

国土交通省独立行政法人評価委員会
第21回港湾空港技術研究所分科会

平成22年6月1日

【事務局】 定刻でございますので、ただいまから第21回国土交通省独立行政法人評価委員会港湾空港技術研究所分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方にはご多忙の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、本日の議事進行を担当いたします国土交通省港湾局技術企画課長の吉永でございます。

本日の分科会は2部構成となっております。まず第1部では、平成21年9月に行いました役員退職金の改正、並びに平成22年3月に行いました役員給与規程の改正についてご審議いただきたいことをご説明し、その後、本年度行っていただきます平成21年度業務実績評価のおおまかな流れと留意点をご説明します。昨年の評価と同様、国民の意見募集も含めた評価の流れについてご審議いただきたいことをご説明いたします。

続いて第2部では、8月5日の分科会に向けて、平成21年度の業務実績の概要説明をお聞きいただきます。なお、評価の項目については、平成20年度の評価項目と同じ項目を含ませていただいております。

それでは、ただいまから港湾空港技術研究所分科会第1部を開会させていただきます。

港湾空港技術研究所分科会の委員は6名のところ、現在、全員、6名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条に規定されております、議事を行うための定足数として必要な過半数を満たしておりますことをご報告いたします。

また、本日の会議につきましては、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則第5条にのっとり、公開となっております。議事録等につきましては、これまで議事概要を分科会終了後数日中に公表しております。また議事録につきましては、委員の皆様方にチェックいただいた後に公表してまいりました。今回も同じ手順を進めたいと考えております。

なお、お手元の資料につきましては、すべて公表扱いとなっております。配付資料一覧にお示ししましたとおり、資料1-1番から、5-2番まで用意しておりますので、配付資料に不備がございましたら、議事の間でも構いませんので、事務局までお申しつけください。

それでは、分科会に入ります前に、本日、港湾局長の林田が出席しておりますので、林田港湾局長よりごあいさつを申し上げたいと思います。

局長、よろしく申し上げます。

【港湾局長】 ご紹介いただきました港湾局長の林田でございます。実は港湾局は、独立行政法人としての港湾空港技術研究所の評価をしていただくこの委員会の事務局ということでございますので、私も事務局としてごあいさつをさせていただくということでございます。

独立行政法人と申しますのは、いろいろな議論が今ございます。港湾空港技術研究所は、そのもともとの成り立ちから国土交通省の研究機関として活動しておりましたのが、途中で一部分、国に研究所を残したまま、かなりの部分だと思っておりますが、独立行政法人として再出発をして活動してきたということでございます。

この港湾空港技術研究所ですが、この存在が実は私ども行政を遂行するに当たって、大きな支えになってございます。いわゆるハードの技術分野のみならず、ソフトの分野、計画行政といったようなことですか、いろいろな分野でこの研究機関というものの蓄積をもって、日々の行政が行われているという側面がございます。先だって行われました、いわゆる仕分けの議論の中でも、一部の委員の方からは、本来国が実施すべき業務ではないのかと、なぜ独立行政法人でやっているんですかと、こういう質問が出たりしております、私どもも面映ゆい気がしているような、そういう状況でございます。

そういう中にありまして、今日、分厚い資料が用意をされて、ご説明をさせていただくということでございますが、ぜひ委員の皆様におかれましては、この独立行政法人というものの、特に研究を行っている機関というものがどういうふうな役割を果たしていくべきなのか、ということについてのご意見をいただければと思っておりますので、よろしく願いを申し上げます。

ありがとうございました。

【事務局】 ありがとうございました。

続きまして、独立行政法人港湾空港技術研究所金澤理事長からごあいさつをいただきたいと思います。

【港空研理事長】 金澤でございます。

21年度の私どもの研究所の評価をしていただくということで、昨年に20年度の評価をしていただいてからもう1年たったのかな、という気がいたします。また今年もひとつ

よろしくお願い申し上げます。

研究所は、第2期基本計画のちょうど4年目に入った段階でございます、そろそろゴールが見えてきております。研究内容につきましては、外部評価委員会という別の先生方の委員会を設けておりますけれども、その中でもご議論していただいております。この研究そのものの進捗状況の評価して頂く外部評価委員会は、今月10日に予定しておりますし、先年度の末、すなわち今年の3月にもございました。大体順調に、計画どおり進んでいるねと、こういうありがたい評価をいただいております。

研究所の近況につきましては、そんな変わったことはないのですが、先般のチリ地震津波のときは、今村先生のご指導等もいただき、私どもの研究所からは2度現地に行っております。最初の現地派遣は、4つの学会の合同調査団の中のメンバーとして、2人を出しました。その後、今後のチリ政府との今後のいろいろな連携のことも視野に入れた技術指導を行うため、私ども独自に調査団を出しました。

そんなこともありまして、津波や地震など、いわゆる防災全般にかかわって、アジア太平洋地域について一定の役割を果たせるなど、またそういう期待も非常に大きいなと思われれます。このため、組織の名称を変更し、少し大ぶろしきを広げ過ぎたかなというところはあるんですが、「アジア・太平洋沿岸防災センター」という所内組織を設けました。従来「津波防災センター」と申しておりましたところを少し名称を広げ、仕事も一生懸命やりたいなという組織改革をして、22年度を新しくスタートしています。

独立行政法人全般のことについては、先ほど局長からもお話がございました。また第2部で港湾局のほうから、先般の仕分けのことについてはご報告があるかと思えます。我々は、仕分け人全員が出ていらっしゃるような、本番という変な言い方ですが、本番の場には出ていくことはありませんでした。しかし、事前の全体ヒアリングがございまして、枝野大臣のところでも30分ほど説明をさせていただいて、いろいろな意見交換をさせていただいたような状況がございました。

今日はひとつよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。

なお本日は、独立行政法人港湾空港技術研究所金澤理事長をはじめ幹部の方々にご出席いただいております。大変恐縮ではございますが、お手元の配席図にてご紹介にかえさせていただきます。

続きまして、平成22年4月1日付で來生委員が再任されましたことをご報告させていただきます。また、林田港湾局長は、都合によりここで退席させていただきます。どうもありがとうございました。

(林田港湾局長 退席)

【事務局】 それでは、以後の議事進行につきましては、本分科会会長であります黒田先生にお願いしたいと存じます。

黒田先生、よろしくお願いたします。

【分科会長】 それでは早速、議事に入りたいと思います。お手元の議事次第に従いまして進行させていただきたいと思います。

まず最初でございますが、独立行政法人評価委員会について、魚住審査官のほうから資料のご説明をよろしくお願いたします。

【事務局】 事務局を行っております港湾局技術監理室の魚住と申します。本日は、私のほうから資料のご説明をさせていただきます。

委員の皆様、昨年、一度ご説明をお聞きになっていると思いますので、非常に簡略、簡素にご説明させていただきたいと思います。お手元には資料1-1から1-3ということで、独立行政法人の委員会についての役割ですとか、メンバーが書いてございます。

本分科会ですけれども、もともとは国土交通省独立行政法人評価委員会、親委員会がございしますが、そのもとに16の分科会が設置されており、この分科会では港湾空港技術研究所関係をご審議いただくという位置づけになってございます。

この委員会の役割ですけれども、資料1-2で、通則法の中でのそれぞれの条項を引用し、本役割を整理したものの資料でございます。赤字で書いておられますのが、今回、第21回の本分科会でご審議いただく役員報酬の件、一番下のほうに赤で書いてございます。それから、各委員に日程調整をさせていただきますけれども、8月に第22回ということで開催させていただきますが、そこで業務実績についての評価、それから財務諸表についてのご審議をいただくことにしてございます。それから、まだ未定でございますけれども、本年度、中期目標、あるいは中期計画を策定する予定でございますので、これが進みましたら、上から2つ目、3つ目の第29条、第30条ということで、改めて分科会を開催させていただくことも想定してございます。まだ少し未調整な部分がございますので、現在ペンディング状態で開催予定までは入れてございません。

参考に、1-3ということで、各分科会のメンバー表をつけてございます。赤い色で記

入させていただいておりますのが、今年新しく交代になった委員の方々でございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま独立行政法人評価委員会について概要をご説明いただきましたが、何かご質問はございますでしょうか。皆さんほぼご承知おきの内容だと思いますので、ご質問等はないかと思いますが、なければ次の議題に入りたいのですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、次の議題、2番目でございますが、役員の給与規程等の改正について、同じく審査官のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、「役員給与規程等の改正について」ということで、お手元の資料は2-1から2-5までございますけれども、説明は2-1でさせていただきたいと思えます。後ろの2-2から2-5までは規程ですので、これはご参考までに配付ということでございます。

役員給与等の改正ということで、昨年12月16日、技術企画課長名で各委員の方々に通知させていただきまして、ご意見をもとめたものでございますけれども、まず月例給の改正についてです。昨年、21年8月に人事院勧告が出されましたけれども、これで指定職の月例給を引き下げということで、0.3%という勧告が出されてございます。これに基づきまして、下の表にございますとおり、人事院勧告にあわせ0.3%、それから非常勤役員につきましては0.4%の削減を行っております。12月16日の事務連絡でご意見を伺いましたところ、特段のご意見なしということで、これで実施をしていくということでご報告をさせていただきます。

