

法人情報の部

第1 法人の概況

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。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）から平成18年度における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		平成16年度		平成17年度	
	法人個別	連結	法人個別	連結	法人個別	連結
経常収益	1,012,477	1,022,980	1,315,413	1,342,941	1,780,408	1,807,056
経常利益 *1	60,879	62,191	256,680	259,583	129,204	133,028
当期純利益	62,409	63,070	588,195	590,401	130,516	134,108
資本金 *5	74,501	74,501	74,501	74,501	78,501	78,501
純資産額 *3	924,498	924,835	1,504,584	1,507,172	1,692,627	1,698,713
総資産額	14,563,778	15,117,477	14,154,473	14,595,283	13,606,295	13,893,155
自己資本比率 *4	6.3%	6.1%	10.6%	10.3%	12.4%	12.2%

（単位：百万円）

	平成18年度	
	法人個別	連結
経常収益	1,431,756	1,465,963
経常利益 *1	240,125	243,960
当期純利益	242,331	247,915
資本金 *5	82,601	82,601
純資産額 *3	1,863,874	1,875,533
総資産額	13,092,860	13,111,384
自己資本比率 *4	14.2%	14.3%

①建設勘定^(注)

（単位：百万円）

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
経常収益	216,582	279,436	353,363	262,913
経常利益又は経常損失（△） *1	△76	357	1,359	1,064
当期純利益又は当期純損失（△）	△78	297	1,339	1,410
資本金 *2	56,169	56,169	56,169	56,169
純資産額 *3	299,061	298,360	298,408	298,761
総資産額	6,328,878	6,437,553	6,433,071	6,517,017
自己資本比率 *4	4.7%	4.6%	4.6%	4.5%

（注）旧公団においては、「一般勘定」となっています。

②海事勘定^(注)

(単位：百万円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
経常収益	27,899	50,435	42,981	41,486
うち補助金等収益	277	133	57	50
経常利益又は経常損失(△) *1	△412	△17,304	△336	5,405
当期純利益又は当期純損失(△)	△38	△17,459	3,509	7,265
資本金 *5	18,165	18,165	22,165	26,265
純資産額 *3	△24,256	△41,715	△34,205	△20,871
総資産額	415,812	358,986	318,078	273,906
自己資本比率 *4	—	—	—	—

(注) 船舶勘定と造船勘定は、平成18年度において統合し、海事勘定となりました。

便宜上、平成17年度以前の数値は船舶勘定と造船勘定の合計額としています。

③基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
経常収益	476	870	877	939
うち補助金等収益	241	—	—	—
経常利益又は経常損失(△) *1	78	154	30	△19
当期純利益又は当期純損失(△)	78	154	30	△19
資本金 *5	66	66	66	66
純資産額 *3	133	266	285	263
総資産額	37,289	53,396	53,633	53,435
自己資本比率 *4	0.3%	0.5%	0.5%	0.4%

④助成勘定^(注)

(単位：百万円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
経常収益	510,367	837,008	827,060	793,622
うち補助金等収益	86,484	109,635	111,005	118,035
経常利益又は経常損失(△) *1	△17,100	△36,220	△40,273	△42,976
当期純利益又は当期純損失(△)	△17,100	△36,220	△40,273	△42,976
資本金 *2	100	100	100	100
純資産額 *3	863,174	826,953	786,680	743,703
総資産額	6,304,064	5,899,560	5,457,140	5,027,744
自己資本比率 *4	13.7%	14.0%	14.4%	14.7%

(注) 旧事業団においては「鉄道勘定」となっています。

⑤特例業務勘定

(単位：百万円)

	平成15年度		平成16年度		平成17年度	
	法人個別	連結	法人個別	連結	法人個別	連結
経常収益 (注1)	404, 833	415, 336	416, 428	443, 956	822, 826	849, 473
経常利益又は経常損失 (△) *1	78, 411	79, 723	309, 945	312, 848	168, 143	171, 966
当期純利益又は当期純損失 (△)	79, 580	80, 240	641, 674	643, 880	165, 629	169, 220
資本金 (注2)	—	—	—	—	—	—
純資産額 *3	△213, 584	△213, 247	421, 000	423, 589	641, 459	647, 545
総資産額	3, 679, 388	4, 233, 188	3, 608, 116	4, 049, 027	3, 499, 113	3, 785, 973
自己資本比率 *4	—	—	—	—	—	—

(単位：百万円)

	平成18年度	
	法人個別	連結
経常収益 (注1)	603, 303	637, 526
経常利益又は経常損失 (△) *1	276, 652	280, 487
当期純利益又は当期純損失 (△)	276, 652	282, 236
資本金 (注2)	—	—
純資産額 *3	842, 016	853, 675
総資産額	3, 314, 077	3, 332, 603
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、第1 法人の概況 5. 民鉄線事業をご覧ください。

<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＝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

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11年度及び平成12年4月1日～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日及び平成13年度以降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（J R 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

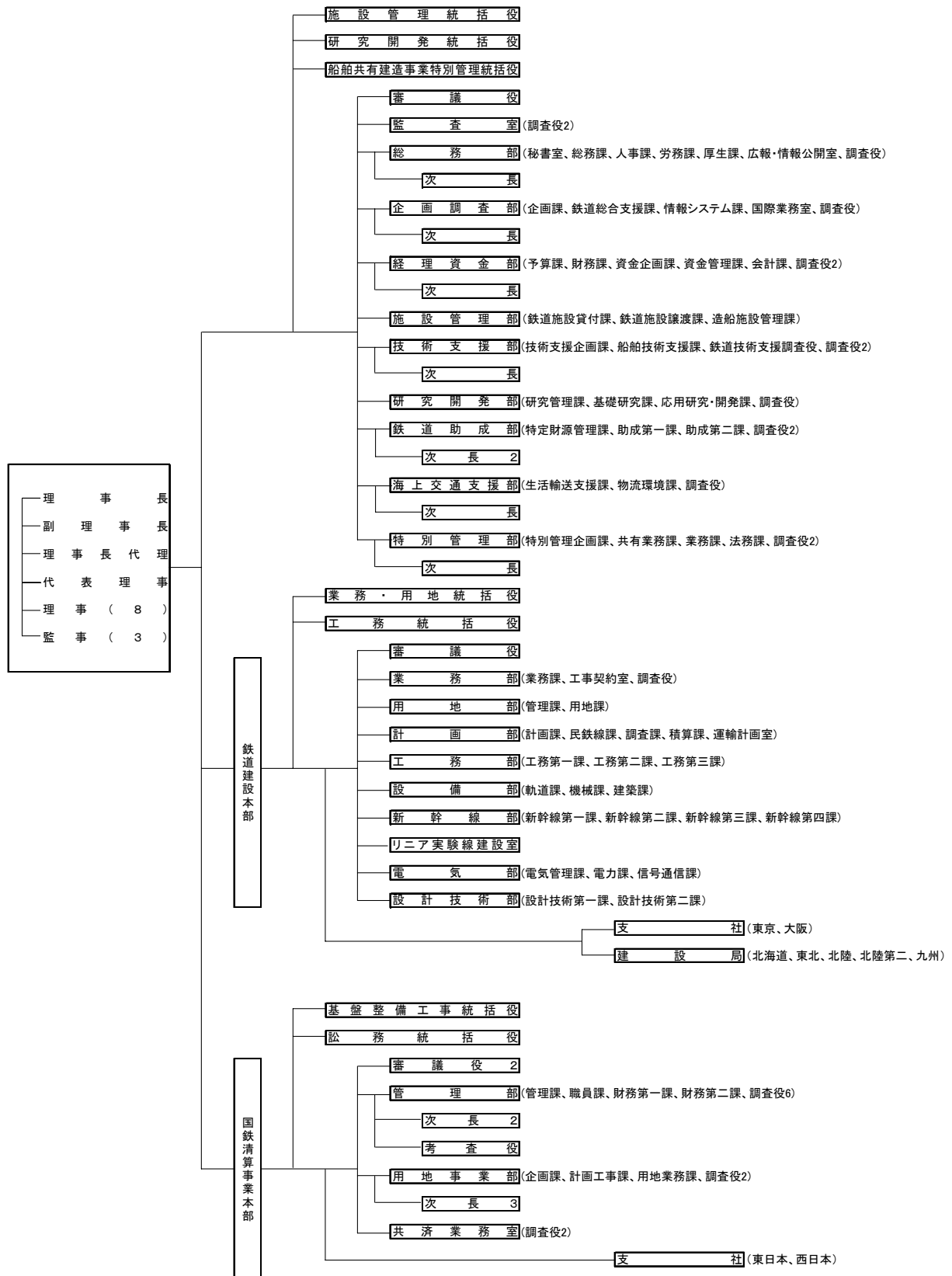
当機構の資本金は 826 億 118 万 804 円（平成 19 年 3 月 31 日現在）であり、816 億 118 万 804 円が政府出資金、残り 10 億円が日本政策投資銀行からの出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

	（単位：百万円）
建設勘定	56, 169
海事勘定 ^(注)	26, 265
基礎的研究等勘定	66
助成勘定	100
特例業務勘定	-
資本合計	82, 601

（注）海事勘定の 262 億 65 百万円のうち、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 19 年 8 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 18 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「高度船舶技術実用化助成業務」、⑤「基礎的研究等業務」、⑥「鉄道助成業務」及び⑦「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、都市鉄道利便増進事業、津軽海峡線及び受託事業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、北海道新幹線（新青森・新函館間）、東北新幹線（八戸・新青森間）、北陸新幹線（長野・金沢間、福井駅部）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。

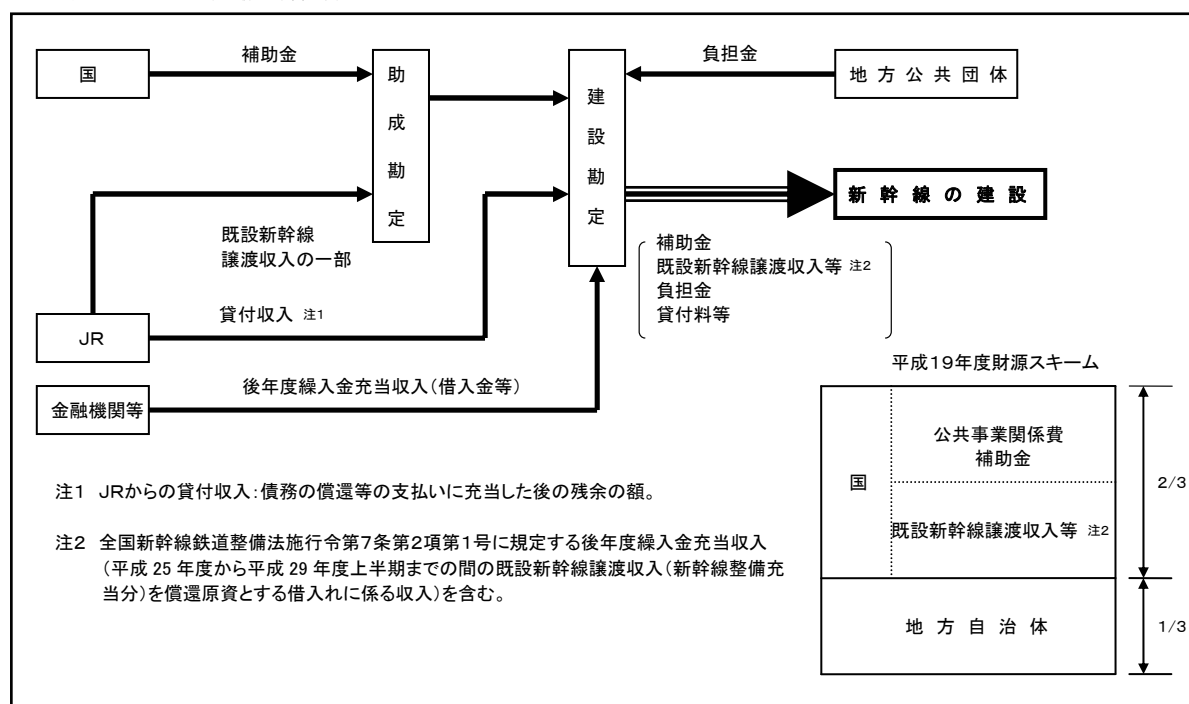
<整備新幹線（整備計画路線）>

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	建設中
東北新幹線	盛岡・八戸	97km	平成14年12月開業
	八戸・新青森	82km	建設中
北陸新幹線	高崎・長野	117km	平成9年10月開業
	長野・金沢	228km	建設中
	福井駅部	1km	建設中
	金沢・大阪	254km	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	590km	
	着工準備中	45km	
	未着工区間	538km	
合 計		1,514km	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・淡路島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JR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。すべての路線が既に完成し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。

(ロ) 都市鉄道

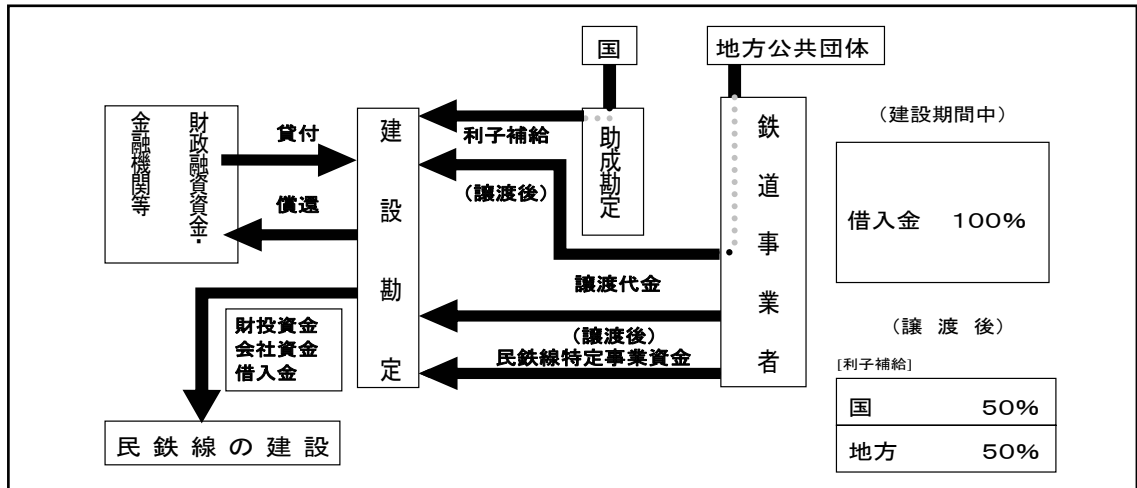
都市鉄道は、大都市圏その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置づけられています。事業の採択の前提として、定期的に運輸政策審議会（現交通政策審議会）等において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められています。

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）、西武池袋線、みなとみらい 21 線の 3 線であります。

< 建設資金の流れ（民鉄線） >



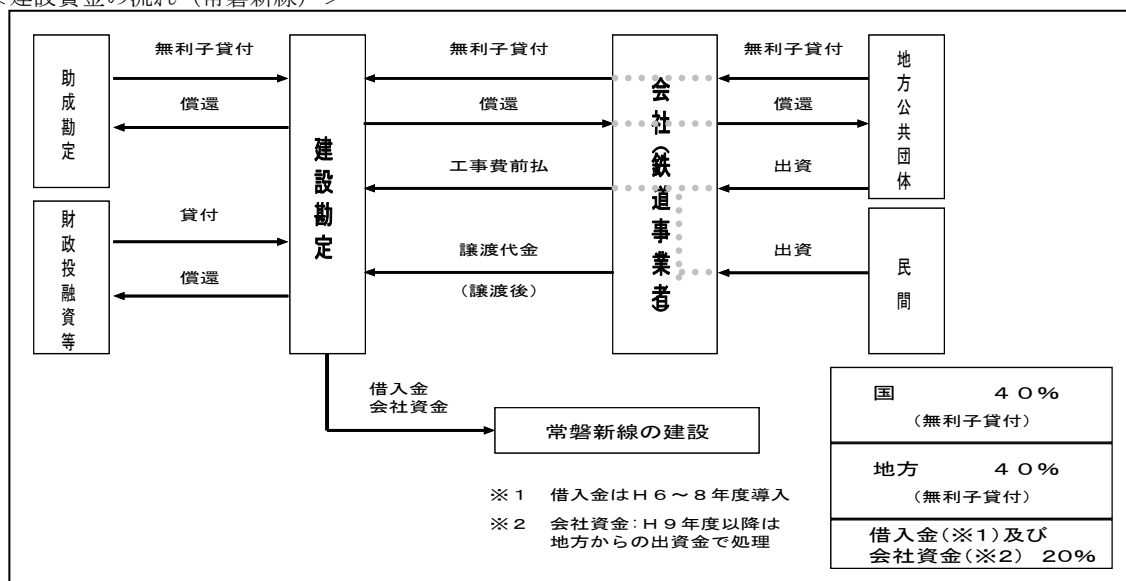
(ii) 都市鉄道線

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。

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貸付金、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貸付金、残る 20%を関係地方公共団体からの出資金及び民間からの借入金で充てられています。

<建設資金の流れ（常磐新線）>



(エ) 都市鉄道利便増進事業

平成17年8月1日に都市鉄道等利便増進法が施行となり、当機構は整備主体と成り得る立場から、都市鉄道等の利便性向上に資する事業について、整備効果、事業採算性等の検討を行ったうえで、現在、都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）として、「相鉄・JR直通線」と「相鉄・東急直通線」の2線について、所要の手続きを進めてきているところです。この事業に要する資金については、国が3分の1、地方自治体が3分の1、整備主体が3分の1を負担しています。

(i) 相鉄・JR直通線

相鉄・JR直通線は、相模鉄道本線西谷駅付近から東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの約2.7kmにおける連絡線の整備を行うものであり平成18年6月9日に整備構想が認定され、平成18年11月21日に速達性向上計画が認定となり、工事に着手することになりました。

(ii) 相鉄・東急直通線

相鉄・東急直通線は、東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東京急行電鉄日吉駅付近までの約10.0kmにおける連絡線の整備を行うものであり平成18年6月23日に整備構想が認定され、平成19年4月11日に速達性向上計画が認定となり、工事に着手することとなりました。

<資金の内訳>

国（補助金）	地方自治体	整備主体（借入金）
1／3	1／3	1／3

(オ) 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、J

R北海道が3分の1を負担しています。

<改修資金の内訳>

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

(カ) 受託事業

受託事業は、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。現在当機構の受託事業としては、建設工事では成田新高速鉄道線、仙台市高速鉄道東西線等4線を施工中です。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成18年度は、川崎縦貫高速鉄道線、地下鉄7号線延伸線等の調査を実施しました。

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、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の方が国民経済的にも効率的と考えているからと思料されます。なお、建設工事の財源は全額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	※
愛知環状鉄道線森下架道橋	愛知環状鉄道株式会社	架道橋改築	
愛 知 環 状 鉄 道 線	愛知環状鉄道株式会社	複線化	
山 梨 リ ニ ア 実 験 線	東海旅客鉄道株式会社 (財)鉄道総合技術研究所	用地買収及び新線建設等	
成 田 新 高 速 鉄 道 線	成田高速鉄道アクセス株式会社 北総鉄道株式会社	新線建設及び改良工事	
仙 台 市 高 速 鉄 道 東 西 線	仙台市	新線建設	

※平成19年3月18日に開業しました。

<受託調査（平成 18 年度の主な実績）>

受託件名	委託者	受託内容	備考
川崎縦貫高速鉄道線調査	川崎市	協議資料作成業務	
地下鉄 7 号線延伸線調査	埼玉県・さいたま市	基本計画に伴う調査	
愛知環状鉄道線森下架道 橋改修詳細設計	愛知環状鉄道(株)	愛知環状鉄道線森下架道 橋改修に伴う詳細設計	
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	
北九州空港アクセス鉄道調査	北九州市	鉄道整備に係る基礎調査	
名古屋駅等主要結節点公 共交通活性化調査	国土交通省中部運輸局	鉄道整備に係る基礎調査	

