

調 査 票

番 号	4	所管府省名	国土交通省
-----	---	-------	-------

独立行政法人名	独立行政法人海上技術安全研究所 http://www.nmri.go.jp/	非特定
---------	---	-----

1 組織名及び職員数等

	組 織 名	職員数(役員を除く)	
		常 勤	非常勤
移行前(発足時の前日)	国土交通省 船舶技術研究所	241人	1人
	プロパー職員数	241人	1人
	所管官庁からの出向者数	0人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	0人	0人
	その他()	0人	0人
発足時 (平成13年4月1日現在)	独立行政法人 海上技術安全研究所	232人	1人
	旧組織からの移行者(プロパー職員)数	179人	1人
	所管官庁からの出向者数	49人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	0人	0人
	移行後の採用者数	4人	0人
平成14年4月1日現在	同上	229人	1人
	旧組織からの移行者(プロパー職員)数	171人	1人
	所管官庁からの出向者数	51人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	0人	0人
	移行後の採用者数	7人	0人
平成15年4月1日現在	同上	227人	4人
	旧組織からの移行者(プロパー職員)数	161人	4人
	所管官庁からの出向者数	53人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	0人	0人
	移行後の採用者数	13人	0人
平成16年4月1日現在	同上	226人	5人
	旧組織からの移行者(プロパー職員)数	151人	5人
	所管官庁からの出向者数	53人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	0人	0人
	移行後の採用者数	22人	0人
平成17年4月1日現在	同上	225人	4人
	旧組織からの移行者(プロパー職員)数	150人	4人
	所管官庁からの出向者数	47人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	0人	0人
	移行後の採用者数	28人	0人
平成18年4月1日現在	同上(非特定独立行政法人に移行)	216人	2人
	旧組織からの移行者(プロパー職員)数	137人	0人
	所管官庁からの出向者数	46人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	0人	0人
	移行後の採用者数	33人	0人
	その他(産業医)	0人	2人

平成19年4月1日現在	同上	214人	2人
	旧組織からの移行者(プロパー職員)数	117人	0人
	所管官庁からの出向者数	51人	0人
	所管官庁以外の官庁からの出向者数	3人	0人
	移行後の採用者数	43人	0人
	その他(産業医)	0人	2人

2 指定職又は役員数等

	役員数等	
	常勤	非常勤
移行前(発足時の前日)	2人	0人
発足時(平成13年4月1日現在)	4人	1人
	移行前において指定職・役員であった者の数	0人
平成14年4月1日現在	4人	1人
	移行前において指定職・役員であった者の数	0人
平成15年4月1日現在	4人	1人
	移行前において指定職・役員であった者の数	0人
平成16年4月1日現在	4人	1人
	移行前において指定職・役員であった者の数	0人
平成17年4月1日現在	4人	1人
	移行前において指定職・役員であった者の数	0人
平成18年4月1日現在	4人	1人
	移行前において指定職・役員であった者の数	0人
平成19年4月1日現在	3人	1人
	移行前において指定職・役員であった者の数	0人
備考 平成19年4月1日現在、理事1名が欠員。		

3 指定職・役員給与総額及び個人別給与年額

指 定 職 ・ 役 員 の 給 与 総 額	
支 給 年 度	報 酬 総 額
移行前の最終1年間（平成12年度）	36,197千円
発足時（平成13年度：13年4月～14年3月）	69,371千円
平成14年度	70,897千円
平成15年度	67,960千円
平成16年度	68,690千円
平成17年度	65,893千円
平成18年度	68,747千円

指 定 職 ・ 役 員 個 人 別 の 給 与 年 額		
支 給 年 度	役 職 名	報 酬 年 額
移行前の最終1年間（平成12年度）	国土交通省船舶技術研究所所長	19,877千円
	国土交通省船舶技術研究所次長	16,320千円
発足時（平成13年度：13年4月～14年3月）	理事長（1人）	19,097千円
	理事（2人）	計32,161千円
	監事（1人）	14,801千円
	監事（非常勤）（1人）	3,312千円
平成14年度	理事長（1人）	19,529千円
	理事（2人）	計32,926千円
	監事（1人）	15,154千円
	監事（非常勤）（1人）	3,288千円
平成15年度	理事長（1人）	18,983千円
	理事（2人）	計31,021千円
	監事（1人）	14,736千円
	監事（非常勤）（1人）	3,220千円
平成16年度	理事長（1人）	18,936千円
	理事（2人）	計31,871千円
	監事（1人）	14,691千円
	監事（非常勤）（1人）	3,192千円
平成17年度	理事長（1人）	18,946千円
	理事（2人）	計30,433千円
	監事（1人）	13,326千円
	監事（非常勤）（2人）	計3,188千円
平成18年度	理事長（1人）	18,942千円
	理事（2人）	計31,936千円
	監事（1人）	14,689千円
	監事（非常勤）（1人）	3,180千円

