

平成 26 年度業務実績等報告書

平成 27 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 26 年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果

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	11
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 (受託業務)	17
(鉄道分野の技術力を活用した支援)	24
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	28
(品質の向上)	28
(技術開発の推進)	33
(開発成果の公表)	41
(鉄道建設コストの縮減)	47
(工事関係事故防止活動の推進)	50
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	54
(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	59
(3) 鉄道助成業務	64
(4) 船舶共有建造等業務	68
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	68
② 船舶建造等における技術支援	73
③ 高度船舶技術の実用化の促進	79
④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	86
(5) 特例業務 (国鉄清算業務)	93
① 年金費用等の支払及び資産処分円滑な実施等 (年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)	93
(土地処分の実施)	95
(株式処分の検討)	97
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	99
(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み	102
(内部統制の維持・充実)	102
(情報セキュリティ対策)	109

(透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進)	111
(環境対策に資する業務・取組の推進)	116
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.....	119
(1) 組織の見直し	119
(2) 経費・事業費の削減	120
(一般管理費、人件費の効率化)	120
(事業費の効率化)	125
(内航海運活性化融資業務)	128
(3) 随意契約の見直し等	130
(4) 資産の有効活用	135
3. 予算、収支計画及び資金計画.....	136
(1) 予算、収支計画及び資金計画	136
(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）	145
4. 短期借入金の限度額.....	148
5. 剰余金の使途.....	149
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	154

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 26 年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果についてまとめたものであり、独立行政法人通則法第 32 条の規定に基づく主務大臣の評価を受けるため、主務大臣に提出するものである。

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

1. (1) ①

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ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) 鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、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・新函館北斗間）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（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、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26年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各線について、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、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させるとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施し、平成2

6 年度末に完成させる。北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、平成 27 年度末の完成に向けて、軌道工事及び設備・電気関係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。
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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条
第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 15 号

全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注）・当報告書の 1.（1）及び（2）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：A

根拠：北陸新幹線（長野・金沢間）について、整備新幹線史上最も長い開業延長（228 km）の中で、営業主体が J R 東日本及び J R 西日本の 2 社に跨るという初めての状況の中、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を着実に実施した。さらに、冬季における列車走行及び設備の機能の確認を 2 カ年にわたって実施し、予定通り平成 26 年度末に完成させた。また、建設過程において、施工上の難題を解決するため、数々の新技術の開発に成功し、土木技術の発展に貢献した。この他、地方公共団体との連携を図りながら、地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。さらに、工事期間中には沿線等において、予期せぬ自然災害が発生し、工事の進捗に影響があったところであるが、

被災地の復興に配慮しつつ、完成に至るまでの全体工程を踏まえた工程管理を徹底し、新幹線工事を着実に進捗させた。

なお、本評定については、外部有識者による「中期計画推進・フォローアップ審議委員会」（平成 27 年 6 月開催、平成 26 年度業務実績及び自己評価について意見を聴取）において、上述の内容及び北陸新幹線（長野・金沢間）開業の地元への効果等を高く評価いただき、「S」としてもよいのではないかとの意見もあったところである。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

北陸新幹線（長野・金沢間）については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させた上で、工事しゅん功監査を行い、工事が完了したことを確認した。これにより、予定通り平成 26 年度末に完成となった。

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、開業設備関係工事を進めるとともに、必要な監査・検査を実施した。また、平成 26 年 12 月 1 日から奥津軽いまべつ・新函館北斗間にて新幹線車両を使用した試験走行を開始した。

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。

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等、路盤工事の着実な進捗を図った。

また、整備新幹線工事の進捗状況をホームページで公表した。

■当該事業年度における業務運営の状況

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。

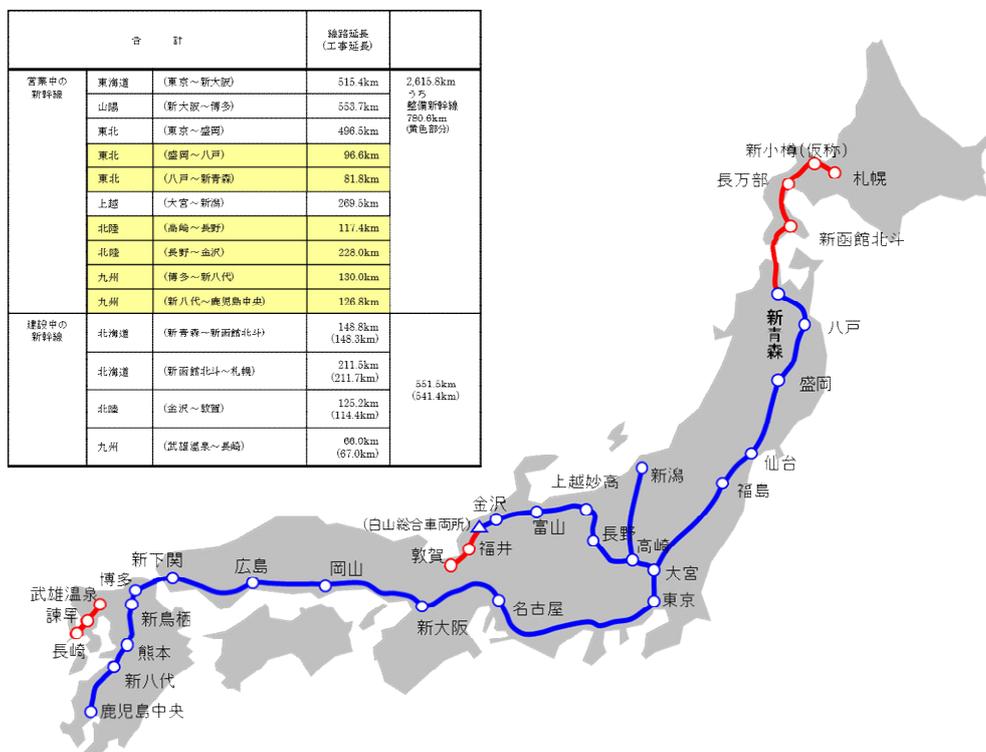


図 1.1.1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北陸新幹線(長野・金沢間)

北陸新幹線(長野・金沢間)では、平成10年3月に長野・上越(仮称)間、平成13年4月に上越(仮称)・富山間、平成17年4月に富山・金沢間について、平成18年4月には白山総合車両基地(仮称)について、工事実施計画の国土交通大臣認可を受けた。工事の実施においては、工程全体を通じて、様々な課題に対応しながら着実に実施した。具体的には、多数の道路や河川の交差にあたっては、経済性を考慮するとともに景観性も確保しながら、所定の桁下空頭を確保し、また、超膨張性と高圧滞水層を有する特殊地山に対しては、新技術の開発や従来工法の創意工夫を行う等、確実に工事を推進した。また、工事期間中には沿線において、平成16年10月に新潟県中越地震、平成19年7月に新潟県中越沖地震、平成23年3月に東日本大震災が発生した。東日本大震災においては、広域にわたり労働力、資材等の不足が生じたことにより、工事の進捗に影響が及んだところであるが、被災地の復興にも配慮しつつ、完成に至るまでの全体工程を踏まえた工程管理を徹底し、新幹線工事を着実に進捗させた。

平成26年度においては、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させた上で、工事し

ゆん功監査を行い、工事が完了したことを確認した。これにより、4 県（長野県、新潟県、富山県及び石川県）・2 営業主体（J R 東日本及び J R 西日本）に跨る巨大なインフラ整備であり、国土発展に寄与する大プロジェクトを工期内に完遂し、予定どおり平成 27 年 3 月 14 日に開業した。

J R 西日本の発表によると、開業から約 3 ヶ月間の北陸新幹線（上越妙高・糸魚川間）の合計利用者数は、前年同期の在来線特急の約 3 倍に増加した。これに伴い、北陸地方の各観光地についても入込客数が大きく増加している。

① 4 県・2 営業主体・機構地方機関(東京支社、大阪支社、北陸新幹線建設局及び北陸新幹線第二建設局)による開業にむけた監査・検査の総合調整

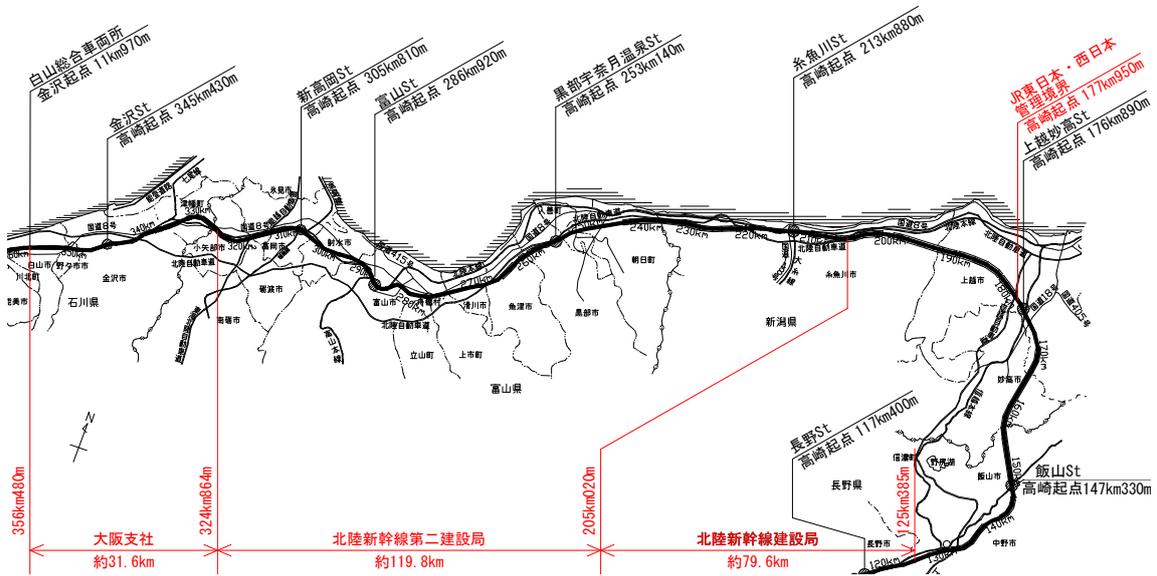
整備新幹線の開業に当たっては、建設主体である機構が、営業主体である J R に貸し付ける施設を監査するとともに、J R は、営業主体として列車の運行や維持管理を行っていくため、施設の検査を機構の監査と同時に行う。これらの監査等の実施に当たっては、J R との調整を遅延なく円滑に進めていく必要がある。北陸新幹線（長野・金沢間）については、2 営業主体（J R 東日本及び J R 西日本）に跨ることから、機構が中心となって 2 営業主体との協議及び調整を図った。具体的な方法としては、3 者が集まった監査・検査連絡会、開業準備連絡協議会を開催することにより、開業準備のスケジュール、体制、実施方法の調整や、検査項目の内容決定、開業までのプレス対応等、円滑に開業に向けての準備が進められるよう協議・調整を行った。

北陸新幹線の監査並びに J R 東日本及び J R 西日本による検査については、2 分割し、2 カ年にわたって行われた。これは、228.0km という長い開業延長と 2 つの営業主体に跨ること、並びに豪雪地帯を走行することから、監査・検査区間を 2 分割し、2 カ年にわたって実施することにより、2 冬季における列車走行及び設備の機能の確認を可能としたものである。これにより、冬季における列車走行の安全性確保に万全を期した。

また、長い建設延長及び限られたスケジュールの中で、円滑に事業を推進できるよう、北陸新幹線建設局、北陸新幹線第二建設局、大阪支社、東京支社の 4 支社局の合同で行う開業推進委員会、小委員会を開催し、開業準備の進め方等について調整を図ることにより、4 支社局での連携を図った。各部門(用地・路盤・停車場・軌道・機械・建築・電気・営業・運転の 9 部門)の部内・部外調整はもちろんのこと、特に車両を使用した総合監査・検査では J R との円滑な調整、及び J R 間の調整も総合的に行うことが必要となり、北陸新幹線建設局及び北陸新幹線第二建設局内に開業調整業務を行う課を新たに組織し、監査・検査が円滑に行えるよう取り組んだ。

さらに、北陸新幹線（長野・金沢間）と同様に 2 営業主体（J R 東日本及び J R 北海道）にまたがる北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の監査・検査と並行して

開業準備を進める必要があったため、開業準備に係る応援体制を整え、現地への支援を実施することにより、北陸新幹線開業及び北海道新幹線の監査・検査を両立した。



※電気・機械系統は、東京支社で管理

図 1.1.1-2 北陸新幹線（長野・金沢間）概要図

	平成25年度											平成26年度											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
長野～上越 (JR東日本)					事前監査・検査 地上監査・検査						総合監査・検査				事前監査・検査 地上監査・検査								
上越～新黒部 (JR西日本)					事前監査・検査 地上監査・検査						雪試験				事前監査・検査 地上監査・検査								完成検査・ 訓練運転等
新黒部～金沢 (JR西日本)															事前監査・検査 地上監査・検査								訓練運転等
白山車基 (JR西日本)										事前監査・検査 地上監査・検査		検査 検査			総合監査・検査								
北海道新幹線 (新青森～函館)																		事前監査・検査 地上監査・検査					総合 雪

平成27年3月14日開業↑

図 1.1.1-3 北陸新幹線（長野・金沢間）監査（検査）工程

※監査および検査は、同時に実施。同時に実施することで、課題点を共有でき、早期の対応が可能となる

- 監査・・・・・・・・・・機構が実施する営業主体であるJRへ貸し付ける施設の検査
- 検査・・・・・・・・・・営業主体であるJRが列車の運行や維持管理を行っていくための施設の検査
- 事前監査・検査・・・・地上監査・検査に万全の状態を期すため、地上監査・検査に先立ち行うもの
- 地上監査・検査・・・・完成した鉄道施設が基準等に合致している事を現地において確認するもの
- 総合監査・検査・・・・新幹線車両を使用した試験走行により、各種設備の機能を確認するもの

②新たな技術や構造の開発

北陸新幹線（長野・金沢間）の建設過程において、設計・施工上の難題を解決するため、創意工夫及び新たな技術の開発を行った。

表 1.1.1-1 創意工夫及び新たに開発された技術の例

内容	課題・背景	創意工夫・新技術
超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山の掘削（飯山トンネル）	複雑な地質構造であり、非常に大きな膨張性を示す地山である上に、高圧の湧水が発生する区間を有する掘削困難な特殊地山	多重支保工による膨張性地山の掘削工法の確立、長尺・短尺ボーリングと湧水圧管理手法を組合せたシステムティックな管理手法を開発 (平成20年度土木学会技術賞)
初期高強度吹付コンクリートを用いたNATMの急速施工（峰山トンネル）	トンネルの工期短縮は、工費節減に寄与することから、できるだけ早く掘削する技術が求められる。	新幹線建設において多い軟岩に対し、早期に強度を発現する高強度吹付けコンクリートを開発した。さらに、当トンネルは大型掘削機械の導入により、施工当時の国内最高記録である月進304mを実現。 (平成17年度土木学会技術開発賞)
29 径間における移動式支保工架設工法の採用（今村新田高架橋）	国道8号線上を、延長1,588mのPC連続箱桁橋（4径間連続及び5径間連続の組合せ）が通過する工事となるため、長い区間における国道全面通行止めの発生が課題	29 径間において移動式支保工架設工法を採用し、国道8号線上は常に下型枠を閉じたまま移動可能な構造とすることで、片側交互通行規制による施工が可能となり、全面通行止めを極力回避（平成24年度PC工学会賞（施工技術部門））

また、部外の学識経験者が参画した『北陸新幹線雪害対策委員会』において、新幹線で初めて採用された機械除雪を基本とする貯雪型高架橋等の構造や除雪計画について、長年にわたり審議を行い、その結果を基本に構造物を設計・施工し、雪害機能試験においてその有効性を確認した。

③地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅

新設された7つの新幹線駅はそれぞれの地域の特色や風土を色濃く反映させ、地元住民にとって居心地のよい郷土の情緒を、そして初めてその土地を訪れる人にはその土地の紹介となるような駅をめざした。設計・施工にあたっては、4県にわたる地方公共団体や鉄道事業者等と連携し、その意見を積極的に取り入れること、及び駅内装に地元産

品を積極的に採用することによって、地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。

具体的な取組事例として、金沢駅においては、地元自治体・障害者団体・営業主との意見交換会にて得られた意見を反映させた多機能トイレを設置したほか、金沢らしさを演出するため、地元自治体と協力し、コンコース壁には加賀友禅を取り入れ、ホーム柱の化粧パネルには金箔を施し、またホームドアにはそれぞれ地域の特色を表す色を配する等、積極的な取組みを行った。



写真 1.1.1-1 走行試験の状況



写真 1.1.1-2 金沢駅全景

(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、新設区間では、土木工事を概ね完成させる他、軌道工事、電気工事、機械の設備や駅舎等の建築工事の進捗を図るとともに、必要な各種監査・検査を実施した。



写真 1.1.1-3 走行試験の状況



写真 1.1.1-4 新函館北斗駅現況

(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、地元協議等を進めるとともに、トンネルの工事を発注し、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、地元協議や用地測量、構造物の設計等を進めるとともに、トンネルや橋りょうの工事を発注し、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、武雄温泉・諫早間においては、トンネルを7割程度掘削を完了させた他、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橋りょう部工事をしゅん功させる等、路盤工事の着実な進捗を図った。一方、諫早・長崎間においては地元協議等を進めるとともに、トンネルや橋りょう等の工事を発注し、路盤工事の着実な進捗を図った。



写真 1.1.1-5 千綿川橋りょう

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(26年度は3回)。

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



図 1.1.1-4 ホームページの掲載状況(北海道新幹線の例)(平成26年10月期)

1. (1) ②

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ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神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、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 26 年度計画

② 都市鉄道利便増進事業等

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）のうち、相鉄・JR直通線区間については、関係機関との連携・調整及び残地権者の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・東急直通線区間については、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、新横浜駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条

第 1 項第 5 号及び附則第 11 条第 4 項

都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号）

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注)・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：神奈川東部方面線に関しては、用地取得及び工事ともに着実に進捗した。

民鉄線に関しては、事業を着実に進捗した。

■課題と対応

相鉄・JR直通線区間については、平成 25 年度の課題として東海道貨物線横浜羽沢駅における関係者との協議に時間を要したことから、開業時期が平成 27 年度から平成 30 年度となった。平成 26 年度においては、関係者との協議が整い、9 月に東海道貨物線横浜羽沢駅構内及びその周辺における工事に着手することができた。今後は、関係者との調整をさらに密にし、工事の進捗を図っていく。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 神奈川東部方面線

相鉄・JR直通線区間については、本線に係る民有地の用地取得を完了させるとともに、西谷トンネルの掘削を完了させたほか、羽沢駅(仮称)のく体構築工事等の路盤工事を推進した。

相鉄・東急直通線区間については、用地取得を進めるとともに、新横浜駅(仮称)(開削)の土留工の施工、新綱島駅(仮称)の工事着手等路盤工事を推進した。

2. 民鉄線

小田急小田原線については、複々線化に向けて、緩行線部の掘削、く体構築工事、駅部の建物・設備工事、交差する京王井の頭線の機能復旧工事等を実施し、事業の着実な推進を図った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 神奈川東部方面線工事等の進捗状況

相鉄・JR直通線区間については、平成21年10月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成26年度は、当該区間の残地権者の用地取得を進めるとともに、西谷駅の構築、西谷トンネルの掘進(SENS^(注))、羽沢駅(仮称)の構築等の工事の進捗を図った。

相鉄・東急直通線区間については、平成24年10月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成26年度は、全線の用地取得を進めるとともに、新横浜駅(仮称)の土留工、及び新綱島駅(仮称)の準備工等の工事の進捗を図った。

両区間とも、社会情勢の変化に伴い、建設コストの上昇や労働力不足等が見込まれることから、関係者との調整を行いつつ、コスト縮減及び工程管理に努めていく。

(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(ACL)、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。



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



写真 1. 1. 2-1

相鉄・J R直通線 西谷トンネルの施工状況



写真 1. 1. 2-2

相鉄・J R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（複線による地下化）が完了したことに伴い、埋戻し・外構工事を実施するとともに、複々線化に向けた緩行線部の掘削・く体構築工事、駅部の建物・設備工事、下北沢駅付近で交差する京王井の頭線の機能復旧工事等を実施した。



写真 1. 1. 2-4
東北沢～下北沢間地上部復旧状況



写真 1. 1. 2-5
下北沢駅付近く体構築状況



写真 1. 1. 2-6
世田谷代田～梅ヶ丘間 軌道・電気設備工事状況

1. (1) ③ (受託業務)

■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削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削減について、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。

■平成 26 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、平成 26 年 4 月に全線での運行を再開する三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、同年 9 月までに工事を完了する。平成 17 年度に工事を開始し、平成 27 年に開業する予定の仙台市高速鉄道東西線については、平成 26 年内に受託工事を完了する。えちぜん鉄道については、連続立体交差事業に伴う高架化工事に着手する。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条
第 1 項及び第 3 項

鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注）・当報告書の1.（1）及び（2）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 三陸鉄道

わずか2年半という短期間で土木・軌道工事を完了させ、平成26年4月5日に南リアス線、平成26年4月6日に北リアス線の全線運行再開を果たした。また、平成26年9月に全ての復旧工事を完了させた。

2. 仙台高速鉄道東西線

土木・軌道工事を完了させ、平成26年12月に仙台市に施設を引き渡した。

3. えちぜん鉄道

連続立体交差事業に伴う仮線工事を推進した。また、計画線の設計に着手した。

4. つくばエクスプレス線

く体構築工事として、杭基礎工事を完了し、橋脚工事に着手した。また、上部工の製作・運搬工事に着手した。

5. 調査

平成26年度は、3件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。

6. 受託工事に係るコスト縮減について

仙台市高速鉄道東西線及び三陸鉄道(北リアス線・南リアス線の復旧)の工事が完了したことに伴い、コスト縮減の状況について、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において検証し、その結果をホームページで公表した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 三陸鉄道(北リアス線・南リアス線)の復旧工事

