

第14回国土交通省独立行政法人評価委員会

平成23年9月12日

【内山政策評価企画官】 それでは定刻となりましたので、只今から第14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、ご多用中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。私、事務局を務めております政策評価企画官の内山と申します。議事進行につきまして、後ほど委員長を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。

本日の委員会は委員28名のうち20名のご出席をいただきました。まだ到着が遅れております方がいらっしゃいますけれども、20名のご出席をいただいておりますので、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条第1項の規定により、議事を行うために必要な定足数である過半数に達しておりますことを、まずご報告申し上げます。

それでは初めに、開催に当たりまして、津島国土交通大臣政務官から挨拶申し上げます。

【津島大臣政務官】 ただいまご紹介いただきました、このたび政務官を拝命いたしました津島恭一でございます。どうぞひとつよろしくお願い申し上げます。

本日は大変多用の中ご出席を賜りまして、ほんとうにありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。家田委員長をはじめ委員の皆様におかれましては、国土交通省所管の独立行政法人の評価につきまして、日頃より大変貴重なお時間をこれに割いていただき、中立公正の立場からご議論を賜っていることに対しまして、改めて厚く御礼を申し上げる次第であります。

ご案内のとおり、独立行政法人を取り巻く状況は誠に厳しいものがあります。国民の厳しい監視のもと、独立行政法人は、一層の業務の効率化を進めつつ、提供するサービスの質の向上も同時に図っていく必要があります。

政府といたしましては、「事業仕分け」の成果等も踏まえて、昨年12月7日に「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」を閣議決定し、そのフォローアップを行っております。

こうした中、独立行政法人評価を行っていただく本評価委員会に対する国民の期待は実に大きいと考えております。

本日の議題ですが、議題1では東日本大震災における被災者支援等の取組みを、議題2では平成22年度業務実績評価を、議題3では中期目標期間の業務実績評価を、議題4では来年3月に中期目標期間が終了する「自動車事故対策機構」と「住宅金融支援機構」について、その組織・業務のあり方の見直しを、それぞれ予定しております。

いずれの議題も独立行政の在りようを決める上で重要なものばかりでありますので、委員の皆様のご意見をお願い申し上げます。冒頭のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【内山政策評価企画官】 なお、津島政務官におきましては、ここで公務のため退席をさせていただきますので、よろしくお願いたします。

【津島大臣政務官】 どうぞよろしくお願いいたします。

(津島大臣政務官退室)

【内山政策評価企画官】 続きまして、昨年8月開催の第13回委員会以降、委員の交代がございましたので、新任委員のご紹介をさせていただきます。お手元の議事次第、座席表の次に「国土交通省独立行政法人評価委員会委員一覧」をお付けしており、お名前の左側に新任の表記をさせていただいております。

6名いらっしゃいますので、順にご紹介申し上げます。

弁護士の菊池委員でございます。

【菊池委員】 お願いします。

【内山政策評価企画官】 公認会計士の友永委員でございます。なお、友永委員におかれましては、本日、所用によりご欠席と承っております。

東京大学大学院工学系研究科教授の前川委員でございます。

【前川委員】 前川です。

【内山政策評価企画官】 前川委員には鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会長をお願いしております。

続きまして、中央大学理工学部教授の山田委員でございます。

【山田委員】 ちょっと、後半のほうで退席せざるを得ないんですけども、そういうことでございます。

【内山政策評価企画官】 明治大学公共政策大学院ガバナンス研究科教授の笠委員でございます。

【笠委員】 お願いします。

【内山政策評価企画官】 東京海洋大学海洋工学部教授の渡邊委員でございます。

【渡邊委員】 渡邊です。よろしくお願いいたします。

【内山政策評価企画官】 ありがとうございます。

なお、法人の業務実績評価にかかわる議題につきましては、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。また、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。

それでは、以後の議事進行を委員長にお願いしたいと思います。家田委員長、よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 どうも皆さん、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。これから早速議事に入るんですが、冒頭から私、数分遅刻しまして大変申しわけございませんでした。館内にはいたのですが、なかなか時間が守れなくて申しわけありません。

それで今日は全分科会がこうやって集まって、いわば情報を共有して、よそ様がやっているといいのがあったらなというのをぜひ反映していただくのと、それから特に非常に大変すばらしい成果を出している項目もいっぱいありますので、その辺も皆さんで共有して知っておこうという趣旨でございますし、これからいろいろな作業、これまでもやっていただきましたし、これからも続けるのですが、そういう手法で、私の目から見てもうちょっと統一してもいいかなみたいなことも少し、後のほうで相談をさせて頂きたいと思っていますところでございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは着席させていただきます。

では早速議事に入りますが、まず議題1の「東日本大震災の被害及び対応状況について」でございます。これは、ご承知のとおり地震と津波が起こったのですが、もちろん私も担当しております独立行政法人もたくさん被災しておりますし苦労していますが、それと同時に支援活動や救援活動も多々活躍されておりますので、その辺もぜひ、情報を共有しようじゃないかという趣旨でございます。それでは事務局からご説明をお願いいたします。

【内山政策評価企画官】 それでは説明させていただきます。資料としましては資料1を使わせていただきます。「東日本大震災の被害及び対応状況について（概要）」です。なお、一番最後のほうに参考資料1というのがついております。この資料1を作りました原データというのはここにありますので、さらに深く見てみたいというところがありました

ら、この参考資料のほうもぜひご覧いただければと思っております。

下から2番目でございます。

よろしいでしょうか。それでは資料1に基づきまして説明いたします。2つに分けておりまして、1つは「被災の状況」ということでございます。もう一つが、独立行政法人がこの震災にかかわりましていろいろな支援等を行いましたものですから、それについて概略を説明させていただきます。

まず1番「被災の状況」でございます。全20法人ございますけれども、「職員・学生の被害」ということで死者1名ということでございます。航海訓練所の職員、これは本部は横浜にあるわけですが、帰省中に震災に遭ったということで死者1名でございます。行方不明者はなしということでございます。「主な建物等被害」でございますが、こちらにつきましては資料1の6ページ、7ページをごらんいただきますと、写真が一番わかりやすいかなと思ひまして、写真を一杯付けております。写真のとおりでございます、特に航空大の仙台分校でありますとか電子研の岩沼分室というところは、直に震災の被害を受けておりました、多数の被害が出ております。

1ページに戻りまして「建物」ということであります、先ほど言いました航空大学校、電子航法研究所、海技教育機構、土木研究所、建築研究所、海上技術安全研究所、自動車検査、水資源機構ということで、特に庁舎、また学生寮でありますとか、いろいろところで被害が出たということでございます。

そのほか、航空機、船舶、車両というところも被害が出ております。航空機につきましては、電子航法研究所岩沼分室に在ります実験用の航空機が全損ということございました。また航空大学校、これは仙台でございますが、この訓練機も全損ということございます。

「船舶」、海技教育機構で国立宮古海上技術短期大学校の練習船でございますけれども、これも被害を受けております。鉄道建設・運輸施設整備支援機構は一般の民間会社と共有して船を持っているわけですが、この船についても被害が出ております。

「車両」、電子航法研究所で実験用車両を岩沼分室で保有しておりましたけれども、これについても被害が出ております。

その他、「道路」につきましては、日本高速道路保有・債務返済機構の保有します高速道路施設について被害が出てきたということでもあります。

そのほか、「資機材」ということで、海上災害防止センターで資機材をいろいろ持ってお

りますが、久慈基地、仙台基地、鹿島基地それぞれで大きな被害が出たということでございます。被害はかなり大きなものが出たということでございます。

続きまして2ページでございますが、主な支援等の取り組みということで、横串で見た場合に、被災者支援、技術的支援というところが、やはり独法が行えた支援ということでございます。一番大きなところで被災者支援ということがございますけれども、航海訓練所におきましては、写真にありますとおり救援活動を行ったということでございます。所有しています銀河丸、海王丸、そこに書いています銀河丸につきましては緊急物資の運搬、海王丸につきましては船内での炊き出しということであります。

また、水資源機構では海水淡水化装置の活用ということであります。霞ヶ浦用水の停止によりまして茨城県桜川市の水道が断水しました。機構の海水淡水化装置による製造水を同市の給水車へ補給し市民に供給したということを行っております。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構におきましては、仮設住宅建設用地としまして仙台市内の持っております土地を無償で貸与したということでございます。

都市再生機構も同じく、1つが被災者へのUR賃貸住宅の提供5,100戸ということでございます。そのほか、鉄道・運輸機構と同じく仮設住宅建設用地として、仙台・いわき・盛岡市内の土地を無償提供したということでございます。

住宅金融支援機構につきましては、災害復興住宅融資の融資金利の引き下げということでございます。

自動車事故対策機構は介護料受給者の安否確認を1件1件漏れなく行ったということでございます。以上が主な被災者支援の取り組みでございます。

3ページに参りまして技術的支援でございますが、技術的支援ということでありますと、土木研究所、建築研究所、港湾空港技術研究所、それぞれ専門家を現地に派遣いたしまして被害調査を行ったということでございます。写真にありますとおり、土木研につきましては、津波により被災した道路橋の調査ということであります。港空研につきましては津波の高さ調査をしたということでありまして、特にここら辺の活動につきましては震災直後、特にテレビ等でいろいろなところにおいて、研究所の職員がインタビューを受けていたり解説をしたりしたことがありますので、よくご存じのことかと思っております。

それから鉄道・運輸機構でございますけれども、宮城県の支援要請によりまして、仙台空港線、これは第三セクターでございますが、仙台空港線という鉄道の被災状況の調査・復旧支援を実施したということでございます。

都市再生機構につきましては、宮城、岩手、福島県に仮設住宅建設に係る支援要員を派遣しております。また、宮城、岩手県の被災自治体へ復興計画策定等技術的支援のための要員を派遣しております。これが主な2つの支援でございます。

そのほか「迅速な復旧、業務再開」ということで、自動車検査独立行政法人につきましては、12日後に全検査場で業務を再開できたということでございます。また、臨時出張検査場の開設ということもございます。ここにありますとおり、東北検査部においては震災により受検できなかった車両が一気に訪れたりしましたけれども、12日後、全検査場で何とかこぎつけたということもございます。そのほか、移動相談所等を行ったということもございます。

それから水資源機構でございますが、霞ヶ浦用水、管路が被災しまして茨城県西部への水道供給が停止するも、応急対策により被災後7日目から送水を開始したということ、これも迅速な復旧をしたということもございます。

続きまして5ページでございますが、「政府検討への支援」ということで、交通安全環境研究所におきましては、「大規模地震・津波発生時における安全の確保及び運行再開のあり方に関する調査検討」ということでございます。こういう検討を今しているということでございます。それから、海上技術安全研究所におきましては、放射性物質に汚染された福島第一原子力発電所のたまり水の船舶による貯蔵に関する検討を行っているというところでございます。

その他の取り組みとしまして、海上災害防止センター「千葉のLPGタンクの消火活動」、後ほど詳しい説明がある予定でございますが、「コンビナート火災消火にあたる消防船おたき」ということで、消火活動に参加したということもございます。

そのほか、高速道路保有機構におきましては、特殊車両の通行対応ということで、そういう迅速な対応を図ったということもございます。

最後に国際観光振興機構でございますが、震災後直ちに外国語のポータルサイトを立ち上げまして、世界に向けまして地震津波情報、放射線量情報等の正確な情報を発信したということでもあります。

6ページ、7ページは参考ということで、このような被災があったということもございます。以上でございます。

【家田委員長】 はい、ありがとうございました。参考資料のほうに、厚い資料でより詳細に書いてあるんだと思いますので、ご関心の方はまたそちらも見ていただきたいと思います。

います。

時間の都合もございますので、質疑はちょっと割愛させていただきまして、次の話題に入らせていただきたいと思います。次の議題は議題の2「国土交通省所管独立行政法人の平成22年度業務実績評価」でございます。本議題につきましては、その審議経過が非公開となっておりますので、関係者以外の方がいらっしゃいましたら、ここで一旦ご退席をお願いしたいと思います。

(関係者以外退室)

【家田委員長】 どうもありがとうございます。平成22年度業務実績評価につきましては、先般の各分科会でご熱心に評価していただきまして、分科会としての評価が決定されました。その評価につきましては去る9月1日に私が事務局からご説明をいただきまして同意いたしましたので、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則に基づきまして本委員会としての評価は既に決定しているところでございます。

ただ、その項目の中でSSの評価が下されたものにつきましては、事務局説明の後に各分科会から、これは大変いいニュースでございますので皆さんに知っていただくということで、ご紹介をお願いする次第でございます。

