

1. (5) ①

■中期目標

(4) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）（以下「債務等処理法」という。）第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

■中期計画

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■平成25年度計画

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

また、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進める。さらに、梅田貨物駅機能の移転が終了したことから、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進める。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■年度計画における目標設定の考え方

1. 旧国鉄職員の年金費用等の支払

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の平成 25 年度における必要負担額については、平成 24 年度同様、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施することとした。

2. 土地処分の実施

都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進めることとした。また、梅田貨物駅機能の移転が終了したことから、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進めることとした。

3. 株式処分の検討

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行うこととした。

■当該年度における取組み

1. 旧国鉄職員の年金費用等の支払

(1) 恩給及び年金の給付に要する費用の支払

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用等については、関係法令に則り、以下のとおり平成 25 年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。

- ① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して 798,128 千円を支払った（給付は総務省人事・恩給局が実施）。
- ② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して 142,742,815 千円を支払った。

(2) 業務災害補償

旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員に対して 4,851,928 千円を円滑かつ確実に支払った。また、昨今、大きな社会問題となっているアスベスト問題については、平成 24 年度に引き続き「アスベストに関する健康診断」を無償で受診できる体制を整えて実施するとともに、アスベストを原因とする業務災害補償（遺族救済

を含む)の円滑な実施を図るとともに定期的な新聞広告の掲載(全国紙4紙、地方紙46紙への新聞広告の掲載及び鉄道OB会報への記事掲載)等により広く周知を行った。

2. 土地処分の実施

梅田駅(北)・吹田信号場プロジェクト及びその他の土地処分について鋭意進めた結果、以下の通り着実に進捗した。

(1) 梅田駅(北)・吹田信号場プロジェクトの推進

機構土地(約14ha)を含む梅田2期開発区域に関しては、平成16年7月に大阪府が策定した「大阪駅北地区まちづくり基本計画」に基づく「まちづくり」の実現を目指し、平成23年4月1日に道路、交通広場、東海道支線地下化事業及び土地区画整理事業(約24ha)の都市計画決定が行われた。

その後、平成23年11月27日の大阪府知事、大阪市長のダブル選挙に伴う地元行政の政策変更もあり、現在は、平成24年9月6日に都市再生特別措置法に基づき設置された「大阪駅周辺地域部会」等において、「大規模なみどりの空間を確保」を基本とした土地利用の実現に向けての検討が進められている。

上記部会はこれまでに4回開催されており、その中で、具体的なまちづくりの方針の策定にあたり「民間提案募集」を実施することが確認され、平成25年10月より第一次募集を開始、平成26年3月27日には40者の提案の中から20者が優秀提案者として選定された。今後は、前記優秀提案者との「対話」を行いながら「まちづくりの方針」を決定していく予定となっている。

機構は、「適切かつ早期土地処分」に向けて、上記部会での議論等と並行して関係機関との協議・調整を進めている。

梅田貨物駅機能の移転先である吹田地区及び百済地区における貨物ターミナル駅の建設等の基盤整備工事が終了し、平成25年3月16日に移転が終了したことから、梅田地区の更地化に向けた本格的な基盤整備工事に着手し、軌道・建物・地上構造物等の撤去及び土壌汚染調査、埋蔵文化財試掘調査を着実に実施した。現在、平成26年度末の更地化を目標に、旧貨物施設の撤去及び土壌汚染対策等の基盤整備工事を進めている。

また、吹田地区においては残工事としての岸辺駅橋上化、緑地整備等工事及び環境影響評価事後監視、財産整理、建物事後調査を着実に実施し、百済地区においても既設平野馬場地下道補修、貨物専用レーン設置及び環境影響評価事後監視、財産整理を着実に実施した。

なお、吹田地区においては、機構土地(約1ha)及び周辺区域を対象とした都市再生機構の施行による土地区画整理事業(約22.2ha)が平成20年7月の都市計画決定及び平成24年4月の事業認可を経て、現在、進行中である。

(2) 土地処分の実績

平成 25 年度に随意契約を計画していた 4 件については、関係者との協議・調整の結果、全て処分できた。

この結果、随意契約では、山手宿舎（約 0.1ha）、平野宿舎（約 0.1ha）、百済駅①（約 1.3ha）、及び長町駅の土地区画整理事業の換地処分（約 3.4ha）により、約 4.9ha の土地を処分した。

