

第9回国土交通省独立行政法人評価委員会

2006年8月23日(水)

【日原政策評価企画官】 それでは定刻でございますので、ちょっと委員の先生、おくれていらっしゃる方もいらっしゃると思いますが、ご連絡をいただいておりますので、ただいまから第9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。申しおくれましたが、私、事務局を務めさせていただいております政策評価企画官の日原と申します。よろしく願い申し上げます。後ほど委員長に議事をお譲りするまでの間、本日の議事進行につきまして、私が務めさせていただきたいと存じますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、本委員会の開催に当たりまして、国土交通省政策統括官の浅野間からごあいさつ申し上げます。

【浅野間政策統括官】 8月4日付で着任いたしました浅野間と申します。これから大変お世話になると思います。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は先生方、大変お忙しい中、多くの皆様にお集まりいただきました。まことにありがとうございます。なお、地球温暖化協力ということで、室温が28度になっております。執務環境がよろしくございませんので、ぜひ上着など取っていただきまして、リラックスしてご審議をいただければと思います。

また、本日に至りますまでに、いろいろな分科会で大変なご審議をいただいたと承っております。この場をかりまして、御礼を申し上げたいと思います。

さて、我が国の独立行政法人という制度が省庁再編とともに成立いたしましたして、丸5年が経過いたしました。官のスリム化、業務の効率化あるいは行政手続の透明化と、こういったことを目指して導入された制度でございますけれども、本日お集まりをいただきました先生方にお手助けをいただいて、第三者による業績評価、こういった制度が法律に基づいてちゃんと仕組みられてきた。そういったこともあって、当初の目的も着実に果たしつつあるのではないかなと思っております。

また、今年はちょうど5年が経過し6年目ということでございまして、初めて中期目標計画の5年を終了した法人が11出てまいりました。5年間の棚卸しといいいましようか、

5年間の中期目標期間の評価をいただくという1つの大きな区切りという年でございます。これを機に私ども、これまで以上に独立行政法人の一層の定着に向けて頑張っておりまして、引き続きよろしくご支援をいただきたいと思います。

本日の議事は大きく2つございます。議事次第にもございますけれども、1番目が中期目標期間が終了いたしました11法人につきましての業務実績評価でございます。それから2番目は、中期目標が終わります前、4つ法人がございますけれども、その終わった後の組織、業務について検討を行うということになっておりますが、その検討に当たって、諸先生方からご意見を賜る。大きくこの2つをお願いしたいと思っております。限られた時間ではございますけれども、委員の先生方の大所高所からの的確な、また忌憚のないご意見を賜りまして、独立行政法人をよりよくしていくために頑張っていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いをいたします。

【日原政策評価企画官】 それでは、本日の委員会でございますけれども、委員28名と、それから委員長から招集を通知申し上げました臨時委員4名の方、合計32名のご出席を予定しておったところでございますけれども、現在までのところ、23名の方にご出席いただいております。過半数を超えておりまして、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条第1項の規定によりまして、議事を行うために必要な定足数を満たしているということをご報告申し上げます。

引き続きまして、委員の任命についてお知らせ申し上げます。本委員会の委員の任期につきましては2年となっております。本年3月にも任期満了に伴う改選というのがございました。お手元にお配りしております委員名簿でご確認いただければと思いますけれども、高橋潤二郎前委員にかわりまして、來生新委員に本委員会の委員として加わっていただきました。來生新委員を改めましてご紹介申し上げます。

【來生委員】 來生でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【日原政策評価企画官】 ありがとうございます。取材のカメラにつきましては、ここまでとさせていただきます。それから、本日の議題の第1、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けれども、この審議過程に関しまして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、一旦ご退席をお願い申し上げます。第1の議題が終了した段階でまたご入室のほうを事務局のほうからご案内したいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

(報道関係者・一般傍聴者、退席)

【日原政策評価企画官】 それでは、これ以降の議事進行につきまして委員のほうにお願い申し上げたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【委員】 それでは以下、議事進行を務めさせていただきます。

まず議事の第1であります。先ほど事務局から説明がありましたように、中期目標期間第1期が終わりまして、これにかかわる業績の実績に関する評価を各分科会で行っていただきました。時間もありませんので、詳細というわけにはいきませんが、それぞれの法人について事務局から簡単にそのことについてご説明いただきます。その前に1つだけ委員の皆様方にお諮りしておきたいことがございます。既に中期目標期間における各法人の業績の評価につきましては、各分科会で結論をお出しいただいております。事務局ではその結果をまとめまして、業績評価の概要等の資料とともに、皆様方のお手元へ送らせていただき、ご意見等を伺う手続をとらせていただいております。また昨日であります、分科会での議論につきまして、私、委員会を代表して、3時間半、22法人から1人で話を聞くという地獄の時間を過ごしました。経済産業省では今日のような会議や親委員会を開きまして一つ一つの法人について全部説明するというをやっていますが、国土交通省では私1人でやるということになっています。その分、皆様方の労力のほうは少し少なくなっております。さすがに昨日は疲れました。

一つ一つの法人の評価結果について非常にきちんにご説明いただき、質疑応答を行い、分科会でいただきました結論についても詳細に検討して、私なりの素案をつくらせていただきました。皆様のご了解が得られますれば、その書類をここで配付させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。これについてのご議論については後ほどということにさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、具体的な審議に入ります前に、北海道開発土木研究所の評価について少し事務的にやっかいなことがありますので、それについてでございます。補足を事務局からお願いすることにいたします。説明をお願いいたします。

【日原政策評価企画官】 それでは資料1-3というものがございます。束がちょっとわかりにくうございますけれども、各11法人に関して資料1-2というのが11ほど束でございまして、その後2枚紙のホチキスどめの資料1-3というのがございます。こちらをごらんいただければと思います。

ご案内ございましたとおり、実は4月から北海道開発土木研究所は土木研究所に統合されておりますので旧という言い方をさせていただきますけれども、旧北海道開発土木研究

所につきましては、農業土木と林業土木の分野につきまして農水省と共管ということになってございまして、当委員会で北海道開発土木研究所の農業土木、林業土木の分野につきまして評価を行おうとするときには、農水省の独立行政法人評価委員会の意見を聞くということにされてございます。

2枚目に関係の参考法令がついておりますけれども、そういうふうになってございまして、農水省から担当原局のほうに入った連絡によりますれば、北海道開発土木研究所を担当する分科会というのが農水省の委員会にもございまして、そこでの審議は6月20日、7月10日ということで終わっております。その委員会では、ここに書いてございましたとおり、研究業務というのは着実な実績を上げているということでご評価をいただいているということでございますけれども、実は中期業務の評価というのは当省と同様に農林水産省の親委員会と申しますか、全体を見ております農林水産省の独立行政法人評価委員会での議論を経るということで正式な評価となるということでございまして、本来であれば、農林水産省の親委員会の評価を経てから、我々の国土交通省の評価をするというのが一番素直なやり方だと存じておりますけれども、若干日程調整がうまくいかず、これまでと今後のスケジュールというところに2列にわたって書かせていただきましたが、農林水産省の評価委員会は7月10日までで分科会までの議論が終わっております。国土交通省側におきましては、8月2日までで土木研究所の分科会の中期評価の評価というのが終わっておりますが、実は本日23日でございまして、左と右、比べていただきますとわかりますとおり、農水省の親委員会が我々の委員会よりも後になっているということになってしまっております。

この資料にあります、農林水産省の分科会までの議論においては、旧北海道開発土木研究所の業務につきましては順調な実施状況であるという判断がなされて、その旨、30日の親委員会に報告するという旨、決定されていると伺っております。

事務局においては以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。ただいまご説明いただきましたとおりの状況でございます。資料1 - 3ですが、本来であれば左側に書かれております8月30日が8月23日、本日の日付よりも前でなければいけないのですが、多分委員の先生方の定足数の関係でしようが、どうしても30日しか開けないということで、ただいまのような状況になりました。さはさりながら、分科会におきまして既に順調な実施状況にあると決定されておまして、それを8月30日に開かれまず評価委員会に報告するということが決まって

おります。また、農水省の評価委員会において、その分科会での評価が変わる可能性は低いということを農水省の分科会担当部局とも考えておりますので、できれば、便法でございますけれども、再度、この国土交通省の評価委員会を開くことなく、暫定的にこの評価を受け取るということにしたいと考えておりますが、いかがでございましょうか。その後30日に、まずないと思いますが、何かありましたら、そのときは事務局と相談して善後策を講ずるということにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 私どもの組織もしょっちゅう偉い先生方による委員会を開いてますが、なかなか定足数が達成できません。ということで、ただいまのような措置をご了承いただければと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それでは、そのように進めさせていただきます。

それでは、本来の議題でございます各法人の中期業務実績につきまして、資料のご説明をお願いします。昨日の調子でやりますと2時間ぐらいかかりますので、なるべく簡単にお願いたします。全部で11法人でございます。よろしく。

