

平成 13 年 3 月 5 日

於・霞が関第 3 合同庁舎

独立行政法人評価委員会  
第 1 回交通関係研究所分科会  
議事録

国土交通省

## 目 次

1、開会あいさつ .....	1
1、分科会長選任 .....	3
1、当分科会の運営等に当たって必要な事項について .....	4
1、独立行政法人の概要について .....	6
1、中期目標について .....	11
1、討 議 .....	22
1、今後の進め方について .....	36
1、そ の 他 .....	36
1、閉 会 .....	37

## 開 会 あ い さ つ

山尾技術開発推進官 おはようございます。2人の委員が少し遅れておられるようでございますけれども、定足数は満たしてございますので、第1回の独立行政法人評価委員会交通関係研究所分科会を始めさせていただきます。

本日は、御多忙のところお集まりいただきましてまことに有り難うございました。

本日の議事進行につきまして、後ほど分科会長を互選していただきますけれども、それまでの間、事務局の方で務めさせていただきます。

まず初めに資料の確認をさせていただきます。

資料ナンバーはついておりませんが、配席表がございます。

資料1 - 1、「国土交通省独立行政法人評価委員会委員及び臨時委員名簿」でございます。

資料1 - 2、「交通関係研究所分科会委員名簿」でございます。

資料2 - 1、「国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則」でございます。

資料2 - 2、「国土交通省独立行政法人評価委員会の議事の公開に関し必要な事項について」でございます。

資料2 - 3、「分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項について」でございます。

資料3、「独立行政法人の概要について」でございます。

資料3 - 1、「独立行政法人交通安全環境研究所の概要」でございます。

資料3 - 2、「独立行政法人海上技術安全研究所の概要」でございます。

資料3 - 3、「独立行政法人電子航法研究所の概要」でございます。

資料4、「中期目標(案)」について」でございます。

資料4 - 1、「独立行政法人交通安全環境研究所中期目標(案)」でございます。

資料4 - 2、「独立行政法人海上技術安全研究所中期目標(案)」でございます。

資料4 - 3、「独立行政法人電子航法研究所中期目標(案)」でございます。

別冊になってございますけれども、参考資料1、「基礎資料集」ということで、この中の目次でございますように、「独立行政法人通則法」、「独立行政法人交通安全環境研究所法」、

「独立行政法人海上技術安全研究所法」、「独立行政法人電子航法研究所法」、「国土交通省独立行政法人評価委員会令」でございます。

参考資料2、「国土交通省独立行政法人評価委員会（第1回）議事要旨」でございます。

資料関係は以上でございます。漏れ落ち等はないでしょうか。

ないようでしたら、事務局の方から本日の出席の方々について御紹介をさせていただきたいと思えます。

まず最初に当分科会の委員について御紹介をさせていただきます。

公認会計士の北村信彦委員でございます。

東京大学名誉教授の小山健夫委員でございます。

作家の田村喜子委員でございます。

成蹊大学工学部教授の近森順委員でございます。

麻生総研ディレクターの松田美幸委員ですが、本日ちょっと遅れておられます。

芝浦工業大学工学部教授の水町守志委員でございます。

明星大学理工学部教授の宮本昌幸委員でございます。

もう一方、横浜国立大学教授の来生新委員がいらっしゃいますけれども、本日は残念ながら所用で欠席でございます。

それから、当分科会には直接の該当者はいらっしゃらないわけでございますけれども、資料1-1をごらんいただけますでしょうか。資料1-1で2ページ目を見ていただきたいのですが、そこに網かけした部分がございますが、井上先生、岩田先生、菅原先生以下7名網かけした先生がいらっしゃいます。この先生方につきましては、先日開催されました委員会の後、追加任命をされた委員でございます。3ページと、その後の4ページに追加で御就任いただきました臨時委員の所属される分科会をお示ししてございます。

今松田委員が来られましたので、改めて御紹介申し上げます。麻生総研のディレクターの松田美幸委員でございます。

次に、国土交通省側の出席者でございますけれども、独立行政法人所管の各局及び研究所などから出席をさせていただいております。

まず、各独立行政法人の理事長となる予定の方々が先日決まっておりますので、本日御出席いただいておりますので、紹介をさせていただきたいと思えます。

まず、独立行政法人交通安全環境研究所理事長（予定）の下平隆でございます。

次に、独立行政法人海上技術安全研究所理事長（予定）の中西堯二でございます。

次に、独立行政法人電子航法研究所理事長（予定）の大沼正彦でございます。

その他の国土交通省側の出席者につきましては、人数も多く、時間も限られておりますことから、お手元の配席表をごらんいただくことといたしまして、紹介は省略させていただきたいと存じます。

## 分科会長選任

山尾技術開発推進官 それでは、国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条第3項の規定に基づきまして、当分科会の分科会長の互選をいただきたいと思います。

委員の中から……。宮本委員。

宮本委員 東京大学名誉教授の小山委員をお願いしたらいかがかと思います。先生は運輸技術審議会の委員等を歴任され、また、運輸技術全般にわたり造詣が深く、適任でいらっしゃるのではないかと思います。

山尾技術開発推進官 有り難うございました。

いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声〕

山尾技術開発推進官 それでは、ただいまの御賛同をもちまして、小山委員に分科会長をお願いしたいと思います。また、以後の進行につきましては、小山分科会長、よろしく願いいたします。

小山分科会長 ただいま分科会長に御選任いただきました小山でございます。何とぞよろしく願いいたします。

本日は、御多忙のところ御出席いただきまして大変有り難うございます。

当分科会で審議対象となる独立行政法人には、独立行政法人交通安全環境研究所、独立行政法人海上技術安全研究所、独立行政法人電子航法研究所の3つがございます。本日はこれら独立行政法人が4月1日をもって発足するに当たり、当分科会としてその達成すべき業務内容に関する目標、これを中期目標と申しますが、これに関しまして業務運営の効率化や業務の質の向上といった事項につきまして審議し、意見具申を行うということでございます。各委員におかれましては、忌憚のない御意見をよろしく願いいたします。

次に、国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条第4項の規定に基づきまして、私の方から分科会長代理を指名させていただきたいと存じます。

分科会長代理につきましては、水町委員にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

水町委員 承りました。

#### 当分科会の運営等に当たって必要な事項について

小山分科会長 それでは、本日の議事に入らせていただきます。議事次第に沿って進めさせていただきます。

まず初めに、前に行われました総会での審議決定事項の中で、当分科会の運営等に当たって必要な事項についてあらかじめ事務局から御説明をお願いいたします。

山尾技術開発推進官 それでは、御説明申し上げます。資料の2 - 1から2 - 3を用いまして説明をさせていただきたいと思っております。

まず資料2 - 1でございますけれども、「国土交通省独立行政法人評価委員会の運営規則」でございます。これは委員会の方の運営規則ではございますけれども、分科会の方にも準用されるものでございます。

この中で特に当分科会に関係の深いものとしまして、第5条と第6条がございます。

第5条が「会議の公開」についてでございます。第5条によりますと、委員会の会議、これは分科会も準用されておりますので、分科会も同様でございますが、原則として公開するということになっております。「ただし、審議の円滑な遂行に影響が生じるものとして委員会において非公開とすることが適当であると認める案件については、この限りではない」ということになっておりまして、それが委員会において決められております。これが資料2 - 2でございます。

資料2 - 2に「国土交通省独立行政法人評価委員会の議事の公開に関し必要な事項について」ということがございます。これも同じく分科会に準用されている規定でございます。この中で関係が特に深いものとして、第2でございますけれども、「会議を非公開とする案件」というのがございます。運営規則第5条第1項の規定によって、審議の円滑な遂行に影響が生じるものとして、会議を非公開とすることが適当であると認める案件というのは、独立行政法人の業務の実績に関する評価に係る案件というふうに決められてございます。

それから、第3、第4に「議事録」「議事要旨」がございますけれども、これについても基本的には公表ということでございますけれども、前項の規定に該当するものについては発言

者名等を記載しないといったような措置を講じた上で公表といったような制限がついてございます。

資料2 - 1の方に戻っていただきまして、第6条の方も分科会に関係することでございます。「分科会の議決」でございますけれども、「委員会は、あらかじめ議決した事項については、委員長の同意を得て、分科会の議決をもって委員会の議決とすることができる」というふうに決められております。この「あらかじめ議決した事項」とは何かということでございますが、10ページを見ていただけますでしょうか。

資料2 - 3でございますが、「分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項について」ということでございます。まず1と2と大きく分かれておりまして、1については委員会での議決が必要であるというものでございます。これが(1)から(3)までございまして、委員会の組織・運営等の関係、それから、業務の実績の評価関係、それから本日の分科会に関係するわけでございますが、主務大臣への意見具申関係ということで、「中期目標の策定又は変更に際して意見具申」というものでございます。

それから、2に「分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項」というのがございまして、(1)(2)で「業務の実績の評価」と「主務大臣への意見具申関係」ということでございます。

この本則を読みますと、中期目標の策定に当たっての意見具申については、分科会での議決に委任しないということにはなっているわけでございますけれども、11ページに附則がございまして、ここで、上記1の中の(3)の に掲げる事項、中期目標の策定に当たっての意見具申でございますが、これは「独立行政法人の発足の際にも必要となるものであるが、それらの事項のうち、平成13年4月1日に発足する独立行政法人に係るものについては、時間的制約等から、緊急やむを得ない措置として、1.の規定にかかわらず、分科会での議決をもって委員会の議決とすることができるものとする」というふうに附則が定められております。本日の分科会の議決はこの附則の規定によりまして、委員会の議決となります。

