

行政減量・効率化有識者会議 ご説明資料

法人の業務概要

(独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

19年10月31日
国土交通省

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要

業務概要

- (1) 鉄道建設等業務
新幹線鉄道等の鉄道施設の建設、貸付等
- (2) 共有建造等業務
船舶の共有建造
- (3) 高度船舶技術開発等業務
高度船舶技術の研究開発及び実用化支援
- (4) 基礎的研究等業務
運輸分野に関する基礎的研究
- (5) 鉄道助成業務
鉄道施設整備を行う鉄道事業者等に対する補助金等の交付
- (6) 特例業務
旧国鉄職員の年金等給付に要する費用等の支払い

組織概要

- (1) 資本金 826億円
- (2) 役職員数(H19.4.1現在)
役員数 12人(監事除く)
職員数 1,768人
- (3) 予算規模
H19年度予算規模 2,005,565百万円
うち補助金等 107,200百万円
運営費交付金 738百万円
自己収入等 1,818,873百万円

統合までの 経緯

旧 船舶整備公団
(内航船舶建造への支援等)

旧 鉄道整備基金
(鉄道整備への補助等)

旧 造船業基盤整備事業協会
(高度船舶技術開発への助成等)

旧 日本鉄道建設公団
(新幹線等の建設)

旧 国鉄清算事業団
(旧国鉄の清算事業等)

運輸施設整備事業団

(運輸施設整備に対する支援等)

日本鉄道建設公団

〔新幹線等の建設及び
旧国鉄の清算事業等〕

統 合
独 法 化

平成15年
10月1日発足

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

機構の業務概要



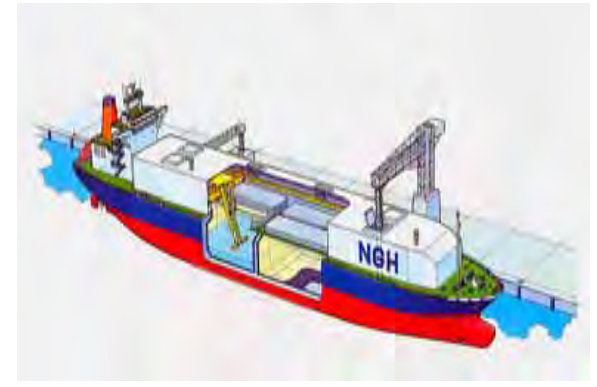
(九州新幹線)

新幹線鉄道等の鉄道施設の
建設、貸付等



(船舶)

船舶の共有建造



(NGH輸送船の研究開発)

高度船舶技術の研究開発
および実用化支援



(居眠り運転防止技術の開発)

運輸分野に関する基礎的研究



(大阪市8号線)

鉄道事業者等に対する
補助金等の交付



(梅田駅(北))

旧国鉄職員の年金等給付
に要する費用等の支払い

鉄道建設業務

【平成19年度 建設線等路線図】



九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、地元協議が整い次第、所要の認可等の手続きを経て着手する。

関東地区



名古屋地区



仙台地区



鉄道助成業務

国

政策的判断

補助金

鉄道・運輸機構助成勘定

専門性を生かした補助金執行上の実務的業務

補助金一覧

新幹線鉄道整備事業費補助	地下鉄等災害情報基盤整備事業費補助
整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	鉄道防災事業費補助
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道技術開発費補助金
地下高速鉄道整備事業費補助	鉄道軌道整備費補助金
ニュータウン鉄道等整備事業費補助	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金
幹線鉄道等活性化事業費補助	踏切保安設備整備費補助金
鉄道駅総合改善事業費補助(都市一体型)	LRTシステム整備費補助金
地下駅火災対策施設整備事業費補助	新線調査費等補助金
鉄道駅耐震補強事業費補助	譲渡線建設費等利子補給金

19年度運営費交付金315百万円

JR本州3社

既設新幹線
譲渡収入

- ・整備新幹線交付金
- ・旧国鉄職員の年金費用
- ・債務償還(新幹線建設に係る国鉄承継債務)

補助金執行
の手続き

鉄道事業者等

- ・補助金の申請
- ・補助事業の実施
- ・実績報告

補助金執行
の手続き

鉄道・運輸機構 建設勘定

- ・新幹線鉄道整備事業費補助金、整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金、整備新幹線交付金
- ・都市鉄道利便増進事業費補助
- ・譲渡線建設費利子補給金 等

繰入

鉄道・運輸機構 特例業務勘定

- ・旧国鉄職員の年金費用

償還

金融機関等

- ・債務償還

特例業務(国鉄清算業務)

- 国鉄改革のスキームに基づき、将来長期間にわたる年金費用等に加え、補償、賠償その他の業務に対する費用を負担。
- これらの支払いに当たっては、将来にわたり確実に履行することが義務。

