

第二部 発行者情報

第1 発行者の概況

1. 主要な経営指標等の推移

当機構は平成15年10月1日に設立されています。したがって本説明書日付現在、当機構の主要な経営指標等については記載できるものは存在しません。以下は旧日本鉄道建設公団及び旧運輸施設整備事業団の各勘定に関して記載しています。なお、平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までの決算となっています。

日本鉄道建設公団

<一般勘定>

(単位：百万円)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
経常収益	211,999	250,216	244,763	266,547	123,912
経常利益 *1	1,499	△932	△415	4,566	2,913
当期利益金又は 当期損失金	△13,246(注1)	△707	△228	4,546	2,911
資本金 *2	64,180	64,180	64,180	56,170	56,170
純資産額 *3	50,833	233,662	233,440	261,297	264,208
総資産額	5,333,384	5,654,671	6,000,950	6,214,508	6,295,301
自己資本比率 *4	1.0%	4.1%	3.9%	4.2%	4.2%

(注1) 平成11年度の当期損失金は、千葉急行電鉄株式会社の経営破綻の処理に当たり147億円の特別損失(固定資産売却損)が発生したことにより生じたものです。なお、処理経過の詳細については、本説明書55ページをご覧ください。

(注2) 平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までのものです。

<特例業務勘定>

(単位：百万円)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
経常収益	943,029	329,707	413,342	502,042	82,077
経常利益 *1	91,065	△59,033	22,514	108,085	△89,347
当期利益金又は 当期損失金	88,429	△59,033	22,514	108,085	△89,347
資本金 *2	-	-	-	-	-
純資産額 *3	3,213,230	3,154,197	3,176,711	3,284,796	3,195,449
総資産額	3,502,772	3,374,090	3,237,086	3,333,313	3,241,253
自己資本比率 *4	91.7%	93.5%	98.1%	98.5%	98.6%

(注1) 特例業務勘定の経常収益には、土地売却収入、JR株式売却収入のような不確定な要因を含みます。したがって、当該収入の変動により、当期利益金又は当期損失金も変動します。

(注2) 平成12年度及び平成15年度の当期損失金は、主にJR株式の売却を行わなかったことにより生じたものです。

(注3) 平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までのものです。

〔両勘定共通〕

(注) 公団は連結財務諸表を作成していないため、連結会計年度に係る主要な経営指標等の推移については記載していません。

ません。

〔指標等の説明〕

※ 1：経常利益＝経常収益－経常費用

※ 2：資本金＝政府出資金

※ 3：純資産額＝自己資本＝政府出資金＋剰余金（欠損金）

※ 4：自己資本比率＝資本合計／負債・資本合計×100

運輸施設整備事業団

＜鉄道勘定＞

（単位：百万円）

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
経常収益	945,687	921,622	892,058	849,336	328,454
事業収入 (注1)	746,821	708,444	697,687	735,348	299,713
国庫補助金収入	197,753	211,966	193,639	112,893	28,146
政府補給金収入	762	736	542	743	372
当期利益金	△18,018	△20,428	△23,186	△26,952	△16,259
資本金	100	100	100	100	100
資本合計	967,314	946,886	923,701	896,749	880,490
総資産額	7,551,275	7,271,665	6,985,757	6,645,031	6,547,863

（注1）事業収入＝（割賦譲渡収入＋譲渡管理費等収入）

（注2）平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までのものです。

＜船舶勘定＞

（単位：百万円）

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
経常収益	81,287	78,644	73,800	64,766	29,439
事業収入 (注1)	75,487	72,910	69,772	63,066	28,982
政府補給金収入	1,696	2,449	250	250	-
当期利益金 (注2)	0	0	0	△2,822	74
資本金	15,570	15,945	16,165	16,365	16,365
資本合計	15,570	15,945	16,165	13,543	13,617
総資産額	532,515	518,378	482,840	443,399	459,582

引当金戻入額 (注2)	2,899	2,508	2,517	572	-
引当金繰入額 (注2)	2,508	2,517	572	-	-
（繰入額）－（戻入額）	△392	9	△1,945	-	-

（注1）事業収入＝（旅客船使用料＋貨物船使用料＋係留船使用料＋貸付金利息＋債務保証料）

（注2）当勘定における損益計算では、前年度に費用計上した引当額をいったん収益として戻入れた後、当該年度に発生した収支差相当額を引当金限度額の範囲内で費用（引当額）として繰入れます。このため、当期利益金は計上されず、実質的な損益状況は引当金の繰入・戻入差額となります。

なお、上記により「船舶勘定」における年間損益は事業団発足以来、ゼロとなっていました。平成14年

度決算においては、損失金が発生したため、貸倒引当金及び事業資産損失引当金を計上していません。当期損失金は、旧事業団法第29条第2項の規定により繰越欠損金として処理しています。
 (注3) 平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までのものです。

<造船勘定>

(造船勘定<旧造船業基盤整備事業協会>)

(単位：百万円)

	平成11年度	平成12年度 4月～2月期	平成12年度 3月期	平成13年度	平成14年度	平成15年度
経常収益	1,391	899	186	1,500	1,049	75
事業収入 (注1)	1,053	121	3	83	810	72
国庫補助金収入	320	187	183	1,390	160	1
当期利益金	245	△330	△65	△322	△2,706	△55
資本金	7,350	4,811	2,000	2,000	2,000	2,000
資本合計	10,058	7,189	7,124	6,802	4,096	4,041
総資産額	12,151	9,645	9,519	9,200	5,738	5,654

事業団は、平成13年3月1日に造船業基盤整備事業協会の業務の一部を承継しています。平成9年度以降、平成13年2月28日までは、造船業基盤整備事業協会の決算、平成13年3月1日～3月31日は事業団造船勘定としての決算となっています。

(注1) 事業収入＝(納付金収入＋信用基金収入＋受託業務収入＋事業資産譲渡収入＋事業資産貸付収入＋寄付金収入)

(注2) 平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までのものです。

<基礎的研究等勘定>

(単位：百万円)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
経常収益	283	394	745	970	454
事業収入 (注1)	230	325	426	451	156
国庫補助金収入	39	39	275	410	133
当期利益金	△415	△1,562	△448	△59	△22
資本金	2,341	2,716	3,101	3,101	3,101
資本合計	1,427	240	177	118	96
総資産額	21,153	21,924	29,569	37,275	37,130

(注1) 事業収入＝(貸付金利息＋融資事業収入)

(注2) 平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までのものです。

2. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構沿革

年 月	事 項
	運輸施設整備事業団 日本鉄道建設公団 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
昭和34年 6月	国内旅客船公団設立
昭和36年 4月	国内旅客船公団が、特定船舶整備公団と改称
昭和39年 3月	日本鉄道建設公団設立
昭和41年12月	特定船舶整備公団が、船舶整備公団と改称
昭和45年 5月	日本鉄道建設公団に、新幹線鉄道の建設業務追加
同年7月	本州四国連絡橋公団の設立に伴い、本四淡路線及び本四備讃線の調査業務移管
昭和47年 6月	日本鉄道建設公団に、民鉄線の建設及び大改良業務を追加
昭和53年12月	特定船舶製造業安定事業協会設立
昭和57年11月	上越新幹線（大宮・新潟間）開業
昭和62年 4月	国鉄改革に伴い、国鉄分割民営化（JRグループ設立）
	日本国有鉄道清算事業団設立
	新幹線鉄道保有機構設立
同年9月	新幹線鉄道の建設事業を日本鉄道建設公団が承継
昭和63年 3月	津軽海峡線（青函トンネル）開業
平成元年 7月	特定船舶製造業安定事業協会が、造船業基盤整備事業協会と改称
平成 3年10月	新幹線鉄道保有機構の業務を引き継ぎ、鉄道整備基金設立
平成 9年10月	鉄道整備基金と船舶整備公団が統合し、運輸施設整備事業団設立
	北陸新幹線（高崎・長野間）開業
平成10年10月	解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を、日本鉄道建設公団が承継
	国鉄清算事業本部を設置
平成13年 3月	解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を、 運輸施設整備事業団が承継
同年12月	特殊法人等整理合理化計画により、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、 独立行政法人となることが閣議決定
平成14年12月	東北新幹線（盛岡・八戸間）開業
平成15年10月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）設立
平成16年 3月	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）開業

3. 事業の内容

(1) 設立の経緯及び目的

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）は、平成 13 年 12 月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、平成 15 年 10 月 1 日付けで日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）（以下「通則法」という。）及び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 12 月 18 日法律第 180 号）（以下「機構法」という。）の定めるところにより設立された法人です。当機構の目的は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究に関する業務を行うことにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することとされています。

当機構の前身の 1 つである日本鉄道建設公団（以下「公団」という。）は、昭和 39 年 3 月 23 日に日本鉄道建設公団法（昭和 39 年法律第 3 号。以下「旧公団法」という。）に基づき、「鉄道の建設等を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与するとともに、大都市の機能の維持及び増進に資すること」を目的として設立されました。なお、平成 10 年 10 月に、国鉄長期債務等の抜本的な処理を図るため、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）が施行され、日本国有鉄道清算事業団（以下「清算事業団」という。）は解散し、清算事業団が行っていた旧国鉄職員の年金給付費用等の支払業務等を公団が引き継ぎました。

また、当機構のもう 1 つの前身である運輸施設整備事業団（以下「事業団」という。）は、平成 9 年 10 月 1 日に、鉄道整備基金（平成 3 年 10 月設立。その前身は、昭和 62 年 4 月設立の新幹線鉄道保有機構。以下「旧基金」という。）と船舶整備公団（昭和 34 年 6 月国内旅客船公団として設立。その後、特定船舶整備公団を経て昭和 41 年 12 月に名称変更。）とが統合して、運輸施設整備事業団法（平成 9 年法律第 83 号。以下「旧事業団法」という。）に基づき、「鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を推進するための助成その他の支援を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究に関する業務を行うことにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること」を目的として設立されました。

(2) 資本金の構成

当機構の資本金は 745 億 118 万 804 円（平成 16 年 10 月 1 日現在）であり、735 億 118 万 804 円が政府出資金、残り 10 億円が日本政策投資銀行からの出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

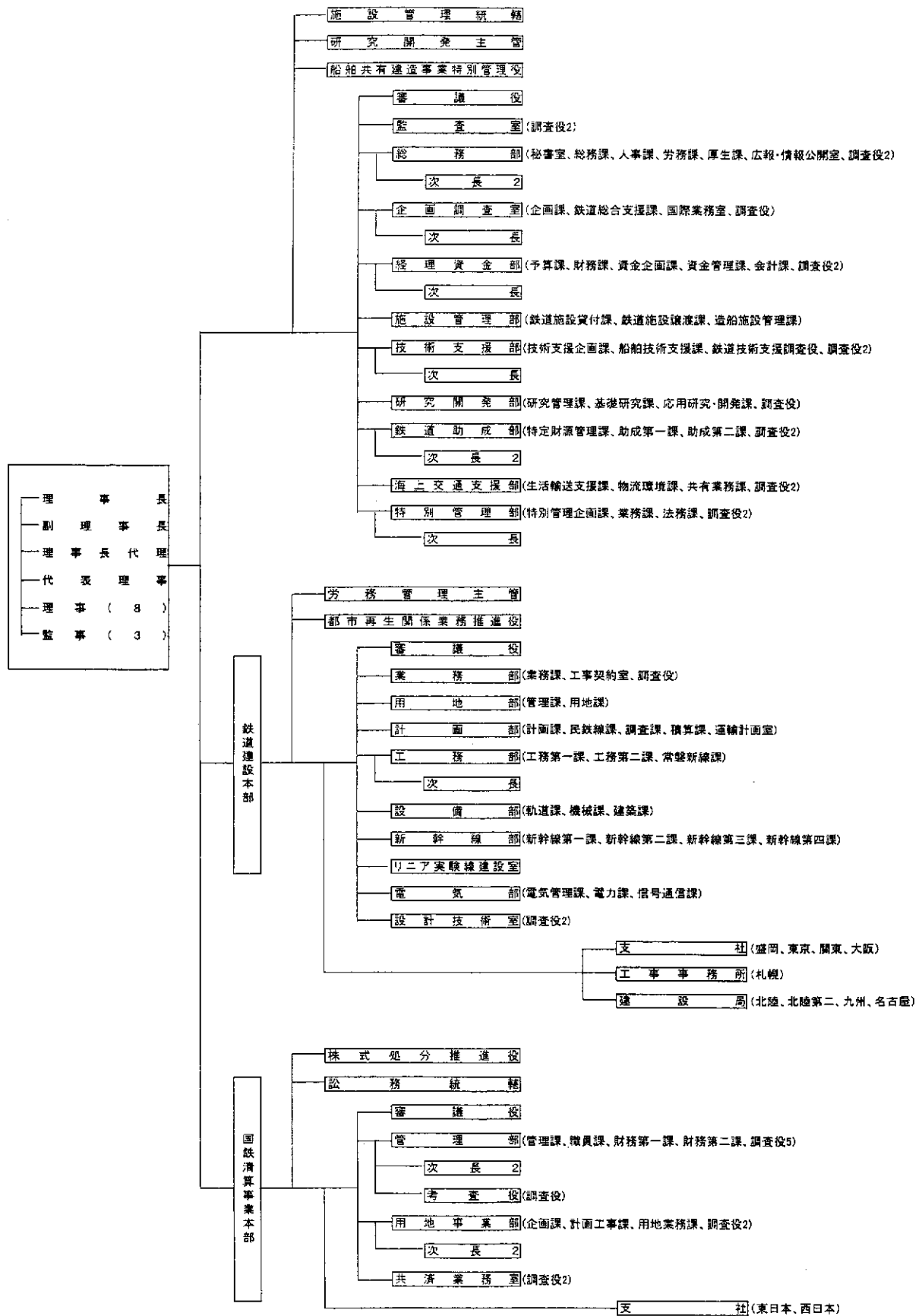
（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	56,170
船舶勘定	16,165
造船勘定	2,000
基礎的研究等勘定	66
助成勘定	100
特例業務勘定	-
資本合計	74,501

※造船勘定の 20 億円のうち、10 億円が日本政策投資銀行からの出資金です。

(3) 組織図

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構組織図



(平成16年4月1日現在)

(参考) 当機構の職務及び権限

- ① 役員として理事長及び監事3名を置きます。この他、役員として副理事長1名及び理事8人以内を置くことができます。
- ② 副理事長は、理事長の定めるところにより、機構を代表し、理事長を補佐して機構の業務を掌理します。
- ③ 理事は、理事長の定めるところにより、理事長（副理事が置かれているときは、理事長及び副理事長）を補佐して機構の業務を掌理します（機構法第7条及び第8条）
- ④ 監事は、当機構の当該事業年度の財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る）及び決算報告書を監査します（通則法第39条）。

(4) 日本政府との関係について

① 主務大臣について

機構法第27条により、当機構の主務大臣は国土交通大臣とされており、国土交通大臣は、通則法に基づき、理事長及び監事の任命及び解任、業務方法書の認可、財務諸表の承認等を行います。

② 役員について

当機構の理事長及び監事については、通則法第20条第1項及び第2項により国土交通大臣が任命し、理事については同条第3項により理事長が任命しております。なお、通則法第23条により、国土交通大臣又は理事長は、それぞれの任命に係る役員を解任することができるとなっております。

③ 業務運営について

(ア) 業務方法書

通則法第28条により、当機構は、業務方法書を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされております。これを変更しようとするときも同様です。

(イ) 独立行政法人評価委員会

通則法第12条により、当機構の業務の実績に関する評価等を行うため、当機構を所管する国土交通省に独立行政法人評価委員会（以下「評価委員会」という。）が設置されております。

(ウ) 中期目標

通則法第29条により、国土交通大臣は、あらかじめ評価委員会の意見を聴き、3年以上5年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定め、これを指示するとともに公表しなければならないとされております。これを変更したときも同様です。

(エ) 中期計画

通則法第30条により、当機構は、前述の中期目標を達成するための計画（以下「中期計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとなっており、これを変更しようとするときも同様です。なお、国土交通大臣は、中期計画の認可をしようとするときは、あらかじめ評価委員会の意見を聴かなければならないとされております。

(オ) 年度計画

当機構は、毎事業年度の開始前に、中期計画に基づき、その事業年度の業務運営に関する計画（以下「年度計画」という。）を定め、国土交通大臣に届け出るとともに、公表しなけれ

ばならないとされております。これを変更したときも同様です。

(カ) 評価等

通則法第 32 条により、当機構は、各事業年度における業務の実績について評価委員会の評価を受けなければならないとされております。なお、評価委員会は当該評価を行ったときは、遅滞なく、当機構のほか「総務省組織令」(平成 12 年政令第 246 号)で定める「政策評価・独立行政法人評価委員会」(以下「審議会」という。)に評価結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対して業務運営の改善その他の勧告をすることができるとされております。また、通知内容は公表しなければならないとされております。

- ・当機構は、通則法第 33 条により、中期目標の期間の終了後 3 月以内に、当該中期目標に係る事業報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、通則法第 34 条により、中期目標の期間における業務の実績について、評価委員会の評価を受けなければならないとされております。評価委員会は当該評価を行ったときは、遅滞なく当機構のほか審議会に評価結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対して、業務運営の改善その他の勧告することができるとされております。また、通知内容は公表しなければならないとされております。
- ・通則法第 35 条第 3 項により、審議会は、当機構の中期目標の期間終了時において、主要な事務及び事業の改廃に関し、国土交通大臣に勧告することができるとされております。また、通則法第 35 条第 1 項及び第 2 項により、国土交通大臣は、当機構の中期目標の期間終了時において、評価委員会の意見を聴いたうえで、当機構の業務を継続させる必要性、組織の在り方その他その組織及び業務の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、所要の措置を講ずるものとされております。

(5) 当機構の業務内容について

① 鉄道建設業務

当機構は、新幹線の建設等による国土交通軸を形成するための政策遂行機関としてその使命を果たすとともに、大都市においては、都市機能の維持、交通環境の整備等に、そして、地方においては経済基盤の強化、地域格差の是正に、総合鉄道技術を有する唯一の全国規模の公的機関として責務を果たしています。

当機構の鉄道建設等の業務は、新幹線鉄道、幹線鉄道、都市鉄道、津軽海峡線及び受託業務に大きく区分されます。

(ア) 新幹線鉄道

新幹線鉄道は、全幹法の成立によってその計画・実施が具体化されたものです。新幹線鉄道の建設は、当初、当機構の前身たる日本鉄道建設公団と国鉄が建設主体となっていました。が、昭和 62 年の国鉄の民営化に伴い、「旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律」(昭和 62 年法律第 104 号)に基づいて、整備新幹線の建設主体は旧日本鉄道建設公団に一元化されました。

整備新幹線の整備については、必要の都度、政府・与党の整備新幹線検討委員会における検討結果に基づいて、国の方針として整備計画が決められています。

整備新幹線は平成 9 年 10 月に北陸新幹線(高崎・長野間)、平成 14 年 12 月に東北新幹線(盛岡・八戸間)、平成 16 年 3 月に九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)が開業しました。現在、東北新幹線(八戸・新青森間)、北陸新幹線(長野・富山間、石動・金沢間)及び九州

新幹線（博多・新八代間）の建設が進んでいます。

整備新幹線は、機構法及び同法施行令に基づいて当機構が保有主体となり、完成後は営業主体となるＪＲ旅客会社へ有償で貸し付けられることとなります。

整備新幹線の建設資金については、整備新幹線の貸付料収入の一部を充てた後、国及び地方公共団体が２：１の割合で負担することとされており、有利子資金の投入を前提としない全額公的無償資金投入型となっています。

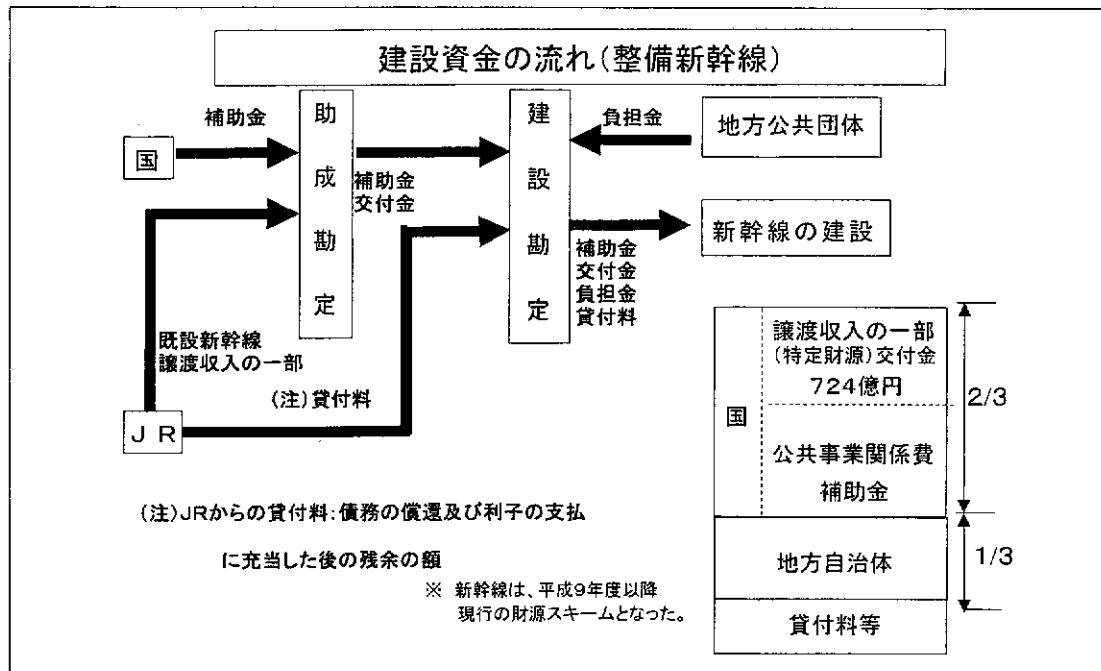
整備新幹線の貸付料は、投下資本の回収を前提として決定されるものではなく、営業主体（ＪＲ旅客会社）の受益の程度を勘案して算定される仕組みとなっています。

整備新幹線（整備計画路線）

線 名	区 間	延 長	備 考
北海道新幹線	新青森・札幌	360km	未着工
東北新幹線	盛岡・八戸	97km	平成14年12月開業
	八戸・新青森	82km	建設中
北陸新幹線	高崎・長野	117km	平成9年10月開業
	長野・富山	170km	建設中
	富山・石動	35km	未着工
	石動・金沢	24km	建設中
	金沢・大阪	254km	未着工
九州新幹線 （鹿児島ルート） （長崎ルート）	博多・新八代	130km	建設中
	新八代・西鹿児島	127km	平成16年3月開業
	新鳥栖・長崎	118km	未着工
計	完 成	341km	
	建 設 中	406km	
	未着工区間	768km	
合 計		1,515km	駅間距離

[新線等調査]

線 名	調 査 概 要
中 央 新 幹 線	東京都・大阪市間の地形、地質等に関する調査
四 国 新 幹 線	本州・淡路間の海底トンネル部に係る区間の地形、地質等に関する調査
中 央 リ ニ ア 調 査	大深度地下利用調査等



(イ) 幹線鉄道

幹線鉄道は、主要幹線及び大都市交通線、地方開発線並びに主要幹線鉄道線に区分されます。

(i) 主要幹線及び大都市交通線

国鉄時代に公団が国鉄新線（CD線）として建設していたもので、現在は当機構が貸付事業等を行っています。これは、昭和30年代の国鉄が、既設線の改良工事等に専念せざるを得ない状況の中で、大都市、主要都市の輸送力の強化を目的としてスタートした新線建設事業であり、主要な線としては武蔵野線、京葉線、根岸線、湖西線等があります。これらの全線は現在JR本州3社へ貸し付けられています。