三陸鉄道(北リアス線・南リアス線)の復旧工事については、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土木・軌道工事を完了させ、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果たし、平成26年9月に残工事を含めた全ての復旧工事を完了させた。



写真 1.1.3-1 運行再開状況

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	-

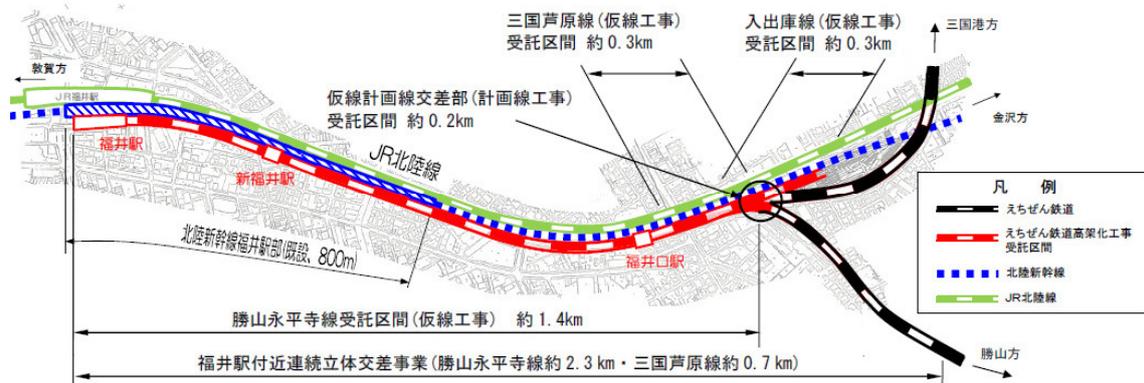


図 1.1.3-2 えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業概要図

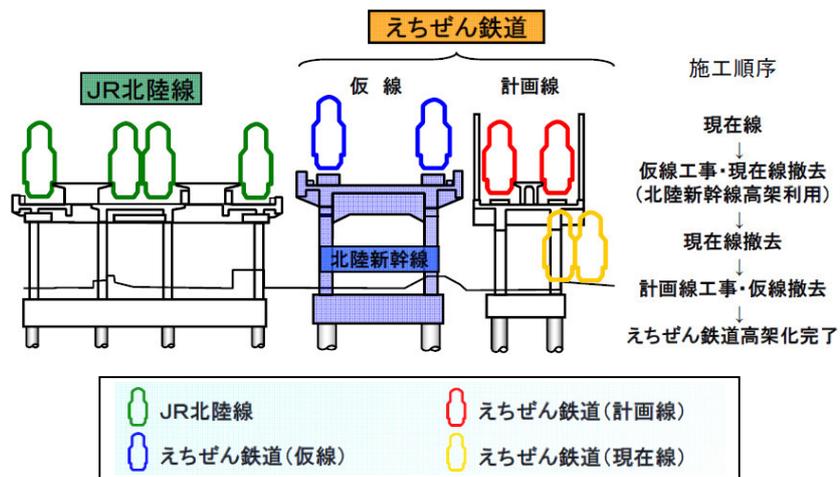


図 1.1.3-3 えちぜん鉄道高架化工事施工順序概要図



写真 1.1.3-3 えちぜん鉄道福井駅付近施工状況

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車両基地入出庫線複線化工事について、平成26年度は、く体構築工事として、杭基礎工事を完了し、橋脚工事に着手した。また、橋桁の製作・運搬工事に着手し、進捗を図った。



写真 1.1.3-4 橋脚施工状況



写真 1.1.3-5 上部工製作状況

5. 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26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、3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	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
3	中央新幹線計画の調査等業務	東海旅客鉄道株式会社

6. 受託工事に係るコスト縮減について

受託工事に係るコスト縮減の状況等の検証については、その具体的手法として、受託工事が完了するたびに、協定額(計画額)と実行額(確定額)との比較により行うこととしており、平成26年度に工事が完了した三陸鉄道(北・南リアス線)復旧工事、仙台市高速鉄道東西線建設工事に係るコスト縮減の状況等について、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において検証し、審議結果をホームページで公表した。

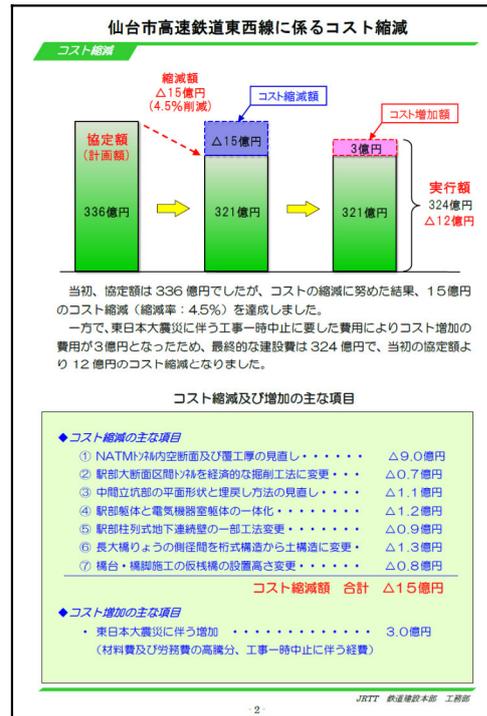
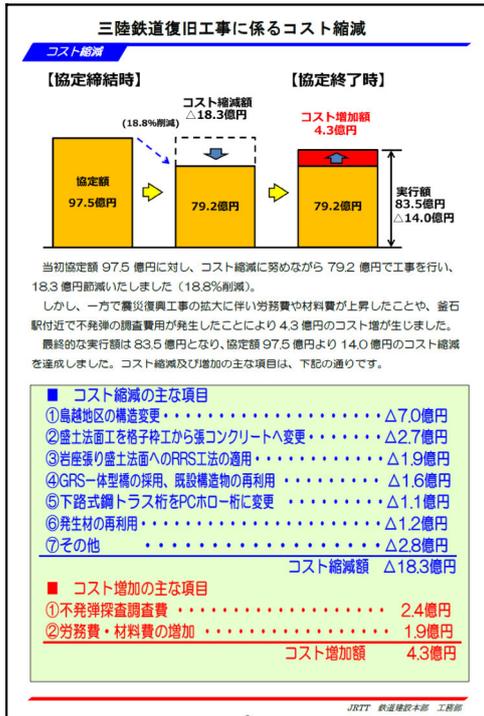


図 1.1.3-4 ホームページの掲載状況

表 1.1.3-3 「鉄道工事受託審議委員会」委員名簿(平成 27 年 3 月末現在)

	氏 名	役 職 等
委員長	杉山 武彦	成城大学社会イノベーション学部教授
委員	足立 紀尚	(一財) 地域地盤環境研究所代表
委員	飯島 英胤	東レ株式会社特別顧問
委員	松橋 功	株式会社ジェイティービー相談役
委員	武藤 泰明	早稲田大学スポーツ科学学術院教授
委員	山内 喜明	弁護士
委員	大藪 卓也	公認会計士・税理士
委員	入江 健二	東京地下鉄株式会社常務取締役

1. (1) ③ (鉄道分野の技術力を活用した支援)

■中期目標

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。

■中期計画

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 26 年度計画

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（GRAP E）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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条第 3 項第 2 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行った(8件)。

また、鉄道事業者に対し、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を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した(4件)。

さらに、「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催し、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。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道協会主催の各種会議での技術情報等の提供

施設の維持・改修、交通計画策定等に係る鉄道事業者への支援を推進するため、鉄道協会等が主催する各種会議において、技術情報の提供や鉄道ホームドクターによる支援内容の説明を行った(7回)。



写真 1.1.3-6 会議での説明状況

表 1.1.3-4 各種会議への出席

会議名	時期
関東鉄道協会地方鉄道専門委員会	H26.5
九州鉄道協会技術委員会	H26.8
中部鉄道協会土木講習会	H26.9
関西鉄道協会技術委員会	H26.12
第三セクター鉄道等協議会技術委員会	H27.1
第三セクター鉄道等府県協議会意見交換会	H27.2
四国鉄道協会保安連絡・運転管理者会議	H27.2

2. 鉄道ホームドクター

鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じ、以下の12件(技術支援：8件、GRAPEを活用した資料の提供等：4件)の技術支援を行った。

(1) 鉄道事業者等への技術支援

鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行った(8件)。

表 1.1.3-5 技術支援

支援先	支援内容
中小民鉄	橋脚の健全度調査について
〃	鉄筋コンクリート構造物の補修方法について
第三セクター鉄道	土留壁背面の空隙の確認方法について
〃	鉄筋コンクリート構造物の補修方法について
〃	行き違い設備について
自治体	市営地下鉄と私鉄の相互直通化について
〃	車両の耐用年数について
〃	車両の老朽化評価の実施機関について

(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等による支援

鉄道事業者に対し、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を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した(4件)。

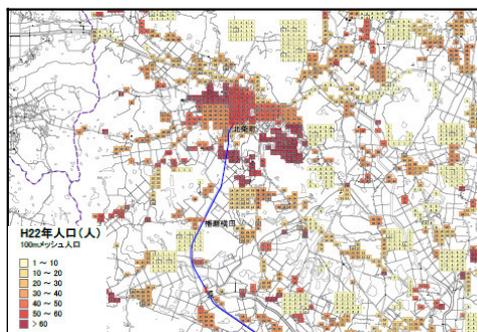


図 1.1.3-5 沿線人口の図化

(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。

3. 地域鉄道事業者等への施設の保全・改修に係るニーズの把握

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・改修に係るニーズを把握した(14回)。

4. 地域鉄道に関係する諸機関との情報交換

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、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(1回)。

1. (1) ④ (品質の向上)

■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。

■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。

■平成 26 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「パイルスラブ式盛土設計の手引き」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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 15 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注)・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道建設に係る技術基準類(18件)の制定・改定作業を実施し、そのうち制定済及び改定済のものは、関係者に周知・徹底した。

また、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。

業務に関連する資格取得について、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。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道建設に係る技術基準類の改定等

平成26年度は18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）。

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「パイルスラブ式盛土設計の手引き」

本手引きは、パイルスラブ式盛土を実施する際の計画・設計・施工に必要な基本的な事項を示したものである。本手引きで取り扱うパイルスラブ式盛土は、模型振動実験・FEM動的解析・試設計計算等を実施し、その性能を確認したうえで実用化したスラブ軌道用盛土構造であり、新幹線等の一体型スラブ軌道による性能ランクⅠの要求性能（安全性・使用性・復旧性）を有する盛土構造である。

(2) 改定作業「あと施工アンカー工法設計施工の手引き」

「あと施工アンカー工法設計施工の手引き」（設第4号、昭和62年6月）は、国鉄制定のものを日本鉄道建設公団（当時）の手引きにしたもので、今回、機構職員の監督業務に役立つように内容を見直し改定するものである。あと施工アンカー工法は、既設のコンクリート構造物に削孔し、アンカーを設置するもので、鉄道

土木関係では、シュー検査用足場、排水管取り付け等に用いられている。鉄道構造物では、アンカー設置した構造物が鉄道線路内に落下すると重大な問題を引き起こす可能性があるため、確実な施工が行われるべく、本手引きの改定を行った。

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 18 件）

系統	名称	制定/改定	制定・改定時期
土木	パイルスラブ式盛土設計の手引き	制定	平成 26 年度
	斜杭基礎高架橋設計の手引き	制定	平成 26 年度
	地盤改良工法（混合処理）設計・施の手引き	制定	平成 26 年度
	鉄筋の継手工事監理の手引き	制定	平成 26 年度
	合理的なのり面補強工の参考資料	制定中	平成 27 年度
	山岳トンネルの覆工設計マニュアル	制定中	平成 27 年度
	トンネルデータベースシステム資料作成要領	制定中	平成 27 年度
	駅部構造計画の手引き	制定中	平成 27 年度
	山岳トンネル設計施工標準・同解説	改定	平成 26 年度
	コンクリート鉄道支承部設計施工の手引き	改定	平成 26 年度
	整備新幹線用鋼製緩衝工、鋼製スノーシェルター設計の手引き	改定	平成 26 年度
	土木関係構造物等設計標準示方書	改定	平成 26 年度
	先施工アンカー工法設計の手引き（土木施設用）	改定	平成 26 年度
	PC 桁施工管理の手引き	改定	平成 26 年度
	活断層対策設計・調査の手引き	改定	平成 26 年度
	鋼鉄道橋支承部設計施工の手引き	改定中	平成 27 年度
	あと施工アンカー工法設計施工の手引き	改定中	平成 27 年度
	新幹線直結系軌道用路盤鉄筋コンクリート・突起コンクリート等の設計施工の手引き	改定中	平成 27 年度

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4年目	鉄道土木研修Ⅱ〔停車場・運転、軌道〕	6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26年11月～平成27年2月に実施した。平成26年度は「施工監理テキスト(土構造物編)〔改訂版〕」を作成し、コンクリート橋りょう及び土構造物において設計協議等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617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26年12月10日、11日、12日
大阪支社	平成26年11月13日、14日
北海道新幹線建設局	平成26年11月25日、26日、27日
青森新幹線建設局	平成26年12月3日
北陸新幹線建設局	平成26年12月4日、5日
北陸新幹線第二建設局	平成26年11月18日、19日
九州新幹線建設局	平成26年12月15日、16日、17日
本社	平成27年2月9日

また、主に入社6年目までの職員を対象に、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704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26年度は、全国6箇所で計7回の講習会が開催され、244名が受講した。また、平成24年度より

実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習については、平成 26 年度は 582 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 26 年 8 月 1 日	名古屋市	平成 26 年 8 月 29 日
仙台市	平成 26 年 8 月 20 日	大阪市	平成 26 年 9 月 4 日
東京都	平成 26 年 10 月 1 日、7 日	福岡市	平成 26 年 9 月 9 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 11 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 26 年度資格取得者数	平成 26 年度末現在の資格所有者数
博士	1 人	14 人
技術士	10 人	135 人
鉄道設計技士	0 人	29 人
一級建築士	1 人	34 人
電気主任技術者	0 人	34 人

1. (1) ④ (技術開発の推進)

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■平成 26 年度計画

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 15 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：A

根拠：中期計画における所期の目標を達成していることに加え、土木学会技術賞など基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞しているため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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26年度は、新たに5件のテーマに取り組むとともに、平成25年度からの継続テーマと合わせて24件の技術開発を計画的に実施した。また、技術開発テーマにおける成果の活用も行った。さらに、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術賞や田中賞をはじめ様々な賞を受賞した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術開発テーマの取組み

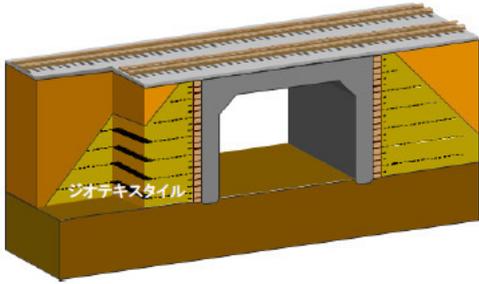
調査、土木(山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造)、設備(軌道、機械、建築、電気)の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、計画的に技術開発を推進した。平成26年度の技術開発テーマの件数は24件(新規5件、継続19件)であった。

技術開発の推進にあたっては、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等、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 26 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
建設コスト の縮減	吹付けコンクリートの品質向上に関する研究 第 2 分科会 山岳トンネル	継続	<p>山岳トンネルにおける吹付けコンクリートについては、従来からフライアッシュと高炉スラグといった 2 種の混合微粉末材料を用いた吹付けコンクリートが使用されている。しかし、微粉末材料をあらかじめ混合することに伴う施工コストが含まれていることから、単一の微粉末材料を用いることで、コスト削減を図れる可能性がある。そこで、配合の検討、室内試験、現地試験を実施することにより必要な性能を有する単一の微粉末材料を用いた吹付けコンクリートを開発し、従来よりも約 10%のコスト削減が可能となった。現在、全国の山岳トンネルへの展開を図っている。</p>  <p>吹付けコンクリート</p>
	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。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、30m クラス程度以上の長スパンについては実施されてきていない。したがって、今後、新幹線等の構造物として適用していくには長スパン化による適用性の拡大が必須であるため、中間柱を設ける等構造形式における検討の他、鉄筋コンクリート以外の部材（鋼、プレストレストコンクリート、SRC など）の適用も考慮しながら検討を行っている。</p>  <p>GRS 一体橋梁</p>

2. 技術開発テーマにおける成果の活用

(1) シールド機を他工区に活用する検討（第3分科会、都市トンネル）

神奈川東部方面線相鉄・JR 直通線区間の西谷トンネル及び相鉄・東急直通線区間の羽沢トンネルをモデルに、シールド機を転用した場合の増加設備及びコストについて検討し、シールド機転用の建設コスト縮減効果が図れることを確認している。これを受けて、シールド機転用の技術的課題を抽出・検討し、転用を前提とした解体及び搬出しやすいシールド機を製作し、実施工に適用した。実施工においては、転用部材等の性能の確認と問題点の整理を行った。

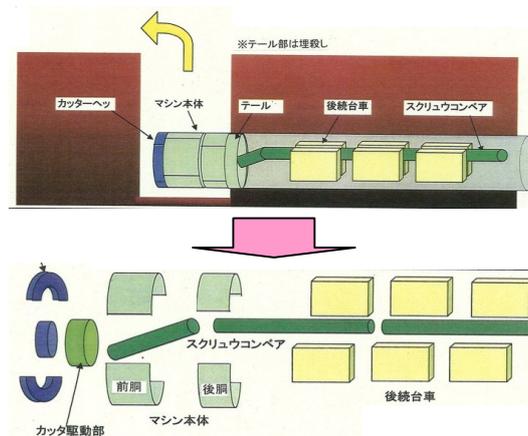


図 1.1.4-1 シールド機搬出、解体イメージ

(2) 北陸新幹線 50/60Hz 対応 ATC の研究開発（第9分科会、電気）

北陸新幹線（長野・金沢間）は、電源周波数が異なる区間（50/60Hz）を走行する。

同線区に導入する ATC 装置（自動列車制御装置）は、東北新幹線で採用された車上主体型 ATC（DS-ATC）を計画していたが、この DS-ATC は 50Hz 対応であり、60Hz 対応の DS-ATC を開発する必要があった。また、新上越変電所（50Hz）のき電区間における DS-ATC 装置（自動列車制御装置）は、自然災害等で受電不可能となった場合、隣接する変電所（60Hz）から救済き電を行うことになり 50Hz 用と 60Hz 用の 2 つの地上装置に対応した DS-ATC 装置が必要となる。本開発は、電源周波数 60Hz に対応し、かつ 50/60Hz 両用区間に対応する性能を有する DS-ATC 装置の開発及び検証試験を行い、実車走行による試験データの評価を経て、北陸新幹線（長野・金沢間）で実運用している。

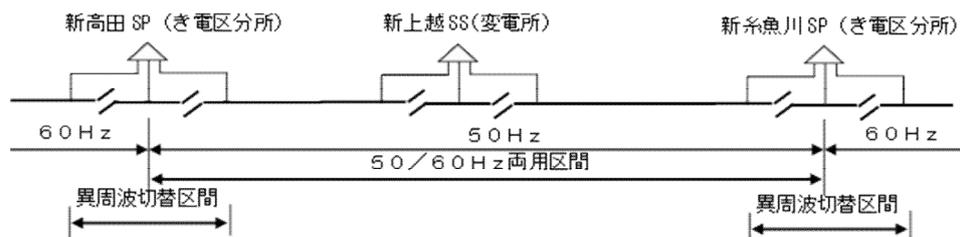


図 1.1.4-2 50/60Hz 対応 ATC 概念

表 1.1.4-7 平成 26 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					H26年度	
		H24以前	H25	H26	H27	H28以降	新規	継続
第1分科会 計画調査	都市圏における鉄道路線の評価に関する調査			■	■		○	
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	■	■	■	■			○
	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		■	■	■			○
	山岳トンネルのインバートに関する研究・開発		■	■	■			○
	自然由来の有害物質調査に関する研究			■	■	■	○	
第3分科会 都市トンネル	SENSを都市部に適用する研究	■	■	■	■			○
	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	GRS一体橋梁の長スパン化の研究	■	■	■	■			○
	コンクリート鉄道橋スツパーの設計法の研究			■	■	■	○	
	寒冷地におけるコンクリート品質確保の研究			■	■	■	○	
第5分科会 土構造	GRS一体橋りょうの研究	■	■	■	■			○
	合理的なり面補強工に関する調査研究	■	■	■	■			○
第6分科会 軌道	軌道バ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	IC化後の出札装置台数算定方法の見直し	■	■	■	■			○
	寒冷地における小規模融雪設備	■	■	■	■			○
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	■	■	■	■			○
	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	■	■	■	■			○
	直流変電所への電力貯蔵設備の適用に関する調査研究		■	■	■			○
	信号通信設備の接地装置に関する調査研究			■	■	■	○	
合計							5	19

3. 技術開発の推進に係る学会等からの表彰

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

表 1.1.4-8 平成 26 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(Ⅱグループ) ^(注)	東日本大震災で被災した三陸鉄道の復旧
	田中賞(作品部門) ^(注)	三陸鉄道 ハイペ沢橋梁
(公社)地盤工学会	技術業績賞	三陸鉄道における地盤構造物による災害復旧工事(耐震・耐津波抵抗性の向上)
(一社)日本鉄道施設協会	技術賞(プロジェクト)	三陸鉄道災害復旧工事における防災機能の向上
(公社)電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	160km/h 走行に対応したき電ちょう架式コンパウンドカテナリ電車線の開発

