

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

平成23年度業務実績評価調書

平成24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）

番号	項目		評価結果	評価理由	意見
	中期計画	平成23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"> <li>東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の鉄道施設について事業の着実な進捗を図り、平成22年度末までに完成させる。北陸新幹線（長野・金沢間、福井駅部）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）及び九州新幹線（武雄温泉・諫早間）についても、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページなどで年2回公表する。なお、整備新幹線建設推進高度化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設中の新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図る。北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については路盤工事及び設備・電気関係工事、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）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。整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで年2回公表する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続して着実に事業が進められており、着実な業務実績と評価できる。また、将来的に重要なフリーゲージトレインに関しても、耐久性試験の段階に入ったのは評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>完成予定時期が迫っており、予定通りの完成を目指し主要工事を完成させる時期であるが、着実な進捗が見られる。</li> </ul>

	<p>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。</p>				
2	<p>イ 都市鉄道利便増進事業等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線については、整備主体として関係機関との連携・調整を図り、工事完成予定時期を踏まえ、各種手続きや建設工事等の業務を着実に推進する。</li> <li>民鉄線の工事については、西武池袋線の大改良工事は着実な進捗を図り、平成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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相鉄・JR直通線については、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、羽沢駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。</li> <li>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。</li> <li>民鉄線工事については、西武池袋線は、工事完成予定時期の変更を含めた関係機関との連携・調整を行うとともに、下り1線の高架切替及び残る高架橋の構築工事を実施する。</li> <li>小田急小田原線は、工程調整等の関係機関との連携・調整を行うとともに、開削・躯体構築工事を実施する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続して着実に事業が進められており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地球温暖化対策の観点から、都市交通の利便性向上は極めて重要であり、引続き展開するとともに、次のプロジェクトの調査も始めて欲しい。</li> </ul>
3	<p>ウ 受託工事</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>受託工事については、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受託工事については、仙台市高速鉄道東西線、山梨リニア実験線、つくばエクスプレス線（秋葉原駅出入口等増設）の受託工事各線について、良質な施設を経済的に所定の工期内で完成できるように着実な進捗を図る。</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>震災復興の受託工事では、三陸鉄道の復旧に全面的に関わり、枠内張コンクリートの格子枠工による盛土工事やGRS一体橋梁などの成果を応用して質の高い工事を遂行し、また過去に受託した仙台空港線の復旧工事では、自発的アフターケア体制の下で機構内に協力支援体制を構築し、同線の早期全面再開を達成し、仙台空港株式会社からの感謝状を得るなど、その成果は著しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引続き未開通区間の工事の進捗をはかり、早期運行再開につなげて欲しい。被害状況から見て、現在の開通予定は適切であると判断する。</li> </ul>

				<ul style="list-style-type: none"> <li>・震災による緊急工事に迅速に対応するばかりでなく、新たな防災機能を付加している点は高く評価できる。</li> <li>・三陸鉄道、仙台空港線に対し、復旧に向けた迅速な準備がなされ、早期の運行再開が実現したことに対し、高く評価できる。</li> </ul>	
4	<p>② 品質の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 良質な鉄道を建設するために、設計基準、工事標準示方書、工事監督要領等について中期目標期間中に5件の見直し等を行うとともに、品質管理・施工監理について徹底を図る。</li> <li>・ 鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承のため、毎年、施工監理講習を実施するなどして技術の系統ごとに長期的な視野に立った技術者の育成を行う。また、職員の技術力向上のため、業務と密接に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得を支援する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施工性、経済性の向上を図るため、「シールドトンネル設計施工指針」の改定等を行う。また、「地質（地盤）調査の手引き」、「鋼鉄道橋支承部設計施工の手引き」の改定等の作業を進める。</li> <li>・ 鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を計画・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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中期計画及び年度計画に従い、継続して高いレベルの事業が着実に進められているとともに、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関連した学位取得3名は高く評価すべきである。</li> </ul>

5	<p>③ 鉄道建設コストの縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設コストについては、建設後の安全性確保を前提として、国の「公共事業コスト構造改善プログラム」の趣旨を踏まえて、現在実施しているコスト縮減策の効果を随時検証した上で、一層のコスト縮減に努め、平成 20 年度から 5 年間で平成 19 年度と比較して、15%程度の総合コスト改善を達成する。また、コスト縮減の取組・効果については、ホームページなど国民に分かりやすい形で公表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を年 2 回開催し、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。</li> <li>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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高いレベルでのコスト縮減の努力が継続して実施されており、着実な業務実績と評価できる。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 品質を落とすことなく、技術と管理ノウハウの向上を通じて継続して成果を上げている。今後も地道に継続されたい。</li> </ul>
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"> <li>・ 一層の品質の向上、コスト縮減等を図るため、技術開発を推進することとし、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、調査・設計手法、施工技術の開発・改良を進める。</li> <li>・ 技術開発に当たっては、調査、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、中期目標期間において、70 件以上のテーマについて、計画的に新技術の開発、導入に取り組む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設工事の進捗を踏まえ、平成 23 年度は継続中の技術開発の推進を優先することとし、継続・新規を合わせて 10 件以上のテーマについて、技術開発を推進する。</li> <li>・ 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、業務分野ごとに設置している分科会において、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。</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 技術開発は量的のみならず質的にも注目すべき成果を上げている。とりわけ「GRS 一体橋梁」の開発は震災復興にも具体化されており、高く評価できるとともに、本研究の継続によって更なる進歩が期待できる。</li> <li>また土木学会から画期的技術（スラブ軌道の施工技術）と画期的プロジェクト（九州新幹線全線開通）に対しそれぞれ技術賞を受賞、また九州新幹線駅のデザインに対してワトフォード会議プルネル賞優秀賞と奨励賞を受賞するなど、機構の行った顕著な技術開発が高く評価できる。</li> <li>・ 地震や豪雪など自然災害への対</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高いレベルの技術開発がなされ、それに対して適切な評価を学会賞などの形で外部から受けて、オーソライズされていると判断する。</li> <li>・ 本技術がどの程度のコストダウンをもたらしたのか、定量的説明が必要である。</li> </ul>

				<p>心や、安全性の向上、保守省力など構造的な技術開発で顕著な成果をあげている。さらに駅舎のデザインでプルネル賞優秀賞を受けた点は高く評価できる。</p>	
7	<p>イ 開発成果の公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設分野の総合的技術力や技術開発の成果を、より広く社会へ還元していくために、鉄道建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、発表会等において開発成果を公表する。また、毎年技術研究発表会を開催し、開発成果を発表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土木学会、地盤工学会、日本応用地質学会、電気学会、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これらの学会等で公表する。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。</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際学会報告を含む論文発表と国際雑誌掲載論文を含む論文投稿は、量的にも、また査読通過件数と受賞件数から見て質的にも、ともに昨年度の成果を上回っており、高く評価できる。</li> <li>・ 関連学会への参加、成果の公表において質量ともに前年度を相当程度上回っており、評価することができる。</li> <li>・ 査読付の論文数が増加するとともに、論文発表に対しても論文賞、優秀講演賞が与えられており、きわめて高いレベルでの活動がなされていると判断できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 我が国の基盤整備技術の推進役としての社会的貢献を、研究組織を持たず、現場からのボトムアップ体制のみで展開していることは、特筆すべき。</li> <li>・ 国際的な協力の促進の立場から、現状の日本語での優れた発表を維持するとともに、英文での発表も増やして欲しい。</li> </ul>

