

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

平成22年度業務実績評価調書

平成23年9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）

番号	項目		評価結果	評価理由	意見
	中期計画	平成22年度計画			
1	<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"> 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、 	<ul style="list-style-type: none"> 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年度の完成に向けて、設備・電気関係工事を完了させるとともに、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。 	SS	<ul style="list-style-type: none"> 東北新幹線及び九州新幹線については、平成16年の政府・与党申合せにより、完成目標時期が2年間前倒しされたが、工期・要員等の厳しい制約条件の中で、監査実施手順に創意工夫を凝らすこと等により、JR三社との協議・調整を行った上で、22年度に2線をあわせて開業させたことは、極めて高く評価できる。 また、新青森駅から鹿児島中央駅までの本州と九州を結ぶ新幹線ルートを年度内に同時に開業させたことは、国民経済に対し起爆的経済効果を生むものと期待され、本州から九州にかけての我が国の高速鉄道ネットワークの一つの骨格が完成した意義も極めて高く評価されなければならない。この成果は機構のもつ高い技術開発力、厳しい工程管理、開業監査の総合調整力の裏付けがあってこそ初めて可能となったものであり、ここに機構のコアコンピタンスが結集 	<ul style="list-style-type: none"> 地上監査、総合監査および完成検査が順調に進んだのは、前年度から継続の事前準備をはじめとして工事の完成度が高かった証明である。複数年度にわたる成果とも見えるが、これまでの総決算の特別な年として、最終年度にSSの評価を与えるのは妥当である。 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。

	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。			<p>していることを実証したという意味からも、まさに代表的成果事例と呼ぶことができよう。</p> <p>・東北新幹線の建設において、土木学会などの学会等からの賞を受賞しており、高い技術水準の維持がなされていると判断できる。</p> <p>・建設中の北陸新幹線、北海道新幹線、九州新幹線について、予定どおり進捗しており、評価できる。</p> <p>・予定どおり進捗しており、着実な業務実績と評価できる。</p>	
2	<p>イ 都市鉄道利便増進事業等</p> <ul style="list-style-type: none"> 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24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。 	<ul style="list-style-type: none"> 相鉄・JR直通線については、用地取得を進めるとともに路盤工事を着実に推進する。 相鉄・東急直通線については、環境影響評価手続き、構造物の詳細設計及び工事施行認可申請に係る業務を実施する。 民鉄線工事については、西武池袋線は平成21年度に実施した上り1線の高架切替に引き続き、下り1線の高架橋構築工事、小田急小田原線は開削・躯体構築工事をそれぞれ実施する。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生への貢献が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化防止の観点からさらなる利便性向上に向けた活動をして欲しい。
3	<p>ウ 受託工事</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、本体工事を終了したが、予定される7月の開業に向けて鉄道事業者への支援、付帯工事 	A	<ul style="list-style-type: none"> 成田新高速鉄道線及び愛知環状鉄道線について、それぞれ予定どおり開業、完成をさせたことは高く評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 創意ある技術開発によってコストの縮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。

		等を実施する。また、愛知環状鉄道線については、平成22年度の完成に向けて、工事を着実に推進する。			
4	② 品質の向上 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 施工性、経済性の向上を図るため、「連続合成桁の設計マニュアル」を制定する。また、「シールドトンネル設計施工指針」、「新幹線電車線路設備設計施工標準」など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	<ul style="list-style-type: none"> 中期計画及び年度計画に従い、技術力の向上と継承のための研修を実施しており、着実な業務実績と評価できる。 技術基準の継続的な整備、更新改定作業は労力を要し、かつ地味なものであるが、技術の公開性と最新の知見を社会に還元する上で重要。技術者資格制度の活用と継続的な伝承の努力が認められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 指針等の中に、判断項目に対する技術者資格の要求レベルを記述することで、資格制度の活用の増進と技術伝承を支援することも考慮に値すると思う。
5	③ 鉄道建設コストの縮減 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、総合的なコスト構造改善を推進するため、計画・設計から工事実施段階における最適化等の具体的施策を着実に実施するとともに、国土交通省等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、効果については、ホームページにて国民に分かりやすい形で公表する。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 改善率は、19年度比で約9%となり、24年度末までに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。 ホームページにて国民に分かりやすい形で公表を行っていることは評価できる。 	

6	<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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまでの一元的な取組・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、各路線のニーズを取りまとめるとともに、技術開発成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。 	S	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年度から平成22年度までの間に75件の技術開発のテーマに取り組み、中期計画の70件以上の数値目標を達成しており、顕著な技術開発成果を上げていると評価できる。 技術開発の推進は、東北新幹線及び九州新幹線の工期短縮に大いに貢献しており、評価できる。 単に新技術開発を積極的に実施しているだけでなく、土木学会などの学会等から多数の賞を受賞しており、これは高い技術水準の維持がなされていると判断でき、高く評価できる。 計画を大幅に上回る件数の技術開発に取り組んでおり、研究の成果が現場の施工に生かされ、学会等の受賞に結びついていることは高く評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 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進し成果を上げていることは評価できる。 鉱化変質岩を含むトンネル掘削土の処理方法については、さらなる発展が見込まれる。このような技術は、道路などの立坑の分野にも積極的にPRする必要がある。
7	<p>イ 開発成果の公表</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、電気学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土木学会等で公表する。また、本社における技術研究会や支社局における業務研究発表会を通じ、開発成果を積極的に公表する。 	S	<ul style="list-style-type: none"> 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5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20件を含む65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おり、成果公表の量（数）だけでなく、質（査読付論文投稿等）が非常に高 	<ul style="list-style-type: none"> 優秀な成果の公表を継続していることは評価できる。 海外展開に向けて、現状に加えて国際会議などでの発表も検討して欲しい。 国際的学会への公表のほか、各国への特許出願など、知的財産権の確保にも努めて頂きたい。

				<p>い点が評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中立的機関（学術学会等）が作成する基準類への人材の参画を拒まず、多くの技術者が各種学会に一技術者として社会貢献することを認め（ボランティア）、かつそれら社員が中立的立場で活動を支えたことは、公共に深い関与を持つ機関としての社会的貢献を大いに果たしたと認められる。 	い。
8	<p>⑤ ニーズに応じた受託業務の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 愛知環状鉄道線の工事に係るコスト縮減の状況等について、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）における審議により検証がされており、着実な業務実績と評価できる。 	
9	<p>⑥ 工事関係事故防止活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事関係事故防止については、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、平成22年度の工事内容を勘案した事故防 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	

