

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
平成16年度業務実績評価調書

平成17年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

平成16年度業務実績評価調書：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

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16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 ① 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 イ 総合的な企画調査体制の確立	地域における総合交通計画策定への協力や地方鉄道等に対する総合的な支援のための体制づくりを一層強化する。	2	・組織について見直しを行い、機構の鉄道技術のノウハウを活用した総合的な支援を行うため、鉄道総合支援課を設置したことについて評価する。	・今後は、中期目標の達成に向けて、新たな取り組みに期待する。
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 ・広報・情報提供機能の整備 ・技術支援機能の整備 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	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 ・広報・情報提供機能の整備 ・技術支援機能の整備	2	・広報・情報提供機能の整備が着実に実施されており、評価する。	・ホームページについて、部横断的な検索機能を充実させたことについて評価する。
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	部横断的な業務運営に関する評価手法の確立に向けて深度化を図る。	2	・部横断的な業務運営に関する評価手法の確立に向けて、先進事例の調査を行う等深度化が図られていることを評価する。	・評価手法の一つであるバランススコアカードの着実な導入を期待する。
② 効率性の高い業務運営 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	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	2	・物件費については、公用車の台数、事務所賃貸料等の削減、電子法規集の	・最も重要な項目の一つであり、より抜本的な努力が必要

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。	る。		導入等中期目標達成に向けたきめ細かな削減計画を実施するなど、着実なコスト減が図られている点を評価する。	である。
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。	事業費については、中期目標の達成を目指し、抑制を図る。	2	・中期目標の達成に向け、事業費の削減に着実に取り組んでおり、評価する。	・次期中期計画の策定等に向けて、画一的な前年度、前計画比率削減の手法は見直すよう主張が必要。個々の法人の実態に適した手法に転換すべきである。
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。	常勤職員数を1,830人以下とする。	2	・中期目標の達成に向け、人材派遣や業務委託等外部能力を活用するなど着実な削減を実施しており、評価する。	・次期中期計画の策定等に向けて、画一的な前年度、前計画比率削減の手法は見直すよう主張が必要。個々の法人の実態に適した手法に転換すべきである。 ・「力 人事システムの改善」との関係で、業務の効率化が図られているか分析が必要である。
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。	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。また、地方機関のあり方等について検討を進める。	2	・効率的な業務運営を図るため、積極的に組織の見直しを行ったことを評価する。 ・地方機関のあり方について、部内に検討チームを設けて集約化の基本方針を決定したことを評価する。	・見直した部分については、その効果を事後的に検証する必要がある。 ・外部のこの分野の専門家が関与することが望ましい。
オ 職員の資質向上、意識改革に当たっては、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。	研修計画に基づき、計画的な人材育成を図る。 他系統、他部門の研修を受講できるように図る。また、マニュアル等の点検・整備を図る。	2	・統合のメリットを活かし、専門分野以外の横断的な研修を実施するなど、着実に研修計画を実施したことを評価する。 ・各種業務マニュアルが積極的に整備されている点を評価する。	・都市行政との境界分野など専門分野を超えた幅広い見識を身につけるような研修システムが必要である。 ・ベテランの再雇用による技術の延命には限界がある。50歳

				台の真のベテランから少数の若手へテーマ毎の技術継承システムを確立すべきである。 ・優れた技術力や経験をもつ職員を個人として独自に処遇するシステムを開発すべきではないか。 ・標準的なケースについて具体例を示す必要がある。 ・コンピテンシー評価、創意工夫評価制度等を導入し、組織全体のリーダーシップ力を上げる取り組みが次のレベルであると考ええる。 ・新システムの導入については、一般職も円滑かつ早急な実施が必要である。 ・「再雇用」の方針には反対、技術継承も図ることができる、より低コストの方策について検討すべきである。
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。	統合に伴う円滑な人事運用の一層の推進を図る。また、人事評価制度等のあり方については、検討を踏まえ、制度設計を行う。	2	・人事評価制度について検討し具体的な制度設計を構築したことや退職予定者の半数（75名）を再雇用し、技術継承を図ったことを評価する。 ・旧法人の枠組みを超えた34人の人事運用を行ったことを評価する。	
キ 業務処理の電子化、情報化	・電子入札について、平成16年度下半期における一部運用を図る。 ・CALSについて、導入の拡大を図る。 ・サーバーの集約を推進する。	2	・電子入札について一部運用を図るなど、業務処理の電子化、情報化の取り組みが着実に行われており、評価する。	・電子入札の実施に当たっては、契約手続きの透明性、公正性について引き続き配慮する必要がある。
(2) 鉄道建設業務 ① 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。	・「コスト構造改革プログラム」の実施状況をフォローアップ	3	・コスト縮減のための技術的な取り組みが大変意欲的であり、創意工夫により大幅なコスト縮減を実施したこと	・コスト縮減に貢献した職員個人の表彰とともに、その個人を外部的にもっとアピールすべ