(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画期的なプロジェクトを対象に表彰するものがⅡグループである。

(田中賞) 橋梁・鋼構造工学に関する優秀な業績に対して授与されている学会賞であり、橋梁およびそれに類する構造物の新設または改築で、計画・設計・製作・施工・維持管理等の面においてすぐれた特色を有すると認められるものについて選考されるものが「作品部門」である。

(1) 土木学会技術賞(Ⅱグループ)の受賞

三陸鉄道は、岩手県沿岸部を南北に縦走する昭和59年4月1日に開業した第三セクター化第1号の鉄道であり、開業以来、地域住民の足として地域の発展に貢献してきた。しかし、平成23年3月11日に発生した、東北地方太平洋沖地震及び巨大津波により鉄道施設は甚大な被害を受けた。

三陸鉄道を含む三陸沿岸鉄道は、過去2度の三陸大津波後、「津波の時でも運行する安定した公共交通機関を」というポリシーの下で計画され、三陸沿岸開発及び災害復興策として建設された歴史もあり、未曾有の震災と存続の危機に対しても、この使命に基づき、復旧工事を行うこととなった。資材不足や作業員の確保等課題はあったが、復旧工事にあたっては、新技術の積極的導入等設計・施工の創意工夫により耐災性の向上、復旧費・維持管理費の縮減と工期短縮を図った。運行再開については、段階的に運行再開区間を拡大して、震災後わずか3年後の

平成 26 年 4 月に全線運行再開を果たした。このことが、沿線住民に希望と勇気を与え、復興が不可能でないことを示し、三陸沿岸地域の復興の象徴となった。三陸鉄道の復活は、三陸沿岸地域の地域振興、産業振興及び観光復興に寄与するとともに、復旧工事での創意工夫は土木技術の発展に多大に貢献するものとして高く評価され、技術賞にふさわしいものとして認められた。



写真 1. 1. 4-1 全線運行再開時の運行状況

(2) 土木学会田中賞(作品部門)の受賞

ハイペ沢橋梁は三陸鉄道北リアス線、島越・田野畑間にあり、津波で流失した旧橋に代わる新設の鉄道橋である。復旧工事は、急峻な海食崖を貫くトンネルに挟まれた谷間に、取付け盛土(補強盛土)及び橋梁を新設するものであった。第一径間はハイペ沢に架かる県道(道路空頭 4.7m)と交差し、橋台・橋脚は県道と河川に近接した極めて狭隘な箇所での施工であった。

工事計画は、津波の直撃を受けた地形条件、道路・河川との交差近接、海岸に面した塩害環境下にあることから、橋梁の要求性能は耐震性、耐津波性、経済性、維持管理性とし、橋梁工学および地盤工学・コンクリート工学の新しい知見と最新技術を結集し、減災と経済性を目指した橋梁設計・施工を行った。その結果、橋台は取付け盛土の長期沈下による段差が発生しないとともに津波による流失防止効果を有し、高い耐震性を持つ GRS 橋台(橋台の RC 縦壁(壁形状の部材)と取付け盛土をジオテキスタイルで一体化した橋台)とし、桁の流失防止には GRS 橋台の縦壁天端部に SRC(鉄骨鉄筋コンクリート構造)桁を剛結した橋長 60m(32.16m+27.84m)の 2 径間 GRS 一体橋梁^{注)}を構築し、世界で初めて供用した。

本橋は、橋梁工学および地盤工学とコンクリート工学の最新の知見を駆使した世界初の独創的な橋梁構造であり、耐震性と耐津波性等が飛躍的に向上したことに加え、十分な経済性を有していることから、今後の適用拡大が期待できる構造であり、橋梁技術の発展に貢献するものと評価され、田中賞にふさわしいものとして認められた。

(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。



写真 1. 1. 4-2 三陸鉄道ハイベ沢橋梁

1. (1) ④ (開発成果の公表)

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■平成 26 年度計画

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。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

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 12 条第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 15 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額 (千円)	858,520,362	842,968,601			
決算額 (千円)	855,409,670	818,624,036			
経常費用 (千円)	418,854,716	345,291,749			
経常利益 (千円)	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト (千円)	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注)・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、機構職員が(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。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。

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。

これらの論文発表・投稿のうち、24件(このうち英文9件)は外部の専門家による査読付きである。また、投稿した論文のうち、4件については学会等から各種の賞を授与された。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 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26年度はのべ298人の職員が、(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。

表 1.1.4-9 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	77名	日本応用地質学会	3名
(公社)地盤工学会	22名	日本地下鉄協会	1名
(一社)日本鉄道施設協会	36名	(一社)電気学会	3名
(一社)日本鉄道技術協会	13名	(一社)日本鉄道電気技術協会	16名
(一社)日本トンネル技術協会	28名	日本建設機械施工協会	4名
(公財)鉄道総合技術研究所	21名	(独)国際協力機構	3名
(公社)プレストレストコンクリート工学会	4名		

2. 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 57 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)日本鉄道電気技術協会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本トンネル技術協会、アジア交通学会、(公財)鉄道総合技術研究所の機関誌等へ 62 件の論文投稿を行った。

これらの論文発表・投稿のうち、24 件(このうち英文 9 件)は外部の専門家による査読付きである。また、4 件については学会等から各種の賞を授与された。

※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、発表及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等、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 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24回トンネル工学研究発表会 ・鉄道工学シンポジウム ・応用力学シンポジウム	9件
	(公社) 地盤工学会	第59回地盤工学シンポジウム	1件
	国際ジオシンセティックス学会	・第29回ジオシンセティックスシンポジウム ・第10回国際ジオシンセティックス会議、ドイツ・ベルリン	6件
	(公社) プレストレストコンクリート技術協会	第23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	2件
	日本コンクリート工学会	コンクリート工学年次大会2014(高松) 第36回コンクリート工学講演会	1件
	国際トンネル協会 (ITA)	国際トンネル会議2014 (WTC) 【英文】	1件
		計	20件

	学会名等	投稿先	件数
投稿	(公社) 土木学会	土木学会論文集	1件
	(公社) 日本コンクリート工学会	コンクリート工学	1件
	World Conference on Transport Research Society (世界交通学会)	Case Studies on Transport Policy 【英文】	1件
	ELSEVIER (エルゼビア)	Transportation Geotechnics. 【英文】	1件
		計	4件

表 1.1.4-11 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	整備新幹線における長大橋りょうのたわみの検討について
(一社) 日本鉄道施設協会、論文賞	整備新幹線建設の計画と現状
	原位置せん断摩擦試験による地盤の評価
(公社) 地盤工学会、地盤工学研究発表会 優秀論文	原位置せん断摩擦試験と三軸圧縮試験による洪積礫質土の強度定数の評価

3. 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 1.1.4-12 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	鉄道用鉄製トロの横取り治具の考案	青森新幹線建設局職員

4. 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 26 年度は、10 月 8、9 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 7 件(トンネル 3 件、橋りょう 3 件、路盤 1 件)、軌道 1 件、企画 1 件、建築 2 件、電気 1 件の合計 13 件とした。聴講者は部外を含め、1 日目 293 名、2 日目 273 名、のべ 566 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 26 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、優秀賞 4 名を選定し表彰した。

この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 53 件、聴講者数のべ 909 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 1.1.4-13 本社技術研究会の演題

分 類	演 題	講演者所属
第1日 10月8日(水)		
土木(トンネル)	都市部の小土かぶり区間における SENS の掘削管理と計測結果— 相鉄・JR 直通線、西谷トンネル—	東京支社
土木(橋りょう)	連立工事と競合する駅高架橋の施工 —北陸新幹線、富山駅高架橋—	北陸新幹線 第二建設局
軌 道	260km/h 高速走行に向けた軌道の整正	本社
企 画	駅設備計画検討支援システムの開発 —駅設備の最適配置・サイン類の視認性向上に向けて—	東京支社
土木(橋りょう)	北海道新幹線本州方共用区間における耐震補強の施工 —北海道新幹線、奥津軽路盤他工区—	北海道新幹線 建設局
建 築	狭隘な敷地条件における旅客上家の施工 —北陸新幹線、富山駅—	北陸新幹線 第二建設局
土木(トンネル)	トンネル完成後の盤ぶくれ対策 —北陸新幹線、飯山トンネル(板倉)インバート補強対策工—	北陸新幹線 建設局
土木(路盤)	既設橋台背面盛土の耐震補強検討 —北海道新幹線、共用区間—	北海道新幹線 建設局
建 築	伝統のまち金沢の新幹線駅舎における各種の調整とコンセプト の実現 —北陸新幹線、金沢駅—	北陸新幹線 第二建設局
土木(橋りょう)	深いV字谷を通過する橋りょうの構造計画と重力式橋台のマス コンクリート対策 —九州新幹線、餅ノ浜川橋りょう—	九州新幹線 建設局
第2日 10月10日(木)		
土木(トンネル)	押出し現象を伴う泥岩地山の掘削 —九州新幹線西九州ルート、俵坂トンネル(西工区)—	九州新幹線 建設局
用 地	区分地上権設定区間において建物移転を認定した事例	東京支社
電 気	光ファイバを利用したトンネル照明監視制御装置の開発 —北陸新幹線(長野・金沢間)—	東京支社

表 1.1.4-14 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26年7月23日
大阪支社	8	173	平成26年9月10日
北海道新幹線建設局	10	157	平成26年9月9日
青森新幹線建設局	7	78	平成26年8月27日
北陸新幹線建設局	6	93	平成26年8月28日
北陸新幹線第二建設局	5	87	平成26年8月27日
九州新幹線建設局	8	105	平成26年7月29日
合 計	53	909	

1. (1) ④ (鉄道建設コストの縮減)

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■平成 26 年度計画

国の公共事業コスト構造改善の状況及び趣旨を踏まえつつ、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。

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額 (千円)	858,520,362	842,968,601			
決算額 (千円)	855,409,670	818,624,036			
経常費用 (千円)	418,854,716	345,291,749			
経常利益 (千円)	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト (千円)	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注)・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

平成 26 年度は、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成 26 年度の総合コスト改善額は約 48 億円、改善率は約 4.5%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 26 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等、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 27 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。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道建設コストの縮減

平成 26 年度は、平成 25 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 26 年度の総合コスト改善額は約 48 億円、改善率は約 4.5%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 26 年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページ上で図を用いた具体的事例により示す等、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 27 年 3 月）、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。

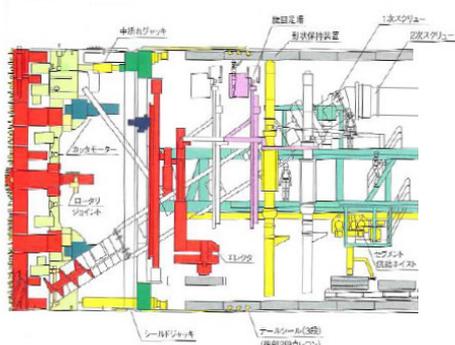
○コスト構造改善策の取組み例

新技術の開発によりコスト改善

事業名： 鉄道事業
概要： 従来のシールド工法（セグメント） → 一部区間に経済的な「シールドを用いた場所打ち支保システム（SENS）」を採用

効果： ① SENSの採用によりセグメントが不要となる。
 ② 上記により工事コストを **140.4 億円** から **120.8 億円** に改善。
 （改善額 **19.6 億円** 改善率 **約14.0%**）

（従来）



（新）

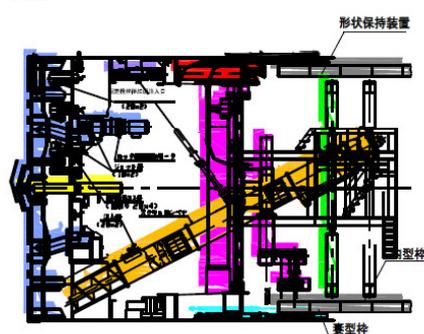


図 1.1.4-3 コスト構造改善策の取組み例①

従来のシールド工法の代わりに経済的な SENS を採用

鉄製トロ等横取装置治具を開発してコストの改善

事業名： 鉄道事業
概要： 鉄製トロ等横取治具の開発（保守基地、車両基地がない場合）

効果： ①横取治具の開発により、電車線施工後の車両の入れ替えに必要であった工事用乗越分岐が不要
 ②工事用乗越分岐 工事費 **0.6 億円** から **0.1 億円** に減額
 （改善額 **0.5 億円** 改善率 **約83%**）

工事用乗越分岐（従来）



横取治具（鉄製トロ用）



横取状況（鉄製トロ）



横取治具（新）

横取治具（建築限界車用）



図 1.1.4-4 コスト構造改善策の取組み例② 鉄製トロ等横取治具の開発

1. (1) ④ (工事関係事故防止活動の推進)

■中期目標

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

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 26 年度計画

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。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

労働安全衛生法 (昭和 47 年法律第 57 号)

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額 (千円)	858,520,362	842,968,601			
決算額 (千円)	855,409,670	818,624,036			
経常費用 (千円)	418,854,716	345,291,749			
経常利益 (千円)	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト (千円)	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注)・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

■主な評価指標

主な定量的指標 : 設定なし

評価の視点 : 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■ 評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■ 課題と対応

—

■ 中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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、事故防止対策委員会において平成 26 年度の重点実施項目を設定するとともに、各支社・建設局においても重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を図った。

また、重点実施項目の取組状況確認のため、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実施した。

さらに、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。

■当該事業年度における業務運営の状況

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及び事故防止監査等

平成25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26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。

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26年6～7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26年6月、平成27年2月、幹事会：平成26年5月、平成27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3回開催（平成26年8月、12月、平成27年3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

（一社）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26年4月、7月）。

厚生労働省労働基準局建設安全対策室が開催する発注機関連絡会議に出席し、工事事務事故防止の取組みについて意見交換を行った（平成26年6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、建築1社、電気1社）（平成26年7月）。

このほか、事故対策本部設置・運営訓練を実施した（大阪支社：えちぜん鉄道、高架化仮線他工事における第三者事故及び列車運転阻害事故を想定）（平成26年9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 26 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 26 年 4 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 26 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 26 年 6 月	工事事務防止対策委員会を開催 (第 1 回)
平成 26 年 6 月	厚生労働省労働基準局建設安全対策室主催、発注機関連絡会議に出席し、工事事務防止の取組みについて意見交換
平成 26 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、建築 1 社、電気 1 社)
平成 26 年 6~7 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 54 工区)
平成 26 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、工事事務防止の取組みについて意見交換
平成 26 年 8 月	工事事務防止連絡会議を開催 (第 1 回)
平成 26 年 8 月	盆休み期間中の保安体制の確立
平成 26 年 9 月	事故対策本部設置・運営訓練を実施 (大阪支社: えちぜん鉄道、高架化仮線他工事における第三者事故及び列車運転阻害事故を想定)
平成 26 年 11 月	本社幹部による下期事故防止監査を実施 (2 支社、3 建設局 43 工区)
平成 26 年 12 月	工事事務防止連絡会議を開催 (第 2 回)
平成 26 年 12 月	年末年始期間中の保安体制の確立
平成 27 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 27 年 2 月	工事事務防止対策委員会を開催 (第 2 回)

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 26 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、インド高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道計画等、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。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注）・当報告書の 1.（1）及び（2）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

国交省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入を実施し、同省が進めるわが国鉄道技術の海外展開に協力した。平成 26 年度の実績は、専門家派遣は 12 カ国・28 名、研修員等受入は 22 カ国・79 名となった。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

平成 26 年度においては、12 ヶ国に、短期専門家 28 名を派遣した。また、22 ヶ国から 79 人の研修員等を受け入れた。

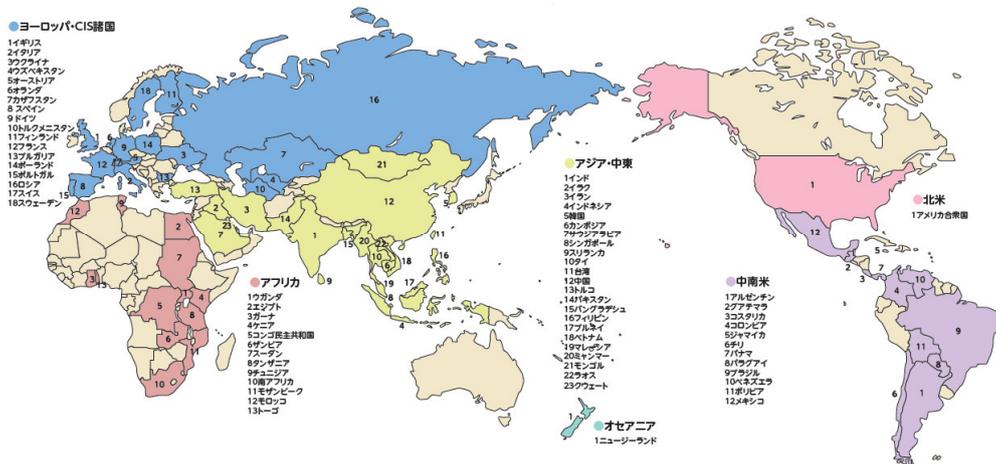


図 1.1.5-1 これまでに海外技術協力を実施した国及び地域

表 1.1.5-1 専門家派遣・研修員等受入実績

年 度	H22	H23	H24	H25	H26
専門家派遣	36	47	27	27	28
研修員受入	199	116	201	134	79



写真 1.1.5-1 ベトナム交通運輸省幹部職員研修

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、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 26 年度の国際学術会議等への参加実績は表 1.1.5-2 の通りである。

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 40 回国際トンネル会議 (ITA)	ITA	ブラジル (イグアス)	平成 26 年 5 月	1
ワトフォード国際会議	ワトフォード 国際会議	オランダ (アムステルダム)	平成 26 年 10 月	1



写真 1.1.5-2 ワトフォード国際会議(アムステルダム)

(2) 規格の国際標準化

平成 22 年 4 月に、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。）の国際作業部会にも参加した実績がある。

平成 26 年度は、電力システムに関わる企画案件が新たに加わり、IEC/TC9 国内委員会の 15 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した。

表 1.1.5-3 機構職員が参加した国内作業部会実績

年 度	H22	H23	H24	H25	H26
参加部会数	5	8	11	13	15

表 1.1.5-4 近年審議が開始された国際規格の主な作業部会（機構職員が参加した部会）

国内作業部会名	審議規格の概要	審議参加期間
電車線電圧	国際規格とする電圧の策定	H24.4～(審議中)
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)
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)
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～H26.12
直流信号用リレー	直流用信号リレーに関する規格の検討	H25.10～(審議中)
電力システム	電力システムに関する規格の検討	H27.2～(審議中)

3. 海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力

(1) カリフォルニア高速鉄道計画

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 等に機構職員を派遣して技術協力を実施してきた。

平成 26 年度は、国土交通省が進める官民派遣団に機構職員が 1 名参加し、意見交換を行った。

(2) インド高速鉄道

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JICA F/S調査を日本コンサルタンツ(株)が実施することとなり、26年度は機構から機構職員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職員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

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。

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等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、26年度は機構職員3名を派遣した。

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(ヤルナ～リンショーピン間150km)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のメンバーとして東京(平成26年4月)及びストックホルム(同年9月)での交流会に参加し、ストックホルムで開催した高速鉄道ワークショップには機構職員2名を派遣した。



写真 1.1.5-3 スウェーデン高速鉄道ワークショップ

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・新函館北斗間）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 26 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 25 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。

平成 26 年度末完成予定の北陸新幹線（長野・金沢間）について、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社に対し、それぞれ貸付を行う。

国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する湖西線（山科・近江塩津間）について、西日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 条第 1 項、附則第 9 条及び附則第 11 条第 1 項第 1 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601			
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036			
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749			
経常利益（千円）	867,968	949,622			
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633			
従事人員数	1,466	1,459			

注）・当報告書の1.（1）及び（2）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、平成26年度の要回収額を全額回収した。

国土交通大臣が指定する貸付期間（40年間）を経過した湖西線（山科・近江塩津間）について、平成26年7月、西日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、譲渡代金を全額回収した。

北陸新幹線（長野・金沢間）について、新たに、平成27年3月、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社にそれぞれ貸付けを行った。

鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成26年度の要回収額を全額回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25年間）が変更された事業者については、平成25年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。このうち、埼玉高速鉄道株式会社については、平成22年4月に償還期間が30年間に変更されていたが、沿線自治体の主導で抜本的な債務整理による事業再生が図られることとなり、その一環として、同社の要請によ

り、平成 27 年 1 月、国土交通大臣が指定する償還期間が 30 年間からさらに 50 年間に変更された。

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した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道施設の貸付業務等

(1) 鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設には、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）及び九州新幹線（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、湖西線及び瀬戸線）並びに津軽海峡線がある。

これらの鉄道施設の貸付料は、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。以下この項目において「機構法施行令」という。）第 6 条第 1 項、第 7 条第 1 項及び附則第 5 条に規定された額を基準として定められた額を、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。以下この項目において「機構法」という。）第 13 条第 1 項及び附則第 9 条の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けて、これらの鉄道施設を貸し付けている鉄道事業者から回収することとなっている。

（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借入に係る部分を国土交通大臣が指定する期間（40 年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における当該事業年度の半年賦金の合計額
- ・減価償却費の額に、建設に要した費用のうち借入に係る部分以外の部分（無償資金）の額を建設に要した費用の額で除して得た率を乗じた額
- ・債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費