	<p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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務事故防止監査を年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。</p>			
10	<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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 中期計画及び年度計画に従い、より政策効果の高い船舶の建造隻数比率96%の建造実績は評価できる。 	

	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。	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。			
11	<p>② 船舶建造等における技術支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記の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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	S	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ効果の向上と建造コスト低下の優位を持つ2軸型SESの建造、離島航路や狭い岸壁で操作可能な回頭効果と横移動効果を併せ持つタンデムハイブリッド方式の大型SESの竣工、高い静粛性と低振動のため優れた観光効果を持つ二重反転ポッド採用SES船の竣工などを通じて、過去最多の8隻の共有SESの竣工を実現し、また2隻を建造中である。加えて先進二酸化炭素低減船として、機構の開発したエラ船型の普及が急速に促進するなど、社会の要望に応えることができる多様なSES船の実用化がなされており、顕著な実績を上げていると評価できる。 電気推進を適用しにくい船に対しても、新規の船型を開発して、CO2削減に寄与したことは、高く評価できる。 技術的に知見が十分でない地方公共団体に共有建造に係る技術支援を重点的に取り組んだことは評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き内航船の近代化に対する技術支援に努めて頂きたい。 SESが今後どのように普及されるか、期待される。

12	<p>(3) 鉄道助成業務</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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を収集・提供する。 	<ul style="list-style-type: none"> 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ため、引き続き事業者からの要望を踏まえ、技術情報を収集し、提供する。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
----	--	--	---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新幹線譲渡代金（平成22年度回収見込額4,795億円）、無利子貸付資金等（平成22年度回収見込額159億円）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22年度約定償還額3,229億円）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22年度末において、対前年度比で17%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	<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"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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鉄道事業者、地方公共団体等のニーズを踏まえた上で、関係機関との連携強化を図りつつ、ホームドクター（鉄道構造物の補修等のアドバイス、GRAPE（交通計画支援システム）の活用等）による適切な技術 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地球温暖化防止のため、今後も積極的に調査に取り組んで欲しい。

14	<p>イ 国際協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<p>支援を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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入れを実施し、海外プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道建設計画について、カリフォルニア州高速鉄道局に対する技術協力の充実を図るとともに、韓国鉄道施設公団等との技術交流を行う。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・ カリフォルニア高速鉄道計画における技術規約に対するピアレビューの実施、同計画における高速鉄道建設の農産物への影響等にかかわる知見の提供などは、機構の技術水準が一定の国際的評価を受けていることを示すもので、顕著な実績と評価できる。 ・ ベトナムにおける高速鉄道計画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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本の新幹線技術の輸出は、日本の技術の位置づけを示すとともに、エネルギー的観点からも国際的に貢献する重要事項であり、車両や運行システムも合わせて、システムとしての輸出へのさらなるサポートが重要である。 ・ 機構の国際協力が、日本の鉄道技術の国際標準化に繋がるよう努力を継続していただきたい。 ・ 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	<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"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」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 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高度船舶技術の実用化助成制度の下で平成22年度には新規に「内航船舶用排熱回収スターリングエンジン発電システム」の実用化事業を採択し、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」や「EUP 式電子制御ディーゼル機関の実用化」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。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 	

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<p>成23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。</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"> 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。 		<p>て優れた実施状況にあると認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「高度船舶安全管理システム」の技術開発が、機関部職員の減員を可能にできたのは、内航船主へのメリットは大きく、高く評価できる。 	
16	<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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 国土交通省の「研究機関における競争的資金の管理・監査のガイドライン」等に沿って、研究機関における不正防止を図るとともに、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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 基礎研究であり、国際的な位置づけなどの説明もあった方がよいのではないか。 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。

	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>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。また、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>(5) 国鉄清算業務 ① 年金費用等の支払の法令に則った</p>		A	<ul style="list-style-type: none"> 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 	

	<p>適正な執行</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 		<p>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。</p>	
18	<p>② 土地処分等の円滑な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。）。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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に加え、新駅設置及び供給処理施設整備の工事を着実に進める。また、土地処分の前提となる地区計画の策定等について協議・調整を進める。 梅田駅（北）（約1.4ha）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のうち吹田地区に 	A	<ul style="list-style-type: none"> 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ており、着実な業務実績と評価できる。 	

	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>については、貨物ターミナル駅の建設及び貨物専用道路の工事を本格的に進めるとともに、岸辺駅改良工事等を着実に進める。また、百済地区については、貨物駅構内の貨物設備の整備及び平野駅の改良工事等を着実に進める。</p>		
19	<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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 内部統制委員会のもとに、平成21年度に策定した基本理念及び行動指針、内部統制に係る取組み等の周知徹底を図るとともに、主要なリスクの管理の現状、国の動向等を踏まえ、内部統制を拡充・強化する。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 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	<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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 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。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、PR用DVD、パンフレットや広報誌を通じたよりわかりやすい広報活動を着実にを行うとともに、より利用しやすいホームページにリニューアルを進める。また、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	<p>③ 環境対策に資する業務・取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境に関する動向を踏まえつつ、「環境行動計画」を見直すとともに、オフィス活動に伴う環境負荷の低減に向けた取組みを含め、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。 ・ 機構の取組みに関する最新の状況を国民に分かりやすく提示するため、「環境報告書2010」を作成するとともに、ホームページ等を活用し、周知を図る。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「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。 ・ 鉄道建設そのものが環境保全に資する事業であるが、それに加えて船舶分野においても順調に推進されており、評価できる。
22	<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"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成22年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<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"> ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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22年度において、平成17年度比で5%以上の削減を図る。 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。具体的には、平成20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21年度から実施しているところであり、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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ラスパイレス指数が依然として113.0と高いので、業務運営の効率性や国民の信頼性確保の観点から、給与体系の見直しを含め、国民の理解が得られるような対応を進めていただきたい。
----	--	---	---	---	---