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。

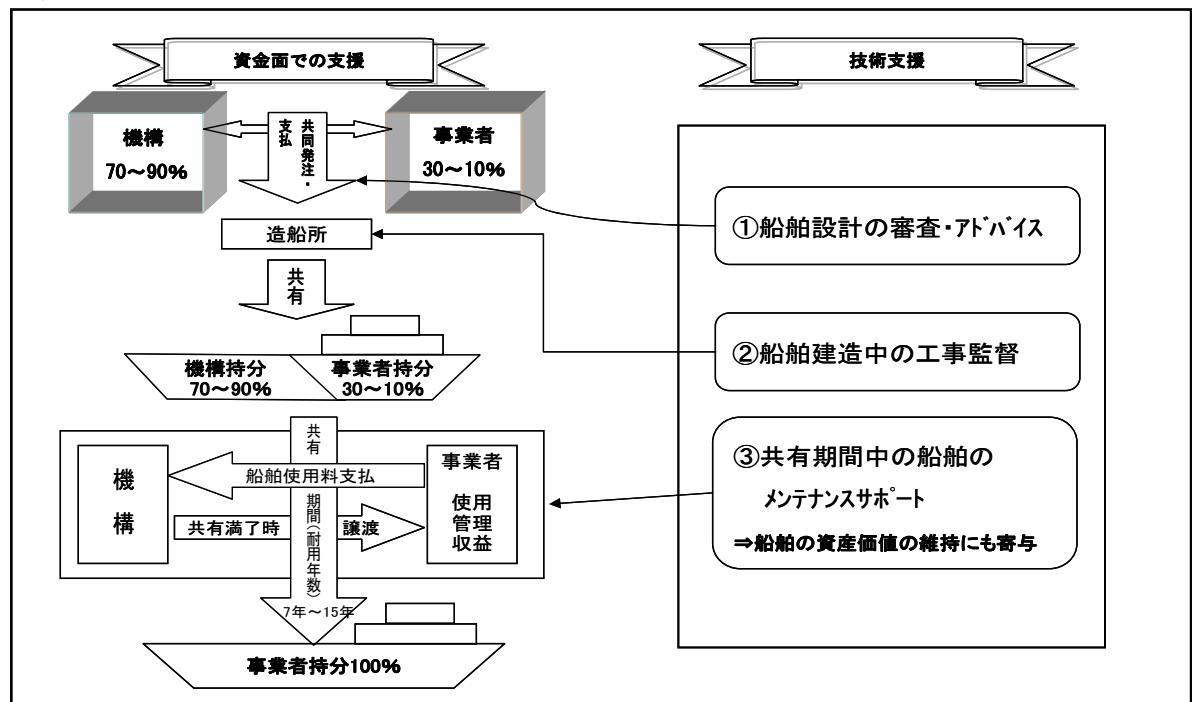
- (7) 物流効率化等対策：船舶の大型化あるいは荷役、運航の効率化等を図ることができる船舶の建造を行うこと。
- (4) 環境対策：近年、道路混雑の緩和、CO₂ 排出量の削減等の面からモーダルシフト（トラックから船舶・鉄道への転換）等の環境対策の推進を図ることができる船舶建造を行うこと。
- (9) 少子高齢化対策：高齢化社会の急速な進展に対応するため、バリアフリー化した船舶の建造を行うこと。
- (エ) 離島航路に就航する船舶：離島住民の生活に不可欠な交通手段として安全かつ確実な輸送サービスを行う船舶の建造を行うこと。

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支援（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、技術的支援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14年度	平成15年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
旅客船使用料	18,742	8,617	8,330	15,476	12,930	10,982
貨物船使用料	44,313	20,363	18,738	33,556	28,859	24,476
係留船使用料	0	0	0	0	0	0
合 計	63,055	28,980	27,068	49,033	41,789	35,458

(注) 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。

(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ましたが、平成17年度以降減少に転じ平成18年度末では約382億円となりました。

<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	対前年度増減 (△) 額
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
平成16年度	(571) 18,162	29,470	0	506	48,138	814
平成17年度	(440) 18,464	27,562	0	280	46,306	△1,832
平成18年度	(526) 16,019	22,045	0	111	38,175	△8,131

(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月に国等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)及び平成16年度の数字は、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なっています。このため、平成15年度末及び平成16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
平成16年度	1,767	2,873	—	—	—	4,640
平成17年度	1,845	2,863	—	—	135	4,843
平成18年度	2,133	4,040	—	—	43	6,216
合計	5,745	13,668	625	—	265	20,303

(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17年度の数字のうち、平成16年度末に貸倒引当金を計上していた額は、約54億円です。

(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。

2. 未収金対策の内容

① 共有船問題対策本部(現 共有船建造等促進本部)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。更に、平成18年4月からは共有業務課を海上交通支援部から特別管理部へ移管し、債権管理を一括して特別管理部でおこなえるよう体制を強化いたしました。なお、同本部については、代替建造及び未収金回収の更なる促進のため、平成18年11月に共有船建造等促進本部に改めております。

②計画的な未収金回収対策

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

(ア) リスケジュール計画の策定

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

(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。

(ロ) 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。

(ハ) 未収金回収努力の継続

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

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

3. 未収金管理体制の強化についての進捗状況

- ①未収金は、各種対策の結果、平成 11 年度をピークに年度毎の増加額自体は減少傾向に転じ、平成 17 年度未収金残高は対前年度を下回り、平成 18 年度においても未収金残高は対前年度を下回る結果となりました。
- 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するとともに、平成 17 年度以降は審査業務の一部を外部に委託しております。また、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 年間を「重点集中改革期間」とし、可能な限りの施策を集中して政策目的に的確に対応した支援を実施するとともに、船舶勘定の財務状況の改善を図ることとする。

2. 具体的な対応策

(1) 共有建造制度の抜本的見直し

政策目的を踏まえた支援の重点化、集中化を実現するべく、以下の措置を実施する。

- ①共有建造業務の対象を政策的意義の高いものに重点化する。具体的には、貨物船について基幹的物流を担うものとして他に代替不可能な船舶を対象を限定することとし、旅客船についても、フェリーの原則建造廃止等により対象を絞り込むこととする。さらに中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率の見直しを行う。

絞り込まれた対象船舶の中でも、特に効率性に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップについては、内航の諸課題に対応できる船舶として最重点事項と位置付け、その普及促進を図るために船舶使用料の軽減、技術的な支援を実施する。

- ②全体的な事業金利水準の見直しと政策的に重要な船舶に関する金利軽減を実施するとともに、事業者ニーズの多様化等に対応した金利見直し型と金利固定型との選択制導入を図る。選択制が利用者たる海運事業者にとって使いやすいものとなるよう、随時必要な見直しを図る。

また、選択制の導入に併せ、海事関係民間団体の協力も得つつ、事業資金の調達コストの低減化を図ることとする。

(2) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策

未収発生防止、債権の管理及び回収の強化を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、期間中に累計５０億円程度の債務超過削減を見込む。なお、債務超過については、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。

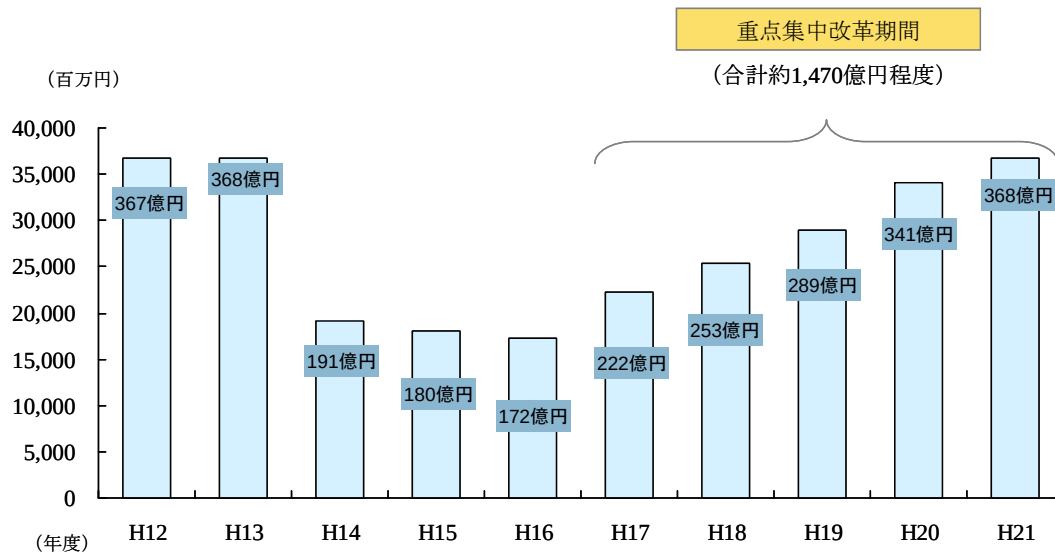
3. 推計結果

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

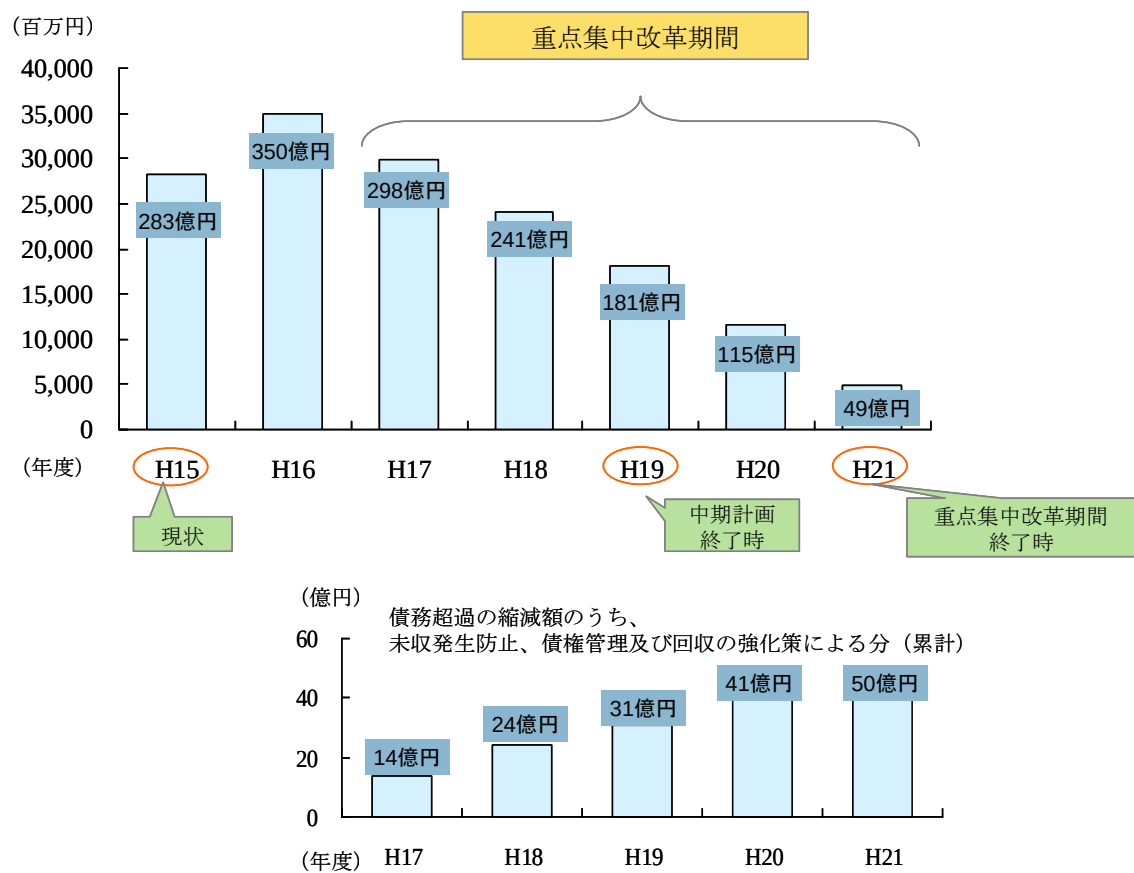
○事業量見込の推移



(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、次の④高度船舶技術実用化助成業務とあわせて4つの方法により支援を行っています。

(ア) 研究開発助成業務：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。

なお、試験研究実施者等から、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収するものとし、これを助成金を交付する業務に要する経費に充てることとされています。

(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金融機関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）

	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 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）	68	57	50

(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れに係る債務の保証を行うものです。

上記のほか当機構は、以下の業務を行います。

- ・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。

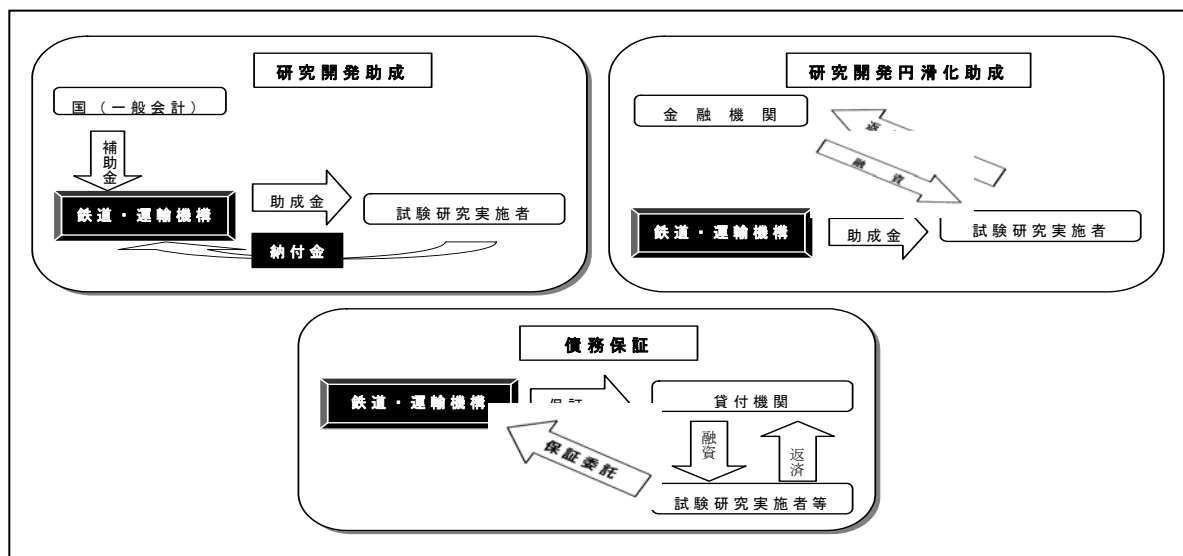
なお、この業務に要する費用は必要に応じてその情報の提供を受けた者が負担するものとされています。

- ・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。

また、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 4 号に掲げる協会法第 33 条第 1 項の納付金を徴収する業務を行うこととされています。

＜高度船舶技術支援スキーム＞

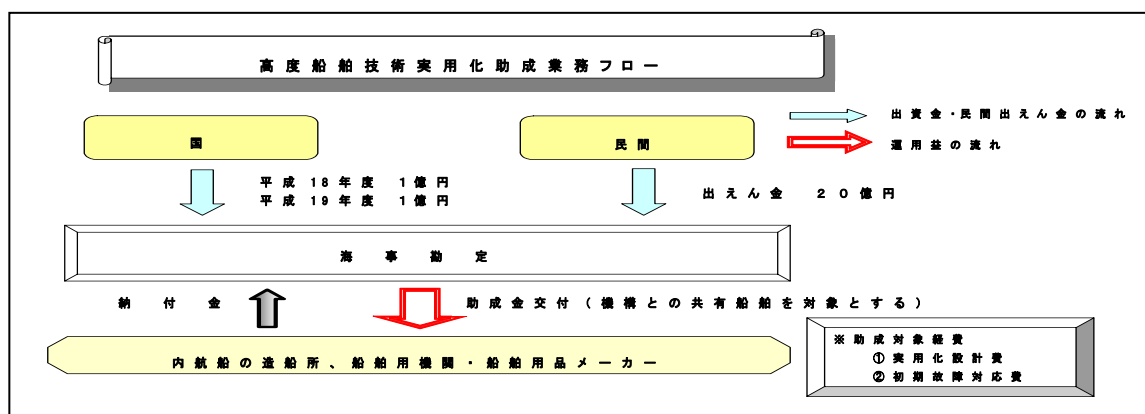


④高度船舶技術実用化助成業務

平成 18 年 5 月に機構法が改正され、平成 18 年度から追加された業務で、高度船舶技術を用いた船舶等の製造、保守又は修理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。財源は国からの出資金及び民間出えん金の運用益です。

なお、実用化実施者等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収するものとし、これを助成金を交付する業務に要する経費に充てることとされています。

<高度船舶技術実用化助成業務のしくみ>



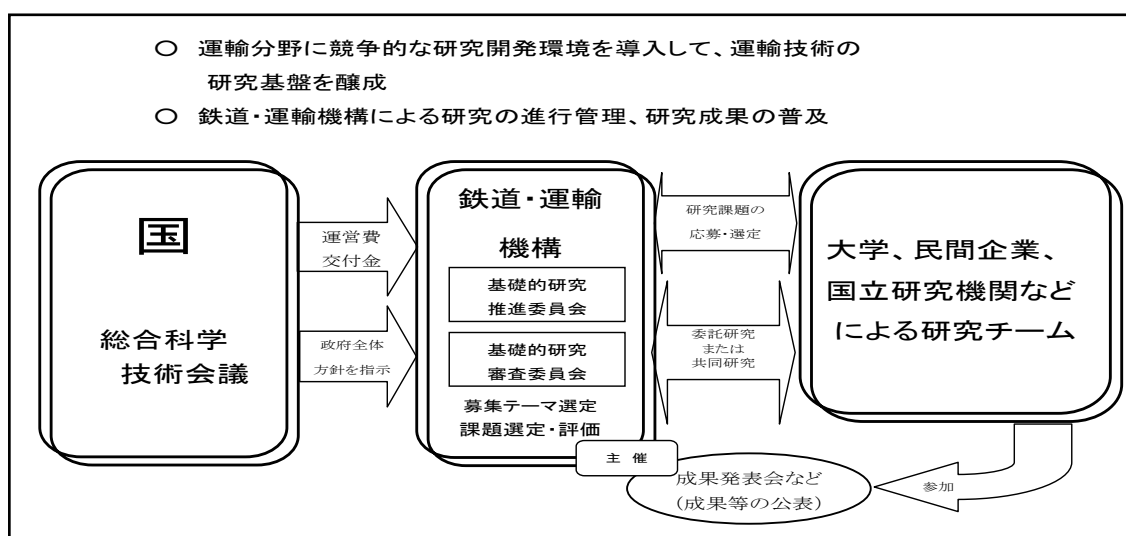
⑤基礎的研究等業務

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（これに附帯する業務を含む）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（これに附帯する業務を含む）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）を行う日本内航海運組合総連合会に対して、当該事業に必要な資金の一部の貸付けを行うこと。

⑥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

主要幹線鉄道においては、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・環境対策等に関する技術開発を行う（財）鉄道総合技術研究所等に対し助成を行っています。

(iv) 安全・防災対策等助成

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

(v) 当機構の鉄道建設業務に対する新幹線鉄道建設助成

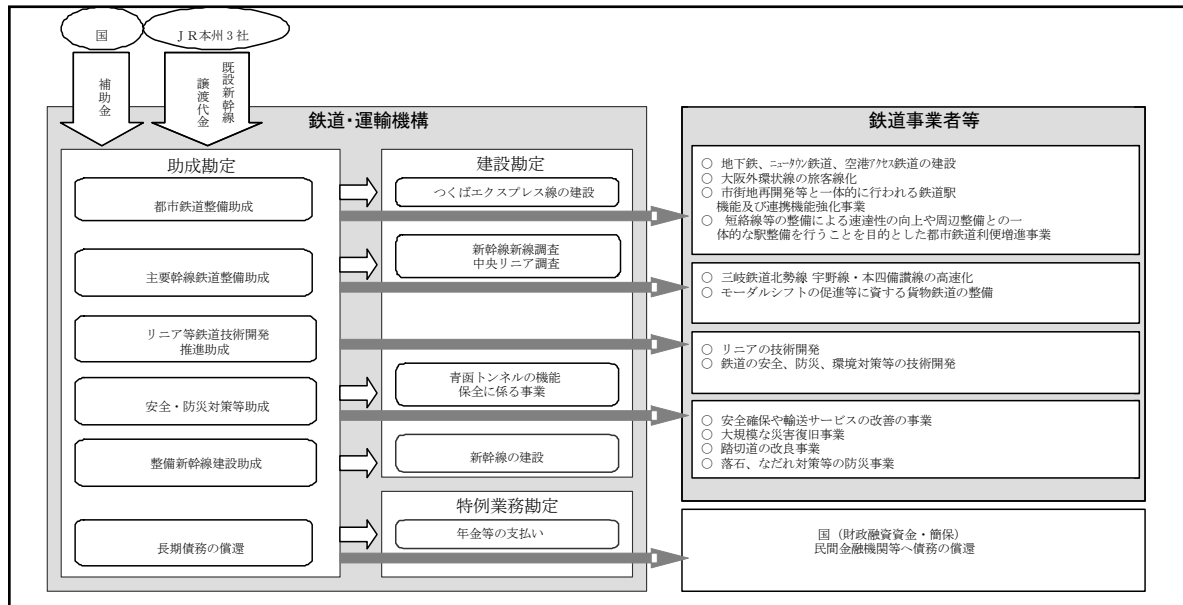
現在、全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年 5 月 18 日法律第 71 号）に基づき整備新幹線の建設が推進されています。また、整備新幹線の環境影響評価、工事を円滑に実施するための調査などの建設推進高度化事業を実施しています。これらの事業を行う建設勘定に対し、助成勘定では事業資金と補助金の繰入れを行っています。

