債 券 内 容 説 明 書
平成 23 年 9 月 14 日現在

鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券

法人情報の部

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構

１．本「債券内容説明書法人情報の部」（以下「本説明書法人情報の部」という。）は、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。）第 19 条に基づき、国土交通大臣の認可を受けて発行される債券（以下「本債券」という。）の発行者である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。）の経理の状況その他事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項を平成 23 年９月 14 日時点以前の情報に基づき記載しています。なお、当機構の財務諸表につきましては、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/01Organization/Organization-Index.html#p5）をご参照ください。

２．本債券は政府保証の付されていない公募債券です。

３．当機構は、本債券を発行する都度、「債券内容説明書証券情報の部」（以下「本説明書証券情報の部」といい、本説明書法人情報の部とあわせて、以下「本説明書」という。）を作成する予定です。本説明書証券情報の部には、該当する公募債券に関する詳細が記載されます。公募債券への投資判断にあたっては、本説明書証券情報の部も併せてご覧ください。

４．本債券については、金融商品取引法（昭和 23 年４月 13 日法律第 25 号）第３条により同法第２章の規定が適用されず、従って、その募集について同法第４条第１項の規定による届出は行われておりません。本説明書は、本債券に対する投資家の投資判断に資するために、当機構の事業等について、並びに当機構の前身である日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）及び運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）に関してそれぞれ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）及び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。）の規定等に基づき作成された財務諸表、附属明細書、事業報告書等の既存の開示資料を抜粋又は要約して当機構が任意に作成したものであり、金融商品取引法第 13 条第１項に基づく目論見書ではありません。また、本説明書法人情報の部中の財務諸表については、金融商品取引法第 193 条の２に規定される監査証明は受けておりません。
　なお、その他本債券の詳細については、発行要項を併せてご覧下さい。

５．当機構の財務諸表は、「中央省庁等改革基本法」（平成 10 年６月 12 日法律第 103 号）第 38 条第３号及び「独立行政法人通則法」（平成 11 年７月 16 日法律第 103 号。以下「通則法」という。）第 37 条により原則として企業会計原則に基づき処理されるとともに、「独立行政法人会計基準」、「独立行政法人会計基準注解」（平成 12 年２月 16 日独立行政法人会計基準研究会）、機構法、国土交通大臣の認可を受けて定めた「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書」及び同大臣への届出が義務付けられている「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」等に準拠して作成されます。
　また、当機構の財務諸表は、通則法第 38 条第１項及び第２項により、毎事業年度の終了後３月以内に、監事及び会計監査人の意見を付した財務諸表を国土交通大臣に提出してその承認を受けなければならないとされております。

６．当機構は、特殊法人等改革基本法（平成 13 年６月 21 日法律第 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、機構の成立の時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。

本説明書に関する連絡場所
　横浜市中区本町六丁目 50 番地１　横浜アイランドタワー
　　独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　経理資金部資金企画課　　電話番号　045（222）9040

目　　次

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……1
２．沿革……5
３．事業の内容……6
４．新幹線建設について……28
５．民鉄線事業について……31
６．鉄道建設業務等の概要について……34
７．資金調達の概要……40
８．国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金……43
９．行政改革関連事項について……44
10．関係会社の状況……55
11．役職員数の状況……55

第２　事業の状況

１．業績等の概要……56
２．対処すべき課題……66
３．事業等のリスク……72
４．経営上の重要な契約等……73
５．財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析……73
６．研究開発活動……74

第３　設備の状況

１．設備投資等の概要……80
２．主要な設備の状況……80
３．設備の新設、除却等の計画……80

第４　法人の状況

１．資本金残高の推移……81
２．役員の状況……82
３．コーポレート・ガバナンスの状況……83

第５　経理の状況

１．財務諸表の作成方法について……86
２．当機構の財務について……86
３．監査証明について……86
４．財務諸表（企業会計原則準拠）等について……87

第６　法人の参考情報

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第２期中期目標……88
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第２期中期計画……95
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成 23 年度計画……111

注１：本説明書法人情報の部中の数値は特に他の記載がない限り、平成 23 年９月 14 日現在のものです。

注２：本説明書法人情報の部中の表は計数が四捨五入されているため、合計は計数の総和と必ずしも一致しないことがあります。なお、決算関連数値については単位未満切り捨てにて表記しています。

注３：当機構の事業年度は、通則法第 36 条により毎年４月１日に始まり、翌年３月 31 日に終わるものとされておりますが、同条第２項により最初の年度は当該規定にかかわらず、その成立した日に始まり、翌年の３月 31 日に終わるものとされています。また、当機構の財務諸表は、通則法第 38 条第１項及び第２項により、毎事業年度の終了後３月以内に、監事及び会計監査人の意見を付した財務諸表を国土交通大臣に提出してその承認を受けなければならないとされております。

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 18 年度から平成 22 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。

○法人単位

（単位：百万円）

	平成 18 年度		平成 19 年度		平成 20 年度	
	法人個別	連結	法人個別	連結	法人個別	連結
経常収益	1,431,756	1,465,963	1,371,257	1,371,375	884,283	884,430
経常利益又は経常損失（△）　*1	240,125	243,960	460,110	460,131	△31,906	△31,772
当期総利益	242,331	247,915	460,247	460,234	13,883	13,993
資本金　*5	82,601	82,601	86,652	86,652	94,603	94,603
純資産額　*3	1,863,874	1,875,533	2,327,171	2,338,816	2,300,818	2,312,573
総資産額	13,092,860	13,111,384	12,997,997	13,009,643	12,787,006	12,798,766
自己資本比率　*4	14.2%	14.3%	17.9%	17.9%	17.9%	18.0%

（単位：百万円）

	平成21年度（注）	平成22年度（注）
経常収益	873,536	959,520
経常利益又は経常損失（△）　*1	51,903	107,895
当期総利益	93,972	159,659
資本金　*5	119,603	118,448
純資産額　*3	2,370,288	2,649,138
総資産額	12,685,218	12,396,953
自己資本比率　*4	18.6%	21.3%

（注）連結の対象であった特定関連会社を平成 21 年度に清算したため、平成 21 年度以降は連結財務諸表は作成していません。

①建設勘定

（単位：百万円）

		平成18年度	平成19年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
経常収益		262,913	263,122	243,877	248,610	344,863
経常利益	*1	1,064	919	1,267	920	2,330
当期総利益		1,410	848	1,264	937	2,041
資本金	*2	56,169	56,169	56,169	56,169	52,520
純資産額	*3	298,761	298,577	298,031	297,900	428,299
総資産額		6,517,017	6,634,850	6,853,633	7,143,287	7,251,308
自己資本比率	*4	4.5%	4.5%	4.3%	4.1%	5.9%

②海事勘定 (注)

（単位：百万円）

		平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
経常収益		41,486	34,099	28,495	27,146	27,010
うち補助金等収益		50	50	80	－	－
経常利益又は経常損失（△）		5,405	909	1,575	△5,483	586
当期総利益又は当期総損失（△）		7,265	1,117	1,593	△5,390	1,596
資本金	*5	26,265	30,316	38,267	63,267	65,767
純資産額	*3	△20,871	△15,672	△6,127	13,457	17,360
総資産額		273,906	244,997	241,409	239,169	233,392
自己資本比率	*4	―	―	―	5.6%	7.4%

（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。

③基礎的研究等勘定

（単位：百万円）

		平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
経常収益		939	1,133	948	986	652
経常利益又は経常損失（△）	*1	△19	△209	26	116	106
当期総利益又は当期総損失（△）		△19	△209	26	116	106
資本金	*2	66	66	66	66	66
純資産額	*3	263	53	45	162	268
総資産額		53,435	53,295	53,169	62,838	54,371
自己資本比率	*4	0.4%	0.1%	0.0%	0.2%	0.4%

④助成勘定

（単位：百万円）

		平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
経常収益		793,622	778,486	747,163	748,170	684,465
うち補助金等収益		118,035	115,801	118,612	144,948	127,395
経常利益又は経常損失（△）	*1	△42,976	△43,654	△46,309	△48,398	△51,041
当期総利益又は当期総損失（△）		△42,976	△43,654	19	8	8
資本金	*2	100	100	100	100	94
純資産額	*3	743,703	700,049	653,728	605,327	554,280
総資産額		5,027,744	4,590,778	4,166,727	3,749,274	3,360,288
自己資本比率	*4	14.7%	15.2%	15.6%	16.1%	16.4%

⑤特例業務勘定（注１）

（単位：百万円）

		平成18年度		平成19年度		平成20年度	
		法人個別	連結	法人個別	連結	法人個別	連結
経常収益		603,303	637,526	555,268	555,394	129,490	129,637
経常利益	*1	276,652	280,487	502,145	502,166	11,536	11,669
当期総利益		276,652	282,236	502,145	502,131	10,981	11,091
純資産額	*3	842,016	853,675	1,344,162	1,355,807	1,355,143	1,366,898
総資産額		3,314,077	3,332,603	3,503,392	3,515,041	3,431,651	3,443,411
自己資本比率	*4	－	－	－	－	－	－

（単位：百万円）

		平成 21 年度（注２）	平成 22 年度（注２）
経常収益		140,902	185,048
経常利益	*1	104,749	155,913
当期総利益		98,301	155,907
純資産額	*3	1,453,445	1,648,939
総資産額		3,381,006	3,313,331
自己資本比率	*4	－	－

（注１）本勘定に資本金は存在しません。

（注２）連結の対象であった特定関連会社を平成 21 年度に清算したため、平成 21 年度以降は連結財務諸表は作成していません。

〔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＝（純資産合計／負債・純資産合計）×100

＊ ５：資本金＝政府出資金＋日本政策投資銀行出資金

２．沿革

年　月	事　　項
	運輸施設整備事業団
	日本鉄道建設公団
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
昭和34年 6月	国内旅客船公団設立
昭和36年 4月	国内旅客船公団が、特定船舶整備公団と改称
昭和39年 3月	日本鉄道建設公団設立
昭和41年12月	特定船舶整備公団が、船舶整備公団と改称
昭和45年 5月	日本鉄道建設公団に、新幹線鉄道の建設業務追加
同年 7月	本州四国連絡橋公団の設立に伴い、本四淡路線及び本四備讃線の調査業務移管
昭和47年 6月	日本鉄道建設公団に、民鉄線の建設及び大改良業務を追加
昭和53年12月	特定船舶製造業安定事業協会設立
昭和57年11月	上越新幹線（大宮・新潟間）開業
昭和62年 4月	国鉄改革に伴い、国鉄分割民営化（ＪＲグループ設立）
	日本国有鉄道清算事業団設立
	新幹線鉄道保有機構設立
同年 9月	新幹線鉄道の建設事業を日本鉄道建設公団が承継
昭和63年 3月	津軽海峡線（青函トンネル）開業
平成元年 7月	特定船舶製造業安定事業協会が、造船業基盤整備事業協会と改称
平成 3年10月	新幹線鉄道保有機構の業務を引き継ぎ、鉄道整備基金設立
平成 9年10月	鉄道整備基金と船舶整備公団が統合し、運輸施設整備事業団設立
	北陸新幹線（高崎・長野間）開業
平成10年10月	解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を、日本鉄道建設公団が承継
	国鉄清算事業本部を設置
平成13年 3月	解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を、 運輸施設整備事業団が承継
同年12月	特殊法人等整理合理化計画により、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、 独立行政法人となることが閣議決定
平成14年12月	東北新幹線（盛岡・八戸間）開業
平成15年10月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）設立
平成16年 3月	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）開業
平成22年12月	東北新幹線（八戸・新青森間）開業
平成23年 3月	九州新幹線（博多・新八代間）開業

３．事業の内容

（１）設立の経緯及び目的

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 日付けで旧日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）と旧運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）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、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、旧鉄道整備基金（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。）と旧船舶整備公団（昭和 34 年６月旧国内旅客船公団として設立。その後、旧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 1,184 億 4,898 万 3,201 円（平成 23 年３月 31 日現在）であり、1,174 億 4,898 万 3,201 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	52,520
海事勘定（注１）	65,767
基礎的研究等勘定	66
助成勘定	94
特例業務勘定（注２）	－
資本合計	118,448

（注１）海事勘定の 657 億 67 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。

（注２）特例業務勘定に資本金は存在しません。

（3）組織図（平成 23 年9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、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

当機構は、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、あらかじめ独立行政法人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 20 年４月１日から平成 25 年３月 31 日までの５年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、あらかじめ独立行政法人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独立行政法人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、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、独立行政法人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。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、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その組織及び業務の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、所要の措置を講ずるものとされております。

（５）財務及び会計について

①財務諸表

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、独立行政法人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、または、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。また、同条第２項により、国土交通大臣は認可をしようとするときは、あらかじめ独立行政法人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、独立行政法人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）独立行政法人通則法の一部改正の動向について

独立行政法人通則法の一部を改正する法律案が、平成 22 年２月９日に閣議決定され、国会の審議を経て、同年５月 28 日に公布されました。

なお、法律案の詳細につきましては、下記のホームページ等をご参照ください。

総務省ホームページ

（http://www.soumu.go.jp/menu_hourei/k_houan.html）

（７）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 13 条の規定により、①「鉄道建設業務」、②「船舶共有建造業務」、③「高度船舶技術実用化助成業務」、④「基礎的研究等業務」、⑤「鉄道助成業務」及び⑥「国鉄清算業務」から構成されています。

①鉄道建設業務

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

当機構の鉄道建設等の業務は、新幹線鉄道、幹線鉄道、都市鉄道、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。

(ｱ) 新幹線鉄道

新幹線鉄道は、旧国鉄による東海道新幹線、山陽新幹線の建設以降、昭和 45 年に成立した全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号。以下「全幹法」という。）に基づき、建設を進めています。

昭和 48 年に全幹法に基づき北海道新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間）、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の５路線が整備計画に定められました。このうち、北海道及び北陸新幹線については当機構の前身である旧公団が、他の３路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間））は旧国鉄が建設主体となりました。その後、昭和 62 年の国鉄分割・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、旧国鉄が建設主体とされていた九州新幹線、東北新幹線の建設に係る業務を、旧公団が引き継ぎ、整備新幹線の建設を一元的に行うこととなりました。

整備新幹線の建設については、政府・与党における検討結果に基づき、順次その取扱いが定められてきました。これまでに開業した整備新幹線は、平成９年 10 月の北陸新幹線（高崎・長野間）、平成 14 年 12 月の東北新幹線（盛岡・八戸間）、平成 16 年３月の九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）、平成 22 年 12 月の東北新幹線（八戸・新青森）及び平成 23 年３月の九州新幹線（博多・新八代間）となっています。

現在、全幹法に基づき工事実施計画の認可を受けた北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）、北陸新幹線（長野・金沢間）、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）の建設を進めています。

整備新幹線の施設は、機構法及び同法施行令に基づいて当機構が保有し、営業主体であるＪＲ旅客会社へ貸し付けることとなっています。貸付料は、営業主体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。

現在の建設財源のスキームは、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。

当機構では上記の新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設及び貸し付けを行う他、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（仮称）・札幌	212km	未着工
	新青森・新函館（仮称）	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	平成22年12月開業
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	平成21年３月完成
	金沢・大阪	253km	未着工
九州新幹線	博多・新八代	130km	平成23年３月開業
	新八代・鹿児島中央	127km	平成16年３月開業
	鳥栖・武雄温泉	51km	未着工
	武雄温泉・諫早	45km	建設中
	諫早・長崎	21km	未着工
計	完成	554km	
	建設中	422km	
	未着工区間	537km	
合　計		1,512km	駅間距離

（注）単位未満四捨五入のため、計及び合計は必ずしも一致しません。

＜新線等調査＞

線　　名	調　　査　　概　　要
中央新幹線の調査等	大深度地下利用に関する調査等

＜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、地方開発線及び地方幹線、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（ＣＤ線）として建設していたもので、現在は当機構が貸付事業等を行っています。これは、昭和30年代の旧国鉄が、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。当機構が現在保有している線区については全てＪＲ本州３社へ貸し付けられていますが、根岸線の一部区間については貸付終了に伴い、桜木町・磯子間が平成21年７月に、磯子・洋光台間が平成22年３月に東日本旅客鉄道株式会社へ譲渡されました。

（ⅱ）地方開発線及び地方幹線

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（ＡＢ線）として建設していたもので、昭和55年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和55年法律第111号）により一時中断しましたが、その後、日本国有鉄道改革法等施行法（昭和61年法第93号）により、第３セクターが事業主体となり、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。

なお、昭和45年８月に開業した鹿島線については、例外的に建設資金として有償資金を投入して建設したこと等から、有償貸付線として主要幹線及び大都市交通線と同様に当機構の貸付事業等の対象となりましたが、平成22年８月の貸付終了に伴って東日本旅客鉄道株式会社に譲渡されています。

（ⅲ）主要幹線鉄道線

大都市圏と地方の中核都市とを連絡する中距離連絡鉄道として新幹線鉄道と直接又は間接に接続する高速性等を有した旅客輸送経路及び長距離貨物輸送のための鉄道と位置づけられているもので、幹線鉄道の高速化を目的とした無利子貸付制度が適用されています。これに該当する線区として田沢湖線、奥羽線、東海道線（貨物）、智頭線等があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されています。

(ｳ) 都市鉄道

都市鉄道は、大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）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付けられています。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）、西武池袋線の２線です。

＜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、国土交通大臣に事業認定申請を行い、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及びつくばエクスプレス線等があります。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。

これら民鉄線及び都市鉄道線は、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、当機構の高度な技術力による建設費縮減のメリットのほか、自社で建設期間中に必要となる建設技術者を確保しなければならない問題や新たに技術者を確保した場合の完成後の技術者超過の問題が解消できること、当該建設費等については鉄道施設を譲り受けた後、長期割賦で返済できることから、当機構工事は積極的に活用されています。

(ｴ) 都市鉄道利便増進事業

平成 17 年８月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結果、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、整備することとなりました。この事業に要する資金については、国が３分の１、地方公共団体が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月に整備構想及び営業構想が認定され、平成 18 年 11 月に速達性向上計画の認定を相模鉄道と連名で受けて事業に着手しています。その後、平成 21 年 10 月に第一次分割工事施行の認可を受けて、工事を進めています。

（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東横線日吉駅までの約 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月に整備構想及び営業構想が認定され、平成 19 年４月に速達性向上計画の認定を相模鉄道及び東京急行電鉄と連名で受けて事業に着手しています。

なお、この速達性向上計画の認定をもって、鉄道事業法における事業許可を受けたものとみなされます。

＜資金の内訳＞

国（補助金）	地方公共団体（補助金）	整備主体（借入金等）
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、その一部には青函トンネル（延長約54km）が含まれています。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建設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、北海道旅客鉄道株式会社が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）	北海道旅客鉄道株式会社負担金
２／３	１／３

(ｶ) 受託事業

受託事業は、地方公共団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。平成 23 年度の受託工事としては山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線の２線及びつくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事を建設中です。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成 22 年度は、小田急多摩線延伸、地下鉄７号線延伸線等の調査を実施しました。

このように当機構が技術面での支援機関として調査等も含めて委託されている状況は､各鉄道事業者が建設に係る事業よりもむしろ施設の維持管理に係る事業が主体となっていること、さらには、新線建設期間中に必要となる建設技術者を新たに確保するよりも、現在、全国をカバーする唯一の公的鉄道技術集団として、高度な技術力を有する当機構を活用する方が経済的であると考えているためだと思慮されます。なお、建設工事の財源は、全額委託者からの資金を充当し、完成後は鉄道施設を引き渡すこととなっています。

