

国土交通省独立行政法人評価委員会総会（第12回）

2009年8月28日（金）

【杉山政策評価企画官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第12回国土交通省独立行政法人評価委員会を開催させていただきます。

本日はご多忙中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私は本日の事務局を務めさせていただきます国土交通省政策評価企画官の杉山と申します。本日の議事進行につきまして、後ほど木村委員長をお願いいたしますまでの間、私が務めさせていただきたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは本委員会の開催に当たりまして、国土交通省政策統括官の小島より、ごあいさつ申し上げます。

【小島政策統括官】 政策統括官の小島でございます。本日はお暑い中、また大変ご多忙中にもかかわらず、委員、臨時委員の皆様方にご出席いただきまして、事務局を代表して厚く御礼申し上げます。木村委員長、各分科会長をはじめとする委員の皆様方におかれましては、年度評価、中間目標評価等の独立行政法人評価につきまして、日ごろより大変多くの貴重なお時間を割いていただき、質の高いご議論を賜っていると考えております。改めまして厚く御礼申し上げます。

ご案内のとおり、独立行政法人を取り巻く環境にはまことに厳しいものがあります。このため、より一層の効率化を進めつつ、行政サービスの質の向上を図ることが強く求められてきております。独立行政法人の制度が設立されて8年余りが経過いたしました。立ち上げ時には手探りであった独立行政法人とその評価制度につきましては、運用を続けながら試行錯誤を重ねつつ、運用手続を改良する等により、徐々によりよい形になってきているものと考えております。これもひとえに独立行政法人評価委員会における的確なご審議のおかげであると考えており、委員の皆様のご多大なるご尽力に、重ねて厚く御礼申し上げます。

さて、本日の議題でございますが、まずは昨年度第1期中期目標期間を終了いたしました都市再生機構と奄美群島振興開発基金の2法人について、その中期目標期間業務実績評価についてご審議いただくこととしております。これにつきましては、既に各分科会において各分科会長のもと、ご審議いただいているところではございますが、改めて評価委員

会のご審議いただくというものでございます。忌憚のないご意見をいただき、有意義なご議論をしていただければと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、独立行政法人の評価制度に関する大きな特徴といたしまして、中期目標期間終了に際し、その組織・業務のあり方全般について見直しを行うというものがございます。本年度につきましては、6月23日に閣議決定されました「経済財政改革の基本方針2009」に基づきまして、平成21年度に中期目標期間が終了する法人に加え、平成22年度に中期目標期間が終了する統合予定法人につきましても、前倒して本年度当該見直しを実施することとされました。

具体的には日本高速道路保有・債務返済機構、交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所、電子航法研究所の合計5法人につきまして、見直しが実施されることとなっております。現在国土交通省では、これら5法人に関する見直し案の策定に向け、検討を進めているところでございますが、この検討に当たり、今回、委員の皆様からご意見をいただきたいと考えております。重ねまして、委員の皆様方におかれましては、ぜひ大所高所からの忌憚のないご意見をいただくよう、お願い申し上げます。

限られた時間ではございますが、委員の皆様方の忌憚のないご意見・ご指摘を改めてお願い申し上げます。私からのごあいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 それでは、本日の委員会でございますが、委員及び議事に関係のある臨時委員、合計30名いらっしゃいますが、そのうち、現在24名の皆様のご出席をいただいております。国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条第1項に規定する議事を行うために必要な定足数過半数に達しておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、委員の任命についてお知らせいたします。本委員会の委員の皆様のご任期は2年となっているところでございます。今年の3月及び6月に任期満了に伴う選任がございました。お手元に「国土交通省独立行政法人評価委員会委員及び臨時委員名簿一覧」というものをお配りさせていただいております。お名前の左側に再任と新任の表記をさせていただいております。ごらんいただきますればおわかりいただけますとおり、ほとんどの委員におかれましては、改めての再任をお願い申し上げておるところでございます。

ご新任の委員の先生の中には、臨時委員から、今回、委員にご就任いただきました先生が2名おられます。経済エッセイストの秋岡委員でございます。

【秋岡委員】 秋岡でございます。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 もう一方が、株式会社日本航空インターナショナル客室安全推進部長の吉田委員でございます。

【吉田委員】 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 また、水資源分科会の松尾前分科会長にかわり、早稲田大学の濱田委員にご就任をいただいております。

【濱田委員】 濱田です。よろしくお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 濱田委員には、水資源機構分科会長をお願いしております。

その他のご再任の委員の先生のご紹介につきましては、時間の関係もございますので、まことに恐縮ではございますが、お手元に配付させていただいております名簿一覧と座席表をもってかえさせていただきたいと存じます。

あわせてご報告を申し上げます。木村委員長におかれましては、本年3月17日に委員としての任期が満了いたしましたことから、国土交通省独立行政法人評価委員会令第4条第1項の規定に基づき、委員による委員長の互選を行う必要がございました。本来であれば総会を開催して委員長互選を行うべきところではございますが、年度末のお忙しい時期ということで、総会を開催する余裕がありませんでしたため、評価委員会運営規則第7条に基づきまして、委員各位の書面でのご審議をいただきました。

互選を行うに当たりましては、事前に各委員の先生方にご推薦をお願いしていたところでございますが、過半数の委員の方々から、前委員長であります木村孟委員のご推薦がありました。このため、木村委員に引き続き当評価委員会の委員長をお願いいたしております。

また、本日の議事の第2につきましては、その審議過程は非公開とさせていただきますので、関係者以外の皆様におかれましては、議事の第2の開始前にご案内いたしますので、一たんご退席をお願いいたします。議題2が終了した段階で、事務局より入室のご案内をさせていただきます。

早速ではございますが、これ以降の議事進行を木村委員長にお願いしたいと存じます。

木村委員長、よろしくお願いいたします。

【木村委員長】 木村でございます。前期からの引き続きということで、もう1年、厳密に言うと2年になるかと思いますが、よろしくお願いいたします。

それでは、早速でございますが議事に入らせていただきます。傍聴者の方はよろしいで

すか。

【杉山政策評価企画官】 ここまでは、まだ。

【木村委員長】 いいんですね。

【杉山政策評価企画官】 大丈夫です。

【木村委員長】 はい。それでは議事の第1番目「委員長代理の指名」についてでございます。

先ほど杉山企画官のほうからご説明がございましたとおり、本年7月までに、多くの委員がご再任になられ、本日はその後、最初に開催される委員会ということになります。国土交通省独立行政法人評価委員会令第4条第3項によりますと、委員長に事故があるときにはその職務を代理する者として、委員長代理を指名することができるとなっております。まことに恐縮でございますが、引き続き杉山先生に委員長代理をお願いしたいと考えておりますが、委員の皆様、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【木村委員長】 それでは恐れ入りますが、杉山先生宜しく願います。杉山先生とはこの会議だけではなくて、かなりほかの会議でも一緒させていただいておりますが、学長として大変お忙しいのにもかかわらず、きちんとご出席いただいております。大変感謝をいたしております。

それでは、杉山先生にご了承いただいたということで、委員長代理をお願いいたします。

議事の2番目でございます。「中期目標の期間における業務の実績に関する評価」の審議に入りたく存じます。先ほど杉山さんのほうからお話ございましたように、この審議過程は非公開となっておりますので、関係者の方以外の方はここで一たんご退席をいただきたいと思っております。まことに恐れ入りますが、よろしく願います。

(傍聴者退室)

【委員】 先ほど、この点についても杉山企画官のほうからご紹介がございましたが、国土交通省の20独立行政法人のうち、都市再生機構と、それから奄美群島振興開発基金、この2法人につきましては昨年度末で中期目標期間を終えております。ということで、両法人の中期目標期間の業務実績の評価を行う必要があります。既にこれにつきましては、それぞれの分科会において十分ご議論をいただいております。業績評価の概要等の資料とともに、委員の皆様方のお手元に事務局から結果を送付させていただいております。

本日の午前中に、この2法人につきまして、私と事務局とで分科会での議論の内容をお

聞きいたしました。その結果、私といたしましては、分科会における議論を修正するまでの必要はないと判断いたしましたので、両分科会における評価結果を尊重する形で、各独立行政法人における中期目標期間中の業績評価につきまして、各分科会の評価素案そのものをそのまま委員長試案として、この場で提出させていただきたいと思っております。

この2法人を含めて全20法人の昨年度の業務実績の評価結果につきましても、同様に報告を受けております。これにつきましては、分科会の決定をそのまま最終的な決定とするという仕切りになっておりますので、報告ということにとどめさせていただきまして、その結果を参考資料としてお手元に配らせていただいております。ごらんいただきたいと思います。

それでは、ただいま申し上げました、昨年度末で中期目標期間を終えました都市再生機構、並びに奄美群島振興開発基金の2法人につきまして、中期業務実績の評価について、資料の説明を事務局をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 それでは、事務局のほうからご説明をさせていただきます。