24	<p>② 事業費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費については平成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	<ul style="list-style-type: none"> 中期計画及び年度計画に従い、すでに目標を達成しており、着実な業務実績と評価できる。今後においても達成に向け、努力して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は削減されているが、これが、真に効率化によるものであるか、国民に分かりやすく説明する必要がある。
25	<p>(3) 随意契約の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度における契約監視委員会等の指摘を踏まえつつ、契約の透明性、競争性を確保する観点から、「随意契約等見直し計画」を作成し、実施する。特に、競争性のない随意契約、一者応札・一者応募になった案件を中心にそ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、仕様書内容の見直し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、契約監視委員会等のチェックを受ける。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 「随意契約等見直し計画」に基づいた取組を行っており、着実な業務実績と評価できる。 事業執行上の制約条件も考慮して、随意契約件数の減少と金額の推移は適正範囲にあるものと評価できる。透明性の向上、監視委員会のチェック等の体制の向上等、目標が着実に進展した。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き随意契約の見直しの取組を継続して欲しい。
26	<p>(4) 資産の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、残る行田宿舍等について、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。 	<ul style="list-style-type: none"> 宿舍・寮の集約化を進めるため、麻布分室については引き続き売却手続きを進めることとし、松戸宿舍については売却手続きに着手するとともに、上田宿舍等については境界確定等の要件が整い次第、順次売却手続きを進める。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 麻布分室など中期計画及び年度計画に従い、売却を行っており、着実な業務実績と評価できる。 習志野台宿舍B棟等については、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。 	

		<ul style="list-style-type: none"> 習志野台宿舎B棟等については、集約化に向けた検討を進める。 			
27	<p>3. 予算、収支計画及び資金計画</p> <p>(1) 予算、収支計画及び資金計画</p>		A	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>(2) 財務内容の改善</p> <p>① 資金調達</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>② 貸付金の回収</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>③ 鉄道施設の貸付、譲渡</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者の経営状況等の一層の把握に努め、平成22年度に 	A	<ul style="list-style-type: none"> 貸付線及び譲渡線については、実行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 	

	<p>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>においては、貸付料947億円・譲渡代金982億円(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鹿島線(香取・北鹿島間)について、東日本旅客鉄道株式会社に対し譲渡を行う。 さらに、平成22年度完成予定の東北新幹線(八戸・新青森間)及び九州新幹線(博多・新八代間)について、それぞれ東日本旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社に対し貸付を行う。</p>		<p>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。</p>	
31	<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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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22年度における未収発生率を2.4%以下、同年 	S	<ul style="list-style-type: none"> 経済情勢が悪い中で、未収金残高の大幅な減少と発生率の低下に向けた適切な努力がなされており、高く評価できる。 技術支援を伴う共有船建造事業を確保するなどして海事勘定を黒字転換させた経営努力は評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 関係者の努力により未収金回収が進み、船舶共有建造に係わる財務状況が目標を上回るペースで改善していることは評価できる。今後も、引き続き財務状況の改善に努め、繰越欠損金の縮減に努めて頂きたい。

	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>度末における未収金残高を128億円以下とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> また、平成21年度に債務超過状態は解消されたが、引き続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、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	<p>4. 短期借入金の限度額</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成22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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
33	<p>5. 剰余金の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	—	<ul style="list-style-type: none"> 実績はなかったとの報告を受けた。 	

34	<p>6. その他業務運営に関する重要事項</p> <p>(1) 人事に関する計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
	<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。）の用途</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	—	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	

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

総合的な評定

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	1項目	<input type="checkbox"/>
S	6項目	<input type="checkbox"/>
A	26項目	<input type="checkbox"/>
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

（法人の業務の実績）

・鉄道建設業務については、平成16年の政府・与党申合せにより、東北新幹線及び九州新幹線の完成目標時期が2年間前倒しされたが、工期・要員等の厳しい制約条件の中で、監査実施手順に創意工夫を凝らすこと等により、JR三社との協議・調整を行った上で、22年度に2線をあわせて開業させたことは、極めて高く評価できる。また、鉄道ネットワークの形成により、効率的に成果が社会に還元されつつあることが明示的にも示された。技術の蓄積とその公知・公表も達成され、社会に対する優れた貢献がなされたと評価できる。

・船舶建造技術支援においては、高度な機動性を有するSES船など、社会の要望に応えることができる多様なSES船の竣工が実現し、これまでの努力が結果に大きく結びついている。これまでの技術開発の成果が実った年度であり、かつその内容も高く評価される。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

・高速鉄道およびSES船とも、地球温暖化防止の観点から、国内だけでなく海外にも広く技術を普及させるべきものであり、かつ、これがわが国の関連産業発展にもつながる。鉄道については引き続き努力を続けて欲しい。船舶に関しては、新しい技術が発展しており、次は海外展開も検討して欲しい。

・世界をリードする技術を維持するためには、人材の育成も極めて重要である。長期的な視野にたったの育成の努力をお願いしたい。

・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）

・総務省政独委「平成21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」等についても、適切に対応がされていると認められる。

総合評定 （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定はAとした。
---------------------------------------	---

総務省政独委「平成21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. 政府方針等	実績	評価
<p>①「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)において、「22年度中に実施」又は「22年度から実施」とされている「講ずべき措置」の取組状況</p>	<p>①(1)鉄道建設等業務におけるコスト縮減の取組等の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省の「公共事業コスト構造改善プログラム」を踏まえ機構が策定した「コスト構造改善プログラム」に基づき、引き続きコスト縮減の取組を推進した。コスト縮減の推進に当たっては、機構内に設置しているコスト構造改善プロジェクトチーム会議において、現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めた。 コスト縮減の取組・効果については、引き続きホームページにて具体的事例を図を用いて示すなど、国民に分かりやすい形で公開した(平成21年度実施分は、平成23年1月に公開)。 	<p>・「公共事業コスト構造改善プログラム」を踏まえ、計画どおり着実に改善が認められ、適切に実施されていると認められる。</p>
	<p>①(2)船舶の共有建造等業務における財務内容の健全化の向上等</p> <ul style="list-style-type: none"> 重点集中改革期間終了後の取組については、同期間における取組みの成果等を踏まえ、「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)に基づく取組みを継続しつつ、更なる財務改善を進めるため、平成22年度以降船舶使用料の引き上げを行う等財務改善に努めている。また、船舶の共有建造業務における政策誘導機能を強化する観点から、平成22年度よりスーパーエコシップや16%CO2排出削減船といった高度な環境性能を有する船舶の建造等に対して重点的な支援を行っており、今後こうした取組みを継続し、適宜適切に事業の見直しを行って参る所存であるが、これらの結果については、次期中期計画等に反映させるべきものと考えている。 	<p>・船舶使用料の引き上げを行うなど、財務改善に努めていると認められる。更なる財務状況改善に向け努力して頂きたい。</p>
	<p>①(3)高度船舶技術開発等業務における利子補給及び債務保証業務の終了</p> <ul style="list-style-type: none"> 高度船舶技術開発等業務における利子補給及び債務保証業務は、平成23年3月に業務方法書を変更し、平成22年度末をもって終了した。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
	<p>①(4)鉄道施設貸付・譲渡業務の出資金の国庫納付</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了(譲渡年月日:根岸線(A)(桜木町・磯子間)→平成21年7月1日、根岸線(B)(磯子・洋光台間)→平成22年3月17日、鹿島線(香取・北鹿島間)→平成22年8月20日)に伴う政府出資金36億4,903万円を平成23年3月に国庫納付した。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>