平成15年度から5年間の対象期間中に、平成14年度と比較して、15%以上の総合的なコスト削減を達成する。	- する。 - 事例集のとりまとめを行う。		- を高く評価する。 - コスト削減率が大きく伸びているのは、過年度も含め、努力の蓄積が成果に結び付いてきている証拠であり、高く評価する。	- きである。 - コスト削減については、デフレの影響を除いた上で、初期コストとライフサイクルコストの関係を明確に分析し、安全性を担保できる形で実施する必要がある。 - 社会条件の変化があるので、削減内容の分析が必要。海外との比較も考慮すべきである。 「コスト構造改革プログラム」を他業務他部門へ拡大してほしい。
② 鉄道施設の貸付・譲渡事業 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。	貸付料 960 億円、譲渡代金 898 億円(見込額)の回収達成を図る。	2	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。	調達資金の回収を確実にするため、常に鉄道事業者の経営状況等の把握に努める必要がある。
③ 用地業務 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。	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 50 万㎡の取得を図る。	2	各部門が協力し、建設工事計画に見合った用地取得を確実に実施したことを評価する。	円滑な用地取得は、建設工期の短縮にも繋がることから、今後も更なる努力を期待する。
④ 資産処分等業務 - 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。 - 当該整理工程表の中期目標の期末における達成を図る。	- 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。 - 当該整理工程表の計画の達成を図る。	2	残存登記等の未整理資産については、整理工程表のとおり着実に作業が実施され、東北新幹線（盛岡・八戸間）及び北陸新幹線（高崎・長野間）について作業が完了した点を評価する。	外部能力を有効に活用し、事務処理の迅速化を図ったことを評価する。
⑤ 外部委託の推進 用地取得業務、現場業務、施工管理業務、債権回収業務など	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	2	定型的業務全般について、外部委託の推進に向け着実な取り組みが行われている点を評価する。	外部委託によるコスト削減効果を具体的に示すことが必要である。

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。	が可能な部門の検討を行い、業務委託等を進める。			・外部委託に対するモニタリング機能の充実にも努力されることを希望する。 ・「(1)ウ 常勤職員数の削減、カ 人事システムの改善」とともに総合的な業務効率の分析が必要である。
(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。 ア ・船舶債権の管理に係る取り組みを強化し、未収金発生の防止、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。	・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において、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。	2	・未収金発生の防止・抑制に関し、従来より更に取り組みを強化し、未収金の発生を前年度より減少させたことを評価する。 ・未収金の回収に関し、従来よりも困難な厳しい手段を活用して、回収プロセスを確実なものとする努力が見られる点を評価する。	・零細な事業者の多い内航海運の状況を踏まえつつも、今後も継続的に債権管理を強化する必要がある。 ・「2.(2) 船舶共有建造業務」の政策目的の実現とのバランスはどうか、詳細な分析が必要である。 ・新規に未収金を発生させた事業者が6社8隻（前年度比4社3隻減）となったことは、職員が年度計画の実施に尽力したものだと思料され、評価される。 なお、今後、未収金と経費の節減に今まで以上の努力をして欲しい。
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。	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。	2	・法的処理に関し、弁護士等のノウハウを活用し、目標どおりに着実に実施されており、評価する。	・外部人材の活用に必要なコストを示す必要がある。
(4) 造船業構造転換業務 業務の効率的執行を図り、造船	管理費の削減に努める。	2	・中期目標を上回る削減率が達成され	・今後も、管理費の削減に向け

