

## 參考資料集



# 参考資料集 目次

参考資料 1	中期計画推進・フォローアップ体制について	1
参考資料 2	整備新幹線整備事業について	2
参考資料 3	都市鉄道利便増進事業について	3
参考資料 4	船舶共有建造業務の概要	4
参考資料 5	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	7
参考資料 6	共有建造業務の実績推移（決定ベース）	11
参考資料 7	平成 25 年度に竣工した共有建造船	12
参考資料 8	鉄道助成対象事業の開業実績等一覧	13
参考資料 9	当機構が負担する旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等	15
参考資料 10	土地処分実績	16
参考資料 11	J R 株式の保有状況	17
参考資料 12	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)	18
参考資料 13	鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等 (平成 25 年度)	24

## 中期計画推進・フォローアップ体制について

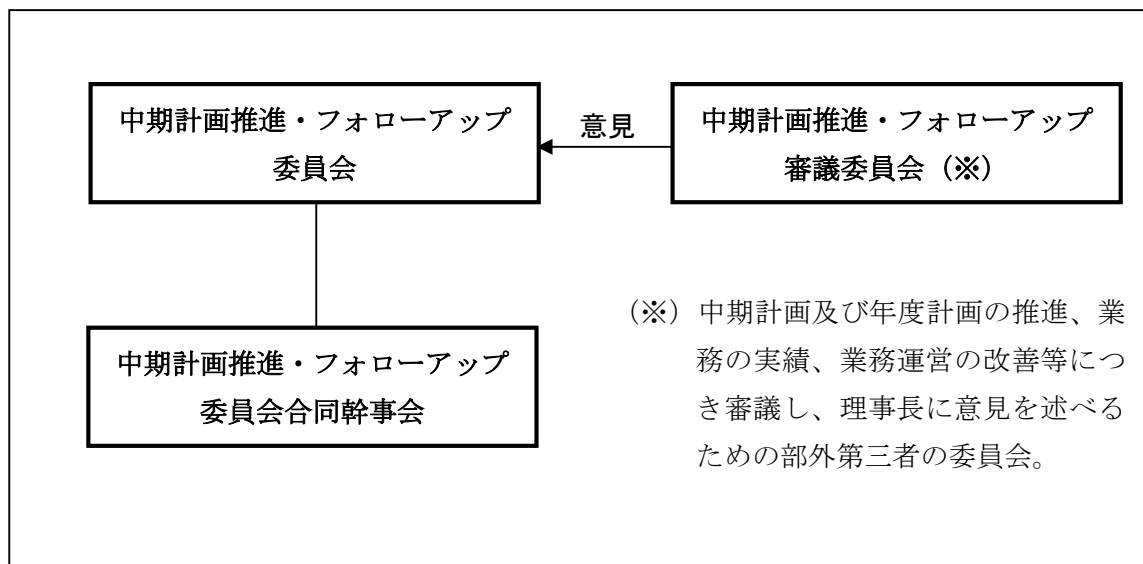


図1 中期計画推進・フォローアップ体制

表1 中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委員長	理事長
副委員長	副理事長
委員	理事長代理及び各理事並びに渉外統括役、施設管理統括役、鉄道助成統括役、基盤整備工事統括役、経営自立推進統括役、業務・用地統括役及び工務統括役 総務部長、企画調査部長、経理資金部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、鉄道建設本部業務部長、同計画部長

表2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿 (H25.4.1現在)

氏名	役職等
◎ 杉山 武彦	成城大学社会イノベーション学部教授
足立 紀尚	(一財)地域地盤環境研究所理事長
飯島 英胤	東レ(株) 特別顧問
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
松橋 功	(株)ジェイティービー相談役
武藤 泰明	早稲田大学スポーツ科学学術院教授
山内 喜明	弁護士
吉田 宏一郎	東京大学名誉教授

◎ 委員長

(敬称略)

## 整備新幹線整備事業について

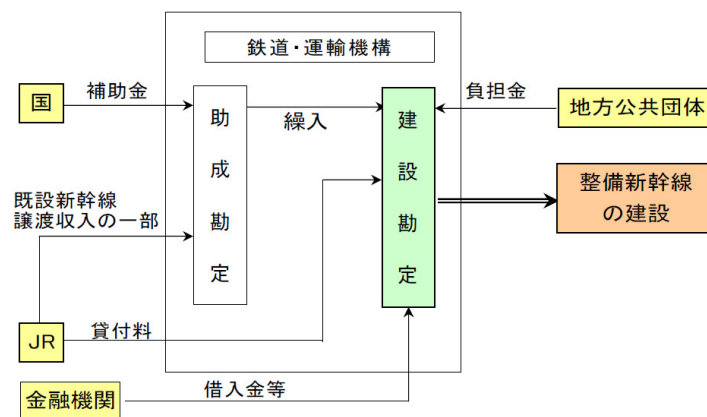
整備新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として建設するものである。

機構は、同法で定められた手続きに従い、国土交通大臣から建設主体として指名を受け、昭和48年に整備計画が決定された北海道新幹線（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）のうち、国土交通大臣による工事実施計画の認可を受けた区間について建設を進めている。

事業費は、まず機構が営業主体から收受した既開業の整備新幹線に係る貸付料等を充て、残りは国が3分の2（公共事業関係費、既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入の一部等）、地方公共団体が3分の1を負担するものとなっている。なお、営業主体に鉄道施設を貸付けた後は、営業主体が貸付料（受益相当額）を機構に支払うものとなっている。



- ※ 借入金は、既設新幹線譲渡収入の前倒し活用
- ※ 貸付料等は、JRから收受する整備新幹線の貸付料（定額）及び新幹線鉄道の業務に係る収入から、債務の償還及び利子並びに貨物調整金の支払いに充当した後の残余の額