1. 政府方針等	実績	評価
<p>①「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)において、「22年度中に実施」又は「22年度から実施」とされている「講ずべき措置」の取組状況</p>	<p>①(5)職員宿舎の見直し(集約化等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成22年度については、以下の取組みを行った。 <ol style="list-style-type: none"> 1)麻布分室 平成22年9月に売却した。 2)上田宿舎 平成22年10月に売却した。 3)こずかた寮 平成22年9月に一般競争入札及び平成23年2月に公募抽選を行ったが参加者がいなかった。このため、あっせん会社と媒介契約の事務手続きを進めた。 4)松戸宿舎及び山科宿舎 市況及び専門家の意見を踏まえ、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た。 5)習志野台宿舎B棟 集約化に向けた検討を進めた結果、平成23年度以降売却することとし、中期計画の変更を行うとともに、宿舎の用途廃止を行った。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
	<p>①(6)ラスパイレース指数の低減(人件費の見直し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・給与水準については、引き続きその適正化に努めており、賞与の支給割合の引き下げ(▲0.2月)、給与体系見直しに伴う本社課長補佐手当の段階的縮減などの取組みにより、平成22年度のラスパイレース指数は、平成21年度の114.2から113.0となり、1.2ポイント減少した。 ・俸給等を減額支給し、年間給与額を平均1.5%引き下げた。 	<p>・適切に実施されていると認められるが、ラスパイレース指数が依然として113.0と高いので、業務運営の効率性や国民の信頼性確保の観点から、給与体系の見直しを含め、国民の理解が得られるような対応を進めて頂きたい。</p> <p>・また、過度の数値目標達成よりも優秀な人材確保などにも配慮すべきである。</p>
<p>②①以外の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」に掲げられている「講ずべき措置」について22年度に実施した取組がある場合、その内容</p>	<p>②(1)鉄道助成業務における補助金交付業務の一部の国への移管</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「公益財団法人鉄道総合技術研究所(旧財団法人鉄道総合技術研究所)に対する超電導磁気浮上式鉄道(リニア)の鉄道技術開発費補助金」及び「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、平成23年4月1日より国からの直接交付となることから、鉄道技術開発費補助金に関する機構が実施する現地審査に国土交通省も同行してもらおう等、業務の円滑な引継ぎを図った。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
	<p>②(2)特例業務(国鉄清算業務)における利益剰余金の国庫納付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利益剰余金の取扱いについては、機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意(平成22年12月21日)及び「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」成立(平成23年5月2日)により、特例業務勘定の利益剰余金のうち1兆2千億円を平成23年度内に国庫納付することが決定した。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>

1. 政府方針等	実績	評価
<p>②①以外の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」に掲げられている「講ずべき措置」について22年度に実施した取組がある場合、その内容</p>	<p>②(3)事務所等(地方機関)の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 国鉄清算事業東日本支社中部事務所については、南方貨物線(大府駅・名古屋貨物ターミナル間)の土地処分が完了したことに伴い、平成22年11月に廃止した。 鉄道建設本部東京支社については、事務所借上経費を削減する観点から、移転等の検討を開始した。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
2. 財務状況	実績	評価
<p>①法人又は特定の勘定で、年度末現在に100億円以上の利益剰余金を計上している場合、その規模の適切性(当該利益剰余金が事務・事業の内容等に対し過大なものとなっていないか)及び100億円以上の繰越欠損金を計上している場合の当該縮減計画の進捗状況</p>	<p>①利益剰余金22年度末残高</p> <ul style="list-style-type: none"> 助成勘定(5,541億円) 機構法第18条に基づき、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(平成63年度まで)ために積み立てているものであり、毎年度減少するものである(平成22年度は510億円を取崩した)。 特例業務勘定(1兆6,093億円) 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している。 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、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、債務等処理法第27条によりこれらリスクに備えて全額積み立てることが義務付けられている。 なお、平成23年5月2日に「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」が成立したことにより、特例業務勘定の利益剰余金のうち1兆2千億円を平成23年度内に国庫納付することが決定した。 また、平成23年6月8日に成立した「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」においては、特例業務勘定の利益剰余金等を活用した鉄道施策として、JR北海道及びJR四国の経営安定化、JR北海道、JR四国及びJR九州並びにJR貨物の設備投資への支援、整備新幹線の着実な整備、並行在来線への支援等に関する所要の措置が規定された。 繰越欠損金22年度末残高 海事勘定(530億円) 平成22年度より共有建造支援部に営業チームを発足させ、リーマン・ショック後の不況の影響が残っている中で、オペレーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を確保した。また、オペレーターとの関係の強化等により海運事業者の経営安定化に努め、新たな貸倒れ発生の未然防止及び船舶使用料回収金額の増大に努めた。その結果、平成21年度の54億円の赤字に対して大幅に財務状況が改善し、平成22年度は16億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。 (繰越欠損金:平成21年度末546億円 → 平成22年度末530億円) 	<p>・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22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。</p> <p>・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。</p> <p>・関係者の努力により未収金回収が進み、船舶共有建造に係わる財務状況が目標を上回るペースで改善していることは理解できる。今後も、引き続き財務状況の改善に努め、繰越欠損金の縮減に努めて頂きたい。</p> <p>・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。</p>

