

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
平成21年度業務実績評価調書

平成22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
番号	中期計画	平成21年度計画			
1	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 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。 （1） 鉄道建設業務 ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗 ア 整備新幹線整備事業 ・ 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	・ 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、軌道、電気設備、駅設備工事の進捗を図るとともに、設備・電気関係の諸試験及び各種監査等を実施する。 - 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。	S	・ 成田新線を含めて開業直前の多数の作業を、順調に進めたことは高く評価できる。 ・ 建設中の東北新幹線、九州新幹線につき、完成目標時期の2年前倒しを図るべく、雪対策を含む技術開発の推進や工程管理の強化によって、工期の短縮に目途をつけたことは、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線同時開業の要請や種々の技術的困難を技術開発により乗り越え極めて順調に業務を進めている。 ・ 完成目標時期の大幅な短縮を可能にした技術開発の推進と工程管理の強化は高く評価されねばならない。 ・ また、北海道新幹線などで必要となる技術課題については、引き続き積極的に取り組んでほしい。

	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な設計・施工法の調査等を行う。				
2	イ 都市鉄道利便増進事業等 - 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。 - 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。	- 相鉄・JR 直通線については、工事施行認可後、本格的な工事着手に向けて用地取得等を進める。 - 相鉄・東急直通線については、環境影響評価手続き及び構造物の詳細設計を実施する。 - 民鉄線工事については、西武池袋線上り 1 線の高架切替工事、小田急小田原線の開削工事及びシールド工事をそれぞれ実施する。	A	・ 予定どおり進捗しており、着実な業務実績と評価できる。	・ 地球温暖化防止の観点から、更なる事業の調査を検討してほしい。
3	ウ 受託工事 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。	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、駅設備工事の進捗を図り、完成に向けて設備・電気関係の諸試験及び監査等を実施する。	S	- 成田新線の工事は非常に短期間でかつ用地買収の遅れを工期短縮で補っており、高く評価できる。 - 特に、一般高架区間工事では、用地取得の迅速化と PCU 形桁式高架橋採用により、1 年近い工期短縮を達成する一方で、鉄道と並行する道路との一体施工によってコスト削減を達成し、建設費を協定額以内に収めるなど中期目標の達成に向けて優れた実施状況にある。	・ 創意ある技術開発によってコストの削減を達成すると同時に工期を短縮化した点は高く評価される。
4	② 品質の向上				

	・ 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・施工監理について徹底を図る。 ・ 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援する。	・ 施工性、経済性の向上を図るため、「高品質吹付コンクリート設計・施工指針」を改定する。また、「シールドトンネル設計施工指針」、「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。 ・ 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引き続き計画・実施する。また、業務に関連する技術士等の資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継続して行う。	A	・ 例年も優れている点だが、学会賞等においても評価されていることは高く評価できる。	
5	③ 鉄道建設コストの縮減 ・ 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。	・ 平成20年度に策定した「コスト構造改善プログラム」を踏まえ、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。 ・ 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。	A	・ 改善率は、19年度比で約6.8%となり、24年度までに15%程度を縮減するという目標に向けて着実な業務実績と評価できる。	
6	④ 技術開発の推進と開発成果の活用 ア 技術開発の推進 ・ 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	・ 継続中の技術開発を推進していくとともに、土木分野ではトン	S	・ 顕著な技術開発成果を出している」と評価できる。 ・ 土木学会などの学会等から多数の賞を受賞しており、高い技術水	・ 常に国際的に技術の推移を見極め、その最先端を維持するよう努力してほしい。 ・ 継続的に優秀な技術開発を推

	きた施工経験を基に、調査・設計手法、施工技術の開発・改良を進める。 ・ 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件以上のテーマについて、計画的に新技術の開発、導入に取り組む。	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、技術開発成果の一層の活用を図るため、分野ごとに設置している分科会等において継続的なフォローアップに取り組む。		準の維持がなされていると判断できる。 ・ 計画を大幅に上回る件数の技術開発に着手するとともに、研究成果が現場の施工に生かされ学会賞の受賞にも結びついていることは高く評価できる。 ・ 中でも土木学会田中賞(作品部門)を受賞した「九州新幹線、松原線路橋」の工事では、特許取得済みの橋梁架設回転装置を用いて横梁回転架設を実施また疑似連結による一括送り出し工法を用いて桁の架設を行った。また日本鉄道電気技術協会の鉄道電気技術賞を受賞した「新幹線用PHC シンプル架線の開発と実用化」では、銅合金のPHC トロリ線を使用する架線方式を開発している。これらは中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあることを示している。	進捗成果を上げていることは評価できる。
7	イ 開発成果の公表 ・ 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、毎年技術研究発表会を開催し、開発成果を発表する。	・ 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る。また、秋季に本社にて技術研究会を開催し、開発成果を積極的に公表する。	S	・ 土木学会、地盤工学会、日本鉄道施設協会における報告や講演に対して3件の受賞達成したのみならず、土木学会等の専門誌に査読付き論文3件を含む63件にも上る多数の論文を投稿するなど、技術成果の発展や論文集投稿に前年度以上の成果を上げている。	・ 発表件数と比べて、査読付論文の数が少なめである。研究機関との共同研究などを通じて確実に査読付論文にしていく重要性も検討してほしい。 ・ 優秀な成果の公表を継続していることは評価できる。

8	⑤ ニーズに応じた受託業務の実施 ・ 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。 ・ 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。	・ 新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」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。 ・ 受託工事線に係る鉄道建設コスト縮減の状況について「鉄道工事受託審議委員会」で検証し、その結果をホームページで公表する。	A	・ 新たに受託の要請があったつくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事については、中期計画に従って、第三者委員会（鉄道工事受託審議委員会）における審議の結果、受託基準に合致するものとして受託を決定しており、着実な業務実績と評価できる。	
9	⑥ 工事関係事故防止活動の推進 ・ 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。	・ 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。 また、工事関係事故防止活動の推進に資する取組みとして、地方機関を対象とした工事事故防止監査を年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内容等について周知徹底	A	・ 工事関係事故防止を図るため、中期計画及び年度計画で定めた監査、会議等の取組を着実に進めており、適切な業務実績と評価できる。	・ 今年は若干事故率が上がったようであるが、長期的にみる必要があると思う。着実に努力はなされていると判断する。

		を図る。さらに、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。			
10	(2) 船舶共有建造業務 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 - 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。 - 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。 - 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。	- 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。 - 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。 - 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、セミナー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。	A	より政策効果の高い船舶の建造隻数比率100%は高く評価されるべきである。建造事業量予定をわずかに下回っているが、これはわずかである。	
11	② 船舶建造等における技術支援 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。	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見直し、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。	S	- 船舶建造の技術面での業務で顕著な実績をあげつつあると評価できる。 - 常に技術的に高いレベルにある。また、船の大きさに合わせて常に省エネ技術を最適化する努力がなされている。 - 高速道路無料化等の影響で地方	- 可変ピッチプロペラを用いた汎用性の高いシステムに関して、今後具体的な数値データを取得し、次年度以降の実用化につなげてほしい。 - 新たなCO₂削減目標を設定した先進的SESの開発設計、SES普及のための汎用機器の活用による建造コストの削減など、創

	・ 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。	・ 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見直す。	のフェリーが苦戦を強いられている状況であるにも関わらず、この分野で検討していることは高く評価できる。SES のメリットを考慮すれば、その普及に貢献していることは高く評価するべきと思われる。 ・ 先進二酸化炭素低減化船の技術基準を新たに策定し、トンマイル当たり CO₂ 排出量を 1990 年代初頭船と比較して 16%以上低減できる船型を開発することを可能にした。また SES 導入船種の拡大やシリーズ船の普及を通じて、SES への重点的な技術支援を図ると共に、SES のさらなる普及に向けて、実運航時における性能を検証して今後の課題の抽出に努め、また一層の建造コスト低減に向けて、在来船で用いられるプロペラや電気機器などの汎用機器の活用を検討を開始するなど、積極的な取り組みが見られる。これらの船舶建造等における技術支援は、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。 ・ 二酸化炭素低減化船の技術支援について、新しい技術基準を設け事業者への支援を図ったことは大いに評価できる。	意工夫を凝らした積極的な技術支援活動は評価できる。 ・ SES 船の就航後の維持管理に関する継続的技術支援が求められる。
--	--	--	---	--

12	(3) 鉄道助成業務 ・ 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職員の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。 ・ 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。 ・ 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	・ 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等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。 ・ 「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。 ・ 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、ホームページの更新、情報交換会等の周知活動を継続して実施するとともに、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へ提供する。 ・ 新幹線譲渡代金（平成21年度回収見込額4,975億円）、	A	・ 補助金交付業務等については、中期計画及び年度計画において定めた日数以内に処理しており、適切な運用を行っている。 ・ 鉄道助成業務については、中期計画及び年度計画にしたがって職員研修及び審査等に関する第三者委員会を開催しており、着実な業務実績であると評価できる。	
----	---	---	---	---	--

	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。	無利子貸付資金等(平成21年度回収見込額158億円)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21年度約定償還額3,748億円)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21年度末において、対前年度比で16%以上縮減する。 ・ 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。			
13	(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 ① 鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力 ア 鉄道分野の技術力を活用した支援 ・ 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。	・ 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。 ・ 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GRAPPE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。	A	・ 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応した調査業務を実施したほか、ニーズを踏まえた技術支援を適切に実施しており、順調に展開しており、着実な業務実績と評価できる。	
14	イ 国際協力 ・ 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	・ 国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家の派遣及び各国の研修員等の受	S	・ 前年度と比べても顕著な成果を上げている。 ・ ブラジルにおける高速鉄道計画、	・ 事業決定の具体化が近づいているプロジェクトも多い。日本がプロジェクトを受注するため何をするべきかをしっかりと議

