

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

平成17年度業務実績評価調書

平成18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17年度計画			
<p>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</p> <p>(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。</p> <p>ア 総務、経理等の共通管理部門の統合</p> <p>イ 総合的な企画調査体制の確立</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"> <li>・ 広報・情報提供機能の整備</li> <li>・ 財務・施設管理機能の整備</li> <li>・ 技術支援機能の整備</li> </ul> <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> <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>広報・情報提供機能の整備</p> <p>業務の透明性を確保するため、16年度に創刊した広報誌、ホームページ等の媒体を活用して総合的かつ効率的な情報提供、業務の実施状況に関する情報の定期的な公表等を行う。</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 体制及びマニュアルの整備、ホームページの充実などについて評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームページでコンプライアンスが取り上げられているが、業務上や組織的な対応を明確にする必要がある。</li> <li>・ 広報等については、アウトプットではなく、アウトカムが明確に説明できることが望まれる。</li> </ul>
	<p>部横断的な業務運営に関する評価手法の確立に向けた検討の深度化を図る。</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成18年度試行に向けた技術支援及び国際協力に関するバランス・スコアカードの評価案を作成したことにより、戦略マップ手法の検討を進めている点を評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後のアクションプランに展開されることを期待する。</li> </ul>

<p>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、平成16年度に引き続き、中期目標の達成を目指し、抑制を図る。</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・12.5%の減少率となり、中期計画の目標をほぼ達成していることから、中期計画の達成に向けて努力していることを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景気のインフレ傾向になっても中期計画を達成することを期待する。</li> <li>・コスト削減については、次期計画も睨み、過度な進捗を期待させることは事業や組織の質の面からも適切ではないと考える。</li> </ul>
<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、平成16年度に引き続き、中期目標の達成を目指し、抑制を図る。</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費の削減については、前年度より2.9%削減しており、目標に向けて減少を維持している点について評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費の削減の中に義務的経費である借入金等償還を含めており、事業活動や原材料費の変化などの要因を考慮すると、事業費の対象や数値目標の立て方について次期中期目標及び計画に向けて精査が必要である。</li> <li>・単純に事業費を削減した結果だけではなく、具体的な削減努力の中身を評価する必要があるのではないかと考える。</li> </ul>
<p>ウ 常勤職員数については、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、人員の適正配置等適切な管理を図る。さらに業務運営の効率化、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。さらに、「行政改革の重要方針」（平成17年12月24日閣議決定）を踏まえ、国家公務員に準じた人件費削減として、平成17年度を基準として、平成18年度から平成22</p>	<p>常勤職員数を年度末には1,799人以下とする。</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年度計画の目標を達成している点について評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法人における技術維持・伝承の視点に立った検討も必要と考える。</li> </ul>

<p>年度までの5年間において、人件費（退職手当等を除く。）について5%以上の削減を行うこととし、現中期目標期間においては、概ね2%の人件費を削減するとともに、国家公務員の給与構造改革を踏まえて、役職員の給与について必要な見直しを進める。</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。なお、平成16年度において地方機関の集約などそのあり方等について検討した結果の具体化を図る。</p>	<p>3</p>	<p>・業務の集約化・人員配置の柔軟化などについて評価する。</p>	<p>・人材集約化等の効果は長期的な評価が必要と考える。</p>
<p>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。</p>	<p>・必要な研修内容の充実、強化を図るとともに、技術能力レベルの把握のため、各職員の研修受講実績、資格取得状況等についてデータベースの整備を図る。 ・各種業務マニュアル等の点検、整備を行う。</p>	<p>3</p>	<p>・職員の資質向上、意識改革を図るため、新たな研修を計画するなど、いろいろな取り組みを実施している点について評価する。</p>	<p>・人員削減・業務集中などに対しては、技術力維持・継承を図るためのOJTの方法について工夫する必要がある。 ・アウトカムについて重視する必要がある。</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の一層の運用を図る。 優秀な人材の確保のため公募等様々な手法による中途採用を検討する。 なお、人事評価制度の見直し、改善を引き続き推進するとともに、職員の再雇用による活用に努める。</p>	<p>3</p>	<p>・人事評価制度の見直しなどについて評価する。</p>	<p>・中途採用の実施は数のみでなく、経年的な評価が必要と考える。</p>
<p>キ 業務処理の電子化、情報化</p>	<p>・全支社等を対象に、電子入札の運用を図る。</p>	<p>3</p>	<p>・電子入札システムを独立行政法人ではじめて運用しただけでなく、</p>	<p>・セキュリティについての対応が読み取れない。</p>

