

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
平成18年度業務実績評価調書

平成19年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

平成18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
番号	中期計画	平成18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 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 ・財務・施設管理機能の整備 ・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	—	(既に中期目標を達成した)		
1	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	平成17年度に作成したバランス・スコアカード手法による評価案を用いて、部横断的な業務運営に関する評価手法の確立に向けて試行を実施する。	3	・バランススコアカード手法による評価に関して、評価手法の確立に向けた取り組みが実施されていると評価する。	・単純に数値目標にとらわれず、本質的な公共交通促進のために必要に応じて高い評価を与えてほしい。
2	② 効率性の高い業務運営 ア ・一般管理費について、中期目	一般管理費については、平成19	3	・一般管理費については最終年度を待たずに中期計画の目標値を達成しており、評価する。船舶業	・目標を最終年度を待たずに達成した点は高く評価すべきではないか。

	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。 ・特に船舶共有建造業務及び技術支援業務については重点集中機関に關係3部を再編し、職員を50名台にする。 ・中期目標期間最終年度に16年度比で1割削減、重点改革集中期間中に累計8億円の一般管理費削減を見込んでいることから、このための措置を実施する。	年度において平成14年度比で13%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。 特に船舶共有建造業務及び技術支援業務については、見直し方針を踏まえ、人件費削減、経費節減等により、一般管理費の削減を着実に実施する。		務については、退職者不補充等の措置により、一般管理費の削減に寄与した点も評価する。	
3	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、平成19年度において平成14年度比で15%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。	3	・事業費については14年度比で18.6%の削減率を達成しており、目標達成に向けて優れた実施状況にある。	・事業費の削減は、目標値を上回っている。事業費は機構の根幹に関わるものなので、目標値との関係のみでなく、削減の中身に留意する必要がある。 ・目標を最終年度を待たずに達成した点は高く評価すべきではないか。
4	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）	常勤職員数を年度末には1,768人以下とする。さらに、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年度においては、概ね1%程度の人件費（退職手当等を除く）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。	3	・常勤職員数、人件費削減率の目標値を概ね達成し、また、役職員の給与見直しも進めており、着実な実施状況にある。	・技術開発が10年単位の長期にわたること、職員の年齢構成から技術伝承が大きな問題になっていることに鑑み、技術力の持続的向上を第一に、優秀な人材は積極的に確保するべきである。シニア世代の活用も検討されたい。

	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 年度までの 5 年間に於いて、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。				
5	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。	平成 18 年度における組織体制に関する計画に従い、弾力的な組織の編成、運営の効率化、人員配置の重点化・効率化等を図る。	3	・IT化及び事業の変革に相応した重点的で効率的な人員配置を行ったことを評価する。	・組織改正によって得られた成果について説明が必要である。
6	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。	研修の強化を図る。また、各種業務マニュアル等の点検、整備を行う。	3	・「階層別研修」、「業務別研修」を実施し、職員の意識改革と能力の向上の着実な取り組みを評価する。	・他機関との人事交流が意識改革には適切である。
7	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。	統合組織としての職員個々のキャリア形成及び職員意識の一体化のための人事運用を引き続き実施するとともに、中途採用等様々な手法による優秀な人材確保等を検討・実施する。 なお、人事評価制度の見直し、改善を推進するとともに、鉄道建設技術の継承のため退職した職員の再雇用による活用にも努める。	3	・社会人採用などの推進による人材の確保の取組について評価する。 ・さまざまな人事システムを着実に改善していることを評価する。	・単純な採用だけでなく、鉄道会社や建設会社等との相互の出向も効果があるのではないか。
8	キ 業務処理の電子化、情報化	鉄道建設の工事及び測量、調査、設計等の業務に係る全ての入札方式について、平成 18 年度中に電子入札の本格運用を図る。 また、建設工事の施工管理に資	3	・独立行政法人で初めて採用した電子入札が順調に機能していることを評価する。 ・鉄道建設に関わる工事及び測	

