

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
平成20年度業務実績評価調書

平成21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20年度計画			
<p>1. 国民に対して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の措置</p> <p>各業務について、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。</p> <p>(1) 鉄道建設業務</p> <p>① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>ア 整備新幹線整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の鉄道施設について事業の着実な進捗を図り、平成22年度末までに完成させる。北陸新幹線（長野・金沢間、福井駅部）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）及び九州新幹線（武雄温泉・諫早間）についても、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページなどで年2回公表する。なお、整備新幹線建設推進高度化等事業、新線等調査については、未認可区間における経済的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設中の新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、引き続き事業の着実な進捗を図る。特に東北新幹線（八戸・新青森間）、九州新幹線（博多・新八代間）については、平成22年度末までの完成予定を達成するために、軌道、電気設備、駅設備工事の進捗を図る。また、北陸新幹線福井駅部については、平成20年度末の完成を目指して、工事の着実な進捗を図る。整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで年2回公表する。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>22年度末完成予定であった東北の新幹線区間について、22年12月に開業できるよう工事を進捗させたことは、地域経済等に大きく貢献するものであり、評価できる。</li> <li>また、工事を着実に進捗させるため、その管理を適切に実施していることについて評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>寒冷地での12月開業のための、周到な準備が望まれる。</li> </ul>

な設計・施工方法の調査等を行う。				
<p>イ 都市鉄道利便増進事業等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線については、整備主体として関係機関との連携・調整を図り、工事完成予定時期を踏まえ、各種手続きや建設工事等の業務を着実に推進する。</li> <li>民鉄線の工事については、西武池袋線の大改良工事は着実な進捗を図り、平成23年度末までに完成させる。小田急小田原線の大改良工事については、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の各線については、工事計画、設計の具体化を図るとともに、環境影響評価に関する手続きを行う等、機構工事の着手に向けた進捗を図る。</li> <li>民鉄線工事である小田急小田原線、西武池袋線各線の大改良工事については、鉄道事業者と連携を図りながら、本線路盤工事の着実な進捗を図る。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地球温暖化防止の観点から、他の地域での更なる新しい事業の具体化が望まれる。</li> </ul>
<p>ウ 受託工事</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>受託工事については、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前中期目標期間から継続している受託工事線については、良質な施設を経済的に所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。特に、成田新高速鉄道線については、軌道、電気設備、駅設備工事に着手する。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続している受託工事線ではあるが、いずれも、良質な施設を経済的に所定の工期内で完成できるよう着実な進捗がみられる。</li> </ul>	
<p>② 品質の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>良質な鉄道を建設するために、設計基準、工事標準示方書、工事監督要領等について中期目標期間中に5件の見直し等を行うとともに、品質管理・施工管理について徹底を図る。</li> <li>鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承のため、毎年、施工監理講習を実施するなどして技術の系統ごとに長期的な視野に立った技術者の育成を行う。また、職員の技術力向上のため、業務と密接に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得を支</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造物の安全性、経済性を更に高めるために、橋りょう等構造物の構造計画に関する「構造計画の手引き」を改定する。また、「注入の設計施工指針」、「山岳トンネルの耐震設計マニュアル」の改定等の作業を進める。</li> <li>鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を計画・実施する。また、業務に関連する技術士等の資</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	

<p>援する。</p>	<p>格取得を促進するために、既資格取得者による指導等の支援を行う。</p>			
<p>③ 鉄道建設コストの縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設コストについては、建設後の安全性確保を前提として、国の「公共事業コスト構造改善プログラム」の趣旨を踏まえて、現在実施しているコスト縮減策の効果を随時検証した上で、一層のコスト縮減に努め、平成20年度から5年間で平成19年度と比較して、15%程度の総合コスト改善を達成する。また、コスト縮減の取組・効果については、ホームページなど国民に分かりやすい形で公表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省が新たに取組む「公共事業コスト構造改善プログラム」を踏まえて、当機構独自のコスト構造改善プログラムを策定する。その上で、建設コストの改善に係る具体的施策を着実に実施するとともに、当機構内外における具体的事例の収集・分析を通じて、更なる鉄道建設コスト縮減に取り組む。</li> <li>また、鉄道建設コスト縮減の実施状況、効果についてホームページで公表する。</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コスト縮減はきわめて重要である。改善率が3、4%というのは、土木構造物ではかなり大きいと考えられ、評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 改善率の具体的な内容、改善前の価格設定の状況などを明らかにするなど、さらに努力が必要である。</li> </ul>
<p>④ 技術開発の推進と開発成果の活用</p> <p>ア 技術開発の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一層の品質の向上、コスト縮減等を図るため、技術開発を推進することとし、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、調査・設計手法、施工技术の開発・改良を進める。</li> <li>・ 技術開発に当たっては、調査、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、中期目標期間において、70件以上テーマについて、計画的に新技術の開発、導入に取り組む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前中期目標期間から継続している技術開発を推進していくとともに、土木分野ではトンネル・橋りょう等について経済化・省力化・合理的設計手法等、機械・建築・電気分野では経済性・保守性向上を図る設備等の技術開発など新規に10件以上のテーマについて、技術開発に着手する。また、技術開発の成果については、建設路線への導入に取り組む。</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画件数を大幅に上回る技術開発に取り組む、土木学会をはじめとする学協会より高い評価を受け、5つの賞を受賞するなど、成果を上げていることについて評価できる。</li> <li>・ 技術開発の成果が建設路線工事に反映されていることは評価に値する。</li> </ul>	<p>賞の質が昨年より上回っていることも評価の参考となる。</p>
<p>イ 開発成果の公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設分野の総合的技術力や技術開発の成果を、より広く社会へ還元していくために、鉄道建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、発表会等において開発成果を公表する。また、</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土木学会、地盤工学会、日本応用地質学会、日本鉄道施設協会、日本トンネル技術協会等の委員会へ積極的に参加するとともに、鉄道建設技術に関する開発成果を公表す</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土木学会、地盤工学会、日本応用地質学会、日本鉄道施設協会、日本トンネル技術協会等の委員会への参画や開発成果の公表を通じて社会に貢献し、その中で優秀な講演・報告に対して3つの賞を受</li> </ul>	

<p>毎年技術研究発表会を開催し、開発成果を公表する。</p>	<p>る。また、秋季に本社にて技術研究発表会を開催し、開発成果を積極的に公表する。</p>		<p>けたことについて評価できる。</p>	
<p>⑤ ニーズに応じた受託業務の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たな工事の受託に当たっては、鉄道事業者による建設が技術的に困難な場合など機構が支援する必要性が高いものに限定して実施することとする。このため、外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置し、具体的な基準を策定するとともに、第三者委員会で当該基準に基づき審議した上で、その意見を踏まえて実施する。</li> <li>受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果について第三者委員会で随時検証し、その結果をホームページなどで公表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置して、受託工事に関する採択基準を策定する。また、平成 20 年度に新たな工事の受託要請があった場合は、第三者委員会において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。</li> <li>前中期目標期間から継続している受託工事線については、鉄道建設コスト縮減の状況について第三者委員会で検証し、その結果をホームページで公表する。</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該受託工事は、機構の技術力を必要とする工事である。</li> </ul>
<p>⑥ 工事関係事故防止活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事発注機関として、工事内容を勘案した事故防止重点実施項目を定め、三大重大事故（死亡事故、第三者事故及び列車運転阻害事故）の防止に重点を置きつつ、工事故防止監査を毎年 2 回実施するなど、工事関係事故防止活動を推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事関係事故防止については、本年度の工事内容を勘案した事故防止重点実施項目を設定し、安全協議会等を通じて、請負者に周知徹底するとともに、請負者と一体となって工事関係事故防止活動を推進する。</li> </ul> <p>地方機関を対象とした工事故防止監査を年 2 回実施するとともに、本社において事故防止対策委員会を年 2 回、地方機関の事故防止担当部長・次長を対象とした事故防止連絡会議を年 3 回、それぞれ開催し、工事関係事故防止活動の具体的な内容等について周知徹底を図る。ま</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低い事故発生率を継続的に達成していること、長期的に見て発生率が低下傾向にあることは評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地道な項目であるが、より着目すべきものである。</li> </ul>

