

平成 18 年 2 月 13 日

於：国土交通省（合同庁舎 2 号館高層棟）

国土交通省第 2 会議室 A

国土交通省独立行政法人評価委員会
交通関係研究所分科会（第 9 回）

議 事 録

国土交通省

目 次

1. 開 会

2. 議 事

- 1) 前回議事録の確認
- 2) 独立行政法人 交通安全環境研究所
 - ①第二期中期目標・中期計画について
 - ②役員給与規程の改正について
 - ③業務方法書の改正について
- 3) 独立行政法人 海上技術安全研究所
 - ①第二期中期目標・中期計画について
 - ②役員給与規程の改正について
 - ③業務方法書の改正について
- 4) 独立行政法人 電子航法研究所
 - ①第二期中期目標・中期計画について
 - ②役員給与規程の改正について
 - ③業務方法書の改正について
- 5) その他

3. 閉 会

注：本議事録では、独立行政法人交通安全環境研究所を交通研、独立行政法人海上技術安全研究所を海技研、独立行政法人電子航法研究所を電子研、自動車交通局を自交局と省略している。

1. 開 会

○事務局 それでは、定刻になりましたので、ただいまより国土交通省独立行政法人評価委員会第9回交通関係研究所分科会を始めさせていただきます。

まず、事務局を代表しまして、総合政策局技術安全課長よりごあいさつをさせていただきます。

○事務局 おはようございます。

まずは、本日は大変朝早い中、また、寒い中、それと年度末で大変お忙しい中、本日の分科会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

第1期の三鷹の3つの研究所、すなわち交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、電子航法研究所でございますが、第1期中期目標期間がこの3月末で終了いたします。4月からの5年間の第2期中期目標・中期計画に関しまして、この評価委員会の御意見をいただくというのが、本日の会合の趣旨でございます。

昨年11月中旬に総務省の政策評価独立行政法人評価委員会から勧告の方向性が出されました。それを受けて、各研究所の見直し案を作成いたしまして、昨年の暮れ12月24日でございますが、行政改革推進本部におきまして見直しの内容が決定されたところでございます。御案内のとおりでございますが、その中の1つは非公務員化、それともう一つが研究業務等の重点化・効率化を図るという内容でございます。更に、交通研に対しましては特記事項としまして、リコールに掛かる技術的な検証体制の整備を図るということがうたわれておる次第でございます。

これらの動きを踏まえまして、各所管課と独立行政法人におきまして、この4月以降の第2期中期目標・中期計画の検討を進めてまいったところでございます。本日はその案をお示しし、先生方の御意見を賜ると。これは独法の通則法の規定に基づきまして、あらかじめ委員の方々から御意見を賜るという規定に基づくものでございます。

本日は3つの研究所について、長時間の御審議となりますがよろしく願いいたします。

○事務局 本日は、委員全員に御出席いただいております。

次に、事務局より資料の確認をさせていただきます。

(資料確認)

2. 議 事

1) 前回議事録の確認

○事務局 前回の議事録でございますけれども、昨年7月になりますが、こちらの議事録につきましては、お手元の参考資料9-3のとおり、前回の分科会後に各委員の御確認をいただきまして、その後、国土交通省のホームページにも掲載させていただいております。今回の議事録の取扱いにつきましても、前回と同様とさせていただきたいと存じます。

以降の議事進行につきましては、分科会長にお願いしたいと存じます。分科会長、よろしくお願いたします。

○分科会長 予定よりちょっと時間が早いようでございますが、本日の議題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。

本日の審議事項は、交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、電子航法研究所の3研究所に関する第2期中期目標及び第2期中期計画にかかわる意見聴取ということになります。それから、「役員給与規程の改正について」、「業務方法書の改正について」を引き続き御審議いただきたいと思います。役員給与規程の改正、業務方法書の改正につきましては、比較的内容的に簡単なようでございますので、中期目標・中期計画に時間を十分割いて進めさせていただきたいと存じております。よろしくお願いたします。

最初に、事務局から審議の進め方など御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、参考資料9-1、審議の進め方をごらんいただきたいと思います。

3つの研究所につきまして個別に審議をしていただきたいと思います。最初に交通安全環境研究所、その後、海上技術安全研究所及び電子航法研究所の順番に行いたいと思います。終了は15時ごろを予定しております。

基本的に3研究所とも同じ進行になっておりまして、初めに、所管課、研究所より第2期中期目標及び第2期中期計画の説明を行います。その後、質疑応答を行いたいと思います。

冒頭の技術安全課長の挨拶でも申しましたが、平成17年11月に政策評価独立行政法人評価委員会より、事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性についてというものが出されまして、関係府省は当該勧告の方向性に沿った見直し案を作成し、昨年12月末の行政改革推進本部におきまして見直し内容が決定されました。

3研究所に関する指標の内容は、すべて非公務員化、研究業務等の重点化・効率化。ま

た、交通安全研究所につきましては、リコールに掛かる技術的な検証体制の整備となっております。これらの見直し内容を踏まえまして、第2期の中期目標及び中期計画が策定されることとなります。

通則法の第29条、第30条に基づきまして、第2期中期目標及び中期計画に関しまして、評価委員会の意見を聞くことになっておりまして、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該当しております。

ご意見などをいただいた後に、第2期の中期目標及び中期計画に対する、そういう意見聴取が終わった後に研究所の方から役員給与規程の改正及び業務方法書の改正につきまして説明を行います。その後、質疑応答を行います。

まず、役員給与規程の改正ですが、昨年9月28日に閣議決定されました「公務員の給与改定に関する取扱いについて」に基づきまして、8月の人事院勧告により平成17年度の給与規程を行うことになった国家公務員の給与改正に準じまして、3研究所とも同様の内容で役員給与の改正を行いました。

また、改正内容は棒給月額の改正及び特別手当に関する特例措置でございます。通則法の第53条に基づきまして、役員給与の改正に関して評価委員会は主務大臣に対して意見を申し出ることができることになっておりまして、これにつきましても、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該当しております。

次に、業務方法書の改正ですが、非公務員化などによる行政法人の個別法の改正に伴いまして、研究所の業務方法書が変更されます。通則法第28条に基づきまして、業務方法書の変更時には評価委員会の意見を聞くことになっておりまして、これも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該当しております。研究所からの業務方法書変更の許可申請は法改正後になりますが、本日の分科会で事前に審議をしていただきたいと存じます。

第2期の中期目標及び中期計画、業務方法書につきましては、財務当局などの協議を経て、今後多少の修正が入ることも考えられます。修正が入った場合には、その対応を分科会長に御一任いただき、各委員に御報告させていただけたらと思います。

以上の進行を予定しております。

○分科会長 ありがとうございました。

ただいまの事務局説明のとおり進めさせていただいてよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

2) 独立行政法人 交通安全環境研究所

○分科会長 ありがとうございます。御了承いただいたということで、早速、議題に入りたいと思います。

最初は、交通安全研究所について審議したいと思います。初めに、研究所の第2期中期目標及び第2期中期計画について御説明いただきます。御意見などは説明の後ちょうだいしたいと存じます。よろしく願いいたします。

それでは、どうぞお願いいたします。

○自交局 国土交通省自動車交通局技術課でございます。

私の方から、最初に交通安全環境研究所の第2期の中期目標の策定に当たっての基本的な視点などについて簡単に御説明させていただきます。その後、研究所の方から詳細に目標及び計画案等について説明をさせていただきたいと思います。

それでは、座って説明させていただきます。

横長の「(独)交通安全環境研究所第2期中期目標案について」という資料をごらんいただきたいと思います。スライドにも出ておりますので、併せてごらんいただければと思います。

まず、目次でございますけれども、説明する概要でございますが、自動車あるいは鉄道における、いわゆる現況と今後の対策の方向性みたいなものを最初に御説明させていただき、その後、研究所に期待する役割、そして最後、目標案の概要という手順で簡単に説明させていただきたいと思います。

まず、自動車の安全に関してでございます。取り巻く状況についてでございますが、このグラフに交通事故による死者数の推移あるいは交通事故の発生件数、負傷者数の推移といったものを出しております。死者数につきましては、御案内かと思いますが、ここ10年ぐらいでしょうか、ずっと減少傾向にございまして、ここに書いてございますのは平成16年の数字でございますけれども7,358人、平成17年については速報値でございますが6,871人ということで、6,000人台まで落ちてきたということでございます。

一方、事故の件数ですとか負傷者につきましては、20年以上前からずっと増加傾向にございまして、ただ、ここ最近では車の保有台数の伸び、走行キロなども大体飽和状態に近づいているというようなこともございまして、横ばい状況にあるということでございます。ただ、非常に高い水準、負傷者数にしてみますと大体120万人の方が負傷しているというような状況でございます。

次のページをごらんいただきたいと思います。これは今後の自動車安全対策の方向について、本当に概要で恐縮なのでございますけれども、示させていただいたものでございます。まず、上の方は死者数の低減についてでございます。死者数については先ほど申し上げましたように、減少傾向にあるものの依然として6,000人を超える方が亡くなっているということで、今後どんどん低減させていかなければいけないということでございます。政府全体としても、2年ほど前に小泉首相が10年で半減させるというような目標をうたっておるということでございまして、私どもはその中でいわゆる車の構造に関する安全性というものを担当しているわけでございますけれども、この死者数低減に向けて引き続き努力をしていかなければいけないということでございます。

ここにグラフを出しておりますが、これは私どもの安全基準の検討会というものがございまして、そちらの方で検討をしている推計のようなものでございます。若干イメージ的なものがあるわけでございますけれども、ここにブルーで「従来の衝突安全対策を中心とする対策の効果（推計値）」と書いてございます。これは左の軸のところに書いてございまして、死者数の削減効果、1999年を始点として車両構造の安全対策でどのくらいの死者数低減に寄与できるかといったものを推計したものでございまして、従来の衝突安全対策を中心として、大体1999年比で大体2005年くらいで1,000人強ぐらいの効果があるのではないかと推計してございます。

そういった対策というのは左側に書いてございますけれども、これまでの主な基準化項目ということで、前面衝突の基準を平成6年に入れております。また、側面衝突の基準というのも平成10年に入れている。あと、最近では歩行者保護ということで、歩行者の頭部を保護するといった基準も昨年に入れているということでございまして、ただ、これは新車に基準が適用されますので、実際には御案内だと思いますけれども、大体乗用車とかトラックというのは10年から十数年くらい普通平均寿命というのがございますので、大体10～15年ぐらいしないと車が一巡しないと申しますか、新車に全部置き換わらないというようなことがございます。ですから、実際に前面衝突試験というのが平成6年から徐々に入ってきているのですけれども、完全に昔の車が入れ替わるとなると、まだ全部は入れ替わっていない、あと数年ぐらい掛かるというような状況でございまして、そういうことで徐々に立ち上がっていくというようなことでございます。

ただ、従来のそういった衝突安全対策を中心とした対策では、御案内のとおりこのグラフにありますように、大体2010年ぐらいでもうサチュレートしてしまうというようなことで、今後はこういった従来の衝突安全対策に加えて、予防安全対策というものが重要に

なると。予防安全対策という言葉はちょっと難しいのですけれども、いわゆる衝突安全対策というのは、車が衝突した際に乗員を保護する対策ということでございます。この予防安全対策、未然防止対策とも言うのですけれども、これは車が衝突しないようにするという対策でございまして、衝突しなければ当然けが人も出ないということで一番いいわけでございますけれども、ただ、そういった対策を車単独で行うというのは、なかなか技術的に難しいというような課題がございます。ただ、そういう予防安全対策というのは、今後どんどん行っていかなければいけないというようなことで、右側に幾つか書いておるものでございます。この中に、先進安全自動車というASVの開発、こういったものが特にまた重要だろうと思っております。

一方、下の方に移りますが、事故の件数とか死者数低減については、なかなか低減が図られていないということで、事故そのものを低減するということが重要だということで、先ほど言いました予防安全対策の重要性というのが今後ますます高まっていくということでございます。

次のページをごらんいただきたいと思っております。これは先ほど言いました先進安全自動車というASVという開発プロジェクトを十数年ぐらい前から産学官で行っております。ここ数年ぐらい前から具体的に実用化が始まっているということでございまして、これはその一例でございますけれども、衝突被害軽減ブレーキ制御装置というものでございます。これは前方の障害物の衝突の危険性というものをセンサーで予知しまして、まずは警報を与える。そして、ブレーキ制御を本来していただければいいのですけれども、それが間に合わないような場合には、自動的にブレーキを掛けるというような非常にすぐれた先進的な技術でございます。こういった先進安全自動車技術を今後どんどん開発、そして、普及させていかなければいかんと思っております。

次をごらんいただきたいと思っております。次は環境関係でございますけれども、左側が大気汚染の状況でございます。特に二酸化窒素、浮遊粒子状物質ということで近年、環境基準の達成状況というのはどんどんよくなってはいるのですが、まだまだ改善しなければいけない状況だということでございます。

また、右側は地球温暖化の問題でございますけれども、これは1990年というのが基準年になっているのですが、京都議定書によりまして2010年には1990年比でマイナス6%に日本は抑えないといけないということでございますけれども、真ん中の赤でございまして、2003年でプラス8.3%という状況になっておりまして、併せて14~15%分ぐらいをこれから減らしていかなければいけないということでございまして、大変厳しい状況でござ

ございます。これは国全体でございますけれども、自動車は大体2割強を受け持っております。こういうことで温暖化の問題というのは非常に重要だということでございます。

今後の自動車環境対策についてでございますけれども、上の四角を見ていただければと思うんですが、まず、排ガス対策については昭和40年代後半から窒素酸化物の規制というのが始まり、また平成4年には粒子状物質の規制というのが始まっております、どんどん規制強化を行っております、今後予定されておりますのは2009年にこれは世界一厳しい排ガス規制というのが予定されているということでございます。ただ、非常に排ガスレベルも技術的に一番厳しい状況、そこから更に規制強化するというのはなかなか難しい状況になりつつあるということでございます。今後は、新車の排ガス規制の強化というものもまだ考えていかなければいけないのですけれども、そのほか使用過程、既に走っている車の排ガス対策ですとか、あと、先ほど言いました地球温暖化対策、あと、代替エネルギーの関係といった辺りが重点課題になってくるのかなということで考えております。

次の8ページをごらんいただきたいと思っております。これは全く状況が変わりますが、交通安全環境研究所にはこういう研究以外に少し行政的な部分もございます。このたびリコール制度の充実ということを交通研に使命として行っていただきたいと考えてございます。リコール問題というのは御案内と思っておりますけれども、数年前から自動車メーカーの不正案件というのがございまして、そのために左側に書いてございますけれども、再発防止策として情報収集の体制の強化ですとか監査の強化、それに併せまして技術的検証の実施というものを重点項目として掲げてございます。リコールに該当する案件かどうか、あと、届出内容が正しいかどうかといったものを検証するというので、技術的な検証について交通研に行わせるということで、右の方に書いてございますけれども、今の通常国会に道路運送車両法の改正を行いまして、交通安全環境研究所にそういった業務を行わせるということで、現在、国会の方に上程したところでございます。

次は話が変わりますけれども、鉄道関係でございます。これは事故の状況の推移でございますけれども、これは絶対数が落ちてきていると。そして、また、列車の走行キロ当たりの運転事故件数というものも落ちてきているということだそうでございます。

次に10ページでございますけれども、今後の課題でございます。3つほど挙げております。1つは、一番左でございますが事故の発生ということで、非常に大きな事故が多発しているわけでございますけれども、事故原因の究明、あと再発防止策といったものが課題であるということでございます。

次に、真ん中でございますが、新しいシステムが幾つも出始めているということで、こ

ういった新しいシステムを適切に評価する、こういう課題があるということです。

また、右側でございますけれども、現システムの高度化ということで、いろいろな電子技術を駆使して高度化していくというものも課題であるということです。

11 ページをごらんいただきたいと思います。こういった状況を踏まえて、交通安全環境研究所に対しまして、国から期待する基本的な役割というものを簡単でございますけれども書いてございます。研究所というのは民間にできることは民間に委ねるという最近の行政改革の考え方に沿いまして、国が自動車とか鉄道関係の安全とか環境対策を実施する際に、実態の把握・分析及びそれを踏まえた基準、最終的には基準の策定をする、その施策の検討に当たっての必要な技術的知見というものを国あるいは国民に提供する、これが基本的な役割だと国としては考えております。

また、併せまして、次世代低公害車のようなそういう技術開発の中核的な役割というものを研究所に果たしていただきたいということでございます。

2 番目は行政的な分野でございますけれども、自動車の安全・環境対策の施策を確実に担保するというので、自動車の審査を行っておるわけでございますが、それを確実・効率的に実施していただきたいということでございます。