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に13%以上抑制する。			ている点を評価する。	た更なる努力に期待する。
(5) 国鉄清算業務 ・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。	・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。 ・プロジェクトチームによる取組みを進めるほか、東日本支社の事務所移転など機動的で柔軟な業務運営を図る。	2	・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。	・常勤職員数の削減数が少なく、具体的な成果は把握しにくい。
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 (1) 鉄道建設業務 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。	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。 特に、常磐新線については平成17年秋の開業に向け着実な進捗を図る。	3	・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、特に常磐新線、東京モノレール羽田線の早期開業に寄与したことを高く評価する。 ・投資効果の向上の観点から工法、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。	・土木学会技術賞を受賞し、高い外部評価を受けているが、投資効率の向上等に対しては間接的効果と考えられることから、着実な実施状況として評価する。
② 入札及び契約の適正化の推進 ・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。	・工事に係る公募型指名競争入札の拡大や調査、設計等業務に係る標準プロポーザル方式の導入等入札及び契約手続における透明性の確保等を推進	2	・通常の指名競争入札を廃止し、公募型指名競争入札方式を拡大するなど、入札及び契約手続に関し、新たな試みが積極的に進められている点を評価する。	・入札及び契約手続の透明性の確保について、引き続き努力されたい。

平成16年度を目途に電子入札の導入を図る。	- する。 - 平成16年度下半期における電子入札の一部運用を図る。			
③ 関係機関等との連携 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。	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。	3	鉄道事業者、地方公共団体等と意見交換を積極的に実施し、関係者の意見を反映した施設整備（つくばエクスプレスにおいて、在来線交差駅との高い乗り換え利便性の確保）を行うなど、適切に努力がなされている点を評価する。	- 関係機関との連携の実績について、もう少し具体的に報告してほしい。表現にも工夫が必要である。 - 施設整備における利便性の向上とともに、関係鉄道事業者間の列車運行計画における利便性向上が求められる。 - 利便性の高い施設の整備等に努めたことは評価できるが、継続的な連携による更なる成果に期待したい。
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。	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。	3	特に九州新幹線新八代駅の新幹線と在来線との乗り継ぎを同一ホーム対面乗り換えとしたことについては、極めて革新的であり、バリアフリーの観点からも高く評価する。	利便性の高い施設の整備等に努めたことは評価できるが、継続的な連携による更なる成果に期待したい。
④ 技術開発等 ア 技術開発の推進 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。	平成15年度に引き続き19件、新規に15件以上のテーマを選定して、開発を推進し、年度末に実績のとりまとめを行う。	3	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。	各種賞の評価を外部評価の成果として積極的に受け止めるべきである。

イ 技術力の向上 ・中期目標期間中において、以下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。	・60 コース以上の研修に 300 名以上の職員を受講させ、職員の資質向上を図る。 ・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。	2	・年度計画を上回る研修数、受講者数を実施しており、多くの資格取得者を輩出している点を評価する。	・引き続き、技術力の向上に向けた積極的な取り組みを期待する。
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。	・「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改定を行う。 ・「NATM 設計施工指針」について、改正作業に着手する。 ・「土木工事監督請負要領」の見直しを行う。	3	・技術基準類の制定・改定に関し、積極的な取り組みが実施されていることに加え、特に、構造物の品質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。	・アウトカム型の具体的成果として直接的効果が期待できることから、評価する。 ・4 件の技術的な考案、改良に対して、5 名が文部科学大臣賞を受賞したこと、及び情報誌による高い評価を受けたことを特に評価する。
⑤ 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。	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。	3	・受託事業については、昨年度に引き続き、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。	・外部要因が多いので、単年度の評価が適当か疑問が残る。
⑥ 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	・平成 16 年度の工事関係事故防止重点実施項目を設定し、請負業者を指導し、事故防止活動を推進する。 ・本社幹部による工事事故防止監査を本年度中に 2 回実施し、事故防止の推進を図る。	2	・工事関係者と一体となった事故防止に向けた取り組みに対し、評価する。特に、事故件数が最近の 7 年で最少（21 件：対前年比 12 件減少）について評価する。	・事故が減少し、7 年ぶりの低水準という結果については、積極的に評価したい。 ・具体的な作業の指導のほかにヒューマンファクターの分析など基礎的な事項の検討も必