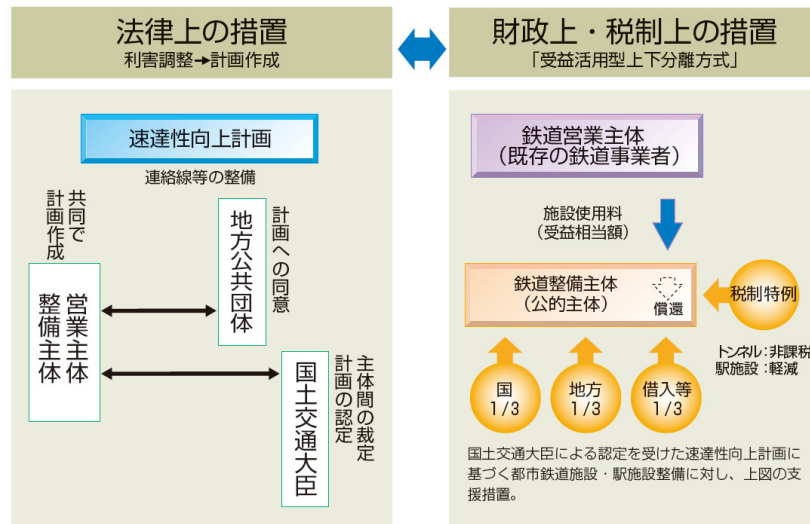


## 都市鉄道利便増進事業について

都市鉄道等利便増進法では、都市鉄道の既存ストックを有効活用して行う、速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を対象とした新たな鉄道整備手法を定めている。この制度では、整備主体（第3セクターなどの公的主体）と営業主（鉄道事業者など）を分離する、いわゆる「上下分離方式」が採用されている。

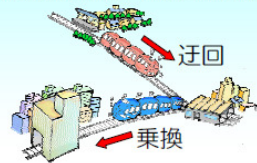
同法に定められた手続きに従い、国土交通大臣による構想認定を受けた場合には、認定構想事業者として、速達性向上計画を作成・提出することになる。同計画の大臣認定をもって、鉄道事業法における鉄道事業許可を受けたものとみなされる。

機構が整備主体となっている相鉄・JR直通線および相鉄・東急直通線の事業費は、国、地方公共団体（神奈川県、横浜市）、機構の三者が3分の1ずつ負担し、営業主（相模鉄道、東京急行電鉄）が施設使用料（受益相当額）を機構に支払うものとなっている。

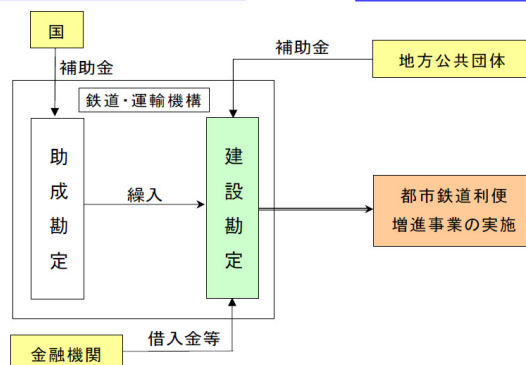
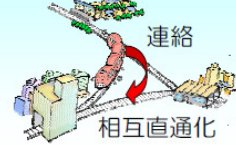


### (速達性の向上)

路線間の接続が不十分で  
遠くの乗換駅へ迂回が必要



連絡線整備等により  
速達性を向上



船舶共有建造業務の概要

1. 船舶共有建造業務とは、資金調達力の乏しい中小規模事業者が大多数を占める海運事業者を支援するために、機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を造船所へ共同発注し、竣工後は当該船舶を費用の分担割合に応じて登記し、共有するものである。
2. 当該共有船は海運事業者が使用、管理し、これによる収益及び費用はすべて海運事業者に帰属する。
3. 機構は、機構持分について共有期間を通じて船舶使用料を海運事業者から徴収し、共有期間満了時に残存簿価（当初持分額の1割）で譲渡する（図1参照）。
4. 船舶共有建造の以下の特徴により、資金調達の困難な海運事業者であっても安定的な事業の運営を行うことができる。
  - (1) 機構持分について担保が不要。
  - (2) 機構は財政融資資金を利用することにより、船舶の減価償却期間に見合った長期間にわたる低利の資金的支援を行うことが可能。
  - (3) 機構は造船工学・機械工学等の専門的知識を有する技術者を有しており、設計から竣工後のメンテナンスまで、共有船主として技術的支援を行うことが可能。