3 番目は、先ほど申しましたリコール隠しの不正行為を受けて、新たな役割でございますけれども、不具合の原因の実証実験などにより検証する技術的検証業務を行っていただきたいと。また、実施に当たっては、国、自動車の審査部門、研究部門との連携を密にして、適切かつ確実に実施していただきたいと。これは基本的に国が研究所に期待する役割でございます。

最後の 12 ページでございますけれども、目標案の概要ということでございます。左側に書いてございますのは、さっき事務局からもお話がございました、昨年 11 月の政独委の勧告の方向性ということで、研究業務の重点化・効率化あるいはリコール関係業務の充実、そして、非公務員化というのが出されております。また、その下には行革方針ということで、今後 5 年間で 5% 以上の人件費の削減を基本とするというようなことが打ち出されておりました、こういったものを踏まえて、右側に目標案の概要を書かせていただいております。

まず、研究業務でございますが、これは先ほど申しましたようなことを書いておりますけれども、いわゆる安全・環境にかかわる基準の策定等の国土交通政策に資する研究課題に重点化するということでございます。そのための仕組みとして、行政が参画する課題選定・評価会議というものを設置していただいて、いわゆる優先項目重点化というものを図

るという仕組みを考えていただきたいということでございます。

次の審査業務については、確実に実施していただくということ。また、リコール結果というものも審査業務に反映していただきたいと。

3番目は、技術的検証について確実に実施していただく。

4番目でございますが、これは国際基準調和活動ということで、日米欧の基準というのが残念ながらまだ統一したものが無いということで、現在、国連の機関の中に基準を統一していこうというフォーラムがございます。日本もそれに積極的に参加しておるわけでございますけれども、これらの技術的支援というものを研究所にお願いしたいということでございます。

最後はマネージメントということで、いわゆる研究の評価制度への反映の話、そして最後は人件費の抑制といったものを目標に掲げているということでございます。

以上でございます。

○交通研 それでは、引き続きまして、交通安全環境研究所の方から中期計画案について御説明いたします。

冒頭、私の方から中期計画の基本的考え方というものを説明したいと思います。資料は9-2でございます。

表紙をめくっていただきまして、基本的考え方というページがございます。先ほどから国土交通省の方から基本的な目標値というものを提示されておりますので、それを受けた計画を策定してまいりました。その辺の経緯が左の方でございますが、特に左側の一番下に、本評価委員会の先生方から数度にわたって御指摘いただいておりますポイントを再度、掲載させていただいております。勿論、抜けておるものもあると存じますが、主なものといたしまして再確認させていただきます。

まず、一番初め、独立行政法人とは何を実施すべき機関なのか。特に、交通安全環境研究所は何をやるべきかを明確にすべきであるということです。

それから、研究者を中心とする人材育成をどう図っていくか。これは、次期中期のみならずずっと継続する課題でありますけれども、そういうことが非常に重要だと。

それから、自動車等審査業務の意義、実効性を明確にして、特に先ほどから出ておりますリコールについて新たに使命が付加されましたので、その体制を整備して実行に移すということでもあります。

4つ目が、私どもの計画を先生方に評価していただく上で具体的目標、極力定量化して評価の対象を明確にするという御指摘もいただいておりますし、投資対効果の観点からコ

スト意識をもっと高めるべきだという御指摘もいただいております。

それから、私どもの研究所は小さい組織でございますけれども、特徴が2点ございまして、ちょうど真ん中下にご書いてございますが、自動車におきましては研究、審査、今回リコールと一連の自動車にかかわる国民への貢献というものを一体的に実施できる機関であるということが特徴であります。

2つ目が、自動車と鉄道を併せ持つ、いわゆる陸上交通にかかわる総合的な研究体制があるということでもあります。しかしながら、人数が限られておりますので、このような目標あるいは特徴を生かしつつ、具体的に次の第2期中期でどういう計画をつくっていくかということをいろいろ議論してまいりまして、右の方に現状の第1期中期計画に加え、以下の5つのポイントを主として新たな重点項目として実施していきたいと思っております。

1つ目が、先ほどもございましたように、研究課題の選定。選定された研究課題の成果がどうなっているのか。その成果がどう活用されているのかという、極めて節目になる段階で行政との間の密接な連携の確保、これは先ほど御紹介がありました研究課題選定・評価会議というものを新たに設置して進めたいということでもあります。

それから、研究者の戦略的確保、若手の育成、評価あるいは実績を加味した処遇。それから、その次の審査職員の育成と最適人事配置の実施、すなわち人材にかかわる2つの重点課題でございますが、これはいずれも今回非公務員化ということに移行していくわけですので、従来以上に、ここに柔軟的あるいは自主的な運営ができると。ここで人材の育成が従来以上に厚くできるのではないかと思っております。

4つ目はリコールに係る事項、これは後ほど少し御説明しますので、ここでは省略いたします。

5つ目が、国際基準調和業務への組織的対応。自動車は特に国際的な基準策定というのは国にとっても非常に大事でございまして、これに私どもの研究所が継続的かつ長期的に若手を派遣して、そういう国際活動の一翼を担うと、これも極めて重要な業務だと思っております。

以上、簡単でございますが、基本的な次期中期の考え方を述べまして、引き続きまして、研究分野及び審査とリコールなどについて交通研から説明いたします。

○交通研 それでは、具体的に次期中期計画の中身について御説明いたします。

資料にございますとおり、ここで次期中期計画の中で実行する部門として質の高い研究成果の創出ということで、具体的にどのようにやるかということについて後ほど順を追っ

て説明をいたします。それから、審査業務については確実な実施。あと、リコール、それから、国際調和、組織横断的な対応、それから、業務運営あるいは人材配置等の効率化という中身になっております。

まず、先ほど御説明がありましたとおり、見直しの中で法人の任務、役割等の明確化ということで整理しましたものが左上にあります。基本的考え方、5ページでございます。基準の策定等に資する等、国土交通政策により貢献できる研究課題を重点化してもらうということでございます。それを行いますたびに、次期中期計画で新たに導入を計画しておりますのが、行政が参画する研究課題選定・評価会議というものを設置いたします。これまでも行政とも密接に連絡を取り合っておりましたが、課題の選定あるいは評価を含めて行政と一体となってやるということがございませんでしたので、次期中期では行政部門の実務代表者が参加しまして会議をつくりまして、そこで課題の選定、それが例えば国の施策と方向が一致しているか、あるいは安全環境基準策定にどの程度有効かという観点から研究課題を選定しまして、更に、その成果あるいはその活用方策等を検討するというところでございます。

それから、その下にまいります、実施する調査研究、その位置付けでございますけれども、大学等で行う学術的研究あるいは民間で行う開発研究といったものは行わないということで、下にございますように、自動車と鉄道の安全環境基準に資する調査研究ということで、具体的に申しますと、交通事故や排ガス等の実態がどうなっているか、これが出発点でございますので、その辺をよく綿密に調査する。

それから、対策の評価。例えば、新しい技術を開発した場合に、それがどの程度有効であるかということの評価する方法をつくり、具体的には基準づくりに反映するということです。

それから、それにとどまらず、そういった新たな対策を実施した場合に、それが実際面でどの程度効果があるか、事後評価的な観点からも研究いたします。

そのほか、国際基準調和活動あるいは産学官連携の中核的役割ということで、課題と位置付けを明確化して、次期中期の中で実施するというところでございます。

それから、見直しの中にもございましたが、数値目標ということで定量的な目標を設定するというので、ここでは将来的に基準の策定等に資する検討課題を、5か年の間に100件以上国の方に提案するというところでございます。

それから、次期中期の5か年の間に予定されております基準づくりの中に、例えば、検討会の委員とか事務局という形で参加いたしまして、調査研究の成果をそこに反映させて

いくと。それを40件以上という目標の設定を行っております。

次期中期目標の方で、国の方からかなり具体的な実施内容というものが提示されておりました。6ページ目がその中身でございます。細かな内容については説明を省略させていただきますが、例えば、交通事故分析で新たにこのようなことをやるべきであるということで定量的効果評価。それから、衝突安全では大きさの異なる車がぶつかったときの双方の安全性を担保するコンパティビリティ、それから、横方向から車がぶつかったときの乗員保護といった内容。それから、予防安全ということで、先ほど国の方から説明がありましたが、先進技術の効果評価などを行うと。

環境関係でいきますと、これまで排ガス規制はかなり強化されてまいりましたが、残された部門も幾つかございます。例えば未規制物質、出ることがわかっているけれども、実態がまずわからない、あるいは測定法がまだ確立されていないということ。それから、環境アセスメント、規制以外のやり方で環境面の対策を更に充実させるということ。それから、新たな基準強化に対応されたより高精度な試験技術の開発。そのほかオフサイクルとかNRMM (Non Road Mobile Machinery)、耕運機とか建設機械の排ガス規制についても国際調和の流れに沿ってやっていくということで行います。そのほか騒音対策、それから、省エネルギーの施策、それから、石油代替。

鉄道に行きますと、事故原因の究明あるいは今後悲惨な事故が起きないようにという対策について。それから、軌道系交通システムの安全性、それから、高度化といった内容について、この5か年の間にこういった内容を実施するというところで、中期計画の中に内容につきましても織り込んでございます。

これは研究企画体制、特に評価のところについて説明したものでございます。進捗管理をより充実させるということで、マイルストーン的な活動、これまでは課題が終わるまでの目標ということでありましたが、これをその年度の節目ごとにどういったところまで達成していくか、マイルストーン的な概念も取り入れまして、課題について厳密に進捗管理をやっていくということでございます。

それから、人材の確保及び育成、それから、職員の意欲向上ということで、定年退職者、これは実は研究職員を見ますと約3分の1が次の5か年の間に入れ替わってしまうということで、そのままでいきますと戦力ダウンが予想されるわけですが、そうならないように、これまで培った人たちの技術的なノウハウとか専門的知見を次の世代の研究者に確実に伝えられるようにということで努力してまいりたいと思います。あるいは、そういった面で戦略的な計画的な研究者の採用を行っていく、それから、育成も組織的に行うということ

でございます。

それから、下の方でございますけれども、行政あるいは大学、産業界との間の人事交流というものも生かしまして、それは先ほど非公務員型に移行するというので、そのプラスの面を最大限生かそうということで人事の交流、それから、研究者の評価、具体的な実績主義に基づく処遇への反映といったことも計画しております。

それから、9ページ目にまいりますと、成果の普及、活用促進、これは当たり前のことでございますが、広く科学技術分野の活動に貢献するというので、これまでどうも日常的な業務に終わらしまして、質の高い論文を発表するということは時間的な面でもなかなか難しかったのですが、そうではないと。やはり質の高い研究を論文として出していこうということで、これにつきましても定量目標を設定しております。

それから、知的財産、これは別に研究所のメリットということではありませんで、私どもの研究所でも国の施策に直接結びつくということで、そこで使われる技術については、国あるいは私どもの研究所が直接技術的な中身についても特許等あるいはプログラム作成においても、自主的に主体的に確保していこうということでございます。

続きまして、審査関係です。

○交通研 審査とリコール、国際基準調和活動について説明させていただきます。

これは審査の概要でございますが、自動車審査につきましては、代表車につきまして保安基準への適合性を確認するものでございます。これによりまして、ここに書いてありますように、不具合発生の未然防止と個別検査の負担軽減というものが図られます。やり方といたしましては、書面の審査とこのような各試験というもので構成されております。

まず、審査の重点化・効率化でございますが、審査の件数というのはやはり今中期計画ではこのように増えておりまして、次期中期計画では右上にございますような、さまざまな歩行者保護を初めとして基準の導入が進んでおります。ここからいろいろ想定になるわけでございますが、現在、書面審査等、下の図でございますが、実車試験で構成されておりますが、このようにメーカーの申請件数が増えれば当然のように業務量というのは増えていきますが、ここで審査の結果を活用いたしまして、例えば、実車試験の台数を減らし、更に、今まで実車試験を行っていたものを書面審査に変えるということで効率化を図っていきたいということで、このような事業を中期計画期間中継続的に実施していきたいと考えております。

13ページは、質の向上及びサービスの向上でございます。まずは、審査における研究と審査の連携でございます。昨年は燃料電池自動車を初めといたしまして、このような体制

を組んでおりますが、更に当研究所の特徴を生かしまして、新技術の導入に広く対応してまいりたいと考えております。

次は、審査職員の質の向上でございます。研修制度の体制化を図りまして、個々の試験能力の段階的な向上、更には、1人の審査職員が幅広く試験能力を発揮するということを目指しております。これによりまして、個人の試験能力を定量化するという事で、申請の内容に柔軟に対応していきたいと考えております。設備の改修なども引き続き対処していく予定としております。

次は、国際的な審査機関としての体制整備でございます。これにつきましては、順次、体制整備を図っているわけでございますが、これに導入されます装置指定を生かしまして、今までは販売前に集中的に審査を行っていたわけでございますが、今後はこれらの装置指定を生かしまして、個々のメーカーのスケジュールに合わせて柔軟に対応していくという体制に変えていきたいと思っております。

続きまして、リコールでございます。リコールにつきましては、先ほどの御説明でございましたが、当研究所の施設、資源を生かしまして、自動車メーカーからの報告の精査、実車試験、国による立入調査などを行いまして、リコール制度の円滑な実施を支援していくとしております。このために、研究所法を改正して体制の整備を図るということでございます。

このようなことによりまして、下のページにございますように、リコールの業務を生かしまして、自動車審査へのフィードバック、更には研究への問題提起というところが期待されるわけでございます。これによりまして、例えば研究の基準案策定、審査の実施、それから、市場からのリコールの情報ということで、自動車のあらゆるサイクルにつきましての総合的な対策を研究所として図っていくということでございます。

続きまして、国際基準調和活動でございます。国際基準調和活動につきましては、先ほども御紹介しましたように、国連の中で年間常設としては12回、更には、いろいろなサブグループも加えると20回以上の活動を続けております。これらにつきましては、左側にございます研究組織と審査組織の両方の専門家を束ねて、統一的・永続的に対応を図っていききたいということでございます。

また、従来から続けております学会への対応、更には、海外の認証機関の対応ということについても、努力を続けていきたいと考えております。

○交通研 20 ページ、組織横断的なことということで、私どもの研究所は複数の異なった業種の組織があるということで、それぞれの専門性を相互に利用して全体としての効果を

挙げていこうと考えております。そのほか、総務・企画部門におきましても、評価を実施するということでございます。

それから、業務運営の効率化、22 ページになりますけれども、これは当然のことございまして、専門分野を超えた他の分野の流動的な人材配置を促進する、あるいは施設の有効活用。それから、管理部門ではアウトソーシング等において更に効率化する。審査部門についても人事の配置等によりまして、更に効率化していくということでございます。

次が、予算、施設及び設備計画でございます。最後の 24 ページでございます。予算につきましては、これから財務当局との折衝等がございますので流動的でございますが、人事計画につきましては、先ほど御説明したとおり戦力を維持するという、それから、人件費を 5%抑制する。

それから、設備関係につきまして最後にございますが、交通システムの安全性研究棟ということで、昨年度起きました福知山線事故のような事故が二度と起きないような形での、それは研究面で対策等を技術的な観点から研究していこうという設備、その他を要求してございます。

以上でございます。大変失礼申し上げました。

○交通研 1点だけ補足をさせていただきますと、事前に資料の御説明をしておりますが、そこから変更の点が出ております。その3点だけ御紹介させていただきたいと思っております。

大きく3点ございまして、1点は先ほどの御説明に入りましたけれども、研究課題の項目ですが細かく規定をしております。当初、分野のみ規定しておりましたが、ここに要はこの5年間に実施すべき研究課題というものを加えたということでございます。

それから、2点目はリコールでございます。リコールは今回不正防止ということの主眼に新たに組織を立てておりますが、更に、その先の件数自体を下げっていくという努力の中で、この研究所の中でできることとして、リコールの業務の結果を研究等に役立てていくという記述を加えてございます。

それから、3点目は審査でございます。審査は効率化が急がれているということで、当初の案に加えて少し詳しく先ほど御説明しました、要は、今までの試験をやってきたものを一部書面審査化などによって、業務量の増加を抑えていくという記述を加えてございます。ただ、具体的には、これは年度ごとということになるかと思っておりますけれども、ちょっと時間がございませんでしたので、とりあえず補足させていただきます。