8	<p>⑤ ニーズに応じた受託業務の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たな工事の受託に当たっては、鉄道事業者による建設が技術的に困難な場合など機構が支援する必要性が高いものに限定して実施することとする。このため、外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置し、具体的な基準を策定するとともに、第三者委員会で当該基準に基づき審議した上で、その意見を踏まえて実施する。</li> <li>受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果について第三者委員会で随時検証し、その結果をホームページなどで公表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>受託工事線である成田新高速鉄道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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>受託に関わる第三者委員会を設置して受託を決定し、着実な執行が行われた。また、公表が予定通りに行われており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>震災に関して三陸鉄道などの受託を行ったのは適切である。</li> </ul>
9	<p>⑥ 工事関係事故防止活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事発注機関として、工事内容を勘案した事故防止重点実施項目を定め、三大重大事故（死亡事故、第三者事故及び列車運転阻害事故）の防止に重点を置きつつ、工事事故防止監査を毎年2回実施するなど、工事関係事故防止活動を推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事関係事故防止については、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23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、建設所における安全協議会等を通じて、請負者に周知徹底するとともに、請負者と一体となって工事関係事故防止活動を推進する。</li> <li>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、支社局の事故防止担当部長・次長を対象とした事故防</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>定期的な事故防止活動の実施、事故分析と教訓のフィードバック等、地道な活動を途絶えさせることなく、着実に前進させていることは評価できる。</li> <li>法人における事故防止への取組みと事故後の分析・再発防止への取組みは、十分なものであったと言える。また、建設業界の死傷率のデータを見る限り、法人の死傷率の推移は、同水準に推移していることを考え、A評価とする意見が多くあった。一方、三大重大事故の防止活動の推進を図ることを中期計画にしていながら、2件の死亡事故（過去2年間は0件）が起こったことは、発注者の立場と</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故防止活動を活発におこなっておられる点は了解しましたが、その目的である工事関係事故そのものの発生数などのデータについて教えてください。</li> <li>事故防止活動は、地味な仕事ですが、極めて重要です。事故防止対策が、実際の事故発生件数の減少にどのように反映したかがわかるようなデータを示して欲しい。</li> <li>事故件数が、直接評価につながるわけではないが、今後は工事関係事故のデータについても、評価の基礎資料としたいため、業務実績報告書に記載して</li> </ul>

		<p>止連絡会議を年3回、それぞれ開催し、工事事故防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各支社局に周知徹底する。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>		<p>して非常に重く受け止めなければならないことであると考え、B評価が妥当との意見もあった。</p> <p>・分科会における評価の確定ルールに基づき、多数決の結果、A評価5名、B評価2名となったため、A評価とした。</p>	<p>欲しい。</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"> <li>・ 国内海運政策の実現に寄与するため、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。</li> <li>・ 建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。</li> <li>・ 特に、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図るとともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において85%以上とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内海運政策の実現に寄与するため、事業者団体に対する協力要請やオペレーター及びオーナーへの個別訪問、金利設定の弾力化等を通じ、地球温暖化や海洋汚染防止などの環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進する。</li> <li>・ 建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。</li> <li>・ 特に、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図るため、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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 着実な事業執行が行われつつ、通常業務に支障を与えることなく、震災後の石油需要に対応した迅速な建造が進められており、着実な業務実績と評価できる。</li> <li>・ 地球温暖化対策の政策効果のある船が100%となっており、きわめて順調に事業が進んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策効果のある船100%は高く評価しても良いのではないかと。</li> </ul>



1 1	<p>② 船舶建造等における技術支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記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。</li> <li>・ このため、内航海運の抱える諸課題、事業者ニーズや社会的要請に対応するための技術調査を中期目標期間中10件以上行うほか、研修、技術交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策課題に適合した船舶の建造に資するために、目的別建造の技術基準を見直し、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及び先進二酸化炭素低減化船については、重点的に技術支援を行う。</li> <li>・ 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支援に係る職員の技術・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。</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ とりわけ新形式2軸型SES船型を開発し、在来船比で少なくとも10～15%程度の省エネ効果を達成するとともに出港時の操船性を向上させることを実証したこと、さらに二重反転プロペラ採用のSES船のプロペラ軸の検査を軸の抜出なしで行う技術を開発して、保守整備費用の削減に寄与したことに加え、先進二酸化炭素低減化船の機構開発船型を普及促進したことは、優れた成果として高く評価できる。</li> <li>・ 小型内航船舶はきわめて多種多様であるが、これらに対してSES船を中心としたエネルギー効率の高い船舶が、積極的に開発されている。また、継続しての建造も順調に推移している。さらに、建造だけでなく、新型船のメンテナンスコスト低減の技術開発もなされ、長期的な運行の観点からも、適切な技術支援がなされている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開発が深度化するにつれ、各種技術が多様になった反面、相互比較が若干わかりにくくなってきているので、表現を工夫して欲しい。</li> </ul>
1 2	<p>(3) 鉄道助成業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間(補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内)を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」から</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等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</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標として提示された項目に対して、着実な事業展開と成果が得られており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>	

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

		<p>て、対前年度比で17%以上縮減する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既設四新幹線に係る移転登記業務については、可能な限り早期の完了を図るべく、着実かつ効率的に実施する。</li> </ul>			
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"> <li>・ 鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請を踏まえ、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した支援を実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。</li> <li>・ 鉄道事業者、地方公共団体への説明会等を通じ、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定に関する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、鉄道ホームドクター(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)による適切な技術支援を実施する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し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。</li> <li>・ 重要な調査とメンテナンスに関して、適切な支援がなされている。</li> <li>・ 技術の蓄積を活かし、鉄道整備事業に関する委託調査を実施し、具体の現場サイドでの技術支援を着実に実施した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来の鉄道整備につながる重要な仕事であるので、今後も着実に進めてほしい。</li> </ul>
14	<p>イ 国際協力</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設分野等における技術力や経験を活かした国際貢献を行う観点から、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、専門家の派遣、研修員の受入れ、我が国鉄道システムの海外展開に向けた取組みに係る技術力等に可能な限り対応するとともに、海外の</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、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、ベトナム高速鉄道建設計画等、各国の高速鉄道計画に対する</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高い技術力を背景に、各国の高速鉄道計画を見据えて、日本政府の主導の下で調査に連携協力し、交通インフラの海外展開を、継続的にサポートしたことは評価できる。</li> <li>・ 従来からの2か国に対して着実に技術協力をすすめていることに加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本の高い技術の海外への普及及び実際の建設に結びつけるためには、今後とも重要な局面が続くため、引き続き重点的に推進して欲しい。</li> <li>・ 国際協力に関しては優れた実施状況にあるものの、各プロジェクトにおける日本政府と相手</li> </ul>

	<p>関係機関との技術交流を進める。</p>	<p>技術協力を実施するとともに、韓国鉄道施設公団等との技術交流を行う。 また、鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。</p>		<p>え、新たに3か国に技術協力を開始した点が評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上下併せて鉄道システムとして取り組む姿勢と、海外での鉄道計画の重要な局面での支援が、高く評価される。協力する相手国が増加したことも、日本の技術普及の観点から重要である。</li> <li>・機構の協力によりインド国鉄発注の高速鉄道のプレF/Sについて我が国コンサルタントの契約に結び付けることが出来たことは評価できる。</li> <li>・インド国鉄発注に本邦コンサルタントが契約し、機構の技術協力が成果をあげた点、またカリフォルニアにおいて日本の耐震技術が認められた点は高く評価できる。</li> </ul>	<p>国政府の関係をより具体的に説明したほうが、一般の理解も進むと思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際協力という項目が内容の幅や多様性に対してやや狭いように感じられる。</li> <li>・鉄道分野の基幹技術の国際規格に日本提案がなされ、それが採用されていくという姿になるとさらに高い評価が得られるであろう。</li> <li>・さらに国際事業に対するイニシアティブ、あるいは幹事としての役割を果たすことなど、将来に期待したい。</li> </ul>
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"> <li>・ 国庫補助金による研究開発助成については、次世代船舶研究開発費補助金交付要綱に規定されたテーマに助成を行う。</li> <li>・ 実用化助成については、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境保全と省エネを実現する低速4サイクル電子制御機関を、エンジンの小型化によって実用化する事業に助成金を新規に交付したこと、また水槽試験を助成した先進二酸化炭素低減化船によって開発された新型船を建造したこと、さらに過去の助成事業である貨物船初のタンデム・ハイブリッド推進実現が評価され、第13回物流環境大賞を日本物流団体連合会か</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多種多様な技術に関してきめ細やかな施策が実施されている。</li> <li>・ 船員の高齢化など内航船に喫緊の課題解決に資する開発と実用化に今後とも注力して頂きたい。</li> </ul>

