

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
平成25年度業務実績評価調書

平成26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25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とるべき措置</p> <p>（1）鉄道建設等業務                      機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業                      高速輸送体系の形成が国土の総合的</p>	<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とるべき措置</p> <p>（1）鉄道建設等業務</p> <p>① 整備新幹線整備事業                      建設中の新幹線の各線について、工事</p>	A	<p>・順調で着実な工事の進展あった。特に、北陸新幹線においては、豪雪地帯を走ることから、従来より1年早く必要な監査・検査を実施したことで、25年度の雪試験実施を可能にし、大きな成果が得られた。</p>	

	<p>かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進捗を図り、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）は平成27年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、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、ホームページ等で公表する。</p>	<p>完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。</p> <p>特に、北陸新幹線（長野・金沢間）については、平成26年度末の完成に向けて、軌道工事及び設備・電気工事等の進捗を図るとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施する。北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）については、平成27年度末の完成に向けて、路盤工事、軌道工事及び設備・電気工事等を着実に推進する。</p> <p>また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。</p>			
2	<p>② 都市鉄道利便増進事業等</p> <p>機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方にに基づき実施する都市鉄道利便増進事業の相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。</p> <p>また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</p>	<p>② 都市鉄道利便増進事業等</p> <p>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、西谷トンネルの掘削や羽沢駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。</p> <p>相鉄・東急直通線については、測量等を実施し、用地取得を進めるとともに、本格的な工事着手に向けた準備工事等を進める。</p> <p>民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</p>	B	<p>・都市鉄道利便増進事業に関わる相鉄・JR直通線に関しては、工事にかかわる東海道貨物線横浜羽沢駅での工事協議の遅れがネックとなり、開業時期が3年度遅れて平成30年度に、また事業費も99億円増加する状況にあり、課題を残したといえる。本事業は都市交通における公共交通の機能を強化する極めて重要なものである。今後少しでも遅れを回復するようにJR貨物との調整と事業達成に向けて努力してほしい。</p> <p>・その他2線の工事については順調に進捗しているので、事業</p>	

<p>3</p>	<p>③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。</p> <p>なお、鉄道事業者から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。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時においてもこれまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。</p> <p>具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに</p>	<p>③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。</p> <p>特に、三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、平成26年4月の全線運行再開に向けて、鉄道事業者等関係機関と連携・調整し、路盤工事、軌道工事等を着実に推進するとともに、各種設備監査等を実施する。山梨リニア実験線については、平成25年末の走行試験開始に向け、関係機関と連携・調整し、路盤工事、電気工事等を着実に推進するとともに、各種設備監査等を実施する。</p> <p>また、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。</p> <p>なお、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。</p> <p>鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援等を適切かつきめ</p>	<p>S</p>	<p>全体としては、概ね着実な実施状況にあると評価できる。</p> <p>・特に三陸鉄道（北リアス線・南リアス線）については、困難な状況下にもかかわらず東日本大震災復興のシンボルとして平成26年4月の全線運行再開ができるように工事を進めたことは、高く評価出来る。厳しい工程の中で、従来工法を超える形で整備を展開して時間制約を克服できている。地震や津波に耐える構造強化など技術支援のほか、支援チームによる総合調整をおこない、社会的要請に応えた。</p> <p>・リニアに関しては、予定より早くに走行試験を開始することができ、今後の実用化に向けて着実な成果が得られた。</p>	<p>・最近首都圏の鉄道の相互乗り入れの複雑化、運行距離の増大、人身事故等の増加とともに、鉄道ダイヤの乱れの広域への波及が日常化している。地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム等機構の有するノウハウをこの問題の解決に活用できないか？</p>
----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>に、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。</p> <p>さらに、地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。</p>	<p>細やかに実施する。</p> <p>さらに、地域鉄道に関係する諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。</p>			
4	<p>④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。</p> <p>また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表していく。</p>	<p>④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図るため、「PC連続箱形桁・ラーメン橋の配筋の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。</p> <p>また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、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実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。</p> <p>鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、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設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、その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。さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加</p>	S	<p>・これまでの地道な技術開発がコスト縮減と工期短縮に直接的につながる成果が今期において実証できた。過去の努力も評価できるが、実際の現場に展開され、コスト縮減と従来工法と比較して工程短縮を達成。</p> <p>・施工性、経済性の向上に向けて着実に事業を実施している。</p> <p>・土木学会技術賞は、基幹学会の高い位置づけの賞として評価できる。また、英文を含め論文、学会での発表も多数行われており、今後の成果も期待される。</p> <p>・各路線のニーズに基づいた技術開発テーマに計画的に取り組み、その成果であるGRS一体橋りょうは北海道新幹線や三陸鉄道復旧工事に、またシールド工法の新技法であるSENSは都市部の工事に適用</p>	<p>・GRS一体橋りょうは龍岡名誉教授の大きな業績。この基礎技術に着目して初めて社会実装・実現したのが当該機構と鉄道総研である。鉄道建設の高い技術力は機構の根幹であり、今後も継続して、かつ大事に育ててほしい。</p>

	<p>さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組み・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。</p> <p>また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。</p>	<p>に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。</p> <p>国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。</p> <p>工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。</p>		<p>されており、工事の効率的進捗を支援している。</p> <p>これらの技術開発を支える研究成果は、土木学会技術賞や地盤工学会技術業績賞などを授受賞し、社会的貢献度の高さが認められている。その他、学会における135件(内、英文10件を含む査読付き25件)の論文発表や投稿に対して、6件が受賞するなど、研究基盤においても優れた成果を上げていると評価できる。</p>	
5	<p>⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力</p> <p>国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対し協力する。具体的には、機構がこれまでに培ってきた総合的な技術力や経験を活用して、専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。</p>	<p>⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力</p> <p>国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施し、海外鉄道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計画、ブラジル高速鉄道計画、</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・着実な貢献を継続して果たしている。インド新政権下で高速鉄道の予算が予算委員会通過。高速鉄道受注に直接的な貢献に今後も期待したい。</li> <li>・海外業務についても積極的に今後も行うべきであると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国の鉄道技術の国際展開に向けて、耐震技術や山岳トンネルに関わる技術など機構が持つ特徴ある技術を国際基準として提案していくような国際活動が必要なのではないか？</li> </ul>