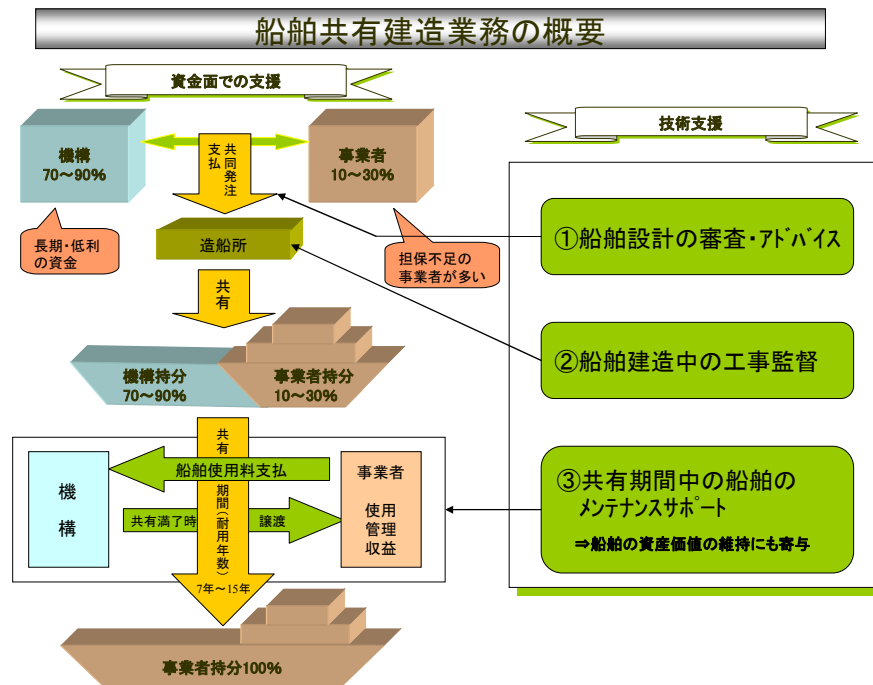


図1 船舶共有建造業務の概要

(参考) モーダルシフト船、二酸化炭素低減化船、スーパーエコシップ及びフルダブルハルタンカーに係る政策効果について

#### ①モーダルシフト船

モーダルシフト船（RORO船、コンテナ船、自動車専用船、フェリー（モーダルシフトに資するもの））は、自動車から内航海運への貨物輸送のシフトを促進し、環境の保全、道路環境の改善等につながるなど高い政策効果が見込まれる。地球温暖化対策として二酸化炭素の発生量の削減を図るとともに、道路混雑の改善策として幹線



写真1 11,483 総トン型RORO船

トラック貨物輸送をエネルギー消費の効率的な海上輸送へのモーダルシフトを推進することが社会的に求められており、さらに、地球環境に配慮した循環型経済社会の構築のためには内航船による循環資源の広域輸送や、外資コンテナの内航フィーダー船による輸送の促進が求められている。

#### ②二酸化炭素低減化船

二酸化炭素低減化船は主機関燃料消費量の低減を図り、また推進効率を改善する設備（ボスキャップフィン（注1）等）、運航を改善する設備（サイドスラスト（注2）等）、廃熱等回収設備（排気ガスエコノマイザ（注3））等を採用することによって、CO<sub>2</sub>排出量を従来型に比べて10%以上削減した船舶である。



写真2 3,595 総トン型油送船

(注1) ボスキャップフィン：ボスキャップ（プロペラとプロペラ軸を連結させるキャップ状の連結部品）にプロペラと同じ枚数のフィンを取り付けることにより、ボスキャップの先端から発生する渦を拡散・減少させ、プロペラ効率を向上させる推進設備。

(注2) サイドスラスト：船を横方向に移動させるために、船体横に取り付けた補助プロ



ペラ。

(注3) 排気ガスエコマイザ：エンジンから排出される高温のガスからエネルギーを回収し再利用する省エネ設備。

### ③スーパーエコシップ

スーパーエコシップとは、電気推進システムや新船型、ポッドプロペラ等の従来船にはない新技術を採用した次世代内航船であり、機関室区域の減少による貨物スペースの増大、新船型で得られる推進効率の改善効果による燃料消費量の減少等の経済的効果に加え、二酸化炭素、窒素酸化物等排出量の削減等の環境負荷低減効果など高い政策効果が見込まれている。

この中で、電気推進システム、新船型等を採用したものを「スーパーエコシップ」として、平成17年度から、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日公表）に基づき国からの出資金を原資とした船舶使用料軽減措置並びに技術支援による建造促進を図っているところである。



写真3 1,300総トン型旅客カーフェリー

### ④フルダブルハルタンカー

内航海運における石油タンカーや、IMO（国際海事機関）のルールに沿って重油・原油を運ぶ黒油船は、万一の座礁や衝突事故があっても積荷が海洋に流出しないよう船底・側面を二重にするダブルハル（二重船殻）構造の船の建造を推進している。機構においては、揮発性の高いガソリンや灯油などを運ぶ白油船や、液体化学製品を運ぶケミカルタンカーでも同様にダブルハル構造の建造促進を行うことにより、より一層の海洋汚染防止対策を図っているところである。



写真4 2,010総トン型油送船

## 内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針

平成16年12月20日  
国土交通省  
鉄道建設・運輸施設整備支援機構

## 1. 基本的な考え方

## (1) 内航海運に対する支援の必要性

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

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

## (2) 共有建造制度の意義

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

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

## (3) 船舶勘定の財務面での現状と課題

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、平成15年10月1日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合して発足しているが、その中の船舶勘定（共有建造業務と技術支援業務を実施）については、未収金（リスク済のものを含む。）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の見直し

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、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く。

- ① 新規未収債権の発生を防止するための民間ノウハウを活用した審査厳格化（信用リスクの外部審査委託原則化）、未収発生時の用船料直接受領の一般化等
- ② 保有債権の管理を強化するための民間銀行等への事業者経営状態のモニタリングや

再リスケの判断に際しての審査の委託等

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

### (3) 組織改革及び一般管理費削減等

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

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

### (4) 財政・金融上の措置

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

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

### (5) 追加的な方策

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

## 3. 重点集中改革期間中の姿

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

上記を踏まえつつ、具体的な事業量については、国土交通省において、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。

