

# 平成 25 年度業務実績報告書

平成 26 年 6 月



独立行政法人

**鉄道建設・運輸施設整備支援機構**



# 目 次

平成 25 年度業務実績報告の概要	i
-------------------	---

## 平成 25 年度計画の実施状況

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
(1) 鉄道建設業務	1
① 整備新幹線整備事業	1
② 都市鉄道利便増進事業等	10
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	15
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	27
⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力	57
(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	63
(3) 鉄道助成業務	67
(4) 船舶共有建造等業務	74
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代替建造促進	74
② 船舶建造等における技術支援	79
③ 高度船舶技術の実用化の促進	86
④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	95
(5) 特例業務（国鉄清算業務）	102
① 年金費用等の支払及び資産処分円滑な実施等	102
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	107
(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み	111
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	121
(1) 組織の見直し	121
(2) 経費・事業費の削減	122
(3) 随意契約の見直し等	128
(4) 資産の有効活用	133
3. 予算、収支計画及び資金計画	135
(1) 予算、収支計画及び資金計画	135
(2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）	143
4. 短期借入金の限度額	147
5. 剰余金の使途	148

6. その他業務運営に関する重要事項	153
(1) 人事に関する計画	153
(2) 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） 第18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6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	155

政独委「独立行政法人の業務の実績に関する評価の視点」及び「独立行政法人評価分科会  
における平成26年度の取組について」への対応について

平成25事業年度監事監査報告書

参考資料

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、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するために中期計画を定めるとともに、中期計画を実施するための年度計画を定め、これらに基づき業務運営を行っている。

本報告書は、機構の平成 25 年度の業務実績についてまとめたものであり、独立行政法人通則法第 32 条の規定に基づく国土交通省独立行政法人評価委員会の評価を受けるため、同評価委員会に提出するものである。

<平成 25 年度業務実績報告の概要>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
1	<p>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</p> <p>(1) 鉄道建設業務</p> <p>① 整備新幹線整備事業</p>	<p>○ 整備新幹線整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設中の新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図った。</li> <li>・ 北陸新幹線（長野・金沢間）は、工事延長が約 230 km と長いことや平成 25 年度に新幹線車両を使用した雪試験を実施するため、長野・黒部宇奈月温泉間については、各種必要な監査・検査の実施時期を約 1 年早める必要性が生じたことから、下記に示す工程で必要な監査・検査を実施した。</li> </ul> <p>各種監査・検査工程</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事前監査・検査及び地上監査・検査 （平成 24 年 3 月 5 日）～平成 25 年 11 月 22 日</li> <li>・ 総合監査・検査（雪試験含む） 平成 25 年 11 月 29 日～平成 26 年 3 月 28 日</li> </ul> <p>一方、黒部宇奈月温泉・金沢間及び白山総合車両所については、路盤工事及び開業設備関係工事の進捗を図ったほか、平成 25 年 9 月 3 日より事前監査・検査及び地上監査・検査を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、青函トンネル等の新幹線・在来線共用区間において、三線軌化工事や耐震補強工事、電車線の張替等の新幹線走行への対応工事を推進した。新設区間においては、トンネル・橋りょう等の路盤工事、開業設備関係工事の進捗を図るとともに、平成 25 年 10 月 28 日より電気関係設備の事前監査・検査を実施した。</li> <li>・ 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図った。</li> <li>・ 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、用地取得や関係機関との協議を進めるとともに、トンネル掘削工事や橋りょう工事を推進するなど路盤工事の着実な進捗を図った。</li> </ul> <p>○ 整備新幹線工事の進捗状況の公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備新幹線工事の進捗状況をホームページで年 4 回公表した（第 1 回公表 4 月期、第 2 回公表 7 月期、第 3 回公表 10 月期、第 4 回公表 3 月期）。</li> </ul>
2	<p>② 都市鉄道利便増進事業等</p>	<p>○ 都市鉄道利便増進事業の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相鉄・JR 直通線の事業計画については、東海道貨物線横浜羽沢駅における協議の状況により、開業時期が平成 27 年度から平成 30 年度に、また、事業費については約 683 億円から約 782 億円（増加額約 99 億円）となった。</li> <li>・ 相鉄・JR 直通線と相鉄・東急直通線については、正確な事業評価や事業の効率的執行を行うため、速達性向上計画の一体化（神奈川東部方面線）を図った。</li> <li>・ 相鉄・JR 直通線については、平成 21 年 10 月の工事施行認可を受け</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>工事に着手し、平成 25 年度は、全線の用地取得を進めるとともに、西谷駅(開削)の構築、西谷トンネル(SEN S)の掘進、及び羽沢駅(仮称)(開削)の構築等の工事の進捗を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相鉄・東急直通線については、平成 24 年 10 月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成 25 年度は、全線の用地取得を進めるとともに、新横浜駅(仮称)(開削)の土留工及び新綱島駅(仮称)(開削)の準備工等の工事の進捗を図った。</li> </ul> <p>○ 民鉄線工事の推進</p> <p>民鉄線については、事業の着実な推進を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>小田急小田原線(東北沢・世田谷代田間)については、平成 25 年 3 月に在来線部の立体交差化(地下化)が完了したことに伴い、旧施設(駅舎、軌道、電気設備等)のてっ去、埋戻し工事を実施するとともに、複々線部(緩行線部)の掘削・躯体構築、軌道・電気工事、駅設備工事等を実施した。</li> </ul>
3	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	<p>○ 受託工事線各線の推進</p> <p>受託工事線各線については、工事の着実な進捗を図った。</p> <p>&lt;三陸鉄道(北リアス線・南リアス線の復旧)工事&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事を円滑に進めるため、宮古市に工事課、久慈市及び釜石市に建設所を設置し、わずか 2 年半という短期間で完了させ、南リアス線(吉浜・釜石間)については平成 26 年 3 月 8 日、北リアス線(小本・田野畑間)については平成 26 年 3 月 15 日にしゅん功監査を終了させた。これにより、当初予定通り、平成 26 年 4 月 5 日の南リアス線、4 月 6 日の北リアス線の全線運行再開を確実なものとした。</li> <li>復旧にあたっては、三陸鉄道(株)からの要請により、職員を派遣した他、本社内に、各系統の担当で構成する復旧支援チームを立ち上げ、関係者との調整及び技術的検討を行った。</li> <li>これら全社的な取組みにより、地震と津波に強い構造物の技術開発及び実用化を図った他、コスト縮減の取組みも行った。</li> <li>以上により、復旧工事を迅速かつ確実に推進し完了させたことにより、震災復興の象徴としての役割を果たし、社会的にも高い評価を得た。</li> </ul> <p>&lt;山梨リニア実験線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル、橋梁等の路盤工事、電気工事、設備工事のほか、各種設備監査等を迅速かつ着実に実施したことにより、予定(平成 25 年末)よりも早い時期(平成 25 年 8 月 29 日)に山梨リニア実験線全線で走行試験を開始することができた。</li> </ul> <p>&lt;仙台市高速鉄道東西線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅部・トンネル・橋りょうの路盤工事及び軌道工事の着実な進捗を図った。</li> </ul> <p>&lt;つくばエクスプレス線(車両基地入出庫線複線化工事)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施行に関する協定を締結(平成 25 年 3 月)し、躯体構築工事として杭基礎等の施工に着手した。</li> </ul> <p>&lt;えちぜん鉄道における連続立体交差事業に伴う高架化工事&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>仮線の施行に関する協定を締結(平成 25 年 9 月)し、土木、建築、軌道工事に着手した。</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等									
		<p>○ 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請による鉄道整備計画に関する調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度は、機構が有する鉄道分野の総合的技術力を活用し、地方公共団体等からの要請に対応し、6 件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。</li> </ul> <p>○ 鉄道ホームドクターのPR及び鉄道事業者ニーズの把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者等への会社訪問を通じてニーズの把握をした(のべ13回)。</li> <li>地方鉄道協会の主催する会議等に参加して、PR活動を実施した(のべ19回)。</li> <li>関係機関からなる「地方鉄道支援に関する情報交換会」(平成 25 年 7 月、平成 26 年 3 月)及び機構内関係者からなる「地方鉄道支援に係る連絡会」(平成 25 年 12 月、平成 26 年 3 月)をそれぞれ開催した。</li> </ul> <p>○ 鉄道ホームドクターの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者等に対し、鉄道施設の修繕・補修、設備更新等に関わる資料提供、アドバイス等の技術支援を実施した(11 件)。</li> <li>地方公共団体等に対し、GRAPPEを活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料の提供等の技術支援を実施するとともに、鉄道事業者に対し、鉄道助成制度の補助メニューなどに関するアドバイスを実施した(5 件)。</li> </ul>									
4	④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	<p>○ 技術基準類の改定等</p> <p>鉄道建設に係る技術基準類(14 件)の制定・改定作業を実施し、改定及び制定済のものは、関係者に周知・徹底した。</p> <p>○ 研修・施工監理講習の計画・実施</p> <p>経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を引き続き計画・実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術系職員を対象として、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。</li> <li>鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、施工監理講習を全国 7 支社・建設局及び本社において平成 25 年 11 月～平成 26 年 2 月に実施した。平成 25 年度は「施工監理テキスト(高架橋編(改訂版))」を作成し、高架橋工事の施工監理の項目や着目点等について講義を実施し、全国で 753 名が受講した。</li> <li>(一社)日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、建設会社の現場技術者等を対象として、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施し、全国 6 箇所、計 7 回開催し新規講習に 243 名、更新講習に 663 名が受講した。</li> </ul> <p>○ 業務に関連する資格取得の促進</p> <p>平成 25 年度における主な資格等取得者は下記のとおりである。 また、既資格取得者による指導等の支援を継続して実施し、業務に関連する技術士等の資格取得を促進した。</p> <p style="text-align: center;">主な資格等取得者</p> <table border="1" data-bbox="592 1883 1238 2029"> <thead> <tr> <th>資格名称</th> <th>平成 25 年度資格取得者数</th> <th>平成 25 年度未現在の資格所有者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>技術士</td> <td>7 人</td> <td>132 人</td> </tr> <tr> <td>一級建築士</td> <td>1 人</td> <td>34 人</td> </tr> </tbody> </table>	資格名称	平成 25 年度資格取得者数	平成 25 年度未現在の資格所有者数	技術士	7 人	132 人	一級建築士	1 人	34 人
資格名称	平成 25 年度資格取得者数	平成 25 年度未現在の資格所有者数									
技術士	7 人	132 人									
一級建築士	1 人	34 人									

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>○ 技術開発の推進</p> <p>＜技術開発テーマの取組み＞</p> <p>一層の品質向上とコスト縮減等を図るため、各路線のニーズに基づき、調査、土木（山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造）、設備（軌道、機械、建築、電気）の業務分野ごとに、技術開発を推進した。平成 25 年度は、新たに 6 件のテーマに取り組むとともに、平成 24 年度からの継続テーマと合わせて 31 件の技術開発を計画的に実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 技術開発の推進に当たっては、業務分野ごとに機構内に設置した 9 分科会を活用し、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまでの一元的な取組みを行った。</li> <li>・ 分科会においては、各路線のニーズに基づいた技術開発テーマを集約・選定するとともに取組方法の検討を行った。</li> <li>・ 技術開発が完了したテーマについては、成果の検証を行うとともに随時事後評価を行うなど、継続的にフォローアップを実施し、技術開発成果の一層の活用を図った。</li> </ul> <p>＜技術開発テーマにおける成果の活用例＞</p> <p>① GRS 一体橋りょうの研究（平成 23 年度～継続）</p> <p>各種試験・実験により、従来の構造より高い耐震性が期待されることが確認できたため、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の北海道方新設区間における上磯郡木古内町内の中学校線架道橋工事及び三陸鉄道北リアス線における津波で被災した橋りょうの復旧工事に適用した。</p> <p>② SENS を都市部に適用する研究（平成 20 年度～継続）</p> <p>SENS を都市部に適用する研究については、都市部へ適用させるために不可欠な設計・施工上の条件について、整理・検討を行った。必要に応じて実験等を行うことにより、現場計測手法、場所打ちコンクリートの基本配合等を決定し、相鉄・JR 直通線西谷トンネルの施工に適用した。</p> <p>○ 学会等からの各種受賞</p> <p>機構が行ってきた事業や開発した技術に対して、(公社)土木学会などの学会等から、賞が授与された。</p> <p>○ 学会等の各種委員会への参加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、職員が(公社)土木学会をはじめとする学会等の各種委員会に広く参加した。</li> <li>・ 平成 25 年度は、のべ 242 人の職員が参加した（(公社)土木学会 59 人、(公社)地盤工学会 17 人、(一社)日本鉄道施設協会 26 人、(一社)日本鉄道技術協会 10 人、(一社)日本トンネル技術協会 30 人、(公財)鉄道総合技術研究所 12 人、(一社)電気学会 1 人）。</li> <li>・ 上記により、学会等の技術基準類（土木学会トンネル標準示方書等）の制定・改定に貢献した。</li> <li>・ 他機関で実施している計画・設計・施工に対し支援した（東京 8 号線（豊洲～住吉間）延伸に関する懇談会等）。</li> </ul> <p>○ 鉄道建設技術に関する開発成果の公表</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)電気学会、(一社)日本建築学会、(一社)日</li> </ul>

項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
	<p>本鉄道施設協会、世界交通学会、国際トンネル協会、ワトフォード会議等において 83 件の論文を発表した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (公社) 土木学会、(公社) 地盤工学会、(公社) 日本コンクリート工学会、(公社) プレストレストコンクリート工学会、(一社) 日本鉄道施設協会、(一社) 日本トンネル技術協会、(一社) 日本鉄道電気技術協会、アジア交通学会、(公財) 鉄道総合技術研究所の機関誌等へ 52 件の論文投稿を行った。</li> <li>・ これらの論文発表・投稿のうち、25 件 (このうち英文 10 件) は外部の専門家による査読付きである。また、6 件 (このうち英文 1 件) については学会等から各種の賞を授与された。</li> </ul> <p><b>○ 技術研究会の開催</b></p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、機構主催の開発成果の公表の場として、本社にて技術研究会を開催した (平成 25 年 10 月)。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 技術研究会における発表件数は 12 件で、聴講者数はのべ 635 名であった【発表件数内訳：用地 1 件、土木 6 件 (トンネル 3 件、橋りょう 2 件、路盤 1 件)、軌道 1 件、建築 2 件、機械 1 件、電気 1 件】。</li> <li>・ 各支社・建設局においても業務研究発表会を開催し、開発成果の公表を行った (7 箇所、講演数計 56 件、聴講者数のべ 917 名)。</li> </ul> <p><b>○ コスト構造改善の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 25 年度は、平成 24 年度までと同様にコスト構造改善策を策定し実行した。以下に平成 25 年度に実施した主なコスト構造改善策を示す。これにより、平成 25 年度の総合コスト改善額は約 36 億円、改善率は約 3.1%となった。</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 冬季における試運転回数を削減し、試運転費用の縮減</li> <li>(2) 駅において附帯施設を合築し、外壁面積の低減による建設費用の縮減</li> <li>(3) 高品質吹付けコンクリートを採用し、建設費用の縮減</li> <li>(4) 旅客上家の鉄骨面仕上げを見直し、維持管理費用の縮減</li> <li>(5) 駅の節水機能付衛生器具の採用による維持管理費用の縮減</li> </ol> <p>また、コスト構造改善の実施状況について、平成 24 年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示すなど、国民にわかりやすい形で公表した。</p> <p>このほか、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し (平成 26 年 3 月)、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</p> <p><b>○ 工事関係事故防止に係る啓発活動の実施</b></p> <p><b>&lt;事故防止重点実施項目の設定&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 24 年度をはじめとして、過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して平成 25 年度の重点実施項目を設定し、各支社・建設局に周知した。</li> <li>・ 各支社・建設局においても各々の工事内容等に応じ事故防止重点実施項目を追加設定するとともに、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を行った。</li> <li>・ 上記により設定した重点実施項目の取り組み状況確認のため、各支社、建設局を対象とした本社幹部による工事事務事故防止監査を 2 回実施 (平成</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>25 年 7 月、11 月) した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本社において工事事務防止対策委員会及び幹事会をそれぞれ 2 回開催 (委員会：平成 25 年 6 月、平成 26 年 2 月、幹事会：平成 25 年 5 月、平成 26 年 2 月) するとともに、各支社・建設局の事故防止担当部長・次長を対象とした工事事務防止連絡会議を 2 回開催 (平成 25 年 8 月、平成 25 年 12 月) し、工事事務防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各支社・建設局に周知徹底した。</li> </ul> <p>&lt;工事関係事故防止活動の推進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(一社)日本建設業連合会に対し工事事務防止の取組みを要請した (平成 25 年 5 月)。</li> <li>厚生労働省労働基準局建設安全対策室と発注機関連絡会議を開催し、工事関係事故防止に係る情報交換を行った (平成 25 年 5 月)。</li> <li>安全表彰を実施した (ずい道・明かり 5 社、架設 1 社、軌道 3 社、機械 1 社、建築 2 社、電気 1 社) (平成 25 年 7 月)。</li> <li>事故対策本部設置・運営訓練を実施した (九州新幹線建設局：九州新幹線、三坂トンネル他工事における第三者事故を想定) (平成 25 年 11 月)。</li> <li>事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。</li> </ul>
5	⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力	<p>○ 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度の実績は、専門家派遣は 13 ヶ国・27 名、研修員等受入は 23 ヶ国・134 名となった。</li> </ul> <p>○ 海外プロジェクトへの技術協力</p> <p>機構の国際業務は、今までに蓄積した技術と経験を活用して、公的な機関の一員として政府の成長戦略である交通インフラの海外展開に協力し、国際貢献を果たすことを目的として取り組んでいる。具体的な取組みにあたっては、国土交通省をはじめとした政府主導によるオールジャパンの体制の中で、その活動に参画していくこととしている。</p> <p>平成 25 年度は、以下の海外プロジェクトへの技術協力業務を実施した。</p> <p>&lt;カリフォルニア高速鉄道計画&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カリフォルニア州高速鉄道局 (以下「CHSRA」という。) は、平成 25 年 8 月に最初の土木工事が契約されている。平成 25 年度は、国土交通省が進める官民派遣団に機構専門家が 1 名参加し、CHSRA とコスト削減策について意見交換・提言を行った。</li> </ul> <p>&lt;インド高速鉄道計画&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>インドでは 6 路線の高速鉄道が計画されており、平成 24 年 10 月には、日印政府間で高速鉄道に関する覚書が締結されている。平成 25 年 12 月には、ムンバイ～アーメダバード間の高速鉄道の国際協力機構 (以下「JICA」という。) による実現可能性調査 (以下「F/S 調査」という。) を日本コンサルタンツ (株) が実施することとなり、平成 26 年 1 月に機構から専門家 2 名が派遣された。また、この F/S 調査の実施に伴い JICA 内に設置された国内支援委員会に機構専門家 1 名が参加している。</li> </ul> <p>&lt;マレーシア・シンガポール高速鉄道計画&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年 2 月、マレーシアとシンガポールの政府は、両国を連絡す</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>る高速鉄道建設に正式に合意した。機構は平成 26 年 2 月に同高速鉄道のクアラルンプール市内の路線計画に関する国交省の委託調査を受注した日本コンサルタント(株)に、専門家 1 名を派遣した。</p> <p>&lt;ベトナム鉄道への技術協力&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナムでは、ハノイなどの大都市で円借款事業として都市鉄道の整備が実施中であり、用地幅等を確定させるための技術基準類の策定が急がれている。このためベトナム政府は、平成 25 年 7 月に日本から専門家を招いて鉄道構造物における安全通路及び制限区域に関するセミナーを実施し、これに機構から専門家 2 名が参加した。</li> </ul> <p>○ 海外との技術交流</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省とスウェーデン産業省との間で平成 25 年 5 月に締結された鉄道分野における協力に関する覚書に基づき、技術交流及び支援を行った。機構は高速鉄道WGのメンバーとしてのべ 2 回(平成 25 年 5 月東京開催、及び同年 9 月スウェーデン開催)の交流会に参加するとともに、ストックホルムで開催した高速鉄道セミナー(平成 25 年 9 月)に専門家 4 名が参加した。</li> </ul> <p>○ 鉄道分野における国際規格への取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 22 年 4 月、財団法人(現、公財)鉄道総合技術研究所内に「鉄道国際規格センター」が設立され、国際規格を統一的に審議することとなり、国際規格に対する取組みが強化された。これまで機構は、国際規格策定の国内委員として、また、国内作業部会の主要メンバーとして日本原案の作成に参加するとともに、国際電気標準化会議/鉄道技術委員会(以下「IEC/TC9」という。)の国際作業部会に参加してきた。平成 25 年度は、IEC/TC9 国内委員会の 13 部門の国内作業部会に機構職員が参加し、日本原案等の作成に貢献するなど国際規格へのニーズに適切に対応し、国際規格・国際標準化に向けて貢献した。</li> </ul>
6	(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	<p>○ 貸付線に係る回収</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貸付線については、要回収額は 1,003 億円となり、その貸付料の全額を回収した。</li> <li>国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した貸付線については、平成 25 年 4 月に武蔵野線(新松戸・府中本町間)及び根岸線(洋光台・大船間)を、平成 25 年 10 月に京葉線(塩浜操作場・東京貨物ターミナル間)を東日本旅客鉄道株式会社に、平成 25 年 9 月に伊勢線(南四日市・河原田間)を東海旅客鉄道株式会社に、それぞれ譲渡し、その譲渡代金 4 億円を全額回収した。</li> </ul> <p>○ 譲渡線に係る回収</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>譲渡線については、鉄道事業者の経営状況に関するヒアリングを定期的に実施し、最新の状況の把握を行った。また、譲渡代金については、期限前返済を含め、要回収額は 1,042 億円となり、その全額を回収した。</li> </ul> <p>○ 貨物調整金の交付</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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得たうえ、60 億円を日本貨物鉄道株式会社に対し交付した。</li> </ul>
7	(3) 鉄道助成業務	<p>○ 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予算額のうち整備新幹線整備事業費補助等 1,652 億円・13 項目について交付決定を行った。</li> </ul>

項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 勘定間繰入及び補助金等交付に係る全ての受け払いについて、請求から支払まで「30 日以内」に実施（最長 25 日）、国の補助金受入から給付まで「7 業務日以内」に実施（最長 4 業務日）し、誤処理は皆無で適正に執行した。</li> <li>○ <b>補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助金審査計画（基本方針、重点審査項目、審査行程）を策定し、審査を効率的に実施した。</li> <li>・ 補助金交付等に係る審査 194 件（うち交付決定に係る審査 102 件、額の確定に係る審査 92 件（うち、現地審査 87 件。交付決定を同時に行うものを含む。)) を実施した。</li> </ul> </li> <li>○ <b>事務手続事例集等の配布</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助事業の適正な執行を図るため、「都市・幹線鉄道関係補助金執行事務手続事例集」（平成 25 年 7 月）及び「地域鉄道の補助金に係るアドバイス事例集」（平成 25 年 7 月）を作成、補助事業者等に配布し、補助金の手続き方法等について注意喚起を行った。</li> </ul> </li> <li>○ <b>「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の開催</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」（委員長：杉山雅洋 早稲田大学名誉教授）を年 2 回（平成 25 年 7 月、12 月）開催し、委員会資料、議事要旨及び改善意見をホームページで公表した。委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。</li> </ul> </li> <li>○ <b>審査ノウハウの継承と職員のスキルアップ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 審査事例を収集・蓄積し、共有化を図るため、補助金審査報告会（平成 25 年 6 月）及び補助金担当者連絡会（平成 25 年 9 月～10 月）を開催し、補助制度ごとの審査結果や対象事業の状況等について情報の共有化を図った。</li> <li>・ 職員研修を計 13 回実施し、他部署の研修への聴講等も実施した。</li> </ul> </li> <li>○ <b>助成制度の理解促進、助成対象事業の効果的な実施のための情報提供</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「鉄道助成ガイドブック」（平成 25 年 6 月）及び助成制度に関するパンフレット（平成 25 年 5 月）を作成し、関係者に配布するとともに、ホームページの更新を行った。</li> <li>・ 地域鉄道事業者等を対象に行ったアンケート調査（平成 24 年 2 月）で要望の多かった以下の取組みを平成 24 年度に引き続き行った。</li> <li>・ 国土交通省鉄道局鉄道事業課、地方運輸局等と連携して、地域鉄道事業者や関係地方公共団体を対象とした「地域鉄道補助金勉強会」を開催（平成 24 年度未実施エリア等 7 箇所平成 25 年 7 月～11 月に実施）した。</li> <li>・ 勉強会では、収集した技術情報などを活かした「地域鉄道の補助金に係るアドバイス事例集」など、資料の充実を図り説明等を行った。</li> <li>・ このほか、機構の主催する「地域鉄道支援に関する情報交換会」や地方鉄道協会などが開催する会議などで、情報の収集・提供を行ったほか、地域鉄道の経営分析・情報提供に関する調査を実施した。</li> </ul> </li> <li>○ <b>新幹線譲渡代金、無利子貸付金等の確実な回収</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既設四新幹線（東海道新幹線・山陽新幹線・東北新幹線（東京・盛岡間）・上越新幹線）譲渡代金、無利子貸付資金等について、予定されていた全ての回収金について、約定期日に約定額を回収した（新幹線譲渡代金：4,318 億円、無利子貸付回収金等：248 億円）。</li> </ul> </li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
8	<p>(4) 船舶共有建造等業務</p> <p>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代替建造促進</p>	<p>○ 政策課題に適合した船舶の建造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内経済情勢の低迷により、代替建造の進展が遅れる中、事業者団体に対する協力要請やオペレーター及びオーナーへの個別訪問を繰り返し実施したほか、共有建造支援セミナー等でも金利制度等事業者の関心事項をきめ細かく説明する等した結果、40 隻 164,722 総トンの建造決定に至った。</li> <li>共有建造支援セミナー等を通じて、船舶共有建造業務について事業者に対し積極的にPRを行った結果、平成 25 年度中に建造決定した新規共有事業者数は 4 社となった。</li> <li>国内海運政策の実現に寄与するため、相対的な金利優遇等の実施により平成 25 年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策などの政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ(以下「SES」という。)、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)(数値目標対象船舶)のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については 100%となった。</li> <li>平成 25 年度においては、エネルギー供給構造高度化法に基づく製油所廃止による新たな輸送需要の発生や、消費税増税を控えた影響、船台・船価の下落傾向等により建造需要の高まりがあったことに加え、業界団体への協力要請、オペレーター・地区船主会等への出席、機構役員によるオペレーター訪問、主要地区海運組合・機構業務相談室との意見交換、特定オーナー・オペレーターの個別訪問、建造予定船の再調査等、きめ細やかな建造促進策を行ったことにより、共有建造事業量は機構発足後最大となる 40 隻 588 億円となった。</li> </ul>
9	<p>② 船舶建造等における技術支援</p>	<p>○ 建造船舶の計画・設計・建造段階での技術支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画・設計・建造段階における技術支援を通じて、貨物船 31 隻と旅客船 6 隻の共有船が竣工した。</li> <li>就航後の技術支援として、保証期間中に発生した不具合等に対応する保証ドックに機構職員が立会い、修繕工事の内容等についての技術的助言を行うなどフォローアップを積極的に行った。</li> <li>近年、地域にとって重要な航路の維持のため、地方公共団体自らが船舶の建造に取り組む事例が出ているが、これら地方公共団体は建造実績やノウハウが少なく、計画・設計時における仕様策定等の技術支援に対するニーズが高いことから、これら地方公共団体との共有建造に係る技術支援を行った。平成 25 年度は、広島県大崎上島町の依頼により、同町の新船建造基本設計プロポーザル審査委員会を通じて、基本仕様の決定等を支援した。</li> </ul> <p>○ SESに対する技術支援</p> <p>&lt;SESの建造実績&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>所定の性能を満たす船舶の確実な建造を目的とし、エンジニアリングレビュー(基本計画・性能等についての技術的審査)を実施するとともに、機構が中心となって、オーナーのニーズ等の把握を行い、造船所及び電気推進システムを構成する機器メーカーと検討・調整しながらプロジェクトマネジメントを行うなど、技術支援を行った結果、平成 25 年度は 1 隻の建造に着手した。</li> </ul> <p>&lt;普及啓発&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関係事業者の要望に応じて全国 4 箇所にて「スーパーエコシップ技術セミナー」を開催するとともに、全国 7 箇所で開催した「共有建造</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>支援セミナー」において、SESに関する技術的な情報等について説明し、SESに関する普及促進を図った。</p> <p>○ 先進二酸化炭素低減化船の竣工等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>先進二酸化炭素低減化船（1990 年代初頭船と比較し、トンマイル当たり二酸化炭素排出量を 16%以上低減できる船舶）として、高性能の内航船建造を誘導するため、実用化助成制度を利用して実施した水槽試験等をもとに、「先進二酸化炭素低減化船」として新たに 1 つの船型を認定し、これまで認定した船型を含め 4 隻の先進二酸化炭素低減化船が竣工した。</li> </ul> <p>○ 船舶の技術基準改正への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海上労働条約の発効に伴い、平成 26 年 8 月 5 日以降に起工する内航船の船員居住設備の技術基準改正に対応した船型の試設計を行い、平成 25 年度に全国 4 箇所において「海上労働条約に対応した船舶設計セミナー」を開催し、関係事業者に対して、技術基準の改正内容及び船舶設計における留意点を周知した。</li> <li>国際海事機関において採択された船内騒音規制コード（1,600 総トン以上の国際航海船舶に適用）について、我が国では平成 26 年 7 月 1 日以降に建造契約が結ばれる沿海以遠を航行区域とする 1,600 総トン以上の内航船に対しても適用され、騒音基準については 3 年猶予期間を設けて平成 29 年 7 月 1 日建造契約船から適用することが決定された。そのため、同コードの適用対象となるタンカーで実際に騒音・振動計測を行い、Janssen 法といわれる船内騒音の予測手法の実用性を検証するとともに、同コードの適用対象となる内航船で実施可能と思われる防音対策のリストを作成し、新基準の適用開始までに具体的かつ実行可能な対応策を取りまとめるための基礎資料を作成した。</li> </ul> <p>○ 海運事業者・有識者の意見をもとに選定した技術調査の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海運事業者・有識者の意見をもとに選定した「AIS を利用した船舶動向と燃料消費量に係る調査」、「内航貨物船のメンテナンス課題に関する実態調査」及び「小型高速旅客船の省エネ運航に関する調査」の 3 件の内航業界に有効な技術調査を実施した。</li> </ul> <p>○ 船舶建造の技術・ノウハウの蓄積</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度研修計画に基づき、「船舶技術研修」2 件及び「船舶技術個別テーマ研修」1 件の計 3 件の研修を行った。その際、活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの向上に努めた。</li> </ul> <p>○ 船舶技術支援マニュアルの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「政策目的別建造の技術基準に関する解説」について、先進二酸化炭素低減化船における 3,000 DWT（載貨重量トン数）以上のセメント船の基準値の追加、新技術への対応等の改正を行った。また、「船舶技術支援事務処理要領」、「共有船舶の建造のための技術支援関係手続き」、「船舶工務監督及び検査実施要領」及び「船舶工事監督及び検査実施要領」について、見直し作業を行い記述の明確化等改正を行った。</li> </ul>
10	③ 高度船舶技術の実用化の促進	<p>○ 実用化助成の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実用化助成対象事業の募集テーマについて、機構の「高度船舶技術審査委員会」の答申を踏まえ、一般型と特定型を設定した。</li> <li>一般型においては、平成 25 年度に新規採択した「二段過給システムによる低燃費ディーゼル機関の実用化」（実用化設計費）、平成 24 年度</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>からの継続事業である「相手船動静監視システムの実用化」(実用化設計費)及び「ハイブリッド・インジェクション・システム(H I S)の実用化」(実用化設計費)、及び平成 23 年度からの継続事業である「低速 4 サイクル電子制御機関の実用化」(実用化設計費)に対し助成を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定型においては、「先進二酸化炭素低減化船の船型開発事業」(実用化設計費)に対し助成を行った。</li> </ul> <p>○ 透明性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性、透明性を確保するため、助成対象事業について「高度船舶技術審査委員会」による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、その結果をホームページ等において公表した。</li> </ul> <p>○ 新技術の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 助成対象とした新技術の導入は、環境負荷低減、安全性の確保、労務負荷低減等の内航海運効率化に対し大きく貢献した。さらに、実用化した新技術の導入について普及促進に努め、平成25年度は実用化助成対象技術を導入した6隻の船舶が竣工し、これまでの竣工数と合わせて計40隻となった。</li> </ul> <p>○ 学会賞の受賞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度に実用化を支援した「高度船舶安全管理システム(電気推進用)」を搭載した749GTの2軸型SES「新進丸」は、本システム及び2軸ツインスケグ船型等の利点を発揮させたことについて先進性が高いと評価され、日本船舶海洋工学会によるシップ・オブ・ザ・イヤー2012(小型貨物船部門賞)及び日本マリンエンジニアリング学会によるマリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2012を同時受賞した。</li> </ul> <p>○ 事業者等の最新ニーズ及び技術開発動向の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本船舶海洋工学会等関係学会、船舶産業の関係団体・事業者や研究機関等へのヒアリングを通じ、平成 26 年度以降の実用化助成対象の新技術の動向等を調査した。</li> </ul> <p>○ 広報、成果普及</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「スーパーエコシップ技術セミナー」において、プレゼンテーションを通じて助成対象事業の成果の普及を図った(平成 25 年 10 月)。</li> <li>・ 高度船舶技術の実用化助成制度に関する詳細情報をホームページに掲載するとともに、助成対象事業の募集分野及び要領をホームページで公表した。</li> </ul>
11	④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	<p>○ 未収金の発生防止及び回収促進等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「見直し方針」に基づく諸施策の実施(①信用リスクの外部審査委託44件、②民間金融機関との事業者経営に関するモニタリング契約4件等)を継続するとともに、未収事業者はもちろん、船舶使用料支払猶予について打診を受けた事業者に対しても、管理費等のコスト削減など経営合理化等の指導やオペレーター等に対して用船料等の引上げ要請をするなど未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図った。</li> <li>・ 信用リスク管理システムを活用し、共有事業者から提出された財務諸表を基にランク付けを行い、下位にランク付けされた一定の共有事業者等を重点的に管理する債権管理体制を確立した。重点管理の対象となった事業者に対しては全社個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等						
		<p>析を行った上で、必要に応じて追加の債権保全策の実施や、ヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施し、未収金発生 of 未然防止に努めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>未収発生率については、引き続き国内経済情勢の長期低迷の影響はあるものの、個々の事情に応じたきめ細かな経営改善の指導やオペレーターへの用船の維持等の要請により、中期計画における目標値 1.3% に対して 0.03% となった。</li> <li>未収金残高については、リスケジュール計画の策定及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する事業縮小の指導を行う等により、リスケジュール契約の履行を維持させ、②破綻事業者に係る船舶の売船に積極的に関与して可能な限り早期の債権回収に努める）等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画目標値である 31 億円を下回る 24 億円となった。</li> <li>役職員一丸となって、未収事業者の状況を精査し、積極的に現地に赴き、事業者やオペレーターと直接面談するなど、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料等の海運市況に鑑みた、より一層のきめ細かな債権管理による未収金回収の最大化に向けて懸命に努力したこと等により、未収金完済事業者は 12 社となった。</li> </ul> <p><b>○ 財務改善策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>繰越欠損金については、その発生要因を分析した上で、中期目標期間中の削減計画を策定し、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た。また、策定した削減計画についてはホームページにおいて公表した。</li> <li>上記の削減計画に基づき繰越欠損金の削減を図るため、未収金の発生抑止・回収強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行った。また、政策効果のより高い船舶への金利軽減措置や、船主の信用リスクを定量的に分析し、そのリスク量に応じた金利設定を（平成 25 年度は ±0.2% の範囲内）引き続き実施することにより、船主の負担の公平と船舶共有建造業務の財務の健全化を図った。</li> <li>オペレーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、環境対策等の政策課題や東日本大震災後のニーズに適合した船舶の建造を決定したことで一定の共有建造事業量を確保するとともに、オペレーターとの関係の強化等により海運事業者の経営安定化に努め、新たな未収金発生 of 未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、25 億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。</li> <li>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、その要因を含め業務実績報告書に加え、ホームページにおいても随時適切に公表した。</li> </ul>						
12	<p>(5) 特例業務 (国鉄清算業務)</p> <p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p>	<p><b>○ 旧国鉄職員の年金費用等の支払</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国鉄職員の恩給・年金の給付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した。</li> </ul> <table border="0" style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>恩給費用支払実績</td> <td style="text-align: right;">約 8 億円</td> </tr> <tr> <td>年金費用支払実績</td> <td style="text-align: right;">約 1,427 億円</td> </tr> <tr> <td>業務災害補償支払実績</td> <td style="text-align: right;">約 49 億円</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 24 年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む））を実施した。その際、定期的な新聞広告の掲載（全国紙 4 紙、地方紙 46 紙への新聞広告の掲載及び鉄道 O B 会報への記事掲載）等により周知を図った。</li> </ul>	恩給費用支払実績	約 8 億円	年金費用支払実績	約 1,427 億円	業務災害補償支払実績	約 49 億円
恩給費用支払実績	約 8 億円							
年金費用支払実績	約 1,427 億円							
業務災害補償支払実績	約 49 億円							

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p><b>○ 土地処分の実施</b>  梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクト及びその他の土地処分について鋭意進めた結果、以下の通り着実に進捗した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 梅田駅（北）2 期開発区域については、「大阪駅周辺地域部会」での議論を踏まえ、平成 25 年 10 月から「まちづくりの方針」等の策定のための民間からの提案募集を開始し、平成 26 年 3 月に 20 者の優秀提案者が選定された。今後、この提案者との対話により最終的な方針をまとめていくこととしている。機構は、これらの議論や動きと並行して「適切かつ早期土地処分」に向けて関係機関との協議・調整を進めている。</li> <li>・ 梅田駅(北)地区においては、平成 26 年度末の更地化に向け、軌道、建物等、地上構造物撤去工事及び土壌汚染調査、埋蔵文化財試掘調査を着実に実施した。</li> <li>・ 土地処分の実績としては、関係者との協議・調整の結果、山手宿舎（約 0.1ha）、平野宿舎（約 0.1ha）、百済駅①（約 1.3ha）、及び長町駅の土地区画整理事業の換地処分（約 3.4ha）により、約 4.9ha の土地を処分した。この結果、平成 26 年度首保有面積は約 17ha（旧国鉄から承継した面積の約 0.2%）となった。</li> </ul> <p><b>○ 株式処分の検討</b>  北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、株主総会などを通じ各社の今後の経営状況の推移等を見極めるとともに、今後における課題の抽出を行うなど、適切な処分方法の検討等を行った。</p>
13	② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	<p><b>○ 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施した。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 北海道： 29 億円（無利子貸付 14 億円、助成金 14 億円）</li> <li>・ J R 四 国： 12 億円（無利子貸付 6 億円、助成金 6 億円）</li> <li>・ J R 九 州： 117 億円（無利子貸付 117 億円）</li> <li>・ J R 貨 物： 137 億円（無利子貸付 132 億円、助成金 5 億円）</li> </ul> 注：金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。</li> <li>(2) 特別債券の利子の支払い <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 北海道： 55 億円</li> <li>・ J R 四 国： 35 億円</li> </ul> 注：利率は、国土交通大臣が定める利率（年利 2.5%）である。</li> </ol> </li> </ul> <p>なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の上を承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）附則第 5 条第 1 項の規定に基づく無利子貸付け及び助成金交付要綱」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。</p> <p><b>○ 並行在来線の支援措置</b>  並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特別業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大</p>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準」に基づき、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した（繰入額：60 億円）。</p>
14	(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み	<p>内部統制に係る取組みについては、内部統制委員会の下、「平成 25 年度内部統制に係る取組計画」に基づき、以下の取組みを行った。</p> <p>○ 理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備（組織にとって重要な情報の把握）</p> <p>機構内のコミュニケーションの円滑化を図り、各部署から十分な情報が速やかに理事長へ提供される体制を構築するため、以下の取組みを実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 理事会の開催</li> <li>・ 理事長打合せの開催</li> <li>・ 理事長等と監事による懇談会の開催</li> <li>・ 理事長等と地方機関の長等との意見交換の実施</li> <li>・ 理事長と若手職員等との意見交換会の開催</li> <li>・ 常日頃からの円滑なコミュニケーションの実現に係る理事長及び各担当役員等による積極的な働きかけ</li> </ul> <p>○ 機構のミッション（基本理念等）・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底</p> <p>機構のミッション達成に向けた法人の長としての業務方針を明確化し、役職員に自らの職務の位置付けを認識させるため、以下の取組みを実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 役員等による訓示・挨拶等において基本理念等の積極的な引用</li> <li>・ 新入職員、社会人採用職員及び本社新任管理職を対象とした内部統制研修の速やかな実施と基本理念等を印刷したカードの配布</li> <li>・ 内部統制に係る取組みについて、イントラネット及び電子メールを活用して全社的に周知</li> </ul> <p>○ 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</p> <p>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）の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営体制を構築するため、以下の取組みを実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定</li> <li>・ 一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを新設</li> <li>・ 地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施</li> <li>・ 地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備</li> <li>・ 緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施</li> </ul> <p>なお、平成 25 年 9 月以降、公正取引委員会及び東京地方検察庁の調査・捜索を受け、平成 26 年 3 月に関係職員 2 名が入札談合等関与行為防止法違反容疑で在宅起訴及び略式起訴され、同月に公正取引委員会より機構に対して同法に基づく改善措置要求等が行われ、理事長が国土交通大臣より文書による嚴重注意処分を受けた。</p> <p>今後、公正取引委員会から受けた改善措置要求等に関して、入札談合等</p>

項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
	<p>関与行為が排除されたことを確保するために徹底した調査を行い、必要な改善措置を速やかに講ずるとともに、当該調査の結果及び講じた改善措置の内容について公表する。そのため、平成 26 年 3 月 27 日に外部の中立的な有識者からなる第三者委員会を立ち上げた。今後、第三者委員会による厳正な調査等の終了後、報告書を公表する予定。</p> <p>○ <b>情報セキュリティ水準を適切に維持するための取組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全国の新規業務従事者等 303 名に対して情報セキュリティ対策に関する研修を実施（平成 25 年 9～10 月）した。</li> <li>・ 情報セキュリティ管理者 238 名に対する自己点検（平成 25 年 9～10 月）及びシステム管理者 18 名に対する自己点検（平成 25 年 12 月）を実施した。</li> <li>・ 平成 25 年度情報セキュリティ監査計画に基づき、自己点検結果を踏まえて選定した 5 つの課に対して情報セキュリティ対策状況についての監査を実施した（平成 25 年 12 月）。</li> </ul> <p>○ <b>ホームページ等での公表</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設、鉄道助成、船舶共有建造、高度船舶技術実用化、国鉄清算事業の業務内容、実施状況等について、ホームページ及び広報誌（鉄道・運輸機構だより）で公表した。</li> <li>・ 平成 24 年度の役職員の報酬・給与等の水準について、ホームページで公表した（平成 25 年 6 月）。</li> <li>・ 業務の透明性を確保する観点から、一定規模以上の取引関係を有する法人との間の取引等の状況に係る情報、工事等の発注見通し、入札公告、入札結果、契約の内容等の契約情報をホームページで公表した。</li> <li>・ 「平成 24 事業年度財務諸表」を、国土交通大臣からの承認後、ホームページで公表した（平成 25 年 9 月）。</li> </ul> <p>○ <b>第三者委員会の開催</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外部有識者で構成された第三者委員会（中期計画推進・フォローアップ審議委員会、契約監視委員会、入札監視委員会、鉄道助成業務の審議等に関する第三者委員会、資産処分審議会、高度船舶技術審査委員会、技術委員会等）における意見等を踏まえて業務運営を行う等、外部の知見を積極的に活用した。</li> </ul> <p>○ <b>ホームページの充実及び広報活動の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報誌（鉄道・運輸機構だより）を年 4 回発行し、ホームページで公表した。</li> <li>・ 機構の業務や役割を、国民により理解してもらうため、ホームページに各支社・建設局作成のパンフレット及びプレスリリース資料を追加掲載し、情報の積極的な公表を図った。</li> <li>・ 業務内容の変更に合わせて機構パンフレットのリニューアルを行い、鉄道フェスティバル等において同パンフレットを配布したほか、鉄道建設工事の記録映像の放映等により積極的に情報発信を進めた（平成 25 年 10 月）。</li> <li>・ 外部より募集した「ホームページモニター」からの意見等を聴取し、ホームページの充実に努めた。</li> </ul> <p>○ <b>国民に対する情報発信</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「鉄道の日」に関連して本社及び各支社・建設局において、「鉄道の日」実行委員会が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントに参加した。</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設の現場見学会や現場ウォーク等における地元住民等への工事に関する具体的な説明を通じ、機構の鉄道建設事業に対する理解の促進を図った。いずれのイベントにおいても、多くの参加者から鉄道建設事業への関心と期待が寄せられた。</li> <li>○ 環境負荷の低減に向けた取組みの推進等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ オフィス活動に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を削減するため、以下の取組みを推進した。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 職員の環境意識の向上を目的に、本社職員が地方機関に赴き、地方機関の管理職及び現場長を対象とした「環境対策に係る業務研修」を実施した（2 支社、2 建設局、1 支所）。</li> <li>(2) オフィス活動に伴う環境負荷の最新の状況を全社的に共有するため、「現状の可視化」として本社・各地方機関の四半期ごとのデータ及びその分析結果をイントラネットに掲載し、情報の更新のみならず、研修で使用した外部講師による節電対策資料等を載せるなど、掲載情報を充実した。</li> </ol> </li> <li>・ 環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）の共有建造支援を推進した結果、政策効果のより高い船舶の建造比率を 100%とした。</li> <li>・ 鉄道建設工事及び旧国鉄から承継した土地処分にあたっての基盤整備工事については、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。</li> </ul> </li> <li>○ 環境対策への取組みの公表 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ これらの取組みに関する最新の状況について、国民に分かりやすく提示する観点から、図表、写真等を活用しながら「環境報告書 2013」をとりまとめ、ホームページで公表するとともにプレスリリースも実施した（平成 25 年 9 月）。また、関係官署等へ配布するとともに「鉄道フェスティバル」、「『鉄道の日』記念講演会」等で配布した。 さらに鉄道や船舶は他の輸送機関に比べてエネルギー効率に優れた輸送機関であり、機構はこれらの建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることについて、環境報告書・ホームページ・広報誌を通じ PR した。</li> </ul> </li> </ul>
15	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) 組織の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 組織の見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>「平成 25 年度組織改正計画」を受けて、各業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化を図るため、本社及び地方機関の組織の設廃を行った。</li> </ul> </li> </ul>
16	(2) 経費・事業費の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一般管理費 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 25 年度計画予算における一般管理費（人件費（退職手当等を含む）、物件費を含む）は 270 億円であり、平成 24 年度計画予算 283 億円と比べ人件費の削減等により 4.7%（13 億円）を削減した。</li> </ul> </li> <li>○ 給与水準 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 25 年度においては、「国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律」（平成 24 年法律第 2 号）に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を通年で実施したほか、事務所限定職員及び社会人の採用を推進した。これらの取組みにより、国の給与水準を 100 とした場合のラスパイレス指数は、平成 25 年度においては、平成 24 年度の 116.2</li> </ul> </li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>から 5.2 ポイント減の 111.0 となった。</p> <p>○ 検証結果及び取組状況の公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 給与水準に関する検証結果及び取組状況については、ホームページで公表した（平成 25 年 6 月）。</li> </ul> <p>○ 事業費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業費の効率化として、1.（1）④中の鉄道建設コストの縮減に係るコスト構造改善策を実施するとともに、線区の実情にあったより合理的な計画・設計等を実施するなどの取組みを行った。</li> <li>・ 平成 25 年度計画予算における事業費（勘定間繰入れを除く）は 1 兆 4,863 億円であり、平成 24 年度計画予算 1 兆 5,015 億円と比べ整備新幹線整備事業の減等により 1.0%（153 億円）を削減した。</li> </ul> <p>○ 内航海運活性化融資業務に係る業務運営の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内航海運活性化融資業務において、二課に跨っていた業務を一課の業務とする担務の見直しを行い、同業務の経費削減に向けた対応を実施した。</li> </ul>
17	(3) 随意契約の見直し等	<p>○ 「随意契約等見直し計画」に関する取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約監視委員会の指摘を踏まえ、平成22年度に策定した「随意契約等見直し計画」において競争性のある契約方式に移行することとした契約については、平成25年度の契約においても競争性のある契約に移行した。</li> <li>・ 競争性のない随意契約の削減に加え、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めた。</li> <li>・ 平成24年度契約については、「随意契約等見直し計画」に沿って実施されているかをフォローアップし、その結果を公表した（平成25年8月）。また、「随意契約等見直し計画」を受けて、以下の取組みを行った。 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 競争性のない随意契約の新規案件については、引き続き、原則として事前に契約監視委員会委員長の意見を聴取した。</li> <li>(2) 更新案件で平成24年度に引き続き2か年度連続で一者応札・一者応募となった案件については、その要因を分析し、原則として半期ごとに取りまとめ契約監視委員会に報告することとした。特に、事後点検の結果、改善の余地が無いものと報告した案件については、必ず契約監視委員会で事後点検を受けた。</li> <li>(3) 一者応札・一者応募となった案件については、契約監視委員会の審議に付し、公告期間の拡大、資格要件の緩和などに努めた。また、資料の交付を受けたものの入札に参加しなかった者等に参加しなかった理由等のヒアリングを実施し、入札条件の見直しを実施した。</li> <li>(4) 契約に係る情報については、ホームページ等での公表に努めているが、公共調達に適正化に基づく契約情報の公表項目の拡充をすることとし、更なる透明性の確保のための方策を実施した。</li> </ul> </li> </ul> <p>○ 平成25年度契約実績</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年度の契約実績は下表の通りである。平成24年度と比較し、共有船舶の建造量の増加等に伴い、競争性のない随意契約の件数及び金額は増加した。</li> </ul>

項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等																											
	<p style="text-align: center;">平成24年度及び平成25年度契約実績</p> <table border="1" data-bbox="523 327 1382 618"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">平成 24 年度</th> <th colspan="2">平成 25 年度</th> </tr> <tr> <th>件数</th> <th>金額</th> <th>件数</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>競争性のある契約</td> <td>841 件</td> <td>1,577 億円</td> <td>713 件</td> <td>1,364 億円</td> </tr> <tr> <td>競争性のない 随意契約</td> <td>560 件</td> <td>1,148 億円</td> <td>621 件</td> <td>1,512 億円</td> </tr> <tr> <td>全契約</td> <td>1,401 件</td> <td>2,725 億円</td> <td>1,334 件</td> <td>2,876 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考) 競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は以下の通りである。</p> <p>(1) 鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事  鉄道の運行の安全確保等の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者に委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。  工事を委託するに当たり、機構で行った概算見積もりにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後には、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認のうえ、協定額を精算して支払いを行っている。</p> <p>(2) 共有船の建造  民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。  共有船の建造契約に当たり、船主が複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価が機構の積算基準による予定価格の範囲内にあることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。</p> <p>(3) 整備新幹線のレール等の調達委託  JR各社のレール調達を取りまとめているJR東日本等に委託することにより、機構が鉄道事業者以外の主体から調達する場合と比較して低廉な調達（10～20%程度のコスト縮減）が可能となっている。</p> <p>○ 契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行何から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については入札・契約手続運営委員会等の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。</li> <li>(2) 予定価格の作成、契約書及び設計図書の作成等については複数課によるチェックを行った。</li> </ol> </li> <li>・ 入札・契約手続きの事後の審査体制としては「入札・契約評価委員会」（平成25年6月、12月）において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」（平成25年9月及び平成26年3月）において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。  また、総合評価方式に係る技術提案の審査・評価を公正・中立に行う</li> </ul>					平成 24 年度		平成 25 年度		件数	金額	件数	金額	競争性のある契約	841 件	1,577 億円	713 件	1,364 億円	競争性のない 随意契約	560 件	1,148 億円	621 件	1,512 億円	全契約	1,401 件	2,725 億円	1,334 件	2,876 億円
	平成 24 年度		平成 25 年度																									
	件数	金額	件数	金額																								
競争性のある契約	841 件	1,577 億円	713 件	1,364 億円																								
競争性のない 随意契約	560 件	1,148 億円	621 件	1,512 億円																								
全契約	1,401 件	2,725 億円	1,334 件	2,876 億円																								

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>ため、外部有識者の参画も得た「総合評価審査委員会」（委員長：理事（建設計画担当）、平成26年3月）において落札者の決定等について審査・評価を行うとともに、「同小委員会」（平成25年9月、平成26年3月）において個別工事の評価方法等について審査・評価を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>契約監視委員会を平成25年6月及び12月に開催し、「競争性のない随意契約」、「公益法人に対する平成24年度支出について」、「2年連続で一者応札・一者応募となった案件（平成24年度第3・4四半期及び平成25年度第1・2四半期契約）」の点検・見直しを行った。</li> <li>平成25年3月に「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」を警察庁との間で締結し、必要に応じて警察と照会・回答等手続きを行った。</li> <li>「国等による障害者就労施設等からの物品等の調達に関する法律」（平成24年法律第50号）に基づき調達方針を定め、ホームページに公表するとともに、調達方針に即した調達の実施を行った。</li> </ul> <p>○ 入札契約手続きの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度から当機構の地方機関に設置している技術審査会及び入札・契約手続運営委員会における審議資料の匿名化（マスキング）、審議終了後の審議資料の回収及び厳重な管理、開札直前の予定価格の作成など、入札契約手続きの見直しを行った（平成 25 年 4 月）。</li> </ul> <p>○ 入札談合に係る再発防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸新幹線の消融雪機械設備工事における談合事案に関する再発防止対策として、入札不調案件に係る再入札機会の拡大（平成 25 年 9 月）、特別な事情により再度発注する場合の入札参加者への誓約書の義務付け及び公正入札等調査特別委員会の運営の見直し（平成 25 年 12 月）などを実施した。</li> </ul>
18	(4) 資産の有効活用	<p>○ 宿舎・寮の売却</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>こずかた寮については、平成 22・23 年度に実施した一般競争入札及び公募抽選に参加者がなく、平成 24 年度に実施した地方公共団体に対する売却の打診にも買取りの申し出はなかったことから、平成 25 年度においては、不動産を評価し直した上で、再度、一般競争入札を行い、応募があった者に対し、平成 26 年 3 月に売却した。</li> <li>保土ヶ谷寮については、土地売却に向けた測量を開始したものの、現況と登記上の境界との不一致等、売却のために関係者との調整に相当な時間を要することが判明したため、その解決に向けて横浜市、隣接者等との協議を行った。</li> <li>宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）については、土地に係る測量等、売却に向けた所要の手続きを進めた。</li> </ul>
19	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画	<p>○ 予算、収支計画及び資金計画の執行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予算の範囲内で適正な執行を行った。</li> </ul>
20	(2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）	<p>○ 資金調達コストの抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年間の資金計画に基づき、勘定間融通、短期資金及び多様な長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を実施した。</li> <li>平成25年度は、市場金利が低位で推移していることに伴って、低金利で資金調達を行うことができた（平成25年度の平均調達金利：債券 0.76%（発行額1,905億円）、民間借入金（長期）0.18%（借入額2,030</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>億円)、合計0.46%)。</p> <p>債券については、継続的な I R 活動 (投資家訪問) を実施するとともに丁寧な起債運営を行ったことにより、対国債スプレッドを抑制することができた。また、金利変動リスクの軽減を図るため、平成25年度から新たに20年債を導入した。</p> <p>民間借入金については、金融機関向け説明会を開催するとともに金融機関を訪問することにより、調達金利を抑制できた (平成25年度の金融機関向け説明会参加機関数及び人数: 55機関71名)。</p> <p>緻密な資金管理を実施することにより、必要最小限の手元資金を維持することができ、一時的な資金不足に対しては、機動的な勘定間融通または短期借入金で対応した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、債券発行においては機関投資家への個別訪問による I R 活動を積極的に行い投資家の理解を深めることにより安定的な資金調達を実施した (平成 25 年度の投資家訪問機関数: 122 機関)。</li> </ul> <p>○ 船舶改造融資業務における貸付金の回収</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既に廃止された船舶の改造融資業務については、平成 25 年度も平成 24 年度に引き続き、回収計画に基づき、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した (2 件 約 500 万円、平成 25 年度末貸付金残高 1.1 億円)。</li> </ul> <p>○ 内航海運活性化融資業務における新規の融資及び貸付金の回収</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>内航海運活性化融資業務については、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。</li> <li>内航海運活性化融資業務に係る内部ガバナンスの高度化のため、平成 24 年度に設置した内航海運活性化融資リスク管理委員会を平成 25 年度においても引き続き実施した。</li> </ul>
21	4. 短期借入金の限度額	<p>○ 短期借入金</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度における短期借入金 (勘定間融通も含む) は、年間を通じ常に限度額の範囲内で推移した (ピーク時 (平成 25 年 12 月 19 日) 短期借入金 137,400 百万円、勘定間融通 2,400 百万円の合計 139,800 百万円)。</li> </ul>
22	5. 剰余金の使途	<p>○ 剰余金の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実績なし。</li> </ul> <p>(参考)</p> <p>独立行政法人通則法第 44 条は、第 1 項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお剰余があるときはその剰余の額は積立金として整理しなければならないとするとともに、第 3 項において独立行政法人は主務大臣の承認を受けて当該剰余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準 74 は、同条第 3 項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。</p>
23	6. その他業務運営に関する重要事項	<p>○ 人事に関する計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用した (42 名)。また、即戦力として期待される社会人を採用した (39 名)。</li> </ul>