	<p>さらに、機構が我が国公的機関の一つとして実施する国際貢献として、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。</p>	<p>インド高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。</p> <p>また、国が推進している鉄道技術の海外展開に係るコンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。</p> <p>さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。</p>		<p>・国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力すべく着実に事業を実施している。</p> <p>・我が国の優れた技術の輸出は極めて重要であり、各分野で協力して、かつ、継続的に進めてほしい。</p>	<p>・JR各社がまとめて新幹線輸出の検討を始めており、必要に応じて連携も検討し、海外展開の助けとしてほしい。</p>
6	<p>(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等整備新幹線事業として実施している北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した区間について、貸付している各鉄道事業者に対して譲渡を行う。</p> <p>鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済・償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収する。なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度決算終了後経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。</p> <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対し</p>	<p>(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成24年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。</p> <p>国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する武蔵野線（新松戸・府中本町間）、根岸線（洋光台・大船間）及び京葉線（塩浜操車場・東京貨物ターミナル間）について、東日本旅客鉄道株式会社に、伊勢線（南四日市・河原田間）について、東海旅客鉄道株式会社に、それぞれ譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承</p>	A	<p>・鉄道施設の貸付料・譲渡代金を確実に回収した。</p>	

	て貨物調整金を交付する。	認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。			
7	<p>(3) 鉄道助成業務</p> <p>機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施していく。</p> <p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの承継、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> <p>また、助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るための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の技術情報等を収集・提供する。</p> <p>さらに、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。</p>	<p>(3) 鉄道助成業務</p> <p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内）を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。</p> <p>「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、またこの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。補助金等に係る審査事例を収集・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。</p> <p>助成制度に対する鉄道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、補助金勉強会・情報交換会の開催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、鉄道事業者等からの要望を踏まえ、技術情報等を収集し、提供する。</p> <p>新幹線譲渡代金（平成25年度回収見込額4,318億円）、無利子貸付資金等（平成25年度回収見込額248億</p>	A	<p>・これまで蓄積した優れた技術に基づき、着実に助成が行われている。</p>	



		<p>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25年度約定償還額2,432億円)を行う。</p>			
8	<p>(4) 船舶共有建造等業務 内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。 そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を促進する。</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代替建造促進 代替建造の促進については、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国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。 特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)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90%以上とする。 また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境</p>	<p>(4) 船舶共有建造等業務</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代替建造促進 代替建造の促進については、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国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。 特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。 また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境に</p>	S	<p>・内航船建造需要の高まりに対応して物流効率化、環境負荷低減等に資する環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)については、政策効果の高い船舶を機構発足後最大となる事業量(40隻、588億円)で実施できたことは高く評価できる。 その背景にはエネルギー供給構造高度化法に基づく製油所廃止によるタンカー需要の発生や消費税増税を控えた駆け込み需要などの特殊要因はあるものの、機構職員による関係企業への訪問・業界団体への協力要請や地区船主協会等への出席や意見交換等、きめの細かな継続的建造促進策が寄与した面も大きい。また本事業を通じて、物流効率化と環境負荷低減等に資する環境に優しいSES・先進CO<sub>2</sub>低減化船・高度モーダルシフト船・フルダブルハルタンカー等の政策効果の高い船舶は離島航路船4隻を除く事業量の100%を占め</p>	

	<p>にやさしい船舶について、効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計に伴う技術的な支援等を重点的に行うよう努める。</p>	<p>じて効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計段階から技術支援を重点的に行う。</p>		<p>るなど、顕著な成果を上げている。</p> <p>・これまでに行った幅広い技術開発が、すべての分野での建造に成果として表れている。さらに、CO<sub>2</sub>削減など高度な環境効果を持つ船が100%であることは特筆すべきである。</p>
9	<p>② 船舶建造等における技術支援</p> <p>上記の国内海運政策の課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに適合する船舶、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。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術に係る研修、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と承継を図る。</p>	<p>② 船舶建造等における技術支援</p> <p>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、先進二酸化炭素低減化船、技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船については、重点的に技術支援を行う。</p> <p>事業者・有識者の意見をもとに選定した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>	A	<p>・これまで優れた成果を挙げてきたSESなどについて、引き続き継続かつ着実な技術支援が行われている。</p>
10	<p>③ 高度船舶技術の実用化の促進</p> <p>内航船舶の輸送効率化に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、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、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者への説明・相談会等を随時実施する。</p>	<p>③ 高度船舶技術の実用化の促進</p> <p>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、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者等へのヒ</p>	A	<p>・これまでもCO<sub>2</sub>削減や省力化などに優れた技術開発が行われてきているが、次世代の技術開発とその実用化をめざし、継続的にしっかりとした検討がなされている。多数の船舶において新技術の導入及びその計画がなされており、高く評価できる。</p>

	<p>助成対象事業の選考・評価等には、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。</p>	<p>アリソグを随時実施し、最新のニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた平成26年度実用化助成のための募集テーマを設定する。ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明の充実を図るほか、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> <p>助成対象事業の選考・評価等には、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、助成対象者、助成の成果等をホームページ等で公表する。</p>			
11	<p>④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>船舶共有建造業務については、「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日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標の期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残</p>	<p>④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>「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日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく取組みを引き続き行い、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。</p> <p>第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を、平成28年度までのできる限り早い時期に終了させるため、これらの未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等を進める。</p> <p>中期目標における目標値である未収発生率1.3%以下、中期目標期間終了時の未収金残高31億円以下を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等</p>	S	<p>・未収発生率を抑制するための信用調査、オーナーへの経営指導、オペレーターへの用船維持の要請等によって、発生率を中期計画の目標である1.3%に対して、その40分の1に当たる0.03%に留めたことは優れた成果であり、これに伴って未収金残高も、計画よりも7億円少ない24億円にまで減少した。</p> <p>これに加え、適切な事業量の確保や債権管理・回収の強化によって、中期計画期間中の繰越欠損金削減目標額を43億円としている中、25億円の当期利益によって繰越欠損金を同額削減したことは優れた成果であると評価できる。</p> <p>・未収金について特段の努力は認められるが、この努力は通常業務ではないか（当然行うべき</p>	

	<p>高を31億円以下とする。</p> <p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。</p> <p>さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。</p>	<p>を図るための措置を講ずる。</p> <p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。</p> <p>海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ及び業務実績報告書において国民にわかりやすく公表する。</p>		<p>業務の範囲ではないか)との疑念がある。</p>	
12	<p>(5) 特例業務(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>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、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。</p> <p>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。)</p>	<p>(5) 特例業務(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>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>また、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進める。さらに、梅田貨物駅機能の移転が終了したことから、梅田駅(北)更地化のための基盤整備工事を着実に進める。</p> <p>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</p>	A	<p>・着実な事業執行と継続を達成。年金と土地処分が確実に執行されている。</p> <p>・土地処分に関して、梅田駅については、ほぼ見通しがついたことは、長年取り組んできた課題の完成への着実な進展であり、高く評価すべきである。</p>	