	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。	入れ、海外プロジェクトへの技術協力、特に中国鉄道部へのスラブ軌道技術移転、カリフォルニア州高速鉄道局及びブラジル国家陸運庁への高速鉄道建設計画に係る技術協力を引き続き実施するとともに、韓国鉄道施設公団等との技術交流を行う。		中国スラブ軌道技術移転のための技術支援に対して専門家を派遣するなど、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。 ・カリフォルニア高速鉄道計画の技術規約の確認・評価を機構が受託することは、本機構の技術力が国際的に極めて高く評価されていることを示しており、顕著な実績と評価できる。	論し、車両や電気などとも協力して、システムとしての総合的取組を強化してほしい。 ・引き続き海外に積極的な展開がなされているが、本当にプロジェクトが受注できるかどうかはこれからが正念場である。 ・国家戦略としての新幹線の海外高速鉄道への採用を目指した、継続的で着実な海外での技術支援活動は高く評価できる。
15	② 高度船舶技術の研究開発・実用化への助成 - 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。 - 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。 - 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。	・事業者等へのヒアリング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。 また、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平成22年度実用化助成のための募集テーマを設定し、助成対象事業を公募する。 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。	S	・運航人員削減の実証実験が終了し、検査運航が開始されているほか、各技術で2番船以降に継続して導入が進んでおり、確かな技術であることが実証されている。 ・高度船舶技術の実用化助成制度の下で平成21年度には新規EUP式電子制御ディーゼル機関の開発と実用化事業を採択し、既存船への改造取り付けが可能であろう利点を取り込んですでに実用化を達成するなど成果を上げている。このほか助成事業の継続事業である高度船舶安全管理システムも複数船に導入され、現在検証運航中であり、また後続船も建造中であるなど新技術の着実な普及がみられる。また本システムの導入船に対して、合理化した配乗による運航を認める制度を平成21年度中に	・既存船への改造取り付けが可能なEUP式電子制御ディーゼル機関の開発と実用化への取り組み、また合理的配乗定員数を達成するための高度船舶安全運航システムの導入など、評価できる技術開発成果を上げている。

	・ 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、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。	・ 助成対象事業の選考・評価等に際し、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。		施行されるなど内航海運の効率経営に寄与している。このように、高度船舶技術の研究開発・実用化への助成は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。 ・ 高度船舶安全管理システムの利用が、配乗の制約緩和に結び付いたことは、技術開発に基づく制度の改革の事例として顕著な意義が認められ、高く評価できる。	
16	③ 運輸技術に関する基礎的研究の推進 ・ 公募段階から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。	・ 外部有識者で構成する「基礎的研究推進委員会」において、社会ニーズに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。 ・ 研究課題募集の周知の拡充を図るとともに、知的財産権については、原則として研究実施主体に帰属する取り扱いの周知徹底を図る。 ・ 研究費の不正使用等の防止に関する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。 ・ 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	S	・ 採択課題の受賞が複数あり、適切な課題に補助がなされていることは明確である。また、成果普及のためのフォローアップもなされている。 ・ 基礎的研究において一定の成果を継続的にあげている点は高く評価できる。 ・ 運輸技術に関する基礎的研究の推進では、居眠り運転警告シートの開発、営業車両を用いた軌道の状態診断、大型車の車輪脱落事故の撲滅、長周期巨大波浪の発達・変形機構と減災対策などが、社会的注目を浴びており、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。	・ とりわけ平成 19 年度に研究が終了した居眠り運転警告シートの開発成果は、平成 21 年度には東京モーターショーへの出展、国土交通省でのデモを経て、平成 23 年度中の商品化にめどをつけるなど、安全社会の実現に向けて多大な貢献をなしており、高く評価できる。 ・ 研究の適正実施の確保に関しては、他機関でも一般的に実施されているレベルであると思う。

	- 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。 - 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。	等を優先的に付与する。 - 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。 - 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。 - 課題採択時の一次審査において、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実施する。 - 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、研究終了後3年目に該当する研究課題へのフォローアップ調査の実施により、研究成果の社会還元の状態を把握する。			
17	(5) 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	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について、円滑かつ確実に支払を実施する。これらの支	A	中期計画及び年度計画に従い、旧国鉄職員の年金費用等について円滑かつ確実な支払を実施しており、着実な業務実績と評価できる。	

	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。	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。 ・ また、アスベスト被害損害賠償請求訴訟の和解を踏まえ、遺族補償一時金制度（１千万円）を新たに創設し、本年度は特に業務災害既認定者の遺族に対する支払を着実に実施する。			
18	② 土地処分等の円滑な実施 ・ 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。）。 ・ 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。	・ 土地処分については、武蔵野操車場及び梅田駅（北）・吹田信号場の二大プロジェクトの更なる進捗を図るとともに、その他の物件についても処分に向けて取組む。 ・ 武蔵野操車場（吉川市域約２８ha）については、効果的な土地処分に向けて、機構施行の土地区画整理事業による調整池、道路等の都市基盤整備工事を着実に進めるとともに、新駅設置及び供給処理施設整備の工事着手に向けて、関係機関との協議、調整を進める。 ・ 梅田駅（北）（約１４ha）については、効果的な土地処分に向けて、都市計画の推進や売却条件の整理等について関係機関との協議、調整を進める。梅田貨物駅機能の移転先である吹田信号場については、貨物ターミナル駅の建設を進めるとともに、貨物専用	A	・ 長年の懸案事項について、具体的に成果が形に見える状態になってきた。 ・ 着実な業務実績と評価できる。	

	・ 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。	道路アンダーパス部の工事を本格的に進める。また、百済駅については、コンテナホーム等の貨物設備の整備を着実に進める。			
19	(6) 業務全般に関する項目 ① 内部統制の維持・充実 ・ 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。	・ 国の動向等を踏まえ、現状の内部統制をさらに拡充・強化していくとともに、引き続き研修等を通じてコンプライアンスや内部統制に係る取組み等の周知徹底を図る。	A	・ 内部統制・ガバナンス強化に向けた体制整備のため、法人の長を委員長とする内部統制委員会のほか、各種委員会を適切に実施しており、着実な業務実績と評価できる。	
20	② 透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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	・ 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。 ・ 業務の実施に当たって、外部有識者で構成された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。 ・ 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	A	・ 適切に情報公開がなされており、着実な業務実績と評価できる。	

	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。	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。			
21	③ 環境対策に資する業務・取組の推進 ・ 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。	・ 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、その推進を図る。 ・ 機構の取組みに関する最新の状況を「環境報告書2009」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。	A	・ 「環境行動計画」について機構の環境負荷低減に係る取組みの実態を踏まえた見直しを行っており、また、これらの取組に関する最新の状況をホームページで公表しているほか、プレスリリースも行っていることから、着実な業務実績と評価できる。	・ 交通手段を他の機関から鉄道に振り替えるだけでも大きな環境対策になるという基本的な事柄も宣伝してほしい。
22	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 (1) 組織の見直し ・ 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。	・ 平成21年度における組織体制については、合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。	A	・ 業務の進捗に応じた組織の設廃を行っており、着実な業務実績と評価できる。	
23	(2) 経費・事業費の削減 ① 一般管理費、人件費の効率化 ・ 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	・ 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。	A	・ 一般管理費、人件費ともに目標達成に向けて順調に削減を進めており、着実な業務実績と評価できる。	・ 平成21年度における6.9%削減という数値が、目標に向けた進捗度のどの程度に当たるのかが、記載資料からは分かりにくい。 ・ 機構の人員構成（大卒専門が多い）に鑑み、単純にラスパ

	当する額を削減する。 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。	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 21 年度において、平成 17 年度比で 4%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。昨年度から着手した手当の段階的縮減を引き続き着実に進めていくほか、他の独立行政法人の取組を調査し、当機構への適用の可否を検討し、可能なものから実施する。人事評価に関しては、管理職の人事評価に加え、一般職についても平成 20 年度に実施した試行の結果を踏まえ、一層の取組を進める。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。			イレス指数 100 を目指すのではなく、適切な目標を提示することも必要ではないか。
24	② 事業費の効率化 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。	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。	A	事業費は 1.2%増加しているが、整備新幹線整備事業の増等により増加したものであり、中期計画及び年度計画に従ったものであることから、着実な業務実績と評価できる。	- 平成 21 年度における 1.2% 増加という数値が、目標に向けた進捗度のどの程度に当たるのかが、記載資料からは分かりにくい。中期計画の中では、適切な進捗状況なのか。 - 平成 21 年度は、単年度で事業費の増加が見られるが、中期計画中の事業費の効率化に関する

					る説明が必要である。
25	(3) 随意契約の見直し 「随意契約見直し計画」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。	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」の取組状況を確認するとともに、契約に関する入札参加資格要件の緩和及び公表方法の改善を行う。また、入札・契約の適正な実施についてチェックを受ける。	A	- 契約監視委員会を設置し、新たな随意契約等見直し計画の策定に向けた作業を行うなど、着実な業務実績と評価できる。 - ただし、レール調達に関しては実態の解明と、あるべき姿を検討して頂きたい。	レールの購入に関して議論があったが、もう少し論理のある説明をしてほしい。JR経由の共同購入ができない場合、私鉄の標準的な購入価格と比較して適切なものになっているかという観点も重要である。
26	(4) 資産の有効活用 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。	- 麻布分室及び西船橋寮については、売却手続きを進めるとともに、上田宿舍等については、売却時期等の検討を進める。 - 箱根分室については、引き続き売却手続きを進める。	A	麻布分室等については、売却に向けて適切な努力がなされており、着実な業務実績と評価できる。	
27	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		A	予算の範囲内で適正な執行を行っており、着実な業務実績と評価できる。	

