

総括表(その1)

独立行政法人の整理合理化案

府 省 名	国土交通省
-------	-------

法人名	類型名(区分)	事務・事業名	事務・事業の見直しに係る具体的措置				組織の見直しに係る具体的措置	
			廃止	民営化	官民競争入札等の適用	他法人等への移管・一体的実施		その他
独立行政法人 電子航法研究所	研究開発型 資産債務型	電子航法(電子技術を利用した航法)に関する研究開発等					業務運営の効率化、業務の質の向上を図る。平成18年度には、3つの重点研究開発分野の設定による戦略的かつ重点的な研究開発の実施、外部人材の活用(18名)等の措置を講じたところであるが、今後も、これらの取組を継続するとともに、航空行政等を技術的側面から支援することにより、増大する航空交通量への対応及び更なる安全性の向上のため、平成22年度までに共同研究(36件以上)、受託研究等(90件以上)、国際会議等での発表(240件以上)を効果的・積極的に行う等により、業務の質を向上させる。また、一般管理費の抑制(6%程度)、業務経費の抑制(2%程度)、人件費の削減(5%以上削減)等により、更なる業務運営の効率化を図っていく。	平成18年度には、研究部門について従来の4部体制から3領域体制に移行する等により、研究開発機能の専門性と柔軟性の向上を図り、限られた人材でより高い成果を上げることができるとともに、航空行政等を技術的側面から支援することにより、増大する航空交通量へ対応するとともに更なる安全性の向上を図るため、プロジェクトチームの活用、研究企画・総合調整機能の強化、外部人材の活用、補助的作業の外部委託等の必要な見直しを図っていく。

独立行政法人の整理合理化案様式

総括表(その2-)

法人名	電子航法研究所	府省名	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 平成18年4月 役職員の非公務員化				
役職員数（監事を除く。）及び職員数 （平成19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 人	2 人	0 人	60 人	
国からの財政支出額の推移 （17～20年度） （単位：百万円）	年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度（要求）
	一般会計	754	837	666	1,778
	特別会計	1,056	1,061	1,073	-
	計	1,810	1,898	1,739	1,778
	うち運営費交付金	1,669	1,686	1,684	1,691
	うち施設整備費等補助金	0	50	55	87
支出予算額の推移（17～20年度） （単位：百万円）	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度（要求）	
	1,911（一般821 / 特会1,090）	1,986（一般831 / 特会1,155）	2,022（一般863 / 特会1,159）	2,054	
利益剰余金（又は繰越欠損金の推移） （17・18年度）	平成17年度		平成18年度		
	261,116,180円（一般117,733,484円 / 特会143,382,696円）		7,778,620円（一般5,561,630円 / 特会2,216,990円）		
	発生要因	平成17年度については、第1期中期計画を確実に実行し、経営努力を行ったことによる利益剰余金。うち、ファイナンスリースに係る損益差額と前払費用（保険料の経過勘定）の計上額6,944,355円（一般3,782,290円 / 特会3,162,065円）については、繰越承認を受けている。 平成18年度については、前中期目標期間繰越積立金と純利益額が発生要因である。			
見直し案	現在のところ特に問題は生じていないと考えられるが、今後、必要に応じ、見直しを図るものとする。				
運営費交付金債務残高(17・18年度) （単位：百万円）	平成17年度		平成18年度		
	0		130		
行政サービス実施コストの推移（17～20年度） （単位：百万円）	平成17年度	平成18年度	平成19年度（見込み）	平成20年度（見込み）	
	2,102（一般846 / 特会1,256）	1,979（一般737 / 特会1,242）	2,059（一般733 / 特会1,326）	1,967	
見直しに伴う行政サービス実施コストの改善内容及び見込額（単位：百万円）	中期目標(平成18～22年度)に定められた人件費、一般管理費及び業務経費の削減目標を達成して、行政サービス実施コストの抑制を図る。(約12百万円)				

<p>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18年度実績）</p>	<p>< 業務運営の効率化に関する事項 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外部人材の活用については、年度目標6名以上を上回る18名であった。 ・一般管理費（所要額等を除く。）の抑制率については、目標の1.2%を上回る1.25%であった。 ・業務経費（所要額等を除く。）の抑制率については、目標の0.4%を上回る0.41%であった。 ・人件費の抑制率については、目標の1.7%を上回る6.8%であった。 <p>< 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 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・共同研究については、目標の19件以上を上回る25件を実施した。 ・受託研究等については、目標の18件以上を上回る19件を実施した。 ・国際会議等での発表については、目標の48件以上を上回る53件であった。 <p>< 総合評価 ></p> <p>第二期中期計画の初年度に当たる平成18年度では、長期ビジョンの作成を進め、所内連携を強化するために領域制を導入するなど、理事長のリーダーシップが発揮されている。また、航空交通流管理のための研究開発は、従来は大学等にて関心が高い分野とは言えない状況にあったが、研究所による大学への出向、大学若手研究者の受け入れ等を開始することで交流を深め、人材育成や人材登用にも配慮を行うなど、総合的な体制強化を進めている。研究実施においては、羽田空港の拡張に伴う航空機処理量の増大に対する対策、空港面における事故防止のための監視技術の向上、飛行時の危険回避判断の高度化、航空機燃料削減に資する管制技術の開発等、航空管制業務の高度化に結びつく成果を出して今後実用化に進むことが期待できるなど、航空保安に関する政策を支援する機能を果たしている。限られた職員数で、重要な課題について広範囲に活動していることは十分評価できる。</p> <p>また、職員の業績評価、女性研究者の採用については、積極的な取り組みが評価できるとともに、研究所経営の効率化への取組みにも着実なものがある。</p> <p>以上のことから、電子航法研究所における平成18年度の業務実績は、極めて順調であると認められる。</p>
---	---

総括表(その2-2)

支部・事業所等	支部・事業所等の名称		岩沼分室			
	所在地		宮城県岩沼市			
	職員数		2			
	支部・事業所等で行う事務・事業名		電子航法に関する研究等のために使用する航空機、施設及び機器の保守及び運用に関する事務			
	20年度 予算要 求額 (百万 円)	国からの財政支出 (対19年度当初予算 増減額)	80 百万円 (±0 百万円)			
支出予算額 (対19年度当初予算 増減額)		80 百万円 (±0 百万円)				

横断的視点

1. 事務・事業及び組織の見直し
<事務・事業関係>

該当類型		研究開発型 / 資産債務型
事務・事業名		電子航法(電子技術を利用した航法)に関する研究開発
事務・事業の概要		航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発
事務・事業に係る20年度予算要求額	国からの財政支出 (対19年度当初予算増減額)	1,778 百万円 (+ 39 百万円)
	支出予算額 (対19年度当初予算増減額)	2,054 百万円 (+ 32 百万円)
事務・事業に係る定員(19年度)		64
	民間主体による実施状況 (同種の事業を行う民間主体の存在、人員等)	当研究所は、電子航法に関する研究開発を行っている我が国唯一の研究開発機関であり、当該事業と関連する又は類似する事業を行っている民間主体は存在しない。
	廃止すると生じる問題の内容、 程度、国民生活への影響	<p>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。</p> <p>交通政策審議会航空分科会は、平成19年6月21日、空港及び航空保安システムを取り巻く環境や今後の航空需要の動向を踏まえ「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について ~戦略的新航空政策ビジョン~」を答申した。同答申では、「第三章 航空保安システムのあり方」の「1. 航空交通量増大への対応」において、「我が国における航空交通量は、国内線、国際線及びアジア北米間を飛行する上空通過需要の堅調な伸びにより今後さらに増大するものと予測される。特に再拡張事業、国際拠点空港の整備等により首都圏を中心とした航空需要の顕著な増加が見込まれている。また、運航効率の向上や地球規模の環境問題への対応の観点から、空中待機の減少、飛行経路の短縮、経済的負担の軽減等による、より燃費効率の良い航空交通の形成が求められている。このため、航空交通管理の推進等により、空港や空域の容量を最大活用するとともに、さらに円滑かつ効率的な航空交通の形成を図る必要がある」とし、「4. 国際連携等」においては、「欧米での先進的な取組みに遅れを取ることのないよう、我が国においても航空会社、メーカー、大学、研究機関等と産学官連携して、新技術や方式等の調査、研究開発等を戦略的に推進する必要がある」と述べている。更に、「第二章、第一節、1. 羽田空港及び成田空港のあり方」の「(3)中長期的なあり方」においては、「首都圏における航空需要については、再拡張事業及び北伸事業による発着容量の増大により当面対応が可能であることが見込まれるものの、その後さらなる能力向上対策を進めなければ、概ね10年後には再度、空港容量は限界に達することが予想される。このため、両空港のさらなる容量拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から、可能な限りの施策を検討していく必要がある」としている。国はこの答申に基づいて必要な施策を進めていくことになるが、これらの課題を解決していくためには、新しい技術を採用した航空交通管理手法や航空保安システムを整備・導入していく必要があり、当研究所における研究開発が引き続き重要な役割を果たす状況にある。</p> <p>当研究所においては、国が取り組む課題が解決され、新システムが円滑に導入されるよう、技術的側面から支援しているところである。具体的には、新技術の研究・開発、新システムの導入における技術要件の検討、国際標準化作業への参画、航空管制に係るシミュレーション及び評価、新しい航空保安システムの試験・評価等である。</p> <p>従って、当研究所を廃止した場合、航空交通管理手法、航空保安システム等の研究開発が実施されず、これに伴い、航空交通管理の推進等による空港や空域の容量を最大活用できなくなるとともに、円滑かつ効率的な航空交通の形成が阻害され、航空需要に応えることができなくなり、社会経済の発展を阻害することとなる。</p>
	事務・事業の位置づけ (主要な事務・事業との関連)	当研究所は電子航法(電子技術を利用した航法をいう。)に関する試験、調査、研究及び開発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ことを目的としており、具体的には、航空機へ誘導電波を提供する無線施設、航空機の位置を把握するレーダー、これらを用いた航空管制システムに関する研究開発を行っている。これらの研究開発は、全て研究所の主要な事務・事業として位置付けられるものである。