(ii) 地方開発線

国鉄時代に公団が国鉄新線（AB線）として建設していたもので、昭和55年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和55年法律第111号）により一時中断しましたが、その後、日本国有鉄道改革法等施行法（昭和61年法第93号）により、第3セクターの発足とともにあらためて地方鉄道新線として工事を再開した線です。建設資金については国の全額補助対象となっています。完成後、事業主体に無償譲渡されます。なお、1線だけ残っていた阿佐線も、平成14年7月に開業しました。

(iii) 主要幹線鉄道線

大都市圏と地方の中核都市とを連絡する中距離連絡鉄道として新幹線鉄道と直接又は間接に接続する高速性等を有した旅客輸送経路及び長距離貨物輸送のための鉄道と位置づけられているもので、幹線鉄道的高速化を目的とした無利子貸付制度が適用されてい

ます。これに該当する線区として田沢湖線、奥羽線、東海道線（貨物）、智頭線等があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されています。

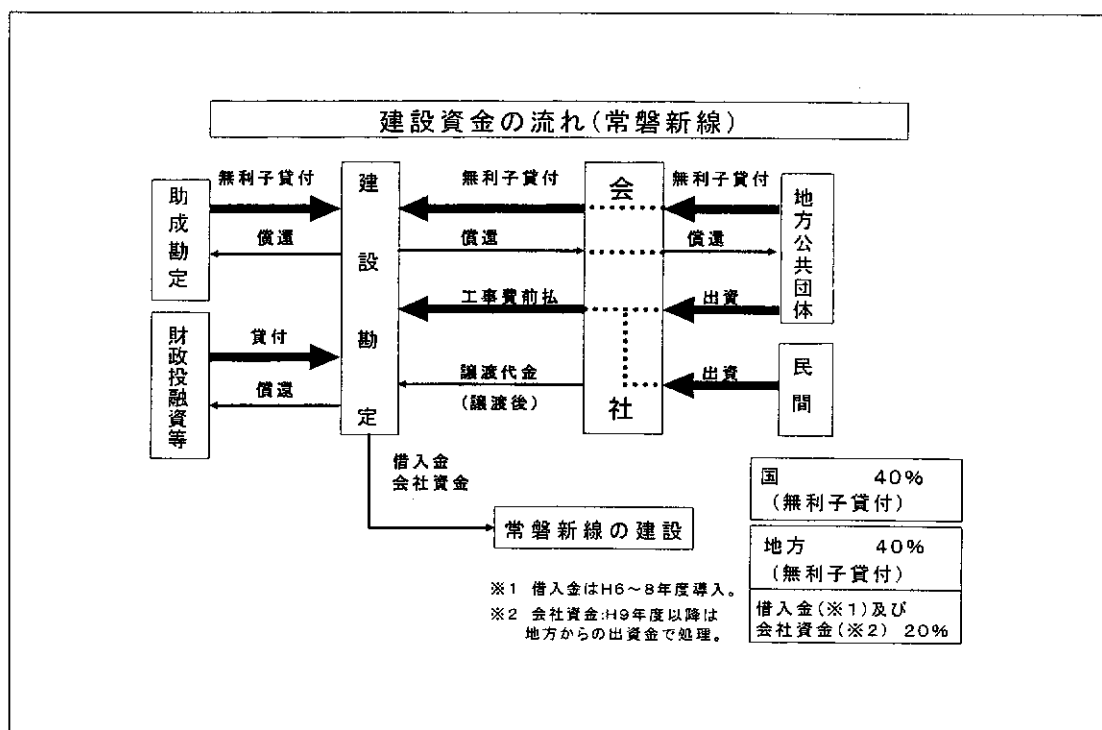
（ウ）都市鉄道

都市鉄道は、大都市圏その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置づけられています。事業の採択の前提として、定期的に運輸政策審議会（現交通政策審議会）において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められています。

都市鉄道は、民鉄線及び都市鉄道線に区分されます。

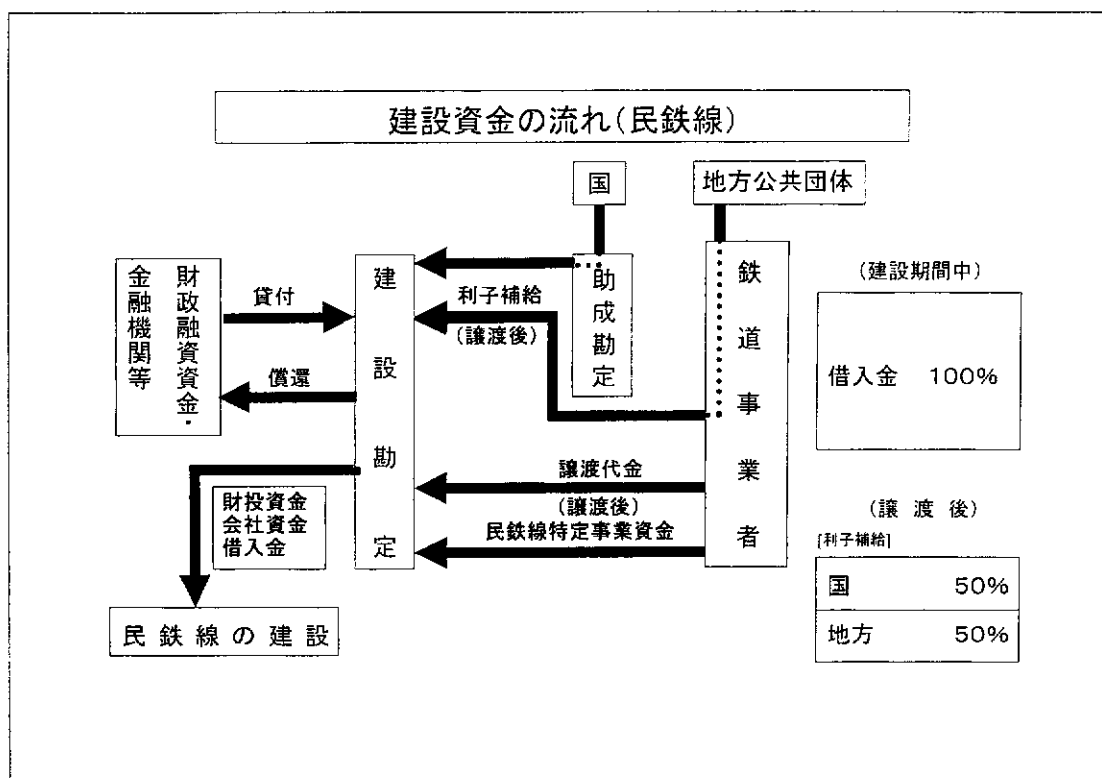
（i）民鉄線

大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）における民鉄線の建設及び大改良を行うことにより、輸送力の増強と通勤・通学の混雑の緩和を目的としたものであり、現在建設中の路線としては、埼玉高速鉄道線、小田急小田原線等があります。



（ii）都市鉄道線

平成3年に設立された鉄道整備基金（旧事業団）を承継した当機構が行う混雑率緩和等輸送力増強を目的とした無利子貸付について、工事施行認可を得た鉄道事業者がその貸付けを受けるために、事業認定申請を国土交通大臣に行い、併せて当機構に工事の申出を行うものであり、主要な線として筑肥線（譲渡済）及び常磐新線（建設中）等があります。



これら民鉄線、都市鉄道線はともに鉄道事業者が利用者負担を原資とした通常の資金調達のみにより鉄道整備を行うのには限界があることから、当機構が調達する長期安定資金を財源として鉄道施設の新設・大改良を図るものです。鉄道事業者は、建設費等を削減することのメリットのほか、建設要員を十分に抱えていない鉄道事業者が当機構へ建設を依頼することにより要員の手当や開業後の要員を抱える問題が解消できること、当該建設費等については鉄道施設を譲り受けた後、長期割賦で返済できることから、当機構工事は積極的に活用されています。

(エ) 津軽海峡線(青函トンネル)

津軽海峡線は、本州と北海道を結ぶ延長約 88 km の路線であり、世界第一位の長大トンネルである青函トンネル(延長約 54 km)を含むものです。青函トンネルは、昭和 46 年に本工事に着手し、以後 17 年の歳月を費やし、昭和 63 年に完成しました。この工事は、昭和 29 年の洞爺丸の悲惨な事故から国民の強い要望として実現化の運動が長年にわたって続けられてきた経緯があり、これは国家的財産といっても過言ではありません。現在は当機構が保有主体となって J R 北海道へ貸し付けており、貸付料は租税及び管理費程度としています。当機構の前身である公団が施工主体であることから当該トンネルの機能・設備等を熟知しており、将来にわたって健全な鉄道施設としての維持を図るべく、海底部構造物の検査等を実施しているところです。また、平成 11 年度から、青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として防災設備、通信施設等の改修工事にも着手しています。この機能保全に要する資金については、国が 3 分の 2、J R 北海道が 3 分の 1 を負担しています。

〈改修資金の内訳〉

公共事業関係費（補助金） 2 / 3	J R 北海道負担金 1 / 3
-----------------------	---------------------

（オ）受託業務

受託業務は、業務方法書第 13 条第 3 項の規定により、自治体や鉄道事業者からの委託に基づき、建設工事及び計画調査業務について行うものです。

現在当機構の受託業務としては、建設工事では中部国際空港連絡線、仙台空港線等 4 線を実施中です。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、川崎縦貫高速鉄道線、成田新高速鉄道線等の受託調査を実施する予定です。

このように当機構に対する委託業務が増えてきている状況は、その整備主体が、官民合体した第 3 セクター鉄道会社が主であり、整備主体自身は建設技術者を抱えていないこと、さらには、国鉄が民営化された後、東日本旅客鉄道株式会社（以下「J R 東日本」という。）を含め、建設に係る技術よりもむしろ施設の維持管理に係る技術が主体となっていること等が背景となっています。このことは、民鉄事業者も同様で、事業運営（経営）に重点が置かれるようになってきていることに起因しているものと思われます。当機構が各鉄道事業者の技術面の支援機関として調査等も含めて委託されているのは、各鉄道事業者が各社単独で建設要員を抱えるよりも、現在、唯一の全国をカバーする公的鉄道技術集団として、高度の技術力を有する当機構を活用する方が国民経済的にも効率的と考えているからと思料されます。なお、建設工事の財源は、鉄道事業者からの資金を充当し、完成後は鉄道施設を当該鉄道会社に引き渡すこととなります。

〔受託工事〕

受 託 件 名	委 託 者	受 託 内 容	備 考
中 部 国 際 空 港 線	中部国際空港連絡鉄道株式会社 中部国際空港株式会社	新線建設	
仙 台 空 港 線	仙台空港鉄道株式会社	新線建設	
愛 知 環 状 鉄 道 線	愛知環状鉄道株式会社	高速化・駅設備新設	
山 梨 リ ニ ア 実 験 線	（財）鉄道総合技術研究所 東海旅客鉄道株式会社	用地買収及び開業関係 （電気）設備取替	

〔受託調査〕

受 託 件 名	委 託 者	受 託 内 容	備 考
川崎縦貫高速鉄道線調査	川崎市	工事施行認可図書作成	平成13年5月 鉄道事業許可
地下鉄7号線延伸線調査	埼玉県	事業許可申請に資する調査	
成田新高速鉄道線調査	成田高速鉄道アクセス株式会社	工事施行認可図書作成	平成14年7月 鉄道事業許可
都市鉄道整備等基礎調査	(財)運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
白新線・信越本線、高速化・ 新幹線直通運転化調査	山形県、新潟県	鉄道整備に係る基礎調査	
高速鉄道建設促進事業	国土交通省	高速鉄道技術の海外普及促進事業	
高速鉄道支援事業	国土交通省	アジア諸国への高速鉄道整備支援事業	

② 船舶共有建造業務

船舶共有建造業務における業務フロー

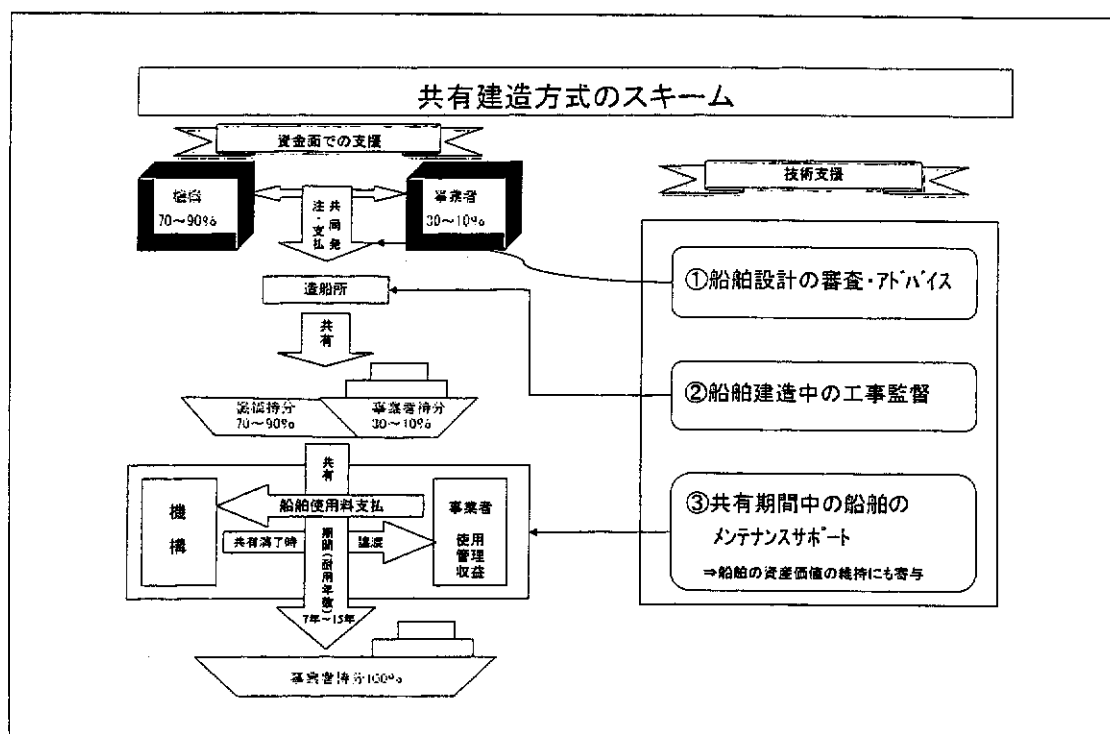
共有船舶の建造はこれまでも国内海運の安定かつ確実な輸送に貢献してきたところですが、特に平成13年12月「特殊法人等整理合理化計画」により平成14年度からは共有建造の対象を以下の「真に政策的必要性のあるもの」に重点化することとなりました。

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

以上の方針の下、機構は船舶共有建造業務に関し、業務方法書において、以下の業務を行うこととされています。

- ・海上運送業者と費用を分担して船舶を建造し、当該船舶を当該海上運送事業者と共有するとともに、これを当該海上運送事業者の使用させ、及び当該船舶を当該海上運送事業者に譲渡すること（業務方法書第17条及び19条）。
- ・共有建造により船舶を建造する海上運送事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは改造又は保守若しくは修理に関する技術的援助（これに附帯する業務を含む。）を行うこと（業務方法書第26条）。

なお、当機構は、業務方法書第 20 条の規定により、上記船舶を共有する者から、当該船舶の使用料を徴収するものとし、その金額は業務方法書第 21 条に従って定められています。また、技術的援助を受託した場合には、業務方法書第 26 条の規定によりその業務に要する費用を委託者に負担させるものとされています。



上記のほか、当機構は、機構法附則第 11 条第 1 項第 1 号及び同 4 項の規定により、当分の間以下の業務を行うこととされています。

- ・機構法附則第 11 条第 1 項第 1 号の規定に基づき、機構法附則第 14 条の規定による廃止前の旧事業団法附則第 15 条の規定による廃止前の船舶整備公団法（昭和 34 年法律第 46 号）第 19 条第 1 号の規定により改造した国内旅客船を一定の海上運送事業者の使用させ、及び当該者にこれを譲渡すること（これに附帯する業務を含む。）（業務方法書第 28 条）。
- ・機構法附則第 11 条第 1 項第 1 号の規定に基づき、旧事業団法第 20 条第 1 項第 5 号の規定により建造した貨物船を旧事業団法第 2 条第 9 号の海上貨物運送業者又は同条第 10 号の貨物船貸渡業者に使用させ、及び当該者にこれを譲渡すること（これに附帯する業務を含む。）（業務方法書第 29 条）。
- ・機構法附則第 11 条第 4 項の規定に基づき、機構法の施行の際現に旧事業団法第 20 条第 1 項第 8 号の規定により事業団が締結している貸付契約及び同項 9 号の規定により事業団が締結している保証契約に係る業務を行うこと（業務方法書第 30 条）。
- ・機構法附則第 11 条第 1 項第 3 号の規定により、内航海運組合法（昭和 32 年法律第 162 号）第 58 条において準用する同法第 8 条第 1 項第 5 号に掲げる事業（組合員が保有する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整をする事業）を行う内航海運組合連合会に対して、当該事業に必要な資金の一部の貸付けを行うこととされています。

(参考) 共有建造事業の未収金対策への取り組みについて

1. 経緯及び現状認識

共有建造事業に係る未収金については、経済状況の低迷に伴う荷動きの低下と物流コスト削減の動き、船腹調整廃止等の規制緩和の影響等により、平成 10 年度以降増加しており、平成 9 年度末には約 107 億円であったものが、平成 15 年度末には約 452 億円となっています。これを年度別にみると、平成 11 年度が単年度の未収金増加額のピークであり、以降単年度の増加額は減少しています。

過去 6 年間の未収金の推移

(単位：百万円)

	旅 客 船	貨 物 船	貸 付 金 息	売却代金等 未 収	計	前年度比増加額
平成 10 年度	(946) 7,333	9,523	24	798	17,678	6,970
平成 11 年度	(922) 9,021	16,011	30	1,704	26,766	9,088
平成 12 年度	(811) 11,831	22,452	32	1,270	35,584	8,818
平成 13 年度	(747) 13,735	25,912	29	1,320	40,997	5,413
平成 14 年度	(660) 16,304	28,226	32	545	45,107	4,110
平成 15 年度	(310) 15,808	29,048	30	333	45,219	112

注 1. () は、内数で離島航路事業者の年間使用料を翌年度 4 月に一括して支払う特約を締結しているものです。

これらは、年度末に未収金として経理処理されますが、翌年度 4 月に国の補助金等を原資に一括返済されます。

注 2. 貨物船には、内航船、近海船、係留船を含みます。

注 3. 平成 15 年度は平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間です。

過去 6 年間の貸倒損失の推移

(単位：百万円)

	旅 客 船	貨 物 船			貸付金等	合 計
		内 航 船	近 海 船	係 留 船		
平成 10 年度	—	—	555	—	—	555
平成 11 年度	416	173	—	—	14	603
平成 12 年度	—	423	—	—	—	423
平成 13 年度	—	287	—	398	—	684
平成 14 年度	—	2,366	—	—	—	2,366
平成 15 年度	—	—	—	—	58	58
合 計	416	3,249	555	398	72	4,689

注. 「貸付金等」とは貸付金利息及び求償権等を含む。

2. 未収金対策の内容

① 共有船問題対策本部等の設置

事業団において平成 11 年 12 月、理事長を本部長とする対策本部を設置して、未収金問題の現状把握と対策の強化について協議し、未収金対策を進めてきましたが、機構においても引き続き、理事長代理を本部長とする対策本部を設置し、未収金対策に総合的に取り組んでいます。

また、平成 13 年 4 月には、債権回収体制を強化するため、未収事業者を多数抱える貨物船担当の業務第三部に特別管理課と法務課を設置しました。独法化後は債権回収体制の一層の強化を図るため、組織を改編し特別管理部を設置した上で、同部に特別管理企画課、

業務課、法務課を置きました。

② 計画的な未収金回収対策

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

(ア) リスケジュール計画の策定

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

具体的には平成 13 年度初には未収金の中でリスケジュール計画が策定されたものが、再生・更生計画が認可されたものを含め、全体の 37%にすぎなかったものが、平成 15 年 9 月末には、約 60%にまで増加して、計画的な回収が進みつつあります。

(イ) 適切な法的処理

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

具体的には、会社更生手続、民事再生手続等において、事業の継続が認められた場合には、当該手続開始以後発生する機構債権は事業継続に必要な債権（共益債権）として優先的な弁済が認められることが確立しつつあり、また、未収金債権についても、事業継続への必要性を強く主張するなどにより、最大限の回収に努めています。このため、例えば過去 3 年間に決着した法的処理事例について回収率をみると、90%を超える実績をあげています。

(ウ) その他の未収事業者の取り扱い

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

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

具体的には、平成 13 年度初には未収金の取り扱いについて協議中であつたもの（即ち、計画的な回収の見込みが立っていなかったもの）が全体の約 44%を占めていましたが、平成 15 年 9 月末には約 17%にまで減少しています。

(エ) 未収金回収努力の継続

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

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

- ・関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告、破産申立予告等を行う。

3. 未収金管理体制の強化についての進捗状況

- ① 未収金は、各種対策の結果、平成 11 年度をピークに年度毎の増加額自体は減少傾向に転じています。
- ② 上記で述べたように未収事業者の中には、既にリスケジュール等により計画的な回収が図られているものが多数含まれており、未収金のうち相当部分は回収の目途が立ったものとなっています。使用料の回収率も、着実に改善してきており、平成 12 年には約 85% であったものが、最近では約 90% 程度のレベルに改善してきています。
- ③ また、建造審査に当たっては、事業者や用船者の財務状況、建造予定の船舶の運航採算性等を綿密に調査・分析を行うとともに、第三者への委託による事業者等の調査をはじめ、用船料に係る機構の直接受領、第三者の債務保証などの債権保全を講ずるなど適正な審査を実施し、かつ管理部門との密接な連携を図るなど、未収金発生防止に努めているところです。
- ④ しかしながら、海運業界の経営状況はきわめて厳しいものがあり、(i)既に破産してしまった事業者だけでなく、今後も、(ii)破産または会社清算に当たって、共有船舶を売却しても大きな売却損が生じる場合、(iii)経営のさらなる悪化により、リスケジュール計画に沿った支払いも不可能になる場合等、未収金の回収が不可能となる場合が生じることは想定せざるを得ません。機構では、このような状況を正確に把握しつつ、今後も厳正な態度で未収金の回収を図ってまいります。

③ 高度船舶技術業務

当機構は船舶の性能を著しく向上させる高度船舶技術に対して、以下の 3 つの方法により支援を行っています。

- (ア) 研究開発促進助成業務：民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金に充てるための助成金を交付するもので、助成率は試験研究資金総額の 2 分の 1 が上限です。財源は国からの補助金です。
- (イ) 研究開発円滑化助成業務：民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金を日本政策投資銀行から借り入れた場合、利子の支払いに必要な資金に充てるための助成金を交付するものです。財源は信用基金（48 億円）の運用益です。
- (ウ) 債務保証：民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金又は高度船舶技術を用いた船舶等の製造に必要な資金の借入に係る債務の保証を行うものです。

