

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
平成24年度業務実績評価調書

平成25年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価結果	評価理由	意見
番号	中期計画 平成24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、金沢・敦賀間）、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・長崎間）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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 年度計画に基づき、継続して事業が進められており、着実な業務実績と評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 早期完成にも期待したい。

	<p>度化等事業、新線等調査については、未認可区間における経済的な設計・施工法の調査等を行う。</p>	<p>事着手工事に向けた準備を進める。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。</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、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。 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し、工事着手に向けて進捗を図る。 民鉄線工事については、西武池袋線は、平成24年度末までの完成に向け事業を着実に推進するため、鉄道事業者等関係機関との連携・調整を行う。 小田急小田原線は、事業を着実に推進するため、工程調整等の関係機関との連携・調整を行う。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 年度計画に基づき、継続して事業が進められており、着実な業務実績と評価できる。 民鉄線工事の西武池袋線（練馬高野台・石神井公園間）が工事を完了させており、着実な業務実績と評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 各工事の工期短縮に努めて欲しい。 相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線については、工事完成予定時期を踏まえ、今後の業務を着実に推進して欲しい。 次のプロジェクト候補の検討も始めて欲しい。
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"> 仙台市高速鉄道東西線、山梨リニア実験線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着実な進捗を図る。つくばエクスプレス線（秋葉原駅出入口増設）は平成24年度末の完成に向けて工事を実施する。 三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、鉄道事業者等関係機関と連携・調整 	A	<ul style="list-style-type: none"> 年度計画に基づき、継続して事業が進められており、着実な業務実績と評価できる。 	

4	<p>② 品質の向上</p> <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。 	<p>し、路盤工事・軌道工事等を着実に推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施工性、経済性の向上を図るため、「山岳トンネルの覆工設計マニュアル」、「地盤改良工法(混合処理工法)設計・施工の手引き」及び「網鉄道橋上下部一体構造の手引き」等の各種技術基準の整備に係る作業を進める。 ・ 鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 優れた技術開発が実施・検討されており、年度計画に基づき、着実な業務実績と評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続的な技術者育成を今後も求めたい。また、技術士取得者等、有資格者の業務遂行上の優遇等、他項目との連携も視野に入れて欲しい。
5	<p>③ 鉄道建設コストの縮減</p> <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、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組み、平成24年度は、「コスト構造改善プログラム」の最終年度にあたることから、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、鉄道建設コスト縮減の実 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年度計画に基づいたコスト縮減を達成しており、着実な業務実績と評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 品質等、他項目との関連も含め、今後につなげるため、コスト縮減の内訳の分析も必要。 ・ 品質を保ちながら引続き努力をして欲しい。

6	<p>④ 技術開発の推進と開発成果の活用 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。 	<p>施工状況、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道建設工事の進捗を踏まえ、平成24年度は継続中の技術開発を推進するとともに、新規のテーマを加え、技術開発を推進する。 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、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。 	S	<ul style="list-style-type: none"> 質、量ともに優れた成果が得られた。多数のレベルの高い学会賞受賞は、内容および客観性の観点から、特に評価できる。 土木、建築、機械、電気など関連するそれぞれの領域で多くの技術開発を行っている。また新規案件である駅設備計画検討支援システムの開発は、従来の領域ごとの技術開発を統合した、機構ならではのテーマであり、高く評価できる。 優れた技術開発につながっている。維持管理、鉄道利便性向上等、努力の方向が時代の要請に十分合致。 各建設路線のニーズに基づくテーマについて計画を大幅に上回る件数の技術開発を実施するとともに、外部機関から多数受賞した。 新規テーマ10件、継続テーマの推進により新たな工法の検討などがなされた点は高く評価できる。 土木学会より高速掘進技術確立に対して技術賞を、また環境の保全・創造に貢献した新幹線橋梁の 	<ul style="list-style-type: none"> コスト縮減、利便性向上等へどのように繋がっているかの定量分析を通じて、今後の技術開発の方向性をより明確にして欲しい。 技術開発の個別テーマは多数あるが、これらを単に羅列するのではなく、開発技術の大きなトレンド（方向性）を国民にわかりやすく説明する努力が必要。
---	--	--	---	--	--

				<p>新設に対して環境賞を受賞するとともに、さらに電気技術科学奨励会より、PHC トロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発に対して電気技術奨励賞を得るなど、社会的貢献度の高い技術開発を成功に導いたことは優れた成果として評価できる。</p>	
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、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。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重要な表彰等、目標を上回る成果を挙げた。 ・ 論文発表数の増加に加え、査読付論文数が昨年度より増えたことは評価できる。 ・ 英文を含めたレベルの高い多数の論文発表など、その成果と達成度は高く評価できる。 ・ 論文の報告発表数と論文投稿数の合計は昨年度に比してわずかに減少したものの、査読付き論文数は逆に 23 件から 30 件に、これを割合で見ると 16.2% から 22.4% に増加しており、論文の質的向上を示す優れた成果が得られていると評価できる。 ・ 技術開発の成果を学会に公表し、学会賞受賞など高い評価を得ている。充実した研究をおこない、その成果を社会に還元していることは高く評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コスト縮減、利便性向上等へどのように繋がっているかの定量分析を通じて、今後の技術開発の方向性をより明確にすることは必要。 ・ 国家間でインフラ輸出を競う時代に入っている。知財の管理は、国益に叶うよう、従来の方針を再検討するべき時期に来ているのではないか。