共有建造業務の実績推移

平成26年3月31日現在

年 度	隻 数			総 ト ン 数		
	旅客船	貨物船	計	旅客船	貨物船	計
昭和34年度	30	-	30	3,282	-	3,282
昭和35年度	37	-	37	4,447	-	4,447
昭和36年度	28	8	36	4,190	13,262	17,452
昭和37年度	24	13	37	4,284	30,750	35,034
昭和38年度	27	33	60	4,478	77,447	81,925
昭和39年度	34	35	69	5,248	44,755	50,003
昭和40年度	27	64	91	4,809	99,479	104,288
昭和41年度	20	94	114	4,855	91,953	96,808
昭和42年度	26	95	121	6,186	76,056	82,242
昭和43年度	15	54	69	5,983	41,335	47,318
昭和44年度	21	71	92	6,279	58,794	65,073
昭和45年度	15	58	73	7,977	58,797	66,774
昭和46年度	23	62	85	15,399	70,289	85,688
昭和47年度	18	22	40	20,857	27,097	47,954
昭和48年度	24	28	52	23,873	26,781	50,654
昭和49年度	22	34	56	13,388	14,199	27,587
昭和50年度	15	56	71	2,968	41,249	44,217
昭和51年度	26	75	101	4,216	46,438	50,654
昭和52年度	25	72	97	13,780	56,403	70,183
昭和53年度	27	98	125	12,133	110,641	122,774
昭和54年度	22	90	112	13,671	95,535	109,206
昭和55年度	16	88	104	14,900	89,233	104,133
昭和56年度	20	95	115	13,054	96,296	109,350
昭和57年度	18	97	115	10,480	101,304	111,784
昭和58年度	18	59	77	22,976	100,896	123,872
昭和59年度	21	54	75	14,436	42,623	57,059
昭和60年度	26	84	110	18,162	62,926	81,088
昭和61年度	27	101	128	22,541	72,130	94,671
昭和62年度	36	115	151	18,112	84,147	102,259
昭和63年度	21	90	111	40,174	100,487	140,661
平成元年度	28	55	83	56,595	57,268	113,863
平成2年度	21	48	69	36,150	45,545	81,695
平成3年度	20	92	112	60,498	96,713	157,211
平成4年度	28	140	168	67,837	176,776	244,613
平成5年度	20	128	148	36,142	116,924	153,066
平成6年度	25	107	132	48,474	106,630	155,104
平成7年度	19	82	101	44,720	101,345	146,065
平成8年度	27	72	99	52,307	78,606	130,913
平成9年度	11	35	46	7,581	51,628	59,209
平成10年度	10	28	38	34,437	76,587	111,024
平成11年度	7	16	23	7,700	53,730	61,430
平成12年度	7	26	33	25,882	79,151	105,033
平成13年度	6	26	32	26,849	79,939	106,788
平成14年度	11	14	25	6,583	50,188	56,771
平成15年度	14	13	27	18,997	40,082	59,079
平成16年度	3	18	21	3,387	28,110	31,497
平成17年度	6	11	17	2,081	10,064	12,145
平成18年度	3	24	27	14,052	36,270	50,322
平成19年度	1	30	31	199	53,990	54,189
平成20年度	2	26	28	1,301	47,850	49,151
平成21年度	1	29	30	187	60,483	60,670
平成22年度	3	30	33	8,390	45,177	53,567
平成23年度	9	25	34	17,606	29,147	46,753
平成24年度	8	24	32	9,720	51,727	61,447
平成25年度	10	30	40	68,629	96,093	164,722

(注) 平成18年度以前は竣工時、平成19年度以降は決定時の数値で計上。

# 参考資料7

## 平成25年度に竣工した共有建造船

(平成26年3月31日現在)

### [旅客船]

船種	総トン数	主要航路
フェリー	9,483	苫小牧～八戸
純客船	19	青島～長浜
貨客船	460	八丈島～青ヶ島
フェリー	2,949	函館～青森
高速船	197	川内～甑島
高速船	19	久賀～福江～枕島
6隻	13,127総トン	

### [貨物船]

船種	総トン数	主要航路
油送船	4,052	日本沿岸
貨物船	499	瀬戸内～中京～京浜
油送船	998	日本沿岸
貨物船	499	日本沿岸
油送船	998	日本沿岸
油送船	749	宇部～八代・唐津
油送船	2,009	日本沿岸
油送船	3,559	喜入～富山
油送船	498	日本沿岸
油送船	2,010	日本沿岸
油送船	499	和歌山～鶴見
油送船	592	岩国～奄美諸島
コンテナ専用船	749	京浜～東北
油送船	3,498	直江津～苫小牧・菊間
油送船	498	九州一円・離島
セメント専用船	5,413	関東～東北
油送船	998	東北
油送船	3,767	日本沿岸
セメント専用船	5,082	東北～北海道～京浜
セメント専用船	5,830	関東～東海～近畿
油送船	3,595	日本沿岸
プッシュャー	225	津久見～徳山
バージ	4,800	
油送船(白油)	749	日本沿岸
油送船(白油)	3,796	日本沿岸
貨物船	252	姫路～尼崎
貨物船	460	東京～伊豆七島
油送船(白油)	339	瀬戸内各地
油送船(コールタル)	749	福山・倉敷～新潟・知多
油送船(黒油)	997	日本沿岸
貨物船	460	東京～三宅島/御蔵島
31隻	59,219総トン	

