

独立行政法人の整理合理化案

府 省 名		国土交通省		事務・事業の見直しに係る具体的措置					組織の見直しに係る 具体的措置
法人名	類型名(区分)	事務・事業名	廃止	民営化	官民競争入札 等の適用	他法人等への 移管・一体的実 施	その他		
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	公共事業執行型	鉄道建設等業務					新幹線鉄道等の鉄道施設の建設について、歳出削減及び性能向上等の観点から、今後も新技術の開発とその活用に努め、工事計画・設計の最適化等による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。また、機構がこれまでの実績の中で培った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。	本社機関及び地方機関における各業務の進捗に対応するべく、業務の特性を踏まえ、人材の適正な配置と、人員の重点的な運用により、より一層効率的な業務体制の構築を図る。	
	資産債務型 (事業用)	鉄道建設等業務					民鉄線建設に係る鉄道事業者からの債権回収について、債務者である鉄道事業者に期限前返済を行う意向があるかを十分に踏まえつつ、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ることがないことを前提として、期限前返済の平易化に向けてその手続きを整備し、当該業務を着実かつ効率的に進める。		
	助成事業等執行型 (助成・給付型)	鉄道助成業務							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。
		特例業務						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。)	
	政策金融型	基礎的研究等業務						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。	早急に結論を得るべく検討中
			高度船舶技術開発等業務						
		内航海運活性化融資業務						毎年度、政府保証額が前年度以下となるように監督する。	
	特定事業執行型 (その他(製造・生産型))	船舶の共有建造等業務						業務の効率化及び財務状況の更なる改善を進めるとともに、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。	同業務に係る現行組織の見直しを図る

独立行政法人の整理合理化案様式

総括表(その2-1)

法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省		
沿革	<p>(設立の経緯) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(略称:鉄道・運輸機構)は、平成13年12月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、平成15年10月1日付けで日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、新たな法人として設立された。</p> <p>(目的) 鉄道・運輸機構は、鉄道の建設や、鉄道事業者、海上運送業者などによる運輸施設の整備を促進するための助成などの支援を行うことを通じて、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立等を図るとともに、運輸技術に関する基礎的な研究を行うことにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図ることを目的としている。</p> <p>(沿革) 運輸施設整備事業団は、船舶整備公団(昭和34年6月国内旅客船公団として設立)と鉄道整備基金(昭和62年4月新幹線保有機構として設立)を平成9年10月に統合し、設立された特殊法人であり、平成13年3月に造船業基盤整備事業協会の業務の一部を継承している。 日本鉄道建設公団は、昭和39年3月に設立された特殊法人であり、平成10年10月に日本国有鉄道清算事業団の業務の一部を継承している。</p>					
役員数 (監事を除く。)及び職員数 (平成19年1月1日現在)	役員数			職員数(実員)		
	法定数	常勤(実員)	非常勤(実員)			
	12人	12人	0人	1,799人		
国からの財政支出額の推移(17~20年度) (単位:百万円)	年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度(要求)	
	一般会計	181,548	157,119	111,990	127,288	
	特別会計	0	0	0	0	
	計	181,548	157,119	111,990	127,288	
	うち運営費交付金	784	761	738	689	
	うち施設整備費等補助金 うちその他の補助金等	0 180,764	0 156,358	0 111,252	0 126,598	
支出予算額の推移(17~20年度) (単位:百万円)	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度(要求)		
	2,025,127	1,811,315	1,789,918	1,854,362		
利益剰余金(又は繰越欠損金の推移) (17・18年度)(単位:百万円)	平成17年度		平成18年度			
			1,294,586	1,536,918		
	発生要因	JR本州3社から割賦弁済される既設新幹線に係る譲渡益(今後の整備新幹線の建設財源等に充当)及び旧国鉄職員に対する年金の確実な支払いを確保するための費用等を利益剰余金として計上しているものである。				
見直し案	引き続き、剰余金が発生した場合には、独立行政法人通則法及び中期計画に従い、適切な処理を行う。					
運営費交付金債務残高(17・18年度) (単位:百万円)	平成17年度		平成18年度			
			31	60		
行政サービス実施コストの推移(17~20年度) (単位:百万円)	平成17年度	平成18年度	平成19年度(見込み)	平成20年度(見込み)		
	21,662	123,145	220,326	85,692		
見直しに伴う行政サービス実施コストの改善内容及び見込額(単位:百万円)	引き続き各業務の効率化等により、管理費及び事業費の削減に努める。					
中期目標の達成状況(業務運営の効率化に関する事項等)(平成18年度実績)	<p>一般管理費の平成14年度比13%程度削減について、着実に実施した結果、既に目標を達成した。(平成18年度:13.4%)</p> <p>事業費の平成14年度比15%程度削減について、着実に実施した結果、既に目標を達成した。(平成18年度:18.6%)</p> <p>新幹線鉄道等の建設施設の建設における総合的コストの平成14年度比15%以上縮減について、着実に実施している。(平成18年度:12.5%)</p>					

総括表(その2-2)

支部・事業所等	支部・事業所等の名称		鉄道建設本部 東京支社	鉄道建設本部 大阪支社	鉄道建設本部 北海道新幹線建設局	鉄道建設本部 東北新幹線建設局
	所在地		東京都港区芝公園二丁目11番1号	大阪市北区中津一丁目6番24号	札幌市中央区北二条西一丁目1番地	盛岡市盛岡駅前通1番41号
	職員数		338人	65人	43人	144人
	支部・事業所等で行う事務・事業名		新幹線鉄道等の建設等			
	20年度 予算要 求額 (百万 円)	国からの財政支出 (対19年度当初予 算増減額)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)
		支出予算額 (対19年度当初予 算増減額)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)

支部・事業所等	支部・事業所等の名称		鉄道建設本部 北陸新幹線建設局	鉄道建設本部 北陸新幹線第二建設局	鉄道建設本部 九州新幹線建設局	清算事業本部 東日本支社	
	所在地		長野市大字中御所字岡田45番地1	富山市牛島新町5番5号	福岡市博多区祇園町2番1号	さいたま市大宮区桜木町一丁目10番地16	
	職員数		93人	124人	291人	3人	
	支部・事業所等で行う事務・事業名		新幹線鉄道等の建設等				年金の給付に要する費用等の支払いの適切な執行、資産処分の円滑な実施等を進める
	20年度 予算要 求額 (百万 円)	国からの財政支出 (対19年度当初予 算増減額)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	0 (0)	
		支出予算額 (対19年度当初予 算増減額)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	— (現時点では未定のため)	18,585 (968)	

支部・事業所等	支部・事業所等の名称		清算事業本部 西日本支社			
	所在地		大阪市淀川区西中島五丁目4番20号			
	職員数		4人			
	支部・事業所等で行う事務・事業名		年金の給付に要する費用等の支払いの適切な執行、資産処分の円滑な実施等を進める			
	20年度 予算要 求額 (百万 円)	国からの財政支出 (対19年度当初予 算増減額)	0 (0)			
		支出予算額 (対19年度当初予 算増減額)	11,006 (573)			

横断的視点

1. 事務・事業及び組織の見直し

< 事務・事業関係 >

該当類型	公共事業執行型	資産債務型(事業用)	助成事業等執行型(助成・給付型)	助成事業等執行型(助成・給付型)	特定事業執行型(その他(製造・生産型))	助成事業等執行型(助成・給付型)	政策金融型	助成事業等執行型(助成・給付型)	政策金融型	
事務・事業名	鉄道建設等業務		鉄道助成業務	特例業務(国鉄清算業務)	船舶の共有建造等業務	高度船舶技術開発等業務		基礎的研究業務	内航海運活性化融資業務	
事務・事業の概要	・新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設 ・新幹線鉄道の建設に関する調査 ・貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事 ・国土交通省令で定める規格を有する鉄道(新幹線鉄道を除く)又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の建設及び政令で定める大規模な改良		・建設した鉄道施設を当該新幹線鉄道の営業を行なう者に貸し付け ・建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設を当該鉄道又は軌道に係る鉄道事業者に貸し付け、又は譲渡	・既設新幹線の譲渡収入を活用した建設助成への新幹線鉄道建設費等の資金繰入等 ・国の一般会計からの補助金等を財源とした鉄道事業者等への補助金交付及び建設助成への資金繰入	日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(以下「債務等処理法」という。)に基づき、旧国鉄職員年金等の給付に要する費用等の支払、並びにその支払に充てるための土地及びIR株式の処分等を行う。旧国鉄から承継した権利及び義務の行使及び履行のために必要な業務を行う。	・海運事業者と費用を分担して船舶を共有建造し、当該船舶を海運事業者で使用・管理させ、共有期間満了時に譲渡すること。 ・共有建造事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは修理に関する技術的援助を行うこと。	・民間において行われる ・高度船舶技術の試験研究の資金に充てるための助成金の交付(研究開発助成) ・高度船舶技術を用いた船舶等の製造、保守若しくは修理に必要な資金に充てるための助成金の交付(実用化助成)	・民間において行われる ・高度船舶技術に関する試験研究資金の借入れに係る利子支払資金の助成(利子補給) ・高度船舶技術に関する試験研究資金の借入れに係る債務の保証(研究開発債務保証) ・高度船舶技術を用いた船舶等の製造資金の借入れに係る債務の保証(実用化債務保証)	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、環境保全や交通サービスの高度化等に等する全く新しい技術の確立を目指す。	内航海運組合法に基づき設立された日本内航海運組合総連合会(以下「内航総連」という。)が国の認可を受けた内航海運(以下「内航海運事業(船舶建造事業者から建造船腹量に応じて納付金を納付させ、船舶解撤(又は輸出)事業者に対して解撤船腹量に応じて交付金を交付する事業)を円滑に実施するため、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「鉄道・運輸機構」という。)が政府保証を受け民間金融機関から調達した原資により内航総連に貸付を行う融資業務
事務・事業に係る20年度予算要求額	国からの財政支出(対19年度当初予算増減額)	85,295百万円(9,526百万円)	37,453百万円(5,756百万円)	0(0)	4,000百万円(51百万円)	146百万円(78百万円)	0(0)	393百万円(11百万円)	0(0)	
事務・事業に係る定員(19年度)	支出予算額(対19年度当初予算増減額)	855,254百万円(139,837百万円)	520,244百万円(37,625百万円)	279,342百万円(14,553百万円)	91,663百万円(23,407百万円)	282百万円(79百万円)	393百万円(11百万円)	106,847百万円(136百万円)		
	事務・事業に係る定員(19年度)	1,600人	50人	36人	69名	7名	4人	2人		
	民間主体による実施状況(同種の事業を行う民間主体の3人、人員等)	同種の事業を行う民間主体は存在しない。	同種の事業を行う民間主体は存在しない。	同種の事業を行う民間主体は存在しない。	同種の事業を行う民間主体は存在しない。	事実上の補助金である助成業務を民間が行うことは想定できない。	・利子補給業務については事実上の補助金交付業務であり、民間が行えるものではないこと。 ・高度船舶技術を用いた船舶は、中古市場がなく、性能が確認されず担保力がないため、民間では債務保証の主体とならないこと、また、体制変化により造船事業者の担保力も低下していること。 等から、当事業は民間において適切に実施しうる性質のものではない。	同種の事業を行う民間主体は存在しない。	同種の事業を行う民間主体は存在しない。	

<p>廃止すると生じる問題の内容、程度、国民生活への影響</p>	<p>鉄道建設等業務を実施するにあたり、建設計画から用地、土木、電気、建築及び機械の各業務を総合的に有する組織は当機構以外に存在しない。そのため全国新幹線鉄道整備法に基づき、機構はその総合技術力を発揮するべく、現在、北海道・東北・北陸・九州各新幹線の建設を実施しているところである。また、その事業の実施に当たっては国や地方公共団体からの公的資金が充てられており、その受け皿は公的機関が原則であるとともに、その広域性及び事業費の規模から公的機関である機構が最も望ましいため、廃止は困難である。</p>	<p>鉄道事業者等への補助金等交付業務は公費の取扱であるため、機構が廃止されると当該業務の主体は国しかなく、その場合、請求、交付及び実施検査等の専門的業務の一元的かつ効果的実施が困難である。</p>	<p>債務等処理法に基づき、旧国鉄職員の年金等の給付に要する費用等の支払、並びに旧国鉄の権利義務に係るアスベスト被害を含む業務災害に対する補償及び現在係属中の訴訟対応等を引き続き行っていくことが必要であり、廃止することはできない。また、国鉄改革スキームの中核をなす本業務の沿革、旧国鉄（公共企業体）の清算業務という公益性、政策的色彩の強い本業務の特殊性等に照らして、その実施は、旧国鉄を承継した機構に担わせることが適切である。</p>	<p>国内海運は、我が国経済や国民生活を支える重要な役割を果たしている。特に、近年では物流効率化、環境対策等の政策課題への対応が喫緊の課題となっており、国内海運がこうした課題に対応しつつその使命を果たしていくためには、そうした時代的要請にも応じた安全かつ近代的な内航船舶を着実に整備していく必要がある。しかし、その担い手たる国内海運事業者の大多数は資金力・技術力に乏しい中小事業者であるため、自らの力のみではこうした整備が進まないのが実態である。そのため、政策課題に対応した良質な船舶を整備する機構の船舶共有建造制度は不可欠となっている。仮に、同制度が廃止された場合には、こうした安全かつ近代的な内航船舶の整備に支障を来し、ひいては我が国経済や国民生活に重大な影響が生じることとなる。</p>	<p>我が国造船業が世界で勝ち残る国際競争力をこれからも確保するためには、不断の研究開発が必要であり、国の政策としてこれを支援する必要がある。韓国や欧州といった造船先進国においても、船舶の研究開発に対しての公的支援が行われており、本事業を廃止した場合には、半世紀近くにわたって世界の建造量トップシェアを維持し日本経済に貢献し続け、現在においても韓国、中国、欧州造船業と激しい国際競争を展開している我が国造船業の競争力低下につながり、地域に根付き造船城下町を形成している造船業が衰退し地域経済・雇用に大きな影響を与える恐れがある。</p>	<p>少子高齢化・人口減少時代の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題、安全・安心の確保等、運輸分野をとりまく課題を解決するためには、交通機関の安全の確保、環境安全や交通サービスの高度化などに寄与する基礎的研究が必要不可欠である。本制度はまさにその基礎的研究を推進するものであり、本制度を廃止した場合、先述の課題の解決が図られないことから、我が国の社会・経済的發展を阻害するものと考えられる。</p>	<p>内航海運は、国内貨物輸送の約4割を担っており、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な産業基礎物質の約8割を輸送している基幹的な輸送モードである。国民経済に密接かつ重要な役割を担っている。この内航海運業界を活性化するため、長年行われていたスクラップ・アンド・ビルド方式による船舶調整事業を抜本的に改め、制度解消による経済的影響に配慮して内航海運暫定措置事業（以下「暫定措置事業」という。）を行うこととした。政府保証の制度は、暫定措置事業を円滑に進めるために、機構を通じて、内航総連に資金が低利で、かつ、継続的に供給されるために必要である。仮に、政府保証が廃止された場合には、機構の借入は担保を有していない内航総連に対するものであることから、機構は民間金融機関から即時に資金回収を求められかねない。また、仮に、新たな借入を受けることができるとしても、同様の理由により、その際の金利は上昇する等の問題が発生する。この場合、資金の手当てができずに暫定措置事業が崩壊しかねない又は同事業の円滑かつ着実な実施に支障を生じるため、引き続き政府保証の制度を維持することが必要不可欠である。</p>
----------------------------------	---	---	---	--	--	--	--