それから、先ほどの資料の非公表の件でございますけれども、関係するものとして資料4の中期目標の案でございますが、これには非公表というふうになってございます。これにつきましては、後日中期目標に対しての各研究所の方からの中期計画を作りまして、これについて審議をいただき、最終的に決定するという運びを予定してございます。それまでの間は委員会限りということで取り扱わせていただきたいと思います。

事務局からの説明は以上でございます。

小山分科会長 有り難うございました。  
よろしゅうございましょうか。

#### 独立行政法人の概要について

小山分科会長 それでは、次に独立行政法人の概要につきまして事務局より説明をいただきたいと思います。その後、引き続き中期目標の審議に移りたいと思います。

それでは、事務局の方からよろしく願いいたします。

山尾技術開発推進官 独立行政法人交通安全環境研究所、独立行政法人海上技術安全研究所、独立行政法人電子航法研究所の順に御説明申し上げたいと思います。所管課の方から御説明申し上げます。

中山技術企画課長 それでは、資料1 - 1の14ページをごらん下さい。14ページは独立行政法人交通安全環境研究所の概要でございます。

沿革ですが、昭和25年に運輸技術研究所を設立ということでございまして、その後変遷を経て、昭和45年に船舶技術研究所から分離して、交通安全公害研究所となり現在に至っております。

業務の概要でございますが、自動車、鉄道、航空などの交通機関の安全の確保、環境の保全、エネルギーの有効利用ということで業務を行っておりまして、大きく分けて2つに業務が分かれます。1つは試験研究業務で、もう1つは自動車等の審査業務、この2つを行っているという特徴がございます。

試験研究業務につきましては、1つは安全対策でございます。それから、排ガス、騒音、振動というような環境関係、それから燃費の向上、交通インフラというような研究を行っております。

それから、自動車等の審査業務でございますが、これは自動車、自動車の装置が安全、環境基準に適合するかどうか、保安基準に適合するかどうかというような審査を行っております。

役職員の数等につきましてはそこに書いてあるとおりで、移行職員数は101名、役員数は4名以内、予算規模は13年度で約30億ということでございます。

交通安全公害研究所のパンフレットをごらんいただきたいと思います。パンフレットの3ページに業務とありますが、交通安全公害研究所には交通安全部、自動車技術評価部、交通



公害部、自動車審査部の4つの部がございまして、名称は変わりますが、独立行政法人となっても基本的な構成としては同じでございます。

交通安全部は、交通システム、鉄道、索道、航空機の安全確保のための研究を行っております。

自動車技術評価部は、自動車の安全確保のための研究を行っております。

交通公害部は、自動車の公害防止、エネルギーの使用の合理化のための研究を行っております。

自動車審査部は、先ほど申し上げましたように、新しく販売されます自動車の基準適合性についての審査を行っております。

4ページから交通安全部の概要が書いてございます。6ページ以降にありますとおり鉄道の関係の色々試験等を行っておりますが、1つ特徴的なのは12年3月に地下鉄日比谷線で事故が起きましたけれども、この原因調査について協力をいたしております。

それから、10ページ以降に自動車技術評価部の概要が書いてございますが、自動車の安全関係に対する研究ということで、主に衝突時の乗員保護などの研究を行っております。

それから、16ページ以降にある、交通公害部でございますけれども、自動車の環境対策について行っておりますが、最近非常に注目されておりますディーゼル関係の研究を行っております。

それから、32ページに、自動車審査部の試験の風景がございまして、騒音試験とか、あるいはその次のページのブレーキの試験といった試験を行っております。

以上でございます。

木内技術課長 それでは、引き続きまして海事局ですけれども、15ページ、独立行政法人海上技術安全研究所の概要について御説明させていただきます。

沿革で、先ほど自動車関係でお話ございましたように、船関係は歴史が非常に古くて、大正5年から始まっております、昭和38年、船舶技術研究所。現在、船舶技術研究所ということになっております。独立行政法人になったときに海上技術安全研究所と名称を変える。これは主として今までは船の部門を中心に研究をしてきたわけですけれども、船のみならず、いわゆる海洋開発とか、海洋汚染とか、そういう部門のウェイトも非常に高まってきたということで、それを総称して海上技術安全研究所にしよう、ということになっております。

業務の概要はここに書いておりますけれども、基本的にこれはこれから4月以降の研究所がこういうふうになりたいということでございますけれども、基本的に大きく分けて船とか

海洋構造物、あるいは海洋汚染とか、船の関連する安全、あるいは環境保全、こういった、どちらかという行政に近いような業務が1つ柱としてあります。もう1つは、新しい技術の革新といいますか、そうしたものの開発を進めていく。大きく言ってこういう2つの柱になっております。

役職員数、ここに書いておりますように移行職員数が230名程度、役員数が5名以内。予算ですけれども、13年度で約62億円程度。このような形になっております。

研究所の概要ですけれども、お手元のパンフレットを見ていただきまして、最初に3ページをごらんいただきますと、これは現在の船舶技術研究所の組織でございまして、所長、次長という役員がいて、全体で10部ございます。船とか海洋関係のものを一応網羅的にすべて行っている。このような体制になっております。それから、東海と大阪に支所があります。

それから、ちょっと飛ばしていただきまして、最後の方ですけれども、11ページ、12ページ、13ページ、大きく開けるようになっております。

13ページを見ていただきますと、上の方に絵がかいてございまして、青で細長いのがございます。これは400mの試験水槽ということでございまして、大体これが400mの長さでございまして、そこから右側が海上技術安全研究所ということになっております。約18万平米で三鷹にございまして、基本的に船の研究の施設をそろえています。

11ページに先ほどちょっと見ていただきました400m水槽というのがございまして、基本的に世界でも代表するような最大級の水槽試験ということでございまして、その他、以下ずっと書いております。12ページの中程にあるのは海洋構造物関係の水槽でございます。

この研究所では、基本的には船関係、海洋関係の基礎的な研究を行っていくということでございますけれども、国の機関でございましたので、例えば前にナホトカ号の事故がございまして、そういうときにそういう運動とか構造関係、そういうのは国を代表してということで、事故の原因究明等を行ってきました。

あるいは最近ですと、テクノスーパーライナーやメガフロートというのがございますけれども、基本的には民間でそういう開発を行っていくわけですけれども、こういう水槽とか、あるいは先ほどの海洋構造物水槽、その辺で安全性とか、高速性能とか、そういうのを評価していく。そのような業務を行っているということでございます。

研究の施設とか研究の大ざっぱな概要は以上でございます。

馬上無線課長 それでは、続きまして航空局でございますけれども、独立行政法人電子航法研究所の概要について御説明させていただきます。資料の16ページでございます。

電子航法研究所は、交通安全公害研究所と同様に昭和25年4月に運輸省関係の総合技術研究機関ということで発足しておりまして、昭和42年に、今お話がありました船舶技術研究所から分離しまして、電子航法研究所として独立しました。それから、昭和51年から研究所の業務の一部に空港整備特別会計を研究所に導入するということになりまして、この時点で航空行政と非常に密接な関係のある研究所になったわけでございます。

業務の概要でございますけれども、交通の安全の確保とその円滑化を図るということでございまして、そのために電子技術を用いて、航空機とか船舶の航行を支援する電子航法システムに関する研究をするということでございます。

具体的に4点ほど書いてございますけれども、1番目は、航法が一番の基本といたしますのは、自分が今どこにいるんだという自分の位置を把握するという技術でございますけれども、これにはいろんな電子機器が使われていまして、GPSとかレーダー等ですけれども、そういう電子機器に関する研究というのを1つやっております。

2番目は、特に航空機でございますけれども、航空の安全とか円滑な交通流の確保のためにいろんな電波的な支援を行っておりますが、そのような支援施設を初めとしたいいわゆる航法について、衛星や無線施設を使った航法に関する研究をやってございます。

3番目は、航空管制というのが一般的になされておりますけれども、この研究所は航空管制に関する研究も非常に力を入れてやっております、いかに安全に効率的に航空管制をするかという航空管制システムに関する研究ということで、これは管制に関するハードウェアの研究というふうに見ていただければとよろしいかと思えます。

それから、4番目はやはり管制関係でございますけれども、安全な管制間隔の設定とか、新しい航空管制の方式とか、どうやったら効率的な管制ができるか、これはどっちかというソフトの関係の研究になりますけれども、そういうハード、ソフト両面に関する航空管制システムの研究というのが大きな分野でございます。

役職員数等はここに書いてあるとおりで、小さいんですけれども、64名程でございます。予算については23億ということで、ここには先ほど言いましたけれども、空港整備特別会計というのが入ってございます。

同様に電子航法研究所のパンフレットを見ていただきますと、3ページ、4ページに全体の航法でどんなものが使われているか、主要なものが絵にかいてございます。上の方で説明しますと、最近特に人工衛星を使った航法支援システムというのが相当開発されておりますけれども、この研究というのがやはり大きなテーマでございます。それから、右側の方に着陸

システムや航法援助施設、下の方にレーダーがございませけれども、これはどちらかという  
と、従来型の航空機の航法を支援するシステムということになっております。特にこういう  
航空のシステムといいますのは、飛行機というのは世界中飛びますから、どうしても国際的  
な性格を持っているということで、このようなシステムの開発等について、国際民間航空機  
関というのがありますけれども、国際民間航空機関のスタンダードのスペックを満たさなけ  
ればならないということで、そういう難しさがございませ。日本だけ幾らやってもそれが世  
界的に採用されなければなかなか実用化にならないというような、そういう性格がございま  
す。