当機構は、業務方法書においては以下の業務を行うことと規定されています

- ・試験研究資金に充てるための助成金の交付を行うこと（業務方法書第 31 条）。

なお、業務方法書第 32 条の規定により、試験研究実施者及び試験研究実施者から助成対象事業の成果を継承した者から、助成対象事業の成果の利用により得た収入又は利益の一部を納付金として徴集するものとし、これを助成金を交付する事業に必要な資金に充てることとされています。

- ・金融機関からの試験研究資金の借入れに係る利子の支払に必要な資金に充てるための助成金の交付を行うこと（これに附帯する業務を含む。）（業務方法書第 34 条）。

- ・試験研究資金又は高度船舶技術を用いた船舶等の製造に必要な資金の借入に係る債務の保証を行うこと（これに附随する業務を含む。）（業務方法書第36条）。
- ・政府以外の者の委託を受けて行う高度船舶技術に関する試験研究業務（業務方法書第41条第1項）。

なお、この業務に要する費用は委託者が負担するものとされています（業務方法書第41条第3項）。

- ・高度船舶技術に関する情報の収集、整理及び提供を行うこと（業務方法書第42条第1項）。

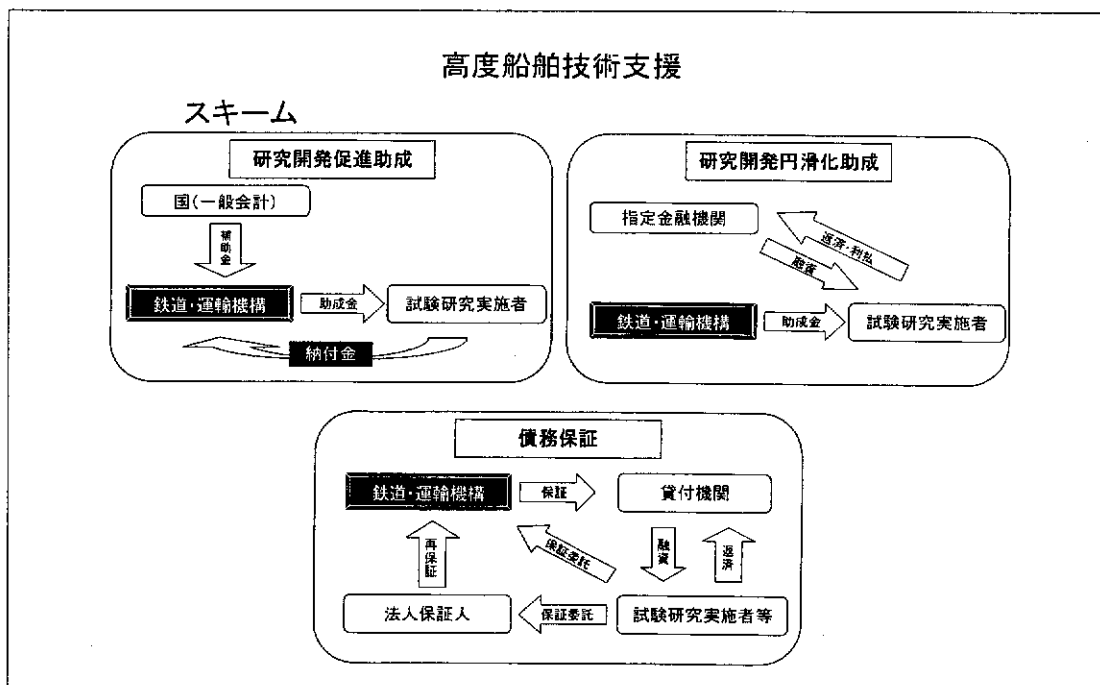
なお、この業務に要する費用は必要に応じてその情報の提供を受けた者が負担するものとされています（業務方法書第42条第2項）。

- ・高度船舶技術に関する調査を行うこと（業務方法書第43条第1項）。

なお、委託を受けてこの業務を行う場合、業務に要する経費は委託者が負担するものとされています（業務方法書第43条第3項）。

上記のほか、当機構は、機構法附則第11条第1項第2号の規定に基づき、運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律（昭和53年法律第47号）附則第8条の規定による廃止前の造船業基盤整備事業協会法（昭和53年法律第103号）第29条第1項第2号から第4号に掲げる以下の業務を行うこととされています。

- ・買収した設備の管理及び譲渡又は廃棄を行うこと。
- ・買収した土地の再利用のための造成その他の管理及び譲渡を行うこと。
- ・造船業基盤整備事業協会法第33条第1項規定の納付金を徴収すること。

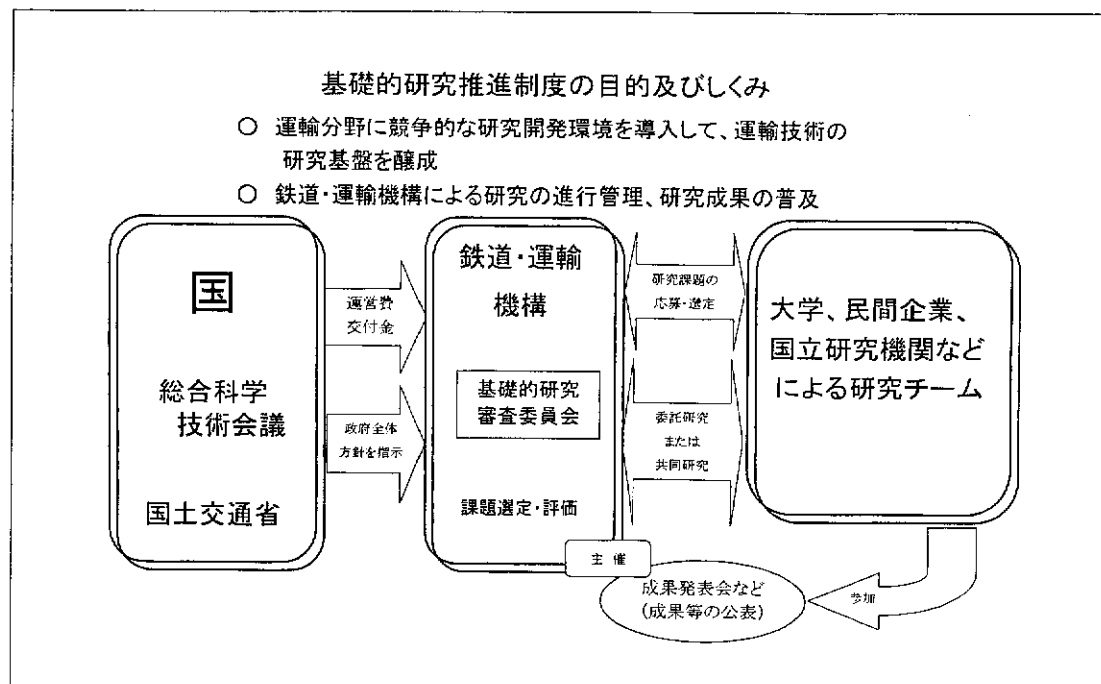


④ 基礎的研究業務

基礎的研究推進制度は、国費による研究開発に競争的環境を導入して基礎研究に力を入れていこうとする科学技術基本法（平成7年11月15日法律第130号）における科学技術基本計画に基づいて、技術創造立国の推進政策の一環として始められたものです。

業務方法書においては以下の業務を行うことと規定されています。

- ・陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図るために必要な運輸技術に関する基礎的研究（これに附帯する業務を含む。）を行うこと（業務方法書第 45 条）。
- ・業務方法書第 48 条に定める方法により基礎的研究の成果の普及（これに附帯する業務を含む。）を図ること（業務方法書第 48 条）。



⑤ 鉄道助成業務

当機構は国の一般会計からの補助金と JR 本州 3 社からの新幹線譲渡収入等を財源として以下の業務を行っています。

(ア) 旧事業団から承継した国鉄長期債務等の償還及び利子の支払い

(イ) 補助金の交付等

(i) 都市鉄道整備助成

大都市交通の大きな担い手である地下鉄や大都市とその周辺を結ぶニュータウン鉄道、さらには都市と空港を結び、広く利便を向上させる空港アクセス鉄道の新線建設、都市開発と一体的に行う鉄道駅の総合改善事業等を行う鉄道事業者等に対し助成を行っています。

(ii) 主要幹線鉄道整備助成

主要幹線においては、到達時間短縮等の輸送サービス向上を図るための軌道強化等による高速化工事やモーダルシフトの促進に資する鉄道施設の改良が進められており、これらの工事を行う鉄道事業者等に対し助成を行っています。また、鉄道網整備のための調査に対しても助成を行っています。

(iii) リニア等鉄道技術開発推進助成

鉄道に関する次世代の技術開発を促進するため、超電導磁気浮上式鉄道（リニアモーターカー）の実用化に向けた技術開発、駅ホームからの転落事故、踏切事故を防止する

ための次世代型障害物検知システムの技術開発及び在来線の高速化に伴う安全・環境対策等に関する技術開発を行う（財）鉄道総合技術研究所等に対し助成を行っています。

(iv) 安全・防災対策等助成

鉄道の安全確保や輸送サービスの向上のための鉄軌道施設の改良に関する事業、大規模な鉄道災害復旧事業、踏切に踏切遮断機を設置する事業等を行う鉄道事業者等に対し助成を行っています。

(v) 当機構の鉄道建設業務に対する新幹線鉄道建設助成

現在、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年5月18日法律第71号）に基づき3線4区間（406km）の整備新幹線の建設が推進されています。また、整備新幹線の環境影響評価、工事を円滑に実施するための調査などの建設推進高度化事業を実施しています。これらの事業を行う鉄道・運輸機構建設勘定に対し、鉄道・運輸機構助成勘定では事業資金と補助金の繰入れを行っています。

(ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

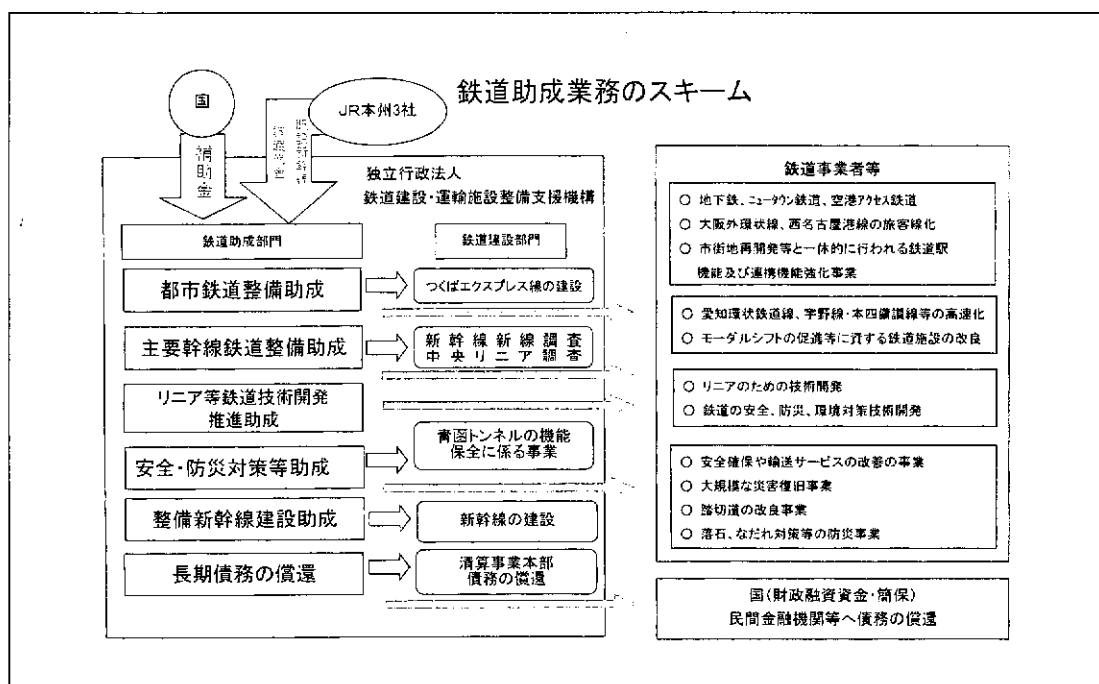
・鉄道・運輸機構助成勘定は、新幹線譲渡収入を財源として、新幹線鉄道の輸送力増強に伴う必要な大改良に関する事業を行う鉄道事業者のために、日本政策投資銀行を介して低利資金の融通を行っております。（なお、当該事項に係る業務につきまして、平成8年度までであり、その後新規貸付は行っておりません。当該事項に係る貸付金残高は、平成15年9月末現在1,489百万円です。）

・また、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業を行う旧公団（鉄道・運輸機構建設勘定）に対し、JR本州3社からの新幹線譲渡収入を財源とした無利子貸付（現在、新規の貸付は常磐新線建設に対するもののみ）を行っております。（平成15年9月末現在における旧公団（鉄道・運輸機構建設勘定）向け貸付金残高は、309,849百万円です。事業団・公団から機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は鉄道・運輸機構助成勘定と鉄道・運輸機構建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）

旧帝都高速度交通営団（現東京地下鉄株式会社）に対する無利子貸付については、平成10年度までであり、その後新規貸付を行っておりません。（平成15年9月末現在における旧帝都高速度交通営団（現東京地下鉄株式会社）向け貸付金残高は72,381百万円です。）

(参考) 無利子貸付に係る業務について

当勘定における無利子貸付は、旧公団（鉄道・運輸機構建設勘定）または旧帝都高速度交通営団（現東京地下鉄株式会社）の申請に基づいて、旧事業団時代に国土交通省がその事業内容及び収支採算性等について審査を行ったうえ、事業認定を行ったものを事業対象としております。当機構は、政策に基づく国土交通大臣からの事業認定に基づき無利子貸付を行い、その貸付条件（償還条件）及び貸付率は、旧事業団法、旧事業団法政令等に基づき国土交通大臣が定める「業務実施方針」及び国土交通大臣の承認を得て定めた「運輸施設整備事業団無利子貸付要綱」（機構への移行・統合後は、機構法政令及び国土交通大臣の指示によって作成・公表した「鉄道建設・運輸施設整備支援機構都市鉄道整備事業資金繰入基準」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構無利子貸付要綱」）の規定をもとに決定されました。



⑥ 国鉄清算業務

機構は国鉄清算事業本部に係る業務に関し、主として以下の業務を行うこととされています。

- ・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条第1項第1号の規定に基づき、以下の費用等の支払いについて、計画的かつ確実に実施する業務（業務方法書第58条）。

（ア）日本国有鉄道の職員であった者等に係る恩給の支払いに充てるべき費用。

（イ）日本国有鉄道の職員であった者等に係る年金追加費用等に要する費用。

（ウ）日本鉄道共済組合の長期給付事業の厚生年金保険への統合に伴う費用負担に充てるものとして機構が負担するとされた額。

- ・債務等処理法第13条第1項第2号の規定に基づき、業務の遂行に必要な資金に充てるため、特例業務に係る資産の処分を公正かつ適切に行うこと（業務方法書第59条第1項）。
- ・債務等処理法第13条第1項第3号の規定に基づき、特例業務に係る資産の処分の効果的な推進に寄与するよう、特例業務に係る土地に係る宅地の造成及びこれに関連する施設の整備並びに当該宅地及び施設の管理及び譲渡を行うこと（業務方法書第60条第1項）。
- ・必要に応じて、債務等処理法第13条第2項の規定に基づき、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第1条第3項の会社の株式処分を効果的に推進するため特に必要がある場合には、当該会社に対し、当該会社の事業の用に供する施設の整備その他当該会社の経営基盤の強化を図るために必要な資金の貸付けを行うこと（業務方法書第63条）。

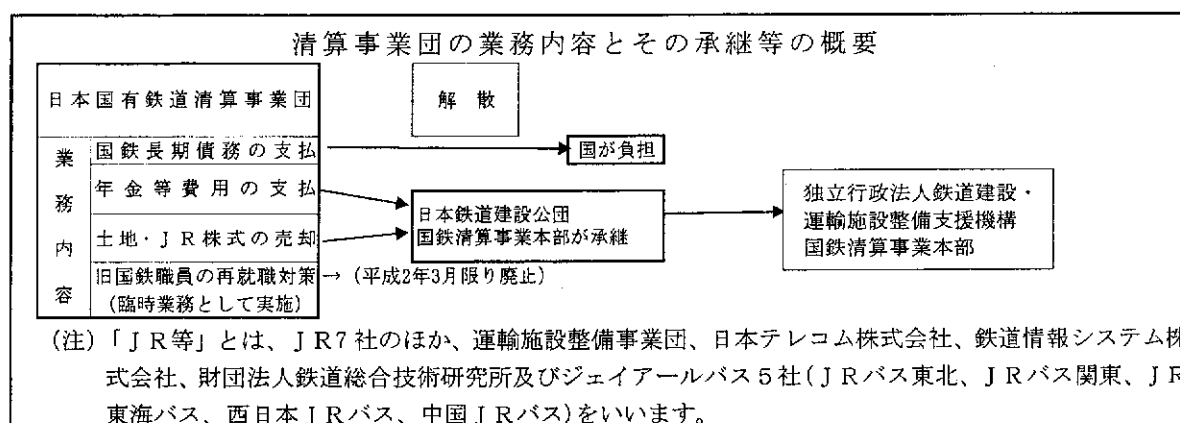
昭和62年の国鉄改革の実施に伴って発足した清算事業団は、国鉄から引き継いだ国鉄長期債務等の償還のため、約11年半余にわたって国鉄から承継した土地やJR株式の処分を行ってきましたが、清算事業団発足後の地価高騰に伴う土地の売却の凍結やその後の地価の下落、株式市況の低迷のほか、毎年度の金利及び年金等の負担に加え、新たに発生した厚生年金移管金負担金等により国鉄長期債務等は清算事業団発足時を上回ることとなりました。

このような状況の下、政府・与党の財政構造改革会議において国鉄長期債務の本格的処理策について検討が行われた結果、平成9年12月に同会議において、清算事業団の有利子

債務を国の一般会計に承継し、無利子債務を免除するほか、清算事業団は解散し、清算事業団が負担していた年金関係負担等については清算事業団の土地・株式等の資産を承継する公団が同資産を処分すること等により支払うこと等を内容とする「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」が決定され、これに基づき、平成10年度より国鉄長期債務等の処理の実現を図るため、「債務等処理法」案が国会へ提出されました。

同法案は、原案において厚生年金移管金負担に係るJR等(注)の負担とされた額について、JR等と公団が折半すること等の修正を受けた後成立し、平成10年10月22日の同法の施行により、清算事業団は平成10年10月22日に解散し、公団に年金の給付に要する費用の支払い、清算事業団から承継した土地やJR株式の処分等の業務が、特例業務として引き継がれました。

これらの業務は、公団がこれまで行ってきた鉄道施設の建設等の業務と比べると政策目的や財源が異なり、かつ暫定的な業務であることから、公団内に「国鉄清算事業本部」を設置して、それぞれの業務を明確に区分して実施しました。当機構の設立に際して同業務が当機構に承継されました。



4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

いわゆる「整備新幹線」とは、全幹法に基づき、昭和48年に運輸大臣により決定された整備計画に定められている北海道(青森～札幌)、東北(盛岡～青森)、北陸(東京～長野～金沢～大阪)、九州鹿児島ルート(福岡～鹿児島)、九州長崎ルート(福岡～長崎)の5新幹線のことを言います。この整備計画に基づく5新幹線のうち、当機構の前身たる公団が北海道及び北陸の両新幹線について、建設主体として旧運輸大臣より建設の指示を受け、他の3路線(東北、九州鹿児島ルート、同長崎ルート)は国鉄が建設主体となりました。その後、オイルショックや国鉄経営の悪化に伴い、昭和57年の閣議決定により計画は凍結され、国鉄改革の目途がついた昭和62年1月に凍結が解除され、昭和62年9月に、国鉄民営化に伴い、東北、九州(鹿児島・長崎ルート)の建設主体が公団に引き継がれました。

昭和63年1月に政府及び与党からなる整備新幹線建設促進検討委員会が設置されました。同年8月の3線5区間の着工優先順位、平成元年1月の建設財源の基本的な枠組みの決定等、着工のための諸条件が整えられ、この基本スキーム(旧基本スキーム)の下で平成元年8月から3線5区間について概ね10年後の開業を目指して逐次建設が開始されることとなりました。この3線5区間とは、東北新幹線(盛岡・八戸間(沼宮内・八戸間はフル規格(注1)、盛岡・沼宮内間及び八戸・青森間は新幹線直通線(以下、「ミニ新幹線」という。)(注2)))、北陸新幹線(高崎・

長野間(フル規格)、糸魚川・魚津間(新幹線鉄道規格新線(以下、「スーパー特急」という。)(注3)、石動・金沢間(スーパー特急))及び九州新幹線(八代・西鹿児島間(スーパー特急))です。

平成3年には、暫定的な整備としてのスーパー特急及びミニ新幹線の建設を整備法の下で進めるため、同法の改正が行われました。

その後、平成6年に旧基本スキームの見直しが行われ、平成6年12月の連立与党申合せ及び関係大臣申合せにおいて、従来の整備計画はすべて維持されること、現行基本スキームにより整備される線区に関して、東北新幹線について盛岡・八戸間をフル規格に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画(ミニ新幹線)は取り下げることに、東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第2筑紫トンネルについて新たに試掘調査に着手すること、3線5区間(3線5区間の規格変更を含む)の整備のための新しい基本スキームを引き続き検討し、平成8年中にその成案を得ること、その際、国及び地域の財政事情、JR旅客会社の健全な経営の確保等に配慮することが決定されました。

平成8年12月の政府・与党合意においては、今後の整備新幹線の取扱いに関して、新財源スキームと新規着工区間が決定されました。新財源スキームについては、JR旅客会社が支払う既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし、これに国の公共事業関係費を加えた額を国の負担分、その2分の1を地方公共団体の負担分とすることとされました。また、新規着工区間については、新財源スキームを前提に、事業規模を平成30年度までの間において概ね1.2兆円程度とした上で、東北新幹線(八戸・新青森間、フル規格)、北陸新幹線(長野・上越間、フル規格)、九州新幹線(鹿児島ルート、船小屋・新八代間(スーパー特急))の着工が決定されました。これを受けて政府・与党からなる検討委員会において基本条件の確認を行った上で、概ね20年後の開業を目指すこととなりました。この基本条件の確認は、新たな区間の着工に当たり、整備区間ごとに収支採算性の見通し、受益の範囲を限度としたJR旅客会社の貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け、JR旅客会社の同意等をいいます。

この政府及び与党合意に基づき、平成9年7月以来、政府・与党整備新幹線推進委員会が開催され、平成10年1月に、新規着工区間の優先順位について東北新幹線(八戸・新青森間、フル規格)及び九州新幹線(船小屋・新八代間、スーパー特急)を第1位、北陸新幹線(長野・上越間、フル規格)を第2位とし、当該3区間について所要の許可手続きを経て、平成9年度中に着工すること等が決定されました。この決定に従い、公団は、平成10年3月に全幹法第9条に基づく運輸大臣の認可を得て新規着工3区間の建設に着手しました。

その間の、平成9年10月1日には、北陸新幹線(高崎・長野間)が整備新幹線として初めて開業しました。

その後、平成12年4月から、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、同年12月の政府・与党申合せにおいて北陸新幹線(長野・富山間)をフル規格化し、今後概ね12年後の完成を目指すこと、九州新幹線(博多・西鹿児島間)をフル規格化し、東北新幹線(八戸・新青森間)と共に、今後概ね12年後の完成を目指すこと。今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線盛岡・八戸間及び九州新幹線新八代・西鹿児島間の両区間の完成後に見直すこと等が決定されました。この決定に基づいて、公団は、平成13年4月に全幹法第9条に基づく国土交通大臣の認可を得て、北陸新幹線(上越・富山間)及び九州新幹線(博多・新八代間)の建設工事に着手しました。また、平成14年1月に北海道新幹線(新青森・札幌間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の環境影響評価の終了後、工事実施計画の認可申請を行いました。

