

債券内容説明書
平成 27 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 27 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、監査報告及び会計監査報告を添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	21
5. 民鉄線事業について	23
6. 鉄道建設業務等の概要について	26
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	34
9. 行政改革関連事項について	36
10. 関係会社の状況	50
11. 役職員数の状況	50

第2 事業の状況

1. 業績等の概要	51
2. 対処すべき課題	61
3. 事業等のリスク	80
4. 経営上の重要な契約等	81
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	81
6. 研究開発活動	81

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要	88
2. 主要な設備の状況	88
3. 設備の新設、除却等の計画	88

第4 法人の状況

1. 資本金残高の推移	89
2. 役員の状況	90
3. コーポレート・ガバナンスの状況	91

第5 経理の状況

1. 財務諸表の作成方法について	93
2. 当機構の財務について	93
3. 監査証明について	94
4. 財務諸表（企業会計原則準拠）等について	94

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	95
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	103
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成27年度計画	119

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27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、監査報告及び会計監査報告を添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います。

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22年度から平成26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22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
経常収益	959,520	859,776	909,962	901,712	792,613
経常利益又は経常損失（△） *1	107,895	54,000	62,098	18,714	△38,442
当期総利益	159,659	107,436	117,986	77,273	22,215
資本金 *2	118,448	116,448	116,448	116,006	115,829
純資産額 *3	2,649,138	1,311,875	1,374,950	1,394,502	1,481,117
総資産額	12,396,953	11,304,088	11,018,215	10,519,171	10,069,285
自己資本比率 *4	21.3%	11.6%	12.4%	13.2%	14.7%

①建設勘定

(単位：百万円)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
経常収益	344,863	319,487	335,158	419,722	346,241
経常利益 *1	2,330	748	865	867	949
当期総利益	2,041	288	528	802	878
資本金 *2	52,520	52,520	52,520	52,144	51,967
純資産額 *3	428,299	431,847	433,694	435,669	562,092
総資産額	7,251,308	7,530,614	7,617,911	7,464,533	7,402,382
自己資本比率 *4	5.9%	5.7%	5.6%	5.8%	7.5%

②海事勘定

(単位：百万円)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
経常収益	27,010	27,576	27,881	28,347	32,918
経常利益 *1	586	717	1,713	2,459	6,736
当期総利益	1,596	909	1,713	2,459	6,736
資本金 *2	65,767	63,767	63,767	63,767	63,767
純資産額 *3	17,360	13,677	15,390	17,849	24,586
総資産額	233,392	231,117	230,291	239,763	232,723
自己資本比率 *4	7.4%	5.9%	6.6%	7.4%	10.5%

③基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
経常収益	652	590	532	255	196
経常利益又は経常損失 (△) *1	106	△54	△53	73	30
当期総利益又は当期総損失 (△)	106	△54	△54	73	30
資本金 *2	66	66	66	—	—
純資産額 *3	268	213	159	73	104
総資産額	54,371	54,452	52,979	46,145	38,122
自己資本比率 *4	0.4%	0.3%	0.3%	0.1%	0.2%

④助成勘定

(単位：百万円)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
経常収益	684,465	623,552	618,270	585,483	561,871
うち補助金等収益	127,395	97,167	93,346	89,768	98,950
経常損失(△) *1	△51,041	△53,763	△56,110	△58,604	△60,894
当期総利益又は当期総損失(△)	8	14	118	23	△5
資本金 *2	94	94	94	94	94
純資産額 *3	554,280	500,517	444,406	385,695	324,801
総資産額	3,360,288	2,979,104	2,577,153	2,187,126	1,805,415
自己資本比率 *4	16.4%	16.8%	17.2%	17.6%	17.9%

⑤特例業務勘定

(単位：百万円)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
経常収益	185,048	144,761	173,012	106,485	94,368
経常利益 *1	155,913	106,353	115,686	73,917	14,735
当期総利益	155,907	106,277	115,682	73,914	14,575
純資産額 *3	1,648,939	365,630	481,313	555,227	569,802
総資産額	3,313,331	2,240,933	2,172,467	2,103,542	1,985,121
自己資本比率 *4	49.7%	16.3%	22.1%	26.3%	28.7%

(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
平成27年 3月	北陸新幹線（長野・金沢間）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。

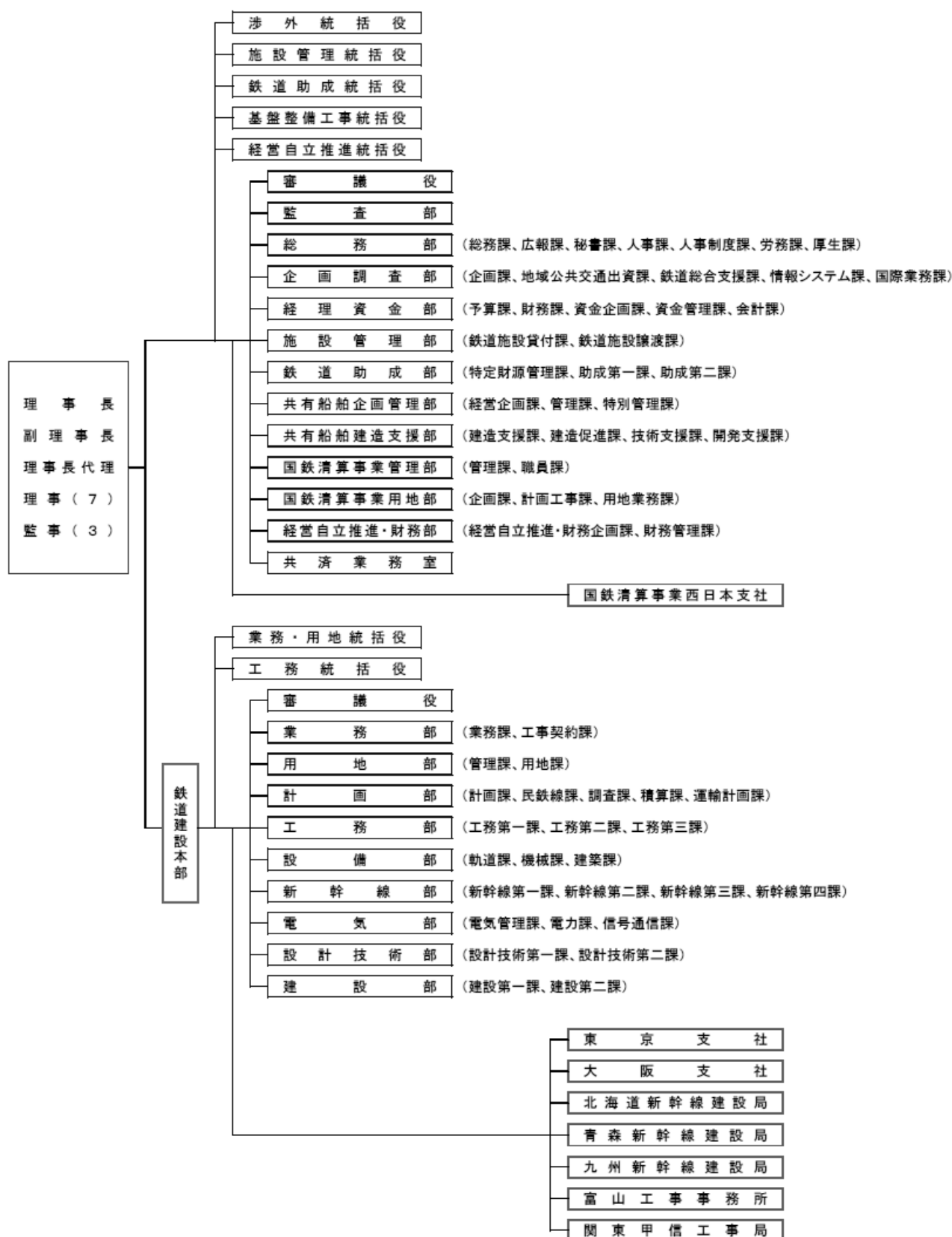
(2) 資本金の構成

当機構の資本金は 1,158 億 2,912 万 5,143 円（平成 27 年 9 月 30 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	51,967
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	115,829

(3) 組織図 (平成 27 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 26 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 4 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

(7)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) 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制度委員会（以下「委員会」という。）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。

(ウ) 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。

(エ) 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。

(オ) 評価等

- ・通則法第 32 条により、当機構は、毎事業年度の終了後、各事業年度における業務の実績について、国土交通大臣の評価（以下「年度評価」という。）を受けなければならないとされております。

年度評価を受けるにあたっては、当機構は、各事業年度の終了後 3 月以内に、業務の実績及び自らの評価を行った結果を明らかにした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います。また、国土交通大臣は、年度評価を行ったときは、遅滞なく、当機構に対し、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、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、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 32 条により、当機構は、中期目標期間の最終年度に、中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績について評価（以下「見込み評価」という。）を受けなければならないとされております。この見込み評価を受けるにあたっては、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度の終了後 3 月以内に、中期目標期間終了時に見込まれる業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした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、国土交通大臣は見込み評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その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、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、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 条により、国土交通大臣は、見込み評価を行ったときは、中期目標期間の終了時まで、業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若

しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとするとしてされており。また国土交通大臣は、検討の結果及び講ずる措置の内容を委員会に通知するとともに、公表しなければならないとされ、委員会は、通知された事項について必要があると認めるときは、国土交通大臣に意見を述べなければならないとされており。さらに、委員会は、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とされており。

(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。

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。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。

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。

上記により、当機構の業務は、国土交通大臣、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 日に施行されました。

(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「地域公共交通出資等業務」、⑤「内航海運活性化融資業務」、⑥「鉄道助成業務」及び⑦「国鉄清算業務」から構成されています。

①鉄道建設業務

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

当機構の鉄道建設等の業務は、新幹線鉄道、幹線鉄道、都市鉄道、都市鉄道利便増進事業、津軽海峡線及び受託事業に大きく区分されます。

(7) 新幹線鉄道

新幹線鉄道は、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）、平成 23 年 3 月の九州新幹線（博多・新八代間）及び平成 27 年 3 月の北陸新幹線（長野・金沢間）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（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。

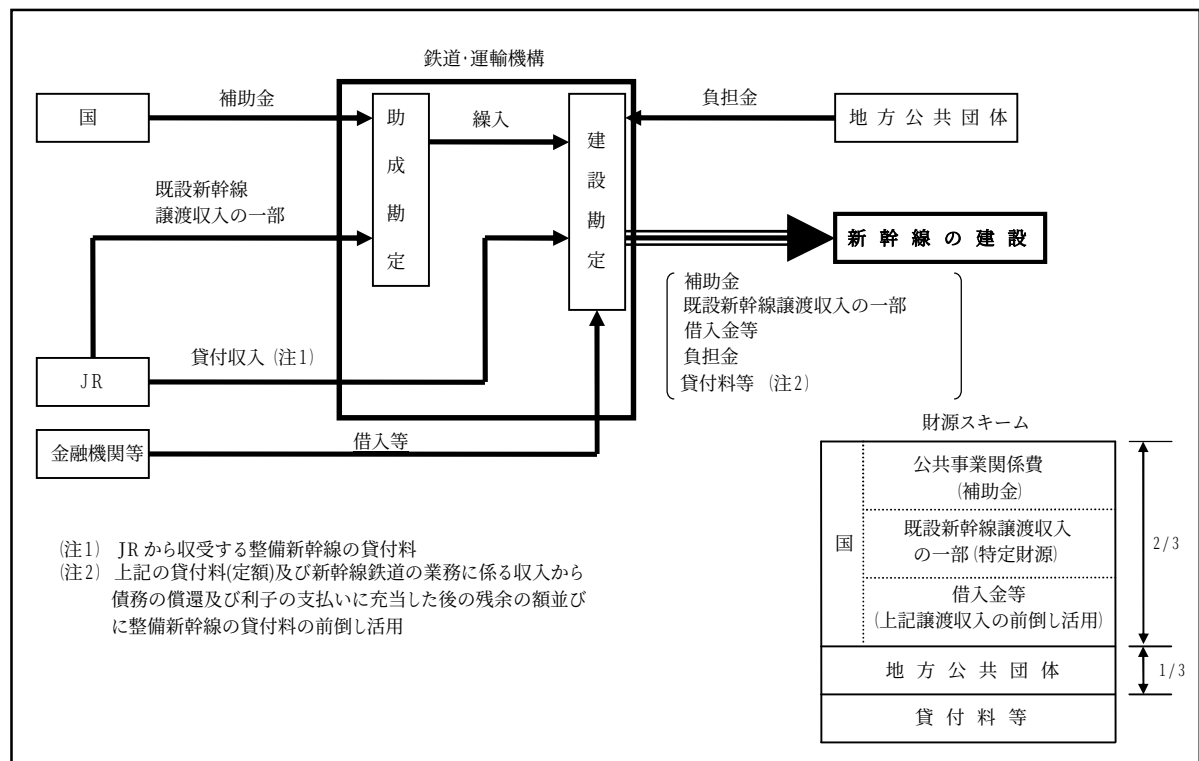
<整備新幹線>

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	平成27年 3 月開業
	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	営業中	781km	
	建設中	551km	
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