(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 7 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 19 年 3 月末現在 924 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 19 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、334,577 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 19 年 3 月末現在における東京メトロ向け貸付金残高は 33,833 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。

⑦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。

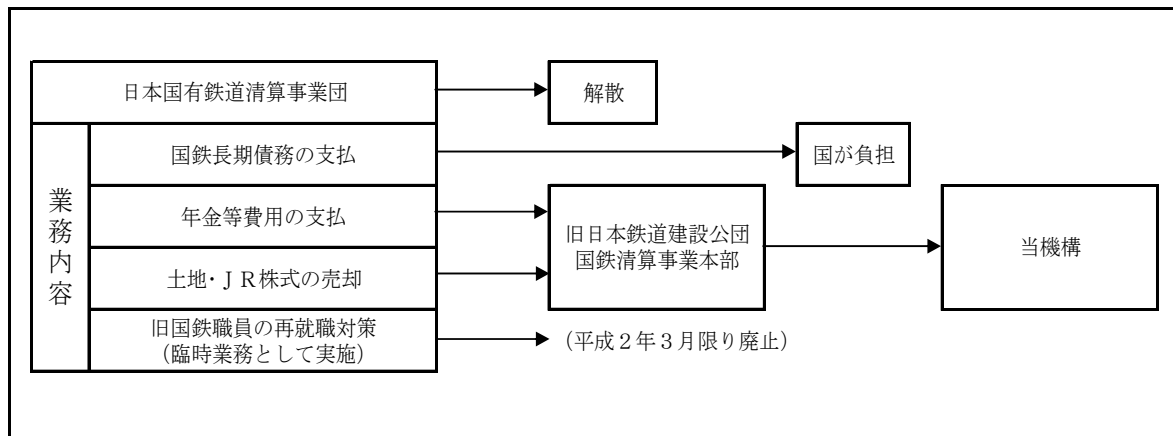
このような状況の下、政府・与党の財政構造改革会議において国鉄長期債務の本格的処理策について検討が行われた結果、平成 9 年 12 月に同会議において、旧清算事業団の有利子債務を国の一般会計に承継し、無利子債務を免除するほか、旧清算事業団は解散し、旧清算事業団が負担していた年金関係負担等については旧清算事業団の土地・株式等の資産を承継する公団が同資産を処分すること等により支払うこと等を内容とする「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」が決定され、これに基づき、平成 10 年度より国鉄長期債務等の処理の実現を図るため、「債務等処理法」案が国会へ提出されました。

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、当機構(旧事業団)、ソフトバンクモバイル株式会社(旧ボーダフォン株式会社)、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、海事勘定、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。

なお、平成 18 年 5 月 17 日に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）が一部改正され、平成 18 年 4 月 1 日に始まる事業年度に係る経理について、船舶勘定と造船勘定を統合し、新たに海事勘定を設けることとなりました。

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海事勘定

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、当該業務の損益構造は、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。

高度船舶技術実用化助成業務については、政府出資金及び民間出えん金の運用益相当額により助成金及び業務経費がまかなわれています。

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。欠損金については、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。

③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ます。

④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助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。

⑤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 4 月の国鉄民営化に伴い、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

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）は取り下げることで、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。この決定に基づいて、平成17年4月27日に北海道新幹線（新青森・新函館間）及び北陸新幹線（富山・金沢間及び福井駅部）は全幹法第9条に基づく国土交通省の認可を得て工事に着手しました。また、東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）は平成17年12月26日に開業設備に係る工事実施計画の追加認可を得て工事完了予定を平成22年度末とし開業設備工事に着手しました。

さらに、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、平成 17 年 12 月 12 日に工事実施計画の認可申請を行いました。

（注 1）フル規格は、北陸新幹線（高崎・長野間）と同じ新幹線規格の路盤に、標準軌（線路幅 1435mm）を敷設して新幹線車両が走行します。

（注 2）ミニ新幹線は、山形新幹線や秋田新幹線で導入されている規格で、在来線と同じサイズの車両（車輪の幅は北陸新幹線（高崎・長野間）と同様の標準軌）が、新幹線区間は新幹線として高速走行し、在来線の路盤のままで標準軌を敷設した在来線区間では、乗換え無しに在来特急（最高速度 130km/h）として走行します。

（注 3）スーパー特急は、在来線と同じサイズの高速車両が在来線では在来特急として走行し、新設区間（新幹線規格の路盤に在来線と乗換え無しで走行できる狭軌（線路幅 1067mm）を当面敷設）では、最高速度 200 km/h 程度で走行します。

（２）整備新幹線建設の費用負担等について

整備新幹線は、当機構により建設されており、開業後も当機構が保有し、営業主体に有償で貸し付けることとされています。平成 8 年 12 月の政府・与党合意に基づき平成 9 年に全幹法及び関係政令が改正され、毎年度の建設費は、整備新幹線の貸付料収入の一部を充てた後、残額について国が 3 分の 2（国の公共事業関係費と J R 旅客会社が当機構助成勘定に支払う既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入等（全国新幹線鉄道整備法施行令第 7 条第 2 項第 1 号に規定する後年度繰入金充当収入（平成 25 年度から平成 29 年度上半期までの間の既設新幹線譲渡収入（新幹線整備充当分）を償還原資とする借入れに係る収入）を含む）、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（J R 旅客会社）の受益の程度を勘案して算定される仕組みとなっています。具体的には、機構法施行令第 6 条第 1 項において、新幹線鉄道事業の開始による当該新幹線営業主体である J R 旅客会社の受益の程度を勘案し、当該鉄道事業者が毎事業年度に支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額に、当該事業年度の当該鉄道施設に関して当機構が支払う租税及び管理費の合計額に相当する額を基準として定めることとされています。

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

（並行在来線の取扱い）

- ①平成 8 年 12 月の政府・与党合意において、建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時に J R 旅客会社の経営から分離することとされています。
- ②平成 12 年 12 月の政府・与党申合せにおいて、J R 旅客会社から経営分離された並行在来線上を引き続き J R 貨物会社が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴う J R 貨物会社の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講じることが決定されました。これに基づき、東北新幹線（盛岡・八戸間）及び九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の開業に伴い、J R 貨物会社に対し鉄道貨物輸送調整金を交付することとなりました（平成 17 年度 18 億円、平成 18 年度 18 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 19 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で長期かつ低利で調達し、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場合には、その 2 分の 1 を会社単位にて補給されることとなっています。

(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、いわゆる大手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、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 15 年程度で全額を補填できる見通しです。

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 年度の利子の一部を猶予し元本化。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19年度の新幹線建設の事業については、北海道新幹線（新青森・新函館間）、東北新幹線（八戸・新青森間）、北陸新幹線（長野・金沢間、福井駅部）及び九州新幹線（博多・新八代間）の4線5区間の建設を行います。

北海道新幹線の新青森・新函館間148.7kmについては、平成27年度末の完成を目指して、用地買収と渡島当別トンネル外の工事を行います。

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、トンネル工事及び高架橋等の工事を継続するとともに、軌道工事等の開業設備工事を行います。

北陸新幹線の長野・金沢間231.1kmについては、平成26年度末の完成を目指して、用地買収とトンネル工事及び高架橋等の工事を行います。また、福井駅部0.8kmについては、平成20年度末の完成を目指して、引続き駅部高架橋工事を行います。

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、トンネル工事及び高架橋等の工事を継続するとともに、軌道工事等の開業設備工事を行います。

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・施工法等調査、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。

（単位：百万円）

線 名・区 間	建設延長 km	17 年度 実施額	18 年度 実施額	19 年度 事業費	鉄道事業者又は 軌道経営者
北海道新幹線 新青森・新函館間	148.7	2,093	6,533	10,000	北海道旅客鉄道株式会社
東北新幹線 盛岡・八戸間	94.5	52	—	—	東日本旅客鉄道株式会社
八戸・新青森間	81.2	46,977	60,049	61,000	
北陸新幹線 長野・金沢間	231.1	75,999	82,223	84,200	東日本旅客鉄道株式会社
福井駅部	0.8	989	1,925	3,000	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	2,870	152	—	九州旅客鉄道株式会社
博多・新八代間	121.1	92,999	94,877	104,500	
着工区間計 (4線7区間)	805.0	221,979	245,759	262,700	
【新規着工区間】 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 (1線1区間)	44.7	—	—	1,000	
建設推進高度化等事業		3,160	3,959	3,350	
合 計		225,139	249,718	267,050	

（注1）平成17年度及び平成18年度の実施額は決算額であり、平成19年度事業費は年度初の事業計画額としています。

（注2）管理費を含んだ額としています。

（注3）武雄温泉・諫早間は、地元調整が整い次第、所要の認可等の手続きを経て建設に着手します。

(2) 大都市における鉄道建設

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

平成 19 年 3 月末までに、民鉄線は東急新玉川線など 30 線・207.0 km を、都市鉄道線は札沼線、常磐新線（つくばエクスプレス）など 4 線・102.5 km を建設・譲渡してきました。

①民鉄線

平成 18 年度は、小田急小田原線(2)、西武池袋線の複々線化及びみなとみらい 21 線の地下鉄線工事の計 3 社 3 線、合計 18.8 km の建設を進めてきました。平成 19 年度も引続き 3 社 3 線を施行しています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	17 年度 実施額	18 年度 実施額	19 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	3,582	5,542	3,000	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	4.1	—	49	1,800	平成 23 年度	西武鉄道 株式会社
みなとみら い 21 線	横浜・「元町・ 中華街」間	4.3	1,684	652	4,800	平成 19 年度	横浜高速鉄道 株式会社
計 3 線		18.8	5,266	6,243	9,600		

(注 1) 平成 17 年度及び平成 18 年度の実施額は決算額であり、平成 19 年度事業費は年初の予定額としています。

(注 2) 民鉄線の実施額及び事業費に管理費は含まれていません。

②都市鉄道線

常磐新線(つくばエクスプレス)は、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」(平成元年法律第 61 号)の適用を受けて、鉄道整備と宅地開発を一体的に推進する最初の路線であり、秋葉原・つくば間 58.3 km を約 45 分で結ぶ高速交通機関です。事業主体である首都圏新都市鉄道株式会社は、平成 3 年 3 月に沿線の 1 都 3 県（東京都、埼玉県、千葉県、茨城県）及び関係地方公共団体（12 市区町村）の出資により設立され、同社は平成 4 年 1 月に旧運輸大臣より第一種鉄道事業の免許を取得しました。旧公団は、同社が平成 5 年 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、平成 17 年 8 月 24 日に開業しました。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により資金を回収する仕組みとなっています。

平成 19 年度は、高架下整備等の残工事を行っています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	17 年度 実施額	18 年度 実施額	19 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	58.5	21,932	7,177	2,400	平成 19 年度	首都圏新都市 鉄道株式会社

(注 1) 平成 17 年度及び平成 18 年度の実施額は決算額であり、平成 19 年度事業費は年度初の実業計画額としています。

(注2) 管理費を含んだ額としています。

(3) 都市鉄道利便増進事業

相鉄・JR 直通線は、近年の速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、相模鉄道本線西谷駅付近から JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの区間に連絡線を整備し、相模鉄道線と JR 鉄道線との相互直通運転を可能とするものであります。この路線によって、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部との速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、さらに経路の選択肢の増加、横浜駅や JR 東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数の減少、地域の活性化等に寄与することが期待されます。

平成 19 年度は相鉄線内の運転保安設備に係る電気工事を行うとともに、路線測量、用地測量、地質調査、構造物の概略設計及び環境影響評価方法書作成・現地調査を行っています。

相鉄・東急直通線は、近年の速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東京急行電鉄東横線日吉駅までの区間に連絡線を整備し、相模鉄道線と東京急行電鉄線との相互直通運転を可能とするものであります。この路線によって、横浜市西部及び神奈川県央と東京都心部との速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、さらに経路の選択肢の増加、混雑緩和や乗換回数の減少、地域の活性化等に寄与することが期待されます。また、新幹線駅アクセスの向上が図られるとともに、新横浜都心、二俣川・鶴ヶ峰副都心等のさらなる発展にも資するものであります。

平成 19 年度は測量、地質調査、構造物の概略設計及び環境影響評価方法書作成・現地調査を行っています。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	17 年度 実施額	18 年度 実施額	19 年度 事業費	鉄道事業者又は軌道 経営者
相鉄・JR 直通線	西谷・横浜羽沢間	2.7km	—	851	576	相模鉄道株式会社
相鉄・東 急直通線	横浜羽沢・日吉間	10.0km	—	—	819	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社

(注1) 平成 17 年度及び平成 18 年度の実施額は決算額であり、平成 19 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(注2) 管理費を含んだ額としています。

(4) 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 JR 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 19 年度は地震防災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	17 年度 実施額	18 年度 実施額	19 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	—	604	1,182	450	北海道旅客鉄道株式 会社

(注1) 平成 17 年度及び平成 18 年度の実施額は決算額であり、平成 19 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(注2) 管理費を含んだ額としています。

(5) 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、これまでに関西国際空港連絡鉄道線、仙台地下鉄南北線等合計 30 件（13 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 151 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 19 年度は、山梨リニア実験線、愛知環状鉄道線、仙台空港線、成田新高速鉄道線及び仙台市高速鉄道東西線の 5 線の工事を行っています。

<受託事業>

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	17 年度 実施額	18 年度 実施額	19 年度 事業費	完成予定又 は完成年度	鉄道事業者又は 軌道経営者
山梨リニア 実験線	笛吹市・ 上野原市間	42.8	90	266	6,822	平成 28 年度	東海旅客鉄道株式会社 鉄道総合技術研究所
愛知環状 鉄道線	六名・ 高蔵寺間	43.0	491	—	—	平成 17 年度	愛知環状 鉄道株式会社
愛知環状鉄 道線森下架 道橋	篠原・八草間	2.6	—	—	500	平成 19 年度	愛知環状 鉄道株式会社
愛知環状 鉄道線	新豊田・ 三河豊田間	4.3	205	1,109	1,280	平成 19 年度	愛知環状 鉄道株式会社
仙台 空港線	名取・ 仙台空港間	7.2	11,485	6,516	405	平成 19 年度	仙台空港鉄道株 式会社
成田新高速 鉄道線	京成高砂・ 成田空港間	51.4	2,353	8,076	25,151	平成 22 年度	成田高速鉄道ア ルティマ株式 会社 北総鉄道株式 会社
仙台市高速 鉄道東西線	動物公園・ 扇坂トンネル間	4.3	59	718	1,267	平成 24 年度	仙台市
調査受託・新規受託等			677	355	3,637		
計			15,360	17,040	39,062		

(注 1) 平成 17 年度及び平成 18 年度の実施額は決算額であり、平成 19 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(注 2) 管理費を含んだ額としています。

(注 3) 仙台空港線は、平成 19 年 3 月 18 日に開業しました。

(6) 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 18 年度における譲渡線はありません。

<受託事業>

線 名	区 間	延長 km	引渡し年月	鉄道事業者又は 軌道経営者
仙台空港線	名取・仙台空港間	7.2	平成19年 3 月	仙台空港鉄道株式会社

(注) 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。

(1) 長期借入金

①建設勘定

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	78,300	66,200	44,100
	償還額	47,268	54,217	62,242
	期末残高	731,726	743,709	725,567
民間借入金	調達額	98,710	128,600	67,000
	償還額	40,169	44,767	47,608
	期末残高	468,334	552,167	571,559
都市鉄道整備資金受入	調達額	26,475	5,234	1,200
	償還額	6,907	7,078	7,078
	期末残高	342,299	340,455	334,577
その他借入金	調達額	26,475	5,234	1,200
	償還額	349	349	349
	期末残高	315,046	319,932	320,783

②海事勘定(旧船舶勘定分)

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	2,500	1,800	12,300
	償還額	27,450	26,621	26,546
	期末残高	179,283	154,462	140,217
民間借入金 ※	調達額	—	10,000	—
	償還額	7,512	12,058	18,854
	期末残高	34,340	32,282	13,428

※ 平成17年度調達額10,000百万円については短期での借入であり、貸借対照表上は短期借入金として計上しております。なお、当該借入金については平成18年度中に償還しております。

③海事勘定（旧造船勘定分）

（単位：百万円）

借入先	区 分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
日本政策投資銀行借入金	調達額	—	—	—
	償還額	52	52	255
	期末残高	307	255	—
民間借入金	調達額	160	460	285
	償還額	122	475	331
	期末残高	1,297	1,282	1,236

④基礎的研究等勘定

（単位：百万円）

借入先	区 分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
民間借入金（政府保証）	調達額	52,905	52,994	52,994
	償還額	37,000	52,905	52,994
	期末残高	52,905	52,994	52,994

⑤助成勘定

（単位：百万円）

借入先	区 分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
財政融資資金 （資金運用部）借入金	調達額	—	—	—
	償還額	222,139	196,752	190,348
	期末残高	1,570,879	1,374,127	1,183,779
簡保資金 （簡易生命保険）借入金	調達額	—	—	—
	償還額	13,847	11,329	5,294
	期末残高	26,618	15,289	9,995
民間借入金	調達額	29,600	31,400	25,300
	償還額	97,362	89,745	70,944
	期末残高	408,705	350,360	304,716
経営安定基金借入金	調達額	176,000	184,100	155,700
	償還額	117,707	139,192	161,350
	期末残高	947,179	992,087	986,437
特例業務借入金	調達額	—	—	—
	償還額	22,972	46,279	53,337
	期末残高	1,855,772	1,809,493	1,756,156

⑥特例業務勘定

（単位：百万円）

借入先	区 分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
民間借入金	調達額	—	—	—
	償還額	6,110	36,922	—
	期末残高	36,922	—	—

(2) 国内債券

①建設勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
鉄道建設債券	調達額	—	—	—
	償還額	272,631	292,109	180,132
	期末残高	1,310,657	1,018,548	838,416
うち（財投機関債）	調達額	—	—	—
	償還額	—	—	—
	期末残高	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	107,900	97,100	67,800
	償還額	—	—	—
	期末残高	107,900	205,000	272,800
うち（財投機関債）	調達額	45,000	83,800	60,000
	償還額	—	—	—
	期末残高	45,000	128,800	188,800

②海事勘定（旧船舶勘定分）

(単位：百万円)

借入先	区分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
運輸施設整備事業団債券	調達額	—	—	—
	償還額	—	10,000	25,000
	期末残高	77,880	67,880	42,880
うち（財投機関債）	調達額	—	—	—
	償還額	—	10,000	25,000
	期末残高	60,000	50,000	25,000
船舶整備債券	調達額	—	—	—
	償還額	27,800	19,650	18,510
	期末残高	47,680	28,030	9,520
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	20,000	16,000	25,000
	償還額	—	—	—
	期末残高	20,000	36,000	61,000
うち（財投機関債）	調達額	20,000	6,000	15,000
	償還額	—	—	—
	期末残高	20,000	26,000	41,000

③海事勘定（旧造船勘定分）

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

(単位：百万円)

借入先	区分	平成16年度	平成17年度	平成18年度
鉄道整備基金債券	調達額	—	—	—
	償還額	104,100	136,390	83,800
	期末残高	220,190	83,800	—
運輸施設整備事業団債券	調達額	—	—	—
	償還額	—	—	5,000
	期末残高	9,000	9,000	4,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	5,000	5,000	5,000
	償還額	—	—	—
	期末残高	5,000	10,000	15,000

(3) 政府出資金

①海事勘定（旧船舶勘定分）

(単位：百万円)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度
(産業投資特別会計) 自己資本の充実及び経営基盤強化	—	—	—
(一般会計) 内航海運活性化業務に要する資金	—	4,000	4,000
合 計	—	4,000	8,000

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。

(1) 海事勘定（旧造船勘定分）

①国庫補助金

(単位：百万円)

	平成17年度	平成18年度	平成19年度（参考）
次世代船舶研究開発費	58	50	50

②運営費交付金

(単位：百万円)

	平成17年度	平成18年度	平成19年度（参考）
運営費交付金	24	23	19

(2) 基礎的研究等勘定

運営費交付金

(単位：百万円)

	平成17年度	平成18年度	平成19年度（参考）
運営費交付金	444	429	404

(3) 助成勘定

①国庫補助金

(単位：百万円)

	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度 (参考)
新幹線鉄道事業助成費	75,386	74,050	73,950
主要幹線鉄道整備事業助成費	961	1,082	818
都市鉄道整備事業助成費	27,619	25,750	24,808
リニア等鉄道技術開発推進事業助成費	1,147	1,197	1,131
安全・防災対策等事業助成費	5,813	7,240	5,701
合計	110,927	109,319	106,407

