

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
平成19年度業務実績評価調書

平成20年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

平成19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19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 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	バランス・スコアカード手法による試行を継続しつつ、課題、改善点の整理を行い、部横断的な業務への取組みによる成果についてとりまとめる。	3	・バランススコアカードの手法を国際協力にも応用しており、順調と評価できる。	単純な点数でなく、公共交通促進の観点から本質的に必要な項目にも留意が必要である。

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改革期間に關係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、重点集中改革期間中に累計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。	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達成する。 特に船舶共有建造業務及び技術支援業務については、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。	3	・平成18年度に目標達成し、その後の推移も順調である。	
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達成する。	3	・平成18年度に目標達成しているが、既にギリギリのところからさらに-1.2%の削減は評価できる。	
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,	常勤職員数については、中期計画の内容を達成する。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19年度末においては、概ね2%以上の人件費（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	3	・人件費削減については、目標を達成しており、評価できる。	・技術力の向上と維持に影響が出ないように留意する必要がある。 ・ラスパイレス指数が高い理由と今後の対応について十分な説明が必要である。その上で、人件費削減については、国民の視点に立った見直し等を行い、引

	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。	見直しを進める。			き続き、給与水準の適正化の努力を図るべきである。
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19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	事業の内容に応じて改変がなされている。	
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	努力が継続的になされている。	内部統制に関する取組みとして規程制定や研修を実施している点は評価できる。システムを的確に運用するとともに、倫理行動規程等の検討も実施されたい。

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。また、中途採用等様々な手法による優秀な人材確保を引き続き実施するとともに、技術の継承のため、退職した職員の新たな再雇用制度の構築について検討を進める。 なお、人事評価制度の見直し、改善を引き続き推進する。	3	社会人の採用、旧法人の枠を超えた人事異動等、努力がなされている。	民間との相互の出向も効果的ではないか。
8	キ 業務処理の電子化、情報化	電子入札の更なる運用の拡大を図るため、鉄道建設の機械装置等の製造請負契約に係る競争入札について、平成19年度中に本格運用を図る。 また、新設する鉄道建設所へのCALS導入、各種業務システムの開発・改良等を継続実施し、業務処理の一層の電子化、情報化を推進する。 さらに、ネットワーク設備については、機能充実と効率化向上に向け、サーバの集約を図るとともにサーバセンター化計画を推進する。また、セキュリティ確保の強化対策を継続実施する。	3	順調に機能している。	
9	(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つつ、施策の確実な実施を図り、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。 現場状況等に応じた創意工夫な	4	・最大27%の大きなコスト縮減がなされている。かつ、建築や電気など、成果の領域が広がっており、更なる努力が見られる。 ・ハイブリッド鉄道駅への貢献など成果が見られる。しかし、今後の駅建設において、どこま	・ライフサイクルコスト縮減事例に関しては、既存設備の更新時にも適用できないか。また、ライフサイクルコストを評価に入れた場合、更新寿命以前に新しい技術を導入することにより、かえって電力量ロスの削減によるコスト削減の可能性がないか検討することを望む。

		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19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。		でそれを浸透できるかが課題。この駅の適用だけならば、開発の意味は半減すると思われる。 ・創意・工夫によるコスト縮減と効率的工程管理の実施により、目標を超える優れた総合的コスト削減を達成していると評価できる。	・コスト縮減の評価方法自体についての見直しが必要。 ・最近の資材コスト上昇にどのように対応しているのか説明すべきである。
10	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 949 億円・譲渡代金 834 億円(予定金利等による見込額)の回収達成を図る(譲渡代金 834 億円の他に、民鉄線事業者の意向による期限前返済が見込まれる)	3	適切である。	
11	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。 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。	用地、土木の各部門が一体となって約44万㎡の用地取得を図る。 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。	4	・難航地権者に対しては、工事工程をふまえた着実な用地交渉方式を創意・工夫により採用するといった協議努力を重ね、用地取得率を大幅に増加させたこと、また都市計画事業については、土地収用法によらずに、都市計画法に基づく事業認可によって用地取得期間を大幅に短縮させたことは、いずれも優れた成果であると評価できる。 東北、九州新幹線において、2年という大きな開業前倒しに貢献している。	事例に応じて都市計画法を活用する試みについては評価できる。公共事業であり、かつ地球温暖化対策であると位置づけ、引き続き、行政側からの支援強化が望まれる。
12	外部委託の推進		3	順調に推移している。	技術力の維持には留意すべきで