	<p>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、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>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、適切な処分方法の検討等を行う。</p>			
13	<p>② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等</p> <p>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等（以下「貸付け等」という。）を実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、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。</p>	<p>② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等</p> <p>旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</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く利子の支払</li> </ul> <p>また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、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。</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等は適切に実施された。</li> <li>・JR 北海道に対する貸付の成果がまだ見えにくい段階(老朽化施設の更新補強等が遅れている)。今後も貸付元として、貸付資金が有効に更新等に使われるように、株主としての側方からの支援を今後も期待したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 北海道で発生した種々の問題に対し、支援要請等があれば、資金援助以外にも必要な技術支援等がなされることを希望する。</li> </ul>
14	<p>(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み</p> <p>国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長とする</p>	<p>(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み</p> <p>国の動向や他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長とする</p>	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構の中心的業務の中で官製談合が明らかとなったことは、中期目標レベルから言ってもまだ遠いといわざるをえない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本来の機構の業務には影響が出ないように努力すること。職員の士気を保つことも極めて</li> </ul>

<p>る内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>さらに、業務の透明性の確保と対外的な情報提供を推進するため、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。</p> <p>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。</p> <p>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> <p>また、業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「環</p>	<p>内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うほか、研修や説明会の開催等を通じて、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、新規業務従事者等に対する研修、情報セキュリティ管理者等による自己点検及び情報セキュリティ監査責任者による監査を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた見直し作業を進める。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> <p>機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量の削</p>	<p>当面の対応を迅速に図られたことは評価したいが、その結果を確認するまでには至らず。根本的に問題改善の手が打たれることを期待したい。これらの施策の結果は、次年度においても注意深く評価したい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の問題について、入札情報漏洩にのみに着眼点がおかれた取り組みのように思われる。それは元々重要なことであるが、入札不調に終わった予定価格の積極的な見直し、新幹線開業の問題などに対する、内部・外部の取り組みを積極的に早急に行うべきと考えられる。これについての取り組みが無い。</li> <li>・北陸新幹線に関わる談合問題の事案については、入札不調案件の増加や契約結果の継続的監視を行って行ければ、客観的にある程度予見できる状況にあったのではないかと？</li> </ul> <p>内部統制が十分機能していたならば、この種の事案の発生は防げた可能性が高い。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・残念でかつ不幸な事件が発生した。第三者委員会が詳細な調査を行っており、その結果に従って今後さらに十分な対策を取ってほしい。なお、今回提案</li> </ul>	<p>て重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の官製談合については、制度上の不備が背景にあり、起訴された職員個人の問題というよりも、そのような状況を放置して現場の管理者を官製談合に追い込んだ上位の管理者の責任が、より重く問われるべきではないか。</li> </ul> <p>形だけでなく、現場の声を反映した、実効性のある再発防止策が策定されるよう、万全を期されたい。</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等の取組みを強化する。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。</p>	<p>減に向けたオフィス活動における取組みのほか、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。</p> <p>また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。</p> <p>機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2013」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。</p>	<p>されている当面の再発防止策は評価できる。</p> <p>・北陸新幹線の融雪・消雪設備工事における入札談合における機構職員の在宅起訴は、公正取引委員会からの改善措置要求等を伴うものであるから、職員一人にその責めを負わせるのではなく、組織の責任ある対応を求めたものである。第三者委員会の発足と当面の再発防止対策の公表が組織としての対応であるが、このうち再発防止策には入札契約手続きの見直しの部分を除いて、注目すべき対策は含まれていない。コンプライアンス体制の強化、入札・契約監視機能の強化、情報管理の徹底に関しては、なぜこの程度のことができていなかったのか、強く疑問に思う。これらは、機構の組織規模の膨大さを鑑みれば、理事長を委員長とする内部統制委員会が設けられた時点において組織としての対応を終えておくべきであったと思われる。今後、機構は、コンプライアンス体制の強化、入札・契約監視機能の強化、情報管理の徹底に新たなコストを負担する覚悟で徹底した再発防止策を実行することが求められる。それによるコスト増を本来の業務における効率</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

				<p>的遂行でカバーできなければ、大企業病が忍び寄ってくるであろうと思われるからである。</p> <p>以上を考慮し、また本案件が、平成22年5月31日付の政独委意見における評価の重要な視点である契約と内部統制の2項目に同時に関わる課題でもあるため、組織として着実な実施状況にあるとは認められないと結論する。</p>	
15	<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 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。 なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせて、国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。</p>	<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 平成25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。</p>	A	<p>・計画に沿った措置が継続的に実施されている。</p>	
16	<p>(2) 経費・事業費の削減 一般管理費については、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、中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成24年度)比で15%程度に相当する額を削減する。 また、給与水準については、国家公</p>	<p>(2) 経費・事業費の削減 一般管理費については、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。 また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定</p>	A	<p>・事業効率の評価と向上、給与水準の着実な適正化が進められている。</p> <p>・給与水準の適正化については、広域配転など増になる要素も理解できるが、ラスパイレスの目標を年度ごとにどこにするのかを明示すべきではない</p>	<p>・ラスパイレス指数の目標値(機構の特性を考慮して適切と考えるレベルを明示するのがよい)の設定について検討されたい。</p> <p>・種々給与水準に関する機構職員の特性が説</p>



	<p>務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、1. (1) ④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式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29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p> <p>上記に加え、内航海運活性化融資業務については、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、業務運営の効率化を図り、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画（以下、「資金管理計画」という。）を基に、中期目標期間中に同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行う。</p>	<p>してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指し、1. (1) ④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等の各種効率化を実施する。</p> <p>内航海運活性化融資業務については、中期目標を達成することができるよう、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担当の見直し等業務運営の効率化を図る。</p>		<p>かと思われる。</p>	<p>明されているが、依然としてラスパイレス指数は111と高水準である。今後、どのような給与体系とするのかも含め、適正化計画の具体化が必要である。</p>
17	<p>(3) 随意契約の見直し等</p> <p>契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、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、</p>	<p>(3) 随意契約の見直し等</p> <p>契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、契約監視委員会での意見を踏まえつつ、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、</p>	C	<p>・北陸新幹線談合問題について、公正取引委員会からの改善措置要求を受けて、コンプライアンスの推進、入札契約手続きの見直し等を検証することは今後の課題であり、なお十分に行われているとは言い難く、入</p>	

	<p>改善状況をフォローアップし、公表する。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。</p> <p>なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を実施し、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底する。</p>	<p>一層の競争性の確保に努める。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。</p> <p>なお、公正取引委員会からの改善措置要求（平成24年10月17日）を受けた国土交通省の入札談合に係る再発防止対策の検討状況を踏まえつつ、必要に応じ、コンプライアンスの推進、入札契約手続の見直し等を検証する。</p>		<p>札談合等の防止策も機能していなかったことになる。</p> <p>・業務内容の特殊性に配慮する必要があるが、常に競争性のない契約に関しても適正であるかの管理を徹底してほしい。北陸新幹線談合問題に係る第三者委員会の報告、判断に従って、入札談合の原因究明とその有効な再発防止対策を早急に立てる必要が有る。</p>	
18	<p>(4) 資産の有効活用          宿舍等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、資産の効率的な活用を図る。</p> <p>(5. 重要な財産の譲渡等に関する計画          こずかた寮、保土ヶ谷寮及び宿舍不用地（行田宿舍用地の一部）を平成25年度以降に売却する。）</p>	<p>(4) 資産の有効活用          宿舍、寮の集約化のため、こずかた寮、保土ヶ谷寮及び宿舍不用地（行田宿舍用地の一部）については売却手続きを進める。</p>	A	<p>・資産処分等は適切に実施されている。</p>	
19	<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(別紙)          毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<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(別紙)</p>	A	<p>・予算、収支計画及び資金計画は適切である。</p>	
20	<p>(2) 財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収)          資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金の併用等に</p>	<p>(2) 財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収)          資金調達に当たっては、資金計画を策定し、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</p>	A	<p>・資金調達と貸付金の回収は着実に実行されている。</p>	

