

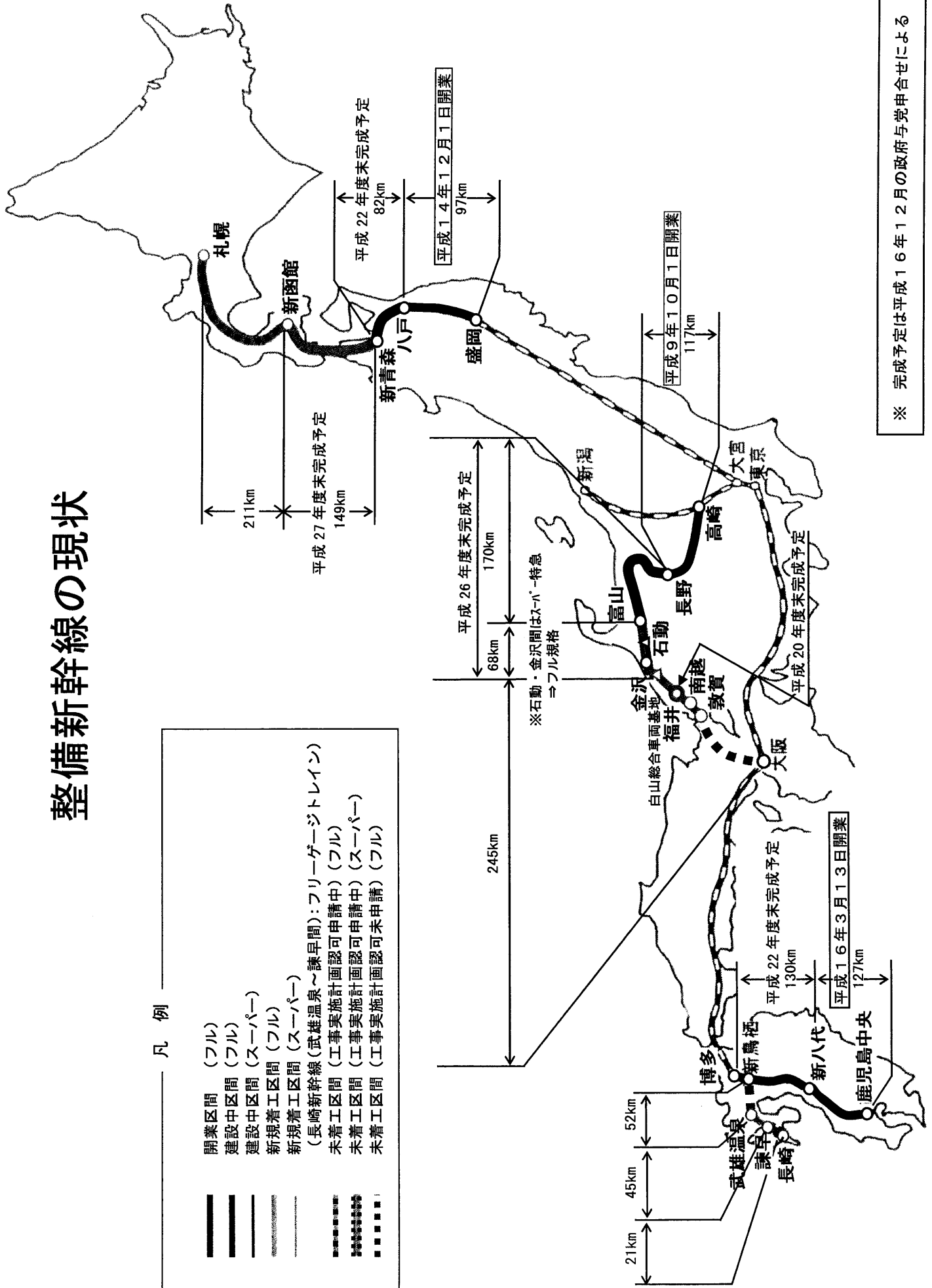
参 考 資 料

1. 鐵道建設・保有業務	・ ・ ・ ・ ・ 1
2. 土地処分業務	・ ・ ・ ・ ・ 9
3. 船舶共有建造業務	・ ・ ・ ・ ・ 13

整備新幹線の現状

凡例

- 開業区間 (フル)
- 建設中区間 (フル)
- 建設中区間 (スーパー)
- 新規着工区間 (フル)
- 新規着工区間 (スーパー)
- (長崎新幹線(武雄温泉～諫早間):フリーゲージトレイン)
- 未着工区間 (工事実施計画認可申請中) (フル)
- 未着工区間 (工事実施計画認可申請中) (スーパー)
- 未着工区間 (工事実施計画認可未申請) (フル)



