

国土交通省独立行政法人評価委員会（第13回）

平成22年8月23日

【杉山政策評価企画官】 それでは、まだお見えになっておられない委員もいらっしゃいますが、定刻でございますので、ただいまから第13回国土交通省独立行政法人評価委員会を開催させていただきます。

本日はご多忙の中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、本日の事務局を務めさせていただきます政策統括官付政策評価官付政策評価企画官の杉山と申します。本日の議事進行につきまして、後ほど家田委員長にお願いいたしますまでの間、私が務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、本日の委員会の開催に当たりまして、国土交通省政策統括官の藤岡より一言ごあいさつを申し上げます。

【藤岡政策統括官】 藤岡でございます。8月10日付で政策評価担当の国土交通省政策統括官を仰せつかりました。本日はお暑い中、委員の先生の皆様方にはお集まりいただきまして、ありがとうございます。また、委員の先生方には常日ごろ、年度評価、中期目標評価等の独立行政法人評価につきまして、種々ご指導ご鞭撻をいただき、また的確な評価をいただいておりますことに心より御礼を申し上げたいと思っております。

さて、今日、大変に多くの先生方お集まりでございますが、昨年夏のこの評価委員会以来、29名の委員の皆様方のうち、木村前委員長をはじめといたしまして8名の委員の方々が辞任されまして、新たに7名の委員の方々が任命されたところでございます。そして、本年度に入りまして、委員の皆様方の互選によりまして、家田仁先生に当委員会の委員長をお願いいたしているところでございます。鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会の分科会長でもありながら委員長をお引き受けいただきまして、家田先生には大変感謝申し上げます。今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

ご案内のとおり、独立行政法人を取り巻く環境につきましては、大変に厳しいものがございます。4月の政府の行政刷新会議におきましては事業仕分けが実施されまして、国土交通省所管の独立行政法人につきましても、20法人のうち9法人が、事業が対象になったところでございます。これらの取り組みを踏まえまして、より一層の効率化を進めつつ、行政サービスの質の向上を図っていかねばならないわけでありまして、独立行政法

人の評価、あるいは独立行政法人の業務のあり方につきまして、ますます注目も増しているところがございます。

さて、本日の議題でございます。お手元に資料がございますが、上に議事次第がございます。3のところに「議事」とございます。第1に「中期目標の期間における業務の実績に関する評価」でございます。具体的には、昨年度第1期中期目標期間を終了されました日本高速道路保有・債務返済機構につきまして、その中期目標期間業務実績評価についてご審議いただく予定でございます。

第2番目でございます。②とございますが、中期目標期間終了時の独立行政法人の組織及び業務の検討でございます。ご案内のとおり、独立行政法人につきましては、中期目標期間終了時におきまして、業務のあり方について見直しを行うとされているところございまして、今回は全部で11法人についてご検討をお願いいたす予定でございます。具体的には、土木研究所、建築研究所、交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所、電子航法研究所、航海訓練所、海技教育機構、航空大学校、自動車検査、海上災害防止センターの合計11法人でございます。これら2点につきましてご審議いただきましたあとに、第3番目に③とございますが、国土交通省所管独立法人の平成21年度業務実績評価につきまして、当方からご報告申し上げたいと思っている次第でございます。

大変に限られた時間でございますが、委員の皆様方より忌憚のないご意見ご指摘を賜りまして、私ども今後の業務に励んでまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【杉山政策評価企画官】 それでは、本日の委員会でございますが、委員28名のうち、現在20名の委員の方のご出席をいただいております。国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条第1項に規定いたします過半数の定足数に達しておりますことをご報告申し上げます。

なお、大聖委員におかれましては、交通機関トラブルということで本日少々おくれて到着されるということで、ご連絡をいただいているところでございます。

続きまして、先ほど統括官からのあいさつの中にもございましたが、委員の任命関係が若干ございましたので、ご報告をさせていただきます。お手元の名簿、座席表の次に「国土交通省独立行政法人評価委員会委員・臨時委員一覧」ということで委員名簿をつけさせていただいております。お名前の左側に再任と新任の表記をさせていただいております。ご新任の7名の委員の中には、臨時委員からこのたび委員にご就任いただきました方が4

名いらっしゃいますので、ご紹介させていただきます。

筑波大学大学院システム情報工学研究科教授、石田委員でございます。

【石田委員】 何か言えばいいんですか。よろしくお願いいたします。石田でございます。

【杉山政策評価企画官】 社団法人京都経済同友会常任幹事、上村委員でございます。

【上村委員】 上村でございます。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 太陽A S G有限責任監査法人総括代表社員の梶川委員でございます。

【梶川委員】 梶川でございます。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 梶川委員には、日本高速道路保有・債務返済機構分科会長をお願いしております。

続きまして、大阪産業大学大学院経営・流通学研究科長の宮下委員でございます。

【宮下委員】 宮下でございます。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 宮下委員には教育機関分科会長をお願いしております。

続きまして、新規にご就任いただきました3名の委員の皆様をご紹介申し上げます。

4月よりご就任いただいております公認会計士の中村委員でございます。

【中村委員】 中村でございます。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 6月よりご就任いただきました帝京大学経済学部教授の酒井委員でございます。

【酒井委員】 酒井でございます。

【杉山政策評価企画官】 同じく6月よりご就任いただきました北海道大学大学院工学研究院教授の三上委員でございます。

【三上委員】 三上です。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 そのほかのご再任の委員の先生のご紹介につきましては、時間の関係もございますので、まことに恐縮ではございますがお手元に配付させていただきました委員・臨時委員一覧をもってかえさせていただきたいと存じます。

あわせてご報告申し上げます。当委員会の木村前委員長におかれましては、3月末をもって委員を辞任されましたことから、国土交通省独立行政法人評価委員会令第4条第1項の規定に基づき、委員による委員長の互選を行う必要がございました。本来であれば総会を開催し互選を行うべきところでございますが、年度初めのお忙しい時期ということで総

会を開催する余裕がありませんでしたことから、評価委員会運営規則第7条に基づき、4月に書面でのご審議をいただきました。互選を行うに当たりましては、各委員の先生方にご推薦をお願いしましたところ、過半数の委員の方々から家田委員のご推薦がありました。このため、先ほども統括官からご紹介いたしましたように、家田委員に当評価委員会の委員長をお願いいたしております。

取材のカメラ撮影につきましては、ここまでとさせていただきます。これ以降の撮影はお控えくださいますようお願いいたします。

また、本日の議事第1につきましては、その審議過程は非公開とさせていただきますので、関係者の方以外の皆様におかれましては、後ほど一旦ご退席をお願いいたします。議事第1が終了した段階で、事務局よりご入室のご案内をまたさせていただきます。

それでは、早速ではございますが、これ以降の議事進行を家田委員長にお願いしたいと存じます。家田委員長、よろしくようお願いいたします。

【家田委員長】 皆さん、どうもお暑い中をお集まりいただきましてありがとうございます。本来ですとここでごあいさつというのがあるんですけども、もうごあいさつを皆さん聞きたくないでしょうから、私は省略させていただいて、早速議事に入らせていただきたいと思っております。

議事の第1は、ここの①とありますように「中期目標の期間における業務の実績に関する評価」ということでございます。今、事務局からお話がありましたように、この議事につきましては非公開となっておりますので、関係者の方以外にご退席をお願いしたいと思います。

(傍聴者退出)

【家田委員長】 それでは開始いたします。今回、中期評価目標期間における業務実績の評価を行う法人は、日本高速道路保有・債務返済機構となっております。まず事務局から、この機構に関する中期業務実績の評価について、資料のご説明をお願いしたいと思います。

【杉山政策評価企画官】 それでは事務局からご説明をさせていただきます。

まず、資料全体の確認をさせていただきたいと存じます。まず、一番上に議事次第。その後に座席表。議事①と議事②の前半後半と分かれる関係で3枚に分かれておりますが、座席表3枚。それと、先ほどご参照いただきました委員・臨時委員の一覧。その後、資料一覧ということで1枚つきまして、クリップどめをした資料1、委員限りという資料で、

このクリップの中に、クリップを外していただきますと、まずA3の横、蛇腹折りにしたものが1セット。次に「中期目標期間業務実績評価調書」という、A4横のホチキスどめをした1セット。そして3つ目に、A4縦で「第1期中期目標期間における業務の概要」と、この3種類がクリップどめされたものが1つ。

そして資料2-1といたしまして「中期目標期間終了時の独立行政法人の組織・業務全般の見直しについて」ということで、左上をホチキスどめした1種類の資料。続いて資料2-2として「今年度見直し対象である国土交通省所管独立行政法人の概要」ということで、これも1つにとじたものが1セットと。

続きまして資料3-1といたしまして「21年度業務実績評価集計表」という、A4縦の1枚紙。3-2といたしまして「独立行政法人評価委員会各分科会における評価の審議方法について」という、A3の紙を折り込んだもの。そして資料3-3として、一番上が「文部科学省所管独立行政法人 平成19年度業務実績評価集計表」となっていて、以下、厚生労働省、農林水産省、経済産業省と続く4枚をホチキスで1つにとじたもの。ここまでが本体資料でございます。

参考資料が1から7までございます。これは説明は略しますが、これは必要に応じてご参照いただければと思います。

それでは、すみません、説明に戻らせていただきまして、資料1に基づきまして、まず最初の中期目標期間評価についてご説明させていただきます。恐縮ですが、このクリップをお外しいただきまして表紙をとっていただきまして、3つ資料がお手元にあるかと思えます。流れとしては一番最後のものから順番に追っていかせていただきますと、中期目標に係る実績報告書概要ということで、独立行政法人通則法上、各法人については中期目標期間が定まっております。その中期目標期間が終わった時点、終わった次の年度におきまして、その中期目標期間全体を通じた法人の業務実績の評価を行うということになっております。毎年度行います業務実績の評価は各分科会をお願いしているところでございますが、この5年なり3年に1回という中期目標期間の評価につきましては、委員会での審議事項ということになっております。

まず、法人のほうから中期目標期間を通じての実績報告書というものの提出を受けております。本体は分厚いものでございますが、それを概要としてまとめたものが一番最後におつけしております4枚の紙でございます。当然、これは概要でございますので、これの本文などをもとに、法人からも説明を受けまして、まず、この高速道路保有機構を所管し

ております日本高速道路保有・債務返済機構分科会において、1度ご審議をいただきまして、中期目標の期間の業務実績評価ということでおまとめをいただいたのが、2つ目についておりますこのA4縦の「中期目標期間業務実績評価調書(案)」というものでございます。基本的には、この内容をこれからご説明させていただきまして、この内容で問題なければ、これをもって評価委員会としての評価結果ということにさせていただければと存じますが、これで説明しますと長くなりますので、一番上のA3横の資料、これが、SですとかAといった事項別に整理し直したものでございますので、こちらを用いまして簡単にご説明させていただきたいと存じます。

まず、今年度から、単年度の毎年度の業務実績評価のやり方が変わりました、完全に中期目標の評価とやり方が一致しておりますが、5段階で各事項を評価すると。SSが「特筆すべき優れた実績」、Sが「優れた実績」、Aが「着実な実績」、Bが「概ね着実な実績」、Cが「十分な実績なし」ということで、各分科会でご審議いただきました21年度の年度業務実績評価と同じ評価基準でございます。これに従いまして、5年間トータルでの評価をいたしました結果として、Sの事項が8項目、Aの事項が23項目、SS、B、Cについては該当なし、ゼロ項目ということになっております。基本的にはAというのは着実、通常のラインということですので、説明は簡略化して、特にすぐれた実績ということで評価されておりますSの事項について、ポイントを絞ってご説明させていただきたいと存じます。

まず、8項目Sがあるうちの1項目めでございますが「会社との協定の締結」という項目でございます。この点につきましては、債務返済が45年以内という、これはこの機構の最大のミッションでございますが、この45年以内の確実な返済ができるよう会社と協議を重ね、建設管理の具体的な計画を策定したと。その計画書の充実ということは、その後の債務返済、次で申し上げますが、債務返済が順調に進んでいることから明らかであり、具体的な計画策定及びそれに基づく協定の締結ということは評価できるということで、Sとなっております。

続きまして「資金の安定的確保など適切な債務残高の管理」でございますが、期間中、金融情勢あるいは経済情勢等、大きな変化がありましたが、これに的確かつ機動的に対応して、資金コストの削減に成功したと。具体的には、支払い利息を計画比3,004億円減にするということに成功しております。このことは高く評価できると。また、資金調達に当たりましては、基本的には長期固定を基本といたしまして、リスクを最小限に抑えると