事務・事業の位置づけ (主要な事務・事業との関連)	主要業務	主要業務	主要業務	主要業務	主要業務	主要業務	主要業務	主要業務
事業開始からの継続年数	44年	20年	20年	48年間	研究開発助成:19年間 実用化助成:2年間	利子補給:19年間 研究開発債務保証:19年間 実用化債務保証:7年間	11年	9年
これまでの見直し内容	<p>都市鉄道線事業については、債務償還に伴う借換資金の調達において、その効率性の観点から、新たに追加した格付機関を除外し、原則として新規採択を行わない。例外的に新規採択をせざるを得ない場合であっても、必要最小限とし、かつ集中改革期間中に限定する。民鉄線事業については、現在実施中のものに限定し、民間事業者が現状よりもさらに主体的に鉄道整備を推進する環境を整備する観点から、集中改革期間中に廃止を含め事業のあり方を見直す。</p>	<p>債務償還に伴う借換資金の調達において、その効率性の観点から、新たに追加した格付機関を除外し、原則として新規採択を行わない。例外的に新規採択をせざるを得ない場合であっても、必要最小限とし、かつ集中改革期間中に限定する。</p>	<p>特殊法人等整理合理化計画に資する補助金については、国が実施することが合理的な業務について、国に移管するとともに、鉄道整備費無利子貸付等事業については、原則として新規採択を行わないこととした。例外的に新規採択をせざるを得ない場合であっても、必要最小限とし、かつ集中改革期間中に限定する。</p>	<p>平成10年、日本国有鉄道清算事業団を廃止、日本鉄道建設公団と一体化し、その後の資産処分を進捗に伴い人員を削減してきた。 平成15年、「特殊法人整理合理化計画」に基づき、独立行政法人化を行った。</p>	<p>事業開始以来、随時見直しを実施している。 平成14年度から共有建造業務の建造対象を政策目的に対応した船舶へ重点化 平成15年10月、鉄道・運輸機構設立にあわせ、改造融資業務、債務保証業務、共有係留船業務及び近海船建造業務を廃止し、共有建造業務に業務を重点化。 平成16年12月、平成21年度までを「重点集中改革期間」として業務の効率化及び財務改善に向けた取り組みを行う「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶助定見直し方針」を策定。その中で 共有建造制度の抜本的見直し(共有建造対象の限定等) 債権管理・回収の強化 一般管理費削減等を実施</p>	<p>鉄道・機構設立(平成15年10月1日)において 研究開発に係る助成金について、国が明確な政策目標を定め、合わせて当該目標が達成された場合又は一定期間経過後には助成措置を終了することを事前評価時点において明記。 研究開発助成の対象となった事業について適切に評価を行い、その結果を事業に反映させる仕組みを整備。 研究開発助成・利子補給について、第三者機関による審査・評価の実施、助成先の公表を行う。 研究開発助成、実用化助成における助成対象者からの納付金について、客観的な算定基準を設ける。等の措置を実施。 平成19年1月において、債務保証について、 保証料を0.5%から0.2%に下げ 保証割合を100%から80%に下げ 等、事業者にとってより活用しやすく、かつ、モラルハザードが発生し難い制度とした。</p>	<p>「特殊法人等整理合理化計画」の指摘等を踏まえ、外部の学識経験者から構成する基礎的研究推進委員会及び審査委員会の体制を整備し、募集テーマの選定や制度運営並びに研究課題の採択や研究の進捗状況・成果について、厳格な第三者評価を取り入れる仕組みを構築する等の取組を実施している。 競争的研究資金制度改革について(意見)。(平成15年4月策定)を踏まえ、プログラムオフィサー・プログラムディレクターを配置し管理・評価体制を整備する等の取組を実施している。 「公的研究費の不正使用等の防止に関する取組について、(平成18年8月策定)を踏まえ、不正使用の防止に係るルールを整備・明確化するとともに、研究機関・研究者への周知徹底を図る等の取組を実施している。</p>	<p>中期目標期間終了時の組織業務の見直しの結論を平成18年中に得る独立行政法人等の見直し改定(平成18年12月24日行政改革推進本部長決定) 内航海運活性化融資業務の取組に向けた取組等 内航海運活性化融資業務については、同融資を受けて内航総連が行っている暫定措置事業の取組に向けた円滑かつ着実に(意見)。(平成15年4月策定)に 実態に推進のため、国は内航総連に対し、毎年度同事業の収入及び支出に關し資金管理計画を作成・公表させ、着実な債務の償還が図られるよう適切に監督するものとする。これにより、鉄道・運輸機構が内航海運活性化融資業務に關し調達する借入金の前年度以下となるようにするものとする。 また、内航海運活性化融資業務に係る手数料については、説明責任を徹底する観点から、その使用を業務実績報告書等において公表するものとする。 さらに、鉄道・運輸機構が内航海運活性化融資業務に關し調達する借入金については、資金調達コストを削減するため、入札又はランジヤードローン等の導入による調達を検討するものとする。</p>

<p>(1) 事務・事業のゼロベースでの見直し</p>	<p>国の重点施策との整合性</p>	<p>平成18年8月に取りまとめた、「国土交通省重点施策」において「地域の自立と競争力の強化」の項目中、「頑強な地域を支援するインフラ整備」として、平成16年12月の政府・与党合意に基づき、整備新幹線の着実な整備を重点施策として位置づけている。また、「都市の成長基盤を支えるインフラ整備」として、首都圏における広域的なネットワークの形成を図り、都市鉄道の利便性の向上をさせるため、神奈川関東方面における既存鉄道の連絡線の整備に着手を重点施策として位置づけている。</p>	<p>平成18年8月に取りまとめた、「国土交通省重点施策」において「地域の自立と競争力の強化」の項目中、「都市・地域における総合交通戦略の推進」として、LRT等の公共交通導入について総合的に支援を行うこととしている。また、「地域の鉄道ネットワークの確保」として、再生計画に基づき「地方鉄道活性化事業」への支援を強化することとしている。また、「安全・安心基盤の確立」の項目では、「公共交通等の安全対策」として、地方鉄道事業者に対し、安全対策設備の整備への支援を実施すること及び、「地震、津波、高潮対策」の重点的・計画的な推進として鉄道駅等の耐震化を重点的に推進し、災害時の国民の安全と交通ネットワークを確保することとしている。</p>	<p>現行国鉄改革スキームを定めた債務等処理法に基づき、業務を実施している。</p> <p>平成13年「特殊法人整理合理化計画」(閣議決定)において、早期の土地処分が求められている。</p>	<p>環境対策、物流効率化等国の重点施策に沿った船舶の建造を著実に実施している。</p> <p>京都認定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定)第3章目標達成のための対策と施策</p> <p>ア、省CO2型の地域・都市構造や社会経済システムの形成</p> <p>モダリティ、トラック輸送の効率化等物流の効率化の推進</p> <p>物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送からの脱炭素排出量の削減(1)内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。この一環として、受け皿たる内航海運の競争力を高めるため、エネルギー効率の良い次世代内航船舶(スーパーエコシップ)等新技術の開発・普及や規制の見直し等を進める。</p> <p>ウ、機器単位の対策・施策</p> <p>輸部門(1)鉄道、船舶、航空部門…船舶部門においてはモダリティに資するローリー船、コンテナ船等の建造を図ってきたところであり、</p>	<p>第3期科学技術基本計画(平成17年3月閣議決定)「優れた経済的成果を上げていくためには国際競争力のある企業が存在が欠かせない、とりわけ国際競争力のある我が国製造業の一部は急速に技術力を増したアジア諸国の企業等との間で激しい競争に直面しており、我が国の強みを活かしてものづくりの高付加価値化を実現することが求められている。」とされている一方、「効果的・効率的な科学技術政策の推進」という観点から投資の重点化は引き続き重要であり、政府研究開発投資の戦略的重点化を更に強力に進めるとされている。</p> <p>この中で、国際競争、政策目標への貢献、官民の役割分担等の総合的な観点から、政府が取り組むべき重要な課題として、27課題の「重要な研究開発課題」が選定されている。このうち、「船舶による海洋生態系への悪影響防止技術(バラスト水対策)」、「海上資源探査技術」や「船舶による深海底探査技術」等、船舶に関する課題も複数掲げられており、これらに「バラスト」の削減や「天然ガスハイドレート(NGH)輸送船の開発」に「取り組んでいるところ。</p> <p>京都認定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定)「モダリティ、トラック輸送の効率化等物流の効率化の推進」のため「モダリティの受け皿たる内航海運の競争力を高めるため、エネルギー効率の良い次世代内航船舶(スーパーエコシップ)等新技術の開発・普及や規制の見直し等を進める。」といった記述や「輸部門」の機器単位の対策・施策として「船舶部門において、今後、電気推進船や電子制御エンジン搭載船舶等の新技術を導入した船舶の普及促進を図る。」等の施策が掲げられており、これに基づき、環境負荷低減に効果のある「高度船舶安全管理システムの活用化」に取り組んでいるところ。</p> <p>総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年10月閣議決定)「効率的で環境負荷の小さい物流の実現に貢献する技術の開発・活用やITの活用を進める必要がある。」との施策の方向性が掲げられている。この取り組みを進めるため、「今後推進すべき具体的な物流施策(平成17年11月総合物流施策推進会議)」が取りまとめられ、その中で、「グリーン物流推進のための技術開発等」として、船舶部門においては「スーパーエコシップフェーズ1」/「ノンバラスト船の普及の促進」/「高度船舶安全管理システムの活用化の促進」/「天然ガスハイドレート輸送システム」/「超臨界水を利用した新型船用ディーゼルエンジンの研究開発の推進などによる地球温暖化対策を講じる。」という施策が掲げられており、これに基づき、「ノンバラスト船の活用化」、「天然ガスハイドレート(NGH)輸送船の開発」、「高度船舶安全管理システムの活用化」に取り組んでいるところ。</p> <p>長期戦略指針イノベーション25(平成19年6月閣議決定)「環境ビジネスを伸ばす方策として、環境価値の視覚化を推進することとされており、「環境価値の高い製品等が市場を通じて選択される環境を整備するため、生活用品やビジネス用品、船舶・船用品について、製造・利用・廃棄の各々の段階での程度環境に負荷を与えるかどうか情報を消費者等に分かりやすく伝えるための評価手法の確立。」という施策が掲げられており、今後、これに基づく施策を展開。</p> <p>21世紀環境立国推進戦略(平成19年6月閣議決定)「環境技術・環境ビジネスの展開として「環境技術の戦略的な開発・普及、や「環境負荷の見え易い化等を通じた環境ビジネスの支援、といった施策の方向性が掲げられており、その中で「環境・技術開発における産学官連携及び国際連携の強化。我が国の環境技術の国際標準化や海外に向けた戦略的広範の実施。実用段階にある技術の普及の推進等を図る。」という施策が掲げられており、今後、これに基づく施策を展開。</p>	<p>第3期科学技術基本計画(平成18年3月策定)「イノベーション創出総合戦略」(平成18年6月策定)</p> <p>「経済成長戦略大綱」(平成16年7月策定、平成19年5月策定)</p> <p>「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月策定)</p> <p>「イノベーション25」(平成19年5月策定)</p> <p>「経済財政改革の基本方針2007」(平成19年6月策定)</p> <p>「競争的資金の拡充と制度改革の推進について」(平成19年6月)</p> <p>において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・競争的資金の拡充 ・間接経費の拡充 ・競争的資金の件数費への活用 <p>などが掲げられているところ。</p>	<p>「規制緩和と推進3か年計画」(平成10年3月閣議決定)</p> <p>「船舶調整事業については、転売業者の引当資格に対して内航総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入することにより、削減することとされた。</p>
-----------------------------	--------------------	---	--	---	--	--	--	---

<p>受益と負担との関係 (受益者・負担者の関係、両者の関係)</p>	<p>当該業務は、その広域性と多大な初期投資額のため、鉄道事業者の負担のみでは整備は困難であるため、国土の発展及び地域の活性化の観点から、国及び地方公共団体が負担しており、受益者及び負担者の特定は困難である。</p>		<p>経営の厳しい地方鉄道の確保及び安全対策設備の整備等のため、国及び地方自治体が協力して支援することから、受益者と負担者の特定が困難である。</p>		<p>鉄道・運輸機構(負担者)が支払う年金等費用等を元に、年金受給者等(旧国鉄職員等、受益者)に対し、年金等が支払われている。</p>		<p>共有建造事業者(船舶の共有建造等業務における受益者)から、機構は船舶使用料として共有期間を通じて負担した資金を回収する。しかしながら、同業務による良質な船舶の供給を通じて、物流効率化、環境問題の改善等の利益を享受するのは、国民、産業界一般であることから、同業務の最終的な受益者を特定することは困難である。</p>		<p>直接的な受益者は試験研究実施者等であり、負担者は国又は鉄道・運輸機構であるが、当該業務を通じて、造船産業全体の技術開発を支援することで、船舶の性能が向上し、海上輸送の高度化、効率化、環境負荷低減につながり、ひいては、受益は国民全体に裨益する。</p>		<p>本制度においては、機構からの委託により、課題採択された研究機関において、交通機関の安全の確保・環境保全や交通サービスの高度化などに寄与する基礎的研究を実施するものである。研究機関により実施された研究成果は、広く社会・国民に還元されることから、受益は特定の者に及ぶのではなく、国民全体に及ぶものである。このため、受益は広く国民全体が享受し、受益と負担との関係を特定することは困難である。</p>		<p>内航海運活性化融資は、直接的な財政支出は無いものの、機構が調達する資金に対して国が政府保証を行い、暫定措置事業が円滑かつ着実に実施されるよう支援することにより、基幹的輸送モードである内航海運の活性化を図り、効率的で安定した海上輸送サービスが確保され、国民生活全体に受益をもたらしていることから同業務の最終的な受益者を特定することは困難である。</p>	
<p>財政支出への依存度 (国費/事業費)</p>	<p>10.0%</p>		<p>7.2%</p>		<p>0%</p>		<p>4.4%</p>		<p>23.6%</p>		<p>0%</p>		<p>100%</p>	
<p>これまでの指摘に対応する措置</p>	<p>(指摘なし)</p>		<p>別紙1に記載</p>		<p>(指摘なし)</p>		<p>(指摘なし)</p>		<p>別紙1に記載</p>		<p>別紙1に記載</p>		<p>別紙1に記載</p>	

(注)：高度船舶技術開発等業務については、国からの財政支出は助成事業等執行型にのみ充てられている。

<p>諸外国における公的 主体による実施 状況</p>	<p>・フランス、フランス鉄道線路事業公社(RFF)鉄道線路の保有・管理、整備計画の策定と資金調達、旧フランス国鉄のインフラ債務の償還等を実施。 ・スペイン：高速新線建設、保守・管理・運営及び国から委託を受けた既存インフラ運営・整備を実施。</p>	<p>・フランス：運輸省が助成業務を実施。 ・スペイン：開発省が助成業務を実施。 ドイツ：連邦政府及び州政府が助成業務を実施。</p>	<p>ドイツ：連邦鉄道財産機構(BEV) 旧東西ドイツ両国鉄の長期債務(337.3億ユーロ)及び資産を承継し、売却可能資産(69億ユーロ)の売却による債務償還、旧国鉄職員の見直し及び福利厚生等を実施する連邦政府直属の機関である。</p>	<p>自国海運の整備・近代化は各国共通の重要な政策課題であり、米国や欧州諸国においても公的支援を実施。</p>	<p>造船主要国である韓国、中国、欧州における船舶の技術開発に対する公的な部門の支援実施主体は、以下の通り。 韓国：政府 欧州：欧州委員会 中国：中国においては造船会社は国営企業であるため、そもそも企業経営そのものが公的主体により実施されている</p>	<p>欧米諸国における主な研究助成機関の概要 アメリカ ・米科学財団 ・予算額：5,581百万ドル(2006年度) ・主な業務：研究助成 ・採択件数：9,757件(2005年度) ・採択案件1件あたりの平均年間支給額：143,669ドル(2005年度) 国立保険研究所 ・予算額：28,587百万ドル(2006年度) ・主な業務：研究助成 ・採択件数：9,599件(2005年度) ・採択案件1件あたりの平均年間支給額：354,753ドル(2005年度) ドイツ ドイツ研究協会 ・予算額：1,351百万ユーロ(2005年度) ・主な業務：研究助成 ・採択件数：4,845件(2005年度) ・採択案件1件あたりの平均年間支給額：111,000ユーロ(2005年度) フランス フランス国立研究庁 ・予算額：689百万ユーロ(2005年度) ・主な業務：研究助成 ・採択件数：1,454件(2005年度) ・採択案件1件あたりの平均年間支給額：370,840ユーロ(2005年度) イギリス 英国工物理学研究会議 ・予算額：515百万ポンド(2004年度) ・主な業務：研究助成 ・採択件数：1,551件(2004年度) ・採択案件1件あたりの平均年間支給額：100,000ポンド(2004年度)</p> <p>(参考) 1ドル=118.34円、1ユーロ=151.90円、1ポンド=227.51円(2006年8月31日時点)</p> <p>出典：競争的資金の拡充と制度改革の推進について(平成19年6月14日 総合科学技術会議 基本政策推進専門調査会)</p>	<p>EC規制1101/89 解撤促進制度及びオールド・フォー・ニュー規制(加盟国から助成により、解撤促進基金を創設) ・ドイツ ・フランス ・オランダ ・ベルギー ・ルクセンブルグ</p>
-------------------------------------	--	---	--	---	---	---	---