	<p>よる柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、調達コストの抑制を図る。</p> <p>船舶の改造に係る貸付金については、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>	<p>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。</p> <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> <p>船舶の改造に係る貸付金については、回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>			
21	<p>4. 短期借入金の限度額</p> <p>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、260,000百万円とする。</p>	<p>4. 短期借入金の限度額</p> <p>平成25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、260,000百万円とする。</p>	A	・短期借入金の限度額は適切である。	
	<p>（「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」は、「2. (4) 資産の有効活用と同様の内容」であるため、番号18の欄に記載）</p>				
	<p>6. 剰余金の使途</p> <p>高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実</p> <p>建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）の改修</p>	<p>5. 剰余金の使途</p> <p>高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実</p> <p>建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）の改修</p>			
22	<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> <p>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。</p>	<p>6. その他業務運営に関する重要事項</p> <p>(1) 人事に関する計画</p> <p>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に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>	A	・人事計画は適切に行われている。	・海外業務の活発な支援は大いに評価するが、それに要した人工は、機構全体としてどこでつじつまを合わせているのか（余剰な人工ではないこと）を、明示すべきではないか

	<p>(2) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号。以下「機構法」という。）第18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の用途</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設勘定 過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務</li> <li>・助成勘定 建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務</li> </ul>	<p>(2) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の用途</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・助成勘定 建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務</li> </ul>			<p>と考えられる。</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	----------------

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

SS：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。

S：中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。

A：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。

B：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。

C：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められない。

・SSをつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評定理由」欄に明確に記述するものとする。

・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

評点の分布状況（項目数合計：22項目）

（22項目）

SS	0項目	
S	4項目	<input type="text"/>
A	15項目	<input type="text"/>
B	1項目	<input type="text"/>
C	2項目	<input type="text"/>

総合評価

（法人の業務の実績）

○ 公共調達の適正化に関する事項(下段「課題・改善点、業務運営に対する意見等」に記載)を除けば、概ね機構の業務は継続性を持って着実に実行されてきた。

○ 以下の4点については、中期目標の達成に対し、平成25年度中、優れた実施状況にあると認められる。

・三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、厳しい工程の中、地震や津波に強い構造物の開発・実用化、コスト縮減を行い、平成26年4月5日に南リアス線、6日に北リアス線を予定通り開業させ、震災復興に大いに寄与しえたこと。

・鉄道建設に係る業務の質の向上に向けて以下のような優れた取り組みがみられること。各路線のニーズに基づいた技術開発テーマに計画的に取り組み、その成果である GRS 一体橋りょうは北海道新幹線や三陸鉄道の緊急復旧工事にも適用され、またシールド工法の新技法である SENS は都市部の工事において展開されて、工事の効率的進捗を支援し、品質向上とコスト縮減を同時に達成している。これらの技術開発を支える成果は、土木学会技術賞や地盤工学会技術業績賞などを受賞し、社会的貢献度の高さが認められている。その他、学会における135件(内、英文10件を含む査読付き25件)の論文発表や投稿に対して、6件が受賞するなど、研究基盤においても優れた成果を上げていると評価できる。

・共有建造事業量は機構発足後最大の40隻・588億円を確保したこと。その背景にはエネルギー供給構造高度化法に基づく製油所廃止によるタンカー需要の発生や消費税増税を控えた駆け込み需要などの特殊要因はあるものの、機構職員による関係企業への訪問・業界団体への協力要請や地区船主協会等への出席や意見交換等、きめの細かな継続的建造促進策が寄与した面も大きい。また本事業を通じて、物流効率化と環境負荷低減等に資する環境に優しい SES・先進 CO<sub>2</sub> 低減化船・高度モーダルシフト船・フルダブルハルトンカー等の政策効果の高い船舶は離島航路船4隻を除く事業量の100%を占めるなど、顕著な成果を上げている。

・船舶共有建造業務における財務内容の改善について、未収発生率を抑制するための信用調査、オーナーへの経営指導、オペレーターへの用船維持の要請等によって、発生率を中期計画の目標である1.3%に対して、その40分の1に当たる0.03%に留めることによって、未収金残高も、計画よりも7億円少ない24億円にまで減少したことに加え、適切な事業量の確保や債権管理・回収の強化によって、中期計画期間中の繰越欠損金削減目標額を43億円としている中、25億円の当期利益によって繰越欠損金を同額削減したこと。

(課題・改善点、業務運営に対する意見等)

○ 概ね順調に事業は計画通り進展しているが、機構の中核的業務のある公共調達で、機構発足以来の不祥事に当たる官製談合が行われていたことは極めて遺憾である。当面の対策が迅速に行われたことは評価されるが、その効果を確認して評価を行うことは現時点では難しい。また、抜本的な改善策等は、現在検討が進められている。よって、事業執行の適正化に関する業績評価の材料は、来年度に概ね揃うものと思われる。よって、現段階では期待値分は盛り込まず、厳しい観点からの評価とし、継続して来年度評価に成果を反映したい。他の項目は全体的に満足のいく業績と評価され、優れた評価に値する項目も複数ある。公共調達が適正に執行される体制に、ぜひ「行政の知恵」を絞っていただきたく思う。

平成25年12月に交通政策基本法が施行されている。交通機能の確保・向上、環境負荷の低減、安全の確保など、機構の機能と深く関連する内容である。この施行を追い風として、今後の機構の活動に活かしてほしい。

残念な事件が発生したが、これについては北陸新幹線談合問題に係る第三者委員会の報告に基づき、しっかりとした対策をとるとともに、職員の士気低下に対する対策も取ってほしい。

○ 以下については、中期目標の達成に対し、平成25年度中、概ね着実な実施状況にあると認められる。  
・都市鉄道利便増進事業に関わる相鉄・JR直通線に関しては、工事にかかわる東海道貨物線横浜羽沢駅での工事協議の遅れがネックとなり、開業時期が3年度遅れて平成30年度に、また事業費も99億円増加する状況にあり、課題を残したといえるものの、その他2線の工事については順調に進捗しているため、事業全体としては、概ね着実な実施状況にあると評価できること。