○津軽海峡線

- ・租税及び管理費

平成 26 年度において回収すべき貸付料の額の合計額は 969 億円となり、その全額を回収した。

(2) 主要幹線及び大都市交通線のうち、貸付期間が国土交通大臣が指定する期間（40 年間）を経過する湖西線（山科・近江塩津間）について、機構法施行令第 7 条第 2 項に規定された額を基準として、機構法第 13 条第 1 項の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けて、平成 26 年 7 月に西日本旅客鉄道株式会社から譲渡代金として 2 億円全額回収したうえ、同社に譲渡した。

（譲渡代金の基準）

- ・建設に要した費用から、旅客会社が既に支払った貸付料の合計額（建設に要した費用のうち借入れに係る部分を国土交通大臣が指定する期間（40 年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における半年賦金の合計額のうち利子に相当する部分、債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費を除く。）を減じて得た額

(3) 鉄道施設の新規貸付

北陸新幹線（長野・金沢間）について、平成 27 年 3 月、機構法第 13 条第 1 項に基づく国土交通大臣の認可を受け、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社にそれぞれ貸付を開始した。

2. 鉄道施設の譲渡業務等

機構は、国土交通大臣の指示により建設又は大改良を実施し、完成した鉄道施設を、機構法第 13 条第 1 項の規定に基づき機構法施行令第 8 条第 1 項に規定された額について国土交通大臣の認可を受けて鉄道事業者に譲渡し、同条第 2 項に規定された額を毎事業年度の譲渡代金として、これらの鉄道施設を譲渡した鉄道事業者から回収することとなっている。

（毎事業年度の譲渡代金）

- ・機構法施行令第 8 条第 1 項に基づき国土交通大臣の認可を受けた額を元本とし、国土交通大臣が指定する期間（25 年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法による元利支払額
- ・債券発行費及び債券発行差金並びに管理費

このほか、鉄道事業者の意向による期限前返済も受けている。

平成 26 年度において回収すべき譲渡代金と期限前返済額を加えると 997 億円となり、その全額を回収した。

なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25 年間）が変更された事業者については、平成 25 年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。このうち、埼玉高速鉄道株式会社については、平成 22 年 4 月に償還期間が 30 年間に変更されていたが、沿線自治体の主導で抜本的な債務整理

による事業再生が図られることとなり、その一環として、同社の要請により、平成 27 年 1 月に国土交通大臣が指定する償還期間が 30 年間からさらに 50 年間に変更された。

3. 貨物調整金の交付

機構法附則第 11 条第 1 項の規定に基づき、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、平成 26 年度においては 64 億円を、国土交通大臣の承認を受けて日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。なお、平成 27 年 3 月からは、北陸新幹線（長野・金沢間）の開業に伴い、並行在来線として開業した、しなの鉄道株式会社（北しなの線）、えちごトキメキ鉄道株式会社、あいの風とやま鉄道株式会社及び I R いしかわ鉄道株式会社に係る区間についても、貨物調整金の交付を開始した。

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26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を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、鉄道事業者等を取り巻く情勢等に関する情報の収集・分析を行い、その成果を鉄道事業者等に対して提供する等の支援活動を行う。

なお、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）を踏まえ、補助金等に係る受給団体の法令遵守体制を確保して不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等関連する事項について引き続き周知徹底するとともに、不正受給・不正使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する制裁措置を実施する。

新幹線譲渡代金（平成26年度回収見込額4,091億円）、無利子貸付資金等（平成26年度回収見込額283億円）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26年度約定償還額2,200億円）を行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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12条第2項及び附則第11条第3項

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標 期間最終年度 値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
第三者委員会の開催	毎年（計画） 2回以上	—	（実績） 2回開催	（実績） 3回開催			
職員研修の実施	毎年（計画） 10回以上	—	（実績） 13回開催	（実績） 11回開催			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	613,656,242	589,300,286					
決算額（千円）	611,153,268	587,019,504					
経常費用（千円）	644,087,824	622,765,967					
経常利益（千円）	△58,604,503	△60,894,601					
行政サービス実施コスト（千円）	148,575,015	160,051,914					
従事人員数	45	45					

注）・当報告書の1.（3）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：第三者委員会の開催（2回以上）、職員研修の実施（10回以上）

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道助成に係る勘定間繰入及び補助金交付等については、全ての受け払いについて、適正に執行した。

業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。

審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催し情報の共有を図った。

助成事業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情報収集等を実施した。

補助金の不正受給等の防止を徹底するため、法令遵守とともに、不正受給等を行った場合の制裁措置について、改めて周知した。

債権の回収等については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金等を回収するとともに、新幹線に係る債務等についても確実に償還した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行

(1) 整備新幹線整備事業費補助等について交付決定（1,701億円、13項目）を実施した。

(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26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、誤処理は皆無で適切に執行した。

2. 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

(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130件（うち交付決定に係る審査74件、額の確定に

係る審査 56 件（うち現地審査 52 件。交付決定を同時に行うものを含む。）を実施した。

3. 第三者委員会の開催

「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 3 回開催（平成 26 年 6 月・12 月、平成 27 年 3 月（持回り））し、鉄道助成業務の実施状況等を審議していただくとともに、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ほか、委員会からの改善意見を踏まえ、現地審査等の機会を捉えて消費税率変更に伴う助成対象事業者の契約変更手続きの重点的な確認を行うこと等により対応し、関連する業務において着実に実施した。

4. 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 26 年 6 月）及び補助金担当者連絡会（平成 26 年 5～10 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を図った。
- (2) 職員研修を計 11 回実施（平成 26 年 5 月～11 月）し、他部署が主催する研修への聴講等も実施した。

5. 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

- (1) 「鉄道助成ガイドブック」（平成 26 年 6 月）及び助成制度に関するパンフレット（平成 26 年 6 月）を作成し、関係者に配布するとともに、ホームページを更新（平成 26 年 6 月）した。
- (2) 地域鉄道の補助金に係るアドバイス事例集の更新、発送（平成 26 年 7 月）、地域鉄道に関する実務担当者研究会を計 8 回実施（平成 26 年 8～9 月）、他部署が主催する地域鉄道支援に関する情報交換会（平成 26 年 7 月）や支援連絡会（平成 26 年 11 月）においても、情報提供等を実施した。
- (3) 補助金の不正受給等の防止を徹底するため、補助金適正化法等の法令遵守について改めて周知し、不正受給等による交付決定の取消し等を行った場合にはホームページに公表する制裁措置を講じる旨、「鉄道助成ガイドブック」等に明記した。

6. 新幹線譲渡代金等の確実な回収と債務の償還

- (1) 既設四新幹線（東海道、山陽、東北（東京・盛岡間）、上越）の譲渡代金及び建設勘定への無利子貸付金等について、約定等に基づき当年度の債権を全て回収した（譲渡代金：4,091 億円、無利子貸付金等の償還額：283 億円）。
- (2) 既設四新幹線に係る債務等について、約定等に基づき償還した（約定償還額：2,200 億円）。

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%CO₂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 26 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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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12条第1項第7号及び第1項第8号

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標 期間最終年度 値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
政策効果のより高い船舶の建造隻数比率	90%以上	—	100%	100%			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130					
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594					
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474					
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183					
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461					
従事人員数	55	55					

注）・当報告書の1.（4）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：政策効果のより高い船舶の建造隻数比率

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■ 評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■ 課題と対応

—

■ 中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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、環境対策等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。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 政策課題に適合した船舶の建造

中期計画においては、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等の環境対策、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。

我が国内では、平成 25 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 72%に達する等、代替建造の進展が遅れている。こうした状況に鑑み、機構では平成 26 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の繰り返し実施、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、募集説明会等における金利制度等事業者の関心事項のきめ細かな説明等、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 26 年度は、19 隻 35,461 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 25 年度：40 隻 164,722 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。

・ 離島航路の整備に資する船舶	6 隻 892 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)	1 隻 749 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)	12 隻 33,820 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PRを行った結果、平成26年度中に建造決定した新規共有事業者数は5社（うち1隻の共有事業者は地方公共団体）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26年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等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、フルダブルハルトanker（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 1.4.1-1 政策効果のより高い船舶の建造実績及び機構分担額

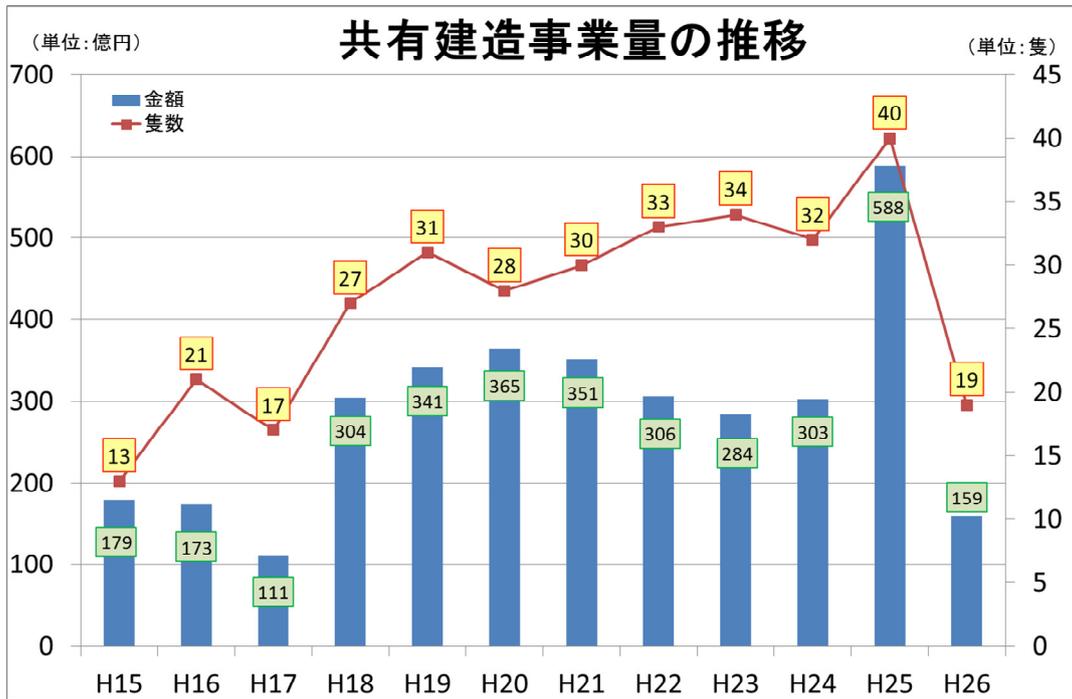
	隻数（隻）	機構分担額 （億円）
①建造決定船舶	19（40）	159（588）
②数値目標対象船舶	13（36）	141（537）
③政策効果のより高い船舶	13（36）	141（537）
建造比率（③/②）	100%（100%）	

（ ）内は平成25年度実績

3. 改正した制度の維持・改善

平成26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月国土交通省・鉄道建設・運輸施設整備支援機構）」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。

表 1. 4. 1-2 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。

1. (4) ②

■中期目標

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

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 26 年度計画

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条第 1 項第 8 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130			
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594			
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474			
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183			
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461			
従事人員数	55	55			

注)・当報告書の 1. (4) が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

技術支援について、計画・設計・建造各段階での技術支援を行い、貨物船18隻と旅客船8隻（うち、SES2隻）の共有船が竣工した。また、就航後においても技術的助言等技術支援を行った。さらに、SESに関する普及促進を図るため、全国4箇所において「内航船舶（SES）技術セミナー」を、全国7箇所において「共有建造支援セミナー」を開催した。

技術調査については、海運事業者・有識者の意見を踏まえ、3件の技術調査を実施した。

研修については、研修計画に基づき、外部団体の主催するセミナーや学会等に参加するとともに、外部専門家と活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの向上に努めた。

技術支援マニュアルの見直しについては、業務の効率化やユーザビリティの追及を図るため、現行の技術支援マニュアルの見直しを行い、所要の改正を行った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 船舶建造に対する技術支援

(1) 計画・設計・建造・就航後の各段階における技術支援

船舶建造の良否は、その堪航性、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）、船員の労働環境等に大きく影響するため、船舶建造の計画から竣工に至る各段階において技術支援を行った。また、

就航後においても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、修繕工事に対して技術的助言を行った。さらに保証ドック後においてもメンテナンス等に関する助言等積極的なアフターケアを実施し、トータルな技術支援を行った。

平成 26 年度は、これらの技術支援等により、貨物船 18 隻と旅客船 8 隻（うち、SES 2 隻）の共有船が竣工した。

(2) 公設民営等の旅客船建造計画の技術支援

昨今、地域にとって重要な航路を維持するため、地方公共団体自らが船舶を建造する事例が多くなっているが、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に対して技術支援を行った。平成 26 年度以降は、愛媛県今治市、鹿児島県十島村の依頼により、同市、同村の新船建造基本設計プロポーザル審査委員会を通じて、基本仕様の決定等について支援を行った。



写真 1.4.2-1 一般貨物船「海邦 2」

2. SESの普及促進

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、平成 17 年度から国土交通省と連携して環境にやさしく経済的な SES の建造促進に取り組んでいる。

(1) SESの建造実績

所定性能を満足する船舶を建造するために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を把握し、かつ、造船所、電気推進システムを構成する機器メーカーと調整を行うプロジェクトマネジメントを進め、平成 26 年度は、表 1.4.2-1 に示すとおり、2 隻が竣工した。

表 1.4.2-1 平成 26 年度に竣工した S E S 一覧

船名	船種	総トン数	推進方式	竣工年月
橘丸	貨客船	5,681	タンデム・ハイブリッド方式	平成 26 年 6 月
第二桜島丸	旅客フェリー	1,404	二重反転ポッド方式	平成 27 年 3 月



写真 1.4.2-2
S E S 貨客船「橘丸」



写真 1.4.2-3
S E S 旅客フェリー「第二桜島丸」

(2) 普及啓発

S E S の普及促進を図るため、全国 4 箇所（東京、福岡、広島及び神戸）において「内航船舶(S E S)技術セミナー」を開催するとともに、全国 7 箇所（東京、今治、松山、神戸、広島、長崎及び福岡）において「共有建造支援セミナー」を開催した。さらに国際海事展「SEA JAPAN 2014」において S E S 模型の展示等を行い、積極的な P R を実施した。

また、海運事業者・造船事業者・関係官庁等約 1,000 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普及促進

平成 26 年度は新たに 749 総トン型貨物船の船型を造船所の自主開発船型として認定したほか、先進二酸化炭素低減化船「幸秀丸」が竣工した。

また、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 1.4.2-4
先進二酸化炭素低減化船「幸秀丸」

4. 技術調査の実施

平成 26 年度は、海運事業者・有識者の意見をもとに表 1.4.2-2 のとおり、「内航船における船内騒音の低減対策に関する調査」、「省エネ／省力化機器等に関する実態調査」及び「GPS を利用した船舶動静把握及び燃料消費量に係る調査」の 3 件の技術調査を実施した。

表 1.4.2-2 平成 26 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
内航船における船内騒音の低減対策に関する調査	平成 29 年 7 月以降に本格的な騒音規制が導入された際の課題、実態及び騒音対策技術等の予備的な調査を行うことを目的とする。	過去の船内騒音計測データの収集・分析、騒音対策の検討、騒音予測を適切に実施するための Janssen 法騒音予測プログラムのデータベース改良、騒音対策の定量的評価を実施した。
省エネ／省力化機器等に関する実態調査	内航海運事業者等が新造時あるいは改造時に省エネ対策及び省力化対策を策定する上で省エネ／省力化機器の情報を取りまとめた資料が必要となることから、在来型内航船に採用可能な省エネ／省力化機器の最新情報（省エネ／省力化技術の概要、省エネ／省力化効果等）を幅広く収集し、その情報を統一的な基準で評価・分析し、整理することを目的とする。	在来型内航船に採用可能な省エネ／省力化機器に関し、名称、機器の概要、省エネ等の効果等について、1 機器 1 ページに取りまとめるとともに、必要に応じて技術資料を添付したハンドブックを作成した（計 96 件）。
GPS を利用した船舶動静把握及び燃料消費量に係る調査	GPS 情報を用いた船舶の動静把握を行い運航管理を適切に行う手法を提案する。また、GPS 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、燃料消費量を推定及び評価するシステムを開発することで、今後の省エネの促進を図ることを目的とする。	GPS 機能付きスマートフォンを用いることで船舶の運航履歴を収集することが可能であることを示した。また、気象・海象データとの連携により燃料消費量の推定に十分な精度を有することを示した。

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 27 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「第 2 世代非損傷時復原性基準に係る内航船適応調査」、「船内騒音規制コード強化化に対応した騒音対策調査」及び「整備コストに係る SES と在来船の比較調査」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 26 年度研修計画に基づき、表 1.4.2-3 のとおり研修を実施した。

外部団体の主催するセミナーや学会等に参加し最新の鋼船規則や燃料油中硫黄分規制、LNG 船や電気推進船等のトピックスについて学ぶとともに、外部専門家と活発

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 1.4.2-3 平成 26 年度に実施した技術研修

研修名	研修科目	主催	参加人数
船舶技術研修 (技術系職員 対象・のべ 19 名)	LNG 燃料船の現状とNKの取り組み	(一財)日本海事協会 (一社)日本海運集会所	2
	最近の鋼船規則等の改正及び技術トピック	(一財)日本海事協会	2
	電気推進船：現状とその将来技術動向	(公社)日本船舶海洋工学会	6
	実海域における実船性能モニタリング	(公社)日本船舶海洋工学会	2
	荒天下の操船性	(公社)日本船舶海洋工学会	2
	次世代エコシップシンポジウム ～地球環境負荷低減と海洋環境技術開発～	(公社)日本船舶海洋工学会	3
	燃料油中硫黄分規制を受けた機関技術に関する 国際ワークショップ	(独)海上技術安全研究所	1
	船舶基準・規格セミナー	(一財)日本船舶技術研究協会	1

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 749 総トン型貨物船の基準値の追加を行った。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」、「船舶仕様書・設計審査実施要領」及び「船舶仕様書・設計審査実施要領 2」について、船内騒音規制コードへの対応等の改正を行うとともに従来マイクロフィルム等で保存していた情報を電子データ化する等ユーザビリティの追求を図った。

1. (4) ③

■中期目標

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

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 26 年度計画

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 27 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。

なお、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、助成金に係る受給団体の法令遵守体制を確保して不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等関連する事項について引き続き周知徹底するとともに、不正受給・不正使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する制裁措置を実施する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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 12 条
第 1 項第 9 号

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130			
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594			
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474			
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183			
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461			
従事人員数	55	55			

注）・当報告書の1.（4）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

平成26年度の助成事業については、募集テーマに沿い、助成対象事業を公募し、1件の新規事業及び1件の継続事業を採択した。

これまで実用化助成した事業に関し、平成26年度は実用化助成対象技術を導入した12隻の船舶が就航した。

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及び有識者への諮問結果から平成27年度実用化助成のための募集テーマを設定した。また、事業者からの要望に応じて個別説明・相談を随時実施したほか、ホームページに募集要領を掲載するとともに、広報活動として、機構が主催した内航船舶（SES）技術セミナー等の機会を利用し利用者への説明や相談を実施した。

平成26年度の助成対象事業の選考については、外部有識者による委員会において実施し、客観性及び透明性を確保した。また、採択事業の概要をホームページ上で公表した。

不正受給・不正使用の防止については、その防止を徹底するため、不正受給・不正使用があった場合には機構のホームページにおいて公表する旨、募集要項に記載する

とともに、セミナー、問い合わせ等においてその旨周知し、助成金に係る受給団体の法令遵守体制を確保した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 実用化への助成

高度船舶技術実用化助成制度においては、平成 26 年度に新規採択した「複合材料製プロペラの実用化」(実用化設計費)、平成 25 年度からの継続事業である「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) 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) 複合材料製プロペラの実用化

① 概要

複合材料製プロペラは、従来のアルミ青銅鋳物(NAB)の回転軸(ボス)に、カーボン繊維強化プラスチック(CFRP)製の翼(ブレード)を組み合わせたプロペラである。CFRPはNABに比べ、軽量、高強度、高い振動減衰等の特性を有しており、この特性を利用し、搭載する船舶の推進性能及び静粛性を向上させることが可能である。

本事業では、複合材料製プロペラの設計及び製造法について検査機関の承認を得るとともに、ボスとの勘合部の強度解析や実船性能確認試験等を実施した。

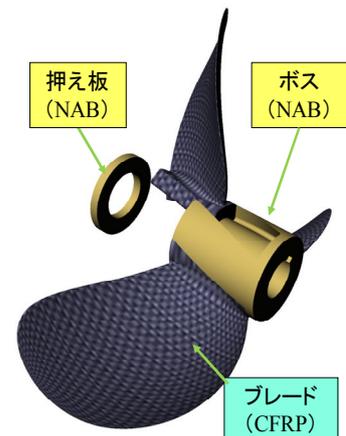


図 1.4.3-1
複合材料製プロペラ

② 平成 26 年度の助成金交付実績

実用化設計費： 14,050,000 円

(2) 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_x ）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_x 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。

本事業では、性能シミュレーションにより最適な諸元を検討、計画した上で先行的に性能確認試験を実施し、量産化に向けた商品化設計を行い、定常性能だけでなく加速性能確認試験を含む陸上試験及び実船性能確認試験等を実施した。

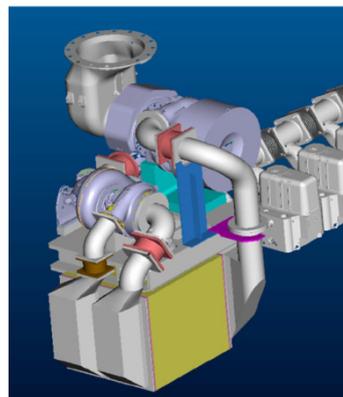


図 1.4.3-2
二段過給システムによる
低燃費ディーゼル機関

② 平成 26 年度の助成金交付実績

実用化設計費：22,615,000 円

(3) 開発技術の普及・促進

助成対象とした開発技術の導入は、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ており、平成 26 年度は実用化助成対象技術を導入した 12 隻の船舶が就航した。

