

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

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15年10月1日に設立されています。したがって、以下の主要な経営指標等においては、当機構の平成15年度（平成15年10月1日から平成16年3月31日までの期間）の法人単位の財務諸表及び各勘定に関して記載しています。

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

○法人単位

（単位：百万円）

	平成15年度	
	法人個別	連結
経常収益	1,012,478	1,022,981
経常利益 *1	60,880	62,191
当期純利益	62,410	63,070
資本金 *5	74,501	74,501
純資産額 *3	924,499	924,835
総資産額	14,563,778	15,117,477
自己資本比率 *4	6.3%	6.1%

①建設勘定 (注)

（単位：百万円）

	平成15年度
経常収益	216,582
経常損失 *1	76
当期純損失	78
資本金 *2	56,170
純資産額 *3	299,062
総資産額	6,328,878
自己資本比率 *4	4.7%

（注）旧公団においては、「一般勘定」となっています。

③船舶勘定

(単位：百万円)

	平成15年度
経常収益	27,666
うち補助金等収益	186
経常損失 *1	402
当期純損失	39
資本金 *2	16,165
資本合計	△28,289
総資産額	410,142
自己資産比率 *4	-

④造船勘定

(単位：百万円)

	平成15年度
経常収益	234
うち補助金等収益	91
経常損失 *1	10
当期純損失	1
資本金 *5	2,000
資本合計	4,034
総資産額	5,670
自己資本比率 *4	71.1%

⑤基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

	平成15年度
経常収益	476
うち補助金等収益	242
経常利益 *1	78
当期純利益	78
資本金 *2	66
資本合計	134
総資産額	37,290
自己資本比率 *4	0.4%

⑥助成勘定^(注)

(単位:百万円)

	平成15年度
経常収益	510,368
うち補助金等収益	86,484
経常損失 *1	17,101
当期純損失	17,101
資本金 *2	100
資本合計	863,174
総資産額	6,304,064
自己資本比率 *4	13.7%

(注) 旧事業団においては「鉄道勘定」となっています。

⑦特例業務勘定

(単位:百万円)

	平成15年度	
	法人個別	連結
経常収益 ^(注1)	404,833	415,337
経常利益 *1	78,411	79,723
当期純利益	79,580	80,241
資本金 ^(注2)	-	-
資本合計	△213,585	△213,248
総資産額	3,679,389	4,233,189
自己資本比率 *4	-	-

(注1) 特例業務勘定の経常収益には、土地売却収入、J R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、当期純利益又は当期純損失も変動します。

(注2) 本勘定に資本金は存在しません。

[指標等の説明]

* 1 : 経常利益 (損失) = 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 = 資本金 + 剰余金 (欠損金)

* 4 : 自己資本比率 = (資本合計 (純資産) / 負債・資本合計) × 100

* 5 : 資本金 = 政府出資金 + 日本政策投資銀行出資金

旧日本鉄道建設公団

参考として、旧日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）の平成11年度から平成15年度（平成15年4月1日から同年9月30日までの期間）における主要な経営指標等を各勘定毎に記載しています。

<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
当期利益金又は損失金 (注1)	△13,246	△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41ページをご覧ください。

<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 (注1)	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
当期利益金又は損失金 (注2)	88,429	△59,033	22,514	108,085	△89,347
資本金 (注3)	—	—	—	—	—
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、J R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J R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）本勘定に資本金は存在しません。

〔一般勘定及び特例業務勘定共通〕

（注）旧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。

〔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

旧運輸施設整備事業団

参考として、旧運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）の平成11年度から平成15年度（平成15年4月1日から同年9月30日までの期間）における主要な経営指標等を各勘定毎に記載しています。

< 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)	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）事業収入＝（割賦譲渡収入＋譲渡管理費等収入）

< 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繰入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。

<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)	1,053	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

旧事業団は、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日は旧事業団における造船勘定としての決算となっています。

(注) 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)

<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)	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) 事業収入＝(貸付金利息＋融資事業収入)

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 日付けで旧日本鉄道建設公団と旧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 つである旧公団は、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、以下「債務等処理法」という。）が施行され、旧日本国有鉄道清算事業団（以下「旧清算事業団」という。）は解散し、旧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旧公団が引き継ぎました。

また、当機構のもう 1 つの前身である旧事業団は、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。）が統合、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

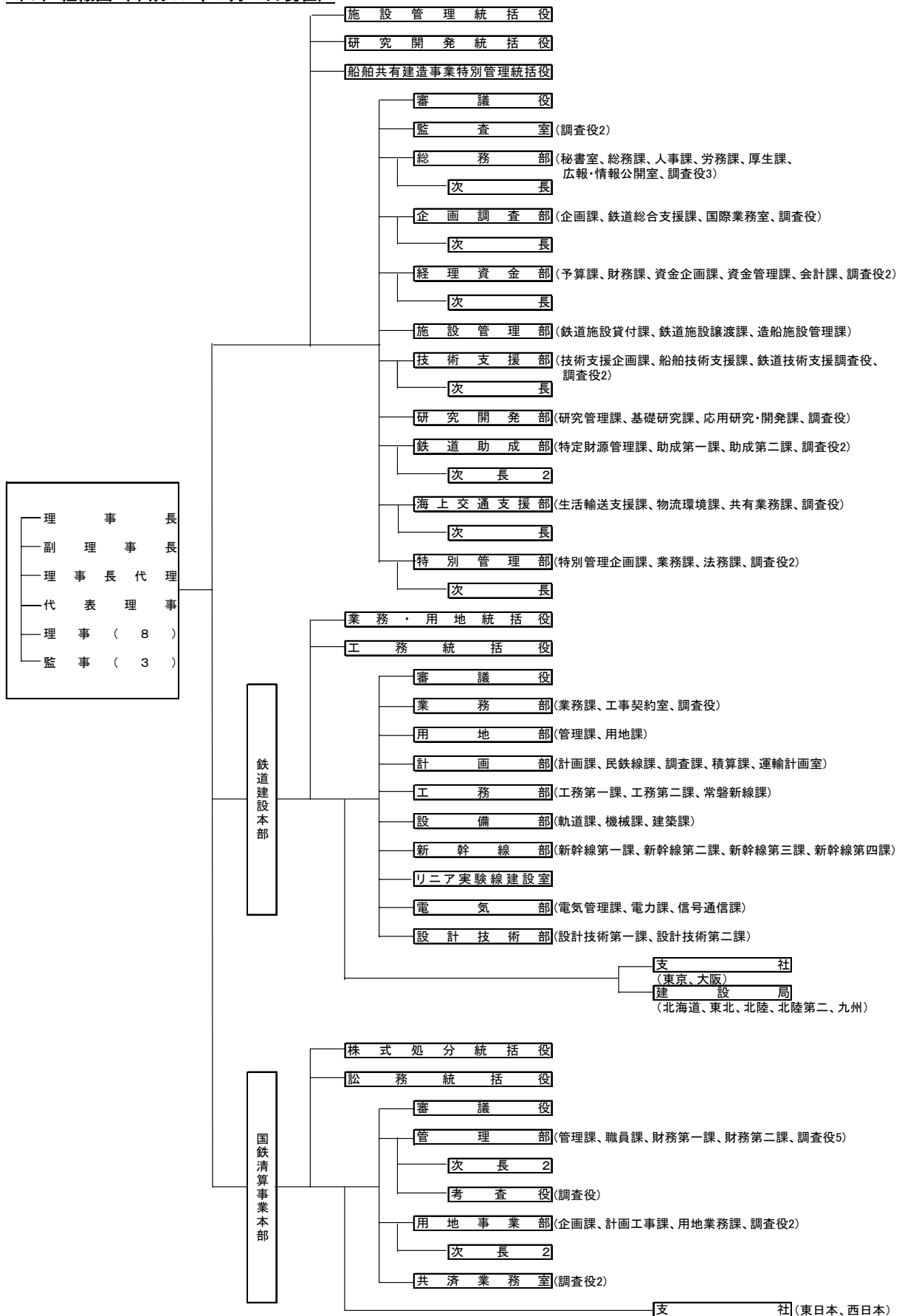
当機構の資本金は 745 億 118 万 804 円（平成 16 年 3 月 31 日現在）であり、735 億 118 万 804 円が政府出資金、残り 10 億円が日本政策投資銀行からの出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	56, 170
船舶勘定	16, 165
造船勘定 ^{（注）}	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

（注）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 (平成 17 年 4 月 1 日現在)



(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

当機構の理事長については通則法第 20 条第 1 項により、及び監事については同条第 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されております。

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。当機構の現行の中期目標は、平成 15 年 10 月 1 日から平成 20 年 3 月 31 日までの 4 年 6 月間について定められております。

(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

通則法第 31 条により、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。

・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。

なお、本説明書の末尾に国土交通省独立行政法人評価委員会が作成した「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 平成 15 事業年度業務実績評価調書」を添付しています。

(5) 財務及び会計について

①財務諸表等

通則法第 38 条により、当機構は毎事業年度、財務諸表を作成し、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、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 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会計監査人の監査

通則法第 39 条により、当機構は、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こととされております。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長期借入金及び債券

機構法第 19 条第 1 項により、当機構は国土交通大臣の認可を受けて、長期借入金をし、又は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券を発行することができるとされております。なお、同条第 2 項により、国土交通大臣は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。

上記により、当機構の業務は、国土交通大臣、評価委員会等による評価によって、当該業務の内容及び継続性等に影響を受ける可能性があります。

(6) 当機構の業務内容について

当機構の業務は、機構法第 12 条並びに附則第 11 条及び債務等処理法第 27 条の規定により、①「鉄道建設業務」、②「船舶共有建造業務」、③「高度船舶技術業務」、④「基礎的研究等業務」⑤「鉄道助成業務」及び⑥「国鉄清算業務」から構成されています。

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。

(7) 新幹線鉄道

新幹線鉄道は、全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年 5 月 18 日法律第 71 号、以下「全幹法」という。）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、当機構の前身たる旧公団と旧国鉄が建設主体となっていました。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。

当機構では上記新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行う他、新幹線鉄道の建設に関する調査を行います。

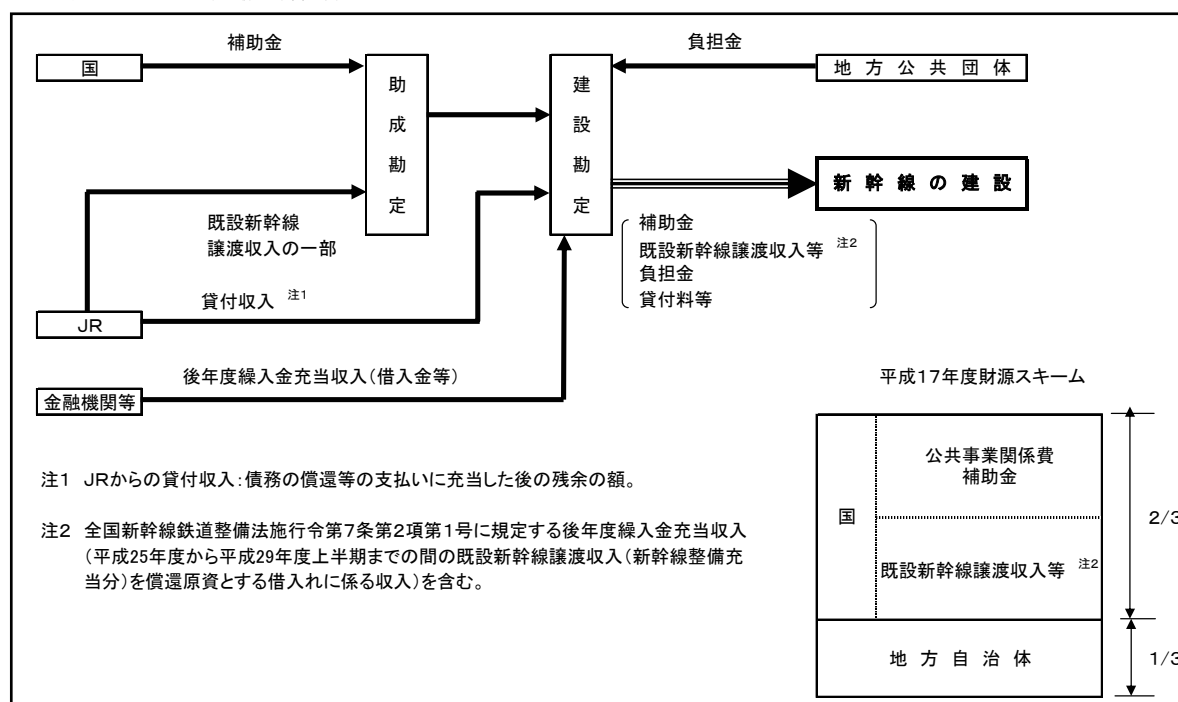
<整備新幹線（整備計画路線）>

線 名	区 間	線 路 延 長	備 考
北海道新幹線	新函館・札幌	211km	未着工
	新青森・新函館	149km	17年度所要の手続きを経て着工
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	17年度所要の手続きを経て着工
	石動・金沢	24km	建設中
	金沢・金沢車両基地	10km	17年度所要の手続きを経て着工
	福井駅部	1km	17年度所要の手続きを経て着工
	金沢・大阪	244km	未着工
九州新幹線 （鹿児島ルート）	博多・新八代	130km	建設中
	新八代・鹿児島中央	127km	平成16年3月開業
九州新幹線 （長崎ルート）	鳥栖・武雄温泉	52km	未着工
	武雄温泉・諫早	45km	地元との調整が整った場合に着工
	諫早・長崎	21km	未着工
計	完成	341km	
	建設中	406km	
	着工準備中	240km	
	未着工区間	528km	
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

< 建設資金の流れ（整備新幹線） >



(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

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（C D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 年代の旧国鉄が、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 J R 本州 3 社へ貸し付けられています。

(ii) 地方開発線

旧国鉄時代に旧公団が国鉄新線（A B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 セクターが事業主体となり、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。完成し、すべての路線が既に無償譲渡されています。

(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、幹線鉄道の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

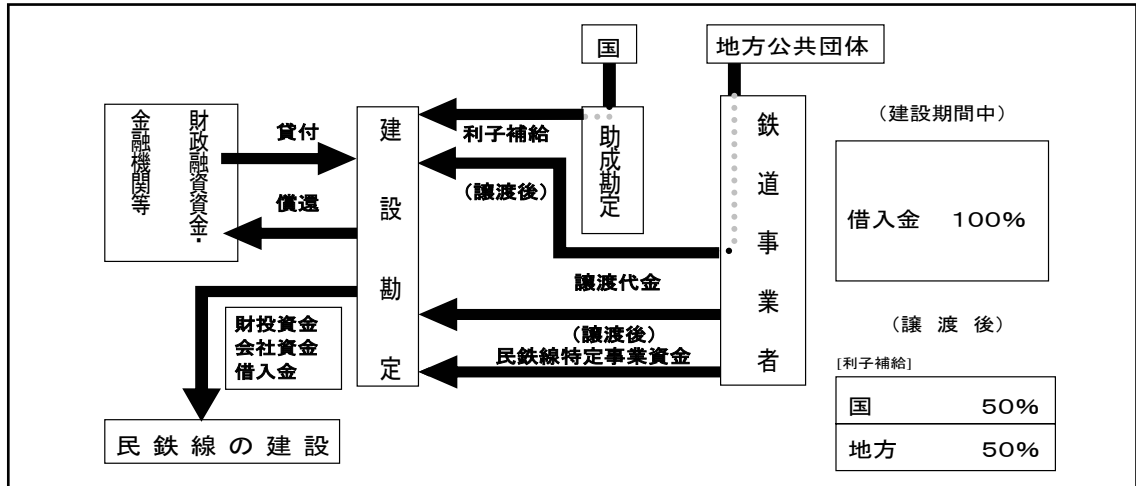
都市鉄道は、大都市圏その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置づけられています。事業の採択の前提として、定期的に運輸政策審議会（現交通政策審議会）において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められています。

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、小田急小田原線（2）、みなとみらい21線等があります。