○以下の2点については、中期目標の達成に対し、平成25年度中、着実な実施状況にあるとは認められない。

・機構の業務の適切な実施のための取り組みには以下のような課題があること。北陸新幹線の融雪・消雪設備工事における入札談合における機構職員の在宅起訴は、公正取引委員会からの改善措置要求等を伴うものであるから、職員一人にその責めを負わせるのではなく、組織の責任ある対応を求めたものである。第三者委員会の発足と当面の再発防止対策の公表が組織としての対応であるが、このうち再発防止策には入札契約手続きの見直しの部分を除いて、注目すべき対策は含まれていない。コンプライアンス体制の強化、入札・契約監視機能の強化、情報管理の徹底に関しては、なぜこの程度のことのできていなかったのか、強く疑問に思う。これらは、機構の組織規模の膨大さを鑑みれば、理事長を委員長とする内部統制委員会が設けられた時点において組織としての対応を終えておくべきであったと思われる。今後、機構はコンプライアンス体制の強化、入札・契約監視機能の強化、情報管理の徹底に新たなコストを負担する覚悟で徹底した再発防止策を実行することが求められる。それによるコスト増を本来の業務における効率的遂行でカバーできなければ、大企業病が忍び寄ってくるであろうと思われるからである。以上を考慮し、また本案件が、平成22年5月31日付の政社委意見における評価の重要な視点である契約と内部統制の2項目に同時に関わる課題でもあるため、組織として着実な実施状況にあるとは認められないと結論する。

・公正取引委員会からの改善措置要求を受けて、コンプライアンスの推進、入札契約手続きの見直し等を検証することは今後の課題であり、なお十分に行われているとは言い難いこと。

(その他)

<p>総合評価 (SS, S, A, B, Cの5段階)</p> <p>B</p>	<p>(評定理由)</p> <p>機構の各事業については、概ね順調に実行されていると評価出来、優れた実績を示した項目も複数存在する。</p> <p>しかし、機構の中核的な業務である公共調達業務で機構発足以来の不祥事に当たる官製談合が行われていたことは極めて遺憾である。当面の対策が迅速に行われているが、その効果を確認して評価を行うことは現時点で難しい。抜本的な改善策等は、現在検討が進められており、事業執行の適正化に関する業績評価の材料は、来年度に揃うものと思われる。よって、現段階での期待値分は評価に盛り込まず、継続して評価を行った上で来年度の評価に反映したい。</p>
-----------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

# 平成25年度業務実績評価調書別紙

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「独立行政法人評価分科会における平成26年度の取組について」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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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)</li> <li>・「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)</li> <li>・「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)</li> </ul>	<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25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削減の取組等の推進 (業務実績報告書1.(1)④47～50頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年度は、平成24年度までと同様に、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成25年度の総合コスト改善額は約36億円、改善率は約3.1%となった。また、コスト構造改善の実施状況について、平成24年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示すなど、国民にわかりやすい形で公表した。この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し(平成26年3月)、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</li> </ul> <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 (業務実績報告書1.(4)④98～101頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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うこととしている。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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>(3) 事務所等(地方機関)の見直し(業務実績報告書2.(1)121頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化、組織の縮小を図った。</li> </ul> <p>(4) 職員宿舎の見直し(集約化等) (業務実績報告書2.(4)133～134頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年度については、以下の取組みを行った。             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) こずかた寮                 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年度に一般競争入札及び公募抽選、平成23年度に媒介業者を募る一般競争入札を行ったが、いずれも参加者がおらず、平成24年度に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。そのため、平成25年度においては、不動産を評価し直した上で、再度、一般競争入札を行い、応募があった者に対し、平成26年3月に売却した。</li> </ul> </li> <li>2) 保土ヶ谷寮                 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度においては、土地売却に向けた測量を開始したものの、現況と登記上の境界との不一致等、売却のために関係者との調整に相当な時間を要することが判明したため、その解決に向けて横浜市、隣接者等との協議を行った。</li> </ul> </li> <li>3) 宿舎不用地(行田宿舎用地の一部)                 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度においては、土地に係る測量等、売却に向けた所要の手続きを進めた。</li> </ul> </li> </ol> </li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>財務内容は著しく改善されている。また、政策効果の高い船舶が100%となり、有効に活用されている。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</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)(業務実績報告書2.(2)123~124頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25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)に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を通年で実施したほか、事務所限定職員及び社会人の採用を推進した。これらの取組みにより国の給与水準を100とした場合のラスパイレス指数は、平成25年度においては、平成24年度の116.2から5.2ポイント減の111.0となった。</li> </ul>	法人の取り組みは適切と認められる。
	<p>(6)基礎的研究業務の廃止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	法人の取り組みは適切と認められる。
	<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"> <li>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。</li> </ul>	法人の取り組みは適切と認められる。
	<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"> <li>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25年7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。</li> </ul>	法人の取り組みは適切と認められる。
	<p>○ 会計検査院において取り組むべきとされた事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>会計検査院の平成24年度決算検査報告で不当事項と認められたものについての取組み(概要) 平成23年4月に東北新幹線建設局で契約した機構情報ネットワークシステム管理等業務契約において、積算参考資料の理解が十分でなかったこと、予定価格の審査が十分でなかったことなどにより、常駐作業員の月額単価の適用を誤り、約480万円割高な予定価格での契約を行ったと指摘をうけた。 (上記への具体的な取組み) 平成24年8月の設計変更により契約金額の是正を行うとともに、平成24年9月に情報ネットワークシステム管理等業務委託の積算の考え方に関する事務連絡を发出。また、平成24年7月及び平成25年6月の全国ネットワークシステム担当者連絡会議にて積算の考え方を周知徹底している。</li> <li>会計検査院の平成24年度決算検査報告で改善の処置を求められた事項についての取組み(概要) 鉄道施設の建設工事等に係る借地料の積算に当たり、借地料の積算を行う場合の具体的な算出方法を積算要領に明示していなかったこと、借地料の積算についての理解が十分でなかったことなどにより、地価の変動を適切に反映することなく借地料の積算を行ったこと、公租公課相当額を重複して計上していたことについての指摘をうけた。 (上記への具体的な取組み) 同様な事態の再発防止を図るため、地価の変動を適切に反映するとともに、公租公課相当額を重複して計上しないこととするよう積算要領を改正し、平成25年9月から建設工事に係る借地料に適用することとして、支社等に対して周知徹底を図る処置を講じた。</li> </ul>	法人の取り組みは適切と認められる。