28	(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。	- 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。	A	勘定間融通や短期資金による柔軟な資金調達を実施しているほか、IR活動等を通じた情報交換等に一層努めており、着実な業務実績と評価できる。	
29	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。	- 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。	A	貸付金については回収計画に基づき、適切な回収がなされており、着実な業務実績と評価できる。	

30	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。	・ 鉄道事業者の経営状況等の一層の把握に努め、平成21年度においては、貸付料962億円・譲渡代金895億円(予定金利等による見込額)の回収達成を図る。 - また、国土交通大臣が指定する期間を経過する根岸線(桜木町・磯子間)及び根岸線(磯子・洋光台間)について、東日本旅客鉄道株式会社に対し譲渡を行う。	A	・ 譲渡線及び貸付線については、実効金利に応じた要回収額を確実に回収するとともに、譲渡した貸付線については、譲渡代金を確実に回収しており、着実な業務実績と評価できる。	
31	④ 船舶共有建造業務に係る財務状況の改善 ・ 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。	・ 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金発生率及び未収金残高の目標値を達成するよう、平成21年度における未収発生率を2.4%以下、同年度末における未収金残高を12	A	・ 経済情勢が悪い中で、適切な努力がなされており、着実な業務実績と評価できる。	・ 目標は「繰越欠損金の縮減を着実に行う」ことである。現下の経済状況の中で、努力は多とるところだが、目標を下回っているのは事実である。これまで欠損金の縮減について評価する場合「経済状況が良かったことが原因であるためプラスの評価をしない」ということはなかった。逆に今回の場合も、目標と事実と即して厳しく評価することが必要。 ・ 繰越欠損金の縮減には、引き続き努める必要がある。

	- 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。 - 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。	8億円以下とする。 - 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、本年度末において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ともに、繰越欠損金の縮減を着実にを行うこととする。 - 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及びホームページにおいて随時適切に公表する。			
32	4. 短期借入金の限度額 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。	平成21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。	A	年間を通じて限度額の範囲内で借入を行っており、着実な業務実績と評価できる。	
	5. 重要な財産の譲渡等に関する計画 - 箱根分室を平成20年度内に売却する。 - 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。 - 松戸宿舎、上田宿舎、山科宿舎、西船橋寮及びこすかた寮を平成	—		NO.26のとおり。	

	20年度以降に売却する。 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。				
	6. 剰余金の使途 - 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 - 運輸技術に係る基礎的研究業務の充実 - 建設勘定における管理用施設(宿舍に限る。)の改修	- 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 - 運輸技術に係る基礎的研究業務の充実 - 建設勘定における管理用施設(宿舍に限る。)の改修		実績はなかったとの報告を受けた。	
33	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 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。	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。	A	地域及び期間が限定的な事業特性を踏まえ、事務所限定職員制度を導入するなど着実な業務実績と評価できる。	
	(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 - 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 - 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	- 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		- 建設勘定の左記積立金については、取り崩しの実績はなかったとの報告を受けた。 - 助成勘定の左記積立金については、法令に従って、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より生じた損失に充てるため本年度に	

	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	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		において484億円取り崩したとの報告を受けた。これは目的に従った取崩しであり適切なものと評価できる。	
--	--	--	--	--	--

- ＜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。
- SS：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。
 - S：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。
 - A：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。
 - B：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。
 - C：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。
- ・SSをつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評価理由」欄に明確に記述するものとする。
 - ・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

平成21年度業務実績評価調書：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

評点の分布状況（項目数合計：33項目）（33項目）

SS	0項目	
S	8項目	
A	25項目	
B	0項目	
C	0項目	

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。

・鉄道建設業務、船舶共有建造業務のいずれも高い技術力を生かし、積極的な技術開発とその実施がなされている。鉄道に関しては学会から賞を授与されており、SESに関しては、常に一歩先の技術の導入に向けて努力がなされている点が、高く評価される。

・鉄道建設業務については、技術的困難を技術開発によって乗り越えて完成目標時期を大幅に短縮したことや工程管理の強化により、3線同時開業の実現に向けて順調に業務を進めたことは極めて高く評価できる。

（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、諸外国との競争となる分野も多くなり、我が国を挙げた取組の強化に合わせ、機構においても更なる努力を行うことが望ましい。

・

（その他）

・業務実績の報告に当たっては、単なる結果を記載するだけでなく、機構の努力の成果を分かりやすく説明するなど、記載方法を工夫することが望ましい。

総合評価

（SS, S, A, B, Cの5段階）

A

（評定理由）

各事業分野において、目標を上回る成果を達成しており、着実な業務実績をあげているものと評価できる。評点の分布状況からみて総合評価はAとした。

独立行政法人整理合理化計画、総務省政独委「平成20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(国の基準と同額となっているか、会計検査院指摘事項を踏まえているか等)	○「独立行政法人の業務、財務、入札、契約の状況について」の検査報告書(平成21年9月会計検査院)の趣旨に基づき、参加者の有無を確認する公募手続きについては、①周知期間の拡大、②応募要件の緩和、③特定の者の名称の非公表を行った(平成22年3月)。 なお、契約に関する基準については、平成20年度に契約事務規程を改正し、すべて国と同様としている。	・契約に関する基準については、全て国と同様としており適切であると認められる。 ・また、公募手続きについては、会計検査院による検査報告書の趣旨を踏まえ、左記取組を行っており、必要な措置を講じていると評価できる。
②随意契約の比率の引き下げ	○平成21年度の契約実績は平成20年度に比べ件数ベースで347件減少し、金額ベースで410億円減少した(平成20年度2,035件3,527億円→平成21年度1,688件3,117億円)。このうち、競争性のない随意契約は件数ベースで150件減少し、金額ベースでは215億円減少した(平成20年度885件1,293億円→平成21年度735件1,078億円)。 [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20年度43.5%)、金額ベースで34.6%(平成20年度36.7%)] ○競争性のない随意契約のうち鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事の金額が123億円増加した(平成20年度74件516億円→平成21年度68件639億円)が、その要因は整備新幹線事業等の進捗によるものである。 ○平成21年度は、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づき、「契約監視委員会」を設置し、平成20年度契約等の点検・見直しを実施した。この見直しにより、①競争性のない随意契約について競争性のある契約方式への一層の移行、②競争性のある契約について一層の透明性・競争性を確保するため参加条件の変更等の実施(うち参加者の有無を確認する公募手続きにおいては周知期間の拡大、応募要件の緩和及び特定の者の名称の非公表の実施)、③複数年度契約における随意契約(注)を解消するため特定の工事について債務負担の年限の制約を廃止し全工期一括発注の一般競争入札への移行を行うこととした。 また、上記見直し結果を踏まえ、新たな「随意契約等見直し計画」を策定した(平成22年6月)。本計画においては、平成20年度契約における「競争性のない随意契約」は、件数では885件から660件へ225件減少する見込み(金額では、1,293億円から1,237億円へ56億円減少する見込み)。 (注)長期に亘るトンネル工事等は、債務負担の年限(5年)の制約のため分割発注を行っており、後工事は、前工事の施工者と随意契約を行っていた。	・平成21年度の契約実績は、競争性のない随意契約の件数、金額ともに減少している。また、全契約に占める割合については、件数は横ばいであったが金額は減少している。 ・平成21年度においては、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月閣議決定)に基づき、契約監視委員会を設置し、契約等の点検・見直しを進め、<u>新たな随意契約等見直し計画を作成し、更なる随意契約の比率引き下げに向けた取組を行っており、評価できる。</u> ・機構の報告によれば、競争性のない随意契約のうち、<u>鉄道事業者の営業線内で施工する工事等に係る委託契約は、件数では減少しているものの、金額ベースでは増加している。</u>これは、工事の進捗により増加したためであり、またその内容も、例えばJR等の鉄道事業者への委託工事が営業線内で行われるものであることから、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等の理由を考慮すると、これらの契約について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。 ・随意契約の代表的な項目に関して、その金額が適切であることを示すデータを常に持ちつつ、それを公開することが大切と考える。 ・ただし、競争性のない随意契約については、関心が高まっているため、理由を明らかにするとともに、情報の開示などを積極的に実施する必要がある。

