

第3期中期目標（平成25年度～平成29年度）の達成状況

	第3期中期目標	これまでの主な取り組み内容	中期目標の達成度
16	<p>(6) 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>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。</p>	<p>○ 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行</p> <p>1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払 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、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>2. 業務災害補償 旧国鉄職員に発生した業務災害に係る業務災害補償については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員に対して円滑かつ確実に支払を実施した。なお、大きな社会問題となったアスベスト問題については、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により周知を図った。</p>	<p>中期目標における所期の目標を達成していると考えている。</p>
17	<p>土地処分の実施</p> <p>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。</p> <p>J R九州株式の売却等</p> <p>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年度を目標に適切に処分する。</p> <p>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</p>	<p>○ 土地処分の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 第2期中期目標期間終了時に未処分の土地（約22ha）については、関係機関との協議・調整を進めた結果、平成28年度末までに約10haの処分を終了し、平成29年度首において残存する土地は、梅田駅（北）の一部（約10ha）と長町駅〔38街区〕（約2ha）の計約11ha（四捨五入の関係で計が合わない。）のみとなり、旧国鉄等から承継した土地（約9,238ha）の約99.9%の処分を終了した。 また、残存する土地のうち、長町駅〔38街区〕（約2ha）については、公開競争入札方式により、平成29年8月に処分を終了し、梅田駅（北）の土地（約10ha）については、都市計画事業等に係る関係機関との協議・調整を進めた結果、（独）都市再生機構により、平成29年12月21日から開発事業者募集が開始された。 <p>○ J R九州株式の売却等</p> <ul style="list-style-type: none"> J R九州株式の売却については、平成27年9月9日の資産処分審議会（会長：宮島司、慶應義塾大学教授（当時））の答申を踏まえ、できる限り早期の売却に向けて所要の準備を進め、ブックビルディング方式により、平成28年10月25日に1億6千万株を一括売却し、4,160億円の売却収入を得た。 	<p>中期目標における所期の目標を達成していると考えている。</p> <p>所期の目標である「J R九州株式の適切な売却」については、今中期目標期間中において、売却に向けた長年の取り組みを重ねてきたことと合わせ、資産処分審議会で示された売却方法、売却規模、売却時期、主幹事証券会社選定等の基本方針に沿い、適切に実施した。これに加えて、J R九州株</p>

	第3期中期目標	これまでの主な取組み内容	中期目標の達成度
	検討等を行う。		<p>式の売却については、以下の理由から中期目標における所期の目標を上回り、当機構として最善の成果を得て完了したと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・証券会社へ支払う引受手数料については、投資家に対する需要調査の結果に基づいて売却価格を決定するブックビルディング方式導入後の民営化IPO (Initial Public Offering) 案件としては過去最低水準(1.64%)であること。 ・上場後の株価については、急騰やIPO価格割れもなく堅調に推移したことから、JR九州株式の処分は広く市場に受け入れられたものと評価できること。 ・売却価格の決定プロセスにおいて、関係者と緻密な調整を行った結果、仮条件の上限価格まで、十分な需要を積上げることができたこと。
18	<p>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」</p>	<p>○ 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 JR北海道、JR四国及びJR貨物(以下「旅客鉄道株式会社等」という。)に対する支援措置 旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施した。</p> <p>1. 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 既存支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ JR北海道: 509 億円 ・ JR四国: 212 億円 	<p>中期目標における所期の目標を達成していると考えている。</p>

第3期中期目標	これまでの主な取組み内容	中期目標の達成度
<p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR九州：419 億円 ・ JR貨物：707 億円 <p>○ 追加支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR北海道：389 億円 ・ JR四国：69 億円 <p>2. 特別債券の利子の支払</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR北海道：275 億円 ・ JR四国：175 億円 <p>注：利率は、国土交通大臣が定める利率(年利2.5%)である。</p> <p>3. 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の建設勘定への繰入れ 509 億円</p>	