ご説明に先立ちまして、資料の確認をさせていただきたく存じます。お手元に、まず一番上に議事次第が1枚あるかと思っております。次に出席者一覧、これも1枚。続きまして「評価委員会委員及び臨時委員名簿一覧」ということで、ホッチキスどめ2枚のもの。続きまして1枚紙の資料一覧ということで1枚。次に、今、委員長からご紹介がありました今年度の単年度の業務実績評価についての評価結果、「極めて順調」が6法人、「順調」が13法人、「概ね順調」が1法人ということで結果をまとめた1枚。それと中期目標期間業務実績評価対象法人一覧という1枚。

その後、クリップどめで資料1-1。これは3種類の資料から成っております。横長のものと実績評価調書、業務実績報告概要と3種類から成っているクリップどめの1セット。同様に奄美群島振興開発基金につきまして資料1-2ということで、同じように3種類のものがクリップどめでセットされております。

続きまして、これは次の議題3のところの資料でございますが、資料2-1としてホッチキスどめしたものが1セット。資料2-2として、今回見直し対象となる独立行政法人の概要、これもホッチキスどめしたもの。

参考資料として議事規則等々、必要に応じてご参照いただく資料として参考資料1から7までをクリップどめしたものであるということで、お手元にお配りをさせていただいているかと思っておりますが、もし、抜け等がございましたら、議事の途中でも結構ですので、お伝えく

ださい。

それでは、中期目標期間業務実績評価についてのご説明をさせていただきます。資料1-1と1-2でご説明をさせていただきます。資料それぞれについて3種類入ってございますが、まず一番下の業務実績報告の概要、これに基づきまして、各法人から中期目標期間が終了したということで、今回対象となりますのは20年度、昨年度に中期目標期間が終了した2つの法人でございます。この法人から、目標期間の5年間に法人としてこういうことをやった、あるいはその中期目標に目標値が定まっているものについては、こういう数値になったというような報告を国土交通大臣に対して行います。その概要が一番下についております。

これを受けまして、各分科会におきまして、法人からの意見聴取等を経て、分科会としてご審議をいただきまして、この2つ目の資料であります評価調書をおまとめいただいております。この評価調書につきましては、先ほど委員長からご発言がありましたように、本日の午前中に委員長と事務局で、各分科会事務局より説明を聴取いたしまして、これで修正の必要なしということで、委員長試案と、これで本日ご審議をいただいでご了解いただければ、最終的にこの評価委員会として、この評価調書をセットしたいと考えております。

本来であれば、この評価調書に則してご説明をさせていただくべきところではございますが、限られた時間の中での審議となりますので、A3の横長の「総括表」という資料をご参照ください。この評価調書に書かれております中身につきまして、どういうことが書かれているかという概要をまとめた資料でございます。この資料をベースに、2法人についてご説明をさせていただきたいと存じます。

委員の皆様をお願いをしております年度評価、毎年度行っております評価につきまして各分科会マターとなっておりますので、各分科会でご審議をいただいておりますが、その場合、年度評価は5から1までの5段階評価になっております。この中期目標評価につきましても5段階評価という点は同じでございますが、5から1ではなく、SS、S、A、B、Cという5段階評価でございます。基本的にはAを真ん中といたしまして、Aが「着実な実績」、それより優れている場合には「優れた実績」としてS、さらにそれを超えて「特筆すべき優れた実績」があればSSと。中期目標に従って着実にやっているという中間点、普通のところと比べて若干劣るという場合に、若干劣るけれども、「概ね着実」と言えるという範疇であればBと。「概ね着実」とも言いがたい、十分な実績があるとは認められない

場合についてはCという評価を、それぞれの中期目標項目に則して付すと。最終的に総合評価を行うというやり方になっております。

本日の説明では、Aの事項については簡単にご説明をさせていただいて、普通ではない、普通より優れている、もしくは劣っているS、B、Cの事項について、重点的にご説明をさせていただきたいと存じます。

まず、独立行政法人都市再生機構でございます。まず、Sの事項が7項目ございます。順次ご説明をさせていただきます。

まず1つ目が、事業リスクの管理の項目でございます。事業リスク管理手法をすべての新規事業着手地区、あるいは事業実施中の地区について活用して、年2回執行管理調書を作成するといったことによって、事業リスクの軽減・分担を図っております。また、リスクの抽出を「任意抽出」から「全量チェック」に改めるということで、リスク対応策の担保方法を明確化させること等によって、事業リスク管理の精度を向上させているという点については高く評価ができるということで、分科会でご評価をいただいております。

2項目めでございます。事業評価の実施につきましては、都市再生機構独自に事業評価実施要領というものを策定いたしまして、事業評価を実施しております。機構の中に事業評価監視委員会を設けまして、この委員会での審議によりまして、この中期目標期間中に事業中止が7件、計画を見直して事業継続するものが3件というような対処方針が決定され、その評価結果をホームページで公開するなど、事業の効率性、透明性の向上について取り組んでいる点を高く評価するとしております。

3点目が都市再生拠点の重点的な整備でございます。地方公共団体等と連携をいたしまして、都市再生緊急整備地域内を中心にいろいろな関係者間のコーディネート業務というものを行っておりますが、140件の中期目標に対しまして、これをかなり上回ります172件を実施したという実績を高く評価しております。このコーディネート業務によりまして、市街地再開発、土地区画整備事業等、民間投資を誘発する基盤事業等もあわせて実施をしております。

4点目が地方都市における都市再生拠点の整備でございます。これも同様に地方都市再生事業の実現に向けたコーディネート業務につきまして、中期計画の目標値が40件程度であったのに対しまして実績が89件ということで、倍以上の実績を上げているということで、高く評価できるとされております。

1枚おめくりいただきまして5点目でございますが、ニュータウン整備事業でございま

す。ニュータウン用地につきましては、中期目標において2,000ヘクタールの供給・処分ということが定められておりましたところ、これを大きく上回ります2,593ヘクタールの供給・処分を行っており、高く評価できると。またその過程で、事業の早期完了を図るため、事業中止を6地区、区域縮小が4地区、整備水準の大幅な見直しを7地区において実施をしております。

6番目の事項が特定公園施設の管理でございます。国営公園内にありますレストラン、プールといった特定公園施設につきまして、公園管理者と連携してパンフレットの作成、広報の強化といったことを実施したこと、さらにはレストラン、プールなどのリニューアル改修ということによりまして、国営昭和記念公園、あるいは海の中道海浜公園など、全国16カ所の国営公園にございますプール、レストラン等の特定公園施設、これにつきまして、中期目標期間中の入場者数を、目標の期間前の直近年度であります15年度以前の5年間平均と比較して、5%増にするという目標値を定めておりますところ、これを大きく上回ります32%の増という結果になっておりまして、高く評価できるとされております。

Sの事項の最後でございますが、繰越欠損金の削減・財務体質の強化等でございます。機構が設立されたときにごございました繰越欠損金が約7,288億円でございます。これについて、中期目標期間中に1,900億円削減するという目標を立てていたところでございますが、これを大きく上回る3,358億円を削減しております。また、宅地造成等経過勘定に係る財政融資資金につきましては、中期目標期間中の早期に償還を完了するとされておりましたところ、平成17年度におきまして、約3.2兆円の全額繰り上げ償還を実施したところでございます。

恐縮ですが、また1枚目に戻っていただきまして、今度は、着実な実績を上げているAの事項18項目、これを簡潔にご紹介させていただきます。

業務運営の効率化につきましては、本社の一般共通管理部門の統合、経営企画部の設置等を行っております。

一般管理費・事業費の削減につきましては、一般管理費は20%、事業費につきましては32.8%の削減を達成しております。

総合的なコスト削減につきましては、17.7%のコスト縮減率を達成しております。

入札・契約の適正化につきましては、一般競争入札の対象の拡大、契約情報の公表、総合評価方式の実施といった取り組みを進めてまいっております。また、平成20年度には

全支社におきまして電子入札を実施するなど、着実に取り組みを実施しております。

続きまして積極的な情報公開の項目につきましては、ホームページアクセス数が16年度の400万件から、20年度には1,039万件と倍以上に増加をしております。

業務・システム最適化の実現につきましては、平成20年3月に業務・システム最適化計画を策定して取り組んできているところでございます。

1枚めくっていただきまして、密集市街地の整備改善等による都市の防災性の向上でございますが、密集市街地においてのコーディネート業務を着実に実施してきているところでございます。

都市再生に資する都市公園整備でございますが、環境・防災といった地方公共団体のニーズにこたえる公園の計画設計及び整備につきましては、中期目標においては50カ所程度で整備をするとされていたところ、ほぼ目標どおりの49カ所で実施をしてきております。

民間事業者による良質な賃貸住宅ストックの形成等につきましては、民間供給支援型賃貸住宅制度によるファミリー向け賃貸住宅の供給推進に努めてきたところでございます。

被災市街地のための復興事業の推進につきましては、阪神・淡路大震災の関係の復興事業につきましては平成16年度に完了をしております。新潟県中越沖地震の被害を受けました柏崎市におきましては、現地専任体制による復興公営住宅の整備、あるいは防災拠点の整備といった復興支援を行っているところでございます。