<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>研究開発円滑化助成（利子補給）については、試験研究資金の借入れが継続している案件に限り、申請があった場合には助成を行う。</li> <li>助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性及び透明性の確保を図るため、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。</li> </ul>	<p>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24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"> <li>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。</li> </ul>		<p>ら受賞するなど、優れた成果を上げたことは、高く評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境にやさしく、エネルギー効率も高い新しい技術を開発し、実用化したことは評価できる。学会だけでなく、実際に利用する物流業者からの評価が高いことも評価すべきであろう。</li> <li>SES 船の適さない分野においても、エンジンの電子制御など積極的に環境保全対策を実施している。また、技術開発を支援したタンデム、可変ピッチプロペラを用いた船が二つの賞を受賞するなど、優れた実績が評価された。</li> <li>過去に実用化助成対象事業に採用された「高度船舶安全管理システム」を導入した船舶に対して船員数削減を可能とする方向で、乗組員制度に反映されることとなったことは大きな成果と言える。</li> </ul>	
---	--	--	--	--

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"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>・ 外部専門家等による適切な審</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外部有識者で構成する「基礎的研究推進委員会」において、社会ニーズ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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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、平成22年12月の総合科学技術会議の答申等を踏まえ、運輸分野の科学技術を担う人材の育成のため、若手・女性研究者で構成される研究チームの採択枠を設けるほか、若手・女性研究者に対して、研究成果発表機会等を優先的に付与する。</li> <li>・ 外部専門家等で構成する「基</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運輸の各分野で、社会的ニーズを先取りするいくつかの研究課題に関して、継続的な推進がなされており、着実な業務実績と評価できる。</li> <li>・ 公平さ、透明性の高い技術評価を展開、若手技術者への支援拡大と積極的な広報がなされた。</li> </ul>	
----	--	---	---	--	--

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中期目標期間中に、研究成果発表会等を15回以上開催、特許出願件数を25件以上、外部への研究成果発表件数を370件以上とし、プレス発表会等を積極的に推進する。また、長期的なフォローアップにより、革新的な技術の創出による研究成果の社会還元の状態を検証する。</li> </ul>	<p>「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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>優れた研究成果が得られるよう、中間評価の結果を基に、研究計画や研究資金配分の見直しを行う。</li> <li>課題採択時の一次審査において、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。</li> <li>研究成果の活用や応用段階等への発展に資するため、研究機関への情報提供や展示会への出展等による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。</li> </ul>			
17	<p>(5) 国鉄清算業務</p> <p>① 年金費用等の支払及び資産処分 の円滑な実施等</p> <p>ア 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、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</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。また、震災復旧支援のための国庫納付を実施したことも評価できる。</li> </ul>	

	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。	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。		
18	<p>イ 土地処分等の円滑な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地処分については、あらゆる手法を駆使し全力を挙げて可能な限り早期の処分を図ることとし、都市計画事業の工程からやむを得ず処分できない限られた物件を除き、中期目標期間終了時までで全て終了する（地方公共団体等との調整については、中期目標期間中に完了する。）。</li> <li>土地処分を効果的に推進するために行う基盤整備工事については、可能な限り経費節減を図るなど適切に実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地処分については、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。</li> <li>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公園、道路等の都市基盤整備及び供給処理施設整備並びに新駅設置を完了させる。また、これらと併せて土地処分手続きにおいても、入札を実施する。</li> <li>梅田駅（北）（約14ha）については、効果的な土地処分に向けて、都市計画の事業化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。</li> </ul> <p>梅田貨物駅機能の移転先のうち吹田地区については、貨物ターミナル駅の建設及び貨物専用道路の工事を着実に進める。また、岸辺駅においては駅改良工事等を進めるとともに、自由通路等の一部について供用を開始する。</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑に土地処分が進められ、工事等もほぼ予定通りに完了してきており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法等を検討する。</li> </ul>	<p>百済地区については、貨物駅構内のコンテナホーム等の貨物設備の整備を着実に進める。</p>			
19	<p>② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置</p> <p>ア 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受ける鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券（以下「特別債券」という。）の発行を速やかに行う。 また、特別債券の償還期間は20年とし、国土交通大臣が定める利率に基づき利子の支払を実施する。</li> <li>・ 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引受けに要する資金に充てるための無利子の資金の貸付けを速やかに実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受ける鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券（以下「特別債券」という。）の発行を速やかに行う。 また、特別債券の償還期間は20年とし、国土交通大臣が定める利率に基づき利子の支払を実施する。</li> <li>・ 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引受けに要する資金に充てるための無利子の資金の貸付けを速やかに実施する（北海道旅客鉄道株式会社に対し2,200億円、四国旅客鉄道株式会社に対し1,400億円）。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 債券の発行等、規則法律の制定を含め、着実な業務実績と評価できる。</li> <li>・ 基盤の弱い旅客鉄道会社に対して、適切な処置が行われている。</li> </ul>	

20	<p>イ 旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付を実施する。</li> <li>無利子の資金の貸付け又は助成金の交付にあたっては、法令その他の基準を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付を実施する。</li> <li>無利子の資金の貸付け又は助成金の交付にあたっては、法令その他の基準を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>無利子貸付等、適正に事業が執行されており、着実な業務実績と評価できる。</li> <li>基盤の弱い旅客鉄道会社に対して、適切な処置が行われている。</li> </ul>	
21	<p>③ 整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸新幹線（高崎・長野間）の建設債務の償還及び利払いに要する費用に充てるため、平成23年度において特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施するとともに、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北陸新幹線（高崎・長野間）の建設債務の償還及び利払いに要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額（1,500億円）について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。</li> <li>並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去の新幹線建設債務の償還の費用に充てるための繰入など適正に事業が執行されており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>	

22	<p>(6) 業務全般に関する項目</p> <p>① 内部統制の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>法令遵守の取組をより徹底させる等の観点から、民間企業における内部統制制度の導入を踏まえ、内部統制の体制の拡充を図り、その適切な運用を行う。</li> </ul>	<p>する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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はじめ、平成22年度における内部統制に係る取組み成果や国の動向等を踏まえつつ、内部統制委員会の下、内部統制を拡充・強化する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>未来における災害時等、緊急事態における命令系統等の統制強化が具体的に進められた。</li> </ul>	
23	<p>② 透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</li> <li>業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するなど外部の知見の積極的な活用を図る。</li> <li>機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</li> <li>業務の実施に当たって、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。</li> <li>機構が果たしている役割、業務について国民の理解を増進するため、平成22年度にリニューアルしたホームページをさらに充実させる。また、PR用DVD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、機構業務全般のパンフレットのリニューアルを行う。さらに、イベント、現場見学会等の機</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部有識者等の意見も反映し、情報提供が積極的に行われており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>	

		会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。			
24	<p>③ 環境対策に資する業務・取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機構が担う交通ネットワーク整備等の業務が地球温暖化問題をはじめとする環境対策に大きく貢献するものであることを踏まえ、機構として独自に策定している「環境行動計画」について、毎年見直しを行い、これに基づき、各業務を推進するとともに、業務実施に際して環境に配慮した取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年作成し、公表する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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2011」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。</li> <li>・ 特に、鉄道や船舶は他の輸送機関に比べてエネルギー効率に優れた輸送機関であり、その整備は地球温暖化対策に大きく貢献することについて、環境報告書、ホームページ等を活用し、国民の理解の増進を図る。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 着実な環境対策努力が継続して積み上げられている。技術開発を通じて、目に見える成果が上がってきており、着実な業務実績と評価できる。</li> <li>・ 元来機構の取り組みは環境負荷低減につながる。その普及が適切になされている。</li> </ul>	
25	<p>2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>(1) 組織の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成23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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 効率化を図るべく、組織の廃止・新規立ち上げが並行して推進されており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>	
26	<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>① 一般管理費、人件費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、一般</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般管理費については、平成24年度において平成19年度比で15%程度に相当する額の</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度ごとに管理費、人件費が順調に削減を進めており、着実な業務実績と評価できる。あわせて、人事評価も給与に反映されている。</li> </ul>	

<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づく平成18年度からの5年間で5%以上を基本とする削減について、引き続き着実に実施するとともに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、人件費改革の取組みを23年度まで継続する。また、給与水準については、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、合理的理由がない場合には給与水準の適正化に取り組む。この場合、手当の縮減及び人事評価に基づく勤務成績の給与への反映の徹底を実施するほか、他の独立行政法人の取組を参考として幅広く適正化方策を検討し、可能なものから実施すること等により速やかに成果を得る。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。</li> </ul>	<p>削減を目指し、抑制を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人件費（退職手当等を除く）については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づき、平成23年度においても人件費改革に継続して取り組む。</li> </ul> <p>給与水準については、国家公務員の水準を上回っている要因の検証を進め、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。</p> <p>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、平成23年度は勤勉手当に人事評価結果を反映させる等、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。</p>			
--	--	--	--	--