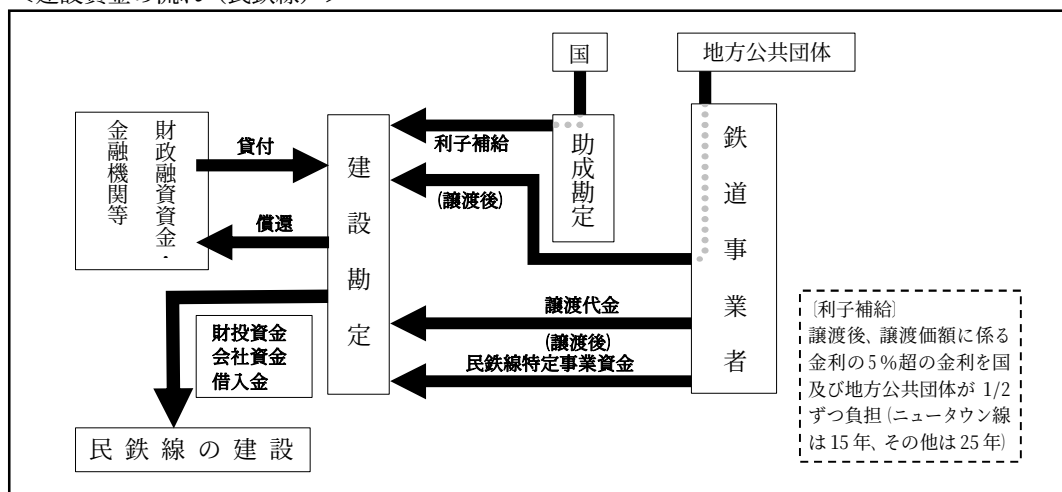
都市鉄道は、大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置付けられています。事業の採択の前提として、定期的に交通政策審議会等において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められています。

都市鉄道は、民鉄線及び都市鉄道線に区分されます。

(i) 民鉄線

大都市圏における民鉄線の建設及び大改良を行うことにより、輸送力の増強と通勤・通学の混雑の緩和を目的としたものであり、現在建設中の路線は、小田急小田原線（2）です。

<建設資金の流れ（民鉄線）>



(ii) 都市鉄道線

平成3年に設立された鉄道整備基金（旧事業団）を承継した当機構が行う混雑率緩和等輸送力増強を目的とした無利子貸付について、工事施行認可を得た鉄道事業者がその貸付けを受けるために、国土交通大臣に事業認定申請を行い、併せて当機構に工事の申出を行うものであり、主要な線として筑肥線及び常磐新線（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いました。現在、都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）として、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）の整備を進めています。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、相鉄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、平成 27 年 4 月 9 日に第二次分割工事施行認可を受けて、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急東横線・目黒線日吉駅までの約 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。

なお、相鉄・JR直通線の速達性向上計画変更認定の手続きを契機に、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の両事業を一体的に進めていくことが、正確な事業評価や事業の効率の執行において、より適切であることから、両事業を一体化すべく、平成 26 年 3 月に速達性向上計画の変更申請を行い、同年同月に認定を受けました。

<資金の内訳>

国（補助金） 1／3	地方公共団体（補助金） 1／3	整備主体（借入金等） 1／3
---------------	--------------------	-------------------

(オ) 津軽海峡線(青函トンネル)

津軽海峡線は本州と北海道を結ぶ延長約88kmの路線で、その一部には青函トンネル（延長約54km）が含まれています。青函トンネルは、昭和46年に本工事に着手し、以後17年の歳月を費やし、昭和63年に完成しました。この工事は、昭和29年の洞爺丸の悲惨な事故から国民の強い要望として実現化の運動が長年にわたって続けられてきた経緯があり、これは国家的財産といっても過言ではありません。現在は当機構が保有主体となって北海道旅客鉄道株式会社へ貸し付けており、貸付料は租税及び管理費程度としています。当機構の前身である旧公団が建設主体であることから当該トンネルの機能・設備等を熟知しており、将来にわたって健全な鉄道施設としての維持を図るべく、海底部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） 2／3	北海道旅客鉄道株式会社負担金 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

26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26年度は、小田急多摩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26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	

<受託調査（平成26年度）の主な実績>

受託件名	委託者	受託内容	備考
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	
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。

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

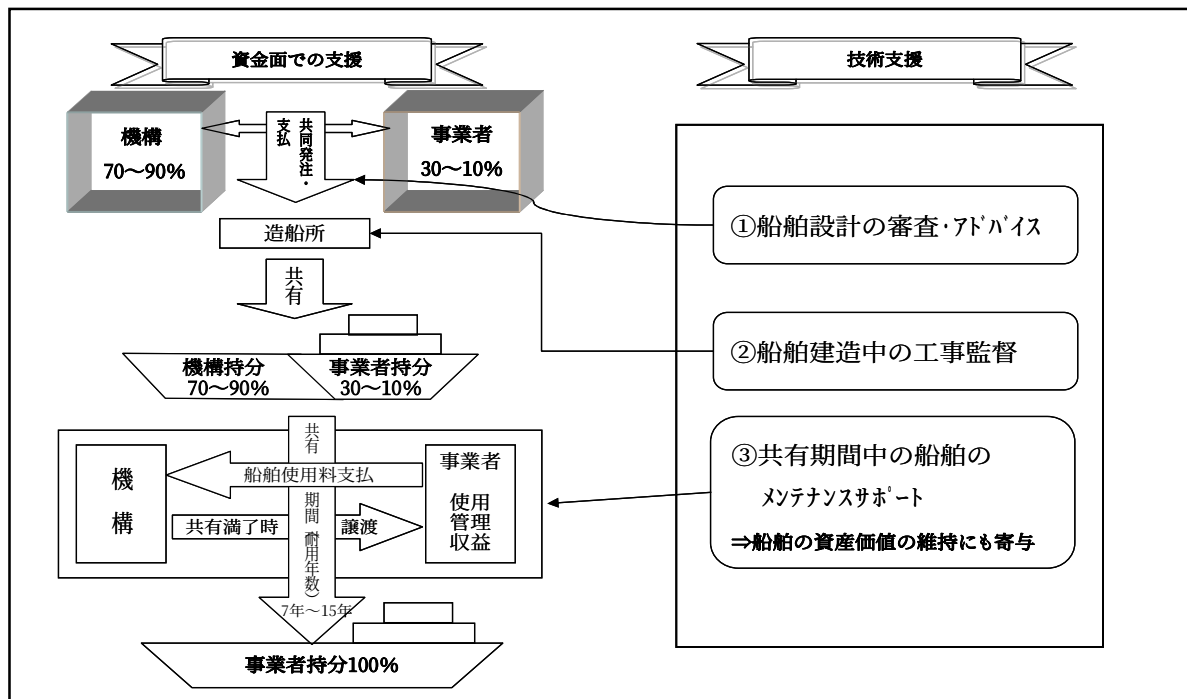
更に、平成 17 年度より貨物船については土・砂利・石材専用船を、旅客船については遊覧専用船を共有建造の対象外とし、共有建造の対象を政策的意義の高いものに重点化しました。

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22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
旅客船使用料	5,415	5,213	4,721	4,733	5,091
貨物船使用料	20,501	21,276	22,280	22,723	22,720
合 計	25,916	26,489	27,001	27,456	27,811

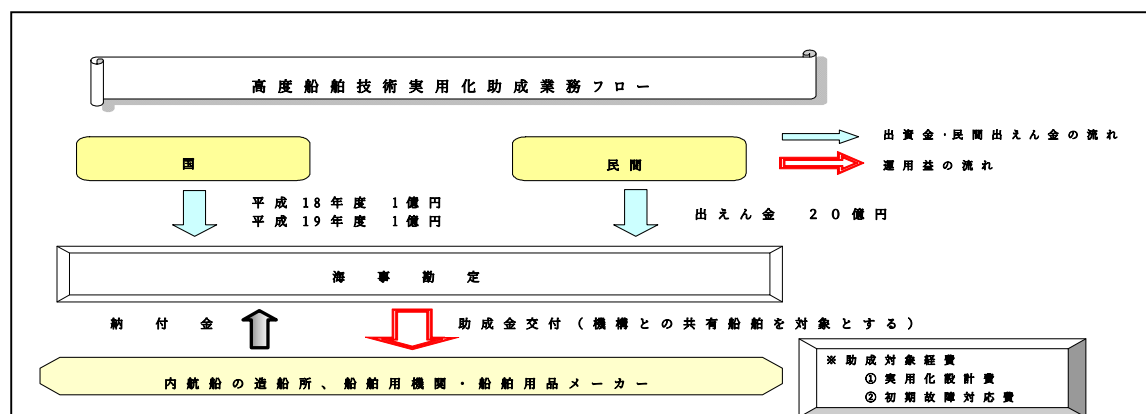
③高度船舶技術実用化助成業務

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。

また、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。

なお、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成 27 年法律第 28 号）により独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部が改正され、本業務は平成 27 年度末をもって廃止されることとなっております。

<高度船舶技術実用化助成業務のしくみ>



④地域公共交通出資等業務（新設）

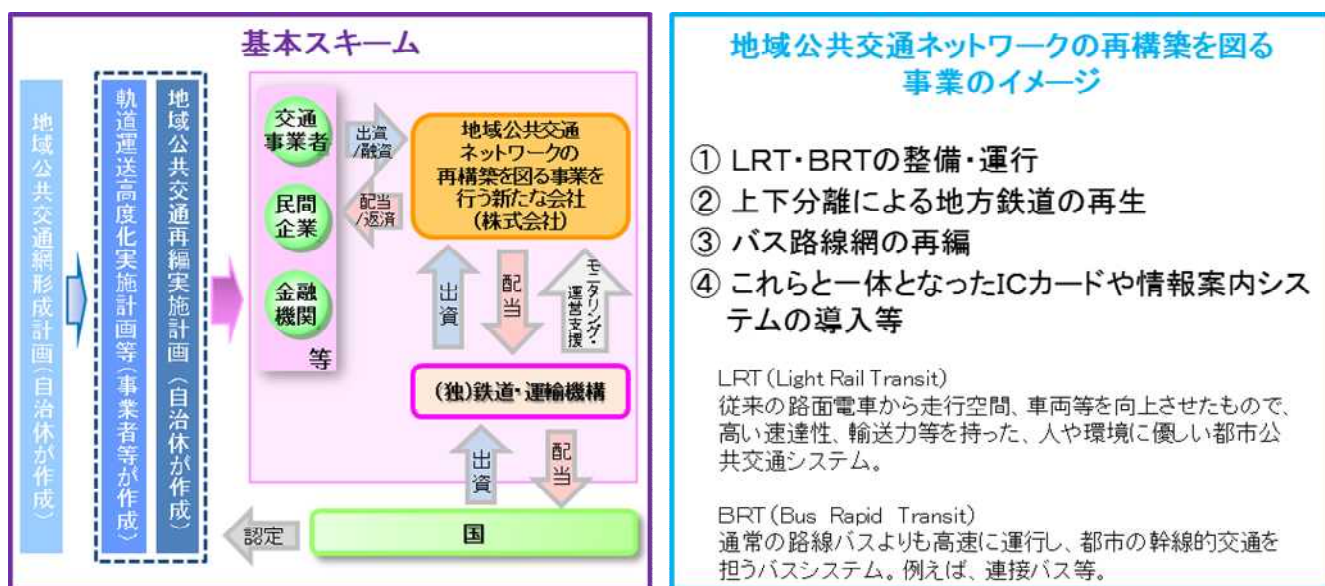
当機構は、地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対する出資業務を、平成 27 年 8 月から開始いたしました。

サービスレベルの向上、路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく認定を受けた事業について、中長期的な収益性が見込まれる等の場合には、産投出資を原資として出資等を行います。

これにより、事業を進めるに当たって必要となる初期投資について、柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等から必要な民間資金を呼び込むことが期待できます。

また、出資等に係る各段階において、まちづくり、観光振興等の地域戦略と十分に連携し、これらの施策効果が最大限に発揮されるよう配慮すると共に、そのリスクを継続的に把握・評価し、適切なリスク管理を行います。

<基本スキームと事業イメージ>



⑤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。

⑥鉄道助成業務

当機構は、国の一般会計からの補助金とJR本州3社からの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

(4) 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JR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