次に6ページを見ていただきますと、これは今言いました国際民間航空機関のレベルで大  
きく開発が進められているわけがございませけれども、次世代の通信・航法・監視に関する  
システム開発というのがございませ。1つは、6ページにありますけれども、航空管制とい  
うのは今まで音声でやって、この間、ニアミス事故がございませたけれども、言い間違いと  
か、聞き間違いということ、そういうものを減らせるということで、できるだけデータ通信、  
データリンクを導入していこうというような動きがございませ。これはその関係の研究でござ  
いませ。

次に、8ページで航法の関係がございませけれども、これもやはり衛星を利用した航法と  
いうことで、GPSというのが特にカーナビなどで普及しておりますけれども、あれを航空  
で使うには今のままのGPSでは非常に不十分であるということが分かっておりまして、そ  
れをいかに補正するかという、補正技術の開発が世界的に進められていますが、そういった  
研究をやっております。

それから、監視技術ということでございませけれども、12ページでございませ。ここには  
SSRモードSと書いてありますけれども、これは新しいタイプのレーダーでございませして、  
レーダーというのは飛行機を見るのが従来の機能ですけれども、通信しようということ  
でございませ。監視だけではなくて、データ通信とかそういうものができるという次世代レー  
ダーの開発というようなことをやっております。

それから、16ページでございませけれども、先ほど言いましたが、航空管制の関係の研究  
ということでございませして、ここに高密度空域の有効利用ということが出ておりますけれど  
も、今、首都圏第3空港とか、羽田空港の沖合展開というようなことで、航空行政上大変重  
要課題になっております。そういうものをつくった場合にどのぐらい飛べるんだというのは  
管制がかぎを握っておりまして、いかに有効な管制ができるかということをシミュレーター

などを使ってシミュレーションをするということで新空港の空域容量を計算するというような研究もやってございます。

それから、21ページですけれども、ここに航空機衝突防止装置とありますけれども、これも先日の静岡県上空のニアミス事故で非常に話題になりましたけれども、いわゆるACASと言われる研究です。これは今世界中の飛行機が積んでおりますけれども、この開発に当たっては電子航法研究所が非常に重要な役割を果たしております。まだ依然として改良の余地があるということがございまして、これの更なる高度化の研究というようなことをやってございます。

右側の22ページに飛行機がありますけれども、実験用航空機を持っておりまして、ビーチクラフトの99という双発プロペラ機ですけれども、ここにいろんな実験用アンテナを積んで、実際のフライトをしながら研究をしているということでございます。

最後、26ページになりますけれども、組織です。所長、企画官のもとに1課4研究部体制でございまして、岩沼分室というのがあります。これは仙台空港の中にございまして、先ほどの航空機などはこの仙台空港の岩沼分室に置いてあります。

以上でございます。

小山分科会長 以上でよろしゅうございますか。

大変有り難うございました。

ただいまの御説明に対する質問もございましょうけれど、時間の関係もございまして、議題を1つ先に進めさせていただき、中期目標について御説明をいただきまして、その質疑の中でただいまの御説明に対する質問があれば取りまとめて行いたいと思います。よろしくお願いたします。

#### 中期目標について

中山技術企画課長 それでは、交通安全環境研究所の中期目標について御説明させていただきます。

今お手元に資料を配付させていただきましたが、一部誤記がございましたので、配付されましたものをごらんいただきたいと思います。

独立行政法人の交通安全環境研究所中期目標でございますけれども、18ページでございますが、独立行政法人は、公共上の見地から確実に実施されることが必要な業務をより効率的

かつ効果的に行わせるにふさわしい自律性、自発性及び透明性を備えた法人として設立されるものでございます。交通安全環境研究所の業務はどのようなものと申しますと、運輸技術のうちの陸上運送、それから航空運送に係るものに関する試験、調査、研究、そして開発などを行うということでございます。

この研究所は我が国で唯一の中立的な立場にある自動車の安全・環境に関する中核的な試験研究機関ということございまして、その運営に当たりまして、独立行政法人化の趣旨ののっとりまして、適正かつ効率的にその業務を運営するというところでございます。ひいては国土交通政策に係るその任務を的確に遂行することが求められております。

中期目標をこれから御説明いたしますけれども、その中期目標を定めるに当たっての基本的な考え方でございますが、1つは、独立行政法人通則法に基づいております。

また、中央省庁などの改革に関する方針というものが出てございまして、これを踏まえて作成しているということでございます。

それから、科学技術関係の全般のものとして、科学技術会議が答申しております次期の科学技術基本計画に基づいて作成しているということでございます。

これは各研究所すべて共通でございますが、そのほかに交通安全環境研究所独特のものとしては、運輸技術審議会の答申が何本か出てございまして、その中で安全、環境に関するものについて答申が出ております。そういうものを踏まえて作成したということでございます。

それから、もう1点は社会ニーズというものを踏まえて作成したということございまして、このようにして具体的な中期目標を定めたということでございます。

中期目標の1番でございますが、中期目標の期間は平成13年度から平成17年度までの5年間とするということございまして、これは通則法では、中期目標の期間というのは3年以上5年以下と規定されておりますけれども、研究の実施上、どうしても準備期間が必要でございます。準備の期間を考慮いたしますと、3年では短く、有意な成果を出すというのにはやはり5年は必要であろうということで、中期目標の期間を5年間としております。

それから、2番の業務運営の効率化に関する事項でございます。

1点目の組織運営につきましては、研究所の設置目的の達成を図るために、社会ニーズ、新規分野、新技術等に積極的にかつ柔軟に対応できる、責任を明確にした体制を整備するというところございまして、組織の再編成についても継続的に検討を進めるということでございます。

2点目の人材活用につきましては、研究活動の活性化などを推進するために、任期付任用の普及、競争的研究環境の形成などを通じて、人材の活用に努めるということでございます。科学技術基本計画におきまして研究開発環境の活性化のために若手研究官の任期付任用、あるいは競争的な研究環境の形成が求められておりまして、これを踏まえて中期目標を策定しております。

3点目の業務運営でございますが、管理・間接業務の外部委託・電子化などの措置によりまして、業務処理の方法を工夫し効率化を行うこととしております。具体的には中期目標期間の期末の一般管理費を期初に比較して物価上昇率を除いて、実質5%縮減するということでございます。昨今の非常に厳しい情勢を踏まえまして可能な限りの削減を行うということでございます。

19ページの3番の国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項につきましては、社会ニーズに沿った研究の重点的推進、重点研究領域の設定ということでございます。

交通安全環境研究所は非常に幅広い試験、調査、研究、開発を行うわけでございますが、その中で重点的な領域を設定いたしまして、それについて取り組んでいくようにします。何本か柱がございまして、1つは安全の確保に関しては事故の原因究明、事故防止策の究明、被害軽減策の究明ということでございます。

それから、2点目の柱である環境保全でございますが、地域環境の改善、大都市部における大気汚染等の問題がございまして、その地域環境の改善、それから地球温暖化等に関係いたします地球環境の保全、これらに対応するものでございます。

3点目の柱であるエネルギー資源に関しましては、エネルギー資源の節約、多様化に対応するものです。

それから、4点目の柱であるインフラの有効活用等の交通体系に関しましては、都市交通システムの機能向上、交通インフラの機能向上・有効活用ということでございます。全部で8つの研究業務の研究領域がございましてけれども、その実施に当たりましては、情報技術、新素材、センサーなどの新技術の活用、それから人体特性、人間の行動様式に関する人間工学的な見地からの研究といった横断的な研究が求められておりますが、そういうものを重点に置くこととします。それから、急速に発展し得る領域には機動性をもつて的確に対応するということでございます。

これらの基本的な背景としましては、科学技術基本計画におきまして政策的ニーズに沿っ

た体系的総合的研究の重点化というのが求められております。さらに、急速に発展し得る領域への対応というのが求められておまして、これらに基づいて策定しております。

そのほか、先ほど申し上げましたけれども、運輸技術審議会から11年6月に自動車の安全・環境に関する答申が出ております。

それから、同じく運輸技術審議会の昨年の12月の答申で、技術開発の具体的な方向として、安全性の確保、環境の調和に関する技術開発を進めるようにとの提言をいただいております、これらを踏まえて策定しております。

さらに、地球温暖化対策に関する基本方針が閣議決定されておまして、これを踏まえて重点分野を定めております。

それから、2点目としまして、重点研究領域における研究の推進ということでございます。基礎的な研究にも配慮しつつ、中期目標期間中に重点研究領域に運営費交付金から配分される研究費につきまして、研究費総額に対する配分比率を80%以上とする。そして、重点研究領域における研究を推進するというところでございます。

それから、外部からの競争的資金として、科学技術振興調整費、あるいは地球環境研究総合推進費というようなものがございすけれども、こういうものを積極的に獲得するというところでございます。そして、重点研究領域におきまして獲得しました競争的資金について、獲得した競争的資金総額に対する割合を80%以上とするということでございます。これにつきましては、科学技術基本計画におきまして研究の重点化というのが指摘されているということと同時に、競争的な資金を活用して、すぐれた研究成果を生み出すという研究開発システムの構築が求められておまして、これに基づいて策定しております。

次に20ページについて御説明します。20ページに研究者の資質の向上ということがございます。これは研究レベルの向上等のために研究者の国内外の教育・研究機関への留学を期間前と比べて10%程度増加させるということで、これを通じて研究者の資質の向上に努めるということでございまして、これにつきましても科学技術基本計画におきまして研究者が多様な経験を積める体制の整備ということが求められていることを踏まえて策定しております。

それから、(2)の研究者評価の実施ということでございまして、あらかじめ研究所内に明示した評価の手法、公正、透明性の高い評価のためのルールに基づいて研究者の評価を行うということでございまして、これにつきましても基本計画におきまして、研究者の実績に関する評価を充実させることが求められていることを踏まえております。

