

債券内容説明書
平成 26 年 9 月 30 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 26 年 9 月 30 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/010organization/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、機構の成立の時に於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	4
3. 事業の内容	5
4. 新幹線建設について	20
5. 民鉄線事業について	22
6. 鉄道建設業務等の概要について	25
7. 資金調達の概要	32
8. 国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金	35
9. 行政改革関連事項について	36
10. 関係会社の状況	49
11. 役職員数の状況	49

第2 事業の状況

1. 業績等の概要	50
2. 対処すべき課題	60
3. 事業等のリスク	78
4. 経営上の重要な契約等	79
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	79
6. 研究開発活動	79

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要	86
2. 主要な設備の状況	86
3. 設備の新設、除却等の計画	86

第4 法人の状況

1. 資本金残高の推移	87
2. 役員の状況	88
3. コーポレート・ガバナンスの状況	89

第5 経理の状況

1. 財務諸表の作成方法について	92
2. 当機構の財務について	92
3. 監査証明について	92
4. 財務諸表（企業会計原則準拠）等について	93

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3期中期目標	94
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第3期中期計画	101
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成26年度計画	116

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26年9月30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。）の平成21年度から平成25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21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
経常収益		873,536	959,520	859,776	909,962	901,712
経常利益	*1	51,903	107,895	54,000	62,098	18,714
当期総利益		93,972	159,659	107,436	117,986	77,273
資本金	*2	119,603	118,448	116,448	116,448	116,006
純資産額	*3	2,370,288	2,649,138	1,311,875	1,374,950	1,394,502
総資産額		12,685,218	12,396,953	11,304,088	11,018,215	10,519,171
自己資本比率	*4	18.6%	21.3%	11.6%	12.4%	13.2%

①建設勘定

(単位：百万円)

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
経常収益	248,610	344,863	319,487	335,158	419,722
経常利益 *1	920	2,330	748	865	867
当期総利益	937	2,041	288	528	802
資本金 *2	56,169	52,520	52,520	52,520	52,144
純資産額 *3	297,900	428,299	431,847	433,694	435,669
総資産額	7,143,287	7,251,308	7,530,614	7,617,911	7,464,533
自己資本比率 *4	4.1%	5.9%	5.7%	5.6%	5.8%

②海事勘定

(単位：百万円)

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
経常収益	27,146	27,010	27,576	27,881	28,347
経常利益又は経常損失(△) *1	△5,483	586	717	1,713	2,459
当期総利益又は当期総損失(△)	△5,390	1,596	909	1,713	2,459
資本金 *2	63,267	65,767	63,767	63,767	63,767
純資産額 *3	13,457	17,360	13,677	15,390	17,849
総資産額	239,169	233,392	231,117	230,291	239,763
自己資本比率 *4	5.6%	7.4%	5.9%	6.6%	7.4%

③基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
経常収益	986	652	590	532	255
経常利益又は経常損失(△) *1	116	106	△54	△53	73
当期総利益又は当期総損失(△)	116	106	△54	△54	73
資本金 *2	66	66	66	66	—
純資産額 *3	162	268	213	159	73
総資産額	62,838	54,371	54,452	52,979	46,145
自己資本比率 *4	0.2%	0.4%	0.3%	0.3%	0.1%

④助成勘定

(単位：百万円)

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
経常収益	748,170	684,465	623,552	618,270	585,483
うち補助金等収益	144,948	127,395	97,167	93,346	89,768
経常損失（△） *1	△48,398	△51,041	△53,763	△56,110	△58,604
当期総利益	8	8	14	118	23
資本金 *2	100	94	94	94	94
純資産額 *3	605,327	554,280	500,517	444,406	385,695
総資産額	3,749,274	3,360,288	2,979,104	2,577,153	2,187,126
自己資本比率 *4	16.1%	16.4%	16.8%	17.2%	17.6%

⑤特例業務勘定

(単位：百万円)

	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
経常収益	140,902	185,048	144,761	173,012	106,485
経常利益 *1	104,749	155,913	106,353	115,686	73,917
当期総利益	98,301	155,907	106,277	115,682	73,914
純資産額 *3	1,453,445	1,648,939	365,630	481,313	555,227
総資産額	3,381,006	3,313,331	2,240,933	2,172,467	2,103,542
自己資本比率 *4	42.9%	49.7%	16.3%	22.1%	26.3%

(注) 本勘定に資本金は存在しません。

〔指標等の説明〕

- * 1：経常利益（損失）＝経常収益－経常費用
- * 2：資本金＝政府出資金
- * 3：純資産額＝自己資本＝資本金＋剰余金（欠損金）
- * 4：自己資本比率＝（純資産合計／負債・純資産合計）×100

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 日付けで日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）と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。）に基づき設立された特殊法人であり、「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」を目的としていました。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、旧公団は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、船舶整備公団（昭和 34 年 6 月国内旅客船公団として設立。その後、特定船舶整備公団を経て昭和 41 年 12 月に名称変更）と鉄道整備基金（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。）が統合して、運輸施設整備事業団法（平成 9 年法律第 83 号。以下「旧事業団法」という。）に基づき設立された特殊法人であり、「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」を目的としていました。なお、旧事業団は、平成 13 年 3 月に解散した造船業基盤整備事業協会（昭和 53 年 12 月特定船舶製造業安定事業協会として設立し、平成元年 7 月に名称変更。）の業務の一部を引き継ぎました。

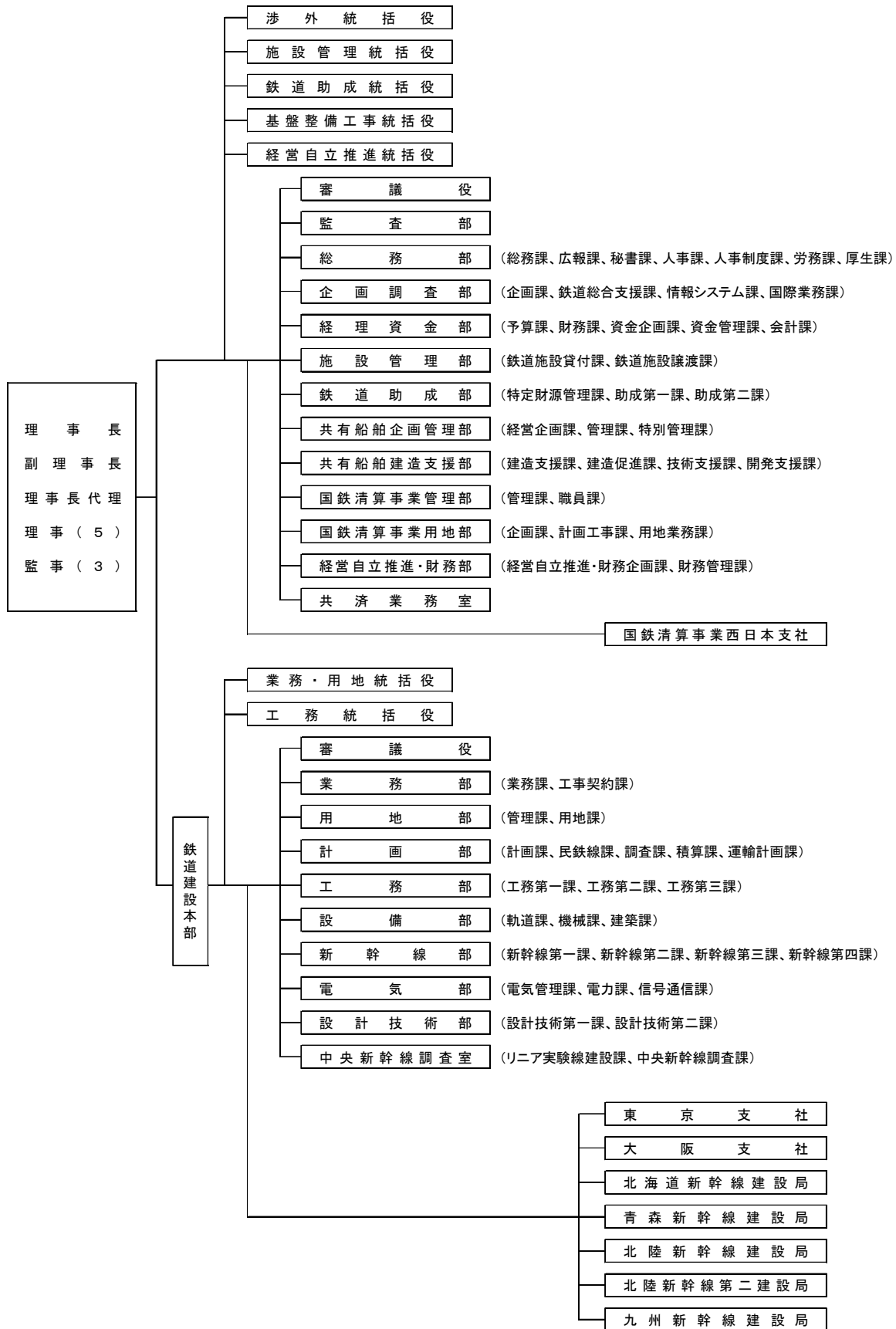
(2) 資本金の構成

当機構の資本金は 1,160 億 622 万 9,741 円（平成 26 年 3 月 31 日現在）であり、全額が政府出資金です。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	52,144
海事勘定	63,767
基礎的研究等勘定	-
助成勘定	94
特例業務勘定	-
資本合計	116,006

(3) 組織図 (平成 26 年 9 月 30 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 25 年 4 月 1 日から平成 30 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 26 年 4 月 15 日に閣議決定され、国会の審議を経て、同年 6 月 13 日に公布、平成 27 年 4 月 1 日に施行されることとなりました。

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下さい。

内閣官房ホームページ

(<http://www.cas.go.jp/jp/houan/186.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「内航海運活性化融資業務」、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。

(7) 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・新青森間）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・新函館北斗間、新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（長野・金沢間、金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）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 J R 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等を充てた後、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。

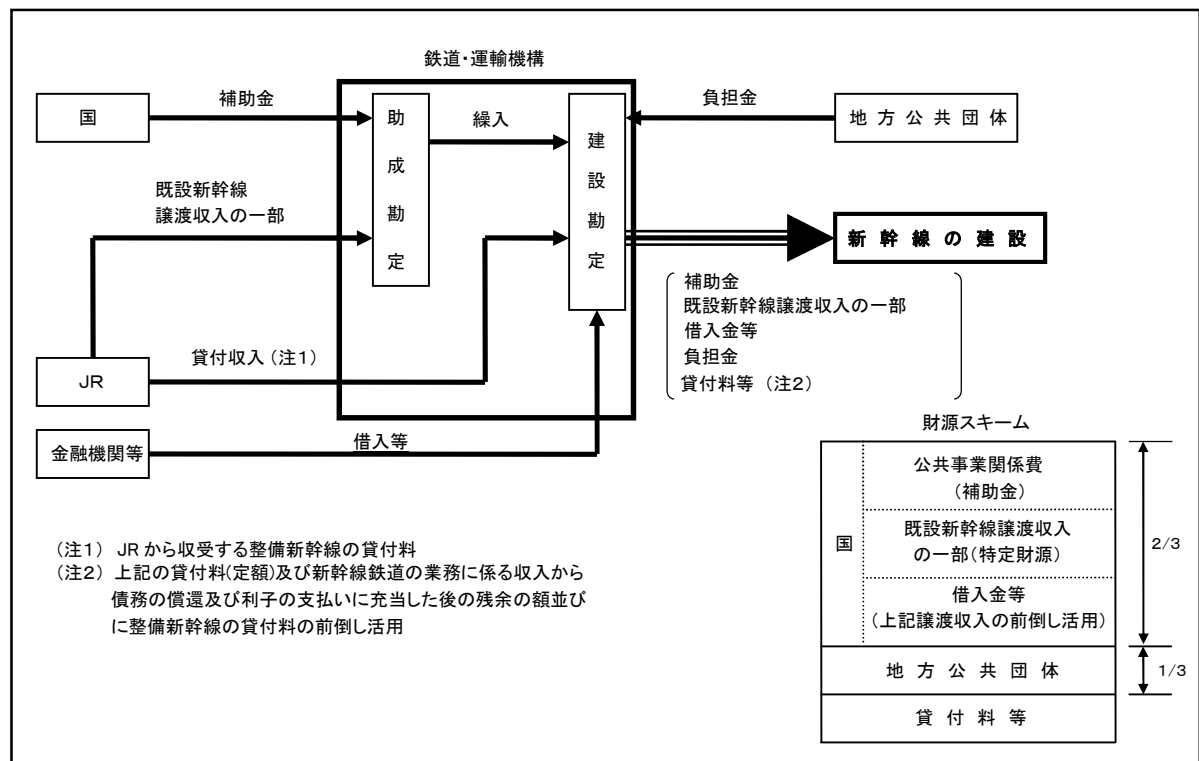
<整備新幹線>

線 名	区 間	線 路 延 長	備 考
北海道新幹線	新青森・新函館北斗	149km	建設中
	新函館北斗・札幌	211km	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
	金沢・敦賀	125km	建設中
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
	武雄温泉・長崎	66km	建設中
計	完成	553km	
	建設中	779km	
合 計		1, 332km	駅間距離

（注 1）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。

（注 2）新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

< 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（C D線）として建設していたもので、現在は当機構が貸付事業等を行っています。これは、昭和 30 年代の旧国鉄が、既設線の改良工事等に専念せざるを得ない状況の中で、大都市、主要都市の輸送力の強化を目的としてスタートした新線建設事業であり、主要な線としては武蔵野線、京葉線、根岸線、湖西線等がありますが、貸付終了に伴い根岸線、武蔵野線の一部区間及び京葉線の一部区間は東日本旅客鉄道株式会社へ、伊勢線は東海旅客鉄道株式会社へ、湖西線は西日本旅客鉄道株式会社へ、それぞれ譲渡し、現在当機構が保有している線区については全て東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社へ貸し付けています。

(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（A B線）として建設していたもので、昭和 55 年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和 55 年法律第 111 号）により一時中断しましたが、その後、日本国有鉄道改革法等施行法（昭和 61 年法第 93 号）により、第三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、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

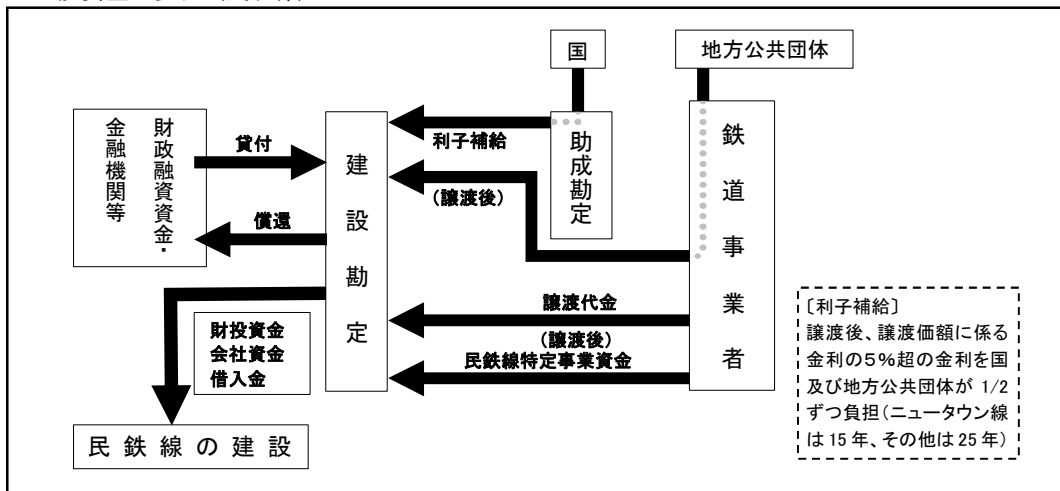
都市鉄道は、大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置付けられています。事業の採択の前提として、定期的に交通政策審議会等において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められています。

都市鉄道は、民鉄線及び都市鉄道線に区分されます。

(イ) 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、現在建設中の路線は、小田急小田原線（2）です。

< 建設資金の流れ（民鉄線） >



(イ) 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常磐新線（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、自社で新線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。この事業については、国と地方公共団体が総事業費の3分の1ずつを補助し、残りの3分の1を当機構が資金調達して施設の整備を行います。

(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。

なお、相鉄・JR直通線は開業時期の遅れと事業費の増嵩に伴い、平成 26 年 3 月に速達性向上計画の変更の申請を行い、同年同月に変更の認定を受けました。

(ii) 相鉄・東急直通線

相鉄・東急直通線は、東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東京急行電鉄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。その後、平成 24 年 10 月に工事施行の認可を受けて、工事を進めています。

<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

(ウ) 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、海底部のトンネルの調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>

国（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 30 件（14 線、2 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 25 年度の受託工事は、山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線の建設、つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事、三陸鉄道復旧工事及びえちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事を行いました。また、計画段階の建設計画等の調査業務として、平成 25 年度は、小田急多摩線延伸線、地下鉄 7 号線延伸線等の調査を実施しました。

このように当機構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（平成 25 年度）の主な実績>

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	
つくばエクスプレス線車両 基地入出庫線複線化工事	首都圏新都市鉄道株式会社	車両基地入出庫線複線化 工事	
三 陸 鉄 道 復 旧 工 事	三陸鉄道株式会社	北リアス線・南リアス線復 旧工事	
えちぜん鉄道福井駅付近 連 続 立 体 化 工 事	えちぜん鉄道株式会社	勝山永平寺線、三国芦原線 及び入出庫線の仮線及び 計画線工事	平成 25 年 9 月 受託協定締結

<受託調査（平成 25 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	
東京 8 号線（豊洲～住吉間） 調査	江東区	鉄道整備に係る基礎調査	
えちぜん鉄道福井駅付近連 続立体交差事業に関する調 査	えちぜん鉄道株式会社	高架化に伴う仮線及び計 画線の調査・設計等	

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、CO2 排出量の削減等の面からモーダルシフト（トラックから船舶・鉄道