- (注1) フル規格は、北陸新幹線（高崎・長野間）と同じ新幹線規格の路盤に、標準軌（線路幅 1435mm）を敷設して新幹線車両が走行します。
- (注2) ミニ新幹線は、山形新幹線や秋田新幹線で導入されている規格で、在来線と同じサイズの車両（車輪の幅は北陸新幹線（高崎・長野間）と同様の標準軌）が、新幹線区間は新幹線として高速走行し、在来線の路盤のままで標準軌を敷設した在来線区間では、乗換え無しに在来特急（最高速度 130km/h）として走行します。
- (注3) スーパー特急は、在来線と同じサイズの高速車両が在来線では在来特急として走行し、新設区間（新幹線規格の路盤に在来線と乗換え無しで走行できる狭軌（線路幅 1067mm）を当面敷設）では、最高速度 200 km/h 程度で走行します。

(2) 整備新幹線建設の費用負担等について

整備新幹線は、当機構により建設されており、開業後も当機構が保有し、営業主体に有償で貸し付けることとされています。平成 8 年 12 月の政府・与党合意に基づき平成 9 年に全幹法及び関係政令が改正され、毎年度の建設費は、整備新幹線の貸付料収入の一部を充てた後、残額について国が 3 分の 2（国の公共事業関係費と J R 旅客会社が当機構助成勘定に支払う既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入の一部（年間約 724 億円））、地方公共団体が 3 分の 1 を負担することとされており、有償資金の投入を前提としない全額公的無償資金投入型となっています。

なお、北陸新幹線（高崎・長野間）については、平成 10 年 2 月の冬季長野オリンピックの開催時期に開業を間に合わせる必要があったことなどから、事業費を確保するために無償資金に加えて例外的に一部有利子資金（約 2,800 億円）を調達しています。この有利子資金は、整備新幹線の貸付料により償還することとなっています。

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

このように、当機構へ J R 旅客会社が支払う新幹線鉄道施設の貸付料は、J R 旅客会社が受ける受益の範囲内で負担することとなっており、J R 旅客会社の経営に影響を与えないものとなっています。

並行在来線の取扱い

- ① 平成 8 年 12 月の政府・与党合意において、建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時に J R 旅客会社の経営から分離することとされています。
- ② 平成 12 年 12 月の政府・与党申合せにおいて、J R 旅客会社から経営分離された並行在来線上を引き続き J R 貨物会社が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴う J R 貨物会社の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講じることが決定されました。これに基づき、東北新幹線（盛岡・八戸間）の開業に伴い、J R 貨物会社に対し鉄道貨物輸送調整金を交付することとなりました（平成 14 年度 1 億円、平成 15 年度概算決定額 11 億円）。

5. 民鉄線事業について

(1) 民鉄線事業の仕組みについて

当機構の民鉄線事業は、大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）における通勤・通学輸送需要の増大に対処し、輸送力の増強及び混雑の緩和を図るため、民鉄線の建設及び大改良を目的として、昭和47年度にスタートしたものであり、平成15年9月末までに29線、199.2kmを譲渡しています。具体的には、既設線の複々線又は複線化工事、地下鉄及び地下鉄への直通都心乗入線工事、ニュータウン新線建設工事であって、大都市圏における輸送力の増強のため緊急に必要であるものを対象としています。

民鉄線事業のための建設資金は、当機構が財政融資資金、債券発行及び民間借入金を長期間、低利の資金調達コストで調達し、建設費の低減を図り、鉄道事業者、ひいては鉄道を利用する国民の負担を軽減しています。

民鉄線事業に要する資金調達コストは、最終的に全て鉄道事業者から長期分割方式（譲渡後25年間の元利均等半年賦償還方式）で回収することとしています。

なお、民鉄線事業者に対する譲渡価額に係る対価の軽減を図るため、当機構が調達した借入金及び債券の支払利子について、国の一般会計から補給金を受け入れています。この補給金については、各年度の調達資金に対し、当該年度の予算で定める利率を超える分の2分の1を会社単位にて補給されています。

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等について

当機構が民鉄線事業により譲渡した路線のうち、既存の鉄道会社からの資金回収は、順調に推移していますが、第3セクター鉄道会社（地方公共団体の出資又は拠出に係る法人）等のうち、千葉急行線、北神急行線、東葉高速線及び北総線については、沿線開発の縮小や遅れ等による輸送需要の低迷等により開業後の収支が想定を下回る状況が生じたため、りんかい線については、近年の厳しい経済・金融情勢を背景にした民間金融機関の融資姿勢の変化により資金不足が今後生じるため、通勤・通学利用者の足を守る観点から政府、関係地方公共団体、関係鉄道事業者等の関係者が一体となって支援策を講じています。

当機構としては、これらの関係者が各々の役割に応じた支援を行う中で、当機構への債務償還の確保等のために必要と判断して、国土交通大臣（旧運輸大臣）の指示に基づいて当機構に対する債務の償還条件の変更等を以下の通り実施しています。

① 千葉急行線の処理結果及び債務の償還方策について

千葉急行線は、平成7年4月に全線（千葉中央・ちはら台間）が単線で開業しましたが、ニュータウン計画等沿線開発の遅れから、輸送需要の低迷等によって運行主体である千葉急行電鉄株式会社の経営が破綻したことから、旧運輸省を中心とする関係者間で処理策が検討され、平成10年6月に処理策が合意されました。

これにより、千葉急行電鉄株式会社は千葉急行線の営業を京成電鉄株式会社に引き継いだうえで清算されることとなり、当機構としては、当該処理策を踏まえた旧運輸大臣の指示により、

- ・平成10年10月に千葉急行電鉄株式会社が所有する鉄道資産を代物弁済で受け取るとともに、京成電鉄株式会社に単線営業に必要な資産を売却したこと、
- ・残りの千葉急行電鉄株式会社関係資産（将来の複線化対応部分）を平成11年10月～12月に京成電鉄株式会社及び関係自治体（千葉県、千葉市及び市原市）に売却したこと、

によって債権の回収に努めましたが、平成11事業年度において147億円の特別損失（固定資産売却損）が生じました。

当該特別損失に見合う当機構の債務については、当機構の財務体質強化策として平成 11 年度に民鉄線制度の改正が行われたことにより、年間 10 億円程度の譲渡収入の増額が図られること、さらに、当機構の経費節約等による自己資金の捻出や国からの利子補給制度の手当てがなされることにより、今後概ね 20 年程度で全額を償還できる見通しです。

② 北神急行線の処理結果について

北神急行線（新神戸・谷上間）は、北摂・北神地域における輸送需要の増大に対処する路線として、民鉄線事業により建設・譲渡が行われ、昭和 63 年 4 月に開業しました。

北神急行線は、宅地開発事業の遅れ、JR 福知山線及び並行するバス路線との競合等により利用者が伸び悩み、経営状況が厳しく現行のままでは鉄道事業の運営を継続することが困難になっていたことから、阪急電鉄株式会社、神戸電鉄株式会社及び兵庫県、神戸市等関係者間において以下の支援方策が平成 14 年 1 月に決定されました。

(ア) 北神急行電鉄株式会社は、第 1 種鉄道事業を廃止し運送業に専念するため第 2 種鉄道事業の許可を得るとともに、第 1 種鉄道事業の廃止に伴う神戸高速鉄道株式会社への鉄道施設の譲渡代金をもって、当機構に対する残存債務を全額償還する。

(イ) 神戸高速鉄道株式会社は、北神急行電鉄株式会社が有する鉄道施設の譲渡を受け、それを北神急行電鉄株式会社に貸し付けるために第 3 種鉄道事業の許可を得る。

(ウ) 上記の上下分離方式による鉄道事業の開始は平成 14 年 4 月を目途とする。

これに基づき、北神急行電鉄株式会社の当機構に対する残存債務（305 億円）は、平成 14 年 4 月 1 日に全額一括繰上償還されました。

③ 東葉高速線の償還について

東葉高速線は、民鉄線事業として建設・譲渡が行われ、平成 8 年 4 月に全線（西船橋・東葉勝田台間）が開業しましたが、沿線の宅地開発計画の遅延等により輸送人員が見込みを大幅に下回ったことなどが原因で、同線の運行主体である東葉高速鉄道株式会社は開業当初から厳しい経営を余儀なくされました。

このため、旧運輸省を中心とする関係者間で経営再建支援策が検討され、平成 8 年 12 月と平成 11 年 3 月の 2 回にわたって経営再建支援策が取りまとめられました。

これにより、大株主（千葉県、船橋市、八千代市、旧帝都高速度交通営団（現東京地下鉄株式会社））による増資、無利子融資等の資金面での支援、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる公団に対する償還条件の変更（元本の償還猶予、利子の支払猶予、償還期間の延長等）、これに関連する国・関係地方公共団体から当機構の前身たる公団への利子補給等を内容とする支援策が講じられた結果、現在では経営再建に目途がついており、当機構に対する債務の円滑な償還が確保される見通し（平成 74 年償還完了）です。

なお、2 回にわたる支援策のうち、当機構関係分を列举すると次のとおりです。

第 1 次支援策（平成 8 年 12 月決定）

- i) 償還猶予（元本部分の償還を 5.5 年間猶予）
- ii) 償還期間の延長（25 年間を 30 年間に延長）

第 2 次支援策（平成 11 年 3 月決定）

- i) 償還猶予（第 1 次支援策を継続。平成 10 年度及び 11 年度の利子全額を猶予し元本化。平成 11 年度から 20 年度までの利子の 1 % 相当分を猶予し元本化）
- ii) 償還期間の延長（30 年間を 66 年間に延長）
- iii) 利子補給（国と地方公共団体が当機構に対して上記の利子 1 % 猶予に伴う孫利子相当分を利子補給）

④ 北総線の償還について

北総線（京成高砂・小室間）は民鉄線事業として建設・譲渡が行われ、昭和 54 年 3 月にⅠ期線（新鎌ヶ谷・小室間）が、さらに、平成 3 年 3 月にⅡ期線（京成高砂・新鎌ヶ谷間）が開業しましたが、沿線のニュータウン開発計画の縮小・遅延等により輸送人員が見込みを大幅に下回ったことなどが原因で、同線の運行主体である北総開発鉄道株式会社は開業当初から厳しい経営を余儀なくされました。

このため、過去 3 度にわたり、大株主（京成電鉄株式会社、千葉県、都市基盤整備公団）による増資や融資等のほか、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる公団に対する債務の償還猶予措置を内容とする経営再建支援策が講じられました。このうち、当機構分の詳細は次のとおりです。

第 1 次支援策（昭和 61 年 3 月決定）

- ・償還猶予（Ⅰ期線について、昭和 60 年度下期から平成 2 年度下期までの 5.5 年間の元本及び利子の支払猶予、猶予した利子相当額を元本化）

第 2 次支援策（昭和 62 年 12 月決定）当機構に関する事項は、なし。

第 3 次支援策（平成 6 年 6 月決定）

- ・償還猶予（Ⅱ期線について、平成 6 年度から 11 年度までの 6 年間の元本償還を猶予）

さらに、第 3 次支援後も、北総開発鉄道株式会社の鉄道事業が安定的、継続的に行われ、その使命が着実に果たされていくことを期するため、関係者等は所要の措置を講じることとしており、その中で当機構は、平成 13 年度及び 14 年度に引き続いて平成 15 年度においてもⅡ期線に係る元本償還を猶予し、平成 16 年度においてはⅡ期線に係る償還期間を 10 年延長することとしています。

現在、同社の長期的な経営の安定に向けて、これらの支援策は着実に実施されています。さらに、大都市圏の不可欠な公共輸送機関となっている北総線の維持に向けて政府当局を始めとする関係者は、密接な連携の下に、その運営を見守り、必要な支援を行ってきており、今後ともこのような環境は変わらないものと考えられます。これらのことにより、北総線の運営の維持及び当機構への債務の償還は確保されるものと考えています。

⑤ りんかい線の償還について

りんかい線（譲渡区間：東京テレポート・大崎間）は、東京都の広域ネットワークの形成による混雑緩和及び内陸部の既成市街地と臨海副都心を結ぶ重要な交通機関として建設され、平成 14 年 12 月に全線開業しました。開業以来徐々に輸送実績は伸びているものの、近年の厳しい経済・金融情勢を背景にした民間金融機関の融資姿勢の変化により、東京臨海高速鉄道株式会社は中長期的な資金の借入が困難な状況となりました。

このため、最大株主である東京都は、同社に対し平成 15 年度予算において 146 億円の債務保証を措置するとともに、平成 16 年度以降、5 年間で 300 億円の増資を行い、財務体質強化等を図る一方、国に対し当機構への償還期間の延伸等を求めました。

当機構としても、国と協議のうえ償還期間の延伸等（25 年間で 5 年間据え置きを含む 30 年間に延伸）を行うことにより償還の確実性が担保されることとなると判断し、これを受け入れ、平成 16 年度以降実施することといたしました。

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

平成16年度の新幹線建設の事業については、東北新幹線（八戸・新青森間）、北陸新幹線（長野・富山間、石動・金沢間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の3線4区間の建設を推進するとともに、東北新幹線（盛岡・八戸間）及び、九州新幹線（新八代・西鹿児島間）の残工事を行うこととしています。

東北新幹線の八戸・新青森間81.2kmについては、認可（平成13年4月）後概ね12年後の完成を目指して、八甲田トンネル外の工事を継続するとともに橋梁等の工事を進めます。また、平成14年12月開業した盛岡・八戸間の残工事及び環境対策工事を行います。

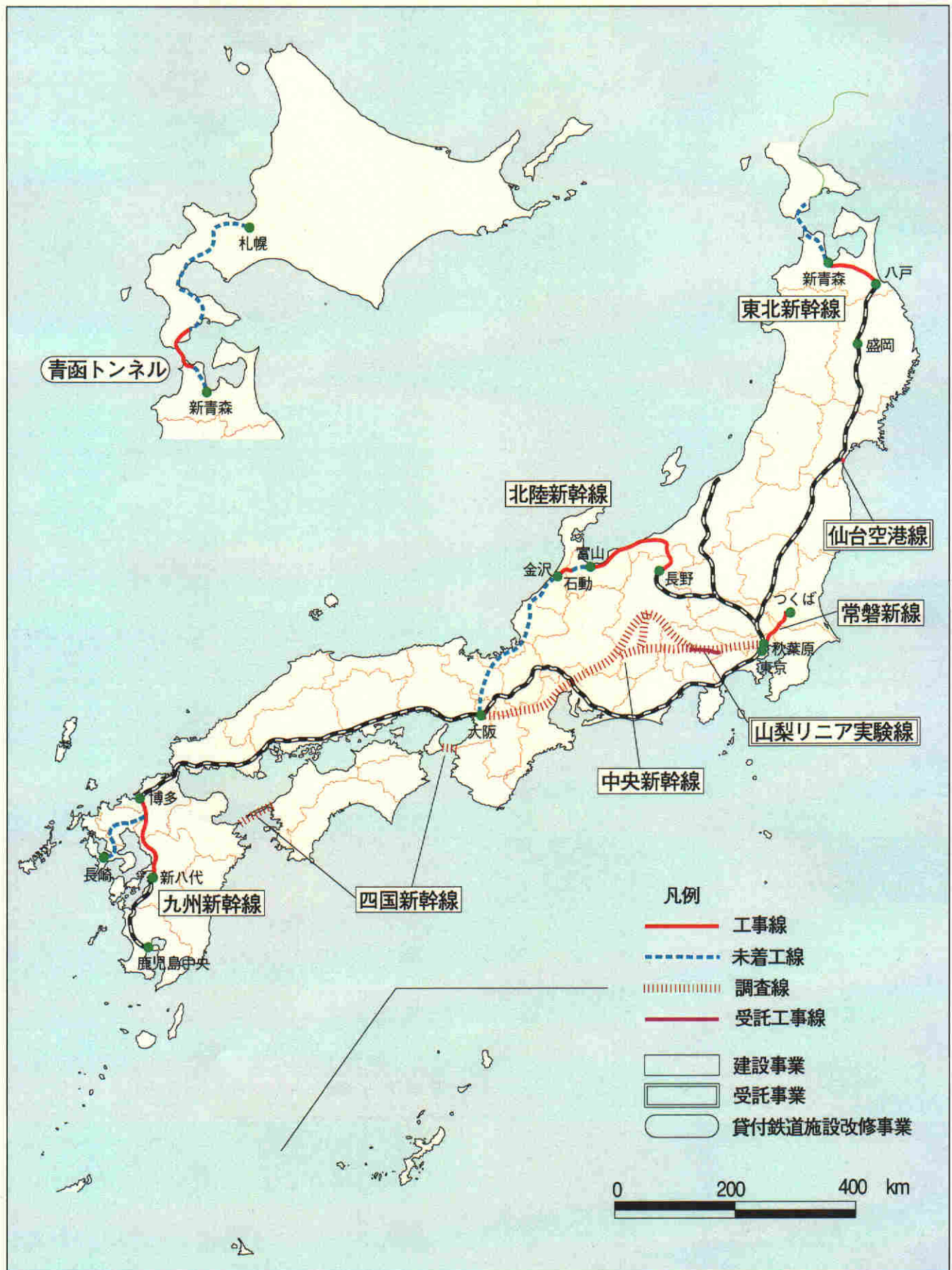
北陸新幹線の長野・富山間162.1kmについては、認可（平成13年4月）後概ね12年強後の完成を目指して、用地買収と飯山トンネル外の工事を継続するとともに新たに魚津トンネル等に着手し、長大橋梁及び高架橋等の工事を進めます。また、石動・金沢間25.0kmについては、トンネル工事はほぼ完成しており、主として高架橋工事等の継続工事を進めます。

九州新幹線博多・新八代間121.1kmについては、認可（平成13年4月）後概ね12年後の完成を目指して、トンネル工事及び長大橋梁等の継続工事を進める外、高架橋等の工事についても着手します。また、平成16年3月に開業した新八代・西鹿児島間の残工事及び環境対策工事を行います。

その他、整備新幹線の未着工区間（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線（長崎ルート））については、設計・施工法調査、駅部調査等の所要の事業を引き続き実施しているところです。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構〔建設勘定〕

平成16年度建設線等路線図①





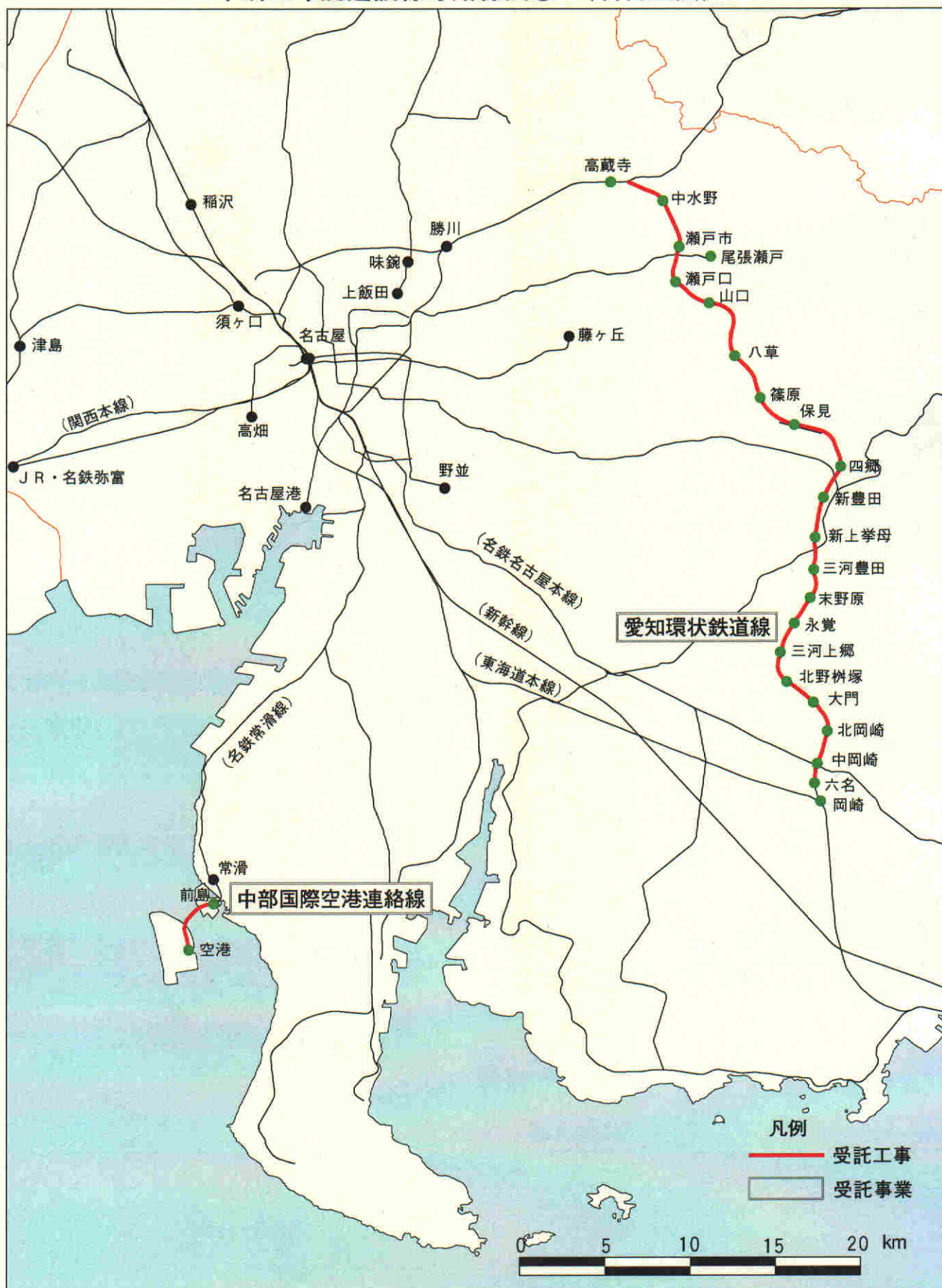
鉄道建設・運輸施設整備支援機構〔建設勘定〕

平成16年度建設線等路線図②（首都圏）



鉄道建設・運輸施設整備支援機構〔建設勘定〕

平成16年度建設線等路線図③（名古屋圏）



線 名・区 間	延 長 km	14 年度 事業費	15 年度上期 事業費	15 年度下期 事業費	16 年度 事業費	鉄 道 事 業 者 又 は 軌 道 経 営 者
東北新幹線						
盛岡・八戸間	94.5	24,891	1,286	4,753	1,500	東日本旅客鉄道株式会社
八戸・新青森間	81.2	25,878	13,981	25,322	48,411	東日本旅客鉄道株式会社
北陸新幹線						
長野・富山間	162.1	40,962	23,630	36,772	72,617	東日本旅客鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社
石動・金沢間	25.0	8,308	3,045	2,014	5,000	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線						
新八代・西鹿児島間	127.6	104,728	30,154	31,846	4,000	九州旅客鉄道株式会社
博多・新八代間	121.1	28,878	15,479	57,741	80,019	九州旅客鉄道株式会社
計（3線6区間）	611.5	233,645	87,575	158,448	211,547	
建設推進高度化等事業		3,748 (補正 580 含)	1,878	1,227	3,500	
合 計		237,393	89,453	159,675	215,047	