いう資金調達を行っておりますが、これに適宜、政府保証債、財投機関債によって調達の多様化を図り、一部にはその独自の証券開発も行っているという点が評価できます。また、当初の有利子債務残高、37.4兆円ございました。これにつきまして、資金の安定的調達、今申しあげましたような資金調達の多様化等々に努めまして、厳しい経済環境の中、支払い利息の削減に大幅に成功したということもございまして、最終的には、計画ではこれを31兆円まで減らすということにしておりましたところ、実績として30.4兆円までの債務残高の削減に成功しました。計画と比べて0.6兆円上回る債務残高の削減を達成できたということで、S評価としております。

3項目めでございますが「業務コストの縮減」でございます。業務コストにつきましては、中期目標期間で4%削減という目標を立てておりました。これに対しまして、実績値としまして32.6%の削減、調査費を除きましても16.5%ということで、4倍ないし8倍ということで、非常に数的に大幅な削減を達成したということで、これは高く評価できるということでS評価ということになっております。

続きまして4項目め「積極的な情報開示」ということで、債務返済状況、セグメント情報等々、各種情報の積極的な公表に努めているところでございます。とりわけ、高速道路の新設等に関するコスト縮減につきましては、その内容を公表するとともに、高速道路の管理コストにかかる計画と実績の対比、道路管理に関するアウトカム指標の実績公表といったことも行っております。また、昨今のトピックといたしまして、高速道路料金の引き下げの実施に際しまして、ホームページに料金案内の専用ページというものを設けまして、利用者によくわかりやすいように、料金引き下げに関する情報提供ということも行っております。このほか、ファクトブックの発行、あるいは海外の投資家、研究者向けの英語版による情報提供、欧米の有料道路制度等に関する調査研究報告書の発行など、積極的な情報提供に努めているということで、また情報公開体制についても確固たるものとして築き上げているということで、情報公開全般については高く評価できるということでS評価となっております。

5項目めでございますが「高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み」ということで、東日本道路会社、中日本道路会社、西日本道路会社、首都高、阪神高速、本四会社と、6つの高速道路を実際に運営する会社がございます。この会社と高速道路を保有しております機構との間での協定を結んでおるわけでございますが、会社の経営努力によって生じた縮減額の5割に相当する額を会社に助

成するというので、各会社におけるコスト削減を促していくということで取り組んでおられるところでございます。そのために委員会を設置して審議を行いまして、助成金交付の公平性・透明性・客観性ということを確認するために「助成交付における経営努力要件適合性の認可に関する高速道路の新設等運用指針」というものを策定しております。また、19年度からはより一層の経営努力による費用削減を促進助長するために、通常は工事が最終的に終わった段階でなければ削減額というものが確定できないわけでございますが、工事の途中段階においても、その都度その都度どの程度の削減になったかということを確認していく方法というものを検討し、実際に運用を開始しているところでございます。こういった助成制度がうまく活用されているということからS評価としております。

次に6項目めでございます。「高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」でございます。これも先ほどと同様でございますが、18年度に助成対象に、会社による新技術の採用を通じたコスト削減に関する項目というものを追加いたしまして、新技術の開発に努める会社側のインセンティブというものを促しているところでございます。同様に19年度からは、工事途中段階でも効果をその都度認定するという方式を、運用を開始しているところでございます。これらのことによりまして、コスト削減ということが質の劣化につながることはないよう、削減の大きな要因が新技術であって、それを支援する取り組みを開始したということは評価に値するものではなかろうかということで、S評価ということにしております。

7項目め「危機管理」でございますが、地震、大規模な交通事故等による高速道路の供用に重大な影響を与える事態、こういった事態に備えまして、防災業務計画、防災業務要領というものを策定しております。また、実際に発災に備えて、各道路会社をはじめ関係機関と連携した防災訓練の実施、あるいは要領の見直しといった、非常時の防災業務の手引等を作成しているところでございます。能登半島地震でありますとか新潟県中越沖地震、駿河湾地震等々、大きな災害が多発する中、すぐれた危機管理であると。また、駿河湾地震における東名高速道路の崩落等ございましたが、これについての災害事故復旧は評価できるということで、S評価としております。

最後、8項目めでございますが「人件費削減」に関してでございます。目標では4%の削減という目標を立てておりましたところ、実績値15.9%ということで、ほぼ4倍の削減率を達成しているということで、これは非常に数字的に大きいということで、人件費の抑制について非常によく取り組んでいるという評価ができるということで、以上8項目に

ついてS評価となっております。

その他23項目、資料の「業務運営の効率化」以降でございますが、23項目については順調に目標をクリアしているということで、とはいえSに至るまでの事情は特段ないということで、Aと、着実に実績を上げているということになっております。

この分布状況、S8項目、A23項目という分布状況に照らしますと、23項目あるAが一番最も多くて、比率的にも相当高いということでございますので、総合評定としてもAという評定が適当であろうということでございます。あと、個別の事項について、特にポイントとして、特にSの事項を中心にポイントとして挙げられる事項についてを総合評価のところに列挙しているものでございます。事務局からの説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。それでは、これから審議をしていただきます。もちろん、分科会で十分議論をしていただいた事柄でございますけれども、中期目標の期間評価がこの委員会の審議事項ですので、どうぞ皆さんからのご質問やご意見を賜りたいと思います。

皆さんから伺う前に、この分科会の分科会長や、あるいは分科会に所属されている委員から、補足のご説明やご感想などありましたら最初に伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 評価を引き継ぎまして、今回させていただいたわけでございますけれども、特段今の事務局のご説明に補足することはございませんが、資金調達等々コスト全般に関しまして、非常にご努力をされているという様子はうかがえたところが、やや特筆して補足させていただく部分ではございます。事業の性格上、また事業規模自身が非常に、実際の管理コスト等少ないものでございますので、全体の持たれている資産・負債のバランスと質と、それほど大きな数字になるものではないんでございますが、全体の運営としてはかなりご努力いただけているのではないかと感じられた次第でございます。

【家田委員長】 ほかの委員はいかがでしょう。

【委員】 やはり、この道路保有機構の場合には、金利がもう0.1%違うとほんとうに何十億、何百億円と変わってくるという、非常に微妙な世界ですけれども、いろいろな金利引き下げのためのご努力をなさったと思います。特にティープディスカウント債の発行ですとかさまざまな試みもなさって、その結果としてある程度前倒しに、確実に返済がされているというところは、大変評価ができるところではなかったかと思います。いろいろ

なご努力と、外的な、世界的な金利水準もありますから、そういったものも当然プラスになったとは思いますが、機構の方々の、ほんとうに結構細かい、日々神経の要る金利水準に対しての配慮というのが実を結んでいるということ、非常に強く感じました。以上でございます。

【家田委員長】 どうぞ。

【委員】 およそもう語り尽くされているんですけども、ほんとうにコストがどんどん縮減されていって、かつ人員も減っていられる中で、ご案内のように有料道路制度って大きく変わっています。金利の問題というのは非常に大きな問題でもございますので、そういう中でほんとうによくやられているなという、そういう雰囲気は濃厚だったと思います。そういうのをまた評価したほうがいいんじゃないのかなとも思うんですけども、そういたしますと、こういう定性的な質の評価ってまた難しくなりますので、かえってご負担をかけてしまうのかもわからないなという、その辺がちょっと私自身、この評価に参画させていただきまして、ちょっと悩ましいなと感じた次第であります。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

【委員】 もうつけ加えることもございませんで、繰り返すだけになりますけれども、金利のこの長期にわたる上下のリスクをどれだけ平準化するかということで、独法の中でマーケットとダイレクトに向き合っているものというのはそうそうないと思いますが、その中で勢山理事長以下、非常に頑張っていらっしゃると思います。それからもう1つつけ加えますと、一般管理コストにつきましては、そんなに大きな組織ではございませんので、そんなに大変な金額ではないですが、その中で非常にこの第1期中期の中で絞るだけ絞っていらっしゃるので、その次だともうちょっと絞りようがないのではないかと思います。そうすると、この次の中期目標については、一般管理費なんかについては別の見方を、評価の指標なり項目を立てるべきかなとも感じております。以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。それでは、ほかの委員からご質問やコメントございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

では、ないので、私から1個だけ。この危機管理というところでS項目がついているのがありますが、保有機構が施設を保有していて、そのメンテナンスや交通管理の運用は各会社がやっているんだと思うんですが、この辺の危機管理という項目で、この保有機構がイニシアチブをとって一番のメインアクターなのか、そうじゃないのかというあたりがちょっとよくわからなかったんですが、教えていただけますでしょうか。

【長谷川道路局企画専門官】 すみません、今のご質問ですけれども、確かに実務的な部分というのは高速道路会社がやっている面がありますが、機構は道路管理者の権限を代行するというので、例えば災害とか何か事故があると、通行止めという部分については機構が最終的に判断するという部分もございます。そういった意味で、会社との連携というのが非常に重要になってくるということで、普段から防災訓練等を連携してやってきている。

もう1つは、債務返済が滞りなく行われなければいけないんですけれども、例えば関東に大きな災害が発生した場合に、同時にそれを、機能が完全に停止してしまったときにも、債務返済というものが着実にできるように、関西に関西業務部というのがありますが、そちらでもいざというときには債務返済の手続を行うことができるというような訓練を日ごろからやっているといった面もあると思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。そうすると、災害で不通区間なんかが出ると、機構の独自の判断でどういうふうに運用するかとやっているんですか。それとも、現場はNEXCOや何かがやっているんじゃないですか。

【長谷川道路局企画専門官】 現場はNEXCOがやっていますけれども、現場から情報が入ってきて、機構が判断していますので機構が全く無関係ではありません。

【家田委員長】 まあ、Sで出ているから、よっぽど機構が大活躍して災害のときに貢献したんだなという実績があるわけですね。

【井上道路局高速道路経営管理室長】 今回の目標期間中にそういう地震とか大規模な交通事故が起きた場合に備えて防災業務計画を立てまして、どういうふうに具体的にやっていくかというブレークダウンした業務要領をつくったんですけれども、それは機構のほうでつくったわけですが、それに従って各会社も対応してということであります。実際に中越沖地震でありますとか、あと東名の事故なんかがありましたけど、計画に従ってうまく情報伝達でありますとか、連携がうまくとれたということだと思っています。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。マイクありますか。

【委員】 あります。Sの判定になっているものの最後……。

【家田委員長】 人件費？

【委員】 人件費削減のところですね。目標値が4%を大幅に超えた15.9%削減ということで、これは具体的に、例えばどういうご努力で達成したのかの具体的な内容と、そ

れとこれを額に直すと幾らになるのか、それを知りたいです。

【長谷川道路局企画専門官】　　まず先に、どんなことをやったのかということですが、内容としては、実は組織も、民営化以降もこの機構において見直しをしまして、担当部長を廃止したりとか、そういった組織を廃止もしくは部長クラスから課長クラス、課長クラスから課長代理クラスという転換をしたりとか、あるいは、あと1つは関西業務部に資金課というのがあったんですけども、それを廃止しています。それと、それだけではとてもこれほどのパーセントといかないんですが、あとは、職員の年次を下げるという努力をしています。要は、例えば同じ係長クラスでも、年次の上の人と低い人がいれば、できる限り若い人を機構に持ってくるというような形で、人件費をなるべく圧縮するという取り組みを行っていると聞いています。

【家田委員長】　　先生、いかがでしょうか。よろしいですか。

【委員】　　金額換算していただいて。

【家田委員長】　　そうだ、金額だ、金額。

【長谷川道路局企画専門官】　　ちょっと待ってください。21年度で7億9,600万ぐらいの額になっています。この4年、総額では39億です。これは、削減額じゃないく、人件費ですね。削減額というのが、今すぐ手元にないんですけども、先ほど申し上げた約7億9,600万というのは、21年度の人件費になります。

【委員】　　総額？

【長谷川道路局企画専門官】　　はい。

【委員】　　では、これの完全に……。

【長谷川道路局企画専門官】　　そうですね、これを0.84ぐらいで割っていただくと削減前が出てくるというかたちになります。今、手元に数字がないものですから、すみません。