< 建設資金の流れ（民鉄線） >

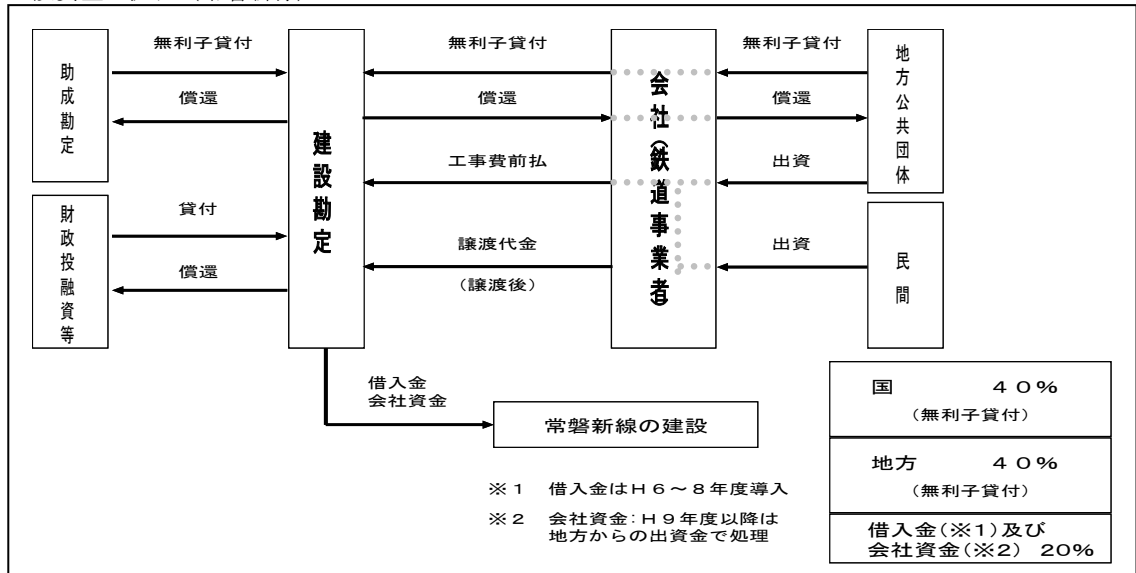


(ii) 都市鉄道線

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、建設費等を縮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。

< 建設資金の流れ（常磐新線） >



(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88km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54km)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北海道旅客鉄道株式会社(以下「JR北海道」という。)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旧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、JR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)	JR北海道負担金
2 / 3	1 / 3

(オ) 受託業務

受託業務は、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、建設工事では仙台空港線、愛知環状鉄道線等3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、平成16年度は、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しています。

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、旧国鉄が民営化された後、東日本旅客鉄道株式会社(以下「JR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史料されます。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
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	

<受託調査（平成16年度の主な実績）>

受託件名	委託者	受託内容	備考
成田新高速鉄道線調査	成田高速鉄道 アクセス株式会社	工事施工認可図書作成	平成14年7月 鉄道事業許可
川崎縦貫高速鉄道線調査	川崎市	協議資料作成業務	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	事業認可申請に資する調査	
大田区東西鉄道調査	大田区	概略設備計画調査	
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・羽越本線、高速 化・新幹線直通運転化調査	新潟県、山形県	鉄道整備に係る基礎調査	
信越本線高速化調査	(財)運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
高速鉄道技術調査	国土交通省	鉄道に係る基礎調査	
アジア高速鉄道支援調査	国土交通省	鉄道に係る基礎調査	
愛知環状鉄道輸送力 増強調査	中部運輸局 (財)運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
北九州空港アクセス 鉄道調査	北九州市	概略設備計画調査	
東海道貨客併用化調査	(財)運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
仙台市東西線調査	仙台市	工事施工認可図書作成	平成15年9月 鉄道事業許可

②船舶共有建造業務

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

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。

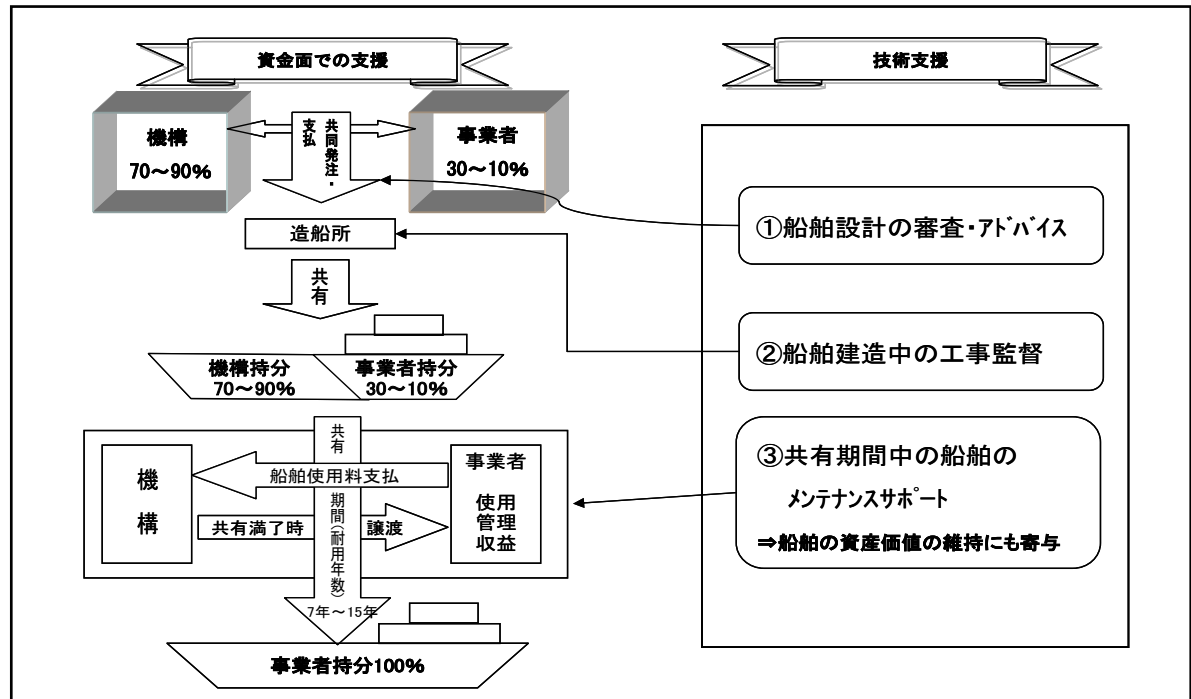
以上の方針の下、当機構は船舶共有建造業務に関し、以下の業務を行います。

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

なお、当機構は、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。

＜共有建造方式のスキーム＞



＜使用料収入の推移＞

(単位：百万円)

	旧事業団					当機構
	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	平成15年度
旅客船使用料	23,260	22,633	21,636	18,742	8,617	8,330
貨物船使用料	52,136	50,219	48,119	44,313	20,363	18,738
係留船使用料	61	40	0	0	0	0
合 計	75,458	72,893	69,755	63,055	28,980	27,068

(参考1) 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(下記注)には約473億円となっています。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5年間の未収金の推移＞

(単位：百万円)

	旅客船 ^(注1)	貨物船	貸付金 利息	売却代金 未収等	計	前年度比増加額
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 ^(注3)	(310) 15,808	29,048	30	333	45,219	112
平成15年度 ^(注3)	(616) 17,090	29,499	0	735	47,324	2,105

(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年度は旧事業団が平成15年4月1日から同年9月30日までの期間、当機構が平成15年10月1日から平成16年3月31日までの期間です。

(注4) 平成15年度(下期)の数字は、資料データの継続性の観点から、旧事業団における会計処理に準拠したものとされています。このため、平成15年度末貸借対照表における未収金残額と合致しません。

＜過去5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11年度	416	173	—	—	14	603
平成12年度	—	423	—	—	—	423
平成13年度	—	287	—	398	—	685
平成14年度	—	2,366	—	—	—	2,366
平成15年度 ^(注3)	—	—	—	—	58	58
平成15年度 ^(注3)	—	1,526	625	—	29	2,180
合計	416	4,775	625	398	101	6,315

(注1) 「貸付金等」とは貸付金利息及び求償権等を含みます。

(注2) 平成15年度(下期)の数字のうち、機構設立時に貸倒引当金を計上していた額は、約21億円です。

(注3) 旧事業団が平成15年9月30日までの期間、当機構が平成16年3月31日までの期間です。

2. 未収金対策の内容

① 共有船問題対策本部等の設置

旧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、当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、関係者とともにもできるだけの努力をすると共に、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16年3月末には、約64%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ったもの（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16年3月末には約7%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が、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95%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、用船料に係る当機構の直接受領、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。当機構では、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。

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（リスケ済のものを含む。）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可能な船舶に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、別添にあるとおり、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る。

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

船舶勘定に係る債務超過額の推移（見込み）

1. 基本的考え方

○事業量等に関する一定の前提において、重点集中改革期間（平成17年度～平成21年度）における船舶勘定の債務超過額の推移の見込を国土交通省海事局が試算したもの。

○見直し方針においては、重点集中改革期間末に、債務超過の大半を解消（8割減）することを目指すとの目標を掲げているが、今後見直し方針を実行していく際に、各対策の進捗状況、その見直しの要否、追加的な対策の必要性等に関する議論の材料を提供するのが本試算の趣旨である。

2. 具体的な前提条件

(1) 事業量（期間中の合計：約1,470億円）

現在の船腹ストック（総トンベース）と代替率、機構利用率、総トン当たり船価等から、以下の前提等を設けて国土交通省海事局が推計したもの。推計結果は表1のとおりである。

- ①平均代替船齢を超えない船舶（19年未満の船舶）は代替されないものとする
- ②超老朽化船（30年を超える船舶）についても代替されないものとする
- ③代替率は、全国建造量実績が低位で推移した最近5年間の平均値とする
- ④暫定措置事業開始後の船腹量減少（約2割減）を踏まえ代替建造量も2割減とする
- ⑤建造船価については、足元の数値と過去5年間（低位で推移した時期）の平均値との中間値とする

(2) 事業金利

事業金利については、従来の固定型と金利見直し型との選択制の導入を前提とする。両者の事業量比率は5：5と設定する。

(3) 調達金利

財投調達金利について、事業量比率に応じて固定型と金利見直し型それぞれで設定する。財投機関債については、4年一括償還、指示金利とし、また、その他の資金調達については、海事関係民間団体の協力を得つつ、調達コストの低減を図ることを見込んでいる。

(4) 貸倒引当金

未収金の発生状況を踏まえた引当金の積み増し及び未収発生防止策及び債権回収強化による引当金の削減を見込むこととする。

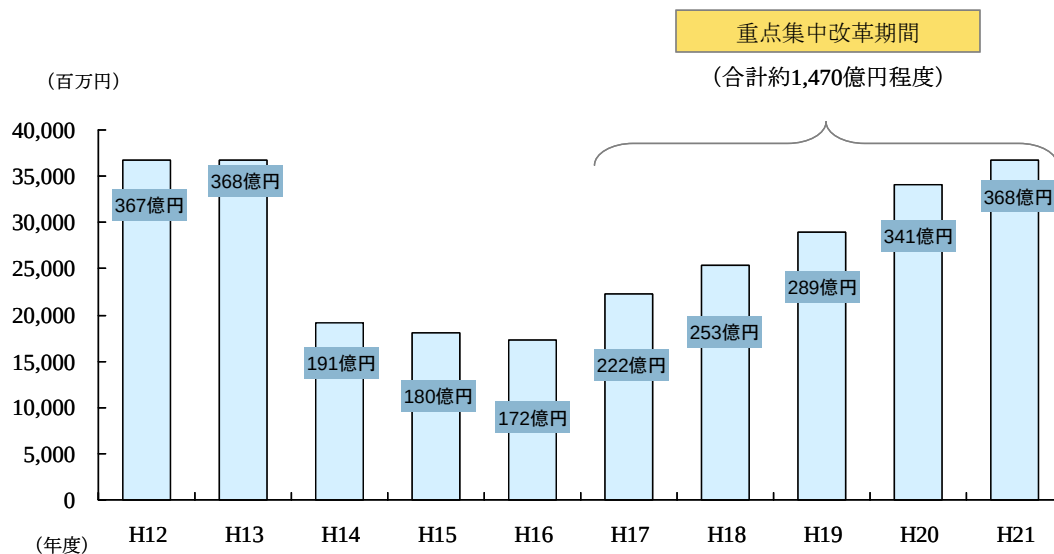
3. 推計結果

以上に基づいて推計した結果は、表2のとおり。実際の事業量等については年度ごとにある程度の波が発生するものであり、試算の前提や結果は幅を持って理解されるべきものである。

(表 1)

内航海運効率化のための船舶勘定見直し方針

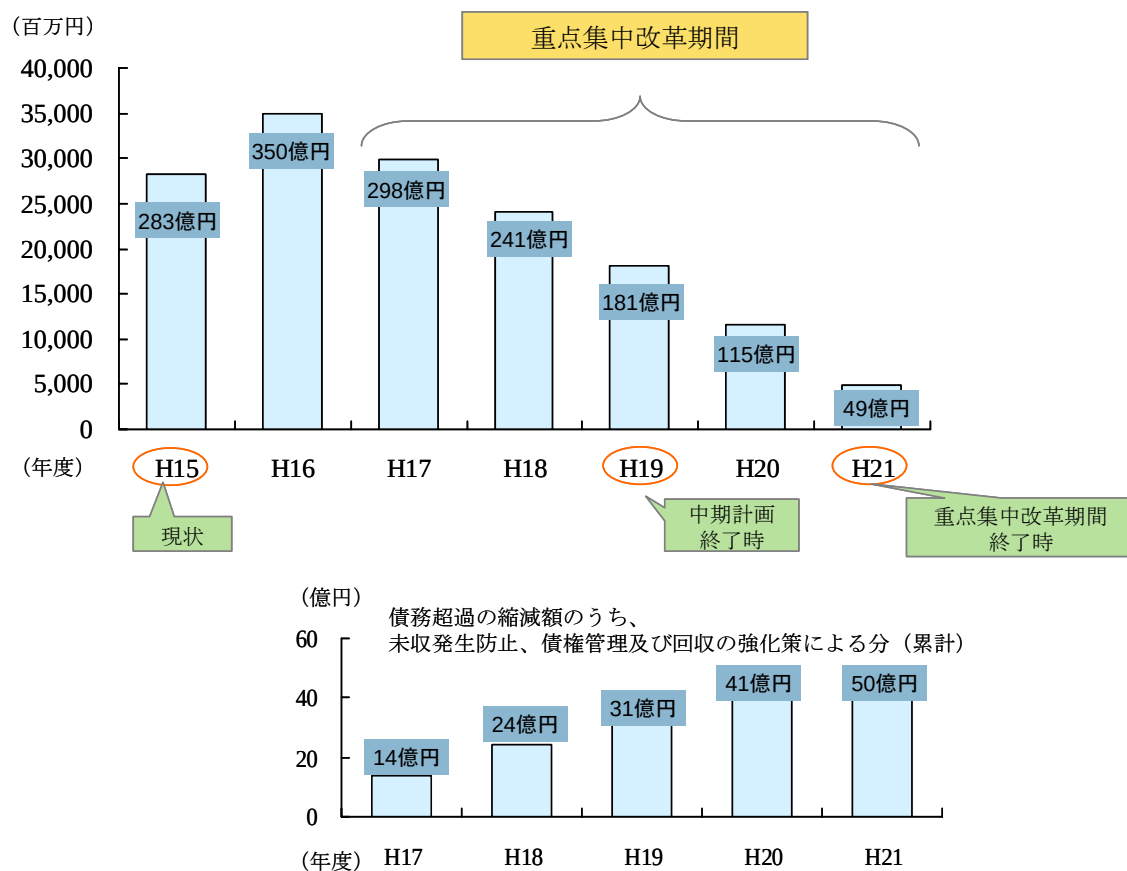
○事業量見込の推移



(表 2)

内航海運効率化のための船舶勘定見直し方針

○債務超過見込額の推移



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、その試験研究及び実用化を促進するため、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。

＜技術支援業務における助成金の交付＞

（単位：百万円）

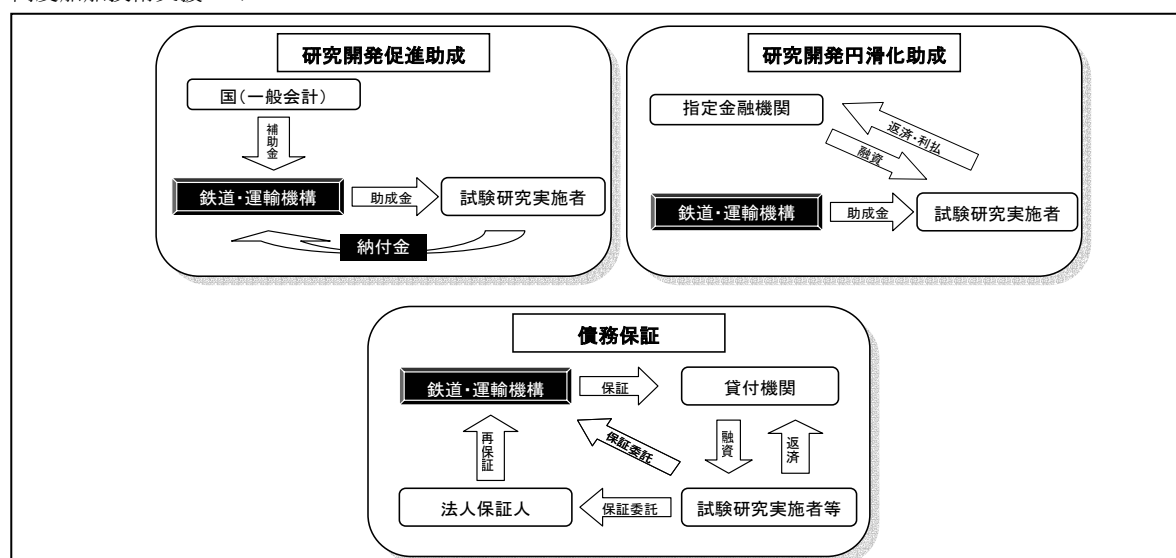
	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度
技術支援業務における助成金の交付金額（(ア)と(イ)の合計）	164	—	93	68