27	<p>② 事業費の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業・単価の見直しや契約方式、事業執行方法の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度(平成24年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成19年度)比で5%程度に相当する額を削減する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費については平成24年度において平成19年度比で5%に相当する額の削減を目指し、事業・単価の見直し等の各種効率化を実施する。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
28	<p>(3) 随意契約の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>契約の透明性、競争性を確保する観点から、「随意契約等見直し計画」を着実に実施する。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、必要に応じ、入札参加資格要件等について見直しを行う。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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>やむをえない随意契約が一定数あるが、その内容は適切である。</li> <li>一層の競争性の確保が見られ、第三者機関によるチェックを継続して受けており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>
29	<p>(4) 資産の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>宿舍等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、必要な宿舍等の建替えなどにより、資産の効率的な活用を図る。なお、残る行田宿舍等については、業務の進捗状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宿舍・寮の集約化のため、松戸宿舍、山科宿舍及びこずかた寮については売却手続を進めるとともに、習志野台宿舍B棟は売却要件が整い次第、売却手続を進める。</li> <li>行田宿舍等については、集約化に向けた検討を進める。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>順調に宿舍・寮の集約化が図られており、着実な業務実績と評価できる。</li> </ul>
30	<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>			<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

3 1	<p>(2) 財務内容の改善</p> <p>① 資金調達</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的なIR活動を実施する。</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>安定的な資金調達への努力がみられ、調達コストの抑制が図られている。</li> <li>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。</li> </ul>	
3 2	<p>② 貸付金の回収</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸付金については回収計画を策定し、確実な回収を図る。</li> <li>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。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
3 3	<p>③ 鉄道施設の貸付、譲渡</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者の経営状況等の一層の把握に努め、平成23年度においては、貸付料1,106億円・譲渡代金1,006億円(予定金利等による見込額)の回収達成を図る。</li> </ul> <p>また、民鉄線工事として実施している西武池袋線(練馬高野台・石神井公園間)のうち完成した部分について、西武鉄道株式会社に対し譲渡を行う。</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	

<p>34</p>	<p>④ 船舶共有建造業務に係る財務状況の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の処理を終了するため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日公表)(以下「見直し方針」という。)に基づく諸施策等を実施することにより、中期目標期間における未収発生率を1.3%以下、中期目標期間終了時における未収金残高を58億円以下とする。</li> <li>また、「見直し方針」に基づき、適正な事業金利の設定に留意しつつ、財務改善策の着実かつ計画的な実施により、平成21年度までの重点集中改革期間中に債務超過額の大半を解消(8割減)し、その後速やかに債務超過から脱することを確実に達成するよう目指すとともに、繰越欠損金の縮減を着実に行うこととする。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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年度までのできるだけ早い時期に未収金の処理を終了するため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日公表)(以下「見直し方針」という。)に基づく諸施策の実施を継続し、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努めるとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。</li> <li>中期計画に定める未収発生率及び未収金残高の目標値を達成するよう、平成23年度における未収発生率を1.9%以下、同年度末における未収金残高を93億円以下とする。</li> <li>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行うこととする。</li> <li>平成23年度中に、新たに「船舶共有建造業務における金利リスク管理支援(ALM)システム」を構築・運用開始するとともに、同システムを活用した最適な資金調達、リスクの統合管理を実施する。</li> <li>船舶共有建造業務における財</li> </ul>	<p>S</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年度計画に定めた未収発生率を、目標値1.9%に対して0.3%に抑え、また未収残高年度目標値93億円を1/3以下の24億円に留めるとともに、総合的な経営努力によって9億円の当期利益を上げ、繰越欠損金の減少に寄与するなど、優れた実施状況にある。</li> <li>未収金発生率が年度目標を大きく下回っており、評価できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>未収金残高については、年度計画の数字が多めに設定されているように感じられる。</li> <li>未収金の発生防止と回収促進に地道な努力をし、未収金残高が24億円まで減少したことは評価するが、これをもって年度計画を著しく上回る特筆すべき成果とするかは、意見の分かれるところであろう。</li> </ul>
-----------	--	---	---	--



	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、その要因を含め業務実績報告書等により随時適切に公表する。</li> </ul>	<p>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。</p>			
35	<p>4. 短期借入金の限度額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は190,000百万円とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、190,000百万円とする。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
36	<p>6. 剰余金の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶技術に係る研究開発助成業務及び実用化助成業務の充実</li> <li>運輸技術に係る基礎的研究業務の充実</li> <li>建設勘定における管理用施設(宿舍に限る。)の改修</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶技術に係る研究開発助成業務及び実用化助成業務の充実</li> <li>運輸技術に係る基礎的研究業務の充実</li> <li>建設勘定における管理用施設(宿舍に限る。)の改修</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>実績はなかったとの報告を受けた。</li> </ul>	
37	<p>7. 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"> <li>事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門へ必要な人員を重点的に配置するため業務量が減少した部門の人員を異動させる等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	<p>(2) 機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金(同条第六項の規定により第一項の規定を準用する場合を含む。)の使</p>		—	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	

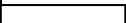

	途 ・ 建設勘定 過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還業務 ・ 助成勘定 建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務	・ 助成勘定 建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務			
--	---	---	--	--	--

- <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。

総合的な評定

業務運営評価（実施状況全体）

評価の分布状況（項目数合計：36項目） (36項目)

SS	0項目	
S	7項目	
A	29項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

<p>（法人の業務の実績）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・震災の復興工事の遂行、とりわけ過去に受託した仙台空港線の復旧工事では、自発的アフターケア体制の下で機構内に協力支援体制を構築し、同線の早期全面再開を達成し、仙台空港株式会社から感謝状を得るなど、その真摯な業務遂行は高く評価できる。</li> <li>・鉄道建設においては災害に強い技術開発を、また内航船舶建造では省エネとCO<sub>2</sub>削減に適応した船種・船型を開発するなど、時代の求めに対応した研究開発を重視していることは評価できる。</li> <li>・鉄道建設業務、船舶業務のいずれも、その基礎となる高い技術力の維持と向上が図られるとともに、他機関から高い評価を受けている。また、船舶業務に関しては、継続して地球温暖化対策が実行され、その成果が出ている。</li> <li>・技術的事項については、高い社会的評価と着実なる実績が積み上がっている。定常的な事業展開においても、着実なる執行が進められている。</li> </ul>
<p>（課題・改善点、業務運営に対する意見等）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事関係事故防止活動については、平成23年度において作業員の死亡事故が2件発生していることから、こうした事故を防止するための取組みをさらに徹底する必要がある。事故防止策の実施に当たっては、これまでの事故防止活動が十分なものであったかについての見直しも含め、事故原因の分析に基づいた確かな防止策を講じるべき。</li> <li>・我が国の優れた鉄道技術を海外展開する件について、協力の機会は増えたが、実際の建設までの道のりは遠く、引続き政府レベルでの支援が必要と考える。これを乗り越えて、建設と運行までの協力ができることが望まれる。</li> <li>・鉄道事業の再評価が世界各地で進められているなかで、事業経験の豊富な機構が我が国のリーダーシップを取れる人材育成に、長期的に取り組んで欲しい。</li> </ul>
<p>（その他）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際協力に関しては優れた実施状況にあるものの、各プロジェクトにおける日本政府と相手国政府の関係をより具体的に説明したほうが、一般の理解も得やすいと思われる。</li> </ul>

<p>総合評定 （SS, S, A, B, Cの5段階）</p> <p>A</p>	<p>（評定理由）</p> <p>各事業分野において、目標を上回る成果を達成しており、着実な業務実績を挙げているものと評価できる。評定の分布状況からみて総合評定はAとした。</p>
---	--