	た、厚生労働省と連絡会議を開催し事故防止について意見交換を行うなど、工事関係事故防止活動の推進に資する。			
<p>(2) 船舶共有建造業務</p> <p>① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内海運政策の実現に寄与するため、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。</li> <li>建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。</li> <li>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とともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において85%以上とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内海運政策の実現に寄与するため、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。</li> <li>建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。</li> <li>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ため、SES 技術セミナー、地区協議会等において最新情報の提供に積極的に努めるとともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を85%以上とする。</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶共有建造量を3年連続して予算額や見直し方針目標額を上回って達成したことは、長引く不況の中、特筆するべき成果である。</li> <li>船主等への積極的働きかけにより、建造量が着実に増加しているとともに、地球温暖化政策への政策効果の高い船舶の建造比率が前年度比、隻数で倍増、建造費で約1.5倍に増加したことも大いに評価されねばならない。</li> </ul>	

<p>② 船舶建造等における技術支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記政策課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに合った船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境により配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。</li> <li>・ このため、内航海運の抱える諸課題、事業者ニーズや社会的要請に対応するための技術調査を中期目標期間中10件以上行うほか、研修、技術交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策課題に適合した船舶の建造に資するために、目的別建造の技術基準を適宜見直して、事業者等に周知する。計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップについては、重点的に技術支援を行う。</li> <li>・ 平成20年度は、事業者・有識者の意見をもとに選定した2件の技術調査を実施する。また、技術支援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを適宜見直す。</li> </ul>	<p>5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶建造等の技術支援については、船舶の建造計画や建造支援を行った船舶がシップ・オブ・ザ・イヤーを受賞するとともに、SES船の建造数増加に伴い船種の多様化、船型の大型化に伴う多様な推進システムの採用に対応すべく適切な技術開発支援を行ったことは、環境負荷の低減および内航船の効率向上に大いに貢献するものであり、高く評価できる。</li> <li>・ 大手造船所を含めたSESの建造のための取組を、機構がコーディネートするなど、その促進に努めたことについても評価できる。</li> <li>・ SESに関して、技術の普及の段階に入り、幅広く普及するとともに、各分野で2番船以降の竣工が見られる。数々の努力の結果、建造決定された隻数がH17～19と比較して倍増した。</li> <li>・ 引き続き、SESの普及促進を図るべく、汎用技術としてのブラッシュアップとコストダウンの努力を続けて頂きたい。</li> </ul>	
<p>(3) 鉄道助成業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間(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)を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等業務を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間(補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	

<p>率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの継承、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 助成制度に対する事業者等の理解促進を図るために周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支配するために技術情報等を収集・提供する。</li> <li>・ 新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。また、既設四新幹線に係る移転登記業務を着実かつ効率的に実施し、可能な限り早期の完了を図る。</li> </ul>	<p>付まで7業務日以内)を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年2回開催し、委員会からの改善意見を1年以内に業務運営に反映させる。また、審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画(年5回)に基づく研修等を着実に実施する。これにより業務執行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</li> <li>・ 助成制度に対する事業者等の理解促進を図るため、ガイドブック及びパンフレットの作成配布、情報交換会等の周知活動を実施するとともに、助成対象事業の効果的な実施に資する技術情報を事業者等から体系的に収集する。</li> <li>・ 新幹線譲渡代金(平成20年度回収見込額5,149億円)、無利子貸付資金等(平成20年度回収見込額168億円)について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還(平成20年度約定償還額3,904億円)を行う。これにより既設四新幹線に係る債務については、平成20年度末に</li> </ul>			
--	---	--	--	--

	<p>において、対前年度比で14%以上縮減する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既設四新幹線に係る移転登記業務については、可能な限り早期の完了を図るべく、着実かつ効率的に実施する。</li> </ul>			
<p>(4) 技術力の活用、技術研究開発及び実用化に対する支援等</p> <p>① 鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力</p> <p>ア 鉄道分野の技術力を活用した支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請を踏まえ、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した支援を実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。</li> <li>鉄道施設の保全・改修、交通計画策定に関するニーズを把握するとともに、ホームドクターやGRAP Eによる技術支援のPRを通じて、鉄道事業者、地方公共団体等の要請を踏まえた適切な技術支援を実施する。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
<p>イ 国際協力</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道建設分野等における技術力や経験を活かした国際貢献を行う観点から、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、専門家の派遣、研修員の受入れ、我が国鉄道システムの海外展開に向けた取組みに係る技術力等に可能な限り対応するとともに、海外の関係機関との技術交流を進める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、専門家の派遣、研修員等の受入れ、海外プロジェクトへの技術協力等に可能な限り対応する。</li> </ul> <p>また、中国鉄道部へのスラブ軌道技術移転及びカリフォルニア州高速鉄道局が行う高速鉄道計画策定等に対する技術協力を引き続き実施するとともに、海外の関係機関との技術交流を進める。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の鉄道システムの優位性をアピールするとともに日本の基準の国際標準化への貢献は評価できる。</li> <li>また、カリフォルニアとブラジルの高速鉄道計画に深く関与し、多様な技術協力をを行い、関係当局から高い評価を受けている。この点は評価できる。</li> <li>中国に対しても地道な努力がなされていることが認められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>20年度における成果を具体的に示してほしい。</li> <li>車両や運行システムを含めた鉄道システムとして、さらに積極的な支援をしてほしい。特に高温高湿地域でのシステムの信頼性に関しても、日本の技術は優位性があると考えられる。</li> <li>カリフォルニアに関して住民投票により建設が確実になり、引き続き国際協力の観点から高い期待が持てる。</li> </ul>

<p>② 高度船舶技術の研究開発・実用化への助成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国庫補助金による研究開発助成については、次世代船舶研究開発費補助金交付要綱に規定されたテーマに助成を行う。</li> <li>・ 実用化助成については、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行う。また、ホームページ及び募集説明資料の充実を図るほか、事業者への説明・相談会等を随時実施する。</li> <li>・ 研究開発円滑化助成（利子補給）については、試験研究資金の借入れが継続している案件に限り、申請があった場合には助成を行う。</li> <li>・ 助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性及び透明性の確保を図るため、</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 20 年度の国庫補助金による研究開発助成については、「天然ガスハイドレード（NGH）輸送船の研究開発」に対して助成を行う。</li> <li>・ 平成 20 年度の実用化助成については、平成 19 年度の事業者等へのヒアリングの実施結果を踏まえて設定したテーマである「スーパーエコシップ関連技術を始めとする主として環境負荷低減、内航海運の効率化に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行う。</li> </ul> <p>また、平成 21 年度の実用化助成のため、事業者等へのヒアリングを随時実施し、最新のニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、助成対象事業を公募する。</p> <p>ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明資料の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発円滑化助成（利子補給）については、試験研究資金の借入れが継続している「天然ガスハイドレード（NGH）輸送船の船体設計に関する研究開発」に限り、申請があった場合には助成を行う。</li> <li>・ 助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性及び透明性の確保を図</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ SES などの共有船に搭載する各種システムの初号機実用化事業が実施された。実施事業者による、当該技術の 2 号機以降の引き合いが出始めていることは、助成事業の成果として評価できる。</li> <li>・ 高度船舶技術の研究開発・実用化に関しては、3 つの具体的業務内容を定め、それぞれ共有船に搭載して普及を図っており、その成果も着実に上がっている点は評価できる。</li> <li>・ 実用化助成対象技術が、社会のニーズに応えたものであり、今後の普及も期待できる。</li> </ul>	
--	---	----------	--	--

<p>助成対象事業について、外部有識者により事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先、助成の成果等を公表する。</p>	<p>るため、外部有識者で構成された高度船舶技術審査委員会において、助成対象事業の事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先、助成の成果等をホームページ等で公表する。</p>			
<p>③ 運輸技術に関する基礎的研究の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公募段階からの研究成果の活用まで、弾力的かつ効果的な制度の運用を図るとともに、研究費の不正使用等の防止のため、国の指針等を踏まえた制度の充実を図り、府省共通研究開発管理システムの活用及び国土交通省所管の研究機関の研究内容把握等による研究課題の不合理な重複排除等を徹底する。また、若手研究者への研究成果発表機会の付与等の取り組みを進める。</li> <li>外部専門家等による適切な審査・評価の実施、中間・事後評価担当委員の一</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部有識者で構成する「基礎的研究推進委員会」において、社会ニーズ的確に対応した研究募集テーマ、審査・評価の方法、研究成果の普及等について、総合的な検討を行う。</li> <li>制度の弾力的・効果的運用を図るため、研究経費における間接経費の上限を直接経費の30%まで計上できる措置を引き続き実施するとともに、研究課題募集の周知の拡充、知的財産権を原則として研究実施主体に帰属させるための規程の改訂等を行う。</li> <li>研究費の不正使用等の防止に関し、総合科学技術会議の指針等を踏まえた制度の充実を図るほか、研究課題の申請・審査に当たっては、府省共通研究開発管理システムの活用及び国土交通省所管の研究機関で実施している研究内容の把握等による研究課題の不合理な重複排除等を徹底する。</li> <li>若手研究者に対して、応募を奨励するほか、研究成果発表機会等を優先的に付与する。</li> <li>外部専門家等で構成する「基礎的研究審査委員会」において、課題</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>独創的で、有用な基礎研究をステップアップ研究として継続し、実用化につながる見通しを得たこと、またヒューマンファクターを考慮した航空管制シミュレータの開発推進や今後の発展に期待できるトンネルの内部欠陥、津波等に係る技術については評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基礎的研究の推進については優れた結果が得られていると考えられるが、20年度計画に挙げられている項目は主に「着実・公正な制度運営」に関わるものであり、それらについての説明も必要。</li> </ul>