【日原政策評価企画官】 はい。ではご説明させていただきます。

資料の1-1という形で、今1枚紙をお配りさせていただきましたけれども、これを目次的にちょっと見ていただきながら、資料につきましては1-2ということで、11法人ごとにこういったクリップでとめた資料をつくってございまして、これは表紙のほかに3つほど資料がございまして、A3、1枚で、それぞれの分科会におきますご議論の結論とその内容を、A3の形で一覧の形で概要としてまとめさせていただいたもの。それから、実際の評価調書そのものをつけさせていただきます。で、それを評価するもとになった業務に関する報告書は大部のものがありますが、それを若干、それぞれの担当の部署で概要という形でまとめていただいたものがございます。この3つの資料がございまして、お時間の関係もございまして、基本的にA3、1枚の説明資料というものでご説明を差し上げたいと思います。

早速、ということで土木研究所でございますけれども、A3、1枚の資料を見開いていただきますと、評価項目全21項目ございまして、SSという最高の評価が3項目、Sというのが12項目、Aというのが6項目、B、Cに当たるものはございませんでした。結論といたしましては、Sということで評価をいただいているところでございます。

若干内容を説明させていただきますと、SSと最高の特筆すべきすぐれた実績ということで挙げたもの、3項目ございまして、土木研究所でもいろいろ民間提案型の共同研究を実施する等によりまして、目標の1.6倍に上る共同研究を実施したということでございまして、具体的な成果につきましても、米国土木学会の最優秀論文賞をとる、あるいは、ものづくり日本大賞の内閣総理大臣賞を受賞されるという特筆すべきすぐれた成果を上げられているということでございます。

また、水害等、大変多発したわけでございますけれども、国や地方自治体の要請に基づきまして、地震、土砂災害等の数多くの災害に対しまして機敏に技術指導を行うということでございまして、技術力の向上等々に多大な貢献をされたということでございます。

それから、当初の中期目標には挙げていなかったわけでございますけれども、UNESCOとタイアップされまして、水災害・リスクマネジメント国際センター(ICHARM)というのを短期間に開設されて、国際貢献にも積極的に乗り出されたということでございまして、国際的な地位の向上に非常に貢献したということでございます。

また、すぐれた項目、Sの12項目でございますけれども、ニーズに応じまして組織の機動的な見直しを行ったとか、技術研究本部を通じ、知的財産の取得、活用等々に努められたということ。それから、施設の貸し出しにつきましては、遊休、研究で余っている時間を使いまして目標の2倍を上回る貸出実績を達成して、効率的な利用を行っているといったことがございまして、特許料の収入に関しましても、計画の4倍の3億円に達するものを収入として計上しているといったこと。あるいは、さまざまな情報発信によりまして、研究成果の普及、実用化に努められているということを評価していただいているということでございます。

以上、土木研究所でございました。

続きまして、2番目で建築研究所でございますけれども、同じくA3の1枚紙で説明させていただきますと、建築研究所につきましては20項目の評価項目がございました。SSの特筆すべきすぐれた実績というのが1項目、Sのすぐれた実績というのが11項目、着実な実績でありますAの項目が8項目、B、Cに当たっては無いということでございまして、総合的な評価はSということになってございます。

SSの特筆すべきすぐれた実績でございますけれども、国際地震工学研修というのを着実にやるということにあわせまして、17年の10月から、コースに参加した海外からの研修生に対しましては、政策研究大学院大学とタイアップされまして、修士号を同大学よ

り授与するということを始められたということでございまして、学位を付与するということに伴いまして、発展途上国の人材育成に非常に大きく貢献されたということが高く評価されておりました。

Sのすぐれた実績でございますけれども、はしょって説明させていただきますが、重点的研究開発に関しまして、研究所全体の研究経費のうち6割以上を重点的な研究開発に充当して、シックハウス対策であるとかヒートアイランド対策、耐震性の向上等、社会的な要請の高い課題に対しましてすぐれた成果を上げられているということでございますし、具体の研究成果というわけではございませんけれども、耐震偽装問題等に端を発します構造計算書偽造問題に関しましては、国の要請等を受けまして、構造計算書の再計算や地方の特定行政庁等に対する技術的な支援を実施されたということが非常に高く評価されておりました。

さらに、共同研究開発プロジェクトということにも積極的に参画され、外部の研究機関との共同研究を積極的に推進されたということも、その評価として上がっておりますし、さらに、独立行政法人は余裕金、収益につきましては目的積立金ということで立てることになっておりますけれども、その目的積立金につきましても、社会的なニーズの高いユニバーサルデザインに関する研究を行うための実験棟の施設整備に充当するという処理を行って、資源の有効活用を図っているというところも評価されたところでございます。

以上が建築研究所でございます。

引き続きまして、交通安全環境研究所に移らせていただきます。交通安全環境研究所でございますけれども、9項目の評価項目がございまして、SSが1項目、Sが12項目、Aが4項目、B、Cはなしということで、総合的な評価につきましてはSということになってございます。

SSでございますけれども、研究開発に非常に邁進されておられるようでございまして、17年10月の総合科学技術会議の資料によりますと、所員1人当たりの受託研究費というのが2位であるし、運営費交付金1億円当たり直した受託研究費も1位ということで、社会的なニーズ、行政ニーズに非常に積極的にこたえているということの証左ではないかということになっておりまして、この点高く評価されておりました。

それから、Sにつきましても若干触れさせていただきますと、陸上交通の安全に関しまして所管しているところでございますけれども、行政対応の特に基準設定、安全環境基準の設定の支援を行っているということもございまして、少ない限られた人数でございます

ので、多くの需要に応じて業務をするために研究組織はフラット化するということで、基本的に課題に応じた柔軟なチームというのを結成して対応したということでございます。

また、研究だけではなくて、審査業務、特に自動車の型式に関する審査等々も実際の業務ということになりましたので、こういった業務につきましても対応しているということでございますし、試験業務の増大に対しても、あるいは新たな基準をつくるということに関しましても、対応を迅速に行ったということでございます。

それから、経常研究費につきましては、そのすべてを重点研究領域へ競争的に配分するというようなことを所内的に行っているということでございますし、国からの委託研究、それから大型プロジェクト、特に燃料電池とかNO_x対策といったものに対して機動的に対応しているという話がありました。基準設定に関しましては、具体的に232件など貢献しているという話がございます。

それから、繰り返しになりますけれども、所員1人当たりの競争的資金の確保も、獲得額が全法人におきまして6位、それから、運営費交付金1億円当たりの獲得額が3位ということになってございます。それから、研究者に関する評価につきましても、透明性、それから公平性を極力確保して研究者評価を実施いたしまして、モチベーションを高める等々の対策をとっているところでございます。

2枚目に参りますが、共同研究の推進によりまして、産学官の連携というのを強力に推進しているということでございますし、国連における自動車の国際基準調和活動にも、国の代表として参画しておるということでございます。

また、最近議論になっておりますリコールでございますけれども、その調査に関しましての一端を担っているといったこともございますし、次世代型の低公害車の開発推進プロジェクト等々の大型案件に対する対応も行っております。それから、鉄道に関する研究もあわせてやっておりまして、福知山線の事故を受けまして、運転状況記録装置の仕様案というのを策定している等々、具体的な行政ニーズに対応しているというところでございます。

学会の発表等につきましても、当初、年102件程度だったのが192件というふうに、倍近い伸びを示しているということでございますし、実際の業務に当たりましては、審査方法の効率化とか自動車試験場の機能強化によりまして、職員数を増加することなく、当初の1.5倍と大幅に増加した審査型式数にも対応したということが高く評価されて、Sということになってございます。

以上が交通安全環境研究所でございました。

引き続きまして、海上技術安全研究所でございます。海上技術安全研究所につきましては20項目の評価項目がございまして、SSの項目が1項目、Sの項目が14項目、Aの項目が5項目、B、Cにつきましてはなしということで、総合的な評価につきましてはSということになってございます。

SSの項目でございますけれども、次世代内航船の実用化、あるいは、造船業界におきます団塊の世代の退職に伴う技能伝承の問題等々がございまして、技能伝承の事業の実施など、非常に着実な、着実ではございますけれども顕著な実績を上げているということでございますし、また、安全に係る多くの研究成果というのが、国連の機関でございますIMOにおける基準策定の審議に反映されるといったことから、非常に社会的に貢献度が高いということが評価されてございました。

Sの項目もはしょって説明させていただきますが、ここでも、研究需要にタイムリーに柔軟に応じまして、プロジェクトチームを結成して柔軟な対応を図りまして、次世代内航船の実践的建造を行う、あるいは就航を実現するといったこともございましたし、タンカーの油汚染対策というのもIMOでの議論を決議に導くといった、国土交通省の政策自体において大きな貢献なり効果、成果をもたらしたということでございます。

それから、民間の理事長をお招きしたということでございますが、能力主義の登用を行うということと、勤務評定につきましても非常に本格的に導入したと。インセンティブをつけて予算等も配算するといった多様な制度というのを導入いたしまして、競争による業務意欲の向上とか、研究の活性化、効率化、それから外部資金の獲得に結びついたということが評価されてございました。

