

令和5事業年度

事業報告書

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所

自令和5年4月1日

至令和6年3月31日

国立研究開発法人

海上・港湾・航空技術研究所

目 次

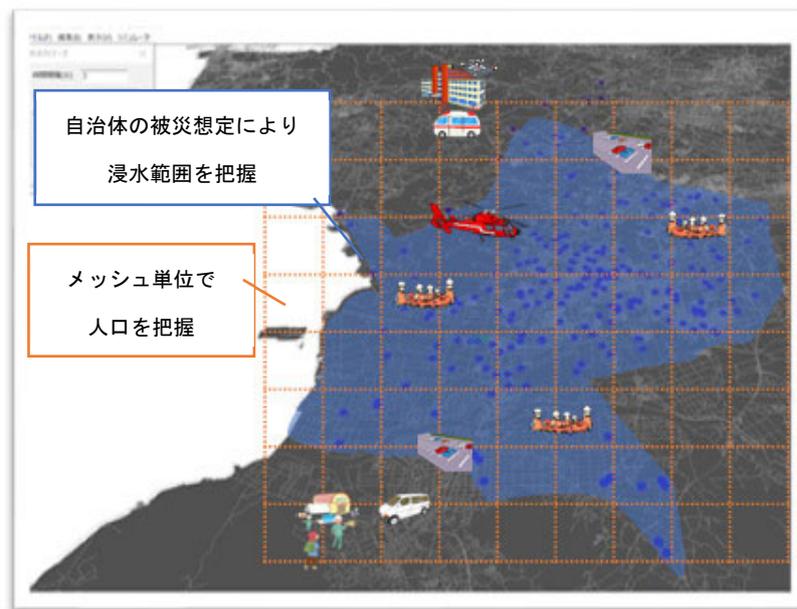
♪	トピックス	2
1	法人の長によるメッセージ	4
2	法人の目的、業務内容、基本情報	6
	(1) 法人の目的	
	(2) 業務内容	
	(3) 基本情報	
3	政策体系における法人の位置づけ及び役割(ミッション)	9
4	中長期目標	10
	(1) 概要	
	(2) 一定の事業等のまとまりごとの目標等	
5	法人の長の理念や運営上の方針・戦略等	11
6	中長期計画及び年度計画	13
7	持続的に適正なサービスを提供するための源泉	16
	(1) ガバナンスの状況	
	(2) 役職員等の状況	
	(3) 重要な施設等の整備等の状況	
	(4) 純資産の状況	
	(5) 財源の状況	
	(6) 社会及び環境への配慮等の状況	
	(7) 法人の強みや基盤を維持・創出していくための源泉	
8	業務運営上の課題・リスク及びその対応策	21
	(1) リスク管理の状況	
	(2) 業務運営上の課題・リスク及びその対応策の状況	
9	業績の適正な評価の前提情報	22
10	業務の成果と使用した資源との対比	26
	(1) 令和5年度の業務実績とその自己評価	
	(2) 当中長期目標期間における主務大臣による過年度の総合評価の状況	
11	予算と決算との対比	28
	(1) 予算と決算との対比	
	(2) 翌事業年度の予算計画、収支計画及び資金計画	
12	財務諸表、財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報	31
13	内部統制の運用に関する情報	37
14	参考情報	38



トピックス（特集）

■トピックス.1 防災・減災に関する3研究所連携研究テーマを継続推進

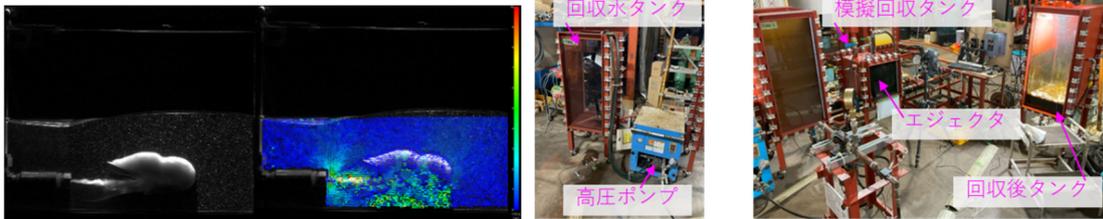
海上、港湾及び航空分野の分野横断的研究として、3研究所それぞれの分野ごとに行ってきた防災・減災技術に係る研究開発を統合し、海技研の物資輸送シミュレーション技術、電子研の空港面シミュレーション技術、港空研の港湾施設の利用性評価技術を活用し、大規模災害後の救援活動に関わる傷病者輸送業務を模擬するシミュレーションシステムの構築を進めてきました。令和5年度は、これまで開発したシミュレータの自治体への展開をさらに発展させることを目的として、検討対象となる関連自治体へのインタビュー調査を行い、水害時における避難や救助方法の実態について整理し、シミュレータのモデル設計を実施しました。



水害救助シミュレータのイメージ

■トピックス.2 海難事故時における油流出・処理効率向上技術の開発を推進

海難事故時における油流出・処理効率向上技術として、次世代型油回収装置の開発、沈船からの効率的な油の抜き取り技術の開発、海上流出油漂流予測シミュレータの構築等に取り組んでいます。次世代型油回収装置は、水中バブルカーテン、高圧水ジェットエジェクタによる油吸引を採用した、集油ブームおよび回収ポンプの無い油回収装置であり、高速航行が可能、ゴミの混入に強い、対応できる油の粘性範囲が広いなどの特長を有し、従来機の弱点を克服した構造形式となっています。令和5年度においては、船舶の燃料として使用される粘度の高い重質油を沈船から回収することを想定し、3段階に分割した回収過程における要素試験を行うとともに、各要素試験の結果を統合した技術による、新しい油回収システムの構築を目指しました。これにより、重質油の効果的な回収を実現しました。回収油の油水分離時間短縮には、ベンチュリ管式微細気泡生成技術が有効である結果を要素試験レベルで検証しており、引き続き研究開発を進めることで当該システムへの統合を目指します。次年度からは、流出油の回収への活用についても適用範囲を拡大すべく、検討を進める予定です。



高圧水噴射に伴う油流動現象の可視化と画像解析（左）

エジェクタによる油回収試験装置の開発（右）

1

法人の長によるメッセージ

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所(以下「研究所」とします。)は、船舶に係る技術並びに当該技術を活用した海洋の利用及び海洋汚染の防止に係る技術、港湾及び空港の整備等に関する技術並びに電子航法(電子技術を利用した航法をいう。)に関する調査、研究及び開発等を行うことにより、交通の安全の確保及びその高度化を図るとともに、海洋の開発及び海洋環境の保全に資することを目的とする独立行政法人です。

