

平成 22 年度業務実績報告書

平成 23 年 6 月



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

目 次

はじめに

平成 22 年度業務実績報告の概要 i

平成 22 年度計画の実施状況

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	1
(1) 鉄道建設業務	1
① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗	1
ア 整備新幹線整備事業	1
イ 都市鉄道利便増進事業等	9
ウ 受託業務	13
② 品質の向上	17
③ 鉄道建設コストの縮減	23
④ 技術開発の推進と開発成果の活用	26
ア 技術開発の推進	26
イ 開発成果の公表	35
⑤ ニーズに応じた受託業務の実施	43
⑥ 工事関係事故防止活動の推進	46
(2) 船舶共有建造業務	50
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	50
② 船舶建造等における技術支援	55
(3) 鉄道助成業務	64
(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	71
① 鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力	71
ア 鉄道分野の技術力を活用した支援	71
イ 国際協力	75
② 高度船舶技術の研究開発・実用化への助成	83
③ 運輸技術に関する基礎的研究の推進	96
(5) 国鉄清算業務	109
① 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行	109
② 土地処分等の円滑な実施	112
(6) 業務全般に関する項目	118
① 内部統制の維持・充実	118

② 透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進	122
③ 環境対策に資する業務・取組の推進	125
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	129
(1) 組織の見直し	129
(2) 経費・事業費の削減	131
① 一般管理費、人件費の効率化	131
② 事業費の効率化	137
(3) 随意契約の見直し	139
(4) 資産の有効活用	144
3. 予算、収支計画及び資金計画	146
(1) 予算、収支計画及び資金計画	146
(2) 財務内容の改善	154
① 資金調達	154
② 貸付金の回収	156
③ 鉄道施設の貸付、譲渡	159
④ 船舶共有建造業務に係る財務状況の改善	162
4. 短期借入金の限度額	169
5. 剰余金の使途	170
6. その他業務運営に関する重要事項	175
(1) 人事に関する計画	175
(2) 機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金（同条第六項の規定により第一項の規定を準用する場合を含む。）の使途	177
7. その他参考となり得る情報	178

はじめに

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するために中期計画（第 1 期：平成 15 年 10 月 1 日から平成 20 年 3 月 31 日まで、第 2 期：平成 20 年 4 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日まで）を定めるとともに、中期計画を実施するための年度計画を定め、これらに基づき業務運営を行っている。

平成 15 年度から平成 19 年度の機構の業務実績に関しては、国土交通省独立行政法人評価委員会より「順調」との評価を受けるとともに、第 1 期中期目標期間の業務実績に関しては、「A」の評価を受けた。

平成 22 年度の年度計画に関しては、中期計画及び年度計画の推進・フォローアップのための体制として整備した「中期計画推進・フォローアップ委員会」（委員長：理事長）を開催し、実施状況と達成見通しについて審議を重ねた。特に、年度計画の項目について、機構として特に力点をおいて取り組んできた項目や、社会的にみて関心の高い項目などについて、メリハリをつけて重点化を行い、その進捗状況の管理を行った。

さらに、外部有識者からなる「中期計画推進・フォローアップ審議委員会」を平成 23 年 3 月、6 月の 2 回開催し、客観的な立場から専門的な判断を基礎とした意見をいただいた。

本報告書は、上記の「中期計画推進・フォローアップ委員会」及び「中期計画推進・フォローアップ審議委員会」における審議を経て、独立行政法人通則法及び国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針（平成 14 年 2 月 1 日国土交通省独立行政法人評価委員会決定）に基づき、機構の平成 22 年度の業務実績についてまとめたものである。

<平成 22 年度業務実績報告の概要>

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
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>	<p>○ 整備新幹線整備の推進</p> <p>東北新幹線（八戸・新青森間）、九州新幹線（博多・新八代間）は、平成 16 年の政府・与党申合せにより完成目標時期を 2 年前倒し（平成 22 年度末）されたが、国民のニーズ・期待に応えることが最上位の命題であるとの認識の下、たゆまぬ技術開発の推進及び厳しい工程管理により工期短縮に尽力し、平成 22 年度においては残る工事及び各種監査等を完了させ、それぞれ平成 22 年 12 月 4 日、平成 23 年 3 月 12 日に開業した。これにより、我が国における、同一整備主体による新幹線 2 線の同一年度開業を初めて達成した。</p> <p>特に東北新幹線（八戸・新青森間）については、中期計画において「平成 22 年度末までに完成」としていたが、平成 22 年 12 月に開業させ、整備効果のさらなる早期発現を果たした。</p> <p>これら 2 線の開業により、新青森駅から鹿児島中央駅間までの約 2,000km で新幹線が運行されることになり、本州から九州にかけての我が国の高速鉄道ネットワークの 1 つの骨格が完成した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備新幹線の開業に当たっては、建設主体である機構が、営業主体である J R に貸し付ける施設を監査するとともに、J R は、営業主体として列車の運行や維持管理を行っていくため、施設の検査を機構の監査と同時に行う。これら監査等の実施に当たっては、J R との調整を遅滞なく円滑に進めていく必要がある。平成 22 年度においては、完成目標時期の遵守が最上位の命題であることを踏まえ、初めての新幹線 2 線のほぼ同時期の開業であることに鑑み、両線区の監査の実施にあたっては、営業主体の異なる 2 線の開業監査の総合調整を特命事項とする担当部長を本社に置き、2 線に関わる鉄道事業者と調整を行い、監査の実施時期等を調整しながら各部門（用地・路盤・停車場・軌道・機械・建築・電気・営業・運転の 9 部門）において監査等に対応した。 特に九州新幹線（博多・新八代間）については、起点側の博多・博多総合車両所間（約 8 km）は山陽新幹線（J R 西日本）の営業線（回送線、博多南線）であることから、博多・新八代間の営業主体となる J R 九州のみならず、営業主体ではない J R 西日本との協議・調整も必要であった（新幹線の他社路線との接続は初めて）。そのため、機構が中心となり、J R 九州、J R 西日本の両者と協議・調整を実施し、J R 西日本に支援体制を構築してもらうとともに、機構、J R 九州、J R 西日本の三者で「総合監査・検査実施マニュアル」を作成し、円滑な監査の実施に尽力した。 東北新幹線（八戸・新青森間）については、建設に当たり、各施工段階で数々の新技術の開発等に努め、東北新幹線の全線開業を 2 年前倒して整備効果の早期発現を果たすとともに、本路線の建設において採用した新技術は、土木技術の発展に顕著な貢献を成したものと認められ、土木学会技術賞（Ⅱグループ）を受賞した。 地域の玄関口となる駅については、初めての取組みとして、地元との協働によるデザインを実施した。駅のデザインの検討に当たっては、計画当初から地元の要望を積極的に取り入れるとともに、地元の要望を基に機構が作成したデザイン素案を地元へ提示し、地元の意見に基づきデザインを決定した。 <p>ユニバーサルデザインについても、初めての取組みとして、計画当初から積極的に各種障害者団体等の意見を取り入れながら設計施工を実施した。設計段階の意見交換会では利用者ニーズを抽出するとともに、具体的な設計内容のすり合わせを行い、施工段階においては設備の実物大模型を使用して実際の利用を想定した意見をいただき、施工完了段階においては完成した設備を確認していただいた。さらに、九州新幹線（博多・新八代間）においては、計画段階において、既に開業している新八代駅に障害者</p>