	項目	平成 25 年度中に実施した具体的業務内容等
	(1) 人事に関する計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度、及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用した。</li> <li>・ 各事業の工程、事業量等を勘案の上、本社及び地方機関の業務量の増加に対し重点的な配置を進めた。</li> </ul>
24	(2) 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）第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金（同条第 6 項の規定により第 1 項の規定を準用する場合を含む。）の用途	<p>○ 積立金の使途 （助成勘定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 25 年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は 58,627 百万円であり、建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務に要する費用に充当した。</li> </ul>

# 平成 25 年度計画の実施状況



## 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. (1) ①

#### ■中期目標

##### (1) 鉄道建設業務

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所定の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、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、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。

##### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。

#### ■中期計画

##### (1) 鉄道建設業務

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、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動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。

##### ① 整備新幹線整備事業

高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進捗を図り、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）は平成27年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページ等で公表する。

#### ■平成25年度計画

##### (1) 鉄道建設業務

##### ① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。

特に、北陸新幹線（長野・金沢間）については、平成26年度末の完成に向けて、軌

道工事及び設備・電気工事等の進捗を図るとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施する。北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については、平成27年度末の完成に向けて、路盤工事、軌道工事及び設備・電気工事等を着実に推進する。

また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。

#### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、建設中の各線については、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図ることとしている。このうち、中期目標期間中に開業が予定されている線区については、北陸新幹線（長野・金沢間）を平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）を平成27年度末までに完成させることとしている。

平成25年度計画においては、建設中の整備新幹線の工事完成予定を達成できるよう事業を着実に推進することとした。特に北陸新幹線（長野・金沢間）については、平成26年度末の完成予定であることから、軌道、駅設備、電気設備等の開業設備工事の進捗を図り、設備・電気関係の諸試験及び各種監査等を実施することとした。さらに、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、平成27年度末の完成を目指し、路盤工事、軌道工事及び設備・電気関係工事の着実な推進を図ることとした。

また、整備新幹線の工事の進捗状況については、中期計画を踏まえ、引続きホームページ等で公表することとした。

■当該年度における取組み

1. 整備新幹線整備の推進

現在、建設中の整備新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図った。

合 計		線路延長 (工事延長)	
営業路線	東海道 (東京～新大阪)	515.4km	2,387.7km うち 整備新幹線 552.6km (黄色部分)
	山陽 (新大阪～博多)	553.7km	
	東北 (東京～盛岡)	496.5km	
	東北 (盛岡～八戸)	96.6km	
	東北 (八戸～新青森)	81.8km	
	上越 (大宮～新潟)	269.5km	
	北陸 (高崎～長野)	117.4km	
	九州 (博多～新八代)	130.0km	
	九州 (新八代～鹿児島中央)	126.8km	
整備計画 路線 (着工区間)	北海道 (新青森～新函館北斗)	148.8km (148.3km)	779.5km (772.5km)
	北海道 (新函館北斗～札幌)	211.5km (211.7km)	
	北陸 (長野～金沢)	228.0km (231.1km)	
	北陸 (金沢～敦賀)	125.2km (114.4km)	
	北陸 (福井駅部: H21.2完成)	0.8km (0.8km)	
	九州 (武雄温泉～長崎)	66.0km (67.0km)	



図 1. 1. 1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北陸新幹線（長野・金沢間）

北陸新幹線（長野・金沢間）では、トンネル、橋りょう、高架橋などの土木構造物は全て完成し、軌道工事、電気工事、機械の設備や駅舎などの建築工事の進捗を図ったほか、必要な各種監査・検査を実施した。

北陸新幹線（長野・金沢間）は、工事延長が約 230 km と長いことや平成 25 年度に新幹線車両を使用した雪試験を実施するため、長野・黒部宇奈月温泉間については、必要な各種監査・検査の実施時期を約 1 年早める必要性が生じたことから、表 1.1.1-1 に示す工程で必要な監査・検査（雪試験含む）を実施した。監査・検査の結果、構造物の出来栄え及び諸設備の機能、また、これらを使用した実車による走行試験の結果は良好であった。

一方、黒部宇奈月温泉・金沢間及び白山総合車両所については、路盤工事及び開業設備関係工事の進捗を図ったほか、表 1.1.1-2 に示す工程で必要な各種監査・検査を実施した。



写真 1.1.1-1 上越妙高駅の施工状況



写真 1.1.1-2 試験走行の状況



写真 1.1.1-3 白山総合車両所

表 1.1.1-1 各種監査・検査実施工程（長野・黒部宇奈月温泉間）

種別	期間	備考
事前監査・検査 地上監査・検査	(平成 25 年 3 月 5 日)～ 平成 25 年 11 月 22 日	
総合監査・検査（雪試験含む）	平成 25 年 11 月 29 日～ 平成 26 年 3 月 28 日	平成 25 年 12 月 2 日より 新幹線車両を使用した 走行試験を実施

表 1.1.1-2 各種監査・検査実施工程（黒部宇奈月温泉・金沢間及び白山総合車両所）

種別	期間	備考
事前監査・検査 地上監査・検査	平成 25 年 9 月 3 日～継続	

(2) 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）では、平成 27 年度末の完成に向けて、青函トンネル等の新幹線・在来線共用区間において、引続き三線軌化工事や耐震補強工事を実施するとともに、電車線の張替等の新幹線走行への対応工事を推進した。

また、津軽蓬田トンネルを最後にトンネルの覆工工事が完了し、新設区間では、土木工事が概ね完成に近づいている他、軌道工事、電気工事、機械の設備や駅舎などの建築工事の進捗を図った。

また、平成 25 年 10 月 28 日より電気関係設備の事前監査・検査を実施した。

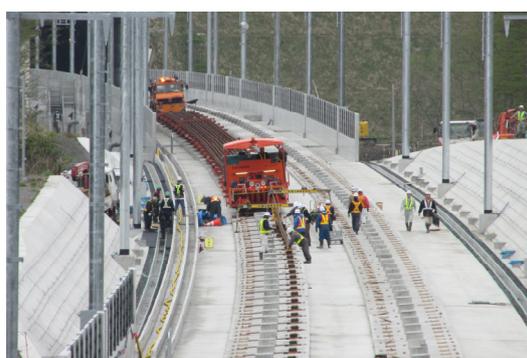


写真 1.1.1-4 新設区間の軌道工事状況



写真 1.1.1-5 函館総合車両基地の施工状況

(3) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事は、工事着手率を7%まで進め、着実な進捗を図った。

(4) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事は、工事着手率を12%まで進め、着実な進捗を図った。

(5) 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めた他、トンネル等の路盤工事について、武雄温泉・諫早間では先行して着手していたこともあり、この区間のトンネルは6割程度掘削を完了させたほか、最初に発注された明かり構造物である千綿川橋りょうは写真1.1.1-6のように橋りょう部工事を進捗させるなど、平成24年度に引続き路盤工事の進捗を図った。

一方、諫早・長崎間においては地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図った。

以上より、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）では、工事着手率を65%まで進め、着実な進捗を図った。



写真 1.1.1-6 千綿川橋りょうの施工状況



写真 1.1.1-7 三坂トンネルの施工状況

表 1.1.1-3 各線区の進捗状況（平成 26 年 3 月末現在）

	北海道新幹線 (新青森・新函館北斗間)	北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間)
用地取得率	97%	73%
工事着手率	100%	7%
工事完成 予定時期	平成 27 年度末	新青森・新函館北斗間の 開業から概ね 20 年後

※ 北海道新幹線の工事延長には、新幹線・在来線共用区間を含まない。

	北陸新幹線 (長野・金沢間)	北陸新幹線 (金沢・敦賀間)
用地取得率	99%	30%
工事着手率	100%	12%
工事完成 予定時期	平成 26 年度末	長野・金沢間の 開業から概ね 10 年強後

	九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)
用地取得率	57%
工事着手率	65%
工事完成 予定時期	認可の日から 概ね 10 年後 (認可の日：H24.6.29)

※ 用地取得率＝確保済み延長／工事延長、工事着手率＝着工延長／工事延長

## 2. 整備新幹線工事の進捗状況の公表

整備新幹線の工事の進捗状況について、ホームページで公表した（年4回）。

第1回公表	平成25年4月期
第2回公表	平成25年7月期
第3回公表	平成25年10月期
第4回公表	平成26年3月期



図 1.1.1-2 ホームページの掲載状況（北陸新幹線の例）（平成25年10月期）

## ■中期目標達成に向けた見通し

北陸新幹線（長野・金沢間）は平成 26 年度末の完成に向けて、開業設備工事を完了させるとともに監査・検査等を実施することとしている。また、他の建設中の整備新幹線各線については、工事完成予定時期を踏まえ、引続き事業を着実に推進することとしている。整備新幹線の工事の進捗状況については、引き続きホームページで公表していく。これらのことから、中期目標を達成することは可能と考える。

## ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

### 1. 整備新幹線建設推進高度化等事業の実施

新幹線と在来線の直通運転による整備新幹線の高速化効果を他の地域へ浸透させること等を目的として、軌間可変電車（フリーゲージトレイン）について、平成 24 年度に引き続き、在来線耐久走行試験を実施するとともに、新試験車両の製作を完了させた。

### ○最近の状況

軌間可変電車（フリーゲージトレイン）新試験車両については、平成 26 年 3 月 25 日に九州新幹線熊本総合車両所に搬入して以降、車両整備及び試験を行ってきた。その後、走行試験の準備が完了したことに伴い、平成 26 年 4 月 20 日未明より九州新幹線で走行試験（性能確認試験）を開始した。



写真 1.1.1-8 新試験車両



写真 1.1.1-9 走行試験出発状況

### 2. 新線等調査事業の実施

超電導リニア方式による中央新幹線の大深度地下での安全・防災対策の検討・検証等に必要となる調査を実施した。

## 1. (1) ②

### ■中期目標

#### (1) 鉄道建設業務

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所定の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、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、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。

#### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。

### ■中期計画

#### ② 都市鉄道利便増進事業等

機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方にに基づき実施する都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。

また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、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、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

### ■平成 25 年度計画

#### ② 都市鉄道利便増進事業等

相鉄・JR直通線については、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、西谷トンネルの掘削や羽沢駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。

相鉄・東急直通線については、測量等を実施し、用地取得を進めるとともに、本格的な工事着手に向けた準備工事等を進める。

民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線は、工事完成予定時期を踏まえ、関係機関との連携・調整を図り、各種手続きや建設工事等の業務を着実に推進するとともに、民鉄線の工事についても、小田急小田原線は工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進することとしている。

平成 25 年度においては、相鉄・J R 直通線は引続き建設工事等を実施することとし、相鉄・東急直通線は本格的な建設工事着手に向けて用地取得等に係る業務を着実に実施することとした。

また、民鉄線工事については、小田急小田原線は、引き続き、工程調整等の関係機関との連携・調整を行うこととした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 都市鉄道利便増進事業の推進

#### (1) 事業計画の変更

相鉄・J R 直通線の事業計画については、東海道貨物線横浜羽沢駅における協議の状況により、開業時期が平成 27 年度から平成 30 年度に、また、事業費については約 683 億円から約 782 億円（増加額約 99 億円）となった。

相鉄・J R 直通線と相鉄・東急直通線については、正確な事業評価や事業の効率的執行を行うため、速達性向上計画の一体化(神奈川東部方面線)を図った。



図 1.1.2-1 神奈川東部方面線(相鉄・J R 直通線及び相鉄・東急直通線)の路線概要図

## (2) 工事等の進捗状況

相鉄・JR直通線については、平成21年10月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成25年度は、全線の用地取得を進めるとともに、西谷駅(開削)の構築、西谷トンネル(SENS<sup>(注)</sup>)の掘進、及び羽沢駅(仮称)(開削)の構築等の工事の進捗を図った。

相鉄・東急直通線については、平成24年10月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成25年度は、全線の用地取得を進めるとともに、新横浜駅(仮称)(開削)の土留工、及び新綱島駅(仮称)(開削)の準備工等の工事の進捗を図った。

(注) SENSとは、密閉型シールドによりトンネルを掘削して同時に切羽の安定を図るとともに、シールドの掘進と併行してシールドテール部でコンクリートを打設し、加圧して施工する覆工(以下、ライニングという)をNATM(吹付けコンクリートとロックボルトを主な支保工とし、地山の持っている空洞保持能力を有効に活用してトンネルの安全を確保する工法)の一次支保材と同様に位置付けて、地山を保持しながらトンネルを構築する工法である。この工法は、シールド(Shield)、場所打ちライニング(ECL)、NATMを組み合わせたトンネル構築システム(System)であることから、それぞれの頭文字をとってSENS(センス)と命名された。



写真 1.1.2-1 相鉄・JR直通線  
西谷トンネルの施工状況

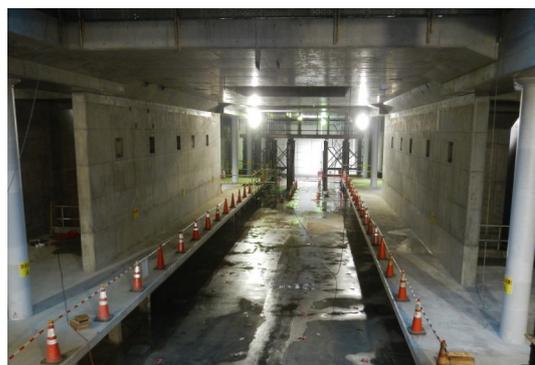


写真 1.1.2-2 相鉄・JR直通線  
羽沢駅(仮称)の施工状況



写真 1.1.2-3 相鉄・東急直通線  
新横浜駅(仮称)の施工状況

## 2. 民鉄線工事の推進

民鉄線については、関係機関との連携・調整を図りながら、複々線化事業の着実な進捗を図った。



図 1.1.2-2 民鉄線工事の路線概要図

小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）については、平成 25 年 3 月に在来線部の立体交差化（地下化）が完了したことに伴い、旧施設（駅舎、軌道、電気設備等）のてっ去、埋戻し工事を実施するとともに、複々線部（緩行線部）の掘削・躯体構築、軌道・電気工事、駅設備工事等を実施した。



写真 1.1.2-4 東北沢駅付近躯体構築及び旧駅舎撤去状況



写真 1.1.2-5 下北沢～世田谷代田間緩行線部掘削状況



写真 1. 1. 2-6 世田谷代田～梅ヶ丘間軌道  
工事状況

#### ■中期目標達成に向けた見通し

平成 26 年度も、相鉄・J R 直通線及び相鉄・東急直通線については、引続き建設工事等を着実に推進していくこととしている。また、小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）については、引続き事業の着実な推進を図ることとしているため、中期目標を達成することは可能と考える。

## 1. (1) ③

### ■中期目標

#### 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技術支援等を実施する。また、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施することを担保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。

### ■中期計画

#### 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、工事完成予定時期を踏まえ、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ながら、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、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。

具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、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とともに、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、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。

さらに、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を発信し、その一層の利用を促進する。

### ■平成 25 年度計画

#### 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

受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

特に、三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、平成 26 年 4 月の全線運行再開に向けて、鉄道事業者等関係機関と連携・調整し、路盤工事、軌道工事等を着実に推進するとともに、各種設備監査等を実施する。山梨リニア実験線については、平成 25 年末末の走行試験開始に向け、関係機関と連携・調整し、路盤工事、電気工事等を着実に推進するとともに、各種設備監査等を実施する。

また、鉄道事業者、地方公共団体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、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ながら、受託の可否について決定する。

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

ムドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、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（GRAPE）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。

さらに、地域鉄道に係る諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

#### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進することとしている。

また、受託調査について、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こととしている。

新たな工事の受託に当たっては、機構が支援する必要性が高いものに限定して実施することとしたため、外部有識者からなる第三者委員会において鉄道工事の受託基準に基づき受託の可否について審議した上で、その意見を踏まえて実施することとしている。さらに、受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果についても同委員会で随時検証し、その結果をホームページなどで公表することとしている。

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、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施することとしている。

平成 25 年度計画においては、引続き受託工事線各線の着実な進捗を図ることとした。三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）は、平成 26 年 4 月の全線運行再開に向け、鉄道事業者及び地方公共団体等関係機関と連携・調整し、路盤工事、軌道工事等を着実に推進するとともに、各種監査等を実施することとした。また、鉄道事業者や地方公共団体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こととした。さらに、新たな工事の受託要請があった場合、同委員会において当該基準に基づき審議した上で、同委員会の意見を踏まえ、受託の可否について決定することとした。また、受託工事線に係る鉄道建設コスト縮減の状況についても同委員会で検証し、その結果をホームページで公表することとした。地域鉄道事業者等への技術支援については、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関して適切な技術支援を実施することとした。

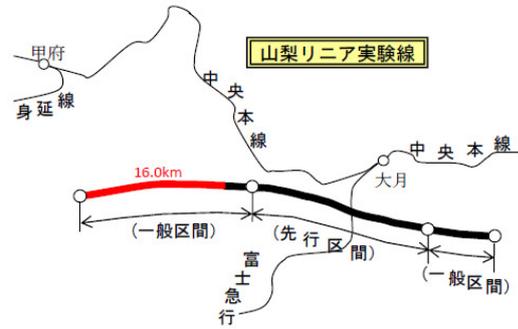


図 1.1.3-1 受託工事線の路線概要図

■当該年度における取組み

1. 受託工事線各線建設業務の推進

受託工事線各線については、工事の着実な進捗を図った。

(1) 三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧工事）

工事を円滑に進めるため、宮古市に工事課、久慈市及び釜石市に建設所を設置し、わずか2年半という短期間で完了させ、南リアス線（吉浜・釜石間）については、平成26年3月8日、北リアス線（小本・田野畑間）については平成26年3月15日にしゅん功監査を終了させた。これにより、当初予定通り、平成26年4月5日の南リアス線、4月6日の北リアス線の全線運行再開を確実なものとした。復旧にあたっては、三陸鉄道（株）からの要請により、職員を派遣した他、本社内に、各系統の担当で構成する復旧支援チームを立ち上げ、関係者との調整及び技術的検討を行った。これら全社的な取組みにより、地震と津波に強い構造物の技術開発及び実用化を図った他、コスト縮減にも取組み、事業費の節減を行った。



写真 1.1.3-1 全線運行再開記念式典

以上により、復旧工事を迅速かつ確実に推進し完了させたことにより、震災復興の象徴としての役割を果たし、社会的にも高い評価を得た。

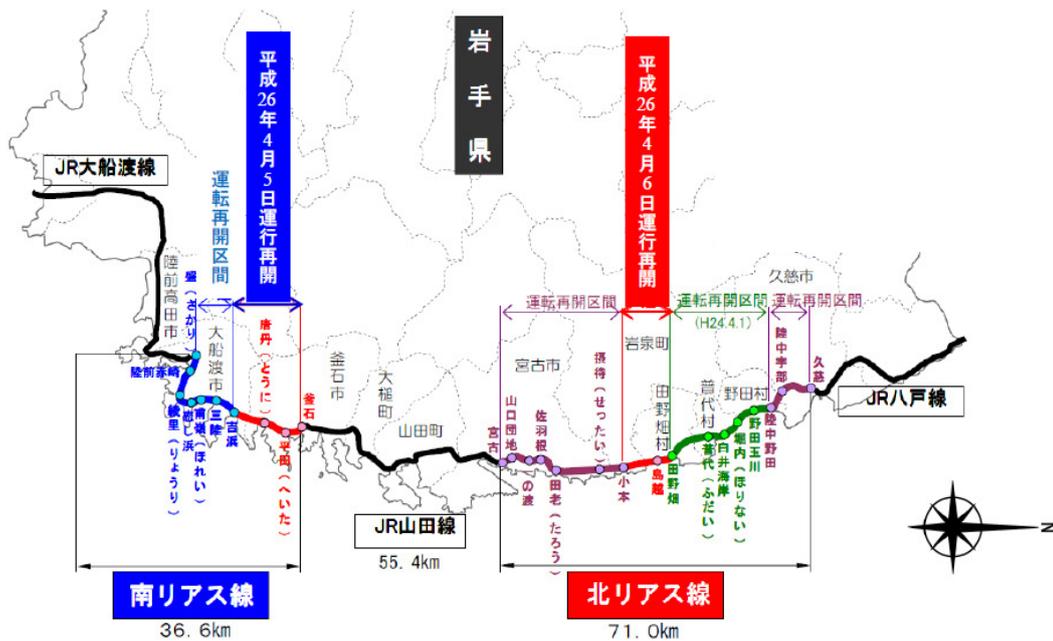


図 1.1.3-2 三陸鉄道の路線概要図

表 1.1.3-1 復旧工事区間と運行再開時期

運行再開時期	北リアス線	南リアス線
平成 24 年 4 月 1 日	田野畑・陸中野田間	-
平成 25 年 4 月 3 日	-	盛・吉浜間
平成 26 年 4 月 5 日	-	吉浜・釜石間
平成 26 年 4 月 6 日	小本・田野畑間	-

○最近の状況について（平成 25 年 5 月 1 日時点）

その後、訓練運転を経て、南リアス線については平成 26 年 4 月 5 日、北リアス線については平成 26 年 4 月 6 日に全線運行再開を果たし、当初の開業予定目標どおりに業務を完了させることができた。

上記に伴い、平成 26 年 4 月 5 日に三陸鉄道株式会社社長より、当機構理事長あてに感謝状が授与された。



写真 1.1.3-2 全線運行再開記念式典  
(感謝状受領)



写真 1.1.3-3 感謝状

(2) 仙台市高速鉄道東西線

仙台市高速鉄道東西線については、駅部・トンネル・橋りょうの路盤工事及び軌道工事の着実な進捗を図った。



写真 1.1.3-4 仙台市高速鉄道東西線  
八木山トンネル軌道工事状況

### (3) 山梨リニア実験線

山梨リニア実験線については、トンネル、橋梁等の路盤工事、電気工事、設備工事のほか、各種設備監査等を迅速かつ着実に実施したことにより、予定（平成 25 年末）よりも早い時期（平成 25 年 8 月 29 日）に山梨リニア実験線全線で走行試験を開始することができた。



写真 1.1.3-5 山梨リニア実験線  
走行試験実施状況

### (4) つくばエクスプレス線（車両基地入出庫線複線化工事）

つくばエクスプレス線については、開業以来、利用状況は順調な伸びを示しており（平成 25 年度予測：27.9 万人/日 ⇒ 平成 25 年 9 月実績：32.4 万人/日）、列車及び駅の混雑度は増加傾向にある。そのような状況のなか、守谷駅と車両基地を結ぶ入出庫線は、現在単線運転であるため、首都圏新都市鉄道株式会社は車両基地機能の充実を図る目的で、入出庫線を複線化することとし、その工事を、当機構が首都圏新都市鉄道株式会社より受託し、平成 25 年 3 月に施行に関する協定を締結した。当該年度については、躯体構築工事として杭基礎等の施工に着手し、進捗を図った。

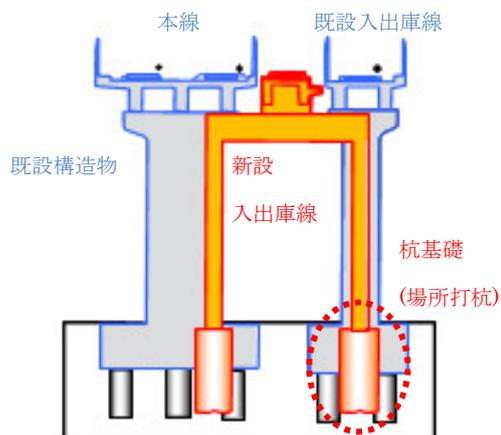


図 1.1.3-3 躯体及び基礎概略図

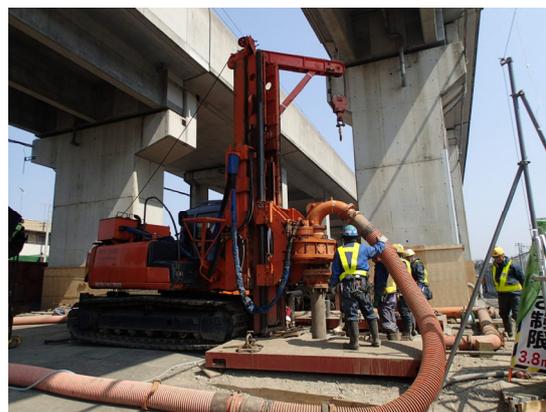


写真 1.1.3-6 場所打杭施工状況

(5) えちぜん鉄道（福井駅付近における連続立体交差事業に伴う高架化工事）

えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業に伴う高架化工事については、仮線の施行に関する協定を締結（平成 25 年 9 月）し、土木、建築、軌道工事に着手した。

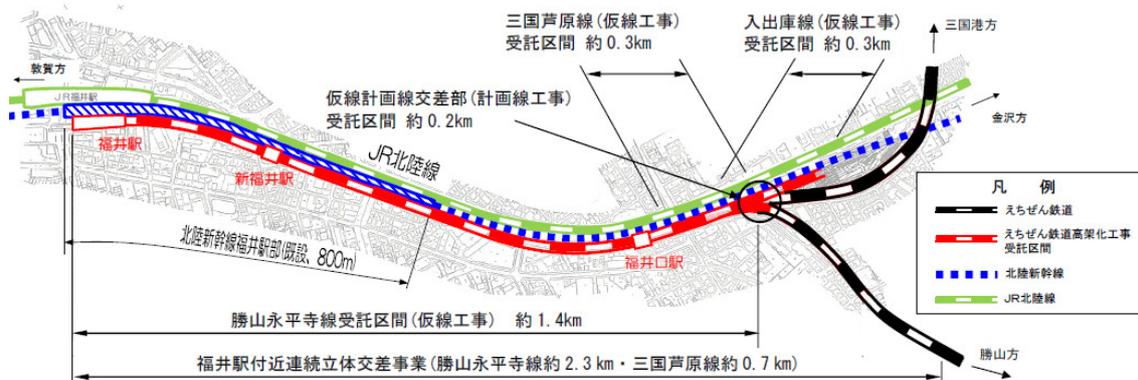


図 1. 1. 3-4 えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業概要図

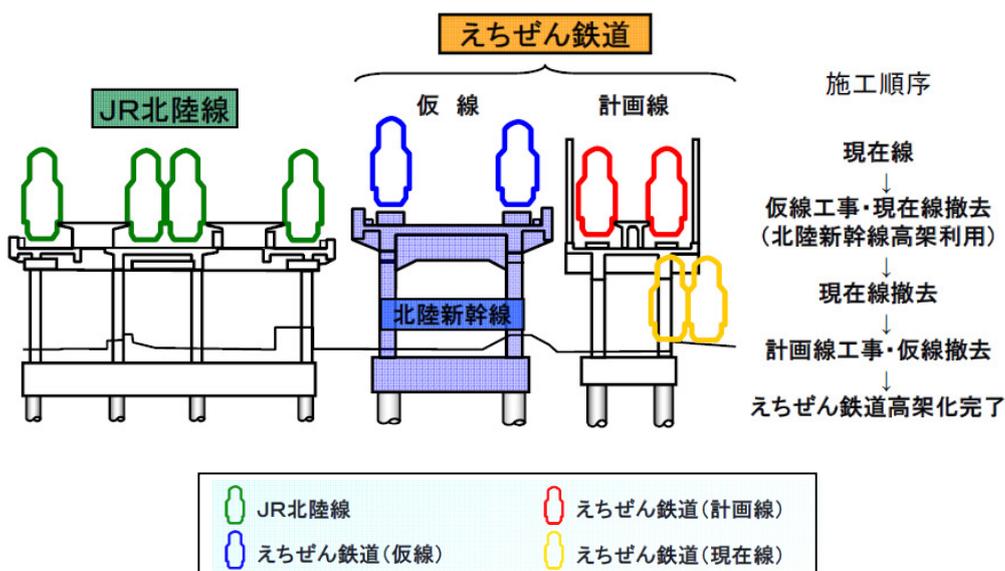


図 1. 1. 3-5 えちぜん鉄道高架化工事施工順序概要図

## 2. 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請による鉄道整備計画に関する調査

平成 25 年度は、機構が有する鉄道分野の総合的技術力を活用し、地方公共団体等からの要請に対応し、6 件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。

表 1.1.3-2 鉄道整備の計画に関する調査等の受託

	調 査 名	委 託 者
1	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（神奈川県相模原市・東京都町田市）
2	新空港線「蒲蒲線」整備に伴う調査業務	東京都大田区
3	東京 8 号線（豊洲～住吉間）整備に係る調査業務	東京都江東区
4	地下鉄 7 号線延伸線基本計画に伴う調査業務	埼玉県さいたま市
5	えちぜん鉄道福井駅付近連続立体交差事業に係る調査等	えちぜん鉄道株式会社
6	中央新幹線計画の調査等業務	東海旅客鉄道株式会社

## 3. 鉄道事業者、地方公共団体等の要請を踏まえた適切な技術支援の実施

### (1) 鉄道ホームドクターの P R 及び鉄道事業者ニーズの把握

「鉄道ホームドクター」とは、鉄道施設の保全・改修、交通計画の策定等に関して、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請を踏まえて、機構が有する技術力、ノウハウ、経験等を活用し、主に現地訪問等によるアドバイスや資料の提示等を、原則として無償で行う技術支援活動を指す。

平成 25 年度は、鉄道ホームドクターを実施した鉄道事業者等へのヒアリングを通じて当該事業者等の鉄道施設の保全・改修に係るニーズの把握をした（のべ 13 回）ほか、国土交通省の各地方運輸局等が主催する諸会議におけるパンフレットの配布、地方鉄道協会が主催する技術委員会等の会議に参加して、機構における技術支援に関する講演を行うなど、様々な機会を捉えて鉄道ホームドクターの P R 等に努めた（のべ 19 回）。

また、関係機関からなる「地方鉄道支援に関する情報交換会」（鉄道事業者に対し各関係機関が行っている支援の取組みについて現状把握を行い、相互の連携をより一層深めるため平成 17 年度から継続的に開催）を開催し（平成 25 年 7 月、平成 26 年 3 月）、鉄道事業者及び地域等のニーズや支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した。

さらに、機構内部においては、「地方鉄道支援に係る連絡会」を開催し（平成 25 年 12 月、平成 26 年 3 月）地方鉄道支援に係る情報の共有化、支援体制の検討等、各部が連携して技術支援業務を円滑に実施する体制の強化に努めた。

(2) 鉄道ホームドクターの実施

平成 25 年度は、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じ、以下の 16 件の技術支援を行った。

① 鉄道事業者等への技術支援

鉄道事業者に対し、鉄道事業者等の要請を踏まえ、鉄道施設の修繕・補修、設備更新等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を実施した(11件)。

鉄道ホームドクターによる技術支援を表 1.1.3-3 に示す。



写真 1.1.3-7

鉄道ホームドクターの実施状況

表 1.1.3-3 支援先と技術的支援内容

支 援 先	支 援 内 容
山形県	鉄道車両の更新時期の判断基準について
わたらせ渓谷鉄道	車両フランジ直耗について
智頭急行	運行管理システムの更新費用について
近江鉄道	橋りょうの架け替え費用について
福岡市	福岡市営地下鉄と西鉄の相互直通化(停車場設備改良等)について(4件)
錦川鉄道	土留壁の変状について
北陸鉄道	車両の更新基準について

② 交通計画支援システム「GRAPE」の活用、鉄道助成制度の情報提供などによる支援

地方公共団体等に対し、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料の提供等の技術支援を実施するとともに、鉄道事業者に対し、鉄道助成制度の補助メニューなどに関するアドバイスを実施した(5件)。

(注) 交通計画支援システム「GRAPE」とは、機構の調査ノウハウである鉄道ネットワーク分析機能や100mグリッド分析機能等、各種分析システムと地理情報システム(GIS)とがシステムティックに連携した総合的な交通計画の策定支援システムである。需要予測等を伴う調査業務において、実際の道路・バスネットワークに基づく詳細で分かりやすい資料作成、情報提供に役立っている。「GRAPE」は『GIS for Railways Project Evaluation』の略称である。

## ■中期目標達成に向けた見通し

平成 26 年度について、受託工事線各線建設業務のうち、仙台市高速鉄道東西線は引き渡しに向け軌道工事等の進捗を図るとともに、山梨リニア実験線は、道路付替え等の残工事の進捗を図っていく。また、つくばエクスプレス線（車両基地入出庫線複線化工事）、えちぜん鉄道における連続立体交差事業に伴う高架化工事は、引続き事業の着実な進捗を図ることとしているため、中期目標の達成は可能と考える。

鉄道整備計画に関する調査業務についても、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した技術支援を実施することとしているため、中期目標の達成は可能と考える。

なお、平成 26 年度についても、新たな工事の受託要請があった場合、鉄道工事受託審議委員会において当該基準に基づき審議した上で、同委員会の意見を踏まえ、受託の可否について決定することとしている。また、受託工事に係るコスト縮減の状況等について同委員会で随時検証し、その結果をホームページで公表することとしている。これらのことから、中期目標の達成は可能と考える。

地域鉄道事業者等への技術支援について、平成 26 年度においても、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した技術支援を実施することとしているため、中期目標を達成することは可能と考える。

## ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

三陸鉄道（南リアス線及び北リアス線）の復旧工事にあたっては、復旧工事受託（平成 23 年 11 月）から開業予定（平成 26 年 4 月）までの 2 年半の期間で、路盤工事、電気工事、設備工事、開業準備等を終えなければならない厳しい工程であったが、設計及び施工方法について検討し、所定の工期を確保しながら、地震及び津波に強い構造物として、復旧させることができた。地震及び津波に強い構造物の例として写真 1.1.3-8 及び図 1.1.3-7 に示す GRS 一体橋梁<sup>(注)</sup>がある。この橋梁の特徴として、桁と橋台を剛結させることにより津波による流失を防止するほか、桁の重量を軽減できるため、橋脚及び橋台への負担が軽減され、耐震上有利なることが挙げられるほか、残存した橋脚と橋台の基礎を再利用できたため、工期短縮及びコンクリート廃材の軽減やコスト縮減にも寄与した。



写真 1.1.3-8 GRS 一体橋梁施工状況

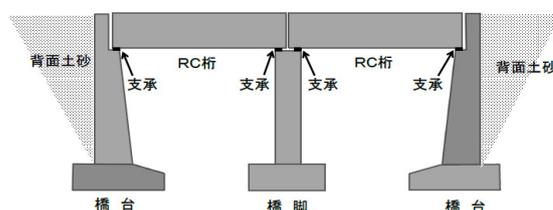


図 1.1.3-6 被災前 RC 桁橋概略図

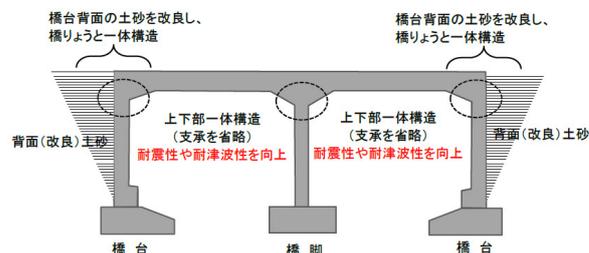


図 1.1.3-7 GRS 一体橋梁概略図

(注) GRS 一体橋梁

インテグラル橋梁（桁と橋台が一体化した橋梁）の背面土を補強土構造とし、躯体と一体化させた、より高性能なインテグラル橋梁を「ジオシンセティックス補強土（Geosynthetic-reinforced-Soil）一体橋梁」といい、本構造によりラーメン構造による断面形状のスリム化及び支承部の省略により、初期建設コストや維持管理コストが縮減可能な構造物を構築することが出来る。

北リアス線島越地区では、沿線自治体（田野畑村等）の要望に配慮し、従来の高架橋に代わり、防潮堤の機能を果たすため、地震及び津波対策（液状化防止対策のための改良杭の設置及び津波による洗掘防止対策のための浅層地盤改良の実施）を施した盛土構造として復旧させることで、地域の防災対策に貢献した他、震災で発生したコンクリート塊を原材料とする再生砕石並びに国道トンネル工事で発生した発生土（硬岩）を建設材料として使用することにより、産業廃棄物の削減にも貢献した。



写真 1. 1. 3-9 高架橋被災状況



写真 1. 1. 3-10 盛土構造復旧工事の状況

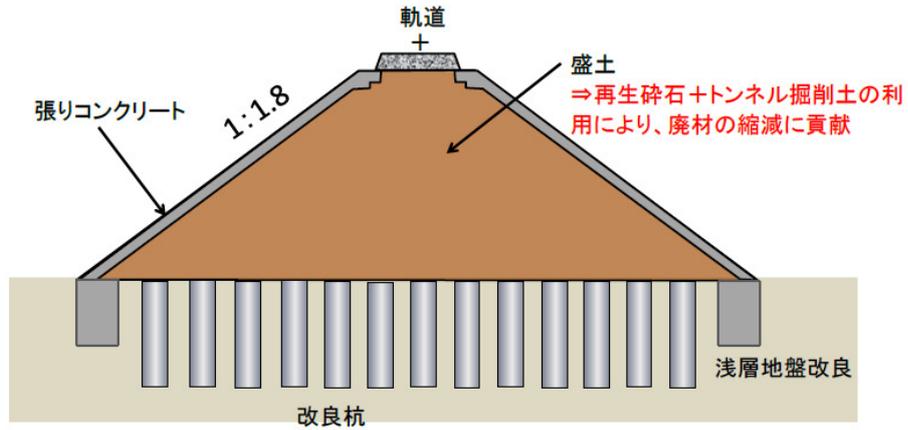


図 1. 1. 3-8 島越地区の盛土標準断面図

## 1. (1) ④

### ■中期目標

#### 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取組み等を通じて、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、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用に努める。

さらに、鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえて実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層の縮減に努めるとともに、その取組み・効果をホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

また、鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注者に対して指導等を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。

### ■中期計画

#### 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て、その発表会等を通じて公表していく。

さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組み・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。

### ■平成 25 年度計画

#### ④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図るため、「PC連続箱形桁・ラーメン橋の配筋の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・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、その成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。

国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。

工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。

#### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、品質の向上について、良質な鉄道を建設するために、技術基準類の見直し等を図り、また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のため、毎年施工監理講習を実施するなど技術の系統ごとに長期的な視野に立った技術者の育成を行うとともに、職員の技術力向上のため資格取得を支援することとしている。

技術開発の推進と開発成果の活用については、これまで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て、その発表会等を通じて公表することとしている。

鉄道建設コストの縮減については、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、一層の鉄道建設コスト縮減に努めることとしている。

ひとたび事故が発生すれば、尊い人命のみならず鉄道建設事業全体の社会的評価・信頼性にも影響を及ぼすことになるとの認識のもと、工事発注機関として、発生した事故の種別や原因の分析による工事関係事故防止の重点実施項目の設定、受注者の安全意識の向上を図り、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努めることとしている。

平成25年度計画においては、鉄道建設に係る技術基準類の整備に係る作業を引続き実施し、講習会等を通じて職員への周知・徹底を図ることとした。また、施工監理講習等の、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るための施策を引続き実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格取得を促進することとした。

技術開発の推進と開発成果の公表については、各路線のニーズを取りまとめるとともに、調査、設計、施工技術の開発・改良に係る開発成果の一層の活用を図るため、引続

き技術開発に取り組むとともに、各種学会等の委員会へ積極的に参画し、鉄道建設技術に関する開発成果を学会等で公表することとした。

鉄道建設コストの縮減については、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、引続き鉄道建設コスト縮減に努めることとした。

工事関係事故防止活動に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析し再発防止のため、工事事務防止重点実施項目の設定や事故事例の工事事務防止に関する受注者に対し指導及び情報共有化により安全意識の向上を図ることとした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 鉄道建設に係る技術基準類の改定等

平成 25 年度は 14 件の鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施した（表 1.1.4-1）。

表 1.1.4-1 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定状況（計 14 件）

系統	名称	制定/改定	制定・改定時期
土木	整備新幹線設計内規（コンクリート構造物）	改定	平成 25 年度
	鉄筋ガス圧接工事管理の手引き	改定	平成 25 年度
	「コンクリート構造物の配筋の手引き」の参考資料	改定	平成 25 年度
	PC 連続箱型桁・PC ラーメン橋の配筋の手引き	制定	平成 25 年度
	山岳トンネル事前地山改良の設計（技術資料）	制定	平成 25 年度
	土木関係構造物設計標準示方書	改定中	平成 26 年度
	山岳トンネルの覆工設計マニュアル	制定中	平成 26 年度
	鋼鉄道橋支承部設計の手引き	制定中	平成 26 年度
	活断層対策調査・設計の手引き	改定中	平成 26 年度
	トンネルデータベースシステム資料作成要領	改定中	平成 26 年度
	地盤改良工法（混合処理工法）設計・施工の手引き	改定中	平成 26 年度
	電気	電気工事設計等標準仕様書	改定
	電気工事標準仕様書	改定	平成 25 年度
建築	建築工事標準仕様書	改定	平成 25 年度

また、以下に制定・改定作業を実施した技術基準類の具体例を示す。

#### （1）制定作業

土被りの小さい土砂地山のトンネルにおいて山岳工法を適用するにあたっては、切羽の安定性確保が重要であり、特に未固結地山では、地山のアーチアクション効果が期待できないため、切羽の不安定化を招き、周辺環境に大きな地表面沈下や崩壊へとつながることから十分な検討が必要である。

このような地山に対しては、補助工法を用いて地山の安定化を図るが、この一つとして、事前地山改良工法があげられる。この工法は、トンネル天端あるいは側方までのトンネル周辺を良好な地山に置換え、あるいは混合処理等で改良した後に、トンネル掘削を行う工法であり、条件が整えば経済的で安定した掘削が行えるため、施工例が増えており、さらなる適用が期待されている。

そのため、土被りの小さい未固結地山で採用した事前地山改良の施工事例から、代表的な改良体の断面を選定し、これら断面に対して、主に力学的な観点から合理的と考えられる標準パターンを設定したうえで、この標準パターンによる設計を基本に取りまとめた統一的な指針として、「山岳トンネル事前地山改良の設計（技術資料）」を制定した。

## （2）改定作業

「鉄筋ガス圧接監理の手引き」が平成 18 年に初版として発行されてから、手引きは、「鉄筋継手工事標準仕様書 ガス圧接継手工事」（日本鉄筋継手協会）に準拠した管理の要点を記したものとして活用され、これまで必要に応じて改定が行われてきた。この度、施工計画、施工管理、試験等の規定において、より高品質な鉄筋コンクリート構造物を効率的かつ確実に構築できるようにすることを目的として、「鉄筋ガス圧接工事管理の手引き」の改定作業を実施し、各作業のより詳細な管理方法の設定や管理体制の明確化を図った。

## 2. 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施

機構の鉄道建設業務の中核を担う鉄道建設の技術系職員を対象として、幅広い知識を身につけさせ、更には相互啓発・触発を行い、技術の承継及び直面する課題等に対応した能力向上を図るため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。

表 1.1.4-2 土木系職員の段階的な研修の例

年次	内容	時期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	4月
入社半年後	実務基礎研修〔積算、構造物の設計、施工監理等〕	10月
入社2年目	鉄道土木研修Ⅰ〔調査、予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	6月
入社5年目	鉄道土木研修Ⅱ〔停車場・運転、軌道〕	7月

### 3. 施工監理講習の実施

鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を鉄道建設本部の全国7支社・建設局及び本社において平成25年11月～平成26年2月に実施した。平成25年度は「施工監理テキスト（高架橋編）〔改訂版〕」を作成し、高架橋において設計協議などを含む工事発注段階から工事しゅん功監査までの一連の流れを踏まえたプロジェクト全体の完成を見据えた施工監理の項目や着眼点に関する講義を全国で実施し、全国で753名が受講した。

表 1.1.4-3 施工監理講習の実施状況

実施箇所	時期
東京支社	平成25年11月19日、20日、21日
大阪支社	平成25年11月11日、12日
北海道新幹線建設局	平成25年11月26日、27日、28日
青森新幹線建設局	平成25年12月4日
北陸新幹線建設局	平成26年2月6日、7日
北陸新幹線第二建設局	平成25年12月9日、10日
九州新幹線建設局	平成25年12月12日、13日
本社	平成26年2月4日

また、主に入社6年目までの若手職員を対象に、支社・建設局において、トンネル工事・橋りょう等工事に係る施工監理の留意点等について、各支社・建設局の工事の進捗を考慮した座学・現地講習を実施し、全国で495名が受講した。

### 4. 鉄道建設工事技術講習会への講師の派遣

(一社)日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。平成25年度は、全国6箇所ですべて計7回の講習会が開催され、243名が受講した。また、平成24年度より実施している更新講習については、平成25年度は663名が受講した。

表 1.1.4-4 鉄道建設工事技術講習会の開催状況

実施箇所	時期	実施箇所	時期
札幌市	平成25年8月2日	名古屋市	平成25年8月27日
仙台市	平成25年8月21日	大阪市	平成25年9月4日
東京都	平成25年9月25日、30日	福岡市	平成25年9月12日

## 5. 業務に関連する資格取得の促進

業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料の全額を機構が補助する等の制度を活用し、職員の自己啓発の促進と技術力向上を図った。その上で、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った結果、技術士 7 名、一級建築士 1 名の合格者を輩出した。

表 1.1.4-5 主な資格等の所有者数

資格名称	平成 25 年度資格取得者数	平成 25 年度末現在の資格所有者数
博士	0 人	13 人
技術士	7 人	132 人
鉄道設計技士	0 人	26 人
一級建築士	1 人	34 人
電気主任技術者	0 人	37 人

## 6. 技術開発の推進

### (1) 技術開発テーマの取組み

調査、土木（山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造）、設備（軌道、機械、建築、電気）の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、計画的に技術開発を推進した。平成 25 年度の技術開発テーマの件数は 31 件（新規 6 件、継続 25 件）であった。

技術開発の推進に当たっては、業務分野ごとに設置した技術系統の本社内各課長等により構成する 9 分科会を活用し、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまでの一元的な取組みを行った。

分科会においては、本社内や支社・建設局から各路線のニーズに基づいた技術開発テーマを集約・選定するとともに取組方法の検討を行った。

また、技術開発が完了したテーマについては、成果の検証を行うとともに随時事後評価を行うなど、継続的にフォローアップを実施し、技術開発成果の一層の活用を図った。

表 1.1.4-6 平成 25 年度における主な技術開発テーマ

目的	テーマ	新規/ 継続	内 容
品質・信頼性、安全性の向上	変電所への電力貯蔵設備の適用に関する調査研究  第 9 分科会 電気	新規	<p>電気鉄道では、車両制動時にモーターを発電機として作用させ、発生した電力を架線に戻すことで、周辺の他の車両が使用できるようにした回生ブレーキが使用されている。しかし、回生車両と力行車両が離れている場合や力行車両が在線しない場合、回生エネルギーの行き場がなく、回生ブレーキが失効する（回生失効）。この回生ブレーキにより得られた電力を一時的に貯蔵できる電力貯蔵装置の長所・短所について比較・検討を行い、線区に応じて適切な設備を構築するための指針を得る。</p> <p>エネルギー フライホイール 電力変換装置 二次電池 電力変換装置 電気二重層キャパシタ 電力変換装置 二次電池 (電力変換装置なし)</p> <p>実用化されている電力貯蔵装置の形態</p>
建設コストの縮減	GRS 一体橋梁の長スパン化の研究  第 4 分科会 橋梁	継続	<p>GRS 一体橋梁は桁と補強土橋台を一体化させることにより部材断面が小さくなり、耐震性が高まり、かつ支承部も無くなることから経済性に優れ、メンテナンスが大幅に軽減される構造である。</p> <p>しかし、これまでの研究や施工実績では比較的短いスパンの構造形式（15mクラス程度）が中心であり、今後、新幹線において本構造を適用していくために、30mクラス程度以上の長スパンも含めた適用性の拡大について検討。</p> <p>盛土 セメント改良 粒砕石 ジオテキスタイル</p>

## (2) 技術開発テーマにおける成果の活用

### ① GRS 一体橋りょうの研究 (第 5 分科会、土構造)

GRS 一体橋りょうの研究については、鉄道総研、東京理科大、他 5 社が行ってきた模型振動台実験、水平繰返し載荷試験、実物大模型試験などの結果より、従来の構造より高い耐震性が期待されることが確認された。これにより、GRS 一体橋梁としては世界初となる実構造物の施工について、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の北海道方新設区間における上磯郡木古内町内の中学校線架道橋に適用した。

このほか、三陸鉄道北リアス線における津波で被災した橋りょうの復旧工事にも適用している。(本報告書 25 頁を参照)

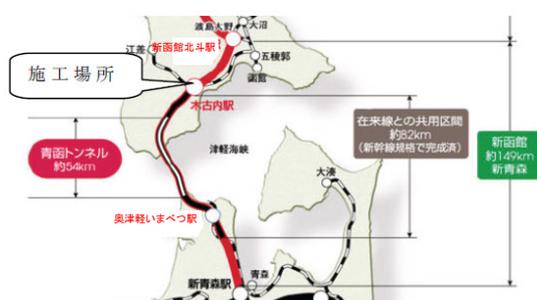


図 1.1.4-1 中学校線架道橋の位置



写真 1.1.4-1 現在の中学校線架道橋の様子

### ② SENS を都市部に適用する研究 (第 3 分科会、都市トンネル)

SENS を都市部に適用する研究については、都市部へ適用させるために不可欠な設計・施工上の条件について、整理・検討を行った。必要に応じて実験等を行うことにより、現場計測手法、場所打ちコンクリートの基本配合等を決定し、相鉄・JR 直通線西谷トンネルの施工に適用した。(本報告書 12 頁を参照)

表 1.1.4-7 平成 25 年度に取組んだ技術開発課題テーマ一覧

分科会	技術開発テーマ	実施状況・予定					H25年度	
		H23以前	H24	H25	H26	H27以降	新規	継続
第1分科会 計画調査	駅設備計画検討支援システムの開発		■					○
第2分科会 山岳トンネル	鉱化変質岩の経済的な処理方法の開発	■	■					○
	山岳トンネルの覆工設計に関する研究	■	■					○
	トンネルデータベースシステムの開発		■					○
	吹付けコンクリートの品質向上に関する研究・開発			■	■			○
	高充填コンクリートに関する研究・開発			■	■			○
第3分科会 都市トンネル	SENSを都市部に適用する研究	■	■					○
	シールド機を他工区に活用する検討	■	■					○
	鋼製連続壁の本体利用の検討	■	■					○
第4分科会 橋梁	コンクリート構造物の品質確保手法の研究	■	■					○
	斜杭基礎の制振効果による構造物の経済化に関する研究	■	■					○
	GRS一体橋りょうの長スパン化の研究		■	■				○
第5分科会 土構造	盛土構造の経済化の研究	■	■					○
	多成分コーン貫入試験による地盤評価手法の調査研究	■	■					○
	GRS一体橋りょうの研究	■	■					○
	特殊な地形条件にあるトンネル坑口部の耐震設計に関する研究	■	■					○
	合理的なのり面補強工に関する調査研究		■	■				○
第6分科会 軌道	軌道パッド抜け出し防止機能付締結装置の開発		■	■				○
	直4形締結装置調整量拡大の検討			■	■			○
第7分科会 機械	寒冷地における小規模融雪設備	■	■					○
	IC化後の出札装置台数算定方法の調査研究		■	■				○
第8分科会 建築	高速列車通過時の圧力変動緩和対策の検討	■	■					○
	鉄道建築における省エネルギー対策の検討	■	■					○
	新幹線高架上家の応答予測手法の検討			■	■			○
第9分科会 電気	三線軌用接着照査器等の研究開発	■	■					○
	北陸新幹線50-60Hz対応ATCの研究開発	■	■					○
	駅配電所電源設備効率化の調査研究		■	■				○
	整備新幹線の電車線施工精度と架線性能に関する研究		■	■				○
	車両基地変電所から本線へのき電を考慮した保障装置等に関する調査研究		■	■				○
	ATCケーブルの誘導対策に関する調査研究		■	■				○
	変電所への電力貯蔵設備の適用に関する調査研究			■	■			○
合計							6	25

## 7. 学会等の各種委員会への参加

機構職員の鉄道建設に係る技術力等を期待し、各種学会等から委員委嘱の依頼があるが、鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、積極的にこれらの要望に応えることとしている。平成 25 年度はのべ 242 人の職員が、(公社)土木学会、(公社)(公社)地盤工学会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本鉄道技術協会、(一社)日本トンネル技術協会、(公財)鉄道総合技術研究所、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)電気学会の各種委員会等に広く参加した。これにより、学会等の技術基準類(土木学会トンネル標準示方書等)の制定・改定に貢献した。

また、他機関で実施している計画・設計・施工に対し支援した(東京 8 号線(豊洲～住吉間)延伸に関する懇談会等)。

表 1.1.4-8 主な委嘱機関別の委員数

委嘱機関名	委員数	委嘱機関名	委員数
(公社)土木学会	59 名	日本応用地質学会	2 名
(公社)地盤工学会	17 名	日本地下鉄協会	2 名
(一社)日本鉄道施設協会	26 名	(一社)電気学会	1 名
(一社)日本鉄道技術協会	10 名	(一社)日本鉄道電気技術協会	10 名
(一社)日本トンネル技術協会	30 名	日本建設機械施工協会	2 名
(公財)鉄道総合技術研究所	12 名	日本鉄道車両機械技術協会	2 名
(公社)プレストレストコンクリート工学会	1 名	(独)国際協力機構	3 名

## 8. 鉄道建設技術に関する開発成果の公表

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。

(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)電気学会、(一社)日本建築学会、(一社)日本鉄道施設協会、世界交通学会、国際トンネル協会、ワトフォード会議の発表会において 83 件の論文を発表した。

また、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(公社)日本コンクリート工学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本トンネル技術協会、(一社)日本鉄道電気技術協会、アジア交通学会、(公財)鉄道総合技術研究所の機関誌等へ 52 件の論文投稿を行った。

これらの論文発表・投稿のうち、25 件(このうち英文 10 件)は外部の専門家による査読付きである。また、6 件(このうち英文 1 件)については学会等から各種の賞を授与された。

表 1.1.4-9 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
発表	(公社) 土木学会	第 17 回鉄道工学シンポジウム 第 23 回トンネル工学研究発表会	4 件
	(公社) 物理探査学会	第 11 回物理探査学会国際シンポジウム	1 件
	国際ジオシンセティックス学会	ジオシンセティックス学会	5 件
	国際トンネル協会 (ITA)	国際トンネル会議 (WTC) 【英文】	3 件
	World Conference onTransport Research Society (世界交通学会)	13th WCTR 【英文】 (第 13 回世界交通会議)	5 件
	計		

	学会名等	投稿先	件数
投稿	(公社) 土木学会	土木学会論文集	4 件
	(一財) 運輸政策研究機構	運輸政策研究	1 件
	Eastern Asia Society for Transportation Studies (アジア交通学会)	Asian Transport Studies 【英文】	1 件
	World Scientific	Journal of Earthquake and Tsunami 【英文】	1 件
	計		

※ 査読付論文は、投稿原稿がその内容として社会的・技術的に相応しい内容であるか専門家により査読されるものであり、発表および掲載の可否を判断されるとともに、専門的見地から査読に伴い見出された疑義等について再検討・修正を行う。これにより、投稿者は、論文に対する専門家の生の、専門的見地からの指導を直接得ることができ、かつ知識の広がりや技術の向上・高度化等を図ることができるなど、本人の技術力向上に大いに資することとなる。

表 1.1.4-10 論文発表・投稿に対する受賞実績

受賞名	題目
(公社)土木学会、鉄道工学シンポジウム 論文奨励賞	斜杭基礎の地震時応答を考慮した列車シミュレーション解析
(一社)日本鉄道施設協会、総合技術講演会 優秀賞	整備新幹線の開業効果－東北新幹線(八戸～新青森間)、九州新幹線(博多～新八代間)－
(一社)日本鉄道施設協会、総合技術講演会 審査員特別賞	2 径間連続 G R S 一体橋梁の設計施工 －三陸鉄道北リアス線、小本・田野畑間－
(一社)日本鉄道施設協会、論文賞	北陸新幹線における運転設備設置位置検討システム (VRAIN) の活用
	温泉宿泊施設との近接区間を制御発破により突破 －九州新幹線(西九州)、俵坂トンネル(東工区)－
WCTR 2013 Poster Recognition	A Study on Coordination between Urban Development and Station Capacity [都市開発と駅の処理能力との整合性に関する研究]

## 9. 技術研究会の開催

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するとともに、機構業務を遂行していく上での根幹である鉄道建設技術の維持・発展・承継のため、機構主催の開発成果の公表の場として、平成 25 年度は、10 月 9、10 日の 2 日間にわたり、本社において技術研究会を開催した。発表件数は、用地 1 件、土木 6 件（トンネル 3 件、橋りょう 2 件、路盤 1 件）、軌道 1 件、建築 2 件、機械 1 件、電気 1 件の合計 12 件とした。聴講者は部外を含め、1 日目 342 名、2 日目 293 名、のべ 635 名であった。

また、技術研究会の持つ趣旨をさらに徹底すべく、平成 25 年度も引き続き、発表の内容、プレゼンテーション、質疑応答について審査を行い、優れた発表に対して、最優秀賞 1 名、優秀賞 3 名を選定し表彰した。

また、本社技術研究会のほか、鉄道建設本部の各支社・建設局において業務研究発表会を開催（7 箇所、講演数計 56 件、聴講者数のべ 917 名）し、鉄道建設技術の開発成果の積極的な公表を行った。