2枚目に参りまして、恐縮でございますがはしょらせていただきまして、中期目標計画、中ほどでございますけれども、研究成果の発表や特許数、プログラムの作成に係る目標を設定いたしまして、外部への研究成果の普及の取り組みを強化したということでございますし、計算流体力学等々の、お金をかけずに、実船を使わずに造船に関する技術的な知見を得られるようなプログラムをつくって、それを広く民間に販売するといったことを通じまして使用料を取るといったことがございましたし、非常に好評に使われているということもございますようです。また、広報誌の発行とか、ホームページにおきます論文などのコンテンツの内容を外部に発信し、外部連携の増大を図っているということでございます。

それから、研究所内におきましても、分野横断的に国際基準グループを結成いたしまし

て、質、量ともにたくさんの議論、あるいは基準の作成作業というのがございますが、I M Oという国際機関におきまして、国際基準関連の業務に関しまして、国本体と連携を図りつつ組織的に対応し、I M Oへの提案文書そのものをつくるといった貢献がなされているということでございます。また、国際シンポジウムなども積極的に行いまして、情報交換をするとともに、海外の研究機関と研究協定を結んで、成果を上げているということが評価されているということでございました。

以上が海上技術安全研究所でございます。

引き続きまして、電子航法研究所でございます。電子航法研究所につきましては9項目の評価項目がございました。S Sが1項目、Sが5項目、Aが3項目、B、Cはなしということで、総合評価につきましてはSということになってございます。

S Sの項目でございますけれども、社会・行政ニーズを的確に反映して重点研究開発課題を設定し、喫緊の課題には、プロジェクトチームを編成して柔軟な実施体制を整えたということがございます。航空局を挙げて取り組んでおります羽田の4本目の滑走路におきます再拡張関連の課題につきましては、積極的に取り組み、成果が実際に活用されているということでありまして、国際動向等を把握し、行政等へのシンクタンク的な役割を果たしたというのは、非常に行政に密着した研究として、知恵袋的に貢献したということが高く評価されてございます。

Sの項目でございますけれども、職員みずからが予算を管理するようなシステムを構築して、予算の有効活用を図るといふような取り組みを行っておりますし、さまざまな工夫によりまして、一般管理費につきましては、2%の目標を上回る9.2%を達成しているということであるとか、さまざまな取り組みを試み的にも導入し、調査研究の効率化、重点化を図る努力を継続しております。

それから、総合評価のところでございますけれども、特筆するコメントといたしまして、I C A Oの国際標準、通信とか航法に関する国際標準がございまして、それらの策定に積極的に参加するということを果たしてありまして、直接会議に参加するということをやっております、研究所の財産となるだけではなく、我が国が航空に関する基準設定において占める地位に非常に大きく貢献しているということでございまして、研究所の本務として戦略的にこういったことを取り組んでおりますし、今後ともリーダーシップをとることを期待されるというコメントをいただいております。

以上が電子航法研究所でございます。

引き続きまして、大変先を急いで恐縮ですが、港湾空港研究所でございます。港湾空港研究所におきましては14項目の評価項目がございまして、SSの特筆すべきすぐれた実績が3項目、Sのすぐれた実績が8項目、Aの着実な実績が3項目、B、Cにつきましてはございませんでした。ここにつきましては、総合評定をSSというふうにさせていただいております。

SSの3項目につきましては、スマトラ沖の大地震とかインド洋津波大災害が発生した直後に、津波防災研究センターを所内に設置する等、高度化、多様化する研究ニーズに迅速かつ効果的に対応して、理事長の強力なリーダーシップのもとに、時代を大胆に先取りして組織再建等を実施したという点が1つ大きく評価されてございます。

それから、研究評価におきましては、中のチーム同士での部内の評価と、それから、所内のマネジメントクラスを入れた内部の評価委員会と、さらに、外部の委員を入れた外部評価、この3層の評価を、事前、中間、事後という3段階、3層3段階の評価というのを、他の研究機関の範となる極めて水準の高いシステムというものとして構築し、外部評価委員会の指摘を生かしながら研究評価システムというのを充実し、定着させて、着実に研究評価を実施したということでございまして、評価結果につきましては、研究推進にフィードバックしつつ意識改革にもつなげておりますし、研究内容の充実、研究費の配分等にもそういった評価を活用したということが高く評価されてございます。

あわせましてもう一点、査読つき論文数や英文の論文数につきましても、目標を50%以上上回るような実績を上げてございますし、学会での論文賞等も多く受賞しているということもございまして、研究成果全体の質も非常に高い、量だけじゃなくて質も非常に高いということもございまして、国外への情報発信も十分実施されているというふうに考えておりますし、研究所から大学への派遣、あるいは継続的な転出等によりまして、大学における研究者、技術者の養成に大きく貢献しているというふうに自負しているところでございます。ということでございまして、Sの項目も8項目ございまして、ここにつきましては非常に高い評価を得ているということでございます。

港湾空港研究所は以上でございます。

引き続きまして、北海道開発土木研究所でございます。21項目の研究評価項目がございまして、SSについてはゼロ、Sにつきまして15項目、Aにつきまして6項目、B、Cについてはなしということで、最終の評定はSということになってございます。

Sの中から2つほどご紹介いたしますと、寒地土木ということで非常に特色のある研究

をされているということでございます。北海道開発局からの試験研究の委託に応じまして、事業実施における技術的課題の解決に積極的に貢献されているということございまして、特に、寒冷地におきます道路の滑らない舗装の技術であるとか、また、特色のある、かつ行政のニーズに密着した解決方策、あるいは研究というのを実施しているということでございます。

さらには、行政からの要請もございましたけれども、災害支援活動を着実かつ迅速に実施しておりまして、131件という数字が出ておりますけれども、特に平成13年の北見市におきます崩落時におきましては、現地で積極的に技術指導を行うとか、平成16年の台風被害のときにも同じような積極的な貢献を行っているということが高く評価されております。したがって、Sという評価をいただいているところでございます。

続きまして、海技大学校でございます。海技大学校につきましては、4月から、後で出てまいります海員学校と統合いたしまして、海技教育機構ということになっておりますけれども、海技大学校につきましては、3月までの業績につきまして、16項目の評価項目に対しまして、SSはゼロ、Sは3項目、Aが13項目、B、Cはなしということで、総合評価はAという評価をいただいております。

Sの項目につきましては、船社におきます船員のニーズにこたえ、船員の雇用に関する弾力化といった船員法改正に応じまして、新たな講習とか新たな課程というのを開設したということでございますし、実際、卒業生の就職率というのも目標を上回って達成しているということでございます。それから、自己収入の確保というのも大きく努力したところでございまして、目標とするものの98%増しということで、5年間で4億8,000万ほど確保しているということになってございます。

Aとされた項目からご紹介いたしますと、中ほど、ちょっと下でございますけれども、教育内容あるいは教育方法の改善、改革に努めて、自己評価をするという体制をとっておりまして、実際、教育内容へのフィードバックというのを着実に実施しているということになってございます。

Aとされた総合評価でございますけれども、各目標項目におきまして着実な実績を上げているということが見受けられるということでございますし、特に推奨事例といたしましては、いろいろな課程におきまして操船シミュレータを使いまして、ブリッジにおけるリソースマネジメントとか、強制水先の免除に必要な、乗船履歴のかわりになる講習などを積極的に行っておりまして、海運政策や内航、外航のニーズに迅速に対応しているという

ことに、こういったことを通じて積極的に貢献しているということが推奨事例としてコメントいただいているところでございます。

続きまして、航海訓練所でございます。航海訓練所でございますけれども、15項目の評価項目がございまして、SSに関してはゼロ、Sに関しては1項目、Aに關しましては14項目、B、Cはなしということで、総合評定Aという評価をいただいております。

Sにつきましては、実際、訓練の成果の普及、活用につきまして、関係の16機関から計画値の3倍に上る914名の研修員を受け入れていると。それだけここにおける訓練のニーズというのが高いということでございまして、蓄えられたスキルの普及、活用を促進しているということが高く評価されているところでございます。

それから、Aというところの1枚目の最後の項目でございますが、ご案内のとおり、海王丸の事故というのがございました。平成16年にあったというふうに記憶しておりますけれども、その事故を踏まえまして、自己点検、あるいは評価制度というのを内部で確立いたしまして、航海訓練に反映していると。具体的には、平成16年の10月には、事故につきましてみずから検証を行うとともに、船舶安全運航管理システムを見直しまして所内に安全推進室を設置し、不安全行動の防止と安全風土の確立を図るということでございまして、一応の定着が見られているということで、ここに關しましては着実と言えないんじゃないかという議論があった中ですが、フォローアップが十分であるというご議論から、Aという評価をいただいていると理解しております。

