

国土交通省所管独立行政法人の見直し当初案

見直し当初案の内容一覧表	1
建築研究所	6
交通安全環境研究所	13
海上技術安全研究所	21
電子航法研究所	28
航空大学校	35

各府省別法人の見直し当初案の内容一覧表

府省名	国土交通省					
法人名	組織形態の見直しに係る 具体的措置 (又は見直しの方向性)	事務及び 事業名	事務及び事業の見直しに係る具体的措置			
			廃止	他の事務及び 事業との統合	民間・地方公共団 体への移管	その他
独立行政法人 建築研究所	・複雑化、多様化する近年の社会ニーズに機動的に対応すべく、プロジェクトチーム制の一層の活用に加え、組織体制の見直しを実施する。 ・非公務員化については、検討する。	建築及び都市計画に係る技術に関する調査、試験、研究及び開発並びに指導及び成果の普及	地震や火災に対して脆弱な建築物や市街地の安全性の向上、民間では対策を講じ難いシックハウス問題への対処、国レベルで対応が不可欠な地球温暖化防止のための研究開発等を客観的・中立的立場から行い、その成果を国の法令、技術基準等に生かすとともに、国土交通大臣の指示による職員の派遣等災害対応に貢献する業務を行い、被害調査等により得られた課題を行政施策に反映する役割を担っており、廃止した場合には、国の技術基準策定等の業務が円滑に行われず、国民生活の安全性・安定性が低下する。	国における技術基準の策定等に資する研究開発や広く社会に活用される汎用的な技術の研究開発を、高い専門性を持って中立的・公共的な立場から実施できる唯一の研究機関であり、類似する業務を行っている法人はない。また仮に、統合しても、分野が異なることから統合による効率性は見込められず、むしろ意思決定等における機動性の低下などの弊害により、研究活動の非効率化を招く。さらに、対外的に広く認知されている「建築研究所(BRI)」としての連続性を失うことは、国際的に大きな損失となる。	地方公共団体への移管については、類似の研究機関が存在しない。民間に対する移管について、中立性・公平性の確保が困難となり、リスクの大きい研究については採算性等の観点から実施されないことも予想される。また、災害の発生時に早急に現地赶赴き、被害状況の調査等を行うことができる代替機関は存在しない。	・安全で安心な暮らしの実現、循環型社会に対応した環境・ストック対策、少子高齢化社会に対応した住宅・まちづくり等社会ニーズの高い研究への重点化を更に推進する。 ・プロジェクトチーム制の一層の活用や組織体制の見直しを行うとともに、研究支援業務のアウトソーシングの推進等を更に積極的に推進する。 ・研究成果の国民への還元のため、研究広報誌の発刊等広報の充実を図り、社会への積極的な情報発信を推進する。 ・国際地震工学研修について、研修生の修士号取得制度の導入に伴い、カリキュラムの更なる充実を図る。

各府省別法人の見直し当初案の内容一覧表

府省名	国土交通省					
法人名	組織形態の見直しに係る 具体的措置 (又は見直しの方向性)	事務及び 事業名	事務及び事業の見直しに係る具体的措置			
			廃止	他の事務及び 事業との統合	民間・地方公共団 体への移管	その他
独立行政法人 交通安全環境研究 所	・リコール調査業務をよりの確かつ効率的に実施するため、必要な体制の強化を図る。 ・非公務員化については、検討する。その際、以下のような点について支障がないか見極める。 ① 交通安全環境研究所においては、審査業務、リコールに係る技術的検証業務、自動車・鉄道等の基準策定に資する技術支援業務を行っており、これらの業務は行政事務の一部を担っているものである。このため、国が行う自動車・鉄道等の安全・環境基準の策定、自動車の型式指定やリコール等の業務と一体となって実施されなければ、国の安全・環境施策の円滑な実施に支障を来すおそれがある。また、昨今の自動車メーカー等の不正事案を踏まえると、これらの業務の実施にあたっては、厳正性かつ公正・中立性が強く求められる。 ② 交通安全環境研究所は、その業務の施行において自動車メーカー等の開発中の技術等企業秘密に属する情報を取り扱うことから、その漏えいが確実に防止されなければならない。 ③ 交通安全環境研究所において、仮に、長期間争議権が行使され自動車審査業務が停滞すると、型式指定が遅れることになり、国民の利益を損なうおそれがある。	陸上運送及び航空運送に関する安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保を図るための陸上運送及び航空運送に係るものに関する試験、調査、研究及び開発等	自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務は、国が自動車・鉄道等の安全、環境に係る技術基準の拡充・強化等を実施する上で必要不可欠なものであり、我が国で唯一当所において実施しているものであることから、この業務の廃止は、国の施策の実施を困難とし、自動車、鉄道等の事故の防止や大気汚染の状況の改善が滞り、社会経済や国民生活に直接かつ著しい支障を及ぼすこととなる。 また、自動車審査業務を廃止した場合には、自動車製作者は型式指定を取得することが不可能となり、実質上、新型自動車を販売することが不可能となる。	当所の業務と同様な業務を行っている他の主体はなく、仮に他の機関と統合したとしてもシナジー効果等のメリットは期待できず、むしろ統合による大括りの結果、意思決定等における機動性を損ない、自動車・鉄道等の基準策定に資する技術支援、自動車審査、リコールに係る技術的検証を迅速に進めることが困難となり業務に支障をきたすことが懸念されることから、他の機関との統合は困難である。	本研究所の業務は、国が策定する自動車、鉄道等の安全・環境基準に資する技術支援業務、自動車の審査業務が中心であり、これらの業務は、国民の生命の安全と健康を守るために極めて重要かつ公共的な業務であり、全国的視点及び国際調和の観点を踏まえつつ公正中立な機関において集約して実施する必要がある。また、当該技術支援業務は、民間等で行っている商品開発のための研究とは異なり、収益性とは無関係な業務である。以上のことから、当該業務を民間や地方公共団体に移管することは困難である。	・大学等で行うべき学術的な研究及び民間で行われている開発研究を実施しないことにし、自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務に重点化を図る。 また、自動車及び鉄道を所掌する特徴を活かし、近年開発が進められ、注目されているバイモーダル交通システム(自動車と鉄道の双方の特徴を備える交通システム)等の新しい交通システムの安全性評価についても重点に含め実施する。 ・自動車の型式指定の際の基準適合性審査について、審査方法を効率化するとともに、リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等への厳格な審査等を行うことなどにより、安全の確保・環境の保全に貢献する。また、自動車メーカー等の開発スケジュールに柔軟に対応できるよう審査体制を整備する。 ・我が国を代表する政府機関として国際基準調和活動に積極的に参画し、国際的な基準の統一化に貢献する。 ・平成16年6月に策定された「リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止策」を踏まえ、自動車のリコールに係る技術的検証業務について、当研究所の業務として中期目標・計画等に明確に位置づけ、業務の確実な実施に努める。 ・技術支援業務について、国が参画する課題選定・評価会議(仮称)の創設による行政ニーズへの的確な対応を図るとともに、事務処理の電子化の促進等のマネジメントの充実を図る。

各府省別法人の見直し当初案の内容一覧表

府省名	国土交通省					
法人名	組織形態の見直しに係る 具体的措置 (又は見直しの方向性)	事務及び 事業名	事務及び事業の見直しに係る具体的措置			
			廃止	他の事務及び 事業との統合	民間・地方公共団 体への移管	その他
独立行政法人 海上技術安全研究 所	・海上技術安全研究所の事務・事業については、公務員以外の者が担うものとする。なお、その際、職員の雇用と労働条件に配慮した上で、関係省庁・機関の協力を得て、所要の準備を進める。	船舶に関する技術の研究、調査、開発及びその成果の普及	本研究所の事業は、国土交通省の海事行政の遂行に不可欠であり、民間、大学、地方公共団体にこのような機能・能力を有する研究機関は存在しておらず、仮に廃止した場合、こうした分野における技術的基盤の損失が生じ支障をきたす。	本研究所の事業と他の独立行政法人等の事業に類似性は無く、統合したとしてもシナジー効果は期待できず、むしろ、異なる分野を管理・統括する部門における意志決定等の機動性・効率性の低下などの弊害により、事業運営の非効率化を招くことが懸念される。	本研究所の事業は、採算性がない又はリスクが高い研究開発を行うものであり民間による実施が期待できない。また、安全・環境基準策定のための研究について、公平性や中立性の確保が期待できない。 地方公共団体に本研究を実施する能力を有する研究機関は存在しておらず、仮に事業を移管した場合、こうした分野の研究開発の実施が期待できない。	・総合的かつ合理的な海上輸送の安全性の確保、船舶に起因する環境負荷の低減、氷海域での油流出事故への対応、内航船の運航省力化等、複雑化・高度化・専門化する海事行政の政策課題に適切に対応するために必要な研究テーマに業務の重点化を行う。 ・基礎研究活動の活性化を図るとともに、先の研究の重点化を進めつつ、継続的に人材の育成、専門的知見の蓄積を進める。 ・戦略的企画機能の高度化、施設の適切な整備・維持管理を含む研究支援体制の充実、他の研究機関との連携強化等を推進する。あわせて、電子化による更なる情報共有や管理業務の一元化・迅速化等を推進し、間接業務の更なる簡素化等を行う。

各府省別法人の見直し当初案の内容一覧表

府省名	国土交通省	
法人名	組織形態の見直しに係る 具体的措置 (又は見直しの方向性)	事務及び事業名 事務及び事業の見直しに係る具体的措置 廃止 他の事務及び事業との統合 民間・地方公共団体への移管 その他
独立行政法人 電子航法研究所	・航空路、空域、混雑空港の容量拡大に関わるソフト面に対応する研究体制へ重点化を図る。 ・特に重要なプロジェクトの推進について、プロジェクトチームの結成・再編を機動的に実施する。 ・企画部門については、企画調整機能と情報発信機能の2つの機能へ重点化を図る。 ・当研究所の事務及び事業については、公務員以外の者が担う方向で検討する。	電子航法に関する試験、調査、研究、開発等 航空交通量及び航空需要の増大に対応するための航空交通管理手法に関する研究や次世代航空保安システムに関する研究が実施されず、国の業務が円滑に進まなくなるため、国民生活に不便を強いるとともに、社会経済の発展を阻害することとなる。 電子航法に関する研究等を行っている我が国唯一の試験研究機関であること、また当該事業と関連又は類似する事業を行っている独立行政法人等が存在しないことから、事業の他の独立行政法人等への移管は想定しがたい。 研究リスクが大きいこと、航空管制業務等が国の事業であることの特殊性から国以外の需要がほとんどないこと、技術的に高度な知識を必要とするものであることに加え、特殊な試験設備が必要であることから、民間又は地方公共団体へ移管した場合には必ずしも当該研究等が実施されない恐れがある。 より高度な航空交通管理手法の開発・評価に関する研究と、衛星・データ通信等の新技術を取り入れた次世代通信・航法・監視システムの整備、運用及び利用に関する研究を戦略的・重点的に実施する。 ・当研究所の研究開発に関連する技術分野または研究開発に必要な要素技術に関する研究開発等を行っている国内外の研究機関、民間企業等との共同研究等を引き続き強力に推進する。専門的な知識を要しない補助的な作業については、外部委託する。 ・研究開発に係る予算管理の適正化を図るとともに、エフォート(研究専従率)の把握により、業務運営の合理化・適正化を図る。この他、自己収入を増加させるための活動を積極的に推進する。