関係者が一体となった事故防止活動を推進する。				要ではないか。 ・事故防止への全社的な取り組み、特に現場職員の細心な注意の賜物として、高く評価できる。
(2) 船舶共有建造業務 ① 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54%から62%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。	・引き続き、今回の成果が継続されることを期待する。
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件以上開催する。 ・平成16年度の募集説明会の参加人数を165人以上とする。 ・平成17年度の募集説明会に向け、募集要項、日程等について予め十分な検討を行う。	2	・年度計画を上回る地域連絡会の開催や募集説明会の参加人数を確保するなど、中期計画の達成に向け、適切な活動が行われている点を評価する。	・引き続き、今回の成果が継続されることを期待する。
② 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。	共有建造申請に係る書類の簡素化を図り、申請書類の電子化し、インターネットからの入手を可能とする。	2	・年度計画どおり、共有建造申請に係る書類の簡素化を図り、全ての申請書類を電子化し、建造希望者がインターネットからの入手を可能としたことについて評価する。	・引き続き、申請手続の合理化について努力されたい。
イ 共有建造申請から建造内定までの標準処理期間を2ヶ月以内とするとともに、適正な建	共有建造申請から建造内定までの標準処理期間を2ヶ月以内とするとともに、適正な建造審査を推	2	・共有建造の申請に係る標準処理期間の達成に努めるとともに、適正な建造審査を推進するため、船種別建造審査	・引き続き、適正な建造審査を推進することが必要である。

造審査を推進する。	進する。		要領を策定したことを評価する。	
(3) 鉄道助成業務 ① 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	- 勘定間繰入・繰戻基準を改正・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。	2	勘定間繰入・繰戻基準を必要に応じ、改正・公表したことに加え、年度計画を上回る勘定間繰入金等の審査に関する職員研修を実施したことから、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。	引き続き、鉄道関係業務の資金の移動の適正な執行に努められたい。
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	- 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	2	補助金等審査マニュアルの必要に応じた改正、補助金等の審査に関する職員の研修の実施、標準処理期間の設定など、意欲的に進められており、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。	今後とも、補助金交付等の適正な執行を徹底し、より一層の説明責任の履行及び透明性の確保に努められたい。

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。	第三者機関を開催し、その審議を通じ、補助金交付等について透明性の確保を図る。	2	・第三者委員会を開催し、審査手続等についての審査・評価を受け、補助金等に係る審査チェックシートを改善したことなど、意欲的に進められており、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。	・今後とも、第三者委員会の審議を通じて、補助金交付等について、より一層の透明性の確保に努められたい。 ・地方鉄道対策に着手したのは評価できるが、一般性のある方法論が導けるかが、今後の検討課題である。
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	・既設四新幹線鉄道施設の譲渡代金の回収 見込額 5,851 億円 ・無利子貸し付け資金等の回収 無利子貸付金回収額 110.9 億円 無利子寄託金回収額 1.6 億円 鉄道建設勘定からの繰入額 69.1 億円	2	・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がなされており、評価する。	・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。
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38%以上縮減する。	平成15年度末に対する債務縮減率9%（約定償還額5,552億円）	2	・年度計画どおりの債務縮減率を達成したことを評価する。	・引き続き、約定に沿った償還を図ることが必要である。
② 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。	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。	2	・187件の既設四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取り組みが着実に実施されており、評価する。	・引き続き、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を図られたい。

(4) 技術支援、調査研究開発、国際協力等業務 ① 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援、調査研究開発、国際協力等の業務の推進 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	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、体制の一層の強化を行う。	2	・統合のメリットを活かし、鉄道総合支援課を設置し、総合的な支援を実施したことを評価する。 ・中小民鉄への支援や鉄道総研のレールアドバイザー制度との連携など新たな試みに取り組んでおり、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。	・今後、特に中小民鉄に対する協力体制の充実に期待する。
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	パンフレットの作成、ホームページの随時見直し等を行う。	2	・中小民鉄等への技術支援について記載したパンフレットを作成し、関係者に配布したこと、ホームページの更新を平均 1.39 日に 1 回行ったことなど、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。	・今後ともパンフレット、ホームページ等を通じた支援メニューについて、検討されたい。 ・広報活動のレベルは高く、更新も早いことを高く評価する。 ・パンフレットの増刷にあたっては、先方での活用度・役立度などについての調査が必要である。
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	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。	2	・交通事業者、地方公共団体、国土交通省地方運輸局と協議・連携し、機構の技術支援をPR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。	・今後とも交通事業者、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に向けて積極的に検討されたい。
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、	専門家派遣を延べ40人以上、研修員の受け入れを延べ130人以上を目指す。	3	・海外の高速鉄道計画に積極的に協力し、機構の持つノウハウを国際的に提供する試みが積極的であり、計画の実	・都市鉄道分野に関する取り組みを強化すべきではないか。