既存賃貸住宅ストック等の再生と活用については、リニューアルによる改良、高齢者向け優良賃貸住宅の供給によるバリアフリー化等を実施してきております。また、団地再生等にも取り組んできているところでございます。

続きまして、賃貸住宅の適切な管理等につきましては、高齢者、子育て世帯等への賃貸住宅の供給の重点化を図っております。また、賃貸住宅の現地管理業務に関しましては、平成20年度末の実績として、431団地におきまして、民間事業者への委託を実施しているところでございます。

もう1枚めくっていただきまして、分譲住宅業務につきましては、住宅建設工事の未着工敷地について、保有していた43.8ヘクタールの民間事業者への土地譲渡等を行ったところでございます。

第三種鉄道事業につきましては、中期目標どおり、機構発足時に千葉ニュータウン鉄道株式会社に事業譲渡したところでございます。

地域住民・地方公共団体、民間事業者等との緊密な連携推進につきましては、意見交換

会、情報交換会等を延べ約1,500回実施してきております。

環境への配慮につきましては、「地球温暖化対策実行計画」(UR-ecoプラン2008)を策定し、取り組んできているところでございます。

バリアフリー化の推進等につきましては、新規の賃貸住宅において100%のバリアフリー化を既に実施しております。既存賃貸住宅においても、バリアフリー化を着実に推進してきているところでございます。

最後、人事に関する事項でございますが、総人件費改革における目標であります5%を上回る、7%の人件費削減を達成したところでございます。

すみません。また1枚目にお戻りいただきまして、今度はBの事項が1項目ございます。子会社・関連会社等の整理合理化に関する事項でございます。子会社、あるいは関連会社等につきましては、平成13年度末の58社を平成20年度末までに30社程度に整理するということが目標に定められておりますが、この目標を上回りまして28社まで整理合理化を図ってきたところでございます。

また、管理業務等について関係法人との随意契約がございますが、これにつきましては業務の抜本的見直しを行いまして、原則すべて競争性のある契約方式へ移行するということとし、昨年度、平成20年度から順次移行を実施してきているところでございます。

しかしながら、平成20年度における関係法人との随意契約の金額・件数でございますが、対前年度比で件数にして約4割減、金額にして約2割減と大幅に減らしてきているところではございますが、依然として契約額では446億円、機構の契約額全体の15.7%が残っているという状況になっております。

随意契約見直し計画、これは19年に機構が策定したものでございますが、この中では関係法人との随意契約については、最終的には6億円にまで縮減をするということとされておりますので、早期にこれを達成できるよう、より一層の努力が求められるというところで、「概ね着実な実績」という評価でBという評価となっております。

総合評定でございますが、Sが7項目、Aが18項目、Bが1項目という評定の分布状況、あるいはその中期目標、中期計画で掲げた数値目標をほぼすべて達成しているという点にかんがみまして、大部分がAであるということから、総合評定をAとしております。

右端の総合評価につきましては、これまで個別事項で述べてきた内容についてまとめたものでございます。

都市再生機構については以上でございます。

続きまして、奄美群島振興開発基金についてでございます。今度は資料1-2をごらんください。こちらも同様に、こちらは1枚でございますが、A3横の1枚紙でご説明をさせていただきます。

SSとBは該当ございません。

Sの「優れた実績」については2項目ございます。

まず1項目めが一般管理費の削減でございます。一般管理費につきまして、中期目標では平成15年度比13%以上の削減という目標値を設定しておりましたところ、実績は21.7%削減ということで、目標を大きく上回る実績を達成したということから、Sと評価しております。

もう1項目が、融資業務に係る業務の質の向上でございます。融資業務につきましては、中期目標としまして標準処理期間9日以内での処理を8割以上の案件で達成するという目標を立てておりましたところ、5年間すべての年度でこの8割以上という目標を達成しております。さらに、うち4年間につきましては、9割以上の案件について、この9日以内での処理ができていくということから、Sという評価にしております。

続きまして、Aの事項が8項目ございます。

業務運営体制の効率化につきましては、定員を維持した上で審査・債権管理等の業務の効率的な実施のために、人員配置の見直し等に取り組んできたところがございます。

2項目めは保証業務に係る業務の質の向上。先ほどは融資業務でございましたが、今度は保証業務です。これにつきましては、標準処理期間6日間以内で処理すると、これを8割以上で達成するという中期目標を達成しております。先ほどの融資のところは9割以上が4年あるということでSとしておりますが、こちらは8割以上というところのみですので、Aという評価になっております。

3つ目が適切な保証条件の設定でございますが、事業者の財務内容に応じた料率体系の適用、金融機関がリスクの一部を負担する責任共有制度の導入などを図ったところがございます。

4項目め、適切な貸し付け条件の設定でございますが、リスク区分に応じた段階的な金利設定等、貸付金利体系の見直しを実施しております。

5番目の利用者に対する情報提供でございますが、ホームページや窓口への備え置きによりまして、迅速な情報提供を実施しております。また、地元市町村の広報誌の活用にも努めております。

6番目でございます。利用者ニーズの把握等ということで、利用者に対する要望事項アンケートを年4回実施するなど、ニーズ把握に努力をしているところでございます。

7項目め、人事に関する事項でございますが、職員の勤務成績の評価を行いまして、その結果を給与に反映させております。

8項目めであります出資業務につきましては、中期目標で廃止ということが定められておりましたので、中期目標どおり平成17年度末をもって廃止をしたところでございます。

最後、Cの事項でございます。1項目でございます。財務内容の改善でございます。平成16年度から19年度までは単年度の黒字を計上しておりましたが、平成20年度につきましては、皆様ご案内のとおりリーマンショック等々から、世界的な経済の落ち込みということを受けまして、地域内、奄美地域の経済状況も非常に悪化したということで、法人の側におきましては引き続き一般管理費の削減等に努力をいたしましたものの、結果として単年度赤字を計上することとなりました。

また、保証業務のリスク管理債権につきまして、このリスク管理債権の割合を減らす、あるいは回収率を上げる、累積欠損金を解消するという目標を立てておりましたが、これらについては目標を達成するには至らなかったということで、残念ながらCと、十分な実績とは言えないという評価をしたところでございます。

総合いたしますと、Sが2項目、Aが8項目、Cが1項目ということで、基本的には評点の多いものにより総合評定をするということと、一般管理費の削減等の法人として努力できる部分については十分実績を上げていると。他方、財務の健全化という点については非常にまだ不十分な点が残されていると。ただ全体としては、法人の業務という観点では着実な実績を上げているというふうに認められるということから、総合評定をAということで、分科会としてのご判断をいただいたところでございます。

同様に最後のところの総合評価につきましても、ここの個別評価で述べましたところを改めて書き直したような感じになっております。

あと、法人所管部局のほうから補足しての説明はございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

事務局からの説明は以上でございます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。

以上、都市再生機構と、それから奄美群島振興開発基金の2法人につきまして、中期目標期間の業績について、総括表を使ってご説明をいただきました。詳しくはその後ろにつ

いております各法人の中期目標期間業務実績評価調書をごらんいただきたいと思います。

それではご意見をいただきます前に、分科会長からコメントがございましたらいただきたいと思います。都市再生機構につきまして、いかがでございましょうか。

【委員】 はい。ただいまご説明いただいたとおりでございますが、特にSの事項に関連しまして、今、都市再生機構が置かれている状況に対応して、幾つか特徴がございますので、若干私のほうからお話しさせていただきます。

1つは、都市再生機構の事業内容は、今後の都市再生に向けて、これまでの事業を継続するということと、それから新しい事業を見つけ出すという2つの責務がございます。

これまでの事業についてはできるだけリスクを低める。それから必要でない事業を見直す。そのための事業評価を実施するというようなことについては、着実に行ってきておりまして、それをSというふうに評価いたしました。

それから、これからの新しい事業といたしましては、都市再生というような民間の事業をうまくサポートする、そういう仕事と、さらにそれ以上に重要なのは、地方都市の都市再生でございます。それについても、コーディネートという事業でございますが、かなり着実に進捗しております。そういう点を我々評価委員会分科会としては評価いたしまして、Sというふうに評価し、さらにAの項目も非常に多いものですから、全体としてはAという評価をつけたところでございます。

簡単ですが以上です。

【委員】 ありがとうございます。

それでは引き続きまして、奄美群島振興開発基金お願いいたします。

【委員】 分科会長はお休みでしたので、代理で。

【委員】 失礼いたしました。

【委員】 はい、すみません。

今、ご説明ございましたので、地元の経済状況というのは非常に厳しいということで、残念ながら平成20年度には単年度黒字がついに計上できなくなって、今後も厳しい状況であるというのは同様です。ですので、私自身は評価委員会の中で、周りがどういう状況であっても、やはり数値目標を達成できないのであれば、5段階評価の1となるので、それはもう仕方がないから、ここは厳しく1としましょうということで、かなり大目に見るとかそういうことではなくて評価した結果となってございます。その点を踏まえてごらんいただけたらと思います。