<p>部見直し、基準・評価結果の公表等により、公正さ、透明性を確保する。また、評価結果を基に研究計画や研究資金配分を見直し、優れた研究成果を得るように努める。課題採択時においては、応募者の情報を伏せて審査を行うマスキング評価を試行・検証する等、より競争性を担保するための方策の導入に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中期目標期間中に、研究成果発表会等を15回以上開催、特許出願件数を25件以上、外部への研究成果発表件数を370件以上とし、プレス発表会等を積極的に推進する。また、長期的なフォローアップにより、革新的な技術の創出による研究成果の社会還元の状態を検証する。</li> </ul>	<p>選定、中間・事後評価を適切に実施するとともに、選定・評価基準及び評価結果をホームページで公表する。また、事後評価担当委員の一部を中間評価担当以外の委員とする等の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 優れた研究成果が得られるよう、中間評価の結果を基に、研究計画や研究資金配分の見直しを行う。</li> <li>・ 課題採択時の一時審査において、研究者名や所属等の情報を伏せて審査を行うマスキング評価を試行し、その効果等を検証する。</li> <li>・ 課題選定から審査及び評価に至る実務について、プログラムオフィサー及びそれを統括するプログラムディレクターが引き続き責任をもって遂行する。</li> <li>・ 研究成果の活用や応用段階等への発展に資するため、研究機関への情報提供や積極的な広報等を行う。研究成果発表会を開催するほか、特許出願や外部への研究成果発表を促進し、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。また、長期的なフォローアップにより、研究成果の社会還元の状態を検証する。</li> </ul>			
---	---	--	--	--

<p>(5) 国鉄清算業務</p> <p>① 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額については、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、運用対象や年限構成を工夫することにより、安定的かつ効率的な運用に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の平成 20 年度における必要負担額については、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支払等に充てるための資金については、適切なリスク管理を行った上で、運用対象や年限構成を工夫することにより、安定的かつ効率的な運用に努める。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
<p>② 土地処分等の円滑な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地処分については、あらゆる手法を駆使し全力を挙げて可能な限り早期の処分を図ることとし、都市計画事業の工程からやむを得ず処分できない限られた物件を除き、中期目標期間終了時までには全て終了する(地方公共団体等との調整については、中期目標期間中に完了する。)</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、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>土地処分については、残された最大のプロジェクト(武蔵野操車場及び梅田駅(北)・吹田信号場)の更なる進捗を図るとともに、その他の物件についても確実な処分に向けた取組みを図る。</li> <li>武蔵野操車場(吉川市域31ha)については、農業振興地域の指定解除及び市街化調整区域の市街化区域への編入等に係る都市計画決定に向けて、関係機関との協議、調整の更なる進捗を図り、機構施行による土地区画整理事業の実施に向け関係機関と事業認可等に係る協議、調整を進める。</li> <li>梅田駅(北)・吹田信号場については、梅田駅(北)の残された土地(約14ha)の効果的な処分に向けた具体的な検討を進める。また、梅田駅(北)の貨物駅機能を吹田信</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大のプロジェクト(武蔵野操車場及び梅田駅(北)・吹田信号場)について最終的な処分に向けて適切に事業が進捗しているものと認められる。</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法等を検討する。</li> </ul>	<p>号場（貨物駅の新設）、百済駅（貨物駅の改良）へ移転するため、吹田信号場については、軌道・電気設備及び駅本屋等の貨物設備並びに貨物専用道路の、百済駅については軌道・電気設備及びコンテナホーム等の建設工事をそれぞれ実施する。</p>			
<p>(6) 業務全般に関する項目</p> <p>① 内部統制の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法令遵守の取組をより徹底させる等の観点から、民間企業における内部統制制度の導入を踏まえ、内部統制の体制の拡充を図り、その適切な運用を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内部統制の拡充に向けて体制を整備し、研修等を通じてコンプライアンスや内部統制に係る機構の取組み等の周知徹底を図る。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
<p>② 透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</li> <li>・ 業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するなど外部の知見の積極的な活用を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</li> <li>・ 業務の実施に当たって、第三者委員会における意見等を踏まえ、これを適切に実際の業務運営等に反映させるなど外部の知見の積極的な活用を図る。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機構が果たしている役割、業務について国民の理解を増進するため、ホームページ、PR 用 DVD、パンフレットや広報誌を通じた広報を着実にを行うほか、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。</li> </ul>			
<p>③ 環境対策に資する業務・取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機構が担う交通ネットワーク整備等の業務が地球温暖化問題をはじめとする環境対策に大きく貢献するものであることを踏まえ、機構として独自に策定している「環境行動計画」について、毎年見直しを行い、これに基づき、各業務を推進するとともに、業務実施に際して環境に配慮した取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年作成し、公表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各業務における環境負荷の低減に係る取組みの実態を踏まえ、「環境行動計画」を見直すとともに、これらの取組みに関する最新の状況を「環境報告書2008」に記載し、ホームページも活用しつつ国民に対して分かりやすく提示する。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
<p>2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>(1) 組織の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 20 年度における組織体制については、合理的、機動的な組織の再編、運営の効率化等を図る。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	

<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>① 一般管理費、人件費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、一般管理費について、中期目標期間の最終年度（平成24年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成19年度）比で15%程度に相当する額を削減する。</li> <li>・ 人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づく平成18年度からの5年間で5%以上を基本とする削減について、引き続き着実に実施するとともに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、人件費改革の取組みを23年度まで継続する。また、給与水準については、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組む。この場合、手当の縮減及び人事評価に基づく勤務成績の給与への反映の徹底を実施するほか、他の独立行政法人の取組を参考として幅広く適正化方策を検討し、可能なものから実施すること等により速やかに成果を得る。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般管理費については、平成24年度において平成19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。</li> <li>・ 人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づき、平成20年度において、平成17年度比で3%以上の削減を図る。 給与水準について、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組む。具体的には本社課長補佐手当の段階的縮減など着実に実施するほか、人事評価に関し、管理職については賞与に加えて昇給へも拡大する等評価結果の反映の徹底を進めるとともに、対象を一般職に拡大するための取組みを進める。また、他の独立行政法人の取組を調査し、適用の可否を検討し、可能なものから実施する。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
--	--	----------	---	--

<p>② 事業費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業・単価の見直しや契約方式、事業執行方法の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成24年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成19年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費については、整備新幹線整備事業、船舶共有建造業務等に係る事業費の確保のため、平成19年度比で増額となるものの、平成24年度において平成19年度比で5%に相当する額の削減を目指し、事業・単価の見直し等の各種効率化を実施する。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
<p>(3) 随意契約の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「随意契約に直し計画」を着実に実施し、その取組状況を公表、フォローアップするとともに、入札及び契約手続の透明性、競争性の確保及び不正行為の排除の徹底等を図る。また、監事及び会計監査人による監査において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>契約の透明性、競争性を確保する観点から、「随意契約見直し計画」に従って措置を講じ、その取組状況を確認するとともに公表する。また、入札・契約の適正な実施についてチェックを受ける。</li> <li>工事における総合評価方式の実施方針や評価方法について審議する総合評価審査委員会（仮称）を新たに本社に設置するなど、入札及び契約手続きに係る更なる透明性、公正性、競争性を確保するほか、不正行為の排除の徹底等を図るための施策について、積極的に取り組む。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JRの受託工事に関しては、その価格が適切であることを示す努力が必要。</li> </ul>
<p>(4) 資産の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>宿舍等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、必要な宿舍等の建替えなどにより、資産の効率的な活用を図る。なお、残る習志野台宿舍B棟等について、業務の進捗状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>箱根分室を売却するとともに、宿舍等の売却に向けて入居者の移転、測量等所要の準備を進める。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>箱根分室の売却については、20年度の売却に向けて従来から積極的に対応しておくべきであった。</li> </ul>

