

平成18年7月18日

於：国土交通省（合同庁舎2号館低層棟）

国土交通省共用会議室3B

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10回）

議 事 録

国土交通省

目 次

1. 開 会

2. 議 事

1) 独立行政法人 電子航法研究所

- ①平成17年度財務諸表に関する意見について
- ②平成17年度業務実績に関する評価について
- ③中期目標期間業務実績に関する評価について

2) 独立行政法人 交通安全環境研究所

- ①平成17年度財務諸表に関する意見について
- ②平成17年度業務実績に関する評価について
- ③中期目標期間業務実績に関する評価について

3) 独立行政法人 海上技術安全研究所

- ①平成17年度財務諸表に関する意見について
- ②平成17年度業務実績に関する評価について
- ③中期目標期間業務実績に関する評価について

3. 閉 会

注1：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。また、委員及び臨時委員のご発言は委員と標記している。

注2：最終的な議事録では、発言者名は「分科会長」、「委員」、「事務局」、「所管課」、「〇〇研」など、発言者名を抜いたものとする。

1. 開 会

【事務局】 定刻となりましたので、ただいまより国土交通省独立行政法人評価委員会、第10回交通関係研究所分科会を始めさせていただきます。最初に事務局を代表いたしまして、総合政策局技術安全課長よりあいさつをさせていただきます。

【事務局】 独立行政法人は、5年余り前に国の機関として設置しているものですが、運営形態については理事等の、経営陣が主体となりまして経営していただくということで、より効率的で社会ニーズに合った法人運営をしていただくということで始めたものでございます。独立行政法人をどのように運営するかということについては、各法人におかれまして、様々、試行錯誤されつつ運営されてきたものと思います。また、評価委員会の委員におかれましても、どのように評価するか、この5年間で、いろいろお考え頂きながら評価していただいていたものと思います。本日の評価委員会につきましては、まず17年度の業務実績概要とともに、第1期中期目標にかかわる事業報告、これらの評価をしていただくこととなります。

5年間の中期目標、及びそれに基づく法人側の中期目標、あるいは年度計画というのを策定しながら5年間の事業を進めてきた次第でありますけれども、本日、各分科会の評価委員の忌憚のないご意見を踏まえつつ、この5年間の評価、及び17年度の事業評価について、よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

【事務局】 本日は、9名の委員全員にご出席いただく予定になっております。

まず、事務局より資料の確認をさせていただきます。資料は、お手元にお配りしました、冊子を1ページめくっていただきますと、配付資料一覧がございます。個々にはこの場では確認申し上げませんが、不備等ございましたら、その都度でおっしゃっていただければ、こちらのほうで差し換えさせていただきますと思います。

それでは、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、よろしくお願ひします。

【分科会長】 おはようございます。それでは、本日の議事に入らせていただきます。議事次第、資料10-2でございます。

本日の審議事項は三鷹の3研究所に関しまして、平成17年度の財務諸表に対する意見聴取、平成17年度の業務実績に対する評価、第1期中期目標期間の業務実績に対する評価、大きく分けてこの3つのパートで行うということでございます。

最初に、事務局から議事の進め方などについてご説明、お願ひいたします。

【事務局】事務局のほうから審議の進め方についてご説明させていただきます。お配りしましたこの分科会資料の束の中に資料10-2、議事次第及び審議の進め方、参考資料10-1を見ていただければと思います。これまでと同様に、三鷹の3つの独法について、独法ごとに個別に評価をいただくということを考えております。順番でございますが、参考資料10-1に載っておりますとおり、午前中に電子航法研究所、午後の最初に交通安全環境研究所、最後に海上技術安全研究所の順番で行いたいと思います。終了時間ですが、17時35分ごろを予定しておりますが、長時間にわたるため、なるべく時間を節約して進めていきたいと考えております。

基本的に3つの研究所、それぞれ同じ進行のやり方になります。まず、説明ですが、それぞれ各研究機関から、平成17年度の財務諸表、業務実績、中期目標の業務実績をあわせてご説明いただくことを行いまして、その後、まず17年度の財務諸表に関して質疑を行います。こちらの審議の進め方のほうには、17年度の財務諸表の話については質疑応答、平成17年度分の中に入っております。

その後、平成17年度分の業務実績に関する質疑応答を行います。その後、中期目標期間分の質疑応答ということになりまして、それぞれ質疑については平成17年度分と、中期目標分のいずれに対する質疑になるかを明らかにするために、時間を区切って別々に行いたいと思います。時間については、説明に50分、質疑応答については平成17年度分と、中期目標期間分にそれぞれ15分ずつを考えております。

説明及び質疑の間に、お手元に配付しております評価シート、これは先生方から、メールないしは直接ご提出いただいた資料に、表紙に先生のお名前をつけ直したものでございますが、この評価シートに評定結果、評定理由、意見の各項目、それぞれご提出いただいたものをそのままつけております。それについて、適宜加筆訂正するなど、ご記入いただければと思います。

評価シートの記入方法については、席上配付させていただきました評価の基準についてと、これは交通関係分科会資料のこの束のもう少し後ろのほうにつけてございます。参考資料10-2で、国土交通省独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針のところにも、評価の方法について独立行政法人評価委員会、この委員会の親委員会で決まりました基本方針について一応席上配付しておりますが、ご不明な点がございましたら、お申し出くださればと思います。

それから、お配りした資料は、それ以外に各独法の電子航法研究所、交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、それぞれの評価結果の集計表をお配りしておりますが、その集計表の

一番右側に独法の自己評価をご参考までに記載しております。また、先生方にお配りした評定の評価シートの右端にも同じ法人の自己評価を記入しておりますが、この部分については、正式な資料となるときには、後日事務局のほうで削除させていただいております。評価シートをご記入した後、資料のご説明と質疑の後、独法側が1回退席いたしまして、先生方、皆様に評価シートの見直し、追加をお願いさせていただいております。

ご記入いただきました評価シートについては、1回事務局のほうで集計のために回収させていただきまして、先生方にはご休憩をおとりいただくというのが、この参考資料10-1の審議の進め方のところの評価調書の集計の部分でございます。

その後、事務局のほうで集計いたしました評点と評価の要旨を各委員にお示しして、ご審議の上、評価案としておまとめいただきたいと。この部分が各項目、審議の進め方の全体評価になります。その後、独法に再度入室いただいて、先生方のご講評をいただきたいと思っております。

今回は、第1期中期目標期間の業務実績に対する評価についてお願いすることとなっております。事務局のほうで過去に当分科会が行ってきた評価をまとめたものをつくりましたので、ご覧いただければと思います。お配りしました資料の後ろのほうにつけてあります横表の独法の業務実績評価の推移というのを事務局のほうでまとめさせていただいております。これは、親委員会の独法評価委員会のほうに提出いたしました分を、過去の部門も含めてまとめたものでございまして、この各研究所の推移を記録しております。

それから、1枚めくっていただいて、今度、縦の表がございまして、電子航法研究所と交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、それぞれ1枚ずつ、過去の業務実績評定一覧のまとめたものがございまして、これらの表をご覧いただくときにご注意いただきたいのは、平成13年度、独法の最初の評価、平成17年度、今回の評価でございまして、それぞれ評価の基準が異なっております。平成13年度の評価の基準については丸かバツかという部分だけで、総合評価についてはおおむね順調とか、順調とか、これは各研究所の個別の表が星1のところにもまとめておりますが、そういう評定のやり方になっております。平成14年度から16年度の評価でございまして、これは0から3までの4段階評価となっております。この総合評価のパーセントについても、今年度と昨年度とは若干異なっております。

今回やっていただく分でございまして、平成17年度の業務実績評価は1から5までの5段階評価となっております。これは、各先生方から事前にいただいたご意見をまとめたものを、暫定的に事務局のほうで書かせていただいております。一番下の欄の総合評価の部分についてもパーセンテージを出しておりますが、平成16年度までのパーセンテージと17年

度のパーセンテージは基準が異なっておりますので、この点もご留意いただければと思います。

個別の表、それぞれ独法の意見を聞きながらでも見ていただければとは思いますが、三鷹の3研究所とも、それぞれ各年度の評価を集計してみたところ、後ろの年度に行くに従って改善していているというのを見てとれるかと思えます。この点もあわせてご考慮の上、ご評価いただければと思います。

あと、ご参考のために、先生方の机上に事前にいただいた評点をまとめた集計表、ご意見をまとめた事前ご意見集、それから、いただいた意見を踏まえて事務局のほうで作成しました評価調書の事務局原案、それぞれ3種類のを17年度分、中期目標期間分のそれぞれ研究所ごとにまとめたものを置かせていただいております。今回、中期目標分については、初めてのために、評点の決め方を統一したルールがございません。強いて言いますと、参考資料10-2にありました業務実績評価に関する基本方針によるぐらいしかないので、評点の決め方について統一されたルールがありませんので、事務局のほうで評点の考え方の案を配付させていただいております。これが事務局のご用意いたしました最後の資料でございます。

中期目標期間に係る業務運営評価及び総合評価の考え方（案）ということで、中期目標の期間の評点は、点数ではなく、SS、A、B、Cになっているということから、事務局としては、原則として、最も多くの委員のつけた評価を採用することを提案させていただいております。先生方の評価が分かれて、評点の数が競っている項目については、審議により決定させていただいてはどうかと、事務局のほうでは考えております。

最終的にいただいた評価結果ですが、最終的な評価調書とまとめるために、後日、各委員の先生方に照会させていただいた上に、取りまとめを分科会長にご一任いただければと思います。進行、内容も若干含みますが、以上を予定しております。

【委員】 判断基準について、各研究所に情報が行っているのでしょうか。年度ごとに違うというご説明がありましたが、各研究所はそれを心得て自己評価をしていると考えてよろしいのですか。

【事務局】 事前にご説明させて頂いた際に若干認識されていない部分がありましたが、現在は問題ありません。

【委員】 結果を見て、随分前年と変わっていないなというのが私の本音です。変わったとおっしゃっているけれども、そっちが変えたつもりでも、出しているほうの自己評価は変わっていない。こういうものに対しては、私は非常におかしいなと思っているのです。

【事務局】 採点方法の変更につきましては、各独法に対しまして、それぞれの所管課を通じて採点方法について周知しております。

【委員】 それなら、中期目標も同じことだと思うのだけれども、5段階と言っているけれども、あれをよく読めば、実質一番上と一番下はないのです。3段階で評価すると、私はそういうふうに承知しました。ところが、各研究所の自己評価を拝見すると、そうではない。極端なことを言うと、SSをばんばんつけるところもある。私は、まじめに聞いていないなと思って、わざと辛くつけました。こういうのが徹底していないというのは、おかしいのではないですか。

また、後で、各委員の評価を見て、その中央値をとるというのは、おかしいです。基準も事前にちゃんと決まっているはずですが、何でこんなことになるのですか。委員がつけるのがばらついているから、だから、大体の真ん中あたりをとろうと聞きましたが、そういうことではないはずですが。基準というのは前もってきちっと決まっているはずですが。

【事務局】 ご説明申し上げましたのは、採点のつけ方につきましては、先ほどの資料の中ほどにありますような評点のつけ方ということで、参考資料10-2というものがございまして、そちらのやり方に従ってつけることということで、このところは統一されております。

ただ、集計後の最終的な評点の付け方については、各分科会に任されております。これまで、年度の評価につきましては数字で評価させていただいておりますので、最終的な評点の部分は平均点でとらせていただいております。

【分科会長】 私も同じような印象を持ちましたので、最初にヒアリングをやったときにはかなり厳しい発言もいたしましたけれども、確かに伝わっていなかったということは事実であろうと思います。

それで、どういうことに相なるかと思っていたところもあるのですが、それなりに法人側も理解が進んできたというふうに向っておりますし、本日、仮採点でございますけれども、参考のために配っていただいているこの最初のページで、3法人を比べて見ますと、分科会の委員の先生方の解釈はそれほど隔たりがないというふうに見受けられて、いささか安心しているところであります。ということで、点数のつけ方が変わったということに対して、徹底していなかったという事実は覆いようもないところだと思いますので、今後の取り扱いについては十分ご注意をいただくということで、ご了解いただきたいと思っております。

それから、今日、何を議論頂くかというルーチン的な話で再度確認を申し上げますが、後で配っていただいた、先生方の名前が書いてある評定シート、これがあらかじめお送りいた

だいたものであります。本日の採点結果は、この評価シートにそれぞれの先生がご記入の上、お出しいただきたいと。こちらのほうは、いただいたものを集計したものであります。コメントも適宜転記してもらっておりますので、他の先生方はどういう気分なのかなとか、どういうコメントがついているのかなということ参考にしなが、こちらの個人の名前が書いてあります評点シートのほうにご記入、あるいは点数をお変えになった場合には、必要があれば評定理由のところにも書き加えていただいて、今日のところは、評定結果のところぐらいしか集計できないと思いますけれども、それで進めさせていただければと思います。

審議が終わった後、これを出していただいて、それを集計した上で、例年のように法人を呼んで、最終的な評価を伝達させていただきます。そのときに必要があれば、SSとか5の意味について、委員からも言い渡しをしていただいて結構だと思います。確かに、かなり大きな誤解があったというように思われます。

ということで、本日の作業については、こういう形で進めさせていただきます。

それから、まとめ方の手順的な問題もありまして、まず財務諸表で1つ区切って、17年度業務実績で1つ区切って、それから中期目標期間の業務実績と、3区切りで進めさせていただきます。その後、研究所退席の後、十分に意見交換の時間をとりたいと思っております。

2. 議 事

1) 独立行政法人 電子航法研究所

【分科会長】 おはようございます。どうもご苦労さまでございます。今日はいろいろな案件がございますけれども、最初に一括してご説明いただいて、質問等は財務諸表、17年度、中期という区切りで質問させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【電子研】 昨年の4月に当研究所の理事長に就任いたしました。この4月から、私ども、新しい中期の5カ年計画を策定いたしました。従来の4部の体制から、3領域という専門領域を集約させた組織に見直しをいたしました。あわせて研究企画統括という新しい組織を設けました。本日は、初代の研究企画統括も席に座らせていただいております。

私ども、今中期におきましては、航空管制、A T Mに関する中核的な研究機関として行政を支援していこうということをやっております。産学連携を目指して、大学にも研究に関して一緒にやらないかという働きかけをさせていただきましたが、残念ながら、まだそれほどA T Mに関して大学側の関心が高いという状況ではございませんが、少しずつ手ごたえを感じつつある状況でございます。

また、こういった状況はどうも欧米のほうでも同じようでございますので、私どもとしては、欧米の研究機関とも連携して、よりよい成果をこれから先、出していければと思っております。分科会の先生方におかれましては、今後ともどうぞよろしくご指導ご鞭撻のほどお願い申し上げます。冒頭に当たりまして、簡単にごあいさつさせていただきました。

それでは、続きまして、理事の北からご説明させていただきます。

【電子研】 おはようございます。ただいまお手元にお配りした資料の確認させていただきます。右肩のほうに電子研資料ということで、10-1から10-5まで、5種類の資料が準備されているかと思っております。それから、2006年の要覧です。それと、もう一つ、パワーポイントの資料が準備されていると思っております。まず初めに資料をご確認いただきまして、もし足りないものがございましたら、事務局のほうにご連絡をお願いします。

それでは、まず初めに財務諸表の関係からご説明したいと思います。資料としては10-1と10-2でございます。まず、17年度の財務諸表でございますが、ごく簡単に概要を述べさせていただきます。まず1点目に、会計処理についての重要な変更がございます。資料10-2の6ページをご覧くださいませでしょうか。その8.のところに重要な会計方針の変更ということがございます。ここでは、実は棚卸資産の評価基準と評価方法を変更して

おります。従来は最終仕入原価法というものを使っていたのですが、17年度から個別法ということで変更してございます。それ以外の重要な変更については、17年度は前年度、16年度と同等でございます。

資料10-1に戻っていただきまして、17年度財務諸表の概要等でございます。この順に沿ってご説明したいと思います。まず1ページ目の貸借対照表でございます。大きな項目の資産の総額でございますが、これは60億5,000万円弱でございます。対前年度比5,000万円弱の減額になっております。この主な要因といたしましては、固定資産の減価償却ということがございまして、その分が減っているという状況でございます。

次に、真ん中辺の負債でございます。負債の部分は17億3,000万円強ということで、対前年度比から見ますと1億7,000万円弱減となっております。これは、運営費交付金の債務を全額収益化したことによる減でございます。下の段のほう、資本のほうでございます。これは43億1,000万円ということで、対前年度比1億2,000万円の増ということになってございます。これは、運営費交付金債務を当期未処理利益に振りかえたということからきているものでございます。

次に2ページ目でございます。こちらは損益計算でございます。経常費用の合計は約21億7,000万円でございます。対前年度比約3億5,000万円弱の減となっております。これは減価償却、研究の委託、消耗品等の減少が主な要因でございます。真ん中辺のところの経常収支合計が約23億7,000万円でございます。対前年度比2億円の減となっております。原因といたしましては、資産の見返物品受贈額戻入と、受託収入の減少によるものでございます。真ん中辺の臨時損失でございますが、これは固定資産の除却損を計上してございます。ここで特筆すべき事項といたしましては、17年度において、実は14年度に財務省のほうから承認されておりました目的積立金、これはいわば私どもの営業努力によって勝ち得たお金でございますが、これを17年度に国際会議の開催費用等で取り崩しております。全体といたしまして、当期の総利益につきましては2億400万円ということでございます。

3ページは15年度から17年度の比較表でございます。

経年部分につきましては、お手元に資料が配られていると思いますので、それをご参考いただければと思います。

4ページ以下は17年度の予算と決算の部分。5ページが17年度の収支の計画、6ページは17年度の資金計画ということで、あわせてご参照いただきたいと思います。以上、簡単ですが、財務諸表についての説明ということにさせていただきます。

それから、ここで運営費交付金債務を、中期計画が終わったことに伴いまして返納するわけなのですがそのため、それにつきましては後ほどご説明したいと思います。財務諸表に関しましては以上でございます。

それでは、続きまして17年度と中期計画のご説明に移らせていただきます。まず、お手元の資料でございますパワーポイントの資料、ちょっと分厚いですが、これに沿ってご説明したいと思います。このパワーポイントも分厚いので、これを全部説明すると優に50分はかかってしまいますので、エポックメイキングなところだけご説明したいと思います。

まず初めに、ページにしまして、19ページ、まず17年度分の業務実績のご説明をさせていただきます。その後、まとめてまた中期分のエポックメイキングをご説明したいと思います。これは、研究所施設・設備利用の効率化ということで、私どもとしては、4の評価をいただきたいということで出している資料でございます。主な取り組みが17年度には4点にしております。

まず、施設の利用方策に関する調査。その下の20ページ目をご覧くださいと、前期の中期の期間中に大きな建てかえ等々をすることを計画していたのですが、昨今の国の財政事情等もかんがみまして、できるだけコンパクトにしようと。それから、今期、中期が3領域制になったものですから、もう一度見直しをしようということで、20ページにございますように、17年度に調査を実施いたしました。それで全体の研究所の面積を4.5%ぐらい削減したり、老朽研究施設建設経費に関しましても52%ぐらい圧縮したりしました。それから、必要な耐震構造等々の保全是組み込むということも併せて行いまして、今期、中期の施設の設備、もしくは建物の補強等々のことをやっていこうということで、経営努力をしたという趣旨でございます。それぞれの建物は、古いものでは四十数年建っておりますので、耐震構造ができていないというのもございますので、順次必要な部分から行っていきたいということでございます。

19ページに戻っていただきまして、航空局の飛行検査用航空機、フライトチェッカーと呼んでいるのですが、これはジェット機が主流なのですが、私どもで持っておりますビーチの99というものはプロペラ機でございまして、高度とか、高速ということがなかなかできないのですが、そういうことをできるようにしたいということで、航空局のほうに要望を出しております。

21ページをあけていただきますと、左側のほうがフライトチェッカー、写真はガルフストリームだと思いますが、ほかにも4機種ぐらい航空局のほうでフライトチェッカー機を保有しております。そのフライトチェッカー機を利用して、私どもの実験をやらせていただく

というスキームをつくりました。これによりまして、今までできなかったフィールドでの高速、もしくは長距離、もしくはジェット機を使ったいろいろな実験というのができるようになったということで、非常に利便性なり、効率性が向上したと考えてございます。

もう一つは、22ページでございます。こちらは、私どもは左の絵のところにVORという、昔つくったアンテナがございます。このアンテナは50個ぐらいのアンテナを円形に並べて張ったやつなので、リフレクターが円形をしておりますけれども、これを新たにモードSというレーダー用の設備に置きかえようということで、既存施設も相当古くなっているものですから、本来は建てかえたほうがいいのですが、いろいろな構造を見ていただきますと、まだまだもつということもわかりましたので、それを改修して使おうと。そうすると、新たにやり直すよりも、工期的な面、お金の面で格段のメリットが得られたということでございまして、30%程度の費用が削減できたと考えております。

以上のような研究所の施設なり、設備利用の効率化を図りまして、今後とも効率化に資していきたいという趣旨で、このようなことをしております。

続きまして、29ページ、基盤的研究でございます。これも、私どもとしては、できれば4の評価をいただきたいということで挙げてございます。これは16年度に評価調書をいただいております、ニアミス問題など、ヒューマン・ファクターの関連する研究分野では、パイロットとか管制官、研究者を一堂に集めた研究交流組織を設けて、一層の基盤技術の蓄積を期待するという意見をいただいております。それに対応する形で、ヒューマン・ファクターに関する研究交流を設定しております。