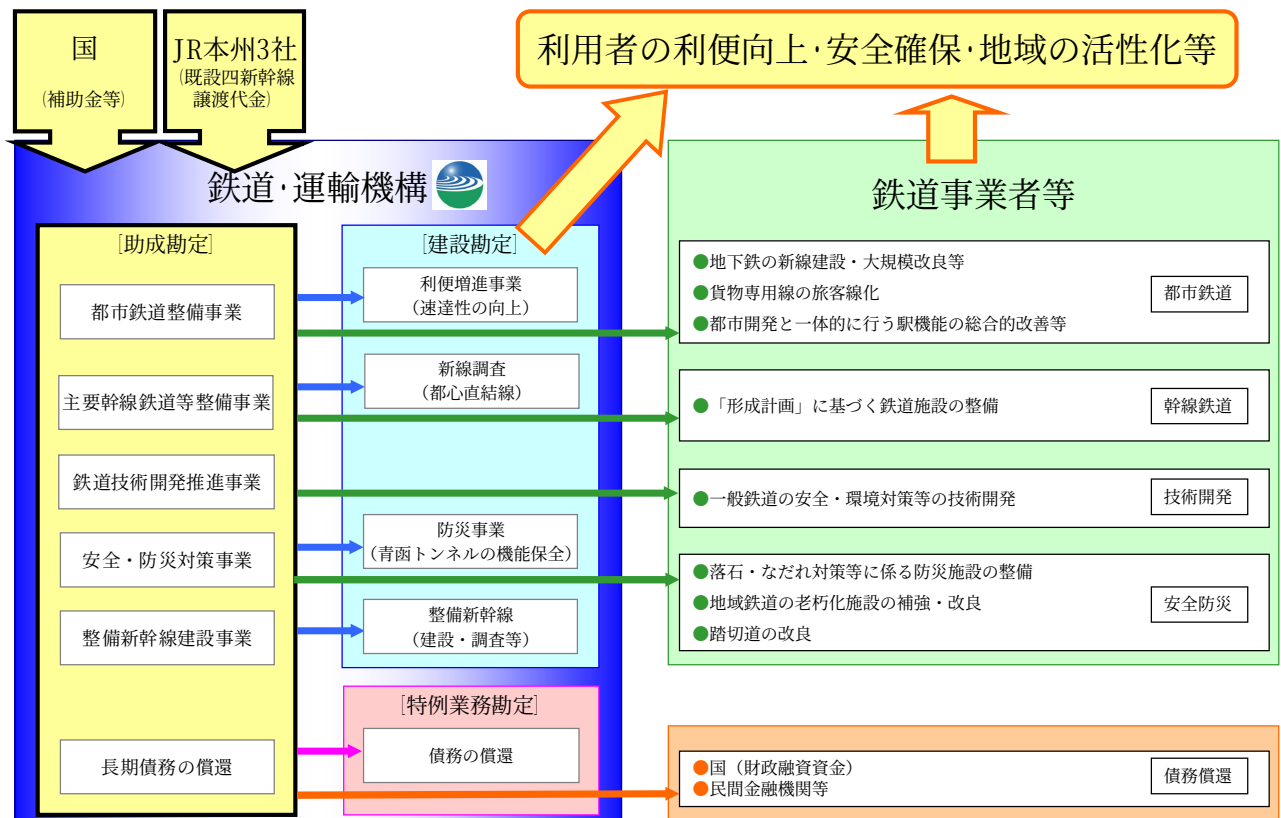
- ・ 既設新幹線譲渡収入を財源として、新幹線鉄道の輸送力増強に関する大改良事業を行う鉄道事業者のために、日本政策投資銀行を介して低利資金の融通を行いました（なお、当該事項に係る業務につきましては平成7年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

当該事項に係る貸付金残高は、平成27年9月30日現在1百万円です。

- ・ 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27年9月30日現在200,606百万円です（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>



⑦国鉄清算業務

当機構は国鉄清算事業に係る業務に関し、主として以下の業務を行います。

債務等処理法第 13 条第 1 項第 1 号の規定に基づき、以下の費用等の支払いについて、計画的かつ確実に実施する業務（業務方法書第 58 条）

(ア) 日本国有鉄道の職員であった者等に係る恩給の支払いに充てるべき費用

(イ) 日本国有鉄道の職員であった者等に係る年金追加費用等に要する費用

上記のほか当機構は、以下の業務を行います。

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

昭和 62 年の国鉄改革の実施に伴って発足した旧清算事業団は、旧国鉄から引き継いだ国鉄長期債務等の償還のため、約 11 年半余にわたって旧国鉄から承継した土地や J R 株式の処分を行ってきましたが、旧清算事業団発足後の地価高騰に伴う土地の売却の凍結やその後の地価の下落、株式市況の低迷のほか、毎年度の金利及び年金等の負担に加え、新たに発生した厚生年金移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 J R 等(注 1)の負担とされた額について、J R 等と公団が折半すること等の修正を受けた後成立し、平成 10 年 10 月 22 日の同法の施行により、旧清算事業団は同日解散し、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 J R 株式の処分等の業務が、特例業務として引き継がれました。

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

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

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

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

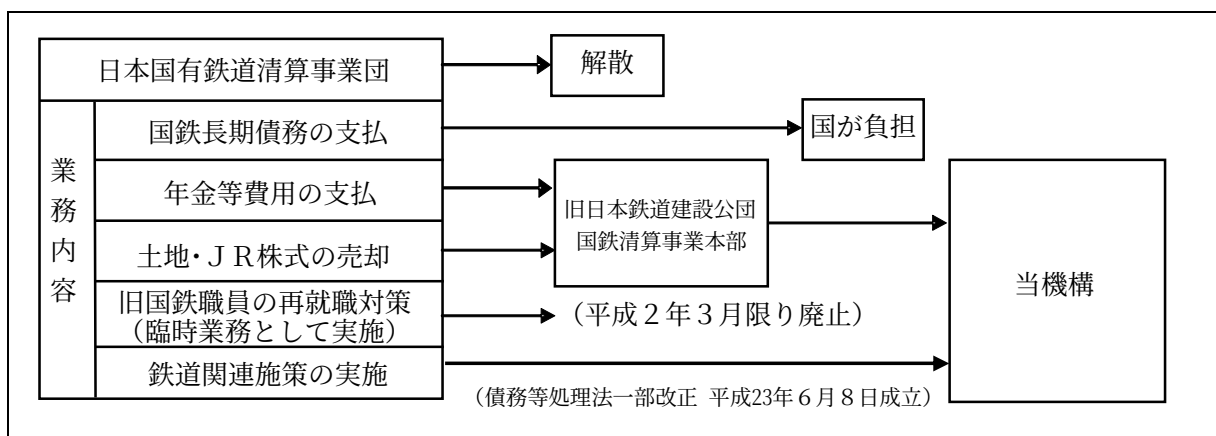
さらに、これらを実施するための法律が制定され、特例業務勘定の新たな業務として実施することとなりました。

- 「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」（平成23年5月2日法律第42号）
- 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（平成23年6月15日法律第66号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。）
 - (i) 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受けるべきものとして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行並びに北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引き受けに要する費用に充てるための無利子の資金の貸付け
 - (ii) 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に対して、老朽化施設の更新等に係る無利子貸付及び助成金の交付
 - (iii) 北陸新幹線(高崎・長野間)の債務償還の費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ
 - (iv) 並行在来線の貨物調整金に要する費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

(注1)「JR等」とは、JR7社のほか、当機構(旧事業団)、ソフトバンクモバイル株式会社(旧ボーダフォン株式会社)、鉄道情報システム株式会社、財団法人鉄道総合技術研究所及びジェイアールバス5社(JRバス東北、JRバス関東、JR東海バス、西日本JRバス、中国JRバス)をいいます。

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

<旧清算事業団の業務内容とその承継等の概要>



(8) 損益構造について

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

①建設勘定

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

新幹線鉄道については、全額公的無償資金により建設されることになっていることから、新幹線鉄道施設の貸付開始後発生する減価償却費については、資産見返補助金等の戻入が収益計上され、相殺されるため、損益への影響はあ

りません。また、貸付開始後受け入れる貸付料は収益計上されることとなりますが、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えん金の運用益相当額のほか運営費交付金により助成金及び業務経費がまかなわれています。

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

この損失については、独立行政法人会計基準等に基づき、平成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、JR株式の資産処分収入及び国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金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.jrtt.go.jp/>)の“機構案内”をご参照下さい。

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

いわゆる「整備新幹線」とは、全幹法に基づき、昭和 48 年に旧運輸大臣により決定された整備計画に定められている北海道新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間（経由地：長野市付近・富山市付近・小浜市付近））、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の 5 新幹線のことを言います。この整備計画に基づく 5 新幹線のうち、当機構の前身たる旧公団が北海道及び北陸の両新幹線について、建設主体として旧運輸大臣より建設の指示を受け、他の 3 路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間））は旧国鉄が建設主体となりました。その後、オイルショックや旧国鉄経営の悪化に伴い、昭和 57 年の閣議決定により計画は凍結され、国鉄改革の目途がついた昭和 62 年 1 月に凍結が解除され、昭和 62 年 4 月の国鉄民営化に伴い、東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の建設主体が旧公団に引き継がれました。

昭和 63 年 1 月に政府及び与党からなる整備新幹線建設促進検討委員会が設置されました。同年 8 月の 3 線 5 区間の着工優先順位、平成元年 1 月の建設財源の基本的な枠組みの決定等、着工のための諸条件が整えられ、この基本スキーム（旧基本スキーム）の下で平成元年 8 月から 3 線 5 区間について概ね 10 年後の開業を目指して逐次建設が開始されることとなりました。この 3 線 5 区間とは、東北新幹線（盛岡・八戸間（沼宮内・八戸間はフル規格（注 1）、盛岡・沼宮内間及び八戸・青森間は新幹線直通線（以下「ミニ新幹線」という。）（注 2））、北陸新幹線（高崎・長野間（フル規格）、糸魚川・魚津間（新幹線鉄道規格新線（以下「スーパー特急」という。）（注 3）、石動・金沢間（スーパー特急））及び九州新幹線（八代・鹿児島中央間（スーパー特急））です。

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

その後、平成 6 年に旧基本スキームの見直しが行われ、平成 6 年 12 月の連立与党申合せ及び関係大臣申合せにおいて、従来の整備計画はすべて維持されること、現行基本スキームにより整備される線区に関して、東北新幹線について盛岡・八戸間をフル規格に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画（ミニ新幹線）は取り下げること、東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第 2 筑紫トンネルについて新たに試掘調査に着手すること、3 線 5 区間以外（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）、平成23年3月には九州新幹線（博多・新八代間）、平成27年3月には北陸新幹線（長野・金沢間）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。

平成27年1月に政府・与党整備新幹線検討委員会が開かれ、政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指すこと、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指すこと、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）はフリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しすることとされました。

（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200km/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JR旅客鉄道株式会社が当機構助成勘定に支払う既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入等（全国新幹線鉄道整備法施行令第7条第2項第1号に規定する後年度繰入金充当収入（平成25年度から平成29年度上半期までの間の既設新幹線譲渡収入（新幹線整備充当分）を償還原資とする借入れに係る収入）を含む）、地方公共団体が3分の1を負担することとされています。

なお、北陸新幹線（高崎・長野間）については、平成10年2月の冬季長野オリンピックの開催時期に開業を間に合わせる必要があったことなどから、事業費を確保するために無償資金に加えて例外的に一部有利子資金（約2,800億円）を調達しています。この有利子資金は、整備新幹線の貸付料により償還されていました。その後、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き償還されることとなりました。

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

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

(並行在来線の取扱い)

- ①平成8年12月の政府・与党合意において、建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にJR旅客鉄道株式会社の経営から分離することとされています。
- ②平成12年12月の政府・与党申合せにおいて、JR旅客鉄道株式会社から経営分離された並行在来線を引き続き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27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な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る制度があります。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 7 年程度で全額を補填できる見通しです。

②北神急行線の処理結果について

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

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

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

- （イ）神戸高速鉄道株式会社は、北神急行電鉄株式会社が有する鉄道施設の譲渡を受け、それを北神急行電鉄株式会

社に貸し付けるために第3種鉄道事業の許可を得る。

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

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

③東葉高速線の償還について

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

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

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

なお、2回にわたる支援策のうち、当機構関係分を列挙すると次の通りです。

- ・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年間で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年間で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年間で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、平成26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きました。

こうしたなか、埼玉高速鉄道株式会社は、金融機関による貸付金の債権放棄やこれに対する沿線自治体による損失補償等を柱とする事業再生計画案を作成し、事業再生ADR手続きを進めてきましたが、平成27年1月29日開催の債権者会議において当該事業再生ADR手続きが成立するとともに、同日付けで国土交通大臣から償還金の支払期間に係る指定の改定がなされ、当機構は償還期間の再延長（30年間で50年間に延長）を行うこととなりました。

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

⑥りんかい線の償還について

りんかい線（東京レポート・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年間で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27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で、本年度末の完成を目指し、しゅん功監査・検査を行うとともに、新幹線車両を使用した実車走行試験を実施します。

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間211.7kmについては、村山トンネル、昆布トンネル及び立岩トンネル等の工事を行います。また、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

北陸新幹線の長野・金沢間231.1kmについては、本年3月14日に開業しました。平成27年度は環境対策工等を行います。

北陸新幹線の金沢・敦賀間114.4kmについては、新北陸トンネルの工事及び九頭竜川橋りょうの工事を行います。ま

た、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

九州新幹線武雄温泉・長崎間67.0kmについては、武雄トンネル、久山トンネル及び新長崎トンネル等のトンネル工事並びに袴野橋りょう及び竹松高架橋等の明かり工事を行います。

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 25 年度 実施額	平成 26 年度 実施額	平成 27 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	94,823	74,020	50,000	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	5,682	11,941	20,000	新青森・新函館 北斗間の開業から 概ね 20 年後 ^(注 4)	
北陸新幹線 長野・金沢間	231.1	133,851	80,127	29,000	平成 29 年度末 (平成 27 年 3 月 14 日開業)	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	5,348	6,912	22,000	長野・金沢間の 開業から概ね 10 年後 ^(注 4)	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	19,671	25,091	39,000	認可の日から概 ね 10 年後 ^(注 4)	九州旅客鉄道株式会社
着工区間計 (注 2) (3 線 5 区間)	772.5	259,375	198,092	160,000		
建設推進高度化等事業		7,675	4,115	2,497		
合 計		267,050	202,207	162,497		

(注 1) 平成 25 年度及び平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 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 27 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、工事実施計画上は新函館(仮称)といいます。

(注 4) 完成予定は平成 27 年 1 月 14 日の政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に前倒しを図ることとされました。