鉄道助成対象事業の開業実績等一覧

	年 月 日	開 業 等	補 助 金 等
15 年 度	15. 10. 1	東海旅客鉄道(株)東海道新幹線（東京～新大阪）輸送力増強	無利子委託(9年度終了)
	12. 13	名古屋市名城線（砂田橋～名古屋大学）開業	地下鉄
	16. 2. 1	横浜高速鉄道(株)みなとみらい線（横浜～元町・中華街）開業	譲渡線
	3. 13	九州旅客鉄道(株)日豊本線（大分～佐伯）高速化事業完了	活性化
	3. 13	九州旅客鉄道(株)九州新幹線（新八代～鹿児島中央）開業	新幹線
16 年 度	16. 10. 6	名古屋市名城線（名古屋大学～新瑞橋）開業	地下鉄
	10. 6	名古屋臨海高速鉄道(株)西名古屋港線（あおなみ線）（名古屋～稲永）開業	活性化
	10. 11	愛知環状鉄道(株)高蔵寺駅乗継円滑化事業完了	活性化
	11. 15	愛知環状鉄道(株)愛知環状鉄道線（岡崎～高蔵寺）高速化事業完了	活性化
	11. 26	京都市東西線（六地蔵～醍醐）開業	地下鉄
	12. 1	東京モレール(株)羽田線（羽田空港第1ビル～羽田空港第2ビル）開業	譲渡線
	17. 1. 29	中部国際空港連絡鉄道(株)空港連絡線（常滑～中部国際空港）開業	ニュータウン等
	2. 3	福岡市七隈線（橋本～天神南）開業	地下鉄
3. 17	東武鉄道(株)東上線（森林公園～武蔵嵐山信号場）複線化事業完了	譲渡線	
17 年 度	17. 8. 24	首都圏新都市鉄道(株)つくばエクスプレス（秋葉原～つくば）開業	都市鉄道整備事業資金
	18. 1. 28	広島電鉄(株)宮島線平良駅乗継円滑化事業完了	活性化
	3. 27	近畿日本鉄道(株)けいはんな線（生駒～学研奈良登美ヶ丘）開業	ニュータウン等
	3. 27	阪神電気鉄道(株)本線春日野道駅改善事業完了	駅総合改善
18 年 度	18. 4. 29	富山ライトレール(株)富山港線岩瀬浜駅乗継円滑化事業完了	活性化
	12. 24	大阪市今里筋線（井高野～今里）開業	地下鉄
	19. 3. 18	仙台空港鉄道(株)仙台空港線（名取～仙台空港）開業	ニュータウン等
	3. 18	日本貨物鉄道(株)山陽線鉄道貨物輸送力増強事業（吹田信号場～門司）完了	活性化
	3. 30	西武鉄道(株)西武新宿線下井草駅改善事業完了	駅総合改善
3. 30	南海電気鉄道(株)南海高野線三日月町駅改善事業完了	駅総合改善	
19 年 度	20. 1. 16	京都市東西線（二条～大秦天神川）開業	地下鉄
	3. 15	西日本旅客鉄道(株)おおさか東線南区分（放出～久宝寺）開業	活性化
	3. 15	愛知環状鉄道（新豊田～三河豊田）複線化事業完了	近代化
	3. 30	横浜市グリーンライン（東山田～日吉・川和町～中山）開業	地下鉄
	3. 30	横浜市グリーンライン（東山田～川和町）開業	ニュータウン等
	3. 31	京浜急行電鉄(株)本線横浜駅改善事業完了	駅総合改善
	3. 31	西武鉄道(株)池袋線東長崎駅改善事業完了	駅総合改善



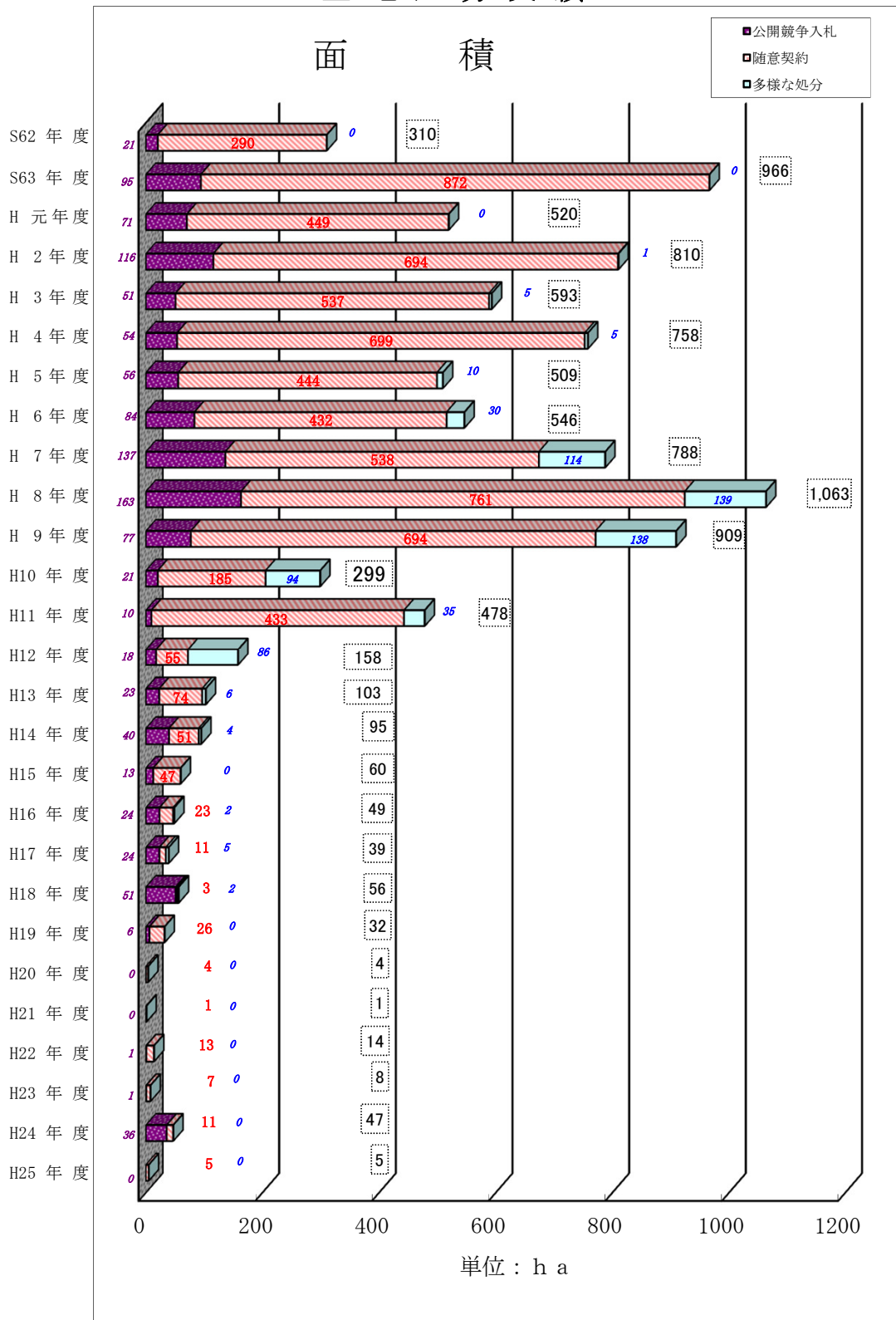
	年 月 日	開 業 等	補 助 金 等
20 年 度	20. 6. 14	東京地下鉄(株)副都心線（池袋～渋谷）開業	地下鉄
	10. 19	京阪電気鉄道(株)中之島線（中之島～天満橋）開業	地下鉄
	21. 3. 20	阪神電気鉄道(株)阪神なんば線（西九条～大阪難波）開業	地下鉄
	3. 31	西日本旅客鉄道(株)宇野線・本四備讃線（岡山～児島）高速化事業完了	活性化
	3. 31	神戸高速鉄道(株)阪神電鉄尼崎駅乗継円滑化事業完了	活性化
21 年 度	21. 10. 3	富山地方鉄道(株)軌道線連携計画事業完了	活性化
	22. 3. 31	京成電鉄(株)本線日暮里駅改善事業完了	駅総合改善
22 年 度	22. 7. 17	京成電鉄(株)成田空港線（印旛日本医大～成田空港）開業	空港アクセス等
	12. 4	東日本旅客鉄道(株)東北新幹線（八戸～新青森）開業	新幹線
	23. 3. 12	九州旅客鉄道(株)九州新幹線（博多～新八代）開業	新幹線
	3. 27	名古屋市桜通線（野並～徳重）開業	地下鉄
	3. 30	日本貨物鉄道(株)北九州・福岡間（北九州貨物ターミナル～福岡貨物ターミナル）鉄道貨物輸送力増強事業完了	活性化
	3. 31	阪急電鉄(株)神戸線・今津南線西宮北口駅改善事業完了	駅総合改善
	3. 31	西武鉄道(株)池袋線江古田駅改善事業完了	駅総合改善
23 年 度	23. 10. 1	西武鉄道(株)池袋線椎名町駅改善事業完了	駅総合改善
	24. 3. 30	北海道旅客鉄道(株)札幌線（桑園～北海道医療大学）高速化事業完了	活性化
24 年 度	25. 3. 16	日本貨物鉄道(株)隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業完了	活性化
	25. 3. 20	阪神電気鉄道(株)三宮駅施設利用円滑化事業完了	都市鉄道利便増進
25 年 度	25. 12. 15	高松琴平電気鉄道(株)琴平線連携計画事業完了	活性化
	26. 3. 15	青森県青い森鉄道線連携計画事業完了	活性化
	26. 3. 31	京浜急行電鉄(株)本線・空港線蒲田駅改善事業完了	駅総合改善

