

平成13年3月16日

於・霞山会館 桜の間

独立行政法人評価委員会  
第2回交通関係研究所分科会  
議事録

国土交通省

## 目 次

	ページ
1 . 開会 .....	1
1 . 議事録確認 .....	2
1 . 議事	
1 . 次期科学技術基本計画（案）のポイントについて .....	2
1 . 独立行政法人制度と評価について	
1 . 交通関係研究所の中期目標・中期計画（案）について .....	7
1 . 交通関係研究所の業務方法書（案）について .....	34
1 . 交通関係研究所の役員の報酬等の支給基準（案）について	
1 . 今後の進め方について .....	40
1 . その他 .....	42
1 . 閉会 .....	42

## 開 会

山尾技術開発推進官 定刻となりましたので、只今より、「独立行政法人評価委員会第2回交通関係研究所分科会」を開催させていただきます。

始めに、前回御欠席でした横浜国立大学教授の来生新委員に本日御出席いただいておりますので、御紹介させていただきます。

また、松田委員ですが、本日は所用のため御欠席されるとの連絡を受けております。なお、委員からは、意見があれば分科会長あてに提出し、その取扱については分科会長に一任することとしたいとのことであります。

次に、事務局より、資料の確認をさせていただきたいと思います。

まず、一番上でございますけれども、「配席表」がございまして、その次に「議事次第」がございます。

資料1 - 1、「総合戦略（次期科学技術基本計画）（案）のポイント」でございます。

資料1 - 2、「独立行政法人制度と評価について」でございます。

資料2、「中期目標・中期計画（案）」でございます。この資料につきましては、委員会の審議、所要の手續が終わりますまで、非公表ということにさせていただきたいと思います。「資料2 - 1」<sub>Ⓝ</sub>、「資料2 - 2」<sub>Ⓝ</sub>、「資料2 - 3」と各研究所ごとに3つございます。

資料3、「業務方法書（案）について」でございます。これも、同じく非公表とさせていただきたいと思います。同様に、各研究所ごとに「資料3 - 1」<sub>Ⓝ</sub>、「資料3 - 2」<sub>Ⓝ</sub>、「資料3 - 3」<sub>Ⓝ</sub>でございます。

資料4、「役員の報酬等の支給基準（案）について」でございます。これも同様に各研究所ごとに「資料4 - 1」<sub>Ⓝ</sub>、「資料4 - 2」<sub>Ⓝ</sub>、「資料4 - 3」<sub>Ⓝ</sub>でございます。

資料5<sub>Ⓝ</sub>、「今後の審議日程について」でございます。

次に、参考資料1、「第1回交通関係研究所分科会の議事要旨」でございます。

参考資料2、「国家公務員（指定職）の俸給基準等」でございます。

それから、資料ナンバーは振っておりませんが、参考の資料ということで色刷りのものがございますが、「交通安全環境研究所中期計画」というポイントの説明をした資料がございます。「海上技術安全研究所中期計画」<sub>Ⓝ</sub>、「電子航法研究所」についても同様の資料がございます。

それから、前回中期目標をお出しした際に数値目標を出しておったんですが、それについ

ての過去のトレンドを示した資料をいただきたいということで、それについても、資料ナンバーは取ってはございませんけれども、用意してございますので、後で審議のときにお配りさせていただきます。

資料は以上でございます。お手元に全てございますでしょうか。

よろしければ、これも事務局からの連絡事項でございますけれども、本来でありましたら、「前回第1回分科会の議事録についての確認」という手順を踏むところでございますけれども、議事録作成のもとになります、速記録から起こすわけでございますが、速記録がまだ事務局の手元に届いておりません。申しわけないんですが、今日は議事録が出せません。速記録が届いてから案を事務局にて作成いたしますので、各委員に後ほどお配りして意見をいただきます。その後、議事録につきましては最終的には分科会長から御公評をいただくことになっておりますので、最終確認につきましては、各委員には恐縮でございますけれども、分科会長に御一任いただけますればと思います。

この件を含めまして、今後の議事進行につきましては、小山分科会長よろしくお願いたします。

#### 議 事 録 確 認

小山分科会長 議事録の確認でございますが、事務局の説明どおりでよろしゅうございますでしょうか。

有り難うございました。

参考資料として議事要旨を配っていただいておりますが、これはどういたしますか。

山尾技術開発推進官 議事要旨につきましては、事前に各委員のところにお持ちして御確認をいただいておりますので、あくまで参考ということで御用意させていただきました。

小山分科会長 それでは、議事要旨については既にご覧いただいているということでございますので、早速議事に入らせていただきます。

次期科学技術基本計画（案）のポイントについて

独立行政法人制度と評価について

小山分科会長 本日の議題は、議事次第に書いてあるとおりでございますが、大きな区切

りとして、議事の1番、2番をまとめてお願いしたいと思います。それから、3番が一番時間がかかると思いますので、1番、2番、3番、4番のあたりで区切りをつけて、それぞれについて御意見を伺いたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

最初に、審議事項ではございませんが、前の分科会の議論に関連いたしまして、次期科学技術基本計画（案）の要旨、独立行政法人の制度と評価、及び私に御一任いただきました中期目標の委員意見を踏まえた修正について、事務局から補足説明があるということですので、よろしくお願いいたします。

中崎技術安全課長 「資料1-1」と「1-2」を続けて説明させていただきます。

前回の審議のときに、「独立行政法人とは何か」、それから、「科学技術関係の評価というのはどうやるか」というような話がございましたので、この資料を用意させていただきました。

まず、「資料1-1」から御説明いたしますが、これは現在検討中の次期の科学技術基本計画のもとになるものでございます。平成13年から今後5年間、政府としての科学技術政策を決めるものでございます。3月22日に内閣府にあります総合科学技術会議でこれを決定しまして、3月末に閣議決定、最終的に内閣として決定する予定です。

この科学技術基本計画の主な点を御紹介しますと、まず、「研究開発投資の効果を向上させるための重点的な資源配分を行う」ということであります。資源配分、予算とか、人材とか重点的に投資、配分するということであります。「世界水準の優れた成果の出る仕組みの追求」であります。今までのシステムをどんどん改革していくための基盤への投資の拡充ということであります。「科学技術の成果の社会への還元の徹底」ですが、税金を使ってやっている研究を社会に役立つようなものにしていく必要があるということです。それから、「科学技術活動の国際化」と、4点ほど基本方針として挙げております。

その次の欄に、「政府の投資の拡充と効果的・効率的な資源配分」ということで、政府の研究開発投資を総額24兆円、対GDPで1%ぐらいという目標を立てております。前の5年間は17兆でございました。それを24兆まで次の5年間で増やそうということです。ただし、この欄の3番目に書いてございますが、研究開発投資の重点化・効率化・透明化を徹底してやり、研究開発の質の向上を図っていこうということであります。重点項目を決めるということと、評価をきちっとやるということでございます。

その次の大きな四角の中に、「科学技術の重点化戦略」というのがございます。基礎研究は推進する必要があるが、一方で、公正で透明性の高い評価により研究水準の向上を図ると

ということです。国家的・社会的課題に対応した研究開発の重点化については、ライフサイエンス、情報通信、環境、ナノテクノロジー、材料の4つの分野に国としては力を入れていくということです。ただ、急速に発展し得る領域が新たに出てくる可能性もあるため、これには先見性と機動性をもった的確に対応するということです。

次の欄にありますのが、「優れた成果の創出・活用のための科学技術システムの改革」でありまして、まず、研究開発システムの改革ということが挙げられております。競争的資金の倍増と間接経費30%を導入しなさいということです。「どんな研究者でも応募してきてください、その中からいいやつを選ぶ」というのが競争的資金であります。間接経費というのは、競争的資金を獲得した研究者が所属する研究機関に獲得した競争的資金の30%を研究所に出すものです。これによって各研究所が優秀な研究者を集めるようになると期待されるものです。これらによって、研究者の流動性、優秀な研究者を各研究所が採用することになるということでありまして。

2番目が、産業技術力の強化と産官学連携の仕組みの改革ということでありまして、これは研究した成果を社会に還元すべきということで、産官学の連携の仕組みの改革をやっていこうということでありまして。あと、教育の問題とか、科学技術と社会の倫理性の問題とか、研究関係の施設の整備計画をきちっと策定して、整備をやるとかいったことが重要政策として挙げられております。今後5年間この政策に基づいて科学技術関係は進められていくことになります。

次に、「資料1-2」により独立行政法人というものを御説明します。まず、最初の資料にございますように、基本的な考え方というのは、実施部門を独立行政法人化して、政府は企画立案に専念するような仕組みにしていこうということでありまして。

独立行政法人については、自己責任を持たせる、企業会計原則を取り入れる、それから、業績給与制とかディスクロージャーといったことをやる。それによって、運営の改革と職員の意識の改革により、効率的・効果的に仕事をできるようにする。適正かつ効率的な業務運営と積極的な公表により、国民の税金を効率的に使用しますということです。

具体的特徴としては、例えば組織定員を変えようと思いますと、現状では、国土交通省の中の原局から官房へ行って、それから総務省とか財務省とかへ行って、1年とか2年とかかかってしまう。それが独立行政法人になりますと、基本的には機関長の裁量でできる、定員も定員法の枠外で自由にいろんなことができるようになるということです。

給与についても、国の機関ですと給与関係法令の適用を受ける。独立行政法人になれば、

基本的に機関長の裁量でできる。

運営費についても、予算で定められた用途に従って使用しなければならない。剰余金は現状は国庫納付ですが、独立行政法人になると、運営交付金の枠内で中期計画に従って使用すれば、ある程度自由に使用できる。経営努力による剰余金の使用も可能になる。

情報公開について言いますと、これまでは自主的に目標、計画、評価結果、研究成果を公表するということでしたが、中期目標とか年度計画、財務諸表、評価結果などの公表が義務づけられる。

評価についてであります。現状は「研究開発の評価に関する大綱的指針」というものに基づく評価をやっております。独立行政法人になりますと、経営全般の評価ということで大綱的指針に基づく評価＋効率的運営に関する評価を、独立行政法人評価委員会から受けるということになると思います。

それから、主務大臣は、中期目標の終了時において業務を継続させる必要性、組織のあり方等組織、業務全般にわたる検討を評価委員会の意見も聞いて行い、所要の措置を講ずることとされております。

また、政策評価・独立行政法人評価委員会が総務省に設置され、独立行政法人の中期目標の終了時に、当該独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関し、主務大臣に勧告することができるとされております。

研究関係の独立行政法人に関する評価については今後詳細を詰める必要がありますが、まず、「現状の評価」について紹介します。「国の研究開発全般に共通する評価の実施方法のあり方に関する大綱的指針」というのがつくられておりまして、これに基づいて現在評価を実施しております。旧運輸省では、次の2つのことをやっておりました。

1つは、研究課題評価ということで、個々の研究課題、これは規模の大きなものに限る場合もありますが、研究所に設けた外部専門家の委員会による評価をやっておりました。それから、研究機関としての評価は、運輸技術審議会に設けた外部専門家委員会による評価をやっておりました。他省庁では研究所に設けた外部専門家委員会による評価というのをやっているとところが大半だったということでございます。国全体としては、行政機関全般にわたりますが、会計検査院の検査を受けるとか、行政観察を受けるとかいったことは、適宜受けておりました。