<p>3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画</p>		3	・年度計画を着実に実施している。	
<p>(2) 財務内容の改善 ① 資金調達 ・ 資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、効率的な資金管理を行うことによって、短期借入金及び長期資金の併用等による柔軟かつ安定的な資金調達に努めるとともに調達コストの抑制を図る。</p>	<p>・ 資金調達に当たっては、資金計画を策定し、経理資金部における資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金(シンジケートローン及び財投機関債等)を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。 また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的なIR活動を実施する。</p>	3	・年度計画を着実に実施している。	
<p>② 貸付金の回収 ・ 貸付金については毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。 ・ 内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>	<p>・ 貸付金については回収計画を策定し、確実な回収を図る。 ・ 内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>	3	・年度計画を着実に実施している。	
<p>③ 鉄道施設の貸付、譲渡 ・ 完成後鉄道事業者に貸し付け又は譲渡した鉄道施設について、調達資金を確実に返済・償還するため、鉄道事業者の経営状況等の一層の把握を図りつつ、毎年度貸付料及び譲渡代金の回収計画額を設定し、その全額を回収する。</p>	<p>・ 鉄道事業者の経営状況等の一層の把握に努め、平成20年度においては、貸付料975億円・譲渡代金823億円(予定金利等による見込額)の回収達成を図る。</p>	3	・年度計画を着実に実施している。	

<p>④ 船舶共有建造業務に係る財務状況の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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ため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成 16 年 12 月 20 日公表）（以下「見直し方針」という。）に基づく諸施策等を実施することにより、中期目標期間における未収発生率を 1.3%以下、中期目標期間終了時における未収金残高を 58 億円以下とする。</li> <li>また、「見直し方針」に基づき、適正な事業金利の設定に留意しつつ、財務改善策の着実かつ計画的な実施により、平成 21 年度までの重点集中改革期間中に債務超過額の大半を解消（8割減）し、その後速やかに債務超過から脱することを確実に達成するよう目指すとともに、繰越欠損金の縮減を着実にを行うこととする。なお、重点集中改革期間後の業務については、同期間における取組の成果を検証した上で行われる所要の見直しを踏まえて適切に対応する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 28 年度までのできるだけ早い時期に未収金の処理を終了するため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成 16 年 12 月 20 日公表）（以下「見直し方針」という。）に基づく諸施策の実施を継続し、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努めるとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図ることとし、中期計画に定める未収発生率及び未収金残高の目標値を達成するよう、平成 20 年度における未収発生率を 3.0%以下、同年度末における未収金残高を 140 億円以下とする。</li> <li>また、「見直し方針」に基づき、適正な事業金利の設定に留意しつつ、財務改善策の着実かつ計画的な実施により、平成 21 年度までの重点集中改革期間中に債務超過額の大半を解消（8割減）し、その後速やかに債務超過から脱することを目指すと同時に、繰越欠損金の縮減を着実にを行うこととする。</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当期総利益 15 億円を計上するとともに、計画を上回る未収金の発生防止と未収金残高、債務超過額の縮減に努めたこと、とりわけ困難な回収案件の処理に成功したことは評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回収に当たっては、不況の実態を十分考慮して進めるべきであり、回収率にのみ拘る必要はないが、今後も継続的な経営改善努力をして、債務超過からの早期脱却と繰越欠損金の縮減に努めて頂きたい。</li> <li>繰越欠損金の縮減経過を作成公表すべきではないか。</li> <li>今後も継続的な経営改善努力をして、債務超過から早期脱却と繰越欠損金の縮減に努めてほしい。</li> </ul>
---	---	----------	---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、その要因を含め業務実績報告書等により随時適切に公表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、その要因を含め業務実績報告書に加え、新たにホームページにおいても随時適切に公表する。</li> </ul>			
<p>4. 短期借入金の限度額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年度内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190,000百万円とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成20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、190,000百万円とする。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
<p>5. 重要な財産の譲渡等に関する計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>箱根分室を平成20年度内に売却する。</li> <li>麻布分室を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。</li> <li>松戸宿舎、上田宿舎、山科宿舎、西船橋寮及びこずかた寮を平成20年度以降に売却する。</li> <li>共有持分に係る福利厚生施設（全3箇所）を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。</li> </ul>	—			
<p>6. 剰余金の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶技術に係る研究開発助成業務及び実用化助成業務の充実</li> <li>運輸技術に係る基礎的研究業務の充実</li> <li>建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶技術に係る研究開発助成業務及び実用化助成業務の充実</li> <li>運輸技術に係る基礎的研究業務の充実</li> <li>建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修</li> </ul>	—	—	

<p>7. その他業務運営に関する重要事項 (1) 人事に関する計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、業務量が増加した繁忙部門へ必要な人員を重点的に配置するため業務量が減少した部門の人員を異動させる等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画を着実に実施している。</li> </ul>	
<p>(2) 機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金(同条第六項の規定により第一項の規定を準用する場合を含む。)の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設勘定 過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還業務</li> <li>助成勘定 建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設勘定 過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還業務</li> <li>助成勘定 建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務</li> </ul>	—	—	

<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=109 項目数(33) × 3 = 99 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。

・技術開発は大きな成果を上げており、船舶建造等の業務も経済状況が厳しい中で着実な成果を残しており、良好な実績となっている。

・土木学会賞の受賞など工事の施工、技術開発などに大きな成果がみられ、日本の土木技術をリードしている。

・鉄道建設業務、船舶建造業務のいずれについても高い技術力が維持され、外部学術機関等から高い評価を受けるとともに、SESに関しては普及の段階に入ったことは高く評価できる。

### （課題・改善点、業務運営に対する意見等）

・海外への鉄道技術普及に関しては、諸外国の競争となる分野もあるが、それらについては政府レベルでの支援も必要である。そうした支援の獲得に向けた活動も積極的に行うことが望まれる。

### （その他推奨事例等）

・鉄道や船舶による輸送は省エネ輸送として大いに効果があるので、これについても積極的に情報を発信すべきである。

独立行政法人整理合理化計画、総務省政独委「平成19年度における国土交通省所管独立行政法人の業務の実績に関する評価の結果等についての意見について」等への対応の実績及びその評価（評価調書別紙）

1. 随意契約の適正化	実績	評価
①規程類の適正化(国の基準と同額等、会計検査院指摘事項を踏まえているか)	<p>○平成21年3月に「契約事務規程」の一部を以下のとおり改正した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公告期間の下限及び指名競争入札限度額を国と同様の基準に改めた。(公告期間の下限について当初「1日以上」としていたものを「10日以上」に、指名競争入札限度額について当初「300万円」としていたものを「200万円」に、それぞれ改正)</li> <li>・随意契約の適用条項のうち、「業務運営上特に必要があると認める場合」としていた包括的随契条項を削除した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構が国の契約の基準と異なる規定を設けているものとして一般競争入札の公告期間や指名競争契約限度額等が挙げられているが、これらについては、国と異なることについて合理的な理由がないことから、国と同様の基準とすべきである。</li> <li>・機構においては、平成20年度中に契約事務規程の改正を行い、国と同様の基準としたことを確認した。</li> </ul>
②随意契約の比率の引き下げ	<p>○平成20年度の契約実績は平成19年度に比べ493億円増加した(平成19年度2,019件3,034億円→平成20年度2,035件3,527億円)。</p> <p>このうち、競争性のない随意契約は件数ベースで減少したものの金額ベースでは462億円増加した(平成19年度1028件831億円→平成20年度885件1,293億円)。</p> <p>[全契約に占める競争性のない随意契約については件数ベースで43.5%(平成19年度50.9%)、金額ベースで36.7%(平成19年度27.4%)]</p> <p>○競争性のない随意契約の金額及び金額ベースでの比率が増加した主な要因は以下に挙げる「随意契約にすることが真にやむを得ない契約」の金額が増加したためであり、これらを除いた競争性のない随意契約は、件数、金額ともに減少している(平成19年度921件263億円→平成20年度760件139億円、全契約金額に占める比率:平成19年度8.7%→平成20年度3.9%)(なお、以下の契約については、⑥に記載する理由等により一般競争入札等への移行は困難)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備新幹線事業等の進捗に伴い鉄道営業線に近接する施工箇所等の工事に係る当該鉄道事業者との委託契約が310億円増加した(平成19年度74件206億円→平成20年度73件516億円)。</li> <li>・海運事業者が選定する造船所との共有船建造契約が239億円増加した(平成19年度25件344億円→平成20年度36件583億円)。</li> <li>・東北新幹線等の軌道敷設工事の本格化に伴うJRとのレール調達委託契約が37億円増加した(平成19年度8件18億円→16件55億円)。</li> </ul> <p>○真にやむを得ないものを除き競争性のある契約手続きへの移行を図るため、競争性のない随意契約に係る事案については移行可能性を十分に精査し、透明性、競争性の確保に万全を期した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成20年度の契約実績は、競争性のない随意契約が件数及び全契約に占める件数の割合では減少したものの、金額及び全契約に占める金額の割合では増加している。</li> <li>・機構の報告によれば、当該増加に係る主な要因は左記のとおりであるが、例えば、JR等の鉄道事業者への委託工事は、営業線内又は営業線に近接する場所で行われるものであり、当該工事の安全な実施等の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者が直接施工する必要があること、また、共有船の建造契約に当たっては、船主は船価が不当に高くなることのないよう、複数造船所から相見積りを取って船価を安く抑えており、更に機構でも、このようにして船主が選定した造船所の船価の妥当性等を審査しており、船主段階と機構段階の2段階チェックにより船価を安く抑えているが、建造造船所の決定は、実際に船を使用する船主が、荷主や自社との関係、メンテナンスの便等を考慮して行うこと等を考慮すれば、これらの契約については競争性のない随意契約とすることはやむを得ないものであると認められる。</li> <li>・これらの契約を除いた競争性のない随意契約については件数、金額ともに減少していることから、随意契約見直し計画に係る取組による効果が認められる。</li> <li>・レールの購入については、大量に発注するJRを経由して購入する方が、コストが抑えられることについては理解できるものの、何故機構が発注した場合には、より高額になるのか分析すべきである。</li> <li>・引き続き業務運営の効率性及び国民の信頼性の確保の観点から、競争性のない随意契約の比率の引き下げについて努力すべきである。</li> </ul>