＜受託工事＞

受託件名	委託者	受託内容	備考
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	
仙台市高速鉄道東西線	仙台市	新線建設	
ＴＸ線設備増強工事	首都圏新都市鉄道株式会社	秋葉原駅出入口等増設	

＜受託調査（平成 22 年度の主な実績）＞

受託件名	委託者	受託内容	備考
地下鉄７号線延伸線調査	さいたま市	鉄道整備に係る基礎調査	
小田急多摩線延伸線調査	小田急多摩線延伸検討会	鉄道整備に係る基礎調査	
新空港線「蒲蒲線」調査	大田区	鉄道整備に係る基礎調査	
都市鉄道整備調査	（財）運輸政策研究機構	鉄道整備に係る基礎調査	
都市鉄道整備調査（２）	（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等調査	北九州市	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。

(ｱ) 物流効率化等対策：船舶の大型化あるいは荷役、運航の効率化等を図ることができる船舶の建造を行うこと

(ｲ) 環境対策：近年、道路混雑の緩和、CO_2排出量の削減等の面からモーダルシフト（トラックから船舶・鉄道への転換）等の環境対策の推進を図ることができる船舶建造を行うこと

(ｳ) 少子高齢化対策：高齢化社会の急速な進展に対応するため、バリアフリー化した船舶の建造を行うこと

(ｴ) 離島航路に就航する船舶：離島住民の生活に不可欠な交通手段として安全かつ確実な輸送サービスを行う船舶の建造を行うこと

更に平成 16 年 12 月に国土交通省及び当機構において策定した「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（参考１）に基づき、平成 17 年度より貨物船については土・砂利・石材専用船を、旅客船については遊覧専用船を共有建造の対象外とし、共有建造の対象を政策的意義の高いものに重点化しました。

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に使用させ、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（これに附帯する業務を含む。）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）

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
旅客船使用料	10,982	8,953	6,489	5,803	5,415
貨物船使用料	24,476	21,504	19,968	20,118	20,501
係留船使用料	0	0	0	0	0
合　計	35,458	30,457	26,458	25,922	25,916

（参考１）「内航海運効率化のための船舶勘定見直し方針」策定時資料

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に対象を限定することとし、旅客船についても、フェリーの原則建造廃止等により対象を絞り込むこととする。さらに中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率の見直しを行う。

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

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

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

(2) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策

未収発生の防止、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ケの判断に際しての審査の委託等

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

(3) 組織改革及び一般管理費削減等

共有建造業務及び技術支援業務の遂行体制の簡素合理化及び業務コストの抑制を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、重点集中改革期間中に累計で８億円の一般管理費削減（平成１９年度末において期間前年度より１割減、期間末において期間前年度より２割減）を見込む。

①船舶勘定関係の技術支援部、海上交通支援部及び特別管理部の３部を再編、合わせて、船舶勘定の職員数（現在７１名）を早期に５０名台にまで抑制

②役員報酬の削減とともに、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減

(4) 財政・金融上の措置

国土交通省は、共有建造制度を通じた内航海運効率化を実現するため、以下の措置を責任を持って実施する。

①共有建造業務の遂行に必要な財政融資資金の借入れを要求する。

②スーパーエコシップ普及促進のための支援原資として、重点集中改革期間中は毎年一般会計出資金４０億円を要求する。

(5) 追加的な方策

今後の内航海運政策の展開を幅広い視点から点検し、機構の政策関与のあり方、累積欠損の解消に向けた追加的な方策等について、平成１７年度に必要な検討を行い、緊急に講ずべき施策に関しては平成１８年度に実施を図る。

３．重点集中改革期間中の姿

共有建造事業量については近年低水準で推移してきたが、今後、平成３年～６年前後にかけて建造された船舶の

大量更新時期を迎えるため、相当程度の代替建造需要が見込まれる。また、国土交通省においては、内航海運の活性化、代替建造の促進等のための施策を講ずることとしており、特に、スーパーエコシップについてはその普及促進のための支援や船員制度・検査制度に係る環境整備を今後進めていくこととしていることから、これらによる建造促進効果が期待される。

上記を踏まえつつ、具体的な事業量については、国土交通省において、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。

（別添）「内航海運効率化のための船舶勘定見直し方針」策定時資料

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をおいて、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」策定時資料

（表２）「内航海運効率化のための船舶勘定見直し方針」策定時資料

（参考２）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 22 年度末では約 157 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（注2）	貸付金利息	売却代金未収等	計	対前年度増減（△）額
平成18年度	（　526）	16,019	22,045	0	111	38,175	△8,131
平成19年度	（　580）	14,792	15,836	0	40	30,668	△7,507
平成20年度	（　605）	13,286	13,013	0	40	26,339	△4,329
平成21年度	（　636）	7,059	11,785	0	147	18,991	△7,348
平成22年度	（　596）	6,684	8,868	0	178	15,730	△3,261

（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、近海船及び係留船を含みます。

（注３）会計処理上の期日未到来未収金を含まないため、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（注1）	合計
		内航船	近海船	係留船		
平成18年度	2,133	4,040	－	－	43	6,216
平成19年度	1,352	3,806	－	－	97	5,255
平成20年度	894	176	－	－	156	1,226
平成21年度	6,089	－	－	－	－	6,089
平成22年度	201	1,859	20	－	－	2,080
合計	10,669	9,881	20	－	296	20,866

（注１）貸付金等には、貸付金利息及び求償権等を含みます。

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。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。また、平成 20 年４月には、共有船舶の債権管理等を行う特別管理部を共有船舶管理部に名称変更した上で、債権管理の効率化・合理化を図るため、同部の特別管理企画課及び共有業務課（管理統括業務及び正常債権管理業務）を統合し、新たに管理課を設置しました。業務課（未収金債権管理業務）についても、業務内容に応じた組織名とするため、特別管理課へ名称変更しました。さらに、平成 22 年４月に、中長期的視点に立った経営方針の策定、経営改善に資する共有建造制度の改善の実施、市場の変化に対応した営業方針、債権回収方針の策定等を行う組織として、新たに経営企画課を設置しました。

②計画的な未収金回収対策

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

(ｱ) リスケジュール計画の策定

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

(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。

(ｳ) その他の未収事業者の取り扱い

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

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

(ｴ) 未収金回収努力の継続

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

・事業者に対して、電話、面談等による督促、未収原因の把握、財務状況・資産状況等の調査、管理費等のコスト削減指導、抵当権設定等の担保措置を行う。

・用船者や荷主に対して、用船料・運賃の引き上げ要請、用船料債権の差押え、売船予告、破産申立予告等を行う。

・関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告、破産申立予告等を行う。

３．未収金管理体制の強化についての進捗状況

①未収金は、各種対策の結果、平成 11 年度をピークに年度毎の増加額自体は減少傾向に転じ、平成 17 年度以降未収金残高は対前年度を下回り、平成 22 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。

③高度船舶技術実用化助成業務

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ほか運営費交付金の運用益です。

なお、実用化実施者等から助成対象事業の成果の利用等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＞

④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。

⑤鉄道助成業務

当機構は、国の一般会計からの補助金とＪＲ本州３社からの既設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

既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより、利用者の利便の増進に資する事業、大都市交通の大きな担い手である地下鉄の建設・改良を推進するとともに、貨物専用線の旅客線化や都市開発と一体的に行う鉄道駅の総合改善事業等による都市機能の向上・活性化等を推進するため、これらの事業に対して助成を行っています。

（ⅱ）主要幹線鉄道等整備助成

在来幹線鉄道を改良し高速化することにより、新幹線とのアクセス性の向上等を図るとともに、広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成を促進するため、また、環境にやさしい鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進するため、これらの事業に対して助成を行っています。

（ⅲ）鉄道技術開発推進助成

一般鉄道の新技術、安全対策、環境対策に係る技術開発を促進し技術水準の向上を図るため、これらの事業に対して助成を行っています。

（ⅳ）安全・防災対策助成

地震などの自然災害や劣化等による鉄道施設への被害の未然・拡大防止としての安全対策事業や踏切道における事故防止と道路交通の円滑化に必要な踏切保安設備の整備により、安全かつ安定的な鉄道輸送サービスを提供し、安心できる生活環境を維持するため、これらの事業に対して助成を行っています。

（ｖ）当機構の鉄道建設業務に対する整備新幹線鉄道建設助成

現在、全国新幹線鉄道整備法に基づき、整備新幹線の建設が推進されています。また、整備新幹線の未着工区間における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等事業を実施しています。助成勘定では、これらの事業を行う当機構の建設勘定に対し、既設４新幹線をＪＲ本州３社に譲渡した収入の一部を原資とする事業資金と、国からの補助金の繰り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

・ 既設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いました。（なお、当該事項に係る業務につきましては平成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 23 年３月末現在 278 百万円です。

・ 同様に新幹線譲渡収入を財源として、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業について、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。）及び旧公団（建設勘定）に対し、無利子貸付を行いました。（なお、当該事項に係る業務につきましては平成 19 年度までであり、その後新規貸付は行っておりません。）

平成 23 年３月末現在、東京メトロ向け貸付金残高は 6,222 百万円、旧公団（建設勘定）向け貸付金残高は 297,209 百万円です。（旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）

＜鉄道助成業務のスキーム＞

⑥国鉄清算業務

当機構は国鉄清算事業に係る業務に関し、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

上記のほか当機構は、以下の業務を行います。

・ 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関する法律第 1 条第 3 項の会社の株式処分を効果的に推進するため特に必要がある場合には、当該会社に対し、当該会社の事業の用に供する施設の整備その他当該会社の経営基盤の強化を図るために必要な資金の貸付けを行うこと。

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ＪＲ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換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旧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換金負担に係るＪＲ等（注１）の負担とされた額について、ＪＲ等と公団が折半すること等の修正を受けた後成立し、平成 10 年 10 月 22 日の同法の施行により、旧清算事業団は同日解散し、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ＪＲ株式の処分等の業務が、特例業務として引き継がれました。

これらの業務は、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。その後、当機構の設立に際して同業務は、当機構に承継されました。

機構発足時、特例業務勘定では、負債の額が資産の額を上回っており、欠損金が計上されていましたが、その後、資産売却の進展等により利益が生じた結果、資産の額は負債の額を大きく上回るようになり、多額の利益剰余金を保有することとなりました。これに関して、平成 22 年４月の行政刷新会議事業仕分けにおいて、当該利益剰余金については、国庫返納すべきである旨の評価がなされました。

その後、政府においては、当該利益剰余金の取扱いに関する検討が行われ、平成 22 年 12 月、国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣が次の事項等について合意しました。

・特例業務勘定の利益剰余金のうち１兆 2,000 億円の国庫納付
・ＪＲ三島・貨物会社に対する経営自立を図るための支援（注２）
・整備新幹線の着実な整備にかかる措置
・並行在来線の支援に係る措置

さらに、これらを実施するための法律が制定され、特例業務勘定の新たな業務として実施することとなりました。

○　「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」（平成 23 年５月２日法律第 42 号）

○　「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（平成 23 年６月 15 日法律第 66 号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。）

（ⅰ）北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受けるべきものとして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行並びに北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引き受けに要する費用に充てるための無利子の資金の貸付け

（ⅱ）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に対して、老朽化施設の更新等に係る無利子貸付及び助成金の交付

（ⅲ）北陸新幹線（高崎・長野間）の債務償還の費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

（ⅳ）並行在来線の貨物調整金に要する費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

（注１）「ＪＲ等」とは、ＪＲ７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（ＪＲバス東北、ＪＲバス関東、ＪＲ東海バス、西日本ＪＲバス、中国ＪＲバス）をいいます。

（注２）「ＪＲ三島」とは、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社をいい、「貨物会社」とは、日本貨物鉄道株式会社をいいます。

＜旧清算事業団の業務内容とその承継等の概要＞

（８）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ごとにそれぞれ異なっています。その概要は、それぞれ以下の通りです。

①建設勘定

新幹線以外の鉄道で有償資金により建設されたものについては、当該鉄道施設の建設、貸付及び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になりますが、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、当該事業者に使用・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のほか運営費交付金により助成金及び業務経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業務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

鉄道整備助成業務については、一般会計からの補助金等を財源としておりますが、国から受け入れる補助金等収入と鉄道事業者等へ交付する鉄道整備助成費が見合っており、損益が生じない構造となっています。

また、旧国鉄長期債務等の償還業務については、ＪＲ本州３社からの既設新幹線譲渡収入を財源として長期借入金等の償還を行っておりますが、過去においてその一部を活用して都市鉄道整備等の無利子貸付金の財源に充てておりました。この無利子貸付を実施していた間は、特例業務勘定に対する債務の元本償還が一時的に猶予される仕組みとなっており、この結果、ＪＲ本州３社から回収する回収元金と特例業務勘定へ支払う償還元金の残額が乖離し、これらの元金に係る利子の差が損失を発生させる主な要因となっています。

この損失については、独立行政法人会計基準等に基づき、平成 19 年度末積立金を第２期中期目標期間の目的積立金として整理するとともに、本積立金を取り崩す仕組みとなっています。これは、第１期中期目標期間中における利益剰余金の積立金の取り崩しと本質的な変更はありません。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。

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株式の資産処分収入及び国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金等の給付に要する費用を支払うスキームとなっています。

旧国鉄職員の年金等の支払のための引当金は適正に確保しており、また、債務等処理法の一部を改正する法律の施行に伴い実施する新たな鉄道関連施策については、今後の特例業務勘定の収入の範囲内で資金調達を行いながら実施することを予定しており、当機構の経営・財務状況に問題は生じないものと考えています。

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/)の“機構案内”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新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間（経由地：長野市付近・富山市付近・小浜市付近））、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の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（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間））は旧国鉄が建設主体となりました。その後、オイルショックや旧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、東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の建設主体が旧公団に引き継がれました。

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

岡・沼宮内間及び八戸・青森間は新幹線直通線（以下「ミニ新幹線」という。）（注２））、北陸新幹線（高崎・長野間（フル規格）、糸魚川・魚津間（新幹線鉄道規格新線（以下「スーパー特急」という。）（注３）、石動・金沢間（スーパー特急））及び九州新幹線（八代・鹿児島中央間（スーパー特急））です。

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

その後、平成６年に旧基本スキームの見直しが行われ、平成６年 12 月の連立与党申合せ及び関係大臣申合せにおいて、従来の整備計画はすべて維持されること、現行基本スキームにより整備される線区に関して、東北新幹線について盛岡・八戸間をフル規格に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画（ミニ新幹線）は取り下げること、東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第２筑紫トンネルについて新たに試掘調査に着手すること、３線５区間（３線５区間の規格変更を含む）の整備のための新しい基本スキームを引き続き検討し、平成８年中にその成案を得ること、その際、国及び地域の財政事情、ＪＲ旅客鉄道株式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旅客鉄道株式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あたり、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旅客鉄道株式会社の貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け、ＪＲ旅客鉄道株式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 年強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、国及び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（仮称）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（現白山総合車両基地（仮称）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 年度末に完成しました。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月に北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）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 月に工事実施計画の認可申請を行いました。

一方、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、平成 19 年 12 月に並行在来線の運営に関し、関係三者間での合意が得られたことから、平成 20 年３月に認可を受け工事に着手しました。

その後、平成 22 年 12 月には東北新幹線（八戸・新青森間）が開業、平成 23 年３月には九州新幹線（博多・新八代間）が開業しました。

（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 1,435㎜）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 1,067㎜）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、当機構が建設しており、開業後も当機構が保有し、営業主体に有償で貸し付けることとされています。平成８年 12 月の政府・与党合意に基づき平成９年に全幹法及び関係政令が改正され、毎年度の建設費は、整備新幹線の貸付料収入の一部を充てた後、残額について国が３分の２（国の公共事業関係費とＪＲ旅客鉄道株式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されていました。その後、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き償還されることとなりました。

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

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

（並行在来線の取扱い）

①平成８年 12 月の政府・与党合意において、建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にＪＲ旅客鉄道株式会社の経営から分離することとされています。

②平成 12 年 12 月の政府・与党申合せにおいて、ＪＲ旅客鉄道株式会社から経営分離された並行在来線上を引き続きＪＲ貨物鉄道株式会社が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴うＪＲ貨物鉄道株式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、北陸新幹線（高崎・長野間）、東北新幹線（盛岡・八戸間）及び九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)の開業に伴い、ＪＲ貨物鉄道株式会社に対し鉄道貨物輸送調整金を交付しました。
また、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き交付されることとなりました。

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 23 年４月末までに 30 線、207.7km 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、第三セクター鉄道会社（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、北総線及び埼玉高速鉄道線については、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 10 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、ＪＲ福知山線及び並行するバス路線との競合等により利用者が伸び悩み、経営状況が厳しく現行のままでは鉄道事業の運営を継続することが困難になっていたことから、阪急電鉄株式会社、神戸電鉄株式会社及び兵庫県、神戸市等関係者間において以下の支援方策が平成 14 年１月に決定されました。

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

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

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

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

③東葉高速線の償還について

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

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

これにより、大株主（千葉県、船橋市、八千代市及び東京メトロ）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、当機構関係分を列挙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、千葉県及び旧都市基盤整備公団（現独立行政法人都市再生機構））による増資や融資等のほか、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる旧公団に対する債務の償還猶予措置を内容とする経営再建支援策が講じられました。このうち、当機構分の詳細は次のとおりです。

第１次支援策（昭和 61 年３月決定）

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

第２次支援策（昭和 62 年 12 月決定）当機構に関する事項は、なし。

第３次支援策（平成６年６月決定）

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

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

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

⑤埼玉高速鉄道線の償還について

埼玉高速鉄道線（鳩ヶ谷・浦和美園間）は、埼玉県東部の交通不便地域の解消及び都心部への速達性向上を図る路線として建設され、平成 13 年３月に開業しました。開業以来徐々に輸送実績は伸びているものの、経済状況の悪化等により埼玉高速鉄道株式会社は厳しい経営を余儀なくされました。

このため、関係地方公共団体（埼玉県、川口市、鳩ヶ谷市及びさいたま市）は、平成 15 年度からの財政支援に続き平成 22 年度から 10 年間にわたって継続支援（約 347 億円規模の出資及び約 420 億円規模の貸付）を行い、同社の経営基盤の強化を図る一方、国に対し当機構への償還期間の延長を求めました。

当機構としても、国と協議のうえ償還期間の延長（25 年間を 30 年間に延長）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 22 年度において実施することといたしました。

これらのことにより、当該線の運営維持及び同社の経営安定化が図られ、当機構への債務償還は確保されるものと考えています。

⑥りんかい線の償還について

りんかい線（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、その後の厳しい経済・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、筆頭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長等を求めました。

当機構としても、国と協議のうえ償還期間の延長等（25 年間を５年間据え置きを含む 30 年間に延長）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。

これらのことにより、当該線の運営維持及び同社の経営安定化が図られ、当機構への債務償還は確保されるものと考えています。

６．鉄道建設業務等の概要について

（１）新幹線の建設

平成23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（仮称）間）、東北新幹線（八戸・新青森間）、北陸新幹線（長野・金沢間）、九州新幹線（博多・新八代間）及び九州新幹線（武雄温泉・諫早間）の５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（仮称）間148.3kmについては、平成27年度末の完成を目指して、用地取得と北海道側の大野川橋りょう等の工事及び青森側の津軽蓬田トンネル等の工事を行います。また、青函トンネルを含む在来線（津軽海峡線）との共用区間の軌道工事等を行います。