	財政支出に見合う効果（効果が得られているか、その根拠）	九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）開業により、在来線所要時間3時間40分が2時間10分へ短縮され、これによって同区間の利用者は在来線特急時代の2倍以上に増加し、鹿児島市周辺への観光客数が過去最多を記録するなど、交流人口の拡大と経済活性化の効果が生じている。 有明新線の開業により、つば～秋葉原間が45分で結ばれ、これによってつくばから都心への所要時間は従来のバス利用に比較し、20分以上の時間短縮、定時性の向上を実現するとともに、首都圏における住宅供給の促進、沿線地域における経済活性化等の波及効果が生じている。	鉄道施設の整備に対する補助金の交付により、整備新幹線の着実な整備や鉄道ネットワークの形成による都市鉄道の利便性に向上が図られている。 また、地方鉄道の活性化事業や安全対策設備の整備等の地方鉄道事業者に対する支援を実施することにより、地域の鉄道ネットワークの確保や安全・安心基盤の確立など国民の安全と交通ネットワークの確保が図られている。		財政融資資金を活用しつつ政策課題に対応した良質な船舶の供給に努めており、平成18年度実績で新造内航貨物船舶約3割のシェアを占める等財政融資に見合った着実な効果を挙げている。また、一般会計出資金を財源として、環境にやさしく経済的なスーパーエコシップの建造普及促進を進めており、17年度以降7隻の建造を決定しており、着実に効果を上げている。	助成した案件の商品化や技術開発による技術の向上による優れた製品の市場化等、政策的意義に合った成果を上げている。	(財政支出なし)	本制度は、中期計画(計画期間:平成15年10月1日～20年3月31日)において、研究成果の普及・活用促進を図るため、研究成果発表数(年2回開催)、特許出願数(中期計画期間中20件以上)、外部研究成果発表件数(中期計画期間中220件以上)について数値目標を定めており、18年度末時点で、研究成果発表数:111回(18年度)、特許出願数:26件、外部研究成果発表数:371件と既に中期計画目標を達成していること、また、本制度の研究開発については、実用化に向けた研究が進められているものや実用化に至ったものがあることから、財政支出に見合う効果が十分に上がっている。	国が直接的な財政支出をしているわけではないが、機構が調達する資金に対して政府保証することで、暫定措置事業が円滑かつ着実に実施され、内航海運の活性化を図り、効率的で安定した海上輸送サービスが確保されている。
	事務・事業が真に不可欠かどうかの評価	真に不可欠	真に不可欠	真に不可欠	真に不可欠	真に不可欠	真に不可欠	真に不可欠	真に不可欠
	事務・事業の見直し案(具体的措置)	新幹線鉄道等の鉄道施設の建設について、歳出削減及び性能向上等の観点から、今後も新技術の開発とその活用を努め、工事計画・設計の最適化等による工事コスト及びライフサイクルコストの削減を引き続き進める。また、機構がこれまでの実績の中で培った鉄道建設の総合的な技術力について、より一層幅広い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、債権者である鉄道事業者に期限前返の返済を行う意向があるかを十分に踏まえつつ、債権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てその手続きを整備し、当該業務を着実に効率的に進める。	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。	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。)	近年、地球環境問題への対応等の社会的要請に応えた代替建造促進が重要な政策課題となっており、こうした政策課題に対応するスーパーエコシップ等の良質な船舶の建造を推進している。また、平成21年度までを重点集中改革期間とする「見直し方針」に基づき、乗取発生防止、債権管理及び回収強化等の業務改善を進めるとともに、財務状況の更なる改善を図る。また、財務改善に当たっては、民間金融機関で行われている信用リスク管理手法を参考に、してリスク管理体制を強化を図る。	早急に結論を得るべく検討中	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、委員の一部を中期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。	毎年度、政府保証額が前年度以下となるように監督する。
	行政サービス実施コストに与える影響(改善に資する事項)	新技術の開発とその活用及び工事計画・設計の最適化等による工事コスト及びライフサイクルコストの削減を図り、行政サービス実施コストの削減に資する。	機構の一元的な業務の執行により効率化を図り、行政サービス実施コストの削減に資する。	土地処分の完了により、土地の維持・管理費、一般管理費等の削減が図れ、行政サービス実施コストの低減に資する。	「見直し方針」に基づく業務改善による海運業務費、一般管理費の削減及び船舶使用料収入の確保により行政サービス実施コストの低減となる。	早急に結論を得るべく検討中	「府省共通研究開発管理システム」の活用については、政府全体の競争的資金の執行の適正化に資するものであり、業務費用の削減、自己収入の増加などに直接影響するものではない。 事後評価における、審査委員の見直しについては、本業務が目指す、交通機関の安全の確保、環境保全や交通サービスの高度化などに寄与する新技術の確立に資するものであり、業務費用の削減、自己収入の増加などに直接影響するものではない。	政府保証額を前年度以下となるようにする。	
	理由	既に、工事コスト及びライフサイクルコストの削減に努めてきているところであり、引き続きこれらの施策の実施が期待されるため。	蓄積された補助金審査ノウハウの専門性を活かした補助金交付事務の効率性、多岐にわたる補助金の実地監査の一括実施及び新幹線譲渡収入による交付金と国からの補助金の一元管理等の効率性を発揮するため。	未売却の土地については、整備費、開墾等の維持・管理費等の支出を要するところ、早期売却により、これらの費用はもとより、一般管理費等の削減が図れる。	債権管理、回収強化による貸倒損失、引当金繰入の減及び一般管理費の削減並びにスーパーエコシップを始めとする良質な船舶の建造促進に伴う船舶使用料収入の確保が図られるため。		「府省共通研究開発管理システム」の活用により、不合理な重複・過度の集中の排除がなれることに加え、その成果が拡大になることが期待され、ひいては国民負担の低減に資するため、事後評価における評価委員の見直しにより、交通機関の安全の確保・環境保全や交通サービスの高度化に寄与する新技術の確立が図られることにより、本制度の成果をより高めることが期待されるため。	政府保証額を前年度以下となるようにする。また、将来的な国民の負担リスクが軽減され、債権管理においても健全化が図られるため。	

(2) 事務・事業の 民営化の検討	民営化の可否	否	否	否	否	否	否	否	否	否
	事業性の有無とその理由									
	民営化を前提とした規制の可能性・内容									
	民営化に向けた措置									
	民営化の時期									
否	民営化しない理由	鉄道建設等業務を実施するにあたり、建設計画から用地、土木電気、建築及び機械の各業務を総合的に有する組織は当機構以外に無く、また、その事業の実施に当たっては国や地方公共団体からの公的資金が充てられており、その受け皿は公的機関が原則であるとともに、その広域性及び事業費の規模からも民間主体による事業の実施は困難である。	機構に蓄積された補助金審査ノウハウの専門性を活かした補助金交付事務の効率性、多岐にわたる補助金の実地監査の一括実施及び新幹線譲渡収入による交付金と国からの補助金の一元管理等の効率性等から機構を通じた補助金交付を引き続き実施する。また、機構の技術力を活用した、鉄道施設改修等へのアドバイスを通じて、適正な補助金の交付を実施している。	債務等処理法に基づき、旧国鉄職員等の年金等の給付に要する費用等の支払、並びに旧国鉄の権利義務に係るアスベスト被害を含む業務災害に対する補償を引き続き行っていくことが必要であり、民営化にはなじまない。	資金調達能力及び技術力に乏しい中小企業が大多数を占める中で、物流効率化、環境対策等の課題へ対応した船舶の建造を進めていくためには、公的資金を活用しつつ国の政策と連携した取り組みを行うことが可能な公的組織が主体となる必要があるため。	事業上の補助金である助成業務等を民間が行うことは想定できず、安全性向上、物流効率化、環境負荷低減等の課題へ対応した技術開発・実用化の支援を一体的に実施するためには公的資金を活用しつつ国の政策と連携した取り組みを行うことが可能な公的組織が主体となる必要があるため。	本基礎的研究業務は直接利益に結びつくものではなく、受益の範囲が特定できるものではないことから、民間が実施するには極めてリスクが高い。また、本業務は交通機関の安全の確保・環境保全や交通サービスの高度化などに寄与する新技術の確立を目指しており、公共上の見地からの必要性も高いため、	鉄道・運輸機構が民間金融機関等から調達する資金に対して内航総運に対し、暫定措置事業の実施に必要な資金の融資を行ったものであり、民営化することは現実的ではないと考える。		
(3) 官民競争入札等の 積極的な 適用 今後の対応	該当する対象事業	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)	a施設管理・運営、b研修 c.国家試験等、d相談 e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、h(その他)
	官民競争入札等の実施の可否	否	否	否	否	否	否	否	否	否
	入札種別(官民競争/民間競争)									
	入札実施予定時期									
	事業開始予定時期									
	契約期間									
	否	導入しない理由	鉄道建設等業務を実施するにあたり、建設計画から用地、土木電気、建築及び機械の各業務を総合的に有する組織は当機構以外に無く、また、その事業の実施に当たっては国や地方公共団体からの公的資金が充てられており、その受け皿は公的機関が原則であるとともに、その広域性及び事業費の規模からも民間主体による事業の実施は困難である。	機構に蓄積された補助金審査ノウハウの専門性を活かした補助金交付事務の効率性、多岐にわたる補助金の実地監査の一括実施及び新幹線譲渡収入による交付金と国からの補助金の一元管理等の効率性等から機構を通じた補助金交付を引き続き実施する。また、機構の技術力を活用した、鉄道施設改修等へのアドバイスを通じて、適正な補助金の交付を実施している。	債務等処理法に基づき、旧国鉄職員等の年金等の給付に要する費用等の支払、並びに旧国鉄の権利義務に係るアスベスト被害を含む業務災害に対する補償を引き続き行っていくことが必要であり、官民競争入札等を適用することはできない。	資金調達能力及び技術力に乏しい中小企業が大多数を占める中で、物流効率化、環境対策等の課題へ対応した船舶の建造を進めていくためには、公的資金を活用しつつ国の政策と連携した取り組みを行うことが可能な公的組織が主体となる必要があるため。	事業上の補助金である助成業務等を民間が行うことは想定できず、安全性向上、物流効率化、環境負荷低減等の課題へ対応した技術開発・実用化の支援を一体的に実施するためには公的資金を活用しつつ国の政策と連携した取り組みを行うことが可能な公的組織が主体となる必要があるため。	本基礎的研究業務は直接利益に結びつくものではなく、受益の範囲が特定できるものではないことから、民間が実施するには極めてリスクが高い。また、本業務は交通機関の安全の確保・環境保全や交通サービスの高度化などに寄与する新技術の確立を目指しており、公共上の見地からの必要性も高いため、	国が直接的な財政支出をしないわけではなく、機構が調達する資金に対して政府保証を行っているため、官民競争入札に付することはできない。	

	対象となる事務・事業の内容	鉄道建設等業務		鉄道助成業務	特例業務 (国鉄清算業務)	船舶の共有建造等業務	高度船舶技術開発等業務	基礎的研究業務	内航海運活性化融資業務	
		移管の可否	否	否	否	否	否	否	否	否
(4) 他 の法人 への 移管・ 一体的 実施	可	移管先								
	可	内容								
	可	理由								
	可	移管しない理由	鉄道建設等業務を実施するにあたり、建設計画から用地、土木、電気、建築及び機械の各業務を総合的に有する組織は当機構以外に無く、また、その事業の実施に当たっては国や地方公共団体からの公的資金が充てられており、その受け皿は公的機関が原則であるとともに、その広域性及び事業費の規模からも民間主体による事業の実施は困難である。	機構に蓄積された補助金審査/ハウの専門性を活かした補助金交付事務の効率性、多岐にわたる補助金の実地監査の一括実施及び新幹線譲渡収入による交付金と国からの補助金の一元管理等の効率性等から機構を通じた補助金交付を引き続き実施する。また、機構の技術力を活用した、鉄道施設改修等へのアドバイスを通じて、適正な補助金の交付を実施している。	債務等処理法に基づく国鉄改革スキームにおいて、旧国鉄職員等の年金等の給付に要する費用の支払、並びに旧国鉄の権利義務に係るアスペクト被害を含む業務災害に対する補償及び現在係属中の訴訟対応等とを、旧国鉄を承継した鉄道・運輸機構における固有の任務として一体的に実施することとされているため、	船舶共有建造制度は、資金措置と技術支援がセットとなった内航海運の代替建造を促進するための独自の支援ツールであり、類似の業務を行う独法は存在しないことから、他法人への移管は適さないものと考えられる。	船舶の安全性向上、物流効率化、環境負荷低減等の課題に対応した技術開発・実用化の支援を一体的に行う独法は存在しないことから、他法人への移管は適さないものと考えられる。	運輸分野における基礎的研究においては、各モードにおける社会ニーズに的確に対応した研究を実施する必要があり、そのためには、特定のモードに偏ることなく、モード横断的な分野設定により幅広い研究を実施すべきであることから、総合的な輸送体系の確立及び陸上・海上・航空の各モードにおける輸送の円滑化を図ることを目的としている当機構で本制度を実施するのが適切である。	暫定措置事業は内航海運業界の根幹に係る業務であることから、同業界を取り巻く実情に透明しており政府保証を受け、安定かつ低利で資金を融資できる鉄道・運輸機構が本業務を実施する実施することが最も効率的である。	
一体的 実施	可	一体的実施の可否	否	否	否	否	否	否	否	
	可	一体的に実施する法人等								
	可	内容								
	可	理由								
可	一体的実施を行わない理由	鉄道建設等業務を実施するにあたり、建設計画から用地、土木、電気、建築及び機械の各業務を総合的に有する組織は当機構以外に無く、また、その事業の実施に当たっては国や地方公共団体からの公的資金が充てられており、その受け皿は公的機関が原則であるとともに、その広域性及び事業費の規模からも民間主体による事業の実施は困難である。	機構に蓄積された補助金審査/ハウの専門性を活かした補助金交付事務の効率性、多岐にわたる補助金の実地監査の一括実施及び新幹線譲渡収入による交付金と国からの補助金の一元管理等の効率性等から機構を通じた補助金交付を引き続き実施する。また、機構の技術力を活用した、鉄道施設改修等へのアドバイスを通じて、適正な補助金の交付を実施している。	債務等処理法に基づく国鉄改革スキームにおいて、旧国鉄職員等の年金等の給付に要する費用の支払、並びに旧国鉄の権利義務に係るアスペクト被害を含む業務災害に対する補償及び現在係属中の訴訟対応等とを、旧国鉄を承継した鉄道・運輸機構における固有の任務として一体的に実施することとされているため、	船舶共有建造制度は、資金措置と技術支援がセットとなった内航海運の代替建造を促進するための独自の支援ツールであり、類似の業務を行う独法は存在しないことから、他法人への一体的実施は適さないものと考えられる。	船舶の安全性向上、物流効率化、環境負荷低減等の課題に対応した技術開発・実用化の支援を一体的に行う独法は存在しないことから、他法人への移管は適さないものと考えられる。	運輸分野における基礎的研究においては、各モードにおける社会ニーズに的確に対応した研究を実施する必要があり、そのためには、特定のモードに偏ることなく、モード横断的な分野設定により幅広い研究を実施すべきであることから、総合的な輸送体系の確立及び陸上・海上・航空の各モードにおける輸送の円滑化を図ることを目的としている当機構で本制度を実施するのが適切である。	暫定措置事業は内航海運業界の根幹に係る業務であることから、同業界を取り巻く実情に透明しており政府保証を受け、安定かつ低利で資金を融資できる鉄道・運輸機構が本業務を実施する実施することが最も効率的である。		