【委員】　　わかりました。

【家田委員長】　　よろしいでしょうか。

【委員】　　はい。

【家田委員長】　　ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。ございませんか。

それでは、ご意見もこれ以上ないようでございますが、特に問題がないようであれば、この内容をもちまして、本委員会の評価ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 どうもありがとうございます。異議がないようですので、この内容を持ちまして委員会評価とさせていただきます。

以上で、議題①の高速道路機構の中期業務目標期間の業務実績の評価を終えます。

それでは、事務局、傍聴者にまた入っていただいていたようにしましょう。

(傍聴者入室)

【家田委員長】 ここで、5分間の休憩と議事には入っているんですが、まだ皆さん、疲れていませんよね、幾ら何でも。(笑) 連続でやっちゃいましょう。

それでは、議題の2番目に入りたいと思います。「中期目標期間終了時の独立行政法人の組織及び業務の検討について」、これ、いわゆる見直しというそうなんですけれども、その審議に入りたいと思います。

まず、審議の進め方につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 まずお手元の、資料2-1という資料をごらんください。「中期目標期間終了時の独立行政法人の組織・業務全般の見直しについて」ということで、そもそも一体これが何なのかということですが、独立行政法人通則法上、独立行政法人は中期目標期間終了時、ここでいう終了とはまさに終わるその年度におきまして、主務大臣、それぞれ法人を所管する役所の大臣でございますが、独立行政法人評価委員会の意見を聞いた上で、当該法人の組織業務全般の見直しを行うということとされております。したがって、今年度この見直し対象となります法人は、今年度、平成21年度に中期目標の期間が切れます法人でございます。国土交通省、今年度は多うございまして、11法人でございます。といいますのは、平成13年に独立行政法人の制度ができて、最初に国の機関から移行した独立行政法人が、ちょうど2度目の中期目標期間が今年度終わるということで、そういったグループが大量にございます関係で、今年度は対象が11法人と多くなっております。

その関係で、ご審議につきましては、まずこの①から⑥までの研究関係の6法人についてまず最初にご説明させていただいて、質疑をさせていただいて、その後若干役所の人間も入れかえまして、7番から11番までの研究所以外の5法人、この2つのグループに分けてご審議をお願いしたいと存じます。

前半、後半、11法人ともに共通でございますが、今後のスケジュール、若干政府全体の動きで読めない部分がございますので、想定ではございますが、例年どおりであればということでございます。

まず、国土交通大臣におきまして、見直し当初案、この11法人について当然切れて、来年度以降新しい中期目標を定めていく必要がございますので、その新しい中期目標に向けて具体的に何か見直すべき点があるか、どういう観点から見直しをしていくかという当初の案というものをつくりまして、総務省等へ提出いたします。これは予算等と同じく、今月末までに提出いたします。

現在、この提出するための見直し当初案の策定作業を省内で行っているところでございますが、現段階のものを簡略化した、そこから簡単に抜粋したようなものを各法人2枚ごとにまとめましたのが、2枚目以降でございます。これを提出いたしまして、いろいろ役所間の調整等を行います。その過程で、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会、ここも独立行政法人通則法上、各省のこの見直しについて勧告をする権限が与えられておりますので、どういった観点から勧告を行うのかという勧告の方向性、これを各法人ごとに指摘してまいります。これが例年ですと11月ごろでございます。

この総務省政独委から示されました勧告の方向性を踏まえまして、主務大臣が次の中期目標期間に向けての見直し案というものを策定し、決定するという作業が、年内、12月下旬くらいに行われます。この勧告の方向性が出まして、最終的に主務大臣が、国交大臣が見直し案を決定する前の、ある程度その見直し案が固まりました段階で、また改めて委員の皆様には、資料送付等によりましてごらんいただきまして、改めてご意見をお伺いさせていただくという予定にしております。そしてこの見直し案を踏まえまして、次期中期目標、中期計画というものを策定して、次の期間が始まっていくという段取りになります。

それでは、具体的な中身につきまして、まず前半の6法人について、次ページ以降で説明させていただきます。

資料2-2といたしまして、各法人の業務概要を添付しておりますが、これは適宜ご参照いただければと存じます。

現段階でまだ国土交通省として完全に見直し案が固まっている段階ではございませんで、現在省内、政務も含めて順次調整を図っている段階のものでございます。また、昨今、仕分けなども含めて、独法全体を見直すという政府全体の動きもございます。この動きにつきましては、現段階でどういう形でどう動くのかということが全く読めないような状況でございますので、その全省的な検討によっては、また内容が大幅に動いてくるという段階のものでございますので、説明につきましては、簡潔に、現段階では簡単なご説明ということにとどめさせていただきたいと存じます。

まず、独立行政法人土木研究所でございます。これはつくば市にございまして、これまでの効率化に向けた取り組みといたしましては、研究開発課題の重点化ということに取り組んできております。また、保有資産の見直しにつきましては、朝霧環境材料観測施設というものについて、平成21年度に一部を廃止しております。また、平成22年度中には、別海実験場及び湧別実験場と、この2カ所についても廃止の予定としております。

今後の見直しに向けた考え方といたしましては、引き続き研究開発の重点化に取り組んでまいることとしております。また、保有資産の見直しにつきましては、先ほど申し上げました廃止施設についての処分を適切に進めていく。また、次期中期計画における研究課題の重点化にあわせまして、各施設の総点検を行いまして、施設の整備計画を策定し、この計画に基づきまして、計画的な施設の整備、更新、場合によっては廃止といったことも進めることとしております。あと、多くの法人共通でございますが、自己収入の拡大に向けて、研究者個人の競争的資金等の外部資金の獲得、あるいは知的財産権獲得、こうした取り組みを人事評価における評価対象とするとともに、研究所の業務に支障のない範囲で知的財産権を活用するとともに、外部機関による施設設備の利用の促進ということも図っていくことを検討しているところでございます。

組織の見直しに関しましては、まだ現在、特に研究系法人についていろいろなことも言われているところでございますが、政府全体の今後の見直しの議論の中で、研究開発独立行政法人のあり方に関する検討を踏まえて、適切な対応を図ってまいりたいと考えているところでございます。その他、柔軟な組織運営、あるいは効率的な連携といったことを当然図っていくこととしております。

続きまして、独立行政法人建築研究所でございます。これもつくば市にございます。建築研究所につきましても、これまで研究開発の重点化、あるいは施設の見直しといたしまして平成20年度に屋外火災実験場観測制御室の廃止ということを行っております。随契の見直し等にも取り組んできているところでございます。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、研究開発の重点化、基準作成関連、基本的には基準作成、国の各種基準の策定に資する研究を行うということが独法の業務のメインでございますので、それ以外の研究、地震工学に関する研修——これは国際的にも高く評価されている事項でございます——これ以外につきましては実施しないこととし、一層の重点化・深化を図るということを考えております。また、一方、地震工学研修につきましては、国際的にも高い評価を受けているところでございますので、引き続き、最新の知

見を反映したカリキュラムとなるよう、随時見直しを図っていくこととしております。自己収入の拡大等につきましては、先ほどの土木研究所とほぼ同じような内容でございます。

組織見直しにつきましても、研究開発独立行政法人のあり方に関する政府全体の検討を踏まえて、今後検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、交通安全環境研究所でございます。

この交通安全環境研究所以降の4法人でございますが、先ほど申し忘れましたが、こちらにつきましては、昨年度もこの場でご議論をいただいております。といいますのは、本来は今年度中期目標期間が終了するところでございますが、昨年度は独立行政法人の整理合理化計画というものが存在しておりまして、その中でこの交通安全環境研究所と海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所、電子航法研究所、この交通運輸関係の4研究所については統合すると。それは22年度中には統合するということがうたわれておりました関係で、本来の評価の年よりも、一緒になって22年度からもうスタートするんだから、21年度中にはどうやるか決めておかなければいけないだろうということで、これも政府のほうで前倒しで見直しの対象にするということになっておりました。が、この独立行政法人整理合理化計画自体が、政権交代によりまして昨年12月に一旦凍結するというところで、現在それが凍結されている状態ですので、したがって、22年度からの統合ということがなくなっております関係で、本来の年限である今年度、通常の形で見直しをさせていただくというものでございます。

交通安全環境研究所につきましては、これまでいろいろと取り組みを進めてきているところでございます。

今後の方針でございますが、技術基準策定支援研究と行政執行事業との連携強化による効率的な事業運営を進めると、この方針を今後も徹底してまいりたいということで考えております。あくまで大学や民間主体ではできない、国の施策に直結した行政課題に研究課題を限定している、従来からそういうことに限定しているところではございますが、次期中期目標等におきましても、引き続きその旨を明記し、これを着実に推進していくと、確実に担保するというようにしております。また、基準策定、審査業務等にかかる国際調和の一層の推進ということを図っていきたいと考えております。自動車分野もそうでございますし、次の7ページでございますが、鉄道システムの国際標準化ということについても、規格の国際調和活動に参画するとともに、国際規格への適合性評価に関する検討を進めるということにしております。また、昨今いろいろと話題になることが多かりコールにつき

ましては、リコール技術の検証業務ということが現在ございますが、この実施体制につきまして、電子技術等高度化する新技術への対応、さらにはユーザー目線に立った業務実施といった観点から見直しを行い、必要な業務実施体制の段階的な整備を進めるということになっております。

組織の見直しに対する考え方につきましては、先ほどのような、あくまで基準案の策定、あるいは施策立案という試験研究業務を行う唯一の独法として、大学、民間主体等ではできない、施策に直結したものということで進めてまいることとしております。今後予定されております独法の抜本の見直しに適切に対応していくということとしております。その事業仕分けの中で、独立行政法人自動車事故対策機構という、今回の見直し対象ではございません別の独法ではございますが、こちらの独法が行っております自動車アセスメント事業について、他の機関でやってはどうかという見直し結果が出ていることも踏まえまして、所要の検討を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、海上技術安全研究所でございます。これは船関係の技術開発を行っている法人でございます。従来より、業務の効率化等に取り組んでいます。4つ目の丸でございますが、ニーズに即した4研究領域の22研究グループから、シーズに即した5研究部門の20研究グループと9つのプロジェクトチーム体制ということに、組織を再編してきております。さらに、将来の研究所のあるべき姿を描いた経営ビジョンの実現に向けた中長期戦略で定めましたコア技術に対応するため、9研究系の24グループと3プロジェクトチーム体制としているところでございます。随意契約、給与水準、自己収入等についても、所要の取り組みをしてきているところでございます。

今後の見直しの考え方でございますが、国交省、各省が独自に、全体の方針に基づいて各省で行っております行政事業レビューの結果を踏まえて設置いたしました、産学官による今後の海技研の業務運営の基本的な方向性に関する検討委員会というところにおきまして、研究所と民間・大学の役割分担、重複排除、連携のあり方等について検討を引き続き推進するということとしております。あと、自己収入の拡大等々、重複事業の排除、保有資産の見直し等、適切に実施してまいるということとしております。

組織形態に関しましては、現在国立研究開発法人制度というような議論もございます。政府全体を通じた横断的な議論もされているところでございますので、今後の政府全体の議論を通じ、研究所が最大の機能を発揮できる組織のあり方について検討を行うこととしております。

続きまして10ページ、港湾空港技術研究所でございます。こちらにつきましては、法人の任務・役割の明確化及び研究業務の重点化・効率化につきましては、第2期中期目標あるいは中期計画の中で措置をしております。この中で研究領域制の採用によりまして、機動的・効率的に研究を実施し得る研究体制の構築ということを図り、所要の組織再編を行っているところでございます。あと、管理運営の適正化に向けましては、理事長のトップマネジメントによる迅速な意思決定等の対応に取り組んできたところでございます。

11ページ、今後の見直しに向けた考え方でございますが、引き続き研究の重点化を進めていくということにしております。同様に、重複排除、事業主体の一元化についても、重複等ないように努めていくこととしております。随契の見直し、あるいは自己収入の拡大についても、引き続き取り組んでまいると。