それではまず事務局からご説明をいただきたいと思います。

【内山政策評価企画官】 続きまして、それでは「委員限り」と書きました資料2という資料をお願いします。「平成22年度業務実績評価集計表」、1枚物でございます。その後ろに参考として「平成21年度業務実績評価集計表」も添付しております。この2枚、特に1枚目の22年度のほうを使って説明したいと思います。

まず集計表のとおり、総合評価につきましては、国土交通省所管20法人、すべての法人におきまして総合評定Aということでございました。それで次ページにあります21年度と比較しました。SS、S、A、B、Cの項目につきましてそれぞれ見ましたところ、平成22年度のほうが、Aの項目が割合にしまして73.8%、項目にしまして350ということでございます。ちなみに21年度のほうをごらんいただきますと68.1%ということで、特徴としましてはAが増えたかなということでございます。

同様の視点から見ますと、Sが昨年度は29.6%であったものが今年は22.8%ということでございまして、Sは減ったのかなということでございます。

その他、ばらつきで見ますと、Bが昨年と比べますと1.7%から2.5%に増加しているということでございまして、ややBも増えたかなということであります。そういう全体

的な特徴が出てございます。

それでは、全体的な総合評価は今申しましたとおりオールAでございましたけれども、Bがつきました項目について簡単に触れていきたいと思っております。全部ということではなくて主なもののみ挙げたいと思います。

まず、国際観光振興機構で2項目、Bがついております。Bがついております理由としましては2件とも同じでして、1つは、国際会議の誘致件数というのを数値目標に掲げておりました。これが残念ながら22年度、その数値目標を達成しなかったということ。もう一つ、賛助会員の増加ということで、これも年度計画には掲げておりましたけれども、これも賛助会員が増加するどころか実際には減少したということでありまして、これもBということで、この国際観光振興機構につきましては数値目標を達成しなかったということでBが2つついております。

それから、空港のほうも基本的に同じでございまして、Bが、再開発整備事業というのと大阪国際空港周辺の緑地整備というのがあります。これも、年度計画に数値計画を掲げておりましたけれども、いずれも数値目標未達成ということでありまして。したがって、結果としてBになっているということでございます。

それから、奄美群島振興開発基金は3項目Bがついております。これも数値目標を達成しなかったということでありまして、リスク管理債権割合について、昨年に引き続き計画未達成ということで、依然として高い割合、これも数値目標でリスク管理債権割合を減らすということでしたけれども、残念ながらその数値目標は達成できなかったということで、このようにBがついております。

ということで、やはりBがついているものにつきましては数値目標を掲げてきたけれども残念ながら達成しなかったということについている傾向が多いのかなと感じております。

それからCでございます。Cが1法人、住宅金融支援機構についております。これにつきましては新聞報道でもご案内のとおりだと思いますが、今年5月に贈収賄事件におきまして職員の逮捕者を出してしまいました。この1項目をつけた項目につきましては、「内部統制」の項目でありまして、コンプライアンスはよくやっているという評価もあったのですが、結果として逮捕者が出たということでありまして、その分はCという評価になっております。年度評価につきまして、説明は以上でございます。

【家田委員長】 よろしいですか。

【内山政策評価企画官】 ありがとうございます。

【家田委員長】 それでは引き続きましてSSの評価をしていただいたものにつきまして順次ご説明をいただこうと思いますが、まず鉄道・運輸機構の分科会からご説明をお願いしたいと思います。

【委員】 それでは分科会を代表いたしましてご説明いたします。

資料の2-1をごらんください。1枚めくっていただきまして、対象は、東北新幹線（八戸・新青森）、それから九州新幹線（博多・新八代）の2線、営業線を平成22年度に同一年度で開業したということに対してSSを評価した次第でございます。これは平成16年に整備新幹線、完成は2年前倒しにするということで、平成22年度末に2つを完成させるということがございまして、そのために工程の見直しから、これを実現するためのさまざまな研修、それから監査等のシステム、そしてそれに対応する組織を変えてこれに当たって、それを達成したということでございます。これによって、実はこれは同一整備主体において新幹線2線を同年度に開業するという初めてのことになりました。そして、北の青森から九州の南まで1本の高速鉄道が達成される。新幹線がスタートしましてから約半世紀ですけれども、1本の骨組みが完成したということでございます。

SSの評価の中身ですが、これは2年というプロジェクトを短縮するというのは相当に大変なこと。技術的なこともそうですけれども、品質を保証し、そして監査をし、そしてスムーズな営業につなげていくということでございます。これは、非常に厳しい工程管理と、工期短縮に対して尽力をされて、これを達成したということでございます。これは22年度に限ったものではなくて、それまでずっとつながっているものですが、22年度が最終だということで、本分科会ではそれに対してSSの評価を与えた次第でございます。

鉄道ネットワークの形成によって効率的に成果が社会に還元されつつあるということは、次のページにもあるのですが、まず過去のインフラの整備事業で、早目に急がせることによって日本は失敗している経験がございます。それはインフラそのものの品質を落としてしまう。それが20年、30年後にふぐあいとして出てくる。これは、かつての整備事業でもありますし、一部やっぱり高度経済成長期において厳しい工程を組まれ、そのゆえに品質を落としてしまって、現在苦しんでいるというものがあるわけですね。ですから単に2年早めるということは、すぐ私の頭に浮かぶのは、そういうリスクが大丈夫かと。要するに次の世代にツケを回さないかということですが、これについては、過去のシステムは、システムを変えないで工期を極めて短縮すると。これは組織を変えてストイックに監査す

る。つまりクオリティーを確実に担保し、それを、正しいものであれば国として受け取る、だめであれば突き返すというところが非常に重要なポイントでして、そこをするための担当部長を置き、そのための組織まで変えて対したと。ですから過去のことと同じことを繰り返しているわけでは決してないという点が非常に大きなポイントではないかと思います。これは2年前倒しになったということですが、結果的にはこの東北新幹線、12月に開業した後に、3カ月後に東北の震災が起こったと。今後、東北地方の復興については、この新幹線、つまり北から東京まで1本つながっているということは非常に大きな力になると思いますし、また東北地方に住んでおられる方々にとっても精神的な安定、安心感というものはかなり大きなものがあるのではないかと思います。

次のページは東北新幹線の開業当時の効果でございますが、開業時、12月並びに1月はそれぞれ24%から40%弱のお客さんの増加。この後、震災が起こりまして減りましたけれども、昨日の日経新聞にもちょっとありましたが、ほぼ昨年までに戻っているという状況。また仙台駅につきましては、昨年度に比べて乗降客は60%かそれを超えるぐらい増えていると。また、そういうことで、この中でも新幹線の駅の周りを中心とした地方の投資と開発というものが後押しされているのではないかと思います。

次のページは九州新幹線の開業効果ですが、これは新聞でも幾つかございまして、およそ、月々によりますけれども4割から、もう月によったら9割、倍増近く乗降客が増えていると。新幹線の効果188億円と報道されている結果もございまして。

私自身は、この中身はよく存じ上げておりませんが、この整備効果というものが、これから時間とともに積み上がっていくものであらうと思います。

少なくとも多くの方々の利便に資するものになってきたと思われまして、当部会としましてはSSをつけるということになりました。以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。それでは続きまして、海上災害防止センターから説明をお願いいたします。

【委員】 お手元に、海上災害防止センターのほうでつくっていただきました臨場感あふれる資料がございますので、これも参考にさせていただきながら、私から説明をいたしたいと思います。

海上災害防止センターというのは大変地味な法人でございまして、縁の下の力持ちとして、国の安全・安心、あるいは企業の安全・安心ということに貢献してきた機関でございます。でありますので、従来は非常に控え目に評価をいたしてきたわけでございますけれ

ども、今回の東日本大震災における東京湾のコンビナート、千葉の火災に対するセンターの消火活動は、おそらく東京湾全体の臨海工業地帯の経済活動を救ったであろうと事後的には考えられるほど、非常に大きな効果を上げている。また、これは今、つまり事後的に考えましても、まずは達成することがほとんど不可能に近かったことが達成できたのではないかという意味で、評価の基準からいたしますと、SSに十分に当てはまるであろうということです。もちろん国家に対する貢献というのは当然しなければいけないけれども、今回のケースはやはり特筆すべき成果であるというように当分科会としては評価したわけでございます。

具体的には、東日本大震災におきまして発生いたしました、3月11日でございますが、コスモ石油株式会社、千葉の製油所での火災爆発事故におきます消火活動に当たっております。これは、配布資料でござらんになっておりますこのような形で、多くのタンクがある中で火災が起こっております。既に当事故につきましては当日のテレビ報道、それから新聞、雑誌、インターネット、各種メディアで取り上げられておりまして、社会的にも非常に注目されたことでございます。LPGタンクが火災、爆発いたしまして、隣接の事業所に延焼してまいります。近隣住宅地へ、タンク庫といえますか、タンクを覆っておりますカバー、3センチの厚さの金属片が、飛散、落下するという状況が起こりました。ちょうどジェット機が噴射を受けまして飛び出したというような、そのぐらいの圧力でもって、近隣に金属片が飛んだ。これは伝えられるところによりますと、一番遠いところで6キロまで飛んでいったと。1メートル20センチ幅のものが飛んでいったという状況が起こっております、その中で市原市五井地区に避難勧告が出されるという深刻な事態が発生いたしました。結果的には死者はゼロでございました。もちろん燃えたということはございましたが、被害を最小、極小に抑えることができました。

このプロセスにおきましてセンターは、コスモ石油千葉製油所の要請を受けまして、職員及び消防船を迅速に現場に派遣いたしました。公設の消防、つまり市原市の消防局でございますが、それとコスモ石油の自衛消防隊とともに消火活動を開始いたしました。通常考えられるレベルを超えた火災、爆発事案でございましたので、その消火のための戦略の立案は基本的にセンターがすべてを担い、そして現場の消防隊への戦術的な技術アドバイス、それから消火活動等におきましてもセンターが中心的役割を果たすというようなことで、LPGタンクの爆発がさらに続くという可能性がある中で、当事者でありますセンターの職員の方々は身の危険を顧みずに現場で消火活動の先頭に立ちまして、幸いにも一晩

で事態を収束させたものでございます。

この臨場感あふれる写真を見ていただきますと、大変なことであったということがわかりかと思いますが、非常に幸いなことにそういう消火が成功したということでございます。ただ、配管等にLPGが残っておりまして、なお残り火を管理するということがございましたので、完全消火作業を3月21日に実施いたしました。これもずっと後のほうにも載っておりますけれども、このようなプロセスにおきまして、センターが全体のプロセスの管理をし、戦術を立案していったわけでございます。

おそらく、今思いますと、この海上災害防止センターという組織がなければ、果たして一晩で事態が収束できたかどうか、もし仮に収束できず、鎮火できなかった場合、社会的被害はどれほど大きなものになったのかということでございます。私は専門ではありませんので、そのあたりのところは当初は冷静に考えていたんですが、当分科会で評価委員会を開きましたところ、民間企業の出身委員のほうからこれは高く評価すべきであるという強い注意喚起が起きました。で、当日どのような状況であったかということに関しましてセンターを再び呼びまして、そのときにこのような、よく似た資料も持っておられましたので、それをベースにしていろいろと検討いたしました。さらに市原市の消防局長からもセンター理事長に対して異例の礼状も来ておるという中で、私たちといたしましては、これはまずは、こういうチャンスを生かしたのは非常に幸運であったと判断して、最初に申しあげましたように評定をSSとしたということでございます。以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

もう1件、SSをつけていただいたところがございます。港湾空港技術研究所の分科会なのですが、本日ちょっとご都合がつかずに委員や臨時委員が出席できませんでしたので、事務局の港湾局技術企画課長さんからご説明をいただきたいと思います。

【大脇港湾局技術企画課長】 分科会の事務局を務めております港湾局の技術企画課長の大脇と申します。よろしくお願いいたします。

資料の2-3というのでご説明を申し上げます。1枚めくっていただきまして資料1枚にまとめてございます。「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」というところの、「研究体制の整備」というところでSSの評価をいただいております。ご案内のとおり、港湾空港技術研究所につきましては、港湾あるいは空港に関します基礎的な研究というのを主にやっております。この研究所の中期計画あるいは年度計画におきましても、高度化・多様化する研究ニーズに迅速かつ効果的に対応できるように、不断に