収 入

土地等売却収入

JR株式売却収入

国庫補助金収入

助成勘定からの受入

その他収入

- 未売却の土地は残り128ha(承継した土地9238haの約1%)
- 本州三社の株式は完全売却済
- 将来の長期にわたる支払いのため積立

支 出

年金等の負担

- ・ 恩給負担
- ・ 共済年金追加費用
- ・ 業務災害補償費負担
- ・ 厚生年金移換金負担 等

基盤整備工事費用 等

- 年金等の負担は、平成70年度頃まで続く見込み。
- 物価上昇等で追加費用、恩給負担金等の支払いが増大する可能性あり。
- 今後、アスベスト補償費、訴訟賠償金、土壤汚染対策費等が増加する可能性あり。

船舶共有建造業務

内航海運：我が国経済や国民生活を支える重要な役割

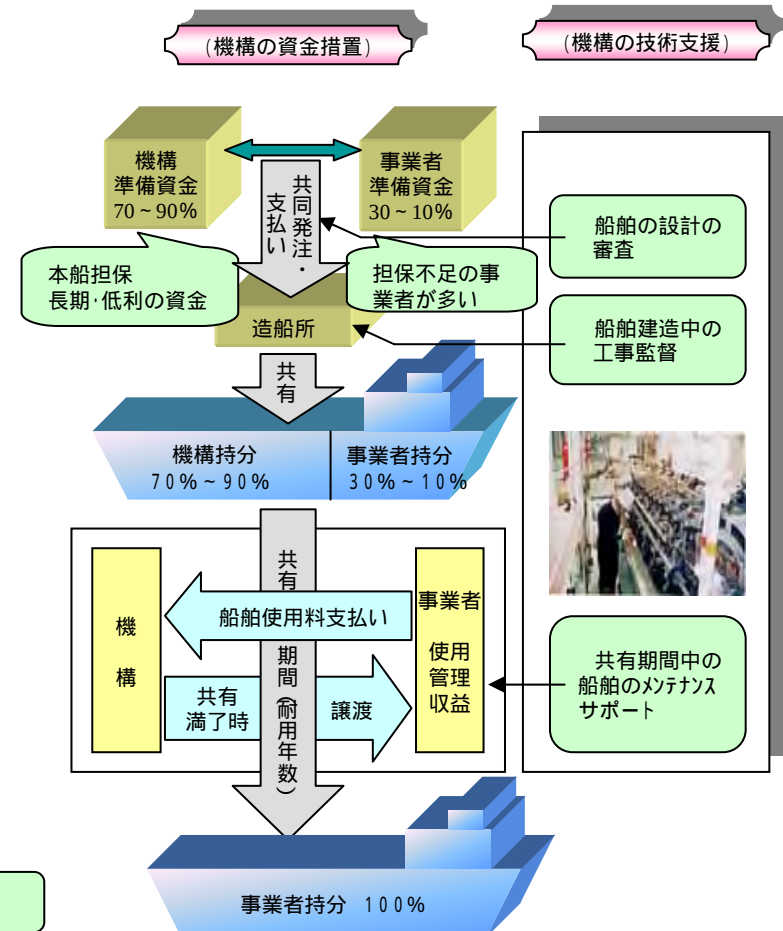
- ・国内貨物輸送の約 **4 割** を占める
- ・鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資の約 **8 割** を輸送

内航事業者：資金力、技術力に乏しい事業者が大多数

- ・荷主→オペレーター→船主というピラミッド構造
- ・特に船主については、99.6%が中小事業者であり、脆弱な経営基盤

船舶共有建造業務

- ・資金力・技術力に乏しい事業者に対する財政的、技術的支援
- ・物流効率化、環境対策等に資する良質な船舶の供給



内航海運の現状

船舶の老朽化

内航海運に対する社会的要請

環境対策

物流効率化

内航船舶の代替建造促進

船舶共有建造業務は、内航海運政策を支える必要不可欠なツール

高度船舶技術開発等業務

主な業務の内容

1. 助成

高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金又は高度船舶技術を用いた船舶等の製造・保守・修理に必要な資金の一部を助成

