

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
第2期中期目標期間業務実績評価調書

平成25年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価項目（中期計画）	評価結果	評価理由	意見
番号	中期目標項目				
1	<p>2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項</p> <p>各業務について、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。</p> <p>（1） 鉄道建設業務</p> <p>良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、品質の向上、建設コストの縮減、技術開発の推進等を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業等を推進する。</p> <p>① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>新幹線の建設や都市鉄道利便</p>	<p>1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するための措置</p> <p>各業務について、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。</p> <p>（2） 鉄道建設業務</p> <p>① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>ア 整備新幹線整備事業</p>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 厳しい事業執行環境の中、整備新幹線事業を達成した。工期短縮に対しては、技術開発と行程管理の綿密な調整マネジメントにより、品質を落とすことなく、完工できたことを高く評価。</li> <li>・ 2年間の前倒しなど着実な成果を得た。</li> <li>・ 東北新幹線と九州新幹線の鉄道施設については、同一整備主体による同一年度同時開業をわが国で初めて達成するなど、そのためのたゆまぬ技術開発の推進と厳しい工程管理の実施による工期短縮努力を含めて、優れた実績</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道、北陸新幹線も順調に推移しているようであるが、同様に前倒しが可能であれば、その波及効果は大きい。</li> <li>・ 整備新幹線についても、その効果を大きくするため、最高速度の向上などの技術開発を引続き継続してほしい。</li> <li>・ 学会賞も受賞している。</li> </ul>

	<p>増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の鉄道施設について事業の着実な進捗を図り、平成22年度末までに完成させる。北陸新幹線（長野・金沢間、金沢・敦賀間）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）についても、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページなどで年2回公表する。なお、整備新幹線建設推進高度化等事業、新線等調査については、未認可区間における経済的な設計・施工法の調査等を行う。</li> </ul>		<p>をあげていると評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東北新幹線及び九州新幹線の開業に向けて、工程管理の徹底による工期短縮がなされたこと、また2線同一年度開業に向けての監査の調整などを行なった点は S 評価に値する。</li> <li>・ 東北新幹線、九州新幹線で、完成目標時期を2年前倒しで同時期に開業することを達成した点が特筆される。</li> <li>・ フリーゲージトレインについても技術開発が着実に進展している。</li> <li>・ 2年の工期短縮を行うとともに新幹線2線の同一年度開業を達成したことは高く評価できる。</li> <li>・ 東北および九州新幹線の整備において完成年度を2年前倒しした上に、同一年度開業させるなど、整備新幹線の</li> </ul>	
--	---	---	--	---	--

				<p>整備で目覚ましい成果をあげた点が高く評価できる。</p>	
2		<p>イ 都市鉄道利便増進事業等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線については、整備主体として関係機関との連携・調整を図り、工事完成予定時期を踏まえ、各種手続きや建設工事等の業務を着実に推進する。</li> <li>民鉄線の工事については、西武池袋線の大改良工事は着実な進捗を図り、平成24年度末までに完成させる。小田急小田原線の大改良工事については、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>民鉄線工事において着実な実績と結果を得ている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部で事業のやむを得ない遅れがあるが、しっかりと継続して事業を進めて欲しい。</li> <li>相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線については、工事完成予定時期を踏まえ、今後の業務を着実に推進して頂きたい。</li> </ul>
3		<p>ウ 受託工事</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>受託工事については、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元対話と新技術を駆使した成田新高速鉄道の早期事業推進と完成。陸空路の利便性向上大。大震災の国難において東北地域鉄道復旧への貢献極めて大。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学会賞も受賞している。</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"><li>・初期の目的を達成した。三陸復旧について評価する。</li><li>・成田新高速鉄道の建設工事では、平成 22 年度土木学会技術賞を受賞した急速施行技術の採用と地権者等関係者との連携を密にした用地買収によって、厳しい開業工程に対応した工事を完了したこと、三陸鉄道の震災復旧工事については、北リアス線と南リアス線の運航再開に向けた工事を進捗させたこと、また仙台空港線の復旧支援に当たっては、仙台空港株式会社より感謝状を授与されるなど、数多くの優れた実績を上げていると評価できる。</li><li>・設計施工の迅速化及び短期間での用地買収によって成田新高速鉄道が開業した点はおおいに評価できる。よって S とした。</li></ul>	
--	--	--	---	--