総合評価につきましては、各目標項目につきまして順調、あるいは着実、効率的に実施されているということが評価されております。それから課題につきましては、先ほどご紹介申し上げましたが、海王丸の事故につきまして、事故原因につきましてみずからも厳しく検証し、これまで以上に安全管理体制の強化に努めるという所内の意思を統一したということもございまして、再発防止策の一環といたしまして設置されました安全推進室を活用して、これまで以上に安全管理体制の強化に努めていくということが、特に注意すべき課題だということでご指摘をいただいているところでございます。

続きまして、海員学校でございますが、海員学校につきましては14項目の評価項目がございまして、SSがゼロ、Sが1、Aが13、B、Cはなしということで、総合評価はAということになってございます。

Sにつきましては、賄い業務を外部委託する、あるいは、生徒が不在にするときに、庁

舎の管理等々につきましては外部委託にする等によりまして、一般管理費におきましても抑制をしているということでございますし、一般管理費、それ以外のところにつきましても、光熱費、通信費等の削減に努めまして、4.4%削減したということでございます。

それから、Aの項目でございますけれども、やはり海員、船員、あるいは海上技術者というのを着実に養成するというのが目標でございますので、実際、卒業生に関する就職率に関しましては、若干目標値に達していないという状況はございますけれども、実は3月以降のフォローアップで目標値に達しているという事実もあるようでございますし、それから、国家試験の合格率につきましては、目標値をはるかに上回って実績を上げているということでございまして、年度で切った場合でも着実に実績を上げていると評価できるであろうという評価をいただいているところでございます。

それから、中期計画に従いまして、専修科という課程がございますけれども、そこは拡充するというような措置をとるとか、沖縄校を廃校とするとか、国土交通省の見直し案に基づきまして、司厨とか事務科を廃止するというふうに、時代のニーズに応じまして柔軟に、支援内容といいますか、講習内容というのを入れかえているということが評価されております。

以上が海員学校でございます。

続きまして、最後でございますけれども、航空大学校でございます。航空大学校は21項目の評価項目に対しまして、SSがゼロ、Sが2、Aが19、Bがゼロ、Cがゼロということで、総合評定はAという評価をいただいております。

Sの項目につきましては、一般管理費の抑制につきまして、目標の2%を大きく上回って、7.6%の経費抑制というのを達成しております。それから、資質の高い学生を確保するということが非常に重要でございますので、入学試験の資格等の緩和、拡大、それから広報活動の拡大をした結果、15年度以降は目標値を大きく上回って、史上最高の受験者、応募者というのを確保しているということが評価されてございます。

Aの項目につきまして2つほどご紹介申し上げますと、教育・訓練業務の効率化を図るために、13年度から教育体系というのを見直しまして、これはパイロットを大量に養成する、これも団塊の世代対応でございまして、羽田の4番目の滑走路ができることもございまして、非常にパイロットの供給というのに懸念があるところでございまして、教育体系自体を見直しまして、養成期間というのを2年4カ月から2年に短縮するという、言ってみればちょっとドラスチックなことをやったわけでございますけれども、技能水準に

関しましては落とさずに、こういった養成期間の短縮を図るということを着実に達成したということの評価していただいております。

それから、教育訓練機材、特に飛行機でございますけれども、こういったものの利用効率を上げるために、安全性を阻害することなく整備日数を削減するとか、あるいは、整備の日を休日に合わせて、教科に差し支えないような日に整備を行うということをあわせて行い、さらには、細かい時間管理を行うことによりまして、1機当たりの年間飛行時間を7%向上させて、教育内容の質の維持向上に努力しているというところでございます。というところを評価していただきまして、総合評定はAという評定をいただいているところでございます。

大変駆け足でございましたけれども、事務局のほうからは以上でございます。

【委員】 はい。ありがとうございました。ただいまのご説明はそれぞれの評価項目についてまで少しだけ入っていただきましたが、その評価結果につきましてまとめたものが先ほどお配りいたしました資料1-1でございます。総合評定という欄につきましては、分科会での案、総合評定（委員長試案）というところがございます。これはごらんいただきますとお分りのように、分科会の案をそのままとったという形になっておりますが、私としても若干思うところはありましたが、ご説明を伺った上で、私の試案ということで、分科会でお出しいただきました結論と同じものをそこに記載してございます。ご意見もあろうかと思しますので、少し時間をとりまして議論したいと思います。よろしく願いいたします。何かご意見ございますでしょうか。どうぞ。

【委員】 この資料でいいますと、 、 、 の交通安全、海上技術、電子航法の3研究所の分科会を担当しております。個々の評価については申し上げることはございませんけれども、5段階評価について一言お願いといたしまししょうか、ご検討をお願いしたいという思いがございまして、意見を述べさせていただきます。今回から5段階評価を取り入れて、中期に対してはSSとかSとか、年度評価につきましても1、2、3、4、5の評価になったわけでございますが、そういう改定をする議論の中で、5とかSSという段階をつくることはつくるけれども、これはつけないようにしようというのがこの委員会での合意であったかと思えます。というような前提もありましたので、SSとか5をつけるときの基準について十分な審議が行われていなかったように思います。つけないようにしようという前提の、委員長のお言葉をおかりすれば、ノーベル賞クラスの成果というようなことで納得してしまったわけでございます。

それから年度評価につきましては、5はなかなかとれないので、業務実績評価をやるときに、従来4段階評価のときには130%以上を極めて順調と言っていたわけですが、これはなかなかとれないので、120%におさめましょうよというようなことを決めたいきさつもありまして、5とかSSについて禁止的な意見の統一が図られたと思うんです。

私どもは3研究所を担当しておりまして、参考のためにあらかじめ研究所独自の評点をこれまでも伺ってきましたし、今回も伺ってみましたら、非常に驚いたことに大胆に5とかSSをたくさんつけてこられてまして、これは何だということ、見解の相違だと言ってしまえばそれまでなんですが、やはりある程度歩調がそろわないと相互信頼が失われるんじゃないかという。私も何とかSSとか5をあきらめてもらおうと大変苦労いたしました。とはいえ、あまりの迫力に1個ずつつけてしまっております。

この委員会の議論が各独法にどう伝わったのかということについて、議論していただきたいし、こういう結果が出てしまった以上、何か機会を見て、5とは何だ、SSとは何だという議論をする機会をつくっていただければと希望しております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。以前私、ノーベル賞クラスというようなことを口走りましたが、独立行政法人の在り方については、何度も申し上げたかと思いますが、当初とデザインのコンセプトと少し変わりました。周りを非常に気にしなければいけないという状況が出てまいりましたので、評価の結果を高どまりさせるということは決して良い結果を生まないという印象を持っておりますので、今のご提案につきましては、改めて分科会長懇談会を開かせていただいて、意思統一を図りたいと思っております。事務局、いかがですか。鈴木さん。

【鈴木政策評価官】 はい。先ほど、ご発言がございましたように、やはりもう少しその辺の調整というものを各分科会の間での考え方をなるべく寄せ合うということが必要というご意見ではないでしょうかと思っておりますので、ご指示に従いまして、そういった分科会長の懇談会を昨年やらせていただきましたけれども、また同様な形で準備させていただければなど。その中で一度ご議論をいただければなどと思っております。よろしく願いいたします。

【委員】 去年は分科会長懇談会は一度だけでしたね。二度ぐらい開くと、少し違うのではないのでしょうか。そんな感じがしますが。

【鈴木政策評価官】 去年はいわゆる研究所系とか教育関係の先行独法で1日やらせて

いただきまして、それから結果的に次の日になりましたけれども、事業系独法、特殊法人から変化いたしましたところというような形で1日ずつやらせていただいたということです。

ちょっとご議論によりましては、そういう1回じゃなくて2回ということも当然あり得ると思います。

【委員】　　そういうことでよろしゅうございますか。ほかにご意見。どうぞ。

【委員】　　これに特に異論を出すわけじゃないんですけどね。また今年は初めてですから、いろいろと相場観といいますか、各分科会でやってきたことをお互いに話し合っ出していけばいいと思うんです。ただ、やはり研究所というのは特別な組織だとは思いますが、見事に研究所と現業部門と分かれています。それで、私がここで教えてほしいのは、今すぐに言えれば教えていただきたいんですが、上から常勤の職員が何人いるかぱっぱぱつと言えますか。今言えなかったら、後でおっしゃってください。

【委員】　　大体わかると思います。どうですか。

【委員】　　ちょっと参考にさせていただきたい。

【委員】　　電子航法研究所43人というのは知っているのですが……。

【委員】　　いや、後でも結構ですよ。

【委員】　　相当ばらついていますよ。これが非常に悩みの種なんです。一けた違います。

【委員】　　一けた違う？

【委員】　　はい。

【委員】　　そういうこともね。

【鈴木政策評価官】　　すみません。今直ちにとというのは難しいようでございますので、一覧表にさせていただきまして、後ほど送らせていただきますので、よろしく願います。