研究所の事業の実施に当たっては、国立研究開発法人の理念に沿って、研究開発成果の最大化のための取り組みを進めるため、業務運営の効率化、戦略的な研究所運営、研究ニーズに対応した研究体制の整備、管理業務の合理化等に特に留意するとともに、国の財政状況が厳しい中で、国民に対し高質な研究成果を提供するため、研究の重点化の促進、厳密な研究評価の実施、高質な研究論文の積極的な公表、研究成果に関する分かりやすい国民への情報提供、技術面での積極的な国際貢献、災害時等における迅速な技術支援等に力を注いでおります。

令和5事業年度の船舶に係る技術及び海洋の利用等に係る技術に関する研究開発等の主な研究成果として、海上輸送の安全の確保の分野では、リスク解析のための自動運航船のモデリング手法の開発、避航操船及び離着岸操船を対象とした安全評価技術の高度化、港湾内操船を主とした操縦性能推定法の開発、非線形船体応答及び強度の時間領域推定・評価法の構築を行いました。海洋環境の保全の分野では、水素専焼の運転条件の検討・燃焼モデルの作成、エンジンの空気流動を模擬した試験技術の確立、船舶由来化学物質が海洋環境に与える影響評価技術の高度化を行いました。海洋開発に係る分野では、係留張力モニタリング技術の基盤構築、検査の合理化のための運転保守段階のリスク分析、波力発電制御手法の高度化を行いました。海上輸送を支える基盤的技術開発の分野では、造船用 PLM システムの開発、大組立工程に対応した建造シミュレータの開発、工程計画システムのプロトタイプ構築を行いました。

港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術に関する研究開発等に関して、沿岸域における災害の軽減と復旧の分野では、令和6年1月1日に発生した能登半島地震において、発災後速やかに研究所職員が被災した港湾施設の被害調査を行い、救援物資輸送のための岸壁利用可否判断に大きく貢献しました。沿岸・海洋環境の形成・保全・活用と脱炭素社会の構築の分野では、風・波・地震同時作用下における洋上風力発電施設の挙動評価が世界で初めて可能になるとともに、藻場等の形成に関する評価手法による J ブルークレジット認証を拡大させ、脱炭素社会の実現に大きく貢献しました。経済と社会を支える港湾・空港の形成の分野では、NOWT-PARI と CADMAS-SURF のリアルタイム接続計算法を実用化及び公表するとともに、新たに開発した栈橋構築工法については、民間施設において本工法が採用されました。情報化による技術革新の推進の分野では、港湾の DX プラットフォーム「UMI-POCHI」の本格運用を開始しました。

電子航法に関する研究開発等に関して、航空交通の安全性及び信頼性の向上の分野では、航空機監視レーダー用の次世代アンテナ(空中線)の開発において、空中線素子と指向性制御方式についてマルチパス対策の機能を向上し、探知角度の大幅な改善を実現しました。航空管制の高度化と環境負荷の低減の分野では、開発中の到着管理システム(AMAN)の運用実現性について、航空管制の作業負荷を軽減すると同時に到着遅延時間(飛行時間)を削減できることを示しました。空港における運用の高度化の分野では、開発中のFOD(滑走路異物)検知装置について、探知率、位置精度、複数同時探知性能等の面で国際技術基準(EUROCAE MASPS)を満たす優れた性能を有することを確認しました。さらに、航空交通を支える基盤技術の開発の分野では、SWIM(情報共有基盤)サービス信頼基盤モデルと、認証・認可・検証サービスの連携によるアシュアランス技術の提案により情報の信頼性と運航の安全性の向上を目指すとともに、公開鍵暗号技術と電子署名を使用したメッセージ検証サービスを開発し、日本、米国、タイ、シンガポールが参加する国際連携検証実験(MRTBO)においてその有効性を実証しました。

研究所は、これらの研究成果により、交通運輸行政に係る政策課題に対応し、今後も取り組んで参ります。昨今の独立行政法人を巡る厳しい世論があることを十分に認識し、日夜経営効率化の努力を続けています。中長期計画においても、業務経費及び一般管理費については、業務運営の効率化を図ることにより、中長期目標期間中の総額を令和5事業年度の7倍から、それぞれ3%、8%程度抑制することを目標値として定め、その達成に向けて取り組んで参ります。

また、研究所は、平成28年度に、国立研究開発法人海上技術安全研究所、国立研究開発法人港湾空港術研究所及び国立研究開発法人電子航法研究所が統合し、新たに国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所として発足し、令和5年度より第2期中長期目標期間を迎えています。これまでの各研究所が培ったプレゼンスを維持しつつ、統合によるシナジー効果を最大限発揮し、社会・行政・産業から与えられる様々な問題・課題に対して確実に技術的ソリューションを提供し、政策課題の解決を通じて国民の皆様に高品質のサービスを提供するべく最大限の努力を行って参ります。

国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所

理事長 庄司 るり



当研究所は通称として、「うみそら研」と呼んでおります。

うみそら研(MPAT<えむぱっと>)・シンボルマーク

National Institute of Maritime, Port and Aviation Technology



2

法人の目的、業務内容、基本情報

(1) 法人の目的(国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所法第3条)

研究所は、船舶に係る技術並びに当該技術を活用した海洋の利用及び海洋汚染の防止に係る技術、港湾及び空港の整備等に関する技術並びに電子航法(電子技術を利用した航法をいう。以下同じ。)に関する調査、研究及び開発等を行うことにより、交通の安全の確保及びその高度化を図るとともに、海洋の開発及び海洋環境の保全に資することを目的としております。

(2) 業務内容

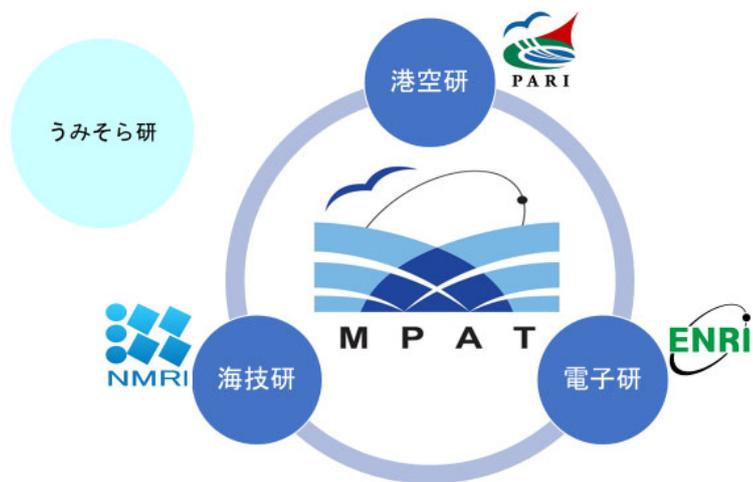
研究所は、国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所法第3条の目的を達成するため以下の業務を行います。