		するCALSの推進、各種業務システムの開発・改良等を継続実施していく。 さらに、管理ツールの導入検討、サーバの集約やセンター化およびネットワークセキュリティの維持・強化に必要な対策の検討と適用について引き続き進める。		量、調査、設計等の業務については100%電子入札を実施し、また機械装置等の製造請負契約の一部についても電子入札を新たに導入するなど、着実な実施状況にあることを評価する。	
9	(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。 ・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。	「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。 現場状況等に応じた創意工夫などの個々の縮減策を抽出する。 実施状況を「コスト縮減PT」等において随時フォローアップし、平成18年度の実績の取りまとめを行う。 創意工夫に基づいた機構内の事例集を作成する。 機構においても採用可能な他機関における事例収集を行う。 次年度以降に採用可能な具体的施策の抽出・検討を行う。	4	・質的に見て極めて高い業務成果を出しているものと認められる。 ・建設コストの縮減のため、軌道スラブ制作の改良や防音壁の支柱基礎方式の変更などの開発、改良等に大きな努力が認められる。 ・機構内においてコスト縮減事例や縮減施策の情報共有を行うなどしてコスト削減は着実な実施状況にある。	・コストダウンのノウハウを国内の他鉄道会社にも普及するよう努力してほしい。 ・日本の特殊事情は配慮すべきであるが、海外との比較により、国際的な位置づけも検討してほしい。
10	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 941 億円・譲渡代金 850 億円(予定金利等による見込額)の回収達成を図る。	3	・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。	
11	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。 ④ 資産処分等業務	用地、土木の各部門が一体となって約 53 万㎡の用地取得を図る。	4	・従来よりも手法を柔軟化した成果であり、重要な改善であると評価する。 ・用地取得面積は目標値を大きく超えて(96.9 万 m²) あり、特に難航補償案件を解決して、九州	・「交通権」の考え方や、公共交通という使命を推進するため、国民意識向上等のサポートも必要ではないか。 ・工事コスト削減等への波及効果もあるのではないか。

	・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、地区別、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とともに、当該整理工程表の計画の達成を図る。		新幹線のトンネル区間の用地買収を完了したことは優れた成果として、高く評価できる。	
1 2	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。	引き続き推進可能な部門の洗い出しを行い、適正な外部委託の推進を図る。	3	・事業費 100 億円あたりの外部委託者数は前年度比で 2.1 人増加したことや技術業務委託の拡大、管財業務委託の導入など着実な取り組みを評価する。	・過度に推進せず、技術開発能力の維持、技術の伝承も勘案して進めるべきである。
1 3	(3) 船舶共有建造業務 ①対象の重点化 貨物船について他に代替不可能な船舶に限定するとともに、旅客船についてもフェリーの建造を原則廃止し、離島航路及びこれに準じる生活航路に就航する船舶等に重点化する。 ②外部委託の推進等による業務の効率的実施 船舶の建造審査及び船舶債権管理及び債権回収業務を効率的に実施する。 ア ・外部委託の推進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。	船舶共有建造業務の対象を、貨物船について、他に代替不可能な船舶に限定するとともに、旅客船についても、フェリーの建造を原則廃止し、離島航路及びこれに準じる生活航路に就航する船舶等建造支援を行う政策的意義の高いものに重点化する。 外部委託の推進に係る取り組みを強化するとともに、未収金の最小化を図る。 さらに、リスクスケジュール計画の策定、適切な法的処理を行い、計画のかつ確実な未収金の回収を図	3	・船舶共有建造業務の対象を引き続き政策的意義の高いものに重点化していることを評価する。	・貨物船による輸送は、地球温暖化の観点からも重要であり、SES1 の活用による波及効果も大きい。そのため、単純な経済原理のみで進めないよう、配慮が必要である。

	・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。 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。	る。 また、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。 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。			
	(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。	—	— (既に中期目標を達成した)		
14	(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。 また、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。	3	・梅田駅(北)・吹田操車場と武蔵野操車場の土地処分プロジェクトチームによる取組も着実に進んでおり、評価できる。	
15	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。	新幹線及び民鉄線事業の各線について、引き続いて着実な工事の進捗を図る。 また、都市鉄道線の常磐新線及び民鉄線事業のみなとみらい線については、開業後の工事を着実に実施する。 受託事業についても、平成18年度末の開業を目指して仙台空港	4	・技術力が投資効果の向上に結びついて、質的に非常に高い成果を出しているものと認められる。 ・仙台空港線では、用地買収の遅れによる工期短縮の要請とコスト削減の両方の課題を両立し、25%のコスト縮減を実現したことを高く評価する。 ・東北新幹線のトンネル工事では、新たな山岳トンネル工法「SENS」の開発・採用によって	・工期短縮がもたらす社会貢献度は高いので、今後も可能な限り短縮に尽力すべき。 ・現在建設中の各線でも仙台空港線等の成果が期待できるのではないかと。 ・学会賞の受賞は、客観的かつ普遍的立場から技術が高く評価された証であり、特筆に値する。