< 組織関係 >

(5) 特定独立行政法人関係	非公務員化の可否	非特定型独立行政法人として設立
	理由	
(6) 組織面の見直し	見直し案(廃止、民営化、体制の再編・整備等)	本社機関及び地方機関における各業務の進捗に対応すべく、業務の特性を踏まえ、人材の適正な配置と、人員の重点的な運用により、より一層効率的な業務体制の構築を図る。
	理由	最低限の人員で効率的に各業務を運営していく必要がある。

2. 運営の徹底した効率化

(1) 可能な限りの 効率化の 徹底	給与水準、人件費の 情報公開の状況	鉄道・運輸機構ホームページにおいて公開(平成16年度～平成18年度)	
	従業員の給与 等の対国家公務員 指数(在職地域、学歴 構成、在職地域・学歴 構成によるラスパ イレンス指数)	対国家公務員指数117.2(在職地域:115.7 学歴構成:117.4 在職地域及び学歴構成:116.2)	
	人件費総額の 削減状況	平成18年度の給与・報酬等支給総額の削減率は、中期目標期間開始時(平成15年度)比 12.8%、基準年度(平成17年度)比 6.1%	
	一般 管理 費、業 務費等	現状(平成19 年4月1日現在) H18年度一般管理費 33,799百万円 前年度比 1.1% H18年度事業費 1,777,448百万円 前年度比 10.7%	
	効率化目標の 設定の 内容、設定時 期	一般管理費・特殊法人時の最終年度(14年度)比で13%程度に相当する額を削減、業務経費・特殊法人時の最終年度(14年度)比で15%程度に相当する額を削減	
民間委託による経費 節減の取組内容	機構の鉄道建設業務は、事務、用地、土木、軌道、建築、機械、電気等の広範な系統を有機的に連携させて実施することが不可欠であるうえ、各系統の業務量は建設事業の進捗状況等に応じて変動し、短・中期的な期間での波動が生じる。このような業務を限られた数の職員により効率的に実施するために、定型的な業務全般について、その業務の種類、内容に応じた業務委託又は人材派遣による外部委託を推進している。これは、プロジェクトの進捗に伴う業務の増加及び職員の減少の状況下で、本来は職員の増員により対応するべきところを、外部委託の実施によって新たな職員採用を抑制し、また、業務が減少した際の波動にも対応しているものである。		
情報通信技術による 業務運営の効率化の状 況	電子入札について本格運用を図り、平成18年度は鉄道建設の工事及び測量、調査、設計等の業務に係る全ての入札463件(全件数の100%)を電子入札により実施した。この結果、契約手続の透明性、公正性の向上及び業務の効率化を図ることができた。 また、CALS(Continuous Acquisition and Life-cycle Support)の踏で、業務の効率化、建設費の縮減と品質確保・向上を図る目的として、各種情報の電子化と、請負業者と発注者との間の効率的な情報共有・活用を目指した情報システム。)については、全国展開を推進し、鉄道建設に係る全ての建設所(33ヶ所)で使用できる状況となった。 業務システムについては、組織統合により重複することになったシステムを統合(会計処理に係る2つのシステム並びに資金管理に係る2つのシステムを各々一本化)して効率化を図った。また、船舶使用料に係る旧形式のシステムはネットワークに対応した新しい形態に改修し、資金管理に係るシステムとあわせて2つの旧形式のオフコンを廃止した。 ネットワークシステムについては、全国のネットワーク回線の高速化を実施し、これにより遠隔地に点在する鉄道建設所ではサーバを置かずネットワーク運用が可能になるなど建設所のサーバ台数の大幅削減を行い、運用管理の効率化を図った。		
(2) 独立行政 法人の資金 の流れ等に 関する情報 公開	情報公開の現状	資金調達に関して、財投機関債の発行については手続きから機構ホームページにて公開している。また、規程等に基づき契約内容について公表している。	
	見直しの方向	引き続き、資金の流れについて公開するとともに、公開基準が国と同一となるよう常に見直しを行いながら対応していくこととしている。	
	関連法人	名称	別添資料1-1参照
		契約額	2,056,486千円
		うち随意契約額 (%)	100%
	当該法人への再就職者 (役員の名 及び当該役員 の独立行政法人 における最終 職名)	別添資料1-1参照	
	関連法人 以外の契約 締結先	名称	別添資料1-2参照
		契約額	161,221,535千円
		うち随意契約額 (%)	29%
	当該法人への再就職者 (随契約の相手 方で同一所管に 属する公益法人 に在職している 役員人数)	別添資料1-2参照	
(3) 随意契約 の見直し	別紙2「独立行政法人における随意契約の見直しについて(依頼)」(平成19年8月10日付け行政改革推進本部事務局・総務省行政管理局事務連絡)に記載		
(4) 保有資産 の見直し	別紙3に記載		

3. 自主性・自律性確保

(1) 中期目標の明確化	現状	機構の各業務に係る中期目標の具体的内容に即して数値目標を設定し、明確化を図っている。	
	今後の取組方針	業務の実施状況を踏まえ、中期目標の明確化を図るべく、必要に応じて見直しを図る。	
(2) 国民による意見の活用	現状	例えばパブリックコメントの結果を鉄道建設における駅のデザインへ反映させる等、各事務・事業を実施するにあたり、機会あるごとに国民の意見の活用に努めている。	
	今後の取組方針	ホームページに意見、問合せ等のメール機能を設け、「国民の意見を吸い上げる仕組み」を整備する(20年度)。	
(3) 業務運営の体制整備	現状(内部統制に係る組織の設置状況、職員に対する研修の実施状況)	<p>[組織]</p> <p>組織については、一般管理部門の統合、事業部門の機能別横割り化、鉄道建設本部の設置等を行い、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の2つの特殊法人の業務の統合メリットを生かし、陸上運送、海上運送及び航空運送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応できる組織体制とした。</p> <p>[内部統制]</p> <p>1 業務運営に当たっては、通則法、機構法、債務等処理法等の各種法令や国土交通大臣から指示・認可された中期目標・中期計画を踏まえ、業務方法書、組織規程、会計規程等の機構内部の諸規程を制定し、その適正な執行を職員に周知徹底。</p> <p>2 財務・会計面では、会計規程に基づき、会計単位、会計責任者を明確にするとともに、財務・会計事務の適正を図るため、会計機関(契約担当役、出納命令役、出納役等)を設置し、出納命令役と出納役の兼務禁止を定める等の体制を構築。</p> <p>3 組織面では、業務の適切なかつ効率的な推進と業務運営の改善を目的とした監査を担当する監査室を設置。監査室長が監査計画に基づく(内部監査を実施し、終了後、監査結果報告書により改善を求めることができる体制を構築。要改善事項については、担当部署が速やかに改善措置を講じることとし、その結果を監査室長が確認することでフォローアップ。</p> <p>4 制度面では、就業規則、倫理規程等の周知徹底のほか、18年度から公益通報者保護規程を定め、法令違反について、通報を受ける窓口を設置し、その速やかな把握と改善措置を講じることができるよう仕組みを構築。</p> <p>5 また、通則法に基づき、監事は機構の業務を監査している。</p> <p>6 各部署の業務等については、職務能力の向上を図り、専門知識及び専門能力を高めるために研修を実施している。</p>	
	今後の取組方針	今後も引き続き、上記の内部統制体制の徹底に努める。	
(4) 管理会計を活用した運営の自立化・効率化・透明化	管理会計の活用状況とその効果	勘定区分経理による収支管理を実施し、各勘定における財務状況を把握することで、無駄のない効率的な資金計画を実施している。	
	プロジェクトごとの収支管理の実施状況	鉄道建設勘定における新幹線建設業務の収支管理等、各勘定区分ごとに収支管理を実施している。	
	今後の取組方針	今後も引き続き、適切な管理会計により、各事務・事業に係る財務状況の把握に努める。	
(5) 自己収入の増大等による財源措置	自己収入の内容(平成18年度実績)	財源	金額
	共同研究資金	-	
	利用料	-	
	寄付金	-	
	知的財産権	件数計 91 種類 鉄道建設等業務 特許権76 実用新案権4 意匠権2 (H19.3.31現在) 基礎的研究等業務 特許権6 著作権3 (H19.3.31現在)	平成18年度 鉄道建設等業務 318,133円(2件) 基礎的研究等業務 0円(0件)
	その他	-	
	計		318,133円
見直し案	引き続き、研究や技術開発の成果の活用等により、自己収入の拡大に努める。		
(6) 情報公開の取組状況	最近改善した例	機構ホームページを活用し、事務・事業の内容及び運営状況等について情報を公開し、業務の透明性確保に努めている。また、これまで業務紹介のための簡単な機構パンフレットを全面的に見直し、機構が果たす社会への役割、貢献を重視した内容に変更するとともに機構パンフレットを映像化し、広く機構業務を紹介することとした。また、鉄道フェスティバルへの参加や工事中、完成後の鉄道施設の見学会を沿線地域で開催するなど、機構の業務に対して地域社会の理解を得るための広報活動を行っている。	
	今後改善を予定している点	今後も引き続き、機構の業務内容について情報公開に努め、学会発表、国際会議出席による成果等も一層積極的に公表していく。	
その他	機構役員に対する勤務評定及び国の給与制度改革に沿った施策を平成17年度から段階的に実施している。		

< 関連法人関係 >

法人名	契約額 (千円)	随契割合 (%)	当該法人の役員となった再就職者	
			氏名	最終職名
レールシティ東開発 (株)	4,188	100	——	——
フリーゲージトレイン技 術研究組合	2,052,298	100	——	——