それから、(3)の他機関との有機的連携ということでございまして、共同研究でありま



すとか、あるいは外部の機関からの研究者の受け入れということがございます。これについて10%程度増加させるという数値目標を掲げました。そして、他の研究機関との研究交流を推進するというようにしております。これにつきましても基本計画におきまして、産業技術力の強化ということで、それに向けて産学官の連携の推進というのが求められておりまして、それを踏まえております。

2点目の陸上運送、航空運送に関する国連などの活動に対する技術的支援ということでございまして、これにつきましても、基本計画におきまして、標準化の推進でありますとか、あるいは科学技術活動の積極的な国際化というのが求められておりまして、それを踏まえて策定しております。

それから、次の研究所の技術・能力を活用し、国民一般の利便に資するというように、受託研究、受託試験の実施ということでございまして、これにつきましても科学技術基本計画で指摘を受けたものです。公的な研究機関への委託研究、あるいは共同研究ということでございます。

それから、その次の研究所所有の施設・設備を国民一般の利便に資するというようにしましては施設、あるいは設備を貸与することによりまして、外部による活用に努めるということでございます。これにつきましても基本計画でその方向が示されております。

それから、4番目の成果の普及、活用促進は、研究の活動について広く一般に理解をしていただくということで、研究発表会の開催、出版物の発行、一般公開日というのを設けまして、それに努めるということでございます。

数値目標といたしましては、外部への研究成果の発表件数、あるいは特許出願件数、これを期間前に比べまして10%程度増加させるということでございます。その方向でやっていきたいということでございます。

それから、20ページの下の方でございますが、自動車等の審査業務でございまして、21ページをごらんいただきたいと思っております。自動車の審査と申しますのは、先ほど御説明いたしましたように、自動車あるいは装置が安全・環境の要件に適合しているかどうかにつきまして審査をするわけでございますが、その基礎となりますのは当然基準というものになります。基準が制定されたり、あるいは改正されますと、それをフォローしていかなくては行けないということで、それをフォローできるような体制をきちんと整備して、それに基づいて審査を確実に実施していくということを目指して掲げております。

それから、財務内容の改善に関する事項でございますが、予算、資金計画などにつきまし

て適正に計画して、健全な財務体質の維持を図るということでございます。

それから、最後でございますけれども、5点目のその他業務運営に関する重要事項ということで、施設設備に関する事項、これにつきましては、適切な維持管理、人事につきましては、職員の適性に照らして適切な部門に配置するということと考えております。

以上でございます。

木内技術課長 それでは、引き続きまして、海上技術安全研究所の中期目標（案）について御説明させていただきます。資料は次の22ページからでございます。

総括的なお話というか、総括的なお話は今自動車交通局からお話がございます、基本的にこの研究所についても通則法とか科学技術基本計画、その辺は同じでございますので、その辺は省略させていただきます。

この研究所は、先ほど申しましたように、船とか海洋開発、あるいは海洋汚染について、そういうものを総合的に行う研究所ということでございます。

初めに、中期目標の期間となっております、これは先ほどございましたように、当研究所も同じように平成13年度から17年度までの5カ年間ということにしております。

それから、業務運営の効率化に関する事項ということでございます。基本的に全体が中期目標の期間と業務運営の効率化、あるいは業務の質の向上、財務内容の改善、大きくそういう位置づけになっておりまして、この業務運営の効率化に関する事項ということでございますけれども、基本的の方針と書いていますように、これはいろんなニーズが多様化してくる。それに弾力的に対応できるような組織運営、あるいは能力主義の導入、あるいはアウトソーシング化というんですか、こういうことを行って、効率化、活性化を図っていくということでございます。

具体的に1つが組織運営でございますけれども、先ほどちょっとパンフレットで御説明させていただきましたが、今の船舶技術研究所というのが10部の体制ということになっております。それぞれが比較的小規模といたしますか、推進関係とか構造関係、比較的小規模で、かつ、ある専門化された部の体制をとっているということですが、ここに書いてありますように、研究テーマが非常に高度化したり、多様化するため、必ずしも1つの部で対応できるものでないというようなことで、なるべくいろんな部の専門家が集まったグループ制といたしますか、そのようなことを採用しながらこういう研究に柔軟に対応していく。あるいは非常に特殊な部門であれば、任期付の研究官をその間に入れる。そういった組織の弾力的、あるいは流動的運営を可能にするような体制の構築が望まれるということでございます。

それから、人材の活用と書いていますけれども、若手の研究者を重要プロジェクトに配置するとか、あるいはなかなか難しいことと思うんですけど、もう少しインセンティブが働くような給与体系といたしますか、こういうものの導入ということで活性化を図っていくということが望まれると思っております。

次に、業務運営でございますけれども、これは同様でございます、間接業務を効率化することによって一般管理費を縮減していく。我々としてとりあえず今可能性はある、毎年大体1%程度の縮減をやっていく必要があるのではなからうかということでございます。

それから、研究所の運営総経費に占める研究業務経費割合の拡大と書いておりますけれども、船舶技術研究所、今まで過去いろんな研究費と研究者の人件費も含めたそういう費用との比率の研究費割合というのがちょっと低い部分がずっとございまして、今後中期目標期間の5年の間に、できるだけいわゆる研究経費というんですか、そういう割合をここに書いていますような5ポイント程度ということですけど、上げていく。あるいは間接経費を逆にいうと下げていくとか、そういう工夫をする必要があるろうということを書いております。

それから、業務のアウトソーシングでございますけれども、これは基本的に研究所の中でいろんな水槽関係の業務とか、いろんな定型的な業務というのもございまして、むしろこれはアウトソーシングすることによって、コストとか、あるいはサービスの品質自体はむしろ上がるということであれば、積極的なアウトソーシング化を図っていくということでございます。

それから、大きな3番目でございますけれども、国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項ということでございます。

ここに基本方針と書いておりますけれども、ここで、この研究所の置かれておりますバックグラウンドを御説明させていただきますけれども、海上技術安全研究所と言いますか、日本の海事関係には実は2つ大きな要因がございまして、1つは、日本は御承知のとおり海に囲まれておりますので、船で物の輸送というか、それが非常に多い。船というのは大体国際的な航行をするというようなことで、要するにIMOという、国連の専門機関、国際海事機関というのがございまして、そういう中で船の安全とか、あるいは海洋環境汚染の防止とか、そのようなことが国際的な中で決められていく。日本というのは非常に海事関係の比率が高いものですから、そういう中で主導的な役割を果たしていくというようなことが大きい1つとしてございまして、もう1つは、これは日本の造船とか関連工業というのがかなりの比率で船を建造して、従来世界の約4割ぐらいを供給していたということでございまして、新し

い船とか海洋関係の技術を高めていくというか、革新的技術を進めていくといいますが、そういう役割が日本の中に期待されているというようなことで、2つのそういう大きい位置づけがございます。

1つが安全とか環境関係で国際的な意味合いも含めて日本がリーダーシップをとっていかなければいけない。

それから、もう1つが、社会的なニーズというか、そういうのを踏まえた技術革新を進めていかなければいけない。それが大きなミッションでありまして、これは別に海上技術安全研究所がすべてを担務するというわけではないんですけれど、そういう大きい位置づけの中で研究所が果たすべき役割ということで、ここに4つくらい書いていますけれども、1つが安全とか、海洋汚染関係ですね。基準をさっき言いましたIMOとかつくっていくわけですが、そのベースとなるような基盤的研究をやっていただく。

それから、新技術というか、技術開発を主として産学官でやっていく。その中の中核的役割を担っていく。

それから、3番目は、これはデータベースですけれども、こういういろんなデータベースをどこかが共有して持っていかなければいけない。そういう役割がこの研究所に求められるのではないかと。

4番目に、産業競争力というか、これは主として中小ですね。中小関連。日本の造船関係は大手という会社が数社あるわけですが、ほとんど中小造船関連メーカーでございますので、そういうものに対する支援業務。

大きくいってこういうのを大きな柱にしてやっていただきたいということでございます。

具体的に書いていますように、社会ニーズに沿った研究の重点的推進ということでございまして、今言ったような中で特にニーズ対応の研究といいますが、この比率を重点化して推進していくということで、大体従来に比べると約15%程度この割合をふやすという目標を立ててやっていただきたい。

aからずっと書いております。これは基本的に社会ニーズでこういうことをやるべきだろうと書いておりますような環境負荷に対応した研究とか、あるいはIT関係の研究、海洋開発ですと、大型浮体構造の技術の発展とか、あるいはCO<sub>2</sub>、二酸化炭素の海洋貯留とか、そういう海洋開発関連。

それから、海洋環境分野ですと、船底塗料とか、油流出とか、汚染防止の関係とか、今、1つ問題になっておりますのがFRPですね。これは廃船処理ですか、その関係の技術の研

究。

このような船の輸送に関する事、海洋開発に関する事、海洋環境に関する事、これを重点的に取り組んでいく必要がある。

それから、他機関との有機的連携。これは産学官のいろんな推進とかというようなことがございまして、大体共同研究、受託研究というのを1割ぐらい増加するような目標を持ってやっていただきたいということでございます。

それから、成果の普及でございますけれども、これは1つは、先ほど最初に書いていましたようなデータベースというか、これは産学官いろんなところで使えるような知的基盤の整備、これは研究所の大きな柱としてやっていただきたいということと、成果の発表とか特許出願、この辺のところの部門も1割ぐらいの増加をお願いしたいということでございます。

それから、産業競争力再生・強化。主として中小造船事業者、関連事業者、この基盤整備というのに公的な機関である研究所が支援を行っていくのは非常に大事なところであろうと考えておりまして、技術的な支援もございまして、あるいは施設の貸与ですね。日本の造船関係で水槽を持っているようなところは大手造船以外基本的にございませぬので、そういう施設を有効に活用させるとか、そんなことを含めた技術支援を行っていく必要があるということでございます。