2つ目の改正点でございますけれども、期末手当・勤勉手当の改正でございます。これも同様に昨年8月の人事院勧告を受けまして、その勧告では国家公務員の指定職の期末手当と勤勉手当の引き下げを行う勧告がなされております。これは、昨年12月に期末手当の引き下げ、それから今年6月以降の引き下げという2段階方式での勧告になってございまして、これを受けまして、昨年12月に、期末手当は0.9から0.8に引き下げ、今年の6月以降の期末手当・勤勉手当につきましては、6月の期末手当が0.65、12月が0.85、勤勉手当につきましては0.85から0.8に下げるということで、公務員の引き下げ勧告にならった形での引き下げということになってございます。

3つ目の改定でございますけれども、役員の退職手当支給規則の改定ということで、平

平成20年12月19日に国家公務員退職手当法等の一部改正ということで、新たな支給制限、返納制度が設けられてございます。これを支給規程に盛り込んだものでございます。退職手当を支払った後に、在職期間中に懲戒解雇処分などを受ける行為があった場合に、退職した者に対して退職手当の返納を命ずることができるようにしております。それから、在職期間中に懲戒解雇処分を受ける行為があったと認められる場合で、既に亡くなっている場合は、支払い前であれば遺族に対して退職手当の支給を制限、あるいは支払い後であれば、遺族に返納を命ずることができるようにしてございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいまの役員給与規程等の改正について、内容に関連しまして何かご質問ございますでしょうか。特によろしいでしょうか。

特にご質問、ご意見等ないようでございますので、本件は、意見なしということで次の議事に移らせていただきたいと思います。

3番目でございますが、平成21年度業務実績評価について、同じく審査官のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、平成21年度の業務実績評価について、資料は3-1から3-6までをご用意させていただいております。

3-1に、今年の実績評価の進め方ということでフローをつけてございます。本日の分科会で評価の進め方をこれからご説明させていただくとともに、21年度の業務実績報告書の概要版、まだ完全なものができてございませんので、概要版でご説明をさせていただきます。その後、きちんとした詳細版の業務実績報告書を皆様にお送りさせていただき、今月末、6月28日までに皆様から評価をいただければと思っております。それを受けまして事務局のほうで取りまとめをし、来月、7月1日にパブリックコメントということで、国民の意見を聴取することとしてございます。それを受けまして意見を取りまとめ、8月5日に第22回の分科会を開催させていただきまして、評価を決定させていただくと、こういったことでございます。

評価書の様式につきましては、皆様、昨年評価していただいておりますのでご承知だとは思いますが、資料3-2につけてございます。左側が平成20年度、皆様に評価をしていただいたもの、それから平成21年度は右側になって、対比できるようにしてございます。様式は昨年と同様でございます。

評価は、4つの大項目、それから23の小項目が設定されておりまして、この23の小項目ごとに評価をつけていただくことになります。今日の資料は、20年度の評価結果につきましては、今年行う21年度評価に影響しないよう、評価結果のところはあえて消してございます。最終的には、8月5日の中でこの評価の結果を決めていただき、右側でございます評価理由を決め、「意見」には、委員の皆様の意見、それからパブコメで得られた意見を載せて、これが最終的な評価書ということになります。

評価していただきます21年度計画につきましては、資料3-3ということでご用意しております。少し21年度計画について、ご説明をさせていただきます。

まず、この資料の位置づけですけれども、昨年3月27日付で、独法港湾空港技術研究所理事長から国土交通大臣あてに届け出されたものでございます。この資料で青くハッチをされている項目が評価の項目で、23項目ございます。それから、赤字で書かれております部分が、20年度計画から表記が変わっている部分でございます。本日は、この20年度から変わったところを中心に、少しご説明をさせていただきます。

1ページ目、一番上のハッチで書かれてございます「戦略的な研究所運営のためとるべき措置」ということで、20年度に新しく研究開発に関連した法律が施行されてございます。運営方針に当たってこういった法律の趣旨を踏まえていくということで、新しくここでは法律名を追加したところでございます。

それから、②、③ということで、関係行政機関・外部有識者との情報交換、関係行政機関との人事交流など、関係行政機関・外部有識者との緊密な連携を推進していく。さらには、研究所の役員と研究職員の意見交換会を通じて十分な意見交換を行っていくといったことが書かれてございます。

2つ目の評価項目で「効率的な研究体制の整備のためとるべき措置」として、研究所の体制について、フレキシブルな研究体制の編成について検討するというところで、昨年若干体制が変わってございます。1ページめくっていただきまして、2ページでございますけれども、昨年まで海洋・水工部に「海象情報研究領域」という領域がございまして、そこに「海象情報研究チーム」がございましたが、ここを「海洋情報研究領域」と名称変更いたしました。それから、「海象情報研究チーム」から、新しく「海洋環境情報研究チーム」「混相流体研究チーム」という形で2つのチームに分離して組織が変更されてございます。

それから、地盤・構造部の中の「構造研究領域」に昨年度までは「構造材料研究チーム」というのがございましたが、これが2つに分離しまして、「構造研究チーム」「材料研究チ

ーム」という2チーム構成になってございます。

施工・制御技術部につきましては、名称変更で、昨年度まで「情報化技術研究チーム」というチームがございましたけれども、これが「計測・制御研究チーム」ということで改めてございます。

評価項目の「管理業務の効率化のためとるべき措置」ということでは、一層の業務運営の効率化を図る、業務経費につきましても、具体的目標として、平成20年度実績程度以下を目指すということで、具体的な表記が書かれてございます。

大きい2つ目の「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」ということで、「研究の重点的实施」という評価項目がございますが、研究項目につきましては、後ろ、9ページ目に別表1ということで、具体的研究項目の表を載せてございます。これに基づきまして、21年度の重点研究課題の研究費の全研究費に対する配分比率を60%程度以上ということで、ここも具体的な目標を掲げてございます。

研究のテーマにつきましては、赤字で、変わったところを書いておりますが、基本的な研究の中身は変わってございません。21年度の研究計画に基づいて、名称が変わったり、あるいは近年の社会情勢があって、例えばCO₂の吸収とか、そういったことで言葉が最近の情勢に合わせた形で名称変更がされてございます。

4ページ目には、重点研究課題の中で特に緊急に実施すべき項目として、やはり1から6でございます。これらは毎年実施する研究実施項目のうち、緊急に実施すべきものを特別研究として選定いたします。したがって、「気候変動適応」ですとか「CO₂吸収量」ということで、最近の社会情勢等に合わせたものが位置付けられてございます。

それから「基礎研究の重視」ということでは、ここも21年度におきます基礎研究の研究費、全研究費に対する配分比率を25%以上ということで、具体的目標を定めてございます。

「萌芽的研究の実施」ということで、赤字で3本の項目が書かれておりますが、萌芽的研究につきましては毎年テーマを選定してやっております、これは新しいテーマということで、新たな3つのテーマを実施するという事になってございます。

4ページ一番下でございます「国内外の研究機関・研究者との幅広い交流・連携」というところでは、5ページ目の上のほうに目標を書いておりますが、「国外で開催される国際会議においては、60件程度の研究発表を行う」ということで、ここも具体的な目標を

定めてございます。

それから「研究成果の広範な普及・活用のためとるべき措置」ということで、研究成果の公表ということ、幾つか目標を定めてございます。研究所報告ですとか、研究所の資料として取りまとめたものは定期的に、4回公表。それから、インターネットを通じて公表していくといった形になってございます。査読つきの論文につきましては、発表数を合計で125編程度、さらに、そのうち70編程度は英語などの外国語によるものということで目標を定めております。

③の中で、施設の一般公開ということ、研究所の施設の一般公開を年2回実施、延べ1,040人程度の来場者を見込んでございます。

6ページ目に参りまして「知的財産権の取得・活用」ということで、特許の出願・取得につきましては、10件程度の出願を行うということでございます。それから「関連学会の活動への参加及び民間への技術移転、大学等への支援」ということで、民間企業からの研修生、大学などからの実習生を60人程度受け入れるということにしております。

「5) 行政支援の推進」ということでは、②で、災害時における国だとか地方公共団体からの要請に対して、被災地への研究者の派遣、被災原因の解明、復旧など、必要な技術的指導を迅速かつ適切に行っていくというような記述もございます。

「3. 予算」、収支計画・資金計画でございますけれども、予算は12ページの別表2、収支計画は13ページの別表3、資金計画が14ページの別表4ということでつけられてございます。一応昨年度と比較するという意味で、20年度の計画も参考に載せてございます。年間36億円の予算で適正に研究を進めるとのこととなっております。

最後でございますけれども、7. で「施設・設備に関する事項」ということで、昨年度の施設計画から変わったところは、大規模地震津波実験施設、受電施設について、昨年度整備を引き続き進めると記載していたものから完成を目指すに、表現ぶりが変わってございます。

21年度の計画につきましては、以上でございます。これを皆様に評価していただくこととなります。

その評価に当たっての基本方針が、資料3-4に示してございます。年度評価につきましては、この資料の3ページ目に書かれてございます。

基本的考え方ということで、業務運営評価と総合評価、2つの評価で構成されてございます。業務運営評価につきましては、中期計画が定める各項目ごとの評定を積み上げるこ

とにより評価。総合評価に関しましては、業務運営評価の評定を踏まえた上で全般的な評価ということでございます。先ほどの資料3-2をご覧ください。こちらが業務運営評価の個別、それから最後につけていますのが総合評価の資料でございます。

業務運営評価のほうの評価の仕方でございますけれども、「法人は」とございますが、港湾空港研究所は、年度の業務実績報告書において、この区分に従って評価委員会に報告をさせていただきます。本日は概略版で報告、後日改めまして正規のものでご報告をさせていただきます。