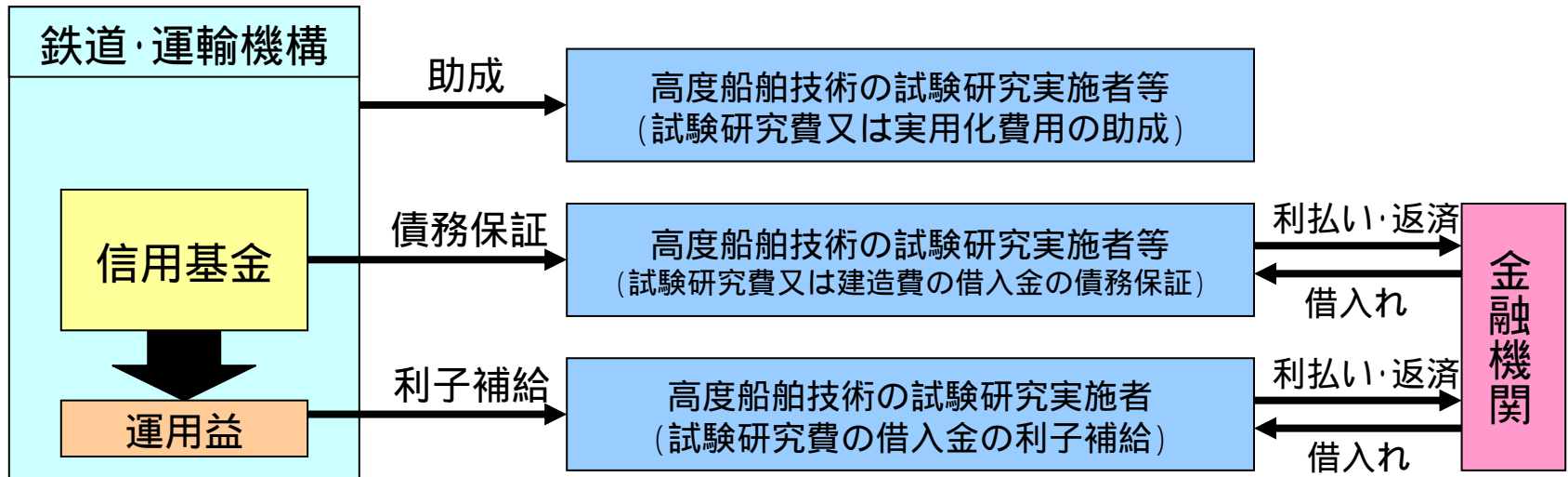
2. 利子補給

金融機関から高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金を借入れる場合に、利子を助成

3. 債務保証

高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金又は高度船舶技術を用いた船舶等の製造に必要な資金の金融機関からの借入に係る債務保証

支援スキーム



基礎的研究等業務 (運輸分野における基礎的研究推進制度)

○ 制度の目的

運輸分野において、研究者の自由な発想に基づく独創的かつ革新的な基礎的研究を推進することにより、交通機関の安全の確保、環境保全等に寄与する全く新しい技術の確立を目指す。

○ 募集分野等

平成19年度募集分野

- 災害被害の軽減・事故の防止等に資する技術分野
- 地球環境と共生する交通を目指した技術分野
- 地域交通の活性化や少子高齢化、過疎化等に対応したモビリティの確保等に関する技術分野
- 海洋の開発・利用に資する技術分野
- ICT、新技術・新材料の活用等による運輸の高度化等に資する技術分野
- 内航海運活性化のための新技術に関する基礎的研究

公募対象 大学、民間企業、独立行政法人、国立試験研究機関等

研究期間 原則3ヵ年

研究費 1課題当たり総額6千万円程度

○ スキーム



行政減量・効率化有識者会議 ご説明資料

整理合理化案の概要及び整理合理化案見直しの考え方

(独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

19年10月31日
国土交通省

鉄道建設等業務

事務・事業の見直しに係る具体的措置

- 新幹線鉄道の鉄道建設について、**工事コスト及びライフサイクルコストの縮減**を引き続き進める。
- 鉄道建設の**総合的な技術力について**、より一層幅広く活用されるよう努める。
- 民鉄線建設に係る鉄道事業者からの債権回収について、債務の着実な返済や債務者である他の鉄道事業者に対する不利益を生じさせないことを前提として、**期限前返済の平易化に向けた手続きを整備**する。

論 点

鉄道建設等業務について、受託業務を含めた鉄道建設業務の適正化、鉄道建設に係るコスト縮減や情報公開。

論点を踏まえ、以下のように整理合理化案を見直し、追加

整理合理化案見直しの考え方

- 鉄道建設に係る受託業務については、鉄道事業者の要請に基づき真に必要なとされる範囲内で、かつ、全体として適正な規模で行われているが、今後もこれらの条件が常に充たされることを担保するべく、**受託の実施に係る基準を明確化**し、運用の透明性を確保することとする。
- 鉄道建設に係る総合コストの縮減に引き続き取り組むとともに、**その成果や国土の骨格を形成する整備新幹線建設の進捗の状況について**、HP等を通じた情報公開を推進する。

鉄道助成業務

事務・事業の見直しに係る具体的措置

- 鉄道助成業務について、第三者委員会からの改善意見を直ちに業務運営に反映させることにより、業務遂行に係る効率性等の向上を図るとともに、その内容についてホームページ上で公表する等、透明性の確保に努める。

論点

鉄道助成業務について、補助金の執行主体の見直し

論点を踏まえ、以下のように整理合理化案を見直し

整理合理化案見直しの考え方

- 鉄道助成業務における補助金の執行については、平成14年度の「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、機構を経由した方が合理的・効率的であることが明らかな補助金のみを対象としている。その後の補助金執行件数の増加にも従前の職員数で対応するなど、ますます効率的な業務体制を構築しており、引き続き第三者委員会の意見も踏まえながら、一層の効率化を図っていく。

特例業務(国鉄清算業務)