③随意契約見直し計画の実施状況、公表状況	○平成19年度に策定された「随意契約見直し計画」において競争性のある契約方式への移行を指摘された契約については、平成19年度以降の各年度の契約においても競争性のある契約に移行している。また、同見直し計画で計画の達成へ向けた具体的な取り組みとして規定している総合評価方式の導入拡大、複数年度契約の拡大、入札手続きの効率化（電子入札システムの利用拡大）については、平成20年度までに措置を講じている。 ○さらに、平成21年度は、「公共調達の適正化について（平成18年8月25日付け財計第2017号）」に基づき、契約に係る公表の対象を競争入札まで拡大し、少額随意契約を除く全ての契約について一覧表形式でホームページ上に公表した。 ○上記の「随意契約見直し計画」を踏まえた平成20年度契約のフォローアップ結果をホームページ上に公表している。	・平成19年度に策定された「随意契約見直し計画」において競争性のある契約方式に移行することとしていた契約については、既に競争性のある契約に移行しており、また、同計画において実施すべき具体的な取組として規定していた総合評価方式の拡大、複数年度契約の拡大、入札手続きの効率化については既に必要な措置が講じられており、<u>適切に取組みを進めたものと評価できる。</u> ・また、契約に係る公表の対象を、随意契約だけでなく競争入札まで拡大し、さらに表示の方法を見やすく工夫していることは評価できる。 ・今後は新たに策定した随意契約等見直し計画にしたがい、競争性のない随意契約の比率の更なる引き下げに向けて取組みを進めることを期待している。 ・随意契約については理由の明示と情報の開示を積極的に実施してゆくことが求められているため、前向きな対応姿勢をみせることが重要と思われる。
④監事監査が適切に実施されているか。	○平成20年度の「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かかる公表内容」についての監事監査において「公表内容の追加」の指摘を受け、平成21年4月に通達を改正し、具体的な公表内容・方法の統一を図った。また、平成21年5月には、「平成20事業年度監事監査の結果に基づく措置状況」において、指摘事項が適切に実施されていることを確認した。	・平成21年度においては、監事も参加する契約監視委員会を設置・開催しており、<u>契約を確認するための取組を行っていることは評価できるが、契約に係る監事監査を実施していない。</u>平成20年度の業務実績評価（二次評価）において契約に係る指摘がなされていることや独立行政法人の契約状況については多くの国民の関心事項であること、また契約監視委員会が着目する契約の視点は随意契約等に限定されたものであることから、毎年度、監事監査を実施することが望ましい。
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	○企画競争、参加者の有無を確認する公募手続きを行うに際し、すべての公告案件を契約ごとに掲示するとともに、ホームページ上に公表した。 ○「独立行政法人の業務、財務、入札、契約の状況について」の検査報告書（平成21年9月会計検査院）の趣旨に基づき、参加者の有無を確認する公募手続きについては、①周知期間の拡大、②応募要件の緩和、③特定の者の名称の非公表を実施した（平成22年3月）。	・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、<u>透明性が確保される方法によって実施されていると認められる。</u> ・また、会計検査院による検査報告書の趣旨を踏まえ、公募については左記取組を実施するなど更なる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。

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	○競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は以下のとおり。 ・鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事（平成20年度74件、516億円 → 平成21年度68件、639億円） 鉄道の運行の安全確保等の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者に委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。 工事を委託するに当たり、施行協定の協議において、工事の内容及び施工計画を協議しており、この協議の過程で、機構で行った概算見積りにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後には、各年度の工事内容を確認のうえ、年度毎の協定額を締結しているが、各年度末には事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認のうえ、協定額を精算して支払いを行っている。また、委託工事の完了時にも同様の確認を行い、施行協定額の精算を行っている。 ・共有船の建造（平成20年度36件、583億円 → 平成21年度19件、290億円） 民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。 共有船の建造契約に当たり、船主が複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価が機構の積算基準による予定価格の範囲内にあることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。 ・整備新幹線のレール等の調達委託（平成20年度16件、55億円 → 平成21年度17件、36億円） JR各社のレール調達を取りまとめているJR東日本等に委託することにより、機構が鉄道事業者以外の主体から調達する場合と比較して低廉な調達（10～20%程度のコスト縮減）が可能となっている。	・移行困難な理由については②のとおり。 ・②と関連して随意契約でも適切な価格になっている説明が必要と考える。 ・ただし、<u>レール調達に関しては実態を解明するとともに、あるべき姿を検討して頂きたい。</u> ・随意契約については理由の明示と情報の開示を積極的に実施してゆくことが求められているため、前向きな対応姿勢をみせることが重要と思われる。
⑦関連法人に係る委託がある場合、その妥当性	○フリーゲージトレイン技術研究組合は、軌間可変電車に関する技術水準の向上を図るための事業を行うことを目的に発足した機関であり、平成21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同組合と契約した。 ○これらの業務の実施にあたっては、これまでの走行試験の実績に基づく高度な経験、ノウハウが必要であるとともに、車輛開発に精通していることが必要であることから、本業務に関連する研究開発を実施する唯一の機関である同組合と契約し、本業務を進めているところである。	・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・ノウハウが必要であり、同法人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を考慮すれば、<u>当該契約はやむを得ないものであると認められる。</u> ・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。 ・国民の関心が高いため、説明責任を積極的に果たすことが必要と思われる。

⑧1者応札率が高い場合、その理由	○平成21年度は、一般競争入札件数460件のうち、一者応札は103件、その比率は22.4%であった(平成20年度は718件中、一者応札は187件、その比率は26%。なお、全独法の平均は48.8%)。 ○平成21年度は、平成20年度契約の「競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった契約」等の点検・見直しを行った。この見直しにより、一層の透明性・競争性を確保するため参加条件の変更、公告期間の見直し等(うち参加者の有無を確認する公募手続きにおいては周知期間の拡大、応募要件の緩和及び特定の者の名称の非公表)を実施することとした。 ○平成21年7月に一者応札・一者応募に係る改善策を取りまとめ、ホームページ上に公表した。また、平成22年6月に「随意契約等見直し計画」を策定し、一者応札・一者応募となった契約の見直し方法等をホームページ上に公表した。	・一般競争入札に係る一者応札率は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。また、<u>昨年度の実績と比較しても件数、割合ともに減少しており評価できる。</u> ・特に平成21年度においては、一者応札となった契約等の見直し結果を踏まえて、応募要件の緩和や周知期間の拡大等の契約手続きの見直しを進めたほか、随意契約等見直し計画に基づき一者応札・一者応募に係る改善策をホームページで公表するなど積極的に取組みを進めており、評価できる。 ・国民の関心が高いため、説明責任を積極的に果たすことが必要と思われる。
⑨第三者委託状況(随意契約、一者応札の場合)	」:	・<u>一括再委託の禁止に係る内部規定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>
⑩契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況	○工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行伺から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制を確立し、契約手続きを行った。 ・一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。 ・予定価格の作成、契約書及び設計図書の作成等については複数課によるチェックを行った。 ○入札・契約手続きの事後の審査体制としては「入札・契約評価委員会」(平成21年6月・11月開催)において入札又は見積り合わせの結果の分析・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(平成21年9月、平成22年3月開催)」において中立・公正の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。 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)、平成21年8月・平成22年3月開催)において落札者の決定等について審査・評価を行った。 ○「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づき、平成21年12月に監事及び外部有識者で構成する「契約監視委員会(委員長:向井千杉弁護士)」を設置し、平成22年1月及び3月に開催して、平成20年度及び平成21年度(1～3月分)における「競争性のない随意契約」、「競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった契約」等の点検・見直しを行った。	・各ブロックごとに、入札・契約に係る第三者による入札監視委員会を設置しており、<u>適切な審査の体制を整備しているものと認められる。</u> ・予定価格の作成、契約書、設計図書の作成から契約締結に至る契約事務に係る一連のプロセスについて、複数課での確認を実施していること、また、企画競争等の評価項目・評価基準についても入札・契約手続運営委員会の審議、関係課による合議を実施しており、<u>契約の執行体制に関して適切に取組みを行っている</u>と評価できる。 ・入札監視委員会においては、審議の結果、問題があれば、法人の長に対する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> ・契約に関する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、<u>執行、審査機関の間の相互のけん制が適切な形で発揮されているものと評価できる。</u>

2. 官民競争入札	実 績	評 価
①官民競争入札の導入の状況	○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。 ・給与計算業務、社会保険関係業務等の人事・給与関係業務 ・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	・機構においては、人事・給与関係業務のほか、鉄道建設業務においても施工監理補助業務や用地取得業務の一部について外部委託を実施するなど、できる限り効率化を図るよう努力しており、評価できる。
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	○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。 ・建設勘定(当期総利益 約9億円): 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。 ・基礎的研究等勘定(当期総利益 約1億円): 当期総利益の発生要因は、内航海運活性化融資経理において船型調査事業の対象案件がなかったことによるものであり、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。 ・特例業務勘定(当期総利益 約983億円): 「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。	・建設勘定については、過去に会社整理を行った譲渡線に係る繰越欠損金、機構設立時に、もともと存在していた資本剰余金に合わせて整理された結果、機構が収入を得て当該譲渡線に係る債務の償還を行えば、B/S上はその分の利益が発生する構造となっている。しかしながら、当該利益は経理上生じているものであり、これに対応する現金を保有するものではないことから、目的積立金を申請していないことについては特段の問題は認められない。 ・特例業務勘定の当期総利益については「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」により目的積立金とすることができない。したがって、これらについて目的積立金を申請していないことについては、特段の問題は認められない。
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、該当なし。	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	○海事勘定において54億円の当期損失を計上。これは、平成20年後半に発生した世界的な金融危機などを原因として国内経済情勢が低迷した影響により、未収金の処理を進めるため行った売船処理(売船価格の低下)による貸倒損失(約20億円)及び未収事業者の支払状況の悪化等による貸倒引当金繰入(約43億円)を計上したため。平成20年度に引き続き、事業者モニタリングを始めとした、既存債権管理による未収金の発生防止・回収強化等の収益改善に努めており、業務運営上の問題点は特段ないものと思われる。	「…収益改善に努めており、業務運営上の問題点は特段ないと思われる」とある。経済状況の影響があるものの当期損失が発生したのは事実。したがって「…収益改善を図り、業務運営の一層の向上に努める」などではないか。 ・経済情勢からやむをえないのではないか。
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	○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。海事勘定の財務改善に向けた一連の諸施策を実施したものの、平成20年後半に発生した世界的な金融危機などを原因として国内経済情勢が低迷した影響により、平成21年度は54億円の当期損失が計上されたことに伴い、繰越欠損額について同額の増加となった。 繰越欠損金: 平成20年度末492億円 → 平成21年度末546億円 ○平成22年度以降の収益改善を図るため、平成22年度財政投融资の借入期間を見直すとともに、内航海運のグリーン化対策、産業競争力強化等を図るため、政策目的別金利に関して体系の見直し等を検討した。	・縮減計画の策定状況についての記載が必要ではないか。また、繰越欠損金の推移のみでなく、計画に比べた進捗状況を記載すべきではないか。