	① 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。	線の施設を着実に完成させるなど、受託期間内に業務を完了させるよう、着実な進捗を図る。 「コスト構造改革プログラム」等を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。 また、各分野での技術開発を積極的に進めるとともに工法、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。		2.5 倍もの高速掘進を実用化した。新工法に関しては権威ある土木学会技術賞を受賞するなどこれらの鉄道建設業務は優れた実施状況にあると評価できる。	
16	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。 - 平成16年度を目途に電子入札の導入を図る。	- 工事の品質の確保を図る総合評価方式の拡大を推進する。また、更なる入札・契約手続における透明性、公正性、競争性の確保を図るための施策について、積極的に取り組む。 - 鉄道建設の工事及び測量、調査、設計等の業務に係る全ての入札方式について、平成18年度中に電子入札の本格運用を図る。	3	- 工事品質の確保や入札の透明性を確保するための随意契約の情報公開に努めていることを評価する。 - 電子入札が役務等にも順調に拡大していることを評価する。	一般競争入札の可能な部分ができる限り洗い出し、移行していくよう引き続き努力すべきである。
17	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。 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	関係機関との緊密な連携を引き続き図るために事業内容の説明、意見交換等を実施する。 特に、東北、九州新幹線においては、駅設備を中心に、関係機関と連携を図り、利用者の使いやすい施設となるよう意見交換を行う。 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	3	- 駅舎デザインなど地方公共団体との協調についての努力を評価する。 - みなとみらい線の駅設計において、土木学会賞を受賞したことを評価する。	- フィーダー交通を含めたシステムとしての交通の利便性向上に更なる努力を払ってほしい。 - 地域との連携への取組の成果は積極的に情報発信していくのに値するものであり、広報活動等を通して展開していくことを希望する。

	く実施する。	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。			
18	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17年度からの継続26件、平成18年度新規15件以上のテーマを選定して、開発を推進し、年度末に実績の取りまとめを行う。	5	・極めて高く困難な技術開発成果を達成しているものと認められる。 ・整備新幹線について、兵庫県南部地震レベルの地震に対応する新たな耐震設計・施工技術を開発し、今後の標準設計として取り入れられたことを評価する。 ・地盤工学会技術業績賞を受賞した案件を含め、新規21件の技術開発を達成し、中期計画における目標70件を上回る86件の開発に成功した。優れた実績を上げていると認められる。	・今後も、工事のコスト削減とともに巨大地震に対する公共交通機関の安全性確保のための技術開発には、積極的に取り組んでもらいたい。 ・中小民鉄、発展途上国などへの技術開発にも力を入れるべきと考える。また、鉄道先進国における位置づけを報告書で明確にしてほしい。 ・論文賞2件、技術賞3件の受賞は、権威ある学会であることに鑑み、きわめて高い評価を獲得している。 ・技術開発の成果は積極的に情報発信していくのに値するものであり、広報活動等を通して展開していくことを希望する。
19	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る。 また、若手及び中堅職員の業務指導等の強化を図るとともに、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業務指導を行う。	3	・目標の研修人員を上回る受講実績を上げるとともに、資格取得者も継続して増えるなど着実な成果を上げていることを評価する。 ・博士4名、技術士10名等質の高い技術力向上に努めていることを評価する。	・学位取得は、国際的な技術交流の観点からも、積極的に推進すべき項目である。
20	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	工事全般の品質の信頼性向上のため、施工監理講習を実施し、「請負工事監督要領」の周知やフォロー	3	・若手職員を対象とした施工監理講習を実施し、「請負工事監督要領」の周知やフォローアップを行	・技術の伝承には、シニアの活用も考えられるのではないかな。