				<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に成田新高速鉄道については、短期間での開業を達成した点が優れている。</li> <li>・復興支援についても強力な支援が実施された点が評価される。</li> <li>・成田新高速鉄道を約 4 年で工事完了させたことは迅速な事業実績として評価できる。</li> <li>・成田新高速鉄道（10.7 キロ）を約 4 年という短期間で完成させたこと、三陸鉄道の復旧工事を迅速におこなったことが高く評価できる</li> </ul>	
4	<p>② 品質の向上</p> <p>施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。</p>	<p>② 品質の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 良質な鉄道を建設するために、設計基準、工事標準示方書、工事監督要領等について中期目標期間中に5件の見直し等を行うとともに、品質管理・施工監理について徹底を図る。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中期目標期間において、総合的に着実な成果を挙げた。</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承のため、毎年、施工監理講習を実施するなどして技術の系統ごとに長期的な視野に立った技術者の育成を行う。また、職員の技術力向上のため、業務と密接に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得を支援する。</li> </ul>			
5	<p>③ 鉄道建設コストの縮減</p> <p>鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改革の趣旨を踏まえて実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層の縮減に努めるとともに、その取組・効果をホームページなど国民に分かりやすい形で公表する。</p>	<p>③ 鉄道建設コストの縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設コストについては、建設後の安全性確保を前提として、国の「公共事業コスト構造改善プログラム」の趣旨を踏まえて、現在実施しているコスト縮減策の効果を随時検証した上で、一層のコスト縮減に努め、平成20年度から5年間で平成19年度と比較して、15%程度の総合コスト改善を達成する。また、コスト縮減の取組・効果については、ホームページなど国民に分かりやす</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 品質を確保した上で、中期計画の数値目標を達成したと評価。</li> <li>・ 所期の目的15%近くを達成した。</li> <li>・ コスト削減に対して努力がなされ、優れた成果が得られた。</li> </ul>	

6	<p>④ 技術開発とその成果の活用</p> <p>良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を図るとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用に努める。</p>	<p>い形で公表する。</p> <p>④ 技術開発の推進と開発成果の活用</p> <p>ア 技術開発の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一層の品質の向上、コスト縮減等を図るため、技術開発を推進することとし、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、調査・設計手法、施工技術の開発・改良を進める。</li> <li>技術開発に当たっては、調査、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、中期目標期間において、70件以上のテーマについて、計画的に新技術の開発、導入に取り組む。</li> </ul> <p>イ 開発成果の公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道建設分野の総合的技術力や技術開発の成果を、より</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>予想を上回る高い外部からの評価を獲得。活発な技術開発と成果の公表、社会還元に寄与した。</li> <li>各建設路線のニーズに基づくテーマについて計画を大幅に上回る件数の技術開発を実施するとともに、外部機関から多数受賞した。</li> <li>中期計画の数値以上の技術開発件数が達成された点、ニーズに即した施工技術開発を行い学会賞などを受賞した点は評価されSとした。</li> <li>毎年の学会賞受賞に代表されるように、優れた成果が得られている。</li> <li>中期目標期間における技術開発テーマ目標値 70 件を上回る 99 件のテーマに取り組み、とりわけ平成 20 年度土木学会技術開発賞を受賞</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術開発の個別テーマは多数あるが、これらを単に羅列するのではなく、技術開発の大きなトレンド（方向性）を国民にわかりやすく説明する努力が必要。</li> <li>質および量ともに優れた成果が出ている。</li> <li>インフラ輸出を国家間で競い合う時代に、知財の管理方法が従来のままで良いかどうか</li> </ul>
---	--	--	---	--	--

		<p>広く社会へ還元していくために、鉄道建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、発表会等において開発成果を公表する。また、毎年技術研究発表会を開催し、開発成果を発表する。</p>	<p>した土構造物に対応したスラブ軌道用 RC 路盤の開発と平成 22 年度日本鉄道電気技術協会鉄道電気技術賞（最優秀賞）である高番数分岐器を 2 台同期転換する転換鎖錠装置の開発と実用化をはじめとして、技術開発とその成果の公表に対し、各種の賞を受賞したことは優れた実績であると評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する各種学会への論文発表や投稿を積極的に展開し、その数は平成 20 年度の 91 件から 24 年度の 134 件へと毎年増加するとともに、これには内外の学会における 40 件の査読付き論文が含まれるなど、優れた成果を上げていると評価できる。</li> <li>・量、質ともに高いレベルで技術開発が成されていると評価できる。</li> </ul>	<p>か、再検討する必要はないか。</p>
--	--	--	---	-----------------------

				<ul style="list-style-type: none"> <li>・学会での報告、論文の公表とも特に優れたレベルにあると評価できる。</li> </ul>	
7	<p>⑤ ニーズに応じた受託業務の実施</p> <p>鉄道建設に係る受託業務について、機構の支援が真に必要な場合のみを実施することを担保するための具体的な基準を第三者委員会において策定し、適切に運用する。また、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。</p>	<p>⑤ ニーズに応じた受託業務の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな工事の受託に当たっては、鉄道事業者による建設が技術的に困難な場合など機構が支援する必要性が高いものに限定して実施することとする。このため、外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置し、具体的な基準を策定するとともに、第三者委員会で当該基準に基づき審議した上で、その意見を踏まえて実施する。</li> <li>・ 受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果について第三者委員会で随時検証し、その結果をホームページなどで公表する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中期目標期間において、着実な成果を挙げた。</li> </ul>	