そういった状況の中で現在の理事長さんが、よくあるんですが、半分公的な機関であるというアドバンテージを利用して、民業圧迫になってしまう危険性というか可能性もあるんですけども、そこのところは利用者さんの立場に立って、そこのところは我慢しつつ、最もいい金融機関を紹介するといったようなことを頑張ってやっておられるなというような印象を、私自身強く受けました。

そういった意味で、相変わらず状況は厳しく、この状況が続くとは思いますが、現時点での4年間のこの中期目標期間の結果はあまり芳しくありません。

以上のようなことでよろしいでしょうか。

【委員長】 結構です。どうもありがとうございました。

それではいかがでございましょうか。2法人の評価が分科会で出ております。それについてご説明いただきましたが、何かご質問、ご意見ございましたら、どうぞ。

【委員】 1点確認させていただきたいんですけども、今日配られた資料にこの1枚ものがございます。ここで、全20法人の「平成20年度業務実績評価について」というまとめがありますが、ここにグルーピングがされていますけれども、「極めて順調」、「順調」、「概ね順調」、このグルーピングと、今、2つの独立行政法人からそれぞれの総合評価のご説明がございました。そこに掲げられている総合評価とは、どのように対応しているんですか。

【委員】 事務局、説明をお願いします。これも毎回出る疑問です。

【委員】 どうもやはりよくわからないんですけども。

【委員】 最初のご指摘のものは、年度評価ですね。

【委員】 そうですね。

【委員】 年度評価と、それから中期目標期間の評価のやり方は変えています。

【委員】 ああ、そういうことですか。なるほど。

【委員】 杉山さん、お願いします。

【杉山政策評価企画官】 はい。今、委員長からもお話がありました、1枚でお配りしております年度評価……。

【委員】 わかりました。今の委員長のご説明でわかりました。これ、1枚ものはあくまでも年度なんですね。

【杉山政策評価企画官】 はい。年度評価のほうは総合評価が4段階になっております。中期のほうは5段階になっております。ちょっとそこは違っております。

【委員】 わかりました。じゃあ、中期目標とは違うということですね。

【杉山政策評価企画官】 さようでございます。

【委員】 わかりました。そうしますと、この1枚ものについては、結局これはこうなりましたという結果だけを皆さんにお知らせしていると。

【委員】 そうです。国土交通省の評価の仕切りはそうなっております。やり方は省庁によって多少違いまして、経産省は年度評価結果も親委員会で決めています。

【委員】 いや、全く私の理解が至らなかったのをごさいます、何かやはりこういう間違いをしがちですから、次年度以降、少し何かコメントをつけていただくとよろしいんじゃないかと。注意深く読めばわかるんですけども。

ありがとうございました。

【委員】 独立行政法人の評価につきましては、出される資料が膨大でありますので、なかなかついていけないというのが実情だと思います。ほかにご意見はございませんでしょうか。

今、委員からご説明がございましたが、奄美は非常に苦しいんです。前提条件が無理なんですね。非常に小さなプレーグラウンドでやっております、不景気になれば全島不景気になってしまいますから、どこかうまく行っているところから資金を回収するということもできませんね。制度設計自体が無理なんですね。私、個人的には大変応援しているのですが、なかなかうまくいかない。20年度は、先ほどご説明ございましたように赤字になってしまったのですが、それまではぎりぎりですけども頑張ってやっておりました。そういうことで中期目標期間としてはAになったということだと思います。

よろしゅうございましょうか。

それでは、分科会でお決めいただきました評価をこれで確定するというにさせていただきますと思います。ありがとうございました。

それでは次に参ります。傍聴者の方にお入りいただきてください。

(傍聴者入室)

【木村委員長】 それでは、議題の3番目に進ませていただきます。「中期目標期間終了時の独立行政法人の組織及び業務の検討について」、いわゆる見直しでございますが、これの審議に入りたいと存じます。事務局から説明をお願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 それでは「中期目標期間終了時の独立行政法人の組織・業務全般の見直しについて」、資料2-1に基づきまして説明をさせていただきます。

その前に恐縮でございますが、お配りしております資料の中で、一番下に参考資料というのがあるかと思いますが、その参考資料の一番下の参考資料7という資料をご参照ください。

ここに独立行政法人通則法の条文の抜粋をつけております。先ほどご審議いただきました中期目標期間の業務実績評価は、上のほうの34条でございますが、今度はその下のほうの35条に基づく評価でございます。この中で「主務大臣は、独立行政法人の中期目標の期間の終了時において、当該独立行政法人の業務を継続させる必要性、組織の在り方その他その組織及び業務の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、所要の措置を講ずる」と。その2項で「前項の規定による検討を行うに当たっては、評価委員会の意見を聴かなければならない」ということで、今回、評価委員会の委員の皆様方のご意見をお伺いするものでございます。

対象となりますのは、ここに書かれておりますように中期目標期間が終了する独立行政法人ということで、中期目標期間が今年度までとなっている法人。これに該当しますが、日本高速道路保有・債務返済機構でございます。本来であればこの1法人のみが見直し対象となるところでございますが、もう1つ、先ほどごらんいただいた参考資料7の1枚前の参考資料6というのをごらんください。

本年6月に閣議決定されました「経済財政改革の基本方針2009」、いわゆる「骨太の方針」と呼ばれるものでございますが、この中で第4章の1.(3)ということで、いろいろと行政改革の取り組みというものが列挙されております。その中で、下から3つ目のポツでございますが、下線部を引いておりますが、「来年度に中期目標期間が終了する統合予定法人の見直しを前倒す等により、『独立行政法人整理合理化計画』を確実に実施する」ということとされております。したがって、ここに規定されております22年度中に中期目標期間が終了する統合予定法人についても、今年度前倒しで見直しを実施することになります。

参考資料6の裏をごらんください。これは平成19年12月に閣議決定されております独立行政法人整理合理化計画でございますが、この中で、交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所、電子航法研究所、この国土交通省所管の交通運輸関係の4研究所につきましては、1法人に統合をするということになっております。そしてかつ、この4法人は22年度に中期目標期間が終了いたしますので、前倒しの対象となりまして、今回、ご審議いただく対象となります。結果的にはこの資料2-1の黒枠で囲って

おります、高速道路保有・債務返済機構から電子航法研究所までの5独立行政法人が今回の見直し対象となります。

下の2.でございますが、この後のスケジュールでございます。いろいろと政治情勢が読めないところでございますが、一応ここには例年のパターンを書かせていただいております。8月31日には主務大臣は、「見直し素案」を策定し、総務省へ提出をするということになっております。総務省におきまして、これはさらに総務省にあります政策評価・独立行政法人評価委員会においても審議対象となりまして、ここで議論をし、「勧告の方向性」というものが例年ですと11月ごろに出されます。これも踏まえまして、最終的に主務大臣、国土交通大臣が「見直し案」というものを策定しまして、行政改革推進本部の議を経て、例年ですと12月下旬、予算などと同じころに決定をします。この「見直し案」を踏まえまして、国土交通大臣が作成します次期中期目標、あるいは法人が作成しまして大臣が認可をいたします中期計画、この中で、その見直しの方向性が具体化されていくということになります。

なお、この中期目標、中期計画につきましては、分科会審議事項ということになっております。時期的には、道路につきましては、これはもう次の計画が来年度から始まりますので、この作業が今年度内に行われることとなります。統合します交通運輸関係の4研究所につきましては、これは今のところ23年4月からのスタートを予定しておりますので、今年度ということにはならず、来年度のどこかの段階で行うということになるかと思っております。

制度のご説明が以上でございます。

それでは、具体的にそれぞれの法人につきまして、見直しの素案、最終的に8月末に総務省等に提出することとしております見直し案の現段階案の概要をまとめたものでございます。これについてご説明をさせていただきます。

まず、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構でございますが、業務内容といたしましては、高速道路に係る業務ということで、高速道路の道路資産を保有し、そしてそれを高速道路会社に貸し付けると。そして旧道路公団等から承継しました債務を返済をしていくといった業務を行っております。また、鉄道施設、本四架橋のところは鉄道施設がございますので、これにつきまして所有をして管理するとともに、これを鉄道事業者、JRでございますが、これに利用させるという業務を行っております。

これまでの効率化に向けた取り組みといたしましては、まずこの独立行政法人でござい

ますが、債務を返済していく、旧道路公団等が負っておりました債務をそのまま承継しておりますので、債務を最終的に償還・返済するというのが最大の任務でございますが、その債務残高につきましては、当初時点で37.4兆円ございました。これを期末時点で33.6兆円まで減少させるという目標値にしておりましたが、一般管理費あるいは金利コスト、これが計画を下回ったこと。また、新たに高速道路会社が高速道路を建設した場合には、それにかかった債務も新たにまた引き受けることとなるわけでございますが、この債務引受額の累計が計画を下回ったということもございまして、計画では31.1兆円となるところ、さらにこれを上回りまして30.7兆円にまで、20年度末時点の有利子債務残高を減少させているところでございます。