事務・事業の見直しに係る具体的措置

- 土地の処分については、都市計画事業の工程からやむを得ず処分できない限られた物件を除き、次期中期計画期間内にすべての資産処分を完了する。
(地方公共団体等との調整については、中期計画期間中に完了する。)

論 点

特例業務について、保有債券の運用の安全かつ安定的な運用と更なる効率的な運用。

論点を踏まえ、以下のように整理合理化案を見直し、追加

整理合理化案見直しの考え方

- 特例業務勘定は、多額の年金費用のほか、アスベスト補償、労働訴訟等新たに生じた費用を将来長期間にわたり確実に支払っていく義務があり、このための限られた財源については**安全かつ安定的に運用していく必要**がある。従って、具体的な運用については、**独立行政法人通則法に基づき、元本保証のある金融商品による運用を前提**とした上で、**出来る限り工夫して効率性も確保**していく。
- 具体的には、外部の有識者からの専門的な意見、助言を聴きながら、例えば、単に短期の国債中心に運用するのではなく、**10年のラダー型ポートフォリオ運用**を指向するなど、債券の種類、償還期間等について工夫することにより、**金利や市場動向に注視しながら、更に効率的な運用**を図っていく。

整理合理化案の概要及び整理合理化案見直しの考え方

船舶の共有建造等業務

事務・事業の見直しに係る具体的措置

- 業務の効率化及び財務状況の更なる改善を進める。
- 民間金融機関で行われているリスク管理手法を参考にしてリスク管理体制の強化を図る。
- 業務に係る現行組織の見直しを図る。



論 点

船舶共有建造等業務について、補助金など他の政策手段の活用を含めた 抜本的見直し。



以下のように整理合理化案をさらに具体化

整理合理化案見直しの考え方

・船舶共有建造等業務については、共有建造制度の抜本的な見直し等を内容とする「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶勘定見直し方針」に基づき、業務の効率化及び財務状況の更なる改善を進める。

例)

- ・民間金融機関による信用リスク管理システムを平成20年度から活用することにより、共有建造事業者の経営状況をより綿密に把握し、リスク管理体制を強化する。
- ・組織見直しを進め、平成20年度から同業務に係る3部体制を再編する

高度船舶技術開発等業務

事務・事業の見直しに係る具体的措置

- 早急に結論を得るべく検討中。



論点

高度船舶技術開発等業務の利子補給、債務保証の廃止。



論点を踏まえ、見直しの具体的措置を提示

整理合理化案見直しの考え方

- 高度船舶技術開発等業務については、**債務保証業務及び利子補給業務を廃止し、**ニーズ・必要性の高い実用化助成業務への重点化を図る。
- 債務保証業務のために組成されている信用基金については、その枠組みを廃止することとし、出資者・拠出者の同意を得て、今後はその運用益を実用化助成業務に充てる。

整理合理化案の概要及び整理合理化案見直しの考え方

基礎的研究等業務

事務・事業の見直しに係る具体的措置

- 平成19年度中に運用開始予定の「府省共通研究開発管理システム」を活用することにより、公的研究費の不合理な重複・過度の集中の排除を徹底し、適正な業務運営を図る。
- 研究課題の事後評価において、委員の一部を中間評価担当以外の委員とすることにより、評価の客観性の向上を図る。