「今後の評価の考え方」でございますが、まず、「評価を取り巻く状況」について紹介いたします。現在、次期科学技術基本計画を総合科学技術会議において審議中でありまして、

評価をちゃんとやりなさいということが書いてございます。評価項目としては、研究開発課題、研究機関、研究者業績の3つの評価を体系的かつ効率的に行うようにという記述がされております。

具体的にこの評価をどうやるかについては、今あります評価に関する大綱的指針というのを、本年の秋ごろを目指して総合科学技術会議で検討する予定になっております。6月ぐらいには中間報告が出る予定です。

研究に関する評価というのは、コストに見合う研究を本当に実施しているかどうかの評価というのは、なかなか難しい。しかし、何らかの評価は実施しなければなりません。一定の定量的なもの、論文数とか、被引用数、特許数、学会表彰、あるいは、著名雑誌への掲載数とかいった数値で評価できるものの評価は必要と考えております。一方では、数値で評価できないようなこともあると考えております。社会ニーズへの貢献とか、先進性といったものについては、何らかの定性的な評価が必要と思われれます。

大綱的指針に基づく研究機関、研究課題、研究者業績の評価というのは、基本的には研究所自身による内部評価をまずやって、その報告を踏まえて評価委員会が評価するという方式が適当と考えております。独立行政法人評価委員会でも、例えば、民間では社外重役を取り入れた取締役会で内部評価をきちんとやっており、研究所の評価も、独立行政法人評価委員会が細かいところまでやるのは難しく、内部評価を重視してやるべきだといったような意見も出ておりました。

もう一つの観点として、管理業務等の効率化というのがあると思われれます。独立性を高めたことにより、機関長の裁量で組織、定員などを変えられるようになるため、独立性を高めたことによる効率化ということも期待されている。これについては、例えば、監査役の報告等を踏まえて評価委員会が評価するという方式があると考えております。

今考えられる範囲ではこんなことを考えていますが、評価は実際には来年の4月以降1年間の実績を評価するということになりますので、評価基準については、今総合科学技術会議で開始される研究に関する大綱的指針の検討状況などを見ながら案を作成して、今年の夏ごろから、この分科会、あるいは、委員会の場で御審議いただきたいと考えております。

小山分科会長 どうもありがとうございました。評価につきましては、今御説明のとおり、来年度に入ってからということでございますので、よろしく願いいたします。

全体的なねらいについて御説明いただいて大変よく分かったと思いますが、何か御質問がございますでしょうか。



前回の議論を振り返ってみますと、大体この総合戦略のポイントというのは我々つかめていたように思うんですが、それと、先日御討議いただいた中期目標とのギャップが、どうも大き過ぎるのではないかとこのところに議論が集中したように思うんです。追々ということもあるんでしょうけれども、なるべくこの総合戦略の方向に進めていただくようお願いして、これは分かったということにさせていただきたいと思います。

1つだけ、細かいと言いましょか、重要なのかもしれませんが、運営費交付金と競争的資金の関係といいましょか、何かいろんな話を伺いますと、外部資金をたくさん持つてくると運営費交付金が下がるのではないかとこの観測があるやに聞いておりますけれども、その辺について、まだはっきりはしてないわけですね。

中崎技術安全課長 それはどうなるか分かっておりません。ただ、私の個人的な感想になるかもしれませんが、少なくとも競争的資金をたくさん取る研究機関というのは、社会的ニーズの高い研究をやっておるとこの評価がなされるんだらうと思っております。科学技術政策一般から言うと、そういった研究所はどんどん伸ばしていくべきじゃないかといったような評価がされて当然だらうと、私個人的には思っております。

小山分科会長 これまでの経験から言うと、例えば、離島振興などのように、頑張ったら頑張った分だけ交付金が少なくなるというようなケースも多いわけで、今課長がおっしゃった方向にもしいかないようであれば、我々としても強い要望を出さないといけないということではなからうかと思えます。

よろしゅうございましょか。

有り難うございました。

#### 交通関係研究所の中期目標・中期計画（案）について

小山分科会長 少し時間をとり過ぎておりますけれども、次に、本日の主要議題でございます「中期目標の修正と中期計画（案）」について、3研究所から御説明をお願いしたいと思います。

山尾技術開発推進官 その前に、事務局の方から。前回の分科会で御指摘いただきました「中期目標の数値目標の起算時点が不明確である」といった点等ございまして、それについては中期目標を修正いたしてございまします。資料としては次の資料2のところに中期目標・中期計画を対比表の形で書いてございましますので、それをご覧いただきたいと思えますが、書き

ぶりとしたしましては、数値目標全てにわたって、例えば、過去5年間の実績、中期目標期間中に前の期間に比較して、あるいは、対前年比でといったような記述で明確にさせていただきます。

さらに、数値自体もその後更に精査をさせていただきます。中期計画の説明を各研究所の方からさせていただきますので、その際にご覧いただきたいと思います。

下平理事長(予定) 私の方からは、中期計画の概要についてまずお話を申し上げまして、後ほど担当の方から具体的な内容について説明をさせていただきますが、お手元に資料番号がついてませんが、色刷りの「交通安全環境研究所中期計画」という1枚紙があるかと思えます。これをご覧いただきたいと思えます。

この研究所に関わる社会的状況といふべき社会的要請について、左上に書いてございます。御案内のとおり、自動車、鉄道の安全の確保問題、交通事故、あるいは鉄道の事故など非常に今深刻な状況にあり、これの対応が求められております。

環境問題でございますが、言うまでもありませんけれども、ディーゼル車の排出ガスの問題を含めた都市部の大気汚染の問題、あるいは、二酸化炭素による地球温暖化、特に運輸部門では自動車はその原因の9割を占めると言われておりますが、このような状況の中で我が国は、国際的な約束を果たさなければなりません。それから、日本はもちろんエネルギーの輸入国でございますが、いわゆる省エネルギー、あるいは石油資源に依存をしない新しいエネルギーへの転換ということが強く求められておまして、こうしたことがこの研究所に係る社会的な背景であると思っております。

それでは、この研究所の役割、位置付けはどういうものかということになりますが、左側の下に書いてございますけれども、中立的な立場の研究機関であるということが1つの特徴であると思えます。自動車メーカー、自動車の部品メーカー、鉄道車両メーカー、あるいは、その団体の研究機関などもあるわけですが、原則として国からいただく交付金により運用するという中立的な研究機関は、ここだけだろうと思えます。

もう一つは、国土交通省の行政支援というものも大きな特徴でございまして、自動車、鉄道等の安全・環境基準、技術の進歩に伴ってかなり頻繁に改正をされておりますが、こういう基準は製造者への義務づけ基準になるわけですから、その理由等の技術的な基礎になる部分の研究を行っていくことが必要があるということではないかと思っております。

もう一つ、この研究所の大きな特徴は、自動車メーカーがつくります新型の自動車を販売前に基準に合っているかどうか審査を行うのはこの研究所だけであり、このような業務もあ

るところです。こうしたこの研究所の役割ということ踏まえまして、前回御審議いただき国土交通省からお示しをいただく中期目標というものを受けまして、研究所としての中期計画の案を策定をしているところでございます。

右側にポイントだけ書いてございますが、後ほどまた具体的にお話を申し上げますので要点だけを申し上げますと、1つは、独立行政法人化後は効率的な運用をしろということが1つの目標になっているわけですが、組織面、人の面、業務の面でそれぞれ効率化を図りたいと思っています。組織は、今は研究部、研究室体制になっておりますが、どうしても縦割りの感じが否めません。したがって、これからいろんなニーズに沿って研究組織を柔軟に対応させる、あるいは、専門領域を越えて研究間によるチーム制で臨機に対応する、弾力に対応するというふうな組織分野にしていくということです。

人材活用では、今までは研究経費、研究財源をある意味では均等配分という感じが強いということもあったわけですが、これからは研究課題の内容等に応じて重点的に配分をするということも含めて、特にやる気のある若手がやりがいのあるような研究環境にしていく必要があると考えています。

また、業務面では、本来業務であるものとは別の一般管理関係の業務についての効率化も当然求められます。ただし、この一般管理については、独立行政法人というのはこれまでは国土交通省の研究機関でありましたが、これからは人事管理でも、会計、財務管理でも、すべて独立行政法人が自ら行わなければならないとなりますので、むしろ管理的な業務が非常に増える要素を含んでいるんですけれども、これを抑制をする必要があると思っております。

それから、目標の中に業務の質の向上、サービスの向上をしろというのがあるんですけれども、先ほども科学技術基本計画でございましたけれども、重点分野を示されています。選択をしてそこに集中投資をする、選択と集中の精神で取り組んでいきたい。それには研究課題の事前事業の評価をこれまで以上に充実する必要がありますし、研究者の評価というものも今の基本計画に沿った形で導入をし、運用する必要があると思っております。

ただし、研究といいますのは必ずしも社会の流れに沿わない研究や、基礎的な研究もあります。非常に専門的な領域となりますので、この評価というのはそうした研究者の個性とか、創造性みたいなものを失わないように配慮する必要があると思っております。

あと、産学官といった外とのかかわりを深めていく。特に、自動車では国連における国際基準づくりが非常に活発でございまして、日本の役割が強く求められておりますが、そういう中でこの研究所としても貢献していく場が多いと思っております。

等々でございますが、詳しくはこれから説明をさせますけれども、特に予算関係につきましては、5年間の予算の内容をお示しをしておりますが、なかなか5年後まで見通すのは非常に難しいわけですが、一定のルールをつくりまして、そのルールに従って5年間の予算を推計をし、計画として計上させていただいております。

それから、ここには書いてございませんが、やはり、独立行政法人になるというのは、この研究所にとりましては、人も、業務も、施設もすべて引き継いでそのまま動くわけですが、やはり、組織運営が変わることによって職員の意識を変えるということが大変大切ではないかなと思っております。そうしたことに努めてまいって独立行政法人化の目指すところに合うようにしていきたい、その様に考えております。

それでは、担当の方から説明させます。

三上首席審査官 引き続きまして、「資料2-1」につきまして御説明させていただきます。

「資料2-1」の対象ページは2-3ページでございますけれども、「交通安全環境研究所の中期目標と中期計画」を対比表としてお示ししております。

中期計画について概要を説明いたします。まず、業務運営の効率化についてでございますけれども、効率化につきましては、今理事長予定者の方からお話ししましたように、大きくは組織運営、人材活用、業務の効率化と3つに分けてまして計画を立てております。

組織運営につきましては、当研究所が研究組織と自動車の審査組織とほぼ半々の人数でやっているということもございまして、それぞれについて計画を立てております。

研究組織につきましては、まず、社会ニーズに対応できるような柔軟な組織にするということと、横断的チームの編成、それに加えて研究組織機関の総合調整を行うための体制というものも新たに整備をしていきたいということ、さらに、この5年間の期間中におきましても、組織の見直しについて継続的に検討するということを考えております。

審査関係の組織につきましては、新しい基準等が順次導入されておりますので、機動的、効率的に対応するということで特に課を設けない形でスタッフ制の組織にいたしまして、専門分野ごとにそれぞれグループを組みかえて対応するというようなことを考えております。

人材活用でございますが、活性化を推進するということで任期付研究者の任用などの普及や研究費の競争的配分といったことを通じまして活性化に努めたいと考えております。

効率化でございますが、外部委託や電子化、ペーパーレス化などの効率化によりまして、5年間の一般管理費の総額につきまして2%程度の抑制を図るということを計画しております。

