

## 令和 3 年度計画の達成状況及び令和 4 年度計画について

令和 3 年度計画	令和 3 年度中に実施した具体的業務内容等	令和 4 年度計画
<p>(7) 特例業務 (国鉄清算業務)</p> <p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>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、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。</p> <p>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「会社」という。) の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、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。</p>	<p>○ 旧国鉄職員の年金費用等の支払</p> <p>(1) 恩給及び年金の給付に要する費用の支払</p> <p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり令和 3 年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。</p> <p>① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して 164,739 千円を支払った (給付は総務省政策統括官 (恩給担当) が実施。)</p> <p>② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して 60,750,229 千円を支払った。</p> <p>(2) 業務災害補償</p> <p>旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償 (アスベスト対策を含む) については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員及びその遺族に対して 3,115,615 千円を円滑かつ確実に支払った。また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、令和 3 年度においても、令和 2 年度に引き続きアスベスト対策 (健康診断、業務災害補償 (遺族救済を含む。)) を実施した。その際、定期的な新聞広告等への掲載 (全国紙 3 紙、地方紙 45 紙の新聞及び鉄道 O B 会報) により周知を図った。</p> <p>○ 株式処分の検討</p> <p>令和 3 年度においては、会社の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めながら、株式の適切な処分方法の検討等を行った。</p>	<p>(7) 特例業務 (国鉄清算業務)</p> <p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>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、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。</p> <p>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「会社」という。) の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、株式市場に関する情報収集を行うなど適切な処分方法の検討等を行う。</p>

令和3年度計画	令和3年度中に実施した具体的業務内容等	令和4年度計画
<p>② 会社の経営自立のための措置等</p> <p>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。）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に進めるとともに、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引き続き適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、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、会社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。</p>	<p>○ 会社に対する支援措置</p> <p>債務等処理法に基づき、会社の経営自立を支援するため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、令和3年度においては、以下に記載の支援を適切に実施した。</p> <p>(1) 助成金の交付 JR北海道：99億円、北海道高速鉄道開発(株)：9億円</p> <p>(2) 青函トンネル及び本州四国連絡橋の費用負担見直しに係る支援 青函トンネル：2億円、本州四国連絡橋：8億円</p> <p>(3) 出資 JR北海道：300億円、JR四国：560億円</p> <p>(4) 無利子貸付 JR貨物に対して貸付決定を実施しており、貸付に向けて調整中</p> <p>(5) 利子補給 JR四国：0.008億円</p> <p>(6) DES（債務の株式化） JR北海道：230億円、JR四国：69億円</p> <p>(7) 不要土地の引き取り JR北海道・JR四国から相談を受けたが、条件に合致せず引き取りに致らなかった。</p> <p>(8) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の利子の支払 JR北海道：55億円、JR四国：35億円 ※利率は、国土交通大臣が定める利率（年利2.5%）である。</p> <p>○ 並行在来線の支援措置</p> <p>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、令和3年度は、特例業務勘定から建設勘定へ136億円の繰入れを実施した。</p> <p>なお、これらの支援に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、各種交付要綱等を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより会社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した。</p>	<p>② 会社の経営自立のための措置等</p> <p>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。）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に進めるとともに、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引き続き適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、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、会社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。</p>