各府省別法人の見直し当初案の内容一覧表

府省名		国土交通省				
法人名	組織形態の見直しに係る 具体的措置 (又は見直しの方向性)	事務及び 事業名	事務及び事業の見直しに係る具体的措置			
			廃止	他の事務及び 事業との統合	民間・地方公共団 体への移管	その他
独立行政法人 航空大学校	・教育業務の合理化・適正化・質の向上等、教育支援業務に係る民間委託、管理業務の効率化等について検討を進めており、これらを踏まえ、一層効率的な業務実施体制の実現に資する内部組織のスリム化を図る。 ・非公務員化については検討する。	航空機の操縦に関する学科・技能の教授及び航空機の操縦に従事する者の養成	大手航空会社2社が本大学校と同様の基礎的教育を実施しているが、その養成数は経営状況により不安定であり、我が国に必要な乗員を安定的に供給することは困難である。従って、本大学校の乗員養成が行われなくなることにより、乗員が不足し、我が国の社会経済活動に著しい支障を与える。また、今後航空需要の増加及び乗員の大量退職が見込まれており、航空大学校の業務は、今後一層その必要性が高まることとなる。	航空大学校の事業は、乗員の養成に係る事業に特化しており、当該事業と関係のある業務を行っている他の独立行政法人は存在しない。また、仮に一体的に実施したとしても効率的・効果的な運用は不可能である。	広く人材を発掘し高質の乗員を安定的に供給するため、授業料を国立大と同水準とする必要があり採算性が低いこと、また、航空大学校の知見を行政上の安全基準等にフィード・バックし、高度な技術力等を活用して航空局操縦職員の能力向上を図る必要がある、民間への移管は適当ではない。また、航空輸送は、海外までも活動範囲としており、地方行政に馴染まず、そのノウハウもない。	・学科教授科目等の見直し等による教育業務の合理化・適正化・質の向上について検討する。 ・教育支援業務について、民間委託を図る方向で検討する。 *整備業務の更なる民間委託(整備管理業務の一部民間委託) *運航管理業務の民間委託 ・管理部門のスリム化を図る方向で検討する。 ・民間乗員養成機関の育成振興を図り、またヒューマンファクター対策等に関する調査研究の充実を図る方向で検討する。

中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しの当初案整理表

法人名		独立行政法人建築研究所			府省	国土交通省	
沿 革		昭和 2 1 年 4 月 戦災復興院の附属機関として創立 昭和 2 3 年 7 月 建設省建築研究所と改称 昭和 5 4 年 3 月 筑波研究学園都市（現在地）に移転 平成 1 3 年 1 月 国土交通省建築研究所と改称 平成 1 3 年 4 月 独立行政法人建築研究所設立					
役員数（監事を除く。）及び職員数（平成 17 年 1 月 1 日現在）		役員数			職員数（実員）		
		法定数	常勤（実員）	非常勤（実員）	9 3 人		
		2 人	2 人	0 人			
国からの財政支出額の推移（13～18 年度） (単位：百万円)	年 度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度（要求） ※委託費は未確定のため除く
	一般会計	2, 466	2, 361	2, 230	2, 196	2, 160	2, 325
	特別会計	0	0	0	0	0	0
	計	2, 466	2, 361	2, 230	2, 196	2, 160	2, 325
	うち運営費交付金	2, 299	2, 212	2, 103	2, 080	2, 051	2, 214
	うち施設整備費等補助金	119	107	107	99	96	111
	うちその他の補助金等	48	42	20	17	13	（未 定）
支出予算額の推移（13～18 年度） (単位：百万円)		平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度（要求）
		2, 507	2, 408	2, 298	2, 268	2, 236	（未 定）
中期目標の達成状況（業務運営の効率化に関する事項等）（平成 16 年度実績）		・業務運営の効率化に関し、一般管理費については、中期目標では「中期目標期間中における当該経費の総額を初年度（平成 1 3 年度）の当該経費に 5 を乗じた額に比べて 2. 4 %程度抑制すること」としており、また、中期計画では「初年度において運営費交付金相当として見積もられた当該経費相当分に対し各事業年度 3 %程度抑制すること」としている。このためには、平成 1 4 年度以降に毎年度平均 3 %の縮減を行うことが必要であるが、各年度達成しており、着実な実施状況である。 ・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し、 ①建築の発達・改善、都市の発展・整備に係る社会的要請の高い課題への早急な対応については、「研究所の総研究費（外部資金等を除く）の概ね 6 0 %を充当することを目途とする」こととしているが、各年度平均					

	約 70% 充当しており、着実な実施状況である。室内空気環境汚染防止技術や構造物の安全性向上技術、建築廃棄物の発生抑制・再利用技術など国民の安全性向上、良好な環境の保全・創造等に関わる社会的要請の高い研究開発を実施し、建築に係る技術基準や指針等の策定に貢献している。 ②他の研究機関等との連携等については、「国内外の公的研究機関、大学、民間研究機関等との共同研究を本中期目標期間中の各年度において 30 件程度実施する」こととしているが、各年度平均約 40 件程度実施しており、着実な実施状況である。 ・その他業務運営に関する重要事項に関し、人事に関する事項については、中期目標では「高度な研究業務の推進のため、必要な人材の確保を図るとともに、人員の適正配置により業務運営の効率化を図ること」としており、また、中期計画では「中期目標の期間中に定年退職等の結果生じた減員については、適切な人員管理を行うとともに、研究に必要な人材の確保については、選考採用や、関係省、大学及び他の研究機関等との人事交流、効率的・効果的な研究開発を実施するための任期付研究員の採用により業務の進捗を図るほか、定型的業務の外部委託化の推進などにより人員増は行わない。」としている。職員数について、中期計画に記された 98 人の範囲内で業務を実施しているとともに、予算についても、中期計画に記された運営費交付金、施設整備費補助金の範囲内で業務を実施しており、目標達成に向け、順調な状況である。
--	--

事務及び事業の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人建築研究所	府省	国土交通省
事務及び事業名	建築及び都市計画に係る技術に関する調査、試験、研究及び開発並びに指導及び成果の普及		
事務及び事業の概要	建築の発達及び改善並びに都市の健全な発展及び秩序ある整備に資することを目的とする研究開発、災害対策基本法の指定公共機関として国土交通大臣の指示に基づく災害時等の技術指導、研究成果の国際的な普及による国際貢献活動としての国際地震工学研修等を実施。		
事務及び事業の改廃に係る具体的措置（又は見直しの方向性）	・ 社会的要請に対応した研究開発課題への更なる戦略化・重点化 研究開発課題について、国民の安全性の向上、良好な地球環境・地域環境の保全・創造、国民の生活環境の質の向上等の観点から、建築・都市計画分野における研究開発の重点化・戦略化を図ってきたところであるが、安全で安心な暮らしの実現、循環型社会に対応した環境・ストック対策、少子高齢化社会に対応した住宅・まちづくり等社会ニーズの高い研究への重点化を更に推進する。 ・ 業務運営の効率化 より一層の業務運営の効率化を図るべく、組織・業務全体にわたる不断の点検を実施し、プロジェクトチーム制の一層の活用や組織体制の見直しを行うとともに、研究支援業務のアウトソーシングの推進、施設の外部利用の促進、事務処理の迅速化、簡素化等を更に積極的に推進する。 ・ 研究成果の社会への還元 of 積極的推進 研究成果の国民への還元のため、研究広報誌の発刊、HPを通じた一般消費者向けの情報提供など広報の充実を図り、社会への積極的な情報発信を推進する。 ・ 国際地震工学研修の充実 地震工学に関する専門家の育成を図る国際地震工学研修について、研修生の修士号取得制度の導入に伴い、カリキュラムの更なる充実を図る。		

事務及び事業について上記措置を講ずる理由	・ 社会的要請に対応した研究開発課題への更なる戦略化・重点化 建築研究所においては、地震や火災に対する建築物及び市街地の安全性の向上に関する研究、住宅・建築分野におけるCO₂対策など地球環境問題への対応に関する研究、都市のヒートアイランド対策に関する生活の質の向上に関する研究など安全、環境、快適な暮らし等の国民のニーズに対応した研究開発を行ってきたところであり、その成果は種々の技術基準等に反映されているところ。 近年、人口減少や少子・高齢化が進展し、環境に対する国民の関心も高まり、国民生活の質の向上に対する社会的ニーズも多様化し、複雑化・高度化する中で、新たな課題に対応した研究開発を建築、住宅、都市の分野で推進していくことへの社会的要請はますます高くなってきており、現行の組織を柔軟かつ効率的に機能させつつ、社会的要請に機動的に、かつ的確に対応していくことが必要である。 また、国土交通省独立行政法人評価委員会による業務実績評価においても、建築研究所の使命を的確にとらえた重要な研究開発課題に取り組んでいると高く評価されているところであるが、同時に「課題数が多く総花的に感じられる」、「国民が身近に感じる不安、ニーズにもっと大胆に応えるべきではないか」といった指摘も受けており、今後はより一層国民のニーズを踏まえた研究開発課題への戦略化・重点化が求められている。 ・ 業務運営の効率化 限られた人員で高度な研究の推進が可能な環境を確保するため、従来から業務運営の効率化に努めてきたところであるが、社会的要請に機動的に対応すべく、柔軟かつ効率的に組織を機能させるとともに、研究支援業務の質の向上、事務処理の改善などより一層の業務運営の効率化を図る必要がある。 ・ 研究成果の社会への還元 of 積極的推進 研究成果については、科学的・技術的知見として設計者・施工者等実務者により一層の普及を図るとともに、広く国民にも理解されるよう様々な広報手段を通じた効率的な広報活動を実施する必要がある。 ・ 国際地震工学研修の充実 地震に対する安全の確保について課題を抱える開発途上国等の研究者等に対し、国際貢献として高いレ
-----------------------------	---