※ 完成予定は平成16年12月の政府与党申合せによる

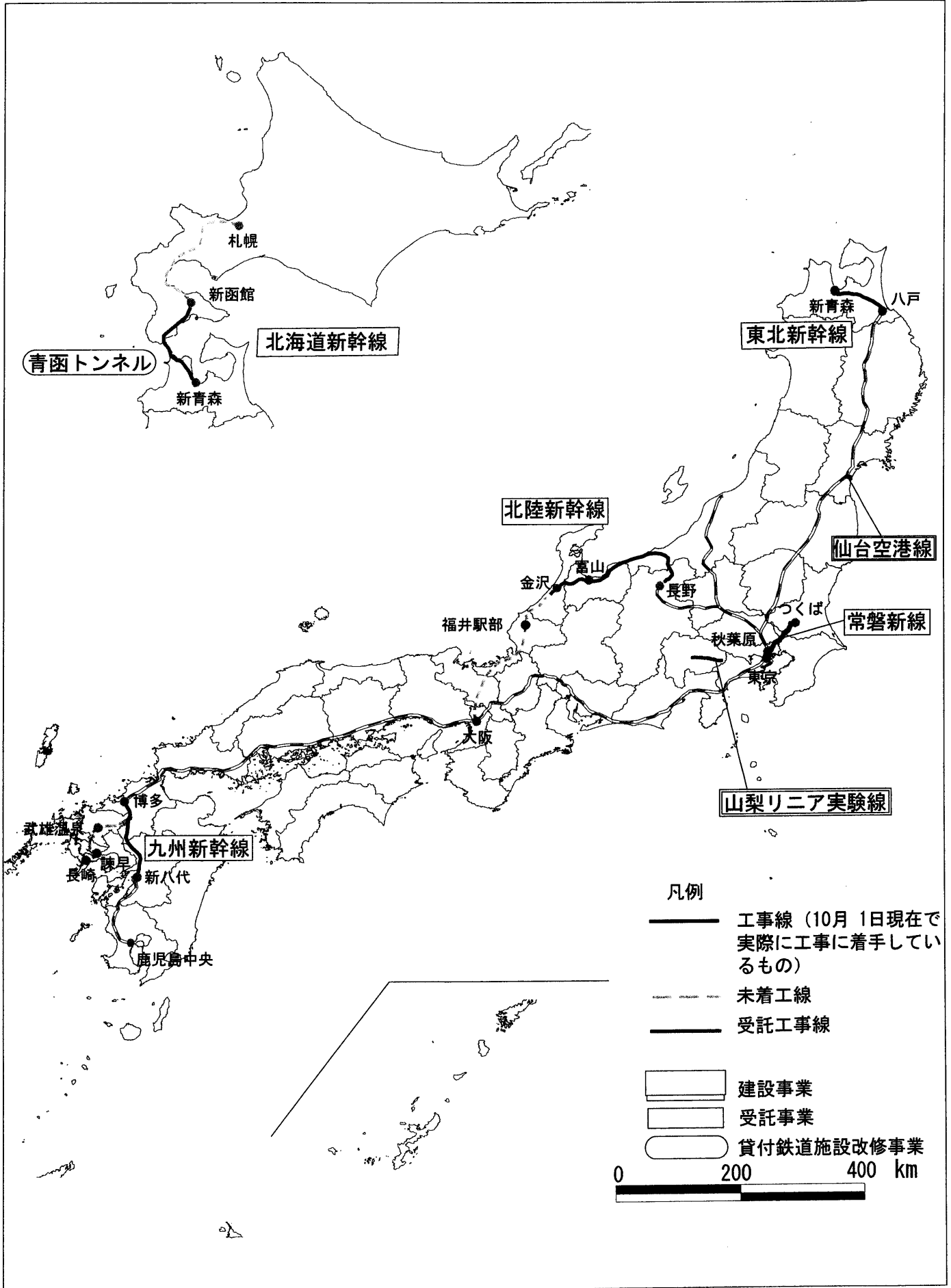
現在の整備新幹線の財源スキーム

国		地方公共団体
既設新幹線譲渡収入等	公共事業関係費	
2		1

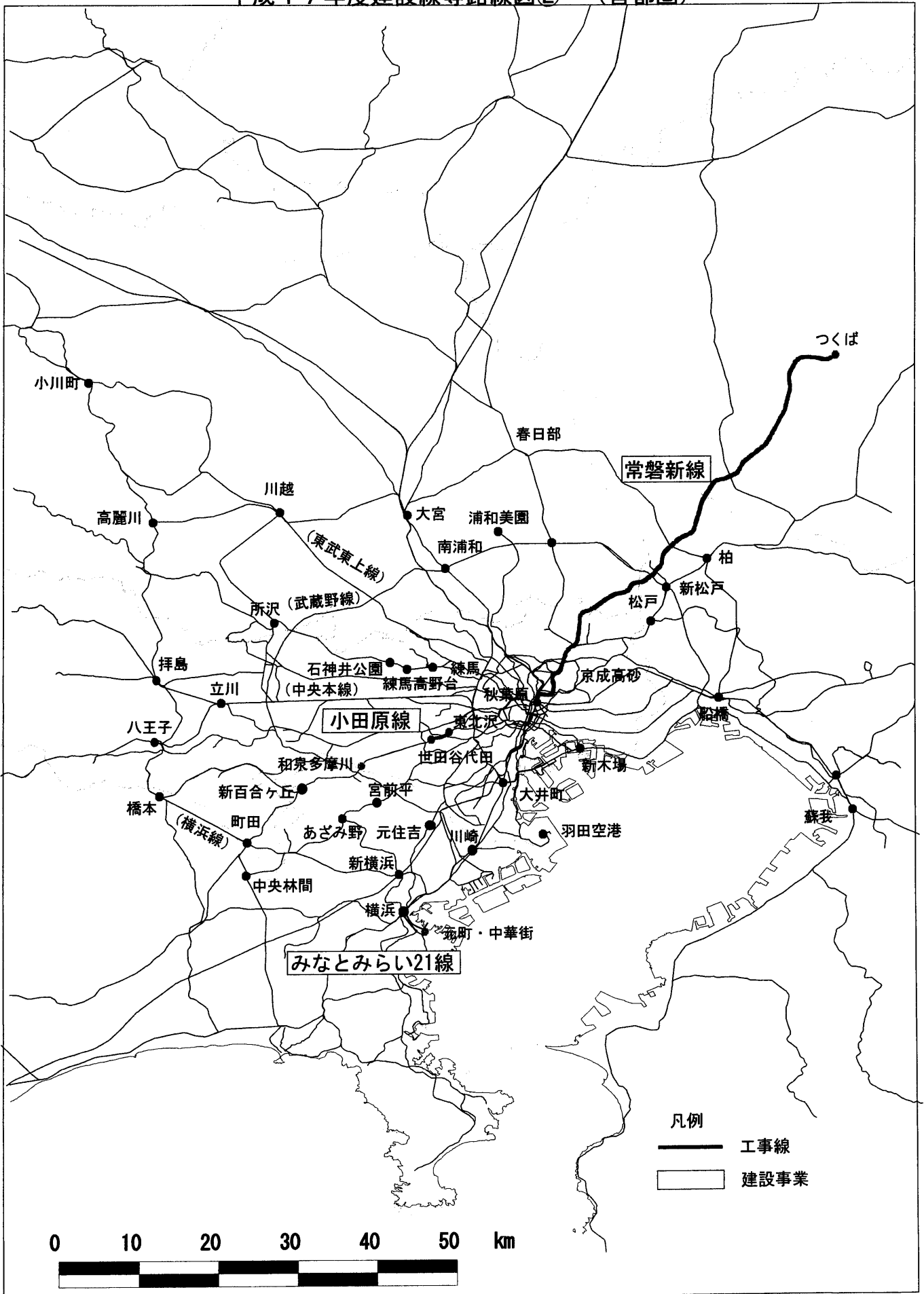
注1. 地方公共団体は、公共事業関係費と既設新幹線譲渡収入等の合計額の2分の1を負担（所要の地方交付税措置を講ずる。）