- (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、以下の業務を行います。

- ・試験研究資金に充てるための助成金の交付を行うこと。
 なお、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を行うこと（これに附随する業務を含む）。
 - ・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）。
 - ・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。
 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。
 - ・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。
 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。
 - ・高度船舶技術に関する調査を行うこと。
 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。
- 上記のほか、当機構は、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。

< 高度船舶技術支援スキーム >



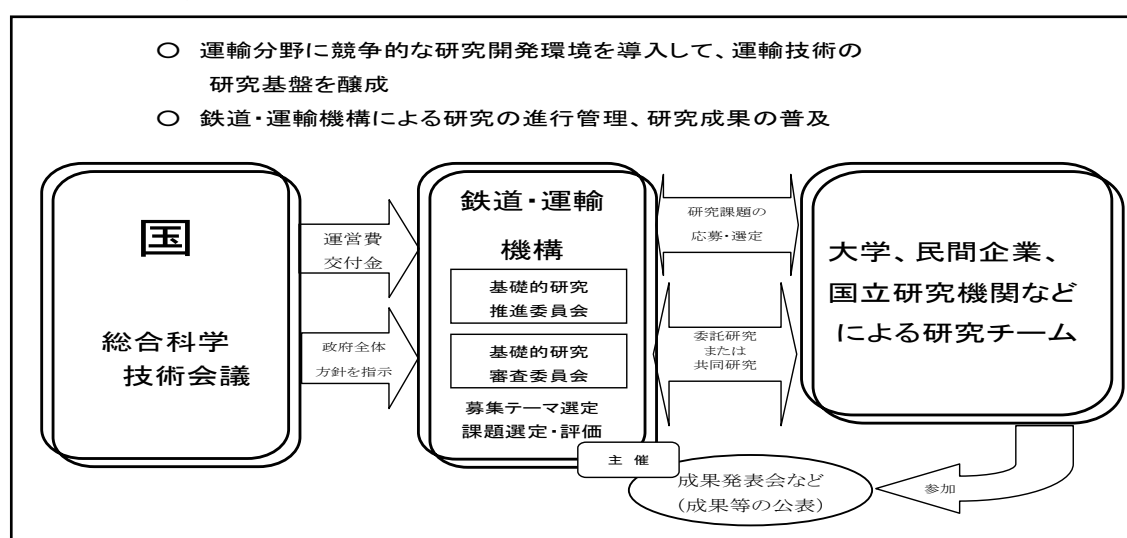
④基礎的研究業務

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的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、科学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。

当機構は以下の業務を行います。

- ・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（これに附随する業務を含む）を行うこと。
- ・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（これに附随する業務を含む）を図ること。

< 基礎的研究推進制度の目的及びしくみ >



上記のほか、当機構は機構法附則第11条第1項の規定により、

- ・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。

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旧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、短絡線等の整備による速達性の向上や周辺整備との一体的な駅整備を行うことを目的とした都市鉄道利便増進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及び在来線の高速化に伴う安全・環境対策等のに関する技術開発を行う（財）鉄道総合技術研究所や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を行う次世代障害物検知システム技術研究組合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

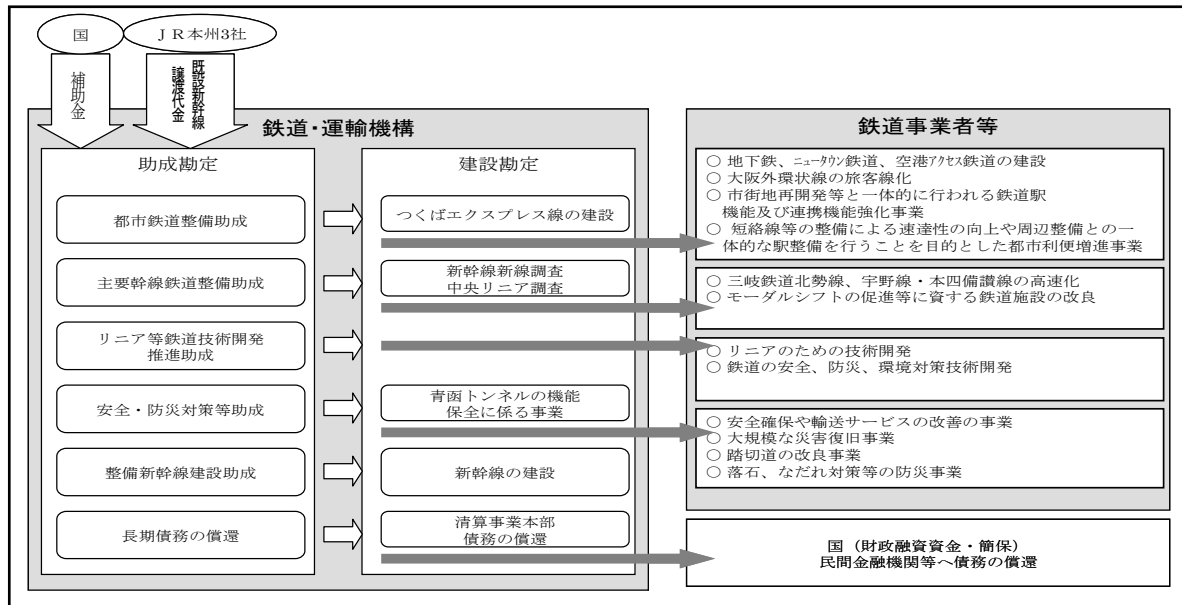
現在、全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年 5 月 18 日法律第 71 号）に基づき整備新幹線の建設が推進されています。また、整備新幹線の環境影響評価、工事を円滑に実施するための調査などの建設推進高度化事業を実施しています。これらの事業を行う建設勘定に対し、助成勘定では事業資金と補助金の繰入れを行っています。

(ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

- ・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関する大改良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、その後新規貸付けは行っておりません。当該事項に係る貸付金残高は、平成 17 年 3 月末現在 1,247 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（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、新規の貸付はつくばエクスプレス建設に対するもののみ）を行っております。（平成 17 年 3 月末現在における旧公団（建設勘定）向け貸付金残高は、342,299 百万円です。旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）

東京地下鉄株式会社（旧帝都高速度交通営団、以下「東京メトロ」という。）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 17 年 3 月末現在における東京メトロ向け貸付金残高は 56,017 百万円です。）

< 鉄道助成業務のスキーム >



(参考) 無利子貸付に係る業務について

助成勘定における無利子貸付は、旧公団（建設勘定）又は東京メトロの申請に基づいて、旧事業団において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」（当機構への移行・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

当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います。

債務等処理法第 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
- (ロ) 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当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。
- ・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。
- ・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關する法律第 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。

昭和 62 年の国鉄改革の実施に伴って発足した旧清算事業団は、旧国鉄から引き継いだ国鉄長期債務等の償還のため、約 11 年半余にわたって旧国鉄から承継した土地や J R 株式の処分を行ってきましたが、旧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旧清算事業団発足時を上回ることとなりました。

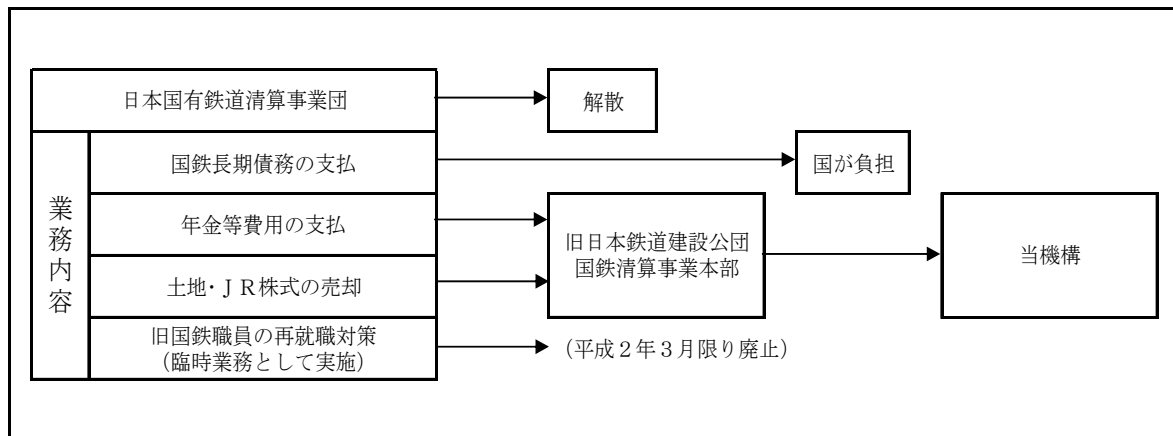
このような状況の下、政府・与党の財政構造改革会議において国鉄長期債務の本格的処理策について検討が行われた結果、平成 9 年 12 月に同会議において、旧清算事業団の有利子債務を国の一般会計に承継し、無利子債務を免除するほか、旧清算事業団は解散し、旧清算事業団が負担していた年金関係負担等については旧清算事業団の土地・株式等の資産を承継する公団が同資産を処分すること等により支払うこと等を内容とする「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」が決定され、これに基づき、平成 10 年度より国鉄長期債務等の処理の実現を図るため、「債務等処理法」案が国会へ提出されました。

同法案は、原案において厚生年金移管金負担に係る J R 等(注)の負担とされた額について、J R 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、旧清算事業団は平成 10 年 10 月 22 日に解散し、旧公団に年金の給付に要する費用の支払い、旧清算事業団から承継した土地や J R 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、旧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、旧公団内に「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。

(注)「J R 等」とは、J R 7 社のほか、運輸施設整備事業団、日本テレコム株式会社、鉄道情報システム株式会社、財団法人鉄道総合技術研究所及びジェイアールバス 5 社(J R バス東北、J R バス関東、J R 東海バス、西日本 J R バス、中国 J R バス)をいいます。

< 旧清算事業団の業務内容とその承継等の概要 >



(7) 損益構造について

当機構の損益構造は、建設勘定、船舶勘定、造船勘定、基礎的研究等勘定、助成勘定及び特例業務勘定毎にそれぞれ異なっています。その概要は、それぞれ以下の通りです。

①建設勘定

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

新幹線鉄道については、全額公的無償資金により建設されることになっていることから、新幹線鉄道施設の貸付開始後発生する減価償却費については、資産見返補助金等の戻入が収益計上され、相殺されるため、損益への影響はありません。また、貸付開始後受け入れる貸付料は収益計上されることとなりますが、当該収益等は、全幹法の規定に基づき新幹線建設の財源等に充てられることから、当機構に関する省令第10条の規定に基づき損益への影響はありません。

②船舶勘定

船舶共有建造業務については、適正な審査の上で共有の相手方として決定した国内海運事業者と費用を分担して船舶の建造を行うものであり、竣工と同時に持分割合に応じて登記し、当該事業者の使用・管理させることを内容としています。当機構は、分担した費用について、当該船舶の共有期間（原則として耐用年数）にわたって事業者から船舶使用料（建造原価及び事業金利）として回収するとともに、共有期間満了時に残存の持分（当機構持分の1割相当額）を当該事業者に譲渡することにより、全額回収することとなっています。

しかしながら、近年、長引く景気の低迷等により未収金が発生し、その一部に回収困難なものが見込まれるため貸倒引当金等を計上することとなりました。

この結果、繰越欠損金が計上されることとなりましたが、船舶勘定の損益構造は、調達金利と事業金利とのスプレッドにより収益が生じる仕組みとなっており、当該収益により繰越欠損金を漸次解消することとなっています。

③造船勘定

技術支援業務については、高度船舶技術の研究開発費助成のための国庫補助金収入のほか、運営費交付金、信用基金運用収入等によりその他の業務経費及び管理費がまかなわれています。

構造転換業務については、買収した造船所跡地等資産の譲渡収入及び残存造船事業者からの納付金収入によりその業務経費がまかなわれているため、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。なお、旧事業団から承継した欠損金については、保有資産の譲渡及び事業者からの納付金による収益によって解消することとなっています。

④基礎的研究等勘定

基礎的研究業務については、公募方式による競争的資金制度に係る研究事業費及び管理費の全額が運営費交付金でまかなわれています。

内航海運活性化融資業務については、日本内航海運組合総連合会が行う内航海運暫定措置事業に必要な資金を当機構が政府保証の下に金融機関から低利で調達し同連合会への融資を行っており、その手数料としての融資業務収入により融資事業諸費、管理費がまかなわれています。なお、手数料はこれらの費用をまかなえるように設定されているため損失を生じない構造となっています。

⑤助成勘定

鉄道助成業務については、割賦譲渡収入の一部が当機構の鉄道建設業務に対する都市鉄道整備費無利子貸付金の財源に充てられており、この無利子貸付対象事業の実績に応じて貸付けを実施している間は、特例業務勘定に対する債務の元本償還が猶予される仕組みとなっています。この元本償還が猶予された部分は、翌年度以降の特例業務勘定に対する債務元本となるため、支払利息が増加し、助成勘定に損失を発生させる主な要因となっています。

各年度の損失については、既設新幹線をJR本州3社に譲渡したときの再評価額と前身の鉄道整備基金が承継した国鉄長期債務等との差額部分として計上されている利益剰余金の積立金を取り崩すことにより対処する仕組みとなっており、これは鉄道助成政策の一環として、旧基金設立当初より予定されていた制度です。したがって、当該損失の補填財源が明確であることから、当機構の経営・財務状況に悪影響を与えるものではありません。

業務経費については、割賦譲渡原価及び鉄道整備助成事業費から構成されており、このうち割賦譲渡原価は、旧事業団から承継した既設新幹線の譲渡に伴う割賦譲渡収入のうち元本部分を指します。

また、鉄道整備助成事業費のうち、新幹線鉄道施設の建設に係る交付金を除く助成費については、国庫補助金収入及び政府補給金収入と見合っており、一般会計からの補助金等を財源とする助成事業については、損益が生じな

い構造となっています。

⑥特例業務勘定

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、ＪＲ全社株式の資産処分収入等の自主財源と国庫補助金収入により、年金等負担金を支払うスキームとなっています。

そのため経常収益には、土地売却収入、ＪＲ株式売却収入といった不確定な要因を含んでいることから、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が、国の補助金等の支援義務が債務等処理法に明記されていることから、当機構の経営・財務状況に悪影響を与えるものではありません。

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

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

いわゆる「整備新幹線」とは、全幹法に基づき、昭和 48 年に旧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、当機構の前身たる旧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）は旧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・鹿児島中央間（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、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、旧公団は、平成10年3月に全幹法第9条に基づく旧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・鹿児島中央間）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・鹿児島中央間）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、旧公団は、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。

その後、平成14年12月には東北新幹線（盛岡・八戸間）が開業、平成16年3月には九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）が開業しました。

平成16年に政府・与党検討委員会が開かれ、各線区の見直しを行い既着工区間の完成時期の見直しと新規着工区間の決定がなされました。既着工区間では、東北新幹線（八戸・新青森間）と九州新幹線（博多・新八代間）が平成22年度末の完成を目指すことになりました。新規着工区間は、北海道新幹線（新青森・新函館間）は、平成17年度初に着工、平成27年度末の完成、北陸新幹線（富山・金沢車両基地間）はフル規格とし、平成17年度初に着工、長野・金沢車両基地間を一体的に平成26年度末の完成、同、福井駅部は、平成17年度初に着工し、平成20年度末の完成を目指すことになりました。また、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、工事実施計画の認可申請を行うこと、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、並行在来線区間の運営のあり方について調整が整った場合には着工することになりました。

（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200km/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JR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（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。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ＪＲ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ＪＲ旅客会社が支払う新幹線鉄道施設の貸付料は、ＪＲ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、ＪＲ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ＪＲ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、ＪＲ旅客会社から経営分離された並行在来線上を引き続きＪＲ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ＪＲ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）及び九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の開業に伴い、ＪＲ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 11 億円、平成 16 年度概算要求額 17 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17年3月末までに30線、207.0km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、J R 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、東京メトロ）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旧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旧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旧北総開発鉄道株式会社（現北総鉄道株式会社）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、旧都市基盤整備公団（現独立行政法人都市再生機構））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旧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、旧北総開発鉄道株式会社(現北総鉄道株式会社)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、14年度及び平成15年度において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年延長いたしました。