組織の見直しにつきましては、政府全体での見直しを踏まえて、今後国交省内における政務三役のご指示等も踏まえ、検討していくということとしております。

前半最後でございますが、電子航法研究所でございます。これは航空に関する、航空管制ですとか航空の電子航法等に関する運航方法等の研究を行っている法人でございます。業務運営につきましては、一般管理費の削減、あるいは人件費の削減ということについて、所要の目標を達成してきているところでございます。特に重点的な研究領域といたしまして、5つ目の丸でございますが「空域の有効利用及び航空路の容量拡大」、「混雑空港の容量拡大」、「予防安全技術・新技術による安全性・効率性向上」、この3つの重点研究開発分野を設定して、戦略的かつ重点的な研究開発を実施しているところでございます。また、共同研究、受託研究につきましては、目標を設定し、この目標を達成してきているところでございます。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、航空交通分野、羽田、成田のさらなる機能強化等、迅速かつ的確な解決が求められている課題がございます。あるいは安全性等の極めて重要性の高い課題もございますので、これらを重点的に実施するとともに、将来を見据えた一層戦略的な研究開発を実施することとしております。また、引き続き自己収入の拡大、あるいは外部研究機関等との連携強化等に取り組んでまいることとしております。

組織の見直しにつきましては、引き続き重複排除等に取り組むとともに、ここに明示はしておりませんが、当然政府全体の方針を踏まえて、適切に対応していくということとしております。

まず、前半の6法人につきまして、現在国交省において検討しております見直しの考え

方、あるいは現在までの取り組み状況につきましては以上のとおりでございます。よろしくお願いたします。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。それでは、ここまでご説明いただきました研究関係の6法人につきまして、見直しの素案につきまして、ご質問やあるいは意見ということで、こういうふうに書き加えたほうが良いというような、そういうようなご意見がございましたら、ぜひどうぞよろしくお願したいと思います。どの法人からでも、どなたからでも結構です。いかがでしょうか。どうぞ。

【西川委員】 私、建築研究所に関係し、評価委員をやっているんですけども、5ページの今後の見直しに向けた考え方のところ、研究開発の重点化とございますが、「『基準作成関連』以外の研究を実施しないこととし」と書いてありますが、これはちょっと書き過ぎてはいないかと思いました。「基準作成関連の研究に重点化・深化を図る」ぐらいにしていただかないと、一切行わない、実施しないと言われたら、多分何もできなくなるのではないかと思うんですが、研究というのはもうちょっと幅があるものですから、基準作成以外の研究をしないという表現はちょっとまずいのではないかと思います。いかがなものでしょうか。

【家田委員長】 ありがとうございます。一通りご意見いただいた上で、まとめてそれぞれ事務局から答えていただこうと思います。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【藤野委員】 これはもう完全に質問でございます。1番から6番の研究所のうち、3番から6番は、先ほどのお話で、前政権の時代のときにはこれ一緒にするという話がありましたけれども、それはもう凍結されたということで、当分はこれ、従来どおりの活動を続けるということで、今ここに書かれている組織の見直し等が検討されていると考えてよろしいのでしょうか。

それともう1つ、今挙げられた4つの研究所の中で、これ何番目でしょうかね、4番目の海上技術安全研究所のところ、組織の見直しに対する考え方のところ、かなり具体的に「国立研究開発法人制度（仮称）の創設」ということがうたってあるんですが、これは国交省のみならず、全般、要するに国の、まさにここにうたってあるように国立ですから、国交省だけに限らないそういうものが今、議論されているということでしょうか。そのことと、今の凍結ということ、今当分凍結されている、4機関が統合が凍結されたということとは、直接は何ら関係がないと考えてよろしいのでしょうか。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにどうでしょうか。石田委員。

【石田委員】 2つございまして、職員のところですけれども、総数しか書いてないんですが、できれば研究職の方と一般事務部門の方に分けて書いていただいたほうがいいかなと思うんですが、何か決まり等がございますでしょうかという、これは質問とお願いです。

もう1つは意見でございまして、収入源を確保するということから、知的財産権の活用というのが非常に重要なテーマなんですけど、やはり一般の民間企業と違って、運営費交付金が活動原資のかなりの部分を占めていると思うんです。それを使って得た知的財産を、ほんとうにその法人のためだけに使うということ、そういうふうにすると、囲い込むということは、ちょっと公益ということを考えた上で、その辺の判断は慎重にしたほうがいいのかなとも思うんですが、その辺について何か議論がございましたら教えていただきたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。角委員。

【角（紀）委員】 2点ほどございまして、1点は要望ですけれども、やはりこういう研究所というのは、例えば研究成果を上げなければいけないといっても、必ず目標を設定すれば必ず上がるものではない。けれども、税金が入っていると。そうすると、それぞれの研究所が何をしているのかということ、国民の皆さんに対して説明するという説明責任を、プロの中だけではなくて、簡単なことでもいいですから、より広報に力を入れるというのを横並びで入れていただければと思います。

それからもう1点は、先ほどもご質問があった「国立研究開発法人制度（仮称）」とございますが、それについて言及しているのが、独立行政法人海上技術安全研究所の見直し素案の概要だけで、あとの研究所の見直し案については、一切これについてリファアがないというのは、これはどういうことだか、非常に奇異な感じを受けますので、ご説明いただければと思います。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。それでは、以上のところまでとりあえず、ご質問やコメントについてお答えいただければと思います。いかがでしょうか。全体に共通しているものもあるけれども、個別の建研のとかいうのもありますので……。じゃあまず建研は個別の話ですので、建研から。

【横山大臣官房技術調査課長】 じゃあ、一番最初にご意見をいただきました研究開発の重点化のところ、実施しないことというのはちょっと極端ではないかということでごございました。書いた心は、まさに重点化でありまして、技術基準とかそういうものに結び

つけていくという問題と申しますか、意識を持ってやっつけようということでもありますので、心は今、西川先生がおっしゃったのと変わらないんですけども、確におっしゃるように、しないというのは芽を摘んでしまうということになっていけないというご指摘であろうと思いますので、表現については少し検討させていただけないでしょうか。あくまで、心は重点化していくということでございます。

【家田委員長】 はい。続けてどうでしょうか。

【宮武総合政策局技術開発推進官】 よろしいでしょうか。

【家田委員長】 お願いします。

【宮武総合政策局技術開発推進官】 総合政策局の技術安全課でございます。横断的なところにつきまして、まとめた形で回答させていただきたいと思っております。

まず、藤野委員からございました研究所の統合面についてのご質問ですけれども、これにつきましては、事務局からご紹介ありましたように、閣議決定の中で独法の整理合理化計画は凍結するとされておまして、その中でさらに、独立行政法人の抜本的な見直しの一環として再検討するということがさらに付記されておまして、この中で全体的な、研究独法以外も含めた独法全体の見直しが行われる予定になっておりますので、その中で再度検討されるということになります。したがって、委員のご指摘のとおり、現時点におきましては、当面現状の活動の中で見直しをかけていくということになるかと思っております。

さらに、角委員と藤野委員からご指摘ありました国立研究開発法人制度につきまして、これは仮称となっておりますけれども、おそらく土木研究所、建築研究所の中に「政府で行われている研究開発独立行政法人のあり方に関する検討」という記述がございますが、これと同じことになろうかと思っております。これは、現在、文部科学省の鈴木副大臣が中心になりまして、研究独法、全部で今38ございますが——政府の中全体です——それを一括してどうあるべきか、どう強化すべきかという観点で検討を進めているチームがございます。当省からは政務官がこのメンバーに加わっております。この中で、4月に1度中間報告という形でとりまとめが行われまして、その中で、研究独法は、国際競争に勝たなければならないとか、あるいは研究のために必要な実験装置なんかを購入する際の特殊な契約が必要ですか、そういった今の独法制度でなかなかカバーし切れないような特殊な形がありますよねという問題意識のもとに、新たな制度を組み上げてはどうかという提言がなされております。これはまだ最終決定になっておりませんで、実は総合科学技術会議

の中での次期の科学技術基本計画にも影響していることもございまして、現在検討が進められておるといふ段階でございますので、これがどう影響してくるのか、この研究独法にどう反映されてくるのかと、正直わからないところがございまして。したがって、検討を通じ適切に対処するというふうな表現ぶりになっているというところでございます。

ほかの研究所について記載されていないという角委員からのご指摘ございました。先ほど、ご説明いたしましたけれども、そういう意味でいきますと、土木研究所、建築研究所、海上技術安全研究所、この3つにつきましては記載があつて、ほかの3つにはないというところでございます。これは、それぞれの研究所の事情があろうかと思つておりますので、何かそれぞれの担当のセクションから回答いただけるかと思つております。

すみません、あともう1つ、石田委員からございました収入源としての知財の活用に関して、運営費交付金で取得した知財でありますので、それを一方的に独法で囲い込んでしまつていいのかというご指摘だと思つております。これにつきまして、一方で財政当局のほうからは、自己収入を上げて運営費交付金を削減しなさいと、そういう効果を上げなさいという観点での指摘がございますので、そういう意味で、間接的に運営費交付金が減れば国民の負担が減っていくという観点で、ある程度貢献されているという解釈がなされるんだと思つております。これにつきまして、研究所側が囲い込んでしまうということにならないように、できるだけ実施権なんかを幅広く設定するというところで対応できるものだと思つております。私のほうからは以上でございます。

【家田委員長】 人数の記載について石田委員から質問がありましたけれども。

【杉山政策評価企画官】 全体を通じまして、資料の書式上、研究職と特に分けてございまして、すみません、職員数ということで、もともとの作業発注をする際にその職員数を書いてくださいということでそれぞれをお願いをして、特に研究職ということで分けておりません。次以降の資料については、ご指摘を踏まえて、きちんと研究職とそうでないのと詳しくわかるような資料設定をさせていただきたいと存じます。申しわけございません。

あと、若干補足でございますが、研究開発法人等の書きぶりが法人ごとに異なっているということでございますが、基本的にはそれぞれの法人とも、その研究開発法人も含めて、政府全体で今後大きく動いていく動きについては、それは当然踏まえるというのは、当然前提になっておりますが、そこをどの程度まで、ある程度もうそこは自明のものとして特にならぬ法人と、そこを改めてもう1度書き直している法人と、若干そこは法人ご

とに差がございまして、最終的にこれ、まだ省としてセットしたものではありませんので、そういったところの多少の並びの調整なども今後した上で、最終的にはセットさせていただくということで、別に法人ごとに、この法人は研究開発法人に乗るとか乗らないとかいうことを、今の段階で何か違いがあるというものではございませんということ、ちょっと補足して説明させていただきます。

【家田委員長】　あとは、国民へのアピールといいますか、説明責任、説明責任というとかたいですけども、要するに知ってほしいよということですよ。しばらく前に、津波の、何かNHKがいっぱい番組撮っていて、港湾の研究所が随分、若い研究員が前面に出て、あれ、随分アピールがあったですね。あんなものも含めてですよ。

【角（紀）委員】　　というか、どちらかというところ……。

【家田委員長】　　そういうやつですよ。

【角（紀）委員】　　はい。

【家田委員長】　　角委員のご趣旨としては、ここまでのところ、努力はしているんだけど、まだまだそういうところが足りないと思うんだけど、今後の見直しについてはあまり書いていないみたいに見えるが、どうなってるんじゃないかと、こういうご質問だと思いますが、いかがでしょうか。

【横山大臣官房技術調査課長】　　ちょっと限られたページで書いたものですから、確かに詳しく書いていないところがございますけれども、私ども技術調査課では土木研究所と建築研究所を担当しておりますが、例えばホームページに研究成果の評価といいますか、一般の方々に見ていただいて評価を受けるというようなことも必要だと思いますので、今までもやってきている部分はあるんですが、そういうのを充実していくというようなことを今度の計画の中で打ち出そうというような議論も今、少ししております。それから、ここに研究評価の見直しというところが3ページにもございますが、要領の改定を行うというようなことも書いてございますが、実際に研究が終わった後の追跡の評価というんでしょうか、終わった後、そういうものが実際に社会でうまく使われているのかとか、その効果がどうなのかとか、こういうところも追跡して見ていこうと、それが次の研究をするときに役立つのではないかとございまして、これもやはり一般の方の目線だとか感覚だとか、そういうのも反映できる部分があるのではないかと考えておりますので、この辺、今のご意見も十分に参考にさせていただきながら、次の中期計画の中でそうしたものをもっと入れていきたいと考えております。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかのご意見はいかがでしょう。

【角（洋）委員】 1件よろしいでしょうか。

【家田委員長】 どうぞ。

【角（洋）委員】 6ページの交通安全環境研究所なんですけれども、この研究所は、今研究独法ということで議論されているんですが、ちょっと性格の違う事業をやっていて、自動車の型式の承認といいますか、型式審査業務というのをやっているところですよ。これ、7ページの下なんかを見ると、ほかの独法でやっている自動車アセスメント事業の移管というようなことも含めて所要の検討を進めるということになっているんですが、この研究独法という中で一緒に型式審査業務も今後続けていくのか、研究は研究、審査は審査というふうなことで分けていくのか、その辺、組織の見直しに対する考え方というところで少し長期的な視点から整理する、検討するというようなことも必要なのではないかと気がしました。