<p>③随意契約見直し計画の実施状況、公表状況</p>	<p>○「随意契約見直し計画」に基づき以下の措置を講じつつ、競争性のない随意契約については、真にやむを得ないものを除き、競争性のある契約に移行した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査等の役務契約に係る競争入札に総合評価方式を導入</li> <li>・複数年度にわたる契約で、初年度に一般競争入札を行い、その後、随意契約により更新していたものについては、平成20年4月以降契約更新となるものから複数年度契約の一般競争入札に移行</li> <li>・入札手続の効率化に寄与する電子入札システムについては、平成18年度から引き続き運用</li> </ul> <p>○「随意契約見直し計画」の実施状況については、「平成20年度の競争性のない随意契約」をとりまとめホームページで公表している。また、今後、「平成20年度における随意契約見直し計画のフォローアップ」についても公表を予定している。</p>	<p>・随意契約見直し計画の実施状況のうち、競争性のない随意契約から競争性のある随意契約への移行状況については、左記のとおり。</p> <p>・また、同計画において講じることとされている複数年契約の一般競争入札への移行や総合評価方式の拡大等について措置されていることを確認した。</p> <p>・随意契約見直し計画の公表状況については、ホームページで公表していることを確認した。</p> <p>・国民への説明責任を果たす観点から、競争性のない随意契約の割合が増加しているような場合には、その理由を公表すべきである。</p>
<p>④監事監査の実施状況</p>	<p>○平成20年度の監事監査において、「随意契約の結果及び契約の内容の公表」に関連し、随意契約の結果の公表に際しての事務手続き、随意契約の理由等に係る公表内容につき監査が実施され、公表内容の追加につき指摘があった。</p>	<p>・平成20年度においては入札・契約の公表状況等をテーマとした監事監査が行われたことを確認した。</p> <p>・鉄道・運輸機構においては、契約に関し、第三者による審査を実施する入札監視委員会等を設置し、適正なチェックが行われているとともに、その結果を公表すること等によって契約内容に係る透明性が確保されていると評価できる。</p> <p>・監事監査を実施することにより、契約に係る監視体制が一層強化されていることについて評価できる。</p>
<p>⑤企画競争、公募を行う場合の実質的な競争性の確保の状況</p>	<p>○企画競争、公募を行うに際し、すべての公告案件を掲示するとともに、ホームページ上で公表した。</p> <p>○企画競争・公募については、参加資格要件の緩和について可否を検討し、可能な案件については、平成21年3月に公示したのから実施した。</p>	<p>・企画競争、公募による契約を行うに際しては、全ての公告案件を掲示するとともに、ホームページ上で公表しており、透明性が確保される方法によって実施されていると評価できる。</p> <p>・企画競争・公募契約に係る参加資格要件についての緩和を検討・実施するなど、競争性の確保についても努力しているものと評価できる。</p>

<p>⑥競争性のない契約についての内容、移行予定、移行困難な理由</p>	<p>○競争性のない随意契約の主な内容は以下のとおり。          ・鉄道事業者の営業線等に近接する施工箇所の委託工事等(平成20年度73件、516億円 ← 平成19年度74件、206億円)          ・共有船の建造契約(平成20年度36件、583億円 ← 平成19年度25件、344億円)          ・レール調達契約(平成20年度16件、55億円 ← 平成19年度8件、18億円)          ・その他(事務所・宿舍等の賃貸借契約、継続工事に係る契約等)(平成20年度760件、139億円 ← 平成19年度921件、263億円)</p> <p>○上記契約について移行困難な理由は以下のとおり。          ・JR等の鉄道事業者への委託工事は、営業線内又は営業線に近接する場所で行われるものであり、当該工事の安全な実施等の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者が直接施工する必要があるため。          ・共有船の建造契約に当たっては、船主は船価が不当に高くなることがないよう、複数造船所から相見積りを取って船価を安く抑えており、更に機構でも、このようにして船主が選定した造船所の船価の妥当性等を審査しており、船主段階と機構段階の2段階チェックにより船価を安く抑えているが、建造造船所の決定は、実際に船を使用する船主が、荷主や自社との関係、メンテナンスの便等を考慮して行うため。          ・レール調達契約については、鉄道事業者が行う線路保守に係るレール調達と合わせて行うことにより、鉄道事業者以外の主体と契約するよりも低廉な調達が可能となるため。</p>	<p>1. ②のとおり</p>
<p>⑦関連法人に係る委託がある場合、その妥当性</p>	<p>○軌間可変電車に関する技術開発に係る業務を「フリーゲージトレイン技術研究組合」(事業依存度により「関連公益法人等」との位置づけ)に委託しており、平成20年度においては、軌間可変電車の走行試験及び設備等の維持管理業務を契約した。</p> <p>○これは、軌間可変電車に関する技術開発に際しては、車両開発に精通し高度な経験・ノウハウが必要とされること、同組合は軌間可変電車に係る研究開発実績を有する唯一の機関であること等に基づくものである。</p>	<p>・「関連公益法人等」と位置付けられるフリーゲージトレイン技術研究組合に対して左記業務の委託を行っていることを確認した。</p> <p>・同法人が行う軌間可変電車の走行試験等は、車両開発に係る高度な経験・ノウハウ等が必要であり、同法人が軌間可変電車に係る研究開発実績を有する唯一の機関であることを考慮すれば、<u>当該委託はやむを得ないものであると認められる。</u></p> <p>・引き続き透明性確保の観点から、契約状況等を公表すべきである。</p>

<p>⑧1者応札率が高い場合、その理由</p>	<p>○一般競争入札件数718件のうち、一者応札は187件、その比率は26%であった。(平成19年度は587件中、一者応札は129件、その比率は22%。なお、全独法の平均は45%。)</p>	<p>・一般競争入札に係る一者応札率については、昨年度より増加しており留意すべきであるが、<u>全独法の中にあつては、特に高い水準ではないものと認められる。</u></p> <p>・当該増加の理由は、報告によれば、複数年にわたる契約で初年度の一般競争入札以降の契約を随意契約により更新していたものを、一般競争入札による年度ごとの契約に移行したことによるためとのことであるが、20年度より新たに契約をするものについては、複数年契約に移行したことで今後改善が期待される。</p> <p>・一方で一者応札率の引き下げを目指すため、例えば資格要件の緩和など更なる取組を検討されたい。</p>
<p>⑨第三者委託状況(随意契約、一者応札の場合)</p>	<p>○随意契約、競争契約の双方について、契約の相手方が調査等の役務契約を第三者に再委託しているケースは存在しない。</p>	<p>・<u>一括再委託の禁止に係る内部規程を整備していること、また再委託が存在しないことを機構が把握していることを確認した。</u></p>
<p>⑩契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況</p>	<p>○随意契約見直し計画に基づき、真にやむを得ないものを除き競争性のある契約手続きへ移行するため、契約担当部署では随意契約に係る事案につき十分なチェックを行い、透明性、競争性の確保に万全を期している。</p> <p>○契約手続きの審査体制としては「入札・契約評価委員会」(委員長:副理事長)にて入札又は見積り合わせの結果分析、評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」(東ブロック委員長:向井千杉(弁護士)、西ブロック委員長:青木敏行(弁護士))にて中立、公正の立場で客観的に入札、契約の審査を行っている。</p> <p>○競争入札に導入された総合評価方式に係る技術審査、評価を中立、公正に行うため、外部有識者の参画も得た「総合評価審査委員会」(委員長:理事(建設計画担当))を設置し、必要に応じ、落札者の決定に係る経緯等について審議している。</p>	<p>・各ブロックごとに、入札・契約に係る第三者による監視委員会を設置しており、適切な審査の体制を整備している。</p> <p>・20年度においては、当該審査の対象を従来からの工事契約に物品購入等を加えたことにより、<u>少額随意契約を除く全ての契約案件を対象とすることとなり、適切な審査体制であると評価できる。</u></p> <p>・入札監視委員会においては、審議の結果、問題があれば、意見の具申又は勧告ができることとなっており、<u>整備された体制の実効性も確保されているものと認められる。</u></p> <p>・こうした厳格な監視体制にあることから、契約に係る執行部門においても厳格かつ適切な執行を行うインセンティブが生じており、執行、審査機関の間の相互けん制が適切な形で発揮されているものと評価できる。</p>