<p>(2) 鉄道建設業務          鉄道建設コスト縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構独自の「コスト構造改革プログラム」を策定する。</li> <li>・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縮減を達成する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CALSは、機能追加を図るなど本格導入に向けての検証を行う。</li> <li>・データ共有・連携対象の業務システムを選定した上でデータ共有連携試験を実施して、その導入に向けての検討を深度化する。</li> <li>・「コスト構造改革プログラム」に示した具体的施策の実施状況を検証し、施策の確実な実施を図る。</li> <li>・新設される技術管理課を通じ、より一層のコスト縮減を推進するための実施体制を構築する。</li> </ul>	4	<p>その成果として契約件数の半分以上が電子入札となっていることは内容の充実アウトカムとして評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現場の発想等を積極的に吸い上げる制度がシステムとして形成されており、単なる一過性の取り組みではなく継続的な業務改善の仕組みについて高く評価する。</li> <li>・工法の改良等により、年度計画の目標値(9%)を大きく上回る建設コストの削減(11.8%)を図ったことについて高く評価する。</li> <li>・イノベーションが容易でない成熟型技術分野で極めて大きなコストダウンを達成する努力を評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会全体のコストダウン傾向の鈍化もあり、一層の努力が必要と考える。</li> <li>・新しい技法の紹介とともに、そうした技法が生まれてきた背景にある組織内のシステムを形成していることをアピールすべきである。</li> </ul>
<p>鉄道施設の貸付・譲渡事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>貸付料 956 億円・譲渡代金 862 億円(予定金利等による見込額)の回収達成を図る。</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付料、譲渡代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。</li> </ul>
<p>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。</p> <p>資産処分等業務          ・残存登記等のある未整理資産につ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地、土木の各部門が一体となって約 55 万㎡の用地取得を図る。</li> <li>・残存登記等の未整理資産につい</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・難航箇所の進捗などに向けた多角的な努力により、年度計画を大幅に上回った(83.1 万㎡) ことについて高く評価する。</li> <li>・難航地区の取得率が顕著であり、担当者の精力的な努力の成果であると評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工期短縮に向けたこのような努力を継続的に行う必要がある。</li> <li>・年度計画を大幅に上回る用地取得が可能となった理由の分析が必要と考える。</li> </ul>

<p>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該整理工程表の中期目標の期末における達成を図る。</li> </ul>	<p>ては、作業項目別の整理工程表を作成し、その進捗状況を明確にする</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該整理工程表の計画の達成を図る。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>工程上の進捗率等が大幅に改善する等の成果も現れていることについて評価する。</li> </ul>	
<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、外部能力活用を推進を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務量の変動及び常勤嘱託の拡大等を踏まえつつ適正な外部委託の導入を進める。</li> <li>特に、債権回収業務については、新規に外部委託の導入に取り組む。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>17年度事業費100億円当たりの外部委託者数が、前年度と比較し増加したことを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部委託のモニタリングのみでなく、より積極的に活用する新たなモデルの形成等について期待する。</li> <li>外部委託の実績を目的化するべきではない。</li> </ul>
<p>(3) 船舶共有建造業務</p> <p>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"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul> <p>・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> <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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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速やかにその発生要因を検証し、未収金の最小化を図る。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>未収金の発生防止・抑制に関する着実な努力により、年度計画どおり減少させたことを評価する。</li> <li>法的処理も含め、船舶債権の保全と回収を着実に実施されていることについて評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>零細な事業者の多い内航海運の状況を踏まえつつ、今後も継続的に債権管理を強化する必要がある。</li> <li>船舶債権の最大限の保全と回収を図るため、適時適切な方策を常に考えていく必要がある。</li> </ul>

<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13%以上抑制する。</p>		<p>(既に中期目標を達成した)</p>		
<p>(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。</p>	<p>(4) 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。  ・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、引き続きプロジェクトチームによる取組みを進める。</p>	<p>3</p>	<p>・年度計画どおり順調に改善が進められていることを評価する。</p>	<p>・土地処分におけるプロジェクトチームの取組の成果があり、さらなる努力に期待する。</p>
<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 (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。  投資効果の向上 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>・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8月の開業を目指して、着実な進捗を図る。  ・「コスト構造改革プログラム」等に示す具体的施策の実施により、引き続き事業の投資効果の向上を図る。 ・工法、スペック等の改善点について、その実現方法、改善のあり方等について検討を行う。</p>	<p>5</p>	<p>・中期計画期間中予定の新幹線、都市鉄道、民鉄線の開業をすべて達成し、技術開発によって工程、工期短縮を可能とし、早期開業による投資効果により、鉄道利用者の便益を図ったことは、社会的貢献度が大きいことから、特筆すべき優れた実施状況にあると高く評価する。  ・つくばエクスプレスの早期開業による社会的貢献度は優れて高い。  ・130 km/h 運転を可能にするなど、従来の鉄道のパフォーマンスを顕著に更新する新たな鉄道サービスを実現させたことを高く評価する。</p>	<p>・新たな技術開発等の切り口での説明だけでなく、東北新幹線完成時期前倒しに大きく貢献、リサイクル等による環境への配慮向上等、業務効果の帰着点から説明し、それを支えた新しい技術を紹介するプレゼン手法が有用と史料する。</p>