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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 受託に関わる第三者委員会を設置して受託を決定し、また、工事に係るコスト縮減の状況等について、検証、審議結果を公表し、着実に業務が執行された。 	
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。 	<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24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。 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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 工事関係事故防止活動について、これまでの規範に基づく活動を着実に推進させていることは評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 機械化施工等、省人化・コスト縮減との相乗効果を視野に入れた施策の検討が必要。

		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。			
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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 建造対象船舶の中でも、相対的な金利優遇等の実施により、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。 特に、効率性及び環境負荷の軽減効果に優れ、省人化が可能なスーパーエコシップの普及促進を図るため、セミナー等において最新情報の提供に積極的に努めるとともに、地球温暖化対策に資する船舶については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を85%以上とする。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 現場ベースの地道な努力がなされ、着実に実績が積み上げられており、評価できる。 引続き高い成果が得られている。政策効果の高い船はほぼ100%で目標をはるかに超え、環境対策に多大な貢献をしている点が、高く評価できる。 	
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 	<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 	S	<ul style="list-style-type: none"> 高い外部社会的評価を獲得。過去最大の普及隻数達成。 温暖化ガス排出削減と燃費低減を目指したSES船等の普及のため 	<ul style="list-style-type: none"> 今後予想されるNOx、SOx、微粒子（PM）等の排出削減への対応も考えておく必要がある。

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 		<p>の技術支援が計6隻の共有船に対して実施されたことは、実績として高く評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 積極的な技術支援により建造コスト削減、省エネ性能を高めるなどの効果が得られたことを含め、多くの技術支援を行なったことは高く評価できる。よってSと評価した。 SES船について、継続して新しい技術が生み出されるとともに、第二船以降も続いている点が、適切性と効果の両面から高く評価できる。 SES船で重点的技術支援を行った新形式2軸型SES第1船が汎用機器利用による建造コストの低減と技術の相乗効果による省エネ効果を実証したことに対し、マリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2012を受賞したことは、技術の先進性と独創性に対する優れた成果であると評価できる。 	
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 	<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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 年度計画に基づき、継続して事業が進められ、また、審査ノウハウの継承や職員のスキルアップのための地道な努力がなされ、着実な業務実績と評価できる。 	

<p>査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの継承、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 助成制度に対する事業者等の理解促進を図るために周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支配するために技術情報等を収集・提供する。 ・ 新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に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。 	<p>基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「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10回以上）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、ホームページでの公表、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。 ・ 新幹線譲渡代金（平成24年度回収見込額4,518億円）、無利子貸付資金等（平成24年度回収見込額186億円）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24年度約定償還額2,619億円）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24年度末において、対前年度比で25%以上縮減する。 ・ 既設四新幹線に係る移転登記業務については、可能な限り早期の完了を図るべく、着実かつ効率的に実施する。			
13	(4) 技術力の活用、技術研究開発及び実用化に対する支援等 ① 鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力 ア 鉄道分野の技術力を活用した支援 ・ 鉄道整備の計画に関する調査、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等について、広く社会に貢献する観点から、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、鉄道事業者や地方公共団体等からの要請を踏まえ、機構が有する総合的技術力、ノウハウ、経験を活用した支援を実施する。	・ 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。 ・ 鉄道事業者、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。	A	・ 年度計画に基づき、継続して事業が進められ、またホームドクター等、地味ではあるが、貢献度の高い活動を継続しており、着実な業務実績と評価できる。	
14	イ 国際協力 ・ 鉄道建設分野等における技術力や経験を活かした国際貢献を行う観点から、国土交通省等の関係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。	・ 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技術協力を実施するとともに、海外の政府関係機関との技術交流を行う。	A	・ 技術支援を通じて着実な国際貢献を推進。 ・ 国際規格・国際標準づくりへの貢献は高く評価できる。	・ 国際親善のための国際協力ではなく、国際協力とインフラ輸出が連携する形で機能するのが望ましい。 ・ 国交省の指示を待つのではなく、独法として独自に事業を開拓する余地はないのだろうか。

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、ホームページ及び募集説明資料の充実を図るほか、事業者への説明・相談会等を随時実施する。 ・ 研究開発円滑化助成（利子補給）については、試験研究資金の借入れが継続している案件に限り、申請があった場合には助成を行う。 ・ 助成対象事業の選考・評価等の際に、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>また、国が支援する鉄道分野における国際規格への取組み及び海外鉄道コンサルティング業務に協力する。</p> <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。 <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25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・評価等の際に、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。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・ 困難な状況下での省力化の実現へつながった。優れた外部からの評価を獲得。 ・ 新技術導入船が 10 隻就航したほか、乗組み制度の活用による人件費削減などの取組は S 評価に値する。 ・ SES、船型、エンジンの改良などの新技術により、多種多様な内航船において非常に高い CO2 削減効果を達成している点が、高く評価される。また、船員削減の合理化も重要な施策である。 ・ 高度船舶管理システムを中心に、先進二酸化炭素低減化船開発事業を加えた波及効果の高い実用化新技術の普及拡大に努め、10 隻の実用化船を就航させたことは優れた成果として評価できる。 ・ 助成対象とした新技術を導入した船舶が 10 隻就航した点、高度船舶安全技術安全管理システムが国交省によって認められ、一定の規模の船舶で機関部職員の減員が制度化された点が高く評価できる。 	
----	--	---	---	---	--