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。			現に向けた取り組みが着実に実施されており、高く評価する。 ・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、中国調査に加え、カリフォルニア及びアジア高速鉄道調査を実施したこと、特にカリフォルニアについては、理事長のリーダーシップで関係者に日本の技術の認知が高まったことを高く評価する。	・カリフォルニア、中国の高速鉄道計画について、働きかけのみで評価できるかは若干疑問であることから、協定締結後の協力関係による成果時に積極的に評価したい。 ・日本の高速鉄道の安全基準と効率性を引き続き国際会議、国際学術雑誌などを通じて広く海外にアピールして欲しい。 ・国内の期待から見てさらに積極的な役割をすべきである。 ・日本の鉄道技術は国際競争力が強い分野であると思料されるので、カリフォルニア以外でも積極的に取り組む必要がある。
② 鉄道分野の技術力、調査能力の総合的活用 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。	・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、積極的に総合的な支援を推進する。	3	・地方交通計画支援システム（GRAPE）を活用した技術支援を積極的に実施したことから、開発成果が普及段階に入ったことを評価する。 ・5件の技術支援を実施したこと、GRAPEの高度化に取り組んでいることを高く評価する。	・プロ野球球団の例は関心度が強い分野であるので、今後、積極的に取り組み、市場意欲をもって売り込んで欲しい。 ・今後とも地方交通計画支援システム（GRAPE）の高度化等、積極的に総合的な支援の推進を図られたい。
イ ・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。	・開発成果等の公表を35件以上行う。	3	・年度計画の数値目標を大幅に上回る開発成果を公表したことから、計画の実現に向けた取り組みが着実に実施されており、高く評価する。	・開発成果、政策提案プロジェクトの紹介その他の内容の別に分類して成果を評価すべきである。

・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。	・鉄道建設技術に関する開発成果等について、秋季に本社にて技術研究発表会を開催する。			・成果物の定期的な刊行を検討すべきである。
③ 船舶建造分野の技術力の活用 ア ・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。	・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。 ・運航・保守管理マニュアルを活用し、就航後の技術支援の充実を図る。	3	・環境負荷低減と国内物流効率化を目指した技術支援を開始したことから、技術的な努力が着実に進められていることを高く評価する。 ・シップオブザイヤー準賞の受賞の内容等が、16年度の業務としての技術水準の見直し、船舶に対する技術支援の仕組みに組み込まれ、システム化されていることを高く評価する。 ・年度計画を大幅に上回る公表をするとともに、各種賞の受賞を、特に評価する。 ・年度計画を着実に実施していることに加え、SES1の建造促進のための技術的準備に入ったことを高く評価する。	・モーダルシフトによる環境負荷低減と物流効率化については、技術のイノベーションが船主経済に直接メリットとなるような政策展開を併せて実施されたい。 ・スーパーエコシップの市場性については疑問があることから、実務における実質的な成果を待って評価すべきである。 ・スーパーエコシップ・フェイズ1（SES1）への取り組み、シップオブザイヤー受賞を特に高く評価する。
イ 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。	3件の技術調査を実施する。また、技術委員会を開催し、その意見を踏まえて平成17年度に実施する技術調査のテーマを検討する。	2	・電気推進船に係る調査を加え、年度計画を上回る件数の技術調査を行ったことなど、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。	・今後とも、積極的に委員会を開催し、技術調査のテーマを検討されたい。
ウ ・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	・平成15年度に計画した研修を行うとともに、平成17年度の研修計画の立案を行う。	2	・研修計画に基づき、民間企業、研究機関からの最新技術についての実務研修を新たに行ったことに加え、技術	・年度計画は達成されているが、今後はより積極的な対応が望まれる。