中期計画において、中期目標期間に具体的な数値目標が設定されているものがございます。年度計画において当該年度における当該項目の目標が設定されている場合につきましては、その報告書の中で、①から④が書いてございますが、こういった項目、考え方について記述がなされてございます。それ以外のものにつきましては、〔2〕で書いてございますが、その下の3つの視点で報告がされます。

評価の基準でございますけれども、4ページ目にありますが、個別ごと、5段階で評価をしていただきます。3点が平均といいますか、「中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる」ということで、ここが1つの基準でございます。

その評価をする際に、当該単年度の実績値を形式的に認定するのではなくて、中期目標達成に向けた計画の実施状況などをよく検討するという事となってございます。それから、各項目ごとに認定結果、その理由を明記、必要な場合には意見を付すということで、先ほどの表にございますけれども、「評定理由」「意見」といったことで記述していただくこととなります。特に、5点の評価をつけた項目につきましては、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを明確に記述するという事になってございます。

これで23項目を皆様に評価いただきまして、最終的には指標ということで、項目数23の3倍、69が分母になりまして、分子として、各項目でいただきました評価点を足して、すべてが3であれば100%ということでございます。そこから上か下かということでも評価をつけることとなります。下のほうで、いただいた点が120%以上であれば「極めて順調」で、100%以上120%未満が「順調」、100%未満80%以上であれば「概ね順調」、80%未満であれば「要努力」という評価になります。

最後の総合評価につきましては、総合的な視点で、法人の業務の実績、業務の改善に向けた課題・改善点、業務運営に対する意見等を記述式に書いていただくものでございます。

また、評価するに当たりまして、例年であれば独法の評価委員会の委員長から、各分科会長あてに業務実績評価、業績勘案率の対応ということでペーパーが出されることとなっておりますが、実は、そのもとになります、総務省から出されます各年度の評価の視点が、我々国交省のほうに示されるのがおくれまして、昨日やっと届いたところでございます、まだ全体としての国交省の方針が示されてございません。国土交通省の方針ができましたら早急に、皆様のほうには改めてお配りしたいと思っております。本日は、資料3-5として、総務省のほうから昨日付で届きました評価の視点ということで、ご用意しております。

若干だけご説明しますと、基本的な視点としては、ここに、例えば「法人の業務に係る政策目的を踏まえて、その業績を評価していること」と、3つ書いてございますが、これは昨年と同様で、変化がございません。第2に、「各法人に共通する個別的な視点」ということで、次から、政府方針、財務状況、保有資産の管理・運用等々ございます。ここが昨年度と若干変わっております。多分、今日話題提供で刷新会議の仕分けのお話もさせていただきましても、そういったことを踏まえて少し方針が変わってきているのではないかとこのように判断をしております。

昨年と違っているところを少し申し上げますと、3番の「保有資産の管理・運用」ということで、大きく変わっております。まず資産を、実物資産と金融資産と知的財産等ということで、3つに今年から分けて、それぞれについて見直し、あるいは評価をしているかということで見てくださいということになってございます。それから3ページ目、下の「(2) 資産の運用・管理」ということで、ここにつきましても、昨年は資金一本で説明をしておりましたが、今年は、実物資産、金融資産、知的財産等ということで、それぞれに分割して、少し細かな視点でのポイントが書かれてございます。

それから、まだちょっと私どもも入手していませんが、6番の「内部統制」のところ、平成22年3月に取りまとめた「独立行政法人における内部統制と評価に関する研究会」の報告書を参考にすることになってございますので、こちらのほうも、報告書を入手次第、皆様のほうにはお配りさせていただきたいと思っております。

これを受けまして、国交省全体としての業務実績評価の対応についてということで、これから取りまとめをしまして、皆様のほうにお配りさせていただきたいと考えてございます。

最後、資料3-6ということで、昨年までの業務実績の評価について整理をござい

ます。これはごらんになっていただければと思います。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま平成21年度の業務実績評価について、資料3-1から3-6、通してご説明いただきましたが、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【分科会長】 はい。

【委員】 今、最後に資料3-5で政独委の方針を示していただきまして、それによって去年と違うところをご説明いただいたわけですが、これは当然のこととして、自己評価書にそういう立場で検討したかどうかというのは、法人のほうで書いていただけるということの理解でよろしいですか。

【事務局】 今日の業務実績報告書には、この評価の視点を反映しておりません。ただ、私どもとしましては、独立行政法人はこの評価の視点を受けて、対応していただけると考えてございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかにご質問等ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、第1部の審議事項が一応終わりましたので、ここでしばらく休憩にさせていただきたいと思います。10分ばかり休憩させていただきます。4時25分から第2部の再開ということで、暫時休憩に入らせていただきたいと思います。

どうぞよろしく申し上げます。

(休 憩)

【事務局】 ただいまから、港湾空港技術研究所分科会第2部を再開させていただきます。

第1部に引き続き、以降の議事の進行を黒田分科会長より、お願いいたしたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 それでは、第2部のほうの審議に入りたいと思いますが、まず最初に、平成21年度の業務実績の概要について、港空研の永井理事からご説明をお願いいたします。

【港空研】 ありがとうございます。港空研の理事をしております永井でございます。資料4-1と4-2につきまして、ボリュームが多いのですが、なるべく手短にお話をさ

させていただきます。

まず研究所の研究活動の全般を資料4-2でご説明した上で、資料4-1で、第1部でお話がありました23項目に関する活動状況をご説明させていただきます。

港空研の研究活動は、国土交通省が掲げる3つの研究分野を設定して実施しています。すなわち、1番「安心して暮らせる国土の形成に資する研究分野」、2番「快適な国土の形成に資する研究分野」、3番「活力ある社会・経済の実現に資する研究分野」ということで、安全・安心、快適環境、活力・社会経済と、3つの目標設定型の研究をしているわけです。それぞれの研究分野ごとに、3つないし4つの研究テーマというものを設けています。そしてそれぞれの研究テーマを、研究主監あるいは研究部長といった幹部研究者がテーマリーダーとなりまして、研究テーマの研究を着実に進めるという体制をとっております。

それでは、それぞれの研究テーマの研究の現況について、資料に沿いましてお話しさせていただきます。

3ページ、4ページに、「1-ア 大規模地震防災に関する研究テーマ」が紹介されております。このテーマは、強震観測結果および強震動の伝播メカニズムを踏まえ、実際の構造物にどのような振動が加わるのか、それによるリスク評価をどのように行っていけばいいのかということの研究する一連の研究活動です。すなわち、現地観測、模型実験、あるいは数値シミュレーション、といった手法を組み合わせる研究を行っているわけです。

最近のトピックスといたしましては、平成19年に石狩湾新港の港湾用地を使いまして、人工的に、ダイナマイトを使って地震を起こし、それによって液状化地盤を再現するという大規模現地実験を行いました。平成21年度に、ようやくこの大規模実験の成果を取りまとめまして、4ページ右上に書かれておりますように、具体的に空港施設の地盤改良の範囲をどういように設定すればよいかを検討し、その結果を港湾空港技術研究所資料に取りまとめたところでございます。改良範囲をどう設定するかによって実際の社会資本整備にかかるお金が大きく変わりますが、本研究によって、70%以上というような1つの重要な目安を得ることができました。

「1-イ 津波防災に関する研究テーマ」のテーマにおきましても、現地調査及び現地の津波観測、さらには大規模水理模型実験、あるいは数値シミュレーション、さらには効果的な津波対策技術、こういったことを組み合わせて研究を行っています。平成21年度におきましては、サモアおよびチリという2つの非常に大規模な津波災害が海外で発生いたしました。我々はいち早く研究者を派遣しまして、現地における状況を把握するとともに

に、適切な対策についても提言を行っております。また、チリ地震津波の来襲に当たりましては、全国沿岸に配置されましたGPS波浪計が、津波波形をネットワークとして初めて観測するというような成果も得ているところでございます。

「1-ウ 高潮・高波に関する研究テーマ」では、地球規模の環境変化と、高潮・高波防災のための沿岸海象把握に関する研究を行っていますが、やはり現地観測、数値シミュレーション、模型実験などの手法を組み合わせる研究を行っています。8ページに「ブシネスクモデル」という、波浪のエネルギー平衡方程式をもととした波浪の変形計算システムを紹介しておりますけれども、平成21年度の国土技術開発賞を、NOWT-PARI と呼ばれる当所の波浪の変形計算システムが受賞しました。国土技術開発賞としては、いろいろな技術が国土交通省から表彰されるわけですが、こうした数値計算システムが表彰を受けるのは非常に珍しいことでした。

9ページ、10ページには、「1-エ 海上流出油対策等沿岸域の人為的災害に関する研究テーマ」ということで、2つの研究を紹介しております。直轄船等による油濁防除技術に関する研究開発では、開発された高粘度油を合理的に回収するという技術が直轄の油回収船に実際に採択されております。また、今年10月には羽田のD滑走路が完成しますが、この施工を行う際に、非常に水が濁っていて見えない中で、超音波を用いて海の中をきちんと視認して、工事の出来高管理を合理的に行うことができる、リアルタイム3次元での音響映像を得る技術を開発し、まさにリアルタイムで羽田の工事に生かされました。