ベルで技術の指導及び成果の普及を行っている国際地震工学研修については、我が国の国際協力・技術援助の分野で開発途上国等から高い評価を得ているとともに、国土交通省独立行政法人評価委員会による業務実績評価においても「地震工学研修は国際的にも非常に重要な役割を果たしてきており、引き続き計画的な実施を希望する」等評価がなされるなど、同研修に対する期待は高いものとなっており、研修生の修士号取得制度の導入に伴い国際地震工学研修の一層の高度化・充実を図る必要がある。

【廃止、他の事務及び事業との統合、民間・地方公共団体への移管を講じた場合の問題点】

・廃止した場合の問題点

建築研究所は、地震や火災に対して脆弱な建築物や市街地を多く抱える我が国において、国民の生命・財産・生活を守るために必要な建築物及び市街地の安全性の向上に関する研究を行うとともに、民間の経済活動のみによっては国民の健康を守るための対策を講じ難いシックハウス問題への対処や、国レベルでの対応が不可欠な地球温暖化防止のための建築物の省エネルギー性能の向上など、国民の安全で、快適で、環境と調和した暮らしを支えるために必要な研究開発を、客観的・中立的立場から行っており、その成果は、これまでも建築基準法をはじめとした建築・住宅・都市分野における国土交通省の法令、技術基準、施策等に数多く生かされてきている。

また、災害への対応については、災害対策基本法の指定公共機関として、国土交通大臣の指示による職員の派遣その他の災害対応に貢献する業務を行うとともに、新潟県中越地震、宮城県沖地震、十勝沖地震、数多くの台風等近年多発している災害の発生時に早急に現地に赴き、被害状況の調査及び技術指導の実施、さらには、こうした災害時の被害調査等において得られた課題を研究開発に生かし、国土交通省の技術基準策定をはじめとした行政施策に資する役割を担っている。

これらの業務は、公平かつ中立な立場から行われること、そして、国民の高い信頼を得て行われることが不可欠であり、採算性が求められる民間や国の行政実務に直結しない大学においては実施し得ないものである。このため、これらの業務を廃止した場合においては、代替できる機関が存在しないことから、国土交通省の技術基準策定等の業務が円滑に行われず、国民生活の安全性・安定性が低下する。

	・ 他の事務及び事業へ統合した場合の問題点 建築研究所は、建築・住宅・都市の分野における代表的な研究機関であり、建築の発達・改善、都市の発展・整備を図る観点から、国等における技術基準の策定等に資する研究開発や広く社会に活用される汎用的な技術の研究開発を、高い専門性を持って中立的、公共的な立場から企画実施できる唯一の研究機関であり、類似する業務を行っている法人はないことから、統合は困難である。 また、仮に、分野が異なる組織との統合により大括りの組織としたとしても、研究分野が異なること及び研究成果を活用する行政分野が異なることから、統合による効率性の向上は見込まれず、むしろ意思決定等における機動性の低下などの弊害により、研究活動等の事業運営の非効率化を招くことが懸念される。 さらに、「建築研究所（BRI）」の研究開発の実績は国内外に広く定着しており、他の事務及び事業との統合により対外的に広く認知されている「建築研究所（BRI）」としての連続性を失うことは、国際的にも大きな損失である。 ・ 民間・地方公共団体へ移管した場合の問題点 地方公共団体への移管については、国土交通省と連携した各種技術基準の策定のための公平・中立な観点からの高度な研究開発や、広く社会に活用される汎用的な技術の研究開発を実施している類似の研究機関が地方公共団体において存在しないため不可能である。 民間に対する移管についても、国等が策定する技術基準の策定に資する研究開発を民間の主体に委ねた場合、中立性・公平性の確保が困難となり、リスクの大きい研究については採算性等の観点から実施されないことも予想され、建築の発達・改善、都市の発展・整備を図る観点から支障が生ずる。また、災害対策基本法の指定公共機関として、国土交通大臣の指示による職員の派遣その他の災害対応に貢献する業務を行うとともに、新潟県中越地震、宮城県沖地震、十勝沖地震、数多くの台風等近年多発している災害の発生時に早急に現地に赴き、被害状況の調査及び技術指導を行うなど、地方公共団体への指導、復旧等のための技術的支援及び新たな安全基準に資する研究開発などを実施することができる代替機関は民間には存在しない。 これらのことから、民間・地方公共団体への事務及び事業の移管は適当でない。
--	---

組織形態の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人建築研究所	府省	国土交通省
組織形態に関する見直しに係る 具体的措置（又は見直しの方向 性）	・ プロジェクトチーム制の活用や組織体制の見直しの実施 複雑化、多様化する近年の社会ニーズに機動的に対応すべく、分野横断的なプロジェクトチーム制の一層の活用に加え組織体制の見直しを実施する。 ・ 非公務員化については、検討する。		
組織形態について上記措置を講 ずる理由	・ プロジェクトチーム制の活用や組織体制の見直しの実施 建築研究所においては、構造、環境、防火、材料、建築生産、住宅・都市、国際地震工学の7分野のグループを中心として研究開発を実施してきたところであり、グループ内の連携及びグループを超えた連携が活発化するなど、柔軟な研究体制の効果が発揮されてきたところである。今後、社会経済情勢の変化や国民ニーズの多様化などにより、これまで以上に複数の研究領域にまたがる研究開発課題が増加することが見込まれることから、社会ニーズを的確に捉え、研究開発に機動的に反映させるためには、複数分野にまたがる横断的なプロジェクトチーム制の一層の活用と社会ニーズの変化に的確に対応した研究開発を重点的に実施するために機動的かつ柔軟な組織体制の見直しを図る必要がある。 【廃止・民営化・非公務員化について】 ・ 廃止又は民営化した場合の問題点 組織を廃止し又は民営化した場合については、国等が策定する技術基準の策定に資する研究開発において中立性・公平性の確保が困難となり、リスクの大きい研究については採算性等の観点から実施されず、建築の発達・改善、都市の発展・整備を図る観点から支障が生ずる。また、災害対策基本法の指定公共機関として、国土交通大臣の指示による職員の派遣その他の災害対応に貢献する業務を行うとともに、新潟県中越地震、宮城県沖地震、十勝沖地震、数多くの台風等近年多発している災害の発生時に早急に現地に赴き、被害状況の調査及び技術指導を行うなど、地方公共団体への指導、復旧等のための技術的支援及び新たな安全基準に資する研究開発などを実施することができる機関が存在しなくなり国民生活の安全性が低下する。		

中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しの当初案整理表

法人名		独立行政法人 交通安全環境研究所			府省	国土交通省	
沿 革		昭和４５年７月 運輸省交通安全公害研究所 平成１３年１月 国土交通省交通安全公害研究所 平成１３年４月 独立行政法人交通安全環境研究所			設立 移行 設立		
役員数（監事を除く。）及び職員数（平成17年1月1日現在）		役員数			職員数（実員）		
		法定数	常勤（実員）	非常勤（実員）	99人		
		2人	2人	0人			
国からの財政支出額の推移（13～18年度） （単位：百万円）	年 度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度（要求） ※委託費は未確定のため除く
	一般会計	1, 200	1, 107	1, 135	1, 237	1, 244	985
	特別会計	1, 994	2, 989	3, 200	2, 620	2, 028	1, 502
	計	3, 194	4, 096	4, 335	3, 857	3, 272	2, 487
	うち運営費交付金	1, 862	1, 957	1, 985	1, 663	1, 640	2, 114
	うち施設整備費等補助金	918	278	264	574	454	373
	うちその他の補助金等	414	1, 861	2, 086	1, 620	1, 178	（未定）
支出予算額の推移（13～18年度） （単位：百万円）		平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度（要求）
		3, 038	3, 960	4, 347	4, 176	3, 530	（未定）
中期目標の達成状況（業務運営の効率化に関する事項等）（平成16年度実績）		＜業務運営の効率化に関する事項＞					
		・ 組織運営については、中期目標「社会ニーズ、新規分野、新技術等に積極的にかつ柔軟に対応できる、責任を明確にした体制を整備すること」に基づき、研究組織において、研究業務に関する企画、管理及び総合調整を行う研究企画会議を設置し、研究計画の策定、研究資源の配分計画の作成等を行った。また、自動車審査部において、スタッフ制を導入し、組織を、乗員保護審査担当グループ等の専門分野毎のグループにより構成し、審査運営会議を設置し業務運営に関する総合調整等を行った。					
		・ 業務の効率化については、一般管理費を平成14年度、15年度、16年度とも、前年度比1％抑制し、中期目標「一般管理費について中期目標期間中に見込まれる当該経費総額を2％程度抑制すること」を達成する見込み。					
		＜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事項＞					

	・重点研究領域における研究の推進については、中期目標「重点研究領域に運営費交付金から配分される研究費について研究費総額に対する配分比率を８０％以上とすること」、「重点研究領域において獲得した競争的資金について、獲得した競争的資金総額に対する割合を８０％以上とすること」に基づき、平成１６年度には、運営費交付金による研究費の８１．２％を重点研究領域へ配分し、競争的資金は全て重点研究領域のものとした。 ・研究者の資質の向上については、中期目標「国内外の教育研究機関への留学等を増加させること」に基づき、平成１６年度までに２件の国内大学留学、１件の外国大学留学を実施した。 ・研究者評価については、中期目標「あらかじめ研究所内に明示した評価の手法、評価基準等、公正で透明性の高い評価のためのルールに基づき研究者の評価を行うこと」に基づき、平成１５年度に規定類を整備し、平成１６年度から本格実施している。 ・他機関との有機的連携等については、中期目標「中期目標期間中に外部機関との共同研究を期間前と比べて１０％程度増加させること」に基づき中期計画において共同研究を延べ８０件程度実施することとしており、平成１５年度までに、大学や民間企業等と９０件を実施した。また、中期目標「陸上運送及び航空運送に係る国際基準、国際共同研究、国際技術協力等に関する活動を推進すること」に基づき、自動車の国際基準調和活動や鉄道の電気関係の国際会議に参画し、新基準策定等に貢献した。 ・成果の普及、活用促進については、中期目標「研究成果の発表件数、特許等の工業所有権出願件数を期間前に比べて１０％程度増加させること」に基づき中期計画において論文及び口頭発表４８０件程度、特許等の工業所有権出願１０件程度をそれぞれ行うこととしており、平成１５年度までに、論文及び口頭発表を５９９件、特許出願を３１件それぞれ実施した。 ・自動車の審査業務については、中期目標「中期目標の期間中に基準の制定、改正等がなされた場合にあっても、全ての基準に対応できる体制を整備すること。これにより自動車等の保安基準適合性の審査を確実に実施すること」に基づき、平成１６年度には、歩行者頭部保護に係る新基準に基づく審査を開始したほか、燃料電池自動車等の新技術への対応等を行った。
--	---