ハウの蓄積を図る。 ・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。	・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図る。 ・技術支援マニュアルを必要に応じ見直しを行う。		支援マニュアルの制定等を行ったことから、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。	
④ 高度船舶技術の研究開発支援の推進 ア 高度船舶技術の研究開発支援テーマの重点化、高度化 ・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。	・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1年間に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。	2	・高度船舶技術に関する調査受託で成果が具体的に上がっており、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。 ・ノンバラスト船の開発研究の助成を実施したこと、及び年度計画を上回る関係者ヒアリングを実施したことを評価する。	・「基礎研究」、「高度船舶技術の研究開発支援の推進」、さらに「船舶建造分野の技術力の活用」については、船舶技術開発の基礎から実用化へのステップに対応させることができるが、現状ではそれぞれが、別個に計画をたてて実施しているように見えることから、より有機的な関係を模索すべきではないか。
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 ・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。	・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維持する。	2	・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維持したことを評価する。	・情報社会の進展の著しい社会情勢の中、目標設定が低いのではないか。 ・過年度において中期目標をクリアし、それを「同率維持」している場合の評価を、どう考えればよいのか。 ・技術進歩が早いので、より便利な方法を常に模索する必要がある。
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		2	・支援に当たっての事務処理を計画期間内で実施したことに加え、外部有識	・事務処理日数を大幅に短縮したのは評価できるが、年度計画

- 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映させる仕組みを構築する。 - 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。	- 外部有識者による技術審査委員会に支援対象事業者の実施計画・実施結果の評価を依頼するとともに、その結果を事業に反映させる。 - 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について記載したホームページを作成し、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。		者による技術審査委員会において、評価結果を事業に反映させていることから、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。	の目標設定が低かったのではないか。
⑤ 社会のニーズに沿った基礎的研究の推進 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。 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 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。	平成17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を新たに設置し検討を行う。	2	外部有識者による基礎的研究推進委員会を新たに設置し、検討を行うなど、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。	新たな仕組みを作ることにより、社会ニーズへの対応に敏感に反応する努力を払っている。
イ 競争的資金制度の適切な運用 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。	競争的資金制度による研究が十分かつ円滑に実施されるよう、公募から研究契約締結までの期間を90日以内とする。	2	- 公募締切から研究契約の締結までの期間において適正かつ迅速な評価を行い、90日以内の契約締結を達成したことを評価する。 - 外部有識者による委員会において、	今後とも、競争的資金の効果을最大限に発揮させるために、実施者からの要望を踏まえ、より柔軟な資金の活用を推進されたい。

・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。 ・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。	・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を行う。 ・若手研究者の積極的な申請の奨励等を実施を行う。		実施者からの要望を踏まえ、研究費の予算配分を決定したことを評価する。	
ウ 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歴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。	・第三者による評価を適切に実施し、その結果を踏まえて研究資金の配分計画を決定する。 ・評価要領について検討し、策定する。 ・プログラムディレクター（研究開発主管）は、実務を統括する業務を行う。	2	・プログラムディレクター（研究開発主管）を配置し、課題選定から評価に至る統括業務を行ったことに加え、第三者による評価手法、評価項目を定め評価要領を策定するなど、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。	・優れた成果を挙げた研究について、研究期間を延長するステップアップ研究を創設したことは高く評価する。
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	・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	2	・特許出願、研究発表等を着実に実施しており、成果の公表が積極的に進んでいる点を評価する。	・引き続き、中間評価、研究発表等をホームページにおいて、より分かりやすく公表していくことを期待したい。 ・より積極的な多方面・多手段による普及努力が望ましい。まだ、現段階では特定層に偏って

及、活用促進を図る。 (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画を策定するとともに、進捗状況を毎年度明確化する。	容の充実を図る。 ・造船所跡地処分計画を策定し、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。 ・指宿工場跡地の一般競争入札を実施する。	2	・造船所跡地処分計画を策定し、それに基づき、順次売却を促進していることから、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。	いるように感じられる。 ・造船所跡地処分計画のより着実な実施が必要ではないか。
(6) 国鉄清算業務 ① 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。	旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用等の平成16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。	2	・旧国鉄職員の恩給・年金の給付費用等については、円滑かつ確実な支払いを実施しており、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。	・引き続き、旧国鉄職員の恩給・年金の給付費用等の支払いに必要な財源を確保し、円滑かつ確実な支払いを実施されたい。
② 株式処分の円滑な実施 ・既上場のＪＲ株式について、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ＪＲ株式について、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。	・既上場のＪＲ東海株式について、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ＪＲ株式について、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。	2	・既上場のＪＲ東海株式について、主幹事証券会社を選定したことに加え、従前は非公表であった審査要領を公表し、審査の透明性を高めたことを評価する。	・未上場のＪＲ株式について、適切な処分方法の検討に努められたい。
③ 土地処分の円滑な実施 ・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	・平成15年度までに処分が終了しなかった土地は、売却するには制約条件のある土地がほとんどであることから、従来にも増した取組みを行い、早期処分を図る。具体的には、都市計画等に係る土地については地方公共団体等へ粘り強い働きかけ、公開入札で処分	3	・年度計画以上の着実な土地処分が進められていることに加え、都市開発に対する著しい寄与が認められることから、計画の実現に向けた取り組みが着実に実施されており、高く評価する。 ・土地処分にに向けた様々な取組がなさ	・土地の有効利用に向けて、早期に土地処分がなされるよう、更に努力されたい。 ・適切な時点で妥当性の検討も必要ではないか。