研究組織の点検、それから効率的な研究体制を整備するという目標を掲げてございます。

これに対しまして、22年度の業績を2つ挙げてございます。左肩でございますけれども1点目は、この研究所の中に従来、平成21年度までには津波防災研究センターというのを内部に設置しておりました。フローチャートに書いてございますように、これに津波関係だけではなくて、地震あるいは耐震、土質といった分野も組み込んだ形で、右側のような、特にオレンジ色をつけておりますが、アジア・太平洋沿岸防災研究センターという形で、地震・津波の複合災害に関する研究活動を実施できる体制ということで、新たな改編をしたセンターを設けておるということでございます。津波防災研究センターの時代にも、インドネシア、あるいはチリ津波に関する現地調査も含め、こういったものに対応しておったのですけれども、その後、地震動研究分野のフレキシブルな対応をするということも含めて、アジア・太平洋沿岸防災研究センターということで再編をしたといったところで、当該の年度末3月11日に東日本大震災が発生したということでございまして、その直後、冒頭のご説明にもありましたけれども、現地にも被災状況の調査に、関係者をすぐに、再編した研究者を現地に派遣し災害調査活動を行っておりまして、3月中にも逐次その研究、確認した成果を発表していったと。左下にございますように、テレビ報道の関係、これはちょうど翌日3月12日でございまして、高橋現理事長でございまして、即座にこういった研究者を派遣し、この津波あるいは地震に関する被災メカニズムの解明といったことの技術支援、あるいはこれに関連する情報提供に努めてきたといったことを行ったところでございます。これにつきまして、やはりセンターの再編によって、災害発生時の迅速な災害調査活動の展開を高く評価すべきだろうというご議論がございました。

右肩にもう一つの実績をつけてございます。これもフレキシブルな研究体制の編成ということで、LCM、ライフサイクルマネジメント研究センター、あるいは空港研究センター、地盤構造部の連携した研究体制を再編して、具体的には羽田空港再拡張プロジェクトの維持管理コスト縮減に向けた技術支援ということで、このポンチ絵、中段に絵をつけてございますけれども、新しいD滑走路の栈橋部の下のところの維持管理、こういったものに関する技術支援をフレキシブルな研究体制でもってするというところで、右下に書いてございますように、調査・建設から維持管理に至るまでの幅広い技術指導を行うことで大きな貢献をしたということをもって、委員の各位でご議論の上、これはSSの評価に値するであろうということで、この評価をつけられたという状況でございます。簡単ですが、以上ご報告させていただきます。

【家田委員長】 ありがとうございました。

それでは、先ほどの事務局のご説明、それから今3件、SSの項目について特記すべき点というようなところをご紹介いただいたわけですが、委員の皆さんからご質問など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。

ちなみに、このセンターのは何という項目のところでもSSでしょうか。そこだけご紹介を。

【委員】 すみません。飛ばしてしまいました。22年度業務実績の「海上防災措置業務の適宜・的確な実施」という、その項目でございます。すみません。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

いかがでしょうか。特にご質問ございませんか。ありがとうございます。

こういう紹介というのは、特にお願いして今回、やっていただいたのですが、ぜひこういう良いところを、悪いところはシェアしたくないですから、良いのは是非色々な分科会を見て、それでご自分のところの評価のご参考にしていただけたらと思って、ご説明いただいた次第でございます。

この業務実績評価の基本方針の中には、SSをつけたときには特筆すべきだと考えた理由や何かをきちんと整理しなさいということになっているので、このようなスタイルでいけば良いのではと思っているところでございます。

【委員】 家田先生。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【委員】 海上災害防止センターの業務として非常にいいお仕事をされたということでSSということで、私も全然、それを称賛こそすれ異論を出すものではないのですけれども、こういう施設というのは日本中あるわけで、それに対して、こういう火事を起こさないような研究というのはそれなりに進んでいるというのは私は知っているのですけれども、研究は進んでいるのですけれども、それを防ぐというのが意外とおくれているとも聞いているんです。だからこういう会を聞いて、ぜひ今後の災害防止に向けて着実な防止対策の実行というものを非常に期待したいと。例えば丸型タンクの上のふたなんかはぐにゃぐにゃ動くというのは、意外と全国的に見るとまだ進んでいないということを聞いていますので、この際、こういうところと言わないと言う場がないものですから。防止センターの業績は非常に素晴らしいと。ぜひこれを教訓に、それ以外のところにも対策を進めていってほしいということを言いたいです。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、時間の都合もございますので、次の議題に移らせていただきます。議題の3「中期目標の期間における業務の実績に関する評価」に入ります。

中期目標期間における業務実績評価につきましては、分科会に最終結果は委任されておりませんで、この委員会で審議決定する事項に当たります。したがって、各分科会において議論し、評価のたたき台を作っていたというステージにありますので、これをもとに今日は議論を進めていきたいと思っております。

今年度は対象になる法人が多数ございますので、審議の効率的な進め方について、事務局からまずご説明をいただきたいと思っております。

【内山政策評価企画官】 それでは今回、中期目標期間におけます業務実績評価を行う法人は11法人でございます。この11法人を、研究所系の6法人、それ以外の5法人の2つのグループに区切って審議をしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 というような方針でいきたいというのですけれども、いかがでしょうか。お認めいただけますでしょうか。

(「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、事務局のご提案されている方針でいきたいと思っております。

ではまず前半のグループ、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、電子航法研究所について審議を開始したいと思います。まず事務局からご説明をお願いしますが、先ほどと同様に、個別項目の中でSSの仮評価を下されたものにつきましては、事務局説明の後にご紹介をお願いしたいと思っております。それではご説明をお願いいたします。

【内山政策評価企画官】 それでは資料3、委員限りという資料をごらんいただきたいと思っております。「中期目標期間業務実績評価集計表」ということでございます。まずこの集計表にありますとおり、総合評定でございますけれども、11法人すべて、A評価ということになっております。総括表につきましては、この後、11法人分、A3の資料をつけておりますけれども、かなり膨大となっております。事前に委員の方々のところへ送付しておりますので、お目通しいただいたということで、恐縮ながら詳細の説明は省略させていただきます。要点のみ今後ご説明していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは資料3の1から11までございますけれども、資料3-1の土木研究所から説明に入りたいと思っております。

以下の法人すべて同じでございますが、「総括表」と「実績評価調書(案)」、それから「実績報告書概要」という3部セットになっております。「実績評価調書(案)」というのは、各分科会で作成いただきまして、各分科会でこれでいいでしょうということでしたもので、ただ評価委員会の審議事項でございますので「(案)」となっております。それから「実績報告書概要」というのは、法人が作りました実績報告概要でございます。本日の説明は、「総括表」に基づきまして説明したいと思っております。したがってA3の資料で説明させていただきます。

まず土木研究所でございます。SSなし、Sの項目は6項目、Aの項目16項目、B、Cなしということでありまして、総合評価はAということでございます。評価理由としましては「個別項目ごとの評点の分布状況を勘案し、総合評価はAとする」ということで、以下基本的に、ここの記述というのは11法人同じでございます。

Sの事項につきまして主なもののみご説明させていただきます。まず、ページ番号を振っていないので恐縮ですけれども、1枚目でございます。「社会的要請の高い課題への重点的・集中的な対応」ということでございます。この中では特に3つ目の「コンクリートダム地震時の耐力評価の手法の開発が大規模地震に対するダムの耐震性能照査指針の改訂に反映されたこと、建設工事における汚染土壌に対する対応への貢献、土壌汚染対策法の改正への寄与、積雪地域の防雪対策への貢献等、中期計画における重点プロジェクト研究は一定のすぐれた成果をもたらしたものと認められる」とございます。

それから下のところでございます。「他の研究機関との連携等」ということで、共同研究の実施につきましては、「中期目標期間中の目標を大きく上回る約500件を実施しており高く評価」ということでございます。

1枚めくっていただきまして、中ほど「技術の指導」でございますが、特にこれは、「中期目標期間内に発生した地震、豪雨、噴火等による自然災害に対して、被災原因の究明、二次災害防止や早期復旧・対策方法の提示等、現場での技術的課題の解決に多大な貢献をしていることは高く評価できる」ということでございます。

それから次のページに移りまして、「研究成果の取りまとめ方針及び迅速かつ広範な普及のための体制整備」ということで、ここもいろいろございますけれども、最後のところ、「土木研究所講演会、寒地土木研究所講演会、20年度以降はCAESAR講演会を毎年

開催し、延べ5,000人以上の参加を得たほか、ショーケース、技術講習会、新技術セミナー等を全国で20回以上開催し、4,000人以上の参加を得たことを高く評価」ということでございます。

続きまして次のページ、「知的財産の活用促進」とございますが、2つ目の丸でございます。「中期目標期間中、特許等の実施化率は年々増加し（14%→22%）、しかも他の研究独立行政法人の平均（12%）を大きく上回ったことは高く評価できる」と。「特許等の実施権取得者は、年々増加し、目標値（250社以上）を3年目でクリアし、最終年度には339社に達したことを高く評価」ということでございます。

それから、「水災害・リスクマネジメント国際センターによる国際貢献」というところで、これもS評価がついておりますが、「ICHARMの活動は、ユネスコ外部監査報告では「最も活動的である」、又ユネスコ調査団からも「極めて優れている」と高い外部評価を受けていることは高く評価できる」ということで、以上Sの項目について触れさせていただきました。

総合評価のところ、また1枚目に戻っていただきまして、以上のようなことを総論としまして、「研究開発関連」としましては、「研究の進め方と成果の活用に関しては、優れた実施状況であると評価できる項目が多く、本来的な機能と責務を高いレベルで達成しつつあると評価できる」「中期目標期間中、予算は重点プロジェクト研究と戦略研究に重点的に充当され、その研究費に占める割合（70%以上）が年々増加している点、つくばと寒地土研の研究連携については両研究機関が分担する分担研究が年々増加傾向にあり着実に進展していることは評価できる」ということ。1枚めくっていただきまして、一番最後のところ、「中期目標期間中において、政策研究大学院大学と連携して「防災政策修士課程」及び博士課程「防災学プログラム」を開講し、開発途上国の人材育成に尽力されていることは評価できる」ということでございます。

「業務運営の効率化関連」でございますと、「研究成果データベースはナレッジデータベースの構築により高度化が進み、また情報の共有化についても年々進展・工夫が認められ評価できる」ということで、「以上のとおり、業務全般について中期目標の達成状況として着実な状況にあると認められる」ということでございます。以上、土木研究所を終わります。

続きまして、建築研究所に行きます。資料3-2でございます。建築研究所につきましてSSの項目1項目、Sの項目4項目、Aの項目15項目、B、Cなし、総合評定Aとい

うこととさせていただきます。

まずS Sの項目につきましては、後ほど委員よりご紹介ということで省略させていただきますが、Sの項目について主なものをまた説明していきたいと思っております。4項目ありますので、順に行きます。

「社会的要請の高い課題への重点的・集中的な対応」ということで、「社会的要請の高い重点的研究開発課題に対して毎年の研究予算の割合の70%台（目標は概ね70%）を充ち第2期中期目標期間中に29課題を実施した」ということとさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、次に「技術の指導」ということとさせていただきますが、「国、地方自治体、民間等からの依頼を受けて、毎年約300～400件の技術指導を実施している。これにより、第2期中期目標期間は、第1期の1,040件を大きく上回る1,622件となっている」ということとさせていただきます。それから「国からの要請に基づく東日本大震災や新潟県中越沖地震の災害調査や18年北海道佐呂間町竜巻など国内の12災害のほか、外国政府等からの要請により中国・四川大地震、イタリア・ラクイラ地震、チリ地震など国外の6災害について、延べ92名を派遣し、建築物の被害調査を実施した」ということとさせていただきます。

続きまして「研修成果の国際的な普及等」というところとさせていただきますが、この中では次のページになりますが、特にCIBという機関、建築研究国際協議会とさせていただきますが、会員数は500機関あるということで、「建築研究所理事がCIB理事職（25名）から副会長に選出されており、このことは、建築研究所の国際的な貢献と業績が高く評価されたものと言える」ということとさせていただきます。

それから下のところの「建築物内の地震動観測の推進」ということとございまして、「長周期地震動の観測や新しい耐震技術の効果の観測などを強震計の設置方針の柱とし、第2期中期目標期間中に新たに8地点に設置した。現在、合計79地点に228台の強震計で観測を行い、東日本大震災や岩手・宮城内陸地震等において多くの貴重な強震記録を収集・公表した」ということとさせていただきます。続きまして次のページとさせていただきますが、「長期にわたり強震観測網の整備と維持管理を地道に続けてきたことや、21年度以降長周期地震動の観測網を整備してきた結果、東日本大震災では数多くの観測結果を収集でき、それを震災2日後から公開した」ということとさせていただきます。