8	<p>⑥ 工事関係事故防止活動の推進 鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め事故防止活動を推進する。</p>	<p>⑥ 工事関係事故防止活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事発注機関として、工事内容を勘案した事故防止重点実施項目を定め、三大重大事故（死亡事故、第三者事故及び列車運転阻害事故）の防止に重点を置きつつ、工事事務事故防止監査を毎年2回実施するなど、工事関係事故防止活動を推進する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発注者機関としての努力を継続。</li> <li>・ 適切な努力がなされ、長期的に見るとやや減少傾向にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 省人化・省力化が人身事故を大きく減少させることから、他項目との連携、相乗効果を図ることを求めたい。</li> <li>・ A 評価ではあるものの、期間内に死亡事故が発生している。防止対策のもと、重大事故0を目指してほしい。</li> </ul>
9	<p>(2) 船舶共有建造業務 環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、船舶共有建造業務を通じ、政策的意義が高い船舶の建造を推進する。</p> <p>① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進 建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇を実施する等により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。特に、効率性</p>	<p>(2) 船舶共有建造業務</p> <p>① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内海運政策の実現に寄与するため、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地道な努力の蓄積から、政策効果の高い船舶建造を推進した。</li> <li>・ 政策効果の高い船舶の建造がほぼ100%となっており、高く評価できる。</li> </ul>	

	及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図る。	<p>流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。</li> <li>・ 特に、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図るとともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において85%以上とする。</li> </ul>			
10	② 船舶建造等における技術支援 船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図り	② 船舶建造等における技術支援 ・ 上記の政策課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに合った船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境により配慮した船舶の	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境負荷低減の実現,エコシップ展開、高い外部技術評価の獲得など、優れた成果を得た。</li> <li>・ 温暖化ガス排出削減と燃費低減を目指した SES 船等の普</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後予想される NOx、Sox、微粒子（PM）等の排出削減への対応も考えておく必要がある。</li> <li>・ 受賞も複数ある。</li> <li>・ SES に関して、省エネとコス</li> </ul>

	<p>技術力の向上を目指す。</p>	<p>建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ このため、内航海運の抱える諸課題、事業者ニーズや社会的要請に対応するための技術調査を中期目標期間中10件以上行うほか、研修、技術交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積を図る。</li> </ul>	<p>及のための技術支援が計28隻の共有船に対して実施されたことは、実績として高く評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開発から就航後に至るまで細かな技術支援を行ない、環境配慮型の船が多く竣工した点は大いに評価できる。よってSとした。</li> <li>・ 内航船に関しては多様な施策が必要であるが、極めて多数の技術開発が継続して実施されている。また、第二船以降も継続して建造が続けられている方式が多く、質および量ともにエネルギー削減効果が極めて高い点も特筆される。</li> <li>・ SES 及び先進二酸化炭素低減化船の普及促進に努め、就航後の技術支援に取り組んだ結果、19隻のSESと9隻の先進二酸化炭素低減化</li> </ul>	<p>トの両立もなされている。また、他の船に対しても、省エネ効果の高い船型の開発がなされ、CO2削減に大きな貢献をしている。</p>
--	--------------------	---	---	--

				船が竣工し、とりわけ新形式2軸型SESの船型開発に対してはマリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2012を、またトン当たり二酸化炭素排出量を20%以上低減させたSESの開発に対しては第13回(平成24年)物流環境大賞を受賞するなど、優れた成果を上げていると評価できる。	
11	<p>(3) 鉄道助成業務</p> <p>第三者機関の助言等も活用しながら、新幹線鉄道の整備に対する円滑な資金繰入を図るとともに、地域振興に資する幹線鉄道の活性化、都市機能の向上に資する地下鉄等の都市鉄道の整備、地方鉄道の安全性の確保・活性化方策等政策的意義が高い鉄道整備に対する円滑な助成を図る。</p> <p>① 確実な処理・適正かつ効率的な執行</p>	(3) 鉄道助成業務	A	<p>・審査ノウハウの継承や職員のスキルアップのための地道な努力がなされ、中期目標期間において、着実な業務実績と評価できる。</p>	

<p>鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの継承、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</li> </ul>			
<p>② 助成制度に関する情報提供等の推進</p> <p>鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、情報提供や周知活動を積</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>助成制度に対する事業者等の理解促進を図るために周知活動を行うとともに、助成対</li> </ul>			

	<p>極的に推進する。</p> <p>③ 債権の確実な回収等</p> <p>新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。また、既設四新幹線に係る移転登記業務を着実かつ効率的に実施し、可能な限り早期の完了を図る。</p>	<p>象事業の効果的な実施を支配するために技術情報等を収集・提供する。</p> <p>・ 新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。また、既設四新幹線に係る移転登記業務を着実かつ効率的に実施し、可能な限り早期の完了を図る。</p>			
12	<p>(4) 技術支援、調査研究開発及び実用化、国際協力等業務</p> <p>幅広い分野において蓄積した高度な技術力を積極的に活用して技術支援、調査研究開発、国際協力等の業務を推進する。</p> <p>① 鉄道分野の技術力の活用による支援・国際協力業務</p> <p>鉄道分野の技術力、調査能力</p>	<p>(4) 技術力の活用、技術研究開発及び実用化に対する支援等</p> <p>① 鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力</p> <p>ア 鉄道分野の技術力を活用し</p>	A	<p>・ホームドクター等の地道で地味な支援を継続して実施。高い社会貢献といえる。</p>	