項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
	<p>団体を招き実態調査と利用者ニーズの抽出を行った。</p> <p>なお、鉄道建築におけるデザイン及び技術の向上に貢献したと認められる建築作品を対象とした鉄道建築協会賞を東北新幹線七戸十和田駅及び新青森駅が受賞し、また照明技法、照明効果の観点から照明技術の普及に貢献した功績を表彰する照明学会照明普及賞を東北新幹線新青森駅及び九州新幹線新玉名駅が受賞した。</p> <p>その他、建設中の整備新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北陸新幹線（長野・金沢間）は、全トンネルを貫通させるとともに、全線にわたり橋りょう等の工事を進めるなど、路盤工事を実施した。また、設備・電気関係は、設計を進めるとともに、レール搬入・溶接や電車線・変電所等の工事に着手した。 ・ 北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）のうち、青函トンネル等の新幹線・在来線共用区間においては、三線化軌道工事や電車線の張替え等の新幹線走行への対応工事を実施した。新設区間においては、用地取得、トンネル・橋りょう等の路盤工事の進捗を図るとともに、平成 22 年 5 月に工実施計画（その 2）認可を受け、設備・電気関係の設計に着手した。 ・ 九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、用地取得及びトンネル掘削工事を進めた。また、橋りょう等区間の詳細設計を実施するとともに、関係機関や各地域における地元協議等を進めた。 <p>○ 整備新幹線工事の進捗状況の公表</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ホームページで年 2 回公表した（第 1 回公表 4 月期、第 2 回公表 10 月期）。 <p>○ 整備新幹線建設推進高度化等事業の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 整備新幹線の未着工区間において、着工後の新幹線建設のスムーズな進捗やコスト縮減などを図ることを目的として、設計施工法等の調査を実施した。また、新幹線と在来線の直通運転を実現し、整備新幹線の高速化効果を他の地域に浸透させることを目的として、軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発を実施した。 <p>○ 新線等調査事業の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年 2 月に国土交通大臣から「交通政策審議会」に、中央新幹線の建設主体及び営業主体の指名並びに整備計画の決定について諮問がなされ、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会「中央新幹線小委員会」が設置された。平成 22 年度は、国土交通省の指示に基づき、同委員会における中央新幹線に関する審議に必要な需要予測、費用便益分析及び経済波及効果分析等の調査を実施した。 ・ 中央新幹線における超電導リニア方式の実用化の検討に必要となる、大深度地下における防災に関する調査等を実施した。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
2	イ都市鉄道利便増進事業等	<p>○ 都市鉄道利便増進事業の推進</p> <p>都市鉄道利便増進事業の各線については、事業の着実な進捗を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 相鉄・JR 直通線は、用地取得を進めるとともに、西谷トンネルのシールドマシン製作に着手する等、路盤工事を実施した。 ・ 相鉄・東急直通線は、建設工事の着手に向け、環境影響評価準備書の作成のための調査等を実施し、環境影響評価手続きを進めた。また、新横浜（仮称）駅、羽沢トンネル等の詳細設計を実施するとともに、工事施行認可申請に必要な工事計画の策定等に係る業務を実施した。 <p>○ 民鉄線工事の推進</p> <p>民鉄線各線については、関係機関との連携・調整を図りながら、複々線化事業の着実な進捗を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 西武池袋線（練馬高野台・石神井公園間）は、平成 22 年 2 月に実施した上り 1 線の高架切替に引き続き、下り 1 線の高架橋構築及び軌道敷設工事を実施した。 ・ 小田急小田原線（東北沢・梅ヶ丘間）は、全工区にわたり、開削及び躯体構築工事を実施した。
3	ウ受託工事	<p>○ 受託工事線各線の推進</p> <p>受託工事線各線については、工事の着実な進捗を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 成田新高速鉄道線は、平成 22 年 7 月 17 日の開業に向け、国土交通省による完成検査において鉄道事業者を全面的に支援するとともに、付帯工事等を実施した。なお、地元との対話と住民参画によるスムーズな事業推進、及び急速施工を可能にした様々な新土木技術の採用により、用地買収を含め約 4 年という極めて短期間で事業完成を果たすとともに、建設費のコストダウン、自然公園内での環境保全などの成果により、今後の社会資本整備の一つの範ともなりうる事業として、土木学会技術賞（Ⅱグループ）を受賞した。 ・ 愛知環状鉄道線（森下架道橋改修工事）は、線路切替を行いつつ、列車を運行させたまま片線ずつ構造物を撤去、構築を実施する工事であったが、営業線の安全確保に万全を期し工事を進めた結果、列車運転阻害等を発生させることなく、平成 22 年 11 月 30 日に工事を完了させた。 ・ 仙台市高速鉄道東西線は、駅部・トンネル・橋りょうの全ての工区で路盤工事を実施した。 ・ 山梨リニア実験線は、トンネル・橋りょうの全ての工区で路盤工事を実施した。 ・ つくばエクスプレス線（秋葉原駅出入口等増設工事）は、関係機関との連携・調整を図り、開削工事に着手した。
4	②品質の向上	<p>○ 技術基準類の改定等</p> <p>鉄道建設に係る技術基準類(26 件)の制定・改定作業を実施した。</p> <p>○ 研修・施工監理講習の計画・実施</p> <p>経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を引き続き計画・実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 技術系職員を対象として、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。 ・ 鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承を図るため、施工監理講習を全国 7 支社・建設局及び本社において平成 22 年 11 月～平成 23 年 1 月に実施した。平成 22 年度は「施工監理テキスト（基礎工編）」「施工監理テキスト（環境対策編）」を作成し、橋りょう等の基礎工の施工監理、並びに環境影響評価及び工事中や供用後の騒音・振動等の環境対策に関する講義

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>を実施し、全国で 773 名が受講した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (社)日本土木工業協会 (現在は、(社)日本建設業連合会) 主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、建設会社の技術者を対象として、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施し、全国 7 箇所、計 8 回開催し 823 名が受講した。 <p>○ 業務に関連する資格取得の促進</p> <p>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実施した (平成 22 年度の主な資格等取得者: 技術士 5 名、一級建築士 1 名)。</p>
5	③鉄道建設コストの縮減	<p>○ コスト構造改善の推進</p> <p>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、以下のコスト構造改善施策等を着実に実施した。その結果、平成 22 年度のコスト構造改善額は約 160 億円、改善率は約 9%となった (平成 19 年度比)。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) レール締結間隔の変更によるスラブ製作費の縮減 (2) 既存の自動改札機の活用による購入費用の縮減 (3) 速度向上試験における測定機器の見直しによる試験費用の縮減 (4) 散水消雪のための取水基地の集約による設置費用の縮減 <ul style="list-style-type: none"> ・ コスト構造改善の取組みに当たっては、国土交通省等における具体的事例を収集・分析するとともに、機構内においてコスト構造改善プロジェクトチーム会議を 2 回開催し (平成 22 年 9 月、平成 23 年 2 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。 <p>○ コスト構造改善の実施状況の公表</p> <p>平成 21 年度のコスト構造改善の実施状況等について、ホームページにて具体的事例を図を用いて示すなど、国民にわかりやすい形で公表した (平成 23 年 1 月)。</p>
6	④技術開発の推進と開発成果の活用 ア技術開発の推進	<p>○ 技術開発の推進</p> <p>調査、土木 (山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造)、設備 (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、41 件 (新規 10 件、継続 31 件) のテーマについて計画的に技術開発を推進した。なお、平成 20 年度から平成 22 年度までの間に 75 件のテーマに取り組んでおり、中期計画の数値目標 (70 件) を達成した。</p> <p>技術開発の推進に当たっては、業務分野ごとに機構内に設置した 9 分科会を活用し、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り組みを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 分科会においては、各路線のニーズに基づいた技術開発テーマを集約・選定するとともに取組方法の検討を行った。 ・ 技術開発が完了したテーマについては、成果の検証を行うとともに随時事後評価を行うなど、継続的にフォローアップを実施し、技術開発成果の一層の活用を図った。 ・ 技術開発成果の各現場への適用を広げるため、平成 21 年度に完了した技術開発テーマに関する成果発表会を開催した (平成 22 年 8 月)。 <p>○ 学会等からの各種受賞</p> <p>機構が行ってきた事業や開発した技術に対して、土木学会などの学会等か</p>

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		ら、各種の賞が授与された。
7	イ開発成果の公表	<p>○ 学会等の各種委員会への参加</p> <p>鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、職員が土木学会をはじめとする学会等の各種委員会に広く参加した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年度は、のべ 152 人の職員が参加した（土木学会 25 人、地盤工学会 8 人、日本応用地質学会 1 人、電気学会 3 人、日本鉄道施設協会 18 人、日本トンネル技術協会 27 人など）。 これにより、学会等の技術基準類（土木学会トンネル標準示方書、複合構造物設計標準等）の制定・改定、規格の国際標準化（電気鉄道用変圧器規格等）、他機関で実施している計画・設計・施工に対する支援（神戸山手線の神戸高速鉄道交差部建設等）等に貢献した。 <p>○ 鉄道建設技術に関する開発成果の公表</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 土木学会、日本応用地質学会、電気学会、日本建築学会、世界交通学会、日本鉄道施設協会、国際トンネル協会の発表会等において 52 件の論文を発表した。 土木学会、地盤工学会、物理探査学会、日本鉄道施設協会、日本トンネル技術協会、日本建設機械化協会、鉄道総合技術研究所の機関誌等へ 65 件の論文投稿を行った。 これらの論文発表・投稿のうち、20 件は外部の専門家による査読付きであり、また、6 件は学会等から各種の賞を授与されている。 <p>○ 技術研究会の開催</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、機構主催の開発成果の公表の場として、本社にて技術研究会を開催した（平成 22 年 10 月）。</p> <ul style="list-style-type: none"> 技術研究会における発表件数は 13 件で、聴講者数はのべ 641 名であった（発表件数：用地 1 件、調査 1 件、土木 7 件（トンネル 4 件、橋りょう 3 件）、軌道 1 件、機械 1 件、建築 1 件、電気 1 件）。 各支社・建設局においても業務研究発表会を開催し、開発成果の公表を行った（7 箇所、講演数計 64 件、聴講者数のべ 899 名）。
8	⑤ニーズに応じた受託業務の実施	<p>○ 鉄道工事受託審議委員会の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年度においては、新たな工事の受託要請はなかった。 平成 22 年 11 月に完了した受託工事である愛知環状鉄道線（森下架道橋改修）工事に係るコスト縮減の状況等について、「鉄道工事受託審議委員会」（委員長：杉山武彦 成城大学教授）において検証した（平成 23 年 3 月）。また、同委員会における審議結果をホームページで公表した（平成 23 年 3 月）。
9	⑥工事関係事故防止活動の推進	<p>○ 事故防止重点実施項目の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 本社において、過去の事故事例及び当該年度の工事内容等を考慮して、平成 22 年度の事故防止重点実施項目を平成 22 年 3 月に定め、各支社・建設局に周知徹底した。 各支社・建設局においても本社の事故防止重点実施項目を踏まえ、各々の工事内容等に応じた独自の事故防止重点実施項目を定めるとともに、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した。 <p>○ 工事関係事故防止活動の推進</p> <p>機構は工事発注機関として、請負者と一体となって工事関係事故防止活動</p>