(注)事業費は14年度及び15年度上期（平成15年4月1日～同年9月30日。以下同じ。）が実施額であり、15年度下期（平成15年10月1日～平成16年3月31日。以下同じ。）及び16年度は予算額です。

(2) 大都市における鉄道建設

当機構における都市鉄道の建設には、民鉄線と都市鉄道線があり、いずれも通勤・通学混雑の緩和を主な目的として、当機構が調達する財政融資資金借入金、無利子借入金等の長期安定資金を原資として鉄道施設の新設・大改良を図るものです。

平成15年9月末までに、民鉄線は東急新玉川線など29線・199.2kmを、都市鉄道線は札沼線、福知山線など3線・44kmを建設・譲渡してきました。

① 民鉄線

平成16年度は、小田急小田原線(2)、西武池袋線及び東武伊勢崎線(2)の複々線化、東武東上線(2)の複線化工事、みなとみらい21線及び東京モノレール羽田線といった地下鉄線工事等の計5社6線、合計33.8kmの建設を進めています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	14 年度 事業費	15 年度上 期事業費	15 年度下 期事業費	16 年度 事業費	完成予定	鉄道事業者又は軌道 経 営 者
小田原線 (2)	東北沢・和泉多摩 川間	10.4	8,559	3,655	7,236	9,500	平成 16 年度	小田急電鉄株式会社
西 武 池袋線	練馬・石神井公園 間	4.6	1,108	—	—	—	平成 16 年度	西武鉄道株式会社
東京モノレール 羽田線	整備場・新東 タ ーミナル間	6.0	1,322	635	6,483	2,900	平成 16 年度	東京モノレール 株式会社
みなとみらい 21 線	横浜・「元町・中 華街」間	4.3	22,403	8,611	18,655	1,700	平成 19 年度 平成 16 年 2 月 開業	横浜高速鉄道 株式会社
伊勢崎線 (2)	曳舟・業平橋間	1.3	9,512	290	2,922	—	平成 16 年度 平成 15 年 3 月 曳舟・押上間 開業	東武鉄道株式会社
東上線(2)	森林公園・武蔵嵐 山信号場間	7.2	808	435	1,268	1,300	平成 16 年度	東武鉄道株式会社
臨海副 都心線 二 期	東京テレポート・大 崎間	6.9	26,942	1,898	4,085	—	平成 15 年度 平成 14 年 12 月開業	東京臨海高速鉄道 株式会社
計 7 線		40.7	70,654	15,524	40,649	15,400		

(注) 事業費は 14 年度及び 15 年度上期が実施額であり、15 年度下期及び 16 年度は予算額です。

② 都市鉄道線

常磐新線(つくばエクスプレス)は、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」(平成元年法律第 61 号)の適用を受けて、鉄道整備と宅地開発を一体的に推進する最初の路線であり、秋葉原・つくば間 58.3 km を約 45 分で結ぶ高速交通機関です。事業主体である首都圏新都市鉄道株式会社は、平成 3 年 3 月に沿線の 1 都 3 県(東京都、埼玉県、千葉県、茨城県)及び関係地方公共団体(12 市区町村)の出資により設立され、同社は平成 4 年 1 月に旧運輸大臣より第一種鉄道事業の免許を取得しました。旧公団は、同社が平成 5 年 2 月に旧運輸大臣から工事施行認可を取得した後に、同社からの申出に基づく旧運輸大臣からの工事実施計画の指示を受けて旧公団工事として工事に着手しました。現在、平成 17 年秋の開業に向け、土木工事はほぼ完成し、開業設備工事もほぼ終盤を迎えています。常磐新線は、総工事費 1 兆円規模のプロジェクトであり、工事完成後は、事業主体である首都圏新都市鉄道株式会社に譲渡し、当機構は 40 年間の予定で割賦譲渡方式で資金を回収する仕組みとなっています。

常磐新線の建設資金については、40%を当機構助成勘定からの無利子借入金、40%を関係地方公共団体からの首都圏新都市鉄道株式会社を経由しての無利子借入金、残る 20%の大半

は関係地方公共団体の同社への出資金の一部が負担金として充てられています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	14 年 度 事 業 費	15 年度上 期 事 業 費	15 年度下 期 事 業 費	16 年 度 事 業 費	完 成 予 定	鉄道事業者又は 軌道経営者
常磐新線	秋葉原・ つくば間	58.3	176,896	67,444	126,125	113,000	平成 19 年度	首都圏新都市 鉄道株式会社

(注)事業費は 14 年度及び 15 年度上期が実施額であり、15 年度下期及び 16 年度は予算額です。

(3) 青函トンネルの改修工事（貸付鉄道施設改修事業）

青函トンネルは、整備新幹線と同様、当機構が財産を保有して J R に貸し付けている施設であり、将来にわたって同トンネルの機能保全を図る必要があります。平成 11 年度から青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として、防災設備、通信施設等の改修工事を行っており、平成 16 年度は排水施設及び変電所施設等の改修工事を行っています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	14 年 度 事 業 費	15 年度上 期 事 業 費	15 年度下 期 事 業 費	16 年 度 事 業 費	鉄道事業者又は 軌道経営者
津軽海 峽線	今別町浜 名・知内町湯 の里間	—	1,238	507	1,253	600	北海道旅客鉄道 株 式 会 社

(注)事業費は 14 年度及び 15 年度上期が実施額であり、15 年度下期及び 16 年度は予算額です。

(4) 受託事業

受託事業は鉄道事業者や地方公共団体等からの委託に基づき、鉄道に関する工事、調査、測量、設計、試験及び研究を行うもので、これまでに山梨リニア実験線、関西国際空港連絡鉄道線、仙台地下鉄南北線等合計 26 件（10 線）の建設工事と鉄道事業者・地方自治体等からの鉄道整備計画に伴う調査業務 99 件を実施しており、当機構の鉄道建設に対するルート選定、環境アセスメントといった調査から設計、施工、竣工に至る一環したプロジェクトマネジメントにおける総合的な技術力、新工法や環境対策などの土木関連での技術開発が活かされています。

平成 16 年度は、山梨リニア実験線、愛知環状鉄道線、中部国際空港連絡線及び仙台空港線の 4 線の工事を行っています。

そのほか、成田新高速鉄道線等の受託調査を実施しています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	14年度 事業費	15年度上 期事業費	15年度下 期事業費	16年度 事業費	完成予定	鉄 道 事 業 者 又 は 軌 道 経 営 者
山梨リニア 実験線	境川村・秋山 村間	42.8	631	34	895	443	平成16年度	東海旅客鉄道株式会社 財団法人鉄道総合技術研 究所
愛知環状 鉄道線	六名・高蔵寺 間	43.0	2,185	935	5,470	3,771	平成17年度	愛知環状鉄道株式会社
中部国際空港 連絡線	前島・空港間	3.0	10,987	2,628	9,790	727	平成16年度	中部国際空港連絡鉄道株 式会社 中部国際空港株式会社
仙台空港線	名取・仙台空 港間	7.2	431	121	1,965	7,073	平成18年度	仙台空港鉄道株式会社
その他調査(成田新高速鉄道線等)			942	78	905	1,123		
計			15,176	3,796	19,025	13,137		

(注) 事業費は14年度及び15年度上期が実施額であり、15年度下期及び16年度は予算額です。

(5) その他

- ① 上記のほか、新線等調査として、中央新幹線（東京都・大阪市間）、四国新幹線（本州・淡路島間、松山市付近・大分市間）の地形・地質等に関する調査、中央リニアに関する大深度地下利用調査等を行っています。
- ② 平成15年度において以下の線区が完成し、各鉄道事業者へ新たに貸付け又は譲渡しました。

貸付事業

線 名	区 間	延長km	貸 付 年 月	鉄 道 事 業 者 又 は 軌 道 経 営 者
九 州 新 幹 線	新八代・鹿児島中央間	127.6	平成16年3月	九州旅客鉄道株式会社

譲渡事業

線 名	区 間	延長km	譲 渡 年 月	鉄 道 事 業 者 又 は 軌 道 経 営 者
臨海副都心線二期	東京テレポート・大崎間	(6.9)	平成15年11月	東京臨海高速鉄道株式会社
小田原線(2)	経堂・祖師ヶ谷大蔵間	(1.1)	平成15年12月	小田急電鉄株式会社
みなとみらい21線	横浜・「元町・中華街」間	4.3	平成16年1月	横浜高速鉄道株式会社
計 3 線		4.3		

(注1) 延長は、工事キロ程です。

(注2) 延長欄()書きは、既譲渡区間との一部重複を示します。

③ 平成 16 年度には以下の線区が完成し、それぞれ各鉄道事業者へ譲渡する予定です。

譲渡事業

線 名	区 間	延長km	完成予定年月	鉄 道 事 業 者 又 は 軌 道 経 営 者
伊 勢 崎 線 (2)	曳 舟 ・ 業 平 橋 間	(0.6)	平成16年 9 月	東武鉄道株式会社
小 田 原 線 (2)	世 田 谷 代 田 ・ 経 堂 間 祖 師 ヶ 谷 大 蔵 ・ 喜 多 見 間	(2.6)	平成16年12月	小田急電鉄株式会社
東京モノレール羽田線	羽田空港・ 新 東 タ ー ミ ナ ル	0.7	平成16年12月	東京モノレール株式会社
臨海副都心線二期	東京テレポート・大崎間	(6.9)	平成16年12月	東京臨海高速鉄道株式会社
東 上 線 (2)	武蔵嵐山・ 武 蔵 嵐 山 信 号 場 間	2.8	平成17年 3 月	東武鉄道株式会社
計 5 線		3.5		

(注1) 延長は、工事キロ程です。

(注2) 延長欄()書きは、既譲渡区間との一部重複を示します。

7. 資金調達の概要

公団及び事業団は政府又は民間金融機関からの借入金や債券発行及び政府出資金を主な資金調達手段としています。これまでの資金調達実績は以下の通りです。(平成 15 年度は平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日)

なお、平成 15 年度につきましては、機構(平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日)における事業計画値を参考として記載しています。

(1) 長期借入金

(建設勘定(旧公団一般勘定))

(単位: 百万円)

借 入 先	区 分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				公団	当機構(参考)
財政融資資金 (資金運用部)借入金	調 達 額	80,100	68,200	32,500	37,400
	償 還 額	27,331	33,180	18,886	21,729
	期 末 残 高	641,660	676,680	690,294	705,965
民間借入金	調 達 額	76,413	55,225	8,400	102,092
	償 還 額	29,258	30,150	15,860	16,273
	期 末 残 高	318,351	343,426	335,966	421,785
運輸施設設備事業団借入金	調 達 額	45,771	71,163	44,298	27,702
	償 還 額	4,594	5,948	3,238	3,315
	期 末 残 高	203,574	268,788	309,849	334,236
その他借入金	調 達 額	47,031	71,163	44,298	27,702
	償 還 額	103	773	994	174
	期 末 残 高	159,203	229,593	272,898	300,426

(船舶勘定)

(単位：百万円)

借入先	区分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				事業団	機構(参考)
財政融資資金 (資金運用部)借入金	調達額	10,000	16,000	4,000	19,000
	償還額	25,117	26,446	13,566	13,417
	期末残高	228,562	218,116	208,550	214,133
民間借入金	調達額	—	17,500	—	21,400
	償還額	—	—	1,574	1,574
	期末残高	9,500	27,000	25,426	45,252

(造船勘定)

(単位：百万円)

借入先	区分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				事業団	機構(参考)
日本政策投資銀行 借入金	調達額	—	—	—	—
	償還額	—	—	3	3
	期末残高	364	364	361	359
民間借入金	調達額	750	—	—	100
	償還額	750	750	33	33
	期末残高	2,005	1,255	1,222	1,289

(基礎的研究等勘定)

(単位：百万円)

借入先	区分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				事業団	機構(参考)
民間借入金(政府保証)	調達額	29,000	37,000	4,000	33,000
	償還額	21,000	29,000	4,000	33,000
	期末残高	29,000	37,000	37,000	37,000

(助成勘定(旧事業団鉄道勘定))

(単位: 百万円)

借 入 先	区 分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				事業団	機 構(参考)
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調 達 額	—	—	—	—
	償 還 額	235,542	233,588	112,317	111,437
	期 末 残 高	2,250,360	2,016,772	1,904,455	1,793,018
簡保積立金 (簡易生命保険) 借入金	調 達 額	—	—	—	—
	償 還 額	21,899	17,723	8,434	7,680
	期 末 残 高	74,302	56,579	48,145	40,465
民間借入金	調 達 額	72,000	24,800	100	26,400
	償 還 額	108,217	108,694	54,687	50,940
	期 末 残 高	640,188	556,294	501,707	477,167
経営安定基金借入金	調 達 額	146,500	151,200	154,300	—
	償 還 額	46,493	75,150	47,575	48,389
	期 末 残 高	754,499	830,550	937,275	888,886
日本鉄道建設公団 ※ 特例業務借入金	調 達 額	—	24,077	20,030	—
	償 還 額	150	1,261	—	7,712
	期 末 残 高	1,843,609	1,866,426	1,886,456	1,878,744

※ 日本鉄道建設公団特例業務借入金(旧国鉄清算事業団に対する債務)については、割賦譲渡収入を財源として無利子貸付を行い、その残額で償還することとされていますが、この額が当年度の利払額に満たない場合には、その不足分を元本の増加とみなし、借入金残高が増えることになります。

(特例業務勘定)

(単位: 百万円)

借 入 先	区 分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				公団	機 構(参考)
民間借入金	調 達 額	—	—	—	—
	償 還 額	—	—	—	—
	期 末 残 高	43,032	43,032	43,032	43,032

(2) 国内債券

(建設勘定(旧公団一般勘定))

(単位: 百万円)

借 入 先	区 分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				公団	機 構(参考)
鉄道建設債券	調 達 額	75,600	64,400	56,900	61,657
	償 還 額	198,546	194,987	92,911	159,732
	期 末 残 高	1,858,858	1,728,271	1,692,260	1,594,185
うち(財投機関債)	調 達 額	10,000	25,000	40,000	0
	償 還 額	—	—	—	—
	期 末 残 高	10,000	35,000	75,000	75,000

(船舶勘定)

(単位：百万円)

借入先	区分	平成3年度	平成4年度	平成15年度	
				事業団	機構(参考)
運輸施設整備事業団債券	調達額	10,000	25,000	25,000	—
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	27,880	52,880	77,880	77,880
	うち(財投機関債)				
	調達額	10,000	25,000	25,000	—
	償還額	—	—	—	—
船舶整備債券	期末残高	10,000	35,000	60,000	60,000
	調達額	—	—	—	—
	償還額	28,510	68,520	17,000	36,140
	期末残高	197,140	128,620	111,620	75,480

(造船勘定)及び(基礎的研究等勘定)においては、債券発行実績がありません。また、平成15年度においても調達はありません。

(助成勘定(旧事業団鉄道勘定))

(単位：百万円)

借入先	区分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
				事業団	機構(参考)
鉄道整備基金債券	調達額	—	—	—	—
	償還額	30,100	63,830	33,300	33,730
	期末残高	455,150	391,320	358,020	324,290
新幹線鉄道保有機構債券	調達額	—	—	—	—
	償還額	38,790	—	—	—
	期末残高	—	—	—	—
運輸施設整備事業団債券	調達額	—	5,000	4,000	—
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	—	5,000	9,000	9,000
	うち(財投機関債)				
	調達額	—	5,000	4,000	—
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	—	5,000	9,000	9,000

(3) 政府出資金

(建設勘定(旧公団一般勘定))

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			公団	機構(参考)
産業投資特別会計	45,100	45,100	45,100	45,100
一般会計	19,080	11,067	11,067	11,067
合計	64,180	56,167	56,167	56,167

(船舶勘定)

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
(産業投資特別会計) 自己資本の充実及び経営基盤強化	200	200	—	200
(一般会計) 内航海運活性化業務に要する資金	20	—	—	—
合 計	220	200	—	200

(基礎的研究等勘定)

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
運輸技術に係る研究開発に要する資金	385	—	—	—

8. 国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金

各勘定ごとの国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金の実績は、以下の通りです(平成15年度は平成15年4月1日から9月30日)。

なお、平成15年度当機構(平成15年10月1日から平成16年3月31日)における予算額を参考として記載しています。

(1) 船舶勘定

○ 政府補給金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
内航海運活性化業務の円滑化に資するための補給金	250	250	—	182

○ 国庫補助金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
事務費	1	—	20	—

(2) 造船勘定

○ 国庫補助金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
次世代船舶研究開発費	1,390	160	—	91

○ 運営費交付金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
運営費交付金	—	—	—	12

(3) 基礎的研究等勘定

○ 国庫補助金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
基礎的研究費等	239	374	117	261
事務費	37	39	18	1
合計	275	414	135	261

○ 運営費交付金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
運営費交付金	—	—	—	30

(4) 助成勘定(旧事業団鉄道勘定)

○ 国庫補助金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
新幹線鉄道事業助成費	103,214	81,341	21,741	64,031
主要幹線鉄道整備事業助成費	6,496	1,940	856	1,530
都市鉄道整備事業助成費	72,052	23,455	5,003	50,046
リニア等鉄道技術開発推進事業助成費	1,551	1,790	237	1,273
安全・防災対策等事業助成費	9,964	4,023	141	4,483
事務費	362	345	178	—
合計	193,639	112,893	28,157	121,363

○ 運営費交付金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
運営費交付金	—	—	—	165

○ 政府補給金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			事業団	機構(参考)
譲渡線建設費等利子補給金	542	743	372	372

(注1) 譲渡線建設費等利子補給金は、損益計算上、収益として受入れた額が全額補助金として費用計上されており、上記国庫補助金の項目「都市鉄道整備事業助成費」欄の金額と合算された額が、損益計算上費用の部の「鉄道整備助成事業費」の「都市鉄道整備事業助成費」として計上されます。

(5) 特例業務勘定

○ 国庫補助金

(単位：百万円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	
			公団	機構(参考)
特例業務補助金	65,000	65,000	0	65,000

9. 行政改革関連事項について

平成12年12月1日	「行政改革大綱」閣議決定
平成13年6月20日	「特殊法人等改革基本法」成立
12月19日	「特殊法人等整理合理化計画」閣議決定（日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団との統合及び独立行政法人化）
平成14年10月21日	特殊法人等改革関連法案として「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法案」を国会に提出
12月11日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法案」可決成立
12月18日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」公布
平成15年7月～9月	国土交通省において独立行政法人評価委員会・鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会開催（中期目標(案)、中期計画(案)等を諮問）
10月1日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」設立

① 「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月19日閣議決定）

閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」は、公団及び事業団を含めて163の特殊法人及び認可法人を対象に、事業及び組織形態の見直し内容を個別に定めるとともに、各特殊法人等に共通的に取り組むべき改革事項について掲げています。

② 独立行政法人への移行について

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

なお、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」（全文）につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ（<http://www.jrttt.go.jp/info/info.htm>）、または総務省行政管理局法令データ提供システムホームページ（<http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch.cgi>）をご参照下さい。

10. 関係会社の状況

当機構は、債務等処理法第 21 条に基づいて、レールシティ関東株式会社、レールシティ東開発株式会社に対し、出資しています。

(平成 16 年 3 月 31 日現在)

名 称	住 所	資本金 (百万円)	主 要 な 事 業 の 内 容	当機構が所有 する株式の比率	関 係 内 容
(子会社) レールシティ 関東株式会社	東京都中央区	10	・不動産の売買、賃貸、仲介 及び管理 ・土地建物の調査、測量、企 画、広報等	100%	・宅地等の販売、広告及び企画 ・調査等の受託 ・公団の土地の暫定利活用等 ・役員の兼任 1 名 (非常勤取締役)
レールシティ 東開発株式会 社	東京都渋谷区	5,810	・不動産の売買、賃貸、保有、 運用及び仲介 ・都市開発、宅地等開発及び 造成に関するコンサルティング ・土地建物の調査、測量、広 告、宣伝等	100%	・宅地等の販売、広告及び企画 ・調査等の受託等 ・役員の兼任 1 名 (非常勤取締役)
(関連会社) 新宿南エネル ギーサービス 株式会社	東京都渋谷区	750	・熱供給事業法に定める熱供 給事業 ・熱供給施設関連機器の設計、 施行、管理等	0% (レールシティ 東開発株式会 社が 45% 所 有)	・継続的な営業取引は行っていない。
ディーエイチ シー新宿株式 会社	東京都渋谷区	490	・熱供給事業法に定める熱供 給事業 ・熱供給施設関連機器の設計、 施行、管理等	0% (レールシティ 東開発株式会 社が約 41% 所 有)	・継続的な営業取引は行っていない。

11. 役職員数の状況

	平成16年度
役 員 数	15 名*
職 員 数	1,861 名**
合 計	1,876 名

(平成 16 年 4 月 1 日現在)

* 暫定理事 2 名を含む。

** この他 JR からの出向者 432 名。

第2 事業の状況

1. 業績等の概要

当機構は平成15年10月1日に設立されています。したがって本説明書日付現在、当機構の業績等については記載できるものは存在しません。以下は日本鉄道建設公団及び運輸施設整備事業団の各勘定に関して記載していますが、平成15年度は平成15年4月1日から同年9月30日までの決算となっています。

日本鉄道建設公団

<一般勘定>

(1) 財務決算

① 貸借対照表

(ア) 資産の部

平成15事業年度末の資産総額は、前年度に対して808億円増の6兆2,953億円(対前年度比101.3%)となっています。その主な内訳は、旅客鉄道株式会社に貸し付けている鉄道施設が2兆4,916億円、旅客鉄道株式会社及び民営鉄道事業者に譲渡した鉄道施設(割賦譲渡元金)が1兆4,078億円現在建設中の鉄道の資産が2兆1,015億円となっています。

(イ) 負債及び資本の部

平成15事業年度末の負債の総額は、前年度に対して779億円増の6兆311億円(対前年度比101.3%)となっており、資産総額から負債総額を差し引いた2,642億円が正味財産です。

負債の部では、鉄道建設債券及び長期借入金で3兆3,013億円となっています。また、新幹線等の建設資金として国及び地方公共団体等から補助金、交付金及び負担金の交付を受けています。

資本の部では、政府からの出資金が561億円となっています。

貸借対照表

(単位：百万円)

資 産 の 部			負債及び資本の部		
勘定科目	平成14年度	平成15年度	勘定科目	平成14年度	平成15年度
流動資産	215,847	233,210	流動負債	175,649	110,899
固定資産	5,983,939	6,047,336	固定負債	5,766,633	5,907,273
事業資産	3,976,195	3,899,436	鉄道建設債券	1,728,271	1,692,260
旅客会社線鉄道施設	1,335,605	1,314,328	長期借入金	1,518,488	1,609,006
新幹線鉄道施設	1,193,086	1,177,319	資産見返補助金等	1,760,429	1,810,967
旅客会社線割賦譲渡元金	18,514	18,089	その他	759,446	795,040
民営鉄道線割賦譲渡元金	1,428,989	1,389,700	特別法上の引当金等	10,929	12,920
事業資産建設仮勘定	1,962,585	2,101,507	譲渡調整引当金	10,929	12,920
有形固定資産	7,469	7,372	資本金	56,170	56,170
その他	37,690	39,021	剰余金又は欠損金	205,127	208,039
繰延資産	14,722	14,755			
資産合計	6,214,508	6,295,301	負債・資本合計	6,214,508	6,295,301