2. 財務状況	実績	評価																
<p>②運営費交付金が未執行となった場合、その理由及び業務運営との関係(業務運営に影響を及ぼしていないか等)</p>	<p>②運営費交付金22年度執行内訳</p> <p style="text-align: right;">(単位:円)</p> <table border="1" data-bbox="745 252 1377 391"> <thead> <tr> <th>勘定別</th> <th>当期交付額</th> <th>当期振替額</th> <th>未執行額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>海事勘定</td> <td>9,289,000</td> <td>9,289,000</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>基礎研究勘定</td> <td>272,682,000</td> <td>268,456,246</td> <td>4,205,754</td> </tr> <tr> <td>助成勘定</td> <td>247,374,000</td> <td>218,449,768</td> <td>28,924,232</td> </tr> </tbody> </table> <p>・未執行となった理由については、人件費の残額及び契約差額が生じたことによるものであり業務への影響はない。</p>	勘定別	当期交付額	当期振替額	未執行額	海事勘定	9,289,000	9,289,000	0	基礎研究勘定	272,682,000	268,456,246	4,205,754	助成勘定	247,374,000	218,449,768	28,924,232	<p>・運営費交付金の使途は、人件費と物件費であり、未執行額については、人件費の残額や契約差金によるものから未執行額の理由や業務運営との関係について特段の問題は認められない。</p>
勘定別	当期交付額	当期振替額	未執行額															
海事勘定	9,289,000	9,289,000	0															
基礎研究勘定	272,682,000	268,456,246	4,205,754															
助成勘定	247,374,000	218,449,768	28,924,232															
<p>3. 保有資産の管理・運用等</p> <p>政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において指摘がなされた施設等について、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」で示された廃止、国庫納付、共用化等の方針に沿った法人における取組(鉄道・運輸機構、水資源機構:職員宿舎、国際観光振興機構:海外事務所)</p> <p>ア 保有する実物資産(賃貸を含む)の状況及び利用実態等を踏まえた保有の必要性の観点からの見直し状況(その必要性、規模の適切性、現地に立地する必要性等)</p> <p>イ 職員宿舎の入居率の改善状況</p> <p>ウ 保有する金融資産の運用及び貸付等債権の管理状況</p> <p>エ 保有する知的財産の状況及び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状況</p>	<p>ア 保有する実物資産の状況及び利用実態等を踏まえた保有の必要性の観点からの見直し状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 整理合理化計画(平成19年12月閣議決定)等に基づき宿舎等の資産の処分を逐次行うとともに、政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘を踏まえ、業務の進捗状況及び入居状況を勘案し、長期的・計画的な観点から、宿舎の集約化を進めている。具体的な取組みは○政府方針等①(5)に記載の通りである。 <p>イ 職員宿舎の入居率の改善状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 職員宿舎の入居率は、習志野台宿舎B棟等の用途廃止を行うことにより、集約化が図られ、平成23年5月の習志野台宿舎B棟用途廃止時における入居率は88%となった。(平成21年度の評価結果による平成21年6月時点の入居率63%) <p>ウ 保有する金融資産の運用及び貸付等債権の管理状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 特例業務勘定については、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。 機構の業務上の余裕金については、「余裕金運用基準」(運用方法、運用先毎の運用限度額等を規定)等に基づき、安全かつ有利に運用している。平成22年度は、銀行への譲渡性預金により運用を行った。 助成勘定の貸付金は、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る。これらの貸付金及び他勘定貸付金は、現在は回収のみを行っており、新規の貸し付けは行っていない。 基礎的研究等勘定の内航総連に対する貸付金は、平成22年度においては、貸付金を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で融資を行った。 	<p>・宿舎の集約及び鉄道建設本部東京支社に關しての取組みは認められるが、他の事務所等施設(賃貸を含む)の保有の必要性等(現在地、規模)についての取組みが認められない。</p> <p>・用途廃止を行うなど集約化が図られ、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。</p> <p>・保土ヶ谷寮の利用率(66.7%)の改善を図りたい。</p> <p>・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安定的かつ効率的な運用を行っており、適切であると評価できる。</p> <p>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。</p> <p>・余裕金について、「余裕金運用基準」の規程にしたがって、安定的かつ効率的な運用を行っており、適切であると評価できる。</p> <p>・貸付金について、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特段の問題は認められない。</p>																

3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
<p>政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において指摘がなされた施設等について、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」で示された廃止、国庫納付、共用化等の方針に沿った法人における取組(鉄道・運輸機構、水資源機構：職員宿舎、国際観光振興機構：海外事務所)</p> <p>ア 保有する実物資産(賃貸を含む)の状況及び利用実態等を踏まえた保有の必要性の観点からの見直し状況(その必要性、規模の適切性、現在地に立地する必要性等)</p> <p>イ 職員宿舎の入居率の改善状況</p> <p>ウ 保有する金融資産の運用及び貸付等債権の管理状況</p> <p>エ 保有する知的財産の状況及び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状況</p>	<p>エ 保有する知的財産の状況及び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状況</p> <p>(建設勘定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構が保有する特許は78件であり、そのうち、平成22年度の実施許諾は無かった。 ・ 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、放棄にあたっては、機構内に設置されている「職務発明等調整会議」において検討を行っている。 <p>(基礎的研究勘定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基礎的研究業務関連で保有する特許が12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。 ・ 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。平成22年度中に、1件の特許について、継続の必要性について共同所有者と検討し、放棄を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、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。 ・ また、特許権等の継続、更新に当たって職務発明等調整会議において検討を実施しており、保有の必要性について、適切に取扱いがなされているものと認められる。 ・ 基礎的研究業務で保有する特許等については、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。 ・ また、保有の必要性については、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おり、適切に取扱いがなされているものと認められる。