以上のような項目がS評価とされた項目とさせていただきます。そして総合評価のところとさせていただきますが、「研究開発関連」ということで、先ほどと同じとさせていただきますが、「途中、社会的

要請の変化に即応し、重点課題の見直しを行い、最終的に設計用長周期地震動の設定方法や今後の低炭素社会における先進的なエコ住宅に関する技術的知見など、建築基準法等の技術基準に反映されるような質の高い成果を上げていることを評価」ということでございます。

最後に、1枚めくっていただきまして、「業務運営の効率化関連」でも、「機動性のある組織体制の構築、契約の透明性・公平性の確保、予算の適切な範囲での執行、内部統制の確保、業務運営の効率化に着実に取り組んでいる」ということでございまして、総合評価はAということでした。

【家田委員長】 ここで委員から、SSの項目についてご紹介いただこうと思います。

【委員】 建築研究所の、今ご説明がありましたように「地震工学に関する研修生及び国際協力活動」の項目でSSをつけたので、それに関するご説明をちょっとさせていただきたいと思います。これにつきましては委員全員で比較的長時間にわたって議論いたしましたけれども、結果的に全員SSにしようということになりました。資料が後ろのほうにございますけれども、3-12を見ながらご説明させていただきたい。3-12と一緒に地震工学研修のパンフレットも入れてありますので、それも見ていただければよろしいかなと思います。

この地震工学研修のまず2ページというところを見ていただきますと、中期目標の間という話ですけれども、これはもともと1962年から開発途上国からの研究者・技術者等を対象に、地震学・地震工学に関する研修を実施しております。既に50年近くになります。毎年というか現在では6コース——下書いてございますが——を実施しています。開発途上国のニーズを踏まえて、この中期目標期間に、津波防災コース、それから中国耐震建築研修のコースをつくって6コースにしたということでございます。

下の表にございますけれども、地震学コース、これは以前からやられていますけれども10名、地震工学コース10名ということで、約8カ月基礎を学んで、あといろいろ3カ月専門家のもとで、約1年間のコースでございます。

津波防災コースは、次のページでございますが、18年に開講したのですが、平成16年スマトラ沖地震による津波被害を踏まえて、津波災害軽減に向けた国際貢献として津波防災コースをつくっております。いろいろ、主にインドネシア等々、東南アジアのほうから見える方が多いんですけれども、津波シミュレーションとか、そういうやり方を教授しているというものでございます。

さらに21年度からは中国耐震建築研修コースをつくっております。これにつきましては、ご存じのように平成20年に中国・四川大地震というのがございまして、我が国の復興支援策の一環として中国耐震建築研修を開講したというものでございまして、修了生を毎年20名、2カ月間ということで、3年プロジェクトですけれどもお呼びして、リーダーとしてやっていただくということでございます。リーダーの方を2カ月間研修、20名の方を呼んで、お国にお帰りになって、結果的にはその人たちを中心に総勢5,000人の専門家を養成するというプロジェクトでございまして。もう既に動いておりますけれども、そういうプロジェクトで、これはJICAと共同でやっているということでございます。そういうふうに中期目標期間に、ODAの予算も減っている中でこういう2つのコースを新たに創設して、国際地震工学研修に寄与しているということでございます。

それから4ページ目を見ていただきますと、特に第2期中期目標期間に政策大学院と連携して通年研修の修了生に対して修士号を授与するということを始めています。17年の来日者から政策大学院に進めるようにしまして、平成18年度からそういうものをつくって修士号を与えているということでございます。5年間で地震学コース47名、地震工学コース47名、津波防災コース19名の方に修士号を与え、お国に帰られて指導者として非常に活躍されているということでございます。

それから地震カタログ、英文講義ノートの開示。平成20年度からやっていますが、特に地震カタログにつきましては、76年以降に世界で発生した地震について、建築研究所が解析したいろいろな地震メカニズム、どういう地震が起こったかというあたりを、震源過程、津波シミュレーション等を含めてホームページで公開しているということでございます。さらに地震工学研修の内容を英文にして講義ノートを公表しているということもやられています。

それから4ページの6番目ですが、「地震等の分析情報の世界への発信」。特にこれは一番近々では東北地方太平洋沖地震の、どんな地震だったかというあたりについて、それから地震の記録、そういうものを公表して世界的に注目されているというもので、建研としては建物が主ですので地盤とかそういうところについては防災科研がやっておりますけれども、建物の地震観測というのは主に建研がやっているわけですが、そういうものが世界に発信されて非常に高い評価を得ているというところと言えらると思います。

そういうようなことで、我々としてはその後、「人材育成の効果」。長くなりましたね、すみません。その結果として、5ページにございますけれども、今まで約50年間にわた

って1,500人ちょっとの研修生を生み出している。それから、その人たちが国にお帰りになってリーダーとして活躍されているというあたりが、この資料には載っていませんが、パンフレットのほうには、どういう方がいらっしゃるか、大臣になられたり局長になられたりした方もいらっしゃる。それからお配りはしていませんが、イヤブックというようなもので、どういう人たちが来て、今どういうところでどういうことをやられているかというのをまとめて、お互いに連携をとるように。日本からも発信できるというふうなことをしてやっているということで、我々としては過去50年でいくのも変なんですけど、それを踏まえてこの5年間で非常に特筆すべき成果も上げられているということで、SSと評価させていただきました。以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。先生、それ回覧してもいいですか。

【委員】 いいですよ。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。続けてご説明をお願いします。

【内山政策評価企画官】 それでは資料3-3、交通安全環境研究所についてお聞きいただきたいと思います。

まず交通安全環境研究所の評価項目ですが、Sが4項目、Aが14項目ということでございます。総合評価はAということでございます。この交通安全環境研究所、かなり資料が膨大なので、かなり省略させていただきますが、まずSのつきました1項目め「研究課題選定・評価会議の設置、調査研究の実施」というところでございます。これもずっと長いので1枚めくっていただきまして、いろいろ試験研究を①からずっと書いてあるわけですが、例えば具体例としまして次ページの①でございしますが、「衝突被害軽減ブレーキシステム」に係る基準案の策定」ということであります。「悲惨な大型車の衝突事故による被害を可能な限り軽減するため、衝突が不可避なときに自動的にブレーキをかけ、速度を低下させて被害を軽減する「衝突被害軽減ブレーキシステムについては、交通事故死者数の削減に大きな効果が期待できるものの、運転者によるシステムへの過度の依存を防止しつつ、効果的に機能させる観点からどのような性能、要件を要求するかが非常に難しい研究課題とされており、欧州を中心に国際的にも注目を集めていたが、当所は世界に先駆けてこの技術要件及び試験方法を明確にした基準案を作成し、国交省に提出した。現在、これを受けて義務化に向けた検討が進められているほか、試験研究において得られた知見と国際基準案を国連の専門分科会で紹介・提案し、当該基準案を国際基準化するための国際交渉に積極的に貢献している」というところなどがSに当たるのではないかとということ

でございます。

それから、これこそページ数がなくて恐縮ですけれども、2つ目の項目で「受託研究等の獲得」というところがございます。3枚目の裏側になりますけれども「受託研究等の獲得」というところがございます。これの中で3つ目の丸を読ませていただきます。「受託総額は約55億円であり、研究職員1人当たりでは、件数で8.2件、金額で約1.3億円であった」と。独立行政法人の調査結果がありまして、これによれば、「研究者1人当たりの共同・受託研究による研究費受入額が当所は29ある研究所型独法の中で第1位と報告され、また、平成20事業年度の同調査結果においても第5位となっており、このように継続して、研究所型独法において、常に上位を占めていることは、比較的小規模な研究組織であっても、研究者1人1人が社会ニーズ及び行政ニーズに対して、常に、積極的な対応に努めていることを示している」というのがSの評価でございます。

すみません。次ページに参りまして、「成果の普及、活用促進、知的財産権の取得促進」というところがございます。これにつきましては2つ目の丸で「累積では、中期計画の数値目標を大幅に超過し、発表件数は、達成率141%、査読論文は205%を達成している」ということでございます。

続きまして4項目め、次ページでございますが、「自動車の国際基準調和活動の強化」というところでありまして、この中では、そのさらに次のページの3つ目の丸を読ませていただきます。「ハイブリッド自動車等の静音性への対策についての調査」というのがありまして、こういうのを始めまして、研究所における「試験研究の成果を5件、国連の場において発表し、「ハイブリッド自動車等の静音性への対策のガイドライン」については、世界的なガイドラインとして採用された」というところはSに値するのではないかとこのところでございます。

ということで、また1枚目に戻っていただきまして、交通安全環境研究所の総合評価のところでございますけれども、今申しました「先進環境技術の導入に必要な技術基準の策定、ハイブリッド車等の静音性指針の策定など社会的関心の高い安全・環境課題に対する迅速な解決策の提示、衝突安全に係る国際基準の根本的見直しに直結する試験研究を実施した」ということであります。これは「社会的・国際的関心の高い分野において目に見える形で特筆すべき成果を上げており、安全で環境に優しい交通社会の実現に対し直接的な貢献が認められる」ということでございます。交通安全環境研究所につきましては以上でございます。

それでは続きまして資料3-4でございます。海上技術安全研究所に入ります。海上技術安全研究所につきましては、Sの項目4項目、Aの項目7項目ということで、総合評定はAということでございます。

これもSの主な項目を読ませていただきますと、まず1つ目の「海上輸送の安全の確保」の項目でSがついておりますが、この中では特に「船舶の事故原因分析手法の構築では、海技研が有する先進的な技術・施設を駆使することにより、正確かつ効率的なデータ計測、解析、これまでにない事故状況のリアルな再現等の総合的な事故解析システムが構築されたことは、特筆すべきものと認められる。この総合的な事故解析システムの構築により、あらゆる事故の形態に対応して多様な角度からの検証を迅速かつ的確に行い、事故原因を同定することが可能となっている」ということでございます。

それから、次ページに参りまして、「海洋環境の保全」という項目でもSがついております。この中ではさらに次ページの1つ目の丸でございますが、「摩擦抵抗を低減する空気潤滑法を実用化し、一般の船舶では世界で初めて空気潤滑システムを常設の設備として搭載した小型内航船の実船計測により、バラスト状態で約3%の省エネ効果を確認。さらに、ばら積外航船においてバラスト状態で6%の省エネ効果を確認するとともに、喫水が深い大型船に対しても最適システムを構築できる設計ツールの開発を進め、エンジンの過給機の余剰空気を利用することでさらなる省エネを可能とする「掃気バイパスシステム」を世界で初めて開発した」というところでございます。

それから3項目めのSでございますけれども、次ページに参りまして、「海上輸送の高度化」というところでございます。この中で1つ目を読ませていただきますと、「船舶産業におけるものづくり技術を科学的に解明した技能伝承手法及びこれを応用した新しい生産システムの基盤技術の開発においては、政府において22年までに3割排出削減する目標が設定されている揮発性有機化合物（VOC）について、2液混合型低VOC防汚塗料を開発し、VOCの排出が従来の2分の1程度になった」ということでございます。「塗料使用量自体も約3割削減とした」ということでございます。「同塗料について、職場環境と作業効率の双方を大幅に向上した塗料として塗料メーカーによる実用化が開始」、これは「特筆すべきものであると認められる」ということでございます。

最後に4項目めのSがつきましたのは、次ページでございますが、「国際活動の活性化」、一番下のところでございます。この中で、「政府によるIMOへの対応について、技術面から以下の貢献をしている」ということの中で、2つ目の丸でございますけれども、「研究所

が実施していた海の10モードプロジェクトで得た成果を受け、日本政府と協力してIMOに新造船の燃費効率指標ガイドラインを提案し、暫定ガイドラインとして採択」されているということでございます。

また1枚目に戻っていただきまして、そういうことで総合評定Aということでございます。総合評価のコメントとしましては「各分野において秀でた実績を上げ、高いレベルで行政支援を実現している」及び「研究所の持てる能力を発揮して中期目標を上回る目覚ましい成果を上げている」というところでございます。

それから、次ページに書いていますとおり、「IMOへの対応において、技術面から政府を支え、条約改正にかかわる提案文書の作成・提案、会議への参加、議長等を務め、会議において主導的役割を果たす」ということで、「我が国提案の実現、条約改正後のガイドライン等の整備などを行うことにより、我が国海事産業の国際競争力の確保・強化に貢献したことはすぐれた成果であったと言える」のではないかとということで、総合評定Aということでございます。

次、5つ目の法人でございますけれども、資料3-5でございますが、港湾空港技術研究所でございます。港湾空港技術研究所につきまして、Sは9項目、Aが10項目、総合評定はAということでございます。9項目、順に説明してまいります。