平成19年度(4月～9月までの6カ月分)	理事長(1人)	8,710千円
	理事(2人)	計10,055千円
	監事(1人)	6,788千円
	監事(非常勤)(1人)	1,488千円
備考 個人情報保護の観点から公表ベースの報告とした。		

(注) 役員は、非常勤を含む

4 役員氏名等

(平成19年4月1日現在)

氏名	公務員 経験	独法等 役員経験	役職名	就任年月日	就任時年齢
経歴					
兼職先			役職名	常勤・非常勤	有給・無給
井上 四郎		-	理事長	平19.4.1	59歳
昭49年運輸省入省 海上技術安全局造船課長、中国運輸局次長、海上保安庁装備技術部長 平15.3.31退職 平15.4.1(独)海上技術安全研究所理事					
-		-	-	-	-
不破 健		-	理事	平17.4.1	59歳
昭48年運輸省入省 船舶技術研究所推進性能部長、 (独)海上技術安全研究所輸送高度化研究領域長 平17.3.31退職					
-		-	-	-	-
大久 九美雄	-	-	監事	平17.4.1	56歳
三井住友海上火災保険(株)執行役員東北本部長 平17.3.31退職					
-		-	-	-	-
佐藤 直樹		-	監事(非常勤)	平19.4.1	63歳
昭41年運輸省入省 海上技術安全局次席船舶検査官 関東運輸局東京海運支局長 平6.4.1退職 平6.4.2ヤンマーディーゼル(株)船舶事業部専任部長 平19.3.31退職					
-		-	-	-	-
備考 平成19年4月1日現在、理事1名が欠員。					

5 退職金支給総額等

支給年度	役職員の退職金支給総額 (うち役員への支給総額)	職員に対する退職金平均支給額		左の平均勤続年数	
		常勤	非常勤	常勤	非常勤
発足時(平成13年4月～14年3月)	521,062千円 (0千円)	30,595千円	116千円	31.9年	1.0年
平成14年度	353,284千円 (6,666千円)	28,839千円	91千円	36.5年	1.0年
平成15年度	338,326千円 (0千円)	28,181千円	74千円	33.0年	1.0年
平成16年度	84,728千円 (20,000千円)	10,788千円	0千円	16.0年	-
平成17年度	315,111千円 (0千円)	19,694千円	0千円	24.6年	-
平成18年度	183,329千円 (14,788千円)	15,322千円	0千円	18.1年	-

退職年度	役員別の退職金支給額		
	役職名	退職金額	計算式
発足時(平成13年4月～14年3月)	-	0千円	-
平成14年度	理事	6,666千円	$868,000円 \times 0.36 \times 12月 + 868,000円 \times 0.28 \times 12月$
平成15年度	-	0千円	-
平成16年度	理事	10,477千円	$887,000円 \times 0.36 \times 12月 + 857,000円 \times 0.28 \times 21月 + 857,000円 \times 0.125 \times 3月 \times 1 + 857,000円 \times 0.125 \times 12月 \times 1$
	監事	9,523千円	$806,000円 \times 0.36 \times 12月 + 779,000円 \times 0.28 \times 21月 + 779,000円 \times 0.125 \times 3月 \times 1 + 779,000円 \times 0.125 \times 12月 \times 1$
平成17年度	-	0千円	-
平成18年度	理事長	14,787千円	$1,058,000円 \times 0.36 \times 12月 + 950,000円 \times 0.28 \times 21月 + 950,000円 \times 0.125 \times 39月 \times 1$