	<p>を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、地方公共団体、交通事業者に対する支援、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進する。</p>	<p>た支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請を踏まえ、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した支援を実施する。</li> </ul>			
13	<p>また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組に対して、機構の能力やノウハウを活用できる範囲で協力を努める。</p>	<p>イ 国際協力</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設分野等における技術力や経験を活かした国際貢献を行う観点から、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、専門家の派遣、研修員の受入れ、我が国鉄道システムの海外展開に向けた取組に係る技術力等に可能な限り対応するとともに、海外の関係機関との技術交流を進める。</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者として可能な国際協力を展開した。要請ベースの技術者派遣支援は、技術の蓄積に立脚するものとしても高く評価される。</li> <li>・ 我が国の鉄道システムの海外展開に関して、海外の鉄道関係機関への技術協力を実施し、技術規約案策定に貢献したことは高く評価できる。</li> <li>・ カリフォルニア及び中国などへの高速鉄道計画にわが国</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本の鉄道事業関係者の海外展開において本機構の立ち位置をより明確にする必要がある。</li> <li>・ 中国、韓国に対する総合的な戦略も必要な時代になってきている。</li> </ul>

				<p>の鉄道技術を貢献させた点、諸外国への専門家派遣などを行なった点は、積極的に国際協力を行なったと認められる。よってSと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・多数の国に対して優れた支援が行われている。機構内だけにとどまらず、車両、運行システムを含め日本は優れた技術を有しており、横の連携を強化して引続き我が国の成果の海外普及による国際貢献を図ってほしい。</li><li>・カリフォルニア高速鉄道局より要請を受けた当高速鉄道の技術規約案のレビューに対して提出した評価報告書が同局の技術規約策定に反映されたこと、中国高速鉄道計画を機構の開発したスラブ軌道技術によって全面的に支援したことなど、優れた国際協力の成果を上げたと</li></ul>	
--	--	--	--	---	--

14	<p>② 高度船舶技術の研究開発・実用化への助成</p> <p>国庫補助金による研究開発助成については、次世代船舶研究開発費補助金交付要綱に規定されたテーマに助成を行う。実用化助成については、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の政策目的に沿ったテーマを募集テーマとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行う。研究開発円滑化助成（利子補給）については、試験研究資金の借入れが継続している案件に限り、申請があった場合には助成を行う。</p>	<p>② 高度船舶技術の研究開発・実用化への助成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国庫補助金による研究開発助成については、次世代船舶研究開発費補助金交付要綱に規定されたテーマに助成を行う。</li> <li>実用化助成については、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行う。また、ホームページ及び募集説明資料の充実を図るほか、事業者への説明・相談会等を随時実施する。</li> <li>研究開発円滑化助成（利子</li> </ul>	S	<p>評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶に関わる技術支援等から、実用化に至る成果が複数獲得された。成果は技術開発に留まらず、管理運営、マネジメント、安全にまで及んでいる。</li> <li>高度船舶技術の実用化助成が増加傾向にあるとともに、乗組み制度の合理化（機関部職員の削減）に貢献したことは、特筆に値する。</li> <li>積極的な研究開発及び新技術導入によって、それらの技術を導入した船舶が多く就航した点、安全性の向上により船舶の運航コストが低減した点など高く評価できる。よってSとした。</li> <li>開発の助成の多くが実用化に結びついており、かつ、省エネ効果、人員削減など、内航海運の今後に資する内容が</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>左記の例のように、技術開発が、制度、規制の緩和に繋がるように実績を積み上げていくことが重要。</li> </ul>
----	--	--	---	---	--

	<p>また、助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性、透明性を確保するため、助成対象事業について、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表する。</p>	<p>補給)については、試験研究資金の借入れが継続している案件に限り、申請があった場合には助成を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性及び透明性の確保を図るため、助成対象事業について、外部有識者により事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先、助成の成果等を公表する。</li> </ul>		<p>多い点が優れている。機構により優秀なテーマ選択が行われている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実用化新技術の導入・普及促進によって、助成対象技術を導入した船舶の就航数は34隻に上り、内航海運効率化と環境負荷低減等に大きく貢献した結果、平成21・22・24年度のマリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤーと平成24年度の物流環境大賞の受賞を生むなど、優れた成果を上げていると評価できる。</li> </ul>	
15	<p>③ 運輸技術に関する基礎的研究の推進</p> <p>科学技術基本計画、総合科学技術会議の意見具申等の国の科学技術政策に則り、公募方式による競争的環境において、長期的視点に立って運輸技術に関する社会のニーズに的確に対応する基礎的研究</p>	<p>③ 運輸技術に関する基礎的研究の推進</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中期目標期間において、着実な成果を挙げた。</li> </ul>	