- ① 船舶に係る技術並びに当該技術を活用した海洋の利用及び海洋汚染の防止に係る技術に関する調査、研究及び開発を行うこと。
- ② 次に掲げる事項に係る技術に関する基礎的な調査、研究及び開発を行うこと。
 - イ 港湾の整備、利用及び保全に関すること。
 - ロ 航路の整備及び保全に関すること。
 - ハ 港湾内の公有水面の埋立て及び干拓に関すること。
 - ニ 港湾内の海岸の整備、利用及び保全に関すること。
 - ホ 飛行場の整備及び保全に関すること。
- ③ ②のイからホまでに掲げる事項に関する事業の実施に係る技術に関する研究及び開発を行うこと。
- ④ 電子航法に関する試験、調査、研究及び開発を行うこと。
- ⑤ ①～④に掲げる業務に係る技術の指導及び成果の普及を行うこと。
- ⑥ ①から③までの技術及び電子航法に関する情報を収集し、整理し、及び提供すること。
- ⑦ 科学技術・イノベーション創出の活性化に関する法律(平成20年法律第63号)第34条の6第1項の規定による出資並びに人的及び技術的援助のうち政令で定めるものを行うこと。
- ⑧ ①～⑦に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

(3) 基本情報

① 沿革

- 昭和 37 年 4 月 運輸省 港湾技術研究所 設立
- 昭和 38 年 4 月 運輸省 船舶技術研究所 設立
- 昭和 42 年 4 月 運輸省 電子航法研究所 設立
- 平成 13 年 4 月 独立行政法人 海上技術安全研究所 設立
- 平成 13 年 4 月 独立行政法人 港湾空港技術研究所 設立
- 平成 13 年 4 月 独立行政法人 電子航法研究所 設立
- 平成 27 年 4 月 国立研究開発法人へ移行
- 平成 28 年 4 月 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 設立



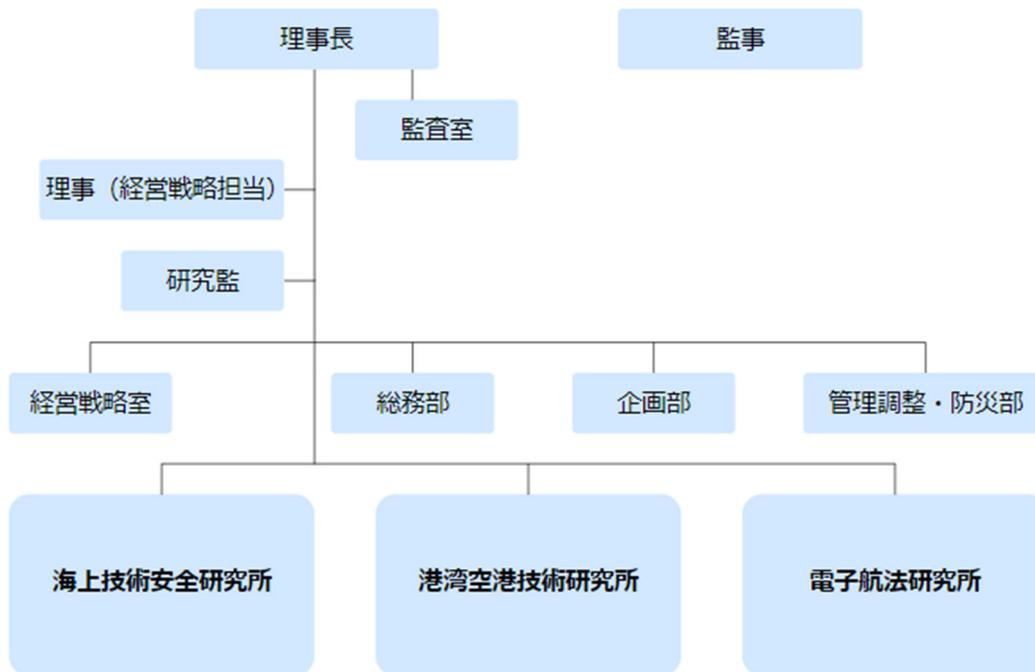
② 根拠法

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所法(平成 11 年法律第 208 号)

③ 主務大臣等

国土交通大臣(国土交通省 総合政策局 技術政策課)

④ 組織図



⑤ 事務所(従たる事務所を含む)の所在地

本所及び海上技術安全研究所: 東京都三鷹市新川 6-38-1

港湾空港技術研究所: 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1

電子航法研究所: 東京都調布市深大寺東町 7-42-23

電子航法研究所岩沼分室: 宮城県岩沼市下野郷字北長沼 4

⑥ 主要な特定関連会社、関連会社及び関連公益法人等の状況

当事業年度は該当ありません。

⑦ 主要な財務データの経年比較

(単位: 百万円)

区分	R4年度(参考)	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
経常費用	12,339	8,986	-	-	-	-	-	-
経常収益	12,846	8,978	-	-	-	-	-	-
当期総利益	543	285	-	-	-	-	-	-
資産	52,460	50,937	-	-	-	-	-	-
負債	7,749	7,118	-	-	-	-	-	-
利益剰余金	1,496	895	-	-	-	-	-	-
業務活動によるキャッシュ・フロー	▲ 4	▲ 830	-	-	-	-	-	-
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 1,346	▲ 824	-	-	-	-	-	-
財務活動によるキャッシュ・フロー	▲ 13	▲ 83	-	-	-	-	-	-
資金期末残高	3,717	1,979	-	-	-	-	-	-