6 独立行政法人評価委員

引き続き調査中

13 独立行政法人から他の法人等への出向職員数等

引き続き調査中

14 中期計画の数値目標等

計画期間	第1期 平成13年度～平成17年度	
中期計画に定められた数値目標一覧		
1. (研究者の流動性の確保)任期付き研究者を延べ5名以上採用する。 2. (間接業務の効率化による一般管理費の縮減)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(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額)の2%程度抑制する。 3. (研究所の運営総経費に占める外部業務経費割合の拡大)中期目標の期間中における研究所の運営に係る総経費(施設整備費及び独立行政法人化に伴い必要となる経費を除く。)に占める研究業務に係る経費の割合を35%程度とする。 4. (中期目標の期間中に重点的に取り組む研究)中期目標の期間中の研究費総額のうち、(基礎的研究を除く重点)研究に係る割合を75%程度とする。 5. (産学官の連携推進)中期目標の期間中、共同研究及び受託研究を延べ440件以上実施する。 6. (研究成果の発表及び活用促進)研究成果を普及するため発表会を年2回開催する。 7. (研究成果の発表及び活用促進)中期目標の期間中、論文及び口頭による発表を延べ1,270件以上行う。 8. (研究成果の発表及び活用促進)中期目標の期間中、特許出願を延べ40件以上、プログラム登録を延べ25件以上行う。 9. (施設・設備の外部による利用等)一般市民を対象とした、施設公開を年1回以上行う。 10. (人員計画)業務運営の効率化、定型的業務の外部委託化の推進などにより計画的削減を行い、期末の常勤職員数を期初の93%(216人)程度とする。		
	達成状況	評価結果
発足時(平成13年4月～14年3月)	1. 1名 2. - (13年度比としているため) 3. 51% 4. 91% 5. 104件 6. 2回 7. 254件 8. 特許27件、プログラム15件 9. 2回 10. 229人	1. 着実な実施状況にある。 2. 着実な実施状況にある。 3. 着実な実施状況にある。 4. 着実な実施状況にある。 5. 着実な実施状況にある。 6. 着実な実施状況にある。 7. 着実な実施状況にある。 8. 着実な実施状況にある。 9. 着実な実施状況にある。 10. 着実な実施状況にある。
平成14年度	1. 5名 2. 対13年度比6.9%増 3. 43% 4. 87% 5. 132件 6. 3回 7. 284件 8. 特許27件、プログラム18件 9. 2回 10. 227人	1. 着実な実施状況にある。 2. 着実な実施状況にある。 3. 着実な実施状況にある。 4. 着実な実施状況にある。 5. 着実な実施状況にある。 6. 着実な実施状況にある。 7. 着実な実施状況にある。 8. 着実な実施状況にある。 9. 概ね着実な実施状況にある。 10. 着実な実施状況にある。
平成15年度	1. 4名 2. 対13年度比14.8%減 3. 41% 4. 81% 5. 155件 6. 2回 7. 294件 8. 特許36件、プログラム26件 9. 3回 10. 226人	1. 着実な実施状況にある。 2. 特に優れた実施状況にある。 3. 特に優れた実施状況にある。 4. 特に優れた実施状況にある。 5. 特に優れた実施状況にある。 6. 特に優れた実施状況にある。 7. 特に優れた実施状況にある。 8. 特に優れた実施状況にある。 9. 特に優れた実施状況にある。 10. 着実な実施状況にある。

平成16年度	1. 5名 2. 対13年度比7.3%減 3. 44% 4. 82% 5. 179件 6. 2回 7. 363件 8. 特許26件、プログラム31件 9. 3回 10. 222人	1. 特に優れた実施状況にある。 2. 特に優れた実施状況にある。 3. 特に優れた実施状況にある。 4. 特に優れた実施状況にある。 5. 特に優れた実施状況にある。 6. 特に優れた実施状況にある。 7. 特に優れた実施状況にある。 8. 特に優れた実施状況にある。 9. 特に優れた実施状況にある。 10. 特に優れた実施状況にある。
平成17年度	1. 1名 2. 対13年度比8.0%減 3. 37% 4. 79% 5. 195件 6. 2回 7. 344件 8. 特許26件、プログラム26件 9. 3回 10. 216人	1. 着実な実施状況にある。 2. 優れた実施状況にある。 3. 優れた実施状況にある。 4. 優れた実施状況にある。 5. 優れた実施状況にある。 6. 優れた実施状況にある。 7. 優れた実施状況にある。 8. 優れた実施状況にある。 9. 着実な実施状況にある。 10. 着実な実施状況にある。