注2. 既設新幹線譲渡収入とは、平成3年10月にJR東日本、東海、西日本に既に建設された新幹線鉄道施設（東海道、山陽、東北及び上越新幹線）を譲渡した際の代金の一部であり、平成29年度上期まで、整備新幹線建設財源に充当することとしている。

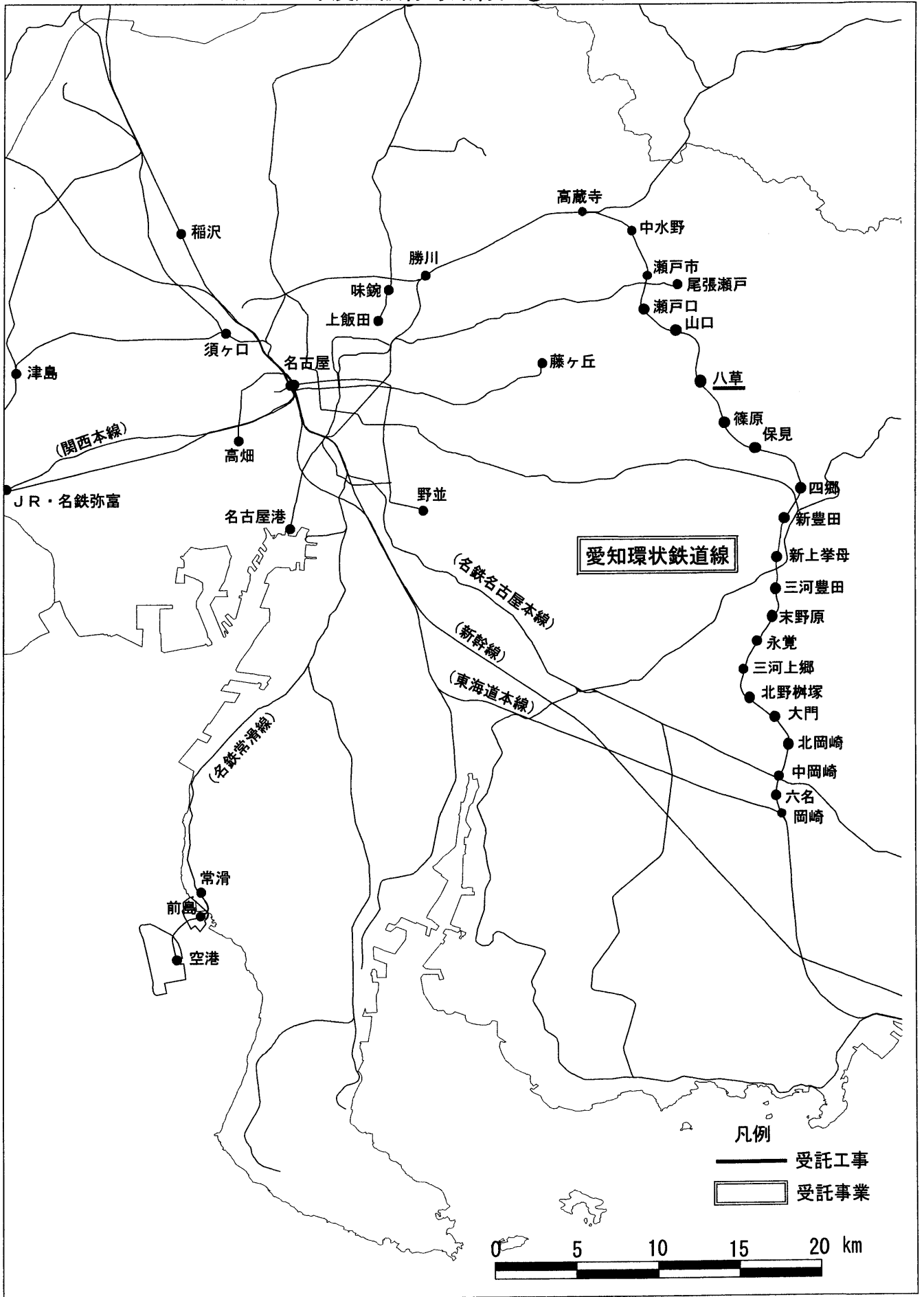
鉄道建設・運輸施設整備支援機構〔建設勘定〕
平成17年度建設線等路線図①

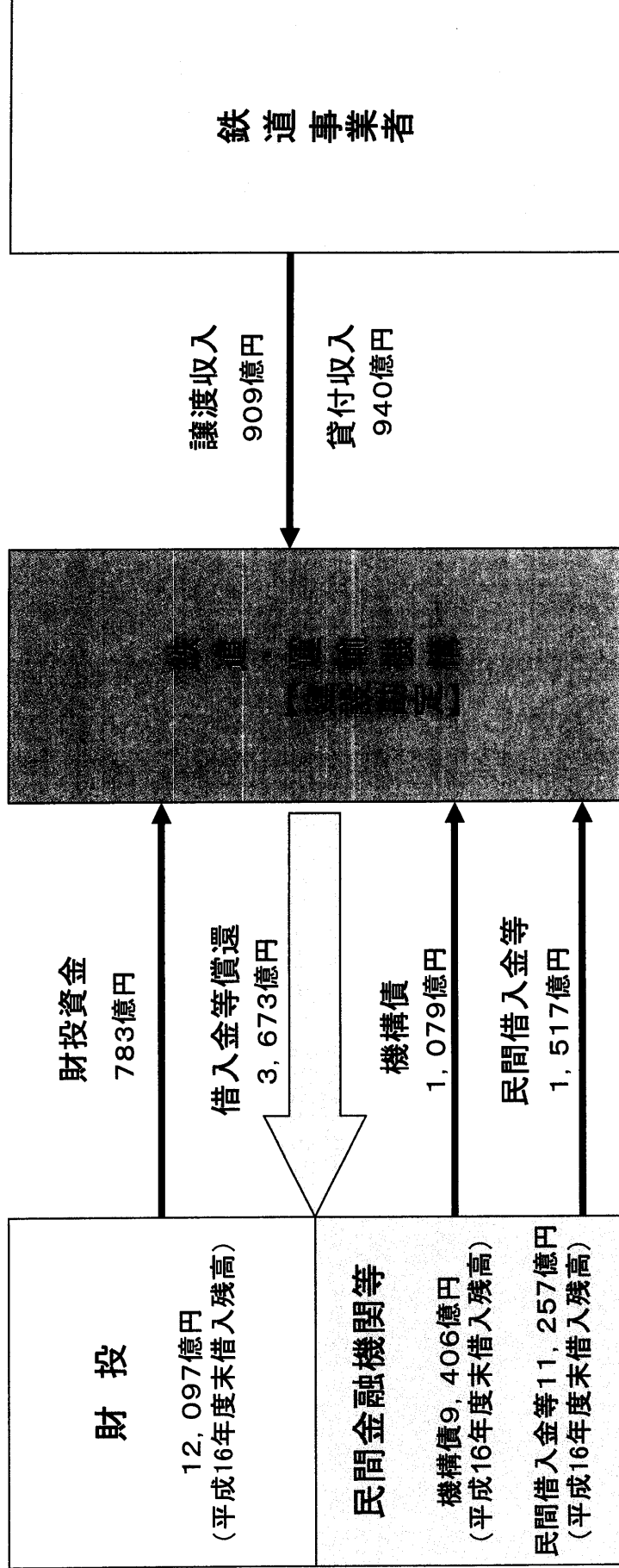


鉄道建設・運輸施設整備支援機構 [建設勘定]
 平成17年度建設線等路線図② (首都圏)



鉄道建設・運輸施設整備支援機構〔建設勘定〕
 平成17年度建設線等路線図③ (名古屋圏)





借入金等残高32,760億円
(平成16年度末)

※ 計数については、平成16年度決算額である。

鉄道建設における技術開発の推進

機構では良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期内に建設するために、一層高度な技術開発を図るとともに、研修等を通じて職員の資質の向上を図っている。