2番「快適な国土の形成に資する研究分野」の分野では3つの研究テーマを設定しております。

2のア「閉鎖性海域の水質・底質の改善に関する研究テーマ」では、今中期計画期間中に最初に完成させた海底流動実験水槽における実験、および、東京湾・有明海等における現地観測などを組み合わせまして、実際の閉鎖性内湾の中で台風が来たようなときに、どのような泥と波・流れとの巻き上げ現象が起きているのかを解明しています。こうした研究結果が、湾内の水質シミュレーションにおきましても重要な、東京湾、有明海をきれいにする研究上の、重要なデータとなっていくわけです。14ページ右下に1つのグラフを紹介しておりますけれども、これは2007年9月7日に台風が東京湾を襲い東京湾沿岸でかなりの被害が見られた際に、現地で初めて実際の波・流れによる底泥の巻き上げ現象、の観測に成功した結果を紹介したものです。この結果をもとに、海底流動実験水槽に実際に東京湾の羽田沖の泥を水槽の中に搬入し、現象の再現研究を行っているところです。

15ページ、16ページで紹介するように、「沿岸域生態系の保全・回復に関する研究テーマ」ということで、干潟再生に向けた地盤環境設計技術の開発に取り組んでおります。

人口干潟といったものが、いわゆる生態系をほんとうにはぐくんでいけるのかどうかということが大きな課題となっています。こういった研究は、従来は生態学といいますか、生物学的な視点からのみ議論されることが多かったわけですが、港空研としての総合的な体制を生かして、地盤工学的な視点を取り入れ、具体的にはサクシオンというようなパラメーターをもとに、生物の生態・生息環境といったことを評価する新しい手法をここで提案しており、幾つかの学会でも非常に注目を集めている成果を出しております。15ページには、デジタルカメラ画像を用いまして、人口干潟に人が踏み込んで安全なのかどうか、底なし沼のように人が沈み込んでしまうことを避けるため、地盤のかたさ・やわらかさをリモートで測る技術開発にも取り組んでいます。

17ページ、18ページでは、「広域的・長期的な海浜変形に関する研究テーマ」を紹介しています。これは港空研の1つの基礎研究の目玉と断言していいかと思えますけれども、茨城県の波崎におけます延長400メートルの栈橋で、25年間継続的に現地の海浜観測を行っておりまして、地道なデータの蓄積を行っております。さらには、このデータを生かして、18ページにございますように、数値シミュレーション、あるいは現地観測を組み合わせて、海浜変形の実態を明らかにします。その上で、土砂を、堆積をするところから侵食を受けるところへ移動させる、いわゆるサンドバイパス対策工といたしまして、有孔管を用いた簡易・効率的な土砂除去、輸送工法を開発して、既に宮崎港等で現地にも試験的に導入されています。

「活力ある社会・経済の実現に資する研究分野」は、4つの研究テーマから構成されております。

21ページ、22ページでは、「3-ア 港湾・空港施設の高度化に関する研究テーマ」を示しています。まさに、こういった技術的なバックアップがあって、羽田空港の沖合展開に代表されるような、国として重要な港湾・空港施設ができています。最近の主なトピックスといたしましては、外力条件としての長周期波あるいはうねりを考慮した上での、構造物の安定性向上、あるいは、くい式深層混合処理地盤の安定性の評価手法の開発、などが挙げられます。また、衝撃力を受けるコンクリート部材の性能照査、あるいは空港舗装の耐久性向上、などの技術は、次の3-イのライフサイクルマネジメントにもかかわる重要な技術となっております。

23ページ、24ページで、3-Iの研究を紹介します。ライフサイクルマネジメントに関する研究では、「ライフサイクルマネジメント技術の構築」として、23ページに図が載っています。こういった構造物の点検・診断による維持管理が、実際に行政でも喫緊の課題として取り上げられておりまして、マニュアルが行政の現場に生かされているところでございます。

25ページ、26ページでは、「3-U 水中工事等の無人化に関する研究テーマ」を紹介しています。鋼構造物の肉厚計測についてお話しします。これまでは、付着している貝殻とかカキをはがさなければ、さびや摩耗の状態を把握できませんでした。港空研は、非接触型の計測システムを開発いたしました。既に北九州港等で、現地でも採用されております。また、20年度に国土技術開発賞をいただいた網チェーンを用いた水中物体回収装置の実用化に関しましては、21年度には把持モデルという理論的に明確なモデルをつくりました。この結果、開発担当を行いました新技術研究官は、東京工業大学から学位を受ける成果を得ております。危なくて人間が潜るわけにいかないGPS波浪計の係留系の摩耗状況を調べるために、AUVの技術を応用して写真を撮るという技術も実用化に至りつつあります。

27ページ、28ページでは、「3-E 海洋空間高度利用技術、環境対応型技術等に関する研究テーマ」を紹介しています。海洋基本法、海洋基本計画に基づいて、海洋国家としてふさわしい海洋空間利用技術をつくっていかなければいけないわけですが、平成21年度は、海洋空間の有効利用に関する技術開発、及び、廃棄物海面処分場の長期安定性の評価及び活用に関する技術開発、といった2つのサブテーマを設けまして、研究を行いました。海洋空間の有効利用としては、サーフィンリーフ上での波浪変形特性、およびフリークウェーブの出現特性解明に取り組みました。廃棄物海面処分場につきましては、27ページ右下にありますようなゴムパッキンを用いて海水に処分場の材質が漏れ出さないような工法を開発して、実用化に至っております。

さて、こういった研究成果を踏まえまして、資料4-1で、23の項目につきましての実施状況をご説明いたします。

1ページ目の「戦略的な研究所運営」をご覧ください。ここに書かれているような中期計画、年度計画が与えられているわけですが、関係行政機関・外部有識者等との情報交換につきましては、本省および全国の10の地方整備局等をすべて回り意見交換を行うばかりでなく、地方自治体との連携も強めていくことの重要性を昨年の評価の際にご指

摘いただきましたけれども、2ページ目の写真からもわかるように、写真には川勝静岡県知事と大船渡市議会議員団を紹介していますが、ほかにも東京都、千葉県等、地方自治体等との意見交換にも力を注ぎました。また、「評議員会の状況」といった写真を掲載しておりますが、堀川先生を委員長とする評議員会を21年度に2回開催いたしまして、次期中期計画策定の前提となる、研究所の使命といった大所高所からの展望を、中期展望という形で答申をいただきました。経営戦略会議における議論をふまえて打ち出された理事長の方針を、研究所職員と共有するように、研究室訪問、あるいは理事長との意見交換会といったことも行っております。さらに我々自身がウイングを広げて、いろいろなところから情報を得ていくように、合計15回にわたりまして外部有識者を研究所にお招きしての講演会も実施しております。

3ページでは、「研究体制の整備」を紹介しています。この内容は、先ほど魚住審査官からも一部ご説明がありました。分科会の先生方からは、「あまりにも頻繁な組織の入れかえは、必ずしも研究をきちんと進めていく上でプラスにならないのではないか」というようなご意見もいただいておりますけれども、実際、平成20年度は109名でスタートした役職員体制が、21年度は105名というような体制となっています。こうした人数が減る中で効率的・重点的に研究を進めるために、やはり、最小限の見直しを行わざるをえません。このため、4ページにございますような組織の見直しを行いました。

この中で大きい変更点といたしましては、平成20年度末にヨコタ研究主監が北海道大学の教授に転出いたしましたので、そのかわりに北詰地盤・構造部長を研究主監に任命いたしました。LCM研究センター長、あるいは空港研究センター長を兼務するという体制といたしました。それから、海洋情報研究領域、構造研究領域のチーム新設につきましては先ほどお話ししたとおりです。波崎分室につきましては、今までの実態を組織図に反映させたということです。すなわち、茨城県波崎栈橋に常駐体制をしきまして、観測を継続していることを、組織図からもわかるような体制とさせていただきました。

5ページに各研究主監、特別研究官、各研究部、各研究センターの活動の概況を示しております。そして6ページに、その活動状況を示す代表的な写真を掲載しております。

7ページには、「管理業務の効率化」を紹介しています。管理業務の一層の効率化を図るということが中期計画でも年度計画でも定められておりますが、これを着実に実行するために、内部監査、それから外部の監事監査、さらには外部の目を入れたいろいろな評価を経ております。特に21年度の中で特筆すべきことは、実は今日の分科会の先生方の中

でも、黒田先生、北村先生、來生先生には委員をお務めいただいたのですが、契約監視委員会という新たな外部評価システムを新設したことです。8ページに示す通り、現中期計画期間中における契約の状況についてきちんと審査していただきまして、特に、極力随意契約といったものを減らし、競争性を持った契約に切りかえていく努力を、我々としては最大限行ってきたわけでございます。

9ページに示す「人事交流・情報交換」をご紹介します。関係行政機関との人事交流や情報交換を実施する、あるいは大学教員等との人事交流を実施するということを行っております。年度当初105名の役職員体制の中で45件の人事交流という件数ですから、もうできる限りの交流を行っている状況だということをご理解いただきたいと思います。裁量労働制についてのフォローが必要とのコメントを昨年分科会からいただいておりましたので、内部監査の中でチェックを行いました。この結果、勤務時間がフレキシブルになることによって、例えば大学院の社会人博士課程なんかで研究職職員が学びやすくなった、研究所のこれまでの研究活動を取りまとめて自らの学位論文を取りまとめやすくなった、という結果を得ました。実際、平成21年度におきましては、105名の役職員のうち、6名が新たに博士号を取得するという成果を得ております。