②運営費交付金

(単位：百万円)

	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度 (参考)
運営費交付金	316	309	315

③政府補給金

(単位：百万円)

	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度 (参考)
譲渡線建設費等利子補給金	743	743	743

(4) 特例業務勘定

国庫補助金

(単位：百万円)

	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度 (参考)
年金給付等特例業務補助金	65,000	32,500	—

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（旧公団法第17条）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（旧事業団法第18条）であるが、主務大臣の認可（旧事業団法第26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。（旧事業団法第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	形						18,771,637,388
割船	賦	債	権						7,570,947,810,238
貸	倒	未	金	64,395,780,527					
貸	倒	引	金	<u>△ 9,471,295,620</u>					54,924,484,907
		付	金	111,281,503,227					
		引	金	<u>△ 103,258,152</u>					111,178,245,075
未	収	収	益						3,907,078,069
未	成	工	事	出					922,991,649,872
販	売	用	機	械					752,768,000
販	用	機	械	・					15,697,000
貯	分	用	資	品					2,342,001,315
処	分	有	土	地					
処	分	有	土	地	142,474,445,717				
そ		の	価	証	1,263,253,770,000				
未		収	他	金	607,774,358				1,406,335,990,075
貸	倒	引	金	34,575,784,328					
そ		の	金	<u>△ 14,457,697</u>					34,561,326,631
			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				0
構	減	価	却	累	計				1,752,453,094,300
機	減	価	却	累	計				0
	減	価	却	累	計				61,043,270,065
共	有		船	累	計				0
	減	償	却	累	計				321,978,835,703
車	減	償	却	累	計				0
	減	償	却	累	計				22,185,850
工	減	償	却	累	計				0
	減	償	却	累	計				339,972,660
土	減	償	却	累	計				0
建			地						415,967,920,494
有	形	固	定	資	勘	合			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						1,087,530
借			地						60,331,433,558
施	設		利						108,971,466,671
そ			の						11,328,974
無	形	固	定	資	産	合			169,315,316,733
無形固定資産合計									
3投資その他の資産									
投	資	有	価	証	券				4,799,229,961
関	係	会	社	株	式				10,000,001
長	期	貸	未	付	金				100,000,000,000
破	産	倒	引	当	金	38,770,891,168			
	貸	更	正	債	金	<u>△ 444,384,549</u>			38,326,506,619
	貸	倒	引	当	金	26,814,922,199			
		更	正	債	金	<u>△ 17,681,752,978</u>			9,133,169,221
債	券	発	行	保	証				260,222,707
敷	収	貸	付	料	予				1,071,068,132
未	職	給	引	当	金				40,983,297,731
退	所								44,835,985,577
そ	投	資	の	他	の	資	産	合	26,976,146
固	定	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

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	→	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	→	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	→	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、株式等の資産処分	
	承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備	→	承継した土地に係る宅地造成、 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	→	J R本州 3 社以外の J R会社への 資金貸付	
	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	→	整備新幹線建設助成 ☆	
	主要幹線鉄道整備助成	→	主要幹線鉄道整備助成 ☆	
	都市鉄道整備助成	→	都市鉄道整備助成 ☆	
	リニア等鉄道技術開発推進助成	→	リニア等鉄道技術開発推進助成	
	安全・防災対策助成	→	安全・防災対策助成 ☆	
	長期債務の償還	→	長期債務の償還	
	無利子貸付	→	無利子貸付 ☆	
	バリアフリー等助成 ※3	→	廃止	
○船舶勘定	共有建造		共有建造	
	国内旅客船建造	→	国内旅客船建造	
	国内貨物船建造	→	国内貨物船建造	
	係留船改造	→	廃止	
	近海船建造	→	廃止	
	改造融資 ※4	→	廃止	
	債務保証	→	廃止	
	技術支援	→	技術支援	
○造船勘定	高度船舶技術に関する技術支援	→	高度船舶技術に関する技術支援	
	構造転換	→	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	→	運輸技術に関する基礎的研究	
	内航海運活性化融資	→	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、旧事業団法上の業務であるが、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
共有船舶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、レールシティ東開発株式会社に対し、出資しています。

(1) 子会社

(平成19年4月1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
レールシティ東開発株式会社 (東京都渋谷区)	5,820	- 不動産の売買、賃貸、保有、運用、仲介及び管理 - 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、企画、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 - 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)

(2) 関連会社

(平成19年4月1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19年4月1日現在)

	平成19年度
役員数	15名*
職員数	1,768名**
合計	1,783名

* 暫定理事2名を含む。

** この他JRからの出向者400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 18 年度末の資産総額は 13,092,860 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 7,403,699 百万円、固定資産が 5,689,161 百万円となっています。

（イ）負債及び資本の部

平成 18 年度末の負債の総額は、11,228,986 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 1,863,874 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 1,049,638 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 10,124,847 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 81,601 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	8,714,808	7,403,699	流動負債	1,122,542	1,049,638
現金及び預金	304,831	158,925	1 年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	312,442	244,415
割賦債権	7,120,531	6,636,077	1 年以内返済予定長期借入金	626,709	636,980
船舶未収金	43,083	36,584	前受金	36,186	71,525
未成工事支出金	122,916	131,546	その他	147,204	96,717
処分用資産	564,961	225,571	固定負債	10,750,811	10,124,847
処分用土地	34,167	28,879	資産見返負債	2,345,123	2,560,872
処分用有価証券	527,643	195,801	資産見返補助金等	1,195,479	1,153,114
処分用その他資産	3,151	891	建設仮勘定見返補助金等	1,113,929	1,357,044
未収金	19,005	24,529	その他	35,714	50,713
貸付金	99,043	87,757	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,145,816	999,201
その他	440,433	102,706	長期借入金	3,952,237	3,673,729
固定資産	4,891,487	5,689,161	厚生年金移換金長期未払金	132,189	—
有形固定資産	4,145,708	4,286,098	引当金	2,767,413	2,494,589
建物	69,272	66,080	共済年金追加費用引当金	2,628,751	2,356,008
構築物	2,124,343	2,061,121	その他	138,662	138,581
機械装置	76,171	68,600	債務引継見返勘定	408,031	396,413
共有船舶	234,171	194,020	その他	—	41
土地	464,608	463,729	法令に基づく引当金等	40,314	54,499
建設仮勘定	1,176,835	1,432,292	（負債合計）	(11,913,668)	(11,228,986)
その他	305	253	資本金	78,501	82,601
無形固定資産	161,474	155,947	政府出資金	77,501	81,601
投資その他の資産	584,304	1,247,115	日本政策投資銀行出資金	1,000	1,000
投資有価証券	369,545	1,037,188	資本剰余金	243,445	244,355
長期貸付金	100,000	100,000	利益剰余金	1,294,585	1,536,917
長期未収金	45,936	48,867	その他有価証券評価差額金	76,094	—
破産更生債権等	8,053	8,166	（資本合計）	(1,692,627)	(1,863,874)
未収貸付料予定額	20,597	15,174			
その他	40,172	37,719			
資産合計	13,606,295	13,092,860	負債・資本合計	13,606,295	13,092,860

②（個別）損益計算書

（ア）収益の部

平成 18 年度の経常収益は、1,431,756 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 699,130 百万円、処分用有価証券売却収入が 328,981 百万円及び鉄道施設賃貸収入が 82,890 百万円となっています。

（イ）費用の部

平成 18 年度の経常費用は、1,191,630 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 446,040 百万円、資産処分業務費が 281,970 百万円、建設業務費が 215,145 百万円及び財務費用が 171,340 百万円となっています。

（ロ）当期総利益

平成 18 年度の経常利益 240,125 百万円に臨時損失及び臨時利益を控除、加算後の 242,331 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	1,651,203	1,191,630	経常収益	1,780,408	1,431,756
建設業務費	297,914	215,145	運営費交付金収益	773	731
海事業務費	35,427	29,896	鉄道施設譲渡収入	844,033	699,130
基礎的研究等業務費	549	498	鉄道施設賃貸収入	82,654	82,890
鉄道整備助成業務費	463,242	446,040	船舶使用料収入	41,788	35,457
資産処分業務費	606,854	281,970	処分用土地売却収入	88,151	38,933
共済関係業務費	41,900	39,466	処分用有価証券売却収入	477,000	328,981
一般管理費	8,170	7,096	受託業務収入	8,911	24,905
財務費用	196,628	171,340	補助金等収益	100,507	68,050
雑損	516	174	資産見返補助金等戻入	42,534	42,805
臨時損失	3,125	12,040	共済年金追加費用引当金戻入益	67,004	80,876
当期総利益	130,516	242,331	その他	16,261	18,919
			財務収益	5,245	7,406
			雑益	5,541	2,667
			臨時利益	4,436	14,246
合 計	1,784,845	1,446,002	合 計	1,784,845	1,446,002

③（連結）貸借対照表

（ア）資産の部

平成 18 年度末の資産総額は 13,111,384 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 7,421,694 百万円、固定資産が 5,689,689 百万円となっています。

（イ）負債及び資本の部

平成 18 年度末の負債の総額は、11,235,850 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 1,875,533 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 1,056,481 百万円、長期借入金、資産見返負債等の固定負債が 10,124,869 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 81,601 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	8,808,637	7,421,694	流動負債	1,403,305	1,056,481
現金及び預金	314,162	176,863	預り補助金等	10,750	4,045
有価証券	446,071	76,692	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	312,442	244,415
受取手形	17,425	16,126	1年以内返済予定長期借入金	828,438	636,980
割賦債権	7,120,531	6,636,077	未払金	41,969	36,902
船舶未収金	43,083	36,584	未払費用	23,238	18,671
未成工事支出金	122,916	131,546	前受金	46,022	71,525
販売用不動産	223	—	受託業務前受金	27,559	20,949
貯蔵品	698	1,535	預り手形	17,425	16,126
処分用資産	574,416	225,571	その他	95,457	6,865
処分用土地	34,148	28,879	固定負債	10,750,822	10,124,869
処分用有価証券	527,643	195,801	資産見返負債	2,345,123	2,560,872
処分用その他資産	12,624	891	資産見返補助金等	1,195,479	1,153,114
未収収益	1,837	2,773	資産見返負担金	5,381	7,216
未収金	19,064	24,555	建設仮勘定見返補助金等	1,113,929	1,357,044
貸付金	99,043	87,757	新幹線資産見返負債	29,944	42,472
繰延税金資産	137	—	その他	389	1,024
その他	49,023	5,610	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,145,816	999,201
固定資産	5,084,517	5,689,689	長期借入金	3,952,237	3,673,729
有形固定資産	4,338,148	4,286,098	厚生年金移換金長期未払金	132,189	—
建物	122,601	66,080	引当金	2,767,425	2,494,611
構築物	2,124,815	2,061,121	共済年金追加費用引当金	2,628,751	2,356,008
機械装置	76,171	68,600	その他	138,674	138,603
共有船舶	234,171	194,020	債務引継見返勘定	408,031	396,413
車両運搬具	15	11	その他	—	41
土地	603,243	463,729	法令に基づく引当金等	40,314	54,499
建設仮勘定	1,176,835	1,432,292	（負債合計）	(12,194,442)	(11,235,850)
その他	293	242	資本金	78,501	82,601
無形固定資産	161,475	155,947	政府出資金	77,501	81,601
投資その他の資産	584,893	1,247,643	日本政策投資銀行出資金	1,000	1,000
投資有価証券	369,545	1,037,188	資本剰余金	243,445	244,355
長期貸付金	100,000	100,000	連結剰余金	1,300,660	1,548,576
長期未収金	45,936	48,867	その他有価証券評価差額金	76,106	—
破産更生債権等	8,053	8,166	（資本合計）	(1,698,713)	(1,875,533)
未収貸付料予定額	20,597	15,174			
退職給付引当金見返	39,030	36,583			
その他	1,730	1,663			
資産合計	13,893,155	13,111,384	負債・資本合計	13,893,155	13,111,384

④（連結）損益計算書

（ア）収益の部

平成 18 年度の経常収益は、1,465,963 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 699,130 百万円、処分用有価証券売却収入が 328,981 百万円及び鉄道施設賃貸収入が 82,890 百万円となっています。

（イ）費用の部

平成 18 年度の経常費用は、1,222,003 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 446,040 百万円、資産処分業務費が 306,056 百万円、建設業務費が 215,145 百万円及び財務費用が 177,310 百万円となっています。

（ロ）当期総利益

平成 18 年度の経常利益 243,960 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 247,915 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	1,674,027	1,222,003	経常収益	1,807,056	1,465,963
建設業務費	297,914	215,145	運営費交付金収益	773	731
海事業務費	35,427	29,896	鉄道施設譲渡収入	844,033	699,130
基礎的研究等業務費	549	498	鉄道施設賃貸収入	82,654	82,890
鉄道整備助成業務費	463,242	446,040	船舶使用料収入	41,788	35,457
資産処分業務費	621,989	306,056	処分用土地売却収入	88,151	38,933
共済関係業務費	41,900	39,466	処分用有価証券売却収入	477,000	328,981
一般管理費	8,454	7,399	受託業務収入	8,911	24,905
財務費用	204,033	177,310	補助金等収益	100,507	68,050
雑損	516	188	資産見返補助金等戻入	42,534	42,805
臨時損失	3,238	13,321	共済年金追加費用引当金戻入益	67,004	80,876
法人税、住民税及び事業税	2,479	4,922	その他	41,517	51,727
法人税等調整額	△15	179	財務収益	6,668	8,808
当期総利益	134,108	247,915	雑益	5,510	2,664
			臨時利益	6,782	22,379
合 計	1,813,838	1,488,343	合 計	1,813,838	1,488,343

○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 18 年度末の資産総額は 6,517,017 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 2,175,072 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 4,341,944 百万円となっています。

（イ）負債及び資本の部

平成 18 年度末の負債の総額は、6,218,255 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 298,761 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 2,403,510 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 56,169 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	2, 256, 833	2, 175, 072	流動負債	405, 861	426, 157
現金及び預金	50, 135	30, 495	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	180, 132	188, 015
割賦債権	2, 062, 218	1, 989, 173	1年以内返済予定長期借入金	110, 199	137, 599
未成工事支出金	122, 917	131, 547	1年以内返済予定他勘定長期借入金	7, 077	7, 978
その他	21, 562	23, 857	前受金	34, 981	38, 915
固定資産	4, 176, 237	4, 341, 944	その他	73, 469	53, 649
有形固定資産	3, 908, 557	4, 084, 714	固定負債	5, 688, 487	5, 737, 597
建物	69, 050	65, 782	資産見返負債	2, 345, 375	2, 561, 133
構築物	2, 124, 343	2, 061, 121	資産見返補助金等	1, 195, 463	1, 153, 101
機械装置	76, 171	68, 600	資産見返負担金	5, 381	7, 216
車両運搬具	15	10	建設仮勘定見返補助金等	1, 114, 197	1, 357, 320
工具器具備品	235	198	建設仮勘定見返負担金	387	1, 022
土地	464, 607	463, 729	新幹線資産見返負債	29, 944	42, 472
建設仮勘定	1, 174, 133	1, 425, 270	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1, 043, 416	923, 201
無形固定資産	161, 471	155, 944	長期借入金	1, 505, 608	1, 480, 309
投資その他の資産	106, 207	101, 286	他勘定長期借入金	333, 377	326, 598
			引当金	52, 678	49, 899
			退職給付引当金	52, 678	49, 899
			債務引継見返勘定	408, 031	396, 413
			その他	—	41
			法令に基づく引当金等	40, 314	54, 499
			譲渡調整引当金	40, 314	54, 499
			(負債合計)	(6, 134, 662)	(6, 218, 255)
			資本金	56, 169	56, 169
			資本剰余金	240, 679	239, 622
			利益剰余金	1, 559	2, 969
			(資本合計)	(298, 408)	(298, 761)
資産合計	6, 433, 071	6, 517, 017	負債・資本合計	6, 433, 071	6, 517, 017

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 18 年度の経常収益は、262, 913 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 82, 890 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 97, 207 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 18 年度の経常費用は、261, 849 百万円となっています。その主な内訳は、減価償却費を含む建設業務費が 215, 150 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等からなる財務費用が 44, 318 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 18 年度の経常利益 1, 064 百万円に臨時損失及び臨時利益を控除、加算後の 1, 410 百万円が当期総利益となりました。

< 損益計算書 >

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	352,004	261,849	経常収益	353,363	262,913
建設業務費	297,940	215,150	鉄道施設譲渡収入	201,893	97,207
鉄道施設譲渡原価	175,215	73,045	鉄道施設賃貸収入	82,654	82,890
減価償却費	81,366	81,084	受託業務収入	8,893	24,904
受託業務費	8,893	24,904	資産見返補助金等戻入	42,532	42,803
その他	32,465	36,115	その他	13,512	13,148
一般管理費	2,838	2,211	財務収益	1	27
財務費用	50,710	44,318	雑益	3,875	1,931
雑損	514	168	臨時利益	0	768
臨時損失	20	422			
当期総利益	1,339	1,410			
合 計	353,364	263,681	合 計	353,364	263,681

(2) 海事勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 18 年度末の資産総額は 273,906 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 59,571 百万円、共有船舶等の固定資産が 214,334 百万円となっています。

(イ) 負債及び資本の部

平成 18 年度末の負債の総額は 294,777 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた資本合計は 20,871 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 184,862 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 26,265 百万円、民間出えん金が 4,810 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	68,016	59,571	流動負債	108,059	100,607
現金及び預金	6,799	6,589	短期借入金	10,000	—
受取手形	17,425	16,126	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	43,510	52,400
船舶未収金	43,083	36,584	1年以内返済予定長期借入金	35,579	31,018
販売用不動産	223	—	預り手形	17,425	16,126
その他	485	270	その他	1,543	1,063
固定資産	250,061	214,334	固定負債	244,224	194,169
有形固定資産	237,167	201,342	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	88,400	61,000
共有船舶	234,171	194,020	長期借入金	142,700	123,862
その他	2,996	7,322	その他	13,123	9,307
無形固定資産	0	0	(負債合計)	(352,284)	(294,777)
投資その他資産	12,892	12,991	資本金	22,165	26,265
投資有価証券	4,808	4,808	資本剰余金	2,810	4,780
破産更生債権等	8,053	8,166	繰越欠損金	△59,181	△51,916
その他	30	16	(資本合計)	(△34,205)	(△20,871)
資産合計	318,078	273,906	負債・資本合計	318,078	273,906

(注) 平成 17 年度については、船舶勘定と造船勘定の合計額としています。

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 18 年度の経常収益は、41,486 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 35,457 百万円、納付金収入が 109 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 18 年度の経常費用は、36,081 百万円となっています。その主な内訳は、減価償却費を含む海事業務費が 29,896 百万円、一般管理費が 1,030 百万円及び財務費用が 5,152 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 18 年度の経常利益 5,405 百万円に臨時損失及び臨時利益を控除、加算後の 7,265 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	43,317	36,081	経常収益	42,981	41,486
海事業務費	35,427	29,896	運営費交付金収益	20	18
減価償却費	34,128	29,049	船舶使用料収入	41,788	35,457
貸倒引当金繰入	538	—	貸付金利息収入	2	0
研究開発助成金	57	50	納付金収入	101	109
環境技術等実用化支	—	35	受託業務収入	17	5
援業務助成金			補助金等収益	57	50
その他	702	762	貸倒引当金戻入益	—	2,132
一般管理費	1,197	1,030	船舶共有契約解除等損	—	2,543
財務費用	6,693	5,152	失引当金戻入益		
支払利息	6,649	5,092	その他	13	223
その他	44	59	財務収益	88	147
雑損	—	1	雑益	890	797
臨時損失	590	11,617	臨時利益	4,436	13,477
当期総利益	3,509	7,265			
合 計	47,417	54,964	合 計	47,417	54,964

(注) 平成 17 年度については、船舶勘定と造船勘定の合計額としています。

(3) 基礎的研究等勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 18 年度末の資産総額は 53,435 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が 53,433 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。

(イ) 負債及び資本の部

平成 18 年度末の負債の総額は 53,171 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた資本合計は 263 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 52,994 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	53,626	53,433	流動負債	53,346	53,170
現金及び預金	609	408	1 年以内返済予定長期借入金	52,994	52,994
貸付金	52,994	52,994	その他	352	176
その他	22	31	固定負債	1	1
固定資産	7	1	(負債合計)	(53,348)	(53,171)
有形固定資産	6	0	資本金	66	66
工具器具備品	5	0	資本剰余金	△44	△46
その他	0	0	利益剰余金	263	244
無形固定資産	0	0	(資本合計)	(285)	(263)
資産合計	53,633	53,435	負債・資本合計	53,633	53,435