技術開発にあたっては、調査、土木（山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造）、設備（軌道、機械、建築、電気）の9分科会を設置し、各路線のニーズに基づいたテーマを選定し、新技術の開発、導入に取り組んでいる。

このうち調査分野では、より投資効果の高い鉄道計画を実現するための効率的検討や計画策定の支援に関する技術開発に、土木や設備の分野では、合理的な設計等による工事コスト縮減や保守の省力化、ライフサイクルコストの縮減等投資効果を高める技術開発に、それぞれ主眼を置き、中期計画の達成に向け計画的な技術開発に取り組んでいる。

これらの取り組みもあり、土木学会技術賞、同技術開発賞、プレストレストコンクリート技術協会賞など、機構が行った事業や開発した技術に対して、各種の賞を受賞している。

また、旧日本鉄道建設公団が取得したものを含めて、現在保有している鉄道建設に関する技術の特許は78件であり、71件が出願中である。代表的なものとしては、「スラブ軌道の築造方法」が、平成16年度は国外（台湾新幹線の建設）で採用されている。

機構はこれまで地震等の災害発生時において被害を受けた鉄道施設の調査・検討も行ってきた。例えば、阪神・淡路大震災の際には、被災した神戸高速鉄道等の復旧支援をし、「阪神・淡路大震災に係る運輸大臣表彰」を受賞した実績がある。