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	○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。 ・助成勘定(利益剰余金 約6,062億円)・・・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。 ・特例業務勘定(利益剰余金 約1兆4,534億円)・・・国鉄改革時に設定された新幹線債権に係る収入、国鉄用地の売却益等の計上により発生。 利益剰余金については、今後の物価上昇や旧国鉄職員及びその遺族の長寿命化により年金支払額が増大するリスクがあるほか、特例業務勘定が旧国鉄の地位を承継しているためアスベスト補償、労働訴訟、土壌汚染対策などに要する費用を負担するリスクもあることから、現行の法制度の下では、これらのリスクに備えて全額積み立てることが義務づけられている。	・<u>助成勘定の利益剰余金は、過去に売却した新幹線鉄道施設に係る債権を計上しているものであり、発生原因について特段の問題は認められない。また、その用途は予め法令で決められており、平成21年度も当該法令に従い着実に執行されていることから、規模も適切であると評価できる。</u> ・<u>特例業務勘定の利益剰余金は、JR本州3社の株の売却収入、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権に係る収入、国鉄用地の売却収入、国庫補助金等の収入と年金支払等の支出の差額を、法律に基づいて全額積み立てることが義務付けられているものであり、発生原因や規模に問題は認められない。</u>
⑥運営費交付金債務の執行率が90%以下の場合、問題の有無	○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。	・左記事例がないことを確認した。
4. 給与水準	実 績	評 価
①公表値を前提とした法人の人件費総額削減の取り組み状況	○賞与の支給割合の引下げ(管理職△0.35月分、一般職△0.44月分)を行うとともに、本社課長補佐手当の更なる段階的縮減を実施した。 ○俸給を平均0.2%引き下げ、持ち家に係る住居手当を廃止した。 ○再雇用職員、事務所限定職員等多様な雇用形態を導入した。	・これらの取組により、平成17年度比で16.4%の削減となっており、<u>順調である。目標の15%については既に達成しているものの引き続き削減の努力を継続すべきである。</u>

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	○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。 ・大都市に勤務する職員の割合が高いこと 【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】 国家公務員:41.1% 機 構:50.3% 【地域手当非支給地に勤務する職員の割合】 国家公務員:29.1% 機 構:21.6% ・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 【広域異動手当(異動前後の勤務箇所間の距離300km以上)を受給する職員の割合】 国家公務員:5.2% 機 構:13.4% 【単身赴任手当受給者の割合】 国家公務員:7.5% 機 構:23.9% ・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 【採用状況】 国家公務員:大卒程度(Ⅰ種・Ⅱ種試験)2,887名(54.1%) 高卒程度(Ⅲ種試験)2,454名(45.9%) 機 構:大卒、大学院卒28名(100%) 【主な資格の保有者(平成21年度末現在)】 博士14名、技術士123名、鉄道設計技士27名、一級建築士36名など ・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 ○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(4.①参照)により、平成21年度のラスパイレス指数は、平成20年度の115.1から114.2となり、0.9ポイント減少した。今後とも給与水準の適正化を進めていくこととしている。	・鉄道建設の進捗に応じて業務が全国的に展開されることなどの特殊性や、業務内容に相応しい技術的に高度で専門的な知識等を有する人材を確保しなければならないこと等の<u>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。</u> ・しかしながら、業務運営の効率性や国民の信頼性確保の観点から、引き続き適性化に向けた努力をすべきである。 ・上記のような業務の特殊性を踏まえれば、<u>単純にラスパイレス指数100を目指すのではなく、適切な目標を検討することも必要ではないか。</u> ・国家公務員との比較で、機構にとってのラスパイレス指数の適切値も出せるのではないか。
--	---	---

③国と異なる諸手当及び法人独自の諸手当の検証	○広域異動手当については、2～3年周期で全国異動させる人事運用の特性に鑑み、地域手当の支給割合を抑制することにより財源を確保しており、広域異動手当と地域手当の合計は国と比較しても過大なものではない。 ○期末手当・勤勉手当については、平成21年度から国と同支給率とした。 ○青函トンネル坑内作業手当については、高速で通過する営業線に近接する著しく危険困難な作業に対して支給するものであり、業務の特殊性に鑑み必要である。 ○深所作業手当については、平成21年度末をもって廃止した。 ○外国旅行の支度料については、平成21年度までは旅行期間が1ヶ月未満でも支給していた(15日未満の場合は2分の1)が、平成22年5月に旅行期間が1ヶ月未満の場合は原則不支給(国と同様の運用方針)とする改正を行った。	・平成20年度業務実績評価に係る二次評価において、国と異なるものとして指摘のあった諸手当のうち、<u>期末手当及び勤勉手当については国と同じ基準とし、また深所作業手当についても廃止しており適切に対応していると評価できる。</u> ・<u>広域異動手当(異動前後の勤務箇所間の距離300km以上)については、国と比較して高い割合となっているが、これに対して地域手当の割合を国よりも低いものとしている。これは、全国的な異動が頻繁になされる業務の特殊性から、人事運用を円滑に実施するためのものであり、特段の問題は認められない。</u>また、広域異動手当と地域手当の合計割合も国が最大18%であるのに対して、鉄道・運輸機構では10%を上限としており過大なものとなっておらず、適切であると認められる。 ・<u>青函トンネル坑内作業手当については、高速で通過する営業線に近接する危険な作業に対して支給するものであり、国の道路上作業手当に準じた性格であり、当該手当と同額であることを考慮すれば、適切なものであると評価できる。</u> ・外国旅行の支度料については、平成22年度において国と同様の運用方針とすることとしており、適切な取り扱いである。
-------------------------------	---	--

④人件費総額の削減状況	○平成21年度における人件費は138億8,458万円となり、対前年度比で6億6,360万円(4.6%)を削減、平成17年度比で16.4%の削減を図った。	4. ①に同じ
⑤役員報酬額の公表状況	○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。	・適切に実施している。
⑥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状況	○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。また、一般職については、平成21年度の人事評価の結果を平成22年度の昇給に反映させたところであり、平成23年度から賞与にも反映させることとしている。	・適切に実施している。 ・一般職についての人事評価制度は平成21年度から新たに実施したものであり、今後効果が期待できる。他法人や国の取組事例を参考としたり、取組に係るフォローアップを適切に行うこと等により、 <u>さらに効果的に実施するよう引き続き努力されたい。</u>
⑦元国家公務員の嘱託職員ポストの現状及び新設の状況	○元国家公務員の嘱託職員ポストについては、現在1ポストを設置し、「共有船舶の建造に係る設計図書の事前審査、建造中の工事監督及び検査等に関する業務」に従事させている。 ○当該ポストは、「独立行政法人における元国家公務員の非人件費ポストについて」(平成21年12月25日総務省人事・恩給局長、行政管理局長事務連絡)による、「真に必要と認められるもの」の要件に合致するものとして設置している。 なお、当該ポスト以外の新規設置は行っていない。	・ <u>元国家公務員の嘱託職員については、現在1ポストが設置されているが、これは「独立行政法人における元国家公務員の非人件費ポストについて」による「真に必要と認められるもの」の要件に合致しており、また当該ポスト以外の新規設置も行われていないことから、適切であると認められる。</u>
⑧監事監査が適切に実施されているか	○平成21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22年度において実施済みである。	・平成21年度に実施した監事監査の内容については報告がなかった。また、平成22年度に実施した監事監査についても報告された内容では適切性についての評価ができない。次回の報告に当たってはこれらの点に留意されたい。 ・給与水準に係る監事監査は平成20年度の業務実績評価(二次評価)において指摘がなされていることや多くの国民の関心事項であることから適切に実施すべきである。

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。	○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、平成20年度以降のレクリエーションについては廃止し、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。	・適切に実施している。
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。	○昼食施設利用料補助については、平成21年度末をもって廃止した。 ○健康保険組合の保険料の法人負担割合は平成21年度末現在50%を超えているが、政府からの要請を受け、労使負担割合を見直すよう、健康保険組合へ要請文書を発した(平成22年5月)。	・平成20年度業務実績評価に係る二次評価において、適切性を評価結果において明らかにすべきとされた法定外福利厚生費のうち、 <u>昼食施設利用料補助については、平成21年度末をもって廃止しており、適切に見直しが行われている。また、互助組織への支出についても廃止に向けた事務手続きを進めているところのことであり、適切であると認められる。</u> ・健康保険組合の保険料の法人負担割合は、平成21年度末時点では50%を超えているが、 <u>労使負担割合を国と同様の水準に見直すよう健康保険組合へ要請を行っているということであるので、早期に結論を得るべく引き続き努力すべきである。</u>
③「独立行政法人の法定外福利厚生費の見直しについて」(平成22年5月6日総務省行政管理局長通知)への対応状況	○現在、互助組織への平成22年度の支出を見合わせ中であり、互助組織においては、平成22年度からの助成廃止に向けた見直しを行うべく事務手続きを進めているところである。	5. ②に同じ。