○分科会長 どうもありがとうございました。ただいまの御説明に対します御質問・御意見をいただきたいと思っております。

○委員 2点ほどお伺いしたいと思います。1つは、従来は行政的な面が強かったので研究開発等にも重点を置いていかれるということではありますが、これをやりますときに技術開発というのは、どうも文系のお役人さんには理解されないという、該当する方がいらっしゃるかどうか分かりませんが、ジレンマが我々にもあるわけでありまして、と申しますのは、新しい技術が出てきたときに従来の技術というのはどんどんやめて、新しいところに展開していかなければいけないというのがあるわけですね。だから、それはよほど注意しないと、やっている本人とか周りもそういう目で見ますと、なかなか新しいことにすぐ踏み込んでいけないということがありまして、ここは非常に注意していただかなければいけないと思っております。このことについては、先ほど新しい評価委員会のようなものをつくれるというようなお話もお伺いしましたが、これについてはどういうふうに今お考えかということ。

それから、もう一つは、国際基準調和の関係であります。従来ですと、おたくの方からいろいろ調査等あるいは関連のディスカッション等に参加されて、それはそれで評価いたしますが、これからいよいよ本番ということになってまいると思うのですが、そのときに、どういうふうな基本方針でそれを対応していかれるのか、その2点についてお伺いしたいと思います。

○交通研 1点目を私の方から、2点目は国際基準調和ですので別の者から。

先生おっしゃるとおり、少なくとも研究所である限りは、不断の研究ポテンシャルの向上あるいは技術開発力の向上というのは避けて通れません。先ほどの中期目標の数値目標の御説明を省略しましたが、私どもはこういう行政との対話の場で新たな提案を考えてやりたい。この提案の中には、勿論短期的に基準に直結するから早くやるべき提案もありますし、あるいは5年、10年先を見て今からこれをやっておかないと間に合いませんよという提案も含まれております。したがって、100というのはあくまで提案でありまして、そのうち5年の間に実現して基準化するターゲットは40程度ではないかと、若干そういう仕掛けになっておりまして、したがって、この100の中にはウエートはそう大きくないところが問題ではあるのですけれども、若手を中心に探索的あるいは基盤的あるいは長期的な研究開発をしたい。ただし、それを行政との対話の場で、行政の皆さんにも理解してもらわないといけないので、そういう新しい提案をすると。

逆に、その提案が否決されるということは、私どもの提案力が弱いということですから、自分で反省しなければいかんことも多々ございます。そういう仕組みでありますので、行政から一方的に出てくることだけをやるということではありません。

○交通研 それでは、国際基準調和活動の考え方なのですが、キーワードで言えば統合性と永続性です。まず、統合性といいますのは、今まで国際基準調和活動をいろいろやってきたわけですが、研究は研究いわゆる技術的な面、それから、審査は審査、やった後にそれをどうやって実施するかという面のみ。基準は基準で、どうもそこら辺の統一感が実はとれていなかったというのがございまして、そういう面も今回1つの組織で束ねるということで、その中核として研究所が動いていくということで、統合的な効果を先に方針を打ち出して対処していくということが発揮できるのではないかと考えております。

それから、もう一つは永続性でございます。国際基準調和活動というのは時間のタームが非常に長くなります。特に国際会議というと2年、3年というのは実は平気で経ってしまうということがございまして、その間にやはり継続的に同じ顔で同じスタンスで話をしていくというスタンスが非常に求められるということで、この2点についてしっかりやっていきたいと考えております。

○委員 最後の基準調和の件なのですが、私もそれを横目で見ていると、何となく JIS とか ISO の規格をつくる会議のような感じがどうもありまして、例えば、今おっしゃった統合性と永続性というのは勿論それはそれでいいと思うのですが、例えば、日本の技術でできることを諸外国においてはなかなかできないので、むしろそっちの方に足を引っ張られて、日本のメーカーの技術的な優位性が生かしていけないというようなこともあるのではないかと思います、その辺も十分考えていただけるという御発言になるのかなと思って聞いておりましたが、その辺はいかがでしょうか。

○交通研 実は日本の電子機器、例えば I T S 関係の技術は日本では非常に進んでおります。そういう面につきましては、例えばヨーロッパの面から言うと若干遅れている面がございまして、そういうものを基準の中に取り入れていくということは非常に大事だと思います。しかも、それは日本にとって特出的なこととございまして、実は国連の場でもそういう点については高く評価されておまして、日本の代表者がその中での I T S 関係の議長になるとかそういうような活動を進めておりますので、より日本の特色を生かしてその部分は頑張っていきたいと考えております。

○分科会長 ほかにございませんか。

○委員 自動車の死傷者数が随分コンスタントに減ってきたことは非常に喜ばしいことだなと思うのですが、そういう自動車の事故というのは自動車の改良とかそういうものは当然ですが、道路だとか信号だとか教育だとかいろいろな方面が多岐にわたっているわけですが、これぐらいだんだん下がってくると、個別にやっているだけではとい

う感じもするのですが、そういう意味で他の研究機関、例えば道路だとか教育もあるかもしれない。そういうところと連携して進めていくというような計画というか、そういうものの必要性はどういうふうにお考えかなと思ひまして。

○自交局 先生の御指摘のとおり、これまでは人・道・車の三要素、それぞれのところがそれぞれのできる対策というものを掘り下げていくというのが、どちらかといえば中心だったわけでございます。それで死者数がここ 10 年ぐらいでずっと半減近くなってきたのですが、ある意味ではできやすいところというのは、そこそこ手が打たれていますので、これから下げていくというのは結構至難の業なのです。今、御指摘の人・道・車の連携というのは非常に政府全体としても問題意識がございまして、特に先ほどちょっと言いました先進技術の分野、ここになってきますと、やはり車単独でできる分野もありますけれども、道路あと例えば交通信号みたいなもの、こういったものとの連携というのが非常に重要になってきまして、これはたしか昨年未だだったと思ひますが、e-Japan 計画というのが数年前にあったのですが、それが新しい形で改定されまして、その中に交通事故を減らすという意味で人・道・車の連携を更に図るべきであるというのが閣議決定されてございまして、関係の省庁がそういった連絡会をつくり、そして、たしか数年後には実証実験も一応目指しなさいというような閣議決定もされてございまして、私どもとしては、車は車単独としてのできるということのは当然掘り下げていかなければいかんと。ただ、一方で人・道・車の連携によってなし得る成果といったものも、これからまだまだありますので、その辺は関係省庁との連携を密に対策を行っていきたく。そういった中で交通研についても、これは特に先進分野でこういった取り組みが行われることになろうと思ひますので、役割を果たしていただければと思ひております。

○委員 何か具体的に研究手段として、こういうところの取り組みがということがあれば、そちらの方を聞きたかったのですけれども。

○交通研 おっしゃるとおり、これは安全の問題ではないのですけれども、例えば排ガスの問題一つとりましても、まさに次世代低公害車プロジェクトということで産官学連携、これは先生がおっしゃるように、いろいろな研究所、いろいろな作業が入って大学の先生方も勿論ですが、プロジェクト的にこういうものにアプローチしております。したがって、多分こういう安全の分野も特に予防安全の分野になりますと、車のハードそのものも含めて道路あるいは通信系という新しい技術も全部網羅した形で対応していくということになるので、当然プロジェクト的な提案も私どもはスクリーニングしますし、自分たちもいろいろな研究所の連携というのをこれから模索していきたくと思ひております。全くおし

やるとおりでございます。

○委員 すみません、簡単にもう1つだけお願いできますか。

5ページの真ん中の四角なのですけれども、青色で書いた2行目「以下のような」という文章なのですけれども、「自動車、鉄道等の安全」の「安全」はどこに掛かるのですか。「安全に資する」に掛かるのですか、それとも「基準策定」に掛かってくるのでしょうか。

○分科会長 計画の方の5ページですね。

○委員 そうです、資料9-2です。この真ん中の枠の青の2行目です。「自動車、鉄道等の安全に資する調査」でよろしいのですか。

○交通研 安全の方も基準がございますので、安全基準、環境基準、それも含む総合的な施策に資するということです。

○委員 そうすると、やはり安全も基準のイメージなのですか。

○交通研 主たる任務は基準づくりということです。

○委員 あるいは「基準」に掛かると読めばよろしいですか。そうしますと、真ん中の枠に「○」が5つありますけれども、一番下の「社会性の高い分野等での新技術開発における産学連携の中核的役割等」、これは上の青の1行目の「民間で行われている開発研究は実施せず」ということとの整合性というのは、どういうふうに。

○交通研 民間で自主的にやる分野は勿論やりませんが、例えば、まるっきり新しい技術でまだ採算性がとれない部分、民間が自主的にできない部分は、国の主導に基づいて行うプロジェクトで開発というよさがございます。具体的には次世代低公害車とか燃料電池自動車、そういった部分につきましては産学官連携でやる。一部は基準の要素も織り込みますが、基準以外の部分もかなりそこに入ってくるということでございます。

○委員 例えば、その次のページのフリーゲージ・トレインなどもそういう位置付けになるのですか。

○交通研 そうですね。勿論、安全性を第一にということでございます。

○分科会長 何かございましょうか。

○委員 少し今の問題に関係があると思うのですが、去年の暮れですかJR東の秋田県でしたか、強風で列車が脱線したということがありました。それは車両側が対策するのか、レールが対策するのか、あるいは防風柵というものをつくって対応するのかという問題、それから北海道辺りで車に乗ってみますと、ひどい地吹雪のようなところでは前が見えないのですね。そのためによく追突事故などがありますけれども、フロントガラスに何か工夫をするというような対策もあるのでしょうか。

○鉄道局 鉄道局の技術企画課でございます。

前段にございました秋田県の羽越線の列車脱線事故でございますが、まず、こちらにつきましては、事故の原因究明の調査というものを航空・鉄道事故調査委員会の方で今行っ
ていただいております。そちらの方でまず原因究明ということをやっておるのですが、一
方で、どんな対策があり得るのかということにつきまして、関係の鉄道事業者さん、それ
から、交通研の方も含めまして、強風対策の会議を設置しておりまして、そちらの方で今
現在どのような、まず、風速計はどんなものがあるのかといった調査を進めながら、どの
ような対応ができるのかということは今やっておる最中でございます。

なお、具体的に運行を再開するに当たりましては、J R 東日本として風速計を増設する
なり、あるいは低速で走行するなりといった格好で運行再開を今やっておるところでござ
いまして、本格的な今後の対策などにつきましては、まだ検討している最中、走りながら
やっておるところでございます。

○委員 自動車のフロントガラスは。

○交通研 今、センシング技術というのが非常に進んでおりまして、そういった意味で視
覚情報をこういった技術を使って支援するという研究を私どもの方でも行っておりますし、
それから、先ほど御紹介がありました A S V というプロジェクトの中でも取り組んでおり
ます。

具体的には、赤外線を使うとかレーザーレーダーを使って、例えばフロントガラスに前
方情報を出せるというようなことができないかというような調査もしておりますし、それ
から、見え方の基本的な研究というものも取り組んでいるところでございます。

○委員 1点伺いたいのですけれども、次の中期計画の間で人件費削減というのが5%と
いうことで、じわり来るとのことだと思っておりますが、一方で、安全対策というのが従来
の衝突というようなメカニカルなものから、予防安全ということで A S V というような電
子情動的な方向に技術的な内容がかなり変わるのではないかと思います。そう
いうときに人員削減というものと、そういう新しい分野の若手の人をとっていくとい
うこととがかなり難しい面もあるのではないかと思います。その辺の人事計画の立案とい
うのはどういうお考えで臨まれるのかということについて、お聞かせいただければと思
います。

○交通研 基本的に非公務員化になっても、当面は人件費については運営費交付金の範囲
内ということになると思います。したがって、私どもの人員計画というのは、まず
今の職員が次の中期の5年間で、いつどういう専門家が定年退職するかという、これはわ

かりますので、それにある程度技術的な伝承がそごを来たさないように、やや早目に新人を採用する。この新人にはいろいろありまして、基本的には公募制をとるのですけれども、大学のポスドクあるいは民間企業からもあり得ます、そして、新卒といった非常に多様な人材のソースを早期に準備しながら、関係部門にお願いしつつ、そういう採用というものを計画的に行うと。これはある程度プログラムがしやすいのですが、問題は業務が非常に増えてくる中で、5%という人件費の削減の中で、どういうふうに成果を維持するように質と量両面から研究者を維持するかということについては、まさに私どもの経営の根幹でございまして、1つは、競争的資金をいかに取るかということに大きなウエートをとっていききたいと。

今も私どもは比較的こういう分野の特徴もございまして、民間も含めた受託研究というのは結構たくさんいただいているのですが、これをある程度より多くしていくとかウエートを高くして、その中から人件費相当分を自ら稼いでいくという動きが強まると私は見ているので、そういう方向に重点化する。ただし、これは余りやり過ぎますと、ただでさえ数少ない研究者が御用聞きに回っているようでは問題ですので、そこのバランスをどうするかということをお悩みつつ、そういう方向に行くのだろうなと思っております。お答えになっていないと思いますけれども、それ以外は余り思いつかないということでございます。

○分科会長 時間が大分過ぎておりますので、この辺で打ち切らせていただきたいと思いますのですが、特に何かございますでしょうか。

私の個人的な話として、事前説明のときから申し上げておりますが、第1期は業務運営の改善ということに、この分科会3研究所とも比較的集中して努力いただいて、大変な成果を上げてくださったと評価しております。第2期は、やはりこの項目で言いますと国民に提供するサービスその他の質の向上というものをより重点的に評価していきたいと思っております。これが本筋だろうと思っております。それに対してどういう対策を打っていただくかという話になろうかと思っております。そういう意味でいいますと、目標を明確にさせていただいて、その達成度合いをどう測るのか。交通安全研究所というのは、国民に対するサービスという意味でいいますと、チェック型の品質管理をおやりになる機関ですが、研究所の運営はそうではなくて、理事長お得意の品質管理の言葉で言えばサービスを提供する側の品質管理をどうするか、不良品率その他の話ではなくて、不良品率というのはゼロでないといけないわけでありまして、そういう視点で考えていただければという希望を持っております。

目標の方は随分きれいに整理いただいたと思っておりますが、達成度をどうやって測るかというのはなかなか難しい話で、マルチに測らないとしようがないのではないかと思いますし、何か焦点を絞った全面的な評価にならなくても、1つに絞った評価というものもあるのだらうと思います。それから、研究所側でそういう尺度まで示していただいて、それを眺めながら我々は評価するというのが一番理想的な姿だらうと思っております。100個提案して40個何とかして通すというのは、一つのすばらしい観点だらうと思いますが、もう一つ工夫があつてしかるべきかなと。コストだとか、審査期間の短縮という言葉も出ておりますが、数字で見ますとなかなかわかりにくいところがありましようし、聞くところによると自動車メーカーの方は見掛けは違うけれども、中身は同じだというプラットフォーム化の動きがありますが、審査件数としてはどっちかというとな型車に依じて比例して増えているという、何か合理化の方法があるのではなからうかと。例えば、そんな感じもいたします。

というようなことで、後段に申し上げました私の話というのは、今回の中期目標・中期計画にはちょっとディテールにすぎるかもわかりませんので、各年度計画の中で十分に反映していただければと考えております。

何か反論はございましょうか。

○交通研 委員長がおっしゃるとおりで、我々も評価していただくためには評価していただけるような、非常に客観性のある指標は何かと悩みながら中でも議論しておりますので、折に触れて年度計画に生かしていきますので、是非またアドバイスいただければと思っております。

○分科会長 それから、中期目標・中期計画につきましては、財務当局などとの協議を経て今後、若干の修正が入る可能性がございます。修正が入った場合には、その対応について大きな問題だと背負い切れませんが、私に御一任いただき、後日御報告させていただくという形でもよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

では、引き続きまして、役員給与規程の改正及び業務方法書の改正について、研究所から御説明をお願いいたします。

○交通研 それでは、お手元の資料「交通研資料9-4」に役員の給与規程の一部、これはある意味では事務的な作業でございますが、昨年出されました人事院勧告におきまして、改定率0.3%俸給を引き下げるといふ勧告が出されまして、それに従って役員につきまし

ても0.3%分の減額の改定を行うということにいたしました。

それから、(2)の特別手当につきましては、民間のボーナスのことですが、実態を反映しまして0.05か月アップするという、これも人事院勧告が出されましたので、そのとおり実施するというので、これを昨年12月の特別手当について、先ほどの減額分と併せて調節するというので行わせていただくことといたしました。

以上が、役員給与規程の一部改正の説明でございます。

引き続きまして、業務方法書につきましては「交通研資料9-6」、A3の横長に記載されてございます。先ほどの説明で、リコール業務について新たな業務として追加されるということで見直しの勧告にも出されております。具体的にそれを実施するための業務方法書を、この資料のとおり改正させていただきたいと存じております。