1. 政府方針等	実績	評価
<p>○「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。以下「基本方針」という。)で個別に措置を講ずべきとされた事項等で、平成23年度において取り組むこととされている事項についての法人の取組。</p>	<p>(1) 鉄道建設等業務におけるコスト削減の取組等の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、引き続きコスト削減の取組を推進した。コスト削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削減策の効果を検証した上で、一層のコスト削減に努めた。</li> <li>コスト削減の取組・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22年度実施分は、平成24年1月に公開)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>性能・品質を確保した上でのコスト削減に、マネジメントの改善、技術力向上を通じて努力しており、適切に実施されていると認められる。</li> <li>更なるコスト削減の可能性を探してほしい。</li> </ul>
	<p>(2) 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"> <li>「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した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適切に実施されていると認められる。</li> </ul>
	<p>(3) 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"> <li>利益剰余金について、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」(平成23年法律第42号)に基づき、震災復興に活用するため、平成23年度内に1兆2千億円を国庫納付した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>復興への助成ともなっており、適切に実施されていると認められる。</li> <li>利益剰余金の国庫納付によって震災復興に寄与したことは高く評価される。</li> <li>東日本大震災だけでなく、九州豪雨などについても、広めるべきであるとおもわれる。</li> </ul>
	<p>(4) 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"> <li>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、今後もこうした取組を継続し、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適切に実施されていると認められる。</li> <li>引き続き、財務内容の健全化に努めるべきである。</li> </ul>

1. 政府方針等	実績	評価
<p>○「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。以下「基本方針」という。)で個別に措置を講ずべきとされた事項等で、平成23年度において取り組むこととされている事項についての法人の取組。</p>	<p>(5)高度船舶技術開発等業務における信用基金の国庫納付</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。このため、独立行政法人通則法(以下、「独法通則法」という。)第46条の2第2項に基づく政府出資金の国庫納付、同法第46条の3第1項に基づく民間出資金の払戻し及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(以下、「機構法」という。)附則第8条に基づく民間拠出金の返還手続を行い、平成23年12月までにすべて終了した。</li> </ul>	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
	<p>(6)事務所等(地方機関)の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道建設本部東北新幹線建設局については、業務の進捗にあわせて、平成23年6月に青森市へ移転するとともに、鉄道建設本部青森新幹線建設局への名称変更を行った。</li> <li>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、平成23年9月に移転を行った。</li> <li>国鉄清算事業西日本支社品川作業所については、業務の進捗にあわせて、平成23年度末をもって廃止した。</li> <li>国鉄清算事業東日本支社及び鉄道建設本部九州新幹線建設局については、事業の進捗にあわせて、事務所借上面積を縮小した。</li> </ul>	<p>・適切に実施されていると認められる。</p> <p>・工事にともなうアドホックな事務所が工事終了にともなって廃止された例が多い。常設の事務所や支社については東京支社の移転のみだが、それで妥当かどうか、情報が少なく判断できない。</p>
	<p>(7)職員宿舎の見直し(集約化等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度については、以下の取組みを行った。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1)こずかた寮 <p>平成22年度に一般競争入札及び公募抽選を行ったが参加者がいなかった。さらに、平成23年8月に媒介業者を募る一般競争入札を行ったが参加者がいなかった。このため、他の売却手法の検討を行った。</p> </li> <li>2)松戸宿舎、習志野台宿舎B棟及び山科宿舎 <p>市況及び専門家の意見を踏まえ、隣接者との境界確認及び土地鑑定評価等を終了し、売却に向け事務手続きを進めた。</p> </li> <li>3)船橋宿舎等 <p>船橋宿舎について入居者を行田宿舎へ移転させ、用途廃止を行い、ガス・水道等インフラ部分の設備の共同利用者である部外関係者と協議を進めたことをはじめ、保土ヶ谷寮の一部の用途廃止を行うなど、現存の宿舎及び寮全体を通じての集約化に向けて着実に取り組んだ。</p> </li> </ul> </li> </ul>	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
	<p>(8)ラスパイレス指数の低減(人件費の見直し)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>給与水準については、引き続きその適正化に努めており、平成22年度末をもって本社課長補佐手当の経過措置が終了したこと、職務手当を見直したことなどの取組みにより、平成23年度のラスパイレス指数は、平成22年度の113.0から112.8となり、0.2ポイント減少した。</li> </ul>	<p>・適切に実施されていると認められる。</p> <p>・ラスパイレス指数の高さの要因を検証するとともに、給与水準については、国民の納得が得られる適切な水準にする必要がある。</p>
	<p>(9)基礎的研究業務の廃止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度については、以下の取組みを行った。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1)基礎的研究業務は平成24年度をもって終了することとし、実施中の研究課題の研究期間を平成24年度末までとした。</li> <li>2)平成24年度の新規課題の募集は行わないこととした。</li> </ul> </li> </ul>	<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>○ 政独委が国土交通大臣に通知した勧告の方向性のうち、平成23年度において取り組むこととされている事項についての法人の取組。</p> <p>○ 公益法人等に対する会費の支出について、「独立行政法人が支出する会費の見直しについて」(平成24年3月23日行政改革実行本部決定)で示された観点を踏まえた見直し。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該当なし。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公益法人等への会費の支出の見直しにあたっては、 <ul style="list-style-type: none"> <li>①当機構の目的・事業に照らし、真に必要性があるか。</li> <li>②会費の支出に見合った便益が得られているか。</li> <li>③金額・口数・種別等が必要最低限となっているか(複数の事務所から同一公益法人等に対し支出している会費は集約できないか)。</li> </ul> の観点から見直しを実施した。</li> <li>・ 今後、行政改革実行本部決定に沿って、四半期毎に支出額・内容を公表する予定である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左記事例がないことを確認した。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切に実施されていると認められる。</li> </ul>
2. 財務状況	実績	評価
<p>(1) 当期総利益(又は当期総損失)</p> <p>○ 当期総利益(又は当期総損失)の発生要因が明らかにされているか。また、当期総利益(又は当期総損失)の発生要因の分析を行った上で、当該要因が法人の業務運営に問題等があることによるものか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設勘定の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スキームに基づく譲渡収入等によるものであり、業務運営は円滑に実施されている。</li> <li>・ 海事勘定の当期総利益の主な発生要因は、船舶使用料の増加及び支払利息の減少等による経常費用の減少等によるものであり、船舶共有建造業務に係る財務状況の改善効果が現れている。</li> <li>・ 助成勘定の当期総利益の主な発生要因は、退職給付引当金戻入益等の計上によるものであり、業務運営に影響するものではない。</li> <li>・ 特例業務勘定の当期総利益の主な発生要因は、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権(助成勘定への貸付金債権)に係る貸付金利息等の収益が共済関係業務費等の費用を上回ったことによるものであるが、この利益については、今後の物価上昇や旧国鉄職員等の長寿命化等の年金支払の増大等のリスクに備えるため、債務等処理法第27条に基づき全額を積み立てることが義務付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切に実施されていると認められる。</li> </ul>