【委員】　　一番多いのは土木研究所ですか？

【鈴木政策評価官】　　研究所の中では土木研究所が多分一番多いと思います。今現在、また北海道開発土木研究所と合併しておりますので、さらに増えています。

【委員】　　ぜひ一覧表をお送りください。

【鈴木政策評価官】　　はい。送らせていただきますので、よろしく願います。

【委員】　　ほかに。はい、どうぞ。

【委員】　　2点質問なんですけれども、1点は建築研究所の中でSSの項目で「修士号

を授与した」という表現になっているんですが、これはさっきのご説明では、政策研究大学院大学と一緒にやってというのでしたよね。学位を授与したのはそっちじゃないですかね。

【日原政策評価企画官】 すいません。厳密でなくて申しわけありません。多分学位を授与したのは大学のほうだと思いますけれども、ここでの研修を、大学の学位を取るものに組み込んで、この研修を受けて一定の成果を出すと、政策研究大学院大学から大学院の修士号の授与がなされるというのが私の理解の仕方なんです。

【委員】 だけど、授与したのはこちらじゃないでしょう？

【委員】 できない。授与できるのは大学だけですから。

【委員】 だから、もうちょっとそこは正確な表現にしておかないと、人の成果でSSだとか言っている。結構なことなんで大いに多とするんですけど、ちょっと表現に気をつけないと、えっとかという。じゃ、うちも出すぞとかいって、あちこちが修士と……。

【委員】 出せませんから大丈夫です。

【委員】 そこはよろしくお願いします。もう一点なんですけど、各項目についてすばらしい成果を上げれば、SSというのはこういう数があるというのはあると思うんですが、総合評価する際には、評点の分布状況からどういうふうにして総合評価を導出するんでございましょうか。例えば、港湾空港研究所以外は一番点数の多かったアイテムと総合評価が一致しているわけですけども、港湾空港研究所だけはそうではないSSを総合評価としている理由を積極的にご説明いただいたほうが納得できるんじゃないかと思います。

【委員】 いかがですか。

【委員】 私のほうは評価項目が14ございまして。その中でSSが3項目でございまして、Sが8項目、Aは3、つまり非常に順調に来ているということは間違いのないわけです。それでSSでございまして、そこに記載してございまして、要するに組織全体の弾力的な変革といいますか、行政的なニーズに対する対応性については特筆するものがあります。それから、評価体制自体がこれまた非常にすばらしいものでございまして、特筆に値します。この組織全体の話と、それからもちろん港空研は研究が主体でございまして、それに対する基礎的なもの、応用的なもの、技術開発的なもの、これはもちろん外部の評価委員会できちっと評価を受けながらやるということになっており、その結果が一番最後の出力としての研究成果になるということでございます。

この大きな3つのフレーム、これを見ますと、特段に秀でています。Sの評価項目につ

いてもSSに近いものもかなりございまして、全体をトータルとしますと、これはSSに匹敵するという判断でございます。特に、これは各年度で業務実績の総合評価になります。その各年度の評価が非常に高いという、その延長上でもあるわけでございますので、全体的に評価をしたときにSSとして大変すぐれているということで、全体的にはSSということが十分あり得ると思います。

【委員】 計算式はないですか。

【委員】 計算式はございません。

【委員】 これは初めのコンセプトからすると、ある項目に対して大きな重みをつけてもいいことになっています。それはいいのですが、そのためには、アカウントビリティーをきちんと説明できる根拠をきちんとしておかなければいけない。これを総務省に持っていったときにいろいろ議論になると思いますので、その辺は分科会できちんとロジックをつくっておいていただかないと困るということはあると思います。多分そういう観点からご質問されたのだと思います。

【委員】 この383が833だったら文句なしだと思うんですけど。

【委員】 必ずしもそうでなくてもいいのです。申し上げたように、例えば例の津波の件に対してもものすごくコントリビューションがあったということを重く見れば、それは高い点がついてもいいのですが、それはなかなか説明しにくいので、今おっしゃったように833なら確かにこのとおりということになるかもしれないという議論は成り立つと思います。

【委員】 もう一回繰り返しますと、まず組織全体の話です。ついで、その組織全体から生み出される成果です。その成果をどのような仕組みで評価するかという幹になるところが実は非常に特筆すべき高い評価を受けているんです。それから、幾つかの項は平行で合同評価しますので、実は各項目について言うと、細項目でSSはあるんだけど、全体を見るとSになる場合もある。したがって、かなりSSに近いものがあるということでございます。ですから、全体の研究所自身のフレームワークから見ると、SSでおかしくはないというふうな判断でございます。

特に、今ご説明がございましたように、300年に1回のインドネシアの大津波とか、それから昨年のハリケーンのカトリーナ等々で、これは確かに社会的にも国際的にも非常にコントリビュートしたということは大きな声で言えるんですけども、それ以外に研究所自身のフレームワークのあり方論と、それから出てくるところの結果論、それに対する

評価体制について、これはやっぱり特筆されますので、一応きちっと筋は通っていると私は思っていますけれども、いかがでしょうか。

【委員】 ほかにご意見ありますか。国土交通省のやり方は評価分科会がイニシアチブをとるような仕組みになっておりますから、そういうことでもいいかなと思います。ただ、外の状況もありますので、あまり高どまりをするのは1つの省としても好ましくないというところがあります。第2期目の1期、2期、3期、4期とやっていくと、またいろいろ問題が起きることが考えられますので、その辺のところはぜひ分科会で補完をお願いしたいと思います。また先ほど申し上げましたように、分科会長会議を開いて、その辺の意思統一を図っていきたいと思います。

よろしゅうございましょうか。

【委員】 ちょっとよろしいですか。

【委員】 はい、どうぞ。

【委員】 私、土木研究所を担当しております。SSが3という、先ほどの港湾空港技術研究所と同じ評価の数で並んでいるわけですが、実はそのほかにもSSではないかという評価が項目別にはもう一つぐらいあったんですけども、その評価事項がちょっと他の項目とダブるようなニュアンスのところがありました。それで先ほど話題になりましたようにSSというのはよっぽどでないにつけないんだということを少し説明いたしまして、SかSSかの判断に迷うようなところをSにさせていただいて、こういう結果になったわけですが、それで、この総合評価をどうするかということで、やはりちょっと悩んだわけですが、評価理由のところには「Sの上」に相当するとかという、またたくさんの段階をつくるみたいな話をしているわけですが、先ほどの高どまりがいかんというようなことを非常に強く念頭におきまして、土木研究所の場合はSにさせていただくということでございます。

【委員】 ありがとうございます。それでは、ほかにご意見もあろうかと思いますが、これで確定というふうにさせていただいてよろしゅうございましょうか。

(了 承)

【委員】 ありがとうございます。本日の宿題については事務局と相談して確実にこなすようにしたいと思います。ありがとうございます。

(一般傍聴者入室)

【木村委員長】 議題の2番目ですが、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の審議をお願いしたいと思います。これは4法人について見直しをやりますので、その説明を資料2-1と2-2を使って事務局からお願いいたします。

【日原政策評価企画官】 先ほどの中期の業務の評価が、ばらばらと11束ほどございましたが、その後に出てまいります資料2-1というものと資料2-2を使いまして説明させていただきます。資料の2-2につきましては、対象の4法人の概要でございますので、お時間のあるときに参考にさせていただければと思います。主に資料の2-1を使いましてご説明を申し上げます。

資料の2-1でございますけれども、独立行政法人におきましては、中期目標期間の終了のときに、主務大臣が、独立行政法人評価委員会の意見を聞いた上で、当該法人の組織全般の見直しを行うというふうに通則法上規定されてございます。昨年の12月に閣議決定されて政府全体の方針になりました行政改革の重要方針におきまして、18年度、今年度に中期目標期間が終了する法人と、それから、平成20年度までの目標期間を持っている法人のうち、融資等の業務を行っている法人については、今年度、そういった組織、業務全般の見直しを行うということを決定されておりまして、具体的には、当省で申しますと、四角で囲んでございますけれども、車検、自動車検査独立行政法人と、鉄道建設・運輸施設整備支援機構のうち、船舶関係の金融支援、金融機能につきましては。それから、自動車事故対策機構につきましては、18年度中に期間が終了するという独立行政法人でもございますし、金融類似の業務を行っているという法人でもございまして、これも対象になると。それから、奄美群島振興開発基金につきましては、金融類似の業務を行っているということで対象になるということで、都合4法人につきましては、今年度に見直しを行うということになってございます。

見直しのスケジュールでございますけれども、ちょっと字が細かくて恐縮ですが、今年度の見直しスケジュールは、きょうご議論をいただきまして、大臣に意見具申し、主務大臣から総務省に対しまして、見直しの素案というものを8月末に提出させていただきます。それを受けまして総務省におきましては、9月上旬から、政策評価・独立行政法人評価委員会というのがございまして、そこにおきましてヒアリング等を経まして、議論を開始いたします。必要に応じまして、ほかの行革関係の機関とも議論を重ねまして、11月には、先ほどの総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会から当省に対しまして、勧告の方向性という案が提示されるということになります。これをもって事実上決着ということでございますけれども、それを踏まえて、12月には主務大臣が見直し案を具体的に策定しま