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。 ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基礎的研究業務は、「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）で、平成24年度以降「法人の業務としては廃止し、真に必要な業務については国で実施する」とされたことを受け、平成24年度をもって終了する。 ・ 平成23年度に終了した課題については、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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年度計画に基づき、継続して事業が進められ、着実な業務実績と評価できる。 	
----	---	--	---	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> 「運輸分野における基礎的研究推進制度」の創設(平成9年度)以降の実績をとりまとめる。 			
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"> 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、適切なり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、円滑かつ確実に支払を実施する。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 年度計画に基づき、継続して事業が進められ、着実な業務実績と評価できる。 	
18	<p>イ 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て全て終了する(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。 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 	<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、都市計画事業の工程等からやむを得ず処分できない限られた物件を除き終了する。 武蔵野操車場(吉川市域約26ha)については、入札手続きを進め土地の売買契約締結を完了するとともに、機構施行の土地区画整理事業を完了し、土地の処分を終了する。 梅田駅(北)(約14ha)については、土地処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整 	S	<ul style="list-style-type: none"> 国鉄時代からの長年の懸案事項の決着を、最終年度に間に合わせることができた。多くの関係者・団体が関与する複雑度の高い事業の敢行といえる。 武蔵野操車場の土地処分および貨物駅機能移転が終了した点はS評価に値する。 極めて長期の懸案課題がほぼ解消した点について、これまでの成果をまとめて、高く評価する。 今年度における土地処分事業の 	<ul style="list-style-type: none"> 梅田駅地区の土地処分については、地元行政の政策変更に対応した基盤整備事業を進めて欲しい。

	<p>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。</p>	<p>を進める。 梅田貨物駅機能の移転先のうち吹田地区及び百済地区で実施している基盤整備工事を着実に進め、吹田貨物ターミナル駅（仮称）を開業するとともに、百済駅改修工事を完了する。</p>		<p>完了は計画の予定通りの達成に当たるから、その限りでは着実な実行レベルに当たるが、それは計画達成に向けた長年にわたる困難な調整努力が結実したものであるから、それら総合的に評価して、今年度業績を優れた成果であると判定する。</p> <p>・当初計画段階で予見が困難であった外部要因が実施期間中に発生したにも関わらず、期間内に当初目標をほぼ達成できた。</p>	
19	<p>② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置 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"> ・ 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。 ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基盤の弱い旅客鉄道会社に対し、適切な支援がなされ、かつ有効に利用されており、着実な業務実績と評価できる。 	
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"> ・ 旅客鉄道株式会社等に対し、老 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基盤の弱い旅客鉄道会社に対し、適切な支援がなされ、かつ有効に利用されており、着実な業務実績と評価できる。 	

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>式会社に対し、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 			
2 1	<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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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する。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 並行在来線の支援の貨物調整金に要する費用に充てるため、年度計画に基づき、継続して事業が進められ、着実な業務実績と評価できる。 	
2 2	<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"> 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23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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 基本理念等内部統制に係る取組みの周知、法人の長のリーダーシップを発揮できる環境整備等、年度計画に基づき、継続して事業が進められ、着実な業務実績と評価できる。 	
2 3	<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、 	<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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 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、年度計画に基づき、継続して事業が進められ、着実な業務実績 	

<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するなど外部の知見の積極的な活用を図る。 ・ 機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現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>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 業務の実施に当たって、外部有識者で構成された第三者委員会における意見等を踏まえ、これを適切に実際の業務運営等に反映させるなど外部の知見の積極的な活用を図る。 ・ 機構が果たしている役割、業務について国民の理解を増進するため、ホームページを引き続き充実させる。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、平成23年度にリニューアルした機構業務全般のパンフレットを事業の実施状況に合わせて改訂作業を進める。さらに、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。 		<p>と評価できる。</p>	
<p>24 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 	<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2012」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。 ・ 特に、鉄道や船舶は他の輸送 	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷の低減に向けた取組みの推進等、年度計画に基づき、継続して事業が進められ、着実な業務実績と評価できる。 	

	<p>告書」を毎年作成し、公表する。</p>	<p>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。</p>			
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"> 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24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"> 各業務の進捗等に対応した組織の編成、運営の効率化等を図るため、本社及び地方機関の新設・改廃が行われており、着実な業務実績と評価できる。 	
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"> 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 	<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達成する。 <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</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> 一般管理費については、平成19年度比で16.1%削減し、中期目標を達成しており、また、給与水準については、「給与改定・臨時特例法」に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を平成24年10月から実施する等、着実な業務実績と評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 国家公務員の水準を上回っている要因については、合理的理由がない場合には引き続き給与水準の適正化に取り組んで頂きたい。また、他の独立行政法人の取組を参考としてより一層、給与水準に関する説明責任を果たして欲しい。

	<p>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。</p>	<p>の見直し等も含めて、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。なお、検証結果及び取組状況について公表を行う。</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、引き続き定着を図る。</p>			
27	<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"> 事業費については事業・単価の見直し等の各種効率化を実施し、平成24年度において平成19年度比で5%程度に相当する額の削減を達成する。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 事業費については、平成19年度比で14.5%削減し、中期目標を達成しており、着実な業務実績と評価できる。 	
28	<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"> 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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 実質的には一般競争入札に移行しており、着実な業務実績と評価できる。 	
29	<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. 	<ul style="list-style-type: none"> 宿舍・寮の集約化のため、松 		<ul style="list-style-type: none"> 順調に宿舍・寮の売却、集約化が進められており、着実な業務実 	