事業開始からの継続年数	40年
これまでの見直し内容	<p>昨今の航空を取り巻く環境においては、特に大都市圏拠点空港における空港容量の増加、航空路における航空交通容量の増加に対する社会的要請が極めて高い状況にある。こうした課題に対応するため、新技術の開発及び導入に係る検討が進められているが、これらは現在も進化の途上にあり、我が国における対応のみならず、世界的にも国際標準化等の作業が継続しているところである。以上のように、業務開始以降において航空の重要性が増大している社会経済情勢を背景として、当研究所に対するニーズは高まっている。</p> <p>第1期中期目標期間(平成13～17年度)終了に伴う独立行政法人の組織・業務全般の見直しにおいては、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会が「独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性」(平成17年11月14日)をとりまとめ、当研究所に対しては、「適切な評価や国民の理解に資する観点から、次期中期目標等において、国の政策目標における法人の任務の位置付け、国・民間等と法人の役割分担など、各法人が担う任務・役割を明確にするとともに、その任務・役割を踏まえた研究業務等の重点化や効率化に向けた取組を明記するものとする。その際、目標達成度の厳格かつ客観的な評価に資するよう、達成すべき内容や水準をできる限り具体的かつ定量的に示すものとする。」こと及び「事務及び事業については、国に加え、大学、民間等と人事交流などの連携を促進し、より一層の成果を上げる観点から、非公務員が担うものとする。」ことを勧告した。これに対応するため、第2期中期計画(平成18～22年度)においては、「専門性の集約・継承と深化を図り、効率的な業務運営を行うことを基本とし、社会ニーズ、特に増大する航空交通量に対応するため、高度な航空交通管理手法の開発・評価に関する研究を戦略的・重点的に実施する。」こととし、具体的な取組として、組織を研究領域ごとに大括り再編して専門分野を集約する等により業務執行体制を見直すとともに、社会ニーズに適切に対応するため、「空域の有効利用及び航空路の容量拡大に関する研究開発」、「混雑空港の容量拡大に関する研究開発」、「予防安全技術・新技術による安全性・効率性向上に関する研究開発」の3つの重点研究開発分野を設定し、戦略的かつ重点的に研究開発を実施することとした。また、独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律(平成18年法律第28号)により、役職員の身分を非公務員化した。</p> <p>以上のとおり、当研究所はこれまでの見直しに適切に対応してきており、第2期中期目標期間の初年度にあたる平成18年度の業務実績評価においても「極めて順調」との評価を得ているとおり、目標達成に向けた業務運営が着実に実施されている。</p>
(1) 事務・事業のゼロベースでの見直し	<p>当研究所の研究開発は、以下に示すとおり、国の重点施策との整合性が図られている。</p> <p>a) 科学技術基本計画との整合性 第3期科学技術基本計画(平成18年3月28日閣議決定)においては、特に重点的に研究開発を推進すべき分野(重点推進4分野)及び国の存立にとって基盤的であり国として取り組むことが不可欠な研究開発課題を重視して研究開発を推進する分野(推進4分野)を定めている。推進4分野のうち、「社会基盤分野」においては、重要な研究開発課題として「交通・輸送システム」を掲げているが、更にそれを絞り込んで基本計画期間中に重点投資する対象の「戦略重点科学技術」として、「新たな社会に適応する交通・輸送システム新技術」を掲げ、その一項目に「交通・輸送予防安全新技術」を設定している。その技術の範囲は、「航空機の安全高密度運航を可能とする4次元(位置+時間)の交通管理等を含むIT技術の活用による航空交通管理技術、小型機運航支援技術」等としている。当研究所は、これらに対応するための研究開発を実施しているところである。</p> <p>b) イノベーション25との整合性 長期戦略指針「イノベーション25」(平成19年6月1日閣議決定)においては、「第3期科学技術基本計画に基づき、科学技術への投資を充実・強化させるべきである」とし、戦略重点科学技術を中心とする研究開発ロードマップにおいて、交通・輸送予防安全新技術が示されている。当研究所はその達成に向けた研究開発を実施している。</p> <p>c) 国土交通分野イノベーション推進大綱との整合性 国土交通省は、国土交通分野におけるICT(情報通信技術)を活用したイノベーションの可能性について、省を挙げて検討を進め、「ICTが変える、私たちの暮らし～国土交通分野イノベーション推進大綱～」(平成19年5月25日)をとりまとめた。同大綱においては、国土交通省として今後進めていく具体的なICT化プロジェクトを、9つの分野に分けて「国土交通分野の将来像と今後の戦略」としてまとめている。その1分野である「テロ・大規模事故ゼロ社会の実現」においては、「次世代運航・運航支援システム等の構築」として、「陸・海・空の交通機関における大規模な事故やトラブルを未然に阻止するためには、運行制御の自動化技術を高度化するとともに、運転者の操作等におけるヒューマンエラーを防止することが不可欠である。このため、運転者の状況認識を強化し、運行管理者による運行状況の把握を支援するヒューマンエラー事故防止技術や、ミリ波レーダー・画像処理の技術等を活用した監視支援システムの開発を行う。」こととしている。また、「航空交通管理の高度化による安全の構築」では、「大都市拠点空港等の容量拡大に伴い、航空交通需要は今後更に増大することが予想され、欧米の空港のように慢性的な混雑や遅延の発生が予見されている。これらを軽減し、かつ高い安全性を維持するために、交通流や衝突に係る予測精度を向上し、適切な交通管理を可能とする技術開発・整備を推進する。」こととしている。</p> <p>当研究所においては、交通機関等における「安全・安心」を確保し、「事故ゼロ社会の実現」を目指してこれらの技術開発を実施しているところである。</p>
国の重点施策との整合性	