東北新幹線の八戸・新青森間81.2kmについては、平成22年12月に開業しました。引き続き、環境対策工事及び道水路付替工事等を行います。

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、用地取得と第５千曲川橋りょう、糸魚川駅高架橋、射水開発高架橋及び白山総合車両基地（仮称）造成等の工事を行います。

九州新幹線博多・新八代間121.1kmについては、平成23年３月に開業しました。引き続き、環境対策工事及び道水路付替工事等を行います。

九州新幹線武雄温泉・諫早間45.7kmについては、平成20年３月より概ね10年程度での完成を目指して、用地取得と俵坂トンネル及び鈴田トンネル等の工事を行います。

その他、整備新幹線の未着工区間（北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（金沢・大阪間）、九州新幹線（鳥栖・武雄温泉間、諫早・長崎間））の工事を円滑に実施するための調査を行う整備新幹線高度化等事業は経済的な設計施工法調査を行うほか、新幹線と在来線との直通運転を可能にする軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発及び新型台車を用いた走行試験等を行います。

（単位：百万円）

線　名・区　間	建設延長 km	平成21年度 実施額	平成22年度 実施額	平成23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
北海道新幹線 新青森・新函館（仮称）間	148.3	30,976	55,419	88,000	平成27年度末	北海道旅客鉄道株式会社
東北新幹線 八戸・新青森間	81.2	39,725	10,084	4,000	平成22年12月開業	東日本旅客鉄道株式会社
北陸新幹線 長野・金沢間 福井駅部	231.1 0.8	131,384	180,390	178,000	平成26年度末（福井駅部は平成21年2月完成）	東日本旅客鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社
九州新幹線 博多・新八代間	121.1	151,627	70,478	6,000	平成23年3月開業	九州旅客鉄道株式会社
九州新幹線 武雄温泉・諫早間	45.7	2,089	7,880	10,000	平成20年3月より概ね10年程度	九州旅客鉄道株式会社
留保分	－	－	－	9,000		
着工区間計 （５線６区間）	628.2	355,802	324,251	295,000		
建設推進高度化等事業		3,857	4,280	2,700		
合　　計		359,659	328,531	297,700		

（注１）平成21年度及び平成22年度の実施額は決算額であり、平成23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。

（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。

これまでに、民鉄線は東急新玉川線など 30 線・207.7km 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・102.5km を建設・譲渡してきました。

平成 23 年度は、民鉄線事業として引き続き小田急小田原線(2)及び西武池袋線の２社２線を施行します。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	平成21年度 実施額	平成22年度 実施額	平成23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	6,488	6,001	6,000	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	2,590	2,409	2,200	平成24年度	西武鉄道 株式会社
計２線		14.5	9,078	8,410	8,200		

（注１）平成 21 年度及び平成 22 年度の実施額は決算額であり、平成 23 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

（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。

（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 23 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、連絡線の用地取得を行い、西谷トンネル等の工事を行います。

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 23 年度は西谷駅の引上げ線工事を行うとともに、連絡線の環境影響評価手続き、構造物の詳細設計及び工事施行認可に係る業務を行います。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	平成21年度 実施額	平成22年度 実施額	平成23年度 事業費	完成予定	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	2.7	2,328	10,363	1,287	平成26年度	相模鉄道株式会社
相鉄・東急直通線	横浜羽沢・日吉間	10.0	776	1,613	1,125	平成30年度	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社
計２線		12.7	3,104	11,976	2,412		

（注１）平成21年度及び平成22年度の実施額は決算額であり、平成23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北海道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23年度は変電所施設の改修工事を行います。

（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	平成21年度 実施額	平成22年度 実施額	平成23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	－	1,507	1,255	317	北海道旅客鉄道株式会社

（注１）平成21年度及び平成22年度の実施額は決算額であり、平成23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要請に基づき、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29件（16線、１箇所）の建設工事と鉄道事業者・地方公共団体等からの鉄道整備計画に伴う調査業務を実施しており、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ー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23年度は、山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線及びつくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事の２線、１箇所の工事を行います。

＜受託事業＞　（単位：百万円）

線　名	区　間	延長 km	21年度 実施額	22年度 実施額	23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	9,297	23,102	35,103	平成28年度	東海旅客鉄道株式会社 鉄道総合技術研究所
愛知環状鉄道線森下架道橋	篠原・八草間	2.6	370	301	—	平成22年度完成	愛知環状鉄道株式会社

成田新高速鉄道線	京成高砂・成田空港間	51.4	28,050	4,027	―	平成22年度完成	成田高速鉄道ｱｸｾｽ株式会社 北総鉄道株式会社
仙台市高速鉄道東西線	動物公園駅・扇坂ﾄﾝﾈﾙ間	4.3	5,975	6,720	3,833	平成24年度	仙台市
ＴＸ線設備増強工事	秋葉原駅出入口等増設	―	19	306	394	平成24年度	首都圏新都市鉄道株式会社
調査受託・新規受託等			290	625	1,034		
計			44,001	35,081	40,364		

（注１）平成21年度及び平成22年度の実施額は決算額であり、平成23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。

（６）その他

上記のほか、新線等調査として、大都市圏における大深度地下利用調査等を行っています。

平成２３年度　建設線等路線図

（新幹線、貸付鉄道施設改修事業）

平成２３年度　建設線等路線図

（民鉄線、都市鉄道利便増進事業、受託事業）

凡　例

工事線			都市鉄道利便増進事業
民鉄線			受託事業

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20年度	平成21年度	平成22年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	73,400	31,800	35,600
	償還額	72,913	76,929	83,600
	期末残高	714,617	669,487	621,487
民間借入金	調達額	134,000	132,000	98,000
	償還額	113,366	150,797	176,673
	期末残高	613,546	594,749	516,076
都市鉄道整備資金受入	調達額	－	－	－
	償還額	1,448	2,559	3,958
	期末残高	319,160	316,600	312,642
助成勘定借入金	調達額	－	－	－
	償還額	9,050	9,717	11,262
	期末残高	318,189	308,471	297,209

②海事勘定（旧船舶勘定分）

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成20年度	平成21年度	平成22年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	22,400	－	22,500
	償還額	19,317	17,204	16,216
	期末残高	134,574	117,370	123,654
民間借入金	調達額	－	－	－
	償還額	4,530	－	－
	期末残高	－	－	－

③海事勘定（旧造船勘定分）

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成20年度	平成21年度	平成22年度
民間借入金	調達額	－	－	524
	償還額	306	155	660
	期末残高	815	660	524

④基礎的研究等勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成20年度	平成21年度	平成22年度
民間借入金（政府保証）	調達額	52,994	62,610	54,055
	償還額	52,994	52,994	62,610
	期末残高	52,994	62,610	54,055

⑤助成勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成20年度	平成21年度	平成22年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	－	－	－
	償還額	159,690	150,084	123,627
	期末残高	844,844	694,760	571,132
簡保資金（簡易生命保険）借入金	調達額	－	－	－
	償還額	908	908	454
	期末残高	1,362	454	－
民間借入金	調達額	－	－	－
	償還額	58,591	59,306	45,326
	期末残高	180,954	121,648	76,322
経営安定基金借入金	調達額	74,900	70,000	51,000
	償還額	166,257	159,515	148,499
	期末残高	817,552	728,037	630,538
特例業務借入金	調達額	－	－	－
	償還額	60,142	62,987	67,095
	期末残高	1,639,238	1,576,251	1,509,155

（２）国内債券

①建設勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	平成20年度	平成21年度	平成22年度
鉄道建設債券	調達額	－	－	－
	償還額	201,541	133,600	77,600
	期末残高	398,100	264,500	186,900
うち（財投機関債）	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	65,000	65,000	65,000
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	145,000	200,000	158,500
	償還額	20,000	47,100	42,300
	期末残高	542,060	694,960	811,160
うち（財投機関債）	調達額	85,000	120,000	105,000
	償還額	20,000	45,000	35,000
	期末残高	313,800	388,800	458,800

②海事勘定（旧船舶勘定分）　（単位：百万円）

借　　入　　先	区分	平成20年度	平成21年度	平成22年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	23,000	10,000	－
	償還額	30,000	16,000	15,000
	期末残高	94,000	88,000	73,000
うち（財投機関債）	調達額	13,000	－	－
	償還額	20,000	6,000	15,000
	期末残高	74,000	68,000	53,000

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20年度	平成21年度	平成22年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	－	－	－
	償還額	5,000	5,000	5,000
	期末残高	10,000	5,000	－

⑥特例業務勘定

債券発行の実績はありません。

（３）政府出資金

①建設勘定　（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
政府出資に係る不用財産（貸付線の譲渡収入）の国庫納付	－	－	△3,649

②海事勘定（旧船舶勘定分）　（単位：百万円）

	平成20年度	平成21年度	平成22年度
内航海運活性化業務に要する資金	7,951	25,000	2,500

③助成勘定　（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
政府出資に係る不用財産（福利厚生施設の譲渡収入）の国庫納付	－	－	△5

８．国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金

各勘定の国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金の実績は、以下の通りです。（単位未満四捨五入）

（１）海事勘定（旧造船勘定分）

①国庫補助金

（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
次世代船舶研究開発費	80	－	－

②運営費交付金

（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
運営費交付金	7	10	9

（２）基礎的研究等勘定

運営費交付金

（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
運営費交付金	348	341	273

（３）助成勘定

①国庫補助金

（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
整備新幹線整備事業助成費	83,216	109,441	106,133
主要幹線鉄道整備事業助成費	859	941	1,934
都市鉄道整備事業助成費	26,389	24,395	14,729
リニア等鉄道技術開発推進事業助成費	1,083	1,156	967
安全・防災対策等事業助成費	6,483	5,016	2,158
合計	118,030	140,949	125,921

②運営費交付金

（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
運営費交付金	265	259	247

③政府補給金

（単位：百万円）

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
譲渡線建設費等利子補給金	743	328	328

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/01Organization/org/org-law.html）、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。

＜旧公団及び旧事業団との比較＞

	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、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴かなければならない。（通則法第30条他）	旧公団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧公団法第35条） このほか、旧公団法に個別の関与を規定。（旧公団法第26条他）	旧事業団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧事業団法38条） 旧事業団法に個別の関与を規定。
財務会計 会計基準 外部監査 財務内容	独立行政法人会計基準（企業会計原則に、独立行政法人の特殊性を考慮して必要な修正を行ったもの）を適用。（通則法第37条） 会計監査人による監査を義務付け。（通則法第39条） 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告、決算報告並びに監事及び会計監査人の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（通則法第38条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告、決算報告、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧公団法第27条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告書、決算報告書、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧事業団法第27条）
評価等	国土交通省に置かれる評価委員会が、各事業年度及び中期目標の期間における法人の業務の実績を評価。（通則法第 12 条、第 32 条、第 34 条） 国土交通大臣は、中期目標期間終了時に、当該法人の組織及び業務の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、所要の措置を講ずるものとする。（通則法第 35 条） 審議会（総務省の評価委員会）は、中期目標期間終了時に、法人の主要な事務及び事業の改廃に関し、主務大臣に勧告することができる。（通則法第 35 条）	国土交通省の業績評価基準に基づき、公団において業績評価実施規程を定め、毎事業年度業績評価を実施したうえ、国土交通省へ報告する。（臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。）	国土交通省の業績評価基準に基づき、事業団において定める業績評価に関する規程にて実績評価を実施、国土交通省へ報告する。（臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。）

④当機構の設立時の貸借対照表について

当機構は、特殊法人等改革基本法（平成 13 年法律第 58 号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第２条及び第３条により、当機構の成立の時に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	
受取手形		18,771,637,388	
割賦債権		7,570,947,810,238	
船舶未収金	64,395,780,527		
貸倒引当金	△ 9,471,295,620	54,924,484,907	
貸付金	111,281,503,227		
貸倒引当金	△ 103,258,152	111,178,245,075	
未収収益		3,907,078,069	
未成工事支出金		922,991,649,872	
販売用不動産		752,768,000	
販売用機械・器具		15,697,000	
貯蔵品		2,342,001,315	
処分用資産			
処分用土地等	142,474,445,717		
処分用有価証券	1,263,253,770,000		
その他	607,774,358	1,406,335,990,075	
未収金	34,575,784,328		
貸倒引当金	△ 14,457,697	34,561,326,631	
その他		35,111,425,137	
流動資産合計			10,570,511,517,258
Ⅱ固定資産			
１有形固定資産			
建物	56,383,927,849		
減価償却累計額	0	56,383,927,849	
構築物	1,752,453,094,300		
減価償却累計額	0	1,752,453,094,300	
機械装置	61,043,270,065		
減価償却累計額	0	61,043,270,065	
共有船舶	321,978,835,703		
減価償却累計額	0	321,978,835,703	
車両運搬具	22,185,850		
減価償却累計額	0	22,185,850	
工具器具備品	339,972,660		
減価償却累計額	0	339,972,660	
土地		415,967,920,494	
建設仮勘定		1,250,346,129,551	
有形固定資産合計		3,858,535,336,472	
２無形固定資産			
特許権		1,087,530	
借地権		60,331,433,558	
施設利用権		108,971,466,671	
その他		11,328,974	
無形固定資産合計		169,315,316,733	
３投資その他の資産			
投資有価証券		4,799,229,961	
関係会社株式		10,000,001	
長期貸付金		100,000,000,000	
長期未収金	38,770,891,168		
貸倒引当金	△ 444,384,549	38,326,506,619	
破産更正債権等	26,814,922,199		
貸倒引当金	△ 17,681,752,978	9,133,169,221	
債券発行差金		260,222,707	
敷金・保証金		1,071,068,132	
未収貸付料予定額		40,983,297,731	
退職給付引当金見返		44,835,985,577	
その他		26,976,146	
投資その他の資産合計		239,446,456,095	
固定資産合計			4,267,297,109,300
資産合計			14,837,808,626,558

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

注）勘定間における長期貸付金等は相殺した数値を表示

（参考）旧公団及び旧事業団と機構の主要業務(移行業務)　比較

	旧日本鉄道建設公団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構
○一般勘定 ※1	新幹線鉄道　建設、調査、貸付 災害復旧工事	→	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
	ＪＲ本州３社以外のＪＲ会社への 資金貸付	→	ＪＲ本州３社以外のＪＲ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　※4　☆
	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　※5	→	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りますが、平成 14 年度において国へ移管された業務です。
※4　印の業務は、平成 19 年度までであり、その後の新規貸付は行っておりません。
※5　印は、旧事業団法上の業務でありますが、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
職員宿舎用土地の時価評価	宿舎、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、帳簿価額を評価額とする。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、帳簿価額を評価額とする。	△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

⑤「独立行政法人整理合理化計画」（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定） について

平成 19 年 12 月 24 日「独立行政法人整理合理化計画」が閣議決定されました。各独立行政法人について講ずべき措置のうち、当機構に関連する内容は以下のとおりです。

なお、「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成 21 年 12 月 25 日閣議決定）において、『「独立行政法人整理合理化計画（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）」に定められた事項（既に措置している事項を除く。以下同じ。）については、当面凍結し、独立行政法人の抜本的な見直しの一環として再検討する。ただし、随意契約の見直し及び保有資産の見直しに係る事項については、再検討の間においても引き続き取組を進める。なお、別途各府省の判断により、独立行政法人整理合理化計画に定められた事項について取組を進めることを妨げない。』とされています。

事務及び事業の見直し
【鉄道建設等業務】 ○　現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組・効果については、ホームページなど国民に分かりやすい形で公開する。 ○　整備新幹線の建設に係る進ちょく状況について、ホームページなど国民に分かりやすい形で随時、適切に公表する。 ○　鉄道建設に係る受託業務については、鉄道事業者による建設が技術的に困難な場合など支援を行う必要性が高いものに限定する。このため、外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置して具体的な受託基準を策定し、当該基準に適合しているか同委員会で審議した上で受託工事の実施を判断する。 ○　受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果について第三者委員会で検証し、その結果をホームページなどで公表する。 【船舶共有建造等業務】 ○　平成 21 年度までを重点集中改革期間とする「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）（以下「見直し方針」という。）に基づく取組を推進し、見直し方針の目標を確実に達成することを目指す。 ○　重点集中改革期間終了後の業務の在り方については、同期間における取組の成果を検証した上で、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を改めて検討し、所要の見直しを行う。 【高度船舶技術開発等業務】 ○　利子補給及び債務保証を廃止する。 ○　債務保証の財政的基盤となっている基金を廃止し、その資金の拠出者等関係者の合意が得られた場合には、実用化助成に重点的に活用する。実用化助成の実施に当たっては、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮し、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行う。 【基礎的研究業務】 ○　氏名、経歴等を伏せ、計画だけで審査を行う「マスキング評価」などの方策を導入し、一層の公正・透明性のある研究課題の採択を行う。また、国土交通省所管の研究所で実施している研究内容も把握した上で採択し、研究内容の重複を避ける。 ○　研究費の不正使用等の防止に関する取組の充実や、研究成果の長期的なフォローアップによる社会への還元状況の検証を行う。
運営の効率化及び自律化
【保有資産の見直し】 ○　箱根分室を平成 20 年度内に売却する。 ○　麻布分室を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。

○　松戸宿舎C棟等を平成20年以降に売却する。

○　習志野台宿舎B棟等について、次期中期計画に盛り込まれた業務の進ちょく状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。

⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成21年12月25日閣議決定）

平成21年12月25日「独立行政法人の抜本的な見直しについて」が閣議決定されました。内容は以下のとおりです。

すべての独立行政法人について、以下の基本的姿勢及び見直しの視点により、抜本的な見直しを行う。

１．基本的姿勢

(1) 従来の独立行政法人の改革は抜本的な見直しとして徹底されたものとは言い難く、国民の不信感は払拭されていない。

(2) このため、すべての独立行政法人のすべての事務・事業について、国民的視点で、実態を十分に把握しつつ、聖域なく厳格な見直しを行う。

(3) 見直しの結果、独立行政法人の廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講じる。見直しの過程において、主務大臣が説明責任を果たすとともに、事務・事業の廃止等によってどのような問題が生じるかを具体的かつ明確に説明できない場合には、当該事務・事業の廃止等の措置を講じる。

また、独立行政法人制度自体を根本的に見直すことを含め、制度の在り方を刷新する。

なお、独立行政法人の抜本的な見直しに当たって、独立行政法人の雇用問題に配慮する。

(4) 今後、下記２．に掲げる視点により、独立行政法人について、平成21年11月に行政刷新会議が実施した事業仕分け（以下「事業仕分け」という。）を通じて明らかになった組織、制度等に係る課題を踏まえつつ、結論を得たものから順次速やかに必要な措置を講ずる。その際、国の財政支出の見直し等を徹底する。

２．見直しの視点

すべての独立行政法人について、以下の視点で抜本的な見直しを行う。

なお、独立行政法人は、公共的見地から確実に実施する必要がある事務・事業を担うものであるため、国の事業に対して実施した事業仕分けの結果、廃止、民営化等とされる政策に基づく事務・事業については、原則として、国と同様に廃止、民営化等の措置を講じる。