	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。	戸宿舍、習志野台宿舍B棟、山科宿舍及びこすかた寮については売却手続きを進める。 ・ 行田宿舍等については、集約化に向けた検討を進める。	A	績と評価できる。	
30	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画		A	・ 予算の範囲以内で、適正な執行を行っており、着実な業務実績と評価できる。	
31	(2) 財務内容の改善 ① 資金調達 ・ 資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、効率的な資金管理を行うことによって、短期借入金及び長期資金の併用等による柔軟かつ安定的な資金調達に努めるとともに調達コストの抑制を図る。	・ 資金調達に当たっては、資金計画を策定し、経理資金部における資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金(シンジケートローン及び財投機関債等)を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。 また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的なIR活動を実施する。	A	・ 年間の資金計画に基づき、勘定間融通、短期資金及び長期資金を併用した効率的な資金調達を実施しており、着実な業務実績と評価できる。	
32	② 貸付金の回収 ・ 貸付金については毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。 ・ 内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。	・ 貸付金については回収計画を策定し、確実な回収を図る。 ・ 内航海運活性化融資業務について、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。	A	・ 貸付金について、回収計画に基づき、債券管理及び貸付金との回収を適切に実施しており、着実な業務実績と評価できる。	

33	<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。 	<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24年度においては、貸付料1,113億円・譲渡代金940億円(予定金利等による見込額)の回収達成を図る。 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)について、西武鉄道株式会社に対し譲渡を行う。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 貸付線及び譲渡線については、その実行金利に基づいた貸付額、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。 	
34	<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。 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 	<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と要請、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。 平成24年度における未収発生率を0.8%以下、同年度末における未収金残高を58億円以下とし、中期計画に定める未収発生率及び未収金残高の目標値を達成する。 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 	S	<ul style="list-style-type: none"> 未収金に対する当初目標を上回る成果を得た。現場ベースでの地道な支援努力、時機を読んだ指導等の成果であると評価出来る。 未収金発生率を中期目標以下の水準に抑えるとともに、未収金残高も21億円と、目標の58億円を大幅に下回った。また、当期利益17億円を計上したことで、繰越欠損金が同額減少したことは、評価できる。 目標値0.8%よりはるかに低い未収金発生率に押さえたことはS評価に値する。 未収金残高について、目標を大幅に超える成果が得られた点が高く評価できる。 的確な債権保全策を講じた厳正な審査や経営の悪化した事業者へ 	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年度以降、未収金発生率と未収金残高は大幅に低下している。その意味では、平成20年度から始まった今次中期計画の数値自体が緩やかに過ぎたとみることでもできる。未収金発生率0.3%など機構の努力を高く評価するものではあるが、目標値との乖離の大きさは、目標値の緩やかさにもあるのではないか。次期中期計画を策定する際には参考にされたい。

	<p>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実行することとする。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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>面的な実施により、繰越欠損金の縮減を着実に実行することとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 		<p>の経営改善指導等により、新規未収金発生率を年度計画の半分以下の0.3%に抑えたこと、きめの細かい債権管理による未収金回収努力によって、未収金残高を年度計画の約40%以下に縮減させたこと、さらに17億円の当期利益の計上を通じて船舶共有建造業務の財務状況を改善させたことは、いずれも優れた実績であると評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 数値目標を大幅に上回って達成している 	
35	<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24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。 	
	<p>6. 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。 	
36	<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"> 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 	<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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えた新卒者採用、即戦力としての社会人採用及び定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度等を活用する等、着実な業務実績 	

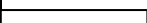
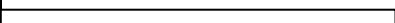
<p>るべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。</p>	<p>繁忙部門へ必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。</p>		<p>と評価できる。</p>	
<p>(2) 機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金（同条第六項の規定により第一項の規定を準用する場合を含む。）の用途</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建設勘定 過去に会社整理を行った譲渡線に係る債務償還業務 ・ 助成勘定 建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務 	<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 	<p>—</p>	<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	6項目	
A	30項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

（法人の業務の実績）

○鉄道、船舶事業とも、全般的に年度計画に基づき順調に成果をあげているといえる。研究成果では、昨年度より査読付論文数が増加するなど数だけではなく質も向上したといえる。船舶に関しては、その成果が多岐多重にわたり出てきていることは高く評価できる。

○以下の項目については、中期目標の達成に対し、平成24年度中、優れた実施状況であると認められる。
・技術開発の推進については、社会的貢献度の高い技術開発を成功に導いており、またそれらは外部からも高く評価され、優れた成果として評価できる。

・開発成果の公表については、論文の報告発表数と論文投稿数の合計は昨年度に比してわずかに減少したものの、査読付き論文数は逆に23件から30件に、割合で見ると16.2%から22.4%に増加しており、論文の質的向上を示す優れた成果が得られていると評価できる。

・船舶建造等の技術支援については、SESで重点的技術支援を行った新形式2軸型SES第1船が汎用機器利用による建造コストの低減と技術の相乗効果による省エネ効果を実証したことに対し、マリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2012を受賞したことは、技術の先進性と独創性に対する優れた成果であると評価できる。