4. 人件費管理	実績	評価
①法人の給与水準自体が社会的な理解の得られるものとなっているか。	① 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 ② 等によるものである。 ③ 1) 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:5.1%、機構:15.1% 【単身赴任手当受給者の割合】 国家公務員:8.0%、機構:22.4% 2) 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) 2,838名(51.3%) 高卒程度(Ⅲ種試験) 2,694名(48.7%) 機 構:大卒、大学院卒 29名(100%) 【主な資格の保有者(平成22年度末現在)】 博士12名、技術士122名、鉄道設計技士27名、一級建築士37名など 3) 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	・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。
②国家公務員と比べて給与水準が高い場合、その理由及び講ずる措置(法人の設定する目標水準を含む)についての法人の説明が、国民に対して納得の得られるものとなっているか。	・ 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廃止(平成22年度末をもって廃止に伴う経過措置を完了)により、平成22年度のラスパイレース指数は、平成21年度の114.2から113.0となり、1.2ポイント減少した。 平成23年度以降も、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、俸給や諸手当の見直し等も含めて、他の独立行政法人の取組みを調査し、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。	・しかしながら、ラスパイレース指数が依然として113.0と高いので、業務運営の効率性や国民の信頼性確保の観点から、給与体系の見直しを含め、国民の理解が得られるような対応を進めて頂きたい。
③国の財政支出割合の大きい法人及び累積欠損金のある法人について、国の財政支出規模や累積欠損の状況を踏まえた給与水準の適切性に関する法人の検証状況。	④ 人員の効率的運用、給与水準の見直し及び以下に掲げる措置を講じた結果、平成22年度人件費は平成17年度比19.1%を削減した(平成17年度:16,603百万円→平成22年度:13,430百万円)。 1) 再雇用職員、事務所限定職員等多様な雇用形態を導入 2) 測量、設計、施工管理等について外部能力を引き続き活用 3) 人事・給与・社会保険関係事務について外部能力を引き続き活用	・これらの取組により、平成17年度比で19.1%の削減となっており、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。
④総人件費改革についての取組の状況(併せて、給与水準又はラスパイレース指数が上昇している場合には、その理由)	⑤ i) 互助組織への助成廃止に向けた見直しに関する国からの要請等を踏まえ、平成22年度から互助組織への助成金の支出を廃止した。 ii) 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。 iii) 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年度以降レクリエーション経費の予算要求は行っていない。 また、永年勤続表彰については、国と同等の制度となるよう平成23年度から10年勤続表彰を廃止することとした。	・互助組織への支出について、廃止しており、適切であると認められる。 ・レクリエーション経費への支出について、廃止しており、適切であると認められる。
⑤「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)の内容(i)法人の互助組織への支出の廃止、ii)食事補助の支出の廃止、iii)国や他法人で支出されていないものと同様の支出の原則廃止)が守られているか。		

5. 契約	実績	評価
<p>①随意契約見直し計画における競争性のない随意契約の削減目標(件数)の達成状況及び競争性のない契約についての移行状況と移行困難な理由</p>	<p>① 平成22年度に作成した「随意契約等見直し計画」においては、競争性のない随意契約は、真にやむを得ないものを除き、速やかに一般競争入札等に移行することとなっている。これを受け平成22年度契約においては、競争性のない随意契約の件数は前年度より減少している(平成21年度:735件(43.5%)→平成22年度:705件(41.6%))。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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である。 <ul style="list-style-type: none"> 1) 鉄道事業者の営業線で施工する委託工事 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、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、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道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。 2) 共有船の建造 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。 3) 整備新幹線のレール等の調達委託 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、複数年度契約の拡大、入札参加資格要件の緩和、契約の公表方法の見直し等、必要な措置が講じられており、適切に取組みを進めたものと評価できる。 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。 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。
<p>②随意契約による契約において再委託割合(金額)が50%以上の案件がないか。</p>	<p>② 調査等の業務については、全部又は主たる部分を一括して第三者に再委託することを禁止している。契約の相手方がやむを得ず主たる部分以外の部分を第三者に再委託しようとする場合は、設計図書で定める軽微な部分を除き、あらかじめ、委託者の承認を得ることとしている。平成22年度においては、随意契約の相手方から再委託の承認申請はなかった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 左記事例がないことを確認した。
<p>③1者応札の割合(件数)が50%以上又は前年度より増加となっていないか。</p> <p>(注)契約監視委員会における審議を踏まえて評価して差し支えない。</p>	<p>③ 競争性のある契約における1者応札・1者応募の割合(件数)は、50%未満であるとともに前年度より減少している(平成21年度:306件(32.1%)→平成22年度:211件(21.4%))。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 一般競争入札に係る1者応札率は全独法の中にあっては特に高い水準ではないものと認められる。また、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。 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。

6. 内部統制	実績	評価
<p>①法人の長は、組織にとって重要な情報等について適時的確に把握するとともに法人のミッション等を役職員に周知徹底しているか。</p>	<p>① 原則として週に一度、全役員(監事を含む。)が出席する理事会を理事長が招集・開催の上、機構の業務運営に関する重要事項を審議・決定し、又は報告を受けている。</p> <p>さらに、理事長のリーダーシップに基づき、課題の現状や今後の見通し等について問題認識を共有するため、部門別に理事長と各理事等との間で打合せを実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理事長を委員長とし全役員が参画する内部統制委員会を開催し、平成21年度に策定した基本理念及び行動指針を、地方機関を含めて役職員へ確実に周知するべく、以下の取組みを実施した。 <ol style="list-style-type: none"> 1)カードサイズに印刷して全ての役職員へ配布 2)希望する職員に対しては、名刺の裏面に印刷 3)A1判に印刷したものを本社の主要な執務室並びに各支社・建設局の支社長・局長室に掲示 	<p>・法人のミッションについて基本理念を定め、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。</p>
<p>②法人のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の洗い出しを行い、組織全体として取り組むべき重要なリスクの把握・対応を行っているか。その際、目標・計画の未達成項目(業務)についての未達成要因の把握・分析・対応等に着目しているか。</p>	<p>② 平成21年度においては、法令違反や信用失墜の防止等のため、各勘定の特性を踏まえて、機構の業務に潜在するリスクを抽出し、リスクの未然防止に着手した。</p> <p>これに引き続き、平成22年度においては、危機管理業務手順として、工事故等により外部者が被害を蒙る可能性のリスクが仮に顕在化した場合を想定して、実際に業務フロー図を作成の上、危機管理業務手順の検証を行い、これらリスク管理について問題がないことを確認した。</p> <p>なお、中期目標等の達成状況については、理事長を委員長とした中期計画推進・フォローアップ委員会の中で、当該年度の業務の把握・分析を行った上で、その対応について翌年度の年度計画に反映している。</p>	<p>・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証を行い、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。</p> <p>・平成22年度に取り組んだリスク管理について、組織全体への周知が行われているか分からない。今後職員への周知について、検討されたい。</p>
<p>③政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において、評価結果において言及されていないとされている内部統制事項に関する取組、評価(自動車事故対策機構1事項、空港周辺整備機構4事項、高速道路機構3事項)</p> <p>ア 法人の長がリーダーシップを発揮できる環境の整備状況</p> <p>イ 法人の長のマネジメントについて監事監査が適切に実施されているか</p> <p>ウ 監事監査で把握した改善点等の法人の長への報告及び対応状況のフォローアップは適切に実施されているか</p>	<p>③ ア 法人の長がリーダーシップを発揮できる環境の整備状況</p> <ol style="list-style-type: none"> 1)原則として週に一度、全役員が出席する理事会を理事長が招集・開催の上、機構の業務運営に関する重要事項を審議・決定し、又は報告を受けている。 2)理事長を委員長とし全役員が参画する内部統制委員会を2回、その下で、本社関係部長クラスで構成される同委員会幹事会を2回、本社関係課長クラスで構成される同委員会作業部会を5回開催した。 3)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、原則として毎月一回、開催した。 4)理事長のリーダーシップに基づき、課題の現状や今後の見通し等について問題認識を共有するため、部門別に理事長と各理事等との間で打合せを実施した。 	<p>・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、法人の長と監事との間で月1回の理事長懇談会も行われており、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。</p>