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にはすべて終了する。 ・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。	する土地の早期落札に向けた新たな工夫による需要の掘り起こし等を図る。 このような取り組みを前提に、土地処分見通しとして、19haを見込んでいる。 ・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7件について適切に実施する。		れており、地方自治体等への粘り強い働きかけを行い、49ha（計画19ha）を処分したこと、公開入札で処分する土地の早期落札を図るための新たな工夫・取り組み（入札物件の全国版広告、更なる減価方式）を実施したことを高く評価する。	
3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画、資金計画	年度計画参照	2	・予算の範囲内の適正な執行を図ったことにより、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。	・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。
(2) 総括的業務 ・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。	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。 ① 資金の流動性管理の一元化に伴う柔軟性、効率性の確保 ・勘定間の短期資金融通を実施する。	3	・統合のメリットを活かした合理的な資金調達によりコストダウンを達成していることから、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、高く評価する。 ・勘定間の短期資金融通により、約766万円の抑制、長期借入れを短期資金繰りにより、約1億4,500万円を抑制するなど、効率的な資金調達に	・このような資金調達をシステムティックに行うことのできる仕組みとツールの開発が必要ではないか。

			より調達コストを削減しており、評価する。	
	② 短期資金及び長期資金の併用による柔軟な調達等 ・債権発行に伴う諸経費について、さらに縮減できるものがないか検討する。	3	・合理的な資金調達によりコストダウンを達成していることから、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されており、高く評価する。 ・民間借入金の金利引き下げ等の交渉により、約 7 億 4,900 万円の抑制、財投機関債の販売手数料等の引き下げ交渉により、約 1,125 万円の抑制など、資金調達コストの削減に努力されており、評価する。	・短期資金及び長期資金をシステマティックに行うことのできる仕組みとツールの開発が必要ではないか。 ・より柔軟なファイナンス手法を検討し、資金調達コストの抑制の努力していくべきはないか。
(3) 船舶共有建造業務 ① 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、適正な事業金利を設定する。	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、適正な事業金利を設定する。	2	・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た事業金利を設定したことから、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、適正な事業金利の設定に努められたい。
② 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 16 年度の未収発生率を 7.1%以下とする。	2	・未収金の防止・抑制を図るとともに、未収金発生防止のため、適正な審査を実施し、発生率を 4.5%にしたことを評価する。	・引き続き、未収金の発生防止のための適正な審査を実施されたい。

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、リスク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16年度末における未収金残高を220億円以下とする。	2	・リスクスケジュール計画の策定等により、年度計画の上回る未収金残高を達成したことなど、目標の実現に向け着実な取り組みが実施されていることを評価する。	・引き続き、未収金残高の処理に向け、努力されたい。
③ 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。	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	・船舶共有船建造業務に係る業務内容の抜本的な見直し方針と財務状況の改善を図るため、「船舶勘定の見直し方針」を策定したことにより、制度の抜本的見直しに着手したことを、評価する。 ・繰越欠損金が175億円と増えたが、今後の見直しについては、国土交通省と「抜本的な見直し方針」を策定し17年度以降5年間にわたり40億円の出資金が認められることになったことを評価する。	・内航海運の活性化との関係で共有船建造制度の抜本的見直しについては、引き続き検討されたい。 ・未収金と経費の節減に今まで以上に努力することが必要である。また、鉄鋼、原油の高騰の状況下で、建造意欲を一層刺激する施策が必要であると思料される。
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。	平成16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	・繰越欠損金は15年度に比して増加しているが、「船舶勘定の見直し方針」を策定し、今後の見通しを立てたことが大事であり、評価する。	・零細事業者の多い内航海運の実情に配慮しつつも、引き続き繰越欠損金の削減に向けて、厳正な対応をされたい。
(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16年度に回収予定の貸付金等の回収を適切に行う。	2	・貸付金等の回収が適切になされており、計画の実現に向け着実な取り組みが実施されていることを評価する。	・引き続き、債権管理及び貸付金等の回収を適切に行う必要がある。
(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	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	・引き続き、納付金の徴収に係る捕捉率100%の維持に努め