	行う。	ーアップを行う。 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。 また、山岳トンネルについては耐震設計法の確立を図るための研究を進めるとともに、「NATM 設計施工指針」の改定については耐震性の考え方を取り込み指針原案の見直しを行う。		っていることを評価する。 ・低入札対象工事への対応として、工場製作の工程の各段階において職員の立会検査を実施し、品質の信頼性の確保を図ったことを評価する。	
21	⑤ 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。	鉄道事業者、地方公共団体等からの委託に基づき工事5件を含む10件以上の受託事業を実施する。 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、営業主及び地方公共団体等と協議を行いつつ、採算見通し、事業リスク等について検討し、事業化を目指した取り組みを行う。	4	・工事5件を含む10件の年度計画の受託契約目標に対し、工事5件を含む18件の実績を上げていることを評価する。 ・外部からの受託が多いのは、それだけ機構が外部から評価されていることを示しているものと考えている。 ・都市鉄道利便増進事業については、整備主体として、積極的な事業展開に取り組み、速達性向上計画の認定を受けたことは優れた取り組みとして評価する。	・都市鉄道利便増進事業は、公共交通の競争力を向上させる重要な事業である。都市交通の公共交通移行に貢献する重要な事業であり、今後も更なる推進を期待する。 ・民業圧迫との関係が懸念されるものの、機構の技術力を普及させるために、受託事業を積極的にPRして受け入れるべき。
22	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。	工事関係事故件数の減少に一層努力するとともに、「死亡事故ゼロ」、「第三者事故ゼロ」、「列車運転阻害事故ゼロ」を目指す。工事関係事故防止重点実施項目を設定し、請負業者に周知徹底・指導し、事故防止活動を推進する。 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	4	・他の業種、業界に比較して、安全性についての意識と施策を評価する。 ・事故発生確率は、厚労省統計による類似の工事と比べ著しく低く、その成果を評価する。	・相対的に安全性の高い施工を行っていることは明らかで、その点は高く評価できるが、その結果が何によってもたらされたのか分析が不十分である。

		開催し事故防止の推進を図ることとする。 また、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、工事関係事故防止連絡会議を年２回開催し、事故防止活動の周知徹底を図る。			
23	(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。 ・特にスーパーエコシップ船の普及促進を図る。 ・中期目標期間中におけるスーパーエコシップ、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。 ・共有比率の見直しを行う。 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。 ②金利設定方法の見直し 事業金利について、金利見直し型と金利固定型の選択制を導入し、普及に努める。	物流高度化船舶の建造を促進する。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。また、政策効果のより高い船舶の建造を推進し、スーパーエコシップ等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%以上とするため、引き続きこれらの船舶の建造に重点的に取り組む。合わせて、共有比率の見直しを行う。 地域連絡会等を7件以上開催する。また、募集説明会の参加人数を165人以上とし、平成19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。 事業者ニーズの多様化に応じ、金利見直し型と金利固定型の選択制の普及に努める。	4	・物流高度化船の建造隻数が倍増するなど非常に大きな業務成果を上げている。 ・政策効果のより高い船舶の建造比率は年度計画の80%を大きく上回っている。SESは環境負荷の観点からもきわめて優れた船舶であり、波及効果を含め成果は高く評価できる。	・新造船による効率向上等の波及効果も大きい。 ・SES船への代替の促進に向けて一層の努力が必要と考えられる。
24	③ 船舶共有建造に係る申請手続の合理化		3	・機構HPを活用して申請書類を受け付けるなど申請手続きの合	

	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。 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。	共有建造申請に係る書類を電子ファイルで受け付けられる体制を維持する。 審査の迅速化に資するよう、適正な建造審査を推進する。		理化に取り組んでいることを評価する。 ・年度計画とおりの措置により、船舶建造審査の迅速化が着実に進んでいる。	
25	(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 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	鉄道関係業務の資金移動（勘定間繰入・繰戻）の適正な執行を、鉄道建設勘定に対する繰入金等の審査（現地又は書類）の実施、勘定間繰入金等の審査に関する職員研修の充実等により徹底し、誤処理を皆無とする。 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を、補助金等の全対象事業者に対する補助金等審査（現地又は書類）の実施、補助金等の審査に関する職員研修の充実等により徹底し、誤処理を皆無とする。	3	・鉄道関係業務の資金移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付等について、審査の実施、審査に関する研修の実施などにより、適正な執行に取り組んでいることを評価する。	・LRT の整備等を通じて公共交通の利用促進、CO2 排出削減等の政策目的の達成に一層の努力をしてほしい。

