

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
平成15年度業務実績評価調書

平成16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		評価結果	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置 (1) 総括的業務 業務の統合のメリットを生かし、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とする。				
ア 総務、経理等の共通管理部門の統合	総務部、企画調査室、経理資金部を設置し、効率的な業務の遂行を図る。	2	<ul style="list-style-type: none"> ・業務の統合に伴い、総務、経理等の共通管理部門を統合、シンボルマーク及びキャッチフレーズの決定など、具体的な取り組みが進んでおり、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・組織面での統合に止まらず、法人の実質的な統合に向けた努力が行われており、高く評価する。 ・今後、事業費と人員削減が予定されているが、適切な技術レベルを維持するための効率的な技術組織のあり方について、引き続き各般の検討を進める必要がある。

<p>イ 総合的な企画調査体制の確立</p>	<p>中長期的な視点に立った業務運営の基本方針の立案、計画実施後の評価等の経営戦略等を担うため、企画調査室を設置する。</p>	<p>2</p>	<p>・機構の内部組織の設置に加え、中期計画推進のため、外部有識者の参画により、総合的な企画調査体制の確立に向け、着実な取り組みが行われており、評価する。</p>	<p>・積極的な推進体制の確立のため、理事長をヘッドとする内部推進委員会や外部有識者による推進委員会など、体制の設置、審議に工夫が見られる点を高く評価する。</p> <p>・推進体制は整備されたが、それに止まらず、それぞれの組織の効率的な連携方策や機構の業務運営への積極的なフィードバックを期待したい。</p>
<p>ウ 政策課題に対応した機能別組織への転換、部横断的な業務運営の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広報・情報提供機能の整備 ・財務・施設管理機能の整備 ・技術支援機能の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・広報・情報公開室を設置する。 ・資金企画課及び資金管理課を設置する。 ・技術支援部を設置する。 	<p>2</p>	<p>・広報や財務、技術支援という機能別組織の整備、部横断的な業務運営が着実に行われており、評価する。</p>	<p>・体制は整備されたが、それに止まらず、目標達成に向けた具体的な効率化や成果が示されるかどうか、今後の課題である。</p>
<p>エ 鉄道建設業務に特化した円滑かつ迅速な実施体制の確立</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設本部を設置する。 ・同本部の下に建設工事・調査の実施機関として地方機関を配置する。 	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設本部及び地方機関を設置し、鉄道建設業務を円滑かつ迅速に実施する体制が着実に整備されており、評価する。 ・横断的な業務運営に関する評価手法の確立に向けて、着実に検討体制が整備されており、評価する。 	<p>・今後、組織の検証、改正を通じて、中期目標に掲げた組織体制の実現、維持を図っていく必要がある。</p>
<p>オ 技術支援、国際協力等部横断的な業務運営に関する評価の実施</p>	<p>部横断的な業務運営に関する評価手法の確立を図るための具体的な検討体制を整える。</p>	<p>2</p>	<p>・横断的な業務運営に関する評価手法の確立に向けて、着実に検討体制が整備されており、評価する。</p>	<p>体制は整備されたが、評価手法の検討に着手された段階に過ぎず、具体的にどのような成果が示されるかが、今後の課題である。</p>

<p>効率性の高い業務運営</p> <p>ア 一般管理費について、中期目標期間の最後の事業年度において、特殊法人時の最終年度（平成14年度）比で13%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>一般管理費については、中期目標の達成を目指し、抑制を図る。</p>	<p>3</p>	<p>・中期目標で示された削減率の約半分を初年度に達成（事務所賃貸料等の減、新聞・雑誌等の購入数、公用車の台数等の削減、派遣職員人件費負担金の減）するなど、比較的早いペースで削減に取り組んでいる点を高く評価する。</p> <p>・今後も引き続き、一般管理費の削減に取り組み、中期目標水準を上回る削減率を達成することが期待される。</p>	<p>・事務所の移転に伴う経費削減など、当該年度においてのみ大きなインパクトを持つものがあるため、当該年度の削減率が今後も維持されるかどうか疑問がある。</p>
<p>イ 事業費について、中期目標期間の最後の事業年度において、特殊法人時の最終年度（平成14年度）比で15%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>事業費については、中期目標の達成を目指し、抑制を図る。</p>	<p>2</p>	<p>・中期目標の実現に向け、事業費の削減に着実に取り組んでおり、今後とも着実な削減が期待できるため、評価する。</p>	<p>・コスト低減の努力はされているが、その妥当性について十分な検討が必要である。</p>
<p>ウ 中期目標期初の常勤職員数1,891人を中期目標期末までに1,770人以下とする。</p>	<p>常勤職員数を期初1,891人を年度末には1,861人以下とする。</p>	<p>2</p>	<p>・人材派遣や業務委託等は外部能力の活用により、常勤職員数の削減が計画どおりに進んでおり、着実な削減が期待できることから、評価する。</p>	<p>・引き続き、事業内容等業務に沿った、適切な要員配置、要員管理を行い、業務運営の効率化、外部能力の活用に取り組んでいくことが必要である。</p>
<p>エ 弾力的な組織の編成、運営の効率化、地方支社支部組織の体系化・集約化、人員配置の重点化・効率化等を図る。</p>	<p>当該年度の業務量に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化、体系的な地方機関の配置、人員配置の重点化・効率化等を図る。</p>	<p>2</p>	<p>・統合のメリットを活かした組織の設置、外部能力を活用した効率的な要因配置により、目標を具体化する努力がなされており、評価する。</p>	<p>・組織編成等に止まらず、新しい体制の下での効率化がもっと具体的に示される必要がある。</p>
<p>オ 職員の資質向上、意識改革に</p>	<p>民間マインドの職員への浸透</p>	<p>2</p>	<p>・民間マインドの浸透やコスト意識の</p>	<p>・民間マインドが職員に浸透す</p>