(1) 事務・事業の抜本的な見直し

事業仕分けの成果を踏まえつつ、すべての独立行政法人のすべての事務・事業について、必要性、有効性及び効率性の観点から、次の視点に立って抜本的に見直しを行う。

① 国民生活にとって真に不可欠なものであるか。

② 事業性を有するもの、民間の参入を阻害しているもの、国が一定の関与を行うことで民間が実施可能なものは民間において実施できないか。

③ 公的主体が実施すべきものであっても、事務・事業の効果が一部の地域にとどまるもの、地域に分

散させることが可能なもの又は地方で類似の事務・事業を実施しているものなどについては、地方公共団体で実施できないか。

④ 一の主体により一体的に実施すること、類似の事務・事業を実施している他の主体により実施することにより効率的・効果的に国民へのサービスが提供できるものについては、他の主体で実施できないか。

⑤ 国自らが直接実施することが真に必要なものについては、徹底した効率化を図った上で、国の行政機関に事務・事業を移管できないか。

(2) 独立行政法人の廃止・民営化等

事務・事業の徹底した見直しの結果を踏まえ、独立行政法人の在り方を検討し、廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講じる。

(3) 組織体制及び運営の効率化の検証

上記の見直しと併行して、事務・事業を実施するにふさわしい組織体制及び効率的な運営について、ガバナンスの強化、効率的・効果的な事業実施の実現及び透明性の確保の視点から検証し、必要な措置を講じる。

① 独立行政法人制度の基本理念と国の関与の実態を踏まえ、内部ガバナンス、国の関与の在り方をどう構築すべきか。また、厳格なコンプライアンスをどう確立すべきか。

② 主体的・効率的な運営及び国民へのサービス向上を図るための体制の在り方は適切か。

③ 市場動向を含む社会経済情勢の変化に即応し、業務運営の変革やバランスシート及びキャッシュフローの最適なマネジメントを進めるなど、機動的・効率的なマネジメントが確立されているか。

④ 役員の任命及び法人の長の意思決定は適切に行われているか。

⑤ 主体的・効率的な運営のための目標・計画の設定、業務の実施、第三者による事後の評価及び評価を踏まえた見直しというサイクルは有効に機能しているか。

⑥ 事務・事業の実施方法、規模等は適切か。

⑦ 関連法人等との間の資金や人の流れの透明性は確保されているか。

⑧ 随意契約は、真に合理的な理由があるものに限定されているか。また、競争入札についても、実質的な競争が確保されているか。

⑨ 保有資産（実物資産、金融資産）等の経営資源が事務・事業の目的及び内容に照らして過大なものとはなっていないか。徹底的に縮減し、国庫返納等を行うべきではないか。

⑩ 自己収入の確保、既存財源の活用、民間の適正な負担の在り方の見直し等を行い、国の財政支出の見直しが徹底されているか。

⑪ 独立行政法人の業務運営全般について情報公開が徹底されているか。また、国民の理解を深めるための情報提供が徹底されているか。

３．関連事項

(1) 「独立行政法人整理合理化計画（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）」に定められた事項（既に措置している事項を除く。以下同じ。）については、当面凍結し、独立行政法人の抜本的な見直しの一環として再検討する。ただし、随意契約の見直し及び保有資産の見直しに係る事項については、再検討の

間においても引き続き取組を進める。

なお、別途各府省の判断により、独立行政法人整理合理化計画に定められた事項について取組を進めることを妨げない。

(2) 「国の行政機関の定員の純減について（平成 18 年 6 月 30 日閣議決定）」については、純減目標数から平成 22 年度に予定されている新たな国の業務の独立行政法人化に係る純減数（森林管理関係における人工林の整備、木材販売等の業務を非公務員型独立行政法人に移行することに係る純減数（2,041 人）及び気象庁関係における気象研究所を非公務員型独立行政法人とすることによる純減数（174 人））を除くこととし、他の重点事項については着実に実施する。

(3) 中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しについては、「中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しについて（平成 15 年 8 月 1 日閣議決定）」にかかわらず、行政改革推進本部の議を経ることを要しない。

⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）

本基本方針は、行政刷新会議が、独立行政法人の抜本改革の第一段階として、すべての独立行政法人の全事務・事業及び全資産を精査し、見直しが必要な事項に対し講ずべき措置について取りまとめたものです（別表・各独立行政法人について講ずべき措置を抜粋）。

国土交通省	鉄道建設・運輸施設整備支援機構

【事務・事業の見直し】

	事務・事業	講ずべき措置	実施時期	具体的内容
01	鉄道建設等業務	コスト縮減の取組等の推進	22年度から実施	現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公開する。
02	鉄道助成業務（補助金等交付業務等）	補助金交付業務の一部の国への移管	23年度から実施	補助金等交付業務については、交付先・内容が特定的なものである「財団法人鉄道総合技術研究所に対する超電導磁気浮上式鉄道（リニア）の鉄道技術開発費補助金」及び「日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、国に移管する。
03	特例業務（国鉄清算業務）	利益剰余金の国庫納付	23年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。
04	船舶の共有建造等業務	財務内容の健全化の向上等	22年度から実施	今後の業務の在り方については、重点集中改革期間における取組の成果を踏まえつつ、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を検討し、その結果を次期中期目標等に反映する。
05	高度船舶技術開発等業務	利子補給及び債務保証業務の終了	22年度中に実施	利子補給及び債務保証業務は、業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了する。
06	造船業構造転換業務【経過業務】	－	－	－
07	基礎的研究業務	法人の業務としては廃止	24年度以降実施	法人の業務としては廃止し、真に必要なものについては国で実施する。
08	内航海運活性化融資業務	－	－	－

【資産・運営等の見直し】

	講ずべき措置		実施時期	具体的内容
09	不要資産の国庫返納	特例業務勘定の利益剰余金	23年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。
10		鉄道施設貸付・譲渡事業の出資金	22年度中に実施	鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金12億5000万円を国庫納付する。
11		高度船舶技術開発等業務における信用基金	23年度中に実施	利子補給及び債務保証業務に係る信用基金（政府出資金）10億円を国庫納付する。
12	事務所等の見直し	地方機関の見直し	23年度以降実施	国鉄清算事業東日本支社（大宮）、国鉄清算事業西日本支社（淀川区）、品川作業所等について、土地処分の進ちょく等に応じて、組織の縮小・廃止等の見直しを行う。また、鉄道建設本部東京支社（芝公園）について、事務所借上経費を削減する観点から、移転等を検討する。
13	職員宿舎の見直し	職員宿舎の集約化等	22年度から実施	職員宿舎については、業務の進ちょく状況、入居状況等を勘案しながら集約化や売却を進める。
14	人件費の見直し	ラスパイレス指数の低減	22年度から実施	本給や諸手当の見直し等によりラスパイレス指数を引き下げる取組を着実に実施するとともに、人件費全体の抑制を更に図る。

１０．関係会社の状況

当機構の関係会社はございません。

１１．役職員数の状況（平成 23 年４月１日現在）

	平成23年度
役　員　数	13 名
職　員　数	1,590 名*

＊ この他ＪＲからの出向者 314 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貸借対照表

(ｱ) 資産の部

平成 22 年度末の資産総額は、12,396,953 百万円となっています。そのうち割賦債権、有価証券等の流動資産が 6,815,603 百万円、固定資産が 5,581,349 百万円となっています。

(ｲ) 負債及び純資産の部

平成 22 年度末の負債の総額は、9,747,815 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 2,649,138 百万円が純資産合計です。

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 988,702 百万円、資産見返負債、長期借入金等の固定負債が 8,630,963 百万円となっています。

純資産の部では、政府からの出資金が 117,448 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）＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
流動資産	6,194,219	6,815,603	流動負債	1,062,381	988,702
現金及び預金	141,734	246,644	1年以内償還予定鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	139,900	194,100
有価証券	243,161	1,256,412	１年以内返済予定長期借入金	652,009	557,648
割賦債権	5,251,187	4,784,467	受託業務前受金	115,769	65,118
船舶未収金	19,506	15,941	その他	154,702	171,835
未成工事支出金	157,478	118,652	固定負債	9,145,171	8,630,963
処分用資産	246,684	263,588	資産見返負債	3,275,899	3,402,673
処分用土地	24,997	23,943	資産見返補助金等	1,024,250	2,125,569
処分用有価証券	195,801	195,801	建設仮勘定見返補助金等	2,144,696	1,151,239
処分用その他資産	25,885	43,844	その他	106,952	125,864
貸付金	73,721	60,555	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	912,560	876,960
未収金	37,684	36,073	長期借入金	2,644,752	2,294,203
その他	23,059	33,267	引当金	1,950,718	1,706,557
固定資産	6,490,999	5,581,349	共済年金追加費用引当金	1,855,595	1,614,711
有形固定資産	5,009,523	5,224,819	その他	95,123	91,846
建物	57,314	105,844	債務引継見返勘定	361,065	350,077
構築物	1,866,565	2,803,840	その他	175	491
機械装置	49,086	107,344	法令に基づく引当金等	107,378	128,149
共有船舶	177,295	185,028	（負債合計）	(10,314,930)	(9,747,815)
土地	460,047	590,918	資本金	119,603	118,448
建設仮勘定	2,398,761	1,431,256	政府出資金	118,603	117,448
その他	450	586	日本政策投資銀行出資金	1,000	1,000
無形固定資産	139,307	171,101	資本剰余金	240,449	372,474
投資その他の資産	1,342,169	185,428	利益剰余金	2,010,235	2,118,845
投資有価証券	1,152,753	－	その他有価証券評価差額金	－	39,369
長期貸付金	100,000	100,000	（純資産合計）	(2,370,288)	(2,649,138)
長期未収金	54,185	53,724			
破産更生債権等	1,179	905			
未収貸付料予定額	3,958	1,181			
その他	30,092	29,617			
資産合計	12,685,218	12,396,953	負債・純資産合計	12,685,218	12,396,953

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

平成 22 年度の経常収益は、959,520 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ＪＲ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 593,690 百万円、鉄道施設賃貸収入が 87,747 百万円及び受託業務収入が 81,803 百万円となっています。

(ｲ) 費用の部

平成 22 年度の経常費用は、851,625 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 392,407 百万円、建設業務費が 310,036 百万円及び財務費用が 93,602 百万円となっています。

(ｳ) 当期総利益

平成 22 年度の経常利益 107,895 百万円に臨時利益及び前中期目標期間繰越積立金取崩額を加算、臨時損失を控除後の 159,659 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書（法人単位）＞　　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
経常費用	821,632	851,625	経常収益	873,536	959,520
建設業務費	210,450	310,036	運営費交付金収益	584	495
海事業務費	28,782	22,916	鉄道施設譲渡収入	630,930	593,690
基礎的研究等業務費	277	219	鉄道施設賃貸収入	85,797	87,747
鉄道整備助成業務費	430,840	392,407	船舶使用料収入	25,921	25,916
資産処分業務費	2,349	3,997	処分用土地売却収入	864	3,777
共済関係業務費	30,841	22,872	受託業務収入	3,867	81,803
一般管理費	5,776	5,193	補助金等収益	28,689	17,286
財務費用	112,114	93,602	資産見返補助金等戻入	43,178	49,240
雑損	198	379	共済年金追加費用引当金戻入益	16,955	62,578
臨時損失	19,136	478	その他	15,689	14,612
当期総利益	93,972	159,659	財務収益	18,680	18,621
			雑益	2,377	3,749
			臨時利益	12,794	1,193
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	48,409	51,049
合　計	934,741	1,011,763	合　計	934,741	1,011,763

○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 22 年度末の資産総額は、7,251,308 百万円となっています。そのうち割賦債権等の流動資産が 1,964,835 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 5,286,473 百万円となっています。

（ｲ）負債及び純資産の部

平成 22 年度末の負債の総額は、6,823,008 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 428,299 百万円が純資産合計です。

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 2,448,265 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。

純資産の部では、政府からの出資金が 52,520 百万円となっています。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
流動資産	2,093,918	1,964,835	流動負債	603,868	556,848
現金及び預金	16,590	55,111	１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	119,900	144,100
有価証券	48,000	－	１年以内返済予定長期借入金	264,232	248,231
割賦債権	1,832,970	1,741,786	１年以内返済予定他勘定長期借入金	11,262	12,826
未成工事支出金	157,478	118,652	受託業務前受金	115,769	65,118
未収金	31,576	30,648	その他	92,705	86,572
その他	7,302	18,636	固定負債	6,134,139	6,138,011
固定資産	5,049,368	5,286,473	資産見返負債	3,276,180	3,402,920
有形固定資産	4,822,220	5,031,233	資産見返補助金等	1,024,241	2,125,561
建物	57,049	105,600	資産見返負担金	14,186	19,129
構築物	1,866,565	2,803,840	建設仮勘定見返補助金等	2,144,987	1,151,495
機械装置	49,086	107,344	建設仮勘定見返負担金	9,985	8,319
土地	460,047	590,925	新幹線資産見返負債	82,778	98,414
建設仮勘定	2,389,093	1,422,998	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	839,560	853,960
その他	377	523	長期借入金	1,316,605	1,201,974
無形固定資産	139,304	171,098	他勘定長期借入金	297,209	284,383
投資その他の資産	87,843	84,142	引当金	43,342	44,206
長期未収金	54,171	53,710	退職給付引当金	43,342	44,206
未収貸付料予定額	3,958	1,181	債務引継見返勘定	361,065	350,077
退職給付引当金見返	29,138	28,690	その他	176	489
その他	575	559	法令に基づく引当金等	107,378	128,149
			譲渡調整引当金	107,378	128,149
			（負債合計）	(6,845,386)	(6,823,008)
			資本金	56,169	52,520
			資本剰余金	235,709	367,717
			利益剰余金	6,020	8,061
			（純資産合計）	(297,900)	(428,299)
資産合計	7,143,287	7,251,308	負債・純資産合計	7,143,287	7,251,308

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

平成 22 年度の経常収益は、344,863 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 110,045 百万円、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 87,747 百万円となっています。

(ｲ) 費用の部

平成 22 年度の経常費用は、342,533 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 310,065 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 30,717 百万円となっています。

(ｳ) 当期総利益

平成 22 年度の経常利益 2,330 百万円に臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 2,041 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 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
経常費用	247,689	342,533	経常収益	248,610	344,863
建設業務費	210,450	310,065	鉄道施設譲渡収入	101,030	110,045
鉄道施設譲渡原価	79,681	91,183	鉄道施設賃貸収入	85,797	87,747
減価償却費	79,601	84,573	受託業務収入	3,839	81,803
受託業務費	3,839	81,803	資産見返補助金等戻入	43,176	49,268
その他	47,328	52,505	その他	13,153	12,897
一般管理費	1,426	1,412	財務収益	28	29
財務費用	35,630	30,717	雑益	1,583	3,071
雑損	181	337	臨時利益	45	57
臨時損失	29	345			
当期総利益	937	2,041			
合　計	248,655	344,920	合　計	248,655	344,920

（２）海事勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

平成 22 年度末の資産総額は、233,392 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 38,684 百万円、共有船舶等の固定資産が 194,707 百万円となっています。

(ｲ) 負債及び純資産の部

平成 22 年度末の負債の総額は 216,031 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた純資産合計は 17,360 百万円となっております。

負債の部では、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券、長期借入金及び短期借入金で 197,178 百万円となっています。

純資産の部では、政府からの出資金が 64,767 百万円、日本政策投資銀行からの出資金が 1,000 百万円及び民間出えん金が 4,810 百万円等となっています。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
流動資産	45,673	38,684	流動負債	43,607	78,518
現金及び預金	6,909	6,946	短期借入金	－	524
有価証券	7,000	4,582	1年以内償還予定鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	15,000	50,000
受取手形	10,507	9,987	1年以内返済予定長期借入金	16,876	17,112
船舶未収金	19,506	15,941	預り手形	10,507	9,987
その他	1,750	1,226	その他	1,223	894
固定資産	193,495	194,707	固定負債	182,104	137,512
有形固定資産	187,275	193,560	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	73,000	23,000
共有船舶	177,295	185,028	長期借入金	101,154	106,541
建設仮勘定	9,959	8,514	その他	7,950	7,971
その他	20	17	（負債合計）	(225,711)	(216,031)
無形固定資産	0	0	資本金	63,267	65,767
投資その他資産	6,220	1,147	資本剰余金	4,786	4,810
投資有価証券	4,798	－	繰越欠損金	△54,596	△52,999
破産更生債権等	1,179	905	その他有価証券評価差額金	－	△216
その他	241	241	（純資産合計）	(13,457)	(17,360)
資産合計	239,169	233,392	負債・純資産合計	239,169	233,392

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

平成 22 年度の経常収益は、27,010 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 25,916 百万円、納付金収入が 168 百万円となっています。

(ｲ) 費用の部

平成 22 年度の経常費用は、26,423 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 22,916 百万円、一般管理費が 904 百万円及び財務費用が 2,590 百万円となっています。

(ｳ) 当期総利益

平成 22 年度の経常利益 586 百万円に臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 1,596 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 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
経常費用	32,629	26,423	経常収益	27,146	27,010
海事業務費	28,782	22,916	運営費交付金収益	10	9
減価償却費	21,989	21,629	船舶使用料収入	25,921	25,916
貸倒損失	2,041	－	納付金収入	180	168
貸倒引当金繰入	3,074	500	船舶共有契約解除等損	－	71
船舶共有契約解除等損	1,254	－	失引当金戻入益		
失引当金繰入			その他	29	0
環境技術等実用化支	43	29	財務収益	102	66
援業務助成金			雑益	901	778
その他	379	756	臨時利益	100	1,135
一般管理費	892	904	当期総損失	5,390	－
財務費用	2,954	2,590			
支払利息	2,952	2,589			
その他	2	1			
雑損	－	11			
臨時損失	7	126			
当期総利益	－	1,596			
合　計	32,637	28,146	合　計	32,637	28,146

（３）基礎的研究等勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

平成 22 年度末の資産総額は、54,371 百万円となっています。そのうち現金及び預金、貸付金等の流動資産が 54,367 百万円となっています。固定資産には特筆すべきものはありません。

(ｲ) 負債及び純資産の部

平成 22 年度末の負債の総額は 54,103 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた純資産合計は 268 百万円となっております。

負債の部では、短期借入金が 54,055 百万円となっています。

純資産の部では、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			負債及び純資産の部		
勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
流動資産	62,833	54,367	流動負債	62,674	54,101
現金及び預金	196	289	短期借入金	9,616	54,055
貸付金	62,610	54,055	1 年以内返済予定長期借入金	52,994	-
その他	26	22	その他	64	46
固定資産	5	4	固定負債	2	1
有形固定資産	2	1	（負債合計）	(62,676)	(54,103)
工具器具備品	0	0	資本金	66	66
その他	1	0	資本剰余金	△46	△47
無形固定資産	1	0	利益剰余金	142	249
投資その他の資産	2	1	（純資産合計）	(162)	(268)
資産合計	62,838	54,371	負債・純資産合計	62,838	54,371

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

平成 22 年度の経常収益は、652 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 268 百万円、貸付金利息収入が 242 百万円となっています。

(ｲ) 費用の部

平成 22 年度の経常費用は、545 百万円となっています。その主なものは、研究業務費 218 百万円を含む基礎的研究等業務費で 219 百万円となっています。

(ｳ) 当期総利益

平成 22 年度の経常利益から臨時損失を控除後の 106 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 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
経常費用	869	545	経常収益	986	652
基礎的研究等業務費	277	219	運営費交付金収益	331	268
研究業務費	275	218	貸付金利息収入	494	242
その他	2	1	融資業務収入	158	135
一般管理費	190	197	その他	0	0
財務費用	402	128	財務収益	0	4
臨時損失	0	0	雑益	0	0
当期総利益	116	106			
合　計	986	652	合　計	986	652