	まで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。	「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、その審議を通じて、補助金交付等について一層の透明性の確保を図る。			
26	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 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。	既設四新幹線鉄道施設の譲渡代金の回収 平成18年度見込額 5,495億円 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 平成17年度末に対する債務縮減率11%（約定償還額5,168億円）	3	・新幹線譲渡代金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通りの債務縮減率を達成したことを評価する。	
27	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。	3	・288件の既設四新幹線に係る土地の移転登記を処理し、取組が着実に実施されていることを評価する。	
28	(4) 技術支援、調査研究開発及び実用化、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 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 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	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。 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	3	・国際ワークショップでの発表と出展により GRAPE の活用方法について意見交換を行っていることを評価する。 ・技術支援、調査研究開発及び実用化、国際協力等業務については、着実な成果が見られる。	

29	協議システムの構築 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。	して活用する。 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。	3	・IEC/TC9での活躍及び土木学会国際活動奨励賞は高く評価出来る。 ・年度計画を大幅に上回る専門家派遣の実績を挙げ、中でも信号案件の国際標準会議では、日本の規格内容を取り込んだ最終案の承認に向けて努力するなど、優れた成果を上げている。	・日本の高い技術について、海外へのなお一層の普及を推進してほしい。
30	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（GRAPPE）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、支援要請の発掘に努める。	3	・脆弱な地方鉄道に対する支援の実施など件数を拡大している努力は高く評価出来る。 ・今年度の技術支援7件を加え、中期計画期間の累計は18件と目標を上回る実績を実施していることを評価する。	・これをどのように地方鉄道等に全国展開していくか、積極的な推進がのぞまれる。 ・総合交通政策の立場から、支援をさらに進めてほしい。
31	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。 ・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。	開発成果等の公表を35件以上行う。 秋季に技術研究発表会を開催し、成果の積極的公表を図る。	4	・質的に高い成果をあげているものと認められる。 ・年度計画を数的にも大幅に上回る開発成果等の公表を行い、研究発表に対して鉄道建築協会賞等4件を受賞するなど内容的にも優れていると評価する。 ・部門間の壁を越えた総合的な技術研究会を設け、発表論文の審査・表彰制度を導入したことを評価する。	・impact factorの高い学術誌への投稿を評価する。
32	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	目的別建造の技術基準を適宜見直しして事業者等に周知する。	5	・環境に優しく経済的なSES1の建造促進については、質の高い船舶建造を達成する取り組みと	・SES1による造船を一層増やすようPRするとともに、採算性についての検討を一層進める

	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。	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。 特に、SES1については、造船所、内航海運事業者等に対し、技術的知見やノウハウについて情報提供するとともに、SES1の設計、建造及び就航後の各段階において技術支援を実施する。		して評価する。 ・SES1 貨物船第1番船において、燃費、労働環境の改善とともにCO2削減20%、NOxの大幅削減等の環境対応が実現したことを評価する。 ・SES1 貨物船第1番船が当初見込みを上回る環境改善効果を発揮し、また共有旅客フェリーが「シップオブザイヤー2005」(大賞)を受賞するなど、特筆すべき成果を上げている。 ・建造船舶の計画段階から就航後のアフターケアに係る技術支援の実施や技術セミナーの開催等の普及啓発の取り組みについて評価する。	必要がある。 ・建造初期コスト、ライフサイクルコスト、環境コストを総合的に勘案した合理的な政策誘導が今後の課題である。 ・次年度のシップオブザイヤー2006をみやじま丸が受賞しており、今後も成果の継続が期待される。
33	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。	2件の技術調査を実施する。また、技術委員会での意見を踏まえて平成19年度に実施する技術調査のテーマを検討する。	3	・2件の技術調査を実施し、19年度の技術調査を2件選定した。年度計画により着実に実施していることを評価する。	・件数だけでなく、実施内容に関しても、今後精査していただきたい。
34	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。	平成17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19年度の研修計画の立案を行う。 また、外部技術者との人事交流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。	3	・工程管理の詳細化等の技術支援マニュアル改正を実施したことを評価する。	
35	④ 高度船舶技術の研究開発支援の推進		3	・将来のエネルギー需給を考慮した、適切な技術シーズへの助成が	

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	「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。 技術審査会（外部有識者で構成）による支援対象事業の実施計画及び実施結果の評価を事業に反映させる。 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、研究開発支援テーマ等は支援先決定後30日以内、支援研究成果は	行われていることを評価する。 ・事業者へのヒアリングを年間に10回以上実施し、最新の技術開発動向の把握に努力していることを評価する。	・事業者へのヒアリングがあればよいというものではなく、それによって課題がどのように絞り込まれ、また、逆に視座がどのように広がったのか、具体的に整理し、検討する必要がある。
--	--	--	--