② 損益計算書

(ア) 収益の部

平成 15 事業年度の収益の総額は、1,239 億円となっています。その主な内訳は、鉄道施設の貸付料として旅客鉄道株式会社から収受した額が 448 億円、鉄道施設の譲渡代金として旅客鉄道株式会社及び民営鉄道事業者から収受した額が 577 億円となっています。

(イ) 費用の部

平成 15 事業年度の費用の総額は、1,210 億円となっています。その主な内訳は、建設原価が 397 億円、事業資産減価償却費が 377 億円、貸付け及び譲渡した鉄道施設に係る借入金等の支払利息が 351 億円となっています。

(ウ) 当期利益金

平成 15 事業年度の収益 1,239 億円から費用 1,210 億円を差し引いた 29 億円が当期利益金となりました。

損益計算書

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 14 年度	平成 15 年度	勘定科目	平成 14 年度	平成 15 年度
経常費用	261,981	120,999	経常収益	266,547	123,912
事業資産譲渡原価	101,810	39,714	貸付収入	82,057	44,752
受託業務費	7,711	250	譲渡収入	101,810	39,714
鉄道整備調査費	135	1	割賦利息収入	39,068	17,966
一般管理費	6,712	4,820	受託業務収入	7,711	250
事業資産原価償却費	66,188	37,724	鉄道整備事業費補助金収入	150	6
債券利息	50,396	22,602	鉄道整備事業費利子補給金収入	746	374
借入金利息	24,133	12,510	その他	35,006	20,849
その他	4,897	3,379	特別利益	-	1
特別損失	20	2	当期損失金	-	-
当期利益金	4,546	2,911			
合 計	266,547	123,912	合 計	266,547	123,912

(2) 個別事業の実績

公団の一般業務は、主に建設等事業、貸付事業、譲渡事業及び受託事業の 4 事業があり、平成 15 事業年度の事業区分別の実績は次の通りです。

① 建設等事業

(ア) 新幹線

新幹線については、東北新幹線（盛岡・新青森間）、北陸新幹線（長野・富山間、石動・金沢間）及び九州新幹線（博多・西鹿児島間）の建設事業を実施しました。また、工事実施計画未認可区間の建設推進高度化等事業も実施しました。

(イ) 民鉄線

民鉄線については、みなとみらい 21 線、臨海副都心線二期及び東京モノレール羽田線の新線建設並びに小田原線(2)、西武池袋線、伊勢崎線(2)及び東上線(2)の大改良を実施しました。これら 7 線の建設延長は 40.7 k m です。

(ウ) 都市鉄道線

都市鉄道線については、常磐新線（つくばエクスプレス）の新線建設を実施しました。建設延長は 58.3 k m です。

(エ) 貸付鉄道施設改修事業

貸付鉄道施設改修事業については、津軽海峡線の青函トンネル機能保全に係る防災事業として、排水設備の一部改修工事を実施しました。

(オ) 新線等調査事業

中央新幹線、四国新幹線、新幹線直通運転化事業及び中央リニアに関する調査を実施しました。

② 貸付事業

貸付事業は、日本鉄道建設公団で建設した鉄道施設を J R 会社に有償で貸し付けることにより、主要幹線及び大都市交通線については、40 年元利均等半年賦償還方式で、整備新幹線については、営業主体の受益の範囲を限度として、それぞれ投下資本の回収を図るものです。なお、津軽海峡線については、当該鉄道施設に係る租税及び管理費の合計額としております。

平成 15 事業年度の貸付鉄道事業者数は、J R 北海道、J R 東日本、J R 東海及び J R 西日本の各旅客鉄道株式会社の 4 社であり、貸付線区数は 11 線区となっています。

③ 譲渡事業

譲渡事業は、日本鉄道建設公団が建設又は大改良した鉄道施設を各鉄道事業者の有償で譲渡することにより、投下資本を原則 25 年元利均等半年賦償還方式で回収を図るものです。既譲渡線は、合計 39 線となりました。

④ 受託事業

受託事業については、山梨リニア実験線、愛知環状鉄道線、中部国際空港連絡線及び仙台空港線の工事を実施しました。これらの建設延長は 96.0 k m です。

○ 建設等事業

(ア) 新幹線

(単位：百万円)

線名・区間	延長 km	総工事費	14年度までの実施額	15年度上期の実施額	鉄道事業者又は軌道経営者
東北新幹線					
盛岡・八戸間	94.5	473,460	449,550	1,286	東日本旅客鉄道株式会社
八戸・新青森間	81.2	330,920	79,200	13,981	東日本旅客鉄道株式会社
北陸新幹線					
長野・富山間	162.1	722,553	191,478	23,630	東日本旅客鉄道株式会社
		174,200	138,285	3,045	西日本旅客鉄道株式会社
石動・金沢間	25.0	162,520	126,882	2,876	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線					
新八代・西鹿兒島間	127.6	640,140	562,558	30,154	九州旅客鉄道株式会社
博多・新八代間	121.1	583,360	103,200	15,479	九州旅客鉄道株式会社
計	611.5	2,730,409	1,524,271	87,575	
建設推進高度化等事業	—	2,924,633	75,690	1,878	
合計	611.5	2,924,633	1,599,961	89,453	

(イ) 民鉄線

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	総工事費	14年度までの実施額	15年度の実施額	鉄道事業者又は軌道経営者
小田原線(2)	東北沢・和泉多摩川間	10.4	244,298	189,409	3,655	小田急電鉄株式会社
西武池袋線	練馬・石神井公園間	4.6	59,200	59,112	—	西武鉄道株式会社
東京モノレール羽田線	整備場・新東ターミナル間	6.0	68,675	58,652	635	東京モノレール株式会社
みなとみらい21線	横浜・元町・中華街間	4.3	239,218	189,484	8,611	横浜高速鉄道株式会社
伊勢崎線(2)	曳舟・業平橋間	1.3	45,000	39,060	290	東武鉄道株式会社
東上線(2)	森林公園・武蔵嵐山間	7.2	9,900	4,684	435	東武鉄道株式会社
臨海副都心線二期	東京レポート・大崎間	6.9	278,000	251,507	1,898	東京臨海高速鉄道株式会社
計		40.7	944,291	791,908	15,524	

(ウ) 都市鉄道線

(単位：百万円)

線名	区間	延長 km	総工事費	14年度までの実施額	15年度の実施額	鉄道事業者又は軌道経営者
常磐新線	秋葉原・つくば間	58.3	1,047,262	575,268	67,444	首都圏新都市鉄道株式会社

(エ) 地方開発線

平成14年度まで用地回収、路盤工事及び開業関係工事を行ってきた土佐くろしお鉄道株式会社につきましては、平成14年度で終了したため平成15年度は実施ませんでした。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長km	総工事費	14年度までの実施額	15年度の実施額	鉄道事業者又は軌道経営者
阿佐線	後免・奈半利間	42.7	51,840	51,822	-	土佐くろしお鉄道株式会社

(オ) 貸付鉄道施設改修事業

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長km	総工事費	14年度までの実施額	15年度の実施額	鉄道事業者又は軌道経営者
津軽海峡線	今別町浜名・知内町湯の里間	-	11,725	5,806	507	北海道旅客鉄道株式会社

(カ) 新線等調査事業

(単位：百万円)

線 名	14年度までの実施額	15年度の実施額	備 考
中央新幹線調査	2,772	32	地形、地質等に関する調査
四国新幹線調査	4,886	7	地形、地質等に関する調査
中央リニア調査	300	6	中央リニアに関する経済波及効果調査、大深度地下利用調査等
鉄道整備基礎調査	100	-	
計	8,058	45	

○ 貸付事業

(単位：百万円)

線 名	延長(km)	財産価額	貸付年月	平成14年度貸付収入	平成15年度貸付収入	鉄道事業者又は軌道経営者
新 幹 線						
北陸新幹線	117.4	849,752	平成9年10月	19,970	10,725	東日本旅客鉄道株式会社
東北新幹線	94.5	453,182	平成14年12月	2,828	4,826	東日本旅客鉄道株式会社
計(2線)	211.9	1,302,935		22,798	15,551	
主要幹線及び大都市交通線						
根 岸 線	20.1	22,634	昭和39年5月～昭和48年4月	1,284	623	東日本旅客鉄道株式会社
鹿 島 線	17.4	10,104	昭和45年8月	431	224	東日本旅客鉄道株式会社
武 蔵 野 線	97.7	210,975	昭和48年4月～昭和51年3月	13,335	6,601	東日本旅客鉄道株式会社
京 葉 線	52.8	691,242	昭和48年10月～平成2年3月	33,490	16,481	東日本旅客鉄道株式会社
小 金 線	15.0	45,563	昭和53年10月～昭和61年3月	2,396	1,178	東日本旅客鉄道株式会社
伊 勢 線	3.7	687	昭和48年9月	36	18	東海旅客鉄道株式会社
瀬 戸 線	11.2	123,156	平成3年12月～平成5年3月	6,071	3,118	東海旅客鉄道株式会社
湖 西 線	74.1	103,621	昭和49年7月	5,900	2,958	西日本旅客鉄道株式会社
計(8線)	292.0	1,207,983		62,943	31,202	
津軽海峡線	87.8	718,659	昭和63年3月	420	237	北海道旅客鉄道株式会社
合 計(11線)	591.7	3,229,576		86,160	46,990	

(注1) 主要幹線及び大都市交通線については、貸し付けてから原則として40年間にわたり、年2回ずつ貸付収入を受けることとなっています。この貸付収入については、国土交通大臣の認可を受けることとなっていますが、毎年の財産及び管理費の増減などにより若干の変動はあるものの、基本的な水準はほぼ変わりません。

(注2) 主要幹線及び大都市鉄道線については、貸付期間が終了した場合、当該線区の建設に要した費用の額から既に受領した貸付収入総額（建設に要した費用の額）及び政府補助金額を差し引いた残額を基準として、国土交通大臣の認可を受けた価額で譲渡することとなっています。

(注3) 単位未満四捨五入のため、合計額は必ずしも一致しません。

○ 譲渡事業

(単位：百万円)

線 名	延長(km)	譲渡価額	譲 渡 年 月	平成14年度 譲 渡 収 入	平成15年度 譲 渡 収 入	鉄 道 事 業 者 又 は 軌 道 経 営 者
民 鉄 線						
多摩線	10.1	87	昭和53年7月	7	-	小田急電鉄株式会社
多摩線2	1.7	14,826	平成2年3月	916	452	小田急電鉄株式会社
相模原線	10.2	129	昭和53年7月	10	-	京王電鉄株式会社
相模原線2	8.8	18,421	昭和63年5月～平成3年3月	963	480	京王電鉄株式会社
新玉川線	9.6	11,150	昭和54年7月～昭和56年6月	827	413	東京急行電鉄株式会社
小田原線	0.5	911	昭和53年3月～昭和53年7月	37	-	小田急電鉄株式会社
小田原線2	8.6	162,862	平成7年4月～平成14年12月	9,066	4,542	小田急電鉄株式会社
瀬戸線	1.6	9,788	昭和53年8月～昭和54年7月	732	12	名古屋鉄道株式会社
京王線	3.9	32,851	昭和53年10月～昭和55年6月	2,362	1,183	京王電鉄株式会社
北総線	7.9	15,742	昭和54年3月～昭和54年7月	1,402	702	北総開発鉄道株式会社
北総線2	11.7	114,095	平成3年3月～平成4年3月	2,548	1,239	北総開発鉄道株式会社
豊田線	8.1	10,538	昭和54年7月～昭和55年6月	763	381	名古屋鉄道株式会社
京成本線	0.6	3,075	昭和58年6月	216	107	京成電鉄株式会社
西武8号線	3.5	51,029	昭和58年9月～平成12年3月	3,273	1,596	西武鉄道株式会社
伊勢崎線	14.1	100,862	昭和60年3月～平成13年9月	6,436	3,115	東武鉄道株式会社
東上線	7.0	34,451	昭和60年5月～昭和63年9月	2,301	1,127	東武鉄道株式会社
東大阪線	10.3	105,747	昭和61年9月～昭和63年3月	12,907	6,797	近畿日本鉄道株式会社
北神線	7.9	66,358	昭和63年3月～平成1年3月	30,613	-	北神急行電鉄株式会社
鴨東線	2.3	46,022	平成1年9月～平成2年9月	3,002	1,438	京阪電気鉄道株式会社
東京モノレール 羽田線	5.3	67,960	平成5年9月～平成9年9月	15,573	6,684	東京モノレール株式会社
西武池袋線	3.5	72,142	平成6年12月～平成15年3月	4,005	2,014	西武鉄道株式会社
東葉高速線	16.1	294,832	平成8年4月～平成9年12月	10,786	6,579	東葉高速鉄道株式会社
片福連絡線	10.3	240,894	平成9年3月～平成10年3月	15,540	7,580	関西高速鉄道株式会社
東西線	3.5	95,887	平成9年10月	6,230	3,017	京都高速鉄道株式会社
埼玉高速鉄 道線	8.4	82,159	平成13年3月～平成14年3月	4,445	2,227	埼玉高速鉄道株式会社
臨海副都心 線二期	6.9	181,469	平成13年3月～平成14年11月	4,015	4,771	東京臨海高速鉄道株式会 社
東上線 2	4.4	2,247	平成14年3月	134	66	東武鉄道株式会社
伊勢崎線2	1.3	25,317	平成15年3月	0	724	東武鉄道株式会社
計(28線)	188.1	1,861,852		139,108	57,246	

(単位：百万円)

線 名	延長(km)	譲渡価額	譲 渡 年 月	平成14年度 譲 渡 収 入	平成15年度 譲 渡 収 入	鉄 道 事 業 者 又 は 軌 道 経 営 者
都 市 鉄 道 線						
札沼線	11.4	6,871	平成7年3月～平成12年3月	293	149	北海道旅客鉄道株式会社
福知山線	21.5	8,590	平成9年3月	412	213	西日本旅客鉄道株式会社
筑肥線	11.1	5,818	平成12年1月～平成12年3月	244	124	九州旅客鉄道株式会社
計(3線)	44.0	21,279		949	486	
主要幹線鉄道線						
智頭線	56.1	1,626	平成6年12月	81	40	智頭急行株式会社
日豊線	132.9	1,828	平成7年3月	90	45	九州旅客鉄道株式会社
山陰線	54.3	5,397	平成7年4月～平成8年3月	223	114	西日本旅客鉄道株式会社
宮福線・宮津線	34.8	1,773	平成8年3月	74	38	北近畿鉄道株式会社
田沢湖線・奥羽線	127.3	27,135	平成9年3月	1,140	586	東日本旅客鉄道株式会社
高德線	74.8	2,714	平成10年3月～平成11年3月	114	57	四国旅客鉄道株式会社
東海道線(貨物)	—	4,883	平成10年3月	271	138	日本貨物鉄道株式会社
計(7線)	480.2	45,356		1,993	1,017	
合計(38線)	712.3	1,928,487		142,050	58,748	

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は必ずしも一致しません。

○ 受託事業

線 名	区 間	延長 (km)	総工事費	14年度まで の実施額	15年度の 実施額	
リニア山梨新実験線	境川村・秋山村間	42.8	16,900	14,137	17	財団法人鉄道総合技術研究所
リニア山梨新実験線	境川村・都留市間	18.4	135,350	130,610	17	東海旅客鉄道株式会社 財団法人鉄道総合技術研究所
上飯田連絡線	味鋤・上飯田間	1.7	22,246	19,838	—	上飯田連絡線株式会社
愛知環状鉄道線	六名・高倉寺駅間	43.0	18,598	8,002	935	愛知環状鉄道株式会社
中部国際空港連絡線	前島・空港間	3.0	30,340	16,964	2,628	中部国際空港連絡鉄道株式会 社 中部国際空港株式会社
仙台空港線	名取・仙台空港駅間	7.2	29,071	1,023	122	仙台空港鉄道株式会社
川崎縦貫高速鉄道線整備に伴う調査等		—	1,723	1,614	29	川崎市ほか
成田新高速鉄道線整備計画に伴う調査		—	1,142	473	32	成田高速鉄道アクセス株式会 社千葉県
その他			470	76	17	
計		116.1	255,840	192,737	3,796	

<特例業務勘定>

(1) 財務決算

① 借対照表

(ア) 資産の部

平成 15 事業年度末の資産総額は、前年度に対して 920 億円減の 3 兆 2,412 億円（対前年度比 97.2%）となっています。その主な内訳は、土地等の有形固定資産が 1,396 億円、運輸施設整備事業団貸付金が 1 兆 8,864 億円、関係会社株式が 8,297 億円となっています。

(イ) 負債及び資本の部

平成 15 事業年度末の負債の総額は、前年度に対して、27 億円減の 458 億円（対前年度比 94.4%）となっており、その主な内訳は、建物提案方式による長期借入金で 430 億円となっています。

資本の部では、剰余金で、3 兆 1,954 億円となっています。

(単位：百万円)

貸借対照表					
資産の部			負債及び資本の部		
勘定科目	平成 14 年度	平成 15 年度	勘定科目	平成 14 年度	平成 15 年度
流動資産	389,770	284,629	流動負債	5,454	2,692
固定資産	2,943,543	2,956,623	固定負債	43,063	43,112
有形固定資産	146,436	139,674	長期借入金	43,032	43,032
建物	1,002	432	退職給与引当金	31	80
構築物	13,709	13,095			
土地	113,908	109,000	(負債合計)	48,517	45,804
建設仮勘定	17,619	17,135			
その他	198	13			
無形固定資産	161	159			
投資その他の資産	2,796,947	2,816,790			
関係会社株式	829,929	829,772	剰余金又は欠損金	3,284,796	3,195,449
運輸施設整備事業団貸付金	1,866,426	1,886,456			
関係会社長期貸付金	100,000	100,000	(資本合計)	3,284,796	3,195,449
その他	592	562			
資産合計	3,333,313	3,241,253	負債・資本合計	3,333,313	3,241,253

② 損益計算書

(ア) 収益の部

平成 15 事業年度の収益の総額は、820 億円となっています。その主な内訳は、土地等処分により固定資産売却収入が 171 億円、運輸施設整備事業団貸付金利息等の受取利息が 592 億円となっています。国庫補助金は受け入れませんでした。

(イ) 費用の部

平成 15 事業年度の費用の総額は 1,714 億円となっています。その主な内訳は、共済年金等費用 1,584 億円、固定資産売却原価 79 億円となっています。

(単位：百万円)

損益計算書					
費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 14 年度	平成 15 年度	勘定科目	平成 14 年度	平成 15 年度
経常費用	393,957	171,424	経常収益	502,042	82,077
固定資産売却原価	56,170	7,989	固定資産売却収入	308,364	17,153
共済年金等費用	315,724	158,482	国庫補助金収入	65,000	-
一般管理費	13,018	3,666	受取利息	117,249	59,288
借入金利息等	257	129	受取配当金	8,852	4,569
固定資産除却費	8,564	1,131	その他	2,578	1,067
その他	225	28	当期損失金	-	89,347
当期利益金	108,085	-			
合 計	502,042	171,424	合 計	502,042	171,424

(2) 個別事業の実績

平成 15 事業年度の実績は、次の通りです。

① 年金の給付に要する費用等の支払

年金の給付に要する費用等の支払いを次の通り行いました。

共済年金追加費用	139,705 百万円
恩給負担金	なし
厚生年金移換金負担金	15,987 百万円

② 資産の処分

(ア) 土地等の処分

「秋葉原駅」、「門司操車場」などの処分の結果、土地等処分結果は 158 件、29 ヘクタールとなりました。

土地等処分収入	17,152 百万円
---------	------------

(イ) 株式の処分

平成 15 事業年度での株式の売却は、行われませんでした。

③ 宅地の造成及び関連施設の整備

宅地の造成及び関連施設の整備に係る業務を次の通り行いました。

(ア) 土地等の資産処分を効果的に行うため、所有する土地の基盤整備事業として「長町駅」、「品川駅（第一運）」等 8 箇所の鉄道施設等の撤去工事等を行いました。

(イ) 土地等の資産処分を効果的に行うため、土地利用に関する計画の策定、調査の実施、資産の処分・管理に必要な測量図の作成等を行いました。

売却用地基盤整備費及び調査費	1,524 百万円
----------------	-----------

④ 権利及び義務の行使及び履行

第三者により不法に占有された土地の明渡し訴訟の提訴等の業務を行いました。

⑤ 投資

投資は行われませんでした。

⑥ 借入金

特例業務の一環である、旧国鉄清算事業団から承継した土地の処分において「建物提案方式」の手法を採る場合、機構は建物の完了時点まで土地購入者から土地の譲渡価格相当額を土地売買契約時に借り入れることとしている。(建物工事完了時点で土地代金と相殺する)。

平成 15 年度末残高 43,032 百万円。

運輸施設整備事業団

<鉄道勘定>

平成 15 年度における経常収益は 3,285 億円であり、そのうち割賦譲渡収入は 2,993 億円となりました。

一方、経常費用は、3,447 億円であり、割賦譲渡収入のうちの割賦譲渡原価は、1,308 億円となり、また、借入金利息・債券利息等は 1,486 億円となりました。これは、旧基金から承継した国鉄長期債務等が約定に従い償還されていることから、元本が減少し、併せて支払利息が減少したことによるものです。

(単位：百万円)

費 用 の 部			収 益 の 部		
科 目	平成14年度	平成15年度	科 目	平成14年度	平成15年度
経常費用	876,285	344,712	経常収益	849,336	328,454
割賦譲渡原価	380,785	130,819	割賦譲渡収入	734,540	299,329
鉄道整備助成事業費	185,723	64,566	譲渡管理費等収入	808	384
新幹線鉄道整備事業交付金	72,431	36,216	国庫補助金収入	112,893	28,146
その他助成費	113,291	28,350	政府補給金収入	743	372
借入金利息・債券利息等	308,320	148,611	事業外収益	352	224
一般管理費	1,023	455			
債券発行差金償却	106	47			
事業外費用等	328	215			
特別損失	2	1	当期損失金	26,952	16,259
合 計	876,288	344,714	合 計	876,288	344,714

なお、各業務毎の概要は、以下の通りです。

(1) 旧基金から承継した国鉄長期債務等の償還及び利子の支払いにおける実績

- 旧基金から承継した債務の償還及び当該債務に係る利子の支払を以下の通り行いました。平成 15 年度の実績が前年度に比べ減少している理由は、15 年度の期間が 6 ヶ月であったことに加えて、国鉄長期債務等の元本額が減少していることに伴い、利子の支払が減少していることによるものです。なお、旧基金の業務とされた新幹線鉄道保有機構が日本国有鉄道から承継した新幹線鉄道に係る当該承継に伴う所有権の移転の登記に関する業務も行っています。

(単位：百万円)

平成14年度	平成15年度
787,211	385,688

(2) 交付金及び補助金等の交付実績

- ・割賦譲渡収入を財源とした新幹線鉄道施設の建設に関する交付金の交付
公団に対し、東北新幹線盛岡・八戸間、八戸・新青森間、北陸新幹線長野・富山間、石動・金沢間、九州新幹線新八代・西鹿児島間、博多・新八代間の新幹線鉄道施設の建設に要する費用に充てる資金の一部についての交付を、以下の通り行いました。平成 15 年度の実績は、平成 14 年度からほぼ半減の 362 億円です。

(単位：百万円)