への転換）等の環境対策の推進を図ることができる船舶建造を行うこと

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

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

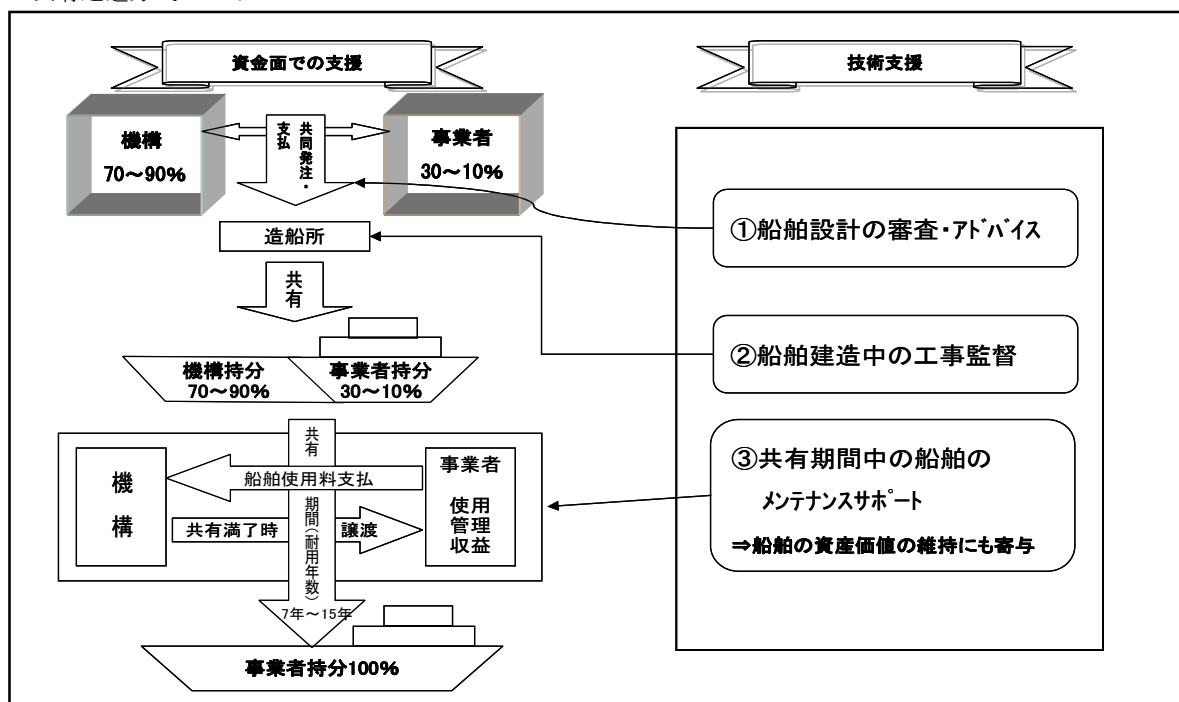
更に、平成 17 年度より貨物船については土・砂利・石材専用船を、旅客船については遊覧専用船を共有建造の対象外とし、共有建造の対象を政策的意義の高いものに重点化しました。

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の使用させ、及び当該船舶を当該海上運送事業者に譲渡すること
- ・共有建造により船舶を建造する海上運送事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは改造又は保守若しくは修理に関する技術的支援（これに附随する業務を含む。）を行うこと

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

< 共有建造方式のスキーム >



< 使用料収入の推移 >

(単位：百万円)

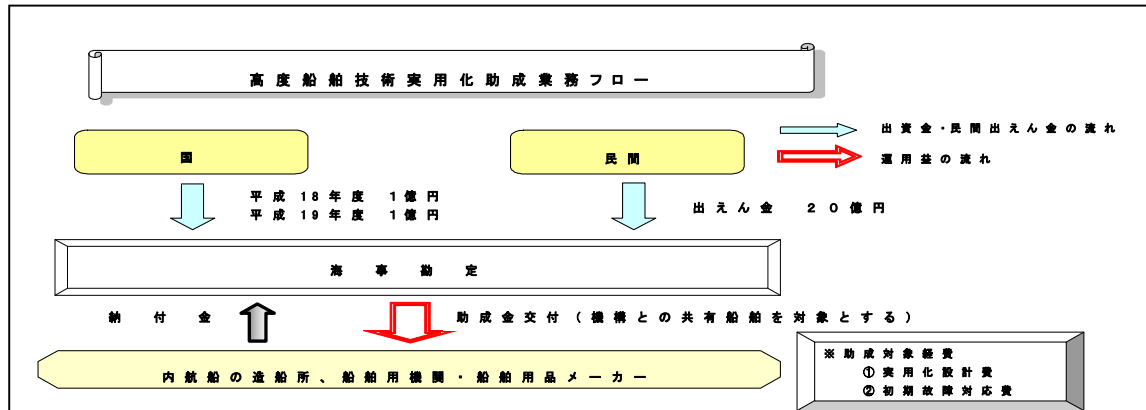
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
旅客船使用料	5,803	5,415	5,213	4,721	4,733
貨物船使用料	20,118	20,501	21,276	22,280	22,723
合 計	25,922	25,916	26,489	27,001	27,456

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内航海運活性化融資業務

当機構は機構法附則第11条第1項の規定により、以下の業務を行います。

- ・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。

(7) 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

(i) 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整備等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新駅を設置することなどにより、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、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

安全かつ安定的な鉄道輸送サービスを提供するための設備等の整備、踏切道における事故防止と道路交通の円滑化を図るための踏切遮断機や警報装置等の踏切保安設備の整備を図る等により、安心できる生活環境を維持するため、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、整備新幹線が整備されています。

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。

これらの事業を行う当機構の鉄道建設本部（建設勘定）に対し、鉄道助成部（助成勘定）では、既設 4 新幹線を J R 本州 3 社へ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

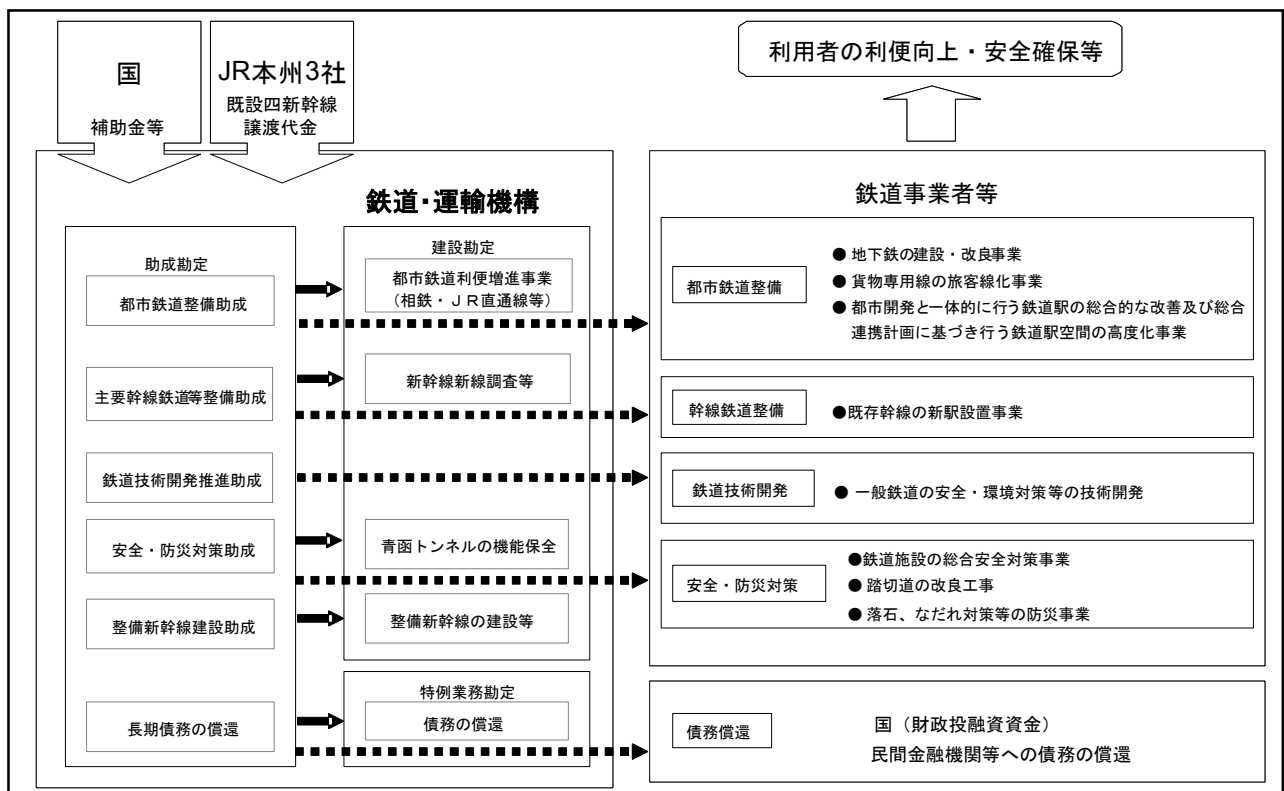
- ・ 既設新幹線譲渡収入を財源として、新幹線鉄道の輸送力増強に関する大改良事業を行う鉄道事業者のために、日本政策投資銀行を介して低利資金の融通を行いました（なお、当該事項に係る業務につきましては平成 7 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

当該事項に係る貸付金残高は、平成 26 年 9 月 30 日現在 9 百万円です。

- ・ 同様に既設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。）。

東京メトロ向け貸付金は平成 26 年 3 月末をもって完済、旧公団（建設勘定）向け貸付金残高は平成 26 年 9 月 30 日現在 230,092 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關する法律第1条第3項の会社の株式処分を効果的に推進するため特に必要がある場合には、当該会社に対し、当該会社の事業の用に供する施設の整備その他当該会社の経営基盤の強化を図るために必要な資金の貸付けを行うこと。

昭和62年の国鉄改革の実施に伴って発足した旧清算事業団は、旧国鉄から引き継いだ国鉄長期債務等の償還のため、約11年半余にわたって旧国鉄から承継した土地や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

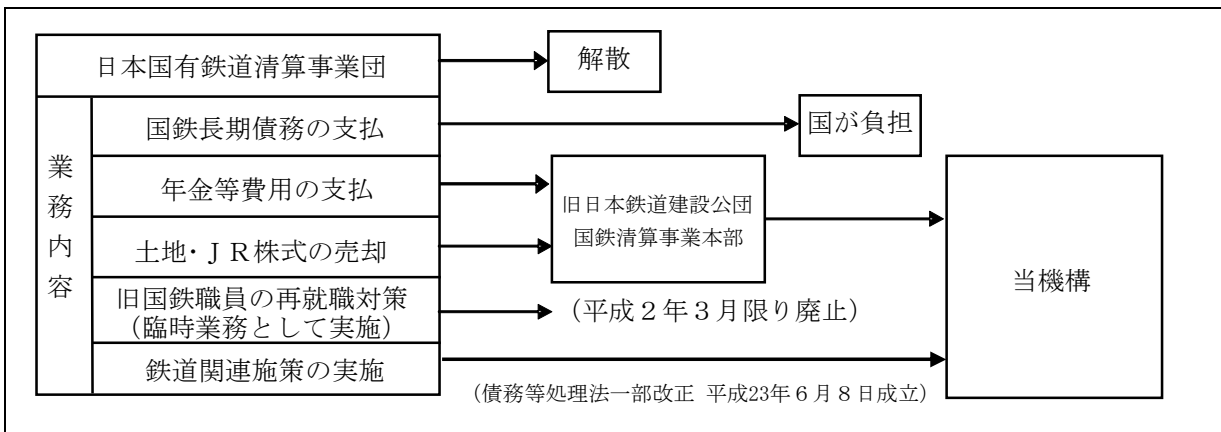
さらに、これらを実施するための法律が制定され、特例業務勘定の新たな業務として実施することとなりました。

- 「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)「J R 等」とは、J R 7 社のほか、当機構(旧事業団)、ソフトバンクモバイル株式会社(旧ボーダフォン株式会社)、鉄道情報システム株式会社、財団法人鉄道総合技術研究所及びジェイアールバス 5 社(J R バス東北、J R バス関東、J R 東海バス、西日本 J R バス、中国 J R バス)をいいます。

(注 2)「J R 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となりますが、当該収益等は、全幹法の規定に基づき新幹線建設の財源等に充てられることから、当機構に関する省令第 10 条の規定に基づき損益への影響はありません。

②海事勘定

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

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

この結果、繰越欠損金が増加す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展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。

③基礎的研究等勘定

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、手数料の水準はこれらの費用をまかなえるように設定されています。

なお、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したが、平成24年度末をもって業務を終了しております。

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、J R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、J R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24年度末積立金を第3期中期目標期間の財源に充てることができる前中期目標期間繰越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及び第2期中期目標期間中における前中期目標期間繰越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、J R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、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等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.jr-tt.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）は取り下げることで、東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第 2 筑紫トンネルについて新たに試掘調査に着手すること、3 線 5 区間以外（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、J R 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、J R 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 J R 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、J R 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・与党整備新幹線検討委員会が開催され、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・与党整備新幹線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・新函館北斗間）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（現白山総合車両所）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・新函館北斗間）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。

なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、平成 24 年 6 月に国土交通省より工事実施計画が認可され、工事に着手しました。

（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 1,435mm）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度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 1,067mm）を当面敷設）では、最高速度 200 km/h 程度で走行します。

（注 4）新函館北斗は、工事実施計画上は新函館（仮称）といいます。

（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 J R 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）、九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）及び東北新幹線（八戸・新青森間）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が交付されていました。

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 26 年 9 月末までに 30 線、210.0km を譲渡しています。具体的には、既設線の複々線又は複線化工事、地下鉄及び地下鉄への直通都心乗入線工事、ニュータウン新線建設工事であって、大都市圏における輸送力の増強のため緊急に必要であるものを対象としています。

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

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

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

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等について

当機構が民鉄線事業により譲渡した路線のうち、いわゆる大手鉄道会社からの資金回収は、順調に推移していますが、第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8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。

- (7) 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。
- (4) 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。
- (9) 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、当機構関係分を列举すると次の通りです。

- ・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、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継続的に講じられました。このうち、現在元利金を回収しているⅡ期線（Ⅰ期線は元本回収完了）に係る当機構分の詳細は次の通りです。

- ・平成 6 年 6 月に、平成 6 年度から 11 年度までの 6 年間の元本償還猶予が行われた。
- ・その後、平成 13 年度、平成 14 年度及び平成 15 年度においても元本償還猶予が行われた。
- ・平成 13 年 3 月、元本償還期間を 10 年間延長し、35 年間とした。
- ・平成 24 年 3 月、同社の長期的な経営の安定に向けて、更に元本償還期間を 10 年間延長し、45 年間とした。

大都市圏において不可欠な公共輸送機関となっている北総線を維持するために、国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（現在は川口市に編入合併）及びさいたま市）は、平成 15 年度から平成 21 年度までの「経営健全化支援計画」に基づく同社への財政支援に続き「経営改革プラン」を策定して、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）を行うこととするともに、国に対し当機構への償還期間の延長を求めました。

当機構は、関係地方公共団体による継続支援により、同社の経営基盤が抜本的に強化され、それに加えて償還期間の延長（25 年間を 30 年間に延長）を行うことにより、同社の早期の経営自立が可能となれば、償還の確実性が担保されることとなると判断し、国と協議のうえこれを受け入れ、平成 22 年度において実施することといたしました。

しかし、その後リーマンショック、東日本大震災の発生による経済状況の悪化、沿線開発の遅れ等により、輸送実績が「経営改革プラン」を大きく下回ったことから、このまま同プランに基づく支援を継続したとしても、同プランで目標とした同社の早期の経営自立は困難な状況にあるとの認識から、関係地方公共団体では、今年度内に同社の抜本的な経営再構築をすることで検討を進めています。

この中には当機構への償還期間の再延長を求める旨の内容が含まれていると聞いていますが、これに対しては、今後、関係地方公共団体による経営再構築の動向を把握し、国と協力しつつ検討を進めていくこととしています。

いずれにしても、上記の経営再構築にあたっては、関係地方公共団体が主導して確実に実施していくとしていることから、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26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・新函館北斗間、新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（長野・金沢間、金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の3線5区間の建設を行います。

北海道新幹線の新青森・新函館北斗間148.3kmについては、在来線（津軽海峡線）との共用区間を含む本線及び函館総合車両基地において開業設備の工事を進め、平成27年度末の完成を目指し、しゅん功監査・検査を実施します。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間211.7kmについては、新青森・新函館北斗間の開業から概ね20年後の完成を目指し、平成24年6月に工事着手しました。平成26年度は、用地取得を進めるとともに村山トンネル等の工事を行います。

北陸新幹線の長野・金沢間231.1kmについては、駅舎等の開業設備の工事を進め、平成26年度末の完成を目指し、しゅん功監査・検査を実施します。

北陸新幹線の金沢・敦賀間114.4kmについては、長野・金沢間の開業から概ね10年強後の完成を目指し、平成24年6月に工事着手しました。平成26年度は、用地取得を進めるとともに新北陸トンネル等の工事を行います。

九州新幹線武雄温泉・長崎間67.0kmについては、認可の日から概ね10年後の完成を目指し、新長崎トンネル等のトンネル工事を進めるとともに、袴野橋りょう等の工事を行います。

整備計画路線であって、工事実施計画の認可を受けていない路線における整備新幹線高度化等事業は、工事を円滑に実施するための調査を行うほか、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）の技術開発を行います。

(単位：百万円)

線 名・区 間	工事延長 km	平成 24 年度 実施額	平成 25 年度 実施額	平成 26 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・新函館北斗間	148.3	101,022	94,823	52,400	平成 27 年度末	北海道旅客鉄 道株式会社
新函館北斗・札幌間	211.7	690	5,682	12,000	新青森・新函館 北斗間の開業か ら概ね 20 年後	
北陸新幹線 長野・金沢間	231.1	156,437	133,851	46,600	平成 26 年度末	東日本旅客鉄 道株式会社 西日本旅客鉄 道株式会社
金沢・敦賀間	114.4	783	5,348	14,000	長野・金沢間の 開業から概ね 10 年後	西日本旅客鉄 道株式会社
九州新幹線 武雄温泉・長崎間	67.0	18,906	19,671	31,000	認可の日から 概ね 10 年後	九州旅客鉄道 株式会社
着工区間計 (注 2) (3 線 5 区間)	772.5	277,838	259,375	156,000		
建設推進高度化等事業		3,688	7,675	2,385		
合 計		281,526	267,050	158,385		

(注 1) 平成 24 年度及び平成 25 年度実施額は決算額、平成 26 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(注 2) 上表「着工区間計」の路線・区間数及び建設延長については、平成 26 年度事業費が計上されている路線の合計としています。

(注 3) 新函館北斗は、工事实施計画は新函館（仮称）といいます。

(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・210.0km を、都市鉄道線は札沼線、常磐新線（つくばエクスプレス線）など 4 線・102.5km を建設・譲渡してきました。

平成 26 年度は、民鉄線事業として引き続き小田急小田原線(2)を施行します。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	平成 24 年度 実施額	平成 25 年度 実施額	平成 26 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	5,824	3,716	2,300	平成 30 年度	小田急電鉄 株式会社

(注 1) 平成 24 年度及び平成 25 年度実施額は決算額、平成 26 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・J R直通線は、相模鉄道本線西谷駅からJ R東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの区間に、相鉄・東急直通線は、J R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、それぞれ相模鉄道線とJ R線、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す。