<p>当たっては、機構の目的の実現を目指し、研修の強化、技術能力評価、マニュアルの整備等を図る。</p>	<p>を図るとともに、研修計画の適切な実施を図り、計画的な人材育成を図る。</p>		<p>職員への周知徹底を、理事長のリーダーシップの下、図っていることを評価する。</p> <p>・計画的な研修を実施し、計画的に人材育成を図ったことを評価する。</p>	<p>ることで、具体的にどのような成果が生まれたのか、実例が示されることが必要である。</p> <p>・機構としての取り組みは行われているが、長期的な人材育成に向けてのプログラムの考え方を明瞭に示す必要がある。</p>
<p>カ 人事システムの改善に当たっては、人事交流の拡大、人事運用の統合の促進、公募任用の活用等を図る。</p>	<p>統合に伴う円滑な人事運用を図るとともに、人事評価制度等のあり方に関する検討を進める。</p>	<p>1</p>	<p>・職員の業績と人事評価体制の方針を呈示し、体制の整備等を早急に実施すべきである。</p> <p>・人事評価制度等のあり方に関する検討を開始した段階に過ぎず、成果が不明確である。</p>	<p>・目標である、新人事制度構築のための具体的な計画作成に着手した点は評価できる。</p> <p>・人事評価制度については、18年度本格導入に向けたスケジュールが予定されているが、機構内部での十分な議論を踏まえた、できるだけ早期の導入を図っていく必要がある。</p>
<p>キ 業務処理の電子化、情報化</p>	<p>・電子入札について、平成16年度からの一部導入を見据え、システムの開発を図る。</p> <p>・CALSについて、導入業務の拡大を図る。</p> <p>・各種業務システム間におけるデータの共有、連携を図るための検討を進める。</p>	<p>2</p>	<p>・業務処理の電子化、情報化の取り組みが着実に進められており、評価する。特に、立ち上げに時間を要するものであることから、具現化の状況は妥当なものと判断する。</p>	<p>・15年度に着手した電子入札システムの開発が、実施に向けて着実に進められることを期待する。</p>
<p>(2) 鉄道建設業務 鉄道建設コスト縮減 ・機構独自の「コスト構造改革プログラム」を策定する。 ・平成15年度から5年間の対象期間中に、平成14年度と比較</p>	<p>・機構独自の「コスト構造改革プログラム」の策定。 ・具体的施策の実施状況をフォローアップし、平成15年度</p>	<p>2</p>	<p>・機構として活発な活動を行っており、着実な削減が期待できる点を評価する。</p>	<p>・コスト削減と事業費削減の関係が比例すると、人員削減の中で一人当たり仕事量が増えることになるが、業務全般を視野</p>

<p>して、15%以上の総合的なコスト削減を達成する。</p>	<p>の実績の取りまとめを行う。</p>		<p>・機構独自のコスト構造改革プログラムを策定し、コスト削減が困難な中、各種取り組みによる削減率の実行、みなとみらい線、九州新幹線の早期開業に寄与したことを評価する。</p>	<p>に入れてどのように効率化するのか、今後、具体的に説明する必要がある。</p> <p>・鉄道に要求される安全性・高信頼性とコスト削減をシステムとして十分にバランスの取れた形で実行するように配慮することが必要である。</p>
<p>鉄道施設の貸付・譲渡事業</p> <p>・毎年度貸付料及び譲渡代金の回収計画額を設定し、当該計画額の100%の回収達成を図る。</p>	<p>・貸付料463億円、譲渡代金452億円の回収達成を図る。</p>	2	<p>・貸付料、譲渡代金の回収計画が適切に実施されており、評価する。</p>	<p>・調達資金の回収が確実に図られるよう、鉄道事業者の経営状況等を常に把握しておくことが必要である。</p>
<p>用地業務</p> <p>地元説明及び用地測量の適切な実施、地権者との円滑な交渉並びに地方公共団体等との緊密な連絡を図り、取得計画の達成を図る。</p>	<p>地元説明及び用地測量を適切に実施、地権者との円滑な交渉並びに地方公共団体等との緊密な連絡を図り、約60万㎡の取得を図る。</p>	2	<p>・用地取得という困難な業務に当たり、各部門間が協力し、数値目標を実現した点を評価する。</p>	<p>・更なる努力の継続を期待する。</p> <p>・数値目標の達成に加え、起工承諾を取得した点を、特に高く評価する。</p>
<p>資産処分等業務</p> <p>・残存登記等のある未整理資産については、毎年度、整理工程表を作成し、その進捗状況を明確にする。</p> <p>・当該整理工程表の中期目標の期末における達成を図る。</p>	<p>・残存登記等の未整理資産については、整理工程表を作成し、その進捗状況を明確にする</p> <p>・当該整理工程表の計画の達成を図る。</p>	2	<p>・残存登記等の未整理資産の処分について、整理工程表に基づく処理という手法が確立され、その目標通りに着実に実施されている点を評価する。</p> <p>・特に阿佐線について完了した点を評価する。</p>	<p>・外部能力を有効に活用することにより、未整理資産の事務処理の迅速化を図る必要がある。</p>
<p>外部委託の推進</p> <p>用地取得業務、現場業務、施工管理業務、債権回収業務など</p>	<p>定型的業務全般について、事業費等の削減に資する外部委託</p>	2	<p>・定型的業務全般について、外部委託の推進に向け、着実に取り組みが実施</p>	<p>・業務分析に基づく外部委託可能な業務の洗い出しを更に一</p>

<p>を対象に、重要な判断を要しない定型的な業務全般について、事業費等の削減に資する外部委託が可能な業務を洗い出し、外部能力活用の推進を図る。</p>	<p>が可能な部門の検討を行い、導入の拡大を進める。</p>		<p>されている点を評価する。</p>	<p>層推進する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外部委託された業務が、どの程度効率化したかを具体的に示す必要がある。 ・単に外部委託を拡大するのみではなく、たえず何が適正な委託なのかについての検討が必要である。
<p>(3) 船舶共有建造業務 船舶債権回収業務を効率的に実施する。</p> <p>ア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶債権の管理に係る取り組みを強化し、未収金発生防止、抑制を図る ・既に発生した未収金については的確な回収方策により適正な回収処理を図る。 ・対策本部を設置し、関係者の連携・調整の強化と計画的な対策の実施を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶使用料の支払い状況等を常時監視するとともに、未収金が発生した場合には、経営の合理化等の指導等を行い、未収金の最小化を図る。 ・事業者との協議等により、リスクスケジュール計画の策定、適切な法的処理を行い、計画的かつ確実な未収金の回収を図る。 ・共有船問題対策本部を設置し、関係者の連携・調整の強化と計画的な対策の実施を推進する。 	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リスクスケジュール計画の策定の割合が、37%から64%に上昇しており、今後の計画的回収が図られやすくなったことなど、適切な取り組みがなされており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・内航海運の輸送量の増加、事業規制や社会的規制の見直しなどにより、業界が安定し、未収金問題が改善する環境も整いつつある。引き続き、この問題に係る対応を強化し、中期目標の達成を図るよう強く要請する。
<p>イ 法的処理等に当たっては弁護士等の外部の人材のノウハウを十分に活用する。</p>	<p>法的処理等に当たっては、弁護士等の外部の人材のノウハウを十分に活用することにより、船舶債権の最大限の保全と回収を図る。</p>	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・法的処理に関し、弁護士、海事代理士等のノウハウを活用し、目標通りに着実に実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶債権の早期処理に向け、更なる努力に期待する。
<p>(4) 造船業構造転換業務 業務の効率的執行を図り、造船所跡地等に係る譲渡用資産管理費を中期目標期間終了時まで1</p>	<p>平成16年度契約時における管理費の削減に向けて、民間に委託している譲渡用資産管理費</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・中期目標を上回る削減率が達成されている点を高く評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も、管理費の削減に向け、今のレベルの維持や更なる努力に期待する。