6. 内部統制	実 績	評 価
①内部統制の体制の整備状況(倫理行動規定の策定、第3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)	○機構発足時(平成15年10月)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、必要に応じて部外の専門家を交え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。 ○コンプライアンスに関する取組みや本社・支社(建設局)間の周知の状況については、毎年行われる監事監査にて確認されている。 ○専決規程を整備し、業務運営の効率化とともに、責任の明確化を図っている。 ○各勘定の特性を踏まえて、機構の業務に潜在するリスクの抽出を行った。 ○各勘定毎に業務の運営に関する会議を開催し、それぞれの業務の進捗管理等を行っている。 ○機構では内部審査等の充実のため外部有識者等で構成された第三者委員会(鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会、契約監視委員会等)を設けており、結果についてもホームページ上で公表している。	・法人における内部統制の体制については、理事長を長とする内部統制委員会のほか、第三者が参画する内部統制委員会幹事会、内部統制委員会作業部会を設置している。平成21年度においては、これらの委員会で基本理念及び行動指針、リスク低減に向けた取組に係る審議を実施しており、<u>不断の見直しを行っているものと評価できる。</u> ・また、上記のほか、内部統制を充実させるために業務ごとに外部有識者等で構成された第三者委員会を設置し、審議結果をホームページ上で公表していることから、<u>対外的な透明性を確保しつつ、事業の実効性があがるよう取組みを進めているものと評価できる。</u>
②法人の長がリーダーシップを発揮できる環境の整備の状況	○機構の目的を役職員が共通の認識の下に一丸となって達成するため、運営上の基本的な考え方である基本理念、役職員の行動のあり方を示す行動指針等を制定した(平成22年1月)。	・法人の長を委員長とする内部統制委員会を開催し、内部統制の推進を図っているほか、その下に部長級の内部統制委員会幹事会や課長級の内部統制委員会作業部会を設け、法人全体として内部統制を推進する仕組みが整えられている。また、会計監査人と法人の長との間でのディスカッションも定期的に行われており、<u>法人の長がリーダーシップを発揮できる環境は整備されている。</u>
③法人のミッションについて役職員への周知の状況	○平成22年1月に基本理念を策定し、地方機関を含めて役職員に周知したところである。	・平成21年度においては、法人のミッションについて基本理念を定め、<u>全役職員への周知徹底を図っており、適切に実施されている。</u>
④法人のミッション達成を阻害するリスクの把握、対応の状況及びそれを可能とするための仕組みの構築の状況	○法令違反や信用失墜の防止などのため、機構の業務に潜在するリスクを抽出し、その一部について、リスクの顕在化を未然に防ぐリスク管理及びリスクが顕在した場合の危機管理のための業務手順を検証する作業に着手した。	・平成21年度においては法人のミッション達成を阻害するリスクの洗い出しを行ったところであり、平成22年度においてはこれらに対する危機管理についての検討を行うこととしている。<u>内部統制を充実・強化すべく計画にしたがって適切に取組を進めているものと評価できる。</u>

⑤法人の長における内部統制の把握の状況。	○法人の長は、これまでに内部統制委員会を4回開催し、内部統制の現状を適切に把握している。	6. ①に同じ。
⑥内部統制の充実・強化に関する課題がある場合の当該課題に対応するための計画の作成状況	○平成21年3月に開催した第1回内部統制委員会において、以下のような内部統制に関する課題を抽出し、これらに対応するための今後の取組計画を作成した。 ・基本理念や行動指針の類が策定されていないこと。 ・リスク低減に向けた業務プロセスの見直しには着手していないこと。 ・役職員への周知徹底が必要であること。	内部統制に係る課題として、当初は左記に係るものを挙げていたが、いずれも平成21年度に解決に向けて取り組んでいる。このほか、新たな課題として「危機管理業務手順の検証」を挙げ、これについては平成22年度に検証を行い、改善策を検討する計画となっており、 <u>適切に取り組みを進めているものと評価できる。</u>
⑦マネジメントの単位ごとのアクションプランの設定状況。	○中期計画に沿って、各部門毎に翌年度において措置を講ずる事項を抽出し、機構全体として取りまとめたうえで、年度計画を定めている。 ○人事評価制度において、年度初にマネジメント単位の長が、部下職員に各部門の目標・計画を提示している。	・中期計画に沿って、各部門ごとにフォローアップを実施しつつ年度計画を策定しており、 <u>適切であると認められる。</u> しかしながら、今後はさらにアクションプランに係る評価指標の策定等により、中期計画の適切な執行が望まれる。
⑧アクションプランの実施に係るプロセス及び結果について、次のアクションプランや予算等への反映の状況	○年度計画の達成状況につきフォローアップを行い、次の年度計画や予算措置に反映させている。 ○人事評価制度において、マネジメントの長は、部下職員に提示した目標・評価の達成状況をフォローアップし、次の取組内容に反映させている。	・左記取組については確認した。しかしながら、アクションプランの実施に係るプロセスや結果を、 <u>次のアクションプランにどのように反映させているのかについての報告が不十分である。</u> 実施したアクションプランの結果等を踏まえ、何が足りなかったのか、さらに何を改善すべきか等の視点からフォローアップを行い、 <u>次のアクションプランや予算に反映させる手順を明確化すべきである。</u>
⑨内部統制のために構築した体制・仕組みの運用状況	○内部統制・ガバナンス強化に向けた体制整備のため、これまでに、内部統制委員会(委員長:理事長)を4回、同委員会幹事会を4回、同委員会作業部会を6回開催した。 ○内部統制の充実の必要性、当機構の取組み等についての周知・啓発をするため、平成21年度は、本社及び地方機関の管理職等に対し、外部講師を交えた研修を実施した(6回、113名出席)。	・内部統制委員会等の各種委員会を開催し、 <u>内部統制の充実・強化のための取組を適切に実施しているものと認められる。</u> ・ただし、どのような事象をリスク現象と想定しているのか、及び会議等でどのような内容の議論が行われているのか、より <u>つっこんだ解説が必要。</u>
⑩人事評価の実施、業績等の給与等への反映状況	○管理職については、人事評価の結果を賞与及び昇給にも反映させている。 ○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年度の昇給に反映させた(平成22年度の人事評価結果は、平成23年度の賞与にも反映)。	・業績を給与等に反映させるための <u>人事評価制度を導入しており、適切であると認められる。</u> 今後、評価の実績を基により効果的な仕組みとなるよう適宜フォローアップを実施するなど、改善に向けた取組が望まれる。

⑪業務・マネジメントに關しての國民への意見募集、及び業務運営への反映の状況	○従来からの電話・ファックスによる問合せ等に加え、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」コーナーを設けて、国民から広く意見募集を行う仕組みを整えた。 意見・問合せは、平成21年度においては99件となっており、問合せに対しては、メールによる返信や問合せ者の意向を確認したうえでの資料提供等、問合せ者の理解を得られるような情報提供を行い、情報の双方向化を図った。	・機構の業務・マネジメントについてはホームページで分かりやすく紹介し、またこれについて意見の募集も行っていることから、<u>透明性の確保が図られているものと評価できる</u>。平成21年度においては、業務・マネジメントに関する意見はなかったものの、問合せ等に対しては丁寧に応対しており、評価できる。
⑫監事監査が適切に実施されているか	○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。また、理事長による内部統制に係る現状の適切な把握に資するため、理事長等と監事による「理事長懇談会」の場を設けて、定期的開催するなど、理事長のマネジメントについて留意している。 ○平成21年度の監事監査においては、法令遵守（コンプライアンス）という観点から、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」等を踏まえ、「当機構が定める通達による総合評価方式の実施状況」、「情報開示の状況」、「基礎的研究業務に係る委託費」について確認・評価し、法人の長及び関係役員に対し理事会で報告している。	・内部統制に関する監事監査については、法令遵守という観点からは実施されており、<u>今後はさらに、法人の長のマネジメントなど内部統制の充実・強化に留意して監事監査を行うべきである</u>。

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保有する実物資産の状況(民間等からの賃貸により使用する建物、土地等を含む)	○機構の宿舍等の保有資産については、中期計画において、「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。」とされており、これに基づき、宿舍等の資産の処分を逐次行い、入居状況を勘案しながら集約化を進めているところである。これにより、本社のある首都圏において、一定の宿舍・寮を確保することとしている。 保有する宿舍等については、占有面積、設備等において国の基準に準拠している。 ○機構では、ホール及び展示施設は保有していない。なお、宿泊施設、教育・研修施設及び会議所としての機能を有していた麻布分室については、既に用途廃止し、売却に向け手続中である。 ○機構では、高額(取得価格5000万円以上)な設備・機器、車両・船舶は保有していない(事業用の資産は除く)。	・各管理用施設(本社、支社、宿舍等)については、法人の規模を勘案すれば必要最小限の保有となっており、立地場所も法人の任務からみて合理的なものであることから有用性が認められる。ただし、今後の取扱いについては、空室率の高い宿舍や建設工事の進捗に伴う支社局の移転をはじめとして、経済合理性に十分配慮した検討を行うべきである。 ・<u>宿舍については事務・事業の目的及び内容を踏まえ、現在、中期計画に従って移転・集約化を図っているところであり、基本的には、資産規模の適切性及び経済合理性が認められる。</u> ・なお、地方の借上寮等の空室率については、鉄道建設業務の進捗に応じて事業場所が変化することや当該事業場所が都市部ではないこと等から、所有者との交渉の結果一棟借上げ方式で契約しなければならない場合があること等の事情を考慮すればやむを得ないものと考えられる。 ・<u>しかしながら、首都圏において、特に使用率が50%を下回っており、移転・集約化計画も具体化していない宿舍(行田宿舍、船橋宿舍、習志野台宿舍)については、現在進めている集約化において必要な転居スペースとして十分有効活用するとともに、これらの宿舍についても、今後、経済合理性に十分配慮し、順次集約化を進めるべきである。</u> ・<u>宿舍等については、法人の役職員以外の者の入居がないことを確認した。</u> ・<u>展示施設やホール、高額(取得価額5,000万円以上)な設備等を保有していないことを確認した。</u>
②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を踏まえた問題の有無	○建替え予定の宮崎台宿舍については、平成22年1月に宿舍の廃止を決定したことから、土地、建物等について減損を測定し、67百万円の減損処理を行った。また、平成20年度に廃止決定し減損処理した宿舍等については、更に平成21年度の鑑定評価等により32百万円の減損処理を行った。 ○第三者に売船することを決定した船舶(2隻)については、機構自らが使用しないため、船価鑑定額により減損を測定した結果23百万円を減損処理した。 ○これらは、何れも中期計画等で想定した業務運営を行ったにもかかわらず生じたものであることから、損益外処理を行ったものであり、業務運営上特段の問題はない。	・<u>建替え予定の宿舍や売却を決定した船舶について、減損処理を行っているが、これらは中期計画等にしがった業務運営を行った中で生じたものであり、独立行政法人会計基準に則った損益外処理を行ったものであるから、特段の問題は認められない。</u>