2. 財務状況	実績	評価
<p>(2) 利益剰余金(又は繰越欠損金)</p> <p>○ 利益剰余金が計上されている場合、国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地から実施されることが必要な業務を遂行するという法人の性格に照らし過大な利益となっていないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設勘定の利益剰余金は、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であり全額を当該債務の償還に充当している。23年度末においても47億円の債務を有していることから利益剰余金は過大なものとなっていない。</li> <li>基礎的研究等勘定の利益剰余金は、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の差によって生じたものであり、中期目標期間の最終年度の決算結果によっては国庫納付を行うこととなる。</li> <li>助成勘定の利益剰余金は、平成3年のJR本州3社に対する新幹線鉄道施設の譲渡に伴う再々評価により生じたものであり、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ものであることから利益剰余金は過大なものとなっていない。</li> <li>特例業務勘定の利益剰余金は、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、年金制度改正等に伴う共済年金追加費用引当金戻入益等により生じたものであるが、今後の物価上昇や旧国鉄職員等の長寿命化等の年金支払の増大等のリスクに備えるため、債務等処理法第27条に基づき全額を積み立てることが義務付けられているものである。          なお、「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」(平成23年法律第42号)に基づき、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年度内に国庫納付した。          また、「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」(平成23年法律第66号)に基づき、特例業務勘定の利益剰余金等を活用して、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の鉄道施策を開始した。</li> </ul>	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
<p>○ 繰越欠損金が計上されている場合、その解消計画の妥当性。当該計画が策定されていない場合、未策定の理由の妥当性(既に過年度において繰越欠損金の解消計画が策定されている場合、同計画の見直しの必要性又は見直し後の計画の妥当性を含む)。          さらに、当該計画に従い解消が進んでいるかどうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海事勘定(521億円)  「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)に基づき、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するとともに、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、新たな未収金発生への未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、9億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22年度末530億円 → 平成23年度末521億円)</li> </ul>	<p>・適切に実施されていると認められる。</p> <p>・繰越欠損金は少しずつ減少してはいるものの、長期的視点に立った繰越欠損金解消の方策を策定すべきである。</p>
<p>(3) 運営費交付金債務</p> <p>○ 当該年度に交付された運営費交付金の当該年度における未執行率が高い場合において、運営費交付金が未執行となっている理由が明らかにされているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基礎的研究等勘定  平成23年度運営費交付金債務残高 ÷ 運営費交付金収入  8百万円 ÷ 270百万円 = 3%  未執行となった理由については、研究業務費に係る契約差額の発生等によるものである。</li> <li>助成勘定  平成23年度運営費交付金債務残高 ÷ 運営費交付金収入  26百万円 ÷ 242百万円 = 11%  未執行となった理由については、一般管理費等の不用によるものである。</li> </ul>	<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ず、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>(3) 運営費交付金債務</p> <p>○ 運営費交付金債務(運営費交付金の未執行)と業務運営との関係についての分析。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海事勘定では、高度船舶技術実用化助成業務に必要な一般管理費に充てられており、平成23年度においては全額を収益化している。</li> <li>・ 基礎的研究等勘定では、基礎的研究業務費及び一般管理費に充てられており、平成23年度分の運営費交付金の未執行額は約8百万円となっているが、この要因は研究業務費に係る契約差額の発生等によるものであり、業務運営に支障は生じていない。</li> <li>・ 助成勘定では、鉄道助成業務に必要な一般管理費に充てられており、平成23年度分の運営費交付金の未執行額は約26百万円となっているが、この要因は一般管理費のうち事務諸費等の不用によるものであり、業務運営に支障は生じていない。</li> </ul>	<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ず、適切に実施されていると認められる。</p>
3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
<p>(1) 保有資産全般の見直し</p> <p>ア 実物資産</p> <p>○ 職員宿舎について、「独立行政法人の職員宿舎の見直し計画」(平成24年4月3日行政改革実行本部決定)で示された方針等を踏まえた見直し。</p> <p>○ 基本方針において既に個別に措置を講ずべきとされた施設等以外の建物、土地等における、i) 利用実態の把握状況、ii) 利用実態を踏まえた保有の必要性等の検証状況。(未利用又は利用の程度が低い資産関係)</p> <p>イ 金融資産</p> <p>○ いわゆる溜まり金の精査における、次のような運営費交付金債務と欠損金等との相殺状況に着目した洗い出し状況。</p> <p>i) 運営費交付金以外の財源で手当てすべき欠損金と運営費交付金債務が相殺されているもの。</p> <p>ii) 当期総利益が資産評価損等キャッシュ・フローを伴わない費用と相殺されているもの。</p>	<p>・ 現在、政府において年内を目途に具体的な実施計画を取りまとめているところがあるが、平成22年12月の「事務事業の見直し基本方針」を受けて、宿舎・寮の集約化に向け以下の取組みを行った。</p> <p>1) 処分することとされた松戸宿舎、山科宿舎、習志野台宿舎B棟及びこずかた寮については、隣接者との境界確認及び土地鑑定評価等を終了するなど、売却に取り組んだ。</p> <p>2) 船橋宿舎について入居者を行田宿舎へ移転させ、用途廃止を行い、ガス・水道等インフラ部分の設備の共同利用者である部外関係者と協議を進めたことをはじめ、保土ヶ谷寮の一部の用途廃止を行うなど、現存の宿舎及び寮全体を通じての集約化に向けて着実に取り組んだ。</p> <p>・ 該当なし。</p> <p>・ 海事勘定では、保有する現金のうち、第一期中期目標期間の最終年度に精算収益化した運営費交付金債務相当額(約13百万円)を24年3月に国庫納付している。</p> <p>・ 基礎的研究等勘定の23年度末運営費交付金債務残高(約29百万円)については、今後、機構法第18条及び独立行政法人会計基準第81(運営費交付金の会計処理)等に基づき、第2期中期目標期間の最終年度の決算処理に基づき処理することとなる。</p> <p>・ 助成勘定の23年度末運営費交付金債務残高(約89百万円)については、今後、機構法第18条及び独立行政法人会計基準第81(運営費交付金の会計処理)等に基づき、第2期中期目標期間の最終年度の決算処理に基づき処理することとなる。</p>	<p>・ 用途廃止を行うなど集約化が継続して進められており、適切に実施されていると認められる。</p> <p>・ 進捗を一層早める必要があるように思われる。</p> <p>・ 左記事例がないことを確認した。</p> <p>・ 適切に実施されていると認められる。</p>



3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
<p>(1) 保有資産全般の見直し</p> <p>ウ 知的財産等</p> <p>○ 特許権等の知的財産について、法人における保有の必要性の検討状況。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (建設勘定) 鉄道建設業務で保有する特許等の多くは、他者による先願取得及びそれにより発生する特許実施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、必ずしも第三者に対する実施許諾による実施料収入を目的としたものではない。 鉄道建設関連の技術開発に伴う発明については、「職務発明等取扱規程」に基づき職務発明の認定及び特許等出願の手続きを行っている。 また、「職務発明等調整会議」において当該発明の活用見込みや権利化にかかる費用の額等を踏まえ、特許等出願の可否を判断している。</li> <li>・ (基礎的研究勘定) 基礎的研究業務関連で保有する知的財産権は、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。 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 事業者が保有する建設関係での特許等の多くは技術防衛を目的とし、一般に民間企業側で実施収入が期待される。</li> </ul>
<p>○ 検討の結果、知的財産の整理等を行うことになった場合は、その法人の取組状況や進捗状況等。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (建設勘定) 平成23年度は「職務発明等調整会議」を計6回開催し、鉄道建設業務で保有する特許等について保有の必要性を検討した。 検討の結果、4件の特許等について今後活用の見込みがないとして権利放棄の手続きを行った。</li> <li>・ (基礎的研究勘定) 基礎的研究業務関連で保有する知的財産権は、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23年度中に、2件の特許について、継続の必要性を共同所有者と検討し、放棄を行った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「職務発明等調整会議」を計6回開催して、鉄道建設業務で保有する特許等について、保有の必要性を検討しており、適切に実施されていると認められる。</li> <li>・ 基礎的研究業務では保有する知的財産権は、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、適切に実施されていると認められる。</li> </ul>
<p>(2) 資産の運用・管理</p> <p>ア 実物資産</p> <p>○ 活用状況等が不十分な場合は、原因が明らかにされているか。その妥当性。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該当なし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左記事例がないことを確認した。</li> </ul>
<p>○ 実物資産の管理の効率化及び自己収入の向上に係る法人の取組。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該当なし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左記事例がないことを確認した。</li> </ul>

3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
(2) 資産の運用・管理		
イ 金融資産		
a) 資金の運用		
○ 事業用金融資金の管理・運用に関する基本方針の策定状況及び委託先の選定・評価に関する規定状況。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資金管理・運用に関しては内部規程として余裕金運用基準等を制定しており、その中で運用金融商品は、譲渡性預金、定期預金又は国債に限定している。なお、管理・運用はあくまで機構が実施しており、これらを他社に委託することはない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切に実施されていると認められる。</li> </ul>
○ 運用委託先の評価の実施状況及び定期的見直しの状況。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該当なし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左記事例がないことを確認した。</li> </ul>
○ 資金管理機関への委託業務に関する管理・監督状況。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該当なし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左記事例がないことを確認した。</li> </ul>
b) 債権の管理等		
○ 貸付金、未収金等の債権について、回収計画が策定されているか。回収計画が策定されていない場合、その理由の妥当性。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機構が保有する金融資産である債権としては、①助成勘定、②特例業務勘定及び③基礎的研究等勘定にそれぞれ貸付金がある。</li> <li>・ 基礎的研究等勘定の貸付金は、機構法に基づき、日本内航海運組合総連合会に貸付を行ったものであり、約定に基づき回収しているところである。</li> <li>・ 助成勘定の貸付金は、①機構の前身である旧鉄道整備基金が、旧鉄道整備基金法に基づき、鉄道施設の建設資金として旧帝都高速度交通営団及び旧日本開発銀行に無利子で貸付を行ったもの、②機構法に基づき助成勘定から建設勘定に対する勘定間の資金繰入を貸付金として整理したもの、の2つであり、約定に基づき回収しているところである。 なお、これらの貸付金については、現在は新規の貸付は行っていない。</li> <li>・ 特例業務勘定の貸付金は、①債務等処理法に基づき、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の引受に要する資金に充てるために無利子貸付を行ったもの、②機構法に基づき、助成勘定に対する債権を貸付金として整理したもの、の2つである。なお、これらの回収については、①については債券発行日から20年後に特別債券の元金の償還と相殺、②については約定に基づき回収することとしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切に実施されていると認められる。</li> </ul>
○ 回収計画の実施状況。i) 貸倒懸念債権・破産更生債権等の金額やその貸付金等残高に占める割合が増加している場合、ii) 計画と実績に差がある場合の要因分析を行っているか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記の貸付金について、平成23年度において回収しなければならない金額については約定どおり回収した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切に実施されていると認められる。</li> </ul>
○ 回収状況等を踏まえ回収計画の見直しの必要性等の検討が行われているか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該当なし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左記事例がないことを確認した。</li> </ul>

