR 東海」という。)が行うリニア中央新幹線の全線開業を最大 8 年間前倒しすることとされたことを受け、平成 28 年度より、財政融資資金を借入れ、JR 東海に対し建設資金の一部貸し付けを行いました。貸付金残高は、令和 4 年 2 月 10 日現在 30,000 億円です。

(オ) JR 2 島会社からの長期借入金の借入れ

- ・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改正により、JR 2 島会社の経営の下支え措置として長期借入金の借入れを行いました。借入金残高は、令和 4 年 2 月 10 日現在 3,195 億円です。

(7) 損益構造について

①建設勘定

(略)

上記以外の鉄道で有償資金により建設されたものについては、当該鉄道施設の建設、貸付及び譲渡に要した当機構の負担額について、所定の期間で全額を回収する原価回収主義を採用していることから、損益への影響はありません。

また、海外高速鉄道に関する出資については、産業投資特別会計からの出資金を原資として出資を行っており、一般管理費等については自己収入でまかなわれております。

④助成勘定

(略)

債務償還業務については、JR 本州 3 社からの既設新幹線譲渡収入を財源として他勘定長期借入金の償還を行っておりますが、既設新幹線譲渡収入に係る受取利息と長期借入金に係る支払利息との差額が利益を発生させる損益構造です。また、令和元年度から令和 4 年度にかけて既設新幹線譲渡収入の一部を整備新幹線整備事業交付金として建設勘定へ繰り入れるため、損失が発生することとなります。

⑤特例業務勘定

(略)

各勘定の年度の予算、収支計画及び資金計画は年度計画にて規定されております。それらの具体的な内容につきましては当機構ホームページ(<https://www.jrtt.go.jp>)の“JRTT について”をご参照下さい。

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。また、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)は、令和 2 年 9 月に完成・開業の見通しを令和 4 年(2022 年度)秋頃となることを公表しました。

(略)

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

(略)

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、越前たけふ駅、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。

(略)

(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 実施額	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	624	—	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	89,706	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	311,829	330,000	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	88,668	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	490,828	459,372		
建設推進高度化等事業		1,283	1,400	1,400		
合 計		406,451	492,227	460,772		

(注1) 令和元年度実施額及び令和2年度実施額は決算額、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）といたします。

(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・開業は令和4年（2022年度）秋頃となる見通しです。

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

(略)

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.jrtt.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。

第2 事業の状況

1. 業績等の概要

○各勘定の財務諸表

（3）地域公共交通等勘定

①貸借対照表

（イ）負債及び純資産の部

令和2年度末の負債の総額は117,787百万円、資産総額から負債総額を差し引いた純資産合計は45百万円となっております。

負債の部では、短期借入金等の流動負債が1,849百万円で、長期借入金等の固定負債が115,939百万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

（略）

また、平成25年12月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」等において、船舶共有建造業務においては多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定することとされたため、平成26年3月に繰越欠損金削減計画を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その削減を図ることとしました。平成28年2月には、平成25、26年度の実績を反映し、繰越欠損金削減計画に定める第3期中期計画期間中の削減目標額を43億円から123億円に変更し、平成30年度から第4期中期計画期間となることから、「繰越欠損金削減計画」（参考3）を新たに策定し、削減目標を5年間で40億円程度とすることとしております。なお、第4期中期計画期間の第3年度となる令和2年度においては10億円を削減し、第4期中期計画期間における削減額の累計は46億円となり、40億円程度の削減に向け堅調に推移しております。当機構においては、引き続き船舶共有建造業務の財務改善に努めてまいります。

（5）広報

③ ホームページ及びソーシャルメディア

上記①及び②のほか、当機構の業務等の情報は、利用者が見やすく興味を持てるように情報を適宜更新し、各事業のパンフレットやプレスリリース資料、広報誌も掲載するなど色々な形の情報を掲載することでその充実を図っております。

また、当機構ではプライバシーポリシーを定めて皆さまが安心して、ホームページからご意見・お問合せを行うことができるように窓口を整備しております。

さらに、機構 YouTube 公式アカウントなどのソーシャルメディアを活用して、鉄道・船舶の整備に関する動画を掲載し、業務を視覚的に理解できるような分かりやすい情報の発信に努めております。

（機構 YouTube チャンネル https://www.youtube.com/c/jrtt_official）

（機構公式 Twitter <https://twitter.com/JRTT-PR>）

④ パンフレット及び広報誌

当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、各種パンフレットを発行しております。

（機構 HP パンフレット類 https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/pamphlet.html）

また、四半期ごとに広報誌「鉄道・運輸機構だより」を発行し、積極的に情報発信を進めております。

（機構 HP 広報誌 https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/magazine/）

3. 事業等のリスク

(3) 船舶共有建造業務に係る未収金が発生するリスク

船舶共有建造業務においては、船舶の建造に際して当機構と海上運送事業者が費用を分担して造船所に共同発注し、竣工後は当機構が負担した建造資金等について、共有期間を通じて当該海上運送事業者から船舶使用料として徴収し、共有期間満了時に当機構分担額の10%を当該海上運送事業者が当機構から買い取るにより当該船舶の所有権が当該海上運送事業者に完全移転するスキームとなっております。

海運業界を取り巻く経済情勢の変動等により、今後、当機構が海上運送事業者から収受する船舶使用料等に未収金が発生する可能性があります。

6. 研究開発活動

(3) 学会等の受賞実績

(略)