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年度において実施いたしました。

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 新幹線の建設

平成17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（博多・新八代間）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、平成22年度末の完成を目指して、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、平成26年度末の完成を目指して、用地買収と飯山トンネル外の工事を継続するとともに、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、平成22年度末の完成を目指して、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・鹿児島中央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。

線 名・区 間	建設延長 km	15年度上期 実施額	15年度下期 実施額	16年度 事業費	17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	1,286	1,710	1,490	592	東日本旅客鉄道株式会社
八戸・新青森間	81.2	13,981	22,550	46,346	57,204	東日本旅客鉄道株式会社
北陸新幹線						
長野・富山間	162.1	23,630	31,870	73,500	77,636	東日本旅客鉄道株式会社
石動・金沢間	25.0	3,045	1,853	4,921	4,240	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線						
新八代・鹿児島中央間	127.6	30,154	22,441	6,309	3,206	九州旅客鉄道株式会社
博多・新八代間	121.1	15,479	35,897	83,926	105,846	九州旅客鉄道株式会社
既着工計(3線6区間)	611.5	87,575	116,321	216,492	248,724	
【新規着工区間】						
北海道新幹線						東日本旅客鉄道株式会社
新青森・新函館間	148.9	—	—	—	3,000	北海道旅客鉄道株式会社
北陸新幹線						
富山・石動、金沢・金沢車両基地間	34.5	—	—	—	3,000	西日本旅客鉄道株式会社
福井駅	0.8	—	—	—	1,000	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線						
武雄温泉・諫早間	44.7	—	—	—	1,000	九州旅客鉄道株式会社
新規着工計(3線4区間)	228.9	—	—	—	8,000	
建設推進高度化等事業		918	1,307	4,212	3,670	
合 計		88,493	117,628	220,704	260,394	

(注) 事業費は平成15年度上期並びに下期が実施額であり、平成16年度及び平成17年度は予算額です。

平成 16 年度建設～路線図 1

(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 17 年 3 月末までに、民鉄線は東急新玉川線など 30 線・207.0 k m を、都市鉄道線は札沼線、福知山線など 3 線・44 k m 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 6 社 7 線、合計 40.7 k m の建設を進めてきました。平成 17 年度は、小田急小田原線(2)及び西武池袋線の複々線化、みなとみらい 21 線の地下鉄線工事の計 3 社 3 線、合計 19.3 k m の建設を進めていきます。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	15 年度 上期実施額	15 年度 下期実施額	16 年度 事業費	17 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	3,655	5,752	9,666	5,700	平成 25 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	—	—	—		平成 23 年度	西武鉄道 株式会社
東京モノレール 羽田線	整備場・羽田 空港第 2 ビル	6.0	635	2,886	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	8,611	16,939	3,416	900	平成 19 年度	横浜高速鉄道 株式会社
伊勢崎線 (2)	曳舟・ 業平橋間	1.3	290	453	1,030		平成 16 年度	東武鉄道 株式会社
東武 東上線(2)	森林公園・武蔵 嵐山信号場間	7.2	435	540	2,028		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	1,898	1,307	1,270		平成 15 年度	東京臨海高速 鉄道株式会社
計 7 線		40.7	15,524	27,877	20,310	6,600		

(注) 事業費は 15 年度上期並びに下期が実施額であり、平成 16 年度及び平成 17 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 k m 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 1 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

を平成 5 年 2 月に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 8 月 24 日の開業に向け、土木本体工事は完成し、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	15 年度 上期実施額	15 年度 下期実施額	16 年度 事業費	17 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	67,444	91,227	122,908	26,000	平成 19 年度	首都圏新都市鉄道株式会社

(注) 事業費は 15 年度上期並びに下期が実施額であり、平成 16 年度及び平成 17 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 17 年度は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	15 年度 上期実施額	15 年度 下期実施額	16 年度 事業費	17 年度 事業費	鉄道事業者又は軌道経営者
津軽海峡線	今別町浜名・知内町湯の里間	—	507	1,253	600	600	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 事業費は 15 年度上期並びに下期が実施額であり、平成 16 年度及び平成 17 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（11 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 113 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、竣工に至る一貫したプロジェクトマネジメントにおける総合的な技術力、新工法や環境対策などの土木関連での技術開発が活かされています。

平成 17 年度は、山梨リニア実験線、愛知環状鉄道線及び仙台空港線の 3 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。

<受託事業>

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	15年度 上期実施額	15年度 下期実施額	16年度 事業費	17年度 事業費	完成予定	鉄道事業者又は 軌道経営者
山梨リーニア 実験線	境川村・ 秋山村間	42.8	34	286	656	197	平成21年度	J R 東海 鉄道総合技術研究所
愛知環状 鉄道線	六名・ 高蔵寺間	43.0	935	3,336	5,911	496	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	2,628	6,822	603		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
仙台 空港線	名取・ 仙台空港間	7.2	121	1,340	7,594	13,064	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)			78	696	1,076	2,716		
計			3,796	12,460	15,840	16,513		

(注) 事業費は15年度上期並びに下期が実施額であり、平成16年度及び平成17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16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譲渡しました。

<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
伊勢崎線(2)	曳舟・業平橋間	(1.3)	平成16年9月	東武鉄道 株式会社
東京モノレール羽田線	羽田空港第1ビル・ 羽田空港第2ビル間	0.7	平成16年11月	東京モノレール 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
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。

③平成17年度には以下の線区が完成し、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	譲渡年月	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	平成17年8月	首都圏新都市鉄道 株式会社

(注1) 延長は、工事キロ程です。

7. 資金調達の概要

当機構は、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年度につきましては、旧公団及び旧事業団（4月～9月期）、当機構（10月～3月期）を記載しています。なお、平成16年度につきましては、参考として予算額を記載しています。

（1）長期借入金

①建設勘定（旧公団一般勘定）

（単位：百万円）

借入先	区分	旧公団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
財政融資資金 （資金運用部）借入金	調達額	68,200	32,500	30,700	81,400
	償還額	33,180	18,886	20,299	47,268
	期末残高	676,680	690,294	700,695	734,827
民間借入金	調達額	55,225	8,400	90,100	98,092
	償還額	30,150	15,860	16,273	41,773
	期末残高	343,426	335,966	409,793	466,112
運輸施設設備事業団借入金	調達額	71,163	44,298	16,198	45,200
	償還額	5,948	3,238	3,315	6,907
	期末残高	268,788	309,849	322,731	361,024
その他借入金	調達額	71,163	44,298	16,198	45,200
	償還額	773	994	175	349
	期末残高	229,593	272,898	288,921	333,772

②船舶勘定

（単位：百万円）

借入先	区分	旧事業団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
財政融資資金 （資金運用部）借入金	調達額	16,000	4,000	9,100	26,700
	償還額	26,446	13,566	13,417	27,450
	期末残高	218,116	208,550	204,233	203,483
民間借入金	調達額	17,500	—	18,000	5,200
	償還額	—	1,574	1,574	7,512
	期末残高	27,000	25,426	41,852	39,540

③造船勘定

（単位：百万円）

借入先	区分	旧事業団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
日本政策投資銀行借入金	調達額	—	—	—	—
	償還額	—	3	3	52
	期末残高	364	361	359	307
民間借入金	調達額	—	—	70	200
	償還額	750	33	33	122
	期末残高	1,255	1,222	1,259	1,337

④基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	旧事業団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成14年度	平成16年度(参考)
民間借入金（政府保証）	調達額	37,000	4,000	33,000	53,000
	償還額	29,000	4,000	33,000	37,000
	期末残高	37,000	37,000	37,000	53,000

⑤助成勘定（旧事業団鉄道勘定）

(単位：百万円)

借入先	区分	旧事業団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
財政融資資金 （資金運用部）借入金	調達額	—	—	—	—
	償還額	233,588	112,317	111,437	222,139
	期末残高	2,016,772	1,904,455	1,793,018	1,570,879
簡保資金 （簡易生命保険）借入金	調達額	—	—	—	—
	償還額	17,723	8,434	7,680	13,847
	期末残高	56,579	48,145	40,465	26,618
民間借入金	調達額	24,800	100	25,700	30,300
	償還額	108,694	54,687	50,940	97,362
	期末残高	556,294	501,707	476,467	409,405
経営安定基金借入金	調達額	151,200	154,300	—	176,800
	償還額	75,150	47,575	48,389	117,707
	期末残高	830,550	937,275	888,886	947,979
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	1,261	—	7,712	3,996
	期末残高	1,866,426	1,886,456	1,878,744	1,874,748

※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。

なお、平成15年10月以降当機構では、他勘定長期借入金として整理しております。

⑥特例業務勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	旧公団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(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

①建設勘定（旧公団一般勘定）

（単位：百万円）

借入先	区分	旧公団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
鉄道建設債券	調達額	64,400	56,900	50,760	—
	償還額	194,987	92,911	159,732	119,900
	期末残高	1,728,271	1,692,260	1,583,288	1,463,388
うち（財投機関債）	調達額	25,000	40,000	0	—
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	35,000	75,000	75,000	75,000
鉄道建設・運輸施設整備支援 機構債券	調達額	—	—	—	108,997
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	—	—	—	108,994
うち（財投機関債）	調達額	—	—	—	45,017
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	—	—	—	45,017

②船舶勘定

（単位：百万円）

借入先	区分	旧事業団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
運輸施設整備事業団債券	調達額	25,000	25,000	—	—
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	52,880	77,880	77,880	77,880
うち（財投機関債）	調達額	25,000	25,000	—	—
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	35,000	60,000	60,000	60,000
船舶整備債券	調達額	—	—	—	—
	償還額	68,520	17,000	36,140	27,800
	期末残高	128,620	111,620	75,480	47,680
鉄道建設・運輸施設整備支援 機構債券	調達額	—	—	—	20,000
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	—	—	—	20,000
うち（財投機関債）	調達額	—	—	—	20,000
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	—	—	—	20,000

③造船勘定

債券発行の実績はありません。

④基礎的研究等勘定

債券発行の実績はありません。

⑤助成勘定（旧事業団鉄道勘定）

（単位：百万円）

借入先	区分	旧事業団		当機構	
		平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
鉄道整備基金債券	調達額	—	—	—	—
	償還額	63,830	33,300	33,730	104,100
	期末残高	391,320	358,020	324,290	220,190
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	9,000
鉄道建設・運輸施設整備支援 機構債券	調達額	—	—	—	5,000
	償還額	—	—	—	—
	期末残高	—	—	—	5,000

（３）政府出資金

（船舶勘定）

（単位：百万円）

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(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
（一般会計）内航海運活性化業務に要する資金	—	—	—	—
合 計	200	—	—	200

（基礎的研究等勘定）

（単位：百万円）

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
運輸技術に係る研究開発に要する資金	—	—	—	—

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。

なお、平成16年度については、予算額を参考として記載しています。

(1) 船舶勘定

①政府補給金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
内航海運活性化事業補給金	250	—	182	186

②国庫補助金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
事務費	—	20	—	—

(2) 造船勘定

①国庫補助金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
次世代船舶研究開発費	160	—	91	67

②運営費交付金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
運営費交付金	—	—	12	25

(3) 基礎的研究等勘定

①国庫補助金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
基礎的研究費等	374	117	241	—
事務費	39	18	—	—
合計	414	135	241	—

②運営費交付金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
運営費交付金	—	—	30	445

(4) 助成勘定

①国庫補助金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
新幹線鉄道事業助成費	81,341	21,741	46,940	89,191
主要幹線鉄道整備事業助成費	1,940	856	1,320	1,431
都市鉄道整備事業助成費	23,455	5,003	28,688	44,428
リニア等鉄道技術開発推進事業助成費	1,790	237	1,157	1,278
安全・防災対策等事業助成費	4,023	141	4,428	7,456
事務費	345	178	—	—
合計	112,893	28,157	82,532	143,785

②運営費交付金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
運営費交付金	—	—	165	292

③政府補給金

(単位：百万円)

	旧事業団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
譲渡線建設費等利子補給金	743	372	372	743

(5) 特例業務勘定

①国庫補助金

(単位：百万円)

	旧公団		当機構	
	平成14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度(参考)
特例業務補助金	65,000	—	65,000	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21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(素案)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、旧公団及び旧事業団を含めて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、旧公団及び旧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、旧公団及び旧事業団は、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当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.jrtt.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。

③独立行政法人と特殊法人との比較

当機構は、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、新たな法人として設立されました。以下は、当機構と旧公団と旧事業団とそれぞれの主要な項目に関して比較した表です。

<旧日本鉄道建設公団及び旧運輸施設整備事業団との比較>

	独立行政法人鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構	旧日本鉄道建設公団	旧運輸施設整備事業団
設 立 根 拠	独立行政法人通則法 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法	日本鉄道建設公団法	運輸施設整備事業団法
設 立 手 続	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（通則法第15条）	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（公団法附則第3条）	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（事業団法 附則第3条）
業務の 範 囲	機構法に明記（機構法第12条）	旧公団法に明記（旧公団法第19条）	旧事業団法に明記（旧事業団法第20条）

役 員	通則法、機構法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（理事長、監事は国土交通大臣任命、その他は理事長が任命し国土交通大臣へ届出）（通則法第20条、機構法第7条～第9条）	旧公団法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（総裁、監事は国土交通大臣任命、その他は国土交通大臣の認可を受けて総裁が任命）（公団法第8条～第11条、債務等処理法第28条）	旧事業団法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（理事長、監事は国土交通大臣任命、理事は国土交通大臣の認可を受けて理事長が任命）（旧事業団法第9条～第11条）
業 務 運 営	国土交通大臣が、中期目標（3～5年の間に達成すべき業務運営の効率化等に関する目標）を定め、機構に指示。（通則法第29条） 機構は中期目標を達成するための中期計画を策定。国土交通大臣の認可を受ける。年度計画については、国土交通大臣への届出。（通則法第30条、第31条）	毎事業年度、予算、事業計画、資金計画を策定し、国土交通大臣の認可を受ける。（旧公団法第26条） また、中期業務計画を策定し、業務執行に当たっての指針としている。	毎事業年度、予算、事業計画、資金計画を策定し、国土交通大臣の認可を受ける。（旧事業団法第26条）
定 員・ 内部組織	法人の長（理事長）の裁量	法人の長（総裁）の裁量であるが主務大臣の認可（旧公団法第26条）が必要	法人の長（理事長）の裁量であるが主務大臣の認可（旧事業団法第18条）が必要
主務大臣の 関 与	主務大臣の一般的監督権限に係る規定は置かない。 主務大臣の関与は、通則法、個別法等法令上個別に明記されたものに限定。（通則法第30条、機構法第13条他） 中期計画の認可等機構に対する重要な関与にあたっては、国土交通大臣は、あらかじめ評価委員会の意見を聴かなければならない。（通則法第30条他）	旧公団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧公団法第35条） このほか、旧公団法に個別の関与を規定。（旧公団法第26条他）	旧事業団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧事業団法38条） 旧事業団法に個別の関与を規定。
財務会計 会計基準 外部監査 財務内容	独立行政法人会計基準（企業会計原則に、独立行政法人の特殊性を考慮して必要な修正を行ったもの）を適用。（通則法第37条） 会計監査人による監査を義務付け。（通則法第39条） 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告、決算報告並びに監事及び会計監査人の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（通則法第38条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告、決算報告、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧公団法第27条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告書、決算報告書、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧事業団法第27条）
評価等	国土交通省に置かれる評価委員会が、各事業年度及び中期目標の期間における法人の業務の実績を評価。（通則法第12条、第32条、第34条） 国土交通大臣は、中期目標期間終了時に、当該法人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する。（通則法第35条） 審議会（総務省の評価委員会）は、中期目標期間終了時に、法人の主要な事務及び事業の改廃に関し、主務大臣に勧告することができる。（通則法第35条）	国土交通省の業績評価基準に基づき、公団において業績評価実施規程を定め、毎事業年度業績評価を実施したうえ、国土交通省へ報告する。 （臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。）	国土交通省の業績評価基準に基づき、事業団において定める業績評価に関する規程にて実績評価を実施、国土交通省へ報告する。（臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。）

④当機構の設立時の貸借対照表について

当機構は、特殊法人等改革基本法（平成 13 年法律第 58 号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第 2 条及び第 3 条により、当機構の成立の時ににおいて解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