「戦略的な研究所運営」ということであります。3つ目の丸でございます。「羽田空港再拡張事業に関する技術支援、東北地方太平洋沖地震・津波後の災害調査をはじめとして臨機応変に対応しており、研究成果等を通して社会に対し多大な貢献を果たしたことは、中期目標の達成状況として優れた実績を上げていると認められる」ということでございます。

それから「効率的な研究体制の整備」ということで、2つ目の丸でございます。先ほどありました「横断的な研究組織として「津波防災研究センター」「空港研究センター」「LCM研究センター」の3つの研究センターを設置するなど、緊急な研究課題への対応や円滑な研究実施につなげている」というところでございます。

それから5つ目のS項目「基礎研究の重視」ということでございますが、これにつきましては1枚めくっていただきまして3ページ目にありますが、「特に、東北地方太平洋沖地震・津波で得られた津波観測結果は今後の研究活動に生かすため極めて顕著な成果であり、高く評価できる」というところでございます。

それから1つ飛んでいただきまして「研究成果の広範な普及・活用に関する事項」というところで、ここも「国内外の専門誌への査読付論文を毎年数多く発表しているとともに、

数多くの研究者が論文賞を受賞するなど、質的にもレベルの高い研究成果の普及に取り組んでいる」というところがございます。

また1枚めくって次ページであります、「行政支援の推進」というところで特徴的なところは、「ジャワ島南西部地震津波、チリ地震津波など大規模災害発生時に国等からの派遣要請に基づき、迅速かつ適切に研究者を派遣し、被災状況の把握や技術的支援を行ったことは高く評価できる」のではないかとということでSの評価とされております。

以上申し上げましたS評価を踏まえまして総合評価、今のと大体同じようなことが書いてありますので省略いたしますけれども、今のようなSの内容があるのですがAの10項目が多いということでありまして、結果的にはAということがございます。

それから資料3-6でございます。電子航法研究所でございます。6法人目でございますが、Sの事項は3ということです。Aの事項が8、総合評価がAということがございます。Sの3項目について主なものをまた説明いたします。

「組織運営」でございますけれども、3つ目の丸で「4研究部制から3領域制への組織再編を図った結果、組織横断的な研究活動が強化され、学会、国際会議等における研究発表件数が増加するなど研究活動が大きく活性化している。また、「トラジェクトリ研究会」を皮切りに研究会が臨機応変に構成されている」というところ等々で、この点についてはSということがございます。

それから1枚めくっていただきまして3ページ目になりますが、2つ目の項目「社会ニーズに対応した研究開発の重点化」というところがございます。これも研究所の成果の中でいろいろあるわけですが、ここでは特に「ATMパフォーマンスの研究」ということで、19年度から22年度まで行われた研究でございますが、「航空機が空港を出発してから到着するまでの飛行経路を解析し、航空機を運航する上でボトルネックとなっている部分を把握、評価する方法についての研究を実施し、ボトルネックの実態とその評価方法を明らかにすることができ、その成果はCARATSロードマップ作成等で生かされ、成果の一部は航空局のCARATS指標年次報告書に盛り込まれている」というところがございます。

それから、次のS項目「国際協力等」というところがございますが、ここもいろいろ内容は書いてあるわけですが、ここではさらに1枚めくっていただきまして、数値的なところでございますと、1つ目の丸ですが「ICAOなどの国際会議や学会、シンポジウムで積極的に研究発表を行い、目標の240件を大きく上回る349件を達成した」と

いうところです。あともう一つ「E I W A C 2 0 0 9では、将来のATM/CNSをテーマとしたアジア初の国際ワークショップを開催し、将来の航空交通管理システム実現に向けて、日・欧・米の研究者が国際的な技術情報を交換している。このワークショップには、欧米から11名、国内から4名の講演者が自費で参加し、産業界や研究者、行政担当者など250名以上の航空産業関係者が参加するなど大成功をおさめた」というところがございます。

それと、そういうことで、電子航法研究所の3項目は以上ですけれども、また1枚目に戻っていただきまして総合評定Aでございますが、総合評価のコメントとしましては2つ目の丸で、特に、「国際協力等」の分野においては、国際標準・技術基準策定への貢献、2回にわたるE I W A Cの開催と、国際会議での発表の大幅な増加など、アジアの中核的研究機関として認知され、欧米諸国やアジア諸国との交流を拡大し、「組織運営」においては航空宇宙学会への働きかけや研究長期ビジョン、理念の制定等に組織の長のリーダーシップが発揮され、「社会ニーズに対応した研究開発の重点化」では、先ほど申し上げましたとおりということで、結果としまして、「重点的に研究開発を実施したものとしてすぐれた成果であったと言える」ということで、総合評価はAということでございます。かなりはしよった説明ですけれども、以上でございます。

【家田委員長】 はい、ご苦労さまでございました。

それでは、以上の研究関係の6法人につきまして審議をしたいと思いますが、審議に入る前に、もしご関係の委員から補足の説明がございましたらお願いしたいと思いますが。特段のご意見があればという意味ですけれども、ございませんか。よろしいですか。

それでは全委員からのご質問やコメントということにしたいと思います。いかがでしょうか。どうぞご遠慮なく。

【委員】 よろしいですか。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【委員】 独法のURを担当している委員でございます。その評価委員会の中で、表現の問題を委員から指摘されました。どういうことかということ、今回の中期目標、皆さん総合評価Aとしております。総合評価Aというのは「着実に実績を上げている」という表現でございます。しかし、幾つかの総合評価、具体的な内容を見ると、「大変すばらしい実績を上げている」という表現をしっかりと書いている研究所がございます。

例えば資料3-4の海上技術安全研究所です。これがいけないと言っているわけではな

くて、表現上どう考えたらいいのかというのがわからないのでお聞きするのですが、資料3-4の海上技術安全研究所は、総合評価の1ページ目一番右側で、幅広い技術安全研究所がかかわっている業績で「中期目標を上回る目覚ましい成果を上げている」と書いてあるんですね。この「目覚ましい成果を上げている」というのは、おそらく中期目標を評価するとAではなくてSではないかと、表現上は考えてしまうのですけれども、実際は総合評価はAだとしています。ほかの項目があって結果的にAになっているのかなと思うんですが、しかし、ここで書かれている総合評価を見る限りは、これはAではなくてSの表現ではないかと思ひまして、その辺の表現をどう全体として整合性をとっていくかということ、やはりこれは国民に開示されるので、少し意見統一しておいたほうがいいのかという感じもしております。

ほかにも事例があるのかもしれませんが、ここでちょっと全部確認してございませんので、例えば一例ということでございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。具体ではなくて一般論としての表現と評価の整合性のようなどころなんですけれども、ここで事務局から何かコメントございますか。

【川中政策評価官】 SとAの表現については、一応、Aというのは優等の場合にAとつけると。Sはそれ以上に目覚ましくなし遂げた場合にSということですので、Aというところに「目覚ましい」と書いてあるのは実はおかしいのであって、多少そこは修正する必要があるかと思ひます。

【委員】 交通研究所ですけれども、この文章表現なんですけれども、これは要するにSの項目というのは4項目あるわけですね。で、今この総合評価のところの最初の白丸のところは、その4項目のS「海上輸送の安全の確保」から「国際活動の活性化」まで4項目挙げて、これについてはSでしたよということを復習して言っているような文章になっていて、全体のことでないんですね。この項目に限定した「中期目標を上回る目覚ましい成果を上げている」という表現だということなんです、いかがなものでしょうか。

【委員】 ただその前の、上から5行目あたりの「秀でた実績を上げ、高いレベルで行政支援を実現」とあります。表現上そういう表現が、総合評価のところずっと並んでいるものですから、それならAじゃなくてSをつけたほうが適切じゃないかなと勝手に判断しました。

【家田委員長】 なるほど。さらっと読むと、この「目覚ましい成果を上げている」というのが目立ちますけれども、もうちょっと上まで読んでいくと、委員がおっしゃるよう

に「特に」というところがついているんですね。

【委員】　　そういうことです。

【家田委員長】　　したがって、その手前のところが「各分野において秀でた実績を上げ、高いレベルで」云々、この「秀でた実績」で「高いレベル」というのは「着実」という意味だと解釈するならば別にいいんじゃないのということになるんでしょうけれども。

【委員】　　わかりました。

【家田委員長】　　この辺はどうでしょうか。多分、委員としては、私もそうですけれども大学の人間なんかからすると、表現ぶりというのがあまり不整合なのは気持ちが悪いというところもありますのでね。だけど行政上、リーズナブルな範囲に入っているのか、それともちょっと文章を直したほうがいいのか、その辺の判断次第で適切な修正をすることでもよろしいんですか、事務局としては、これは話は合っていると思っていいんですか。直したほうがいいですか。

【内山政策評価企画官】　　できましたら、私もいろいろ分科会に出まして、やはりこの表現についてかなり悩んでおられた分科会と、そうでもない分科会が正直ありました。それで私の理想からすれば、ここの表現というのはなるべく、先ほど委員のおっしゃったとおり、「着実に」とかそういう表現で統一していただくのがありがたいと思っているんですけれども、そこまでは事務局から分科会では発言もしませんでしたし、そういう気持ちは持っております。

【家田委員長】　　では事務処理上は、委員から表現ぶりとして改善の余地があるのではないかというご指摘があつて、それから委員から、厳密に言うとそうだけでも大ざっぱに言えばそれなりに合っているというご意見もあつて、若干改善の余地があるぐらいなところなんですけれども、これは今、文言のところまでやっているとお大変な話になってしまうので、保留して……。

【委員】　　私は、次回に向けて……。

【家田委員長】　　後にでいいんですか。それとも次回への課題にしますか。

【委員】　　次回への課題でいいと思います。そういう認識を持たずに書いていたということではいかがですか。

【家田委員長】　　そういうことにしましょうか。それじゃあ、委員のご意見を入れて、そういうふうに読めないこともないという解釈を今回はさせていただくことにして、ただこれからつけるに当たっては、いわばAというのは大学で言うところのAですから十分高

いんですよね。ただ、いろいろな表現上、「着実な実績を上げている」と認められるのですが、Aでも十分高いものなので、そこら辺の理解をした上で、なおかつ表現が合っているように各分科会でご努力いただくということにさせてもらいましょうか。

【委員】 すみません。時間がないときに恐縮です。大きな話になっちゃうので、これも今回どうのこうのという話ではないのですが、今、家田先生のほうから、Aは大学では十分高いとおっしゃいましたけれども、これは5段階評価の真ん中でございます。S S、S、A、B、Cという。例えば我々が大学で評定をつけるときに、Fというのがないんですけれども、このCというのは私などはF、バツテン……。

【家田委員長】 そうですね。

【委員】 Cは不合格と思っていると、Aというのは要するにBではないかと。そのあたりが、どういうふうにとらえていいかというのが、いつも悩ましいので。

【家田委員長】 それはかなり前から大体決まっています、S Sはノーベル賞。ノーベル賞とはいったって、この分野でノーベル賞をとるのは相当大変ですから、ノーベル賞ぐらいに立派だぞという勢いでつくと。したがって極めて例外的。したがって、ここで、先ほど委員からもご紹介ありましたとおり、特段のご紹介をいただくくらいのものであると。それからSについてはかなりすごい。したがって、これも突出してたくさんつけるというのは相当な覚悟が要るもので、Aというのは十分高いと。

【委員】 だから、その「十分」……。

【家田委員長】 十分高い。だから、Aになっちゃった、Aが多いからといって、その法人が何か普通でいうと、1、2、3、4、5段階でいうと3だみたいな感覚ではないですよというのが、ここまでのずっと基本方針ですね。

【委員】 そのところが何となく、私、個人的な感想でしかないのかもしれないですけども、Aというのは、やっぱりBではないかという感じがするので、次回に向けてもう1回、何とかしたほうがいいのかなどという気がいたしております。

【家田委員長】 その辺はかなり従来から徹底してきて、事務局からもそういう指導がされているところなんですけど、もしその辺が不十分なようであれば、事務局から、もう少し整理した上でよくわかるように徹していただくようにしましょうか。

【委員】 はい。というよりも国民目線から見ますと、Aという名前をつけながら実はBではないかという、何かそういうふうに思われちゃうところもあるのかなという気がします。

【家田委員長】 そんなことはないと思いますよ。そんなことはなくて、むしろ……。

【川中政策評価官】 そこはそうではなくて、参考資料の2を見ていただくと、5と6に「基本方針」と「指針」というのがありまして、一応そこについては指針レベルでは整理はされているわけです。ただ、それでもわかりにくいということでしたら、また何かちよっと事務局のほうでも考える必要があるかもしれません。