<p>入札及び契約の適正化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>平成16年度を目途に電子入札の導入を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>入札・契約手続における透明性、公正な競争の確保等を図りつつ、工事において民間の技術提案を積極的に受け入れることにより価格及び品質の確保を図る契約方式の検討を行う。</li> <li>全支社等を対象に、電子入札の運用を図る。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画どおり、着実に業務改善が図られていることを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>入札及び契約手続の透明性の確保について、引き続き努力を期待する。</li> </ul>
<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"> <li>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引き続き図ることで、事業内容の説明、意見交換等を実施する。</li> <li>新幹線の新規着工区間については、工事実施計画認可後、早期に、沿線市町村において、事業説明会を開催する。</li> <li>鉄道構造物・設備の仕様等については、ユニバーサルデザインに配慮しつつ、将来の運行、維持管理等を行う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。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>連携の形成だけでなく、着実な努力により連携の成果を具体的な姿で生み出し、他の項目に反映されていることを高く評価する。</li> <li>鉄道におけるユニバーサルデザインについて「つくばエクスプレス」の事例をもとにガイドラインを整備したことを高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受賞などは過去の成果を対象としているので、評価する時期が難しい。</li> <li>連携することが目的ではなく、連携によって新たなモデルを生み出すことが重要であり、地域からの視点による事業改善等の取り組み等をガイドライン化して恒常的な質の改善に結び付ける努力を期待する。</li> <li>広報や説明会などの努力が認められる。</li> </ul>
<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>平成16年度からの継続24件、平成17年度新規6件以上のテーマを選定して、開発を推進し、年度末に実績の取りまとめを行う。</p>	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を大幅に上回る新規の技術開発の件数の大幅な増加(17件)とその一部を実務へ反映したことは、特筆すべき優れた実施状況にあると高く評価する。</li> <li>テーマ数が目標より大きく上回るのみならず、質の面においても複数の開発成果が外部機関からも</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受賞などは過去の成果を対象としているので、評価する時期が難しいのではないかと。</li> <li>技術レベルの革新、技術者集団としての高い質と意欲によるものである。</li> </ul>



			<p>高く評価され各種の賞を受けていることを高く評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術開発の成果が、工期短縮、工事費節減に反映されたことは大いに評価されるべきである。</li> </ul>	
<p>イ 技術力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、引き続き資格取得の援助を行うとともに、既資格取得者による指導等を行う。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他社の工事現場への職員派遣による外部との技術交流を通じた技術力の向上に対する取り組みについて、高く評価する。</li> <li>・資格取得について、職員に要請し、博士 5 名を輩出したことは高く評価する。</li> <li>・研修制度の充実や現場経験の確保のための努力について評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員の世代交代に伴う技術力の維持・向上には、教育とともに、職員の能力評価のあり方を検討する必要がある。</li> <li>・学位はあまり関係ないことから、むしろ国際性に目を向ける必要があるのではないか。</li> </ul>
<p>ウ 品質の信頼性の向上</p> <p>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>工事全般の品質の信頼性向上のため、機構職員の請負工事の監督について定めた「請負工事監督要領」を改定する。設計基準については、コンクリート構造物の更なる品質の向上を目指し技術開発に取り組む。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プロジェクトチームの構築、文書化、教育などベテランから若手への技術継承を行うとともに、地方機関に技術管理課を新設し、ローカルレベルでの品質監理・施工監理の徹底化を推進されていることを高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信頼性確保を確実に実施するための体制作りが望まれる。</li> <li>・組織全体としての体系的な取り組みをさらに確固としたものにする努力が必要である。</li> <li>・ガバナンス自体の継続的な見直しシステムの具体化を期待する。</li> </ul>