2. 官民競争入札	実績	評価
①官民競争入札の導入の状況	<p>○機構の業務については、関係法に基づき策定された「公共サービス改革基本方針」に記載されている官民競争入札の対象となっていないが、以下の業務について外部委託を行い、効率化を図っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・給与計算業務、社会保険関係業務等の人事・給与関係業務</li> <li>・鉄道建設業務における施工監理補助業務、用地取得業務の一部</li> </ul>	左記事項についての取組みを確認した。
3. 財務状況	実績	評価
①当期総利益が1億円以上ある場合において、目的積立金を申請しなかった理由	<p>○1億円以上の当期総利益が発生している勘定で、目的積立金を申請しなかった理由は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設勘定(当期総利益 約12億円):当期総利益の主な発生要因は、過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは通則法第44条第3項に規定する積立金(目的積立金)には該当しないため。</li> <li>・海事勘定(当期総利益 約15億円):繰越欠損金となっていることから、繰越欠損金の処理に充当するため。</li> <li>・特例業務勘定(当期総利益 約109億円)・・・「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」により通則法第44条第3項(目的積立金)等の規定は適用されず、目的積立金とすることはできないため。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設勘定及び特例業務勘定においては、1億円以上の当期総利益が発生しているが、それぞれ目的積立金を申請しなかった理由について確認した。</li> <li>・<u>これらの利益は事業スキーム上発生が想定されているものであり、特段の問題はないものであると認められた。</u></li> </ul>
②経常損益では損失計上していたものが最終的に利益計上になった場合の経緯	○法人単位又は各勘定において、当該事例なし。	左記事例がないことを確認した。
③1億円以上の当期総損失がある場合の発生要因と業務運営上の問題の有無	○法人単位又は各勘定において、当該事例なし。	左記事例がないことを確認した。

<p>④100億円以上の繰越欠損金を計上している場合、当該繰越欠損金の縮減計画の策定状況及び当該縮減計画の進捗状況</p>	<p>○100億円以上の繰越欠損金については、海事勘定において計上。平成16年12月に「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備機構船舶勘定見直し方針」を策定し、これを踏まえつつ、事業者のニーズに対応した新たな金利体系の普及促進、未収発生防止、既存債権管理及び回収の強化等に係る措置を着実に講じた。</p> <p>○海事勘定の財務改善に向けた一連の努力の結果、平成20年度は15億円の当期利益が計上され、繰越欠損額についても同額の削減が図られるとともに、4年連続で着実に減少した。 繰越欠損金：平成19年度末507億円 → 平成20年度末492億円 ※平成21年度末目標：411億円</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左記事項について確認した。</li> <li>・繰越欠損金の縮減経過を作成公表すべきではないか。</li> <li>・今後も継続的な経営改善努力をして、平成21年度末の目標達成に向けて、繰越欠損金の縮減に努めてほしい。</li> </ul>
<p>⑤100億円以上の利益剰余金を計上している場合、当該剰余金の発生原因及び業務運営上の問題の有無</p>	<p>○100億円以上の利益剰余金については、以下の勘定において計上し、その発生原因等は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・助成勘定(利益剰余金 約6,536億円)・・・JR本州3社への新幹線鉄道施設の譲渡(平成3年)に際し、2度にわたる資産の再評価により算出された評価益について機構はJR本州3社から60年間の分割払いにより収受することとされ、その債権の総額を利益剰余金として計上しているものである。収受後は、法令に基づき、建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に充当することとされている。</li> <li>・特例業務勘定(利益剰余金 約1兆3,551億円)・・・年金制度改正等に伴う共済年金追加費用引当金戻入益及び処分用土地の売却益等の計上により発生(特例業務勘定の資金については、旧国鉄職員及び遺族に対する年金を今後約50年の長期にわたり、確実に支払っていくための財源であり、これを他の費用に充てることは現制度上、不可能)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・助成勘定及び特例業務勘定において100億円以上の利益剰余金を計上しているが、<u>使途が予め決められており、それらの使途に活用されているため、特段の問題はないことを確認した。</u></li> </ul>
<p>⑥運営費交付金債務について、執行率が90%以下の場合の分析</p>	<p>○法人単位(95%)又は各勘定(海事勘定・100%、基礎的研究等勘定・97%、助成勘定・93%)において、いずれも運営費交付金の執行率は90%以上であった。</p>	<p>左記事項には該当しないことを確認した。</p>

4. 給与水準	実績	評価
<p>①公表値を前提とした法人の人事費総額削減の取り組み状況</p>	<p>○一般職における賞与の支給割合の引下げ(△0.16月分)を行うとともに、本社課長補佐手当の段階的縮減を実施した。</p>	<p>・人事費総額削減に向け、左記取組の実施を確認した。</p> <p>・これらの取組により、平成17年度比で12.4%の削減となっており、目標達成に向け順調である。</p> <p>・なお、現在の機構の技術力を維持しつつも、引き続き削減の努力は継続すべきである。</p>
<p>②国家公務員水準との関係(ラスパイレス指数)、ラスパイレス指数が高い場合の理由</p>	<p>○給与水準については、国家公務員の水準を上回っているが、これは以下の理由等によるものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市に勤務する職員の割合が高いこと <ul style="list-style-type: none"> <li>【大都市(国の地域手当1級地～3級地までの地域)に勤務する職員の割合】</li> <li>国家公務員:40.3%</li> <li>機 構:52.5%</li> <li>【地域手当非支給地に勤務する職員の割合】</li> <li>国家公務員:29.6%</li> <li>機 構:22.7%</li> </ul> </li> <li>・事業の性質上、高い頻度で全国規模の異動を行わざるを得ないこと <ul style="list-style-type: none"> <li>【広域異動(異動前後の勤務箇所間の距離300km以上)をする職員の割合】</li> <li>国家公務員:年間6.0%</li> <li>機 構:年間13.6%</li> <li>【単身赴任手当受給者の割合】</li> <li>国家公務員:7.1%</li> <li>機 構:23.1%</li> </ul> </li> <li>・業務内容に相応しい高度で専門的な知識、技術を有する優秀な人材を確保する必要があること <ul style="list-style-type: none"> <li>【採用状況】</li> <li>国家公務員:大卒程度(Ⅰ種・Ⅱ種試験)2,592名(50.6%)</li> <li>高卒程度(Ⅲ種試験)2,526名(49.4%)</li> <li>機 構:大卒、大学院卒28名(100%)</li> <li>【主な資格の保有者(平成20年度末現在)】</li> <li>博士14名、技術士123名、鉄道設計技士25名、一級建築士35名など</li> </ul> </li> <li>・人員削減に伴い積極的なアウトソーシングを進めた結果、企画、発注、施工監理などの中核的な業務や管理的業務が中心であること</li> </ul> <p>○しかしながら、引き続き給与水準の適正化に努めており、賞与の支給割合の引き下げ、給与体系見直しに伴う本社課長補佐手当の段階的縮減の取組みにより、平成20年度のラスパイレス指数は、平成19年度の115.8から115.1となり、0.7ポイント減少した。また、今後とも給与水準の適正化を進め、平成22年度における対国家公務員指数を114程度に引き下げることとしている。</p>	<p>・給与水準について、国家公務員の水準を上回る理由として左記を確認した。</p> <p>・例えば、建設勘定においては、鉄道建設の進捗に応じて全国的に展開されることなどの業務の特殊性や、高度で専門的な知識、技術を有する人材を確保しなければならないこと等の事情を考慮すれば、やむを得ないものであると認められる。</p> <p>・しかしながら、業務運営の効率性及び国民の信頼性確保の観点から、引き続き適正化の努力をすべきである。</p> <p>・機構の業務の特殊性を踏まえれば、ラスパイレス指数100を上回るからといって直ちに適切ではないということにはならないが、現在の目標値の設定の根拠は不明確であるため、説明が必要である。</p>