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間):平成 47 年度から 5 年前倒しし、平成 42 年度末の完成・開業を目指します。

北陸新幹線(金沢・敦賀間):平成 37 年度から 3 年前倒しし、平成 34 年度末の完成・開業を目指します。

九州新幹線(武雄温泉・長崎間):フリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成 34 年度から可能な限り前倒しします。

(2) 大都市における鉄道建設

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

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 27 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 25 年度 実施額	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	完成予定	鉄道事業者又は 軌道経営者
小田原線 (2)	東北沢・ 和泉多摩川間	10.4	3,716	3,430	3,300	平成 30 年度	小田急電鉄 株式会社

(注 1) 平成 25 年度及び平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 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

神奈川東部方面線は、相鉄本線西谷駅から J R 東海道貨物線横浜羽沢駅付近で、J R 東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・J R 直通線と、J R 東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅で東急線に接続する相鉄・東急直通線を整備し、それぞれ相鉄線と J R 線、相鉄線と東急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 27 年度は、相鉄・J R 直通線では、相鉄線内改修工事、西谷駅付近工事、西谷トンネル工事、羽沢駅（仮称）工事及び横浜羽沢駅構内工事を実施します。また、J R との接続部分の用地取得を行います。相鉄・東急直通線では、用地取得を進めるとともに、鳥山川付替え工事、羽沢トンネル工事、新横浜駅（仮称）工事、新横浜トンネル工事、新綱島駅（仮称）工事及び東急東横線改築工事を実施します。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 Km	平成 25 年度 実施額	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	開業予定	鉄道事業者又は軌道 経営者
神奈川東部方面線		12.7	15,750	17,912	26,535	下記参照	下記参照
〔相鉄・J R 直通線〕	西谷・横浜羽 沢間	2.7				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				平成 31 年度	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社

(注) 平成 25 年度及び平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 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 27 年度は、変電所施設及び通信施設等の改修工事を行います。

(単位：百万円)

線 名	区 間	延長 km	平成 25 年度 実施額	平成 26 年度 実施額	平成 27 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	—	2,450	1,886	1,395	北海道旅客鉄道株式会社

(注) 平成 25 年度及び平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 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 27 年度は、山梨リニア実験線、つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化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 25 年度 実施額	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	完成予定又 は完成年度	鉄道事業者又は 軌道経営者
山梨リニア実 験線	笛吹市・ 上野原市間	42.8	17,203	4,361		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	5,253	725		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	1,412	2,165		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	—	4,366	450		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	2.6	452	1,531		平成 30 年度	えちぜん鉄道 株式会社
調査受託等			1,209	1,519			
計			29,895	10,751	7,611		

(注) 平成 25 年度及び平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 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27年度は、引き続き事業化に向けた検討の深度化を図るため、地質調査を実施するほか、トンネル等の基本構造の検討などを行います。

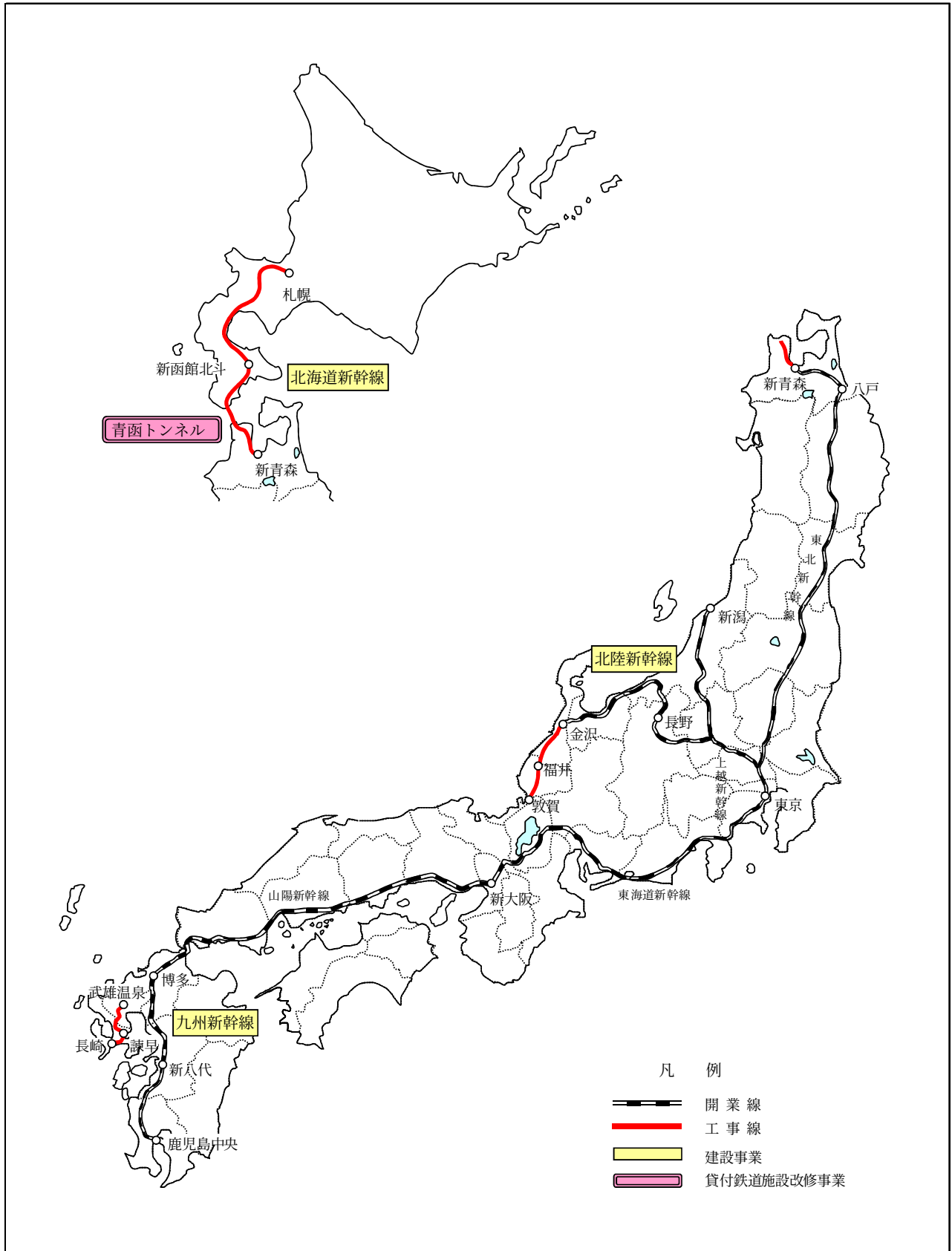
(単位：百万円)

線 名	平成 25 年度 実施額	平成 26 年度 実施額	平成 27 年度 事業費	備考
都心ー空港・郊外直結鉄道調査	50	150	180	

(注) 平成 25 年度及び平成 26 年度実施額は決算額、平成 27 年度事業費は年度初の事業計画額としています。

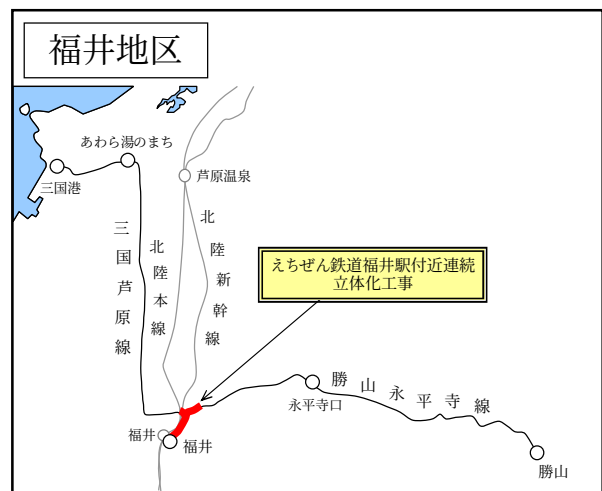
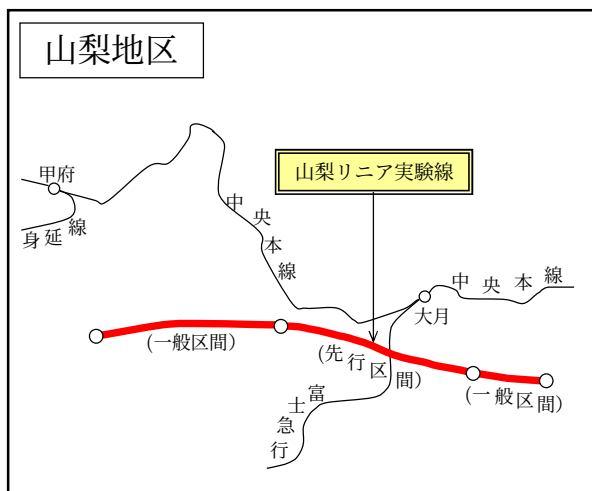
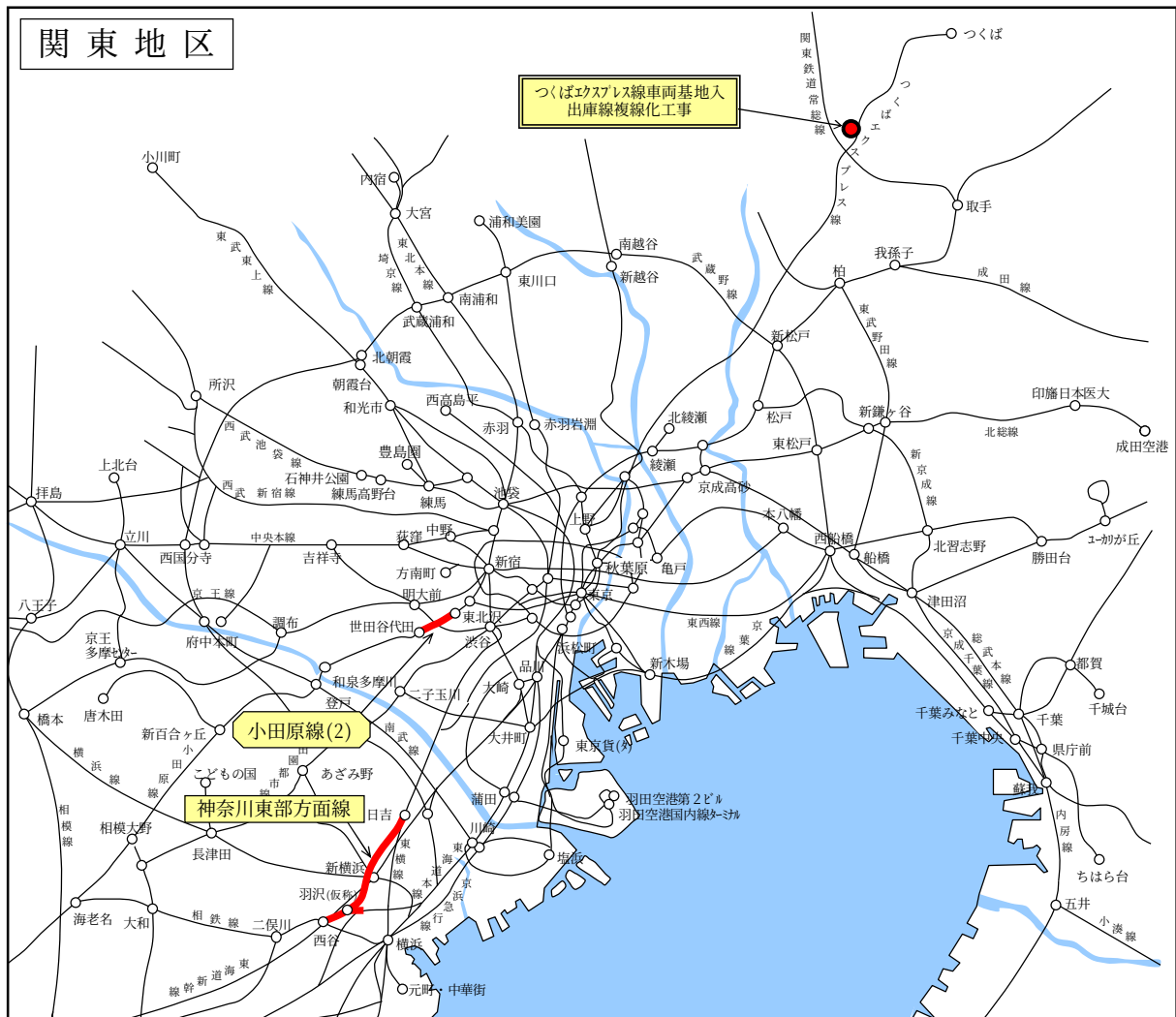
平成27年度 建設線等路線図

(新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



平成27年度 建設線等路線図

(民鉄線、都市鉄道利便増進事業、受託事業)



凡 例

- | | | | |
|--|-------|--|------------|
| | 工 事 線 | | 都市鉄道利便増進事業 |
| | 民 鉄 線 | | 受 託 事 業 |