行政減量・効率化有識者会議

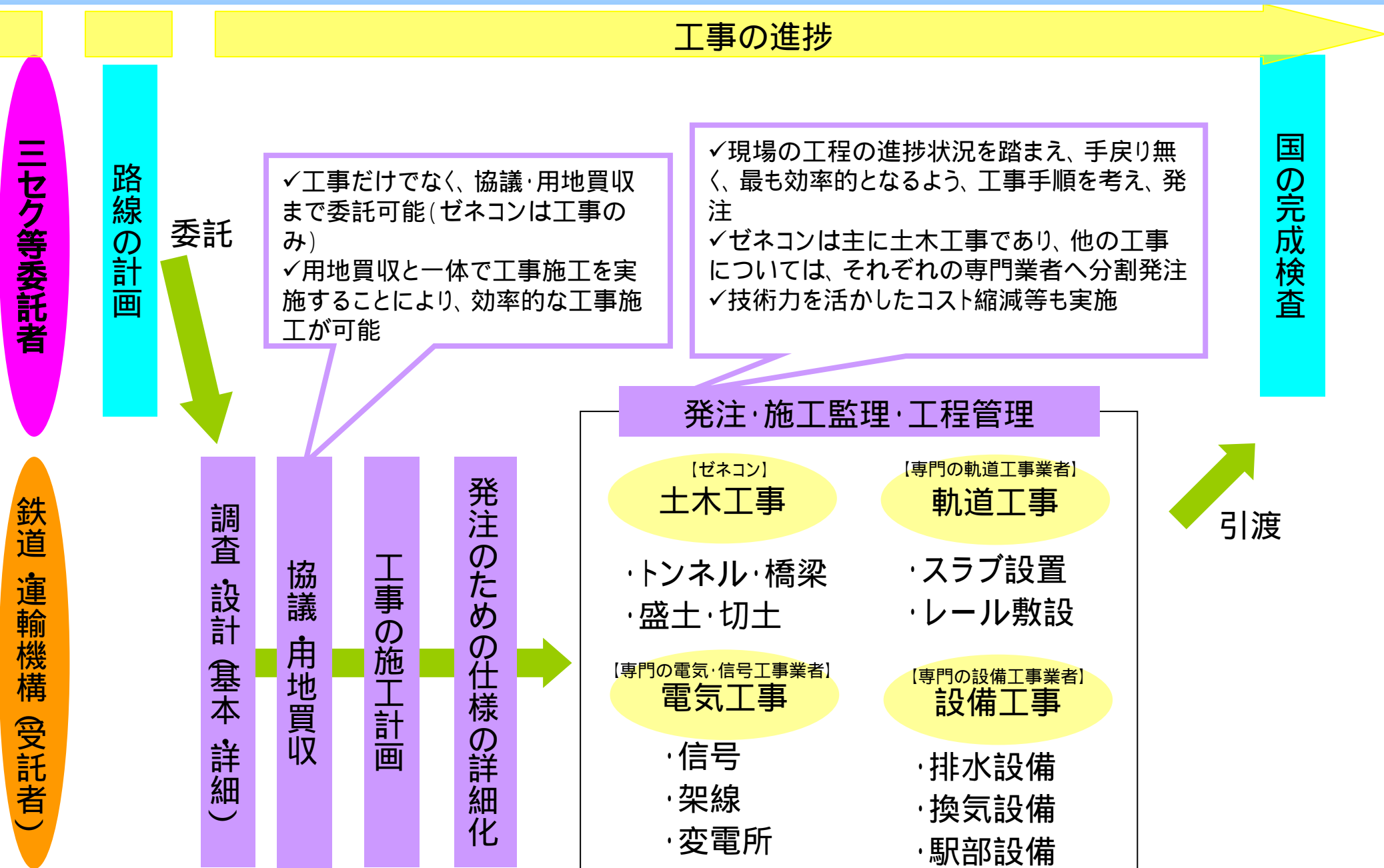
参 考 資 料

(独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

19年10月31日

国土交通省

受託業務に係る鉄道建設工事の流れ



鉄道建設をめぐる民間と機構の役割分担

- 民間で鉄道建設業務を担うことができる主体は、専門の要員と技術を持つ一部の鉄道会社（ＪＲ、大手民鉄、公営地下鉄等の一部）のみである。
- 機構が受託するケースは、高い技術力を要する工事であるためにこれらの鉄道会社でさえ自ら実施できないために委託する場合と、専門の要員を持たない第三セクターなどが委託する場合に限られる。

（鉄道会社と機構の役割分担関係）

	通常の技術力で対応できる工事	高度な技術力が必要な工事
ＪＲ、大手民鉄、公営地下鉄などの一部鉄道会社	鉄道会社が自ら実施 (例)東急田園都市線複々線化 仙台市東西線平地区間	機構に委託して実施 (例)ＪＲ東海リニア実験線延伸 仙台市東西線山岳区間
その他の鉄道会社	機構に委託して実施 (例)北総鉄道耐震工事 愛知環状鉄道複線化工事	機構に委託して実施 (例)成田新高速鉄道線 仙台空港線

（仙台市東西線のケース）

高度な技術力を要する山岳区間のみ機構に委託（約４ｋｍ）

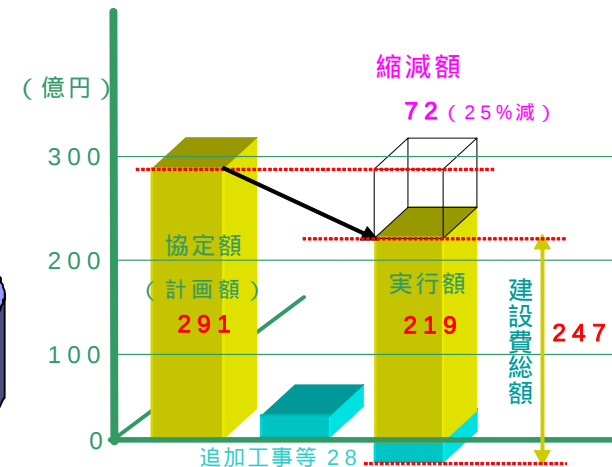
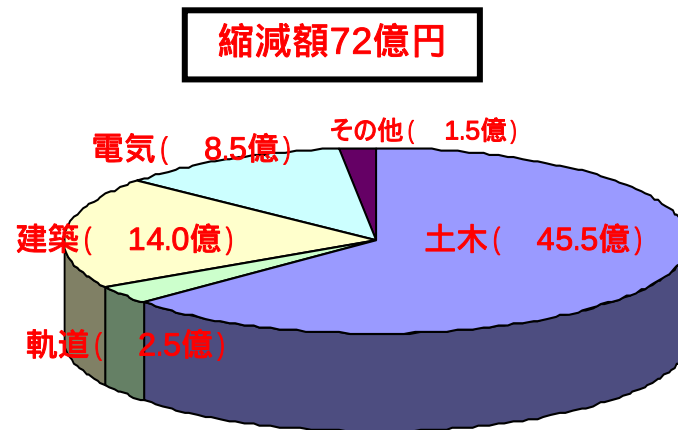