それから、国際対応の強化ということで、先ほどありましたIMO、国際海事機関、国連の機関ですけれども、そういうところに対して国際的な基準策定業務に積極的に貢献していくということが求められる。

それから、大きい4番目。財務内容の改善に関する事はここに書いてあるとおりでございます。

それから、その他業務運営に関する事で施設整備でございますけれども、この研究所が中核的機関としての役割を果たすために、安全性、高速化というか、水槽関係の施設、あるいは海洋環境保全というのが求められておりますような、そういう施設、あるいは先ほど言いましたデータベース化とか、そういう情報化に対応した設備、施設、こういうのを計画的に整備していく必要があるということでございます。

人事に関する事はここに書いてあるとおりでございまして、新しい業務に必要な人間の増員とアウトソーシング化とかで業務を効率的に進め、人員の削減を計画的に進める必要があるということでございます。

以上です。

馬上無線課長 続きまして、電子航法研究所の中期目標について説明させていただきます。  
26ページでございます。

一般的なことは前の2研究機関と同様でございますので、電子航法研究所に関する特有のところについてのみ御説明をさせていただきます。

電子航法研究所といいますのは、先ほども御説明いたしましたけれども、電子航法に関する試験、調査、研究及び開発等をやっております我が国では唯一の試験研究機関であると言えると思います。そういう意味で、これからますますこの分野での研究というものの必要性が高いわけでございますので、的確な任務を遂行することが求められているというふうに考えております。

1番目の中期目標の期間でございますけれども、これは前の研究所と同様に平成13年4月から平成18年3月31日までという5カ年の中期目標を立てております。

2番目の業務運営の効率化に関する事項でございますけれども、これも一般論でございますけれども、組織運営の関係につきましては、研究部間ないしは研究室間で有機的な連携をする。余り縦割りやらないということでございます。

それから、組織については弾力的にやるということございまして、独立行政法人になるわけでございますので、そのメリットを十分に生かしたような組織運営を確保してやってほしいということでございます。

(2)の人材活用の関係では、これも難しいわけですが、職員の評価ということが必要であるということございまして、できるだけ公正で透明性の高い評価のルールを確立する。評価基準などについてもいろいろ研究の性質に依って評価基準というのは違ってくるかと思しますので、多様な評価基準等によって職員を適切に評価するということでございます。

それから、これも一般論でございますけれども、できるだけ任期付任用の普及というようなことを行いまして、外部との交流みたいなものを積極的に行うということでございます。

(3)の業務運営の関係でございますけれども、これは特に電子航法研究所は、先ほど言いましたけれども、大変小さい所帯でございますので、いろんなことを全部自分でやらなければいけないということがあって、一部研究に専念できないというようなことが見られますので、雑務的なことはできるだけ外部委託を活用して、研究者は本来の研究に専念できるような環境を整備していくということでございます。

それから、こういう厳しい状況ということをごさいます、これは他の研究所と同じですけれども、管理、間接業務関係については効率化を図って、最低1%程度は抑制をするという目標を立ててごさいます。

3番目の国民に対して提供するサービス、その他の業務の質の向上に関する事項ということでは、1番目の社会ニーズに沿った研究の重点的推進ということがごさいます。これも他の研究所と同じですけれども、重点研究開発領域というのを定めまして、そこに集中的に研究資源を投入するというので、より質の高い研究成果を上げるということごさいます。

それから、競争的資金ということで、できるだけ外部の競争的な資金を獲得して、研究成果の質の向上を図るということごさいます。

具体的には、先ほども御説明いたしましたけれども、航空の関係につきましては、世界的な規模で次世代の通信・航法・監視システムの開発・導入というのが進められております。ですから、これについて重点的にやっていただくということごさいます。

実際に航空管制をやりますのは国土交通省の行政部門ごさいますし、飛行機を飛ばしますのは航空会社ごさいますので、そういう行政に対するニーズ、航空会社に対するニーズというのは非常に大きいということごさいます。この分野については、ここに数値目標が書いてありますけれども、90%以上はこの新しい次世代のシステムの開発関係に投入していただきたいということごさいます。今後多分10年ぐらいの間に世界的に新しい通信・航法・監視システムの普及を進めるという国際的な動きごさいますので、それに対応していくためにはこの研究所の研究成果というのは不可欠になるかと思ごさいますので、この分野に全力を挙げていただきたいということごさいます。

それから、(2)の他機関との有機的連携ごさいますけれども、これは一般論ごさいます。そういう意味で同様な研究というのは海外などでも積極的にやられておりますので、そういうところの国外、または国内ですと、大学やメーカー等との研究機関と共同研究、ないしは受託試験みたいなもの増やしていきたいということごさいます。10%程度増加させることを目標にしたいということごさいます。

それから、職員の外部との交流についてもやはり10%ぐらいを増加させるということごさいます。できるだけ交流の機会をふやしてやっていくということごさいます。

3つ目の成果の普及、利用促進ごさいますけれども、これはこういうような成果につきましては、当然のことごさいますけれども、広報とか、行政への反映等々を積極的にやっていくということ。それから、特許の件数、研究成果の公表件数等については、やはりこれも数値的

に10%ぐらいは増加させることを目標にさせていただきたいということでございます。

4番目の財務内容の関係ですけれども、これは一般論でございますが、やはりこの期間において、予算、収支計画とか資金計画については適切に計画するということが、健全な財務体質の維持を図るようにはさせていただきたいということです。

5番目のその他の業務運営に関する重要事項ということで、1つ目としましては、施設設備に関する事項ということで、研究遂行上必要不可欠な基盤的施設整備については計画的にするということでございます。それから、大変技術進歩の早い分野でございますので、コンピューターなんか典型ですけれども、1年もすると陳腐化するということがありますので、そういうことを招かないように計画的な施設の更新というようなこともやっていくこととしております。

人事の関係はここに書いてあるとおりでございますけれども、これも計画的にやるということで、適切な法人運営を図るようにはさせていただきたいということでございます。

以上でございます。

## 討 議

小山分科会長 どうも有り難うございました。

先ほどの議題の各独立行政法人の概要、それから中期目標と御説明いただいたわけですが、これらにつきまして御意見をいただきたいと思います。多分個別に時間を切って、3研究所分けてという話になるかと思いますが、それでよろしゅうございましょうか。

その前に何か共通する話もありそうな感じもいたしますがいかがでしょうか。

水町先生、どうぞ。

水町委員 交通安全環境、これは交通安全環境研究所がおやりになっている。電子航法研究所は交通の安全とおっしゃったけれど、安全環境と交通の安全とどう違うんですか。そこら辺のところダブっているような気もするし、中身を見ると違うようにもとれますが……。

小山分科会長 いかがでしょうか。

御説明の中で、交通安全公害研究所の方が陸と航空と両方担当しておられるということで、実は私知らなかったのですが、その辺を疑問に思っておられるのだと思いますが、パンフレットの方を拝見するとどうも飛行場の周りのような感じもしないでもないんですが。

中山技術企画課長 確かに交通安全環境研究所は航空関係の研究についてもも行っていま



す。交通安全環境研究所と電子航法研究所での研究の違いについてですが、電子航法研究所では航空の安全や円滑化のため、通信、レーダー等電子航法の観点から研究を行っております。

それから、港湾空港研究所というのがありますが、こちらでは空港の土木や建築といった分野の研究を行っております。

交通安全環境研究所では、航空運送に関するものの安全、環境、燃費等について幅広く研究を行うところです。

電子航法研究所は、その中で電子航法に関する研究を行うところであり、交通安全環境研究所とは研究対象が異なります

小山分科会長 よろしゅうございましょうか。

近森委員 これは全部に共通すると思うのですが、業務運営の効率化という項目が全部2番目に出ておりますけれども、こういうふうな、中期でも、長期でも、短期でも、目標があると、まず最初に何年間の間に何をやるんだというのがあって、それを遂行する上で効率的にやります、こういう組織でやりますというふうにあるのが普通ではないかと思うのですが、独立行政法人になった目的の1つがこういう効率化があるので、こういう順番になったのではないかと思うんですが、普通感覚からいってちょっと何か順番がどうかという感じがします。

小山分科会長 同じような話を、私もあらかじめ推進官に伺っておりましたので、推進官の方から御願います。いかにもこれは総花的というか、焦点が絞れないではないかというように思うのですが。

山尾技術開発推進官 焦点が絞れないということではございますけれども、1つは、中期目標と中期計画とが本来セットで出せば非常によろしいわけではございますけれども、中期目標の方をまず立てて、それを受けて中期計画ということで順番が定められておまして、多少その辺が分かりにくくなってはございます。

1つ言えることは、中期計画を後日お出しいたしますけれども、そのときに5年間で何が重点目標になるかということよりはっきりさせることはできると思います。

それから、もう1つは、多少総花的ということではございますけれども、できるだけこの5年間の間に定量的な重点目標をこの中期目標の中に盛り込むように努力はさせていただいております。例えば業務運営の効率化等ではございますけれども、各研究所とも物価上昇分を除いて毎年1%を縮減する等、できるだけの努力はするというところでございますが、目標を

決めるに当たっての制約はございますので、多少その辺が見えにくいところがございますが、御容赦いただければ有り難いと存じます。

小山分科会長 私が何となく納得したのは、書いておかないとテリトリーが定まらないといいでしょうかね、あんまり絞り過ぎるとそれ以外のことはやっちゃいけないようなニュアンスがあるやに伺って、出だしたから、そういうところが残ってくるのも仕方がないのかなというようなところで、私、個人的には一応納得しているわけです。