7. 資金調達の概要

当機構は、政府又は民間金融機関からの借入金や債券発行及び政府出資金を主な資金調達手段としています。

これまでの資金調達実績は以下の通りです。

(1) 長期借入金

①建設勘定

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	33,200	30,800	27,200
	償還額	81,007	78,295	73,818
	期末残高	525,776	478,281	431,662
民間借入金	調達額	61,151	146,809	203,073
	償還額	156,875	140,030	188,229
	期末残高	340,469	347,248	362,092
都市鉄道整備資金受入	調達額	—	—	—
	償還額	8,214	11,621	16,634
	期末残高	298,818	287,197	270,562
助成勘定借入金	調達額	—	—	—
	償還額	16,454	24,051	28,267
	期末残高	267,929	243,877	215,610

②海事勘定(旧船舶勘定分)

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	20,300	25,300	14,600
	償還額	17,146	18,392	17,317
	期末残高	132,595	139,503	136,786

③基礎的研究等勘定

(単位：百万円)

借 入 先	区 分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
民間借入金(政府保証)	調達額	52,790	46,052	38,000
	償還額	54,055	52,790	46,052
	期末残高	52,790	46,052	38,000

④助成勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
財政融資資金 (資金運用部) 借入金	調達額	—	—	—
	償還額	113,445	106,349	97,400
	期末残高	339,850	233,501	136,100
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	15,940	12,623	8,858
	期末残高	25,620	12,997	4,139
経営安定基金借入金	調達額	—	—	—
	償還額	132,500	124,249	113,761
	期末残高	398,532	274,283	160,522
特例業務借入金	調達額	—	—	—
	償還額	78,862	90,224	99,575
	期末残高	1,358,363	1,268,138	1,168,583

⑤特例業務勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
民間借入金	調達額	—	10,100	—
	償還額	—	9,666	19,766
	期末残高	29,000	29,434	9,668

(2) 国内債券

①建設勘定

(単位：百万円)

借入先	区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
鉄道建設債券	調達額	—	—	—
	償還額	64,400	46,900	—
	期末残高	46,900	—	—
うち(財投機関債)	調達額	—	—	—
	償還額	25,000	30,000	—
	期末残高	30,000	—	—
鉄道建設・運輸施設整備支援 機構債券	調達額	135,000	157,500	157,000
	償還額	40,000	185,760	231,400
	期末残高	996,660	968,400	894,000
うち(財投機関債)	調達額	100,000	150,000	150,000
	償還額	40,000	60,000	95,000
	期末残高	583,800	673,800	728,800

②海事勘定（旧船舶勘定分）

（単位：百万円）

借入先	区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	17,000	11,000	15,000
	償還額	23,000	10,000	20,000
	期末残高	64,000	65,000	60,000
うち（財投機関債）	調達額	7,000	1000	—
	償還額	13,000	—	—
	期末残高	44,000	45,000	45,000

③特例業務勘定

（単位：百万円）

借入先	区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	調達額	22,000	22,000	29,000
	償還額	—	—	—
	期末残高	382,000	404,000	433,000

（３）政府出資金

建設勘定

（単位：百万円）

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 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	△177

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 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
運営費交付金	8	8	9

（２）地域公共交通等勘定

運営費交付金

（単位：百万円）

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
運営費交付金	207	—	—

(3) 助成勘定

①国庫補助金

(単位：百万円)

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
整備新幹線整備事業助成費	72,052	68,186	74,592
主要幹線鉄道等整備事業助成費	476	440	356
都市鉄道整備事業助成費	19,565	18,137	18,977
鉄道技術開発推進事業助成費	283	387	330
安全・防災対策事業助成費	1,620	3,218	1,579
合計	93,997	90,369	95,834

②運営費交付金

(単位：百万円)

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
運営費交付金	219	217	225

③政府補給金

(単位：百万円)

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
譲渡線建設費等利子補給金	202	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）	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、日刊新聞紙又は電子公告による公告。 財務諸表、事業報告書、決算報告書並びに監査報告及び会計監査報告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	国土交通大臣が、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 35 条) 国土交通大臣は、中期目標の期間の終了時に見込まれる中期目標の期間における業務の実績に関する評価を行ったときは、中期目標期間終了までに、法人の業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとする。(通則法第 35 条) 独立行政法人評価制度委員会は、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	収	形					18,771,637,388
割船	賦	債	当	権					7,570,947,810,238
貸	倒	未	引	金	64,395,780,527				
貸	倒	引	付	金	<u>△ 9,471,295,620</u>				54,924,484,907
未	成	事	収	金	111,281,503,227				
販	売	用	支	金	<u>△ 103,258,152</u>				111,178,245,075
貯	用	機	出	益					3,907,078,069
処	分	械	動	金					922,991,649,872
	分	蔵	器	産					752,768,000
	分	用	・	具					15,697,000
	分	有	資	品					2,342,001,315
未	倒	の	地	等	142,474,445,717				
所	収	土	価	券	1,263,253,770,000				
	引	有	証	他	<u>607,774,358</u>				1,406,335,990,075
	当	の		金	34,575,784,328				
				金	<u>△ 14,457,697</u>				34,561,326,631
				他					35,111,425,137
				計					10,570,511,517,258
Ⅱ固定資産									
1有形固定資産									
建	減	価	却	累	計	物	56,383,927,849		
構	価	償	築	計		額	<u>0</u>		56,383,927,849
機	減	価	却	累	計	物	1,752,453,094,300		
共	減	価	却	累	計	置	<u>0</u>		1,752,453,094,300
車	減	価	却	累	計	額	61,043,270,065		
工	減	価	却	累	計	船	<u>0</u>		61,043,270,065
土	減	価	却	累	計	額	321,978,835,703		
建	減	価	却	累	計	具	<u>0</u>		321,978,835,703
	減	価	却	累	計	備	22,185,850		
	減	価	却	累	計	額	<u>0</u>		22,185,850
	減	価	却	累	計	品	339,972,660		
	減	価	却	累	計	額	<u>0</u>		339,972,660
	減	価	却	累	計	地			415,967,920,494
	減	価	却	累	計	定	<u>1,250,346,129,551</u>		
	減	価	却	累	計	合			3,858,535,336,472
2無形固定資産									
特	設	許	地	用		権			1,087,530
借		利	の			権			60,331,433,558
施		の				権			108,971,466,671
所						他			<u>11,328,974</u>
						計			169,315,316,733
3投資その他の資産									
投	資	有	価	証		券			4,799,229,961
関	係	会	社	株		式			10,000,001
長	期	貸	未	付		金			100,000,000,000
破	倒	引	収	当		金	38,770,891,168		
債	更	正	債	権		金	<u>△ 444,384,549</u>		38,326,506,619
負	倒	引	当			等	26,814,922,199		
債	倒	引	当			金	<u>△ 17,681,752,978</u>		9,133,169,221
負	倒	引	当			金			260,222,707
債	倒	引	当			金			1,071,068,132
負	倒	引	当			金			40,983,297,731
債	倒	引	当			金			44,835,985,577
負	倒	引	当			金			<u>26,976,146</u>
債	倒	引	当			金			239,446,456,095
負	倒	引	当			金			4,267,297,109,300
債	倒	引	当			金			<u>14,837,808,626,558</u>

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。 ○ 松戸宿舍 C 棟等を平成 20 年以降に売却する。 ○ 習志野台宿舍 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27年8月26日現在）

	平成27年度
役員数	13名
職員数	1,604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

(7) 資産の部

平成26年度末の資産総額は、10,069,285百万円となっています。そのうち割賦債権、処分用資産等の流動資産が3,483,117百万円、固定資産が6,586,168百万円となっています。

(4) 負債及び純資産の部

平成26年度末の負債の総額は、8,588,168百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた1,481,117百万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818,753百万円、資産見返負債、長期借入金等の固定負債が7,641,847百万円となっています。

純資産の部では、政府からの出資金が115,829百万円となっています。

<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25年度	平成26年度	勘定科目	平成25年度	平成26年度
流動資産	4,027,000	3,483,117	流動負債	955,269	818,753
現金及び預金	76,588	52,713	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	251,400	202,000
有価証券	49,841	56,700	1年以内返済予定長期借入金	444,276	376,131
割賦債権	3,447,366	3,009,936	受託業務前受金	57,820	15,872
船舶未収金	8,703	7,834	その他	201,772	224,749
未成工事支出金	60,361	22,674	固定負債	8,032,076	7,641,847
処分用資産	293,300	251,458	資産見返負債	4,098,400	4,132,038
処分用土地	68,222	54,085	資産見返補助金等	1,933,359	3,086,185
処分用有価証券	195,801	195,801	建設仮勘定見返補助金等	1,789,807	626,459
処分用その他資産	29,277	1,571	その他	375,233	419,393
貸付金	46,069	25,235	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	1,186,000	1,185,000
未収金	22,448	25,031	長期借入金	1,266,660	1,002,095
その他	22,320	31,531	引当金	1,162,448	1,014,674
固定資産	6,492,171	6,586,168	共済年金追加費用引当金	1,078,857	942,071
有形固定資産	5,757,492	5,835,407	その他	83,591	72,603
建物	92,235	156,423	債務引継見返勘定	318,518	308,028
構築物	2,540,567	3,708,151	その他	48	11
機械装置	82,304	174,349	法令に基づく引当金等	137,322	127,567
共有船舶	204,281	201,117	（負債合計）	(9,124,669)	(8,588,168)
土地	564,484	675,321	資本金	116,006	115,829
建設仮勘定	2,273,055	919,645	政府出資金	116,006	115,829
その他	564	399			
無形固定資産	149,204	145,935	資本剰余金	375,836	501,301
投資その他の資産	585,474	604,826	利益剰余金	902,660	863,986
投資有価証券	2,705	—			
長期貸付金	498,232	521,181	（純資産合計）	(1,394,502)	(1,481,117)
長期未収金	51,417	50,344			
破産更生債権等	369	107			
未収貸付料予定額	727	717			
その他	32,021	32,474			
資産合計	10,519,171	10,069,285	負債・純資産合計	10,519,171	10,069,285

②損益計算書

(7) 収益の部

平成 26 年度の経常収益は、792,613 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 486,408 百万円、鉄道施設の貸付料として旅客鉄道株式会社から収受した額が 89,681 百万円となっています。

(4) 費用の部

平成 26 年度の経常費用は、831,055 百万円となっています。その主な内訳は、鉄道整備助成業務費が 367,268 百万円、建設業務費が 326,353 百万円及び財務費用が 46,960 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 26 年度の経常損失 38,442 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額及び臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 22,215 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
経常費用	882,997	831,055	経常収益	901,712	792,613
建設業務費	396,348	326,353	運営費交付金収益	201	212
海事業務費	23,566	24,072	鉄道施設譲渡収入	523,861	486,408
基礎的研究等業務費	23	30	鉄道施設賃貸収入	95,461	89,681
鉄道整備助成業務費	383,014	367,268	船舶使用料収入	27,456	27,810
資産処分業務費	2,919	44,808	処分用土地売却収入	101	22
共済関係業務費	7,943	6,163	受託業務収入	121,968	52,809
鉄道支援助成業務費	2,483	9,608	補助金等収益	15,071	14,476
一般管理費	6,205	5,478	資産見返補助金等戻入	80,067	82,672
財務費用	60,090	46,960	共済年金追加費用引当金戻入益	21,264	13,377
雑損	401	310	その他	14,396	20,840
臨時損失	69	232	財務収益	163	113
当期総利益	77,273	22,215	雑益	1,699	4,186
			臨時利益	—	0
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	58,627	60,888
合 計	960,340	853,503	合 計	960,340	853,503

○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 26 年度末の資産総額は、7,402,382 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 1,547,463 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 5,854,919 百万円となっています。

(イ) 負債及び純資産の部

平成 26 年度末の負債の総額は、6,840,290 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 562,092 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 549,385 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 6,163,338 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 51,967 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
流動資産	1,686,953	1,547,463	流動負債	642,590	549,385
現金及び預金	48,037	46,178	1 年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	231,400	150,000
有価証券	36,841	20,400	1 年以内返済予定長期借入金	197,273	167,414
割賦債権	1,514,717	1,430,429	1 年以内返済予定他勘定長期借入金	28,267	30,099
未成工事支出金	60,361	22,674	受託業務前受金	57,820	15,872
未収金	21,813	25,219	その他	127,828	185,998
その他	5,181	2,560	固定負債	6,248,951	6,163,338
固定資産	5,777,580	5,854,919	資産見返負債	4,098,652	4,132,035
有形固定資産	5,541,808	5,625,757	資産見返補助金等	1,933,356	3,086,182
建物	92,119	156,334	資産見返負担金	26,389	35,388
構築物	2,540,567	3,708,151	建設仮勘定見返補助金等	1,790,063	626,460
機械装置	82,304	174,349	建設仮勘定見返負担金	2,000	697
土地	564,490	675,583	新幹線資産見返負債	303,963	376,646
建設仮勘定	2,261,853	911,011	特例業務勘定繰入金見返負債	42,878	6,660
その他	473	327	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	737,000	744,000
無形固定資産	149,181	145,904	長期借入金	834,044	750,829
投資その他の資産	86,590	83,257	他勘定長期借入金	215,610	185,510
投資有価証券	2,705	—	引当金	45,080	42,923
長期未収金	51,406	50,334	退職給付引当金	45,080	42,923
未収貸付料予定額	727	717	債務引継見返勘定	318,518	308,028
退職給付引当金見返	31,191	31,650	その他	45	10
その他	559	554	法令に基づく引当金等	137,322	127,567
			譲渡調整引当金	137,322	127,567
			(負債合計)	(7,028,864)	(6,840,290)
			資本金	52,144	51,967
			資本剰余金	373,842	499,563
			利益剰余金	9,682	10,561
			(純資産合計)	(435,669)	(562,092)
資産合計	7,464,533	7,402,382	負債・純資産合計	7,464,533	7,402,382