【家田委員長】 ありがとうございます。お答えいただく前に、ほかにもご質問ありましたらお願いします。

【大聖委員】 よろしいですか。

【家田委員長】 どうぞ。

【大聖委員】 ご質問というよりも一般的なお話として指摘したいと思いますけれども、こういう研究所というのは、対外的にも開かれていなければいけない。あるいは、国際的なコントリビューションというんでしょうか、そういったものもぜひ今後意識していただきたいと思います。やはり、新興国を含めて、アジア地域での日本のこういった研究成果、国に関連しているいろいろな安全や環境、それから快適性ですかね、そういったようなことにかかわっているわけで、それをぜひ諸外国への研究成果の発表だけではなくて、何か支援するとか、あるいは国際標準化に対して積極的にかかわるだとか、そういった国際性が、私は今後非常に重要ではないかと思います。ところどころにそういうのがあるんですけども、全体を、横ぐしを刺すような共通の取り組みとして、ぜひそういうものを意識していただければと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。それでは意見、以上2件について回答をお願いします。

【和迩自動車交通局技術企画課長】 交通安全環境研究所の件でございますけれども、確かに自動車の型式指定という行政執行業務と研究が一緒にやっているというところす

が、むしろ研究といってもその基準策定支援という形で、この行政執行業務との連携というところを重視して、むしろ積極的にその状況をとらえて、効率的な意味の多い研究活動として位置づけて取り組んでいるということがこれまでの取り組みでございますし、またその組織の見直しに対する考え方においても、そういったところをベースに今のところ考えているというところがございます。

あと、その自動車アセスメントについてはこれから検討するというところでございますが、この業務もある意味、基準あるいは認証というところとの関連もあって、先ほども申しました行政執行事業との連携という今までの取り組みの延長線上にあるというところはあるのかなと思っています。ただ、これはこれからの検討ということになります。

【家田委員長】 ありがとうございます。続きまして、大聖先生から出た国際的貢献というんでしょうかね。

【宮武総合政策局技術開発推進官】 国際貢献というか、国際協力といいたいでしょうか、この点についてお答えいたします。おそらく、研究所ごとに活躍の分野ですとか活躍の内容というのはおそらく異なっておると思いますけれども、少なくとも交通系でいきますと国際基準の策定に全面的に貢献するという意味でおきますと、ここには文字としてあらわれていない部分もありますが、実際の活動内容は極めて、行政から見ましても貢献していただいておりますので、これについてどう書き込んだらいいのかというのを考えてみたいと思います。これはおそらく国際基準、国際規格、あるいは国際協力、いろいろな場面でかかわってくると思います。これにつきましては、表現の内容について検討させていただきたいと思います。

【家田委員長】 ほかにはよろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、研究関係の6法人につきましての意見は以上ということにさせていただきたいと思います。特に繰り返しませんけれども、たくさんの委員からお話が出ました事柄について、これから見直し素案を練る際の参考にしていただくと、これをもちまして、この委員会の意見とさせていただきたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは続きまして、後半の5つの機関についてご説明をお願いいたします。

入れかえですね。もし、トイレ等ございましたら、今のうちにどうぞ。

よろしいですか。委員はおそろいになりましたかね。もうちょっと待っていきましょう。

それでは、おそろいになりましたので、後半のご説明をお願いします。

【杉山政策評価企画官】 それでは、後半の5法人につきましてご説明させていただきます。航海訓練所、海技教育機構、航空大学校、自動車検査、海上災害防止センター、以上5法人についてのご説明をさせていただきます。資料は先ほどの資料2-1の、今度は14ページからになります。

14ページ、航海訓練所。こちらは本部、横浜でございます。これまでの取り組みといたしましては、東京の連絡調整室の廃止、あるいは教育部の再編及び要員の縮減といったことを行ってきております。また、自己収入の拡大の観点から、訓練受託費の段階的な引き上げを行ってきております。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、内航用小型練習船を導入するなどしまして練習船隊の整備、これに対応した要員の縮減を進めると。また、1つ飛びまして、航海訓練の実施のところでございますが、これに対応した若年船員の即戦力化に向けての効果的かつ効率的な内航船員の育成方法の確立ということを目指してまいりたいと考えております。また、人材の活用——その上の丸でございますが——航海訓練を実施するための必要な要員の安定的な確保という観点から、採用ルートの拡大について検討するという事としております。あと、内部統制あるいは自己収入の拡大、引き続き訓練受託費について継続して段階的に引き上げを行うとともに、運航実務研修費用の見直し、教科参考資料の市販といったことによって、自己収入の拡大を図ってまいりたいということにしております。また、施設・設備の整備につきまして、これまで燃料費高騰等によりまして先送りせざるを得なかった練習船の整備につきまして、大規模な修繕を実施すると。また、訓練の質の向上のために必要な訓練機材の整備、あるいは条約に対応した設備の整備ということを進めてまいりたいと考えております。

組織見直しにつきましては、先ほどご説明しました内航用小型練習船の導入に対応した要員縮減を行うこととしております。

続きまして、16ページでございます。すみません。これまでの効率化に向けた取り組みの最初の丸のところの括弧書き、これ、先ほどの14ページの航海訓練所も同じでございますが、下線部は整理合理化計画への対応と記載してあるのが、すみません、下線が引いておりません。資料作成の途中段階の誤りでございますので、この括弧書き、14ページと16ページ、すみません、削除をお願いいたします。

こちらの法人は静岡県の静岡市に本部を置いております。これまでの効率化に向けた取

り組みといたしましては、海技大学校の児島分校、これを廃止しまして、機能を海技大学校の本校に統合しているということを実施してきております。教育につきましては、海技課程の本科及び専修科の23年度の年間入学定員を380名から350名とすることとしております。また、一級及び二級海技士コース、司ちゅう・事務科というものを廃止しております。また、宮古海上技術学校を本科から専修科へと移行しております。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、この海技大学校児島分校の校舎を廃止したことに伴いまして、財産処分を適切に実施するとともに、この財産処分等の清算を行うために設けられております児島清算室を廃止するということとしております。次に17ページに移りまして、人材活用については、内航海運会社等との人事交流を拡大していく。また、海技教育の実施につきましては、先ほどの航海訓練所と同様、内航船員の不足が現在の内航海運業界喫緊の課題となっておりますので、このことを踏まえまして、また、最近の海上就職の就職率が好調であるということも踏まえまして、内航船員の需要に即応した適切な規模となるように柔軟に対応していくということとしております。また、自己収入の拡大につきましては、事業仕分けでの指摘も受けておりますところ、海技課程の授業料を段階的に引き上げること、あるいは実務教育の授業料を見直すということによりまして、自己収入の拡大を図っていくこととしております。施設・設備の整備につきましては、所要の整備を図っていくこととしております。

組織の見直しにつきましては、先ほど申し上げました児島分校の廃止に伴う処分、及びに児島清算室の廃止を予定しております。

続きまして、航空大学校でございます。こちらは宮崎に本校がございまして、帯広と岩沼に分校がそれぞれございます。航空操縦士の育成を行っている機関でございます。

業務運営の効率化といたしましては、常勤職員数を12名、約10%削減という目標を立てておりまして、これに向けて着実な人員削減を実施しております。また、教育訓練業務の効率化につきましては、宮崎の学科課程の――すみません、期間の字が間違っております――養成期間6カ月を4カ月に短縮し、逆に他方、仙台のフライト課程を6カ月から8カ月に延長するという見直しを行っております。一般管理費は6%抑制するという計画に対して9%の抑制、あるいは業務経費について2%削減に対し8%抑制というようなどころで、これまで取り組んできたところでございます。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、この航空大学校につきましても、事業仕分けにおきまして、航空大学校における操縦士養成事業の必要性が認められるとともに、

他方では航空会社の受益者負担を高めていく方向で国費の節減を図ることとされているところでございます。この評価結果を踏まえまして、航空大学校の操縦士養成事業によって受益をしております航空会社から適切な水準の負担を求めるとしてございまして、具体的にどうするかということの中期目標計画の中で検討し、国費縮減を図っていくこととしております。

組織の見直しにつきましては、現在の3校体制については、この限られたエリアのみの訓練区域の設定であるということ等もございまして、引き続きこの宮崎の本校と帯広・仙台の分校という体制を維持していくこととしております。航空大学校に関しましては以上でございます。

1枚めくっていただきまして20ページ、自動車検査独立行政法人でございます。これは従来国で行ってございました車検業務の一部を担う独立行政法人でございます。

これまでの取り組みですが、2つ目の丸でございます。審査手数料の自己収入化を図っております。平成20年です。これまでは、車検の手数料として一括で国に入っていて、そこから法人に流れるという仕組みになっておりましたのを、独法の方で行う業務にかかる部分については、直接独立行政法人のほうに手数料が入ることとしております。これによりまして、国からの運営費交付金を大幅に削減しております。また、各種検査機器の保守管理業務につきましては、民間競争入札を実施するとともに、随意契約は真にやむを得ないものということで限定を図ってきているところです。あと、下から2つ目でございますが、独法整理合理化計画におきまして、平成22年度までに、大都市部を中心に検査コース数を7コース程度削減するということがうたわれております。これも踏まえまして、検査コースの削減見直しを進めているところでございます。平成22年度中には、この7コース程度削減ということについて目標達成の見込みでございます。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、審査結果等を電子的に記録・保存する「自動車審査高度化施設」、これを既に66カ所の検査場に導入して、試行的に運用しているところでございます。今後は、この自動車審査高度化施設というものを活用しまして、不正受検、最初に何かすりかえた形で受検して、後からまたいじるというようなものですとか不正改造、そういったものの防止、あるいは、データを蓄積することによりましてリコールにつながる不具合の抽出といったことに努めることとしております。さらには、今後電気自動車あるいはハイブリッド自動車といった次世代自動車の普及ということが予測されますので、これら自動車に対応した審査のあり方についても検討を進めることとしており

ます。事務事業の合理化・適性化につきましては、引き続き取り組んでまいることとしております。

組織の見直しにつきましても、基本的には従来の組織体制を維持することとしておりますが、今後の政府全体における独立行政法人についての議論を踏まえまして、組織、事業のあり方につきましては、さらなる検討を行っていくこととしております。

最後、こちら1枚でございますが、独立行政法人海上災害防止センターでございます。このセンターは、海上災害の発生の防止、あるいは実際に海上災害が起こった場合の防除業務等を行う法人でございます。

これまでの効率化に向けた取り組みでございますが、このセンターは他の法人と違う特殊な要因としまして、国からの運営費交付金等を受けずに、民間の利用者等からの手数料収入、あるいは寄附金等によって運営を行っているところでございます。業務運営の効率化につきましても、一般管理費9%削減目標に対しまして11.9%の削減、人件費についての5%削減のところを10.3%削減等の取り組みをしてきたところでございます。

今後の見直しに向けた方向性として、この法人につきましては、事業仕分けの第2弾、いわゆる独法の事業仕分けにおきまして、防除業務等につきまして、公益法人などの民間主体、事業規模は現状維持ではございますが、実施主体については民間主体が適当ではないかという評価を受けたところでございますので、この評価結果も踏まえまして、油防除等の確実な実施のために必要な枠組みは維持した上で、この業務の実施主体を公益法人などの民間主体とするべく、関連法案を早期に国会に提出するとともに、法人が独法から民間の主体へと移行することになりますので、これにあわせて必要となる予算措置等について行うということで検討するということとしております。この結果、場合によっては、独法である期間が若干、移行期間が発生する場合には、この現在の第2期中期目標期間を延長するということも検討することとしております。

組織見直しにつきましては、先ほどと全く同一内容でございます。

以上、駆け足ではございますが、5法人についての見直しの現在の検討状況の概要をご説明させていただきました。よろしく願いいたします。

【家田委員長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの5法人につきまして、ご質問やご意見をお受けしたいと思います。いかがでしょうか。福井先生。