30ページ目がそのときの、これは羽田空港で行いましたパイロットと管制官、研究者が一堂に会して研究交流を実施した例でございます。この会合によりまして、私どものやっていること、現場でどういうことを考えているかという意見交換がかなり深度化されまして、ある意味で交流が非常に進んだと考えてございます。

次のページのヒューマン・ファクターに関する取り組み。これは鉄道総研と共同研究をしたところでございまして、マスコミにも大きく取り上げられたりしたわけですが、JR西日本の事故がございまして、これに対して「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」というものが設置されました。私どもとしてはオブザーバー参画しまして、共同研究に精力的に取り組んでございます。これも、この分科会でご指摘のあった事項に対する1つの回答かと思っております。

もう一つ、29ページ、戻っていただいて恐縮ですが、研究交流会の開催。研究交流会を大学、エアライン、外国等々で7回開催しまして、それぞれ幅広い分野からの有識者の意見

をいただいたり、意見交換をしたりして、研究者に対する大きな刺激を与えたということで、こういったことを行いまして、基盤的研究は進んだと考えてございます。

32ページに飛んでいただきまして、これは基盤的研究の柔軟な設定ということで、予算の推移を示しております。16年度に、どちらかというともと基盤的研究費が落ちてきたところですが、17年度、それをぐっと持ち上げて、大体61%増ぐらいのお金をつぎ込んで基盤的研究の推進を図ったと。基盤的研究としては、若手の一本立ちを支援するための基礎研究の採用とか、重要研究をやる前に、とりあえずその前段としての予備的なものという研究に取り組みまして、当然、競争的な環境の中でやっていくというスキームをつくり、私どもとしては、こういったことを踏まえて、基盤的研究については、できれば4の評価をお願いしたいということでございます。

続きまして、38ページ、競争的資金でございます。こちらに関しましては3つぐらい取り組んでございます。1つは外部競争的資金ということで、5件応募しており、実は1件、内定をいただいております。それは39ページでございますが、運輸分野における基礎的研究推進制度ということで、航空管制、ヒューマン・ファクターに関する研究ということで、これが外部の競争的資金を獲得できたということでございます。

それ以外にも、今2件継続がございます。科学技術振興調整費の1件、科研費補助金の1件ということですが、実は、こういう競争的資金というのは、わりと大学などの科研費は有名ですが、どちらかというともと、紐付きみたいところがございまして、部外者は割り込みにくい面もあるのですが、合計2件採択されたということは、技術的面もともかく、そういったところの努力もできたのではないかと自負しているところでございます。

もう一点としては、38ページに戻っていただきますと、内部競争的環境の構築というものを、最後の部分ですが、つくってございます。これは先ほどの基盤研究ともリンクしているのですが、提案6課題がありまして、そのうち1件落として5課題を採択したと。若手の研究者の一本立ちを支援ということで、内部でもそういう競争的な環境をつくって、そのテーマを掘り下げていくというスキームをつくっております。これによりまして、研究者の競争環境が十分内部でもできているという状況になってございます。

続きまして、64ページ、こちらは私どもとしては非常に力を入れておりまして、できれば5の評価をいただきたいということで、積極的に取り組んできたテーマでございます。3つぐらい主な取り組みがございます。

最初の取り組みとしては、国内短縮垂直管制間隔の導入、RVSMと呼んでおりますが、これは65ページに詳細が書いてございます。65ページを見ていただきますと、左の絵は、

従来2万9,000フィート以上の高高度と呼ばれる航空路が2,000フィート間隔、およそ600メートル間隔で飛行機が交差しているという状況でございます。それが、RVSMという、短縮して安全を担保しながらやっというとして、それを1,000フィートに縮めた。こうすることによって、空域の非常に有効的な活用ができると。このRVSMというのは、必須として空域の安全性を評価しなさいということがICAOで決められてございます。それで、私どもとしては、この空域安全性評価というものを、航空局からの依頼を受けまして、この日本の空域のすべての航空路の安全性評価を行いました。

そのときの結果として、右のほうに示してございますように、これは羽田から那覇に行くG581という航空路ですが、ここはいわば銀座通りで、航空機がたくさん飛んでいるのですが、ここのリスクがICAOの衝突リスク……。この安全性評価というのは、リスクのある値以下であるということを実証、もしくは証明するということが問われているわけですが、これを検証しましたところ、この銀座通りのG581という通りは非常に込んでいる。したがって、衝突リスクが安全性評価以上を超えているということがわかりました。それを今度、もう一つ右のほうに3方向の分岐ルートをつくることを提案いたしまして、航空局のほうがこの提案を受け入れて、ルートを改編した。

これで初めて日本国内、これは韓国と同時発想ですが、RVSM、ここは国際的に非常にこの1,000フィート間隔でやっという機運が盛り上がっているときでございましたので、私どもの成果を踏まえて1,000フィートに短縮できたということでございます。去年の9月にRVSMが導入済みということでございます。

成果の普及、活用に関しましては、もう一つは、64ページに戻っていただきますと、羽田の関連施設への電波干渉発信源調査支援と。これは、何件か米軍等の航空管制、もしくは航空のナビゲーションを脅かすような怪電波が出ていたのですが、それを私どもが依頼を受け、調査をしまして、一応どういことか突きとめるためのお手伝いをしたということでございます。

66ページに行ってくださいと、これはILSと呼ばれます無線の着陸誘導装置でございます。雪がたくさん降りますと、着陸誘導装置は滑走路の反射面を利用しているものですから、積雪がある数値を超えるとILS装置が使えないという状況で、頻繁に雪かきをしなければいけない。これを技術的に何とかならないかということがございまして、私どもは技術支援をし、解決方法を見つけまして、雪をほとんどかかなくても大丈夫だという技術開発をいたしました。これで18年度からは、そこの右の欄に書かれております8つの空港でも、そういう新しい基準に基づいた技術を導入することによって、メンテナンスフリーにな

ってきたという成果でございます。

また恐縮ですが、64ページに戻っていただいて、音声による疲労検知研究の実用化へ向けた広報活動をやっております。

それから、次が67ページ、ICAOの国際会議技術文書に採用された例でございます。これは、次世代の航空機システムに採用される機上搭載機器の設計方針を検討するICAOの国際会議において、私どもの提案したシステムの構成図が採用されたという1例でございます。こういう国際会議でのリーダーシップ、もしくは国際標準の分捕り合戦みたいな、権益合戦ですが、それに積極的に参画して、日本にとって都合のいい、やりやすいようにできるだけ努力を重ねていくということは、非常な努力と成果ができれば、非常に日本としても好ましいということでございます。その1例でございます。

64ページに戻っていただきまして、そのほかにも、国際標準の作成に向けた取り組みで、ICAOの各技術基準を策定しているパネルと呼ばれる技術分科会みたいなものがございまして、それに非常に積極的に取り組んでまいりまして、そのリードオフマンを演じているということでございます。

こういった6つの点を挙げさせていただいて、成果の活用に関しましては国際内外ともに非常に活躍しているということも踏まえまして、5点の評価をいただけたらと期待しているところでございます。

68ページに参りまして、研究成果の普及の知的所有権の部分でございます。この部分は、5点ぐらい挙げてございます。1つは、16年度のコメントがございまして、所有特許権についての活用と整理に関しても適切な管理が必要であるということがうたわれております。分科会からのご指摘に対しまして、私どもとしましては、69ページにございますように、特許実施権の見通しの調査及び分析ということで、今私どもで保有しております特許を、どのぐらいの活用方策になっているのか、もしくは、見通しとしては実施権が扱われるのかどうかということを全部調査いたしまして、それを分析したものでございます。

これからわかりましたことは、眠っているもので今後活用が期待されるものもあれば、見込みのないものもあると。今期中期におきましては、特許の数ということで、どちらかという量が議論されたわけですが、2期中期におきましては、特許の質の部分を考えていこうということから、こういう調査を踏まえまして、今後の特許、もしくは知的財産権の政策を大きくかじ取りをしたと。そのキーワードでうたっておりますように、量から質への転換を図ったと。したがって、使われない特許を取るのではなくて、使われる特許を目指して頑張っていこうということでございます。

特許流通フェアということで、70ページでございます。これは、特許流通、今持っております特許をできるだけ活用したいということもありまして、特許庁の主催のフェアにも私どもも参画いたしまして、不特定ですが、大勢の方々にそのデモを行ったというところの部分でございます。それから、特許流通アドバイザーというものが各県に置かれていますが、そのアドバイザーをお呼びして、特許に関する講習会を開いて、研究所内の特許に関するいろいろな知識の普及を図ったということも、あわせてご報告したいと思います。

こういったことをあわせまして、特許に関する研究所の中のレベルアップを図ったということでございます。ちなみに17年度は、特許にしましては11件の出願が行われまして、登録が10件、特許の活用件数としては4件ということになってございます。

71ページございまして、総合科学技術会議の事務局が研究開発パフォーマンスというもの17年度に公表しております。私どもとしては、非常に小さな研究所、60人ぐらいしか定員がない、そういう研究所ですが、行政ニーズが中心で、一応特許の出願、ロイヤリティー収入とも、1人当たり、研究費当たりで見ると、比較的高い成果を上げているということで、着実な成果を上げているという評価を受けております。例えば出願数は、研究者1人当たりで言いますと、34研究法人がございまして第8位、交付金の1億円当たりの法人ランキングでいきますと、第6位という高いランキングをいただいているということで、この知的所有権の関係につきましては、ぜひとも4の評価をいただきたいということでございます。

以上、雑駁になりましたが、17年度における、私どもとして力を入れている部分のご説明でございました。

引き続き、中期分の説明に入りたいと思います。中期分は、恐縮ですが、33ページ、これは中期目標における主な取り組み、中期目標の要点、主な取り組みということで3点ございます。重点研究開発の課題の設定ということ、航空局との連絡会、報告会、それから、基盤的研究及び研究交流会による基盤技術の蓄積という3つが、とりあえず主な部分です。

それぞれについて、ご説明したいと思います。まず、重点研究開発課題の設定ということでございますと、恐縮ですが28ページに戻っていただきます。こちらは研究の節目ごとの組織的取り組みということ、これは17年度の資料ですが、電子研の研究課題の事前提案を航空局のニーズ調査でやりまして、電子研としては、ニーズ調査を踏まえた研究提案書をつくり、航空局と電子研の連絡会、こういう会合を開くと。それで、19年度においては重点研究の課題を選定するという連絡会を、まず行っていると。

重点研究というのは行政ニーズが非常に強いもので、運営費交付金で行うものでござい

すが、これが終わった場合、従来はどちらかという、要望の伝達というのがございまして、そちらのほうに担当調査官がおられますので、そこにご説明するというで済ませていたのですが、非常に限られた方にしか研究成果が伝わらないという反省に立ちまして、17年度新たに今度は報告会というのをつくりました。17年度に航空関係の皆さんに一堂に集まっていたいただいて、私どもの重点研究成果をここで報告すると。それによって、いろいろな方々が私どもの研究の成果を知るということで、これを17年度から始めまして、定例化したいというふうに考えております。

そうしますと、航空局内の横の連絡もよくなりまして、今まで調査官1人が持っていたものが、情報としては横とのつながり、リンケージ、もしくはいろいろなつながりもできてくるということで、私どもとしても非常にいい試みだと考えてございます。

基盤的研究は先ほど説明したとおりでございます。

研究交流会というのが行われておりまして、これは53ページでございます。こちらに、DSNAというフランスの航空関係の研究所ですが、これをこの前、先ほど説明しました、私どもの収益を使って、それで国際会議を開いたという事例でございます。共同講演会をやりまして、その後、研究交流会へと移行したと。まず、フランスから管制のお話の専門家を2人お招きしまして、私どもの管制の専門家とシンポジウム的なもの、共同講演会を開催させていただきました。それから、研究所のほうにも来ていただいて、研究交流会を行いました。

こういった結果、例えばフランスの国立航空学院、これは修士の方ですが、留学生を研究所で受け入れてくれないかということで、留学生受け入れに発展したと。もう一つ、フランスのDSNAが開発したATM関係のシミュレーション、これは非常に大事でございまして、このシミュレーションがあるのですが、ヨーロッパのほうもOPASというシミュレーションをつくってございまして、うちのほうにもそういうのを使っていいですよ、もしくは研修に来ていいですよと。欧米のほうはATMシミュレーションのほうは進んでいる部分もございまして、その短期ですけれども研修なり、そういったものにもつながったということで、受け入れと派遣、両方の交流が進んだという例を挙げさせていただいております。

こういったことを合わせまして、まず33ページのところの一部でございますけれども、そのほかに、45ページは、同じく中期目標における主な取り組みの続編でございます。ここで主な取り組みとしては4点ございまして、羽田空港の再拡張に関する事、これは後でご説明します。もう一つは、その中でニアミス事故が平成13年に焼津のほうで起こっておりますが、そのデータ解析を行って、その事故に対する私どもの貢献もしております。

それから、運輸多目的衛星、これは去年、今年と2機衛星が上がりまして、今年の7月から管制間隔が縦間隔と呼ばれておりますが、前後間隔ですが、短くなっておりますが、それに対する貢献もしてきたと。準天頂衛星システムに関する開発も、私ども、15年からずっと研究をしておりますということで、社会ニーズに沿った研究の重点的なものを進めていると。

外部競争的資金に関しましては、先ほど説明したとおり、今中期中は7件ございました。

海外留学に関しましては毎年1名ずつ。研究所の規模が小さいものですから、人を出すのはなかなか大変ですが、それを苦しい中、毎年1名ずつ着実に進めることによって、中期目標の取り組みの一環にしております。こういった先ほどの説明とあわせて、中期目標の主な取り組みとして、私どもとしてはSSの評価をいただきたいということで、ご説明させていただきました。

羽田の件に関しましては37ページにございます。これは、関東空域再編シミュレーションということで、羽田に対する40.7万回の達成を支援するというので、航空局と連絡をとりながら、管制部も、空港も、成田も、そういったものすべての関東にかかる空域すべて一括してシミュレーションするというので、非常に大規模なシミュレーションを行いました。それで一応めどが立ったということもございまして、それをまた羽田空港、もしくは成田空港、東京管制部といったところにフィードバックしまして、こういう成果が出ましたということもご説明して、成果を還元するということがございまして、40.7万回に関するめどが立ったということでございます。

ほかにもございますが、今ご説明したようなことを合わせまして、ここの部分に関しましては、ぜひSSの評価をいただきたいということでございます。

中期の最後でございまして、59ページに飛んでいただきます。これは中期目標で他機関との有機的連携というサブテーマでございまして、有機的連携に関しましても、私ども、非常に力を入れてまいりました。

主な取り組みとしては、共同研究とか受託研究。これは、一番初めに数値目標として提示が載ってございますが、これを133件にしたと。過去の実績に比べて6.6倍になっているということでございます。それから、航空機内の電磁干渉障害に関する調査、これは航空機内で電波を使ったときに、どれだけ干渉を起こすかという調査ですが、この結果を踏まえて航空法の改正に活用されました。こういった社会にも還元できていると。それから、受託による収入は中期期間中に約13億円ございまして、218万円が目的積立金として認められたことは、3研究所の中でも、私どもが胸を張れるところではないかと思っております。

それから、顧客満足度調査ですが50ページをあけていただきますと、顧客満足度調査と
いうのをやっております。これは16年度に引き続き行ったのですが、16年度は回答数と
しては、21件中10件しか回答がなかったのですが、今回、22件中、すべてから回答を
いただきました。その結果として、16年度は80%ほどでしたが、84%の方が満足だ
という回答をいただいております。受託研究に関しましても、できるだけそういったフィード
バックをやっていくということでございます。

それから、59ページに戻っていただきまして、国際交流・貢献に関しましては、203
件実施いたしました。これは過去5年の実績の3.2倍に当たっております。人材交流を過去
の実績の1.6倍の18件実施しております。連携大学院制度ということで、これは海洋大学、
東大の客員教授等々、そういった大学のほうとも連携を深めていって、できるだけ組み
みを強化したいということでございます。こういった取り組みによりまして、できればSSの
評価をいただけたらということでございます。これで中期のほうは終わりでございます。

最後に、最初のほうに財務諸表のところでも少しご説明しましたが、73ページ、中期の部分
と少しダブる部分があるのですが、財務の関係のご説明をしたいと思っております。これは、5カ
年の中期分として、どういうお金の流れで、結果どうなったかということを示したもので
ございます。中期期間中、上のほうに書いています予算が103.7億円、これは運営費交付金
等全部ひくくめたお金が103.7億円入ってきておりまして、業務の着実な執行に関して
101.2億円お金を使ったと。2.5億円余っているということでございます。

これは単に余ったということではなくて、私どもが経営努力して、お金を余らせて国庫に
納付したということでございます。どういうことかと言いますと、そのうちの、例えば一般
管理費の削減というので、目標は中期計画では2%と言われていたものを、9.2%、実質的
には削減いたしました。それから、運営費交付金の執行状況も鋭意工夫しまして、業務評価
は100%以上の評価をいただきながら、工夫しまして、そのお金の有効的な利用を図った
ということでございます。

もう一つは、右の丸い円グラフで示してございますが、特許のほうの収入、受託のほうの
収入、これは私ども研究所としては、中期計画になるまではそういうことはなかったの
ですが、初めてお金を自分で稼いでくるということで、これもなかなか骨の折れる事項だ
のですが、これを一生懸命やり、その収入を図ったと。そういうことによりまして、2.5億
円の残余を生み出すことができたということでございます。これには次期中期の交付金にお
いて、自己収入分を削減したということもございまして、非常に私どもとしては自負し
ているところでございます。できましたら、この項目に関しましても4の評価をいただけたらと考

えているところでございます。

ちなみに財務諸表に関するQ&Aにつきましては、ホームページに載せるということで透明性を拡大したり、予算管理システムというものを導入しまして、今後は内部の統制機能を深めていこうということで、お金の話というのは、ややもすると、どうしても評価的に言うあまり関心を示されないムードがあるのですが、私どもとしては、この5年間で非常にこの件に関しましては力を入れてきて、効率化なりを推進してきたということで、そういった評価をいただけたらということでございます。

以上、雑駁になりましたが、1期中期分と17年度分の業務実績の内容でございます。どうもありがとうございました。

[平成17年度財務諸表に関する質疑について]

【分科会長】 それでは、ただいまのご説明に対する質疑を行いたいと思いますが、まず財務諸表について分科会としての意見をまとめる必要がございますので、ご意見を伺いたいと思います。

【委員】 今、最後にご説明いただきましたけれども、いわゆる中期目標期間において2.5億円の利益を出したということで、その源泉というのは、いわゆる運営費交付金として交付を受けた部分の節約であるということですね。一方、利益が出たときには、経営努力であれば目的積立金としての積み立てを認めるという制度が片やあるわけですが、それに関しては、必ずしも目的積立金の実績というのはないのだと。したがって、最終的には国庫へ返納するという形になるわけです。いわゆる、経営努力によって2.5億円を出したということと、目的積立金としての申請において必ずしもそれが反映されていないという関連については、どのようにお考えでしょうか。

【電子研】 先ほどもご説明しましたように、目的積立金に関しましては14年度に承認をいただきまして、これは217万円ぐらいですが、これは、先ほどまた説明しましたように、フランスとの研究交流会、そういうところに実はもう利用いたしました。

【委員】 わかりました。というのは、ロットが全然違いますね、200万円が目的積立金として認められた。それは有効に利用した。それはそのとおりだと思いますけれども、片や2.5億円の節約をしましたよということのギャップというか、その辺についての法人としてのご感想というか、認識というか、その辺をお伺いできれば。

【電子研】 私どもとしては、財務省の壁というのは結構厚うございまして、受託でいろいろ稼いでも、それはなかなか目的積立金とは認めないとか、そういうハードルが高い部分がございますのは事実でございます。したがって、今期中期においては、そのハードルをできるだけ低くしていただいとすることも考えているのですが、現状の今回の中期ではそういう評価でしか財務省はお認めいただけなかったんで、それはやむを得ないのかなという趣旨でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 運営費交付金が減らされるという事態はまだ起きていないのですか。

【電子研】 起きております。18年度予算では既に運営費交付金については、一般勘定の部分は減額を受けております。それから、19年度も今のままでいきますと、また交付金の減額措置が行われるということになると思います。

【分科会長】 成果を上げて、なるべくそういうことがないようにご努力いただくことが重要ではないかとは思いますが、全般としては減らさざるを得ないような雰囲気でしたね。一研究所としてではなくて、納得できる方向に進めていただければと存じます。

ほかに財務諸表、ございましょうか。それでは、財務諸表につきましてはご意見などもないようでございますので、原案のとおり了承したいと思います。

[平成17年度及び中期目標期間の業務実績に関する評価について]

【分科会長】

引き続き17年度の業務実績に移りたいと思いますが、その前に、先ほど、この会が始まる前にもご意見があったわけでございますが、5とかSSについてのものの見方、判断基準がどうも正しく伝わっていないのではないかというご意見がありました。今のご説明を伺いますと、非常に力を入れて成果を上げましたからSSにしてくださいというようなご説明があったわけでございます。この件については、17年度も中期目標期間も両方とも同じでございますけれども、大体5とか、SSとかいうものについて、どのレベルのことを考えておられるのかについて、まとめて一言コメントをいただきたいと思うのですが。

評価委員会としては、そういう項目を設けはするけれども、つけないようにしましょうねというのが合意でございます。特にものすごい、ひざを打つような話とか、腰を抜かすような話とか、そういうものがあつたら、つけてもよろしいと。例えば、何だと言つたら、ノー