<p>受託事業等  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。  また、都市鉄道利便増進事業については、整備主体としての立場から、営業主体と協議を行いつつ、採算見通し、事業リスク等について検討し、適切に取り組む。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業者、地方公共団体等からの委託に基づき工事4件を含む10件以上の受託事業を実施する。</li> <li>・都市鉄道利便増進事業については、整備主体としての立場から、適切に取り組む。</li> </ul>	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事件数(5件)は、ほぼ目標値であるものの、将来の工事に結び付く可能性がある調査関係の受託件数(15件)が目標値を大幅に上回ったことを高く評価する。</li> <li>・鉄道に係る調査の受託については、機構が高度な技術力を有している鉄道技術集団であることから、建設受託と並んで最も重要な業務の1つである。この技術基盤により、受託件数が目標値を大幅に上回ったことは、特筆すべき優れた実施状況にあると高く評価する。</li> <li>・工事の伸びと都市鉄道利便事業の整備主体となったことを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・件数など年度でのばらつきを生じる項目は傾向の健全性を見るために移動平均値などの検討も必要と考える。</li> <li>・中期計画をすでに達成しており、こうした努力を次期計画に如何に反映させるかが課題である。</li> <li>・独立行政法人である機構の有している鉄道技術力は、民間ベースではなかなか発揮することが出来ないことから、胸を張って機構はもっと外部に向けてPRをすべきである。</li> <li>・海外からの調査の受託など国際的業務への展開を期待する。</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本社幹部による工事故防止監査を本年度中に2回実施するとともに本社事故防止委員会を2回開催し事故防止の推進を図ることとする。</li> <li>・厚生労働省との連絡会議において事故防止についての意見交換を行うとともに、全国事故防止担当部長連絡会議での事故防止活動の周知を行う。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事故防止対策に継続的改善を図り、事故発生件数を着実に減少させている点を高く評価する。</li> <li>・平成10年以降、事故件数が減少(第三者事故1件のみ)しているのは、関係者の高い事故防止意識によるものであり、高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事故件数にここ数年漸減の傾向が見られるのは、喜ばしいが、その原因分析を行い、今後の有効な事故防止活動に繋げていくことを期待する。</li> <li>・ハードウェア面での対策も考慮すべきである。</li> </ul>

<p>(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</p> <p>ア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流高度化船舶の建造を促進する。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>イ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流高度化船舶の建造を促進する</li> <li>・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。</li> <li>・地域連絡会等を7件以上開催する。</li> <li>・平成17年度の募集説明会の参加人数を165人以上とする。</li> <li>・平成18年度の募集説明会の実施に向け、募集要領、候補地、日程等について予め十分な検討を行う。</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政策効果のより高い船舶の建造比率が100%と年度計画を上回っていることを評価する。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的な傾向の変化を見る必要がある。</li> <li>・引き続き、今回の成果が継続されることを期待する。</li> </ul>
<p>船舶共有建造に係る申請手続の合理化</p> <p>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。</p> <p>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、適正な建造審査を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共有建造申請に係る書類の簡素化を図り、申請書類を電子ファイルで受け付けられる体制を整備する。</li> <li>・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進する。</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、建造希望者がホームページからダウンロードし、直接入力できる体制を整備したことを評価する。</li> <li>・全て標準処理期間内で処理したことを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、適正な建造審査を推進することが必要である。</li> </ul>

<p>(3) 鉄道助成業務 説明責任の履行及び透明性の確保等</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・勘定間繰入・繰戻の基準の作成、公表</li> <li>・鉄道建設勘定に対する繰入金等の審査の実施</li> <li>・審査マニュアルの整備と職員研修の実施</li> <li>・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</li> </ul> <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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・法令及び国の定める基準に従った適正な助成の徹底</li> <li>・全事業者に対する補助金等審査の実施</li> <li>・審査マニュアルの整備と職員研修の実施</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・勘定間繰入・繰戻基準を作成・公表</li> <li>・鉄道建設勘定に対する繰入金等の審査を実施</li> <li>・審査マニュアルの整備</li> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・法令及び国の定める基準に従った適正な助成の徹底</li> <li>・補助金等の全対象事業者について補助金等審査を実施</li> <li>・審査マニュアルの整備</li> <li>・補助金等の審査に関する職員研修を1回以上実施</li> <li>・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。</li> <li>・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</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、年度計画を上回る回数の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。</li> <li>・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などにより、補助金交付等の適正な執行に取り組んでいることを評価する。</li> <li>・第三者委員会において取りまとめられた経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う施設整備に係る助成制度の拡充について、平成18年度予算に反映されたことを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明責任については CSR を含めたより積極的に広範な広報などを目指すべきではないか。</li> <li>・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ることが必要である。</li> <li>・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することを期待する。</li> </ul>
--	---	----------	---	--