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 18 年度の経常収益は、939 百万円となっています。その主な内訳は、運営費交付金収益が 410 百万円、貸付金利息収入が 395 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 18 年度の経常費用は、959 百万円となっています。その主なものは、研究委託費 325 百万円を含む基礎的研究等業務費で 498 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 18 年度の経常収益と経常費用の差額 19 百万円が、当期総損失となりました。

< 損益計算書 >

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	847	959	経常収益	877	939
基礎的研究等業務費	549	498	運営費交付金収益	445	410
研究委託費	354	325	貸付金利息収入	299	395
その他	194	173	融資業務収入	131	131
一般管理費	104	148	その他	0	0
財務費用	193	311	財務収益	0	0
臨時損失	—	0	雑益	0	1
当期総利益	30	—	当期総損失	—	19
合 計	877	959	合 計	877	959

(4) 助成勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 18 年度末の資産総額は 5,027,744 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 4,701,121 百万円となっています。固定資産は合計で 326,623 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金はその大宗を占め (326,598 百万円)、その他特筆すべきものはありません。

(イ) 負債及び資本の部

平成 18 年度末の負債の総額は 4,284,041 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 743,703 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 2,084,557 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	5,123,723	4,701,121	流動負債	542,717	443,082
現金及び預金	646	684	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	88,800	4,000
割賦債権	5,058,312	4,646,904	1年以内返済予定長期借入金	427,935	415,369
貸付金	46,010	34,756	その他	25,981	23,713
1年以内回収予定他勘定長期貸付金	7,077	7,978	固定負債	4,127,742	3,840,958
未収金	11,676	10,796	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	14,000	15,000
固定資産	333,416	326,623	長期借入金	2,303,927	2,069,557
有形固定資産	19	18	他勘定長期借入金	1,809,493	1,756,155
無形固定資産	0	0	その他	322	244
投資その他の資産	333,396	326,604	(負債合計)	(4,670,459)	(4,284,041)
他勘定長期貸付金	333,377	326,598	資本金	100	100
その他	19	5	利益剰余金	786,580	743,603
			(資本合計)	(786,680)	(743,703)
資産合計	5,457,140	5,027,744	負債・資本合計	5,457,140	5,027,744

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 18 年度の経常収益は、793,622 百万円となっています。その主な内訳は、割賦譲渡収入が 674,354 百万円、補助金等収益が 118,035 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 18 年度の経常費用は、836,599 百万円となっています。その主な内訳は、割賦譲渡原価を含む鉄道整備助成業務費が 601,879 百万円、一般管理費が 767 百万円及び財務費用が 233,873 百万円となっています。

(ウ) 当期総損失

平成 18 年度の経常収益から経常費用を差し引いた差額 42,976 百万円が当期総損失となりました。

<損益計算書>

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	867,333	836,599	経常収益	827,060	793,622
鉄道整備助成業務費	612,126	601,879	運営費交付金収益	307	302
割賦譲渡原価	428,685	411,408	割賦譲渡収入	714,571	674,354
新幹線鉄道整備事業交付金	72,431	72,431	譲渡管理費収入	694	578
鉄道整備助成費	111,005	118,035	補助金等収益	111,005	118,035
その他	4	4	その他	0	0
一般管理費	826	767	財務収益	19	270
財務費用	253,920	233,873	受取利息	19	270
支払利息	253,712	233,758	雑益	461	80
その他	208	114	当期総損失	40,273	42,976
雑損	459	79			
合 計	867,333	836,599	合 計	867,333	836,599

（５）特例業務勘定

①（個別）貸借対照表

（ア）資産の部

平成 18 年度末の資産総額は 3,314,077 百万円となっています。そのうち現金及び預金、処分用資産等の流動資産は 424,790 百万円となっています。固定資産は 2,889,287 百万円となっていますが、投資有価証券、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 18 年度末の負債総額は、2,472,060 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 842,016 百万円が資本合計です。

負債の部では、前受金等の流動負債が 36,910 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 2,435,150 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	1,224,208	424,790	流動負債	24,159	36,910
現金及び預金	246,640	120,746	未払金	4,739	3,525
有価証券	411,596	76,692	1 年以内返済予定厚生年金 移換金長期未払金	13,218	—
貯蔵品	5	97	未払費用	2,538	336
処分用資産	564,961	225,571	前受金	1,079	32,609
処分用土地	34,167	28,879	預り金	2,496	354
処分用有価証券	527,643	195,801	前受収益	43	27
処分用その他資産	3,151	891	賞与引当金	43	56
未収収益	586	1,608	固定負債	2,833,494	2,435,150
未収金	403	56	引当金	2,701,304	2,435,150
その他	15	15	退職給付引当金	47	57
固定資産	2,274,904	2,889,287	共済年金追加費用引当金	2,628,751	2,356,008
有形固定資産	225	298	恩給負担金引当金	17,017	15,519
建物	203	279	業務災害補償費引当金	40,943	39,515
車両運搬具	0	0	処分用資産処理引当金	5,933	4,693
工具器具備品	21	18	不用資産処理費引当金	4,741	1,713
無形固定資産	1	1	工事施行義務引当金	3,870	17,643
投資その他の資産	2,274,678	2,888,987	厚生年金移換金長期未払金	132,189	—
投資有価証券	364,736	1,032,379	（負債合計）	(2,857,654)	(2,472,060)
関係会社株式	10	10	利益剰余金	565,364	842,016
長期貸付金	100,000	100,000	その他有価証券評価差額金	76,094	—
他勘定長期貸付金	1,809,493	1,756,155	（資本合計）	(641,459)	(842,016)
長期未収金	17	15			
敷金・保証金	415	422			
その他	4	4			
資産合計	3,499,113	3,314,077	負債・資本合計	3,499,113	3,314,077

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 18 年度の経常収益は、603,303 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 367,915 百万円、補助金等収益が 32,500 百万円、共済年金追加費用引当金戻入益が 80,876 百万円及び受取利息が 120,054 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 18 年度の経常費用は、326,650 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 277,991 百万円を含む資産処分業務費が 281,970 百万円、共済関係業務費が 39,466 百万円、一般管理費が 3,432 百万円及び財務費用が 1,780 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 18 年度の経常利益と経常費用の差額 276,652 百万円が、当期総利益となりました。

< 損益計算書 >

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	654,682	326,650	経常収益	822,826	603,303
資産処分業務費	606,884	281,970	処分用資産売却収入	565,188	367,915
処分用資産売却原価	597,077	277,991	処分用土地売却収入	88,188	38,933
処分用土地	60,677	22,243	処分用有価証券売却収入	477,000	328,981
処分用有価証券	536,400	255,747	附帯事業収入	649	529
株式売却手数料	4,775	6	補助金等収益	65,000	32,500
その他	5,030	3,972	共済年金追加費用引当金戻入益	67,004	80,876
共済関係業務費	41,900	39,466	恩給負担金引当金戻入益	975	—
一般管理費	3,690	3,432	業務災害補償費引当金戻入益	772	—
財務費用	2,207	1,780	財務収益	122,233	121,056
支払利息	28	—	受取利息	118,716	120,054
厚生年金移換金利息	2,178	1,780	受取配当金	3,516	1,001
雑損	0	—	雑益	1,002	424
臨時損失	2,513	—			
当期総利益	165,629	276,652			
合 計	822,826	603,303	合 計	822,826	603,303

③（連結）貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 18 年度末の資産総額は 3,332,603 百万円となっています。そのうち現金及び預金、処分用資産等の流動資産は 442,788 百万円となっています。固定資産は 2,889,815 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半を占めています。

(イ) 負債及び資本の部

平成 18 年度末の負債の総額は、2,478,928 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 853,675 百万円が資本合計です。

負債の部では、前受金等の流動負債が 43,756 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 2,435,172 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 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
流動資産	1,318,038	442,788	流動負債	304,922	43,756
現金及び預金	255,971	138,684	1 年以内返済予定長期借入金	201,728	—
有価証券	446,071	76,692	未払金	5,793	5,525
貯蔵品	6	98	1 年以内返済予定厚生年金移換金長期未払金	13,218	—
処分用資産	574,416	225,571	未払費用	2,538	336
処分用土地	34,148	28,879	未払法人税等	1,686	3,728
処分用有価証券	527,643	195,801	前受金	10,915	32,609
処分用その他資産	12,624	891	預り金	67,861	357
未収収益	592	1,608	前受収益	1,125	27
短期貸付金	40,000	—	引当金	53	1,171
未収金	462	85	賞与引当金	53	61
繰延税金資産	137	—	訴訟損失引当金	—	1,109
その他	380	46	固定負債	2,833,505	2,435,172
固定資産	2,467,934	2,889,815	引当金	2,701,316	2,435,172
有形固定資産	192,665	298	退職給付引当金	55	70
建物	53,532	279	役員退職慰労引当金	4	7
構築物	472	—	共済年金追加費用引当金	2,628,751	2,356,008
土地	138,635	—	恩給負担金引当金	17,017	15,519
その他	25	18	業務災害補償費引当金	40,943	39,515
無形固定資産	2	1	処分用資産処理引当金	5,933	4,693
投資その他の資産	2,275,266	2,889,515	不用資産処理費引当金	4,741	1,713
投資有価証券	364,736	1,032,379	工事施行義務引当金	3,870	17,643
関係会社株式	537	537	厚生年金移換金長期未払金	132,189	—
長期貸付金	100,000	100,000	(負債合計)	(3,138,428)	(2,478,928)
他勘定長期貸付金	1,809,493	1,756,155	連結剰余金	571,438	853,675
長期未収金	17	15	その他有価証券評価差	76,106	—
敷金・保証金	443	422	(資本合計)	(647,545)	(853,675)
繰延税金資産	33	—			
その他	4	4			
資産合計	3,785,973	3,332,603	負債・資本合計	3,785,973	3,332,603

④（連結）損益計算書

（ア）収益の部

平成 18 年度の経常収益は、637,526 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 388,167 百万円、補助金等収益が 32,500 百万円、共済年金追加費用引当金戻入益が 80,876 百万円及び受取利息が 121,423 百万円となっています。

（イ）費用の部

平成 18 年度の経常費用は、357,038 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 297,953 百万円を含む資産処分業務費が 306,056 百万円、共済関係業務費が 39,466 百万円、一般管理費が 3,751 百万円及び財務費用が 7,749 百万円となっています。

（ウ）当期総利益

平成 18 年度の経常利益 280,487 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 282,236 百万円が当期総利益となりました。

< 損益計算書 >

（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度	勘定科目	平成 17 年度	平成 18 年度
経常費用	677,507	357,038	経常収益	849,473	637,526
資産処分業務費	622,019	306,056	処分用資産売却収入	571,725	388,167
処分用資産売却原価	603,429	297,953	処分用土地売却収入	88,188	38,933
処分用土地	60,670	22,224	処分用有価証券売却収入	477,000	328,981
処分用有価証券	536,400	255,747	処分用その他資産売却収入	6,536	20,252
処分用その他資産	6,358	19,981	附帯事業収入	19,368	13,085
減価償却費	3,765	2,648	補助金等収益	65,000	32,500
株式売却手数料	4,775	6	共済年金追加費用引当金戻入益	67,004	80,876
その他	10,049	5,447	恩給負担金引当金戻入益	975	—
共済関係業務費	41,900	39,466	業務災害補償費引当金戻入益	772	—
一般管理費	3,974	3,751	財務収益	123,655	122,458
財務費用	9,612	7,749	受取利息	120,122	121,423
支払利息	7,433	5,969	受取配当金	3,533	1,034
厚生年金移換金利息	2,178	1,780	雑益	972	437
雑損	0	13	臨時利益	2,345	8,133
臨時損失	2,627	1,281			
法人税、住民税及び事業税	2,479	4,922			
法人税等調整額	△15	179			
当期総利益	169,220	282,236			
合 計	851,819	645,659	合 計	851,819	645,659

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。

今後とも独立行政法人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・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（平成 17, 18 年度実施済み）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

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）}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、平成 22 年度末までに借入金返済等の業務を完了させるため、引き続き確実な実施を図ります。

（注）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「第 3 期科学技術基本計画」（平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 ヶ年の計画）では、基礎研究の推進を含む科学技術の戦略的重点化や、科学技術システム改革を進めることとしています。また、内閣総理大臣が議長を務める「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 k m 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、資産処分の円滑な実施等を進めます。

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、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 19 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します。

② 株式処分の円滑な実施

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ます。

③ 土地処分の円滑な実施

土地処分については、これまで順調に処分を実施してきていますが、平成 19 年度においては、平成 18 年度から取組みが本格化した二大プロジェクト（武蔵野操車場（約 81ha）、梅田駅（北）・吹田信号場等（約 38 ha））の更なる進捗を図るとともに、その他の物件についても一層の工夫を重ねた取組みを図ることとします。

(7) 広報・情報提供機能の整備について

業務の透明性を確保するため、ホームページ及び平成 16 年度に創刊した広報誌等の媒体を活用して総合的かつ効率的な情報提供、業務の実施状況に関する情報の定期的な公表等を行います。

① 財務諸表等の公開

財務諸表等において、当機構に関する省令（平成 16 年度国土交通省令第 102 号）第 9 条に基づき、勘定区分による各事業の経営成績を明らかにし、さらにセグメント情報を開示いたします。また、評価及び監査に関する事項として、年度業務実績評価、監事の直近の意見、会計監査人の監査報告及び会計検査院検査報告等についても、財務諸表等と併せて、各事務所に備えておき一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載し情報提供可能な環境を整備しています。

② 業務実績報告等の公開

独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するための中期計画及び実施するための年度計画の実施状況について、業務実績報告書を評価後に作成し公開しています。業務実績報告等については、各事務所に備えておき一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載し情報提供可能な環境を整備しています。

③ ホームページの適正な管理・運用

上記①及び②の他、当機構の事業及び業務等の情報提供については、やや特定された関係者が多く利用していることから、これらの利用者を意識しながら、見やすく、興味を持てるよう、また、できるだけ新しい情報を掲載するよう適時更新を行っています。さらに、平成 18 年 6 月から「トピックス」を新設し、機構の各行事や各種の受賞など当機構の実績を紹介しており、着実な整備を実施しています。

④ 広報誌及びDVDの刊行

当機構の事業及び業務等の情報提供活動について、四半期ごとに広報誌を刊行し、地域の図書館、鉄道事業者、船舶関係者等に配布するとともに、行事等においても活用しています。また、平成 19 年 3 月にDVDを制作しホームページで掲載することにより具体的で分かりやすい業務の紹介に取り組んでいます。

(8) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取り組み

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。

コスト構造改革は平成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。平成18年度の縮減率は12.5%で目標値12%を上回りました。最終年度である平成19年度は最終目標値15%以上の縮減を達成するべく工事コスト及び維持管理費の縮減施策を検討中です。

< 新行動計画建設コスト削減の主な施策（平成9年度～平成14年度） >

施策分類	施 策 項 目	施 策 概 要
技術基準等の 見直し	二次覆工の省略	漏水防止対策などの検討を行い、シールド二次覆工を省略し経済化を図りました。
	セグメント背面仕上げの合理化	セグメント背面仕上げを品質を損なわず、施工に支障しない程度に簡素化し工数の経済化を図りました。
設計方法の見 直し	駅の対向壁の一体化	地下駅のホームから線路を隔てた壁(対向壁)について下地金物工事・タイル打込みパネル取付け・ステーションカラー金物取付けの段階的施工を複合パネルを一体化した工場製作として工数の経済化を図りました。
	軌道スラブ支圧板の変更	軌道スラブはコンクリートと PC 鋼線及び鉄筋を組み合わせ工場で製作するが、このうち、トンネル以外の区間で使用するものについて PC 鋼線の支圧板について従来の角型から円形または楕円形としたことにより合理的な形状として製作費を軽減しました。
	車両基地排水除外設備方式の変更	鉄道施設の車両基地より排出される排水処理について、排水基準などの調査等を行った上で、従来の加圧浮上処理方法からマット状油吸着材を使用する簡易な方式として大幅な設備の軽減を図りコストの削減をしました。
	PCU 型桁式高架橋の採用	桁式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 ーシャル・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引張り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。

＜コスト構造改革プログラムにおける建設コスト削減の主な施策（平成 15 年度～平成 18 年度）＞

施策分類	施 策 項 目	施 策 概 要
計画・設計の見直し	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを削減
	駅舎に汎用建材を採用	駅舎の内外装材料に汎用建材を用いることで、材料費等の建設コストを削減
	橋脚の構造を連結式に変更することで桁長を短縮	道路管理者と協議を行い、橋脚の構造を連結橋脚に変更して橋脚前面から道路境界までの距離を短縮することで桁長を短くし、工事コストを削減
	高架橋の基礎部分に格子状の地盤改良をして基礎杭をスリム化	軟弱地盤において、精密な地質調査結果に基づき地盤を格子状に地盤改良して強化することで基礎杭の太さをスリム化し、工事コストを削減
	都市部の狭い事業用地内で連立事業と同時施工となる区間に回転圧入式鋼管杭を採用	連立事業と一体施工のため、狭隘な事業用地内での施工となることから、回転圧入式鋼管杭を採用して、杭径を減少させ、事業用地、柱等部材断面の縮小を図り工事コストを削減
	新幹線と在来線連立事業との同時施工により、双方の構造物が一層構造となる。	新幹線と連立事業の同時施工により、地域への環境負荷を軽減できる。また、連立事業との同時施工により、道路の地平化に要する費用を双方で負担し合えることで、双方の高架橋高さを低くすることが可能となり工事コストを削減
	山岳トンネルの掘さくに伴う排水処理費の削減	トンネル排水は一括して濁水処理しているが、清水については配管を設置し、濁水と分離することで、処理量が減少し、濁水設備が小型化し、コストを削減
	河川協議の成果により橋りょうのスパン割りを変更	河川管理者との協議により交差する河川を付け替えることで、経済的なスパン割りが可能となり、工事コストを削減
新技術の開発・活用	高強度吹付けコンクリートの採用	山岳トンネルの吹付けコンクリートを高強度化することによりトンネルを支える鋼製部材の省略と吹付け厚さのスリム化が可能となり、掘削工程が短縮されることで工事コストを削減
	地磁器擾乱対策のための新しいキ電システム（PWM）の採用	直流と交流の両方向変換を行える変換器を採用することにより変電機器等の工事コストを削減
	車両情報制御装置・検修方式等に新方式を採用	ブレーキ、行先表示、列車無線などの車両情報を制御する装置のチェックは、従来検修庫において行っていたが、車両に自己診断できる機器を搭載し運転台にモニタ表示することで検修庫の試験機器類を不要とし工事コストを削減
	山岳トンネルに新工法を考案・採用	シールド工法に NATM の考え方を取り入れ、高価なセグメントを使用しない新工法（SENS）を開発し、軟弱で地下水が多い山岳トンネルに適用。地盤改良等に掛かる費用も含めてコストを削減
	軌道スラブ製作（レールを据え付けるコンクリート板）の改良	工場製作する軌道スラブの形状を改良し、型枠組立て、取り外しの作業性を向上させたことで工事コストを削減
	防音壁の支柱基礎方式を変更	防音壁の支柱基礎をボルト形式から埋め込み形式に改良したことで、作業性の向上、材料費の削減を図り、工事コストを削減
積算の見直し	駅舎に海外石材を採用	駅コンコース床材に種類が豊富で安価な海外石材を採用することにより、材料費等の工事コストを削減
建設副産物の抑制・再利用	他機関との情報交換を行い車両基地の盛土材料に公共事業の発生土を活用	協議により近隣の公共事業（広域農道整備、港湾整備）等の発生土を車両基地に受け入れ、建設発生土の有効利用を図り、工事コストを削減
将来の維持管理費（LCC）の削減	開削駅に高性能防水工を施工することで漏水を抑え、排水処理費を削減	開削駅（地面を掘ったうえで、構造物を造り、埋め戻すことにより造られた駅）の周面に従来よりも遮水性の高い防水工を精度良く施工することで漏水を抑え、排水のための動力費及び下水道処理費を削減
	ワンマン運転化のために可動式ホーム柵を採用	可動式ホーム柵の設置により、乗客の安全性の向上を図るとともに、ワンマン運転化により車掌が不要となり、維持管理費を削減
	バネ式パンサーの採用	滑車式パンサーのワイヤーの錆止め及びワイヤー交換を省略できるバネ式パンサーを採用し、維持管理費を削減