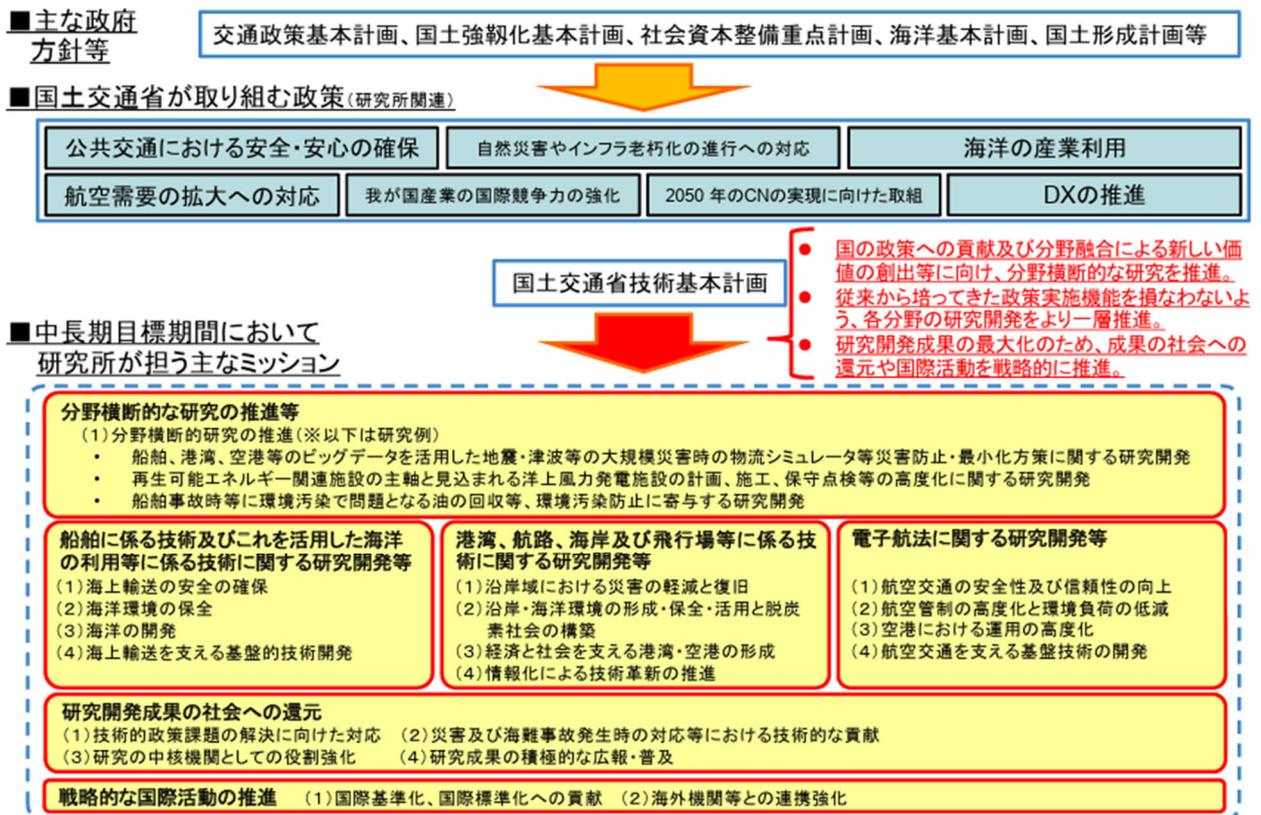
※金額は科目ごとに百万円未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

第2期中長期目標期間: 令和5年度～令和11年度

3

政策体系における法人の位置づけ及び役割（ミッション）

政府方針等や国土交通省が取り組む政策に基づき、下図のとおり、政策体系における法人の位置づけ及び役割(ミッション)が定められているところです。



4

中長期目標

(1) 概要(第2期中長期目標<令和5年4月～令和12年3月:7年間>)

我が国は、従前からの課題である人口減少や少子高齢化等に加え、国民の安全・安心を脅かす自然災害とインフラの老朽化、新型コロナウイルス感染症を契機とした需要の変化、国際的な競争環境の変化、2050年カーボンニュートラル、DXの進展などの多様かつ重大な環境の変化に直面していることから、研究所においてこれらの環境の変化に対応していくことが求められています。

こうした多様かつ重大な課題を解決するため、国は、交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)、国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)、社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)、海洋基本計画(平成30年5月15日閣議決定)、国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)、科学技術・イノベーション基本計画(令和3年3月26日閣議決定)、地球温暖化対策計画(令和3年10月22日閣議決定)等の基本計画を策定し、国民の安全・安心で豊かな暮らしを実現することを目指しています。

国土交通省は、これらの国の基本計画に沿って、公共交通における安全・安心の確保、激甚化・頻発化する自然災害やインフラ老朽化の進行への対応、海洋の産業利用、航空需要の拡大への対応、我が国産業の国際競争力の強化、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた取組、デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進など、様々な政策を実施しており、これらの政策を効果的かつ効率的に実現していくため、国土交通省技術基本計画を定めております。

我が国が直面する多様かつ重大な課題の解決のため、国土交通省技術基本計画等に基づき、国土交通省が推進する政策の実現に貢献していくことが研究所のミッションであります。

詳細につきましては、第2期中長期目標をご覧ください。

https://www.mlit.go.jp/about/mpat_.html(国土交通省のホームページ)

(2) 一定の事業等のまとめりの目標等

研究所における開示すべきセグメント情報は、各々の業務内容を基にしており、全部で3つに区分しており、これらの関係は以下のとおりです。

一定の事業等のまとめり(セグメント区分)
① 船舶にかかる技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術分野
② 港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術分野
③ 電子航法分野

5

法人の長の理念や 運営上の方針・戦略等

研究所においては、基本理念、運営方針及び倫理・行動指針を定め、役職員一体となって、我が国が直面する多様かつ重大な課題解決に向けて臨んでおります。

■【基本理念】

交通の発展と、海、空、国土づくりに貢献します

○理念と方針に至る考え方

これまで海上、港湾、航空の各研究所が培ってきたポテンシャルをさらに高めるとともに、それらを連携、融合させ、交通とこれを支える産業の持続的発展と、海、空、国土の適切な利用に貢献することが求められています。

このため、これまでの研究を深化するとともに、融合研究分野を設定し、新たな研究を展開します。そして、わが国が求める交通システムや海洋利用の動向等の将来を描きながら、常に10年後を見据えた新しい研究所像を定め戦略的に行動し、研究から産業イノベーション、国際的な貢献につなげていきます。

この実現のため産業界や大学と連携して、研究開発システムを構築し、人材を育成し、施設、設備を充実させます。したがって以下を方針として新たな研究所の「かたち」をつくります。

■【経営方針】

- アカデミズムとインダストリーの交流点
- 基礎学術の充実と産業知識の体系化
- イノベーションと新技術、未来創造の拠点

—新たな価値を創造する研究所の「かたち」—

【未来指向型研究所】

知識を体系化し、人をつくり、新たな産業を育てる

【国際貢献型研究所】

世界に貢献し、最高水準の研究を行う

【提案・解決型研究所】

社会経済動向を把握し、交通等の将来像を描き、連携、融合して総合的に課題を解決する

【高価値型研究所】

保有する研究資産と人的資源の価値を高め、活用する

【共創型研究所】

世界からさまざまな分野の人が集まり、ビジョンを語りあい、実行していく

■【倫理・行動指針】

国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所
倫理・行動指針

目標の実現のためには、本研究所が社会から信頼され、社会の変化に応じて価値を高め、さらに内外に開かれた風とおしのよい、強く健康な組織であることが必要です。

このため、役職員の倫理・行動指針を以下のとおり定めます。



うれしい、成果を目指します

常に社会という顧客を意識し、社会に貢献し満足していただけるよう、戦略的、機動的に、また効率的、効果的に行動し、この技術があるのは嬉しいと思われる成果を目指します。



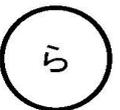
みんなに親しまれる研究所を目指します

社会の皆様への説明や様々な交流により、研究が理解され、技術の利用が進むよう、内外に開かれ、皆に親しまれる研究所を目指します。



創造性の高い研究開発を目指します

自己研鑽に努め、また多くの研究分野との交流を広げ、これまでの枠にとらわれない考え方で研究を広げ、創造性の高い研究開発を目指します。



ライフ、生活の質の向上を目指します

社会の動向、将来像などに広く目を配り、将来にわたり豊かで安全な生活、人生が楽しくなるような生活の質を高める技術を目指します。



健康な組織を目指します

公平、中立、公共の立場から、研究によるリスクを評価の上、誠実に取り組みます。
法令や規定にのっとり、社会正義に従って行動します。
事実とデータに基づき、また、他者の業績を正しく認め、公平に研究を行います