表 1.1.4-11 本社技術研究会の演題

分類	演題	講演者所属
第 1 日 10 月 9 日（水）		
土木（橋りょう）	2 径間連続 GRS 一体橋梁の設計施工 —三陸鉄道北リアス線、小本・田野畑間—	東京支社
土木（トンネル）	温泉宿泊施設に近接したトンネル掘削 —九州新幹線（西九州）、俵坂トンネル（東）—	九州新幹線建設局
電気	異周波き電延長設備の課題と対策 —北陸新幹線（長野・金沢間）—	東京支社
軌道	北海道新幹線（青森方）軌道工事の施工計画 —開床式高架区間の軌道敷設、工事用車両の搬入出・転線設備の開発—	九州新幹線建設局
土木（橋りょう）	GRS 一体橋梁の新幹線構造物への適用と計測 —北海道新幹線、中学校線架道橋—	北海道新幹線建設局
建築	トラベリング工法による旅客上家の鉄骨建方 —北海道新幹線、中学校線架道橋—	北陸新幹線第二建設局
用地	「用地取得マネジメント」の概要と手法	東京支社
土木（路盤）	総合車両基地工事における工期短縮・コスト削減の取組み —北陸新幹線、白山総合車両基地—	大阪支社
土木（トンネル）	スリット付スノーシェルターによるトンネル微気圧波の低減 —北海道新幹線、青函トンネル出口～新函館（仮称）駅間—	北海道新幹線建設局
第 2 日 10 月 10 日（木）		
土木（トンネル）	都市部 SENS 工事（トライアル区間）における掘進結果報告 —相鉄・JR 直通線、西谷トンネル—	東京支社
建築	駅における耐震天井の設計と施工 —北陸新幹線、上越妙高駅・飯山駅—	北陸新幹線建設局
企画	整備新幹線の開業効果 —東北新幹線（八戸～新青森間）、九州新幹線（博多～新八代間）—	大阪支社

表 1.1.4-12 各支社・建設局における業務研究発表会の実績

支社・建設局名	講演数	聴講者数	開催日
東京支社	9	216	平成 25 年 7 月 26 日
大阪支社	8	132	平成 25 年 9 月 3 日
北海道新幹線建設局	10	147	平成 25 年 9 月 12 日
青森新幹線建設局	7	91	平成 25 年 8 月 28 日
北陸新幹線建設局	6	93	平成 25 年 7 月 31 日
北陸新幹線第二建設局	8	115	平成 25 年 8 月 30 日
九州新幹線建設局	8	123	平成 25 年 7 月 30 日
合 計	56	917	

表 1.1.4-13 開発成果の公表（発表）その1

学会名等	発表会名	演題	発表月	査読付
(一社)日本建設機械施工協会 関西支部	トンネル施工技術講習会	SENSの施工概要 －掘進管理と施工実績－	平成25年4月	
(一社)日本建設機械施工協会 関西支部	トンネル施工技術講習会「都市 NATM、ECLからSENSへ シールド工 法の歩み」	SENS－次覆工コンクリートの特徴 －実施工における課題と対策－	平成25年4月	
(一社)日本トンネル技術協会	施工体験発表会	SENSによる未固結合水地山のトンネル施工 －北海道新幹線 津軽蓬田トンネル－	平成25年6月	
(公社)地盤工学会 関西支部	地下建設工事においてトラブルが発生しやすい地盤の特性とその対応技術に関する研究委員会 トラブル事例分科会 NATM WG	NATM工事におけるトラブルについて －発生事例からのトラブルの内容と地盤の特徴－	平成25年6月	
(公社)土木学会	第47回土木計画学研究発表会	高頻度運行における列車運行遅延の回復方策の検討	平成25年6月	
(公社)土木学会	第47回土木計画学研究発表会	都市開発と駅整備の整合性に関する研究 －現行制度(計画・事業制度)の改善に向けて－	平成25年6月	
(公社)土木学会	第47回土木計画学研究発表会	公共交通を中心とした空間再配分 ～京都市四条通における軌道系交通機関の導入検討～	平成25年6月	
国際トンネル協会(ITA)	World Tunnel Congress 2013	Development of Flat Insulated Lining Method and its application for Shinkansen tunneling (背面平滑型トンネルライニング工法(FILM)の開発と新幹線トンネルへの適用)	平成25年6月	○
国際トンネル協会(ITA)	World Tunnel Congress 2013	Prediction and countermeasures of surface subsidence for construction of a large-section tunnel, Yagyama tunnel of the Sendai-City subway in Japan (中壁分割工法による小土被りかつ大断面トンネルの施工、－仙台市高速鉄道東西線 八木山トンネル－)	平成25年6月	○
国際トンネル協会(ITA)	World Tunnel Congress 2013	Results of a tunneling project using the extruded concrete lining system with shield -Tsugaru-Yomogita Tunnel on the Hokkaido Shinkansen Line- (シールドを用いた場所打ち支保システムによるトンネル掘進の施工実績－北海道新幹線 津軽蓬田トンネル－)	平成25年6月	○
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	斜杭基礎を有する構造物における振動メカニズム	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	斜杭基礎を有する構造物における応答変位法の適用性	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	斜杭基礎の動的な制振効果を考慮した構造物の応答評価に関する初期的検討	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	地盤改良杭と土のうで路盤を支持する補強盛土構造の模型振動台実験	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	温度変化による補強盛土一体橋梁の盛土補強材の長期計測	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	温度変化による補強盛土一体橋梁の鉄筋応力の長期計測	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	GRS 一体橋梁の長スパン化を想定した補強盛土壁の正負交番水平載荷試験(その1:試験概要)	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	GRS 一体橋梁の長スパン化を想定した補強盛土壁の正負交番載荷試験(その2:試験結果)	平成25年7月	
(公社)地盤工学会	第48回地盤工学会研究発表会	柱の非線形化を考慮した斜杭基礎高架橋の制振効果	平成25年7月	
(公社)土木学会	第16回性能に基づく橋梁等の耐震設計に関するシンポジウム	斜杭基礎高架橋の地震応答算定における静的解析法の適用性	平成25年7月	
(公社)土木学会	第16回性能に基づく橋梁等の耐震設計に関するシンポジウム	斜杭基礎高架橋における地震慣性力の評価手法の提案	平成25年7月	
(公社)土木学会	第17回鉄道工学シンポジウム	斜杭基礎の地震時応答を考慮した列車走行シミュレーション解析	平成25年7月	○

表 1.1.4-13 開発成果の公表（発表）その2

学会名等	発表会名	演題	発表月	査読付
(公社)土木学会	第17回鉄道工学シンポジウム	地震被害を受けた高架橋支承部の耐震設計に関する一考察	平成25年7月	○
World Conference onTransport Research Society (世界交通学会)	13th WCTR (第13回世界交通会議)	Ex-post evaluation of new Shinkansen line projects (Tohoku Shinkansen and Kyushu Shinkansen) (整備新幹線の事後評価(東北新幹線・九州新幹線))	平成25年7月	○
World Conference onTransport Research Society (世界交通学会)	13th WCTR (第13回世界交通会議)	A study on Coordination between Urban Development and Station Building (都市開発と駅の処理能力との整合性に関する研究)	平成25年7月	○
World Conference onTransport Research Society (世界交通学会)	13th WCTR (第13回世界交通会議)	Methology for evaluating life cycle environmental load of rail infrastructure provision (鉄道インフラ整備によるライフサイクル環境負荷の計測に関する研究)	平成25年7月	○
World Conference onTransport Research Society (世界交通学会)	13th WCTR (第13回世界交通会議)	Simulation Analysis of Train Operation to Recover Knock-on Delay under High Frequency intervals (高頻度運行下における列車遅延の回復方策に関するシミュレーション)	平成25年7月	○
World Conference onTransport Research Society (世界交通学会)	13th WCTR (第13回世界交通会議)	Comprehensive evaluation method of the level of service for Shinkansen station (新幹線駅の利便性向上のための評価手法)	平成25年7月	○
Railway Engineering	Railway Engineering-2013	VIBRATION SUPPRESSION DEVICE OF ELECTRIC-RAILWAY POLE BY INCREASING RIGIDITY (列車通過に伴う電車線柱振動の抑制対策)	平成25年7月	
(一社)電気学会	交通・電気鉄道研究会(TER)	路盤鉄筋の等価導体モデル化手法	平成25年8月	
(一社)日本鉄道車両機械技術協会	金沢地区講演会	北陸新幹線開業設備について ～機械設備を中心に～	平成25年8月	
(公社)土木学会	第16回 鋼構造と橋に関するシンポジウム論文報告集	鉄道橋における走行性(乗り心地)に着目した性能検証	平成25年8月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	トンネル坑口部を有する未固結斜面の地盤応答解析	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	せん断変形下のRC山岳トンネル覆工の変形破壊挙動に関する数値解析	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	斜面中のRC山岳トンネル覆工の耐震性能に関する基礎的検討	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	鋼鉄道橋における制振材の合理的な貼付方法の検討	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	長スパン化したGRS 一体橋梁の地震時作用に対する解析的検討	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	背面地山の用地境界を考慮した切土補強土擁壁の地震時挙動に関する研究	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	パイルスラブ式盛土の模型振動実験に関する動的解析	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	斜杭基礎の制振効果に関する柱非線形模型による振動実験	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	長スパン化したGRS 一体橋梁の桁の温度伸縮に対する解析的検討	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	地震時にコンクリート鉄道橋支承部周辺に生じる損傷に関する復旧性の検討	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	パイルスラブ式盛土のジオテキスタイル土のうを用いた杭頭部の水平載荷試験	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	めっきままの高力ボルト摩擦接合継手のすべり耐力試験	平成25年9月	

表 1.1.4-13 開発成果の公表（発表）その3

学会名等	発表会名	演題	発表月	査読付
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	りん酸塩処理しためっき面の高力ボルト摩擦接合継手のすべり耐力試験	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	1%Ni-Ti高耐候性鋼模擬橋梁試験体による暴露試験	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	斜杭基礎高架橋における振動メカニズムに関する検討	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	斜杭基礎の動的な制振効果の算定手法の提案	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	めっきまの高力ボルト摩擦接合継手のすべり試験	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	GRS一体橋りょうを用いた三陸鉄道の復旧	平成25年9月	
(公社)土木学会	第68回年次学術講演会	トンネル覆工用高充填コンクリートの開発 —基本的性質の確認と試験施工結果—	平成25年9月	
(一社)鉄道建築協会	建築技術会	高圧送電線と営業線に近接した旅客上家の鉄骨建て方 —北陸新幹線、飯山駅—	平成25年10月	
(一社)日本鉄道施設協会	第28回総合技術講演会(停車場・計画部門)	整備新幹線の開業効果 —東北新幹線(八戸～新青森間)、九州新幹線(博多～新八代間)—	平成25年10月	
(一社)日本鉄道施設協会	第28回総合技術講演会(土木工事施工部門)	2径間連続GRS一体橋梁の設計施工 —三陸鉄道北リアス線、小本・田野畑間—	平成25年10月	
(一社)日本鉄道施設協会	第28回総合技術講演会(土木工事施工部門)	総合車両基地工事における工期短縮・コスト削減の取組み —北陸新幹線、白山総合車両基地—	平成25年10月	
(公社)プレストレストコンクリート工学会	第22回プレストレストコンクリートの発展に関するシンポジウム	整備新幹線における馬桁一体PC連続桁について	平成25年10月	
(公社)物理探査学会	第129回学術講演会	表面波によるトンネル覆工コンクリートひび割れ診断法の基礎的検討	平成25年10月	
(公社)地盤工学会	第10回地盤工学会関東支部発表会	路盤を杭で支持する補強盛土工法の設計の考え方	平成25年10月	
(公社)地盤工学会	第10回地盤工学会関東支部発表会	路盤を杭で支持するための大型土のうの特性	平成25年10月	
(公社)地盤工学会	第10回地盤工学会関東支部発表会	GRS一体橋梁の長スパン化を想定した補強盛土壁の正負交番水平載荷試験(その1:試験概要)	平成25年10月	
(公社)地盤工学会	第10回地盤工学会関東支部発表会	GRS一体橋梁の長スパン化を想定した補強盛土壁の正負交番載荷試験(その2:試験結果)	平成25年10月	
(公社)地盤工学会	第10回地盤工学会関東支部発表会	斜杭基礎の制振効果に関する模型振動実験(柱の非線形化を考慮した場合)	平成25年10月	
(公社)土木学会	第33回地震工学研究発表会	斜杭基礎の振動メカニズムを考慮した静的解析による地震時応答解析法の提案	平成25年10月	
ワトフォード会議	ワトフォード会議	Construction of Hokuriku Shinkansen Kanazawa Station ～Harmony of tradition and creativity～ (北陸新幹線、金沢駅の建設～伝統と創造の調和～)	平成25年10月	
(公社)地盤工学会	第58回地盤工学シンポジウム	模型振動実験による斜杭基礎の動的制振効果および杭体断面力	平成25年11月	
(公社)地盤工学会	第58回地盤工学シンポジウム	地盤変位作用を受ける杭の水平地盤ばね特性に関する実験的研究	平成25年11月	
(公社)土木学会	第23回トンネル工学研究発表会	ノンコア削孔調査による山岳トンネル切羽前方探査精度の検討	平成25年11月	○

表 1.1.4-13 開発成果の公表（発表）その 4

学会名等	発表会名	演題	発表月	査読付
(公社)土木学会	第23回トンネル工学研究発表会	青函トンネルにおける吹付けコンクリートの性状および長期耐久性の評価	平成25年11月	○
(公社)土木学会	土木建設技術発表会2013	最新工法SENSIによる未固結合水地山のトンネル施工実績 -北海道新幹線 津軽蓬田トンネル-	平成25年11月	
(公社)土木学会	第48回土木計画学研究発表会	高頻度運行下の列車間隔に着目した遅延回復方策の検討	平成25年11月	
(公社)物理探査学会	第11回物理探査学会国際シンポジウム	An application of surface waves for characterizing open cracks in concrete (コンクリートの開口ひび割れ特性評価への表面波の利用)	平成25年11月	○
(一社)電気学会	第20回鉄道技術連合シンポジウム (J-RAIL2013)	高速用き電ちよう架式架線の開発	平成25年12月	
(一社)電気学会	第20回鉄道技術連合シンポジウム (J-RAIL2013)	鉄道高架橋との連成を考慮した防音壁の地震時応答評価	平成25年12月	
(一社)トンネル技術協会	トンネル技術ステップアップ研修会	ほくほく線鍋立山トンネル工事で学んだこと	平成25年12月	
国際ジオンセティックス学会日本支部 ((公社)地盤工学会 内)	第28回ジオンセティックスシンポジウム	GRS一体橋梁を用いた三陸鉄道北リアス線の復旧計画と設計	平成25年12月	○
国際ジオンセティックス学会日本支部 ((公社)地盤工学会 内)	第28回ジオンセティックスシンポジウム	改良杭頭部にジオテキスタイル土のうを用いたパイルスラプ式盛土の振動実験について	平成25年12月	○
国際ジオンセティックス学会日本支部 ((公社)地盤工学会 内)	第28回ジオンセティックスシンポジウム	北海道新幹線における様々なジオンセティックス補強土構造物	平成25年12月	○
国際ジオンセティックス学会日本支部 ((公社)地盤工学会 内)	第28回ジオンセティックスシンポジウム	ジオテキスタイルの気中引張時および土中引張時でのひずみ計測結果の比較	平成25年12月	○
国際ジオンセティックス学会日本支部 ((公社)地盤工学会 内)	第28回ジオンセティックスシンポジウム	補強盛土一体橋梁における季節の温度変化に伴う挙動	平成25年12月	○
(一社)電気学会	平成26年全国大会	異周波共用交流き電用保護継電器の実用化	平成26年3月	
(一社)電気学会	平成26年全国大会	50Hz/60Hz共用き電線保護のインラッシュ検出に関する考察	平成26年3月	
(一社)電気学会	交通・電気鉄道研究会 (TER)	土木構造物の影響を考慮した異周波誘導妨害の予測計算と実測検証	平成26年3月	
(公社)地盤工学会	「地山補強土工法」講習会	地山補強土工法の設計法	平成26年3月	
<b>合計</b>			<b>83件</b>	<b>18件</b>

表 1.1.4-14 開発成果の公表（投稿）その1

学会名等	投稿先(誌名)	題 目	掲載月	査読付
Eastern Asia Society for Transportation Studies (アジア交通学会)	Asian Transport Studies	Simulation Model for Estimating Train Operation to Recover Knock-on Delay Earlier (高頻度運行に伴う列車遅延の回復方策に向けたシミュレーション)	平成25年4月	○
(公社)土木学会	土木学会論文集 A1 Vol.69 No.1	亜鉛アルミ合金溶射を施した高力ボルト摩擦接合継手の導入軸力確認試験	平成25年4月	○
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	北海道新幹線(青函トンネル～新函館(仮称)間)軌道工事の設計・施工	平成25年4月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	沢と交差する小土被り区間のトンネル掘削 —九州新幹線(西九州)、三坂トンネル—	平成25年4月	
(公社)日本コンクリート工学会	コンクリート工学	津軽蓬田トンネルにおける場所打ちライニングの施工	平成25年4月	
(一社)日本トンネル技術協会	トンネルと地下	道路・動物公園直下の小土かぶり駅部大断面を中壁分割工法により施工 —仙台市高速鉄道東西線 八木山トンネル—	平成25年4月	
(一社)日本建設機械施工協会	建設の施工企画	東日本大震災により被災した三陸鉄道の復旧状況	平成25年4月	
(公社)土木学会	土木学会論文集 A1 Vol.69 No.2	橋梁製作で使用される溶接材料の機械的性質の現状	平成25年5月	○
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	北陸新幹線金沢延伸開業に向けた新設トンネルの健全性確認について ～トンネル覆工検査車の導入～	平成25年5月	
(公財)鉄道総合技術研究所	RRR(鉄道総研レビュー)	寒冷地新幹線の散水温度の制御方法	平成25年5月	
(株)オフィス・スペース	土木施工	国内初 大断面シールド機(SENS)の地上到達 —北海道新幹線 津軽蓬田トンネル—	平成25年5月	
(一社)日本建設機械施工協会	建設の施工企画	取水堰に代えて魚道を確保する河川表流水取水工法	平成25年5月	
(公社)土木学会	土木学会誌	余盛と未溶着を有する横突あわせ溶接継手の疲労強度評価	平成25年6月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	仙台市高速鉄道東西線(動物公園(仮称)～扇坂トンネル間)軌道工事の計画・施工	平成25年6月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	わかりやすい土木講座「施工編」 山岳工法(1)	平成25年6月	
(株)建設図書	橋梁と基礎	仙台地下鉄東西線「竜の口橋りょう」の設計・施工	平成25年6月	
(一社)日本鉄道車両機械技術協会	R&M	三陸鉄道南リアス線盛車両基地の機械設備復旧工事概要	平成25年6月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	散水消雪井戸の設計・計画(北陸新幹線・金沢駅)	平成25年7月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	わかりやすい土木講座「施工編」 山岳工法(2)	平成25年7月	
(一社)日本トンネル技術協会	トンネルと地下	SENSで平均月進190mを達成 —北海道新幹線 津軽蓬田トンネル—	平成25年7月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	わかりやすい土木講座「施工編」 シールド工法	平成25年8月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	北陸新幹線における運転設備設置位置検討システム(VRAIN)の活用	平成25年8月	
(一社)日本鉄道電気技術協会	鉄道と電気技術	九州新幹線(博多・新八代間)集中連動方式の開発と実用化	平成25年8月	
(公財)鉄道総合技術研究所	鉄道総研報告	き電ちよう架式コンパウンド架線の開発	平成25年8月	

表 1.1.4-14 開発成果の公表（投稿）その2

学会名等	投稿先(誌名)	題 目	掲載月	査読付
(株)建設図書	橋梁と基礎	三陸鉄道北リアス線の復旧工事におけるGRS一体橋梁の適用	平成25年8月	
(株)建設図書	橋梁と基礎	整備新幹線の鋼鉄道橋におけるニッケル系高耐候性鋼の適用	平成25年9月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	温泉宿泊施設との近接区間を制御発破にて突破 —九州新幹線(西九州)、俵坂トンネル(東工区)—	平成25年9月	
(株)建設図書	橋梁と基礎	馬桁一体型2径間連続PC箱桁橋の施工	平成25年9月	
(公財)鉄道総合技術研究所	鉄道総研報告	列車通過時の鉄道高架橋上防音壁の動的設計法	平成25年10月	
(一社)日本トンネル技術協会	トンネルと地下	フライアッシュを用いた覆工用高充填コンクリートの開発	平成25年10月	
(一社)日本トンネル技術協会	トンネルと地下	九州新幹線西九州ルート(諫早・長崎間)のトンネル概要	平成25年10月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	北陸新幹線、二日市橋りょう(合成けた)の架設について	平成25年10月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	北海道新幹線(新青森・新函館(仮称)間)平成27年度末完成を目指して	平成25年11月	
(株)総合土木研究所	基礎工	複雑な地山に定着したグラウンドアンカーによる地山補強土壁	平成25年11月	
(株)建設図書	橋梁と基礎	北陸新幹線 神通川橋りょうの設計・施工	平成25年11月	
(公財)鉄道総合技術研究所	RRR(鉄道総研レビュー)	PHCシンプル架線	平成25年11月	
(公財)鉄道総合技術研究所	RRR(鉄道総研レビュー)	ルーフ・デルタ結線変圧器	平成25年12月	
(公社)土木学会	土木学会論文集 D3 Vol.69 No.5	駅昇降施設の最大捌け人数に関する研究 —都心駅周辺の急速な都市開発による鉄道駅の激しい混雑への対応に向けて—	平成25年12月	○
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	原位置せん断摩擦試験による地盤の評価	平成26年1月	
(公社)プレストレストコンクリート工学会	National Report of Japan on Prestressed Concrete Structures ナショナルレポート日本のプレストレストコンクリート構造物	4-Span PC Extradosed Bridge Intersecting the River at 30 Degrees —Kyushu Shinkansen Onogawa Bridge— (河川と30度で交差する 4径間連続PCエクストラードズド橋 —九州新幹線 大野川橋梁—)	平成26年1月	
(公社)プレストレストコンクリート工学会	National Report of Japan on Prestressed Concrete Structures ナショナルレポート日本のプレストレストコンクリート構造物	T-Shaped PC Girder Bridge Used Various Erection Methods —Kyushu Shinkansen Daini Chikadou Viaduct— (各種架設工法を用いた多径間 T桁橋 —九州新幹線 第2地下道架道橋—)	平成26年1月	
(公社)プレストレストコンクリート工学会	National Report of Japan on Prestressed Concrete Structures ナショナルレポート日本のプレストレストコンクリート構造物	Continuous PC Box Girder Bridge Used Movable Scaffolding —Hokuriku Shinkansen Imamurashinden Viaduct— (移動式支保工架設による連続 PC箱桁橋 —北陸新幹線 今村新田高架橋—)	平成26年1月	
(一財)運輸政策研究機構	運輸政策研究 Vol.16 No.4 2014 Winter	都市開発と駅整備の整合性に関する研究 —現行制度の問題点と改善案の提案も踏まえ—	平成26年1月	○
(公社)土木学会	土木学会論文集F1 Vol. 70 No. 1	場所打ちライニングに生じたひび割れの方向性に着目した発生要因分析と抑制対策	平成26年2月	○
(公社)土木学会	土木学会誌	GRS一体橋梁による復旧で被災橋梁の耐津波性・耐震性の向上	平成26年3月	
(一社)日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	北陸新幹線神通川橋りょう(エクストラードズド橋)の施工	平成26年3月	

表 1.1.4-14 開発成果の公表（投稿）その3

学会名等	投稿先(誌名)	題 目	掲載月	査読付
(株)オフィス・スペース	土木施工	三陸鉄道の被害状況と復旧に向けた構造計画の策定	平成26年3月	
(株)オフィス・スペース	土木施工	自治体の防災計画と一体化した鉄道盛土の造成	平成26年3月	
(株)オフィス・スペース	土木施工	河川内の不発弾探査を要した大渡川橋梁の耐震補強工事	平成26年3月	
(株)オフィス・スペース	土木施工	被災を免れた橋梁基礎を再利用したGRS一体橋梁の施工	平成26年3月	
(一社)鉄道建築協会	鉄道建築ニュース	高圧送電線と営業線に近接した旅客上家の鉄骨建て方 —北陸新幹線、飯山駅—	平成26年3月	
World Scientific	Journal of Earthquake and Tsunami	Survey on Railway Operator Actions and Preparedness in Transportation Against 2010 Chile Earthquake Tsunami and 2011 Tohoku Earthquake Tsunami (鉄道における津波対策に関する調査研究 —2010年チリ地震及び2011年東北地方太平洋沖地震の経験も踏まえ—)	平成26年3月	○
<b>合計</b>			<b>52件</b>	<b>7件</b>

## 10. 鉄道建設コストの縮減

平成25年度は、平成24年度までと同様に、コスト構造改善策を策定し実行した。以下に平成25年度に実施した主なコスト構造改善策を示す。これにより、平成25年度の総合コスト改善額は約36億円、改善率は約3.1%となった。

- (1) 冬季における試運転回数を削減し、試運転費用の縮減
- (2) 駅において附帯施設を合築し、外壁面積の低減による建設費用の縮減
- (3) 高品質吹付けコンクリートを採用し、建設費用の縮減
- (4) 旅客上家の鉄骨面仕上げを見直し、維持管理費用の縮減
- (5) 駅の節水機能付衛生器具の採用による維持管理費用の縮減

また、コスト構造改善の実施状況について、平成24年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示すなど、国民にわかりやすい形で公表した。

この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し（平成26年3月）、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。

### 平成24年度のコスト構造改善の取組・効果について

当機構では、「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」（平成20年3月）の趣旨を踏まえ、平成20年度から5年間で、平成19年度と比較して15%の総合コスト改善率を達成することを目標とする「コスト構造改善プログラム」（平成20年11月）を策定しました。同プログラムでは、従来のコスト縮減の取組みに加え、民間企業による技術革新の進展、老朽化する社会資本が急増する中で国民の安全・安心へのニーズや将来の維持管理・更新費用が増大することへの対応、近年の地球温暖化等の環境問題に対する世論の高まりを踏まえ、これまでの「総合的なコスト縮減」から、VFM(※)最大化を重視した「総合的なコスト構造改善」を推進しています。

※ VFM (Value for Money) とは、経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること。

平成24年度については、平成19年度と比較した総合コスト改善率は15.8%となりました。今後も、総合的なコスト構造改善を推進して参ります。

#### 総合コスト改善の内訳

工事コストの改善		ライフサイクルコスト (LCC) の改善		社会的コストの改善 (早期便益の実現等)		総合コストの改善		平成24年度 発注工事費 (百万円)
改善額	改善率	改善額	改善率	改善額	改善率	改善額	改善率	
(百万円)	(%)	(百万円)	(%)	(百万円)	(%)	(百万円)	(%)	
8,734	5.6	8,941	5.7	7,009	4.5	24,684	15.8	147,498

※ 総合コスト改善率 = (工事コスト改善額 + ライフサイクルコストの改善額 + 社会的コストの改善額) / (発注工事費 + 工事コスト改善額)

図 1.1.4-2 ホームページの掲載状況

### 冬季試運転回数の見直し

事業名：鉄道事業

概要：散水消雪設備の冬季における試運転回数を削減

効果

- ① 北海道新幹線の散水消雪設備（青森県・福田消雪基地）では、当初は従来どおり2シーズンの冬季試運転を行い、消雪機能の確認を行う計画であった。
- ② 東北新幹線（八戸・新青森間）の散水消雪システムは、営業運転下でこれまで3シーズンを順調に稼働している実績があり、同一の散水消雪システムである福田消雪基地の冬季試運転を平成26年度の1シーズンとした。
- ③ これにより、1シーズン分の試運転費用と仮設設備費用を削減することができた。
- ④ 上記により、冬季試運転の費用が0.84億円から0.37億円に改善（改善額 0.5億円 改善率 56.0%）



散水消雪 冬季試運転の例  
東北新幹線（八戸・新青森間）

鉄道・運輸機構

### 新函館(仮称)駅 附帯施設合築による外壁面積の低減による改善

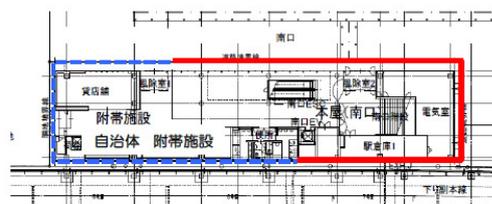
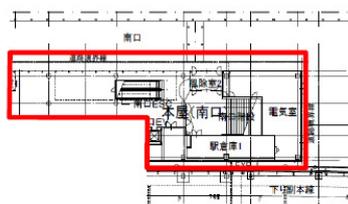
事業名：鉄道事業

概要：本屋合築に伴う外壁仕上げの低減による改善

- 効果：① 本屋昇降棟について単体で計画していたが、自治体との協議により自治体の附帯施設と一体の建物とした。
- ② 外装仕上げ工事コストを2.4億円から2.0億円に改善（改善額 0.4億円 改善率約 16%）

（従来）単体昇降棟（外装4方向）

（新）附帯施設合築 外装3方向



北海道新幹線、新函館(仮称)駅新築

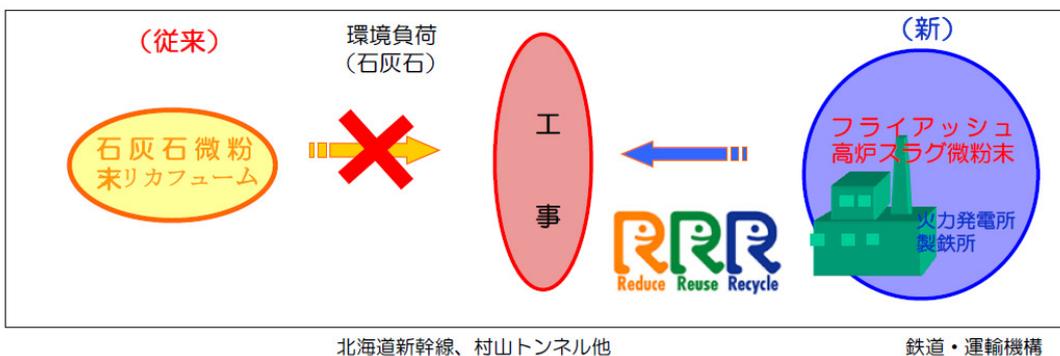
鉄道・運輸機構

## 吹付けコンクリート材料の変更によるコスト改善

事業名：鉄道事業

概要：トンネル支保における吹付けコンクリート材料の内シリカフェームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更することによるコスト改善。

効果：① 従来よりも安価な材料を使用することにより工事コスト改善となる。  
② 工事コストを 12.0億円 から 11.8億円 に改善  
(改善額 0.2億円 改善率 約2%)

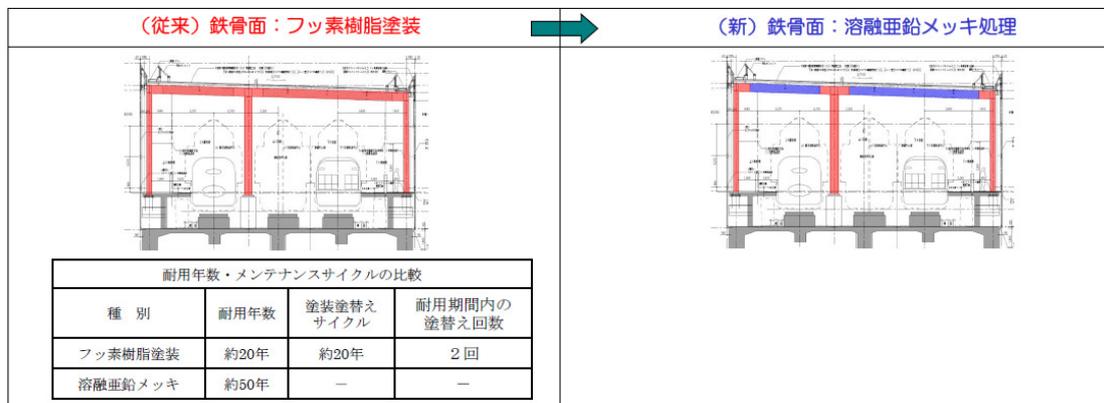


## 旅客上家の鉄骨面仕上げを見直してライフサイクルコストを改善

事業名：鉄道事業

概要：鉄骨の塗装仕上げの変更により、メンテナンスフリーに改善

効果：① 鉄骨面一部仕上げをフッ素樹脂塗装から溶融亜鉛メッキ処理 (HDZ55) に変更することにより塗装劣化による塗替えが不要となる  
② ライフサイクルコストを 1.1億円改善



## 節水機能付衛生器具の採用

**事業名：**鉄道事業

**概要：**駅の衛生器具（自動水洗・自動洗浄装置組み小便器・洋風便器）の節水機能見直しで  
使用水量を減らし維持管理コスト（耐用年数期間の上・下水道料金）を低減

**効果：**① 節水機能付き衛生器具（自動水洗・自動洗浄装置組み小便器・洋風便器）の採用により使用水量を減らし、水道、下水道料金の改善と環境負荷低減が図れる。  
② ライフサイクルコストを **0.2億円**改善

衛生設備1カ所当の節水量			(1か月当)
自動水栓	旧水量 (4L/分)	新水量 (3L/分)	節水量 (m <sup>3</sup> ) 6
	23	17	
自動小便器	旧水量 (2.8L/回)	新水量 (1.45L/回)	節水量 (m <sup>3</sup> ) 8
	16	8	
洋風便器	旧水量 (8L/回)	新水量 (6L/回)	節水量 (m <sup>3</sup> ) 11
	46	35	

※使用回数12回/h (1日16時間)



自動水洗



自動小便器



洋風便器

北海道新幹線、木古内駅新築外1

鉄道・運輸機構

## 1 1. 工事関係事故防止に係る啓発活動の実施

### (1) 事故防止重点実施項目の設定

平成 24 年度をはじめとして、過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して平成 25 年度の重点実施項目を設定し、各支社・建設局に周知した。

各支社・建設局においても各々の工事内容等に応じ事故防止重点実施項目の追加等を行い設定するとともに、安全協議会等を通じ周知徹底を行った。

上記により設定した重点実施項目の取り組み状況確認のため、各支社、建設局を対象とした本社幹部による工事事務事故防止監査を 2 回実施（平成 25 年 7 月、11 月）した。

また、本社において工事事務事故防止対策委員会及び幹事会をそれぞれ 2 回開催（委員会：平成 25 年 6 月、平成 26 年 2 月、幹事会：平成 25 年 5 月、平成 26 年 2 月）するとともに、各支社・建設局の事故防止担当部長・次長を対象とした工事事務事故防止連絡会議を 2 回開催（平成 25 年 8 月、平成 25 年 12 月）し、工事事務事故防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各支社・建設局に周知徹底した。

### (2) 工事関係事故防止活動の推進

(社)日本建設業連合会に対し工事事務事故防止の取組みを要請した（平成 25 年 5 月）ほか、厚生労働省労働基準局建設安全対策室と発注機関連絡会議を開催し、工事関係事故防止に係る情報交換を行った（平成 25 年 5 月）。

また、事故防止に顕著な成績をあげた受注者に対して、安全表彰を実施した（ずい道・明かり 5 社、架設 1 社、軌道 3 社、機械 1 社、建築 2 社、電気 1 社）（平成 25 年 7 月）。

このほか、事故対策本部設置・運営訓練を実施した（九州新幹線建設局：九州新幹線、三坂トンネル他工事における第三者事故を想定）（平成 25 年 11 月）。

なお、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。

表 1.1.4-15 本社における主な事故防止に関する活動

年 月	実施内容
平成 25 年 4 月	ゴールデンウィーク期間中の保安体制の確立
平成 25 年 5 月	(一社) 日本建設業連合会に対し工事事務防止の取組みを要請
平成 25 年 5 月	工事事務防止対策委員会幹事会を開催 (第 1 回)
平成 25 年 5 月	厚生労働省労働基準局建設安全対策室と発注機関連絡会議を開催
平成 25 年 6 月	工事事務防止対策委員会を開催 (第 1 回)
平成 25 年 7 月	安全表彰を実施 (ずい道・明かり 5 社、架設 1 社、軌道 3 社、機械 1 社、建築 2 社、電気 1 社)
平成 25 年 7 月	本社幹部による上期事故防止監査を実施 (2 支社、5 建設局 58 工区)
平成 25 年 7 月	(一社) 日本建設業連合会主催、鉄道安全委員会に出席し、安全の取組みについて意見交換
平成 25 年 8 月	工事事務防止連絡会議を開催 (第 1 回)
平成 25 年 8 月	盆休み期間中の保安体制の確立
平成 25 年 11 月	事故対策本部設置・運営訓練を実施 (九州新幹線建設局：九州新幹線、三坂トンネル他工事における第三者事故を想定)
平成 25 年 11 月	本社幹部による下期事故防止監査を実施 (2 支社、5 建設局 59 工区)
平成 25 年 12 月	工事事務防止連絡会議を開催 (第 2 回)
平成 25 年 12 月	年末年始期間中の保安体制の確立
平成 26 年 2 月	工事事務防止対策委員会幹事会を開催 (第 2 回)
平成 26 年 2 月	工事事務防止対策委員会を開催 (第 2 回)

## 平成 25 年度工事関係事故防止の基本姿勢と重点実施項目

### 基本姿勢

工事関係事故の減少に一層努力するとともに、「尊い人命を守る」こと及び「事故の及ぼす社会的な影響」を考慮し、「死亡事故ゼロ」、「第三者事故ゼロ」、「列車運転阻害事故ゼロ」を目指すことを工事関係事故防止の取組の基本姿勢とする。

### 重点実施項目

「基本姿勢」を踏まえ、過去に発生した事件事例及び工事内容を考慮して、以下の項目を「重点実施項目」として設定し、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。

#### (1) 事故防止全般

- ・ わかり易い作業計画・手順の作成及び確実な実行（作業変更時も含む）
- ・ 架空線支障となるダンプトラック、クレーン装置付トラック等の格納忘れ防止対策の徹底
- ・ 地下埋設物の移設・防護手順の遵守及び確認範囲の明示
- ・ 高年齢作業員の適正配置と新規入場者教育の徹底
- ・ 安全設備（作業床、安全通路等）の確実な設置
- ・ 建設機械作業半径内及び吊荷直下への立入禁止措置、工事用車両逸走防止措置の徹底
- ・ 工具類取扱時の安全動作の徹底
- ・ 作業開始前及び作業終了後の体調確認の徹底
- ・ 気象情報の確実な把握と対応策の徹底

#### (2) 開業設備工事の事故防止

- ・ 作業統制要領の遵守
- ・ 触車事故防止のための安全対策の徹底
- ・ 軌道モーターカー等の逸走防止対策、資材運搬時の荷崩れ防止対策の徹底
- ・ 競合工事現場での異業種間の作業打合せの確実な実施
- ・ 感電事故防止対策の遵守

#### (3) 高架橋・橋りょう、開削トンネル、駅等工事の事故防止

- ・ 墜落防止のためのネット、柵等の確実な設置
- ・ 安全帯の確実な使用と相互監視の強化
- ・ 移動式クレーンの転倒防止対策の徹底
- ・ 飛来・落下物に対する安全対策の徹底

#### (4) 山岳・シールドトンネル工事の事故防止

- ・ 地山状況の確認と切羽監視及びこそく作業の徹底
- ・ 建設機械、工事用車両稼働時の安全確認の徹底
- ・ 覆工セトル等組立・解体時の安全確認の徹底
- ・ シールド掘進時の各種管理（泥土圧、排土、計測等）の徹底

#### (5) 営業線近接工事の事故防止

- ・ 鉄道事業者との立会・打合せの確実な実施とその遵守
- ・ 連絡・速報体制の構築
- ・ 線路関係安全設備の確実な設置

#### (6) 声かけ運動の推進とイラスト等の活用

- ・ 現場作業員への声かけ運動の推進

・ アンダーラインは平成 24 年度発生した事故や、平成 25 年度の工事の傾向を鑑み、特に重点的に取り組む項目

## ■中期目標達成に向けた見通し

### 1. 技術基準の整備・研修・資格取得

平成 26 年度も、技術基準類の見直し作業を引き続き実施することとしている。また、施工監理講習等の、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るための施策を引き続き実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格取得を促進することとしている。これらのことから、中期目標の達成は可能と考える。

### 2. 技術開発の推進

平成 26 年度も、一層の品質の向上、コスト縮減等を図るため、引き続き技術開発に取り組むこととしている。また、計画的に技術開発を推進するため、引き続き技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまでの一元的な取組・活用を図ることとしている。これらのことから、中期目標の達成は可能と考える。

### 3. 開発成果の公表

平成 26 年度も、機構の保有する鉄道建設分野の総合的技術力や技術開発の成果をより広く社会へ還元していくため、各種学会等の委員会へ積極的に参加するとともに、鉄道建設技術に関する開発成果を学会等で公表することとしている。また、引き続き本社において技術研究会、各支社・建設局において業務研究発表会を開催することとしている。これらのことから、中期目標の達成は可能と考える。

### 4. 鉄道建設コストの縮減

国のコスト構造改善プログラムが策定された場合は、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、平成 26 年度についても、鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表していく。

### 5. 工事関係事故防止に係る啓発活動

平成 26 年度も、工事発注機関として引き続き、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。

## ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

### 1. 技術基準の整備・研修・資格取得

機構では職員自らが資質・能力の向上を図り、創意工夫を実践することにより構造物の品質向上等に貢献したことに鑑み、優れた創意工夫によって職域における科学技術の進歩又は改良に寄与した者を対象とする「文部科学大臣表彰 創意工夫功労者賞」を受賞した。

表 1.1.4-16 鉄道施設の品質向上等に関する受賞

受賞名	功績名	受賞者
文部科学大臣表彰 創意工夫功労者賞	橋上式ケーブルトラフ支持方式の改良	東京支社職員

### 2. 技術開発の推進の記載

学会等からの表彰

機構が行った事業や開発した技術に対して、(公社)土木学会などの学会等から、各種の賞が授与された。

表 1.1.4-17 平成 25 年度の受賞一覧

機関名	受賞名	業績名等
(公社)土木学会	技術賞 (I グループ) <sup>(注)</sup>	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
(公社)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)
(公社)プレストレスト コンクリート 工学協会	P C 工学会賞 (作品部門)	北陸新幹線 神通川橋りょう
(一社)日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	50・60Hz 共用き電用保護継電器の開発と実用化

(注) 土木学会賞について

(技術賞)

土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる計画、設計、施工または維持管理等の画期的な個別技術を対象に表彰するものが I グループである。

#### (1) 土木学会技術賞 (I グループ) の受賞

青函トンネルは、津軽海峡を挟んだ本州と北海道を結ぶ延長53.85kmの長大な海底鉄道トンネルである。昭和63(1988)年3月の開業以来、本州と北海道を結ぶ重要幹線として安定した輸送の確保をしており、日本経済の根幹を成す極めて重要な財産である。

高水圧・高塩分濃度の海底環境下という特殊性から、供用後のトンネル、注入域の

長期的な健全性の確保が不可欠と考え、青函トンネルの構造を構成する注入域、吹付けコンクリート、覆工コンクリートの調査、計測を開業当初から25年にわたって実施してきている。

注入域については、注入域内外の湧水圧が開業当初と比較して変化はなく小さい値となっていること、湧水量が全体的に安定した緩やかな減少傾向を示していること、コア採取を行ったが注入材料は密実で安定していることから健全であると判断している。吹付けコンクリートについては、物理的試験（圧縮強度、弾性波速度など）や化学的分析（遊離塩分、フリーデル氏塩などの分析）を定期的に行っているが、強度等の品質低下は確認されていない。また、覆工コンクリートについては内空変位量がほとんど5mm以内であり、総じて縮小側に収束する傾向となっている。

これらの結果から、平成27年度に予定されている北海道新幹線との共用にむけて、トンネル全体での健全性を確立し、「新幹線走行に問題はない」との結論を得たものである。

このように広範囲の事項の変化をこれだけ長期にわたって継続して計測したことは世界的に見てもまれなことであり、そのことが今後のトンネル工学・技術に大きく貢献すると評価され、技術賞に値するものとして認められた。



写真 1.1.4-2 覆工コンクリート内空変位量計測状況

## 1. (1) ⑤

### ■中期目標

#### 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、唯一の新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力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、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進するとともに、我が国の鉄道システムの海外展開（コンサルティング機能強化を含む）に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や知見を活用できる範囲で協力を行う。

### ■中期計画

#### ⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対し協力する。具体的には、機構がこれまでに培ってきた総合的な技術力や経験を活用して、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。

さらに、機構が我が国公的機関の一つとして実施する国際貢献として、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。

### ■平成 25 年度計画

#### ⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施し、海外鉄道プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道計画、ブラジル高速鉄道計画、インド高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。

また、国が推進している鉄道技術の海外展開に係るコンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。

さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。

### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、青函トンネルや上越・北陸・東北・九州・北海道新幹線、さらには都市鉄道などの国内の鉄道建設で培った路線調査・計画から設計・建設に至る土木・軌道・電気・運転設備等の総合的な技術力と経験を活用し、公的機関の一員として政府の成長戦略である交通インフラの海外展開に協力するとともに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流を進めることとしている。この中期計画を達成するための取り組みは、国が主導する体制の中で、その活動に参画していくことを基本としている。

平成 25 年度計画においては、国土交通省等の関係機関との連携を緊密に図りつつ、専門家の派遣や研修員等の受入を実施し、特にニーズの高い各国の高速鉄道計画に対する技術支援を行うとともに必要に応じて海外の関係機関との技術交流を行うこととした。また、我が国の海外鉄道コンサルティング業務の機能強化に向けて国の施策に基づき設立された日本コンサルタンツ（株）や、国際規格の体制強化のために国の提言を受けて

設立された(公財)鉄道総合技術研究所鉄道国際規格センターの取組みに対して協力することとした。

### ■当該年度における取組み

#### 1. 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

平成 25 年度においては、ベトナム、インド、スウェーデン等 13 ヶ国に、短期専門家 27 名を派遣した。また、ミャンマー、インド等 23 ヶ国から 134 人の研修員等を受け入れた。

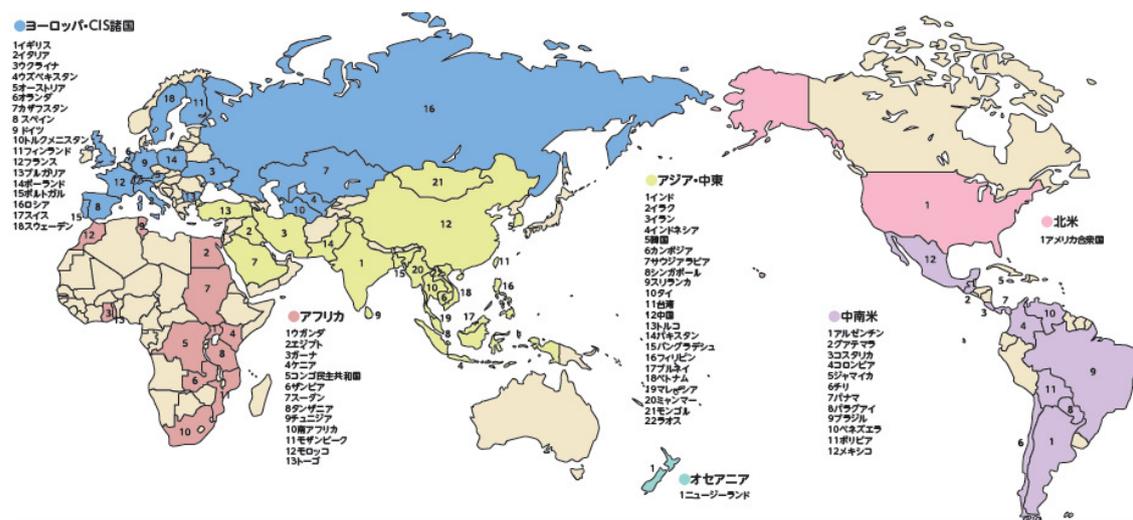


図 1.1.5-1 これまでに海外技術協力を実施した国及び地域

表 1.1.5-1 専門家派遣・研修員等受入実績 (平成 21 年度～平成 25 年度)

年 度	H21	H22	H23	H24	H25
専門家派遣	50	36	47	27	27
研修員受入	188	199	116	201	134



写真 1.1.5-1

ベトナム現地での会議に参加する機構専門家



写真 1.1.5-2

マレーシア交通委員会視察団の受入

## 2. 国際会議での技術研究発表等の成果

### (1) 海外でのプレゼンテーション等

世界の鉄道技術関係者との交流を図り、日本の鉄道システムの海外展開の一助となし、また機構の鉄道建設に関する技術力についてアピールすること等を目的として、機構への講演・プレゼンテーションの要請には積極的に応じることにしている。

具体的には、海外で開催されるセミナー及び国際学術会議等に職員を派遣し、講演やプレゼンテーションを実施している。

平成 25 年度の国際学術会議等への参加実績は表 1.1.5-2 のとおりである。

表 1.1.5-2 国際学術会議への参加実績

発表会名	主催者等	開催国 (都市)	開催時期	発表数
第 39 回国際トンネル会議 (ITA)	ITA	スイス (ジュネーブ)	平成 25 年 5 月	3
世界交通会議 (WCTR)	WCTR	ブラジル (リオデジャネイロ)	平成 25 年 7 月	5
ワトフォード国際会議	ワトフォード 国際会議	イギリス (ロンドン)	平成 25 年 10 月	1



写真 1.1.5-3

第 39 回国際トンネル会議(ジュネーブ)



写真 1.1.5-4

ワトフォード国際会議(ロンドン)

### (2) 規格の国際標準化

我が国では国土交通省が主催する「鉄道技術標準化調査検討会」及びその専門組織で鉄道電気分野の国際標準化に対応してきた。平成 22 年 4 月には財団法人(現、公財)鉄道総合技術研究所内に「鉄道国際規格センター」が設立され、国際規格を統一的に審議することとなり、国際規格に対する取り組みが強化された。

これまで機構職員は、国際規格策定の国内委員として、また、国内作業部会の主要メンバーとして日本原案等の作成に参加するとともに、国際電気標準化会議/鉄道技術委員会(以下「IEC/TC9」という。)の国際作業部会に参加してきた実績が

ある。

平成 25 年度は、表 1.1.5-3 に掲げたように、ブレーキパターン式列車防護に関わる企画案件が新たに加わり、IEC/TC9 国内委員会の 13 部門の国内作業部会に機構職員が参加し、日本原案等の作成に貢献するなど国際規格へのニーズに適切に対応し、国際規格・国際標準化に向けて貢献した。

表 1.1.5-3 平成 25 年度に機構職員が参加した国際規格の作業部会

No.	国内作業部会名	案件名	規格概要	審議参加期間
1	直流開閉装置	直流開閉装置	直流開閉装置に関する製品の性能を定める規格	H20.3～(審議中)
2	電氣的安全性及び接地に関する保護対策	電氣的安全性及び接地に関する保護対策	感電防止策としてレール電位の規定値を定める規格	H20.3～(審議中)
3	架空電車線路	架空電車線路	架空電車線路全般に亘り構造、設計、試験等に関する要求事項を定める規格	H22.3～(審議中)
4	電車線用絶縁ロープ	電車線用絶縁ロープ	架空電車線用絶縁ロープに関する規格	H23.1～(審議中)
5	電気鉄道用変圧器	電気鉄道用変圧器	き電用変圧器に関する規格	H22.3～(審議中)
6	トロッコ線	トロッコ線	トロッコ線の材質、形状、性能、試験方法を定める規格	H23.4～(審議中)
7	UGTMS (都市交通システムの制御体系に関する規格)	UGTMS (都市交通システムの制御体系に関する規格)	運転保安設備 (都市交通システムの制御体系) に関する規格	H23.6～(審議中)
8	電気鉄道用語	電気鉄道用語	IEC 鉄道用語の改定	H23.10～(審議中)
9	電車線電圧	電車線電圧	国際規格とする電圧の策定	H24.4～(審議中)
10	安全関連伝送	安全関連伝送	運転保安設備の安全関連伝送に関する規格	H24.6～(審議中)
11	ソフトウェア	ソフトウェア	鉄道制御ソフトウェアに関する規格	H24.6～(審議中)
12	ブレーキパターン式列車防護	ブレーキパターン式列車防護	ブレーキパターン式列車防護、技術報告書に関する検討	H25.10～(審議中)
13	直流信号リレー	直流信号リレー	直流信号リレーに関する規格の検討	H26.1～(審議中)

### 3. 海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力

平成 25 年度は、以下に示す海外プロジェクトへの技術協力業務を行った。

#### (1) カリフォルニア高速鉄道計画への技術協力

カリフォルニア高速鉄道計画については、国土交通省鉄道局とカリフォルニア州高速鉄道局（以下「CHSRA」という。）との間で締結された「技術協力覚書（平成 17 年 9 月）」及び「専門家派遣に係る覚書（平成 19 年 2 月）」に基づき、機構は国土交通省から受託調査を含む技術協力の実施依頼を受け、CHSRA等に専門家を派遣して技術協力を実施してきた。

平成 25 年 8 月には最初の土木工事が契約され、平成 26 年中には北東回廊と共同で車両調達の手続きを開始する予定となっている。平成 25 年度は、国土交通省が進める官民派遣団に機構専門家が 1 名参加し、CHSRAにコスト削減について意見交換・提言を行った。

#### (2) インド高速鉄道への技術協力

インドでは 6 路線の高速鉄道が計画されており、平成 24 年 10 月には、日印政府間で高速鉄道に関する覚書が締結されている。

平成 25 年 12 月には、ムンバイ〜アーマダバード間の高速鉄道の国際協力機構（以下「JICA」という。）による実現可能性調査（以下「F/S調査」という。）を日本コンサルタンツ（株）が実施することとなり、平成 26 年 1 月に機構から専門家 2 名が派遣され、今後も機構専門家が参加した調査が引き続き実施される予定である。また、このF/S調査の実施に伴いJICA内に設置された国内支援委員会に機構専門家 1 名が参加している。

#### (3) マレーシア・シンガポール高速鉄道への技術協力

平成 25 年 2 月、マレーシアとシンガポール政府は、両国を連絡する高速鉄道建設に正式に合意した。国土交通省はそれ以前の平成 24 年に同高速鉄道の案件形成調査を実施しマレーシア政府に提言を行ったが、その際同政府からはクアラルンプール中心部へのアクセスについての問題意識が提示された。

これを受け、平成 26 年 2 月に同高速鉄道のクアラルンプール市内の路線計画に関する国交省の委託調査が日本コンサルタンツ（株）により実施され、機構からは専門家 1 名を派遣した。

#### (4) ベトナム鉄道への技術協力

ベトナムでは、ハノイなどの大都市で円借款による都市鉄道の整備が実施されているが、用地取得などの問題を抱えており、用地幅等を確定させるための技術基準類の策定が急がれている。

ベトナム政府は、日本の都市鉄道整備に注目し、平成 25 年 7 月には、日本から専門家を招いて鉄道構造物における安全通路及び制限区域に関するセミナーを実施し、これに機構から専門家 2 名が参加した。

#### 4. 海外関係機関との技術交流

スウェーデン高速鉄道は、国内の主要都市(ストックホルム・マルメ・ヨーテボリ)を連絡するもので、第1段階整備区間(ストックホルム～リンショーピン間 200km)は2017年着工に向けて準備が進められている。

機構は平成22年度から、スウェーデン側の要請により技術協力を実施してきたが、平成25年5月には国土交通省とスウェーデン産業省との間で鉄道分野における協力に関する覚書が締結され、本格的な技術交流が開始された。

機構は高速鉄道WGのメンバーとしてのべ2回(平成25年5月東京開催及び同年9月スウェーデン開催)の交流会に参加するとともに、ストックホルムで開催した高速鉄道セミナー(平成25年9月)に専門家4名が参加した。



写真 1.1.5-5

インド高速鉄道 JICA F/S の現地調査  
(平成26年1月)



写真 1.1.5-6

スウェーデン高速鉄道セミナー  
(ストックホルム、平成25年9月)

#### ■中期目標達成に向けた見通し

平成25年度においては、カリフォルニア州高速鉄道建設への技術協力のほか、インド、ベトナム、スウェーデン等において、機構の高度な技術力を用いた幅広い分野での技術協力を実施した。また、コンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力した。さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施した。

平成26年度においても、これら技術協力により、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに貢献することとしており、中期目標を達成することは可能と考える。

## 1. (2)

### ■中期目標

#### 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。

### ■中期計画

#### (2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

整備新幹線事業として実施している北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した区間について、貸付している各鉄道事業者に対して譲渡を行う。

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設定し、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、毎年度決算終了後経営状況等の把握を図り、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、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。

### ■平成 25 年度計画

#### (2) 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平成 24 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。

国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する武蔵野線（新松戸・府中本町間）、根岸線（洋光台・大船間）及び京葉線（塩浜操車場・東京貨物ターミナル間）について、東日本旅客鉄道株式会社に、伊勢線（南四日市・河原田間）について、東海旅客鉄道株式会社に、それぞれ譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。

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。

### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画において、調達資金を確実に返済・償還するため、鉄道事業者の経営状況等の一層の把握を図りつつ、毎年度貸付料及び譲渡代金の回収計画額を設定し、当該計画額の回収達成を図ることとした。