表 1. 4. 3-1 実用化助成対象技術の導入状況（一般型）（平成 26 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)	就航隻数 (うち平成 26 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)	11 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)	S E S 貨物船兼油タンカー (492 トン)	13 隻 (1 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)	13 隻 (4 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)	S E S セメント船 (14,850 トン)	3 隻 (1 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	下関菱重工エンジニアリング(株)	S E S セメント船 (14,850 トン)	2 隻 (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)	7 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	S E S 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 (5400 トン)	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 26 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)	就航隻数 (うち平成 26 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	(株)村上造船所	貨物船 (499 トン)	2 隻 (2 隻)
	平成 23 年度	(有)中之島造船所	貨物船 (499 トン)	4 隻 (2 隻)
	平成 24 年度	小池造船海運(株)	貨物船 (499 トン)	1 隻

(4) 事業者等の最新ニーズ及び技術開発動向の調査

(公社)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て、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 27 年度実用化助成のための募集テーマ等については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 27 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	1990 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、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 理事 副学長
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 26 年度の実用化助成対象事業及び実施者について、助成先決定後にホームページで公表した。

また、10 月に内航船舶（SES）技術セミナーを開催し（東京、福岡、広島及び神戸）、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) 不正受給・不正使用への対応

不正受給・不正使用の防止を徹底するため、不正受給・不正使用があった場合には機構のホームページにおいて公表する旨、募集要項に記載するとともに、セミナー、問い合わせ等においてその旨周知し、助成金に係る受給団体の法令遵守体制を確保した。

3. 利便性の向上

(1) 制度詳細のホームページへの掲載

実用化助成制度の募集分野及び要領等詳細情報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

実用化助成制度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。

1. (4) ④

■中期目標

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26年度計画

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、平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づき適切な事業量の確保や、未収金の発生防止、債権管理及び債権回収の強化を実行することにより、繰越欠損金の縮減を図る。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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12条第1項第7号

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標 期間最終年度 値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
未収発生率	中期目標期間において1.3%以下	—	0.03%	0%			
未収金残高	中期目標期間終了時に31億円以下	—	24億円	17億円			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130					
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594					
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474					
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183					
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461					
従事人員数	55	55					

注）・当報告書の1.（4）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：中期目標期間における未収発生率

中期目標期間終了時の未収金残高

その他の指標：繰越欠損金削減計画に基づく取り組み実施による繰越欠損金の削減

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：A

根拠：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、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を行うなど適切な債権管理を行った。

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・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った。

また、信用リスク管理システムを活用し、共有事業者の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引き続き実施した。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た。

以上の措置を講じた結果、未収発生率は機構発足後初となる0%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17億円となった。

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、1社が未収金完済事業者となった。

繰越欠損金の縮減については、平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づき、上述のとおり未収金の発生抑止・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うとともに、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26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、67億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。

上記の未収発生率、未収金残高の定量的指標については、中期目標期間を通じた数値で評価されるべきものであるが、平成26年度末時点においては、中期目標の数値を大きく下回る数値を達成し、また、繰越欠損金についても、削減計画に基づき着実な削減を図っていることから、事業計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

平成25年度に確立した、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生を最小化を図った結果、未収発生率は機構発足後初めて0%となった。平成25年度実績（0.03%）と合わせても中期計画に定める数値目標1.3%以下を引き続き維持する結果となった。

未収金残高については、リスクスケジュール計画の策定及び回収強化等、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17億円となった。

繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づいた取り組みを引き続き実施した結果、67億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。

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。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 未収金の処理

（1）未収金発生防止・抑制

未収金発生防止・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等、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等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等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、「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 月国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構。以下「見直し方針」という。）」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、平成 25 年度に確立した、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引き続き実施した。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。

上記に加え、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、未収発生率は機構発足後初となる 0%となった。

未収金残高については、リスク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、リスク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、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 17 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、積極的に現地に出向き、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、1 社が未収金完済事業者となった。

（2）未収金発生防止のための適正な審査

建造申込み 19 件については、「共有船舶建造審査要領」（平成 16 年 9 月海物第 64 号、海生第 53 号）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（15 件）（平成 25 年度 44 件）等、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所見を審査資料に添付することとしており、平成 26 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、支払い月額を増額要請を実施。
- ・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。弁護士等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4件（平成25年度6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

平成 25 年度に策定した繰越欠損金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 26 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、67 億円の当期総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。

1. (5) ① (年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)

■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。

■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。

■平成26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。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (平成14年法律第180号) 附則第11条第2項第1号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律 (平成10年法律第136号) 第13条第1項第1号

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
予算額 (千円)	234,753,376	235,034,971			
決算額 (千円)	220,838,771	217,796,356			
経常費用 (千円)	32,568,068	79,632,678			
経常利益 (千円)	73,917,874	14,735,589			
行政サービス実施コスト (千円)	△73,888,338	△14,579,868			
従事人員数	39	39			

注)・当報告書の1.(5)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

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26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いを実施した。

- ① 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680,714千円を支払った（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129,363,929千円を支払った。

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4,631,282千円を円滑かつ確実に支払った。なお、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25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OB会報への記事掲載）等により周知を図った。

1. (5) ① (土地処分の実施)

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■平成 26 年度計画

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、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）附則第 11 条第 2 項第 1 号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）第 13 条第 1 項第 2 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	234,753,376	235,034,971			
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356			
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678			
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589			
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868			
従事人員数	39	39			

注）・当報告書の 1. (5) が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■ 評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■ 課題と対応

—

■ 中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

残存の土地として、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けている土地（仙台地区の長町駅[38 街区]）がある。

うち、梅田駅(北)・吹田信号場プロジェクトの土地処分について鋭意進めた結果、梅田駅(北)2 期開発区域については、「大阪駅周辺地域部会」でうめきた 2 期区域まちづくりについて部会での検討及び優秀提案者との対話を踏まえた街づくり方針の検討が進められ、平成 27 年 3 月末に「うめきた 2 期区域まちづくりの方針」が決定した。また、「民間事業者が決定するまでの間、公的機関等が土地を取得し一時的に保有する。」との議論が進められ、機構は、土地処分に向けた関係機関との具体的な協議・調整に入った。

更に、梅田駅（北）地区においては、旧貨物駅施設の撤去及び土壌汚染対策等の更地化工事を進め、平成 26 年度末に終了した。

1. (5) ① (株式処分の検討)

■中期目標

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

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 26 年度計画

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）附則第 11 条第 2 項第 1 号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）第 13 条第 1 項第 2 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	234,753,376	235,034,971			
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356			
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678			
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589			
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868			
従事人員数	39	39			

注）・当報告書の 1. (5) が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

視点の評価：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■ 評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■ 課題と対応

—

■ 中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

国等の関係機関と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めるとともに、今後における課題抽出を行う等、株式の適切な処分方法の検討を行った。

なお、J R九州については、完全民営化に向けた諸課題を検討するため、国土交通省鉄道局に「J R九州完全民営化プロジェクトチーム」が設置され、当機構も参画しつつ検討を進め、平成 27 年 1 月 27 日にとりまとめが公表されたところであり、その後、同年 2 月 27 日に J R九州の自主的かつ責任ある経営体制の確立等を図るため、同社を適用対象から除外すること等を内容とする「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定されたところである。

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

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26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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11

条第2項第3号及び第4号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条第1項第2号、附則第5条第1項、附則第6条第3項

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
予算額（千円）	234,753,376	235,034,971			
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356			
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678			
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589			
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868			
従事人員数	39	39			

注）・当報告書の1.（5）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

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

・JR北海道：120億円

（無利子貸付60億円、助成金60億円）

・JR四国：46億円

（無利子貸付23億円、助成金23億円）

・JR九州：129億円

(無利子貸付 129 億円)

・ J R 貨 物:115 億円

(無利子貸付 102 億円、助成金 13 億円)

(2) 特別債券の利子の支払

・ 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(平成 24 年 1 月機構規程第 55 号)」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(平成 23 年 9 月機構規程 37 号)」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:64 億円)

1. (6) (内部統制の維持・充実)

■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。

北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、情報管理の徹底等を行うとともに、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

■中期計画

(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み

北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、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、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

■平成 26 年度計画

(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み

機構においては、北陸新幹線の融雪・消雪設備工事に係る入札に関して、関係職員が入札談合等関与行為防止法違反で刑事処分を受け、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た。当該改善措置要求等を受けて取りまとめた調査報告書（平成 26 年 9 月 26 日機構公表）にある再発防止対策及び「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）の内容に沿って、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、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、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、船舶関係業務について、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図るための措置を講ずる。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 28 条第 2 項

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
予算額（千円）	1,532,281,009	1,470,997,029			
決算額（千円）	1,501,961,898	1,405,752,533			
経常費用（千円）	882,997,768	831,055,642			
経常利益（千円）	18,714,828	△38,442,426			
行政サービス実施コスト（千円）	82,363,912	141,052,053			
従事人員数	1,612	1,605			

注）・法人単位の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（勘定間繰入を含んでいない、人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：平成26年9月26日に公表した調査報告書に記載した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る主な再発防止対策については、措置を講じた。

また、機構業務の適切な実施のための取組みとして、理事長を委員長とする内部統制委員会において、「平成26年度内部統制に係る取組計画」を策定し、これに基づき、理事長のリーダーシップを発揮できる環境の整備や機構のミッション（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・対応に着実に取組んだ。

上記の取組みを通じ、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図った。

また、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化について、共有船舶関係リスク管理委員会を設置し積極的に外部の知見を取り入れ、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図った。

■課題と対応

平成25年度は北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等についての当面の対応は迅速に図られたが、その結果を確認するには至っていないとして評定は「C」となった。

平成 26 年度は、課題である再発防止対策について取りまとめ、調査報告書として平成 26 年 9 月 26 日に公表したところであり、主な再発防止対策については、以下に記載のとおり、措置を講じた。

引き続き、再発防止対策について、P D C A サイクルを循環させ、同様の事案を二度と発生させないよう、不断の努力を続けていく。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策の実施

- (1) コンプライアンス体制の強化
- (2) ガバナンスの強化
- (3) 入札・契約監視機能の強化
- (4) 入札契約手続きの見直し
- (5) 情報管理の徹底

2. 独立行政法人通則法の改正を受けた業務方法書の見直し

3. 機構内の委員会での取組み

- (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）
- (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
- (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

4. 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」を新たに設置し、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策の実施

図 1.6.1-1 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策の実施状況

項目	具体的対策	実施時期 ※下線は実施済みのもの(引き続き実施するものを含む。)	
1. コンプライアンス体制の強化	○ コンプライアンス関係規程の整備による体制の確立	①機構全体のコンプライアンスに係る執行体制強化に責任をもつコンプライアンス担当理事を設置。 ②本社、地方機関ごとのコンプライアンスの推進に係る事務の実施に責任をもつコンプライアンス責任者を設置。 ③コンプライアンスに係る取組を推進するためのコンプライアンス推進会議を開催。	<u>全て H26.4 実施済み</u>
	○ コンプライアンス研修・講習の強化、発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備	①公正取引委員会による入札談合等関与行為防止法などについての講習会を実施。 ②契約担当職員を中心に契約業務研修を実施。 ③全役職員を対象にコンプライアンス研修を実施。 ④発注者としての綱紀保持の徹底を図るため、発注者綱紀保持規程、発注者綱紀保持マニュアルを整備し、全役職員を対象に説明会を実施。	① <u>H26.11~H27.2 実施済み</u> ② <u>H26.10 実施済み</u> ③ <u>H26.11~12 実施済み</u> ※ 研修・講習等は引き続き実施予定。 ④ <u>H26.4 規程等整備済み</u> (説明会は <u>H26.7 実施</u>)
	○ 意識改革に向けた取組(幹部による啓蒙活動)	理事長、副理事長、地方機関の長によりコンプライアンス違反を防止するための訓示等を実施。	<u>H26.5 等に実施</u>
2. ガバナンスの強化	○ 内部監査体制の強化	①監査部を総務・企画担当理事の所掌から外し、理事長が直接指揮監督するための組織規程等の改正。 ②内部監査の実効性を確保するため、担当職員が外部研修を定期的に受講。 ③入札情報の管理が適切に行われているか等について抜き打ち監査を実施。	① <u>H26.10 実施済み</u> ② <u>H26.4 から受講(今後も引き続き実施)</u> ③契約情報等の収集等を実施中
	○ 工程管理の組織的な対応の強化 ・本社役員と地方機関職員との直接意見交換の実施、工程会議等の深度化	①本社役員と地方機関の職員が業務上の課題などについて直接意見交換を実施。 ②開業設備工事の工程について線区横断的な検討に重点をおいた会議や系統を越えて情報の共有をしやすい実務レベルの会議を開催。	① <u>H26.3~6 実施</u> ② <u>H26.11 会議設置済み</u>
	○ 組織体制と人員配置の見直し ・事業量に見合った適正な要員の計画的な確保	事業量に見合った適正な要員を計画的に確保していく。	<u>引き続き実施中</u>

3. 入札・契約監視機能の強化	○ 入札監視委員会の機能強化	①入札監視委員会において行う入札・契約手続の運用状況の審議に、高落札率の全契約を追加。 ②入札監視委員会の審議範囲を3ブロックから本社・支社局単位（11箇所）に細分化（審議対象案件の増加を図る。） ③入札監視委員会による審議の結果や改善すべき点について、理事長に意見具申できる仕組みの導入。	<u>全て H26.3 実施済み</u>
	○ 公正入札等調査委員会の運営の見直し ・調査方法の見直し、事業者のコンプライアンス部門に内部調査を依頼	①事業者及び職員への調査を実施し、また、外部専門家を活用するなど調査方法の見直し。 ②談合情報があった際、事業者のコンプライアンス部門等に内部調査を依頼することとする。	<u>①H26.3 実施済み、外部専門家の活用は H26.12 実施済み</u> <u>②H26.12 実施済み</u>
4. 入札契約手続きの見直し	○ 総合評価落札方式のルール化 ・技術提案の評価基準のデータベースを用いた評価の徹底、技術提案書のマスキングの徹底、第三者の視点による評価結果の審査	①恣意性の排除を徹底するため、技術提案の評価基準についてデータベースを活用することをルール化。 ②総合評価落札方式において技術提案書を評価する際、マスキングを徹底。 ③総合評価落札方式における技術提案書の評価について、客観性を高めるために外部有識者も委員となっている委員会で審議しているが、外部委員数や審議案件数を増加。	<u>①H26.10 本社から支社局へ通知（今後、各支社局にて評価マニュアル作成）</u> <u>②H26.12 実施済み</u> <u>③H27.1 実施済み</u>
5. 情報管理の徹底	○ 外部事業者等との接触の制限	①事業者と打ち合わせ等をする際、オープンな場所において複数で対応することなどをルール化。 ②部外者が入館する際、受付で訪問先を網羅的に申告させることをルール化する。	<u>①H26.4 実施済み</u> <u>②H27.3 実施済み</u>
	○ 入札時における関係職員と入札参加者の接触に関するルール化（入札参加者との面会の際の録音など）	①入札公告後から落札決定までの間の契約担当課で窓口一本化。 ②入札参加者との接触制限を設け、事業者にも周知。 ③工事担当課が入札公告中に入札参加者と面会する際に音声録音等の面会ルールを設定。	<u>①H26.3 実施済み</u> <u>②H26.4 実施済み</u> <u>③H27.3 実施済み</u>
	○ 情報の適切な保管の呼びかけ	行政機関の調査や捜査機関の捜索などの緊急時に、資料等の保存を呼びかけるマニュアルを作成し、日頃から職員に周知。	<u>H27.2 実施済み</u>

2. 独立行政法人通則法の改正を受けた業務方法書の見直し

独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）が改正され、平成27年4月1日から施行されることとなり、同法第28条第2項の規定により、業務方法書においていわゆる内部統制システムに関する事項を規定することが必要となった。これを受けて、同法改正の施行に併せて機構の業務方法書を改正するための準備をするとともに、新たに業務方法書に

において規定する事項について、必要な機構内部規程の制定、一部改正等を行い、内部統制システムの整備を行った。

3. 機構内の委員会での取組み

理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、「平成 26 年度内部統制に係る取組計画」を策定し、次の取組みを実施した。

(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）

項目	具体的な取組み内容
(1) 理事会の開催	○ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事会規程（平成 15 年 10 月機構規程第 8 号）に基づき、平成 26 年度においては、必要に応じ、開催した（開催回数：30 回）。
(2) 理事長打ち合わせの開催	○ 平成 26 年 10 月から 11 月にかけて、内部統制充実の観点から、理事長のリーダーシップに基づき、部門別に理事長と各理事等との間で「理事長打ち合わせ」を実施し、中期計画・年度計画の進捗状況を把握しつつ、各部門における重要課題の現状や今後の見通し等について議論し、問題認識を共有した。
(3) 理事長等と監事による懇談会の実施	○ 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「監事との懇談会」の場を設けて、原則として毎月 1 回、開催した。
(4) 理事長等と地方機関の長等との意見交換の実施	○ 公正取引委員会から受けた改善措置要求等を踏まえ、理事長、副理事長が本社及び各地方機関において訓示を行うとともに、現地職員と直接意見交換を実施した。
(5) 理事長と若手職員等との意見交換会の開催	○ 理事長と入社 5、6 年目の若手職員のうち 8 名との間で意見交換会を実施した（平成 27 年 2 月 10 日）。
(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	○ 公正取引委員会から受けた改善措置要求等を踏まえ、理事長、副理事長が本社及び各地方機関において行った訓示や「鉄道・運輸機構設立記念日行事」（平成 26 年 10 月 1 日）、「平成 27 年理事長年頭挨拶」（平成 27 年 1 月 5 日）における役員員に対する挨拶において、問題が生じる可能性がある場合には、早期に情報共有を図り、組織として対応すること等を伝えた。

図 1.6.1-2 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）の実施状況

(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

項目	具体的な取組み内容
(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	○ 「鉄道・運輸機構設立記念日行事」、「平成 27 年理事長年頭挨拶」において、基本理念等を引用し、職員への周知を図った。
(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	○ 平成 26 年 10 月に基本理念及び行動指針を定める規程（平成 22 年 1 月機構規程第 51 号）を一部改正し、行動指針において法令遵守を明示化した。 ○ これに伴い、全役職員に基本理念・行動指針を印刷したカードを配布するとともに、A1 判に印刷したものを本社の主要な執務室、理事会議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。

(3) 内部統制に係る取組みについて、イントラネット等を活用して全社的に周知	○ 従来、内部統制のみであったイントラホームページを「内部統制・コンプライアンス」に改め、平成 26 年度内部統制に係る取組計画を掲載した他、コンプライアンスを中心に、就業規則・倫理規程や発注者綱紀保持に関する情報発信を行った。
--	--

図 1.6.1-3 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の実施状況

(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

項目	具体的な取組み内容
(1) コンプライアンス違反のリスクに対する重点対応	○ コンプライアンスについては、コンプライアンス規程（平成 26 年 4 月機構規程第 1 号）を制定し（平成 26 年 4 月）、理事長を委員長とし、全役員で構成するコンプライアンス委員会を立ち上げ、コンプライアンスに係る取組計画を策定し、重点的に取組んだ。
(2) リスク管理の枠組みの再構成	○ 従来の「リスク一覧表」の各リスクについて、当該リスクを暫定的に所掌する理事・統括役を定め、各理事・統括役の下で見直しを行い、各リスクを所掌する理事・統括役等を明示した新しい「リスク一覧表」として再整理した。 ○ 新しい「リスク一覧表」の各リスクについて、当該リスクを所掌する各理事・統括役の下で「発生可能性」と「発生した場合の影響度」の 2 つの視点から、各部門においてリスクの評価を行い、重点対応リスクを決定した。
(3) その他 ・ 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 ・ 本社と地方機関における防災危機管理体制確保のための訓練を実施 ・ 外部対応を誤らないための対応講習を実施	○ コンプライアンスに関する取組みの一環として、本社及び各地方機関において、管理職を対象にコンプライアンスに関する事例討論という形でのグループディスカッションを実施した。 ○ 総務担当職員研修において、防災危機管理体制確保のための訓練を行った。 ○ 緊急時や平常時における外部対応を誤らないための対応講習として、本社及び各地方機関の管理職を対象に危機管理広報等研修を実施した（平成 26 年 10 月）。

図 1.6.1-4 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・対応の実施状況

4. 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」（委員長：米山高生 一橋大学大学院商学研究科教授）を新たに設置し、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図るため、第 1 回委員会を平成 26 年 9 月 30 日に開催した。

1. (6) (情報セキュリティ対策)

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■平成 26 年度計画

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。

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額 (千円)	1,532,281,009	1,470,997,029			
決算額 (千円)	1,501,961,898	1,405,752,533			
経常費用 (千円)	882,997,768	831,055,642			
経常利益 (千円)	18,714,828	△38,442,426			
行政サービス実施コスト (千円)	82,363,912	141,052,053			
従事人員数	1,612	1,605			

注)・法人単位の金額及び人数を記載している。

・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (勘定間繰入を含んでいない、人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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情報セキュリティ管理者、新規業務従事者等に対して情報セキュリティ対策に関する研修、全業務従事者等による自己点検、情報セキュリティ監査を行った。

■当該事業年度における業務運営の状況

平成25年度に実施した「情報セキュリティ管理者に対する自己点検」において、地方機関での点検結果が低下した対応として、セキュリティレベルの維持・向上を図るため、従来実施している「情報セキュリティ対策（新規業務従事者に対する研修、情報セキュリティ管理者に対する自己点検、本社における情報セキュリティ監査）」に加え、平成26年度の補強対策として、①情報セキュリティ管理者に対する集合研修、②全業務従事者に対する自己点検、③地方機関を対象とした情報セキュリティ監査など、新たな情報セキュリティ対策に取り組んだ。