当機構が成立した平成 15 年 10 月 1 日における（開始）貸借対照表は以下のとおりです。

<独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貸借対照表>

資 産 の 部					
I 流動資産					
現金	及び	預	金	408,671,403,551	
受取	取	手	金	18,771,637,388	
割賦	債	権		7,570,947,810,238	
船舶	未	収	金	64,395,780,527	
貸倒	引	当	金	<u>△9,471,295,620</u>	54,924,484,907
貸倒	付	金		111,281,503,227	
貸倒	引	当	金	<u>△103,258,152</u>	111,178,245,075
未収	収	益		3,907,078,069	
未成	工	事	支	922,991,649,872	
販売	用	不	動	752,768,000	
販売	機	械	・	15,697,000	
貯蔵	蔵	品		2,342,001,315	
処	分	用	資		
処	分	用	土	142,474,445,717	
処	分	用	有	1,263,253,770,000	
そ	の	他		607,774,358	1,406,335,990,075
未	収	金		34,575,784,328	
貸倒	引	当	金	<u>△14,457,697</u>	34,561,326,631
そ	の	他		35,111,425,137	
流動資産合計					10,570,511,517,258
II 固定資産					
1 有形固定資産					
建物				56,383,927,849	
減価償却累計額				0	56,383,927,849
構築物				1,752,453,094,300	
減価償却累計額				0	1,752,453,094,300
機械				61,043,270,065	
減価償却累計額				0	61,043,270,065
共有船舶				321,978,835,703	
減価償却累計額				0	321,978,835,703
車両運搬具				22,185,850	
減価償却累計額				0	22,185,850
工器具備品				339,972,660	
減価償却累計額				0	339,972,660
土地				415,967,920,494	
建設仮勘定				1,250,346,129,551	
有形固定資産合計					3,858,535,336,472
2 無形固定資産					
特許権				1,087,530	
借地権				60,331,433,558	
施設利用権				108,971,466,671	
その他				11,328,974	
無形固定資産合計					169,315,316,733
3 投資その他の資産					
投資有価証券				4,799,229,961	
関係会社株				10,000,001	
長期貸付金				100,000,000,000	
長期未収金				38,770,891,168	
貸倒引当金				<u>△444,384,549</u>	38,326,506,619
破産更生債権等				26,814,922,199	
貸倒引当金				<u>△17,681,752,978</u>	9,133,169,221
債券発行差金				260,222,707	
敷金・保証金				1,071,068,132	
未収貸付料予定額				40,983,297,731	
退職給付引当金見返				44,835,985,577	
その他				26,976,146	
投資その他の資産合計					239,446,456,095
固定資産合計					4,267,297,109,300
資産合計					14,837,808,626,558

負債の部			
I 流動負債			
短期借入金		10,000,000	
1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		409,985,000,000	
1年以内返済予定長期借入金		595,270,185,857	
未払金		52,300,663,107	
未払費用		33,403,680,894	
前受金		229,356,854,704	
受託業務前受金		47,917,703,066	
預り金		1,010,355,425	
預り保証金		546,100,500	
前受収益		3,407,437,417	
預り手形		18,771,637,388	
引当金			
賞与引当金	1,510,098,790	1,510,098,790	
その他		1,185,229	
流動負債合計			1,393,490,902,377
II 固定負債			
資産見返負債			
資産見返補助金等	599,448,103,459		
建設仮勘定見返補助金等	926,403,561,976		
資産見返負担金	112,522,351,321		
建設仮勘定見返負担金	282,746,356,987		
新幹線資産見返負債	7,020,139,175	1,928,140,512,918	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		1,838,795,000,000	
長期借入金		4,411,060,278,414	
厚生年金移換金長期未払金		171,846,359,646	
長期預り保証金		141,000,000	
債務等引継見返勘定		438,122,129,628	
引当金			
退職給付引当金	61,309,360,149		
共有船舶資産処分損引当金	8,786,303,699		
共済年金追加費用引当金	3,676,747,000,000		
恩給負担金引当金	26,176,163,000		
業務災害補償費引当金	51,110,926,000		
処分用資産処理引当金	9,889,353,000		
不用資産処理費引当金	10,794,000,000		
工事施行義務引当金	6,842,000,000		
土地信託損失負担引当金	76,766,000	3,851,731,871,848	
固定負債合計			12,639,837,152,454
III 特別法上の引当金等			
譲渡調整引当金		18,848,730,672	
特別法上の引当金等合計		18,848,730,672	
負債合計			14,052,176,785,503
資本の部			
I 資本金			
政府出資金		73,501,180,804	
日本政策投資銀行出資金		1,000,000,000	
資本金合計			74,501,180,804
II 資本剰余金			
資本剰余金		194,856,108,476	
民間出えん金		2,810,621,100	
資本剰余金合計			197,666,729,576
III 利益剰余金			
積立金		513,463,930,675	
利益剰余金合計		513,463,930,675	
資本合計			785,631,841,055
負債資本合計			14,837,808,626,558

注) 勘定間における長期貸付金等は相殺した数値を表示

(参考) 旧公団及び旧事業団と機構の主要業務(移行業務) 比較

	旧日本鉄道建設公団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構
○一般勘定※1	新幹線鉄道 建設、調査、貸付 災害復旧工事 その他の鉄道・軌道 建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事	→	新幹線鉄道 建設、調査、貸付 災害復旧工事 その他の鉄道・軌道 建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事
○特例業務勘定	旧国鉄職員の年金関係費用支払い 承継した土地、株式等の資産処分 承継した土地に係る宅地造城、 関連施設整備 J R本州3社以外のJ R会社への 資金貸付	→	旧国鉄職員の年金関係費用支払い 承継した土地、株式等の資産処分 承継した土地に係る宅地造城、 関連施設整備 廃止
	旧運輸施設整備事業団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構
○鉄道勘定※2	整備新幹線建設助成 主要幹線鉄道整備助成 都市鉄道整備助成 リニア等鉄道技術開発推進助成 安全・防災対策助成 長期債務の償還 無利子貸付 バリアフリー等助成 ※3	→	整備新幹線建設助成 ☆ 主要幹線鉄道整備助成 ☆ 都市鉄道整備助成 ☆ リニア等鉄道技術開発推進助成 安全・防災対策助成 ☆ 長期債務の償還 無利子貸付 ☆ 廃止
○船舶勘定	共有建造 国内旅客船建造 国内貨物船建造 係留船改造 近海船建造 改造融資 ※4 債務保証 技術支援	→	共有建造 国内旅客船建造 国内貨物船建造 廃止 廃止 廃止 廃止 技術支援
○造船勘定	高度船舶技術に関する技術支援 構造転換	→	高度船舶技術に関する技術支援 構造転換
○基礎的研究等 勘定	運輸技術に関する基礎的研究 内航海運活性化融資	→	運輸技術に関する基礎的研究 内航海運活性化融資

※1 当機構においては建設勘定となっています。

※2 当機構においては助成勘定となっています。

※3 印は、旧事業団法上の義務であるが、平成14年度において国へ移管された業務です。

※4 印は、旧事業団法上の業務であるが、平成14年度予算において廃止された業務です。

☆印の業務に係る旧日本鉄道建設公団への助成は、機構設立後は勘定間繰入れとなっています。

なお、当機構における資産評価方法の旧事業団及び旧公団からの主な変更内容及び変更理由及びその影響額は以下のとおりです。

<建設勘定>

(単位：百万円)

評価方法変更内容	変更理由	増減額
職員宿舍用土地の時価評価	宿舍、寮等の土地は市場性が高く、また1件当たりの価額が高額であることから民間精通者価格として評価。	1,758
主要幹線及び大都市交通線等の財産価額の評価	評価方法は、承継前と同様に帳簿価額であるが、減価償却計算方法の変更に伴い価額の減少。	△39,653
北陸新幹線の土地の建設利息額の控除	非償却資産である土地については、一般的に支払利息の原価算入が認められない。	△6,049
未収貸付料予定額の計上	独立行政法人化においても、主要幹線及び大都市交通線の貸付スキームを維持することから各年度損益がニュートラルになるように省令において規定し、未収貸付料予定額を計上することとした。	40,983
退職給付引当金見返の計上	独立行政法人化に伴い、退職給付引当金を計上することとなったが、退職一時金の積立不足額及び厚生年金基金の積立不足額を退職給付引当金見返として計上することとした。	44,836
その他	独立行政法人化に伴い、賞与引当金を計上することとなった。	1,380

<船舶勘定>

(単位：百万円)

評価方法変更内容	変更理由	増減額
貸倒引当金の計上方法	独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準、金融商品会計基準等に準拠し、従前の内規による一定率での計上から、債務者の財政状態等に応じて、債権区分を行い、それぞれ区分ごとに貸倒引当金を計上する方法とした。	△27,256
船舶共有資産処分損引当金の計上方法	独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準に準拠し、従前の内規による一定率での計上から、船舶共有契約の解約等による共有船舶の処分損失に備えるため、それぞれ個別に引当金を計上する方法とした。	△8,786
船舶使用料（船舶未収金）の計上方法	従前の船舶共有契約上の支払期日到来分を計上する方法から、独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準（発生主義の原則）に準拠した会計処理に変更し、船舶共有契約に係る船舶使用料総額を共有期間にわたり均等に収益計上することとした。	34,868
共有船舶資産減価償却費の計上方法	従前の据置期間終了後の残存共有期間、共有期間延長等それぞれの期間をもって、減価償却費を計上する方法から、独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準（発生主義の原則、費用配分の原則）に準拠した会計処理に変更し、当該船舶の耐用年数に基づき、減価償却費を計上することとした。	△39,466

< 特例業務勘定 >

(単位：百万円)

評価方法変更内容	変更理由	増減額
処分用土地の評価	旧国鉄用地は、原則として民間精通者（不動産鑑定士）による不動産価格評価に基づく価格から、工事原価及び販売経費等見込額を控除した正味実現可能価額を評価額とする。	33,475
処分用有価証券の評価	上場株式（ＪＲ東海及びＪＲ西日本の株式）は、平成 15 年 10 月 1 日初値を評価額とする。また、未上場株式（ＪＲ三島貨物会社）については、相続税の算定に当たって未公開の大企業の株式を評価する際に一般的に用いられている「類似業種比準価額方式」により評価を行うことが適正。	439,302
処分用その他の資産の評価（処分用建物、処分用構築物、未成工事支出金）	処分用建物、構築物等（機能補償として整備しＪＲに引き渡す前の資産）は、ＪＲと交換することが既に決定しているものであり、市場性を有する資産ではないため、帳簿価格を評価額とする。また、未成工事支出金に計上される資産は、工事完成時に処分用土地価格に上乗せされるため、帳簿価格を評価額とする。	△29,694
関係会社の評価	旧国鉄用地の処分促進や暫定利用を行っている出資会社の株式については、原則取得価額を評価額とする。但し、債務超過となっているものについては、ゼロ評価が適正。	△5,810

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。

(1) 子会社

(平成16年3月31日現在)

名称	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
(所在地)			関係内容
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 ・当機構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)

(2) 関連会社

(平成16年3月31日現在)

名称	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
(所在地)			関係内容
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17年4月1日現在)

	平成17年度
役員数	15名*
職員数	1,830名**
合計	1,845名

* 暫定理事2名を含む。

** この他JRからの出向者307名。

第2 事業の状況

1. 業績等の概要

○法人単位の財務諸表

①（個別）貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 15 事業年度末の資産総額は 14,563,778 百万円となっています。そのうち現金及び預金、割賦債権等の流動資産が 10,189,542 百万円、固定資産が 4,374,236 百万円となっています。

(イ) 負債及び資本の部

平成 15 事業年度末の負債の総額は、13,639,280 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 924,499 百万円が資本合計です。

負債の部では、1 年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び 1 年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 1,335,586 百万円、長期借入金、共済年金追加費用引当金及び資産見返補助金等の固定負債が 12,282,603 百万円となっています。資本の部では、政府からの出資金が 73,501 百万円、日本政策投資銀行出資金が 1,000 百万円となっています。

<貸借対照表（法人単位・個別）>

（単位：百万円）

資産の部		負債及び資本の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	10,189,542	流動負債	1,335,586
現金及び預金	582,660	1 年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	404,531
割賦債権	7,407,292	1 年以内返済予定長期借入金	617,087
船舶未収金	55,353	前受金	141,871
貸付金	105,753	その他	172,097
未成工事支出金	814,096	固定負債	12,282,603
処分用資産	1,148,465	資産見返負債	1,966,477
処分用土地	128,862	資産見返補助金等	1,268,503
処分用有価証券	1,016,303	建設仮勘定見返補助金等	682,016
処分用その他資産	3,299	その他	15,958
未収金	23,136	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,665,407
その他	52,789	長期借入金	4,308,892
固定資産	4,374,236	厚生年金移換長期末払金	171,846
有形固定資産	3,936,959	債務引継見返勘定	431,736
建物	75,734	引当金	3,738,245
構築物	2,244,888	共済年金追加費用引当金	3,574,804
機械装置	91,464	その他	163,441
共有船舶	311,228	法令に基づく引当金等	21,091
土地	464,618	（負債合計）	(13,639,280)
建設仮勘定	748,651	資本金	74,501
その他	377	政府出資金	73,501
無形固定資産	172,598	日本政策投資銀行出資金	1,000
投資その他の資産	264,679	資本剰余金	245,769
長期貸付金	100,000	利益剰余金	575,874
長期未収金	39,932	積立金	880,175
破産更生債権等	10,280	当期末処理損失	△304,302
未収貸付料予定額	35,670	（うち当期総利益）	(62,410)
その他	78,797	その他有価証券評価差額金	28,354
		（資本合計）	(924,499)
資産合計	14,563,778	負債・資本合計	14,563,778

②（個別）損益計算書

（ア）収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、1,012,478 百万円となっています。その主な内訳は、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 532,128 百万円、処分用有価証券の売却収入が 260,715 百万円、及び補助金等収益が 100,674 百万円となっています。

（イ）費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、951,598 百万円となっています。その主な内訳は、鉄道整備助成業務費用が 295,585 百万円、資産処分業務費が 294,409 百万円、建設業務費が 181,735 百万円となっています。

（ロ）当期利益金

平成 15 事業年度の経常利益 60,880 百万円に臨時損失並びに臨時利益を控除、加算後の 62,410 百万円が当期総利益となりました。

< 損益計算書（法人単位・個別） >

（単位：百万円）

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	951,598	経常収益	1,012,478
建設業務費	181,735	運営費交付金収益	197
船舶共有建造等業務費	22,094	鉄道施設譲渡収入	532,128
造船業務費	116	鉄道施設賃貸収入	38,125
基礎的研究等業務費	257	資産見返補助金等戻入	13,713
鉄道整備助成業務費	295,585	受託業務収入	10,624
資産処分業務費	294,409	船舶使用料収入	27,068
共済関係業務費	28,278	処分用土地売却収入	14,622
一般管理費	3,948	処分用有価証券売却収入	260,715
財務費用	123,656	補助金等収益	100,674
雑損	1,520	その他	9,216
臨時損失	61	財務収益	3,849
当期純利益	62,410	雑益	1,547
		臨時利益	1,591
合 計	1,014,069	合 計	1,014,069

③（連結）貸借対照表

（ア）資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 15,117,477 百万円となっています。そのうち現金及び預金、割賦債権等の流動資産が 10,201,982 百万円、固定資産が 4,915,495 百万円となっています。

（イ）負債及び資本の部

平成 15 事業年度末の負債の総額は、14,192,642 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 924,835 百万円が資本合計です。

負債の部では、1 年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び 1 年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 1,348,254 百万円、長期借入金、引当金等の固定負債が 12,823,297 百万円となっています。資本の部では、政府からの出資金が 73,501 百万円、日本政策投資銀行出資金が 1,000 百万円となっています。

<貸借対照表（法人単位・連結）>

（単位：百万円）

資産の部		負債及び資本の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	10,201,982	流動負債	1,348,254
現金及び預金	587,181	預り補助金等	14,422
有価証券	10	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	404,531
受取手形	27,581	1年以内返済予定長期借入金	619,684
割賦債権	7,407,292	未払金	40,280
船舶未収金	55,353	未払費用	32,258
貸付金	105,753	前受金	150,190
未収収益	1,348	受託業務前受金	54,172
未成工事支出金	814,096	預り手形	27,581
販売用不動産	753	その他	5,135
販売用機械・器具	16	固定負債	12,823,297
貯蔵品	468	資産見返負債	1,966,477
処分用資産	1,156,215	資産見返補助金等	1,268,503
処分用土地	128,839	建設仮勘定見返補助金等	682,016
処分用有価証券	1,016,303	資産見返負担金	5,868
処分用その他資産	11,073	新幹線資産見返負債	9,720
未収金	23,242	その他	370
繰延税金資産	72	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,665,307
その他	22,604	長期借入金	4,779,015
固定資産	4,915,495	厚生年金移換金長期未払金	171,846
有形固定資産	4,387,002	長期預り保証金	70,571
建物	175,960	債務引継見返勘定	431,736
構築物	2,246,063	引当金	3,738,267
機械装置	91,464	共済年金追加費用引当金	3,574,804
共有船舶	311,228	その他	163,463
車両運搬具	22	その他	77
土地	813,253	法令に基づく引当金等	21,091
建設仮勘定	748,651	(負債合計)	(14,192,642)
その他	362	資本金	74,501
無形固定資産	172,602	政府出資金	73,501
投資その他の資産	355,890	日本政策投資銀行出資金	1,000
投資有価証券	81,441	資本剰余金	245,769
長期貸付金	140,000	連結剰余金	576,150
長期未収金	39,932	(うち当期総利益)	(63,070)
破産更生債権等	10,280	その他有価証券評価差額金	28,414
未収貸付料予定額	35,670	(資本合計)	(924,835)
退職給付引当金見返	42,402		
その他	6,165		
資産合計	15,117,477	負債・資本合計	15,117,477