新旧の対比がございまして、左の方が新でございまして、リコールに係る技術的な検証の実施というのは第5条に記載することといたしました。内容は「研究所法第12条第3号に規定する業務、リコールに係る技術的検証業務は、法令の規定によるほか、別途定める細則により行うものとする」という事項が追加になりました。

それから、附帯業務としまして、第7条にリコールに係る部分の追加記載がございまして。

それから、旧の方でございまして第5条、これまでであった項目でございまして。「情報の収集、整理及び提供」ということとございました。これにつきましては、内容的には外部の情報を収集・整理して、それを新たに提供するという役割が記載されておりましたが、リコール業務が追加になったと。その割には組織的、人的にほとんど拡大がないということで、この部分につきましては業務の中から割愛させていただくということとでございます。勿論、研究成果等の収集あるいは整理して、我々のやった業務を積極的に提供していくということに関しましては、何ら支障が出るものではございません。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

以上、2件につきまして何か御意見ございませうか。特にリコールについては、何か一言おっしゃっていただいても結構だと思うのですが、よろしゅうございますか。ありがとうございました。

それでは、役員給与規程及び業務方法書の改正について、分科会としての意見は以下のとおりとしたいと存じます。役員給与改正につきましては、御意見などもないようですので、分科会としては意見なしとしたいと思っております。

それから、業務方法書の改正につきましては、事務局によりますと法改正後に法人から

変更の申請がなされるとのことではありますが、現時点の案についてはほかに御意見などもないようですので、実質的な変更なく申請された場合、意見なしとしたいと思います。実質的な変更があった場合は、また別ということによろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、交通安全研究所の意見聴取等につきましては、これで終了とさせていただきますと思います。

3) 独立行政法人 海上技術安全研究所

○分科会長 それでは、海上技術安全研究所について審議したいと思います。

初めに、研究所の第2期中期目標及び第2期中期計画について御説明いただきます。先ほどと同じく御意見などは説明の後にいただきます。よろしく願いいたします。

○海事局 それでは、早速資料9-1から9-3に基づきまして、次期中期目標・中期計画の説明をさせていただきます。

まず、中期目標を中心に私の方から御説明をさせていただいた後、中期計画を中心に海技研から御説明を差し上げます。

それでは、まず、お手元の資料9-1及び9-3に基づきまして、中期目標策定に当たっての考え方等について御説明をさせていただきます。

冒頭の資料1にございますけれども、この基本計画の中で私どもが策定に当たって念頭に置いた事項を列記させていただきました。まず、研究所のミッションを明らかにすることをごさいますして、資料の左上に掲げてございますけれども、安全あるいは環境、海事産業あるいは日本経済、世界経済を取り巻く状況というものに対して、種々の政策課題を私ども海事局は掲げてございます。いずれも非常に課題としては複雑になり、あるいは高度化され、あるいは非常に専門的な対応が必要とされるという政策課題でございまして、これらにいかにも迅速にあるいは積極的に対応していくということが求められておるということをごさいますして、この課題解決に必要なとなってくる技術的な知見の提供というものを海上技術安全研究所に期待したいということをごさいます。

これに対して海技研は継続的・体系的に蓄積された専門的なノウハウ、それから、独法としての自由な経営に基づく効率的な事業の運営あるいは大型の研究施設といったものをベースにして、必要な知見を行政当局の方にフィードをいただきたいということを中心目標の中で明示してございます。

その上で、第2期の中期目標期間の中で、こういった基本方針で事業運営に当たっていただきたいかというものを規定してございます。それが右上に書いてございます。3点ほどございまして、研究業務の重点化ということをごさいます。これは今御説明申し上げました政策課題に対応して、きっちりした成果を上げていただきたいということをごさいます。

また、2点目、基礎研究活動の活性化と専門的知見の蓄積というものでございます。研究所としてこうした行政上の課題に適切に対応できる力を整備していただく上で、基礎研

究活動というのは非常に重要でございます。あるいは我々がその政策課題に対応していく上での新たな提案というものも、こういうものをベースに出てくるということでございまして、これらの活動を通じて技術的ポテンシャルを向上いただき、技術的な知見をきちんと蓄積していただきたいということでございます。

それから、3点目に掲げてございますが、独立行政法人に求められておる合理的・効率的な事業の運営というものを引き続き進めていただくということでございます。

これら3つの大きな柱を軸にして、質の高い成果を確実かつ効率的に出していただくということ。それから、高い技術基盤を維持いただくということ。それから、成果を効果的に普及・活用なされるような取り組みをしていただくということでございます。

これらの事項について、お手元の資料3の中で1ページ目から2ページ目に掛けまして基本方針ということで、今の研究業務の重点化、基礎研究活動の活性化、それから、事務・事業の運営の合理化・適正化ということで書かせていただいております。

それから、具体的な取り組みの内容でございます。下段に緑で幾つかのブロックに分けてお示しをしております。まず冒頭、政策課題解決のために重点的に取り組んでいただく研究について書かせていただいております。大きく4つのジャンルについての取り組みについて、お示しをしております。安全につきましては、リスクベースでの総合的・合理的な安全規制体系を構築していきたいと私ども考えておりまして、これに必要な研究を進めていただきたいということでお示しをしております。

それから、2点目として海洋環境の保全。非常に多くの視点からの環境面での対応というのが海事分野でも求められるようになってございまして、これらに对应していくための規制体系の構築あるいは環境対策の強化といったようなものに必要な研究を進めていただきたいということでございます。

それから、3つ目の海洋開発でございますけれども、海洋資源、海洋空間の利用・活用を推進し、我が国の海洋権益の確保をきちんと図っていくということでございます。ただし、海洋の開発利用につきましては、必ずしも国土交通省の行政分野だけで解決するという問題ばかりではございません。したがって、社会的な海洋の開発利用に関する問題の中で、特に社会的な要請の高まっている分野についての研究開発を進めていただきたいということでございます。

それから、4点目、海上輸送の高度化でございますけれども、アジア地域を中心とする産業立地のグローバル化に対応した物流体系の構築の問題あるいは少子高齢化社会の到来に対応して、運輸分野でも熟練した技術を持った人材の確保というのは非常に大きな課題

になってございます。こういったものに対応するための基盤的な開発を進めていただきたいということで、大きなそれぞれの分野についての考え方をお示しし、その中で取り組んでいただきたい具体的な項目を列挙するという形で、中期目標を整理させていただいております。

今、御説明申し上げました重点化する分野についての記述を2ページ目の後段から4ページ目に掛けて、中期目標の中で記述させていただいております。

それから、事業への取り組み方という問題で、緑で掲げさせていただきましたブロックの中段上でございます。戦略的な企画と研究マネージメントを強化していこうということでございます。政策課題に対応する研究開発課題について重点化を図り、それにきちんとした対応をしていく上で企画機能というものを強化して、社会全体の動きに合わせながら研究の進捗も管理しながら、より高い成果を上げていこうということでございます。

また、特に安全環境問題あるいはアジア地域の物流にしてもそうですけれども、国際的な取り組みというのはいずれも欠かせない分野でございます。これらについて、国際的な場においてきちんと成果が出ていくような取り組みを強化していこうということでございます。

それから、そのブロックの右側、基礎研究活動の活性化、専門的な知見の蓄積ということでございますが、競争的な環境の強化等によって研究所としての高い技術的なポテンシャルの維持向上、知見の蓄積というものを図っていくという部分でございます。

現在、御説明したところが中期目標としては5ページ目、それから、一部分6ページの下側に記述をさせていただいております。

それから、緑色のブロックの中段下でございますけれども、事務・事業の運営の合理化ということで、これまでも第1期相当力を入れて取り組んできた部分でございますが、引き続き柔軟な事業運営によって、より効率的なあるいは高い成果が上げられるような組織運営の管理を続けていこうということ。それから、情報の共有化あるいはその間接業務の簡素化等によって、更なる事業運営の効率化を進めていこうということでございます。

それから、一番後でございますが、右下のブロック、成果の普及・活用の問題でございます。1点目に掲げてございます政策立案等への貢献というものは、先ほど御説明申し上げました研究所の使命というものをきちんと果たしていく上で必要不可欠な部分でございます。研究成果を基に、国あるいは国際的な場へ成果の反映というものをしっかりやっていこうということでございます。

また、第2期におきましては、海上技術安全研究所、ほかの研究所と同様に非公務員化

が図られる予定になっております。研究成果の活用というものをより広く進めていただくという上でも、外部との連携の強化というのは非常に重要になってございます。今回、その非公務員化で得られる環境も十分に活用しながら、外部との連携の強化を進めて、高い成果を出していこうというものでございます。

また、知的財産の取得につきましても、研究所内の知的な財産の管理をきちんと行って効果的・効率的に知的財産の蓄積というものを進めていこうというものでございます。

最後に掲げてございます研究活動の周知でございますけれども、研究所の活動あるいは研究所で得られている成果について、今まで以上にわかりやすい広報活動を進めて、外部との連携の強化にも役立てていきたいということでございます。

以上、非常に簡単ではございますけれども、中期目標の御説明をさせていただきました。引き続き、海技研の方から御説明をいただきます。

○海技研 それでは、引き続きまして、第2期中期計画について御説明したいと思えます。資料は「海技研資料9-2」でございます。それぞれパワーポイントの下に1、2で表示してありますけれども、そのページで行きます。

まず、表紙ですが、期間については平成18年～22年、これは資料9-3の本文Iの部分に書いてあるところです。

目次でございますけれども、1「基本方針」から10「その他主務省令で定める業務運営に関する事項」というところまで御説明いたしますが、それぞれ本文と対応しているものを右側に書いてございます。

それから、基本方針の次の2～10番までですけれども、これが大体私のイメージとして評価していただくブロックに分かれているのではないかという具合に思っておりますが、今後、評価についてはどういう具合にされるか事務局等も含めて検討したいと思っております。

それでは、2ページですけれども、基本方針がその1、その2、その3と4ページまでありますが、これは先ほど海事局より御説明申し上げましたので、私からの説明は省略いたしますが、基本方針その2のところですが、海事行政の政策課題ということですが、勿論私どもの基礎的な基盤的な技術というものを含めてニーズの把握を含めて、行政とキャッチボールしながら提案型で受けているということでございます。

それでは、5ページ。2「戦略的企画と研究マネジメントの強化」ですけれども、これはその1、その2、その3がございまして、その1、私たち海技研が担う研究の範囲というのは、下の図のように考えていると。縦が実用性で、横軸が研究開発フェーズでござ

います。灰色になっている部分、基盤研究、萌芽フェーズ、それから、開発フェーズといったところを中心に海技研でやっていくと。勿論、民間他の研究所、大学との共同研究というのはあり得るわけですが、基本的にはこの分野だと考えております。それから、実証フェーズであるとか、あるいは実用化フェーズ、これは当然外部との連携、外部が中心になってやるということだと思っています。

したがって、私たちは左下の基礎・基盤、いわゆる私たちのポテンシャルを高める部分、それから、萌芽フェーズと将来の方向性、フィージビリティスタディといったものを含めた萌芽フェーズ、それから、私たちはIMOといった基準の策定につきましては、開発フェーズと考えておまして、そういったフェーズまでが海上技術安全研究所で中心に行うと考えているということです。

したがって、右側に書いてある基礎・基盤、萌芽、開発といった研究フェーズを中心に行うということです。

それから、6ページでございますけれども、戦略的な資源配分についてですけれども、第1期中期計画では左側に書いてございますように、運営費交付金で実施する部分が一般研究、指定研究、特別研究と。その上に外部資金ということで、受託、競争的資金という位置付けでやっていたわけですが、どうも一般的に名前がぴんと来ないこともありますし、きちんと研究の方向付けをしたいということで、技術ポテンシャル向上に関する、比較的一般研究に近いわけですが、これは基盤研究費という具合に次期中期計画では名称を変更すると。

それから、中長期の課題の先行投資、いわゆる社会ニーズだとか技術開発の情報の分析をして、フィージビリティスタディをやってアプローチするところについては先導研究ということで、これはテーマ提示の所内の競争的環境の中で行おうと。

それから、行政政策実現のためにやる研究を重点研究と位置付けております。そういったことで、括弧内に30%、10%、60%と書いてございますけれども、これは次期中期計画で私たちが運営費交付金の資金を投入するパーセンテージでございます。したがって、エフォートも大体こういった比率で投入されると考えております。

それから、上の部分の受託研究と競争的資金ですが、これは今期中期計画に対比して、件数について一人当たり5%アップしていくという方針でおります。

それから、7ページのその3でございますけれども、これは当然のことですが、プロジェクトライフサイクルマネジメント機能の強化ということで、外部環境、ニーズの分析といったものを含めて、所内がいわゆる企画総務部も含めて研究者と一体となれるように

やっていきたいと考えております。今までのところプロジェクトの管理力ということで、割とプロジェクトそのものの在り方だとか、そういうものをフォローしていたわけですが、全体的にこのプロジェクトが有効に働いているという成果のフォローアップも含めて、きっちりやっていきたいということです。

いずれにしましても、プロジェクトそのものの目標というのは達成していくわけですが、その間で当然のことながら技術的なポテンシャルが上がってくるわけでございます。そういった意味で、右下の方に書いてある独創性の高い技術の創出等を通じて、次の方向付けあるいは新提案、新しいニーズに対応する実力を兼ね備えていきたいということです。

それから、プロジェクトにつきましても、左下に外部研究資源と書いてございますが、外部との研究・連携というものが重要でございます。いずれにしましても、そういった総合的な力でプロジェクトの成果を上げていきたいということでございます。

それから、8ページは政策課題解決のために重点的に取り組む研究ということでございまして、これも先ほど海事局より御説明がありましたので詳細は省きますけれども、私たちが意図していることは、それぞれの重点課題、重点研究につきまして、いわゆる今期中期計画の終了時点、現時点の研究課題についての現状把握といったものをきっちりやって、現在もやってきておりますけれども現状把握をして、5年後の達成目標を明確にするということで、研究課題を進めていく方策を決めております。

したがって、5年後の達成目標をきっちりするということから、年度ごとの到達点も明確にするということでやっております。そういったことで、最終的に政策メニューの提言というところですが、技術基準であるとか技術開発のアイテムであるとか、あるいは知的財産、技術情報、それから、新たな技術の創出というようなことを考えているということです。

この研究課題につきましては、下の黄色い枠で囲ってありますが、外部評価委員の先生方に評価をいただいております。次期中期計画につきましては、先週、外部評価委員会を開きまして、御評価をいただいたばかりでございます。

それから、9ページですが、基礎研究活動の活性化ということで、その1とその2、次の10ページまでございます。私たちは政策課題解決に必要な技術基盤を維持し、あるいは向上させていかないといけないということで、大きく分けて競争的環境の強化と研究者の意欲向上に関する環境整備、それから、継続的な人材確保、育成となる啓発ということをやりたい。競争的環境につきましては、先導研究で所内の公募制であるとか、あるいは外部資金を得たときに、その研究を獲得した研究者に研究費を加算

して還元するとか、いろいろなインセンティブを考えているわけですが、また新たなインセンティブも考え出していくということでございます。

それから、研究所の意欲向上に資する環境整備でございますが、現在、格付け審査システムという非常に有効なシステムを外部の審査委員の先生に来ていただいてやっているわけですが、内容等につきましても、やはり非公務員化していく過程で見直さないといけない項目もありますので、そういった格付け審査のやり方等を見直しして、研究者の意欲向上につなげたいという具合に考えております。

それから、人材戦略については次の 10 ページでございます。私たち海技研の技術規範の可視化といったものをきっちりしたいと考えているということです。部門の技術ポテンシャルの指標化をしていくわけですが、実は平成 13 年度技術ポテンシャルということでワーキンググループをつくって 5 段階表示をしておりますが、そういったものを基にして、新たな外部にわかるポテンシャル指標を明確にしていきたい。それから、当然のことながら、重点研究だとか先導研究実施に当たって、必要な技術の質だとか量といったものを体系化していきたいと考えております。

それから、下の人材育成につきましては、今度は非公務員化になりまして、今までははっきり言って国の研修に頼っているところがございまして、独自の人材育成というのはオン・ザ・ジョブ・トレーニング的なことしかやっていなかったわけですが、今度はやはり人材育成プログラムをきっちり整備して、研修プログラムをつくってやっていかないと、国の研修制度に頼るわけにはいかないというようなことでございます。