して、行革推進本部の議等を経まして、政府全体の施策という形に仕上げまして、各法人におきましては来年度、2月ごろを目途に、4月以降の次期中期目標と中期計画の策定に入っていただくという段取りになります。したがって、今回は、総務省に対しましてこういった見直しの素案を提出するかという、スタート段階のご議論をいただくという扱いでございます。

それでは、簡単にそれぞれの法人につきましてご説明を申し上げます。4法人、それぞれ一、二枚ずつに分かれております。

自動車検査独立行政法人でございますけれども、自動車検査独立行政法人につきましては、ご案内のとおり、自動車の新規検査、継続検査、あるいは構造等変更検査等、いろいろな検査におきまして、当該自動車が保安基準という自動車の安全基準に適合するかどうかの審査を行うということにされております業務が1つ。それから、立入検査というものの一環として行われます、街頭におきます保安基準適合性の審査というのを2つ大きくやっております、これまでににつきましては、1人当たりの業務量が平準化されるよう要員の再配置を積極的に取り組むとか、集約化を図るとか、電子システムを活用するとかといった効率化を図ってきたということでございます。

今後の見直しに向けた考え方でございますけれども、安全・安心の車社会をつくるために、さらに厳正、公正な審査の実施を徹底するという観点から自動車検査を推進することによってございますけれども、特に最近、トラックにおきます架装問題、多く積めるように改造してしまうということであるとか、車検場におきまして、もう通せというふうに不当な要求をするとか、隠して、偽装によって受検するとか、あるいはリコール隠しというようなことが今議論になっておりますけれども、リコールに係る不正事案というものが問題になっておりますので、大型の排ガスも強化するとともに、こういった課題にぜひ取り組む必要があるということでございます。

ただ、今後5年間で職員を5%以上減少させるという政府全体の方針がございまして、こういった課題に対処しつつ、そういった効率化もしなければいけないということございまして、ご案内のとおり、民間車検場、指定整備工場で整備、検査というのを行えるわけでございますけれども、そういった民間活力をさらに活用するとともに、新規検査、構造等変更検査、それから街頭検査、あるいはユーザー車検の受け皿というところに機能特化していくと。継続検査につきましては、できるだけ指定整備工場等にお任せするというふうな重点化というのを1つ図る必要があるだろうと。

それから、車検の高度化につきましては、電子データ、あるいは写真、画像データ等を活用いたしまして、車両諸元というのを最初の検査の段階から当該車について獲得して、2次架装等の不正改造の撲滅を図るといったことであるとか、電子データを活用いたしまして、不具合車両の早期発見を図るための対処をするといったことであるとか、不正改造車を排除するために、街頭検査というのをより一層強化すると。それから、排ガス基準も世界最高の基準をつくっておりますけれども、光学的な検査方法というのを新たに導入いたしまして、そういった基準の強化にも対応するといったことを徹底していきたいと。

それから、不当要求に対しましては、犯罪に当たるものは当然でございますけれども、そうでないものに関しましては、国家公務員としての厳格な職務規律を徹底させるということから、不当要求に関する情報に関しましては収集いたしまして類型化を図り、不当要求に対する教育を実施し、それから、不当要求に係る情報の警察への提供体制等を確保いたしまして、不当要求というのを徹底的に排除するというところで、厳正、公正な審査、検査というのを実現するというのを今後の方向の第一に掲げてございます。

それから、受検者の安全性、利便性の向上でございますけれども、検査場というのは、特にユーザー車検の方を中心に、車の下の構造を見るために穴とかがあいておりますので、そういったところに落ち込んでけがをされることのないように、受検者が安全で安心して受検していただけるように、検査施設、検査体制の充実を図るといったことも大事だと思っております。それから、ユーザーが利用していただきやすいように、音声誘導装置などの施設を改善することによって、利便性の向上を図るということを考えてございます。

それから、業務運営の効率化でございますけれども、継続検査に関しましては、先ほど申しましたとおり民間活力ということで、民間車検場への誘導なりを図っていくということで、車検本体の継続検査の割合を落としていくと。それから、出張検査などはできるだけ削減をしていくということで、効率化を図っていきたいと考えているところでございますし、要員配置につきましては、従来からやっておりますけれども、さらに機動的に進めていくということでございますし、業務とシステムに関する監査等の実施を通じまして、業務運営の効率化というのもさらに進めていきたいと考えております。

結論に当たるところでございますけれども、組織の見直しにつきましては、安全・安心で環境と調和のとれた車社会の実現というのを目指すことが大事でございますので、厳正、公正な審査を実現するために、引き続き特定独立行政法人として、公務員の身分のままにしたいというのが今回の見直しの素案でございます。具体的には、観点でございますけれ

ども、全国7,900万台にわたる、バイクからトラックからバスから普通乗用車から、多種多様な自動車を対象に、一人一人の独任官に当たるような検査官が、車検証の交付の前提でありまして、かつその結果というのが、実際車両が使えるかどうか直結いたします審査を実施しておりますので、行政処分当たっての実質的かつ迅速な判断を行っているという重要な業務を行っているということが1つございます。

検査官におきましては、特に街頭検査が中心でございますけれども、暴走族等を恒常的に相手にするというふうな状態になってございますので、車台番号を確認するためにエンジンルームを開閉してくださいとか、ライトを点灯してくださいといった操作指示につきましても、受検者の理解と協力を得ないといけないというところがございますので、万が一不具合の場所があった場合には、基準不適合箇所の改善指示というのをやっているところがございますので、たとえ受検者に対しまして使えないというような不利益を及ぼすものであったといたしましても、あるいは、往々にして暴力的、威圧的な言動が行われるわけでございますけれども、そういったものに屈することなく、厳正かつ公正に審査を行っていく必要があると考えてございまして、こういった厳正かつ公正な職務遂行を確保するためには、職員に関しましては、今までどおり公務員としての身分を付与し、受検者の理解と協力が得られるようにするという事とともに、公務員としての厳格な、国公法上の厳格な職務規律の対象として、個々の検査官に公務としての強い使命感を持たせるということが必要だと考えてございまして、民間ご出身の理事長からも強く要望がある、あるいはお考えの表明があるということでございまして、具体的には、不当要求は年間700件にも上っているという事実がございます。

それから、公務員でなくなったというような場合には争議権というのがあるわけでございますけれども、そういったものが仮に発生した場合には、自動車が検査できないということになりまして、自動車を使用できなくなる使用者が多数に及ぶと、物流、あるいは人流等に非常に大きな影響を与えるということでございまして、国民生活の安定等に直接かつ著しい支障を及ぼすものだというふうに考えてございまして、引き続き特定独立行政法人とする必要があるというのがこちらの考えでございます。

引き続きまして、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の見直しでございますが、これに関しましては、先ほどご案内申し上げましたとおり、鉄道等の部分ではございませんで、海運の部分だけでございます。業務内容は2つございまして、内航海運活性化融資業務というのがございまして、ちょっと長くなりますが、従来、内航海運に関しまし

て船腹調整事業というのを行っておりまして、参入するには船をつぶさないといけないという、スクラップ・アンド・ビルド方式というので需給調整というのを強力で図っていたわけでございますけれども、それを規制緩和する過程で、事実上、スクラップする権利というのに金銭的な価値、つまり、参入できるという価値が直接に出てまいりますので、スクラップする船に関しまして引当権と称する金銭的な価値が生じていたという事実がございまして、その事実を解消しつつ、需給調整規制というのを廃止するということになりまして、その金銭的価値を解消するに当たって、いきなりゼロにするというのは財産権の侵害でありますので、ソフトランディング的に、内航海運組合を使いまして内航海運暫定措置事業というのをやっております。

これは、従来のように船同士で交換するというものではございまして、解撤する、船を壊す方にはお金を払って、船をつくる方にお金を……、すいません、内航海運組合から船をつぶす方に対してお金を払うと。で、船を新しくつくる方からは新しくお金をもらうという事業、要するに、金銭的にやるという暫定措置事業を導入したわけでございますけれども、船のスクラップと船の建造の間に時間的な差がありますので、つなぎ融資が必要だということから、ここに対しまして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構から政府保証をつけた融資をしていると。民間機関から組合がお金を借りるわけですがけれども、特に資産等はございませぬので、こういった独立行政法人から政府保証というのを与えているということになってございまして、その政府保証に関する支援機能を内航海運活性化融資業務というふうに申しております。

もう一点は高度船舶技術の開発等に関する業務でございますが、これは船舶の建造に関するものでございまして、民間が行う高度船舶に関する試験研究の借入れに関しましてリスクが高いということから、利子補給を行っている。利子に関しましては機構のほうから払うということになっておりますのが1つ。それから、民間が行いますこういった試験研究の資金と、それから、開発された技術を用いて実際に船舶をつくる、製造資金の借入れに関しての債務保証というものと大きく2つがございまして、これを合わせて高度船舶技術開発等業務というふうに申しております。この2つとも金融類似業務に当たるので、今回の見直しの対象とするということになってございます。