ベル賞を取ってくるとかというような話が出ているわけでございます。非常に力を入れていい成果を上げられたというのは、評価委員会の水準からすると4なり、Sなわけです。ですから、SSというのは、とんでもないことが起きない限りはつけないのだという合意ができていますものですから、その面で当惑しているところもあるわけです。今日はどちらの意見が正しいかということではなくて、研究所としてはこういうことで、先ほどおっしゃった言葉で非常によいと思うのですが、この点に非常に力を入れて、思い通りいい成果を上げましたということをSと見るのか、SSと見るのか、そういう返事をしていただければよろしいかと思えます。

【電子研】 私の個人的な意見になりますが、基本的には5段階評価をするというのは、イメージ的には、今はないかもわかりませんが、小学校の5、4、3、2、1ということかなというイメージを持っております。そうしますと、普通、正規分布で言いますと、上何%が5をつけるとかいうのがあって。ノーベル賞云々と言われますと、私どもの研究所というのは応用研究ですから、そういうことは多分起こり得ないので、起こり得ないことに5をつけるのだという認識は、私どもとしてはできればとりたくなくて、やっぱり目標を立てたけれども、相当その目標を達成できたと。相当できたということで5という評価を私どもとしては。

【分科会長】 はい、了解いたしました。私どもは分科会でございますので、研究所としてはそういう見方で自己評価をされているという理解で、私どもは評価委員会のレベルに従って採点せざるを得ないと思えますけれども、決して気を悪くなさらないようお願いしたいと思います。ノーベル賞というのは、確かに電子研がおっしゃるとおり難しいと思えますが、応用研究ですから、例えば民営化すると主張してくだされば、私、個人的にはSSをつける気分しております。それから、先ほどのATMの話にもありましたけれども、電子研でつくられたシミュレーションシステムが世界的に社会標準として使われるようになったとかいうようなお話があると、5なりSSなりの評価になるのではないかと考えております。ちょっとずれがあるということをご理解いただきたいと思います。

【分科会長】 それでは、17年度業務実績について質疑に移りたいと思えます。どうぞご質問、ご意見をお願いしたいと思います。17年度でお願いしたいと思います。

【委員】 大体の点では、当たり前のことをなさっているという印象なのです。研究所として当然すべき業務をなさっていた。それに5をつけるのは、特筆すべきという表現には当てはまらないのではないかと考えて、今回、ちょっと点数を下げてしまったのです。

【委員】 2の(2)基盤的研究についてなんですが、先ほどこのパワーポイントの29

ページですか、将来に向けていろいろな布石を打たれたと、それが非常に評価されるだろうというご説明だったように思います。5年間たって、基盤研究が具体的にそれをもとに花を開いてきたとか、結実したというような事例があれば、教えていただければと思います。

【電子研】 基盤研究は2種類ございまして、萌芽的なものと、政策的なものと。萌芽的なものに関しましては、花開くというのは、なかなかそこまでまだ至っておりません。例えばGPSで言いますと、GPSのいろいろな応用研究を下支えするような研究をやっていますけれども、それは幅広くGPSのすそ野を広げて、GPSのアプリケーションを高めるという意味では非常に役立ってはいるのですけれども、その研究自体が社会的に及んでいるかどうかという、そこまではまだ至っておりません。

ただ、政策型研究に関しましては、1つは、柔軟性を持つということもあるのですが、私どもの研究所として、どうしても予算ベースのタイミングでしか物事が運ばないものですから、そうしますと、タイミング的な、研究のタイムリーな部分がおくれるという場合もございます。そういう場合も見越して、より社会ニーズに合うタイムリーな研究をするために、こういうスキームをつくって、今から予備的な研究なりを始めるということがございます。それに関しましては、次につながる重点研究等々につながっておりますので、それ自体は花開いていると考えております。

【分科会長】 一言申し上げたいと思ったのですが、成果の活用のところですが、こういう言い方をしてはいけないのかもしれないのですが、研究成果の普及、活用とか言うと、基盤的な研究があつて、とてもいいものができたので、これを世の中に使うというふうに関心して。意図して何かプロジェクトをやつて、その成果が活用されているようなものとちょっと違うのではないかという意識を持っていましたが、すべての成果の活用はこの(9)の②でおっしゃっているわけでしょうか。

【電子研】 ベースとしてはそうでございます。

【分科会長】 何か、私、大学にいたものですから、役に立たない研究をやっていたのだけれども、何かやっているうちに活用されるようになったという、後ろ向きなイメージで受け取っていたものですから、これは私の点は修正いたしますけれども。ほかにございませうか。

それでは、後で17年度につきましては再度ご意見を伺いますが、とりあえずはほかにならぬようでございますので、中期目標期間の業務実績についてご意見を伺いたいと存じます。どなたかございませうか。

【委員】 限られた人員でいろいろなことをやらなければいけない。したがって、その中

で優先度をつけてやっておられるということで、そういう状況は非常にいいのだらうと思うのですが、私は個人的には自動車の次は航空機ということがあるのではないかと思います。そういうときに、やっぱり研究所としても、国際戦略というのを今後十分考えていかねなければいけないのではないかとこのことを思っております。

そうなりますと、例えば国際組織 I C A O とか、そういったところでどんどん意見を提言していただいて、それで、日本の技術がデファクトスタンダードになるようなことをやっていただきたい。これはこの3つの研究所すべてに言えることなのですが、そういうことが今後必要になってくるのではないかと思います。特に日本でも小型航空機、ジェットエンジンとかは開発中でありますので、そういうことも踏まえてバックアップしていただく必要があるのではないかと思います。

一般的に国際的な、今言ったようなシステムから I C A O とかいうのが出てきますが、ほかにもいろいろあると思いますが、そういうところを今後、おたくの研究所だけではないと思うのです、オールジャパンでやっていかなければいけないと思うのですが、そういうところでおたくの研究所は今後どういうふうに行っていくのか、その辺を。今までの実績を踏まえて今後どうあるべきと思われるのか、その辺をお伺いしたいと思います。

【電子研】 今おっしゃられたことは、全く私どもとしても同じ発想でございます。デファクトスタンダードというのは非常に航空でも幅をきかせておまして、最近、特に I C A O 自体の力も、昔ほど、ルールを決めたからその方向に航空がすべて行くということには実はなっていないで、もうちょっと大きなコアを持っているのは、例えば I A T A という国際的なエアライン組合で、こういうところが飛行機に装備するか、しないかというところの決定権を持っているものですから、I C A O は旗を振るけれども、その標準どおりになかなかいかないということが最近は多いです。昔は大体右向け右と言え、みんな向いたのですが。

したがいまして、I C A O に力を入れていくことは当然ですが、果たしてそれだけで十分かという、そうではなくて、やっぱり I A T A なり、私どもの専門分野でアビオ関係ですと、R T C A とか、E U R O C A E とか、エアリンクとか、国際的な組織が、リードオフマンがいっぱいいますので、それらをわりと俯瞰的に見ながら、物事に関しては、山椒は小粒でぴりりと辛いというところを目指したいなどは思っています。

今のところ、そういう回答なのですけれども、I C A O はもちろん最重要の取り組みとして、私どものホームページも充実しておりますし、いろいろな発信もさせていただいているということで、戦略的にはそんな対応をとらせていただいております。

【委員】 もし、そういうふうに行くとお考えならば、やっぱり今度、人員増はど

ういうふうにしてやるのかわかりませんが、そういう概算要求になるのかな。そういうことをどんどんお願いしてもらおうということも、納税者に対するアピールでもありますので。老朽化の建てかえを半減にしましたと、よくやったねと言われるのかどうか知りませんが、安全を考えていただくところから、その専門の人が大事であるとすれば、内部で配置転換するのか、それとも新しい人を採らなければいけないような分野では、適正な要求をされるのがいいことではないかと思いました。以上です。

【電子研】 おっしゃるとおりなので、私どもとしては、ほんとうは増員を図ってそういうところを強化したいというのは山々なんですけど、昨今の独法を取り巻く環境は、一切増員は認めない、逆に減員しろという社会の風潮であります。いくら、例えばリコール制で交通研が頑張っても、定員が増えないとか。それは、ある意味では航空局の行政サイドと一体となってそういうところを強化していくと。研究マネジメントの業務から、私どもは行政を下支えしていきますけれども、リーダーをとる部分、航空局でとっていただく部分はそれとっていただく。そういうことで、重層的な、行政とタイアップした形で対応していきたいと考えています。

【分科会長】 今回の枠の中ではどうにもならないのであれば、行政の考え方を変えるべきではないのですか。

【航空局】 行政に対する厳しいご指摘ということで、今先生方からご指摘をいただきましたような、研究所をちゃんと仕事をさせるためにはそういう体制が必要なのではないかと。いうご指摘、我々としても非常に重いものというか、我々自身も非常に技術能力の、我々の手元に、我々にすぐ協力していただけたところにあるということは、非常に重要な要素であると考えております。

しかしながら、先ほど研究所のほうからご指摘がございましたように、現在独法が置かれている状況ということを考えますと、昔のように単純に増員要求をすれば済むというわけではございません。そこで、重層的なという表現が研究所の説明にもございましたが、研究所でなければ持ち得ない能力と、行政サイドのさまざまな技術支援部門で、少しでも研究所のほうから移管を受けて、研究所に過大な負担をかけないようにするようなやり方、このあたりを今後考えてまいりまして、研究所の限られた人数の方々に有効な仕事をやっていただきやすいような体制を組んでいきたいと考えております。

【分科会長】 先ほど申し上げたような意味のSSをねらっていただきたい。増員というのはSSに当たるのかもしれないという気がしてきましたが。1人や2人ではなくて、この際2倍、3倍という増員のことを先ほどご指摘いただいたのだと思います。ひよっとする

と10倍と言っているのかもわかりませんが、日々の努力ではとても達成できないような大きな目標のことを言っておられるのだと思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。

何かほかにございませうか。よろしゅうございませうか。実は、もう18年度が始まっけて、当然年度計画はお持ちなわけです。我々は実はその年度計画については全く知らないわけです。来年のこの時期になっけて、ああ、そうだったのというのがわかるわけでありませう。この17年度を見せていただくと、やはり具体性に欠けると言ひませうか、昔に比べれば随分わかりやすくなっけてきたのですが、18年度に何を達成するのだというのがよく見えないというところがあると思ひますので、大変ご苦勞だとは思ひますけれども、研究所としてもそういう体制ができてきてるわけございませうので、ぜひその辺をクリアにさせていただければと、あらかじめお願ひしておきたいと思ひます。

それでは、どうもありがたうございませう。一旦ご退席いただきたいと思ひます。

【電子研】 今の18年度の計画につきまっけては、別途ご説明する時間を持たせていただくということでしょうか。

【分科会長】 そのようなことも考えていただきましたが、そこまっけてやっけていただくのも大変だろうということがありませうので、中坪さんのほうもよく我々の気持ちをわかっけていただけて、クリアな計画を立てていただく。中期計画に対して中期目標はどういうポジションになっけてるのか、そういうことがわかりやすいようご説明を、来年度、お願ひしたいということでありませう。

【電子研】 どうもありがたうございませう。

[講 評]

【分科会長】 大変お待たせいたしました。それでは、私どもの結論をお伝えいたしたいと思ひます。まっけて、財務諸表については問題なしということございませう。それから、この場での平成17年度の業務実績に対する評価は、「順調」※ということにさせたいと思ひます。それから、期間評価のほうございませうが、各評点の分布状況と総合評定のほうに分かれております。総合評定ですが、「S」です。「中期目標の達成状況として優れた実績を上げてると認められる」というところにさせたいと思ひます。冒頭、お話を伺

※： 分科会終了後に評価の見直しが行われ、「極めて順調」に変更された。

うときに申し上げましたけれども、どうも私どもの評価、特にSSと5についてのとらえ方と、研究所との間にずれがあったようでございますが、内容的には私どもも大変高く評価しているというふうにお受け取りいただきたいと存じます。

結論は以上でございますが、何か先生方からご注文、講評、何でも結構でございますが、ございましょうか。

【委員】 私は、採点としては非常にいい点を差し上げてひんしゅくを買っております。個々の点についてはあまりここでは公にされたいと思いますが、貴研究所に対しまして、質問のときに申し上げたようなことも含めて大いに期待しておりますので、ぜひ頑張っていたいただきたいと思います。適正なものであれば、先ほど申し上げましたように予算要求、人員増の要求等も、何か新しいことをやろうと思えば、そういうことは絶対必要なのでありますから、そういうことをしないでおいて何かやるというのは、せせこましいというか、あまりよくやっているとは評価されないのではないかという気もいたしておりますので、そういうこともアピールの一種だと考えていただいて、ぜひ進めていただきたいと思います。

とかく評価は絶対値というよりも、変化に対していろいろ目をつけられる。我々もそういうところに気を引かれるわけでありますが、そうではなくて、日常的に変化だけではなくて、レベルを上げていくということも必要なのではないかと思いますので、ぜひ頑張っていたいただきたいと思います。愛情がもっとあるのでありますが、表現できなかったのが残念であります。またぜひ頑張っていたいただきたいと思います。

【委員】 私は研究所を見学させていただいたときに、体の深いところで実感したのですが、この研究所のお仕事はインフラのインフラだと思ったのです。この研究所のインフラ的研究がなければ、その先の研究はあり得ないぐらい評価しております。ほんとうは当然のお仕事をなさっているのだという自覚のもとに、さらに邁進していただけたらいいと思います。この重要性は十分に、理解しております。

【分科会長】 どうもありがとうございました。思い起こしまして、何度も言うことになるとと思いますが、最初のときは電子研は独法化されたのが間違いだったのではないかというぐらいの酷評をいたしましたけれども、この5年間で大変な進歩を遂げられたと思います。評価の最後に申し上げましたが、あれこれとやるのは、全部重要な仕事なのでしょうけれども、むしろ、何をやるべきかについて、足りないものは何か、それをどうやって補っていくかという戦略を、今後第2期の問題として、お考えいただければと。

やった、やったというのが最近目立ち始めて、ポテンシャルマップという言葉もお使いになられているようですが、どこに力があるのかというのは重要なのですが、どこが足りないの

かというのを十分認識して、それをどう克服していくかという話を各年度の評価でご報告いただくと、我々も大変わかりやすいと思います。専門の方もいますけれども、全く専門外の方もいるわけで、どうやって研究所の活性化を図っていただくのかというご報告について、これまでもそうだったのですが、今後も、そちらのほうに評価の軸足を移していくべきかと思っております。

【電子研】 いつも大変貴重なご提言をいただき、ありがたく存じます。活動をさらに頑張っていきたいと思いますので、どうぞよろしくご指導のほどをお願いいたします。

【分科会長】 評価は非常に高いわけでございます。どうもありがとうございました。

2) 独立行政法人 交通安全環境研究所

【分科会長】 お待たせいたしました。交通安全環境研究所について審議したいと思えます。最初に通してご説明いただきまして、ご質問等は説明の後にさせていただきます。

【交通研】 それでは、主として今中期5カ年の成果の概要と、それを可能にしました主要な運営のポイント、さらには引き続きましてお手元に配付しております財務概要についてご説明いたします。その後、17年度の業務実績並びに中期5カ年の業務実績につきましては私が、引き続きまして、研究につきましては、主として交通研から、審査とリコールに関しましては、審査部長の戸澤のほうからご説明いたします。

では、まず私のほうから、最初、中期目標期間の運営概況についてご説明させていただきます。これは毎度説明しております、私ども交通安全環境研究所の使命でございます。説明は省略しますが、その真ん中、赤字でございますように、自動車、あるいは鉄道を中心とする陸上交通機関の安全環境にかかわる国の目標に直結した業務を実施するということを主たるミッションにいたしまして、今中期5カ年間、所員に徹底するとともに、これを運営の機軸にしてきたということでございます。

それに基づきまして、今中期に主としてどういう成果が上がったかというのを、かいつまんでまとめたものでございます。一番上がその主たるものでございます。先ほど申し上げましたように、行政への貢献、基準への適合性、基準策定支援課題、これに重点化したということでもあります。その結果、ちょうどこちらにございます中期5カ年で総計232件の基準策定などに貢献できた。これは、研究者1人当たり直しますと、年間平均1人1件という極めて高いレベルに相当するのではないかと考えております。また、昨年の福知山脱線事故に象徴されますように、近年鉄道事故も非常に多くなっておりまして、その鉄道事故の調査並びに再発防止対策などにも、迅速に対応できたのではないかと考えております。

2つ目の大きな特徴、成果としまして、行政や民間から多くの受託研究、受託試験をいただき、それに積極的に対応したということでもあります。ここには書いてございませんけれども、中期の計画では受託研究は13億円程度を目指しておりましたけれども、結果的に94億円という、6倍にも相当する受託研究をいただき、それを非常に難問ではございましたけれども、こなせたということでもあります。ちなみに平成17年度の受託総額は約20億円で、そのうち競争的資金が1億8,000万円ございました。両者とも研究者1人当たりとしては極めて高い水準なのではないかと考えております。

さらに、自動車の審査などにおきましては、刻々、技術は新しくなっておりますので、

それに対応して質の強化、並びに審査件数そのものも相当増加しておりますので、こういうものにいろいろな工夫を凝らして円滑に対応してきたと。さらに、ご案内のとおり、ちょうどこの中期期間内はリコール問題が非常に世の中を騒がせましたけれども、それに対応してリコール調査員による技術検証業務をとりあえずスタートできたというのが、この中期の成果ではないかと思っております。

これらの成果を支えた運営の中で、やはり特筆すべきは人材の配置、あるいは育成ではなからうかと思っております。特に先ほど申し上げましたように、行政ニーズ、社会ニーズが非常に増えて、相当多くの受託研究が来ております関係上、とてもではないが所員のみでは対応できないということで、いろいろな工夫をしてこれを乗り切ったということでもあります。

特に、所外の多くの有能な人材を客員研究員、あるいは非常勤研究員として招聘して、常勤研究員とのチームワークや最適配置などでこの目標を達成できたのではないかと思っております。さらには、組織運営の効率化については、組織のフラット化、あるいは職員の評価制度実施を開始したことなどによる組織全体の活性化も、これに寄与したのではないかと思っております。

以上が中期の主要な概要でございます。

次の資料は18年度から始まりました、第2期中期に向けての今後の課題と対応でございます。これにつきましては、私ども、こういう努力を日ごろ傾注してまいりましたけれども、ご承知のように自動車の交通事故につきましては死者数が減少してまいっておりますけれども、事故の総件数、あるいは死傷者数全体は暫増傾向にあります。自動車の安全そのものについて、まだまだ不十分であると認識しております。したがって、もう始まっております次の中期については、本質的な安全対策がさらに必要であるということ。また、先ほど触れました鉄道につきましても、事故が頻発しておりまして、安全安心な社会の実現は依然として大きな難問であって、私どもの努力がまだまだ不十分であるというふうに認識しております。

また、環境問題につきましても、自動車の排ガスにかかわる地域環境の改善は相当見受けられておりますけれども、炭酸ガスを中心とする地球温暖化への対応が喫緊の課題であると。これが次の課題になっていくのではないかということでもあります。

したがって、今後の方向としましては、冒頭述べました所の使命そのものはいささかも変更はございませんけれども、さらに今回強化されました、このリコール技術検証と従来でございます研究、審査、やっとな私ども、自動車にかかわる基準をめぐる3つの機能がバランスよく備わりましたので、これを交通研の特徴として、自己完結的にこのサイクルを循環さ

せて、従来以上に効果的、効率的に業務を遂行できるのではないかと、また、しなければならぬと思っております。

さらに、今後新たな重要課題というものが出てくるのが予見されまして、それへの迅速な対応も急がれます。その1例を下に4項目ばかり書いております。自動車の安全につきましては、衝突安全から予防安全へ。先ほど申し上げましたように、地球温暖化対策のほうに排ガスは向かっていく。それから、資源対応としての石油代替燃料も大きな課題になるだろうと。最後に、自動車と鉄道技術を融合した、これは私どもの研究所の特徴でございますので、新しい新都市交通システムをいかに構築していくか、こういった新たな課題に向けて、さらに時間と努力を傾けていきたいと思っております。

以上が中期の概要でございます。

引き続きまして、お手元の資料10-2をあけていただきまして、財務会計状況でございます。1枚めくっていただきまして、1ページ、これは例年どおりでございますが、監事並びに会計監査人から、運営状況等、適正に表示しているとの意見を既に受けております。ただし、今年度は中期最終年度に相当しますので、法令に基づきまして積立金を国庫に返還納付いたしました。

それでは、その内容でございますが、2ページ目をあけていただきますと、貸借対照表であります。資産はほとんど変動がございませんので省略いたしまして、負債・資本の合計で、下から3行目に利益剰余金の項目がございます。昨年までの積立金が15億9,000万円ございまして、今年度、後ほど述べますが、未処分利益が2億2,100万円。それを合わせた5カ年分の積立金の合計が18億1,100万円、このうち相当の部分を国庫に返還するということになります。

次のページをお願いします。損益計算書であります。これも毎年あまり変わっておりませんが、経常収益の2つ目の項目のところでありますけれども、運営費交付金18億3,600万円とほぼ同等の受託収入18億2,900万円が17年度もございまして。私ども、先ほども述べておりますように、運営費交付金に匹敵する金額を受託でいただいているという特徴は17年度も継続しました。この経常収益と経常費用の差額、2億2,100万円が経常利益でありまして、これがそのままずっと下のほうに行ってくださいまして、当期積立金に相当します。