10ページの「研究の重点的实施」に進みます。以前の分科会で磯部先生からもご指摘をいただきましたが、23の項目がすべて同じ比重を持つものではないのではないというのは、まさにそのとおりであります。そういった意味では、我々は研究所ですので、研究を重点的に実施するというこの項目が、まさに評価のキーポイントとなる項目であると考えております。中期計画としては、資金の60%以上——どうしても数字にしなければいけないんですけども——という計画を掲げておりましたけれども、84.6%が重点研究課題への取り組みに資金的にも使われました。

先ほど11の研究テーマにつきましては詳しくご説明いたしましたので、10ページから11ページの内容は省略させていただきますけれども、特に「特別研究」というような、研究所の運営費交付金の中で特に力を入れて当たっていくという研究の中で、21年度は3件の新規特別研究に着手しております。その3件というものが11ページの下に書かれております。一つは、「沿岸域の生態系によるCO₂吸収量の定量的な評価手法の確立」、いわゆるブルーカーボンです。それから「地球温暖化によって懸念される台風の強大化等による波浪や潮位などの海象条件の変動モニタリング」といったことで、この2番目のテーマは、実は東京大学との共同研究も、平塚観測タワーと一緒に活用していくという形で

行っているところでございます。あるいは「港湾構造物へのLCMの展開」と、こういった、いずれも社会的要請を踏まえた、緊急性の高い研究に新たに取り組んだといったことが、1つの21年度の特徴でございました。

12ページの一覧表に、11の研究テーマのもう少し詳しい研究サブテーマまで紹介しております。そして、その11の研究テーマの中で、サブテーマ単位に「重点研究課題」というものを設けておまして、この表にあるように10個の重点研究課題というものを設けました。こうした、重点研究課題や特別研究の選定は、後でご紹介する、3層3段階の研究評価によつています。すなわち、酒匂先生を委員長とする外部評価委員会で議論していただいた結果です。特に21年度におきましては、重点研究課題は1つの研究所の顔となる看板となるものだから、少し今までの表現よりも一般の方にもわかっていただけるような表現に書きかえていかなければいけないというコメントを踏まえて表現を修正しました。このために重点研究課題で、年度計画のうちいわゆる赤字になっている部分が多かったということでございます。

13ページに「基礎研究の重視」を紹介します。研究の重点化とは、ある意味では相反することになり得えます。しかし、重点的な研究を実施するためには、基礎的な研究ポテンシャルが前提となります。港湾空港技術研究所では、ここにも書かれておりますように、強震観測、波浪観測、そして波崎における海浜観測、こういった基礎的な研究にも力を入れて頑張っています。予算配分比25%を超える計画があるわけですが、26.1%ということで数値目標はクリアしております。特にNOWPHASの関係では、全国にGPS波浪計が11展開されまして、先ほどチリ地震津波のお話をいたしましたけれども、リアルタイムで情報発信を続けているところでございます。

14ページ「萌芽的研究の実施」ですけれども、これもいわゆる重点的研究とは違います。若い研究者の自発的な研究意欲に基づく、将来ひょっとして発展するかもしれないというような可能性のある研究について、外部評価委員会から力を入れてやっていくようにというご指摘をいただきまして、厳しい予算の中ではありますけれども、我々最大限の努力を行いました。21年度におきましては、全体の予算が苦しい中で、1,405万円という、現中期期間中最大の予算配分を行いました。14ページの中ごろに書かれておりますような5つの萌芽的研究を、21年度実施しました。1番の「応力記憶応答デバイスを用いた構造物の革新的センシング技術開発」に関係しますが、この研究を発展させまして、先週の金曜日に土木学会で表彰を受けたのですが、私どもの若手研究者が「吉田研究奨励

賞」といった表彰をいただいております。

15ページの「外部資金の導入」に進みます。科研費等の外部の競争的資金をしっかりと努力をして獲得する、あるいは受託研究も国等からの要請に基づいて、きちんと対応していくという内容です。科研費等の外部的競争資金につきましては、35件を実施しております。21年度は、残念ながら全部が全部採択というわけにはいかないわけですが、応募件数としては過去最高の47件でございました。そうした中で、なるべくウイングを広げるようにということで、例えばNEDOや鉄鋼連盟といったところからも助成金をいただくようになっておりますし、またGPS海洋ブイを用いた技術開発につきましては、科研費Sという位置づけをいただいているところでございます。また、港湾事業全体が国の港湾事業全体予算の中で非常に厳しい状況ではありますけれども、21年度は20年度を上回る、ほとんどが国からの受託研究をいただいております。これは結局、我々の研究所が、港湾行政を行っていく上でなくてはならない存在であるということの裏返しかと思えます。受託研究の成果は、国からきちんとした評価をいただいているばかりではなく、常に国との頻繁な情報交換を行い、こうしたフィードバックからよりよい成果を生み出す努力を続けているわけです。

16ページの「国内外の研究機関・研究者との幅広い交流・連携」に進みます。共同研究の件数、あるいは国際会議の発表件数といった、どうしても数字を目標にせざるを得ないところが若干残念なところはあるんですけれども、こうした数字は十分に満たしております。あるいは数字以上に重要なのが、17ページの写真にございますように、非常に重要な国際会議を、いろいろな機関と連携して行っております。写真には、昨年5月に沖縄で開催いたしました「深層混合処理工法並びに安定化処理技術を対象とする国際シンポジウム」、あるいは昨年12月にタイで開催いたしました「沿岸防災ワークショップ」を示しております。また新たに、フランス中央土木研究所、あるいは北海道大学大学院工学研究科との研究協力協定を締結いたしました。17ページの下には、韓国海洋研究院とのジョイントワークショップの状況の写真を示しております。

また、関連情報のところ紹介しておりますけれども、韓国海洋研究院のサバティカル制度といったものを活用して、港空研で1年間一緒に研究活動をしたということで、韓国海洋研究院の研究者をお迎えいたしました。それとは逆に、研究所みずからの若手研究者の留学制度といったものも整備いたしまして、沿岸環境研究領域の主任研究官1名をスコットランドの研究所に派遣し、その研究成果がまた港湾空港技術研究所資料として取りま

とめられているところでございます。

18ページ「研究評価の実施と公表」に進みます。先ほどから何回も申し上げておりますけれども、テーマ内評価会、内部評価会、外部評価会といった3層の研究の、事前・中間・事後の3段階の研究評価を着実に実施しております、この中で重点研究課題につきましては、次期中期展望も踏まえて、「物流改革推進のためのターミナル機能の高度化に関する研究」を新たに22年度から重点研究課題に設定するなど、評価システムが確実に機能しているところでございます。

19ページから、研究成果の発信を紹介しています。「港空研報告・資料の刊行と公表」の計画は、「年4回定期的に刊行し」と書かれております。もちろん4回、定期的に刊行いたしまして、港空研報告19編、港空研資料18編の論文を発表するに至りました。また、こうした港空研報告・資料は、研究所のホームページ上で全文を皆様にごらんになっていただけるようになっております。さらには、例えば「波浪観測年報」というような港湾空港技術研究所資料があるわけですが、その元データといたしましても、国土交通省のホームページからNOWPHASのデータは公開しております。特に21年度は、台風18号、あるいはチリ地震津波、のそれぞれの来襲時に、これまでの最大のアクセス件数を数えております。NOWPHASデータへのホームページアクセス数は、現中期をスタートした平成18年度の4倍にまで膨らんでいます。

20ページに進みます。「査読つき論文の発表」というところで、これも、論文はほんとうに数で評価するののかということは、この分科会からもご指摘をいただいているところでございますけれども、20ページのグラフにありますように、現中期目標期間中における目標編数は十分にクリアしております。特にその中で、20ページ下段に書いておりますように、環境分野、地盤分野などで、インパクトファクターが高い論文集にも投稿しております。21ページには関連情報を示しますが、研究者延べ18名と出版物が——出版物が受賞するというのは、つまり執筆した研究者が受賞するということであり土木学会出版文化賞受賞を意味しますが——、合計11の外部からの表彰をいただいております。この中には国内のみならず、海外からの表彰も含まれております。さらには、先ほどもお話ししましたが、役職員6名が21年度に学位論文を取りまとめ、博士号を取得しているところでございます。

22ページの「一般国民への情報の提供」について、ご説明いたします。

年度計画上は、一般公開に1,040名以上という目標で、1,091名の来場者を数え

まして目標達成ですけれども、実際は年2日だけの一般公開の日だけに研究所を見ていただくということではありません。それ以外にも随時、研究所の見学や視察を受け入れております。そればかりでなく、先ほども申しましたけれども、全国の地方整備局等を我々が回りまして、それぞれの整備局管内で地域特別講演会というものを実施して、そこで我々の技術を地域の方々に語りかけるというような場も設けておりまして、こういった方々の合計を見ると、ここに書かれている数値の通りになっています。

分科会からは、特に地方自治体等と一緒にやるような活動にも力を入れるようにご指導をいただいたところですが、21年度の1つのトピックスとして、横須賀市が開催された「こども防災大学」という活動に全面的に協力した実績がございます。「こども防災大学」というのは、平成20年度以前も横須賀北消防署が中心となりまして、50名ほどの小学校5年生のお子さんを集めて、港湾空港技術研究所見学や、自衛隊のご協力を得た炊き出しの練習・訓練など、合計、夏休み期間中8日間のカリキュラムをもって行われていた活動があったのですが、横須賀市が総務大臣表彰を受けた結果、21年度からは北消防署管内だけではなくて、中央消防所管内、南消防署管内でも同じ取り組みを行うということで、合計3班150名の小学生を受け入れることになったものです。港湾空港技術研究所も、こども防災大学の1つの協力機関ということで位置付けられています。