（４）助成勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

平成 22 年度末の資産総額は、3,360,288 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 3,075,894 百万円となっています。固定資産は合計で 284,393 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金がその大宗を占め（284,383 百万円）、その他特筆すべきものはありません。

(ｲ) 負債及び純資産の部

平成 22 年度末の負債の総額は、2,806,007 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 554,280 百万円が純資産合計です。負債の部では、長期借入金で 985,687 百万円となっています。

純資産の部では、政府からの出資金が 94 百万円となっています。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
流動資産	3,452,051	3,075,894	流動負債	340,583	311,056
現金及び預金	457	473	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	5,000	―
割賦債権	3,418,217	3,042,680	1年以内返済予定長期借入金	317,906	292,305
貸付金	11,100	6,500	その他	17,677	18,751
1年以内回収予定他勘定長期貸付金	11,262	12,826	固定負債	2,803,363	2,494,950
未収金	11,014	13,413	長期借入金	1,226,992	985,687
固定資産	297,223	284,393	他勘定長期借入金	1,576,251	1,509,155
有形固定資産	13	10	その他	119	107
無形固定資産	0	0	（負債合計）	(3,143,947)	(2,806,007)
投資その他の資産	297,209	284,383	資本金	100	94
他勘定長期貸付金	297,209	284,383	利益剰余金	605,227	554,185
その他	0	0	（純資産合計）	(605,327)	(554,280)
資産合計	3,749,274	3,360,288	負債・純資産合計	3,749,274	3,360,288

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

平成 22 年度の経常収益は、684,465 百万円となっています。その主な内訳は、鉄道施設譲渡収入が 556,076 百万円、補助金等収益が 127,395 百万円となっています。

(ｲ) 費用の部

平成 22 年度の経常費用は、735,506 百万円となっています。その主な内訳は、鉄道施設譲渡原価を含む鉄道整備助成業務費が 575,363 百万円、一般管理費が 607 百万円及び財務費用が 159,206 百万円となっています。

(ｳ) 当期総利益

平成 22 年度の経常損失 51,041 百万円に臨時損失を加算、前中期目標期間繰越積立金取崩額を控除後の 8 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 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
経常費用	796,568	735,506	経常収益	748,170	684,465
鉄道整備助成業務費	619,532	575,363	運営費交付金収益	242	218
鉄道施設譲渡原価	402,153	375,536	鉄道施設譲渡収入	602,330	556,076
新幹線鉄道整備事業交付金	72,431	72,431	譲渡管理費等収入	393	389
鉄道整備助成費	144,948	127,395	補助金等収益	144,948	127,395
その他	―	0	退職給付引当金戻入益	8	6
一般管理費	636	607	その他	0	0
財務費用	176,239	159,206	財務収益	85	49
支払利息	176,239	159,206	雑益	159	329
その他	0	0	前中期目標期間繰越積立金取崩額	48,409	51,049
雑損	159	328			
臨時損失	2	0			
当期総利益	8	8			
合　計	796,580	735,514	合　計	796,580	735,514

（５）特例業務勘定

①貸借対照表

（ｱ）資産の部

平成 22 年度末の資産総額は、3,313,331 百万円となっています。そのうち現金及び預金、有価証券、処分用資産等の流動資産は 1,703,758 百万円となっています。固定資産は 1,609,572 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金がその大宗を占めています。

（ｲ）負債及び純資産の部

平成 22 年度末の負債総額は、1,664,391 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 1,648,939 百万円が純資産合計です。

負債の部では、未払金等の流動負債が 10,108 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 1,654,283 百万円となっています。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
流動資産	556,345	1,703,758	流動負債	28,245	10,108
現金及び預金	117,580	183,823	1 年以内返済予定ﾘｰｽ債務	2	2
有価証券	188,161	1,251,830	未払金	7,148	8,476
貯蔵品	428	768	未払費用	198	164
処分用資産	246,688	263,593	前受金	3,654	1,239
処分用土地	24,997	23,943	前受収益	37	37
処分用有価証券	195,801	195,801	預り金	67	93
処分用その他資産	25,890	43,848	引当金	17,136	95
未収収益	2,659	2,639	賞与引当金	90	95
未収金	351	1,089	訴訟損失引当金	17,045	－
その他	475	14	固定負債	1,899,315	1,654,283
固定資産	2,824,660	1,609,572	引当金	1,899,313	1,654,280
有形固定資産	303	276	退職給付引当金	39	9
建物	254	233	共済年金追加費用引当金	1,855,595	1,614,711
車両運搬具	0	0	恩給負担金引当金	8,405	6,303
工具器具備品	44	38	業務災害補償費引当金	33,225	31,304
その他	4	4	処分用資産処理引当金	35	－
無形固定資産	1	1	環境対策引当金	2,012	1,951
投資その他の資産	2,824,356	1,609,295	その他	2	2
投資有価証券	1,147,954	－	（負債合計）	(1,927,561)	(1,664,391)
長期貸付金	100,000	100,000	利益剰余金	1,453,445	1,609,352
他勘定長期貸付金	1,576,251	1,509,155	その他有価証券評価差額金	－	39,586
長期未収金	13	14	（純資産合計）	(1,453,445)	(1,648,939)
敷金・保証金	132	121			
その他	4	4			
資産合計	3,381,006	3,313,331	負債・純資産合計	3,381,006	3,313,331

②損益計算書

（ｱ）収益の部

平成 22 年度の経常収益は、185,048 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 3,777 百万円、共済年金追加費用引当金戻入益が 62,578 百万円及び受取利息が 117,513 百万円となっています。

(ｲ) 費用の部

平成 22 年度の経常費用は、29,134 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 2,007 百万円を含む資産処分業務費が 3,997 百万円、共済関係業務費が 22,872 百万円及び一般管理費が 2,258 百万円となっています。

(ｳ) 当期総利益

平成 22 年度の経常利益 155,913 百万円から臨時損失を控除した後の 155,907 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 21 年度	平成 22 年度	勘定科目	平成 21 年度	平成 22 年度
経常費用	36,153	29,134	経常収益	140,902	185,048
資産処分業務費	2,349	3,997	処分用資産売却収入	864	3,777
処分用資産売却原価	1,143	2,007	処分用土地売却収入	864	3,777
処分用土地売却原価	1,143	2,007	附帯事業収入	78	83
その他	1,205	1,990	共済年金追加費用引当金戻入益	16,955	62,578
共済関係業務費	30,841	22,872	恩給負担金引当金戻入益	1,095	1,033
一般管理費	2,961	2,258	処分用資産処理引当金戻入益	112	3
財務費用	0	0	不用資産処理費引当金戻入益	23	－
雑損	0	6	環境対策引当金戻入益	－	2
臨時損失	19,096	5	財務収益	121,576	117,513
当期総利益	98,301	155,907	受取利息	121,576	117,513
			雑益	196	53
			臨時利益	12,648	－
合　計	153,551	185,048	合　計	153,551	185,048

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、地方公共団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

四面を海に囲まれた我が国では、貿易物資の約９割が海上輸送によって運ばれています。国内に目を向けると、貨物輸送の約３割が内航海運によって行われ、特に産業基礎物資（鉄鋼・石油・セメント等）の約８割が内航海運に依存しています。また、旅客輸送についても、少子高齢化が進む中、離島航路をはじめとして人々の生活基盤を支える重要な交通手段として、必要不可欠なものです。

国内海運業界の現況は、燃料油価格の高騰等により、その経営環境は依然として厳しい状況にあります。しかしながら、船舶の「少子高齢化」の状況はまだ改善されておらず、老朽船、不経済船が約７割を占めている中、近年の燃料の高騰、地球温暖化問題の高まり等に対応するため、内航船の代替や近代化・高度化が喫緊の課題となっています。

特に地球温暖化問題に関しては、平成 17 年２月に発効した「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」により、平成 20 年～平成 24 年の間に CO_2 排出量を６％削減（1990 年度比）する必要があります。

それを達成するため、平成 20 年３月 28 日に全面改訂された「京都議定書目標達成計画」において、「環境に優しく経済的な次世代内航船（スーパーエコシップ）等新技術を導入した船舶の普及促進を図ってきたところであり、今後も引き続きこうした船舶の普及促進を図る」とされています。

当機構ではこれらを受け、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れるスーパーエコシップとともに、地球温暖化対策に資する船舶についてはより高度化された船舶を「政策効果のより高い船舶」として普及促進に努めてまいります。

また、内航海運をめぐ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で策定した「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（Ｐ16の参考１）において、業務の重点化や未収金対策への取り組みの強化（「船舶共有建造事業の未収金対策への取組みについて」（Ｐ21の参考２））、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17,18,19,20年度実施済み（平成21年度分の要求については、平成20年度第1次補正予算で実施済み））するなど、財政上の措置を講じてきました。さらに、内航海運の活性化を目的として、平成21年度第1次補正予算において一般会計出資金250億円の受け入れを実施しました。これらにより、平成21年度決算において、49億円の債務超過見込額に対し、135億円の資産超過に転じました。また、平成22年度第1次補正予算において、一般会計出資金25億円の受け入れを実施しました。当機構においては、引き続き船舶共有建造業務の財務改善に努めてまいります。

（３）造船関係

内航海運の効率化、環境負荷低減等に資する高度船舶技術の普及を促進するため、当該技術の実用化を助成します。

また、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、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。

（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ヵ年の計画）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

鉄道には、技術革新と安全確保の徹底に努め、環境負荷が小さく、高齢者等の移動に優しい高速大量輸送機関として、遺憾なくその使命を果たすべく、ネットワーク・サービスを充実させるとともに、地球温暖化をはじめとする地球環境問題への対応に寄与していくことが求められております。

当機構はこのような状況を踏まえ、整備新幹線の整備、主要幹線鉄道等の整備、都市鉄道の整備、技術開発の推進、安全・防災対策に対する助成を行うことにより、鉄道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）国鉄清算業務関係

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について、円滑かつ確実に支払を実施します。

②土地処分等の円滑な実施

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、武蔵野操車場（約27ha）、梅田駅（北）・

吹田信号場等（約 24ha）の二大プロジェクトの更なる進捗を図るとともに、その他の物件についても処分に向けて取り組むこととします。

未上場のＪＲ株式（ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ九州、ＪＲ貨物の株式）については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法等を検討します。

（７）広報・情報提供機能の整備

業務の透明性を確保するため、ホームページ及び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 15 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の環境を整備しています。

② 業務実績報告書等の公開

通則法及び国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針（平成 14 年２月１日国土交通省独立行政法人評価委員会決定）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、業務実績報告書等を作成し公開しています。業務実績報告書等については、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の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のほか、当機構の業務等の情報は、利用者を意識しながら、適切かつ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。

また、意見・問合せ窓口の利便性の向上を図るため、ホームページからのメール受付を行い広聴業務を充実するとともに、当機構のプライバシーポリシー（ホームページにおける個人情報保護方針）も整備しています。

さらに平成 22 年 12 月１日から、ホームページの構成・デザインを一新しました。当機構の情報を項目ごとに色分けするなど、より見やすく分かりやすいホームページにしています。

④ パンフレット及び広報誌の活用、ＰＲ用映像のホームページ掲載

当機構の業務等の情報提供活動について、機構パンフレットを業務説明会や鉄道フェスティバルなどの各種イベントで配布しているほか、四半期ごとに広報誌を発行し、鉄道・船舶等関係事業者、関係官公庁、地方公共団体、大学等教育機関などに配布して、積極的に情報発信を進めています。また、ＰＲ用ＤＶＤを制作し、映像を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きました。最終年度の平成 19 年度は、目標値を上回る 15.7％を達成しました。

また、新たに国土交通省は、平成 20 年度から 24 年度にわたる５年間で、平成 19 年度と比較して、15％の公共工事の総合コスト改善に取組むべく「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定しました。

当機構においても、国と同様に平成 20 年度から 24 年度の５年間で、平成 19 年度と比べて、15％の総合コスト改善に取り組むため、「機構コスト構造改善プログラム」を策定しました。

＜新行動計画建設コスト縮減の主な施策（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縮減をしました。
	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縮減を図りました。
	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（ﾊﾟｰｼｬﾙ･ﾌﾟ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縮減を図りました。
	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、高性能ｺﾝﾋﾟ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、製造コストの縮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縮減の主な施策（平成 15 年度～平成 19 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縮減
	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縮減
	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、工事コストを縮減
	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、工事コストを縮減
	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縮減
	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縮減
	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、コストを縮減
	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、工事コストを縮減
	ハイブリッド構造駅の採用	相対式２面２線の高架橋駅を土木、建築構造を一体化させたハイブリッド駅とすることで、工期の短縮および工事コストを縮減。また、階段、エスカレーター等の建築構造物のデザインの自由度が向上
	施工計画の工夫によるコスト縮減	狭隘な施工環境のため、桁式高架橋を計画していたが、早期に完了させるためラーメン高架橋に変更した。作業用通路はラーメン柱の間に設置し、ラーメン高架橋の施工は門型クレーン工法を採用して、工事コストを縮減
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縮減
	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縮減
	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縮減
	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縮減
	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縮減
	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、材料費の縮減を図り、工事コストを縮減
	軌道回路を有絶縁方式に変えて無絶縁方式を採用	これまでの新幹線では、信号送信出力の制約により有絶縁軌道回路を設備していたが、送信器出力を増加させるとともに、伝送損出を最小とする方式の開発を行い、実験においてその効果を検証し、無絶縁軌道回路を採用した。このことで、レール絶縁、インピーダンスボンドの省略、ケーブル芯線数削減を行い、工事コストを縮減
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縮減
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、工事コストを縮減

将来の維持管理費（ＬＣＣ）の縮減	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、維持管理費を縮減
	バネ式バランサーの採用	滑車式バラ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バランサーを採用し、維持管理費を縮減
	新型結線（ルーフデルタ）き電用変圧器の開発と実用化	新幹線における超高圧受電用のき電用変圧器の新型変圧器を開発し、在来線での実証実験も経て実用化した。この新型変圧器がルーフデルタき電変圧器である。これは変圧器の巻線構造をシンプル化することで、小型・軽量となり、電力損失も少ない。これにより電気料金のライフサイクルコストを縮減

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

独立行政法人は、公共上の見地から法律に基づいて設置された法人であり、国等の政策によって、独立行政法人制度そのもの、あるいは当機構の事業・組織に影響を受ける可能性のある主な事項として以下のものがあります。

(ｱ)「独立行政法人の抜本的な見直し」及び「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」

詳しくは、「第１．法人の概況　９．行政改革関連事項について　⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成 21 年 12 月 25 日閣議決定）及び⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月７日閣議決定）」をご参照ください。

(ｲ)「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」（平成23年５月２日法律第42号）

(ｳ)「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（平成23年６月15日法律第66号）

また、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（７）当機構の業務内容について　②船舶共有建造業務（Ｐ16の参考１）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（Ｐ21の参考２）共有建造事業の未収金対策への取り組みについて」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、ＪＲ株式の資産処分収入、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金等の給付に要する費用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します。なお、年金等の支払のための引当金は適正に確保しています。

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．財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

（１）平成22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22年度の利益の処分については、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の整理を行うと、当期総利益159,659百万円のうち、1,596百万円については期首繰越欠損金を埋め、残余の額158,063百万円については積立金として整理しております。

平成22年度のキャッシュ・フローの状況については、業務活動によるキャッシュ・フローは、336,370百万円の資金の増加となり、前年度が366,517百万円の増加であったことに比べて、30,146百万円の減少となっております。また、投資活動によるキャッシュ・フローは、182,000万円の資金の増加となり、前年度が57,030百万円の減少であったことに比べて、239,030百万円の増加となっております。財務活動によるキャッシュ・フローは、382,612百万円の資金の減少となり、前年度が340,862百万円の減少であったことに比べて、41,749百万円の減少幅の拡大となっております。これらの増減を合わせますと、平成22年度末における現金及び現金同等物の残高は、246,480百万円と、前年度末に比べて135,758百万円（122.6%）の増加となっております。

（２）財政投融資対象事業に関する政策コスト分析について

政策コスト分析は、財政投融資を活用している事業の実施に伴い、国（一般会計等）から将来にわたって投入される補助金等の額を割引現在価格に引き直して試算したもので、将来の国民負担に関するディスクロージャーを一層進めるとの観点から行われております。

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います。詳細につきましては、財務省ホームページ（http://www.mof.go.jp/filp/reference/policy_cost_analysis/index.htm）をご参照下さい。

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 品質・信頼性、安全性向上
② 環境保全
③ 建設コストの縮減
④ 構造物の長寿命化、維持管理の効率化
⑤ 地域特性への適合
⑥ 鉄道整備計画策定の効率化

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
品質・信頼性、安全性向上	コンクリート構造物の品質確保手法の研究 覆工コンクリートの品質向上に関する研究　等
環境保	15MN 軌道パッドの実用化検討 鉱化変質岩の経済的な処理方法の開発　等
建設コストの縮減	SENS を都市部に適用する研究 盛土構造の経済化の研究　等
構造物の長寿命化、維持管理の効率化	GRS 一体橋りょうの研究 複合軌道構造における三線分岐器と EJ の敷設位置検討　等
地域特性への適合	北陸新幹線における電車線設備に対する塩害の調査及び雪害対策の検証 北陸新幹線 50-60Hz 対応 ATC の研究開発 寒冷地における小規模融雪設備の開発　等
鉄道整備計画策定の効率化	高速列車走行に伴う駅部の圧力変動解析システムの検証と適正化 駅の最適な施設配置に関する調査研究　等

（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（ＧＲＡＰＥ）	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	コロンブス賞	青函トンネル
	昭和62年	政府	内閣総理大臣顕彰	青函トンネルの完成
	昭和62年	土木学会	技術賞	青函トンネルの建設
新幹線	平成13年	ｲﾀﾘｱ･ﾌﾟﾘﾐｴﾛ	ﾙｲｼﾞ・ﾈｸﾞﾚｯﾘ賞	新幹線
上越新幹線	昭和57年	土木学会	技術賞	東北・上越新幹線の建設
北陸新幹線	平成９年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（高崎・長野間）の建設
	平成７年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化
	平成９年	電気学会	電気学術振興賞	北陸新幹線車両基地用不平衡補償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）
	平成20年	ＰＣ技術協会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線姫川橋りょう
	平成21年	土木学会	技術賞	超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立（飯山トンネル）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
東北新幹線	平成12年	土木学会	技術賞	国内有数の膨圧地質を克服した世界最長陸上トンネル（東北新幹線　岩手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）
	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）
	平成20年	土木学会	技術賞	小土被り・滞水土砂地山における経済的かつ適用性の高い新しいトンネル施工技術（東北新幹線八戸・七戸間トンネル群）
	平成21年	土木学会	田中賞（作品部門）	三内丸山架道橋
九州新幹線	平成15年	土木学会	技術賞	水砕スラグを用いた透水性路盤による地下水面下しらす地山のトンネル構造及び施工方法の確立
	平成16年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急）
	平成16年	政府	バリアフリー化推進功労者表彰（内閣官房長官表彰）	九州新幹線新八代駅におけるバリアフリー整備等
	平成16年	鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
	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
	平成22年	土木学会	田中賞（作品部門）	松原線路橋
		ＰＣ技術協会	協会賞（作品部門）	大野川橋りょう
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
	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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
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］
ＪＲ東西線	平成８年	土木学会	技術賞	大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く鉄道幹線「ＪＲ東西線」の建設
山梨ﾘﾆｱ実験線	平成10年	土木学会	技術賞	超電導磁気浮上式鉄道山梨リニア実験線の建設
秋田新幹線	平成９年	土木学会	技術賞	新幹線在来線直通化工事における急速施工法の開発（秋田新幹線－機械化連続改軌、市街地内高架橋急速施工）
埼玉高速鉄道線	平成12年	土木学会	環境賞	地下鉄道トンネル断面を有効利用した日本初の河川浄化導水路事業
旧ﾏﾀﾞｨﾙﾏﾀﾞｨ橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成16年	ＰＣ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	ＯＴＰＡ	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 －ＩＴ拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設－
		鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	守谷駅
			協会賞（作品部門）	研究学園駅・みらい平駅
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
仙台空港アクセス線	平成20年	土木学会	技術賞	拠点空港の機能強化と地域開発に貢献する空港アクセス鉄道
		鉄道建築協会	協会賞	仙台空港駅、杜せきのした駅、美田園駅
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
		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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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ＮＡＴＭトンネルの急速施工技術
	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
	平成21年	土木学会	技術開発賞	土構造物に対応したスラブ軌道用ＰＣ路盤の開発