事務及び事業の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人 交通安全環境研究所	府省	国土交通省
事務及び事業名	陸上運送及び航空運送に関する安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保を図るための陸上運送及び航空運送に係るものに関する試験、調査、研究及び開発等		
事務及び事業の概要	自動車、鉄道等の陸上運送の安全確保及び環境保全に関する試験・研究業務として、問題点の抽出及びそれらの解決に資する安全規制・環境規制の基準策定を支援する業務を行っている。 加えて、自動車の安全確保及び環境保全の行政事務を効率的に進めるため、道路運送車両法に基づき、自動車及び装置の型式指定における安全、環境に係る技術基準への適合性の審査を行っている。		
事務及び事業の改廃に係る具体的措置（又は見直しの方向性）	・ 自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務へ重点化 大学等で行うべき学術的な研究及び民間で行われている開発研究を実施しないことにし、自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務に重点化を図る。 また、自動車及び鉄道を所掌する特徴を活かし、近年開発が進められ、注目されているバイモーダル交通システム（自動車と鉄道の双方の特徴を備える交通システム）等の新しい交通システムの安全性評価についても重点に含め実施する。 ・ 自動車審査業務の効率化、国際化 自動車の型式指定の際の基準適合性審査について、審査方法を効率化するとともに、リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等への厳格な審査等を行うことなどにより、安全の確保・環境の保全に貢献する。また、自動車メーカー等の開発スケジュールに柔軟に対応できるよう審査体制を整備する。 ・ 自動車の国際基準調和活動への重点化 我が国を代表する政府機関として国際基準調和活動に積極的に参画し、国際的な基準の統一化に貢献する。 ・ リコール調査に係る技術的検証業務の実施 平成１６年６月に策定された「リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止策」を踏まえ、自動車のリコールに係る技術的検証業務について、当研究所の業務として中期目標・計画等に明		

	確に位置づけ、業務の確実な実施に努める。 ・ マネージメントの充実 技術支援業務について、国が参画する課題選定・評価会議（仮称）の創設による行政ニーズへの的確な対応を図るとともに、事務処理の電子化の促進等のマネージメントの充実を図る。
事務及び事業について上記措置を講ずる理由	近年、交通事故の発生件数は増加傾向にあり、交通事故死者数については減少傾向にあるものの依然高いレベルにある。また、大気汚染の環境基準達成状況は依然厳しい状況にあり、地球温暖化防止のための京都議定書に示された二酸化炭素排出削減目標等についても、その達成が困難視されている。このため、国は、交通事故死者数の低減、大気汚染に係る環境基準や京都議定書に示された二酸化炭素排出削減目標の達成、公共交通の安全対策の推進等の政策目標をたて、自動車・鉄道等の安全、環境に係る技術基準の拡充等を進めている。このため以下の理由により上記措置を講ずるものである。 ・ 自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務へ重点化 交通事故死者数の減少、大気汚染に係る環境基準の達成等の国の政策目標達成のための基準強化のニーズに確実に対応できるよう、学術的な研究及び開発研究を実施しないことにし、自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務に重点化を図るものである。また、自動車及び鉄道双方の特徴を持つ新しい交通システムについては、当研究所が双方の技術支援業務を所掌する唯一の機関であることから、その安全性評価について重点に含め実施するものである。 ・ 自動車審査業務の効率化、国際化 自動車審査については、限られた職員数で高度化し増加する審査業務を的確に処理するため審査方法を効率化するとともに、リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等への厳格な審査を行うこと等により、安全の確保・環境の保全に貢献するものである。また、自動車メーカー等の開発スケジュールに柔軟に対応できるよう審査体制を整備し自動車メーカー等の利便性向上を図るものである。 ・ 自動車の国際基準調和活動への重点化 国際基準調和活動に的確かつ迅速に対応するため、我が国を代表する政府機関として積極的に参画し、国際的な基準の統一化に貢献するものである。

	・ リコール調査に係る技術的検証業務の実施 自動車のリコールについては、近年一部の自動車メーカーが重大な不正行為を行っていたことなどを踏まえ、平成１６年６月に策定された「リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止策」において、「情報収集の強化」、「監査体制の強化」、「技術的検証体制の強化」が掲げられたことから、このうち、「技術的検証体制の強化」について、リコールに係る技術的検証業務を当研究所の業務として中期目標・計画等に明確に位置づけ、業務の確実な実施に努めるものである。 ・ 業務運営の合理化、適正化 技術支援業務について、今後行政ニーズに的確に対応することにより、効率的な基準策定に資する。また、事務処理の電子化の促進等管理業務の合理化を図る。 【廃止、他の事務及び事業との統合、民間・地方公共団体への移管を講じた場合の問題点】 ・ 廃止した場合の問題点 自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務は、国が自動車、鉄道等の安全、環境に係る技術基準の拡充・強化等を実施する上で必要不可欠なものであり、我が国で唯一当所において実施しているものであることから、この業務の廃止は、国の施策の実施を困難とし、自動車、鉄道等の事故の防止、地球温暖化及び大気汚染が改善されず、社会経済や国民生活に直接かつ著しい支障を及ぼすこととなる。 また、自動車審査業務を廃止した場合には、自動車製作者は型式指定を取得することが不可能となり、実質上、新型自動車を販売することが不可能となる。 ・ 他の事務及び事業へ統合した場合の問題点 当所の業務と同様な業務を行っている他の主体はなく、仮に他の機関と統合したとしてもシナジー効果等のメリットは期待できず、むしろ統合による大括りの結果、意思決定等における機動性を損ない、自動車・鉄道等の基準策定に資する技術支援、自動車審査、リコールに係る技術的検証を迅速に進めることが困難となり業務に支障をきたすことが懸念されることから、他の機関との統合は困難である。 ・ 民間・地方公共団体への移管を講じた場合の問題点
--	---

	本研究所の業務は、国が策定する自動車、鉄道等の安全・環境基準に資する技術支援業務、自動車の審査業務が中心であり、これらの業務は、国民の生命の安全と健康を守るために極めて重要かつ公共的な業務であり、全国的視点及び国際調和の観点を踏まえつつ公正中立な機関において集約して実施する必要がある。また、当該技術支援業務は、民間等で行っている商品開発のための研究とは異なり、収益性とは無関係な業務である。以上のことから、当該業務を民間や地方公共団体に移管することは困難である。
--	---

組織形態の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人 交通安全環境研究所	府省	国土交通省
組織形態に関する見直しに係る 具体的措置（又は見直しの方向 性）	・ リコールに係る技術的検証業務の実施体制の整備 リコールに係る技術的検証業務をよりの確かつ効率的に実施するため、必要な体制の強化を図る。 ・ 非公務員による事務及び事業の実施 非公務員化については検討する。		
組織形態について上記措置を講 ずる理由	・ リコールに係る技術的検証業務の実施体制の整備 自動車のリコールについては、近年一部の自動車メーカーが重大な不正行為を行っていたことなどを踏まえ、平成１６年６月に策定された「リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止策」において、「情報収集の強化」、「監査体制の強化」、「技術的検証体制の強化」が掲げられた。このうち、「技術的検証体制の強化」について、リコールに係る技術的検証業務を当研究所の業務として、中期目標・計画に明確に位置づけ、自動車の設計、製造管理等に高度な知識・経験を有するリコール調査員及びその活動を支える事務部門からなる組織の設置等の体制整備を図るものである。 ・ 非公務員による事務及び事業の実施 交通安全環境研究所の非公務員化については、検討する。その際、以下のような点について支障がないか見極める。 ① 交通安全環境研究所においては、審査業務、リコールに係る技術的検証業務、自動車・鉄道等の基準策定に資する技術支援業務を行っており、これらの業務は行政事務の一部を担っているものである。このため、国が行う自動車・鉄道等の安全・環境基準の策定、自動車の型式指定やリコール等の業務と一体となって実施されなければ、国の安全・環境施策の円滑な実施に支障を来たすおそれがある。また、昨今の自動車メーカー等の不正事案を踏まえると、これらの業務の実施にあたっては、厳正性かつ公正・中立性が強く求められる。 ② 交通安全環境研究所は、その業務の施行において自動車メーカー等の開発中の技術等企業秘密に属する情報を取り扱うことから、その漏えいが確実に防止されなければならない。 ③ 交通安全環境研究所において、仮に、長期間争議権が行使され自動車審査業務が停滞すると、型式		

指定が遅れることになり、国民の利益を損なうおそれがある。

【廃止・民営化について】

・ 廃止した場合の問題点

自動車・鉄道等の安全・環境基準策定に資する技術支援業務は、国が自動車、鉄道等の安全、環境に係る技術基準の拡充・強化等を実施する上で必要不可欠なものであり、我が国で唯一当所において実施しているものであることから、この業務の廃止は、国の施策の実施を困難とし、自動車、鉄道等の事故の防止や大気汚染の状況の改善が滞り、社会経済や国民生活に直接かつ著しい支障を及ぼすこととなる。

また、自動車審査業務を廃止した場合には、自動車製作者は型式指定を取得することが不可能となり、実質上、新型自動車を販売することが不可能となる。

・ 民営化した場合の問題点

本研究所が行っている審査業務、リコールに係る技術的検証業務、自動車・鉄道等の基準策定に資する技術支援業務は、国民の生命の安全と健康を守るために極めて重要かつ公共的な業務であること、また、昨今の自動車メーカー等の不正事案を踏まえると、これらの業務の実施にあたっては、厳正性かつ効率・中立性が強く求められる。また、当該技術支援業務は、民間等で行っている商品開発のための研究とは異なり、収益性とは無関係な業務であり、仮に、民営化した場合、競争による利益追求が経営の原理となり、これは当該業務に馴染まず、その適切な遂行が不可能となり、本事業を基盤とする自動車の安全の確保・環境の保全に支障を及ぼすこととなる。