<p>3%以上抑制する。</p>	<p>の契約条件の見直しを行う。</p>			
<p>(5) 国鉄清算業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRに転籍の上国鉄清算事業本部に再出向した者等も含めた同本部の常勤職員数の抑制を図る。 ・特定の大規模土地処分案件等については、プロジェクトチームを設置する等機動的で柔軟な組織運営を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JRに転籍の上国鉄清算事業本部に再出向した者等も含めた同本部の常勤職員数を設立時の556人から平成15年度末に468人以下に抑制する。 ・梅田駅(北)・吹田信号場及び武蔵野操車場に係る土地処分案件について、プロジェクトチームを設置する。 	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の達成に向け、着実に取り組みを実施していることを評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・機構として相当に努力したことにより、本部組織、地方組織の縮小及び職員の削減を実施しており、十分な成果が上がっていることを高く評価する。
<p>2. 国民に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にとるべき措置</p> <p>(1) 鉄道建設業務</p> <p>新幹線、都市鉄道線、民鉄線の各々について、完成予定を達成できるよう、着実な進捗を図る。</p> <p>投資効果の向上</p> <p>予定及び実施中の事業は、その投資効果を高めるため、事業内容について、工法、スペック等の見直しを行う。</p>	<p>平成15年度においては、新幹線、都市鉄道線及び民鉄線事業について、完成予定を達成できるよう、着実な進捗を図る。</p> <p>「コスト構造改革プログラム」の具体的施策を実施するとともに、その実施状況を踏まえ、各分野において次年度以降の事業に反映可能な、工法、スペック等に係る改善点の抽出を行う。</p>	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設業務について、完成予定を達成できるよう着実な取り組みが行われており、更に、みなとみらい21線、九州新幹線の早期開業に寄与したことを評価する。 ・投資効果の向上を図る観点から、工法、スペック等に係る改善点を抽出し、部内検討会において具体的なテーマを設定し、検討したことを評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、早期開業の効果をより具体的に精査した上で示す必要がある。 ・今後とも、継続的にこのような業務遂行がされるように望む。
<p>入札及び契約の適正化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入札及び契約手続における透明性の確保、公正な競争の確保、不正行為の排除の徹底等をより一層推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事について、入札等の過程・内容の公表等を徹底し、透明性の向上を図る。 ・各種入札における指名基準の 	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・入札及び契約の適正化の推進に向け、着実に取り組みを進めていることに加え、外部有識者による入札監視委員会の設置や予定価格を全て事前公 	<ul style="list-style-type: none"> ・予定価格の事前公表については高く評価する意見がある反面、一概にすばらしいとは言えない側面もある点に留意する

<p>・平成16年度を目途に電子入札の導入を図る。</p>	<p>策定等により、公正な競争の確保を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・談合情報マニュアル、指名停止基準等の策定等により、不正行為の排除に努める。 ・入札及び契約手続きについて、第三者による検証を行う体制を確立する。 ・平成16年度における電子入札の一部導入に向けてシステム構築を進める。 		<p>表したことなど、積極的な取り組みが実施されていることを評価する。</p>	<p>必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入札等の適正化の取り組みにより、落札価格の変化がどうなったかといった具体的な数値を示す必要がある。
<p>関係機関等との連携</p> <p>ア 鉄道事業者、地方公共団体等の関係機関との緊密な連携を図り、適時適切な事業内容の説明、意見交換等を実施する。</p> <p>イ 鉄道構造物・設備の仕様等については、鉄道事業者との打ち合わせ等を必要に応じきめ細かく実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者、地方公共団体等の関係機関との緊密な連携を図り、事業内容の説明、意見交換等を実施するための体制を確立する。 ・鉄道構造物・設備の仕様等については、鉄道事業者との打ち合わせ等を必要に応じきめ細かく実施する。このうち、新幹線関係については、鉄道事業者との間で土木、電気等の分科会等を設置し、調整を図る。常磐新線についても、全体行程・各種検査・引継ぎ等の調整を行う。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体、鉄道事業者の意見を反映した施設整備(九州新幹線新八代駅において新幹線と在来線との乗り継ぎを同一ホームで行えるなど)を行うなど、適切に努力がなされている点を評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な取り組みが開始されたことは評価できるが、成果としては特に高く評価するとまでは言えない。
<p>技術開発等</p> <p>ア 技術開発の推進</p> <p>技術開発にあたっては、各路線のニーズに基づいたテーマを中期目標期間中において、70件以上選定し、計画的に新技術の開発、導入に取り組む。</p>	<p>30件以上のテーマを選定し、開発を推進する</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> ・年度計画を上回るテーマについて技術開発を推進していることに加え、土木学会等から各種の賞を受賞している点を高く評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・テーマや受賞についての数値だけではなく、開発のロードマップの策定も必要ではないか。
<p>イ 技術力の向上</p> <p>・中期目標期間中において、以下</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・40コース以上の研修に25 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・年度計画を上回る研修数、受講数を 	<ul style="list-style-type: none"> ・結果論かもしれないが、博士