まず、2つに分けまして、内航からご説明申し上げますと、これまでにしましては、内航海運の暫定措置事業、本体のほうでございましてけれども、実際の支払いがなかなかされないんじゃないかというようなご批判とかがあったようでございまして、措置事業

自体の健全性を確保するために、納付金収入の範囲でだけ支払いをしましょうという資金管理計画というのを平成14年に導入いたしました。この資金管理計画に関しましては国土交通大臣の事前同意が必要ということにいたしましたので、払い過ぎることがありませんので、借入金の増額の抑止になりますし、借入金の円滑かつ着実な返済が図られるという仕組みになってございます。それから、暫定措置事業の確実な事業運営を図るために、交付金、スクラップする船に関しましてはどんどん船齢が古くなっているということもありますので、実際払う単価、トン当たりの単価を下げるという努力をしております、支払い額を抑えているという努力を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けれども、内航は基幹物資を中心的に運んでいるということでございまして、国民経済に非常に重要な役割を担っているということでございますので、こういった内航の機能を維持するためにも、船腹調整事業をソフトランディング的に制度解消して、自由な内航事業というのをつくっていく必要があるということでございまして、制度そのものは非常に大事であるというのが我々の認識でございます。

それで、内航総連、内航海運組合総連合会というのは単なる組合でございまして、実質の資産というのをほとんど有しておりませんので、民間機関から直接資金を借り入れるというのは非常に困難がございまして、こういった機関からの政府保証を付けた融資を受けるということが必要不可欠であるということになってございます。

それから、暫定措置事業はこういった内航海運業界の今後に向けての非常に根幹に係る業務でございますので、船舶あるいは内航に関する業務に通暁しておる鉄運機構のそういった船舶部門におきまして引き続きやることが必要でございますし、それにかわる代替機関はないと考えております。同機関において引き続き、こういった暫定措置事業が円滑に実施されていくよう監視する必要があると考えてございます。

それから、実際、早期解消、こういった暫定措置事業自体を早くやめて、自由で参入のできる、活性化された内航業界をつくっていくためには、こういった暫定措置事業を早期に解消する必要があるわけでございますけれども、そういった目的を達成するためには、やはり新しい船をつくっていただくということが非常に大事でありまして、それに伴う納付金をいただくということが非常に大事でございますので、代替建造促進というのが非常に重要になります。こういったことをするために、本年3月に国土交通省のほうでアクションプランを策定いたしまして、同プランに基づきまして、新たな船舶の所有形態等々の新しいビジネスモデルを内航業界に普及していきたいということを考えておるようござ

いまして、内航にかかわる幅広い関係者と連携協力して、関係施策というのを推進しているところでございます。したがいまして、今後も融資業務につきましては、こういった施策というのを着実に実施していくことが必要であると考えているところでございます。

続きまして、高度船舶の技術開発等の業務でございますけれども、高度船舶に関する支援業務につきましては、今ご紹介したのは利子補給と債務保証でございますが、新たに助成金を払うというような制度もございますし、従来から、そういったものに関する調査を行うとか、情報提供を行うといったことができるということに法律上なっております、高度船舶に関する支援業務、ほとんどすべての支援業務というのを同一の部局で行うということになっておりますので、個別の船の需要に応じて、研究開発の事由、案件に応じた最適な支援スキームを適用できるということになってございまして、そもそも非常に一体的、効率的な支援を可能にしているのではないかと考えているところですが、ただ、一般管理費を削減する等、より効率的な業務運営には努めてきたところでございます。

今後につきましては、我が国造船業界は半世紀近く、非常に危機が叫ばれながらも、ほぼトップシェアを維持しておりますし、製造業には珍しく、ほぼ100%の国内生産比率というのを維持してございますので、こういったことを続けていくことが非常に重要なというふうに思っているところございまして、特に外国に目を転じますと、新興国の韓国、中国につきましては、政府の支援のもとで建造能力を拡大してございますし、欧州におきましても、こういった技術開発に関しましては公的資金が入っているという事実がございますので、国際的な競争環境を確保する、イコールフットイングを確保するという意味から、国の政策としてこういった技術開発支援というのは必要であると考えているところでございます。

それから、あまりこういった技術開発支援業務が使われていないのではないかとのご指摘もあったところでございますけれども、昨今、やっと海運市況というのが本格的に上向いてまいりまして、かなりそれが浸透してまいりまして、今後経営環境が安定していくという見込みが出てまいりましたので、今後、造船各社を中心に、こういったリスクの高い高度船舶技術、長期的な視点からの研究開発というのにやっと目が向いていくという状況にあるそうございまして、これからこそ本当に、こういった高度船舶技術に関する利子補給、債務保証というのが必要になると。むしろ、我が国の造船業の技術開発を促進することに当たっては必要不可欠であると考えているところでございます。

それから、先ほどご紹介申し上げましたが、今年の国会で機構法を改正いたしまして、

資金の助成という業務を追加させていただいているところございまして、引き続き、すべてのメニューの中から一体的な支援を行うとともに、最適なメニューを選ぶというふうなことを可能にしております、引き続き一体的、効率的な制度運用を行っていきたいと思っておりますし、今後は重点化に関しましては、内航海運の代替建造というのも非常に重要でございますし、そういった内航海運にも適用可能な高度船舶技術というのに重点的に支援を行っていきたいと思っておりますところございまして、実際上もそういったものに関する問い合わせというのが出てきているということございまして、単にこれからよくなるというわけではございませんで、実際の引き合いというのもございまして、高度船舶技術開発等に関しましては、効率化等に努めながらも、引き続き着実にやっていきたいということでございます。

引き続きまして、自動車事故対策機構でございますけれども、自動車事故対策機構は業務内容、非常に多様なことをやってございまして、自動車事故の発生の防止、自動車損害賠償保障制度、無保険者に対する保険といったものをやっている制度でございますけれども、その制度とこういった事故対策機構の仕事と相まって、被害者保護の増進を図るということを目的としております。具体的には、トラックとかタクシーとかといった運行管理者の指導講習を行ってございまして、運転者に関しましては適性診断というのをやってございまして、そういった法令で定められた診断業務というのをやっているところでございますし、自動車に関しましては、衝突等の実試験を通じまして、安全性に関する、星幾つといったアセスメント制度というのを情報提供させていただいているところでございますし、不幸にして交通事故で寝たきり等になられた方に関しましては、療護センターを設置、運営してございまして、介護料に関する支援業務、あるいは、そういった方に対する生活資金の貸付業務というのも行っておりますし、自賠償保障制度、そういった無保険者に対する国の保険という制度の周知宣伝等々も行っているところでございます。

これまでの効率化に向けた取り組みでございますけれども、こういった法令で定められております指導講習とか適性診断業務に関しましては、自己収入比率、要するに、受講者からお金を取ってそういったことをやらせていただくという、そういった収入に占める割合、自己収入比率を35%以上とする目標達成につきまして、着実な実施状況でございます。それから、交通遺児等に関します貸し付けに関しましては、債権回収経費を14年度比で20%程度削減するというところございまして、貸し付けの回収率につきましては90%以上とするという目標達成につきまして、それを上回って着実な実施状況にござい

す。それから、自動車アセスメントの試験ごとの試験実施費につきましても、14年度比で4%削減するという目標達成につきまして、順調に推移してございます。一般管理費につきましても、10%削減するという目標について着実に達成してございます。それから、自動車アセスメントの安全指標は、全体のアセスメント対象車両の安全性指標、平均的にどの程度の安全性か、具体的には、星の数を2カ年、移動平均をとるということでございますけれども、そういったものも向上してきているところでございまして、こういったアセスメント制度の公表、情報提供等もありまして、全体の安全性の向上というのに寄与し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けれども、指導講習や適性診断につきましては、IT技術を活用するといった効率化を図るとともに、利用者利便の向上と内容改善を行いますとともに、さらには、10月からは安全マネジメント制度というのが法律上義務づけられているところでございますので、こういった講習を開催すると。従来からこういった知見というのはここに蓄積されてございますので、こういったところで安全マネジメント講習を行うといったことによりまして、自己収入の向上というのを図ることにしてございますし、新たにこういった適性診断機関になると、これは民間の機関でも、手を挙げれば認定を受けてなれるということになってございますけれども、こういった民間団体につきましては、積極的に機構のほうから、カウンセラー等の指導育成や認定取得の支援を行っていきたいと考えておるところでございます。

それから、成果を上げておりますアセスメント制度につきましては、この評価結果と実際の事故との相関を分析して、試験内容や評価内容を見直すということにつなげつつ、相関分析の結果を公表して透明性を高めていきたいと考えておりますし、療護センターにつきましては、若くして不幸にも寝たきりになられた方のリハビリを中心とした医学的な知見を、学会発表を通じること、あるいは、医師や看護婦さんの方に研修等を通じて普及する、伝達するという通じて、質の高い治療、看護技術の普及を図るということでございます。そういった方につきましては、遷延性意識障害という病名がつくそうでございますけれども、そういった方の早期回復に向けて、治療、看護機会というのを充実するために、民間の普通の一般病院に関しましては、機構のほうから療護センター機能を委託するという形をとって、看護師さん等を手厚く配置するといった支援をしているところでございます。