6

中長期計画及び年度計画

第2期中長期計画(7年間:令和5年4月～令和12年3月)に掲げる項目及びその主な内容と令和5年度の年度計画との関係は次のとおりです。

詳細につきましては、第2期中長期計画及び年度計画をご覧ください。

<https://www.mpat.go.jp/disclosure/index.html>

第2期中長期計画	令和5年度計画
第1 研究開発の成果の最大化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	
1. 分野横断的な研究の推進等	1. 分野横断的な研究の推進等
2. 船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術に関する研究開発等 (1)海上輸送の安全の確保 (2)海洋環境の保全 (3)海洋の開発 (4)海上輸送を支える基盤的な技術開発	2. 船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術に関する研究開発等 (1)海上輸送の安全の確保 (2)海洋環境の保全 (3)海洋の開発 (4)海上輸送を支える基盤的な技術開発
3. 港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術に関する研究開発等 (1)沿岸域における災害の軽減と復旧 (2)沿岸・海洋環境の形成・保全・活用と脱炭素社会の構築 (3)経済と社会を支える港湾・空港の形成 (4)情報化による技術革新の推進	3. 港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術に関する研究開発等 (1)沿岸域における災害の軽減と復旧 (2)沿岸・海洋環境の形成・保全・活用と脱炭素社会の構築 (3)経済と社会を支える港湾・空港の形成 (4)情報化による技術革新の推進
4. 電子航法に関する研究開発等 (1)航空交通の安全性及び信頼性の向上	4. 電子航法に関する研究開発等 (1)航空交通の安全性及び信頼性の向上

(2)航空管制の高度化と環境負荷の低減 (3)空港における運用の高度化 (4)航空交通を支える基盤技術の開発	(2)航空管制の高度化と環境負荷の低減 (3)空港における運用の高度化 (4)航空交通を支える基盤技術の開発
5. 研究開発成果の社会への還元 (1)技術的政策課題の解決への応 (2)災害及び海難事故発生時の対応等における技術的な貢献 (3)研究の中核機関としての役割強化 (4)研究成果の積極的な広報・普及	5. 研究開発成果の社会への還元 (1)技術的政策課題の解決への対応 (2)災害及び海難事故発生時の対応等における技術的な貢献 (3)研究の中核機関としての役割強化 (4)研究成果の積極的な広報・普及
6. 戦略的な国際活動の推進 (1)国際基準化、国際標準化への貢献 (2)海外機関等との連携強化	6. 戦略的な国際活動の推進 (1)国際基準化、国際標準化への貢献 (2)海外機関等との連携強化
第2 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置	
1. 組織運営の改善 2. 管理業務の改善 3. 業務環境の充実 4. 業務運営の効率化による経費削減等	1. 組織運営の改善 2. 管理業務の改善 3. 業務環境の充実 4. 業務運営の効率化による経費削減等
第3 財務内容の改善に関する目標を達成するためにとるべき措置	
1. 予算、収支計画及び資金計画 2. 運営費交付金以外の収入の確保 3. 業務達成基準による収益化 4. 短期借入金の限度額 5. 不要財産の処分に関する計画 6. 財産の譲渡又は担保に関する計画 7. 剰余金の使途	1. 予算、収支計画及び資金計画 2. 運営費交付金以外の収入の確保 3. 短期借入金の限度額 4. 不要財産の処分に関する計画 5. 財産の譲渡又は担保に関する計画 6. 剰余金の使途
第4 その他業務運営に関する重要事項	
1. 内部統制に関する事項 2. 人事に関する事項	1. 内部統制に関する事項 2. 人事に関する事項

<p>3.外部有識者による評価の実施・反映に関する事項</p> <p>4. 情報公開、個人情報保護の促進に関する事項</p> <p>5.施設・設備の整備及び管理等に関する事項</p> <p>6.積立金の処分に関する事項</p>	<p>3.外部有識者による評価の実施・反映に関する事項</p> <p>4. 情報公開、個人情報保護の促進に関する事項</p> <p>5.施設・設備の整備及び管理等に関する事項</p>
---	---

7

持続的に適正なサービスを提供するための源泉

(1) ガバナンスの状況

■①主務大臣

主務大臣は国土交通大臣(担当部局:国土交通省総合政策局技術政策課)となっております。

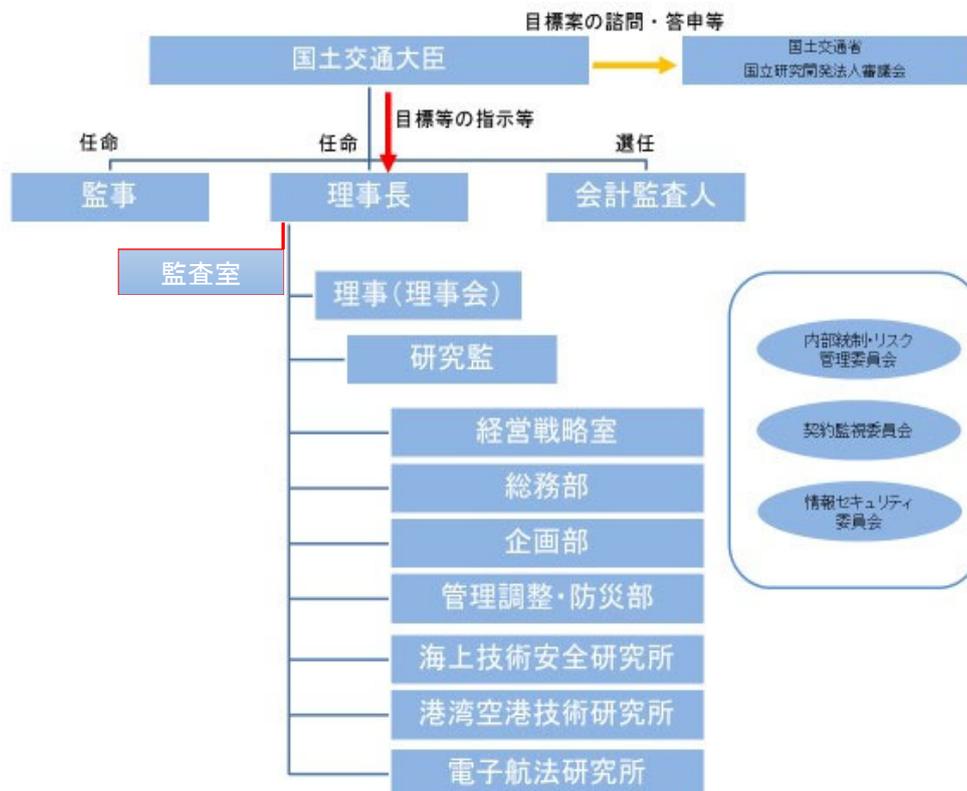
■②ガバナンス体制図

ガバナンスの体制については、次の体制図のとおりです。業務方法書を定めるなど、研究所の役職員の職務の執行が独立行政法人通則法などの関係法令に適合するための体制その他法人の業務適正を確保するための体制(内部統制システム)を整備しているところです。内部統制機能の有効性チェックのため、監事や監査室による監査や会計監査人の監査のほか、内部統制・リスク管理委員会を設置し、定期的なモニタリング等を実施しております。