【委員】 そのところは、ちょっとよろしく願いいたします。というのは、Bをつければほとんどないんですが、普通の組織でみんなすべての項目がほとんどすばらしいという組織があったら、日本はこんなふうになるわけないわけですから。以上です。最後は、余計な話です。

【家田委員長】 でも、Bも年度評価では出てきますし、Cもありますし。

【委員】 極めて少ないですね。

【家田委員長】 だから本来的な話から言えば、目標をどう設定するか次第で結果は変わりますので、あまり徹底した議論をしても実は実りがないんですけども、基本的な方針は、Aは十分立派であるというところに基軸を置いて、Bは何かちよっと改善の余地があるね、Cは相当余地があるねと。で、Sは相当頑張っているねと。SSは、まあノーベル賞だねという指導がされてきたんですね、従来。

それじゃあ先ほどの話に戻りますけれども、委員から論議がされた点につきましては、今年度についてはこの範囲でおさまっているという解釈をさせていただいて、次年度以降につきましては、総合評価等々する際に、評定のほうのA、B、Cと話が合っているというような、表現のところをチェックしていただくということにさせていただこうかと思えます。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。それじゃあ、ほかにご意見ございませんか。この6法人に関してですが。はい、どうぞ。

【委員】 こちらはいわゆる、すべて研究所ということで、しかもかなり多額の予算を持った組織ですのでちょっと心配になることがあって、ざっと見させていただいたところ、それぞれどのような研究テーマでどのような成果を出されたというのは克明に書いてあるのですが、問題はそのテーマをどういうふうにしたか、もっと具体的に言うとシーズはどこから得たのか、研究所の연구원の方が独自の発想で出したのか、もしくは、例えば交通安全研究所のほうを見ますと、自動車関係の専門の文献・雑誌等を見れば、ほぼ業界で

も大学関係でも出ているようなテーマが並んでいます。

ちょっと心配なのは、すべての研究所で知的財産の管理をしっかりとやられているということなんですが、いわゆる研究所の方が生み出した知的財産を特許にするのは当然なのですが、問題はほかからの盗用とか、中小、弱い立場のところからシーズをとって、それをあたかも研究所の独自の発想というふうに持っていったいないかというところは不明でありまして、民間企業でありますとこれは常識で、中小零細の発想が大手の名前で特許に出ていくのは、実態としてはよく起こっております。それによって日本の中小企業が中国に逃げているのも実態ですが、国の機関でありますので、そういう知的財産の管理、出す側ではなくて他人、他組織のシーズ、知的財産、そういうものに対して公表・平等を徹してきたのかどうかは、全然見えないところでありまして、今後のテーマかもしれませんが、国の研究所ですから、ぜひこの点はよく注意して、民間、ほかの大学、ほかの民間の研究所も含めて、既にすぐれた研究で進んでいるようなものを逆に阻害することは決してないようにしていただきたいなと思います。その辺のところを書いてあるものが、私、ざっと見たのですが6研究所どこにもなかったもので、気になりました。以上です。

【家田委員長】 コンプライアンスのところかと思うのですが。

【委員】 そうです。

【家田委員長】 その辺は、この独法の評価では結構うるさくやっているところなんですけれども。今、言及されましたのは、どれでしたっけ。

【委員】 交通安全研究所さんのが、詳しくいろいろなテーマが出ていたのですが、書いてあるように、その大学でできないことと、あと民間企業でできないところに視点を当てて研究を行っているということなんですが、テーマ的に見ると自動車業界であれば当たり前といいましょうか、一番ホットなところにテーマがいつていますので、各大学でも手がけていますし、また民間企業でも、例えば自動制御ブレーキなんていうのは一番ヨーロッパで特許が多いですし、日本国内での製品化ではボルボが最初だったと思いますし、あとその面では、国際規格・基準という面であればISOという話が入ってきても当然だと思わんですけれども、ISOの話もないようですので、何となく日本だけで誘導したい、恣意的な感じもしなくもないのですが、やはり世界標準をとるということは大変なことでありますので、ちょっと偏りがあるような文面に感じます。以上です。

【家田委員長】 総括表だとなかなか最後まで議論するのが難しいと思いますけれども、事務局から何かお答えがございますか、この点は。

【和迩自動車局技術政策課長】 交通安全研究所の研究なんですけれども、いわゆる開発とかISOの規格というところの研究ではなくて、各国政府が定める自動車の強制基準に係る研究ということになります。ですから、確かに被害軽減ブレーキというものに関してはいろいろなメーカーが取り組みをしていたり、そういう研究があるかと思えますけれども、それを政府として、強制基準としてメーカーに義務づけるというところは、ほかの研究所ではできない部分でございます。それからボルボの話がございましたけれども、被害軽減ブレーキに関して、政府としての取り組みはボルボより前の段階から技術指針というものを位置づけてやってきております。で、それに関しては交通研にも、そういった段階から入ってきていただいておりますし、それから国際化というところでは、今現在、国連のWP29というところで、この被害軽減ブレーキの義務づけに関する議論が行われているところでございますけれども、現在やっているのは、そのための研究といったようなことになります。

で、当然メーカーはここで定められる国際的な強制基準、ISOとは違って強制的なものに関して、それに従って、その義務づけ後は製品をつくらなければいけないという枠組みになってまいります。そういった意味で、この字面、言葉から見ると、確かに同じようなものに見えるかもしれませんが、やっている性格的なものが全然違うというところはご理解いただきたいと思えます。

それからもう一つ交通研のところで、特許の関係なんですけれども、交通研も幾つか特許をとっておりますが、これは結局そういう国際基準化されるようなもの、あるいは国際でなくても基準化されるものの特許というものは、研究所が使うという意味ではなくて、基準のものがどこかの特許になっていると、ほかのメーカーが利用できないということがあって、オープンになってなきゃいけないということがありますので、その技術をオープンにするために特許をリザーブしていくといった性格のものになっております。基本的にはそういうことを追求するという性格になっております。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。今、委員から出た意見は、その分科会にお伝えするようにして、次回以降のご参考にしていただけたらと思えます。

それでは以上の……。

【委員】 すみません。

【家田委員長】 ありますか。どうぞ。

【委員】 6研究所ということで、実は4時からもう一つ、この中で会議があるもので、

もう今出なきゃいけないくなりますが、最後言わせてもらって。私自身も大学で研究をやっていますけれども、国の研究、独法の研究と大学とどこが違うかと言われると、非常に大きなプロジェクト志向であって、マニュアルとか指針に反映するというのが非常に大きなミッションになっているかと思うんですけれども、そうすると常に大きなことを考えなきゃいけないと。もちろんそれがこの国の技術の下支えをするために必要なことだから屋って要るわけですがけれども、もう一方で、例えばアメリカとヨーロッパで比較すると、アメリカは何でも大きなことをやりたがるんですけれども、ヨーロッパは、例えばケンブリッジ大学なんかはデスクトップ・エクスペリメントなんていうのは誇りなんです。机の上でやれる程度の気のきいた実験をやって本質をつくというようなことをやるんですけれども、でも、今のままいきますと日本の場合、特に独法の研究というのは常に非常にどでかいものでやって、ほんとうのほんとうみたいな実験をやらざるを得ないみたいなところがあるんですけれども、これが研究者にとっては非常に辛いところもあって、もっと小さな装置で気のきいた装置、あるいはコンピューター・ソフトウェアの開発だったら気のきいた1行をつくれればその分野ががらっと変わっちゃうというのがあるんですけれども、そういうところの評価が非常ににくい評価になっていまして、必ずしも大きいことをやって大きい成果を出したことが着実、それですべてかと言われると、もうちょっと、その理事長あたりは、あるいは内部評価のところでもその辺を評価してあげるような仕組みをぜひお願いしたい。

もう一つは、例えば学会なんかの幹事長なんかやったことが、一体、独法にとっていいことかどうかは知らないけれども、日本全体にとってはその人がなったことによって非常にその分野が活性化しているというようなことがあって、そういうことは、もう少し小まめに評価できるような仕組みがないだろうかと気になっています。一生懸命働いているんだけど、そういう人たちを評価する項目がないので、何かしら今後の考える、来年以降の評価のポイントとしてぜひお願いできないかなと思っています。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。実は30分ほど時間がビハインドになっております。このくらいにさせていただきたいと思うんですが、今の委員からのご意見もご参考ということで、関係のところでも聞いていただけたらと思います。

それでは以上の6法人につきまして評価をしたいと思っておりますけれども、私の提案としましては、各分科会からご提案されている評価結果をもって当委員会の評価結果としたいと思っておりますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 よろしいですか。どうもありがとうございます。それじゃ、そういうふうにさせていただきます。

後半の5分科会になって、それからまたその後も議題があるんですよ。大分時間がたちましたので、ここでちょっとトイレ休憩でもとりましょうか。では、5分ほど休憩時間を取りましょう。あの時計で48分ぐらいに再開ということで目標にしましょう。

(休 憩)

【家田委員長】 それでは始めましょうか。お願いします。

【内山政策評価企画官】 それでは資料3-7、航海訓練所につきまして説明いたします。航海訓練所につきましてはSの項目6、A11、総合評定Aとなっております。6項目ですが、1つは「人材の活用の推進」ということで、「人事交流累計数が目標値の1.5倍の実績となった」ということ。

あと、「業務運営の効率化の推進」のところ、「それぞれ大幅な経費削減を達成している」ということで、一般管理費、業務経費が削減されたということでございます。

それから「三級海技士養成」の項目でS、それから「実習生の配乗計画と受入計画及び訓練の達成目標」でSです。それから「意見交換会等の開催」ということで、「目標を大幅に上回って開催」ということでございますが、これでS。「成果の普及・活用促進」というところでSというところでありまして、計6項目でございます。

「法人の業務の実績」のところでございますが、主なところを読みますと、3つ目の丸で「実習生から得た訓練の結果を即座に評価して、訓練にフィードバックする体制を整備したことは高く評価できる。その結果、ほぼリアルタイムに実習生に対しベストの訓練を提供できており、すぐれた教育への取り組みとして高く評価できる」というところがございます。以上、Aでございます。

続きまして資料3-8でございます。海技教育機構でございます。海技教育機構につきましては、Sが5項目、Aが14項目、総合評定Aということでございます。ここについて主な項目、Sでございますが、「船員養成事業と船員再教育事業の一体的実施、船内供食・栄養管理教育の充実」ということであります。これについて「学力の向上に積極的に取り組んできた」ということでございます。それから「海技士資格取得以外の講習等」というところで、制度改革に伴う「水先コース」を講習として開設したということで、「実務教育の多様化に継続的に取り組む一方、船舶保安管理者コースの受講対象者を外国人にま

で広げ、多くの受講者を受け入れている」ということでございます。それから「海技士国家試験の合格率」ということで、「目標値を大きく上回る高いレベルで維持している」ということです。それから「就職率」でございますが、就職率につきましても「積極的な新規求人開拓、生徒・学生に対する就職指導等により、目標値を大きく上回る高い就職率を5年間にわたって継続的に維持している」というところでございます。それから「広報活動」ですが、広報活動につきましても、「精力的で戦略的な広報活動を通じて、定員に対する応募倍率を上昇させ、船員を目指す人材を多方面から継続的に確保してきた」というところでございます。総合評価はAで、総合評価のコメントとしましては、「教育機関の評価尺度となる、入口（入学）と出口（就職）に対する努力は相当なものがあり、成果が上がっている」というところでございます。

続きまして、教育機関係の3つ目でございます。航空大学校でございます。資料3-9です。航空大学校につきましてはSが3項目、Aが20項目、Bが1項目というところでございます。総合評価はAということでございます。

Sの項目をまず説明しますと「人材の活用」というところであります。それから「調査・研究の実施」ということで、「国内外の民間操縦士養成機関を対象に行った乗員養成の実態調査に基づいて、入学試験の身長要件の見直しを行っていることは評価できる」と、これがS項目になっております。それから続きまして次ページでございますけれども、「航空思想の普及・啓発」のところもS項目がついております。「航空思想の普及・啓発のために目標を超える積極的取り組みによって、継続的に地域のコミュニティとの融和に努めていることは高く評価できる」というところ、以上3項目でございます。

で、航空大学校につきましては、全20法人の中で唯一Bがついております。Bの事項ということで説明します。1項目でございますが、項目としましては「安全運航の確保」というところでございまして、航空大学校、平成21年度、それから22年度につきまして同じく教育訓練中に胴体着陸、これは宮崎空港と鹿児島空港でございますけれども、胴体着陸事故が発生したということで、これが安全運航の確保に資していないということでBという評価になっております。なお最近、帯広のほうで死亡事故が起きましたけれども、それは23年度評価ですので、この中期目標期間には入っておりません。