仙台空港線（受託工事）の建設に伴う建設費の縮減

仙台空港鉄道株式会社から工事を受託している仙台空港線は、用地協議等が遅れたことによる限られた厳しい工程の中、都市側の事業や関係機関との調整を図ることにより、**3年間で工事を完了し、平成19年3月18日に開業。**

仙台空港線の建設においては、厳しい工程の中、**建設費の縮減等**に努め、**約72億円の建設費縮減**を行なった。

アーチスラブ式高架橋の採用
建設発生土の有効利用
軌道構造の変更
スラブ軌道 → 弾性まくらぎ直結軌道
駅のデザイン変更
その他



仙台空港線の開業により、J R 仙台駅・仙台空港間が最速17分で結ばれ、空港利用者や沿線利用者の利便性の向上に寄与している。

建設コスト縮減の具体的効果

運賃の低減(利用者へ還元) 470円 400円へ引下げ

補助金低減(税金の節約) 90億円 74億円へ減少



受託業務に係る現状と見直しの具体策

受託業務の現状と取組み

- ✓要員や技術力の不足等から鉄道会社が自ら実施できない工事について、当該会社からの要請に基づき、工事を受託している。
- ✓機構は、受託工事においてもコスト縮減に取り組んでおり、その成果は以下により地域・国民へ直接還元することにより、独立行政法人としての公的な使命を果たしている。