<p>で7業務日以内 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>まで7業務日以内 ・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。</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>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>・既設四新幹線鉄道施設の譲渡代金の回収 見込額 5,672 億円</p> <p>・無利子貸付資金等の回収 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 70.8 億円</p> <p>・平成16年度末に対する債務縮減率 11% (約定償還額 5,734 億円)</p>	<p>3</p>	<p>・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及び承継債務の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。</p>	<p>・引き続き、約定に基づいた確実な回収及び債務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>3</p>	<p>・262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。</p>	<p>・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>イ パンフレット、ホームページ</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、体制の一層の強化を行う。</p> <p>・パンフレットの作成、ホームページ</p>	<p>3</p>	<p>・「鉄道安全シンポジウム」の開催、情報交換会の設置等を行い、鉄道への安全への強い再認識を共有する等、大きな成果を挙げたことを評価する。</p> <p>・地方中小鉄道事業者に対し、ニーズを把握するためのヒアリング及び現地調査を実施し、アドバイス等を行ったことを評価する。</p>	<p>・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の公表内容について、検討する必要がある。</p> <p>・今後とも、技術支援、国際協力等の活動レベルを維持することが大切である。</p>

<p>へ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>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>ージの随時見直し等を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種会議に積極的に参加し、関係者のニーズの把握や協議の場として活用する。</li> </ul>			
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門家派遣を延べ40人以上、研修員の受け入れを延べ130人以上目指す。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際標準化に関して、国際電気標準会議への日本の提案が国際標準に採用されたことを高く評価する。</li> <li>・中国・カルフォルニアプロジェクトの充実に加えて、新たにスペイン、インド関係のプロジェクトを立ち上げたことを高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は、研修員の受け入れの拡大や技術移転に対する、より積極的な活動を期待する。</li> </ul>
<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>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、支援要請の発掘に努める。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年度までに11件の技術支援を実施したことにより、中期目標を早期に達成したことを高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者のニーズを常に調査して地方交通計画支援システム（GRAPE）に続く手法の開発にも努力してほしい。</li> <li>・地方交通計画は鉄道とともにバスなどの道路交通網との接続性が重要である。このような総合的な利便性向上について当機構の果たすべき役割を明確にする必要があるのではないか。</li> <li>・来年度以降、さらに中期計画を上回る実績を積み重ねることが予想されることから、次期中期計画との関係には留意が必要である。</li> </ul>
<p>イ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開発成果等の公表を35件以上行う。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年度計画を大幅に上回る開発成果を公表（47件）したことから、高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究機関ではないので、数のみでなく、招待講演・論文といった視点も考えるべきではない</li> </ul>

<p>成果の公表を年35件以上行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>			<p>か。また、国際活動はさらに努力が必要と考える。</p>
<p>船舶建造分野の技術力の活用</p> <p>ア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・また、建造管理及び就航後の技術支援の充実を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、建造管理並びに就航後の技術支援の充実を図る。</li> <li>・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。</li> </ul>	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・SES1の1番船（電気推進フェリー）の竣工、2・3番船（電気推進内航貨物船、ケミカルタンカー）の建造決定、749 総トン型ダブルハルタンカーの開発、SES普及のための技術支援や共有船における技術開発に顕著な成果が見られたことは、特筆すべき優れた実施状況にあると高く評価する。</li> <li>・SES1の技術が経済面、環境面等社会システムに具体的な成果をもたらした社会的意義は大きい点を高く評価する。</li> <li>・「シップオブザイヤー2004」（準賞）の受賞等、外部からの高い評価をされたことを高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷低減、環境汚染防止のような社会ニーズと事業者のニーズを広く調査し、単なる技術進歩ではなく、事業の円滑化や船主の採算性の向上につながる技術の支援を行う努力が必要である。</li> <li>・社会システムに対して如何なる成果を具体的にもたらしたのかという視点から説明し、技術を紹介するプレゼン手法が必要である。</li> <li>・SES1の1番船（フェリー）の竣工、2・3番船（内航貨物船、ケミカルタンカー）の建造決定等が、老朽化した内航船の代替船として建造を促進するための一層の工夫が必要である。</li> </ul>
<p>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。</p>	<p>4件の技術調査を実施する。また、技術委員会の意見を踏まえて平成18年度に実施する技術調査のテーマを検討する。</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年度計画どおりの技術調査を実施したことを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後とも、積極的に外部有識者による委員会を開催し、技術調査のテーマを検討する必要がある。</li> </ul>
<p>ウ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・技術調査等により蓄積された技</li> </ul>	<p>平成16年度に計画した研修を行うとともに、技術支援に有効な研修テーマ等の調査を行い平成18年度の研修計画の立案を行う。</p> <p>また、外部技術者との人事交流</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究計画に基づき、外部技術者を招いた最新技術についての研修を行ったことに加え、技術支援マニュアルの見直しを実施し、中期計画が着実に実施されている点を評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カリキュラム内容の見直し等に加え、教授法や履修成果への取り組み、国際的な視点等が加味されることを期待する。</li> </ul>