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	超高压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
	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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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
	令和3年	鉄道建築協会	優秀賞	狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工－北陸新幹線、福井駅－
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
	平成23年	土木学会	技術賞	東北新幹線全線開業 －高速鉄道ネットワークの新たな基軸を担う東北新幹線（八戸・新青森間）の建設－
		照明学会	照明普及賞	東北新幹線新青森駅の照明
	平成24年	土木学会	技術賞	安全な高速走行・保守の省力化に寄与するスラブ軌道の施工技術
北海道新幹線	平成25年	土木学会	技術賞	山岳工法とシールド工法の境界領域における「SENS」の高速掘進（北海道新幹線津軽蓬田トンネル）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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—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—
		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 —九州の一体的な発展と関西圏・東アジア地域との連携・交流の促進—
	平成25年	土木学会	環境賞	絶滅危惧種クロツラヘラサギの保全に配慮した新幹線橋りょうの建設
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞(効果特別賞)	九州新幹線(博多・新八代間)集中連動方式の開発と実用化
	令和2年	地盤工学会	技術業績賞	特殊な条件の礫質地盤における直接基礎高架橋の選定と設計・施工
		土木学会	技術賞	巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発(九州新幹線、諫早トンネル)
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)

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
臨海副都心線	平成8年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	国際展示場駅（臨海副都心線）
臨海副都心線Ⅱ	平成13年	土木学会	技術賞	伸縮スポーク方式によるシールドの挿入式拡径及び径の異なる地中接合技術の確立
	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
山梨リーニア実験線	平成10年	土木学会	技術賞	超電導磁気浮上式鉄道山梨リーニア実験線の建設
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
旧ザイルマディ橋	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

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	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対応き電ちょ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ょう架式コンパウンドカテナリ電車線の開発
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）	三陸鉄道ハイベツ橋梁
		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
		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
	平成30年	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号線の完遂ー
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に基づく「速達性向上事業」の適用第1号案件ー
	令和2年	土木学会	技術賞	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
		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
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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
		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
	令和2年度	土木学会	田中賞（論文部門）	F10Tを用いた高力ボルト摩擦接合接手におけるナット回転角法の適用の検討
			技術賞	複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進－富山駅における路面電車南北接続－

（４）特許権等

令和4年2月10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	72	9

第4 法人の状況

2. 役員の状況（令和4年2月10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㈱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4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	(令和3年4月1日) 自 令和3年10月1日 至 令和5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㈱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㈱鉄道会館代表取締役社長
理 事	日 笠 弥 三 郎	(令和3年7月1日) 自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日	平成3年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通省運輸安全委員会事務局審議官(併) 総合政策局、鉄道局、観光庁 令和2年7月国土交通省大臣官房審議官（国際、鉄道局 担当）
理 事	米 田 純 一	自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日	昭和60年4月中央信託銀行㈱入社 平成25年4月三井住友トラストビジネスサービス㈱常務執 行役員 平成31年4月三井住友トラスト総合サービス㈱取締役社長
理 事 (非常勤)	吉 田 育 代	(令和元年10月1日) 自 令和3年10月1日 至 令和5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	吉 丸 泰 史	自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日	昭和58年4月㈱日立物流入社 平成25年4月㈱バンテック執行役員 平成27年4月㈱日立物流監査室長
理 事	磯 野 正 義	自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日	平成2年4月運輸省入省 令和元年4月国土交通省大臣官房審議官（総合政策局、海 事局、港湾局、危機管理担当） 令和2年4月地方公共団体金融機構監事
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(株)入社 平成28年4月住友商事(株)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(株)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(株)三和銀行入行 平成26年6月(株)三菱東京UFJ銀行本部審議役 平成27年6月(株)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

令和3年3月31日
(変更) 令和3年10月27日
(変更) 令和3年12月22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をしないよう、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り組み

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り組み

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	18,489	126,755
計	603,321	179,384	109,623	892,328
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	493,055	34,059	22,934	550,049
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	110,326	829,560

[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	128,127	1,353,755
業務活動による支出	520,101	44,549	57,369	622,019
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	128,127	1,353,755
業務活動による収入	248,112	96,785	81,149	426,045
受託収入	453	1,000	29,199	30,652
その他の収入	247,659	95,785	51,950	395,393
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)
【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	106,310	-	-	-	-	106,310
国庫補助金	106,284	-	-	-	-	106,284
政府補給金	26	-	-	-	-	26
借入金等	-	-	342,000	-	-	342,000
民間借入金	-	-	342,000	-	-	342,000
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	143,173	25,750	434,806	484	△36,675	567,538
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	11,581	-	-	6	-	11,587
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	111,029	-	408,452	-	-	519,481
他経理へ繰入	20,375	-	16,300	-	△36,675	-
計	143,173	25,750	434,806	484	△36,675	567,538

〔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	122,798	25,750	79,980	460	△16,300	212,688
経常費用	122,610	-	26,610	460	△16,300	133,380
鉄道助成業務費	122,610	-	26,610	-	△16,300	132,921
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	122,798	25,750	72,431	459	△16,300	205,139
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	106,310	-	-	-	-	106,310
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	143,173	25,750	434,806	741	△36,675	567,796
業務活動による支出	143,173	25,750	69,670	482	△36,675	202,399
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	143,173	25,750	434,806	741	△36,675	567,796
業務活動による収入	143,173	25,750	92,806	486	△36,675	225,540
運営費交付金による収入	-	-	-	201	-	201
補助金等による収入	106,310	-	-	-	-	106,310
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	15,726
計	209,121

[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	56,711
経常費用	47,199
特例業務費	45,761
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	△ 13,388
目的積立金取崩額	—
総利益	△ 13,388

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	209,094
投資活動による支出	27
翌年度への繰越金	454,733
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。