④（連結）損益計算書

（ア）収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、1,022,981 百万円となっています。その主な内訳は、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 532,128 百万円、処分用有価証券の売却収入が 260,715 百万円、及び補助金等収益が 100,674 百万円となっています。

（イ）費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、960,790 百万円となっています。その主な内訳は、鉄道整備助成業務費が 295,585 百万円、資産処分業務費が 299,161 百万円、建設業務費が 181,735 百万円となっています。

（ロ）当期利益金

平成 15 事業年度の経常利益 62,191 百万円に臨時損失並びに臨時利益を控除、加算後の 63,070 百万円が当期総利益となりました。

< 損益計算書（法人単位・連結） >

（単位：百万円）

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	960,790	経常収益	1,022,981
建設業務費	181,735	運営費交付金収益	197
船舶共有建造等業務費	22,094	鉄道施設譲渡収入	532,128
造船業務費	116	鉄道施設賃貸収入	38,125
基礎的研究等業務費	257	資産見返補助金等戻入	13,713
鉄道整備助成業務費	295,585	受託業務収入	10,624
資産処分業務費	299,161	船舶使用料収入	27,068
共済関係業務費	28,278	処分用土地売却収入	14,622
一般管理費	4,061	処分用有価証券売却収入	260,715
財務費用	127,851	補助金等収益	100,674
雑損	1,652	その他	19,047
臨時損失	174	財務収益	4,559
法人税、住民税及び事業税	338	雑益	1,508
法人税等調整額	203	臨時利益	1,594
当期純利益	63,070		
合 計	1,024,575	合 計	1,024,575

○各勘定の財務諸表

（１）建設勘定

①貸借対照表

（ア）資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 6,328,878 百万円となっています。そのうち現金及び預金等の流動資産が 2,413,836 百万円、旅客鉄道株式会社に貸し付けている鉄道施設等の固定資産が 3,915,043 百万円となっています。

（イ）負債及び資本の部

平成 15 事業年度末の負債の総額は、6,029,817 百万円となっており、資産総額 6,328,878 百万円から負債総額を差し引いた 299,062 百万円が資本合計です。

負債の部では、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び長期借入金で 2,622,279 百万円となっています。

また、新幹線等の建設資金として補助金、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 56,170 百万円となっています。

<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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	2,413,836	流動負債	613,949
現金及び預金	58,286	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債	272,631
割賦債権	1,504,561	1年以内返済予定長期借入金	87,787
未成工事支出金	814,109	1年以内返済予定他勘定長期借入金	6,907
その他	36,880	前受金	141,838
固定資産	3,915,043	その他	104,787
有形固定資産	3,623,964	固定負債	5,394,777
建物	75,476	資産見返負債	1,966,457
構築物	2,244,888	資産見返補助金等	1,268,483
機械装置	91,464	建設仮勘定見返補助金等	682,016
車両運搬具	19	資産見返負担金	5,868
工具器具備品	264	建設仮勘定見返負担金	370
土地	464,617	新幹線資産見返負債	9,720
建設仮勘定	747,236	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,310,657
無形固定資産	172,594	長期借入金	1,311,622
投資その他の資産	118,484	他勘定長期借入金	315,824
		債務引継見返勘定	431,736
		引当金	58,480
		退職給付引当金	58,480
		法令に基づく引当金等	21,091
		譲渡調整引当金	21,091
		(負債合計)	(6,029,817)
		資本金	56,170
		資本剰余金	242,970
		繰越欠損金	△78
		(資本合計)	(299,062)
資産合計	6,328,878	負債・資本合計	6,328,878

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、216,582 百万円となっています。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 38,125 百万円、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 145,115 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、216,658 百万円となっています。その主な内訳は、鉄道施設譲渡原価を中心とする建設業務費が 181,735 百万円、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を大宗とする財務費用が 32,762 百万円となっています。

(ウ) 当期利益金

平成 15 事業年度の経常損失 76 百万円に臨時損失及び臨時利益を控除、加算後の 78 百万円が当期損失金となりました。

< 損益計算書 >

(単位：百万円)

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	216,658	経常収益	216,582
建設業務費	181,735	鉄道施設譲渡収入	145,115
鉄道施設譲渡原価	129,007	鉄道施設賃貸収入	38,125
減価償却費	33,250	受託業務収入	10,605
受託業務費	10,605	資産見返補助金等戻入	13,712
その他	8,873	その他	8,290
一般管理費	725	財務収益	3
財務費用	32,762	雑益	732
雑損	1,436	臨時利益	0
臨時損失	2	当期純損失	78
合 計	216,660	合 計	216,660

(2) 船舶勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 410,142 百万円となっています。そのうち現金及び預金等の流動資産 87,078 百万円、共有船舶等の固定資産が 323,065 百万円となっています。

(イ) 負債及び資本の部

平成 15 事業年度末の負債の総額は 438,432 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた資本合計は 28,289 百万円のマイナスとなっております。

負債の部では、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び長期借入金で 336,683 百万円となっています。

資本の部では、政府からの出資金が 16,165 百万円となっています。

< 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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	87,078	流動負債	92,888
現金及び預金	3,334	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	27,800
受取手形	27,581	1年以内返済予定長期借入金	34,962
船舶未収金	55,353	預り手形	27,581
その他	810	その他	2,545
固定資産	323,065	固定負債	345,544
有形固定資産	312,705	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	125,560
共有船舶	311,228	長期借入金	211,123
その他	1,478	その他	8,861
無形固定資産	0	(負債合計)	(438,432)
投資その他資産	10,359	資本金	16,165
破産更生債権等	10,280	繰越欠損金	△44,454
その他	79	(資本合計)	(△28,289)
資産合計	410,142	負債・資本合計	410,142

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、27,666 百万円と
なっています。その主な内訳は、船舶使用料として海運事業者から収受した額が 27,068 百万円、補助金収入が
186 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、28,068 百万円となっています。その主な内訳は、船舶共有建造等業務費が
22,094 百万円、一般管理費が 546 百万円、財務費用が 5,428 百万円となっています。

(ロ) 当期利益金

平成 15 事業年度の経常損失 402 百万円に臨時損失及び臨時利益を控除、加算後の 39 百万円が当期損失金と
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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	28,068	経常収益	27,666
船舶共有建造等業務費	22,094	船舶使用料収入	27,068
減価償却費	21,285	貸付金利息収入	2
貸倒引当金繰入	441	補助金等収益	186
その他	367	雑益	408
一般管理費	546	その他	1
財務費用	5,428	臨時利益	419
支払利息	5,382	当期純損失	39
その他	46		
臨時損失	56		
合 計	28,124	合 計	28,124

(3) 造船勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 5,670 百万円となっています。そのうち現金及び預
金等の流動資産が 865 百万円、投資有価証券等の固定資産が 4,805 百万円となっています。

(イ) 負債及び資本の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の負債の総額は 1,637 百万円となっており、資産総額 5,670 百万
円から負債総額を差し引いた 4,034 百万円が資本合計です。負債の部では、1 年以内返済予定長期借入金及び長
期借入金で 1,617 百万円となっています。

資本の部では、政府及び日本政策投資銀行からの出資金が 2,000 百万円、民間出えん金が 2,811 百万円です
が、繰越欠損金(777 百万円)があるため、資本合計は 4,034 百万円となっています。

<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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	865	流動負債	192
現金及び預金	92	1 年以内返済予定長期借入金	174
販売用不動産	753	その他	18
その他	21	固定負債	1,445
固定資産	4,805	長期借入金	1,443
有形固定資産	5	その他	2
無形固定資産	0	(負債合計)	(1,637)
投資その他資産	4,799	資本金	2,000
投資有価証券	4,799	資本剰余金	2,811
		繰越欠損金	△777
		(うち当期総損失)	(△1)
		(資本合計)	(4,034)
資産合計	5,670	負債・資本合計	5,670

②損益計算書

(7) 収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、245 百万円となっています。その主な内訳は、補助金等収入が 91 百万円、財務収益が 31 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 15 事業年度の経常費用の総額は、245 百万円となっています。その主なものは、造船業務費で 116 百万円となっています。

(ウ) 当期利益金

平成 15 事業年度の経常損失 11 百万円に臨時利益を加算後の 1 百万円が当期損失金となりました。

<損益計算書>

(単位：百万円)

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	245	経常収益	234
造船業務費	116	運営費交付金収入	10
一般管理費	52	納付金収入	24
財務費用	16	受託業務収入	18
雑損	60	補助金等収入	91
		その他	0
		財務収益	31
		雑益	60
		臨時利益	9
		当期純損失	1
合 計	245	合 計	245

(4) 基礎的研究等勘定

①貸借対照表

(7) 資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 37,290 百万円となっています。そのうち現金及び貸付金等の流動資産 37,248 百万円となっています。固定資産には特筆すべきものではありません。

(4) 負債及び資本の部

平成 15 事業年度末の負債の総額は 37,156 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた資本合計は 134 百万円となっております。

負債の部では、1 年以内返済予定長期借入金が 37,000 百万円となっています。

資本の部では、政府からの出資金が 66 百万円となっています。

<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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	37,248	流動負債	37,153
現金及び預金	221	1 年以内返済予定長期借入金	37,000
貸付金	37,000	その他	153
その他	27	固定負債	3
固定資産	42	(負債合計)	(37,156)
有形固定資産	41	資本金	66
工具器具備品	40	資本剰余金	△11
その他	0	当期末処分利益	78
無形固定資産	1	(うち当期総利益)	(78)
		(資本合計)	(134)
資産合計	37,290	負債・資本合計	37,290

②損益計算書

(7) 収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、476 百万円となっています。その主な内訳は、補助金収入が 242 百万円、貸付金利息収入が 129 百万円、となっています。

(4) 費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、398 百万円となっています。その主なものは、研究委託費 232 百万円を含む基礎的研究等業務費で 257 百万円となっています。

(7) 当期利益金

平成 15 事業年度の経常収益と経常費用の差額 78 百万円が、当期の純利益となりました。

<損益計算書>

(単位：百万円)

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	398	経常収益	476
基礎的研究等業務費	257	運営費交付金収益	30
研究委託費	232	貸付金利息収入	129
その他	25	融資業務収入	74
一般管理費	48	補助金等収益	242
財務費用	92	その他	0
雑損	0	財務収益	0
当期純利益	78		
合 計	476	合 計	476

(5) 助成勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 6,304,064 百万円となっています。そのうち割賦債権及び貸付金等の流動資産は 5,988,087 百万円となっています。固定資産は合計で 315,977 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金がその大半を占め（315,824 百万円）、その他特筆すべきものではありません。

(イ) 負債及び資本の部

平成 15 事業年度末の負債の総額は 5,440,890 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 863,174 百万円が資本合計です。負債の部では、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び長期借入金で 2,976,971 百万円となっています。

資本の部では、政府からの出資金が 100 百万円となっています。

<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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	5,988,087	流動負債	584,803
現金及び預金	693	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	104,100
割賦債権	5,902,730	1年以内返済予定長期借入金	451,054
貸付金	68,517	その他	29,648
1年以内回収予定他勘定長期貸付金	6,907	固定負債	4,856,087
未収金	9,240	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	229,190
固定資産	315,977	長期借入金	2,747,781
有形固定資産	21	他勘定長期借入金	1,878,744
無形固定資産	0	その他	372
投資その他の資産	315,955	(負債合計)	(5,440,890)
他勘定長期貸付金	315,824	資本金	100
その他	131	利益剰余金	863,074
		積立金	880,175
		当期末処理損失	△17,101
		(うち当期総損失)	(△17,101)
		(資本合計)	(863,174)
資産合計	6,304,064	負債・資本合計	6,304,064

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、510,368 百万円となっています。その主な内訳は、割賦譲渡収入が 423,229 百万円、補助金等収益が 86,484 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、527,469 百万円となっています。その主な内訳は、鉄道整備助成業務費が 383,131 百万円、一般管理費が 412 百万円、財務費用が 143,776 百万円となっています。

(ウ) 当期利益金

平成 15 事業年度の経常収益から経常費用を差し引いた差額 17,101 百万円が当期損失となりました。

< 損益計算書 >

(単位：百万円)

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	527,469	経常収益	510,368
鉄道整備助成業務費	383,131	運営費交付金収益	157
割賦譲渡原価	260,429	割賦譲渡収入	423,229
新幹線鉄道整備事業交付金	36,216	譲渡管理費収入	339
鉄道整備助成費	86,481	補助金等収益	86,484
その他	5	その他	0
一般管理費	412	財務収益	8
財務費用	143,776	受取利息	8
支払利息	143,654	雑益	151
その他	122	当期純損失	17,101
雑損	150		
合 計	527,469	合 計	527,469

（６）特例業務勘定

①（個別）貸借対照表

（ア）資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 3,679,389 百万円となっています。そのうち現・預金及び処分用資産等の流動資産は 1,669,497 百万円となっています。固定資産は 2,009,892 百万円となっていますが、長期貸付金及び他勘定長期貸付金がその大半を占めています。

（イ）負債及び資本の部

平成 15 事業年度の負債総額は、3,892,974 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた資本合計は 213,585 百万円のマイナスとなっておりです。

負債の部では、1 年以内償還長期借入金等の流動負債が 13,659 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 3,879,315 百万円となっています。

<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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	1,669,497	流動負債	13,659
現金及び預金	520,034	1 年以内返済予定長期借入金	6,110
貯蔵品	11	未払金	4,767
処分用資産	1,148,465	未払費用	1,356
処分用土地	128,862	預り金	1,124
処分用有価証券	1,016,303	前受収益	115
処分用其他資産	3,299	賞与引当金	38
未収収益	56	その他	149
未収金	766	固定負債	3,879,315
その他	165	長期借入金	36,922
固定資産	2,009,892	厚生年金移換金長期未払金	171,846
有形固定資産	240	引当金	3,670,547
建物	237	退職給付引当金	87
車両運搬具	3	共済年金追加費用引当金	3,574,804
工具器具備品	0	恩給負担金引当金	23,095
無形固定資産	2	業務災害補償費引当金	48,531
投資その他の資産	2,009,650	処分用資産処理引当金	8,816
投資有価証券	30,307	不用資産処分費引当金	9,404
関係会社株式	10	工事施行義務引当金	5,810
長期貸付金	100,000	（負債合計）	（3,892,974）
他勘定長期貸付金	1,878,744	繰越欠損金	△241,939
長期未収金	25	（うち当期総利益）	（79,580）
敷金・保証金	559	其他有価証券評価差額金	28,354
その他	4	（資本合計）	（△213,585）
資産合計	3,679,389	負債・資本合計	3,679,389

②損益計算書

（ア）収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、404,833 百万円となっています。その主な内訳は、処分用資産売却収入が 275,411 百万円、補助金等収益が 65,000 百万円、受

取利息 59,906 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、326,422 百万円となっています。その主な内訳は、処分用資産売却原価 287,955 百万円を含む資産処分業務費が 294,466 百万円、共済関係業務費が 28,278 百万円、一般管理費が 2,174 百万円、財務費用が 1,481 百万円となっています。

(ウ) 当期利益金

平成 15 事業年度の経常利益 78,411 百万円に臨時損失及び臨時利益を控除、加算後の 79,580 百万円が当期純利益となりました。

<損益計算書>

(単位：百万円)

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	326,422	経常収益	404,833
資産処分業務費	294,466	処分用資産売却収入	275,411
処分用資産売却原価	287,955	処分用土地売却収入	14,696
処分用土地	12,650	処分用有価証券売却収入	260,715
処分用有価証券	275,305	附帯事業収入	370
処分用その他資産	0	補助金等収入	65,000
株式売却手数料	4,176	財務収益	63,707
その他	2,334	受取利息	59,906
共済関係業務費	28,278	受取配当金	3,801
一般管理費	2,174	雑益	346
財務費用	1,481	臨時利益	1,171
支払利息	129		
厚生年金移換金利息	1,352		
雑損	23		
臨時損失	3		
当期純利益	79,580		
合 計	406,005	合 計	406,005