②損益計算書

(7) 収益の部

平成 26 年度の経常収益は、346,241 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 96,779 百万円、受託業務の引き渡しによる収入が 52,809 百万円となっています。

(4) 費用の部

平成 26 年度の経常費用は、345,291 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 326,353 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 17,535 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 26 年度の経常利益 949 百万円に臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 878 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
経常費用	418,854	345,291	経常収益	419,722	346,241
建設業務費	396,348	326,353	鉄道施設譲渡収入	101,259	96,779
鉄道施設譲渡原価	87,162	84,287	鉄道施設賃貸収入	95,461	89,681
減価償却費	112,979	116,464	貨物調整事業資金収入	6,048	6,437
受託業務費	121,968	52,809	受託業務収入	121,968	52,809
新幹線資産見返負債繰入	33,803	36,691	資産見返補助金等戻入	80,066	82,672
その他	40,434	36,100	その他	13,686	14,588
一般管理費	1,154	1,122	財務収益	117	67
財務費用	20,977	17,535	雑益	1,115	3,204
雑損	374	280	臨時利益	—	0
臨時損失	65	71			
当期総利益	802	878			
合 計	419,722	346,242	合 計	419,722	346,242

(2) 海事勘定

①貸借対照表

(7) 資産の部

平成 26 年度末の資産総額は、232,723 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 22,596 百万円、共有船舶等の固定資産が 210,127 百万円となっています。

(4) 負債及び純資産の部

平成 26 年度末の負債の総額は 208,137 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 24,586 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 75,703 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 132,434 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
流動資産	23,384	22,596	流動負債	46,536	75,703
現金及び預金	3,044	4,683	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	20,000	52,000
有価証券	3,000	4,000	1年以内返済予定長期借入金	17,316	17,208
受取手形	8,483	5,940	預り手形	8,483	5,940
船舶未収金	8,703	7,835	その他	736	555
その他	152	139	固定負債	175,377	132,434
固定資産	216,379	210,127	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	45,000	8,000
有形固定資産	215,762	209,772	長期借入金	122,187	119,579
共有船舶	204,281	201,117	その他	8,190	4,855
建設仮勘定	11,457	8,635	(負債合計)	(221,914)	(208,137)
その他	22	20	資本金	63,767	63,767
無形固定資産	5	6	資本剰余金	2,000	2,000
投資その他の資産	611	349	繰越欠損金	△47,917	△41,181
破産更生債権等	369	107	(純資産合計)	(17,849)	(24,586)
その他	241	242			
資産合計	239,763	232,723	負債・純資産合計	239,763	232,723

②損益計算書

(7) 収益の部

平成 26 年度の経常収益は、32,918 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 27,811 百万円となっています。

(4) 費用の部

平成 26 年度の経常費用は、26,181 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 24,073 百万円、一般管理費が 734 百万円及び財務費用が 1,373 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 26 年度の経常利益 6,736 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
経常費用	25,887	26,181	経常収益	28,347	32,918
海事業務費	23,566	24,073	運営費交付金収益	8	8
減価償却費	23,298	23,778	船舶使用料収入	27,456	27,811
環境技術等実用化	45	38	納付金収入	7	2
支援業務助成金			船舶共有契約解除等	169	3,350
その他	222	257	損失引当金戻入益		
一般管理費	806	734	貸倒引当金戻入益	114	759
財務費用	1,514	1,373	その他	0	0
支払利息	1,510	1,371	財務収益	2	5
その他	4	3	雑益	586	982
雑損	0	2			
臨時損失	0	0			
当期総利益	2,459	6,736			
合 計	28,347	32,918	合 計	28,347	32,918

(3) 基礎的研究等勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 26 年度末の資産総額は、38,122 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 38,112 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 26 年度末の負債の総額は 38,017 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 104 百万円となっております。

負債の部では、短期借入金が 25,234 百万円、1 年以内返済予定長期借入金が 12,766 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
流動資産	46,139	38,112	流動負債	46,070	38,015
現金及び預金	74	102	短期借入金	46,052	25,234
貸付金	46,052	25,234	1 年以内返済予定長期借入金	—	12,766
1 年以内回収予定長期貸付金	—	12,766	その他	18	15
その他	13	10	固定負債	0	2
固定資産	5	10	(負債合計)	(46,071)	(38,017)
有形固定資産	4	2	利益剰余金	73	104
工具器具備品	4	2	(純資産合計)	(73)	(104)
その他	0	0			
無形固定資産	0	7			
資産合計	46,145	38,122	負債・純資産合計	46,145	38,122

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 26 年度の経常収益は、196 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 109 百万円、融資業務収入が 86 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 26 年度の経常費用は、166 百万円となっています。その主なものは、一般管理費で 113 百万円となっています。

(ロ) 当期総利益

平成 26 年度の経常利益 30 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
経常費用	181	166	経常収益	255	196
基礎的研究等業務費	23	30	貸付金利息収入	142	109
融資事業諸費	22	29	融資業務収入	111	86
その他	1	1	その他	0	0
一般管理費	117	113	財務収益	0	0
財務費用	40	21	雑益	1	1
臨時損失	0	0			
当期総利益	73	30			
合 計	255	196	合 計	255	196

(4) 助成勘定

①貸借対照表

(ア) 資産の部

平成 26 年度末の資産総額は、1,805,415 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 1,619,891 百万円となっています。固定資産は合計で 185,523 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金はその大半を占め (185,510 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 26 年度末の負債の総額は、1,480,614 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 324,801 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 180,295 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 1,300,319 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
流動資産	1,971,501	1,619,891	流動負債	232,465	180,295
現金及び預金	380	458	運営費交付金債務	23	43
割賦債権	1,932,649	1,579,507	1年以内返済予定長期借入金	220,020	169,074
貸付金	17	1	その他	12,421	11,177
1年以内回収予定他勘定長期貸付金	28,267	30,099	固定負債	1,568,965	1,300,319
未収金	10,187	9,824	長期借入金	300,761	131,686
その他	—	0	他勘定長期借入金	1,268,138	1,168,563
固定資産	215,625	185,523	その他	64	68
有形固定資産	13	11	(負債合計)	(1,801,430)	(1,480,614)
無形固定資産	1	1	資本金	94	94
投資その他の資産	215,610	185,510	利益剰余金	385,601	324,706
他勘定長期貸付金	215,610	185,510	(純資産合計)	(385,695)	(324,801)
資産合計	2,187,126	1,805,415	負債・純資産合計	2,187,126	1,805,415

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 26 年度の経常収益は、561,871 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 462,059 百万円、補助金等収益が 98,950 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 26 年度の経常費用は、622,765 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 524,523 百万円、一般管理費が 545 百万円及び財務費用が 97,415 百万円となっています。

(ウ) 当期総損失

平成 26 年度の経常損失 60,894 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額を控除後の 5 百万円が、当期総損失となりました。

<損益計算書>

(単位：百万円)

費用の部			収益の部		
勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
経常費用	644,087	622,765	経常収益	585,483	561,871
鉄道整備助成業務費	530,462	524,523	運営費交付金収益	192	204
鉄道施設譲渡原価	368,262	353,141	鉄道施設譲渡収入	495,033	462,059
整備新幹線整備事業交付金	72,431	72,431	譲渡管理費等収入	327	333
鉄道整備助成費	89,768	98,950	補助金等収益	89,768	98,950
一般管理費	508	545	退職給付引当金戻入益	10	—
財務費用	113,006	97,415	その他	0	0
支払利息	113,006	97,415	財務収益	40	40
雑損	110	281	雑益	111	282
臨時損失	0	0	前中期目標期間繰越積立金取崩額	58,627	60,888
当期総利益	23	—	当期総損失	—	5
合 計	644,111	622,766	合 計	644,111	622,766

(5) 特例業務勘定

①貸借対照表

(7) 資産の部

平成 26 年度末の資産総額は、1,985,121 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 295,195 百万円となっています。固定資産は 1,689,925 百万円となっていますが、他勘定長期貸付金がその大宗を占めています。

(4) 負債及び純資産の部

平成 26 年度末の負債総額は、1,415,318 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 569,802 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 15,489 百万円、共済年金追加費用引当金等の固定負債が 1,399,829 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
流動資産	336,949	295,195	流動負債	25,527	15,489
現金及び預金	25,051	1,290	短期借入金	10,100	—
有価証券	10,000	32,300	1 年以内返済予定長期借入金	9,666	9,668
処分用資産	293,307	251,465	1 年以内返済予定リース債務	1	1
処分用土地	68,222	54,085	未払金	4,619	4,669
処分用有価証券	195,801	195,801	未払費用	158	152
処分用その他資産	29,284	1,578	前受収益	0	0
未収収益	0	0	預り金	925	924
1 年以内回収予定長期貸付金	8,403	10,000	引当金	53	61
未収金	80	20	賞与引当金	53	61
その他	106	119	1 年以内履行予定資産除去債務	3	11
固定資産	1,766,592	1,689,925	その他	—	0
有形固定資産	166	127	固定負債	1,522,787	1,399,829
建物	108	82	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	404,000	433,000
車両運搬具	0	—	長期借入金	9,668	—
工具器具備品	53	42	引当金	1,109,116	966,828
その他	3	2	退職給付引当金	3	0
無形固定資産	15	14	共済年金追加費用引当金	1,078,857	942,071
投資その他の資産	1,766,410	1,689,783	恩給負担金引当金	3,674	2,943
長期貸付金	498,232	521,181	業務災害補償費引当金	25,274	20,428
他勘定長期貸付金	1,268,138	1,168,563	環境対策引当金	1,307	1,379
長期未収金	11	9	その他	2	0
敷金・保証金	24	24	(負債合計)	(1,548,314)	(1,415,318)
その他	4	4	利益剰余金	555,227	569,802
			(純資産合計)	(555,227)	(569,802)
資産合計	2,103,542	1,985,121	負債・純資産合計	2,103,542	1,985,121

②損益計算書

(ア) 収益の部

平成 26 年度の経常収益は、94,368 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 13,377 百万円、受取利息が 78,982 百万円となっています。

(イ) 費用の部

平成 26 年度の経常費用は、79,632 百万円となっています。その主な内訳は、処分用資産評価損を含む資産処分業務費が 44,808 百万円、共済関係業務費が 6,163 百万円、鉄道支援助成業務費が 16,045 百万円、支払利息が 9,596 百万円及び一般管理費が 3,017 百万円となっています。

(ウ) 当期総利益

平成 26 年度の経常利益 14,735 百万円から臨時損失を控除した後の 14,575 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 25 年度	平成 26 年度	勘定科目	平成 25 年度	平成 26 年度
経常費用	32,568	79,632	経常収益	106,485	94,368
資産処分業務費	2,919	44,808	処分用資産売却収入	101	22
処分用資産売却原価	100	20	処分用土地売却収入	101	22
処分用土地売却原価	100	20	附帯事業収入	11	2
土壤汚染処理費	1,486	198	共済年金追加費用引当金戻入益	21,264	13,377
処分用資産評価損	—	43,963	恩給負担金引当金戻入益	145	200
その他	1,331	625	業務災害補償費引当金戻入益	—	1,757
共済関係業務費	7,943	6,163	財務収益	84,878	78,982
鉄道支援助成業務費	8,531	16,045	受取利息	84,878	78,982
一般管理費	3,742	3,017	雑益	84	25
財務費用	9,428	9,596			
雑損	2	—			
臨時損失	3	160			
当期総利益	73,914	14,575			
合 計	106,485	94,368	合 計	106,485	94,368

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。

<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IT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（WTO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OBとの関係

(1) 機構OB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27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OB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、CO₂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、CO₂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对应していないこと、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（リスク済のものを含む。）が 15 年度末時点で 473 億円、繰越欠損金が 445 億円、債務超過額が 283 億円という状況にある。

（4）解決の方向性

以上の現状認識に基づくと、機構の船舶勘定については、内航海運を巡る課題に効果的に対応するため、業務

内容の抜本的な見直しと財務状況の改善を図っていくことが喫緊の課題である。

このため、特に平成17年度～21年度までの今後5年間で「重点集中改革期間」とし、可能な限りの施策を集中して政策目的に的確に対応した支援を実施するとともに、船舶勘定の財務状況の改善を図ることとする。

2. 具体的な対応策

(1) 共有建造制度の抜本的見直し

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

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

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

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

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

(2) 未収発生防止、債権管理及び回収の強化策

未収発生防止、債権の管理及び回収の強化を図るため、以下の措置を実施する。これらの効果により、期間中に累計50億円程度の債務超過削減を見込む。なお、債務超過については、別添にあるとおり、一定の前提の下に国土交通省においてその額の推移を見込んでいる。

- ①新規未収債権の発生を防止するための民間ノウハウを活用した審査厳格化（信用リスクの外部審査委託原則化）、未収発生時の用船料直接受領の一般化等
- ②保有債権の管理を強化するための民間銀行等への事業者経営状態のモニタリングや再リスクの判断に際しての審査の委託等
- ③既存債権の回収率を引き上げるための、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、民間銀行等との協調融資契約に基づく計画的回収等