（４）特許権等

平成 23 年８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	82（2）	39（1）
実用新案権	3	－
意　匠　権	1	－

（注）（　）書きは外国での登録、出願分で再掲。

（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 22 年度までに技術協力を行った国及び地域は 64 に及び、延べ 1,939 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、ブラジル高速鉄道計画
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、大瑶山トンネル建設工事、スラブ軌道技術移転
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、南北高速鉄道計画

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 22 年度（平成 22 年４月１日から平成 23 年３月 31 日までの期間）は、宿舎等の改修等で 670 百万円を支出しました。

２．主要な設備の状況

当機構の平成 22 年度末（平成 23 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		建物外	合　計
宿舎等	千葉県船橋	面　積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
	市 行 田 外	26,872 ㎡	3,124	1,663	4,787

３．設備の新設、除却等の計画

当機構の平成 23 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	神奈川県川崎市宮前区外	改修等	103

（国鉄清算業務関係）

特例業務勘定において実施する業務は、国鉄清算業務であり限定的な業務であることから、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 23 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。

（単位：百万円）

区　分	会計区分	機構設立時	平成16年度末	平成17年度末	平成18年度末	平成19年度末	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末
建設勘定	一般会計	11,069	11,069	11,069	11,069	11,069	11,069	11,069	7,950
	財政投融資特別会計	45,100	45,100	45,100	45,100	45,100	45,100	45,100	44,570
	計	56,169	56,169	56,169	56,169	56,169	56,169	56,169	52,520
海事勘定（注１）	一般会計	－	－	－	19,565	23,616	31,567	56,567	59,067
	財政投融資特別会計	－	－	－	5,700	5,700	5,700	5,700	5,700
	日本政策投資銀行	－	－	－	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	計	－	－	－	26,265	30,316	38,267	63,267	65,767
旧船舶勘定	一般会計	10,465	10,465	14,465	－	－	－	－	－
	財政投融資特別会計	5,700	5,700	5,700	－	－	－	－	－
	計	16,165	16,165	20,165	－	－	－	－	－
旧造船勘定	一般会計	1,000	1,000	1,000	－	－	－	－	－
	日本政策投資銀行	1,000	1,000	1,000	－	－	－	－	－
	計	2,000	2,000	2,000	－	－	－	－	－
基礎的研究等勘定	一般会計	66	66	66	66	66	66	66	66
助成勘定	一般会計	100	100	100	100	100	100	100	94
合　計	一般会計	22,701	22,701	26,701	30,801	34,852	42,803	67,803	67,178
	財政投融資特別会計	50,800	50,800	50,800	50,800	50,800	50,800	50,800	50,270
	小計（政府出資額）	73,501	73,501	77,501	81,601	85,652	93,603	118,603	117,448
	日本政策投資銀行	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	合　計	74,501	74,501	78,501	82,601	86,652	94,603	119,603	118,448

（注１）旧船舶勘定と旧造船勘定は、平成 18 年度において統合し、海事勘定となりました。

（注２）平成 22 年度には、海事勘定において 25 億円の出資を受け入れました。また、通則法第 46 条の 2 の規定に基づく不要財産の国庫納付により、建設勘定において 3,649 百万円、助成勘定において 5 百万円を減資しております。

（注３）特例業務勘定に資本金は存在しません。

２．役員の状況

役職名	氏　　名	任　　期	略　　歴
理事長	石　川　裕　己	自　平成20年４月１日 至　平成23年９月30日	昭和46年７月運輸省入省 平成15年７月国土交通省航空局長 平成16年７月海上保安庁長官 平成19年８月鉄道・運輸機構理事長代理
副理事長	金　澤　　博	自　平成22年４月１日 至　平成23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 平成16年11月鉄道・運輸機構理事
理事長代理	岩　崎　貞　二	（平成21年８月12日） 自　平成21年10月１日 至　平成23年９月30日	昭和49年４月運輸省入省 平成16年７月国土交通省航空局長 平成18年７月国土交通省自動車交通局長 平成19年７月海上保安庁長官
理　事	椎　根　雅　道	自　平成22年４月１日 至　平成23年９月30日	昭和52年４月日本開発銀行入行 平成16年６月三幸株式会社取締役専務執行役員 平成20年１月三幸株式会社代表取締役副社長
理　事	山　田　秀　樹	自　平成22年７月11日 至　平成23年９月30日	昭和54年４月大蔵省入省 平成19年７月預金保険機構金融再生部長 平成21年７月国税庁関東信越国税不服審判所長
理　事	松　岡　和　夫	（平成17年６月１日） 自　平成21年10月１日 至　平成23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
理　事	加　戸　正　治	自　平成22年４月１日 至　平成23年９月30日	昭和47年４月住友重機械工業株式会社入社 平成17年４月住友重機械ﾏﾘﾝｴﾝｼﾞﾆｱﾘﾝｸﾞ株式会社 製造本部主席技師 平成19年４月財団法人日本船舶技術研究協会 研究開発ｸﾞﾙｰﾌﾟﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄﾘｰﾀﾞｰ
理　事	大　黒　伊勢夫	自　平成22年８月10日 至　平成23年９月30日	昭和53年４月運輸省入省 平成20年10月観光庁観光地域振興部長 平成21年７月国土交通省海事局次長
理　事	宮　林　秀　次	自　平成22年４月１日 至　平成23年９月30日	昭和51年４月日本鉄道建設公団入社 平成18年４月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東京支社長 平成19年４月鉄道・運輸機構鉄道建設本部計画部長
理　事	高　津　俊　司	（平成21年４月１日） 自　平成21年10月１日 至　平成23年９月30日	昭和48年４月日本国有鉄道入社 平成16年３月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東京支社長 平成18年４月鉄道・運輸機構鉄道建設本部審議役

役職名	氏　　名	任　　期	略　　歴
監　事	石　田　倫　敏	（平成21年２月23日） 自　平成21年10月１日 至　平成23年９月30日	昭和54年４月警察庁入庁 平成18年４月山口県警察本部長 平成20年５月科学警察研究所副所長・法科学研修所長事務取扱
監　事	元　木　義　郎	自　平成21年10月21日 至　平成23年９月30日	昭和51年４月松下電器産業株式会社入社 平成19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副社長 平成20年４月パナソニック株式会社システムソリューションズ社副社長
監　事	岡　本　吉　光	自　平成22年１月１日 至　平成23年９月30日	昭和46年７月株式会社住友銀行入行 平成16年６月住銀オートリース株式会社常勤監査役 平成17年８月ゴールドマン・サックス・アセット・マネジメント株式会社常勤監査役

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、また通則法第 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

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、または、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。

また、同条第２項により、国土交通大臣は認可をしようとするときは、あらかじめ独立行政法人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）「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、あらかじめ独立行政法人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（「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 20 年４月１日から平成 25 年３月 31 日までの５年間について定められております。国土交通大臣が、中期目標を定め、またはこれを変更しようとするときは、あらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聴くことになっております。

②中期計画

当機構は、通則法第 30 条により、中期目標に基づき、当該中期目標を達成するための計画（「中期計画」）を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとなっております。これを変更しようとするときも同様です。

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

③年度計画

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

（３）業務実績評価について

当機構の業務の実績評価は、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ず、この場合において独立行政法人評価委員会は、必要があると認めるときは、当機構に対して業務運営の改善その他の勧告をすることができることになっております。また、独立行政法人評価委員会は、当該通知を行ったときは、遅滞なく、その通知に係る事項を公表することになっております。

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

②中期目標に係る事業報告書

当機構は、通則法第 33 条により、中期目標の期間の終了後３月以内に、当該中期目標に係る事業報告書を国土交通大臣に提出するとともに、これを公表することになっております。

③中期目標に係る業務の実績に関する評価

当機構は、通則法第 34 条により、中期目標の期間における業務の実績について、独立行政法人評価委員会の評価を受けることになっております。独立行政法人評価委員会は、当該評価を行ったときは、遅滞なく当機構及び審議会に対して、その評価結果を通知しなければならず、この場合において、独立行政法人評価委員会は、必要があると認めるときは、当機構に対し、業務運営の改善その他の勧告をすることができることになっております。

また、独立行政法人評価委員会は、当該通知を行ったときは、遅滞なく、その通知に係る事項を公表しなければならないことになっております。

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

④中期目標の期間の終了時の検討

国土交通大臣は、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。

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。

なお、評価結果等については、当機構のホームページ（http://www.jrtt.go.jp/01Organization/Plan/plan-index.html）をご参照下さい。

（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、理事７名及び３名の監事がおります。このうち理事長、副理事長、理事長代理及び理事に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会計監査法人の監査

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、監事の監査のほか、会計監査人の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等を作成・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 22 年度において役員に支払った報酬額は総額で 205,074 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、「中央省庁等改革基本法」（平成 10 年６月 12 日法律第 103 号）第 38 条第３号及び「独立行政法人通則法」第 37 条により原則として企業会計原則に基づき処理されるとともに、「独立行政法人会計基準」、「独立行政法人会計基準注解」（平成 12 年２月 16 日独立行政法人会計基準研究会）、機構法、国土交通大臣の認可を受けて定めた「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書」及び同大臣への届出が義務付けられている「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」等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、事業資金の勘定間繰入等の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、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、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、独立行政法人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使途に充てる場合は、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。

３．監査証明について

当機構の財務諸表は、金融商品取引法第 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

当機構の財務諸表につきましては、当機構ホームページ（http://www.jrtt.go.jp/01Organization/Organization-Index.html#p5）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２０年２月２９日
（変更）平成２３年７月５日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第２期中期目標

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

５つの法人の業務を統合して平成１５年１０月に発足した機構は、第１期の中期目標期間において、組織の縦割りの克服や、統合のメリットが生かされるような組織運営、業務展開に努め、それぞれについて成果を上げてきたところである。

第２期の中期目標期間においては、引き続き、独立行政法人の趣旨を十分に踏まえつつ、特に効率性及び透明性がさらに高まるように留意しながら本中期目標に基づいて適正かつ弾力的な運営を確保するものとする。

１．中期目標の期間

平成２０年４月１日から平成２５年３月３１日までの５年間とする。

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事項

各業務について、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。

(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どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、品質の向上、建設コストの縮減、技術開発の推進等を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業等を推進する。

①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。

②品質の向上

施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

③鉄道建設コストの縮減

鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改

革の趣旨を踏まえて実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層の縮減に努めるとともに、その取組・効果をホームページなど国民に分かりやすい形で公表する。

④技術開発とその成果の活用

良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を図るとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用に努める。

⑤ニーズに応じた受託業務の実施

鉄道建設に係る受託業務について、機構の支援が真に必要な場合のみに実施することを担保するための具体的な基準を第三者委員会において策定し、適切に運用する。また、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

⑥工事関係事故防止活動の推進

鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め事故防止活動を推進する。

(2)　船舶共有建造業務

環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、船舶共有建造業務を通じ、政策的意義が高い船舶の建造を推進する。

①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進

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。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。

②船舶建造等における技術支援

船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図り技術力の向上を目指す。

(3)　鉄道助成業務

第三者機関の助言等も活用しながら、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確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

②助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、情報提供や周知活動を積極的に推進する。

③債権の確実な回収等

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

幅広い分野において蓄積した高度な技術力を積極的に活用して技術支援、調査研究開発、国際協力等の業務を推進する。

①鉄道分野の技術力の活用による支援・国際協力業務

鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策の連携を図りながら、地方公共団体、交通事業者に対する支援、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進する。

また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組に対して、機構の能力やノウハウを活用できる範囲で協力に努める。

②高度船舶技術の研究開発・実用化への助成

国庫補助金による研究開発助成については、次世代船舶研究開発費補助金交付要綱に規定されたテーマに助成を行う。実用化助成については、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の政策目的に沿ったテーマを募集テーマとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行う。研究開発円滑化助成（利子補給）については、試験研究資金の借入れが継続している案件に限り、申請があった場合には助成を行う。

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

③運輸技術に関する基礎的研究の推進

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、長期的視点に立って運輸技術に関する社会のニーズに的確に対応する基礎的研究を推進し、研究成果の普及等に努める。

ア　弾力的かつ効果的な制度の運用

公募段階から研究成果の活用まで弾力的かつ効果的な制度の運用を図るとともに、研究費の不正使用等の防止や国土交通省所管の研究機関の研究も含めた研究課題の不合理な重複の排除、若手研究者支援の観点からの取り組みを行う。

イ　公正で透明性の高い審査及び評価の実施

外部専門家等による審査・評価の基準及び結果の公表により、公正さ、透明性を確保するとともに、評価結果を基に研究計画や資金配分の見直しを行う。なお、より競争性を担保するため、課題採択時において、マスキング評価等の方策の導入に取り組む。

ウ　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、プレス発表等を積極的に推進するとともに、基礎的研究であることを踏まえて、長期的なフォローアップにより、革新的な技術の創出による研究成果の社会還元の状況を検証する。

(5)　国鉄清算業務

①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成１０年法律第１３６号）（以下「債務等処理法」という。）第１３条の規定に基づき、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。

ア　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。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、安定的かつ効率的に運用するものとする。

イ　土地処分等の円滑な実施

土地処分については、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、都市計画事業の工程からやむを得ず処分できない限られた物件を除き、中期目標期間終了時までにすべて終了する（地方公共団体等との調整については、中期目標期間中に完了する。）。北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法等を検討する。

②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成２２年１２月２１日。以下「関係三大臣合意」という。）並びに債務等処理法附則第４条及び第５条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等の経営自立を図るための支援措置を、適切に実施するものとする。

ア　鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等

北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受けるべきものとして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券（以下「特別債券」という。）の発行を行うものとする。また、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引受けに要する資金に充てるための無利子の資金の貸付けを適切に実施する。

イ　旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付

旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付を適切に実施する。

③整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置

関係三大臣合意並びに債務等処理法附則第６条の規定に基づき、整備新幹線の着実な整備及び並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

(6)業務全般に関する項目

①内部統制の維持・充実

法令遵守の促進等を通じて内部統制の維持・充実を図る。

②透明性の確保

業務全般、独立行政法人会計基準等に従って作成した財務情報等について広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

３．業務運営の効率化に関する事項

(1)　組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう見直しを行いながら、適切に運営する。

(2)　経費・事業費の削減

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

①　一般管理費

これまでの効率化の実績を踏まえ同程度以上の努力を行うとの観点から、中期目標期間の最終年度（平成２４年度）において、前中期目標期間の最終年度(平成１９年度)比で１５％程度に相当する額を削減する。

②　人件費（退職手当等を除く。）

簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づく平成１８年度からの５年間で５％以上を基本とする削減について、引き続き着実に実施するとともに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」(平成１８年７月７日閣議決定)に基づき、人件費改革の取組を２３年度まで継続する。また、給与水準が国家公務員の水準を上回っている要因を検証し、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組み、検証結

果及び取組状況について公表を行う。

③　事業費

これまでの効率化の実績を踏まえ、同程度以上の努力を行うとの観点から、中期目標期間の最終年度（平成２４年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成１９年度）比で５％程度に相当する額を削減する。

(3)　随意契約の見直し

「随意契約見直し計画」に基づく取組を実施し、その取組状況について公表する。また、監事及び会計監査人による監査において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。

(4)　資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

４．財務内容の改善に関する事項

(1)　総括的業務

①資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

②貸付金の回収

貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図る。

(2)　鉄道建設業務

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収にあたっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

(3)　船舶共有建造業務

平成２１年度までを重点集中改革期間とする「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成１６年１２月２０日公表）（以下「見直し方針」という。）に基づく取組等を推進することにより、財務改善を進める。

なお、重点集中改革期間後の業務については、同期間における取組の成果を検証した上で行われる所要の見直しを踏まえて適切に対応する。

①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・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を１．３％以下とするとともに、当該期間終了時に未収金残高を５８億円以下とする。

②債務超過額の縮減等

「見直し方針」の目標を確実に達成することを目指し、適正な事業金利の設定等に留意しつつ収支改善に努め、債務超過額を縮減する。併せて繰越欠損金の縮減を着実に行う。

③財務改善状況の公表

財務改善の状況については、その要因を含め国民に分かりやすく随時適切に公表する。

(4)　内航海運活性化融資業務

調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収を適切に行う。

平成 20 年 3 月 31 日
（変更）平成 21 年 3 月 31 日
（変更）平成 23 年 3 月 31 日
（変更）平成 23 年 7 月 11 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第２期中期計画

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第３０条第１項の規定に基づき、国土交通大臣から指示を受けた平成２０年度から平成２４年度までの５ヵ年における中期目標を達成するための中期計画を次のとおり定める。中期計画の実施に当たっては、質の高い施設やサービスを早く低廉に提供することを重要な使命として、引き続き統合の効果を生かすとともに、環境問題や安全の確保、技術の向上・承継にも配慮しつつ、優先度の高い業務への経営資源の集中、コスト意識の徹底と効率化の取組み、国民に分かりやすい情報提供に努める。

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

各業務について、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。

（１）鉄道建設業務

①　工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

ア　整備新幹線整備事業

・　東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の鉄道施設について事業の着実な進捗を図り、平成２２年度末までに完成させる。北陸新幹線（長野・金沢間、福井駅部）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）及び九州新幹線（武雄温泉・諫早間）についても、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページなどで年２回公表する。なお、整備新幹線建設推進高度化等事業、新線等調査については、未認可区間における経済的な設計・施工法の調査等を行う。

イ　都市鉄道利便増進事業等

・　都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線については、整備主体として関係機関との連携・調整を図り、工事完成予定時期を踏まえ、各種手続きや建設工事等の業務を着実に推進する。

・　民鉄線の工事については、西武池袋線の大改良工事は着実な進捗を図り、平成２４年度末まで完成させる。小田急小田原線の大改良工事については、工事

完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

ウ　受託工事

・　受託工事については、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

②　品質の向上

・　良質な鉄道を建設するために、設計基準、工事標準示方書、工事監督要領等について中期目標期間中に５件の見直し等を行うとともに、品質管理・施工監理について徹底を図る。