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。

#### 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。

##### 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

・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に70%以上とする。

##### 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

・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

については継続して行い、技術ノウハウの蓄積を図る。

なお、技術支援業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを必要に応じ見直す。

・「低環境負荷型外航船（グリーンシップ）の研究開発」及び「天然ガスハイドレート（NGH）輸送船の開発」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。

・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。

3

・「低環境負荷型外航船（グリーンシップ）の研究開発」及び「天然ガスハイドレート（NGH）輸送船の開発」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。

・技術審査委員会委員による研究状況の現地調査等を行い、委員会の評価を研究開発に反映したことを評価する。

・助成金交付申請受付から国への補助金交付申請期間について大幅な短縮を図ったことを評価する。

・事業化のためには海運業者のニーズ面のヒアリングや垂直統合型の開発の推進も考えるべきではないか。

・補助金交付申請書提出期間の短縮等事業に与える効果も含めることも必要だと考える。



<p>補助金交付申請までの標準処理期間を35日以内とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>			
<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>イ 競争的資金制度の適切な運用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>ウ 公正で透明性の高い評価の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第三者による評価を適切に実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>研究募集テーマの選定に当たっては、基礎的研究推進委員会を適切に運営し、基礎的研究推進制度の運営全般に関して総合的な検討を行う。</li> <li>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。</li> <li>競争的資金の効果を最大限に発揮させるため、制度の柔軟な運用を図る。</li> <li>若手研究者の積極的な申請の奨励等を行う。</li> <li>第三者による評価を評価要領に</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部有識者による基礎的研究推進委員会の評価体制を強化し、研究テーマの選定に当たるなど、中期計画を着実に実施されており、評価する。</li> <li>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。</li> <li>中間評価、事後評価について、外部有識者による委員会において、研究計画・資金配分の変更等を決定したことを評価する。</li> <li>プログラムオフィサーを新たに設置するなど、制度の改善への取り</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後とも、中期計画の実現に向け、努力が必要である。</li> <li>今後とも、競争的資金の効果を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の推進を期待する。</li> </ul>

<p>し、その結果を踏まえた研究資金の配分への反映を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価要領を策定し、被評価者に対し周知する。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>基づき適切に実施し、その結果を踏まえて研究資金の配分計画を決定する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・研究課題管理者（プログラムオフィサー）を平成17年度中に配置するとともに、プログラムディレクター（研究開発主管）は、実務を統括し、責任を持って遂行する。</li> </ul>		<p>組みも進んでいることから、着実に実施されていることを評価する。</p>	
<p>エ 研究成果の普及、活用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・研究成果発表会等を年2回開催する。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究成果発表会等を2回開催する。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎的研究推進制度の成果が評価され、第3期科学技術基本計画の中で研究項目の一つと位置付けられたことは、高く評価できる。</li> <li>・研究成果の実用化や実証研究への推移が活発になっており、先駆的な取り組みが見られることを高く評価する。</li> <li>・実用ツールとしての活用、実用化の研究に進化した研究成果を高く評価する。</li> <li>・基礎的研究分野における研究成果の応用については、特に高く評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特許や成果発表については質につながる分析も必要ではないか。</li> <li>・研究成果として社会システムに大きな貢献をすることが期待できる研究が展開されており、社会システムへの具体的活用を期待する。</li> </ul>