仙台空港アクセス
鉄道における成果

運賃の低減 470円 400円
補助金の削減 90億円 74億円へ減少

基準の明確化・透明性の確保のための具体策

受託工事を引き受ける際には、**外部の有識者からなる第三者委員会の意見を踏まえ是非を判断**する。

受託工事に係る**コスト縮減・効果**について**第三者委員会において検証し、その結果を公表**する。

路線計画

工事実施

運営

事業の発意

民鉄線工事関係

鉄道事業者

自社で工事可能

自社で工事不可

工事
委託

事業者自社工事

鉄道・運輸機構

引渡

鉄道事業者

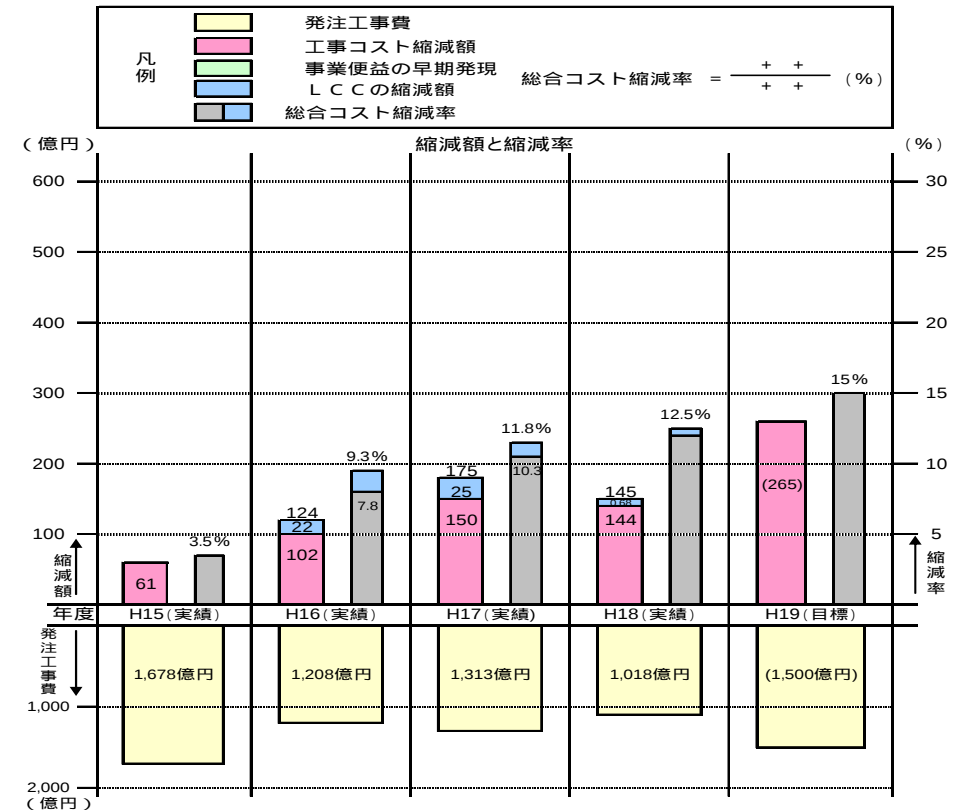
鉄道建設コスト縮減に関する情報公開イメージ

鉄道建設の総合コスト縮減を引き続き進めるとともに、以下の内容をHP等で公開するなど情報公開を推進する。

コスト縮減施策一覧

		(百万円)							
施 策		H15		H16		H17		H18	
		縮減額	件数	縮減額	件数	縮減額	件数	縮減額	件数
全般	限界状態設計法の本格的導入	1,740	1	3,207	1	4,253	1	2,703	1
	設計手法の変更	—	—	765	2	71	1	—	—
	技術開発・改良、新しい技術の採用	1,688	4	812	2	74	2	2,399	4
	設備計画等の変更	—	—	599	6	503	7	343	4
	施工方法の変更	600	1	211	4	502	2	145	3
	施工の工夫による設備等の変更	—	—	774	5	1,307	16	566	3
	建設副産物、発生土の再利用	—	—	321	5	1,066	8	708	5
トンネル	大量使用資材の特別単価の採用	38	1	22	1	14	1	—	—
	補助工法の変更	—	—	187	1	245	2	335	1
	きめ細かな施工管理による支保の縮減	—	—	160	1	236	1	491	2
橋りょう	協議による構造形式、径間の変更	—	—	388	3	4,621	8	2,922	4
	協議による施工方法の変更	350	1	9	1	353	3	761	7
	構造形式の変更	—	—	568	6	1,152	13	1,734	13
	基礎形式の変更	—	—	1,876	4	436	3	711	4
	地形等精査による橋りょうの見直し	—	—	239	3	—	—	484	4
電	防音壁支柱構造の変更	—	—	76	1	106	1	140	1
	送電ケーブル等のルート工夫	403	2	—	—	51	1	—	—
建	低廉な材料、器材の使用	1,254	3	—	—	33	1	—	—
合 計		6,073	13	10,214	46	15,023	71	14,442	56

【総合コスト縮減率の実績と目標】



	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	計
トピックス	H16.2みなとみらい線開業 H16.3九州新幹線(新八代・鹿児島中央)開業		H17.8つくばエクスプレス開業			
工事コスト縮減額	61億円	102億円	150億円	144億円	(265億円)	(722億円)
事業便益の早期発現		みなとみらい線 九州新幹線	つくばエクスプレス			—
LCCの縮減額		みなとみらい線 22億円 九州新幹線 0.1億円	つくばエクスプレス 25億円	仙台空港線 0.68億円		48億円
総合コスト縮減額	61億円	124億円	175億円	145億円	(265億円)	(770億円)

【施策事例の区分】

- ・軌道スラブ形状の改良
- ・高架橋構造形式の見直し
- ・トンネル掘削湧水の処理
- ・防音壁基礎構造の変更
- ・バネ式ランサの採用

- 技術開発・改良、新しい技術の採用
- 協議による構造形式、径間の変更
- 施工の工夫による設備等の変更
- 防音壁基礎構造の変更
- ライフサイクルコスト

整備新幹線建設の進ちょく状況に関する情報公開イメージ

鉄道建設の総合コスト縮減を引き続き進めるとともに、以下の内容をHP等で公開するなど情報公開を推進する。

整備新幹線の進ちょく状況

平成19年9月1日現在

1. 工事の進ちょく状況

	北海道新幹線 (新青森・新函館)	東北新幹線 (八戸・新青森)	北陸新幹線 (長野・金沢)	北陸新幹線 (福井駅部)	九州新幹線 (博多・新八代)
用地取得率(%)	38	98	79	100	92
工事着手率(%)	14	100	69	100	100