・　鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承のため、毎年、施工監理講習を実施するなどして技術の系統ごとに長期的な視野に立った技術者の育成を行う。また、職員の技術力向上のため、業務と密接に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得を支援する。

③　鉄道建設コストの縮減

・　鉄道建設コストについては、建設後の安全性確保を前提として、国の「公共事業コスト構造改善プログラム」の趣旨を踏まえて、現在実施しているコスト縮減策の効果を随時検証した上で、一層のコスト縮減に努め、平成２０年度から５年間で平成１９年度と比較して、１５％程度の総合コスト改善を達成する。また、コスト縮減の取組・効果については、ホームページなど国民に分かりやすい形で公表する。

④　技術開発の推進と開発成果の活用

ア　技術開発の推進

・　一層の品質の向上、コスト縮減等を図るため、技術開発を推進することとし、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、調査・設計手法、施工技術の開発・改良を進める。

・　技術開発に当たっては、調査、土木（トンネル、橋りょう、土構造)、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、中期目標期間において、７０件以上のテーマについて、計画的に新技術の開発、導入に取り組む。

イ　開発成果の公表

・　鉄道建設分野の総合的技術力や技術開発の成果を、より広く社会へ還元していくために、鉄道建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、発表会等において開発成果を公表する。また、毎年技術研究発表会を開催し、開発成果を発表する。

⑤　ニーズに応じた受託業務の実施

・　新たな工事の受託に当たっては、鉄道事業者による建設が技術的に困難な場合など機構が支援する必要性が高いものに限定して実施することとする。このため、外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置し、具体的な基準を策定するとともに、第三者委員会で当該基準に基づき審議した上で、その意見を踏まえて実施する。

・　受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果について第三者委員会で随時検証し、その結果をホームページなどで公表する。

⑥　工事関係事故防止活動の推進

・　工事発注機関として、工事内容を勘案した事故防止重点実施項目を定め、三大重大事故（死亡事故、第三者事故及び列車運転阻害事故）の防止に重点を置きつつ、工事事故防止監査を毎年２回実施するなど、工事関係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政策効果のより高い船舶の建造促進

・　国内海運政策の実現に寄与するため、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。

・　建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。

・　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とともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において８５％以上とする。

②　船舶建造等における技術支援

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

・　このため、内航海運の抱える諸課題、事業者ニーズや社会的要請に対応するための技術調査を中期目標期間中１０件以上行うほか、研修、技術交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積を図る。

（３）鉄道助成業務

・　勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで３０日以内、国の補助金の受入から給付ま

で７業務日以内）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は１年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの継承、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

・　助成制度に対する事業者等の理解促進を図るために周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するために技術情報等を収集・提供する。

・　新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。また、既設四新幹線に係る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）技術力の活用、技術研究開発及び実用化に対する支援等

①　鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力

ア　鉄道分野の技術力を活用した支援

・　鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請を踏まえ、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した支援を実施する。

イ　国際協力

・　鉄道建設分野等における技術力や経験を活かした国際貢献を行う観点から、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、専門家の派遣、研修員の受入れ、我が国鉄道システムの海外展開に向けた取組みに係る技術協力等に可能な限り対応するとともに、海外の関係機関との技術交流を進める。

②　高度船舶技術の研究開発・実用化への助成

・　国庫補助金による研究開発助成については、次世代船舶研究開発費補助金交付要綱に規定されたテーマに助成を行う。

・　実用化助成については、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行う。また、ホームページ及び募集説明資料の充実を図るほか、事業者への説明・相談会等を随時実施する。

・　研究開発円滑化助成（利子補給）については、試験研究資金の借入れが継続している案件に限り、申請があった場合には助成を行う。

・　助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性及び透明性の確保を図るため、助成

対象事業について、外部有識者により事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先、助成の成果等を公表する。

③　運輸技術に関する基礎的研究の推進

・　公募段階から研究成果の活用まで、弾力的かつ効果的な制度の運用を図るとともに、研究費の不正使用等の防止のため、国の指針等を踏まえた制度の充実を図り、府省共通研究開発管理システムの活用及び国土交通省所管の研究機関の研究内容把握等による研究課題の不合理な重複排除等を徹底する。また、若手研究者への研究成果発表機会の付与等の取り組みを進める。

・　外部専門家等による適切な審査・評価の実施、中間・事後評価担当委員の一部見直し、基準・評価結果の公表等により、公正さ、透明性を確保する。また、評価結果を基に研究計画や研究資金配分を見直し、優れた研究成果を得るように努める。課題採択時においては、応募者の情報を伏せて審査を行うマスキング評価を試行・検証する等、より競争性を担保するための方策の導入に取り組む。

・　中期目標期間中に、研究成果発表会等を１５回以上開催、特許出願件数を２５件以上、外部への研究成果発表件数を３７０件以上とし、プレス発表等を積極的に推進する。また、長期的なフォローアップにより、革新的な技術の創出による研究成果の社会還元の状況を検証する。

（５）国鉄清算業務

①　年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

ア　年金費用等の支払の法令に則った適正な執行

・　旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額については、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、運用対象や年限構成を工夫することにより、安定的かつ効率的な運用に努める。

イ　土地処分等の円滑な実施

・　土地処分については、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、都市計画事業の工程からやむを得ず処分できない限られた物件を除き、中期目標期間終了時までに全て終了する（地方公共団体等との調整については、中期目標期間中に完了する。）。

・　土地処分を効果的に推進するために行う基盤整備工事については、可能な限り経費節減を図るなど適切に実施する。

・　なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社

及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法等を検討する。

②　旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置

ア　鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等

・　北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受ける鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券（以下「特別債券」という。）の発行を速やかに行う。

　また、特別債券の償還期間は２０年とし、国土交通大臣が定める利率に基づき利子の支払を実施する。

・　北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引受けに要する資金に充てるための無利子の資金の貸付けを速やかに実施する。

イ　旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付

・　旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付を実施する。

・　無利子の資金の貸付け又は助成金の交付にあたっては、法令その他の基準を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

③　整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置

・　北陸新幹線（高崎・長野間）の建設債務の償還及び利払いに要する費用に充てるため、平成２３年度において特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施するとともに、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

（６）業務全般に関する項目

①　内部統制の維持・充実

・　法令遵守の取組をより徹底させる等の観点から、民間企業における内部統制制度の導入を踏まえ、内部統制の体制の拡充を図り、その適切な運用を行う。

②　透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進

・　主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。

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

な活用を図る。

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

③　環境対策に資する業務・取組の推進

・　機構が担う交通ネットワーク整備等の業務が地球温暖化問題をはじめとする環境対策に大きく貢献するものであることを踏まえ、機構として独自に策定している「環境行動計画」について、毎年見直しを行い、これに基づき、各業務を推進するとともに、業務実施に際して環境に配慮した取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年作成し、公表する。

２．業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（１）組織の見直し

・　業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

（２）経費・事業費の削減

①　一般管理費、人件費の効率化

・　業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、一般管理費について、中期目標期間の最終年度（平成２４年度）において、前中期目標期間の最終年度(平成１９年度)比で１５％程度に相当する額を削減する。

・　人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づく平成１８年度からの５年間で５％以上を基本とする削減について、引き続き着実に実施するとともに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針２００６」（平成１８年７月７日閣議決定）に基づき、人件費改革の取組みを２３年度まで継続する。また、給与水準については、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組む。この場合、手当の縮減及び人事評価に基づく勤務成績の給与への反映の徹底を実施するほか、他の独立行政法人の取組を参考として幅広く適正化方策を検討し、可能なものから実施すること等により速やかに成果を得る。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。

②　事業費の効率化

・　事業・単価の見直しや契約方式、事業執行方法の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成２４年度）において、前中期目標期間の最終年度(平成１９年度)比で５％程度に相当する額を削減する。

（３）随意契約の見直し

・　「随意契約見直し計画」を着実に実施し、その取組状況を公表、フォローアップするとともに、入札及び契約手続の透明性、競争性の確保及び不正行為の排除の徹底等を図る。また、監事及び会計監査人による監査において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。

（４）資産の有効活用

・　宿舎等の保有資産について、「５．重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、必要な宿舎等の建替えなどにより、資産の効率的な活用を図る。なお、残る行田宿舎等について、業務の進捗状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。

３．予算、収支計画及び資金計画

（１）予算、収支計画及び資金計画

（別紙）

（２）財務内容の改善

①　資金調達

・　資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、効率的な資金管理を行うことによって、短期借入金及び長期資金の併用等による柔軟かつ安定的な資金調達に努めるとともに調達コストの抑制を図る。

②　貸付金の回収

・　貸付金については毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

・　内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

③　鉄道施設の貸付、譲渡

・　完成後鉄道事業者に貸し付け又は譲渡した鉄道施設について、調達資金を確実に返済・償還するため、鉄道事業者の経営状況等の一層の把握を図りつつ、毎年度貸付料及び譲渡代金の回収計画額を設定し、その全額を回収する。

④　船舶共有建造業務に係る財務状況の改善

・　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、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成１６年１２月２０日公表）（以下「見直し方針」という。）に基づく諸施策等を実施することにより、中期目標期間における未収発生率を１．３％以下、中期目標期間終了時における未収金残高を５８億円以下とする。

・　また、「見直し方針」に基づき、適正な事業金利の設定に留意しつつ、財務改善策の着実かつ計画的な実施により、平成２１年度までの重点集中改革期間中に債務超過額の大半を解消（８割減）し、その後速やかに債務超過から脱することを確実に達成するよう目指すとともに、繰越欠損金の縮減を着実に行うこととする。なお、重点集中改革期間後の業務については、同期間における取組の成果を検証した上で行われる所要の見直しを踏まえて適切に対応する。

・　船舶共有建造業務における財務改善の状況については、その要因を含め業務実績報告書等により随時適切に公表する。

４．短期借入金の限度額

・　年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、１９０，０００百万円とする。

５．重要な財産の譲渡等に関する計画

・　箱根分室を平成２０年度内に売却する。

・　麻布分室を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。

・　松戸宿舎、上田宿舎、山科宿舎、西船橋寮及びこずかた寮を平成２０年度以降に売却する。

・　習志野台宿舎Ｂ棟を平成２３年度以降に売却する。

・　共有持分に係る福利厚生施設（全３箇所）を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。

６．剰余金の使途

・　高度船舶技術に係る研究開発助成業務及び実用化助成業務の充実

・　運輸技術に係る基礎的研究業務の充実

・　建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修

７．その他業務運営に関する重要事項

（１）人事に関する計画

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

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

・建設勘定

過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還業務

・助成勘定

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

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（平成20年度～平成24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	552,708
地方公共団体建設費負担金	511,575
地方公共団体建設費補助金	41,133
借入金等	1,868,478
財政融資資金借入金	259,400
民間借入金	758,500
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	850,578
業務収入	980,179
受託収入	224,738
業務外収入	5,268
他勘定より受入	939,386
計	4,570,757
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	1,686,528
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	207,480
借入金等償還	2,143,595
支払利息	233,274
一般管理費	30,280
人件費	96,619
業務外支出	32,323
他勘定へ繰入	59,315
計	4,489,414

［人件費の見積もり］ 71,257百万円を支出する。

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	1,402,901
経常費用	1,209,550
鉄道建設業務費	1,066,714
受託経費	136,011
一般管理費	6,805
減価償却費	20
財務費用	193,224
雑損	127
収益の部	1,409,490
鉄道建設業務収入	933,634
鉄道建設事業費補助金収入	500
鉄道建設事業費利子補給金収入	3,712
鉄道貨物輸送調整金収入	11,540
受託収入	136,011
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	317,491
財務収益	53
雑益	6,549
純利益	6,589
目的積立金取崩額	0
総利益	6,589

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	4,598,641
業務活動による支出	2,355,926
投資活動による支出	2,187
財務活動による支出	2,142,476
次期中期目標期間への繰越金	98,052
資金収入	4,598,641
業務活動による収入	2,713,248
受託収入	224,738
その他の収入	2,488,510
投資活動による収入	2,149
財務活動による収入	1,868,478
前期よりの繰越金	14,766

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（平成20年度～平成24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	26
国庫補助金等	8,079
国庫補助金	128
政府出資金	7,951
借入金等	259,800
財政融資資金借入金	134,800
民間借入金	3,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	122,000
業務収入	171,556
受託収入	15
業務外収入	2,504
計	441,980
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	196,303
受託経費	
海事業務関係経費	15
借入金等償還	231,078
支払利息	19,603
一般管理費	959
人件費	3,692
業務外支出	736
計	452,386

［人件費の見積もり］ 2,962百万円を支出する。

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	138,578
経常費用	118,309
海事業務費	113,560
受託経費	15
一般管理費	4,725
減価償却費	9
財務費用	20,269
収益の部	148,040
運営費交付金収益	26
海事業務収入	145,273
受託収入	15
補助金等収益	128
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	3
財務収益	104
雑益	2,491
臨時利益	0
純利益	9,462
目的積立金取崩額	0
総利益	9,462

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	455,088
業務活動による支出	221,308
投資活動による支出	0
財務活動による支出	231,078
次期中期目標期間への繰越金	2,702
資金収入	455,088
業務活動による収入	184,775
運営費交付金による収入	26
受託収入	15
補助金等による収入	128
その他の収入	184,606
財務活動による収入	267,751
前期よりの繰越金	2,562

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（平成20年度～平成24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	1,723
借入金等	
民間借入金	260,500
業務収入	268,047
計	530,270
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	262,322
借入金等償還	263,500
支払利息	3,347
一般管理費	271
人件費	636
業務外支出等	195
計	530,271

［人件費の見積もり］ 555百万円を支出する。
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	6,215
経常費用	2,715
基礎的研究等業務費	1,777
一般管理費	938
資産減価償却費	0
財務費用	3,500
借入金利息	3,325
借入金取扱諸費	175
収益の部	6,217
運営費交付金収益	1,723
基礎的研究等業務収入	4,493
資産見返負債戻入	1
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	0
純利益	2
目的積立金取崩額	0
総利益	2

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	530,298
業務活動による支出	266,769
財務活動による支出	263,500
次期中期目標期間への繰越金	29
資金収入	530,298
業務活動による収入	269,770
運営費交付金による収入	0
その他の収入	0
財務活動による収入	260,500
前期よりの繰越金	28

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（平成20年度～平成24年度）
【助成勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
運営費交付金	1,246
国庫補助金等	554,368
国庫補助金	550,653
政府補給金	3,715
借入金等	
民間借入金	237,800
業務収入	2,868,484
業務外収入	131
他勘定より受入	59,315
計	3,721,344
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	138,708
借入金等償還	1,642,545
支払利息	323,503
一般管理費	1,083
人件費	2,660
業務外支出	130
他勘定へ繰入	1,612,715
計	3,721,344

［人件費の見積もり］ 2,330百万円を支出する。

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	3,655,799
経常費用	2,845,230
鉄道助成業務費	2,841,454
一般管理費	3,768
減価償却費	8
財務費用	810,559
雑損	10
収益の部	3,399,926
運営費交付金収益	1,246
鉄道助成業務収入	2,844,172
補助金等収益	554,368
資産見返負債戻入	3
資産見返補助金等戻入	3
財務収益	126
雑益	11
純利益	△ 255,873
前中期目標期間繰越積立金取崩額	262,787
総利益	6,914

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	3,721,864
業務活動による支出	1,738,024
投資活動による支出	0
財務活動による支出	1,983,444
次期中期目標期間への繰越金	396
資金収入	3,721,864
業務活動による収入	3,483,547
運営費交付金による収入	1,246
補助金等による収入	554,368
その他の収入	2,927,933
財務活動による収入	237,800
前期よりの繰越金	517

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（平成20年度～平成24年度）
【特例業務勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
借入金等	457,600
民間借入金	97,600
鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券	360,000
業務収入	100,750
業務外収入	1,183,941
他勘定より受入	834,867
計	2,577,158
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	1,565,963
支払利息	15,694
一般管理費	13,952
人件費	2,620
業務外支出	1,200,126
他勘定へ繰入	161,540
計	2,959,895

［人件費の見積もり］2,060百万円を支出する。
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	328,835
経常費用	313,065
特例業務費	297,130
一般管理費	15,804
減価償却費	131
財務費用	15,770
収益の部	649,116
特例業務収入	61,584
財務収益	546,605
雑益	1,340
臨時利益	39,587
純利益	320,281
目的積立金取崩額	0
総利益	320,281

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	2,960,164
業務活動による支出	2,957,616
投資活動による支出	85
財務活動による支出	2,194
次期中期目標期間への繰越金	269
資金収入	2,960,164
業務活動による収入	649,138
投資活動による収入	380,068
財務活動による収入	457,600
前期よりの繰越金	1,473,358

参　考

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　運営費交付金の算定ルール

○ 平成２０年度以降：以下の算定ルールによる。

運営費交付金＝人件費＋一般管理費＋業務経費－自己収入

｛前年度一般管理費相当額（Ａ）－ 前年度特殊要因｝×α ＋ ｛前年度業務経費相当額（Ｂ）－ 前年度特殊要因｝× β×γ ＋ 特殊要因（X_1）×δ ＋ 特殊要因（X_2） － 自己収入（Ｙ）

Ａ ＝ 前年度人件費（Ｓ）× ｓ ＋ ｛前年度その他一般管理費｝× γ

Ｙ ＝ 前年度自己収入 × ｙ

Ｂ：運営費交付金のうち一般管理費以外の経費

X_1 ：前年度試験研究費

X_2 ：退職手当等《毎年度の予算編成課程において決定》

Ｙ：運営費交付金を財源として実施する事務事業から生じるであろう自己収入の見積額＋信用基金運用収入（一般会計出資相当分）

Ｓ：役員報酬、職員基本給、諸手当、超過勤務手当等人件費

α：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

β：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

γ：消費者物価指数《毎年度の予算編成過程において決定》

δ：政策係数：運輸分野における基礎的研究のニーズへの対応の必要性、独立行政法人評価委員会による評価等を総合的に勘案《毎年度の予算編成過程において決定》

ｓ：人件費調整係数（給与改定率等）《毎年度の予算編成過程において決定》

ｙ：自己収入調整係数《毎年度の予算編成過程において決定》

［注記］

【前提条件】

１．効率化係数（α）　：　期間中は　０．９６５３として推計

２．効率化係数（β）　：　期間中は　０．９７１３として推計

３．消費者物価指数（γ）　：　期間中は　１．００００として推計

４．人件費調整係数（ｓ）　：　期間中は　１．００００として推計

５．政策係数（δ）：　期間中は　１．００００として推計

平成 23 年 3 月 31 日
（変更）平成 23 年 8 月 1 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成２３年度計画

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２３年度の年度計画を定める。

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

（１） 鉄道建設業務

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

ア 整備新幹線整備事業

・ 建設中の新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図る。

北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については路盤工事及び設備・電気関係工事、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）については用地取得を進めるとともに、路盤工事を着実に推進する。

整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで年２回公表する。

イ 都市鉄道利便増進事業等

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

・ 相鉄・東急直通線については、環境影響評価手続き、構造物の詳細設計及び工事施行認可申請に係る業務を実施する。

・ 民鉄線工事については、西武池袋線は、工事完成予定時期の変更を含めた関係機関との連携・調整を行うとともに、下り１線の高架切替及び残る高架橋の構築工事を実施する。