<p>の目標の達成を図る。 研修コース数 平均年 60 コース以上 受講者数 平均年 300 人以上 ・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。</p>	<p>0 名以上の職員を受講させ、職員の資質向上を図る。 ・研修実績のデータベース化等を行い、今後の研修に活用する。 ・技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得を促進するため、資格取得の援助等を行う。</p>		<p>実施しており、着実な取り組みが実施されている点を評価する。</p>	<p>2 名が誕生した点はもっと評価すべきである。 ・適切な対応が取られているが、費用のみでなく自己啓発のための時間についての検討も必要である。</p>
<p>ウ 品質の信頼性の向上 設計基準、工事標準示方書、工事監督要領等の見直し等を行う。</p>	<p>・「土木工事標準示方書」及び「地質調査標準示方書」について、所要の改正を行う。 ・設計基準類の見直しを行う。</p>	3	<p>・「土木工事標準示方書」及び「地質調査標準示方書」の作成など着実な取り組みが実施されていることに加え、特に、品質の信頼性向上のための取り組み 4 件に対し、文部科学大臣賞を受賞したことを高く評価する。</p>	<p>・標準化との関係が見えないため、今後検討する必要がある。</p>
<p>受託事業 鉄道事業者、地方公共団体等からの委託に基づき、鉄道に関する工事並びに調査、測量、設計、試験及び研究の受託事業を積極的に推進する。 受託件数については、中期目標期間中において、50 件以上を目指す。</p>	<p>鉄道事業者、地方公共団体等からの委託に基づき工事 4 件及び調査 6 件の計 10 件以上の受託事業を実施する。</p>	3	<p>・受託事業については、年度計画を大幅に上回る受託件数（20 件）を実施している点を高く評価する。</p>	<p>・調査事業の受託については、まだ余地があり、機構としての更なる努力を望む。 ただし、必要な要員との関係をどう考えるのか、十分検討する必要がある。</p>
<p>工事関係事故防止の推進 請負工事における三大重大事故ゼロを目指して工事関係事故防止の推進を図る。 このため、毎年度、重点実施項目を定め、工事事務事故防止監査を毎年 2 回実施するなど工事を施工する請負者を指導し、工事関係者が一体となった事故防止活動を推進する。</p>	<p>・平成 15 年度の工事関係事故防止重点実施項目を設定する。また、地方機関においても独自の重点実施項目を設定する。 ・本社幹部による工事事務事故防止監査を本年度中に 1 回実施し、類似事故などの再発防止に努める。</p>	2	<p>・事故件数は減少（19 件：対前年度比 3 件減）しており、事故防止に向けた取り組みが実施されている点を評価する。</p>	<p>・事故率ゼロを目指して業務運営を行うことは当然であるが、年度計画における目標設定については、もう少し工夫する必要がある。 ・第三者に対する事故 2 件（物損事故 1 件、傷害事故 1 件）及び死亡事故 1 件が発生したこ</p>

				とを重く受け止め、事故率ゼロを目指し、更なる努力を望む。 ・工事装置などの進歩・技術革新が続いているので、もっと事故率は低下しても良いように思う。
(2) 船舶共有建造業務 船舶共有建造業務を通じた国内海運政策への寄与 ア ・物流高度化船舶の建造を促進する。 ・中期目標期間中におけるモーダルシフト船、バリアフリー化船、物流効率化船の共有建造隻数のうち、政策効果のより高い船舶の建造比率を80%以上とする。	・物流高度化船舶の建造を促進する。 ・モーダルシフト船、バリアフリー化船、物流効率化船の共有建造隻数のうち、政策効果のより高い船舶の建造比率を80%以上とする。	2	・物流効率化船舶の建造比率が45%から54%に増加したこと、政策効果のより高い船舶の建造比率が年度計画を上回る100%であることから、適切な努力がなされている点を評価する。	・今後とも、継続的にこのような業務遂行がされるように望む。
イ ・地域連絡会等の開催件数を中期目標期間中35件以上とする。 ・募集説明会における参加者数を中期目標期間中650人以上とする。	・地域連絡会等を7件開催する。 ・平成16年度の募集説明会の実施に向け、日程等について予め十分な検討を行う。	2	・海運事業者及び造船事業者を対象に事業内容を説明するなど、年度計画どおりの回数の地域連絡会等を開催し、計画の達成に向け、適切な活動が行われている点を評価する。	・具体的な活動内容として、例えばアンケート調査などで定着性を評価するなど、更なる工夫が必要である。
船舶共有建造に係る申請手続の合理化 ア 共有建造申請に係る書類の簡素化を図るとともに、申請書類の電子化を推進する。	平成16年度における共有建造申請に係る書類の簡素化、申請書類の電子化のため、平成15年度中に所要の準備を進める。	2	・平成16年度から共有建造申請に係る書類の簡素化を図り、計画の達成に向け、着実な取り組みが行われている点を評価する。	・具体的な作業状況が見えない点は改善すべきではないか。
イ 共有建造申請から建造内定までの標準処理期間を2ヶ月	共有建造申請から建造内定までの標準処理期間を2ヶ月以内とする。	2	・共有建造の申請に係る標準処理期間	・迅速な審査に資するよう、専

<p>以内とするとともに、適正な建造審査を推進する。</p>	<p>るとともに、適正な建造審査を推進する。</p>		<p>の達成に努めるなど、計画の達成に向け着実に取り組みを実施している点を評価する。</p>	<p>門誌等を活用して情報を把握し、前広に調査した点について評価する。</p>
<p>(3) 鉄道助成業務 説明責任の履行及び透明性の確保等 ア 鉄道関係業務の資金の移動(勘定間繰入・繰戻)の適正な執行 ・勘定間繰入・繰戻の基準の作成、公表 ・鉄道建設勘定に対する繰入金等の審査の実施 ・審査マニュアルの整備と職員研修の実施 ・勘定間繰入・繰戻確認業務の徹底により誤処理を皆無とする</p>	<p>・勘定間繰入・繰戻基準を作成・公表 ・鉄道建設勘定に対する繰入金等の審査を実施 ・審査マニュアルの整備 ・勘定間繰入金等の審査に関する職員研修を1回以上開催 ・勘定間繰入・繰戻確認業務の徹底により誤処理を皆無とする</p>	<p>2</p>	<p>・補助金等繰入審査マニュアルを整備するなど、計画の達成に向け、適切な作業が進められている点を評価する。</p>	<p>・管理システムの標準化動向をよく把握しておくこと。</p>
<p>イ 法令及び国の定める基準に従った補助金交付等の適正な執行等 ・法令及び国の定める基準に従った適正な助成の徹底 ・全事業者に対する補助金等審査の実施 ・審査マニュアルの整備と職員研修の実施 ・補助金等受払い確認業務の徹底により誤処理を皆無とする ・標準処理期間の設定 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</p>	<p>・法令及び国の定める基準に従った適正な助成の徹底 ・補助金等の全対象事業者について補助金等審査を実施 ・審査マニュアルの整備 ・補助金等の審査に関する職員研修を1回以上実施 ・補助金等受払い確認業務の徹底により誤処理を皆無とする ・標準処理期間の設定 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</p>	<p>2</p>	<p>・補助金等繰入審査マニュアルの整備、補助金等の審査に関する職員研修、標準処理期間の設定など、計画実現に向けた着実な努力が行われている点を評価する。</p>	<p>・補助金等の適正な執行とともに、説明責任の履行及び透明性の確保に今後とも努めていくことが必要である。</p>