中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しの当初案整理表

法人名		独立行政法人 海上技術安全研究所			府省	国土交通省	
沿 革		大正 5 年 7 月 通信省管船局船用品検査所発足 （昭和 2 年 1 1 月船舶試験所に改称） 昭和 2 5 年 4 月 運輸省運輸技術研究所に改組 昭和 3 8 年 4 月 運輸省船舶技術研究所に改組 平成 1 3 年 1 月 国土交通省海上技術安全研究所に改称 平成 1 3 年 4 月 独立行政法人海上技術安全研究所へ移行					
役員数（監事を除く。）及び職員数 （平成17年1月1日現在）		役員数			職員数（実員）		
		法定数	常勤（実員）	非常勤（実員）	2 2 4 人		
		3 人	3 人	0 人			
国からの 財政支出 額の推移 （13～18 年度） （単位：百万 円）	年 度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度（要求） ※委託費は未確定のため除く
	一般会計	6,532	5,005	4,010	3,711	4,014	3,561
	特別会計	0	0	0	0	0	0
	計	6,532	5,005	4,010	3,711	4,014	3,561
	うち運営費交付金	3,701	3,537	3,367	3,089	3,202	3,172
	うち施設整備費等補助金	339	416	0	0	325	389
	うちその他の補助金等	2,492	1,052	643	622	487	（未定）
支出予算額の推移（13～18 年度） （単位：百万円）		平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度（要求）
		6,428	4,577	3,885	3,704	3,712	（未定）
中期目標の達成状況（業務運営の効率化に関する事項等）（平成 16 年度実績）		海上技術安全研究所においては、中期目標達成のための中期計画に基づき、業務運営の効率化、質の向上等が順調に図られており、国土交通省独立行政法人評価委員会においてもその実績が高く評価されているところである。中期目標に示された数値目標は全て順調にクリアしており、中期目標を達成する見込みである。 業務運営の効率化、財務内容の改善については、研究所内に設けた運営戦略会議による中期計画の実施に係る総合的な調整等のトップマネジメントの下に、研究計画委員会における、研究計画、目標設定及び研究成果についての定量的評価と見直し等の運営管理を行いつつ、研究内容の重点化を図るとともに、研究部門の組織の改正による研究活動の機動性や効率の向上、人材交流・業績評価等による研究活動の活性化・効率					

	化、定型的な業務のアウトソーシングの拡大等を継続的に進めることにより、中期目標の達成に向けて、順調に推移している。 ・組織運営の改善については、中期目標では「複数の研究部門の連携等により、組織の弾力的・流動的運営を可能とする体制を構築する」とされているが、平成16年度までに、10研究部の4研究領域への集約、55研究室の22研究グループへの集約、組織横断的な研究のためのプロジェクトチームの設置（平成17年度期初現在：6チーム）など、目標達成に向けて順調に組織運営の改善が図られている。 ・一般管理費については、中期目標では「年度当初の当該経費に5を乗じた額に対して2%程度抑制する」とされているが、平成16年度までの実績は3.8%の縮減となっており、目標を上回る効率化が達成されている。 ・運営総経費に対する研究業務費割合の拡大については、中期目標では「中期目標期間に5%程度向上させる」とされているが、平成16年度までの実績は16%の拡大が図られており、目標を大きく上回る研究活動への効果的資金配分が達成されている。 ・人材活用による研究活動の活性化・効率化については、中期計画では「中期目標期間に任期付き研究者を延べ5名以上採用する」とされているが、平成16年度までの実績は延べ15名に上っており、目標を上回る人材活用が達成されている。 業務の質の向上については、重点分野における研究資源の集中を図り、産業界を中心とする外部機関との有機的連携の強化、研究成果の普及・利用の促進、産業競争力再生のための技術支援、国際対応の強化などにより、中期目標の達成に向けて、順調に推移している。 ・研究活動の重点化については、中期目標では「中期目標期間に研究費総額に対する重点研究分野における研究費の割合を15%程度向上させる」とされているが、平成16年度までの実績は26%の向上が図られており、中期目標を大きく上回る重点化が図られている。 ・外部機関との連携の強化については、中期目標では「中期目標期間に共同研究及び受託研究を10%程度増加させる」とされているが、平成16年度までの実績は81%増加となっており、目標を上回る外部機関との連携の強化が図られている。 ・研究成果の普及については、中期目標では「中期目標期間に外部への研究成果の発表件数、特許出願件数、
--	---

	プログラム登録件数を 10%程度増加させる」とされているが、平成 16 年度までの実績は、研究成果の発表件数 29%増加、特許出願件数 292%増加、プログラム登録件数 562%増加となっており、目標を上回る成果の普及活動の強化が図られている。 ・国際対応の強化については、中期目標では「海外の機関との連携を推進するとともに、世界海事機関（IMO）、国際標準機関（ISO）等の国際機関における国際基準策定業務等に貢献する」とされているが、平成 16 年度までに、海外機関との研究交流（19 件）の実施、国際シンポジウムの開催（12 件）、IMO の技術委員会議長及び条約改正案起草作業部会議長及び ISO 規格作成作業プロジェクトリーダー就任等による国際基準策定への貢献を行っており、目標達成に向けて順調に国際対応の強化が図られている。
--	---

事務及び事業の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人海上技術安全研究所	府省	国土交通省
事務及び事業名	船舶に関する技術の研究、調査、開発及びその成果の普及		
事務及び事業の概要	海上輸送の安全確保・海洋環境の保全及び海上輸送の高度化・海洋の開発を図ることを目的に、船舶、海洋の利用及び海洋汚染の防止に関する技術についての、研究、調査、開発及びその成果の普及を実施している。		
事務及び事業の改廃に係る具体的措置（又は見直しの方向性）	・ 研究業務の重点化 船舶の安全評価やこれに基づく安全基準をベースとする総合的かつ合理的な海上輸送の安全性の確保、船用塗料や船舶解撤に起因する環境負荷の低減、氷海域での油流出事故への対応、内航船の運航省力化等、複雑化・高度化・専門化する海事行政の政策課題に適切に対応するために必要な研究テーマに業務の重点化を行う。 ・ 基礎研究活動の活性化と専門的知見の蓄積 海事行政の政策課題を解決するために必要な技術基盤を高いレベルで維持するため、基礎研究活動の活性化も図るとともに、先の研究の重点化を進めつつ、継続的に人材の育成、専門的知見の蓄積を進める。 ・ 事務及び事業の運営の合理化・適正化 質の高い成果を確実にかつ効率的に得るため、戦略的企画機能の高度化、施設の適切な整備・維持管理を含む研究支援体制の充実、他の研究機関との連携強化等を推進する。あわせて、電子化による更なる情報共有や管理業務の一元化・迅速化等を推進し、間接業務の更なる簡素化等を行う。		
事務及び事業について上記措置を講ずる理由	・ 見直しに関する基本認識 海事行政は、続発する海難事故と新たな安全に関する課題、多様化する環境問題、海事産業の構造変化や経済のグローバル化などによりその取り巻く環境が大きく変化し、政策課題が複雑化・高度化・専門化する中、政策課題解決に向けての業務実施における公平・中立性の維持・確保及び継続的な知見の蓄積が必要とされている。このため、業務の実施を通じて海事行政に係る政策実現に必要な技術的知見を蓄積し、政策目的に沿ってその知見を提供してきている海上技術研究所の重要性は、ますます高まるとともに、その業務量の増大が見込まれている。 こうした海事行政の状況変化に適切に対応するため、これまで海上技術安全研究所は、独立行政法人を		

巡る人的、財政的制約の下、独立行政法人に与えられた自主性、自律性を発揮し、効率的・効果的に業務運営を推進しているが、研究所としての成果の最大化を図るためには、業務の重点・効率化及び質の向上を不断に進めるとともに、その業務の実施に必要な施設の整備や他の研究機関との効果的な連携を図って行くことが重要となっている。

・研究業務の重点化

限られた経営資源の中で、複雑化・高度化・専門化する行政課題に適切に対応するためには、研究業務の重点化を図ることが必要である。

この際、「民間にできることは民間に委ねる」との考え方に従い、業務実施に高い公平・中立性が求められるもの、リスクが高く、民間では実施し得ないものという観点でテーマの選定を行い、次期中期目標期間については、内外の船舶・海洋を取り巻く諸環境を踏まえ、異常波浪が発生するような気象・海象条件下での海難防止も含む総合的な海上輸送の安全性の確保、船用塗料中の VOC 対策や船舶解撤の際の有害物質対策等の船舶環境負荷低減技術、有効な対策技術が確立されていない氷海域での油流出事故への対応、内航船員の減少に対応した運航省力化技術などに重点をおき、当省との連携の下、国際的な安全環境基準の策定に主体的な貢献を行うとともに、我が国の産業競争力の強化に資するべく、戦略的な事業展開を図る。

・基礎研究活動の活性化と専門的知見の蓄積

海上技術安全研究所は海事行政の政策実現を支えるための技術基盤を支える国内唯一の研究機関であり、今後とも、この技術基盤を高いレベルのまま維持していくことが必要である。このため、重点的に取り組む研究を確実に実施するほか、先導的で将来の技術基盤となりうるような基礎研究活動の活性化を図るとともに、継続的に人材の育成、専門的知見の蓄積を進める必要がある。

・事務及び事業の運営の合理化・適正化

限られた経営資源の中で確実に質の高い成果を得るためには、経営資源の管理手法を一層高度化すること、研究施設の高度利用の実現を含む研究支援体制を更に充実すること、及び他の研究機関の持つポテンシャルを活用するための連携の強化が必要である。このため、研究資源の選択と集中や研究の進捗管理をより高度に実施する戦略的企画機能の強化等を推進するとともに、施設の適切な維持管理や実験計測技術の維持向上といった研究支援体制の充実を推進する。加えて、国内外の研究機関や大学との積極的な交流の促進及び研究者の受け入れ体制の整備を図る。

また、間接経費を減らし、研究経費に充てるため、業務運営の更なる効率化を進めることが必要である。

このため、電子化による更なる情報共有や管理業務の一元化・迅速化等を推進し、間接業務の更なる簡素化等を行う必要がある。

【事業の廃止、他の事務事業との統合、民間・地方公共団体への移管を講じた場合の問題点】

・廃止した場合の問題点

海上技術安全研究所は、国土交通省の海事政策の目的である安全基準・環境保護基準の策定や事故・災害の原因究明、社会ニーズに沿った海上輸送の高度化・海洋の開発について、収益性がない又はリスクが高いことから、民間において実施が期待できない研究開発を行っている。また、本事業は継続した研究開発活動を通じて蓄積された専門的なノウハウや特殊な研究施設を必要とするものである。

本事業は国土交通省の海事行政の遂行に不可欠であり、民間、大学、地方公共団体にこのような機能・能力を有する研究機関は存在しておらず、これを廃止した場合、国民生活や社会経済の安定・発展に重大な支障をきたすこととなる。