近森委員 もう1つは、順番そのものがいきなり効率化となっており、何をやるのかが出ていないのに、いきなり効率化という手段が先に出てくるというのは何だか変な感じがするんですが。

小山分科会長 有り難うございました。

木内技術課長 参考資料1の「基礎資料集」を5ページを見ていただきますと、今、先生がおっしゃったとおりだと思うんですけども、5ページに独立行政法人通則法というのがございます。中期目標というのはこういうことを書きなさいというのが出ておりまして、最初に中期目標の期間、業務運営の効率化に関する事項、以下、こうなっておりますので、基本的には先生がおっしゃるとおりだと思うんですけど、法律がこういう形になっておりますので、それに合わせているというのが実態でございます。

田村委員 競争的資金とは何でしょうか。

小山分科会長 御説明をお願いします。

山尾技術開発推進官 競争的資金と申しますのは、5年ぐらい前から、あるいはもう少し前からでございますでしょうか、これまでは国の方から研究資金を各研究所に投じるわけでございますけれども、その投じ方として、あらかじめ研究のテーマとそれに対しての資金が固定している、つまり各研究所の方からこういう研究をやりたいんだということで国の方に申請が出てくる。それに対して個別にそれが良いか悪いかを審査して、あらかじめ決まった研究所に良ければ幾らのお金を投入する。こういうのが従来のやり方でございます。

これに対して、科学技術会議等の議論もございまして、競争的な研究環境の構築というのがございます。これは国の方から特に重点的な研究分野というものをまず提示する。それに対して研究のポテンシャルを持っている機関は1つに限らないだろう、国が提示した研究分野について、それを実行できる研究機関が複数多分あるのではないかとということで、その複数ある研究機関がそれぞれ持てるポテンシャルを最大限活用できるように、あるいは活用させるようにアイデア等を競わせるということでございまして、採択するテーマ数は限ら

れているわけですが、応募できる可能性のある研究機関がそれよりも何倍も多いというところから、一斉に課題を提案させるわけでございます。

これについて客観的な評価ができる第三者の評価機関を国の方で設置いたしまして、もしくは法人がやる場合もございますが、客観的な評価委員会、あるいは選定委員会というものを設置いたしまして、この選定委員会で課題を決めるということでございます。あらかじめ決まった研究所にお金を投じるというわけではなくて、ポテンシャルのある複数の機関が競ってくるわけでございます。それに対して最終的にその中で一番すぐれたもの、あるいは1番、2番にすぐれているもの、こういうものについてお金を投じるということで、より効果的な資金の活用と成果の充実を図ろうという制度でございます。

田村委員 そうしますと、今まではそういう制度になっていなかったんですか。

山尾技術開発推進官 ちょうど5年ぐらい前に科学技術基本計画ができて、そこで競争的資金というものがとりあげられ、しかもそれが効果があるということがこの5年間で立証されてきております。

したがって、これまでもあったわけですが、次期の科学技術基本計画が13年度からこの独立行政法人とも併せて5カ年計画としてスタートします。この内で競争的資金については非常に効果があるものだから、資金を倍増させようという計画がございます。国は非常に財政が厳しいわけですが、競争的資金は例外的に倍増させるという計画がございますので、ポテンシャルのある各研究機関はこれに競って応募しなさいといったような状況になってございます。

したがって、以前からありましたけれども、今後それが拡充されるということでございます。

小山分科会長 よろしゅうございましょうか。

田村委員 分かりました。

宮本委員 今のかなり総花的だというお話があったのですが、私もちょっとそんな印象を持ちながら聞かせていただいたのですが、中期目標ということで、ある枠組みの中ではこうならざるを得ないというお話のようでございますけれども、例えば計画を立てる段階に対してのお願いになるかもしれませんが、読んでいますと、10%増やします、これも10%増やします、これも10%増やしますと。それぞれがいいことばかりなんですけれども、どうも算術が合わないような感じがいたしまして、10%減らすものも何かあるのではないかと思います。私は4年前まで研究所にいたんですけども、あれもやりなさい、これもやりな

さい、全部やりなさいと言われて、いや、これは困ったなと、こういうようなことを上司とやり合ったことがあるんですけども、やはり研究計画の中には優先順位といいますか、重点化というのか、その辺のプライオリティーがはっきりしてこないと、なかなか具体的にやる現場の方はかなり困るのではないかという気もいたしますので、研究計画を立てる段階の話かも知れませんが、そんなような印象を持ちました。

小山分科会長 有り難うございました。

それと我々の側では独立行政法人の概念というのは必ずしも明確ではなく、役所の方はよくお分かりなんでしょうけれど、北村委員にイントロダクションしていただきたいと思うのですが、各研究所、組織運営、人材活用、財務改善、施設設備の整備、こういう非常に一般的な話がありますが、独立行政法人というのはこういうものに対してどういう働きをするのかといいたいでしょうか、我々評価する側から見て何をみていけばいいのかというようなお話をちょっとしていただくと大変有り難いと思いますが。何しろバランスシートの読み方も余りよくわかっていない人間ですから。

北村委員 御指名で説明ということなんですけれども、何を評価すればいいかということに関しては私自身もよくわかっていないんですよね。例えば財務にしたところで、国からお金が入ってきて、その範囲内でやるということできくりがありますので。

小山分科会長 そうでもなさそうですが。

北村委員 外部的資金はありますけれどね。中心はそういう感じになってくるわけですね。そうすると、何をもちて評価すべきなのかというのはもう1つよく分からない。基本的には目標に対して計画を立てて、その計画に対する達成度といいますか、それが単に財務的な部分だけじゃなくて、例えば研究所であるならば、研究内容、成果というか、そういうものがどの程度入ってくるのかということ、それは私自身もよく分からないんですけども。あるいは研究員が行った具体的なテーマ自体についての評価というのも行うのかどうなのか。これは私自身よく分からないので、むしろ教えていただきたいと思います。

小山分科会長 例えば各研究所、かなり大きな施設をお持ちなんですけど、その新規の設備投資ですね。それをどういうふうに財務的に評価していくのかというようなことについて、設備を投資して、適正な利潤が上がるのであれば、これは民間の仕事でしょうし、こういう独立行政法人としての設備投資に対してどういう勘定になるのか、何か資産がやたら増えているけれど、財務的な成果としてどういう評価をすればいいのかというようなことが、私分からない点です。

北村委員 おっしゃるとおりいわゆる企業会計であれば投資対効果ということで、評価基準というのはあるんだと思うんですけども、研究所の場合には必ずしもそういうふうに直接的にそこから目に見えた金銭的な効果というものが出てくるわけではない。そうすると、財務的な面よりは、その特定の研究テーマのためにこういう施設が必要だ、こういう設備が必要だといったときに、まず最初に問題にしなればいけないのは、その研究テーマ自体が必要かどうかと。そこから入っていかなければいけないのではないかなという気がするんです。そして、もしそれが必要であるとするならば、その次の段階にそれがこれだけの予算が必要があるんだけど、その予算を出すについて、例えば一般的に見て高過ぎないのかどうか、いわゆる相見積ですか、そういうような形でやっていくとか、財務的な面よりも、本来研究所の目的というところが優先してくるのかなという気がします。

小山分科会長 そういう話であれば、国立の研究所でも今まで、十分なのかどうかわかりませんが、外部評価をやっておられたわけですし、独立行政法人として姿を変えなければいけないという義務といいましょうか、メリットといいましょうか、そういうものをどこに求めたらいいのかというのが、例えばその点についてもう少しクリアになっていければいいのかなと思います。

特にないですか。

事務局の方で何か教えていただけますか。

山尾技術開発推進官 独立行政法人の会計関係につきましては、先ほど北村委員の方からも御説明がございましたけれども、基本的には独立行政法人通則法で企業会計原則に則ってやるということにはなっております。ただ、研究所については、そうはいても、一体原価が何かとか、分からないところもあって、研究所についての会計については、特別にまた独立行政法人の会計ということで別途考慮がなされるはずでございます。これは今後省令が定められることになっておりまして、その辺で配慮はされるというふうに思います。

小山分科会長 有り難うございました。

松田委員 今のことで少し。私は専門家ではありませんが、今、自治体でも本当に公がそのサービスをすべきかどうかということ、そしてそれが効率的かどうかということが問われている中で、マーケットテストという手法で、今、北村先生がおっしゃったように、そもそもやるべきかどうか、やるとしたら本当にそれが効率的かどうかということを見直していきます。そうすると、分科会長がおっしゃるように今までの外部評価とどこが違うのかという話なんですけれども、その対策をするときの手段の柔軟性とかというのがやはり今ま

で以上にあるのではないかとということに求められるのではないかと思うのですね。

1つ、基本的なところの確認の御質問をさせていただいてよろしいでしょうか。

今いただいた資料の14、15、16にそれぞれの研究所の13年度の人員と予算規模が記載されておりますけれども、いただいておりますパンフレットの方にあります12年度の予算と大幅に違うところがありますので、その違いの中身の御説明をいただきたいと思います。

まず、海上技術研究所は、パンフレットの1ページ目に12年度の予算が37億8000万になっておりますけれども、15ページの資料を見ますと、13年度見込みが62億4000万です。

それから、電子航法の方も同じくパンフレットでいきますと、16億6000万円が13年度の予算が23億2000万円になっておりますので、人員がほぼ変わらないか、海上技術の場合は少し減っておりますが、この変動の中身は何なのかということ。