<p>ウ 平成15年度に第三者機関を設置し、補助金交付等に係る審査・評価体制の整備を図る。</p>	<p>第三者機関を設置し、補助金交付等に係る審査・評価体制の整備を図る。</p>	<p>2</p>	<p>・学識経験者等による第三者機関を設置し、補助金交付に係る審査・評価体制を整備したことから、計画実現に向けた着実な努力が行われている点を評価する。</p>	<p>・第三者機関による審査・評価を通じて、更なる補助金交付等について一層の透明性の確保を図ることを期待する。</p>
<p>エ 新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の約定等に基づいた確実な回収</p>	<p>・既設四新幹線鉄道施設の譲渡代金の回収 平成15年度 1月31日 2,993億円 ・無利子貸し付け資金等の回収 平成15年度下半期 無利子貸付金回収額 53億円 無利子寄託金回収額 0.8億円 鉄道建設勘定からの繰入額 33億円</p>	<p>2</p>	<p>・新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の約定に基づき、計画どおり全額回収されている点を評価する。</p>	<p>・引き続き、約定に基づいた確実な回収を図ることが必要である。</p>
<p>オ 承継する既設四新幹線に係る債務等について、約定に沿った償還を図り、中期目標期間終了時までには38%以上縮減する。</p>	<p>平成15年度上期末に対する債務縮減率6%（約定償還額2,522億円）</p>	<p>2</p>	<p>・年度計画が着実に達成されている点を評価する。</p>	<p>・今後とも、約定に沿って償還を図ることが必要である。</p>
<p>移転登記業務の着実かつ効率的な実施 既設四新幹線に係る土地等の移転登記業務の可能な限り早期の完了を図る。</p>	<p>既設四新幹線に係る土地等の移転登記業務の可能な限り早期の完了を図る。</p>	<p>2</p>	<p>・64件の既設新幹線に係る土地等の移転登記を処理し、計画の実現に向けた着実な努力が行われている点を評価する。</p>	<p>・関係機関と緊密な連携を図ることにより、移転登記業務の早期完了に期待する。</p>
<p>(4) 技術支援、調査研究開発、国際協力等業務 業務の統合のメリット、総合的な技術力を活用した技術支</p>				

<p>援、調査研究開発、国際協力等の業務の推進</p> <p>ア 地域における総合交通計画の策定への協力等を図るための推進体制の確立</p>	<p>地域における総合交通計画の策定への協力等を図るための推進体制について検討する。</p>	<p>2</p>	<p>・部横断的な連携により、地域における総合交通計画の策定へ協力する体制を確立し、計画の実現に向け、組織作りなど着実な取り組みが実施されている点を評価する。</p>	<p>・統合のメリットを活かし、技術支援、調査研究開発等の分野における積極的な推進を図る必要がある。</p>
<p>イ パンフレット、ホームページ等を通じた支援メニューの関係者への積極的な情報提供</p>	<p>・パンフレットの作成、ホームページの随時見直しを行う。 ・関係者にとって有効で魅力のある情報及びその提供手段について検討を進める。</p>	<p>2</p>	<p>・各種パンフレットの作成、ホームページを随時更新、広報誌の創刊により、計画の実現に向けた着実な努力が行われている点を評価する。</p>	<p>・ホームページの情報の更新が十分ではない。</p>
<p>ウ 交通事業者、地方公共団体、第三セクター等の関係者との協議システムの構築</p>	<p>技術支援を円滑に推進するため、国土交通省地方運輸局等と連携し関係者との協議システムの構築について検討を行う。</p>	<p>2</p>	<p>・地方運輸局との調整など、技術支援を円滑に推進を図るため、計画の実現に向けた着実な努力が行われている点を評価する。</p>	<p>・具現化が今後の課題である。</p>
<p>エ 鉄道建設分野等における海外技術協力については、毎年専門家の派遣を延べ40人以上、研修員の受け入れを延べ130人以上目指し、海外プロジェクトへの技術協力などの要請に対して積極的に取り組む。</p>	<p>専門家派遣を延べ20人以上、研修員の受け入れを延べ65人以上目指す。</p>	<p>3</p>	<p>・年度計画を大幅に上回る専門家派遣及び研修員の受け入れを行ったことに加え、中国関連の調査を受託していることを高く評価する。</p>	<p>・中国関連の調査受託のみを、特に高く評価する理由がやや弱いのではないかと。 ・海外に見られるように、通信手段による、より密着した関係や機動性の配慮が必要である。 ・今年度については計画以上の成果を挙げているが、将来に向けての体制作りをさらに充実させる必要がある。</p>
<p>鉄道分野の技術力、調査能力の総合的活用</p> <p>ア 地方交通計画支援システム（GRAPE）や鉄道財務指標分析の活用等により、中期目標期間中において、10件以上の技術的支援を行う。</p>	<p>・第三セクター、中小鉄道事業者、地方公共団体等からの鉄道分野における総合的な技術支援の要請に応じるための内部体制を検討する。</p>	<p>2</p>	<p>・計画の実現に向けた着実な努力が行われている点を評価する。</p>	<p>・地方交通計画支援システム、鉄道財務指標分析の活用等により、積極的な技術支援の実施に期待する。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・中期目標期間中において10件以上の技術的支援を達成するための方策を検討する。 			
<p>イ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設技術に係る各種学会等の発表会への参加等により開発成果の公表を年35件以上行う。 ・鉄道建設技術に関する開発成果等について、毎年1回技術研究発表会を開催する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開発成果等の公表を20件以上行う。 ・鉄道建設技術に関する開発成果等について、11月に本社にて技術研究発表会を開催する。 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・年度計画を大幅に上回る開発成果等の公表(34件)が行われたことを高く評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・目標以上の成果が上がっているが、今後もこのペースを維持することを期待したい。
<p>船舶建造分野の技術力の活用</p> <p>ア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策課題に対応した船舶、航路や輸送ニーズに合った船舶、経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境に配慮した船舶等の建造に資する計画・設計段階での技術支援の充実を図る。 ・また、建造管理及び就航後の技術支援の充実を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・目的別建造の技術基準を政策課題の変更に対応して見直し、事業者等に周知する。 ・必要に応じて航路調査等を行い、基本計画段階から技術支援を行うとともに、建造中の工事監督及び検査等の建造管理の充実を図る。 ・就航後の技術支援の充実を図るため、新たに運航・保守管理マニュアルを作成し、事業者等に周知する。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・基本計画段階から就航後に至るまで、一貫した技術支援体制の実施、国の政策に対する貢献など、計画の実現に向けた着実な取り組みが行われており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・成果が挙がっている点は評価できるが、具体的な方法論についても引き続き検討が必要である。
<p>イ</p> <p>技術委員会の意見を踏まえた技術調査を中期目標期間中10件以上行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・3件の技術調査を実施する。 ・技術委員会を開催し、その意見を踏まえて平成16年度に実施する技術調査のテーマを検討する。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・年度計画どおりの件数の技術調査を実施し、計画の実現に向けた着実な取り組みが行われており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・調査がまとまった点は評価するが、将来への調査計画は不明であり、今後、更に検討する必要がある。
<p>ウ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外部研修への参加、内部研修の開催、外部技術者との人事交流等により技術支援に係るノウハウの蓄積を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度の研修計画の立案を行う。 ・外部技術者との人事交流を実施して技術ノウハウの蓄積を 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・最先端の知見を有する民間技術者の講習等を取り入れた研修計画の立案、専門技術者の受け入れ等、計画の実現に向けた着実な取り組みが実施され 	<ul style="list-style-type: none"> ・年度計画は達成しているが、より積極的な活動が望まれる。