内部統制システムの整備の詳細につきましては、業務方法書をご覧ください。

<https://www.mpat.go.jp/disclosure/index.html>

海上・港湾・航空技術研究所のガバナンス体制図



(2) 役職員等の状況

■①役員の名、役職、任期、担当及び経歴

当所役員(理事長1名、理事4名、監事2名)については、以下のとおりです。

(令和6年3月31日現在)

役職	氏名	就任年月日	経歴
理事長	庄司 るり	令和5年4月1日	平成元年 4月 株式会社オーシャンルーツ入社 4年10月 東京商船大学航海学科助手 11年10月 東京商船大学航海学科講師 15年10月 東京海洋大学海洋工学部海事システム工学科講師 22年 4月 東京海洋大学海洋工学部海事システム工学科准教授 24年 4月 東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門教授 31年 4月 東京海洋大学副学長 令和 3年 4月 東京海洋大学理事・副学長 5年 4月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所理事長
理事 (経営戦略室長)	後藤 勝行	令和4年4月1日	平成元年 3月 建設省採用 24年 4月 独立行政法人宇宙航空研究開発機構航空プログラムグループ対外協力推進室長 25年 4月 独立行政法人宇宙航空研究開発機構航空本部対外協力推進室長 26年 4月 国土交通省東京航空局保安部長 30年 4月 独立行政法人航空大学校審議役(企画室長併任) 令和 2年 4月 国土交通省航空局交通管制部管制技術課航空灯火・電気技術室長 3年 4月 国土交通省航空局交通管制部運用課長 4年 3月 国土交通省退職(役員出向) 4年 4月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所理事
理事 (海上技術安全研究所長)	峰本 健正	令和5年4月1日	平成 3年 4月 運輸省採用 平成20年 7月 国土交通省海事局安全・環境政策課業務監理室長 21年 4月 国土交通省大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官 22年 4月 国土交通省大臣官房運輸安全監理官付首席運輸安全調査官 23年 3月 独立行政法人日本貿易振興機構ソウル事務所員 27年 4月 国土交通省海事局安全政策課危機管理室長 29年 4月 国土交通省海事局船舶産業課船艇室長 31年 4月 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構共有船舶建造支援部技術企画課長 令和 2年 7月 国土交通省海事局安全政策課長 4年 7月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所企画部長 5年 4月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所理事
理事 (港湾空港技術研究所長)	河合 弘泰	令和4年10月1日	平成 4年 4月 運輸省採用 24年 4月 独立行政法人港湾空港技術研究所海洋情報研究領域長 26年 4月 国土交通省九州地方整備局鹿児島港湾・空港整備事務所長 29年 1月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所港湾空港技術研究所海洋情報・津波研究領域長 令和 2年 9月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所港湾空港技術研究所海洋水理研究領域長 3年 7月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所港湾空港技術研究所沿岸水工研究領域長 3年 7月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所港湾空港技術研究所特別研究主幹 4年 9月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所港湾空港技術研究所退職 4年10月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所理事
理事 (電子航法研究所長)	鳥津 達行	令和4年4月1日	平成 元年 4月 運輸省採用 25年 4月 国土交通省航空局安全全部運航安全課航空事案安全監査室長 26年 2月 国土交通省航空局安全全部企画課国際・危機管理室長 27年 4月 国土交通省大阪航空局大阪空港事務所長 28年 4月 独立行政法人航空大学校審議役(企画室長併任) 30年 4月 運輸安全委員会事務局首席航空事故調査官 令和 元年11月 国土交通省航空局交通管制部管制技術課長 3年 7月 国土交通省航空局安全全部運航安全課長 4年 3月 国土交通省退職(役員出向) 4年 4月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所理事
監事	田辺 佳子	令和5年8月1日	昭和63年 4月 全日本空輸株式会社入社 平成17年 4月 全日本空輸株式会社客室本部成田客室部客室乗務員二課インフライトマネジャー 27年10月 ANAウィングス株式会社安全品質監査部安全監査チーム監査員 31年 4月 株式会社エアージャパン安全品質監査部安全監査チーム監査員 令和 3年 4月 全日本空輸株式会社客室センター客室乗務員二部付マネジャー 4年 4月 全日本空輸株式会社安全推進センター業務推進部安全教育チームマネジャー 5年 8月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所監事
監事	日向 弘基	令和5年8月1日	平成 5年 4月 運輸省採用 平成20年 7月 国土交通省九州運輸局自動車交通部長 24年 1月 国土交通省大臣官房付(内閣官房副長官補付併任)(東日本大震災復興対策本部事務局企画官併任) 24年 2月 国土交通省大臣官房付(復興行政統括官付参事官付企画官併任) 26年 7月 国土交通省運輸安全委員会事務局総務課企画調整官 28年 6月 防衛省防衛政策局訓練課長 30年 6月 国土交通省政策統括官付政策評価官 令和 2年 7月 国土交通省大臣官房付(内閣府地方創生推進事務局参事官併任) 4年 6月 国土交通省海上保安庁総務部参事官(海洋情報部) 5年 7月 国土交通省退職(役員出向) 5年 8月 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所監事

■②職員の様況

常勤職員は令和5年度末において382人(前期末比25人減少)であり、平均年齢は45歳(前期末44歳)となっております。このうち、国等からの出向者は66人、民間からの出向者は2人、令和6年3月31日退職者は9人です。

■③会計監査人の名称及び報酬

会計監査人は有限責任監査法人トーマツであり、当該監査法人及び当該監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、当事業年度の当法人の監査証明業務に基づく報酬の額は12,868,000円(税抜)です。

また、非監査業務に基づく報酬はありません。

(3) 重要な施設等の整備等の状況

■①令和5年度中に完成した主要施設等

当事業年度中に完成した主要施設等はありません。

■②令和5年度において継続中の主要施設等の新設・拡充

当事業年度中に継続中の主要施設等はありません。

■③令和5年度中に処分した主要施設等

当事業年度中に処分した主要施設等はありません。

(4) 純資産の状況

■①資本金の状況

令和5年度において資本金の増減はございません。

(単位:百万円)