これらの路線によって、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J R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。また、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す。さらに、相鉄・東急直通線によって新幹線駅アクセスの向上が図られます。

平成26年度は、相鉄・J R直通線では西谷駅から羽沢駅（仮称）間を結ぶトンネル工事や羽沢駅（仮称）工事等を行い、相鉄・東急直通線では新横浜駅（仮称）工事や西谷駅付近の引上げ線工事等を行います。

（単位：百万円）

線 名	区 間	延長 km	平成24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26年度 事業費	開業予定	鉄道事業者又は軌道 経営者
相鉄・J R 直通線	西谷・横浜羽沢間	2.7	8,248	8,203	5,553	平成30年度内	相模鉄道株式会社
相鉄・東急 直通線	横浜羽沢・日吉間	10.0	3,089	7,547	11,727	平成31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	11,337	15,750	17,280		

（注）平成24年度及び平成25年度実施額は決算額、平成26年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(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J R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26年度は変電所施設及び列車制御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24年度 実施額	平成25年度 実施額	平成26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	—	1,999	2,450	1,296	北海道旅客鉄道株式会社

（注）平成24年度及び平成25年度実施額は決算額、平成26年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(5) 受託事業

受託事業は、地方公共団体や鉄道事業者等からの委託に基づき、建設工事及び調査設計業務を行うものです。

平成26年度は、山梨リニア実験線、仙台市高速鉄道東西線の建設、つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複雑化工事、三陸鉄道復旧工事及びえちぜん鉄道福井駅付近連続立体化工事を行います。

<受託事業>

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	平成 24 年度 実施額	平成 25 年度 実施額	平成 26 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
山梨県実験線	笛吹市・ 上野原市間	42.8	41,032	17,203	4,814	平成 28 年度	東海旅客鉄道株式会社 鉄道総合技術研究所
仙台市高速鉄 道東西線	動物公園駅・ 扇坂トンネル間	4.3	4,698	5,253	677	平成 26 年度	仙台市
つくばエクス プレス線	車両基地入出庫 線複線化工事	1.4	6	1,412	1,800	平成 28 年度	首都圏新都市 鉄道株式会社
三陸鉄道	北リアス線・南リ アス線復旧工事	—	3,388	4,366	430	平成 26 年度	三陸鉄道株式会社
えちぜん鉄道	福井駅付近連続 立体化工事	2.2	—	452	1,279	平成 27 年度	えちぜん鉄道 株式会社
調査受託等			1,068	1,209	2,961		
計			50,192	29,895	11,961		

(注) 平成 24 年度及び平成 25 年度実施額は決算額、平成 26 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

(6) その他

上記のほか、都心ー空港・郊外直結鉄道に関する調査は、都心と国際拠点空港及び郊外を直結する新線整備の事業化を検討するため、必要な基礎資料等の作成を行います。平成26年度は、ルート案の検討を進めるほか、埋設物調査の実施、施設計画の検討などを行います。

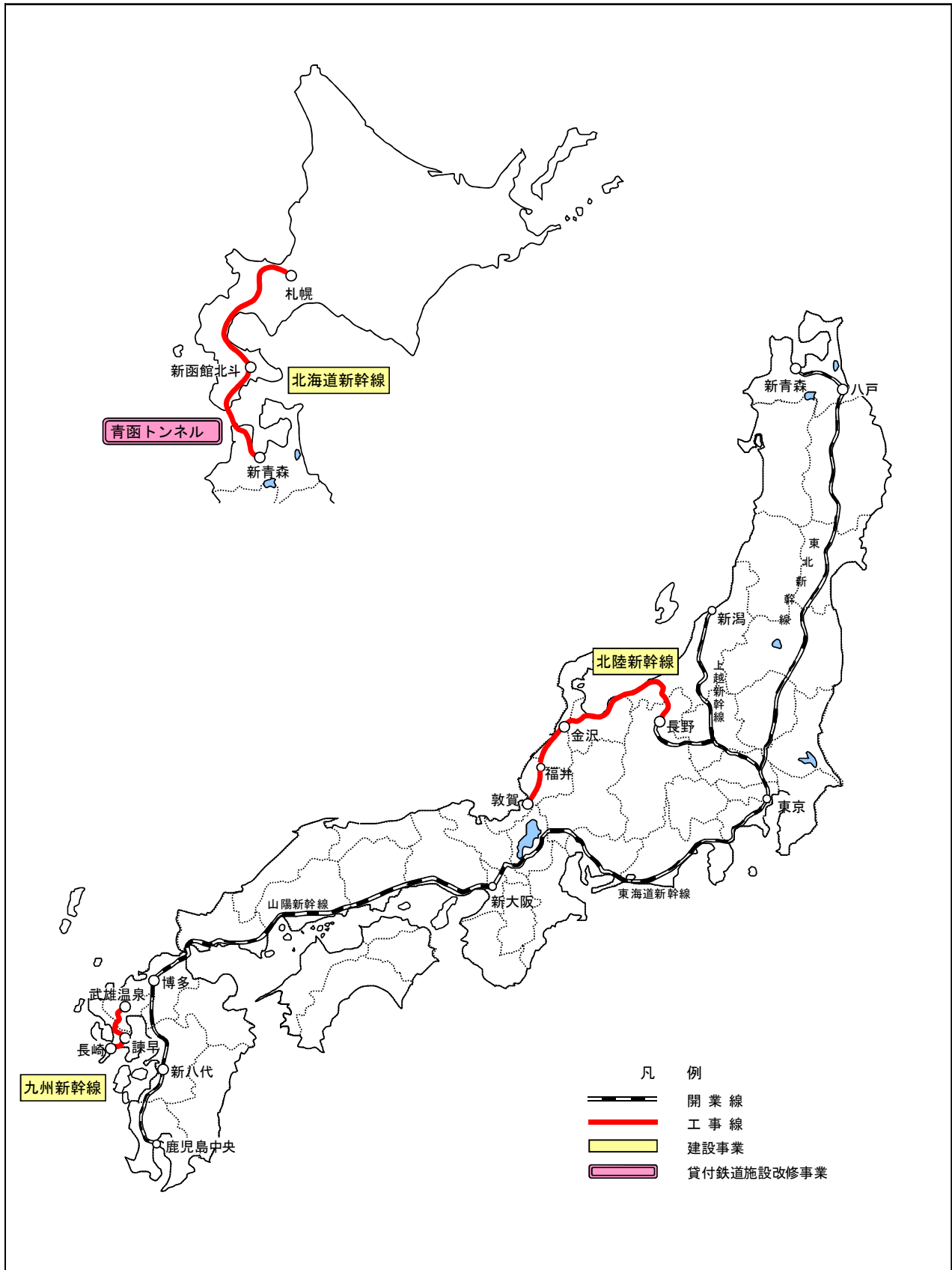
(単位：百万円)

線 名	平成 24 年度 実施額	平成 25 年度 実施額	平成 26 年度 事業費	備考
都心ー空港・郊外直結鉄道調査	—	50	150	

(注) 平成 25 年度実施額は決算額、平成 26 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

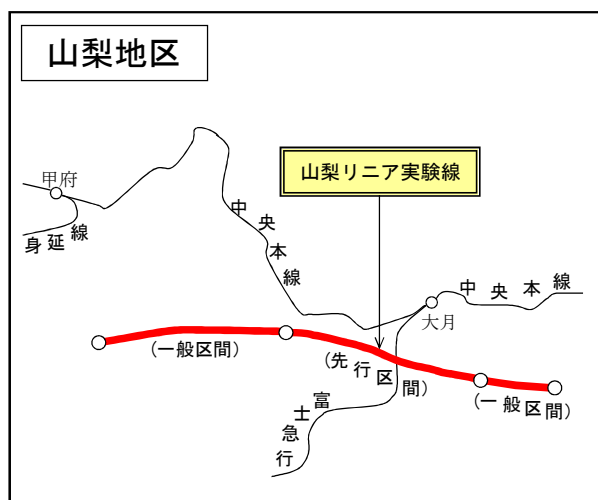
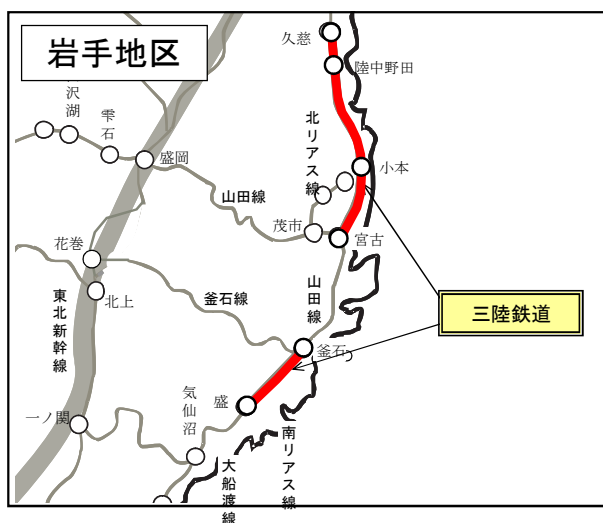
平成26年度 建設線等路線図

(新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



平成26年度 建設線等路線図

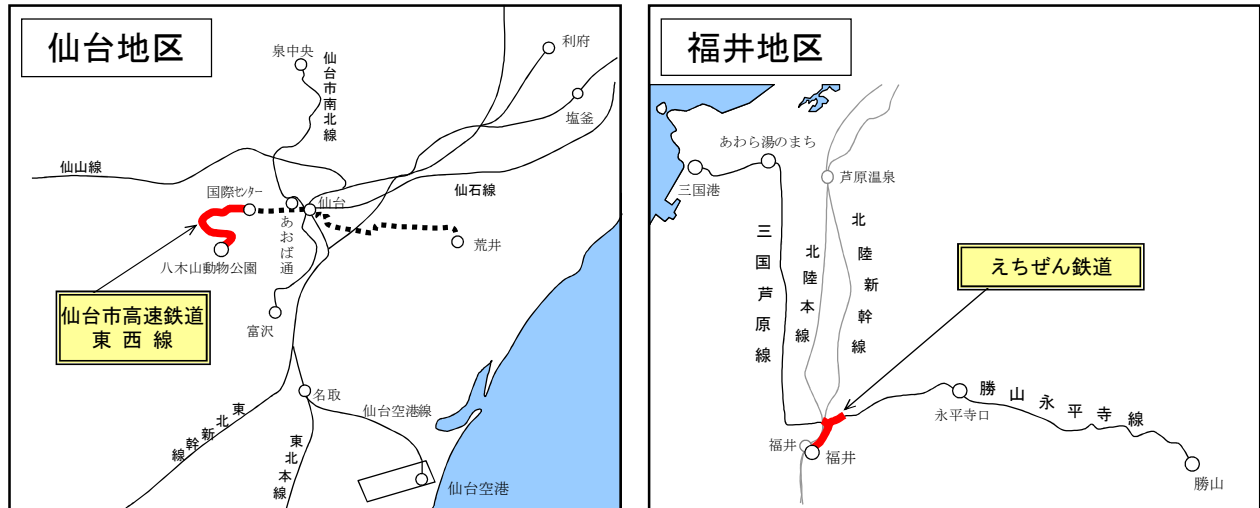
(民鉄線、都市鉄道利便増進事業、受託事業)



凡 例	
—	工事線
—	民鉄線
—	都市鉄道利便増進事業
—	受託事業

平成26年度 建設線等路線図

(受託事業)



凡 例
 工事線 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23年度	平成24年度	平成25年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	34,200	33,200	30,800
	償還額	82,104	81,007	78,295
	期末残高	573,583	525,776	478,281
民間借入金	調達額	80,634	61,151	146,809
	償還額	160,517	156,875	140,030
	期末残高	436,193	340,469	347,248
都市鉄道整備資金受入	調達額	—	—	—
	償還額	5,610	8,214	11,621
	期末残高	307,032	298,818	287,197
助成勘定借入金	調達額	—	—	—
	償還額	12,826	16,454	24,051
	期末残高	284,383	267,929	243,877

②海事勘定(旧船舶勘定分)

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	22,900	20,300	25,300
	償還額	17,113	17,146	18,392
	期末残高	129,441	132,595	139,503

③海事勘定(旧造船勘定分)

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
民間借入金	調達額	—	—	—
	償還額	524	—	—
	期末残高	—	—	—

④基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
民間借入金(政府保証)	調達額	54,055	52,790	46,052
	償還額	54,055	54,055	52,790
	期末残高	54,055	52,790	46,052

⑤助成勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	—	—	—
	償還額	117,837	113,445	106,349
	期末残高	453,295	339,850	233,501
簡保資金 (簡易生命保険) 借入金	調達額	—	—	—
	償還額	—	—	—
	期末残高	—	—	—
民間借入金	調達額	—	—	—
	償還額	34,762	15,940	12,623
	期末残高	41,560	25,620	12,997
経営安定基金借入金	調達額	40,200	—	—
	償還額	139,706	132,500	124,249
	期末残高	531,032	398,532	274,283
特例業務借入金	調達額	—	—	—
	償還額	71,929	78,862	90,224
	期末残高	1,437,225	1,358,363	1,268,138

⑥特例業務勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
民間借入金	調達額	29,000	—	10,100
	償還額	—	—	9,666
	期末残高	29,000	29,000	29,434

(2) 国内債券

①建設勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
鉄道建設債券	調達額	—	—	—
	償還額	75,600	64,400	46,900
	期末残高	111,300	46,900	—
うち(財投機関債)	調達額	—	—	—
	償還額	10,000	25,000	30,000
	期末残高	55,000	30,000	—
鉄道建設・運輸施設整備支援 機構債券	調達額	159,000	135,000	157,500
	償還額	68,500	40,000	185,760
	期末残高	901,660	996,660	968,400
うち(財投機関債)	調達額	100,000	100,000	150,000
	償還額	35,000	40,000	60,000
	期末残高	523,800	583,800	673,800

②海事勘定（旧船舶勘定分）

（単位：百万円）

借入先	区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	47,000	17,000	11,000
	償還額	50,000	23,000	10,000
	期末残高	70,000	64,000	65,000
うち（財投機関債）	調達額	37,000	7,000	1,000
	償還額	40,000	13,000	—
	期末残高	50,000	44,000	45,000

③特例業務勘定

（単位：百万円）

借入先	区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	360,000	22,000	22,000
	償還額	—	—	—
	期末残高	360,000	382,000	404,000

（３）政府出資金

①建設勘定

（単位：百万円）

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
政府出資に係る不要財産（貸付線の譲渡収入）の国庫納付	—	—	△376

②海事勘定（旧造船勘定分）

（単位：百万円）

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
政府出資に係る不要財産（信用基金の廃止）の国庫納付	△1,000	—	—

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）

運営費交付金

（単位：百万円）

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
運営費交付金	9	8	8

（２）基礎的研究等勘定

運営費交付金

（単位：百万円）

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
運営費交付金	270	207	—

(3) 助成勘定

①国庫補助金

(単位：百万円)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
整備新幹線整備事業助成費	77,623	72,052	68,186
主要幹線鉄道等整備事業助成費	838	476	440
都市鉄道整備事業助成費	17,055	19,565	18,137
鉄道技術開発推進事業助成費	385	283	387
安全・防災対策事業助成費	1,585	1,620	3,218
合計	97,486	93,997	90,369

②運営費交付金

(単位：百万円)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
運営費交付金	242	219	217

③政府補給金

(単位：百万円)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
譲渡線建設費等利子補給金	328	202	202

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/010organization/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通りです。

<独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貸借対照表>

資産の部									
Ⅰ流動資産									
現金	及び	預	金						408,671,403,551
受取	取	手	形						18,771,637,388
割船	賦	債	権						7,570,947,810,238
貸倒	未	収	金	64,395,780,527					
貸倒	引	当	金	<u>△ 9,471,295,620</u>					54,924,484,907
貸倒	付	当	金	111,281,503,227					
未成	倒	引	金	<u>△ 103,258,152</u>					111,178,245,075
未成	収	収	益						3,907,078,069
販売	工	事	金						922,991,649,872
販売	用	不	産						752,768,000
貯貯	機	・	具						15,697,000
処分	蔵	資	品						2,342,001,315
処分	用	土	産	142,474,445,717					
未そ	有	地	等	1,263,253,770,000					
未所	の	証	券	607,774,358					1,406,335,990,075
貸倒	収	当	他	34,575,784,328					
未所	引	当	金	<u>△ 14,457,697</u>					34,561,326,631
未所	の	当	金						35,111,425,137
流動	資	産	合						10,570,511,517,258
Ⅱ固定資産									
1有形固定資産									
建物	減価償却	累計	物	56,383,927,849					
構	築	計	額	<u>0</u>					56,383,927,849
機械	減価償却	累計	物	1,752,453,094,300					
共	装	計	額	<u>0</u>					1,752,453,094,300
車	備	計	額	61,043,270,065					
工	有	計	額	<u>0</u>					61,043,270,065
土	船	計	額	321,978,835,703					
建	運	計	額	<u>0</u>					321,978,835,703
有	搬	計	額	22,185,850					
形	具	計	額	<u>0</u>					22,185,850
固	備	計	額	339,972,660					
定	具	計	額	<u>0</u>					339,972,660
資	勘	計	額						415,967,920,494
産	定	計	額						1,250,346,129,551
合	計	計	額						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	利		権						108,971,466,671
所	の		他						<u>11,328,974</u>
無	定		計						169,315,316,733
形	資		産						
固	産		合						
定	計		計						
3投資その他の資産									
投	資	有	証	券					4,799,229,961
関	係	会	株	式					10,000,001
長	期	貸	付	金					100,000,000,000
破	倒	未	収	金	38,770,891,168				
貸	更	引	当	金	<u>△ 444,384,549</u>				38,326,506,619
債	正	債	権		26,814,922,199				
敷	倒	引	当	金	<u>△ 17,681,752,978</u>				9,133,169,221
未	発	行	差	金					260,222,707
退	給	保	証	金					1,071,068,132
所	付	料	予	定					40,983,297,731
投	引	当	金	見					44,835,985,577
資	の	の	産	合					26,976,146
定	資	産	合	計					239,446,456,095
所	産	合	計	計					4,267,297,109,300
固	産	合	計	計					<u>14,837,808,626,558</u>