<ul style="list-style-type: none"> ・技術調査等により蓄積された技術ノウハウを活かした技術基準、技術支援マニュアルの策定を行う。 	<p>図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度に新たに設計審査実施要領、工事監督及び検査実施要領等の技術支援マニュアルを作成する。 		<p>ており、評価する。</p>	
<p>高度船舶技術の研究開発支援の推進</p> <p>ア 高度船舶技術の研究開発支援テーマの重点化、高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高度船舶技術に係る研究開発助成等の支援に当たっては、原則として環境保全対策等政策目的に適合し実証、実用化に至ることを念頭においたテーマとする。 ・事業者等へのヒアリングを年間平均6回以上実施し、民間における最新の技術開発動向を把握する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・低環境負荷型外航船（グリーンシップ）の助成を行う。 ・事業者へのヒアリングを半年間に3回以上実施し、民間における最新の技術開発動向を把握する。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・年度計画を上回る事業者ヒアリングを活発に行うなど計画の実現に向けた着実な取り組みが実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・活発なヒアリングを行ったようであるが、その成果が研究の実施や将来の研究開発のロードマップなどに、どのように反映されたのか不明である。
<p>イ 高度船舶技術の研究開発支援制度利用者の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究開発支援制度の詳細について、ホームページ等で広く公開する。 ・支援制度利用者の電子ファイルにより提出可能な書類の割合を中期目標期間終了時まで70%以上とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・研究開発支援制度の詳細を記述したホームページを作成する。 ・各種提出書類について電子ファイルで受け付ける体制を整備する。 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・中期目標の電子ファイル化率を既に達成したことを高く評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・数値目標を達成したことは評価するが、電子ファイルそのものの申請者にとっての便宜性など、電子ファイル化の内容面での評価が必要である。 ・今後も更なる努力を期待する。
<p>ウ 高度船舶技術の研究開発支援に係る客観性、透明性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究開発支援テーマの選考・評価等に際し、外部有識者による支援対象事業の事業計画の審査及び実施結果の評価を行うとともに、その結果を事業に反 	<ul style="list-style-type: none"> ・外部有識者による技術審査委員会を設置し、評価を依頼するとともに、その結果を事業に反映させる仕組みを構築する。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・助成金交付の標準処理期間、研究開発支援テーマ、支援研究成果の公表等が適切に短縮されているなど、計画の達成が着実に実施されており、評価す 	<ul style="list-style-type: none"> ・外部有識者による技術審査委員会による研究評価等の結果について、適切に事案に反映させていくことが必要である。

<p>映させる仕組みを構築する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・助成金交付申請受付から国への補助金交付申請までの標準処理期間を35日以内とする。 ・研究開発支援テーマ等は支援先決定後30日以内に、支援研究成果は支援対象事業期間終了後45日以内にホームページで公開する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・助成金交付申請受付から国への補助金交付申請までの標準処理期間を定める。 ・研究開発支援テーマ等について記載したホームページを作成する。 ・研究開発テーマ等は支援先決定後30日以内、支援研究成果は同事業終了後45日以内に公表する。 		<p>る。</p>	
<p>社会のニーズに沿った基礎的研究の推進</p> <p>運輸技術に関する社会のニーズに的確に対応する基本目標の達成に資する基礎的研究を積極的に推進する。</p> <p>ア 運輸技術に対する社会ニーズの総合的な検討体制の構築</p> <p>基礎的研究の具体的な研究募集テーマの選定に当たっては、外部能力を活用した検討体制を平成16年度までに構築し、社会ニーズに的確に対応するとともに、研究資金の配分等も含めて総合的に検討する。</p>	<p>平成16年度の研究募集テーマの選定に当たっては、社会ニーズに的確に対応するため、外部有識者による委員会において検討を行う。</p>	2	<ul style="list-style-type: none"> ・外部有識者による委員会での検討など、計画が着実に実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・基礎的研究審査委員会の検討等を踏まえ、物流ニーズに対応した物流効率化、環境保全等の要請に努めることが必要である。
<p>イ 競争的資金制度の適切な運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究課題の公募締切から研究契約締結までの期間を90日以内とした上で、研究契約時期の一層の早期化を図る。 ・競争的資金の効果を最大限に発揮させるために必要となる制度の柔軟な運用を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・競争的資金制度による研究が十分かつ円滑に実施されるよう、適切な時期に公募を開始する。 ・競争的資金の効果を最大限に発揮させるために、研究の進捗状況に応じた柔軟な資金の活用方策についての検討を行 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・基礎的研究審査委員会における中間評価の結果や研究の進捗状況のヒアリングをもとに、予算配分額を決定するなど、計画の実現に向けた取り組みが着実に実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・実施者からの要望などを取り入れて、より効果的な運営を考慮されたい。

<ul style="list-style-type: none"> ・若手研究者の積極的な申請の奨励等の取り組みを進める。 	<ul style="list-style-type: none"> う。 ・若手研究者の積極的な申請の奨励等を実施するための具体的方策について検討を行う。 			
<ul style="list-style-type: none"> う 公正で透明性の高い評価の実施 ・第三者による評価を適切に実施し、その結果を踏まえた研究資金の配分への反映を行う。 ・評価要領を策定し、被評価者に対し周知する。 ・課題選定から審査及び評価に至る実務について、平成17年度までに研究経験のある者（プログラムオフィサー）及びそれらを統括する研究経験のある高い地位の者（プログラムディレクター）が責任をもって遂行する体制を構築する。プログラムディレクターについては発足段階において配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第三者による中間評価を適切に実施し、その結果を踏まえて最終年度の研究資金の配分計画を決定する。 ・評価要領について検討を行う。 ・研究経験のある高い地位の者（プログラムディレクター）として研究開発主管を発足時に配置し、実務を統括する業務を行わせる。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・基礎的研究審査委員会において研究課題の中間評価を実施するなど、計画の実現に向けた取り組みが着実に実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価要領の策定にあたっては、評価の公正さ、透明性の確保等を考慮した評価手法、評価項目、基準等とすることが必要である。
<ul style="list-style-type: none"> エ 研究成果の普及、活用促進 ・研究成果発表会等を年2回開催する。 ・中期目標期間中の特許出願件数を20件以上、外部への研究成果発表件数を220件以上とする。 ・ホームページの充実・活用等により、積極的に研究成果の普及、活用促進を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・研究成果発表会等を2回開催する。 ・中期計画期間中の特許出願件数及び外部への研究成果発表件数について、同計画に掲げる件数以上となるよう出願及び発表の促進を図る。 ・ホームページについて、研究評価結果など情報を掲載し内容の充実を図る。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・研究成果発表会等、特許出願件数及び外部への研究成果発表件数について、計画の実現に向けた取り組みが着実に実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・課題数から見てももう少し多くの成果を期待したい。
<ul style="list-style-type: none"> (5) 造船業構造転換業務 交通政策審議会における審議結果を踏まえ、造船所跡地等処分計 	<ul style="list-style-type: none"> ・造船所跡地処分計画を策定する。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・造船所跡地処分計画を策定するとともに、保有する造船所跡地2カ所の 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方自治体と連携を更に図ることにより、早期の跡地処分の