す。

業務の質の向上につきましては、目標の方で示されました重点研究分野を受けまして、次のページにまたがっておりますが、 から までの重点研究領域それぞれにつきまして、この5年間でさらに重点的に、具体的に取り組むテーマを計画の方では挙げさせていただいております。

ここに挙げましたテーマにつきまして、さらに中期計画に基づきまして各年度ごとに年度計画を作成いたしますので、年度計画の中でさらに具体的な研究テーマを特定いたしまして研究を推進していくということを考えております。

(2) のところで数値的な目標を掲げておりますけれども、基礎研究にも配慮しつつ、この期間中におきまして運営費交付金から配分される研究費につきましては、重点研究領域の配分比率を80%以上とするということを計画しております。

競争的資金についても、積極的に獲得していくこととしておりますけれども、この競争的資金につきましても重点研究領域において80%以上の割合を目指していきたいと考えております。

2 - 6 ページ、研究者の資質の向上でございますが、留学などの機会を与える、あるいは、研究集会への参加を積極的に進めるといったようなことを通じまして資質の向上を図りたいと考えております。

(4) の研究者評価の実施でございますが、冒頭理事長予定者の方からも申し上げましたように、いろいろな観点から透明性を確保して実施していきたいということを考えております。なお、当研究所の場合には、半分以上の職員が研究以外の行政的な業務についているということもありますので、研究者以外の職員についても研究所としての評価のルールを検討していきたいと考えております。

(5) 研究交流の推進でございますが、産学官の連携推進ということで共同研究につきまして10%程度増加させるという目標を受けまして、80件程度を計画しております。

人的交流につきましても、10%程度増加させるという目標を受けまして、この期間中に10名程度の受入れを計画しております。

(6) 国際活動でございますが、これも冒頭所長から申し上げたように、国際的な国連などでの基準策定の活動が活発化しておりますので、これにつきまして技術的な支援を積極的に行っていきたい。また、国際共同研究ですとか、国際ワークショップといったようなものも引き続き積極的に開催していきたいと考えております。

(7) 外部からの受託研究、受託試験の実施でございますが、研究所の有しております能力等を活用するために、外部からの受託研究、受託試験についても実施に努めてまいりたい。特に、後段でございますけれども、当研究所が所管しております自動車ですとか、鉄道、あるいは航空関係などの分野において、特に緊急に必要と判断されるようなものにつきまして、行政当局からの要請があった場合には、必要に応じまして特別チームを編成するなどによりまして適切に対応してまいりたいと考えております。

2 - 7 ページ、(8) 研究所の施設の外部による活用でございますが、これにつきましても、当研究所は調布市地区と埼玉県の熊谷市の方にかなり多くの試験、研究施設を保有しておりますので、当研究所の研究業務等に支障のない範囲で外部による活用にも努めてまいりたいと考えております。

(9) 成果の普及、活用促進でございますが、これにつきましては目標の方で10%程度増やすという数値目標を示されておりました、それに基づきまして計画の方を策定しております。研究発表会等につきましては毎年1回、公開も1回ということになりますが、論文発表等につきましては、5年間の中期目標期間中に480件程度にするといった10%増の目標を掲げております。

予算につきましては、別紙で2 - 9 ページ以降に掲示したとおりでございます。

そのほか、計画の方で短期借入金を4億円を限度とするというようなこと、あるいは、剰余金の使途につきましては、2 - 8 ページに書きましたような4つの項目を挙げております。

7番で施設整備に関する計画がございます、5年間全体での施設整備の計画といたしまして、研究関係と審査関係それぞれにつきまして、このような項目を計画してございます。

最後になりますが、人事に関する計画でございますが、当研究所は今後とも業務量の拡大ですとか、新規業務などが予想されるわけですけれども、効率化ですとか外部委託化を進めまして計画的に人員を抑制していきたいと考えておりました、計画上の指標といたしましては、期末の常勤職員数を97%程度にするということを掲げております。

以上でございます。

小山分科会長 ありがとうございます。

次お願いします。

吉田管理部長 海上技術安全研究所の中期計画につきまして説明させていただきます。資料番号がついてない「海上技術安全研究所中期計画 - 向こう5ヶ年に取り組む重点事項 - 」という3枚の紙をまず最初に説明させていただきまして、残りは「中期目標・中期計画」の

対比表でフォローさせていただくということで説明させていただきます。

海上技術安全研究所でございますが、そこに書いてございますけれども、海事分野における中核的研究拠点ということで、今後5年間に特に重点的に取り組む事項として2つに取りまとめてございます。1点は、運営体制の整理等でございますが、効率的、柔軟な組織運営体制を整備して、国のプロジェクトでありますナショナルプロジェクト等を十分こなせる研究体制を整備するというのが1点でございます。それが別紙1でございます。

もう一つは施設整備でございますが、社会ニーズに対応した研究開発、技術開発を推進させるための設備を計画的に行って、研究等の業務を展開していくという2点でまとめてございます。

まず別紙1でございますが、国のナショナルプロジェクトに対応した組織の運営体制の整備ということで、そこに書いてございますのは、真ん中辺りにスーパーエコシップということで、次世代内航船というのが31億円で5年間という1つの例でございます。これ以外にメガフロートでありますとか、FRPの廃船の処理の研究でありますとか、幾つかのナショナルプロジェクトを国の方から受託するということが予定されておりますが、そういういろんなナショナルプロジェクトを十分実施するための体制を整備しようということでございます。

具体的には右の方に書いてございますが、1つは企画部門の強化ということでございまして、ねらいはそこに書いてございますけれども、後段の方は、当然ながらナショナルプロジェクトがきたときに産学官等の調整をとりといいますか、そのコーディネートが十分できるということと、もう一つは、新しくプロジェクトを提案する能力を高めるための企画部門の強化を考えるということでございます。

2番目は、プロジェクトチーム制の導入ということで、これは交通研の方と考え方は同じでございます。要は、縦割りをできるだけ排除して柔軟な組織運営をやろうということでございます。

若手研究者の積極的登用というのも、考え方は先ほど説明があったのと同じでございます。任期付研究者の採用でありますとか、適材適所といいますか、若手研究者を登用をしていこうということでございます。

最後に書いてございますのは、現在10部でございますが、それを大括りしよう。プロジェクトチーム制の導入というのと若干相反するかもしれないんですが、少なくとも5部程度にして部を減らし、なおかつグループ制というか、柔軟な組織にしようということでござい

す。それが組織運営体制の整備でございます。

実施体制というのが真ん中の下のところに書いてございますが、従来研究所と申しますと研究所が独自に研究を実施してきたという嫌いがあるかと思いますが、今後につきましては、可能な限り産学官の連携を取ろうということでございます。大学から研究参加をしていただく、あるいは、民間企業と共同研究等をやるというような運営体制を実現していきたいということでございます。

別紙2でございますが、5年間に計画をしております研究施設整備ということで、3つの研究施設を述べさせていただいてます。1つは、400 m水槽の機能強化ということでございます。世界でも有数の400 mの曳航水槽でございますが、そこに書いてございますけれども、曳航速度、要はスピードアップを図るとというのが1つ、それから、波を起こす機能がございますが、それを高めるというのと、横運動台車の新設と申しますのは、従来の水槽というのは模型船を直線的にしか動かせなかったのを、S字でありますとか、パナラメでありますとか、要は曲線で模型船を曳く機能を持たせようということでございます。

その効果といたしまして、下に書いてございますが、スピード、高速船での研究でありますとか、推進効率の向上、あるいは、実際の海を想定した船の研究ができるということでございまして、整備の期間が平成13年から14年で、7億強ということでございます。

真ん中の海洋環境保全総合実験棟の整備でございますが、海洋利用、あるいは、海洋保全にかかる総合的な実験施設ということでございます。予算的には、一番下に書いてございますが、23億7000万円ということで、期間が11年から13年と17年ということで若干予算の関係で分かれておりますが、こういうことで整備をしていきたいということでございます。

どのようなもので構成されているかというのは施設の概要ということで、日本初の深さ35 mの深海域再現水槽の整備ということでございます。日本初と書いてございますが、日本初及び世界で一番深い形になりますが、35mの深井戸というイメージでございます。

それから、海洋環境分析システムの整備ということで、要は、環境負荷物質と申しますか、船底の塗料でありますとかいう環境負荷物質を分析する装置、リスク解析システムの整備と申しますのは、海難事故と申しますのは大体8割ぐらいが人のエラーと言われておりますが、そのあたりの事故発生のメカニズムでありますとか、進捗状況を解明しようということでございます。

それから、情報基盤の整備ということでございます。これは17年度に1.6 億円ということで、要は、大容量光ファイバーを導入して外から船研が持っているデータにアクセスしやす



くしようというようなことを考えているわけでございます。

時間の関係で取り急いで申しわけございません。続きまして、中期目標・中期計画の対照表で説明をさせていただきます。ほかに変わりのないところは飛ばさせていただきます。

2 - 14ページは、一番下に組織運営の改善ということで企画とかを高めるとかいうことで書かせていただいています。

2 - 15ページ、競争的環境の醸成というのも、基本的に同じですので説明を省略いたします。

(3) 番目の間接業務の効率化というのも、2 %程度削減ということで変わりません。

運営総経費に占める研究業務経費の拡大ということで、外部資金を導入したり、管理費をダウンさせることによって、現行30.7%ですが、35%と5ポイントほど拡大するという計画を立てております。

2 - 16ページは、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目標ということでございますが、中期目標に従って重点領域を定め、そのものについて拡大的に実施していく研究テーマを書いているということでございます。

ちなみに、2 - 16の(2) に、中期計画の期間中に重点的に取り組む研究ということで、予算配分を重点領域に現状60%のやつを75%ということで15ポイント考慮させるという計画しております。

2 - 18ページ、研究交流の促進というところで書いてございますのは、要は研究成果を社会に還元する、社会ニーズを的確に把握する、あるいは、研究を効率的に実施するということが産学官の連携が必要であるということでございまして、具体的には420件という共同研究及び受託研究を実施するというところで書いております。

ちょっと変わっておりますのは、18の一番下に(6) というのがございますが、施設・整備の外部による利用等ということでございます。今の産学官の連携とも関係がございまして、我が国造船業・関連産業の技術ポテンシャルの維持・向上、あるいは、設備の効率的な活用という観点から、支障がない範囲内において外部において施設を利用していただくということを書いております。

2 - 20ページ、人員計画につきましては93%ということで、具体的には下に書いてございますが、232名を216名ということで計画をしております。

2 - 21ページ、総予算ということで、5年間の研究所の収入でございますが、業務といたしましては、左のところに予算というのがございますが、国からいただきます運営費交付金

が170億、1つ飛ばしまして外部からの受託収入が38億ということで210億弱が業務実施のための収入、真ん中の施設整備費の補助金が15億ということでございます。各々それに対する支出ということで、人件費は130億ということでございます。

簡単ですが説明を終わらせていただきます。

小山分科会長 有り難うございました。

次をお願いします。

大沼理事長（予定） まず、お手元でございます3枚紙で中期計画で5年間の期間中に取り組むべき重点事項につきまして簡単に御説明させていただきます、その後詳しく担当者の方から説明させていただきます。

まず、電子航法研究所は非常に小さな研究所でございますけれども、こちらに書いてございますように、電子航法にかかる我が国唯一の研究機関としまして重点研究開発領域の研究開発に取り組みまして、交通の安全と円滑化に貢献するというを目的にしております。