	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うとともに、業務量の変動等に応じた効率的な運用を図る。			ある。
1 3	(3) 船舶共有建造業務 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。 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。 ・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	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。 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	3	重点化が有効に行われている。	

	ウを十分に活用する。	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に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	年度計画どおり、順調に改善を進めたことに加え、事業本部制を廃止したことを評価する。	
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。 投資効果の向上 予定及び実施中の事業は、そ	新幹線及び民鉄線事業の各線については、引き続き着実な工事の進捗を図る。 都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR直通線については、引き続き着実な工事の進捗を図り、相鉄・東急直通線については、工事着手に向けた諸手続きの準備を実施する。 常磐新線及びみなのみらい線については、開業後の工事を着実に実施する。 「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	4	・東北新幹線、九州新幹線の完成年度の前倒し(2年間)に対応したことを評価 ・東北・九州新幹線、都市鉄道線、民鉄線などについて、完成予定を達成できるよう、着実な進捗を図った。 ・整備新幹線建設事業における工事のスピードアップを図るための新しいトンネル施工技術の開発と仙台空港線における新たな生活空間の創造、周辺都市や地域の活性化への貢献に対して、それぞれ土木学会技術賞を受賞するなど、優れた実績を上げていると評価できる。	

	の投資効果をもとめるため、事業内容について、工法、スペック等の見直しを行う。	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。			
16	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。 ・鉄道建設の機械装置等の製造請負契約に係る競争入札についても、平成19年度中に電子入札の本格運用を図る。	3	入札の改善が積極的に行われている。	
17	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く実施する。	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、都市鉄道利便増進事業については、まちづくり等の都市計画との整合を図るとともに、利便性の高い施設の設計や工事計画の検討を行う。 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、維持管理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。	3		システムとしての交通利便性向上のため、なおいっそうの努力を図るべきである。

18	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18年度からの継続テーマの技術開発を推進していくことに加え、建設路線のニーズ等に即した新規テーマを選定し、技術開発に取り組む。	4	・技術開発が設計・施工に反映されるとともに、トンネル、橋梁など多くの開発の成果について、外部から高い評価を得た。 ・計画を質・量ともに大幅に上回っている。 ・特に土木学会賞は高く評価できる。またその他、日本産業技術大賞、電気科学技術奨励賞など、土木以外を中心とする分野においても受賞しているのは評価できる。	学会以外の賞に関して、その賞のレベルがある程度わかる説明をすべきである。
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、既資格取得者による業務指導を行う等、資格取得の援助を行う。	3	博士学位取得者が6名は評価できる。	
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行う。	工事全般の品質の信頼性向上のため、設計基準の見直しについては、「NATM 設計施工指針」の改定作業を完了させる。	4	・品質の信頼性向上のための取り組みに対し、外部から高い評価を受けた。 ・鉄道建設工事技術者の技術力向上支援のための講習会制度の開設は評価できる。 ・保守の効率化とコストダウンを図る技術開発に対して、文部科学大臣賞を受賞するという優	・可動ブラケットに関しては、技術開発に係る項目との区別が困難であり整理が必要である。

				れた成果を上げていると評価できる。 ・設計指針の改定などの努力がなされている。 ・請負者が行う工事の品質管理への対応については、監事監査の指摘を踏まえ、中間施工検査のあり方についての検討を実施するなど適切である。	
2 1	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。	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。 調査業務については、ニーズを把握し、地域交通活性化や交通計画策定のための技術支援等、社会に貢献することができる受託事業の要請に適確に対応する。 また、都市鉄道等利便増進法を活用した新規整備事業について、営業主体や地方自治体などの関係機関と協議を行いつつ、採算見通し、事業リスク等について検討する。	3	技術力を必要とする事業を順調に受託している。	都市鉄道利便増進事業に関してはさらに伸展させる努力をすべきである。
2 2	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	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。	4	・取組が各所で徹底してきたことが見て取れる。 ・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ために多くの施策を実行した。	一般労働災害とも比較して欲しい。十分良いデータが出ているのではないか。事故発生率は定量的でわかりやすいので、もう少し具体的な説明をすべきである。