(注1) 用地取得率 = 確保済み延長 / 工事延長

(注2) 工事着手率 = 着工延長 / 工事延長

2. 各線区の工事施工状況

(北海道新幹線) 渡島当別トンネル



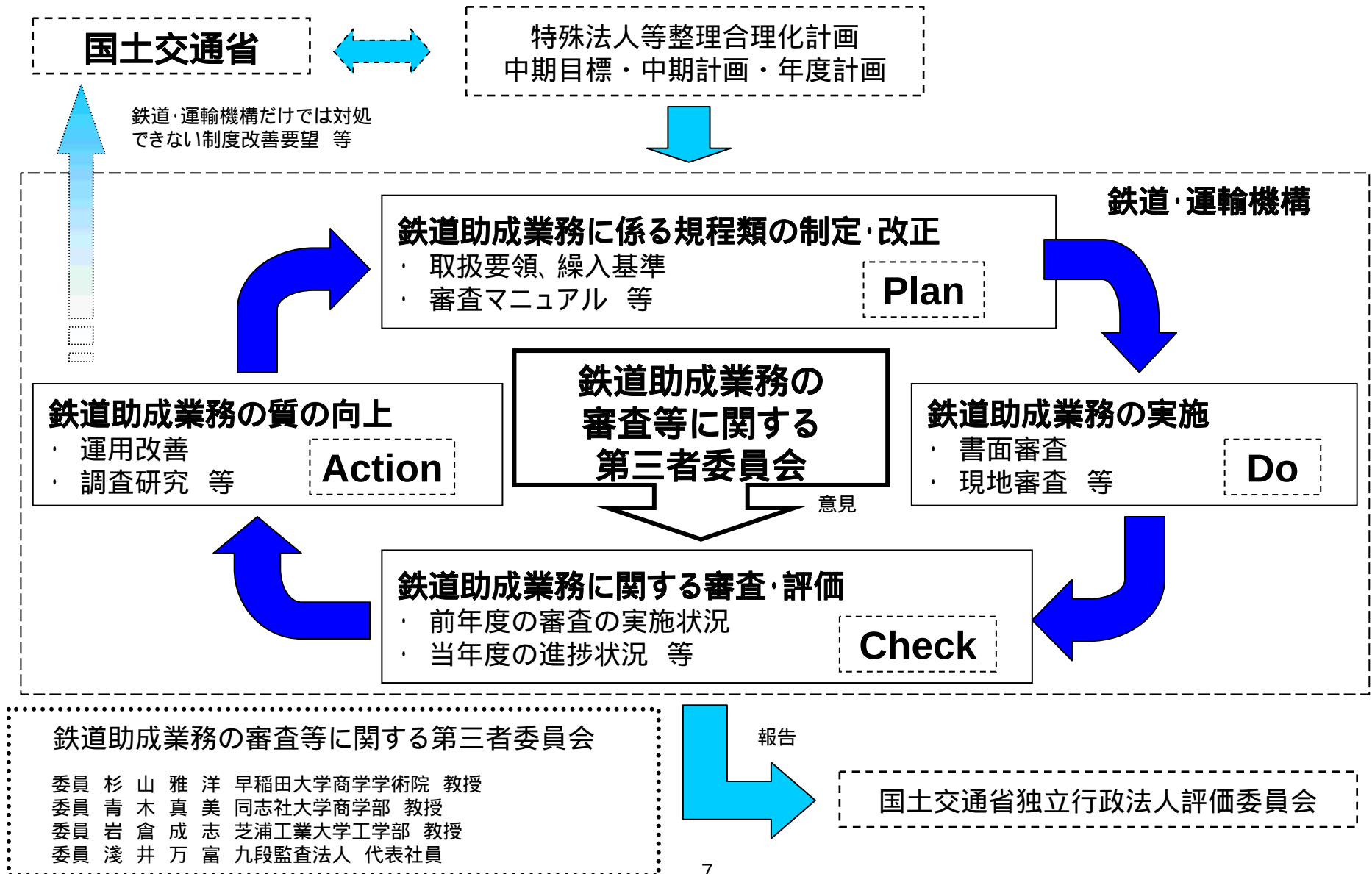
新城川橋りょう



各線区毎に現場状況写真を掲載する

鉄道助成業務に関するPDCAサイクル

引き続き第三者委員会の意見も踏まえながら業務の効率化を図るとともに、その内容をHP等でより一層わかりやすく公開するなど透明性の確保に努める。



「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶勘定見直し方針」（骨子）

共有建造制度の抜本的な見直し等を内容とする「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶勘定見直し方針」に基づき、業務の効率化及び財務状況の更なる改善を進める。

基本的な考え方

- ・「重点集中改革期間」の設定（H17年度～H21年度の5年間）
- ・制度の抜本改革により、船舶勘定の財務健全化を図りつつ、内航海運の効率化等を一層強力に推進

1. 共有建造制度の抜本の見直し

- フェリーを原則対象外とする一方、他に代替不可能な輸送モードである貨物船等に対象を限定する等、建造業務の対象を政策的意義の高いものに重点化。中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率を見直し
- 事業金利水準の見直し等
- 事業者のニーズの多様化に対応し、出口の融資条件について、固定金利制に加え、5年金利見直し制を導入

2. 未収発生防止、債権管理及び回収強化策

- 新規未収の発生防止のため、審査を厳格化（信用リスク審査の外部委託原則化）、未収発生時の用船料直接受領の一般化等
- 債権管理強化のための民間銀行等への経営モニタリング委託等
- 既存債権の回収率を上げるため、機構が破綻事業者等から買い取った船舶の貸渡し、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

- 現行の3部体制を再編、船舶勘定の職員数（現在71名）を早期に50名台にまで抑制
- 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・金融上の措置等

- 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
- 財政融資資金の借入を要求
- 海事関係民間団体の協力による資金調達コスト低減化

業務の効率化及び財務状況の更なる改善を進めていく

高度船舶技術開発等業務

【高度船舶技術開発等業務の見直しの基本方針】

債務保証業務、利子補給業務を廃止し、ニーズ・必要性の高い実用化助成業務への重点化を図る。

重点化の内容

債務保証業務のために組成されていた信用基金の枠組みを廃止することとし、出資者・拠出者の同意を得て、今後はその運用益を、実用化助成業務に充てる。