③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	○箱根分室 2室を平成21年6月及び12月に売却した。 ○西船橋寮 平成21年5月に売却した。 ○麻布分室 平成21年5月に一般競争入札を行ったが応札者がいなかったため、平成21年7月に方式を公募抽選に変更したところ2者の応募はあったが、いずれも辞退となった。このため、売却を促進すべく平成21年9月にあっせん会社と媒介契約を締結した。あっせん会社は広告を掲載したものの、これまでのところ具体的に購入を検討する者はいない状況である。 ○松戸宿舎、上田宿舎、山科宿舎及びこずかた寮 市況及び専門家の意見を踏まえ、平成22年度から売却手続きを行うため、隣接者との境界確認、土地鑑定評価等の準備を進め、このうち上田宿舎及びこずかた寮については売却手続を始めた。 ○共有持分による福利厚生施設 ・ウィスタリアンライフクラブ宇佐美Ⅱ 平成21年4月に売却した。 ・東急ハーヴェストクラブ(蓼科) 平成21年7月に売却した。 ・東急ハーヴェストクラブ(勝浦) 平成21年8月に売却した。	・整理合理化計画で処分等することとされた保有資産については、順調に売却手続が進められており、適切であると認められる。なお、麻布分室については、売却手続きを行ったものの、応募者の辞退等により売却できなかったものであり、やむを得ないものであると認められる。
④個別法に基づく事業において運用する金融資産の状況	○海事勘定では、機構法に基づき利子補給及び債務保証業務等のための信用基金(48億円)を有しており、投資有価証券で運用した結果、平成21年度の運用益は約60百万円となった。 なお、利子補給及び債務保証業務については、独立行政法人整理合理化計画(平成19年12月閣議決定)に基づき終了しており、今後、基金については、不要財産としてその一部(政府出資金相当)を、平成23年度以降に国庫納付することとしている。 ○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おり、 ・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、 ・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、 ・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。	・特例業務勘定においては、業務の目的から勘案して左記の<u>安定的かつ効率的な運用</u>を行っており、適切であると評価できる。 ・運用の方針については、資金運用・管理規程等に規定されている。債券購入に当たっては、当該規程にしたがって「資金運用検討会議」を開催し、債券購入額及び購入銘柄等の検討がされており、<u>安定的かつ効率的な運用</u>がされているものと認められる。 ・また、今後50年以上にわたる長期の年金支払い費用等に対応するための保有資産を金融資産として運用しているものであり、規模についても目的に適合した適切なものと評価できる。
⑤保有する現金・預金、有価証券等の金融資産の状況	○機構では、資金収支計画を作成し資金流動性の管理を行っており、鉄道建設、共有船建造等に必要な経費について、この資金収支計画に基づき適時適切に資金調達を行っている。 ○長期資金の調達は、財政融資資金借入金、民間借入金及び債券発行により行っているところであるが、これらの調達時期については、資金収支計画に基づく資金需要を勘案するとともに、特に債券については安定消化の観点から起債時期の平準化に留意している。 ○また、資金収支上、ある勘定において一時的な不足が生じる場合には、まず他勘定からの勘定間融通を優先して行い、それでも不足が生じる場合にのみ短期借入金を行うなど、資金流動の効率化を図っている。	・機構が保有する上記④以外の現金・預金等は、事業に充てるため、借入又は債券発行により調達しているものであるが、これらは資金需要のほか、起債時期の平準化等の観点から策定された<u>資金収支計画</u>によって管理されており、適切であると認められる。

⑥融資等業務以外の債権のうち貸付金の状況	○助成勘定の貸付金及び他勘定貸付金は、機構の前身である、鉄道整備基金が、鉄道施設の建設資金として当時の帝都高速度交通営団及び日本開発銀行に無利子で貸し付けたものである。 ○また、助成勘定及び特例業務勘定の他勘定貸付金は、各々、助成勘定から建設勘定、特例業務勘定から助成勘定に対する勘定間の資金融通を機構法等に基づき貸付金として整理したものであり、何れの貸付金及び他勘定貸付金も、現在はこれらに係る回収のみを行っており、新規の貸し付けは行われていない。	・左記に関して、現在新たな貸付は行われていないが、機構の貸付金は、法人の目的に照らし、国が認定した事業等に対して政策的な必要性の観点から行う貸付けであること、また回収も予定どおり行われていることから<u>特段の問題は認められない。</u>
⑦知的財産等の状況(実施許諾に至っていない知的財産)	(鉄道建設業務) ○機構が保有する特許は71件であり、そのうち、平成21年度に実施許諾に至ったのは1件である。 ○機構が保有する特許は、その多くが、他者による当該技術等に関する特許の先願取得及びそれにより発生する特許料の支払いを防止することを目的としたいわゆる防衛特許の考え方により保持しているものであり、必ずしも第三者の実施許諾による収入を目的としたものではない。 (基礎的研究業務) ○基礎的研究業務関連で保有する特許が10件、著作権が2件あり、これまで実施許諾に至ったものはない。 ○基礎的研究業務は、競争的資金制度(研究課題を公募・採択し、研究資金を研究機関に配分する制度)を実施する業務で、保持する知的財産権は、すべて委託研究又は共同研究の中で創出されたものであり、必ずしも第三者の実施許諾による収入を目的としたものではない。	・鉄道建設業務で保有する特許等については、業務の性質上、<u>防衛特許の性格であることを勘案すれば、実施許諾に至らないことについては特段の問題はないものと認められる。</u>
⑧実施許諾等に至っていない知的財産について維持経費等を踏まえた保有の必要性の観点からの見直しの状況	(鉄道建設業務) ○機構が保有する特許は、その多くが、他者による当該技術等に関する特許の先願取得及びそれにより発生する特許料の支払いを防止することを目的としたいわゆる防衛特許の考え方により保持しているものであり、必ずしも第三者の実施許諾による収入を目的としたものではない。 ○特許権等の継続、更新に当たっては、機構内に設置されている「職務発明等調整会議」において検討することとしている。 (基礎的研究業務) ○基礎的研究業務関連で保持する知的財産権については、共有する研究機関側からの報告を受けてその維持・更新の判断を行っている。	・上記7. ⑦に同じ。 ・また、鉄道建設業務に関しては、特許権等の継続、更新に当たって<u>職務発明等調整会議において検討を実施しており、適切に取扱いがなされているものと認められる。</u>

⑨特許権等の知的財産についての出願・活用実績及びそれに向けた取組の状況	(鉄道建設業務) ○鉄道建設に係る平成21年度における特許等の出願件数は11件であり、査定件数は13件であった。 ○機構が関わった鉄道建設関連の技術開発に伴う職務発明については「職務発明等取扱規程」に基づき職務発明認定及び出願の手続きを適切に行っているところである。また、職員からの発明届の提出前に、機構内に設置されている「職務発明等調整会議」において当該発明の活用見込みや出願に係る経費等を総合的に判断し、出願の是非を事前に検討するとともに、取得した特許についての継続、更新の確認も行っている。 (基礎的研究業務) ○現在は日本版バйдール制度(産業技術力強化法第19条)のもと、委託研究の中で出願された特許等については100%研究機関側が保持することを原則としているため、機構が新たに特許を出願等することはない。保持している特許等の活用については、研究機関側が主体的に実施するものであり、研究機関側にその活用を求めている。	・鉄道建設業務に係る特許権等は、防衛特許の性質から活用に関する取組みを行っていないが、出願に当たっては取扱規程に基づき、手続きが進められているほか、職務発明等調整会議において審議が行われており<u>適切な取扱いがなされているものと認められる。</u>
⑩保有する実物資産の運用管理の状況	○整理合理化計画等に基づき宿舍等の資産の処分を逐次行い、その集約化を進めているところである。 また、国家公務員宿舍法施行規則に準拠した、「宿舍の使用料の算定等に関する規程」に基づき、職員から宿舍使用料を徴収しているところである。 寮管理委託業務等については、既に業務委託を行っている。	・宿舍等については、適切に算定された使用料を徴収し、また借上げ寮の管理についても業務委託を実施し効率化を図っていることから<u>適切に運用されているものと認められる。</u> ・利用率の低い宿舍等については、7. ①のとおり。
⑪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	○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21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。	・適切に実施されている。
⑫保有する金融資産の運用・管理の状況	○海事勘定の信用基金については、地方債、社債、国際機関が発行する債券のうち元本の償還が確実なものにより運用している。 ○また、旧国鉄職員に対する年金等の支払いを将来にわたり確実に実施するため、特例業務勘定資産運用・管理規程を定め、資金の計画的な債券運用及び運用資産の安全な管理などを適切に行うとともに、その運用により生ずる収益を長期的、安定的に確保することとしている。	7. ④のとおり
⑬監事監査が適切に実施されているか	○保有資産の見直しに伴い「平成20年度以降に売却することとされた宿舍等」の平成21年度における売却状況についての監査は、平成22年度の監事監査にて実施済みである。	・平成22年度に監事監査を実施していることについては評価できるが、保有資産については、政府方針等において指摘されているほか、多くの国民の関心事項であることから、平成21年度においても監事監査は実施し、保有資産の状況が適切であるかどうかについて確認すべきであったのではないか。