小田急小田原線は、工程調整等の関係機関との連携・調整を行うとともに、開削・躯体構築工事を実施する。

ウ 受託工事

・ 受託工事については、仙台市高速鉄道東西線、山梨リニア実験線、つくばエクスプレス線（秋葉原駅出入口等増設）の受託工事各線について、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。

②　品質の向上

・　施工性、経済性の向上を図るため、「シールドトンネル設計施工指針」の改定等を行う。また、「地質（地盤）調査の手引き」、「鋼鉄道橋支承部設計施工の手引き」の改定等の作業を進める。

・　鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を計画・実施する。また、業務に関連する技術士等の資格取得を促進するために、既資格取得者による指導等の支援を継続して行う。

③　鉄道建設コストの縮減

・　平成２０年度に策定した「コスト構造改善プログラム」を踏まえ、総合的なコスト構造改善を推進するため、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を年２回開催し、計画・設計から工事実施段階における最適化等の具体的施策を着実に実施するとともに、国土交通省等における具体的事例の収集・分析を通じて、更なる鉄道建設コスト縮減に取組む。

　また、鉄道建設コスト縮減の実施状況、効果については、ホームページにて国民に分かりやすい形で公表する。

④　技術開発の推進と開発成果の活用

ア　技術開発の推進

・　鉄道建設工事の進捗を踏まえ、平成２３年度は継続中の技術開発の推進を優先することとし、継続・新規を合わせて１０件以上のテーマについて、技術開発を推進する。

・　技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまでの一元的な取組・活用を図るため、業務分野ごとに設置している分科会において、各路線のニーズを取りまとめるとともに、技術開発成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。

イ　開発成果の公表

・　土木学会、地盤工学会、日本応用地質学会、電気学会、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をこれらの学会等で公表する。また、本社における技術研究会や支社局における業務研究発表会を通じ、開発成果を積極的に公表する。

⑤　ニーズに応じた受託業務の実施

・　新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員

会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。

・　受託工事線である成田新高速鉄道線に係る鉄道建設コスト縮減の状況について「鉄道工事受託審議委員会」で検証し、その結果をホームページで公表する。

⑥　工事関係事故防止活動の推進

・　工事関係事故防止については、三大重大事故（死亡事故、第三者事故及び列車運転阻害事故）の防止に重点を置きつつ、平成２３年度の工事内容を勘案した事故防止重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じて、請負者に周知徹底するとともに、請負者と一体となって工事関係事故防止活動を推進する。

　また、工事関係事故防止活動の推進に資する取組みとして、地方機関を対象とした工事事故防止監査を年２回実施するとともに、本社において事故防止対策委員会を年２回、支社局の事故防止担当部長・次長を対象とした事故防止連絡会議を年３回、それぞれ開催し、工事事故防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各支社局に周知徹底する。さらに、厚生労働省と連絡会議を開催し事故防止について意見交換を行う。

（２）　船舶共有建造業務

①　船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進

・　国内海運政策の実現に寄与するため、事業者団体に対する協力要請やオペレーター及びオーナーへの個別訪問、金利設定の弾力化等を通じ、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。

・　建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。

・　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ため、セミナー等において最新情報の提供に積極的に努めるとともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を８５％以上とする。

②　船舶建造等における技術支援

・　政策課題に適合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見直し、事業者等に周知する。計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップ及び先進二酸化炭素低減化船については、重点的に技術支援を行う。

・　事業者・有識者の意見をもとに選定した２件の技術調査を実施する。また、技術支

援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術支援に係る職員の技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを見直す。

（３） 鉄道助成業務

・　勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで３０日以内、国の補助金受入から給付まで７業務日以内）を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。
・　「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年２回開催し、委員会からの改善意見を１年以内に業務運営に反映させる。また、審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画（年１０回以上）に基づく研修等を着実に実施する。これにより業務執行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。
・　助成制度に対する事業者等の理解促進を図るため、ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表、情報交換会等の周知活動を継続して実施するとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、事業者からの要望を踏まえ、技術情報等を収集し、提供する。
・　新幹線譲渡代金（平成２３年度回収見込額４，６５１億円）、無利子貸付資金等（平成２３年度回収見込額１６４億円）について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還（平成２３年度約定償還額２，９２３億円）を行う。これにより既設四新幹線に係る債務については、平成２３年度末において、対前年度比で１９％以上縮減する。
・　既設四新幹線に係る移転登記業務については、可能な限り早期の完了を図るべく、着実かつ効率的に実施する。

（４） 技術力の活用、技術研究開発及び実用化に対する支援等

①　鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力

ア　鉄道分野の技術力を活用した支援

・　鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。
・　鉄道事業者、地方公共団体への説明会等を通じ、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定に関するニーズを踏まえた上で、関係機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホーム

ドクター（鉄道構造物の補修等のアドバイス、ＧＲＡＰＥ（交通計画支援システム）の活用等）による適切な技術支援を実施する。

イ　国際協力

・　国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家の派遣及び各国の研修員等の受入れを実施し、海外プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道建設計画、ベトナム高速鉄道建設計画等、各国の高速鉄道計画に対する技術協力を実施するとともに、韓国鉄道施設公団等との技術交流を行う。

　また、鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。

②　高度船舶技術の研究開発・実用化への助成

・　事業者等へのヒアリングを踏まえて設定したテーマである「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行う。

　また、事業者等へのヒアリングを随時実施し、最新のニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた平成２４年度実用化助成のための募集テーマを設定し、助成対象事業を公募する。

　ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明資料の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。

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

③　運輸技術に関する基礎的研究の推進

・　外部有識者で構成する「基礎的研究推進委員会」において、社会ニーズに的確に対応した研究募集テーマ、審査・評価の方法、研究成果の普及等について、総合的な検討を行う。

・　研究課題募集の周知の拡充を図るとともに、知的財産権については、原則として研究実施主体に帰属する取り扱いの周知徹底を図る。

・　国土交通省の「研究機関における競争的資金の管理・監査のガイドライン」等に沿って、研究機関における不正防止を図るとともに、研究課題の申請・審査に当たっては、府省共通研究開発管理システムの活用及び国土交通省所管の研究機関で実施している研究内容の把握等による研究課題の不合理な重複排除等を徹底する。また、平成２２年１２月の総合科学技術会議の答申等を踏まえ、運輸分野の科学技術を担う人材の育成のため、若手・女性研究者で構成される研究チームの採択枠を設けるほか、若手・

女性研究者に対して、研究成果発表機会等を優先的に付与する。

・　外部専門家等で構成する「基礎的研究審査委員会」において、課題選定、中間・事後評価を適切に実施するとともに、選定・評価基準及び評価結果をホームページで公表する。

・　優れた研究成果が得られるよう、中間評価の結果を基に、研究計画や研究資金配分の見直しを行う。

・　課題採択時の一次審査において、研究者名や所属等の情報を伏せて審査を行うマスキング評価を実施する。

・　研究成果の活用や応用段階等への発展に資するため、研究機関への情報提供や展示会への出展等による積極的な広報等を行う。研究成果発表会を開催するほか、特許出願や外部への研究成果発表を促進し、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。また、研究終了後３年目に該当する研究課題へのフォローアップ調査の実施により、研究成果の社会還元の状況を把握する。

（５）国鉄清算業務

①　年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

ア　年金費用等の支払の法令に則った適正な執行

・　旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、運用対象や年限構成を工夫することにより、安定的かつ効率的な運用に努める。

イ　土地処分等の円滑な実施

・　土地処分については、武蔵野操車場及び梅田駅（北）・吹田信号場の二大プロジェクトの更なる進捗を図るとともに、その他の物件についても処分に向けて取組む。

・　武蔵野操車場（吉川市域約２８ha）については、効果的な土地処分に向けて、機構施行の土地区画整理事業による公園、道路等の都市基盤整備及び供給処理施設整備並びに新駅設置を完了させる。また、これらと併せて土地処分手続きにおいても、入札を実施する。

・　梅田駅（北）（約１４ha）については、効果的な土地処分に向けて、都市計画の事業化や売却条件の整理等について関係機関との協議・調整を進める。

　梅田貨物駅機能の移転先のうち吹田地区については、貨物ターミナル駅の建設及び貨物専用道路の工事を着実に進める。また、岸辺駅においては駅改良工事等を進めるとともに、自由通路等の一部について供用を開始する。

　百済地区については、貨物駅構内のコンテナホーム等の貨物設備の整備を着実に進

める。

②　旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置

ア　鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等

・　北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受ける鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券（以下「特別債券」という。）の発行を速やかに行う。

　また、特別債券の償還期間は２０年とし、国土交通大臣が定める利率に基づき利子の支払を実施する。

・　北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引受けに要する資金に充てるための無利子の資金の貸付けを速やかに実施する（北海道旅客鉄道株式会社に対し２，２００億円、四国旅客鉄道株式会社に対し１，４００億円）。

イ　旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付

・　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に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付を実施する。

・　無利子の資金の貸付け又は助成金の交付にあたっては、法令その他の基準を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

③　整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置

・　北陸新幹線（高崎・長野間）の建設債務の償還及び利払いに要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額（１，５００億円）について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

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

（６）業務全般に関する項目

①　内部統制の充実

・　平成２１年度に策定した基本理念及び行動指針、内部統制に係る取組み等の周知徹底をはじめ、平成２２年度における内部統制に係る取組み成果や国の動向等を踏まえつつ、内部統制委員会の下、内部統制を拡充・強化する。

② 透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進

・　主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。

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

・　機構が果たしている役割、業務について国民の理解を増進するため、平成２２年度にリニューアルしたホームページをさらに充実させる。また、ＰＲ用ＤＶＤや広報誌を通じたよりわかりやすい広報活動を着実に行うとともに、機構業務全般のパンフレットのリニューアルを行う。さらに、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。

③ 環境対策に資する業務・取組の推進

・　環境に関する動向を踏まえつつ、「環境行動計画」を見直すとともに、オフィス活動に伴う環境負荷の低減に向けた取組みを含め、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

・　機構の取組みに関する最新の状況を国民に分かりやすく提示するため、「環境報告書２０１１」を作成するとともに、ホームページ等を活用し、周知を図る。

・　特に、鉄道や船舶は他の輸送機関に比べてエネルギー効率に優れた輸送機関であり、その整備は地球温暖化対策に大きく貢献することについて、環境報告書、ホームページ等を活用し、国民の理解の増進を図る。

２．業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（１）組織の見直し

・　平成２３年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

（２）経費・事業費の削減

① 一般管理費、人件費の効率化

・　一般管理費については、平成２４年度において平成１９年度比で１５％程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

・　人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づき、平成２３年度においても人件費改革に継続し

て取り組む。

給与水準については、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組む。具体的には、俸給や諸手当の見直し等も含めて、他の独立行政法人の取組みを調査し、当機構への適用の可否を検討し、可能なものから実施する。

人事評価に関しては、管理職の人事評価に加え、一般職についても平成２１年度から実施しているところであり、平成２３年度は勤勉手当に人事評価結果を反映させる等、一層の取組みを進める。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。

②　事業費の効率化

・　事業費については平成２４年度において平成１９年度比で５％に相当する額の削減を目指し、事業・単価の見直し等の各種効率化を実施する。

（３）随意契約の見直し

・　契約の透明性、競争性を確保する観点から、「随意契約等見直し計画」を着実に実施する。特に、競争性のない随意契約、一者応札・一者応募になった案件を中心にその取組状況を確認するとともに、必要に応じ、入札参加資格要件等について見直しを行う。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員会等のチェックを受ける。

（４）資産の有効活用

・　宿舎・寮の集約化のため、松戸宿舎、山科宿舎及びこずかた寮については売却手続きを進めるとともに、習志野台宿舎Ｂ棟は売却要件が整い次第、売却手続きを進める。
・　行田宿舎等については、集約化に向けた検討を進める。

３．予算、収支計画及び資金計画

（１）予算、収支計画及び資金計画

（別紙）

（２）財務内容の改善

①　資金調達

・　資金調達に当たっては、資金計画を策定し、経理資金部における資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金（シンジケートローン及び財

投機関債等）を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的なＩＲ活動を実施する。

②　貸付金の回収

・　貸付金については回収計画を策定し、確実な回収を図る。

・　内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

③　鉄道施設の貸付、譲渡

・　鉄道事業者の経営状況等の一層の把握に努め、平成２３年度においては、貸付料１，１０６億円・譲渡代金１，００６億円（予定金利等による見込額）の回収達成を図る。

また、民鉄線工事として実施している西武池袋線（練馬高野台・石神井公園間）のうち完成した部分について、西武鉄道株式会社に対し譲渡を行う。

④　船舶共有建造業務に係る財務状況の改善

・　平成２８年度までのできるだけ早い時期に未収金の処理を終了するため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成１６年１２月２０日公表）（以下「見直し方針」という。）に基づく諸施策の実施を継続し、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努めるとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。

・　中期計画に定める未収発生率及び未収金残高の目標値を達成するよう、平成２３年度における未収発生率を１．９％以下、同年度末における未収金残高を９３億円以下とする。

・　適正な事業金利の設定に留意しつつ、財務改善策の着実かつ計画的な実施により、繰越欠損金の縮減を着実に行うこととする。

・　平成２３年度中に、新たに「船舶共有建造業務における金利リスク管理支援（ＡＬＭ）システム」を構築・運用開始するとともに、同システムを活用した最適な資金調達、リスクの統合管理を実施する。

・　船舶共有建造業務における財務改善の状況については、その要因を含め業務実績報告書及びホームページにおいて随時適切に公表する。

４．短期借入金の限度額

・　平成２３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、１９０，０００百万円とする。

５．剰余金の使途

・　高度船舶技術に係る研究開発助成業務及び実用化助成業務の充実
・　運輸技術に係る基礎的研究業務の充実
・　建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修

６．その他業務運営に関する重要事項

（１）人事に関する計画

・　事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門へ必要な人員を重点的に配置するため業務量が減少した部門の人員を異動させる等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

（２）機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金の使途

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

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成23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	86,685
地方公共団体建設費負担金	85,835
地方公共団体建設費補助金	850
借入金等	291,600
財政融資資金借入金	33,600
民間借入金	92,700
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	165,300
業務収入	211,340
受託収入	40,791
業務外収入	1,619
他勘定より受入	303,080
計	935,115
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	304,591
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	38,478
借入金等償還	392,331
支払利息	34,104
一般管理費	6,104
人件費	18,509
業務外支出	8,170
他勘定へ繰入	12,827
計	815,114

［人件費の見積もり］ 13,320百万円を支出する。

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	300,689
経常費用	268,252
鉄道建設業務費	266,358
受託経費	623
一般管理費	1,265
減価償却費	6
財務費用	32,325
雑損	112
収益の部	301,436
鉄道建設業務収入	183,639
鉄道建設事業費補助金収入	90
鉄道建設事業費利子補給金収入	327
鉄道貨物輸送調整金収入	5,770
受託収入	623
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	90,594
財務収益	19,230
雑益	1,163
純利益	747
目的積立金取崩額	―
総利益	747

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	953,984
業務活動による支出	423,756
投資活動による支出	765
財務活動による支出	392,149
翌年度への繰越金	137,314
資金収入	953,984
業務活動による収入	645,816
受託収入	40,791
その他の収入	605,025
投資活動による収入	284
財務活動による収入	291,600
前年度よりの繰越金	16,284

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成23年度）
【海事勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
運営費交付金	9
借入金等	66,916
財政融資資金借入金	19,500
民間借入金	416
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	47,000
業務収入	29,682
受託収入	2
業務外収入	5,236
計	101,845
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	28,635
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	67,637
支払利息	2,336
一般管理費	188
人件費	720
業務外支出	5,076
計	104,594

［人件費の見積もり］ 561百万円を支出する。

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	27,419
経常費用	24,733
海事業務費	23,782
受託経費	2
一般管理費	947
減価償却費	2
財務費用	2,686
収益の部	27,794
運営費交付金収益	9
海事業務収入	26,988
受託収入	2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	27
雑益	767
純利益	375
目的積立金取崩額	－
総利益	375

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	109,073
業務活動による支出	37,036
投資活動による支出	2
財務活動による支出	67,637
翌年度への繰越金	4,398
資金収入	109,073
業務活動による収入	36,520
運営費交付金による収入	9
受託収入	2
その他の収入	36,509
財務活動による収入	66,916
前年度よりの繰越金	5,637

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成23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	270
借入金等	
民間借入金	55,418
業務収入	54,447
業務外収入	0
計	110,135
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	55,855
借入金等償還	54,055
支払利息	141
一般管理費	38
人件費	138
業務外支出等	5
計	110,232

［人件費の見積もり］ 120百万円を支出する。

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	812
経常費用	619
基礎的研究等業務費	413
一般管理費	205
減価償却費	1
財務費用	193
借入金利息	193
収益の部	718
運営費交付金収益	270
基礎的研究等業務収入	448
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
純利益	△94
目的積立金取崩額	－
総利益	△94

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	110,332
業務活動による支出	56,175
投資活動による支出	1
財務活動による支出	54,055
翌年度への繰越金	101
資金収入	110,332
業務活動による収入	54,717
運営費交付金による収入	270
その他の収入	54,447
財務活動による収入	55,418
前年度よりの繰越金	197

別　　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成23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	242
国庫補助金等	87,262
国庫補助金	86,934
政府補給金	328
借入金等	
民間借入金	40,200
業務収入	529,442
業務外収入	39
他勘定より受入	12,827
計	670,012
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	12,389
借入金等償還	292,305
支払利息	50,694
一般管理費	190
人件費	467
業務外支出	22
他勘定へ繰入	313,945
計	670,012

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
費用の部	667,170
経常費用	522,788
鉄道助成業務費	522,124
一般管理費	661
減価償却費	3
財務費用	144,380
雑損	2
収益の部	613,429
運営費交付金収益	242
鉄道助成業務収入	525,884
補助金等収益	87,262
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	38
雑益	2
純利益	△ 53,741
目的積立金取崩額	53,738
総利益	△ 3

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	670,352
業務活動による支出	305,776
投資活動による支出	2
財務活動による支出	364,235
翌年度への繰越金	339
資金収入	670,352
業務活動による収入	629,815
運営費交付金による収入	242
補助金等による収入	87,262
その他の収入	542,311
財務活動による収入	40,200
前年度よりの繰越金	337

［人件費の見積もり］ 407百万円を支出する。

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。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　年度計画の予算等（平成23年度）
【特例業務勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
借入金等	418,900
民間借入金	58,900
鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券	360,000
業務収入	814
業務外収入	1,135,260
他勘定より受入	166,635
計	1,721,610
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	617,738
支払利息	4,571
一般管理費	2,233
人件費	487
業務外支出	1,200,086
他勘定へ繰入	155,770
計	1,980,885

［人件費の見積もり］416百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び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	47,157
経常費用	42,510
特例業務費	39,908
一般管理費	2,573
減価償却費	29
財務費用	4,647
収益の部	140,424
特例業務収入	814
財務収益	100,014
雑益	9
臨時利益	39,587
純利益	93,266
目的積立金取崩額	0
総利益	93,266

資金計画　（単位：百万円）

区　　分	金　額
資金支出	1,991,591
業務活動による支出	1,980,804
投資活動による支出	10
財務活動による支出	71
次期中期目標期間への繰越金	10,705
資金収入	1,991,591
業務活動による収入	140,428
投資活動による収入	71,930
財務活動による収入	418,900
前期よりの繰越金	1,360,333