当機構が負担する旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等

項 目	概 要
追加費用	<p>共済制度の改正が行われた昭和31年7月より前の期間を基礎とする年金の支給に要する費用</p>
恩給負担金	<p>昭和31年7月より前に退職した旧国鉄職員に対する恩給給付に要する費用</p>
業務災害補償費	<p>旧国鉄時代に業務中に罹災した職員に対する補償費</p>

土地処分実績

(昭和62年度～平成25年度末現在)



【面積】		[ha]			
		公開競争入札	随意契約	多様な処分	計
処分実績		1,190	7,356	675	9,221
		13%	80%	7%	100%
残面積		17			

(注1) 「多様な処分」とは建物付土地売却方式、宅地分譲方式、民間住宅付共同分譲方式、建物提案方式(汐留、品川を含む)、土地信託方式、不動産変換ローン方式、公募方式をいう。

(注2) □枠に計上した処分実績合計については、端数処理の関係により契約方式等別の実績の合計と符号しないものがある。

J R株式の保有状況

発行会社	旧国鉄清算事業団 発 足 時 保有株式数 (万株)	売却実績			平成26年3月31日 現在保有株式数 (万株)
		売却株式数 (万株)	売却収入 (億円)	売却年月	
J R 東 日 本	400	250	10,759	平成5年10月	0
		100	6,520	平成11年8月	
		50	2,660	平成14年6月	
J R 東 海	224	135	4,859	平成9年10月	0
		60	4,770	平成17年7月	
		29	3,290	平成18年4月	
J R 西 日 本	200	137	4,878	平成8年10月	0
		63	2,607	平成16年3月	
本州三社計	824	824	40,343	—	0
J R 北 海 道	18	—	—	—	18
J R 四 国	7	—	—	—	7
J R 九 州	32	—	—	—	32
J R 貨 物	38	—	—	—	38
三島・貨物計	95	—	—	—	95
合 計	919	824	40,343	—	95