d) 交通政策審議会航空分科会答申との整合性

交通政策審議会航空分科会は平成19年6月21日、空港及び航空保安システムを取り巻く環境や今後の航空需要の動向を踏まえ「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について ～戦略的新航空政策ビジョン～」を答申した。同答申では、「第三章 航空保安システムのあり方」の「1. 航空交通量増大への対応」において、「我が国における航空交通量は、国内線、国際線及びアジア北米間を飛行する上空通過需要の堅調な伸びにより今後さらに増大するものと予測される。特に再拡張事業、国際拠点空港の整備等により首都圏を中心とした航空需要の顕著な増加が見込まれている。また、運航効率の向上や地球的規模の環境問題への対応の観点から、空中待機の減少、飛行経路の短縮、経済的高度の飛行等による、より燃費効率の良い航空交通の形成が求められている。このため、航空交通管理の推進等により、空港や空域の容量を最大活用するとともに、さらに円滑かつ効率的な航空交通の形成を図る必要がある」とし、「4. 国際連携等」では、「欧米での先進的な取組みに遅れを取ることのないよう、我が国においても航空会社、メーカー、大学、研究機関等と産学官連携して、新技術や方式等の調査、研究開発等を戦略的に推進する必要がある」とこと等を述べている。更に、「第二章、第一節、1. 羽田空港及び成田空港のあり方」の「(3) 中長期的なあり方」においては、「首都圏における航空需要については、再拡張事業及び北伸事業による発着容量の増大により当面对処が可能であることが見込まれるものの、その後さらなる能力向上対策を進めなければ、概ね10年後には再度、空港容量は限界に達することが予想される。このため、両空港のさらなる容量拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から、可能な限りの施策を検討していく必要がある」としている。国はこの答申に基づいて必要な施策を進めていくことになるが、これらの課題を解決していくためには、新しい技術を採用した航空交通管理手法や航空保安システムを整備・導入していく必要があり、当研究所における研究開発が引き続き重要な役割を果たす状況にある。当研究所においては、国が取り組む課題が解決され、新システムが円滑に導入されるよう、技術的側面から支援しているところである。

<p>受益と負担との関係 (受益者・負担者の関係、両者の関係)</p>	<p>当研究所における事務・事業の受益者は、直接的には、航空管制業務及び航空保安システムの整備等を行っている国であるが、航空機の運航は国の業務提供によって可能となるものであることや、社会経済活動が航空輸送に大きく依存していることから、航空機運航者及びその利用者である国民も受益者である。また、当研究所は国際標準の策定等、国際活動にも積極的に参画しており、受益の範囲は国内にとどまらない。以上のとおり、受益の範囲は国、航空機運航者、更には国民全体に及ぶものであるため、明確に定まるものではない。一方、当研究所の経費のほとんどは運営費交付金であり、国が負担している。</p> <p>航空利用者の普遍的なニーズは、安全、快適、便利で、安価に短時間で目的地へ移動できることである。これらを実現するためには、国が実施する航空管制業務等の安全性、効率性を向上させることが必要であり、そのための技術開発を当研究所が実施して国の航空管制業務等を支援することにより、利用者のニーズに広く応えるものとなっている。</p> <p>当研究所の平成19年度予算は約20億円であるが、そのうち約17億円は国からの運営費交付金である。また、それ以外の約3億円についても、多くが国からの委託研究等によるものであり、国からの財政支出の依存度は高い。</p> <p>以上のことから、当研究所の事務・事業は、民間主体で実施できると考えられるものではない。</p>
<p>財政支出への依存度 (国費/事業費)</p>	<p>1,778 / 2,054 (百万円) = 87.0%</p>
<p>これまでの指摘に対応する措置</p>	<p>別紙1に記載</p>
<p>諸外国における公的主体による実施状況</p>	<p>航空交通管理や航空保安システムに係る研究開発は、諸外国では欧米の機関が最先端を行っているが、そのほとんどの主要国は国が直接実施しているか、国が出資する公的機関が実施している。</p> <p>米国</p> <ul style="list-style-type: none"> ・連邦航空局 (FAA) 技術センター (William J. Hughes Technical Center) 運営: 国の機関、人員体制 (航空交通管理システム等関連) : 750名、予算規模 (研究予算) : 約156億円 ・運輸省 (DOT) 国立運輸システムセンター (Volpe National Transportation System Center) 運営: 国の機関、人員体制 (航空交通管理システム等関連) : 403名 <p>欧州</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ユーロコントロール実験センター (EUROCONTROL Experimental Center) 運営: 欧州地域の機関、人員体制 (航空交通管理システム等関連) : 184名、予算規模 (研究予算) : 約117億円 <p>仏国</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空局の一部門であるDSNA (Direction des Services de la Navigation Aerienne) の技術部門 (DTI) 運営: 国の機関、予算規模 (研究予算) : 約24億円 <p>英国</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国立航空交通サービス (NATS: National Air Traffic Service) の研究開発部門 運営: 国が出資する法人、予算規模 (研究予算) : 約16億円 <p>独国</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空管制機関であるDFS (Deutsch Flug Sicherung) の研究開発部門 運営: 国が全額出資する法人、人員体制 (航空交通管理システム等関連) : 77名、予算規模 (研究予算) : 8.7億円
<p>財政支出に見合う効果 (効果が得られているか、その根拠)</p>	<p>当研究所は、新しい航空交通管理手法や航空保安システムの導入に係る技術的課題を解決することを主たる業務としており、国が実施している航空管制業務等に貢献している。例えば、羽田空港の再拡張に係る検討においては、当研究所において空港容量、飛行経路設定等のシミュレーション評価、検証を実施しており、その成果が容量拡大に貢献している。また、航空機運航への影響を防ぐため、旅客が機内に持ち込む携帯電子機器は使用制限が課せられているが、当研究所が実験によりデータ収集・分析し、規制の根拠資料を作成している。GPSを補完する我が国独自の衛星測位システムとして官民連携の下で進められている準天頂衛星プロジェクトについては、高精度測位を行うための誤差補正方式等の開発を担当しており、高い性能が得られる見通しが得られている。</p> <p>このように、羽田空港の容量拡大を始めとして、社会的にも重要度が高い国家的プロジェクト等に参画し、特に航空行政において実際に多くの成果が活用される等、国民生活及び社会経済の安定に貢献する高い効果を上げている。</p>
<p>事務・事業が真に不可欠かどうかの評価</p>	<p>真に不可欠</p>

事務・事業の見直し案（具体的措置）		業務運営の効率化、業務の質の向上を図る。平成18年度には、3つの重点研究開発分野の設定による戦略的かつ重点的な研究開発の実施、外部人材の活用（18名）等の措置を講じたところであるが、今後も、これらの取組を継続するとともに、航空行政等を技術的側面から支援することにより、増大する航空交通量への対応及び更なる安全性の向上のため、平成22年度までに共同研究（36件以上）、受託研究等（90件以上）、国際会議等での発表（240件以上）を効果的・積極的に行う等により、業務の質を向上させる。また、一般管理費の抑制（6％程度）、業務経費の抑制（2％程度）、人件費の削減（5％以上削減）等により、更なる業務運営の効率化を図っていく。				
		行政サービス実施コストに与える影響（改善に資する事項）		中期目標に定められた人件費、一般管理費及び業務経費の削減目標を達成して、行政サービス実施コストの抑制を図る。（約12百万円）		
		理由		我が国における航空交通量は、国内線、国際線及びアジア北米間を飛行する上空通過需要の堅調な伸びにより今後さらに増大するものと予測される。特に、航空需要の顕著な増加が見込まれている首都圏の空港や空域を最大限活用するための技術開発を進めることが極めて重要な課題であること、欧米との競争上、我が国においても新技術や方式等の調査、研究開発を戦略的に推進する必要があること、予防的安全に係る技術開発により事故ゼロ社会の実現を目指す必要があることから、当研究所における研究開発事業の廃止・縮小は適当ではない。		
(2) 事務・事業の 民営化の検討	民営化の可否		否			
	可	事業性の有無とその理由	-			
		民営化を前提とした規制の可能性・内容	-			
		民営化に向けた措置	-			
		民営化の時期	-			
	否	民営化しない理由	<p>当研究所における事務・事業の受益の範囲は国、航空機運航者、更には国民全体に及ぶものであるため明確に定まるものではなく、当研究所の事業は事業性が極めて低いことから、財源のほとんどは国が負担している運営費交付金である。</p> <p>また、当研究所の研究開発は、研究リスクが大きく、航空管制業務等が国の事業であるという特殊性から国以外の需要がほとんどない。</p> <p>さらに、当研究所の研究開発は、技術基準の策定に大きく寄与することから、試験・評価の客観性・中立性を確保することが極めて重要である。</p> <p>よって、当研究所の事務・事業を民間主体に実施させることは不適当である。</p>			