それから、中長期の戦略として、また、非公務員になる予定で新たな採用というのが、いわゆる国家公務員試験を合格した人をターゲットにして採用するということができなくなりまして、一般の企業と同じような採用パターンになってくるということで、いわゆる採用の仕方というものを今変えておりますけれども、そういった採用の方法だとか人材配置の在り方あるいはキャリアパスをどういう具合に形成していくのかということをきっちりしていきたいということでございます。

それから、11 ページは国際活動の活性化でございますけれども、重点的には 2 つございまして、1 つは、私どもの重要な役割としまして IMO、ISO に関する技術的なバックアップをしていくわけでございますけれども、これが日本の国、私どもの研究所だけではということもございまして、やはり東南アジア、韓国、中国辺りとの連携も必要だと考えておりますので、そういった国際連携の組織を新たに設置して、そういったアプローチをして、行政のバックアップができればと考えていると。勿論、IMO、ISO だけではな

くて、海事行政の政策にかかわることで各国との意見の交換をしないといけないと思っておりますし、現在どちらかというと欧米との連携が強いわけですが、今後は物流を中心にして東南アジアとの連携を進めていきたいと考えているということでございます。

それから、12 ページは研究開発成果の普及及び活用の促進でございますけれども、これは4つほど項目がございまして、政策立案等への貢献、それから、産学他の公共機関との連携、それから、戦略的な知財の取得と成果発信、それから、いろいろな研究活動の情報の提供ということでございますけれども、政策の立案についてやはり私たちのポテンシャルが高くないといけないということで、先導的な研究、基盤研究を充実していきたい。

それから、産学との連携でございますけれども、現在は勿論多角的にやっておりますが、外部連携のためのこういった機能を企画部門で強化したいということ。

それから、インターンシップであるとか、そういったことで研修生を5年間で200名程度以上は受け入れたいと考えております。

それから、知財につきましては取得のための適正な管理、あるいは知財が外部に利用していただくための情報の提供の仕方、そういったものをきっちりさせたい。一応、数値目標的には所外への発表だとか知的財産の出願等につきまして、一人当たり5%アップということを考えております。

それから、論文数につきましては、英文の論文比率を50%以上にするということです。

それから、情報の提供につきましては、現在もホームページ等で掲載して、ホームページのアクセス数なども把握しておりますけれども、まだまだ不十分だと思いますので、更に一層の使いやすさといったものをきっちりして、情報の提供を充実させていきたいと考えております。

それから、13 ページでございまして、柔軟かつ効率的な組織運営ということですが、これが独法になって有効に機能している一つのことでございますけれども、組織がいわゆるニーズだとか周辺環境に合わせて自由に研究所で変えられるというようなことで、今期中期計画ではニーズ志向ということで領域単位に分けていたわけですが、現在のところニーズ志向でやっていくということが研究所全体に浸透してきているということと、それから、基盤的な基礎技術、ポテンシャルを高める必要があるというようなことを踏まえて、平成18年度からは専門性を深化するための研究領域再編ということで部門制にしていきたいということで考えております。

それと、企画部門は企画部門、総務部門が一体となって、研究所全体が一体で研究できるような形の一体化を持てるようなマネージメント強化をしたいということです。

それから、14 ページ、事業運営全般の効率化でございますけれども、これは円滑な事業運営と研究活動をきっちり支援していくために必要なことでございますが、コストの縮減、それから、それと相通じますけれども間接業務の効率化、それから、円滑な研究活動というようなことで、コストの縮減については、いつもコスト意識の徹底ということで日常いろいろやっているわけですが、まだまだやっていかないといけない。それから、省エネ、それから、一般競争入札の拡大もまだ不十分ですから拡大していくと。それから、むだがいろいろなところに相当あるわけですが、発注スペックも含めてむだの排除をしていきたいということで、コストの縮減を図っていったって有効にお金を使っていきたいということです。

そういったことを通じて間接業務の効率化ということでございますけれども、情報化、情報化と言われていまして情報化を進めているわけですが、まだトータル的に電子政府といったところまできっちりできていない部分がございます。そういった意味で情報化の一層の推進をやって、一元的に管理できるようにしていきたいということで、間接業務の効率化ということで、これは5%の削減を目標にするということでございます。

それから、15 ページは財務に関する事項ですけれども、財務事業は全く問題ないと言ったら語弊があるわけですが、問題ございませんけれども、私たちとしましては外部資金をできるだけ取って、それを有効に研究所の発展のために使っていききたいと思いますし、社会のお役に立つような形で使っていききたいと思いますと考えております。

それから、10 がその他主務省令で定める業務運営に関する事項ということで、施設・設備に関する計画と人事に関する計画がございますけれども、これは本文の内容をきっちり全うしていききたいと考えているということです。

研究計画については、以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。ただいまの御説明に対する御意見・御質問をいただきたいと存じます。

○委員 まず、9-1の資料で、今日は余り細かい話はおっしゃらなかったのですが、海洋環境の保全ということで将来随分問題になると思うのですが、NO_x・PM 計測技術の開発ということで、環境影響評価手法の構築というのを挙げておられますが、これは具体的にはどういうことをおやりになるのでしょうか。

○海技研 今、既に船のNO_xにつきましては条約ができておりまして、昨年発効したところですが、これは更にもうちょっと規制が強化されていくという方向に現在なっております。その規制をきちんと実効あるものにするためには、実際の工場では測れているのです

が、船の上で測るというのは、こういう点をこう測って、こうやればいいというのはまだ完全に決まっておられません。それから、更に強化していこうとすると、更にいろいろなNO_xを減らす技術が取り入れられたときに更にどう測るのかというものもまだ全く決まっておられません。これはまだ規制値をどう強化するかというのがこれからの段階なので、まず、それをきちんとしましょうということ。

それから、PMについては実はまだ規制することは全く決まっておられません、これはとりわけ湾内においては非常に大きな問題になるということで、規制の方向にございます。これは船の場合、実際にPMがエンジンのすぐ後で出て、煙突の中でどうなって、大気に出てどうなるということころまでは、完全にどのような二次生成物が出てどうなるのかというのはわかっておりませんので、それを環境評価も含めてきちんとした研究開発を行って規制化の検討に貢献していきたいということが、ここで申していることをございます。

○委員 環境評価とおっしゃったのは、具体的にはどういうイメージなのでしょう。

○海技研 出てきたものが二次生成物になってまいります。それが、最終的にどういう形で拡散していくかということ、とにかく湾内が一番問題になってくるわけをございます。そこに対する評価をまずきちんとしようと。

○委員 今、環境省の方でNO_x・PM法等に関連して、特定地域のいろいろな有害成分を環境基準以下に抑えようということで2010年というのが一応めどになっておりますが、そのときに東京湾の船舶から出るいろいろなものがどういうふうな影響を及ぼしているかというようなことは非常に問題になっているのですが、その辺も念頭に置いておかれるということか、あるいはもっと緊急的にはほかの自動車とかその他のところからの排出成分等が下がってきた場合には、急に目立ってしまうというようなこともあるとは思いますが、そういうことも踏まえておっしゃっていると理解してよろしいですか。

○海技研 はい、さようをございます。当然そういうことで非常に大きな問題になっているということは私ども認識しておりますが、実際に規制をしようということになると、これは外国から来る船というのはかなりの寄与率が高くて、例えば、日本が一方的に規制するということになると、東京湾に入ってくる大型の船というのはほとんど外国船なわけをございます。したがって、それだけでは一遍に規制ができないので、具体的な影響評価も行い、更にこのようなところまで減らせばこういう意味があるのだということ国際的な合意に持っていかなければいけないし……。

○分科会長 御質問の趣旨は、そういう話もさることながら、ローカル・グローバルの話だとか、国際的に厳しい規制をやっている国もあれば、グローバルに合わせようとしてい

る国もあるし、技術の問題はもうとっくに進んでいるじゃないかと。あとは政策上の取扱いではないのでしょうかという意味までも含めて、船はどこが特殊なのということを開かれていますのだと思うのですけれども。船の世界に閉じこもった議論ではないという話ですね。

○海事局 政策という面でお答えしますと、昨年から船の排ガス規制というのは条約に基づいて始まっております。ただ、これを国際的に合意したときには、要はやらなければいかんということで非常に喫緊で達成できる、あるいは既にある程度達成できているレベルで基準のレベルが設定されています。今、日本あるいは世界じゅうがやっているのはそのレベルの規制でございます。それだけでは全く問題を前向きに解決していくことにはなりませんので、5年後に、したがって2009年までに新たな規制の強化案を作成することになっておりまして、その規制の強化に向けて、より日本としては積極的に世界的な基準を策定して規制を強化していこうと。そのために研究開発に力を入れていただくという構図になってございます。

○委員 私も今、分科会長がおっしゃったことを最終的にはお伺いしようと思っていたのですが、要は、そういうことも勿論大事なのですけれども、非常にローカルで緊急的に問題が起きてくることにも十分対応していただけると理解してよろしいということですか。

それから、もう一点は、個別には挙げておられなくて、別にやったらどうかとかそういう話ではないのですが、メガフロートとかプラットフォームとかそういう問題については、どういうふうな対応を根本的に考えておられるのか、それをちょっとお伺いしたいと思います。

○海事局 メガフロートの技術は海技研で基礎的・基盤的研究のところからスタートして、最終的には国としてもこれをバックアップして実証試験を実施して、社会的にこれを使っていただけの技術というところまで技術的には高まったと認識してございます。これからは具体的な社会的な資本として、これをどう使っていくかというレベルに来ておりまして、そのために必要とされる、海技研にかなりの知見が蓄積しておりますから、そのプロジェクトが立ち上がってくるところに海技研としてはそれを知的にバックアップしていくと、今後はそういう展開をしていくということでございます。

○分科会長 ほかにございましょうか。

○委員 非公務員化のメリットを生かしてというお話は幾つか出てきたように思うのですが、その中で具体的な事例として言われたのが、人事の採用のときに今までの公務員じゃない枠で採用できるということで、かなり研究所としての独自のことができるということ

だろうと思って聞いていたのですが、そのほかのメリットとして、抽象的ではなくて具体的に箇条書きふうに言うとういうことになるのでしょうか。

○海技研 非公務員化になるということで、まず私どもが一番考えたのは人事交流だとか採用の問題なのですが、あと、これはすぐにはできないのですけれども、例えば給与とか人に関係してくるのですが、採用の形態などをもうちょっと自由なやり方ができるかなとは考えております。非公務員化になるということで基本的には人の問題ですので、そここのところが中心になるだろうなどは思いまして、まだこれは勉強中で具体的なことはお答えできないのですが。

○委員 今現在、法律か何かで縛られているのがなくなるという面では、どういうところがフリーになるのですか。そういう面もあるのではないかと思ったのですが。

○海技研 法律で今でも縛られている部分がたくさんありますから、今、海技研より話をしたように、採用形態だとか自由にできると理解しています。非公務員化になったから極端に変わるということは、人事の交流とかそういったことだと思うのですね。

○海事局 今開かれている通常国会に法案を提出したところなのですけれども、その中で一般的に非公務員化になって何がどうなるのというお話で、1つは、先ほどお話があった公務員の体系にとられない弾力的な雇用体系がとれますよというのが1点。それから、民間の方々との交流という意味では、今まで官民交流法という法律がございまして、これによって交流の年限であるとか、あるいはポストであるとか、コントロールが掛かっておったものが外れてしまうと。したがって、それぞれの研究所の事情に合わせて、かなり弾力的に民間との交流というのをやっていただけるようになります。あるいは、これはちょっと海技研でどこまであるかなというのは私もよくわからないところではありますけれども、例えば民間の企業を興したり、起業されたりして研究所の職員も続けながらそういう企業との兼業ができるであるとか、そういったメリットが出てくると言われております。

○分科会長 メリットはいいですが、デメリットは。応募がないとか。

ほかにございましょうか。

○委員 研究業務の重点化の4項目目で、海上輸送の高度化ということが挙げられていまして、産業立地のグローバル化の進展とそれに対応した交通輸送システムをつくり上げるということで、国際的な問題、国内的な問題と同時に、東アジアという日中韓というような輸送システムを念頭に置かれているような気がするのですけれども、そのときにコンテナ輸送のようなものもあるけれども、フェリーのようなものもあるでしょうと。そうすると、載せる車が日本でも走れるし、相手の国でも走れるというような観点もないと、船だ

けいろいろ考えてもうまくいかないということがあると思うのです。そういう意味で、国土交通省というのはいろいろな交通手段を国際的に考えていらっしゃるのだから、そういう視点の研究とか合理性の追及のようなことも何らかの形で、海技研だけでできることではないと思うのですが、考えていただきたいというのが要望です。

それから、もう一点、これも要望なのですが、リスクベースの総合的な安全体系の構築というのが一番初めに挙げられていまして、かなり不合理な安全規制のようなものが在来船、タンカーとかバルクキャリアなどに対して求められる傾向もあるというようなことが暗に示されているような気もするのですけれども、一方で、この海上輸送の高度化というようなことで、コンテナ輸送とかいろいろなことを考えるとかなり新しい概念が出てくるはずで、この辺は今のヨーロッパ中心でかなりコンサバティブに規則を定めるという方向を打ち破るような研究を是非進めていただいて、4番目の項目につなげていただきたいという気がいたします。

○分科会長 要望でよろしいですね。ほかにございましょうか。

この分科会は3研究所を担当しております、研究所のミッションのところでは産業経済を標榜している研究所は海技研だけなのです。そういった意味で、行政がそれを担当しておられるという意味もありますけれども、その関係をちょっと御説明いただいております方が理解しやすいと思うのですが。

○海事局 今、委員の方からも御指摘がありましたけれども、いずれの問題も国交省としても取り組みを始めている課題というものもございます。例えば、アジアとのRORO船でフェリーに乗ってトラックがやってくる、日本のトラックが韓国に行って向こうを走って荷物を積んで国内に戻ってくるというようなことは既に取り組みを開始しておるわけでございますけれども、その逆がどこまでできるのかとか、あるいは道路の規制の問題として、そういうことをやったときどういった問題が起こってくるのかとか、その辺の検討を進めて、より効率的で合理的な、不合理な……。

○分科会長 それはグローバル化というとらえ方だと思うのですが、雇用の促進だとかそういうこともあるわけでしょう。

○海事局 はい、そうです。産業の問題というのは、いずれも我が国の国力を今後どういうふうに確保していくのかという全体的な動きの中で物事を考えていかないといけない。しかも、それぞれの産業もそういう方向に向かって取り組みをしていただかないといけないという問題でございまして、これについては国交省の政策と海技研の研究の方向性というものが、ある一定の方向に向いて収束していくように、アウトプットを基に政策

が次の展開が進むといったような取り組みをしていきたいと考えてございます。答えになったでしょうか。

○分科会長 ほかにございましょうか。ございませんようですので、第2期中期目標及び中期計画について、分科会としての意見のサマリーを申し上げたいと思います。

海上技術安全研究所は、第1期において事業の運営の合理化・適正化という意味で、先導的な役割を果たしていただいて、大変成果を上げてくださったと評価しております。引き続き是非その面で更なる御努力をいただきたいと考えております。

それから、これからは今日の目標にもかなり色濃く入れていただいておりますが、成果をどう判断するのか。コストの方だけではなくてパフォーマンスがどう上がったかということ、より重点を置いた見方をしていきたいと。ただ、個別の研究テーマについて、ああだこうだと学会的な意見を申し上げる立場にはないと思いますので、その辺でどういふふうに測ったらいいのかというのは私個人的に大変悩んでおりまして、研究マネジメントの強化という一言に尽きるのかもわかりません。

一方では、基礎研究活動の活性化と専門的知見の蓄積については、ここの測り方をどうするのかというのは、なかなかわからないのですが、結局は世界的に見て類似の研究機関と対比して、ベンチマーキングをやって、どのくらいのポジションにいるのかということ、常に把握していただき、研究所全体として足りないところがあれば更に伸ばしていただく。こういうことに応えていくというようなことに御注意いただければと希望を申し上げます。

最初の御質問にあったように、環境問題に対して、国際的な基準だけでなく、ローカルな問題も考慮した広い視野で対応していただきたい。その際に、技術的な対応が必要なのかあるいは政策だけで片がつく話なのか、といった点についても配慮していただけたら良いのではと思います。

中期目標・中期計画については、よろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

財務当局などとの協議を経て、中期目標・中期計画に若干の修正が入る可能性があるということですが、その対応については私に御一任いただきたいと思います。勿論、後日御報告いたします。