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>を推進した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 各支社・建設局を対象とした本社幹部による工事事務防止監査を 2 回実施した(2 支社・5 建設局、のべ 100 工区を対象。上期：48 工区、下期：52 工区) (平成 22 年 6 月～7 月、11 月～12 月)。 本社において工事事務防止対策委員会及び幹事会をそれぞれ 2 回開催(委員会：平成 22 年 6 月、平成 23 年 3 月、幹事会：平成 22 年 5 月、平成 23 年 2 月)するとともに、各支社・建設局の事故防止担当部長・次長を対象とした工事事務防止連絡会議を 3 回開催(平成 22 年 8 月、平成 22 年 12 月、平成 23 年 3 月)し、工事事務防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各支社・建設局に周知徹底した。 (社)日本土木工業協会(現在は、(社)日本建設業連合会)に対し工事事務防止の取組みを要請した(平成 22 年 4 月)。 厚生労働省労働基準局建設安全対策室と発注機関連絡会議を開催し、工事関係事故防止に係る情報交換を行った(平成 22 年 5 月)。 請負会社安全表彰を実施した(ずい道・明かり 5 社、架設 1 社、軌道 2 社、機械 1 社、建築 2 社、電気 1 社)(平成 22 年 7 月)。 事故対策本部設置・運営訓練を実施した(東京支社：仙台市高速鉄道東西線、動物公園駅工事における道路交通阻害事故を想定)(平成 22 年 9 月)。
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>	<p>○ 政策課題に適合した船舶の建造</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 20 年後半に発生した世界的な金融危機等の影響による国内経済情勢の低迷が長期化し、代替建造の進展が遅れる中、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を繰り返し実施したほか、募集説明会等でも金利制度等事業者の関心事項をきめ細かく説明する等した結果、隻数では平成 21 年度の実績を上回る 33 隻 53,567 総トンの建造決定に至った(平成 21 年度：30 隻 60,667 総トン)。 平成 22 年度における共有建造事業量は、平成 22 年度予算額 308 億円(補正後の金額)とほぼ同額の 306 億円となった。 旅客船では離島航路等の維持・活性化に資する船舶として事業者を 2 社決定するとともに、募集説明会等を通じて、船舶共有建造業務について事業者に対し積極的に PR を行った結果、貨物船では新たに決定した共有事業者は平成 21 年度を上回る 11 社となった(平成 21 年度：3 社)。 国内海運政策の実現に寄与するため、相対的な金利優遇等の実施により平成 22 年度に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、中でも地球温暖化対策に資する船舶(モーダルシフト船、二酸化炭素低減化船、スーパーエコシップ(以下「SES」という。)) (数値目標対象船舶)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 96%となった。
11	<p>②船舶建造等における技術支援</p>	<p>○ 建造船舶の計画・設計・建造段階での技術支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画・設計・建造段階における技術支援を通じて、貨物船 28 隻と旅客船 2 隻(うち、SES がそれぞれ 7 隻と 1 隻)の共有船が竣工した。 就航後の技術支援として、保証期間中に発生した不具合等に対応する保証ドックに機構職員が立会い、修繕工事の内容等についての技術的助言を行うなどフォローアップを積極的に行った。 近年、地域にとって重要な航路の維持のため、地方公共団体自らが船舶の建造に取り組む事例が出ているが、これら地方公共団体は技術的知見が十分でないため、これら地方公共団体との共有建造に係る技術支援を重点的に行った。 <p>具体的には、愛媛県新居浜市と共有建造を進めている 187 総トン型離島カーフェリーについて、新居浜市の要請に基づき技術支援を行い、平成 22</p>

項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
	<p>年度には航路に応じたバリアフリー設備等に関する仕様の策定に取り組んだ。</p> <p>また、青森県大間町からの依頼を受けて大間一函館航路の新船建造に係る新造船スペック検討委員会の創設を支援するとともに、大間町の要求事項をとりまとめ基本仕様の決定及び建造造船所決定のための入札公告書の策定に取り組んだ。</p> <p>○ 先進二酸化炭素低減化船の第 1 番船の竣工等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 先進二酸化炭素低減化船（1990 年代初頭船と比較し、トンマイル当たり CO2 排出量を 16%以上低減できる船舶）として、機構が平成 21 年度に船型開発を行った新船型（エラ船型）については、わずか 1 年の間に 4 隻を建造決定し、その内 2 隻が竣工した。同船型の第 1 番船「山鋼丸」を東京で一般公開したところ、多数（主要荷主・主要オペレーター等 232 名）が参加し、関心の高さが確認された。 ・ 上記船型以外にも水槽試験等の実施により低コストで省エネとなる船型開発を認定することにより、造船所の高性能の内航船建造を誘導するスキームの運用を開始し、セミナー等で周知した結果、新規の船型開発を誘導し貨物船を建造することを決定した。 ・ また、このような先進二酸化炭素低減化船の開発・建造を促進するため、新たに船型開発を行う中小造船所の問題点を検討し、高度船舶技術実用化助成制度（船型開発助成の創設）とタイアップして推進するための準備を行った。 <p>○ SESへの重点的な技術支援</p> <p>(1) 技術開発と普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ SESの建造コストダウンを図るため、在来船で用いられる汎用性のあるプロペラや電気機器を活用し、速度制御にインバータを使わず可変ピッチプロペラを採用した新形式の 2 軸型 SES の開発を決定した。1990 年代初頭船比で約 20%の省エネと在来船との船価差 10%以内を開発目標として掲げた。 ・ 上記開発目標に向け、749 総トン型タンカー、749 総トン型セメント専用船及び 499 総トン型タンカーの 3 タイプについて船型開発に着手し、船主要望の調査に基づき機器配置、重量・重心位置、総トン数等の基本計画を策定した。特に、749 総トン型タンカーについては、模型船で水槽試験を実施し、試験結果を分析し改良を加えた船型を設計した。また、セミナーでの周知やオーナー・オペレーターへの個別説明等により、並行して普及促進に努めた結果、2 軸型の 749 総トン型タンカー 1 隻の建造が決定した。 ・ また、推進システムにポッド方式を採用した SES 貨物船 1 隻の建造が決定した。 <p>(2) SES の建造実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 所定の性能を満たす船舶の確実な建造を目的とし、エンジニアリングレビュー（基本計画・性能等についての技術的審査）を実施するとともに、機構が中心となり、オーナー、造船所などをコーディネートするなど、技術支援を行った結果、平成 22 年度にはこれまでで最多となる 8 隻の SES が竣工し、1 隻が進水した。 ・ 具体的には、これまでで最大となる 15,000 総トン型セメント専用船「興山丸」が竣工した。本船は、省エネ率約 20%に加え、ポッドの利用により操船性が大幅に向上し、狭い岸壁での出入港時間短縮が図られることから、狭い港湾が多い離島航路の旅客船事業者から高い関心が寄せられている。さらに、本船が推進方式として採用しているタンデムハイブリッド方