③人件費総額の削減	○平成20年度における人件費は145億4,818万円となり、対前年度比で4億5,492万円(3%)を削減、平成17年度比で12.4%の削減を図った。	4.①に同じ
④役員報酬額の公表	○役員報酬額については、国が定めるガイドラインに基づき、毎年度、ホームページで公表している。	左記事項についての取組みを確認した。
⑤役員報酬及び職員給与への業務実績及び勤務成績の反映	○役員については、法人の業務実績評価の結果に連動した業績勘案率を、特別手当に反映させる仕組みを採用している。 ○管理職については、人事評価の結果を賞与、昇給に反映させている。(一般職については、平成21年度における人事評価の結果を平成22年度の昇給に反映。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左記事項についての取組みを確認した。</li> <li>・引き続き評価の在り方について検討を進められたい。</li> </ul>
⑥監事監査	○平成20年度における給与水準の状況に係る監事監査については、平成21年度に実施済み。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・給与水準については、整理合理化計画において監事による監査において厳格にチェックすべきとされているところであるが、21年度に監事監査が行われていることを確認した。</li> <li>・法人が設定した目標が未達成の状況であるため、監事監査を効果的に活用し、法人の説明が十分に国民の理解が得られるものかどうかとの観点から、厳格に検証すべきである。</li> </ul>
5. 人件費管理	実績	評価
①レクリエーション経費について求められる国に準じた予算執行、予算編成作業がなされているか。	<p>○麻布分室、箱根分室及び共有持分に係る福利厚生施設については、その利用を停止するとともに売却手続きを進めた。</p> <p>○レクリエーション経費の支出に対する見直しに関する国からの要請等を踏まえ、毎年秋季に開催していたスポーツ大会及び美術展については、その開催を中止することにより、レクリエーション経費の支出を見合わせた。</p> <p>○また、平成21年度のレクリエーション経費の予算要求は行わなかった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レクリエーション経費については、国からの要請に基づきその支出を見合わせるなど、国に準じた執行、予算編成がなされていることを確認した。</li> <li>・なお、過度な削減は職員の勤務意欲の減退にも繋がることから、経費削減に当たっては十分な検討が必要である。</li> </ul>

②レクリエーション経費以外の福利厚生費について経済社会情勢の変化を踏まえた、事務・事業の公共性・効率性及び国民の信頼確保の観点から法人の見直しがなされているか。

○レクリエーション経費以外の福利厚生費(法定外福利費)についても、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、健康管理の方策の見直し等を実施した。

・レクリエーション経費以外の福利厚生費については、特段の問題は認められなかったが、事務・事業の公共性・効率性及び国民の信頼性確保の観点から不断の見直しを行うべきである。

6. 内部統制	実績	評価
<p>①内部統制の体制の整備状況(倫理行動規定の策定、第三者を入れた倫理委員会等の設置、監事による内部統制についての評価等)</p>	<p>○独法発足時より、「倫理規程」を制定。これに加え、平成21年3月に、コンプライアンス体制をはじめ、リスク管理等を含む内部統制全般について審議する場である「内部統制委員会(委員長:理事長)」を設置した。</p>	<p>・左記のとおり内部統制に係る整備、運用の状況について確認した。法人の内部統制について今後の課題や方針を整理するなど<u>不断の見直しを行っており、評価できる。</u></p>
<p>②内部統制のために構築した体制・仕組みの運用状況</p>	<p>○平成21年3月の第1回内部統制委員会では、(1)内部統制の必要性(2)今後の課題(3)当面の取組みの方針について審議し、平成21年9月頃までに基本理念、行動指針等を策定することとした。</p> <p>○内部統制を円滑に運用するため、 (1)最新の内部統制に関する情勢の理解を深めるべく、会計監査人による講演会を開催 (2)内部統制の観点から当機構の状況等に関する理解を深めるべく、部内研修を実施。</p>	<p>6.①に同じ</p>
<p>③人事評価の実施、業績等の給与等への反映状況</p>	<p>○管理職については、人事評価の結果を賞与に加え昇給にも反映させた。</p> <p>○一般職についても、人事評価を試行的に実施し、平成21年度から本格実施することとした。(平成21年度における人事評価の結果は、平成22年度の昇給に反映。)</p>	<p>・<u>左記状況について確認した。</u></p> <p>・人事評価の給与等への反映は、最近より実施されたものであるため、適切な運用により評価制度の定着を進められたい。</p>
<p>④業務・マネジメントに関しての国民への意見募集、及び業務運営への反映の状況</p>	<p>○従来からの電話・ファックスによる問合せ等の対応に加え、平成20年4月からホームページに「メールによるご意見・お問合せ」コーナーを新設して、国民から広く意見募集を行う仕組みを整えた。</p> <p>○問合せ等に対しては、関係箇所において、分かりやすい情報提供を行った。</p>	<p>・<u>国民の意見を募集し、業務運営に適切に反映させるため左記取組を行っており、評価できる。</u></p>

⑤ 監事監査

○機構においては現時点で3名の常勤監事を置いており、内部統制に係る監査を含め、監事監査のために必要な体制は既に整備されている。

○監事監査において、法令遵守(コンプライアンス)という観点から、建設リサイクル等に係る関係法令、当機構におけるガイドラインに定められた各種手続の実施状況について確認・評価した。

・監事監査について必要な体制が整備されていると認められる。

7. 保有資産の管理・運用(評価の際、監事監査や減損会計の情報等を活用)	実績	評価
①保有資産の状況(特に資金運用で時価又は為替相場の影響等を受ける可能性のあるものについて)	○特例業務勘定においては、年金費用等の支払に充てるための資金については債券購入による運用を行っている。これらは満期保有目的債券として保有していることから、時価又は為替相場の変動等の影響を受けることはない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有資産(特に資金運用で時価又は為替相場の影響等を受ける可能性のあるもの)の状況について確認した。</li> <li>・これらは年金費用等の支払に充てるための資金として用途が予め決まっているものであり、<u>適切な運用を行っているものと認められる。</u></li> </ul>
②整理合理化計画で処分等することとされた保有資産の見直しの状況	<p>○箱根分室 売却に向けた手続きを着実に進め、適正な価額で売却すべく、不動産鑑定評価を実施した。その後、平成21年1月に一般競争入札を実施したものの、厳しい不動産市況の影響等を受け、入札は不調に終わった。このため、平成21年2月からは、不動産業者による媒介契約に移行して、売却に向けた手続きを進めることとした。 (平成21年度に入って、2戸のうち1戸は売却した。)</p> <p>○麻布分室、松戸宿舎、上田宿舎、山科宿舎、西船橋寮及びこずかた寮 入居者の移転を完了し、測量及び不動産鑑定評価を行った。その上で、見積価格が簿価と同程度かそれ以上であった麻布分室及び西船橋寮については、平成21年度に一般競争入札を実施するための諸手続きを進めた。また、それ以外の宿舎、寮については、麻布分室等の売却結果を踏まえ、売却時期を判断することとした。 (平成21年度に入って、西船橋寮を売却した。なお、麻布分室については引き続き売却に向けた手続きを進めることとしている。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左記保有資産については、<u>整理合理化計画に従った売却手続きを着実に進めているものと評価できる。</u></li> <li>・箱根分室については、同計画に対して売却の時期が遅れているものであるが、法人の説明によれば、売却の手続きは行ったものの、厳しい不動産市況の影響等を受けたことにより売却できなかったものであり、当該理由については理解できるものである。</li> </ul>
③財務諸表における減損又はその兆候に至った固定資産について、減損の要因と業務運営との関連の分析	○第2期中期計画において売却するものとされた宿舎等については、入居者の移転及び利用停止手続きを行うとともに、廃止の決定を行った。これら資産については減損を測定した上で、宿舎等の処分については既に中期計画に記載されているため損益外処理を行ったものであり、業務運営上の特段の問題はない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・売却が決定した宿舎等については、<u>独法会計基準に則り、減損を測定した上で、損益外の処理を行っており、適切であると認められる。</u></li> </ul>
④監事監査	○宿舎等の保有資産の処分及び集約化の進捗状況について監事監査が実施された。その結果、資産売却、集約化に際しては、本社及び関係地方機関が密接に連携を図りつつ、引き続き、着実に取り組みを進めていくべきである旨の指導があった。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有資産の処分等の進捗状況について、左記のとおり監事監査が行われていることを確認した。</li> <li>・現在のところ、整理合理化計画にしたがった保有資産の処分の取組を行っており、引き続き手続きを着実に進められたい。</li> </ul>