・高度船舶技術の研究開発・実用化への助成については、高度船舶管理システムを中心に、先進二酸化炭素低減化船開発事業を加えた波及効果の高い実用化新技術の普及拡大に努め、10隻の実用化船を就航させたことは優れた成果として評価できる。

・土地処分等の円滑な実施については、今年度における土地処分事業の完了は計画の予定通りの達成に当たるから、その限りでは着実な実行レベルに当たるが、当初計画段階で予見が困難であった外部要因が実施期間中に発生したにも関わらず、長年にわたり調整努力を行い、期限内に当初目標をほぼ達成できたことから、それらを総合的に評価して、今年度業績を優れた成果であると判定する。

・船舶共有建造業務に係る財務状況の改善については、的確な債権保全策を講じた厳正な審査や経営の悪化した事業者への経営改善指導、未収金回収努力等により、新規未収金発生率を年度計画の半分以下の0.3%に抑えたこと、未収金残高を年度計画の約40%以下に縮減させたこと、さらに船舶共有建造業務の財務状況を改善させたことは、いずれも優れた実績であると評価できる。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

・事故再発防止について、より一層の改善活動および検討が望まれる。

・北海道、北陸新幹線の事業が今後終盤を迎えるため、引続き高い技術力を行使して、着実に事業を推進してほしい、海外展開に関して、国策として引続き努力がなされることを望む。

(その他)

総合評価

(SS, S, A, B, Cの5段階)

A

(評価理由)

・各分野において、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と評価できる。評点の分布からみて総合評価は A とした。

政独委「独立行政法人の業務の実績に関する評価の視点」及び「平成24年度業務実績評価の具体的取組について」への対応について

1. 政府方針等	実績	評価
<p>○ 政独委の累次の指摘や政府方針、会計検査院等において取り組むべきとされた事項について、その進捗状況を明らかにした上での評価。</p> <p>※「政独委の累次の指摘…」は以下を指すものとする。 ・「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） ・「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） ・「公益法人に対する支出の公表・点検の方針について」（平成24年6月1日行政改革実行本部決定）</p>	<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）で個別に措置を講ずべきとされた事項等で、平成24年度において取り組むべきとされた事項の進捗状況</p> <p>(1) 鉄道建設等業務におけるコスト縮減の取組等の推進 （業務実績報告書の1.(1)③19～22ページ参照）</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23年度実施分は、平成25年2月に公開）。 <p>(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"> 第3期中期目標等において、船舶共有建造業務における財務内容改善の取り組みを引き続き行っている。具体的には、第3期中期目標期間終了時における未収金残高を31億円以下とするほか、平成25年度に繰越欠損金の削減計画を策定する旨を定めた。 また、スーパーエコシップ等の環境にやさしい船舶の建造に重点化するなど、政策意義の高い船舶の建造を促進するものとしている。 <p>(3) 事務所等（地方機関）の見直し（業務実績報告書の2.(1)120ページ参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> 国鉄清算事業東日本支社武蔵野操車場跡地地区土地区画整理事務所については、業務の進捗にあわせて、平成24年11月末をもって廃止した。 国鉄清算事業東日本支社については、業務の進捗にあわせて、平成24年度末をもって廃止した。 <p>(4) 職員宿舎の見直し（集約化等）（業務実績報告書の2.(4)131ページ参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年度については、以下の取組みを行った。 <ol style="list-style-type: none"> こずかた寮 平成22年度に一般競争入札及び公募抽選を行い、平成23年度に媒介業者を募る一般競争入札を行ったが、いずれも参加者がいなかった。そのため、平成24年度においては、地方公共団体に対し売却の打診を行った。しかしながら、買取りの申し出はなかったため、他の売却手法の検討を進めた。 松戸宿舎、習志野台宿舎B棟及び山科宿舎 平成23年度に隣接者との境界確認及び土地鑑定評価等を終了したため、平成24年度においては、入札等の事務手続きを進め、松戸宿舎、習志野台宿舎B棟及び山科宿舎の3宿舎とも、平成25年2月に売却した。 保土ヶ谷寮等 保土ヶ谷寮について全戸の用途廃止を行うなど、集約化に着実に取り組んだ。また、船橋宿舎については、平成23年度に入居者を行田宿舎へ移転させ用途廃止を行ったことから、平成24年度においては、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引き続き撤去に向けた協議を進めた。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p> <p>・適切に実施されていると認められる。</p> <p>・適切に実施されていると認められる。</p> <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>(5)ラスパイレス指数の低減(人件費の見直し) <u>(業務実績報告書の2.(2)①123～124ページ参照)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 照) 平成24年度においては、「国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律(平成24年法律第2号。以下「給与改定・臨時特例法」という。))に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を同年10月から実施したほか、職務手当の見直し並びに事務所限定職員及び社会人の採用を推進した。 なお、機構のラスパイレス指数については、給与改定・臨時特例法による給与減額支給措置を反映しない場合には、ラスパイレス指数の低減が図られると見込んでいたが、給与改定・臨時特例法に基づく国家公務員の給与見直しの実施時期が当機構と異なったため、平成24年度におけるラスパイレス指数が一時的に引き上がっており、平成23年度の112.8から3.4ポイント増の116.2となった。 ※給与改定・臨時特例法に基づく給与減額を適年実施した場合の平成24年度のラ <p>(6)基礎的研究業務の廃止(業務実績報告書の1.(4)③84ページ参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基礎的研究業務は平成24年度をもって終了した。なお、国が新たに実施する研究業務に資するため、これまでに培われたノウハウ等の必要な情報を国に提供した。 <p>○ 「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)において取り組むべきとされた事項の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公益法人等への会費の支出が、真に必要なものであり、支出に見合った便益があるか、必要最低限の支出となっているか、との観点から点検・見直しを行い、四半期毎に支出額・内容をホームページで公表した。 <p>○ 「公益法人に対する支出の公表・点検の方針について」(平成24年6月1日行政改革実行本部決定)において取り組むべきとされた事項の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公益法人への支出については、一定額以上のものや同一法人に継続支出されているもの等について、契約監視委員会において点検・見直しを行い、その内容を平成24年9月にホームページで公表した。 ・ 支出状況については随時公表した。 <p>○ 「平成23年度末に中期目標期間が終了する独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性について」(平成23年12月9日政委第27号政策評価・独立行政法人評価委員会通知)における指摘事項を踏まえた評価。</p> <p>該当なし。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 順調に推移。 ・ 機構のラスパイレス指数については、国家公務員給与との整合性から、引き続きその低減に努める必要がある。 <p>・ 全体として効率化へ向けて取り組んでいる。</p> <p>・ 適切に実施されていると認められる。</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>