③（連結）貸借対照表

(7) 資産の部

平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）の資産総額は 4,233,189 百万円となっています。そのうち現金・預金及び処分用資産等の流動資産は 1,681,938 百万円となっています。固定資産は 2,551,251 百万円となっていますが、土地等の有形固定資産及び他勘定長期貸付金がその大宗を占めています。

(4) 負債及び資本の部

平成 15 事業年度の負債の総額は、4,446,436 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた資本合計は 213,248 百万円のマイナスとなっております。

負債の部では、1 年以内償還長期借入金等の流動負債が 26,327 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 4,420,109 百万円となっています。

<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 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
流動資産	1,681,938	流動負債	26,327
現金及び預金	524,555	1 年以内返済予定長期借入金	8,707
有価証券	10	未払金	4,724
貯蔵品	11	未払費用	1,356
処分用資産	1,156,215	未払法人税等	287
処分用土地	128,839	前受金	8,319
処分用有価証券	1,016,303	預り金	1,174
処分用その他資産	11,073	前受収益	1,686
未収収益	70	引当金	50
未収金	873	その他	26
繰延税金資産	72	固定負債	4,420,109
その他	132	長期借入金	507,045
固定資産	2,551,251	厚生年金移換金長期未払金	171,846
有形固定資産	450,283	預り保証金	70,571
建物	100,463	引当金	3,670,569
構築物	1,175	退職給付引当金	98
土地	348,636	役員退職慰労引当金	11
その他	10	共済年金追加費用引当金	3,574,804
無形固定資産	6	恩給負担金引当金	23,095
投資その他の資産	2,100,961	業務災害補償費引当金	48,531
投資有価証券	76,742	処分用資産処理引当金	8,816
関係会社株式	538	不用資産処分費引当金	9,404
長期貸付金	140,000	工事施行義務引当金	5,810
他勘定長期貸付金	1,878,744	その他	78
長期未収金	25	(負債合計)	(4,446,436)
敷金・保証金	596	連結剰余金	△241,663
長期前払費用	312	(うち当期総利益)	(80,241)
長期性預金	4,000	その他有価証券評価差額金	28,415
その他	5	(資本合計)	(△213,248)
資産合計	4,233,189	負債・資本合計	4,233,189

④（連結）損益計算書

（ア）収益の部

平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）の経常収益は、415,337 百万円となっています。その主な内訳は、処分用資産売却収入が 275,862 百万円、補助金等収益が 65,000 百万円、受取利息 60,616 百万円となっています。

（イ）費用の部

平成 15 事業年度の経常費用は、335,614 百万円となっています。その主な内訳は、処分用資産売却原価 288,298 百万円を含む資産処分業務費が 299,217 百万円、共済関係業務費が 28,278 百万円、一般管理費が 2,287 百万円、財務費用が 5,676 百万円となっています。

（ウ）当期利益金

平成 15 事業年度の経利収益 79,723 百万円に臨時損失・臨時利益及び法人税等を控除、加算後の 80,241 百万円が当期純利益となりました。

< 損益計算書 >

（単位：百万円）

費用の部		収益の部	
勘定科目	平成 15 年度	勘定科目	平成 15 年度
経常費用	335,614	経常収益	415,337
資産処分業務費	299,217	処分用資産売却収入	275,862
処分用資産売却原価	288,298	処分用土地売却収入	14,696
処分用土地	12,650	処分用有価証券売却収入	260,715
処分用有価証券	275,305	処分用その他資産売却収入	450
処分用その他資産	343	附帯事業収入	9,750
減価償却費	2,686	補助金等収益	65,000
株式売却手数料	4,176	財務収益	64,417
その他	4,057	受取利息	60,616
共済関係業務費	28,278	受取配当金	3,801
一般管理費	2,287	雑益	307
財務費用	5,676	臨時利益	1,174
支払利息	4,324		
厚生年金移換金利息	1,352		
雑損	155		
臨時損失	116		
税金等調整前当期純利益	80,782		
法人税、住民税及び事業税	338		
法人税等調整額	203		
当期純利益	80,241		
合 計	416,511	合 計	416,511

旧日本鉄道建設公団

1. 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（平成 15 年 9 月 30 日）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 億円が資本合計です。

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 562 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	(負債合計)	(5,953,211)	(6,031,092)
その他	37,690	39,021	資本金	56,170	56,170
繰延資産	14,722	14,755	剰余金	205,127	208,039
			(資本合計)	(261,297)	(264,208)
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（平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間）の経常収益は、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 事業年度の経常費用は、1,210 億円となっています。その主な内訳は、事業資産譲渡原価が 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
事業資産減価償却費	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

旧公団の一般業務は、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（平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間）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・鹿児島中央間）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。

(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
東北新幹線					
盛岡・八戸間	94.5	473,460	449,550	2,996	東日本旅客鉄道株式会社
八戸・新青森間	81.2	330,920	79,200	36,531	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	55,500	東日本旅客鉄道株式会社
石動・金沢間	25.0	174,200	138,285	4,898	西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線					
新八代・鹿児島中央間	127.6	640,140	562,558	52,595	九州旅客鉄道株式会社
博多・新八代間	121.1	583,360	103,200	51,376	九州旅客鉄道株式会社
計	611.5	2,924,633	1,524,271	203,896	
建設推進高度化等事業	—	—	75,690	2,225	
合 計	611.5	2,924,633	1,599,961	206,121	

(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 km です。

(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	9,407	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	整備場・新東ターミナル間	6.0	68,675	58,652	3,521	東京モノレール株式会社
みなとみらい 21	横 浜・「元町・中華街」間	4.3	239,218	189,484	25,550	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	743	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	9,900	4,684	975	東武鉄道株式会社
臨海副都心線二	東京レポート・大崎間	6.9	278,000	251,507	3,205	東京臨海高速鉄道株式会社
計		40.7	944,291	791,908	43,401	

(ロ) 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 km です。

(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	158,671	首都圏新都市鉄道株式会社

(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、列車火災検知装置の改修工事を実施しました。

(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

※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。

(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。

(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	1,760	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	130	地形、地質等に関する調査
四国新幹線調査	4,886	112	地形、地質等に関する調査
中央リニア調査	300	100	中央リニアに関する経済波及効果
鉄道整備基礎調査	100	-	
計	8,058	342	

②貸付事業

貸付事業は、当機構が建設した鉄道施設をＪＲ会社に有償で貸し付けるものであり、現在貸し付けている鉄道施設は、鉄道事業者が受ける受益を貸付料の基本とする新幹線、建設に要した費用を40年間で原価回収する主要幹線及び大都市交通線並びに機構の保守管理する必要経費を貸付料とする津軽海峡線となっています。

平成15事業年度の貸付鉄道事業者数は、ＪＲ北海道、ＪＲ東日本、ＪＲ東海、ＪＲ西日本及びＪＲ九州の各旅客鉄道株式会社の5社であり、貸付線数は12線となっています。

(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	727,977	平成9年10月	19,970	20,815	東日本旅客鉄道株式会社
東北新幹線	94.5	445,730	平成14年12月	2,828	9,550	東日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線	127.6	622,517	平成16年3月	-	123	九州旅客鉄道株式会社
計(3線)	339.5	1,796,224		22,798	30,488	
(主要幹線及び大都市交通線)						
根 岸 線	20.1	9,475	昭和39年5月～昭和48年4月	1,284	1,243	東日本旅客鉄道株式会社
鹿 島 線	17.4	4,286	昭和45年8月	431	429	東日本旅客鉄道株式会社
武蔵野線	97.7	110,336	昭和48年4月～昭和51年3月	13,335	13,192	東日本旅客鉄道株式会社
京 葉 線	52.8	497,982	昭和48年10月～平成2年3月	33,490	32,807	東日本旅客鉄道株式会社
小 金 線	15.0	28,910	昭和53年10月～昭和61年3月	2,396	2,346	東日本旅客鉄道株式会社
伊 勢 線	3.7	148	昭和48年9月	36	35	東海旅客鉄道株式会社
瀬 戸 線	11.2	101,064	平成3年12月～平成5年3月	6,071	5,874	東海旅客鉄道株式会社
湖 西 線	74.1	41,207	昭和49年7月	5,900	5,790	西日本旅客鉄道株式会社
計(8線)	292.0	793,408		62,943	61,715	
津軽海峡線	87.8	485,667	昭和63年3月	420	396	北海道旅客鉄道株式会社
計(12線)	719.3	3,075,299		86,160	92,599	

(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交通線については、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(利子相当額及び管理費等の額を除く。)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。

③譲渡事業

旧公団の譲渡事業は、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 38 線です。

(7) 民鉄線

(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
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	897	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	960	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	827	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	168,435	平成7年4月～平成15年12月	9,066	9,026	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	23	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	1,192	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	719	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	2,556	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	762	名古屋鉄道株式会社
京成本線	0.6	3,075	昭和58年6月	216	213	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	3,160	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	6,166	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	2,244	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	9,535	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	2,871	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	7,462	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	3,957	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	9,641	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	14,722	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	6,878	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	4,453	埼玉高速鉄道株式会社
臨海副都心線二期	6.9	194,103	平成13年3月～平成15年11月	4,015	9,721	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	130	東武鉄道株式会社
伊勢崎線 2	1.3	25,317	平成15年3月	0	1,441	東武鉄道株式会社
計(28 線)	188.1	1,880,060		139,108	99,557	

(イ) 都市鉄道線

(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
札沼線	11. 4	6, 871	平成 7 年 3 月～平成 12 年 3 月	293	299	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	428	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	247	九州旅客鉄道株式会社
計(3 線)	44. 0	21, 279		949	974	

(ウ) 主要幹線鉄道線

(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
智頭線	56. 1	1, 626	平成 6 年 12 月	81	80	智頭急行株式会社
日豊線	132. 9	1, 828	平成 7 年 3 月	90	91	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	230	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	76	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	1, 182	東日本旅客鉄道株式会社
高徳線	74. 8	2, 714	平成 10 年 3 月～平成 11 年 3 月	114	114	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	279	日本貨物鉄道株式会社
計(7 線)	480. 2	45, 356		1, 993	2, 052	

(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。

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 km です。

(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
山梨新実験線	境川村・秋山村間	42. 8	16, 900	14, 137	113	財団法人鉄道総合技術研究所
山梨新実験線	大月市・都留市間	18. 4	135, 350	130, 610	207	東海旅客鉄道株式会社
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	4, 271	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	9, 450	中部国際空港連絡鉄道株
仙台空港線	名取・仙台空港間駅	7. 2	29, 071	1, 023	1, 461	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, 614	55	川崎市ほか
成田新高速鉄道線整備計画に伴う調査		—	—	473	444	成田高速鉄道アクセス株式会社
その他			—	—	255	
計		116. 1	252, 505	192, 661	16, 256	

2. 特例業務勘定

(1) 財務決算

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 15 事業年度末（平成 15 年 9 月 30 日）の資産総額は、前年度に対して 921 億円減の 3 兆 2,413 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 1,397 億円、旧運輸施設整備事業団貸付金が 1 兆 8,865 億円、関係会社株式が 8,298 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。

<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	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			
建設仮勘定	17,619	17,135	（負債合計）	(48,517)	(45,804)
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	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（平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間）の収益の総額は、821 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 172 億円、旧運輸施設整備事業団貸付金利息等の受取利息が 593 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 1,585 億円、固定資産売却原価 80 億円となっています。

＜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	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（平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間）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
厚生年金移換金負担金	15,987 百万円
業務災害補償費	2,789 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	17,153 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、当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。

旧運輸施設整備事業団

1. 鉄道勘定

平成 15 年度（平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間）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旧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。

<損益計算書>

(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、各業務ごとの概要は、以下のとおりです。

(1) 旧基金から承継した旧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、旧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旧新幹線鉄道保有機構が旧国鉄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

旧公団に対し、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・鹿児島中央間、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、平成15年度の期間が6ヶ月であったことに加え、旧事業団の決算が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、平成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

- ・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、旧公団に無利子貸付を以下のとおり行いました。（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）

(単位：百万円)

平成14年度	平成15年度
71,163	44,298

2. 船舶勘定

平成15年度（平成15年4月1日から同年9月30日までの期間）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。

<損益計算書>

(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

(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 97.84%（平成 15 年度（下期）実績）を占めています。なお、平成 15 年度の船舶使用料（上期・下期）の合計は、560 億円であり、平成 14 年度に比較して 11% 減少しています。この要因は、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) 貸付業務

船舶改造資金等の貸付業務は、独立行政法人化に際し、新規貸付業務は廃止となり、管理業務のみとなりました。

3. 造船勘定

平成 15 年度（平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間）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。

< 損益計算書 >

（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・器具売払収入	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

(1) 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	—

4. 基礎的研究等勘定

平成15年度（平成15年4月1日から同年9月30日までの期間）における基礎的研究に係る研究事業費については、国庫補助金133百万円の内数(115百万円)で賄われ、一般管理費については、国庫補助金133百万円の内数(18百万円)で賄われています。また、事業資産減価償却費は、これ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。

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。

<損益計算書>

(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	350	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	4	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実施の指示を受けて、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、平成8年に地球温暖化防止京都会議（第3回気候変動枠組み条約締約国会議、COP3）で採択された「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」（いわゆる「京都議定書」）が平成17年2月に発効されたことにより、我が国は平成20年～平成24年までの間にCO₂排出量を6%削減（1990年比）する必要があり、それを達成するためには内航海運のより一層の活用が重要な要素として位置付けられています。さらに、昨今のシングルハルト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、シングルハルト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。

また、未収金対策への取組み（参考 1：「船舶共有建造事業の未収金対策への取組みについて」）を推進するとともに、内航海運を巡る課題に効果的に対応するため、平成 16 年 12 月に国土交通省及び当機構において取りまとめられた「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」（参考 2）において、平成 17 年度から業務の重点化や未収発生防止、債権管理等の強化、組織改革や一般管理費削減等に取り組むとともに、国土交通省が平成 21 年度までの毎年度、一般会計出資金 40 億円を要求するなど財政上の措置を講じることとされました。当機構としては、これらを踏まえ、未収金の発生防止・回収等に全力をあげて取り組んでいきます。

（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、外航船舶によって漲排水されるバラスト^{（注 1）}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、平成 16 年 2 月に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ました。

これらの動きに対応するため、当機構は、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。

また、他の化石燃料と比べ環境負荷が小さく中東依存度の少ない天然ガスへのエネルギーシフトを推進するため、中小ガス油田からの効率的な天然ガス輸送を可能とする天然ガスハイドレード^{（注 2）}輸送船の研究開発に助成を行い、エネルギーの安定供給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 1）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。

（注 2）天然ガスハイドレードとは、天然ガス分子をカゴ状の水分子がとり囲んだ固形物質で、扱いやすいため、最近注目されています。

（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、成果発表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

債務等処理法第 13 条に基づき、年金の給付に要する費用等の支払いの適切な執行、資産処分円滑な実施等を進める。

① 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行

旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用、鉄道共済年金の厚生年金への統合に伴い発生した移換金、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の平成 16 年度における必要負担額については、関係法令に則り年度内に円滑かつ確実に支払を実施する。

② 株式処分の円滑な実施

既上場の J R 東海の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、適切かつ早期に売却を図る。

未上場の J R 株式(J R 北海道、J R 四国、J R 九州、J R 貨物の株式)については、各社の経営状況等を見極めつつ、適切な処分方法の検討を進める。

③ 土地処分の円滑な実施

平成 15 年度までに処分が終了しなかった土地は、地方公共団体等との協議調整が終了していない等早期に売却するには制約条件のある土地がほとんどであることから、従来にも増した工夫、取組みを行うことにより、中期目標期間中に終了させるべく可能な限り早期処分を図ることとする。

(7) 情報公開・個人情報の保護について

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。また、平成 17 年 4 月 1 日に施行された「独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律」を踏まえ、当機構の保有する個人情報の適切な管理を図り、当機構の業務に対する国民の信頼が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

前身たる旧公団時代から当機構は、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、各建設線区ごと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、旧公団において平成 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、当機構独自の「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、当機構では、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。

＜旧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の削減を図りました。
	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reshal・プレストレストコンクリート）桁の採用	比較的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型鋼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	シールド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	シールドトンネルは、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	シールド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. 事業等のリスク

(1) 国等の政策または関与に伴うリスク

当機構は、輸送に関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ことを目的として設立された独立行政法人です。例えば、整備新幹線の建設等の国等の政策及び国土交通省独立行政法人評価委員会の評価結果により、影響を受けることがあります。

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等に伴うリスク

当機構が民鉄線事業により譲渡した路線のうち、第三セクター鉄道会社等のなかには、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予想を下回る状況が生じることや、近年の厳しい経済・金融情勢を背景とした民間金融機関の融資姿勢の変化により資金不足が生じること等で当機構の投下資金について、当初計画の償還条件が変更等される可能性があります。