特に、情報セキュリティ管理者に対する集合研修では、管理者として実施すべき事項の再確認や意識啓発が図られたことにより、地方機関管理者の点検結果が向上し、機構全体の自己点検結果が回復する成果が得られた。

同時に、初めて実施した「地方機関を対象とした情報セキュリティ監査」においては、重大違反等はなく、実際の運用状況が、情報セキュリティポリシー及び実施要領に準拠して行われていることを確認した。

また、「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群」の改正に準拠し、機構情報セキュリティポリシー等関係規程の改正案を策定し、情報セキュリティ委員会において了承を得た。

1. (6) (透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進)

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■平成 26 年度計画

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、広報誌等を通じたよりわかりやすい広報活動を着実に行うとともに、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。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	1,532,281,009	1,470,997,029			
決算額（千円）	1,501,961,898	1,405,752,533			
経常費用（千円）	882,997,768	831,055,642			
経常利益（千円）	18,714,828	△38,442,426			
行政サービス実施コスト（千円）	82,363,912	141,052,053			
従事人員数	1,612	1,605			

注）・法人単位の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（勘定間繰入を含んでいない、人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■ 評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■ 課題と対応

—

■ 中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. ホームページ等での公表

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、適切にホームページ等で公表した。

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. 広報関係

（1）マスコミ等対応

マスコミ等からの取材等、プレスリリース等の対応を行った。

（2）機構からの情報発信

ホームページの活用、広報誌「鉄道・運輸機構だより」の発行（年4回季刊）、各種パンフレット等により情報発信を行った。

4. 国民に対する情報発信

「鉄道の日」実行委員会等が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントへの参加や、工事の進捗にあわせて鉄道建設の現場見学会やレールウォークを開催するなど、国民に対する情報発信を積極的に行った。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

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及び国鉄清算事業の業務内容、実施状況について、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25年度の役職員の報酬・給与等の水準について、平成26年6月30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 25 事業年度財務諸表」は、平成 26 年 9 月 11 日の国土交通大臣からの承認後、同 9 月 16 日にホームページで公表した。

2. 平成 26 年度において開催した第三者委員会は、以下のとおりである。

- ・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

3. 広報関係

(1) マスコミ等部外からの取材・問い合わせ 423 件について対応を行った。

また、プレスリリース（人事異動、工事の安全祈願等の行事に関する内容）等による情報発信は、本社が 51 件、地方機関が 14 件行った。

(2) 機構からの情報発信

- ・機構ホームページの更新は 201 回行い、ホームページのアクセス数は約 128 万件あった。
- ・また、広報誌「鉄道・運輸機構だより」は、一層の誌面の充実化を図り、より分かりやすい魅力ある広報誌の発行に努めた。年 4 回の発行に合わせてホームページに掲載し、広く国民が閲覧できるようにした。
- ・各種パンフレットは、鉄道の日イベント等で配布し、機構の事業内容の PR に幅広く活用することができた。

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」実行委員会等が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントに参加し、機構業務の PR を行った。

<主な参加イベント>

- ・第 21 回鉄道フェスティバル（日比谷公園）
- ・第 21 回「鉄道フェスティバル in 東北」（JR 貨物仙台貨物ターミナル駅構内）等、計 6 箇所を実施。

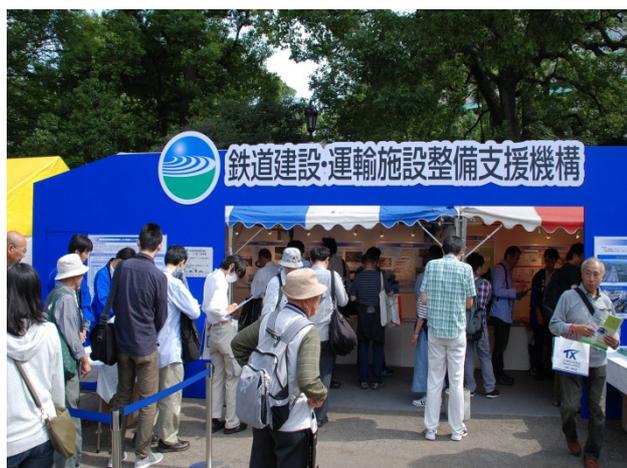


写真1.6.3-1 第21回鉄道フェスティバル

(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 レールウォーク（北海道北斗市・木古内町・青森県外ヶ浜町）
- ・北陸新幹線 飯山市民見学会（長野県飯山市）
- ・北陸新幹線 駅舎見学会（富山県黒部市・高岡市・新潟県糸魚川市）
- ・北陸新幹線 白山総合車両所見学ツアー（石川県白山市）
- ・九州新幹線 現場見学会（長崎県長崎市）
- ・神奈川東部方面線 親子見学会（神奈川県横浜市）

等、各地方機関において計 86 回実施。



写真1.6.3-2 北海道新幹線レールウォーク

(3) 北陸新幹線（長野・金沢間）の開業に際して、試乗会を開催し、地元住民のみならず、マスコミによる報道を通じて広く国民にアピールした。



写真 1.6.3-3 北陸新幹線試乗会（富山駅）

1. (6) (環境対策に資する業務・取組の推進)

■中期目標

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

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(CO₂)排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等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 26 年度計画

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

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書 2014」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額 (千円)	1,532,281,009	1,470,997,029			
決算額 (千円)	1,501,961,898	1,405,752,533			
経常費用 (千円)	882,997,768	831,055,642			
経常利益 (千円)	18,714,828	△38,442,426			
行政サービス実施コスト (千円)	82,363,912	141,052,053			
従事人員数	1,612	1,605			

注)・法人単位の金額及び人数を記載している。

・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (勘定間繰入を含んでいない、人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みを明記した、新たな「環境行動計画」を平成26年4月に策定し、この計画に基づいて環境負荷低減に向けて取り組んだ。

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、「環境対策に係る業務研修」を実施するとともに、オフィス活動に伴う環境負荷を全社的に共有するため、「現状の可視化」として、四半期ごとのデータ等をイントラネットに掲載した。

また、共有船舶建造においては、環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進し、政策効果のより高い船舶の建造比率を100%とした。

さらに鉄道建設工事等については、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。

これら取組みに関して、国民に分かりやすく提示する観点から、「環境報告書2014」をとりまとめ、ホームページ等で公表し（平成26年9月）、関係官署や「鉄道フェスティバル」で配布する等、機構が、鉄道・船舶の建設・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、PRした。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 環境負荷の低減に向けた取組みの推進

オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みを明記した、新たな「環境行動計画」（計画期間：策定～平成29年度）を平成26年4月に策定し、この計画に基づいて環境負荷低減に向けて取り組んだ。

（1）機構オフィス活動における環境負荷の低減のための取組み

- 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」を実施した。
- 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た。

（2）共有船舶の建造促進

- 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) 鉄道建設工事における建築廃棄物対策等

- 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 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、CO₂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を行った。

また、有害物質管理として、トンネル工事において、周辺地盤からトンネル内に流れ込む土砂を含んだ地下水を河川等へ排水する際、各種基準を満たす濁水処理設備による処理や、建設廃棄物対策として、トンネル掘削土を他の公共事業（公園造成、宅地造成、道路工事等）の盛土や埋立土として有効利用を図った。さらに、高炉スラグ（製鉄時に排出される不純物）やフライアッシュ（火力発電所で石炭を燃焼した際に発生する灰）を用いた吹付コンクリートを使用することにより資源の有効活用を図った。

2. 機構の環境に関する情報発信

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 2014」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 26 年 9 月）。

また、環境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。

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置

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 26 年度計画

(1) 組織の見直し

平成 26 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。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

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ため、組織の新設・改廃を行った。

また、法令遵守体制の強化の一環として内部監査の実効性及び独立性の確保を図るため、以下のとおりの組織改正を行った。

- ・ 監査室を監査部に改組（平成 26 年 4 月）
- ・ 監査部を理事長直轄化（平成 26 年 10 月）

2. (2) (一般管理費、人件費の効率化)

■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。

■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。

■平成26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。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成24年度の一般管理費 年度計画額) (百万円)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般管理費 (中期計画) (百万円)	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	28,318	—	—	—	—	24,070 程度	
一般管理費 (年度計画額) (百万円)		—	26,999	26,396	—	—	—	
削減率(年度計画額と24年度計画額との比較)		—	△4.7%	△6.8%	—	—	—	
<参考> 一般管理費 (中期計画上の推計額) (百万円)		—	26,999	26,494	26,447	25,245	24,060	
<参考> 達成度(中期計画上の削減率と年度計画の削減率の比較)		—	100%	105.4%	—	—	—	

■主な評価指標

主な定量的指標：一般管理費削減率（対24年度比）

評価の視点：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。

■課題と対応

—

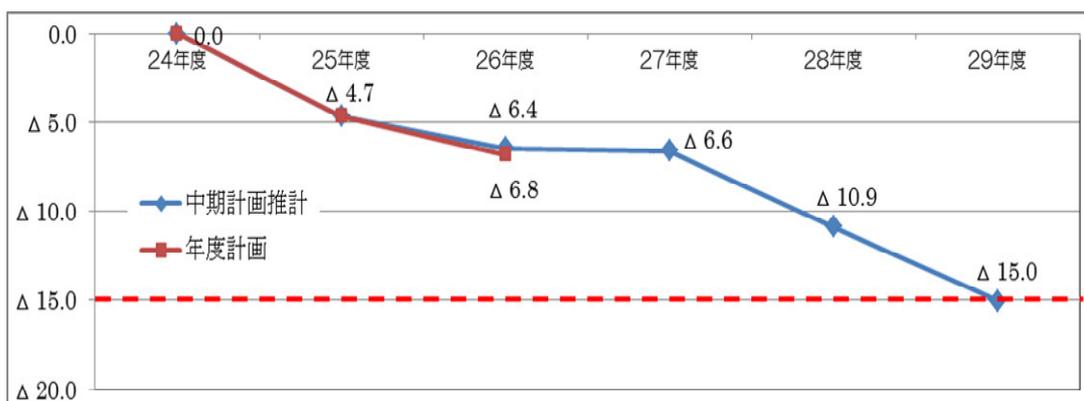
■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

- ・一般管理費の削減推移

表 2.2.1-1 一般管理費の削減推移

(百万円、%)

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
年度計画	28,318	26,999	26,396			
(対 24 年度)	—	(△ 4.7)	(△ 6.8)			



・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、厳しく見直すこととしている。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 一般管理費

平成 26 年度計画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、26,396 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 1,922 百万円（△6.8%）を削減した。

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。

当機構の大半の職員が従事する鉄道建設事業は、有期事業であることから余剰

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、これに伴って広域異動手当及び単身赴任手当が支給される者の割合が高くなっている。

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。

< 広域異動手当の支給対象者の割合 >

国家公務員：12.5% 機構：16.1%

※異動前後の勤務箇所間の距離 300 km 以上の場合

国家公務員：4.9% 機構：13.2%

< 単身赴任手当の支給対象者の割合 >

国家公務員：8.7% 機構：18.0%

< 管理職手当の支給対象者の割合 >

国家公務員：15.9% 機構：22.7%

（参考）平成 26 年度国家公務員給与等実態調査（人事院）統計表

なお、給与の支給水準については、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。

【採用状況】

国家公務員：大卒程度（総合職・一般職等）1,603 名（83.1%）

高卒程度（一般職等）326 名（16.9%）

機 構：大卒、大学院卒 39 名（100%）

【主な資格の保有者（平成 26 年度末現在）】

博士 14 名、技術士 135 名、鉄道設計技士 29 名、一級建築士 33 名

（2）給与水準の適正化に向けた平成 26 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平成 26 年 9 月まで実施した他、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 26 年度においては、平成 25 年度の 111.0 から 5.3 ポイント減の 105.7 となった。なお、これは給与改定・臨時特例法に関連した措置を実施した時期が国と異なったために平成 26 年度のラスパイレス指数が一時的に下がったものであり、当該措置を実施しなかった場合の指数は、109.6 程度と見込まれる（機構試算）。

(3) 検証結果及び取組状況の公表

平成 25 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 26 年 6 月にホームページで公表した。

2. (2) (事業費の効率化)

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■平成26年度計画

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。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 24 年度の事業 費年度計画 額)	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	(参考情報) 当該年度ま での累積値 等、必要な情 報
事業費 (中 期計画) (百万円)	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	1,501,548	—	—	—	—	1,276,316 程度	
事業費 (年 度計画額) (百万円) 注) () 書き は当初計画 の金額	—	—	1,505,282 (1,486,277)	1,444,601 (1,442,106)	—	—	—	
削減率 (年 度計画額と 24 年度計 画額との比 較) 注) () 書き は当初計画 との比較	—	—	0.2% (△1.0%)	△3.8% (△4.0%)	—	—	—	
<参考> 事業費 (中 期計画上の 推計額) (百万円)	—	—	1,486,277	1,482,083	1,377,732	1,281,061	1,142,632	
<参考> 達成率 (中 期計画上の 削減率と年 度計画の削 減率の比 較) 注) () 書き は当初計画 との比較	—	—	△24.5% (100%)	292.6% (305.4%)	—	—	—	

■主な評価指標

主な定量的指標：事業費削減率（対 24 年度比）

評価の視点：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。

■課題と対応

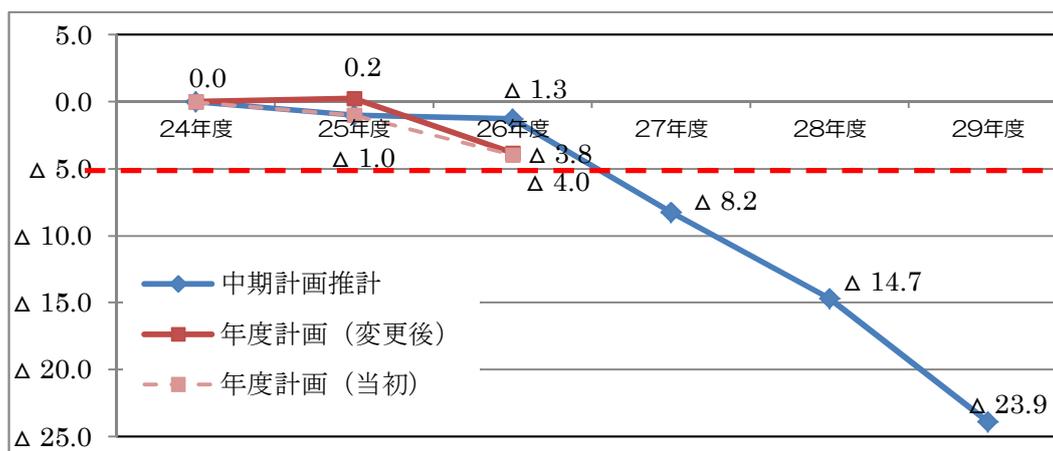
■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

- ・事業費の削減推移

表 2.2.2-1 事業費の削減推移

(百万円、%)

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
年度計画	1,501,548	1,486,277	1,442,106			
(対 24 年度)	—	(△ 1.0)	(△ 4.0)			
年度計画 (変更後)	—	1,505,282	1,444,601			
(対 24 年度) (変更後)	—	(0.2)	(△ 3.8)			



■当該事業年度における業務運営の状況

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 26 年度計画予算における事業費（勘定間繰入れを除く。）は 1,444,601 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 56,947 百万円（△3.8%）を削減した。

2. (2) (内航海運活性化融資業務)

■中期目標

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

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26年度計画

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。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
職員、契約職員の削減	中期目標期間終了時に職員1人、契約職員4人削減	—	—	契約職員2名削減				

■主な評価指標

主な定量的指標：職員及び契約職員削減数

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

平成 25 年度に行った担務の見直しを踏まえ、契約職員 2 名の削減を実施した。

2. (3)

■中期目標

(3) 随意契約の見直し

「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。

■中期計画

(3) 随意契約の見直し

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。

■平成 26 年度計画

(3) 随意契約の見直し

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。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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競争性のない随意契約については、平成 26 年度の契約においても引き続き競争性のある契約方式に移行した。

また、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。

さらに、平成 25 年度契約について、「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 26 年 8 月）。

■当該事業年度における業務運営の状況

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競争性のない随意契約については、平成26年度の契約においても引き続き競争性のある契約方式に移行した。
- (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25年度契約について、「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26年8月）。

また、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することとした。ただし、契約締結までに契約監視委員会の意見聴取を行う時間的余裕がない場合や明らかに競争性のない随意契約を締結せざるを得ない場合などは、事後に意見を聴取することとした。
- ② 更新案件で前年度に引き続き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て契約監視委員会に報告することとした。特に、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、必要に応じて、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検討した。
- ④ 契約に係る情報については、引き続きホームページ等で公表することにより、透明性の確保に努めた。

2. 平成26年度契約実績

- (1) 平成26年度の契約実績は表2.3-1及び図2.3-1のとおりである。平成25年度と比較し、競争性のない随意契約の件数及び金額は減少した。一方、一者応札・一者応募については件数及び金額が増加しているが、その主な要因は、件数について

は北陸新幹線（長野・金沢間）のしゅん功・開業に伴う調査業務（財産整理や環境対策など）や新幹線各線の建設所の技術業務委託等で一者応札となったものが増加したこと、金額については北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の大規模工事で一者応札となったものがあったことによるものである。

表2.3-1 平成25年度及び平成26年度契約実績

実績	平成25年度		平成26年度		増減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争性のある契約	713件 (53.4%)	1,364億円 (47.4%)	695件 (54.5%)	1,371億円 (60.3%)	△18件 (△2.5%)	7億円 (0.5%)
うち一者応札・ 一者応募	185件 (25.9%)	92億円 (6.7%)	243件 (35.0%)	405億円 (29.5%)	58件 (31.4%)	313億円 (340.2%)
競争性のない 随意契約	621件 (46.6%)	1,512億円 (52.6%)	580件 (45.5%)	904億円 (39.7%)	△41件 (△6.6%)	△608億円 (△40.2%)
全契約	1,334件 (100.0%)	2,876億円 (100.0%)	1,275件 (100.0%)	2,275億円 (100.0%)	△59件 (△4.4%)	△601億円 (△20.9%)

【件数ベース】

【金額ベース】

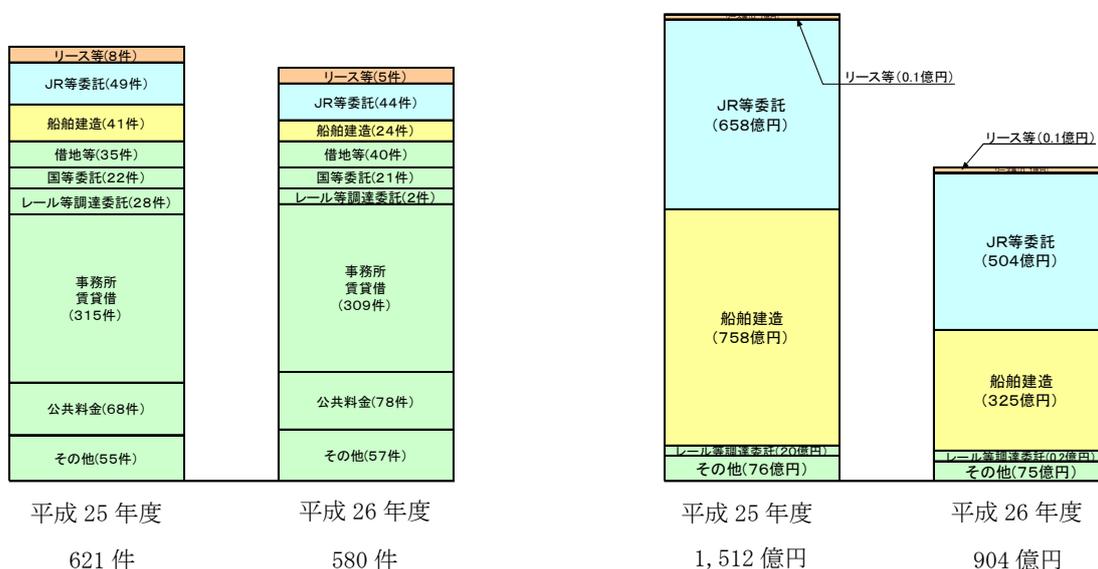


図2.3-1 平成25年度及び平成26年度における競争性のない随意契約の実績

(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者に工事を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で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

J R各社のレール調達を取りまとめているJ R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。
- ・ 予定価格等の作成については、情報漏えいを防止する観点から、必要最小限の職員だけが意思決定の過程に関与するとともに、担当職員以外の者が当該情報に接することがないように情報管理の徹底を図り、契約書及び発注にかかる図書等の作成については、関係職員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」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」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」において、総合評価方式実施方針に関する事項及び複数の工事に共通する評価方法に関する事項について審査・評

価を行うとともに、「同小委員会」において、個別工事の評価方法や落札者の決定に関する事項について審査・評価を行った。

- (3) 契約監視委員会において、「競争性のない随意契約」、「公益法人に対する平成 25 年度支出について」、「2 か年度連続で一者応札・一者応募となった案件（平成 25 年度第 3・4 四半期及び平成 26 年度第 1・2 四半期契約）」及び「一定の関係を有するものとして情報公開の対象となっている法人との一者応札・応募となった事案（平成 25 年度契約）」について点検・見直しを行った。
- (4) 警察庁と締結している「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」に基づき、引き続き暴力団排除を徹底した。平成 26 年度においては、排除要請に基づく指名排除措置を 1 件行った。
- (5) 物品購入等の業種区分の一部について、国の「物品の製造・販売等」に係る一般競争（指名競争）入札の入札参加資格（全省庁統一資格）を当機構においても有効な入札参加資格と認めることとし、受注機会の拡大を図った。