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。そのため、整備新幹線の整備や国土交通省独立行政法人評価委員会の評価など、国等による政策決定や当機構に対する関与により、当機構の事業や組織が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「第1. 法人の概況 5. 民鉄線事業について (2) 民鉄線事業に関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したが、当機構ではリスケジュール、法的手段を含めて、未収金の発生抑制・回収強化に努めてきた結果、平成17年度以降未収金残高は対前年度を下回る結果となりました。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「第1. 法人の概況 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、J R 東海、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 (平成19年度予算は0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18年度における財政状態

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。当機構における平成18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 285,328 百万円のうち、7,265 百万円については期首繰越欠損金を埋め、残余の額 278,062 百万円については積立金として整理し、当期総損失 42,996 百万円については積立金を取り崩しております。

(2) 財政投融资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、財政投融资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 19 年度の分析結果は財政制度等審議会財政投融资分科会での検討等を経て、財務省より平成 19 年 7 月 30 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海事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 19 年度に財政投融资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 32 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、政策コストが将来にわたり発生しない試算となっています（下表参照）。

（単位：億円）

区分	平成 18 年度	平成 19 年度	増減
1. 国からの補給金等	—	—	—
2. 国への資金移転	—	—	—
1～2 小計	—	—	—
3. 国からの出資金等の機会費用分	—	—	—
1～3 小計	—	—	—
4. 欠損金の減少分	—	—	—
1～4 合計 = 政策コスト	—	—	—
分析期間（年）	33	32	△1

②海事勘定

平成 19 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 20 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 18 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 40 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、△248 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。（次頁参照）

当勘定の政策コストは、経営基盤が脆弱で、民間金融機関からは資金調達が困難である海上運送事業者に対し、機構の船舶共有建造方式を通じて長期・低利の資金的支援を行うものであり、これにより、経済的で環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ）をはじめとする新技術船等の良質な船舶を供給し、物流効率化、環境負荷低減、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。

なお、期首の欠損金はマイナスの利益準備金とみなし、分析期間中の欠損金の減少は利益準備金の増加と同様の取扱いとされているため、欠損金の減少分をマイナスの政策コストとして捉えているものです。

(単位：億円)

区分	平成 18 年度	平成 19 年度	増減
1. 国からの補給金等	—	—	—
2. 国への資金移転	—	—	—
1～2小計	—	—	—
3. 国からの出資金等の機会費用分	91	103	12
1～3小計	91	103	12
4. 欠損金の減少分	△443	△351	92
1～4合計 = 政策コスト	△352	△248	104
分析期間（年）	22	22	—

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。

(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	橋梁基礎部の経済的な耐震構造の研究 斜坑基礎構造の開発 連続合成桁の合理的な設計法の研究 補強土工法の合理的な設計方法の研究 土構造上の路盤構造の改良
建設、維持管理の省力化を指向した技術開発	トンネル覆工コンクリートのひび割れに関する研究 合理的なラーメン高架橋形式の開発 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 車両屋根上除雪装置の開発
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 トンネルからの地盤振動予測手法および対策工の開発 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

(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
調 査	交通計画支援システム（G R A P E）	鉄道整備計画支援

(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	コロンプス賞	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・プリミエ	ルイジ・ネッレリ賞	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単相き電装置の開発
	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
東北新幹線	平成17年	土木学会	環境賞	トンネル掘削で発生する鉱化変質岩に対する環境対策 (八甲田トンネルの施工)
		電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
	平成18年	土木学会	技術賞	世界最長陸上トンネルの施工 (八甲田トンネル)
		電気学会	電気学術振興賞進歩賞	新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化
	平成19年	土木学会	技術賞	NATMとシールドを融合した、新しいトンネル工法「SENS」の開発(東北新幹線三本木原トンネル)
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ず地山のトンネル構造及び施工方法の確立
	平成16年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	同一ホーム対面乗換(新幹線-在来線特急)
	平成16年	政府	バリアフリー化推進功 労者表彰(内閣官房長 官表彰)	九州新幹線新八代駅におけるバリアフリー整備等
	平成16年	鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
	平成17年	土木学会	技術賞	九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)の建設
京葉線	平成元年	土木学会	技術賞	京葉湾岸地域と都心を直結する京葉線の建設(東京～新木場～蘇我)
北総線	平成3年	土木学会	技術賞	都心と千葉ニュータウンを直結する北総線の建設[高砂～新鎌ヶ谷～小室(千葉ニュータウン)]
	平成5年	運輸省	情報化貢献表彰	北総・公団線運行管理システム
東葉高速線	平成3年	土木学会	技術開発賞	プレライニングによるトンネル掘削工法(PASS工法)の開発(東葉高速線勝田台トンネル)
	平成8年	鉄道建築協会	運輸省鉄道局長賞	船橋日大前駅(東葉高速線)
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

路 線 名	受賞年	学 会 名	賞 種 別	受 賞 業 績 名
旧ダイヤル橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成16年	P C 技術協会	協会賞（作品部門）	中部国際空港連絡橋（鉄道）
みなとみらい線	平成16年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	みなとみらい線の駅
	平成17年	土木学会	技術賞	国際都市「横浜」の新しい都市空間を創出するみなとみらい線の建設
		ワトフォード会議	ブルネル賞 建築部門奨励賞	みなとみらい線、みなとみらい駅
		アジア交通学会	O T P A	みなとみらい線
	平成19年	土木学会	デザイン賞	みなとみらい線
つくば エクスプレス	平成17年	PC技術協会	協会賞（作品部門）	PCU型桁式高架橋
		日本コンクリート工学会	協会賞（作品賞）	アーチスラブ式高架橋
		鉄道の日実行委員会	日本鉄道賞 プロジェクト賞	つくばエクスプレス
	平成18年	土木学会	技術賞	21世紀にふさわしいまちづくりと一体的に整備した鉄道新線 － I T 拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設－
愛知環状鉄道線	平成17年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	愛知環状鉄道万博八草駅
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
	平成17年	土木学会	技術開発賞	平面平滑型シート張り工法の開発
	平成18年	土木学会	技術開発賞	初期高強度吹付けコンクリートを用いた 新支保パターンによる N A T M トンネル の急速施工技術
			国土交通省鉄道局長賞	守谷駅
		鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	研究学園駅・みらい平駅
	平成19年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	新型結線（ルーフデルタ）き電用変圧器の 開発と実用化

(4) 特許権等

平成 19 年 12 月 1 日現在、当機構名で登録している特許権、実用新案権、意匠権の件数及び当機構名で出願中の特許権の件数は、次の通りです。

区 分	登録	出願中
特 許 権	79	75
実用新案権	5	—
意 匠 権	2	—

(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 18 年度までに技術協力を行った国及び地域は 63 に及び、延べ 1,648 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、幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査
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

建設勘定において、平成18年度（平成18年4月1日から平成19年3月31日までの期間）は、宿舍等の改修等で278百万円を支出しました。

なお、習志野台宿舍（A）、鳴海寮、高蔵寺宿舍を1,549百万円で売却しました。

2. 主要な設備の状況

当機構の平成18年度末（平成19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
宿舎等	千葉県船橋市行田外	34,487 m ²	3,895	1,720	62	5,677

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の平成19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
宿舎等	神奈川県横浜市青葉区市ヶ尾町 神奈川県横浜市青葉区藤が丘	建替	915
宿舎等	千葉県船橋市行田外	改修等	329

（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舎等の不動産は保有していません。

また、平成16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 法人の状況

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。設立以降の資本金残高の推移は、以下の通りです。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。(単位：百万円)

区 分	会 計 区 分	機 構 設 立 時	平 成 15年度末	平 成 16年度末	平 成 17年度末	平 成 18年度末
建設勘定	一般会計	11,069	11,069	11,069	11,069	11,069
	産業投資特別会計	45,100	45,100	45,100	45,100	45,100
	計	56,169	56,169	56,169	56,169	56,169
海事勘定	一般会計	—	—	—	—	19,565
	産業投資特別会計	—	—	—	—	5,700
	日本政策投資銀行	—	—	—	—	1,000
	計	—	—	—	—	26,265
船舶勘定	一般会計	10,465	10,465	10,465	14,465	—
	産業投資特別会計	5,700	5,700	5,700	5,700	—
	計	16,165	16,165	16,165	20,165	—
造船勘定	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	66	66	66	66	66
助成勘定	一般会計	100	100	100	100	100
合 計	一般会計	22,701	22,701	22,701	26,701	30,801
	産業投資特別会計	50,800	50,800	50,800	50,800	50,800
	小計（政府出資額）	73,501	73,501	73,501	77,501	81,601
	日本政策投資銀行	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	合 計	74,501	74,501	74,501	78,501	82,601

(注) 特例業務勘定においては、資本金に該当するものではありません。

船舶勘定と造船勘定は、平成18年度において統合し、海事勘定となりました。

旧日本鉄道建設公団

旧公団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
一般勘定	一般会計	19,080	19,080	19,080	11,069	11,069
	産業投資特別会計	45,100	45,100	45,100	45,100	45,100
	計	64,180	64,180	64,180	56,169	56,169

(注1) 平成14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。

(注2) 平成15年度末は平成15年9月30日までとなります。

(注3) 特例業務勘定においては、資本金に該当するものではありません。

旧運輸施設整備事業団

旧事業団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日までとなります。

2. 役員の状況（平成19年10月1日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	小 幡 政 人	（平成16年11月1日） 自 平成19年10月1日 至 平成23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	土 谷 幸 彦	（平成19年4月1日） 自 平成19年10月1日 至 平成23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 平成16年3月鉄道・運輸機構理事
理事長 代 理	石 川 裕 己	（平成19年8月1日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和46年7月運輸省入省 平成15年7月航空局長 平成16年7月海上保安庁長官
代表理事	谷 口 克 己	（平成18年7月12日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和49年4月運輸省入省 平成15年7月国土交通省大臣官房審議官 （総合政策局、自動車交通局併任） 平成16年7月国土交通省近畿運輸局長
理 事	伊 藤 國 男	（平成19年7月10日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和51年4月運輸省入省 平成15年9月国土交通省北海道運輸局長 平成17年8月内閣府大臣官房審議官（経済社会システム担当）
理 事	渥 美 恭 弘	（平成19年7月16日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和54年4月大蔵省入省 平成16年7月国税庁長官官房企画課長 平成17年7月国立大学法人東北大学教授（大学院法学研究科）
理 事	土 井 征一郎	（平成16年6月30日） 自 平成19年10月1日 至 平成21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	水 野 喜一郎	（平成18年7月12日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和41年4月株式会社日本長期信用銀行入行 平成14年6月株式会社飯田町紙流通センター代表取締役社長 平成16年7月軽自動車検査協会理事
理 事	与 田 俊 和	（平成19年7月4日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和52年4月運輸省入省 平成16年11月国土交通省九州運輸局長 平成18年7月内閣官房内閣審議官（内閣官房大陸棚調査対策室長）
理 事	高 山 博 文	（平成19年4月1日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和50年4月日本鉄道建設公団入社 平成14年3月日本鉄道建設公団九州新幹線建設局長 平成16年11月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長
理 事	金 澤 博	（平成16年11月1日） 自 平成19年10月1日 至 平成21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
理 事	松 岡 和 夫	（平成17年6月1日） 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和47年5月日本国有鉄道入社 平成13年10月日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部審議役 平成15年10月鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部株式処分推進役 平成17年4月鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部株式処分統括役

役職名	氏 名	任 期	略 歴
監 事	金 原 嘉 康	(平成16年6月30日) 自 平成19年10月1日 至 平成21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ズ社 海外システム本部中国プロジェクト担当理事
監 事	勝 浦 敏 行	(平成19年3月1日) 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和52年4月警察庁入庁 平成15年8月自動車安全運転センター総務部長 平成17年5月新潟県警察本部長
監 事	千 坂 正 志	(平成19年8月1日) 自 平成19年10月1日 至 平成21年9月30日	昭和48年4月会計検査院入院 平成17年4月会計検査院第4局長 平成17年12月会計検査院第2局長

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

当機構の主務大臣、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になっております。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、各事業年度に係る業務の実績に関する評価と、中期目標に係る業務の実績に関する評価の 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ない、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ない、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、通則法第 35 条に基づき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 名の監事がおります。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、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 18 年度において役員に支払った報酬額は総額で 261,234 千円です。

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海事勘定、③基礎的研究等勘定、④助成勘定及び⑤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

「法人情報の部平成18年度別冊（財務諸表）」をご参照ください。

(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、損益計算上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。
⑤固定資産の減損に係る会計処理	「減損が、独立行政法人が中期計画等で想定した業務運営を行ったにもかかわらず生じたものであるときは、当該減損額は損益計算書上の費用には計上せず、損益外減損損失累計額の科目により資本剰余金の控除項目として計上する。」とされている。	固定資産の減損損失は、損益計算上の費用に計上する。

第6 法人の参考情報

平成15年10月 1日
(変更) 平成17年 7月27日
(変更) 平成18年 3月30日
(変更) 平成18年 7月12日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期目標

国土交通大臣は、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第29条第1項の規定に基づき、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。）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。）を定める。

はじめに

（機構の目的）

機構は、鉄道の建設や、鉄道事業者、海上運送事業者などによる運輸施設の整備を促進するための助成などの支援を総合的かつ効率的に行うことを通じて、輸送に対する国民の様々な需要の高度化、多様化など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とこれによる地域の振興と大都市の機能の維持・増進を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究を行うことにより、陸上運送、海上運送、航空運送の円滑化を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与する目的を有している。

（本中期目標期間中の業務運営の基本方針）

機構は、過去にあったものを含め5法人の業務を承継した法人であるという経緯に鑑み、組織の縦割りを排し、業務の統合のメリットが生かされるような組織運営、業務展開を図る。

業務運営に当たっては、公共性、透明性及び自主性を備え、業務をより適正かつ効率的に行うという独立行政法人の趣旨を十分に踏まえつつ、本中期目標に従って弾力的、効率的で透明性の高い運営を確保するものとする。

1. 中期目標の期間

平成15年10月1日から平成20年3月31日までの4年6月間とする。

2. 業務運営の効率化に関する事項

（1）総括的業務

- ① 組織については、法人の長の責任のもと、業務の統合のメリットを生かし、陸上運送、海上運送及び航空運送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応できる組織体制とする。
- ② 業務運営に当たっては、法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。一般管理費について、中期目標期間の最後の事業年度において、特殊法人時の最終年度（平成14年度）比で13%程度に相当する額を削減する。特に、船舶共有建造業務及び技術支援業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日公表）（以下、「見直し方針」という。）を踏まえ、一層計画的かつ着実な削減を実施する。さ

らに人件費（退職手当等を除く。）については、「行政改革の重要方針」（平成１７年１２月２４日閣議決定）を踏まえ、平成１８年度から平成２２年度までの５年間に国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うとともに、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める。また、事業費について、中期目標期間の最後の事業年度において、特殊法人時の最終年度（平成１４年度）比で１５％程度に相当する額を削減する。

(2) 鉄道建設業務

① 鉄道建設コスト削減

鉄道建設コストの削減については、国土交通省が策定した公共事業コスト構造改革の数値目標の考え方に従い、平成１５年度から５年間の対象期間中に、平成１４年度と比較して、１５％以上の総合的なコスト削減を達成する。

② 鉄道施設の貸付・譲渡業務

貸付料及び譲渡代金を通じた調達資金の確実な回収に当たっては、中期目標期間中において、毎年度設定される貸付料及び譲渡代金の回収計画額に対し、１００％の回収達成を図る。

③ 用地業務

用地取得業務については、各事業の完成予定を確実に達成できるよう、毎年度工事工程等を勘案した取得計画を策定し、当該計画の達成を図る。

④ 資産処分等業務

残存登記等のある未整理資産については、整理工程表を策定し、毎年度、その進捗状況を明確にするとともに、当該整理工程表の中期目標の期末における達成を図る。

⑤ 外部委託の推進

用地取得、現場業務、施工管理業務など業務全般について、事業費等の削減に資する外部委託が可能な業務を洗い出し、当該事業の外部委託を推進する。

(3) 船舶共有建造業務

① 対象の重点化

船舶共有建造業務の対象を、建造支援を行う政策的意義の高いものに重点化する。

② 外部委託の推進等

船舶の建造審査、船舶債権管理及び債権回収について、ノウハウのある外部の人材の活用や外部委託の推進等効率的な実施を図る。

(4) 造船業構造転換業務

造船業構造転換業務の効率的執行を図り、造船所跡地等に係る譲渡用資産管理費の抑制を図る。

(5) 国鉄清算業務

株式、土地の処分の進捗状況に応じた業務実施体制の段階的縮小を図る。

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 鉄道建設業務

良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期内に建設することが重要な目的であることを認識するとともに、入札及び契約の適正化、技術開発の推進、技術力の向上等を図りつつ、新幹線、都市鉄道線、民鉄線の各々について、完成予定を達成できるよう、着実な進捗を図る。

① 投資効果の向上

予定及び実施中の事業については、その投資効果を高めるため、社会経済情勢の変化等に応じて、当初予定されていた事業内容の見直しを行う。

② 入札及び契約の適正化の推進

「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（平成12年法律第127号）」に基づき、より一層の入札及び契約の適正化を推進する。

③ 関係機関等との連携

鉄道事業者、地方公共団体等の関係機関との緊密な連携を図る。

④ 技術開発等

良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期内に建設するために、一層高度な技術開発を図るとともに、研修等を通じて職員の資質の向上を図る。

⑤ 受託事業等

鉄道建設分野の総合的技術力、計画から工事まで一貫して整備を推進する豊富な経験を活かし、良質かつ経済的な鉄道建設業務を提供することにより広く社会に貢献していく観点から、受託事業を推進するとともに、都市鉄道利便増進事業については、整備主体としての立場から適切に取り組む。

⑥ 工事関係事故防止の推進

鉄道建設工事に当たっては、工事関係事故防止を目指し、毎年度具体的な重点実施項目を定め、事故防止活動を推進する。

(2) 船舶共有建造業務

① 船舶共有建造業務を通じた国内海運政策への寄与

内航海運活性化に資する物流高度化船舶の建造を促進する。特に、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図る。また、建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇を実施する等により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。合わせて、中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率の見直しを行う。

② 金利設定方法の見直し

事業者ニーズの多様化に応じて、事業金利について、金利見直し型と金利固定型の選択制を導入し、その普及に努める。

③ 船舶共有建造に係る申請手続の合理化

ア 事業者の利便性向上に資するよう、共有建造申請に係る書類の簡素化を図るとともに、申請書類の電子化を推進する。

イ 審査の迅速化に資するよう、共有建造申請から建造内定までの標準処理期間を設定するとともに、適正な建造審査を推進する。

(3) 鉄道助成業務

鉄道関係業務の資金の移動について、説明責任の履行及び透明性の確保を図り、新幹線鉄道の整備に対する円滑な資金繰入を図るとともに、地域振興に資する幹線鉄道の活性化、都市機能の向上に資する地下鉄等の都市鉄道の整備、地方鉄道の安全性の確保・活性化方策等政策的意義が高い鉄道整備に対する円滑な助成を図る。

① 説明責任の履行及び透明性の確保等

鉄道助成業務の説明責任を果たすとともに、透明性の確保等を次のとおり推進する。

ア 鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）について、基準の作成、公表等を行う。

イ 法令及び国の定める基準に従った補助金交付等の適正な執行、全事業者に対する補助金等審査、審査マニュアルの整備、標準処理期間の設定等を実施する。

ウ 補助金交付等について、第三者機関による審査・評価体制を整備する。

エ 新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、確実な回収を図る。

オ 約定に沿った償還による独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）により承継する既設四新幹線に係る債務等の確実な縮減を図る。

② 移転登記業務の着実かつ効率的な実施

移転登記業務を着実かつ効率的に実施し、可能な限り早期の完了を図る。

(4) 技術支援、調査研究開発及び実用化、国際協力等業務

① 業務の統合のメリットを活かし、総合的な技術力を活用した技術支援、調査研究開発、国際協力等の業務を積極的に推進する。

② 鉄道分野の技術力、調査能力の総合的活用

鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用し、地方公共団体、交通事業者に対する支援を行うとともに、鉄道に係る技術開発の成果の積極的な公表を図る。

③ 船舶建造分野の技術力の活用

ア 物流効率化、環境対策及び少子高齢化対策等政策課題に対応した船舶の建造を促進するため、技術調査のテーマ設定及び実施を行い、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図る。

イ 技術支援に係る研修の実施、外部技術者との人事交流等により、技術支援に係るノウハウの蓄積を図り、当該ノウハウを活かした技術支援マニュアルの策定を行う。

④ 高度船舶技術の研究開発支援の推進

ア 高度船舶技術の研究開発支援テーマの重点化、高度化

中期目標期間中における高度船舶技術に係る支援に当たっては、原則として環境保全対策等政策目的に適合し実証、実用化に至ることを念頭においたテーマとするとともに、研究開発支援テーマの高度化を図る。