【福井委員】 率直に申し上げて、自動車検査の法人と、それからこれの1つ前にセクションであった交通安全環境研究所のところのリコール業務だとか型式審査業務、このあ

たりの区別がよくわからない。実際中にいらっしゃる人は明確にすみ分けて業務をきっちり、これは全然違いますよって多分胸を張っておっしゃるんでしょうけれども、ぱっと聞いた感じ、同じように聞こえてしまう。それと、私、事故対機構のほうも見ているんですが、そのアセスメントとも、何がどう違うのかよくわからない。その違いについてというよりは、そういうふうな、ぱっと印象を持たれてしまうというところが大事だと思うんです。つまり、これのみんなプロになっているわけじゃないですから、一般国民がぱっと聞いたときに、似たようなのがいっぱいあるじゃないかと思われるのではないかということなんです。

それと、今申し上げたことというのは、もっとはっきりして、全部違うんだということがもっと見えるようになれば、それで済む問題かもしれませんが、数年前と現在で日本の自動車産業で一番違うのは、トヨタがアメリカでやられてしまったということですよ。あんなふうなことがトヨタが起きようとは、思いも寄らない落とし穴だったわけなんです。しかも当初はすごいセンセーショナルというか、バッシングが強くて、あれよあれよという間に、何かイメージは落ちてしまいましたよね。で、危ないと、信用できないみたいなイメージがついてしまった。あんなふうな事態をなぜ避けることはできなかったのか。この法人たちにその責任の一端は全然ないんですか。

2段構えで、私、質問があるんです。1つは、あんなふうなバッシングがあったときに、いや、安全だと、十分テストしたと、何かの間違いだというようなアクションを日本側からこの法人が起こしたのか。それをすべきだったとしたら、それはどこだったのか。私は知りたいです。そんな、こういう最も大事な有事のときにアクションがとれなかったら、何のために補助金かけて何十年もそういう……、何ていうか、こういうときのためにあるんじゃないですかね。こういうことの事態にならないために、もともとの存在意義があったんじゃないかと私は思うんですけれどもね。

で、もう1段目の質問は、じゃあ後に、あれはほとんど悪意に近いようないやもんがついただけで、実際大した話じゃなかったとすれば、だったらなおさら、どの段階でも検査結果なりを公表して、何も事故は起きないとか、とにかく反論の機会があったのではないかとも思うんです。そのあたりのところを質問させてもらいたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。続けてほかの方どうですか。

【角（紀）委員】 すみません。

【家田委員長】 どうぞ。

【角（紀）委員】 細かいことで恐縮なんですけれども、航空大学校なんですけど、これまでの効率化に向けた取り組みの業務運営の効率化の一番最初の丸なんですけど、読ませていただくと「教育支援業務等に従事する常勤職員数を中期計画期間中に約10%程度削減する」云々と書いてありますが、この教育支援業務等に従事する常勤職員というのは、教員の方とは違うとすると、現在職員114名いらっしゃるかとすると、ここの記述がよく理解できないんですが。ここのところを教えてくださいということと、あと、こういう学校ものというのが、これだけそれぞれ3けたの職員を抱えていらっしゃるんですけど、受け入れている学生数との比がどれくらいなのかというのが出てこない、この職員数が妥当なのかどうかというのがよくわからないので、そのあたり教えていただければと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【三上委員】 海技教育機構に関する質問です。多分、この機構は内容を見ていると、防衛大学校に準ずる、そういう組織でないかと思います。それで、自己収入の拡大ということで唐突に授業料の値上げと、こういう文言が入ってきております。他大学校との横並びとか、ほんとうに授業料の値上げ以外に収入拡大の道がないのか、どのような検討を踏まえてこういう記述になったのか、教えてくださいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかの方いかがでしょうか。

【西川委員】 よろしいですか。

【家田委員長】 どうぞ。

【西川委員】 書き方の問題なんだと思い……。15ページと17ページに、施設・設備の整備というところがございまして、これに見直し素案の概要ということなんですけど、今まで燃料高騰等の理由に先送りせざるを得なかった練習船の整備について、大規模な修繕を実施するというのが書いてありますよね。これが見直しなのかどうかよくわからないのと、17ページに、海技教育のところは、実習棟建築工事を平成23年以内に完成する、老朽化に伴い、学生寮を新築及び改築すると書いてございまして、こういうのはもしほんとうに必要であれば当然のことで、見直し素案の中に入るような問題じゃないような気もするんですけど、こういうことを書かないとできないものなんでしょうかね。ほかのところにはそういうのは入っていないだろうと思うんですけど。新しい建物を建てるよとか、そういうこと、こういうのを素案の中に入れないとできないのかどうかわからないんですけど、よろしくをお願いします。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

じゃあ、以上の4人の方にお話しいただきましたけれども、逐次お答えいただきたいと思えます。まずどなたから？ お願いします。

【和迩自動車交通局技術企画課長】 自動車交通局でございますけれども、先ほどの、1つは自動車検査独立行政法人とそれから交通安全環境研究所の業務が似ているのではないかというご指摘です。確かに、業務内容のところを見ていただくと、それぞれ保安基準に適合するかどうかの審査というところは確かに共通しているものがございますが、ちょっと似ているというところの反論にはなりません、説明としては、検査法人のほうは既に市場に出ている、使われている車が基準に合っているかどうかを検査するという業務でございます、片や、交通研のほうは、市場に出る前、メーカーが新しい車、新車を出す以前の段階で基準に適合しているかどうか、いろいろなテストをして判断すると、そういう業務をやっております。そこが違いということでございます。当然、そのような中身の違いがあるものですから、実施体制はかなり異なっておりますので、それぞれ別の組織で事業をやっているということがございます。

それからもう1つ、今回のトヨタのリコールに関係して何かできなかったのか、やるべきであったのかという点でございますが、それぞれの法人は保安基準という決められたもの、これは制度として既にあるものでございますし、またその適合性の判断というのは一定の試験方法、あるいは検査方法ということで決まっているものでございまして、その中でいろいろと決まったものに即して検査なり審査なりをしているということですから、それだけ言えば、それぞれの法人はきちっと仕事をしていたということでございます。そういう意味で、直接関係するということではないということになります。それで、あと、じゃあ今回の件に関して、非常に広い話になってまいりますので、この法人の業務というところから離れていきますし、政府全体としての取り組みということになりますが、アメリカで起こっていたことという、それはやはりアメリカの市場、アメリカでの使い方ということもございますから、直ちに日本でどのような使われ方をしているようになっていたかということは違うわけですが、直ちにそのアメリカの状況と日本の状況とを一緒に考えるわけにはいかないということもあったかと思えます。ただ、まずは日本市場に対して安全性の確保ということで取り組みましたし、また、アメリカとも必要な情報交換、議論をしながら、本件その後も取り組んでいるということになります。以上でございます。

【堀田委員】 すみません、よろしいですか、発言。

【家田委員長】 今の件ですか。

【堀田委員】 今にちょっとかかわるので……。

【家田委員長】 どうぞ。

【堀田委員】 私、事故対の分科長をさせていただいておりますけれども、堀田と申します。先ほど質問しようか、今のことに対してお尋ねしようかと迷っていたんですが、事故対も来年、中期目標を新たに立て直さなければいけないということなんです。ここに、7ページのところで、検討を進められているというわけなんです。この議論の成り行きによっては、その目標の立て方も大きく違ってくるわけです。これ、道筋をある程度示していただかないと、例えば来年の評価においても同じようなことがいえるんですが、どう評価していいのかということがあるんだろうと思う。これは先ほどの議論にもまたかかわるんですが、要するに、統合なり何か新しい組織をつくるという計画が立てられていながら、政権がかわったことによってまた先延ばしになったと。この段階で中期評価をするというのは非常に難しい。つまり、新しい組織に向かって進んでいるのか、それとも今の組織を前提にした議論をするのかということで、かなり議論の進め方も違ってくるような気は正直するんですが。今、進め方の、現段階の状況について少し説明いただけないかなと思います。

【家田委員長】 ただいまのご指摘については、さっきの研究所のほうも共通で、全体の見直しの方針がまだあいまいな状況なので、どんな方向に行く場合でも、どうしたって必要と、自分としても思っていることを少なくとも着実に練り上げておくと。そして、それに加えて、外部条件が変わったときに、それに円滑に対応しながらさらに検討するというような対応しか、多分とれないと思うんですけれどもね。今のトヨタ云々の、あるいは自動車の検査の関係で、大聖委員、もし、ありますか。

【大聖委員】 とかくリコールというと悪のように見られがちですけれども、それはちょっと誤解がありまして、例えばアメリカなどではリコールというのはウエルカムなんです。実は、それをいかに早く対応して回復するかということが重要なので、それを隠したり、あるいは報告の時期をおくらせたりするということに問題があるわけなんです。その辺ちょっと誤解があるといけないので、一言申し添えます。

【家田委員長】 ありがとうございます。それでは、先ほど出ましたご意見、ご質問について、加えて続けてご回答をお願いします。

【鏡航空局乗員課長】 航空大学校のこれまでの効率化に向けた取り組みの「教育支援業務等に従事する」という書きぶりをさせていただいておりますが、教官は直接に学生に

教授する者でございます。ここでいう教育支援業務というのは、航空機の整備を担当する整備職の方、あるいは訓練飛行のためにいろいろな、気象情報でありますとか、あるいは関連の航空保安施設の状況でありますとか、そういった情報を入手して提供する、あるいは地上からそういった訓練の状況を監視する、運用職と言っておりますが、そういった方々をとらえて教育支援業務の人と申しているわけございまして、そういった方々を、ITの活用によって削減を図ってきているという意味でございます。

それと、教官及び職員の数と養成数がどうかということのご質問でしたけれども、養成数は今72人ということで、2年間養成しているところでございます。職員は114人いるわけですが、日本航空あるいは全日空が外国で養成しているものと比較しても多いことはなく、必要以上の者は置いていないと考えているところでございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。続けてどうぞ。

【尾形海事局海技課長】 海技教育機構と航海訓練所についてご指摘いただきましたので、まとめてお話ししたいと思います。

まず、海技教育機構の自己収入の拡大のところでございますけれども、海技教育機構という組織そのものについて簡単にご説明したほうがいいのかと思います。資料2-2の8ページでございますが、その沿革というところがございますように、実はこの機構は2つの独立行政法人を統合したものでございまして、旧海員学校、旧海技大学校という2つの組織から成り立っております。海員学校というのはいわゆる新人養成の機関でございまして、海技大学校は在職者の再教育というか、スキルアップ訓練を専業にしている、かなり性格の異なる組織であります。

先ほどの17ページのほうの自己収入の拡大のところでございますが、海技課程の授業料を段階的に引き上げるというのは、この旧海員学校のことを指しております。海員学校というのは中卒者を対象とした3年間の本科と、高卒者を対象とした2年間の専修科というふうに分かれておるわけでございますが、それぞれについて並びになります学校群との見合いで相場観を形成して、段階的に授業料を引き上げていくという考え方でございます。

それから、実務教育の授業料の見直しというのは、これは再教育訓練、在職者のスキルアップ訓練をやっている海技大学校のことございまして、実はここは正直言って、いろいろな要請で、例えば航海技術の向上でありますとか、条約への対応でありますとか、船社側の強い要請でありますとか、いろいろな要請でスキルアップが求められているが、なかなか自前で、民間のところでは対応できないようなニーズにこたえて、ここでそういう

必要な再教育訓練をやっているというものでございます。ですから、完全にペイする形で授業料を取りますと、船社側の負担が重いということもありまして、そういったこともかんがみて、公のところで、そういう船社側の負担にも十分配慮しつつ授業料を設定しているわけですが、これもなるべく自己収入の拡大という方向で考え直すと、こういうことではございます。これが自己収入の拡大の話でございます。

それから、航海訓練所と海技教育共通に、施設設備の整備ということについて、ちょっと違和感のある記述ではないかというご指摘をいただきました。実はここは率直に申し上げて、我々もここに書くものなのかどうか悩んだ部分でありまして、いろいろお金のかかる話がどうしてもメンテナンス上でございます。こういう有資格の船員を養成するということは、条約上の責務として国に与えられているものでございますので、やらないといけません。そのためには、やはりメンテナンスがどうしても必要になるわけなんですけど、これはどうしても財政当局の理解を得なければできない。中期計画に記載がないとできないということが、これまでの我々事務局の思いでございまして、必要最小限は認めていただきたいという気持ちをここで書いたのですが、見直し素案の中に書くかどうかということについては、ややどうであったかという反省をしております。率直な気持ちを申させていただきます。