具体的には、その下にございますように、1番目に、空港整備事業等への研究成果の反映、2番目に国際的な貢献、3番目に電子航法に関する基盤技術の蓄積としてございます。

これをもう少し具体的に御説明しますと、2枚目でございますが、まず、電子航法に関する基盤技術の蓄積というのが左下でございます。これらに基づき、重点研究開発領域と致しましてその上にございます新しい通信・航法・監視、略称CNSと申しますが、CNSシステムの研究を掲げてございます。内容と致しましては、1番目に、衛星やデータリンク等の新技術を活用した次世代航空保安システムの開発でございます。民間航空機は世界中を飛び回りますのでグローバルかつシームレスなシステムとしての要件を満たす必要があり、そのための研究でございます。

大きな重点研究開発領域の2番目と致しましては、新しい航空交通管理、略称ATMと呼んでおりますが、この研究がでございます。内容と致しましては、空域の容量や、管制処理容量の増加を目指した管制方式等の改善のための研究でございます。

これらの研究の結果、その右にございますような通信品質の向上、航法性能の向上、監視精度の向上、管制処理能力の向上及び航空交通流管理の効率化といったようなことで空港整備事業への研究成果の反映を行っていくこととしてございます。

それとともに、中央下の矢印がございましたように、これらの研究成果によりまして国際的な貢献を行っていくこととしております。具体的には、国際民間航空機関（ICAO）における技術標準策定への技術面での貢献、アジア近隣諸国との技術交流や技術協力といったも

のを行うことと致してございます。

このようなことを踏まえまして、一番右にございますように、航空交通需要の増大に対応し、安全かつ効率的な航空交通の実現に貢献して参りたい。その結果、安全性の向上、経済的かつ効率的な飛行ルートの設定や、便数の増加が可能になるということで、行政と非常に密接な関係を持ち研究の成果が行政に反映されるというのが私どもの研究所の大きな特徴でございます。

3枚目でございますが、研究遂行上必要不可欠な基盤的設備の計画的整備の一例を示してございます。電波無響室の高度化整備ということで、平成12年度から13年度の2年計画で整備を進めておりまして、予算総額が約4億円でございます。従来の電波無響室は、約25年前に作られたものでございまして、研究対象が新しい航法システムというものになって参りますと、それらに使用される電波が超高周波・デジタル・多チャンネル化といったようなことで様変わりして参りまして、従来ありました電波無響室では対応できなくなりつつあり、電波シールド、電波吸収体並びに計測システムの性能向上を行いまして、新たな研究に対応するための整備を進めているものでございます。この整備が終わりますと、2枚目に書かれております重点研究開発領域、あるいは、基盤的研究の内容の高度化に効果的に対応していけるものでございます。

右側にそのイメージ図がございまして、これは昨年度から今年度にかけてメガフロート空港への着陸が可能かどうかという研究を行うに当たりまして、この電波無響室の中でスケールモデルを設置しまして、具体的には図にあります滑走路並びに、実際の空港の場合ILSという計器着陸装置がございまして、それを模擬したアンテナ等を設置致しまして実験を行ったものでございます。当研究所におきましては、このほかにも航空管制のためのダイナミック・シミュレータ、あるいは、バーチャル・リアリティーを利用した空港のシミュレータ等を有しており、また、電子航法全般に関する研究のための実験用航空機等の施設も有しております。

非常に駆け足でございましたが、以上が概要でございます。このあと、中期計画の具体的な内容につきましては、私どもの研究企画官の方から説明させていただきます。

安部研究企画官 中期計画案の概要を御説明させていただきます。お手元の資料2 - 23ページをお開きいただきたいと思います。各研究所と同様の箇所がたくさんございますので、特徴的なことを中心に御説明をさせていただきます。

23ページ目でございますが、まず、業務運営の効率化に関する項目でございます。(1)と

しまして研究実施体制の効率化ということでございます。御承知のとおり、多様化する社会ニーズに弾力的に対応していくということでございますが、このような社会の早い変化にも対応できるように研究企画等を強化して参りたいと考えております。その中で、研究部の枠を越えた横断的な研究体制への対応等を含めまして、今後、部室制のあり方について適宜検討をして参りたいと考えております。色々な社会情勢の変化に対応するため、研究体制の効率化も図って参りたいということでございます。

2 - 24ページ、(2) 人材活用に関する計画でございます。職員の評価とございますが、御案内のとおり、研究官というのは必ずしも研究だけをしているわけではありまして、色々な業務をしているわけでありまして、そういったものを多角的に、多様に評価をして職員の個性と創造性を伸ばしたいということで評価基準として3つほど掲げております。例えば、研究の質にかかる評価、外部との色々な活動との関係といったものの評価、研究に付随するその他の業務に関する評価、これらのものを含めまして多様な評価基準で行って参りたいということでございます。また、若手研究者の任期付任用制度についても積極的に活用して参りたいと考えております。

(3) 業務運営の効率化でございますが、補助業務等につきましてもできるだけ外部委託をしていく、あるいは、事務の一部を電子化を推進していくということでありまして、研究者が研究に専念できるような環境を整備して参ります。具体的には、一般管理費を各研究所と同様に2%程度抑制をして参りたいと考えております。

(4) 研究施設でございますが、只今所長の方から御説明させていただきましたように、規模の大きな、特殊な試験装置等がございますので、そういったものの有効活用を図って参りたいと考えております。

2 - 25ページ、業務の質の向上に関する項目でございます。先ほどご説明しましたとおり、重点研究開発領域を設定するというところでございますが、新しい航法システムは、衛星、あるいはデータリンクを中心としたシステムに移りつつあるわけでありまして、そういった中で新しい通信技術、新しい航法システム、そして、新しい監視システムといったシステムを研究開発して参ります。

また、2 - 26ページになりますが、それらのシステムを使った航空交通流管理や、管制の方式、空域を有効に活用していく方法といったものの研究開発を行って参りたいということでございます。そういった中で、これらの重点研究開発領域につきましては、人的結集とか資金を集中的に投入することで、全研究費に占める重点研究開発領域への配分比率を90%と

致したいと考えています。

基盤的研究でございます。重点研究開発領域というものがあるわけでありますから、それを支える基盤研究につきましても、同様に力を入れて研究をして参りたいということでございます。

(3) 国の推進するプロジェクトであります。行政側でも現在運輸多目的衛星ということで新しいシステムの導入を進めているところであります。そういったものにも我々は積極的に参加しているところでありまして、今後ともさらに深めて参りたいという趣旨でございます。

2 - 27ページ、競争的資金であります。先ほどいろいろ御説明がございましたが、やはり、こういった社会ニーズを的確にとらえ、また研究所の中においても活性化をしていくということでございまして、競争的資金の獲得につきましても積極的に取り組んで参りたいということでもあります。また、研究所内部でも、研究資金がございまして、できるだけ競争をするような形で使っていく環境を作って参りたいと考えております。

(5) 研究者の資質の向上であります。研究は人が行うものでありますので、そういった中で、やはり、質を向上させる必要があるということでありまして、国内研修であるとか、留学等を通じまして資質の向上を図って参りたいと考えております。目標であります。研究者の研修参加、留学を5名程度実施したいと考えています。

共同研究であります。できるだけ重複を避けて効率的な研究をしていくということでございますので、大学、民間企業等々積極的に共同研究を行って参りたいということで、目標として22件程度を掲げさせていただいております。

(7) 国際交流と貢献でございます。航空の世界は、グローバル化、シームレス化しているわけでありますので、そういった中で外国の機関と積極的に国際交流を図るということ、また、その中で国際民間航空機関、この機関はグローバルなスタンダードを作っているところであります。そういうところにも積極的に参加をしていくということで、70件程度の目標を掲げております。

2 - 28ページ、(8) 人材交流でございます。やはり人の交流も重要ということでありまして、人材交流を12件程度、特に行政機関等を中心とした交流をさらに深めて参りたいと考えております。

(9) 研究成果の普及でございます。研究成果を外に発表するということが重要でございます。過去の実績の10%程度の増が目標ということでございまして、具体的には所外発表の件

数を550件程度実施致します。そのほか、研究発表会であるとか、研究所の公開も行って参りたいと考えております。成果の活用、その他の方面では、国際会議がございますが、そういうところにてできるだけ出席し、英文でのレポートを作って、しっかりと説明をし、積極的に参加をして参りたいということでありまして、技術資料を90件程度作成するという目標を掲げております。

2 - 29ページ、知的所有権です。研究成果を積極的に活用するには、やはり、特許を取得するということが重要でありますから、目標として、出願件数を48件程度掲げさせていただいております。

次に、予算、収支等でございます。財務関係の計画ということで、2 - 31ページをごらんいただきたいのですが、予算、収支計画、資金計画ということで総括表を記載しております。運営費交付金は5年間で約89億円ほど交付していただきたいということでございます。施設費補助金を含めまして約100億円程度の予算を予定いたしております。

2 - 23ページが一般勘定、33ページが空港整備勘定となっております。私どもは一般会計と特別会計から交付金をいただくということで区分計上しているということでございまして、総括表は双方合わせて記載させていただいております。簡単に申しますと、一般会計の方ではトータル45億程度、特別会計では55億程度、合わせて100億程度の5年間の予算を考えております。

2 - 29ページに戻っていただきますが、短期借入金、剰余金使途は、他の研究所と共通でございます。

2 - 30ページ、人事に関する計画でございますが、ほかと同様でございます。色々な工夫をいたしまして人員の有効活用、効果的な活動をしていくということでございます。期末定員は期初の94%程度に抑制するという指標を掲げさせていただいております。

簡単ではございますが私ども電子航法研究所の中期計画案を御説明させていただきました。

小山分科会長 ありがとうございます。

御説明いただきました中期計画でございますが、個別でよろしゅうございましょうか。

研究所ごとに御審議いただければと思いますが、まず、交通安全環境研究所につきまして、何か。

近森委員 交通安全環境研究所としてやられる研究の中身を広範囲にわたって御説明いただきましたけれども、それはそれで結構だと思うんですが、自動車の交通安全については、

先年から2010年に交通死者数を1200人減らすという大きな目標が出ております。そういうことを念頭に置いて、これそれぞれのところに分かれて入っておって、それこそ十分頭に入られてるんだと思いますけれども、中期計画、あるいは、この辺にかかられるときに、1200人低減するために、まず最初の5年間で何をやって、定量的にはどこをどういうふうに変らすか、あるいは何をやるかという大きなターゲットを念頭にされた計画を表に出されて進める方が、より世間に対してインパクトがあるんじゃないかなと思います。ぜひとも一度考えていただきたいということでございます。

もう一つ、後から配っていただいた非公開の分科会員限りのところの表なんですけれども、これを見せていただきますと、平成10年の職員数のところなんですけれども、職員の数が平成12年度99人で、そのうち一般会計職員は55人ですが、ということは、研究職の方が44人ということなんでしょうか。何か普通の比率とすると、いかにも研究職の比率が少ないように思いますので、全体の数は変えなくても研究員の方をふやすということも必要じゃないかなと思うんですけれども。

下平理事長(予定) 初めに御指摘いただきました国の審議会における大きな方向づけと、その中におけるこの研究所の役割、計画づけは、大変な的確な御指摘であると思います。私どもも漠然とそれを念頭にはしているのですけれども、具体的に5カ年の計画がどう結びつくかというのをもう一度整理をしてみたいと思います。いずれにしても、研究課題は5年間先何をやるということを今すぐ決めても、5年ぐらいで随分動きますから、この中期計画の中では5カ年の間にこういう分野をやるんだとお示しをいただいて、年度計画がございしますので、その年度計画の中でその具体化を図って、時の要請に応じたものをつくるということを考えております。