6. 内部統制	実績	評価
<p>③政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において、評価結果において言及されていないとされている内部統制事項に関する取組、評価（自動車事故対策機構1事項、空港周辺整備機構4事項、高速道路機構3事項）</p> <p>ア 法人の長がリーダーシップを発揮できる環境の整備状況</p> <p>イ 法人の長のマネジメントについて監事監査が適切に実施されているか</p> <p>ウ 監事監査で把握した改善点等の法人の長への報告及び対応状況のフォローアップは適切に実施されているか</p>	<p>イ 法人の長のマネジメントについて監事監査が適切に実施されているか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 理事長のマネジメントのもと内部統制の整備・運用が行われているかの観点で、平成22年9月から12月の期間に監事監査を実施した。その結果、内部統制委員会で決定された取組活動が実施されていること及び以下の体制が適切に整備されていることを確認した。 1) 事業上の課題等については理事長へ報告する体制 2) 重要事項の理事会への審議・報告がなされる体制 3) 理事会での審議事項等の情報がイントラネットで共有できる体制 4) 適切にリスクに対応できる体制 <p>ウ 監事監査で把握した改善点等の法人の長への報告及び対応状況のフォローアップは適切に実施されているか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 監事監査において、上記③イの通り、内部統制の体制が整備されていることを確認した旨、平成23年3月に理事長に報告した。その際、業務上想定されるリスクについては継続的に見直しを行うこと、また、内部統制が有効に機能するよう日常的にモニタリングを行うことを要望した。今後、理事長懇談会での議論・確認及び内部統制委員会の状況を把握しつつ、フォローアップしていく。 	<p>・監事による法人の長のマネジメントについての監査が適切に実施されている。</p> <p>・今後においても、法人の長のマネジメントなどの内部統制の充実・強化に向けた取組が行われているかの観点で監査を行って欲しい。</p> <p>・法人の長へ監事監査で把握した改善点等の報告が適切に実施されている。 また、対応状況のフォローアップについて適切に実施されている。</p>
<p>④内部統制の充実・強化に向けた法人における積極的な取組</p>	<p>④ 機構におけるさらなる内部統制の充実・強化を図るため、以下の取組を行った。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 法人の長(理事長)を委員長とし全役員が参画する内部統制委員会を2回(通算5回)、その下で、本社関係部長クラスで構成される同委員会幹事会を2回(通算5回)、本社関係課長クラスで構成される同委員会作業部会を5回(通算10回)開催した。 2) 平成21年度に策定した基本理念及び行動指針を、平成22年度においては、地方機関を含めて役職員へ確実に周知するべく、カードサイズに印刷して全ての役職員へ配布する等の取組を実施した。 3) 内部統制の充実の必要性、機構の取組み等についての周知・啓発をするため、本社においては、平成21年度に引き続き新任本社管理職に対する研修を2回、各支社・建設局においては、新たに全管理職に対する研修を実施した(本社:計39名受講、各支社・建設局:計191名受講)。 4) 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、原則として毎月一回、開催した。 <p>・ 人事評価の実施、業績等の給与等への反映状況については次のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 管理職については、人事評価の結果を賞与及び昇給に反映させている。 2) 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ており、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させることとしている。 	<p>・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、内部統制充実の必要性を周知・啓発するために、研修を実施するなど管理職への周知徹底を図っており、適切に実施されている。</p> <p>・カードサイズに印刷して 全ての役職員へ配布する等、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。</p>

7. 関連法人	実績	評価
<p>①委託先における財務内容を踏まえた上での業務委託の必要性、契約金額の妥当性等</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の出資を継続する必要性</p>	<p>① 平成22年度において、機構における特定関連会社(独法の出資会社で、議決権の50%以上を所有等)・関連会社(独法又は特定関連会社が議決権の20%以上を所有等)は、存在しない。</p> <p>・ 関連公益法人(事業収入に占める独法の取引額が3分の1以上)である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22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。</p> <p>②該当なし</p>	<p>・関連公益法人の維持管理業務の契約について妥当であることを確認した。</p> <p>・左記項目については該当しないことを確認した。</p>
<p>8. 業務改善のための役職員のイニシアティブ等</p> <p>法人の業務改善のための具体的なイニシアティブ</p>	<p>実績</p> <p>・ 役職員がイニシアティブを発揮して業務改善を行うに当たって、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、高度船舶技術審査委員会、基礎的研究推進委員会等)における意見等を踏まえ、外部の知見を積極的に活用した。</p>	<p>評価</p> <p>・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。</p>
<p>9. 個別法人</p> <p>①政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において個別意見があった事項(6法人7事項)への対応状況(当該法人のみ)</p> <p>②政独委から発出された勧告の方向性で22年度において(22年度までにを含む)取り組むこととされている事項についての取組状況(空港周辺整備機構)</p> <p>③平成21年度決算検査報告において「不当事項」又は「意見を表示し又は措置を要求した事項」として指摘された事項がある場合、当該事項が業務実績評価に及ぼす影響並びに是正措置及び再発防止のための取組の状況(都市再生機構)</p>	<p>実績</p> <p>①該当なし</p> <p>②該当なし</p> <p>③該当なし</p>	<p>評価</p> <p>・左記項目については該当しないことを確認した。</p> <p>・左記項目については該当しないことを確認した。</p> <p>・左記項目については該当しないことを確認した。</p>