また、債務を抱えておりますので、これは借り換え等によって対処しております。そのために資金調達コストをどれだけ下げられるかということが重要となってきますが、これにつきましては政府保証債、及び財投機関債といった超長期債の発行、あるいは国内債券市場では初となりますディープ・ディスカウント債、これは毎年の利回りを通常よりも著しく低く設定をすると。そのかわりに発行価格、通常は額面で発行するわけでございますが、発行価格を額面より大幅に下げて発行するというものでございます。これによりまして、投資家の側としましては、毎年度入ってくる利回りは低うございますが、最終的に償還期限まで持っていればそれ相応の金利相当の利益を得られると。他方、当初資金が安く済むというメリットがあるということで、こういった初めてのディープ・ディスカウント債の発行といったことで、種々資金調達の多様化に努めてきております。

その結果、20年度の調達資金の平均コストでございますが、1.76%と償還計画において設定しております3.5%のほぼ半分ということで、非常に低い調達コストで資金を調達しております。これによりまして、金利上昇リスクの軽減、あるいは債務返済の確実性を高めてきているところでございます。

また、人件費等につきましては、管理職の配置の見直し、人件費を含む一般管理費の削減によりまして、業務コストの縮減に努め、随意契約見直し計画の趣旨を踏まえまして、随意契約によることが真にやむを得ないものを除きまして、すべて一般競争入札等の競争性のある契約形態に移行しております。

また、高速道路会社が新たに建設する高速道路に係る債務、これも機構の債務として増えてまいりますので、高速道路会社の経営努力によるコスト縮減というものを促進するための制度として、経営努力要件適合性の認定というのを行いまして、助成金を交付すると

いう制度がございますが、これにつきましても、工事途中段階での認定等努力に努めまして、高速道路会社の経営努力によるコスト削減というものを促してきているところでございます。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、事務・事業の見直しにつきましては、債務返済に係る借換資金の調達が多様化。今、申し上げましたように多様な資金調達方法、多様な年限の債券、さらには外債の発行等、調達が多様化をさらに図っていくということとしております。

運営の効率化につきましては、随意契約の見直しを引き続き進めてまいりまして、従来価格のみとなっておりますのを、調査・研究業務等につきましては、総合評価方式的な技術要素等も勘案した契約方式について、具体的な評価基準等を検討して導入をしていくということとしております。

給与水準の適正化につきましても、組織体制の見直し、あるいは適材適所の人員配置ということで、給与水準の適正化の一層の推進に努めてまいることとしております。

組織見直しにつきましても、現行中期目標期間、したがって今年度中に独法整理合理化計画に基づきまして見直し計画を策定いたしまして、管理職の削減、配置の適正化を含めた組織体制の見直しを行うということとしております。

続きまして3ページ以降でございますが、統合する交通運輸関係の4研究所でございます。この4研究所は共通する部分が多分でございますので、共通部分と個別部分と分けて説明をさせていただきたいと思いますが、まず最初は交通安全環境研究所でございます。東京都の調布市でございます。ここは、自動車や鉄道といった陸上運送等に関する安全・環境の観点からの試験・研究等を行っている法人でございます。

具体的な中身で申し上げますと、衝突被害軽減のための自動ブレーキシステムというものの技術基準案を策定する。あるいは次世代低公害車、普通の乗用車は民間のメーカーで開発しておりますが、特に営業用をはじめとする大型自動車につきましては、なかなか民間での開発が及んでいないということで、そういった大型自動車に係るジメチルエーテル車、ハイブリッド車といった低公害車の開発。あるいは鉄道の分野では、衛星と無線を利用しました鉄道用の信号保安システムの開発といった研究を行っております。

もう1つ、この研究所は研究業務以外にちょっと特徴的な業務がございます。自動車審査・リコール関係業務というものを行っております。これはまず道路運送車両法に基づきまして、自動車の型式の指定というものがございます。この型式指定における安全、あ

るいは環境に係る技術基準の適合性審査というものをこの研究所は行っております。

またリコールの制度がございますが、リコールに際しましても、安全・環境に係る技術基準に適合していないおそれの原因が設計または製作の過程にあるかどうか、あるいは改善措置内容が適切かどうかという中身についての技術的な検証、要するに国土交通省としてリコールをするに際しての、技術的なサポートを行うという仕事も行っております。

これまでの効率化に向けた取り組みでございますが、非公務員化につきましては、これは4法人共通でございますが、平成18年4月にすべて非公務員化をしております。

法人の役割の明確化につきましては、研究業務の重点化・効率化につきましては、現行の第2期中期目標・中期計画において措置をしております。これは4法人共通でございます。

この交通安全研究所特有でございますが、リコール関係業務の充実・強化につきましては、平成18年の通常国会に道路運送車両法等の一部改正法を提出して、成立、措置済みでございます。

支部・事業所等の見直しということで、照明実験施設と写真解析施設という施設がございまして、これについては老朽化が進んでおり、使用見込みもなかったということから、前倒しで平成19年度末に廃止をして、現在は倉庫等として利用をしております。また、重連車両模擬試験設備及び慣性モーメント測定設備、これにつきましては、同様にあまり使用実態等がないということから、今年度中に撤去して廃止をするということとしております。

随意契約の見直しにつきましては、これは4法人共通でございますが、随意契約見直し計画を策定いたしまして、契約については原則随意契約によることが真にやむを得ないものを除いて、競争入札、あるいは企画競争・公募という一般競争入札等への移行を行っております。

自己収入の増大ということも、独法整理合理化計画の中では各法人言われておりますが、交通安全環境研究所につきましては、いわゆる自己収入、運営費交付金及び施設整備費補助金以外の収入が占める割合は、全29の研究開発独法のうち3位となっており、現行でも非常に高い自己収入の水準を確保しているところでございます。

続きまして、今後の見直しに向けた考え方でございますが、統合によるシナジー効果の発揮、これは4法人共通でございます。

ちょっとこのご説明の前に、先ほどご説明した参考資料6の裏面、これをもう1度ご参

照いただきたいのですが、独立行政法人整理合理化計画の中で、この新しい法人についてどう規定されているか。単にくっつけろということのみが決まっているわけではございませんで、「4 研究機関の統合により新たに設立される独立行政法人は、我が国の交通分野の研究開発を担う中核機関として、必要な研究に重点化する。その際、他の研究開発型の独立行政法人、大学及び民間との相違・役割分担等の明確化を図る」ということで、我が国の交通分野の研究開発の中核機関だという位置づけをされております。

これを受けまして、これをどう具体化していくかということを経済いろいろと検討をしているところでございまして、まだ十分まとまりきっているという段階ではございませんが、概ねの方向性としたしまして、まず、運輸モード横断の総合的研究開発機能ということで、温室効果ガスの削減等、陸海空の運輸モード横断的な取り組みが必要な総合的研究開発課題につきまして、この統合された新しい独立行政法人が政策課題の解決に向けた道標となる技術研究開発ロードマップを作成し、発信するということによって、国土交通省における最適な政策展開に資するとともに、当該ロードマップに従って、国土交通省とともに産学との連携も含め、先導的に研究開発を推進するという方向性を目指していきたいと考えております。

また、重要政策課題への即応力の強化としたしまして、運輸モードごとの技術の高度化を図るとともに、各研究所の知見の相互交流、研究成果の共有ということによって、新たな知見の創出・活用、また運輸技術に関する最新の情報を常に収集・保有するということによりまして、国土交通省と一体となって交通運輸行政を推進する機関として、行政に対して運輸モードごと及び運輸モード横断的に技術的ソリューションを的確に提供し、行政ニーズにこたえるという方向性を目指していきたいと考えております。

業務運営体制の整備につきましては、これまで各研究所がさまざまな効率化努力をされてきております。例えば職員による業務改善提案制度ですとか、一部業務のアウトソーシング、研究機材の共同一括購入ということをやっているところでございます。こういった各研究所の事例、一種のベストプラクティス、こういうものをそれぞれの研究所間で共有をして、相互にまねができるものについては統合前から積極的に導入をしていくと。さらに統合後につきましては内部統制を強化しつつ、業務運営の透明化を図って効率的・効果的な業務推進体制を確保するとしております。

また、交通安全環境研究所独自の事項でございしますが、現在存在します研究発表を行う場でありまして、特に若手研究員にとっては非常に勉強、あるいは発表の場となり、非常に

有意義なものとなっております所内フォーラムにつきましては、これを引き続き実施をしていくということにしております。

随意契約の見直しでございますが、これも共通でございます。既に一般競争入札となっているところを、引き続きこれを維持していくと。さらに一般競争入札等を行う場合においても、1者応札の問題等がございますので、真に競争性・透明性が確保される方法というものによって実施をしていくということにしております。

給与水準の適正化については、既に国家公務員に準拠しているところ、社会的に理解が得られる給与水準となるように、引き続き給与水準適正化への対応を実施するというようにしております。