それから、人の件でございますが、私ども実はそうしたいと考えておりますが、なかなか全体の運営の中で人をふやすということは、他の研究所も同じかと思っておりますけれども、非常に効率よく運用する、特に人件費運用についてはそのようにするというのは大変大切なことだと思っております。限られた人数の中でいかに活性化をし、特に若い人、やる気のある人を登用していくかという手法の方に、むしろ重点を置きたいなと思っております。

小山分科会長 審査の方が一般に入っているということはないんですか。

下平理事長(予定) 審査関係は特別会計で運用しておりまして、ここに書いてあります特別会計というのは審査関係、一般会計が研究関係とお考えいただいてもいいと思います。それでは、審査関係の方の職員の数がどうなのかという話になりますけれども、実は大変これ

も多忙でございまして、自動車メーカーも色々な開発をしまして新しい車がどんどん出ますし、基準もどんどん強化をされまして、見るべき審査内容がふえております。国際的な相互承認といいましょうか、外国の車をお互いに承認審査もしております、なかなかこちらの方も人を割けるような状況にはないということございまして、効率よく運用するということが基本ではないかと思っております。

小山分科会長 今の御質問は、研究者の比率で99人中44人というのは少ないではないかという話だと思うんですが。

佐竹企画室長 補足をさせていただきますと、今御指摘いただいたのは、全体定員が99名で一般会計職員は55名と書いてありまして、その差44名が研究職ではないかという御指摘だったと思います。御説明しますと、職員数99名のうち、先ほど申し上げました自動車の審査の関係の職員が、実はこの差の44人です。一般会計職員の55名のうち研究職の職員が47名おりまして、総務課とか企画室とかいう研究をサポートする管理部門の職員が8名、足して55名という数字でございます。

近森委員 わかりました。

小山分科会長 ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

宮本委員 2 - 4ページから5ページにかけて、前回重点推進領域という御説明があったわけですが、そのとき、かなり範囲が広くて総花的じゃないかという感じの議論も出たと思いますけれども、その時に計画であるというところで少しブレークダウンをして具体的なものというお話があったように思うんですが、きょうこれを見せていただきますと、それぞれのところに、例えば、2 - 4ページの(1)の番、事故の原因究明というものに対しては、2 - 5ページの1行目に、「陸上運送にかかわる事故発生メカニズムの解明」ということが前回から1行加わったわけなんですけれども、なかなか中身が見えてこないという感じがいたしまして、もう少しブレークダウンしたもので計画の段階で入るといったことは無理なんでございませんでしょうか。

結局、重点化するというのは、別な言い方をしますと、例えば、テーマ数が幾つぐらいに設定されるのかというようなことも関連してくると思うんですけれども、研究者当たりのテーマ数が幾つぐらいに設定されようとしているのか、そういうことを踏まえて、ここの中にその中でも代表的な重点的な、例えば10テーマ、あるいは5テーマを挙げると、一番から一番のところにそれぞれ「こういうテーマが重点テーマですよ」というぐらいまでは入らない



のかなという感じがしたんですけれども。

あるいは、年次計画にそういうものが盛り込まれるということだとすれば、年次計画はこの場合には出てこないとお聞きしてますので、そうすると、我々はどういうことをどう判断すればいいのかなという感じも相当したんですけれども。

三上首席審査官 ただいまの御指摘につきまして少し考え方を御説明いたしますと、まず、当研究所の場合には研究所の所掌しております研究領域が大変広うございます。自動車、鉄道、航空にかかる安全、環境、省エネルギーの全領域が所掌領域ということで非常に広く、例えば、事故の原因究明については自動車、鉄道に限ってやっていこうということで重点化、

の「被害軽減の究明」のところで見ていただきますと、被害軽減については自動車に限って取り組んでいこう、鉄道についても、被害軽減というのはアイデアはあるわけですが、当研究所として取り組むのは自動車に限ろうとか、当研究所の研究の所掌領域がもともと非常に多いということがございまして、その中から具体的に取り組む分野を相当絞り込んで限定的に書いているということが、1つの考え方としてはございます。

具体的なテーマにつきましては、先ほど理事長予定者の方からも申しましたように、5年先までのテーマをここですべて挙げて固定するのではなくて、各年度の計画において、実績評価について毎年評価委員会の方の評価をいただくことになっておりますので、それに基づいて毎年度の評価をいただいて、最終的に5年間の評価をいただくというようなことで考えています。

小山分科会長 関連ですが、2 - 5 ページの一番下の2行、3行がどういう意味かわからないんですが、もうちょっと御説明いただけすでしょうか。

三上首席審査官 競争的資金の点でございましょうか。

小山分科会長 はい。

三上首席審査官 これにつきましては、(2) のところで具体的な重点研究領域の推進につきまして、交付金と外から獲得する競争的資金について述べていますが、競争的資金を積極的に獲得するという方針に加えて、競争的資金、外部的な資金だからといって重点研究領域以外のところを中心に推進するというのでは、研究所全体の重点化に反するという考え方から、競争的資金についても重点研究領域を重点的に獲得をしていきたいということでございます。

小山分科会長 逆に言いますと、重点研究領域以外で競争的資金を、全競争的資金の2割ぐらい獲得したいということをおられるわけですか。

三上首席審査官 前段の方で基礎研究の重視ということを考えておりまして、基礎的な研究につきましては、いわゆる、重点領域というのに繰り入れをしないということと考えておりまして、基礎的分野を20%ぐらいは獲得していきたいということでございます。

小山分科会長 各研究所にお願いしたいんですが、重点とか、基礎とか、競争的とか、このデフィニションをもうちょっとはっきりしていただかないと、全研究総額に占める重点領域の比率を7割にする、8割にする、9割にするというようなことを研究所によって言ってお下さっているわけですが、何が重点領域か。重点領域というのをばあっと広げてしまうと100%になってしまうのは当たり前の話で、研究者の方々のポテンシャルを上げるといいでしょうが、将来に向けて個人の独創に基づいた研究もぜひやってもらわないといけないんで、これはこの研究所が強調しておられるとおりでと思うんですが、その重点研究領域比率が何%というのは、現在のところほとんど意味をなしていないように思うんですね。要するに、8割とか9割とかを目標にすると、達成しなければ重点だと読みかえれば、それまでの話ですから。

宮本先生も、多分それに類したことを言っておられると思います。

ほかにございませんでしょうか。

宮本委員 先ほどの繰り返しというか、一部同じなんですけれども、研究者1人当たりのテーマ数というのは、どれぐらいを想定されるんでしょうか。

下平理事長（予定） いろんな研究がありますけれども、1人当たり平均して、研究テーマ数で1.5テーマぐらいを持っているというのが現状でございます。

それから、先ほど委員長から重点の考え方、デフィニションという話がございましたが、実は私どもも非常にあいまいな書き方だなというのを十分自認をしながら書かせていただきました。といいますのも、研究は重点と基礎の区別が非常に難しいものですから、御指摘のとおりであろうと思いますが、重点分野を決めて、そこに研究資源を集中投資しなさいというのが先ほどの科学技術基本計画にも示されておりますので、重点分野を決めて、そこにどのぐらいの資源を投入する意気込みがあるかという1つの指標とっております。

小山分科会長 ほかに。

宮本委員 先ほど御説明では省略されたのかもしれませんが、7番のところ、「施設及び設備に関する計画」というのがございまして、この中に、事前に御説明いただいたときには、都市内鉄軌道用台車試験装置というものの機能付加とかいう項目も入っていて、これの倍ぐらいですか、かなり多くの項目が入っていたんですが、今回それが削られて、そう

いう意味では重点化されたのかもしれませんがけれども、都市内のこういう試験装置というのはほかに類を見ない装置で、いわゆる、鉄道車両の装置自身としては各所にかなりあるんですが、曲線を模擬できるというのは非常にユニークな装置なんで、そういうものの機能を拡充していくというのは、戦略としてもかなり重要なことじゃないかなと思うんですけれども、それが今回外れたというのは、内部で何かやり取りがあったわけでしょうか。

三上首席審査官 事前に見ていただいたのと、このところ少し書き方が変わっておりますが、実際の内情を申し上げますと、この中期計画につきましては施設整備などの予算に関わるのところは、財務大臣と現在協議をしております、こういう施設整備など予算にかかわることにつきまして、書き方を、「HMI実験棟新設等」という表現になっています。この「等」のところは今先生から御指摘のありました都市内の軌道設備が入っております。金額的には前に見ていただいたものの合計額と変わっていないんですけれども、表現として、非常にたくさん当研究所の場合施設整備計画があるものですから、このようにまとめるようにという財務省からの指示がございまして、こういう表現にまとめましたが、そういった施設を整備していくこと自体は、全く予定としては変わっておりません。

小山分科会長 それから、競争的資金をどのくらい取ってくる予定なのかということなんですが、その見込みはどういうふうに表現してあるんでしょうか。

三上首席審査官 分科会限りで配らせていただいた紙の事でしょうか。

小山分科会長 11ページでよろしいんですか。

三上首席審査官 いえ、別に配らせていただいたものです。一番下に「7)受託収入等の中期目標期間中の計画」とございまして、一番下の欄に競争的資金、外部からの資金につきましては、一応ここに掲げましたような数字で計算をしております。競争的資金ということで、実際どれだけ獲得できるかというのがわからないものですから、こういう形で今予算上は計算してございますけれども、実際には積極的にできるだけ獲得していきたい、この金額でやめるという意味ではございません。

小山分科会長 その辺の考え方について、ちょっと納得できないといいましょうか、もちろんやってみないとわからないのは当たり前なんですが、やってみないとわからないからこそ目標があるんじゃないんでしょうか。このくらいは取ろうということを最初に考えていただいて、それを取るためにはどうするかということを考えているところに、社会ニーズの反映があるとは見えませんか。

下平理事長（予定） 冒頭にも委員長の方からそういう趣旨のお話がございまして、技術

安全課長とやり取りがあって、いわゆる、交付金の減額みたいな話につながるから、皆さんイジテートしてるんじゃないかという感じの御指摘がございました。実はそんな懸念は一部にはございますが、いずれにしても、こうした受託試験、いわゆる自己収入的な方向は努力をしていかなければいけないと思います。

今の資料の一番下に書きましたのは、あくまで国からいただく受託のものでございまして、国の方は予算の制度がございまして、その枠の中での競争になります。一応増額の方向で書いてございますが、これを大幅にというのはなかなか難しいのかもしれませんが、実はこの中に入ってませんが、民間からの受託というのがございます。そこへも計上してございませぬ。これまでも若干はございますが、余り経験がないものですから、その部分はこれから、先ほど宮本先生からも話が出ましたように、私ども非常に特色ある施設とか研究分野というのがございますので、そういう競争力を生かして民間からの受注ということを努力をしていくということも必要だろうと思いますが、この部分はまだ非常に未知の部分でございまして、目標として掲げるべきという御指示はよく理解しており、その方向で努力をしていきたいと思っております。