#### 1. 貸付線について

- (1) 貸付資産には、整備新幹線（北陸新幹線（高崎・長野間）、東北新幹線（盛岡・新青森間）、九州新幹線（博多・鹿児島中央間））、主要幹線及び大都市交通線（武

蔵野線、京葉線、湖西線等）及び津軽海峡線がある。

鉄道事業者（JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本及びJR九州）へ貸し付ける鉄道施設に係る毎事業年度の貸付料は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成15年政令第293号。以下「機構法施行令」という。）第6条、第7条又は附則第5条に定める基準に基づき算出した額について国土交通大臣の認可を得た上で回収することとした。

（貸付料の基準）

○整備新幹線

- ・ 鉄道事業者の受益の額（定額）
- ・ 租税及び管理費

○主要幹線及び大都市交通線

- ・ 建設に要した費用のうち有償資金に係る部分は、40年間元利均等半年賦償還方式による当該年度の半年賦金の合計額
- ・ 無償資金に係る部分は、減価償却費の額
- ・ 債券発行費、債券発行差金、租税及び管理費

○津軽海峡線

- ・ 租税及び管理費

（2）主要幹線及び大都市交通線のうち、国土交通大臣が指定する貸付期間（40年間）を経過する武蔵野線（新松戸・府中本町間）、根岸線（洋光台・大船間）及び京葉線（塩浜操作場・東京貨物ターミナル間）について東日本旅客鉄道株式会社に、伊勢線（南四日市・河原田間）について東海旅客鉄道株式会社に、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）第13条及び機構法施行令第5条に基づき、それぞれ譲渡を行うこととした。

## 2. 譲渡線について

譲渡事業は、国土交通大臣の指示により機構が建設又は大改良を実施し完成した鉄道施設を国土交通大臣の認可を得て各鉄道事業者の有償で譲渡を行い、その対価は国土交通大臣の指定する期間を支払期間とする割賦支払の方法により回収することとした。

上記の他に鉄道事業者の意向による期限前返済が見込まれる。

## 3. 貨物調整金について

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交付することとした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 貸付線について

- (1) 平成 25 年度貸付料の要回収額は 1,003 億円であり、これを当該年度の回収額として国土交通大臣の認可を得たうえ、全額回収を行ったことから、調達資金の回収は確実に実施した。
- (2) 主要幹線及び大都市交通線のうち、国土交通大臣が指定する貸付期間を経過した平成 25 年 4 月 1 日に武蔵野線（新松戸・府中本町間）、平成 25 年 4 月 9 日に根岸線（洋光台・大船間）及び平成 25 年 10 月 1 日に京葉線（塩浜操作場・東京貨物ターミナル間）を東日本旅客鉄道株式会社に、平成 25 年 9 月 1 日に伊勢線（南四日市・河原田間）を東海旅客鉄道株式会社に、国土交通大臣の認可を得たうえ、それぞれ譲渡し、その譲渡代金 4 億円を全額回収した。

### 2. 譲渡線について

#### (1) 鉄道事業者の経営状況の把握

譲渡代金を確実に回収するため、機構が債権を有する第三セクター会社のうち東葉高速鉄道(株)、北総鉄道(株)、埼玉高速鉄道(株)、東京臨海高速鉄道(株)、横浜高速鉄道(株)及び首都圏新都市鉄道(株)に対し、平成 24 年度決算及び平成 25 年度上期決算、会社の経営状況等のヒアリングを行い、経営状況の把握に努めた。

#### (2) 譲渡代金の回収

平成 25 年度の譲渡代金は関西高速鉄道(株)ほか 2 者からの期限前返済 131 億円含めて、要回収額は 1,042 億円であり、これを当該年度の回収額とし、全額回収を行ったことから、調達資金の回収は確実に実施した。

### 3. 貨物調整金について

平成 25 年度の貨物調整金については、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、四半期ごとに国土交通大臣の承認を得たうえ、60 億円を日本貨物鉄道株式会社に、確実に交付した。

## ■中期目標達成に向けた見通し

### 1. 貸付線について

平成 26 年度以降についても、J R 北海道、J R 東日本、J R 東海、J R 西日本及び J R 九州へ貸し付けた鉄道施設の貸付料は、毎年度回収計画を設定し、国土交通大臣の貸付料の変更認可を得て、その全額の回収達成を図ることで、中期目標を達成することは可能と考えている。

### 2. 譲渡線について

平成 26 年度以降についても、各社の年度決算ヒアリング等を中心に、機構が債権を持つ会社の経営状況等の把握に努め、毎年度回収計画を設定し、その全額の回収達成を図ることで、中期目標を達成することは可能と考えている。

### 3. 貨物調整金について

平成 26 年度以降についても、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交付することで、中期目標を達成することは可能と考えている。

## 1. (3)

### ■中期目標

#### (2) 鉄道助成業務

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・主要幹線鉄道等、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、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施する。

##### ① 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等も活用しながら、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。

##### ② 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、情報提供や周知活動を積極的に推進する。

##### ③ 債権の確実な回収等

新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。

### ■中期計画

#### (3) 鉄道助成業務

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・主要幹線鉄道等、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、無利子貸付資金等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及び標準処理期間（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）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、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実施することにより、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、助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための技術情報等を収集・提供する。

さらに、新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について約定等に沿った償還を行う。

### ■平成 25 年度計画

#### (3) 鉄道助成業務

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内）を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。

「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年2回開催し、またこの委員会からの改善意見を1年以内に業務運営に反映させる。補助金等に係る審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画（年10回以上）に基づく研修等を着実に実施する。これにより業

務執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。

助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るため、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、補助金勉強会・情報交換会の開催等の周知活動を継続して実施するとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、鉄道事業者等からの要望を踏まえ、技術情報等を収集し、提供する。

新幹線譲渡代金（平成25年度回収見込額4,318億円）、無利子貸付資金等（平成25年度回収見込額248億円）について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還（平成25年度約定償還額2,432億円）を行う。

## ■年度計画における目標設定の考え方

### 1. 確実な処理・適正かつ効率的な執行

整備新幹線の建設に係る事業資金等建設勘定に対する繰入並びに幹線鉄道、都市鉄道及び地域鉄道の整備に係る鉄道事業者等に対する補助金等の交付について、助成業務を誤処理なく適正に執行するための必要な取組みを平成25年度計画に明示した。また、中期目標・中期計画に基づき、鉄道助成業務についての審査・評価体制として「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会（委員長：杉山雅洋 早稲田大学名誉教授）」を設置、開催してきたところであるが、平成25年度においても委員会を年2回開催するとともに、委員会からの改善意見を1年以内に業務運営に反映させ、スキルアップを図るための研修（年10回以上実施）と合わせて、鉄道助成業務の充実強化を図ることとした。

### 2. 助成制度に関する情報提供等の推進

近年の助成制度の改正に伴う対象事業の拡大、対象要件の複雑化等の状況を踏まえ、鉄道事業者及び地方自治体等に対して助成制度の理解促進を図るため、ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページの更新、情報交換会等の周知活動を継続して実施するとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、引き続き事業者からの要望を踏まえ、技術情報等を収集し提供することから、平成25年度計画に明示した。

### 3. 債権の確実な回収等

中期計画に定めた目標を確実に達成するため、平成25年度計画においては、以下のとおり設定した。

#### （1）新幹線譲渡代金の確実な回収

既設四新幹線（東海道新幹線・山陽新幹線・東北新幹線（東京・盛岡間）・上越新幹線）鉄道施設の譲渡代金については、「新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律」（平成3年法律第45号）並びにJR本州3社との間の譲渡契約に基づき、約定期日に約定額4,318億円を確実に回収することとした。

(2) 無利子貸付資金等の確実な回収

無利子貸付資金等については、平成 25 年度において約定等に基づき、東京地下鉄株等へ貸し付け又は寄託した資金について、約定及び協定に基づき、無利子貸付金回収額 7.5 億円、建設勘定からの繰入額 240.5 億円、無利子寄託金回収額 0.3 億円を確実に回収することとした。

(3) 既設四新幹線に係る債務等の償還

既設四新幹線に係る債務等については、約定等に沿った償還額を 2,432 億円とした。

■当該年度における取組み

1. 確実な処理・適正かつ効率的な執行

(1) 補助金交付業務等の適正な執行

- ① 予算額 1,652 億円・補助スキーム 13 項目のうち、整備新幹線整備事業費補助等 1,652 億円・13 項目について交付決定を行った。
- ② 勘定間繰入及び補助金等交付に係る全ての受け払いについて、請求から支払まで「30 日以内」に実施（最長 25 日）、国の補助金受入から給付まで「7 業務日以内」に実施（最長 4 業務日）し、誤処理は皆無で適正に執行した。

(2) 補助金審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行

- ① 補助金審査計画（基本方針、重点審査項目、審査行程）を策定し、審査を効率的に実施した。
- ② 補助金交付等に係る審査 194 件（うち交付決定に係る審査 102 件、額の確定に係る審査 92 件（うち、現地審査 87 件。交付決定を同時に行うものを含む。)) を実施した。

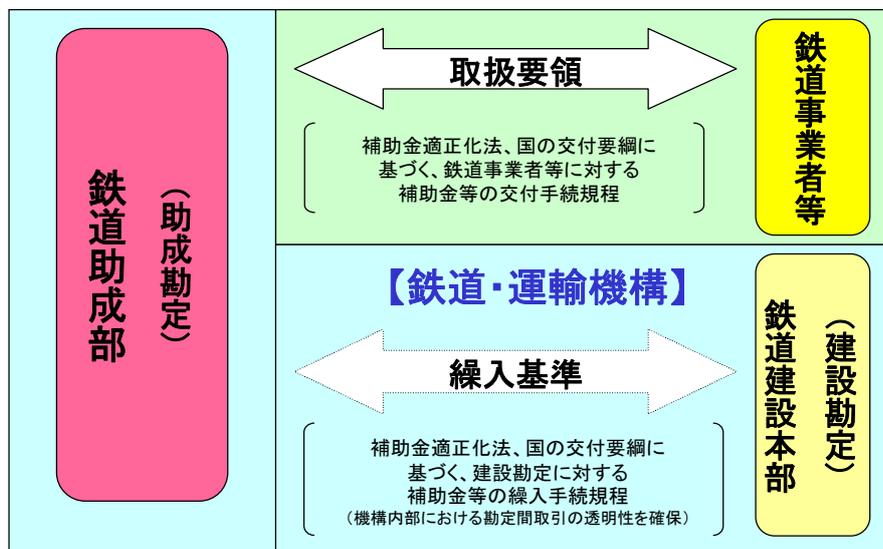


図 1.3-1 助成業務の手続き体系

(3) 事務手続事例集等の配布

補助事業の適正な執行を図るため、「都市・幹線鉄道関係補助金執行事務手続事例集」（平成 25 年 7 月）及び「地域鉄道の補助金に係るアドバイス事例集」（平成 25 年 7 月）を作成するとともに補助事業者等に配布し、補助金の手続き方法等について注意喚起を行った。

(4) 「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の開催

- ① 第 1 回委員会を開催（平成 25 年 7 月）し、平成 24 年度下半期の鉄道助成業務の実施状況等を審議するとともに、委員会から改善意見をいただき、委員会資料及び議事要旨とともにホームページで公表した。
- ② 委員会委員による助成対象施設（青函トンネル（鉄道防災））の現地視察を実施した（平成 25 年 11 月）。



写真 1.3-1 第三者委員会現地視察（青函トンネル）の状況

- ③ 第 2 回委員会を開催（平成 25 年 12 月）し、平成 25 年度上半期の鉄道助成業務の実施状況等を審議するとともに、改善意見の取り組み状況について中間報告し、委員会資料及び議事要旨とともにホームページで公表した。
- ④ 委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。

表 1.3-1 鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会名簿

委員長	杉山 雅洋	早稲田大学名誉教授	交通経済学専門家
委員	二村 真理子	東京女子大学准教授	環境・物流専門家
委員	加藤 達也	あらた監査法人 <sup>パートナー</sup> (日本公認会計士協会常務理事)	会計専門家
委員	金子 雄一郎	日本大学准教授	工学専門家

(5) 審査ノウハウの継承と職員のスキルアップ

- ① 審査事例を収集・蓄積し、共有化を図るため、補助金審査報告会（平成 25 年 6 月）及び補助金担当者連絡会（平成 25 年 9 月～10 月）を開催し、補助制度ごとの審査結果や対象事業の状況等について情報の共有化を図った。
- ② 職員研修を計 13 回実施し、他部署の研修への聴講等も実施した。

## 2. 助成制度の理解促進、助成対象事業の効果的な実施のための情報提供

「鉄道助成ガイドブック」（平成 25 年 6 月）及び助成制度に関するパンフレット（平成 25 年 5 月）を作成し、関係者に配布するとともに、ホームページの更新を行った。

また、地域鉄道事業者等を対象に行ったアンケート調査（平成 24 年 2 月）で要望が多かった以下の取組みを平成 24 年度に引き続き行った。

- ・ 国土交通省鉄道局鉄道事業課、地方運輸局等と連携して、地域鉄道事業者や関係地方公共団体を対象とした「地域鉄道補助金勉強会」を開催した。（平成 24 年度未実施エリア等の 7 箇所で開催し、平成 25 年 7 月～11 月に実施。）
- ・ 勉強会では、収集した技術情報などを活かした「地域鉄道の補助金に係るアドバイス事例集」など、資料の充実を図り説明等を行った。

このほか、機構の主催する「地域鉄道支援に関する情報交換会」や地方鉄道協会などが開催する会議などで、情報の収集・提供を行ったほか、地域鉄道の経営分析・情報提供に関する調査を実施した。



写真 1.3-2 地域鉄道補助金勉強会の状況（九州運輸局管内）

## 3. 債権の確実な回収等

### (1) 新幹線譲渡代金の確実な回収

既設四新幹線（東海道新幹線・山陽新幹線・東北新幹線（東京・盛岡間）・上越新幹線）鉄道施設の譲渡代金については、「新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律」（平成 3 年法律第 45 号）及び JR 本州 3 社との間の譲渡契約に基づき、これらの会社より約定期日に約定額を回収した。

平成 25 年度	新幹線譲渡代金確定額	4,318 億円
----------	------------	----------

### (2) 無利子貸付資金等の確実な回収

既設四新幹線鉄道施設の譲渡代金の一部を活用して、東京地下鉄(株)及び建設勘定へ貸し付け又は日本政策投資銀行へ寄託した資金について、約定及び協定に基づき回収した。

平成 25 年度	無利子貸付金回収額	7.5 億円
	建設勘定からの繰入額	240.5 億円
	無利子寄託金回収額	0.3 億円

### (3) 既設四新幹線に係る債務等の償還

機構は既設四新幹線に係る債務等について、新幹線譲渡代金を原資に平成 28 年度末までに償還することとしており、平成 25 年度においては、約定に沿って 2,432 億円を償還した。

## ■中期目標達成に向けた見通し

### 1. 確実な処理・適正かつ効率的な執行

全ての資金移動について誤処理を皆無とするため、毎年度継続して受け払いの確認業務、標準処理期間の遵守等を徹底するとともに、第三者委員会や職員研修等を活用して効率的な業務遂行に努め、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

### 2. 助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者及び地方自治体等、各主体にとって有益となり得る情報提供及び周知活動を引き続き行い、助成制度の効果的な活用を支援するために努めることとしている。

### 3. 債権の確実な回収等

平成 26 年度においては、新幹線譲渡代金 4,091 億円、無利子貸付金等 283 億円について、約定等に基づき確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定に沿って 2,200 億円の償還を行うこととしている。

以上のことから中期目標を達成することは可能と考えている。

## ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

### 新幹線譲渡代金、無利子貸付等に係る債権の経緯

#### 1. 国鉄改革以来の経緯

国鉄改革の際、既設新幹線鉄道施設は、新幹線鉄道保有機構（以下「保有機構」という。）が一括保有し J R 本州 3 社へリースすることとされ、保有機構は、同施設に係る旧国鉄等債務とともに同施設の再評価差額見合について国鉄清算事業団（現 当機構特例業務勘定）に対して負担した。

保有機構は、平成 3 年 10 月、新幹線施設を再評価のうえ、総額 9.2 兆円（旧国鉄等債務見合 6.2 兆円、国鉄改革時再評価差額見合 1.9 兆円、新幹線譲渡時再評価差額見合 1.1 兆円）で売却し解散した。保有機構の権利義務は、平成 3 年 10 月に鉄道整備基金が、平成 9 年 10 月に運輸施設整備事業団が、平成 15 年 10 月に当機構が順次承継した。

#### 2. 新幹線譲渡代金

新幹線譲渡代金は、J R 本州 3 社と保有機構との約定により、旧国鉄等債務見合は、毎年度の期首債務残高、平均金利及び平成 28 年度までの残存期間による元利均等償還方式に

より計算される額、国鉄改革時再評価差額見合は、平成 28 年度まで年額 1,503 億円、新幹線譲渡時再評価差額見合は平成 63 年 9 月まで年額 724 億円を収受することとしている。

### 3. 新幹線譲渡代金を活用した無利子貸付等

鉄道整備基金発足以来、新幹線譲渡代金の一部を活用して、東京地下鉄(株) (旧帝都高速度交通営団) 及び当機構鉄道建設本部 (旧日本鉄道建設公団) の行う鉄道整備、東海道新幹線の輸送力増強工事に対して低利融資を行う日本政策投資銀行 (旧日本開発銀行) に対し、約定・協定に基づき無利子貸付・無利子寄託を行い、貸付・寄託総額は 4,912.8 億円であり、東京地下鉄(株) 1,109.2 億円、当機構建設勘定 3,779.4 億円、日本政策投資銀行 24.2 億円となっている。なお、無利子貸付等については、平成 19 年度で新規の貸付は終了している。

## 1. (4) ①

### ■中期目標

#### (3) 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国経済に不可欠の役割を果たしており、環境負荷や効率性にも優れる。他方で、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の輸送効率や運航コストを向上させ、経営基盤を強化する必要がある。そのため、機構の船舶共有建造業務を通じ、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を推進しつつ、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代替建造促進

代替建造の促進については、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、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たっては、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、政策意義の高い船舶の建造を推進することとし、特に物流効率化、環境負荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO<sub>2</sub>排出削減船等の環境にやさしい船舶の建造に重点化する。

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。

### ■中期計画

#### (4) 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。

そのため、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への代替建造を促進する。

##### 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代替建造促進

代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において90%以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計に伴う技術的な支援等を重点的に行うよう努める。

### ■平成25年度計画

#### (4) 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代替建造促進

代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルトンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、セミナー等を通じて効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計段階から技術支援を重点的に行う。

### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画においては、船舶共有建造業務（業務の概要については参考資料4を参照）の特性を活かし、国内海運政策の実現に寄与するため、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進するとともに、その中でも政策効果のより高い船舶の建造を推進することとし、相対的な金利優遇等の実施を行っている。

特に、平成17年より建造を開始した、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ省人化が可能なスーパーエコシップ（以下「SES」という。）の普及促進を前中期計画に引き続き図るとともに、環境にやさしい船舶の建造を促進することとしている。

具体的には、平成25年度から平成29年度までの中期目標期間における環境にやさしい船舶（SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルトンカー（海洋汚染防止対策船）等）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とすることとしている。

表 1.4.1-1 船舶共有建造制度に係る政策目的別区分と政策効果のより高い船舶との関係について

政策目的別区分	要件	共有比率(%)	政策効果のより高い船舶	
離島航路の維持・活性化に資する船舶	離島航路の整備に資する船舶	90	—	
	離島航路に準じる生活航路に就航する船舶 (バリアフリー化を要件とする)	高度バリアフリー化船 高度バリアフリー化船以外	80 70 (注1)	—
海上運送活性化・再生に資する船舶	集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化を行う船舶	80	—	
環境にやさしい船舶	環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶 (スーパーエコシップ)	80	○	
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)	80	○
		高度二酸化炭素低減化船(12%以上)		○
		10%低減化船	70 (注1)	—
	海洋汚染防止対策船	二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船	80	○
二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船		70	—	
内航フィーダー用コンテナ船及びモーダルシフト船 (RORO、コンテナ、自動車専用船)	平均的な総トン数以上	80	○	
			—	
産業競争力強化に資する船舶	グループ化等を実施する内航海運業者により建造される船舶	80	—	
(注) 1. 中小規模事業者が上記の船舶を建造する場合には、共有比率を10%引き上げる。				
2. 「環境にやさしい船舶(SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルトンカー(海洋汚染防止対策船)等)」とは、太枠で囲まれた部分の船舶である。				

## ■当該年度における取組み

### (1) 政策課題に適合した船舶の建造

国内経済情勢の長期低迷により、平成 24 年度末における貨物船隻数のうち老朽船の占める割合が 74%に達するなど、代替建造の進展が遅れていたが、平成 25 年度においても、引き続き事業者団体に対する協力要請や、オペレーター及びオーナーへの個別訪問を繰り返し実施したほか、地区船主会等への出席、機構役員によるオペレーター訪問、主要地区海運組合・機構業務相談室との意見交換、建造予定船の再調査等や、募集説明会等でも金利制度等事業者の関心事項をきめ細かく説明するなど、政策課題に適合した船舶の建造促進に取り組んだ。

その結果、平成 25 年度は、40 隻（注）164,722 総トンの政策課題に適合した共有船舶の建造決定に至った（平成 24 年度：32 隻 61,447 総トン）。

建造決定した政策課題に適合した船舶の内訳は、以下の通りである。

（注）プッシャー・バージは 1 隻として計上している。

・離島航路の整備に資する船舶	4 隻 8,864 総トン
・ S E S	1 隻 1,250 総トン
・先進二酸化炭素低減化船 （二酸化炭素排出量が 16%以上削減された船舶）	3 隻 29,600 総トン
・高度二酸化炭素低減化船 （二酸化炭素排出量が 12%以上削減された船舶）	28 隻 117,454 総トン
・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船	4 隻 7,554 総トン

また、共有建造支援セミナー等を通じて、船舶共有建造業務について事業者に対し積極的に P R を行った結果、平成 25 年度中に建造決定した新規共有事業者数は 4 社となった。

### (2) 政策効果のより高い船舶の建造

国内海運政策の実現に寄与するため、相対的な金利優遇等の実施により平成 25 年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策などの政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶（S E S、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については 100%となった。

表 1.4.1-2 政策効果のより高い船舶の建造実績及び鉄道・運輸機構分担額

	隻数 (隻)	機構分担額 (億円)
①建造決定船舶	40 (32)	588 (303)
②数値目標対象船舶	36 (21)	537 (221)
③政策効果のより高い船舶	36 (21)	537 (221)
建造比率 (③/②)	100% (100%)	

( ) 内は平成24年度実績

### (3) 改正した制度の維持・改善

平成 25 年度においては、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針（平成 16 年 12 月 20 日公表）」を踏まえて平成 17 年度より実施している、政策効果のより高い船舶に対する相対的な金利優遇及び中小企業対策の観点から踏まえた共有比率の優遇措置（長期低利の資金調達が困難な中小規模事業者に対しては、モーダルシフトに資する船舶等を建造するときに共有比率の上限を 10%加算する措置）を引き続き実施した。

#### ■中期目標達成に向けた見通し

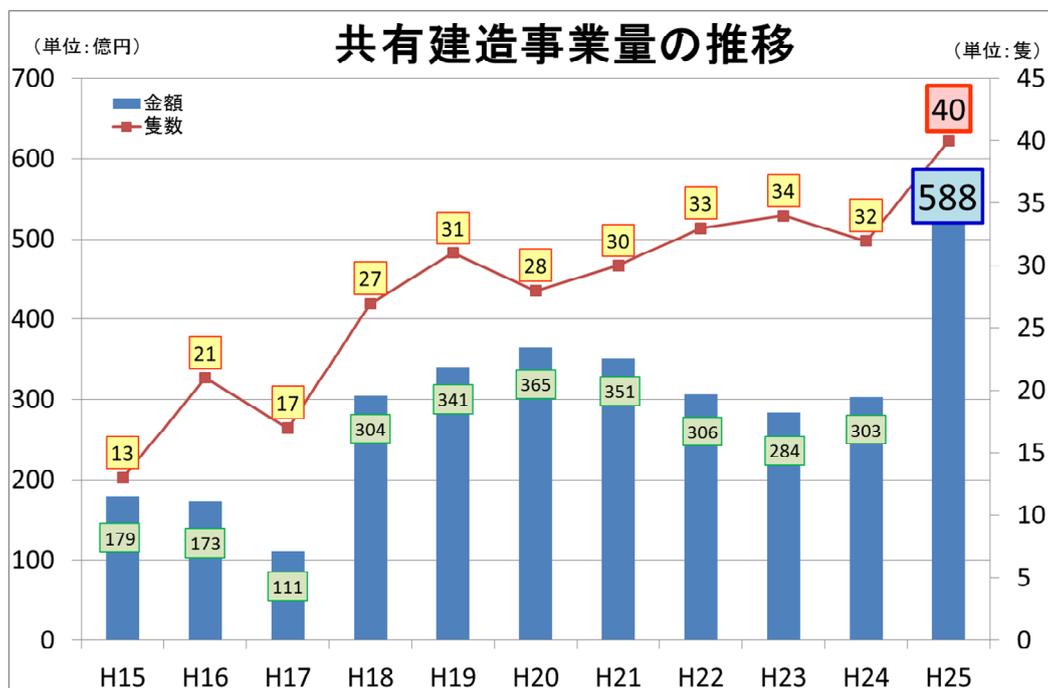
平成 26 年度も引き続き、共有建造制度を活用した代替建造の促進を図っていくとともに、環境にやさしい船舶（SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）のうち政策効果のより高い船舶の建造比率を 90%以上とするため、これらの船舶の建造に重点的に取り組む予定である。なお、SESの建造については、技術系職員と事務系職員とで連携強化の上、建造促進により一層努めることとしている。

以上のことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

#### ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

平成 25 年度においては、「エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律」（平成 21 年 7 月 8 日法律第 72 号）に基づく製油所廃止による新たな輸送需要の発生や、消費税増税を控えた影響、及び船台・船価の下落傾向等により建造需要の高まりがあったことに加え、業界団体への協力要請、オペレーター・地区船主会等への出席、機構役員によるオペレーター訪問、主要地区海運組合・機構業務相談室との意見交換、特定オーナー・オペレーターの個別訪問、及び建造予定船の再調査等、きめ細やかな建造促進策を行ったことにより、共有建造事業量は機構発足後最大となる 40 隻 588 億円となった。

表 1.4.1-3 共有建造事業量の推移



※上記のグラフにおける金額は、当該年度中に建造決定した共有船舶の機構分担額を指す

平成 25 年度においては、平成 24 年度に引き続き、理事長代理をはじめとする共有船舶業務連絡会を定期的を開催し、船舶共有建造業務による代替建造を促進するための業務改善及び今後の方策について検討を行った。

## 1. (4) ②

### ■中期目標

#### (3) 船舶共有建造業務

##### ② 船舶建造等における技術支援

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、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図り技術力の向上を目指す。

### ■中期計画

#### (4) 船舶共有建造業務

##### ② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに適合する船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境により配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。

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。

### ■平成 25 年度計画

#### (4) 船舶共有建造業務

##### ② 船舶建造等における技術支援

計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船については、重点的に技術支援を行う。

事業者・有識者の意見をもとに選定した技術調査を実施する。また、技術支援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術支援に係る職員の技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを見直す。

### ■年度計画における目標設定の考え方

1. 技術基盤が脆弱な運航事業者に対し、船舶の建造計画から就航後の保守・管理まで、一貫した技術支援を提供する。特にSES及び先進二酸化炭素低減化船等の経済性の高い船舶については、積極的な情報提供を行う一方、設計、建造及び運航の各段階における事業者ニーズに適したきめ細かい技術支援を実施し建造促進を図る。  
また、建造機会が少なく技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船についても、計画段階から効果的な技術支援を実施する。
2. 事業者ニーズや社会要請を的確に捉え、内航業界にとって有効かつ迅速に取り組みねばならないテーマについて技術調査を行い、機構の技術的ノウハウを培うとともに、これを基礎に共有船の質の改善を図る。また技術的な進歩に対応した技術支援業務を円滑に実施するため、研修により最新技術等に関する知識を養うとともに、

民間の専門技術者との意見交換を通じて職員の技術ノウハウの蓄積に努める。

## ■当該年度における取組み

### 1. 船舶に対する技術支援

#### (1) 計画・設計・建造・就航後の各段階での技術支援

船舶の性能の良否は、船舶の堪航性、安全性はもとより、運航サービス、運航コスト（燃料費、保守整備費等）、船員の労働環境などを大きく左右するため、船舶建造の計画段階から竣工に至るまで技術支援を行い、良質な船舶の建造を図った。

また、就航後の技術支援として、保証期間中に発生した不都合等に対応する保証ドックに機構職員が立会



写真 1.4.2-1 平成 25 年度に竣工した「友正丸」

い、修繕工事の内容等についての技術的助言を行い、保証ドック後においてもメンテナンス等に関する助言をするなどフォローアップを積極的に行うなどアフターケアに係る技術支援も実施し、トータルな技術支援を行った。

平成 25 年度は、これらの技術支援などにより、貨物船 31 隻と旅客船 6 隻の共有船が竣工した。

#### (2) 地方公共団体に対する技術支援

近年、地域にとって重要な航路の維持のため、地方公共団体自らが船舶の建造に取り組む事例が出ているが、これら地方公共団体は建造実績やノウハウが少なく、計画・設計時における仕様策定等の技術支援に対するニーズが高いことから、これら地方公共団体との共有建造に係る技術支援を行った。平成 25 年度には、広島県大崎上島町の依頼により、同町の新船建造基本設計プロポーザル審査委員会を通じて、基本仕様の決定等を支援した。

#### (3) 船舶の技術基準改正への対応

##### ①海上労働条約の国内実施に伴う船員居住設備の技術基準改正への対応

平成 18 年 2 月に ILO（国際労働機関）において採択された「2006 年の海上の労働に関する条約」について、我が国は平成 25 年 8 月 5 日に加入し、平成 26 年 8 月 5 日から我が国において効力を生ずることとなった。これにより、船舶の居室の大きさ等が変更され、載貨重量の減少、復原性への影響等が考えられることから、当機構では条約の適用対象となる内航船への影響を把握し、その対応等を検

討するため 3 件の調査を実施し、条約の要件を満たしつつ、総トン数、積み荷搭載量、推進性能等への影響を最小限にした船型の試設計を平成 24 年度に行った。

この調査結果については、平成 25 年度に全国 4 箇所（東京、広島、高松及び福岡）において「海上労働条約に対応した船舶設計セミナー」を開催し、関係事業者に対して、技術基準の改正内容及び船舶設計における留意点を周知した。セミナーは 4 会場合せて 384 名の参加があり、船舶安全法に基づき強制される技術基準の改正内容と具体的な対応策の両者が説明されるセミナーであったことから、参加者から好評を得た。

## ②船内騒音規制コードの内航船への適用への対応

平成 24 年 11 月の国際海事機関（IMO）第 91 回海上安全委員会（MSC91）において、船内騒音規制コード（以下「コード」という。）の改正案及びコードを強制化する海上人命安全条約（SOLAS 条約）の改正案が採択された。コードの適用対象は、平成 26 年 7 月 1 日以降に建造契約が結ばれる 1,600 総トン以上の国際航海船舶であり、我が国では、沿海以遠を航行区域とする 1,600 総トン以上の内航船舶についてもコードを適用することとし、騒音コード第 4 章「最大許容音圧レベル」の適用についてのみ 3 年間の猶予期間を設け、平成 29 年 7 月 1 日以降に建造契約が結ばれる船舶から適用することが決定された。

これにより、コード適用日以後は機構の共有船にもコードが適用される船舶が数多く出てくると予想されるが、現時点ではコードを遵守するために必要となる設計の変更や防振・防音対策について具体的な検討がなされていない状況であり、通常であれば建造契約の 1 年ほど前に行われる船舶の仕様決定にも支障が生じる可能性がある。

このため、コードの適用対象となるタンカーで実際に騒音・振動計測を行い、Janssen 法といわれる船内騒音の予測手法の実用性を検証するとともに、コード適用対象となる内航船で実施可能と思われる防音対策のリストを作成し、新基準の適用開始までに具体的かつ実行可能な対応策を取りまとめるための基礎資料を作成した。

## 2. SES に対する技術支援

平成 17 年度から国土交通省と連携して環境負荷低減、内航海運活性化、物流効率化といった課題に対応するために、環境にやさしく経済的な電気推進船 SES の建造促進に取り組んでいる。

### (1) SES の建造実績

所定の性能を満たす船舶の確実な建造を目的として、エンジニアリングレビュー

(基本計画・性能等についての技術的審査)を実施するとともに、機構が中心となって、オーナーのニーズ等の把握を行い、造船所、電気推進システムを構成する機器メーカーと検討・調整しながら、プロジェクトマネジメントを行うなど、技術支援を行った結果、平成 25 年度は、表 1.4.2-1 に示すとおり、2 隻が建造中となっている。

表 1.4.2-1 平成 25 年度に建造中の S E S 一覧

船種	総トン数	進水(予定)	竣工予定
貨客船	5,730	平成 25 年 11 月	平成 26 年 6 月
旅客フェリー	1,250	平成 26 年 11 月	平成 27 年 2 月

## (2) 普及啓発

全国 4 箇所(東京、広島、福岡及び神戸)において「スーパーエコシップ技術セミナー」を開催するとともに、全国 7 箇所(東京、神戸、広島、福岡、長崎、松山及び今治)で開催した「共有建造支援セミナー」において S E S に関する技術的な情報等について説明し、S E S に関する普及促進を図った。

また、海運事業者・造船事業者・関係官庁等約 900 人に対して、メールにより S E S に関する最新情報の提供を行った。

## 3. 先進二酸化炭素低減化船の竣工等

高性能の内航船建造を誘導するため、平成 25 年度は新たに 4 つの船型を認定し、建造決定に至った。平成 25 年度にはこれまでに認定した船型を含めて「太栄丸」「第二十七徳丸」「絆洋丸」「双信丸」の 4 隻が竣工した。

また、先進二酸化炭素低減化船については、スーパーエコシップ技術セミナー等において、関連情報を提供し、その普及促進を図った。



写真 1.4.2-2 先進二酸化炭素低減化船「絆洋丸」

表 1.4.2-2 機構開発船型を用いた船舶

	船名	船主	建造造船所	竣工
第 1 番船	山鋼丸	山中造船(株)	山中造船(株)	平成 22 年 11 月
第 2 番船	みつひろ 7	(有)三原汽船	山中造船(株)	平成 23 年 3 月
第 3 番船	大隆邦	(有)中松海運	山中造船(株)	平成 23 年 8 月
第 4 番船	千勝丸	勝丸海運(有)	山中造船(株)	平成 23 年 6 月
第 5 番船	太栄丸	栄吉海運(株)	山中造船(株)	平成 25 年 4 月

表 1.4.2-3 造船所の自主開発船型を用いた船舶

	船名	船主	建造造船所	竣工
第1番船	光翔丸	吉祥海運(有)	(株)渡辺造船所	平成23年11月
第2番船	第三十八三晃丸	三晃海運(株)	(株)徳岡造船	平成24年2月
第3番船	第五進康丸	泊洋汽船(有)	(有)中之島造船所	平成24年4月
第4番船	第八新江丸	新洋海運(株)	小池造船海運(株)	平成25年3月
第5番船	第二十七徳丸	松岡船舶(株)	(株)徳岡造船	平成25年5月
第6番船	HKL まや	兵機海運(株)	(有)中之島造船所	平成25年3月
第7番船	双信丸	邦洋海運(株) 旭タンカー(株)	熊本ドック(株)	平成26年3月
第8番船	絆洋丸	アジアパシフィックマリン(株) (株)ジェネック	(株)三浦造船所	平成26年1月

#### 4. 技術調査の実施

平成25年度は、海運事業者・有識者の意見をもとに表1.4.2-4のとおり、「AISを利用した船舶動向と燃料消費量に係る調査」、「内航貨物船のメンテナンス課題に関する実態調査」及び「小型高速旅客船の省エネ運航に関する調査」の3件の技術調査を実施した。

船舶の燃料消費は、運航速度・状態に極めて大きい影響を受けるが、船舶の運航実態は現状では正確に把握し難い状況にある。また、船舶は、荒れた海を航行する場合に備えて、機関出力にシーマージン（余裕）を持たせているが、内航船においてはこのシーマージンが経験的に定められていることから、実際に必要な出力より過大な出力になっているものが多く、AIS情報を用いた船舶の動静調査方法を確立し、これにより得られた運航情報データと気象・海象データを組み合わせて、燃料消費量を推測及び評価するシステムを開発する。さらに、指定した航路においてどの程度のシーマージンを持てばよいかを推定する手法を確立し、今後の内航船舶の省エネの促進を図ることは重要である。

また、内航船舶の使用期間の長期化、製品サイクルが短い電気、電子機器等の補修部品の入手等の内航船のメンテナンス上における主な課題、問題点等を抽出し、これらに対し、新造時に留意した方がいい点、経常的なメンテナンスで対応すべき点等を整理して、今後の新造計画時等の参考とすることは重要である。

さらに、近年の燃料費の高騰により、離島航路における小型高速旅客船の運航費用は増大し、補助を行う地方自治体の費用も増大しており、小型高速旅客船について省エネの観点からヒアリング及び実船計測を行い設計の妥当性等について検討することにより、今後の小型高速旅客船の設計・改良に役立てるとともに、運航者向けに省エネ化に関する運航・整備マニュアルを作成することが必要である。

このように、上記3件については、技術調査の必要性が高いものとして選定された。

表 1.4.2-4 平成 25 年度に実施した技術調査

項目	調査研究の目的	調査研究の概要
A I S を利用した船舶動向と燃料消費量に係る調査	<p>A I S 情報を用いた船舶の動静調査方法を確立し運航管理を適切に行う手法を提案する。</p> <p>また A I S 情報等を基に得られた運航データと気象・海象データを組み合わせ、燃料消費量を推測及び評価するシステムを開発する。</p> <p>さらに、指定した航路においてどの程度のシーマージンを持たばよいかを推定する手法を提案し、今後の内航船の省エネの促進を図ることを目的とする。</p>	<p>A I S 情報を用いることにより、内航船舶の航路軌跡、平均速度、速度履歴等が把握できることを示した。</p> <p>また、求めた航路情報に気象・海象データを重ね合わせるにより、より詳細に航海の検討（最適な機関出力、運航管理の検討）ができることを示した。</p> <p>さらに、個別の船舶の応答関数を求め、気象・海象データの影響を評価することにより、燃料消費量の推測ができることを示した。</p>
内航貨物船のメンテナンス課題に関する実態調査	<p>内航貨物船において発生する使用機器のトラブルの実態や補修部品の供給に関する船用メーカーからの情報提供の実態について調査することにより、内航貨物船のメンテナンス上の問題について把握するとともに、製品トラブルや補修部品供給に関する情報提供のあり方等について検討する。</p>	<p>計画保全を導入することにより、運航に支障を及ぼすトラブルがほとんどなくなるため、整備費用の平準化、低減が図られることが分かった。</p> <p>また、船用メーカーからの情報提供はホームページによる提供が中心で、メールによる情報提供は限られており、海運事業者へのきめ細かい情報提供が必要であることが分かった。</p>
小型高速旅客船の省エネ運航に関する調査	<p>近年の燃料費の高騰により、離島航路における小型高速旅客船の運航費用は増大し、補助を行う地方自治体の費用も増大している。一方で、小型高速旅客船の運航状況、燃料消費量については実態が把握されていない。</p> <p>本調査において、小型高速旅客船について省エネの観点からヒアリング及び実船計測を行い設計の妥当性等について検討することにより、今後の小型高速旅客船の設計・改良に役立てることとともに、地方自治体及び運航者向けに省エネ化に関する運航・整備マニュアルを作成する。</p>	<p>小型高速旅客船 5 隻に対しヒアリング及び実船計測を実施した結果、主機の運転は概ね適正であり、運航による大幅な省エネは困難であるため、建造時における省エネのための設計や機器選定等が重要であることが分かった。</p> <p>また、運航事業者、造船事業者及び地方自治体等向けに、省エネに関するマニュアル（運航編、建造編及び基本編）を作成した。</p>

※AIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）：船舶の識別符号、種類、位置、針路、速力、航行状態及びその他の安全に関する情報を自動的に VHF 帯電波で送受信し、船舶局相互間及び船舶局と陸上局の航行援助施設等との間で情報の交換を行うシステム。

なお、調査結果については、今後セミナー等を通じて、その成果を関係事業者に広く周知するとともに、機構の技術支援に活用していく。

また、平成 26 年度の技術調査は、内航海運業界の意見や、外部有識者等を委員とする技術委員会（委員長：鎌田実 東京大学教授）での意見を踏まえ、新たに「船内騒音規制コード強化に対応した騒音対策調査」、「省エネ・省力化技術動向調査」及び「GPS を用いた内航船の運航管理システムの調査」の 3 件を実施することとした。

## 5. 船舶建造の技術・ノウハウの蓄積

技術革新に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、平成 25 年度研修計画に基づき、表 1.4.2-5 のとおり研修を実施した。

旅客や船員の居住環境向上のための船内騒音低減技術や、国際航海船舶において既に義務付けが開始されているエネルギー効率設計指標（船舶における燃費指標）について理解を進めるために、民間技術者や研究者を講師とした個別テーマ研修を実施した。

さらに、現場に立ち会う職員の安全意識を高めるための研修や工務監督において必要となる主機の保守・整備に係る知見を習得するための研修も実施した。その際、工務監督等に精通した外部機関の専門技術者と活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの向上に努めた。

表 1.4.2-5 平成 25 年度に実施した技術研修

研修名	内容
船舶技術研修 (技術系職員対象・6名)	技術支援業務の習得
	船舶における騒音規制及び対応技術の理解
船舶技術個別テーマ研修 (技術系職員対象・11名)	海上労働条約実施に伴う船員居住設備に関する要件改正及びその対応策の理解

## 6. 技術支援マニュアルの見直し

「政策目的別建造の技術基準に関する解説」について、先進二酸化炭素低減化船における 3,000DWT（載貨重量トン数）以上のセメント船の基準値の追加、新技術への対応等の改正を行った。また、「船舶技術支援事務処理要領」、「共有船舶の建造のための技術支援関係手続き」、「船舶工務監督及び検査実施要領」及び「船舶工事監督及び検査実施要領」について、見直し作業を行い記述の明確化等の改正を行った。

### ■中期目標達成に向けた見直し

計画・設計段階、建造管理及び就航後の技術支援の充実を着実に進めている。平成 26 年度以降も引き続き良質な船舶を提供するための技術支援を実施していく。

SES の建造促進については、平成 25 年度末時点において 2 隻が建造中であり、今後更なる隻数の増加に努めていく。

また、平成 25 年度は技術調査を 3 件実施しており、平成 26 年度についても 3 件実施する予定である。加えて、平成 26 年度も継続して、研修実施、人事交流等により着実に技術支援のノウハウ蓄積を重ねていくこととする。

以上のことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

## 1. (4) ③

### ■中期目標

#### (3) 船舶共有建造業務

##### ③ 高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の効率的な運航に資するため、募集テーマを環境負荷低減等の政策目的に沿ったものとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。

また、助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性、透明性を確保するため、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表する。

### ■中期計画

#### (4) 船舶共有建造業務

##### ③ 高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の輸送効率化に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者への説明・相談会等を随時実施する。

助成対象事業の選考・評価等に際しては、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。

### ■平成 25 年度計画

#### (4) 船舶共有建造業務

##### ③ 高度船舶技術の実用化の促進

事業者等へのヒアリングを踏まえて設定したテーマである「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者等へのヒアリングを随時実施し、最新のニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた平成 26 年度実用化助成のための募集テーマを設定する。ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。

助成対象事業の選考・評価等に際し、外部有識者で構成された高度船舶技術審査委員会において、助成対象事業の事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成対象者、助成の成果等をホームページ等で公表する。

### ■年度計画における目標設定の考え方

#### 1. 実用化への助成

内航海運は、トンキロベース（貨物のトン数×輸送距離により算出）で国内貨物輸送の約 4 割、産業基礎物資（鉄鋼、石油、セメント等）の輸送の約 8 割を占める基幹的物流産業であり、安全で効率的な運航が求められる一方で、船員の不足・高齢化、船舶の老朽化といった様々な課題を抱えている。また、京都議定書目標達成

計画を実現するためには、トラック輸送から内航海運へのモーダルシフトの促進等を図る必要がある。

このため、内航海運の現状を踏まえ、事業者等にもヒアリングを実施し、募集テーマを設定して助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を考慮して選考した事業を助成する。また、国の政策課題に対応するために最新の技術開発動向を把握する。

## 2. 透明性の確保

高度船舶技術の実用化助成について、助成の対象となった事業について適切に評価を行い、その結果を事業に反映させられるよう、第三者機関による審査・評価の実施、助成先の公表を行う。加えて、事務処理の迅速化及び一層の情報公開を行う。

## 3. 利便性の向上

本制度の利用者の利便性の向上を図るため、ホームページでの高度船舶技術の実用化助成制度にかかる紹介ページを適宜更新し、制度の概要、新規案件の募集等についての情報を分かりやすく発信するとともに、各種申請書類（公印が必要なものを除く。）の電子ファイルでの提出を可とする他、相談窓口の設置や事業者等への説明・相談会を実施する。

## ■当該年度における取組み

### 1. 実用化への助成

高度船舶技術実用化助成制度（一般型）においては、平成 25 年度に新規採択した「二段過給システムによる低燃費ディーゼル機関の実用化」（実用化設計費）、平成 24 年度からの継続事業である「ハイブリッド・インジェクション・システム（H I S）の実用化」（実用化設計費）及び「相手船動静監視システムの実用化」（実用化設計費）、平成 23 年度からの継続事業である「低速 4 サイクル電子制御機関の実用化」（実用化設計費）に対し助成を行った。

また、高度船舶技術実用化助成制度（特定型）においては、「先進二酸化炭素低減化船の船型開発事業」（実用化設計費）に対し助成を行った。さらに、開発技術の普及・促進に努めるとともに事業者等の最新ニーズ及び技術開発動向の調査を行った。実用化設計費を助成した事業、開発技術の普及・促進並びに事業者等の最新ニーズ及び技術開発動向の調査の内容は以下のとおりである。

(1) 二段過給システムによる低燃費ディーゼル機関の実用化

① 概要

船用機関から排出される窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の排出量を低減するためには、機関の吸気弁を閉じるタイミングを早める度合い（ミラー度）を高めることが有効であるが、ミラー度を大きく高めるとエンジンシリンダー内に十分な空気量、圧力比を確保することができなくなる。

この課題を解決するため、当該機関においては、高圧力比が得られる二段過給システムを採用し、ミラー度を高めてNO<sub>x</sub>排出量を低減しつつ、シリンダー内の十分な空気量と圧力比を確保し、燃費の改善を図っている。

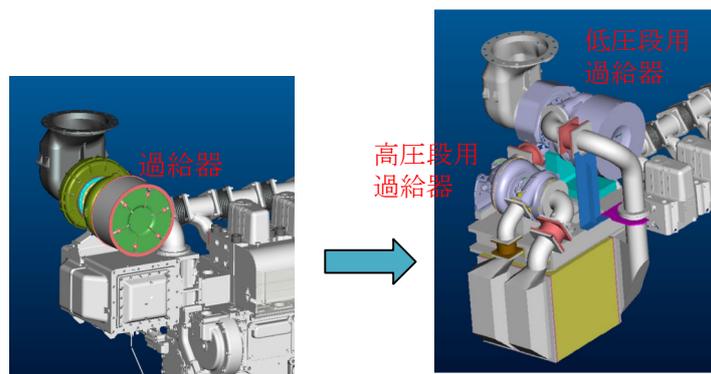


図 1. 4. 3-1a 過給器の配置 (左：一段過給、右：二段過給)

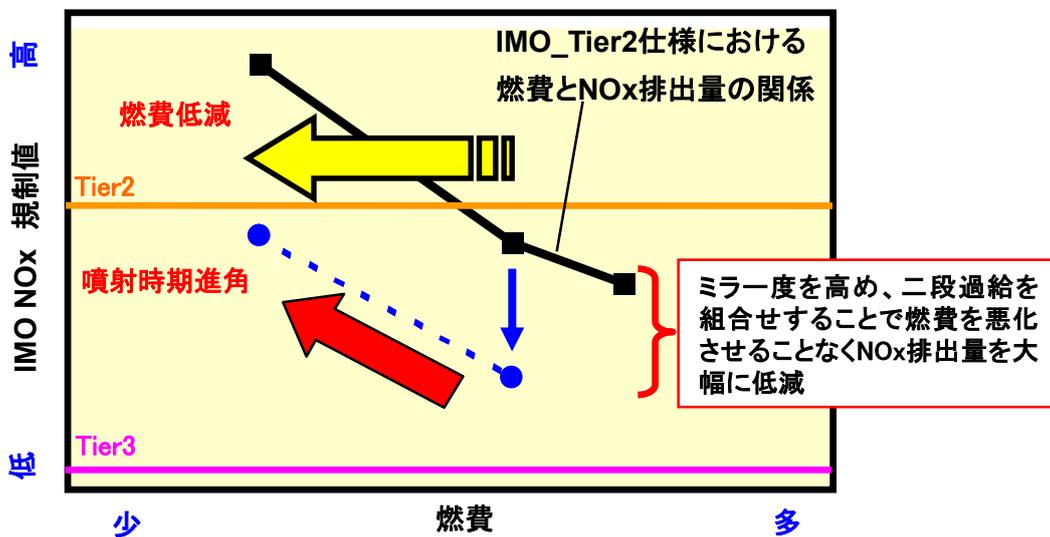


図 1. 4. 3-1b NO<sub>x</sub> と燃費の関係

② 平成 25 年度の助成金交付実績

実用化設計費：18,995,300 円

## (2) ハイブリッド・インジェクション・システム (H I S) の実用化

### ① 概要

当該システムは、従来の機械式燃料噴射装置に小型の電子制御式燃料噴射装置を組合せた簡易なシステムである。小型噴射装置によるアシスト噴射により、燃焼条件の厳しい低負荷域での燃焼改善が可能としつつ、元の機械式燃料噴射での運転が可能のため、安全性や冗長性を担保している。

本事業では、燃料噴射系の性能解析プログラムを利用して噴射系をモデル化し、実際に内航船に使用されるエンジンへ適用するための設計要件を明らかにし、分割噴射による効果及び要因分析の確認、性能確認試験などを実施した。

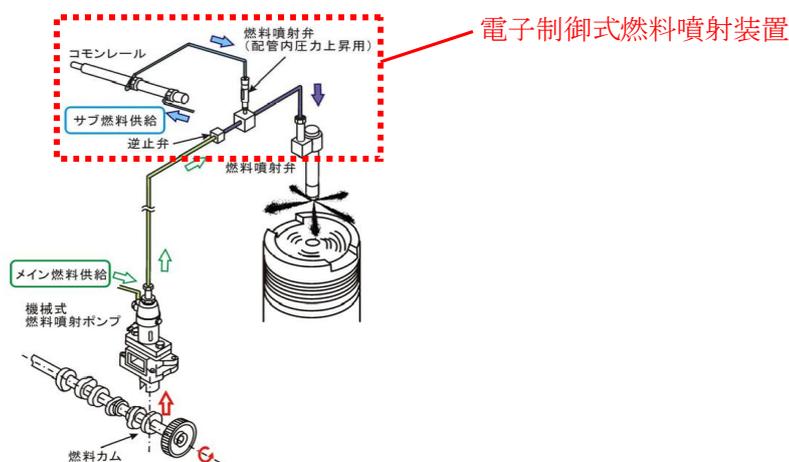


図 1.4.3-2 ハイブリッド・インジェクション・システム (H I S) の概要

### ② 平成 25 年度の助成金交付実績

実用化設計費：10,925,000 円

## (3) 相手船動静監視システムの実用化

### ① 概要

当該システムは、船員の見張り作業の負担とエラーの低減を図るため、拡張現実 (AR : Augmented Reality) の技術を利用し、船橋の見張り場所に装備された透過型のヘッドアップディスプレイにおいて、目視する船影の種類、位置、針路、速力等の情報を重畳表示するものである。

本事業では、シンプルな操作と分かり易い表示を有する操作系の検討、本システムの据付・調整方法の検討、総合的な性能・品質の検証・評価、標準試験方案の作成を行った。

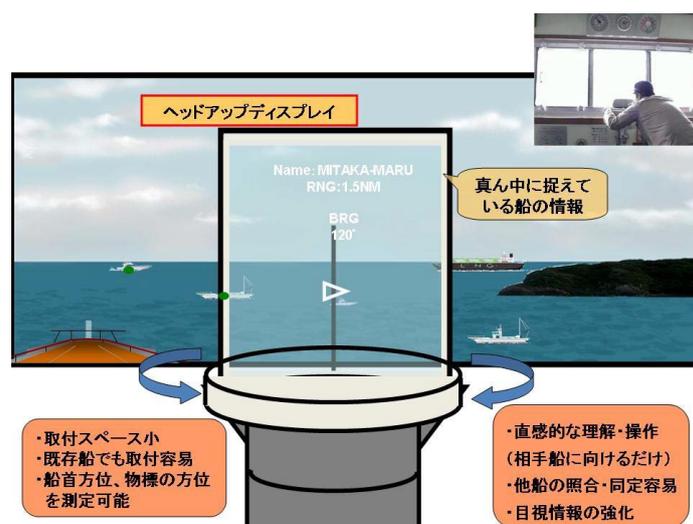


図 1. 4. 3-3 相手船動静監視システムの概要

② 平成 25 年度の助成金交付実績

実用化設計費：5,985,000 円

(4) 低速 4 サイクル電子制御機関の実用化

① 概要

低速 4 サイクルディーゼル機関は、「構造が簡単で取扱い・保守点検が容易」、「広い出力範囲での運転が可能で負荷変動への追従性が良好」といった理由から内航船に広く採用されている。しかし、コスト回収が難しい等の理由から電子制御が実用化されていなかった。この課題を解決するため、システムを内航船に搭載可能なように小型化するとともに、油圧制御を採用することでランニングコストを抑えることにより、低速 4 サイクルディーゼル機関で初の電子制御を実現し、トレード・オフの関係にある  $\text{NO}_x$  低減と  $\text{CO}_2$  削減を同時に実現する。

本事業では、各部分負荷での制御波形を決定する等の電子制御システム最適化及び油圧系統各部の詳細設計等の油圧制御システムの最適化を実施した。

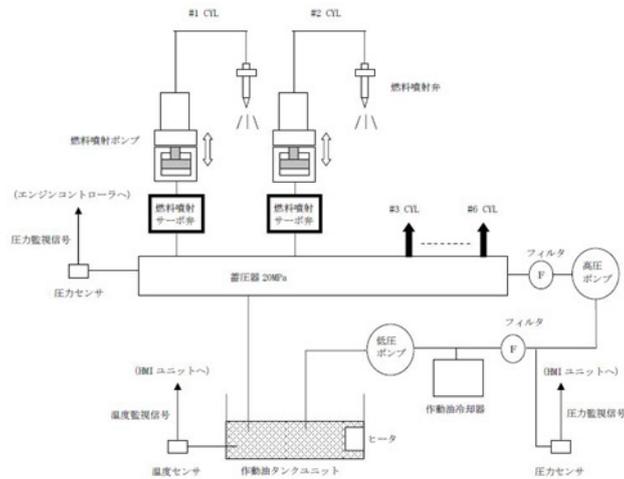


図 1. 4. 3-4a 油圧系統概略図



図 1. 4. 3-4b 低速 4 サイクル電子制御機関の概観

② 平成 25 年度の助成金交付実績

実用化設計費：3,630,000 円

(5) 先進二酸化炭素低減化船の船型開発事業

① 概要

船型改良により、90 年代初頭船と比較して二酸化炭素排出量を 16%以上低減可能な船舶に採用される新しい船型を開発する。

② 実施結果及び評価

二重反転プロペラ (CRP) の装備を前提として 4,999DWT (載貨重量トン数) 型油タンカーの新船型を数値流体力学 (CFD: Computational Fluid Dynamics) 解析を活用して開発し、水槽試験の実施により所定の目標性能を十分に有するこ

とを確認した。

③ 平成 25 年度の助成金交付実績

実用化設計費：4,647,512 円

(6) 開発技術の普及・促進

① 新技術の普及

助成対象とした新技術の導入は、環境負荷低減、安全性の確保、労務負荷低減等の内航海運効率化に対して大きく貢献した。

さらに、実用化した新技術の導入について普及促進に努めた結果、平成 25 年度は実用化助成対象技術を導入した 6 隻の船舶が竣工し、これまでの竣工数と合わせて計 40 隻となった。

表 1.4.3-1 実用化助成対象技術の導入状況（一般型）（平成 25 年度末時点）

助成対象技術	助成期間	実施者	初号機搭載船 (総トン数)	竣工隻数 (うち平成 25 年度)
高度船舶安全管理システム	平成 18～19 年度	阪神内燃機工業(株)	タンカー (3,767 トン)	8 隻 (2 隻)
高度船舶安全管理システム（電気推進用）	平成 19 年度	ヤンマー(株)	SES 貨物船兼油 タンカー (492 トン)	13 隻 (2 隻)
省力化航海支援システム	平成 19 年度	エムエイアイマリンエンジニアリング(株)	ケミカルタンカー 兼油輸送船 (3,792 トン)	5 隻
内航向けタンデム型 CRP システム	平成 20～22 年度	ナカシマプロペラ(株)	SES セメント船 (14,850 トン)	2 隻
タンデム配置推進装置を有する船舶の操船統合制御システム	平成 20～22 年度	下関菱重エンジニアリング(株)	SES セメント船 (14,850 トン)	1 隻
EUP 式電子制御ディーゼル機関	平成 21 年度	ヤンマー(株)	セメント船 (230 トン)	6 隻 (1 隻)
内航船舶用排熱回収スターリングエンジン発電システム	平成 22～23 年度	(株)e スター	SES セメント船 (749 トン)	1 隻
相手船動静監視システム	平成 24～25 年度	エムエイアイマリンエンジニアリング(株)	セメント船 (5,400 トン)	1 隻 (1 隻)