それでは、引き続きまして、役員給与規程の改正及び業務方法書の改正について、研究所より御説明をお願いいたします。

○海技研 それでは、規程の改正と業務方法書の一部改正、両方一括して御説明申し上げ

ます。

まず、役員給与規程の改正でございますが、資料9-4の1枚紙とその後ろに具体的な規程が書いてございますが、1枚目の紙で具体的な内容を書いてございます。内容は、昨年8月15日に人事院勧告が出されまして、それを受けまして9月28日に「公務員の給与改定に関する取扱いについて」という閣議決定がなされております。この内容に沿いまして役員給与の改正をするということでございます。

内容はここに書いてございますように、俸給表を改定したということと、12月の期末手当の支給率を引き上げたということでございます。

続いて、業務方法書の方でございますが、こちらは法律に基づいて定めることが決められておりまして、その規定内容については国土交通省令で定められております。今回の改正は非常に形式的な改正でございますが、研究所を非特定化する、すなわち非公務員化するということに伴いまして条文が動いたところがございます。その動いたところを単に条例のリファーするところを変えたという内容でございます。

以上でございます。

○分科会長 役員給与規程の改正及び業務方法書の改正について御説明いただきましたが、何か御意見ございますでしょうか。

それでは、ございませんようですので、分科会としての意見を取りまとめたいと存じますが、役員給与規程の改正についてほかに御意見などがございませんので、分科会としては意見なしと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。

(「異議なし」と声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

業務方法書の改正につきましては、法改正に伴う条番号のずれなど形式的なもののみですので、これもまた意見なしとしたいと存じます。

○事務局 それでは、海上技術安全研究所の意見聴取につきましては、これで終了させていただきます。

○分科会長 では、どうもありがとうございました。

(休憩)

4) 独立行政法人 電子航法研究所

○事務局 それでは、皆様おそろいでございますので、電子航法研究所の第2期中期目標及び中期計画につきまして、審議をお願いしたいと思います。

○分科会長 よろしく願いいたします。

初めに、研究所の第2期中期目標及び第2期中期計画について御説明いただきます。御意見などは説明の後一括していただきます。よろしく願いいたします。

○航空局 それでは、独立行政法人電子航法研究所の平成18年度からの第2期に向けましての中期目標及び計画について、所管課でございます航空局の管制技術課と、それから、電子航法研究所で併せて説明させていただきます。

1枚目のスライドでございますが、詳細はお手元にパワーポイントをプリントアウトしてお出ししておりますけれども、平成17年度までの第1期中期目標期間の実績ということで、平成17年度につきましては、まだ御評価いただけていない現在進行中の段階でございますけれども、平成16年度まで御評価いただきました御意見と、それ以外に予算、定員等についてまとめさせていただいたものでございます。当初からいろいろな形で御指摘いただきまして、それを研究所及び所管課といたしましても、できるだけ反映するよう努めてまいったところでございます。そのお陰もございまして、また、いろいろ厳しい御指導をいただいたこともありまして、少しずつ改善してきたと考えているところでございます。

それでは現在、電子航法研究所を取り巻く環境ということで、これがどういう状況にあるのか、中期目標・中期計画の前提となるものがどんなものであるのかということにつきまして、我々の認識をまとめさせていただいたものがこの絵でございます。もともと独立行政法人に対しましては、さまざまな社会的ニーズというものをとらえ、それを反映するようなことが求められているわけでございますけれども、航空交通全般に対しまして、昨今の航空会社側ないし地上側の問題といたしまして、さまざまな安全性や信頼性に関しての疑念が出てきているようなところでございます。これに対して、安全性・信頼性を向上し、事故を減らし、それから更には効率性ということになるのかもしれませんが、確実に、しかも、決まった時間に着くような就航率、定時制の向上というのが社会的ニーズとして強いところがございます。

また、利便性という観点で見ますと、これまでは大型のジャンボ1機で、例えば1日2便飛ばせばいいというところがあったわけでございますけれども、もっと利便性を上げよ

うとしますと、機材はもう少し小型化するが便数を増やす。そうすることによって、できるだけ多くの路線に高い頻度で運航する、これが国民の目から見ますと、直接的に短時間で移動できるようになるという点では重要なところではないかと思えます。また、当然のことながら、さまざまなコスト低減による低廉化というのがございます。

直接的には国民の目にはなかなか見えないのかもしれませんが、航空交通に直接的に影響いたします空港近辺の騒音問題であるとか、エンジンからの排気ガス、環境問題に関してこれをできるだけクリーンな交通モードにしていくということが重要な要素になっているところがございます。

これらに対しまして航空交通行政といたしましては、多くの便数を多くの場所に飛ばしたいということになりますと、その中核になります羽田空港を始めとする主要な空港の容量を上げていく必要が出てまいります。そういう空港の容量が増えてまいりますと、航空機が飛び立ちましてから実際目的地に行く、または、地方空港から羽田等に着く、その空域・航空路の容量というものを拡大していく必要がございます。そうやって増えた航空交通容量を安全であるかどうかということを確認しながらやっていく必要がございます。そういう飛び方を下支えするさまざまな航空保安システムを新たに導入していく必要があるわけがございます。

こういうものが電子航法研究所への言わば社会からの直接的ニーズなり、航空交通行政からの課題として入っているところでございますが、これに加えて、政府方針といたしまして右の方でございます独立行政法人の中期目標等の策定方針ということで、効率化が求められていること、経済財政運営と構造改革に関する基本方針ということで他の業務との重複の排除であるとか、3つ目の「●」でございます中期目標期間が終了する独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性ということでは重点化・効率化を図るべきこと、それから、非公務員化ということがうたわれているところでございます。更には、行政改革の重要方針ということで、人件費の削減等がうたわれているところでございます。

これらを全体といたしまして、やはり最初に述べさせていただきました社会ニーズに応える、それから、先ほど申し上げました大空港の拡張であるとか、容量拡大という航空交通行政への技術的な支援をやっていただきたいということ。こういうニーズの高いものに関する研究開発を戦略的・重点的に実施していただきたいということ。後は、効率化という観点で見ますと業務執行体制を見直す、効果的・効率的な業務遂行を可能とさせていただきたい。そして、人件費を含めた経費の縮減を行っていただきたいと、ある意味あれもこ

れもという要望になるのかもしれませんが、効率化を図って、行政ニーズ・社会ニーズに的確に応えていただきたいという観点から、我々の方で次期中期目標の案をつくり、それに対し電子航法研究所の方で次期中期計画の案をつくらせていただいたものでございます。

では、航空交通行政の課題という点でどのようなものがあるかというところでございますけれども、左側が現状でございます。空港、特に羽田空港等ではターミナルビルでもスポット自体が足りなくなっているような状況でございますけれども、なおかつ航空機が増えてまいりますと、朝の時間帯などですと飛び立つまでに相当待たされる、5機、10機並ぶようなことがあるわけでございます。上に上がれば上がったで上空も混雑している。これに対応するためには、やはり混雑空港の容量拡大と管制を高度化しつつ安全を確保して、その上で空域・航空路の容量拡大・活用を図ることが必要になってまいります。

それに対して、現在具体的にとっております施策としましては、羽田空港の再拡張事業ということでD滑走路、4本目の滑走路を現在PFI型により整備しているところでございますけれども、これが近年中に完成してまいります。ただ、こうやって空港自体の容量が増えてまいりますと、それに併せてその周りでございます関東空域、ここには成田もございまして、ミリタリーの空港もございまして、こういうものを含めました関東空域の再編を行いまして、空域の容量を拡大していく必要があるということでございます。

あと、飛び方を効率化するというところでございますが、今まで飛行経路というのが地上に置かれました無線施設の上を飛んで、次の無線施設の上を目掛けて飛んでいくというような、言わば極端なことを言えば折れ線状の飛行経路が設定されておりました。それを複数の無線施設の情報を同時に使うことで、言わば機上装置の方で仮想の直線の経路を引いて飛行するというようなRNAV、広域航法が徐々に導入されていっているところでございます。今後、更にこのRNAVの効率を上げてやることで、例えば、今まで1本しか引けなかったところが2本引けるようになるとか、もっと効率よいトータルとして運航距離が短くなるような、その分燃料も使わなくて済みますし、時間も短縮されることになりましますから、そういう経路が引けないとか、そういうような社会的・行政的ニーズがございます。

これを下支えするものとしたしまして、ここでは衛星の例を1つ書いているわけでございますけれども、衛星で洋上の管制間隔を短縮するというようなことであるとか、それから、日本国内の空域におきましても、先に申し上げましたようなRNAVであるとか、関東空域の再編を支えるようなさまざまな新たな航空保安システムというものをに入れていくということになっているわけでございます。

それに対して、電子航法研究所の役割。まずは、こういう効率のよい飛び方、より容量が増えるような飛び方、飛ばし方、これを安全を確認しながらそういう航空機に対して指示をしてみたい ATM、航空交通管理の手法に関する研究開発を是非ともやっていただく、高度化していただく必要があるということでございます。

それと、それを支える CNS、通信・航法・監視、この3つの名称の頭文字で CNS と我々は呼んでおりますが、CNS システムの整備・運用、それから、利用にかかわるような研究を是非とも進めていただきたいと考えているところでございます。

次は、独立行政法人に係るさまざまな政府方針を1枚にしたものでございます。先ほど重点化だとか人件費の削減であるとか主要なポイントについて述べさせていただきましたので、ここでは省略させていただきます。

では、第2期中期目標案の全体概要ということで、次のスライドに行かせていただきます。まず、1つ目といたしまして、業務運営の効率化という観点でございますけれども、やはり全体を効率化していくためには、理事長のリーダーシップと、これまでも各研究部門がさまざまな形で行政と調整しながら研究テーマの調整であり、進め方の議論をやってまいったわけでございますけれども、やはり ATM であり、CNS を全体を統合して新たに活用できるような研究テーマを設定し、その進捗を管理していくという観点で、研究企画・総合調整機能というものを最大限発揮していただきたいと考えているところでございます。

これまで研究所におきましては4つの研究部がございました。これまでは、ある意味で段階別、専門別がミックスしたような形の部構成でございましたけれども、これを専門分野という観点で組織構成を変更することによって、各研究開発機能を専門化させ、高度化させるということと、そういうグループの中から必要な人間を出すということでの柔軟性向上を図っていただきたい。結果として、重要なプロジェクトの推進について、プロジェクトチームによって進めていただきたいと考えているところでございます。

人材活用という点でございますけれども、業績評価を的確にやって貢献していただける方が評価されるようにしていただきたい。それから、研究所自体の人員の制約等もでございます。できる限り、さまざまな外部人材を有効に活用することで、そこを補っていただきたい。更には退職者、現在50歳前後以上の方が結構いらっしゃいますので、そういう方々が順に退職していかれる。その中でポテンシャルが低下しないよう、人材育成に関する長期計画をつくっていただきたいと考えております。

業務運営という点では、人件費を含めました全体の経費の削減・効率化というところを

これまでと同様に、お願いしていくところでございます。

続きまして、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ということでございますけれども、先ほどから申し上げました社会ニーズに対応したものを研究開発の戦略的・重点的に実施ということで、やはり航空交通管理に関する直接的に飛び方のソフト面を改善できる航空交通管理手法の開発・評価が重要になってきております。

そこを支える言わばツールとしての通信・航法・監視システムであるとか、それを支えてまいります基礎的技術の蓄積というものが需要でございます。その上で、重要性の高い課題について重点研究課題としてやっていただきたいと考えております。

研究開発の実施過程における措置という点では、先ほど申し上げました業務執行体制の見直しとも少々オーバーラップするところもございましてけれども、やはり企画、提案、調整機能の強化ということで、ニーズに対応する研究要素を包括的に企画・提案できるようにやっていただきたい。

その上で、社会的ニーズの変化、これは行政ニーズの変化という形で表れているところでございますけれども、必ずしも5年前に言ったことがそのままというわけではないわけでございます。そういう意味では、ニーズの変化に即応できるような柔軟性を確保していただきたいところがございますし、その変化に応じて研究内容や方法の見直し等の所要の措置をとっていただきたいと考えております。

共同研究、成果の普及という点では、さまざまな基礎的技術を研究所だけですべてを持ち続けるというのは非常に難しいところがあると思います。そういう意味では、国内外の大学・研究機関等との共同研究の推進をやることによって、そういうノウハウを研究所の中に是非とも蓄積していったって、有効活用していただきたいと思っております。また、外部ニーズという意味での受託研究をできるだけやっていただきたいと思っております。

後は、できた成果をうまく活用していただくという意味では、メディアを通じた広報・発表であるとか、知的財産権の活用というところでございます。

そこと絡んでまいりますけれども、下の方に財務内容の改善ということで、自己収入の増加、これは独法に対して求められているところでございます。国といたしましても、必要な部分に対してできるだけサポートしなければならないわけでございますが、自己収入という形で持っておられますノウハウを有効に活用していただければと考えております。

効率化というところにつながってまいります。管理、間接業務の外部委託というものについて、やれる範囲でやっていただくことで業務の効率化をやっていただきたいと考えているところでございます。

○電子研 それでは、引き続きまして、中期目標に対する中期計画の方の説明をさせていただきます。

6 ページ目ですが、業務運営の基本的な理念ということで模式したものでございます。2 つございまして、1 つは、ハードからソフトへという言い回しですが、研究を重点化するときに選択と集中をやろうということです。これは効率化も求められておりますから、そういう部分、それから、社会ニーズへの対応という部分がございまして。それは機動性と柔軟性を両方持たせるために社会ニーズに即応できるような体制にしておこうということでございます。

これらを踏まえまして、研究所のポテンシャルを向上させるために3 つの矢印を書いております。1 つは研究成果の活用、それから、公益への貢献、研究環境の充実といった目的を達成することによって研究ポテンシャルを向上していこうと考えています。それはひいては、航空交通管理システム、A T Mシステムに関するコアな研究機関になりたいという趣旨でございます。

次の7 ページをお願いします。先ほど中期目標で御説明がございました部分の計画の全体概要を示した表でございます。ピンクの部分が業務運営の効率化の部分でございます。ブルーの部分が業務の質の向上の部分、グリーンの部分がその他ということでございます。

まず、業務運営の効率化は3 つの柱が立っております。組織の運営部分、人材の活用部分、業務の運営部分ということでございます。質の向上の部分は5 つ柱を立ててございます。社会ニーズに対応した研究開発の重点化部分。基盤的な研究部分。研究開発の実施過程における措置の部分。共同・受託研究等の部分。成果の普及・促進等の部分。それから、その他といたしまして予算等々の部分でございます。

以下、それぞれについて詳細に御説明したいと思います。まず、業務運営の効率化部分の組織運営でございます。先ほど説明もございましたように、当研究所は、4 つの部からなっておりました部体制を次期中期におきましては専門分野を大きくくりして集約した三角形にしておりますが、A T Mを頂上とし、C N S、それから、機上等領域によって下支えをする技術部分といった3 領域制に再編したいと考えています。これは重点化・効率化と組織人材の有効利用という点でございます。

それと併せまして、企画部門についての重点化を図っていこうと考えています。企画部門につきましましては、先ほど目標でも示されておりましたように、行政等々の連携強化、研究課題の明確な位置付け、社会ニーズを十分把握すること、研究要素を包括的に企画、立案、提案すること、海外における I C A O 等の諸活動の技術的な支援、技術情報の提供とデ

一データベース化等々といったものを企画部門の強化と併せて実施するという趣旨でございます。

次に、人材活用の部分でございます。まず職員の業績の評価でございます。これは評価なくして研究なしということで、簡潔かつ透明性を持った評価をしていこうと考えています。それで、貢献度に応じて当然処遇も反映しようと考えています。貢献度というのは社会ニーズ、行政ニーズといったことも十分勘案してやっていきます。

2点目は職員の任用でございます。これは先ほど3領域制に大きくくりすると言いましたけれども、その大きくくりした中で適正な人員配置をしていきます。それから、第3期の科学技術基本計画、総合科学技術会議でも提案がありますような女性研究者の拡大、若手研究者を採用して一本立ちしていこうということがうたわれておりまして、それに対しても対応していくということでございます。

3つ目が外部人材の活用です。これは、国内外の産学官の研究者や専門家を集めてやっていこうと考えています。それから、任期付きの研究者、非常勤研究者、客員研究者、交流研究者等の多様な人材を活用しながら目的達成をしていこうということでございます。

もう一つは、人材の育成でございます。人材の育成に関する長期計画を立てまして、裾野の広い人材、視野の広い人材を育てる。当然、留学等々を実施しまして、広い見地から国際的なセンスを持った研究者を育てていきたいということでございます。

業務運営の最後ですが、1期中期計画では、一般管理費につきましては2%の抑制が行われております。次期中期に関しましては、当該の管理費に関しまして5%以上の抑制を想定してございます。