<p>⑤融資等業務による債権及び融資等業務以外の債権で貸借対照表計上額が100億以上のものについて回収状況</p>	<p>○内航海運暫定措置事業を実施している内航総連に対し行った「内航海運活性化融資」について、平成20年度においては、貸付金530億円を約定どおり回収した。また、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、回収金額と同じ530億円の融資(内航総連による借換分に相当)を行った。</p>	<p>左記事項についての取組みを確認した。</p>
<p>⑥融資等業務以外の債権のうち、関連法人に対する貸付金については、当該貸付の必要性</p>	<p>○関連法人に対する貸付金はない。</p>	<p>左記事項については該当しないことを確認した。</p>
<p>8. 情報の開示</p>	<p>実績</p>	<p>評価</p>
<p>①関連法人への再就職の状況、関連法人との間の補助・取引の状況の情報開示</p>	<p>○ホームページにて公表している。</p>	<p>・左記事項については、整理合理化計画に則り適切にホームページにおいて情報公開がなされていることを確認した。</p>
<p>②情報へのアクセスの容易化、業務・マネジメントに係るベストプラクティスの公表</p>	<p>○当機構の役割、業務について、国民に対してホームページ等を通じて情報発信を行い、情報へのアクセスの容易化を図った。さらに、広報誌(機構だより)やPR用DVD、プレス発表資料についても、ホームページで積極的に公表した。</p> <p>○機構が作成した「コスト構造改革プログラム」に示す新技術の活用等の具体的施策について、ホームページで公表を行った。</p>	<p>・鉄道・運輸機構の役割や業務内容について丁寧にホームページ等において説明しており、また、新技術の活用等の具体的政策等の情報を積極的に発信するなどの取組を行っており、評価できる。</p>
<p>9. 関連法人</p>	<p>実績</p>	<p>評価</p>
<p>①出資等に関する規程等の整備状況とその内容の適切性</p> <p>②出資目的の達成度、出資先の経営状況を踏まえた上で、出資を継続する必要性</p> <p>③出資先の経営状況の分析と出資先に対する法人の指導状況</p>	<p>○レールシティ東開発(株)は、これまで当機構が行う土地処分に関連する業務を実施してきたところであるが、資産処分が進捗し、同社の主たる業務が終了したことに伴い、平成21年3月30日開催の臨時株主総会において「解散の特別決議」を行った上で、3月31日をもって解散した。(同社が保有する関連会社2社の株式は、売却した。)</p>	<p>・鉄道・運輸機構の関連法人であるレールシティ東開発(株)については、主たる業務の終了により解散したため、左記事項については、評価の対象として該当しなくなったことを確認した。</p>

10. 役職員のイニシアチブ	実績	評価
①業務改善を図る取組を促すアプローチ	<p>○外部有識者で構成された第三者委員会(中期計画推進・フォローアップ審議委員会、鉄道工事受託審議委員会、鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会、基礎的研究推進委員会、「船舶勘定見直し方針」フォローアップに関する懇談会等)における意見等を踏まえ、外部の知見の積極的な活用を図った。</p> <p>○従来からの電話・ファックスによる問合せ等の対応に加え、平成20年4月からホームページに「メールによるご意見・お問合せ」コーナーを新設して、国民から広く意見募集を行う仕組みを整えた。</p>	<p>・各業務において<u>第三者の知見を活用する体制が整備され、そこで得られた知見が積極的に活用されており評価できる。</u></p>
②職員の積極的な貢献を促すアプローチ	<p>○当機構に期待されている役割、ミッション等を職員に伝達すること、職員の能力のより一層の向上を図ること等を目的に、以下の取組みを展開した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・研修については、各業務(鉄道建設業務、船舶共有建造業務、鉄道助成業務)に関する、経験年数を踏まえた段階的な研修や民間企業からの講師等による研修などを実施することにより、知識の習得を図った。</li> <li>・鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、平成17年度から実施している建設現場における施工監理講習を開催するとともに、入社6年目までの職員を対象に若手職員講習を実施した。</li> <li>・当機構の業務と密接に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格の取得促進を図るため、既資格取得者による受験者への指導等の支援を積極的に行った。</li> <li>・鉄道建設に係る技術発表会を実施し、優れた発表に対して表彰を行った。</li> </ul>	<p>・左記のとおり、積極的な研修や優れた発表に対して表彰を行うなど、職員の貢献を促すアプローチが図られている。</p> <p>・こうした地道な取組が<u>技術開発分野で数々の受賞をするなどの成果を上げており、非常に評価できる。</u></p>

11. 個別法人	実績	評価
① 鉄道建設等業務に係るコストの縮減及び情報公開の推進	<p>○国土交通省の「公共事業コスト構造改善プログラム」を踏まえつつ、当機構独自の「コスト構造改善プログラム」を策定した。</p> <p>○鉄道建設の現場状況に応じた創意工夫を通じた設計の見直し、新技術の採用・開発等を実施した結果、平成20年度の総合コスト改善額は約87億円、改善率は約3.4%となった。</p> <p>○平成19年度のコスト縮減の実施状況等については、平成21年1月にホームページ上で公表した。</p>	<p>・現在実施しているコスト縮減策の効果を検証し、平成20年度においてはさらなるコスト縮減を達成しているとともに、<u>それらを国民に分かりやすい形でホームページに公表しており、評価できる。</u></p>
② 受託業務の適正化	<p>○鉄道建設に係る受託業務については、外部有識者による「鉄道工事受託審議委員会」(委員長:杉山武彦(一橋大学学長))を平成20年12月に設置し、鉄道工事の受託基準を策定した。</p> <p>○前中期目標期間から継続している受託工事線を対象に、同委員会において平成19年度における鉄道建設コストの縮減状況を検証し、その結果を平成21年1月にホームページ上で公表した。</p>	<p>・鉄道建設に係る受託業務について受託の基準を策定し、<u>受託業務の適正化を図るための体制を整備したこと、また受託業務に係る鉄道建設コストの縮減状況等について国民に分かりやすい形でホームページに公表していることについて評価できる。</u></p>
③ 船舶建造業務等の見直し	<p>○「見直し方針」に基づき、以下の取組みを行った。</p> <p>・船舶共有建造業務関係組織の技術支援部、海上交通支援部及び特別管理部の3部を廃止し、平成20年4月1日付けで共有建造支援部と共有船舶管理部の2部に再編した。</p> <p>・債務超過額については、「見直し方針」の目標額である平成20年度末115億円に対して実績額61億円となり、「見直し方針」以上の改善が達成できた。</p>	<p>適正に処理している</p>

④高度船舶技術開発等業務の見直し	<p>○利子補給及び債務保証業務を廃止するとともに、債務保証の財政的基盤となっている基金を廃止することとしており、現在、国土交通省において、基金の廃止に向けた具体的な検討を進めているところである。</p>	適正に処理している
⑤基礎的研究業務の見直し	<p>○研究課題の採択時における一次審査の際に、研究者名等の応募者情報を伏せ、当該課題の実質的内容に基づき審査を行う「マスキング評価」の試行を行った。その結果、特段の支障はなかったため、平成21年度以降、これを本格的に実施することとした。</p> <p>○研究費の不正使用等の防止策として、募集要項、契約書等の変更、委託先研究機関への周知徹底、現地監査等を実施した。また、応募申請時に他の競争的資金制度に係る申請・採択状況を申告させるとともに、「府省共通研究開発管理システム(e-Rad)」を活用しつつ重複申請の有無を確認した。また、国土交通省所管の研究機関による研究については、同省に照会するとともに、これら機関の年度計画も確認した。</p> <p>○研究終了年度から3年目となる全ての研究課題について、研究終了後の取り組み、成果の活用状況を確認することとした。特に実用化等に至った研究については、社会への還元状況を詳細に把握することとした。</p>	適正に処理している
⑥特例業務の見直し	<p>○年金費用等の支払に充てるための資金については、債券購入による運用を行っており、</p> <p>①安定性確保の観点から今後10年間各年度均等額が償還される年限構成の指向、</p> <p>②金利変動へのリスク管理の観点から四半期ごとの分散投資、</p> <p>③効率性確保の観点から平均運用年限の長期化等を行い、安定的かつ効率的な運用を実施した。</p>	適正に処理している