当該法人の役員となった再就職者については、適宜、枠を広げて頂ければと存じます。

< 関連法人以外の契約締結先 >

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
アール・イー・ピー開発(株)	7,875	0%	
(株)アーサー	8,997	100%	
(株)アイ・エム・イー建築設計事務所	19,583	0%	
(株)アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド	1,323,640	100%	
(株)アイ・エイチ・アイ・アムテック	2,714	100%	
(株)アイネット	2,344	0%	
アイ・エム・エヌ(協)	171,232	0%	
(株)青木電気設計事務所	24,360	0%	
(社)青森県公共嘱託登記家屋調査士協会	3,418	100%	
(株)秋山商会	4,774	0%	
朝日航洋(株)	16,968	0%	
(株)旭商	1,478	0%	
(株)浅沼組	1,075,095	0%	
(有)旭青写真工業所(株)	14,752	100%	
(株)朝日広告社	3,995	100%	
アジア航測(株)	27,563	0%	
(株)梓設計	9,975	100%	
(株)アソウヒューマニーセンター	68,064	65%	
熱海建設興業(株)	191,100	0%	
アデコ(株)	23,076	100%	
(株)アピリティニッケン	9,427	82%	
(株)阿部測量設計	7,760	76%	
(株)安部日鋼工業	2,126,426	0%	
(株)石山組	369,600	0%	
石川建設工業(株)	346,500	0%	
糸魚川市土地改良区	101,734	100%	
伊藤忠テクノソリューションズ(株)	18,309	100%	
(株)伊藤建設	429,030	0%	
今井建設(株)	10,067	0%	
射水建設興業(株)	457,800	0%	
井村造船(株)	748,125	100%	
(株)インフォマティクス	3,890	100%	
(株)インテック	47,691	100%	
(株)インプレス	2,520	100%	
(株)ウエスコ	67,095	39%	
(株)植木組	161,595	0%	
魚津市土地改良区	45,266	100%	
(株)魚国総本社	16,569	100%	
(株)浦共同造船所	1,084,650	100%	
(財)運輸政策研究機構	67,120	100%	
(財)運輸調査局	19,950	100%	
エイトコンサルタント(株)	20,317	73%	
(株)エース 傳法産業(株)	6,421	100%	
(株)エオネックス	6,405	0%	
(株)エヌエイチケイアイテック	14,448	0%	
NTTビジネスアソシエ(株)	2,352	100%	
NECリース(株) 関西支社	8,177	100%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
(株)遠藤青写真工業所	3,549	100%	
応用地質(株)	129,381	18%	
(株)オオバ	3,433	0%	
(株)大塚商会	40,212	4%	
(株)大坂組	125,097	0%	
大木建設(株)	1,352,400	0%	
大阪府文化財センター	88,291	100%	
岡田土建工業(株)	179,760	100%	
(株)奥村組	2,512,125	0%	
小田急建設(株)	643,545	0%	
(株)小又建設	49,035	0%	
(株)オリエンタルコンサルタンツ	97,083	0%	
オリエンタル建設(株)	2,822,338	0%	
オリックス・レンテック(株)	7,687	59%	
(株)オリコン	17,025	0%	
(独)海上技術安全研究所	2,500	100%	
(財)海外鉄道技術協力協会	9,500	100%	1
香川船渠(株)	43,680	100%	
(株)笠原建設	13,335	0%	
勝美印刷(株)	1,649	0%	
金澤英(株)	3,574	45%	
(株)カネコ	428,400	0%	
株木建設(株)	500,850	0%	
上市町土地改良区	5,971	100%	
上北建設(株)	107,100	0%	
川崎地質(株)	58,118	0%	
川田建設(株)	273,000	0%	
(株)神田造船所	3,990,000	100%	
関西電力(株)	3,540	100%	
キーウェアソリューションズ(株)	320,505	91%	
キーウェア西日本(株)	23,592	66%	
キーウェア北海道(株)	15,666	76%	
(株)企画開発	208,039	100%	
基礎地盤コンサルタンツ(株)	169,382	15%	
(株)北日本ジオグラフィ	14,070	0%	
北日本電気コンサルタント(株)	20,369	0%	
(株)木津屋本店	2,847	0%	
キャリアバンク(株)	24,189	61%	
(株)キャリアメイツ	2,207	0%	
(株)九州開発エンジニアリング	6,720	0%	
九州電気コンサルタント(株)	118,440	0%	
九州旅客鉄道(株)	2,222,109	100%	
(株)九州魚国総本社	9,856	100%	
(株)九州開発エンジニアリング	36,540	100%	
(株)九州ダイケン	5,870	100%	
(株)九運	5,165	0%	
極東工業(株)	1,638,714	0%	
協友測量設計(株)	9,550	0%	
協和地下開発(株)	4,200	0%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
京都大学大学院工学研究科	1,500	100%	
(株)協和コンサルタンツ	102,837	25%	
(株)キンカ	2,058	0%	
グッドジョブ(株)	3,318	100%	
熊本ドッグ(株)	2,599,800	100%	
(株)熊谷組	2,800,350	0%	
黒田整地開発(株)	18,385	0%	
黒部川左岸土地改良区	50,600	100%	
(財)経済調査会	57,983	76%	
(株)京三製作所	122,850	0%	
(株)ケイ・エス・ケイ	24,113	0%	
京急建設(株)	293,895	0%	
(株)建設技術研究所	13,125	0%	
(財)建設物価調査会	1,544	100%	
(財)建設工学研究振興会	5,303	100%	
(株)建設管理	16,180	0%	
(株)興和	8,243	0%	
交通新聞サービス(株)	2,756	0%	
(財)交通統計研究所	29,925	100%	
興和化成(株)	15,445	0%	
郡リース(株)	41,274	0%	
(株)交建設計	222,810	83%	
興和化成(株)	221,230	0%	
(株)鴻池組	1,861,650	0%	
興和コンクリート(株)	1,907,871	0%	
光誠電気工業(株)	13,755	0%	
(株)向陽	6,420	100%	
光通電気設計(株)	361,253	0%	
コーアツ工業(株)	741,426	0%	
(株)国土開発センター	43,436	0%	
国際航業(株)	4,515	0%	
国土交通省 近畿地方整備局	10,701	100%	
国土交通省 関東地方整備局	7,869	100%	
国立大学法人北海道大学	2,730	100%	
国立大学法人東京大学生産技術研究所	1,707	100%	
国土交通省	8,761	100%	
(株)米三	6,720	0%	
小柳 玲子	1,654	100%	
五洋建設(株)	685,755	0%	
斎光産業(株)	14,751	100%	
佐伯建設工業(株)	702,190	0%	
(株)サクラダ	917,910.0	0%	
桜井建設(株)	390,600	0%	
札建工業(株)	652,680	0%	
(株)佐藤建設	404,250	0%	
佐藤工業(株)	1,559,250	0%	
(株)澤井組	266,700	0%	
(株)サンワコン	19,467	0%	
三和ボーリング(株)	24,150	0%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
サンケイ総合印刷(株)	5,985	100%	
サンコーコンサルタント(株)	258,539	5%	
三東(株)	64,995	0%	
山九(株)	176,784	0%	
(株)三進堂	14,582	0%	
(株)三幸堂ビジネス	1,754	0%	
三軌建設(株)	160,650	0%	
三共装飾工業(株)	20,853	0%	
三建設備工業(株)	344,400	0%	
シーエヌ建設(株)	179,445	0%	
(株)ジェイアール東日本建築設計事務所	54,600	100%	
ジェイアール九州コンサルタンツ(株)	159,012	45%	
ジェイアール東日本コンサルタンツ(株)	137,967	15%	
ジェイアール西日本コンサルタンツ(株)	148,050	27%	
JFE ネット(株)	8,155	0%	
JFE 工建(株)	59,535	0%	
ジェイアールエフ商事(株)	6,208	100%	
(株)JTE	2,835	100%	
(株)ジェイ・アイ・シー	16,902	100%	
(株)塩見	3,296	0%	
(株)鹿内組	624,498	0%	
(株)事業開発社	4,200	100%	
(株)シグナルコンサルタント	11,235	0%	
(株)四国博報堂	4,956	0%	
(社)システム科学研究所	12,652	100%	
清水建設(株)	3,130,890	0%	
下関菱重エンジニアリング(株)	8,401	0%	
(株)ジャパンメンテナンス北海道	1,682	100%	
春秋映画(株)	6,300	100%	
昭和コンクリート工業(株)	591,780	0%	
(株)上智	4,095	0%	
(株)白石	561,750	0%	
(株)新日本コンサルタント	20,601	0%	
(財)新日本検定協会	6,426	100%	
(株)新来島どっく	4,691,400	100%	
新日鉄ソリューションズ(株)	7,329	100%	
(有)真和堂	3,413	0%	
(株)新陽社	31,290	0%	
新生テクノス(株)	2,835,420	0%	
(株)新宿不動産鑑定	781	100%	
吹田市	8,028	100%	
(株)スキル	45,663	90%	
鈴木造船(株)	876,750	100%	
鈴縫工業(株)	31,500	0%	
(株)スタッフジャパン	38,998	70%	
(株)スタッフアイ	2,572	0%	
(株)スタッフサービス	16,163	86%	
住鋳コンサルタント(株)	28,959	0%	
(株)スルガコンサル	9,765	0%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
(株)西部交通建築事務所	45,728	23%	
西武建設(株)	437,682	0%	
セコム(株)	1,837	100%	
(株)瀬戸	3,950	0%	
(株)銭高組	1,957,447	0%	
(社)船舶整備共有船主協会	4,109	100%	
仙建工業(株)	2,795,310	0%	
センチュリー・リーシング・システム(株)	8469	44%	
全国通運(株)	77,798	1%	
(株)総合スタッフ・オブショナリ-	64,352	97%	
(株)測機社	3,349	0%	
ソフトバンクテレコム(株)	18,155	100%	
(株)太陽測地社	10,920	0%	
太平工業(株)	15,944	0%	
大成・地崎・岩倉・加藤 道幹・渡島当別T(東)他特定建設工事 共同企業体	15,968	100%	
大成建設(株)	1,546,650	8%	
大豊建設(株)	686,700	0%	
太洋エンジニアリング(株)	3,045	0%	
(株)ダイヤコンサルタント	52,290	0%	
ダイチ(株)	15,750	0%	
大新東(株)	262,817	98%	
大新東ヒューマンサービス(株)	79,190	89%	
第一復建(株)	37,800	100%	
大和工商リース(株)	41,335	0%	
ダイダン(株)	1,207,500	0%	
大旺建設(株)	225,540	0%	
大日本土木(株)	792,750	0%	
大和工商リース(株)	107,100	0%	
第一建設工業(株)	1,677,585	0%	
大鉄工業(株)	410,382	0%	
(株)第一総合不動産鑑定事務所	860	100%	
大和不動産鑑定(株)	860	100%	
大毎広告(株)	12,569	0%	
高島(株)	2,121	0%	
高嶋 恒介	917	100%	
(株)高橋工務所	344,190	0%	
(株)高橋組	367,500	0%	
高田機工(株)	706,388	0%	
滝村企業(株)	6,088	100%	
(株)竹田測量設計	38,430	0%	
(株)竹中土木	996,912	0%	
竹沢建設(株)	372,540	0%	
(株)立花不動産鑑定事務所	781	100%	
館下コンサルタンツ(株)	11,760	0%	
(株)田中組	106,890	0%	
田中建設(株)	275,310	0%	
(株)谷村ブループリント	17,444	100%	
(株)谷澤総合鑑定所	6,825	100%	
玉野総合コンサルタント(株)	39,375	34%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
(財)地域地盤環境研究所	9,975	100%	
千歳電気工業(株)	1,916,040	0%	
(株)地盤試験所	4,200	0%	
(株)中部コンサルタント	9,870	0%	
中央開発(株)	30,240	0%	
中央印刷(株)	2,022	0%	
中央復建コンサルタンツ(株)	575,117	27%	
(株)中央クリエイト	16,170	0%	
(株)千代田コンサルタント	168,158	11%	
鶴田石材(株)	39,092	0%	
(株)ティーネットジャパン	160,482	24%	
(株)TKCマネジメントコンサルティング	77,312	100%	
(株)TVKエンタープライズ	7,560	100%	
鉄道情報システム(株)	79,642	90%	
(財)鉄道総合技術研究所	1,530,148	100%	
(株)鉄道共栄会	32,712	100%	
鉄道信号(株)	6,943	0%	
鉄建建設(株)	2,632,345	34%	
(株)てつでん	48,825	0%	
(株)寺岡	223,000	0%	
テンプスタッフ(株)	15,831	100%	
テンプロス(株)	4,558	100%	
電気技術開発(株)	495,550	0%	
傳法産業(株)	6,421	100%	
(株)電通	60,983	0%	
(株)東京ソイルリサーチ	23,153	0%	
(株)東京建築研究所	25,620	100%	
(株)東建ジオテック	22,827	0%	
(株)東洋設計	24,150	0%	
東京興発(株)	25,679	0%	
東武計画(株)	6,059	0%	
東邦地水(株)	7,560	0%	
東北測量(株)	5,250	0%	
東和コンサルタント(株)	5,565	0%	
東京海上日動火災保険(株)	2,186	100%	
東芝情報機器(株)	14,696	0%	
東芝ソリューション(株)	12,842	100%	
東洋物産(株)	2,760	0%	
東興産業(株)	3,097	0%	
東芝情報システム(株)	24,318	100%	
(株)東芝	897,750	0%	
(株)東北フォトプリント工業社	5,558	100%	
(株)東洋設計	42,714	0%	
東洋機械(株)	34,860	0%	
(株)東京鐵骨橋梁	464,888	0%	
東亜建設工業(株)	338,310	0%	
東急建設(株)	979,020	0%	
東芝エレベータ(株)	32,340	0%	
東鉄工業(株)	628,005	0%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
東洋建設(株)	1,278,900	100%	
東海旅客鉄道(株)	536,565	100%	
東京瓦斯(株)	69,221	100%	
東京都水道局	11,844	100%	
東京リース(株)	7,841	100%	
東邦電気工業(株)	1,531,079	0%	
(株)ドウデン	1,004,955	0%	
(株)トーニチコンサルタント	301,151	34%	
ドービー建設工業(株)	187,350	0%	
(株)トキオ	22,365	0%	
(株)都市環境システム研究所	31,080	0%	
都市基盤整備公団	2,984	100%	
戸田建設(株)	948,833	0%	
土地評価センター(株)	2,067	100%	
飛鳥建設(株)	560,700	0%	
(株)トミヤ	2,373	0%	
(株)トヨタレンタリース東京	3,506	68%	
(株)トヨタレンタリース長野	882	100%	
(株)トヨタレンタリース博多	3,134	100%	
(株)トルネックス	428	100%	
(株)中松商会	15,412	0%	
長島・大野・常松法律事務所	24,978	100%	
名古屋通信工業(株)	90,720	0%	
(株)南部工務店	1,995	0%	
南海辰村建設(株)	133,875	0%	
新潟トランス(株)	116,550	0%	
西日本鉄道(株)	17,200	100%	
西日本旅客鉄道(株)	763,291	100%	
(株)西原テクノサービス	5,849	100%	
西松建設(株)	2,064,917	0%	
西日本電気システム(株)	128,347	0%	
西村ときわ法律事務所	5,309	100%	
(株)日建技術コンサルタント	10,122	0%	
(株)日さく	23,258	0%	
(株)日産フィナンシャルサービス	5,374	100%	
(株)日本海コンサルタント	48,552	0%	
(株)日本構造橋梁研究所	64,649	0%	
(株)日本線路技術	22,397	35%	
(社)日本森林技術協会	15,010	0%	
日本ビックコンサルタンツ(株)	140,114	19%	
日本工営(株)	12,569	0%	
日本総合補償鑑定(株)	11,498	0%	
日本鉄道電気設計(株)	209,160	0%	
日本物理探査(株)	89,828	0%	
(財)日本建設情報総合センター	3,150	100%	
(社)日本産業カウンセラー協会	4,591	100%	
日本マリタイム(株)	10,264	100%	
(株)日本能率コンサルティング	21,157	100%	
日本コンピュータ・システム(株)	51,524	100%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
(社)日本鉄道技術協会	21,420	100%	
(社)日本鉄道施設協会	19,961	100%	
(社)日本鉄道電気技術協会	24,896	100%	
(社)日本トンネル技術協会	116,768	100%	
日本交通技術(株)	653,909	28%	
日本通運(株)	396,098	0%	
日本道路興運(株)	24,926	0%	
(株)日本ピーエス	1,082,025	0%	
日本海建設(株)	319,200	0%	
日本橋梁(株)	698,880	0%	
日本高圧コンクリート(株)	182,700	0%	
(財)日本不動産研究所	23,415	100%	
日本貨物鉄道(株)	46,408	100%	
日本信号(株)	60,585	0%	
日本テレコム(株)	2,206	100%	
日本電設工業(株)	1,799,910	0%	
日本土地評価システム(株)	5,008	100%	
ぬながわ森林組合	62,225	100%	
野崎印刷機器(株)	4,608	0%	
伯方造船(株)	3,643,500	100%	
(株)博報堂	4,112	100%	
(株)間組	1,006,677	0%	
パシフィックコンサルタンツ(株)	611,213	16%	
(株)パスコ	4,935	0%	
(株)飯作組	345,030	0%	
阪和電設(株)	376,950	0%	
(株)ピーエス三菱	2,530,786	0%	
東日本エンジニアリング(株)	15,655	0%	
東日本旅客鉄道(株)	2,502,111	100%	
東日本コンクリート(株)	799,260	0%	
東日本トランスポート(株)	4,620	0%	
東日本電信電話(株)	26,352	100%	
(株)日立情報システムズ	52,777	100%	
日立造船鉄構(株)	1,660,260	0%	
(株)ビッグアビリティ	120,075	55%	
ヒューマンリソシア(株)	3,070	0%	
(株)ヒュ - マ	2,724	100%	
(株)平金商店	6,018	0%	
フォーラム・スタッフ(株)	3,059	100%	
(株)福山コンサルタント	211,186	6%	
(社)福岡県公共嘱託登記家屋調査士協会	1,801	100%	
(株)富山測量社	7,907	0%	
富士コンサルタンツ(株)	43,565	0%	
富士ゼロックス(株)	515	0%	
富士ゼロックス福岡(株)	114,475	0%	
富士ゼロックス北陸(株)	3,683	0%	
富士電機システムズ(株)	1,449,000	0%	
富士物産(株)	7,035	100%	
(株)富士通ビジネスシステム	33,265	87%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
(株)フジタ	1,196,370	0%	
(株)富士ピー・エス	1,185,905	0%	
藤田エンジニアリング(株)	50,925	0%	
(株)フジスタッフ	16,406	100%	
(株)双葉	32,550	100%	
復建調査設計(株)	224,490	0%	
(株)復建エンジニアリング	470,600	42%	
芙蓉総合リース(株)	5,247	86%	
(株)ブレック研究所	11,393	0%	
(株)ホクコク地水	6,405	0%	
北陸コンサルタント(株)	14,070	0%	
(有)北陸工業写真	4,901	100%	
(株)北都組	431,288	0%	
北海航測(株)	8,337	0%	
北海道土地開発公社	105,442	100%	
北海道旅客鉄道(株)	392,379	100%	
北海道地図(株)	3,465	0%	
北建コンサル(株)	7,350	0%	
北光コンサル(株)	7,151	0%	
堀川工機(株)	37,800	0%	
本瓦造船(株)	2,039,940	100%	
(株)本間組	321,300	0%	
(株)毎日コミュニケーションズ	5,384	100%	
前畑造船(株)	997,500	100%	
前田建設工業(株)	934,500	0%	
真柄建設(株)	1,332,135	0%	
(株)牧野測量	4,190	0%	
松本建設(株)	519,278	0%	
松尾建設(株)	59,850	0%	
(株)丸陽	888	100%	
丸新志鷹建設(株)	344,820	0%	
マンパワー・ジャパン(株)	61,699	71%	
(株)三浦造船所	3,733,275	100%	
(株)帝設備	21,945	0%	
(株)みずす総合コンサルタント	12,044	0%	
(株)水野建設コンサルタント	9,240	0%	
みずほ情報総研(株)	114,954	100%	
(株)水倉組	224,700	0%	
三田青写真(株)	25,021	100%	
(株)三菱総合研究所	16,380	100%	
三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)	5,005	100%	
三菱東京UFJ銀行	5,250	100%	
三菱重工業(株)	1,827,000	100%	
三井鉱山(株)	2,688	100%	
三菱電機(株)	2,746,590	0%	
(株)ミツテック	890,137	0%	
三井住友建設(株)	4,263,420	0%	
三菱倉庫(株)	4,702	100%	
(株)峰製作所	1,105,650	0%	

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
(株)宮地鐵工所	380,363	0%	
みらい建設工業(株)	1,173,123	23%	
(株)村尾地研	23,415	0%	
村上秀造船(株)	1,905,750	100%	
明治コンサルタント(株)	72,587	0%	
名工建設(株)	47,684	0%	
(株)明青	2,195	100%	
(株)明電舎	2,764,125	0%	
(株)明文堂	2,644	0%	
名工建設(株)	974,400	0%	
メトロ設計(株)	19,635	0%	
(株)元吉建設工業	7,770	0%	
(株)森本組	677,355	0%	
(株)森下建築事務所	16,046	100%	
森井総合鑑定(株)	6,825	100%	
野外科学(株)	5,145	0%	
矢木コーポレーション(株)	5,964	0%	
(株)安井建築設計事務所	11,025	100%	
八千代エンジニアリング(株)	210,585	19%	
八千代電設工業(株)	1,073,100	0%	
矢野造船(株)	394,800	100%	
(有)ヤハタ	1,443	100%	
矢作建設工業(株)	456,120	0%	
大和軌道製造(株)	83,095	0%	
(株)ヤマトエンジニアリング	78,322	0%	
(株)ヤマナカ	20,055	0%	
(株)湯浅建設	23,625	0%	
UBS証券会社	5,250	100%	
ユニオン建設(株)	1,044,750	0%	
(株)横河ブリッジ	900,638	4%	
吉川建設(株)	304,080	0%	
(株)米山	1,764	0%	
(株)ランド・コンサルタント	78,827	31%	
ランドブレイン(株)	24,465	100%	
(株)リクルートHRマーケティング	21,682	100%	
リコー販売(株)	2,102	0%	
リコー九州(株)	2,085	0%	
(株)リコー	5,016	0%	
(株)立業社	10,110	98%	
リテックエンジニアリング(株)	37,790	0%	
(財)林野弘済会	20,160	0%	
りんかい日産建設(株)	225,120	0%	
レールウェイサービス(株)	534,093	18%	
(株)レールウェイエンジニアリング	429,362	100%	
ワイ・エンジニアリング(株)	435,249	0%	
若築建設(株)	569,100	0%	
(株)渡辺造船所	551,250	100%	