表 1.4.3-2 実用化助成対象技術の導入状況（特定型）（平成 25 年度末時点）

助成対象技術	助成期間	実施者	初号機搭載船 (総トン数)	竣工隻数 (うち平成 25 年度)
先進二酸化炭素低減化船の船型開発事業	平成 23 年度	(有)中之島造船所	貨物船 (499 トン)	2 隻
	平成 24 年度	小池造船海運(株)	貨物船 (499 トン)	1 隻

## ② 学会賞の受賞

平成 19 年度に実用化を支援した「高度船舶安全管理システム（電気推進用）」を搭載した 749 総トンの 2 軸型 S E S 「新進丸」は、本システム及び 2 軸ツインスケグ船型等の利点を発揮させたことについて先進性が高いと評価され、日本船舶海洋工学会によるシップ・オブ・ザ・イヤー2012（小型貨物船部門賞）及び日本マリンエンジニアリング学会によるマリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2012 を同時受賞した。

## (7) 事業者等の最新ニーズ及び技術開発動向の調査

日本船舶海洋工学会等関係学会、船舶産業の関係団体・事業者や研究機関等へのヒアリングを通じ、平成 26 年度以降の実用化助成対象の内航海運の効率化や環境負荷低減等に資する新技術の動向の把握に努め、平成 26 年度実用化助成のための募集テーマ等について以下のとおり決定し、助成対象事業の公募の準備を進めた。

表 1.4.3-3 平成 26 年度高度船舶技術実用化助成制度募集テーマ

一般型	環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術
特定型	90 年代初頭船と比較して二酸化炭素排出量を 16%以上低減可能な船舶に使用される新船型の実用化

## 2. 透明性の確保

### (1) 高度船舶技術審査委員会

「高度船舶技術審査委員会」は、助成金の交付の対象とする実用化事業について、その実施計画の審議及び成果の評価等を行う外部有識者で構成される委員会であり、助成対象事業の審査や実施結果の評価等を実施している。

表 1.4.3-4 高度船舶技術審査委員会委員

委員長	大坪 英臣	国立大学法人東京大学 名誉教授
委員	畔津 昭彦	学校法人東海大学 工学部機械工学科 教授
委員	今津 隼馬	国立大学法人東京海洋大学 名誉教授
委員	木船 弘康	国立大学法人東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科 海洋システム工学専攻 准教授
委員	鈴木 和夫	国立大学法人横浜国立大学大学院工学研究院 システムの創生部門 システムのデザイン分野 教授

## (2) 助成対象事業の公表

平成 25 年度の研究開発・実用化助成対象事業の実施結果・成果概要を、事業期間終了後にホームページで公表した。また、平成 25 年度の助成対象事業及び実施者についても、助成先決定後にホームページで公表した。

さらに、10 月にスーパーエコシップ技術セミナーを開催（東京、広島、神戸及び福岡）し、プレゼンテーションを通じて助成対象事業の成果の普及を図った。

## 3. 利便性の向上

### (1) 制度詳細のホームページへの掲載

高度船舶技術の実用化助成制度に関する詳細情報、助成対象事業の募集分野及び要領をホームページに掲載した。

### (2) 各種提出書類の電子ファイル化

記入可能な電子ファイルの申請書類様式をホームページに掲載し、各種申請書類（公印が必要なものは除く。）については、電子ファイルにより提出を受け付けることとしている。

### (3) 相談窓口の設置

高度船舶技術の実用化助成制度、申請方法等に関する相談窓口を設置し、適宜事業者等への説明を実施している。

## ■中期目標達成に向けた見通し

内航船舶の効率的な運航に資するため、環境負荷低減等の政策目的に沿った募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行い、高度船舶技術の実用化の促進を図っている。

また、助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性、透明性を確保するため、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表している。平成 26 年度以降も引き続き、中期目標に沿って適切に実用化助成を実施していく予定である。

以上のことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

## 1. (4) ④

### ■中期目標

#### (3) 船舶共有建造業務

##### ④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を策定することにより、その縮減を図る。

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わかりやすく公表する。

### ■中期計画

#### (4) 船舶共有建造業務

##### ④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標の期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。

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わかりやすく公表する。

### ■平成25年度計画

#### (4) 船舶共有建造業務

##### ④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく取組みを引き続き行い、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努める

とともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。

第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を、平成28年度までのできる限り早い時期に終了させるため、これらの未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等を進める。

中期目標における目標値である未収発生率1.3%以下、中期目標期間終了時の未収金残高31億円以下を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずる。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。

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及び業務実績報告書において国民にわかりやすく公表する。

## ■年度計画における目標設定の考え方

### 1. 未収金の処理

中期計画においては、「特殊法人整理合理化計画」(平成13年12月19日閣議決定)に基づき、平成28年度までのできる限り早期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより、第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了させるため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日公表)(以下「見直し方針」という。)に基づく諸施策(注1)を引き続き実施することにより、未収金の発生を抑制するとともに、船舶債権の的確な回収を進めることとした。この場合において、既共有船の未収金発生回収状況等を勘案しつつ、未収発生により一層の防止及び回収強化により、未収発生率(注2)を1.3%以下、未収金残高を31億円以下とすることとしている。

平成25年度計画においては、「見直し方針」に基づく諸施策の実施を継続するとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払い増額要請等、きめ細やかな債権管理による回収の強化を図ることとし、既共有船の未収金発生回収状況等を勘案し、中期目標における未収金発生率・残高の目標を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることとした。

(注1)

「見直し方針」において未収発生防止、債権管理及び回収の強化策に掲げられている具体的対応策については、以下のとおりである。

- ① 新規未収債権の発生を防止するための民間ノウハウを活用した審査厳格化(信用リスクの外部審査委託原則化)、未収発生時の用船料直接受領の一般化等
- ② 保有債権の管理を強化するための民間銀行等への事業者経営状態のモニタリングや再リスケジュールの判断に際しての審査の委託等

- ③ 既存債権の回収率を引き上げるための、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、民間銀行等との協調融資契約に基づく計画的回収等

(注2)

- (1) 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。
- (2) 未収金を大別すると次のとおり。
- ① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。
  - ② 会社更生手続き、民事再生手続きにより更生計画、再生計画が認可済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。
  - ③ その他のもの(リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等)
- (3) 中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた(2)・③のみとしている。
- (4) したがって、中期計画及び年度計画における未収発生率とは、(2)・①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、(2)・③に係る未収金残高である。

## 2. 財務改善策の推進

中期計画においては、海事勘定共有建造業務経理(注3)における財務改善を一層推進することとし、民業補完の観点、債権管理体制の強化、適正な事業金利の設定により国内海運政策への誘導等に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保を図り、また、未収金の回収や引当金計上による未収金への適切な対処により財務の健全性を確保していくことを考慮した上で、繰越欠損金の削減を図ることとしている。

そのため、平成25年度においては、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた中期目標期間中の削減計画を策定し、実行することによりその縮減を図ることとした。なお、船舶共有建造業務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、その要因を含め業務実績報告書に加え、ホームページにおいても随時適切に公表することとした。

(注3)

機構法が海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律(平成18年5月17日法律第38号)により改正されたことに伴い、船舶勘定と造船勘定が統合し、新たに「海事勘定」となった。旧船舶勘定は、海事勘定の中に共有建造業務経理として区分経理されることとなった。

## ■当該年度における取組み

### 1. 未収金の処理

#### (1) 未収金発生の防止・抑制

未収金発生の防止・抑制を図るため、毎月の船舶使用料の支払いについては、年度初めにあらかじめ当該年度分の約束手形を徴収するなど、常時監視するとともに、適切な債権管理を行った。

また、船舶使用料支払猶予について打診を受けた事業者に対しては、財務状況・資産状況等の調査等により要因を迅速に分析した上で、既に未収金を発生させている事業者に対する措置と同様、管理費等のコスト削減指導など経営合理化等の指導やオペレーター等に対して用船料等の引き上げ要請を実施するなど未収金の新規発生防止を行い、未収金発生の最小化を図った。

さらに、「見直し方針」に基づき、未収発生時における用船料の直接受領の一般化については「船舶使用料等の支払いに関する協定書」により明確化しその実効性を高めた。

また、新規建造案件について民間金融機関との事業者経営に関するモニタリング契約4件を継続実施した（平成24年度1件）。

このように民間金融機関と連携することにより、適正な債権管理を行うことが可能となった。

さらに、信用リスク管理システムを活用し、共有事業者から提出された財務諸表を基にランク付けを行い、下位にランク付けされた一定の共有事業者等を重点的に管理する債権管理体制を確立した。重点管理の対象となった事業者に対しては全社個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分析を行った上で、必要に応じて追加の債権保全策の実施や、ヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施し、未収金発生の未然防止に努めた。以上の措置を講じた結果、未収金発生は大幅に抑制された。

未収発生率については、引き続き国内経済情勢の長期低迷の影響はあったものの、個々の事情に応じたきめ細かな経営改善の指導やオペレーターへの用船の維持等の要請により、中期計画にて定めた目標値1.3%に対して0.03%となった。

未収金残高については、リスケジュール計画の策定及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する事業縮小の指導を行うなどにより、リスケジュール契約の履行を維持させ、②破綻事業者に係る船舶の売船に積極的に関与して可能な限り早期の債権回収に努める）など、よりきめ細かな債権管理により未収金の発生防止・回収強化に努力したことで未収金残高を抑制し、中期計画にて定めた目標値である31億円を大きく下回る24億円となり年度計画を達成した。

さらに、役職員一丸となって未収事業者の状況を精査し、積極的に現地に赴き、事業者やオペレーターと直接面談する等、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料等の海運市況に鑑みた、より一層のきめ細かな債権管理による未収金回収の最大化に向けて懸命に努力したこと等により、未収金完済事業者は12社となった。

## (2) 未収金発生防止のための適正な審査

建造申込み44件については、建造審査要領に基づく厳格な審査を実施するとともに、外部審査委託による信用リスク調査(44件)(平成24年度31件)など、審査業務の一部をシンクタンクに委託した。

また、平成18年度から、より適正な審査を推進するため、建造審査要領に規定された各項目に係るチェックシート及びシンクタンクの審査所見を審査資料に添付することとしており、平成25年度においても引き続きこれら資料を活用した。

## (3) 計画的な未収金の回収

### ① リスケジュール計画の策定

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

### ② その他の未収事業者の取り扱い

リスケジュール計画を策定・実行している事業者以外であっても、過去に未収金を発生させたが既に約定通り支払いを行っているものについては、回収が継続されるよう支払い状況、経営状況等を常時監視した。

## (4) 未収金回収努力の継続

### ① 未収金回収努力

次のようなあらゆる措置を講じて、未収金の回収を図るとともに、これが困難な場合には売船による処理を行い、未収金の最大限の回収に努めた。

- ・事業者に対して、電話、面談等による督促、未収原因の把握、財務状況・資産状況等の調査、管理費等のコスト削減指導、抵当権設定等の担保措置を実施。
- ・リスケジュール計画策定後も経営状況等を定期的に監視し、支払い月額の

増額要請を実施。

- ・オペレーターや荷主に対して、用船料・運賃の引き上げ要請、用船料債権の差押え、売船予告等の実施。
- ・関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告等の実施。

また、民間金融機関等が運用している信用リスク管理システムを活用し、事業者の経営状況の効率的かつ的確な把握に努めた。

## ② 法的処理による着実な回収

船舶債権管理及び債権回収業務を効率的に実施し、未収金処理の迅速化を図るため、会社更生、民事再生等の法的処理や、使用料等の滞納が長期化し、かつ、事業経営継続による未収金の回収を図ることが困難な事業者に対しては、弁護士等のアドバイスを受けつつ、裁判所の監督下で共有船舶の売却を行う等、債権回収の最大化を図ってきた。弁護士のアドバイスを受けた案件は、共有事業者に係る債権者等に対する訴訟等について6件(平成24年度5件)であった。

なお、共有事業者に対する機構による新たな破産申立てについては、これまでの回収努力により当該申立てを必要とする事業者がなかったことから、皆無となった。

## 2. 財務改善策の推進

繰越欠損金については、その発生要因を分析した上で、中期目標期間中の削減計画を策定し、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、その縮減を図ることとした。

また、策定した削減計画についてはホームページにおいて公表した。

上記の削減計画に基づき繰越欠損金の縮減を図るため、未収金の発生抑止・回収強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行った。また、政策効果のより高い船舶への金利軽減措置や、船主の信用リスクを定量的に分析し、そのリスク量に応じた金利設定を(平成25年度は±0.2%の範囲内)引き続き実施することにより、船主の負担の公平と船舶共有建造業務の財務の健全化を図った。

さらに、オペレーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を確保するとともに、オペレーターとの関係の強化等により海運事業者の経営安定化に努め、新たな未収金発生の未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、25億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。

船舶共有建造業務における財務改善の状況については、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。

## ■中期目標達成に向けた見通し

平成 26 年度も引き続き、未収金発生の更なる防止・抑制を図るとともに、新船建造の申込みに対しては、海運事業者の財務内容や共有船舶の運航採算性等について一層綿密な調査を行い、外部への委託を含め、未収金発生防止のための適正な審査を行うこととしている。また、早期の支払い正常化、リスケジュール計画の策定等を併せて行うこととしている。

以上のことから、中期目標における未収発生率の目標値 1.3%以下を達成することは可能と考えている。

また、中期目標に掲げる平成 28 年度までの未収金の処理を見通しつつ、新船建造の申込みに対する適正な審査の実施など未収金発生の更なる防止・抑制を図るとともに、早期の支払い正常化、リスケジュール計画の策定等を併せて行うことにより、中期目標における未収金残高の目標値 31 億円以下を達成することは可能と考える。

繰越欠損金については、平成 25 年度において繰越欠損金削減計画を策定し、計画における取組み内容を平成 26 年度以降も引き続き行うことで、その縮減を図ることとしており、計画の達成は可能と考える。

さらに、平成 26 年度以降においても、財務改善の状況については、随時ホームページにおいて公表することとしており、中期目標を達成することは可能と考えている。

## 1. (5) ①

### ■中期目標

#### (4) 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、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」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。

### ■中期計画

#### (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

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は、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、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、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。

### ■平成25年度計画

#### (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

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は、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、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進める。さらに、梅田貨物駅機能の移転が終了したことから、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進める。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、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。

## ■年度計画における目標設定の考え方

### 1. 旧国鉄職員の年金費用等の支払

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平成 25 年度における必要負担額については、平成 24 年度同様、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こととした。

### 2. 土地処分の実施

都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進めることとした。また、梅田貨物駅機能の移転が終了したことから、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進めることとした。

### 3. 株式処分の検討

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、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こととした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 旧国鉄職員の年金費用等の支払

#### (1) 恩給及び年金の給付に要する費用の支払

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用等については、関係法令に則り、以下のとおり平成 25 年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。

- ① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して 798, 128 千円を支払った（給付は総務省人事・恩給局が実施）。
- ② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して 142, 742, 815 千円を支払った。

#### (2) 業務災害補償

旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員に対して 4, 851, 928 千円を円滑かつ確実に支払った。また、昨今、大きな社会問題となっているアスベスト問題については、平成 24 年度に引き続き「アスベストに関する健康診断」を無償で受診できる体制を整えて実施するとともに、アスベストを原因とする業務災害補償（遺族救済

を含む)の円滑な実施を図るとともに定期的な新聞広告の掲載(全国紙4紙、地方紙46紙への新聞広告の掲載及び鉄道OB会報への記事掲載)等により広く周知を行った。

## 2. 土地処分の実施

梅田駅(北)・吹田信号場プロジェクト及びその他の土地処分について鋭意進めた結果、以下の通り着実に進捗した。

### (1) 梅田駅(北)・吹田信号場プロジェクトの推進

機構土地(約14ha)を含む梅田2期開発区域に関しては、平成16年7月に大阪府が策定した「大阪駅北地区まちづくり基本計画」に基づく「まちづくり」の実現を目指し、平成23年4月1日に道路、交通広場、東海道支線地下化事業及び土地区画整理事業(約24ha)の都市計画決定が行われた。

その後、平成23年11月27日の大阪府知事、大阪市長のダブル選挙に伴う地元行政の政策変更もあり、現在は、平成24年9月6日に都市再生特別措置法に基づき設置された「大阪駅周辺地域部会」等において、「大規模なみどりの空間を確保」を基本とした土地利用の実現に向けての検討が進められている。

上記部会はこれまでに4回開催されており、その中で、具体的なまちづくりの方針の策定にあたり「民間提案募集」を実施することが確認され、平成25年10月より第一次募集を開始、平成26年3月27日には40者の提案の中から20者が優秀提案者として選定された。今後は、前記優秀提案者との「対話」を行いながら「まちづくりの方針」を決定していく予定となっている。

機構は、「適切かつ早期土地処分」に向けて、上記部会での議論等と並行して関係機関との協議・調整を進めている。

梅田貨物駅機能の移転先である吹田地区及び百済地区における貨物ターミナル駅の建設等の基盤整備工事が終了し、平成25年3月16日に移転が終了したことから、梅田地区の更地化に向けた本格的な基盤整備工事に着手し、軌道・建物・地上構造物等の撤去及び土壌汚染調査、埋蔵文化財試掘調査を着実に実施した。現在、平成26年度末の更地化を目標に、旧貨物施設の撤去及び土壌汚染対策等の基盤整備工事を進めている。

また、吹田地区においては残工事としての岸辺駅橋上化、緑地整備等工事及び環境影響評価事後監視、財産整理、建物事後調査を着実に実施し、百済地区においても既設平野馬場地下道補修、貨物専用レーン設置及び環境影響評価事後監視、財産整理を着実に実施した。

なお、吹田地区においては、機構土地(約1ha)及び周辺区域を対象とした都市再生機構の施行による土地区画整理事業(約22.2ha)が平成20年7月の都市計画決定及び平成24年4月の事業認可を経て、現在、進行中である。

## (2) 土地処分の実績

平成 25 年度に随意契約を計画していた 4 件については、関係者との協議・調整の結果、全て処分できた。

この結果、随意契約では、山手宿舎（約 0.1ha）、平野宿舎（約 0.1ha）、百済駅①（約 1.3ha）、及び長町駅の土地区画整理事業の換地処分（約 3.4ha）により、約 4.9ha の土地を処分した。

## 3. 株式処分の検討

旅客鉄道株式会社等の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、株主総会などを通じ各社の今後の経営状況の推移等を見極めるとともに、今後における課題の抽出を行うなど、適切な処分方法の検討等を行った。

## ■中期目標達成に向けた見通し

### 1. 旧国鉄職員の年金費用等の支払

平成 26 年度以降においても、旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用、旧国鉄職員の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、各年度における負担額を円滑かつ確実に支払うこととしており、これらの支払等に充てるために必要な資金については、適切な資金管理を行いつつ、柔軟かつ効率的な資金調達を行うこととしている。

### 2. 土地処分の実施

平成 26 年度首に残存する土地約 17ha の内訳は、表 1.5.1-1 のとおりである。

表 1.5.1-1 平成 26 年度首に残存する土地の状況

分 類		面 積
ア	梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地	約 15ha
イ	応急仮設住宅として貸付している土地	約 2ha
合 計		約 17ha

(平成 26 年度首面積約 17ha は、旧国鉄から承継した面積の約 0.2%)

引き続き、関係機関との協議・調整を進め、第 3 期中期目標期間中には、梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地及び応急仮設住宅用地として貸付している土地（仙台地区の長町駅[38 街区]）の処分を終了することとしている。

### 3. 株式処分の検討

引き続き国等の関係機関と連携を図りつつ、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こととしている。

こうしたことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

## 1. (5) ②

### ■中期目標

#### ② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）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、旅客鉄道株式会社等に対し、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（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、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。

なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、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。

### ■中期計画

#### ② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、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（以下「貸付け等」という。）を実施する。また、貸付け等に当たっては、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、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

### ■平成25年度計画

#### ② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施する。

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

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

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

### ■年度計画における目標設定の考え方

#### 1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道会社等に対する老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付並びにJR北海道及びJR四国に対して発行した鉄道建設・運輸施

設整備支援機構特別債券（以下、「特別債券」という）についての国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払いについては、平成 24 年度同様実施することとした。

また、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施することとした。

## 2. 並行在来線の支援措置

並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、平成 24 年度同様、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施することとした。

### ■当該年度における取組み

#### 1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施した。

##### (1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

- ・ J R 北海道：29 億円（無利子貸付 14 億円、助成金 14 億円）
- ・ J R 四 国：12 億円（無利子貸付 6 億円、助成金 6 億円）
- ・ J R 九 州：117 億円（無利子貸付 117 億円）
- ・ J R 貨 物：137 億円（無利子貸付 132 億円、助成金 5 億円）

注：金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。

##### (2) 特別債券の利子の支払い

- ・ J R 北海道：55 億円
- ・ J R 四 国：35 億円

注：利率は、国土交通大臣が定める利率（年利 2.5%）である。

なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の了承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）附則第 5 条第 1 項の規定に基づく無利子貸付け及び助成金交付要綱」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

## 2. 並行在来線の支援措置

並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準」に基づき、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した（繰入額：60億円）。

### ■中期目標達成に向けた見通し

#### 1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

平成26年度においても、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物に対する無利子の資金の貸付け又は助成金の交付並びにJR北海道及びJR四国に対する特別債券の利子の支払いを実施し、また、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施することとしている。

#### 2. 並行在来線の支援措置

平成26年度においても、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施することとしている。

こうしたことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

### ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

利益剰余金等の取扱いについて

#### 1. 国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣の三大臣合意

特例業務勘定の利益剰余金について、国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣の三大臣による協議が整い、特例業務勘定における利益剰余金のうち1兆2千億円を平成23年度内に国庫納付するとともに、利益剰余金等を活用した鉄道関連施策を実施することについて合意された（平成22年12月21日「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いについて」）。

#### 2. 東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律（平成23年法律第42号）

東日本大震災に対処するために必要な財源を確保するため、平成 23 年 5 月に施行された同法に基づき、特例業務勘定における利益剰余金のうち 1 兆 2 千億円について、平成 23 年度内に国庫納付した。

3. 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律  
(平成 23 年法律第 66 号)

特例業務勘定における利益剰余金等を活用した鉄道関連施策を実施するため、平成 23 年 8 月に施行された同法に基づき、以下の業務を実施することとなった。

- (1) 特別債券の発行及び無利子貸付の実施並びに特別債券に係る利子の支払
- (2) 鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付及び助成金交付
- (3) 整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置

## 1. (6)

### ■中期目標

#### (5) 機構の業務の適切な実施のための取組み

機構の業務の適切な運営の確保を図るとともに、社会的な責任を果たしていくため、内部統制の充実・強化や情報セキュリティ対策に取り組むとともに、業務の透明性の確保のための取組みや環境対策を推進する。

まず、国の動向や他の独立行政法人の取組みを参考にし、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。

業務全般、独立行政法人会計基準等に従って作成した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。

さらに、業務の実施に当たっては、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。

### ■中期計画

#### (6) 機構の業務の適切な実施のための取組み

国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長と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、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

さらに、業務の透明性の確保と対外的な情報提供を推進するため、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わかりやすい形で公表する。

業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するなど外部の知見の積極的な活用を図る。

機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。

また、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「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）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の取組みを強化する。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」を毎年作成し、公表する。

### ■平成 25 年度計画

#### (6) 機構の業務の適切な実施のための取組み

国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長と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・対応を行うほか、研修や説明会の開催等を通じて、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、新規業務従事者等に対する研修、情報セキュリティ管理者等による自己点検及び情報セキュリティ監査責任者による監査を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

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わかりやすい形で公表する。

業務の実施に当たって、外部有識者で構成された第三者委員会における意見等を踏まえ、これを適切に実際の業務運営等に反映させるなど外部の知見の積極的な活用を図る。

機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページを引き続き充実させる。また、PR用DVDや広報誌を通じたよりわかりやすい広報活動を着実にを行うとともに、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた見直し作業を進める。さらに、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。

機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）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2013」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

## ■年度計画における目標設定の考え方

### ○内部統制に関する取組み

内部統制については、これまでも倫理規程の制定、公益通報者保護の体制整備、内部監査の実施、個人情報の適切な管理等の施策を実施してきたところであるが、平成19年12月の「独立行政法人整理合理化計画」（平成19年12月24日閣議決定）、国土交通大臣からの中期目標の指示等において、内部統制・ガバナンス強化に向けた体制整備等を求められたことから、理事長を委員長とした内部統制委員会を設置している。平成25年度においては、平成24年度における内部統制に係る取組み成果や国の動向等を踏まえつつ、内部統制委員会の下、引き続き内部統制の拡充・強化を図ることとした。

### ○情報セキュリティ水準を適切に維持するための取組み

「国民を守る情報セキュリティ戦略」（平成22年5月11日情報セキュリティ政策会議決定）に基づく年度計画である「情報セキュリティ2012」（平成24年7月4日情報セキュリティ政策会議決定）及び「サイバーセキュリティ2013」（平成25年6月27日情報セキュリティ政策会議決定）における「独立行政法人等における情報セキュリティ対策の推進」の内容に対して具体的に取り組むこととした。

### ○業務運営の透明性の確保に関する取組み

機構が実施する各業務、財務情報等についてホームページ等を活用しつつ、情報発信を積極的に進める。また、業務の実施に当たっては、第三者委員会における意見等を反映することにより、業務運営の透明性を確保することとした。

### ○環境対策に資する取組み

機構として独自に策定した「環境行動計画」を顧慮し、平成24年度における環境対策

に資する取組みの状況の実態や最新の情勢等を踏まえて、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とともに、「環境報告書 2013」については、これらの取組みに関する最新の状況を国民に対して分かりやすく提示するため、図表や写真等を多用し、専門的な用語等には注釈を付すなど、記載には十分に配慮することとした。

## ■当該年度における取組み

### ○内部統制に関する取組み

内部統制委員会の下、「平成 25 年度内部統制に係る取組計画」に基づき、以下の取組みを行った。

1. 理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備（組織にとって重要な情報の把握）  
機構内のコミュニケーションの円滑化を図り、各部署から十分な情報が速やかに理事長へ提供される体制を構築するため、以下の取組みを実施した。
  - (1) 理事会の開催
  - (2) 理事長打合せの開催
  - (3) 理事長等と監事による懇談会の開催
  - (4) 理事長等と地方機関の長等との意見交換の実施
  - (5) 理事長と若手職員等との意見交換会の開催
  - (6) 常日頃からの円滑なコミュニケーションの実現に係る理事長及び各担当役員等による積極的な働きかけ
  
2. 機構のミッション（基本理念等）・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底  
機構のミッション達成に向けた法人の長としての業務方針を明確化し、役職員に自らの職務の位置付けを認識させるため、以下の取組みを実施した。
  - (1) 役員等による訓示・挨拶等において基本理念等の積極的な引用
  - (2) 新入職員、社会人採用職員及び本社新任管理職を対象とした内部統制研修の速やかな実施と基本理念等を印刷したカードの配布
  - (3) 内部統制に係る取組みについて、イントラネット及び電子メールを活用して全社的に周知
  
3. 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  
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）の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営体制を構築するため、以下の取組みを実施した。
  - (1) 内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定
  - (2) 一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラ

ムを新設

- (3) 地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施
- (4) 地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備
- (5) 緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施

#### 4. 法令遵守に向けた取組み

平成 25 年 9 月以降、公正取引委員会及び東京地方検察庁の調査・捜索を受け、平成 26 年 3 月に関係職員 2 名が入札談合等関与行為防止法違反容疑で在宅起訴及び略式起訴され、同月に公正取引委員会より機構に対して同法に基づく改善措置要求等が行われ、理事長が国土交通大臣より文書による嚴重注意処分を受けた。

今後、公正取引委員会から受けた改善措置要求等に関して、入札談合等関与行為が排除されたことを確保するために徹底した調査を行い、必要な改善措置を速やかに講ずるとともに、当該調査の結果及び講じた改善措置の内容について公表する。そのため、平成 26 年 3 月 27 日に外部の中立的な有識者からなる第三者委員会を立ち上げた。今後、第三者委員会による厳正な調査等の終了後、報告書を公表する予定である。

当面の再発防止対策として平成 26 年 3 月 4 日に以下の内容を公表した。

<当面の再発防止策>

##### (1) コンプライアンス体制の強化

- ① コンプライアンス関係規程の整備による体制の確立
  - ・コンプライアンス担当理事の設置
  - ・本社、地方機関ごとにコンプライアンス推進組織の設置
- ② コンプライアンス研修・講習会の強化
  - ・職員を対象とした「談合防止に関する講習会」の実施
  - ・契約担当職員を対象とした「契約業務に関する研修」の実施
- ③ 内部監査体制の強化
- ④ 社外における公益通報窓口の設置
- ⑤ 発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備

##### (2) 入札・契約監視機能の強化

- ① 入札監視委員会等の機能強化
  - ・入札監視委員会等の審議対象に高落札率の全契約を追加
  - ・入札監視委員会の審議範囲をブロック単位毎から支社・局単位毎に細分化
  - ・理事長に対する意見具申の仕組みの確立
- ② 公正入札等調査特別委員会の運営の見直し
  - ・工事担当者以外の者による事業者・職員への調査

- ③ 一者応札案件に対する監視の強化
- ④ 入札・契約結果の時系列的監視・分析・報告
  - ・落札率の状況等に関する事後的・統計的分析の実施
  - ・特定分野の入札状況等に関する事後的分析の実施
- (3) 入札契約手続きの見直し
  - ① 入札不調案件に係る再入札機会の拡大
  - ② 建築工事と小規模な空調設備工事等の一括発注
  - ③ 異常な応札状況となった場合の入札のやり直し
- (4) 情報管理の徹底
  - ① 外部事業者等との接触の制限
    - ・工事担当職員の入札参加業者との接触制限
    - ・外部事業者との打合せ場所の制限
  - ② 外部からの不当な働きかけに対する報告の徹底
  - ③ 発注に係る秘密情報などへの情報接触者の限定
    - ・発注事務に係る秘密情報の管理責任者の明確化
    - ・発注事務の各段階における留意点についてのマニュアルの整備
- (5) ペナルティの強化
  - ・誓約書違反及び入札談合の再犯に関する違約金加算条項を新設（WTO対象以外の工事）
- (6) 再発防止策の実施状況及び実効性の定期的検証
  - ① コンプライアンス推進組織による法令遵守の取り組み等の定期的検証
  - ② 本社・地方機関における応札状況の透明化・情報公開

○情報セキュリティ水準を適切に維持するための取組み

機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、情報セキュリティ対策に係るPDCAサイクルの一環として取り組んだ主な内容を以下に挙げる。

1. 平成25年9～10月に全国の新規業務従事者等303名に対して情報セキュリティ対策に関する研修を実施。
2. 平成25年9～10月には情報セキュリティ管理者238名に対する自己点検、平成25年12月にはシステム管理者18名に対する自己点検を実施。
3. 平成25年12月には平成25年度情報セキュリティ監査計画に基づき、自己点検結果を踏まえて選定した5つの課に対して、情報セキュリティ対策状況についての監査を実施。

○業務運営の透明性の確保に関する取組み

1. ホームページ等での公表

- (1) 鉄道建設、鉄道助成、船舶共有建造、高度船舶技術実用化、国鉄清算事業の業務内容、実施状況等について、ホームページ及び広報誌（鉄道・運輸機構だより）で公表した。
- (2) 平成 24 年度の役職員の報酬・給与等の水準について、平成 25 年 6 月 28 日にホームページで公表した。
- (3) 業務の透明性を確保する観点から、一定規模以上の取引関係を有する法人との間の取引等の状況に係る情報、工事等の発注見通し、入札公告、入札結果、契約の内容等の契約情報をホームページで公表した。また、「平成 24 事業年度財務諸表」は、平成 25 年 9 月 19 日の国土交通大臣からの承認後、同 9 月 20 日にホームページで公表した。

## 2. 第三者委員会の開催

外部有識者で構成された第三者委員会（中期計画推進・フォローアップ審議委員会、契約監視委員会、入札監視委員会、鉄道助成業務の審議等に関する第三者委員会、資産処分審議会、高度船舶技術審査委員会等）における意見等を踏まえ、外部の知見を積極的に活用した。

## 3. ホームページの充実及び広報活動の推進

- (1) 広報誌（鉄道・運輸機構だより）を年 4 回発行し、ホームページで公表した。
- (2) 機構業務紹介用として作成した P R 用映像をホームページで公開したほか、鉄道フェスティバル（平成 25 年 10 月）では鉄道建設工事の記録映像を放映する等積極的に情報発信を進めた。
- (3) プレスリリース、I R 情報等の機構の最新情報をホームページの「新着情報」へ掲載した。
- (4) 業務内容の変更に合わせて、機構パンフレットのリニューアルを行い、現場見学会、講演会、鉄道フェスティバル、業務説明会等で配布したほか、ホームページに掲載し、機構の業務内容を広く周知するなど積極的にアピールした。
- (5) 業務の実施状況に合わせて、一部の支社・建設局のパンフレットを改訂し、ホームページに掲載した。
- (6) 従来からの電話・F A X による問合せに加え、ホームページでメール受付を行って国民から広く意見募集を行う仕組みを整えており、平成 25 年度のメールによる意見・問合せは 104 件であった。  
問合せに対しては、メールによる返信や問合せ者の意向を確認したうえでの資料提供等問合せ者の理解を得られるような情報提供を行い、情報の双方向化を図った。
- (7) ホームページをより利用しやすいものにするために、外部より募集した「ホーム

ページモニター」からの意見等を聴取し、ホームページの充実に努めた。

#### 4. 国民に対する情報発信

(1) 「鉄道の日」に関連して本社及び各支社・建設局において、「鉄道の日」実行委員会が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントに参加した。

・「鉄道の日」関連行事の主催、参加5箇所を実施

(2) 鉄道建設の現場見学会や現場ウォーク等における地元住民等への工事に関する具体的な説明を通じ、機構の鉄道建設事業に対する理解の促進を図った。

(主な現場見学会)

- |           |                      |
|-----------|----------------------|
| ・北海道新幹線   | 現場見学会（北斗市、七飯町）       |
| ・北陸新幹線    | レールウォーク（富山市、金沢市、白山市） |
| ・北陸新幹線    | 駅見学会（高岡市）            |
| ・九州新幹線    | 現場見学会（大村市、武雄市、嬉野市）   |
| ・相鉄・JR直通線 | 現場見学会（横浜市）           |

等、各地方機関において計111回実施。いずれのイベントにおいても、多くの参加者から鉄道建設事業への関心と期待が寄せられた。

#### ○環境対策に資する取組み

##### 1. 環境負荷の低減に向けた取組みの推進等

機構業務の実施に際して、環境負荷低減の取組みを着実に推進した。また、鉄道や船舶が他の交通機関に比べ環境にやさしく、今日における我が国の地球温暖化問題をはじめとする環境対策に大きく貢献することに鑑み、「地球環境にやさしい交通ネットワーク整備の構築」に向けた取組みを推進した。

(1) オフィス活動に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）排出量削減の取組み

① 職員の環境意識の向上を目的に、本社職員が地方機関に赴き、地方機関の管理職及び現場長を対象とした「環境対策に係る業務研修」を以下のとおり実施した。

平成25年10月7日	青森新幹線建設局
平成25年10月15日	国鉄清算事業さいたま支所
平成25年11月6日	大阪支社及び国鉄清算事業西日本支社
平成25年12月2日	九州新幹線建設局

② オフィス活動に伴う環境負荷の最新の状況を全社的に共有するため、「現状の可視化」として本社・各地方機関の四半期ごとのデータ及びその分析結果をイントラネットに掲載し、情報の更新のみならず、研修で使用した外部講師に

よる節電対策資料等を載せるなど、掲載情報の充実を図った。

(2) 共有船舶建造

- ① 環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）の共有建造支援を推進した。
- ② 上記船舶のうち、政策効果のより高い船舶の建造比率を 90%以上とする目標を掲げ、重点的な取組みを推進した結果、建造比率を 100%とした。

(3) 鉄道建設工事及び旧国鉄から承継した土地処分に際しての基盤整備工事

- ① 国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。
- ② 上記のほか、整備新幹線や都市鉄道等の整備にあたっては、地球温暖化対策としてCO<sub>2</sub>排出量が削減されるベルトコンベアによるトンネル掘削土の運搬及び車両基地において自然風や室内外の温度差などの自然のエネルギーを利用して行われる換気方法等、省エネルギー化に資する設備を積極的に導入するとともに、有害物質管理としてトンネル工事用排水における水質管理を徹底した。また、絶滅危惧種等に指定されている動植物種への影響がないよう生態系への環境配慮の取組みを推進した。

2. 環境対策への取組みの公表

これらの取組みに関する最新の状況について、国民に分かりやすく提示する観点から、図表、写真等を活用しながら「環境報告書 2013」をとりまとめ、ホームページで公表するとともにプレスリリースも実施した（平成 25 年 9 月）。

また、上記報告書を関係官署等へ配布するとともに「鉄道フェスティバル」、「『鉄道の日』記念講演会」等で配布した。

さらに、鉄道や船舶は他の輸送機関に比べてエネルギー効率に優れた輸送機関であり、機構はこれらの建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることについて、環境報告書・ホームページ・広報誌を通じPRした。



図 1.6-1 「現状の可視化」の  
イントラネットでの掲載状況



図 1.6-2 「環境報告書 2013」の公表状況

## ■中期目標達成に向けた見直し

### ○内部統制に関する取組み

「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）の内容等に沿って、国や他法人の動向等も踏まえつつ、機構に対する信頼性が確保されるよう、法令遵守のための体制強化を含め、内部統制をさらに拡充・強化することにより、中期目標を達成することは可能と考えている。

### ○情報セキュリティ水準を適切に維持するための取組み

政府統一基準に基づき、平成 20 年度に機構情報セキュリティポリシーを制定し、翌年度から情報セキュリティに関する部内研修の実施、自己点検、監査、実施要領の見直し等を毎年実施し、業務従事者のセキュリティ対策への理解・意識の浸透を図っている。引き続き計画的に情報セキュリティに関する P D C A サイクルを実施していくことにより、情報セキュリティ水準の維持・向上を図り、安全かつ安心で効率的な業務運営を推進する。

以上のことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

### ○業務運営の透明性の確保に関する取組み

平成 26 年度以降も引き続き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、積極的な情報提供を行うとともに、外部の知見の積極的な活用、各種イベント等の機会を通じて、業務運営の透明性を確保していくことで、中期目標を達成することは可能と考えている。

○環境対策に資する取組み

平成 26 年度も引き続き、オフィス活動に伴う環境負荷低減に向けた取組みを含め、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、環境に関する動向を踏まえつつ、新たな「環境行動計画」を策定する。

## 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

### 2. (1)

#### ■中期目標

##### (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見直しを行いながら、適切に運営する。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後、残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。

#### ■中期計画

##### (1) 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握して、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。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせて、国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。

#### ■平成 25 年度計画

##### (1) 組織の見直し

平成 25 年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

#### ■年度計画における目標設定の考え方

効率性の高い業務運営に当たっては、その実現に向けてどのような組織体制で取り組んでいくのかを明確にすることが重要であるという認識の下、当該年度の事業内容及び事業規模に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図ることとした。

#### ■当該年度における取組み

「平成 25 年度組織改正計画」を受けて、各業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化を図るため、本社及び地方機関の組織の設廃を行った。

#### ■中期目標達成に向けた見通し

平成 26 年度以降も引き続き、業務の質的・量的な変化に的確に対応し、機動的、かつ、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っていくことで中期目標を達成することは可能と考えている。

## 2. (2)

### ■中期目標

#### (2) 経費・事業費の削減

業務運営に当たっては法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の不断の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。

一般管理費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、機構の資金調達額及び日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）への貸付額は年々漸減していくことから、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うものとする。

### ■中期計画

#### (2) 経費・事業費の削減

一般管理費については、業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、1. (1) ④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、業務運営の効率化を図り、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画（以下、「資金管理計画」という。）を基に、中期目標期間中に同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行う。

### ■平成25年度計画

#### (2) 経費・事業費の削減

一般管理費については、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指し、1.(1)④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等の各種効率化を実施する。

内航海運活性化融資業務については、中期目標を達成することができるよう、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担務の見直し等業務運営の効率化を図る。

## ■年度計画における目標設定の考え方

### 1. 一般管理費

中期目標期間の1年目である平成25年度においては、最終年度(平成29年度)に平成24年度比で15%程度に相当する額を削減するとの中期目標を達成するため、一般管理費の削減を着実に進めることとした。

### 2. 給与水準

給与水準については、平成25年度計画において「国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。」としているところであり、目標水準の達成に向けた計画的な取組みに努めることとした。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

### 3. 事業費

中期目標期間の1年目である平成25年度においては、最終年度(平成29年度)に平成24年度比で5%程度に相当する額を削減するとの中期目標を達成するため、鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等の各種効率化を実施することにより、事業費の削減を着実に進めることとした。

### 4. 内航海運活性化融資業務

平成10年5月、日本内航海運組合総連合会(以下「内航総連」という。)は、内航海運の活性化を図るため、昭和41年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し、船舶を解撤等する者に対し解撤等する船腹量に応じ交付金を交付する一方、船舶を建造等する者から建造等

する船腹量に応じ納付金を納付させる内航海運暫定措置事業を、交付金と納付金の収支相償うまでの間、導入した。

内航海運活性化融資業務は、内航海運暫定措置事業の実施主体である内航総連が要する資金を低利で調達できるよう、その資金の一部について、機構が政府保証の下に金融機関から低利で調達し、これを内航総連に融資する業務である。

中期計画においては、国土交通省が発表している内航海運暫定措置事業の資金収支計画を基に、内航海運活性化融資業務の貸付金の残高や同業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担務の見直し等の業務運営の効率化を図り、中期計画期間において同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行うこととしている。

## ■当該年度における取組み

### 1. 一般管理費

平成25年度計画予算における一般管理費（人件費（退職手当等を含む）、物件費を含む）は26,999百万円であり、平成24年度計画予算28,318百万円と比べ人件費の削減等により1,319百万円（△4.7%）の減となっている。

### 2. 給与水準

給与の支給基準については、鉄道建設技術などの高度な知識・技術を有する優秀な人材を確保するため、国家公務員と同程度の初任給とするとともに、人事院勧告を踏まえて行われる国家公務員の給与改定に準じた改定等を行ってきたところである。

#### (1) 給与水準に関する検証

給与水準については、次の理由から国家公務員に比べて高くなっている。

##### ①勤務地分布の特性

鉄道建設事業は、有期事業であり、余剰人員を抱えないために、大半の職員を対象として、事業の進捗、業務量の波動に対応しながら高い頻度（2～3年程度）で全国規模での人事異動を実施しているため、関連する手当が支給される者の割合が高くなっている。

【広域異動手当（異動前後の勤務箇所間の距離300km以上）を受給する職員の割合】

国家公務員：4.7%

機 構：16.7%

【地域手当（異動保障）の受給者の割合】

国家公務員：14.4%

機 構：19.9%

**【単身赴任手当の受給者の割合】**

国家公務員：8.3%

機 構：22.3%

②人員構成等による特性

業務のアウトソーシング等を積極的に進めてきた結果、管理的業務が中心となり、国家公務員に比べ管理職の割合が高くなっている。

**【管理職の割合】**

国家公務員：15.8%

機 構：21.7%

③人材確保の観点

日本で唯一、整備新幹線等の高速鉄道建設を担う機関として、当該業務の安定的な実施のため、専門的知識・技術を有する優秀な人材を確保する必要があること、また、鉄道建設事業の進捗に対応し、2～3年周期で全国異動をする必要があるなどの事情を考慮した給与体系になっている。

(2) 給与水準の適正化に向けた平成25年度の取組状況等

給与水準の適正化については、他の独立行政法人の取組状況も鑑み、国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律（平成24年法律第2号。以下「給与改定・臨時特例法」という。）に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を通年で実施したほか、事務所限定職員及び社会人の採用を推進した。これらの取組みにより、国の給与水準を100とした場合のラスパイレス指数は、平成25年度においては、平成24年度の116.2から5.2ポイント減の111.0となった。

また、理事長の報酬については、国土交通事務次官の給与の範囲内であり、役員報酬については、給与改定・臨時特例法に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を平成24年4月から平成26年3月まで実施した。

(3) 検証結果及び取組状況の公表

平成24年度の給与水準に関する検証の結果及び取組状況については、総務大臣が定める「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表方法等について（ガイドライン）」に基づき、平成25年6月にホームページで公表した。

### 3. 事業費

事業費の効率化として、1. (1) ④中の鉄道建設コストの縮減に係るコスト構造改善策を実施するとともに、線区の実情にあったより合理的な計画・設計等を実施するなどの取組みを行った。

平成25年度計画予算における事業費（勘定間繰入れを除く）は1,486,277百万円であり、平成24年度計画予算1,501,548百万円と比べ、整備新幹線整備事業の減等により15,271百万円（△1.0%）の減となっている。

### 4. 内航海運活性化融資業務

内航海運活性化融資業務においては、内航海運暫定措置事業の終了に向けて内航総連への貸付金が漸減していくことから、貸付金の規模に合わせて業務運営の効率化を図ることとしている。

そのため、平成25年度においては中期計画期間中における経費等の削減に向けて同業務の運営の効率化を図るべく、各職員の担務の見直しを行った。

## ■中期目標達成に向けた見直し

### 1. 一般管理費

中期目標達成を確実なものとするため、一般管理費について、より一層効率的な予算を策定するため、平成25年度に引き続き経費全般について見直しを行うとともに、更なる効率的な予算執行を行う。

以上のことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

### 2. 給与水準

給与水準については、平成25年度計画において「国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組む」としているところであり、継続的に取り組んでいく予定である。

### 3. 事業費

中期目標達成を確実なものとするため、事業費について、より一層効率的な予算を策定するため、平成25年度に引き続き経費全般について見直しを行うとともに、更なる効率的な予算執行を行う。

以上のことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

### 4. 内航海運活性化融資業務

中期目標を達成するため、平成25年度に引き続き、これまで二課に跨って行わ

れていた内航船の建造情報の把握、内航総連の納付金・交付金の把握等について、徐々に効率化を行うことで一課の業務とし、中期計画期間中にそれらの業務に係る経費等の削減を行う予定である。

## 2. (3)

### ■中期目標

#### (3) 随意契約の見直し等

「随意契約等見直し計画」に基づく取組みを着実に実施し、その取組状況について公表するとともに、特に一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の見直しを行い、これらの取組状況について公表する。また、監事監査及び契約監視委員会等において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策について、機構にも効果があるかどうかを検証し、必要に応じ更なるコンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。

### ■中期計画

#### (3) 随意契約の見直し等

契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努め、改善状況をフォローアップし、公表する。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。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。

### ■平成 25 年度計画

#### (3) 随意契約の見直し等

契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、契約監視委員会での意見を踏まえつつ、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努める。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員会等のチェックを受ける。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を検証する。

### ■年度計画における目標設定の考え方

契約の透明性、競争性を確保する観点から、平成22年度に策定した「随意契約等見直し計画」の取組状況及び入札・契約の適正な実施について契約監視委員会等のチェックを受けるとともに、一層の透明性、競争性を確保するため必要に応じ入札参加資格要件等について見直しを行うこととした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 「随意契約等見直し計画」に関する取組み

- (1) 契約監視委員会の指摘を踏まえ、平成 22 年度に策定した「随意契約等見直し計画」において競争性のある契約方式に移行することとした契約については、平成 25 年度の契約においても競争性のある契約に移行した。
- (2) 競争性のない随意契約の削減に加え、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めた。
- (3) 平成 24 年度契約については、「随意契約等見直し計画」に沿って実施されているかをフォローアップし、その結果を公表した（平成 25 年 8 月）。  
また、「随意契約等見直し計画」を受けて、以下の取組みを行った。
  - ① 競争性のない随意契約の新規案件については、引き続き、原則として事前に契約監視委員会委員長の意見を聴取した。
  - ② 更新案件で平成 24 年度に引き続き 2 か年度連続で一者応札・一者応募となった案件については、その要因を分析し、原則として半期ごとに取りまとめ契約監視委員会に報告することとした。特に、事後点検の結果、改善の余地が無いものと報告した案件については、必ず契約監視委員会で事後点検を受けた。
  - ③ 一者応札・一者応募となった案件については、契約監視委員会の審議に付し、公告期間の拡大、資格要件の緩和などに努めた。また、資料の交付を受けたものの入札に参加しなかった者等に参加しなかった理由等のヒアリングを実施し、入札条件の見直しを実施した。
  - ④ 契約に係る情報については、ホームページ等での公表に努めているが、公共調達に適正化に基づく契約情報の公表項目の拡充をすることとし、更なる透明性の確保のための方策を実施した。

### 2. 平成 25 年度契約実績

- (1) 平成 25 年度の契約実績は表 2.3-1 のとおりである。平成 24 年度と比較し、共有船舶の建造量の増加等に伴い、競争性のない随意契約の件数及び金額は増加した。

表 2.3-1 平成24年度及び平成25年度契約実績

	平成24年度		平成25年度		増減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争性のある契約	841件 (60.0%)	1,577億円 (57.9%)	713件 (53.4%)	1,364億円 (47.4%)	△128件 (△15.2%)	△213億円 (△13.5%)
競争性のない随意契約	560件 (40.0%)	1,148億円 (42.1%)	621件 (46.6%)	1,512億円 (52.6%)	61件 (10.9%)	364億円 (31.7%)
全契約	1,401件 (100.0%)	2,725億円 (100.0%)	1,334件 (100.0%)	2,876億円 (100.0%)	△67件 (△4.8%)	151億円 (5.5%)

表 2.3-2 競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった契約の状況

実績	平成24年度		平成25年度	
	件数	金額(億円)	件数	金額(億円)
競争性のある契約	841	1,577	713	1,364
うち一者応札・一者応募	(27.8%) 234	(16.4%) 258	(25.9%) 185	(6.7%) 92

【件数ベース】

【金額ベース】

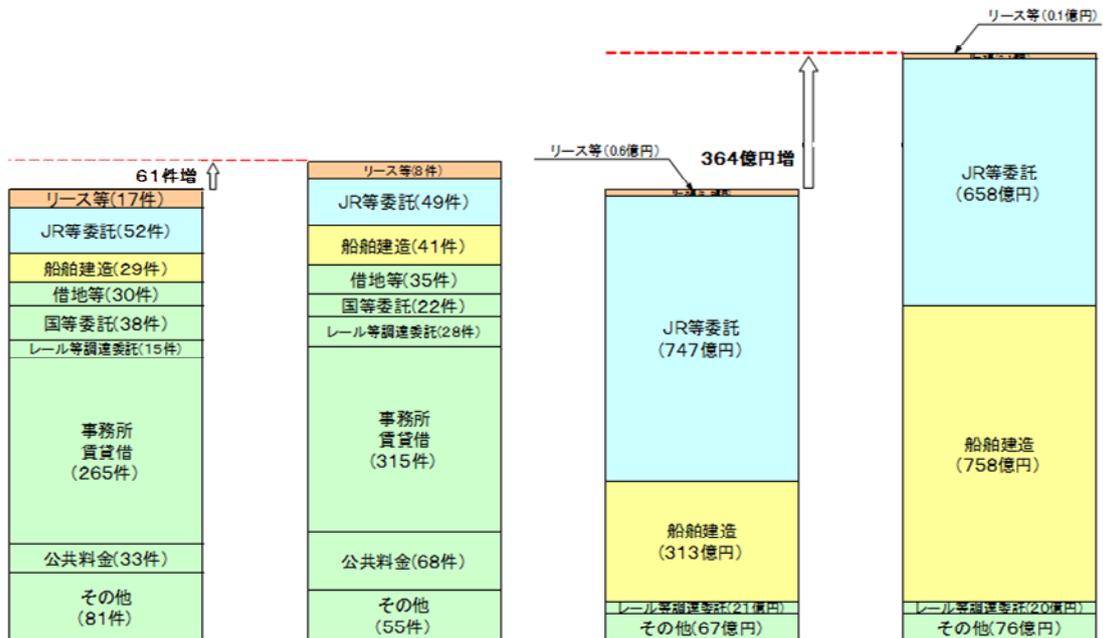


図 2.3-1 平成24年度及び平成25年度における競争性のない随意契約の実績

(2) 競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は以下のとおりである。

① 鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事

鉄道の運行の安全確保等の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者

に委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。

工事を委託するに当たり、機構で行った概算見積もりにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後には、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認のうえ、協定額を精算して支払いを行っている。

## ② 共有船の建造

民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。

共有船の建造契約に当たり、船主が複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価が機構の積算基準による予定価格の範囲内にあることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。

## ③ 整備新幹線のレール等の調達委託

JR各社のレール調達を取りまとめているJR東日本等に委託することにより、機構が鉄道事業者以外の主体から調達する場合と比較して低廉な調達（10～20%程度のコスト縮減）が可能となっている。

## 3. 契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況

(1) 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行伺から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。

- ・ 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については入札・契約手続運営委員会等の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。
- ・ 予定価格の作成、契約書及び設計図書の作成等については複数課によるチェックを行った。

(2) 入札・契約手続きの事後の審査体制としては「入札・契約評価委員会」（平成25年6月、12月）において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」（平成25年9月及び平成26年3月）（注）において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。

また、総合評価方式に係る技術提案の審査・評価を公正・中立に行うため、外部有識者の参画も得た「総合評価審査委員会」（委員長：理事（建設計画担当）、平成26年3月）において落札者の決定等について審査・評価を行うとともに、「同小委員会」（平成25年9月、平成26年3月）において個別工事の評価方法等について審査・評価を行った。

（注） 東ブロック委員長：出口尚明弁護士

西ブロック委員長：大谷種臣弁護士

特例業務所管組織の入札監視委員会委員長：出口尚明弁護士

- (3) 契約監視委員会を平成25年6月及び12月に開催し、「競争性のない随意契約」、「公益法人に対する平成24年度支出について」、「2年連続で一者応札・一者応募となった案件（平成24年度第3・4四半期及び平成25年度第1・2四半期契約）」の点検・見直しを行った。
- (4) 平成25年3月に「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」を警察庁との間で締結し、必要に応じて警察と照会・回答等手続きを行った。
- (5) 「国等による障害者就労施設等からの物品等の調達に関する法律」（平成24年法律第50号）に基づき調達方針を定め、ホームページに公表するとともに、調達方針に即した調達の実施を行った。
- (6) 公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえ、平成25年度から当機構の地方機関に設置している技術審査会及び入札・契約手続運営委員会における審議資料の匿名化（マスキング）、審議終了後の審議資料の回収及び厳重な管理、開札直前の予定価格の作成など、入札契約手続きの見直しを行った。

#### ■中期目標達成に向けた見直し

引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、契約監視委員会での意見を踏まえ、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めていく予定である。

また、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の検討状況を踏まえた対応を継続するとともに、北陸新幹線の消融雪機械設備工事の談合事案に関する再発防止対策を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。

#### ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

北陸新幹線の消融雪機械設備工事における談合事案に関する再発防止対策として、入札不調案件に係る再入札機会の拡大、特別な事情により再度発注する場合の入札参加者への誓約書の義務付け及び公正入札等調査特別委員会の運営の見直しなどを実施した。

## 2. (4)

### ■中期目標

#### (4) 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。

### ■中期計画

#### (4) 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、資産の効率的な活用を図る。

### ■平成 25 年度計画

#### (4) 資産の有効活用

宿舎、寮の集約化のため、こずかた寮、保土ヶ谷寮及び宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）については売却手続きを進める。

### ■年度計画における目標設定の考え方

宿舎等の保有資産については、効率的な活用を図るため、売却が決定している資産について、売却時期に応じた所要の手続きを着実に進める。

### ■当該年度における取組み

#### 1. こずかた寮

平成 22 年度に一般競争入札及び公募抽選、平成 23 年度に媒介業者を募る一般競争入札を行ったが、いずれも参加者がおらず、平成 24 年度に地方公共団体に対し売却の打診を行ったものの、買取りの申し出はなかった。そのため、平成 25 年度においては、不動産を評価し直した上で、再度、一般競争入札を行い、応募があった者に対し、平成 26 年 3 月に売却した。

#### 2. 保土ヶ谷寮

平成 25 年度においては、土地売却に向けた測量を開始したものの、現況と登記上の境界との不一致等、売却のために関係者との調整に相当な時間を要することが判明したため、その解決に向けて横浜市、隣接者等との協議を行った。

#### 3. 宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）

平成 25 年度においては、土地に係る測量等、売却に向けた所要の手続きを進めた。

### ■中期目標達成に向けた見通し

・保土ヶ谷寮については、現況と登記上の境界との不一致等の問題に係る協議を進め

- る。
- ・ 宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）については、売却に向けた手続きを着実に進める。

### 3. 予算、収支計画及び資金計画

#### 3. (1)

##### ■中期目標

##### ■中期計画

3. 予算、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)

毎年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。

##### ■平成 25 年度計画

3. 予算、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)

※中期計画の別紙については参考資料 12、平成 25 年度計画の別紙については参考資料 13 を参照。

##### ■年度計画における目標設定の考え方

一般管理費、事業費の削減を織り込んだ中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づき、参考資料 13 の通り計画し、これを適正に実施することとした。