3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
<p>(2) 資産の運用・管理</p> <p>ウ 知的財産等</p> <p>○ 特許権等の知的財産について、特許出願や知的財産活用に関する方針の策定状況や体制の整備状況。</p> <p>○ 実施許諾等に至っていない知的財産の活用を推進するための取組。</p>	<p>・ (建設勘定)          鉄道建設業務で保有する特許等の多くは、他者による先願取得及びそれにより発生する特許実施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、必ずしも第三者に対する実施許諾による実施料収入を目的としたものではない。          鉄道建設関連の技術開発に伴う発明については、「職務発明等取扱規程」に基づき職務発明の認定及び特許等出願の手続きを行っている。          また、「職務発明等調整会議」において当該発明の活用見込みや権利化にかかる費用の額等を踏まえ、特許等出願の可否を判断している。</p> <p>・ (基礎的研究勘定)          基礎的研究業務関連で保有する知的財産権は、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。          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。</p> <p>・ (建設勘定)          鉄道建設業務で保有する特許等の多くは、他者による先願取得及びそれにより発生する特許実施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、必ずしも第三者に対する実施許諾による実施料収入を目的としたものではない。</p> <p>・ (基礎的研究勘定)          基礎的研究業務関連で保有する知的財産権は、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。          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。</p>	<p>・「職務発明等調整会議」を計6回開催して、鉄道建設業務で保有する特許等について、保有の必要性を検討しており、適切に実施されていると認められる。</p> <p>・基礎的研究業務では保有する知的財産権は、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、適切に実施されていると認められる。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>

4. 人件費管理	実績	評価
<p>(1) 総人件費</p> <p>○ 取組開始からの経過年数に応じ取組が順調であるかどうかについて、法人の取組の適切性。また、今後、削減目標の達成に向け法人の取組を促すものとなっているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人件費(退職手当等を除く)については、中期計画において、「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%以上の削減を図ること等としているが、平成17年度比で、平成22年度までに19.1%、平成23年度までに21.0%の削減を達成した(平成17年度:16,603百万円⇒平成22年度13,430百万円、平成23年度:13,122百万円)。</li> </ul>	<p>・人件費の削減は、計画レベルを超えて達成されており、評価できる。</p>
<p>(2) その他</p> <p>○ 法人の福利厚生費について、法人の事務・事業の公共性、業務運営の効率性及び国民の信頼確保の観点から、必要な見直しが行われているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>・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。</p> <p>・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。</p>

5. 契約	実績	評価
<p>(1) 契約に係る規程類、体制</p> <p>○ 契約方式等、契約に係る規程類について、整備内容や運用の適切性等。</p> <p>○ 契約事務手続に係る執行体制や審査体制について、整備・執行等の適切性等。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約方式に係る規程類については、従来より総合評価方式、企画競争、参加者の有無を確認する公募手続き等の通達を整備し、競争性のある契約方式による発注の実施に努めている。 また、入札手続き、契約に係る情報等の公表に関する通達についても従来より整備し、契約に係る手続きの透明性の確保に努めている。 平成23年度においては、国土交通省の改正に準じて談合情報対応マニュアルの見直しを実施し、新たに警察庁との連携体制等を盛り込んだ内容に改正をした。</li> <li>・ 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。 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。 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。</li> <li>・ 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23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23年9月、10月及び平成24年3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。 また、総合評価方式に係る技術提案の審査・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24年3月)において落札者の決定等について審査・評価を行うとともに、新たに「小委員会」を設置し、平成23年9月、平成24年3月に個別工事の評価方法等について審査・評価を行った。 (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</li> <li>・ 契約監視委員会を平成24年6月に開催し、平成23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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切に実施されていると認められる。</li> <li>・ 総合評価方式等の導入による透明性と競争性の確保は今後も推進されたい。評価の適正度の向上を常に改善努力されたい。</li> <li>・ 適切に実施されていると認められる。</li> <li>・ 総合評価方式等の導入による透明性と競争性の確保は今後も推進されたい。評価の適正度の向上を常に改善努力されたい。</li> </ul>

5. 契約	実績	評価
<p>(2) 随意契約見直し計画</p> <p>○ 「随意契約見直し計画」の実施・進捗状況や目標達成に向けた具体的取組。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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23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22年度:705件(41.6%)→平成23年度:701件(40.6%)。)</li> <li>・ 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"> <li>1) 鉄道事業者の営業線内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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ やむをえない随意契約が一定数あるが、その内容は適切である。</li> <li>・ 一層の競争性の確保が見られ、第三者機関によるチェックを継続して受けており、適切に実施されていると認められる。</li> </ul>
<p>(3) 個々の契約</p> <p>○ 個々の契約の競争性・透明性の確保。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、競争性のある契約方式については、すべての案件において、入札公告等をホームページに公表し、広く競争参加者を募ることとしている。また、本社において、一部の少額の案件で「オープンカウンター方式」を試行導入し、広く参加者を募ることで競争性を確保している。 一者応札・一者応募となった案件については、契約監視委員会の審議に付し、公告期間の拡大、資格要件の緩和などに努めている。 契約に係る情報については、従来より通達等を整備し、必要な情報をホームページ等での公表に努めているが、平成23年度においては、新たに一定規模以上の取引関係を有する法人との契約について、その内容を公表することとし、更なる透明性の確保のための方策を実施した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 透明性の確保に向けた取組を行っており、適切に実施されていると認められる。</li> </ul>