1. 事務・事業及び組織の見直し

(1) 事務・事業のゼロベースでの見直し これまでの指摘に対応する措置

府省名	国土交通省
-----	-------

法人名	事業類型(区分)	事務・事業名	見直し実施年度	これまでの主な指摘		措置状況(措置済み、対応中、未措置)	
				内容(指摘を受けた年度)	指摘主体	番号	内容(対応年度)
	公共事業執行型	鉄道建設等業務	-	-	-	-	-
	助成事業等執行型	鉄道助成業務	-	-	-	-	-
		基礎的研究等業務	-	-	-	-	-
		特例業務	-	-	-	-	-
	資産債務型	鉄道建設等業務	平成19年度	借換えを行う際の資金調達コストの縮減に一層取り組むとともに、債務者である鉄道事業者に期限前返済を行う意向があるかを十分に踏まえつつ、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ることがないことを前提として、期限前返済の平易化に向けてその手続きを整備する。(平成18年度)	規制改革・民間開放推進会議		今年度中を目途に検討・結論を得る。
	特定事業執行型	船舶の共有建造等業務	平成19年度	民間金融機関で行われている信用リスク管理手法を参考にしてリスク管理体制を強化し、財務改善を図るべき(18年度)	規制改革・民間開放推進会議		平成19年3月、共有事業者の経営状況を把握するため、民間金融機関が与信管理を行う際に運用しているシステムを導入し、試行を開始した。本格稼働は平成20年度を予定。
	助成執行業務型(助成・給付型)	高度船舶技術開発等業務	平成19年度	高度船舶技術開発等業務については、助成金交付業務、利子補給業務及び債務保証業務が、技術の開発支援・実用化支援の一環として一体的に運営されていることを踏まえ、次期中期計画策定時に、実績の少ない業務についてニーズや有効性の検証等を行うことにより、業務の財務基盤となっている信用基金の存続の必要性を含め総合的に見直す。(平成18年度)	規制改革・民間開放推進会議		早急に結論を得るべく検討中
政策金融型							
政策金融型	高度船舶技術開発等業務	平成19年度	高度船舶技術開発等業務のうちの利子補給及び債務保証については、研究開発から実用化に至るまでの各段階における支援の一環として高度船舶技術開発等業務のうちの助成金交付業務と一体的に運営されていることを踏まえ、それらの在り方については、平成19年度の次期中期計画策定時に、高度船舶技術開発等業務全体の検討の中で総合的に見直すものとする。その際、利子補給及び債務保証については、これまで、利子補給の実績が少なく、債務保証の実績がないことをも踏まえ、改めてニーズや政策手段としての有効性の検証等を行う。また、これらを踏まえ、利子補給及び債務保証の財務基盤となっている基金の存続の必要性を含め見直しを行うものとする。(平成18年度)	政策評価・独立行政法人評価委員会		早急に結論を得るべく検討中	
政策金融型	内航海運活性化融資業務	逐次実施	内航海運活性化融資に係る借入金の抑制	規制改革・民間開放推進会議、政策評価・独立行政法人評価委員会		毎年度、政府保証額が前年度以下となるように監督する。	

注1. 見直し実施年度には中期目標終了時の見直しを実施した年度を記載してください。

2. これまでの主な指摘には、行政減量・効率化有識者会議、政策評価・独立行政法人評価委員会等による指摘内容を簡潔に記載してください。

なお、別紙1-2「(勸告の方向性)における指摘事項の措置状況(平成19年8月現在)」に記載の指摘事項はすべて記載してください。

独立行政法人の整理合理化案様式

1.公共事業等執行型

単位:千円

法人名	鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省		
事務・事業の名称	鉄道建設等業務					
事務・事業の内容	1. 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設 2. 新幹線鉄道の建設に関する調査 3. 貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事 4. 国土交通省令で定める規格を有する鉄道(新幹線鉄道を除く)又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の建設及び政令で定める大規模な改良 5. 建設した鉄道施設を当該新幹線鉄道の営業を行なう者に貸し付け 6. 建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設を当該鉄道又は軌道に係る鉄道事業者に貸し付け、又は譲渡					
国からの財政支出額	85,295,000	支出予算額	855,253,503			
対19年度当初予算増減額	9,526,000	対19年度当初予算増減額	139,836,853			
見直し の方向性 及び 当該措置 による 効果	契約(競争入札)の信頼性確保()		当機構の主たる事業の一つである公共工事の執行については、信頼性の確保の一環として、250万円を超える工事は一般競争入札方式を採用し、透明性、公正性及び競争性の確保に努めている。また、適切な業務執行を図るため、総合評価方式等の様々な制度改正時には、適宜、職員に対し説明会を開催するなど、的確な制度の運用に努めている。さらに、公共工事における官製談合防止対策の一環として、幹部職員に対する研修等において、部外の専門家を招きその主旨の徹底を図っている。契約・入札に関する透明性等の確保を図るため、工事及び設計、調査、測量等の役務に係る契約の内容、過程等をホームページ及び閲覧により公表するとともに、部外者で構成する入札監視委員会において、当該契約内容等の審査を受けることにより、コンプライアンス体制の拡充を図っている。			
	事業 効果 (事前 事後) ()	実施状況	国土交通省所管の公共事業の新規採択時には、平成13年7月に策定された「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」に基づき、また事業完了後の事後評価については、平成15年度から本格的に実施されることとなった「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」に基づき、事業の評価が実施されているところである。評価の実施主体は、新規事業の場合は国土交通省であり、公団等施行事業の事後評価の場合は公団等である。なお平成15年度以降に事後評価の実施時期を迎える路線は、平成19年度の東北新幹線盛岡・八戸間が初めてであり、鉄道運輸機構において現在作業を進めているところである。			
		見直し案	引き続き、適正な事前・事後評価を実施していく。			
		公表状況	評価結果については、上述の実施要領において対外的に公表することとされており、評価の終了したものは国土交通省のHPに掲載されている。			
		見直し案	機構においても、事後評価の終了したものについては対外的に公表する予定である。			
	受益者負担の適正化()		機構は、直接の受益者である鉄道事業者から、その受益の範囲で利用料を徴収することとしており、当該制度は既に適正である。			
	歳出削減の観点や国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地を踏まえた、積極的な事業の廃止・縮小()		当該事業は国民生活及び社会経済の安定等の公共的な要請に応えるものであり、歳出削減の観点から、引き続きコスト削減に努力していく。			
	透明性 確保 ()	実施状況	透明引連等法人等との資金間の流れ補助の	機構ホームページにて、各種契約情報と併せて、機構との取引が売上高に一定額以上占める法人及び機構の子会社の役員一覧を掲載することにより、関連法人等との間の補助・取引に係る資金の流れの透明性を確保している。		
			見直し方針	引き続き、情報公開による透明性確保を実施する。		
		任意契約の見直しや官民競争入札等の活用などによる無駄な取引の排除や経費削減	任意契約の実施については、引き続き競争入札の活用等を通じて最小限にとどめることにより、機構における業務の公共性及び運営の透明性の確保を図る。			

独立行政法人の整理合理化案様式

2. 助成事業等執行型

(単位:千円)

法人名	鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
(助成・給付型)					
事務・事業の名称	鉄道助成業務				
事務・事業の内容	既設新幹線の譲渡収入を活用した建設勘定への新幹線鉄道の建設費等の資金繰入等並びに国の一般会計からの補助金等を財源とした鉄道事業者等への補助金交付及び建設勘定への資金繰入				
国からの財政支出額	37,452,929	支出予算額	520,243,602		
対19年度当初予算増減額	5,756,082	対19年度当初予算増減額	37,624,553		
事業の廃止・縮小とトータルコストの最小化への見直し	歳出削減の観点や国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地を踏まえた、事務・事業の廃止、縮小の検討	引き続き当該業務について継続する。			
	理由	国は補助事業等に関する政策的な判断を行い、鉄道・運輸機構は専門性を活かした補助金執行の実務的業務を行うという適正な役割分担とすることにより、鉄道・運輸機構に蓄積された補助金審査ノウハウの専門性を活かした補助金交付事務の効率性、多岐にわたる補助金の実地監査の一括実施及び新幹線譲渡収入による交付金と国からの補助金の一元管理等の効率性等から鉄道・運輸機構を通じた補助金交付を引き続き実施するものである。なお、当該業務について国で実施することは行政組織の簡素合理化の観点から問題がある。			
	欠損金が発生しうる場合の仕組の概要	助成事業のため、欠損金が発生することはない。			
	繰越欠損金の額 (H18年度末)	0			
	発生理由 (H18年度)	-			
	発生した場合の処理方針	-			
	繰越欠損金の推移	平成17年度 0円 平成18年度 0円			
	見直し案	-			
成果・効果を最大化しつつ将来見込まれる財政負担を含めたトータルコストを最小化するための見直し	特殊法人整理合理化計画(平成13年12月18日閣議決定)において、「鉄道事業者等に対する補助金については、当該法人を経由した方が合理的・効率的であることが明らかでない場合を除き、最終交付先へ国から直接交付する。」とされたものであり、当該業務について鉄道・運輸機構が実施することについて「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の審査・評価等を踏まえつつ、引き続き、適時適切な業務の見直しに関して取組を強化する。				
事業効果(事前、事後)	実施状況	鉄道助成業務の説明責任を果たすとともに、透明性の確保を図るため、公正・中立的な立場で審査・評価を行う第三者機関として「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を設置し、鉄道助成業務の実施状況に対して審査・評価を受けるとともに、鉄道助成業務に関する幅広い助言等を受けている。			
	見直し案	上記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。			
	公表状況・公表方法	上記委員会の議事要旨等についてホームページ上で公表している。			
	見直し案	引き続き、公表する予定である。			

助成・ 給付基 準 ()	基準の 概要	基準の名称・根拠	各補助金等の取扱要領及び資金繰入の繰入基準・法令及び国の交付要綱に準じて鉄道・運輸機構において定めたもの
		対象者の要件	事業主体及び財務状況等法令及び国の交付要綱において規定された鉄道事業者等
		金額の算定方法	取扱要領及び繰入基準において規定された補助率等により算定
		見直し案	—
	基準の公表状況、公表方法	基準の公表状況、公表方法	地域に密着し関心も高く、対象事業者が多い補助金についてホームページ上で公表している。
		見直し案	引き続き、公表する予定である。
		民間委託等の検討	鉄道助成業務を一元的に実施可能な組織は当機構以外に存在しないため、引き続き機構が実施する。
		その他の見直し案	—

独立行政法人の整理合理化案様式

2. 助成事業等執行型

(単位:千円)

法人名	鉄道建設・運輸施設整備支援機構	府省名	国土交通省
(助成・給付型)			
事務・事業の名称	特例業務(国鉄清算業務)		
事務・事業の内容	債務等処理法に基づき、旧国鉄職員の年金等の給付に要する費用等の支払、並びにその支払に充てるための土地及びJR株式の処分等を行う。旧国鉄から承継した権利及び義務の行使及び履行のために必要な業務を行う。		
国からの財政支出額	0	支出予算額	279,341,900
対19年度当初予算増減額	0	対19年度当初予算増減額	14,552,985
事業の廃止・縮小とトータルコストの最小化()	事業の廃止・縮小	歳出削減の観点や国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地を踏まえた、事務・事業の廃止、縮小の検討	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等を除き、次期中期計画期間内に全ての資産処分を完了。(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。)
	理由		土地処分については、平成10年2月の閣議決定に基づき、特別な事情があるものを除き平成15年度までに終了させるべく、事業の効率化・適正化を図り処分に努力してきており、平成18年度末における未処分用地は128ha(全承継土地面積の約1%)にまで減少している。今後は、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等を除き、次期中期計画期間内に全ての資産処分を完了する必要がある。
	欠損金が発生しうる場合の仕組の概要		債務等処理法で定められたスキームに基づき、旧国鉄資産の売却益を原資として年金等の費用の支払を行っており、資産売却の完了後は、積立金を取り崩し、これに充当することとしている。
	繰越欠損金の額(H18年度末)		-
	発生理由(H18年度)		-
	発生した場合の処理方針		積立金の取崩し
	繰越欠損金の推移		なし
	見直し案		引き続き、債務等処理法で定められたスキームに基づき、適切に年金等費用等の支払を行っていく。
成果・効果を最大化しつつ将来見込まれる財政負担を含めたトータルコストを最小化するための見直し		(現時点での財政負担なし)	
事業効果(事前、事後)()	実施状況	各中期計画策定時及び各年度ごとに業務計画を策定し、期間終了時に業務実績報告書を作成の上、独法評価委員会にて事後評価を実施。	
	見直し案	引き続き、適正な事前・事後評価を実施していく。	
	公表状況・公表方法	機構ホームページにて公表。また、独法評価委員会は国土交通省が公開にて開催。	
	見直し案	引き続き、適正に公表していく。	

助成・ 給付基 準 ()	基準 の 概 要	基準の名称・根拠	年金等費用等の支払(債務等処理法第13条第1項第1号及び同法施行令第2条から第4条まで)、業務災害補償等の支払(同法第13条第1項第4号) 「国鉄清算事業本部昭和62年3月31日以前に係る業務災害補償等規程」(平成15年本部規程第19号)
		対象者の要件	日本鉄道共済組合、旧国鉄職員及びその遺族
		金額の算定方法	法令・内規等に基づき、在職期間等により規定
		見直し案	今後とも、法令等に基づき、着実に年金等費用等の支払及び業務災害補償費の支払を行う。
	基準の公表状況、公表方法	法令に規定されている基準は、当然に公表されている。また、内規についても、求めがあれば開示している。	
	見直し案	引き続き基準を適切に公表していく。	
	民間委託等の検討	債務等処理法に基づき、旧国鉄職員の年金等の給付に要する費用等の支払、並びに旧国鉄の権利義務に係るアスベスト被害を含む業務災害に対する補償及び現在係属中の訴訟対応等を引き続き行っていくことが必要であり、民間委託にはなじまない。	
	その他の見直し案	-	

独立行政法人の整理合理化案様式

3.資産債務型

(単位:千円)

法人名	鉄道建設・運輸施設整備支援機構	府省名	国土交通省
資産との関連を有する事務・事業の名称	鉄道建設等業務		
資産との関連を有する事務・事業の内容	・建設した鉄道施設を当該新幹線鉄道の営業を行なう者に貸し付け ・建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設を当該鉄道又は軌道に係る鉄道事業者に貸し付け、又は譲渡		
国からの財政支出額	85,295,000	支出予算額	855,253,503
対19年度当初予算増減額	9,526,000	対19年度当初予算増減額	139,836,853
資産の具体的内容、見直しの具体的措置内容・理由等	鉄道施設の譲渡先である鉄道事業者の債務の期限前返済について、当該年度の当該鉄道事業者に係る借換えに必要な額の範囲内で期限前返済を認めている。なお、19年度中に期限前返済の平易化に向けてその手続きを整備することとし、そのための検討を進めている。		

実物資産の処分に係る具体的な措置(その)