小山分科会長 ぜひ反映していただきたいと思っております。

ほかにございませぬでしょうか。

それでは、海上技術安全研究所の方についていかがでしょうか。

今言った意味では、後で配っていただいた獲得金額というのは55%という非常に高い目標を立てておられるように思いますが、逆に基礎研究というのはどういう数字で、どういう考え方を持っておられるのでしょうか。

辻企画室長 基礎研究といいますのは、研究所の予算で言いますと、こういうテーマで研究するといってお金がついてるものと、1人当たり幾らという人当研究費的なものがございまして、人当研究費的なものにつきましては、割と基礎的な研究で今後のプロジェクトになるものという調査をしている部分がございまして、そういう部分を基礎的と考えております。

小山分科会長 比率としては、どのような数字を考えているのでしょうか。

辻企画室長 比率としては25%程度ということで考えております。

小山分科会長 それから、特にこの研究所に対する質問というわけでもありませんけれども、流動性というのを3研究所ともうたっているわけなんです、数字を見ますと余り大きな数字ではないというのでしょうか、例外的な所員が流動するというイメージですが、大多数の研究者の流動性ということについては、留学ということは書いてありますが、

それ以外に何か方法を考えておられる研究所というのではないのでしょうか。

大学の例で言いますと、一たん外に出ないと求人プロモートしないとか、全部が全部ではありませんけれども、いろんなことを考えておりますけど。

吉田管理部長 海上技術安全研究所でございますが、うちの方で内規的に扱ってまますのは、行政機関に出向していただくということで、それが1つの昇格の条件として扱っております。それと、留学を昇格の基準として扱っておるということでございます。研究所では海洋センターでありますとか、原研に出向しているとかいう形で、可能な限りにおいて、要は受け入れていただく研究所がないとなかなか実現しないものですから、そういうところがあれば派遣という方向で実現したい。今後も、できればそういう条件を整えば、したいということで書いておるということでございます。

小山分科会長 何かございませんか。

北村委員 細かい点で申しわけないんですけども、3研究所とも共通事項なんですけれども、今の技術研究所の例で言いますと、2 - 19ページの5の、「重要な財産を譲渡し、または担保にする計画」というのが3研究所ともブランクになっているんですけども、これは計画なしという理解でよろしいのでしょうか。

三上首席審査官 3研究所共通でございますけれども、これは計画がないということでございます。中期計画に具体的に担保を書きますと、中期計画自体が財務大臣協議の対象になっておりますので、担保とする際に改めて財務大臣協議をしなくてもいいという仕組みになっております。ここに何も書かない場合には、個別に担保を差し出す場合には財務大臣に協議をした上で国土交通大臣の許可をもらうという制度になっておりまして、現時点では短期借入金の限度額も、各研究所が受け取る予算額に対してかなり少ない額になっておりまして、担保を用意する必要はないという判断のもと、すべて空欄としております。

北村委員 そうしますと、そういう事態が出たときに財務大臣と協議するというんですけども、当然、ある意味で当中期計画の変更になるという理解になります。そうすると、また評価委員会に来るといった感じになるのでしょうか。

三上首席審査官 中期計画にあらかじめ書いておきますと自動的にいつでも担保が出せるということでございまして、個別に出す場合には中期計画は空欄のまま個別に処理するという形になります。

小山分科会長 よろしゅうございますか。

よろしければ電子航法研究所の方に移らせていただきますが、いかがでしょうか。

水町委員 定員が減るとというのがわからないというか、不思議に思えるんですが。ただでさえ人数が少なくて困っているのに、そこが一番疑問だなと思っています。

その次に、一般勘定と空港整備勘定と厳密に分けなきゃいけない理由はないんじゃないか、そのための独立行政法人化じゃないかなと思うんですけども、そこら辺を御説明いただきたいと思います。結局は、人員に関しては、どうしても足りないというならば共同研究とか受託試験でカバーしろということでしょうけれども、そうしたら、2 - 27ページに書いてある件数は少ないんじゃないかなと思うんですが、そこら辺御説明をいただきたいと思います。

安部研究企画官 電子航法研究所でございますが、まず、1番目の定員の減というお話があります。これにつきましては、2 - 30ページをご覧くださいますと、期初定員が64名、期末定員が60名ということで、結果として定員が期初の94%になるということでございます。先生御指摘のとおり、業務はふえていくというんでしょうし、新しいテーマというか、行政に積極的に対応していくためにはそういった定員も必要でありますけれども、行政改革という全体の枠の中で、要員というものは、各研究所共通でありますけれども、遞減をしていくという大きな流れでこのような形をとらせていただいております。

冒頭に資料1の方で御説明がありましたけれども、独立行政法人というのが重点分野を設けて、そういったところを合理的にやっていくといったことで対応していく、あるいは、先生の御指摘にありましたように、共同研究というものを使いましていろんな分野の人と手を組んで、補完し合って研究の効率を上げていく、研究の進度を深めていくという方向に今後向かっていくというようなことになるのではないかと考えております。

研究の数字ですが、目標値は、ここに掲げておりますけれども、過去の実績の10%程度増ということで目標を立てさせていただいております。

水町委員 いや、私は10%じゃ少ないんじゃないかなと思うんですね。少なくとも50%ぐらいは当然だと思う。

安部研究企画官 趣旨は今のとおりでございまして、定員が減っていく中で効率的に仕事をして、行政、あるいは社会ニーズに対応していくための体制を組んでいくということでありまして、こういう中で10%増というのは、私どものできる目標として掲げさせていただきたいと考えております。ただ、これ以外にもできる限りさらに目標を超えるような努力はしていくべきと考えております。

小山分科会長 財源の空港整備勘定との関連は。

安部研究企画官 2番目の御質問でございますが、これは法律の方で一般会計と特別会計から交付金を頂きまして、それがそれぞれ勘定があるわけでありますから、区分経理をなささいというふうに法律で明記されておまして、会計としてはそれぞれ別個に設けるということです。ただ、密接に双方リンクしておりますので、それは今後色々なやりくりの中で、柔軟な運営というんでしょうか、業務に影響がない形に対応して参りたいと考えております。

水町委員 経理を別個にしろというのは、それほど実施に当たって邪魔になるものなんですか。

安部研究企画官 邪魔になるということはありませんが、厳密にしていまいますと、共通で使っている施設もございますので、先ほど申しましたように、それをうまく柔軟な研究体制が組めるように今後いろいろ工夫していきたいということでございます。

馬上無線課長 一般会計と特別会計の違いを補足させていただきますと、これは使い道というよりは、むしろ収入といいますか、財源の出どころの違いというのが大きいわけございまして、一般勘定と申しますのは、まさに一般会計でございまして、国民の皆さん全員からいただいた税金が財源になっているわけです。特別会計といいますのは、空港の着陸料とか、空港施設の使用料ということで、これを負担していますのは飛行機に乗ったお客様ということでございます。

研究所の一般会計と特別会計の考え方ですけれども、基本的には一般会計というのは非常に全体的にきついということで、特に、電子航法研究所の様な非常に行政の空港整備というものに直接かかわるような研究というのは、できるだけ航空旅客といいますか、お客さんからいただいた金を使って、どんどん研究してもらってもいいんじゃないかという考え方のもとに、空港整備特別会計というものが導入されてきたわけでございます。そういう意味では、使い道がこれによって限定されたりということはあまりないものと思っております。むしろ、これによって研究所全体の予算がふくらんで助かっているというのが多いものですから。

小山分科会長 水町先生の御趣旨は、この研究所が非常に重要にもかかわらず、余りにもスタッフが足りないではないかと。せっかくの空港整備勘定もあるんだから、定員の枠が外れるわけですから、そちらで優秀な研究者を集めて、人は一般勘定か空港整備勘定かどっちかわからないでしょうから、もっと一生懸命研究して下さったらどうでしょうかという趣旨だろうと思うんですけれども。

馬上無線課長 これは、むしろ電子航法研究所がお答えになることかと思うのですけれども、この点につきましては、独立行政法人制度をつくった趣旨というのは、研究の高度化と

いうのもあるのですけれども、システムの効率化という話もかなり大きく、今、公務員は定員削減計画というのを5ヵ年計画でどんどんなされてきているわけですし、独立行政法人になってからそういう縛りを外れるということにはなっているんですけれども、財政当局が交付金として、人件費として各研究所に配付する金額は、その流れを汲んだ人件費しかくれないといいますが、一応そういう大きな縛りがあります。

ただ、そうは言っても、これは人件費の枠内でふやせればふやしていいんだろーと思しますので、電子航法研究所の場合60人というのは参考と書いてありますけれども、これはあくまでも参考の数値ということでございまして、もし人件費の枠内でこれを63人にしたり、64人にできるということであれば、そういうことも可能かなと思います。

小山分科会長 80人、90人にしろとおっしゃっているわけで、特別勘定を持っておられるというのは3研究所の中でユニークな存在なわけですから、どこかと合わせて、一般勘定分の定員は減らさないといけないのか知らないけれど、空港整備勘定の方の枠で研究者の充実をするという方向については、ぜひお考えいただいたらどうかと。無理だとおっしゃるんだったらしょうがないんでしょうけど、それじゃ何のための独法かわからないと。これが水町先生のコメントだろうと思いますので、御検討いただきたいと思います。

近森委員 2点共通事項であるんですけど、1つは、繰り返しなんですけど、先ほどから委員長も御指摘されているように、業務運営の効率化の1つの柱として、やはり、外部資金の導入というのか1つの大きな柱になるんじゃないかと思うんですね。ということで、過去5年間こうだったけど、これから5年間こういうふうにふやすんだという計画は絶対要るんじゃないかなと思います。できるだけ具体的な数値を入れて目標を立てるべきで、その目標を達成するように努力するべきだと思っております。

もう一つは、研究者の処遇に関してですけれども、研究者を思ってみますと、国立から独立法人化したと、それから、評価が厳しくなるよ、任期制もあるよということになると、「よし、今からやるぞ」という気持ちにあんまりなっていないんじゃないかなという感じがするんですね。

ということで、「よし、やろう」という気持ちになるようなプラス側の処遇の仕方も、従来ない何かを考えていただかなきゃいけないんじゃないかなと思うんですけれども。例えば、任期制導入しても、5年間の任期制なんて、5年間働くと10年分の給料をもらえるのであればたくさん応募があると思うんですけれども、ただ単に5年間の任期制というのでは、なかなか応募もないと思うんですね。



というふうなことで、士気を鼓舞するような何か、民間ではよくやっていますね、褒賞金とか、社長表彰とか、いろんなことをやっていますけれども、そういうふうなプラスの処遇をやって、皆さん頑張ってもらう、あるいは、頑張ろうという雰囲気をつくり上げる必要があるんじゃないかと思えますけど。

小山分科会長 何かこれに関して、全研究所ございますか。

三上首席審査官 御指摘の1番目の外部資金の獲得につきましては、それぞれ予算の中で受託収入を計上しております、これが今後外部予算を獲得していく具体的な1つの数値目標という形としております。それぞれ予算の中の受託収入、収入の中の受託収入に掲げた金額が、ある意味では目標値ということになりまして、当研究所の場合も、毎年ふやしていくということで計算いたしまして合計額を出しているということになっております。

近森委員 一般からのそういうのもあるんじゃないですか。これは、どちらかというと国が主体になってますよね。もっと広く一般に公募するというか、広げる方法もあるんじゃないかと思うんですが。

小山分科会長 それは3研究所一緒の話です。

下平理事長(予定) 先ほど申し上げましたように、もちろん、外部資金の導入に向けて努力をするということです。数値化できるかわかりませんが、そこはよく踏まえて努力したいと思います。