負債の部									
Ⅰ流動負債									
短期	期	借	入	金					
1年以内	償還	予定	鉄建	・運					
施設整備	返	援	道機	輸	10,000,000				
1年以内	済	長	構	債					
未	払	期	借	入	409,985,000,000				
未					595,270,185,857				
前					52,300,663,107				
受					33,403,680,894				
預					229,356,854,704				
前					47,917,703,066				
預					1,010,355,425				
前					546,100,500				
預					3,407,437,417				
引					18,771,637,388				
賞					1,510,098,790	1,510,098,790			
そ					1,185,229				
Ⅱ固定負債									
資	産	見	返	負	債				
建設	仮	勘	定	見	返	補助	金	等	
資	産	見	返	負	担	金			
建設	仮	勘	定	見	返	負担	金		
新	幹	線	資	産	見	返	負債		
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券									
長期	期	金	移	換	金	長期	未	払	
厚生	年	預	り	保	証	金			
長期	期	引	継	当	見	返	勘		
債									
引									
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		
工事	用	資産	処理	費	引	当	金	10,794,000,000	
土地	信託	損失	負担	引	当	金	6,842,000,000		
固定	負債								
Ⅲ法令に基づく引当金等									
譲渡	調	整	引	当	金				
法令に基づく引当金等									
負債									
資本の部									
Ⅰ資本金									
政	府	出	資	金					
日本	政策	投資	銀行	出	資	金	73,501,180,804		
資本	本	金	合				1,000,000,000		
Ⅱ資本剰余金									
資	本	剰	余	金					
民	間	出	え	ん	金		194,856,108,476		
資本	本	剰	余	金			2,810,621,100		
Ⅲ利益剰余金									
積	立	余	金	合	金		513,463,930,675		
利	益	剰	余	金	合	金	513,463,930,675		
資本	本	合	金	合	金		785,631,841,055		
負債	債	資	本	合	金		14,837,808,626,558		

注) 勘定間における長期貸付金等は相殺した数値を表示

(参考) 旧公団及び旧事業団と機構の主要業務(移行業務) 比較

	旧日本鉄道建設公団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
○一般勘定 ※1	新幹線鉄道 建設、調査、貸付 災害復旧工事 その他の鉄道・軌道 建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事	→	新幹線鉄道 建設、調査、貸付 災害復旧工事 その他の鉄道・軌道 建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事	
○特例業務勘定	旧国鉄職員の年金関係費用支払い 承継した土地、株式等の資産処分 承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備 J R 本州 3 社以外の J R 会社への 資金貸付	→	旧国鉄職員の年金関係費用支払い 承継した土地、株式等の資産処分 承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備 J R 本州 3 社以外の J R 会社への 資金貸付	
	旧運輸施設整備事業団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
○鉄道勘定 ※2	整備新幹線建設助成 主要幹線鉄道整備助成 都市鉄道整備助成 リニア等鉄道技術開発推進助成 安全・防災対策助成 長期債務の償還 無利子貸付 バリアフリー等助成 ※3	→	整備新幹線建設助成 ☆ 主要幹線鉄道等整備助成 ☆ 都市鉄道整備助成 ☆ 鉄道技術開発推進助成 安全・防災対策助成 ☆ 長期債務の償還 無利子貸付 ※4 ☆ 廃止	
○船舶勘定	共有建造 国内旅客船建造 国内貨物船建造 係留船改造 近海船建造 改造融資 ※5 債務保証 技術支援	→	共有建造 国内旅客船建造 国内貨物船建造 廃止 廃止 廃止 廃止 技術支援	
○造船勘定	高度船舶技術に関する技術支援 構造転換	→	高度船舶技術に関する技術支援 構造転換	
○基礎的研究等 勘定	運輸技術に関する基礎的研究 内航海運活性化融資	→	運輸技術に関する基礎的研究 内航海運活性化融資	

※1 当機構においては建設勘定となっています。
 ※2 当機構においては助成勘定となっています。
 ※3 印は、旧事業団法上の業務であります。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。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通りです。

<建設勘定>

(単位：百万円)

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

<船舶勘定>

(単位：百万円)

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

<特例業務勘定>

(単位：百万円)

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

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。内容は以下の通りです。
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。

平成24年度の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」のフォローアップ結果は、下表の通りです。

【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	措置内容・理由等
01 鉄道建設等業務	コスト削減の取組等の推進	22年度から実施	現在実施しているコスト削減策の効果を検証した上で、一層のコスト削減に努めるとともに、コスト削減の取組・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。	国土交通省の「公共事業コスト構造改善プログラム」を踏まえ機構が策定した「コスト構造改善プログラム」に基づき、引き続きコスト削減の取組を推進している。コスト削減の推進に当たっては、機構内に設置しているコスト構造改善プロジェクトチーム会議において、現在実施しているコスト削減策の効果を検証した上で、一層のコスト削減に努めている。 また、コスト削減の取組・効果については、引き続きホームページにて具体的事例を図を用いて示すなど、国民に分かりやすい形で公開している（平成22年度実施分は、平成24年1月に公開）。 （参考）総合コスト改善額 H21年度13,655百万円、H22年度16,534百万円
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・内容が特定のものである「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。	「公益財団法人鉄道総合技術研究所（旧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「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、平成23年4月1日より国からの直接交付とした。
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。	平成23年5月に成立し公布された「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」に基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち1,200,000,000千円を平成23年6月及び平成24年3月に国庫納付した。
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。	今後の業務の在り方については、重点集中改革期間（平成17年度から平成21年度）における取組の成果等を踏まえ、「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月策定）に基づく取組を継続しつつ、平成22年度以降、船舶使用料の引き上げを行うなど更なる財務改善に努めている（船舶使用料の利息相当分の利率 平成22年度「財政融資資金貸付金利+1.35%」、平成23・24年度「財政融資資金貸付金利+1.45%」）。これらの取り組みにより平成23年度も約9億円の当期利益を計上し、同額分繰越欠損額が減少した。また、船舶の共有建造業務における政策誘導機能を強化する観点から、平成23年度も引き続きスーパーエコシップや16%CO2排出削減船といった高度な環境性能を有する船舶の建造等に対して重点的な支援を行っており、今後もこうした取組を継続し、適宜適切に事業の見直しを行っていく。これらの見直し、検討の結果については、次期中期目標等に反映させることとしている。
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。	基本方針どおり、利子補給及び債務保証業務について、平成23年3月に業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了した。
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。	鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務としては廃止し、真に必要なものを国で実施することについて、平成25年に通常国会に所要の法案を提出することにつき検討を行っているところ。
08 内航海運活性化融資業務	-	-	-	-

【資産・運営等の見直し】

講すべき措置		実施時期	具体的内容		措置内容・理由等
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。	平成23年5月に成立し公布された「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」に基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち1,200,000,000千円を平成23年6月及び平成24年3月に国庫納付した。
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。	鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金3,649,040千円（平成21年度の一部終了に伴う政府出資金1,250,109千円及び平成22年度の一部終了に伴う政府出資金2,398,931千円）を平成23年3月に国庫納付した。
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。	利子補給及び債務保証業務に係る信用基金（政府出資金）1,000,000千円に係る不要財産の譲渡収入を平成23年9月に国庫納付した。
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。	国鉄清算事業東日本支社、国鉄清算事業西日本支社及び品川作業所については、業務の進捗を見極め、組織の縮小・廃止等の見直しを行うこととしており、業務の進捗にあわせて、このうち国鉄清算事業東日本支社は事務所借上面積を縮小し、品川作業所は、平成23年度末をもって廃止した。 なお、国鉄清算事業東日本支社中部事務所については、南方貨物線（大府駅・名古屋貨物ターミナル間）の土地処分が完了したことに伴い、平成22年11月に廃止した。 また、鉄道建設本部東京支社については、事務所借上経費を削減する観点から、平成23年9月に移転を行った。
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。	職員宿舎については、平成22年度に上田宿舎を売却した。また、集約化に向けた検討を進めた結果、習志野台宿舎B棟を平成23年度以降売却することとし、中期計画の変更を行うとともに、宿舎の用途廃止を行った。 平成23年度においては、船橋宿舎について入居者を行田宿舎へ移転させ、用途廃止を行う等の取組を進めた。 なお、今後も「独立行政法人の職員宿舎の見直し計画」（平成24年4月3日行政改革実行本部決定）を踏まえ、見直しに向けた検討を進めていくこととしている。
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。	給与水準の適正化に向け、平成23年度においては、次の措置を講じた。（１）職務手当の見直し（地方機関の課長に係る手当の引き下げ等）（２）広域異動手当や単身赴任手当の支給対象とならない事務所限定職員の採用（３）平成24年度から中途採用を実施 引き続き、できる限り国家公務員の水準と同等になるよう俸給・手当も含めた全体的な給与の在り方について見直しを行い、必要な措置を講ずる。なお、給与水準が国家公務員の水準を上回っている要因の一つと考えられる採用形態について多様化（事務所限定職員や中途採用の推進）を図る。 過去3か年の人件費及びラスパイレス指数の推移は以下のとおりである。 ・平成21年度（人件費）13,885百万円（ラスパイレス指数）114.2 ・平成22年度（人件費）13,430百万円（ラスパイレス指数）113.0 ・平成23年度（人件費）13,122百万円（ラスパイレス指数）112.8

⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）

行政刷新会議における審議等を踏まえ、平成24年1月20日に「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」が閣議決定されています。

各独立行政法人について講すべき措置とされたもののうち、本機構に関する部分は以下の通りです。

【鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

- 行政事業型の成果目標達成法人とする。
- 特例業務及び船舶に関する業務には一般の成果目標達成法人のガバナンスを適用し、このうち内航海運活性化融資業務には高度なガバナンスの仕組みを措置した金融業務型のガバナンスを適用する。

⑨「平成25年度予算編成の基本方針」（平成25年1月24日閣議決定）

平成25年1月24日に「平成25年度予算編成の基本方針」が閣議決定され、その中で「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）については、それ以前より決定していた事項を除いて当面凍結することとされました。

⑩「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）

平成25年6月14日に「経済財政運営と改革の基本方針について」が閣議決定され、その中で「行政改革推進会議における中間的整理を踏まえ、各法人の共通の規律を前提としつつ、各法人の事務・事業の特性を踏まえた制度を構築し、各法人に期待される政策実施機能を高めるべく、平成27年4月からの改革実施を目指して、必要な法制上の措置を早期に講ずるものとする。」とされました。

⑪「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）

行政改革推進会議における審議等を踏まえ、平成25年12月24日に「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」が閣議決定されています。

各独立行政法人について講すべき措置とされたもののうち、本機構に関する部分は以下の通りです。

【鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

- 中期目標管理型の法人とする。
- 本法人は、国の財政支出や財政融資を用いて、多額の契約を行い、公共事業を実施していることから、事業の実施において、法人に対する信頼性が確保されるよう、法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化を図る。
- 法令遵守体制の強化に当たっては、担当理事の設置、研修の充実化等の措置を行うとともに、内部監査の実効性を確保する観点から、関係職員の能力の向上を図りつつ、理事長及び監事も含めた重層的な監査体制を構築する。
- 契約の適正性及び競争性を確保する体制の強化に当たっては、入札監視委員会等において、高落札率案件の全件審議等による審議件数の拡大、支社・局単位での審議の実施、並びに理事長に対する審議結果の報告及び意見具申の仕組みの確立を行うなど、契約の監視体制の強化を図る。
- 船舶関係業務については、共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定し、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。

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26年9月1日現在）

	平成26年度
役員数	11 名
職員数	1,605 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25年度末の資産総額は、10,519,171百万円となっています。そのうち割賦債権、処分用資産等の流動資産が4,027,000百万円、固定資産が6,492,171百万円となっています。

(イ) 負債及び純資産の部

平成25年度末の負債の総額は、9,124,669百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた1,394,502百万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955,269百万円、資産見返負債、長期借入金等の固定負債が8,032,076百万円となっています。

純資産の部では、政府からの出資金が116,006百万円となっています。

<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24年度	平成25年度	勘定科目	平成24年度	平成25年度
流動資産	4,644,373	4,027,000	流動負債	1,041,775	955,269
現金及び預金	48,905	76,588	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	242,660	251,400
有価証券	128,535	49,841	1年以内返済予定長期借入金	491,073	444,276
割賦債権	3,902,791	3,447,366	受託業務前受金	153,943	57,820
船舶未収金	10,395	8,703	その他	154,098	201,772
未成工事支出金	153,136	60,361	固定負債	8,416,367	8,032,076
処分用資産	284,900	293,300	資産見返負債	3,925,433	4,098,400
処分用土地	21,173	68,222	資産見返補助金等	2,007,019	1,933,359
処分用有価証券	195,801	195,801	建設仮勘定見返補助金等	1,578,828	1,789,807
処分用その他資産	64,925	29,277	その他	339,585	375,233
貸付金	53,582	46,069	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,246,900	1,186,000
未収金	39,686	22,448	長期借入金	1,589,437	1,266,660
その他	22,440	22,320	引当金	1,325,379	1,162,448
固定資産	6,373,841	6,492,171	共済年金追加費用引当金	1,237,913	1,078,857
有形固定資産	5,627,674	5,757,492	その他	87,466	83,591
建物	95,589	92,235	債務引継見返勘定	329,018	318,518
構築物	2,663,849	2,540,567	その他	197	48
機械装置	90,498	82,304	法令に基づく引当金等	185,122	137,322
共有船舶	197,811	204,281	（負債合計）	(9,643,264)	(9,124,669)
土地	595,714	564,484	資本金	116,448	116,006
建設仮勘定	1,983,742	2,273,055	政府出資金	116,448	116,006
その他	469	564			
無形固定資産	158,673	149,204	資本剰余金	374,240	375,836
投資その他の資産	587,492	585,474	利益剰余金	884,261	902,660
投資有価証券	25,051	2,705			
長期貸付金	477,323	498,232	（純資産合計）	(1,374,950)	(1,394,502)
長期未収金	52,337	51,417			
破産更生債権等	711	369			
未収貸付料予定額	734	727			
その他	31,333	32,021			
資産合計	11,018,215	10,519,171	負債・純資産合計	11,018,215	10,519,171

②損益計算書

(7) 収益の部

平成 25 年度の経常収益は、901,712 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 523,861 百万円、受託業務収入が 121,968 百万円及び鉄道施設賃貸収入が 95,461 百万円となっています。

(4) 費用の部

平成 25 年度の経常費用は、882,997 百万円となっています。その主な内訳は、建設業務費が 396,348 百万円、鉄道整備助成業務費が 383,014 百万円及び財務費用が 60,090 百万円となっています。

(7) 当期総利益

平成 25 年度の経常利益 18,714 百万円に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 77,273 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
経常費用	847,863	882,997	経常収益	909,962	901,712
建設業務費	309,511	396,348	運営費交付金収益	552	201
海事業務費	23,520	23,566	鉄道施設譲渡収入	580,512	523,861
基礎的研究等業務費	347	23	鉄道施設賃貸収入	104,048	95,461
鉄道整備助成業務費	396,298	383,014	船舶使用料収入	27,001	27,456
資産処分業務費	21,763	2,919	処分用土地売却収入	25,115	101
共済関係業務費	15,659	7,943	受託業務収入	1,784	121,968
鉄道支援助成業務費	2,757	2,483	補助金等収益	17,188	15,071
一般管理費	4,387	6,205	資産見返補助金等戻入	79,261	80,067
財務費用	73,415	60,090	共済年金追加費用引当金戻入益	57,513	21,264
雑損	203	401	その他	14,992	14,396
臨時損失	341	69	財務収益	248	163
当期総利益	117,986	77,273	雑益	1,745	1,699
			臨時利益	0	—
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	56,228	58,627
合 計	966,192	960,340	合 計	966,192	960,340

○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 25 年度末の資産総額は、7,464,533 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 1,686,953 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 5,777,580 百万円となっています。

(イ) 負債及び純資産の部

平成 25 年度末の負債の総額は、7,028,864 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 435,669 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 642,590 百万円、新幹線等の建設資金としての資産見返補助金等、長期借入金等の固定負債が 6,248,951 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 52,144 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
流動資産	1,925,893	1,686,953	流動負債	708,408	642,590
現金及び預金	41,446	48,037	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	232,660	231,400
有価証券	79,035	36,841	1年以内返済予定長期借入金	219,795	197,273
割賦債権	1,601,880	1,514,717	1年以内返済予定他勘定長期借入金	24,051	28,267
未成工事支出金	153,136	60,361	受託業務前受金	153,943	57,820
未収金	38,114	21,813	その他	77,958	127,828
その他	12,279	5,181	固定負債	6,290,686	6,248,951
固定資産	5,692,017	5,777,580	資産見返負債	3,925,685	4,098,652
有形固定資産	5,424,215	5,541,808	資産見返補助金等	2,007,015	1,933,356
建物	95,443	92,119	資産見返負担金	27,114	26,389
構築物	2,663,849	2,540,567	建設仮勘定見返補助金等	1,579,084	1,790,063
機械装置	90,498	82,304	建設仮勘定見返負担金	948	2,000
土地	595,721	564,490	新幹線資産見返負債	233,996	303,963
建設仮勘定	1,978,273	2,261,853	特例業務勘定繰入金見返負債	77,525	42,878
その他	430	473	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	810,900	737,000
無形固定資産	158,671	149,181	長期借入金	935,117	834,044
投資その他の資産	109,130	86,590	他勘定長期借入金	243,877	215,610
投資有価証券	25,051	2,705	引当金	45,893	45,080
長期未収金	52,325	51,406	退職給付引当金	45,893	45,080
未収貸付料予定額	734	727	債務引継見返勘定	329,018	318,518
退職給付引当金見返	30,454	31,191	その他	193	45
その他	564	559	法令に基づく引当金等	185,122	137,322
			譲渡調整引当金	185,122	137,322
			(負債合計)	(7,184,217)	(7,028,864)
			資本金	52,520	52,144
			資本剰余金	372,293	373,842
			利益剰余金	8,879	9,682
			(純資産合計)	(433,694)	(435,669)
資産合計	7,617,911	7,464,533	負債・純資産合計	7,617,911	7,464,533

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 25 年度の経常収益は、419,722 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 101,259 百万円、受託業務の引き渡しによる収入が 121,968 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 25 年度の経常費用は、418,854 百万円となっています。その主な内訳は、受託業務費を含む建設業務費が 396,348 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 20,977 百万円となっています。

(ロ) 当期総利益

平成 25 年度の経常利益 867 百万円に臨時損失を控除後の 802 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
経常費用	334,292	418,854	経常収益	335,158	419,722
建設業務費	309,511	396,348	鉄道施設譲渡収入	128,863	101,259
鉄道施設譲渡原価	113,883	87,162	鉄道施設賃貸収入	104,048	95,461
減価償却費	114,630	112,979	貨物調整事業資金収入	5,728	6,048
受託業務費	1,784	121,968	受託業務収入	1,784	121,968
新幹線資産見返負債繰入	33,045	33,803	資産見返補助金等戻入	79,260	80,066
その他	46,167	40,434	その他	14,026	13,686
一般管理費	844	1,154	財務収益	212	117
財務費用	23,772	20,977	雑益	1,234	1,115
雑損	164	374	臨時利益	0	—
臨時損失	337	65			
当期総利益	528	802			
合 計	335,158	419,722	合 計	335,158	419,722