する。 ⑤高度船舶技術の実用化助成の推進 ア 内航海運の効率化等に資する高度船舶技術の実用化助成の実施 ・高度船舶技術に関する実用化助成の実施にあたっては、内航海運の効率化等政策目的に適合し、実用化に至る技術を対象とする。 ・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及びその技術のニーズを把握する。 イ 高度船舶技術の実用化助成に係る客観性、透明性の確保 ・助成対象技術の選考・評価等の際し、外部有識者による助成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。 ・助成対象技術、助成先は助成先決定後30日以内に、実用化助成の結果は実用化助成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。 ウ 高度船舶技術の実用化助成制度利用者の利便性向上 ・実用化助成制度の詳細についてホームページ等で公開する。 ・各種提出書類の電子ファイル化や相談窓口の設置を進める。 ・毎年2回以上事業者への説明・	同事業終了後 45 日以内に公表する。 内航海運の効率化等政策的目的に適合し、実用化に至る技術を実用化助成の対象とする。 事業者等へのヒアリングを年間 6 回以上実施し、民間における最新の技術開発動向及びその技術のニーズを把握する。 外部有識者による助成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。 助成対象技術、助成先については助成先決定後 30 日以内に、実用化助成の結果については実用化助成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。 実用化助成制度の詳細を記述したホームページを作成する。 各種提出書類の電子ファイル化の検討を行うとともに、相談窓口を設置する。 事業者への説明・相談会等を年		
--	---	--	--

	相談会等を実施する。 エ 高度船舶技術の実用化助成の確実かつ効率的な実施 ・助成対象技術は機構との共有船舶に採用されるものに限るとし、当該船舶における助成対象業務の採用に係る助成及び技術支援を連携して行うことにより、高度船舶技術の実用化助成を確実かつ効率的に実施する。 〔 3（5）実用化助成業務 民間からの出えん金を募り、事業内容の充実を図る。 〕	間 2 回以上実施する。 助成対象技術は、機構との共有船舶に採用されるものに限るものとし、当該船舶における助成対象技術の採用に係る助成及び技術支援を連携して行うことにより、高度船舶技術の実用化助成を確実かつ効率的に実施する。 〔 民間からの出えん金を募り、財務基盤強化による事業内容の充実を図る。 〕		
36	⑥ 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。 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。	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。 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 日以内とするとともに競争的資金の効果を最大限に	3	・平成 19 年度の基礎的研究の研究募集テーマの選定に当たり、関連業界団体へアンケート調査を実施し、社会ニーズに的確に対応した研究募集テーマを検討し選定していることを評価する。 ・地味であるが重要な課題に関しても、研究助成の眼が向けられているのは評価すべきである。

	・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。 ・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。 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。	発揮させるため、制度の柔軟な運用を図る。 また、若手研究者育成につながる若手研究者への特別支援措置を引き続き実施する。 第三者による評価を評価要領に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。		
37	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。	研究成果発表会等を2回開催するとともに、特許出願件数及び外部への研究成果発表件数については、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。 また、ホームページ等については研究評価結果など情報を掲載し内容の充実を図る。	4	・基礎研究の中で短期間で実用化に向けた発展が期待できる2課題をステップアップ研究課題として選定し、基礎から応用へとつなげる研究の推進について評価する。 ・研究成果発表会等（11回開催）、特許出願件数と外部へ発表件数も順調に成果を重ね、数的に目標値を上回るとともに外部から評価を受けているなど取組が高く評価される。 ・採択課題が学会賞を受賞する 特許件数も増大しており、成果の普及促進の観点からも、成果を確定する意味で高く評価できる。