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>	<p>〔業務実績報告書5.154～156ページ参照〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。 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、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。 基礎的研究等勘定の当期総損失の主な発生要因は、早急に対応の必要がある調査を行ったことによるものであり、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。 助成勘定の当期総利益の主な発生要因は、中期目標期間終了に伴う運営費交付金債務の収益化等によるものであり、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。 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り、法人の業務運営に問題等があることによるものではない。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>
<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>	<p>〔業務実績報告書5.157ページ参照〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。24年度末においても41億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。 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と、中期目標期間終了に伴う運営費交付金債務の収益化によるものであり、国庫納付を行うこととなる。 助成勘定の利益剰余金のうち、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については、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。また、中期目標期間終了に伴う運営費交付金債務の収益化によるものについては、国庫納付を行うこととなる。 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、年金制度改革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。 	<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>(2) 利益剰余金(又は繰越欠損金)</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の、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)。</p> <p>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"> ・ 海事勘定(521億円)(業務実績報告書3.(2)(4)152ページ参照) 「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 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、平成24年度においては、17億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23年度末521億円 → 平成24年度末504億円) また、繰越欠損金削減計画が平成25年度のできるだけ早い時期に策定されるよう、機構において作業を進めているところである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 順調に繰越欠損金が減少している。
<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"> ・ 基礎的研究等勘定 平成24年度運営費交付金債務残高 ÷ 運営費交付金収入 12百万円 ÷ 207百万円 = 6% 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。 ・ 助成勘定 平成24年度運営費交付金債務残高 ÷ 運営費交付金収入 17百万円 ÷ 219百万円 = 8% 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。 ・ 平成24年度は中期目標期間の最終年度であるため、運営費交付金債務残高の全額を収益化している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適切に実施されていると認められる。
<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"> ・ 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24年度分の運営費交付金の未執行額は約12百万円となっているが、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、業務運営との関係について特段の問題は認められない。 ・ 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24年度分の運営費交付金の未執行額は約17百万円となっているが、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、業務運営との関係について特段の問題は認められない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適切に実施されていると認められる。

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>○ 「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)及び「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」(平成24年12月14日行政改革担当大臣決定。以下「見直し実施計画」という。)を踏まえた見直しの実施状況を明らかにした上での評価。</p> <p>○ 見直し実施計画で廃止等の方針が明らかにされている宿舎以外の宿舎及び職員の福利厚生を目的とした施設について、法人の自主的な保有の見直し及び有効活用の取組状況を明らかにした上での評価。</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>(業務実績報告書2(4)131ページ参照)</p> <p>・ 「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)及び「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」(平成24年12月14日行政改革担当大臣決定)を踏まえ、以下の通り、宿舎・寮の集約化に取り組んだ。</p> <p>1) 処分することとされた松戸宿舎、習志野台宿舎B棟及び山科宿舎については、入札等の事務手続きを進め、平成25年2月に売却した。</p> <p>一方、こずかた寮については、平成22・23年度に実施した一般競争入札や公募抽選等に参加者がなかったため、地方公共団体に対し売却の打診を行ったものの、買取りの申し出はなかったことから、他の売却手法の検討を進めた。</p> <p>2) 保土ヶ谷寮については、全戸の用途廃止を行うなど、現存の宿舎等の集約化に着実に取り組んだ。また、船橋宿舎については、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引き続き撤去に向けた協議を進めた。</p> <p>該当なし。</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>左記事例がないことを確認した。</p>