<p>画を策定するとともに、進捗状況を毎年度明確化する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・跡地利用連絡会を開催することにより跡地処分を促進する。 ・進捗状況を交通政策審議会に報告する。 		<p>うち、1ヵ所につき、16年度売却のための準備を開始したことにより、計画の実現に向けた取り組みが着実に実施されており、評価する。</p>	<p>促進に努められたい。</p>
<p>(6) 国鉄清算業務 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行 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等の各年度における必要負担額について、円滑かつ確実に支払を実施する。</p>	<p>旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用等の平成15年度における必要負担額については、関係法令に則り年度内に円滑かつ確実に支払を実施する。</p>	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・旧国鉄職員の恩給・年金の給付費用等について、円滑かつ確実な支払いを実施したことにより、計画の実現に向けた取り組みが着実に実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、旧国鉄職員の年金費用等の支払いに必要な財源を適切に確保し、円滑かつ確実な支払いを実施されたい。
<p>株式処分の円滑な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既上場のJ R株式会社について、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、適切に処分する。 ・未上場のJ R株式会社について、各社とも、今後の経営状況等を見極めつつ、適切な処分方法の検討を進める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既上場のJ R株式会社について、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、適切かつ早期に売却を図る。 ・未上場のJ R株式会社について、各社の経営状況等を見極めつつ、適切な処分方法の検討を進める。 	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の厳しい状況の中、年度末という売却時期、短期のマーケティング期間で、かつ適切な価格(2%ディスカウント)により、J R西日本株式を全て売却したことを高く評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・未上場のJ R株式会社について適切な処分方法の検討に努められたい。
<p>土地処分の円滑な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地処分について、平成10年2月の閣議決定を踏まえ、平成15年度末を目途に終了させるべく、用地売却の促進など事業の更なる効率化、適正化を図る。 ・特別な事情により平成15年度までに処分が終了しなかった土地については、可能な限り早期の処分を図ることとし、処分に地方公共団体との調整を要するもの等を除き、中期目標期間終了時までですべて終了する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成10年2月の閣議決定を踏まえ、処分方法の工夫等により、平成15年度中に約55haの土地の処分を目指す。 	<p>1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・土地処分に向けた従来にも増す工夫、取り組みを行っており、また困難の多い業務であることにつき理解するものであるが、数値目標が未達成である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・数値目標から見ると、達成度は十分ではないが、外的要因によるものが大きいと推察される。 ・実績値が目標値に25ha及ばず、大きく処分が遅れている。実際に売りに出したが、公開競争入札の応札及びその後の定価公募でも応募がない12.2haについては、新しい考

<ul style="list-style-type: none"> ・毎年度、土地処分見通しを年度計画において示すとともに、毎年度終了時に進捗状況をレビューし、当該レビューの結果を次年度以降の業務に反映する。 ・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、長期的な収支の改善に資すると認められる場合に実施することとし、工事に際しては、可能な限り経費節減を図るなど適切に実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・基盤整備工事については、南方貨物線、梅田駅（北）・吹田信号場等 8 件について適切に実施する。 			<p>え方や処分方法について検討されているようなので、今後の取り組みに期待したい。</p>
<p>3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画、資金計画</p>	<p>年度計画参照</p>	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、予算の範囲内の適正な執行を図ることが必要である。
<p>(2) 総括的業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資金調達にあたって、毎年度の資金計画を策定し、柔軟な調達等により、資金調達コストの抑制を図る。 ・中期目標期間後の抑制効果を適切な指標により検証する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・資金調達にあたって、年間の資金計画を基に資金収支計画を作成し、調達時期・調達方法の具体化を図る。 資金の流動性管理の一元化に伴う柔軟性、効率性の確保 	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・業務の統合のメリットを活かし、柔軟かつ効率的な資金調達の実施による調達コストの抑制に努めたことを高く評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コスト抑制の成果は評価するが、資金調達の具体的な計画は今後の課題である。
	<p>短期資金及び長期資金の併用による柔軟な調達等</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・短期資金及び長期資金の適切な適用によって大幅な調達コストを抑制するなど、業務は期待以上の成果を挙げていることを高く評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、より柔軟な短期資金及び長期資金の調達の効率的な併用により、調達コストの抑制を図ることが必要である。
<p>(3) 船舶共有建造業務 適正な事業金利の設定 健全な事業運営と政策課題に対応した船舶の建造促進のため</p>	<p>健全な事業運営と政策課題に対応した船舶の建造促進のため、</p>	<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・長期プライムレートを基準として、共有期間別に一定の金利を上乗せし 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務は目標通りに実施されているが、その妥当性の評価も必

め、適正な事業金利を設定する。	適正な事業金利を設定する。		たことにより、着実な取り組みが図られており評価する。	要である。
未収金の回収促進 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。 ア 中期目標期間における未収発生率を8.2%以下とする。	平成15年度の未収発生率を8.3%以下とする。	1	・大手共有船舶事業者の会社更生手続開始によるものとはいえ、未収発生率の目標が達成出来ず、逆に発生率が増加してしまった。	・解釈が分かれるところだと思うが、大手共有船舶事業者の未収が突発的に行ったことを原因としており、収納率アップの努力とは無関係であり、機構の努力を評価する必要がある。
イ 未収金の回収を適切に進め、中期目標終了時に未収金残高を270億円以下とする。	未収金の回収については、早期の支払い正常化、リスケジュール計画の策定等により計画的かつ確実な回収を図ることにより、平成15年度末における未収金残高を197億円以下とする。	2	・リスケジュール計画の策定等により、年度計画を上回る未収金残高を達成したことなど、目標の実現に向けて着実な取り組みが実施されていることを評価する。	・年度計画は達成されているが、長期的な予測が必要ではないか。
繰越欠損金の適正な処理 ア 収益改善、経費節減等に関する具体的な計画を策定の上、繰越欠損金の減少に向け、当該計画を着実に実行する。	平成28年度までの収支計画、資金計画等を作成し、当該計画を着実に実行する。	2	・目標実現に向けた努力がなされており、平成28年度までの収支計画、資金計画には、特に影響を与えるものではないことから、着実な取り組みが実施されているものとして評価する。	・平成28年度までの収支計画、資金計画には、特に影響を与えるものではないとは言え、年度当初に想定した損失額を上回る損失が発生している。
イ 当該計画に基づき、中期目標期間内における繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行う。	当該計画に基づき、平成15年度における繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行う。	2	・目標実現に向けた努力がなされており、平成28年度までの収支計画、資金計画には特に影響を与えるものではないことから、着実な取り組みが実施されているものとして評価する。	・目標は達成されているが、長期的な見通しを示す必要がある。 ・平成28年度までの収支計画、資金計画には、特に影響を与えるものではないとは言え、年度当初に想定した損失額を上回