項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
	<p>式は、マリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2010 に決定した。また、同じく大型の 4,675 総トン型一般貨物船「北翔丸」が竣工した。こちらも、タンデムハイブリッド方式を採用した S E S であり、推進方式が従来のラインシャフト方式及びポッド方式に加え、より大型船向きのタンデムハイブリッド方式が加わることにより、多様化した運航形態に適した S E S の選択肢が広がった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ S E S で初めてのガス船である 749 総トン型 L P G タンク船「第十いづみ丸」が平成 22 年 10 月に竣工した。 ・ S E S として初となる二重反転ポッドを採用した 1,300 総トン型旅客フェリー「桜島丸」が竣工した。 ・ ラインシャフト方式を採用した S E S としてはこれまでで最大となる 5,700 総トン型セメント専用船「パシフィック ブリーズ」が竣工した。 ・ 499 総トン型ケミカルタンカー「第五豊晃丸」、749 総トン型セメント専用船「鶴洋丸」及び 749 総トン型白油タンカー「東亜丸」が、それぞれ「第五日光丸」の同型船 6 番船、「海光丸」の同型船 2 番船、「なでしこ丸」の同型船 2 番船として竣工したことで、これら船型は実用的な船型として定着した。 ・ また、5,700 総トン型セメント専用船「北斗丸」が「パシフィック ブリーズ」同型船 2 番船として平成 23 年 1 月に進水した。 <p>(3) S E S に対する就航後の技術支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電気推進システムの要の設備でありながら通常の船主にとって取扱いに関する知見の不足している、インバータについて、内航船の実態に即した合理的な保守整備・点検方法の確立のための調査を実施し、メンテナンスコストの低減も考慮した標準的な保守整備の指針を作成し配布することで就航後の S E S に対する技術支援を行った。 ・ 電気推進ならではの電気機器から発生する熱による暑さ対策は、インバータのメンテナンスコストにも影響することから、機関室の冷却機能の改善を行った。 <p>○ 事業者・有識者の意見をもとにした技術調査の実施</p> <p>事業者・有識者の意見をもとに選定した内航業界に有効な技術調査を 2 件実施した。</p> <p>(1) インバータの保守整備に関する調査</p> <p>電気推進システムの要の設備でありながら通常の船主にとって取扱いに関する知見の不足しているインバータについて、内航船の実態に即した合理的な保守整備・点検方法の確立のための調査を実施し、メンテナンスコストの低減も考慮した標準的な保守整備の指針を作成し配布することで就航後の S E S に対する技術支援を行った。</p> <p>(2) 欧米における内航船の先端技術に関する調査</p> <p>海外製品・技術の活用による S E S のイニシャルコスト削減、性能面のブラッシュアップの可能性を探るため、欧米における内航船の先端技術の実態及び海外製汎用品の使用可能性について調査を行った。</p> <p>○ 船舶建造の技術・ノウハウの蓄積</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度研修計画に基づき、「船舶技術個別テーマ研修」1 件及び「就航後の技術支援研修」2 件の計 3 件の研修を行った。その際、工務監督等に精通した外部機関の専門技術者 4 名と活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの向上に努めた。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
12	(3) 鉄道助成業務	<p>○ 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算額のうち整備新幹線整備事業費補助等 1,831 億円・13 項目について交付決定を行った。 ・ 勘定間繰入及び補助金等交付に係る全ての受け払いについて、請求から支払まで「30 日以内」に実施（最長 22 日）、国の補助金受入から給付まで「7 業務日以内」に実施（最長 3 業務日）し、誤処理は皆無で適正に執行した。 <p>○ 取扱要領等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道助成業務に係る財産処分制限期間を定める規程を制定するとともに、関係する取扱要領等の整備をした（平成 22 年 11 月）。 <p>○ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 補助金審査計画（基本方針、重点審査項目、審査行程）を策定し、審査を効率的に実施した。 ・ 補助金交付等に係る審査 148 件（うち交付決定に係る審査 76 件、額の確定に係る審査 72 件（交付決定を同時に行うものを含む）〔現地審査 69 件〕）を実施した。 <p>○ 「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」等への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「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）を踏まえ、超電導浮上式鉄道（リニア）の鉄道技術開発費補助金、大鳴門橋の維持修繕に係る新線調査費等補助金が平成 23 年度より国の直接交付となることから、鉄道技術開発費補助金に関する機構が実施する現地審査に国土交通省も同行してもらおう等、業務の円滑な引継ぎを図った。 ・ 行政刷新会議「事業仕分け」（平成 22 年 4 月）において指摘された、補助金交付状況のホームページでの公表については、平成 22 年 6 月に実施した。 <p>○ 「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の開催</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」（委員長：杉山雅洋 早稲田大学教授）を年 2 回（平成 22 年 7 月、12 月）開催し、委員会資料、議事要旨及び改善意見をホームページで公表した。委員会からの改善意見は、平成 22 年度内に実施し、業務運営へ反映した。 <p>○ 審査ノウハウの継承・職員のスキルアップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 審査事例を収集・蓄積し、共有化を図るため、補助金審査報告会（平成 22 年 5 月）及び補助金担当者連絡会を 3 回（平成 22 年 8 月、10 月、12 月）開催し、平成 21 年度の補助制度ごとの審査結果や対象事業者の状況等について情報の共有化を図った。 ・ 職員研修を計 9 回実施し、他部署の研修への聴講等も実施した。 <p>○ 鉄道事業者等への鉄道助成制度の理解促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 助成制度に関するパンフレットを作成し、関係者に配布するとともに、ガイドブック（平成 22 年 6 月）及びホームページ（平成 22 年 6 月）を改訂し、鉄道事業者等の助成制度に対する理解促進を図った。 ・ 平成 21 年度の地域鉄道事業者からの要望を踏まえ、鉄道軌道輸送高度化事業費補助金に係る審査指摘事項事例集を作成（平成 22 年 6 月）し、地域鉄道事業者に提供するとともに、機構が開催した「地方鉄道支援に関する情報交換会」（平成 22 年 7 月）や、地方鉄道協会が開催した会議（平成 22 年 6 月～9 月）で説明を行った。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>○ 新幹線譲渡代金、無利子貸付金等の確実な回収</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既設四新幹線（東海道新幹線・山陽新幹線・東北新幹線（東京・盛岡間）・上越新幹線）譲渡代金、無利子貸付資金等について、予定されていた全ての回収金について、約定期日に約定額を回収した（新幹線譲渡代金：4,795 億円、無利子貸付回収金等：159 億円）。 ・ 既設四新幹線に係る債務等について、平成 22 年度末において平成 21 年度末に対する債務を 17.5%縮減した（平成 21 年度は平成 20 年度末に対して 16.4%縮減）。 <p>○ 既設四新幹線に係る移転登記業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 各社との緊密な連携を図りつつ、移転登記業務を着実かつ効率的に実施した（処理件数 58 件）。
13	<p>(4)技術力の活用、技術研究開発及び実用化に対する支援等</p> <p>①鉄道分野の技術力を活用した支援、国際協力</p> <p>ア鉄道分野の技術力を活用した支援</p>	<p>○ 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請による鉄道整備計画に関する調査</p> <p>機構が有する鉄道分野の総合的技術力を活用し、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、7 件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。</p> <p>○ 鉄道ホームドクターの P R 及び鉄道事業者ニーズの把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道ホームドクターを実施した事業者等へのヒアリングを通じてニーズの把握をした（のべ 5 回）。 ・ 地方鉄道協会の主催する会議等に参加して、P R 活動を実施した（のべ 21 回）。 ・ 関係機関からなる「地方鉄道支援に関する情報交換会」（平成 22 年 7 月）及び機構内関係者からなる「地方鉄道支援に係る連絡会」（平成 22 年 9 月）をそれぞれ開催した。 ・ 中小鉄道事業者の教育訓練（技術の伝承）を目的とした「教育訓練学習指導要領」（平成 22 年 12 月）を刊行し、第三セクター鉄道等協議会等を通じ、鉄道事業者等に配布した。 <p>○ 鉄道ホームドクターの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者等に対し、鉄道施設の修繕・補修、設備整備等に関わる資料提供、アドバイス等の技術支援を実施した（15 者 18 件）。 ・ 鉄道事業者等に対し、G R A P E を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料の提供等の技術支援を実施した（6 者 6 件）。
14	イ国際協力	<p>○ 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構における海外技術協力は鉄道、船舶などの部門に渡り、平成 22 年度の実績は、専門家派遣は 10 カ国・36 名、研修員等受入は 26 カ国・199 名となった。 <p>○ 海外プロジェクトへの技術協力</p> <p>(1) カリフォルニア高速鉄道計画（新幹線システムの海外展開への取組み）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省とカリフォルニア高速鉄道局（以下「CHSRA」という。）との間で締結された「技術協力覚書」等に基づき、機構は国土交通省から受託調査を含む技術協力の実施依頼を受け、CHSRA等に専門家を派遣して技術協力を実施してきた。 ・ 平成 21 年度にCHSRAから要請された「技術規約（テクニカル・メモランダム）」2 件（耐震設計、トンネル断面形状）に対する専門的見地からのチェック・評価（以下「ピアレビュー」という。）については、平成 23 年 1 月に専門家 3 名を派遣して、我が国の経験・実績を踏まえたピアレビュー結果報告を実施した。CHSRAはピアレビュー結果を当該技術基準に反映させることを検討している。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<ul style="list-style-type: none"> ・ CHSRAのCEO（最高経営責任者）から国土交通省に高速鉄道建設の農業に与える影響やその対策等に係る知見の提供及び農業団体等を対象とした公聴会への参加の要請があり（平成 23 年 1 月）、機構は高速鉄道建設時の農地・農作物への補償に係るノウハウを資料として提供するとともに、公聴会に専門家 2 名を派遣し、CHSRAの要請に協力した（平成 23 年 3 月）。 ・ ロサンゼルスで開催された政府（外務省、国土交通省他）が主催する高速鉄道セミナー（平成 23 年 1 月）に関連して設置されたロサンゼルス交通調査委員会に、機構は専門家を 2 名派遣し、ロサンゼルスの公共交通や都市開発に係る現地調査及び報告書作成に協力した。 ・ 米国連邦鉄道局（以下「FRA」という。）が進める高速鉄道に係る技術基準の整備に対して、国土交通省はFRA側との間に「日米技術基準合同検討会」を設置して意見交換を実施するとともに、国内で「技術基準ワーキンググループ」（インフラ、電力、信号・通信、車両、運転）を設置して米国が整備する高速鉄道への技術基準への意見集約を行った。これらの活動に対し、機構は日米技術基準合同検討会に 2 名、技術基準ワーキンググループに 5 名の専門家をそれぞれ派遣し、米国が整備する高速鉄道の技術基準比較に協力した。 <p>(2) ベトナム南北高速鉄道計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ベトナム交通運輸省は、ノイバイ空港連絡鉄道計画路線（ハノイ市内）が高速鉄道の試験線として活用可能かを把握するため、利用予定の既存線の構造物の健全度チェックを国土交通省へ依頼した。これを受けて機構は、その政府間協議に技術アドバイザーとして専門家 1 名を派遣した（平成 22 年 9 月）。また、ノイバイ空港連絡鉄道線調査委員会に機構の土構造物専門家 1 名派遣し、現地調査及び報告書作成に協力した（平成 23 年 2 月）。 <p>○ その他の海外技術協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 韓国鉄道施設公団（以下「KR」という。）と第 2 回技術交流会を機構本社で実施した（平成 22 年 10 月）。機構から 7 名、KRから 6 名が参加し、互いに 4 テーマのプレゼンテーションを実施するとともに北陸新幹線の建設現場視察を実施した。 ・ スウェーデン運輸庁（以下「運輸庁」という。）が平成 22 年 9 月に来日した際に、機構は国土交通省の協力の下、高速鉄道建設計画（ストックホルム・イエテボリ/マルメ間）や雪害対策、高速化計画等の幅広い分野の技術交流を行うことで合意した。平成 23 年 2 月には運輸庁の技術関係者 4 名が来日して、機構は雪害対策についての情報提供を行うとともに、機構が建設した北越急行及び建設中の北陸新幹線の消雪設備の視察を含む技術交流を実施した。
15	②高度船舶技術の研究開発・実用化への助成	<p>○ 実用化助成の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「内航船舶用排熱回収スターリングエンジン発電システム」について、これまで大気中に放出せざるを得なかったディーゼル機関の排熱エネルギーの有効活用が可能ということから、「高度船舶技術審査委員会（委員長：大坪英臣 東京大学名誉教授）」において助成金交付が妥当と認められたため、平成 22 年度の新規助成対象として採択し、助成金交付を行った。 ・ 下記の継続事業について「高度船舶技術審査委員会」において、平成 21 年度までに見込まれた詳細設計やシミュレーションが順調に進んでいることを確認し、引き続いての助成金交付が妥当であると認められたことから、平成 21 年度に引き続き、助成金交付を実施した。