1. 政府方針等	実績	評価
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年9月19日付け国会及び内閣に対する報告(随時報告)「独立行政法人における政府出資金等の状況について」についての取組み(概要) 101独立行政法人に対する政府出資金等にかかる検査において、政府からの財政支出により取得した資産等については、可能な限り取得財源を明らかにできるような管理を行うよう努めるとともに、それが困難な場合は国庫納付に支障が生じないよう国庫納付の際の指針等を検討することが必要等の報告がなされた。 (上記への具体的な取組み) 機構に交付されている政府出資金は、建設勘定においては、全額鉄道建設財源として受入れたものであるが、昭和62年の国鉄改革時において、主要幹線・大都市交通線(いわゆるCD線)、津軽海峡線及び管理用固定資産に整理されたものであり、同内容において資産管理しているところである。 貸付期間が満了したCD線の譲渡による収入(現金)で不要財産となったものについては、主務大臣の認可を受けて国庫納付している。 海事勘定においては、共有建造に係る財源の一部として受入れたものであり、機構保有船舶として管理している。 基礎的研究等勘定においては、研究資金として受入れたものであるが、基礎的研究業務は平成24年度をもって終了したことから、その残額は不要財産として、平成25年度に主務大臣の認可を受けて国庫納付済である。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
<p>○「平成24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25年1月21日政委第6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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第1 事務及び事業の見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>1 船舶共有建造業務の見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>(1)船舶共有建造業務における財務内容の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 未収金の発生防止及び回収促進等(業務実績報告書1.(4)④95～96頁参照)</li> </ul> </li> <li>・ 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うとしている。具体的には、第3期中期目標期間中の未収発生率を1.3%以下とし、期間終了時における未収金残高を31億円以下とすることとした。</li> <li>② 繰越欠損金の削減等(業務実績報告書1.(4)④98～101頁参照)</li> <li>・ 繰越欠損金については、その発生要因を分析した上で、中期目標期間中の削減計画を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その縮減を図ることとした。</li> <li>・ 平成25年度においては、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、25億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。</li> <li>③ 財務改善状況の公表(業務実績報告書1.(4)④100頁参照)</li> <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、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<p>未収金発生率は低い値に抑えられている。</p> <p>繰越欠損金は大幅に減少した。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>

1. 政府方針等	実績	評価
	<p>(2)代替建造の促進(業務実績報告書1.(4)①74～77頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第3期中期目標においては、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)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90%以上とすることとした。</li> <li>平成25年度においては、相対的な金利優遇等の実施により、建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策などの政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶(SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については100%となった。</li> </ul>	<p>H25年度は政策効果の高い船舶が100%、その中でもCO2削減効果の高い船舶の比率が高いことも特筆される。</p>
	<p>2 高度船舶技術開発等業務の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶技術開発等業務における研究開発促進助成業務は平成24年度をもって終了した。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
	<p>3 基礎的研究業務等の見直し</p> <p>(1)基礎的研究業務の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
	<p>(2)内航海運活性化融資業務の廃止に向けた取組</p> <p>①内航海運活性化融資業務の廃止に向けた取組(業務実績報告書3.(2)138頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>内航海運暫定措置事業を行う内航総連に対して、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で新規の融資を適切に行った。</li> </ul> <p>②内航海運活性化融資業務に係る体制の見直し等(業務実績報告書2.(2)125頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第3期中期目標期間中における経費等の削減に向けて同業務の運営の効率化を図るべく、担務の見直しを行った。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
	<p>4 特例業務の見直し</p> <p>(1)厳格な資金管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特例業務勘定の資金管理については、資金調達リスクの低減及び償還確実性の観点から適切な資金管理を行っている。</li> <li>具体的には、JR三島・貨物会社に対する鉄道関連施策を平成23年度以降10年間にわたり集中的に実施することを踏まえ、平成33年度以降の償還となる債券で調達することを基本としつつ、短期的には機動的かつ柔軟な資金調達が可能な民間借入金を活用することにより、旧国鉄職員に対する年金の支払い及び鉄道関連施策の実施等に支障が生じないようにしている。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
	<p>(2)モラルハザード対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従来より、JR三島・貨物会社への資金の貸付け審査又は助成金の交付審査業務等に各社の出向者が携わらないよう配置しているところであり、引き続き出向元のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐよう適切な業務執行の措置を採ることを徹底することとしている。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
	<p>○ 第2 組織面の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化、組織の縮小を図った。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>

1. 政府方針等	実績	評価
	<p>○ 第3 随意契約の見直し等</p> <p>①「機構が策定する「随意契約等見直し計画」に基づく取組を着実に実施するとともに、その取組状況を公表すること。」(業務実績報告書2.(3)128～130頁参照)</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。平成25年度契約においては、競争性のない随意契約の件数は、共有船舶の建造量の増加等に伴い前年度より増加している(平成24年度:560件(40.0%)→平成25年度:621件(46.6%))。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。</li> </ul> <ol 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。</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> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、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。</li> </ul> <p>②「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ること。」(業務実績報告書2.(3)128頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>(監事監査において、入札・契約の適正な実施について徹底的なチェックを行う)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>契約の適正化の観点から平成25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26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25年度以降に競争性のある契約に移行予定とされた件名については、全て平成26年度以降に移行する予定としていた。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おり、平成24年度と比較し、件数は減少していた。一者応札・一者応募の主な要因は、実質的に当該1者しか業務を実施できない等の事由によるものであり、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。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>

1. 政府方針等	実績	評価
	<p>(総合評価審査委員会、入札監視委員会及び契約監視委員会を活用した契約の適正化) (業務実績報告書2.(3)130～131頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行何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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>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等の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。</li> <li>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> </ul> </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25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25年9月及び平成26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。</li> <li>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26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25年9月、平成26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。</li> </ul> <p>(注)東ブロック委員長:出口尚明弁護士、西ブロック委員長:大谷種臣弁護士 特例業務所管組織の入札監視委員会委員長:出口尚明弁護士</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>契約監視委員会を平成25年6月及び12月に開催し、「競争性のない随意契約」、「公益法人に対する平成24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3・4四半期及び平成25年度第1・2四半期契約)」の点検・見直しを行った。</li> </ul> <p>(コスト縮減)(業務実績報告書1.(1)④47～50頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度は、平成24年度までと同様に、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成25年度の総合コスト改善額は約36億円、改善率は約3.1%となった。また、コスト構造改善の実施状況について、平成24年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示すなど、国民にわかりやすい形で公表した。この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し(平成26年3月)、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</li> </ul> <p>(入札談合に係る再発防止対策)(業務実績報告書2.(3)132頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度から当機構の地方機関に設置している技術審査会及び入札・契約手続運営委員会における審議資料の匿名化(マスクング)、審議終了後の審議資料の回収及び厳重な管理、開札直前の予定価格の作成など、入札契約手続きの見直しを行った(平成25年4月)。</li> <li>北陸新幹線の消融雪機械設備工事における談合事案に関する再発防止対策として、入札不調案件に係る再入札機会の拡大(平成25年9月)、特別な事情により再度発注する場合の入札参加者への誓約書の義務付け及び公正入札等調査特別委員会の運営の見直し(平成25年12月)などを実施した。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>法人の取り組みは適切で優れていると認められる。</p> <p>十分な対応がなされているとは言い難い。北陸新幹線に係る談合問題の事案については、入札不調案件の増加や契約結果の継続的監視を行うことにより、このような事案発生のリスクを予見できるようにする必要がある。第三者委員会の報告を受け、さらなる対策を実施してほしい。</p>