ちょっと下に飛んでいただきまして、「*」が2つありまして、最初のほう、先ほど申し上げましたように、すべての積立金の合計が18億1,100万円と申し上げましたが、その中には今年度の2億2,100万円も入っているわけでございます。ここから次期繰越金、これ

が12億5,600万円ございます。これはほとんどが受託設備の後年度償却分でございますので、繰り越してもどんどん減っていただくだけです、それを差し引いた5億5,600万円が国庫返還分というふうになります。

この国庫返還分の内訳は何だというのが一番下の行に説明がございしますが、5カ年間の民間受託研究の人件費相当分、これが6,300万円、これは国庫に戻すと。人件費は二重取りできないということです。それから、還付消費税、これは当然返さなくてはいけないので、2億3,100万円。最後に、運営費交付金2億5,000万円、これは5カ年間の運営費交付金の計画と実績の差異、要するにこれだけ余りましたということで、この大層は人件費でございます。年齢構成、あるいは人事院勧告による当初5年前に比べて、かなり年率は厳しく削減されているとか、いろいろな理由によりまして、人件費を中心として2億5,000万円余剰が出ましたので、これを含めて5億5,600万円返還したということでありまして。

【交通研】 それでは、最初に17年度の業務実績報告、続きまして、第1期中期目標期間の事業報告ということで、ご説明いたします。スライドのほうは席上配付資料の1でございます。これは、17年度の業務実績の全体を示したものでございます。先ほど研究所の使命、役割の明確化ということで理事長のほうから説明がございました。それに従いまして、業務運営の効率化という観点、業務の質の向上、予算の適正な執行という形で、17年度も運営をやってまいりました。

当研究所の役割、これは先ほどのとおりでございます。具体的に申しますと、自動車・鉄道等の安全確保、環境保全に係る研究調査、新型自動車、装置の基準適合性の審査ということで、それぞれについて約四十数名の職員で膨大な業務をこなさなくてはならないと。例えば17年度の数字を見ますと、交付金で32件、委託で89件と、このような非常にたくさんのお仕事を研究のほうでやっておりますし、審査で言いますと、年間5,000件を上回る審査を行っているということで、少数精鋭でやっているということで、業務運営の効率化というのは不可欠な要素ということでやってまいりました。

これにつきまして、まず業務運営の効率化の中の組織運営でございます。これは17年度より前から始めていたことではございましたが、研究運営の組織としまして、組織をフラット化するという形で、3つの研究領域だけで対応すると。その中の各領域の構成員をそれぞれの課題に応じてチームを編成して、そのチームが仕事をすると。あるいは、領域横断ということで、各領域の専門家を集めて、その課題にふさわしいチームをつくって対応するという形で、そういった領域横断の編成を17年度でも促進してまいりました。これが研究のほうでございます。

続きまして審査のほうでございます。これもやはり同じような観点から、審査体制につきましてもスタッフ制というものを導入いたしまして、それぞれのグループで審査に当たると。これは17年度もそうなのですが、基準の新設、あるいは強化ということで、審査の業務量が非常に増えております。それに対応するために、先ほどのようなグループで対応するとか、個々人の審査能力を向上させる。あるいは、審査方法の見直し等をやりまして、何とか現状の人員で対応したと。あと、調布と熊谷地区に私ども、研究所の支所がございます。そういった面で人事異動の適正化、人事要員の適正配置ということも、効率化の観点でやってまいりました。

研究領域のほうですが、人材活用でございます。正規職員の専門を生かした柔軟なチーム配置、客員研究員、非常勤研究員の活用ということも引き続きやってまいりました。領域横断的グループの編成促進、OJT、オン・ザ・ジョブ・トレーニングの観点で、研究者は即戦力としてすぐにプロジェクトの中で活用していく。その場合、チーム主体の業務遂行、チーム長の責任能力を向上させるということで、結果としまして、ここにもございますように国から45課題の委託を受けてやっております。1人当たり直しますと、ほぼ1課題ということでございます。

業務の効率化という観点で、コスト意識の醸成という観点も17年度、引き続きやってまいりました。費用対効果という観点で、研究費そのものと、人件費も含めた費用という観点、その研究課題を実施することで期待される成果、国への貢献といったことから判断するというので、新しい研究課題の採択、採否を決めるとか、継続課題であっても、「それは中止」ということもやってまいりました。

これは間接部門でございます。従来どおりでございますけれども、管理・間接経費増を抑制するというので、事務量が増えても研究費増は抑制してまいりました。そのほか、所内のネットワーク環境を整備するというので、効率化にもつなげてまいりました。

中期目標の期間中に実施する研究ということで、これもそれまでと同様ですが、研究企画会議という調整統括機能というところで、各チームから上がった研究課題をヒアリング等すると。その課題が、例えば社会的必要性、あるいは研究所が行う必要性といった観点から厳しく審査しまして、絞り込み、重点化ということをしてまいりました。

これが中期目標の期間中に実施するという重点研究分野でございます。この8つの研究分野を実施するというので、目標に掲げられておりまして、その分野に人的リソース、あるいは経費を注入してまいりました。

重点化ということで、先ほど8領域に対して研究費の配分を、17年度は9.2%、中期目

標期間中は80%でございましたけれども、かなり重点化を進めてきております。並行して基礎的な研究についても実施しております、さらに競争的資金についても積極的に獲得するという努力を続けておりました。その結果としまして、所員1人当たりの獲得金額が、全34あります研究所型独法の中で、1人当たり直しますと6位、運営費交付金1億円当たりで3位ということで、これは国から見ても非常に上位にある研究所と位置づけられております。

これは従来からやっている内容でございますが、国内外の大学への留学も積極的にやっておりますし、学会等にも積極的に参画しております。本来の研究業務ということは、例えば基準づくりという、国に直接関係する業務でございますが、その業務における研究成果をもとに、研究職員の学位取得を積極的に行うように所も支援してまいっております、現在、常勤職員の約37%が学位を取得しております。

それと並行しまして、研究者評価についても実施しております。本人による業績評価調書、それを領域長が1次評価し、2次評価、最終評価ということで、その結果を本人に通知する、所内に名前を公表する、あるいは苦情受け入れ制度等も設けまして、職員に対する評価の透明性、公平性に最大限配慮しております。これにつきましては、評価の指標も含めてさらに発展させる形で今検討中でございます。

研究交流につきましても、共同研究を31件実施しました。これは平成15年度が22件ということで、かなり増えております。こういった共同研究も実施しておりますし、並行しまして、ワークショップ・シンポジウムもかなりの数実施しております。

国内外からこれだけの数の研究者、研究生を受け入れております。外国からも研究生を受け入れておりますし、海外の専門家を招聘し、例えばシンポジウムで講演していただくということもやっております。

続きまして国際活動でございます。これも、私どもの研究所の1つの特徴でございます。国連ECE/WP29という、自動車に関する国際的な基準の調和を図る会議がございますが、そこに政府代表として我々の職員が参画しております、国際基準の制改定に寄与しております。そのほか、国際的な研究の場でも活躍しておりますし、同じようなことは鉄道部門についてもやっております。

国際的な学会において33件の研究成果を発表することもやっております。それから、学会等でのオーガナイザー、組織委員なども務めてまいりました。

次が、行政民間等の外部からの受託研究・受託試験の実施でございます。これが我々の研究所の1つの特徴でございます、合計89件、金額にしますと20億円弱という受託を受

けております。これは、政府の総合科学技術会議の資料によれば、所員1人当たりになりますと、全国の独法の中で2位、交付金1億円当たりになりますと第1位と報告されておりました、この研究所が社会ニーズ、行政ニーズに積極的に対応しているということが、この数字からも裏づけられております。このような受託課題を国土交通省、あるいは環境省から受けて実施しているということでございます。

こういった受託の中で大型プロジェクトというものがございます。次世代低公害大型自動車開発促進プロジェクトというものがこの期間中、現在も実施しておりますが、この特徴は、国土交通省から直接私ども研究所が大型プロジェクトの仕事を受けまして、私どもが中核的研究機関となりまして、自動車メーカーとか大学、その他と共同で新しい、これまでになかった車の開発とその普及に取り組むというプロジェクトで、かなり大きな仕事でございました。これも実施しております。そのほか、燃料電池自動車です。開発そのものは民間がやるのですが、例えば高圧の水素を使うということで、水素漏れに対する安全性、そういった形での基準づくり、これは世界で初めてのものとございまして、これも国土交通省から受けたプロジェクトの中で我々がやってまいりました。そのほか、燃料電池バスを公道走行させて試験すると、そういったこともこのプロジェクトでやっております。

これは設備の稼働状況ということでございます。我々の研究所の設備、特徴的なものは、外部に貸し出すというよりも、我々が国からの受託で大きな仕事をやるということで、我々自身が受託の中で、受託を行うために我々の設備を非常に効率高く使用しているというのが特徴でございます。

成果の普及・活用の促進でございます。直接的には、国交省、環境省、国の施策の中で安全/環境施策の推進、基準/試験方法策定、そういったことで研究成果を活用しております。その中で研究成果を活用された例としましては、世界で初めて重量車の燃費基準というものを国交省と経産省が昨年策定したわけですが、その国が採用した手法というのは、実は我々の研究所の研究成果に基づいているということで、それは世界に誇れるものであります。そのほか、中央環境審議会自動車騒音に関する委員会等にも参画しておりますし、これは昨年の非常に痛ましい事故であります、福知山線の事故に対して我々の研究所が的確、迅速に対応したと。そのほか、羽越線の強風事故という形でも、我々のこの分野では鉄道の専門家が国に迅速に対応したということでございます。

成果の普及ということで、これは日常的にやっている業務でございますが、こういった形で一般公開、あるいは研究発表会、そういったことで実施してまいりました。

産学官連携、審査の高度化ということで、人材計画委員会を設置して、さらに人材の有効

活用を図る、あるいは所内フォーラム等も実施して、活性化に努めてまいりました。

【交通研】 私のほうから審査とリコールの関係についてお話しさせていただきます。23ページでございます。これは、昨年度の自動車審査の全体の件数を示したものでございます。車両の審査型式数というのは5,000型式、個々の装置についても申請するという仕組みになっておりまして、それが500型式以上ということで、膨大な数について審査しているということでございます。

そのうち、不具合指摘実績ということで、基準に不適合ということで指摘している実績というのは、大体ここに書いているのが30件とか40件ということで、申請件数の大体5%ぐらいの指摘実績があるということでございます。指摘事例がありますけれども、中には燃料配管のケースですとか、制動能力の不足というような、安全上大きな支障となるような事案もあったわけでございます。

次のページ、お願いします。次は新技術への対応ということでございます。高度な先進技術を用いました自動車の審査を実施する際に、先ほど研究領域でお話ございましたように、実際に国の基準策定に携わりました研究者などと協働して審査を実施したということでございます。具体的には、大臣認定車両の審査というのがございます。これはどういうものかといえますと、※にちょっと書いてございますけれども、現在は安全環境上の基準というものが定められていないような試験的な自動車、開発途上の車、こういったものを公道走行試験ができるようにすると、そういう制度でございます。昨年度の場合は、ここに書いてございますように、燃料電池、水素ガス燃料車、あるいは安全関係で全速度域ACC装着車というのがありますけれども、いわゆる先進安全自動車、こういったものについて合計10件の審査を実施しております。

さらに燃料電池自動車についての型式審査、これは先ほどお話ございましたように、17年3月に交通研のほうで基準策定に深く関与したものでございます。市販車として世界初めての型式指定の審査を行ったということでございます。

次は、審査の合理化、あるいは申請者への利便性向上ということでございます。審査業務につきましても、次期中期のほうでもまたご説明させていただきますけれども、審査全体の業務量が増加する、あるいは審査項目というのがどんどん増えているという状況の中で、審査の合理化というのを図っていかないといけないと認識しております。当然ながら、安全上支障がない範囲で行わなければいけないということで、具体的には、17年度の場合は二輪車の寸法測定におきまして、安全上に支障のない範囲という制約をつけながら、メーカーの社内測定結果の活用を図って、現車審査を削減するというを行っております。

次に、電子申請というのが始まっておりますけれども、その対象の書類というのを拡大して、申請者の利便性の向上を図っていくと。さらには、審査部n e t というのがありますが、これは基準自体が頻繁に改正されますので、最新のアップ・トゥー・デートした基準を検索できるシステムを試行的に立ち上げておまして、これは自動車メーカーのほうからも非常に好評のものでございます。

リコールへの対応ということで、これは審査関係について記述したものでございます。ご案内のとおり、平成16年に特定のメーカーのリコール不正行為というのが発覚したわけですけれども、16年度に引き続きまして、当該メーカーに対して厳格な審査というのを24件実施してございます。実施した項目の例が書いてございますけれども、クラッチハウジングとか、ハブなど、通常は審査しないような、金属疲労というような、耐久性にかかわる項目について、特別に厳格な審査を実施しております。

これは、国からの受託試験、調査ということでございまして、リコール対応ということでございます。国のほうでは平成16年6月に、リコールにかかわる不正行為に関します再発防止策というのを策定いたしております。主に3点ございまして、1点はメーカーに対する監査体制の強化、2点目は技術的検証をみずから実施できるようにする、3点目は、警察をはじめとする関係機関、ユーザーからの情報収集の強化、こういう3つの方策によりまして再発防止策を打ち立てているわけでございます。

このうち交通研には、技術的検証の実施ということで依頼がございまして、それに対応すべく、交通研ではリコール調査室というのを平成16年11月に設けまして、具体的に業務を実施しております。それに当たりましては、自動車メーカーOB、当初3名をリコール調査員として雇用しております。17年6月から、さらに3名増員しまして、現在6名という体制で行っております。さらには、研究領域、審査領域の人間を併任しまして、調査実施体制を整備したところでございます。その結果、平成17年度におきましては、リコールが疑われた案件ということで369件の案件について調査を実施しまして、そのうち21件がリコール届けになったということでございます。

次のページ、これが最後でございますが、財務内容の改善につきましては、ここに3から6まであるわけでございますけれども、年度計画に基づきまして適正に業務を実施したところでございます。また、業務運営に関する留意事項に関しまして、施設及び設備に関する計画につきましては、例えば先進型ドライビング・シミュレーターの新設など、計画どおりに整備を導入しております。

また、人事に関しましては、業務拡大に伴う増員が必要なおきましても、業務の

効率化、個人の能力の資質を上げるということ、あるいは、非常勤の研究員等により業務に対応しまして、結果的には、平成17年度当初の100人から年度末には98人に定員を抑制したということでございます。17年度については以上でございます。

【交通研】 それでは、次に5カ年間に研究所としてどういうことをやってきたかということ、席上配付資料2をもとに簡単にご説明いたします。これは全体の運営の構成でございまして、先ほどの17年度の説明と同じでございます。

これも同じでございまして、ここに5カ年分の数値を示しておりますが、5年間を通してかなりの数の課題数、審査をやってきたということで、業務運営の効率化に心がけてまいりました。

これも中期期間中にやったことございまして、先ほどお示しましたとおり組織のフラット化と。それまでは3つの研究部に対してそれぞれ研究室があつて、部屋自体も囲まれた部屋の中でそれぞれ室員がいるという縦割り型組織でありましたが、この中期期間中に、先ほど言いました組織のフラット化ということが実現いたしまして、チーム制に移行したということでございます。

そのほか、それを生かすためにスタッフ制の導入、研究室の大部屋化、研究者評価の実施、企画会議による支援、所内での競争的環境を促進する、さらに研究行事の活発化ということでやってまいりました。その結果、これは1例でございますが、領域横断的な業務というのが、組織のスタッフ制が実質的にスタートした15年から非常に急拡大して、今も増加傾向にあると。現在は、全体の約3分の1が領域横断的な課題ということで、スタッフ制、組織のフラット化が非常に効果を示した例でございます。

これは写真でございますけれども、従来のようなタコ部屋的な部屋の中で固まって仕事をしていたのが、大きな部屋で、壁を取り払いまして、その中でスタッフ・ミーティングをするということで、スタッフ制により研究課題に機動的に対応できると。横断的研究がしやすくなった、ベテランと若手研究者の自由な発想交流が生かせる場がつくられたということでございます。

これは、審査の部門で、先ほどと同じでございますが、審査もやはりスタッフ制ということで対応してまいりました。

人材活用、これは先ほどの説明の5カ年分を振り返って数字を記したものでございます。任期つき研究員、公募で採用した職員、あるいは客員研究員という、正職員以外の方々にも参画してもらって、さらに1人1人の能力向上を図るということで、非常にたくさんの課題数をこなしてまいりました。

業務運営の効率化ということで、これは間接的で先ほどと同じでございますが、とにかく仕事が膨大に増えてきたということで、経費増をせずにそれに対応できました。一般管理費で見ますと、削減率は初期の段階に比べて2.3%、これは目標の2%を上回っております。ということで、具体的な数字としても成果を上げてまいりました。

中期目標の期間中に実施する研究ということで、社会ニーズに沿った研究を推進していくと。所の基本方針ということで、研究所の使命に立脚した中長期的な研究戦略をもとに重点化を図ってきたと。そのほか、こういったことで方針を徹底したわけです。それと同時に、社会ニーズの把握ということで、行政部局と緊密な連携を図る。あるいは、研究ニーズ/ポテンシャル調査ということで、行政組織、大学、自動車メーカー、その他ジャーナリストも含めて、アンケート調査を実施して、我々の研究所のニーズ/ポテンシャルを客観的な意見をいただきまして、それをもとに研究課題の選定等を実施してまいったところでございます。

課題の選定ということで、これは先ほどのものと同じでございますが、とにかく選定の評価基準というもの、それは社会的な必要性とか、研究所が行うべき必要性、成果、波及効果の期待度、コスト意識、それからポテンシャル、先見性、独創性、そういった観点から課題選定の評価基準を示しまして、それに基づいて重点化を図ってきたところでございます。

重点研究分野について、かなりの部分をそこに注力してきたところでございます。

費用対効果ということで、先ほど示しましたとおりでございますが、研究課題で見込まれる成果、波及効果、それが事前評価ということにつながってまいります。それから、実際の成果ということで、基準策定において5年間で232件の貢献を行ったということで、実際の成果も絡めて事後評価をやってきたところでございます。

重点化の推進ということで、5カ年の平均で84.7%の研究費を重点領域に配分した。それと同時に、基礎研究も怠らなかったということでございます。それから、競争的資金ということで、すべて重点研究領域のものでございますが、このような非常に高い獲得、これは独法の中でも上位にランクされるということでございました。

5カ年の国内外の大学への留学の数字でございます。学会にも非常に活発に参加してまいりました。学位取得者がこのような数字になっております。

研究者評価、これは先ほどと同じものでございますが、研究者評価制度をしっかりとしたものをつくり上げたということでございます。

研究交流、これも5カ年の数字でございます。共同研究ということで、非常にたくさんの共同研究を実施してまいったところでございます。

これは国内外からの研究者の受け入れの5カ年の数字でございます。こういった形で研究

交流を実施してまいりました。

国際活動、これも先ほど17年度のときにご説明したものでございまして、5カ年間しっかりやってきたところでございます。

国際活動ということで、ほかの国の研究機関との交流も進めてまいりましたし、この研究所のプロジェクトの成果物の海外への出展活動等もこの中でやってきております。

これは行政民間等からの受託の推移を示したものでございます。こちらが5カ年間、ずっと右肩上がりの件数でございます。こちらが金額ということで、初年度に比べて見込みよりかなり高い受託を得ております。

これは、先ほど総合科学技術会議でまとめた資料でございます。受託の、上のほうが研究員1人当たりのということで、全研究所型独法の中で2位。下側のほうが交付金1億円当たりの額でございまして、当研究所は34のうちのトップでございました。

大型プロジェクトということで、先ほど示した次世代プロジェクト、燃料電池、それから、これは痛ましい事故がありました、大型車のホイールボルト折損事故と、そういったことにも積極的にかかわってまいりました。

研究所施設の使用状況の5カ年分のまとめでございます。それから、当研究所にしかない設備というものも非常に有効に活用してまいりました。

国土交通省、あるいは環境省への施策に対する貢献ということで、中央環境審議会の答申などにも我々の研究成果が使われておりますし、燃費の基準、燃料電池関係のもの、磁気浮上等、新交通システムに関する施策にも貢献しております。

学会、シンポジウム等での研究発表の推移でございます。上のほうが発表数、下のほうが査読つき論文ということで、去年ご指摘を受けまして、調べてみました。それから、特許等工業所有権、国の検討会などへの参画ということで、非常に活発にやってまいりました。

成果の普及・活用ということで、これは先ほど17年度のときにご説明したような内容を5カ年間ずっとやってまいりました。

【交通研】 引き続き、審査関係についてお話しさせていただきます。これは、新技術への対応ということで、先ほど17年度にもご説明させていただいたとおりでございます。研究者の方と共同でこういった新技術に対応するということで、大臣認定の審査につきましては、5年間で合計63件の審査を実施してございます。

次は、業務量増大への対応ということでございますが、その左側のほうに審査業務量というのが書いてございます。13年度と比較しまして、大体1.5倍ぐらいの業務量になってございましたが、これはその下に書いてございます基準の新設・強化、これは年間、毎年数項

目ほどございまして、こういったものも関連しまして、審査の型式にするというのが全体的に増える傾向にあるということでございまして。これに対応するために、組織運営の効率化とともに、業務の効率化というのが不可欠だろうと考えてございまして、先ほどもお話しさせていただきましたが、審査方法の合理化ということで、安全上支障がない範囲で審査工数の削減手法というのを検討し、具体的には、自動車メーカーの社内試験結果の活用というのを進めるということで、作業量の削減を図っております。