計画期間	第2期 平成18年度～平成22年度
------	-------------------

中期計画に定められた数値目標一覧

- (戦略的企画)共同研究及び受託研究については延べ770件以上、各種競争的資金については延べ125件以上の研究を実施する。
- (産・学・他の公的研究機関との連携)連携大学院、インターンシップ制度等の活用により、延べ200名程度の研修員を受け入れる。
- (戦略的な知的財産取得及び成果発信)所外発表については延べ1560件以上を、特許、プログラム等の知的財産所有権の出願については延べ245件以上を実現する。また査読付論文数に占める英文論文の比率を50%程度とする。
- (研究活動の周知及び情報提供の充実)メールニュースを月1回以上発信し、海技研ニュースを年4回以上発行する。また、大規模な施設公開を年2回以上実施し、小規模な実験公開を年4回以上希望者を公募して実施する。
- (コスト意識の徹底)業務経費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、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。
- (間接業務の効率化による一般管理費の縮減)一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、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。
- (人事に関する計画)人件費(退職手当等を除く。)について、前中期目標期間の最終年度予算を基準として、本中期目標期間の最終年度までに5%以上の削減を行う。

	達成状況	評価結果
平成18年度	1. 共同研究・受託研究190件、競争的資金35件 2. 63名 3. 所外発表393件、知的財産所有権49件、英文論文比率61% 4. メールニュース12回、海技研ニュース4回、施設公開4回、実験公開4回 5. - (18年度比としているため) 6. - (18年度比としているため) 7. 3.2%	1. 優れた実施状況にある。 2. 優れた実施状況にある。 3. 優れた実施状況にある。 4. 優れた実施状況にある。 5. 着実な実施状況にある。 6. 着実な実施状況にある。 7. 着実な実施状況にある。