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 26 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、船橋宿舎及び宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）については売却手続きを進める。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

こずかた寮を平成 26 年 3 月に売却し、平成 26 年度において登記手続きを完了した。

また、宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）を平成 26 年 11 月に売却した。

さらに、保土ヶ谷寮及び船橋宿舎については、中期目標期間内の売却に向けて、手続きを実施した。

■当該事業年度における業務運営の状況

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に関し、関係者との調整を実施した。

また、船橋宿舎については、インフラ設備を共用している隣地（JR 東日本宿舎）と一体で売却する方針を決定し、確認書を JR 東日本と締結した。

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 26 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)

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づき作成した 26 年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：年度計画に基づき、適正に実施したと認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況 (主要な業務実績)

- ・平成 26 年度の予算、収支計画、資金計画の計画と実績 (表 3.1-1 参照)
- ・平成 26 年度決算報告書 (表 3.1-2 参照)

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 26 年度予算、収支計画、資金計画の実績は、平成 26 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、建設勘定において譲渡線にかかる譲渡代金の期限前返済により収入が増加となった他は、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、助成勘定において退職給付費用の増加により総損失を計上した他は、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、特例業務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 1,584,874 百万円に対し、事業の繰越に伴う国庫補助金受入の減少があったこと等により、実績額は 1,393,373 百万円となった。支出予算総額は 1,617,125 百万円に対し、実績額は 1,405,752 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)

なお、平成 26 年度計画における運営費交付金については、算定ルールに則り適正に算定した。

表 3.1-1 平成 26 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	41,735
地方公共団体建設費負担金	35,975
地方公共団体建設費補助金	5,760
借入金等	401,600
財政融資資金借入金	30,300
民間借入金	213,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	158,000
業務収入	185,857
受託収入	12,625
業務外収入	2,131
他勘定より受入	162,177
計	806,126
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	181,282
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	9,281
借入金等償還	567,255
支払利息	23,553
一般管理費	5,419
人件費	17,282
業務外支出	10,627
他勘定へ繰入	28,269
計	842,969

【人件費の見積もり】 12,625百万円を支出する。

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	
国庫補助金等	42,240
地方公共団体建設費負担金	36,269
地方公共団体建設費補助金	5,971
借入金等	387,273
財政融資資金借入金	27,200 ※注1
民間借入金	203,073
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	157,000
業務収入	199,381
受託収入	10,939 ※注2
業務外収入	5,272 ※注3
他勘定より受入	161,080
計	806,186
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	228,373 ※注4
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	9,596
借入金等償還	510,082 ※注5
支払利息	18,233 ※注6
一般管理費	3,958 ※注7
人件費	14,245 ※注7
業務外支出	5,784 ※注8
他勘定へ繰入	28,353
計	818,624

- ※注1 調達手段の変更による減少である。
- ※注2 事業の進捗結果による減少である。
- ※注3 違約金の受入による増加である。
- ※注4 事業の進捗結果による増加である。
- ※注5 前年度借入金の減少による減少である。
- ※注6 借入金の減少による減少である。
- ※注7 執行結果による減少である。
- ※注8 消費税納付額の減少による減少である。

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	451,988
経常費用	430,220
鉄道建設業務費	255,811
受託経費	173,353
一般管理費	1,051
減価償却費	6
財務費用	21,695
雑損	74
収益の部	452,856
鉄道建設業務収入	182,352
鉄道建設事業費補助金収入	150
鉄道建設事業費利子補給金収入	199
受託収入	173,353
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	95,712
財務収益	8
雑益	1,083
純利益	867
目的積立金取崩額	-
総利益	867

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	345,363
経常費用	327,476
鉄道建設業務費	273,543
受託経費	52,810 ※注1
一般管理費	922 ※注2
減価償却費	201
財務費用	17,535 ※注3
雑損	352 ※注4
収益の部	346,242
鉄道建設業務収入	192,899
鉄道建設事業費補助金収入	150
鉄道建設事業費利子補給金収入	200
受託収入	52,810 ※注1
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	96,911
財務収益	67 ※注5
雑益	3,205 ※注6
純利益	879
目的積立金取崩額	-
総利益	879

- ※注1 受託事業の引渡しの見込差による減少である。
- ※注2 執行結果による減少である。
- ※注3 借入金の金利差による減少である。
- ※注4 補助金返還による増加である。
- ※注5 有価証券の取得による運用益の増加である。
- ※注6 違約金の受入による増加である。

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	864,559
業務活動による支出	276,535
投資活動による支出	423
財務活動による支出	567,255
翌年度への繰越金	20,346
資金収入	864,559
業務活動による収入	404,042
受託収入	12,625
その他の収入	391,417
投資活動による収入	484
財務活動による収入	401,600
前年度よりの繰越金	58,433

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,262,197
業務活動による支出	290,702
投資活動による支出	308,279 ※注1
財務活動による支出	620,637 ※注2
翌年度への繰越金	42,579
資金収入	1,262,197
業務活動による収入	421,157
受託収入	12,997
その他の収入	408,159
投資活動による収入	327,329 ※注1
財務活動による収入	469,273 ※注2
前年度よりの繰越金	44,438

- ※注1 有価証券の取得、償還による増加である。
- ※注2 借入金の増加、返済による増加である。

(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。

【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	9
借入金等	48,400
財政融資資金借入金	25,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	23,000
業務収入	33,371
受託収入	2
業務外収入	177
計	81,959
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	37,080
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	42,817
支払利息	1,704
一般管理費	191
人件費	637
業務外支出	122
計	82,553

【人件費の見積もり】 550百万円を支出する。

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	9
借入金等	29,600
財政融資資金借入金	14,600 ※注1
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	15,000 ※注2
業務収入	37,275 ※注3
受託収入	- ※注4
業務外収入	680 ※注5
計	67,564
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	26,607 ※注6
受託経費	
海事業務関係経費	- ※注4
借入金等償還	37,317 ※注7
支払利息	1,390 ※注8
一般管理費	136 ※注9
人件費	566 ※注9
業務外支出	57 ※注10
計	66,073

※注1 事業の進捗結果による減少である。
 ※注2 業務収入の増加による資金調達の減少である。
 ※注3 早期譲渡による船舶売却金の増加である。
 ※注4 受託業務がなかったことによる減少である。
 ※注5 解約手数料の受入による増加である。
 ※注6 船舶取得費の減少である。
 ※注7 前年度借入金の減少による減少である。
 ※注8 借入金の金利差による減少である。
 ※注9 執行結果による減少である。
 ※注10 債券発行額の減少による減少である。

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	27,897
経常費用	26,157
海事業務費	25,123
受託経費	2
一般管理費	1,028
減価償却費	5
財務費用	1,740
収益の部	32,048
運営費交付金収益	9
海事業務収入	31,690
受託収入	2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	4
雑益	343
純利益	4,152
目的積立金取崩額	-
総利益	4,152

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	26,181
経常費用	24,806
海事業務費	24,073 ※注1
受託経費	- ※注2
一般管理費	729 ※注3
減価償却費	5
財務費用	1,373 ※注4
雑損	2
臨時損失	0
収益の部	32,918
運営費交付金収益	8
海事業務収入	31,923
受託収入	- ※注2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	5
雑益	982 ※注5
純利益	6,736
目的積立金取崩額	-
総利益	6,736

※注1 早期譲渡による船舶減価償却費の減少である。
 ※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 借入金の金利差による減少である。
 ※注5 解約手数料の受入による増加である。

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	86,149
業務活動による支出	39,716
投資活動による支出	1
財務活動による支出	42,817
翌年度への繰越金	3,615
資金収入	86,149
業務活動による収入	34,509
運営費交付金による収入	9
受託収入	2
その他の収入	34,498
財務活動による収入	48,400
前年度よりの繰越金	3,240

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	74,944
業務活動による支出	28,941 ※注1
投資活動による支出	4,003 ※注2
財務活動による支出	37,317 ※注3
翌年度への繰越金	4,683
資金収入	74,944
業務活動による収入	39,300
運営費交付金による収入	9
受託収入	- ※注4
その他の収入	39,291 ※注5
投資活動による収入	3,000 ※注2
財務活動による収入	29,600 ※注6
前年度よりの繰越金	3,045

※注1 船舶取得費の減少によるものである。
 ※注2 有価証券の取得、償還による増加である。
 ※注3 前年度借入金の減少による減少である。
 ※注4 受託業務がなかったことによる減少である。
 ※注5 早期譲渡による船舶売却金の増加である。
 ※注6 借入金の減少によるものである。

(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。

【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	43,855
業務収入	46,288
業務外収入	0
計	90,143
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	43,955
借入金等償還	46,052
支払利息	33
一般管理費	29
人件費	69
業務外支出	5
計	90,143

[人件費の見積もり] 59百万円を支出する。
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	38,000 ※注1
業務収入	46,258
業務外収入	1 ※注2
計	84,259
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	38,064 ※注3
借入金等償還	46,052
支払利息	23 ※注4
一般管理費	23 ※注5
人件費	64 ※注5
業務外支出	5
計	84,231

※注1 融資先の資金需要の減少に伴う資金調達量の減少である。
※注2 業務協力費の受入による増加である。
※注3 融資先の資金需要の減少に伴う減少である。
※注4 借入金の金利差による減少である。
※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	236
経常費用	203
基礎的研究等業務費	84
一般管理費	118
減価償却費	0
財務費用	33
収益の部	236
基礎的研究等業務収入	236
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	166
経常費用	144
基礎的研究等業務費	30 ※注1
一般管理費	113 ※注1
減価償却費	1
財務費用	22 ※注2
臨時損失	0
収益の部	197
基礎的研究等業務収入	196 ※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	31
目的積立金取崩額	—
総利益	31

※注1 執行結果による減少である。
※注2 借入金の金利差による減少である。
※注3 貸付金の減少に伴う減少である。

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	90,169
業務活動による支出	44,091
投資活動による支出	0
財務活動による支出	46,052
翌年度への繰越金	26
資金収入	90,169
業務活動による収入	
その他の収入	46,288
財務活動による収入	43,855
前年度よりの繰越金	26

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	84,334
業務活動による支出	38,172 ※注1
投資活動による支出	8
財務活動による支出	46,052
翌年度への繰越金	102
資金収入	84,334
業務活動による収入	
その他の収入	46,259 ※注2
財務活動による収入	38,000 ※注3
前年度よりの繰越金	74

※注1 融資先の資金需要の減少に伴う減少である。
※注2 融資先の資金需要の減少に伴う減少である。
※注3 借入金の減少によるものである。

(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。

【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	225
国庫補助金等	98,210
国庫補助金	98,008
政府補給金	202
業務収入	462,572
業務外収入	25
他勘定より受入	28,269
計	589,300
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	15,085
借入金等償還	220,021
支払利息	19,457
一般管理費	160
人件費	424
業務外支出	34
他勘定へ繰入	334,119
計	589,300

〔人件費の見積もり〕 371百万円を支出する。
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	621,952
経常費用	524,374
鉄道助成業務費	523,783
一般管理費	590
減価償却費	0
財務費用	97,576
雑損	2
収益の部	560,986
運営費交付金収益	225
鉄道助成業務収入	462,525
補助金等収益	98,210
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	24
雑益	2
純利益	△ 60,966
目的積立金取崩額	60,966
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	589,586
業務活動による支出	269,705
投資活動による支出	1
財務活動による支出	319,596
翌年度への繰越金	284
資金収入	589,586
業務活動による収入	589,303
運営費交付金による収入	225
補助金等による収入	98,210
その他の収入	490,868
前年度よりの繰越金	283

(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。

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	225
国庫補助金等	96,036
国庫補助金	95,834 ※注1
政府補給金	202
業務収入	462,435 ※注2
業務外収入	69 ※注3
他勘定より受入	28,353
計	587,119
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	13,828 ※注4
借入金等償還	220,021
支払利息	19,296 ※注5
一般管理費	134 ※注6
人件費	405 ※注6
業務外支出	136 ※注7
他勘定へ繰入	333,200 ※注1
計	587,020

※注1 補助対象事業の進捗結果による減少である。
※注2 支払利息の減少等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。
※注3 補助金返還金の受入による増加である。
※注4 補助対象事業の進捗結果による減少である。
※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 国庫補助金の返還による増加である。

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	622,766
経常費用	525,069
鉄道助成業務費	524,524 ※注1
一般管理費	542 ※注2
減価償却費	3
財務費用	97,415 ※注3
雑損	282 ※注4
収益の部	561,871
運営費交付金収益	205
鉄道助成業務収入	462,393 ※注5
補助金等収益	98,950 ※注1
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 ※注6
雑益	282 ※注4
純利益	△ 60,895
目的積立金取崩額	60,889
総利益	△ 6

※注1 補助対象事業の進捗結果による増加である。
※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 支払利息の減少等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。
※注6 余裕金運用益の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	987,609
業務活動による支出	270,853 ※注1
投資活動による支出	329,101 ※注2
財務活動による支出	387,196 ※注3
翌年度への繰越金	459
資金収入	987,609
業務活動による収入	590,528
運営費交付金による収入	225
補助金等による収入	99,466 ※注1
その他の収入	490,837 ※注4
投資活動による収入	329,100 ※注2
財務活動による収入	67,600 ※注3
前年度よりの繰越金	381

※注1 補助対象事業の進捗結果による増加である。
※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 支払利息の減少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	51,100
民間借入金	22,100
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	29,000
業務収入	8,785
業務外収入	10
他勘定より受入	178,557
計	238,452
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	195,085
借入金等償還	19,766
支払利息	9,908
一般管理費	1,693
人件費	492
業務外支出	1,477
他勘定へ繰入	6,615
計	235,035

〔人件費の見積もり〕 416百万円を支出する。
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	29,000
民間借入金	— ※注1
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	29,000
業務収入	8,431
業務外収入	249 ※注2
他勘定より受入	178,557
計	216,237
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	179,114 ※注1
借入金等償還	19,766
支払利息	9,488 ※注3
一般管理費	1,156 ※注4
人件費	406 ※注4
業務外支出	1,428
他勘定へ繰入	6,438
計	217,796

※注1 鉄道支援事業費等の見込差による減少である。
※注2 還付金の受入による増加である。
※注3 借入金の金利差による減少である。
※注4 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	43,629
経常費用	33,613
特例業務費	30,050
一般管理費	3,393
減価償却費	170
財務費用	10,016
収益の部	79,363
特例業務収入	382
財務収益	78,982
雑益	—
純利益	35,734
目的積立金取崩額	—
総利益	35,734

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	79,793
経常費用	70,036
特例業務費	67,018 ※注1
一般管理費	2,958 ※注2
減価償却費	60
財務費用	9,597 ※注3
臨時損失	160
収益の部	94,368
特例業務収入	25 ※注4
共済年金追加費用引当金戻入益	13,378
恩給負担金引当金戻入益	200
業務災害補償費引当金戻入益	1,757
財務収益	78,983
雑益	25
純利益	14,575
目的積立金取崩額	—
総利益	14,575

※注1 処分資産の評価損の計上による増加である。
※注2 執行結果による減少である。
※注3 借入金の金利差による減少である。
※注4 土地等売却収入の減少によるものである。

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	263,437
業務活動による支出	214,360
投資活動による支出	2
財務活動による支出	20,674
翌年度への繰越金	28,402
資金収入	263,437
業務活動による収入	87,777
投資活動による収入	99,575
財務活動による収入	51,100
前年度よりの繰越金	24,985

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	370,773
業務活動による支出	197,901
投資活動による支出	36,314 ※注1
財務活動による支出	135,267 ※注2
翌年度への繰越金	1,290
資金収入	370,773
業務活動による収入	87,646
投資活動による収入	113,576 ※注1
財務活動による収入	144,500 ※注2
前年度よりの繰越金	25,051

※注1 有価証券の取得、償還による増加である。
※注2 短期借入金の増加、返済による増加である。

(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。

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 26 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。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前目標期間最終年度値等)	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
内航海運活性化融資		調達する借入金を前年度以下	461 億円	380 億円				平成 24 年度末残高 528 億円

■主な評価指標

主な定量的指標：内航海運活性化融資業務において、調達する借入金を前年度以下
評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 資金調達

資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの低減を図った。

また投資家層の拡大を目的とした個別IR活動等を多数実施した。

2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

既に廃止された船舶の改造融資業務については、平成26年度も引き続き、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660万円、平成26年度末貸付金残高1.0億円）。

3. 内航海運活性化融資業務

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。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 資金調達

市場金利が低位で推移していたこともあり、低金利で資金調達を行うことができた（平成26年度の平均調達金利：債券0.54%、民間借入金（長期）0.14%、合計0.32%）。

また、金利変動リスクの軽減を図るため、新たに15年債を導入した。

なお、平成26年度の投資家等向けの活動は以下の通り実施した。

○個別IR活動：125機関に対し実施。

○借入に係る金融機関向け説明会：32機関（参加者39名）に対し実施。

○アナリスト説明会：2回（参加者 33 名）実施。

○格付レビュー：2回実施。

2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

平成 26 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 約 660 万円、平成 26 年度末残高 1.0 億円）。

3. 内航海運活性化融資業務

平成 26 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（461 億円）、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（380 億円）。

なお、平成 26 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。

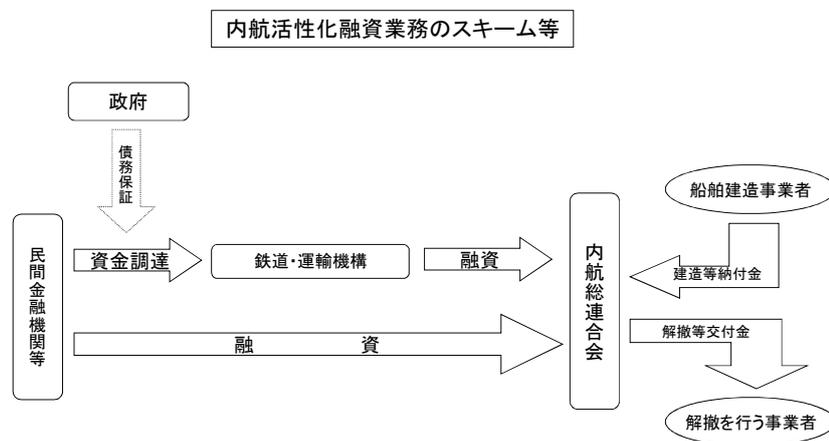


図 3.2.1 内航活性化融資業務のスキーム図

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 26 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 26 年度計画

4. 短期借入金の限度額

平成 26 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。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

年度を通じ借入限度額内で推移した。

ピーク時借入額：135,500 百万円（平成 27 年 2 月 2 日）

5. 剰余金の使途

5.

■中期目標 —
■中期計画 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
■平成 26 年度計画 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

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

実績なし

■当該事業年度における業務運営の状況

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	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度
前中期目標期間繰越積立金	3,818	3,818	3,818	8,879	8,879
積立金又は繰越欠損金	2,202	4,243	4,532	0	802
当期総利益又は当期総損失	2,041	288	528	802	878
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	4,243	4,532	5,061	802	1,681
利益剰余金又は繰越欠損金	8,061	8,350	8,879	9,682	10,561

(2) 海事勘定

(単位：百万円)

区 分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
前中期目標期間繰越積立金					
繰越欠損金	△54,596	△52,999	△52,089	△50,376	△47,917
当期総利益又は当期総損失	1,596	909	1,713	2,459	6,736
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
繰越欠損金	△52,999	△52,089	△50,376	△47,917	△41,180
利益剰余金又は繰越欠損金	△52,999	△52,089	△50,376	△47,917	△41,180

(3) 基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

区 分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
前中期目標期間繰越積立金					
積立金又は繰越欠損金	142	249	194	0	73
当期総利益又は当期総損失	106	△54	△54	73	30
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	249	194	140	73	104
利益剰余金又は繰越欠損金	249	194	140	73	104

(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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
前中期目標期間繰越積立金	116,875	63,096	6,867	225,298	164,409
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	160,279	160,279
積立金又は繰越欠損金	28	37	51	0	23
当期総利益又は当期総損失	8	14	118	23	△5
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	37	51	170	23	17
利益剰余金又は繰越欠損金	554,185	500,422	444,311	385,601	324,706

(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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
前中期目標期間繰越積立金	1,344,162	144,162	144,162	481,313	481,313
積立金又は繰越欠損金	109,282	115,190	221,468	0	73,914
当期総利益又は当期総損失	155,907	106,277	115,682	73,914	14,575
目的積立金の申請額					
通則法第44条第1項積立金	265,190	221,468	337,150	73,914	88,489
利益剰余金又は繰越欠損金	1,609,352	365,630	481,313	555,227	569,802

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埋め、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 項において中期目標管理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 26 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 26 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）には該当しないためである。

(2) 海事勘定

平成 26 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 26 年度における当期総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収支差によるものであり、これは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）には該当しないためである。

(4) 特例業務勘定

平成 26 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、資産処分業務費、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 項の規定により独立行政法人通則法第 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 26 年度における当期総利益は 15,678 百万円であり、これに平成 25 年度までの利益剰余金 902,660 百万円を加え、平成 26 年度の前中期目標期間積立金取崩 60,888 百万円を差引いた平成 26 年度末の利益剰余金は 857,450 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			164,409	481,313	654,595
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	802	△47,917	73	23	73,914	26,896
当期総利益又は当期総損失	878	6,736	30	△5	14,575	22,215
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	1,681		104	17	88,489	90,293
利益剰余金又は繰越欠損金	10,561	△41,180	104	324,706	569,802	863,986

(2) 平成 26 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 J R 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

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.