				等、基礎的研究推進の成果が評価できる。	
38	(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。	造船所跡地について、譲渡の手続きを速やかに進める。	3	・旧造船業基盤整備事業協会から継承した資産をすべて処分し、中期目標を達成したことは評価できる。	
39	(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 18 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。	3	・円滑な実施がなされていることを評価する。	
40	② 株式処分の円滑な実施 ・既上場の J R 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 J R 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 J R 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 J R 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。	4	・既上場の J R 東海株式の自己売買に応じ、有利な売却手数料によって、全株式の売却を完了したことは、中期計画の目標を上回る優れた成果であると評価する。	今後は未上場株式の適切な処分を検討することが必要と考える。
41	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、処分に地方公共団体との調整を要する	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を終了すべく、二大プロジェクト(武蔵野操車場(約 81ha)、梅田駅(北)・吹田信号場等(約 38 ha))における取組みを本格化するとともに、その他の物件についても一層の工夫を重ねた取組みを図ることとする。 武蔵野操車場の三郷地区につい	4	・国鉄改革からの課題であり、長年にわたる懸案となっていた梅田駅、武蔵野操車場の二大プロジェクトについて、粘り強い取り組みにより処分を実施し、達成された成果は極めて高いものがある。 ・武蔵野操車場については、三郷市の意向を踏まえ全街区一括で公開競争入札を実施し、量的にも金額的にも期待以上の成果をあ	

	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。	ては開発行為による面的整備工事に着手するとともに、宅地部分に関し、土地購入希望者の登録、建物計画の確認等の手続きを進める。また、吉川地区（約 31ha）については、都市計画決定に向けて、関係機関との協議、調整を進める。 梅田駅（北）の先行開発区域について、一体的まちづくり計画の審査を行うとともに開発事業者の募集条件を決定する等の手続きを進める。梅田駅（北）・吹田信号場等の残りの土地の早期土地処分を目指して、梅田駅（北）の貨物機能を吹田信号場、百済駅へ移転する鉄道施設整備工事に着手する。		げるとともに、残る吉川市域の土地処分に向けて今後の方向性について整理するなど当初期待された以上の成果を上げている。 ・梅田駅（北）・吹田信号場については、梅田駅（北）地区について、大阪市策定のまちづくり基本計画に沿う形で、公開入札を行い、機構史上最高額での契約に成功したことは、特に優れた成果として高く評価する。また梅田駅の吹田・百済地区への移転に当たって、受け入れ地区住民への粘り強い説得も評価する。 ・平成 18 年度の土地処分により、旧国鉄等から帰属した土地の約 99% の処分が完了したことを特に優れた成果として評価する。	
4 2	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画、資金計画	年度計画を適正に実施する。	3	・年度計画のとおり適切に実施していることを評価する。	
4 3	(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。	4	複数の格付け機関の評価を得、それが機構債権発行に良い影響を与えていると推察されることを評価する。 新たに外国の格付け会社より最高位の長期債務格付けを取得して債券発行費用を抑える努力をしたこと、また低利な短期資金による借り換えを頻繁に実施して調達コストを抑えたことは、着実	

44		短期資金の調達及び多様な中長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行う。 従来型の縁故債の発行は取り止める。また、振替制度への円滑な移行を推進する。 民間借入れにおいてもシンジケートローン等を拡充することにより、調達コストの低減に努める。これに合わせ、借入先との間で更なる条件交渉を行う。	4	な成果として評価できる。 シンジケートローンの対象拡大や協調融資の借入条件の変更により、従来型資金調達と比較して、優れた成果を達成したと評価する。	
45	(3) 船舶共有建造業務 ① 資金調達コストの低減化 事業資金調達コストの低減化を図る。 ② 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。	事業資金調達コストの低減化を図る。 全体的な事業金利水準の見直し及び事業者ニーズの多様化等に応じて金利見直し型と金利固定型との選択制の普及に努め、金利体系の毎年見直し等により、適正な事業金利を設定する。	3	金利区分の細分化や金利見直し型と金利固定型の導入などにより適正な事業金利の設定が実施されていることを評価する。	
46	③ 未収金の発生防止及び回収促進等 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。 重点集中改革期間中に累計50億円程度の債務超過額の縮減を見込んでいることから、	平成18年度の未収発生率を4.0%以下とする。 平成18年度末における未収金残高を192億円とするとともに債務超過額の縮減に向けた取組みを行う。	4	未収金の回収等に向けた各種対策を講じ、未収金発生率、残高を大幅に減少させたことを評価する。 未収発生率、未収金残高が年度計画を大幅に上回る成果が得られていたことは経営状況のモニタリング委託、不採算路線の廃止など経営改善指導などの取組の成果であり高く評価する。	