##### ■当該年度における取組み

平成 25 年度予算、収支計画、資金計画の実績は、平成 25 年度計画との比較においては、以下のとおりであった (表 3.1-1 参照)。

- ・ 予算については、特例業務勘定において鉄道支援事業の見込み差があったこと等により収入・支出とも減少したことをはじめ、全ての勘定において収入・支出とも減少した。
- ・ 収支計画については、特例業務勘定において共済年金追加費用引当金の戻入益を計上したこと等により総利益を計上したことをはじめ、全ての勘定において総利益を計上した。
- ・ 資金計画については、建設勘定において余裕金を運用するため有価証券を取得したこと等により翌年度への繰越金が減少した。

また、前期からの繰越を含む予算現額については、収入予算総額 1,592,504 百万円に対し、事業の進捗状況を踏まえた民間借入金の減少があったこと等により、実績額は 1,412,578 百万円となった。支出予算総額は 1,684,448 百万円に対し、実績額は 1,501,962 百万円であり、予算の範囲内で適正な執行を行った。(表 3.1-2 参照)

表 3.1-1 平成 25 年度の予算、収支計画、資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	41,441
地方公共団体建設費負担金	35,300
地方公共団体建設費補助金	6,141
借入金等	403,000
財政融資資金借入金	31,400
民間借入金	214,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	157,600
業務収入	192,848
受託収入	24,087
業務外収入	2,229
他勘定より受入	160,075
計	823,679
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	293,983
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	20,991
借入金等償還	462,606
支払利息	26,067
一般管理費	5,266
人件費	17,610
業務外支出	7,945
他勘定へ繰入	24,052
計	858,520

【人件費の見積もり】 12,166百万円を支出する。  
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(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	312,310
経常費用	286,482
鉄道建設業務費	281,912
受託経費	3,457
一般管理費	1,107
減価償却費	6
財務費用	25,762
雑損	65
収益の部	313,034
鉄道建設業務収入	213,988
鉄道建設事業費補助金収入	120
鉄道建設事業費利子補給金収入	200
受託収入	3,457
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	94,313
財務収益	71
雑益	884
純利益	724
目的積立金取崩額	-
総利益	724

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	921,477
業務活動による支出	397,841
投資活動による支出	610
財務活動による支出	462,606
翌年度への繰越金	60,420
資金収入	921,477
業務活動による収入	422,960
受託収入	24,087
その他の収入	398,874
投資活動による収入	642
財務活動による収入	403,000
前年度よりの繰越金	94,875

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	51,654 ※注1
地方公共団体建設費負担金	46,404
地方公共団体建設費補助金	5,250
借入金等	335,109 ※注2
財政融資資金借入金	30,800
民間借入金	146,809
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	157,500
業務収入	206,681 ※注3
受託収入	29,893 ※注4
業務外収入	2,599 ※注5
他勘定より受入	153,973
計	779,908
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	293,087 ※注6
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	28,500 ※注4
借入金等償還	462,606
支払利息	21,813 ※注7
一般管理費	4,166 ※注8
人件費	14,042 ※注8
業務外支出	7,025
他勘定へ繰入	24,170
計	855,410

※注1 事業の進捗結果による増加である。  
 ※注2 整備新幹線整備事業の要調達額の減少によるものである。  
 ※注3 民鉄線業務収入の繰上償還による増加である。  
 ※注4 新規受託事業の採択増による増加である。  
 ※注5 雑収入の見込差による増加である。  
 ※注6 事業の進捗結果による減少である。  
 ※注7 借入金の金利差等による減少である。  
 ※注8 執行結果による減少である。

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	418,920
経常費用	397,503
鉄道建設業務費	274,381 ※注1
受託経費	121,968 ※注2
一般管理費	982 ※注3
減価償却費	173
財務費用	20,978 ※注4
雑損	439 ※注5
収益の部	419,723
鉄道建設業務収入	202,769 ※注1
鉄道建設事業費補助金収入	119
鉄道建設事業費利子補給金収入	200
受託収入	121,968 ※注2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	93,434
財務収益	118 ※注5
雑益	1,115
純利益	803
目的積立金取崩額	-
総利益	803

※注1 民鉄線事業に係る収入・費用の見込差による減少である。  
 ※注2 受託事業の引渡しの見込差による増加である。  
 ※注3 執行結果による減少である。  
 ※注4 借入金の金利差等による減少である。  
 ※注5 見込差による増加である。

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,332,451
業務活動による支出	369,388 ※注1
投資活動による支出	335,423 ※注2
財務活動による支出	583,203 ※注3
翌年度への繰越金	44,438
資金収入	1,332,451
業務活動による収入	464,089
受託収入	31,663 ※注4
その他の収入	432,425 ※注5
投資活動による収入	399,407 ※注2
財務活動による収入	431,109 ※注3
前年度よりの繰越金	37,847

※注1 事業の進捗結果による減少である。  
 ※注2 有価証券の取得、償還による増加である。  
 ※注3 借入金等の増加、返済による増加である。  
 ※注4 新規受託事業の採択増による増加である。  
 ※注5 民鉄線業務収入の繰上償還による増加である。

【海事勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	8
借入金等	47,800
財政融資資金借入金	31,300
民間借入金	5,500
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	11,000
業務収入	28,625
受託収入	2
業務外収入	234
計	76,669
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	48,781
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	28,392
支払利息	1,762
一般管理費	198
人件費	678
業務外支出	84
計	79,896

[人件費の見積もり] 526百万円を支出する。

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。

予算(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	8
借入金等	36,300
財政融資資金借入金	25,300 ※注1
民間借入金	- ※注1
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	11,000
業務収入	30,567 ※注2
受託収入	- ※注3
業務外収入	235
計	67,110
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	38,049 ※注4
受託経費	
海事業務関係経費	- ※注3
借入金等償還	28,392
支払利息	1,508 ※注5
一般管理費	168 ※注6
人件費	632 ※注6
業務外支出	4 ※注7
計	68,753

※注1 船舶取得費の減少に伴う資金調達の減少である。

※注2 早期譲渡による船舶売却金の増加である。

※注3 受託業務がなかったことによる減少である。

※注4 船舶取得費の減少である。

※注5 借入金の金利差等による減少である。

※注6 執行結果による減少である。

※注7 雑支出の見込差による増加である。

収支計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	26,597
経常費用	24,688
海事業務費	23,708
受託経費	2
一般管理費	976
減価償却費	2
財務費用	1,909
収益の部	27,816
運営費交付金収益	8
海事業務収入	27,288
受託収入	2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	8
雑益	510
純利益	1,219
目的積立金取崩額	-
総利益	1,219

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	25,888
経常費用	24,373
海事業務費	23,567 ※注1
受託経費	- ※注2
一般管理費	806 ※注3
減価償却費	0
財務費用	1,514 ※注4
雑損	0
臨時損失	0
収益の部	28,347
運営費交付金収益	8
海事業務収入	27,748 ※注5
受託収入	- ※注2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	3 ※注4
雑益	587
純利益	2,460
目的積立金取崩額	-
総利益	2,460

※注1 予定していた貸倒引当金繰入の減少である。

※注2 受託業務がなかったことによる減少である。

※注3 執行結果による減少である。

※注4 借入金の金利差等による減少である。

※注5 船舶使用料等の増加である。

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	81,774
業務活動による支出	51,486
投資活動による支出	25
財務活動による支出	28,392
翌年度への繰越金	1,872
資金収入	81,774
業務活動による収入	30,386
運営費交付金による収入	8
受託収入	2
その他の収入	30,375
財務活動による収入	47,800
前年度よりの繰越金	3,588

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	74,889
業務活動による支出	40,432 ※注1
投資活動による支出	3,021 ※注2
財務活動による支出	28,392
翌年度への繰越金	3,045
資金収入	72,389
業務活動による収入	32,507
運営費交付金による収入	8
受託収入	- ※注3
その他の収入	32,499 ※注4
投資活動による収入	2,500 ※注2
財務活動による収入	36,300 ※注5
前年度よりの繰越金	3,582

※注1 船舶取得費の減少である。

※注2 有価証券の取得、償還による増加である。

※注3 受託業務がなかったことによる減少である。

※注4 早期譲渡による船舶売却金の増加である。

※注5 借入金等の減少である。

【基礎的研究等勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	51,569
業務収入	53,095
業務外収入	0
計	104,664
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	51,679
借入金等償還	52,790
支払利息	66
一般管理費	35
人件費	89
業務外支出	24
計	104,683

[人件費の見積もり] 74百万円を支出する。  
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。

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	46,052 ※注1
業務収入	53,052 ※注1
業務外収入	1 ※注2
計	99,105
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	46,099 ※注3
借入金等償還	52,790
支払利息	41 ※注4
一般管理費	31 ※注5
人件費	65 ※注5
業務外支出	24
計	99,051

※注1 内航総連に対する貸付金見込差による減少である。  
※注2 雑収入の見込差による増加である。  
※注3 内航総連の資金需要等により生じた減少である。  
※注4 借入金の金利差等による減少である。  
※注5 執行結果による減少である。

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	305
経常費用	239
基礎的研究等業務費	89
一般管理費	150
減価償却費	0
財務費用	
借入金利息	66
収益の部	305
基礎的研究等業務収入	305
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
純利益	0
目的積立金取崩額	—
総利益	0

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	181
経常費用	141
基礎的研究等業務費	24 ※注1
一般管理費	117 ※注1
減価償却費	0
財務費用	
借入金利息	40 ※注2
臨時損失	0
収益の部	255
基礎的研究等業務収入	254 ※注3
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
雑益	1
純利益	74
目的積立金取崩額	—
総利益	74

※注1 執行結果による減少である。  
※注2 借入金の金利差等による減少である。  
※注3 内航総連に対する貸付金見込差による減少である。

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	104,987
業務活動による支出	52,146
投資活動による支出	5
財務活動による支出	52,790
翌年度への繰越金	45
資金収入	104,987
業務活動による収入	
その他の収入	53,095
財務活動による収入	51,569
前年度よりの繰越金	323

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	99,376
業務活動による支出	46,388 ※注1
投資活動による支出	4
財務活動による支出	52,909
翌年度への繰越金	74
資金収入	99,376
業務活動による収入	
その他の収入	53,054 ※注2
財務活動による収入	46,152 ※注3
前年度よりの繰越金	170

※注1 内航総連の資金需要等により生じた減少である。  
※注2 内航総連に対する貸付金見込差による減少である。  
※注3 借入金等の増加、返済による増加である。

【助成勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	217
国庫補助金等	92,926
国庫補助金	92,724
政府補給金	202
業務収入	496,424
業務外収入	37
他勘定より受入	24,052
計	613,656
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	11,643
借入金等償還	243,221
支払利息	29,343
一般管理費	190
人件費	417
業務外支出	22
他勘定へ繰入	328,821
計	613,656

[人件費の見積もり] 360百万円を支出する。  
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	647,448
経常費用	534,234
鉄道助成業務費	533,620
一般管理費	613
減価償却費	2
財務費用	113,212
雑損	2
収益の部	588,810
運営費交付金収益	217
鉄道助成業務収入	495,629
補助金等収益	92,926
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	36
雑益	2
純利益	△ 58,638
目的積立金取崩額	58,638
総利益	0

[注] 当法人(助成勘定)における退職手当については、役員(職員)退職手当支給規程に基づいて支給することとなるが、その一部(人件費を運営費交付金を財源としている役員に係る分)について、運営費交付金を財源とするものと想定している。

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	614,056
業務活動による支出	280,190
投資活動による支出	23
財務活動による支出	333,445
翌年度への繰越金	399
資金収入	614,056
業務活動による収入	613,659
運営費交付金による収入	217
補助金等による収入	92,926
その他の収入	520,517
前年度よりの繰越金	397

予算(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	217
国庫補助金等	90,571
国庫補助金	90,369 ※注1
政府補給金	202
業務収入	496,152 ※注2
業務外収入	65 ※注3
他勘定より受入	24,170
計	611,175
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	15,081 ※注4
借入金等償還	243,221
支払利息	29,148 ※注5
一般管理費	147 ※注6
人件費	375 ※注6
業務外支出	157 ※注7
他勘定へ繰入	323,025 ※注1
計	611,153

※注1 補助対象事業の進捗結果による減少である。  
 ※注2 支払利息の減等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。  
 ※注3 雑収入の見込差による増加である。  
 ※注4 前年度からの繰越による増加である。  
 ※注5 借入金の金利差による減少である。  
 ※注6 執行結果による減少である。  
 ※注7 雑支出の見込差による増加である。

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	644,088
経常費用	530,971
鉄道助成業務費	530,462 ※注1
一般管理費	506 ※注2
減価償却費	2
財務費用	113,006 ※注3
雑損	111 ※注4
収益の部	585,483
運営費交付金収益	193
鉄道助成業務収入	495,361 ※注5
補助金等収益	89,768 ※注1
退職給付引当金戻入益	10
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	40
雑益	111 ※注4
純利益	△ 58,605
目的積立金取崩額	58,628
総利益	23

※注1 補助対象事業の進捗結果による減少である。  
 ※注2 執行結果による減少である。  
 ※注3 借入金の金利差等による減少である。  
 ※注4 国庫補助金返還による増加である。  
 ※注5 支払利息の減等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	1,048,755
業務活動による支出	273,819 ※注1
投資活動による支出	363,111 ※注2
財務活動による支出	411,445 ※注3
翌年度への繰越金	381
資金収入	1,048,755
業務活動による収入	607,175
運営費交付金による収入	217
補助金等による収入	86,604 ※注1
その他の収入	520,354 ※注4
投資活動による収入	363,100 ※注2
財務活動による収入	78,000 ※注3
前年度よりの繰越金	480

※注1 補助対象事業の進捗結果による減少である。  
 ※注2 有価証券の取得、償還による増加である。  
 ※注3 短期借入金の増加、返済による増加である。  
 ※注4 支払利息の減等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。

【特例業務勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	56,700
民間借入金	34,700
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	22,000
業務収入	865
業務外収入	14
他勘定より受入	175,101
計	232,680
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	202,850
借入金等償還	9,666
支払利息	9,698
一般管理費	2,068
人件費	449
業務外支出	3,667
他勘定へ繰入	6,355
計	234,753

[人件費の見積もり] 383百万円を支出する。

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。

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	32,100
民間借入金	10,100
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	22,000
業務収入	868
業務外収入	454
他勘定より受入	175,101
計	208,523
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	192,963
借入金等償還	9,666
支払利息	9,306
一般管理費	1,394
人件費	372
業務外支出	1,091
他勘定へ繰入	6,048
計	220,839

※注1 鉄道支援事業費等の見込差による減少である。

※注2 雑収入の見込差による増加である。

※注3 借入金の金利差等による減少である。

※注4 執行結果による減少である。

※注5 雑支出の見込差による減少である。

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	38,391
経常費用	28,616
特例業務費	22,732
一般管理費	5,861
減価償却費	23
財務費用	9,775
収益の部	84,985
特例業務収入	99
財務収益	84,877
雑益	10
純利益	46,594
目的積立金取崩額	—
総利益	46,594

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	32,572
経常費用	23,138
特例業務費	19,395
一般管理費	3,690
減価償却費	53
財務費用	9,428
雑損	2
臨時損失	4
収益の部	106,486
特例業務収入	113
共済年金追加費用引当金戻入益	21,265
恩給負担金引当金戻入益	145
環境対策引当金戻入益	0
財務収益	84,879
雑益	84
純利益	73,914
目的積立金取崩額	—
総利益	73,914

※注1 共済年金追加費用等の減少による。

※注2 執行結果による減少である。

※注3 借入金の金利差等による減少である。

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	267,633
業務活動による支出	224,379
投資活動による支出	10
財務活動による支出	10,364
翌年度への繰越金	32,879
資金収入	267,633
業務活動による収入	85,755
投資活動による収入	90,224
財務活動による収入	56,700
前年度よりの繰越金	34,953

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	376,622
業務活動による支出	214,319
投資活動による支出	19,083
財務活動による支出	118,168
翌年度への繰越金	25,051
資金収入	376,622
業務活動による収入	86,527
投資活動による収入	146,268
財務活動による収入	140,600
前年度よりの繰越金	3,226

※注1 鉄道支援事業費等の見込差による減少である。

※注2 有価証券の取得、償還による増加である。

※注3 短期借入金の増加、返済による増加である。

表 3.1-2 決算報告書

## 決 算 報 告 書

収 入

## 【 総 括 表 】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(款) 運営費交付金	224,925,000	224,925,000	0	
(項) 運営費交付金受入	224,925,000	224,925,000	0	
(款) 国庫補助金	146,711,772,664	90,369,168,517	△ 56,342,604,147	
(項) 国庫補助金受入	146,711,772,664	90,369,168,517	△ 56,342,604,147	
(款) 地方公共団体建設費負担金	63,042,358,210	46,403,556,389	△ 16,638,801,821	
(項) 新幹線鉄道整備事業資金受入	63,042,358,210	46,403,556,389	△ 16,638,801,821	
(款) 地方公共団体建設費補助金	10,837,288,095	5,250,184,683	△ 5,587,103,412	
(項) 都市鉄道利便増進事業資金受入	10,837,288,095	5,250,184,683	△ 5,587,103,412	
(款) 政府補給金	202,000,000	202,000,000	0	
(項) 政府補給金受入	202,000,000	202,000,000	0	
(款) 政府出資金	0	0	0	
(項) 政府出資金受入	0	0	0	
(款) 民間出えん金	0	0	0	
(項) 民間出えん金受入	0	0	0	
(款) 財政融資資金借入金	63,300,000,000	56,100,000,000	△ 7,200,000,000	
(項) 財政融資資金借入金収入	63,300,000,000	56,100,000,000	△ 7,200,000,000	
(款) 民間借入金	311,842,000,000	202,961,000,000	△ 108,881,000,000	
(項) 民間借入金収入	311,842,000,000	202,961,000,000	△ 108,881,000,000	
(款) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	195,011,000,000	190,500,000,000	△ 4,511,000,000	
(項) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券収入	195,011,000,000	190,500,000,000	△ 4,511,000,000	
(款) 業務収入	772,404,527,686	787,320,126,325	14,915,598,639	
(項) 鉄道施設貸付収入	102,126,852,000	100,247,075,264	△ 1,879,776,736	
(項) 鉄道施設譲渡収入	90,209,804,000	104,608,440,031	14,398,636,031	
(項) 鉄道事業者建設費等負担金収入	1,059,227,686	901,941,782	△ 157,285,904	
(項) 海事業務収入	28,625,008,000	30,566,723,933	1,941,715,933	
(項) 内航海運活性化融資業務収入	50,655,926,000	50,614,048,548	△ 41,877,452	
(項) 内航海運老齢船処理融資業務収入	2,438,816,000	2,437,917,222	△ 898,778	
(項) 鉄道助成貸付回収金受入	775,130,000	775,130,000	0	
(項) 新幹線鉄道施設譲渡収入	495,233,078,000	495,033,078,820	△ 199,999,180	
(項) 新幹線鉄道施設譲渡管理費等収入	415,729,000	343,954,972	△ 71,774,028	
(項) 特例業務収入	98,857,000	101,497,200	2,640,200	
(項) その他業務収入	0	888,241	888,241	
(項) 特例業務貸付回収金受入	766,100,000	766,100,000	0	
(項) 附帯業務収入	0	923,330,312	923,330,312	
(款) 受託収入	26,413,738,229	29,892,636,746	3,478,898,517	
(項) 受託業務収入	26,413,738,229	29,892,636,746	3,478,898,517	
(款) 寄付金等収入	0	0	0	
(項) 寄付金等収入	0	0	0	
(款) 業務外収入	2,514,580,000	3,354,880,556	840,300,556	
(項) 業務外収入	2,514,580,000	3,354,880,556	840,300,556	
収 入 合 計	1,592,504,189,884	1,412,578,478,216	△ 179,925,711,668	

(注) 勘定間繰入を含んでいない。

決 算 報 告 書

支 出

【 総 括 表 】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(項)業務経費	753,826,709,218	585,279,456,386	168,547,252,832	
(目)鉄道建設業務関係経費	415,904,852,554	293,087,174,227	122,817,678,327	
(目)海事業務関係経費	51,114,862,000	38,048,982,790	13,065,879,210	
(目)基礎の研究等業務関係経費	51,679,268,000	46,099,045,325	5,580,222,675	
(目)鉄道助成業務関係経費	26,447,812,664	15,081,281,758	11,366,530,906	
(目)特例業務関係経費	208,679,914,000	192,962,972,286	15,716,941,714	
(項)受託経費	31,135,561,242	28,500,184,150	2,635,377,092	
(目)鉄道建設業務関係経費	31,133,561,242	28,500,184,150	2,633,377,092	
(目)海事業務関係経費	2,000,000	0	2,000,000	
(項)借入金等償還	796,674,464,000	796,674,464,000	0	
(目)借入金償還金	554,014,464,000	554,014,464,000	0	
(目)債券償還金	242,660,000,000	242,660,000,000	0	
(項)支払利息	66,935,971,000	61,816,556,457	5,119,414,543	
(目)借入金支払利子	45,943,401,000	41,892,463,737	4,050,937,263	
(目)債券支払利子	20,992,570,000	19,924,092,720	1,068,477,280	
(項)一般管理費	7,755,471,000	5,905,639,958	1,849,831,042	
(目)旅費	348,194,000	246,664,446	101,529,554	
(目)事務諸費	5,498,533,000	4,403,863,713	1,094,669,287	
(目)宿舍維持費	836,551,000	666,615,009	169,935,991	
(目)福利厚生費	55,148,000	40,854,294	14,293,706	
(目)税金	104,188,000	90,120,700	14,067,300	
(目)訟務費	7,000,000	0	7,000,000	
(目)企画調査研究費	132,630,000	109,150,365	23,479,635	
(目)管理施設費	772,852,000	348,308,431	424,543,569	
(目)交際費	375,000	63,000	312,000	
(項)人件費	16,632,233,098	15,485,148,217	1,147,084,881	
(目)役職員給与	12,938,281,293	11,879,208,568	1,059,072,725	
(目)休職者給与	90,636,000	33,696,478	56,939,522	
(目)退職手当	77,723,000	74,593,500	3,129,500	
(目)退職給付引当金繰入	1,236,954,348	1,233,876,055	3,078,293	
(目)法定福利費	2,288,638,457	2,263,773,616	24,864,841	
(項)業務外支出	11,487,808,000	8,300,448,806	3,187,359,194	
(目)借入金取扱諸費	66,338,000	41,666,214	24,671,786	
(目)債券取扱諸費	618,545,000	582,030,955	36,514,045	
(目)国庫納付金	396,251,000	395,650,357	600,643	
(目)雑支出	10,406,674,000	7,281,101,280	3,125,572,720	
(目)雑支出	10,406,674,000	7,281,101,280	3,125,572,720	
支 出 合 計	1,684,448,217,558	1,501,961,897,974	182,486,319,584	

(注) 勘定間繰入を含んでいない。

### 3. (2)

#### ■中期目標

#### 4. 財務内容の改善に関する事項

##### (1) 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。

##### (2) 貸付金の回収

貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、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、廃止の方針が決定しており、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、内航海運活性化融資業務において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を適切に行う。

##### (3) 運営費交付金

毎年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。

#### ■中期計画

##### (2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、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、調達コストの抑制を図る。

船舶の改造に係る貸付金については、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、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、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

#### ■平成 25 年度計画

##### (2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金（シンジケートローン及び財投機関債等）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、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的な I R 活動を実施する。

船舶の改造に係る貸付金については、回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、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、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

## ■年度計画における目標設定の考え方

### 1. 資金調達

毎年度の資金計画の作成、資金の一元管理、勘定間融通を含む短期資金及び長期資金の併用を通じ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こととした。また、安定的な資金調達を図るため、投資家に対する継続的なIR活動を実施することとした。

### 2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

機構設立時（平成15年10月）に廃止された船舶改造融資（旅客船及び貨物船の改造を行う海運事業者に対して当該改造に必要な資金の貸付け）について、機構法附則第11条第4項に規程される当該貸付金の回収業務である。

中期計画においては、貸付金について毎年回収計画を策定し、確実な回収を図ることとしている。

### 3. 内航海運活性化融資業務

平成10年5月、日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）は、内航海運の活性化を図るため、昭和41年から船舶過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し、船舶を解撤等する者に対し解撤等する船腹量に応じ交付金を交付する一方、船舶を建造等する者から建造等する船腹量に応じ納付金を納付させる内航海運暫定措置事業を、交付金と納付金の収支相償うまでの間、導入した。

内航海運活性化融資業務は、内航海運暫定措置事業の実施主体である内航総連が要する資金を低利で調達できるよう、その資金の一部について、機構が政府保証の下に金融機関から低利で調達し、これを内航総連に融資する業務である。

中期計画においては、着実な債務の償還を図るため、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行うこととしており、平成25年度においては、調達する借入金が平成24年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行うこととした。

## ■当該年度における取組み

### 1. 資金調達

年間の資金計画に基づき、勘定間融通、短期資金及び多様な長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を実施した。

平成25年度は、市場金利が低位で推移していることに伴って、低金利で資金調達を行うことができた（平成25年度の平均調達金利:債券0.76%（発行額1,905億円）、民間借入金(長期)0.18%（借入額2,030億円）、合計0.46%）。

債券については、継続的なIR活動(投資家訪問)を実施するとともに丁寧な起債運営を行ったことにより、対国債スプレッドを抑制することができた。また、金利変動リスクの軽減を図るため、平成25年度から新たに20年債を導入した。

民間借入金については、金融機関向け説明会を開催するとともに金融機関を訪問することにより、調達金利を抑制できた(平成25年度の金融機関向け説明会参加機関数及び人数:55機関71名)。

緻密な資金管理を実施することにより、必要最小限の手元資金を維持することができ、一時的な資金不足に対しては、機動的な勘定間融通または短期借入金で対応した。

また、債券発行においては機関投資家への個別訪問によるIR活動を積極的に行い投資家の理解を深めることにより安定的な資金調達を実施した(平成25年度の投資家訪問機関数:122機関)。

## 2. 船舶改造融資業務における貸付金の回収

平成25年度においては、回収計画に基づき、債権の管理、貸付金の回収を適切に行った(2件、498万円、平成25年度末残高1.1億円)。

## 3. 内航海運活性化融資業務における新規の融資及び貸付金の回収

平成25年度においては、内航海運暫定措置事業を行う内航総連に対して、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で新規の融資を適切に行った。

なお、平成25年度中の新規融資全てについて内航5組合(注)から連帯保証書を徴収した。

(注)内航海運業界においては、内航海運組合法(昭和32年法律第162号)に基づき、事業形態及び企業規模によって異なる5つの全国的な規模の海運組合(内航大型輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合、全日本内航船主海運組合)が組織されている。なお、内航総連は当該5組合の総合調整機関である。

## ■中期目標達成に向けた見通し

### 1. 資金調達

平成26年度以降も引き続き、資金計画の作成、資金の一元管理、勘定間融通を含む短期資金及び長期資金の併用を通じた柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、中期目標を達成できるものと考えている。

## 2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

平成 26 年度も引き続き、貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図ることから、中期目標を達成することが可能と考えている。

## 3. 内航海運活性化融資業務

また、内航海運活性化融資業務についても、調達する借入金の前年度以下となるように、平成 26 年度も引き続き貸付金の回収を適切に行うことから、中期目標を達成することが可能と考えている。

### ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

内航海運活性化融資業務に係る手数料等融資事業収入については、融資事務を円滑に遂行するために必要な事務関係費の他、内航海運暫定措置事業の円滑な実施に寄与するため、海上労働条約に対応した船舶設計セミナーの開催や内航貨物船のメンテナンスに関する調査、内航船における船内騒音対策調査等に充当した。

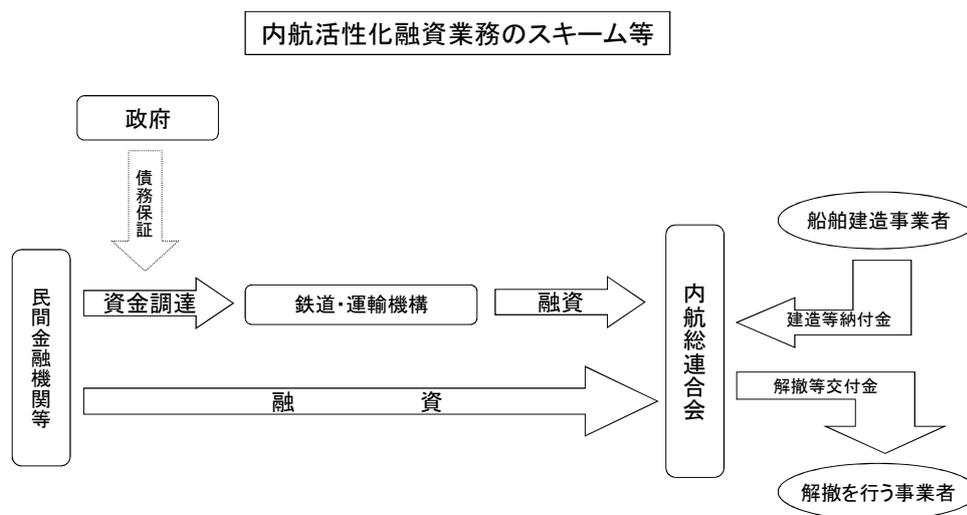


図 3.2.1 内航活性化融資業務のスキーム図

内航海運活性化融資業務に係る内部ガバナンスの高度化のため、平成 24 年度に設置した内航海運活性化融資リスク管理委員会（委員長：理事長代理）を平成 25 年度においても引き続き実施した。

## 4. 短期借入金の限度額

4.

### ■中期目標

### ■中期計画

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。

### ■平成25年度計画

4. 短期借入金の限度額  
平成25年度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。

### ■年度計画における目標設定の考え方

中期計画における短期借入金の限度額（残高最高額260,000百万円）は、各年度の事業計画及び過去の短期借入金（勘定間融通を含む）の借入実績を勘案して、決定したものである。

平成25年度計画においては、当該年度の事業予算及び過去の借入実績を勘案し、中期計画と同額とすることとした。

### ■当該年度における取組み

各勘定の資金計画に基づき、勘定間融通及び短期借入金を組み合わせた柔軟な短期資金の調達を行った。

この結果、平成25年度における短期借入金（勘定間融通を含む）は、年間を通じ常に限度額の範囲内で推移した（ピーク時（平成25年12月19日）短期借入金137,400百万円、勘定間融通2,400百万円の合計139,800百万円）。

## 5. 剰余金の使途

5.

<p>■中期目標</p>
<p>■中期計画</p> <p>6. 剰余金の使途 高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実 建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修</p>
<p>■平成 25 年度計画</p> <p>5. 剰余金の使途 高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実 建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修</p>

### ■年度計画における目標設定の考え方

剰余金が発生した場合には、独立行政法人通則法及び中期計画に従い、適切な処理を行う。

### ■当該年度における取組み

実績なし

### ■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

1. 利益処分に関する状況

表 5-1 各勘定における利益処分に関する状況

(1) 建設勘定

(単位：百万円)

区 分	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
前中期目標期間繰越積立金	3,818	3,818	3,818	3,818	8,879
積立金又は繰越欠損金	1,264	2,202	4,243	4,532	0
当期総利益又は当期総損失	937	2,041	288	528	802
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
通則法第 44 条第 1 項積立金	2,202	4,243	4,532	5,061	802
利益剰余金又は繰越欠損金	6,020	8,061	8,350	8,879	9,682

## (2) 海事勘定

(単位：百万円)

区 分	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
前中期目標期間繰越積立金					
繰越欠損金	△49,205	△54,596	△52,999	△52,089	△50,376
当期総利益又は当期総損失	△5,390	1,596	909	1,713	2,459
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
繰越欠損金	△54,596	△52,999	△52,089	△50,376	△47,917
利益剰余金又は繰越欠損金	△54,596	△52,999	△52,089	△50,376	△47,917

## (3) 基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

区 分	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
前中期目標期間繰越積立金					
積立金又は繰越欠損金	26	142	249	194	0
当期総利益又は当期総損失	116	106	△54	△54	73
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
通則法第 44 条第 1 項積立金	142	249	194	140	73
利益剰余金又は繰越欠損金	142	249	194	140	73

(注) 平成 24 年度末の積立金 140 百万円は、平成 25 年度国庫納付額である。

## (4) 助成勘定

(単位：百万円)

区 分	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
前中期目標期間繰越積立金	167,924	116,875	63,096	6,867	225,298
鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第 18 条第 2 項積立金	437,273	437,273	437,273	437,273	160,279
積立金又は繰越欠損金	19	28	37	51	0
当期総利益又は当期総損失	8	8	14	118	23
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
通則法第 44 条第 1 項積立金	28	37	51	170	23
利益剰余金又は繰越欠損金	605,227	554,185	500,422	444,311	385,601

(注) 平成 24 年度末の積立金には、平成 25 年度国庫納付額 106 百万円を含む。

## (5) 特例業務勘定

(単位：百万円)

区 分	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
前中期目標期間繰越積立金	1,344,162	1,344,162	144,162	144,162	481,313
積立金又は繰越欠損金	10,981	109,282	115,190	221,468	0
当期総利益又は当期総損失	98,301	155,907	106,277	115,682	73,914
目的積立金の申請額					
通則法第 44 条第 1 項積立金	109,282	265,190	221,468	337,150	73,914
利益剰余金又は繰越欠損金	1,453,445	1,609,352	365,630	481,313	555,227

## 2. 独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）の趣旨

独立行政法人通則法第 44 条は、第 1 項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときはその残余の額は積立金として整理しなければならないとするともに、第 3 項において独立行政法人は主務大臣の承認を受けて当該残余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準 74 は、同条第 3 項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。

## 3. 平成 25 年度の当期総利益の発生要因及び目的積立金の承認申請をしていない理由

### (1) 建設勘定

平成 25 年度における当期総利益の主な発生要因は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

### (2) 海事勘定

平成 25 年度における当期総利益の主な発生要因は、船舶使用料の増加及び支払利息の減少等によるものであり、当期総利益は繰越欠損金の処理に充てられるためである。

### (3) 基礎的研究等勘定

平成 25 年度における当期総利益の主な発生要因は、船型調査等の実施において再検討が必要となったことから、調査開始が遅れ調査完了に至らず支払行為に及ばなかったこと（費用計上していない）によるものであり、これは通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

### (4) 助成勘定

平成 25 年度における当期総利益の主な発生要因は、退職給付引当金戻入益等の計上によるものであり、これは通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

### (5) 特例業務勘定

平成 25 年度における当期総利益の主な発生要因は、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入等の収益が共済関

係業務費等の費用を上回ったことによるものである。

また、特例業務勘定については、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律第 27 条第 2 項の規定により通則法第 44 条第 3 項（目的積立金）等の規定は適用されず、目的積立金とすることはできないこととなっている。

#### 4. 利益剰余金（積立金）について

##### （1）利益剰余金に関する状況

機構の平成 25 年度における当期総利益は 77,273 百万円であり、これに平成 24 年度までの利益剰余金 884,261 百万円を加え、平成 25 年度の前中期目標期間積立金取崩 58,627 百万円及び国庫納付額 246 百万円を差引いた平成 25 年度末の利益剰余金は 902,660 百万円となっており、各勘定の内訳は以下のとおりである。

表 5-2 各勘定における利益剰余金に関する状況

（単位：百万円）

区 分	建設勘定	海事勘定	基礎的研究等勘定	助成勘定	特例業務勘定	法人単位合計
前中期目標期間繰越積立金	8,879		0	225,298	481,313	715,484
鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第 18 条第 2 項積立金				160,279		160,279
積立金又は繰越欠損金	0	△50,376	0	0	0	△50,376
当期総利益又は当期総損失	802	2,459	73	23	73,914	77,273
目的積立金の申請額	0	0	0	0		0
通則法第 44 条第 1 項積立金	802	—	73	23	73,914	74,813
利益剰余金又は繰越欠損金	9,682	△47,917	73	385,601	555,227	902,660

##### （2）25 年度末における利益剰余金又は繰越欠損金の主な発生要因

###### ① 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に係る債務償還スキームに基づく譲渡収入等によるものである。

###### ② 海事勘定

独立行政法人会計基準に準拠した貸倒引当金及び船舶共有契約解除等損失引当金の計上に伴い繰越欠損金を計上している。

###### ③ 基礎的研究等勘定

内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものである。

###### ④ 助成勘定

平成 3 年の JR 本州 3 社に対する新幹線鉄道施設の譲渡に伴う再々評価により生じたものである。

⑤ 特例業務勘定

年金制度改革等に伴う共済年金追加費用引当金戻入益及び処分用土地の売却益等の計上によるものである。

## 6. その他業務運営に関する重要事項

### 6. (1)

#### ■中期目標

#### ■中期計画

##### 7. その他業務運営に関する重要事項

###### (1) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

#### ■平成 25 年度計画

##### 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

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

#### ■年度計画における目標設定の考え方

現在及び将来の業務を見据えて、新卒、社会人、再雇用者等の採用を行うとともに、若手職員の育成及び中堅職員の強化を図っていくこととする。また、業務量に応じた適正な人員配置と運用を行い、要員の効率的な運用を図ることとする。

#### ■当該年度における取組み

多くの職員が携わる鉄道建設業務において、ベテラン職員の能力の活用に加え、新卒者の採用・育成を計画的に行った。また、即戦力となり得る経験のある社会人の採用を行うなど、現在の業務の支障のない遂行を図るとともに、将来の業務の遂行を円滑かつ効率的なものとしていくため、以下の取組みを行った。

##### 1. 業務の実情に応じた人材の確保

###### (1) 新卒者の採用

機構事業の将来を担う新入職員を採用し、事務系は総務、経理等の一般事務、鉄道建設に必要な事業用地の買収及び船舶共有建造業務等を、技術系は鉄道建設に係る設計、積算、施工監理業務等をジョブローテーションにより経験させた後、適性を見極め各専門職種に配置している（新卒者 42 名）。

###### (2) 社会人の採用

機構では、50 歳以上の職員が約 6 割を占め、30 代から 40 代の中堅年齢層が

少ないという歪な年齢構成になっているため、急激な要員不足が発生することが見込まれており、組織の円滑な運営に重大な支障を及ぼす懸念がある。このため、要員事情を勘案しつつ、人材確保策として専門知識、技能等を有する優秀な人材で即戦力となりうる社会人を採用し、各専門職種に配置している（社会人 39 名）。

### （3）再雇用制度等の活用

業務量に応じた要員の確保と技術の円滑な継承を図るとともに、定年退職者の能力を活用するため導入した再雇用制度を活用した。再雇用者は若手職員への技術の継承をしつつ、当面の業務に対し即戦力として業務に従事している。

また、特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度もあわせて活用した。

## 2. 業務量に応じた人員の適正配置

各事業の工程、事業量等を勘案の上、本社及び地方機関の業務量の増加に対し、重点的な配置を進めた。

## 6. (2)

### ■ 中期目標

### ■ 中期計画

(2) 機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金（同条第六項の規定により第一項の規定を準用する場合を含む。）の用途

#### ・ 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

#### ・ 助成勘定

建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務

### ■ 平成 25 年度計画

(2) 機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金の用途

#### ・ 助成勘定

建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務

### ■ 年度計画における目標設定の考え方

前中期目標期間繰越積立金（機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金）は、中期計画で定められた業務に充当する。ただし、建設勘定において平成 25 年度は当該積立金を取り崩す予定はない。

### ■ 当該年度における取組み

#### 助成勘定

平成 25 年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は 58,627 百万円であり、建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務に要する費用に充当した。

政独委「独立行政法人の業務の実績に関する評価の視点」及び「独立行政法人評価分科会における平成26年度の取組について」への対応について



政独委「独立行政法人の業務の実績に関する評価の視点」及び  
「独立行政法人評価分科会における平成26年度の取組について」への対応について

1. 政府方針等	実績
<p>○ 政独委の累次の指摘や政府方針、会計検査院等において取り組むべきとされた事項について、その進捗状況を明らかにした上での評価。</p> <p>※「政独委の累次の指摘…」は以下を指すものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)</li> <li>・「独立行政法人が支出する会費の見直しについて」(平成24年3月23日行政改革実行本部決定)</li> <li>・「公益法人に対する支出の公表・点検の方針について」(平成24年6月1日行政改革実行本部決定)</li> </ul>	<p>○ 「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)で個別に措置を講ずべきとされた事項等で、平成25年度において取り組むべきとされた事項の進捗状況</p> <p>(1) 鉄道建設等業務におけるコスト削減の取組等の推進 (1.(1)④47～50頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年度は、平成24年度までと同様に、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成25年度の総合コスト改善額は約36億円、改善率は約3.1%となった。また、コスト構造改善の実施状況について、平成24年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示すなど、国民にわかりやすい形で公表した。この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し(平成26年3月)、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</li> </ul> <p>(2) 船舶の共有建造等業務における財務内容の健全化の向上等 (1.(4)④98～101頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第3期中期目標等において、船舶共有建造業務における財務内容改善の取り組みを引き続き行うこととしている。具体的には、第3期中期目標期間終了時における未収金残高を31億円以下とするほか、平成25年度に繰越欠損金の削減計画を策定する旨を定めた。</li> <li>・ また、スーパーエコシップ等の環境にやさしい船舶の建造に重点化するなど、政策意義の高い船舶の建造を促進するものとしている。</li> </ul> <p>(3) 事務所等(地方機関)の見直し (2.(1)121頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国鉄清算事業東日本支社については、業務の進捗にあわせて、平成24年度末をもって廃止した。</li> <li>・ 国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化、組織の縮小を図った。</li> </ul> <p>(4) 職員宿舎の見直し(集約化等) (2.(4)133～134頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年度については、以下の取組みを行った。</li> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ござかた寮 平成22年度に一般競争入札及び公募抽選、平成23年度に媒介業者を募る一般競争入札を行ったが、いずれも参加者がおらず、平成24年度に地方公共団体に対し売却の打診を行ったものの、買取りの申し出はなかった。そのため、平成25年度においては、不動産を評価し直した上で、再度、一般競争入札を行い、応募があった者に対し、平成26年3月に売却した。</li> <li>2) 保土ヶ谷寮 平成25年度においては、土地売却に向けた測量を開始したものの、現況と登記上の境界との不一致等、売却のために関係者との調整に相当な時間を要することが判明したため、その解決に向けて横浜市、隣接者等との協議を行った。</li> <li>3) 宿舎不用地(行田宿舎用地の一部) 平成25年度においては、土地に係る測量等、売却に向けた所要の手続きを進めた。</li> </ol> </ul> <p>(5) ラスパイレス指数の低減(人件費の見直し) (2.(2)123～124頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年度においては、「国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律」(平成24年法律第2号)に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を通年で実施したほか、事務所限定職員及び社会人の採用を推進した。これらの取組みにより国の給与水準を100とした場合のラスパイレス指数は、平成25年度においては、平成24年度の116.2から5.2ポイント減の111.0となった。</li> </ul> <p>(6) 基礎的研究業務の廃止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基礎的研究業務は平成24年度をもって終了した。なお、国が新たに実施する研究業務に資するため、これまでに培われたノウハウ等の必要な情報を国に提供した。</li> </ul> <p>○ 「独立行政法人が支出する会費の見直しについて」(平成24年3月23日行政改革実行本部決定)において取り組むべきとされた事項の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公益法人等への会費の支出が、真に必要なものであり、支出に見合った便益があるか、必要最低限の支出となっているか、との観点から点検・見直しを行い、四半期毎に支出額・内容をホームページで公表した。</li> </ul> <p>○ 「公益法人に対する支出の公表・点検の方針について」(平成24年6月1日行政改革実行本部決定)において取り組むべきとされた事項の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公益法人への支出については、一定額以上のものや同一法人に継続支出されているもの等について、契約監視委員会において点検・見直しを行い、その内容を平成25年7月にホームページで公表した。支出状況については随時公表した。</li> </ul>

1. 政府方針等	実績
	<p>○ 会計検査院において取り組むべきとされた事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会計検査院の平成24年度決算検査報告で不当事項と認められたものについての取組み (概要) 平成23年4月に東北新幹線建設局で契約した機構情報ネットワークシステム管理等業務契約において、積算参考資料の理解が十分でなかったこと、予定価格の審査が十分でなかったことなどにより、常駐作業員の月額単価の適用を誤り、約480万円割高な予定価格での契約を行ったと指摘をうけた。 (上記への具体的な取組み) 平成24年8月の設計変更により契約金額の是正を行うとともに、平成24年9月に情報ネットワークシステム管理等業務委託の積算の考え方に関する事務連絡を发出。また、平成24年7月及び平成25年6月の全国ネットワークシステム担当者連絡会議にて積算の考え方を周知徹底している。</li> <li>・ 会計検査院の平成24年度決算検査報告で改善の処置を求められた事項についての取組み (概要) 鉄道施設の建設工事等に係る借地料の積算に当たり、借地料の積算を行う場合の具体的な算出方法を積算要領に明示していなかったこと、借地料の積算についての理解が十分でなかったことなどにより、地価の変動を適切に反映することなく借地料の積算を行ったこと、公租公課相当額を重複して計上していたことについての指摘をうけた。 (上記への具体的な取組み) 同様な事態の再発防止を図るため、地価の変動を適切に反映するとともに、公租公課相当額を重複して計上しないこととするよう積算要領を改正し、平成25年9月から建設工事に係る借地料に適用することとして、支社等に対して周知徹底を図る処置を講じた。</li> <li>・ 平成25年9月19日付け国会及び内閣に対する報告(随時報告)「独立行政法人における政府出資金等の状況について」についての取組み (概要) 101独立行政法人に対する政府出資金等にかかる検査において、政府からの財政支出により取得した資産等については、可能な限り取得財源を明らかにできるような管理を行うよう努めるとともに、それが困難な場合は国庫納付に支障が生じないよう国庫納付の際の指針等を検討することが必要等の報告がなされた。 (上記への具体的な取組み) 機構に交付されている政府出資金は、建設勘定においては、全額鉄道建設財源として受入れたものであるが、昭和62年の国鉄改革時において、主要幹線・大都市交通線(いわゆるCD線)、津軽海峡線及び管理用固定資産に整理されたものであり、同内容において資産管理しているところである。 貸付期間が満了したCD線の譲渡による収入(現金)で不要財産となったものについては、主務大臣の認可を受けて国庫納付している。 海事勘定においては、共有建造に係る財源の一部として受入れたものであり、機構保有船舶として管理している。 基礎的研究等勘定においては、研究資金として受入れたものであるが、基礎的研究業務は平成24年度をもって終了したことから、その残額は不要財産として、平成25年度に主務大臣の認可を受けて国庫納付済である。</li> </ul>
<p>○ 「平成24年度末に中期目標期間が終了する独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性について」(平成25年1月21日政委第6号政策評価・独立行政法人評価委員会通知)における指摘事項を踏まえた評価。</p>	<p>○ 第1 事務及び事業の見直し 1 船舶共有建造業務の見直し (1) 船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 未収金の発生防止及び回収促進等 (1.(4)④95～96頁参照)</li> <li>・ 第3期中期目標等において、船舶共有建造業務における財務内容改善の取り組みを引き続き行うとしている。具体的には、第3期中期目標期間中の未収発生率を1.3%以下とし、期間終了時における未収金残高を31億円以下とすることとした。</li> <li>② 繰越欠損金の削減等 (1.(4)④98～101頁参照)</li> <li>・ 繰越欠損金については、その発生要因を分析した上で、中期目標期間中の削減計画を策定し、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た。</li> <li>・ 平成25年度においては、オペレーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を確保するとともに、オペレーターとの関係の強化等により海運事業者の経営安定化に努め、新たな未収金発生未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、25億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。</li> <li>③ 財務改善状況の公表 (1.(4)④100頁参照)</li> <li>・ 船舶共有建造業務における財務改善の状況については、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。</li> </ul>

1. 政府方針等	実績
	<p>(2)代替建造の促進 (1.(4)①74～77頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第3期中期目標においては、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において90%以上とすることとした。</li> <li>平成25年度においては、相対的な金利優遇等の実施により、建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策などの政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶(SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については100%となった。</li> </ul>
	<p>2 高度船舶技術開発等業務の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶技術開発等業務における研究開発促進助成業務は平成24年度をもって終了した。</li> </ul>
	<p>3 基礎的研究業務等の見直し</p> <p>(1)基礎的研究業務の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基礎的研究業務は平成24年度をもって終了した。なお、国が新たに実施する研究業務に資するため、これまでに培われたノウハウ等の必要な情報を国に提供した。</li> </ul>
	<p>(2)内航海運活性化融資業務の廃止に向けた取組</p> <p>①内航海運活性化融資業務の廃止に向けた取組 (3.(2)138頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>内航海運暫定措置事業を行う内航総連に対して、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で新規の融資を適切に行った。</li> </ul> <p>②内航海運活性化融資業務に係る体制の見直し等 (2.(2)125頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第3期中期目標期間中における経費等の削減に向けて同業務の運営の効率化を図るべく、担務の見直しを行った。</li> </ul>
	<p>4 特例業務の見直し</p> <p>(1)厳格な資金管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特例業務勘定の資金管理については、資金調達リスクの低減及び償還確実性の観点から適切な資金管理を行っている。</li> <li>具体的には、JR三島・貨物会社に対する鉄道関連施策を平成23年度以降10年間にわたり集中的に実施することを踏まえ、平成33年度以降の償還となる債券で調達することを基本としつつ、短期的には機動的かつ柔軟な資金調達が可能な民間借入金を活用することにより、旧国鉄職員に対する年金の支払い及び鉄道関連施策の実施等に支障が生じないようにしている。</li> </ul>
	<p>(2)モラルハザード対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従来より、JR三島・貨物会社への資金の貸付け審査又は助成金の交付審査業務等に各社の出向者が携わらないよう配置しているところであり、引き続き出向元のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐよう適切な業務執行の措置を採ることを徹底することとしている。</li> </ul>
	<p>○ 第2 組織面の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国鉄清算事業東日本支社については、業務の進捗にあわせて、平成24年度末をもって廃止した。</li> <li>国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化、組織の縮小を図った。</li> </ul>

1. 政府方針等	実績
	<p>○ 第3 随意契約の見直し等</p> <p>①「機構が策定する「随意契約等見直し計画」に基づく取組を着実に実施するとともに、その取組状況を公表すること。」(2.(3)128～130頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成22年度に作成した「随意契約等見直し計画」においては、競争性のない随意契約は、真にやむを得ないものを除き、速やかに一般競争入札等に移行することとなっている。平成25年度契約においては、競争性のない随意契約の件数は、共有船舶の建造量の増加等に伴い前年度より増加している(平成24年度:560件(40.0%)→平成25年度:621件(46.6%))。競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は以下のとおりである。</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事        鉄道の運行の安全確保等の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者に委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。        工事を委託するに当たり、機構で行った概算見積りにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後には、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認のうえ、協定額を精算して支払いを行っている。</li> <li>2) 共有船の建造        民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。        共有船の建造契約に当たり、船主が複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価が機構の積算基準による予定価格の範囲内にあることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。</li> <li>3) 整備新幹線のレール等の調達委託        JR各社のレール調達を取りまとめているJR東日本等に委託することにより、機構が鉄道事業者以外の主体から調達する場合と比較して低廉な調達(10～20%程度のコスト縮減)が可能となっている。</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約に係る情報については、ホームページ等での公表に努めているが、公共調達の適正化に基づく契約情報の公表項目の拡充をすることとし、更なる透明性の確保のための方策を実施した。</li> </ul> <p>②「一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めること。」(2.(3)128頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一者応札・一者応募となった案件については、契約監視委員会の審議に付し、公告期間の拡大、資格要件の緩和などに努めた。</li> </ul> <p>(監事監査において、入札・契約の適正な実施について徹底的なチェックを行う)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約の適正化の観点から平成25年度における随意契約状況及び一者応札・一者応募の契約状況について、平成26年5月から6月に監事監査を実施した。        その結果、「随意契約等見直し計画」に示された平成25年度以降に競争性のある契約に移行予定とされた件名については、全て平成26年度以降に移行する予定としていた。また、競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった件名について契約条件等の見直しを実施しており、平成24年度と比較し、件数は減少していた。一者応札・一者応募の主な要因は、実質的に当該1者しか業務を実施できない等の事由によるものであり、今後も随意契約及び一者応札・一者応募の見直しに引き続き取り組むよう、監事より要望があった。</li> </ul>

1. 政府方針等	実績
	<p>(総合評価審査委員会、入札監視委員会及び契約監視委員会を活用した契約の適正化) (2.(3)130～131頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行何から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。       <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については入札・契約手続運営委員会等の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。</li> <li>2) 予定価格の作成、契約書及び設計図書の作成等については複数課によるチェックを行った。</li> </ol> </li> <li>入札・契約手続きの事後の審査体制としては「入札・契約評価委員会」(平成25年6月、12月)において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」(平成25年9月及び平成26年3月)(注)において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。</li> <li>また、総合評価方式に係る技術提案の審査・評価を公正・中立に行うため、外部有識者の参画も得た「総合評価審査委員会」(委員長:理事(建設計画担当)、平成26年9月)において落札者の決定等について審査・評価を行うとともに、「同小委員会」(平成25年9月、平成26年3月)において個別工事の評価方法等について審査・評価を行った。 (注) 東ブロック委員長:出口尚明弁護士、西ブロック委員長:大谷種臣弁護士 特別業務所管組織の入札監視委員会委員長:出口尚明弁護士</li> <li>契約監視委員会を平成25年6月及び12月に開催し、「競争性のない随意契約」、「公益法人に対する平成24年度支出について」、「2年連続で一者応札・一者応募となった案件(平成24年度第3・4四半期及び平成25年度第1・2四半期契約)」の点検・見直しを行った。</li> </ul> <p>(コスト縮減) (1.(1)④47～50頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度は、平成24年度までと同様に、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成25年度の総合コスト改善額は約36億円、改善率は約3.1%となった。また、コスト構造改善の実施状況について、平成24年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的な事例を示すなど、国民にわかりやすい形で公表した。その他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し(平成26年3月)、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</li> </ul> <p>(入札談合に係る再発防止対策) (2.(3)132頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度から当機構の地方機関に設置している技術審査会及び入札・契約手続運営委員会における審議資料の匿名化(マスキング)、審議終了後の審議資料の回収及び厳重な管理、開札直前の予定価格の作成など、入札契約手続きの見直しを行った(平成25年4月)。</li> <li>北陸新幹線の消融雪機械設備工事における談合事案に関する再発防止対策として、入札不調案件に係る再入札機会の拡大(平成25年9月)、特別な事情により再度発注する場合の入札参加者への誓約書の義務付け及び公正入札等調査特別委員会の運営の見直し(平成25年12月)などを実施した。</li> </ul>
	<p>○ 第4 業務全般に関する見直し</p> <p>1 内部統制の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備(組織にとって重要な情報の把握) (1.(6)113頁参照) 機構内のコミュニケーションの円滑化を図り、各部署から十分な情報が速やかに理事長へ提供される体制を構築するため、以下の取組みを実施した。       <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 理事会の開催</li> <li>(2) 理事長打合せの開催</li> <li>(3) 理事長等と監事による懇談会の開催</li> <li>(4) 理事長等と地方機関の長等との意見交換の実施</li> <li>(5) 理事長と若手職員等との意見交換会の開催</li> <li>(6) 常日頃からの円滑なコミュニケーションの実現に係る理事長及び各担当役員等による積極的な働きかけ</li> </ol> </li> <li>機構のミッション(基本理念等)・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底 (1.(6)113頁参照) 機構のミッション達成に向けた法人の長としての業務方針を明確化し、役職員に自らの職務の位置付けを認識させるため、以下の取組みを実施した。       <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 役員等による訓示・挨拶等において基本理念等の積極的な引用</li> <li>(2) 新入職員、社会人採用職員及び本社新任管理職を対象とした内部統制研修の速やかな実施と基本理念等を印刷したカードの配布</li> <li>(3) 内部統制に係る取組みについて、イントラネット及び電子メールを活用して全社的に周知</li> </ol> </li> <li>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 (1.(6)113～114頁参照) 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)の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営体制を構築するため、以下の取組みを実施した。       <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定</li> <li>(2) 一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを新設</li> <li>(3) 地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施</li> <li>(4) 地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備</li> <li>(5) 緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施</li> </ol> </li> </ul> <p>2 運営費交付金額の算定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度の運営費交付金額については、平成25年度より新たに始まる第3期中期計画期間の運営費交付金算定ルールに則り算定した。</li> </ul>