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)		収支計画 (単位:百万円)		資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金額	区 分	金額	区 分	金額
収入		費用の部		資金支出	
国庫補助金等	246,026	経常費用	1,738,875	業務活動による支出	4,387,958
地方公共団体建設費負担金	197,112	鉄道建設業務費	1,626,856	投資活動による支出	1,829,228
地方公共団体建設費補助金	48,914	受託経費	1,434,918	財務活動による支出	2,296
借入金等	2,063,723	一般管理費	186,063	次期中期目標期間への繰越金	2,542,397
財政融資資金借入金	174,776	減価償却費	5,845		14,037
民間借入金	1,209,191	財務費用	29	資金収入	4,387,958
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	679,756	雑損	111,564	業務活動による収入	2,227,146
業務収入	962,239		455	受託収入	208,128
受託収入	208,128	収益の部	1,744,578	その他の収入	2,019,018
業務外収入	8,446	鉄道建設業務収入	983,464	投資活動による収入	3,106
他勘定より受入	794,402	鉄道建設事業費補助金収入	540	財務活動による収入	2,063,722
計	4,282,964	鉄道建設事業費利子補給金収入	1,008	前期よりの繰越金	93,984
支出		受託収入	186,063		
業務経費		資産見返負債戻入			
鉄道建設業務関係経費	1,199,040	資産見返補助金等戻入	570,901		
受託経費		財務収益	117		
鉄道建設業務関係経費	187,961	雑益	2,484		
借入金等償還	2,542,397	純利益	5,703		
支払利息	124,985	目的積立金取崩額	0		
一般管理費	26,024	総利益	5,703		
人件費	84,956				
業務外支出	48,881				
他勘定へ繰入	146,241				
計	4,360,484				

【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。

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

予算	区 分	金 額
収入		
運営費交付金		40
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		156,668
受託収入		10
業務外収入		1,170
計		350,787
支出		
業務経費		
海事業務関係経費		154,726
受託経費		10
海事業務関係経費		183,579
借入金等償還		9,843
支払利息		820
一般管理費		3,333
人件費		517
業務外支出		
計		352,828

収支計画	区 分	金 額
費用の部		
經常費用		143,339
海事業務費		132,673
受託経費		127,999
一般管理費		10
減価償却費		4,654
財務費用		10
財務費用		10,666
収益の部		
運営費交付金収益		147,785
海事業務収入		40
受託収入		145,145
資産見返負債戻入		10
資産見返補助金等戻入		3
財務収益		40
雑益		2,548
純利益		4,446
目的積立金取崩額		0
総利益		4,446

資金計画	区 分	金 額
資金支出		
業務活動による支出		355,883
投資活動による支出		169,253
財務活動による支出		28
次期中期目標期間への繰越金		183,579
繰越金		3,024
資金収入		
業務活動による収入		355,883
運営費交付金による収入		159,395
受託収入		40
その他の収入		10
財務活動による収入		159,345
前期よりの繰越金		192,900
繰越金		3,588

[人件費の見積もり] 2,751百万円を支出する。

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

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

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

[人件費の見積もり] 390百万円を支出する。

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

収支計画	区 分	金 額
費用の部		
経常費用		1,235
基礎的研究等業務費		946
一般管理費		251
減価償却費		694
財務費用		1
借入金利息		290
収益の部		
基礎的研究等業務収入		1,236
資産見返負債戻入		1,235
資産戻返補助金等戻入		0
資産戻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	区 分	金 額
資金支出		
業務活動による支出		430,066
投資活動による支出		204,023
財務活動による支出		6
次期中期目標期間への繰越金		225,991
		45
資金収入		
業務活動による収入		430,066
その他の収入		227,226
財務活動による収入		202,517
前期よりの繰越金		323

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

予算	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	57,516
		鉄道助成業務関係経費	764,003
借入金等償還		63,706	
支払利息		785	
一般管理費		2,102	
人件費		141	
業務外支出		1,527,947	
他勘定へ繰入		2,416,198	
計		2,416,198	

収支計画	区 分	金 額
費用の部	経常費用	2,553,280
	鉄道助成業務費	2,130,277
	一般管理費	2,127,379
	減価償却費	2,894
	財務費用	5
	雑損	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
収益の部	補助金等収益	478,703
	資産戻返負債戻入	1
	資産見返補助金等戻入	137
	財務収益	12
	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	区 分	金 額
資金支出	業務活動による支出	2,416,610
	投資活動による支出	1,233,838
	財務活動による支出	25
	次期中期目標期間への繰越金	1,182,348
		399
	資金収入	2,416,610
その他の収入	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、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。



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

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

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

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

[人件費の見積もり] 1,807百万円を支出する。  
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び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

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

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

$Y = \text{前年度自己収入} \times y$

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

$\alpha$ ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

$\beta$ ：効率化係数《毎年度の予算編成過程において決定》

$\gamma$ ：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 ( $\alpha$ )：期間中は 0.9760 として推計
2. 効率化係数 ( $\beta$ )：期間中は 0.9669 として推計
3. 消費者物価指数 ( $\gamma$ )：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

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

予算		収支計画		資金計画	
区	分	区	分	区	分
(単位:百万円)		(単位:百万円)		(単位:百万円)	
金額	金額	金額	金額	金額	金額
収入		費用の部		資金支出	
国庫補助金等	41,441	経常費用	312,310	業務活動による支出	921,477
地方公共団体建設費負担金	35,300	鉄道建設業務費	286,482	投資活動による支出	397,841
地方公共団体建設費補助金	6,141	受託経費	281,912	財務活動による支出	610
借入金等	403,000	一般管理費	3,457	翌年度への繰越金	462,606
財政融資資金借入金	31,400	減価償却費	1,107		60,420
民間借入金	214,000	財務費用	6	資金収入	921,477
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	157,600	雑損	25,762	業務活動による収入	422,960
業務収入	192,848		65	受託収入	24,087
受託収入	24,087	収益の部	313,034	その他の収入	398,874
業務外収入	2,229	鉄道建設業務収入	213,988	投資活動による収入	642
他勘定より受入	160,075	鉄道建設事業費補助金収入	120	財務活動による収入	403,000
計	823,679	鉄道建設事業費利子補給金収入	200	前年度よりの繰越金	94,875
支出		受託収入	3,457		
業務経費		資産見返負債戻入			
鉄道建設業務関係経費	293,983	資産見返補助金等戻入	94,313		
受託経費		財務収益	71		
借入金等償還	20,991	雑益	884		
鉄道建設業務関係経費	462,606	純利益	724		
支払利息	26,067	目的積立金取崩額	—		
一般管理費	5,266	総利益	724		
人件費	17,610				
業務外支出	7,945				
他勘定へ繰入	24,052				
計	858,520				