<p>(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。</p>	<p>・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し、進捗状況を関係者に報告する。</p>	3	<p>・造船所跡地処分に係る譲渡手続き等全て完了したことを評価する。</p>	<p>・今後も中期計画の実現に向けて着実な取り組みを実施することを期待する。</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17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>	3	<p>・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、評価する。</p>	<p>・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する必要がある。</p>
<p>株式処分の円滑な実施 ・既上場のJR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JR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。</p>	<p>・既上場のJR東海株式会社について、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JR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>	4	<p>・国内民営化案件の中で最低の手数料率を実現して、国内民営化案件最大規模のJR東海株式を売却したことを高く評価する。</p>	<p>・国内民営化案件、過年度との比較だけでなく、民間等とも比較することが必要と考える。 ・未上場のJR株式処分をどのように進めていくか、関係機関による協議が不可欠である。</p>
<p>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、処分に地方公共団体との調整を要するもの等</p>	<p>・地方公共団体等へ粘り強い働きかけ、公開入札で処分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、18ha以上を見込んでいる。</p>	4	<p>・年度計画を大幅に上回る土地処分(39ha)特に国鉄改革以来長年の懸案であった梅田貨物駅等の土地処分に向け、大きく前進したことを高く評価する。 ・極めて困難な課題の解決に対して非常に大きな努力を傾注して光明を見出したことを高く評価する。</p>	<p>・長期的な視点からの作業状況の見通しを立てることも必要と考える。 今後も積極的な取り組みを期待する。</p>

<p>を除き、中期目標期間終了時まで にすべて終了する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</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、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 16 年度の土地処分状況をレビューし、その結果を資産処分審議会に報告し業務に反映する。</li> <li>・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 6 件について適切に実施する。</li> </ul>			
<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> <hr/> <p>( 2 ) 総括的業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年度計画を適正に実施する。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>3</p> <hr/> <p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予算の範囲内の適正な執行を図ったことにより、着実な取り組みが実施されており、評価する。</li> <li>・発行体格付けの格上げを 1 ランク向上させた(「AA - AA」)ことの意義は、機構の業務運営にとって非常に大きなものであり、高く評価できる。</li> <li>・格付け会社の格上げは、国と一体となった取り組みを反映したものであり、高く評価する。</li> <li>・また、各勘定毎の資金収支計画に合わせ、勘定間融通を実施し、調達コストを縮減したことを高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・今後とも、格付けの維持に向けて、努力することを期待する。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>柔軟かつ多様な資金調達を行うことにより、利子、手数料等を含めたトータルコストの抑制に努める。</li> <li>新たな資金調達方法として、シンジケートローンの導入及び相手先を特定した債券の発行について検討を行う。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>シンジケートローンを導入し、資金調達コストを縮減したことは、機構独自のファイナンスのノウハウが蓄積されてきていることを高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長期的な効果や変動要因の影響などの分析も必要である。</li> </ul>
(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、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	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年12月公表の「船舶勘定の見直し方針」に沿って事業者ニーズの多様化等に対応した金利設定を導入したことから、着実な取り組みが実施されていることを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「適正な事業金利」の「適正」が否かについては、「見直し方針」に沿っていることだけでは適正性は十分ではない。</li> </ul>
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 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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度の未収発生率を9.1%以下とする。</li> <li>平成17年度末における未収金残高を243億円以下とする。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>未収金回収について各種の対策を講じ、年度計画の未収金発生率・残高を大幅に減少させたことを高く評価する。</li> <li>未収金の未収発生率、残高が計画を大幅に上回ったことは、信用審査の外部委託、経営状況のモニタリング委託、用船料の直接受領等、対策本部と担当者の創意工夫の着実な努力による成果であり、高く評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の金利変動等環境変化の中でも着実な低下を実現することで、質の高い未収金に対するマネジメントが実現していることをアピールすべきである。</li> </ul>
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。 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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶勘定の経営改善のため、人件費削減、経費節減等により一般管理費を縮減する。</li> <li>平成17年度における繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行う。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年12月公表の「船舶勘定の見直し方針」を踏まえ、一般管理費を縮減するとともに、金利の見直しによる収益改善等により、繰越欠損金を約40億円縮減したことから、着実な取り組みが実施されていることを評価する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後とも、引き続き、繰越欠損金の処理を着実かつ適切に実施されたい。</li> </ul>

(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17年度に回収予定の貸付金等の回収を適切に行う。	3	・貸付金等の回収が適切になされていることから評価する。	・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。	納付金の徴収に係る捕捉率100%を維持する。	3	・年度計画どおりの捕捉率を達成したことから評価する。	・引き続き、納付金の徴収に係る捕捉率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17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。	3	・貸付金を約定どおり回収したことから評価する。	・引き続き、新規の融資及び貸付金の回収を適切に実施されたい。
4.短期借入金の限度額 単年度110,000百万円とする。	平成17年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、110,000百万円とする。	3	・年度計画の限度額内での借入を実施していることから評価する。	・今後とも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17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)	5.剰余金の使途 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。	- (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	6.その他業務業務運営に関する重要事項			