そのほか、24ページには代表的な、テレビ、メディアに研究者が登場した状況を紹介しておりますし、あるいは25ページには新聞記事等も紹介しております。このように、一般国民への情報提供への努力を、我々としては最大限の努力を払っているところでございます。

26ページ「知的財産権の取得・活用」のところの説明を進めます。特許出願を10件程度行うという年度計画がありますけれども、数字上は11件ということで、十分クリアしております。こういった特許等の知的財産につきましては、所内の知的財産管理活用委員会という組織を設けまして、より戦略的な取り組みをするように努力をしているわけです。こういった成果が実ってかと思えますけれども、21年度のトピックスといたしましては、27ページのグラフにございます特許実施収入としては、過去最大を記録したという点が挙げられます。3,300万という数字ですけれども、既往最大の特許実施収入です。

28ページの「学会活動・民間への技術移転・大学等への支援」に進みます。年度計画では、研修生・実習生等の受け入れ60名程度ということでした。実際には、民間の景気がリーマンショック以降に悪化したため受け入れ人数は合計53名でしたが、60名程度

にはなっておりますので、目標はクリアというように考えております。また、ISOに対応する国内委員会、土木学会等の標準示方書への作成委員会等、講演会、研修会の講師としても延べ64名を派遣しておりますし、また大学等への派遣実績も29ページのグラフにあるとおりでございます。

全体の職員の人数が減っており、特に20年度から21年度にかけては、複数の大学の客員教授等として活躍していた横田研究主監が北海道大学に転出したため、大学に送り込んでいる教員は19名から17名に減りはしましたがけれども、名誉教授等の実質的に引退された方を除いても研究所出身者34名が大学のパーマネントな教授あるいは准教授として、実際に教鞭をとっています。このような形で、港空研は、民間、学会活動、あるいは大学等への支援を行っているわけです。

30ページに進みます。「国際貢献の推進」では、技術の国際標準化への取り組み、あるいは海外技術協力に関する講師、専門家等の派遣に力を入れた1年でありました。特に21年度の特筆すべき事項といたしましては、写真も31ページに幾つか並べておりますけれども、JICAが主催するいわゆる相互研修に加えまして、国別の研修におきましても、コスタリカ、イラク、チリ、こういった国への協力を進めました。また短期専門家として、コスタリカ、ミャンマー、東ティモールに延べ7名の研究者を派遣しております。北詰主監を地盤改良設計に関するアドバイザーとして米国バージニア港湾庁に派遣する。あるいは、メキシコ運輸省運輸研究所、昔の港湾水理研究センタープロジェクトの継続ですけれども、研究協力協定に基づきまして、メキシコ側の依頼出張として研究者を、メキシコで行われる講義、研修の講師として派遣するというような活動を行っております。

サモア、チリの津波調査に関する派遣につきましても、先ほどご説明したとおりの状況でございます。21年度におきましても研究所の上席研究官が、土木学会の国際活動奨励賞を受賞いたしました。この国際活動奨励賞につきましては、13年度に創設されて以来、延べ7名の研究所研究者がこの賞をいただいているところでございます。

32ページの「国等が抱える技術課題解決のための積極的な支援」に進みます。これは先ほどから繰り返しておりますけれども、例えば、羽田空港再拡張プロジェクトにおける技術的なバックアップは、私ども港空研が担当させていただきました。実際国土交通省の全地方整備局等での講演会を実施して、整備局の方と生きた情報交換を行う、あるいは港湾等に関する技術基準策定の技術的な支援を行うというような活動に、まさに研究所の力を注いでいるところでございます。

33ページの「災害発生時の迅速な対応」に進みます。所内の対応体制の充実を含めるということで、防災訓練をきちんと実施しておりますし、また、実際21年もいろいろな災害がありまして、その中で我々の技術が活用される場面が数多く見られました。

具体的には、国土交通省のTEC-FORCEといったシステムがございますけれども、ここに、平成21年8月11日の駿河湾を震源とする地震に地震研究者、津波研究者をいち早く派遣いたしまして、このことが、先ほど静岡県知事との意見交換のところでもご紹介いたしましたけれども、こういった場で研究所の素早い対応を知事からも高く評価をいただいております。あるいは、今年2月28日に来襲いたしましたチリ地震津波への対応、これは東北沿岸と高知沿岸に、国内でも調査団を派遣しております。また、GPS波浪計による津波観測データの解析や、伝播計算に基づきまして、3月には国土交通省とともにプレス発表をいたしました。

こういった地震津波災害ばかりではなく、10月8日には、台風18号により三河湾で港湾のコンテナが流れ出すという、新しいタイプの高潮災害が発生したわけですが、こういったところに研究者をいち早く派遣いたしまして、データを収集しております。また日本海沿岸では、いわゆる「あびき」といいますか、副振動が、島根、鳥取、山口県沿岸で観測されまして、こういったところにも研究者を派遣いたしました。次の34ページにそのときの写真を掲載しております。

35ページ「研究者評価の実施」に進みます。研究者評価につきましても、先導的な研究者評価制度ということで、ある意味で定着している評価システムに基づいて評価を着実に実施したわけですが、21年度の特記事項としては、その評価結果を早く反映できるように、従来よりも1カ月以上前倒して評価を行いまして、9月には評価結果を各研究者に通知するというを行いました。

それとともに、分科会からも、きちんと評価を受けた研究者のアンケートを確実にとって、評価疲れにならないようにしていきなさいというご指摘をいただいたわけですが、評価の妥当性といったことにつきましてもフォローしております。すなわち、評価自身が、評価のための自己申告書を書く、すなわち自分の1年間のいろいろな実績を取りまとめること自体について、どういう意識を持っているかということも含めてアンケート調査を行いました。その結果、おおむね各研究者に共通して、評価結果は妥当であるし、また評価を行うこと自体が、評価調書の自己申告書を取りまとめること自体が自分自身を振り返るという意味で役に立っているというような、被評価者のコメントも確認しておりま

す。また、理事長コメントも妥当なものであると、もっともなコメントでしたという意見が大多数でありました。

36 ページ「その他人材の確保・育成策の実施」というところで、22 年度におきましても、非常に厳しい総人件費の枠があるわけですけれども、研究所に2名の独自採用を行いましたし、任期つき研究員も採用しております。また特別研究員等も採用いたしまして、何とか研究所に新しい、若い血を入れる努力をしております。

また、研究者の育成に関する基本方針を取りまとめまして、着実に研究者が伸びていく環境を我々一生懸命つくっているわけですけれども、その結果として、平成21年4月2日時点では、博士号取得者、全研究職員のうち、役員を除く研究者総数の41%が博士号を取っている。さらには、21年度中に研究者5名が博士号を取得しております。「あれ、先ほど6名と言ったのに」というところが気にかかれるかと思えますけれども、実は6名のうち1人は理事長でありまして、役員を含めて博士号の取得に努力しているという状況でございます。

37 ページの「適切な予算執行」に進みますが、申しわけありません。まだ決算の最終的な数字を整理中ですので、これは後日、先生方にご報告させていただきたいと思えます。

38 ページ、施設整備に関するところですが、21年度は研究所にとりまして、非常に施設整備に力を入れた1年でもありました。と申しますのは、21年度の当初予算の中で、前倒し予算といいますか、当初計画では22年度、今中期中に完成させましょうという大規模地震津波実験施設ですけれども、これを前倒し完成させることになりまして、21年度中にこの施設を完成させることができました。

これによって、今までも遠心载荷装置というのがありまして、地盤工学的な、いわゆる地震の研究を行っていたわけですけれども、そこに津波をあわせて起こすことができる水槽が完成しました。こういった世界でも初めての施設を前倒し完成させまして、実際にこの施設、今は試運転中ですが、いろいろなところで使っていきたいという話がたくさん来ております。NEESと申しますが、アメリカの地震津波に関する研究を行っておられる14大学——NSFが資金を出されているようすけれども——から、国際共同研究の申し出を現在いただいているところでして、この7月、すなわち来月には、NEESとの間で協力協定という協定締結のめどがついたところでございます。

こういった国際的な研究の枠組みの中で、1年前倒ししたことによって、22年4月から、最初に理事長からのごあいさつでも申し上げましたけれども、これまでの津波防災研

究センターをさらに、地震に関する研究も統合して、アジア・太平洋沿岸防災研究センターと、こういった新しい組織の立ち上げにもつながったわけでございます。

このほか施設整備といたしましては、総合沿岸防災実験施設、寄り回り波のような長周期性のうねりを再現できる水槽も、22年度中の完成を目指しまして着実に整備が進んでおりますし、また、21年度の補正予算として認められたんですけれども、沿岸域クリーンエネルギーの活用を研究するというので、港湾空港技術研究所構内に小型風車を建てましたし、太陽光発電パネルも設置いたしました。あるいは、基本的な気象海象条件とあわせて解析することになりますので、アシカ島等の海象観測施設のリニューアルもあわせて行っております。こういった新たな研究施設の整備に対応して、構内の電気系統、受配電施設、これも順調に整備を進めることができました。