平成14年度	平成15年度
72,431	36,216

- ・国の補助金等を財源とした鉄道事業者等に対する助成業務
鉄道施設（軌道施設を含む）の建設又は改良（これらに関する調査を含む）に関する事業、鉄道事業に係る技術の開発に関する事業、鉄道事業の業務運営の能率化に関する措置その他の鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業又は措置を行う鉄道事業者その他の者に対し、これらの事業等に要する費用に充てる資金の全部又は一部について、予算で定める国の補助金等の交付を受け、これを財源とした助成を次のとおり行いました。国庫補助金等助成の内訳は以下の通りです。

なお、15 年度の期間が 6 ヶ月であったことに加え、事業団の決算が 9 月 30 日であったことから、それまでの間の補助事業者における工事代金の支払いが少なかったため、14 年度と比較して大幅に少なくなっています。

(単位：百万円)

助成項目	平成14年度	平成15年度
(i)新幹線鉄道事業助成	81,341	21,741
(ii)主要幹線鉄道整備事業助成	1,940	856
(iii)都市鉄道整備事業助成	24,198	5,375
(iv)リニア等鉄道技術開発推進事業助成	1,790	237
(v)安全・防災対策等事業助成	4,023	141
合 計	113,291	28,350

(3) 低利資金の融通又は無利子での貸付実績

- ・割賦譲渡収入を財源とする鉄道施設の建設又は改良に関する無利子貸付
都市鉄道整備費無利子貸付対象事業（首都圏新都市鉄道：常磐新線 秋葉原～つくば間）に対し、公団に無利子貸付を以下の通り行いました。

(単位：百万円)

平成14年度	平成15年度
71,163	44,298

<船舶勘定>

平成 15 年度の経常収益は、294 億円であり、前年度比 55%の減少となりました。その要因は、15 年度の期間が 6 ヶ月であったことに加えて、建造業務の実績率の低下に伴う船舶使用料の減少に伴うものによるものです。

また、法的処理の完了に伴う損失額の確定等から、貸倒損失について前年度比 98%減少の 1 億円を計上しています。

(単位：百万円)

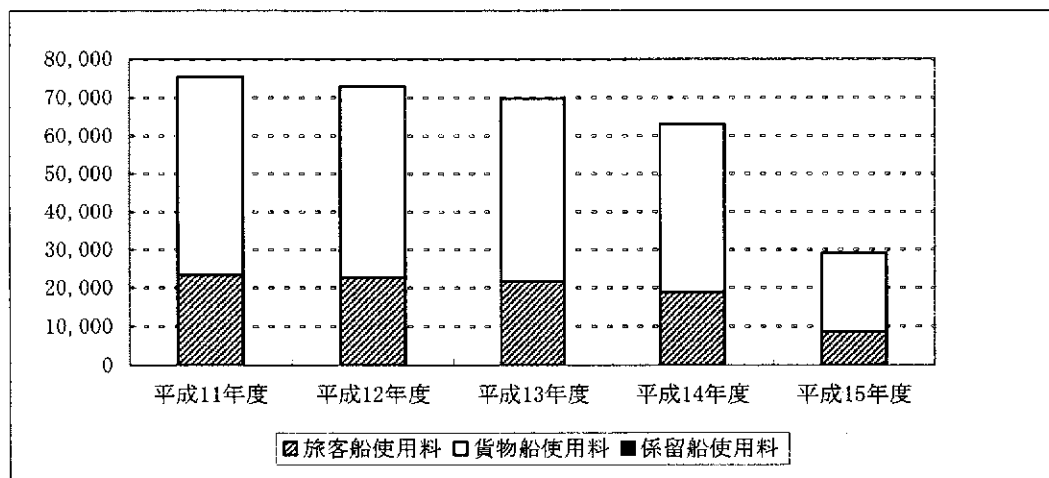
費 用 の 部			収 益 の 部		
科 目	平成 14 年度	平成 15 年度	科 目	平成 14 年度	平成 15 年度
経常費用	67,393	29,677	経常収益	64,766	29,439
事業費	370	245	事業収入	63,066	28,982
一般管理費	1,229	549	旅客船使用料	18,742	8,617
貸倒損失	2,366	58	貨物船使用料	44,313	20,363
事業資産減価償却費	48,008	22,568	貸付金利息	11	3
事業外費用	15,419	6,259	国庫補助金収入	-	6
特別損失	565	89	政府補給金収入	250	-
当期利益金	-	74	引当金戻入	572	-
			貸倒引当金戻入	371	-
			事業資産損失引当金戻入	201	-
			事業外収益	878	451
			特別利益	370	401
			当期損失金	2,822	-
合 計	67,958	29,840	合 計	67,958	29,840

なお、各業務毎の実績は、以下の通りです。

(1) 共有建造業務

共有建造業務における船舶使用料は、当勘定における事業収入の 99.99% (平成 15 年度実績) を占めています。なお、平成 15 年度の船舶使用料の合計は、290 億円であり、平成 14 年度と比較して 54%減少しています。この要因は、15 年度の期間が 6 ヶ月であったことに加えて、長引く海運不況により国内における船舶の建造に対する需要が減少しており、共有建造業務において建造された船舶の総トン数が減少していることによるものです。

(単位：百万円)



	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
旅客船使用料	23,260	22,633	21,636	18,742	8,617
貨物船使用料	52,136	50,219	48,119	44,313	20,363
係留船使用料	61	40	0	0	0
合 計	75,458	72,893	69,755	63,055	28,980

- (2) 船舶改造資金等の貸付業務は、平成 14 年度及び平成 15 年度ともに貸付実績はありません。
- (3) 債務保証業務は、平成 14 年度及び平成 15 年度ともに保証実績はありません。

<造船勘定>

平成 15 年度の経常収益は、75 百万円となりました。他方、経常費用は、130 百万円です。当期損失金は旧事業団法第 29 号第 2 項により積立金を減額して処理しています。

(単位：百万円)

費 用 の 部			収 益 の 部		
科 目	平成14年度	平成15年度	科 目	平成14年度	平成 15 年度
経常費用	3,756	130	経常収益	1,049	75
事業費	3,529	17	事業収入	810	72
研究開発助成金	160	-	納付金収入	32	35
円滑化助成金	4	-	受託業務収入	-	3
事業管理諸費	47	16	信用基金運用収入	17	33
事業資産売上原価	3,317	1	不動産売却収入	760	-
還付金	1	0	機械・器具売却収入	1	1
一般管理費	167	74	事業資産貸付収入	0	-
構造転換業務経理へ繰入	11	2	国庫補助金収入	160	1
事業外費用	49	37	技術支援業務経理より受入	11	2
			事業外収益	69	0
			当期損失金	2,706	55
合 計	3,756	130	合 計	3,756	130

・技術支援業務における助成金の交付

民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金に充てるための助成金及び日本政策投資銀行からの試験研究資金の借入に係る利子の支払いに必要な資金に充てるための助成金の交付は平成 15 年度は行いませんでした。

(単位：千円)

	平成14年度	平成15年度
技術支援業務における助成金の交付	164	-

<基礎的研究等勘定>

基礎的研究に係る研究事業費等に対応する事業収入は、研究成果の普及に伴う特許実施料以外に存在しないことから、当該研究事業費等を上回る特許実施料等が得られない限り、損益計算上、当期損失金が毎年度発生し累積する構造となっています。また、一般管理費 18 百万円については、国庫補助金 133 百万円の内数（18 百万円）で賄われることになっています。

一方、内航海運活性化融資事業に係る融資事業における損益は、融資事業収入 12 百万円に対し、融資事業諸費 20 百万円となりました。

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
科目	平成14年度	平成15年度	科目	平成14年度	平成15年度
経常費用	1,028	477	経常収益	970	454
事業費	419	135	事業収入	451	156
研究事業費	371	115	貸付金利息	361	144
助成事業費	-	-	融資事業収入	90	12
融資事業諸費	47	20	国庫補助金収入	410	133
借入金利息	348	107	引当金戻入		
一般管理費	39	18	貸倒引当金戻入	108	-164
一般管理費	39	18	資産見返補助金戻入	0	0
減価償却費	0	0	事業外収益	0	0
引当金繰入			特別利益	0	0
貸倒引当金繰入	164	194	当期損失	59	22
事業資産減価償却費	58	23			
特別損失	1	-			
合 計	1,029	477	合 計	1,029	477

① 基礎的研究業務の実施状況は、以下の通りです。

(単位：百万円)

	平成14年度		平成15年度	
	件 数	金 額	件 数	金 額
試験研究費	17	351	15	107

② 内航海運活性化に係る貸付業務実績は、以下の通りです。

(単位：百万円)

	平成14年度		平成15年度	
	件 数	金 額	件 数	金 額
内航海運活性化融資業務	5	37,000	1	4,000

2. 対処すべき課題

当機構は、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立と地域振興及び大都市機能の維持増進を図ることを通じ、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目指します。特に「鉄道の建設」「運輸施設整備支援」「技術に関する研究」の総合化により、陸・海・空の輸送の円滑化を図ります。

当機構の果たすべき役割は、地球環境問題、エネルギー対策、少子高齢化、物流効率化等の交通をめぐる様々な課題に的確に対応していくために、ますます重要になっていくものと考えられ、今後の業務遂行にあたって、輸送の高度化、多様化等に的確に対応できる体制を整備するとともに、総合的な技術力を活用した技術支援、調査研究開発、国際協力業務等についても積極的に推進していきたいと考えます。

今後とも独法化に伴う経営の合理化、効率化に努め、中期目標、中期計画で掲げた目標を達成するべく業務を着実に推進してまいります。

(1) 鉄道建設業務関係

鉄道が我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮していくためには、今後の鉄道整備の基本的方向に関する運輸政策審議会の答申第19号（平成12年8月）において示された政策課題、すなわち、国土の骨格となる広域的な幹線鉄道ネットワークの構築、大都市圏における通勤・通学の混雑緩和に向けた輸送力の増強のための取り組み、新たな鉄道整備方式としての「上下分離方式」の検討、高齢化社会の進展等の新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進など、今後の鉄道整備の基本的な課題に対応した鉄道整備を計画的に推進していくことが必要です。

当機構が建設主体となっている整備新幹線については、国、地方自治体による公的資金が投入され、国民からもより効率的な事業執行が求められています。また、大都市及びその周辺部における民鉄線及び都市鉄道線の整備については、各鉄道事業者による事業化の決定、各鉄道事業者から国土交通大臣への当機構工事の申出、国土交通大臣から当機構に対する工事实施の指示を受けて、当機構が建設事業を行うこととなるため、当機構としては、鉄道事業者の安定した事業経営が達成されるべく、その負託に応えることが重要です。

当機構は、常に「良質な鉄道を経済的かつ効率的に」完成させることを基本に、工事の安全と環境の保全に特に留意しつつ、事業を進めて参りましたが、引き続き、その確実な実施を図って参ります。当機構は、全国をカバーし、鉄道建設において中核的な役割を果たす公的機関として、業務の効率化、技術力の向上、建設コストの縮減、技術開発、安定的・効率的資金調達、品質の信頼性の向上、工事関係事故防止等を推進し、今後とも社会の要請に的確に対応し、当機構の業務に対する国民の皆様の理解と信頼を得られるよう努めて参ります。

(2) 船舶関係

我が国が今後とも発展を持続していくうえで、物流の効率化は不可欠な課題となっています。特に国内海運業においては、老朽船、不経済船が7割を占めていることが、物流効率化の促進を図るうえで大きな問題となっています。

また、環境対策面においては、平成13年7月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」の中で、「環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道雑貨輸送・内航海運の活用（モーダルシフト）を推進し、モーダルシフト化率（長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率）を向上させ、平成22年までに（現状の43%から）50%を超える水準とすることを目指す」という目標が設定されるとともに、船舶自体のCO₂排出量の削減を図るため、同大綱において、「エネルギー消費効率の良い船舶（エコシップ）の導入促進を行う」とされています。また、昨今のシングルハルタンカーによる重油流出事故が海洋環境汚染に重大な影響を及ぼしていることから、シングルハルタンカーに対する規制強化に向けた動きが活発化するなど海洋環境保全対策が喫緊に求められています。

さらに、急速に高齢化が進展することを踏まえ、平成12年5月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が成立し、これにより平成14年5月以降に建造する旅客船はバリアフリー化が義務づけられることとなり、これを受けた平成12年11月に、当時の国家公安委員会・運輸省・建設省・自治省は、「移動円滑化の促進に関する基本方針」を告示し、平成22年までに総隻数の約50%をバリアフリー化するという目標設定も行いました。

こうした課題に対して、当機構が提供する長期・固定・低利の資金供給と技術支援の両面を併せ持つ共有建造制度の活用による船舶の高度化、モーダルシフト船・エコシップ・バリアフリー

化船の整備が益々重要なものとして期待されています。特に、平成 15 年 12 月には、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」が答申され、その中で当機構の「船舶共有建造制度等を活用し、事業者規模に比し資本費負担の過大な内航海運事業者の船舶建造を積極的に支援することによって、内航海運の適切な事業基盤を形成していくことが必要」とされています。具体的には、同答申において、当機構が「共有建造を行う以下に掲げる船舶を「物流高度化船舶」と位置づけ、支援措置を講ずることが適当である。

①CO₂削減による環境対策に寄与する船舶

②海洋環境保全対策に寄与する船舶

③物流効率化対策に寄与する船舶

とされています。当機構では、社会的・経済的ニーズの変化を踏まえ、今後とも海運部門における要請に柔軟かつ的確に対応していきます。

なお、船舶勘定においては、バブル崩壊後の長期にわたる景気低迷等により未収金が増加していますが、機構としては理事長代理を本部長とする共有船問題対策本部を設置し、債権回収部門の組織の強化を図るなど、未収金の発生防止・回収に全力をあげて取り組んでいます。

(3) 造船関係

近年、地球環境に与える船舶の影響が世界的に注目されており、外航船舶によって排水されるバラスト^(注)水に含まれる微生物によって引き起こされる生態系の破壊や、船舶の排出ガスによる温室効果が問題とされています。

このため、国際連合の下部機関である国際海事機関（IMO）において、船舶のバラスト水中の生物の削減等を義務づける条約が採択される予定です。また、平成 9 年 12 月の京都会議において、船舶から排出される温室効果ガスの削減については、IMO において議論することとされています。

これらの動きに対応するため、当機構は、バラスト水浄化システムの試験研究、バラスト水を積載する必要のないノンバラスト船の研究開発、風エネルギーを利用し、温室効果ガスの排出を低減する次世代帆走船の研究開発について助成を行っており、今後も船舶の地球環境に与える影響の低下に貢献していきます。

なお、造船業基盤整備事業協会より承継した造船業構造転換業務においては、中小型船を建造する造船所を対象として買収した造船設備及び土地について、平成 22 年度末までにその管理・譲渡及び借入金返済等の業務を完了させることとなっており、引き続き確実な実施を図ります。

注) バラスト水とは、船舶の空荷状態における安全確保のため、重しとして積載する海水です。

(4) 基礎的研究関係

科学技術に関する政府全体の基本方針を定めた「科学技術基本計画」（平成 13 年度から平成 17 年度までの 5 ヶ年の計画）では、競争的研究資金をこの 5 年間で倍増し、優れた研究成果を生み出すために研究評価システムの改革を進めることとしています。また、総理が議長を務める「総合科学技術会議」は、「科学技術基本計画」を実現するための具体的な方策を提言しています。

当機構の基礎的研究事業は、運輸分野で唯一の競争的資金による研究開発制度として、これらの要請に応えるため研究課題評価方法の見直しなど評価システムの改善を行って、研究内容の一層の充実を図って行きます。さらに研究成果を分かりやすい形で情報提供するため、ホームページの充実、パンフレットの作成、成果報告会の開催等を通して、研究成果を積極的に宣伝して行きます。

(5) 鉄道助成業務関係

わが国の鉄道は、今日では総延長 27,000 km のネットワークを形成しており、経済・産業の発展や国民生活の向上を支えてきましたが、わが国の骨格を形成する幹線鉄道の分野では、各地で新幹線の建設や在来線の改良等の高速化への強い要望があり、また、大都市圏の鉄道においては、路線網の拡充や混雑の緩和による利便性、快適性の向上が今なお重要な課題となっています。

さらに、「運輸政策審議会答申第 19 号（平成 12 年 8 月 1 日）」においては、今後の鉄道整備について以下のような方向性が示されています。

- ① 幹線鉄道ネットワークの高度化
- ② 大都市圏鉄道における輸送力の増強
- ③ 「上下分離方式」の導入
- ④ 鉄道整備における新技術の開発等

当機構はこのような状況を踏まえ、国民の鉄道整備に対する要望に応え、輸送機関にとって重要な安全性の確保に努め、質の向上に着目した整備を進めていく必要があると考えています。このため、鉄道事業者等に対する各種助成により、鉄道の計画的な整備を支援、推進し、鉄道事業の発展に貢献していきます。

また、旧国鉄長期債務償還については、各々の約定に従い、確実に償還業務を遂行しているところであります。

(6) 国鉄清算事業本部

国鉄清算事業本部関係業務については、平成 10 年 2 月 20 日の閣議決定に従い、

- ① 年金の給付に要する費用等の支払いを確実に行っていくこと
- ② 土地処分の円滑な実施

土地処分については、平成 10 年 2 月の閣議決定を踏まえ、平成 15 年度末を目途に終了させるべく、用途売却の促進など事業の更なる効率化、適正化を図る。

なお、特別な事情により平成 15 年度までに処分が終了しなかった土地については、あらゆる手法を駆使し全力を挙げて可能な限り早期の処分を図ることとし、処分に地方公共団体との調整を要するもの等を除き、中期目標期間終了時にまでにすべて終了すること。

- ③ 株式の処分についても市場の動向等を踏まえつつ適切に実施すること

が重要な課題となっているところであり、これらの諸課題を着実に実施すべく、引き続き努力して参ります。

(7) 情報公開について

平成 14 年 10 月に施行された「独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律」を踏まえ、当機構の業務内容・財務内容等の情報公開について積極的な対応を図り、上記 IR 活動と併せて、当機構の業務に対する国民の幅広い理解を得られるよう努めます。

(8) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

当機構の前身たる公団では、鉄道整備を担う公的機関として、建設コストの縮減が最重要課題との認識から、平成元年 2 月に「建設コスト低減方策検討特別委員会」を設置し、建設費縮減に資する技術開発や設計基準の見直し等を中心に、建設コスト縮減に積極的に取り組んできました。

平成 7 年 3 月からは、トンネル工事、架線工事等における低コスト工法の技術開発により鉄道建設等の計画・調査から設計・施工に至るまでのトータルコストの縮減に努めるとともに、各建

設線区毎に原価管理を徹底する総額管理方式を取り入れ、職員1人1人のコスト意識を向上させて、事業運営の効率化を推進しています。

平成9年度には政府の公共工事コスト縮減の行動指針が策定されたことを受け、副総裁を委員長とする「運輸関係公共工事コスト縮減に関する公団プロジェクトチーム」を新たに設置し、体制の一層の強化を図ってきたところです。

公団の直接的施策による建設コスト縮減率については、「行動指針」、「行動計画」のフォローアップ初年度となった平成9年度が2%、平成10年度が4.51%、最終年度の平成11年度は、目標とされた6%縮減に対し、これを上回る8.28%を達成しました。

これに引き続き、平成12年9月には、政府は更なる公共工事コスト縮減対策として、平成12年度から平成20年度までの9年度にわたる公共工事のコスト縮減の「新行動方針」を策定したところです。

当機構は、コスト縮減に積極的に取り組むため、公団において平成13年6月、副総裁を委員長とする「建設コスト縮減委員会」を新たに設置し、「日本鉄道建設公団公共工事コスト縮減に関する新行動計画」（以下、「新行動計画」という。）を策定以来、一層のコスト縮減に取り組んでいます。なお、新行動計画においては、従来の建設コストの低減だけでなく、施設の品質の向上によるライフサイクルコストの低減や、建設副産物対策の推進や環境改善策による環境負荷の低減等、工事における社会的コストの低減なども図り、総合的なコスト縮減を目指しています。

さらに、国土交通省の「公共事業コスト構造改革プログラム」を受けて、副理事長を委員長とするコスト構造改革推進委員会を設置し、機構独自の「コスト構造改革プログラム」（以下、「プログラム」という。）を策定しました。プログラムは、従来の新行動計画に加え、

- ①事業のスピードアップ
- ②計画・設計から工事実施段階における最適化
- ③調達の最適化

の3点にも主眼をおいています。

コスト構造改革は15年度からの5年間で15%の「総合的なコスト縮減」目標としていることから、機構では、工事コストの縮減はもちろんのこと、ライフサイクルコストの低減や環境負荷の低減、さらには事業効果の早期発現などにも積極的に取り組んでおります。

公団の建設コスト削減の主な施策（平成9年度～平成15年度）

施策分類	施策項目	施策概要
技術基準等の見直し	二次覆工の省略	漏水防止対策などの検討を行い、シールド二次覆工を省略し経済化を図りました。
	セグメント背面仕上げの合理化	セグメント背面仕上げを品質を損なわず、施工に支障しない程度に簡素化し工数の経済化を図りました。
設計方法の見直し	駅の対向壁の一体化	地下駅のホームから線路を隔てた壁(対向壁)について下地金物工事・タイル打込みパネル取付け・ステーションカラー金物取付けの段階的施工を複合パネルを一体化した工場製作として工数の経済化を図りました。
	軌道スラブ支圧板の変更	軌道スラブはコンクリートと PC 鋼線及び鉄筋を組み合わせ工場で製作するが、このうち、トンネル以外の区間で使用するものについて PC 鋼線の支圧板について従来の角型から円形または楕円形としたことにより合理的な形状として製作費を軽減しました。
	車両基地排水除外設備方式の変更	鉄道施設の車両基地より排出される排水処理について、排水基準などの調査等を行った上で、従来の加圧浮上処理方法からマット状油吸着材を使用する簡易な方式として大幅な設備の軽減を図りコストの削減をしました。
	PCU 型桁式高架橋の採用	高架橋の床版と梁部分を工場加工とすることにより経済化を図りました。
技術開発	鋼桁の床版に軽量コンクリートを採用	床版に通常の鉄筋コンクリートの 2 割程度軽い軽量コンクリートを使用することにより、橋桁全体を軽量化し経済化を図りました。
	高品質吹付コンクリート工法	山岳トンネルの吹付コンクリートについて材料が付着し易い練り混ぜ工法と新しい材料の使用によりコストを削減を図りました。
	省力型高架橋・高強度鉄筋の採用	高架橋の柱と梁・梁と床版との取り付け部は従来、斜辺としていたが直線同士として単純化を図ることにより複雑な型枠鉄筋加工を不要とし工数を減じました。また、高架橋の柱・橋脚橋台に通常使用されている中強度の鉄筋 (SD345) に替え高強度鉄筋 (SD390) を採用し経済化を図りました。
	PPC (パネール・プレストレストコンクリート) 桁の採用	比較的に長い桁に採用される PC 桁について最大荷重時(列車通過時)のみに構造上影響が出ない範囲の変位を許すことにより合理的な構造の PPC 桁として経済化を図りました。
	NM セグメントの採用	H 型钢と厚板からなる鋼枠にコンクリートを充填した剛性構造のセグメントとし、更に継手は噛み合わせ方式とすることにより施工時間の短縮等により経済化を図りました。
	インサート高剛性継手の採用	セグメントの継手は、通常四辺をボルトとしているが、片辺をインサート式に残りの辺を高剛性として施工時間の短縮・継手材料の経済化を図りました。
	幅広セグメントの採用	シールトトンネルセグメントの幅(トンネル奥行き方向)を従来の 1.2m から 1.5m と広げることにより、継手目地の数などを減じコストの削減を図りました。
	アーチスラブ式高架橋の採用	高架橋の柱または壁間隔を 3 から 5 割広げ、床版をアーチ状とすることにより型枠数量・基礎支持杭を減として経済化を図りました。
	ATC 地上装置制御論理部の共用化の採用	従来の ATC 装置は、軌道回路毎に対応した送信機(論理部)にて各々現示情報を作成し、軌道回路に送信していたが、高性能コンピュータを採用し複数軌道回路の現示情報を 1 つの論理部にて高速大量一括処理する方式をし経済化を図りました。
積算の合理化	効率的な機械を迅速に積算基準へ反映	山岳トンネル施工は、機械の小型高効率化、また、高性能機械の採用などが顕著なため、これを迅速に積算要領に反映しています。
	機械化・システム化による工数減を迅速に積算基準へ反映	シールトトンネルは、機械化・システム化が顕著なため、これを迅速に積算要領に反映しています。
入札・契約制度検討	VE 提案の採用	シールトトンネルセグメントの製作に、材料の比率等(配合)の変更・特殊な混和材を使用した高流動コンクリートにより、製造設備・工程の簡略化がされ、製造コストの削減が可能となったため、これを VE 提案として採用しました。