(3) 官民競争入札等の積極的な適用	該当する対象事業		a施設の管理・運営、b研修、c.国家試験等、d相談、e広報・普及啓発 f検査検定、g徴収、 <u>hその他</u>	
	今後の対応	官民競争入札等の実施の可否	否	
		可	入札種別（官民競争 / 民間競争）	-
			入札実施予定時期	-
			事業開始予定時期	-
			契約期間	-
否	導入しない理由	当研究所の事務・事業は「研究開発」であり、官民競争入札等の対象とされていない。 なお、当研究所は、電子航法に関する研究開発を行っている我が国唯一の研究開発機関であること、航空交通管理システム等に係る技術について高度な専門知識を有する研究員の確保が民間では困難であること、特殊な試験研究設備が必要であり多額の初期投資が必要であることなどから、仮に官民競争入札等を導入しても他の民間企業が参入する蓋然性が極めて低くその効果は期待できない。		
(4) 他の法人への移管・一体的実施	対象となる事務・事業の内容		なし	
	移管	移管の可否	否	
		可	移管先	-
			内容	-
			理由	-
		否	移管しない理由	当研究所は、電子航法に関する研究開発を行っている我が国唯一の研究開発機関であること、また当該事業と関連する又は類似する事業を行っている地方公共団体、他の独立行政法人等が存在しないことから、他の独立行政法人等への移管は困難である。
	一体的実施	一体的実施の可否		否
		可	一体的に実施する法人等	-
			内容	-
理由			-	
否	一体的実施を行わない理由	当研究所は、電子航法に関する研究開発を行っている我が国唯一の研究開発機関であること、また当該事業と関連する又は類似する事業を行っている地方公共団体、他の独立行政法人等が存在しないことから、他の独立行政法人等との一体的な業務実施は困難である。		

<組織関係>

(5) 特定独立 行政法人関係	非公務員化の可否	平成18年4月に非公務員化
	理由	-
(6) 組織面の見直し	見直し案 (廃止、民営化、体制の再編・整備等)	平成18年度には、研究部門について従来の4部体制から3領域体制に移行する等により、研究開発機能の専門性と柔軟性の向上を図り、限られた人材でより高い成果を上げることができる研究実施体制を整えたところであるが、今後も、航空行政等を技術的側面から支援することにより、増大する航空交通量へ対応するとともに更なる安全性の向上を図るため、プロジェクトチームの活用、研究企画・総合調整機能の強化、外部人材の活用、補助的作業の外部委託等の必要な見直しを図っていく。
	理由	<p>第1期中期目標期間(平成13～17年度)終了に伴う独立行政法人の組織・業務全般の見直しにおいては、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会が「独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性」(平成17年11月14日)をとりまとめ、当研究所に対しては、「適切な評価や国民の理解に資する観点から、次期中期目標等において、国の政策目標における法人の任務の位置付け、国・民間等と法人の役割分担など、各法人が担う任務・役割を明確にするとともに、その任務・役割を踏まえた研究業務等の重点化や効率化に向けた取組を明記するものとする。その際、目標達成度の厳格かつ客観的な評価に資するよう、達成すべき内容や水準をできる限り具体的かつ定量的に示すものとする」ことを勧告した。これに対応するため、第2期中期計画(平成18～22年度)においては、「専門性の集約・継承と深化を図り、効率的な業務運営を行うことを基本とし、社会ニーズ、特に増大する航空交通量に対応するため、高度な航空交通管理手法の開発・評価に関する研究を戦略的・重点的に実施する」こととし、研究領域を大括り再編して専門分野を集約する等により業務執行体制を見直すこととした。今後もこの組織体制により、専門性、柔軟性の向上を図るとともに、自立的かつ柔軟に組織運営を行う必要がある。</p> <p>なお、当研究所を廃止した場合には、航空交通管理手法、航空保安システム等の研究開発が実施されず、国の施策及び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。また、当研究所の研究開発は、研究リスクが大きいこと、国以外の需要がほとんどないこと、当該事業と類似する事業を行っている他の独立行政法人等が存在しないことなどから、民営化、他の独立行政法人等への業務の一部譲渡、独立行政法人同士の統合は困難である。</p>

2. 運営の徹底した効率化

(1) 可能な限りの効率化の徹底	給与水準、人件費の情報公開の状況	当研究所の給与規程における給与体系、水準は、国家公務員と同一である。また、既に役職員の給与等に関する情報として下記をホームページに掲載しており、説明責任を果たしている。 [役員給与規程、役員退職手当支給規程、職員給与規程、任期付研究員の給与の特例に関する規程、職員退職手当規程、役職員の報酬・給与等について(「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表方法等について(平成15年9月9日付総管査第268号)」に基づく情報)]			
	役職員の給与等の対国家公務員指数 (在籍地域・学歴構成、在籍地域・学歴構成によるラスバイレス指数)	<事務・技術職員> 111.2(在籍地域:110.6、学歴構成:111.0、在籍地域・学歴構成:109.7) <研究職員> 105.3(在籍地域:104.6、学歴構成:106.1、在籍地域・学歴構成:105.2)			
	人件費総額の削減状況	平成18年度において、人件費の抑制率(対前年度比)は目標値1.7%を上回る6.8%であった。			
	一般管理費、業務費等	現状(平成19年4月1日現在)	平成18年度における一般管理費の実績は、41,241(千円)であり、また、同年度における業務経費の実績は830,233(千円)であった。		
		効率化目標の設定の内容・設定時期	目標は平成18年4月に設定。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6%程度抑制することとし、業務経費についても、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。		
		民間委託による経費節減の取組内容	当研究所の中期目標においては、庁舎・施設管理業務や、研究開発業務において専門的な知識等を要しない補助的な作業等については、外部委託を活用して着実に業務の効率化を図っているところである。		
		情報通信技術による業務運営の効率化の状況	当研究所においては、市販の汎用ソフトウェアを活用し、予算管理システム及び資産管理システムを職員が自ら構築して業務に活用している。また、その運用に伴って機能向上や修正が必要になるが、これらについても業務を熟知した担当者が自前で行っているため、極めて有効性の高いシステムが経費を要することなく構築できている。これらを外注により構築した場合は数百万円規模の経費が必要であったと考えられる。この他にも、所内ネットワークを活用して情報の電子化、ペーパーレス化を推進するとともに、役職員が情報の共有を図ることで、業務の効率化が着実に進んでいる。これらの取組は、独立行政法人評価委員会からも高く評価されている。		
(2) 独立行政法人の資金の流れ等に関する情報公開	情報公開の現状	契約締結先との取引に係る情報については、公開範囲を国に準ずることとし、随意契約及び一般競争入札を対象として既にホームページで公開している。具体的には、入札・調達・契約情報(入札方法、入札公告及び質疑応答)、政府調達協定及び同自主的措置適用案件(資料提供招請、意見招請、入札公告、随意契約の公示、落札者の公示)、契約結果(件名、契約締結日、契約相手方、入札方法、契約金額)を掲載している。少額契約(国と同じ基準)等、その他の情報についても、「独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律」に基づく開示請求があれば公開している。			
	見直しの方向	今後も取引情報をホームページで公開する。			
	関連法人	名称	(該当なし)		合計
		契約額	-		-
		うち随意契約額(%)	-		-
	関連法人以外の契約締結	当該法人への再就職者(役員の氏名及び当該役員の独立行政法人における最終職名)	-		-
		名称	別表		合計
		契約額	別表		946 百万円
		うち随意契約額(%)	別表		60.8%
		当該法人への再就職者(随契約の相手方で同一所管に属する公益法人に在職している役員の人数)	0		0
(3) 随意契約の見直し	別紙2「独立行政法人における随意契約の見直しについて(依頼)」(平成19年8月10日付け行政改革推進本部事務局・総務省行政管理局事務連絡)に記載				
(4) 保有資産の見直し	別紙3に記載				