項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
	<p>(1) 「内航向けタンデム型CRPシステムの実用化」の実用化設計費、初期故障対応費</p> <p>(2) 「タンデム配置推進装置を有する船舶の操船統合制御システムの実用化」の実用化設計費、初期故障対応費</p> <p>(3) 「EUP式電子制御ディーゼル機関の実用化」の初期故障対応費</p> <p>○ 新技術の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 助成対象とした新技術の導入は、環境負荷低減、安全性の確保、労務負荷低減等の内航海運効率化に対し大きく貢献した。さらに、実用化した新技術の導入について、機構職員が共有建造事業を通じてオーナーからの個別の相談に乗るなど普及促進に努めたところ、省力化航海支援システム及びEUP式電子制御ディーゼル機関の2番船が就航するなど導入が広がることで、本助成制度を開始した所期の目的を十分に達成してきている。 <p>○ 学会賞の受賞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成21年度に実用化を支援し、内航船舶用中速エンジンでは世界初の電子制御を実現した「EUP式電子制御ディーゼル機関」が、日本マリンエンジニアリング学会によるマリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2009を受賞した。 ・ 平成20～22年度に実用化を支援した「内航向けタンデム型CRPシステム」が、タンデムCRP用として新たに開発されたポッド推進器を用いて内航貨物船として初のタンデムハイブリッド推進システムを実現したことを評価され、マリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2010に決定した。 <p>○ 合理化した乗組み制度の活用に対する貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省の「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」（平成21年7月）で決定された方針を受けて、国が認定した高度船舶安全管理システムを導入した船舶は、検証運航という形で機関部職員1名＋機関部員1名（部門間兼務可）の体制による船員を減じた運航を認められることとなったが、これまで実用化助成制度により実用化された阪神内燃機工業(株)及びヤンマー(株)の「高度船舶安全管理システム」がこの認定を受けた。そして、阪神内燃機工業(株)のシステムを搭載した4隻（第7浪速丸、第65浪速丸、伊勢丸、双星丸）が、機関部職員を3名から2名に減じた検証運航を平成22年度より開始した。 <p>○ 事業者等の最新ニーズ及び技術開発動向の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日本船舶海洋工学会等関係学会、船舶産業の関係団体・事業者や研究機関等へのヒアリングを通じ、平成23年度以降の実用化助成対象の新技術の動向等を調査した。 <p>○ 広報、成果普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「スーパーエコシップ技術セミナー」を開催（東京：平成22年10月、広島：平成22年10月）し、実施者によるプレゼンテーションを通じて助成対象事業の成果の普及を図った。 ・ 内航船業界誌（月刊共有船）に高度船舶技術実用化助成制度を利用して実用化した「高度船舶安全管理システム」について寄稿した（平成22年12月）。 ・ 平成22年度の事業の制度、助成対象事業・実施者をホームページで公表した（平成22年4月、12月）。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
16	③運輸技術に関する基礎的研究の推進	<p>○ 基礎的研究推進委員会における総合的な検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「基礎的研究推進委員会（委員長：今津隼馬 東京海洋大学理事兼副学長）」を開催（平成 23 年 1 月）し、社会のニーズに的確に対応した平成 23 年度研究募集課題を以下のとおり決定した。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 環境と調和した交通を目指した運輸技術分野 (2) 災害被害の軽減、事故の防止等に資する運輸技術分野 (3) 地域交通の活性化や少子高齢化、過疎化等に対応したモビリティの確保等に関する運輸技術分野 (4) 活力ある経済社会を支える運輸技術分野 (5) 競争力のある輸送機器・輸送システムの開発等に資する運輸技術分野 また、研究成果の追跡調査の結果の評価など、本制度にかかる総合的な検討を行った。 ・ 平成 23 年度新規研究課題の募集説明会を東京、京都、大阪、香川、九州及び筑波の各大学にて開催（平成 23 年 2 月）、公的試験研究機関等への周知を拡充した。引き続き、知的財産権は、原則として研究実施主体に帰属する取扱いを周知徹底した。 <p>○ 研究の適正実施の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 研究費の不正使用等防止策として、委託先研究機関への周知徹底及び現地監査を適切に実施するとともに、国土交通省の「研究機関における競争的資金の管理・監査のガイドライン（実施基準）」等を受け、引き続き、全ての委託先研究機関より不正防止の取り組み状況の報告を求め、対応状況の把握・改善を促した。また、新たに採択された研究課題に参加する研究機関に対して研究委託経理に関する指導を行い、適切な管理を徹底した。 ・ 応募申請時に他の競争的資金制度への申請・採択状況を申告させるとともに、府省共通研究開発管理システム（e-Rad）を活用し研究内容の重複確認を実施した。また、国土交通省所管の研究機関で実施している研究との重複確認について、研究課題の応募情報を国土交通省に照会するとともに、国土交通省所管の研究機関の年度計画の確認を実施し、不合理な重複の排除について徹底した。 ・ 優良な研究課題提案に対する優先採択枠の設定等、若手研究者等の支援措置を、平成 23 年度から拡充することを決定した（平成 23 年 2 月）。 <p>○ 基礎的研究審査委員会における課題選定、中間・事後評価の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「基礎的研究審査委員会（議長：戸田保幸 大阪大学大学院 工学研究科教授）」を開催（平成 22 年 6 月）し、以下の 4 課題（応募件数 45 件）を新規採択し、評価結果をホームページで公表した。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 対歩行者・自転車事故低減のための危険予測運転メカニズムに関する研究 (2) ECO運航支援システムの開発 (3) 港湾・航路の維持浚渫と長期的に両立する新たな干潟造成工法の開発 (4) 持続可能な低コスト・省エネルギー鉄道のためのパワーマネジメント ・ 中間評価（平成 21 年度採択 5 課題を対象）及び事後評価（平成 21 年度終了 6 課題を対象）を適切に実施し、評価結果をホームページで公表（中間評価：平成 22 年 12 月、事後評価：平成 22 年 10 月）した。 ・ 中間評価の結果を踏まえて 2 課題の研究計画の変更を行い、研究資金の配分の見直しを行った。 ・ 課題採択時の一次審査にてマスキング評価を行った。

項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等								
	<p>○ 研究成果発表会等の実施及び積極的な広報等</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年度は特許の出願が 2 件、外部への研究成果発表が 55 件であった。 研究成果について、事後評価した研究成果 6 課題について「研究成果発表会」を開催（平成 22 年 9 月）し、概要をホームページで公表するとともに、平成 22 年度終了の以下の 4 つの課題等について委託先研究機関と共同で研究成果のシンポジウム等を 5 回行った。 <table border="1" data-bbox="539 539 1410 1167"> <tr> <td data-bbox="539 539 855 696">(1) 長周期巨大波浪の発達・変形機構と減災対策</td> <td data-bbox="855 539 1410 696">うねり性波浪による災害の特徴の整理・分析や小型水槽の簡易模型実験を通じて、波浪の局部集中が発生することなどを解明し、減災対策の検討や大型水槽の実地形模型の実験を通じて対策工の検証を行った。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="539 696 855 819">(2) マルチ燃料対応船用機関制御に関する研究</td> <td data-bbox="855 696 1410 819">バイオ燃料は低負荷での CO やスモークの排出が多くなるため、燃焼改善が必要であり、低負荷時の燃焼モニタリング方法の確立と新しい燃料噴射系の開発を行った。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="539 819 855 1010">(3) 日本沿岸域に適した低コスト潮流発電システムの開発</td> <td data-bbox="855 819 1410 1010">可変ピッチと比べて発電量が変わらないシンプルな構造の弾性タービンと、メンテナンスコストが大幅に削減できる浮体式プラットフォームの開発を行った。また、三宅島周辺海域では、他の再生利用可能な発電システムと比較してもコスト的に優位となった。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="539 1010 855 1167">(4) 透水性コラムを用いた港湾施設の波浪に対する安定化工法の開発</td> <td data-bbox="855 1010 1410 1167">海底地盤応答観測、安定化工法の設計法及び透水性コラムの開発等を行った結果、港湾構造物の建設コスト縮減や長寿命化を実現することが可能となり、将来的には海岸線の侵食防止等に適用できる工法の開発を行った。</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 一定の成果が得られた研究の公表、研究成果発表会の開催及び研究課題の募集等について、プレス発表を 10 回（うち研究機関との共同発表 4 回）行った。 研究終了の年度から 3 年目の研究課題についてフォローアップを行い、研究成果の社会還元の状態を把握した。 平成 16 年度採択課題「入眠予兆検知着座センサーによる居眠り運転防止技術の開発」で開発された「居眠り運転警告シート」が産学官連携功労者表彰の国土交通大臣賞を受賞した（平成 22 年 6 月 5 日） 平成 18 年度採択課題「レーザー超音波法を用いた次世代コンクリート内部欠陥自動診断システムの研究」の研究成果「レーザー超音波リモートセンシングによるコンクリート欠陥の非破壊検査法の開発」が平成 22 年第 2 回坂田記念賞優秀賞を受賞した。 	(1) 長周期巨大波浪の発達・変形機構と減災対策	うねり性波浪による災害の特徴の整理・分析や小型水槽の簡易模型実験を通じて、波浪の局部集中が発生することなどを解明し、減災対策の検討や大型水槽の実地形模型の実験を通じて対策工の検証を行った。	(2) マルチ燃料対応船用機関制御に関する研究	バイオ燃料は低負荷での CO やスモークの排出が多くなるため、燃焼改善が必要であり、低負荷時の燃焼モニタリング方法の確立と新しい燃料噴射系の開発を行った。	(3) 日本沿岸域に適した低コスト潮流発電システムの開発	可変ピッチと比べて発電量が変わらないシンプルな構造の弾性タービンと、メンテナンスコストが大幅に削減できる浮体式プラットフォームの開発を行った。また、三宅島周辺海域では、他の再生利用可能な発電システムと比較してもコスト的に優位となった。	(4) 透水性コラムを用いた港湾施設の波浪に対する安定化工法の開発	海底地盤応答観測、安定化工法の設計法及び透水性コラムの開発等を行った結果、港湾構造物の建設コスト縮減や長寿命化を実現することが可能となり、将来的には海岸線の侵食防止等に適用できる工法の開発を行った。
(1) 長周期巨大波浪の発達・変形機構と減災対策	うねり性波浪による災害の特徴の整理・分析や小型水槽の簡易模型実験を通じて、波浪の局部集中が発生することなどを解明し、減災対策の検討や大型水槽の実地形模型の実験を通じて対策工の検証を行った。								
(2) マルチ燃料対応船用機関制御に関する研究	バイオ燃料は低負荷での CO やスモークの排出が多くなるため、燃焼改善が必要であり、低負荷時の燃焼モニタリング方法の確立と新しい燃料噴射系の開発を行った。								
(3) 日本沿岸域に適した低コスト潮流発電システムの開発	可変ピッチと比べて発電量が変わらないシンプルな構造の弾性タービンと、メンテナンスコストが大幅に削減できる浮体式プラットフォームの開発を行った。また、三宅島周辺海域では、他の再生利用可能な発電システムと比較してもコスト的に優位となった。								
(4) 透水性コラムを用いた港湾施設の波浪に対する安定化工法の開発	海底地盤応答観測、安定化工法の設計法及び透水性コラムの開発等を行った結果、港湾構造物の建設コスト縮減や長寿命化を実現することが可能となり、将来的には海岸線の侵食防止等に適用できる工法の開発を行った。								
17	<p>(5) 国鉄清算業務 ① 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行</p> <p>○ 旧国鉄職員の年金費用等の支払</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧国鉄職員の恩給・年金の給付費用等について円滑かつ確実な支払を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> 恩給費用支払実績 1,337 百万円 年金費用支払実績 196,861 百万円 業務災害補償支払実績 5,639 百万円 平成 21 年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む））を実施した。その際、定期的な新聞広告の掲載等（一般紙 4 紙、地方紙 46 紙への新聞広告の掲載及び鉄道 0B 会報への記事掲載等）により周知を図った。 国鉄改革の際希望する JR に採用されず、国鉄清算事業団から平成 2 年 4 月 1 日に解雇されたことが不当労働行為である等として雇用関係存在確 								