	関係者が一体となった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、工事故防止対策委員会を2回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3回開催し、事故防止活動の周知徹底を図る。		・工事関係事故防止重点実施項目を設定し、事故発生率の改善に継続的に努めていることは評価できる。 ・機構における延労働時間あたり事故発生率は、労働災害動向調査と比較しても0.9と極めて低いレベルにあり、優れた実績を上げていると評価できる。	
23	(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。 ・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。 金利設定方法の見直し 事業金利について、金利見直	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。また、共有船建造等促進本部において、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。 地域連絡会等を7件以上開催する。また、平成20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	4	・船舶共有建造業務の利用促進を図り、環境対策、燃費低減等の政策効果の高い船舶の増加が着実に進んでいる。 ・事業量実績値が2年連続で予算額を上回り、かつその中で政策効果のより高い船舶の割合が数値目標を100%達成しており、当業務の国内海運政策への寄与は優れていると評価できる。	S E Sはきわめて優れており波及効果も高く、さらに事業を進めることを望む。

	し型と金利固定型の選択制を導入し、普及に努める。	て、金利見直し型と金利固定型の選択制・併用制の普及に努める。			
2 4	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。 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、チェックシートを活用する等、適正な建造審査を推進する。	3	適正に運用されている。	
2 5	(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 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	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、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	適正に運用されている。	地方鉄道に関して、体質改善にできるだけの支援をすべきである。

	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 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」の審議等を通じて、補助金交付等について一層の透明性の確保を図るとともに、効率的、効果的な実施に反映する。			
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19年度見込額 5,331億円 無利子貸付金回収額 96.1億円 無利子寄託金回収額 1.6億円 建設勘定からの繰入額 79.7億円 平成18年度末に対する債務縮減率13%(約定償還額4,193億円)	3	適正に運用されている。	
27	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	適正に運用されている。	

2 8	(4) 技術支援、調査研究開発及び 実用化、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 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 協議システムの構築	パンフレット類等により関係者 にとって魅力ある情報の積極的な 提供を継続的に実施する。 各種会議に積極的に参加し、支 援メニューの提示を行うとともに、 シンポジウムの開催により、 定期的な情報交換を進める。	3	適正に運用されている。	
2 9	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 4 0 人以上、研 修員の受け入れを延べ 1 3 0 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。	専門家派遣を延べ 4 0 人以上、 研修員の受け入れを延べ 1 3 0 人 以上目指す。	4	・ カルフォルニア鉄道計画など の海外技術協力において成果が 見られた。海外支援を積極的に 展開するためにも今後が期待さ れる。 ・ 派遣・受け入れとも目標を大 幅に超えて達成していると共 に、規格の国際標準化のために 積極的に活動していることを評 価。 ・ これまでの取組がさらに発展 しており、今後も十分に成果が 期待できる。 ・ 特に日本の新幹線システムの カリフォルニアでの採用を目指 した取組に加えて、ジュネーブ の IEC/TC9 において第一回標	車両や運行システムとも一体化 して、システムとしてさらに積 極的に海外普及に貢献すべきで ある。日本の技術の海外普及は、 国民に夢を与え、理科離れ対策 の観点からも望ましい。

				準化活動貢献者表彰を受けるなど、優れた活動を展開していると評価できる。 ・中国関係、国際標準関連の活動が著しい。 ・標準化は地道な仕事であるが、その重要性は論を待たない。海外技術協力が積極的になってきた点も評価できる。	
3 0	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。	各種会議に参加し、支援等のニーズを把握しつつ、技術力、調査能力のPRを実施する。また、公共交通活性化プログラム等に交通計画支援システム（GRAPE）を活用するなど、更なる支援要請の発掘に努める。	3	適切な支援がなされている。	総合交通政策の立場から協力に進めるべきである。
3 1	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	・事業を主体とする組織にあって、論文投稿52件や多数の研究発表などの活動が非常に高いと評価できる。 ・成果の公表の目標件数を大幅に超えて達成していると共に、土木学会等の論文賞を受賞するなど、質・量ともに優れた成果を出していると評価できる。	・毎年、多くの開発成果等の公表を行っていることには大いに評価する。しかし、毎年、目標を上回っているように見受けられる。目標設定の基準を検討する必要がある。