<p>を推進し、研究成果の普及等に努める。</p> <p>ア 弾力的かつ効果的な制度の運用</p> <p>公募段階から研究成果の活用まで弾力的かつ効果的な制度の運用を図るとともに、研究費の不正使用等の防止や国土交通省所管の研究機関の研究も含めた研究課題の不合理な重複の排除、若手研究者支援の観点からの取り組みを行う。</p> <p>イ 公正で透明性の高い審査及び評価の実施</p> <p>外部専門家等による審査・評価の基準及び結果の公表により、公正さ、透明性を確保する</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公募段階から研究成果の活用まで、弾力的かつ効果的な制度の運用を図るとともに、研究費の不正使用等の防止のため、国の指針等を踏まえた制度の充実を図り、府省共通研究開発管理システムの活用及び国土交通省所管の研究機関の研究内容把握等による研究課題の不合理な重複排除等を徹底する。</li> </ul> <p>また、若手研究者への研究成果発表機会の付与等の取り組みを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外部専門家等による適切な審査・評価の実施、中間・事後評価担当委員の一部見直し、基</li> </ul>			
--	--	--	--	--

	<p>とともに、評価結果を基に研究計画や資金配分の見直しを行う。なお、より競争性を担保するため、課題採択時において、マスキング評価等の方策の導入に取り組む。</p> <p>ウ 研究成果の普及、活用促進 研究成果の普及、活用促進を図るため、研究成果発表会等の開催、特許出願、外部への研究成果発表、プレス発表等を積極的に推進するとともに、基礎的研究であることを踏まえて、長期的なフォローアップにより、革新的な技術の創出による研究成果の社会還元の状態を検証する。</p>	<p>準・評価結果の公表等により、公正さ、透明性を確保する。また、評価結果を基に研究計画や研究資金配分を見直し、優れた研究成果を得るように努める。課題採択時においては、応募者の情報を伏せて審査を行うマスキング評価を試行・検証する等、より競争性を担保するための方策の導入に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中期目標期間中に、研究成果発表会等を15回以上開催、特許出願件数を25件以上、外部への研究成果発表件数を370件以上とし、プレス発表会等を積極的に推進する。また、長期的なフォローアップにより、革新的な技術の創出による研究成果の社会還元の状態を検証する。</li> </ul>			
16	(5) 国鉄清算業務	(5) 国鉄清算業務		・旧国鉄職員の年金給付の事業	

<p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>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、年金の給付に要する費用等の支払の適切な執行、資産処分の円滑な実施等を進める。</p> <p>ア 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行</p> <p>旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、安定的かつ効率的に運用するものとする。</p>	<p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>ア 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行</p> <p>・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、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、運用対象や年限構成を工夫することにより、安定的かつ効率的な運用に努める。</p>	<p>A</p>	<p>が着実に行われている。</p>	
--	---	----------	--------------------	--

17	<p>イ 土地処分等の円滑な実施</p> <p>土地処分については、あらゆる手法を駆使し全力を挙げて可能な限り早期の処分を図ることとし、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、中期目標期間終了時までにはすべて終了する（地方公共団体等との調整については、中期目標期間中に完了する。）。</p> <p>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</p>	<p>イ 土地処分等の円滑な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地処分については、あらゆる手法を駆使し全力を挙げて可能な限り早期の処分を図ることとし、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、中期目標期間終了時までには全て終了する（地方公共団体等との調整については、中期目標期間中に完了する。）。</li> <li>土地処分を効果的に推進するために行う基盤整備工事については、可能な限り経費節減を図るなど適切に実施する。</li> <li>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</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>国鉄時代からの長年の懸案事項であり、かつ困難な状況下での複数事業の最終決着を期限内に得た。多数の関係者・関係団体間の粘り強い調整と交渉の継続が着実な成果に繋がった。</li> <li>懸案事項であった2つのプロジェクトがほぼ中期目標期間内に終了した点は高く評価できる。よってSと評価した。</li> <li>困難な諸条件の中、国鉄清算事業団設立当初からの極めて長期にわたる重要課題がほぼ完成を見た点について、高く評価すべきである。</li> <li>土地処分等の円滑な実施については、24年度において2つのプロジェクトがほぼ終了した限りにおいては、計画の予定通りの達成に当たるが、それは計画達成に向けた</li> </ul>
----	--	--	---	---

	処分方法等を検討する。	社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法等を検討する。		長年にわたる困難な調整努力が特定年度に結実したものであるから、それらを総合的に評価して、24年度並びに中期目標期間中の業績を共に優れた成果であると判定する。 ・当初計画段階で予見が困難であった外部要因が実施期間中に発生したにも関わらず、期限内に当初目標をほぼ達成できた。	
18	② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置 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の経営自立を図るための支援措置を、適切に実施するもの	② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置	A	・中期目標期間において、着実な成果を挙げており、評価できる。	