2. 財務状況	実績
<p>(1) 当期総利益(又は当期総損失)</p> <p>○ 当期総利益(又は当期総損失)の発生要因が明らかにされているか。また、当期総利益(又は当期総損失)の発生要因の分析を行った上で、当該要因が法人の業務運営に問題等があることによるものか。</p>	<p>(5.148～151頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設勘定の当期総利益の主な発生要因は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。</li> <li>海事勘定の当期総利益の主な発生要因は、船舶使用料の増加及び支払利息の減少等による経常費用の減少等によるものであり、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。</li> <li>基礎的研究等勘定の当期利益の主な発生要因は、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の差によるものであり、平成25年度における船型調査等の実施において再検討が必要となったことから、調査開始が遅れ調査完了に至らず支払行為に及ばなかったこと、又は調査を見送ったことから費用計上しておらず、当期利益が発生したものであり、業務運営に問題があることによるものではない。</li> <li>助成勘定の当期総利益の主な発生要因は、退職給付引当金戻入益等の計上によるものであり、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。</li> <li>特例業務勘定の当期総利益の主な発生要因は、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権(助成勘定への貸付金債権)に係る貸付金利息等の収益が共済関係業務費等の費用を上回ったことによるものであり、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。</li> </ul>
<p>(2) 利益剰余金(又は繰越欠損金)</p> <p>○ 利益剰余金が計上されている場合、国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地から実施されることが必要な業務を遂行するという法人の性格に照らし過大な利益となっていないか。</p>	<p>(5.151～152頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設勘定の利益剰余金は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり償還に充当している。25年度末においても35億円の債務を有していることから利益剰余金は過大なものとなっていない。</li> <li>基礎的研究等勘定の利益剰余金は、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の差によって生じたものであり、中期目標期間の最終年度の決算結果によっては国庫納付を行うこととなる。</li> <li>助成勘定の利益剰余金のうち、平成3年のJR本州3社に対する新幹線鉄道施設の譲渡に伴う再々評価により生じたものについては、機構法第18条に基づき、建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に充当するものであることから利益剰余金は過大なものとなっていない。</li> <li>特例業務勘定の利益剰余金は、国鉄改革時に設定された新幹線債権に係る収入、国鉄用地の売却益、年金制度改正等に伴う共済年金追加費用引当金戻入益等により生じたものであるが、今後の物価上昇や旧国鉄職員等の長寿命化等の年金支払の増大等のリスクに備えるため、債務等処理法第27条に基づき全額を積み立てることが義務付けられているものである。</li> </ul>
<p>○ 繰越欠損金が計上されている場合、その解消計画の妥当性。当該計画が策定されていない場合、未策定の理由の妥当性(既に過年度において繰越欠損金の解消計画が策定されている場合の、同計画の見直しの必要性又は見直し後の計画の妥当性を含む)。</p> <p>さらに、当該計画に従い解消が進んでいるかどうか。</p>	<p>(1.4)(4)98～101頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海事勘定(479億円)</li> </ul> <p>繰越欠損金については、その発生要因を分析した上で、中期目標期間中の削減計画を策定し、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、その縮減を図ることとした。</p> <p>平成25年度においては、オペレーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を確保するとともに、オペレーターとの関係の強化等により海運事業者の経営安定化に努め、新たな未収金発生の未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、25億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。</p>
<p>(3) 運営費交付金債務</p> <p>○ 当該年度に交付された運営費交付金の当該年度における未執行率が高い場合において、運営費交付金が未執行となっている理由が明らかにされているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>助成勘定</li> </ul> $\frac{\text{平成25年度運営費交付金債務残高}}{23\text{百万円}} \div \frac{\text{運営費交付金収入}}{193\text{百万円}} = 12\%$ <p>未執行となった理由については、一般管理費等の不用によるものである。</p>
<p>○ 運営費交付金債務(運営費交付金の未執行)と業務運営との関係についての分析。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>助成勘定では、鉄道助成業務に必要な一般管理費に充てられており、平成25年度分の運営費交付金の未執行額は約23百万円となっているが、この要因は一般管理費のうち事務諸費等の不用によるものであり、業務運営との関係について特段の問題は認められない。</li> </ul>

3. 保有資産の管理・運用等	実績
(1) 保有資産全般の見直し	
ア 実物資産	
<p>○ 「独立行政法人の職員宿舎の見直し計画」(平成24年4月3日行政改革実行本部決定)及び「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」(平成24年12月14日行政改革担当大臣決定。以下「見直し実施計画」という。)を踏まえた見直しの実施状況を明らかにした上での評価。</p>	<p>(2.(4)133～134頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「独立行政法人の職員宿舎の見直し計画」(平成24年4月3日行政改革実行本部決定)及び「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」(平成24年12月14日行政改革担当大臣決定)を踏まえ、以下の通り、宿舎・寮の集約化に取り組んだ。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1) こずかた寮については、平成22年度に一般競争入札及び公募抽選、平成23年度に媒介業者を募る一般競争入札を行ったが、いずれも参加者がおらず、平成24年度に地方公共団体に對し売却の打診を行ったものの、買取りの申し出はなかった。そのため、平成25年度においては、不動産を評価し直した上で、再度、一般競争入札を行い、応募があった者に対し、平成26年3月に売却した。</li> <li>2) 保土ヶ谷寮については、土地売却に向けた測量を開始したものの、現況と登記上の境界との不一致等、売却のために関係者との調整に相当な時間を要することが判明したため、その解決に向けて横浜市、隣接者等との協議を行った。</li> <li>3) 宿舎不用地(行田宿舎用地の一部)については、土地に係る測量等、売却に向けた所要の手続きを進めた。</li> </ul> </li> </ul>
<p>○ 見直し実施計画で廃止等の方針が明らかにされている宿舎以外の宿舎及び職員の福利厚生を目的とした施設について、法人の自主的な保有の見直し及び有効活用の取組状況を明らかにした上での評価。</p>	<p>該当なし。</p>
イ 金融資産	
<p>○ いわゆる溜まり金の精査における、次のような運営費交付金債務と欠損金等との相殺状況に着目した洗い出し状況。</p> <p>i) 運営費交付金以外の財源で手当てすべき欠損金と運営費交付金債務が相殺されているもの。</p> <p>ii) 当期総利益が資産評価損等キャッシュ・フローを伴わない費用と相殺されているもの。</p>	<p>該当なし。</p>
ウ 知的財産等	
<p>○ 特許権等の知的財産について、法人における保有の必要性の検討状況。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(建設勘定) <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道建設業務で保有する特許等の多くは、他者による先願取得及びそれにより発生する特許実施料の支払いを防止することを目的としたいわゆる「防衛特許」の考え方により保持しているものであり、必ずしも第三者に対する実施許諾による実施料収入を目的としたものではない。鉄道建設関連の技術開発に伴う発明については、「職務発明等取扱規程」に基づき職務発明の認定及び特許等出願の手続きを行っている。また、「職務発明等調整会議」において当該発明の活用見込みや権利化にかかる費用の額等を踏まえ、特許等出願の要否を判断している。</li> </ul> </li> <li>(基礎的研究勘定) <ul style="list-style-type: none"> <li>基礎的研究業務関連で保有する知的財産権は、すべて委託研究又は共同研究の中で創出されたものであり、必ずしも第三者の実施許諾による収入を目的としたものではない。現在は日本版パイドール制度(産業技術力強化法第19条)のもと、委託研究の中で出願された特許等については100%研究機関側が保持することを原則としているため、機構が新たに特許を出願等することはない。保持している特許等の活用については、研究機関側が主体的に実施するものであり、研究機関側にその活用を求めている。</li> </ul> </li> </ul>
<p>○ 検討の結果、知的財産の整理等を行うことになった場合は、その法人の取組状況や進捗状況等。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(建設勘定) <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度は「職務発明等調整会議」を計6回開催し、鉄道建設業務で保有する特許等について保有の必要性を検討した。検討の結果、4件の特許等について今後活用の見込みがないとして権利放棄の手続きを行った。</li> </ul> </li> <li>(基礎的研究勘定) <ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年度中に、5件の特許について、継続の必要性を共同所有者と検討し、放棄を行った。平成25年度末において保有する知的財産権は存在しない。</li> </ul> </li> </ul>

3. 保有資産の管理・運用等	実績
(2)資産の運用・管理	
ア 実物資産	
○ 活用状況等が不十分な場合は、原因が明らかにされているか。その妥当性。	該当なし。
○ 実物資産の管理の効率化及び自己収入の向上に係る法人の取組。	該当なし。
イ 金融資産	
a) 資金の運用	
○ 事業用金融資金の管理・運用に関する基本方針の策定状況及び委託先の選定・評価に関する規定状況。	<ul style="list-style-type: none"> <li>資金管理・運用に関しては内部規程として余裕金運用基準等を制定しており、その中で運用金融商品は、譲渡性預金、定期預金又は国債に限定している。なお、管理・運用はあくまで機構が実施しており、これらを他社に委託することはない。</li> </ul>
(2)資産の運用・管理	
a) 資金の運用	
○ 運用委託先の評価の実施状況及び定期的見直しの状況。	該当なし
○ 資金管理機関への委託業務に関する管理・監督状況。	該当なし
b) 債権の管理等	
○ 貸付金、未収金等の債権について、回収計画が策定されているか。回収計画が策定されていない場合、その理由の妥当性。	<ul style="list-style-type: none"> <li>機構が保有する金融資産である債権としては、基礎的研究等勘定、助成勘定及び特例業務勘定にそれぞれ貸付金がある。</li> <li>【基礎的研究等勘定】(3.(2)144～146頁参照) 基礎的研究等勘定の貸付金は、機構法に基づき、日本内航海運組合総連合会に貸付を行ったものであり、約定に基づき回収しているところである。</li> <li>【助成勘定】(1.(3)71～73頁参照) 助成勘定の貸付金は、①機構の前身である旧鉄道整備基金が、旧鉄道整備基金法に基づき、鉄道施設の建設資金として旧帝都高速度交通営団及び旧日本開発銀行に無利子で貸付を行ったもの、②機構法に基づき助成勘定から建設勘定に対する勘定間の資金繰入を貸付金として整理したもの、の2つであり、約定に基づき回収しているところである。 なお、これらの貸付金については、現在は新規の貸付は行っていない。</li> <li>【特例業務勘定】(1.(5)②108～109頁参照) 特例業務勘定の貸付金は、①債務等処理法に基づき、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物に対して、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に無利子貸付を行ったもの、②機構法に基づき、助成勘定に対する債権を貸付金として整理したもの、の2つである。なお、これらの回収については、約定に基づき回収することとしている。</li> </ul>
○ 回収計画の実施状況。 i) 貸倒懸念債権・破産更生債権等の金額やその貸付金等残高に占める割合が増加している場合、ii) 計画と実績に差がある場合の要因分析を行っているか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記の貸付金について、平成25年度において回収しなければならない金額については約定どおり回収した。</li> </ul>
○ 回収状況等を踏まえ回収計画の見直しの必要性等の検討が行われているか。	該当なし
ウ 知的財産等	
○ 特許権等の知的財産について、特許出願や知的財産活用に関する方針の策定状況や体制の整備状況。	<ul style="list-style-type: none"> <li>(建設勘定) 鉄道建設業務で保有する特許等の多くは、他者による先願取得及びそれにより発生する特許実施料の支払いを防止することを目的としたいわゆる「防衛特許」の考え方により保持しているものであり、必ずしも第三者に対する実施許諾による実施料収入を目的としたものではない。 鉄道建設関連の技術開発に伴う発明については、「職務発明等取扱規程」に基づき職務発明の認定及び特許等出願の手続きを行っている。 また、「職務発明等調整会議」において当該発明の活用見込みや権利化にかかる費用の額等を踏まえ、特許等出願の可否を判断している。</li> <li>(基礎的研究勘定) 基礎的研究業務関連で保有する知的財産権は、すべて放棄したため、該当なし。</li> </ul>

3. 保有資産の管理・運用等	実績
(2) 資産の運用・管理	
ウ 知的財産等	
<p>○ 実施許諾等に至っていない知的財産の活用を推進するための取組。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (建設勘定) 鉄道建設業務で保有する特許等の多くは、他者による先願取得及びそれにより発生する特許実施料の支払いを防止することを目的としたいわゆる「防衛特許」の考え方により保持しているものであり、必ずしも第三者に対する実施許諾による実施料収入を目的としたものではない。</li> <li>・ (基礎的研究勘定) 基礎的研究業務関連で保有する知的財産権は、すべて放棄したため、該当なし。</li> </ul>
4. 人件費管理	実績
(1) 総人件費	
<p>○ 取組開始からの経過年数に応じ取組が順調であるかどうかについて、法人の取組の適切性。また、今後、削減目標の達成に向け法人の取組を促すものとなっているか。</p>	<p>(2.(2)123～126頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総人件費については、中期計画において、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直すとしているところである。</li> </ul>
(2) その他	
<p>○ 法人の福利厚生費について、法人の事務・事業の公共性、業務運営の効率性及び国民の信頼確保の観点から、必要な見直しが行われているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 互助組織への助成廃止に向けた見直しに関する国からの要請等を踏まえ、平成22年度から互助組織への助成金の支出を廃止した。</li> <li>・ 昼食施設利用料補助については、平成21年度末をもって廃止した。</li> <li>・ レクリエーション経費の支出に対する見直しに関する国からの要請等を踏まえ、平成20年度以降のレクリエーションについては廃止し、平成21年度以降レクリエーション経費の予算要求は行っていない。また、永年勤続表彰については、国と同等の制度となるよう平成23年度から10年勤続表彰を廃止することとした。</li> </ul>
5. 契約	実績
(1) 契約に係る規程類、体制	
<p>○ 契約方式等、契約に係る規程類について、整備内容や運用の適切性等。</p>	<p>(2.(3)131～132頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約方式に係る規程類については、従来より総合評価方式、企画競争、参加者の有無を確認する公募手続き等の通達を整備し、競争性のある契約方式による発注の実施に努めている。</li> <li>・ また、入札手続き、契約に係る情報等の公表に関する通達についても従来より整備し、契約に係る手続きの透明性の確保に努めている。</li> <li>・ 平成25年3月に「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」を警察庁との間で締結し、必要に応じて警察と照会・回答等手続きを行った。</li> </ul>
<p>○ 契約事務手続に係る執行体制や審査体制について、整備・執行等の適切性等。</p>	<p>(2.(3)131～132頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行伺から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。</li> <li>1) 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については入札・契約手続運営委員会等の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。</li> <li>2) 予定価格の作成、契約書及び設計図書の作成等については複数課によるチェックを行った。</li> <li>・ 入札・契約手続きの事後の審査体制としては「入札・契約評価委員会」(平成25年6月、12月)において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」(平成25年9月及び平成26年3月)(注)において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。</li> <li>・ また、総合評価方式に係る技術提案の審査・評価を公正・中立に行うため、外部有識者の参画も得た「総合評価審査委員会」(委員長:理事(建設計画担当)、平成26年3月)において落札者の決定等について審査・評価を行うとともに、「同小委員会」(平成25年9月、平成26年3月)において個別工事の評価方法等について審査・評価を行った。</li> <li>(注) 東ブロック委員長: 出口尚明弁護士、西ブロック委員長: 大谷種臣弁護士 特例業務所管組織の入札監視委員会委員長: 出口尚明弁護士</li> <li>・ 契約監視委員会を平成25年6月及び12月に開催し、「競争性のない随意契約」、「公益法人に対する平成24年度支出について」、「2年連続で一者応札・一者応募となった案件(平成24年度第3・4四半期及び平成25年度第1・2四半期契約)」の点検・見直しを行った。</li> <li>・ 国等による障害者就労施設等からの物品等の調達等の推進等に関する法律に基づき基本方針を定め機構HPに公表するとともに、調達方針に即した調達の実施を行った。</li> </ul>

5. 契約	実績
<p>(2) 随意契約見直し計画</p> <p>○ 「随意契約見直し計画」の実施・進捗状況や目標達成に向けた具体的取組。</p>	<p>(2.(3)129～131頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年度に作成した「随意契約等見直し計画」においては、競争性のない随意契約は、真にやむを得ないものを除き、速やかに一般競争入札等に移行することとなっている。平成25年度契約においては、競争性のない随意契約の件数は、共有船舶の建造量の増加等に伴い前年度より増加している(平成24年度:560件(40.0%)→平成25年度:621件(46.6%))。競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は以下のとおりである。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事 鉄道の運行の安全確保等の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者へ委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。工事を委託するに当たり、機構で行った概算見積りにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後には、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認のうえ、協定額を精算して支払いを行っている。</li> <li>2) 共有船の建造 民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。 共有船の建造契約に当たり、船主が複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価が機構の積算基準による予定価格の範囲内にあることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。</li> <li>3) 整備新幹線のレール等の調達委託 JR各社のレール調達を取りまとめているJR東日本等に委託することにより、機構が鉄道事業者以外の主体から調達する場合と比較して低廉な調達(10～20%程度のコスト縮減)が可能となっている。</li> </ol> </li> </ul>
<p>(3) 個々の契約</p> <p>○ 個々の契約の競争性・透明性の確保。</p>	<p>(2.(3)129頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一者応札・一者応募となった案件については、契約監視委員会の審議に付し、公告期間の拡大、資格要件の緩和などに努めた。</li> <li>契約に係る情報については、ホームページ等での公表に努めているが、公共調達の適正化に基づく契約情報の公表項目の拡充をすることとし、更なる透明性の確保のための方策を実施した。</li> </ul>
6. 内部統制	実績
<p>○ 内部統制の充実・強化に向けた法人の長の取組。監事監査結果への対応。内部統制の充実・強化に関する法人・監事の積極的な取組。</p>	<p>(1.(6)113～114頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備(組織にとって重要な情報の把握)機構内のコミュニケーションの円滑化を図り、各部署から十分な情報が速やかに理事長へ提供される体制を構築するため、以下の取組みを実施した。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 理事会の開催</li> <li>(2) 理事長打合せの開催</li> <li>(3) 理事長等と監事による懇談会の開催</li> <li>(4) 理事長等と地方機関の長等との意見交換の実施</li> <li>(5) 理事長と若手職員等との意見交換会の開催</li> <li>(6) 常日頃からの円滑なコミュニケーションの実現に係る理事長及び各担当役員等による積極的な働きかけ</li> </ol> </li> <li>監事監査結果への対応 内部統制の整備・運用状況の監事監査(平成24事業年度業務監査)の結果については、平成25年6月の理事会にて報告を行った。 監事監査結果を受けて、内部統制に係る各地方機関での説明会の概要について、平成26年2月に開催した全国総務担当部長会議で説明し、情報の共有化を図った。</li> <li>内部統制の充実・強化に関する法人・監事の積極的な取組 内部統制・ガバナンス強化に向け、全役員(監事を含む。)が出席する内部統制委員会(委員長:理事長)を開催した。 基本理念・行動指針を印刷したカードを、新入職員及び本社新任管理職へ配布するとともに、A1判に印刷したものを、引き続き本社の主要な執務室及び地方機関の支社長・局長室に掲示することで周知・浸透を図った。 本社においては、本社新任管理職に対する研修を実施し、「独立行政法人と内部統制」をテーマに内部統制を取り巻く状況や、機構における内部統制に係る取組状況を説明した。さらに、管理職のみならず、係長クラス以上に対する階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを設け、実施した。 各地方機関に対しては、平成25年10月から11月にかけて、内部統制に係る説明会を実施した。説明会では、リスク管理について受講者自らが考える双方向的な取組みを行ったほか、質疑応答やアンケートにより内部統制に係る地方機関の意見や要望を聴取した。 内部統制に係る現状の適切な把握に資するため、理事長等と監事による「理事長懇談会」の場を設けて、原則として毎月1回、開催した。この他、理事長と会計監査人との定期的なディスカッションで、内部統制についても意見交換を実施した。 普段、理事長まで声の届きにくい若手職員を対象とする理事長との意見交換会を実施した。</li> </ul>

<p>7. 関連法人</p> <p>○ 法人の特定の業務を独占的に受託している関連法人について、当該法人と関連法人との関係が具体的に明らかにされているか。 当該関連法人との業務委託の妥当性。</p> <p>○ 関連法人に対する出資、出えん、負担金等について、法人の政策目的を踏まえた出資等の必要性。</p>	<p>実績</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度において、機構における特定関連会社(独法の出資会社で、議決権の50%以上を所有等)・関連会社(独法又は特定関連会社が議決権の20%以上を所有等)は、存在しない。</li> <li>関連公益法人(事業収入に占める独法の取引額が3分の1以上)であるフリーゲージトレイン技術研究組合は、軌間可変電車に関する技術水準の向上を図るための事業を行うことを目的に発足した機関であり、平成25年度においては、軌間可変電車の走行試験及び設備等の維持管理業務を同組合と契約した。</li> <li>これらの業務の実施にあたっては、これまでの走行試験の実績に基づく高度な経験、ノウハウが必要であるとともに、車輛開発に精通していることが必要であることから、本業務に関連する研究開発を実施する唯一の機関である同組合と契約し、本業務を進めているところである。</li> </ul> <p>該当なし</p>
<p>8 業務改善のための役職員のイニシアティブ等についての評価</p> <p>○ 法人のミッション達成を阻害する課題(リスク)のうち、法人にとって優先的に対応すべき重要な課題が何であるかを明らかにした上で、それへの対応状況の評価。</p>	<p>実績</p> <p>(1.(6)113~114頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営体制を構築するため、以下の取組みを実施した。</li> <li>(1)内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定</li> <li>(2)一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを新設</li> <li>(3)地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施</li> <li>(4)地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備</li> <li>(5)緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施</li> </ul>
<p>9. 個別法人</p> <p>○ 「平成24年度における独立行政法人等の業務の実績に関する評価の結果等についての意見」(平成25年12月16日政委第38号政策評価・独立行政法人評価委員会通知)における指摘事項を踏まえた評価。</p>	<p>実績</p> <p>(内部統制の充実・強化) &lt;リスクの把握及び対応&gt; (業務実績報告書1.(6)113~114頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営体制を構築するため、以下の取組みを実施した。</li> <li>(1)内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定</li> <li>(2)一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを新設</li> <li>(3)地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施</li> <li>(4)地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備</li> <li>(5)緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施</li> </ul> <p>(保有資産の見直し)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記「3. 保有資産の管理・運用等 (1)保有資産全般の見直し」を参照</li> </ul> <p>(運営費交付金債務)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第2期中期目標期間終了後に、未執行となった運営費交付金は国庫納付した。そのため、平成25年度においては、第3期中期目標期間の初年度であることから、過去の年度に交付され未執行となっている運営費交付金債務残高は存在しない。</li> <li>平成25年度の運営費交付金債務については、上記「2. (3)運営費交付金債務」を参照</li> </ul> <p>(個別意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記「1. (7)会計検査院において取り組むべきとされた事項」を参照</li> </ul>
<p>10. その他</p> <p>(財務状況) 当期総利益が1億円以上ある場合において、目的積立金を申請しなかった理由</p>	<p>実績</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1億円以上の当期総利益が発生している勘定において、目的積立金(独法通則法第44条第3項に規定する積立金)(注)の承認申請をしなかった理由は以下のとおりである。</li> <li>1)建設勘定:過去に会社整理及び施設譲渡を行った譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは目的積立金には該当しないため。</li> <li>2)海事勘定:当期総利益は繰越欠損金の処理に充てられるため。</li> <li>3)特例業務勘定:債務等処理法律第27条の規定により独法通則法第44条第3項等の規定は適用されず、目的積立金とすることはできないため。</li> </ul> <p>(注)独法通則法第44条は、第1項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算書において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときはその残余の額は積立金として整理しなければならないとするともに、第3項において独立行政法人は主務大臣の承認を受けて当該残余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準第74条は、同条第3項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。</p>

10. その他	実績
<p>(保有資産の管理・運用等) 実物資産等の保有資産について、その必要性の観点から監事監査が実施されているか</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>保有資産について、その必要性の観点から、中期計画で計画されている宿舍等の資産処分及び集約化に関する取組み状況について、平成26年5月から6月の期間に監事監査を実施した。</li> <li>その結果、平成25年度の取組みについては、こずかた寮を売却していることを確認した。また、保土ヶ谷寮等の売却手続を進めていることを確認した。</li> <li>以上のとおり、保有資産については、中期計画に基づき処分等が実施されていることを確認した。なお、宿舍等の不要となった資産については引き続き本社・地方機関の関係箇所と密接に連携を図り資産処分を実施するよう、監事より要望があった。今後も引き続き保有資産について監査を実施する。</li> </ul>
<p>(人件費管理) 給与水準の適切性について、監事監査が実施されているか</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>給与水準の適切性について、平成26年5月から6月の期間に監事監査を実施した。</li> <li>平成25年度の給与水準については、給与改定・臨時特例法に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を通年で実施したほか、事務所限定職員及び社会人の採用を推進していることを確認した。平成25年度のラスパイレース指数は、平成24年度116.2から111.0となり、5.2ポイントの減少となっていた。</li> <li>なお、給与改定・臨時特例法に基づく給与減額を通年実施した場合の平成24年度のラスパイレース指数は、111.5程度と見込まれ(機構試算)、これに比較すると0.5ポイント減となっていた。</li> <li>以上のとおり、国家公務員の給与水準を上回っている要因の検証を進めつつ、国民の理解が得られるよう適切な給与水準の確保について、監事より要望があった。今後も引き続き給与水準の適切性について監査を実施する。</li> </ul>
<p>(契約) ①契約監視委員会における指摘事項に対する取組み状況</p>	<p>(2.(3)129頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>契約監視委員会の指摘を踏まえ平成22年度に策定した「随意契約等見直し計画」において競争性のある契約方式に移行することとした契約については、平成25年度の契約においても競争性のある契約に移行した。</li> <li>競争性のない随意契約の削減に加え、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めた。</li> <li>平成24年度契約については、「随意契約等見直し計画」に沿って実施されているかをフォローアップし、その結果を公表した(平成25年8月)。</li> <li>また、「随意契約等見直し計画」を受けて、以下の取組みを行った。 <ol style="list-style-type: none"> <li>競争性のない随意契約の新規案件については、引き続き、原則として事前に契約監視委員会委員長の意見を聴取した。</li> <li>更新案件で平成24年度に引き続き2か年度連続で一者応札・一者応募となった案件については、その原因を分析し、原則として半期ごとに取りまとめ契約監視委員会に報告することとした。特に、事後点検の結果、改善の余地が無いものと報告した案件については必ず契約監視委員会で事後点検を受けた。</li> <li>一者応札・一者応募となった案件については、資料の交付を受けたものの入札に参加しなかった者等に参加しなかった理由等のヒアリングを実施し、入札条件の見直しを実施した。</li> </ol> </li> </ul>
<p>②契約の適正化について、監事監査が実施されているか</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>契約の適正化の観点から平成25年度における随意契約状況及び一者応札・一者応募の契約状況について、平成26年5月から6月に監事監査を実施した。</li> <li>その結果、「随意契約等見直し計画」に示された平成25年度以降に競争性のある契約に移行予定とされた件名については、全て平成26年度以降に移行する予定としていた。また、競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった件名について契約条件等の見直しを実施しており、平成24年度と比較し、件数は減少していた。一者応札・一者応募の主な要因は、実質的に当該1者しか業務を実施できない等の事由によるものであり、今後も随意契約及び一者応札・一者応募の見直しに引き続き取り組むよう、監事より要望があった。</li> </ul>
<p>(その他) ①電子化等による業務の効率化に関する取組み状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>文書管理等各種業務について、電子システムを構築、運用することにより、業務の効率化を図っている。また、平成25年度には、一部の支社局においてWeb会議システムの試行を行うなど、更なる業務の効率化を図っているところ。</li> </ul>
<p>②被災者支援及び復旧・復興対応に関する取組と法人のミッションとの関係、法人の業績低下等と震災との関係</p>	<p>(1.(1)③18～19頁及び1.(5)①105頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>被災地支援及び復旧・復興対応に関する取組みとして、鉄道建設業務においては、三陸鉄道(北リアス線、南リアス線)の復旧工事を平成25年度内に完了させ、南リアス線については平成26年4月5日、北リアス線については平成26年4月6日に全線運行再開を果たし、当初予定どおりに業務を完了させることができた。復旧にあたっては、三陸鉄道(株)からの要請により、職員を派遣した他、本社内に、各系統の担当で構成する復旧支援チームを立ち上げ、関係者との調整及び技術的検討を行った。また、工事にあたっては、地震と津波に強い構造物の技術開発及び実用化や、コスト縮減の取組みも行った。以上により、復旧工事を迅速かつ確実に推進し完了させたことにより、震災復興の象徴としての役割を果たし、社会的にも高い評価を得た。</li> <li>国鉄清算業務においては、平成23年度より引き続き、宮城県からの要請により、仙台市太白区『あすと長町』の保有土地(38街区1.6ha)を応急仮設住宅設置のための用地として貸付を実施した。いずれの取組みについても、法人のミッションと関係して実施したものである。</li> </ul>

# 平成 25 事業年度監事監査報告書



# 平成 25 事業年度監事監査報告書

平成 26 年 6 月

独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 監事

## 目 次

1	監事監査	1 頁
	(1) 目的等	
	(2) 監査の実施内容	
	ア 会計監査	
	イ 業務監査	
2	監査結果	1 頁
	(1) 会計監査	1 頁
	ア 財務諸表及び決算報告書に関する監査	
	イ 経理処理の適正性	
	(ア) 会計事務の一連の処理状況	
	(イ) 海事部門の業務プロセスの適正性	
	(2) 業務監査	5 頁
	【個別テーマ】	
	ア 未か働施設及び用地の保守管理状況	
	イ 役務請負契約	
	【共通テーマ】	
	ア 内部統制の実施状況	
	イ 契約の適切性	
	(ア) 随意契約の見直しの実施状況	
	(イ) 一者応札・一者応募の見直しの実施状況	
	ウ 保有資産の処分状況及び事務所等の施設保有	
	エ 給与水準等の状況	
	別紙：監事の意見書（独立行政法人通則法第 38 条第 2 項）	20 頁

## 1 監事監査

### (1) 目的等

監事監査は、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。）の業務の適正かつ効率的な運営と会計経理の適正を期することを目的としている。

監事は、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 20 条第 2 項に基づき国土交通大臣から任命を受け、同法第 19 条第 4 項及び第 5 項により機構の業務を監査し、その結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は国土交通大臣に意見を提出することができる。

また、通則法第 38 条第 2 項に基づき機構が国土交通大臣に財務諸表を提出する際に、監事は財務諸表及び決算報告書に意見を付さなければならない。

### (2) 監査の実施内容

#### ア 会計監査

通則法第 38 条第 1 項に規定する財務諸表及び同条第 2 項に規定する決算報告書については、経理資金部等から説明を聴取するとともに、会計監査人からは、監査計画、監査の方法、監査結果について説明を受け、意見交換を行うなど緊密に連携を図り監査を実施した。

また、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構監事監査要綱（平成 15 年 10 月 1 日制定。以下「監事監査要綱」という。）の定めにより、監査計画に基づき本社及び各地方機関の現地監査を実施した。

#### イ 業務監査

監事監査要綱の定めにより、理事会その他重要な会議に出席したほか、監査計画に基づき本社及び各地方機関の現地監査を実施した。

## 2 監査結果

### (1) 会計監査

・ 監査期間	平成 25 年 11 月から平成 26 年 6 月
・ 監査箇所	本社及び地方機関 9 箇所
・ 監査テーマ	
ア 財務諸表及び決算報告書に関する監査	・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 頁
イ 経理処理の適正性	・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 頁
(ア) 会計事務の一連の処理状況	
(イ) 海事部門の業務プロセスの適正性	

#### ア 財務諸表及び決算報告書に関する監査

経理資金部等から平成 25 事業年度財務諸表及び決算報告書の説明を、また、

会計監査人からは当期の監査結果等について説明を受けたほか、会計監査人の監査に一部立ち会って監査を実施した。

平成 25 事業年度の財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見は、別紙のとおりである。

#### イ 経理処理の適正性

経理処理の適正性の観点から、主として会計事務の一連の処理状況及び海事部門の業務プロセスの適正性について実地監査した。

##### (ア) 会計事務の一連の処理状況

平成 25 事業年度に支出又は収入のあった契約のうち 100 件を抽出し、起案・契約から支払等までの会計事務の一連の処理状況について監査したところ、以下の点が認められた。

- 本社及び鉄道建設本部の複数の地方機関において、日付が未記入のままの請求書を受理して事務処理していた案件があった。また、1 建設局において、関係部署の指摘により正しい日付に改められていたものの、請求書を受理した担当課が実際と異なる日付で受理印を押印した案件があった。

##### (所見)

発注に係る契約の相手方から日付が記載された請求書の提出を受けるなど、請求書受理に関する事務の適正な処理を徹底されたい。

- 1 建設局において、委託契約の予算の裏付けが不十分なまま契約を締結した案件があった。なお、その後必要の手続きを行い、必要な予算が確保されていた。

##### (所見)

契約にあたっては、関係部署と事前に十分な協議を行い、あらかじめ予算を確保した上で締結することを徹底されたい。

- 1 支所において、一般競争入札に付すべき役務契約であるにもかかわらず、少額随契の基準額の適用を誤り随意契約で事務処理した案件があった。また、組織改正に伴い、契約担当役の代行機関の事務の範囲が変更されたにもかかわらず、実際の権限を越えて変更前と同様の処理を行った案件があった。

(所見)

契約手続き等にあたっては、依るべき規定を精査し、適正な処理を徹底されたい。

(イ) 海事部門の業務プロセスの適正性

海事関係業務のうち、船舶共有建造業務は海上運送事業者と費用を分担して船舶を共同建造し、しゅん功後、当該船舶を一定期間共有し、共有船舶を海上運送事業者に使用させ、共有期間満了後に譲渡する業務を行っている。

平成 25 事業年度に支出又は収入のあった契約のうち、建造契約 4 件、共有契約 5 件及び売買契約 1 件の計 10 件を抽出し、共有船舶建造の申込み、契約締結から支払等まで、会計事務の一連の処理状況を中心に業務プロセスを監査した。

a 建造契約

(a) 船舶建造の内定

海上運送事業者からの共有船舶建造の申込み、船舶関係業務実施細則（平成 15 年 10 月機構規程第 134 号）等に基づく、共有船建造申込事業者審査表の作成、共有船建造関係役員会における建造の可否の審査、建造の内定、申込事業者への内定通知及び理事長報告等が適正になされていた。

(b) 船舶建造工事請負契約の締結

共有船舶の建造については、機構及び海上運送事業者が共同で造船所と船舶建造工事請負契約を締結している。

当該契約について確認したところ、決裁は適正に行われ、船舶建造工事請負契約書についても適正に作成されていた。また、銀行保証確約書等の必要な書類が徴収されていた。

(c) 請負代金の支払

請負代金については、船舶建造工事請負契約書に基づき、2 件についてはしゅん功時一括払い、残り 2 件については契約時、起工時、進水時、しゅん功時の 4 回に分割して支払っていた。

当該支払いについて確認したところ、しゅん功時払いを除きその都度銀行保証書を受領し、起工、進水及び受渡の確認を行ったうえで、支払期限までに支払っていた。

なお、造船所から、日付が未記入のままの請求書を受領し、事務処

理していた案件があった。

(所見)

造船所から日付が記載された請求書の提出を受け処理されたい。

(d) 財産登録調書等の作成

財産の管理については、財産管理規程（平成17年3月機構規程第98号）に定められている財産登録調書等を作成することになっているが、これらを作成せずに他の管理帳票で代用していた。

(所見)

適正を欠く現状を是正する措置を講じられたい。

b 共有契約

共有船舶のしゅん功時に機構と海上運送事業者間で、船舶の共有期間、それぞれの持分、船舶管理人、船舶登記、船舶登録、公租公課の負担、船舶使用料等を定めた共有契約を締結することになっている。

当該契約について確認したところ、決裁は適正に行われ、船舶共有契約書についても適正に作成されていた。また、船舶使用料決定通知書等の海上運送事業者への交付、船舶登記及び登録の確認、船舶の受渡書の受領等が行われていた。

c 船舶使用料の徴収

海上運送事業者は、共有契約に基づき、共有期間中は機構に船舶使用料を支払うことになっている。

当該収入について確認したところ、船舶使用料決定通知の発出、約束手形の徴収等、収入伝票等の作成が適正にされており、4件については支払期限までに支払われていた。1件については、一時的に未収金が発生したが、別途分割弁済契約を締結し、未収金の計画的な回収を図っていた。

d 共有船舶売買契約

機構は、共有期間満了に伴い海上運送事業者と共有船舶売買契約を締結し、共有船舶の機構持分を残存簿価で譲渡することとなっている。

当該契約について確認したところ、決裁は適正に行われ、売買契約書についても適正に作成されていた。また、共有期間満了日までに売買代金が入金されており、所有権移転登記に係る書類については、入金確認の後に海上運送事業者に交付していた。

## (2) 業務監査

・ 監査期間	平成 25 年 10 月から平成 26 年 6 月
・ 監査箇所	本社及び地方機関 9 箇所
・ 監査テーマ	
【個別テーマ】	
ア 未か働施設及び用地の保守管理状況	5 頁
イ 役務請負契約	8 頁
【共通テーマ】	
ア 内部統制の実施状況	17 頁
イ 契約の適切性	18 頁
(ア) 随意契約の見直しの実施状況	
(イ) 一者応札・一者応募の見直しの実施状況	
ウ 保有資産の処分状況及び事務所等の施設保有	18 頁
エ 給与水準等の状況	19 頁

### 【個別テーマ】

#### ア 未か働施設及び用地の保守管理状況

未か働施設及び用地の保守管理については、鉄道施設の管理を鉄道事業者に引き継ぐまでの重要な業務であることから、「用地取得及び保守規程」（平成 15 年 10 月機構規程第 146 号）並びに鉄道建設本部の支社及び建設局（以下「支社等」という。）で制定している規程に基づき、鉄道建設所において、適正に実施しているかについて、関係書類の検証及び関係者からのヒアリング等により確認した。

なお、監査対象期間は、平成 23 年 10 月から平成 25 年 9 月までとした。

平成 25 年 9 月 30 日現在、支社等においては、24 鉄道建設所が存在し、未か働施設総延長は約 274 km、保守管理用地面積は約 481 万 m<sup>2</sup>であった。

実地監査においては、工事の進ちょく状況、用地取得状況等を勘案し、14 鉄道建設所を抽出し、未か働施設総延長約 191 km、保守管理用地面積約 381 万 m<sup>2</sup>について監査を行った。

#### (ア) 未か働施設の保守管理状況

未か働施設の保守管理については、支社等で制定している未か働施設の保守管理に係る規程（以下「施設管理規程」という。）に基づき、財産管理担当者の指定、巡回監視の実施、巡回報告書の提出及び構造物変状調書の作成等を定めており、これらについて確認した。

##### a 財産管理担当者の指定状況

財産管理役である鉄道建設所長（以下「所長」という。）は、施設管理規程に基づき、財産管理役を補佐する財産管理担当者として鉄道建設所の職

員を指定していた。

b 巡回監視の実施及び巡回報告書の提出状況

所長は、施設管理規程に基づき、保守管理のため巡回監視を定期的に年 2 回、異常時にはその都度、その他必要に応じて実施のうえ、巡回監視記録簿に必要事項を記入し、巡回報告書を支社等の長に提出することになっており、これらについて確認した。

巡回監視は、所長又は財産管理担当者が、1 支社を除き定期的に年 2 回及び異常時に実施していた。

巡回報告書の提出にあたっては、巡回監視記録簿を整備するとともに巡回監視した構造物、監視方法、監視の着目点等の巡回監視内容を明確に記載していた。

1 支社においては、巡回監視より詳細に構造物の状況を把握できる構造物検査を実施することから、構造物検査をもって巡回監視に代えていた。

また、年 2 回の定期的な巡回監視の実施については、構造物検査を実施する時期の前後においては、行っていなかった。

なお、これについては、当該支社では監査終了後に、支社長が、所長も参加する拡大部課長会議(平成 26 年 1 月開催)等において、施設管理規程に基づく年 2 回の定期的な巡回監視を確実に行うように指示した。

(所見)

構造物検査をもって巡回監視に代えることの可否等巡回監視と構造物検査の関係について整理をし、これを踏まえて巡回監視を適正に実施するように指導されたい。

また、巡回監視は、施設管理規程では所長が実施することになっているものの、大半は財産管理担当者が実施している実情を踏まえ、施設管理規程との齟齬を解消すべく、支社等を指導されたい。

(措置状況)

本社で開催した全国の計画担当部次長を招集した会議(平成 26 年 6 月開催)で、巡回監視は、構造物検査並びに事前下監査及び「工事しゅん功監査規程」(平成 15 年 10 月機構規程第 161 号)に定められた工事しゅん功監査(地上監査)と同時実施することは可とするが、施設管理規程に基づく報告は必要であると指示した。

また、巡回監視の実施者についての齟齬を解消するように、支社等において施設管理規程を改正することとした。

c 構造物変状調書の作成状況

巡回監視により構造物に新たな変状が発見された場合は、施設管理規程に基づき構造物変状調書を作成することになっており、これらについて確認した。

クラック等の変状については、構造物変状調書を作成するとともに、巡回報告書で報告していた。また、工事しゅん功監査の検査資料であるトンネル展開図及び目視・打音検査展開図の加筆修正も行っていた。

d 補修状況

巡回監視により発見した変状箇所は、調査中、補修計画の作成中及び関係機関と協議中のものを除き、補修を実施していた。また、一部については、補修後の経過観察も実施していた。

補修方法等を記載した補修計画書は、取替え等の軽微なものを除き作成していた。

(イ) 用地の保守管理状況

用地の保守管理については、支社等で制定している用地の保守管理に係る規程(以下「用地管理規程」という。)に基づき、用地保守担当者の指定、巡回の実施、巡回日誌の報告及び侵害防除の措置等を定めており、これらについて確認した。

a 用地保守担当者の指定状況

用地保守担当主任である所長は、用地管理規程に基づき、用地保守担当主任の業務を補助する用地保守担当者として鉄道建設所の職員を指定したときは、速やかに支社等の長に報告していた。

b 異動通知

担当区域所管の用地担当係長等である用地整理担当者は、用地管理規程に基づき、所長に用地台帳及び用地図等を送付するとともに、記載すべき事項が生じた場合は、その事項に係る資料により通知していた。

c 用地整理担当者

3支社等の用地管理規程では、「用地整理担当者とは、担当区域所管の用地担当係長をいう。」となっているが、当該支社等の「用地整理担当者の指定について」の通知では、「担当区域を所掌する用地担当課の課長補佐又は担当係長」となっていた。

(所見)

用地整理担当者について、規程と通知の間に齟齬をきたしていることから、これを解消すべく、該当する支社等に対して規程と通知の整合を図るよう指導されたい。

(措置状況)

規程と通知の不整合の見られた支社等において、平成26年5月までに、齟齬を解消するよう規程の改正を実施した。

d 用地の巡回及び巡回日誌の作成状況

用地保守担当者は、用地管理規程に基づき、少なくとも四半期に1回は巡回を行うとともに、所長に巡回日誌で報告していた。また、所長は巡回の都度巡回日誌(写)を添付し、速やかに支社等の長に報告していた。

e 第三者占有等

用地の利用が妨げられる第三者占有及び不法投棄に関する報告は、無かった。また、現地監査を行った範囲においても、第三者占有及び不法投棄は見られなかった。

f 用地諸標の脱落

用地諸標は、工事の進ちょく状況に応じて、未建植、建植中又は建植済みであり、建植された用地諸標の脱落等は無かった。

イ 役務請負契約

役務請負契約については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」(平成15年10月機構規程第69号。以下「会計規程」という。)、 「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程」(平成15年10月機構規程第78号。以下「契約事務規程」という。)及び「特例業務所管組織契約事務規程」(平成20年4月機構規程第34号。以下「特例契約事務規程」という。)、支社等及び国鉄清算業務の支社及び支所で制定している工事等の契約事務取扱に係る規程(以下「工事事務規程」という。)、関連する本社通達並びに役務請負契約書(以下「契約書」という。)に基づき、契約締結後からしゅん功までの手続きが適正であるかについて、関係書類の検証及び関係者からのヒアリング等により確認した。

なお、監査対象案件は、平成23年4月1日以降に契約を締結し、平成25年7月31日までにしゅん功した役務請負契約(予定価格が100万円未満のも

のを除く。)とした。

(7) 鉄道建設業務

支社等の対象案件は275件であった。これらの設計変更は226回、出来形払は11回及び前金払は8回行われていた。

これらの中から、作業種類、設計変更、出来形払及び前金払の状況を勘案し、44件を抽出して、監査を行った。なお、これらの設計変更は43回、出来形払は8回及び前金払は3回行われていた。

a 契約書類の内容確認

契約事務規程、工事事務規程及び本社通達に基づき作成された契約書及び当該契約書に添付されている契約書記入追加訂正条項、示方書、内容説明書、図面等の内容確認を行ったところ、次のとおりであった。

本社では、「工事請負契約書等の運用に関する取扱いについて（通達）」（平成15年10月1日付け鉄業契第27号）を発出しているが、明確さを欠く記述、不適切な契約書記入追加訂正条項の記載があった。

支社等のイントラネットには、契約書記入追加訂正条項の標準記載例が掲載されているが、これらにも誤りがあった。

個々の契約書では、契約書記入追加訂正条項において必要な条項の欠落、訂正条項の記載に誤りのある案件があった。

契約書の作成方法については、書類の提出期限や発注者と受注者の協議期間を定める日数の記載等を、契約書本文の該当条項に直接記入しているものと契約書記入追加訂正条項に記載するものと区々であった。

b 工事等監督命令及び監督員通知

工事事務規程及び契約書（以下「契約書等」という。）に基づき、契約課長は契約締結後、工事等監督命令書に関係書類を添付して監督員に送付するとともに、受注者に対しては監督員の氏名、権限その他必要事項を監督員通知書により、また監督員を変更したときは、監督員変更通知書により通知することになっている。

これらを確認したところ、契約書等に則って処理していた。

c 受注者への指示等及び協議

契約書等に基づき、受注者への指示、請求、通知、報告、申出、承諾、質問、回答及び解除並びに協議記録は書面によることになっている。

これらを確認したところ、一部協議記録が未作成の案件があったものの、概ね契約書等に則って処理していた。

d 受注者からの提出書類

契約書等に基づき、受注者は、契約締結後に着手届、請負代金内訳書等を、貸与品を借用等した場合には借用書等を提出することになっている。

これらを確認したところ、一部借用書が提出されていない案件があったものの、概ね契約書等に則って処理していた。

e 前金払の手続き

契約書等に基づき、受注者は保証事業会社の保証証書を提供して、発注者に請求することになっている。

これについて確認したところ、契約書等に則って処理していた。

f 設計変更等

(a) 設計変更等の適正性

契約書において、内容説明書による変更の示唆、地元との協議、現場の状況等必要がある場合に設計図書等の変更をすることとともに、履行期間及び請負代金の変更、作業の中止等を行うことが規定されている。

これらの設計変更等の実施の適正性について確認したところ、契約書に則って処理していた。

(b) 起案及び決裁

設計変更の起案には、工事事務規程に基づき支社等起案と所長起案がある。支社等起案は計画変更等によるものであり、所長起案は現場の状況によるもので作業内容の基本に変更をきたさない変更金額が100万円未満のものとなっている。設計変更43回のうち、支社等起案が42回、所長起案が1回であった。

これらについて確認したところ、工事事務規程に則って処理していた。

決裁は、支社等の長の決裁の他に、支社等で制定している専決規程に基づき、支社の部長又は建設局の次長が役務の設計変更で1件1,000万円を超えないものは専決処理をすることができるとされており、支社等決裁42回のうち25回が専決処理であった。

これらについて確認したところ、1,000万円を超えているにもかかわらず専決処理をしたものが1回あった。

(c) 受注者との協議及び変更契約の締結

設計変更を行うにあたっては、契約書等に基づき受注者と協議等を

書面で行ったうえで変更契約を締結することになっている。

これらについて確認したところ、「設計変更に伴う通知及び協議書」に記載する契約書の適用条項に誤りのある案件があった。

(d) 設計変更通知書の送付

設計変更の契約締結後、工事事務規程に基づき、変更契約書（写）等とともに、設計変更通知書を監督員に送付することになっている。

これについて確認したところ、監督員に変更契約書（写）等は渡していたものの、設計変更通知書を送付していない案件があった。

(e) 設計図書等の適正性

設計変更の起案には、工事事務規程に基づき必要な設計図書等を添付することになっている。

これらについて確認したところ、一部年度区分調書等を添付していない案件があったものの、概ね工事事務規程に則って処理していた。

g 出来形払の手続き

役務請負契約の出来形払については、契約書及び「設計等の請負契約における出来形払の処理方について（通達）」（平成 20 年 3 月 31 日付け鉄業契第 42 号）に基づき、出来形検査願の受理、出来形検査の実施、請負代金相当額の協議及び支払等の手続きを行うことになっている。

これらについて確認したところ、一部「出来形検査確認通知書及び請負代金相当額協議書」が未発出の案件があったものの、概ね契約書及び通達に則って処理していた。しかし、会計規程及び契約事務規程には、役務請負契約の出来形払は規定されていなかった。

なお、これについては、平成 26 年 2 月に役務請負契約の出来形払に係る所要の規程改正が行われた。

h しゅん功から支払までの手続き

しゅん功から支払までの手続きについては、契約書等に基づき、完了届の受理、しゅん功検査の実施、最終出来形検査調書の作成、作業成績評定の通知、請負代金請求書の受理及び支払等の手続きを行うことになっている。

これらについて確認したところ、一部検査結果通知書を受注者へ出していない案件があったものの、概ね契約書等に則って処理していた。

#### (イ) 国鉄清算業務

国鉄清算業務の対象案件は17件で、西日本支社においては、16件であり、これらの設計変更は13回行われていた。さいたま支所においては、土木設計調査1件で、設計変更は行われていなかった。

##### a 契約書類の内容確認

特例契約事務規程、工事事務規程及び本社通達に基づき作成された契約書及び当該契約書に添付されている契約書記入追加訂正条項、示方書、内容説明書、図面等の内容確認を行ったところ、次のとおりであった。

本社では、「工事請負契約書等の運用に関する取扱いについて（通達）」（平成16年8月10日付け国用計第57号）を発出しているが、明確さを欠く記述、不適切な契約書記入追加訂正条項の記載があった。

西日本支社及びさいたま支所のイントラネットには、契約書記入追加訂正条項の標準記載例が掲載されておらず、担当課では、過去に作成し、保存してあるテンプレート又は起案に添付されていたものを用いていたが、必要な条項の欠落、訂正条項の記載に誤りがあった。

個々の契約書では、契約書記入追加訂正条項において必要な条項の欠落、訂正条項の記載に誤りのある案件があった。

契約書の作成方法については、書類の提出期限や発注者と受注者の協議期間を定める日数の記載等を、契約書本文の該当条項に直接記入しているものと契約書記入追加訂正条項に記載するものと区々であった。

また、さいたま支所においては、平成25年4月の組織改正に伴い工事事務規程を廃止し、工事及び役務請負契約に係る規程が未整備の状況になっていた。

なお、契約書記入追加訂正条項については、西日本支社の総務課長名及びさいたま支所の次長名で、役務請負契約の適正な事務処理に関する事務連絡が発出され、周知が図られた。また、さいたま支所においては、工事事務規程を改めて制定した。

##### b 工事等監督命令及び監督員通知

契約書等に基づき、総務課長は契約締結後、施行監督命令書に係る書類を添付して担当課長を経由して監督員に送付するとともに、受注者に監督員の氏名、権限その他必要事項を監督員通知書により、また監督員を変更したときは、監督員変更通知書により通知することになっている。

これらについて確認したところ、契約書等に則って処理していた。

c 受注者への指示等及び協議

契約書等に基づき、受注者への指示、請求、通知、報告、申出、承諾、質問、回答及び解除並びに協議記録は書面によることになっている。

これらを確認したところ、西日本支社では、協議記録を書面で残していない案件があった。

なお、これについては、支社長名で受注者への指示等の適正な事務処理に関する事務連絡が発出され、周知が図られた。

d 受注者からの提出書類

契約書等に基づき、受注者は、契約締結後に着手届、請負代金内訳書等を、貸与品を借用等した場合には、借用書等を提出することになっている。

これらを確認したところ、西日本支社では借用書が提出されていない案件があった。

なお、これについては、総務課長名で役務請負契約の適正な事務処理に関する事務連絡が発出され、周知が図られた。

e 前金払の手続き

前金払を行った案件は、無かった。

f 設計変更

(a) 設計変更等の適正性

契約書において、内容説明書による変更の示唆、地元との協議、現場の状況等必要がある場合に設計図書等の変更をすることとともに、履行期間及び請負代金の変更、作業の中止等を行うことが規定されている。

これらの設計変更等の実施の適正性について確認したところ、契約書に則って処理していた。

(b) 起案及び決裁

設計変更の起案は、工事事務規程に基づき支社起案と事務所長起案がある。支社起案は計画変更等によるものであり、事務所長起案は現場の状況によるもので作業内容の基本に変更をきたさない変更金額が100万円未満のものとなっている。13回の設計変更は、いずれも支社起案であった。

これらについて確認したところ、工事事務規程に則って処理していた。

決裁は、支社長の決裁の他に、西日本支社で制定している専決規程

に基づき、担当次長が役務の設計変更で 1 件 1,000 万円を超えないものは専決処理をすることができるとされており、13 回の設計変更のうち 11 回が専決処理であった。

これらについて確認したところ、専決規程に則って処理していた。

(c) 受注者との協議及び変更契約の締結

設計変更を行うにあたり、契約書等に基づき受注者と協議等を書面で行ったうえで変更契約を締結することになっている。

これらについて確認したところ、契約書等に則って処理していた。

(d) 設計変更通知書の送付

設計変更の契約締結後、工事事務規程に基づき、変更契約書（写）等とともに、設計変更通知書を監督員に送付することになっている。

これについて確認したところ、規程に則って処理していた。

(e) 設計図書等の適正性

設計変更の起案には、工事事務規程に基づき必要な設計図書等を添付することになっている。

これらについて確認したところ、規程に則って処理していた。

(f) 出来形払の手続き

出来形払を行った案件は、無かった。

(g) しゅん功から支払までの手続き

しゅん功から支払までの手続きについては、契約書等に基づき、完成届の受理、しゅん功検査の実施、最終出来形検査調書の作成、作業成績評定の通知、請負代金請求書の受理及び支払等の手続きを行うことになっている。

これらについて確認したところ、西日本支社では定められた期限内にしゅん功検査を行っていない案件があった。また、さいたま支所の 1 件では、請負代金請求書の請求日及び受理日が未記載であった。

なお、期限内にしゅん功検査を行わなかった件については、西日本支社では、総務課長名で役務請負契約の適正な事務処理に関する事務連絡を、請負代金請求書の請求日及び受理日の未記載の件については、本社財務管理課長名で請求書における記載事項確認等の徹底に関する事務連絡が発出され、周知が図られた。

(所見)

役務請負契約締結後からしゅん功までの手続きに、誤謬・脱漏が散見されたので、次の諸点も踏まえ、本社主導の下、再発防止に向けた対策を講じられたい。

a 契約関係業務の理解の深度化及び多重チェック体制の構築

地方機関における手続きについては、一部職員の規程の理解不足、職員に対する業務指導の不徹底及びチェック体制の不備があると思われる。

については、工事事務規程に規定されている業務手順、役割及び事務処理事項等を明示する業務フローチャートを作成し、職員の理解の深度化、業務指導の徹底を図ること及び事務処理事項を確実に実行するためのチェックシート等を作成し、これを用いた多重チェックを行うことが必要であると思われる。

b 工事事務規程の統一化

工事事務規程は、地方機関が独自で整備しており、各々が定めている具体的事務手続きに差異がある。手続きの違いにより統一性、汎用性に欠けることから、事務の煩雑さ、誤謬等の発生に繋がるとと思われる。

地方機関の固有事情に配慮しつつ、工事事務規程の統一化を図る必要があると思われる。

c 通達等の見直し

本社においては、契約事務規程等請負契約に関する規程の制定及びその運用通達の発出をしている。運用通達において規定されている事務処理項目の明確さを欠く記述及び契約書追加訂正条項の標準記載例の不適切な記載が地方機関の契約書追加訂正条項の誤謬等の一因であることから、運用通達の見直しをする必要があると思われる。

また、契約関係業務の事務処理は工事データ・契約情報管理システムで行っているが、書類作成機能の不十分な部分が受注者との協議書面の誤謬を招いていることから、当該システムの改良・機能向上を図る必要があると思われる。

d 改善状況の確認

改善策の実施にあたっては、その後に発注される役務請負契約に係る事務処理の改善状況を、本社において、確認する必要があると思われる。

e 規程制定等にあたっての整合性の確保

規程の制定又は通達の発出にあたって、関連する規程等を所掌する部署への合議が充分でなく、必要な規程改正がなされていなかった事例及び組織改正に伴う規程改正において規定すべき業務範囲に対する理解の欠けた事例があった。

については、規程の制定、改正又は通達の発出に際して、関連する規程等を所掌する部署への確認及び合議の確実な実施並びに業務範囲を踏まえた規程の整備をすることが必要であると思われる。

(措置状況)

a 工事及び役務に関する発注の施行何からしゅん功(完了)までの契約事務手続きに関するフロー及びチェックシートを作成し、鉄道建設業務においては業務部長から、国鉄清算業務においては国鉄清算事業用地部長から、各地方機関の長に対し次の通知を発出のうえ、それを基に事務処理を行うよう指示した。

- ・「契約業務の適正化について(通知)」(平成26年5月29日付け鉄業契第140528002号)
- ・「契約業務の適正化について(通知)」(平成26年6月3日付け国用計第140603001号)

b 地方機関からの意見を聴取のうえ作成した「工事等事務取扱規程(標準モデル)」に準じて各地方機関において規程を制定するよう、上記a記載の2通知を発出し、それを基に事務処理を行うよう指示した。

c 運用通達の見直しに関しては、鉄道建設業務においては業務部長から、国鉄清算業務においては国鉄清算事業用地部長から、各地方機関の長に対し次の通達を発出した。

- ・「「工事請負契約書等の運用に関する取扱いについて(通達)」の一部改正について」(平成26年5月29日付け鉄業契第140528001号)
- ・「「工事請負契約書等の運用に関する取り扱いについて」の一部改正について(通達)」(平成26年6月2日付け国用計第140602001号)