【家田委員長】 ありがとうございます。一通りお答えいただいたですかね。ありがとうございます。加えてご意見ございますか。どうぞ。

【盛岡委員】 空港周辺整備機構を担当しております盛岡でございますが、今率直な意見交換がなされたところ、最後の海上災害防止センター、この扱いについて、少し教えていただきたいと思っております。見直しという内容を見ておきますと、「実施主体を公益法人などの民間主体とすべく」と、この中で、「関連法案を早期に国会に提出する」とございます。国会提出して、その成立するということと、この予算請求の時期とが非常に微妙といえますか、既にもうその時期を過ぎていると思われまじけれども、この種の移行にかかる基本的なスタンスというのをどのように事務局としてお考えでしょうかというのが第1点です。それは、若干私自身がかかわっております空港周辺整備機構に関しましても、関西のほうは3空港の見直しという、大変重要な課題がございます。その大きな枠組みとの対応で、場合によっては業務内容も変遷する可能性もございますし、これは法律上の規定とも関連しますので、注意深く来年の時期を私どもとしては考えておきたいという、その先例として、このセンターの見直しがどのような枠組みで進んでいくのかについて、少し教

えてほしいと思います。

それから2点目は、これはもう私どもの担当している機構の場合も常に言われることでありますけれども、職員29名に対して役員5名という、このあまりにも数の大きさといのは、従前から多分指摘を受けてきたんだと思うんですが、5年間の中でこの期に至ってまだ5名であったというのは、何か特別の理由があったのかどうかというのを若干教えていただきたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。以上2点、お答えいただきましょう。

【河村海上保安庁環境防災課長】 海上災害防止センターの関係ですが、いろいろな意味で実はこの法人、少し特殊な性格でありまして、今回の民営化に限って言いますと、もともと前の中期目標、今の、現行の中期目標期間が始まる時に、これは3年以内の民間法人化を目指すということで閣議決定を受けて、現行の中期目標もそれに合わせて3年という、異例の中途半端な期間ですが、ということになっておりまして、本来は来年の4月1日に民営化ということで動いておりました。それが今年の12月に、独法関係についてはすべて閣議決定凍結されているということで、こうなったんですが、現在どうなっているかといいますと、ここにありますように、事業仕分けで民間法人化の方向は示された。これも実は異例でありまして、もともと事業仕分けということでありましたので、他の法人はこういう経営主体についての議論にはほとんど及んでおりませんで、個別の事業についてどうするという議論であったかと思うんですが、ほとんど唯一、この災防センターだけは事業仕分けの中で、事業そのものではなくて経営主体論まで指摘を受けたということで、これだけが今俎上になっているということになっています。

これからの動きですが、事業仕分けの指摘を受けて、判断を各省大臣、うちでいう国土交通大臣のほうにゆだねられていることになりますので、ただこのように事業主体論にかかわるような見直しの指摘でありますと法律改正が要りますので、法律改正をせざるを得ないと。法律改正をするということになりますと、どんなに早くても、次の通常国会に出したとしても、成立は来年度以降で、そこから準備期間をとることになりますので、最速でも予算要求、いろいろ機微に当たる時期というような話もありましたが、予算的な段取りは少し先になる。23年度というのは間に合わないのかなと思いますが、まずその制度的に法律のほうの早期の提出ができないかということで作業を進めると、こういうところでございます。

【盛岡委員】 ごめん、もう1つの……。

【家田委員長】 役員のほう？

【盛岡委員】 役員のほう。

【河村海上保安庁環境防災課長】 役員につきましては、現在の中期目標期間がスタートするときから、こうでありますけれども、このうち3名が常勤の役員、役員といいますか理事。それから1名が常勤監査、1名が非常勤監査役ということになっております。これについては、もともと官民の共同出資で実は今できているような法人ということもありまして、それぞれの出捐者から出すというような形で、ちょっと特殊な形なんですけど、これもやっているところがありまして、この形でできております。一方で、その人選につきましては、ご承知かと思えますけれども、昨年度から独立行政法人の役員の公募制ということがありますよね。ほかの法人とこれは同様でありますけど、対応してきているところがございます。

【家田委員長】 よろしいですか。

【盛岡委員】 はい。

【家田委員長】 この役員の数って、何人いるのかってよくわかりませんよね。5人のところ、4人のところが多いんですけども、3人でやっているところもあるし。それから、全体の人数のうちの比率というのと、その1個手前は800人の中で6人の役員の人とか、随分様子が違うので、何か考え方みたいなものが、独立行政法人、国交省の中で、こういう考え方で役員というのは必要なんですよというのがやはり求められるのかもしれないと、今、盛岡先生のお話を伺って思いましたけれどもね。ほかにいかがでしょうか。

【藤野委員】 1つよろしいですか。

【家田委員長】 どうぞ。

【藤野委員】 今、海上災害防止センターのことが話題になりまして、あちらからご説明いただきましたけれども、職員29名に対して役員5名が多いじゃないかと指摘されると、私もこのセンターの評価委員会の会長として、うーんと思いました。が、実はちょっともう少し実情を申し上げると、このセンター、29人の職員で実際に海でいろいろな事故が起こったときに、油が流れる、あるいは火災が起きる、そういうものを全部このセンターで賄っているわけではないんです、実は。要するに、実際の指揮はもちろんここがとります。例えば、昨年度も、21年度も、油の流出事故が3件、それからいわゆる危険有害物質というものが流れたものが1件ございまして、そういう事故が起こったときに、このセンターは、各地域に、そういう事故が起こったときの防除協議会というのが、あら

かじめ各地域につくられておりまして、そこの指揮をとるということで、そういう意味で29人という非常に少ない数でやっている、私は実は理解しておったものですから、今ご指摘を受けて、あ、数からいうと、やはりちょっとアンバランスだなと思いました。が、実際にやっている活動からしますと、これとても29なんていう数じゃありませんで、その10倍あるいはもう1けた多いぐらいの数の人間を動員してやっておりまして、その指揮をとるのがここでやるということ、実は私も今のご指摘を受けるまでは、あ、というふうに思いましたが、実情はそういうことですので、その辺のご事情も少しご理解いただくと、センターの活動に対するご理解が和らぐのではないかと、私自身、評価委員会の委員長をやっているものですから、今のご指摘はある意味で、はっといたしました。以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、ご意見も出尽くしたようでございますので、議題の2つ目の後半部分、5つの法人の見直しについてにつきましては、今多々出たご意見を参考にさせていただいて、素案をつくっていただくという作業に続けていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、議題最後になりましたけれども、昨年度の評価の結果につきまして報告と、それからまた、時間の許す限りですが、これからの評価の仕方に関する意見交換という話題について進めたいと思います。では、事務局からご説明をお願いします。

【杉山政策評価企画官】 それでは資料3-1、3-2、3-3、この3種類の資料でご説明させていただきます。

毎年度の年度評価に当たりましては、各分科会でご審議をいただいております、今年度ご審議いただきました昨年度の業務実績評価に当たりまして、各分科会においては、委員の皆様においていろいろとご議論・ご審議をいただきまして、大変ありがとうございました。

その結果をとりまとめましたものが資料3-1でございます。国土交通省所管の全20法人につきまして、皆様ご案内のことと思いますが、今年度から評価方式、評定のやり方を変えてございまして、従来5・4・3・2・1ということの評価しておりましたのを、5段階ということは変えずに、SS・S・A・B・Cという形の5段階評価とすると。従来、数字を単純平均して、全部3だった場合を100とするパーセンテージで求めて数字をは

じいて、その数字によって「極めて順調」から「順調」「おおむね順調」「要努力」ということの4段階であったのを、個別項目の評定と同じく5段階にするということで、正式にこの決定をいたしましたのが6月25日付ということで、大変分科会における審議の直前ではありましたが、ご対応いただきまして大変ありがとうございました。その結果まとめましたのが資料3-1でございます。

上から、これはいわゆる役所言葉でいうと建制順、通常いつもの、お決まりの順番でございます。たまたま一番上の土木研究所がSとなっておりますので、高い順に並んでいるのではないかと誤解されるといけませんので、これ単に別に何の細工もせずに、単純に20法人、いつも並べている順番に並べたものでございます。

結果的に見ますと、総合評定Sが土木研究所1法人、残り19法人がAということになっております。

個別の項目の評定との対応状況を見てまいりますと、これも各分科会にはお願いをしてきたことではございますが、基本的には最も多い評定を総合評定とするということをつけてくださいということをお願いしてききましたが、そのとおり、丸をつけているところが一番多かった評定でございますので、一番多い評定に従って総合評定が付されているということになっております。

SSにつきましては、土木研究所、海技教育機構、水資源機構の3法人で1項目ずつついております。基本的にはSとAでございますが、Bについて一部、5法人についてついているという状況でございます。

続きまして資料3-2でございますが、これは事務局のほうでご参考ということで、具体的にどういう審議をしているのかということをもとめさせていただいたものでございます。下に凡例などがあって若干読みづらいかもかもしれませんが、順次ご説明をさせていただきます。

まず、分科会名と法人名が並んでおります。16分科会20法人が列挙されております。

まず最初の項目でございますが、「法人の自己評価の添付」ということで、審議会での審議に際しまして、法人が行っております自己評価、これを出させているかどうか、自己評価を添付しているかどうかということで、資料として添付されているものについては「有」、添付がないものは「無」ということにしております。「無」の中には、そもそも法人が自己評価を行っていないというケースもありますし、自己評価を行っているけれども、特に分科会には出していないというものもでございます。

次の縦の欄でございますが、「分科会回数」、この業務実績評価を審議するに当たって、分科会、場合によっては定足数を満たさないという場合がございますので、非公式の形の懇談会という形式のものも含めまして、実質的に何回集まっているかということで、1回というところが数的には多うございますが、2回というところも幾つか、5法人ございます。

次の欄でございますが、「委員の事前評定」ということで、何らかの形で各委員が審議に先立って、このSSだとかS、Aというような評定を、個々の委員が付しているかどうかということを表記したものでございます。分科会での審議に先立って委員が評定を付している場合には「a」としております。で、「b」のやり方は、特に事前に各委員は評定を付さずに、分科会長試案等たたき台が当日分科会に提出されてきますので、これを踏まえながら審議を合議で、お互いに議論をしながら評定を決めていくというやり方が「b」でございます。

次に「分科会独自の評定とりまとめ方法」でございますが、委員の事前評定をしていたいただきました場合に、したがって先ほどの欄で「a」となった場合につきまして、委員中の多数のもの、例えば8人中6人ですとか、10人中何人とか、一定数の方の評定案が一致した項目については、もうそこで確定すると。残った項目について分科会審議の対象にするというような、分科会によって全部審議をして合議によって決定するというのではない、独自の方法が定められている場合を「有」としております。この「有」とされておりますのは、交通関係研究所分科会の交通関係3法人、教育機関分科会の関係の教育機関3法人と、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、この3分科会7法人につきましては、評定数がある程度一致した場合には、もう自動的に評定を確定させるというやり方をとっております。

次の欄でございますが、評定を審議する、最終的に評定をどうするかということで委員間で議論をして審議するわけですが、その際に当該独法の人間が同席しているかどうかということをもとめたものです。「有」というのは、法人の人間がその場に同席をしていると。「有」というところが8法人あるかと思いますが、そのうちの米印がついております都市再生機構と住宅金融支援機構ですが、若干特殊でございますが、法人は同席しているんですが、部長クラスの間人です。これは何か質問が出たときに備えての質疑対応ということで、部長だけ残して役員は退席するという形です。一応法人がいることはありますので「有」とは分類させていただいております。その他の法人につきましては、審議時には法人はい

ないということになっております。

最後の項目でございますが、法人が自己評価をする、それを添付するという場合において、SSあるいはSという評価を付している場合に、その項目についての資料を別途何か用意している場合には「有」としております。特段別途の資料なし、全項目共通の資料とかそういう場合には「無」と、資料がついているかどうかではなくて、SSやSの場合に特別な資料を何かつけているかということでは、鉄道建設・運輸施設整備支援機構のみが該当すると。ほかのところについては特段、何か特別な資料をつけるということとはしておりません。ご参考までに、18年・19年・20年、要するに今回おつけしたのと前の、その前年から過去3年分につきまして、5から1の評定の分布と総合評定、昨年度までは「順調」「極めて順調」というような表記でしたので、どういう結果になっているかということをご参考までに右のほう、おつけしたものでございます。