■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 26 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。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに（39名）、即戦力として期待される社会人を採用した（31名）。

また、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。

さらに、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置を行った。

6. (2)

■中期目標

—

■中期計画

(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。以下「機構法」という。）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

・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26年度計画

(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

・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

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

・建設勘定

実績なし

・助成勘定

平成26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60,888百万円であり、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。

參考資料

参考資料 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 26 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 26 年度)	24

中期計画推進・フォローアップ体制について

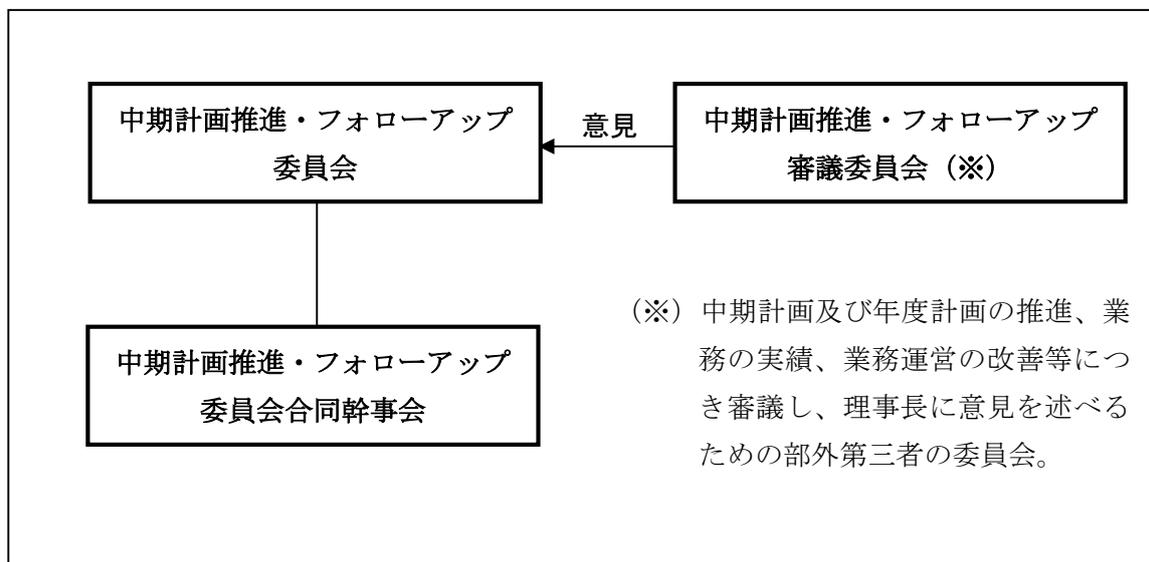


図1 中期計画推進・フォローアップ体制

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 (H27.3.31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
高木 健	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
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

◎ 委員長

(敬称略)

整備新幹線整備事業について

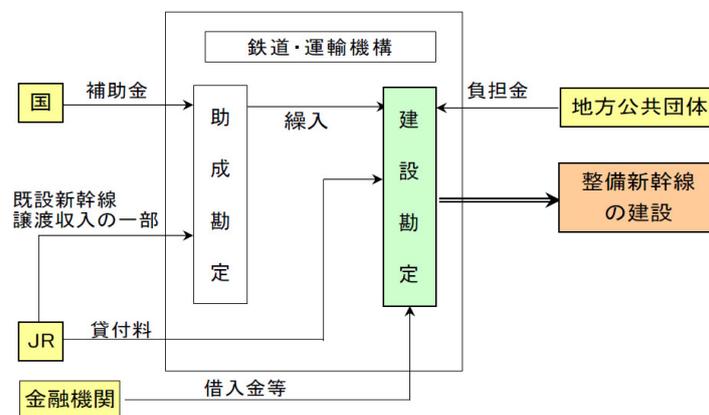
整備新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として建設するものである。

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

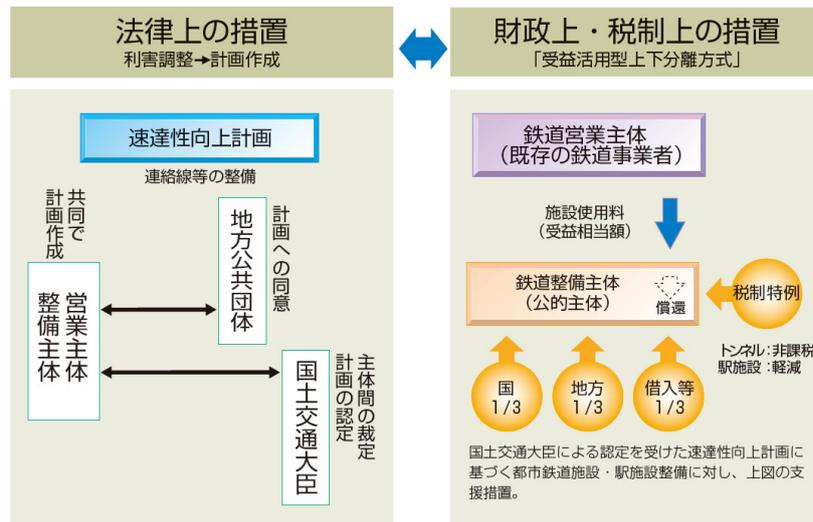


都市鉄道利便増進事業について

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。

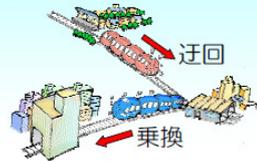
同法に定められた手続きに従い、国土交通大臣による構想認定を受けた場合には、認定構想事業者として、速達性向上計画を作成・提出することになる。同計画の大臣認定をもって、鉄道事業法における鉄道事業許可を受けたものとみなされる。

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。

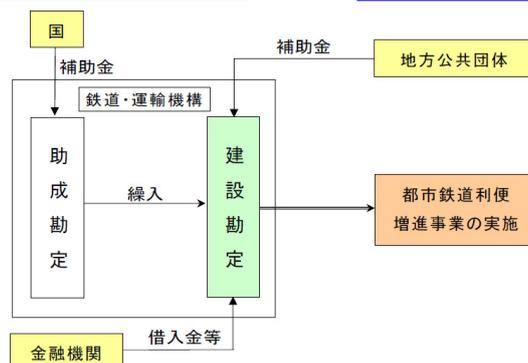
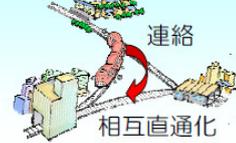


（速達性の向上）

路線間の接続が不十分で
遠くの乗換駅へ迂回が必要



連絡線整備等により
速達性を向上



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。

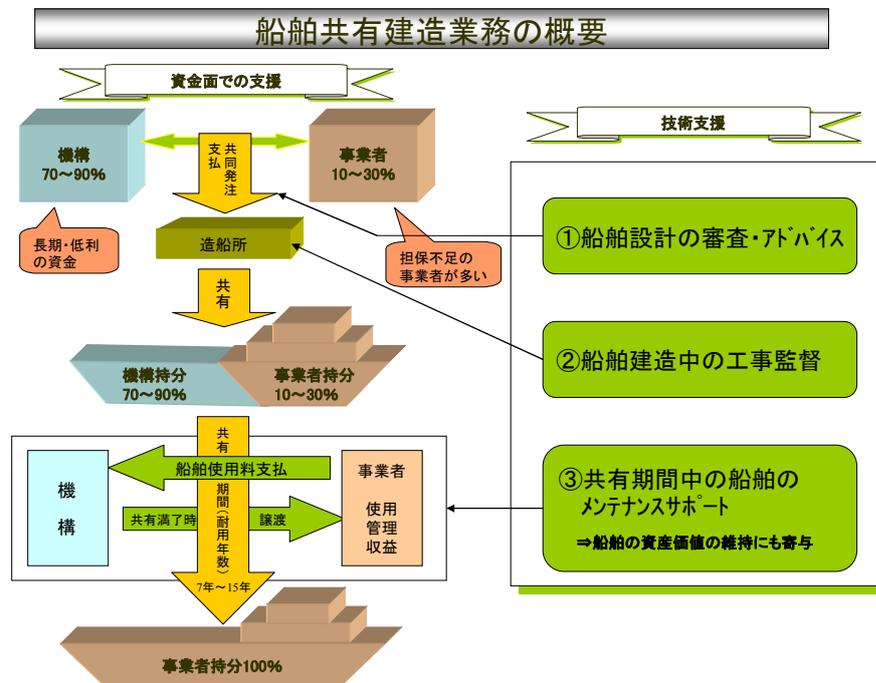


図1 船舶共有建造業務の概要

(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、CO₂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 1,450 総トン型一般貨物船

(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 5,681総トン型貨客船

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27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	51,608	59,189
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	36,231	50,283
平成19年度	1	30	31	199	53,993	54,192
平成20年度	2	26	28	1,300	47,850	49,150
平成21年度	1	29	30	187	60,480	60,667
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
平成26年度	7	12	19	11,892	23,569	35,461

(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26年度に竣工した共有建造船

(平成27年3月31日現在)

[旅客船]

船種	総トン数	主要航路
カーフェリー	2,538	八幡浜～別府
貨客船	5,681	東京～八丈島
カーフェリー	485	下田～神津島
カーフェリー	55	白水～契島
純客船	19	神集島～湊
カーフェリー	2,551	鹿児島～喜界～知名
カーフェリー	19	尾浦～宮窪
カーフェリー	1,404	桜島～鹿児島
8隻	12,752	

船種	総トン数	主要航路
特殊タンク船	749	川崎～姫路
油送船	3,663	日本沿岸
油送船	998	日本沿岸
油送船	2,025	中京～徳山
RORO船	16,709	苫小牧～東京
油送船	981	堺～小松島
油送船	499	日本沿岸
油送船	3,834	日本沿岸
自動車専用船	2,988	四日市～大黒、坂出、広島
RORO船	11,492	常陸那珂～苫小牧
貨物船	499	日本沿岸
セメント専用船	5,882	日本沿岸
貨物船	1,445	大阪～沖縄
油送船	749	日本沿岸
特殊タンク船	380	宇部～大分
貨物船	499	日本沿岸
セメント専用船	749	日本沿岸
セメント専用船	748	日本沿岸
18隻	54,889	

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)おおさか東線南区间（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

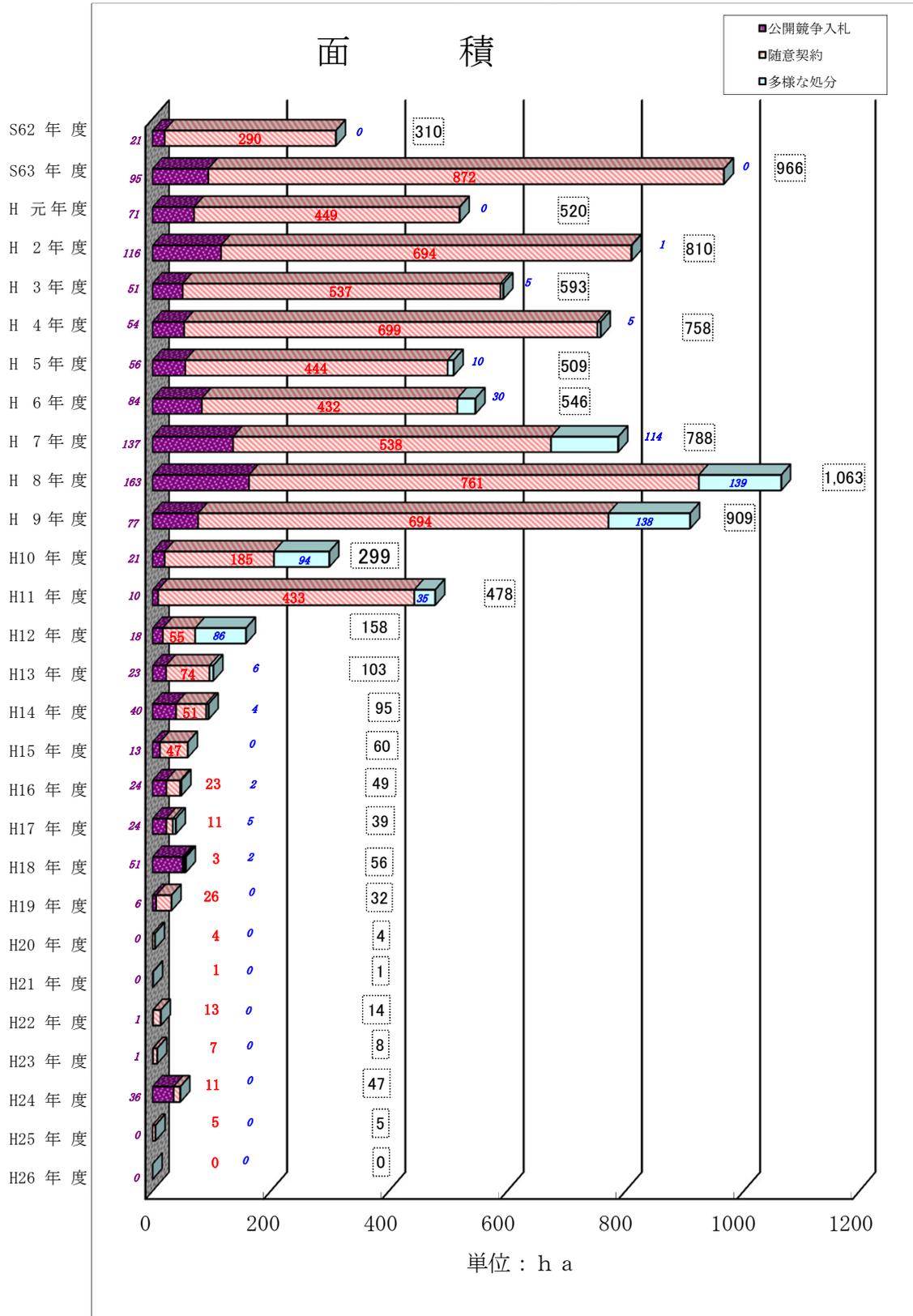
	年 月 日	開 業 等	補 助 金 等
20 年 度	20. 6. 14	東京地下鉄(株)副都心線（池袋～渋谷）開業	地下鉄
	10. 19	京阪電気鉄道(株)中之島線（中之島～天満橋）開業	地下鉄
	21. 3. 20	阪神電気鉄道(株)阪神なんば線（西九条～大阪難波）開業	地下鉄
	3. 31	西日本旅客鉄道(株)宇野線・本四備讃線（岡山～児島）高速化事業完了	活性化
	3. 31	神戸高速鉄道(株)阪神電鉄尼崎駅乗継円滑化事業完了	活性化
	3. 31	三岐鉄道(株)北勢線（西桑名～阿下喜）高速化事業完了	活性化
21 年 度	22. 3. 31	富山地方鉄道(株)軌道線連携計画事業完了	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. 1. 5	西武鉄道(株)新宿線野方駅改善事業完了	駅総合改善
	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. 31	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
3. 31	西武鉄道(株)池袋線江古田駅改善事業完了	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. 2. 1	和歌山電鐵(株)貴志川線変電所改良及び貴志駅改良事業完了	活性化
	24. 3. 31	北海道旅客鉄道(株)札沼線（桑園～北海道医療大学）電化高速化事業完了	活性化
24 年 度	25. 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
	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 年 度	25. 12. 15	高松琴平電気鉄道(株)琴平線綾川駅新設	活性化
	26. 3. 15	青森県青い森鉄道線筒井駅新設及び野内駅移設事業完了	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
26 年 度	26. 10. 1	ひたちなか海浜鉄道(株)湊線高田の鉄橋駅新設	活性化
	27. 2. 26	富山地方鉄道(株)本線新黒部駅新設	活性化
	27. 3. 14	東日本旅客鉄道(株)・西日本旅客鉄道(株)北陸新幹線（長野～金沢）開業	新幹線
	27. 3. 14	西日本旅客鉄道(株)城端線新高岡駅新設	活性化

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26年度末現在)



	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27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

$$\{ \text{前年度一般管理費相当額 (A) - 前年度特殊要因} \} \times \alpha + \{ \text{前年度業務経費相当額 (B) - 前年度特殊要因} \} \times \beta \times \gamma + \text{特殊要因 (X) - 自己収入 (Y)}$$

$$A = \text{前年度人件費 (S)} \times s + \{ \text{前年度その他一般管理費} \} \times \gamma$$

$$Y = \text{前年度自己収入} \times y$$

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

α ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

β ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

γ ：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 (α) : 期間中は 0.9760として推計
2. 効率化係数 (β) : 期間中は 0.9669として推計
3. 消費者物価指数 (γ) : 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26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	41,735
地方公共団体建設費負担金	35,975
地方公共団体建設費補助金	5,760
借入金等	401,600
財政融資資金借入金	30,300
民間借入金	213,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	158,000
業務収入	185,857
受託収入	12,625
業務外収入	2,131
他勘定より受入	162,177
計	806,126
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	181,282
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	9,281
借入金等償還	567,255
支払利息	23,553
一般管理費	5,419
人件費	17,282
業務外支出	10,627
他勘定へ繰入	28,269
計	842,969

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	451,988
経常費用	430,220
鉄道建設業務費	255,811
受託経費	173,353
一般管理費	1,051
減価償却費	6
財務費用	21,695
雑損	74
収益の部	452,856
鉄道建設業務収入	182,352
鉄道建設事業費補助金収入	150
鉄道建設事業費利子補給金収入	199
受託収入	173,353
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	95,712
財務収益	8
雑益	1,083
純利益	867
目的積立金取崩額	—
総利益	867

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	864,559
業務活動による支出	276,535
投資活動による支出	423
財務活動による支出	567,255
翌年度への繰越金	20,346
資金収入	864,559
業務活動による収入	404,042
受託収入	12,625
その他の収入	391,417
投資活動による収入	484
財務活動による収入	401,600
前年度よりの繰越金	58,433

[人件費の見積もり] 12,625百万円を支出する。

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26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	9	
借入金等	48,400	
財政融資資金借入金	25,400	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	23,000	
業務収入	33,371	
受託収入	2	
業務外収入	177	
計	81,959	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	37,080	
受託経費		
海事業務関係経費	2	
借入金等償還	42,817	
支払利息	1,704	
一般管理費	191	
人件費	637	
業務外支出	122	
計	82,553	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	27,897	
経常費用	26,157	
海事業務費	25,123	
受託経費	2	
一般管理費	1,028	
減価償却費	5	
財務費用	1,740	
収益の部	32,048	
運営費交付金収益	9	
海事業務収入	31,690	
受託収入	2	
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	0	
財務収益	4	
雑益	343	
純利益	4,152	
目的積立金取崩額	—	
総利益	4,152	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	86,149	
業務活動による支出	39,716	
投資活動による支出	1	
財務活動による支出	42,817	
翌年度への繰越金	3,615	
資金収入	86,149	
業務活動による収入	34,509	
運営費交付金による収入	9	
受託収入	2	
その他の収入	34,498	
財務活動による収入	48,400	
前年度よりの繰越金	3,240	

[人件費の見積もり] 550百万円を支出する。

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26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	43,855
業務収入	46,288
業務外収入	0
計	90,143
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	43,955
借入金等償還	46,052
支払利息	33
一般管理費	29
人件費	69
業務外支出	5
計	90,143

[人件費の見積もり] 59百万円を支出する。

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	236
経常費用	203
基礎的研究等業務費	84
一般管理費	118
減価償却費	0
財務費用	33
収益の部	236
基礎的研究等業務収入	236
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	90,169
業務活動による支出	44,091
投資活動による支出	0
財務活動による支出	46,052
翌年度への繰越金	26
資金収入	90,169
業務活動による収入	
その他の収入	46,288
財務活動による収入	43,855
前年度よりの繰越金	26

(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26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	225	
国庫補助金等	98,210	
国庫補助金	98,008	
政府補給金	202	
業務収入	462,572	
業務外収入	25	
他勘定より受入	28,269	
計	589,300	
支出		
業務経費		
鉄道助成業務関係経費	15,085	
借入金等償還	220,021	
支払利息	19,457	
一般管理費	160	
人件費	424	
業務外支出	34	
他勘定へ繰入	334,119	
計	589,300	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	621,952	
経常費用	524,374	
鉄道助成業務費	523,783	
一般管理費	590	
減価償却費	0	
財務費用	97,576	
雑損	2	
収益の部	560,986	
運営費交付金収益	225	
鉄道助成業務収入	462,525	
補助金等収益	98,210	
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	24	
雑益	2	
純利益	60,966	
目的積立金取崩額	60,966	
総利益	0	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	589,586	
業務活動による支出	269,705	
投資活動による支出	1	
財務活動による支出	319,596	
翌年度への繰越金	284	
資金収入	589,586	
業務活動による収入	589,303	
運営費交付金による収入	225	
補助金等による収入	98,210	
その他の収入	490,868	
前年度よりの繰越金	283	

[人件費の見積もり] 371百万円を支出する。

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26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	51,100	
民間借入金	22,100	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	29,000	
業務収入	8,785	
業務外収入	10	
他勘定より受入	178,557	
計	238,452	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	195,085	
借入金等償還	19,766	
支払利息	9,908	
一般管理費	1,693	
人件費	492	
業務外支出	1,477	
他勘定へ繰入	6,615	
計	235,035	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	43,629	
経常費用	33,613	
特例業務費	30,050	
一般管理費	3,393	
減価償却費	170	
財務費用	10,016	
収益の部	79,363	
特例業務収入	382	
財務収益	78,982	
雑益	—	
純利益	35,734	
目的積立金取崩額	—	
総利益	35,734	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	263,437	
業務活動による支出	214,360	
投資活動による支出	2	
財務活動による支出	20,674	
翌年度への繰越金	28,402	
資金収入	263,437	
業務活動による収入	87,777	
投資活動による収入	99,575	
財務活動による収入	51,100	
前年度よりの繰越金	24,985	

[人件費の見積もり] 416百万円を支出する。

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。