(3) 組織改革及び一般管理費削減等

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

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

(4) 財政・金融上の措置

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

- ①共有建造業務の遂行に必要な財政融資資金の借入れを要求する。

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

(5) 追加的な方策

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

3. 重点集中改革期間中の姿

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

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

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

4. フォローアップ等

(1) 進捗状況のフォローアップ

見直しの進捗状況が外部からも把握できるよう以下の措置を実施する。

①公表資料で把握できる定量的指標を用いた進捗状況の評価及び公表

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

(2) 措置の見直し

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

（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26年度末では約92億円となりました。

＜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
平成26年度	(547)	6,433	2,741	11	9,185	△1,339

(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
平成26年度	113	104	—	—	217
合計	315	2,817	20	—	3,152

(注1) 貸付金等には、貸付金利息及び求償権等を含みます。

2. 未収金対策の内容

①共有船問題対策本部（現 共有船建造等促進本部）等の設置

旧事業団において平成11年12月、理事長を本部長とする対策本部を設置して、未収金問題の現状把握と対策の強化について協議し、未収金対策を進めてきましたが、当機構においても引き続き、理事長代理を本部長とする対策本部を設置し、未収金対策に総合的に取り組んでいます。なお、同本部については、代替建造及び未収金回収の更なる促進のため、平成18年11月に共有船建造等促進本部に改めております。また、平成20年4月には、共有船舶の債権管理等を行う特別管理部を共有船舶管理部に名称変更した上で、債権管理の効率化・合理化を図るため、同部の特別管理企画課及び共有業務課（管理統括業務及び正常債権管理業務）を統合し、新たに管理課を設置しました。業務課（未収金債権管理業務）についても、業務内容に応じた組織名とするため、特別管理課へ名称変更しました。さらに、平成22年4月に、中長期的視点に立った経営方針の策定、経営改善に資する共有建造制度の改善の実施、市場の変化に対応した営業方針、債権回収方針の策定等を行う組織として、新たに経営企画課を設置しました。

②計画的な未収金回収対策

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

(ア) リスケジュール計画の策定

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

(イ) 適切な法的処理

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

具体的には、会社更生手続、民事再生手続等において、事業の継続が認められた場合には、当該手続開始以後発生する機構債権は事業継続に必要な債権（共益債権）として優先的な弁済が認められることが確立しつつあり、また、未収金債権についても、事業継続への必要性を強く主張するなどにより、最大限の回収に努めています。

(ウ) その他の未収事業者の取り扱い

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

また、未収金回収に向けた協議が継続している事業者については、リスケジュール計画の策定等を急いでおり、

今後ともこのような取り組みを強化していくこととしています。

(エ) 未収金回収努力の継続

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

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

3. 未収金管理体制の強化についての進捗状況

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

鉄道は、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、地球環境問題や少子高齢化等の様々な社会的課題に対し、遺憾なくその使命を果たしていくことが求められています。安全確保の徹底、技術革新への努力とともに、輸送の高度化や多様化に伴うネットワーク・サービスの充実等への対応がますます重要になっています。

当機構は、整備新幹線の整備、幹線鉄道や都市鉄道の整備、技術開発の推進、安全・防災対策等に対する各種助成を行うことにより、このような鉄道の社会的使命に寄与して参ります。

また、旧国鉄長期債務については、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、監査報告、会計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 業務実績等報告書の公開

通則法に基づき、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、業務実績等報告書を作成し公開しています。業務実績等報告書については、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、利用者が適切にかつ見やすく興味を持てるよう、できるだけ新しい情報を掲載するよう適時更新し、さらに、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。

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。

④ パンフレット及び広報誌の活用

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、総合パンフレットを作成しています。

同パンフレットは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、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。

機構プログラムは終了しましたが、公共事業を経済的、効率的に実施していくためにも、同プログラムの考え方に基づきフォローアップを平成29年度まで継続し、平成19年度を基準として実績の把握を行うこととしています。ただし、国土交通省と同様に、総合コスト改善率の目標値は参考とし、新たな目標値は設定しないこととしました。

ちなみに、平成26年度のコスト改善率は、4.5%となりました。

＜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・シャル・プ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 I P 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 I P 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
	J R 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 J R 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、P C 桁、R C 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PQ測定車両の限定	速度向上試験で設置するPQ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
	道路交差点の雪害対策の変更	道路交差点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（GRS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10mm～20mm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・道路交差点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

<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 25 年度～平成 26 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
	トンネル灯具の仕様を変更	トンネル灯具の安定器仕様を電磁式から電子式に変更し、設置台数が減少することにより工事コストを改善
	吹付けコンクリートの材料変更	トンネル吹付けコンクリートの材料のうち、シリカフ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
	駅本屋の外壁仕上げの見直し	駅本屋拡幅部の外壁仕上げの見直しによるコスト改善
	くい発生土の流用によりコスト改善	くいの発生土を改良し、埋め戻し材として自ら利用することによりコスト改善
	消雪基地の給水方式の見直し	上水道給水方式を井戸給水方式に変更し、コスト改善
	構造物の基礎構造の変更	地質確認の結果、橋りょう基礎の場所打ち杭を直接基礎に変更し、コスト改善
	協議により、トンネル掘削土の処理場を近傍へ変更	トンネル掘削土の運搬場所を近傍に変更してコスト改善
	新技術の開発	従来のシールド工法からより経済的な S E N S を開発・採用しコスト改善
	協議によるスパン割の見直し	鉄道事業者との協議により、鋼橋脚を R C 橋脚に変更、及び H 鋼埋込桁のスパンを変更し、コスト改善
	レール削正車の運搬方法の変更	協議により、船舶による運搬を J R 委託工事（オンレール）に変更し、コスト改善
	鉄製トロ等横取治具の開発	工事用車両の上下線の入れ換え作業において、可動式横取装置を使用していたが、新たに横取治具を開発し、コスト改善
	車体塗装・乾燥装置の見直し	新幹線における車体の塗装装置と乾燥装置を個別方式から一体化方式に改良し、コスト改善
	国有林野内に新設した工事用道路の存置	国有林野内に新設する工事用道路は、工事完了後は原形復旧が原則だが、協議の結果、存置することでコスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の施工減	鉄道事業者との協議により、第三者による用地占有の可能性の低い場所は、用地侵害防除柵の施工を省略し、コスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の構造変更	鉄道事業者との協議により、新幹線と J R 在来線との境界は、第三者による用地占有の可能性が低いことから、パイプ柵に変更しコスト改善
	駅本屋及び旅客上屋規模の施工減	鉄道事業者との協議により、駅本屋、旅客上屋の規模を減じてコスト改善
	車両検修建物の屋根防水仕様の見直し	車両検修建物の屋根形状を変更のうえ、防水工法を見直し、コスト改善
	他工事の建設発生土を有効利用	購入土による盛土の造成を他工事の建設発生土を有効利用することによりコスト改善
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
	高効率変圧器（トップランナー）の採用	高効率変圧器（トップランナー）を採用することにより、使用電力量を低減
	節水機能付衛生器具の採用	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を改善
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 C O 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 C O ₂ を削減し、環境負荷を低減

3. 事業等のリスク

(1) 国等の政策または関与に伴うリスク

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

・「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大臣の評価など、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 26 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 26 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 22,215 百万円のうち、6,736 百万円については期首繰越欠損金を埋め、15,479 百万円については積立金としております。

平成 26 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、347,498 百万円の資金の増加となり、前年度が 309,490 百万円の増加であったことに比べて、38,007 百万円の増加となっております。また、投資活動によるキャッシュ・フローは、21,720 百万円の資金の減少となり、前年度が 65,872 百万円の増加であったことに比べて、87,592 百万円の減少となっております。財務活動によるキャッシュ・フローは、349,653 百万円の資金の減少となり、前年度が 347,679 百万円の減少であったことに比べて、1,973 百万円の減少となっております。これらの増減を合わせますと、平成 26 年度末における現金及び現金同等物の残高は、49,113 百万円と、前年度末に比べて 23,875 百万円（32.7%）の減少となっております。

(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	GRS 一体橋りょうの長スパン化の研究

	SENS を都市部に適用する研究 等
構造物の長寿命化、維持管理の効率化	GRS 一体橋りょうの研究 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	地中接合工法（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	コロンブス賞	青函トンネル
	昭和62年	政府	内閣総理大臣顕彰	青函トンネルの完成
	昭和62年	土木学会	技術賞	青函トンネルの建設
	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	PC技術協会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線姫川橋りょう
	平成21年	土木学会	技術賞	超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立（飯山トンネル）
	平成26年	PC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	小土被り・滞水土砂地山における経済的かつ適用性の高い新しいトンネル施工技术（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術
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
旧ザイルダイ橋	昭和58年	土木学会	田中賞（作品部門）	マタディ橋りょう建設事業
中部国際空港連絡線	平成16年	P C 技術協会	協会賞（作品部門）	中部国際空港連絡橋（鉄道）
みなとみらい線	平成16年	鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	みなとみらい線の駅
	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 － I T 拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設－
		鉄道建築協会	国土交通省鉄道局長賞	守谷駅
			協会賞（作品部門）	研究学園駅・みらい平駅
愛知環状鉄道線	平成17年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）	愛知環状鉄道万博八草駅
仙台空港アクセス線	平成20年	土木学会	技術賞	拠点空港の機能強化と地域開発に貢献する空港アクセス鉄道
		鉄道建築協会	協会賞	仙台空港駅、杜せきのした駅、美田園駅
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
	平成26年	電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	160km/h走行に対応したき電ちょう架式コンパウンドカテナリ電車線の開発
三陸鉄道	平成27年	土木学会	技術賞	東日本大震災で被災した三陸鉄道の復旧
			田中賞（作品部門）	三陸鉄道ハイベ沢橋梁
		地盤工学会	技術業績賞	三陸鉄道における地盤構造物による災害復旧工事（耐震・津波抵抗性の向上）
		日本鉄道施設協会	技術賞（プロジェクト）	三陸鉄道震災復旧工事における防災機能の向上
		全日本建設技術協会	全建賞	三陸鉄道東日本大震災復旧事業

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
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
	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(ルーフデルタ)き電用変圧器の 開発と実用化
	平成21年	土木学会	技術開発賞	土構造物に対応したスラブ軌道用PC路盤 の開発

(4) 特許権等

平成27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	95 (3)	13
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26年度までに技術協力を行った国及び地域は68に及び、延べ2,068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	マレーシア高速鉄道計画調査
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
クウェート	メトロ計画

第3 設備の状況

1. 設備投資等の概要

建設勘定において、平成26年度（平成26年4月1日から平成27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26年度末（平成27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
宿舍等	千葉県船橋市行田外	16,003 m ²	2,271	1,679	3,950

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の平成27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舍等の不動産は保有していません。

また、平成27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22年度から平成26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 22年度末	平 23年度末	平 24年度末	平 25年度末	平 26年度末
建設勘定	一般会計	7,950	7,950	7,950	7,573	7,397
	財政投融资特別会計	44,570	44,570	44,570	44,570	44,570
	計	52,520	52,520	52,520	52,144	51,967
海事勘定	一般会計	59,067	58,067	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	—	—	—	—
	計	65,767	63,767	63,767	63,767	63,767
基礎的研究等勘定	一般会計	66	66	66	—	—
助成勘定	一般会計	94	94	94	94	94
合 計	一般会計	67,178	66,178	66,178	65,735	65,558
	財政投融资特別会計	50,270	50,270	50,270	50,270	50,270
	小計（政府出資額）	117,448	116,448	116,448	116,006	115,829
	日本政策投資銀行	1,000	—	—	—	—
	合 計	118,448	116,448	116,448	116,006	115,829

(注1) 平成26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176百万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27年9月30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	斎 藤 浩 司	自 平成26年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和54年4月日本国有鉄道入社 平成22年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部北陸新幹線第二建設局長 平成24年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部新幹線部長
理事長代理	土 屋 知 省	自 平成27年7月31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9月警察庁長官官房審議官（交通局担当） 平成25年8月国土交通省鉄道局次長 平成26年7月国土交通省近畿運輸局長
理 事	露 木 伸 宏	自 平成27年7月31日 至 平成27年9月30日	昭和59年4月運輸省入省 平成24年9月国土交通省大臣官房運輸安全監理官 平成25年7月海上保安庁総務部参事官（海洋情報部）
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	神 山 和 美	自 平成26年10月1日 至 平成27年9月30日	昭和62年4月(財)日本経済研究所入社 平成25年4月(株)日本経済研究所社会インフラ本部長 平成25年6月(株)日本経済研究所執行役員社会インフラ本部長
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
理 事	服 部 修 一	自 平成27年4月1日 至 平成29年3月31日	昭和53年4月日本鉄道建設公団入社 平成20年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部東北新幹線建設局長 平成23年5月鉄道・運輸機構鉄道建設本部設計技術部長
理 事	松 橋 貞 雄	自 平成27年4月1日 至 平成29年3月31日	昭和55年4月日本鉄道建設公団入社 平成22年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部新幹線部新幹線第一課長 平成24年4月鉄道・運輸機構鉄道建設本部北陸新幹線第二建設局長
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 26 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。

③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。

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。

④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。

(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。

②中期計画

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

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、中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務実績に関する評価及び中期目標期間における業務の実績に関する評価の 3 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（年度評価）

当機構は、通則法第 32 条により、毎事業年度の終了後、各事業年度における業務の実績について、国土交通大臣の評価を受けることになっており、各事業年度の終了後 3 月以内に、業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした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、国土交通大臣は、当該評価を行ったときは、遅滞なく、当機構に対し、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、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