それから、今の研究者のプラスになるインセンティブをもっと導入してやる気を出すようにというお話でございますが、3研究所とも同じように考えております。考えておりますが、1つ制約がございます、この3研究所は独立行政法人の中でも特定の独立行政法人と言いまして、職員が公務員の身分ということになります。公務員ですと公務員のルールが基本的に適用されますので、なかなか自由度のつく範囲が少なくなっています。給与については一応は自由ですけども、例えば、身分の問題等については公務員としてのルールが適用になります。ですから、その制約の中でできるものを活用をして、インセンティブ化していこうと思っております。

ただし、このことを実ははっきり書いてないのは、新しい独立行政法人は国から離れますと組合法が適用になりまして労働組合ができます。当局と組合の間で労働条件に関することはきちんと話をして決めていくというのが大前提になるものですから、そこを縛るようなことはなかなか明確に書けないということで書いてございませんけれども、基本的な考え方は、今のインセンティブを導入するような考え方を制約の範囲の中で活用しながらやっていくた

い、特にプラスサイドの評価をすることについてですね。ということを考えております。

小山分科会長 短期任用でも公務員法が適用されるわけですか。

下平理事長（予定） そうでございます。

近森委員 そうすると、5年間では5年間の本当のその給料だけということになるんですか。任期为5年間切れると、やめなきゃいけないわけですね。その時、ただ5年間の給料だけじゃなくて、それにプラスアルファして、5年間働いたんだけれども8年分ぐらいの価値の給料があるということもあるのでしょうか。

下平理事長（予定） 任期付任用の場合は人事異動のルールが適用になりまして、基本的に俸給等についても決まっております。これを出て支払うことはできないようになっております。その給与の部分はもちろん独立行政法人で一応決められるようになりますけれども、基本的にそれをならった形で運用せざるを得ないだろうと思っております。ただ、任期付につきましては、今3年が限度ですけれども、5年にするとか、さらに再任用の再々任用の様な、弾力化といいましょうか、魅力化を今検討されておまして、そういう状況を見ながら、任期付の採用についてはそれぞれ各研究所拡大をしていきたいということでございます。

来生委員 今のこととの関係で、給与が基本的に機関長の裁量になっているというのが制度だと思うんですけど、機関長の裁量になっている部分と、国家公務員の人事院の規則で縛られているというところとの関係がどうなっているのか、格付けみたいなものについて裁量があるという話になるわけなんですか。

下平理事長（予定） 正確に申し上げますと、独立行政法人化後は給与法という法律の適用はありません。したがって、御指摘のように理事長が給与を決定できます。それ以外の身分保障などは国家公務員法が適用になります。そういう違いがあります。給与法が適用にならないから今のようにインセンティブ、デシインセンティブを含めて全部決めてしまえば良いという話になりますが、実は先ほどもちょっと電子航法研究所さんがお答えになっておりましたけれども、全体の独法化の精神は行政改革でございます。従って、経費を減らすというのが基本的な方向で、国からいただく交付金を基本に運用いたしておりますので、当然、財務省当局の御意向も十分に踏まえて運用しなければいけないということです。

その交付金を交付するに当たっての財務省の基本的な考え方は、人件費はふやさないということが基本でございます。したがって、その人件費の枠内で全体を運用することを考えますと、給与法というものを基本に運用せざるを得ないということもございまして、自由度が非常に少ないと申し上げました。また、給与等の決定については、労使関係の法律も

適用になりますので、その合意を見た範囲で運用するというのも1つの制約条件になります。

小山分科会長 なかなか難しいですね。

来生委員 印象だけ言わせていただくと、要するに、人件費の総枠が決まっててというか、実質的に縛られちゃうから、なかなか形式的に裁量があるけれども実質的な裁量は働かせにくい。そういうことだというのは私非常によくわかるんですけど、一方で、先ほど来お話が出ておりますように、研究者間の国際的な競争みたいなものを考えると、やっぱり最後は、優秀な人は何によって動くかというところは、国際的な競争を考えると、給与みたいなもので動く部分というのもある程度あるのかなと。そうすると、流動性を確保して優秀な人をとるということを、制度を少し変えていくという難しい話も一方で努力をしていただきながら、そこで、あんまり横並びとか過去のやり方みたいなものに縛られていると、その弾力性がなくなるのかなと。難しい話だとは思いますが、そういう印象をちょっと持ったということです。

小山分科会長 結局、国の懐ぐあいの事情がわかるんで、とどまるところは、要するに各研究所がどのぐらい剰余金をひねり出して、それによって独立行政法人らしい運用ができるかということに尽きてしまうんじゃないかと思うんですけど。とにかく、まず剰余金を出していただくことが重要だろうと思います。

電子航法研究所で独自の問題でお伺いしたかった点がございまして、CNS、ATMというものの研究が国際的にも非常に重要だと。これは大変よくわかるんですが、国際的な貢献というのが、何かうまくはかれる尺度といいましょうか、ICAOの会議に出席しているだけというのではぐあいが悪いんで、どのくらいこの研究所がリーダーシップを取るとか、国際的な業務分担を受け持つとか、そういうものの考え方というのを、ちょっとこれは特殊な研究所ですので、ぜひ伺わせておいていただきたいと思います。

安部研究企画官 お手元の資料の2 - 27ページをごらんいただきたいのですが、「国際交流・貢献」とありまして、この中で下に目標が書いてございます。「国際民間航空機関の会議への出席等により」とございまして、あと、ほかの国際機関というんでしょうか、そういった会議もございまして、そういった国際標準策定等にも積極的に参加していくということで、件数を70件ほど目標を立てさせていただいております。

あと具体的な仕事の1つとしましては、その次の2 - 28ページの(9)の「技術資料」というのを下に書かせていただいております。実はICAO等国际機関等へ提

出するワーキングペーパーということですが、具体的な研究成果を、そういう資料としてしたためて、そういうものを積極的に公表していくと、それらが国際標準に反映されていくといったことでありまして、なかなか数にしにくいものでありますけれども、私どもの場合はできるだけそういう会議に出席する機会を得て、またそういった中で具体的に私どもが研究した成果を公表していく、そういうことで目標を立てております。

小山分科会長 何か国際会議に出席した出席件数とか、レポートの枚数だとかいうもので、ある程度はかれるのかもしれませんが、問題は、いかに国際的な場でリーダーシップが取れたかという話でしょうから、難しいとおっしゃいますけど、逆にほかの2つの研究所に比べて非常にわかりやすいという物の言い方もできるわけでしょうから、ぜひその辺を訴えて、特別勘定、空港整備勘定をもっとふやしてもらって、人間を30人も40人もふやすという方向で積極的に考えていただければよろしいかと思えます。要望でございます。

安部研究企画官 はい、ありがとうございます。

小山分科会長 この辺で終わりにさせていただきたいと思いますが、ちょっと重要な確認を忘れておりまして、施設設備の整備について、一部お話が出ましたけれども、概略的な御説明はいただいているわけですが、これも評価委員会で承認したということにしないと具合が悪いだらうと思えますので、その確認をお願いしたいと思うんですが、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

小山分科会長 ありがとうございます。

来生委員 済みません、もう1つ。電子航法研究所の特許の出願件数が48件ってあるんですが、5年間で48件程度とするという、ある意味で細かな8という数字が出てくるのはなぜかなという疑問があるんですけども。

安部研究企画官 これにつきましては、10%程度増という目標の指示がありましたので、10%を掛けると実は48.1になります、四捨五入させていただきました。確かにまるめるとなると50という形になるのではないかとも思うのですが、その辺につきましては、なかなか難しいところもありまして、とりあえず、過去の実績の10%増という形だけで表させていただいたということでございます。特に他意はございません。

小山分科会長 よろしゅうございましょうか。

交通関係研究所の業務方法書（案）について

## 交通関係研究所の役員の報酬等の支払基準（案）について

小山分科会長 次は業務方法書です。業務方法書の意味について、簡単に御説明いただきましょうか。

山尾技術開発推進官 資料3でございますけれども、「業務方法書（案）」というのがございまして、そこに「参考」というのがございます。基本的には業務の範囲というものが法律で行政法人は明定されておるわけでございますけれども、実際にそれをいかなる方法で行っていくのかということにつきましては、業務方法書を定めて、それに基づいて執行していきなってございまして、業務方法書の参考資料に書いてありますとおりでございます。そういうものでございます。

小山分科会長 では、各研究所、恐れ入りますが手短かにお願いいたします。

山尾技術開発推進官 「業務方法書」、それから、「役員の報酬等の支給基準」というのが次の議事に予定されてございますけれども、これは先ほどの中期計画、中期目標と異なりまして、多分に性格的に事務手続的なものを定めたものでございますので、各研究所は基本的に横並び、同一でございます。これにつきましては、事務局の方からまとめて御紹介をしたいと思います。

例を取りまして、「交通安全環境研究所業務方法書」について御説明を申し上げたいと思います。

業務方法書の組み立てでございますが、いずれも目次でございますように「第1章 総則」から始まりまして「附測」までという組み立てになっておりまして、類似の組織として特殊法人がございまして、特殊法人もやはり業務方法書というのを定めておりまして、この辺の、特に研究関係特殊法人の業務方法書も参考にいたしまして、おおむね事務手続ということで、どこも共通でございます。その組み立てにならってつくらせていただきました。

まず、「総則」で、業務方法書の「目的」でございますけれども、業務の方法について基本的な事項を定め、その詳細については細則にゆだねるということでございます。

「業務運営の基本方針」ということで、関係機関と緊密な連携を図り、業務の能率的、効果的な運営を期するというところでございます。

第2章からは「研究所の業務」がございまして、この業務をどのような方法で実施するかということがそれぞれ書かれてございます。

まず、一番重要な「試験、調査、研究」という本来の業務でございますが、これについて

交通安全環境研究所の方では、例えば、試験、調査、研究及び開発を行おうとするときは、当該業務を担当する者を定め、必要に応じ運営費交付金から予算を配算するといった方法。

2つ目に、担当者は、当該業務実施に当たって所要の成果を得るように計画的な実施に努める。その内容を報告するということとでございます。

3つ目に、受託による場合ということにあっては、これはいろんなケースが考えられるということで、適当な方法でやられるというようなことを定めてございます。

これは、例えば海上技術安全研究所の方に参りますと、第3条のところですけども、書きぶりが少し変わっております。「国土交通大臣の認可を受けた中期計画に従って運営費交付金を用いて実施するほか」云々となっております。ただ、意味しているところは基本的には同じで、本質的な差はございません。

交通安全環境研究所の方に戻っていただきまして、3 - 4ページの第4条、「成果の普及」ということで、成果の普及の具体的方法でございますけれども、報告書等を作成して、これを頒布する。発表会を開催する。学会等の参加、出版物に投稿。これの具体的な目標などが、数値等が計画の方に書かれているわけでございます。

それから、「情報の収集、整理、提供」等につきましても、各研究所似たりよったりでございますけれども、データベースを作成し、管理する等の方法によりたいということとございます。

交通研につきましては審査業務がございまして、これは他の研究所にございませんが、「審査の実施」について審査事務規程というものをつくると。これは研究所法の第12条の規定がございまして、この規定によって審査事務規程を作成した上で実施するということとございます。