1. 政府方針等	実績	評価
	<p>○ 第4 業務全般に関する見直し</p> <p>1 内部統制の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備(組織にとって重要な情報の把握) (業務実績報告書1.(6)113頁参照)</li> <li>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"> <li>(1) 理事会の開催</li> <li>(2) 理事長打合せの開催</li> <li>(3) 理事長等と監事による懇談会の開催</li> <li>(4) 理事長等と地方機関の長等との意見交換の実施</li> <li>(5) 理事長と若手職員等との意見交換会の開催</li> <li>(6) 常日頃からの円滑なコミュニケーションの実現に係る理事長及び各担当役員等による積極的な働きかけ</li> </ul> </li> <li>・ 機構のミッション(基本理念等)・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底 (業務実績報告書1.(6)113頁参照)</li> <li>機構のミッション達成に向けた法人の長としての業務方針を明確化し、役職員に自らの職務の位置付けを認識させるため、以下の取組みを実施した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 役員等による訓示・挨拶等において基本理念等の積極的な引用</li> <li>(2) 新入職員、社会人採用職員及び本社新任管理職を対象とした内部統制研修の速やかな実施と基本理念等を印刷したカードの配布</li> <li>(3) 内部統制に係る取組みについて、イントラネット及び電子メールを活用して全社的に周知</li> </ul> </li> <li>・ 機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応 (業務実績報告書1.(6)113～114頁参照)</li> <li>機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営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"> <li>(1) 内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定</li> <li>(2) 一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを新設</li> <li>(3) 地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施</li> <li>(4) 地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備</li> <li>(5) 緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施</li> </ul> </li> </ul> <p>2 運営費交付金額の算定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成25年度の運営費交付金額については、平成25年度より新たに始まる第3期中期計画期間の運営費交付金算定ルールに則り算定した。</li> </ul>	<p>十分な対応がなされているとは言い難い。</p> <hr/> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</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5.148～151頁参照)</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、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、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。</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、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利益の主な発生要因は、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るものであり、平成25年度における船型調査等の実施において再検討が必要となったことから、調査開始が遅れ調査完了に至らず支払行為に及ばなかったこと、又は調査を見送ったことから費用計上しておらず、当期利益が発生したものであり、業務運営に問題があることによるものではない。</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、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。</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。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</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5.151～152頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設勘定の利益剰余金は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり償還に充当している。25年度末においても35億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。</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。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</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>	<p>(業務実績報告書1.(4)④98～101頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海事勘定(479億円)</li> </ul> <p>繰越欠損金については、その発生要因を分析した上で、中期目標期間中の削減計画を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その縮減を図ることとした。</p> <p>平成25年度においては、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、25億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。</p>	<p>優れた成果を上げてし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>○ 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> <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>	<p>・ 助成勘定  平成25年度運営費交付金債務残高 ÷ 運営費交付金収入  23百万円 ÷ 193百万円 = 12%  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。</p> <p>・ 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25年度分の運営費交付金の未執行額は約23百万円となっているが、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。</p>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</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>○ 「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。  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。  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)133～134頁参照)</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) こずかた寮については、平成22年度に一般競争入札及び公募抽選、平成23年度に媒介業者を募る一般競争入札を行ったが、いずれも参加者がおらず、平成24年度に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。そのため、平成25年度においては、不動産を評価し直した上で、再度、一般競争入札を行い、応募があった者に対し、平成26年3月に売却した。</p> <p>2) 保土ヶ谷寮については、土地売却に向けた測量を開始したものの、現況と登記上の境界との不一致等、売却のために関係者との調整に相当な時間を要することが判明したため、その解決に向けて横浜市、隣接者等との協議を行った。</p> <p>3) 宿舎不用地(行田宿舎用地の一部)については、土地に係る測量等、売却に向けた所要の手続きを進めた。</p> <p>該当なし。</p> <p>該当なし。</p>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>

3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
<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/バイドル制度(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>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
<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25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）            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25年度末において保有する知的財産権は存在しない。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
<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>	<p>該当なし。</p>	
<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>	<p>該当なし。</p>	
<p>イ 金融資産</p>		
<p>a) 資金の運用</p>		
<p>○ 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。</p>	<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>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>



3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
(2) 資産の運用・管理		
a) 資金の運用		
○ 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	
○ 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	
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、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。</li> <li>・ 【基礎的研究等勘定】(業務実績報告書3.(2)144～146頁参照) 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。</li> <li>・ 【助成勘定】(業務実績報告書1.(3)71～73頁参照) 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。</li> <li>・ 【特例業務勘定】(業務実績報告書1.(5)②108～109頁参照) 特例業務勘定の貸付金は、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。</li> </ul>	法人の取り組みは適切と認められる。
○ 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"> <li>・ 上記の貸付金について、平成25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>	法人の取り組みは適切と認められる。
○ 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	
ウ 知的財産等		
○ 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。	<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、特許等出願の要否を判断している。</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、すべて放棄したため、該当なし。</li> </ul>	法人の取り組みは適切と認められる。

3. 保有資産の管理・運用等	実績	評価
<p>ウ 知的財産等</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>	<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。</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、すべて放棄したため、該当なし。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</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>	<p>(業務実績報告書2(2)123～126頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総人件費については、中期計画において、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直すとしてしているところである。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</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>法人の取り組みは適切と認められる。</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>(業務実績報告書2(3)131～132頁参照)</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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 平成25年3月に「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」を警察庁との間で締結し、必要に応じて警察と照会・回答等手続きを行った。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</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)131～132頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行何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。             <ol style="list-style-type: none"> <li>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等の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。</li> <li>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> </ol> </li> <li>・ 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25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25年9月及び平成26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。             <p>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26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25年9月、平成26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。</p> <p>(注) 東ブロック委員長:出口尚明弁護士、西ブロック委員長:大谷種臣弁護士              特例業務所管組織の入札監視委員会委員長:出口尚明弁護士</p> </li> <li>・ 契約監視委員会を平成25年6月及び12月に開催し、「競争性のない随意契約」、「公益法人に対する平成24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3・4四半期及び平成25年度第1・2四半期契約)」の点検・見直しを行った。             <p>国等による障害者就労施設等からの物品等の調達に関する法律に基づき基本方針を定め機構HPIに公表するとともに、調達方針に即した調達の実施を行った。</p> </li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
<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)129～131頁参照)</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。平成25年度契約においては、競争性のない随意契約の件数は、共有船舶の建造量の増加等に伴い前年度より増加している(平成24年度:560件(40.0%)→平成25年度:621件(46.6%))。             <p>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。</p> <ol 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                 <p>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。</p> <p>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。</p> </li> <li>2) 共有船の建造                 <p>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。</p> <p>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。</p> </li> <li>3) 整備新幹線のレール等の調達委託                 <p>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> </li> </ol> </li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>