備考 平成17年度より、評価点が変更(4段階→5段階)。17、18年度の「優れた実施状況にある」は、16年度以前の「特に優れた実施状況にある」に相当。

15 中期計画期間における特筆すべき研究あるいは業務の成果

第1期 平成13年度～平成17年度
1. 次世代内航船の開発に関する研究(平成13～17年度) CO2排出量が少なく環境にやさしい次世代内航船(スーパーエコシップ)開発のため、船型開発、操縦性、推進機関、省力化など幅広い分野の課題に対し研究所を挙げて連携して対応し、次世代の内航船の基本計画を検討し、それに合わせて省力化システムの開発を行った。また、二重反転プロペラ型推進器の実寸大モデル試験を実施し、所要の性能を達成した。これらの成果は、委託元の国から高い評価を受けており、平成17年度には、その要素技術の一部を活用した船舶の普及がはじまるとともに、更なる普及のため、次世代内航船実証船の母船型、基本設計等の研究成果を民間企業(スーパーエコシップ技術研究組合)に継承し、今後、諸規制の見直しの検証を含む実証実験が予定されている。
2. 海上輸送に係る原子力事故評価システムの構築(平成13～16年度) 放射性物質の海上輸送時の事故の際に、一般市民及びサルベージ等緊急作業従事者に対する被曝線量を評価する計算プログラムを開発し検証を行うとともに、事故時の対策支援に必要なデータ、計算コードを結合し、さらに事故シナリオの設定を行い、万一の際の活用が可能なシステムとして構築した。平成16年度から国土交通省において本システムが運用されているところである。
3. 二酸化炭素深海貯留のための実海域実験(平成14～16年度) 二酸化炭素を隔離する手段の一つである深海への貯留について、環境影響評価に必要な基礎的なデータを蓄積するため、当研究所、米国・モンテレー湾海洋研究所及びノールウェイ・ベルゲン大学の共同により、カリフォルニア州沖において世界最深度となる4,000メートル級の二酸化炭素深海貯留の実海域実験に成功し、大深度で二酸化炭素が安定的に貯留できることを確認し、映像データ、pH変化などの基礎データを取得した。この成果は、検討すべきCO2対策の一つを着実に実施している旨の評価を得ており、IPCC(気候変動に関する政府間パネル)の特別報告にも反映されている。
4. 有機スズ系防汚塗料の検査技術の開発(平成13～16年度) 船舶への有機スズ系防汚塗料の使用を規制する条約の実効性を確保するため、船底塗料の検査を行うために必要な、操作性が良く、必要量の塗料サンプルを採取できる小型サンプリング装置を開発するとともに、低濃度のスズでも精度良く分析することが可能な蛍光X線装置の開発を行った。さらに、ガスクロマトグラフ質量分析法による分析方法の開発を行った。なお、国際海事機関で成果を発表し、サンプリングガイドラインに当研究所が提案した検査手法が取り入れられた。
5. 造船のものづくり基盤技術の高度化(平成14～16年度) 鋼製船舶製造過程における船首部等複雑な三次元形状の曲がり板の加工は、ガスバーナーとホースからの水を操り、設計どおりの曲がりを作成するぎょう鉄と呼ばれる工程が職人技として代々受け継がれてきた。しかしながら、近年の造船業における若年労働者の不足により、ぎょう鉄技能の伝承が造船業の大きな課題の一つとなっている。(社)中小型造船工業会との共同研究などを通じ、ぎょう鉄技能教育用の教材開発、熱曲げデータベースなどの整備、新しい原図展開法の開発と曲げ方案の策定とそれに基づくぎょう鉄作業機械化システムの開発に向けた簡易自動ぎょう鉄機の試作などを行った。これらの成果は共同研究の相手方である(社)中小型造船工業会により中小造船所に対して普及している。
6. 安全基準策定のためのFSA(安全評価手法)手法の研究(平成14～17年度) 新たな安全基準の策定方法であるFSA手法(総合的な安全評価手法)の有効性の検証として、旅客船の火災を取り上げ、火災解析シミュレーションと避難シミュレーションを開発・改良し、それらシミュレーション技術を組み合わせて精度の高いリスク評価手法を開発した。また、リスク全般に関する技術としては、原因不明事故の原因の合理的な推定を可能とし、その成果は国際海事機関のバルクキャリア安全評価に活用された。国による海上安全基準策定のための基礎データの取得、蓄積にも貢献し、特に当所で作成した操縦性能データベースは、国際海事機関での基準見直し作業に対する日本提案の技術資料として反映された。