あわせて、交通安全研究所の方は、12年度の予算がパンフレットにはございませんので、金額と人員の行政職、研究職の内訳を教えていただければ有り難いと思います。

小山分科会長 まず、交通安全環境研究所。

中山技術企画課長 交通安全公害研究所の12年度の予算額は約55億円でございます。非常に経費が変動しておりますが、これは施設整備費が年によってかなり変動することによるものです。

松田委員 人員は……。

中山技術企画課長 職員は101人が移行しますが、そのうち、一般会計が57人で、特別会計が44人ということでございます。

小山分科会長 行政、技術の……。

松田委員 行政職か、研究職かというふうに分けると……。

中山技術企画課長 研究職は46人でございます。

小山分科会長 残り行政職でよろしいわけですか。

中山技術企画課長 はい。

松田委員 先ほどの60億は移管する部分に相当する予算が60億だったということで理解してよろしいのでしょうか。

中山技術企画課長 そうです。

松田委員 有り難うございます。

小山分科会長 海上技術安全研究所。

木内技術課長 15ページ、移行人員とかは240数名が230数名で少し減っております。これ

は管理部門の人が従来この3研究所の全体管理というのをこの研究所がやっていたものですから、そこはそれぞれのところに移行したということで、この予算が12年度が約40億弱です。13年度見込みが62億になっております。基本的に12年度の予算と13年度で実は20億円ぐらい、今まで独立行政法人になる前に我々の海事局から新しい開発を委託するという業務が、国の研究機関は柔軟性がないと言ったら変ですけども、独立行政法人になったので、国からいろんな研究開発の予算で委託というのを新たに設けてやりましょうというようなことで、その分が来年度ちょっと特殊な事情があって多いんですけど、約20億ぐらいございまして、その他の予算が大体40億ぐらい。この40億と先ほどの平成12年度の約38億ですか、これが大体同じような形になっておりまして、独立行政法人になりますと、今まで国の機関だったものですから、細かい話ですが、例えば退職金なんていうのは国に全部一括されていたんですけども、そういうのは今度独立行政法人になればそちらに移行するというので、多少増えている分はそういうものが増えていまして、実質的に言うと、人間が10数名減ったものですから、実質は減っております、プラス委託経費というんですか、新しい研究開発、それが別途新たに13年度から新設したということで増えているということでございます。

松田委員 そうすると、委託された20億の研究については実際にはどなたが御担当されるんですか。ここの研究所で、この人員で担当されているということでしょうか。

木内技術課長 そうです。この研究所に我々から委託しまして、ただ、やり方というのは、例えばこの研究所は先ほど言いましたような産学官で中核的にやる1つの大きな意味の受け皿という形で、あるいは民間とか、大学とか入れた共同の活発とかいう形でやっていこうと。その中核的というんですか、COEというか、そういう位置づけにしております。

松田委員 1ページのパンフレットの予算の内訳で、先ほどから中期目標に挙がっております一般管理費というのは具体的にはどの項目に該当するのでしょうか。

木内技術課長 一般管理費は、基本的には人件費ですね。1ページですね。人件費、22億幾ら。それと業務管理費というのでしょうか。基本的に上の2つですかね。

小山分科会長 よろしゅうございますか。

松田委員 はい、有り難うございます。

小山分科会長 では、電子航法研究所。

馬上無線課長 電子航法研究所の関係でございまして、パンフレットと概要の違いでございますけれども、まず予算ですけれども、パンフレットは16億5000万、概要の方の13年度見込み23億2000万ということでございまして、この一番大きな違いは施設整備費という

のが13年度に見込まれておりまして、7億円ぐらいの違いだと思いますけれども、その費用でございます。これは先ほどいろいろ研究施設については計画的に更新をなさいとなっておりますけれども、それと同様の話でございます、中身はパンフレットの24ページを見ていただくといいのですが。

小山分科会長 施設整備が特別に入っているという御説明でよろしいかと思います。

どうも有り難うございました。

松田委員 有り難うございました。

小山分科会長 それでは、大分時間が迫ってしまいましたので、各研究所個別に何か御意見がございましたらお伺いしたいと思います、よろしゅうございましょうか。

まず交通安全環境研究所。概要及び中期目標について、何か御意見ございましょうか。

近森委員 多分3つの研究所の中で交通安全環境研究所が民間の研究所との競合が一番多いのではないかと思うんですが。となってくると、こういうふうな研究所として将来的に発展していくためには、やはり民間にない、あるいは学校の研究にない特色を出す必要が特にあるのではないかと思います。

ということで、そういう点がどこか、これから実際の実行計画をつくられる段階でできてくるのかもしれませんが、どこに重点を置くのかというのが1つ方針として必要ではないかと思えます。

小山分科会長 有り難うございました。

どうぞ。

宮本委員 私も全く同じ思いをしておりました。他の2研究所に比べてライバル研究所が多いような感じがいたします。また、テーマ自身がニーズにのっとってということで、安全、環境、エネルギーということで、的を射たものだと思うんですけども、逆に言えば非常に範囲が広くて、今パンフレットを見せていただきましても、それぞれのテーマが他の研究機関でやられているものもかなりあるようにも見受けられますし、その辺のすみ分けといいますが、競争ですので、当然ながらオーバーラップしていてもいいわけですけども、何らかの特殊性を出していくためには、ある程度のすみ分けみたいなものも要るのかなという感じがいたしました。

それから、比較的人数が少ない部署もおありのように思いますので、その中で他の研究機関等をライバルとしてやっていくために一体どういうふうにするかというのは、かなりの的を絞った戦略が要るのかなという感じがいたしました。



その意味で、例えばこういうところにどの分野に、今後どういうふうに入人を投入していくんだとかいう、そういう採用計画であると、あるいは他にない設備を持っておられるというのは、例えば先ほどの船の研究所などでありましたけれども、ああいうことは独自性を発揮するのに非常に有効じゃないかと思うんですけれども、今後の設備計画だとか、そういうものなんかは今の独立行政法人という枠組みではどこら辺までが独自の研究所で考え得るのか、その辺もわからないのですが、あわせてお聞きしたいと思います。

小山分科会長 大変有り難うございました。

他にございませんでしょうか。

それでは、交通安全環境研究所がらみで何かお答えになることございますか。

中山技術企画課長 御指摘のとおり、非常に交通安全環境研究所の研究分野は広うございます。自動車の安全・環境については、自動車メーカー、あるいは日本自動車研究所等の民間の研究所も研究しています。これらとどの様に差別化を図っていくかということは非常に難しいのですが、1つの基本的な考え方としましては、交通安全環境研究所というのは、国が定める自動車の安全や環境基準といったものに対して基盤的な研究を行っていくというのが1つ大きな柱だと思います。開発研究もありますが、安全環境基準にかかわる基盤的な研究、言葉をかえますと、試験方法の研究とか、そういうところに特色があるのではないかといいことでございます。

それから、もう1つは、独立行政法人は中立的な機関でございますので、その点が民間の機関とは違います。例えば事故などについての研究をしていくときに、中立的な立場から分析が行えるということが特色だと思います。

それから、もう1つは、安全・環境基準、特に自動車について言いますと、自動車の安全・環境基準というのは、国際的な活動が今非常に盛んでございます。これは自動車が国際流通をするため、その基準を国際的に統一化していこうということで、国連の場で議論されておりますが、そういうところに研究成果を反映していくということにも特徴がございます。

それから、施設計画をどうするかということでございますが、これは行政ニーズを踏まえた形で各研究所が施設計画をつくっていくというのが基本ではないかということでございます。それは言葉を変えて言いますと、中期計画できちんと明確にしていくということでございます。

小山分科会長 お願いでございますけれども、これまでの国立研究所が中立的な立場から基準をおつくりになるとか、そういう話がかかなり説得性を持っていたわけですから、大分世

の中が変わってきて、基準を5倍満たしているとか、5年前倒して満たすとか、先取りをすることによって、何かマーケティングを強くするとか、あるいは実際製造コストも安くなるとか、そういう話がありますので、次の海上技術安全研究所も何か規制、規制と言っていたけれど、クオリティ・シッピングとか、最近はそのような言葉を使ったりしてしまっていて、余り中立とか、国際基準とか、そういうことに基盤を、サボれば安くできると思っていたものがそうでもないよという話が世の中随分出てきているように思いますので、中期計画策定に当たられましては、その辺についても御配慮をいただいて、ますます民間の研究機関との競合が激しくなってしまうわけですけど、よろしくお考えいただければと思います。

そういうことで、よろしゅうございましょうか。

それでは、海上技術研究所の中期目標、いかがでございましょうか。最も古く、最も大きい研究所ですが。

松田委員 先ほどお尋ねした中に、3つの研究所の管理部門を今までお持ちだったのを分けましたというようなお話を伺ったんですけども、確かに組織は分かれますが、逆に言うと、管理部門的なところはシェアードで持っていった方が効率的になるところもあるでしょうし、お互いの情報が入ってきて、本来の研究テーマのダブリであるとか、あるいは特徴づけであるとかということの情報交換もできるような気もするんです。そのあたりはどのようにお考えでいらっしゃいますか。

木内技術課長 この3研究所というのはもともと三鷹の同じ場所にございますので、例えば業務の共同研究とか、あるいは共同でやって効率的にやるとか、そういう研究関連のそういう部門のダブリをなくすとか、効率的にやる。それは従来もそうですし、これからもやっていく。今若干やっているのは、例えば一応それぞれの研究所ごとに独立採算でなっていますので、経理とか、そういう部門というのはそれぞれ人がいてやらなければいけない部分がございますので、そういう感じのところは分けたということでございます。