(2) 海事勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 25 年度末の資産総額は、239,763 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 23,384 百万円、共有船舶等の固定資産が 216,379 百万円となっています。

(イ) 負債及び純資産の部

平成 25 年度末の負債の総額は 221,914 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 17,849 百万円となっています。

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 46,536 百万円、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び長期借入金等の固定負債が 175,377 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 63,767 百万円、民間出えん金が 2,000 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
流動資産	25,789	23,384	流動負債	38,345	46,536
現金及び預金	3,582	3,044	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	10,000	20,000
有価証券	2,500	3,000	1年以内返済予定長期借入金	18,391	17,316
受取手形	9,172	8,483	預り手形	9,172	8,483
船舶未収金	10,395	8,703	その他	781	736
その他	138	152	固定負債	176,554	175,377
固定資産	204,501	216,379	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	54,000	45,000
有形固定資産	203,548	215,762	長期借入金	114,203	122,187
共有船舶	197,811	204,281	その他	8,351	8,190
建設仮勘定	5,725	11,457	(負債合計)	(214,900)	(221,914)
その他	11	22	資本金	63,767	63,767
無形固定資産	0	5	資本剰余金	2,000	2,000
投資その他の資産	952	611	繰越欠損金	△50,376	△47,917
破産更生債権等	711	369	(純資産合計)	(15,390)	(17,849)
その他	241	241			
資産合計	230,291	239,763	負債・純資産合計	230,291	239,763

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 25 年度の経常収益は、28,347 百万円となっています。その主な内訳は、船舶使用料として海運事業者から収受した額が 27,456 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 25 年度の経常費用は、25,887 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 23,566 百万円、一般管理費が 806 百万円及び財務費用が 1,514 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 25 年度の経常利益 2,459 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
経常費用	26,168	25,887	経常収益	27,881	28,347
海事業務費	23,520	23,566	運営費交付金収益	8	8
減価償却費	22,755	23,298	船舶使用料収入	27,001	27,456
船舶共有契約解除等	428	—	納付金収入	18	7
損失引当金繰入			船舶共有契約解除等	—	169
環境技術等実用化	95	45	損失引当金戻入益		
支援業務助成金			貸倒引当金戻入益	297	114
その他	241	222	その他	0	0
一般管理費	828	806	財務収益	3	2
財務費用	1,818	1,514	雑益	551	586
支払利息	1,800	1,510			
その他	17	4			
雑損	0	0			
臨時損失	—	0			
当期総利益	1,713	2,459			
合 計	27,881	28,347	合 計	27,881	28,347

(3) 基礎的研究等勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 25 年度末の資産総額は、46,145 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 46,139 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 25 年度末の負債の総額は 46,071 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 73 百万円となっております。

負債の部では、短期借入金が 46,052 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
流動資産	52,976	46,139	流動負債	52,819	46,070
現金及び預金	170	74	短期借入金	52,790	46,052
貸付金	52,790	46,052	その他	29	18
その他	16	13			
固定資産	2	5	固定負債	0	0
有形固定資産	2	4	(負債合計)	(52,820)	(46,071)
工具器具備品	2	4	資本金	66	—
その他	0	0	資本剰余金	△47	—
無形固定資産	—	0	利益剰余金	140	73
			(純資産合計)	(159)	(73)
資産合計	52,979	46,145	負債・純資産合計	52,979	46,145

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 25 年度の経常収益は、255 百万円となっています。その主な内訳は、貸付金利息収入が 142 百万円、融資業務収入が 111 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 25 年度の経常費用は、181 百万円となっています。その主なものは、一般管理費で 117 百万円となっています。

(ロ) 当期総利益

平成 25 年度の経常利益 73 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
経常費用	586	181	経常収益	532	255
基礎的研究等業務費	347	23	運営費交付金収益	235	—
研究業務費	152	—	貸付金利息収入	164	142
その他	195	23	融資業務収入	130	111
一般管理費	181	117	その他	0	0
財務費用	57	40	財務収益	0	0
臨時損失	0	0	雑益	1	1
当期総利益	—	73	当期総損失	54	—
合 計	586	255	合 計	586	255

(4) 助成勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 25 年度末の資産総額は、2,187,126 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 1,971,501 百万円となっています。固定資産は合計で 215,625 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金はその大宗を占め (215,610 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 25 年度末の負債の総額は、1,801,430 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 385,695 百万円が純資産合計です。負債の部では、1 年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 232,465 百万円で、長期借入金及び他勘定長期借入金等の固定負債が 1,568,965 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
流動資産	2,333,269	1,971,501	流動負債	253,523	232,465
現金及び預金	480	380	運営費交付金債務	—	23
割賦債権	2,300,911	1,932,649	1年以内返済予定長期借入金	243,220	220,020
貸付金	792	17	その他	10,302	12,421
1年以内回収予定他勘定長期貸付金	24,051	28,267	固定負債	1,879,223	1,568,965
未収金	7,034	10,187	長期借入金	520,782	300,761
固定資産	243,883	215,625	他勘定長期借入金	1,358,363	1,268,138
有形固定資産	5	13	その他	78	64
無形固定資産	0	1	(負債合計)	(2,132,746)	(1,801,430)
投資その他の資産	243,877	215,610	資本金	94	94
他勘定長期貸付金	243,877	215,610	利益剰余金	444,311	385,601
			(純資産合計)	(444,406)	(385,695)
資産合計	2,577,153	2,187,126	負債・純資産合計	2,577,153	2,187,126

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 25 年度の経常収益は、585,483 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 495,033 百万円、補助金等収益が 89,768 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 25 年度の経常費用は、644,087 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 530,462 百万円、一般管理費が 508 百万円及び財務費用が 113,006 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 25 年度の経常損失 58,604 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額を控除後の 23 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
経常費用	674,380	644,087	経常収益	618,270	585,483
鉄道整備助成業務費	545,116	530,462	運営費交付金収益	308	192
鉄道施設譲渡原価	379,338	368,262	鉄道施設譲渡収入	524,080	495,033
整備新幹線整備事業交付金	72,431	72,431	譲渡管理費等収入	338	327
鉄道整備助成費	93,346	89,768	補助金等収益	93,346	89,768
一般管理費	536	508	退職給付引当金戻入益	6	10
財務費用	128,583	113,006	その他	0	0
支払利息	128,583	113,006	財務収益	44	40
雑損	143	110	雑益	144	111
臨時損失	—	0	前中期目標期間繰越積立金取崩額	56,228	58,627
当期総利益	118	23			
合 計	674,499	644,111	合 計	674,499	644,111

(5) 特例業務勘定

①貸借対照表

(7) 資産の部

平成 25 年度末の資産総額は、2,103,542 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 336,949 百万円となっています。固定資産は 1,766,592 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金がその大半を占めています。

(1) 負債及び純資産の部

平成 25 年度末の負債総額は、1,548,314 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 555,227 百万円が純資産合計です。

負債の部では、短期借入金等の流動負債が 25,527 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 1,522,787 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
流動資産	336,529	336,949	流動負債	18,755	25,527
現金及び預金	3,225	25,051	短期借入金	—	10,100
有価証券	47,000	10,000	1 年以内返済予定長期借入金	9,666	9,666
貯蔵品	14	—	1 年以内返済予定リース債務	1	1
処分用資産	284,907	293,307	未払金	7,953	4,619
処分用土地	24,173	68,222	未払費用	127	158
処分用有価証券	195,801	195,801	前受収益	0	0
処分用その他資産	64,932	29,284	預り金	926	925
未収収益	0	0	引当金	68	53
1 年以内回収予定長期貸付金	766	8,403	賞与引当金	68	53
未収金	552	80	1 年以内履行予定資産除去債務	11	3
その他	62	106	固定負債	1,672,398	1,522,787
固定資産	1,835,938	1,766,592	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	382,000	404,000
有形固定資産	164	166	長期借入金	19,334	9,668
建物	138	108	引当金	1,271,060	1,109,116
車両運搬具	0	0	退職給付引当金	2	3
工具器具備品	21	53	共済年金追加費用引当金	1,237,913	1,078,857
その他	5	3	恩給負担金引当金	4,435	3,674
無形固定資産	1	15	業務災害補償費引当金	27,460	25,274
投資その他の資産	1,835,771	1,766,410	環境対策引当金	1,249	1,307
長期貸付金	477,323	498,232	その他	3	2
他勘定長期貸付金	1,358,363	1,268,138	(負債合計)	(1,691,154)	(1,548,314)
長期未収金	12	11	利益剰余金	481,313	555,227
敷金・保証金	68	24	(純資産合計)	(481,313)	(555,227)
その他	4	4			
資産合計	2,172,467	2,103,542	負債・純資産合計	2,172,467	2,103,542

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 25 年度の経常収益は、106,485 百万円となっています。その主な内訳は、共済年金追加費用引当金戻入益が 21,264 百万円、受取利息が 84,878 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 25 年度の経常費用は、32,568 百万円となっています。その主な内訳は、土壤汚染処理費を含む資産処分業務費が 2,919 百万円、共済関係業務費が 7,943 百万円、鉄道支援助成業務費が 8,531 百万円、支払利息が 9,428 百万円及び一般管理費が 3,742 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 25 年度の経常利益 73,917 百万円から臨時損失を控除した後の 73,914 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 24 年度	平成 25 年度	勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度
経常費用	57,326	32,568	経常収益	173,012	106,485
資産処分業務費	21,766	2,919	処分用資産売却収入	25,119	101
処分用資産売却原価	18,957	100	処分用土地売却収入	25,119	101
処分用土地売却原価	18,957	100	附帯事業収入	60	11
土壤汚染処理費	1,483	1,486	共済年金追加費用引当金戻入益	57,513	21,264
その他	1,326	1,331	恩給負担金引当金戻入益	162	145
共済関係業務費	15,659	7,943	環境対策引当金戻入益	20	—
鉄道支援助成業務費	8,486	8,531	財務収益	90,049	84,878
一般管理費	2,154	3,742	受取利息	90,049	84,878
財務費用	9,244	9,428	雑益	87	84
雑損	14	2			
臨時損失	4	3			
当期総利益	115,682	73,914			
合 計	173,012	106,485	合 計	173,012	106,485

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。

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。

なお、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関して、平成26年3月に「入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律」（平成14年法律第101号。以下「入札談合等関与行為防止法」という。）違反容疑で当機構職員1名が在宅起訴され、1名が略式起訴されました。同月19日、公正取引委員会から、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関し、当機構職員が入札情報を漏えいしていた等として、入札談合等関与行為防止法に基づく改善措置要求及び申し入れを受けました。また、同日、国土交通大臣より文書による厳重注意処分を受けました。

当機構においては、外部の中立的な有識者からなる第三者委員会を立ち上げ、今回の事案の背景等を分析し、再発防止策を検証していただき、当機構として調査の結果及び再発防止対策をとりまとめ、平成26年9月26日、公正取引委員会に通知するとともに公表いたしました。

当機構は、今回の事案を重く受け止めて、職員一人一人が情報の守秘等の法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、関係者の皆様からの信頼回復に努めて参りたいと考えております。併せて平成27年3月予定の北陸新幹線の開業に向けて努力して参ります。

<再発防止対策（これまでの措置内容と今後の取組み）>

1. コンプライアンス体制の強化

(1) コンプライアンス関係規程の整備による体制の確立

- ア コンプライアンス担当理事の設置
- イ 本社、地方機関ごとにコンプライアンス推進組織の設置

(2) コンプライアンス研修・講習会の強化

- ア 全役職員を対象とした「入札談合等関与行為防止に関する講習会」の実施
- イ 契約担当職員を対象とした「契約業務に関する研修」の実施
- ウ 役職員に向けたコンプライアンスに係る研修の実施及びマニュアルの作成

(3) 社外における公益通報窓口の設置

(4) 発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備

(5) 意識改革に向けた取組

- ア 幹部による啓蒙活動
- イ 機構の「行動指針」において法令遵守を確認的に明示化
- ウ 機構内コンプライアンス月間の制定

2. ガバナンスの強化

(1) 内部監査協会の内部監査基準を踏まえた内部監査体制の強化

- ア 内部監査の独立性の確保
- イ 内部監査の客観性の確保
- ウ 監査担当職員の研修の受講を通じた能力向上
- エ 抜き打ち監査の実施

(2) 工程管理の組織的な対応の強化

- ア 本社役員と地方機関職員との直接意見交換の実施
- イ 工程会議等の深度化
- ウ 入札・契約手続運営委員会を強化し、入札不調対策を検討するとともに、本社とも情報共有

(3) 組織体制と人員配置の見直し

- ア 地方機関における業務内容に合わせた担務の見直し
- イ 事業量に見合った適正な要員の計画的な確保
- ウ 工事発注を担当する職員の長期にわたる同一箇所への配属の防止

3. 入札・契約監視機能の強化

(1) 入札監視委員会の機能強化

- ア 入札監視委員会の審議対象に高落札率の全契約を追加
- イ 入札監視委員会の審議範囲をブロック単位毎から支社・局単位毎に細分化
- ウ 理事長に対する意見具申の仕組みの確立
- エ 充実した調査に向けた整備

(2) 公正入札等調査委員会の運営の見直し

- ア 調査方法の見直し
- イ 事業者のコンプライアンス部門に内部調査を依頼

(3) 一者応札案件に対する監視の強化

(4) 入札・契約結果の時系列的監視・分析・報告

- ア 入札状況等に関する事後的・統計的分析の実施
- イ 特定分野の入札状況等に関する事後的分析の実施

4. 入札契約手続きの見直し

(1) 入札不調対策の強化

- ア 入札不調案件に係る再入札機会の拡大
- イ 見積活用方式の導入
- ウ 積算の前提条件を積極的に公開

(2) 建築工事と小規模な空調設備工事等の一括発注

(3) 異常な応札状況となった場合の入札のやり直し

(4) 総合評価落札方式のルール化

- ア 技術提案の評価基準のデータベースを用いた評価の徹底
- イ 技術提案書のマスキングの徹底
- ウ 第三者の視点による評価結果の審査
- エ 総合評価落札方式の導入の拡大（機械工事、電気工事）

5. 情報管理の徹底

(1) 外部事業者等との接触の制限

- ア 外部事業者との打合せ場所の制限
- イ 部外者が入館する際の訪問先の網羅的な申告
- (2) 入札時における関係職員と入札参加者の接触に関するルール化
- (3) 外部からの不当な働きかけに対する報告の徹底
- (4) 発注に係る秘密情報などへの情報接触者の限定
 - ア 入札関連情報の社内意思決定に関与する者の最小限化
 - イ 発注事務に係る秘密情報の管理責任者の明確化
 - ウ 職員の秘密情報に関する意識改革
 - エ 機構内の I T システムにおける証跡管理の拡充による適切な情報管理の促進
 - オ 情報の適切な保管の呼びかけ
- 6. ペナルティの強化
 - (1) 誓約書違反及び入札談合の再犯に関する違約金加算条項を新設（W T O 対象以外の工事）
 - (2) 入札談合を行っている事業者からの申告の促進
- 7. 機構 O B との関係
 - (1) 機構 O B がいる企業に配慮・優遇はしないとの宣言
 - (2) 談合に関与した企業への再就職の自粛要請（企業及び退職予定者に自粛を要請）
 - (3) 役職員の再就職に関する依頼等の規制の徹底（平成 2 7 年 4 月施行の独立行政法人通則法改正を前倒しで徹底）
 - (4) 機構 O B となる職員への研修の実施
- 8. 再発防止対策の実施状況及び実効性の定期的検証
 - (1) コンプライアンス推進組織による法令遵守の取り組み等の定期的検証
 - (2) 応札状況の透明化・情報公開

（２）海事関係

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 4 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、地球温暖化対策に対する世界的な取り組みが求められ、わが国でも政府、産業界、家庭において、C O 2 削減が取り組まれています。政府は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）を定め、一定規模以上の製造業事業者や輸送事業者に対して、エネルギー消費原単位を年平均 1 % 以上低減することを目標として計画を定め、C O 2 排出量を算定して所管官庁に報告書を提出するなどの取り組みを実施してきました。この取り組みにおいては、製造事業所などからの排出ガスのみではなく、原料や製品等を輸送する際に生じる排出ガスの削減への取り組みも求められています。

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、地球温暖化対策や海洋汚染防止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」（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（「共有建造事業の未収金対策への取組みについて」（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 年度に実施済み（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。

また、平成 25 年 12 月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」等において、共有建造事業においては多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定することとされたため、平成 26 年 3 月に「繰越欠損金削減計画」（参考 3）を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その縮減を図ることとしました。

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。

（参考 1）「内航海運効率化のための船舶勘定見直し方針」

内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針

平成 16 年 12 月 20 日

国土交通省

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 基本的な考え方

（1）内航海運に対する支援の必要性

内航海運は産業基礎物資輸送の約 8 割を担っており、他の輸送モードに代替不可能で我が国の物流に不可欠の存在である。しかし、内航事業者の多くは経営基盤が脆弱で代替建造により輸送効率や運航コストの改善を行う余力に乏しく、現状のままでは老朽船や安価な低効率船の増加により内航海運の効率性が低下してしまうおそれがある。また、内航船員の高齢化が進んでいることから、今後、大量退職により深刻な船員不足やこれに伴う熟練船員の減少を招く懸念がある。

これらの状況が生じた場合には、我が国の産業を支える物流が機能不全に陥ってしまう。このような事態を避けるためには、引き続き国が内航海運に対して支援を行い、早急により効率的でかつ省人化が可能な船舶への代替建造を促進する必要がある。

（2）共有建造制度の意義

海運事業者、特に中小事業者が最も必要としているのは、単なる資金供給だけでなく担保不足・技術力不足を補う支援である。民間金融機関等では、船舶以外の担保が乏しいという内航海運の特性に応えていないこと、また技術部門を有しないこと等からこうした事業者ニーズに十分に対応することは困難である。

したがって、原則船舶以外の担保を必要とせず、また建造等に際しての技術的な指導等を受けることができる共有建造制度により引き続き支援していくことが必要である。

（3）船舶勘定の財務面での現状と課題

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、平成 15 年 10 月 1 日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合して発足しているが、その中の船舶勘定（共有建造業務と技術支援業務を実施）については、未収金（リスケ済のものを含む。）が 15 年度末時点で 473 億円、繰越欠損金が 445 億円、債務超過額が 283 億円という状況にある。

（4）解決の方向性

以上の現状認識に基づくと、機構の船舶勘定については、内航海運を巡る課題に効果的に対応するため、業務内容の抜本的な見直しと財務状況の改善を図っていくことが喫緊の課題である。