人件費に関しましては同じように、今、国家公務員の5%削減の議論が出ておりますが、それと歩調をそろえて独立行政法人に関しましては、人件費を平成17年度に比べて5%以上抑制するという方針で、対応をとっていくということでございます。

もう一方、給与体系を適切に見直ししていくということも一つの柱になっております。

予算・人的資源の管理に関しましては、予算管理システムを1期でも活用してまいりましたが、2期もこれを活用しまして、予算管理の適正化なり業務運営の効率化に資していこうと考えています。それから、研究者のエフォート、いわゆる研究の専従率を今まで活用しておりますが、これもより合理的・効率的な人繰りなりコストの意識等々を図るために、より活用することにしております。

以上が、業務関係でございます。

続きまして、社会ニーズに対応した研究開発の重点化ということで、これは先ほど来出

ておりますように、1期はCNS、ATMを幅広く各分野ごとに実施しておりました。2期に入りましてからは、ATMに重点をシフトして行こうと考えています。1つは、空域の有効利用とか航空路の容量拡大に関する研究開発で、これは右の方にスカイハイウェイの絵がございしますが、2万9,000フィート以上の高高度の空域を直行ルート等に対応したスカイハイウェイ構想があります。そのための安全性の検証等々が研究所に任されているということでございます。

2点目は、混雑空港の容量拡大に関する研究、これは羽田の例が顕著ですが、要するに、混雑空港の容量をいかに拡大していくかということです。そのためのツールをどの様にしていくかということの研究開発でございします。

3つ目が、予防安全技術・新技術に関する安全性・効率性向上に関する研究ということで、これはニアミスの防止とかヒューマンエラーの予防といったようなこと、それから、新しい技術を使った社会ニーズを支える研究開発をしていくということが、3つの大きな柱として取り組んでいきたい研究開発の分野でございします。

次の12ページが基盤的研究。当研究所は重点的に応用的もしくは行政的社会ニーズの高い研究をたくさんやっておりますが、基盤的研究に関しても力を入れなさいという総合科学技術会議等の指摘がございします。それに基づきまして、主には政策対応型、要するに、特定の政策目的に基づいて目標を持って行う基盤的研究を行うことを主にしておりますが、もう一方で、自由発想型の言わば多様性の苗床としての新しい、知を生み続けるような知的蓄積の形成・確保の研究も併せて行っていくという趣旨でございします。

続きまして、研究開発の実施過程における措置ということで、ちょっと込み入っておりますが、左の方が電子研の今後の研究のやり方ということで、研究所を中心に置きまして、要素技術を検討したり、研究実施体制を検討したり、研究テーマをパッケージ化もしくは研究目標等の明確化等を行いまして、下にございしますが、航空交通関係者とのすり合わせを行って、研究テーマを決定していくといったプロセスにしていこうと考えています。

その具体的な例が右の方に示しております。例えば、新しい管制技術ということで、各航空機の順序、間隔付けということ想定しますと、まずニーズがございします。ニーズに基づいて研究要素、ここでは4つぐらい書かれてございします。その研究要素に基づきまして、対応した研究実施体制を組みまして、仮にプロジェクトチームということがあればそういうチームを組みまして、研究要素を統廃合しまして研究実施計画を策定する。この場合で言いますと、今後の管制新機能に関する研究と、RNAV経路導入のための空域安全性評価の研究という2つの研究テーマに集約して、それで提案していくといったような大く

くりのパッケージ型にした研究のやり方にしていきたいということでございます。

次が、共同研究・受託研究でございます。1期計画でも共同研究が随分軌道に乗っておりますが、次期計画におきましても、共同研究等を精力的に実施していきたいということでございます。

受託研究に関しましても、1期でも十分実施しておりますが、2期でも同じように進めていきたいということでございます。

研究交流に考えましては、他研究機関との連携の推進、それから、交流会、出前講座、これは平成17年度は中部、羽田、成田という大きな空港で出前講座を行いましたけれども、そういったものを行うことによってエンドユーザとの意見交換等々ができる。それから、研究のフィードバックに生かせるということでございます。

15ページでございます。成果の普及啓発でございますが、知的財産は1期に準じて実施していくということでございます。

それから、広報・普及・成果も1期より強力に実施していくということで、いろいろな折に触れて実施していきたいと思っております。

それから、国際協力に関しましては、これは総合科学技術会議でも言われておりますが、特にアジアにおける航空交通の発展に寄与するためのことをできればやりなさいという御指摘もございまして、こういったもの。それから、国際ワークショップなり ICAO の会議への積極的な参画といったようなことに、従前にも増して取り組んでいこうと考えております。

最後に予算の部分でございます。予算としては、運営費交付金収入と施設整備費補助金等がございます。これは5か年分として仮置きとして103億円のお金を動かしていただいております。

1期と違いますのは、自己収入という項目を立ててございます。これは財務省との協議の結果でもございますが、こういった収入を立てることによって国庫の負担を少しでも軽くするという趣旨と、できるだけ外部資金を活用し、自分の研究費は自分で稼ぎなさいといった趣旨から、こういったものに取り組んでございます。国交省は大体横並びでこういう方針としてございます。

施設整備計画といたしまして、先ほど触れました施設整備費補助金が6億円程度積みまれてございますが、これは昨今の建物の老朽化に伴う耐震等々の言わば設備補修等を行いたいということの経費でございます。

最後に人員につきましては60名の職員を配置して、この中期目標の達成に当たりたい

ということでございます。

以上、簡単でございますが、研究所の方から中期計画についての概要の御報告をさせていただきます。ありがとうございました。

○分科会長 どうもありがとうございました。

ただいまの御説明に対する御質問・御意見などをいただきたいと思います。

○委員 ちょっとお伺いします。今のパワーポイントで2ページに社会的ニーズ、それから、航空交通行政の課題、政府方針ということ considering して研究所のミッションを考えられて、中期目標・計画を立てられたと理解しております。その中の課題ということで3ページに出ておりますが、羽田の拡張に伴うことに関連して、ATMとCNSというようなことを中心に据えたいというお話であったかと思いますが、その目的としては容量拡大、それから、効率化、待ち時間等を減らすというようなこと等であろうと思います。社会的なニーズということで、一般的には、燃料費の高騰であるとか、環境はどうなるのかとか、容量拡大をすれば当然そういうことも随分関係ありそうだなという気がするのですが、その辺に対してはATM、CNSというのは余りに立たないとか、何かそういうことも考慮できるようなものであるのかどうかというようなことをお伺いしたいと思います。

○航空局 今回の御指摘の点でございますけれども、当然のことながら地上で待機という話もございましたし、飛び立ってから言わば着陸できない順番待ちになったりするようなことが仮にあったといたしますと、その分だけ燃料消費が増えてしまいます。現在はできるだけそういうことにならないように、出発前に地上で待機させる等によって、目的空港で余り待たなくて済むようにというような交通流管理をやっているところでございます。それを更に拡大していくためには、やはりトータルの時間短縮が必要です。地上で許可を与えても実際に飛び立つまで時間が掛かってしまう。当然、幾ら地上にいるからと言いましてもエンジンはついておりますので、どうしても燃料を消費してしまいます。こういうようなところをできるだけ減らしていくためには、あるいは環境負荷を下げっていくためには、効率のよい飛び方、一番の目的は安全でございますけれども、2番目には効率よい飛び方というのが当然のことながら社会的ニーズ、行政ニーズとなってまいります。

○委員 そうしますと、効率というところにそういう問題が入っている、燃費とか環境を考えたものが入っていると理解させていただいてよろしいですか。

○航空局 はい、そうでございます。

○委員 そうしますと、そこでお伺いしたいところは、こういうものを導入することによ

って、安全の方はどういうふうに評価しているのかわかりませんが、そういうことが具体的に数値としてどれくらい改善されたかとか、そういうことも是非注目していただいて、その効果が数値的に表されて、社会的の要請にどう応えたかということも是非考えていただきたいと思います。

○航空局 確かに、純粋に理想的な環境に置きますと、モデルとしてどの程度の改善がなされるという推定はできるのだろーと思いますが、現実にはいろいろな空域上の制約等ございますし、それから、実際に一機一機の飛び方も必ずしもモデルと一緒にならないところでございます。我々としてはできるだけ改善されていくようにということで、行政ニーズとしてそういうものを持って、また、航空局の計画上は考えているところでございますけれども、それを定量化して研究所のこの成果のこの部分がこういうふうというのは、整備なり実際の導入、外部環境とミックスされてしまうところもございますので、ある意味研究所でおやりいただく部分があるとすれば、そういう理論解みたいな部分だけにどうしてもなってしまうのだろーと思えます。

○分科会長 委員がおっしゃった話というのは、社会ニーズと書いてしまうとオーバーに過ぎるではないかという側面が1つと、それから、**個々**の内容で表現されているもので、いろいろな側面に対するコントリビューションがもっと数値的に示せるではないかということだろーと思うのです。現在の事業でもって社会ニーズ全般に応えるというのは無理だということはよくわかった上での話だろーと思うので。どうですかね、社会ニーズというのは気宇壮大で結構だということで御勘弁いただくことにして、5年間で具体的におやりになることによって、いわゆる社会ニーズといいましょーか、6ページに最終目標は顧客満足度の向上と書いてあるわけですね。これは洗い上げれば切りがない話で、何か幾つかの側面を切って、この面ではこのくらい貢献するのだというような目標を設定していただくといいのかなと。

○委員 私も分科会長がおっしゃったとおりで、全部やれなどと毛頭思っておりませんで、ここではこの2つに絞っておやりになるということは、それはそれで非常に結構だと思います。

○電子研 研究所の方から、どの様なことが結果として提供できるかということについてお話しさせていただきますが、今のお話の中であった燃料、環境への成果、それから、安全に対してどういう改善がなされたのか具体的な指標と2つありましたけれども、いわゆるエネルギー問題に関しては、日本の場合には具体的にトータルの遅れ時間がどのくらい発生しているかということは、残念ながら公表されていない状況であります。羽田の今の

状況と 2009 年に予定されている新しい第 4 の滑走路ができた時点から、更に何年も掛けて推定される 40 万回の飛行に増えていくわけですけれども、それによってトータルの遅れの時間がどのくらいなるかということと、それから、空域を有効に活用していくことによって、その遅れがどのくらい未然に防げるかということが併せて示せますと、いわゆる管理を適正に行うことによる効果というものがきちんと出てくるのではないかと思います。具体的に公表できるような数値として、行政も含めた社会が許容してくれるかどうかわかりませんが、指標としてはそういうものが示させると、きっと一定の成果があったということにつながってくるのではないかと思います。

それから、安全の部分ですが、現在、飛んでいる際には航空機と航空機との間の適正な間隔というもの最低限これだけ必要ですというのが決まっております。それから、高度も最近でこそ 1,000 フィートの間隔で安全に飛べるようにということで施行されておりますけれども、そういった間隔が許容値を下回るケースというのは皆無ではありません。なかなか公表されないデータではございますが、そういったものが機数が増えていけば、ある意味当然もっと発生するだろうということになってしまうので、それでは安全は守れませんし、安心して利用していただくわけにもいきませんし、便利に飛んでいただくための便数も増えていかないということになりますので、そういった状況が具体的にどのくらい未然に防げるかというものをお示しすることによって、安全がどれだけ向上しているかという尺度としてお示しすることができるのではないかと思います。

具体的に米国などですと、例えば、管制間隔が安全値を下回ったケースが年間何件発生したとか、そういった数値が公表されておりますけれども、我が国の場合はそこまではまだ情報公開が進んでいないような状況もございますので、多分に行政側とのいろいろな情報公開のすり合わせも必要かと思いますが、研究所としてはそういったものが一つの安全に対する改善の尺度になるのではないかと考えております。

○分科会長 ほかにございましょうか。

○委員 ちょっと人件費のことで伺いたいのですが、10 ページの左下に平成 22 年度までに 5%以上抑制というのが目標であるのですが、この人件費の定義なのですが、例えば、外部の人材あるいは競争的資金で雇った人とか、あるいは受託に関連した人件費だとか、その辺のことはどういう関係になっているのですか。

○電子研 今のところ国の方針自体が人件費と言っているだけでして、その中にどれが入って、どれが入らないかという定義がしっかりされていないという理解です。したがって、今のところは役員も含めてですが、常勤の役職員が当該年度に使ったお金の総計と

いうものを、とりあえず人件費ということにしています。従いまして、例えば、任期付き任用というものは含まれますが、非常勤の研究者というものは人件費に含まれないというような、とりあえずの整理をしているところです。したがって、競争的資金でも常勤の職員が競争的資金で研究をすれば、人件費は当然、当該交付金の中に含まれている部分ですから、それはカウントされるのですが、例えば、外部の人を雇うとか派遣社員を雇うといったところは人件費に含まれないという、私どもの身勝手な推測ですが、そういうとりあえずの整理をしております。

○委員 ということは、5%と言っても余り意味がないのではないですか。要するに、ほとんど単価が一緒ならば人数はそのまま決まってしまうのですね。

○電子研 効果が一緒かどうかというのはなかなか難しいのですが、やはり人件費というのは割と硬直的な予算構造とか硬直的な支出構造になっていますので、削減するにはある程度の計画性を持って、何をどう削減するかということを見ておかないと、人が減らなければお金が減るかどうかはよくわからない。減る要素もありますし、増える要素もある。それは相殺されれば一定レベルですけれども、5%減らせるというのは実態的に人を減らさないでやろうとすると、かなり大変なことではないかと思っております。

○分科会長 事の当否は別として、一人分の人件費で一日置きに2人雇うと、効率的かどうかは別ですよ、こういうことができるという。ちょっと言い過ぎなのかな。

○電子研 先ほど言いましたように、まだ、人件費にどれが入ってどれが入らないという政府の方針がきれいに定まっていませんので、今のところ推定でしかものが申せません。どんなケースでも可能ですが、人に掛けた金を全部人件費だというものすごく広い意味で網を掛けられてしまいますと、なかなか大変な状況になるということは確かです。

○分科会長 16ページの自己収入としてマイナスというのは、申し訳ありません、この意味を聞き逃したのですが。

○電子研 これは、予算の立て方だけの問題でありまして、自己収入が入っていないということではなくて、予算から減額されている形になっているというだけで、収入自体は入ってくるということでございます。予算をベースに書いております。財務省ベースに書いておりますお金の書き方なものですから「△」が立っていますが、研究所ベースで言いますと2,200万円のお金が入ってくるということになります。

○分科会長 来期において自己収入を増やした分だけ運営費交付金が減らされるという非常に不当な扱いを受けているわけですけれども、これは先取りして第2期においては自己収入分はもう自分で確保しますよという宣言なわけですか。

○電子研 おっしゃるとおりでございます。例えば、農水省辺りは既に1期でもこういうものをやっておりますが、国交省全体がやっていない部分が多ございまして、それを総合科学技術会議等々いろいろなところから自己収入を立てるよう言われております。

○分科会長 見通しがついたというふうに。

○電子研 1期で既に実績がございまして、その実績ベースでされております。

○分科会長 そういうことですか。是非、役所も一緒に戦っていただきたいと思います。合計で7,000万円自由に使えると。そういう言い方をしてはいけないのかな。

○電子研 これは自由に使えるということではなくて、交付金を減らされた代わりに、法人自らが稼いでこいというわかりやすい趣旨です。

○委員 滑走路を増やせば、また、便数も増えるのではないですか。

○航空局 確かに、滑走路を増やしますと、その滑走路に降りることができる、飛び立つことができる航空機というのは増えますが、どこへ好きなように飛んでいってもいいというわけではございません。例えば、東京都内の都心部、山手線の中の上などというのはほとんど飛ばせないような状況でございます。そういう意味では、例えば、滑走路が増えて今まで1機だったのが2機飛べたとしたら、どうやってその2機を通してやるかという言わば空域、それがもっと上に上がっていきましてから、例えば、大阪まで行くといったときには航空路という言い方になるかと思っておりますけれども、その容量も増やしてやらないと、どこかにボトルネックができてしまうと。今まで日本におきましては、空港の容量というのは非常に効いておりましたけれども、今後は空港が増えればその分、空港周りの空域であるとか、航空路の容量に今度はインパクトが出てくることとなります。結局、我々としては、どこかにボトルネックが来ないように全部改善してやる必要があると考えております。

○分科会長 下手に使うと宝の持ち腐れになると。

○委員 資料9-2の9ページのところで1つ質問があります。ICAOなどが主催する国際会議で中期目標期間中に240件以上発表するというのがありますが、職員が今60人。その60人全員が研究者かどうかわかりませんが、毎年1人1回は国際会議で発表していなければいけないことになると思います。ポスターセッションを含める、あるいは延べでいくというのならば可能なのかもしれませんが、これが実現可能なのか、また可能であるとしても、社会的ニーズなどということも踏まえて考えますと、目標があるから計画を立てなくてはしょうがないのかもしれませんが、研究所の社会的ニーズの目的の中で本当にこういうことが必要なのかどうかということをお伺いしたいと思います。これが1点。