10. その他	実績	評価
<p>(財務状況) 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>	<p>① ・ 1億円以上の当期総利益が発生している勘定において、目的積立金(独法通則法第44条第3項に規定する積立金)(注)の承認申請をしなかった理由は以下のとおりである。</p> <p>1)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スキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは目的積立金には該当しないため。 2)海事勘定:当期総利益は繰越欠損金の処理に充てられるため。 3)基礎的研究等勘定: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、これは目的積立金には該当しないため。 4)特例業務勘定:日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律第27条の規定により通則法第44条第3項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。</p> <p>(注)独法通則法第44条は、第1項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算書において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときはその残余の額は積立金として整理しなければならないとするともに、第3項において独立行政法人は主務大臣の承認を受けて当該残余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準第74条は、同条第3項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。</p>	<p>・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が、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。</p> <p>・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。</p>
<p>②当期総損失が1億円以上ある場合において、その発生要因と業務運営上の問題の有無</p>	<p>② 該当なし</p>	<p>・左記項目については該当しないことを確認した。</p>
<p>(保有資産の管理・運用等) 実物資産等の保有資産について、その必要性の観点から監事監査が実施されているか</p>	<p>・ 保有資産について、その必要性の観点から中期計画で計画されている宿舍等の資産処分及び集約化について監事監査を実施した。平成21年度の取組み状況については、平成22年5月から6月の期間に、平成22年度の取組み状況については、平成23年5月から6月の期間に実施した。</p> <p>その結果、平成21年度の取組みについては、箱根分室、西船橋寮等を売却していることを確認した。平成22年度の取組みについては、麻布分室及び上田宿舍を売却していることを確認した。また、宿舍等の集約化を図るため、習志野台宿舍B棟を廃止し、売却する予定であることを確認した。</p> <p>以上の通り、保有資産については、中期計画に基づき処分等が実施されていることを確認した。なお、宿舍等の不要となった資産については引き続き本社・地方機関の関係箇所と密接に連携を図り資産処分を実施するよう要望した。</p>	<p>・宿舍の集約に関する取組みに対する監事監査の実施は認められる。また、事務所等の施設の保有の必要性についての法人の取組みに対する監事監査を実施されたい。</p>
<p>(人件費管理) 給与水準の適切性について、監事監査が実施されているか</p>	<p>・ 給与水準の適切性について監事監査を実施した。平成21年度の実況については、平成22年5月から6月の期間に、平成22年度の実況については、平成23年5月から6月の期間に実施した。</p> <p>その結果、平成21年度の給与水準については、賞与の引下げ、本社課長補佐手当の廃止、職員の多様な雇用形態を導入するなど給与の低減化に取り組んでいることを確認した。</p> <p>平成22年度の給与水準については、役員の報酬及び特別手当の引下げ、職員の55歳を超える3等級以上の俸給・職務手当の減額及び期末・勤勉手当の引下げを実施していることを確認した。さらに、人員の効率的運用、他の独立行政法人を参考にした再雇用職員・事務所限定職員の雇用継続及び外部能力を活用した人件費の削減について、引き続き取組みを行っていることを確認した。これらの取組みの結果、平成22年度のラスパイレズ指数は、平成21年度114.2から113.0となり、1.2ポイントの減少となっていた。なお、給与水準を上回っている要因の検証を進めつつ、国民の理解が得られるよう適切な給与水準の確保を要望し、今後も引き続き給与水準の適切性について監査を実施する。</p>	<p>・給与水準の適切性についての監事監査が実施されており、またその結果として、給与の低減化に取り組んでおり、適切に実施されている。</p>

10. その他	実績	評価
<p>(契約) ①契約手続きの執行・審査体制の整備実施状況</p>	<p>① ・ 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のもと、契約手続きを行った。</p> <p>1) 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。</p> <p>2) 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。</p> <p>・ 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22年6月、12月)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22年9月、平成23年2月)(注)において公正・中立の立場から入札・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・評価を公正・中立に行うため、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22年8月、平成23年3月)において落札者の決定等について審査・評価を行った。</p> <p>(注) 東ブロック委員長:出口尚明弁護士、西ブロック委員長:大谷種臣弁護士 特例業務所管組織の入札監視委員会委員長:出口尚明弁護士</p> <p>・ 契約監視委員会を平成23年6月に開催し、平成22年度における「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」の点検・見直しを行った。</p>	<p>・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、適切な審査の体制を整備しているものと認められる。</p> <p>・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、契約の執行体制に関して適切に取組みを行っていることと評価できる。</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、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、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。</p>
<p>②契約監視委員会における指摘事項に対する取組み状況</p>	<p>② ・ 平成21年度に開催した「契約監視委員会(委員長:向井干杉 弁護士)」等の指摘を踏まえつつ、以下の内容を規定した新たな「随意契約等見直し計画」を作成、公表した(平成22年6月)。</p> <p>1) 平成20年度契約における「競争性のない随意契約」のうち一般競争入札等に移行すべきものの件数・金額</p> <p>2) 平成20年度契約における「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」において参加条件の変更等をすべき件数・金額</p> <p>3) 計画達成に向けた具体的な取組み</p> <p>・ また、平成21年度契約について、「随意契約等見直し計画」等に沿って実施されているかをフォローアップし、その結果を公表した(平成22年10月)。</p> <p>更に、「随意契約等見直し計画」等を受けて、以下の取組みを行った。</p> <p>1) 競争性のない随意契約については、長期に亘るトンネル工事等の債務年限の制約を廃止した(工期が5年を超える工事の債務年限の制約を廃止し、全工事を一括して発注する一般競争入札へ移行)。</p> <p>2) 一者応札・一者応募となった案件については、入札参加資格要件等を緩和した(実績要件の緩和等)。</p> <p>3) 公表方法については、機構の調達情報に関するホームページをリニューアルした(国鉄清算事業に係る調達情報も一括して掲載)。</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p>
<p>③契約の適正化について、監事監査が実施されているか</p>	<p>③ ・ 契約の適正化の観点から平成22年度における随意契約状況及び一者応札・一者応募の契約状況について、平成23年5月から6月に監事監査を実施した。その結果、「随意契約等見直し計画」に示された平成22年度に競争性のある契約に移行予定とされた件名について、契約が競争性のある契約へ移行していること及び競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった件名について条件等の見直しにより、一者応札・一者応募数が減少していることを確認した。なお、今後も随意契約及び一者応札・一者応募の見直しに引き続き取り組むよう要望した。</p> <p>このほか、平成21年4月から平成22年8月までの少額随意契約状況については、平成22年9月から12月の期間に監事監査を実施した。その結果、契約事務規程に基づき適切に実施されていることを確認した。</p>	<p>・契約の適正化の観点から随意契約状況及び一者応札・一者応募の契約状況について監事監査が適切に実施されている。また、監事も参加する契約監視委員会を設置・開催しており、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。</p>