また、装置型式指定という制度がございまして、これは車両申請時の作業量というのは、装置指定を最初にとっておりますと削減されますので、この装置指定の取得を支援するという事で、具体的には審査期間を短縮しまして、この装置指定の取得を支援してございまして。特に最近では部品の共通化が進んでいるということから、効果が非常に大きいと考えております。

あとは電子申請・審査部 net の導入ということで、全体的に増大した業務量に定員を特に増やすことなく、確実な審査を実施してきたと考えております。一方で、申請者利便の向上にも配慮しているということでございまして。

これは、確実な審査の実施ということで、不具合指摘実績でございまして。毎年、大体10から30件ぐらいの不具合を指摘してございまして、結果的に安全・環境性能に問題のある車両の事前での未然防止が図れたと考えてございまして。

審査に関してのリコールへの対応ということで、当該メーカーに対しまして、16年度、17年度、それぞれここに書いてございますような件数の厳格な審査を実施しております。

これは国からのリコールに関する受託ということで、基本的には先ほどの17年度で説明したものと同じでございまして。16年度、17年度、合計で、この右の下のほうにちょっと書いてございまして、576件について調査を実施しまして、29件、リコール届け出に至ったというものでございまして。一番下に書いてございまして、なお、今年の5月に法律が改正されまして、リコール関係の検証業務というのが法律上明記され、当研究所にリコール技術検証部というのを設置しまして、検証業務というのを当研究所の本来業務として位置づけて本格的に稼働したところでございまして。

最後のページでございまして。財務内容の改善につきましては省略させていただきますけれども、中期計画に基づき適正な業務を実施しております。また、施設整備に関しても、ここに書いてある項目につきましては計画どおり整備を導入しております。さらに、人事に関しまして、17年度末で常勤職員数98名ということで、13年度当初の101名から3名、計画どおり削減したということでございまして。

[平成17年度財務諸表に関する意見について]

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、まず、財務諸表についてのご意見を伺いまして、それから17年度、中期目標期間と、別々に分けてご意見を承りたいと存じます。まず、財務諸表についての意見でございますが、何かございましょうか。

【委員】 先ほどご説明いただいた中で、これは交通研の資料10-2の3ページのところで、国庫納付額の下ところに注が書いてありまして、国庫納付額が5億5,600万円であると。積立金総額としては18億円であり、そのうち12億5,000万円が次期中期計画期間へ繰り越すという話で、内容的には、受託資産の償却損益等であるということになっているわけです。

そうすると、貸借対照表を見たときに、十何億円、すごく実績というか利益が上がっているように見える一方、実は、その中身というのは利益の先取りなのだ、という感じになっているわけです。この受託自体はまだ第2中間期も続く受託ですか。

【交通研】 受託は続きますが、受託の課題の項目自身は当然変わっていきます。だから、ここで申し上げているのは、受託によって得た設備の償却分、それが償却ですから、当然何年間かにわたって……。

【委員】 というのは、受託で得た設備があるとすると、それを償却していくわけですね。その受託収入がないと、償却だけが出てくるということですね。

【交通研】 その原資が12億5,600万円、積立金の中から繰り越すという意味です。

【委員】 ですから、収入がなくて、経費だけが出てくるから、それをカバーするために翌年度に繰り越すのだという形になっているわけですね。

【交通研】 はい。

【委員】 だから、そういう意味で非常に見えづらい処理のような気がしないでもないということで、第2中期計画の期間、こういう問題は検討する必要があるのかなという気がいたしました。

【分科会長】 この件については、受託に限らず、独法の資産償却方法について、私は最初からずっと疑問に思っているのですが、何か国のほうでご指導というか、こういう取り扱いをするようにという指導があるわけでしょうか。

【事務局】 そのところは、今情報を持ち合わせておりませんので、もし、よろしけれ

ば、後ほど調べてご連絡申し上げたいと思います。

【委員】 今委員長がおっしゃったのは、毎年、毎年処理すべきじゃないかと？

【分科会長】 処理していないのです。その上のほうに、バランスシートの中で。

【交通研】 貸借対照表ですか。

【分科会長】 そうですね。どこになりましょうか。損益外減価償却累計という格好で、言うなれば、ごまかしちゃっているわけです。これとの関係というのは、これは国で予算をもらった施設に対して、こういう処理をしておられるわけですね。受託分についてはどうなのですか。

【交通研】 受託分は、先ほど申し上げましたように、この設備の償却分というのは、この積立金の中に入れてしまっているのです。だから、一見、積立金は利益のように見えますけれども、それは将来払うべきものをそこに積み立てていると。だから、民間である程度逆になっている可能性がありますから、非常にここは私も理解するのに苦労したのですけれども、結果的にそういうことなのです。

これは国全体として一律のルールで決めていますから、私どもが変えるわけにはいきませんし。なれると、別にこれは正しいことなのです。

【分科会長】 処理のやり方としては、国がそういう指導をしておられて、そのとおりにやっておりますと、それだけの話だろうと思うのですが、本来の精神からいうとおかしいなという気持ちがありますね。

【交通研】 そうですね、逆のような気がします。

【分科会長】 その辺の話を詳しく後で個別にご説明するということがいかがでしょうか。

【委員】 そうしますと、減価償却については何年かで償却するわけですから、その分は必ず予定されて繰り越すわけですね。

【交通研】 そういうことです。

【委員】 万が一のときがあって、それを売り払って、赤字のあれをするというようなことがあると、それは全く無意味になって、一般企業でやっておられることと違ってくるところですか。

【分科会長】 それは想定外の出来事という話ですね。

【交通研】 本来、返すべきものを別の目的に使ってしまったら、えらいことになるので、それはきちっとフォローして、そういう定義になっているから、今どういう状況になっているかはきちっとPDCAサイクルへ回しておかないと、何年かたつと大きな穴があいてしまう危険性があります。

【分科会長】 研究所にとって施設の管理、減価償却というのは基本中の基本だと思うのですね。

【交通研】 そうです。

【分科会長】 だから、国の考え方がよろしくないと言っているだけなのですから、バランスシートを書く意味がほとんどなくなってしまうといいます。

【交通研】 そうです。

【委員】 研究の違うことをやろうといったときに、それがあると、かえって足を引きずられるということだってあり得るわけですね。

【交通研】 ございます。だから、基本的には、この財務諸表の今言ったような定義の問題は、なれば、それはそういうものかなということですが、いわゆる経営努力によって上げた利益と、そうでないものが非常にわかりにくくなるということがあるのです。両方とも積立金の中に入ってしまうから。そこを、もう少し別の定義でやりかえてもらったほうがわかりやすい場合もあり得るかもしれません。

【分科会長】 ほかに、不満はともかくとして、規則どおりに実施されているということでもよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

[平成17年度及び中期目標期間の業務実績に関する質疑について]

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、続きまして、17年度の業務実績について、ご意見を伺いたいと思います。これは、3研究所ともに伺おうと思っているのですが、今度採点基準が変わりまして、5段階評価になったと。それで、交通研の場合はそれほどでもないのですが、SSとか5という自己評価がありますね。これはご自由なわけですが、評価委員会の立場としては、5とかSSとかいうランクは設けるけれども、余程のことがない限り、これを付けるのはやめようよという約束になっております。ほかの研究所もそうなのですが、どちらかという、我々の理解よりは気楽に5とか、SSとかをつけておられる。どうも判断の基準が違うのではないかとということがありまして、5とかSSをおつけになる判断の基準として、どういうことをお考えになったかということを一言説明していただきたいと思います。

【交通研】 私のほうから、5をつけたのは3カ所であります。これは、まず、私どもの

使命、独立行政法人とはそもそも何なのかと。何から独立していて、行政というのは何でついているのだということは、行政に直結した仕事をするのが我々の責務であると。行政に直結した仕事の成果は何ではかるのかと。これは、私どもの場合は、先ほど申し上げましたように、自動車、鉄道にかかわる国の行政が最も重要に思っている基準、国際基準も含めて、この基準策定に技術的支援をどのぐらいしたかと、これによって決めるべきだと。

そうしますと、私どもは5年間で総計二百数十件の基準策定などに貢献しているということで、これはほかの研究所と比べられません、相当高いレベルだと、私は個人的に思っております。極端に言う、基準にかかわる研究以外はしないということを決めたわけですから、当然それに特化した成果が出るべきであって、相当それは重点化、チーム編成、あるいは、少ない人数でこれだけの基準策定をやるためには、外部の人材をどれだけ集めてくるか、集めた人をどう最適な配置にするか、教育も含めて、これはほんとうに全員がものすごい努力をしたと、私は評価して、自己評価は5にしました。

それから、あと2つは、外部からの受託研究をどの程度獲得し得るか。これは、単に受託研究に手を挙げたからといって、受託研究が来るわけではありません。それは、やはり私どものポテンシャルと研究の提案内容が、行政、社会のニーズにマッチしていないと、これだけの受託研究というのは獲得できない。

しかも、それは幸いなことに総合科学技術会議が、全研究型独法の評価を横断的に、同じ定義でやっていただきましたので、私どもはそれを見て、逆に、ああ、我々はこんなにレベルが高かったのかと自分で思っているぐらいです。したがって、そのことは昨年のこの場では申し上げていないと思うのですけれども、それが報告されて、改めて17年度も含めてそれを見てみると、これは極めて高いレベルではないかと。また、それに向けて我々の努力が外部から客観的に、かつ定量的に評価されたのではないかとということで、この受託研究と、なお、その中に占める競争的資金、これはほんとうに競争力がないと取れませんので、競争力があつたということの評価いたしまして、5点をつけさせていただきました。

以上、3カ所が5点をつけた理由でございます。

【分科会長】 わかりました。これは、私の個人的な意見になるかもしれませんが、ほかの先生方もその評価委員会の総会に出ておられますので、そのときのニュアンスとは今のご説明はかなり違いがあるように思います。大変ご努力なされたということです。ですから、それは4とかSとかの категорияとして、評価委員会として受けとめようと。

先ほど、余程のことがないと、5やSSをつけるのをやめようねというのはどんなことかといったら、ノーベル賞をとったとか、そういう冗談めかした話もあつたわけですが。例え

ば、受託が多いというのは大変結構な話だと思うのですが、もう一步進んで、受託だけでや
っていただけるよとか、民営化の準備ができたとか、あるいは、成果にしても、交通研のミッシ
ョンとしてのテーマについて非常に成果を上げられたというだけではちょっと足りなくて、
少なくとも、世界的に比べてみて抜群の成果であるというものの言い方をさせていただいた場
合に、5とかSSとかをつけようかなという気持ちでおります。

あるいは、我々がつけた点が交通研にとって、ちょっと辛過ぎるのではないかという印象
をお持ちになるかもしれませんけれども、スタンディングポイントが違うということを認識
いただいて、もし、ご不満に思われたら、その辺はどうぞご勘弁をいただきたいというこ
とを、あらかじめ申し上げておきたいと思えます。

それでは、17年度の業務実績についてご意見を伺いたいと思えます。

【委員】 今までのヒアリングではあまり申し上げたりしなかったのですが、リコールの
件です。某M社がああいうことをおやりになるというのは、あれは会社の文化だから、私は
仕方がないと。だけれども、ほかのところでああいうことが起こるということは、日本では
ないのではないかと感じておりましたが、最近、T社がそういうことがあったということ
ですが。

やっぱり、そういうことがあるならば、おたくの研究所でしっかりやってほしいなとい
うふうに、私もちょっと変わってきました。この件については、おたくで今やっておられるリ
コールの活動がどういうふうに関係していたかと。それは、助けたとか、そういうのではな
くて、問題になっていたのか、なかったのか。あるいは、なっていなかったとすれば、今後
やっぱり対応すべきだと思いますが、そういうことについては、今後のことも含めてどのよ
うにお考えでしょうか。

【交通研】 最初のご質問で、某M社だけの特有の体質ではないかというお話だったと思
うのですけれども、実は、あまり社会的に大きくは報道されていませんけれども、過去、ほ
かの会社でもこういったリコールの不正事件というのは何度か起きております。つい最近、
またT社でこういう事件がありましたので、私どもとしては、こういう不正がまた起きるか
もしれないということを十分認識しながら、厳正に、かつ公正に検証業務というのをやっ
ていかなければならないと思っております。

【委員】 このT社がそういうことをやっているという情報は、おたくではつかんでおら
れたのですか。

【交通研】 私どものほうはつかんでおりません。このT社の案件は、リコール調査員室
ができる前の事案でございますので、交通研のほうでは全く承知していませんし、関与もし

ていないということでもあります。

【委員】 今後はそういうことはできるようにお思いですか。

【交通研】 一応、リコール隠しというのが一番悪い行為だと思います。それに対しては、うちの検証部ということで、メーカーが意図してそういうことをやることに関しては、私どもで実験等をやることによって、国の立場から反論することはできると。それは、リコール隠しに対する防止策にはつながるのではないかと思います。

今後は、リコールそのものは悪とは考えないのですが、リコールの件数を減らすためにどうしたらいいかということ、審査、リコール、研究、一体となって考えていきたいと思っております。

【委員】 隠すほうがたちが悪いように思いますけれども、そこら辺の防止というのは、今の組織ではちょっと対応できないということなのではないでしょうか。

【交通研】 リコール隠しも当然検証できます。私どものほうには、まず国交省のほうにいろいろな不具合情報というのが1万件とか2万件ぐらい集まってくるのです。その中で、ある種、1次スクリーニングしたものについて、私どものほうで、これはリコールに該当するものであるかどうかというのを、実験などをしながら検証すると。それを、専門家、エンジニアの方にきっちり検証してもらえば、そういったリコール隠しは防ぐことができるのではなかろうかというふうに考えております。

【交通研】 もっと端的に申し上げますと、こんな場で私が言うのもちょっとあれですけども、リコール技術検証部というのが設置された後も、リコール隠しが発見されるということになると、私どもの機能が十分発揮されていないと、ということになると思います。それは、直に交通安全環境研究所の責任が問われると、そう思います。

【分科会長】 理事長がおっしゃったことは非常に重要なポイントだと思いますね。きょうご説明いただいた対応というのは、某M社対応の話で、罰則的な対応ですね。今おっしゃったような話がもうちょっと抜本的にできれば、自動車関係の交通研としてすばらしい方向だと思うのですが、それがどうすればできるのかとかですね。

【交通研】 それで、これは先走って今言うことではありませんが、きょうは、これは非常に形式的なお答えになりますけれども、17年度までのことを申し上げているので。

【分科会長】 18年度以降のお答えでも結構です。

【交通研】 これは法律でもきちっと位置づけられて、私どもはその任を負うということになりましたので。したがって、今、小田部長をはじめ、体制、あるいは業務の内容、それぞれの見直しで、新しいステップアップした運営ルールを策定している最中でありまして。そ

れにのっとして、やはり膨大な不具合情報などから、これはやっぱりリコールに相当するのではないのでしょうかということを前向きに要望したり、アドバイスしたりするという件数が、逆に言うと不正を防止するというにつながっているということ、1年では無理かもしれませんが、通年立てて検証していくということが、お答えになるかと思えますけれども。

【委員】 今日の評価には直接関係ないのですが、新しい対応が18年5月の法改正に基づいて適用されると。そうしますと、新中期計画の見直しというのは必要なのでしょうか。それとは関係なく、その範囲内でできることでしょうか。

【交通研】 基本的には、昨年の総務省の次期独立行政法人のあり方の中の答申に、リコール検証業務を強化しなさいということをやっていますので、法律改正まではそのときはまだ見えていませんでしたけれども、それがなるだろうということで中期計画をつくっていますから、基本的に今の中期計画を見直すということはありません。

【分科会長】 中期計画策定のときに、そういう今おっしゃったようなリコール問題についての前向きなメッセージがなかったのが、個人的には期待外れと思えたのです。目標なり計画をはるかに上回って達成するということはだれも怒りませんので、中期計画を変更されてはどうなのでしょうか。

【交通研】 いや、変更するというよりは、ちゃんと上手にできているなと思っていますから。

【分科会長】 ストレートにこうするのだということをお書きいただければ、大変ありがたいかと思えます。

17年度の報告書を見させていただいて、年度計画というのがはっきりしないんですね。今年、これをやるのだというのが表に見えにくいと言いましょうか。

それから、もう一つは、件数が非常に多いということがありますが、大変膨大な件数だということはわかるのですが、これは独法の評価委員会が何件やったからとか、内容がどうであったとかというようなことを評価する立場にはないと思うのです。もうちょっとプリンシプルといいましようか、どういう運営方針でやるから、こういうものがこなせるのだというような言い方をしていただけるような。PDCAサイクルというお話もありましたけれども、業務運営のプランについての年度計画を、もっともっと明確にしていきたいというふうに思います。

実は、諸般の事情というものがあまして、きょうは期間目標の評価もいたしますけれども、毎年は年度でありまして、それについて行ったのか行かないのかとか、それは中期目標

に対してどういう位置づけになっているのかというようなことのメッセージが、我々にどうもわかりにくいものですから、ぜひ、その辺を改善していただくと。年度計画、年度目標というのを、もっと明確にさせていただくようお願いしたいと思います。

それでは、ご意見があれば、また後で伺ってもいいと思いますが、中期目標期間の業務実績について、何かご意見ございましょうか。どうぞ。

【委員】 審査業務ということについてちょっと伺いたいのですけれども、この中期計画の5年間の間で、1.5倍とかいうふうに業務量がかなり拡大しているというご報告があって、一方で、さらに今議論になった、リコールへの対応というようなことがある。審査、リコールといったものの対応のために、かなり人的なリソースが必要になってきているということはよくわかるわけですが、それに対して、一方で、定員削減というのが国の方針としてきている。これは、本質的に、今中期計画についてはこれでやれたけれども、次の中期、あるいは将来を考えたら、この体制の延長で効率化ということだけで対応できるのかどうかということについて疑問があるのですけれども、この辺についてご見解があれば伺いたいと思います。

【交通研】 おっしゃる点は非常にごもっともでございます。中期で、先ほどご説明しました28ページのところをご覧いただきたいと思うのですけれども、13年度と比較しまして、約1.5倍ということでございます。基準の新設強化というのも大体毎年数項目行われていますので、業務量が増えるというのと、新しい基準の審査項目というのが増えるということで、ある意味では量と質、両方から追いかけるというような状況が、これはまだ今後とも続くのではないかと考えております。

それに対して、5カ年というのは、先ほどご説明しましたように、1つは組織運営の効率化ということでスタッフ制を導入し、個々人の資質を向上するというところで、研修なども結構意識的に行ったりしました。あと、熊谷のほうに試験場というのがありますけれども、そこと三鷹のほうの人間の配置を最適化しまして、熊谷の出張に行く件数というのを減らすことによって効率化を図るというような工夫を行っております。

それと同時に、これも先ほどご説明しましたけれども、業務の効率化ということで、審査方法の合理化に取り組んでおります。ただ、審査方法を合理化するといっても、審査がざるになるということになりますと元も子もない、本来おかしなことになりますので、基本的には安全上支障がない範囲でという制約のもとに、審査方法の合理化というのを今までは進めてきております。

今後、こういう人間自体を、定員を増やさないという前提の中で、さらに業務量の増大、

あるいは基準の強化というものに対応できるかということでございますけれども、我々としても、この審査方法の合理化というのは、さらに安全上支障がないという前提の中で行っていかないといかんだろうと思っております。

さらに、もう一つは、これも先ほど説明しました装置指定というのがございます。この装置指定というのを、車両と別に取得するというシステムがございます。現在は、装置の共通化というのが非常に進んでいますので、装置の型式指定というのを進めていただければ、車両の審査のときにその部分は省略されますので、非常に効率化につながるということで、装置指定をメーカーのほうでたくさんとっていただくというのは非常に効果的だろうと思っております。そのために審査期間の短縮ということで、メーカーにとってのインセンティブも一応考えてございますので、こういうような方向で何とかできるかなとは考えております。ただ、さらに定員を増やさずに、例えば審査補助員とか、そういったような対応についても今後考えていかないといけないのかなとは思っております。

【分科会長】 1つ伺いたいのは、ちょっと質問の仕方も、お答えの仕方も難しい話になると思うのですが、競争的資金のほうはともかくとしまして、受託が非常に多いと。このことなのですが、内容を私はよくわからないわけですが、やっぱり強大な自動車産業を背景にして、行政としても資金を出す根拠があるという背景が相当大きいのではないかというか、非常に大きいのではないかということは理解できるわけですが。

そうしたときに、行政としては、かくかくしかじかの資金をこういう安全環境のために使ってもよろしいという、承認が得やすいということを言っているわけなのですが、そういったときに、受ける側としての競争条件。制度上の問題は別にして、実力の上で同じような受託が可能ですよというような機関も、この研究所以外に相当あると思うのです。その関係とか、それから、先ほどちょっとご説明の中にありましたけれども、政府から来た受託資金をコーディネートして、ほかのところに分配して、協力してもらうというような話もあったと思います。そうすると、そのコーディネーションとは何ぞやとか、この研究所としての実力はどこだ、どの程度かというのが、どうも一見非常に見えにくいのです。その辺のご説明の仕方も難しいと思っておりますけれども、それぞれのニュアンスをちょっと教えていただけないでしょうか。

【交通研】 これは、私が答えるよりも、多分、一、二年後に答えが出てくるのではないかと思います。新聞でご承知だと思いますが、従来の我々の受託は、あまりいい言葉ではありませんが、随意契約と言うのです。これが一斉に競争入札というふうになります。100% そうしろということになっていますので、私はそれに対しては、個人的には、独立行政法人