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>認・損害賠償等を求めて争われた、いわゆる国鉄改革 1047 名問題については、平成 22 年 5 月の国土交通大臣の指示を受け、6 月に原告（国鉄清算事業団被解雇者）のうち、904 名との間で裁判上の和解を成立させ解決金を支払い、これらの原告らは訴訟を取り下げた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 年金費用等の支払等に充てるための資金については、債券により、以下のとおり安定的かつ効率的な運用を実施した。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 安定性確保の観点から今後 10 年間各年度均等額が償還される年限構成の指向 (2) 金利変動へのリスク管理の観点からの分散投資 (3) 効率性確保の観点から平均運用年限の長期化 <p>また、運用に当たっては、四半期毎に証券会社と意見交換会を実施（4 回）するとともに、機構内においては、資金運用検討会議を開催（8 回）して情報共有を図るなど、金融情勢の変化に注視しつつ適切な対応を行った（平均運用利回り：平成 21 年度末 1.434%→平成 22 年度末 1.439%）。</p> <p>特例業務勘定の利益剰余金のうち 1 兆 2 千億円を国庫納付することについて、国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣の 3 大臣による合意（H22.12.21「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いについて」）により、1 兆 2 千億円を平成 23 年度内に国庫納付することを踏まえて、12 月以降の債券の購入はせず、譲渡性預金による運用とした。</p>
18	②土地処分等の円滑な実施	<p>○ 土地処分について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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並びにその他の土地処分について鋭意進めた結果、以下の通り着実に進捗した。 <p>○ 武蔵野操車場プロジェクトの推進（吉川市域 機構保有土地約 28.0ha）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構施行の土地区画整理事業による調整池新設、道路及び供給処理施設等の工事を着実に実施し、調整池新設及び土地区画整理事業区域外の供給処理施設整備を完了するとともに、平成 23 年度末の都市基盤整備完了についての目処がたった。 ・ 新駅設置については、平成 23 年度末の開業に向け、機構の都市基盤整備と調整を図りつつ、鉄道事業者による新駅建設工事が着実に進められた。 ・ 土地売却条件の前提となる都市計画等について、埼玉県及び吉川市と協議・調整を進めた結果、地区計画及び用途・容積の変更等の都市計画が決定した。これらの進捗により、平成 24 年度までに土地処分を終える目処がたった。 <p>○ 梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトの推進（機構保有土地約 14.0ha）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 梅田駅（北）地区の効果的な処分に向け、機構所有土地を含む開発区域（約 24.0ha）の土地利用計画及び土地区画整理事業等について、大阪市等の関係機関と協議・調整を進めた結果、平成 23 年 3 月の大阪市都市計画審議会都市計画案が可決されたことから、土地売却条件の整備のための第一歩となる都市計画決定が確実となった。 ・ 梅田貨物駅の機能を吹田地区及び百済地区に移転するため、吹田地区においては、貨物ターミナル駅建設、貨物専用道路新設及び岸辺駅改良工事を着実に実施した。その結果、平成 23 年度内には、貨物ターミナル駅建設に係る信号関係を除く主要工事が概成するとともに、岸辺駅改良の主要工事が完了する目処がたった。また、百済地区においては、貨物駅改良工事及び平野駅改良工事を着実に実施し、平成 22 年度末には百済駅の電化開業を迎えるとともに、平野駅の改良に係る主要工事を完了させた。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>○ 土地処分の実績（約 13.9ha）</p> <ul style="list-style-type: none"> 公開競争入札を予定していた物件については、厳しい不動産市況のなか、新聞広告掲載・土地売却情報誌発行等の広告宣伝活動や地方公共団体等への早期使用収益開始等の都市計画事業促進の働きかけ等を行い、10 件の入札を実施した結果、3 件が落札された。また、不落札の後に定価公募販売に移した物件のうち 2 件を売却した。 随意契約を予定していた物件については、関係者への粘り強い土地購入要請を実施し、処分した。 この結果、約 13.9ha の土地処分を実施し、平成 23 年度首保有面積は約 76.9ha（旧国鉄等から承継した面積の約 0.8%）となった。なお、愛知県内の土地処分は完了した。 <p>○ 基盤整備工事の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地処分を効果的に推進するために行う基盤整備工事は、武蔵野操車場、南方貨物線、梅田駅（北）・吹田信号場の 3 件について実施した。そのうち、南方貨物線（大府駅・名古屋貨物ターミナル間）においては大府駅・笠寺駅間の工事が終了し、土地及び構造物の処分のための条件整備が完了した（平成 22 年 7 月をもって処分完了）。
19	<p>（6）業務全般に関する項目</p> <p>①内部統制の充実</p>	<p>○ 内部統制の拡充・強化</p> <p>内部統制・ガバナンス強化に向け、内部統制委員会（委員長：理事長）を 2 回、その下で、本社関係部長クラスで構成される同委員会幹事会を 2 回、本社関係課長クラスで構成される同委員会作業部会を 5 回開催し、以下の取組みを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本理念及び行動指針の周知 運営上の基本的な考え方である基本理念、役職員の行動のあり方を示す行動指針を、地方機関を含めて役職員へ確実に周知するべく、カードサイズに印刷して全ての役職員へ配布する等の取組みを実施した。 研修の実施 内部統制の充実の必要性、機構の取組み等についての周知・啓発をするため、本社においては平成 21 年度に引き続き新任本社管理職に対する研修を 2 回、各支社・建設局においては、新たに全管理職に対する研修を実施した（本社：計 39 名受講、各支社・建設局：計 191 名受講）。 危機管理業務手順の検証 法令違反や信用失墜の防止等のため、各勘定の特性を踏まえて機構の業務に潜在するリスクを抽出し、そのうち工事事故等により外部者が被害を蒙る可能性のリスクが仮に顕在化した場合を想定して、危機管理業務手順の検証を行い、問題がないことを確認した。また、東日本大震災への対応を踏まえつつ、非常災害発生時の危機管理業務手順の検証や今後の論点整理を行った。
20	<p>②透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進</p>	<p>○ ホームページ等での公表</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道建設、鉄道助成、船舶共有建造、高度船舶技術実用化、運輸分野の基礎的研究、国鉄清算事業の業務内容及び実施状況等について、ホームページ及び広報誌（鉄道・運輸機構だより）で公表した。 平成 21 年度の役職員の報酬・給与等の水準について、ホームページで公表した。（平成 22 年 6 月 30 日） 業務の透明性を確保する観点から、工事等の発注見通し、入札公告、入札結果及び契約の内容等の契約情報をホームページで公表した。 「平成 21 事業年度財務諸表」を、国土交通大臣からの承認後、ホームページで公表した（平成 22 年 8 月 31 日）。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>○ 第三者委員会の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外部有識者で構成された第三者委員会（中期計画推進・フォローアップ審議委員会、鉄道工事受託審議委員会、鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会、高度船舶技術審査委員会、基礎的研究推進委員会等）における意見等を踏まえ、外部の知見の積極的な活用を図った。 <p>○ ホームページ等を通じた広報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広報誌（鉄道・運輸機構だより）を年 4 回発行し、ホームページでも公表した。 ・ 機構の業務や役割を、国民により理解してもらうため、トップページレイアウトの見直しや検索機能の追加等、利用者の利便性向上に向けたホームページのリニューアルを実施した（平成 22 年 12 月）。 ・ 鉄道フェスティバルにおいて P R 用 DVD の放映やパンフレットの配布等により積極的に情報発信を進めた（平成 22 年 10 月）。 <p>○ 国民に対する情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「鉄道の日」に関連して、本社及び各地方機関において、「鉄道の日」実行委員会が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントに参加するとともに、大阪支社及び北陸新幹線第二建設局においては、当該支社・局主催で北陸新幹線の P R を中心にパネル展を行った。 ・ 東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）において、新幹線開業に向けて広く P R を行うため、開業に先立ち試乗会を開催した。東北新幹線では約 18,600 人、九州新幹線では約 22,500 人の地元住民及び沿線地方公共団体関係者等が参加し、各種マスコミに報じられた。 ・ 鉄道建設の現場見学会や現場ウォーク等における地元住民等への工事に関する具体的な説明を通じ、機構の鉄道建設事業に対する理解の促進を図った。いずれのイベントにおいても、多くの参加者から新幹線開業への関心と期待が寄せられた。 ・ 「地域を拓くレイルウェイ～新幹線から広がる九州の鉄道文化～」をテーマとしたシンポジウムを福岡市で開催（共催：国土交通省九州運輸局）し、約 400 名が参加した（平成 22 年 10 月 19 日）。
21	③環境対策に資する業務・取組の推進	<p>○ 環境行動計画の推進等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道建設工事及び旧国鉄から承継した土地処分の際しての基盤整備工事については、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。 ・ 環境保全に資する船舶（S E S、モーダルシフト船、二酸化炭素低減化船など）の共有建造支援を推進した結果、政策効果のより高い船舶の建造比率を 96%とした。 ・ その他、「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」や「環境と調和した交通を目指した運輸技術分野」をテーマとして、公募により、環境に配慮した技術開発等を推進した。 ・ オフィス活動に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を削減するため、以下の取組みを推進した。 <ul style="list-style-type: none"> (1) 職員の環境意識の向上を目的に、地方機関の総務課長及び実務担当者を対象とした「企画関係業務研修」を外部講師を招き実施した（平成 22 年 9 月）。また、本社職員及び外部講師が地方機関に赴き、地方機関の管理職（課長級）を対象とした「環境対策に係る業務研修」を新たに実施した（1 支社、2 建設局）。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>(2) オフィス活動に伴う環境負荷の最新の状況を全社的に共有するため、「現状の可視化」として本社・各地方機関の四半期ごとのデータ及びその分析結果を平成 21 年度からイントラネットに掲載した。平成 22 年度は、情報の更新のみならず、研修で使用した外部講師による節電対策資料等を載せるなど、掲載情報を充実した。</p> <p>○ 環境対策への取組みの公表</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構の環境負荷低減に係る取組みを踏まえ、「環境行動計画」を見直した。また、これらの取組みに関する最新の状況について、国民に分かりやすく提示する観点から、図表、写真等を活用しながら「環境報告書 2010」をとりまとめ、冊子を作成し、関係官署等へ配布するとともに「鉄道フェスティバル」、「債券説明会」、「鉄道シンポジウム」等で配布した。さらに、上記報告書をホームページで公表するとともにプレスリリースも実施した（平成 22 年 9 月）。 ・ 鉄道や船舶は他の輸送機関に比べてエネルギー効率に優れた輸送機関であり、機構はこれらの建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることを、環境報告書・ホームページ・広報誌により広報を行った。
22	<p>2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>(1) 組織の見直し</p>	<p>○ 組織の見直し</p> <p>平成 22 年度組織改正計画を受けて、各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ため、本社及び地方機関の組織の新設・改廃を行った。</p> <p>本社においては、海事部門における企画立案機能の強化を図るため、共有船舶管理部を共有船舶企画管理部とし、共有船舶企画管理部に経営企画課を、平成 22 年 4 月に新設した。</p> <p>また、地方機関においては、南方貨物線（大府駅・名古屋貨物ターミナル間）の土地処分が完了したことに伴い、国鉄清算事業東日本支社中部事務所を、平成 22 年 11 月に廃止した。</p>
23	<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>① 一般管理費、人件費の効率化</p>	<p>○ 一般管理費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度計画予算における一般管理費（人件費（退職手当等を含む）・物件費を含む）は、平成 19 年度計画予算と比べ人件費の削減等により 11.5%を削減した（平成 19 年度 337 億円→平成 22 年度 298 億円）。 <p>○ 人件費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人員の効率的運用、給与水準の見直し及び以下に掲げる措置を講じた結果、平成 22 年度人件費（退職手当等を除く）は平成 17 年度比 19.1%を削減した（平成 17 年度：16,603 百万円→平成 22 年度：13,430 百万円）。 <ul style="list-style-type: none"> (1) 再雇用職員、事務所限定職員等多様な雇用形態による人材確保を引き続き実施。 (2) 測量、設計、施工監理等について外部能力を引き続き活用。 (3) 人事・給与・社会保険関係事務について外部能力を引き続き活用。 <p>○ 給与水準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 給与水準については、引き続きその適正化に努めており、賞与の支給割合の引き下げ（△0.2 月）、給与体系見直しに伴う本社課長補佐手当の段階的縮減などの取組みにより、平成 22 年度のラスパイレズ指数は、平成 21 年度の 114.2 から 113.0 となり、1.2 ポイント減少した。 ・ 俸給等を減額支給し、年間給与額を平均 1.5%引き下げた。