府省名：国土交通省		独立行政法人名：独) 鉄道・運輸機構					
No.	施設名等	区分	所在地	合同形態	敷地	敷地面積 (㎡)	建面積 (㎡)
2	松戸宿舎C棟、D棟 松戸宿舎C棟 松戸宿舎D棟	3	千葉県松戸市南花島一丁目16番	1	1	3,175.52	778.52 380.46 398.06
3	習志野台宿舎A棟	3	千葉県船橋市習志野台四丁目582番3、609番2	1	1	3,245.38	832.60
4	習志野台宿舎B棟	3	千葉県船橋市習志野台四丁目385番1、386番1	1	1	3,399.85	1,048.30
5	行田宿舎1号～3号棟 1号棟 2号棟 3号棟	3	千葉県船橋市行田三丁目15番26、24	1	1	5,839.61	1,161.00
6	船橋宿舎(印内)	3	千葉県船橋市印内三丁目146番4	1	1	939.70	243.50
7	宮崎台宿舎	3	神奈川県川崎市宮前区六丁目1番20	1	1	1,253.72	409.90
8	市ヶ尾宿舎	3	神奈川県横浜市青葉区市ヶ尾町字禅当寺1820番2	1	1	2,569.67	471.30
9	高蔵寺宿舎	3	愛知県春日井市藤山台十丁目17番2	1	1	2,343.08	413.83
10	山科宿舎A棟、B棟 A棟 B棟	3	京都市山科区東野八反畑町50番地2、57番地25	1	1	2,475.05	717.70 384.80 332.90
11	こずかた寮	3	岩手県盛岡市三ツ割二丁目88番11	1	1	1,498.90	334.70
12	津田沼寮 寮棟 寮棟	3	千葉県船橋市前原西五丁目226番1	1	1	3,896.44	1,127.85 998.12 129.73
13	西船橋寮	3	千葉県船橋市印内町652番1	1	1	582.04	136.08
14	藤ヶ丘寮	3	神奈川県横浜市青葉区藤が丘二丁目8番6	1	1	1,408.10	410.66
15	保土ヶ谷寮	3	神奈川県横浜市保土ヶ谷区峰岡町二丁目146番15	1	1	415.00	155.30
16	鳴海寮	3	愛知県名古屋市長区潮見が丘二丁目94番外4筆	1	1	1,838.32	485.12
17	麻布分室	1	東京都港区南麻布二丁目7番19、7番47、7番68、7番89	1	1	512.86	251.10
18	箱根分室	3	神奈川県足柄下郡箱根町小涌谷字上中尾519-19	1	7	-	
19	主要幹線及び大都市交通線	-	-	-	-	-	
20	津軽海峡線	-	-	-	-	-	
21	新幹線鉄道施設	-	-	-	-	-	

実物資産の処分に係る具体的措置(その)

No.	延面積 (㎡)	建築年次 (新)	建築年次 (古)	経年 (新)	経年 (古)	耐用年数	階層	法 規 制			利用率
								用途地域	建ぺい率	容積率	
1	2,425.70							第一種低層住居専用地域	60%	200%	40%
	1,033.90	1965		41		16(47)	RC4階建				
	882.20	1966		40		16(47)	RC4階建				
	509.60	1971		35		21(47)	RC2階建				
2	3,307.80							第一種中高層住居専用地域	60%	200%	52%
	1,645.10	1969		37		19(47)	RC5階建				
	1,662.70	1966		40		17(47)	RC5階建				
3	2,965.60	1976		30		25(47)	RC4階建	第一種中高層住居専用地域	60%	200%	46%
4	3,304.60	1978		28		26(47)	RC4階建	第一種低層住居専用地域	60%	200%	49%
5	5,000.70	1980		26		28(47)	RC5階建	第一種中高層住居専用地域	60%	200%	43%
6	1,176.80	1973		33		22(47)	RC5階建	第一種中高層住居専用地域	60%	200%	63%
7	1,809.40	1973		33		22(47)	RC5階建	第一種中高層住居専用地域	60%	200%	72%
8	2,406.10	1972		34		21(47)	RC5階建	市街化調整区域	-	-	-
9	1,361.00	1970		36		20(47)	RC4階建	第一種低層住居専用地域	50%	100%	58%
10	2,810.40	1974		32		23(47)		第二種住居地域	60%	200%	57%
	1,610.80						RC5階建				
	1,199.60						RC4階建				
11	823.50	1968		38		18(47)	RC4階建	第二種中高層住居専用地域	60%	200%	27%
12	2,388.90							第一種低層住居専用地域	60%	200%	31%
	1,895.10	1992		14		38(47)	RC4階建				
	493.80	1993		13		25(34)	S4階建				
13	544.30	1971		35		20(47)	RC4階建	第一種住居地域	60%	200%	47%
14	1,207.20	1973		33		23(47)	RC4階建	第二種中高層住居専用地域	60%	150%	57%
15	399.60	1978		28		26(47)	RC3階建	第一種低層住居専用地域	60%	100%	96%
16	1,009.20	1968		38		18(47)	RC4階建	第一種低層住居専用地域	50%	150%	37%
17	661.20	1972		34		24(50)	RC3階建	準工業地域	60%	195%	66%
18	123.60	1978		28		29(50)	-				
19											
20											
21											

1 耐用年数は、機構が承継(平成15年10月1日)した中古耐用年数で、()書きは参考に新品の耐用年数を掲示した。

2 容積率欄の ☆ は、東京都建築安全条例による制限容積率である。

実物資産の処分に係わる具体的措置(その)

No.	合 築 等	B / S 価 格 (百万円)				正面路線 価(千円)	用途	保有目的	隣 接 庁 舎 名	耐震
		計	土地	建物	その他					
1		268	203	54	11	69	8	2(建設勘定事業)		-
				18						
				12						
				24						
2		558	464	91	3		8	2(建設勘定事業)		-
				48						
				43						
3		632	454	174	4	130	8	2(建設勘定事業)		-
4		756	537	213	6	125	8	2(建設勘定事業)		b
5		1,032	625	402	5	105	8	2(建設勘定事業)		c
				136						
				133						
				133						
6		155	109	45	1	120	8	2(建設勘定事業)		c
7		393	311	79	3	220	8	2(建設勘定事業)		c
8		470	385	79	6	185	8	2(建設勘定事業)		-
9		152	115	37		53	8	2(建設勘定事業)		-
10		296	188	97	11	125	8	2(建設勘定事業)		b
				57						
				40						
11		105	66	39		50	8	2(建設勘定事業)		-
12		1,010	538	461	11	135	8	2(建設勘定事業)		c
				326						
				135						
13		128	113	15		185	8	2(建設勘定事業)		a
14		398	301	93	4	220	8	2(建設勘定事業)		-
15		112	55	52	5	145	8	2(建設勘定事業)		c
16		192	165	27		92	8	2(建設勘定事業)		-
17		360	315	44	1	660	4/5	2(建設勘定事業)		b
18		27		27			5	2(建設勘定事業)		-
19		672,288					9	1(建設勘定事業)		
20		423,642					9	1(建設勘定事業)		
21		1,554,727					9	1(建設勘定事業)		

耐震は、(財)日本建築防災協会「既存鉄筋コンクリート造建築物の耐震診断基準」に基づく評価である。

実物資産の処分に係る具体的な措置(その)

法人名	独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
No.	3, 9, 16	施設名	習志野台宿舎A棟、高蔵寺宿舎、鳴海寮	用途	8(職員用宿舎)
事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性					
平成15年10月の機構の発足に当たって旧日本鉄道建設公団から引き継いだものであるが、入居率の低下などから、習志野台宿舎A棟、鳴海寮は平成18年5月、高蔵寺宿舎は7月に売却済。					
売却する場合、売却予定時期：					
自らの保有が必要不可欠な理由					

法人名	独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
No.	1,2,10,11,13	施設名	上田宿舎、松戸宿舎、山科宿舎、こずかた寮、西船橋寮	用途	8(職員用宿舎)
事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性					
平成15年10月の機構の発足に当たって旧日本鉄道建設公団から引き継いだものであるが、これらの宿舎・寮は、建築から32年～41年経過しており、入居数の減少、専有面積の狭小、経年劣化の進行等により売却する方針。					
<ul style="list-style-type: none"> ・上田宿舎 ... 入居数16年度 16世帯 17年度 20世帯 18年度 14世帯 ・松戸宿舎 ... 入居数16年度 29世帯 17年度 24世帯 18年度 16世帯 ・山科宿舎 ... 入居数16年度 16世帯 17年度 18世帯 18年度 14世帯 ・こずかた寮 ... 入居数16年度 15人 17年度 13人 18年度 7人 ・西船橋寮 ... 入居数16年度 9人 17年度 7人 18年度 6人 					
売却する場合、売却予定時期：平成20年以降					
自らの保有が必要不可欠な理由					

法人名	独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
No.	4, 5, 6, 7 8, 12, 14, 15	施設名	習志野台宿舎B棟、行田宿舎、船橋宿舎、宮崎台宿舎、市ヶ尾宿舎、津田沼寮、藤が丘寮、保土ヶ谷寮	用途	8(職員用宿舎)
事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性					
売却する場合、売却予定時期：					
自らの保有が必要不可欠な理由					
平成15年10月の機構の発足に当たって旧日本鉄道建設公団から引き継いだものであり、本社機能及び首都圏の事業を遂行する上で、単身赴任者・独身者用も含め、一定規模の宿舎・寮が恒常的に必要と見込まれる。					
<ul style="list-style-type: none"> ・習志野台宿舎B棟 ... 入居数16年度 17世帯 17年度 13世帯 18年度 17世帯 ・行田宿舎 ... 入居数16年度 30世帯 17年度 28世帯 18年度 25世帯 ・船橋宿舎 ... 入居数16年度 11世帯 17年度 8世帯 18年度 8世帯 ・宮崎台宿舎 ... 入居数16年度 11世帯 17年度 17世帯 18年度 18世帯 ・市ヶ尾宿舎 ... 入居数16年度 26世帯 17年度 27世帯 18年度 24世帯 ・津田沼寮 ... 入居数16年度 55人 17年度 36人 18年度 38人 ・藤が丘寮 ... 入居数16年度 26人 17年度 29人 18年度 18人 ・保土ヶ谷寮 ... 入居数16年度 9人 17年度 8人 18年度 5人 					

法人名	独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
No.	17	施設名	麻布分室	用途	5(宿泊施設)
事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性					
機構が保有している麻布分室は、平成15年10月の機構の発足に当たって旧日本鉄道建設公団から引き継いだものである。麻布分室の利用状況については、本社横浜移転により、交通の利便性、建物の老朽化等により、宿泊利用が、16年度376人、17年度384人、18年度234人と減少傾向にある。このため、今後の宿泊状況等を勘案しながら、その取扱いを検討する必要があると考える。					
売却する場合、売却予定時期：					
自らの保有が必要不可欠な理由					

法人名	独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省
No.	18	施設名	用途	5(保養施設)
事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性				
<p>機構が保有している箱根分室は、平成15年10月の機構の発足に当たって旧日本鉄道建設公団から引き継いだものである。当該施設の利用状況については、16年度80件、17年度74件、18年度67件と減少していることから、売却する方針。</p>				
売却する場合、売却予定時期：平成20年内				
自らの保有が必要不可欠な理由				

法人名	独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省
No.	19.20.21	施設名	用途	9(鉄道施設)
事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性				
売却する場合、売却予定時期：				
自らの保有が必要不可欠な理由				
主要幹線鉄道・大都市交通線鉄道	<p>鉄道・運輸機構法施行令第5条第1項第2号の規定に基づき旅客会社に貸し付け、同条第2項第1号の規定に基づく国土交通大臣が指定する期間は、鉄道施設を貸し付けた日から40年間と定められている。これは、新線建設の際の国鉄（当時）の資本費負担を軽減するために日本鉄道建設公団（当時）が建設をし、国鉄に長期間貸し付けることにより、毎年の資金負担を軽減することとしたものであり、引き続き当機構において保有することが必要不可欠である。</p>			
津軽海峡線鉄道	<p>国鉄改革時において、青函トンネルは国土全体を一体化するいわば国土の一部のような国民の財産であり、その保有を民間会社に委ねるべき性格のものではないとされたものであり、公的機関である当機構において保有することが必要不可欠である。</p>			
新幹線鉄道	<p>営業主体の経営に悪影響を及ぼさないことを基本として、営業主体に譲渡するのではなく、当機構が保有して受益に見合った貸付料を収受することとされたものであり、国や地方公共団体の公的資金が充てられていることから、公的機関である当機構において保有することが必要不可欠である。</p>			

金融資産の処分に係わる具体的措置(その)

所管する府省庁名を記入

法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	府省名	国土交通省
金融資産の内訳(18年3月31日時点、B/S価額)			
A	合計	: 2,112,354 百万円	内 貸付金 : 百万円
		0	内 割賦債権 : 2,062,218 百万円
B	現金及び預金	: 50,136 百万円	
C	有価証券	: 0 百万円	
D	受取手形	: 0 百万円	内 貸付金 : 百万円
E	売掛金	: 2,062,218 百万円	内 割賦債権 : 2,062,218 百万円
F	投資有価証券	: 0 百万円	
G	関係会社	: 0 百万円	… 関係会社株式
H	関係会社	: 0 百万円	… その他の関係会社有価証券
I	長期貸付金	: 0 百万円	… J・K以外の長期貸付金
J	長期貸付金	: 0 百万円	… 役員又は職員に対するもの
K	長期貸付金	: 0 百万円	… 関係法人に対するもの
L	破綻債権等	: 0 百万円	内 貸付金 : 百万円
			内 割賦債権 : 百万円
M	積立金	: 百万円	
N	出資金	: 百万円	

金融資産の処分に係る具体的措置(その)

法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	府省名	国土交通省
<p>受取手形(D)及び売掛金(E)を生じる事由(事業の概要等)及び民業補完の徹底という観点からの見直しの方向性</p> <p>機構法第12条第1項第5号、第6号及び附則第11条第3項に基づき譲渡した鉄道施設に係る譲渡債権残高である。</p>			
<p>不良化している債権(L)の早期処分の方向性</p> <p>該当なし</p>			
<p>既存貸付金・割賦債権等の売却・証券化に向けた検討の方向性</p> <p>該当なし</p>			
<p>政策目標に比して過大と考えられる金融資産及び見直しの方向性</p> <p>該当なし</p>			

独立行政法人の整理合理化案様式

5. 特定事業執行型

(単位:千円)

法人名	鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
(その他型)					
事業類型	<input type="checkbox"/> 医療・福祉・検査・審査		<input checked="" type="checkbox"/> 製造・生産		<input type="checkbox"/> 共済・保険・労務提供等
事務・事業の名称	船舶の共有建造等業務				
事務・事業の内容	・海運事業者と費用を分担して船舶を共有建造し、当該船舶を海運事業者で使用・管理させ、共有期間満了時に譲渡すること。 ・共有建造事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは修理に関する技術的援助を行うこと。				
国からの財政支出額	4,000,000		支出予算額	91,662,501	
対19年度当初予算増減額	51,000		対19年度当初予算増減額	23,407,243	
官民競争入札等 ()	検討	否			
	理由	資金調達能力及び技術力に乏しい中小企業が大多数を占める中で、物流効率化、環境対策等の課題へ対応した船舶の建造を進めていくためには、公的資金を活用しつつ国の政策と連携した取り組みを行うことが可能な公的組織が主体となる必要があるため。			
受益者特定 ()	受益者特定及び対価収受の可否	同業務による良質な船舶の供給を通じて、物流効率化、環境問題の改善等の利益を享受するのは、国民、産業界一般であるため、同業務の最終的な受益者を特定することは困難である。ただし、一次的受益者である共有建造事業者からは、船舶使用料として共有期間を通じて負担した資金を回収している。			
	受益者負担金 (算定方法、総計)	船舶使用料収入(機構の共有持分及び利息に相当する金額を分割払い)等 = 約363億円(平成18年度決算)			
	運営コスト (内訳、総計)	減価償却費、一般管理費等 = 総計約357億円(平成18年度決算)			
	受益者負担金 - 運営コスト	約363億円 - 約357億円 = 約7億円(平成18年度決算)			
	見直し案	利息に相当する部分については、既に「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」(平成16年12月策定)に基づき、必要な収益を確保しつつ、海運事業者の建造意欲を阻害しない適正な水準となるよう見直しを実施している。			
他の法人との一体的実施 ()	一体的に実施する法人等	船舶共有建造制度は、資金措置と技術支援がセットとなった内航海運の代替建造を促進するための独自の支援ツールであり、類似の業務を行う独立行政法人は存在しない。			
	内容	船舶の共有建造等業務			
	理由	類似の業務を行う独立行政法人は存在しないため。			
法人内での一体的実施 ()	同様の事務事業を実施している施設	既に一体的に実施している。			
	一体的実施の可否	否			
	内容	船舶の共有建造等業務			
	理由	既に横浜本社において集中的に実施			