	<p>とする。</p> <p>ア 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受けるべきものとして、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。）の発行を行うものとする。</p> <p>また、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、特別債券の引受けに要する資金に充てるための無利子の資金の貸付けを適切に実施する。</p>	<p>ア 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受ける鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券（以下「特別債券」という。）の発行を速やかに行う。</li> </ul> <p>また、特別債券の償還期間は20年とし、国土交通大臣が定める利率に基づき利子の支払を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、特別債券の引受けに要する資金に充てるための無利子の資金の貸付けを速やかに実施する。</li> </ul>			
19	<p>イ 旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付</p> <p>旅客鉄道株式会社等に対し、</p>	<p>イ 旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客鉄道株式会社等に対し、</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>助成が各社において省エネ効果の高い車両への更新に主に使われており、高く評価される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電化、回生制動車両の採用でエネルギー削減とコスト削減の両方を達成している。</li> </ul>

	<p>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を適切に実施する。</p>	<p>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を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付にあたっては、法令その他の基準を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</li> </ul>			
20	<p>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 関係三大臣合意並びに債務等処理法附則第6条の規定に基づき、整備新幹線の着実な整備及び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。</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北陸新幹線（高崎・長野間）の建設債務の償還及び利払いに要する費用に充てるため、平成23年度において特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施するとともに、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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中期目標期間において、着実な成果を挙げており、評価できる。</li> </ul>	

21	<p>(6) 業務全般に関する項目</p> <p>① 内部統制の維持・充実 法令遵守の促進等を通じて内部統制の維持・充実を図る。</p>	<p>(6) 業務全般に関する項目</p> <p>① 内部統制の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>法令遵守の取組をより徹底させる等の観点から、民間企業における内部統制制度の導入を踏まえ、内部統制の体制の拡充を図り、その適切な運用を行う。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>内部統制委員会の設置など、しっかり実施されている。</li> </ul>	
22	<p>② 透明性の確保</p> <p>業務全般、独立行政法人会計基準等に従って作成した財務情報等について広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。</p>	<p>② 透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</li> <li>業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するなど外部の知見の積極的な活用を図る。</li> <li>機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>中期目標期間において、着実に実施されており、評価できる。</li> </ul>	

		広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。			
23	<p>3. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>(1) 組織の見直し</p> <p>組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率のかつ機動的な体制となるよう見直しを行いながら、適切に運営する。</p>	<p>2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>(1) 組織の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な改変がなされている。</li> </ul>	
24	<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>業務運営にあたっては法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の不断の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。</p> <p>① 一般管理費</p> <p>これまでの効率化の実績を踏まえ同程度以上の努力を行うとの観点から、中期目標期間の最終年度（平成24年度）におい</p>	<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>① 一般管理費、人件費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、一般管理費について、</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般管理費において、業務効率化、合理的組織再編等を通じて、目標を達成した。</li> <li>・ 適切な効率化がなされている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国家公務員の水準を上回っている要因については、合理的理由がない場合には引き続き給与水準の適正化に取り組んで頂きたい。また、他の独立行政法人の取組を参考としてより一層、給与水準に関する説明責任を果たして欲しい。</li> <li>・ やみくもに数値目標を追うのではなく、質の確保に留意して</li> </ul>

<p>て、前中期目標期間の最終年度（平成19年度）比で15%程度に相当する額を削減する。</p> <p>② 人件費（退職手当等を除く。） 簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づく平成18年度からの5年間で5%以上を基本とする削減について、引き続き着実に実施するとともに、「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7日閣議決定）に基づき、人件費改革の取組を23年度まで継続する。</p> <p>また、給与水準が国家公務員の水準を上回っている要因を検証し、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組み、検証結果及び取組状況について公表を行う。</p>	<p>中期目標期間の最終年度（平成24年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成19年度）比で15%程度に相当する額を削減する。</p> <p>・ 人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づく平成18年度からの5年間で5%以上を基本とする削減について、引き続き着実に実施するとともに、「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7日閣議決定）に基づき、人件費改革の取組みを23年度まで継続する。また、給与水準については、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組む。この場合、手当</p>			<p>慎重に進めて欲しい。</p>
---	--	--	--	-------------------

		<p>の縮減及び人事評価に基づく勤務成績の給与への反映の徹底を実施するほか、他の独立行政法人の取組を参考として幅広く適正化方策を検討し、可能なものから実施すること等により速やかに成果を得る。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。</p>			
25	<p>③ 事業費</p> <p>これまでの効率化の実績を踏まえ、同程度以上の努力を行うとの観点から、中期目標期間の最終年度（平成24年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成19年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>② 事業費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業・単価の見直しや契約方式、事業執行方法の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成24年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成19年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>数値目標においても達成。</li> <li>削減目標を大幅に上回る削減がなされている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>やみくもに数値目標を追うのではなく、質の確保に留意して慎重に進めて欲しい。</li> </ul>
26	<p>(3) 随意契約の見直し</p> <p>「随意契約見直し計画」に基づく取組を実施し、その取組状況について公表する。また、監</p>	<p>(3) 随意契約の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「随意契約見直し計画」を着実に実施し、その取組状況を公表、フォローアップすると</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>実質的に一般競争入札の体制ができた。</li> </ul>	