【人件費の見積もり】 12,166百万円を支出する。

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25年度)  
【海事勘定】

予算	区 分	金 額
収入		
運営費交付金		8
借入金等		47,800
財政融資資金借入金		31,300
民間借入金		5,500
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		11,000
業務収入		28,625
受託収入		2
業務外収入		234
計		76,669
支出		
業務経費		48,781
海事業務関係経費		2
受託経費		28,392
借入金等償還		1,762
支払利息		198
一般管理費		678
人件費		84
業務外支出		
計		79,896

[人件費の見積もり] 526百万円を支出する。

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

収支計画	区 分	金 額
費用の部		26,597
経常費用		24,688
海事業務費		23,708
受託経費		2
一般管理費		976
減価償却費		2
財務費用		1,909
収益の部		27,816
運営費交付金収益		8
海事業務収入		27,288
受託収入		2
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入		1
財務収益		8
雑益		510
純利益		1,219
目的積立金取崩額		—
総利益		1,219

資金計画	区 分	金 額
資金支出		81,774
業務活動による支出		51,486
投資活動による支出		25
財務活動による支出		28,392
翌年度への繰越金		1,872
資金収入		81,774
業務活動による収入		30,386
運営費交付金による収入		8
受託収入		2
その他の収入		30,375
財務活動による収入		47,800
前年度よりの繰越金		3,588

(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25年度)  
【基礎的研究等勘定】

予算	区 分	金 額 (単位:百万円)
収入		
借入金等		
民間借入金		51,569
業務収入		53,095
業務外収入		0
計		104,664
支出		
業務経費		
基礎的研究等業務関係経費		51,679
借入金等償還		52,790
支払利息		66
一般管理費		35
人件費		89
業務外支出		24
計		104,683

[人件費の見積もり] 74百万円を支出する。

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

収支計画	区 分	金 額 (単位:百万円)
費用の部		305
経常費用		239
基礎的研究等業務費		89
一般管理費		150
減価償却費		0
財務費用		66
借入金利息		66
収益の部		305
基礎的研究等業務収入		305
資産見返負債戻入		0
資産見返補助金等戻入		0
資産見返運営費交付金戻入		0
財務収益		0
純利益		0
目的積立金取崩額		-
総利益		0

資金計画	区 分	金 額 (単位:百万円)
資金支出		104,987
業務活動による支出		52,146
投資活動による支出		5
財務活動による支出		52,790
翌年度への繰越金		45
資金収入		104,987
業務活動による収入		53,095
その他の収入		51,569
財務活動による収入		51,569
前年度よりの繰越金		323

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

予算	区 分	金 額	(単位:百万円)
収入			
運営費交付金		217	
国庫補助金等		92,926	
国庫補助金		92,724	
政府補給金		202	
業務収入		496,424	
業務外収入		37	
他勘定より受入		24,052	
計		613,656	
支出			
業務経費		11,643	
鉄道助成業務関係経費		243,221	
借入金等償還		29,343	
支払利息		190	
一般管理費		417	
人件費		22	
業務外支出		328,821	
他勘定へ繰入		613,656	
計		613,656	

収支計画	区 分	金 額	(単位:百万円)
費用の部		647,448	
経常費用		534,234	
鉄道助成業務費		533,620	
一般管理費		613	
減価償却費		2	
財務費用		113,212	
雑損		2	
収益の部		588,810	
運営費交付金収益		217	
鉄道助成業務収入		495,629	
補助金等収益		92,926	
資産見返負債戻入		0	
資産見返補助金等戻入		36	
財務収益		2	
雑益			
純利益		△ 58,638	
目的積立金取崩額		58,638	
総利益		0	

資金計画	区 分	金 額	(単位:百万円)
資金支出		614,056	
業務活動による支出		280,190	
投資活動による支出		23	
財務活動による支出		333,445	
翌年度への繰越金		399	
資金収入		614,056	
業務活動による収入		613,659	
運営費交付金による収入		217	
補助金等による収入		92,926	
その他の収入		520,517	
前年度よりの繰越金		397	

〔人件費の見積もり〕 360百万円を支出する。

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

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

予算		(単位:百万円)	
区 分	金 額	区 分	金 額
収入		費用の部	38,391
借入金等	56,700	経常費用	28,616
民間借入金	34,700	特例業務費	22,732
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	22,000	一般管理費	5,861
業務収入	865	減価償却費	23
業務外収入	14	財務費用	9,775
他勘定より受入	175,101		
計	232,680	収益の部	84,985
支出		特例業務収入	99
業務経費		財務収益	84,877
特例業務関係経費	202,850	雑益	10
借入金等償還	9,666		
支払利息	9,698	純利益	46,594
一般管理費	2,068	目的積立金取崩額	—
人件費	449	総利益	46,594
業務外支出	3,667		
他勘定へ繰入	6,355		
計	234,753		

収支計画		(単位:百万円)	
区 分	金 額	区 分	金 額
費用の部	38,391	資金支出	267,633
経常費用	28,616	業務活動による支出	224,379
特例業務費	22,732	投資活動による支出	10
一般管理費	5,861	財務活動による支出	10,364
減価償却費	23	翌年度への繰越金	32,879
財務費用	9,775		
収益の部	84,985	資金収入	267,633
特例業務収入	99	業務活動による収入	85,755
財務収益	84,877	投資活動による収入	90,224
雑益	10	財務活動による収入	56,700
純利益	46,594	前年度よりの繰越金	34,953
目的積立金取崩額	—		
総利益	46,594		

[人件費の見積もり] 383百万円を支出する。  
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。