・他の事務及び事業へ統合した場合の問題点

上記のとおり、収益性がない又はリスクが高いことから民間において実施が期待できない船舶に関する技術の研究開発を行う我が国唯一の機関であり、当該事業と関連する又は類似の事業を行っている独立行政法人等は存在しない。仮に他の研究機関等の主体と統合したとしても、研究分野とその工学的特性及び研究成果を活用する行政分野とその手法が異なるため、統合によるシナジー効果は期待できず、むしろ、異なる分野を管理・統括する部門における意志決定等の機動性・効率性の低下などの弊害により、事業運営の非効率化を招くことが懸念される。

・民間・地方公共団体への移管した場合の問題点

上記のとおり、収益性がない又はリスクが高いことから民間において実施が期待できない研究開発であるため、採算性を重視し商品開発に直接結びつく研究を中心とする民間には移管することが困難である。また、安全・環境基準策定のための研究について、公平性や中立性の確保が困難である。また、本事業を実施するためには、継続した研究開発活動を通じて蓄積された専門的なノウハウや特殊な研究施設が必要であるが、専ら学術的な創造活動を主眼とする大学や地方公共団体に、このような能力・施設を有する機関は存在しておらず、これらについても事業を移管することが困難である。

組織形態の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人海上技術安全研究所	府省	国土交通省
組織形態に関する見直しに係る 具体的措置（又は見直しの方向 性）	・ 公務員以外の者による事務・事業の実施 海上技術安全研究所の事務・事業については、公務員以外の者が担うものとする。なお、その際、職員の雇用と労働条件に配慮したした上で、関係省庁・機関の協力を得て、所要の準備を進める。		
組織形態について上記措置を講 ずる理由	・ 公務員以外の者による事務・事業の実施 昨年度行われた独立行政法人の中期目標期間終了時の見直しにおいて、研究開発・教育関係法人の役職員の身分を非国家公務員化することが決定され、また、平成 17 年度末に中期目標期間が終了する残りの法人についても、昨年度の見直し結果を踏まえつつ見直しを進めることとされており（平成 16 年 12 月 24 日閣議決定「今後の行政改革の方針」）、これを踏まえ、非公務員型の非特定独法に移行し、本研究所が引き続き独立行政法人として担うべき役割を十分に果たせるよう所要の準備を進めていくこととする。 【廃止・民営化について】 ・ 廃止した場合の問題点 海上技術安全研究所は、国土交通省の海事政策の目的である安全基準・環境保護基準の策定や事故・災害の原因究明、社会ニーズに沿った海上輸送の高度化・海洋の開発について、収益性がない又はリスクが高いことから、民間において実施が期待できない研究開発を行っている。また、本事業は継続した研究開発活動を通じて蓄積された専門的なノウハウや特殊な研究施設を必要とするものである。 本事業は国土交通省の海事行政の遂行に不可欠であり、民間、大学、地方公共団体にこのような機能・能力を有する研究機関は存在しておらず、これを廃止した場合、国民生活や社会経済の安定・発展に重大な支障をきたすこととなる。 ・ 民営化した場合の問題点 海上技術安全研究所が実施する研究開発は、収益性がない又はリスクが高いことにより、採算性を重視し商品開発に結びつく研究を中心とする民間企業により行われることが期待できないものである。従って、民営化した場合、自己採算を取ることができず、事業の遂行が不可能となり、本事業を基盤とする国土交通省の海事行政の遂行に支障をきたし、国民生活や社会経済の安定・発展に重大な支障をきたすこととなる。		

中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しの当初案整理表

法人名		独立行政法人電子航法研究所			府省	国土交通省	
沿 革		昭和４２年７月 運輸省電子航法研究所 設立 平成１３年１月 国土交通省電子航法研究所 移行 平成１３年４月 独立行政法人電子航法研究所 設立					
役員数（監事を除く。）及び職員数（平成17年1月1日現在）		役員数			職員数（実員）		
		法定数	常勤（実員）	非常勤（実員）	65人		
		2人	2人	0人			
国からの財政支出額の推移（13～18年度） （単位：百万円）	年 度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度（要求） ※委託費は未確定のため除く
	一般会計	1, 233	842	834	824	754	676
	特別会計	1, 097	1, 067	1, 062	1, 130	1, 056	1, 080
	計	2, 330	1, 909	1, 896	1, 954	1, 810	1, 756
	うち運営費交付金	1, 827	1, 792	1, 682	1, 792	1, 669	1, 745
	うち施設整備費等補助金	476	0	0	0	0	11
	うちその他の補助金等	27	117	214	162	141	（未定）
支出予算額の推移（13～18年度） （単位：百万円）		平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度（要求）
		2, 322	1, 814	1, 862	2, 087	1, 911	（未定）
中期目標の達成状況（業務運営の効率化に関する事項等）（平成16年度実績）		＜業務運営の効率化に関する事項＞ ・組織運営については、責任の所在を明確にした研究企画・総合調整機能の充実等の措置により、弾力的な組織運営を確保することを目標に掲げているが、国土交通省との研究達成目標の明確化及び認識の共有化、アクション・アイテムリスト及び計画線表を活用した中期計画・年度計画との整合性の把握、研究会での海外の技術動向等の情報共有化、国家的プロジェクトに対応するためのプロジェクトチーム編成等により、柔軟な組織運営を行っており、特に優れた実施状況にある。 ・人材活用に関しては、職員の業績評価について、公正で透明性の高いルールを確立し、責任を持って実施することを目標に掲げているが、前年度の試行結果の評価・見直し、評価結果の業務運営への反映について検討し、業績評価制度を正式運用する等、特に優れた実施状況にある。 ・業務運営については、管理・間接業務経費の縮減等の措置により、効率化を図ることを目標に掲げているが、外部委託による研究者の間接業務軽減、職員自ら構築した予算管理システムの機能向上による一層の業務運営の効率化、一般管理費抑制のために幅広い見積徴収の実施、エフォート（研究専従率）を活用して人件費、減					

	価償却費を考慮した研究全体経費を算出する等、着実な実施状況にある。 ・ 一般管理費については、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に5を乗じた額）を2%程度抑制するとの目標に対して、平成16年度末現在では、目標値を上回る6.7%程度の節約を行っており、着実な実施状況にある。 <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事項> ・ 重点研究開発領域への研究費配分比率については、目標90%以上に対して、平成16年度の実績は92%であり、特に優れた実施状況にある。 ・ 共同研究・受託試験については、過去5カ年実績（20件）から10%程度増加させるとの目標に対して、平成16年度までの実績は107件と既に目標を達成しており、特に優れた実施状況にある。 ・ 国際交流・貢献については、過去5カ年実績（63件）から10%程度増加させるとの目標に対して、平成16年度までの実績は150件と既に目標を達成しており、特に優れた実施状況にある。 ・ 人材交流については、過去5カ年実績（11件）から10%程度増加させるとの目標に対して、平成16年度までの実績は15件と既に目標を達成しており、着実な実施状況にある。 ・ 研究成果の公表件数については、過去5カ年実績（497件）から10%程度増加させるとの目標に対して、平成16年度までの所外発表実績は770件と既に目標を達成しており、特に優れた実施状況にある。 ・ 特許の出願件数については、過去5カ年実績（44件）から10%程度増加させるとの目標に対して、平成16年度までの実績は61件と既に目標を達成しており、着実な実施状況にある。
--	--

事務及び事業の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人電子航法研究所	府省	国土交通省
事務及び事業名	電子航法に関する試験、調査、研究、開発等		
事務及び事業の概要	交通の安全確保とその円滑化を図るため、航空機の通信・航法・監視を行う航空保安システムに係る研究開発や、航空交通管理手法に係る研究開発等を行うことにより、国（国土交通省航空局）が実施する航空管制業務について技術的に貢献するものである。		
事務及び事業の改廃に係る具体的な措置（又は見直しの方向性）	・研究開発の戦略的・重点的な実施 より高度な航空交通管理手法の開発・評価に関する研究と、衛星・データ通信等の新技術を取り入れた次世代通信・航法・監視システムの整備、運用及び利用に関する研究を戦略的・重点的に実施する。 ・共同研究、人材交流の推進 当研究所の研究開発に関連する技術分野または研究開発に必要な要素技術に関する研究開発等を行っている国内外の研究機関、民間企業等との共同研究等を引き続き強力に推進する。専門的な知識を要しない補助的な作業については、外部委託する。 ・業務運営の合理化・適正化 研究開発に係る予算管理の適正化を図るとともに、エフォート（研究専従率）の把握により、業務運営の合理化・適正化を図る。この他、自己収入を増加させるための活動を積極的に推進する。		
事務及び事業について上記措置を講ずる理由	・研究開発の戦略的・重点的な実施 社会ニーズ、特に航空交通関係のニーズとして、増大する航空交通量に対応するため、より高度な航空交通管理手法の開発・評価に関する研究と、衛星・データ通信等の新技術を取り入れた次世代通信・航法・監視システムの整備、運用及び利用に関する研究を戦略的・重点的に実施することが必要となっている。また、中長期的な社会ニーズに対応するため、基盤的技術を蓄積し、ポテンシャルの向上を図ることも重要である。 当面は、羽田空港の再拡張を含む航空交通量の増大に対応するための研究開発が喫緊の課題であることから、重点研究開発分野として次の３つを設定する。 ①空域・航空路の容量拡大に関する研究開発 ②混雑空港の容量拡大に関する研究開発 ③予防安全技術・新技術による安全性・効率性の向上に関する研究開発 具体的な研究開発課題の設定にあたっては、社会ニーズを自発的に把握し、関係者と十分調整を図ると		