3. 自主性・自律性確保

(1) 中期目標 の明確化	現状	第1期中期目標期間終了時の見直しでは、「独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性」(平成17年11月14日)により、「適切な評価や国民の理解に資する観点から、次期中期目標等において、国の政策目標における法人の任務の位置付け、国・民間等と法人の役割分担など、各法人が担う任務・役割を明確にするとともに、その任務・役割を踏まえた研究業務棟の重点化や効率化に向けた取組を明記するものとする。その際、目標達成度の厳格かつ客観的な評価に資するよう、達成すべき内容や水準をできる限り具体的かつ定量的に示すものとする。」と指摘されたことから、第2期中期目標はこれに対応して研究発表会、査読付論文数、共同・受託研究、経費の縮減等の数値目標等必要な事項を記載している。		
	今後の取組方針	研究開発機関として達成すべき目標、当研究所がその役割を果たすに相応しい目標について検討し、今後の中期目標の明確化に努める。		
(2) 国民による 意見の活用	現状	当研究所のホームページには、事業全般への意見、感想、各種問合わせを受け付けるための入力フォームを用意しており、国民から直接意見を吸い上げられるようにしている。この他にも、一般公開や研究発表会等のイベント開催時にはアンケート用紙を必ず配布し、意見等を参加者から直接伺うこととしており、いただいた意見に基づいて改善を図るための努力を継続して実施している。		
	今後の取組方針	引き続き、国民からの意見をホームページやアンケートを通じて収集し、業務運営に活用する。		
(3) 業務運営 の体制整備	現状(内部統制に係る組織の設置状況、職員に対する研修の実施状況)	内部統制については、従来から事務・事業における法令遵守、倫理確立の観点から、規程等の制定等により内部統制を図っているところである。具体的には、倫理規定、情報セキュリティ管理規程等の制定、著作権講習会等の研修の実施、研究所内での勉強会(民間企業の内部統制についての情報収集等)の開催等である。		
	今後の取組方針	今後、内部統制に係る体制を整備する等、当該機能の強化を図る。		
(4) 管理会計を活用 した運営の 自立化・効率 化・透明化	管理会計の活用状況とその効果	当研究所は、一般会計及び空港整備特別会計から運営費交付金が支給されており、これらを区分経理することにより、業務運営に役立てている。		
	プロジェクトごとの収支管理の実施状況	研究開発課題毎に予算及び支出を管理し、計画的かつ効率的な予算執行と研究開発のマネジメントに役立てている。		
	今後の取組方針	当研究所の業務・事業に適した管理会計のあり方について検討し、その改善を図ることで、組織及び研究開発のマネジメントを充実させる。		
(5) 自己収入の 増大等による 財源措置	自己収入の内容(平成18年度実績)	財源	金額(千円)	
			一般会計	特別会計
	共同研究資金	件数	0	0
	利用料		0	0
	寄付金	件数	0	0
	知的財産権	件数: 2 種類: 特許権収入	0	1,067
	その他	受託収入、雑益	4,868	10,030
	計		4,868	11,097
		15,965		
見直し案	航空管制業務等が国の事業であることの特異性から、国以外からの収入を大幅に増加させることは困難な状況にあるが、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一層積極的に推進することとしたい。			

(6) 情報公開の取組状況	最近改善した例	<p>当研究所においては、研究開発を業務としていることから、学会発表、国際会議等において研究成果の発表を多数実施している。それ以外にも、研究所業務に関する説明責任を果たし、広く国民一般の理解を深めるため、次の資料等の各種イベントにおける配布、インターネット等を通じた情報公開を積極的に実施している。また、インターネットを通じて国民による意見を活用する仕組みを構築している。</p> <p>[業務実績報告書(各年度)、電子航法研究所年報(各年度)、電子航法研究所報告(適時)、要覧(研究所紹介パンフレット;各年度)、知的財産パンフレット(適時)、広報誌e-なび(年4回)]</p> <p>この他、研究所の主なイベントは、以下のとおり。</p> <p>[一般公開(4月)、研究発表会(6月)、空の日(9月)、講演会(1月)、出前講座(適時)]</p> <p>最近改善した例としては、ホームページで最新情報をタイムリーに発信できるような体制を構築し、南極観測レポート等、新たな情報の追加による内容の充実を図っている。また、広報誌については、内容を見直して、最新の研究成果、新規登録された特許の情報等を早期に掲載するとともに、電子航法に関する素朴な疑問に答えるコーナーの連載を開始するなど、研究所が扱う技術を誰にでも分かり易く解説する記事を増やしている。</p>
	今後改善を予定している点	<p>研究開発機関は、研究活動を社会・国民にできる限り開示し、研究内容や成果を社会に対して分かり易く説明することが基本的責務であるとの認識に立ち、研究所の業務に係る啓発、学会発表、メディアを通じた広報及び発表、インターネットによる資料の公表、成果の活用を推進するための技術支援、国際標準化作業への参画等の取組を一層積極的に実施する。</p>
	その他	<p>職員の業績評価については、平成16年に「職員勤務評定実施規程」等を整備し、平成17年3月から運用している。定期評定を毎年3月1日に実施し、その結果を翌年度の勤勉手当に反映させている。このほか、研究員の実績に基づいて昇給区分を決定するため、「昇給区分決定にかかる方針について」を定めた。これは、個別業務の内容や難易度に応じて点数を設定しておき、過去1年間の業務実績から合計点数を求め、翌年度の7月に実施する昇給に反映させるものである。</p>

1. 事務・事業及び組織の見直し

(1) 事務・事業のゼロベースでの見直し これまでの指摘に対応する措置

府省名	国土交通省
-----	-------

法人名	事業類型(区分)	事務・事業名	見直し実施年度	これまでの主な指摘		措置状況(措置済み、対応中、未措置)	
				内容(指摘を受けた年度)	指摘主体	番号	内容(対応年度)
電子航法研究所	研究開発型 資産債務型	電子航法(電子技術を利用した航法)に関する研究開発	平成17年度	非公務員化(平成17年度)	政策評価・独立行政法人評価委員会		第1期中期目標期間(平成13~17年度)終了に伴う独立行政法人の組織・業務全般の見直しにおいては、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会が「独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性」(平成17年11月14日)をとりまとめ、当研究所に対しては、「適切な評価や国民の理解に資する観点から、次期中期目標等において、国の政策目標における法人の任務の位置付け、国・民間等と法人の役割分担など、各法人が担う任務・役割を明確にするとともに、その任務・役割を踏まえた研究業務等の重点化や効率化に向けた取組を明記するものとする。その際、目標達成度の厳格かつ客観的な評価に資するよう、達成すべき内容や水準をできる限り具体的かつ定量的に示すものとする」こと及び「事務及び事業については、国に加え、大学、民間等と人事交流などの連携を促進し、より一層の成果を上げる観点から、非公務員が担うものとする」ことを勧告した。
				法人の任務・役割の明確化及び研究業務の重点化・効率化(平成17年度)	政策評価・独立行政法人評価委員会		これに対応するため、第2期中期計画(平成18~22年度)においては、「専門性の集約・継承と深化を図り、効率的な業務運営を行うことを基本とし、社会ニーズ、特に増大する航空交通量に対応するため、高度な航空交通管理手法の開発・評価に関する研究を戦略的・重点的に実施する」とし、具体的な取組として、組織を研究領域ごとに大括り再編して専門分野を集約する等により業務執行体制を見直すとともに、社会ニーズに適切に対応するため、3つの重点研究開発分野を設定し、戦略的かつ重点的に研究開発を実施することとした。また、独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律(平成18年法律第28号)により、役職員の身分を非公務員化した。 以上のとおり、当研究所はこれまでの見直しに適切に対応してきており、第2期中期目標期間の初年度にあたる平成18年度の業務実績評価においても「極めて順調」との評価を得ているとおり、目標達成に向けた業務運営が着実に実施されている。

注1. 見直し実施年度には中期目標終了時の見直しを実施した年度を記載してください。

注2. これまでの主な指摘には、行政減量・効率化有識者会議、政策評価・独立行政法人評価委員会等による指摘内容を簡潔に記載してください。
なお、別紙1-2「勧告の方向性」における指摘事項の措置状況(平成19年8月現在)に記載の指摘事項はすべて記載してください。