3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
(1) 保有資産全般の見直し		
ウ 知的財産等		
○ 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。	<ul style="list-style-type: none"> ・（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、特許等出願の要否を判断している。 ・（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。 現在は日本版パイドール制度(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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共性の強い対象のある程度限定された鉄道整備に関わる技術の特性をも反映 ・鉄道建設をはじめとするインフラは今後の日本にとって重要な輸出産業である。委託研究、共同研究あるいは単独研究の如何を問わず、関連特許の適切な管理は他国との競争条件を左右するものと考えられる。実績を見る限り、特許の管理運営は受け身であり、独立行政法人としての特質を活かしたより積極的、戦略的な管理運営が望まれる。
○ 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。	<ul style="list-style-type: none"> ・（建設勘定） 平成24年度は「職務発明等調整会議」を計7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、3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を行った。 ・（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24年度中に、5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。平成24年度末において保有する知的財産権は存在しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・適切に実施されていると認められる。
(2) 資産の運用・管理		
ア 実物資産		
○ 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。	該当なし。	左記事例がないことを確認した。
○ 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。	該当なし。	左記事例がないことを確認した。

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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 適切に実施されていると認められる。
○ 運用委託先の評価の実施状況及び定期的見直しの状況。	該当なし	<ul style="list-style-type: none"> 左記事例がないことを確認した。
○ 資金管理機関への委託業務に関する管理・監督状況。	該当なし	<ul style="list-style-type: none"> 左記事例がないことを確認した。
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"> 機構が保有する金融資産である債権としては、基礎的研究等勘定、助成勘定及び特例業務勘定にそれぞれ貸付金がある。 【基礎的研究等勘定】(業務実績報告書3.(2)②143～144ページ参照) 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。 【助成勘定】(業務実績報告書1.(3)63～65ページ参照) 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。 【特例業務勘定】(業務実績報告書1.(5)②一イ108～109ページ参照) 特例業務勘定の貸付金で新規に貸付を行ったもの及び償還があったものは、①債務等処理法に基づき、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物に対して、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、約定に基づき回収することとしている。 	回収計画が適切に設定されている。
○ 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"> 上記の貸付金について、平成24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。 	<ul style="list-style-type: none"> 適切に実施されていると認められる。
○ 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。	該当なし	<ul style="list-style-type: none"> 左記事例がないことを確認した。

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、特許出願の要否を判断している。</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。 現在は日本版パイドール制度(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。 現在は日本版パイドール制度(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>・ 公共性の強い対象のある程度限定された鉄道整備に関わる技術の特性をも反映している。</p> <p>・ 適切に実施されていると認められる。</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"> 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)。 	<ul style="list-style-type: none"> 着実に進展している。
<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"> 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。 屋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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 適正な範囲で着実な進展を見ることができる。

5. 契約	実績	
<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>〔業務実績報告書2(3)130ページ参照〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 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24年度においては、暴力団排除の推進についての見直しを実施し、新たに警察庁とあらゆる契約から暴力団関係業者を排除することとした「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」を締結した。 	<ul style="list-style-type: none"> 実質的に一般競争入札が定着しており、適切に実施されている。
<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>	<p>〔業務実績報告書2(3)130ページ参照〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行前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、契約手続を行った。 <ul style="list-style-type: none"> 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。 入札・契約手続の事後の審査体制としては「入札・契約評価委員会」(平成24年5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24年9月、10月及び平成25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25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、「同小委員会」(平成24年9月、平成25年3月)において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 契約監視委員会を平成24年8月及び12月に開催し、「公益法人に対する平成23年度支出について」、「2年連続で一者応札・一者応募となった案件(平成24年度第1・2四半期契約)」の点検・見直しを行った。 	<ul style="list-style-type: none"> 適切に実施されていると認められる。

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>	<p>(業務実績報告書2.(3)129ページ参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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24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23年度:701件(40.6%)→平成24年度:560件(40.0%))。 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。 <ol style="list-style-type: none"> 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もりにより、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。 	<p>・鉄道事業に特定の安全管理上の理由による一般競争入札等への移行困難は、十分許容できると考えられ、着実に実施されている。</p>
<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>	<p>(業務実績報告書2.(3)128ページ参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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た。 契約に係る情報については、ホームページ等での公表に努めているが、平成24年度においては、公共調達の適正化に基づく契約情報の公表項目の拡充をすることとし、更なる透明性の確保のための方策を実施した。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>

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>	<p>(業務実績報告書の1.(6)①111～113ページ参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内部統制の充実・強化に向けた法人の長の取組 <ul style="list-style-type: none"> 内部統制・ガバナンス強化に向け、役員クラスで構成される内部統制委員会(委員長:理事長)を開催し、さらに本社関係部長クラスで構成される同委員会幹事会、本社関係課長クラスで構成される同委員会作業部会をそれぞれ開催した。 機構内のコミュニケーションの円滑化を図り、各部署から十分な情報が速やかに理事長へ提供される体制を構築するため、以下の取組みを実施した。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 理事会の開催 ・ 理事長打ち合わせの開催 ・ 理事長等と監事による懇談会の実施 等 「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。 ・ 監事監査結果への対応 <ul style="list-style-type: none"> 内部統制の整備・運用状況の監事監査(平成23事業年度業務監査)の結果については、平成24年6月の理事会にて報告を行った上で、さらに、平成24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。 監事監査結果を受けて、内部統制に係る新任管理職に対する研修については、管理職登用後速やかに実施するため、平成24年8月と12月の2回実施した。また、研修内容について、社会情勢の動向・情報を収集し、受講者アンケートを参考にしながら重点項目を定めることを考慮したほか、リスク管理について受講者自らが考える双方向的な取組みを行った。 ・ 内部統制の充実・強化に関する法人・監事の積極的な取組 <ul style="list-style-type: none"> 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)を開催し、さらにその下で、本社関係部長クラスで構成される同委員会幹事会、本社関係課長クラスで構成される同委員会作業部会をそれぞれ開催した。 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・局長室に掲示することで周知・浸透を図った。 本社においては、平成23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8月と12月に実施した。「独立行政法人と内部統制」をテーマとし、内部統制を取り巻く状況や、機構における内部統制に係る取組状況を説明した。さらに、管理職、地方新任管理職、総務関係職員、社会人採用職員及び新入職員に対しても、平成24年度内に研修を実施した 各地方機関に対しては、平成23年度に引き続き、平成24年10月から12月にかけて、内部統制に係る説明会を実施した。説明会では、リスク管理について受講者自らが考える双方向的な取組みを行ったほか、質疑応答やアンケート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。 	<p>・適切に実施されていると認められる。</p>