	ともに、その有益性、将来的な発展性等を十分考慮して行うものとする。また、研究開発の実施過程においては、社会ニーズの状況変化に応じて研究内容や方法を随時見直すこととする。 ・ 共同研究、人材交流の推進 当研究所は、人的資源に限られていることから、優れた研究成果を挙げるためには、他の研究機関等の外部資源を最大限活用することが不可欠である。このため、当研究所の研究開発に関連する技術分野または研究開発に必要な要素技術に関する研究開発等を行っている国内外の研究機関、民間企業等との共同研究を引き続き強力に推進し、研究開発の高度化と効果的・効率的な実施を同時に実現する。一方、専門的な知識を要しない補助的な作業については、外部委託することにより研究者の負荷を低減し、研究開発の中核業務に専念できる環境を整える。 また、研究者の能力向上及び研究所のポテンシャル向上の観点から、他の研究機関等との人材交流、研究交流を積極的に推進する。具体的には、大学、民間企業からの任期付研究員、非常勤研究員、客員研究員の受け入れ等による人材交流や、研究者・技術者との交流会の開催を推進するとともに、他機関からの受託研究件数の増加策等も積極的に実施する。 ・ 業務運営の合理化・適正化 一般管理部門については、厳しい縮減目標を設定することにより、業務運営の一層の効率化を図る。また、各研究開発課題に対する予算配分及び執行状況を随時把握することにより、予算管理の適正化を図るとともに、エフォート（研究専従率）の把握により、人的資源の有効活用と職員のコスト意識向上を図る。 この他、受託収入、特許権収入等の自己収入を増加させるための活動を積極的に推進し、財務内容の改善が図られるよう努める。そのため、研究開発成果の普及・活用促進策を見直し、あらゆる媒体を活用した広報活動、学会発表等を行う。また、知的財産権については、必要な権利化を図るとともに、積極的な普及活動を行う。 【廃止、他の事務及び事業との統合、民間・地方公共団体への移管を講じた場合の問題点】 ・ 廃止した場合の問題点 現在の社会経済情勢において、航空交通量及び航空需要は増大しており、これまで以上に安全で効率的な航空機の運航が強く求められている。 国土交通省においては、今後も堅調な増加が予想される航空需要に対応し、これらの社会的要請に応えるため、成田、羽田等の大都市圏拠点空港における容量増加、次世代航空保安システムの導入による航空路における航空交通容量の拡大、空域・航空路の再編等による運航効率の向上等に取り組んでいるところ
--	---

	であるが、これらの課題を解決していくためには、新しい航空交通管理手法や新技術を採用した次世代の航空保安システムを整備・導入していく必要がある。増大する航空交通量への対応は、世界的にも大きな課題となっており、航空交通管理手法等に係る国際標準の開発が多数進められている。我が国においても国際動向に適切に対応していくことが必要である。 当研究所においては、これら航空行政における課題が解決されるよう技術的側面から支援することにより、社会に貢献しているところであるが、航空管制に係る技術は、今後も急速に進化していくことが確実であり、当研究所が実施している研究・開発業務は、引き続き重要な役割を占める状況にある。 従って、当研究所を廃止した場合、航空交通管理手法に関する研究や、次世代航空保安システムに関する研究が実施されず、国の業務が円滑に進まなくなるため、国民生活に不便を強いるとともに、社会経済の発展を阻害することとなる。 ・ 他の事務及び事業へ統合した場合の問題点 電子航法に関する研究等を行っている我が国唯一の試験研究機関であること、また当該事業と関連又は類似する事業を行っている独立行政法人等が存在しないことから、事業の他の独立行政法人等への移管は想定しがたい。 ・ 民間又は地方公共団体へ移管した場合の問題点 電子航法研究所は、電子航法の研究等を行うことにより、交通の安全の確保とその円滑化を図る役割を担っている。当研究所で実施されている研究等は、研究成果が必ずしも国際標準化や実用化に至るとは限らないため研究リスクが大きいこと、航空管制業務等が国の事業であることの特殊性から国以外の需要がほとんどないこと、技術的に高度な知識を必要とするものであることに加え、特殊な試験設備が必要であることから、民間又は地方公共団体へ移管した場合には必ずしも当該研究等が実施されない恐れがある。なお、電子航法研究所の業務を実施できる民間等の主体は存在しない。
--	--

組織形態の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人電子航法研究所	府省	国土交通省
組織形態に関する見直しに係る 具体的措置（又は見直しの方向 性）	・業務執行体制の見直し 航空路、空域、混雑空港の容量拡大に関わるソフト面に対応する研究体制へ重点化を図る。 ・プロジェクトチームの結成・再編 特に重要なプロジェクトの推進について、プロジェクトチームの結成・再編を機動的に実施する。 ・企画部門の機能重点化 企画部門については、企画調整機能と情報発信機能の2つの機能へ重点化を図る。 ・非公務員による事務及び事業の実施 当研究所の事務及び事業については、公務員以外の者が担う方向で検討する。		
組織形態について上記措置を講 ずる理由	・業務執行体制の見直し 現在、当研究所の研究部門は、電子航法開発部、航空システム部、管制システム部及び衛星技術部の4部構成となっているが、各部における業務分担と研究内容との乖離が生じていること、航空需要の増大に対応する必要があることから、専門領域を集約・再編し、航空路、空域、混雑空港の容量拡大に関わるソフト面に対応する研究体制へ重点化を図る必要がある。 具体的には、これまで複数の部に同種の専門性を有する研究者が配置されることもあったが、今後は専門分野を大括り化し、ソフト面を取り扱う研究領域である「航空交通管理領域」と、これを支えるハード面の研究領域として、「通信・航法・監視領域」及び「機上等技術領域」の合計3つの専門領域へ集約・再編することとする。 ・プロジェクトチームの結成・再編 羽田空港の再拡張を含む航空交通量の増大に対応するための研究等、特に重要なプロジェクトの推進については、組織横断的に実施することが必要な研究課題に的確かつ迅速に対応できるようにするため、プロジェクトチームの結成・再編を機動的に実施する。 ・企画部門の機能重点化 企画部門については、行政等の関係者との連携・連絡調整を強化し、社会ニーズを十分に把握してその達成を図るための研究要素を包括的に企画・提案すること（企画調整）や、外部の関係者に対して技術情		

	報の提供を積極的に行うことで、研究成果の活用促進を図ること（情報発信）が特に重要な任務となっているため、これら二つの機能に重点化する。 ・ 非公務員による事務及び事業の実施 当研究所の業務は、国が実施する航空管制業務及び航空保安システムの整備等と密接に関係していることから、人材交流についてはこれまで、航空管制官等、国の職員との間で実施されるものが大半であった。次期中期目標期間においては、より一層質の高い研究成果を挙げるため、国に加え、大学、民間企業等との共同研究及び人材交流による連携を促進することが必要である。このため、当研究所の事務及び事業を、公務員以外の者が担う方向で検討する。ただし、研究業務における守秘義務の確保、試験・評価の客観性確保、公的な技術基準の策定や技術資料の作成等においてある特定の企業のみが有利とならないよう中立性の確保が必要であることから、慎重に対応していく必要がある。 【廃止・民営化について】 ・ 廃止した場合の問題点 電子航法研究所が実施する業務は、国の業務と密接に関わっており、今後も引き続き必要であることから、廃止は不可能である。 ・ 民営化した場合の問題点 国の事業と直結した研究業務であることから、引き続き国が関与する必要性が高い。また、研究業務の採算性が低いこと、国以外の需要がほとんどないこと、専門知識を有する職員の確保が困難であることなどから、民間等において同種の業務の実施は不可能である。
--	---

中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しの当初案整理表

法人名		独立行政法人航空大学校			府省	国土交通省	
沿 革		昭和29年7月 運輸省航空大学校設立 昭和44年4月 運輸省航空大学校仙台分校設立 昭和47年5月 運輸省航空大学校帯広分校設立 平成13年1月 国土交通省航空大学校移行 平成13年4月 独立行政法人航空大学校設立					
役員数（監事を除く。）及び職員数 （平成17年1月1日現在）		役員数			職員数（実員）		
		法定数	常勤（実員）	非常勤（実員）	1 2 1 人		
		2 人	1 人	0 人			
国からの財政支出額の推移（13～18年度） （単位：百万円）	年 度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度（要求） ※委託費は未確定のため除く
	一般会計	3,063	3,230	3,014	2,986	2,601	3,019
	特別会計	121	123	120	114	109	109
	計	3,184	3,353	3,134	3,100	2,710	3,128
	うち運営費交付金	3,043	3,219	2,997	2,973	2,603	2,973
	うち施設整備費等補助金	141	134	137	127	107	155
	うちその他の補助金等	0	0	0	0	0	（未定）
支出予算額の推移（13～18年度） （単位：百万円）		平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度（要求）
		3,294	3,470	3,248	3,214	3,189	（未定）
中期目標の達成状況（業務運営の効率化に関する事項等）（平成16年度実績）		業務運営の効率化等に関する事項については、以下のとおり、中期目標の達成に向けて優れた又は着実な実施状況にあると評価されている。 ① 教育・訓練業務の更なる効率化を図るため、次期中期計画における再編に向けた、より効率的な教育を推進するためのワーキンググループを設置して、改善に向けた検討作業を進めている。 ② 訓練機材の利用率の向上については、中期目標では「1機あたりの年間飛行時間を7%（約46時間）向上させる」としているが、安全性を阻害することなく重整備の点検項目等を見直した結果、目標を上回る約69.6時間の年間飛行時間の増加を達成した。 ③ 一般管理費の抑制については、中期目標では「本中期目標の期間中における当該経費総額（初年度当該経					

	費相当分に5を乗じた額)を2%程度抑制する」とし、16年度は、年度中に見込まれる経費の1%程度の節約を図るとしているが、目標値を上回る1.5%程度の節約を行って中期目標達成に向け順調な状況にある。 ④ 自学自習の環境整備を行い、学生に対しても自学自習を啓発し、コクピット・プロシジャー・トレーナー(CPT)の利用時間を飛躍的に増加させるなど、学習効率と技能レベルの向上に努めている。 ⑤ 資質の高い学生を確保するために570名の受験者を確保することについては、広報活動の早期開始、充実・強化等により、目標値を大幅に上回る成果(16年度615名)を得ている。 ⑥ 教育の質の向上、効率化を図るための調査・研究について、15年度に引き続き、「小型機位置精密測定システム」及び「小型航空機操縦訓練中の安全確保」の研究が進められている。
--	--

事務及び事業の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人航空大学校	府省	国土交通省
事務及び事業名	航空機の操縦に関する学科・技能の教授及び航空機の操縦に従事する者の養成		
事務及び事業の概要	航空法に基づく事業用操縦士（飛行機、陸上多発ピストン機及び陸上多発タービン機）の技能証明及び計器飛行証明を取得するための課程を置き、航空機の操縦に関する学科及び技能を教授し、航空機の操縦に従事する者を養成している。また、附帯業務として教育の質の向上、効率化の推進を目的とした養成方法及びカリキュラムの改善のための調査・研究、諸外国の乗員養成施設の動向の調査、航空思想の普及を図るための施設公開、体験搭乗等の業務を行っている。		
事務及び事業の改廃に係る具体的措置（又は見直しの方向性）	・ 事業の一部又は全部の民間委託、民間委託の範囲の拡大 整備業務／運航管理業務等の教育支援業務について、更なる民間委託を図る。 ・ 事業の戦略化・重点化又は整理縮小 教育業務について、学科教授科目／時間数の見直し及び実技教育の見直し等により、一層の合理化・適正化・質の向上について検討する。 民間乗員養成機関のより積極的な育成振興を図る。また、ヒューマンファクター対策等に係る調査研究機能を充実・強化する。 ・ 事業運営の合理化・適正化 管理部門のスリム化を推進することにより、より効率的な組織運営を図る。		
事務及び事業について上記措置を講ずる理由	・ 事業の一部又は全部の民間委託、民間委託の範囲の拡大 現在、整備作業は民間に委託しているところであるが、一層の業務の効率化を図る観点から、整備管理業務／運航管理業務等の教育支援業務について更なる民間委託を図る必要がある。 ・ 事業の戦略化・重点化又は整理縮小 独立行政法人への移行時に教育内容の大幅な見直しを行い、それまでの２年４ヶ月の養成期間を２年		