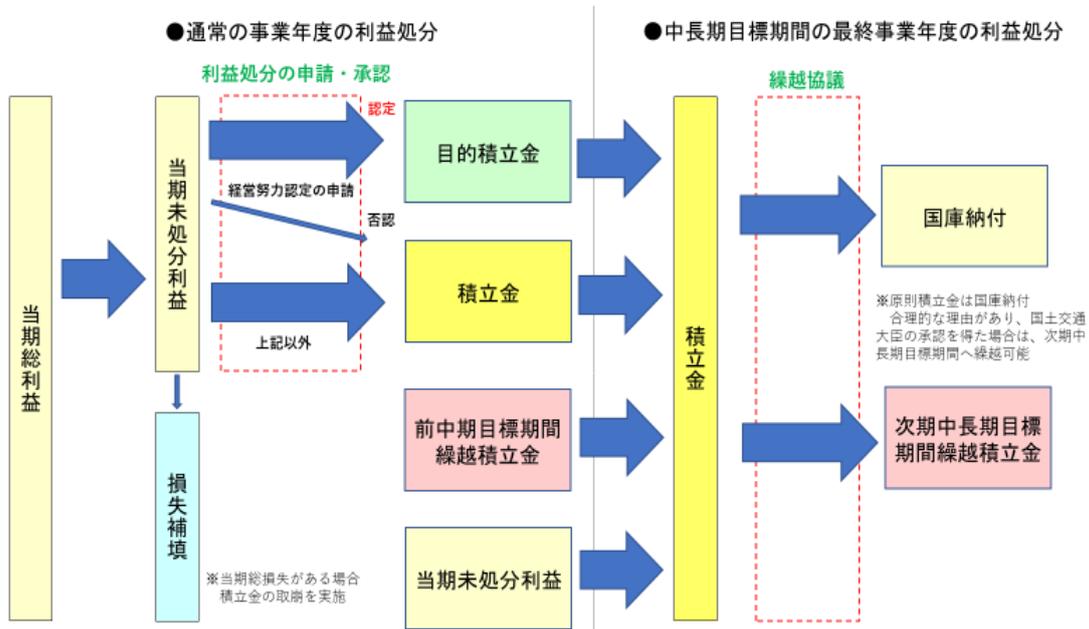
区分	期首残高	当期増加額	当期減少額	期末残高
政府出資金	52,376	—	—	52,376
資本金合計	52,376	—	—	52,376

■②目的積立金の申請状況、取崩内容等

令和5年度は、目的積立金の申請を行っていません。

前中長期目標期間繰越積立金(前中長期目標期間までに受託収入で取得した固定資産の減価償却費及び除却損相当分)について、令和5年度3月末に発生した減価償却費及び除却損相当分 293 百万円を取り崩しております。

(参考)利益処分のフロー図



(5) 財源の状況

■①財源(収入)の内訳

当法人の経常収益は 8,978 百万円で、その内訳は、運営費交付金収益 4,172 百万円(経常収益の 46.5%)、受託収入 3,290 百万円(36.7%)、資産見返負債戻入(減価償却費に対応する非資金的利益)363 百万円(4.1%)、その他収益 1,153 百万円(12.8%)となっております。

■②受託等収入(自己収入)の明細

当法人の受託等収入は 3,560 百万円で、その内訳は受託収入 3,290 百万円(受託等収入の 92.4%)、事業収入 88 百万円(受託等収入の 2.5%)、雑益等 182 百万円(受託等収入の 5.2%)となっております。また主な収入先は、民間企業、独立行政法人となっております。

(6) 社会及び環境への配慮等の状況

環境物品等の調達を推進を図るための方針を策定し、エコマークの認定を受けている製品又は地球環境に配慮した製品等の調達の実施や、電気供給契約など温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約(環境配慮契約)の推進を図っております。

また、社会及び環境配慮等の一環として、職員全体が働きやすい環境づくり、女性活躍推進など多様な人材を積極的に活用する取組を行っております。

(7) 法人の強みや基盤を維持・創出していくための源泉

上記の他、研究所における強みや基盤を維持・創出していくための源泉としては、以下の代表的な研究施設群の保有が挙げられます。この研究施設群は、研究成果を創出するためには不可欠な存在であり、我が国だけでなく、世界における一大研究拠点となっております。

■①400m水槽(海上技術安全研究所)



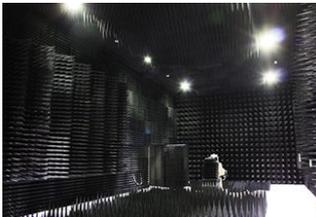
世界最大級の長さ 400m、幅 18m、水深8mの曳航水槽で、非常に大きなプールで模型船を引っぱって性能を計測することで実船の性能を評価する実験施設です。特に、超高速船や大型模型船の試験にも対応が可能です。

■②大規模波動地盤総合水路(港湾空港技術研究所)



世界最大の波、3.5m の風波と最大 2.5m 相当の津波を起こすことができる大型の水路で、世界最大規模の実験施設です。特に、小さな模型実験では問題であった、地盤の動きや構造物の破壊過程についても、再現が可能です。

■③電波無響室(電子航法研究所)



電子航法装置などの電波使用機器に対し、無限に広い空間と同じ環境条件を提供する施設です。特に、実験機器を屋外で実際に使用する前に、この中で電波を送受信する試験やアンテナの送受信特性を測定するために使用されます。

8

業務運営上の課題・ リスク及びその対応策

(1) リスク管理の状況

令和5年度においては、内部統制・リスク管理委員会の開催など組織全体で計画的な取り組みを実施したところです。同委員会において、研究所全体の重要リスクについて把握及び分析を行い、適正な業務を確保するために取り組んだところです。

(2) 業務運営上の課題・リスク及びその対応策の状況

■①研究予算の縮小

運営費交付金の削減により、研究関連予算及び間接部門の予算が削減し、計画された研究が十分行われないことや研究環境が悪化する懸念があり、重大なリスクの一つとして認識しております。対応策として、更なる外部資金の獲得、産学官での連携強化など、研究予算の縮小に対応を図るよう努めております。

■②研究活動への不正行為、研究費の不正使用

研究活動において、不正行為が発生した場合、科学そのものに対する背信行為や個々の研究者はもとより、研究所が社会的責任を負う懸念があり、重大なリスクの一つとして認識しております。対応策として、内部規定の整備のほか、全役職員を対象とした研究倫理研修、内部監査の実施など研究不正に対応を図るよう努めております。また、研究インテグリティの確保にも取り組んでおります。

■③情報管理・情報漏洩防止

研究所における情報管理や情報システムについて、継続的かつ安定的な業務の実施を確保するとともに、国民の安全、安心及び信頼の確保を鑑みた基盤としてふさわしいセキュリティ水準を達成するよう適切な情報セキュリティ対策を実施することが必要不可欠であり、情報漏洩が重大なリスクの一つとして認識しております。対応策として、情報セキュリティ体制の強化や研修の実施などを通じて徹底した管理に努めております。