また、工事及び役務に関する請負契約書追加訂正条項及びそのチェックシートを作成し、上記a記載の2通知を発出し、それを基に事務処理を行うよう指示した。

さらに、鉄道建設業務における受注者との「設計変更に係る通知および協議書」等に係る契約書適用条項の引用ミスについては、工事及び役

務の適用条項をシステムにより自動反映させるべく、平成26年度中に「工事データ・契約情報管理システム」を改良する予定である。

- d 上記の実施状況については、定期的に本社から地方機関に出向いて確認することとしている。
- e 今後、通達等の発出にあたっては、根拠規程を確認し、関係部署と調整しながら進めていくこととしている。

## 【共通テーマ】

### ア 内部統制の実施状況

当機構の内部統制については、内部統制委員会が設置され、中期目標・中期計画等に基づきその充実・強化が図られているが、平成24年度に引き続きその実施状況について監査した。

平成25年度においては、

- 理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備（組織にとって重要な情報の把握）
  - 機構のミッション（基本理念等）・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底
  - 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
- の各項目について、種々の取組みが実施されていることを確認した。

他方で、職員2名が入札談合等関与行為防止法違反容疑事件で起訴されるとともに、公正取引委員会により機構に対して同法に基づく改善措置要求等が行われた状況にかんがみ、機構において、法令遵守等を確保するための体制の強化を図るため、コンプライアンス担当理事の設置、コンプライアンス推進組織の設置、研修の充実等を内容とする当面の再発防止対策をとりまとめ順次実施していくこととしたこと並びに公正取引委員会から受けた改善措置要求等に関して、徹底した調査と必要な改善措置を行うため外部の中立的な有識者からなる第三者委員会を設置し、厳正なる調査等の終了後、報告書を公表する予定であることを確認した。

加えて、各地方機関の長を始め管理職等に対するヒアリングを実施し、上述の諸施策の組織内展開を進めていることを確認した。

### (所見)

再発防止対策等は未だ緒についたばかりであり、それらを実効あらしめるためにも、一人一人の職員に対し、コンプライアンス、内部統制の意義・目的を十分に自覚させ自律的な取組みを促すべく、諸施策を計画的かつ効率的に実施するとともに、実施していく諸施策の浸透状況を定期的に検証（モニタリング）しP D C Aサイクルを効果的に機能させることにより、内部統制の強化、充実

を図っていく必要があるものと思われる。

#### イ 契約の適切性

随意契約の見直しについては、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成 21 年 11 月 17 日閣議決定）に基づき、機構は、平成 22 年 6 月に随意契約等の見直し計画を公表し、この見直しにおける改善状況をフォローアップし公表することが求められており、契約の適切性の観点から、随意契約等の見直しの状況について監査した。

##### (ア) 随意契約の見直しの実施状況

平成 25 年度以降に一般競争入札等へ移行予定とされた件数は、全体で 4 件であり、全て平成 26 年度以降に移行する予定としていた。

##### (イ) 一者応札・一者応募の見直しの実施状況

平成 25 年度は、185 件が一者応札・一者応募となっており、平成 24 年度（234 件）に比べ減少していた。

また、一者応札・一者応募の見直しとしては、平成 24 年度に引続き、応募要件の緩和、公告期間の延長等を行っていた。

#### ウ 保有資産の処分状況及び事務所等の施設保有

「独立行政法人整理合理化計画」（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定。以下「整理合理化計画」という。）及び平成 22 年度業務実績評価調書別紙において、保有資産の処分状況及び事務所等の施設保有について、監事による監査において適切にチェックすることが求められていることから、当該状況等について監査した。

##### (ア) 保有資産の処分状況

平成 25 年度においては、平成 26 年度計画に基づき売却手続きを進める予定となっていたこずかた寮を売却したことを確認した。

なお、保土ヶ谷寮等については、平成 25 年度に用地測量に着手し、平成 26 年度以降に売却手続きを進めることとしていた。

今後も、本社及び東京支社は密接な連携を図り、資産処分を実施することとされたい。

##### (イ) 事務所等の施設保有

地方機関等の事務所等の施設保有について監査したところ、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、梅田貨物駅機能の吹田操車場への移

転工事が進行したことにより、平成 25 年 6 月に事務所借上げ面積を縮小していた。また、同さいたま支所については、武蔵野操車場跡地売却終了による要員の減少に伴い、同年 7 月に事務所借上げ面積を縮小していた。

#### エ 給与水準等の状況

整理合理化計画において、独立行政法人の効率化に関する措置として、「給与水準の適正化等」が決定されており、給与水準の状況については、監事による監査において、厳格にチェックすることが求められている。

また、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）においても、人件費の適正化として引続き厳格なチェックを行うとされていることから、平成 24 年度に引続き監査した。

給与水準については、人事院勧告等を勘案するとともに、勤務成績を給与に反映することとしているところであるが、平成 25 年度においては、事務所限定職員の採用及び社会人採用の推進など、職員採用の多様化に向けた取組みを進めた。さらに、国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律（平成 24 年法律第 2 号。以下「給与改定・臨時特例法」という。）に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を通年で実施した結果、国の給与水準を 100 とした場合の平成 25 年度のラスパイレス指数は、平成 24 年度の 116.2 から 5.2 ポイント減の 111.0 となっていた。

なお、給与改定・臨時特例法に基づく給与減額を通年実施した場合の平成 24 年度のラスパイレス指数は、111.5 程度と見込まれ（機構試算）、これに比較すると 0.5 ポイント減となっていた。

給与の支給基準については、鉄道建設技術などの高度な知識・技術を有する優秀な人材を確保するため、国家公務員と同程度の給与水準とすることを基本的な考え方として初任給を定めるとともに、人事院勧告を踏まえて行われる国家公務員の給与改定を勘案して改定を行ってきたところであるが、指数でみた給与水準が国家公務員に比べて高くなっている。この理由としては、鉄道建設は有期事業であることから、余剰人員を抱えないために、事業の進捗、業務量の波動に対応しながら、大半の職員を対象として高い頻度（2～3 年程度）で全国規模での人事異動を実施しているため、これに関連する諸手当を支給される職員の割合が高くなっていることなどをあげていた。

今後も、国の給与水準を上回っている要因の検証を進めつつ、国民の理解が得られるよう適切な給与水準の確保に努められたい。

(別 紙)

独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）  
第 38 条第 2 項の規定に基づく監事の意見

平成 25 事業年度の財務諸表及び決算報告書について監査した結果は、以下のとおりである。

1 監査の方法

- (1) 会計監査人有限責任あずさ監査法人から監査計画、監査の方法、監査結果について説明を受け、財務諸表、事業報告書及び決算報告書について検討した。  
また、会計監査人の監査の一部立ち会った。
- (2) 本社及び地方機関において、責任者から説明を聴取した。

2 監査の結果

- (1) 会計監査人有限責任あずさ監査法人の監査の方法及び結果は、相当であると認める。
- (2) 平成 25 事業年度の財務諸表及び決算報告書については、適正であると認める。

平成 26 年 6 月 20 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

監 事 藤 田 親 史

監 事 入 谷 誠

監 事 木 下 和 彦

## 參考資料集



# 参考資料集 目次

参考資料 1	中期計画推進・フォローアップ体制について	1
参考資料 2	整備新幹線整備事業について	2
参考資料 3	都市鉄道利便増進事業について	3
参考資料 4	船舶共有建造業務の概要	4
参考資料 5	内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構 船舶勘定見直し方針	7
参考資料 6	共有建造業務の実績推移（決定ベース）	11
参考資料 7	平成 25 年度に竣工した共有建造船	12
参考資料 8	鉄道助成対象事業の開業実績等一覧	13
参考資料 9	当機構が負担する旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等	15
参考資料 10	土地処分実績	16
参考資料 11	J R 株式の保有状況	17
参考資料 12	鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等 (平成 25 年度～平成 29 年度)	18
参考資料 13	鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等 (平成 25 年度)	24

## 中期計画推進・フォローアップ体制について

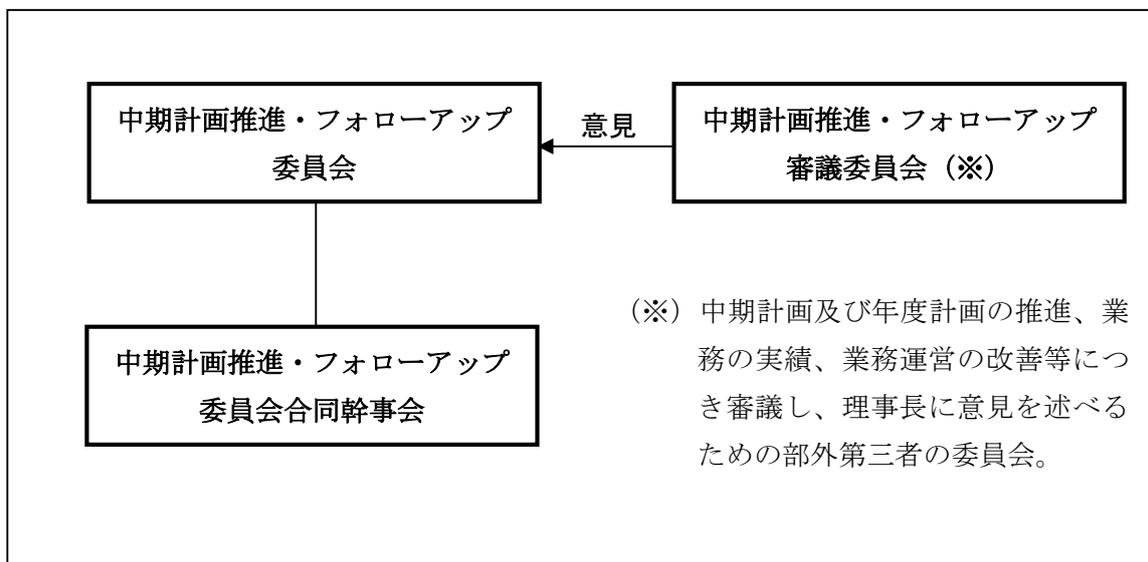


図1 中期計画推進・フォローアップ体制

表1 中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委員長	理事長
副委員長	副理事長
委員	理事長代理及び各理事並びに渉外統括役、施設管理統括役、鉄道助成統括役、基盤整備工事統括役、経営自立推進統括役、業務・用地統括役及び工務統括役 総務部長、企画調査部長、経理資金部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、鉄道建設本部業務部長、同計画部長

表2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿 (H25.4.1現在)

氏名	役職等
◎ 杉山 武彦	成城大学社会イノベーション学部教授
足立 紀尚	(一財)地域地盤環境研究所理事長
飯島 英胤	東レ(株) 特別顧問
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
松橋 功	(株)ジェイティービー相談役
武藤 泰明	早稲田大学スポーツ科学学術院教授
山内 喜明	弁護士
吉田 宏一郎	東京大学名誉教授

◎ 委員長

(敬称略)

## 整備新幹線整備事業について

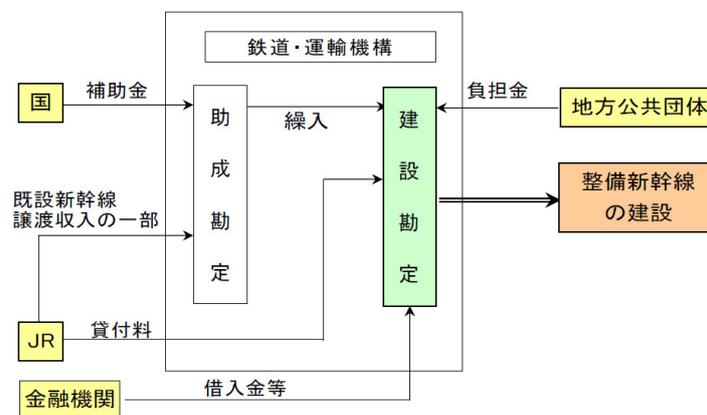
整備新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として建設するものである。

機構は、同法で定められた手続きに従い、国土交通大臣から建設主体として指名を受け、昭和48年に整備計画が決定された北海道新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間）、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）のうち、国土交通大臣による工事実施計画の認可を受けた区間について建設を進めている。

事業費は、まず機構が営業主体から收受した既開業の整備新幹線に係る貸付料等を充て、残りは国が3分の2（公共事業関係費、既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入の一部等）、地方公共団体が3分の1を負担するものとなっている。なお、営業主体に鉄道施設を貸付けた後は、営業主体が貸付料（受益相当額）を機構に支払うものとなっている。



- ※ 借入金は、既設新幹線譲渡収入の前倒し活用
- ※ 貸付料等は、JRから收受する整備新幹線の貸付料（定額）及び新幹線鉄道の業務に係る収入から、債務の償還及び利子並びに貨物調整金の支払いに充当した後の残余の額

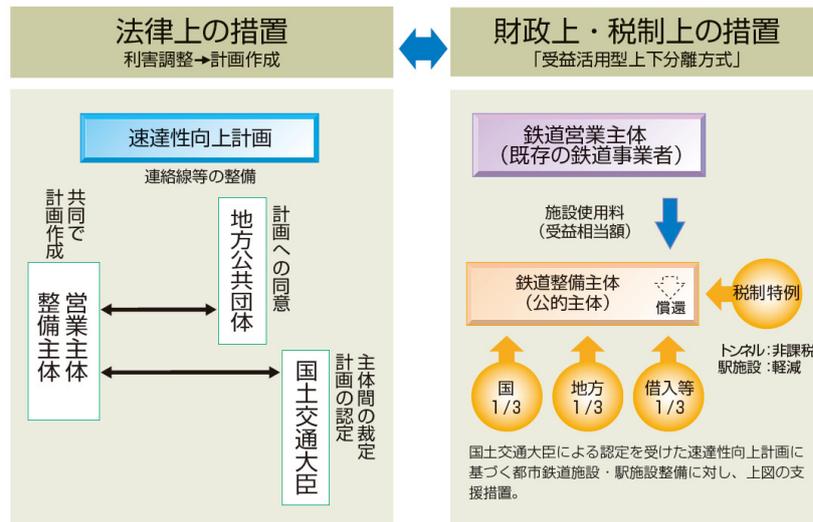


## 都市鉄道利便増進事業について

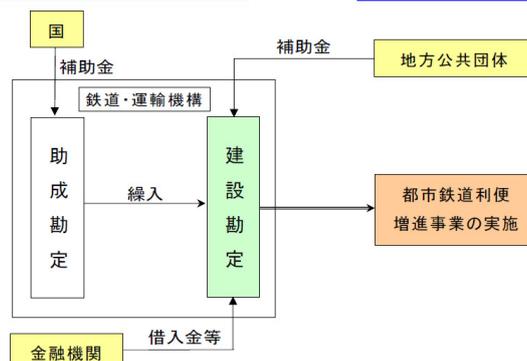
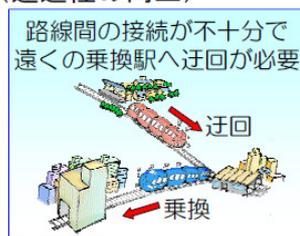
都市鉄道等利便増進法では、都市鉄道の既存ストックを有効活用して行う、速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を対象とした新たな鉄道整備手法を定めている。この制度では、整備主体（第3セクターなどの公的主体）と営業主（鉄道事業者など）を分離する、いわゆる「上下分離方式」が採用されている。

同法に定められた手続きに従い、国土交通大臣による構想認定を受けた場合には、認定構想事業者として、速達性向上計画を作成・提出することになる。同計画の大臣認定をもって、鉄道事業法における鉄道事業許可を受けたものとみなされる。

機構が整備主体となっている相鉄・JR直通線および相鉄・東急直通線の事業費は、国、地方公共団体（神奈川県、横浜市）、機構の三者が3分の1ずつ負担し、営業主（相模鉄道、東京急行電鉄）が施設使用料（受益相当額）を機構に支払うものとなっている。



### (速達性の向上)



船舶共有建造業務の概要

1. 船舶共有建造業務とは、資金調達力の乏しい中小規模事業者が大多数を占める海運事業者を支援するために、機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を造船所へ共同発注し、竣工後は当該船舶を費用の分担割合に応じて登記し、共有するものである。
2. 当該共有船は海運事業者が使用、管理し、これによる収益及び費用はすべて海運事業者に帰属する。
3. 機構は、機構持分について共有期間を通じて船舶使用料を海運事業者から徴収し、共有期間満了時に残存簿価（当初持分額の1割）で譲渡する（図1参照）。
4. 船舶共有建造の以下の特徴により、資金調達の困難な海運事業者であっても安定的な事業の運営を行うことができる。
  - (1) 機構持分について担保が不要。
  - (2) 機構は財政融資資金を利用することにより、船舶の減価償却期間に見合った長期間にわたる低利の資金的支援を行うことが可能。
  - (3) 機構は造船工学・機械工学等の専門的知識を有する技術者を有しており、設計から竣工後のメンテナンスまで、共有船主として技術的支援を行うことが可能。

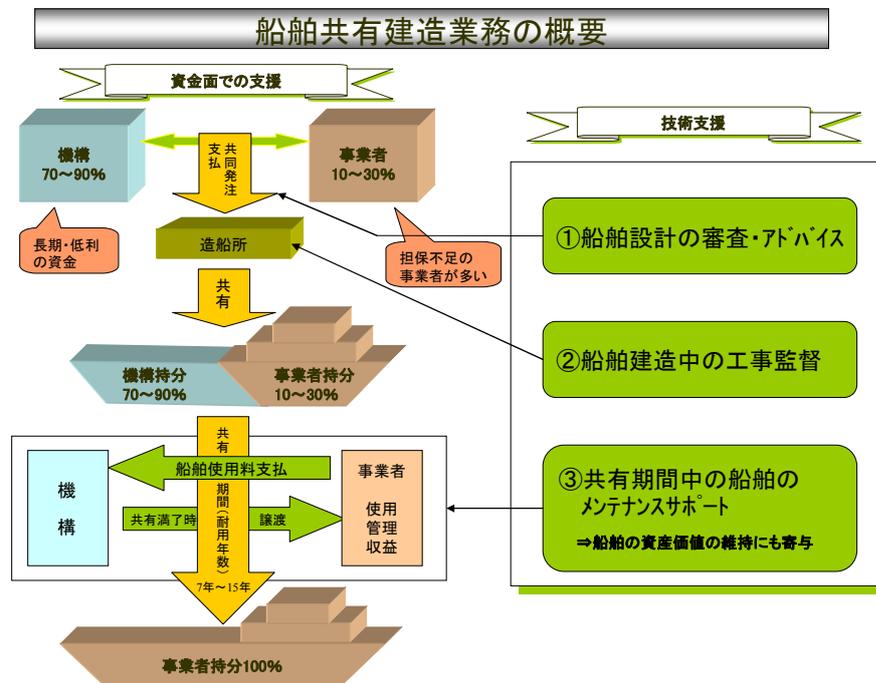


図1 船舶共有建造業務の概要

(参考) モーダルシフト船、二酸化炭素低減化船、スーパーエコシップ及びフルダブルハルタンカーに係る政策効果について

#### ①モーダルシフト船

モーダルシフト船（RORO船、コンテナ船、自動車専用船、フェリー（モーダルシフトに資するもの））は、自動車から内航海運への貨物輸送のシフトを促進し、環境の保全、道路環境の改善等につながるなど高い政策効果が見込まれる。地球温暖化対策として二酸化炭素の発生量の削減を図るとともに、道路混雑の改善策として幹線



写真1 11,483 総トン型RORO船

トラック貨物輸送をエネルギー消費の効率的な海上輸送へのモーダルシフトを推進することが社会的に求められており、さらに、地球環境に配慮した循環型経済社会の構築のためには内航船による循環資源の広域輸送や、外資コンテナの内航フィーダー船による輸送の促進が求められている。

#### ②二酸化炭素低減化船

二酸化炭素低減化船は主機関燃料消費量の低減を図り、また推進効率を改善する設備（ボスキャップフィン（注1）等）、運航を改善する設備（サイドスラスト（注2）等）、廃熱等回収設備（排気ガスエコノマイザ（注3））等を採用することによって、CO<sub>2</sub>排出量を従来型に比べて10%以上削減した船舶である。



写真2 3,595 総トン型油送船

(注1) ボスキャップフィン：ボスキャップ（プロペラとプロペラ軸を連結させるキャップ状の連結部品）にプロペラと同じ枚数のフィンを取り付けることにより、ボスキャップの先端から発生する渦を拡散・減少させ、プロペラ効率を向上させる推進設備。

(注2) サイドスラスト：船を横方向に移動させるために、船体横に取り付けた補助プロ

ペラ。

(注3) 排気ガスエコノマイザ：エンジンから排出される高温のガスからエネルギーを回収し再利用する省エネ設備。

### ③スーパーエコシップ

スーパーエコシップとは、電気推進システムや新船型、ポッドプロペラ等の従来船にはない新技術を採用した次世代内航船であり、機関室区域の減少による貨物スペースの増大、新船型で得られる推進効率の改善効果による燃料消費量の減少等の経済的効果に加え、二酸化炭素、窒素酸化物等排出量の削減等の環境負荷低減効果など高い政策効果が見込まれている。



写真3 1,300総トン型旅客カーフェリー

この中で、電気推進システム、新船型等を採用したものを「スーパーエコシップ」として、平成17年度から、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日公表）に基づき国からの出資金を原資とした船舶使用料軽減措置並びに技術支援による建造促進を図っているところである。

### ④フルダブルハルタンカー

内航海運における石油タンカーや、IMO（国際海事機関）のルールに沿って重油・原油を運ぶ黒油船は、万一の座礁や衝突事故があっても積荷が海洋に流出しないよう船底・側面を二重にするダブルハル（二重船殻）構造の船の建造を推進している。機構においては、揮発性の高いガソリンや灯油などを運ぶ白油船や、液体化学製品を運ぶケミカルタンカーでも同様にダブルハル構造の建造促進を行うことにより、より一層の海洋汚染防止対策を図っているところである。



写真4 2,010総トン型油送船

## 内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針

平成16年12月20日  
国土交通省  
鉄道建設・運輸施設整備支援機構

## 1. 基本的な考え方

## (1) 内航海運に対する支援の必要性

内航海運は産業基礎物資輸送の約8割を担っており、他の輸送モードに代替不可能で我が国の物流に不可欠の存在である。しかし、内航事業者の多くは経営基盤が脆弱で代替建造により輸送効率や運航コストの改善を行う余力に乏しく、現状のままでは老朽船や安価な低効率船の増加により内航海運の効率性が低下してしまうおそれがある。また、内航船員の高齢化が進んでいることから、今後、大量退職により深刻な船員不足やこれに伴う熟練船員の減少を招く懸念がある。

これらの状況が生じた場合には、我が国の産業を支える物流が機能不全に陥ってしまう。このような事態を避けるためには、引き続き国が内航海運に対して支援を行い、早急により効率的でかつ省人化が可能な船舶への代替建造を促進する必要がある。

## (2) 共有建造制度の意義

海運事業者、特に中小事業者が最も必要としているのは、単なる資金供給だけでなく担保不足・技術力不足を補う支援である。民間金融機関等では、船舶以外の担保が乏しいという内航海運の特性に応えていないこと、また技術部門を有しないこと等からこうした事業者ニーズに十分に対応することは困難である。

したがって、原則船舶以外の担保を必要とせず、また建造等に際しての技術的な指導等を受けることができる共有建造制度により引き続き支援していくことが必要である。

## (3) 船舶勘定の財務面での現状と課題

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、平成15年10月1日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合して発足しているが、その中の船舶勘定（共有建造業務と技術支援業務を実施）については、未収金（リスク済のものを含む。）が15年度末時点で473億円、繰越欠損金が445億円、債務超過額が283億円という状況にある。

#### (4) 解決の方向性

以上の現状認識に基づくと、機構の船舶勘定については、内航海運を巡る課題に効果的に対応するため、業務内容の抜本的な見直しと財務状況の改善を図っていくことが喫緊の課題である。

このため、特に平成17年度～21年度までの今後5年間で「重点集中改革期間」とし、可能な限りの施策を集中して政策目的に的確に対応した支援を実施するとともに、船舶勘定の財務状況の改善を図ることとする。

## 2. 具体的な対応策

### (1) 共有建造制度の抜本的見直し

政策目的を踏まえた支援の重点化、集中化を実現するべく、以下の措置を実施する。

- ① 共有建造業務の対象を政策的意義の高いものに重点化する。具体的には、貨物船について基幹的物流を担うものとして他に代替不可能な船舶を対象を限定することとし、旅客船についても、フェリーの原則建造廃止等により対象を絞り込むこととする。さらに中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率の見直しを行う。

絞り込まれた対象船舶の中でも、特に効率性に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップについては、内航の諸課題に対応できる船舶として最重点事項と位置付け、その普及促進を図るために船舶使用料の軽減、技術的な支援を実施する。

- ② 全体的な事業金利水準の見直しと政策的に重要な船舶に関する金利軽減を実施するとともに、事業者ニーズの多様化等に対応した金利見直し型と金利固定型との選択制導入を図る。選択制が利用者たる海運事業者にとって使いやすいものとなるよう、随時必要な見直しを図る。

また、選択制の導入に併せ、海事関係民間団体の協力も得つつ、事業資金の調達コストの低減化を図ることとする。

### (2) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策

未収発生防止、債権の管理及び回収の強化を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、期間中に累計50億円程度の債務超過削減を見込む。なお、債務超過については、一定の前提の下に国土交通省においてその額の推移を見込んでいく。

- ① 新規未収債権の発生を防止するための民間ノウハウを活用した審査厳格化（信用リスクの外部審査委託原則化）、未収発生時の用船料直接受領の一般化等
- ② 保有債権の管理を強化するための民間銀行等への事業者経営状態のモニタリングや

再リスケの判断に際しての審査の委託等

- ③ 既存債権の回収率を引き上げるための、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、民間銀行等との協調融資契約に基づく計画的回収等

### (3) 組織改革及び一般管理費削減等

共有建造業務及び技術支援業務の遂行体制の簡素合理化及び業務コストの抑制を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、重点集中改革期間中に累計で8億円の一般管理費削減（平成19年度末において期間前年度より1割減、期間末において期間前年度より2割減）を見込む。

- ① 船舶勘定関係の技術支援部、海上交通支援部及び特別管理部の3部を再編、合わせて、船舶勘定の職員数（現在71名）を早期に50名台にまで抑制
- ② 役員報酬の削減とともに、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減

### (4) 財政・金融上の措置

国土交通省は、共有建造制度を通じた内航海運効率化を実現するため、以下の措置を責任を持って実施する。

- ① 共有建造業務の遂行に必要な財政融資資金の借入れを要求する。
- ② スーパーエコシップ普及促進のための支援原資として、重点集中改革期間中は毎年一般会計出資金40億円を要求する。

### (5) 追加的な方策

今後の内航海運政策の展開を幅広い視点から点検し、機構の政策関与のあり方、累積欠損の解消に向けた追加的な方策等について、平成17年度に必要な検討を行い、緊急に講ずべき施策に関しては平成18年度に実施を図る。

## 3. 重点集中改革期間中の姿

共有建造事業量については近年低水準で推移してきたが、今後、平成3年～6年前後にかけて建造された船舶の大量更新時期を迎えるため、相当程度の代替建造需要が見込まれる。また、国土交通省においては、内航海運の活性化、代替建造の促進等のための施策を講ずることとしており、特に、スーパーエコシップについてはその普及促進のための支援や船員制度・検査制度に係る環境整備を今後進めていくこととしていることから、これらによる建造促進効果が期待される。

上記を踏まえつつ、具体的な事業量については、国土交通省において、代替対象船舶

の絞り込み、低位推移期の代替率の採用等の前提をおき、期間中約1470億円程度となるものと見込んでいる。この事業量を前提として、上記2.の対応策を講じ、期間末において債務超過の大半を解消（8割減）し、その後速やかに債務超過から脱する。

事業量が仮に見込額に達しなかった場合には、建造促進のための更なる対策について検討を行い、所要の措置を講じる。

#### 4. フォローアップ等

##### （1）進捗状況のフォローアップ

見直しの進捗状況が外部からも把握できるよう以下の措置を実施する。

- ① 公表資料で把握できる定量的指標を用いた進捗状況の評価及び公表
- ② 進捗状況のフォローアップを行うため、外部専門家（内航海運、会計、金融等）で構成される組織の設置

##### （2）措置の見直し

船舶勘定をめぐる今後の状況等に応じて必要と認められる場合や各対策の財務改善効果が十分現れてない場合には、方針に盛り込まれた措置の見直しを随時実施する。

共有建造業務の実績推移

平成26年3月31日現在

年 度	隻 数			総 ト ン 数		
	旅客船	貨物船	計	旅客船	貨物船	計
昭和34年度	30	-	30	3,282	-	3,282
昭和35年度	37	-	37	4,447	-	4,447
昭和36年度	28	8	36	4,190	13,262	17,452
昭和37年度	24	13	37	4,284	30,750	35,034
昭和38年度	27	33	60	4,478	77,447	81,925
昭和39年度	34	35	69	5,248	44,755	50,003
昭和40年度	27	64	91	4,809	99,479	104,288
昭和41年度	20	94	114	4,855	91,953	96,808
昭和42年度	26	95	121	6,186	76,056	82,242
昭和43年度	15	54	69	5,983	41,335	47,318
昭和44年度	21	71	92	6,279	58,794	65,073
昭和45年度	15	58	73	7,977	58,797	66,774
昭和46年度	23	62	85	15,399	70,289	85,688
昭和47年度	18	22	40	20,857	27,097	47,954
昭和48年度	24	28	52	23,873	26,781	50,654
昭和49年度	22	34	56	13,388	14,199	27,587
昭和50年度	15	56	71	2,968	41,249	44,217
昭和51年度	26	75	101	4,216	46,438	50,654
昭和52年度	25	72	97	13,780	56,403	70,183
昭和53年度	27	98	125	12,133	110,641	122,774
昭和54年度	22	90	112	13,671	95,535	109,206
昭和55年度	16	88	104	14,900	89,233	104,133
昭和56年度	20	95	115	13,054	96,296	109,350
昭和57年度	18	97	115	10,480	101,304	111,784
昭和58年度	18	59	77	22,976	100,896	123,872
昭和59年度	21	54	75	14,436	42,623	57,059
昭和60年度	26	84	110	18,162	62,926	81,088
昭和61年度	27	101	128	22,541	72,130	94,671
昭和62年度	36	115	151	18,112	84,147	102,259
昭和63年度	21	90	111	40,174	100,487	140,661
平成元年度	28	55	83	56,595	57,268	113,863
平成2年度	21	48	69	36,150	45,545	81,695
平成3年度	20	92	112	60,498	96,713	157,211
平成4年度	28	140	168	67,837	176,776	244,613
平成5年度	20	128	148	36,142	116,924	153,066
平成6年度	25	107	132	48,474	106,630	155,104
平成7年度	19	82	101	44,720	101,345	146,065
平成8年度	27	72	99	52,307	78,606	130,913
平成9年度	11	35	46	7,581	51,628	59,209
平成10年度	10	28	38	34,437	76,587	111,024
平成11年度	7	16	23	7,700	53,730	61,430
平成12年度	7	26	33	25,882	79,151	105,033
平成13年度	6	26	32	26,849	79,939	106,788
平成14年度	11	14	25	6,583	50,188	56,771
平成15年度	14	13	27	18,997	40,082	59,079
平成16年度	3	18	21	3,387	28,110	31,497
平成17年度	6	11	17	2,081	10,064	12,145
平成18年度	3	24	27	14,052	36,270	50,322
平成19年度	1	30	31	199	53,990	54,189
平成20年度	2	26	28	1,301	47,850	49,151
平成21年度	1	29	30	187	60,483	60,670
平成22年度	3	30	33	8,390	45,177	53,567
平成23年度	9	25	34	17,606	29,147	46,753
平成24年度	8	24	32	9,720	51,727	61,447
平成25年度	10	30	40	68,629	96,093	164,722

(注) 平成18年度以前は竣工時、平成19年度以降は決定時の数値で計上。

# 参考資料7

## 平成25年度に竣工した共有建造船

(平成26年3月31日現在)

### [旅客船]

船種	総トン数	主要航路
フェリー	9,483	苫小牧～八戸
純客船	19	青島～長浜
貨客船	460	八丈島～青ヶ島
フェリー	2,949	函館～青森
高速船	197	川内～甑島
高速船	19	久賀～福江～枕島
6隻	13,127総トン	

### [貨物船]

船種	総トン数	主要航路
油送船	4,052	日本沿岸
貨物船	499	瀬戸内～中京～京浜
油送船	998	日本沿岸
貨物船	499	日本沿岸
油送船	998	日本沿岸
油送船	749	宇部～八代・唐津
油送船	2,009	日本沿岸
油送船	3,559	喜入～富山
油送船	498	日本沿岸
油送船	2,010	日本沿岸
油送船	499	和歌山～鶴見
油送船	592	岩国～奄美諸島
コンテナ専用船	749	京浜～東北
油送船	3,498	直江津～苫小牧・菊間
油送船	498	九州一円・離島
セメント専用船	5,413	関東～東北
油送船	998	東北
油送船	3,767	日本沿岸
セメント専用船	5,082	東北～北海道～京浜
セメント専用船	5,830	関東～東海～近畿
油送船	3,595	日本沿岸
プッシュャー	225	津久見～徳山
バージ	4,800	
油送船(白油)	749	日本沿岸
油送船(白油)	3,796	日本沿岸
貨物船	252	姫路～尼崎
貨物船	460	東京～伊豆七島
油送船(白油)	339	瀬戸内各地
油送船(コールタル)	749	福山・倉敷～新潟・知多
油送船(黒油)	997	日本沿岸
貨物船	460	東京～三宅島/御蔵島
31隻	59,219総トン	

鉄道助成対象事業の開業実績等一覧

	年 月 日	開 業 等	補 助 金 等
15 年 度	15. 10. 1	東海旅客鉄道(株)東海道新幹線（東京～新大阪）輸送力増強	無利子委託(9年度終了)
	12. 13	名古屋市名城線（砂田橋～名古屋大学）開業	地下鉄
	16. 2. 1	横浜高速鉄道(株)みなとみらい線（横浜～元町・中華街）開業	譲渡線
	3. 13	九州旅客鉄道(株)日豊本線（大分～佐伯）高速化事業完了	活性化
	3. 13	九州旅客鉄道(株)九州新幹線（新八代～鹿児島中央）開業	新幹線
16 年 度	16. 10. 6	名古屋市名城線（名古屋大学～新瑞橋）開業	地下鉄
	10. 6	名古屋臨海高速鉄道(株)西名古屋港線（あおなみ線）（名古屋～稲永）開業	活性化
	10. 11	愛知環状鉄道(株)高蔵寺駅乗継円滑化事業完了	活性化
	11. 15	愛知環状鉄道(株)愛知環状鉄道線（岡崎～高蔵寺）高速化事業完了	活性化
	11. 26	京都市東西線（六地蔵～醍醐）開業	地下鉄
	12. 1	東京モレール(株)羽田線（羽田空港第1ビル～羽田空港第2ビル）開業	譲渡線
	17. 1. 29	中部国際空港連絡鉄道(株)空港連絡線（常滑～中部国際空港）開業	ニュータウン等
	2. 3	福岡市七隈線（橋本～天神南）開業	地下鉄
3. 17	東武鉄道(株)東上線（森林公園～武蔵嵐山信号場）複線化事業完了	譲渡線	
17 年 度	17. 8. 24	首都圏新都市鉄道(株)つくばエクスプレス（秋葉原～つくば）開業	都市鉄道整備事業資金
	18. 1. 28	広島電鉄(株)宮島線平良駅乗継円滑化事業完了	活性化
	3. 27	近畿日本鉄道(株)けいはんな線（生駒～学研奈良登美ヶ丘）開業	ニュータウン等
	3. 27	阪神電気鉄道(株)本線春日野道駅改善事業完了	駅総合改善
18 年 度	18. 4. 29	富山ライトレール(株)富山港線岩瀬浜駅乗継円滑化事業完了	活性化
	12. 24	大阪市今里筋線（井高野～今里）開業	地下鉄
	19. 3. 18	仙台空港鉄道(株)仙台空港線（名取～仙台空港）開業	ニュータウン等
	3. 18	日本貨物鉄道(株)山陽線鉄道貨物輸送力増強事業（吹田信号場～門司）完了	活性化
	3. 30	西武鉄道(株)西武新宿線下井草駅改善事業完了	駅総合改善
	3. 30	南海電気鉄道(株)南海高野線三日月町駅改善事業完了	駅総合改善
19 年 度	20. 1. 16	京都市東西線（二条～大秦天神川）開業	地下鉄
	3. 15	西日本旅客鉄道(株)おおさか東線南区分（放出～久宝寺）開業	活性化
	3. 15	愛知環状鉄道（新豊田～三河豊田）複線化事業完了	近代化
	3. 30	横浜市グリーンライン（東山田～日吉・川和町～中山）開業	地下鉄
	3. 30	横浜市グリーンライン（東山田～川和町）開業	ニュータウン等
	3. 31	京浜急行電鉄(株)本線横浜駅改善事業完了	駅総合改善
	3. 31	西武鉄道(株)池袋線東長崎駅改善事業完了	駅総合改善

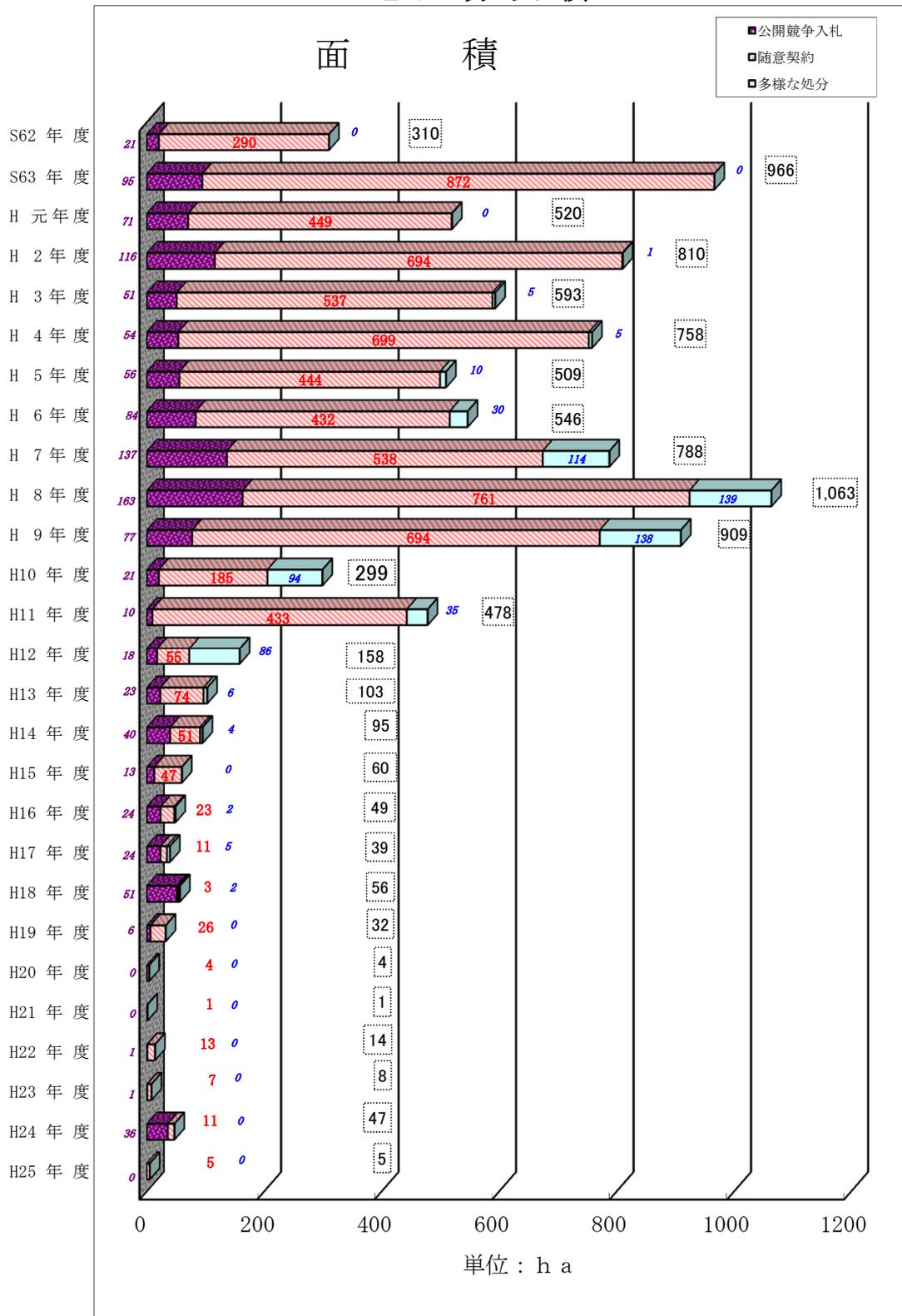
	年 月 日	開 業 等	補 助 金 等
20 年 度	20. 6. 14	東京地下鉄(株)副都心線（池袋～渋谷）開業	地下鉄
	10. 19	京阪電気鉄道(株)中之島線（中之島～天満橋）開業	地下鉄
	21. 3. 20	阪神電気鉄道(株)阪神なんば線（西九条～大阪難波）開業	地下鉄
	3. 31	西日本旅客鉄道(株)宇野線・本四備讃線（岡山～児島）高速化事業完了	活性化
	3. 31	神戸高速鉄道(株)阪神電鉄尼崎駅乗継円滑化事業完了	活性化
21 年 度	21. 10. 3	富山地方鉄道(株)軌道線連携計画事業完了	活性化
	22. 3. 31	京成電鉄(株)本線日暮里駅改善事業完了	駅総合改善
22 年 度	22. 7. 17	京成電鉄(株)成田空港線（印旛日本医大～成田空港）開業	空港アクセス等
	12. 4	東日本旅客鉄道(株)東北新幹線（八戸～新青森）開業	新幹線
	23. 3. 12	九州旅客鉄道(株)九州新幹線（博多～新八代）開業	新幹線
	3. 27	名古屋市桜通線（野並～徳重）開業	地下鉄
	3. 30	日本貨物鉄道(株)北九州・福岡間（北九州貨物ターミナル～福岡貨物ターミナル）鉄道貨物輸送力増強事業完了	活性化
	3. 31	阪急電鉄(株)神戸線・今津南線西宮北口駅改善事業完了	駅総合改善
23 年 度	23. 10. 1	西武鉄道(株)池袋線椎名町駅改善事業完了	駅総合改善
	24. 3. 30	北海道旅客鉄道(株)札幌線（桑園～北海道医療大学）高速化事業完了	活性化
	24. 3. 16	日本貨物鉄道(株)隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業完了	活性化
24 年 度	25. 3. 20	阪神電気鉄道(株)三宮駅施設利用円滑化事業完了	都市鉄道利便増進
	25. 12. 15	高松琴平電気鉄道(株)琴平線連携計画事業完了	活性化
25 年 度	26. 3. 15	青森県青い森鉄道線連携計画事業完了	活性化
	26. 3. 31	京浜急行電鉄(株)本線・空港線蒲田駅改善事業完了	駅総合改善

当機構が負担する旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等

項 目	概 要
追加費用	<p>共済制度の改正が行われた昭和31年7月より前の期間を基礎とする年金の支給に要する費用</p>
恩給負担金	<p>昭和31年7月より前に退職した旧国鉄職員に対する恩給給付に要する費用</p>
業務災害補償費	<p>旧国鉄時代に業務中に罹災した職員に対する補償費</p>

土地処分実績

(昭和62年度～平成25年度末現在)



【面積】		[ha]		
	公開競争入札	随意契約	多様な処分	計
処分実績	1,190	7,356	675	9,221
	13%	80%	7%	100%
残面積	17			

(注1) 「多様な処分」とは建物付土地売却方式、宅地分譲方式、民間住宅付共同分譲方式、建物提案方式(汐留、品川を含む)、土地信託方式、不動産変換ローン方式、公募方式をいう。

(注2) □枠に計上した処分実績合計については、端数処理の関係により契約方式等別の実績の合計と符号しないものがある。

J R株式の保有状況

発行会社	旧国鉄清算事業団 発 足 時 保有株式数 (万株)	売却実績			平成26年3月31日 現在保有株式数 (万株)
		売却株式数 (万株)	売却収入 (億円)	売却年月	
J R 東 日 本	400	250	10,759	平成5年10月	0
		100	6,520	平成11年8月	
		50	2,660	平成14年6月	
J R 東 海	224	135	4,859	平成9年10月	0
		60	4,770	平成17年7月	
		29	3,290	平成18年4月	
J R 西 日 本	200	137	4,878	平成8年10月	0
		63	2,607	平成16年3月	
本州三社計	824	824	40,343	—	0
J R 北 海 道	18	—	—	—	18
J R 四 国	7	—	—	—	7
J R 九 州	32	—	—	—	32
J R 貨 物	38	—	—	—	38
三島・貨物計	95	—	—	—	95
合 計	919	824	40,343	—	95

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)  
【建設勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	246,026
地方公共団体建設費負担金	197,112
地方公共団体建設費補助金	48,914
借入金等	2,063,723
財政融資資金借入金	174,776
民間借入金	1,209,191
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	679,756
業務収入	962,239
受託収入	208,128
業務外収入	8,446
他勘定より受入	794,402
計	4,282,964
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	1,199,040
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	187,961
借入金等償還	2,542,397
支払利息	124,985
一般管理費	26,024
人件費	84,956
業務外支出	48,881
他勘定へ繰入	146,241
計	4,360,484

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	1,738,875
経常費用	1,626,856
鉄道建設業務費	1,434,918
受託経費	186,063
一般管理費	5,845
減価償却費	29
財務費用	111,564
雑損	455
収益の部	1,744,578
鉄道建設業務収入	983,464
鉄道建設事業費補助金収入	540
鉄道建設事業費利子補給金収入	1,008
受託収入	186,063
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	570,901
財務収益	117
雑益	2,484
純利益	5,703
目的積立金取崩額	0
総利益	5,703

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	4,387,958
業務活動による支出	1,829,228
投資活動による支出	2,296
財務活動による支出	2,542,397
次期中期目標期間への繰越金	14,037
資金収入	4,387,958
業務活動による収入	2,227,146
受託収入	208,128
その他の収入	2,019,018
投資活動による収入	3,106
財務活動による収入	2,063,722
前期よりの繰越金	93,984

[人件費の見積もり] 61,309百万円を支出する。

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) 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25年度～平成29年度)  
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	40
借入金等	192,900
財政融資資金借入金	105,900
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	87,000
業務収入	156,668
受託収入	10
業務外収入	1,170
計	350,787
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	154,726
受託経費	
海事業務関係経費	10
借入金等償還	183,579
支払利息	9,843
一般管理費	820
人件費	3,333
業務外支出	517
計	352,828

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	143,339
経常費用	132,673
海事業務費	127,999
受託経費	10
一般管理費	4,654
減価償却費	10
財務費用	10,666
収益の部	147,785
運営費交付金収益	40
海事業務収入	145,145
受託収入	10
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	3
財務収益	40
雑益	2,548
純利益	4,446
目的積立金取崩額	0
総利益	4,446

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	355,883
業務活動による支出	169,253
投資活動による支出	28
財務活動による支出	183,579
次期中期目標期間への繰越金	3,024
資金収入	355,883
業務活動による収入	159,395
運営費交付金による収入	40
受託収入	10
その他の収入	159,345
財務活動による収入	192,900
前期よりの繰越金	3,588

[人件費の見積もり] 2,751百万円を支出する。

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)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25年度～平成29年度)  
【基礎的研究等勘定】

区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	202,517
業務収入	227,226
業務外収入	0
計	429,743
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	202,838
借入金等償還	225,991
支払利息	290
一般管理費	138
人件費	461
業務外支出	44
計	429,762

[人件費の見積もり] 390百万円を支出する。

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。

区 分	金 額
費用の部	1,235
経常費用	946
基礎的研究等業務費	251
一般管理費	694
減価償却費	1
財務費用	
借入金利息	290
収益の部	1,236
基礎的研究等業務収入	1,235
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
純利益	0
目的積立金取崩額	0
総利益	0

区 分	金 額
資金支出	430,066
業務活動による支出	204,023
投資活動による支出	6
財務活動による支出	225,991
次期中期目標期間への繰越金	45
資金収入	430,066
業務活動による収入	
その他の収入	227,226
財務活動による収入	202,517
前期よりの繰越金	323

(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25年度～平成29年度)  
【助成勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	1,036
国庫補助金等	478,703
国庫補助金	477,693
政府補給金	1,010
業務収入	1,793,626
業務外収入	145
他勘定より受入	142,688
計	2,416,198
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	57,516
借入金等償還	764,003
支払利息	63,706
一般管理費	785
人件費	2,102
業務外支出	141
他勘定へ繰入	1,527,947
計	2,416,198

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	2,553,280
経常費用	2,130,277
鉄道助成業務費	2,127,379
一般管理費	2,894
減価償却費	5
財務費用	422,993
雑損	10
収益の部	2,272,570
運営費交付金収益	1,036
鉄道助成業務収入	1,792,680
補助金等収益	478,703
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	137
雑益	12
純利益	△ 280,710
目的積立金取崩額	282,857
総利益	2,148

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	2,416,610
業務活動による支出	1,233,838
投資活動による支出	25
財務活動による支出	1,182,348
次期中期目標期間への繰越金	399
資金収入	2,416,610
業務活動による収入	2,416,213
運営費交付金による収入	1,036
補助金等による収入	478,703
その他の収入	1,936,473
前期よりの繰越金	397

[人件費の見積もり] 1,817百万円を支出する。

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) 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25年度～平成29年度)  
【特例業務勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	160,400
民間借入金	73,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	87,000
業務収入	102,143
業務外収入	65
他勘定より受入	784,341
計	1,046,949
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	861,135
借入金等償還	86,400
支払利息	51,850
一般管理費	8,550
人件費	2,076
業務外支出	3,936
他勘定へ繰入	47,243
計	1,061,190

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	230,101
経常費用	177,945
特例業務費	164,331
一般管理費	13,511
減価償却費	103
財務費用	52,156
収益の部	425,462
特例業務収入	62,973
財務収益	362,443
雑益	46
純利益	195,362
目的積立金取崩額	0
総利益	195,362

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,081,901
業務活動による支出	967,926
投資活動による支出	13
財務活動による支出	93,250
次期中期目標期間への繰越金	20,711
資金収入	1,081,901
業務活動による収入	468,204
投資活動による収入	418,345
財務活動による収入	160,400
前期よりの繰越金	34,953

[人件費の見積もり] 1,807百万円を支出する。

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) 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 運営費交付金の算定ルール

○ 平成25年度以降：以下の算定ルールによる。

運営費交付金＝人件費＋一般管理費＋業務経費－自己収入

$$\{ \text{前年度一般管理費相当額 (A)} - \text{前年度特殊要因} \} \times \alpha + \{ \text{前年度業務経費相当額 (B)} - \text{前年度特殊要因} \} \times \beta \times \gamma + \text{特殊要因 (X)} - \text{自己収入 (Y)}$$

$$A = \text{前年度人件費 (S)} \times s + \{ \text{前年度その他一般管理費} \} \times \gamma$$

$$Y = \text{前年度自己収入} \times y$$

B：運営費交付金のうち一般管理費以外の経費

X：退職手当等《毎年度の予算編成過程において決定》

Y：運営費交付金を財源として実施する事務事業から生じるであろう自己収入の見積額

S：役員報酬、職員基本給、諸手当、超過勤務手当等人件費

$\alpha$ ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

$\beta$ ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

$\gamma$ ：消費者物価指数《毎年度の予算編成過程において決定》

s：人件費調整係数（給与改定率等）《毎年度の予算編成過程において決定》

y：自己収入調整係数《毎年度の予算編成過程において決定》

[注記]

【前提条件】

1. 効率化係数 ( $\alpha$ ) : 期間中は 0.9760として推計
2. 効率化係数 ( $\beta$ ) : 期間中は 0.9669として推計
3. 消費者物価指数 ( $\gamma$ ) : 期間中は 1.0000として推計
4. 人件費調整係数 (s) : 期間中は 1.0000として推計

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成25年度)  
【建設勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	41,441
地方公共団体建設費負担金	35,300
地方公共団体建設費補助金	6,141
借入金等	403,000
財政融資資金借入金	31,400
民間借入金	214,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	157,600
業務収入	192,848
受託収入	24,087
業務外収入	2,229
他勘定より受入	160,075
計	823,679
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	293,983
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	20,991
借入金等償還	462,606
支払利息	26,067
一般管理費	5,266
人件費	17,610
業務外支出	7,945
他勘定へ繰入	24,052
計	858,520

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	312,310
経常費用	286,482
鉄道建設業務費	281,912
受託経費	3,457
一般管理費	1,107
減価償却費	6
財務費用	25,762
雑損	65
収益の部	313,034
鉄道建設業務収入	213,988
鉄道建設事業費補助金収入	120
鉄道建設事業費利子補給金収入	200
受託収入	3,457
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	94,313
財務収益	71
雑益	884
純利益	724
目的積立金取崩額	—
総利益	724

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	921,477
業務活動による支出	397,841
投資活動による支出	610
財務活動による支出	462,606
翌年度への繰越金	60,420
資金収入	921,477
業務活動による収入	422,960
受託収入	24,087
その他の収入	398,874
投資活動による収入	642
財務活動による収入	403,000
前年度よりの繰越金	94,875

[人件費の見積もり] 12,166百万円を支出する。

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) 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(平成25年度)  
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	8
借入金等	47,800
財政融資資金借入金	31,300
民間借入金	5,500
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	11,000
業務収入	28,625
受託収入	2
業務外収入	234
計	76,669
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	48,781
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	28,392
支払利息	1,762
一般管理費	198
人件費	678
業務外支出	84
計	79,896

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	26,597
経常費用	24,688
海事業務費	23,708
受託経費	2
一般管理費	976
減価償却費	2
財務費用	1,909
収益の部	27,816
運営費交付金収益	8
海事業務収入	27,288
受託収入	2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	8
雑益	510
純利益	1,219
目的積立金取崩額	—
総利益	1,219

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	81,774
業務活動による支出	51,486
投資活動による支出	25
財務活動による支出	28,392
翌年度への繰越金	1,872
資金収入	81,774
業務活動による収入	30,386
運営費交付金による収入	8
受託収入	2
その他の収入	30,375
財務活動による収入	47,800
前年度よりの繰越金	3,588

[人件費の見積もり] 526百万円を支出する。

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) 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(平成25年度)  
【基礎的研究等勘定】

区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	51,569
業務収入	53,095
業務外収入	0
計	104,664
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	51,679
借入金等償還	52,790
支払利息	66
一般管理費	35
人件費	89
業務外支出	24
計	104,683

[人件費の見積もり] 74百万円を支出する。

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。

区 分	金 額
費用の部	305
経常費用	239
基礎的研究等業務費	89
一般管理費	150
減価償却費	0
財務費用	
借入金利息	66
収益の部	305
基礎的研究等業務収入	305
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
純利益	0
目的積立金取崩額	—
総利益	0

区 分	金 額
資金支出	104,987
業務活動による支出	52,146
投資活動による支出	5
財務活動による支出	52,790
翌年度への繰越金	45
資金収入	104,987
業務活動による収入	
その他の収入	53,095
財務活動による収入	51,569
前年度よりの繰越金	323

(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(平成25年度)  
【助成勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
運営費交付金	217	
国庫補助金等	92,926	
国庫補助金	92,724	
政府補給金	202	
業務収入	496,424	
業務外収入	37	
他勘定より受入	24,052	
計	613,656	
支出		
業務経費		
鉄道助成業務関係経費	11,643	
借入金等償還	243,221	
支払利息	29,343	
一般管理費	190	
人件費	417	
業務外支出	22	
他勘定へ繰入	328,821	
計	613,656	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	647,448	
経常費用	534,234	
鉄道助成業務費	533,620	
一般管理費	613	
減価償却費	2	
財務費用	113,212	
雑損	2	
収益の部	588,810	
運営費交付金収益	217	
鉄道助成業務収入	495,629	
補助金等収益	92,926	
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	0	
財務収益	36	
雑益	2	
純利益	△ 58,638	
目的積立金取崩額	58,638	
総利益	0	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	614,056	
業務活動による支出	280,190	
投資活動による支出	23	
財務活動による支出	333,445	
翌年度への繰越金	399	
資金収入	614,056	
業務活動による収入	613,659	
運営費交付金による収入	217	
補助金等による収入	92,926	
その他の収入	520,517	
前年度よりの繰越金	397	

[人件費の見積もり] 360百万円を支出する。

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) 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(平成25年度)  
【特例業務勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
借入金等	56,700	
民間借入金	34,700	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	22,000	
業務収入	865	
業務外収入	14	
他勘定より受入	175,101	
計	232,680	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	202,850	
借入金等償還	9,666	
支払利息	9,698	
一般管理費	2,068	
人件費	449	
業務外支出	3,667	
他勘定へ繰入	6,355	
計	234,753	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	38,391	
経常費用	28,616	
特例業務費	22,732	
一般管理費	5,861	
減価償却費	23	
財務費用	9,775	
収益の部	84,985	
特例業務収入	99	
財務収益	84,877	
雑益	10	
純利益	46,594	
目的積立金取崩額	—	
総利益	46,594	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	267,633	
業務活動による支出	224,379	
投資活動による支出	10	
財務活動による支出	10,364	
翌年度への繰越金	32,879	
資金収入	267,633	
業務活動による収入	85,755	
投資活動による収入	90,224	
財務活動による収入	56,700	
前年度よりの繰越金	34,953	

[人件費の見積もり] 383百万円を支出する。

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) 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。