(4) 既に廃止された改造融資業務等の適正な処理 債権の管理及び貸付金等の回収を適切に行う。	債権の管理及び平成15年度に回収予定の貸付金等の回収を適切に行う。	2	・貸付金の回収及び貸倒処理を適切に実施しており、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、評価する。	る損失が発生している。 ・今後とも、債権の管理及び貸付回収を適切に行うことが必要である。
(5) 造船業構造転換業務 造船業構造転換納付金の徴収に係る捕捉率を100%とする。	特定船舶製造事業者に対して請負契約状況等月例報告書の提出を求め、納付金の徴収に係る捕捉率を100%とする。	2	・年度計画どおりの捕捉率を達成したことから、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、評価する。	・引き続き、納付金の徴収に係る捕捉率を100%の維持に努められたい。
(6) 内航海運活性化融資業務 新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。	平成15年度に実施される新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。	2	・貸付金を約定どおり回収したことから、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、評価する。	・新規の融資にあたっては、今後とも財務内容等を慎重に審査されたい。
4. 短期借入金の限度額 単年度110,000百万円とする。	平成15年度における短期借入金の限度額は、700億円とする。	2	・限度額の借入を実施しており、評価する。	・資金調達コストの抑制を図る上でも適切に実施されたい。
5. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画 該当なし	-	-	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成15年度計画」において、重要な財産の譲渡、又は担保に関する事項はない。	
6. 剰余金の使途 高度船舶技術に係る研究開発支援業務の充実 運輸技術に係る基礎的研究業務の充実 過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還及び建設勘定における管理用施設(宿舍に限る)の改修(宿舍収入による剰余金に限る)	-	-	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成15年度計画」において、剰余金の使途に関する事項はない。	
7. その他業務運営に関する重要事項				

(1) 施設及び設備に関する計画 該当なし				
(2) 人事に関する計画 業務運営の効率化、外部能力の活用による計画的削減等により人員を抑制する。 (参考) 期初の常勤職員数 1,891人 期末の常勤職員数の見込み 1,770人	業務運営の効率化、外部能力の活用による計画的削減等により人員を抑制する。 (参考) 期初の常勤職員数 1,891人 年度末の常勤職員数の見込み 1,861人	2	・年度計画どおりの常勤職員数を削減するなど、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、評価する。	・引き続き、業務運営の効率化等を促進し、常勤職員数の計画的削減に努められたい。
(3) 契約に関する計画 鉄道建設工事の発注にあたっては、「官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律」(昭和41年法律第97号)に基づき、中小企業者の受注機会の確保を図る。	平成15年度における鉄道建設工事の発注にあたっては、「官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律」(昭和41年法律第97号)に基づき、中小企業者の受注機会の確保を図る。	2	・一般競争入札等における緩和措置等中小企業者の受注機会の拡大を図るための措置を実施したことから、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、評価する。	・中小企業者の受注機会の確保を図るため、適切な措置の対処に努められたい。

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

- 3点：中期目標の達成に向けて特に優れた実施状況にあると認められる。
 - 2点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。
 - 1点：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。
 - 0点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められず、業務改善が必要である。
- ・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）

極めて順調	順調	概ね順調	要努力	評定理由
				各項目の合計点数 = 154 項目数 (73) × 2 = 146 下記公式 = 105%

- < 記入要領 > ・ 個別項目の認定結果をもとに、以下の判断基準により、それぞれの欄に を記入する。
- （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が130%以上である場合には、「極めて順調」とする。
 - （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が100%以上129%未満である場合には、「順調」とする。
 - （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が70%以上100%未満である場合には、「概ね順調」とする。
 - （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が70%未満である場合には、「要努力」とする。
- ・ 但し、評価の境界値に近接している場合であって、法人の主要な業務の実績に鑑み、上位又は下位のランクに評価を変更すべき特段の事情がある場合には、理由を明記した上で変更することができる。

自主改善努力評価

評定	評定理由
相当程度の実践的努力が認められる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 技術力の維持について、組織的に取り組んでいることは評価するが、今後とも地道な努力に期待したい。 ・ 鉄道工事見学会、開業前イベントの実施、鉄道の日行事に参加したことにより、国民へのアピールなどについて積極的な取り組みが認められ、高く評価するが、今後一層の努力を期待する。 ・ 若手職員による自主的研究会の発足、法人への提言を行ったことにより、職員の意識改革が見られ、評価する。

- < 記入要領 > ・ 自主改善努力が意欲的かつ前向きで、優れた実践事例として認められる場合には、評定欄に「相当程度の実践的努力が認められる」と記入し、認められない場合には「-」と記入する。いずれの場合においても、その右の「評定理由」欄に、取組みの事例を含め、その理由を記入する。

業 務 全 般 に 関 す る 意 見

- ・ 発足した初期なので体制づくりに非常に労力が費やされていると推察される。体制についての評価は単に組織総合したことや新たな部署を設置したことだけで評価されるべきものではなく、そのもとで達成された具体的な業務の内容の変化や経費等での数値で評価されるべき点が多々ある。今後は自己点検自己評価においてそれらに留意されるとともに、日々のマネジメントにフィードバックされるようなシステムを検討しておく必要があると思われる。
- ・ 業務運営の基本方針等を提言する場として、外部有識者による特別顧問会議の設置等の体制は整備されていると評価するが、今後それらの審議機関等の役割や効果的な活用について、相互の連携の仕方や、更には業務運営へのフィードバック等のあり方も含めて明確にしておく必要がある。
- ・ 数値目標で評価できる項目については概ね目標が順調に達成できることが期待でき、初期の成果としては良好であると判断される。
- ・ 発足から半年間で、統合と活性化に向けた積極的取り組み、特に理事長をトップとする強力なリーダーシップにより、職員の意識改革、意識共有化によって独立行政法人としての具体的な成果を生み出していることを評価する。