イ 高度船舶技術の研究開発支援制度利用者の利便性向上

研究開発支援制度の詳細について広く公開するとともに、研究開発者等の支援制度利用者の負担軽減を図るため、電子ファイルにより提出可能な書類の割合を高める。

ウ 高度船舶技術の研究開発支援に係る客観性、透明性の確保

研究開発支援テーマの選考・評価等に際し、客観性及び透明性の確保を図るとともに、その結果を事業に反映させる仕組みを構築する。

助成金交付申請受付から国への補助金交付申請までの標準処理期間を定めるとともに、研究開発支援テ

マ、支援先、支援研究成果について公開する。

⑤ 高度船舶技術の実用化助成の推進

ア 内航海運の効率化等に資する高度船舶技術の実用化助成の実施

中期目標期間中における高度船舶技術に関する実用化助成の実施に当たっては、内航海運の効率化等政策目的に適合し、実用化に至る技術を対象とする。

イ 高度船舶技術の実用化助成に係る客観性、透明性の確保

助成対象技術の選考・評価等に際し、客観性及び透明性の確保を図るとともに、その結果を事業に反映させる仕組みを構築する。また、助成対象技術、助成先、実用化助成の結果について公開する。

ウ 高度船舶技術の実用化助成制度利用者の利便性向上

実用化助成制度の詳細について広く公開するとともに、その利用者である船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造事業者等の利便性の確保・向上を図る。

エ 高度船舶技術の実用化助成の確実かつ効率的な実施

中期目標期間中における助成対象技術は、機構との共有船舶に採用されるものに限るものとし、高度船舶技術の実用化助成の確実かつ効率的な実施を図る。

⑥ 社会のニーズに沿った基礎的研究の推進

科学技術基本計画、総合科学技術会議の意見具申等の国の科学技術政策に則り、公募方式による競争的環境において、運輸技術に関する社会のニーズに的確に対応する基本目標の達成に資する基礎的研究を積極的に推進する。

ア 運輸技術に対する社会ニーズの総合的な検討体制の構築

基礎的研究の具体的な研究募集テーマの選定や資金の配分に当たっては、社会ニーズに的確に対応すべく総合的に検討する。

イ 競争的資金制度の適切な運用

競争的資金の効果を最大限に発揮させるために必要となる制度の柔軟な運用を図る。

また、若手研究者育成の観点から、研究経歴・業績ではなく、研究内容に重点を置いた制度の運用を行う。

ウ 公正で透明性の高い評価の実施

第三者による評価の実施や評価要領の策定により、公正さ、透明性を確保するとともに、その結果の資金の配分への反映や研究成果の波及効果等の把握を図る。

これらを実施するために、研究経験者が審査及び評価を責任をもって遂行する体制について、発足段階において高い地位で統括する研究経歴のある者を配置した上で、平成17年度までに構築する。

エ 研究成果の普及、活用促進

研究成果の普及、活用促進を図るため、研究成果発表会等の開催、特許出願、外部への研究成果発表、ホームページの充実・活用等を積極的に推進する。

(5) 造船業構造転換業務

旧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～第4号の規定に基づき、資産処分の円滑な実施を進める。

(6) 国鉄清算業務

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）第13条に基づき、年金の給付に要する費用等の支払の適切な執行、資産処分の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

旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、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JR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、適切に処分する。なお、未上場のJR株式については、各社の今後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

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

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

また、毎年度、土地処分の見通しを示し、年度終了時に進捗状況をレビューする。当該レビューの結果を次年度以降の業務に反映する。

4. 財務内容の改善に関する事項

(1) 総括的業務

資金調達にあたっては、資金調達コストの抑制を図るとともに、毎年度の資金計画を策定し、中期目標期間後の抑制効果を適切な指標により検証する。

また、技術支援等法人の総合力を発揮した受託業務の展開により自己収入の確保を図る。

(2) 船舶共有建造業務

① 資金調達コストの低減化

海事関係民間団体の協力も得つつ、事業資金調達コストの低減化を図る。

② 適正な事業金利の設定

収支改善に資するよう、全体的な事業金利水準の見直し、金利見直し型と金利固定型との選択制普及、金利体系の毎年見直し等により、適正な事業金利を設定する。

③ 未収金の発生防止及び回収促進等

平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の処理を終了するため、未収金の発生防止及び回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を8.2%以下とするとともに、当該期間終了時に未収金残高を270億円以下とする。

④ 繰越欠損金の適正な処理等

「見直し方針」及び追加的な財務改善策の着実な実施により、中期目標期間内における繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行い、債務超過の早期の解消に向け、債務超過額の縮減を進める。

(3) 既に廃止された改造融資業務等の適正な処理

既に廃止された改造融資業務及び債務保証業務について、貸付金等の回収を適切に行う。

(4) 造船業構造転換業務

造船業構造転換納付金の徴収を適切に行う。

(5) 内航海運活性化融資業務

貸付金の回収を適切に行う。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成 19 年度計画

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 31 条の規定に基づき、中期計画を実施するため、機構に係る平成 19 年度の年度計画を定める。

平成 19 年度は中期計画期間の最終年度となることから、数値目標等を設定している事項をはじめ、中期計画に定められた事項について着実な達成を図る。

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(1) 総括的業務

①技術支援、国際協力等部横断的な業務運営に関する評価の検討

- ・ バランス・スコアカード手法による評価の試行を継続しつつ、課題、改善点の整理を行い、部横断的業務への取組みによる成果についてとりまとめる。

②一般管理費、事業費、常勤職員数の削減等

- ・ 一般管理費については、平成 19 年度において平成 14 年度比で 13%程度に相当する額の削減を達成する。

特に船舶共有建造業務及び技術支援業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成 16 年 12 月 20 日公表）（以下「見直し方針」という。）を踏まえ、人件費削減、経費節減等により、一般管理費の削減を着実に実施する。

- ・ 事業費については、平成 19 年度において平成 14 年度比で 15%程度に相当する額の削減を達成する。
- ・ 常勤職員数については、中期計画の内容を達成するとともに、引き続き人材の確保、人員の適正配置等適切な管理に努める。さらに、「行政改革の重要方針」（平成 17 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、国家公務員に準じた人件費削減として、平成 17 年度を基準として、平成 19 年度末においては、概ね 2%以上の人件費（退職手当等を除く）を削減するとともに、国家公務員の給与構造改革を踏まえて、役職員の給与について必要な見直しを進める。
- ・ 平成 19 年度における組織体制に関する計画に従い、弾力的な組織の編成、運営の効率化、人員配置の重点化・効率化等を図る。
- ・ 研修の強化を図る。また、各種業務マニュアル等の点検、整備を行う。
- ・ 統合組織としての職員個々のキャリア形成及び職員意識の一体化のための人事運用を引き続き実施する。また、中途採用等様々な手法による優秀な人材確保を引き続き実施するとともに、技術の継承のため、退職した職員の新たな再雇用制度の構築について検討を進める。

なお、人事評価制度の見直し、改善を引き続き推進する。

- ・ 業務処理の電子化・情報化

電子入札の更なる運用の拡大を図るため、鉄道建設の機械装置等の製造請負契約に係る競争入札について、平成 19 年度中に電子入札の本格運用を図る。

また、新設する鉄道建設所への CALS 導入、各種業務システムの開発・改良等を継続実施し、業務処理の一層の

電子化、情報化を推進する。ネットワーク設備については、機能充実と効率化向上に向け、サーバの集約を図るとともにサーバセンター化計画を推進する。また、セキュリティー確保の強化対策を継続実施する。

(2) 鉄道建設業務

①鉄道建設コスト縮減

平成 19 年度はコスト構造改革プログラムの最終年度にあたり、以下に示す項目を積極的に実施し、平成 14 年度と比較して 15%以上の総合的なコスト縮減を達成する。

- ・「コスト構造改革プログラム」に示した具体的施策の実施状況を検証し、施策の確実な実施を図る。
- ・具体的施策のほか、現場状況等に応じた創意工夫などの個々の縮減策を抽出する。
- ・実施状況を「コスト縮減 P T」等において随時フォローアップし、平成 19 年度の実績の取りまとめを行う。
- ・創意工夫に基づいた機構内の事例集を作成する。
- ・機構においても採用可能な他機関における事例収集を行う。

②鉄道施設の貸付・譲渡事業

貸付料、譲渡代金を通じて調達資金を確実に回収するため、鉄道事業者の経営状況等の一層の把握に努め、平成 19 年度においては、貸付料 949 億円・譲渡代金 834 億円（予定金利等による見込額）の回収達成を図る（譲渡代金 834 億円の他に民鉄線事業者の意向による期限前返済が見込まれる）。

③用地業務

平成 19 年度においては、新幹線及び受託工事である成田新高速鉄道線について、用地、土木の各部門が一体となって、約 44 万㎡の用地取得を図る。

④資産処分等業務

残存登記等の未整理資産については、平成 19 年度の地区別、作業項目別の整理工程表を作成し、その進捗状況を明確にするとともに、当該整理工程表の計画の達成を図る。

⑤外部委託の推進

平成 19 年度においても、引き続き外部委託の可能な部門の洗い出しを行うとともに、業務量の変動等に応じた効率的な運用を図る。

(3) 船舶共有建造業務

①対象の重点化

船舶共有建造業務の対象を、貨物船について、基幹的物流を担うものとして他に代替不可能な船舶に限定するとともに、旅客船についても、フェリーの建造を原則廃止し、離島航路及びこれに準じる生活航路に就航する船舶等建造支援を行う政策的意義の高いものに重点化する。

②外部委託の推進等による業務の効率的実施

船舶の建造審査、船舶債権管理及び債権回収業務を次のとおり効率的に実施する。

- ・未収金発生の防止、抑制を図るため、船舶の建造審査業務における信用リスクの外部審査委託原則化等外部委託の推進に係る取り組みを強化し、船舶使用料の支払い状況等を常時監視するとともに、未収金が発生した場合には速やかにその発生要因を検証し、経営の合理化等の指導等を行い、未収金の最小化を図る。

さらに、事業者との協議等により、リスクスケジュール計画の策定、適切な法的処理を行い、計画的かつ確実な未収金の回収を図る。

また、共有船建造等促進本部において、関係者の連携・調整の強化と計画的な対策の実施を推進する。

- ・法的処理等に当たっては、弁護士等の外部の人材のノウハウを十分に活用することにより、船舶債権の最大限の保全と回収を図る。

(4) 国鉄清算業務

人事運用の更なる効率化を進め、JRに転籍の上国鉄清算事業本部に再出向した者等も含めた同本部の常勤職員数の抑制を図る。

また、梅田駅（北）・吹田信号場及び武蔵野操車場跡地に係る土地処分案件について、引き続きプロジェクトチームによる取組みを進める。

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

(1) 鉄道建設業務

建設中の新幹線及び民鉄線事業の各線については、完成予定を達成できるよう、引き続き着実な工事の進捗を図る。平成18年度に都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定を受けた相鉄・JR直通線については、完成予定を達成できるよう、引き続き着実な工事の進捗を図る。また、同法に基づき速達性向上計画の認定申請中の相鉄・東急直通線については、認定後速やかに設計や工事計画の検討を行い、工事着手に向けた諸手続きの準備を実施する。

また、常磐新線及びみなとみらい線については、開業後の工事を着実に実施する。（別紙参照）

①投資効果の向上

「コスト構造改革プログラム」等に示す具体的施策の実施により、引き続き事業の投資効果の向上を図る。

また、土木、軌道、機械、建築、電気の各分野での技術開発を積極的に進めるとともに、将来の運行、維持管理等を行う鉄道事業者ときめ細かく打合せを実施して、工法、スペック等の改善点について、その実現方法、改善のあり方等について検討を行う。

②入札及び契約の適正化の推進

- ・工事の品質の確保を図る総合評価方式の拡大を推進する。また、更なる入札・契約手続における透明性、公正性、競争性の確保を図るための施策について、積極的に取り組む。
- ・鉄道建設の機械装置等の製造請負契約に係る競争入札についても、平成19年度中に電子入札の本格運用を図る。

③関係機関との連携

- ・鉄道事業者、地方公共団体等の関係機関との緊密な連携を引き続き図るために事業内容の説明、意見交換等を実施する。

特に、都市鉄道利便増進事業については、まちづくり等の都市計画との整合を図るとともに、利便性の高い施設の設計や工事計画の検討を行う。

- ・鉄道構造物・設備の仕様等については、ユニバーサルデザインに配慮しつつ、将来の運行、維持管理等を行う鉄道事業者との打ち合せ等を必要に応じきめ細かく実施する。このうち、新幹線関係については、各建設線区の鉄道事業者との間で設置した新幹線連絡協議会及び土木・停車場、軌道、電気の分野毎の分科会等を必要に応じ開催し、調整を図る。

また、受託工事線については、委託者である鉄道事業者ときめ細かく打合せを実施する。

④技術開発等

- ・技術開発の推進

平成 18 年度までに、中期計画の目標数 70 件を上回るテーマを選定しているが、工事コストの縮減や品質の信頼性を高めることなどを目的に、平成 18 年度からの継続テーマの技術開発を推進していくことに加え、建設路線のニーズ等に即した新規テーマを選定し、技術開発に取り組む。

- ・技術力の向上

60 コース以上の研修に 300 名以上の職員を受講させる。また、人材育成の観点から、引き続き若手及び中堅職員の業務指導等の強化を図るとともに、既資格取得者による業務指導を行う等、資格取得の援助を行う。

- ・品質の信頼性の向上

工事全般の品質の信頼性向上のため、設計基準の見直しについては、平成 16 年度から取組んでいる「NATM 設計施工指針」の改定作業を完了させる。

⑤受託事業等

工事については、平成 18 年度から継続の 5 件の事業について、良質な施設を経済的に所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

また、調査業務については、鉄道事業者、地方公共団体のニーズを把握し、地域交通活性化や交通計画策定のための技術支援や鉄道整備・改良など事業化へ向けた技術支援等、広く社会に貢献することができる受託事業の要請に適確に対応する。

平成 17 年度において受託件数は、中期計画の目標数 50 件を超えているが、平成 19 年度においても、良質かつ経済的な鉄道建設業務を提供することにより、より広く社会に貢献していくことを目指し、鉄道事業者、地方公共団体等からの委託に基づき工事 5 件を含む 10 件以上の受託事業を実施する。

また、都市鉄道等利便増進法を活用した新規整備事業について、営業主体や地方自治体などの関係機関と協議を行いつつ、採算見通し、事業リスク等について検討する。

⑥工事関係事故防止の推進

平成 19 年度においては、工事関係事故件数の減少に一層努力するとともに、「死亡事故ゼロ」、「第三者事故ゼロ」、「列車運転阻害事故ゼロ」を目指すことを工事関係事故防止の取組の基本姿勢とする。

具体的には、基本動作の遵守及び過去に発生した事故事例の分析・教訓を基に、工事関係事故防止重点実施項目を設定し、現場での安全協議会等を通して請負業者に周知徹底するとともに、請負者を指導し、一体となって強力で事故防止活動を推進する。

このほか、地方機関へ本社幹部による工事事故防止監査を本年度中に 2 回実施するとともに、工事事故防止対策委員会を 2 回開催し、事故防止の推進を図ることとする。

また、厚生労働省との連絡会議において事故防止についての意見交換を行うとともに、地方機関の事故防止担当部長・次長を招集して工事関係事故防止連絡会議を年 3 回開催し、事故防止活動の周知徹底を図る。

(2) 船舶共有建造業務

①船舶共有建造業務を通じた国内海運政策への寄与

- ・内航海運活性化に資する物流高度化船舶の建造を促進する。特に、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図る。また、建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇を実施する等により、政策効果のより高い船舶の建造を推進し、中期目標期間中におけるスーパーエコシップ、モーダルシフト船、バリアフリー化船、物流効率化船の共有建造隻数のうち、政策効果のより高い船舶の建造比率を 80%以上とするため、引き続きこれらの船舶の建造に重点的に取り組む。また、共有船建造等促進本部において、関係者の連携・調整の強化と計画的な対策の実施を推進する。
- ・平成 19 年度は地域連絡会等を 7 件以上開催する。また、募集説明会の参加人数については、中期計画の内容を平成 18 年度において達成したところであるが、平成 19 年度においても、引き続き平成 20 年度の募集説明会の実施に向け、募集要領、候補地、日程等について予め十分な検討を行う。

②事業金利の選択制普及

事業者ニーズの多様化に応じて、事業金利について、平成 18 年度に導入した金利見直し型と金利固定型の選択制・併用制の普及に努める。

③船舶共有建造に係る申請手続の合理化

- ・事業者の利便性向上に資するよう、簡素化した共有建造申請に係る書類を電子ファイルで受け付けられる体制を維持する。
- ・審査の迅速化に資するよう、チェックシートを活用する等、適正な建造審査を推進する。

(3) 鉄道助成業務

①説明責任の履行及び透明性の確保等

鉄道助成業務の説明責任を果たすとともに、透明性の確保等を次のとおり推進する。

- ・鉄道関係業務の資金移動（勘定間繰入・繰戻）の適正な執行を、建設勘定に対する繰入金等の審査（現地又は書類）の実施、職員研修の充実等により徹底するとともに、勘定間繰入・繰戻確認業務の徹底により誤処理を皆無とする。
- ・法令及び国の定める基準に従った補助金交付等の適正な執行等を、補助金等の全対象事業者に対する補助金等審

査（現地又は書類）の実施、職員研修の充実等により徹底するとともに、補助金等受払い確認業務の徹底により誤処理を皆無とする。

- ・助成制度に対する事業者等の理解促進を図る。
- ・「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の審議等を通じて、補助金交付等の一層の透明性の確保を図るとともに、効率的、効果的な実施に反映する。
- ・新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、約定等に基づき確実な回収を次のとおり図る。

既設四新幹線鉄道施設（東海道、山陽、東北及び上越新幹線鉄道施設をいう。以下同じ。）の譲渡代金

平成 19 年度回収見込額 5,331 億円

既設四新幹線鉄道施設の譲渡代金の一部を活用して、東京地下鉄株式会社等へ貸し付け又は寄託した資金

平成 19 年度

無利子貸付金回収額 96.1 億円

無利子寄託金回収額 1.6 億円

建設勘定からの繰入額 79.7 億円

- ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）附則第 3 条第 1 項により承継する既設四新幹線に係る債務等について、引き続き約定に沿った償還を図り、中期目標期間終了時までには 38%以上縮減するため、次のとおり確実に縮減する。

平成 19 年度：平成 18 年度末に対する債務縮減率 13%（約定償還額 4,193 億円）

②移転登記業務の着実かつ効率的な実施

関係機関との緊密な連携を図りつつ、既設四新幹線に係る土地等の移転登記業務を着実かつ効率的に実施し、可能な限り早期の完了を図る。

(4) 技術支援、調査研究開発及び実用化、国際協力等業務

①業務の統合のメリットを活かし、総合的な技術力を活用した技術支援、調査研究開発、国際協力等の業務を次のとおり積極的に推進する。

- ・鉄道分野における技術支援については、パンフレット類等により、関係者にとって魅力ある情報の積極的な提供を継続的に実施する。

また、国際協力業務については、海外からの研修員・視察団受入れ、海外への専門家派遣等の際に英文パンフレットを関係者に配布するなど、機構の技術力を外国人に対して積極的に PR する。

- ・地方鉄道事業者等に対する再生対策・安全対策などに関する各種会議に積極的に参加し、機構の持つ技術力・情報・技術支援メニューの提示を行うとともに、鉄道シンポジウム等の開催により、交通事業者・地方公共団体・第三セクター等関係者のニーズの把握や定期的な情報交換を進めるものとする。
- ・鉄道分野等の海外技術協力について、平成 19 年度において、専門家派遣を延べ 40 人以上、研修員の受入れを延べ 130 人以上目指し、国土交通省、国際協力機構、その他関係機関からの専門家派遣、研修員受入れ、海外プロジェクトへの技術協力などの要請に対して積極的に取り組む。

②鉄道分野の技術力、調査能力の総合的活用

- ・第三セクター、中小鉄道事業者等の再生対策、安全対策等に関して、機構が行うホームドクターによる構造物に対する技術的支援内容の策定・提示並びに地方自治体等の交通計画策定に対する協力を推進するため、各種会議に積極的に参加し、支援等のニーズを把握し、技術力、調査能力のPRを実施する。また、各地域で行う公共交通活性化プログラム等に交通計画支援システム(GRAPE)を活用するなど、更なる支援要請の発掘に努める。
- ・平成19年度においては、土木学会、地盤工学会、日本応用地質学会、日本鉄道施設協会、日本トンネル技術協会等の委員会へ積極的に参加するとともに、鉄道建設技術に関する、開発成果の公表を35件以上行う。鉄道建設技術に関する開発成果等については、秋季に本社にて技術研究発表会を開催し、成果の積極的公表を図る。