松田委員 分かりました。

今の例えば民間企業のトレンドでいきますと、グループ連結経営をしていくとか、あるいはグループ外でもそういう経理とか、人事とか、福利厚生だとかというのはむしろシェアードでやっていくという方向も1つございますし、これから恐らく人事制度についていろいろインセンティブを加えたものを検討されるというのをそれぞれの研究所が、ここにあるだけではなくて、港湾空港技術研究所等を含めて、それぞれがそれを検討するのに人と時間をかけるというのはどうかという点もございますので、ぜひそのあたりは連携をとって、より

効率的、効果的なやり方をお進めいただくというのが必要ではないかと思えます。

小山分科会長 松田委員のおっしゃることもあれなんですけれど、効率化できる部分は逆にアウトソースできるというふうに見れば、肝心のヘッドクォータはしっかりそれぞれが持って、共通化できるところは外に出してしまうというような、例えばそういう方針を出してもらおうと、非常にわかりやすい。

松田委員 まさしくそうですね。それは別に中でやるというか、その手法を外に出すというのが一番なんですけれど、少なくともばらばらにまたアウトソーシングすると、結構コストがかかるんですね。

木内技術課長 多分その辺、目標、それぞれ独立した法人格を持った研究所なものですから、こうしなさいと。恐らく研究所の中の運用というんでしょうか、少なくとも今まで3研究所があって、業務をやって、経理的なことも含めましてやられていたのが、今度独立行政法人になったら非効率になったという形にはならないようなものをもっていくと考えおられますけれども、実行段階というのは恐らく研究所それぞれの運用というか、いろんなことで処理されるのではないかと考えております。

小山分科会長 海上技術安全研究所の競争力といいましょうか、中小造船業のようなところを随分強調しておられたようなんですが、大学とか民間とかとの競合において、どのくらいの位置にあるのかとかというようなことについてちょっと御説明いただけますか。

木内技術課長 なかなか難しいことかなというふうに考えております。少なくとも現状の、恐らく中小造船に対する技術協力業務というんでしょうか、こう言うと研究所の人に叱られるかもしれません。必ずしもサービスの意味合いとか、あるいは時間的な効率性とかいう形で、少なくとも今まではそれほどの、端的に言うと競争力というのは少ないのではないかと。こういうふうに考えておりますけれど、ただ、長期的に見て、日本全体としてそれだけいろんなところが公的なサービス業務とか、あるいは試験業務を多分やっていけないだろうと、長期的に見まして。そうすると、どこか核となってやっていくところが必要なのではないかと、こう考えておまして、そうすると、ばらばらにあるよりも中核的にこの研究所を育て上げていくという必要があるかと思っております。現状なかなか厳しいのではないかと考えています。

小山分科会長 確かに一般で見てこれまでの船舶技術研究所では頼みにくいというか、敷居が高いようなところがあったと思いますが、これも中期計画の中でもっと具体化していただければと思います。

電子航法研究所について何かコメントございましょうか。

水町委員 電子航法研究所の仕事はこれから衛星航法の対応で大変仕事がふえると思います。殊に人材活用とか、他機関との有機的連携に非常に力を入れるべきだと、要するにスタッフの数が現状では少ないなと思っております。

ですから、ここでは増やすものは10%で、減らすものは1%みたいですがけれども、人材活用の方は10%なんて言わないで、毎年10%ぐらいふやすぐらいのつもりで中期計画を立てていただきたいと、私はそう思います。

小山分科会長 有り難うございました。

他にございませんか。

北村委員 今のところとの関連なんですけれども、数値目標のところ、例えば27ページでいきますと、上の方では対前年比で最低1%というので非常に明確なんですけれども、下の(2)でいきますと、単に10%程度増加となっているんですけれども、これは今のお話のように5年間で10%ということなのか、対前年比10%ということなのか、その辺のところはちょっと明確になっていないかなという感じがいたします。

他の2研究法人も同じことなんですけれども、期間前と比べて10%程度増加。これは中期計画で5年だから、前5年間と比べて10%増加というふうに理解していいのかどうだろうか、その辺を明確にしておいた方がいいのかなと思います。

馬上無線課長 今の北村委員の御質問なんですけれども、この10%増加といえますのは、過去5年間と比べて今度の中期目標期間の5年間で10%増加させるということでございます。

それから、人材活用について水町委員の方から10%では足りないのではないかとというようなお話がございましたけれども、もともと電子航法研究所は小さいところなんですけれども、この定員については独立行政法人になったといいながら、厳しい国の運営費交付金で運営するということもありまして、なかなかドラスティックに増やすということは難しい状況でございます。

そういう意味でまさに人材を投入していくということの手段としては、ここに書いてありますような外部との研究交流とか、共同研究とか、そういう面で実質的に補っていくという方向をやっていく必要があるなということでございます。

小山分科会長 水町先生がサポートしてくださるので、せっかく独立行政法人になられたんですから、人員倍増と書いても、3倍増と書いても誰も叱らないので、ちゃんと運営ができればそれでいいわけでしょうから、ぜひ必要なことはやらなければいけないわけですね。

お茶を濁しているだけでは何の役にも立たないので、ぜひそういう枠に縛られずに、必要なものは必要なんだというような方針を出していただければ大変私もやりがいがあるように思います。

それから、いかがでしょうか。各研究所が数値目標を出しておられるわけですが、年間計画だとか、そのデフィニションが余りはっきりしていなようなので、次回までに過去5年ぐらゐのトレンドが見えるようものをいただくと有り難いかと思うんですが、そうお願いした方がよろしいでしょうか。

研究所によっては、来年急に20億円増えるとかというような話があったりする中で、1%増とか何とか、何か妙な気がいたしますので、その辺申しわけありませんけれど、アディショナルにお願いできればと思います。

松田委員 先ほど御指摘があったもっと共同研究を進めたらとかというお話についてなんですけれども、戻りますが、例えば海上技術研究所の方はパンフレットの14ページに過去5年間の共同研究の実績等の数字がございますけれども、これを見ますと、例えば過去5年間の平均が64.6件なんです。これを5年間であと10%増やしても、せいぜい年平均6件とか7件がふえる。まずもともとのこの数字がこういう研究所で果たして多いのか、少ないのかという判断基準は私も持ちませんし、1割ふえることが本当に研究の活性化につながるのか、もっと重点的に強化する項目であれば、チャレンジングな目標が必要なのかどうかというあたり、専門家の先生の御意見を含めて教えていただきたいと思います。

小山分科会長 他にございませんか。

宮本委員 先ほど人員採用計画のことをお聞きしていたんですけれども、今お答えがありましたけれども、そういうことは立ち入れなくて、交流とか、そういう形でないと盛り込めないということなんでしょうか。中期計画で一番とは言いませんけれども、大きな柱がどのように人を採用していくかという、どれぐらいの人が退職されて、どのように人を補充していくかというのは非常に重要なことだと思うんですけれども、そこ自身が明確なフリーハンドを持っていないということなんでしょうか。

山尾技術開発推進官 先ほどの重点化等と人員採用、宮本先生の御意見のようになりリンクしているところがあって、ある程度は各研究所の方でもお考えをいただけていると思います。ただ、一方で、国の財政事情等も厳しくて、運営交付金での制約もあるということで、どちらかという、時代に合わなくなってきたところの人は減らして、重点的なところに移していくという観点で各研究所は考えておられると思います。その辺はまた中期計画の時に

お示しできるかと思います。

小山分科会長 私は乱暴なことを申し上げましたけれど、運営交付金という枠では縛られているんでしょうけれども、私は2倍でも3倍でもよろしいと言ったのは、研究所が独自にそういう成果をお上げになれば、その成果の中でおやりになるのは基本的には構わないだろうという意味で、そのくらいの元気を持っていただければということを申し上げたわけでございます。

よろしゅうございましょうか。

#### 今後の進め方について

小山分科会長 時間が大分過ぎてしまいましたので、いろいろ貴重な御意見をいただきましたけれど、このあたりで本日は締めさせていただきたいと思います。これまでいただきました御意見を踏まえまして、今後の進め方ということになりますが、中期目標とは何たるかというような話も出たわけでございますが、特に不都合というものはなくて、これから中期計画をどのようにお作りになるかという、その内容次第だというふうに解釈させていただきたいと思います。

本日、各委員からいただきました意見の取り扱いにつきまして、次回までに何とかまとめないといけないわけでしょうけれど、できましたら私の方に御一任いただければと思いますが、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声〕

有り難うございます。

#### そ の 他

小山分科会長 その他の議題で、次回、第2回の分科会を3月16日9時半から開きたいと思います。よろしく願いいたします。

その他、何かございましょうか。

山尾技術開発推進官 次回の日程に関してでございますけれども、あらかじめお手元の一番下の方に置かせていただきました。地図を付けてございますけれども、霞山会館というところで行いたいと思います。若干30分ばかり早くしてございますのは、きょうの御審議にも

ありましたように、中期計画が関心が深いところということと、もう1つ、業務方法書等についても御意見をいただかないといけませんので、朝早くて恐縮でございますけれども、30分長くとらせていただきました。

それから、もう1件でございますけれども、各委員に各研究所についてどのような実態にあるかということで、現場を見ていただきたく存じます。従いまして、独立行政法人が4月1日に発足するわけでございますけれども、できるだけ早い機会に研究の現場を御視察いただければ有り難いと考えております。事務局の方では5月頃に各委員の御都合がそろう日を考えさせていただければと思っております。後日また事務局の方から連絡させていただきたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。

小山分科会長 よろしゅうございましょうか。ぜひ御参加いただきたいと思っております。事務局の方でよろしく御準備をお願いいたします。

他に何かございましょうか。

閉 会

小山分科会長 ございませんようでしたら、以上をもちまして第1回独立行政法人評価委員会交通関係研究所分科会を終了させていただきたいと思っております。

どうも有り難うございました。