また自己収入につきましても、既に現状高い状況ではございますが、統合後も引き続き現状の自己収入の確保に努めるということとしております。

組織の見直しにつきましては、既にもう整理合理化計画で定められておりますとおり、4研究所を1法人に統合する。今のところ、今度の来年召集予定の通常国会に法案を提出いたしまして、平成23年4月から新しい法人としてのスタートを切りたいと考えております。

また固有の事項といたしまして、先ほど申しあげました自動車審査・リコール関係業務につきましては、研究所の研究業務とは若干毛色の違うところもございまして、むしろ車検業務を実施しております自動車検査独立行政法人に移管して一体的に行ったほうが、効率的に業務が行えるであろうという判断のもと、独立行政法人整理合理化計画でそのようにせよということが決定されておりますので、これも23年4月の新法人統合時には、この業務については自動車検査独立行政法人に移管するというようにしております。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、海上技術安全研究所でございます。これは東京都三鷹市でございます。先ほどの交通安全環境研究所は調布にございましたが、あとで一番最後に出てまいります電子航法研究所とともに、この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、いずれも同一の広い敷地内でございます。たまたま中で行政区界が変わりますので三鷹市と調布市にまたがりますが、場所としては一固まりのところでございます。

こちらは海上輸送、基本的には船舶についての研究開発を行っている組織でございます。具体的に申しますと、重大海難事故についてのデータ解析手法、例えばその事故直前の船がどういうふう動いていたか、どういう状態だったかというような航跡の解析といった

ような手法の開発、あるいは「海の10モード」というふうに言われておりますが、自動車であれば10モード燃費というものがあつて、実際の走行状態に即した形の燃費というものの測定の基準がはっきり定まっておりますが、船の世界は特に今はそういうものがございません。したがつて、船のエンジンの燃費といつても、単にその設計段階の理論値しかないような状況でありますので、これを実際に走らせて、普通に使つたときにどういふ燃費になるのかということと比較できるようにということで、そういった指標の検討、あるいはバブル制御によつて燃費を改善する、あるいは低VOC、揮発性の有機化合物の含有量の少ない塗料の開発といったことに現在取り組んできております。

これまでの効率化に向けた取り組みでございますが、先ほどの交通安全環境研究所のところで述べた内容と重複する部分については省略をさせていただきます、この研究所固有のところだけご説明をさせていただきます。

業務の重点化でございますが、これは独立行政法人整理合理化計画の中で指摘をされております新材料研究開発の研究、CO₂の深海貯留研究、これにつきましては平成19年度で一応一通りのめどが立つたということで、業務を廃止をしております。

柔軟かつ効率的な組織運営ということで、従来、ニーズに即した4研究領域、22研究グループを、シーズに則した5研究部門20研究グループと9プロジェクトチーム体制ということとし、さらに中期戦略で定めたコア技術に対応するための9研究系と3プロジェクトという体制に整理・再編をしているところでございます。

随意契約の見直しにつきまして、2つ目の矢印、これが海上技術安全研究所特有でございますが、随意契約にできる場合につきましても、可能な限り競争的環境下で調達を行うということを目的として、入札手続と同様の手続を制度化しております。いわば簡易入札とでも言えますような制度、これを導入してきております。

続きまして、次のページに行つていただきまして、今後の見直しに向けた考え方、基本的には先ほど申し上げました点が4法人ともに共通する事項でございます。自己収入の増大につきましては、世の中に存在する特許等、さまざまな技術情報の解析をすることによつて、技術マップ、技術トレンド報告書の作成ができる知財専門家を採用することによりまして、知財収入の拡充を図るということとしております。既に海上技術安全研究所が開発したプログラム等がございますので、これの販売、あるいは民間からの委託研究の受託というものに積極的に取り組んでおりまして、収入は増大はしてきておりますので、引き続き増大を図っていくということとしております。

組織見直しについては、統合以外には特筆すべき事項はございません。

また1枚めくっていただきまして、今度は統合4法人の中の3法人目でございますが、港湾空港技術研究所でございます。これは神奈川県横須賀市でございます。こちらは、まさに港湾と空港の整備・利用等に係る研究開発を行っている研究所でございます。具体的な最近のトピック的な研究としましては、国が現在行っております羽田空港再拡張事業への技術支援、具体的には波浪等の設計条件の設定、あと一部栈橋工法を取り入れておりますので、栈橋部分のさびの防止の性能評価といったものを行っております。

これまでの効率化に向けた取り組みといたしましては、港湾空港技術研究所独自の事項といたしましては業務の重点化ということで、外部の評価委員会の意見を踏まえ、海洋基本法等に対応した海洋研究領域を平成20年度に設置する等、研究資源の重点化に着手しております。また23年度からの新法人への移行を目途に、現在、検討チームを設けて検討を進めております。

自己収入の増大につきましては、20年度の外部の競争的資金の新規採択件数及び採択率が過去最大となっております。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、1枚めくっていただきまして、研究の重点化でございますが、これは独立行政法人整理合理化計画で指摘をされておりますとおり、21年度、今年度までに外部評価委員会の意見を踏まえつつ、重点化すべき研究等について見直しを行うとともに、津波・地震防災対策、あるいは国際基準の策定等の国際貢献に資する研究、あるいは港湾空港分野における国の政策課題達成のために必要な研究に研究資源を重点化するということとしております。

自己収入増大につきましては、現在所内アドバイザー制度というものがございまして、外部の競争的資金獲得のための体制を整備しております。これにつきまして、引き続きこの対象を共同研究・受託研究に関しても拡充を図って、自己収入増大を図っていくということとしております。

組織の見直しにつきましては、統合するということとあわせて、組織体制の整備が整理合理化計画でうたわれております。具体的には22年度末までに施工・制御技術部という部がございますが、これの廃止を含め研究部を再編するということとしております。ただ、23年度から新法人となりますので、実際には新法人の組織を検討する際に、この指摘事項について反映した形で新法人の組織を検討することになります。

また平成22年度末までには、行政職員の人員を平成18年度と比べて2割削減すると

ということとなっておりますので、新法人スタート時点では、この削減が行われた上で新法人がスタートするということとなります。

最後でございます。電子航法研究所、9ページでございます。これまでの効率化に向けた取り組みでございますが、電子航法研究所独自の事項といたしましては3項目でございます。

業務の重点化につきましては、既に整理合理化計画の中で指摘がされておまして、迅速かつ的確な解決が求められる課題、あるいは安全性等の極めて重要性の高い課題を重点的に実施するということとしており、平成19年度には2課題、20年度には1課題を廃止済みでございます。

外部人材の活用についても整理合理化計画で言われておまして、国内外の大学、あるいは航空機運航事業者等、こういった外部の人材を積極的に活用しております。

業務運営体制の整備につきましては、内部統制検討委員会というものを立ち上げ、コンプライアンスマニュアルを制定し全職員に周知するとともに、役員をトップとする所内コンプライアンス体制というものを構築しております。

今後の見直しに向けた考え方でございますが、独自の事項といたしましては、10ページになります。研究開発の戦略的かつ重点的な実施ということで、羽田空港、成田空港等のさらなる機能強化といった迅速かつ的確な解決が求められる課題、安全性等の極めて重要性の高い課題を重点的に実施するとともに、将来を見据えた一層戦略的な研究開発を実施するということとしております。

業務運営体制の整備、これは4法人共通でございますが、電子航法研究所は既に内部統制検討委員会が存在しますので、引き続き第三者の専門的知見も活用して、内部統制等についての検討を行うということとしております。

組織の見直しにつきましては、組織体制の整備のところでも引き続き国内外の大学、運航事業者等の外部人材を活用するということとしております。

あと法人所管部局から補足説明がございましたら、お願いします。よろしいですか。

では、事務局からは以上でございます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【木村委員長】 はい、ありがとうございました。

資料2-1をもう1度ごらんいただきたいと存じます。「中期目標期間終了時の独立行政法人の組織・業務全般の見直しについて」という資料です。ただいまご説明いただきましたとおり、5法人について見直す期間が来ているということで、そのうち2番目の交通

安全環境研究所、それから3番目の海上技術安全研究所、4番目の港湾空港技術研究所、5番目の電子航法研究所の4法人を1法人として統合して、23年度からスタートさせるということが決められております。

それぞれの法人の見直しの方向について、杉山企画官からご説明がございましたが、ご意見をいただきます前に、各分科会の会長から何かございましたらご披露いただきたいと思います。杉山姓が今日は3人いらっしゃいまして、先ほどご説明いただいた企画官のほか、日本高速道路保有・債務返済機構分科会の分科会長の杉山雅洋先生ですが、本日はご欠席でございますので、分科会長代理の杉山武彦先生にご発言をいただければと思います。先生、何かございますか。

【杉山（武）委員】 これは特にございません。ご説明いただいたとおりでよろしいかと。

【木村委員長】 ありがとうございます。

それでは、交通関係研究所分科会のうち3つ、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、これにつきまして、角先生、何かございますか。