40ページ、最後になりますけれども、「人事に関する計画」ということで、中期計画といたしましては、これだけたくさんいろいろなことをやりなさい、やりなさいというわりには、人件費を最終的に5%減らしなさいという計画が与えられていますけれども、中期計画期間中に5%の削減が実施できるように着実に努力を進めておりまして、22年度の目標が最終的に達成できるような数値を21年度中に得ることができるようになりました。

こうした中で、人が減っていく中で重点的に研究を実施するために、研究者評価の結果を踏まえて職員の配置、あるいは組織の構築、こうしたことにも、先ほどからご説明しておりますように工夫を払っているわけです。関連情報に幾つかのことが書かれておりますけれども、組織の再編あるいは幹部の人事についても、幾つかの例をご紹介します。

非常に駆け足で飛ばしましたが、それでも長時間にわたってお話しさせていただきました。以上で、資料4-1及び4-2のご説明とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

【分科会長】 永井理事、どうもありがとうございました。ぴったり予定している時間内におさめていただきました。

ちょっと中身は大部ですが、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 ご説明の中の12ページに「平成21年度の研究体系」というのがありますが、この委員会とは別の、研究評価委員会といたしましたか。

【港空研】 外部評価委員会です。

【委員】 外部評価委員会、そこで評価をしていると思いますが、その情報というのは私たちに知らされるのでしょうか。あるいは、どういう状況になっているのでしょうか。

【港空研】 まず外部評価委員会に行っていたいただいた研究評価につきましては、今日の資料では概略だけですけれども、業務実績報告書の中できちんと述べております。

それから、外部評価委員会がどういふようになっていふかということですが、年に2回開催しております。ということは、外部評価委員会の前には内部評価、あるいはその前にテーマ内評価ということがありますので、スケジュールとしては、3月の外部評価委員会のために2月に内部評価委員会を行って、12月から1月の間にテーマ内評価会を行う。6月の外部評価委員会、実は来週6月10日に開くんですけれども、それに向けて5月に内部評価委員会を、4月に各テーマ内評価会を行うというスケジュールになっております。

外部評価委員会で何をやるかと申しますと、3月の外部評価委員会では、主として翌年度の研究実施項目について、あるいは翌年度の重点研究課題について、あるいは翌年度の萌芽的研究、特別研究、こういったことについてご審議いただくわけです。そして6月の外部評価委員会では、前年度に終了した研究実施項目に焦点を当てて、それぞれの研究テーマの活動成果について評価をいただく。さらには、萌芽的研究の追加募集というようなことも行っておりますけれども、こういった活動を進めております。

【委員】 ありがとうございます。

そういうことなので、6月28日までに私たちが評価をするわけですが、それを決めるまでにはその結果が業務実績報告書に入ってくるということによろしいですね。

【港空研】 はい。

【委員】 それは、この委員会では、港湾空港技術研究所の研究テーマというのが膨大にあつて、個々の詳細についてはなかなか、すべて立ち入ってというわけにはいかないので、外部評価委員会の結果を参考にさせていただくという趣旨でよろしいですね。

【港空研】 はい。

【委員】 それからあと、細かいこと1つで、その12ページの1のウに「⑤その他」というのがあつて、これがやや、ほかとの並びでいふと特別に見えるんですが、これはどういふ意味でしょうか。

【港空研】 実は1のウだけではなくて、3のアについても「その他」というのがございまして、これは、プログラムライブラリー及びその関連するデータベースの整備という研究実施項目が1つのその内容となっております。こういった基盤的なデータベースなりプログラムライブラリーといったものを、整備局の方々が設計・調査のために使っていた

だくための基本情報として、我々研究所が取りまとめるという地道な仕事があるわけですが、なかなかこういったものがうまく重点研究テーマのどこに載せるということが難しいので、これも外部評価委員会で議論していただいた結果ですけれども、主として海洋・水工関係のライブラリー、データベースは1のウに、地盤・構造関係のライブラリー、データベースは3のアという形で、「その他」という位置づけで整理していきましょうということになって、今日に至っているという状況があります。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにございますか。

【委員】 11ページ下に「新規特別研究」が3つあり、本当に社会的なニーズの高い、要請を踏まえた中での研究である。去年もこのようなお話があり、それを踏まえて新規特別研究になっていると思いますが、これは、基本的組織を超えた横断的な研究体制を編成していることと、次の12ページの21年度の研究体系の中には入らないですか。

2つあるが、1つ目は、横断的な研究体制をどのように組んでいるのかなということと、それから、研究体系のこの表とは別に新規特別研究というのが、1、2、3のほかにあるということですが、やはり1、2、3、4と、「4」というようにはせずに、何か付記的な形で書いているのは何故なのかをお聞きしたいと思います。

【港空研】 ありがとうございます。

実は私どもの研究分野と研究テーマ、それから12ページでは、その研究テーマにぶら下がった研究サブテーマまでご紹介しているわけですが、各サブテーマの中にまた「研究実施項目」という項目がございます。そして特別研究というのは、1つの研究実施項目を構成するというのが原則となっております。

ですから、具体的にいいますと、例えば「沿岸域の生態系によるCO₂吸収量の定量的な評価手法の確立」というのは1つの実施項目でして、12ページの表でいいますと2のア、一部2のイにもかかわりますけれども、「閉鎖性海域の環境改善と沿岸生態系によるCO₂吸収に関する研究」という重点研究課題の1つの核となる研究実施項目というように位置づけられているわけです。

同様に、「地球温暖化によって懸念される台風の強大化」というところは、1のウの4番目の研究サブテーマに対応した重点研究課題、「地球規模の環境変化と高潮・高波防災のための高精度な沿岸海象把握に関する研究」と、こういった課題の中の1つのキーとなる実施項目であるというように位置づけております。

【委員】 わかりました。よく読めばよくわかりましたが、ここにもあって、これがどのように12ページと関連するのかがもう少し分かるようになっていれば、より横断的という意味も含めてよくわかるのかもしれませんが。ありがとうございました。

【港空研】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにございませんか。

【委員】 1つ教えていただきたいんですが、36ページに、人材の確保と育成のお話が出ています。

確保については幾つか、研究員を新たに採用したとかある訳であります。おそらく大学では「キャリアパス」という言葉に対応すると思いますが、どういう研究とか教育をされて、どういう分野に卒業していったのか、教えてください。ご説明の中には、例えば大学の先生になったとかいうお話があった訳ですが、大学だけではない、民間とか、行政はもちろん関係があるかと思いますが、どんな、キャリアパス貢献を通じてどういう分野で活躍されたかというのはありますでしょうか。

【港空研】 いろいろなレベルの卒業生がいるわけですが、やはりざっとOBの方を見ますと、いわゆる研究所にほんとうに長くおられた方は、極めて大学の先生になられた方が多いというのが実態かと思えます。行政の経験も長くやっておられて、研究所でも研究をされたという先輩方は、やはり民間企業でもコンサル等で活躍されています。

行政との間は、言ってみれば1つの人事交流ということで……、どうぞ。

【港空研】 済みません、補足いたしますと、比較的若手の研究者ですけれども、若いうちに国の整備局の、特に設計関係の業務を担当させる、あるいは関西空港のような空港整備をやっているところの会社の勤務を経験させるというようなことで、行政の経験を積ませる、それから現場で必要なニーズを把握するというようなことをやっております。そういうところが、おそらく大学なんかとかなり違う部分ではないかと思えますが、そういう形でトレーニング、若いうちから現場を経験させたりして、人材育成に努めております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【港空研理事長】 それと、つけ加えますと、従来は国の研究機関でしたから、やるべき仕事は土木、空港や港湾の土木施設の整備をやるというのが非常に大きな目的でした。国との間の人事交流も多分にありました。そこで培われた能力を買われて、大学のほうに、研究はもちろんでしょうけれども、むしろ人材教育という立場で、出ていかれる方が随分ありました。

昨今、この前にも少しご紹介しましたが、いわゆる人材育成のための基本方針というのを我々はつくりまして、これを公表させていただきます。その中で、我が国におけるいわゆる土木を中心とした技術者・研究者の人材育成に対する、我々のような独立行政法人のミッションはいかにあるべきかなということを議論しました。特にそういうことを言った背景としては、最近、任期つき研究者を採用することが多いことが挙げられます。それがまた我々に期待されているところもあります。大学のオーバードクターには、民間へ行かれる、大学に残られる、国の研究者になられるという3つほどの方法があると思います。その中で、我々の研究所としては、大学のオーバードクターに、任期つきで——これはもちろん我々の意図、目的もあるんですけども——3年なり5年なりの間、研究所で勤務していただきます。我々は、ある種の社会資本整備の現場を抱えていますから、現場である種のトレーニングができるわけです。仮に大学にまたお戻りいただくにしても、あるいは民間企業に行かれるとしても、我々研究所は、こうした若い方々に対して、大学の中では経験できない現場経験とデータを豊富に提供する役割を果たす必要があるのかなと考えております。

ということで、できるだけ、任期つきで来た方に対しては、我々と一緒になってご自身の研究にいそしんでもらうことは当たり前ですけども、あらゆる機会をとらえて現場に出すとか、現場を踏ませるとか、あるいは我々のやっている国際技術協力のようなところにも行ってもらうとか、さまざまな経験を積んでいただくようにすることを心がけています。その人のキャリアパスの上でも意味があるでしょうし、国全体で考えてみても、そういうことをやれる機関というのは独立行政法人ぐらいしかないでしょうから、そういう役割を果たすべきかなと思っております。最近は少し複雑になってきてはいますが、人事交流や人のやりくりにあたっては、そんなことを考えながら、対応させてもらっています。