それから、介護支給に関しましては、実際介護をされるご家族の方等のニーズを反映し

たものに、内容にそろえていくという見直しを図っていくということでございますし、生活資金の貸し付けに関しましては、回収経費のさらなる削減を図るため、一般的な経費削減等を図りつつ、特に、単に貸して返していただくというわけではなくて、友の会等の支援を通じまして、精神的なケアというのに重点化を図っていくと。今までもこういったことをやってきているわけでございますけれども、特にこういった精神的な支援というのに重点化を図って、早期復帰の可能性を高めていきたいと考えているようでございます。

それから、関係機関と連携いたしまして、事故に関する相談機能も充実いたしまして、困ったときには機構に相談するというふうな、頼りになる機構になるべく、制度に関しましても普及宣伝を図っていききたいと考えているところでございまして、組織の見直しに関しましては、管理体制のスリム化、あるいは支所の合理化を進めることによりまして、柔軟な組織、職員配置をとるというふうに見直して、一層効率的な業務体制を図っていききたいと考えているところでございます。

最後、奄美群島振興開発基金でございますけれども、奄美群島振興開発基金につきましては、奄美群島の特別振興法に基づきまして奄美群島振興開発計画というのがございまして、それに基づく事業に対する必要な資金供給を行うことによって、一般の金融機関が行う金融を補完して、奨励することを目的としておりまして、保証業務といたしまして、奄美群島におきます中小規模の事業者等の方が金融機関よりお金を借りる際に、債務を保証するといったことを行っております。それから2つ目といたしまして、奄美群島における中小規模の事業者の方で、銀行その他金融機関から資金の融通を受けることを困難とするというものに対しまして、小口の事業資金の直接貸し付け等を行っているということでございます。

これまでの見直しに向けた取り組みでございますけれども、13年の政府全体の閣議決定を踏まえまして、出資業務を廃止しているということでございますし、一般管理費の削減のために、定員の削減であるとか、特地勤務手当の廃止とか段階的削減、役員に関しましては廃止する、職員に関しましては段階的に削減する。それから、出張体制の合理化によりまして旅費の抑制も図るとか、さらには、組織、人員体制の適正化を図るとともに、審査部門と期中債権管理部門というのを一元化して、スリム化、それから効率化を図るといったことであるとか、特別に管理を行うことが必要な債権につきまして、集中管理するという体制をとると。あるいは、自己査定に係る関係業務を統括する自己査定管理担当者というのを選任いたしまして、効果的な管理体制を整備しているという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けれども、こういった奄美基金の目的に従いまして、奄美群島にいらっしゃる事業者の皆様等のニーズに応じまして、融資メニューの重点化等を検討いたしたいと思っておりますし、中期計画の目標の達成に向けて、より一層合理化等に努力するとともに、業況の悪化等によりまして、経済状況、経営状況が厳しい状況に置かれております事業者の方に関しましては、支援方策を導入することなどを検討しまして、より一層の財務内容の健全化に向けた取り組みを積極的に推進していきたいと考えているところでございます。

ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

【木村委員長】 はい。ありがとうございます。以上4法人につきまして、これまで何をやってきたか、その上でどういう見直しをするのかということについて少し詳しくご説明をいただきました。分科会長の先生方、何か補足いただくことはございましょうか。自動車検査はどなたでしたか。きょうはいらっしゃらないですね？

【岩貞臨時委員】 はい。分科会長は大聖先生なのですが、代理で。

【木村委員長】 はい、どうぞ。何か。

【岩貞臨時委員】 いえ、特に。

【木村委員長】 ありませんか。

【岩貞臨時委員】 はい。

【木村委員長】 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、いかがでございましょうか。

【家田委員】 家田ですけれども。

【木村委員長】 いいですか。

【家田委員】 結構だという意見でございます。

【木村委員長】 はい、わかりました。自動車事故対策機構。

【山下委員】 分科会長の山下でございます。特に追加はございません。

【木村委員長】 奄美群島は來生先生ですね。

【來生委員】 特に補足はございません。

【木村委員長】 それでは、もしご質問が出ましたら、分科会長あるいは事務局に答えてもらうということにしたいと思いますが、いかがでございましょうか。見直しはいずれも合理的なものだと判断いたしておりますが、よろしゅうございましょうか。

いつも私が非常に同情的なのは奄美でございますが、相当こづき回されているようですが、これによって奄美にとっては非常に貴重な融資の機会が提供されます。この辺が果

たして今後、独立行政法人として生き残れるかどうかということが問題ではないかと思っています。よろしゅうございますか。

(了 承)

【木村委員長】 ありがとうございます。それでは、これでお認めしたということにさせていただきます。これは先ほどご説明がございましたように見直しの素案でありまして、これに基づいて、国土交通省としての案をつくって、総務省等と調整するということになります。多分ないと思いますが、ひょっとするとここを修正しろというふうなことが総務省から出てくるかもわかりませんが、その場合には、私と事務局にお任せいただきたいと思います。非常に重大なことが出てまいりましたら、当該分科会にご相談させていただきますが、それでよろしゅうございますか。

(了 承)

【木村委員長】 ありがとうございます。これで主な議事は終わりましたが、議事の第3番として、その他、何かありますか。事務局、よろしくをお願いします。

【日原政策評価企画官】 ご参考ということで、17年度の年度評価につきます結果だけをお配りしたいと思います。

【木村委員長】 ご承知のとおり、中期目標期間終了時の評価結果については、分科会でご議論いただいて、この全体会議 親委員会でオーソライズする必要がありますが、年度評価については分科会限りということになりますので、ご参考ということで一覧表をお配りをさせていただきます。後でごらんいただければと思います。

そのほかに、よろしくをお願いします。

【日原政策評価企画官】 既にご案内の方、いらっしゃるかと思いますがけれども、独立行政法人は見直しの結果、増えてございまして、住宅金融公庫につきましても平成19年4月から独立行政法人住宅金融支援機構になることが既に法律で規定されてございまして、来年4月の発足に向け、事務作業が住宅局において進められているところでございます。来年4月の発足に向けまして、本独立行政法人評価委員会におきましても、住宅金融支援機構という新しい独立行政法人に対応した分科会の設置というものを図っていく必要がございます。その作業を継続中であるということをご報告いたしますとともに、具体の作業日程につきましては、現在住宅局で作業中でございます。

事務局は以上でございます。

【木村委員長】 ありがとうございます。ということでございまして、この名前、何

なんでしたっけ。住宅？

【日原政策評価企画官】 住宅金融支援機構。

【木村委員長】 支援機構ですね。昨日説明を受けましたけれども、随分スキームが変わるようでありまして、まだ私もよく理解できませんが、現在準備中ということによろしくお願ひしたいと思います。いつごろ分科会のメンバーが決まりますか。

【日原政策評価企画官】 法令につきましては1月くらいに改正させていただきまして、独立行政法人評価委員会令という政令を改正することになってございますが、委員の人選につきましては.....。

【笹川対策官】 今現在、進めておりまして、秋口くらいには固めたいと思っております。

【木村委員長】 わかりました。来年は、国土交通省は独立行政法人の数は幾つ増えるんでしたか。

【日原政策評価企画官】 従前21ございましたけれども、北海道開発土木研究所が土木研究所に統合されて、それから海員大学校と海員学校が統合されたということでして、現在19でございますけれども、来年4月に住宅金融支援機構ができますので、ちょうど20になると考えています。

【木村委員長】 それ以上は今のところ予定ないんですね。

【鈴木政策評価官】 当面ございません。

【木村委員長】 それ以上増えると、委員長としてはとても一つ一つ聞けませんね。

ありがとうございました。本日の議事は以上でよろしいですか。本日は大変お暑い中、ありがとうございました。先ほど、小山委員からもご指摘ございましたが、松尾先生の言葉をお借りすると、評価の相場観ですか。それについて、やはり少し意思統一をする必要があろうと思っておりますので、ことしから来年にかけて、分科会と懇談会、ぜひお開きいただきたいと思ひます。

ほかによろしゅうございますか。

【日原政策評価企画官】 それでは、本日は本当に長時間にわたり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、議事の公開についての方針にのっとりまして、議事要旨というのを作成の上、速やかに国土交通省のホームページに公表させていただくということといたします。

また詳細な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べく、ご発言の

ありました委員の方に直接お送り申し上げまして、確認していただくということにさせていただきますたいと思います。お忙しいところ恐縮でございますけれども、発言内容のチェック等をよろしく願い申し上げます。それから今回の資料につきましては非常に大部になりますので、こちらから事後郵送させていただきますので、このまま机上に置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9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、ありがとうございました。

了