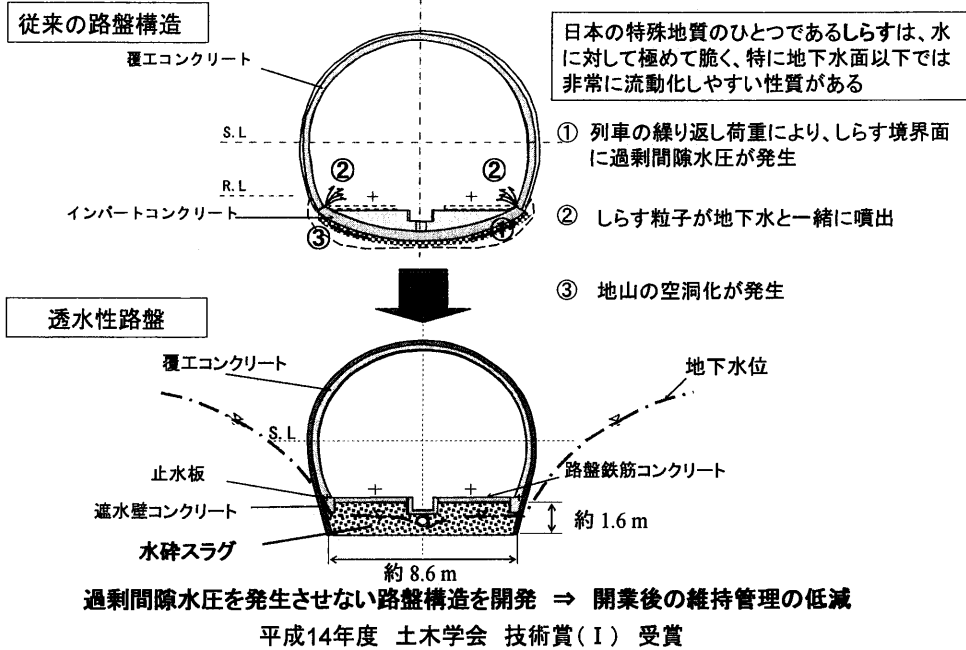
また、最近では、新潟県中越地震においても、災害直後の鉄道構造物の変状等に関する技術的な分析検討を行うとともに、JR東日本のトンネル、路盤、軌道の復旧工事に対して技術的支援を実施し、同社より早期復旧貢献への感謝状を授与されている。

機構の技術開発の例

【土木学会技術賞】 透水性路盤

我が国の代表的な特殊地盤である「しらす」地帯を通過するトンネルでは、機構で開発した透水性路盤をはじめとする新技術を採用し、建設コスト及び完成後の保有管理の低減を図った。

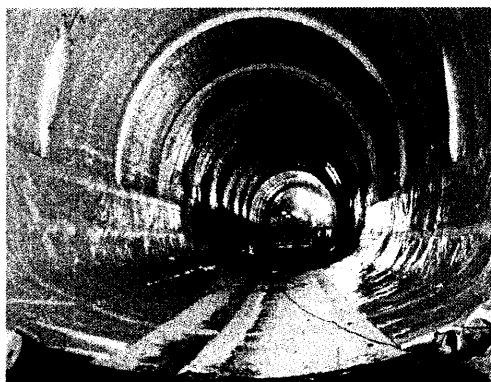
【透水性路盤の開発(しらす地盤対策)】



【土木学会技術開発賞】 表面平滑型シート展張り工法の開発

都市部でのNATM(New Austrian Tunnel Method)工法によるトンネルにおいて、漏水のない極めて高度な止水性をもった防水工法を開発。トンネルの長寿命化とライフサイクルコストの縮減を図った