8. 情報の開示	実 績	評 価
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を実施しているか 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を行っているか	○「関連法人への補助・取引等及び再就職の状況」については、ホームページで公表している。 ○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、機構の業務情報へのアクセスの容易化を図っている。 (参考;平成20年度:約78万回→平成21年度:約96万回) ○ホームページにより鉄道の建設、鉄道への助成、船の建造、高度船舶技術の支援、運輸分野の基礎的研究、国鉄清算事業の各業務についての事業概要、研究課題等の募集や公告・入札状況等のほか、役職員の報酬・給与等の水準、財務状況、関連法人への補助・取引等及び再就職の状況等を公表し、さらに広報紙(機構だより)やPR用映像、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。 ○また、平成20年度に策定した「コスト構造改善プログラム」を踏まえ、コスト改善を実施するとともに、実施状況、効果についてホームページで公表した。 ○さらに、機構の業務や役割を、国民により理解してもらうため、トップページレイアウトの見直しや検索機能の追加等、利用者の利便性向上に向けたホームページのリニューアルに着手した。	・適切に実施されている。 ・ホームページについては、各業務をより丁寧に紹介しているほか、プレス発表資料や広報誌についても積極的に公表しており評価できる。この結果、アクセス数が増加していることから、情報へのアクセスの容易化が認めれる。引き続き使いやすさ、分かりやすさの視点を考慮したホームページの作成をして頂きたい。
9. 関連法人	実 績	評 価
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の有無 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の有無 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	○レールシティ東開発(株)は、平成21年3月31日をもって解散し、平成21年8月26日に清算を結了した。	・左記項目については該当しないことを確認した。

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	○外部有識者で構成された第三者委員会(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、高度船舶技術審査委員会、基礎的研究推進委員会、契約監視委員会等)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。	・各業務において、業務の改善を図るための第三者の知見を活用する体制が整備されており、そこで得られた知見が積極的に活用されていることについては評価できる。 ・昨年度の報告においては、ホームページに国民から広く意見を募集する仕組みを整えたとのことであったが、それらがどのように業務改善に活用されているのかが不明。こうして得られる国民の視点も業務の参考として活用すべきである。
②職員の積極的な貢献を促すアプローチ	○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。 ・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、各業務に係る知識・ノウハウの習得、技術力の向上を図った。 ・鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、施工監理講習を全国7支社・建設局及び本社において引き続き実施するとともに、主に入社6年目までの若手職員を対象に全国の支社・建設局において若手講習を実施した。 ・当機構の鉄道建設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促進するため、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。 ・職員が鉄道建設に係る技術研究報告を行う場として、本社において技術研究会を開催し、職員相互の技術力の研鑽を図った。また、この趣旨をさらに徹底するため、優れた発表に対して表彰を行った。	・法人における職員の貢献を促すための取組として、積極的な研修や優れた発表に対して表彰を行っている。 ・こうした取組が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、大変評価できる。

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の状況	○平成20年度に策定した「コスト構造改善プログラム」を踏まえ、コスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、コスト構造改善施策の実施を促すとともに、実施状況のフォローアップを行った結果、平成21年度のコスト構造改善額は約130億円、改善率は約6.8%となった(平成19年度比)。 ○平成20年度のコスト縮減の実施状況等について、平成22年1月にホームページで公表した。	・平成20年度に策定した「コスト構造改善プログラム」を踏まえ、<u>計画どおり着実に改善が進められていると認められる。</u> ・また、当該コスト縮減の実施状況についても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。
②受託業務の適正化の状況	○鉄道事業者(首都圏新都市鉄道株式会社)より受託要請があった「つくばエクスプレス線秋葉原駅出入口等増設工事」について、「鉄道工事受託審議委員会」(委員長:杉山武彦(一橋大学学長))において、平成20年度に策定した鉄道工事の受託基準に基づき、平成21年6月に受託の可否について審議した結果、当該受託要請が受託基準の各項目に適合している旨の確認を得たため、機構として受託することを決定した。 ○受託工事線に係る平成20年度の鉄道建設コスト縮減の状況について、同委員会において検証し、その結果を平成22年1月にホームページで公表した。	・受託業務については、当該業務を実施するかどうかについて基準を策定し、受託の要請があった場合には鉄道工事受託審議委員会により審議を実施することとしており、適性化を図るための体制を整備しているところであるが、平成21年度においては、つくばエクスプレス線に係る受託要請があったところ、当該基準に則って審議を実施し、受託を決定しており、<u>適切に実施されていると評価できる。</u>
③船舶建造業務等の見直しの状況	○「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」(以下「見直し方針」という。)に基づき、以下の取組みを行った。 ・平成22年度以降の収益改善を図るため、平成22年度財政投融資の借入期間を見直すとともに、内航海運のグリーン化対策、産業競争力強化等を図るため、政策目的別金利に関して体系の見直し等を検討した。 ・債務超過額については、「見直し方針」の策定した額である平成21年度末49億円の債務超過に対して実績額135億円の資産超過に転じた。	・適切に実施している。
④高度船舶技術開発等業務の見直しの状況	○平成21年12月に閣議決定された「独立行政法人の抜本的な見直しについて」により、利子補給、債務保証業務の廃止及び信用基金の廃止を定めた「独立行政法人整理合理化計画」が凍結されたが、保有資産の見直しに係る事項については引き続き取り組みを進めることとされ、不要資産の国庫納付等を規定した独法通則法の改正が行われたことから、基金を構成する政府出資金等の返還の手続きについて具体的な検討を進めているところである。	・適切に実施している。
⑤基礎的研究業務の見直しの状況	○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、当該課題の内容本位で審査を行う「マスキング評価」を行った。マスキング評価では実施能力が十分ではない研究課題が一次審査を通過する可能性が高まることから、選択の自由度を十分確保できる課題数について面接による二次審査を行った。 ○研究費の不正使用等防止策として、委託先研究機関への周知徹底及び現地監査を適切に実施するとともに、平成21年度から全ての委託先研究機関より不正防止の取り組み状況の報告を求めることとし、対応状況の把握・改善を促した。また、新たに採択された研究課題に参加する中小企業である研究機関に対して初めて研究委託経理に関する指導を行い、適切な管理を徹底した。 ○研究終了の年度から3年目の研究課題についてフォローアップを行うとともに、制度創設当初からの研究課題についても成果の活用状況の把握を行った。	・適切に実施している。

	⑥特例業務の見直しの状況	○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、 ・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、 ・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、 ・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。	・適切に実施している。
12. その他		実績	評価
	①これまでに実施された事業仕分けの評価結果を踏まえた業務見直し等に踏み込むアプローチ	(助成勘定) ○平成21年11月に行われた事業仕分けの結果を踏まえ、鉄道軌道輸送高度化事業費等補助金の交付業務について、平成22年度から国からの直接交付としたところである。 (助成勘定) ○平成22年4月に行われた事業仕分けの結果を踏まえ、鉄道技術開発費補助金のうち超電導磁気浮上式鉄道に係る補助金交付業務の取扱について、国土交通省とその対応について検討を進めているところである。 (特例業務勘定) ○事業仕分けにおいて、「利益剰余金は国庫返納」とされているが、特例業務については、旧国鉄の地位の承継に伴い機構が負担する費用の支払の確実かつ円滑な実施を図ることとされ、特例業務勘定の利益剰余金は特別に法律の規定が置かれて全額積み立てることが義務付けられていることから、機構としては、法律が改正されない限り、現行の法律に基づき対応していくこととしている。 なお、事業仕分けの評価結果を踏まえた制度の見直しについては、国土交通省において検討がなされるものと考えている。	・適切に実施している。 ・事業仕分けで評価のなされた補助金交付業務(超電導磁気浮上式鉄道に係るもの)については、現在国土交通省で検討を進めているところと聞いているが、検討の結果、機構の対応が必要になった場合には適切に対応すべきである。 ・事業仕分けで評価のなされた利益剰余金については、現在国土交通省で検討を進めているところと聞いているが、検討の結果、機構の対応が必要になった場合には適切に対応すべきである。
	②「独立行政法人が行う事業の横断的見直しについて」(平成22年5月18日行政刷新会議)で示された横断的見直しの方針に沿った資産・事業・組織に関する見直し等に踏み込むアプローチ	○平成22年5月の独法通則法一部改正を踏まえ、鉄道施設譲渡収入、福利厚生施設共有持分譲渡収入及び信用基金の政府からの出資に係る部分については、不要財産として国庫納付する方向で検討している。 ○機構が行う事業・事務のうち民間と競合するものはなく、民間にゆだねることのできないものである。また、他の独立行政法人等で類似の取組を行っている事業はない。 ○機構が行う鉄道建設業務や船舶共有建造業務については、既に事業の受益者に対し、適正な負担を求めている。	・不要資産の国庫返納については、独法通則法の一部改正を踏まえ、左記資産を国庫納付することとしており、適切であると評価できる。ただし、これら以外の資産についても真に保有し続ける必要があるかどうかを引き続き厳しく検証し、支障のない限り国への返納等を行うべく<u>不断の見直しを進めるべきである。</u> ・機構の行う事業については、民間と競争するものではなく、他の独立行政法人等で類似の業務を行っているものはないと認められる。 ・特に、<u>鉄道建設については、各分野を総合的にマネージメントするコーディネーター役として機構の存在は欠かせないものとなっていることに加え、高度な鉄道建設技術のノウハウを蓄積した唯一の専門家集団として国際的な舞台での位置づけも重要なものとなっており、今後の活躍に期待したい。</u> ・機構の実施する業務については、各事業のスキーム上、受益者に適正な負担を求めるものとなっているため、適切である。