	事及び会計監査人による監査において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。	もに、入札及び契約手続の透明性、競争性の確保及び不正行為の排除の徹底等を図る。また、監事及び会計監査人による監査において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。			
27	(4) 資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。	(4) 資産の有効活用 ・ 宿舍等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、必要な宿舍等の建替えなどにより、資産の効率的な活用を図る。なお、残る行田宿舍等について、業務の進捗状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。	A	・中期目標期間において、着実に実施されており、評価できる。	
28	4. 財務内容の改善に関する事項 (1) 総括的業務 ① 資金調達 毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等	3. 予算、収支計画及び資金計画 (2) 財務内容の改善 ① 資金調達 ・ 資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、効率	A	・中期目標期間において、着実に実施されており、評価できる。	

	を通じて、資金調達コストの抑制を図る。	的な資金管理を行うことによって、短期借入金及び長期資金の併用等による柔軟かつ安定的な資金調達に努めるとともに調達コストの抑制を図る。			
29	② 貸付金の回収 貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図る。	② 貸付金の回収 ・ 貸付金については毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。	A	・ 中期目標期間において、着実に実施されており、評価できる。	
30	(2) 鉄道建設業務 鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収にあたっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。	③ 鉄道施設の貸付、譲渡 ・ 完成後鉄道事業者に貸し付け又は譲渡した鉄道施設について、調達資金を確実に返済・償還するため、鉄道事業者の経営状況等の一層の把握を図りつつ、毎年度貸付料及び譲渡代金の回収計画額を設定し、その全額を回収する。	A	・ 中期目標期間において、着実に実施されており、評価できる。	
31	(3) 船舶共有建造業務 平成21年度までを重点集中改革期間とする「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設	④ 船舶共有建造業務に係る財務状況の改善	S	・ 未収金発生率、未収金残額ともに、当初計画を上回る成果を地道な現場ベースの指導、交渉の上にて得た。	・ 今後は、繰越欠損金の縮減計画の策定が求められる。 ・ 平成18年度以降、未収金発生率と未収金残高は大幅に低

<p>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）（以下「見直し方針」という。）に基づく取組等を推進することにより、財務改善を進める。</p> <p>なお、重点集中改革期間後の業務については、同期間における取組の成果を検証した上で行われる所要の見直しを踏まえて適切に対応する。</p> <p>① 未収金の発生防止及び回収促進等</p> <p>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の処理を終了するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を1.3%以下とするとともに、当該期間終了時に未収金残高を58億円以下とする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の処理を終了するため、「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）（以下「見直し方針」という。）に基づく諸施策等を実施することにより、中期目標期間における未収発生率を1.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>努力は評価したいが、通常業務の中と考えられる。</li> <li>未収金発生率を中期目標以下の水準に抑えるとともに、未収金残高も21億円と、目標の58億円を大幅に下回った。また問題となっていた債務超過も、出資金の受入により24年度末で154億円の資産超過となり、改善が見られた。</li> <li>厳しい経済状況の中、事業主への細やかな指導などにより、未収金発生率を年々減少させた点は大きく評価できる。よってSとした。</li> <li>永年の継続した努力により、債務超過が資産超過に転じた。集大成として高く評価できる。</li> <li>的確な債権保全策を講じた厳正な審査や経営の悪化した事業者への経営改善指導等</li> </ul>	<p>下している。その意味では、平成20年度から始まった今次中期計画の数値自体が緩やかに過ぎたとみることできる。未収金発生率1.1%など機構の努力を高く評価するものではあるが、目標値との乖離の大きさは、目標値の緩やかさにもあるのではないかと。次期中期計画を策定する際には参考にされたい。</p>
---	---	---	---

<p>②債務超過額の縮減等</p> <p>「見直し方針」の目標を確実に達成することを目指し、適正な事業金利の設定等に留意しつつ収支改善に努め、債務超過額を縮減する。併せて繰越欠損金の縮減を着実にを行う。</p> <p>③財務改善状況の公表</p> <p>財務改善の状況については、その要因を含め国民に分かりやすく随</p>	<p>3%以下、中期目標期間終了時における未収金残高を58億円以下とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、「見直し方針」に基づき、適正な事業金利の設定に留意しつつ、財務改善策の着実かつ計画的な実施により、平成21年度までの重点集中改革期間中に債務超過額の大半を解消（8割減）し、その後速やかに債務超過から脱することを確実に達成するよう目指すとともに、繰越欠損金の縮減を着実にを行うこととする。なお、重点集中改革期間後の業務については、同期間における取組の成果を検証した上で行われる所要の見直しを踏まえて適切に対応する。</li> <li>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、そ</li> </ul>		<p>により、新規未収金発生率を中期目標値以下の1.1%に抑えたこと、きめの細かい債権管理による未収金回収努力によって、未収金残高を中期目標の約40%以下に縮減させたこと、さらに債務超過額については、見直し方針で策定した債務超過額である平成21年度49億円に対し、135億円の資産超過の実績を上げる（参考：平成24年度は154億円の資産超過）など、いずれも優れた成果を達成していると評価できる。</p>	
---	---	--	---	--