(注) VE 提案

VE (Value Engineering) 制度は、建設業者からの代替提案 (VE 提案) を奨励し、蓄積しているノウハウを有効に活用する制度で、建設業者は、設計内容の機能や品質を低下させることなく、工事費の低減を図る方法を検討・研究しそれを提案し、その提案に対して発注者は、技術面、コスト面などから評価を加え、採用されれば建設業者に一定の報奨を還元する制度です。

3. 経営上の重要な契約等

当機構の経営に際しての重要な契約等はありません。

4. 研究開発活動

鉄道建設業務については、以下の新技術、新工法の技術開発を行っています。これは建設事業を実施するに当たって必要なものであり、予算の範囲内で実施されています。鉄道建設業務以外では、基礎的研究業務の一部を除き、研究開発活動を行っておりません。

(1) 新技術、新工法の開発

当機構は、鉄道整備を担う公的機関として、地球環境問題や労働力不足、財政規模の縮小等社会的な状況を踏まえ、良質な鉄道を経済的かつ効率的に完成させることを基本に

- ① 効率的な鉄道整備計画を支援するための技術開発
 - ② 建設コストの縮減を指向した技術開発
 - ③ 建設、維持管理の省力化を指向した技術開発
 - ④ 耐震性の向上を目指した技術開発
 - ⑤ 鉄道騒音・振動の軽減、景観・美観等環境保全に配慮した技術開発
- などを中心に、建設現場のニーズに直結した技術開発を進めています。

研究分野	主な研究課題
建設コストの縮減を指向した技術開発	山岳トンネルにおける高強度・高品質吹付けコンクリートの開発 シールドトンネル覆工の合理的な設計手法の確立 大規模開削トンネルにおける補助工法の合理的な設計手法の確立 軽量コンクリートを用いた橋梁上部工の軽量化の検討
建設、維持管理の省力化を指向した技術開発	合理的な軌道整備システムの開発 寒冷地における消融雪システムの開発 機能集約型信号保安設備の開発 新しい薬剤を用いた泡沫油水分離装置の開発
鉄道騒音・振動の軽減、景観・美観等環境保全に配慮した技術開発	建設残土の有効利用のための処理方法の開発 橋梁における高性能防音壁の開発 間伐材を利用した駅上屋の開発
効率的な鉄道整備計画を支援するための技術開発	鉄道整備プロジェクト検討の省力化、効率化を目指したシステム開発 鉄道整備の効果を定量的に把握するための手法の開発
耐震性の向上を目指した技術開発	コンクリート構造物の耐震構造の開発 合理的な切取補強土留壁の開発 セメント改良補強土橋台の開発 大地震対応の杭構造の開発

(2) 技術開発実績

当機構の前身たる公団で新たに開発した技術、工法の主なものは、次の通りです。

種 別	技 術 開 発 項 目	開 発 効 果
橋りょう	充填鋼管複合桁	コスト縮減
橋りょう	海浜地区での無塗装仕様の鋼橋りょう	コスト縮減 保守省力化
橋りょう	耐震性橋台	コスト縮減
トンネル	高品質吹付けコンクリート	コスト縮減
トンネル	挿入式拡張泥水シールド工法	コスト縮減
トンネル	地中接合工法（MSD 対応）	コスト縮減
トンネル	シラス地山の透水性路盤	保守省力化
軌 道	スラブ軌道用低弾性締結装置	振動軽減
軌 道	パネル軌道	保守省力化
軌 道	3 線用軌道スラブ	コスト縮減
設 備	散水消雪システム	雪害対策
設 備	車両過熱検知システム	防災システム
設 備	パネル式消雪システム	雪害対策
設 備	高速対応架線方式	高速化
設 備	青函トンネル防災情報制御監視システム	長大海底トンネル 防災システム
軌 道	38 番高速分岐器	高速化
設 備	高速運転用地上信号方式（GG 信号）	高速化

(3) 学会等の受賞実績

当機構及びその前身たる公団における受賞の主なものは、次の通りです。

路 線 名	受賞年	学 会 名	賞 種 別	受 賞 業 績 名
青函トンネル	昭和61年	イタリア・ジェノバ市	コロンブス賞	青函トンネル
	昭和62年	政府	内閣総理大臣顕彰	青函トンネルの完成
	昭和62年	土木学会	技術賞	青函トンネルの建設
新 幹 線	平成13年	イタリア・プリエロ	ルジ・ネグレッリ賞	新幹線
上越新幹線	昭和57年	土木学会	技術賞	東北・上越新幹線の建設
北陸新幹線	平成9年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（高崎・長野間）の建設
	平成7年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化
	平成9年	電気学会	電気学術振興賞	北陸新幹線車両基地用不平衡補償单相き電装置の開発
	平成8年	土木学会	技術賞	北陸新幹線高速分岐器（38番）の開発・敷設（分岐側通過速度160km/hの高速分岐器）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
東北新幹線	平成12年	土木学会	技術賞	国内有数の膨圧地質を克服した世界最長陸上トンネル（東北新幹線 岩手ー戸トンネルの施工）
九州新幹線	平成15年	土木学会	技術賞	水砕スラグを用いた透水性路盤による地下水面下しらす地山のトンネル構造及び施工方法の確立
京葉線	平成元年	土木学会	技術賞	京葉湾岸地域と都心を直結する京葉線の建設（東京ー新木場ー蘇我）
北総線	平成3年	土木学会	技術賞	都心と千葉ニュータウンを直結する北総線の建設〔高砂ー新鎌ヶ谷ー小室（千葉ニュータウン）〕
	平成5年	運輸省	情報化貢献表彰	北総・公団線運行管理システム
東葉高速線	平成3年	土木学会	技術開発賞	プレライニングによるトンネル掘削工法（PASS工法）の開発（東葉高速線勝田台トンネル）
	平成8年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	船橋日大前駅（東葉高速線）
臨海副都心線	平成8年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	国際展示場駅（臨海副都心線）
臨海副都心線Ⅱ	平成13年	土木学会	技術賞	伸縮スポーク方式によるシールドの挿入式拡張及び径の異なる地中接合技術の確立
臨海副都心線Ⅱ	平成15年	土木学会	技術賞	首都圏の新しい鉄道ネットワークを形成するりんかい線の建設
東京モノレール	平成5年	土木学会	技術賞	羽田空港沖合展開事業に伴うアクセス鉄道の建設（整備場ー羽田空港）〔東京モノレール羽田新線〕
J R 東西線	平成8年	土木学会	技術賞	大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く鉄道幹線「JR東西線」の建設
山梨リニア実験線	平成10年	土木学会	技術賞	超電導磁気浮上式鉄道山梨リニア実験線の建設
秋田新幹線	平成9年	土木学会	技術賞	新幹線在来線直通化工事における急速施工法の開発（秋田新幹線ー機械化連続改軌、市街地内高架橋急速施工）
埼玉高速鉄道線	平成12年	土木学会	環境賞	地下鉄道トンネル断面を有効利用した日本初の河川浄化導水路事業
旧ザイルマタディ橋	昭和58年	土木学会	田中賞(作品部門)	マタディ橋りょう建設事業
その他	平成7年	運輸省	運輸大臣表彰	鉄道施設の早期復旧（阪神・淡路大震災）
	平成12年	運輸省	情報化貢献表彰	交通計画支援システム
	平成15年	土木学会	技術開発賞	GISを活用した交通計画支援システム「GRAPE」の開発
	平成16年	土木学会	技術開発賞	耐震性（セメント改良補強土）橋台の開発

(4) 特許権等

当機構の前身たる公団が平成 15 年 9 月 30 日までに取得した、又は出願中の特許権及び実用新案権の件数は、次の通りです。

区 分	取得済	出願中
特 許 権	140	64
実用新案権	42	—

(5) 海外技術協力

① 当機構の海外技術協力は、青函トンネルや上越・北陸・東北新幹線、さらに都市鉄道などの建設工事で培った総合的な技術力と経験を活かし、政府間の技術協力のために国の要請に基づいて職員を国際協力機構（JICA）専門家（長期・短期）として海外に派遣する一方、外国人技術者を研修のため受け入れるなど、積極的に技術協力を行っています。

平成 15 年度までに技術協力を行った国は 61 ヶ国に及び、延べ 1,430 人の専門家を派遣しています。その協力内容は、鉄道建設のための需要予測から始まり、ルート選定、トンネル・橋りょう・軌道・電気設備計画、そして実際の建設に対する技術指導に至るまで多岐に渡っています。

② これまでに実施した主な技術協力

国・地域名	プロジェクト案件名
北 米	
アメリカ合衆国	カルフォルニア高速鉄道計画
中 南 米	
メ キ シ コ	グアナファット州鉄道開発計画
ブ ラ ジ ル	ブラジル鉄道近代化
ボ リ ビ ア	ボリビア国鉄災害復旧計画
アルゼンチン	アルゼンチン国鉄中央センター
ヨーロッパ	
イギリス・フランス	英仏海峡トンネル建設計画
フランス・イタリア	アルプストンネルプロジェクト
アフリカ	
モ ロ ッ コ	ジブラルタル海峡連絡計画
エジプト	カイロ近郊都市鉄道建設計画予備調査
コンゴ民主共和国（旧ザイール）	マタディ橋建設
チュニジア	チュニジア首都圏通勤線電化調査
ア ジ ア	
中 国	北京～上海間高速鉄道計画、大瑤山トンネル建設工事
台 湾	台湾高速鉄道建設計画
韓 国	ソウル地下鉄3・4号線建設工事
フィリピン	フィリピン国鉄北線リハビリ計画予備調査
インドネシア	ジャバタベック圏総合輸送システム改良計画
マレーシア	マレーシア鉄道整備計画
タ イ	バンコク首都圏鉄道高架化計画調査
イ ン ド	インド国鉄AT電化技術
パキスタン	パキスタン全国総合交通計画調査
イ ラ ン	テヘラン・イスファハーン間高速鉄道新線建設計画
ベ ト ナ ム	南北統一鉄道橋りハビリ事業

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要

(1) 平成 14 事業年度は公団（一般勘定）において宿舍等の改修等で 454 百万円を支出しました。

平成 15 事業年度は公団（一般勘定）において宿舍等の改修等で 136 百万円を支出しました。

なお、職員用宿舍の売却はありませんでした。

2. 主要な設備の状況

公団の平成 15 事業年度末における主要な設備の状況は、次の通りです。

(単位：百万円)

内 容	所在地	土 地		建 物	動 産	合 計
		面 積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
宿舍等	千葉県船橋市行田外	38,426 m ²	3,186	3,644	551	7,381

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の平成 16 事業年度の建設勘定における主要な設備等への支出計画は、次の通りです。

(単位：百万円)

対 象	所 在 地	内 容	予 定 額
宿舍等	千葉県船橋市行田外	改修等	222

国鉄清算事業本部

特例業務勘定において実施する特例業務については、平成 10 年 2 月 20 日の閣議決定において、「事業団の解散に伴い特例業務を実施することとなる公団について、特例業務のうち、土地の処分については、あらゆる手法を駆使し全力を挙げて早期処分を図り、特別の事情の存するものを除き、機構設立後の平成 15 年度末（平成 16 年 3 月末）を目途に終了させるとともに、株式の処分については市場の動向等を踏まえつつ適切に実施する。また、特例業務については、土地処分の進捗等に伴い毎年業務量が減少すると見込まれることから、業務量の減少に応じ、逐次業務実施体制の段階的縮小を図る。」とされていることから、工事現場を監督するための仮設的な事務所を除き、原則として事業用の宿舍等の不動産は保有していません。

また、平成 16 事業年度以降においても新たな設備投資の支出計画はありません。

以上の業務を除き、記載すべき重要な事項はありません。

第4 発行者の状況

1. 資本金残高の推移

当機構は平成15年10月1日に設立されています。設立時の資本金は以下の通りです。本説明書日付現在、当機構の資本金の推移については記載できるものは存在しません。参考のため以下に日本鉄道建設公団及び運輸施設整備事業団に関して併せて記載しています。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（平成15年10月1日現在）

資本金

政府出資金		73,501,180,804 円
日本政策投資銀行出資金		1,000,000,000 円
資本金合計		74,501,180,804 円

日本鉄道建設公団

<一般勘定>

(単位：百万円)

年 月 日	資 本 金		摘 要
	増 減 額	残 高	
平成7年4月1日～ 平成8年3月31日		106,946	
平成8年4月1日～ 平成9年3月31日	△31,325	75,621	(注1)
平成9年4月1日～ 平成10年3月31日	△4,934	70,687	(注2)
平成10年4月1日～ 平成11年3月31日	△6,507	64,180	(注3)
平成11年4月1日～ 平成12年3月31日		64,180	
平成12年4月1日～ 平成13年3月31日		64,180	
平成13年4月1日～ 平成14年3月31日		64,180	
平成14年4月1日～ 平成15年3月31日	△8,010	56,170	(注4)
平成15年4月1日～ 平成15年9月30日		56,170	

(注1) 平成8事業年度の資本金の減額は、日本国有鉄道改革法等施行法第33条の規定により、平成9年3月22日をもって供用開始した鉄道施設を公団から清算事業団へ承継したことに伴い、公団の資本金のうち当該鉄道施設に係る政府出資金相当額については清算事業団に対し政府から出資されたものとされたため、公団の資本金を減少したものです。

(注2) 平成9事業年度の資本金の減額は、日本国有鉄道改革法等施行法第33条の規定により、平成9年10月1日をもって供用開始した鉄道施設を公団から清算事業団へ承継したことに伴い、公団の資本金のうち当該鉄道

施設に係る政府出資金相当額については清算事業団に対し政府から出資されたものとされたため、公団の資本金を減少したものです。

(注3) 平成10事業年度の資本金の減額は、債務等処理法第24条の規定により、平成11年1月11日をもって供用開始した鉄道施設を公団から鉄道事業者に対して譲渡したことに伴い、公団の資本金のうち当該鉄道施設に係る政府からの出資金相当額はなかったものとされたため、公団の資本金を減少したものです。

(注4) 平成14事業年度の資本金の減額は、債務等処理法第24条の規定により、平成14年7月1日をもって供用開始した鉄道施設を公団から鉄道事業者に対して譲渡したことに伴い、公団の資本金のうち当該鉄道施設に係る政府からの出資金相当額はなかったものとされたため、公団の資本金を減少したものです。

<特例業務勘定>

資本金に該当するものではありません。

運輸施設整備事業団

事業団設立以降の資本金残高の推移は、以下のとおりです。

(単位：百万円)

区 分	会 計 区 分	平 成 11年度末	平 成 12年度末	平 成 13年度末	平 成 14年度末	平 成 15年度末
鉄道勘定	一般会計	100	100	100	100	100
船舶勘定	一般会計	10,270	10,445	10,465	10,465	10,465
	産業投資特別会計	5,300	5,500	5,700	5,900	5,900
	計	15,570	15,945	16,165	16,365	16,365
造船勘定(注1)	一般会計		1,000	1,000	1,000	1,000
	日本政策投資銀行		1,000	1,000	1,000	1,000
	計		2,000	2,000	2,000	2,000
基礎的研究等勘定	一般会計	2,341	2,716	3,101	3,101	3,101
合 計	一般会計	12,711	14,261	14,666	14,666	14,666
	産業投資特別会計	5,300	5,500	5,700	5,900	5,900
	小計(政府出資額)	18,011	19,761	20,366	20,566	20,566
	日本政策投資銀行	—	1,000	1,000	1,000	1,000
	合 計	18,011	20,761	21,366	21,566	21,566

(注1) 一部業務を承継した造船業基盤整備事業協会の年度末資本金残高推移は、平成10年度、11年度ともに7,350百万円であり、平成12年度(4～2月期)は、4,811百万円です。

(注2) 平成15年度末は平成15年9月30日までの期間です。

2. 役員の状況（平成16年4月1日現在）

役職名	氏 名 (生年月日) 理事の担当業務	任 期	略 歴
理事長	小 森 博	自 平成15年10月1日 至 平成19年9月30日	昭和39年4月日本国有鉄道入社 平成7年7月日本鉄道建設公団理事 平成13年1月日本鉄道建設公団副総裁 平成15年3月日本鉄道建設公団総裁
副理事長	小 幡 政 人	自 平成15年10月1日 至 平成19年9月30日	昭和43年4月運輸省入省 平成13年7月国土交通事務次官 平成14年7月国土交通省顧問 平成15年3月日本鉄道建設公団副総裁
理事長 代 理	金 丸 純 一	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和44年7月運輸省入省 平成7年6月運輸省海上技術安全局船員部長 平成9年6月長銀情報システム株式会社顧問・監査役 平成11年6月交通エコロジー・モビリティ財団理事長 平成15年4月独立行政法人交通安全環境研究所監事 (非常勤) 平成15年6月運輸施設整備事業団理事
代表理事	村 上 伸 夫	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和46年4月運輸省入省 平成9年1月運輸省近畿運輸局長 平成10年7月国土庁長官官房審議官 平成12年6月気象庁次長 平成13年7月運輸施設整備事業団理事
理 事	岩 崎 勉	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和47年4月運輸省入省 平成13年1月国土交通省大臣官房総括審議官 平成14年8月日本鉄道建設公団理事
理 事	森 田 好 則	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和46年7月大蔵省入省 平成14年7月財務省印刷局長 平成15年4月日本鉄道建設公団理事
理 事	平 山 章 二	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和40年4月日本通運株式会社入社 平成10年3月日本通運株式会社千葉支店長 平成13年3月運輸施設整備事業団理事
理 事	鈴 木 朗	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和47年4月運輸省入省 平成13年7月国土交通省航空局次長 平成14年7月船員中央労働委員会事務局長 平成15年8月日本鉄道建設公団理事
理 事	酒 井 敬 史	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和44年7月株式会社日本興業銀行入社 平成9年6月株式会社日本興業銀行金融法人部長 平成11年4月運輸施設整備事業団理事
理 事	土 谷 幸 彦	自 平成16年3月22日 至 平成17年9月30日	昭和45年4月日本鉄道建設公団入社 平成11年4月日本鉄道建設公団計画部長 平成15年10月鉄道・運輸機構都市再生関係業務推進役

役職名	氏 名 (生年月日) 理事の担当業務	任 期	略 歴
理 事	岡 崎 準	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和43年4月日本鉄道建設公団入社 平成9年3月日本鉄道建設公団新幹線部長 平成11年10月日本鉄道建設公団理事
理 事	野 嶋 弘 孝	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和45年4月日本国有鉄道入社 平成11年4月日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部審議役 平成13年10月日本鉄道建設公団理事
監 事	国 枝 英 郎	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和41年4月警察庁入庁 平成6年11月警察庁九州管区警察局長 平成8年4月財団法人国際交通安全学会専務理事 平成13年11月日本鉄道建設公団監事
監 事	渡 邊 孝 至	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和46年4月会計検査院入院 平成11年12月会計検査院第4局長 平成13年1月運輸施設整備事業団監事
監 事 (非常勤)	川 崎 美 朗	自 平成15年10月1日 至 平成17年9月30日	昭和40年4月川崎重工業株式会社入社 平成11年4月川崎重工業株式会社地球環境部長 平成12年6月川重不動産株式会社常務取締役東京支社長 (現職) 平成12年9月運輸施設整備事業団監事 (非常勤)

第5 経理の状況

1. 財務諸表の作成方法について

当機構の財務諸表は、通則法、機構法、省令、その他の機構の財務及び会計に関して適用又は準用される法令、業務方法書及び会計規程に準拠して作成されます。

2. 当機構の財務

(1) 経理の特徴について

当機構では、機構法第17条第1項及び債務等処理法第27条第1項の規定に基づき、以下に係る業務を区分して経理しております。①建設勘定、②船舶勘定、③造船勘定、④基礎的研究等勘定、⑤助成勘定、及び⑥特例業務勘定。

(2) 財務諸表の作成について

- ① 当機構は、通則法第38条第1項により、毎事業年度、貸借対照表、損益計算書、利益の処分又は損失の処理に関する書類その他国土交通省令で定める書類及びこれらの附属明細書（以下、「財務諸表」という。）を作成し、当該事業年度の終了後3月以内に国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならないとされております。また同条第3項により、国土交通大臣は財務諸表を承認しようとするときは、あらかじめ、評価委員会の意見を聴かなければならないとされております。
- ② 当機構は、通則法第39条により、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の監査を受けなければならないとされております。なお、同法第40条により、会計監査人は、国土交通大臣が選任することとされております。
- ③ 当機構は、通則法第38条第4項により、上記の規定による国土交通大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、財務諸表並びに事業報告書、決算報告書及び監事の意見を記載した書面を、各事務所に備えて置き、国土交通省令で定める期間、一般の閲覧に供しなければならないとされております。

3. 利益及び損失の処理について

- ①当機構は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、通則法第44条第1項若しくは第3項の積立金として整理しなければならない（ただし、第3項の規定により同項の用途に充てる場合は、この限りではない。）とされております。
- ②当機構は、通則法第44条第2項により、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、通則法第44条第1項による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならないとされております。

(参考) 民間の会計基準と比較した場合の主な特徴は次のとおりであります。

区 分	独立行政法人会計基準等	民間の会計基準 (※)
①退職給付引当金	民間の会計基準と同じ。	「退職給付に係る会計基準」、「同注解」及び「退職給付会計に関する実務指針」に基づく会計処理による。
②賞与引当金	民間の会計基準と同じ。	翌事業年度に支給される賞与であって、当期の勤務に係る部分について計上する。
③法令に基づく引当金等	「主務省令において個別の独立行政法人の特殊性に基づく会計処理を定めることも排除するものではない。」とされている。	将来の支出の増加又は収入の減少であって、その発生が当期以前の事象に起因し、発生の可能性が高く、かつ、その金額を合理的に見積もることができる場合に計上する。
④特定の償却資産の減価に係る会計処理	「独立行政法人が保有する償却資産のうち、その減価に対応すべき収益の獲得が予定されないものとして特定された資産については、当該資産の減価償却相当額は、損益計算書の費用には計上せず、資本剰余金を減額するものとする。」とされている。	償却資産の減価償却相当額は、損益計算上の費用に計上する。

(※) 「民間の会計基準」は、財政制度等審議会財政制度分科会法制・公企業会計部会公企業会計小委員会による「特殊法人等に係る行政コスト計算書作成指針」(平成13年6月19日)において示された企業会計の最新の基準であります。