このため、特に平成 17 年度～21 年度までの今後 5 年間を「重点集中改革期間」とし、可能な限りの施策を

集中して政策目的に的確に対応した支援を実施するとともに、船舶勘定の財務状況の改善を図ることとする。

2. 具体的な対応策

(1) 共有建造制度の抜本的見直し

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

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

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

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

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

(2) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策

未収発生の防止、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クの判断に際しての審査の委託等
- ③ 既存債権の回収率を引き上げるための、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、民間銀行等との協調融資契約に基づく計画的回収等

(3) 組織改革及び一般管理費削減等

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

- ① 船舶勘定関係の技術支援部、海上交通支援部及び特別管理部の３部を再編、合わせて、船舶勘定の職員数（現在７１名）を早期に５０名台にまで抑制
- ② 役員報酬の削減とともに、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減

(4) 財政・金融上の措置

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

- ① 共有建造業務の遂行に必要な財政融資資金の借入れを要求する。
- ② スーパーエコシップ普及促進のための支援原資として、重点集中改革期間中は毎年一般会計出資金４０億円を要求する。

(5) 追加的な方策

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

3. 重点集中改革期間中の姿

共有建造事業量については近年低水準で推移してきたが、今後、平成3年～6年前後にかけて建造された船舶の大量更新時期を迎えるため、相当程度の代替建造需要が見込まれる。また、国土交通省においては、内航海運の活性化、代替建造の促進等のための施策を講ずることとしており、特に、スーパーエコシップについてはその普及促進のための支援や船員制度・検査制度に係る環境整備を今後進めていくこととしていることから、これらによる建造促進効果が期待される。

上記を踏まえつつ、具体的な事業量については、国土交通省において、別添のとおり、代替対象船舶の絞り込み、低位推移期の代替率の採用等の前提をおき、期間中約1470億円程度となるものと見込んでいる。この事業量を前提として、上記2.の対応策を講じ、期間末において債務超過の大半を解消（8割減）し、その後速やかに債務超過から脱する。

事業量が仮に見込額に達しなかった場合には、建造促進のための更なる対策について検討を行い、所要の措置を講じる。

4. フォローアップ等

(1) 進捗状況のフォローアップ

見直しの進捗状況が外部からも把握できるよう以下の措置を実施する。

①公表資料で把握できる定量的指標を用いた進捗状況の評価及び公表

②進捗状況のフォローアップを行うため、外部専門家（内航海運、会計、金融等）で構成される組織の設置

(2) 措置の見直し

船舶勘定をめぐる今後の状況等に応じて必要と認められる場合や各対策の財務改善効果が十分現れてない場合には、方針に盛り込まれた措置の見直しを随時実施する。

(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年度以降増加していましたが、平成17年度以降減少に転じ平成25年度末では約105億円となりました。

＜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)	売却代金 未収等	計	対前年度増減 (△) 額
平成21年度	(636)	7,063	11,785	151	18,999	△7,340
平成22年度	(596)	6,684	8,875	161	15,720	△3,279
平成23年度	(561)	6,663	7,377	32	14,071	△1,649
平成24年度	(464)	6,559	5,299	11	11,869	△2,202
平成25年度	(461)	6,540	3,973	11	10,525	△1,344

(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、内航船及び近海船を含みます。

(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		
平成21年度	6,089	—	—	—	6,089
平成22年度	202	1,859	20	—	2,080
平成23年度	—	—	—	—	—
平成24年度	—	495	—	—	495
平成25年度	—	359	—	—	359
合計	6,290	2,714	20	—	9,024

(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、関係者とともの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 25 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 99%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。

(参考 3)「繰越欠損金削減計画」

繰 越 欠 損 金 削 減 計 画

平成 26 年 3 月 25 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 繰越欠損金削減計画の基本的な考え方

(1) 繰越欠損金の発生要因と現状

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（以下、「事業団」という。）を統合して発足しているが、その中の海事勘定（当該勘定内の共有建造業務経理において、共有建造業務と技術支援業務を実施）においては、繰越欠損金が、平成 24 年度末には、504 億円に達している。主な内訳を見ると、貸倒引当金相当額 180 億円、未収金の処理等に伴い、これまでに計上した損失 324 億円となっている。

その他にも、機構発足後、独立行政法人化に伴い独立行政法人会計基準（以下「独法会計基準」という。）の導入による損失が発生したが、これらについては、これまで計上した利益により解消している。

それぞれの具体的な内容は以下のとおりである。

①貸倒引当金の計上

海事勘定においては、機構発足時（平成 15 年 10 月 1 日）以降、多額の貸倒引当金を計上することとなったが、こ

の主な要因は下記のとおりである。

(i) 未収金の増加

共有建造業務においては、平成9年度以降（平成9年9月末までは船舶整備公団、同年10月1日以降は事業団）、下記のような、従来の債権管理体制では対応しきれない、急激な状況の変化が発生したことにより未収金が急増し、これに伴い、機構発足以降、多額の貸倒引当金を計上することとなった。

(ア) 経済の長期低迷による荷動きの減少

(イ) 規制緩和による影響

(a) 規制緩和後の荷主再編に伴う物流合理化により船腹過剰となり、運賃・用船料が低下

(b) 各種運賃協定等（内航タンカー運賃協定、沖縄航路運賃協定）の廃止に伴い、運賃・用船料が低下

(ウ) 金融機関の破綻、貸し渋り等の金融システム不安

(エ) 財政再建の観点からの公共事業の縮減に伴い、稼働率が低下

(オ) 燃料費の高騰により旅客船事業者、内航オペレーターの経営が悪化

(カ) その他の要因（本四架橋、阪神淡路大震災等）

(ii) 独法会計基準の導入による貸倒引当金計上基準の変更

機構発足前の船舶整備公団、事業団（船舶勘定）においては、特殊法人会計において、貸倒引当金は損益の範囲内で未収金残高等の千分の六を限度額として計上することとしていた。

機構発足による独立行政法人化に伴い、金融商品にかかる会計基準に準ずる形で個別の回収可能性を検討し、不足額を引き当てることとなり、これにより、引当額が大幅に増加することとなった。

②未収金の処理等に伴い計上した損失

未収金の処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失・有形固定資産売却損・減損損失の計上により総額で334億円の損失が発生したが、このうち、これまでに計上した利益により10億円が解消し、平成24年度末の繰越欠損金の内訳としては、324億円となっている。

③ その他の要因

(i) 貸倒引当金以外の独法会計基準導入による影響（退職給付引当金計上）

機構発足前は、特殊法人会計に基づき、当該事業年度末に役職員全員が退職した場合の退職金所要額のみを計上していたが、機構発足後は、独法会計基準に基づき、各事業年度末における役職員の退職給付債務（退職一時金、厚生年金基金から支給される年金給付、退職共済年金に係る整理資源負担及び恩給負担金に係る債務）の額の割引額を計上することとなり、引当額が増加したが、これに伴う損失については、これまで計上した利益により全て解消している。

(ii) 利幅の低下

平成7年以降、事業金利と調達金利の利幅が縮小したことにより、共有建造業務における収益性が低下したが、利幅については、平成18年11月より、金利体系を見直したことにより、現状においては、安定的な確保が図られている。

(2) 計画の必要性

内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。

そのため、資金的支援とともに、技術的支援を行う船舶共有建造業務により、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今後の国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造の促進を図ることが必要不可欠である。

海事勘定においては、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（以下、「見直し方針」と言う。平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づき、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間において、船舶共有建造制度の抜本的見直し、適切なスプレッドの確保、未収発生防止、債権管理及び回収の強化策に努めたこと等により、重点集中改革期間の最終年度（平成21年度）においては、多額の債務超過の状態から135億円の資産超過に転じ、また、未収金についても第二期中期計画期間の終了時の残高が21億円となり、着実に解消されてきているが、一方で、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、平成24年度末において、504億円に上っていることから、第三期中期計画期間においても、引き続き、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、船舶共有建造業務を円滑に遂行するため、今後は、繰越欠損金の解消に向け、その削減を進めていく必要がある。基本的には、共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金削減の原資となるため、事業量の確保を図るとともに、未収金が、引当金の計上や、管理又は処理に伴い発生する費用等により損益を圧迫する要因となることから、その発生の抑制、債権管理及び債権回収の強化を通じてこれらの費用の圧縮を図ることにより、利益を確保していくこととし、繰越欠損金の削減目標額及び具体的な削減方法を定めることにより、着実に削減を進めていくものである。

(3) 前提条件

①基本的な考え方

上述のとおり、基本的には、共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金の原資となるため、引き続き、収益性の確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

その一方で、機構（共有建造業務）は、国内海運政策の実施機関であることに鑑み、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性（平成25年1月21日政委第6号。以下、「勧告の方向性」という。）」において、「繰越欠損金の解消については、適正な事業金利の設定により、政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進するものとする。」、「財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮するものとする。」とされたところである。また、未収金についても、「勧告の方向性」を踏まえ、第三期中期計画において、引き続き、引当金の計上等による処理、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、未収金の発生率及び残高に関する数値目標が設定されているところである。

このため、共有建造業務の実施においては、民業補完の観点、債権管理体制の強化、適正な事業金利の設定により国内海運政策への誘導等に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保を図り、また、未収金の回収や引当金計上による未収金への適切な対処により財務の健全性を確保していくことを考慮した上で、下記②の前提条件による推計に基づき、繰越欠損金の削減目標を設定するものとする。

②具体的な前提条件

(i) 事業量

第三期中期計画期間（平成 25 年度～平成 29 年度）中、平成 25 年度～平成 27 年度においては、平成 25 年度当初予算額及び平成 25 年度補正予算額を反映した額で推移。平成 28 年度、平成 29 年度においては、平成 25 年度当初予算額で推移。

(ii) 金利水準

過去の金利実績に基づき、将来の金利（事業金利、調達金利）を予測

(iii) 固定型と金利見直し型の事業量比率は、過去の平均に基づき 8 : 2 と設定する。

2. 繰越欠損金削減目標額

以上に基づき推計した結果、第三期中期計画期間（平成 25 年度～平成 29 年度）5 年間ににおける繰越欠損金の削減目標額は、43 億円程度とするものとする。

3. 繰越欠損金の具体的な削減方法

(1) 事業量の確保

機構は、これまで、適正な事業金利の設定や、事業者への PR 等により代替建造促進を図ってきたが、引き続き、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO₂削減船等の国内海運政策において政策意義の高い船舶の建造を推進し、また、社会的要請の高い船舶の建造に適切に対応することにより、財務改善に必要な事業量の確保を図っていくものとする。

機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を推進することにより、良質な事業者の安定的な確保に努める。

- ① 建造支援セミナーや地区説明会の実施及び、事業者への個別訪問による共有建造制度の PR を行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集
- ② 荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行い、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造促進活動を行っていく。

(2) 未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策

① 未収金発生防止・債権管理強化策

- (i) 新規未収金発生を防止するための審査の厳格化（建造計画の検証、長期用船保証）
- (ii) 未収金発生時の船舶使用料の用船料直接受領の一般化
- (iii) 保有債権の管理を強化するため、民間金融機関と連携して海運事業者の経営状態のモニタリングを行う。
- (iv) 事業者の資産の劣化や状況悪化による未収金発生を未然に防止するため、審査・管理部署が連携した効率的な管理体制を構築し、信用リスクの適時適切な把握に努めるものとする。

② 債権回収強化策

共有契約に基づく船舶使用料が未払いとなった事業者に対しては、未収金回収の最大化を図るべく、以下の措置を講じるものとする。

- (i) 未収金発生原因の確認、関係者との間で事業者の資金繰りや経営改善のための協議を行うことにより、早

期の正常化を図る。

(ii) 個々の事業者の経営状況等を勘案して、支払計画を早期に策定したうえで、未収金の計画的かつ確実な回収を行っていく。

(iii) 上記措置が困難となる場合においては、既存債権の回収率を引き上げるため、以下の措置を講じる。

(ア) 早期に新たな本船の引き受け事業者やオペレーターを探し、新たなスキームの下での回収の継続を行う。

(イ) 法的手続きを含めた回収策や売船マーケット状況を考慮した船舶の売却等により、回収の最大化を図る。

4. その他

繰越欠損金の削減目標額は上記の推計に基づくものであり、実際の前提条件については、年度ごとにある程度の波が発生するものであることから、試算の前提や結果は幅をもって理解されるものである。事業量や引当額等に大幅な変動が生じることになると合理的に見込まれる状況に至った場合等実際の状況が前提条件から大幅に乖離し、本計画によることが著しく不適当と認められる場合には、上記1.(3)の「①基本的考え方」(適正な事業金利の設定、政策課題の実行、未収金の処理等)に留意しつつ、当該計画の見直しを実施するものとする。

(3) 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。

(4) 国鉄清算業務関係

① 年金費用等の支払及び資産処分等の円滑な実施等

債務等処理法第13条の規定に基づき、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。

また、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、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進めます。さらに、梅田駅(北)更地化のための基盤整備工事を着実に進めます。

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、国等の関係機関との連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行います。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意(平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。)並びに債務等処理法附則第4条、第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の

資金の貸付け又は助成金の交付等を、適切に実施します。

なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入を適切に実施します。

(5) 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、各事務所に備えて置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。

なお、平成22年度に構成・デザインを一新してリニューアルしたホームページに各地方機関のパンフレットやプレスリリース資料を追加掲載するなど当機構情報の充実を図り、より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

当機構の業務等の情報提供活動について、平成25年5月に機構パンフレットをリニューアルし、同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するとともにホームページに掲載して、積極的に情報発信を進めています。

(6) 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 点にも主眼を置いています。

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り組むべく「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。最終年度の平成 24 年度には、目標値を上回る 15.7%を達成しました。

< 新行動計画建設コスト削減の主な施策（平成 9 年度～平成 14 年度） >

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

(注) VE 提案

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

＜コスト構造改革プログラムにおける建設コスト縮減の主な施策（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）の削減	開削駅に高性能防水工を施工することで漏水を抑え、排水処理費を削減	開削駅（地面を掘ったうえで、構造物を造り、埋め戻すことにより造られた駅）の周面に従来よりも遮水性の高い防水工を精度良く施工することで漏水を抑え、排水のための動力費及び下水道処理費を削減
	ワンマン運転化のために可動式ホーム柵を採用	可動式ホーム柵の設置により、乗客の安全性の向上を図るとともに、ワンマン運転化により車掌が不要となり、維持管理費を削減
	バネ式バランサーの採用	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、維持管理費を削減
	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压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削減

<機構コスト構造改善プログラムにおける建設コスト改善の主な施策（平成20年度～平成24年度）>

施策分類	施 策 項 目	施 策 概 要
工事コストの改善	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改善
	専用の光伝送装置をIP化汎用機器を活用した仕様に変更	従来の専用光伝送装置から、近年急速に技術進歩しているIPネットワーク技術を採用した汎用機器を活用し、コストを改善
	駅のホーム固定柵の機能を確保しつつ仕様を変更	関係機関との協議の結果、ホーム固定柵は全覆上家であり錆の恐れも少ないことから、ステンレスをフッ素樹脂焼付け鋼板に変更し、コスト改善
	在来線駅舎と新幹線駅舎を各々で設計から一体化に変更	従来、在来線駅舎と新幹線駅舎は個別に設計することとしていたが、一体化の設計に変更し施設面積および外壁面積が削減されコスト改善
	車両基地の設備に電留基地の設備を転用	関係機関との協議により、車両基地設備の一部に電留基地の設備を転用することで、新規購入を削減しコストを改善
	協議により仮土留工の数量低減	関係機関との協議の結果、道路と鉄道を同時期に施工することにより、橋脚の仮土留工の施工延長が短くなりコストの改善
	協議により構造形式を変更	関係機関との協議の結果、水路を歩道下に変更し橋台を既設のままで対応できるよう上部工の構造形式を変更することによりコスト改善
	車両基地の盛土量の低減	緩く傾斜した地形に建設される車両基地の盛土計画について、平面性を必要とする建物群部分だけに盛土するよう変更しコスト改善
	排水路の線形変更によりスパン変更	従来は、排水路の線形変更が認められず、スパン100mで計画していたが、関係者と協議の結果、排水路の線形変更に合意を得てスパン50mに変更しコスト改善
	JRと調整の結果、保守用通路の位置を変更	保守用通路は左側に決定していたが、多数のJR施設の移設が生じるため調整を図った結果、保守用通路を右側に変更し、支障物移設費を改善
	桁架設方法の見直し	当初は、栈橋を設置しクレーンによる架設方法としていたが、精査の結果、桁上からのクレーン架設に変更し、コスト改善
	トンネルの換気方式の変更	トンネルの換気方式を坑口と坑内のファンで換気する方式から、中間に換気用立坑を設置する方式に変更し、ファンの台数、動力費減をコスト改善
	トンネル覆工厚、内空断面の変更	追加地質調査を行い、地下水位などの見直しにより、覆工厚、掘削断面積を削減しコスト改善
	工事用機械の有効活用	軌道モーターカーの工程調整を行い、請負者持ちから機構所有の特殊車を無償貸与に変更し、コスト改善
	盛土下の横断水路ボックス数の集約	協議により、横断する水路ボックスを14箇所から8箇所に集約し、コスト改善
	吹付けコンクリートの材料変更	吹付けコンクリートの材料のうち、シリカヒュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更し、コスト改善
	協議によるスパン割の見直し	協議により道水路付替えによる機能補償を提案し、PC桁、RC桁をラーメン高架橋に変更し、コスト改善
	開床式高架橋の採用	周辺の環境状況を考慮し、開床式高架橋を採用し工事費および落雪余裕巾の解消による用地費の改善
	工事用道路（仮設）の引渡し	協議により、仮設工事用道路をそのまま存置し、市に引渡すことにより撤去費を削減