②中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績に関する評価（見込み評価）

当機構は、通則法第 32 条により、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度までにおける中期計画の進捗状況及び最終年度の終了時までに見込まれる業務の実績について、国土交通大臣の評価を受けることになっており、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度の終了後 3 月以内に、中期目標期間終了時に見込まれる業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした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、国土交通大臣は中期目標期間の終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績の評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その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、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

③中期目標期間におけ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、中期目標期間における業務の実績について、中期目標期間終了後 3 月以内に、改めて中期目標期間全体の業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出し、評価を受けることになっております。また、国土交通大臣は中期目標期間の業務の実績の評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その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、業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずることができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

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期間終了時に見込まれる中期目標期間における業務実績に関する評価を行ったときは、中期目標期間の終了時までには当機構の業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとされております。国土交通大臣は、検討の結果及び講ずる措置の内容を委員会に通知するとともに、公表しなければならないとされ、委員会は、通知された事項について必要があると認めるときは、国土交通大臣に意見を述べなければならないとされております。さらに、委員会は、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とされております。

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 7 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 26 年度において役員に支払った報酬額は総額で 207,467 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。

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 3 項及び第 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、日刊新聞紙又は電子公告により公告し、かつ、財務諸表並びに事業報告書、決算報告書並びに監査報告及び会計監査報告を記載した書面を、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用途に充てる場合は、この限りではない。）とされております。

②当機構は、通則法第 44 条第 2 項により、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、通則法第 44 条第 1 項による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならないとされております。

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/010organization/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。

第6 法人の参考情報

平成25年 2月28日
(変更) 平成26年12月10日
(変更) 平成27年 8月 7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図ることにより、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。

なお、当該業務は平成27年度末をもって終了する。

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) 地域公共交通出資等業務

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付け（以下「出資等」という。）を行う。

本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。

また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。

これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。

(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 of 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。

九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、平成28年度を目途に適切に処分する。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社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。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）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（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）の施行前は、旅客鉄道株式会社等に九州旅客鉄道株式会社を含む。）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。

(6) 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。

北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの

見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備し、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、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

「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。

(4) 資産の有効活用

宿舍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
(変更) 平成 27 年 1 月 16 日
(変更) 平成 27 年 8 月 26 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・新函館北斗間）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、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に基づき実施する都市鉄道利便増進事業の神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、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・新函館北斗間）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。

なお、当該業務は平成 27 年度末をもって終了する。

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) 地域公共交通出資等業務

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付け（以下「出資等」という。）を行う。

本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。

また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収の実現を図る。

これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。

なお、第三者委員会の設置を含め出資等に必要な組織体制を構築し、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

(6) 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方滑な実施等

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、方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。

九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、平成28年度を目途に適切に処分する。なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社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（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）の施行前は、旅客鉄道株式会社等に九州旅客鉄道株式会社を含む。）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。

（7） 機構の業務の適切な実施のための取組み

北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、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、業務の適正を確保するための体制を整備し、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、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

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。

(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. 不要財産の処分に関する計画

高度船舶技術の実用化助成業務に係る政府出資金を国庫納付する。また、民間からの出金を返還する。

6. 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、船橋宿舎及び宿舎不用地(行田宿舎用地の一部)を平成25年度以降に売却する。

7. 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(宿舎に限る。)の改修

8. 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。）の用途

- ・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、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 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)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	24
借入金等	192,900
財政融資資金借入金	105,900
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	87,000
業務収入	156,664
受託収入	10
業務外収入	1,170
計	350,768
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	154,623
受託経費	
海事業務関係経費	10
借入金等償還	183,579
支払利息	9,843
一般管理費	820
人件費	3,320
業務外支出	2,716
計	354,912

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	143,223
経常費用	132,557
海事業務費	127,897
受託経費	10
一般管理費	4,640
減価償却費	10
財務費用	10,666
収益の部	147,766
運営費交付金収益	24
海事業務収入	145,140
受託収入	10
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	3
財務収益	40
雑益	2,548
純利益	4,542
目的積立金取崩額	0
総利益	4,542

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	355,863
業務活動による支出	169,137
投資活動による支出	28
財務活動による支出	185,779
次期中期目標期間への繰越金	920
資金収入	355,863
業務活動による収入	159,375
運営費交付金による収入	24
受託収入	10
その他の収入	159,341
財務活動による収入	192,900
前期よりの繰越金	3,588

【人件費の見積もり】 2,739百万円を支出する。
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)
【地域公共交通等勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
運営費交付金	154
政府出資金	3,000
借入金等	
民間借入金	202,517
業務収入	227,226
業務外収入	0
計	432,897
支出	
業務経費	
地域公共交通等業務関係経費	205,980
借入金等償還	225,991
支払利息	290
一般管理費	138
人件費	474
業務外支出	44
計	432,916

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	1,390
経常費用	1,100
地域公共交通等業務費	392
一般管理費	707
減価償却費	1
財務費用	
借入金利息	290
収益の部	1,390
運営費交付金収益	154
地域公共交通等業務収入	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	433,220
業務活動による支出	207,178
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	433,220
業務活動による収入	227,380
運営費交付金による収入	154
その他の収入	227,226
財務活動による収入	205,517
前期よりの繰越金	323

[人件費の見積もり] 402百万円を支出する。

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)
【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】

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	179,199
業務外収入	65
他勘定より受入	784,341
計	1,124,005
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	949,910
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	1,149,966

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	252,576
経常費用	200,420
特例業務費	186,807
一般管理費	13,511
減価償却費	103
財務費用	52,156
収益の部	502,518
特例業務収入	140,029
財務収益	362,443
雑益	46
純利益	249,942
目的積立金取崩額	0
総利益	249,942

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,158,957
業務活動による支出	1,056,702
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	8,992
資金収入	1,158,957
業務活動による収入	545,260
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 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 27 年 3 月 31 日
(変更) 平成 27 年 8 月 26 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成 27 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 3 1 条の規定に基づき、中期計画に定めた事項に関して平成 27 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、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）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 27 年度末に完成させる。

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

神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線、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、羽沢駅（仮称）、新横浜駅（仮称）、新綱島駅（仮称）の開削工事等を着実に推進する。

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、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を着実に推進する。中央新幹線については、関係機関との連携・調整を行う。

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「あと施工アンカー工法設計施工の手引き」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縮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26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27年度末完成予定の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、北海道旅客鉄道株式会社に貸付を行う。

国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する京葉線（千葉貨物ターミナル・都川間）及び武蔵野線（新鶴見・府中本町間）について、東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、補助金等に係る不正受給・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引き続き周知徹底し、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。

新幹線譲渡代金（平成２７年度回収見込額３，８０９億円）、無利子貸付資金等（平成２７年度回収見込額３０１億円）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２７年度約定償還額１，６９１億円）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、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、助成金に係る不正受給・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引き続き周知徹底し、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。

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）地域公共交通出資等業務

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第２９条の２の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付け（以下「出資等」という。）を行う。

本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。

また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。

これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。

なお、第三者委員会の設置を含め出資等に必要な組織体制を構築するとともに、出資等業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

（６）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、うち、梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地（約１５ha）の処分を進める。

九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、早期に適切な売却を図るための準備を進める。なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式については、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

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、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。

(7) 機構の業務の適切な実施のための取組み

北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、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、研修の開催等を通じて、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

また、船舶関係業務については、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、共有船舶関係リスク管理委員会を開催し、審査・管理業務について、財務状況やリスク管理状況を専門的に点検すること等により金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。

政府における情報セキュリティ対策を踏まえ、平成26年度版政府統一基準群に即した機構情報セキュリティポリシー等の規程類の改訂を図るとともに、研修・自己点検・監査を行うことでPDCAサイクルを機能させ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2015」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27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

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。

(4) 資産の有効活用

宿舎、寮の集約化のため、保土ヶ谷寮及び船橋宿舎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27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（宿舎に限る。）の改修

6. その他業務運営に関する重要事項

(1) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門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。）の用途

・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27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	46,570
地方公共団体建設費負担金	37,725
地方公共団体建設費補助金	8,845
借入金等	314,700
財政融資資金借入金	26,500
民間借入金	174,800
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	113,400
業務収入	205,879
受託収入	7,915
業務外収入	2,187
他勘定より受入	172,476
計	749,727
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	199,588
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	5,619
借入金等償還	463,487
支払利息	19,505
一般管理費	5,399
人件費	17,201
業務外支出	12,367
他勘定へ繰入	30,100
計	753,266

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	344,072
経常費用	324,441
鉄道建設業務費	318,655
受託経費	4,441
一般管理費	1,335
減価償却費	10
財務費用	19,587
雑損	45
収益の部	344,734
鉄道建設業務収入	205,657
鉄道建設事業費補助金収入	180
鉄道建設事業費利子補給金収入	134
受託収入	4,441
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	133,324
財務収益	29
雑益	969
純利益	662
目的積立金取崩額	—
総利益	662

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	773,124
業務活動による支出	293,174
投資活動による支出	408
財務活動による支出	463,487
翌年度への繰越金	16,055
資金収入	773,124
業務活動による収入	436,824
受託収入	7,915
その他の収入	428,910
投資活動による収入	411
財務活動による収入	314,700
前年度よりの繰越金	21,189

【人件費の見積もり】 13,019百万円を支出する。

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 年度計画の予算等(平成27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	8
借入金等	81,400
財政融資資金借入金	28,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	53,000
業務収入	30,156
受託収入	2
業務外収入	178
計	111,744
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	41,307
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	69,208
支払利息	1,580
一般管理費	171
人件費	673
業務外支出	289
計	113,230

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	26,150
経常費用	24,207
海事業務費	23,208
受託経費	2
一般管理費	992
減価償却費	5
財務費用	1,943
収益の部	28,728
運営費交付金収益	8
海事業務収入	28,297
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	6
雑益	415
純利益	2,578
目的積立金取崩額	—
総利益	2,578

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	116,350
業務活動による支出	44,064
投資活動による支出	4
財務活動による支出	69,208
翌年度への繰越金	3,074
資金収入	116,350
業務活動による収入	31,005
運営費交付金による収入	8
受託収入	2
その他の収入	30,995
財務活動による収入	81,400
前年度よりの繰越金	3,945

【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 年度計画の予算等(平成27年度)
【地域公共交通等勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	合 計
収入	
運営費交付金	53
政府出資金	1,000
借入金等	
民間借入金	36,896
業務収入	38,194
業務外収入	0
計	76,142
支出	
業務経費	
地域公共交通等業務関係経費	37,960
借入金等償還	38,000
支払利息	28
一般管理費	38
人件費	111
業務外支出	5
計	76,142

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	合 計
費用の部	249
經常費用	219
地域公共交通等業務費	49
一般管理費	170
減価償却費	1
財務費用	30
収益の部	248
運営費交付金収益	53
地域公共交通等業務収入	196
財務収益	0
純利益	△1
目的積立金取崩額	-
総利益	△1

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	合 計
資金支出	76,230
業務活動による支出	38,141
投資活動による支出	1
財務活動による支出	38,000
次期中期目標期間への繰越金	88
資金収入	76,230
業務活動による収入	38,246
運営費交付金による収入	53
その他の収入	38,194
財務活動による収入	37,896
前期よりの繰越金	88

【人件費の見積もり】 94百万円を支出する。

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 年度計画の予算等(平成27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	220
国庫補助金等	99,373
国庫補助金	99,236
政府補給金	137
業務収入	402,926
業務外収入	21
他勘定より受入	30,100
計	532,641
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	11,341
借入金等償還	169,075
支払利息	10,769
一般管理費	146
人件費	432
業務外支出	34
他勘定へ繰入	340,845
計	532,641

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	565,787
経常費用	483,188
鉄道助成業務費	482,601
一般管理費	584
減価償却費	3
財務費用	82,597
雑損	2
収益の部	502,509
運営費交付金収益	220
鉄道助成業務収入	402,892
補助金等収益	99,373
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	20
雑益	2
純利益	△ 63,278
目的積立金取崩額	63,276
総利益	△ 2

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	533,010
業務活動による支出	255,710
投資活動による支出	3
財務活動による支出	276,930
翌年度への繰越金	367
資金収入	533,010
業務活動による収入	532,644
運営費交付金による収入	220
補助金等による収入	99,373
その他の収入	433,050
前年度よりの繰越金	366

〔人件費の見積もり〕 375百万円を支出する。

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 年度計画の予算等(平成27年度)
【特例業務勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
業務収入	68,478	
業務外収入	6	
他勘定より受入	180,375	
計	248,860	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	175,755	
借入金等償還	9,668	
支払利息	9,606	
一般管理費	1,498	
人件費	546	
業務外支出	1,301	
他勘定へ繰入	12,006	
計	210,380	

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	115,246	
経常費用	105,639	
特例業務費	102,414	
一般管理費	3,185	
減価償却費	41	
財務費用	9,607	
収益の部	131,004	
特例業務収入	58,478	
財務収益	72,520	
雑益	6	
純利益	15,758	
目的積立金取崩額	—	
総利益	15,758	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	267,867	
業務活動による支出	200,104	
投資活動による支出	2	
財務活動による支出	10,274	
翌年度への繰越金	57,487	
資金収入	267,867	
業務活動による収入	141,004	
投資活動による収入	107,855	
前年度よりの繰越金	19,007	

【人件費の見積もり】 447百万円を支出する。
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。