< 関連法人以外の契約締結先 >

法人名	契約額 (千円)	うち随契割合 (%)	随契・国交省所管 公益法人の場合(人)
日本電気(株)	174,090	91.50%	
(株)東芝	110,828	10.00%	
(株)エヌ・ティ・ティ・データ	76,259	81.00%	
古野電気(株)	72,345	100.00%	
三菱電機(株)	56,963	74.19%	
沖電気工業(株)	49,245	100.00%	
阿部産業	35,079	62.15%	
(株)アムテックス	26,993	0.00%	
(株)日立製作所	26,130	100.00%	
(株)ジャムコ	25,855	74.28%	
大和工商リース(株)	19,845	0.00%	
クレイ・ジャパン・インク	18,900	100.00%	
(有)木村商店	16,164	0.00%	
クラリオン(株)	15,687	100.00%	
測位衛星技術(株)	15,207	24.65%	
(株)情報工房	14,427	100.00%	
日立キャピタル(株)	10,699	100.00%	
(株)アイ・エイ・アイ	10,288	0.00%	
(株)トーキンEMCエンジニアリ	10,110	100.00%	
富士ゼロックス(株)	9,909	20.09%	
日建工業(株)	9,895	0.00%	
(株)小野組	9,135	0.00%	
(株)ヤマザキ	7,980	0.00%	
(株)竹宝商会	6,858	0.00%	
あいおい損害保険(株)	5,880	0.00%	
(株)三菱総合研究所	5,880	0.00%	
キャリア・バン(株)	5,817	0.00%	
マンパワー・ジャパン(株)	5,634	22.55%	
インテック計測(株)	5,397	0.00%	
(株)情報数理研究所	5,376	100.00%	
(株)ニッテイ建築設計	5,358	25.53%	
東京システム開発(株)	5,051	27.86%	
(株)オザキ	4,620	0.00%	
RAエンジニアリングハウス	4,111	100.00%	
(株)シグマスタッフ	4,050	0.00%	
国際通信工業(株)	3,717	0.00%	
(株)セキュリティ・テクノロジー	3,675	100.00%	
(社)三鷹市シルバー人材セン	3,571	100.00%	
日本GPSソリューションズ(株)	3,570	100.00%	
キヤノンマーケティングジャパ	3,530	49.99%	
アデコ(株)	3,505	0.00%	
総合警備保障(株)	3,442	100.00%	
(株)昌新	3,381	0.00%	
(株)シムテクノ総研	3,360	0.00%	
宮城トヨタ自動車(株)	3,231	0.00%	
(株)オレンジライン	2,604	0.00%	
アンリツ(株)	2,283	0.00%	
日本エアロスペース(株)	2,214	100.00%	
伊藤忠テクノソリューションズ(2,100	0.00%	
日本電計(株)	1,932	0.00%	
(株)リアルビズ	1,785	0.00%	
峯尾機工(株)	1,743	0.00%	
ソーバル(株)	1,650	0.00%	
NECリース(株)	1,502	0.00%	
東京官書普及(株)	1,429	100.00%	
ジェイ・ビー・シーサービス(株	1,216	0.00%	
(株)ITマネージャー	1,166	100.00%	
芝浦プラント(株)	1,045	0.00%	
功力国際特許事務所	1,009	100.00%	
医療法人財団慈生会 野村病	589	100.00%	
丸善(株)	465	0.00%	

随意契約を締結している公益法人であって、国土交通省所管の公益法人である場合は、公益法人の役員として在職している人数を記載する。

独立行政法人の整理合理化案様式

3.資産債務型

(単位:千円)

法人名	電子航法研究所	府省名	国土交通省
資産との関連を有する事務・事業の名称	電子航法(電子技術を利用した航法)に関する研究開発		
資産との関連を有する事務・事業の内容	航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発		
国からの財政支出額	1,778 百万円	支出予算額	2,054 百万円
対19年度当初予算増減額	+ 39 百万円	対19年度当初予算増減額	+ 32 百万円

資産の具体的内容、見直しの具体的措置内容・理由等

実物資産については、別紙 3 に記入。

金融資産・積立金については、当所は、業務運営上必要な現預金及び通常の業務活動により発生する売掛金のみ保有しているため、過大と考えられる金融資産はなく、見直しの必要性はないものと考えられる。

金融資産の内訳	
現金及び預金	466百万円
売掛金(未収金)	123百万円
合計	589百万円

実物資産の処分に係わる具体的措置(その)

No.	延面積 (㎡)	建築年次 (新)	建築年次 (古)	経年 (新)	経年 (古)	耐用年数	階層	法 規 制			利用率
								用途地域	建ぺい率	容積率	
1								第一種住居地域	60	200	0.24
2								市街化調整区域	70	200	0.07
3	465.32	1969		38		50	2				
4	791.99	1963		44		50	4				
5	687.72	1971		36		50	1				
6	780	1973		34		50	2				
7	1160.22	1988		19		50	2				
8	18.05	1988		19		19	1				
9	702.7	1995		12		50	2				
10	203.3	1979		28		38	2				
11	980	1979		28		50	2				
12	1092.65	2001		6		50	2				
13	8.64	1979		28		19	1				
14	819	1981		26		38	1				
15	507	1980		27		50	2				

航空法による高さ制限あり

実物資産の処分に係る具体的な措置(その)

法人名	独) 電子航法研究所		府省名	国土交通省	
No.	1及び3～13	施設名	電子航法研究所(調布)	用途	9(研究開発事業)
<p>事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性</p> <p>当研究所は、土地、建物、電波無響室、A T C (航空管制)シミュレーター実験棟等の資産を有しているが、本資産は、航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発という当研究所の主要業務を行う上で必要不可欠となるものであることから、売却は困難である。</p> <p>また、当研究所のほとんどの研究施設は特殊なものであること、実験の度に改修が必要になること、相当な面積・規模の土地・建物が必要であることから、民間からの賃借によることは困難である。国との共同保有・共同利用については、国土交通省航空局が保有する飛行検査機を利用して飛行実験するための仕組みを既に構築しているところである。今後も、国との間で施設等の有効活用方を検討することとしている。</p>					
売却する場合、売却予定時期：売却不可					
自らの保有が必要不可欠な理由					
<p>本資産は、航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発という当研究所の主要業務を行う上で必要となる庁舎及び実験棟等であり、これらの資産がなければ研究開発を遂行することは不可能であるため、今後とも当研究所が保有する必要がある。</p> <p>「実物資産の処分方針」との対応</p> <p>観点1．本資産は、当研究所の主要業務である研究開発を実施するため、日々使用しており、資産の利用度は高い。土地の利用度については、法定容積率5割未満(24%利用)であるが、これは、当研究所では電波を用いた航空機の誘導システム等の開発に必要な計測のために、障害物のない空間を設ける必要があること等によるものであり、本資産は有効に利用されている。</p> <p>観点2．「有効利用可能性の多寡の観点」及び「資産価値が高いのに、有効利用されていないため、処分によって地域活性化(都市再生など)に資する可能性」については、上述のとおり、本資産は研究開発用として有効に利用されていることから該当しない。</p> <p>観点3．「効果的な処分の観点」及び観点4．「売却後に代替資産の利用が予定される場合の経済合理性の観点」については、当研究所保有の土地を売却するためには、新たな研究開発用地の取得、新規実験施設の取得などの経費を相当程度要すると見込まれるため該当しない。</p> <p>以上のことから、本資産を引き続き保有し、航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発に利用することとしたい。</p>					

実物資産の処分に係る具体的な措置(その)

法人名	独) 電子航法研究所		府省名	国土交通省	
No.	2及び14～15	施設名	電子航法研究所(岩沼)	用途	9(研究開発事業)
<p>事務・事業の見直しに伴う売却等処分の方向性</p> <p>当研究所は、土地、建物及び格納庫を有しているが、本資産は、航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発という当研究所の主要業務を行う上で必要不可欠となるものであることから、売却は困難である。</p> <p>また、本資産は、航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発という当研究所の主要業務を行う上で必要となる庁舎及び実験用航空機の格納庫(駐機スペースも含む。)の用に供するものであり、相当な面積・規模の土地・建物が必要であることから、民間からの賃借によることは困難である。国との共同保有・共同利用については、国土交通省航空局が保有する飛行検査機を利用して飛行実験するための仕組みを既に構築しているところである。今後も、国との間で施設等の有効活用方策を検討することとしている。</p>					
<p>売却する場合、売却予定時期：売却不可</p> <p>自らの保有が必要不可欠な理由</p> <p>本資産は、航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発という当研究所の主要業務を行う上で必要となる庁舎及び実験用航空機の格納庫(駐機スペースも含む。)の用に供するものであり、これらの資産がなければ研究開発を遂行することは不可能であるため、今後とも当研究所が保有する必要がある。</p> <p>「実物資産の処分方針」との対応</p> <p>観点1. 本資産は、当研究所の主要業務である研究開発を実施するため日々使用しており、資産の利用度は高い。土地の利用度については、法定容積率5割未満(7%利用)であるが、これは、当該土地が仙台空港に隣接し、市街化調整区域の適用を受けているため必要最低限の施設しか建てられないこと、航空機の駐機スペースや実験施設の設置箇所として利用されていること等によるものであり、本資産は有効に利用されている。</p> <p>観点2. 「有効利用可能性の多寡の観点」及び「資産価値が高いのに、有効利用されていないため、処分によって地域活性化(都市再生など)に資する可能性」については、上述のとおり、本資産は研究開発用として有効に利用されていることから該当しない。</p> <p>観点3. 「効果的な処分の観点」及び観点4. 「売却後に代替資産の利用が予定される場合の経済合理性の観点」については、当研究所保有の土地を売却するためには、新たな研究開発用地の取得、新規実験施設の取得などの経費を相当程度要すると見込まれるため該当しない。</p> <p>以上のことから、本資産を引き続き保有し、航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発に利用することとしたい。</p>					