独立行政法人の整理合理化案様式

2. 助成事業等執行型

(単位:千円)

法人名	鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
(助成・給付型)					
事務・事業の名称	高度船舶技術開発等業務				
事務・事業の内容	民間において行われる ・高度船舶技術の試験研究の資金に充てるための助成金の交付(研究開発助成) ・高度船舶技術を用いた船舶等の製造、保守若しくは修理に必要な資金に充てるための助成金の交付(実用化助成)				
国からの財政支出額	146,336	支出予算額	281,724 (注):助成事業執行型と政策金融型の双方の業務を職員が兼務しており、人件費・一般管理費についてそれぞれに区分できない。		
対19年度当初予算増減額	77,750	対19年度当初予算増減額	78,561		
事業の廃止・縮小 理由 トータルコストの最小化への見直し	歳出削減の観点や国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地を踏まえた、事務・事業の廃止、縮小の検討	平成18年12月24日に行政改革推進本部において決定された「中期目標期間終了時の組織・業務の見直しの結論を平成18年中に得る独立行政法人等の見直しについて」における国土交通大臣の見直し(案)を踏まえた形で、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の役割と業務の見直しについても早急に結論を得るべく検討を行っているところである。			
	理由	鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、助成金交付業務のみを実施しているのではなく、政策金融業務(利子補給、債務保証)を含めた形で、船舶の技術開発・実用化に対する総合的な支援業務を実施しているところであり、我が国造船産業の国際競争力の強化、ひいては海上輸送の高度化、効率化、環境負荷低減化という経済的・社会的ニーズに応える必要があることから、措置のあり方・見直しの方向性については、早急に結論を得るべくに検討を行っているところ。			
	欠損金が発生しうる場合の仕組の概要	助成事業のため、欠損金が発生することはない。			
	繰越欠損金の額(H18年度末)				
	発生理由(H18年度)				
	発生した場合の処理方針				
	繰越欠損金の推移				
	見直し案				
成果・効果を最大化しつつ将来見込まれる財政負担を含めたトータルコストを最小化にするための見直し	当該業務においては、助成対象事業者がそれ相応の収入を得た場合には、納付金を徴収できることとなっており、納付金を自己財源として新たな案件に対する助成金に充てることが可能となっており、既に将来的な財政負担を軽減する制度となっている。				
事業効果(事前、事後)	実施状況	国土交通省政策評価基本計画に基づき、個別の研究開発課題であって、独立行政法人に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、新規課題として研究開発を開始しようとするものについては、国土交通省において事前評価、事後評価を実施している。 また、鉄道建設・運輸施設整備支援機構内に大学教授等の有識者で構成される「高度船舶技術審査委員会」を設置し、助成金の交付の決定等に関して研究計画等の審議、事後評価等を行っている。			
	見直し案	事前評価や事後評価がより政策に反映され、政策の質を高めることができるようにするため、本年4月に国土交通省評価基本計画を改定したところである。			
	公表状況・公表方法	政策評価に関する公表については、「インターネットによる公表」、「国土交通省政策評価年次報告書」、「閲覧等」で実施しているところであり、事業効果についての透明性は確保されている。			
	見直し案	本事業及び案件について、一般の方からより具体的な評価内容や公表方法について指摘や意見があった場合には、個別に対応することとする。			

助成・ 給付基 準 ()	基準の 概要	基準の名称・根拠	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構技術開発支援業務実施細則(平成15年10月1日、機構規程第105号) ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構高度船舶技術実用化助成業務実施細則(平成18年7月13日、機構規程第28号)
		対象者の要件	・試験研究又は助成対象技術を用いた船舶等の製造、保守及び修理を適確に遂行するに足りる能力を有する者であること。 ・助成金を交付する対象として不適当と認められる行為がなかった者であること。
		金額の算定方法	・研究開発助成の助成金の金額については、助成金の交付の対象となる経費の2分の1に相当する金額を限度とすること なっており、助成金の交付の対象となる経費については、各年度の概算要求段階において決定することとなっている。 ・実用化助成については、年に2回程度公募を行っており、その都度、助成を希望する申請者とのヒアリングを実施すること で、助成金の金額を決定することとしている。
		見直し案	早急に結論を得るべく検討中。
	基準の公表状況、公表方 法	上記の根拠となる基準については、公表は行っていない。	
	見直し案	早急に結論を得るべく検討中。	
	民間委託等の検討	事実上の補助金である助成業務等を民間が行うことは想定できず、安全性向上、物流効率化、環境対策等の課題へ対応し た技術開発・実用化の支援を一体的に実施するためには公的資金を活用しつつ国の政策と連携した取り組みを行うことが可 能な公的組織が主体となることが必要である。	
	その他の見直し案	早急に結論を得るべく検討中。	

独立行政法人の整理合理化案様式

6.政策金融型

単位:千円)

法人名	鉄道建設・運輸施設整備支援機構	府省名	国土交通省
事務・事業の名称	高度船舶技術開発等業務		
国からの財政支出額	0	支出予算額	281,724
対19年度当初予算増減額	0	対19年度当初予算増減額	78,561
平成18年度新規分	利子補給:1件 研究開発債務保証:0件 実用化債務保証:0件	平成18年度末残高(利子補給については実績額)	利子補給:実績3,401千円 研究開発債務保証:残高0千円 実用化債務保証:残高0千円
事務・事業の内容	民間において行われる ・高度船舶技術に関する試験研究資金の借入れに係る利子支払資金の助成(利子補給) ・高度船舶技術に関する試験研究資金の借入れに係る債務の保証(研究開発債務保証) ・高度船舶技術を用いた船舶等の製造資金の借入れに係る債務の保証(実用化債務保証)		
事務・事業の開発に係る具体的措置(又は見直しの方向性)	平成18年12月24日に行政改革推進本部において決定された「中期目標期間終了時の組織・業務の見直しの結論を平成18年中に得る独立行政法人等の見直しについて」における国土交通大臣の見直し(案)を踏まえた形で、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の役割と業務の見直しについても早急に結論を得るべく検討を行っているところである。		
事務・事業について上記措置を講ずる理由	独立行政法人が行う政策金融型業務については、これまでの実績や今後の案件の申請具合を考慮しつつ、真に必要な業務のみを継続すべきとの政府全体の方針にのっとる必要があるが、鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、政策金融型業務のみを実施しているのではなく、助成金交付業務を含めた形で、船舶の技術開発・実用化に対する総合的な支援業務を実施しているところであり、我が国造船産業の国際競争力の強化、ひいては海上輸送の高度化、効率化、環境負荷低減化という経済的・社会的ニーズに応える必要があることから、措置のあり方・見直しの方向性については、早急に結論を得るべく検討を行っているところ。		

独立行政法人の整理合理化案様式

2. 助成事業等執行型

(単位:千円)

法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構		府省名	国土交通省	
(助成・給付型)					
事務・事業の名称	基礎的研究業務(制度名:運輸分野における基礎的研究推進制度)				
事務・事業の内容	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、環境保全や交通サービスの高度化などに寄与する全く新しい技術の確立を目指す。				
国からの財政支出額	393,413	支出予算額	393,413		
対19年度当初予算増減額	10,878	対19年度当初予算増減額	10,878		
事業の廃止・縮小 理由	歳出削減の観点や国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地を踏まえた、事務・事業の廃止、縮小の検討				
	引き続き本制度を継続する。				
	「第3期科学技術基本計画(平成18年3月策定)」、「イノベーション25(平成19年5月策定)」等において競争的資金の拡充等が掲げられている。 本制度は運輸分野における唯一の競争的研究資金制度であり、競争的環境を導入し、社会ニーズに的確に対応した運輸分野における基礎研究を実施しているところである。 交通機関の安全・環境保全性や交通サービスの高度化などに寄与する新技術の確立を目指しており、公共上の見地からの必要性も高い。 本制度においては、実用化に向けた研究が進められている研究課題及び実用化に至った研究課題があることから、十分な効果を上げている。 社会ニーズに的確に対応したモード横断的な分野設定による基礎的研究の推進により、少子高齢化・人口減少時代の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題、安全・安心の確保等の運輸分野をとりまく課題の解決に寄与することから、本制度の重要性・必要性は非常に高く、引き続き本事業を実施すべきである。				
	欠損金が発生しうる場合の仕組の概要				
	助成事業であるため、欠損金は発生しない。				
	繰越欠損金の額 (H18年度末)				
	-				
事業の廃止・縮小とトータルコストの最小化() トータルコスト最小化への見直し	発生理由 (H18年度)				
	-				
	発生した場合の処理方針				
	-				
	繰越欠損金の推移				
	-				
事業効果(事前、事後)()	見直し案				
	成果・効果を最大化しつつ将来見込まれる財政負担を含めたトータルコストを最小化するための見直し				
	社会ニーズに的確に対応した適時適切な研究募集テーマの選定及び本制度の運営について、引き続き、外部の学識経験者で組織する基礎的研究推進委員会からの助言・指導等を踏まえるほか、研究実施課題における課題選定、中間・事後評価について、引き続き、外部の学識経験者で組織する基礎的研究審査委員会からの適切な審査・評価を受けることにより、本事業の成果・効果の最大化を図る。 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するとともに、研究費の不正使用(不正経理、不正受給)を防止するため、「公的研究費の不正使用等の防止に関する取組について(平成18年8月策定)」に基づき、引き続き、機関経理の徹底、不正使用による研究課題への参画の制限等の取組を強化する。				
	本制度において設置する外部の学識経験者で組織する基礎的研究審査委員会において、新規採択課題の審査・選定を行うとともに、各個別の研究課題について、研究期間中における中間評価及び研究終了後の事後評価を審査委員により実施している。また、特許出願及び研究成果発表について、各研究者へ促進の呼びかけを行い、件数を報告書に記載するよう対応を求めている。				
事業効果(事前、事後)()	実施状況				
	見直し案				
	引き続き、新規採択課題の審査・選定及び中間評価、事後評価について、公正で厳格な審査・評価を実施していくとともに、事後評価については、委員の一部を中間評価担当以外の委員とするなど、評価の客観性の向上等を図るための方策を検討する。				
	新規採択課題については、審査委員会の議事概要及び採択課題の評価を、中間評価及び事後評価後については評価報告書をホームページに掲載している。また、研究成果については、研究成果発表会及びフォーラム、シンポジウム等を開催することにより成果の公表・普及を行っている。なお、研究成果発表会の開催等については、積極的にプレス発表を実施している。				
事業効果(事前、事後)()	公表状況・公表方法				
	引き続き、評価結果及び研究成果の情報を分かりやすく提供するためのホームページ及びプレス発表等の内容の充実を図るとともに、研究機関と共同で積極的にフォーラム、シンポジウム等を開催する。				

助成・ 給付基 準 ()	基準の名称・根拠	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構基礎的研究業務実施細則」に基づき、応募要領に以下の通り設定している 研究期間：原則3年 研究費：1課題あたり6千万円程度 採択課題数：5課題程度 審査方法：応募課題に対し、外部の学識経験者により構成される基礎的研究審査委員会による審査を経て採択課題を決定。 審査基準：「新規性・独創性」、「運輸技術の向上を通じた社会的発展への寄与」、「明確な研究目標及び研究実施能力」の観点から総合的に審査
	基準の概要	
	対象者の要件	本制度の応募資格 日本国内の大学等(大学、短期大学、大学共同利用機関及び高等専門学校)、国公立試験研究機関、独立行政法人、特殊法人、認可法人及び民間の法人(民法、商法その他法律に基づき設立された法人)であって、運輸技術に関する研究を自ら実施する能力を有する機関に所属していること。 応募する研究内容を適切に実施する能力を有するとともに、日本語による面接に対応できる程度の語学力を有していること。 研究期間を通じて研究全体の遂行に責務を負い、研究に専念できる者であること。 応募する研究課題で、国又は独立行政法人による他の競争的研究資金制度による助成を受けていないこと。
	金額の算定方法	応募者による研究経費の見積りをもとに、機構による審査を経て決定される。
	見直し案	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」を活用すること等により、公的研究費の不合理な重複・過度の集中の排除を徹底する。
	基準の公表状況、公表方法	応募基準等について定めた応募要領について、プレス発表及びホームページでの公表を行っており、公表後、応募希望者に対する応募説明会を開催している。また、新規採択結果についてプレス発表を行い、審査委員会の議事概要及び採択課題の評価についてホームページにて公表している。さらに、不採択理由については研究者への通知を行っている。
	見直し案	引き続き、新規採択における審査委員会の議事概要及び採択課題の評価のホームページへの公表を行い、透明性の確保に努める。
	民間委託等の検討	研究資金の配分にあたっては、審査・評価の公平・中立性が求められるため、公的機関が実施する必要がある。また、「競争的資金の拡充と制度改革の推進について(平成19年6月策定)」等において、効率的・弾力的な制度運用や専門性の観点から競争的資金の評価・配分機能を独立行政法人で実施することが求められている。このため、独立行政法人で実施するのが望ましく、民間委託等すべきではない。
その他の見直し案	総合科学技術会議の動向及びプログラムオフィサーセミナー・プログラムディレクター会議等からの積極的な情報収集により、適宜、制度運営の効率化に資するための取り組みを実施する。	

独立行政法人の整理合理化案様式

6.政策金融型

単位:千円)

法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	府省名	国土交通省
事務・事業の名称	内航海運活性化融資業務		
国からの財政支出額	0 (政府保証額530億円)	支出予算額	106,847,374 (政府保証額530億円)
対19年度当初予算増減額	0 (政府保証額の増減無し)	対19年度当初予算増減額	135,509 (政府保証額の増減無し)
平成18年度新規分	0 (政府保証額の新規分無し)	平成18年度末残高(利子補給については実績額)	0 (政府保証額530億円)
事務・事業の内容	<p>内航海運組合法に基づき設立された日本内航海運組合総連合会(以下「内航総連」という。)が国の認可を受けた暫定措置事業規程に基づき、暫定措置事業(船舶建造事業者から建造船腹量に応じて納付金を納付させ、船舶解撤(又は輸出)事業者に対して解撤船腹量に応じて交付金を交付する事業)を円滑に実施するため、鉄道・運輸機構が政府保証を受け民間金融機関から調達した原資により内航総連に貸付を行う融資業務</p>		
事務・事業に係る具体的措置(又は見直しの方向性)	<p>平成18年12月24日行政改革推進本部長決定「中期目標期間終了時の組織・業務の見直しの結論を平成18年中に得る独立行政法人等の見直しについて」により上記のとおり措置することとされた。</p> <p>なお、措置状況については、次の通り措置している。</p> <p>暫定措置事業の資金管理計画は、内航総連において毎年度作成・公表させることとした。 また、国は内航総連の作成する資金管理計画を確認し、承認することとした。 (平成19年度上期については、承認済み) 平成18年度における借入金は、前年度と同額の530億とし、引き続き、前年度以下となるように監督する。 内航海運活性化融資業務に係る手数料収入の用途については、毎年度、業務実績報告書により公表することとした。(平成18年度業務実績報告書により実施。) 資金調達は、シンジケートローンを導入し、調達コストの削減を図った。</p>		
事務・事業について上記措置を講ずる理由	<p>暫定措置事業については、資金管理計画を内航総連において毎年度作成・公表させることで、事業の健全性を高め、国としても、借入金の前年度以下となるように監督を行うことで、将来的な国民の負担リスクを軽減するため。 また、内航海運活性化融資業務については、手数料収入の用途を毎年度、業務実績報告書により公表することで、融資業務の透明性を高め、資金調達をシンジケートローンの導入により、調達コストが削減するため。</p>		