それから「附帯業務」ということで、附帯業務とは何ぞやということをご明記してございます。

海上技術安全研究所の方につきましては、附帯業務の欄がございませぬけれども、これは省令の書きぶりの相違というところとございまして、海上技術安全研究所を除く研究所については附帯業務を奨励の中で定めることになっておりまして、海上技術安全研究所の方につきましては、方法書ではなく別途定めるということになるわけとございます。

「雑則」は、「委託に関する基準」、「競争入札に対して契約について行う事項」といったようなこと、最後に「細則を定める」というようなことについては、それぞれ共通でございます。その手続の詳細について定めているというものでございます。

引き続きまして、時間の関係もございますので、「役員の報酬等の支給基準」ということについて御説明をさせていただきたいと思っております。

資料4でございます。「役員の報酬等」と「等」がついてございますけれども、内容は、給与の支給の話と退職手当の2つから支給基準というものが構成されてございます。評価委員会におきましては、4-2ページでございますけれども、この報酬等の基準が社会一般の情勢に適合したものであるかどうかについて意見をいただくということでございます。これも性格上ほぼ同一の規定でございますので、交通安全環境研究所の給与規程、それから、退職手当の支給規程を例に取りまして御説明を申し上げたいと思っております。

給与規程につきましては、国家公務員の一般職の給与に関する法律がございまして、組み立ては基本的にはこの法律の組み立てにならってございます。もちろん、理事長、理事、監事を置くといったような独法ならではのこともございますので、その点についての配慮は当然してございます。

まず、「総則」のところで、規程の定めによるということと、「給与の種類」を定めてございます。

「支払」は、基本的には振込、あるいは現金で支払うということでございます。

「俸給」でございますけれども、役員、理事長、理事、監事とそれぞれございまして、空欄になってございますけれども、これは3研究所ございまして、ちょっと横並びで、給料について明定はしてございません。考え方でございますが、基本的にこれまで国の機関でいて基本的にそれが独法に移るということで、参考になる基準でございますけれども、現在所長の方がいただいております給料というものは、指定職俸給表というのがございまして、この指定職俸給表によって俸給をいただいております。独法に移りまして、これをベースとして他の特殊法人等のケースも参考にしながら決めておるわけでございますが、基本的には指定職俸給表というものをもとに考えてございます。これについては、金額が入ってないと余あまりにわかりにくいということで、「参考資料2」というものを用意させていただいております。

「参考資料2」ということで、指定職の俸給の基準という表を事務局の方で作成させていただきました。この指定職の俸給表でございますが、12から1までございます。高い方から並んでございますけれども、一番高いところで東京、京都の大学長がいらっしゃいまして、8、7、6のあたりが研究所長さんの給料だということが示されてございます。研究所の大きい小さいとか、所長さんの在任期間によって6から8まで分布するということでござい

すが、基本的にはこのあたりということで、理事長給与につきましても、ほぼこの辺に  
っているということでございます。

その下の5号から1号でございますが、大体5号なんですけれども、研究所の次長、ある  
いは副所長といったような次長相当職というものが人事院指令で定められておまして、こ  
れに相当するものとして理事さんを考えているわけでございます。それから、それより1つ  
ランクが下がるという格好で監事さんの給料を考えさせていただいております。

あと、特別調整手当、通勤手当、非常勤の役員を置くということになってございまして、  
基本的には監事さんを通常2名置くわけでございますが、そのうち1名~2名は非常勤でご  
ざいます。したがって、監事さんの給料について別途定めると。これは出勤が大体月、常勤  
に比べて3分の1程度だろうということ念頭に決めるというふうに考えてございます。

あと、新たな役員となった者とか、この辺は極めて事務的な話ですので説明は省略させて  
いただきまして、一方、通則法では、業績を考慮して給料については考慮しなさいというよ  
うな規定がございます。それにつきまして通常の民間企業、あるいは、特殊法人の規定ぶり  
を参考にいたしまして、通常ボーナスで業績が反映されているというようなことがございま  
す。そういうことで、第12条に特別手当というのがございまして、表がございまして、その  
すぐ上のところでございまして、「理事長はその者の職務実績に応じてこれを増額し、また  
は減額することができる」ということで、法令の規定をここで書いてございます。こういう  
配慮事項を特別手当のところ盛り込んでございます。

その他については、細かいことでございますので省略させていただきたいと思えます。

次に、4 - 7ページでございますけれども、「退職手当の支給規程(案)」というのがござ  
います。この退職手当につきましては、やはり、国家公務員の退職手当についての法律とい  
うのがございまして、これは先ほどの俸給表だとか何だとかいろいろ細かい区別が国  
家公務員についての給与支給についてはあるわけですが、退職については退職手当に  
関する法律1本でございまして、それになって組み立てはされてございます。

まず、「総則」については、この規程によるということございまして、退職手当の支給  
についての基準、いつ支払うかということについて2条で決め、その手当の額については第  
3条で決め、その手当を決めるに当たって在職期間ということが問題になるわけですが、そ  
れを第4条で決めてございます。

また、役人が再任されたりする場合もございまして、これについての取り決めがござい  
ます。また、場合によっては亡くなるということもございまして、それについて遺族に支払われる



ということになってございますが、その遺族の範囲、支払われるべき順番、こういうものも決められてございます。これも退職手当法に基本的にはなってございます。

第7条で、遺族についても特別な方がいらっしゃった場合には排除するといったようなことがございます。

第8条のところで退職手当の返納というのがございますけれども、これは昨今不祥事がいろいろ国家公務員ございまして、いろいろ後で起訴をされたとかいうことがあるにもかかわらず退職手当をもらっちゃったということで、それはけしからんじゃないかというようなことから、退職手当法でその辺について返納をさせることができるという規定がございまして、それについて準用しております。

端数の処理、実施に関しての規則については、細かい説明は省略させていただきます。

これについては、ほかの研究所もほぼ同一でございますので、説明を省略させていただきます。

以上でございます。

小山分科会長 ありがとうございます。

業務方法書はこういう具合に仕事を進めていくということを定めたものでありますが、何か御意見ございましょうか。

来生委員 私知識がないので何の問題もないのかもしれないんですけども、例えば、交通安全環境研究所の9条の2項で、要するに、会計法に準じて行うという原則が定められてますよね。独立行政法人って企業会計原則でやるというのがもう一方の原則だと思うんですけども、会計法というのは、まさに企業会計原則と違う考え方を定めているとして、その間にそこはないのかなと。それは、あるいは北村先生がよく御存じの領域かもしれないんですけども、そこが若干気になったんで単なる確認ですけども。

三上首席審査官 第9条の規定につきましては、競争入札など契約に関する事項に限って規定をしております、会計処理につきましてはもちろん独立行政法人化に伴いまして企業会計原則に変わりますけれども、政府と同様に、一定額以上の調達をする場合には競争入札でやらなければいけないとか、そういったルールにつきましては従来の会計法の規定を準用しまして、そのまま実施するという意味でございまして。

小山分科会長 よろしゅうございますか。ちっとも独法的でない。

来生委員 いやいや、一方で競争入札というのは当然大事なことで、その間に矛盾がなければそれでいいんだろうと思っているんですけど。

小山分科会長 ほかに御意見ございましょうか。

役員報酬の方はいかがでしょうか。

これはこの評価委員会が承認する事項なんですか。

山尾技術開発推進官 資料の4 - 2ページでございますけれども、報酬の基準を決めるわけでございますが、これに対して、評価委員会はその報酬等の基準が社会一般の情勢に適合したものであるかどうかについて意見を述べるということです。

小山分科会長 どうぞ御意見を述べていただきたいと思います。

私は、せめて役員の方々には特別報酬の部分は剰余金の一定比率を明記していただいて、上限下限を設けるのかわかりませんが、公務員とは違うんだというところを、ぜひ見せていただければいいんじゃないかと思うんですけど、例えばの話ですよ。

三上首席審査官 共通的な課題ではございますけれども、剰余金の使途につきましては、役員、職員へ給与として使うということは実は認められないということになっておりまして、先ほど計画の中で規定しましたような研究の前倒しですとか、そういう業務には使えるんですが、給与としてのインセンティブには使ってはいけないということに普通はなっております。

小山分科会長 いやいや、だから、お札に剰余金かそうでないか書いてあるわけじゃないんでしょから、剰余金を算出根拠にしていればそれでいいんですけど。調整できると書いてあるんで、その調整をどうおやりになるのかわかりませんが、0から俸給の10倍ぐらいまでを支給であるとか。

せめて、役員報酬については民間の企業会計に近いような形にしていきたいです。

ほかにございせんでしょうか。

#### 今後の進め方について

小山分科会長 では、今後の審議日程についてどうぞ。

山尾技術開発推進官 「資料5」でございますけれども、「今後の予定」といたしまして、きょういただいた意見をもとに再度修正すべきところはして、分科会長の御了解をいただきまして、3月中にやりたいと思っております。

その後でございますけれども、先ほど評価のところの説明がありましたけれども、8月ごろに評価の基準についてどう制定すればいいのかといったようなことで御議論をいただこう

と思っております。

ちょっとこの資料、5、2が抜けてございますけれども、5月ごろに各研究所の方においていただきまして、実際のところを見ていただきたい、また意見交換をお願いしたいと思っております。

あと、スケジュールどおりでございますけれども、年度ごとの実績評価ということがございます。先ほど宮本先生のところから年度計画についてどうなっているかという話がございましたけれども、中期計画は基本的に毎年度の年度計画に展開されると。で、評価委員会の方で年度ごとに中期計画の進捗状況等について業績評価をするということになっておりますので、その辺で業績評価が行われるということ、それから、財務諸表等についての御意見をいただくというような運びでございます。

それが資料5でございまして、あとは先ほどの中期計画中での議論の全くの補足でございますけれども、任期付研究者の任用の給与についてのインセンティブですけれども、一応顕著な業績があった場合には、それについて業績給を支給するというインセンティブを働かせるような、それができるといような規定にはなっております。あわせて、細かい話ですが補足させていただきました。

小山分科会長 ありがとうございます。

何か御意見ございましょうか。

それでは、この日程に従って進めたいと思いますが、議事録を初めとして中期目標計画等について、最終的な確認は分科会長一任というふうに事務局は考えているようでございます。

水町委員 お願いします。

小山分科会長 重要なポイントとしましては、個人的には総合戦略のポイントに従ったチェックということを重点的にやらせていただきたいと思ひまして、そういった意味では各研究所一律である必要は全くありませんが、競争的資金を、その研究所の置かれた立場に従って、取れるかどうかわからないから書かないというんじゃなくて、ぜひこれだけは取るんだという目標を出していただきたいと思ひます。それにあわせて仕事を進めていただくということも、独立行政法人として非常に重要なスタンスだろうと思ひますので、ここは重点を置きたいと思ひます。

それから、人事に絡みましての話、流動性に絡みます話、最後にちょっと申しましたが、役員報酬というのが、何か1人いじめるみたいな感じもしますけれども、性格づけにとってかなり影響力があるんじゃないかと思ひますので、なるべく工夫をしていただいて、役員さ

んが頑張ってくださいればそれなりのお礼を申し上げるといような形を工夫していただければと思います。

大まかに言いますとそういう点でチェックしたいと思っておりますが、よろしゅうございましょうか。

## そ の 他

小山分科会長 「その他」でございますが、特にございましょうか。

ございませんようでしたら、本日時間を超過いたしましたので、これで閉会にしたいと思います。

どうも本日はありがとうございました。

## 閉 会