	に短縮したところであるが、一層効率的・効果的な業務の実施を図る観点から、これらの効果を検証した上で、更なる教育内容の見直しを行う必要がある。具体的には、学科教授科目／時間数の見直し及び実科教育の見直し等による教育業務の合理化・適正化・質の向上について検討を進める。 民間乗員養成機関については、欧米に比べて極めて脆弱であるため、より積極的な育成振興を図る必要があり、また、航空会社における昨今の安全上のトラブル等を踏まえ、ヒューマンファクター対策等航空技術安全行政に直結する調査研究を充実・強化する必要がある。 ・事業運営の合理化・適正化 独立行政法人移行前に管理業務のスリム化を図ったところであるが、一層の業務の効率化を図る観点から、同業務の更なる見直しを行い、より効率的な組織運営を図る必要がある。 【廃止、他の事務及び事業との統合、民間・地方公共団体への移管を講じた場合の問題点】 ・廃止した場合の問題点 航空輸送は、我が国における基幹的交通手段として、国際交流や国際物流の拡大、観光立国、地域間交流の拡大、地域経済の活性化など、我が国の社会経済活動の中で極めて大きな役割を果たしており、我が国をめぐる社会経済のボーダーレス化や国民生活の高度化・多様化に伴い、その意義はますます増大している。 このような航空輸送を安定的に確保するとともに、国際航空輸送に係る国家権益を適切に行使し、さらには緊急時の邦人救出等のための輸送を確保するなど、我が国における国民の利便や国家的な利益の確保・向上を図る観点からは、航空輸送の基幹的要員となる乗員を安定的に養成し、今後一層増大すると予測される需要に対応して必要かつ十分な規模の乗員を供給していくことが必要不可欠である。 一方、乗員の養成には膨大な設備と費用に加え、高度な技術力と豊富な経験を必要とするが、我が国において航空大学校と同様・同レベルの基礎教育を実施している者は、社員教育（自社養成）として米国に訓練所を置き米国の技術力に依存して行っている大手航空会社2社のみであり、かつ、その養成数は経営状況により不安定であるという現実を踏まえれば、航空会社の自社養成だけで我が国が必要とする乗員を安定的に供給していくことは困難であると言わざるを得ない。また、新規航空会社等の中小航
--	--

	空会社は、航空交通体系の維持発展、健全な企業間競争の拡大等の観点から必要不可欠な存在になっているところであるが、基幹的要員たる乗員の基礎教育を自社で行うほどの経営的な体力や技術力はない。これら航空会社においては、航空大学校の卒業生の他に加齢乗員、外国人乗員等を乗員のソースとしているが、加齢乗員及び外国人乗員は、定着率が極めて低く各社の基幹的要員とはなり得ない。 加えて、航空機の操縦技術に関する一般の基礎教育機関は、我が国においてはその数が極めて少なく指定養成施設の指定を受けるレベルにあるものは1社しかないのが現実であって、欧米に比べて質・量ともに脆弱であると言わざるを得ない。 したがって、航空大学校による乗員の養成が行われなくなると、大手航空会社・中小航空会社を問わず我が国全体として乗員不足が顕在化する結果、路線の廃止・減便等安定的な航空輸送の確保が困難となる事態が生じ我が国の社会経済活動に著しい支障を与えるおそれがある。また、近年航空行政において規制緩和による競争政策を進めてきたにもかかわらず健全な航空会社間の競争が阻害され、国民の利便が損なわれるおそれがある。さらに、国家間の権益に基づき運航されている国際線においては、外国航空会社による運航に委ねざるを得ない路線がさらに拡大することも考えられ、結果として我が国の権益を損なうことが懸念される。 加えて、アジア路線の拡大、羽田空港の再拡張等により今後航空需要の大幅な増加が予測されること、更に2007年頃より団塊世代の乗員が大量に退職する時期を迎えること、航空機の小型化と多頻度運航の進展が予測されること等を考慮すると、基幹的要員となる乗員を安定的に供給するという航空大学校の業務は、今後一層その必要性が高まることとなる。 ・ 他の事務及び事業へ統合した場合の問題点 航空大学校の事業は、乗員の養成に係る事業及びこれに関連する事業に特化しているが、当該事業と関係のある業務を行う独立行政法人は存在しない。このため、他の事務及び事業と一体的に実施することは現実的ではなく、仮に一体的に実施したとしても効果的・効率的な運営は不可能である。 ・ 民間・地方公共団体へ移管した場合の問題点 ① 広く人材を発掘し育成する観点から、授業料等については一般の国立大学課程と同水準とする必要
--	---

	がある。一方、航空輸送の基幹的要員となる乗員を養成する基礎教育の事務・事業については、膨大な設備と費用を要するものであり、授業料等の収入により採算を取ることは困難である。 また、効果的な安全行政を進める上では、操縦教育をとおして得られる知見を安全基準等にフィードバックしていくこと、航空大学校の高度な技術力等を活用して航空局操縦職員の能力向上を図ることが必要であるが、航空大学校を民営化するとすると、このような航空安全行政の技術的基盤となる業務に支障が生じる。 さらに、航空機の操縦技術に関する一般の基礎教育機関の現状を踏まえれば、乗員養成に係る高度な技術力を国全体として維持継承すること、乗員養成のノウハウを民間に広く普及し一般の乗員養成機関について航空局と一体となって育成・振興していくことが必要となるが、このような業務を採算性に立脚する民間の事業活動に委ねることは困難であり、また、適当でない。 ② 航空輸送は、特別の路線を除けば地域的に限定される輸送ではなく、全国あるいは海外までも活動範囲とするものである。したがって、基幹的要員たる乗員の養成は国全体の視点から行われるべきであり、地方行政にはなじまず、また、地方公共団体もそのノウハウは全く有していない。
--	--

組織形態の見直しに係る当初案

法人名	独立行政法人航空大学校	府省	国土交通省
組織形態に関する見直しに係る 具体的措置（又は見直しの方向 性）	・ 一層効率的な業務実施体制の実現に資する組織のスリム化 学科教授科目／時間数の見直し及び実科教育の見直し等による教育業務の合理化・適正化・質の向上、整備業務／運航管理業務等の教育支援業務に係る更なる民間委託、管理業務の効率化を図ることとし具体策について検討を進めているところであり、これらを踏まえて、一層効率的な業務実施体制の実現に資する内部組織のスリム化を図る。 ・ 非公務員による事務及び事業 非公務員化については検討する。		
組織形態について上記措置を講 ずる理由	・ 一層効率的な業務実施体制の実現に資する組織のスリム化 独立行政法人として一層の業務の効率化を進めることは極めて重要であることから、一層効率的な業務実施体制の実現に資する内部組織のスリム化を図る。 ・ 非公務員化による事務及び事業 航空大学校の非公務員化については検討する。ただし、以下を踏まえて、慎重に対応していく必要がある。 ① 航空大学校は高質の乗員を養成し社会に安定的に供給しているところであり、その業務が停滞するとなると、高質の乗員の不足から、運航の維持が困難となる路線が生じることが考えられるほか、航空輸送の安全性の低下も懸念される。 また、航空機の操縦は集中・継続的に反復訓練することで上達するものであり、基礎的な教育課程において、職員の争議により学生の教育が一定の期間停止される場合にはそれまでの教育効果が失われることから、再度教育をやり直すことが必要となる等、業務の効率性が著しく損なわれる。 ② 航空大学校の教官は、航空大学校の卒業生のほか、航空局や海上保安庁の操縦職員、防衛庁職員（移籍）が主たるソースとなっている。国との円滑かつ柔軟な人事交流を維持し、教官の確保が容易となるよう、配慮する必要がある。さらに、経験豊かな教官の流出等が生じ、教育の質の低下や安全性の		

低下を招かぬよう配慮する必要がある。

【廃止・民営化について】

・廃止した場合の問題点

航空大学校による乗員の養成が行われなくなると、大手航空会社・中小航空会社を問わず我が国全体として乗員不足が顕在化する結果、路線の廃止・減便等安定的な航空輸送の確保が困難となる事態が生じ我が国の社会経済活動に著しい支障を与えるおそれがある。また、近年航空行政において規制緩和による競争政策を進めてきたにもかかわらず健全な航空会社間の競争が阻害され、国民の利便が損なわれるおそれがある。さらに、国家間の権益に基づき運航されている国際線においては、外国航空会社による運航に委ねざるを得ない路線がさらに拡大することも考えられ、結果として我が国の権益を損なうことが懸念される。

また、アジア路線の拡大、羽田空港の再拡張等により、今後航空需要の大幅な増加が予測されていること、更に２００７年頃より団塊世代の乗員が大量に退職する時期を迎えること、航空機の小型化と多頻度運航の進展が予測されること等を考慮すると、基幹的要員となる高質の乗員を安定的に供給するという航空大学校の業務は、今後一層その必要性が高まることになる。

・民営化した場合の問題点

広く人材を発掘し育成する観点から、授業料等については、一般の国立大学課程と同水準とする必要がある。このため、我が国における航空輸送の基幹的要員となる高質の乗員を養成する基礎的教育の事務・事業について採算を取ることは困難である。

また、効果的な安全行政を進める上では、操縦教育をとおして得られる知見を安全基準等にフィードバックしていくこと、航空大学校の高度な技術力等を活用して航空局操縦職員の能力向上を図ることが必要であるが、航空大学校を民営化すると、このような安全行政の技術的基盤となる業務に支障が生じる。さらに、乗員養成に係る高度な技術力を国全体として維持継承すること、乗員養成のノウハウを民間に広く普及していくこと及び一般の乗員養成機関を航空局と一体となって育成・振興していくことが必要であるが、このような業務を採算性に立脚する民間の事業活動に委ねることは困難であり、また、適当でない。