	時適切に公表する。	の要因を含め業務実績報告書等により随時適切に公表する。			
32	(4) 内航海運活性化融資業務 調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収を適切に行う。	② 貸付金の回収 ・ 内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。	A	・ 中期目標期間において、着実に実施されており、評価できる。	

<記入要領> ・ 項目ごとの「評定結果」の欄に、以下の段階的評定を記入するとともに、その右の「評定理由」欄に理由を記入する。

SS：中期目標の達成状況として特筆すべき優れた実績を上げている。

S：中期目標の達成状況として優れた実績を上げている。

A：中期目標の達成状況として着実に実績を上げている。

B：中期目標の達成状況として概ね着実に実績を上げている。

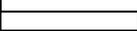
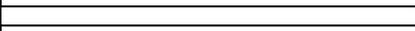
C：中期目標の達成状況として十分な実績が上げられていない。

- ・ SSをつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評定理由」欄に明確に記述するものとする。
- ・ 必要な場合には、右欄に意見を記入する。

## 総合的な評定

### 業務運営評価（実施状況全体）

評定の分布状況（項目数合計：32項目）

SS	0項目	
S	8項目	
A	24項目	
B	0項目	
C	0項目	

## 総合評価

（中期目標の達成状況）

○中期目標期間を通じ、業務の各分野にわたり全般的に着実な実績をあげた。

○以下の項目については、中期目標期間を通じ、優れた実績を上げた。

・鉄道建設業務においては、東北新幹線と九州新幹線の鉄道施設について、同一整備主体による同一年度同時開業をわが国で初めて達成し、また、受託工事では、成田新高速鉄道の建設工事で、厳しい開業工程に対応した工事を完了したこと、三陸鉄道の震災復旧工事では、北リアス線と南リアス線の運航再開に向けた工事を進捗させたこと、また仙台空港線の復旧支援に当たっては、仙台空港株式会社より感謝状を授与されるなど、数多くの優れた実績を上げていると評価できる。

・技術開発とその成果の活用については、中期目標期間における技術開発テーマ目標値 70 件を上回る 99 件のテーマに取り組み、技術開発とその成果の公表に対し、各種の賞を受賞したことは優れた実績であると評価できる。

・船舶建造等における技術支援については、SES 及び先進二酸化炭素低減化船の普及促進に努め、就航後の技術支援に取り組んだ結果、19 隻の SES と 9 隻の先進二酸化炭素低減化船が竣工し、これらは外部からも高く評価され、優れた成果を上げていると評価できる。

・鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力業務については、我が国の鉄道システムの海外展開に関係して、海外の鉄道関係機関への技術協力を実施し、技術規約案策定に貢献したことは高く評価できる。

・高度船舶技術の研究開発・実用化への助成については、実用化新技術の導入・普及促進によって、内航海運効率化と環境負荷低減等に大きく貢献した結果、外部からも高く評価され、優れた成果を上げていると評価できる。

・土地処分等の円滑な実施については、当初計画段階で予見が困難であった外部要因が実施期間中に発生したにも関わらず、長年にわたり調整努力を行い、期限内に当初目標をほぼ達成できたことから、優れた成果であると判定する。

・船舶共有建造業務においては、的確な債権保全策を講じた厳正な審査や経営の悪化した事業者への経営改善指導、未収金回収努力等により、新規未収金発生率を中期目標値以下の 1.1% に抑え、未収金残高を中期目標値の約 40% 以下に縮減させたこと、さらに債務超過額については、見直し方針で策定した債務超過額である平成 21 年度 49 億円に対し、135 億円の資産超過の実績を上げるなど、いずれも優れた成果を達成していると評価できる。

<p>(課題・改善点、業務運営に対する意見等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中期期間内に死亡事故が発生していることから、今後は工事関係事故防止活動の推進についてより一層の努力が必要であるといえる。</li> <li>・鉄道の海外展開に関しては、諸外国の活動の状況を見ると、楽観できない状況である。我が国の高い技術を普及させる観点から、産官学、施設、車両、運行システムの横通しの協調によって、さらに促進することが期待される。</li> </ul> <p>(その他)</p>
---

<p>総合評価 (SS, S, A, B, Cの5段階)</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p>(評価理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中間目標期間を通じ、各事業分野において、高い技術力に基づき、着実な業績を挙げていると評価される。評価の分布状況からみて総合評価はAとした。</li> </ul>
---	--