<p>(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。</p> <p>(参考1) 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</p> <p>(参考2) 人件費削減の取り組みによる前年度予算に対する各年度の人件費削減率は以下のとおり。</p> <table border="1" data-bbox="250 577 618 644"> <tr> <td>18年度</td> <td>19年度</td> </tr> <tr> <td>1.33%</td> <td>1.76%</td> </tr> </table>	18年度	19年度	1.33%	1.76%	<p>平成17年度における事業規模、事業内容の実情に応じて、人員を適正に配置し、効率的に業務を進めるとともに、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。</p> <p>(参考) 平成16年度末の常勤職員数 1,830人 平成17年度末の常勤職員見込み 1,799人</p>	<p>(1.(1)ウ参照)</p>		
18年度	19年度							
1.33%	1.76%							
<p>(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。</p>	<p>平成17年度における鉄道建設工事の発注にあたっては、平成16年度に引き続き、中小企業者の受注機会の確保を図る。</p>	<p>3</p>	<p>・一般競争入札等における緩和措置等中小事業者の受注機会の拡大を図るための措置を継続して実施したことを評価する。</p>	<p>・技術確認・認定などの手段によって技術面での妥当性ないしは優先は考えられないか。</p>				

< 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。

- 5点：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。
- 4点：中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。
- 3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。
- 2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。
- 1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ない。
- ・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 = 182 項目数(53) × 3 = 159 下記公式 = 114%

- <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3を乗じた数) が120%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3を乗じた数) が100%以上120%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3を乗じた数) が80%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3を乗じた数) が80%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。

## 総合評価

### （法人の業務の実績）

- ・中期目標の達成に向けて多様な努力が積極的に進められて成果も上がってきており、機構のもつ技術力がさらに向上した取り組みが多く見られた。
- ・特に、技術開発により、質の高い鉄道施設を提供するだけでなく、コスト縮減を図り、更に工期短縮を図ったことにより早期開業を実現したことの社会的貢献度は多大であり高く評価できる。土木学会技術賞等多くの外部機関からの賞も受賞している。
- ・広報や技術支援の取り組みを通じて、機構が高度な技術力を有している鉄道技術集団であると高く評価され、建設の受託と並んで、多くの調査を受託していることも高く評価できる。
- ・SES1（スーパ-エッジ・フェーズ1）第一番船として電気推進フェリーを共有建造するとともに、第二、三番船となる電気推進貨物船2隻の共有建造を決定したことや、基礎的研究の成果が第3期科学技術基本計画の中で「推進4分野」の一つとして位置付けられるなど、実用化に向けた研究の成果が現れてきていることも高く評価できる。
- ・機構の組織統合が深化し、意識改革が進み、職員の一体性と責任感の形成によって、業務成果が具現化してきている。
- ・土地株式等の資産の処分や未収金の回収などにおいて非常に多様な取り組みが見られ、非常に積極的果敢に業務を展開している点が高く評価できる。



(課題・改善点、業務運営に対する意見等)

・運輸システムは事業者のみならず、その一般利用者やさらに一般国民にも影響が及ぶ。業務の透明性や適切な処理、技術開発の成果に対してはこれらの視線に対しても十分な配慮が必要であり、コンプライアンスやCSRについても適切な運営がなされるような努力を期待したい。

例えば、都市鉄道利便増進事業における公的な整備主体となることを念頭において、透明性が高く、一般利用者・国民の立場に立った公益指向の戦略的な企画業務等を充実させるなど、一歩先を見た検討が必要ではないか。

・卓抜した鉄道技術力を外部に対して積極的にPRする必要がある。また、海外からの受託に向けた展開を期待する。

・内航船への新技術導入に際しては、環境負荷低減、環境汚染防止のような社会的ニーズと船主経済を両立させ、運航者に実際に使用される技術開発を今後も重点的に推進して頂きたい。

・コストの縮減努力を縮減率等だけで評価することは限界があるので、各目標のうち、総合的な評価を必要とするものについては機構内部で達成した内容や今後の改善目標を常に把握できる体制を検討してもらいたい。

・次期中期目標及び計画の検討に当たっては、中期目標及び計画における指標に対する成果(アウトプット)だけでなく、アウトカムや達成のための努力の投入の程度を評価することにより、業務実績評価を深度化できるように取り組んで頂きたい。

・職員の業務改善に対する意識をより一層向上させるとともに、機構の業務体制について、その柔軟な遂行を妨げるものが法令面からの制約から出て来る場合には、見直しを行う必要があるのではないか。

-----  
(その他推奨事例等)