【角（洋）委員】 評価委員会分科会の中で、この話も少し審議をしましたけれども、評価委員の先生方の中から、ここに書いてあるように陸海空3つの交通モードに関して、シナジー効果を出すような研究を推進してほしいということと、もう1つは、やはりそれぞれ固有の研究分野というのは歴然としてあるわけなので、その個別の研究が今までどおりきちんとできるようにという、そういうこともきちんと担保した上で、この統合というものを考えてほしいという、そういうような希望も出ていたということでございます。

【木村委員長】 ありがとうございます。またちょっとふざけた話で恐縮ですが、同じ名前で角（かく）先生という先生もいらっしゃいます。

【角（紀）委員】 角（かど）です。

【木村委員長】 角（かど）先生ですか。失礼しました。

それでは最後ですが、港湾空港技術研究所分科会の黒田先生、何かありましたらお願いします。

【黒田委員】 ここで報告していただいていることにつけ加えることは特にございませんが、分科会の中では港湾空港技術研究所の特殊性として、地震によって発生する津波等々、あるいは国際的な船舶の出入りする施設に関する研究等をしていることから、かなり昔から、18世紀のころから、国際的な港湾施設の基準をどうするかといったようなことが議

論されておりまして、それに関する日本の窓口と申しますか、研究成果を反映させた国際基準というものの取り決めにかなり貢献していただいていると。

さらに津波と申しますのは国境を越えた海で襲ってまいりますので、国際的な協調、研究体制が欠かせないということで、特に港湾空港技術研究所におきましては、そういう国際基準とか国際協調、研究協調等々も非常に欠かすことができないだろうということで、この辺の研究を重点化してほしいというようなご意見も出てまいりました。このことは既に調書の8ページのほうに書いてございますので、私のほうからは個人的には直接つけ加えることはございません。

以上でございます。

【木村委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局の説明に対しまして何かご意見がございましたら、いただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

どうぞ、佐伯先生。

【佐伯委員】 統合するのはいいのですが、それぞれの研究所によって、教育・専門のバックグラウンドが違いますよね。この4法人の統合によるシナジー効果と申しますか、それぞれ違う分野の人たちが4つ集まってシナジー効果を出すというのは、どういうことが期待されているのですか。具体的に案があるのでしょうか。

【木村委員長】 事務局、答えにくい質問ですがお願いいたします。

【安藤技術安全課長】 総合政策局の技術安全課でございます。

今、事務局からご説明した資料の中で申し上げますと、例えば最初に出てまいりました交通安全研究所のところで4ページ、統合によるシナジー効果の発揮ということで、運輸モード横断の総合的研究開発機能というふうに各研究所共通のフレーズで書かせていただいているんですけども、ここで1つ具体例として挙げさせていただいているのは温室効果ガス削減等、モード横断的な取り組みが必要な課題について、ロードマップをつくって、国交省の政策展開に役立つような研究を進めていただくことを考えています。

具体的にどうということかと言いますと、従来、各研究所で、自動車なら自動車、船なら船、航空機なら航空機、それぞれの研究をやっているわけですけども、日本全体としてCO₂をトータルで減らすための研究、例えばモード間の役割分担とかいうことを含めて、従来には無かったような視点で研究開発を進めることを今回研究所が統合すれば初めてできるようになるのではないかと。まさにおっしゃるように、専門ごとの知識という

のがそれぞれあるわけですが、従来のいわば縦割りのような取り組みではできなかった領域、CO2削減に代表されるような研究分野というのは幾つかあるのではないかと、このことで、そういうことに取り組んでいきたいということでございます。

【木村委員長】 佐伯先生、いかがですか。ご納得いただけないかもしれませんね。ほかにございませんでしょうか。

どうぞ、後さん。それから工藤さん。後さんから先に。

【後委員】 すみません。何度も恐れ入ります。

多分これはそもそも、それぞれが持っている機能をなるべくリーズナブルな予算で遂行していただきたいというようなことから、そもそもそういうことから出発していると思うので、例えばこの役職員の数がビフォア・アフターで、前はこのぐらいの人数だったけれども今後こうなるですとか、あるいは予算的にこういったところを縮めて、どこか1カ所にと集中的に投入するとか、そういう情報とセットじゃないとなかなかわかりにくいなと思って聞かせていただいていたんですけども。そんなようなことです。

【木村委員長】 工藤委員。

【工藤委員】 私も同じ観点なんです、基本的に研究所というのはそれぞれ所掌している分野が違うので別々のものが出てきていて、明らかに研究されている内容、対象、それから性格が違うんですね。

おそらく組織として統合したときの一番のメリットは、今、後委員もおっしゃられたように、役員であるとか研究職以外の職員の方、それから庶務、こういったいわゆる内部管理的なところを統合することによるメリットとか、スケールメリットでそういった庶務事業が合理化、職員数が減るとかいうぐらいで、実際には研究の分野とか研究員の方は、やはりそれぞれの専門性が非常に高い分野なので、結局3つなら3つ、4つなら4つというものが合併したような、ほかのところの統廃合とは性格が違うんだろうと思います。

したがって、ここでは今日、メリットが非常に高くうたわれているんですけども、どうしてもこれは全体の傾向というのがございまして、特に「骨太」とかで出てきてしまうとそうならざるを得ないような空気が漂っているんですが、よく考えてみますと、これは場所が、今、違うんですね。そうすると、今後場所をどういうふうに考えていくのかとか、そういった新しい場所の確保であるとか引っ越しであるとか、それに伴ういろいろな問題点とかいうのも当然出てくると思いますし、今、ご説明にありました統合による研究の中身、ソフトの面でのシナジー効果というのは、今も多分学際的なことをいろいろやっ

らっしゃると思うんですが、そういうところに限られてしまって、それぞれが日々やっておられる日常的な研究であるとか、技術開発であるとか、そういったところはやはりそれぞれの組織が持っている特殊性とか専門性というのを生かした形でやっていくので、もう少し単なる統合というよりも、ネットワーク組織型にするとか、先ほど申し上げましたがスケールメリットを生かすことで庶務的な事務を簡略化、あるいは簡素化するとか、そういう管理部門を合理化するとか、その辺を少し整理して、何がメリットで何がデメリットなのか。メリットをより生かすためにはどうしたらいいのかというのを少し具体的に踏み込まないと、ちょっと大変じゃないかなという気がしております。

以上です。

【木村委員長】 ありがとうございました。

ほかに。どうぞ。

【藤野委員】 今、お2人の方から同じような趣旨のご発言がございまして、私も同じ研究所のことを申し上げているんですけども、そもそもこの4つの研究所が一緒になることのメリットは何だということで、当然、その研究所がやっておられる個々の研究テーマは、当然これは違うわけですから、そこはなかなか変えることは難しい。したがって統合することのメリットは何かということになると、例えば、今、工藤委員のおっしゃったように、いわゆる研究ではない。例えばこの組織を動かすための行政関係の人たちをどううまく効率的に集約するかということだと思うんですね。

そういう点で、今日、配られた試案を見てみますと、港湾航空技術研究所の見直し案のところにはそのことを具体的にうたっておられる。平成22年度末までにどうするというようなことがですね。一方、ほかの研究所のほうは、まだおそらくこれから議論されるんだろうと思いますけれども、なるべくそういう目標を早目にほかのところも立てられることを私は期待したいと思っています。

それから最初のご意見がございました、この4つの研究機関が一緒になることのメリットとして何かということで、この中にも書いてございますけれども、運輸モード間が今までどちらかという、それぞればらばらに、と言うとちょっと失礼でしょうけれども、個別にいろいろ立案されていたということ、もう少し総合的に考えたい。そういうところのメリットがあるということでございますが、思い返してみますと、今から10年ほどぐらい前にモーダルシフトということが盛んに言われた。相当議論されたんですね。結局それが、大変失礼ですけども、何となく立ち消えになってしまった。

それがなぜ立ち消えになったかということ、やはりこの4つの研究所を立ち上げる前にもう1回ちゃんと精査して、どこがまずかったんだろうか。どこがよかったんだけれどもどこがまずかったんだろうか。どうしてそういうふうになり消えになっちゃったんだろうかということ、きちんとしてやはり評価・反省した上で、この4つが一緒になって、今、ここに書かれているような運輸モード間の統合することによるシナジー効果を上げるような方法をぜひ考えていただければと思っています。

以上、コメントでございます。

【木村委員長】 ありがとうございます。ほかにもございませんでしょうか。

どうぞ、角先生。

【角（紀）委員】 すみません。どの独立行政法人というわけではないんです。ちょっと今までの話とは別なんですけれども、ただ、どの独立行政法人の見直し等々についても、いわゆる随契の見直しというのが入っています。随契の見直しというのは、ただひたすら一般競争入札に移行すればいいという話ではなくて、物によっては、この高速道路保有・債務返済機構のところにもありますように、調査研究とか特定の相手と継続的な契約を続けることによって、お互いメリットを享受するというものもありますので、これは国土交通省さんへのお願いですけれども、いろいろお立場もあるでしょうけれども、何が何でも随契はやめろという話ではなく、やはり契約ごとにかかる契約方式が最もメリットがあるかという方式に少しかじを切っていただきたいと思います。