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24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24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>○ 法人のミッション達成を阻害する課題(リスク)のうち、法人にとって優先的に対応すべき重要な課題が何であるかを明らかにした上で、それへの対応状況の評価。</p>	<p>実績</p> <p>(業務実績報告書1.(6)①112ページ参照)</p> <p>・ 現在の機構が置かれた状況や機構を取り巻く情勢を踏まえ、各部署ごとに、今後顕在化する可能性が高いリスクを選定し、これらのリスクの発生を防止するための行動目標の策定等を実施した。</p> <p>・ また、東日本大震災における経験等を踏まえ、大規模災害発生時において、組織及び役職員が対応すべき基本的な事項を取りまとめた「本社災害対応マニュアル」を定めるとともに、このマニュアルに沿った訓練を実施した。</p>	<p>評価</p> <p>・ 震災対応で実地のノウハウが得られている。</p>
<p>9. 個別法人</p> <p>○ 「平成23年度における独立行政法人等の業務の実績に関する評価の結果等についての意見」(平成25年1月21日政委第7号政策評価・独立行政法人評価委員会通知)における指摘事項を踏まえた評価。</p>	<p>実績</p> <p>・ 政独委の指摘を踏まえ、鉄道・運輸機構分科会に監事が出席するとともに、監査報告書を提出することとした。</p> <p>・ 内航海運活性化融資業務に係る手数料の使途について、平成24年度業務実績報告書へ明記した。</p>	<p>評価</p> <p>・ 適切に実施されていると認められる。</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"> 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。 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)助成勘定:平成24年度は中期目標期間の最終年度であることから運営費交付金債務を全額収益化したことにより発生したものであるため。 4)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。 <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>適切に実施されていると認められる。</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>	<ul style="list-style-type: none"> 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関する取組み状況について、平成25年5月から6月の期間に監事監査を実施した。 その結果、平成24年度の取組みについては、松戸宿舍、習志野台宿舍B棟及び山科宿舍を売却していることを確認した。また、こずかた寮の売却手続を進めていることを確認した。 以上のとおり、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。 	<p>適切に実施されていると認められる。</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>	<ul style="list-style-type: none"> 給与水準の適切性について、平成25年5月から6月の期間に監事監査を実施した。 平成24年度の給与水準については、給与改定・臨時特例法に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を同年10月から実施したほか、職務手当の見直し並びに事務所限定職員及び社会人採用を実施していることを確認した。しかし、給与改定・臨時特例法に基づく国家公務員の給与見直しの実施時期が当機構と異なったため、平成24年度のラスパイレ指数は、平成23年度112.8から116.2となり、3.4ポイントの増加となっていた。 なお、給与改定・臨時特例法に基づく給与減額を同年実施した場合の平成24年度のラスパイレ指数は、111.5程度と見込まれる(機構試算)。 以上のとおり、国家公務員の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。 	<p>適切に実施されていると認められる。</p>

10. その他	実績	評価
<p>(契約)</p> <p>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</p>	<p>(業務実績報告書2.(3)127～128ページ参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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24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、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めた。 平成23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24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。 <ul style="list-style-type: none"> 1) 競争性のない随意契約の新規案件については、引き続き、原則として事前に契約監視委員会委員長の意見を聴取した。 2) 更新案件で平成23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、その原因を分析し、原則として半期ごと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、事後点検の結果、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で事後点検を受けた。 3) 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、入札条件の見直しを実施した。 	<p>適切に実施されていると認められる。</p>
<p>②契約の適正化について、監事監査が実施されているか</p>	<ul style="list-style-type: none"> 契約の適正化の観点から平成24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25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24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、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契約条件等の見直しを実施していたが、平成23年度と比較し、件数は微増であった。その主な要因は、ネットワーク保守管理業務の契約更新時期にあたったこと等によるものであり、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。 	<p>適切に実施されていると認められる。</p>
<p>(その他)</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 被災地支援及び復旧・復興対応に関する取組みとして、鉄道建設業務においては、引き続き三陸鉄道(北リアス線・南リアス線)の復旧工事を着実に推進した。国鉄清算業務においては、平成23年度より引き続き、宮城県からの要請により、仙台市太白区『あすと長町』の保有土地(38街区1.6ha)を応急仮設住宅設置のための用地として貸付を実施した。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。 	<p>震災対応において、高い社会貢献を発揮。外部からも高い評価を得ている。</p>