<p>7. 安全・環境基準の策定(国際活動)(平成14～17年度) 海事分野の安全・環境基準を策定する国際海事機関(IMO)、国際標準化機構(ISO)等に対し、提案文書の提出、研究成果の提供、研究所職員の各種委員会への参加・議長への就任等を通じ、積極的に貢献した。</p> <p>研究所が関与したIMO提案文書の推移 平成13年度 0件、平成14年度 3件、平成15年度 8件、平成16年度 12件、平成17年度 27件 IMOの国際基準での成果の活用例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウエザークライテリア試験法がIMOの非損傷時復原性基準の改正に採用 ・船舶からの排出ガス規制に対応した船上モニタリング計測手法を開発し、モニタリング手法の1つとしてIMOに採用 ・シングルハルトンカー延命使用時の追加検査要領案及び大規模修繕ガイドライン案がIMOに採用 ・有機スズ系船底防汚塗料の船上でのサンプル手順を示すマニュアルが、IMOのサンプリングガイドラインに採用
<p>第2期 平成18年度～平成22年度</p>
<p>1. 船舶の安全確保に関する研究～リスクベースの安全性評価手法の構築 我が国の先進技術が活きる安全基準体系にしていくため、Safety LevelアプローチによるGBS(Goal Based Standards)の構築に主体的役割を果たした。具体的には、GBSをどのように作成するのかを示したGBSガイドラインの骨子を作成して国際海事機関(IMO)に提案した。今後、この案をベースにIMOで検討が加速されると見込まれる。Safety levelアプローチを具体化していくため、各種事故データベースの解析結果を統合して安全目標を設定する手法(GBS Tier I)を構築し、機能要件の設定手法(GBS Tier II)ベースとなる標準リスクモデルを作成した(衝突事故)。また、GBSの実現には、欧州プロジェクト(SAFEDOR)との協働が不可欠であり、戦略的なパートナーシップ構築のため、当所での共同ワークショップの開催が決定(H19年度)。</p>
<p>2. 海洋環境の保全に関する研究～CO2の排出低減技術の開発 船型、推進システム等のCO2低減の個々の要素技術を組み合わせる船舶全体の性能を総合的に評価する手法を開発した。この手法を応用し、実海域を想定して船型要目を最適化(性能・コストで評価)するプログラムを開発し、外部に公表した。今後、船会社・造船所での新造船の基本計画・設計の検討への活用が期待されている(国内25社から引き合い)。総合性能評価システムの基本構想について、海運業界及び(財)日本海事協会とともに研究会を設置して検討を進めた結果、船舶の実海域性能を評価する指標(海の10モード)の構築を行政に提案するに至った。提案は、ハイブリッドな評価技術(標準水槽試験・シミュレーション計算)の開発・評価指標に基づく認証による船舶の差別化・優良船に対するインセンティブ創設に向け、関係府省(国交省・環境省)・機関(造船・海運・船級協会・大学)との共同プロジェクト発足の原動力となった。また、研究会の成果は、19年5月にイノベーション25戦略会議がまとめた「中期戦略指針「イノベーション25」」の中にも反映されている。</p>
<p>3. 海洋の開発に関する研究～浮体技術を利用した石油・天然ガス生産システムの安全性評価手法の構築 MPSO(浮体式モノコラム型生産/貯蔵/出荷システム)等について、石油開発事業に際し取得が義務づけられている米船級協会の基本承認(AIP)に関する安全性評価項目等を調査し、AIP取得のために必要となるシミュレーションプログラムの整備、データ取得等を行っており、MPSO等に求められる安全性評価手法を構築中である。18年度においては、模型実験による検証に必要なプログラム群を整備(深海係留模擬の水槽試験法とその解析プログラムの開発等)した。また、2500m級の大深度の石油開発を目的とする(独)石油天然ガス・金属鉱物資源機構(JOGMEC)とブラジル国営石油公社(PETROBRAS)の共同プロジェクトに参加し、MPSO等からなる浮体式生産システムの安全性評価を当所が担当した。</p>
<p>4. 海上輸送の高度化に関する研究～海事産業における熟練技能を有する人材の減少の対応に必要な基盤技術の開発(ものづくり技能伝承技術等)のための研究 配管(艀装)、ひずみ取りに関する暗黙知を調査し、課題として抽出、課題解決を映像を通して行うという初めての試みを実施することにより、技能講習用教材(DVD・テキスト・カリキュラム)を作成し、造船技能開発センターの専門技能講習において、これら教材が活用された。また、これまでに開発した教材も含め、当所の職員による講師指導・講師派遣を実施し、造船業界の技能伝承・人材育成に貢献した(前年比2倍の約200名の工具等が受講)。</p> <p>平成20年度までに、技能講習用教材(配管(設計)、機関(据付))を作成することが研究目標であり、得られた技術を応用し、新生産システムを開発することを計画(現場技術の設計技術へのフィードバック)しており、機関室周り機器配置・配管設計支援ツール等の開発を通じ、生産性向上(工数削減等)とともに、性能向上(設計最適化等)も期待されているところである。</p>