【木村委員長】 ありがとうございます。

ほかにもございませんか。どうぞ。

【北條臨時委員】 研究所の統合、すなわち1つにされるということに関してですが、私自身も省庁は違うのですが、国立の研究機関で勤務したことがあります。その経験からしますと、もともと研究というのは、諸先輩方もおられ恐縮ですが、基本的にやはり数学とか物理とか化学とかいう基礎があって、その上に例えば工学の応用分野だと土木、機械、電気、化学というのがあって、研究者というのはあくまでそういう学問ベースで動いているわけです。そういう意味でも、例えば5ページの海上技術安全研究所の見直しのところで、効率化に向けた取り組みのところで、4つ目のところに「ニーズに則した組織から、シーズに則した組織に改める」と書かれていますが、そういう、より基礎型でやられることで、統合のメリットというのを今後期待したいなということ、コメントとして思います。

例えば先ほどエネルギー、CO2削減関連の話、あるいはモーダルシフトの話があった

のですが、それ以外にも、運輸関係では、例えば安全等のキーワードもすごく多いと思うのですけれども、そこでは多分、航空の分野の安全というのが、例えば鉄道の分野、あるいは自動車の分野の安全、これはバックグラウンドは全部一緒だと思いますし、同じ研究者がいろいろな分野の安全に関して総合的に活躍するというふうな、何かそういう形の組織にしてメリットを生かしていただければと期待します。この点ちょっとコメントとしてお願いできればと思います。

【木村委員長】 ありがとうございました。

ほかに、どうぞ、大聖先生。

【大聖委員】 今、安全というコメントがございましたけれども、私はこの各研究所の共通の課題というのは、情報というようなことも1つ重要だと思っております、いろいろな情報技術がこれから統合されて、さらに使いやすいものにしていくための研究というのは、やはりこれからどんどん発展していかなきゃいけないと思います。

それからもう1つ、モーダルシフトのご指摘がありましたけれども、これは研究所のせいにするのはちょっと酷ではないかなと思っております。これからの課題でもありますけれども、これは政策的な面が非常に大きな側面を持っておりますので、本省全体としても取り組む課題ではないかなと思っております。とりわけモーダルシフトといいましても、鉄道と自動車交通との分担というのがやはり一番環境的には大きいのかなと思っております。

以上です。

【木村委員長】 ありがとうございました。

どうぞ、福井委員。

【福井委員】 この4法人の合体ですけれども、今回の4つが1つになるというのは初めてではなくて、いろいろな独立行政法人、大体そうですね。なるほどと思うような組み合わせもあるけれども、かなり無理やりと言うと失礼かな、その時々で何かとても無理かなと思うようなものまでくっつけているのも、もう既にありますよね。それでも独法の歴史を見ると、それぞれにもう8年経過した。

その中で、当初は無理のように見えたけれども、結構トップが頑張っさすが一体化を醸し出しているところもあるし、それぞれがまだ寄り合い世帯で、ただ名前が1つになっただけのようなどころもあるように私には感じられます。

だれが、どれぐらいの熱意をもって、この組織をつぶさないで社会に根づかせようという情熱というんですか、トップや経営陣の進め方次第でメリットというのは発揮できたり、

できなかつたりするんじゃないかと思うので、独立行政法人の歴史がとにかく8年あるわけですし、もっと大きなところ、小さなところ、いろいろなレベルの種類の違った経験も、もういろいろなところに蓄積されていると思います。この4法人にとって今回の合体とは、新たな試練と言ってもいいようなことですよね。今まで自由にやってきたのが、全然違う人たちと一緒にならないといけないわけですから。その中でうまい競争のような状態に持って行って、組織としては一体化して、全体としては効率化するという当初の目的に向かって、どうすればいいかを先輩人たちに学ぶという視点が要るんじゃないかなと思うんです。既にそれを経験している他の行政法人に学んでほしいと思います。何か目からウロコのないいい話もたくさん聞けるかもしれません。

【木村委員長】 ありがとうございました。

よろしゅうございますか。どうぞ、高山委員。

【高山委員】 私は会計学専門なんですけれども、確かに研究所4つを統合しますと、研究のバックグラウンドが違うわけですし、専門が違うわけですから、福井先生のおっしゃるように、ほかの分野からのアイデアで新しいアイデアがわくということもあると思われます。その上、4つを統合しますと、一般管理費が大幅に削減できると思われます。たとえば、総務の経費は、今、ソフトができていますので、200人いても400人いてもあまりコストは変わらないはずです。それから、固定資産の管理や機械の補修費、財務や広報等に関する費用は必ず減るんじゃないかというふうに考えます。そういう点では、統合の効果があると考えております。

【木村委員長】 ありがとうございました。よろしゅうございましょうか。

さまざまなご意見をいただきましたが、先ほど見ていただいた参考資料の6番目の裏側、2ページをごらんいただきますと、「独立行政法人整理合理化計画(平成19年12月24日閣議決定)」となっております。これは閣議決定されたもので絶対に従わなければいけないことになっており、スタートせざるを得ない状況であります。

私も独立行政法人の長を去る3月31日まで務めておりましたが、一個人としてこのケースはむしろハッピーなケースだと思います。佐伯先生がご指摘になったように、いろいろ歴史があつたり、研究の趣旨が違うということはあるのですが、4研究機関の3行目に何と書いてあるかということ「我が国の交通分野の研究開発を担う中核機関として」と書いてあります。これは珍しいことです。

私ども文部科学省の独立行政法人についても、2法人の統合が決定されましたが、それ

は有無を言わず統合で、ロジックが全然ありません。今回の4法人の統合については、ロジックがあるだけ、私はいいという受け取り方をしております。それだけ期待されているということだと思いますので、ぜひその辺で素案をつくっていただきたいと思います。ご意見がございましたシナジー効果は、私も高山先生と同じようにあると判断いたしますので、ぜひよろしくお願ひしたいと存じます。

それから角先生のご指摘の随契の話ですが、これはずっと前から問題になっております。そもそもこの独立行政法人の評価のスキームが、その独立行政法人の性格にかかわらず、すべて同じスキームとなっています。つまり、サービスをやる場所もあれば、研究所のようにR&Dをやる場所もある。それに全部一律の評価、しかも一律の節約を課しています。そのようなことで一部のR&Dをやる機関は成り立たなくなりつつあります。

そういうことで、委員長会議で毎回、各省庁の独立行政法人の評価委員長が口をそろえて言っておりますのは、独法の性格に従って評価の方法も変えるべきだということです。それからもう1つは今の随契の話ですが、契約の方法です。そういうことについても、独法の性格によって変えるべきだということを要求しております。

つい最近、評価委員長会議がありまして、新しい委員長が就任されて顔合わせがあったのですが、今度の委員長は、果たしてそれが実現するかは別として、そういう点はかなり、相当理解を示しておられたという印象を各委員長は持ちました。

今の随契の話ですが、随契については総務省の政評委員会がいろいろクレームと申しますか注文をつけてきます。そのようなことから、R&Dをやっているところは、随契を減らしましょうと言ってその契約方式を変えるのですが、それが1社応札になってしまうのです。特殊な機器をつくっているところが1社しかないケースがほとんどですから。1社応札、しかも入札率100%となってしまいます。自分で積算できないものですから、非常に特殊な機械をつくっている業者から見積もりをもらう。それで発注するというので、これまた大問題になっています。その辺も考えてくれということは委員長会議でも要請しており、私としてはいい方向へ行ってほしいと願っています。

それでは、いろいろご意見をいただきましたので、ぜひ事務局におかれましては前向きで取り組んでいただきたいと存じます。

それでは、この件につきましては以上といたします。事務局、何か「その他」としてございますか。

【杉山政策評価企画官】 事務局のほうからは特段ございません。

【木村委員長】 それではよろしゅうございましょうか。ありがとうございました。

本日は大変たくさんの委員の先生方にご出席をいただきまして、この時期にこういう会議をやりますと大体成立をしないんですが、本日は定足数を満たしたようでございます。ありがとうございました。

それでは杉山さん、よろしく願いいたします。

【杉山政策評価企画官】 それでは、本日は長時間にわたりましてご審議いただきまして、まことにありがとうございました。

本日の委員会の内容等につきましては、議事公開についての方針に基づきまして議事要旨を作成し、速やかに国土交通省のホームページにて公表するということとさせていただきます。

また議事録につきましては、後日その内容を確認していただくために、ご発言をしていただきました委員のもとにご送付をさせていただきます。お忙しいところまことに恐縮ではございますが、発言内容のチェック等をよろしくお願い申し上げます。なお、その際、非公開の審議部分につきましては、委員名を削除した上で掲載するということで、公表をさせていただきます。

それから資料につきましては大部でございますので、よろしければ事務局より郵送させていただきますので、このまま机の上に残しておいていただいて結構でございます。

それでは、以上をもちまして、第12回国土交通省独立行政法人評価委員会を終了させていただきます。長時間にわたるご審議、ありがとうございました。

【木村委員長】 ありがとうございました。

— 了 —