【表面平滑型シート展張り工法の開発】



都市部でのNATM工法によるトンネルにおいて、漏水のない極めて高度な止水性をもった防水工法を開発。

- ① 止水性の高い防水構造を実現
- ② ひび割れ発生の原因である覆工背面の拘束や空洞等の問題を解決
- ③ 高品質の覆工コンクリートの施工が可能

防水シートと吹付けコンクリートとの間の空隙に充填材を注入

トンネルの長寿命化とライフサイクルコストの縮減が期待でき、時代の要請に大きく寄与することが評価され、技術開発賞を受賞

平成16年度 土木学会 技術開発賞 受賞

都市NATMの施工実績: つくばエクスプレス、東葉高速鉄道等

国鉄長期債務の処理について

1. 国鉄改革時（昭和62年）

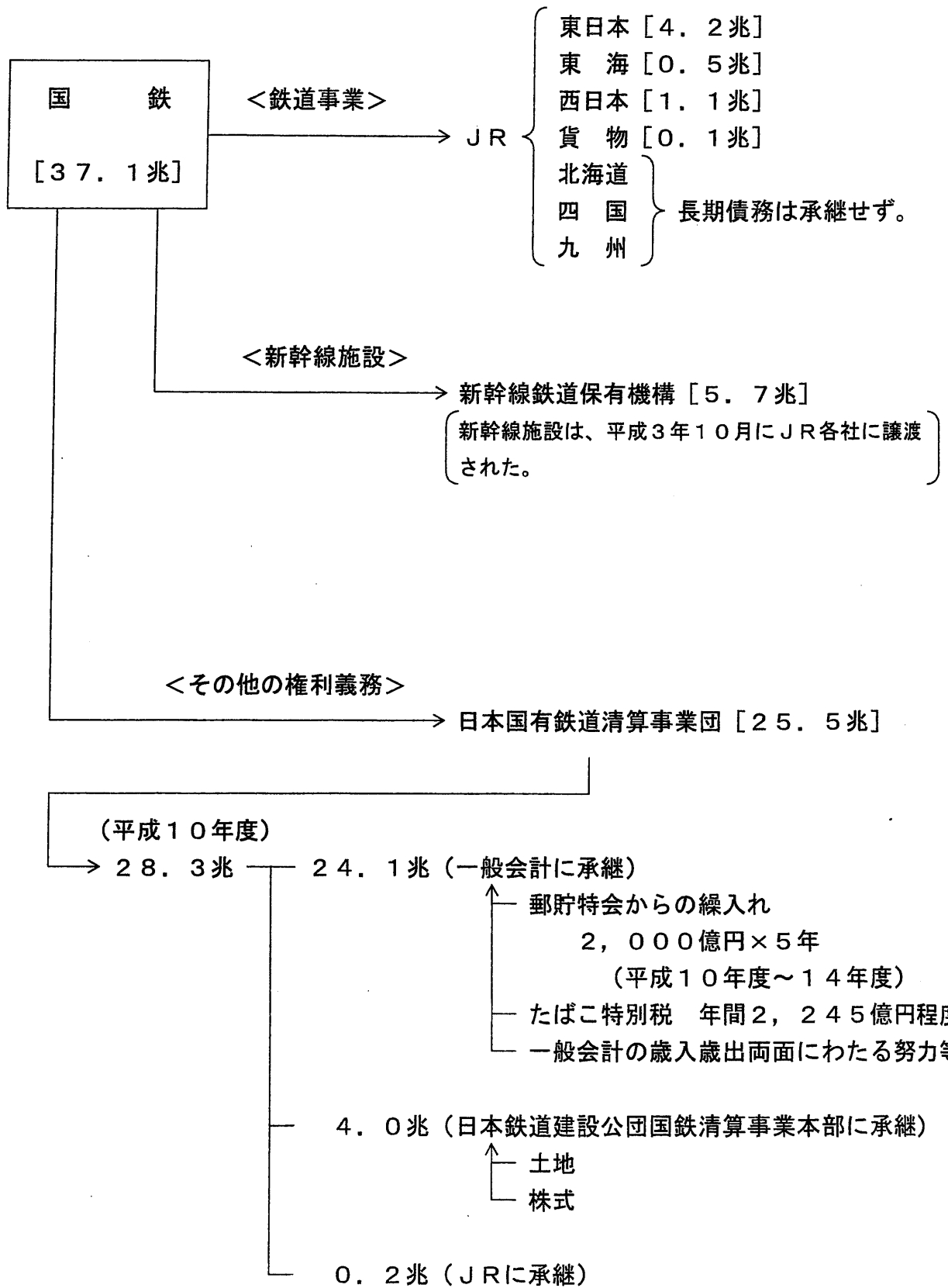
国鉄長期債務37.1兆円を以下のとおり承継

- ① JRは、収入の1%程度の経常利益が出るよう長期債務を負担することとし、本州三社及び貨物で合計5.9兆円を承継。
- ② 新幹線施設に対応する債務5.7兆円については、JRではなく新幹線鉄道保有機構が引き継ぎ、JRがリース料の形で債務を償還。
その後、平成3年に新幹線施設をそれに対応する長期債務とともに各JRに譲渡。
- ③ 残りの債務25.5兆円については、国鉄清算事業団が承継し、清算事業団が国鉄から承継した土地及び株式の売却益で返済することとした。

2. 長期債務処理時（平成10年）

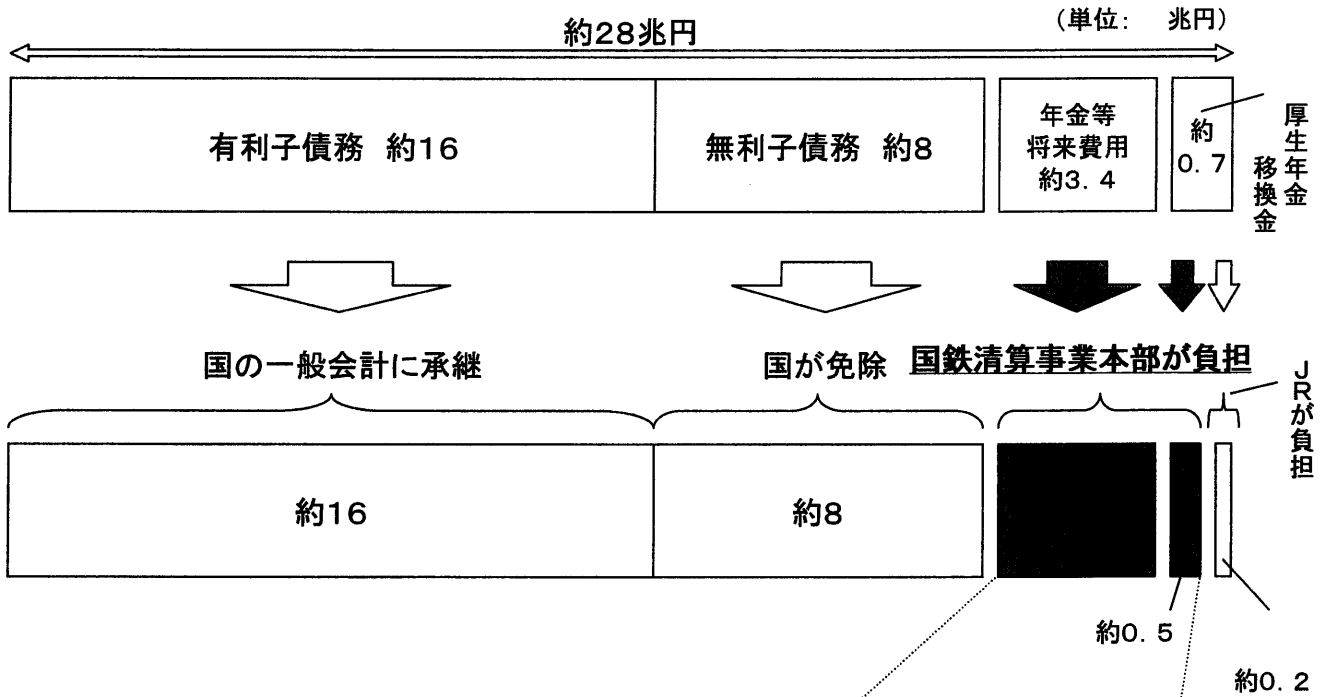
- ・ 国鉄清算事業団が承継した債務25.5兆円については、地価高騰時の土地売却凍結等により、平成10年時点で28.3兆円に増額。
- ・ 平成10年度債務等処理法により、長期債務の最終処理方を決定。
 - ① 24.1兆円（有利子債務16兆円及び無利子債務8.1兆円）は一般会計が承継。財源は、郵貯特会からの繰入2千億円×5年間、たばこ特別税及び一般会計における歳入・歳出削減努力等。
 - ② 年金関連債務（年金等負担金3.4兆円＋移管金0.6兆円）のうち、4兆円については、鉄道・運輸機構が承継。財源は、土地と株式売却収入。
 - ③ 年金関連債務の一部（国鉄職員からJR職員となった職員の、国鉄職員時代の年金負担分の1/2にあたる0.2兆円）についてはJRが承継。