3 2	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適宜見直しして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、建造管理並びに就航後の技術支援の充実を図る。 特に、SES 1 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、SES 1 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。	4	- SES については昨年も高い評価であったが、今年は、その普及と新たな開発を進めるなど、極めて大きな成果があった。 - SES の環境負荷、燃費低減効果は、予想以上の成果であった。 - SES の標準船型開発の技術支援等により、省エネと環境負荷の低減を実現した建造実績を上げる一方で、SES 普及のための課題解決に積極的に取り組んだ結果、船種・船型の多様化、同型船の建造等が著しく促進されるという、非常に優れた成果を上げていると評価でき、これらの諸活動に対しては、日本船舶海洋工学会から Ship of the Year を、また日本物流団体連合会から第 8 回物流環境大賞を受賞している。	- 重点集中改革期間以降の SES 建造促進策について検討が必要である。 - 船型の効果が x x、プロペラの改善が y y、といった感じで、省エネルギーとなる基礎的な理由を定量的に説明すべきである。
3 3	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 20 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、20 年度の技術調査を 2 件選定するなど予定どおりの実施を評価。	件数だけではなく、内容を良くする努力にも期待する。

3 4	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 18 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 20 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するなど予定どおりの実施を評価。	
3 5	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 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	「天然ガスハイドレート（NGH）輸送船の研究開発」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。 技術審査委員会において支援対	3	将来のエネルギー需要を考慮した、適切なテーマ選択と助成がなされている。	

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。	対象事業の事業計画の審査及び実施結果の評価を行い、事業に反映させる。 研究開発支援テーマ、支援先は決定後30日以内に、研究成果は同事業終了後45日以内に公表する。		
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・評価等に際し、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	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。 技術審査委員会において、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い、その結果を事業に反映させる。		

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・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。 〕	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。 実用化助成制度を紹介するホームページ等について、利用者の利便性の確保・向上を図る。 事業者への説明・相談会等を年間 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。			
---	--	--	--	--

36	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。 ・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。	3	災害被害の軽減や事故防止、交通における環境対策といった近年社会問題となっている分野に対する研究助成など基礎から、応用まで適切な支援がなされている。
----	---	---	--

	・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。	を踏まえて研究資金の配分を決定する。			
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、研究者に対し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の情報について内容の充実を図り、一定の成果が得られた研究については、研究機関と共同でプレス発表する。	4	・発表会や特許出願件数等の目標値を大幅に超えて達成した。 ・研究の開発・設計・応用・実用化を着実に進めた結果、交通事故防止や環境保全等に関して優れた研究成果を上げていると高く評価でき、そのなかには学会賞を受賞した研究や多くのメディアによって注目された研究も含まれている。 選択された研究課題によって着実な成果が得られている。 ・質、量ともに優れている。	・特許については、出願ばかりでなく、取得・取得後の利用状況・休眠状況などもフォローし、社会への貢献状況も明確にすることが望ましい。 ・運輸分野の唯一の競争的研究資金として、応用に近い分野だけでなく基礎的な分野にも配分すべきである。そのため、萌芽的な課題に対しては、過度に成果のみを評価することのないように配慮が必要である。

	(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。	-	(既に中期目標を達成した)		
3 8	(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。	旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用等の平成 19 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	適切に事業が進展したほか、アスベスト施策について積極的な周知を図ったことを評価。	
3 9	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。	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。	3	適切に事業が進展。梅田、武蔵野の 2 大プロジェクトについて、地方自治体等との協議・調整を積極的に行うなどして最終的な処分に向けて着実に前進した効果は大きい。	

	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。	地方公共団体との調整を要するもの等を除き、平成19年度にすべてを終了すべく、二大プロジェクト(武蔵野操車場、梅田駅(北)・吹田信号場等)の更なる進捗を図るとともに、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市域については、開発行為による面的整備工事を行い、引渡しの手続きを進める。 また、吉川市域については、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)は、先行開発区域の土地購入者への引渡しを完了させ、残された土地の効果的な処分に向け具体的検討を開始する。また、梅田駅(北)の貨物機能を吹田信号場、百済駅へ移転するための工事について着実な進捗を図る。			
40	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	適切に事業が進展。	