5. 国際活動の活性化	<p>世界中を自由に航行する船舶の安全確保・環境保全を実現するための原因分析から技術基準・標準規格の策定(国際基準・標準化)、対策技術の開発までの総合対策等を確実に推進する目的で、18年度に国際連携センターを新設し、国際海事機関(IMO)での国際基準の審議等に対応するための研究体制を強化した。この結果、当所がIMO等に対する国際基準・国際標準の日本提案の大部分を策定(18年度は、IMOへの日本提案61件を策定)するに至り、また、策定した日本提案の実現のため、会議への職員派遣(のべ28名)・議長就任(3回)、各国調整のためのワークショップの開催(18年度には排ガス対策研究、19年度には先進的構造基準研究(リスクベース安全評価)のワークショップを開催。共に欧米で実施中の研究開発プロジェクトの関係者が参加。)等を実施した。なお、こうした当所の国際活動実績が評価され、海事関係者では初めて、研究所の職員が電気・電子分野の国際標準化機関から表彰を受けた(国際電気標準会議(IEC)1906賞)。さらなる取り組みとして、国際活動に関する所内研究の人材育成の強化を予定しており、具体的には国際基準の動向把握、文書策定等を習得する国際研修を所内で実施予定である。</p>
6. 研究評価システムの見直し	<p>17年3月に改正された「国の研究開発評価に関する大綱的指針」を受け、研究主体が行うべき評価を明確化する等、従来の研究評価システムを大幅に見直した。具体的には以下のとおり。・内部評価(所内関係者)と外部評価(所外有識者)の評価基準を、学術的評価(所外発表論文等の実績)から課題解決評価(技術的知見の基準等への取り入れ)に一層シフトするとともに、社会・行政ニーズの変化(例えば、国際基準の審議動向等)を迅速に反映するため、従来は3年毎だった中間評価を改め、毎年行う年度評価を導入した。・研究管理を強化するため、重点分野(中期目標で重点的に取り組むべきとされた研究課題)の個別研究毎に、国内外の技術の現状把握、最終的に到達すべき目標、それに向けて各年度で達成すべき目標を明確にしたロードマップを作成するとともに、上述の国際活動の強化等ともリンクさせロードマップの内容を検証するフォローアップを実施した(中間・年度末の年2回)。上記により迅速かつ確かな研究成果の創出が可能となった。環境エンジンの開発についてIMOにおける規制強化の動きを受けて、研究を大規模化(資金面・組織面)する方向の確実な決定付け、研究評価の時間短縮、評価者の負担軽減、その他研究(油汚染防止研究等)についての研究期間短縮の実施等が、主な成果として現れた。</p>
7. 研究不正に対する取組	<p>大学等でデータねつ造が社会問題となった研究不正に対処するため、総合科学技術会議の18年2月の決定「研究上の不正に関する適切な対処について」を受け、当所はいち早く18年7月に告発等の受付、告発された事案の調査等を定めた「研究活動の不正行為への対応に関する規程」を整備した。また、これも大学等で問題となった研究費不正に対して、総合科学技術会議の18年8月の決定「公的研究費の不正使用時に関する取組について(共通的指針)」、文部科学省の19年2月の決定「研究機関における公的研究費の管理・監査のガイドライン」を受け、18年度中に不正防止に対する検討を開始し、検討の結果として「不正防止計画」を19年5月に定めた。この不正防止計画は、上記の総合科学技術会議及び文部科学省の決定が対象としている競争的資金に加えて、運営費交付金、国からの受託研究費、民間由来の研究資金を含めたすべての研究資金を対象としている。当所は政府方針に基づき、国土交通省所管の他の独立行政法人に先駆け内規の整備等、研究不正に対する取組を行い、所内研修などの機会においてその遵守に努めているところである。</p>

17 行政組織から独立行政法人への再就職

(平成19年4月1日現在)

独立行政法人での役職名	氏名	独立行政法人への再就職年月	国の行政組織での最終役職名
(独)海上技術安全研究所構造・材料部門材料研究グループ上席研究員	丹羽 敏男	平成14年4月	九州大学工学部講師
(独)海上技術安全研究所物流研究センター研究員	小林 充	平成14年4月	財務省印刷局研究所電子技術研究室研究主事補
(独)海上技術安全研究所理事長	井上 四郎	平成15年4月	海上保安庁装備技術部長
(独)海上技術安全研究所構造・材料部門材料研究グループ上席研究員	吉成 仁志	平成15年4月	東京大学大学院工学系研究科助教授
(独)海上技術安全研究所構造・材料部門材料研究グループ長	村上 健児	平成15年4月	大阪大学産業科学研究所助教授
(独)海上技術安全研究所CFD研究開発センター研究員	小林 寛	平成16年4月	東京大学大学院工学系研究科助手
(独)海上技術安全研究所流体部門流体制御研究グループ研究員	大縄 将史	平成16年12月	厚生労働省年金局数理課係員
(独)海上技術安全研究所監事(非常勤)	佐藤 直樹	平成19年4月	運輸省関東運輸局東京海運支局長

18 独立行政法人から他の法人への再就職

引き続き調査中