総合評価としましては、「中期目標期間を通じ、全般的に航空大学校の設立目的に沿って着実に業務を遂行しており、業務方法の改善、工夫なども積極的に取り組んでいる」というところでAという評価でございます。

続きまして、資料3-10、自動車検査法人です。自動車検査法人につきましては、Sが11、Aが15、そして総合評定がAということでございます。

11項目、項目だけ読ませていただきます。「不当要求防止対策の充実」ということで、これは件数がかなり大幅に減らしたというところでございます。それから「審査方法の改善」、電気自動車に係る審査を改善したというところでございます。それから「内部監査の充実」というところでございます。それから「新規検査等の高度化による不正な二次架装及び不正受検の防止」というところでございます。次ページに参りまして、「受検者等の事故防止対策の実施」、これにつきまして受検者の事故が、件数が期末が155件だったと。平成18年度の期末当初と比べまして30%減少と。ちなみに目標では20%減というのを記載しておいたというところでございます。それから「不正改造車対策の強化」ということで、目標44万台に対しまして50万台の街頭検査を実施したとあります。それから「リコール対策への貢献」ということで、「各事務所からの車両不具合情報を精査し、37件を車両不具合情報として国交省に報告」したと。で、「検査法人の指摘が発見の動機となったリコールが15件届け出」があったというところでございます。それから「盗難車対策への貢献」ということで、「本来の字体とわずかに相違する車台番号の改ざんを発見」ということであります。「改ざん等を826件発見し、そのうち32台は盗難車であることが判明」というところなんです。

以上のようなことがS項目でございまして、総合評定のところのコメントでございまして、「3次元測定・画像取得装置」等について「次期中期計画期間中において円滑な運用を実施することが必要。また、これら施設を活用して検査情報の有効活用、受検者への審査結果の情報提供の取り組みを進めることが必要」ということで、総合評定としてはAということでございます。

最後になりますけれども、資料3-11、海上災害防止センターです。海上災害防止センターにつきましては、Sが5項目、Aが14項目、総合評定はAということでございます。

5項目につきましては、一般管理費、目標値9%のところを14.4%削減したということ。人件費、目標値5%のところ11.5%削減を達成したと。それから、先ほどありました東日本大震災に生じた事案への対応を適時・的確に実施したというところでございます。それから「訓練の重点化」というところで、「重点的に行うべき訓練コースを確実に実施するとともに、利用者ニーズに応じて新規の訓練コースを開設した」というところで、総合

評定Aというところでございます。

最後に、最後の紙になりますけれども、1枚めくっていただきまして特記事項を見ると、「国の出向者の引き揚げに伴い、プロパー職員の新規採用及び育成強化を推進したことは、民間法人化に向けた取り組みとして評価できる」ということで、総合評価のコメントが寄せられております。5法人ですが、以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。ご関係の委員から補足のご説明が必要な方はいらっしゃいますか。ございませんか。

それでは皆さんからご意見、ご質問を承りたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 海上災害防止センターのSの中の「人件費の効率化」ということに関してなんですけれども、私も3つの独立行政法人の分科会委員を務めておるのですけれども、いずれのところも、この人件費の抑制というところが非常に達成率が高うございます。で、どういうふうにして達成されているかという、定員を減らしてその分を非正規雇用等で充当されていると思います。ですから、ほんとうはそういうことを考えると、達成率が高いほうがほんとうにいいんだろうかとも思いますので、ちょっとその辺、全体の評価のあり方ということも含めまして考えたらいかがだろうかと思います。いずれの分科会もそういう傾向があらうかと思いますので、次の評価のときにでも、ちょっと記憶にとどめていただければと思いました。

【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。

【委員】 ちょっとお尋ねしたいのですが、航空大学校のところでBの評価が1項目ございましたけれども、感覚的なことで、今日これを伺ったばかりの感覚なんですけれども、21年度にも胴体着陸が起こって、22年度にもまた同じようにということであれば、「おむね着実な実績」と言うのはどうなのか。これ、もしフェールがあればフェールでF、少なくともCだろうという感じがいたしました。

それともう一つは、自動車検査独立行政法人なんですけれども、全体に拝見していて、Sの比率というのが独立行政法人によって非常に違って、その根拠というのも、例えばこの後に出てくる海上災害防止センターなんか、わりと数値目標との関係で、例えばさっきの人件費の削減でも倍以上削減したと。だからSとかいうふうにあるわけなんですけれども、この自動車検査独立行政法人のところでは、非常にSが多くて11項目あるわけなんですけれども、データを十分理解していないということなのかもわからないんですけれども、まず審査方法の改善とか内部監査の充実とか3次元測定云々というあたりが、どうしてA

ではなくてSなのかというあたりは、この文章だけからだちょっとよくわからなかったという気がいたします。以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。1個目については事務局のほうから、検討したときの状況なんかを少しご紹介していただくことにしまして。航空大学校ですね。

2つ目の点につきましては、各分科会で対象が違うので、なかなか一律の基準というものを持っていないんですね。ただ感覚的に、先ほども委員からの話で出たように、必ずしも統一されていないんですけれども、共有されている感覚で言うと、Aで十分高いし、Sって結構いいよねと、こういう感覚でやっているんですが、それを分野を超えて基準値とか目安をつくるわけにもなかなかいかないの、こういう委員会を持って、そして、ああ、自分が担当している委員会は少し厳し過ぎるんじゃないかなとか、いや、そうじゃないかなとか、いわば共有する場を持って、だんだんちょうどいいところに行けばいいなという趣旨が今日の場合というふうに、2点目の点についてはご理解いただけたらありがたいなと思っております。

1点目について、事務局からご説明いただけますか。

【増田航空局安全部室長】 はい。Bの評価をいただいたというところでございますけれども、確かに21年度に引き続いて22年度が胴体着陸の事故、また起こってしまったということではあったんですけれども、その後の取り組みとしまして、安全管理規程を改正して安全管理システムを導入したり、それから総合安全推進方針を拡充した安全の基本方針を策定したりということで、その後の取り組みを一応ご評価いただいたので、CにはならずBになったということかなと考えております。

【家田委員長】 よろしいですか。

【委員】 あまり納得はできませんけれども、そのときにそういうふうに承認されている……。

【家田委員長】 どうですかね。今日は詳細のデータで詳細のところを検討する場ではないので、直ちにここからもう1回戻って詳しいことを検討している暇がないものですから、この委員会の場で委員からそういうご意見も出ていると、その辺も踏まえてこれからの評価の際に参考にしてくださいということではいかがでしょうか。

【増田航空局安全部室長】 わかりました。今日の意見、私ども、航空大学校のほうにも十分伝えまして、対策をとりたいと思います。どうもありがとうございました。

【委員】 1点よろしいでしょうか。

【家田委員長】 どうぞ。

【委員】 航空大学校、かなり今回の震災で被害を受けていると思うんですけども、この事業の5年の最後の最後のところでこういうことが起きているわけですけども、業務、きちっと今年度以降できるかどうかというかですね。つまり業務が、この項目でいうとどうということになるのでしょうか。「教育機材及び教育施設等の充実」というところにも関係してくるのかもしれませんが、これが、自然災害で今回のようなことが起きて、それに対してどういうふうに対応しようとするのかというのは、何か必要じゃないのかという気が非常にするんですけども。

【増田航空局安全部室長】 資料が後ろのほうについてございますが、航空大学校のページがあれなんです、「東日本大震災の被害及び対応状況について」という参考資料の中に、「航空大学校の東日本大震災発生に係る復旧に向けた取り組み」という資料が、参考資料1の中に。その中に書かせていただいておりますが、確かに被害は非常に仙台分校のほうは大きくて、庁舎、格納庫、それから航空機、それから学生寮も合わせまして非常に大きな被害が生まれて、それで1つは、これにつきましては第1次の補正予算で10.5億円をいただきまして、今、庁舎の復旧を進めておるところでございます。資料はございませうでしょうか。それから……。

【家田委員長】 要するに、それで仕事はできるんですねっていうご質問ですよ。

【増田航空局安全部室長】 はい。

【家田委員長】 失礼、仕事はできるんですか。

【増田航空局安全部室長】 それで、実は仙台のほうはまだ仕事はできておりませんが、1つは10月下旬ごろに復旧に向けて、急いで今、作業をやっておるのですが、ただ飛行機のほうが10機のうち7機ただめになったんですが、残りの3機を使いまして、今、宮崎本校でも一部の訓練はやっております。そういう意味で、できることは最大限やっておるんですが、ただこちらの資料にも書かせていただきましたように、やっぱり入学していただいた学生に、最大で6カ月ぐらい訓練がおくってしまうということもありまして、できる限り飛行機をよりたくさん借り入れてきたり、そういう形でとにかく早く訓練を正常に戻せるようにということでカリキュラムを組んでやっておるところでございます。

【委員】 わかりました。

【家田委員長】 よろしいですか。今年の評価じゃないので、震災前の話ですけどもね。

じゃあ、以上の5法人につきましてはいかがでございましょうか。分科会でつけていた
だいた評定でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 よろしいですか。それでは、そういうふうにさせていただきます。幾
つか出たご意見につきましては、各分科会の委員や法人にお伝えいただくようお願いし
たいと思います。

どうもありがとうございました。それでは、以上で議題の2が終わったところでござい
ます。その次に行きます。

次の議題に入るんですけれども、評価の審議は以上ですので、傍聴の方に入室をご案内
してください。

(傍聴者入室)

【家田委員長】 それで次の議題に移ります。議題4「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」でございます。関係の方もこれから入りますけれど
も、次年度対象となる法人は自動車事故対策機構と住宅金融支援機構の2法人でございま
す。これらにつきまして、最初にまとめて事務局からご説明していただきまして、それか
ら自動車事故対策機構、住宅金融支援機構の順で審議していきたいと存じます。それでは
早速、事務局からご説明をお願いいたします。

【内山政策評価企画官】 それでは資料4-1をごらんいただきたいと思います。「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」ということでございま
す。

独立行政法人通則法の規定によりまして、独法の中期目標期間終了時におきまして、主
務大臣は独法評価委員会の意見を聞いた上で当該法人の組織・業務全般の検討を行うとさ
れております。国交省所管の独法の中で、今年度が中期目標期間最終年度でありますのは
次の2法人ということで、自動車事故対策機構と住宅金融支援機構でございます。この2
法人について見直しを行っていくわけですけれども、今年度のスケジュールですが、今日
の委員会で「見直し当初案」というのを示させていただきますので、その意見をお伺いす
ると。9月30日、月末ですが、概算要求提出日までに大臣が「見直し当初案」を作成し、
「見直し当初案」を総務省へ提出するということになっております。11月下旬、総務省
政策評価・独立行政法人評価委員会より「勧告の方向性」の指摘がございます。大臣は「勧
告の方向性」に沿った「見直し案」を作成します。で、12月上旬ですが、「見直し案」に
ついて大臣より国交省独法評価委員会へ意見聴取があります。書面による意見聴取という

ことで、12月下旬には大臣が「見直し」の決定ということでございます。その後、決定されましたら、24年2月から3月にかけて「見直し」の内容を取り込んだ次期中期目標案を作成します。独法は、中期目標を踏まえた次期中期計画案を作成することになります。次期中期目標案及び中期計画案について独法評価委員会への意見聴取、具体には自動車事故対策機構分科会と住宅金融支援機構分科会において審議されると。大臣から独法に対し次期中期目標の指示、大臣は次期中期計画の認可ということで、今回の中期目標の最終年度に該当します2法人について、こういうスケジュールで検討を行うということになります。

それで国交省独法評価委員会に関係しますのは、このアンダーラインを引いたところでございまして、本日の意見をお伺いする件と、12月上旬に「見直し案」ということが、正式なもの、正式といいますか、「当初案」ではない「見直し案」というのを、12月上旬に国交省のほうで大臣がつくれます。これを国交省の独法評価委員会へ意見聴取するというところでございます。ただし、例年これにつきましては、このように開催、会議でやるのではなくて、書面による意見聴取ということで、家田委員長から各委員のほうに意見の聴取をするという形になっております。もともと大臣から委員会にするわけですけれども、家田委員長から各委員のほうに意見聴取、意見がないかということが行われます。したがって12月上旬ごろ、書面により意見聴取があるということで、あらかじめご承知おきいただきたいと思っております。それから来年2月、3月には両分科会で中期計画・中期目標について審議をいただくということでございます。