【分科会長】 ほかにご質問、ございませんか。よろしいでしょうか。

【委員】 18ページの平成22年度の、これからだと思えるんですけども、新しい社会ニーズに対応したテーマの中で、「物流改革推進のためのターミナル機能の高度化に対する研究」というのがありますね。それは、さっきのご説明でいくと、12ページの中では3番のアになるというような理解になるということによろしいのでしょうか。それとも、そういう体制をとっておられるという、研究体制としては。

【港空研】 22年度からこういう重点研究課題をつくったということで……。

【委員】 まだこれからですよ。

【港空研】 発展したということで、12ページの表はあくまでも21年度の表ですけども、22年度につきましても、3月の外部評価委員会でこういった表を取りまとめているところですよ。

その中で、我々もいろいろ議論いたしましたけれども、結局3のア「港湾・空港施設の高度化に関する研究テーマ」の中で、新たな物流改善というサブテーマを設けて、その中で位置づけていこうということになりました。その上で、23年度からは新しい中期期間ということになりますので、なかなか先のことはよくわかりませんが、昨年度、すなわち21年度の評議員会で取りまとめたいただいた中期展望では、本研究は、より独立させた1つの研究テーマというように位置づける方向性をいただいております。

【委員】 わかりました。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 先ほど理事長がご説明になったこととの関連もあるのですが、これは28ページですか、よそに支援で出ていくという。私、記憶がはっきりしなくなってしまったけれども、非常に活躍されていた方が北海道大学の教授になって出られたと。それと、36ページの人材確保との関係で、任期つきでありますとか特別研究員というのは相対的に若手の方だろうと思いますね。上の方で非常に中心的な研究活動の軸になっておられた方が出ていくという、入りと出というか、内部的にそのあたり、若手をとることでうまくカバーされるともあまり思われなくても、そういうことについて基本的にどう考えておられますか。

何か変な質問ですが、やはり内部で次々と、その方に準ずるような方が成長してきているので心配がないと、多分そのような答えになるのかなという気もしますが、実際にはなかなか大変じゃないかなと。こういうのでばらばらに書いてあると、両方ともハッピー、ハッピーという感じになるけれども、組織の実態でいうと相当きつところもあるのかなという気がしないでもないけれども、変な質問で申し訳ありませんが。

【港空研理事長】 数がそんなに大勢いるわけではないですし、特に昨今少なくなっていますから、たしかに先生がよくご存じの通りの実態です。ただ、具体の人事の話になりますと、いわゆる民間企業の組織であれば、おそらく経営者としては、企業活動からどのように株主に対する責任等を果たすかが、最重要課題だと思います。我々の組織におきま

しても、そういうことももちろん大事だと思います。しかし、我々の組織は、我々の組織が単独で回っているのではなく、日本あるいは世界の中の港湾・空港・土木の世界全体の中で回っているんですね。

我々の組織と、もちろん行政機関と、それから世界の「界」と書く土木界の一員たる大学と、そういうものが連携をとることによって、はじめてうまく回っていくわけです。それぞれの組織がそれぞれの役割を持ちながら、全体系として成り立っていると思っています。人事は、そういう視野で見なければいけないなと思います。もちろん、我々のところでも、とても優秀であるため、理事長の立場で言えば、研究所の中に置いておきたい、出したくない人材も、もちろんあります。しかし総合的に考えて、単なる損得ではなくて、港湾・空港・土木の世界全体の中で考えれば、むしろ大学へ行っていただいて、そこでがんばっていただくべき場合もあります。もちろん、我々と連携をとって、我々の仕事もある意味手伝ってもらいながら、ということにはなります。あるいは、引き継いでいくような人間も育ててきているので、後継者を育てるという意味でも、出してもらう時を判断をし、出すときは出していることも必要です。「いやいや、待て待て」といって、2-3年待つて欲しいという場合も、もちろんございます。ございますが、出すことを決意するときには、そういう判断をしながらやっております。したがって、我々は、組織を取り巻く世界を少し幅広に見ていることを、ご理解いただければありがたいと思います。

【委員】 大変よくわかりました。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問等ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、今までのところで確認しておきたいんですが、第1部で説明していただいた分科会における評価の手順といたしますか、これは昨年と同様、今日は実績報告書の概要版を説明していただきましたので、以降、6月28日までに、個別に正式の報告書の中身をご説明いただいて、それぞれ各評価委員の方々に、昨年同様採点をしていただく。次回の8月の分科会でトータルの結果を寄せ集めていただいて、分科会としての各項目についての最終評点を決定するという手順になりますので、個別に、今度は電話帳版を皆様方に、事務局のほうをご説明に参ると思いますので、ご足労でございますけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、次の議事に進ませていただきたいと思ひますが、「独立行政法人改革の動向について」。これは分科会自体の今後のあり方とも、現状置かれていゝる立場ともちよつと関係しますので、事務局のほうからご説明をお願ひしたいと思ひます。

よろしく申し上げます。

【事務局】 それでは、独立行政法人をめぐる最近の話題ということで、昨年末からの動向について簡単に資料をつくりましたので、こちらで少しご説明、ご報告をさせていただきたいと思っております。

全体の流れといたしましては、資料5-1に示していますが昨年12月25日に閣議決定をされております。資料は参考2というところに、閣議決定そのものも示してございます。閣議決定では、基本的姿勢として、すべての独立行政法人のすべての事務・事業について、国民的視点で、実態を十分に把握して、聖域なく厳格な見直しを行うといった基本姿勢の中で、次の「見直しの視点」ということで、1つは、事務・事業の抜本的な見直し、2つ目といたしまして、独立行政法人の廃止・民営化等、3つ目としまして、組織体制・運営の効率化の検証といった3つの視点で見直しをしていきなさいということで、閣議決定をされてございます。

事務・事業の抜本的な見直しということでは、それぞれの事業について、必要性、有効性、効率性の観点から、5つの視点に立って、例えば「国民生活にとって真に不可欠なものであるか」「事業性を有するもの、民間参入を阻害しているもの、国が一定の関与を行うことで民間が実施可能なものは民間において実施できないか」といったような、ここに書いています5つの視点に立って見直しを行うよう閣議決定がなされました。

独立行政法人の廃止・民営化等ということでは、こういった独立行政法人のあり方を検討し、廃止、民営化、移管等を行うべきものについては必要な措置を講ずると、こういったようなことも言われてございます。

それから、関連事項に関しまして1点、平成19年に閣議決定されました「独立行政法人合理化計画」で定められた事項については、当面凍結というふうになされた次第でございます。これを受けまして行政刷新会議では、皆様ご承知のとおり、テレビでは、4月末に事業仕分けということで、47法人・151事業の仕分けがなされたわけでございますが、現在、国においては104法人、独立行政法人があります。そのうちの47法人が選ばれました。ちなみに国交省所管で選ばれた9法人・28事業の中には、港湾空港技術研究所は含まれておりません。ただし、3月末に行政刷新会議の事務局ヒアリングというのがございまして、そちらでは港湾空港技術研究所も、事業の中身について、どういったことをやっているか事業内容のヒアリングを受けてございます。

4月末に行われました事業仕分けを受けて、最終的に第9回の刷新会議で、5月18日

に「横断的見直しについて」ということで、資料5-2につけてございますけれども、こういった「見直しについて」という方向が取りまとめられました。大きく3つのことが言われてございます。保有資産の抜本的見直し、2つ目で事業実施の主体・手法等に関する見直し、3つ目としましてガバナンスの強化といった3つが取りまとめられてございます。

独法港空研の中で、プレヒアリングの際も、保有資産に関しましては特段の問題といたしますか、指摘もありませんでした。独法港空研の事業で当てはまるとすると、2.の「事業実施の主体・手法等に対する見直し」ということで、事業実施主体の見直し、重複排除・事業主体の一元化、それから4番にあります自己収入の拡大、こういったようなことが事業の見直しの中で当たりが出てくるのではないかと考えてございます。行政刷新会議のほうからも、この取りまとめ以降、では具体的に今後どうしていくというスケジュール等々、まだ示されてございません。といったことで、これを受けてまた新しい動きが起こされて、その中でこれに対して対応していくと、こういった今、状況になってございます。

ということで、以上、最近の動向についてということでご報告させていただきました。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

最近の動向について、何かご質問ございますでしょうか。特にございませんか。

それでは、本日予定しておりました審議事項、一応これで終わりましたが、その他事項、何かございましたら、事務局のほうからよろしく願います。

【事務局】 その他事項でございますけれども、先ほどからご議論いただきました業務実績報告書の、今日は概要版をお配りしてございますけれども、本チャンのやつを、今言われた外部評価であるとか、あるいは会計の状況であるとか、あるいは総務省から出されました評価に当たっての視点、こういったものを加えて、改めて先生方にお示ししたいと思っております。それをまとめて、8月5日の15時30分から、評価をしていただいた上で、国土交通本省の会議室において評価結果を取りまとめる分科会を開きたいと思っております。

次回の分科会においては、21年度の業務実績報告の分科会案を取りまとめるということにしていますので、ご多忙のところでありましてけれども、何とぞご出席いただけたらありがたいと思っております。

事務局からは以上でございます。

【分科会長】 それでは、これで第21回の分科会を終了させていただきます。どうも長時間ありがとうございました。

【港空研】 ありがとうございました。

【事務局】 どうも本日はありがとうございました。

— 了 —