国鉄長期債務の処理

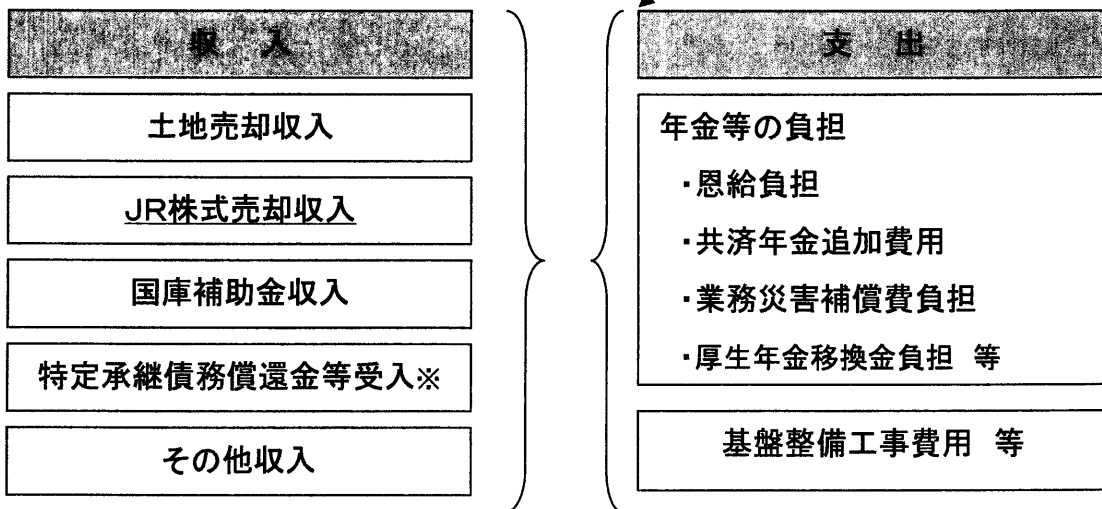


国鉄長期債務等の処理及び国鉄清算事業本部の収支構造

○旧清算事業団解散時における長期債務等残高とその処理



○国鉄清算事業本部の収支構造



※ 国鉄改革の際に旧国鉄が旧新幹線鉄道保有機構から得た債権(新幹線鉄道施設の再調達価額と簿価の差額(当時)約2.9兆円)に係る収入を引き継いだもの。

国鉄清算事業本部の土地処分実績

1. 平成17年3月末の状況

全承継面積	9, 238 ha
平成17年3月までの処分累計	9, 015 ha
平成17年度首の保有面積	223 ha (全承継面積の約 2.4%)