もう一つが、パワーポイントの資料の3ページ目ですが、MTSATによって洋上管制間隔、ルート上の処理容量を約3倍にとあります。今月 MTSAT-2 が打ち上がるはずですが、それによってまたどういうふうになると今試算されているのでしょうか。CNSのところの絵で、まだ1機しか打ち上がっていないガリレオなども書いてありますし、どういう形で計算をしているのかよくわかりませんが、今後の MTSAT-2 以降のことなども教えていただければと思います。

○航空局 数値目標として過去の実績をベースとしてある程度変えていかなければならないということを入れていただいているところですが、ICAO の国際民間航空機関の専門の会議というのは実際幾つもございますが、航空局の担当者がほとんどの会議に専門のメンバーとして参加しております。電子航法研究所には、そちらの言わばアドバイザーということで、多くの会議に参加いただいているところです。そういう専門の会議が、例えば年に2回と3回開かれていく際に、日本の現状であるとか日本での開発状況、問題点というもの電子航法研究所のような専門的見地からまとめ上げた提案として出していただいくということから申し上げますと、無理な数値という形ではないと考えております。こういう国際的な場でできるだけ発表いただく、そうすることによって、やはり日本に適した国際標準をつくっていく。日本にとって有効な国際標準なり基準をつくるようにする、このためには是非ともこういう国際会議の場に航空局とともに、場合によっては航空局の代わりにという点も含めまして参加いただいて、議論をリードしていただきたいと考えているところがございます。

それから、2番目の御質問の MTSAT のところですが、ちょうど今週末でございますが、2号機が打ち上がる予定でございます。洋上管制の話になりますが、主として日本と北米を結んでおります北太平洋、我々ノーザンパシフィック、略してノーバックと呼んでいるルートがございます。ここが、日本とアメリカだけでなく、日本の上を抜けて参ります韓国や中国の航空機、ましてや、もっと南の方からの航空機も多く飛んでいるルートになっております。今非常にそこが混んでいる。しかしながら、今は衛星通信というよりは短波の通信が主体でございますので、これをやはり高信頼の衛星通信に変えることで航空機の間隔を詰めてやろうということで、現在、実は距離ではなく時間間隔で約10分とか15分という間隔で整理しているところでございますけれども、これを距離間隔にしてやって、それから横方向の間隔も詰めてやることで3倍ぐらいになるのではないかと考えております。ただ、日本からアメリカに行く途中まで容量を上げましても、余り効果はございません。当然、日本の中だけでやっても、それは飛行機を上げ下げするときには

効果がありますが、やはりアメリカまで飛んでいく、アメリカから飛んでくるというときに効果があります。例えばアンカレッジの辺り、アラスカの方まで全部通っていくというようなところがございますので、アメリカと併せてそれを導入すべく、現在、具体的なタイミングの調整をやっているところでございます。

あと、MTSAT-2号という話でございますけれども、ガリレオとの関係でございますが、ガリレオは将来のGNSS、衛星航法システムと考えております。ヨーロッパとしてはGPSだけではなくてガリレオを中核としてやりたいようでございます。ただ、当然のことながらGPSにつきましては、また別途アメリカも新たな世代のGPSを打ち上げようとしているところでございます。

我々の今の仕組みと申しますのは、当然ガリレオが出てくるより前から研究開発を進めてきているところでございますので、ガリレオが増えてくるころ、例えば数年後GPSがまた新しい世代に変わってくるころ、数年なり10年掛かってくるかと思っておりますけれども、当然これからそういう新たな衛星関係、特にそういう航法衛星の動向を見ながらMTSATないしそういうようなもので、より高度な運航を支えることができるような仕組みが必要ですし、やはり地上に無線施設を置いておりますとどうしても届かないところが出てまいります。地上から電波を出しますと、地球が丸いせいもございまして、遠くに行けば高いところしか電波が受信できなくなり、山があれば受信できないという問題がございます。衛星航法ですと上から電波が落ちてまいりますので、例えば、山陰みたいなどころでも有効活用できるようになってくる、そういうところのサービス向上という観点で今、具体的な開発と使い方の基準の設定をやっているところでございます。

○委員 先ほどの総人件費5%削減との関係で、今まで残業手当みたいなものはどう処理していたかよくわかりませんが、裁量労働制への移行のようなことはお考えかどうかをお聞きしたいのですが。

○電子研 裁量労働制に関しましては一部検討したことはございますが、今のところ導入する予定はございません。

人件費につきましては、残業手当も含めて今、労働基準がございまして、国家公務員法から労働基準法の方に移行しておりますので、その基準にのっとった残業手当の基準で支払いをしているという実態でございます。

○委員 今既に、その労働基準法の基準で残業手当は払っているということですか。

○電子研 そうでございます。

○委員 それなら特に問題はないと思うのですが、大学で今一番苦勞しているのは5%削

減と非公務員化が一遍に掛かってくると、そのところの調整が大変になるかもしれないと思ったということです。いずれにしても、残業手当をフルに出すともものすごく大変な世界になるので。

○委員 2期では重点化して管制業務の支援ということでおやりになるということですが、それはそれで結構ですけれども、従来ではおたくの研究所では先導的なものとか基盤的なものとかいろいろやっておられたのもあるのですが、その辺の取扱いをどうされるかというのが余りよくわかりません。全面的にそれをサポートするような体制に変えられるとも読み取れるのですが、それぞれに専門性を持っておられるので、その辺は集中化したこととどういふふうに対応していかれるのかお伺いしたいと思います。

○電子研 基本的な考え方として、冒頭航空局の方からも目標設定の際にお話がありましたけれども、これまではCNS、それからATMということで研究をしてもらってきました。私どももそれに応えるような形でやってきました。しかしながら、今の我が国の現状からしますと、インフラの整備というのはかなりいい水準に来ていると思います。それは空港も含めて、それから、無線施設も含めて、先ほど御質問もありました衛星も含めてですね。それをどう有効活用していくかということに重点が移らなければいけないのではないかと思います。そういう意味で、ATMということを中心に前面に押し出した中期計画を掲げさせていただいているわけです。それは、航空全体からしますと、航空には機材もございますし、滑走路というハードウェアもありますけれども、空港と空港を結ぶのは航空機ですが、その航空機がどのように最適な経路で飛行できるようにするかということが、ある意味空域を有効活用するという点で不可欠なわけです。しかも、安全に安心して便利な交通機関ということを目指すわけです。ですから、私どもからしますと、空域を安全に有効に使用できるように仕組みを整えていく、そういった研究をしていきたいということが全体像としてあるわけです。勿論、今の時点で白紙とは申し上げませんが、必ずしも空域の安全管理という部分が前面に押し出された考え方で行政も研究所も来ているわけではございませんので、まず、それを方向転換することに最大の努力が必要と考えています。

一方で、将来必要となるであろう基礎的な研究分野については、従来どおり私どもとしては進めていくことにしております。それは、私どもの中核的な航空交通管理システムに関する研究所になりたいというのは、将来にわたって空域を安全に管理していくというために行政を技術的にも理論的にも支援できるようにということが併せてあるわけですが、そういった中で将来、これから先の5年だけではなくて、その10年、15年先に航空全体がどのように変わっていくかということも想定しておかないと、何が必要になるか、

何を求められるかというのは必ずしもわからないわけでございますので、そういったことも視野に入れる必要があると考えています。そうしますと、10年先に必要となる技術、15年先に必要となる技術につながるものを今の時点で進めていないと、恐らくつながっていないわけです。ですから、そういった意味では基礎的な研究について、具体的にどれがありますかと言われると、なかなか私はお答えできませんけれども、力を入れていくということでございます。決して目の前の問題だけを解決するということではございません。

○委員 そうおっしゃっていただけるので、私も安心したような面があるのですが、一方では選択と集中と言われていて、それをやり過ぎると私が言ったような質問が必ず出てくるということで、お困りでしょうとは思いますが、今おっしゃったようなことは組織の中で10年後のことを考えると、そういうところの組織の面と、あとは、そういうことも重要視しているというようなことも、分科会長は怒られるかもしれませんが、これにあってもいいような気もしまして、それはどこで読み取ればよろしいのでしょうか。

○分科会長 私は、かねがね中期計画・中期目標というのは長期のもとにつくられるのだと思っているのですが、そういった意味のステートメントは今のところ残念ながら聞いていないということで、無理やり長期なしに中期計画を立案しなければいけない立場は変だなとは思っています。行政を信用しないというわけではないのですが、行政というのはやはりそのときそのときに随分左右されるので、少なくとも研究所の方は10年、20年の先の展望を是非お持ちになっていただくのが当然ではないかと思ひまして、その展望について聞かせていただければもっといいのですけれども、今日のところは中期に絞った御説明だと解釈したいと思います。

8ページに第1期、第2期の研究部分の比較がありますが、四角が三角になったというのが次期中期のねらい目であると解釈してよろしいわけですね。ありがとうございました。

○電子研 先ほどの選択・集中のお話しに関して、ひょっとしたらちょっと誤解されているかもしれないと思ひまして、あえて発言させていただきますが、改めてここで選択と集中と書きましたのは、研究所としては行政側の支援のもとに、かなりの部分に手を広げて研究をやってきたというのは現状だと思います。その中で、これから先私どもができることと、それから、研究員の数は今45名ですが、そこでできる範囲のもの、これはどうしても取捨選択していかざるを得なくなっているかと思ひます。そういう意味で、これから日本として私どもの研究所として力を入れていかなければならない分野、それから、そういうことを行うには手に余る分野ないしはもう手を引いていい分野というのはあるかと考えまして、そこで選択して必要な部分に集中していきましょうという趣旨でございます。

基礎的なものについてやっていかないという趣旨ではございません。

○分科会長 それは十分書いてあるわけですから、それを含めて中期目標の方は納得できる線でまとめていただいていると思うのですが、ただ1つお願いといいたいでしょうか、少し足りないかなというのが、実施した成果をどうやって測るかという視点が少し薄いかなという印象があります。6ページに顧客満足度の向上と書いてあるのですが、これを具体的にどうやって測るのという話だろうと思います。1週間の間にこれを出せというのも無理な話だと思しますので、そのことを十分お含み置きの上、例えば、各年度の目標の中に中期的なスパンを入れ込んでいただくような御努力を引き続きお願いしたいと思います。研究所にとってもそれははっきり、完全な尺度というのは当然無理なわけで、幾つかサンプルを出していただくような話でもいいのだと思うのです。例えば、先ほど行政がまだ十分には公表していないので比較できないとか何とかという話もございましたけれども、例えば、今当面おやりになるのはシミュレーションベースの話だろうと思ひまして、実績がどうこうという話ではないので、現在のATMだとこんなことになるけれども、新しいATMを使うとこんなに楽になりますよというような意味でのターゲットというのはつくことはできるのではないかという、素人でわかりませんが、想像できるような気がするのですが、そういった意味で、それは全体を表現していないと怒られるかもしれませんが、それは要求する方が無理なわけですから、何かのサンプルで向上が見られると、ほかのこともうまくやってくださっているのだらうなというような尺度が欲しいと思いますが、御努力いただければ幸いです。

○委員 今の発言に関連して、現時点で例えばそういうシミュレーションをやられて先のことを推定した場合に、しばらく経つとそれが現実にならったかというのがわかるわけなので、その時点で是非振り返ってみてシミュレーションが妥当だったかどうかという目で常にフィードバックを掛けていただければと思います。ここの研究所に対して言うわけじゃないのですけれども、一般的にシミュレーションをやった、やったという話はよく聞きますが、ある程度スパンが経った後にそれがどう評価されるかというのは余り聞いたことがないような気がしますので、是非そういう面で教えていただければと思います。

○分科会長 行政の方も是非、公表をお願いして、透明性を保っていただくと。

○航空局 最近、行政サイドの方も去年から非常にいろいろな課題がございまして、最近では昔と違って、非常に我々にとって都合の悪い情報も公表させていただいているつもりです。去年の電波障害で1つは米軍が認めましたけれども、結局我々として総務省さんの協力を仰いでも特定できなかったような事象、いろいろなものを公表しております。管制

にも関わらず公表しております。ただ、多分先ほどの理事長の御指摘というのは、そういうものがまだ統計としてないし、そういう数値として整理できるほどまで十分に長く公表していないんじゃないかという御指摘だろうと思います。我々も今までと違って、中で隠しているという時代ではございませんので、そこは多分、電子航法研究所の中で利用できるような情報というのは今後増えていくだろうと思っております。

○分科会長 よろしゅうございますか。是非、当社製品比較で結構ですので。余り出さないと、恥ずかしいから出さないのだと思われるような世の中ですから。

図らずも、最後の辺りでもぞもぞ言っていたような話を分科会としての意見としてまとめたいと思いますが、それは困るというようなことがございましたら、おっしゃっていただければと思いますが。

○電子研 私どもの一存だけでこういう成果が出せましたということを決めることがなかなかできない環境にございますので、分科会の先生方の御意見はお受けいたしますし、それに対して具体的にこれだけの成果を示せたということをお示しできるような指標というものも用意させていただきたいと思っております。

○分科会長 基本的には、御自分方の成果を見せる手段だと思いますので、それなしにフリーハンドでやっておられると、やはり進捗がそれなりに遅くなるというのでしょうか、効率化という意味でそうやった方がよさそうだからやるというのが今の試みだと思います。

それから、独立行政法人というのは何でああいう名前をつけたのかよくわからないのですが、独立だから勝手にしゃべってもいいじゃないかという気分もありますけれども。半分冗談みたいになりましたが、そういうようなことで基本的に了解。ただ、評価軸をもう少しきちんとしていただくという趣旨で意見をまとめたいと思っております。よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

それから、この中期目標・中期計画につきましては、財務当局などとの協議を経て、今後、若干の修正が入る可能性があるということでもあります。修正が入った場合には、その対応につきまして私に御一任いただき、後日御報告させていただくという扱いにさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、引き続き役員給与規程の改正及び業務方法書の改正について、研究所より御説明をお願いいたします。

○電子研 お手元の資料9-3と9-4を御説明したいと思います。

資料 9-3 の表題は研究所の役員給与規程の改正でございます。これは去年 12 月 1 日に施行いたしまして、人事院勧告どおり給与を役員に関しましては 0.3% 下げてください。これだけでございます。

それから、資料 9-4 でございます。これは業務方法書の改定ということで、現在、独法の電子航法研究所法の改正が国会提出されておまして、それが成立したという前提でございますが、特定の電子航法研究所の特定独法から「特定」がとれるということで、特定を取った条項の部分が削除されますので、それにつれて条項の条がずれてまいりますので業務方法書もエディトリアルな改正が必要だということが 1 点。

それから、その際に業務方法書を変えるなら「工業所有権」という名前がございまして、それを知的財産戦略大綱には用語を統一して「産業財産権」としなさいとなっておりますので、この字面の改正を併せてやりたいと考えております。

独法の当所の改正につきましては、特定独法がとれることが掛かっておりますので、業務方法書についての大筋は変える必要はないという判断でございます。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

ただいまの御説明に何か御質問・御意見はございませうか。ございませんようですので、分科会としての意見をまとめたいと思います。役員給与規程の改正については、ほかに御意見もないようでございますので、分科会としては意見なしとしたいと思います。

あとは、業務方法書の改正につきましては、法改正に伴う条番号のずれなど形式的なもののみでございますので、意見なしとしたいと思います。よろしゅうございませうか。

(「異議なし」と声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

以上で、3 研究所すべての審議が終了いたしました。事務局よろしく申し上げます。

5) その他

○事務局 長時間にわたりまして御審議どうもありがとうございました。本日御議論いただきました内容は、議事録にしまして後日、各委員に御確認をお願いしたいと思います。

次回は、第1期中期目標期間における業務実績評価、5年間の第1期の業務実績の評価をお願いすることになります。それと併せまして、平成17年度の業務実績評価等の審議を念頭にしまして、本年夏ごろに開催させていただきたいと考えております。具体的な審議内容・日程につきましては、後日御連絡いたしまして、調整させていただきたいと思っております。

3. 閉 会

○事務局 それでは、本日の分科会はこれもちまして終了させていただきます。各委員には長い時間、熱心な御討議をいただきまして、誠にありがとうございました。今後とも皆様方の御協力を引き続きよろしくお願いいたします。