③船舶建造分野の技術力の活用

- ・政策課題に対応した船舶の建造に資するために、目的別建造の技術基準を適宜見直して事業者等に周知する。
航路や輸送ニーズに合った船舶、経済性の高い船舶、ユニバーサルデザインや労働環境に配慮した船舶等の建造にあたっては、必要に応じて航路調査等を行い、基本計画段階から技術支援を行うとともに、建造中の工事監督及び検査等の建造管理並びに就航後の技術支援の充実を図る。
特に、環境負荷の低減、物流効率化等に資するスーパーエコシップ・フェーズ1 (SES1) については、造船所、内航海運事業者等に対し、技術的知見やノウハウについて情報提供するとともに、SES1の設計、建造及び就航後の各段階において技術支援を実施する。
- ・平成19年度は、「省エネ機器等に関する調査」及び「未来型船舶（ヒューマンエラー防止を含む）に関する調査」の2件の技術調査を実施する。
また、関係事業者へのアンケートや意見聴取を基に課題を選定し、技術委員会での意見を踏まえて平成20年度に実施する技術調査のテーマを検討する。
- ・平成18年度に計画した研修を行うとともに、技術支援に有効な研修テーマ等の調査を行い平成20年度の研修計画の立案を行う。
また、外部技術者との人事交流については継続して行い、技術ノウハウの蓄積を図る。なお、技術支援業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを必要に応じ見直す。

④高度船舶技術の研究開発支援の推進

- ・平成19年度は、次のテーマに助成を行う。
研究開発助成：
「天然ガスハイドレート（NGH）輸送船の研究開発」
研究開発円滑化助成（利子補給）：
「天然ガスハイドレート（NGH）輸送船の船体設計に関する研究開発」
また、研究開発支援テーマの高度化を図るため、事業者へのヒアリングを1年間に6回以上実施し、民間における最新の技術開発動向を把握する。
- ・技術審査委員会において、支援対象事業の事業計画の審査及び実施結果の評価を行い、その結果を事業に反映させる。
研究開発支援テーマ、支援先は決定後30日以内に、研究成果は同事業終了後45日以内に公表する。

⑤高度船舶技術の実用化助成の推進

- ・内航海運の効率化等政策目的に適合し、実用化に至る技術を実用化助成の対象とする。

このため、事業者等へのヒアリングを年間 6 回以上実施し、民間における最新の技術開発動向及びその技術のニーズを把握する。

- ・技術審査委員会において、助成対象事業の事業計画の審査及び実施結果の評価を行い、その結果を事業に反映させる。

助成対象技術、助成先については助成先決定後 30 日以内に、実用化助成の結果については実用化助成対象事業期間終了後 45 日以内にホームページで公開する。

- ・実用化助成制度を紹介するホームページ等について、利用者の利便性の確保・向上を図る。事業者への説明・相談会等を年間 2 回以上実施する。
- ・助成対象技術は、機構との共有船舶に採用されるものに限るものとし、当該船舶における助成対象技術の採用に係る助成及び技術支援を連携して行うことにより、高度船舶技術の実用化助成を確実かつ効率的に実施する。

⑥社会のニーズに沿った基礎的研究の推進

- ・運輸技術に対する社会ニーズの総合的な検討体制の構築

募集対象とする研究分野の選定に当たっては、外部有識者からなる「基礎的研究推進委員会」を適切に運営し、社会ニーズに的確に対応した研究分野の選定や効果的な研究資金の配分等、基礎的研究推進制度の運営全般に関して、総合的な検討を引き続き行う。

また、平成 19 年度に採択する研究課題については、社会ニーズに的確に対応した基礎的研究を採択し、着実に実施していく。

- ・競争的資金制度の適切な運用

研究が十分かつ円滑に実施されるよう、平成 19 年度についても研究課題の公募締切りから研究契約締結までの期間を 90 日以内とし、研究契約時期の早期化を図る。

また、競争的資金の効果を最大限に発揮させるため、研究期間を 1 年間延長するステップアップ研究の実施等、制度の柔軟な運用を図る。

また、研究機関の資金獲得に対するインセンティブの向上につながる間接経費について、直接経費の 30% まで計上できる措置を引き続き実施するなど、十分配慮した資金配分を行うとともに、若手研究者育成につながる若手研究者への特別支援措置を引き続き実施する。

また、研究費の不合理な重複・過度の集中、研究費の不正使用・不正受給、研究上の不正行為（捏造、改ざん、盗用）に関し、総合科学技術会議が定めた指針等を踏まえた制度の運用を行う。

- ・公正で透明性の高い評価の実施

第三者による課題選定、中間・事後評価を評価実施要領（規程）に基づき適切に実施する。

中間評価については、平成 18 年度から導入した 4 段階の点数評価制度を適切に運用して厳格な評価を行い、その結果を踏まえて研究資金の配分計画を決定する。

- ・研究成果の普及、活用促進

積極的に研究成果の普及、活用促進を図る観点から、研究成果発表会等を 2 回開催し、内容の充実を図るとともに、特許出願件数及び外部への研究成果発表件数については、研究者に対し出願及び発表の促進を図る。

また、ホームページやプレス発表等については、研究成果発表会等の開催、研究成果及び研究評価結果などの

情報について内容の充実を図る。さらに、一定の成果が得られた研究については、研究機関と共同でプレス発表する。

(5) 国鉄清算業務

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）第13条に基づき、年金の給付に要する費用等の支払の適切な執行、資産処分の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、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19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資産処分の円滑な実施

土地処分については、地方公共団体との調整を要するもの等を除き、平成19年度にすべてを終了すべく、平成18年度から取組みが本格化した二大プロジェクト（武蔵野操車場跡地及び梅田駅（北）・吹田信号場等）の更なる進捗を図るとともに、その他の物件についても一層の工夫を重ねた取組みを図ることとする。

武蔵野操車場跡地の三郷市域については、開発行為による道路、公園、調整池、供給処理施設等の整備工事を行い、公共用地（約15ha）の引渡しの手続きを進める。吉川市域（約31ha）については、農業振興地域の指定解除並びに市街化調整区域の市街化区域への編入に係る都市計画決定に向けて、関係機関と協議、調整を行い処分への環境整備を進める。

一方、梅田駅（北）は、先行開発区域（約7ha）の土地購入者への引渡しを完了させ、残された土地（約14ha）の効果的な処分に向け具体的検討を開始する。また、梅田駅（北）の貨物機能を吹田信号場（貨物駅の新設）、百済駅（貨物駅の改良）へ移転するための工事は、吹田信号場においては、軌道・電気設備及び駅本屋等貨物設備並びに貨物専用道路の建設工事を実施し、百済駅においては、軌道・電気設備及びコンテナホームの建設工事を実施し、着実な進捗を図る。

株式処分については、平成18年4月の東海旅客鉄道株式会社株式売却により、現中期計画にある既上場のJR株式処分が完了したところであり、平成19年度は未上場のJR株式（北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式）について、今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討を進める。

3. 予算、収支計画及び資金計画

(1) （別紙）

(2) 総括的業務

資金収支計画作成に当たっては、資金調達コストの抑制を図るため、次のことについて具現化を図る。

なお、鉄道分野については、工事及び調査等に係る受託業務の実施により自己収入の確保を図る。受託事業の展開のため、企画調査部、技術支援部、鉄道助成部、鉄道建設本部が連携し、地方公共団体、鉄道事業者等のニーズ

に応じた総合的な支援を推進する。

①資金の流動性管理の一元化に伴う柔軟性、効率性の確保

経理資金部における資金の一元的管理を通じ、資金流動の柔軟性、効率性を確保する。

具体的には、勘定間融通を含めた短期資金の調達及び多様な長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行う。

また、資金関係計数のデータベース化を進めることにより、調達構造の最適化に向け努力する。

②事業の性格、資金需要等に合った柔軟かつ多様な資金調達

財投機関債等による市場からの資金調達をさらに推し進める。

民間借入れにおいても引き続きシンジケートローン等の市場型間接金融を拡充することにより、調達コストの抑制に努める。

(3) 船舶共有建造業務

①適正な事業金利の設定

健全な事業運営と政策課題に対応した船舶の建造促進のため、全体的な事業金利水準の見直し及び事業者ニーズの多様化等に応じて平成 18 年度に導入した金利見直し型と金利固定型との選択制・併用制の普及に努め、金利体系の毎年見直し等により、適正な事業金利を設定する。

②未収金の発生防止及び回収促進等

平成 28 年度までのできる限り早い時期に未収金の処理を終了するため、船舶の建造審査業務における信用リスクの外部審査委託原則化等民間ノウハウを活用した審査厳格化、未収発生時の用船料直接受領の一般化等の新規未収債権の発生防止のための措置及び民間銀行等への事業者経営状態のモニタリングや再リスケジュールの判断に際しての審査の委託、破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、民間銀行等と協調した融資契約に基づく計画的回収等の債権管理、回収強化のための措置を講じ、次のとおり取り組む。

- ・船舶債権については、的確かつ最大限の回収を実施し、未収金発生の更なる防止、抑制を図る。
- ・また、新船建造の申込みに対しては、海運事業者の財務内容や共有船舶の運航採算性等について一層綿密な調査を行い、未収金発生防止のための適正な審査を行う。これらにより、平成 19 年度の未収発生率を 2.7%以下とする。
- ・未収金の回収については、早期の支払い正常化、リスケジュール計画の策定等により計画的かつ確実な回収を図ることにより、平成 19 年度末における未収金残高を 132 億円以下とする。

こうした措置を通じ、「見直し方針」の重点集中改革期間中に累計 5 0 億円程度の債務超過額の縮減を見込んでいることから、債務超過額の縮減に向けた取組みを行う。

③繰越欠損金の適正な処理等

- ・共有建造業務の経営改善のため、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減する。
- ・「見直し方針」において、重点集中改革期間中に債務超過の大半を解消し、その後速やかに債務超過から脱するこ

ととしており、当該方針の着実かつ計画的な実施及び事業金利体系の見直し等により、平成 19 年度における繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行い、債務超過額の縮減を進める。

(4) 既に廃止された改造融資業務等の適正な処理

既に廃止された改造融資業務について、債権の管理及び平成 19 年度に回収予定の貸付金等の回収を適切に行う。

(5) 造船業構造転換業務

特定船舶製造事業者に対して請負契約状況等月例報告書の提出を求め、納付金の徴収に係る捕捉率 100%を維持する。

(6) 内航海運活性化融資業務

内航海運活性化融資業務について、平成 19 年度に実施される新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

4. 短期借入金の限度額

平成 19 年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、110,000 百万円とする。

5. 剰余金の使途

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

6. その他業務運営に関する重要事項

(1) 人事に関する計画

1. (1) ②参照

(2) 契約に関する計画

平成 19 年度における鉄道建設工事の発注にあたっては、引き続き中小企業者の受注機会の確保を図る。

平成19年度計画〔鉄道建設業務〕

別表

線名	工事区間	線路延長	工事種別	鉄道事業者又は軌道経営者名	備考
① 新幹線		km			
北海道新幹線	新青森・新函館間	149	新線建設	北海道旅客鉄道(株)	地元調整が整い次第、所要の認可等の手続きを経て建設に着手
東北新幹線	八戸・新青森間	82	新線建設	東日本旅客鉄道(株)	
北陸新幹線	長野・金沢間	228	新線建設	東日本旅客鉄道(株) 西日本旅客鉄道(株)	
	福井駅部	1	新線建設	西日本旅客鉄道(株)	
九州新幹線	博多・新八代間	130	新線建設	九州旅客鉄道(株)	
	武雄温泉・諫早間	—	新線建設	九州旅客鉄道(株)	
② 民鉄線					
小田原線(2)	東北沢・和泉多摩川間	10	大改良	小田急電鉄(株)	平成16年2月開業
西武池袋線	練馬・石神井公園	4	大改良	西武鉄道(株)	
みなとみらい21線	横浜・「元町・中華街」間	4	新線建設	横浜高速鉄道(株)	
③ 都市鉄道線					
常磐新線	秋葉原・つくば間	58	新線建設	首都圏新都市鉄道(株)	平成17年8月開業
④ 都市鉄道利便増進事業					
相鉄・JR直通線	西谷・横浜羽沢間	3	新線建設	相模鉄道(株)	※速達性向上計画認定申請中
相鉄・東急直通線	横浜羽沢・日吉間	10	新線建設	相模鉄道(株) 東京急行電鉄(株)	

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成19年度)
【建設勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	88,365
地方公共団体建設費負担金	87,900
地方公共団体建設費補助金	465
借入金等	259,560
財政融資資金借入金	56,600
民間借入金	108,660
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	94,300
業務収入	185,558
受託収入	39,062
業務外収入	1,691
他勘定より受入	149,160
計	723,397
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	271,359
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	32,637
借入金等償還	325,614
支払利息	51,483
一般管理費	6,528
人件費	21,503
業務外支出	6,293
他勘定へ繰入	7,980
計	723,397

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	282,075
経常費用	234,989
鉄道建設業務費	200,091
受託経費	33,746
一般管理費	994
減価償却費	158
財務費用	46,917
雑損	169
収益の部	283,135
鉄道建設業務収入	169,356
鉄道建設事業費補助金収入	100
鉄道建設事業費利子補給金収入	747
受託収入	33,746
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	54,186
財務収益	24,300
雑益	700
純利益	1,060
目的積立金取崩額	0
総利益	1,060

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	740,939
業務活動による支出	398,575
投資活動による支出	1,038
財務活動による支出	325,614
翌年度への繰越金	15,712
資金収入	740,939
業務活動による収入	465,565
受託収入	39,062
その他の収入	426,503
投資活動による収入	1,173
財務活動による収入	259,560
前年度よりの繰越金	14,641

[人件費の見積もり] 15,949百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成19年度)
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	19
国庫補助金等	4,101
国庫補助金	50
政府出資金	4,051
借入金等	63,240
財政融資資金借入金	18,100
民間借入金	5,140
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	40,000
業務収入	48,398
受託収入	3
業務外収入	620
計	116,381
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	26,617
受託経費	
海事業務関係経費	3
借入金等償還	83,418
支払利息	4,433
一般管理費	201
人件費	782
業務外支出	167
計	115,622

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	32,396
経常費用	27,828
海事業務費	26,834
受託経費	3
一般管理費	989
減価償却費	2
財務費用	4,568
収益の部	32,892
運営費交付金収益	19
海事業務収入	31,761
受託収入	3
補助金等収益	50
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	17
雑益	666
臨時利益	375
純利益	496
目的積立金取崩額	0
総利益	496

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	118,358
業務活動による支出	32,222
投資活動による支出	3
財務活動による支出	83,418
翌年度への繰越金	2,715
資金収入	118,358
業務活動による収入	48,776
運営費交付金による収入	19
受託収入	3
補助金等による収入	50
その他の収入	48,704
財務活動による収入	67,291
前年度よりの繰越金	2,291

[人件費の見積もり] 655百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成19年度)
【基礎的研究等勘定】

予算 (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	404
借入金等	
民間借入金	53,000
業務収入	53,712
計	107,116
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	53,450
借入金等償還	52,994
支払利息	474
一般管理費	41
人件費	118
業務外支出	40
計	107,116

[人件費の見積もり] 102百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	1,115
経常費用	608
基礎的研究等業務費	441
一般管理費	167
財務費用	507
借入金利息	474
借入金取扱諸費	33
収益の部	1,115
運営費交付金収益	404
基礎的研究等業務収入	711
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
純利益	0
目的積立金取崩額	0
総利益	0

資金計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	107,561
業務活動による支出	54,122
財務活動による支出	52,994
翌年度への繰越金	445
資金収入	107,561
業務活動による収入	54,116
運営費交付金による収入	404
その他の収入	53,712
財務活動による収入	53,000
前年度よりの繰越金	445

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成19年度)
【助成勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	315
国庫補助金等	107,150
国庫補助金	106,407
政府補給金	743
借入金等	
民間借入金	86,000
業務収入	672,614
業務外収入	32
他勘定より受入	7,980
計	874,091
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	31,393
借入金等償還	419,369
支払利息	106,188
一般管理費	245
人件費	642
業務外支出	32
他勘定へ繰入	316,232
計	874,101

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	814,575
経常費用	599,732
鉄道助成業務費	598,840
一般管理費	890
減価償却費	2
財務費用	214,841
雑損	2
収益の部	770,315
運営費交付金収益	324
鉄道助成業務収入	662,807
補助金等収益	107,150
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	30
雑益	3
純利益	△ 44,260
目的積立金取崩額	0
総利益	△ 44,260

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	874,574
業務活動による支出	398,505
投資活動による支出	2
財務活動による支出	475,682
翌年度への繰越金	385
資金収入	874,574
業務活動による収入	788,094
運営費交付金による収入	315
補助金等による収入	107,150
その他の収入	680,629
財務活動による収入	86,000
前年度よりの繰越金	480

[人件費の見積もり] 514百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成19年度)
【特例業務勘定】

予算 (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
業務収入	328,974
業務外収入	12,746
他勘定より受入	167,072
計	508,792
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	290,208
一般管理費	3,091
人件費	586
業務外支出	10
計	293,895

[人件費の見積もり] 459百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	92,663
経常費用	92,663
特例業務費	89,174
一般管理費	3,466
減価償却費	23
収益の部	452,475
特例業務収入	328,974
財務収益	123,222
雑益	279
純利益	359,812
目的積立金取崩額	0
総利益	359,812

資金計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	1,728,112
業務活動による支出	293,825
投資活動による支出	70
翌年度への繰越金	1,434,217
資金収入	1,728,112
業務活動による収入	452,479
投資活動による収入	56,313
前年度よりの繰越金	1,219,320

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

極めて順調	順 調	概ね順調	要努力	評価理由
	○			各項目の合計点数＝173 項目数（52）×3＝156 下記公式＝111％

＜記入要領＞・個別項目の認定結果をもとに、以下の判断基準により、それぞれの欄に○を記入する。

- ・（各項目の合計点数）／（項目数に3を乗じた数）が120％以上である場合には、「極めて順調」とする。
- ・（各項目の合計点数）／（項目数に3を乗じた数）が100％以上120％未満である場合には、「順調」とする。
- ・（各項目の合計点数）／（項目数に3を乗じた数）が80％以上100％未満である場合には、「概ね順調」とする。
- ・（各項目の合計点数）／（項目数に3を乗じた数）が80％未満である場合には、「要努力」とする。

但し、評価の境界値に近接している場合であって、法人の主要な業務の実績に鑑み、上位又は下位のランクに評価を変更すべき特段の事情がある場合には、理由を明記した上で変更することができる。

総 合 評 価

（法人の業務の実績） 総合的には順調な実績を上げている。その中には以下のような優れた取組みが見られ、高く評価できる。 ① 山岳トンネルに係る新工法の開発・採用に代表されるように優れた技術開発力やこれまで蓄積してきた技術の活用により、多くの新規技術開発を達成し、それがコスト縮減や工期短縮の数値的な実績にも反映され、対国民サービスを向上させたこと。また、学会の表彰を受賞するなど外部からも高い評価を獲得していること。 ② 建造・計画段階での技術支援によって優れた環境効果を持つSES貨物船の建造・就航に道を拓いたこと。 ③ 鉄道建設用地の取得において難航補償案件を解決して九州新幹線のトンネル区間の用地買収を完了するなど年度計画の2倍に近い用地を取得したこと。また、土地処分について、関係者との粘り強い調整により達成したこと。 ④ 速達性向上計画の認定を受けた都市鉄道利便増進事業にリスクを負いつつ積極的に取り組んだこと。また、受託工事に係る契約目標件数を大幅に超過する件数の工事を受託したこと。 ⑤ 世界をリードするわが国の鉄道技術の推進役として、信号案件の国際標準会議で日本の規格内容を承認させるとともに、単に技術を維持するだけでなく、研究、技術開発を通じて高度な人材育成を実施していること。 ⑥ 他業種や類似工事との比較で事故発生率が著しく低いなど、安全性に関する高い意識を持って、施策に取り組んでいること。
--

- ⑦ J R株式の処分について、処分方法に関する創意工夫の結果、収入を最大化したこと。
- ⑧ 複数の格付機関から高い評価を得るなどして柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの抑制に成果を上げたこと。また、未収金の発生率、未収金残高ともに目標を大幅に超過する実績をあげたこと。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

- ①次期中期目標の設定に際しては、現行の中期目標として設定した内容の妥当性（例 技術支援件数の水準）等について量的、質的な観点から事後評価を行い、その結果を踏まえ、十分に見直されたい。
- ②経営努力の成果を明確にする観点から、目的積立金の計上を目指した取組について説明に努められたい。

（その他推奨事例等）