6. 内部統制	実績	評価
<p>○ 内部統制の充実・強化に向けた法人の長の取組。監事監査結果への対応。内部統制の充実・強化に関する法人・監事の積極的な取組。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内部統制の充実・強化に向けた法人の長の取組            原則として週に1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。            内部統制・ガバナンス強化に向け、内部統制委員会(委員長:理事長)を1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1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4回開催した。            「鉄道・運輸機構設立記念日行事」を、役職員出席の下、本社会議室にて実施し、その際の設立記念日理事長挨拶の中で基本理念を引用するとともに、理事長挨拶をイントラホームページに掲載することで、全社的に周知した。            内部統制充実の観点から、理事長を委員長とし全役員が参画する「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・分析を行い、審議を行ったことに加え、理事長のリーダーシップに基づき、部門別に理事長と各理事等との間で「理事長打ち合わせ」を実施し、中期計画・年度計画の進捗状況を把握しつつ、各部門における重要課題の現状や今後の見通し等について議論し、問題認識を共有した。</li> <li>・ 監事監査結果への対応            内部統制の整備・運用状況の監事監査(平成22事業年度業務監査)の結果については、平成23年3月の理事会にて報告を行った上で、さらに、平成23年7月開催の内部統制委員会作業部会においても報告を行った。            法人のミッションや中期目標の達成を阻害する事象が生じる可能性(リスク)の把握・対応策として、平成21年度に作成した「リスク一覧表」については、平成22年度に充実を行い、危機管理業務手順の検証を行ったところ。平成23年度は、イントラホームページに新たに内部統制のページを設置し、「リスク一覧表」を含め内部統制に関する情報提供を行った。また、イントラホームページ掲載へのお知らせを、本社及び各地方機関に対し、メールにて周知を行った。さらに、各地方機関に対する内部統制説明会等を実施し、機構におけるリスクの検証を含め説明を行った。</li> <li>・ 内部統制の充実・強化に関する法人・監事の積極的な取組            内部統制・ガバナンス強化に向け、全役員(監事を含む。)が出席する内部統制委員会(委員長:理事長)を1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1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4回開催した。            基本理念・行動指針を印刷したカードを、新入職員及び本社新任管理職へ配布するとともに、A1判に印刷したものを、引き続き本社の主要な執務室及び地方機関の支社長・局長室に掲示の上、新たに理事会議室に掲示することで周知・浸透を図った。            本社においては、平成22年度に引き続き、本社新任管理職に対する研修を、平成24年1月に実施した。「独立行政法人と内部統制」をテーマとし、機構における内部統制に係る取組状況を説明した(計19名出席)。さらに、地方新任管理職及び新入職員に対しても、平成23年7月及び10月に研修を実施した(計42名出席)。各地方機関に対しては、平成22年度に引き続き、平成23年10月から平成24年2月にかけて、内部統制に係る説明会を実施した(計224名出席)。これに加えて、質疑応答やアンケート実施により内部統制に係る地方機関の意見や要望を聴取した。            理事長等と監事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1回、開催した。この他、理事長と会計監査人との定期的なディスカッションで、内部統制についても意見交換を実施した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・理事長をトップにした内部統制機構は有効かつ円滑に機能しており、適切に実施されていると認められる。</li> <li>・監事による内部統制の整備・運用状況の監事監査が適切に実施されており、その結果について、理事会及び内部統制委員会作業部会などで報告がされており、適切に実施されていると認められる。</li> <li>・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。</li> <li>・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、適切に実施されていると認められる。</li> <li>・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。</li> </ul>

7. 関連法人	実績	評価
<p>○ 法人の特定の業務を独占的に受託している関連法人について、当該法人と関連法人との関係が具体的に明らかにされているか。 当該関連法人との業務委託の妥当性。</p> <p>○ 関連法人に対する出資、出えん、負担金等について、法人の政策目的を踏まえた出資等の必要性。</p>	<p>・ 平成23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23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>該当なし。</p>	<p>・適切に実施されていると認められる。</p> <p>・左記事例が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についての評価</p> <p>○ 自然災害等に関するリスクへの対応について、法令や国等からの指示・要請に基づくもののほか、法人独自の取組。</p>	<p>実績</p> <p>・ 東日本大震災における経験等を踏まえ、本社においては、交通機関が運休した際に役職員等を機構事務所に留め置くことができるよう、従来の備蓄物品の内容を強化し、3日分の水、食料、簡易トイレや、毛布、使い捨てカイロ、ラジオ付き懐中電灯、非常用発電機等の物品を備蓄したほか、事務所内の防災体制を再点検し、必要に応じ、書庫等の転倒・移動防止措置を講じた。</p> <p>・ また、消防法に基づく消防計画の内容の見直し、大規模災害時に役職員の安否や建設工事現場等の被災状況に関する情報を迅速に集約するための緊急連絡体制の整備、機構に設置する災害対策本部の体制の見直し等、役職員等の安全の確保や、通常業務態勢への早期復帰等の推進を図るための体制を強化した。さらに、これらの体制の実効性を高めるため、各種訓練を実施した。</p>	<p>評価</p> <p>・自然災害への法人独自の対応として、役職員等の3日分の備蓄を確保するなどの取組を実施しており、評価できる。</p>
<p>9. 個別法人</p> <p>政独委からの平成22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への対応状況(当該法人のみ)</p>	<p>実績</p> <p>・ 該当なし。</p>	<p>評価</p> <p>・左記事例がないことを確認した。</p>



10. その他	実績	評価
<p>(財務状況)            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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。               <ol style="list-style-type: none"> <li>建設勘定: 過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還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。</li> <li>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。</li> <li>特例業務勘定: 債務等処理法律第27条の規定により独法通則法第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。</li> </ol> </li> </ul> <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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、平成23年度の取組み状況については、平成24年5月から6月の期間に実施した。</li> <li>その結果、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。平成23年度の取組みについては、松戸宿舍、習志野台宿舍B棟、こずかた寮及び山科宿舍の売却手続を進めていることを確認した。</li> <li>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、監事より要望があった。今後も引き続き保有資産について監査を実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宿舍の集約に関しての取組みに対する監事監査が適切に実施しており、適切に実施されていると認められる。</li> <li>また、引き続き保有資産の見直しの取組について、監事監査を実施されたい。</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>給与水準の適切性について監事監査を実施した。平成22年度の状態については、平成23年5月から6月の期間に、平成23年度の状態については、平成24年5月から6月の期間に実施した。</li> <li>その結果、平成22年度の給与水準については、役員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。</li> <li>平成23年度の給与水準については、職務手当の見直しを実施していることを確認した。この取組みの結果、平成23年度のラスパイレース指数は、平成22年度113.0から112.8となり、0.2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について、監事より要望があった。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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>ラスパイレース指数の高さの要因を検証するとともに、給与水準については、国民の納得が得られる適切な水準をする必要がある。</li> </ul>

10. その他	実績	評価
①契約監視委員会における指摘事項に対する取組み状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>契約監視委員会の指摘を踏まえ平成22年度に策定された「随意契約等見直し計画」において競争性のある契約方式へ移行することとした契約については、平成23年度の契約においても競争性のある契約に移行した。競争性のない随意契約の削減に加え、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の見直しを行い、一層の競争性の確保に努めた。平成22年度契約については、「随意契約等見直し計画」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23年8月)。また、「随意契約等見直し計画」を受けて、以下の取組みを行った。 <ol style="list-style-type: none"> <li>競争性のない随意契約の新規案件については、原則として事前に契約監視委員会委員長の意見を聴取することとした。</li> <li>更新案件で平成22年度に引き続き2か年度連続で一者応札・一者応募となった案件については、原則として年度内に取りまとめ契約監視委員会に報告することとした。特に、改善の余地が無いものと報告した案件については必ず契約監視委員会の事後点検を受けることとした。</li> <li>一者応札・一者応募となっている案件で、資料の交付を受けたものの入札に参加しなかった者等に参加しなかった理由等のヒアリングを実施し、契約方式、入札条件の見直しを実施した。</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適切に実施されていると認められる。</li> <li>今後においても、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の取組みを実施されたい。</li> </ul>
②契約の適正化について、監事監査が実施されているか	<ul style="list-style-type: none"> <li>契約の適正化の観点から平成23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24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23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を確認した。また、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を実施していたが、平成22年度に比べ一者応札・一者応募数が増加していた。その主な内容は新幹線開業設備工事に係る特殊な貯蔵品等の調達等であった。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、監事より要望があった。このほか、特例業務所管組織における平成23年度の随意契約状況について監事監査を実施した。その結果、随意契約によることが真にやむを得ないものを除き、一般競争入札等の競争性の高い契約方式への移行を推進していると認められたことから、更なる応募要件の緩和を検討するなど参加しやすい条件の整備に努めるよう、監事より要望があった。今後も引き続き契約の適正化について監査を実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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必要がある。</li> </ul>
(その他) 被災者支援及び復旧・復興対応に関する取組と法人のミッションとの関係、法人の業績低下等と震災との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>被災地支援及び復旧・復興対応に関する取組として、鉄道建設業務においては、国土交通省から委託を受けた「中小民鉄線等鉄道施設の津波被災状況調査及び復旧方策検討業務」を実施したほか、三陸鉄道株式会社からの支援要請を受け、三陸鉄道(北リアス線・南リアス線)の復旧工事を受託するなどした。また、共有船舶建造業務においては、被災した旅客船の代替建造支援等を実施した。国鉄清算業務においては、「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」に基づき、震災復興に活用する資金として、利益剰余金(1.2兆円)の国庫納付等を実施した。いずれの取組みについても、法人のミッションと関係して実施したものである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>被災地支援及び復旧・復興対応に関して、適切かつ、十分な取り組みがみられ、評価されるべき成果を上げている。</li> <li>法人のミッションに合わせて、極めて適切に支援と業務が実施されていると判断する。</li> <li>緊急事態において、地域社会に対して大きな貢献を果たしたといえる。</li> </ul>