	杭長の変更	載荷試験により杭の周面摩擦力を確認し、杭長を短くしコスト改善
	工事用道路のルート変更	協議により、既存道路の有効活用が図られ、工事用道路の延長が短くなりコスト改善
	トンネル湧水の有効活用	トンネル湧水を有効活用することにより、井戸設置が不要になり、自然流下での対応によりコスト改善
	施設面積の縮小	J R との協議により、現業事務所および倉庫関連施設の面積を縮小しコスト改善
	仮設栈橋の設置高さを変更	仮設栈橋の高さを見直すことにより、設置および撤去の鋼材数量が低減しコスト改善
	不要機器の有効活用	八戸駅の改札機は、開業日以降に撤去の予定であったがこれを新青森駅に移設し、八戸駅はリース機で対応した
	発生土の有効活用	盛土の造成において、他工区および他事業の建設発生土を有効利用し、購入土を削減
	仮土留工の変更	付替市道側の仮土留工を親杭横矢板工法から地盤改良工法に変更
	速度向上試験に伴う P Q 測定車両の限定	速度向上試験で設置する P Q 測定器具を、従前は 2 編成に予定していたが、測定機能の向上により 1 編成のみの設置とした
	工事用道路の経路の見直し	工事用道路として、取付道路の新設とトンネル内通行とした計画が、協議により町道利用が可能になった
	道路交差部の雪害対策の変更	道路交差部などの雪害対策を温水パネルによる消雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更
	附帯設備の一体化	切取区間の防音壁、積荷転落防止工を一体化し、工事コストを改善
	取水基地の集約	散水消雪における取水基地を 2 箇所から 1 箇所に集約しコスト改善
	鉄道事業者所有の保守用車を有効活用	鉄道事業者と協議の結果、保守用車を機構が借用し貸与することで運送費を低減
	漏水補償における維持管理費の低減	漏水補償は設備相当額と維持管理費をセットで渡し切り補償とするのが基本であるが、協議の結果、設備を自治体のネットワークに組み入れることで維持管理費を低減
	新技術の導入	道路交差における空頭確保に支承を不要とする新技術（G R S 一体橋りょう）を採用しコスト改善を図る。
	駅舎と都市側施設との合築	新幹線駅舎と都市側施設を合築することにより、駅舎外壁の一部が削減されコスト改善
	駅旅客上家の鳥獣対策の範囲を変更	鳥獣対策の範囲を上家全面からホーム上の梁、桁等に限定し範囲を減少することによるコスト改善
	合理的なラーメン高架橋の開発	ラーメン高架橋の杭位置は、従来柱の真下であったがこれを外側にずらすことによる構造の単純化を図る
維持管理費（LCC）の改善	鉄筋かぶりの増設	鉄筋かぶりを 10 mm ～ 20 mm 程度増設して、構造物のコンクリート中性化を抑え長寿命化を図り、ライフサイクルコストの改善
	配管材質の変更	散水消雪設備の送水管を鋼管からポリエチレン管に変更することによるライフサイクルコストの改善
	建物外壁の工法変更	信通機器室等において建物外壁に外断熱工法を採用することでライフサイクルコストの改善
	駅における水道・下水道料金の低減	駅の衛生器具（自動水栓、洋風便器等）の節水機能見直しで使用水量を低減し、ライフサイクルコストの改善
社会的コストの改善	生コンに高炉セメントを使用	生コンクリート材料に高炉セメントを使用することで CO ₂ の発生を抑制し、環境負荷を低減
	協議による土捨場の変更	関係機関との協議により、土捨場をより近傍に確保することで、ダンプトラックから排出される CO ₂ を削減し、環境負荷を低減
	CO ₂ の削減	トンネル掘削土砂の搬出方法をダンプからベルコンに変更し、坑内の環境負荷を低減 鉄道・道路交差部の雪害対策を温水パネルによる融雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更し、温水パネル区間で使用する灯油による CO ₂ を削減
	事業便益の早期発現	東北新幹線の開業時期を従来の平成 22 年度末から 3 ヶ月短縮し、平成 22 年 12 月とした

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。

・「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）、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）」、⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）」、⑩「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）及び⑪「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）をご参照下さい。

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」をご参照下さい。

(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、当機構ではリスクスケジュール、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2. 事業の状況 2. 対処すべき課題（2）海事関係 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）共有建造事業の未収金対策への取り組みについて（参考2）」をご参照下さい。

(4) 勘定の特性に派生するリスク

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、J R株式の資産処分収入、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等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 25 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け出た年度計画に即して行われます。当機構における平成 25 年度の利益の処分または損失の処理については、通則法第 44 条に基づき処理を行い、各勘定ごとに利益の処分または損失の処理の整理を行うと、当期総利益 77,273 百万円のうち、2,459 百万円については期首繰越欠損金を埋め、74,813 百万円については積立金としております。

平成 25 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、309,490 百万円の資金の増加となり、前年度が 348,221 百万円の増加であったことに比べて、38,730 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、65,872 百万円の資金の増加となり、前年度が 1,342 百万円の増加であったことに比べて、64,530 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、347,679 百万円の資金の減少となり、前年度が 365,410 百万円の減少であったことに比べて、17,731 百万円の増加となっております。これらの増減を合わせますと、平成 25 年度末における現金及び現金同等物の残高は、72,988 百万円と、前年度末に比べて 27,683 百万円（61.1%）の増加となっております。

(2) 財政投融资対象事業に関する政策コスト分析について

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

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/summary/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	合理的なり面補強工に関する調査研究 高充填コンクリートに関する研究・開発 等
環境保全	自然由来の有害物質調査に関する研究 直流変電所への電力貯蔵設備の適用に関する調査研究 等
建設コストの縮減	SENS を都市部に適用する研究

	鋼製連続壁の本体利用の検討 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 軌道パッド抜け出し防止機能付締結装置の開発 等
地域特性への適合	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	都市圏における鉄道路線の評価に関する調査 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	耐震性橋台	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
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	地中接合法 (MSD 対応)	コスト縮減
トンネル	S E N S (シールドを用いた場所打ち支保システム)	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
軌 道	38 番高速分岐器	高速化
設 備	散水消雪システム	雪害対策
設 備	パネル式消雪システム	雪害対策
設 備	車両過熱検知システム	防災システム
設 備	高速対応架線方式	高速化
設 備	高速運転用地上信号方式 (GG 信号)	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
調 査	交通計画支援システム (G R A P E)	鉄道整備計画支援

(3) 学会等の受賞実績

当機構及びその前身たる旧公団における受賞の主なものは、次の通りです。

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
青函トンネル	昭和61年	イタリア・ジェノバ市	コロンプス賞	青函トンネル
	昭和62年	政府	内閣総理大臣顕彰	青函トンネルの完成
	昭和62年	土木学会	技術賞	青函トンネルの建設
	平成26年	土木学会	技術賞	青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立
新幹線	平成13年	イタリア・プリミエロ	ルイジ・ネグレッリ賞	新幹線
	平成24年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	新幹線の新青森・鹿児島中央間の全通
	平成24年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	PHC トロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
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9年	土木学会	技術賞	北陸新幹線（高崎・長野間）の建設
	平成20年	P C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）
	平成26年	P C工学会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線神通川橋りょう
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	50/60Hz共用保護継電器の開発と実用化
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	小土盛り・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术（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
	平成22年	鉄道建築協会	協会賞	東北新幹線七戸十和田、新青森駅
	平成23年	土木学会	技術賞	東北新幹線全線開業 ー高速鉄道ネットワークの新たな基軸を担う東北新幹線（八戸・新青森間）の建設ー
		照明学会	照明普及賞	東北新幹線新青森駅の照明
	平成24年	土木学会	技術賞	安全な高速走行・保守の省力化に寄与するスラブ軌道の施工技术
北海道新幹線	平成25年	土木学会	技術賞	山岳工法とシールド工法の境界領域における「SENS」の高速掘進（北海道新幹線津軽蓬田トンネル）

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成26年	地盤工学会	技術業績賞	北海道新幹線への補強土構造物の適用 (補強盛土、補強土擁壁から補強盛土一体橋梁まで)
九州新幹線	平成15年	土木学会	技術賞	水砕スラグを用いた透水性路盤による 地下水面下しらず地山のトンネル構造 及び施工方法の確立
	平成16年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	同一ホーム対面乗換(新幹線-在来線特急)
	平成16年	政府	バリアフリー化推進功 労者表彰(内閣官房長 官表彰)	九州新幹線新八代駅におけるバリアフ リー整備等
	平成16年	鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
	平成17年	土木学会	技術賞	九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)の建 設
	平成22年	土木学会	田中賞(作品部門)	松原線路橋
		P C 技術協会	協会賞(作品部門)	大野川橋りょう
	平成23年	地盤工学会	技術業績賞	九州新幹線熊本総合車両基地造成事業
		照明学会	照明普及賞	九州新幹線新玉名駅の照明
	平成24年	土木学会	技術賞	九州新幹線鹿児島ルート全線開業 —九州の一体的な発展と関西圏・東アジア 地域との連携・交流の促進—
	平成25年	土木学会	環境賞	絶滅危惧種クロツラヘラサギの保全に配 慮した新幹線橋りょうの建設
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞 (効果特別賞)	九州新幹線(博多・新八代間)集中連動方 式の開発と実用化
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
東京モノレール	平成5年	土木学会	技術賞	羽田空港沖合展開事業に伴うアクセス鉄 道の建設(整備場～羽田空港)[東京モノ レール羽田新線]
J R 東西線	平成8年	土木学会	技術賞	大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く 鉄道幹線「J R 東西線」の建設
山梨リニア 実験線	平成10年	土木学会	技術賞	超電導磁気浮上式鉄道山梨リニア実験線 の建設
秋田新幹線	平成9年	土木学会	技術賞	新幹線在来線直通化工事における急速施 工法の開発(秋田新幹線—機械化連続改

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
				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
旧ダイヤル橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成16年	P C 技術協会	協会賞（作品部門）	中部国際空港連絡橋（鉄道）
みなとみらい線	平成16年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	みなとみらい線の駅
	平成17年	土木学会	技術賞	国際都市「横浜」の新しい都市空間を創出するみなとみらい線の建設
		ワトフォード会議	ブルネル賞 建築部門奨励賞	みなとみらい駅
		アジア交通学会	O T P A	みなとみらい線
	平成19年	土木学会	デザイン賞	みなとみらい線
つくば エクスプレス	平成17年	P C 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 ー I T 拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設ー
		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
成田スカイアクセス線	平成22年	「鉄道の日」実行委員会	日本鉄道賞	JAPAN SPEED 日本の空港アクセスを世界クラスへ
	平成23年	土木学会	技術賞	成田新高速鉄道の建設
		日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞最優秀賞	高番数分岐器を2台同期転換する転換鎖錠装置の開発と実用化
			鉄道電気技術賞優秀賞	直流電化における160km/h対応き電ちょう架コンパウンド架線の開発と実用化
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
	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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成18年	土木学会	技術開発賞	初期高強度吹付けコンクリートを用いた新支保パターンによるN A T Mトンネルの急速施工技術
	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（ループデルタ）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P C路盤の開発

（４）特許権等

平成 26 年 9 月 30 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	90 (3)	19
実用新案権	2	—
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、国等の要請に基づいて職員を専門家として海外に派遣する一方、外国人研修生を受け入れるなど、積極的に技術協力を行っています。

平成 25 年度までに技術協力を行った国及び地域は 67 に及び、延べ 2, 040 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	カリ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
スウェーデン	スウェーデン高速鉄道計画
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
南アフリカ共和国	ヨハネスブルグ・ダーバン間高速鉄道調査

ア ジ ア	
中 国	鉄道近代化計画、北京・上海間高速鉄道計画、大瑤山トンネル建設工事、スラブ軌道技術移転
台 湾	台湾高速鉄道建設工事
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、マレーシア高速鉄道都市部アクセス調査
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A T電化技術、幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査 インド南部高速鉄道構想案件形成調査、インド国高速鉄道開発プロジェクト
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、南北高速鉄道建設計画
ミャンマー	ミャンマー鉄道改善検討

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25年度（平成25年4月1日から平成26年3月31日までの期間）は、宿舍等の改修等の支出はありません。

2. 主要な設備の状況

当機構の平成25年度末（平成26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
		面 積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
宿舎等	千葉県船橋市行田外	16,322 m ²	2,290	1,761	4,052

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の平成26年度の建設勘定における主要な設備等への支出計画はありません。

（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26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

当機構の平成21年度から平成25年度における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	平 21年度末	平 22年度末	平 23年度末	平 24年度末	平 25年度末
建設勘定	一般会計	11,069	7,950	7,950	7,950	7,573
	財政投融资特別会計	45,100	44,570	44,570	44,570	44,570
	計	56,169	52,520	52,520	52,520	52,144
海事勘定	一般会計	56,567	59,067	58,067	58,067	58,067
	財政投融资特別会計	5,700	5,700	5,700	5,700	5,700
	日本政策投資銀行	1,000	1,000	—	—	—
	計	63,267	65,767	63,767	63,767	63,767
基礎的研究等勘定	一般会計	66	66	66	66	—
助成勘定	一般会計	100	94	94	94	94
合 計	一般会計	67,803	67,178	66,178	66,178	65,735
	財政投融资特別会計	50,800	50,270	50,270	50,270	50,270
	小計（政府出資額）	118,603	117,448	116,448	116,448	116,006
	日本政策投資銀行	1,000	1,000	—	—	—
	合 計	119,603	118,448	116,448	116,448	116,006

(注1) 平成25年度には、通則法第46条の2第1項に基づく政府出資金の国庫納付により、建設勘定において376百万円、基礎的研究等勘定において66百万円を減資しております。

(注2) 特例業務勘定に資本金は存在しません。

2. 役員の状況（平成26年9月1日現在）

役職名	氏 名	任 期	略 歴
理事長	石 川 裕 己	(平成20年4月1日) 自 平成23年10月1日 至 平成27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	宮 林 秀 次	自 平成25年4月1日 至 平成27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 平成22年4月鉄道・運輸機構理事
理事長代理	最 勝 寺 潔	(平成25年7月1日) 自 平成26年4月1日 至 平成27年9月30日	昭和57年4月運輸省入省 平成23年7月国土交通省北陸信越運輸局長 平成24年8月海上保安庁総務部参事官（警備救難部併任） 平成25年7月鉄道・運輸機構理事
理 事	川 勝 敏 弘	自 平成26年4月1日 至 平成27年9月30日	昭和59年4月運輸省入省 平成25年1月鉄道・運輸機構審議役 平成25年7月鉄道・運輸機構経営自立推進統括役
理 事	醍 醐 明 彦	(平成25年7月1日) 自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和53年4月東京海上火災保険(株)入社 平成20年6月東京海上日動火災保険(株)執行役員（西東京支店長委嘱） 平成22年6月東京海上日動あんしん生命保険(株)常務取締役
理 事	瀬 川 雄 次	(平成24年4月1日) 自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和47年4月日本国有鉄道入社 平成15年4月レールシティ東開発(株)代表取締役社長 平成19年4月鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部基盤整備工事統括役
理 事	小 川 晴 基	(平成25年7月1日) 自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和57年4月運輸省入省 平成22年8月海上保安庁総務部政務課長 平成23年9月人事院人材局交流派遣専門員（官民交流・日鉄住金物流(株)）
理 事	山 中 淳 彦	自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和49年4月川崎重工業(株)入社 平成21年6月(株)川崎造船取締役常務 平成22年10月川崎重工業(株)執行役員本社調達本部長
監 事	藤 田 親 史	自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和50年4月住友商事(株)入社 平成19年8月住友商事(株)九州・沖縄ブロック長付 平成21年8月住友商事(株)フィナンシャル・リソースズグループ長付
監 事	入 谷 誠	自 平成25年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和58年4月警察庁入庁 平成22年1月警察庁交通局交通企画課長 平成23年11月長崎県警察本部長
監 事	木 下 和 彦	(平成25年7月1日) 自 平成25年10月21日 至 平成27年10月20日	昭和50年4月(株)三和銀行入行 平成18年6月東洋カーマックス(株)執行役員 平成23年10月東洋カーマックス(株)専務取締役

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 25 年 4 月 1 日から平成 30 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ない、この場合において独立行政法人評価委員会は、必要があると認めるときは、当機構に対して業務運営の改善その他の勧告をすることができることになっております。また、独立行政法人評価委員会は、当該通知を行ったときは、遅滞なく、その通知に係る事項を公表することになっております。

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

②中期目標に係る事業報告書

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

③中期目標に係る業務の実績に関する評価

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

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

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

④中期目標の期間の終了時の検討

国土交通大臣は、通則法第35条に基づき当機構の中期目標の期間終了時において、独立行政法人評価委員会の意見を聴いたうえで、当機構の業務を継続させる必要性、組織の在り方その他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.jrft.go.jp/010organization/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5名及び3名の監事があります。このうち理事長、副理事長、理事長代理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 25 年度において役員に支払った報酬額は総額で 183,850 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、特例業務勘定と建設勘定間では、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/010rganization/Organization-Index.html#p5>) をご参照下さい。

(参考) 民間の会計基準との主な相違は次の通りです。

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	平成 24 年 5 月 17 日に改訂された「退職給付に係る会計基準」で、従前より変更となった会計処理は適用していない。	「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	「独立行政法人会計基準第 87 に規定する特定償却資産及び非償却資産に係る減損が、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。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第3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

機構は、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等を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする独立行政法人である。

第3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25年4月1日から平成30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) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進

と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

②鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。また、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施することを担保するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト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。

③鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。

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

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

さらに、鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえて実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層の縮減に努めるとともに、その取組み・効果をホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

また、鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注者に対して指導等を行うことにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。

④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、唯一の新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進するとともに、我が国の鉄道システムの海外展開（コンサルティング機能強

化を含む）に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や知見を活用できる範囲で協力を行う。

⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

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

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

(2) 鉄道助成業務

機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施する。

①確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言等も活用しながら、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

②助成制度に関する情報提供等の推進

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

③債権の確実な回収等

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

(3) 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国経済に不可欠の役割を果たしており、環境負荷や効率性にも優れる。他方で、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の輸送効率や運航コストを向上させ、経営基盤を強化する必要がある。そのため、機構の船舶共有建造業務を通じ、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

代替建造の促進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要

となる措置について検討し実施する。

また、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たっては、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、政策意義の高い船舶の建造を推進することとし、特に物流効率化、環境負荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO₂排出削減船等の環境にやさしい船舶の建造に重点化する。

その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。

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高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の効率的な運航に資するため、募集テーマを環境負荷低減等の政策目的に沿ったものとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。

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

④船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に、未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を策定することにより、その縮減を図る。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金につ

いて、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。

(4) 特例業務（国鉄清算業務）

①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成１０年法律第１３６号）（以下「債務等処理法」という。）第１３条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成２２年１２月２１日。以下「関係三大臣合意」という。）並びに債務等処理法附則第４条及び第５条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意並びに同法附則第６条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

(5) 機構の業務の適切な実施のための取組み

機構の業務の適切な運営の確保を図るとともに、社会的な責任を果たしていくため、内部統制の充実・強化や情報セキュリティ対策に取り組むとともに、業務の透明性の確保のための取組みや環境対策を推進する。

まず、国の動向や他の独立行政法人の取組みを参考にし、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。

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。

さらに、業務の実施に当たっては、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

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。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後、残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。

(2) 経費・事業費の削減

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

一般管理費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、機構の資金調達額及び日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）への貸付額は年々漸減していくことから、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うものとする。

(3) 随意契約の見直し等

「随意契約等見直し計画」に基づく取組みを着実に実施し、その取組状況について公表するとともに、特に一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の見直しを行い、これらの取組状況について公表する。また、監事監査及び契約監視委員会等において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成 24 年 10 月 17 日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策について、機構にも効果があるかどうかを検証し、必要に応じ更なるコンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。

(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) 資金調達

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

(2) 貸付金の回収

貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、廃止の方針が決定しており、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航海運活性化融資業務において調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