償還条件が変更等された事例について、詳しくは本説明書 41 ページ「第二部発行者情報 第 1 発行者の概況 5. 民鉄線事業について (2) 民鉄線事業に対する償還条件の変更等について」をご参照ください。

(3) 船舶共有建造業務に係る未収金が発生するリスク

共有建造業務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 年度以降増加しています。当機構ではリスクスケジュール、法的手段を含めて、未収金の回収に努めております。しかしながら、海運業の経営状況はきわめて厳しいものがあり、今後、未収金の回収が一部不可能になる可能性があります。詳しくは本説明書 25 ページ「第二部発行者情報 第 1 発行者の概況 3. 事業の内容 (6) 当機構の業務内容について ②船舶共有建造業務 (参考 1) 共有建造事業の未収金対策への取り組みについて (参考 2) 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」をご参照ください。

(4) 勘定の特性に派生するリスク

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、J R 株式（J R 東日本及び J R 西日本を除く。）の資産処分収入等の自主財源と国庫補助金収入（通年ベース 650 億円）により、年金等負担金を支払うスキームとなっています。

そのため経常収益には、土地売却収入、有価証券売却収入といった不確定な要因を含んでいることから、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する可能性があります。また、その売却原資となる売却が進めば土地及び J R 株式も減少します。

4. 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。

5. 財政状態及び経営成績の分析

(1) 平成 15 事業年度における対予算実施状況

以下は、当機構の平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの 6 ヶ月間）における予算（計画）と予算（実績）の比較表です。当機構の業務は国土交通大臣に届出た年度計画に即して行われます（なお、参考として収支計画（計画）と収支計画（実績）、及び資金計画（計画）と資金計画（実績）を掲載しています。）。当機構における平成 15 事業年度の利益の処分または損失の処理については、通則法第 44 条に基づき処理を行い、各勘定ごとに利益の処分または損失の処理の整理を行うと、当期総利益 79,659 百万円のうち、79,580 百万円については期首繰越欠損金を埋め、残余の額 78 百万円については積立金として整理し、当期総損失 17,218 百万円のうち 17,101 百万円については積立金を取り崩し、不足額 118 百万円については次期繰越欠損金として整理しております。

なお、当期総利益及び当期総損失の額については、各勘定の単純合計額で計上しております。

<平成 15 年度予算、収支計画、資金計画の計画と実績>

後刻添付

（２）財政投融資対象事業に関する政策コスト分析について

政策コスト分析は、財政投融資を活用している事業の実施に伴い、国（一般会計等）から将来にわたって投入される補助金等の額を割引現在価格に引き直して試算したもので、将来の国民負担に関するディスクロージャーを一層進めるとの観点から行われております。平成 16 事業年度の分析結果は財政制度等審議会財政投融資分科会での検討等を経て、財務省より平成 16 年 6 月 29 日に公表されました。

当機構の政策コスト分析は建設勘定と船舶勘定が対象となっており、概要は以下のとおりです。詳細につきましては、財務省ホームページ(<http://www.mof.go.jp/>)をご参照下さい。

①建設勘定

平成 16 年度に財政投融資の対象とされた民鉄線の建設事業及び譲渡事業を対象とし、工事実施計画に基づき平成 25 年度までに工事完了ののち鉄道施設を譲渡し、譲渡対価の回収が完了する平成 50 年度までの 35 年間について、事業の将来シミュレーションを行い、それに基づいて事業遂行に必要な政策コストを試算したところ、現在価値にして 0 億円の政策コストが将来にわたり発生する試算となっています（下表参照）。

なお、当該事業が譲渡対価によって全額回収する原価回収主義をとっているにもかかわらず政策コストが発生するのは、民鉄線事業者に対する譲渡価額に係る対価の負担軽減を図るため、機構が調達した借入金及び機構債券に係る支払利子の一部について、一般会計から補給金を受けていることによるものです。

（単位：億円）

区分	平成 15 年度	平成 16 年度	増減
1. 国からの補助金等	0	0	△0
2. 国への資金移転	－	－	－
1～2 小計	0	0	△0
3. 国からの出資金等の機会費用分	－	－	－
1～3 小計	0	0	△0
4. 欠損金の減少分	－	－	－
1～4 合計 = 政策コスト	0	0	△0
分析期間（年）	27	35	+8

②船舶勘定

平成 16 年度の事業計画に基づき共有建造事業を実行したのち、平成 17 年度以降は、新規の共有建造事業は行わないという前提で、既往の事業資産等に加え、平成 16 年度の事業計画に基づく事業資産が全て回収される平成 37 年度までの 22 年間を分析期間とし、当該事業の遂行に必要な政策コストを試算したところ、105 億円の政策コストが将来にわたり発生する試算となっています。（下表参照）

当勘定の政策コストは、資金力、担保力の脆弱な海上運送事業者に対して、民間金融機関では調達困難な低利で長期固定の船舶建造資金を機構の共有船舶建造方式を通じて供給するためのものであり、これにより、より効率的な船舶の建造による物流の効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化の推進による少子高齢化対策、離島航路の維持・確保等が図られています。

平成 16 年度の政策コストは平成 15 年度の政策コスト（142 億円）より 37 億円減少していますが、これは前年度より前提金利の変化による影響額（△23 億円）に加え、貸倒損失が増加（38 億円）した一方、事務費等が減少（△51 億円）したことによるものです。

(単位：億円)

区分	平成 15 年度	平成 16 年度	増減
1. 国からの補助金等	2	2	+0
2. 国への資金移転	-	-	-
1～2小計	2	2	+0
3. 国からの出資金等の機会費用分	140	103	△37
1～3小計	142	105	△37
4. 欠損金の減少分	-	-	-
1～4合計 = 政策コスト	142	105	△37
分析期間 (年)	17	22	+5

6. 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

当機構及びその前身たる旧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	挿入式拡径泥水シールド工法	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旧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・プリアモ	ルイジ・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）
東北新幹線	平成12年	土木学会	技術賞	国内有数の膨圧地質を克服した世界最長陸上トンネル（東北新幹線 岩手一戸トンネルの施工）
	平成15年	鉄道建築協会	協会賞	二戸駅（東北新幹線・いわて銀河鉄道）

路 線 名	受賞年	学 会 名	賞 種 別	受 賞 業 績 名
九州新幹線	平成15年	土木学会	技術賞	水砕スラグを用いた透水性路盤による地下水面下しらす地山のトンネル構造及び施工方法の確立
	平成16年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急）
	平成16年	政府	バリアフリー化推進功 労者表彰（内閣官房長官 表彰）	九州新幹線新八代駅におけるバリアフ リー整備等
	平成16年	鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
京葉線	平成元年	土木学会	技術賞	京葉湾岸地域と都心を直結する京葉線の 建設（東京～新木場～蘇我）
北総線	平成3年	土木学会	技術賞	都心と千葉ニュータウンを直結する北総 線の建設〔高砂～新鎌ヶ谷～小室（千葉 ニュータウン）〕
	平成5年	運輸省	情報化貢献表彰	北総・公団線運行管理システム
東葉高速線	平成3年	土木学会	技術開発賞	プレライニングによるトンネル掘削工法 （P A S S 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 式拡径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～羽田空港）〔東京モノ レール羽田新線〕
J R 東西線	平成8年	土木学会	技術賞	大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く 鉄道幹線「J R 東西線」の建設
山梨リニア 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－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
旧ザイムダイ橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成16年	P C 技術協会	協会賞（作品部門）	中部国際空港連絡橋（鉄道）
みなとみらい線	平成16年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	みなとみらい線の駅
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
	平成16年	地盤工学会	技術開発賞	切取り補強土留め壁の開発と実用化

(4) 特許権等

当機構の前身たる旧公団から通算し、平成 16 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	142	67
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・九州新幹線、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、国の要請に基づいて職員を国際協力機構（JICA）等の専門家（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 16 年度までに技術協力を行った国及び地域は 61 に及び、延べ 1,504 人の専門家を派遣しています。その協力内容は、鉄道新線建設や改良工事における事業可能性調査、建設計画、設計、施工等の多くの分野に渡っています。

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）	マタディ橋りょう建設
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	鉄道近代化計画、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	鉄道運営計画、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	鉄道安全性改善政策、ジャボ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	南北統一鉄道橋りょうリハビリ事業

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要

旧公団（一般勘定）において、平成 15 事業年度（平成 15 年 4 月 1 日から同年 9 月 30 日までの期間）は、宿舍等の改修等で 44 百万円を支出しました。また、当機構（建設勘定）において、平成 15 事業年度（平成 15 年 10 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日までの期間）は、宿舍等の改修等で 91 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

当機構の平成 15 事業年度末（平成 16 年 3 月 31 日）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	38,443 ㎡	4,945	2,475	477	7,897

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の平成 17 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	389

（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、当機構設立後の平成 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。参考のため以下に旧公団及び旧事業団に関して併せて記載しています。

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

旧日本鉄道建設公団

①一般勘定

(単位：百万円)

年月日	資本金		備考
	増減額	残高	
平成9年4月1日～ 平成10年3月31日	△4,934	70,687	(注1)
平成10年4月1日～ 平成11年3月31日	△6,507	64,180	(注2)
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3)
平成15年4月1日～ 平成15年9月30日		56,170	

(注1) 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、旧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、旧公団の資本金を減少したものです。

(注2) 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、旧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、旧公団の資本金を減少したものです。

(注3) 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、旧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、旧公団の資本金を減少したものです。

②特例業務勘定

資本金に該当するものはありません。

旧運輸施設整備事業団

旧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17年4月1日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	小 幡 政 人	自 平成16年11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 平成15年10月鉄道・運輸機構副理事長
副理事長	岡 崎 準	自 平成16年11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 平成15年10月鉄道・運輸機構理事
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
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	土 井 征一郎	自 平成16年6月30日 至 平成17年9月30日	昭和44年4月石川島播磨重工業株式会社入社 平成15年7月石川島播磨重工業株式会社 理事 物流・鉄構事業本部副本部長
理 事	馬 場 耕 一	自 平成16年7月1日 至 平成17年9月30日	昭和48年4月運輸省入省 平成15年7月国土交通省海事局次長
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
理 事	金 澤 博	自 平成16年11月1日 至 平成17年9月30日	昭和48年4月日本鉄道建設公団入社 平成11年10月日本鉄道建設公団新幹線部長 平成15年10月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長
代表理事	波多野 肇	自 平成16年11月1日 至 平成17年9月30日	昭和49年4月運輸省入省 平成13年7月国土交通省四国運輸局長 平成15年7月国土交通省大臣官房審議官 （海事局、港湾局併任）
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

役職名	氏 名	任 期	略 歴
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	金 原 嘉 康	自 平成16年 6 月30日 至 平成17年 9 月30日	昭和43年 4 月松下電器産業株式会社入社 平成16年 4 月松下電器産業株式会社 パナソニックシステムソリューション社 海外システム本部中国プロジェクト担当理事

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(1) 日本政府との関係について

①主務大臣等

当機構主務大臣、主務省及び主務省令は、機構法第 27 条によりそれぞれ、国土交通大臣、国土交通省及び国土交通省令となっております。

②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の事務をつかさどるため、国土交通省に独立行政法人評価委員会が設置されております。

③役員の任命・解任

当機構の理事長及び監事は、通則法第 20 条により、国土交通大臣が任命し、また通則法第 23 条により、国土交通大臣が解任することができることになっております。

当機構の理事は、通則法第 20 条により理事長が任命し、また通則法 23 条により理事長が解任することができることになっておりますが、理事の任命・解任の時は、遅滞なく国土交通大臣に届け出るとともに、これを公表することになっております。

④業務方法書

当機構の業務の開始に当たっては、通則法第 28 条により、業務方法書を作成し、国土交通大臣の認可を受けることになっております。これを変更するときも同様です。

さらに国土交通大臣は、当該認可をしようとするときは、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴くことになっております。

また、当機構は、当該認可を受けたときは、遅滞なく、その業務方法書を公表することになっております。

⑤長期借入金及び債券

当機構は、機構法第 19 条第 1 項により、国土交通大臣の認可を受けて、長期借入金をし、または債券を発行することができることになっております。

また、機構法第 19 条第 2 項により、国土交通大臣は、当該認可をしようとするときは、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴くことになっております。

(2) 「中期目標」「中期計画」「年度計画」について

独立行政法人制度は、「中期目標」や「中期計画」による中期的な管理を行う点に制度上の特徴があります。

①中期目標

通則法第 29 条により、国土交通大臣は、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（「中期目標」）を定め、これを当機構に指示するとともに公表することになっております。これを変更し

たときも同様です。当機構の現行の中期目標は、平成 15 年 10 月 1 日から平成 20 年 3 月 31 日までの 4 年 6 月間について定められております。国土交通大臣が、中期目標を定め、またはこれを変更しようとするときは、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴くことになっております。

②中期計画

当機構は、通則法第 30 条により、中期目標に基づき、当該中期目標を達成するための計画（「中期計画」）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ます。これを変更しようとするときも同様です。

国土交通大臣は、当該認可をしようとするときは、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴くことになっております。

③年度計画

当機構は、通則法第 31 条により、毎事業年度の開始前に、中期計画に基づき、当該事業年度の業務運営に関する計画（「年度計画」）を定め、これを国土交通大臣に届け出るとともに、公表することになっております。これを変更したときも同様です。

（3）業務実績評価について

当機構の業務の実績評価は、毎年度の業務の実績について行われる年度ごとの評価と、中期目標間における業務の実績について行われる中期目標ごとの評価の 2 種類があります。

①各事業年度に係る業務の実績に関する評価

当機構は、通則法第 32 条により、各事業年度における業務の実績について独立行政法人評価委員会の評価を受けることになっております。独立行政法人評価委員会は、当該評価を行ったときは、遅滞なく、当機構及び審議会に対して、その評価の結果を通知しなければならず、この場合において独立行政法人評価委員会は、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ことになっております。また、独立行政法人評価委員会は、当該通知を行ったときは、遅滞なく、その通知に係る事項を公表することになっております。

審議会は、独立行政法人評価委員会から通知された評価の結果について、必要があると認めるときは、当該評価委員会に対し、意見を述べることができることになっております。

②中期目標に係る事業報告書

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、これを公表することになっております。

③中期目標に係る業務の実績に関する評価

当機構は、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、独立行政法人評価委員会の評価を受けることになっております。独立行政法人評価委員会は、当該評価を行ったときは、遅滞なく当機構及び審議会に対して、その評価結果を通知しなければならず、この場合において、独立行政法人評価委員会は、必要があると認めるときは、当機構に対し、業務運営の改善その他の勧告をすることができることになっております。また、独立行政法人評価委員会は、当該通知を行ったときは、遅滞なく、その通知に係る事項を公表しなければならないことになっております。

審議会は、独立行政法人評価委員会から通知された評価の結果について、必要があると認めるときは、当該評価委員会に対し、意見を述べることができることになっております。

④中期目標の期間の終了時の検討

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、独立行政法人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。

また、審議会は、当機構の中期目標の期間終了時において、当機構の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ことになっております。

(4) 内部管理等の体制

①役員による運営

当機構の役員は理事長1名、副理事長1名、理事長代理1名、代表理事1名、理事8名及び3名の監事があります。このうち理事長、副理事長、理事長代理、代表理事及び理事より構成される役員会において当機構の経営及び業務運営に係る重要な個別事項に係る審議を行います。

②監事による監査

監事は当機構の業務を監査します。監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は国土交通大臣に意見を提出することができます。

③外部監査法人による会計監査

当機構は、独立行政法人通則法第39条の規定により、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、外部の監査法人による会計監査を受けており、このように監査を受けた財務諸表を作成・公表することで、当機構の会計処理に係る透明性の向上に努めています。

④役員報酬について

当機構が平成15年度において役員に支払った報酬額は総額で251,352千円です。（但し、当機構は平成15年10月1日に設立された法人であり、平成15年度の年間の支給実績が示せないため、役員報酬規程等に基づき算出した年間ベースの推定額です。）

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、企業会計原則、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. 当機構の財務について

(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。但し、助成勘定と建設勘定及び特例業務勘定間では、助成金の勘定間繰入れ並びに受入れを行っています。

(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。

(4) 連結財務諸表について

当機構は、法人単位の連結財務諸表及び一定の勘定について連結財務諸表を作成しており、監事及び会計監査人の監査を受けております。

3. 監査証明について

当機構の財務諸表は、証券取引法第193条の2の規定の適用がないため、同条に基づく公認会計士又は監査法人による監査証明は受けておりません。

4. 財務諸表(企業会計原則準拠)等について

以下をご覧ください。

(参考) 民間の会計基準との主な相違は次のとおりです。

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	相違点は無し	「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	相違点は無し	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	相違点は無し	法律等に基づいて要請されたものを計上している。
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。