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 人事評価 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般職人事評価の結果を昇給に反映した。なお、平成 23 年度から賞与にも反映させる予定である。 ○ 検証結果及び取組状況の公表 <ul style="list-style-type: none"> ・ 検証結果及び取組状況について、ホームページで公表した（平成 22 年 6 月）。
24	②事業費の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業費の効率化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度計画予算における事業費（勘定間繰入を除く）は、平成 19 年度計画予算と比べ借入金等の償還額の減等により 9.5%の削減となった。（平成 19 年度 17,562 億円→平成 22 年度 15,887 億円） ・ 事業費の効率化として、「コスト構造改善プログラム」を踏まえ、鉄道建設コストに係る事業・単価の見直しに関して、工事コスト改善に資する技術開発を行うとともに、線区の実情にあったより合理的な計画・設計等を実施するなどの取組みを行った。
25	(3)随意契約の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「随意契約見直し計画」に関する取組み等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成19年度に策定された「随意契約見直し計画」において競争性のある契約方式への移行を指摘された契約については、平成22年度の契約においても競争性のある契約に移行した。 ・ 平成21年度に開催した「契約監視委員会（委員長：向井千杉 弁護士）」等の指摘を踏まえつつ、以下の内容を規定した新たな「随意契約等見直し計画」を作成、公表した（平成22年6月）。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 平成20年度契約における「競争性のない随意契約」のうち一般競争入札等に移行すべきものの件数・金額 (2) 平成20年度契約における「競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった契約」において参加条件の変更等をすべき件数・金額 (3) 計画達成に向けた具体的な取組み ・ また、平成21年度契約について、「随意契約等見直し計画」等に沿って実施されているかをフォローアップし、その結果を公表した（平成22年10月）。 ・ さらに、「随意契約等見直し計画」等を受けて、以下の取組みを行った。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 競争性のない随意契約については、長期に亘るトンネル工事等の債務年限の制約を廃止した（工期が5年を超える工事の債務年限の制約を廃止し、全工事を一括して発注する一般競争入札へ移行）。 (2) 一者応札・一者応募となった案件については、入札参加資格要件等を緩和した（実績要件の緩和等）。 (3) 公表方法については、機構の調達情報に関するホームページをリニューアルした（国鉄清算事業に係る調達情報も一括して掲載）。 ○ 平成22年度契約実績 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成22年度の契約実績は下表のとおりである。平成21年度と比較し、競争性のない随意契約の件数は減少したものの、金額が増加した。競争性のない随意契約の金額が増加した主な契約は、以下のとおりである。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 整備新幹線事業等の進捗に伴い、鉄道営業線内で施行する工事の委託契約の金額が増加した（平成21年度：639億円→平成22年度：680億円）。 (2) 共有船舶の建造量の増加に伴い、造船所との共有船舶建造契約の金額が増加した（平成21年度：290億円→平成22年度：398億円）。 (3) 整備新幹線事業の進捗に伴い、レール等の調達委託契約の金額が増加した（平成21年度：36億円→平成22年度：58億円）。

項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等																								
	<p style="text-align: center;">平成21年度及び平成22年度契約実績</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">平成 21 年度</th> <th colspan="2">平成 22 年度</th> </tr> <tr> <th>件数</th> <th>金額</th> <th>件数</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>競争性のある契約</td> <td>953 件</td> <td>2,039 億円</td> <td>988 件</td> <td>1,889 億円</td> </tr> <tr> <td>競争性のない随意契約</td> <td>735 件</td> <td>1,078 億円</td> <td>705 件</td> <td>1,305 億円</td> </tr> <tr> <td>全契約</td> <td>1,688 件</td> <td>3,117 億円</td> <td>1,693 件</td> <td>3,194 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>○ 契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行伺から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。 <ol style="list-style-type: none"> 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。 予定価格の作成、契約書及び設計図書の作成等については複数課によるチェックを行った。 入札・契約手続きの事後の審査体制としては「入札・契約評価委員会」（平成22年6月、12月）において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」（平成22年9月、平成23年2月）において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。 総合評価方式に係る技術審査・評価を公正・中立に行うため、外部有識者の参画も得た「総合評価審査委員会」（委員長：理事（建設計画担当）、平成22年8月、平成23年3月）において落札者の決定等について審査・評価を行った。 契約監視委員会を平成23年6月に開催し、平成22年度における「競争性のない随意契約」、「競争性のある契約のうち一者応札・一者応募となった契約」等の点検・見直しを行った。 		平成 21 年度		平成 22 年度		件数	金額	件数	金額	競争性のある契約	953 件	2,039 億円	988 件	1,889 億円	競争性のない随意契約	735 件	1,078 億円	705 件	1,305 億円	全契約	1,688 件	3,117 億円	1,693 件	3,194 億円
	平成 21 年度		平成 22 年度																						
	件数	金額	件数	金額																					
競争性のある契約	953 件	2,039 億円	988 件	1,889 億円																					
競争性のない随意契約	735 件	1,078 億円	705 件	1,305 億円																					
全契約	1,688 件	3,117 億円	1,693 件	3,194 億円																					
26	<p>(4)資産の有効活用</p> <p>○ 宿舍・寮等の売却</p> <ul style="list-style-type: none"> 処分することとされた宿舍・寮等については、下表のとおり売却に向けて着実に取り組んだ。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>宿 舎 等</th> <th>売却の進捗状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>麻布分室</td> <td>平成 22 年 9 月に売却した。</td> </tr> <tr> <td>上田宿舍</td> <td>平成 22 年 10 月に売却した。</td> </tr> <tr> <td>こずかた寮</td> <td>平成 22 年 9 月に一般競争入札及び平成 23 年 2 月に公募抽選を行ったが参加者がいなかった。このため、あっせん会社と媒介契約の事務手続きを進めた。</td> </tr> <tr> <td>松戸宿舍 山科宿舍</td> <td>市況及び専門家の意見を踏まえ、売却手続きを行うため、隣接者との境界確認、土地鑑定評価等の準備を進めた。</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 習志野台宿舍B棟については、集約化に向けた検討を進めた結果、平成 23 年度以降売却することとし、中期計画の変更を行うとともに、宿舍の用途廃止を行った。 	宿 舎 等	売却の進捗状況	麻布分室	平成 22 年 9 月に売却した。	上田宿舍	平成 22 年 10 月に売却した。	こずかた寮	平成 22 年 9 月に一般競争入札及び平成 23 年 2 月に公募抽選を行ったが参加者がいなかった。このため、あっせん会社と媒介契約の事務手続きを進めた。	松戸宿舍 山科宿舍	市況及び専門家の意見を踏まえ、売却手続きを行うため、隣接者との境界確認、土地鑑定評価等の準備を進めた。														
宿 舎 等	売却の進捗状況																								
麻布分室	平成 22 年 9 月に売却した。																								
上田宿舍	平成 22 年 10 月に売却した。																								
こずかた寮	平成 22 年 9 月に一般競争入札及び平成 23 年 2 月に公募抽選を行ったが参加者がいなかった。このため、あっせん会社と媒介契約の事務手続きを進めた。																								
松戸宿舍 山科宿舍	市況及び専門家の意見を踏まえ、売却手続きを行うため、隣接者との境界確認、土地鑑定評価等の準備を進めた。																								