このようなスケジュールで、これも例年どおりでございます。ただ、今年は1カ月、概算要求の時期が8月末から9月末になりましたので、それがずれておりますけれども、毎年やっております、この評価委員会でお示ししますスケジュール等と基本的には同じでございます。

それでは時間も無い中で、かなり、これまた、はしよらせていただきますけれども、資料4-2、これは概要ということで、自動車事故対策機構と住宅金融支援機構でございませうけれども、一応このような業務をやっているというところであります。

簡単に概要だけ申しますと、業務の概要としましては、自動車事故対策機構のほうでは運転者の適性診断、療護センターの設置及び運営、あと交通遺児等に対する貸し付けというところ。あと、自動車の安全情報の提供ということで自動車アセスメントをやっているというところが、業務の主なところですよ。

それから住宅金融支援機構でございますが、昔の住宅金融公庫ということでございまして、今は証券化支援業務ということで、民間金融機関による長期固定金利の住宅ローンの供給を支援するものでございます。それから住宅融資保険業務、住宅資金融通業務、既往債権管理業務、団体信用生命保険業務ということで、主に証券化支援業務に取り組んでおられるというところでございます。

概要は以上でございまして、続きまして資料4-3。それでは今日お示しします見直し素案ということで、今現時点の、来年度、また新たな中期計画目標に向けましての見直し素案の概要を説明させていただきます。

これまでの取り組みのところは、これまでありました一般管理費の削減でありますとか業務経費の削減であります。また、支所のレイアウト見直しにより生じた事務室、倉庫等の余剰スペースを返還して、9,500万円ほど削減したというようなことをいろいろ書いてございます。人件費に関しましても相当削減したというところでありまして、平成22年度までに平成18年度比で約15%に相当する管理職の削減を実施したというところでございます。

というような取り組みがありまして2ページに参りまして、指導講習業務及び適性診断業務に係る自己収入比率に関しまして、最後の事業年度において50%以上とする目標を掲げておりましたけれども、これについては最終年度61.0%と着実な状況であるというところでございます。

それから療護センターの高度先進医療機器につきまして11,031件ということで、外部検査受託も行っているというところでございます。

また、債権回収経費ということでありますが、これも20%程度を目途に経費の一層の削減を進めるというところでございますけれども、18年度比26.8%の経費を削減したというところでございます。

それで、ここからが「今後の見直しに向けた考え方」というところで、ここから案になるわけですが、「安全指導體制の拡大」というところでありまして、「ユニバーサルサービスの確保にも留意しながら、安全指導業務を担う民間団体等に対し積極的に認定取得を支援する」というのが1つでございます。

それから「療護施設の設置・運営」については「委託病床のさらなる量的な拡大については、近畿地区等への拡大を図るほか、地理的要因や既存委託病床の利用状況等を勘案し、引き続きその必要性を検討する」というところでございます。

それから「重度後遺障害者への介護料の支給等」というところでありまして、「介護料の支給を実施するとともに、介護家庭の個別訪問を量的・質的に充実させることにより、重度後遺障害者及びその家族に対する支援を強化する」というところでございます。それから「重度後遺障害者及びその家族が安心して短期入院協力病院等で短期入院することや福祉施設等への入所をすることが可能となる支援を検討し実施する」ということでございます。

次ページに参ります。「以上のほか、介護家庭への個別訪問や被害者団体との交流等により得られたネットワークや療護施設で得られた知見・成果を活用し、重度後遺障害者及びその家族のニーズに則した支援を検討し実施する」とございます。

「自動車アセスメント情報提供業務」につきましては、独法の見直しの基本方針を踏まえた、交通安全環境研究所への移管、それと体制整備について所要の取り組みを行うということでございます。

それから「業務運営の効率化」でございますけれども、これも「基本方針に基づく民間への業務移管の動向を踏まえつつ、業務運営の効率化を図る」と。「交通遺児等貸付について、適切な債権管理を行い、引き続き、債権回収率90%以上を確保する」とございます。

それから続いて組織の見直しですけれども、組織につきましては、「主管支所及び支所ごとの業務実態を把握した上で、安全指導業務における民間との役割分担や、行政刷新会議の指摘を踏まえた被害者援護業務の充実の必要性に基づき、業務の集約化・効率化を図る」ということでございます。

続きまして資料4-4で、「住宅金融支援機構の見直し素案の概要」について説明いたします。まず「これまでの効率化に向けた取り組み」、一般管理費削減を2年前倒しで達成したということ。証券化支援業務の経費率については、中期計画で「0.30%以下とするように努める」としているところ、「最終年度である平成23年度末には目標を達成できる見込みである」と。それから直接融資業務に係る経費率について、「最終年度において0.35%以下とするよう努める」としているところ、「2年前倒しで達成した」というところでございます。

今後の見直しですけれども、「証券化支援事業」につきましては「長期固定金利型の住宅ローンは、将来の金利変動リスクをなくし、国民の計画的な住宅取得に寄与するものであるが、預金を主たる原資とする民間金融機関では十分な供給がなされておらず、引き続き証券化支援事業を着実に実施していく」というところでございます。それから「消費者等

のさらなる利便性の向上及びより一層の業務運営の効率化を図る」というところでございます。それから、それぞれ23年度政府予算におきまして、ALMリスク対応出資金、金利変動準備基金、優良住宅取得支援制度出資金、それぞれ国庫納付することと決まっておりますので、これを着実に実施するというところでございます。

それから「住宅融資保険事業」でございますけれども、「平成24年度から、現行の事業は廃止し、不要となる政府出資金は国庫納付する」というところでございます。「ただし、証券化支援事業と連動して行う必要のある事業等は、民間による代替が可能となるまでの措置として行う」というところでございます。それから「高齢者の居住の安定確保に関する法律等の一部を改正する法律」の成立を受け、サービス付き高齢者向け住宅の入居一時金についての民間金融機関のリバースモーゲージを付保対象とする融資保険について、平成23年10月20日の同法施行に合わせて実施する」というところであります。

それから「住宅資金貸付事業」でございますけれども、「現行の賃貸住宅融資は、平成23年度に廃止する」というところでございます。それから「サービス付き高齢者向け住宅として登録された住宅への融資については、先ほどの新法の施行に合わせて実施するというところでございます。それから「現行のまちづくり融資は平成24年度に廃止し、不要となる政府出資金は国庫納付する」というところでございます。「災害復興住宅融資については、東日本大震災からの復興を支援するため、平成23年度補正予算の成立により、基本融資額の融資金利の引き下げ等の制度拡充を行ったところであり、引き続き適切に実施していく」とございます。

「既往債権管理業務」につきましては、これも「機構が行うべき業務として引き続き適切に実施していく」こと及び「既往債権について、回収の強化、不良債権の的確な処理を図るなど、業務を適切に実施していく」というところでございます。

「団体信用生命保険」につきましては、「信用供与機関である機構が引き続き適切に実施していく」こと及び「団体信用生命保険事業事務の見直し等により業務運営の効率化を図り、事業を適切に実施していく」というところでございます。

「財務内容の改善」としまして、「繰越欠損金の発生要因、処理方策及びスケジュールを明確化し、第2期中期目標期間の最終年度までに、既往債権管理勘定以外の勘定全体で繰越欠損金を解消する」というところでございます。

「組織の見直しに対する考え方」ですが、「事務所等の見直し」ということで、「保有事務所等については、平成23年度中に策定する見直し計画に基づき、第2期中期目標期間

に当該計画に沿った見直しを行っていく」ことをございます。「取引関係の見直し」ということで、「随意契約等見直し計画に沿って一般競争入札等の競争性のある契約への移行を進め、随意契約、一者応札、一者応募の解消に向けた取り組みを着実に実施する」ことをございます。それから「人件費・管理運営の適正化」ということで、「人件費全体の抑制をさらに進めるとともに、ラスパイレス指数については、手当を含めた役職員給与のあり方について厳しく検証し、さらなる改善に抜本的に取り組む」ということをございます。説明は以上をございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、今日の趣旨としては、今ご説明いただいた見直しの方向性みたいな話について、皆さんから意見があれば言っていただいて、それを参考にして事務局で見直しの素案をつくるということをございます。特にこの2つの法人の分科会でご関係の委員もいらっしゃると思いますので、もしご意見がありましたら特にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ、笠先生。

【笠委員】 自動車事故対策機構のほうで、「業務の概要」の3番目に「療護センターの設置及び運営」とあるんですけども、その概要についてもう少し、いわゆる病院のようなものをお持ちなんでしょうか。

【八木自動車局保障制度参事官】 そうです。自動車事故で植物状態、最も重度の後遺症が残った患者さんは、急性期は普通の病院で診てもらえるんですが、もう病院からすぐに出されてしまいますが、自宅で介護するのは極めて大変なものですから、そういった方々を受け入れて治療する医療機関をこの法人が設置・運営するということです。

【笠委員】 普通の病院の機能とはかぶらないということで、普通の病院では受け入れてくれない、長期の植物状態になった方とかを特に受け入れるための施設という。

【八木自動車局保障制度参事官】 そういうことです。

【笠委員】 それに特化しているということなんですね。わかりました。

【八木自動車局保障制度参事官】 ただ、ずっといらっしゃると、交通事故の被害者は毎年発生しますから、今は3年で、その間にかなり治療成果を上げることを目標としておりまして、従来治らなかったといわれる方々をかなり改善させて、出ていただくという事業をしております。

【笠委員】 わかりました。ありがとうございます。

【家田委員長】 よろしいでしょうか。

【笠委員】 はい。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。堀田先生。

【堀田委員】 私、この分科会長をさせていただきますけれども、先ほどの移管の問題なんですけれども、これは毎年、議論をするときにここが一つのネックになっておりまして、大きな方針をどこかで決めていただかないと動きがとれないところがあります、正直なところ。というところで、今ここに挙げてある、1つ1つ重要な取り組みなんですけれども、とりわけアセスメントの将来的な方向性について十分に定まらない状態で今あるということでございます。

【家田委員長】 その辺は政策的な話ですね、そうすると。今日はそこら辺で受けとめるお立場の方はどなたになるんですか。

【八木自動車局保障制度参事官】 この法人を所管しております自動車局でございますが、移管をするということは事業仕分けで指摘を受けまして、その後の閣議決定でも交通研に移管をするということで、その結論自体はシンプルなんですけれども、自動車を実際に衝突させる試験が新しい法人でできるのかどうかということ、きちんと技術的にも確認をしないとイケないということで、現在23年度の予算で予算をとって、施設の調査とかそういったものをきちんとやっておりますので、今はそれをきちっとやって進めていきたいということで、一生懸命取り組んでいるということでございますので、方向はそういうことで出ているんだと思っています。

【家田委員長】 よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。

【角（紀）委員】 すみません。

【家田委員長】 どうぞ。

【角（紀）委員】 これも独法自体というよりも政策の話だと思うんですが、自動車事故対の「業務運営の効率化」の2つ目のポツが、ちょっと私、全然わからないんです。「交通遺児等貸付について、適切な債権管理を行い」云々とございますけれども、これは、ここが債権管理を行って回収もやっているのかどうかという単に事実確認です。法律にそう書かれちゃっていたら、こんなどこかに投げればいいよというわけにもいかないのですが、そのあたり、ちょっと事務局のほうに事実確認として伺いたいんですけれども。

【家田委員長】 ご質問ですね。

【角（紀）委員】 はい。

【家田委員長】 いかがでしょうか。

【八木自動車局保障制度参事官】 事実として、交通遺児の方にお金を貸し付けて、そして期間が来たらそれを返していただく。これを全部、独法が業務としてやっております、過去に貸し付けて、それがやっぱり何十年か、20年ぐらいたってから返してもらうので、今まさに、昔貸した方の返済が始まっているということですから、今、一生懸命そうやって回収作業をしているという状態でございます。

【家田委員長】 直轄でね。

【角（紀）委員】 直轄で。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。ほかにはよろしいですか。

それでは、ご質問が2件と、それから先ほどの移管に関して、より政策的な支援というのか、明確化を図ってほしいというご意見が出たということによろしいですか。

ありがとうございます。それでは、以上出たご意見を参考にさせていただいて、国土交通省のほうで目標の見直しということを進めていただきたいと存じます。この件は以上でよろしいですかね。

議題として載っているのは以上かと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、ひとまず私の司会をお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

【内山政策評価企画官】 本日は長時間にわたりまして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。

本日の委員会の内容等につきましては、議事の公開に関する方針に基づきまして、議事要旨を作成の上、速やかに国土交通省のホームページにて公表させていただきます。また、議事録につきましては後日、その内容を確認していただくため、ご発言にな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。なお、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ので、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14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。ありがとうございました。