47	このための措置を実施する。 ④ 繰越欠損金の適正な処理 「見直し方針」策定後新たに増加した分を含め、債務超過額の縮減を進める。	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。 繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行い、「見直し方針」策定後新たに増加した分を含め、債務超過額の縮減を進める。	3	・人件費削減等による一般管理費の縮減の取組を評価する。 ・繰越欠損金を73億円削減するとともに債務超過額を大幅に削減するなど着実な取組が実施されていることを評価する。	・債務超過に至った経緯と、解消見通しについて、対外的に説明していく必要がある。 ・過度な人員削減による技術の向上と伝承に影響がでないように配慮して欲しい。また、シニアの活用も検討に値する。
48	(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18年度に回収予定の貸付金等の回収を適切に行う。	3	・年度計画のとおり適切に実施したことを評価する。	
	(5) 実用化助成業務 民間からの出えん金を募り、事業内容の充実を図る。	民間からの出えん金を募り、財務基盤強化による事業内容の充実を図る。	— 2(4)④、⑤と併せて評価		・民間からの出えん金を得られるよう今後も引き続き一層努力すべきである。
49	(6) 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	・年度計画のとおり適切に実施したことを評価する。	
50	(7) 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18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	・年度計画のとおり適切に実施したことを評価する。	
51	4. 短期借入金の限度額 単年度110,000百万円とする。	平成18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	・年度計画のとおり適切に実施していることを評価する。	
	5. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画 該当なし	—	—	「平成18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	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)		・目的積立金の計上につながる経営努力を講じているか、適切に説明すべきである。

	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）								
	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 (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。 <table><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%	一般管理費については、平成19年度において平成14年度比で13%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。 特に船舶共有建造業務及び技術支援業務については、見直し方針を踏まえ、人件費削減、経費節減等により、一般管理費の削減を着実に実施する。	1. (1) ② ウ 参照		
18年度	19年度								
△ 1.33%	△ 1.76%								
52	(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18年度における鉄道建設工事の発注にあたっては、平成17年度に引き続き、中小企業者の受注機会の確保を図る	3	中小起業者の受注機会の確保を図るための措置を継続して実施したことを評価する。	・一般競争入札の可能な部分ができる限り洗い出し、移行していくよう引き続き努力すべきである。				

<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＝173 項目数（52）×3＝156 下記公式＝111%

＜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）

総合的には順調な実績を上げている。その中には以下のような優れた取り組みが見られ、高く評価できる。

- ① 山岳トンネルに係る新工法の開発・採用に代表されるように優れた技術開発力やこれまで蓄積してきた技術の活用により、多くの新規技術開発を達成し、それがコスト縮減や工期短縮の数値的な実績にも反映され、対国民サービスを向上させたこと。また、学会の表彰を受賞するなど外部からも高い評価を獲得していること。
- ② 建造・計画段階での技術支援によって優れた環境効果を持つSES貨物船の建造・就航に道を拓いたこと。
- ③ 鉄道建設用地の取得において難航補償案件を解決して九州新幹線のトンネル区間の用地買収を完了するなど年度計画の2倍に近い用地を取得したこと。また、土地処分について、関係者との粘り強い調整により達成したこと。
- ④ 速達性向上計画の認定を受けた都市鉄道利便増進事業にリスクを負いつつ積極的に取り組んだこと。また、受託工事に係る契約目標件数を大幅に超過する件数の工事を受託したこと。
- ⑤ 世界をリードするわが国の鉄道技術の推進役として、信号案件の国際標準会議で日本の規格内容を承認させるとともに、単に技術を維持するだけでなく、研究、技術開発を通じて高度な人材育成を実施していること。
- ⑥ 他業種や類似工事との比較で事故発生率が著しく低いなど、安全性に関する高い意識を持って、施策に取り組んでいること。
- ⑦ JR株式の処分について、処分方法に関する創意工夫の結果、収入を最大化したこと。

- ⑧ 複数の格付機関から高い評価を得るなどして柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの抑制に成果を上げたこと。また、未収金の発生率、未収金残高ともに目標を大幅に超過する実績をあげたこと。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

- ①次期中期目標の設定に際しては、現行の中期目標として設定した内容の妥当性（例 技術支援件数の水準）等について量的、質的な観点から事後評価を行い、その結果を踏まえ、十分に見直されたい。
②経営努力の成果を明確にする観点から、目的積立金の計上を目指した取組について説明に努められたい。

（その他推奨事例等）