4 1	(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。	経理資金部による資金の一元的管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金の調達および多様な長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行う。 また、資金関係計数のデータベース化を進めることにより、調達構造の最適化に向け努力する。	3	コスト低減の努力は大きい。	
4 2		財投機関債等による市場からの資金調達をさらに推し進める。 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、調達コストの抑制に努める。	3	コスト低減の努力は大きい。	
4 3	(3) 船舶共有建造業務 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。 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。	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・併用制の普及に努め、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	適切に実施。	
4 4	未収金の発生防止及び回収促進等 平成 2 8 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、	平成 1 9 年度の未収発生率を 2 . 7 % 以下とする。	4	・ かなり厳しい状況の中で、未収金の発生防止及び回収促進等に大きな成果が得られたと認められる。 ・ 策定したリスク計画を順調に実行した結果、未収金発生率を計画の半分の 1.3% にまで抑え	一部フェリー業者の経営悪化の状況が報告されているが、これらの業者に対して、交通政策上、別途、補助などの必要性はないのか。未収金だけに言及すべきでない。 ・ 未収発生率の低下と未収金残

	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、このための措置を実施する。	平成19年度末における未収金残高を132億円以下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。		るという優れた成果を上げており、高く評価できる。 ・未収金の発生に関して改善が認められる。ただし、未収金がないのが当たり前の観点で今後も望んでほしい。	高の減少への努力は認められる。今後の一層の未収金回収進捗を期待する。
45	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。 「見直し方針」の着実かつ計画的な実施および事業金利体系の見直し等により、平成19年度における繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行い、債務超過額の縮減を進める。	4	・かなり厳しい状況の中、適切かつ大きな改善がなされた。 ・債務超過の見直し方針目標額を上回る優れた改善成果を上げていると評価できる。	「見直し方針」に沿った経営努力は認められる。繰越欠損金の削減努力を継続し、出来るだけ早期に債務超過から脱却の目処をつけることを期待する。
46	(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19年度に回収予定の貸付金等の回収を適切に行う。	3	適切に処理。	
	(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、財政基盤強化による事業内容の充実を図る。	- (2()、 と併せて評価)		
47	(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	適切に処理。	

4 8	(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 19 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	適切に処理。	
4 9	4 . 短期借入金の限度額 単年度 1 1 0 , 0 0 0 百万円と する。	平成 19 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	適切に処理。	
	5 . 重要な財産を譲渡し、又は担保 にする計画 該当なし	-	-		
	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）	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。	— (実績なし)		
	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	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	(1 . (1) ウ参照)		

	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%	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。			
18年度	19年度								
1.33%	1.76%								
50	(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19年度における鉄道建設工事の発注にあたっては、引き続き、中小企業者の受注機会の確保を図る。	3	適切に処理。					

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

- 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 = 163 項目数 (50) × 3 = 150 下記公式 = 109%

- ＜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・中期計画の達成に向けて、各業務について全般的に着実、順調に業務を実施していると評価できる。その中でも以下の項目については、特に優れた実績が認められる。

・鉄道建設について、トンネル、橋梁などの建設に際して、コストや工期の縮減などを目指した新しい技術を積極的に開発すべく、機構が中心となって関係事業者、建設会社等の機関とのコーディネートを強力に展開した結果、評価に値する成果をあげた。

・鉄道建設に関連し、我が国が世界に誇る高速鉄道技術の積極的な海外展開を側面支援する取組を進めている。

・船舶共有建造において、大幅な省エネ効果のあるSESの今後の普及に向け、意欲的・積極的に取り組んでいる。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

・技術開発以外の業務における成果についても国民に分かりやすく情報発信していく必要がある。また、発注や契約等の実施状況について一層積極的に情報公開すべきである。

・保有資産の見直し、資産の有効活用に関し、宿舍の集約化について検討を進めるなど、引き続き積極的に取り組むべきである。

・随意契約の見直しについては、従来の随意契約の一般競争入札等への移行を進め、進捗状況について周知に努めるべきである。

・我が国の鉄道技術の海外展開に対し、機構の建設ノウハウ等を車両や運行、営業システムとも一体化させながら、さらに積極的に貢献して欲しい。

・船舶共有建造に関し、SES を対象とした船舶使用料の軽減措置は5年間の暫定的な措置とされていることから、今後の対策について検討するべきである。

(その他推奨事例等)

・関連法人への補助・取引等及び再就職の状況については、ホームページにおいて公表されている。引き続き、適正に遂行していることへの理解を広げることが重要である。

・特例業務における特定関連会社については、予定どおり20年度末に解散するよう、諸手続を着実に進められたい。