を何のためにつくったのだと言いたいのですけれども、一応そういうふうになると、独立行政法人であろうと、民間であろうと、何であろうと、横並びだと。

入札ですから、これの課題に対して一番ポテンシャルがあって、費用の安いところに仕事が行くと。これは、間違いなくそうな流れにあります。したがって、先生の答えは、2年のうちに我々の所に閑古鳥が鳴いているのか、依然としてこのレベルを維持しているのか。維持しているときは、SSをぜひいただきたいです。多分、その大きな激動期が今年から始まります。

特に、我々は基準というものにタッチする限り、普通の民間では、これはやっぱり問題があるのではないかと思います。今そこが非常に、別の分野ですけれども、民間に委託してトラブルが起こっていますので、独法の生きる道は、そこをより強調して品質、成果をよくするというのをもう少しPRしていったり、実力を高めたりすれば、相当競争力があるのではないかと考えておりますけれども、いずれにしても、相手が出てきますからということ。

【分科会長】 わかりました。そうすると、その話は中期計画の中には、スコープに入っていない。

【交通研】 入っておりません。

【分科会長】 入っていないですね。ぜひ、見直しをやってください。

【交通研】 いや、見直すか、あれだけの件数を意地でもとりにいくか、どちらかですね。

【分科会長】 とりにいって、SSにして、民営化しちゃえば全く問題ないわけですから。

【委員】 今の関連でよろしいですか。その競争入札といったときに、独法の場合に人件費が手当てされているわけですね。受託のオファーをするときには、人件費というのはどうなるのですか。

【交通研】 人件費はまだはっきり決まっていません。今ちょうど国交省をはじめ、各省庁が入札の条件をどう決めようかと議論している最中ですので、当然何らかのマニュアルができると思うのですけれども、私は、公平な競争をする関係上、我々も設備に対する価値をどう見るか。まさか無料とは思わんでしょね。それから、我々が今使っている土地をどういうふうに評価して入れるのか。先生がおっしゃった、人件費はフローに入れるのかどうか。そういうところは当然議論になって、私は公平の原則からいったら、全部入れないとおかしいと思いますね。民間と競争するくらいなら、民間はそこをコストに積んでいきますから。

【委員】 逆に言ったら、それに人件費を入れる、あるいは設備の損料を入れるということになると、二重取りになるわけですね。人件費は運営費交付金で入ってくる。それで、基本的設備は損益が減価償却でやっているとかいうこともありますものですから。設計が全然

違うのに、ほんとうに競争入札ってあり得るのかなという気がします。

【交通研】 それは私に言っていただいても。私は、だから、独法の本来あるべきことが、競争入札ということは法的に矛盾するのではないかと思っているのですけれども、その方針が出たら、人件費を入れないと、全部我々が勝ってしまいますね。そのほうがおかしいです。

【分科会長】 そういう、民業圧迫とって、もう大分前から問題になっているところもありますけれども。ぜひ、新しい環境の中でご努力いただきたいと思います。

【委員】 中期目標を拝見させていただいて、いろいろな改革をおやりになって、限られた人員で効率的に運営するようにされたということは大いに評価したいところではありますが、次期の中期目標等で、大体、組織でいろいろな改革をやると、その任に当たった人は、苦勞されたことだから非常によくいろいろなこと覚えているのですが、次ぐらいになっていくと、どうもその辺が甘くなって緩んでくるというのはよくあることなので、従来はそちらの研究所はどういうところであったか、それをどういうふうな理由で、どういうふうに変えていったかというのは、だれもがわかるように、歴史みたいなものですが、それを残しておいていただきたい。

例えば、こういう評価委員会のときも、最初に一言その歴史を皆さんにわかっていただくようにしていただければ、我々としても、そういう歴史があって、今があって、それでいろいろな改革を進めておられると。昔がなければ、今はなかったということなので、それをさかのぼって評価したいと思いますので、それをぜひ考えていただきたい。

国際活動の活発化で、これは前から申し上げているように、国連とか、研究調和活動とか、それから、鉄道のほうでも電気標準会議とか、いろいろ出ておられますが、やっぱりここで頑張っていたかしないと、日本の技術というのが廃れてしまうというか、埋もれてしまうということがありますので、ぜひ概算要求されている人員でも、必要であれば、今後の国際化ということに、日本を代表して行かれるのはおたくの研究所しかないのではないかと。

やっぱり行政方面の方もいますけれども、いろいろ短期間にポジションがかわられるので、こういうのは、長年行って、小泉さんではないですけれども、10年近くやっていればいろいろと友達ができて、そういうところから理解してもらおうと同時に、競争に勝てると思いますので、そこはぜひ頑張ってくださいと思います。そこら辺についてはどういうふうにお考えでしょうか。

【交通研】 これは、きょうはもう省略しましたがけれども、私どもの次の中期の3本柱の1つが国際基準調和支援室と、人がいませんので、全部併任で研究者、審査のメンバー、特に若手を中心に10年間委員をさせろということを決めまして、既に今年の4月から発足し

ております。延べ10回以上は行っているか、相当ジュネーブの国連の場に行っております。最初はまごついたようではございますけれども、やっぱり先生がおっしゃるように継続させますので、相当じわっと効果が出てくるのではないかと。これは、おっしゃるように次の今走っている中期の重要な施策の1つにしておりますので、またいろいろアドバイスをいただければと思います。

【分科会長】 まだ、いろいろご意見もおありかと存じますけれども、だいぶ時間も過ぎしておりますので、一応この辺で打ち切らせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

申しわけございませんけれども、研究所の方々は一旦ご退席をお願いします。

[講 評]

【分科会長】 私どもの評定結果をお伝えいたしたいと思います。まず、財務諸表につきましては、問題なし。

それから、この場の平成17年度の業務実績につきましては、「極めて順調」という評価にさせていただきました。中期目標期間の業務実績に対する評価でございますが、総合評価としては「S」にさせていただきました。「中期目標の達成状況として優れた実績を上げていると認められる」という評価にさせていただきたいと思います。評定のつけ方については、少しずれがあったということをお酌みとりの上、高い評価だにご理解いただければ幸いです。

いろいろコメントも申し上げましたけれども、できれば、なるべく要領よく評価書のほうには、それを書き加えさせていただきたいと思います。

委員の先生方から、この際一言ございましょうか。

【委員】 この5年間随分ご苦労され、努力されて、非常によくなってきているなという感想を持っていますが、今までは重点テーマもどんどんやります、その中で基盤研究もやりますと、受託もどんどん増やしてきましたということで、それは限られた人数で、それぞれの人のポテンシャルというか、積分値を仕事量が超えるものではないのかなと、片や思っています。今までは、それは効率化だとか、個々の職員がモチベーションを持たれて個々のポテンシャルが上がってきたとか、そういうことでかなりのことを今まではこなされてきたのかなと思うのですけれども。

こういう状態まで来ると、今までのやり方の延長でなかなかできるとも思えないので、そうなると、今後受託にどれぐらいのリソースを割くのか、重点テーマにどうだとか、そういう優先順位を決めるということが非常に重要になってくるのではないかと思っているのですけれども、そういうことに関して今後どういうふうにお考えになっていらっしゃるか、お聞かせいただきたいと思います。

【交通研】 これも私の個人的な意見で、まだどういうふうに対応するかというのは、所として一致した意見ではないのですけれども、一番大きな変化は、いわゆる随意契約から競争入札に変わるということについて、それぞれに応札することは多分しないと思います。だから、従来は国の行政対応に相当無理してでもこたえなければいかんというのが、私は独立行政法人設立の趣旨だと思っていましたから、うちのメンバーは相当苦勞しながらやってきたのですけれども、入札となると、我々の意思も反映できるはずですので、こういう案件は応札しないということもあってしかるべきではないかと。我々にとって、例えばポテンシャルが上がるとか、あるいは、最も行政、国民の皆さんに効果が大きくて、我々のポテンシャルが発揮しやすいとか、それを取捨選択できる自由度があって、初めて競争入札が成立するのかなと。

これは私の個人的意見ですけれども、そうなると、先生、おっしゃったような重点化なり、バランスのとれた選択ができる可能性があると思っております。ただし、まだこれはどうなるかわかりません、私の個人的な意見ですので。

【分科会長】 よろしゅうございましょうか。競争入札というのは大変影響がありそうに思いますけれども、お願いしたいのは、当初この研究所というのは公正中立と、事あるごとに繰り返しておられたのですが、厳しい状況の中でもぜひ正々堂々と表立って競争していただければと思います。委員がおっしゃるとおり、周囲の方がディスカレッジしてしまっただけ何なりませんけれども、十分ご配慮の上、またご活躍いただくようお願い申し上げます。

何かほかにございましょうか。

【交通研】 特にございませんが、ほんとうにこの中期5カ年、折に触れ、非常に委員長はじめ先生方から厳しいご指摘もいただきながら、我々、それに沿うべく努力してまいったつもりですので、今回、こういう高い評価をいただきまして、さらに心を新たにして頑張っていきたいと思っております。

多分、18年度からはもう一度ゼロベースからスタートすることになると。

【分科会長】 その話をしようかと思っていました。パワーアップしちゃって、今度はリセットして3ぐらいから始まるのかなという気分ではいるのですけれども。

【交通研】 目標も高くなっていますので、当然、このレベルではないと思います。今後
もまたひとつ、いろいろご指導のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。ありがとうございます
ました。

3) 独立行政法人 海上技術安全研究所

【分科会長】 どうも大変お待たせいたしました、申しわけございませんでした。海上技術安全研究所について審議したいと思います。初めに全体を通じてご説明いただいて、質問等は全部終わってからしたいと思います。順序としては、財務諸表について一まとめがございまして、それから17年度の業務実績がひとまとめ、中期目標期間の業務実績、この3段階のご説明をお願いします。そのご説明の後、質問に入らせていただきます。よろしくお願いいたします。

【海技研】 お手元の資料は、海技研資料10-1、2、3、4、5、6とございます。まず財務諸表につきましては、本文が10-2でございますけれども、10-1で説明いたします。よろしいでしょうか。

まず10-1の1ページをご覧になっていただきたいのですが、貸借対照表でございまして、主にハッチングをした部分でご説明いたします。流動資産の合計は増えておりますけれども、これは未収金と現預金高の増加によって22億2,800万円ほどになっております。資産の合計も当然流動資産の増加によりまして、ちょうど真ん中ぐらいですけれども、増えておりまして、369億3,300万円という具合になっております。負債の部でございますけれども、負債合計のところをご覧になっていただきたいのですが、未払い金の増加によりまして、これは19億2,100万円に増えております。積立金は下から6行目ぐらいのところですが、8億3,100万円という具合でございまして。当期の未処分利益は3億5,100万円ということで、利益剰余金合計が11億8,300万円でございます。

ここに特筆すべきことは、運営費交付金の債務が、中段でございまして、全額収益化しております、0になっております。

次に、17年度の決算でございまして、経常費用は真ん中ぐらいのところ、40億5,700万円ということでございまして。それから、経常収益につきましては、過年度分の4億4,400万円、これをすべて計上しまして、35億5,700万円ほど収益化しております。したがって、受託等を含め、経常収益合計は44億8,300万円となります。

臨時損失でございまして、この合計のところを書いてございまして、8,700万円と増えております。これは、国交省の取り扱い方針が変わりまして、研究開発にかかわる残存資産の返還手段をとったためでございまして、7,700万円ほどでございます。それを除却損で計上しているから、増えているということでございまして。

一番下の当期総利益は、先ほど言いましたように3億5,100万円、自己努力による利益

はそのうち4,700万円でございます。

3ページ、上の段でございますけれども、キャッシュフローは資金の期末残高が、一番下段に書いてございますように、4億8,600万円ということで、未払い金が12億円ほどございますけれども、定期預金も10億円ありまして、キャッシュフローには全然問題ございません。

下の段の利益の処分に関する項でございますけれども、これはすべて当期末利益を積立金にしたということで、3億5,100万円ほどを積立金にしております。

次の4ページでございますけれども、行政サービス実施コストでございます。最終的に、Vの欄に書いてございます行政サービス実施コストは43億4,300万円ということで、これは増えておりますけれども、政府出資等の機会費用、これの利率が1.32から1.77に上がっております。そういった意味で、若干増えているということです。1人当たり換算しますと、今年度は216人でございますから、職員1人当たり2,011万円ということでございます。

6ページの最後の段をご覧になっていただきたいのですが、その前に本文の6ページに書いてございますけれども、重要な会計方針についてということでございます。当期中に36カ月の契約で締結を完了した中央電算機システムについての実際の支出が翌年度以降にも及びますので、重要な債務負担行為として追加してございます。念のためにそれを申し添えておきます。

一番下段でございますけれども、通則法第39条に基づく会計監査人の監査及び同法19条4項に基づく監事の監査の結果、これらの財務諸表並びに事業報告書、及び決算報告書は、「法令等及び予算の区分に従い適正に表示している」との監査報告書等を得ております。そういったことで、財務諸表の説明は終わらせていただきます。

次に、17年度につきましては、詳細は海技研資料の10-3をご覧になっていただきたいわけですが、これでご説明しますと膨大なこととなりますので、海技研資料の10-5で説明いたします。その際に参考にしていただきたいのが、海技研資料の10-6、参考資料編でございます。まず、参考資料編のところに簡単に先に触れておきます。

まず1ページをご覧になっていただきたいのですが、5年間のデータ実績が書いてございます。そこには17年度がどうなっているかということが書いてございますので、それも参考にしながらぜひご覧になっていただきたいと。共同研究、受託研究の件数、民間からの受託金額、あるいは共同研究の中身、一般管理費、あるいは特許、プログラム、論文、国際活動等についてありますので、これを参考にしながらご覧になっていただきたい。

それでは、10-5で17年度の実績についてご説明いたします。これは中期計画実績と一緒に説明しようとして、一緒に書いてございますけれども、17年度につきましては、例えば1ページの組織運営ということで、研究戦略の立案・調整というタイトルは変わりません。(5)と書いてあるのが平成17年度の自己評価です。

それから、平成17年度の実績は緑色で書いてあるところでございます。緑色の説明をいたします。まず、第1点は、計量的な進行管理ということで、次の2ページの中期実績の横に数値が書いてございますけれども、すべてを数値化しまして進捗管理を行って、当初の計画以上の実績を上げております。

2点目は、16年度ご指摘を受けましたけれども、CFD、物流はさらに明確な目標設定ということでございますが、明確な目標については本文の20ページに書いてございますけれども、CFDの普及戦略を実施して、十分な顕著な実績を上げたと考えております。

次ですけれども、次期中期計画について、具体的な内容を運営戦略会議で実施したということでございます。それに伴って、当然のことながら実施体制などを整備したということでございます。この項につきましては、次の2ページまででございます。17年度の実績をご覧になっていただきたいのですけれども、上が目標管理ということ。2段目が研究マネジメントを毎年改善しておりますけれども、17年度は全所一丸となるように、企画と研究部門が一体化するような研究課題の目標を決めております。3つ目は、波及効果について、16年にご指摘を受けておりますけれども、ISI社のサイトリファレンス、そういったデータベースを利用しなさいということですが、本文の6ページに書いてございますけれども、波及効果を十分調査したということでございます。

私ども、プロジェクト・ライフサイクルについて、ニーズの把握から、成果の普及まできちんとやっていく体制がまだ完全ではございませんけれども、各段階で改善を進めて、基本的な方針とすり合わせをするようにしております。いずれにしても、17年度は全体のフォローということで、顕著な実績を上げたということで5点と考えております。

次に、3ページで、組織運営の横断的研究テーマへの円滑な対応について、自己評価は4点でございます。17年度の実績は、そこの緑の枠に書いてございますように、16年度のプロジェクトチームを3つ廃止して、新たに3つのプロジェクトチームを設けて、実際のプロジェクトチームの目標設定を明確にして、目標が達成できるような形で展開したということでございます。

次に、組織運営に関する継続的な検討ということでございますけれども、これは自己評価は4点です。組織運営に関する継続的な検討は、下の段の緑色の括弧のところでございます

けれども、次期中期目標が研究できる実施体制を検討して、プロジェクトチームを先行して組織化したということと、次期の体制をきっちり組み直したということとでございます。それと、非公務員化について事前に十分検討し、全職員に議論してもらい、徹底的に説明して、納得をいただいてやったというのが17年度の実績で、4点とつけております。

次、4ページでございますけれども、よろしいでしょうか。こちらは研究者の流動性の確保ということとでございます。これは自己評価4点とつけております。17年度につきましては、民間の出身者2名を採用し、いわゆる原動機分野と船舶設計分野の強化をしたということ。それから、連携大学院、締結年月がそのの枠の下に書いてございますように、工学院大学、大阪府立大学、平成17年4月と書いてございますけれども、そういった連携大学院協定に基づいて、海技研の教官の発令、あるいは共同研究というものに具体的な実績を上げてきていると。それから、もちろん、学生の受け入れ。全体で170人ほど受け入れておりますけれども、17年度は30名近く受け入れていますが、人材の育成に大きく貢献しているということです。いわゆる人材育成に貢献しているという内容につきましては、課題解決型の研究ができるよう、あるいは実験だとか分析ができるようになったということで、大学からも感謝されているということです。

次に5ページでございますが、こちらにつきましては中期実績でご説明します、すべての項目について着実に実行しているということです。能力主義、あるいは勤務評定、インセンティブの問題、昇格制度を実際着実に実施して、定着させていると。特に17年度実績としてやったことは、勤務評定が今まで3段階評価だったんですけれども、5段階評価にしたと。民間と比べたら大したことないけれども、私はこの研究所は5段階評価ぐらいで適正かなという、現在の段階では感触を持っております。そういったことで、勤務評定を5段階評価にしたということです。

それから、従来から格付審査委員会というのがございましたけれども、これにつきましては、いわゆる論文実績、論文の内容といったものが中心に評価されていて、格付審査委員会で評価されたわけですが、もちろん、論文と学術的なことも評価しますが、研究の総合的な能力ということで、研究マネジメントを含めた評価の仕方に変更したということとでございます。17年度は100%、経常研究費を競争的環境の中で実施したということとでございます。これについては顕著な実績があるということで、5点ということです。

次、6ページでございますが、まず一般管理費の削減ということで、これは4点です。上の段の緑色のところ、左側のグラフ、一般管理費の達成目標、17年度は1億1,800万円ということで、トータルとしては目標の中におさまっていると。これにつきましては、顕著な

例としましては、東京都の地球温暖化対策の計画書を出して、実績をフォローしているわけですが、東京都から最上位というAAの評価をいただいております。

それから、大部屋化の推進ということも含めてやっていると。そういったことをやりながら、一般管理費も抑え込んでいるということ。クレジットカードの支払い等。徹底した競争原理ということで、ほとんど競争的環境の中で発注しているわけですが、中央電算機は単年度契約だったものを3年リースにしまして、年間で2,800万円ほど削減しております。そういったことで、すぐれた実績があるということで4点をつけております。

次に、下の段でございますけれども、研究所の運営経費に占める研究業務経費割合の拡大ということで、17年度は緑のところでございますけれども、外部資金、特に科研費の獲得について積極的に推進しまして、いわゆる大学、他の研究所の連携も含めて推進して、新たに12件、6,700万円を獲得しております。それと並行して、研究に係る経費については徹底的に削減させたということでございます。

研究業務費の割合の目標については、そのグラフに書いてございますように、35%が最終の目標でしたけれども、44%ということで、17年度もすぐれた実績だと理解しているということでございます。

7ページ、業務のアウトソーシングにつきまして、これも4点ということで、すぐれた実績だという自己評価でございます。アウトソーシングにつきましては、アウトソーシングする内容、及びアウトソーシングしたものでも廃止できないかという視点で、きっちり見直しをしております。17年度は主変電所管理業務について、年間数百万円払っていたわけですが、これはモニター管理で、一般警備事業の中に含めて、450万円の節約ができております。講堂の冷暖房につきましても、ボイラー運転をするためにアウトソーシングしていたわけですが、これも廃止して、個別の空調機にしました。したがって設備投資はかかっておりますけれども、これにつきましては2年弱ですべて回収しております。アウトソーシングのいろいろな業務につきましても、毎年競争入札をしております、硬直化を防いでいるということで、17年度もそのようなことで、アウトソーシングの実績は4点ということで、すぐれた実績と考えております。

8ページをご覧になっていただきたいのですが、こちらは、社会のニーズに沿った研究の重点的推進ということですが、これにつきましては、中期実績の中で書いてある一番左の絵をご覧いただきたいのですが、左側の競争的資金について、主に17年度は相当アプローチしたわけですが、目的は外部資金の獲得による経営の健全化ということで、いわゆる科研費だとか、原試費、地環費、鉄運機構、NEDO、それぞれの機構に対してア

アプローチの仕方を変えております。特に17年度は科研費について絞り込みまして、全所的に申請件数を増やしていっていると。その緑色のところに書いてございますけれども、新たに12件で6,700万円獲得しているということでございます。

それから、重点研究費の研究費に占める割合の目標達成ですけれども、75%という目標に対して、17年度累計でそのグラフに書いてございますように、85.6%ということで、これもすぐれた実績ということで4点をつけております。

次は、研究分野ですけれども、17年度はすべての研究分野を一括で評価して、すぐれた実績ということで書いてございます。これにつきましては、参考資料10-6の2ページ以降をご覧になっていただきたいのですが、大体19の中期計画課題といった分野について研究を進めてきました。