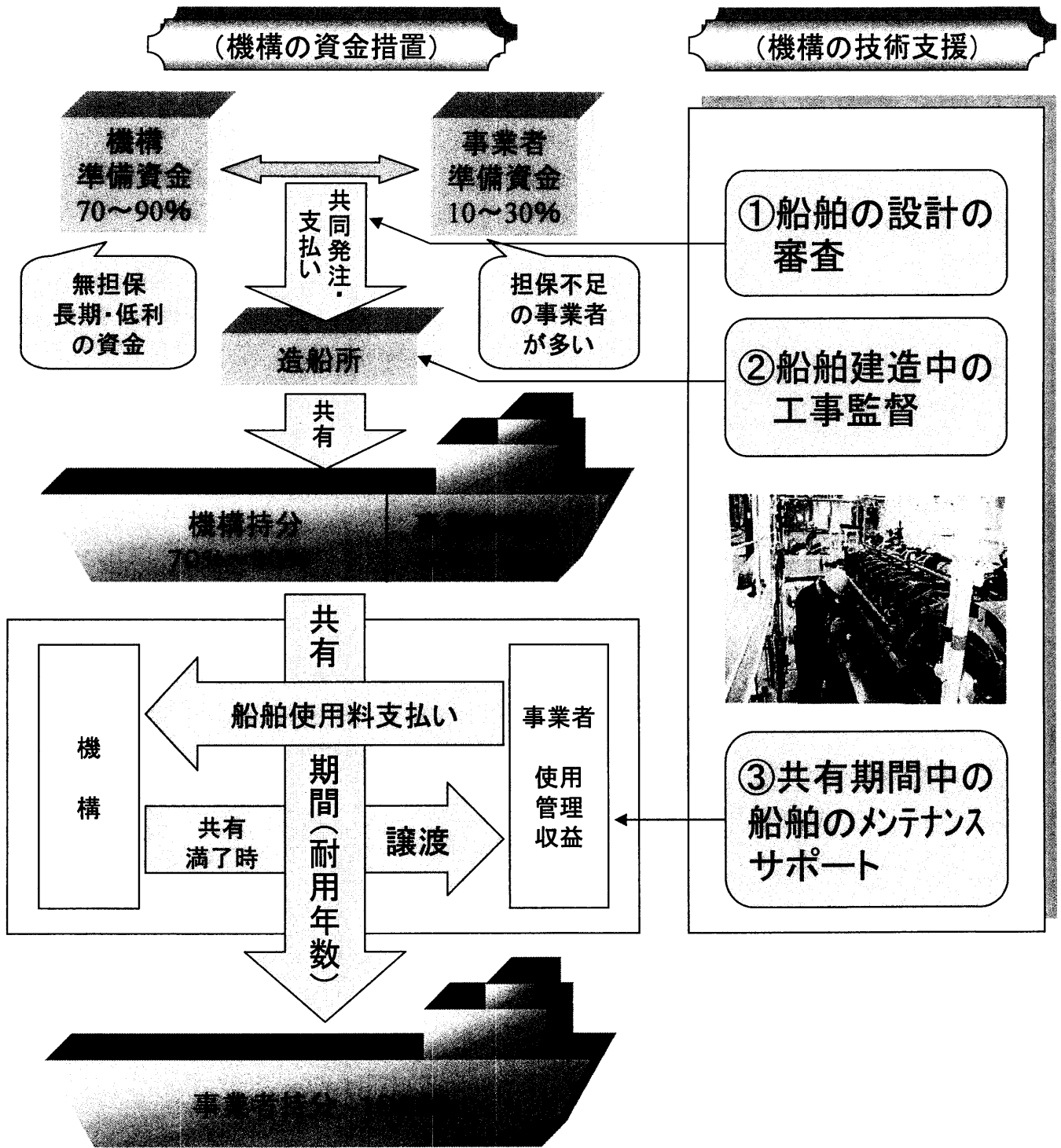
(注) 端数処理の関係で合計が合わない場合がある。

2. これまでの処分実績

年 度	面 積	金 額
62	310 ha	1, 329億円
63	966	2, 041
元	519	2, 768
2	810	8, 113
3	593	8, 052
4	758	9, 017
5	509	6, 308
6	546	4, 034
7	788	4, 253
8	1, 064	10, 525
9	909	8, 080
10	299	1, 514
11	478	529
12	158	656
13	103	639
14	95	297
15	59	318
16	49	668
合 計	9, 015 ha	69, 142億円

(注) 1. 面積には、昭和62年4月以降に鉄道公団から追加承継したもの等を含む。
 2. 端数処理の関係で合計が合わない場合がある。

船舶共有建造業務の概要



共有建造の条件について(平成17年度)

政策目的別区分		要件	共有割合上限	
			中小規模事業者	中小規模事業者以外
貨物船	スーパーエコシップ	スーパーエコシップ	80	
	e-シップ	イ CO2排出量が従来の船舶に比べ、10%以上削減された船舶	80	
		ロ 二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船	80	
		ハ 二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船	70	
	モーダルシフト船	モーダルシフトの促進に資する船舶(RORO船、コンテナ船、自動車専用船)	80	70
		(被代替船と比べて積載能力又は速力が増加する船舶、新規航路に就航する船舶、被代替船がモーダルシフト船以外である船舶等)		(80)
	物流の効率化等に資する船舶	イ 被代替船と比較して積載能力が10%以上増加する船舶	75	70
		ロ IT技術を用いた高度管理船舶		
		ハ 荷役又は運航に関し高度な航海機器等を導入した船舶		
		ニ 労働環境の改善に資する構造を有する船舶		
	(イ又はロのいずれかを満たし、かつハ又はニを満たす船舶)		(75)	

※土・砂利・石材専用船の共有建造は行わない。

政策目的別区分		要件	共有割合上限	
			中小規模事業者	中小規模事業者以外
旅客船	スーパーエコシップ	スーパーエコシップ	80	
	離島航路の整備に資する船舶	本土と離島間、離島相互間を連絡する航路に就航する船舶	90	
	離島航路に準じる生活航路に就航する船舶(フェリーを除く)(バリアフリー化船)	船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路に就航する船舶(バリアフリー法に基づく移動円滑化のための基準に適合)	80	70
		(上記基準に適合し、かつ機構が定めるバリアフリー高度化基準を満たす船舶)		(80)
	モーダルシフト船(フェリー)	モーダルシフトの促進に資する船舶	80	70
		(被代替船と比べて積載能力又は速力が増加する船舶、新規航路に就航する船舶、被代替船がフェリー以外である船舶等)		(80)

※遊覧専用船の共有建造は行わない。

(注)「中小規模事業者」とは、中小規模事業者であって過去に共有建造の実績があり、かつ、未収を発生させていない者

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(船舶勘定)

平成18年度要求

I. 事業計画

(単位:億円)

区 分	17' 予算		18' 要求	
	総トン数	金額	総トン数	金額
	G/T		G/T	
旅 客 船	13,700	80	12,660	71
貨 物 船	39,300	142	45,689	200
合 計		222		271

II. 支出予算

(単位:億円)

区 分	17' 予算	18' 要求
	金額	金額
旅 客 船	90	76
貨 物 船	219	171
合 計	309	247