金融資産の処分に係わる具体的措置(その)

法人名	独) 電子航法研究所	府省名	国土交通省						
金融資産の内訳(18年3月31日時点、B/S価額)									
A	合計	: 589 百万円	<table border="0"> <tr> <td>内 貸付金</td> <td>:</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>内 割賦債権</td> <td>:</td> <td>百万円</td> </tr> </table>	内 貸付金	:	百万円	内 割賦債権	:	百万円
内 貸付金	:	百万円							
内 割賦債権	:	百万円							
B	現金及び預金	: 466 百万円							
C	有価証券	: 百万円							
D	受取手形	: 百万円	内 貸付金 : 百万円						
E	売掛金(未収金)	: 123 百万円	内 割賦債権 : 百万円						
F	投資有価証券	: 百万円							
G	関係会社	: 百万円	… 関係会社株式						
H	関係会社	: 百万円	… その他の関係会社有価証券						
I	長期貸付金	: 百万円	… J・K以外の長期貸付金						
J	長期貸付金	: 百万円	… 役員又は職員に対するもの						
K	長期貸付金	: 百万円	… 関係法人に対するもの						
L	破綻債権等	: 百万円	<table border="0"> <tr> <td>内 貸付金</td> <td>:</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>内 割賦債権</td> <td>:</td> <td>百万円</td> </tr> </table>	内 貸付金	:	百万円	内 割賦債権	:	百万円
内 貸付金	:	百万円							
内 割賦債権	:	百万円							
M	積立金	: 百万円							
N	出資金	: 百万円							
<p>A~Nの各項目については、「独立行政法人会計基準」及び「独立行政法人会計基準注解」(平成17年6月29日改訂)における次の各項目に対応させるものとする。また、D・Eについて、引当金控除後ベースとする。 A: B~Lの合計値 / B: 「第9 流動資産」(1) / C: 同(2) / D: 同(3) / E: 同(4) F: 「第13 投資その他資産」(1) G: 同(2) / H: 同(3) / I: 同(4) / J: 同(5) / K: 同(6) / L: 同(7) / M及びN: 同(12)</p>									

金融資産の処分に係わる具体的措置(その)

法人名	独) 電子航法研究所	府省名	国土交通省
<p>受取手形(D)及び売掛金(E)を生じる事由(事業の概要等)及び民業補完の徹底という観点からの見直しの方向性</p> <p>受取手形は生じておらず、売掛金(未収金)については、受託契約における未収金や、施設整備費補助金の立替払い分相当額等によるものであり、見直すべき事項が存在しない。</p>			
<p>不良化している債権(L)の早期処分の方向性</p> <p>不良化している債権はない。</p>			
<p>既存貸付金・割賦債権等の売却・証券化に向けた検討の方向性</p> <p>貸付等を行っていない。</p>			
<p>政策目標に比して過大と考えられる金融資産及び見直しの方向性</p> <p>当研究所は、業務運営上必要な現預金及び通常の業務活動により発生する売掛金のみ保有しているため、過大と考えられる金融資産は保有していない。</p>			

独立行政法人の整理合理化案様式

4. 研究開発型

単位:千円)

法人名	電子航法研究所	府省名	国土交通省
事務・事業（研究開発課題）の名称	電子航法(電子技術を利用した航法)に関する研究開発		
事務・事業（研究開発課題）の内容	航空交通管理システム等に関する試験、調査、研究及び開発		
国からの財政支出額	1,778 百万円	支出予算額	2,054 百万円
対19年度当初予算増減額	+ 39 百万円	対19年度当初予算増減額	+ 32 百万円
長期戦略指針「イノベーション25」	長期戦略指針「イノベーション25」(平成19年6月1日閣議決定)においては、「第3期科学技術基本計画に基づき、科学技術への投資を充実・強化させるべきである」とされており、戦略重点科学技術を中心とする研究開発ロードマップにおいて、交通・輸送予防安全新技術が示されている。当研究所はその達成に向けた研究開発を実施している。		
第3期科学技術基本計画	第3期科学技術基本計画(平成18年3月28日閣議決定)においては、特に重点的に研究開発を推進すべき分野(重点推進4分野)及び国の存立にとって基盤的であり国として取り組むことが不可欠な研究開発課題を重視して研究開発を推進する分野(推進4分野)を定めている。推進4分野のうち、「社会基盤分野」においては、重要な研究開発課題として「交通・輸送システム」を掲げているが、更にそれを絞り込んで基本計画期間中に重点投資する対象の「戦略重点科学技術」として「新たな社会に適應する交通・輸送システム新技術」を掲げ、その一項目に「交通・輸送予防安全新技術」を設定している。その技術の範囲は、「航空機の安全高密度運航を可能とする4次元(位置+時間)の交通管理等を含むIT技術の活用による航空交通管理技術、小型機運航支援技術」等としている。当研究所は、これらに対応するための研究開発を実施しているところである。		

<p>重要度の低い研究開発事業の検討（ ）</p>	<p>国の研究の大枠との関係</p>	<p>国土交通分野イノベーション推進大綱との整合性 国土交通省は、国土交通分野におけるICT(情報通信技術)を活用したイノベーションの可能性について、省を挙げて検討を進め、「ICTが変える、私たちの暮らし ～国土交通分野イノベーション推進大綱～」(平成19年5月25日)をとりまとめた。同大綱においては、国土交通省として今後進めていく具体的なICT化プロジェクトを9つの分野に分けて「国土交通分野の将来像と今後の戦略」としてまとめている。 その1分野である「テロ・大規模事故ゼロ社会の実現」においては、「次世代運転・運航支援システム等の構築」として、「陸・海・空の交通機関における大規模な事故やトラブルを未然に阻止するためには、運行制御の自動化技術を高度化するとともに、運転者の操作等におけるヒューマンエラーを防止することが不可欠である。このため、運転者の状況認識を強化し、運行管理者による運行状況の把握を支援するヒューマンエラー事故防止技術や、ミリ波レーダー・画像処理の技術等を活用した監視支援システムの開発を行う」とし、「航空交通管理の高度化による安全の構築」では、「大都市拠点空港等の容量拡大に伴い、航空交通需要は今後更に増大することが予想され、欧米の空港のように慢性的な混雑や遅延の発生が予見されている。これらを軽減し、かつ高い安全性を維持するために、交通流や衝突に係る予測精度を向上し、適切な交通管理を可能とする技術開発・整備を推進する」としている。 当研究所においては、交通機関等における「安全・安心」を確保し、「事故ゼロ社会の実現」を目指してこれらの技術開発を実施しているところである。 交通政策審議会航空分科会答申との整合性 交通政策審議会航空分科会は、平成19年6月21日、空港及び航空保安システムを取り巻く環境や今後の航空需要の動向を踏まえ、「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について ～戦略的新航空政策ビジョン～」を答申した。同答申では、「第三章 航空保安システムのあり方」の「1. 航空交通量増大への対応」において、「我が国における航空交通量は、国内線、国際線及びアジア北米間を飛行する上空通過需要の堅調な伸びにより今後さらに増大するものと予測される。特に再拡張事業、国際拠点空港の整備等により首都圏を中心とした航空需要の顕著な増加が見込まれている。また、運航効率の向上や地球的規模の環境問題への対応の観点から、空中待機の減少、飛行経路の短縮、経済的高度の飛行等による、より燃費効率の良い航空交通の形成が求められている。このため、航空交通管理の推進等により、空港や空域の容量を最大活用するとともに、さらに円滑かつ効率的な航空交通の形成を図る必要がある」とし、「4. 国際連携等」では、「欧米での先進的な取組みに遅れを取ることのないよう、我が国においても航空会社、メーカー、大学、研究機関等と産学官連携して、新技術や方式等の調査、研究開発等を戦略的に推進する必要がある」と等述べている。更に、「第二章、第一節、1. 羽田空港及び成田空港のあり方」の「(3) 中長期的なあり方」においては、「首都圏における航空需要については、再拡張事業及び北伸事業による発着容量の増大により当面对処が可能であることが見込まれるものの、その後さらなる能力向上対策を進めなければ、概ね10年後には再度、空港容量は限界に達することが予想される。このため、両空港のさらなる容量拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から、可能な限りの施策を検討していく必要がある」としている。国はこの答申に基づいて必要な施策を進めていくことになるが、これらの課題を解決していくためには、新しい技術を採用した航空交通管理手法や航空保安システムを整備・導入していく必要があり、当研究所における研究開発が引き続き重要な役割を果たす状況にある。 当研究所においては、国が取り組む課題が解決され、新システムが円滑に導入されるよう、技術的側面から支</p>
		<p>その他の方針</p> <p>重要度の低い研究開発事業の廃止・縮小の検討</p> <p>以上のとおり、当研究所は、国としての研究の大枠はもとより、戦略的新航空政策ビジョンに合致した極めて重要な研究開発を重点的に実施しているところであり、廃止・縮小できるような重要度の低い研究開発は実施していない。</p>