	を求め、納付金の徴収に係る捕捉率を100%とする。		り組み実施されていることを評価する。	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16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実施されていることを評価する。	・融資の内容で具体的に評価する必要がある。
4. 短期借入金の限度額 単年度110,000百万円とする。	平成16年度における短期借入金の限度額は、1,100億円とする。	2	・計画の限度額内での借入を実施しており、評価する。	・資金調達コストを抑制す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 ① 高度船舶技術に係る研究開発支援業務の充実 ② 運輸技術に係る基礎的研究業務の充実 ③ 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）	剰余金が発生した場合には適切な処理を行う。	—	剰余金は発生しなかった。	
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	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	2	・年度計画どおりの常勤職員数を削減したことに加え、要員配置数の見直し、定型的業務について外部能力を活用するなど、計画の実現に向け着実な取り組み実施されていることを評価	・引き続き、業務運営の効率化、外部能力の活用により、常勤職員数の計画的削減に努められたい。

1,891人 期末の常勤職員数の見込み 1,770人	1,861人 年度末の常勤職員数の見込み 1,830人		する。	
(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16年度の鉄道建設工事の発注にあたっては、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実施されていることを評価する。	・中小企業者の受注機会の確保を図った具体的な事例を示すべきはないか。

<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。

平成16年度業務実績評価調書：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

総合的な評価

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	評価理由
	○			各項目の合計点数＝158 項目数（72）×2＝144 下記公式＝110%

- ＜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	・新潟中越地震の事故分析などに柔軟かつ迅速に対応している点を評価する。 ・特に、環境報告書を1年前倒しして作成し、積極的に取り組んでいるのみならず、その内容が充実している点は高く評価できる。 ・機構が有する技術的なメリットを広く外部に提供しようとする点で積極性が認められる。 ・技術研究等には意欲的かつ前向きな努力が蓄積し、アウトカム型の成果が実りつつあると言える。ただし、マネジメント面ではさらに創意工夫が展開可能な部分も少なくない。一層の意欲的取り組みが期待される。

- ＜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、評価欄に「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「一」と記入する。いずれの場合においても、その右の「評価理由」欄に、取り組みの事例を含め、その理由を記入する。

業 務 全 般 に 関 す る 意 見

・技術開発では、非常に多岐に亘る取り組みが進められ、外部から高く評価され、成果が上がっていることから、今後もさらに発展させることを期待したい。

・過年度における努力が着実に蓄積され、多くの成果に結び付く段階に入りつつある。長期的な視野を必要とする試験研究や社会インフラ整備は、アウトカムの成果評価を得られるのに時間を要するが、研究努力の蓄積によって、継続的な成果形成が可能となる段階と考える。

次期中期計画等に向けて、前年度対比等によるコストの削減だけでなく、投資との最適化を求める評価軸の形成に努力していく必要がある。

・技術の継承にも関連するが、業務及び研究の成果について、職員個人のモチベーションを上げるためにも、人事制度等を含め、個々人の努力や業績が反映されるような制度の構築に向けた取り組みが期待される。

・機構の業務は建設や産業界の状況によって浮き沈みは避けられない。単純な年度数値以外に積算の傾向などが判るような報告書の作成を考慮されたい。

・組織統合後の人材活用の方角性、特に職員の意識改革への取り組みによって強力な技術集団の真価が発揮されてくる環境体制が整ってきている。

・巨額な資金を動かす大きな組織のため、従来の慣性が大きく、必ずしもスピーディーに時代の要請に応じた体制への変革が取りにくいように見えるが、高齢化する人員構成の中で、鉄道建設については若手への技術継承を早く確実に実施して欲しい。

・外航海運が空前の好況の中、内航海運に関係する船舶共有建造については、交通サービスやモーダルシフトなどのニーズを踏まえつつ適切な規制緩和などの政策も視野に入れ、着実に経営改善を行って頂きたい。

・融資等の業務については、実績額を示すだけでなく、融資により実現した事業の中身を丁寧に精査した上で、評価する必要がある。この点から自己点検評価に取り組んでいくことを期待したい。