3. 株式処分の検討

旅客鉄道株式会社等の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、株主総会などを通じ各社の今後の経営状況の推移等を見極めるとともに、今後における課題の抽出を行うなど、適切な処分方法の検討等を行った。

■中期目標達成に向けた見通し

1. 旧国鉄職員の年金費用等の支払

平成 26 年度以降においても、旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、各年度における負担額を円滑かつ確実に支払うこととしており、これらの支払等に充てるために必要な資金については、適切な資金管理を行いつつ、柔軟かつ効率的な資金調達を行うこととしている。

2. 土地処分の実施

平成 26 年度首に残存する土地約 17ha の内訳は、表 1.5.1-1 のとおりである。

表 1.5.1-1 平成 26 年度首に残存する土地の状況

分 類		面 積
ア	梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地	約 15ha
イ	応急仮設住宅として貸付している土地	約 2ha
合 計		約 17ha

(平成 26 年度首面積約 17ha は、旧国鉄から承継した面積の約 0.2%)

引き続き、関係機関との協議・調整を進め、第 3 期中期目標期間中には、梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地及び応急仮設住宅用地として貸付している土地（仙台地区の長町駅[38 街区]）の処分を終了することとしている。

3. 株式処分の検討

引き続き国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行うこととしている。

こうしたことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

1. (5) ②

■中期目標

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

■中期計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

■平成25年度計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施する。

- ・老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付
- ・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

■年度計画における目標設定の考え方

1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道会社等に対する老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付並びにJR北海道及びJR四国に対して発行した鉄道建設・運輸施

設整備支援機構特別債券（以下、「特別債券」という）についての国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払いについては、平成 24 年度同様実施することとした。

また、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施することとした。

2. 並行在来線の支援措置

並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、平成 24 年度同様、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施することとした。

■当該年度における取組み

1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施した。

(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

- ・ J R 北海道：29 億円（無利子貸付 14 億円、助成金 14 億円）
 - ・ J R 四 国：12 億円（無利子貸付 6 億円、助成金 6 億円）
 - ・ J R 九 州：117 億円（無利子貸付 117 億円）
 - ・ J R 貨 物：137 億円（無利子貸付 132 億円、助成金 5 億円）
- 注：金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。

(2) 特別債券の利子の支払い

- ・ J R 北海道：55 億円
- ・ J R 四 国：35 億円

注：利率は、国土交通大臣が定める利率（年利 2.5%）である。

なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の了承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）附則第 5 条第 1 項の規定に基づく無利子貸付け及び助成金交付要綱」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

2. 並行在来線の支援措置

並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準」に基づき、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した（繰入額：60億円）。

■中期目標達成に向けた見通し

1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

平成26年度においても、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物に対する無利子の資金の貸付け又は助成金の交付並びにJR北海道及びJR四国に対する特別債券の利子の支払いを実施し、また、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施することとしている。

2. 並行在来線の支援措置

平成26年度においても、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施することとしている。

こうしたことから、中期目標を達成することは可能と考えている。

■その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

利益剰余金等の取扱いについて

1. 国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣の三大臣合意

特例業務勘定の利益剰余金について、国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣の三大臣による協議が整い、特例業務勘定における利益剰余金のうち1兆2千億円を平成23年度内に国庫納付するとともに、利益剰余金等を活用した鉄道関連施策を実施することについて合意された（平成22年12月21日「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いについて」）。

2. 東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律（平成23年法律第42号）

東日本大震災に対処するために必要な財源を確保するため、平成 23 年 5 月に施行された同法に基づき、特例業務勘定における利益剰余金のうち 1 兆 2 千億円について、平成 23 年度内に国庫納付した。

3. 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律
(平成 23 年法律第 66 号)

特例業務勘定における利益剰余金等を活用した鉄道関連施策を実施するため、平成 23 年 8 月に施行された同法に基づき、以下の業務を実施することとなった。

- (1) 特別債券の発行及び無利子貸付の実施並びに特別債券に係る利子の支払
- (2) 鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付及び助成金交付
- (3) 整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置