5. 契約	実績	評価
<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)129頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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、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。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</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1.(6)113～114頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備(組織にとって重要な情報の把握) 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"> <li>(1) 理事会の開催</li> <li>(2) 理事長打合せの開催</li> <li>(3) 理事長等と監事による懇談会の開催</li> <li>(4) 理事長等と地方機関の長等との意見交換の実施</li> <li>(5) 理事長と若手職員等との意見交換会の開催</li> <li>(6) 常日頃からの円滑なコミュニケーションの実現に係る理事長及び各担当役員等による積極的な働きかけ</li> </ul> </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24事業年度業務監査)の結果については、平成25年6月の理事会にて報告を行った。 監事監査結果を受けて、内部統制に係る各地方機関での説明会の概要について、平成26年2月に開催した全国総務担当部長会議で説明し、情報の共有化を図った。</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、本社新任管理職に対する研修を実施し、「独立行政法人と内部統制」をテーマに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、管理職のみならず、係長クラス以上に対する階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを設け、実施した。 各地方機関に対しては、平成25年10月から11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。 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。 普段、理事長まで声の届きにくい若手職員を対象とする理事長との意見交換会を実施した。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>十分な対応がなされているとは言い難い。内部統制の機能を十分発揮させ、北陸新幹線に係る談合問題のような事案の発生を防ぐ必要が有る。</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25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。 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25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>法人の取り組みは適切と認められる。</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	実績	評価
<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>（業務実績報告書1.（6）113～114頁参照）</p> <p>・ 機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営体制を構築するため、以下の取組みを実施した。 （1）内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定 （2）一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを新設 （3）地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施 （4）地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備 （5）緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施</p>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</p>
9. 個別法人	実績	評価
<p>○ 「平成24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12月16日政委第38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>（内部統制の充実・強化） ＜リスクの把握及び対応＞（業務実績報告書1.（6）113～114頁参照）</p> <p>・ 機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の芽を早期に摘み取り、理事長を中心とする適切な組織・業務運営体制を構築するため、以下の取組みを実施した。 （1）内部統制委員会において、役員クラスによる分野横断的な議論を経て、要対応リスクを決定 （2）一般職を対象とした階層別研修においても、リスク管理に関するカリキュラムを新設 （3）地方機関における管理職を対象としたリスク管理に係るグループディスカッションの実施 （4）地方機関における防災・危機管理体制の充実のためのマニュアル等の整備 （5）緊急時の外部対応に備えるため、危機管理対応講習を実施</p> <p>（保有資産の見直し）</p> <p>・ 上記「3. 保有資産の管理・運用等（1）保有資産全般の見直し」を参照</p> <p>（運営費交付金債務）</p> <p>・ 第2期中期目標期間終了後に、未執行となった運営費交付金は国庫納付した。そのため、平成25年度においては、第3期中期目標期間の初年度であることから、過去の年度に交付され未執行となっている運営費交付金債務残高は存在しない。 ・ 平成25年度の運営費交付金債務については、上記「2.（3）運営費交付金債務」を参照</p> <p>（個別意見）</p> <p>・ 上記「1.（7）会計検査院において取り組むべきとされた事項」を参照</p>	<p>内部統制の機能を十分発揮させ、北陸新幹線に係る談合問題のような事案の発生リスクを抑制する必要がある。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</p> <p>法人の取り組みは適切と認められる。</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"> <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。</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>建設勘定:過去に会社整理及び施設譲渡を行った譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは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> <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>法人の取り組みは適切と認められる。</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"> <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関する取組み状況について、平成26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25年度の取組みについては、こずかた寮を売却していることを確認した。また、保土ヶ谷寮等の売却手続を進めていることを確認した。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>法人の取り組みは適切と認められる。</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"> <li>給与水準の適切性について、平成26年5月から6月の期間に監事監査を実施した。平成25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通年で実施したほか、事務所限定職員及び社会人の採用を推進していることを確認した。平成25年度のラスパイレス指数は、平成24年度116.2から111.0となり、5.2ポイントの減少となっていた。</li> <li>なお、給与改定・臨時特例法に基づく給与減額を本年実施した場合の平成24年度のラスパイレス指数は、111.5程度と見込まれ(機構試算)、これに比較すると0.5ポイント減となっていた。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>種々給与水準に関する機構職員の特性が説明されているが、依然としてラスパイレス指数は111と高水準である。今後、どのような給与体系とするのかも含め、適正化計画の具体化が必要である。</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)129頁参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>契約監視委員会の指摘を踏まえ平成22年度に策定した「随意契約等見直し計画」において競争性のある契約方式に移行することとした契約については、平成25年度の契約においても競争性のある契約に移行した。</li> <li>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。</li> <li>平成24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25年8月)。</li> <li>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、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。</li> <li>更新案件で平成24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。</li> <li>一者応札・一者応募となった案件については、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。</li> </ol> </li> </ul>	<p>法人の取組みは適切と認められる。</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"> <li>契約の適正化の観点から平成25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26年5月から6月に監事監査を実施した。</li> <li>その結果、「随意契約等見直し計画」に示された平成25年度以降に競争性のある契約に移行予定とされた件名については、全て平成26年度以降に移行する予定としていた。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おり、平成24年度と比較し、件数は減少していた。一者応札・一者応募の主な要因は、実質的に当該1者しか業務を実施できない等の事由によるものであり、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。</li> </ul>	<p>法人の取組みは適切と認められる。</p>
<p>(その他)</p> <p>①電子化等による業務の効率化に関する取組み状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>文書管理等各種業務について、電子システムを構築、運用することにより、業務の効率化を図っている。また、平成25年度には、一部の支社局においてWeb会議システムの試行を行うなど、更なる業務の効率化を図っているところ。</li> </ul>	<p>法人の取組みは適切と認められる。</p>
<p>②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>	<p>(業務実績報告書1.(1)③18～19頁及び1.(5)①105頁参照)</p> <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みとして、鉄道建設業務においては、三陸鉄道(北リアス線、南リアス線)の復旧工事を平成25年度内に完了させ、南リアス線については平成26年4月5日、北リアス線については平成26年4月6日に全線運行再開を果たし、当初予定どおりに業務を完了させることができた。復旧にあたっては、三陸鉄道(株)からの要請により、職員を派遣した他、本社内に、各系統の担当で構成する復旧支援チームを立ち上げ、関係者との調整及び技術的検討を行った。また、工事にあたっては、地震と津波に強い構造物の技術開発及び実用化や、コスト縮減の取組みも行った。以上により、復旧工事を迅速かつ確実に推進し完了させたことにより、震災復興の象徴としての役割を果たし、社会的にも高い評価を得た。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>単なる復旧でなく、地震と津波に強い構造物として、将来の災害にも備えた視行が迅速にでき完成させたことは、高く評価できる。</p>