続きまして資料3-3でございますが、ちょっとこれ数字が古くなりまして、『独立行政法人評価年報』という、総務省がまとめております公表の、電話帳のようなぶ厚い冊子なんですけど、これをベースに拾ったものでございます。その中で、独法の件数の多い文科省、厚労省、農水省、経産省、この4つの役所についてまとめたものでございます。

見方は先ほどの3-1とほぼ同様でございますが、個別評定が法人ごとに幾つあるかという分布、そして一番多いところに丸を付しております。総合評定は、役所によってつけるところとつけないところとございます。文部科学省は総合評定は最終的にはつけておりません。個別評定だけして、総合評定は文章で書いて終わり。要は、学校の通信簿で、個別の科目については成績つきますけれども、最後何か、よく頑張りましたねとか、一般的な評語はつきますが、特に全体を通じて評定はつかないというスタイルでございます。

一応見てまいりますと、全法人、一番多いところはAというところで、一番多くなっております。ですので、仮に総合評定、もしうちと同じようなやり方をつければ、おそらく総合評定もAになったであろうと推定はされますが、文科省の場合、特に総合評定というものは付してはおりません。

めくっていただきまして、厚生労働省でございます。こちらにも総合評定は付してはおりませんが、個別の評定で最も多いのがAというところが一般的ですが、Bが一番多いところも2法人でございます。

3ページ目は農林水産省でございます。こちらは国交省と同じく総合評定を付してはおります。総合評定は個別評定の一番多いところに結果的にはなっております。その審議の

過程は不明ではございますが、結果としてはすべての法人が、評定の最も多いところが総合評定となっております。

経済産業省につきましても、総合評定がございます。これ、若干ばらけておりまして、総合評定AのところとBのところは3法人ございます。一応基本的には、個別評定が一番多いところとなっておりますが、個別評定が同点のところがありますので、ここについてはおそらく審議をした結果、AなりBなりということで総合評定を下しているものと思われます。

以上、他省の動向として、評語としては大体Aという標語がついているケースが多いということのご紹介でございます。

以上、事務局から、今年度評価いただきました結果等についてのご報告をさせていただきました。

【藤野委員】 1つ訂正をお願いしたいところがあるんです。

【家田委員長】 どうぞ。

【藤野委員】 資料3-2の縦長の表がございます。「国交省独立行政法人評価委員会各分科会における評価の審議方法について」というのがございますが、この欄で、真ん中から少し右側のほうに「評定審議時の法人の同席」という欄があります。そこに有無が書いてありますが、それをずっと真ん中、下から5番目でしょうか、海上災害防止センター分科会、「有」と書いてありますが、これは「無」です。

【家田委員長】 「無」。

【藤野委員】 はい。実は、もう少し申し上げますと、当初、この分科会の評価委員会が発足した、おそらく2年か3年だったかと思いますが、はあったかと思いますが、途中で、分科会会長、私、引き受けて交代したときに、ないほうがよろしかろうということになくしましたので、「無」としていただくのが正しいので。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。ほかにも訂正とかがありましたらどうぞ。訂正はよろしいですか。ありがとうございました。

まずはお礼を申し上げたいのは、いつもながら大変なご苦勞をおかけして、何とか昨年度の評価もまとまりまして、ほんとうにご協力ありがとうございました。重ねてお礼を申し上げたいのは、今回始めるに当たって、今までSS・S・A・B・Cという名前ではなかったんですが、その意味合いというものを再確認するというのを6月の会でやりまして、まあ基本的には、大学の、あるいは学校の評価で優というのがAですよね。Aがすば

らしいということで理解しようじゃないかと。それからSは目が覚めるぐらいすばらしいと、目覚ましいとついていましたね。目が覚めるどころではなくて、目が閉じることもできないぐらいに目覚ましいのがSSだと、こういうような理解をして取り組んでいるところでございまして、いろいろご協力いただきましてありがとうございます。

表の、資料の3-2をつくっていただいたのは、実は事前に私と事務局で相談したときに、それぞれいろいろなところでどんなふうなやり方をしているか、少し見えるようにしてみても、もちろん基本的には各分科会でお考えいただくことなのですが、よそでやっているやり方を少し参考にさせていただいて、まねしたいものはすればいいし、もっとすばらしい方法があればどんどん開発していただいて、またそれをほかのところも勉強させてもらうというような、ありていに言えばPDCA的に、評価の仕方自身もリーズナブルなものになったらいいなという趣旨で入れたものでありまして、決してこの「有」とか「無」とか「1」とか「2」とかいうの、どれが一番正しいということを言うためではなくて、そういうものだとご理解いただけたらと思います。

残り時間少なくなってしまうかもしれませんが、昨年度の分の評価を一通りやっていただいて、ご感想であるとかご質問であるとか、これからの改善に向けてご意見であるとか、ぜひいただきたいと思っております。じゃあどうぞ。

【來生委員】 よろしいですか。今日、一番最初に評価があった日本高速道路保有・債務返済機構の評価で、Sがついていた項目があった部分があります。私、何を話したいかというと、今度その理事クラスの公募という制度が始まって、公募との関係で、私今回たまたま、去年から今年にかけて経験した、これの人事委員会をやらせていただいた。人事委員会をやらせていただいて、現役のこのSの評価がついた項目の担当の方が応募された。そういうこととの関係で、人事委員会で一番頭を悩ませたのは、ある意味での政治的な状況、天下りはだめよというような強い方針が出されているということと、それから独立行政法人、一方で我々人事委員会だけではなくて、我々というか人事委員のメンバーになった者は、この評価委員会のメンバーでもある人がほとんどであった。そういう状況の中で、公募とそれからその独立行政法人の、年度評価だけではなくて中期計画期間中の評価との関係というのが、どのように整理されるかというのはすごく難しい問題だという認識をいたしました。というのは、このS評価を受けた担当の方が応募されて、人事委員会ではトップであって推薦をしたけれども、ある種のポリティカルな判断で落ちた。それが再度繰り返されるというようなことになる。私、政治的な状況がこういうものに反映するという

のは、ある意味で仕方がないことだとは思いますが、そういうその人事、特にトップクラスの人事というのは、その組織のパフォーマンスに必ず影響を与えます。今まではそういうことを考えなくてよかったのが、今度、政治的な判断を人事に入れるということと、それがパフォーマンスに影響を与える可能性というものをどう考えたらよいのかというのはすごく難しい問題だなという気がいたします。

その具体の案があるわけでは全くないのですが、私、公益法人とかそれから特殊法人のように、評価と関係のない組織について政治的な人事というのがあるというのは、それはそれでよいと思うのですが、こういうふうに、国民に対して一定の手続で、成果についての評価をする、そういう組織と、それからそれなりに慎重な手続で人事をすることによって人事委員会なんかが出てきて行った判断、それとの関係、それと違う結果が出て、それが評価との関係でどのように整理されるのか。そういう問題について、十分にお考えをいただくことがこれから、これが定着するとすれば大事なことではないかという気がいたしますので、意見を述べさせていただきました。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【西川委員】 はい。

【家田委員長】 どうぞ。

【西川委員】 我々の建築研究所の分科会ですが、評価をやっていて、中の評価はそれなりにいくんですが、これが結果として出たときに、ほかの研究機関の話ですが、ほかの研究機関と横並びで見たときには、何かお互いに同じような評価をやっているのかどうかというのが、随分話題になりまして、例えば評価項目は分科会で決めているのだからしようがないだろうという話もあるんですが、今回委員の人が、評価項目は自分たちで決めたという意識は全くなかったんですけれども、研究項目が何項目で業務のほうは何項目というふうに分かれています、業務のほうについてはいい点はつけにくいですが、研究のほうはそれぞれSをつけたりAをつけたりBをつけたりできるんですが、そういうところが何か、もうちょっとクリアな方向でいかないかということと、それからもう1つ、同じ研究機関であれば、項目同士をちょっと比較してみても必要もないんじゃないかという話があって、ぜひこの委員会で言ってくれと強く言われたんですが。土木研究所はSがついていて建築研究所はAがついているのは、土木研究所のほうがすぐれているというこ

とではないんだという、(笑)同じぐらいだというふうに評価する先生方は考えているという、そのあたりが何か、出ちゃうとそういうふうに見えちゃうものですから、何かもうちょっと、平等で見えるような格好の評価項目の選び方とかやり方を何かできないでしょうかねということですので、もしあればよろしくお願いします。

【家田委員長】 そんなに防衛しなくていいです。

【高橋委員】 ちょっとお話が出ました唯一のSである土木研究所でございますが、これ、おっしゃるように、評価項目に何が選定されているかということが非常に大きく影響しているかと思うんです。土木研究所の場合は、研究開発関連という項目がかなり多いというようなことで、業務運営の効率化がしたがって相対的に少ないというようなことになっているかと思います。それで、Aという評価というのは、順調に着実な実施状況にあるということだと定義されているわけで、それぞれの各項目について、それぞれ研究所の努力によって、着実に実施されているというよりは、相当すぐれた状況であるという、そういう判断が多かったという結果が、これ反映されているわけですが、むしろちょっと奇異に感じたのは、今まで極めて順調という評価であった研究所が、ほとんどAという評価に変わったという。確かに、この事前説明のときに、評価のやり方が変わって、わりあい辛目になったというようなご説明がありまして、皆さんそれについて、それを勘案して評価をされて、一たん評価が済んだのをまた見直して、ちょっと下げたというようなこともあったと聞いておりますが、そういう結果でございます。ですから、これ全部Aになってしまうということだと、何のために評価しているのかなと、逆にちょっと疑問なしともしないというようなことを考えております。

【家田委員長】 ありがとうございます。

基本的には、ここで全部そろえるという必要が、何が何でもあるわけではもちろんないですね。ただ、いろいろな省庁があつて、そこにもいろいろな研究機関があつて、それぞれ世界的にも活躍しているところがあつて、そういうようなものを横目でにらみながら、我々のこの幾つかの法人はどういうふうになっているのかなと、こう見てみたときに、国民がそれぞれの独立法人が、独法がどんなふうな仕事をしているのかな、しかもその評価というのはどんなふうに行っているのかなというふうな見方もありますよね。そんな面を見ながら、だんだんだんだんリーズナブルだなというふうになればいいので、毎年毎年の中で、こっちが高いの、こっちが低いのと言ってみたって、あまり意味のあることではないと私は理解しているところでございます。たまたま今年は土研だけSになっていますけ

れども、それもたまたまの話であると思います。

それからもう1つ、注意しなければいけないなと思っていることも申し上げると、基本的な評価は、計画があってそれをどのくらい達成したかなというところが基本になっているわけですが、それが毎年毎年すばらしい、すばらしい、すばらしいが続いたとすると、計画って何なのという、そんなにすばらしいのが毎年のように続くというのは、計画のほう甘いんじゃないか、怪しいんじゃないかななんてことを邪推されないようなためには、ちょっと高目の評価をつけた次の年は、やはり身を引き締めて、より高い目標を心の中では持っているよとやった上での評価じゃないと、国民は納得してくれないかもしれないというような感じもしているところでございます。

そんなことをいろいろ勘案しながら運用していただいて、だんだんだんだん皆さんの、共通の認識、完全に共通にする必要はないんですが、あちこちのことを見ながら自分で一番いいと思う方法でやっていただけたらなと思っています。これは私の感想でございます。

つけ加えて、ほかの皆さん、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今後も引き続き、皆さんのご協力と改善への努力をお願いしたいと思っております。

それでは、この話題につきましては以上にさせていただきます、私の司会はこれで終わりにして、事務局に引き継ぎたいと思います。

【杉山政策評価企画官】 それでは、本日は長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、まことにありがとうございました。

なお、本日の委員会の内容につきましては、議事の公開についての方針に基づき、議事要旨と議事録を国交省ホームページにて公表することとさせていただきます。

また、議事録につきましては、後日その内容をご確認いただくために、ご発言のありました委員各位に送付させていただきますので、お忙しいところまことに恐縮ではございますが、発言内容のチェック等をお願い申し上げます。非公開の審議部分につきましては、委員名を削除して掲載する等の措置を講じた上で、公表させていただきます。

それから、資料につきましては大部でございますので、よろしければ事務局より郵送させていただきます。このまま机の上に残しておいていただければと思います。

それでは、以上をもちまして、第13回国土交通省独立行政法人評価委員会を終了させていただきます。長時間にわたるご審議、大変ありがとうございました。

【家田委員長】 ご苦労さまでした。

— 了 —