(3) 運営費交付金

毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

平成 25 年 3 月 29 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第 3 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（平成 11 年法律第 103 号）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 25 年 4 月 1 日から平成 30 年 3 月 31 日までの期間における中期目標（以下「中期目標」という。）を達成するための計画を以下のとおり定める。

機構は、その目的を果たすため、「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。」との基本理念の下で、安全で安心な、環境にやさしい交通ネットワークの確立に向けて、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮しつつ、各業務を遂行し、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に資することとする。

機構は、この遂行に当たり、良質な運輸施設やサービスをより経済的に着実に提供するために、引き続き法人統合の効果を生かすとともに、技術の向上・承継に配慮しつつ、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業務運営の効率化の追求、国民に分かりやすい情報の提供等に努め、また、関係機関との十分な連携を図る。

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） 鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

① 整備新幹線整備事業

高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進

捗を図り、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）は平成27年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページ等で公表する。

② 都市鉄道利便増進事業等

機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方に基づき実施する都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。

また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

さらに、大規模災害等の発生時においてもこれまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。

具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。

さらに、地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸

機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表していく。

さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組み・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対し協力する。具体的には、機構がこれまでに培ってきた総合的な技術力や経験を活用して、専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

さらに、機構が我が国公的機関の一つとして実施する国際貢献として、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。

(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

整備新幹線事業として実施している北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した区間について、貸付している各鉄道事業者に対して譲渡を行う。

鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済・償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収する。なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度

決算終了後経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

（３） 鉄道助成業務

機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで３０日以内、国の補助金の受入から給付まで７業務日以内）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は１年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

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

さらに、新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について約定等に沿った償還を行う。

（４） 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。

そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を促進する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルトンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において９０％以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計に伴う技術的な支援等を重点的に行うよう努める。

② 船舶建造等における技術支援

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

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

③ 高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の輸送効率化に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者への説明・相談会等を随時実施する。

助成対象事業の選考・評価等に際しては、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について 外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。

④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標の期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠

損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み

国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長とする内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の充実・強化を図る。

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

さらに、業務の透明性の確保と対外的な情報提供を推進するため、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。

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

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

また、業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等の取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年作成し、公表する。

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。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせて、国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。

（２） 経費・事業費の削減

一般管理費については、業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、1.（1）④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、業務運営の効率化を図り、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画（以下、「資金管理計画」という。）を基に、中期目標期間中に同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行う。

（３） 随意契約の見直し等

契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努め、改善状況をフォローアップし、公表する。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。

（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、資産の効率的な活用を図る。

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）

毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

（２） 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、調達コストの抑制を図る。

船舶の改造に係る貸付金については、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

4. 短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,

000百万円とする。

5. 重要な財産の譲渡等に関する計画

こずかた寮、保土ヶ谷寮及び宿舍不用地（行田宿舍用地の一部）を平成25年度以降に売却する。

6. 剰余金の使途

高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実
建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）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） 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号。以下「機構法」という。）第18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の使途

・ 建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務

・ 助成勘定

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

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)
【建設勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	246,026
地方公共団体建設費負担金	197,112
地方公共団体建設費補助金	48,914
借入金等	2,063,723
財政融資資金借入金	174,776
民間借入金	1,209,191
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	679,756
業務収入	962,239
受託収入	208,128
業務外収入	8,446
他勘定より受入	794,402
計	4,282,964
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	1,199,040
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	187,961
借入金等償還	2,542,397
支払利息	124,985
一般管理費	26,024
人件費	84,956
業務外支出	48,881
他勘定へ繰入	146,241
計	4,360,484

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	1,738,875
経常費用	1,626,856
鉄道建設業務費	1,434,918
受託経費	186,063
一般管理費	5,845
減価償却費	29
財務費用	111,564
雑損	455
収益の部	1,744,578
鉄道建設業務収入	983,464
鉄道建設事業費補助金収入	540
鉄道建設事業費利子補給金収入	1,008
受託収入	186,063
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	570,901
財務収益	117
雑益	2,484
純利益	5,703
目的積立金取崩額	0
総利益	5,703

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	4,387,958
業務活動による支出	1,829,228
投資活動による支出	2,296
財務活動による支出	2,542,397
次期中期目標期間への繰越金	14,037
資金収入	4,387,958
業務活動による収入	2,227,146
受託収入	208,128
その他の収入	2,019,018
投資活動による収入	3,106
財務活動による収入	2,063,722
前期よりの繰越金	93,984

[人件費の見積もり] 61,309百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)		収支計画 (単位:百万円)		資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額	区 分	金 額	区 分	金 額
収入		費用の部	143,339	資金支出	355,883
運営費交付金	40	経常費用	132,673	業務活動による支出	169,253
借入金等	192,900	海事業務費	127,999	投資活動による支出	28
財政融資資金借入金	105,900	受託経費	10	財務活動による支出	183,579
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	87,000	一般管理費	4,654	次期中期目標期間への繰越金	3,024
業務収入	156,668	減価償却費	10		
受託収入	10	財務費用	10,666	資金収入	355,883
業務外収入	1,170			業務活動による収入	159,395
計	350,787	収益の部	147,785	運営費交付金による収入	40
支出		運営費交付金収益	40	受託収入	10
業務経費		海事業務収入	145,145	その他の収入	159,345
海事業務関係経費	154,726	受託収入	10	財務活動による収入	192,900
受託経費		資産見返負債戻入		前期よりの繰越金	3,588
海事業務関係経費	10	資産見返補助金等戻入	3		
借入金等償還	183,579	財務収益	40		
支払利息	9,843	雑益	2,548		
一般管理費	820				
人件費	3,333	純利益	4,446		
業務外支出	517	目的積立金取崩額	0		
計	352,828	総利益	4,446		

[人件費の見積もり] 2,751百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、
職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当
する範囲の費用である。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)
【基礎的研究等勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	202,517
業務収入	227,226
業務外収入	0
計	429,743
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	202,838
借入金等償還	225,991
支払利息	290
一般管理費	138
人件費	461
業務外支出	44
計	429,762

112

[人件費の見積もり] 390百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び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	1,235
経常費用	946
基礎的研究等業務費	251
一般管理費	694
減価償却費	1
財務費用	
借入金利息	290
収益の部	1,236
基礎的研究等業務収入	1,235
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
純利益	0
目的積立金取崩額	0
総利益	0

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	430,066
業務活動による支出	204,023
投資活動による支出	6
財務活動による支出	225,991
次期中期目標期間への繰越金	45
資金収入	430,066
業務活動による収入	
その他の収入	227,226
財務活動による収入	202,517
前期よりの繰越金	323

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)
【助成勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	1,036
国庫補助金等	478,703
国庫補助金	477,693
政府補給金	1,010
業務収入	1,793,626
業務外収入	145
他勘定より受入	142,688
計	2,416,198
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	57,516
借入金等償還	764,003
支払利息	63,706
一般管理費	785
人件費	2,102
業務外支出	141
他勘定へ繰入	1,527,947
計	2,416,198

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	2,553,280
経常費用	2,130,277
鉄道助成業務費	2,127,379
一般管理費	2,894
減価償却費	5
財務費用	422,993
雑損	10
収益の部	2,272,570
運営費交付金収益	1,036
鉄道助成業務収入	1,792,680
補助金等収益	478,703
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	1
財務収益	137
雑益	12
純利益	△ 280,710
目的積立金取崩額	282,857
総利益	2,148

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	2,416,610
業務活動による支出	1,233,838
投資活動による支出	25
財務活動による支出	1,182,348
次期中期目標期間への繰越金	399
資金収入	2,416,610
業務活動による収入	2,416,213
運営費交付金による収入	1,036
補助金等による収入	478,703
その他の収入	1,936,473
前期よりの繰越金	397

[人件費の見積もり] 1,817百万円を支出する。

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

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)
【特例業務勘定】

114

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	160,400
民間借入金	73,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	87,000
業務収入	102,143
業務外収入	65
他勘定より受入	784,341
計	1,046,949
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	861,135
借入金等償還	86,400
支払利息	51,850
一般管理費	8,550
人件費	2,076
業務外支出	3,936
他勘定へ繰入	47,243
計	1,061,190

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	230,101
経常費用	177,945
特例業務費	164,331
一般管理費	13,511
減価償却費	103
財務費用	52,156
収益の部	425,462
特例業務収入	62,973
財務収益	362,443
雑益	46
純利益	195,362
目的積立金取崩額	0
総利益	195,362

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,081,901
業務活動による支出	967,926
投資活動による支出	13
財務活動による支出	93,250
次期中期目標期間への繰越金	20,711
資金収入	1,081,901
業務活動による収入	468,204
投資活動による収入	418,345
財務活動による収入	160,400
前期よりの繰越金	34,953

[人件費の見積もり] 1,807百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、
職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当
する範囲の費用である。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 運営費交付金の算定ルール

○ 平成25年度以降：以下の算定ルールによる。

運営費交付金＝人件費＋一般管理費＋業務経費－自己収入

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

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

$$Y = \text{前年度自己収入} \times y$$

B：運営費交付金のうち一般管理費以外の経費

X：退職手当等《毎年度の予算編成過程において決定》

Y：運営費交付金を財源として実施する事務事業から生じるであろう自己収入の見積額

S：役員報酬、職員基本給、諸手当、超過勤務手当等人件費

α ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

β ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

γ ：消費者物価指数《毎年度の予算編成過程において決定》

s：人件費調整係数（給与改定率等）《毎年度の予算編成過程において決定》

y：自己収入調整係数《毎年度の予算編成過程において決定》

[注記]

【前提条件】

1. 効率化係数 (α) : 期間中は 0.9760として推計
2. 効率化係数 (β) : 期間中は 0.9669として推計
3. 消費者物価指数 (γ) : 期間中は 1.0000として推計
4. 人件費調整係数 (s) : 期間中は 1.0000として推計

平成 26 年 3 月 27 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成 26 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、中期計画に定めた事項に関して平成 26 年度において実施すべき事項を定める。

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）鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。

特に、北陸新幹線（長野・金沢間）については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させるとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施し、平成 26 年度末に完成させる。北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については、平成 27 年度末の完成に向けて、軌道工事及び設備・電気関係工事等の進捗を図るとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施する。

また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。

② 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・調整及び残地権者の用地取得を進めるとともに、西谷トンネルの掘削や羽沢駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。

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

民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

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

また、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。

さらに、地域鉄道に関係する諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図るため「パイルスラブ式盛土設計の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、その成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。

国の公共事業コスト構造改善の状況及び趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコ

スト削減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。

工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施し、海外鉄道プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道計画、インド高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。

また、国が推進している鉄道技術の海外展開に係るコンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。

さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。

(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成25年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。

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

国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する湖西線（山科・近江塩津間）について、西日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。

並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

(3) 鉄道助成業務

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内）を遵守する。また、法令、国の

定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。

「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年2回開催し、またこの委員会からの改善意見を1年以内に業務運営に反映させる。補助金等に係る審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画（年10回以上）に基づく研修等を着実に実施する。これにより業務執行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るため、ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、鉄道事業者等を取り巻く情勢等に関する情報の収集・分析を行い、その成果を鉄道事業者等に対して提供する等の支援活動を行う。

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

新幹線譲渡代金（平成26年度回収見込額4,091億円）、無利子貸付資金等（平成26年度回収見込額283億円）について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還（平成26年度約定償還額2,200億円）を行う。

（４）船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、セミナー等を通じて効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計段階から技術支援を重点的に行う。

② 船舶建造等における技術支援

計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船については、重点的に技術支援を行う。

事業者・有識者の意見をもとに選定した技術調査を実施する。また、技術支援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術支援に係る職員の技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを見直す。

③ 高度船舶技術の実用化の促進

事業者等へのヒアリングを踏まえて設定したテーマである「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者等へのヒアリングを随時実施し、最新のニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた平成27年度実用化助成のための募集テーマを設定する。ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。

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

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

④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく取組みを引き続き行い、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努めるとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。

第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を、平成28年度までのできる限り早い

時期に終了させるため、これらの未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等を進める。中期目標における目標値である未収発生率1.3%以下、中期目標期間終了時の未収金残高31億円以下を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずる。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づき適切な事業量の確保や、未収金の発生防止、債権管理及び債権回収の強化を実行することにより、繰越欠損金の縮減を図る。

海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ及び業務実績報告書において国民にわかりやすく公表する。

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進める。さらに、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進める。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施する。

- ・老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付
- ・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務

勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

（６）機構の業務の適切な実施のための取組み

機構においては、北陸新幹線の融雪・消雪設備工事に係る発注に関して、平成２５年９月以来、公正取引委員会及び東京地方検察庁の調査・捜索を受け、平成２６年３月に関係職員２名が入札談合等関与行為防止法違反容疑で在宅起訴及び略式起訴されるとともに、同月に公正取引委員会より機構に対して同法に基づく改善措置要求等が行われた状況にかんがみ、次の措置を実施する。

- （ｉ）「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成２５年１２月２４日閣議決定）の内容に沿って、機構に対する信頼性が確保されるよう、法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化を図る。法令遵守体制の強化に当たっては、担当理事の設置、研修の充実化等の措置を行うとともに、内部監査の実効性を確保する観点から、関係職員の能力の向上を図りつつ、理事長及び監事も含めた重層的な監査体制を構築する。契約の適正性及び競争性を確保する体制の強化に当たっては、入札監視委員会等において、高落札率案件の全件審議等による審議件数の拡大、支社・局単位での審議の実施等契約の監視体制の強化を図るための措置を講ずる。
- （ii）上記の改善措置要求等に関して、入札談合等関与行為が排除されたことを確保するために徹底した調査を行い必要な改善措置を速やかに講ずるとともに、当該調査の結果及び講じた改善措置の内容について公表する。また、独占禁止法及び入札談合等関与行為防止法のそれぞれの趣旨及び内容を機構の役員及び職員に周知徹底することを含め、機構における法令遵守体制を確立するとともに、機構における入札の実態について徹底した調査を行い、必要な場合には改善を行うなどの所要の措置を講ずる。

国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長とする内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うほか、研修や説明会の開催等を通じて、内部統制の充実・強化を図る。

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

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、新規業務従事者等に対する研修、情報セキュリティ管理者等による自己点検及び情報セキュリティ監査責任者による監査を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

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

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

機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページを引き続き充実させる。また、広報誌等を通じたよりわかりやすい広報活動を着実にを行うとともに、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた見直し作業を進める。さらに、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。

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

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。

機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2014」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

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26年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

（2）経費・事業費の削減

一般管理費については、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

さらに、事業費については、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指し、1.（1）④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約

方式の改善等の各種効率化を実施する。

内航海運活性化融資業務については、中期目標を達成することができるよう、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担務の見直し等業務運営の効率化を図る。

（３）随意契約の見直し等

契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、契約監視委員会での意見を踏まえつつ、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努める。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員会等のチェックを受ける。

なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成２４年１０月１７日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を検証する。

（４）資産の有効活用

宿舎、寮の集約化のため、こずかた寮、保土ヶ谷寮及び宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）については売却手続きを進める。

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（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金（シンジケートローン及び財投機関債等）を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

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

船舶の改造に係る貸付金については、回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

4. 短期借入金の限度額

平成26年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。

5. 剰余金の使途

高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実
建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）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に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

（2）独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の使途

・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

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成26年度)
【建設勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	41,735
地方公共団体建設費負担金	35,975
地方公共団体建設費補助金	5,760
借入金等	401,600
財政融資資金借入金	30,300
民間借入金	213,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	158,000
業務収入	185,662
受託収入	12,625
業務外収入	2,131
他勘定より受入	160,357
計	804,111
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	179,267
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	9,281
借入金等償還	567,255
支払利息	23,553
一般管理費	5,419
人件費	17,282
業務外支出	10,627
他勘定へ繰入	28,269
計	840,954

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

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	862,544
業務活動による支出	274,520
投資活動による支出	423
財務活動による支出	567,255
翌年度への繰越金	20,346
資金収入	862,544
業務活動による収入	402,027
受託収入	12,625
その他の収入	389,402
投資活動による収入	484
財務活動による収入	401,600
前年度よりの繰越金	58,433

[人件費の見積もり] 12,625百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成26年度)
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	9
借入金等	48,400
財政融資資金借入金	25,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	23,000
業務収入	33,371
受託収入	2
業務外収入	177
計	81,959
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	37,080
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	42,817
支払利息	1,704
一般管理費	191
人件費	637
業務外支出	122
計	82,553

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

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

[人件費の見積もり] 550百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成26年度)
【基礎的研究等勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
借入金等		
民間借入金	43,855	
業務収入	46,288	
業務外収入	0	
計	90,143	
支出		
業務経費		
基礎的研究等業務関係経費	43,955	
借入金等償還	46,052	
支払利息	33	
一般管理費	29	
人件費	69	
業務外支出	5	
計	90,143	

[人件費の見積もり] 59百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び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	236	
経常費用	203	
基礎的研究等業務費	84	
一般管理費	118	
減価償却費	0	
財務費用	33	
収益の部	236	
基礎的研究等業務収入	236	
資産見返負債戻入	0	
資産見返補助金等戻入	0	
資産見返運営費交付金戻入	0	
財務収益	0	
純利益	0	
目的積立金取崩額	—	
総利益	0	

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

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成26年度)
【助成勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	225
国庫補助金等	95,910
国庫補助金	95,708
政府補給金	202
業務収入	462,572
業務外収入	25
他勘定より受入	28,269
計	587,000
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	14,605
借入金等償還	220,021
支払利息	19,457
一般管理費	160
人件費	424
業務外支出	34
他勘定へ繰入	332,299
計	587,000

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	619,652
経常費用	522,074
鉄道助成業務費	521,483
一般管理費	590
減価償却費	0
財務費用	97,576
雑損	2
収益の部	558,686
運営費交付金収益	225
鉄道助成業務収入	462,525
補助金等収益	95,910
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	24
雑益	2
純利益	60,966
目的積立金取崩額	60,966
総利益	0

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	587,286
業務活動による支出	267,405
投資活動による支出	1
財務活動による支出	319,596
翌年度への繰越金	284
資金収入	587,286
業務活動による収入	587,003
運営費交付金による収入	225
補助金等による収入	95,910
その他の収入	490,868
前年度よりの繰越金	283

〔人件費の見積もり〕 371百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(平成26年度)
【特例業務勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
借入金等	51,100	
民間借入金	22,100	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	29,000	
業務収入	8,785	
業務外収入	10	
他勘定より受入	178,557	
計	238,452	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	195,085	
借入金等償還	19,766	
支払利息	9,908	
一般管理費	1,693	
人件費	492	
業務外支出	1,477	
他勘定へ繰入	6,615	
計	235,035	

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

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

[人件費の見積もり] 416百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸
手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費
用である。

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。