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
27	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画	○ 予算、収支計画及び資金計画の執行 ・ 予算の範囲内で適正な執行を行った。
28	(2) 財務内容の改善 ① 資金調達	○ 資金調達コストの抑制 ・ 年間の資金計画に基づき、勘定間融通、短期資金及び多様な長期資金を併用した柔軟な資金調達を行った。また、金融環境を踏まえた債券発行時期の変更等により調達コストの抑制に努めるとともに、I R 活動等を行うことにより安定的な資金調達に努めた。具体的な取組みは以下のとおりである。 (1) 各勘定の資金計画に基づき、計 6 回の勘定間資金融通を実施した。 (2) 自己収入及び資金調達による収入等並びに業務の資金需要を勘案し、計 9 回の短期借入れを実施した。 (3) 財政融資資金借入金については、581 億円を借り入れた（平成 21 年度 318 億円）。 (4) 民間借入金については、2,036 億円を借り入れた（平成 21 年度 2,646 億円）。このうち、シンジケートローン（複数の金融機関により構成される融資団から借り入れる方式）により 500 億円を、政府保証借入金（金利は競争入札で決定）により 541 億円を、協調融資等により 995 億円を借り入れた。 (5) 債券（財投機関債及び一般公募債）については、1,585 億円を発行した（平成 21 年度 2,000 億円）。この際、金融環境を踏まえた債券発行時期の変更等により、調達コストの抑制に努めた。 (6) 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 I R 活動を実施した。 ① 債券の発行に当たっては、投資家個別訪問を積極的に実施した（訪問先 107 機関）。 ② 民間借入金の円滑な調達に資するため、金融機関向け説明会を開催した（平成 22 年 9 月、参加者 54 機関 71 名）。
29	② 貸付金の回収	○ 船舶改造融資業務における貸付金の回収 ・ 既に廃止された船舶の改造融資業務については、平成 22 年度も平成 21 年度に引き続き、回収計画に基づき、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した（2 件 約 690 万円、平成 22 年度末貸付金残高 1.2 億円）。 ○ 内航海運活性化融資業務における新規の融資及び貸付金の回収 ・ 内航海運活性化融資業務については、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。 融資事業収入については、借入金取扱手数料等当該貸付業務に必要な事務関係費に充当している。
30	③ 鉄道施設の貸付、譲渡	○ 貸付線に係る回収 ・ 貸付線については、実行金利が予定金利を下回ったこと等（△25 億円）、また、東北新幹線（八戸・新青森間）を J R 東日本（平成 22 年 12 月）に、九州新幹線（博多・新八代間）を J R 九州（平成 23 年 3 月）に貸し付けたこと（29 億円）により要回収額は 951 億円となり、その貸付料の全額を

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>回収した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 貸付線のうち、国土交通大臣が指定する期間を経過した鹿島線（香取・北鹿島間）を J R 東日本に譲渡（平成 22 年 8 月）し、その譲渡代金（25 億円）を全額回収した。 <p>○ 譲渡線に係る回収</p> <ul style="list-style-type: none"> 譲渡線については、鉄道事業者の経営状況に関するヒアリングを定期的 に実施し、最新の状況の把握を行った。また、譲渡代金については、実行 金利が予定金利を下回ったこと及び期限前返済により、要回収額は 1,128 億円となり、その全額を回収した。
31	④船舶共有建造業務に係る財務状況の改善	<p>○ 未収金の発生防止及び回収促進等</p> <ul style="list-style-type: none"> 「見直し方針」に基づく諸施策の実施（①信用リスクの外部審査委託 51 件（平成 21 年度 26 件）、②民間金融機関との事業者経営に関するモニタリ ング契約 2 件（平成 21 年度 2 件）等）を継続するとともに、平成 20 年後半 の世界的な金融危機以降、大変厳しい経済状況の中で、未収事業者はもちろ ん、船舶使用料支払猶予について打診を受けた事業者に対しても、未収金の 回収強化のために管理費等のコスト削減など経営合理化等の指導やオペレ ーター等に対して用船料等の引上げ要請をするなど未収金の新規発生防止 及び未収金発生を最小化を図った。 未収発生率については、国内経済情勢が低迷した影響に伴う荷動きの減少 により運賃・用船料が低下した等のため、平成 21 年度に引き続き資金繰り に圧迫を受けた事業者が多かったものの、個々の事情に応じたきめ細かな経 営改善の指導やオペレーターへの用船の維持等の要請により、平成 22 年度 計画にて定めた目標値 2.4%に対して 1.4%となった。また、平成 22 年度に 新たに未収金を発生させた事業者は、東日本大震災により影響を受けた海運 事業者を除きゼロとなった。なお、「見直し方針」にて定めた重点集中改革 期間以後に建造決定した事業者については、全て未収金を発生していない。 未収金残高については、リスクスケジュール計画の策定及び回収強化（例えば、 ①事業の採算性が悪化した事業者に対する事業縮小の指導を行う等により、 リスクスケジュール契約の履行を維持させ、②破綻事業者にかかる船舶の売船に 積極的に関与して可能な限り早期の債権回収に努める）等、未収金の発生防 止・回収強化に努力した結果、未収金残高は減少し、平成 22 年度計画目標 値である 128 億円を大きく下回り、これまでの最小の金額である 34 億円と なった。 役職員一丸となって、未収事業者の状況を精査し、積極的に現地に赴き、 事業者やオペレーターと直接面談するなど、輸送需要の動向や船舶売買・運 賃用船料等の海運市況を鑑みた、より一層のきめ細かな債権管理による未収 金回収の最大化に向けて懸命に努力した結果、未収金完済事業者は 13 社と なった。 <p>○ 重点集中改革期間終了後の財務改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 重点集中改革期間における海事勘定事業実績の評価について、平成 22 年 7 月に「第 9 回『船舶勘定見直し方針』フォローアップに関する懇談会」が開 催され、事業量、債務超過額ともに目標を達成したことについての評価を得 たことに加え、今後の取組みについて、事業量の増加に努めるとともに、船 舶使用料等の着実な回収や未収金の処理等に努め、機構の政策目的を踏まえ つつ共有建造事業の収益確保による財務改善を図る必要性について提言が 出された。 繰越欠損金については、平成 22 年度より共有建造支援部に営業チームを 発足させ、リーマン・ショック後の不況の影響が残っている中で、オペレ ーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の 共有建造事業量を確保した。また、オペレーターとの関係の強化等により海

	項目	平成 22 年度中に実施した具体的業務内容等
		<p>運事業者の経営安定化に努め、新たな貸倒れ発生 of 未然防止及び船舶使用料回収金額の増大に努めた。その結果、平成 21 年度の 54 億円の赤字に対して大幅に財務状況が改善し、平成 22 年度は 16 億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ さらに、平成 23 年度以降のより一層のリスク管理の強化及び収益改善を図るため、新たに「船舶共有建造業務における金利リスク管理支援（ALM）システム」の構築・運用開始に向けた検討を行った。 ・ 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に加え、ホームページにおいても「船舶勘定見直し方針について」に随時公表した。
32	4. 短期借入金の限度額	<p>○ 短期借入金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度における短期借入金（勘定間融通も含む）は、年間を通じて常に限度額を下回った（ピーク時（平成 23 年 1 月 20 日）短期借入金 57,500 百万円、勘定間融通 200 百万円の合計 57,700 百万円）。
33	5. 剰余金の使途	<p>○ 剰余金の使途</p> <p>実績なし</p>
34	6. その他業務運営に関する重要事項 (1) 人事に関する計画	<p>○ 人事に関する計画</p> <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て、新卒者及び即戦力として期待される社会人を採用した（新卒者：29 名、社会人：7 名採用）。 ・ 定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度、及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用した。 ・ 各事業の工程、事業量等を勘案の上、本社及び地方機関の業務量の増加に対し重点的な配置を進めた。
	(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の使途	<p>○ 積立金の使途 (助成勘定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は 51,049 百万円であり、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に要する費用に充当した。