まず2ページで簡単にご説明しますと、海上輸送分野でございますが、中期計画の左横のほうに課題別に①、②と書いてございますけれども、課題を大きくくり化したものです。この課題が19ありますけれども、このすべてについて外部評価委員会の先生方に評価いただいたコメントが右のほうに書いてあるわけです。これをすべて勘案しまして、私どもの自己評価も加えて、9ページに戻っていただきたいのですが、4点ということで、すべての分野において平均的にすぐれた実績だと考えています。

次に10ページをご覧になっていただきたいのですが、効率的な研究実施ということで、これも4点です。17年度は緑色で書いてございますように、課題の設定の妥当性も含めております。今までは課題の設定については外部評価委員会に評価していただかなかつたのですけれども、妥当性についても評価していただくようにしました。だから、年々改善しているということでございます。

2つ目は、外部と連携しまして、研究統括機関が中心になって外部資金の獲得をしました。これについては中期のまとめでご説明いたしますけれども、17年度も実績を上げております。新たに18件の競争的資金を獲得したこと。それから、研究者と事務部門が一体になって目標設定をして、それに基づいて研究者が研究していくという体制に変えたということで、これも4点として、すぐれた実績と考えております。

11ページでございますけれども、研究交流の促進ということで、これはあらゆる分野、大学、民間、他の研究所、外国等を含めて研究交流を進めております。17年度としましては、その競争的資金の件数が34件になっているとか、共同研究が17年度は195件になっているとか、実績も伴っており、過去最高の契約件数で研究ポテンシャルが高くなっているということです。研究ポテンシャルにつきましては、ものづくりであるとか、操縦性能

であるとか、塗料関係だとか、排ガス対策、そういったものが向上しております。

人材の育成もやっているわけですが、これは中期計画でご説明します。17年度はそういったことで、これについても顕著な実績だということで、5点をつけております。

次に研究成果の発表及び活用の促進でございますが、17年度の発表会は「ビジネスチャンスは海技研から」という位置づけで発表を行い、民間の展示も含めてやったということでございます。そういったことで、相当知名度が上がっています。秋の講演会ではパネルディスカッションもして、研究発表会の講演者の参加数とか、17年度は書いてありますけれども、493人、講演会は320人というぐあいに、たくさんの方が聞いておられます。

それから、論文、プログラム、ホームページの掲載数もどんどん増えて、グラフに書いてございますように、相当数目標を達成して、増えていっているということです。特にぎょう鉄については、造船技術研修センターを設立して、多くの研修生を修了させるような習熟プログラムをつくったということで、これもすぐれた実績ということで4点をつけております。

13ページ、施設・設備の外部による利用等でございますけれども、これもすぐれた実績で4点をつけております。17年度の実績は、例えば一般公開の来訪者数のグラフが真ん中ぐらいに書いてございますけれども、最高の5,016人ということで記録をつくっております。施設貸与料も17年度の表のところでございますけれども、3,200万円ということで、これは共同研究や受託研究、施設・設備の外部利用ができたということで、すぐれた実績でございます。民間主導の受託研究が増加しているということです。

14ページ、国際活動の活性化につきましては、17年度はIMOの提出文書のグラフが上に書いてありますけれども、27件と飛躍的に増えております。これは研究成果に基づく提出文書でございます。研究所が関与した政策提言は含んでおりません。そういった面で大幅に伸びており、IMO等の会議で我が国の意見が反映されたと自信を持っております。

シンポジウムにつきましては、日中韓の国際シンポジウムをやって、この継続で現在情報交換をしたりしております。なおかつ共同研究等で中期計画のところに書いてございますけれども、これは17年度ですが、サンパウロからモノコラムハル型FPSOの開発だとか、カナダの研究所から船舶の水中性能推定モデル、新形式ライザーに関する共同研究をやっております。それで、顕著なすぐれた実績として5をつけております。

最後、15ページをご覧になって頂きたいのですが、予算のところはすぐれた実績ということで、真ん中に書いてございますように、17年度末で11億8,300万円の剰余金があって、設備償却のために次期に繰り越すのが2億2,700万円で、9億5,600万円を国庫に返納ということで、優れた実績ということで4点をつけております。

何も項目が書いてございませんけれども、括弧して5点は剰余金でございます。中期の実績の下のように目的積立金云々と書いてございますけれども、17年度はこの15年、16年度の剰余金を目的積立金として承認を受けて施設整備をしたこと。この目的積立金は審査が大変厳しくてなかなか承認されないのですが、承認され整備したということで5点をつけています。

施設整備に関する項につきましては、剰余金も含めて順調に進めたということで4点。人事に関する件で、人員につきましては最終的に216名ということで、3点ということです。

次に、中期計画に移ります。よろしいでしょうか。中期計画の研究戦略の立案・調整でございますが、まず1点目が研究所の基本方針をつくって、毎年度重点施行をやりまして、5年間の改善状況はそこに書いてございますように、顧客第一、学術型の研究から問題解決型の研究、意思決定のスピードアップ、縦割りを排除した機動的な対応、中長期戦略に基づいた目標課題の設定ということで、きっちりとした顕著な成果を上げていること。

下の段の研究戦略ですけれども、プロジェクト・ライフサイクルマネジメントをきっちりブラッシュアップしていかなければいけないわけですが、改善しておりまして、今期中期計画で完全にしたいと。右端のところは、研究所の競争力ということで、ポテンシャルマップを作成し、強み、弱みの把握をして、ニーズを把握して、今期中期計画に結びつけたということでございます。

2ページでございますけれども、数値目標で目標管理したというのが左側、研究マネジメントはそこに書いてございますように、年々改善していっていると。その結果、下の段の研究ポテンシャルは向上しました。それから、共同研究だとか、受託研究が、データにありますように大幅に増加しています。研究成果の重視ということで、論文、特許、プログラムも競争的なものが増えているということで、これは顕著なすぐれた実績ということで、SSをつけています。

3ページ目でございますが、横断的研究テーマへの円滑な対応について、これは上の段でございますけれども、13のプロジェクトチームをつくって、それぞれのチームがきっちりとした目標どおりの研究成果を出したということで、Sでございます。下の段が組織運営に関する継続的な検討ということで、これは独法になった最大のメリットですが、毎年外部環境、内部環境に応じて組織を変更しております。相当意識の改革につながったということで、すぐれた実績ということでSでございます。

4ページ、研究者の流動性の確保ということで、そこに人事交流のねらいと書いてありますが、民間との連携は、社会ニーズの把握と研究成果の社会還元のためということで、我々

が民間に行ったり、民間から受け入れたりしています。下の段の海外との連携は、海外の研究動向の把握と研究活動の活性化という目的で留学生を出したり、重点支援研究員を海外から受け入れたりしています。右上の欄の行政との連携は、行政ニーズの把握というのが目的でございまして、やりとりをしていること。大学との連携は5年間で170人の学生、これは30大学に及ぶ広い大学数でございしますが、そこから学生を受け入れて、学生の育成に努力したこと。もちろん、大学からも研究所に来ていただいています。

そして研究ポテンシャルの向上、共同研究、受託研究の増加、研究人材の育成に大きく貢献したということで、すぐれた実績ということでSでございます。

5ページをご覧になっていただきたいのですけれども、これはSSで何度も説明していますので、簡単に説明しますけれども、まず、能力主義ということで、降格もあり得る、若手の登用もあるということで、グループ長の降格もしたりしています。勤務評定を5段階評価にしたと。多様な制度、インセンティブ配算ということで、経常研究費100%の競争、外部資金獲得者に研究費の増額をしたり、特許、プログラムについては3分の1還元したり、論文等については、論文を出した学会の学会費を研究所が持ったり、海外留学に出したり。それから、格付審査委員会のやり方も変えたということで、これは顕著な成績ということでSSでございます。実際、論文、特許、プログラムも相当伸びております。

6ページでございしますが、間接業務の効率化による一般管理費の削減、これはすぐれた実績ということで、Sです。上の段で、左の図で年度ごとにどういうことをやったということで書いてございますけれども、それぞれ節約の実行を進めております。そういったことで、6億3,100万円の予定に対して6億1,400万円。なおかつ、この部門費の中には予算がないメンテナンスだとか、大部屋化だとか、整理整頓、そういったものを含めて実行させているので、これも相当実績を上げたと自負しているところでございます。

下の研究所の運営総経費に占める研究業務経費割合の拡大ということで、これもSでございます。トータルとして、外部資金の獲得は、一番左端の国の資金は金額が減っていますけれども、件数は増えている。真ん中の外部資金の獲得は金額も件数も増えている。競争的資金は、大学、法人とか、競争が激化しているので横ばいですが、件数は増えている。そういうことも含めて、研究経費割合の目標は44%ということで、目標の35%を達成して、すぐれた実績ということでSでございます。

7ページでございしますが、業務のアウトソーシング、これもすぐれた実績でSでございます。これは先ほどご説明しましたように、アウトソーシングもするし、アウトソーシングした内容も変えてゼロにしていくという視点でやっております。そういった意味で一般管理費

の削減に大きく貢献しているということで、Sでございます。

次に8ページでございますが、社会のニーズに沿った研究の重点的推進ということで、これもSということで、すぐれた実績。これは下の外部資金獲得戦略の絵をご覧になっていただきたいですけれども、先ほどちょっとお話ししましたけれども、競争的資金の獲得、これは経営の健全化ということですが、それぞれの団体に対してアプローチの仕方を変えているということでございます。大学との連携、あるいは全所的に申請件数を大幅に増やし、競争的資金の公募テーマの趣旨を理解するといったこと、案件のブラッシュアップ、リハーサルもする、予算段階での国との連携を考えてやる、いろいろな手だてをそれぞれの所属団体に応じてやったということが左側です。

国土交通省の受託については、やはり国の科学技術政策の実現でございますから、行政ニーズ対応ということで、きっちりと対応していく。それから、研究の案件についても対応するということです。民間からの受託、研究ポテンシャルの社会還元ということで、出前講座であるとか、技術相談窓口、技術サポートプログラム、顧客訪問、いろいろなことでやっていて、受託研究数が大幅に増えております。そういったことで、すぐれた実績としてSでございます。

次に、各研究分野でございますが、中期計画は17年度と違って3つの分野に分けておりまして、海上輸送分野、海洋開発分野、海洋環境分野と分けておりまして、海上輸送分野がSSでございます。海洋開発分野はS、海洋環境分野はSということで、すぐれた実績。だから、この海洋開発と海洋環境は省略いたしますけれども、SSの海上輸送分野についてご説明します。

1つは、中期実績のところに書いてございますように、安全基準策定のためにIMOのウェザークライテリア試験法、こういったものが採択されてIMOに相当貢献したと。IMOに対する文書等も相当増えていっているということでございます。

次世代内航船につきましては、真ん中ぐらいい書いてございますけれども、フェーズ1という電動省エネタイプのスーパーエコシップが、それぞれ3件実際に建造終了、あるいは建造中でございます。さらに実証実験については、平成19年4月にスーパーエコシップの実証実験船ができます。その絵にかいてございますように、二重反転プロペラ、右端のモディファイド・バトックフロー型の船型、そういったものができて、これも大いに省エネ船、効率化船として役に立つと考えております。

それから、造船技能伝承ということで、造船で3次元の曲げ外板が船首尾部にございまして、曲げ加工が非常に難しいわけですが、これを技能者がわかるようなデジタル表現

をして、研修プログラムもビデオでつくって、大いに役に立っていると。職人芸の技能伝承を容易にしたということで、絶賛されております。そういったことで、海上輸送分野はSSでございます。

次に10ページでございます。効率的な研究の実施というのはSということで、すぐれた実績です。研究マネジメント等を年々改善しております。1つは、特別研究、国からの受託、指定研究、一般研究と4つに分類して、その分類に応じたマネジメントをやっていること。それから、定量的な評価もしているということでございます。外部の学識経験者につきましては、事前、事後だったものを中間でもやっていただく、あるいはテーマの選定についてもやっていただくと変えてきたこと。それから、エフォートに基づいた研究総コストの把握もして、年々改善されているということです。その結果、プロジェクトチームについての実績も、当初の所要の成績を上げているし、研究課題の選定、競争的環境下での研究課題の選定も実行されております。なおかつ、所内公募で大学だとか、外部連携型の研究も創設して、実効ある効率的な研究が実施されているということで、Sということで、すぐれた実績でございます。

次に、研究交流の促進、他機関との有機的連携ということでございますが、SS。これは先ほど説明しましたが、技術サポートプログラム、11ページに書いてありますようなプログラムで共同研究、受託研究、施設貸与等をやっております。大学との連携は、そこに書いてある大学と連携していると。競争的な資金の獲得も、右の下の絵のグラフのように34件と増えているし、左のグラフで共同研究、受託研究、5年間の実績が、目標の440件が765件と大幅に増えております。

なおかつ、外部への研究結果の発信ということで、ぎょう鉄作業マニュアルを発信して、技能者の養成に大きく貢献していること。先ほどちょっと話しましたが、大学につきましても170人もの学生を受け入れて、30大学の学生さんの問題解決能力だとか、実験解析能力を高めて、各大学からも高く評価されております。そういったことでSSでございます。

12ページの成果の普及、活用の促進ということについては、すぐれた実績ということでSでございます。研究発表会、講演会の工夫をして、参加人員が年々増えるようにしていったこと。それから、論文、特許、プログラムについても、右下のグラフに書いてございますように、例えば論文は1,270件が目標ですけれども、トータル1,539件、特許は40件が目標ですけれども、142件、プログラムは25件が目標ですけれども、116件と大幅に増えているということです。

プログラム使用料も飛躍的に収入が上がったということで、左側の絵にかいてございますけれども、赤が使用料の収入で、棒グラフが件数でございます。これも大幅に増えていっているということです。

次に13ページ、施設・設備の外部による利用等、産業競争力再生・強化の支援ということでございますけれども、これはSSということで、顕著ですぐれた実績だと考えております。

中期の実績のほうに書いてございますけれども、業界の技術基盤の強化に貢献したということで、真ん中の上のグラフで、民間からの受託が13年度の3,900万円から17年度、2億1,900万円と大幅に増えているし、件数も24件から74件と大幅に増えております。民間が我が研究所を活用しようという意志表示だと考えております。共同研究についても、グラフのように増えています。

施設の貸与についても、そのグラフに書いてございますように年々増えて、トータルでは相当顕著な実績を上げていっていると考えております。技術指導についても、研究者が外部に向いて、成果の普及、中小造船所に成果を還元していくということでやっていること。それから、施設、一般の見学の公開につきましても、一般公開の来訪者数が書いてございますけれども、17年度は5,000人ということで、13年度の1,800人から大幅に増えていること。技術相談の件数も増えているということで、相当効果を上げていっていると、すぐれた顕著な実績を上げていっていると考えてSSでございます。

それから、14ページの国際対応でございますけれども、これは先ほどお話ししましたように、国際機関への参加数はその一番上の左側のグラフをご覧になっていただきたいのですが、IMOの提出文書、これは研究成果に基づく提出文書で、13年度にゼロだったのが、だんだん増えて、17年度は27件。これは先ほどもコメントしましたけれども、単に研究所が関与しただけの文書は除外しております。そういった意味で、我が国の国益に大幅に貢献しているということです。

国際機関への貢献、中段でございますけれども、IMO、ISO、これは前回も指摘されておりますけれども、各委員会の議長をとったり、継続的に参画して、日本のステータスを高めるということで尽力していて、効果が上がっています。

国際的な研究も、研究機関と技術協定を結んでおりますけれども、それだけではなくて、先ほど説明した実際の共同研究もやっておりますし、シンポジウムは、1例を書いてございますけれども、5年間に全部で16回やって、各国との連携を強めているということで、顕著ですぐれた実績があるということでSSです。

最後になります、財務内容につきましては、剰余金のほうは全部返却するというので、予算の項でS、すぐれた実績とつけております。いわゆる9億5,600万円を国庫に納付するわけですが、これはトータルの運営費交付金の約6%に相当します。そういった意味ですぐれた実績だと理解しております。

それから、施設及び設備に関する事項につきましては、下の施設及び設備のところを書いてございますように、予定の設備は整備し、維持管理をしたし、予算にないメンテナンスもやっていったし、目的積立金が承認されて施設の整備も行ったということで、すぐれた実績ということでSをつけております。

人員については、232名を計画どおり216名にして、7%削減ということで、これは予定どおりということで、Aとつけてございますけれども、全体的に考えますと、お金も余し、人員も削減し、研究成果も大いに上げたということで、海上技術安全研究所はきっちりと成果を上げたと自負しております。以上でございます。

[平成17年度財務諸表に関する意見について]

【分科会長】 それでは、審議に入らせていただきます。まず財務諸表でございますが、何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 今ご説明いただきましたように、中期計画期間で10億円以上の剰余金を出されて、国庫へ9億5,600万円を返納されたということで、そういう意味では非常に成果が上がっていると思います。繰り越しの2億2,700万円、これは現在進行中の受託ということでよろしいわけですか。

【海技研】 預かり資産としていただいているもので、まだこれから償却していかなければいけない。だから、実際のお金ではないわけです。それは全部、今我々が受託している、また、次の受託で使う予定があるというものでございます。

【委員】 予定がある、いわゆる償却といいますか、返納して除却損を出したものと、除却損を出さないで繰り越しているものが、これを見るとあるのかみたいな気がして。

【海技研】 はい。除却損を出しているものは完全に終わったものでございます。

【委員】 もう終わってしまったということですね。これは、そうすると、継続しているもの、ないしは、また新たに使う可能性があるものですか。

【海技研】 いえ、違います。

【海技研】 簡単に言えば継続しているものだけです。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ほかにございましょうか。ご意見がないようでございますので、財務諸表につきましては原案のとおり了承したいと思います。

[平成17年度及び中期目標期間の業務実績に関する質疑について]

【分科会長】 引き続き、17年度、中期目標期間の業務実績についてご意見を伺いたいと思います。

質問をいただく前にお伺いしておきたいのですが、今年度から評価基準が変わりまして5段階評価になりました。この件につきまして、受けとめ方にギャップがあるように思いますので、このことについてお話を伺いたいと思うのです。評価委員会の考え方をご紹介しますと、5段階ではあるけれども、5とかSSとかいうのは、まずあり得ない話にしようという内部的な了解があります。それがどのくらい伝わっているかわからないのですが、その了解に対して5とかSSが自己評価として随分たくさんついてきたということに対して、いささか当惑しております。それは受けとめ方の違いですから、修正しないとイケないのだろうと思うのですが。

まず、5とかSSはどのぐらいだったらつけるのだという話も当然出たわけですが、例えばノーベル賞とか、とんでもない話が出ているわけです。そのぐらい5とかSSというのは、随分高い評価に対する評点であるという、評価委員会側の意見はご了解いただきたいと思います。それは決めたことですからね。

それで、ノーベル賞というのはいかにも当惑するような話、私はそう思うということを行っているわけですが。どういうことかということ、ちゃんと分科会の中で議論したわけではありませんけれども、相当重いものだという認識があります。だから、非常に努力して実績を上げたというご説明に対しては、4とか、Sとかにとどめたいと、私どもは思っています。

それから、5というのはどれぐらいだというのは、少し具体的なイメージがあったほうが良いと思うのですけれども。

どの程度かというお話をしますと、例えば、もう民営化できますよということであれば、よろこんでSS、5をおつけしたいと思います。それから、そういう話ではなくて、技術的

な問題であれば、少なくとも世界的なベンチマーキングにおいて、こういう努力によってトップレベルになったというようなご説明をいただければ、5とか、SSとか、つき得るのではないかと。極めて禁止的な評点のランクだということを申し上げて、我々は本日、その線で評価をしたいと思っておりますので、おそらく海技研で持っておられるイメージとは少し低い評価になるかと思いますが、この点をご了解いただきたいということを、冒頭に申し上げます。

【海技研】 委員長が了解しなさいということですがけれども、私の考えは、このSS、5段階評価については絶対につけないというのはおかしいのではないかと、私自身は思いますし、SSが非常に多いとおっしゃいましたけれども、現在評価した数でも、数が多いとおっしゃっているのかどうか。事前に説明したときの数をおっしゃっているのか、どちらでしょうか。

ノーベル賞とおっしゃいましたけれども、工学的な研究所はノーベル賞をもらうことはできないのです。私たちの研究所は、いわゆる海事行政だとか、ニーズに対応するというところで、そのニーズに十分対応しているわけです。顕著な対応をしていると自負している部分があるわけです。

もう一つは、ベンチマークについては十分やっております。例えば、小山先生がいつもおっしゃっているマリンとどうだということについては、研究分野、どちらが優秀か、優秀ではないか、どこを強くしないといけないか、施設はどうか、マリンと海技研との業務形態が違いますから、それをどうしていくかということについて我々は提言しますけれども、この評価委員会では業務形態をこういうぐあいになりますから、評価はよろしいでしょうかという場ではないわけです。

だから、評価の内容について、中期目標に関する事項以外の場違いな内容について言いなさいとおっしゃっているようで、私には納得できないのです。この場は、それぞれの項目についてどういうことをやったかということについて、評価していただく場ではないでしょうか。

【分科会長】 これは意見の対立のままに終わりそうに思いますけれども、最初いただいた自己評価と修正された評価の差については十分わかっているつもりです。十分モダレートになったとは思っております。が、5とかSSをつけるというのは、相当、ノーベル賞というのはものの例えだと思えますけれども、それに対する別の意味というのは、先ほど申し上げたとおりであります。非常に努力して成果をお上げになったという説明では、Sにとどめたいというふうに思っております。