他の研究機関との比較と代替の検討)	他の機関との比較などを通じた成果の検証	当研究所は、電子航法に関する研究等を行っている我が国唯一の研究開発機関であり、本事業と関連又は類似する事業を行っている地方公共団体、他の独立行政法人等が存在しないことから、他機関と比較することは困難であるが、当研究所は、新しい航空交通管理手法や航空保安システムの導入に係る技術的課題を解決することを業務としており、国が実施している航空管制業務等に貢献している。例えば、羽田空港の再拡張に係る検討においては、当研究所において空港容量、飛行経路設定等のシミュレーション評価、検証を実施しており、その成果が容量拡大に貢献している。また、航空機運航への影響を防ぐため、旅客が機内に持ち込む携帯電子機器は使用制限が課せられているが、当研究所が実験によりデータ収集・分析し、規制の根拠資料を作成している。GPSを補完する我が国独自の衛星測位システムとして官民連携の下で進められている準天頂衛星プロジェクトについては、高精度測位を行うための誤差補正方式等の開発を担当しており、高い性能が得られる見通しが得られている。
	他の機関において代替可能であったり、成果が十分でない研究開発事業の廃止・縮小の検討	当研究所の研究開発は、他の機関で行われていないことから、代替可能ではない。また、羽田空港の容量拡大を始めとして、社会的にも重要度が高い国家的プロジェクト等に参画し、実際に航空行政において活用される等、国民生活及び社会経済の安定に貢献する高い効果を上げていることから、当研究所における研究開発事業の廃止・縮小は適当でない。
マネジメントの充実)	現状	当研究所は、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成17年3月29日内閣総理大臣決定)に基づき、研究開発評価を実施している。具体的には、研究所内部に研究評価委員会を設置して内部評価を実施するとともに、外部有識者から構成される評議員会を活用して、外部評価を実施している。また、評価には、その実施時期により、新規研究課題を評価対象とする事前評価、5年以上の期間を要する研究課題を評価対象とする中間評価、終了した研究課題を評価対象とする事後評価の3種類がある。このように、内部評価及び外部評価を、事前、中間、事後の3段階で実施しているところであり、外部評価の結果については、評価報告書をホームページで公開して透明性の確保を図っていることから、適切に研究開発のマネジメントを実施している。
	見直し案	研究開発評価を引き続き厳格に実施し、評価結果や社会ニーズの状況変化に基づき、関係者と十分調整の上、研究内容や方法の見直し、中止等、所要の措置を講じる。
見直し(随意契約の)	見直し方針	総務省から「独立行政法人における随意契約の適正化について(依頼)」(平成19年2月16日付事務連絡)により、一般競争入札の導入・範囲拡大や契約の見直し、契約に係る情報公開等を通じた業務運営の一層の効率化を図ることについて要請があったことから、当研究所はこれに即応して平成18年度内に随意契約の見直しを実施し、平成19年度から原則として一般競争入札の徹底を図ることとしたところであり、更なる競争性、透明性の向上を図っていく。

を通じた事業の対外的説明 (事業効果の透明性)	現状	<p>当研究所は、各年度の業務実績報告書において業務内容を詳細に記載し、具体的な事業効果を説明しているところである。各年度の業務実績報告書は公開が義務付けられていないが、当研究所は率先してホームページに掲載し、一般に公開している。</p> <p>この他にも、当研究所は研究開発を業務としていることから、学会発表、国際会議等において研究成果の発表を多数実施しているほか、研究所業務に関する説明責任を果たし、広く国民一般の理解を深めるため、次の資料等の各種イベントにおける配布、インターネット等を通じて情報公開を積極的に実施している。</p> <p>[業務実績報告書(各年度)、電子航法研究所年報(各年度)、電子航法研究所報告(適時)、要覧(研究所紹介パンフレット;各年度)、知的財産パンフレット(適時)、広報誌e-なび(年4回)]</p> <p>また、研究所の主なイベントは以下のとおり。</p> <p>[一般公開(4月)、研究発表会(6月)、空の日(9月)、講演会(1月)、出前講座(適時)]</p>			
	見直し案	<p>研究開発機関は、研究活動を社会・国民にできる限り開示し、研究内容や成果を社会に対して分かり易く説明することが基本的責務であるとの認識に立ち、研究所の業務に係る啓発、学会発表、メディアを通じた広報及び発表、インターネットによる資料の公表、成果の活用を推進するための技術支援、国際標準化作業への参画等の取組を一層積極的に実施する。</p>			
自己収入の増収 ()	自己収入の内容				
	共同研究資金	財源 (金額)	0	概要	
	利用料	財源 (金額)	0	概要	
	寄附金	財源 (金額)	0	概要	
	知的財産権	財源 (金額)	1,067(特別会計)	概要	特許収入
	技術指導料	財源 (金額)	0	概要	
	その他	財源 (金額)	4,868(一般会計) 10,030(特別会計)	概要	受託収入及び雑益
	計	財源 (金額)	4,868(一般会計) 11,097(特別会計)	15,965(総計)	
見直し案	<p>航空管制業務等が国の事業であることの特殊性から、国以外からの収入を大幅に増加させることは困難な状況にあるが、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一層積極的に推進する。</p>				

補助・取引等の資金の流れに係る一体とした情報公開（ ）	現状	<p>当研究所に関連法人は存在しない。</p> <p>契約締結先との取引に係る情報については、公開範囲を国に準ずることとし、随意契約及び一般競争入札を対象として既にホームページで公開している。具体的には、入札・調達・契約情報（入札方法、入札公告及び質疑応答）、政府調達協定及び同自主的措置適用案件（資料提供招請、意見招請、入札公告、随意契約の公示、落札者の公示）、契約結果（件名、契約締結日、契約相手方、入札方法、契約金額）を掲載している。少額契約（国と同じ基準）等、その他の情報についても、独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律に基づく開示請求があれば公開している。</p> <p>なお、平成18年度における契約締結先との契約額（少額契約を除く）は、946百万円であり、このうち随意契約によるものは60.8%であった。契約締結先に国土交通省所管の公益法人は含まれていない。</p>
	見直し案	今後取引情報をホームページで公開。
無駄な取引の排除や経費削減（ ）	現状	総務省から「独立行政法人における随意契約の適正化について（依頼）」（平成19年2月16日付事務連絡）により、一般競争入札の導入・範囲拡大や契約の見直し、契約に係る情報公開等を通じた業務運営の一層の効率化を図ることについて要請があったことから、当研究所はこれに即応して平成18年度内に随意契約の見直しを実施し、平成19年度から原則として一般競争入札の徹底を図ることとしたところであり、更なる競争性、透明性の向上を図っている。
	見直し案	引き続き一般競争入札の実施を徹底し、競争性、透明性を確保する。