【海技研】 例えば、先生のご専門のぎょう鉄についても、我々はノーベル賞ものだと理解しています。先生はそういう評価ですけれども、業界、あるいは他のところにどんな評価をしていただいているか、お聞き頂けるとよいと思います。

【分科会長】 私は、そのことについては聞く努力はしておりませんが、この話はもう10年以上前に始まった話ですし、この評価委員会は専門分野の立場からのみ評価するということでは、必ずしもないわけです。だから、流れから言うと、国の行政をもっと効率化したいというところから始まってきておりますので、何をやった、あれをやったということをおっしゃっていただくのは大変結構です。非常にすぐれた成果を上げたということをおっしゃっていただくのは大変結構なのですが、むしろ、その裏にある効率化、あるいは継続的な改善に対する努力と、そういうものについて、むしろ伺いたい。そういう意味で、5とかSSとかいうのはなかなか出しにくいと思っているということだとご理解いただいたらどうでしょうか。

【海技研】 それも理解できない部分がございます。いわゆる継続的な改善、効率化というのは、私が説明した中に相当折り込んであるわけです。そういう中で、委員長がピックアップされていないのではないかと、私自身は思うわけでございます。

【分科会長】 何か他の委員の方の発言の機会がなくなる気もしますが、例えば、先ほど申し上げました年度計画と中期計画、これを対比させて1つの例として考えたいと思います。ご自分でも認識しておられると思いますが、海技研はこの独法になってから、大変すばらしいスタートを切られた。この分科会で言えば、3研究所を担当しておりますが、その模範になるようなすばらしい成果を上げてくださった。それに対して、16年度の評価というのは、おそらく海技研にとっては不本意な評価になっているのではないかと推察します。

私どもの一般的なイメージとしては、中期としては大変すぐれた実績を上げておられるけれども、16、17年度と、もう一つ成果が見えないという印象を持っていると思います。そのことと、先ほどちょっと言いかけました、中期と17年度の区別という話に関連してくるのだと思うのですが、17年度の年度計画というのは極めて具体性に欠けている。高い評点をつけておられるにもかかわらず、中期目標をはるかに超えた実績を上げたということで高い評点を上げておりますが、これは実は15年度ぐらいにもう中期目標は達成しておられるわけです。何故16、17年度においてより高い目標をお立てにならないのかと。

中期と17年度の自己採点がほとんど同じですね、資料10-5を拝見しますと。その辺に認識上のギャップを感じるということを申し上げているわけです。

【海技研】 わかりましたが、成果が見えないとおっしゃいますけれども、先ほどのコメントですと、何をやったかという成果ばかりの話をして、改善だとか、具体的な内容がないではないかというご指摘で、成果がメインになっているはずですね。それから、なおかつ、目標を達成しても、ほとんどの事項が2年目で目標を達成していますが、さらに毎年改善していつているわけですね。それをどうご覧になられるわけですか。

【分科会長】 年度計画に具体性がないということを申し上げているわけです。もう一段あってしかるべきではないかと。ものによっては、年度計画があいまいなところに持ってきて、自己評価が中期目標をリファーしておられると。これは既に済んだ話ではないかと、例えば、の話ですよ。

【海技研】 年度計画の実績報告書をよくご覧になってください。我々が毎年度何を目標にどのような実績をあげたかはきちんと記述してあります。

【事務局】 事務局のほうからよろしいでしょうか。冒頭お話がありましたご説明に当たって、分離するかどうかというところにつきましては、基本的には関係部局で集まったときに、その説明のところはそれぞれの研究所にお任せしましょうということにさせていただきました。

それと、おそらく評価のつけ方の問題について言及がなされているのだらうと思うのですが、今回の場については、基本的にSSですとか5の評価というのは、これは評価委員会の本委員会のほうであった議論を踏まえてなされるべき話なのだらうと思います。ですから、そのところは、この場で、つける、つけるべきではないという話をして、あまり建設的ではないのかなというふうに思います。

【分科会長】 評点の受けとめ方についてギャップがあると思われるので、あるいは、思っておられるより低い評点になるかもしれないけれども、それは私どもの本意ではありませんよということを申し上げているので。

【海技研】 十分理解します。

【事務局】 そのところは、もともとの評価委員会の本委員会のほうの話がベースになっているところをご理解いただければと思います。

それから、何に対して中期目標の評価をやるかというところにつきましては、これは明確に法律のほうにも、中期目標に対してどれだけ達成度があるか、そのところの実績について評価をするということでございますので、そのところは、それに基づいてご審議いただければと思います。

【海技研】 ちょっとよろしいですか。先ほどの分科会長のお話の中で、SSとか5とい

うのは、民営化できるようなところにまでなったときだというお話がございました。もちろん、独立行政法人にしたときは、非常に効率化しましょうと。そのためには、いろいろな束縛を外して経営の自由度がきかなければいけない。だから、人も減らすし、国からもらうお金だけではなくて、よその競争的資金をとってこいと。その中で成果をたくさん出そうという話がございました。これが第1期の中で独法ができたときの趣旨だったと思います。

第2期に入るときに独法の見直し論議というのがございまして、これは国全体でどういうふうにするべきかという論議が私はなされたと考えております。その中で、旧附属研究機関の民営化という話は、私は一言も出ていないと理解しております。ですから、今回も、もちろん、民営化という視点も1つはあるのかもしれませんが、第1期をまずご判断いただくときには、どれだけの効率化がなされて、その中でどれだけ成果を上げたのか。

それから、第2期を考えるに当たっても、民営化という目標はどこにも出ていないと考えております。それを急に民営化と言われると、非常に戸惑うな、という感じでございます。

【分科会長】 困りましたね。基本理念は民間にできることは、民間にと、これは動かせないバックグラウンドですね。それから、私が民営化ということをやむを得ず推進すべきだと主張しているわけではありません。SSとか、5とかをおつけになるときの、1つのリファーマーするポイントとして、そういうことも考えられるのかなと申し上げているだけであって、例えばこんなイメージがあるのではないのでしょうかという意味で申し上げただけであって、あくまで5とかSSの感覚的なイメージというのは、こんなレベルの話ではないかなということをお知らせしただけです。

【海技研】 イメージということでおっしゃっているにしても、第2期に入るときに既に国交省の評価委員会で1つの結論が出ている。つまり、第2期に入るときに、これをやれという結論が出ているわけです。それが総務省の評価委員会に行きまして、内閣の行政改革推進本部の中の決定になっているわけです。その中に民営化を目指せという言葉が入っているのであれば、それが1つの目標です。しかし、そうでないものを急に言われても、私どもは、そのイメージは何でしょうかとしか、お聞きしようがないのですけれども。

【海技研】 民営化できるものは民営化ということで、今期中期計画は民営化できないものについて研究課題で進めている。先ほど先生は、ぎょう鉄なんて、あんなものはだめだよとおっしゃいましたけれども、10年前からやっていて、民間ができないものを研究所の才能のある人間がやっているわけです。これは、民間ができないものをやっているわけなので、十分顕著なすぐれた実績と考えていいと。SSだとか、Sの議論は、我々はそう思っているというだけでございまして、先生方は先生方でお付けになっていただいて結構です。

【分科会長】 それだけの話だと思います。

【海技研】 何もそれに対してクレームは申しませんけれども、若干の評価についてのコメントというのは私自身持っておりますので、後で申し述べさせていただきます。

【分科会長】 それで結構だと思います。

【事務局】 実は私も、このSSの評価のつけ方というのは委員会で1つ整理されたということでございますが、おそらく評価される側から見ると、非常に期待を持たすような評価でありながら、それはどういう場合に具体的にとれるのかということについて、若干理解しにくいというフェーズに今なっているというご主張ではないかと思えます。

というのは、特筆すべきすぐれた成績と書いておられますから、特筆すべきというのは、どのあたりが相場なのかというのが、まだおそらく評価委員会の中でも評価の経験があまりないので、このあたりが出てきていないのではないかと思います。

今おっしゃった、民営化等というのは多分ここでの議論では全然なくて、独立行政法人は独立行政法人設置法に基づきまして、中期目標に照らし合わせて、それが特筆すべきものが何かというのが記載できるかどうかということではないかと思えます。きょう、おそらくこのあたりの評価について、まだ独立行政法人の第1期の初めての評価でございます。どうしてもこのあたり差が出てきているというか、経験不足というか、これからの議論であろうかと思えます。

私どもは思うのですけれども、SSとか、5段階の評価の具体的イメージについて、法人側から、どういうものなのかというのはなかなか理解しがたいというご意見でございます。そのあたりは、またご提言していただくなり、あるいは議論していただくということも、今後考えていただいてもいいのではないかと。

【分科会長】 その件については、評価委員会の議事録にどう書いてあるか覚えておりませんが、極めて禁止的と、つけないようにしましょうねと、よほどのことがない限りはと、こういう理解だと思っております。ほかの分科会がどういう評価をつけてくるかというのとはわからないのですけれども。

【事務局】 当分科会で結論を出すのではないのでしょうか。

【分科会長】 評価委員会のステートメントとしてはそうなっているはずだということを言っているだけで、それに従おうということを言っているにすぎない。

【事務局】 それに対して、法人側から意見があった、コメントがあったということについては、特記してあげていいのではないかと。

【分科会長】 それは必要ないと思えますけれども。イメージが違っているということ

相互に認め合って、法人側がご自分で自己評価された内容と、あるいはギャップが出て、それは意味が違うかもしれませんので、ご了解いただきたいというだけです。

【事務局】 私も今日の評価を言っているわけではなくて、評価のあり方についてということで申し上げます。今日の先生のご決定されたとおりやっていただくことは問題ないと思うのですが、SSの評価についてのイメージがなかなか共有しにくい形で意見があったということは、お聞きしてまして、当分科会にそういう議論があったということをご報告していただくことは可能ではないかと思うということです。

【分科会長】 仮に、例えばほかの分科会がSSとか、5をたくさんつけたときには、もちろん発言します。例えば、年度評価で、極めて順調のレベルも従来から点数的には下がっているわけです。そんな話をしても始まらない、妙な話になってしまいましたけれども。

【事務局】 私が若干思いますのは、特筆すべきとか、すぐれたというのは、言葉で書くのは簡単なのですけれども。

【分科会長】 極めてあいまいです。

【事務局】 言葉で書くので、それをブレイクダウンしたときに、具体的に事業に当てはめてブレイクダウンするのは非常に難しいと思う。

【分科会長】 極めて禁止的という意味は、これは難しいですねという話は評価委員会では当然出たのですけれども、例えばノーベル賞と、こういう話が出てしまったと。それで議論が終わっているわけです。

【事務局】 そういうことで、本日は法人側から評価のあり方について、さらにご議論を深めていただきたいという意見があったということではないかと思えます。

【分科会長】 それは様子を見てという話だろうと思えます。

【海技研】 評価委員の先生のSS、Sだとかは、別に評価委員の先生方がおつけになることなので、全然文句を言っているわけではなくて。なぜSSをつけたか、SSをつけるのがおかしいのではないかという論法でずっとこられたものですから、先ほどおっしゃったように、そういう乖離があるということを認識してくださいと。素直に認識しますと。

【分科会長】 それで結構です。ほかの2研究所も同じようにご了解いただいていますので。よろしいですか。

【海技研】 結構です。

【委員】 多分、SSとか、5をつけてきたのがおかしいよねという発想は一切ないと思います。前の2つの法人でも、最初そこから始まっているわけです。当然SS、5がついてきている。こちらの認識と違いますよという、期待、ギャップが大き過ぎますよということ

のご説明だったと思うのです。それをつけてきたからけしからんとかいう話は一切含まれていないと、私は理解しております。

【海技研】 多過ぎるではないかとか、なぜつけたかとか、修飾語がいっぱいあるから、我々はぱっとそう思ってしまうのです。だから、そういうふうには、評価委員の先生方と、生徒がつけた自己評価というのは違って当然ですよと、冷静に話しなさいとおっしゃれば、はい、わかりましたと、何も議論はございません。先生のおっしゃるとおりです。

【分科会長】 それでは、続けさせていただきたいと思います。何かご意見、ございましたか。

【委員】 私は、従来から、この分野の唯一の研究所である海技研に頑張ってもらいたいと思います。その中でIMOとか、そういうところで提案文書等が採択されたというのは非常に嬉しいと思うのです。やっぱり日本の技術力を船などに生かしていくためには、もっともっと頑張ってもらって、そういうところで役員を出すとか、ぜひ頑張ってもらいたいと思います。それは、評価しますということの1点ですが。

もう一つは、非常に限られた人員でいろいろなことをやっておられて、その中で優先度をつけてやっておられると、これはこれでいいのですが、この選ばれたものを個々に見れば非常に素晴らしいと思うのですが、それでは、日本の海運とか、造船とか、ロジスティックとか、そういう将来を見据えたときに、これはどういう位置付けにあるのかというのが、どうもはっきりしない。

今、海洋科学技術基本計画とかをつくろうという話もあるらしいのですが、そういうところでそういう位置づけが今後出てくるのかなと思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

【海技研】 私どもが考えておりますのは、これは国からのいろいろな委託を受けたりして、安全とか環境の分野を中心にいろいろな提案を行っております。それはIMOから言われたものに対して、日本はこうだぞと。これから、いろいろな業界全体を見ると、基準をこれからの技術に絡めながら提案していくということが非常に重要になっていると考えております。つまり、基準を制するものが世界を制するということがたくさんございます。こういうものに今力を入れようと、今国交省のほうからのご指導もいただいておりますので、例えば新しいITを使った航行方法ですとか、いろいろな機器とか、そういうものについては、私どもがまず先鞭をつける、また、あるものはヨーロッパ等、最初から連携をつけて、いろいろなところに提案していくということを積極的にやろうと考えております。ありがとうございます。

【委員】 基本方針についてはどうでしょうか。

【海事局】 今、理事のほうからご説明がありましたように、国としての方向性として、まず1つは、今までどちらかという、日本というのは受動的な対応、世界の半分の船をつくり、日本の工業生産、あるいは国民生活に必要な、海外から調達する物資の99%は海で運んでいるということを考えると、非常に消極的というか、受動的な対応であったと。

まだ若干その余波が残っているところは多分にあるのですけれども、みずからかかわっている産業、あるいはひいては日本経済というところまで来ると思うのですけれども、競争力を高めていくという上で、この規制というものを上手に連携をとって進めるべきだろうと。もちろん、環境、安全の問題というのは、産業政策の見地から、こうあるべきと議論するものではございません。ただ、新しい、よりよい安全の規制、環境の規制というのを考えていく上で、その技術というのが当然のことながらコアになってくるということでございます。

その技術は、規制にも役立つし、一方、その技術をとらえて、産業界は自分たちの競争力を生み出していくと。その接点をうまくとらえて、片や日本の産業の競争力、日本経済の力となるようにしていこうと。そういうことで、国際的な活動も強化いただいております、実際にIMOの委員会での議長を務めていただいたり、所定の成果を上げてきていただいていると思っておりますので、これからの時代、こういう仕事をやっていくことがどんどん当たり前になっていくと思うのですけれども、第1期の成果を踏まえて、第2期、さらに躍進してほしいと、役所としては思っております。

【分科会長】 質問になりますけれども、年度計画というのはどういうふうに考えておられるのですか。年度計画の立案をどういう手続でやっておられるのかということです。

【海技研】 年度計画は毎年3月末までにお届けするのですが、それは前年度までの成果を踏まえて、さらにその年度に中期目標を達成するために何が必要かという観点が一番中心でございます。しかし、中期目標の中でも比較的早目に達成したものがございます。これらについては、さらに上の目標を設定しようということで、計画を立ててございます。

経費の節約、その他についても同じでございます。

【分科会長】 さらにというのがちょっとよくわからないのですが、そういう決め方のときに何を考えてお決めになるのかということなのです。

【海技研】 参考資料を見ていただきたいのですが、例えば1ページ、この中には、当初の目標として決められていたものもございます。例えば、共同研究、受託研究の目標、特許、プログラム、論文とか、こういうものについては、当然中期目標として決められていたものもございますが、やってみたら、もっと努力できるというものについては、さらに次の年度に、今度はどういう分野でこれを追求していこうかということをもとに、年度計画を考えて

ございます。

それ以外に、中期目標の中で具体的な数値としてあらわれていないものについても、私どもは、やっていって、これを数値として挙げるのが適切だと考えるものについては入れますし、そのための制度とか、いろいろなものを次の年に何を改善できるかという視点で、年度計画を立てております。

【海技研】 毎年数値目標も設定してやっております。

【委員】 5年間の実績データの中で、外部資金の問題なのですけれども、国からの受託研究の推移というのがあって、これはかなり減少傾向にあるというのは、何か特殊要因がかなり含まれているのではないかと理解するのですけれども、これについて、今後の研究所として、民間受託に軸足を置こうという戦略なのか、あるいは競争的資金というのもありますし、三本柱でいくと思うのですけれども、国からの受託というものの今後のあり方とか、対応の仕方というのはどうしてお考えなのかをお聞かせいただきたい。

【海技研】 今後のあり方は三本柱と考えております。国からの受託研究が件数は増えていますが、金額は13年度が22億7,400万円、14年度が10億円、15年度が6億5,700万円、16年は5億円、17年度は3億8,400万円とだんだん下がっていますけれども、13年度はメガフロートの情報基盤ということで20億円近くの一括した国家プロジェクトがあった。

それから、14年度はSES、スーパーエコシップのプロジェクトがあったということで、特異的に大きいですが、我々研究所としては、国と一体になって、ほんとうに国家的なプロジェクトがきっちりできるということを希望し、そういう努力をしているというところではあります。

【海事局】 補足をさせていただきます。私どもは、最近ですと海事局の一定のシーリングの中で行政を運営するというところでございます。特にこの第1期の中で海技研に多くを委託したのは、次世代の内航船の研究開発を私どもも大きな目標に掲げてまいりましたので、その基礎的な研究の部分で当初非常に大きなお金を海技研へお渡しして、研究開発を進めていただいたと。

その成果を踏まえて、ここに投じられていたお金が、第1期の後半では民間のほうに補助という形で、民間で実際の実海域での実証するための機器の設計、制作をしていただくということに、国としてはお金を民間のほうに当てて、次なるフェーズに進んでいったと。そういう事情があって、国の経費がでこぼこしているような形になっているというところでございます。

【分科会長】 それでは、ほかに質問もないようでございますので、研究所の方々は一旦ご退席願います。

[講 評]

【分科会長】 それでは、評定結果をお伝えいたします。議論の中で出ましたが、財務諸表につきましては問題なしと。

それから、この場の17年度の評価につきましては、「極めて順調」という評価にさせていただきました。中期目標期間の期間評価のほうでございますが、これは「S」、「中期目標の達成状況として優れた実績を上げていると認められる」と、こういう評価にさせていただきました。

なお、SSにつきましては、冒頭にいろいろな議論をさせていただきましたけれども、採点基準の認識の違いだというふうにご理解いただきたいと思います。

何かご意見ございましょうか。

【海技研】 評価のコメント、ほんとうにありがとうございます。最後に、海上技術安全研究所の名誉のため、意見がございます。それにつきまして、評価の大切なコメントの一部が抽象的であることで、評価委員会の評価について、私は疑問を感じております。例えば、平成15年度総合評価のコメントで、研究所はやや停滞しているとか、先だつての事前説明で、外部の海技研に対する評価は高くないとのコメントをいただいております。

私の認識は全く逆でございます。平成13年度、平成14年度に骨太の方針を決め、四苦八苦しながら実行に移し、平成15年度、平成16年度、平成17年度と、当初目標の達成に満足することなく改善を重ね、実際、数値実績がそれを示しているように、年々着実に定着し、向上しているという実感は私自身は持っております。また、外部の評価も海技研はよくなった、海外の研究所と比べて引けをとらない等との評価も聞いております。

このように認識の違いがありますので、今後の海技研の改善に資するために、具体的なコメントをお示しいただきたいと思います。と思っております。

そこで、本日は評価をちょうだいいたしました。ご議論された内容、つまり、個々の先生方の具体的な評価、コメント、及び他の研究所との具体的なベンチマークについて、ぜひとも情報開示をしていただくようお願いいたします。この資料をもとに、我が研究所をさらに発展させていきたいと思っておりますので、よろしく願います。独法の経営者の切なる願い

として受けとめていただいて、前向きなご検討をいただけますようお願いいたします。

【分科会長】 お話はよくわかりました。冒頭におっしゃった3つの件ですけれども、特に最後の3点目ですが、これはあくまで最初の自己評価に基づいて申し上げたコメントであって、きょうもまだ認識の違いがありますが、その最初ときには非常に大きな認識のギャップがあったというふうに思っております。よろしいですね。SSと5についての認識という意味であります。正直言いまして、私は個人的に愕然といたしました。そのことだけ申し上げておきたいと思えます。

それから、きょうの議論の中でも申し上げましたが、16年度、17年度の年度評価につきまして、もう少しご説明をクリアにさせていただきたいという印象は持っています。最初の3年間は目を見張るべきものがあつたけれども、終わりの2年間につきまして説明がクリアではないと思えます。それは、年度計画の立て方と評価の関係だろうと思えますが。その辺につきましては、十分工夫していただきたいというふうに思えます。

3. 閉 会

【事務局】 8月23日の14時から、国土交通省の独立行政法人評価委員会が開催される予定になっております。本日の評価につきましても、そちらのほうに提出することになりますが、分科会長と事務局との間で文面等を調整させていただいて、各委員の先生方にお諮りした上で評価委員会のほうに提出したいと考えております。

注) 分科会終了後、最終的な確認が行われ、一部評価の見直しが行われた。

— 以上 —