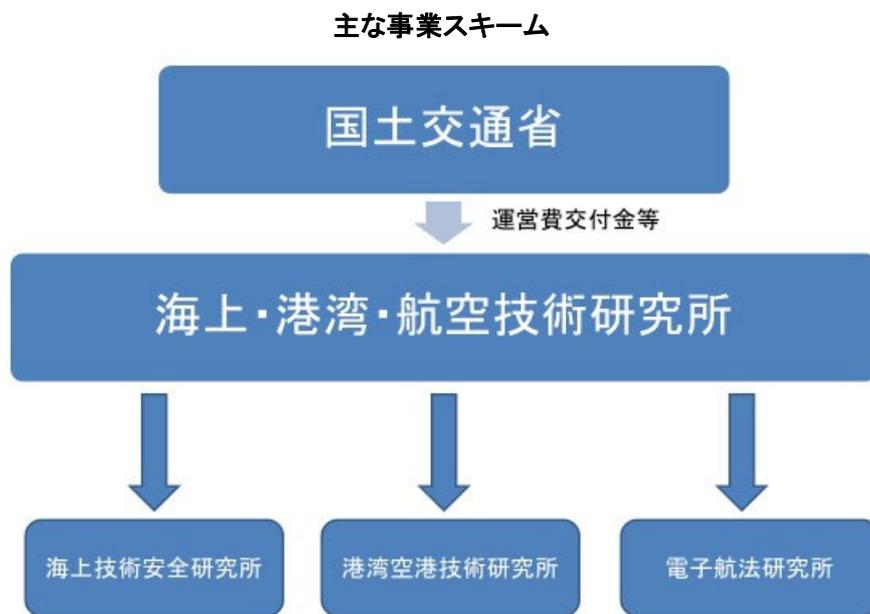
詳細につきましては、令和5年度業務実績等報告書や業務方法書をご覧ください。

<https://www.mpat.go.jp/disclosure/index.html>

9

業績の適正な評価の前提情報

令和5事業年度の研究所の各業務についてのご理解とその評価に資するため、各事業の前提となる主な事業スキームと研究業務を示します。



海上技術安全研究所〈NMRI〉

海上輸送の安全の確保、海洋環境の保全、海洋の開発、海上輸送を支える基盤的技術開発等に対する適切な成果を創出し、国土交通省が推進する政策に技術的に貢献するため、次の研究に重点的に取り組みます。

研究分野とテーマ

海上輸送の安全の確保

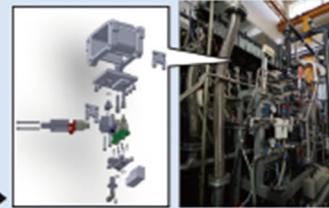
- 次世代船舶等の安全性評価・リスク解析手法及び自動操船・操船支援技術の高度化並びに船体構造評価技術に関する研究開発
- 海難事故等の再現技術や評価手法に関する研究開発等



自動操船操縦▶

海洋環境の保全

- ゼロエミッション燃料を用いたGHG削減技術の高度化及び安全・環境対策並びに船舶の運航時における環境負荷低減に関する研究開発
- 実海域の海象・気象における船舶の性能向上に関する研究開発



研究開発用のエンジンと設置した水素供給システム▶

海洋の開発

- 海洋再生可能エネルギー開発に係る関連システムの安全性評価・最適化に関する研究開発
- 海洋開発のための機器・運用技術の高度化、マリネオペレーション技術の最適化・安全性評価に関する研究開発



先進的洋上無人機システムによる高度な海洋調査▶

海上輸送を支える基盤的技術開発

- デジタル技術の活用による海事産業の生産性向上や品質管理に資する技術に関する研究開発
- ビッグデータ等の活用による新たなニーズに対応した海上輸送システムに関する研究開発

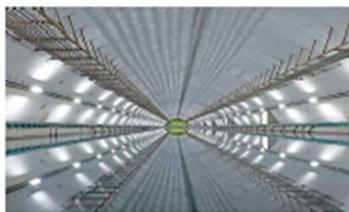
建造工程のシミュレーション技術



小組立工程

大組立工程

実験施設



400m試験水槽



実海域再現水槽



変動風水洞



DPシミュレータ



構造材料寿命評価研究施設



ガスエンジン

港湾空港技術研究所〈PARI〉

港湾・空港施設等の防災及び減災対策、インフラ整備の長寿命化、サイバー施工技術やDXの導入による生産性向上、沿岸・海洋環境の形成に加え脱炭素社会の構築への対応における技術的課題の解決等を図るため、次の研究に重点的に取り組みます。

研究分野とテーマ

沿岸域における災害の軽減と復旧

- 地震災害の軽減や復旧に関する研究開発
- 津波・高潮・高波災害の軽減や復旧に関する研究開発



兵庫県南部地震の被害



津波漂着物シミュレーション

沿岸・海洋環境の形成・保全・活用と脱炭素社会の構築

- 沿岸環境の形成・保全や活用に関する研究開発
- 脱炭素社会構築を支援する技術に関する研究開発



砂浜の地形変化の予測



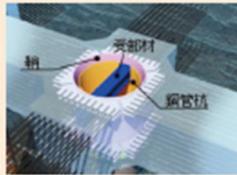
防波堤に形成される備場

経済と社会を支える港湾・空港の形成

- インフラ整備に関する研究開発
- インフラの維持管理に関する研究開発



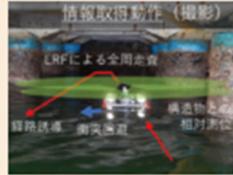
港湾工事で使用される海水の再利用



省力化や安全性の向上のための施工の効率化

情報化による技術革新の推進

- デジタル技術の活用による生産性向上に関する研究開発
- デジタル技術の活用による新たな価値の創造に関する研究開発



水中点検用ロボットの開発



デジタルツインによるコンテナターミナルの効率化

実験施設



大規模波動地盤総合水路



長期暴露試験施設



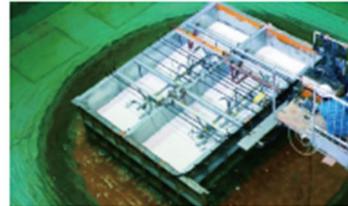
環境インテリジェント水槽



波崎海洋研究施設



水中ロボット水槽



三次元水中振動台



電子航法研究所〈ENRI〉

航空交通の安全性及び信頼性の向上、航空管制の高度化、環境負荷の低減、空港における運用の高度化並びに航空交通を支える基盤技術の開発を目標とする研究開発を実施して有益な研究成果を創出するため、次の研究に重点的に取り組みます。

研究分野とテーマ

航空交通の安全性及び信頼性の向上

- 衛星航法の高機能化、安全性評価手法の高度化、適用範囲の拡大、障害に備えたバックアップに関する研究開発
- 航空機監視に用いる各種センサの機能・要件の一元化に必要な技術に関する研究開発



航空管制の高度化と環境負荷の低減

- 柔軟な空域運用・経路設定、環境負荷の低減、空域の有効活用、悪天候などに対する運航の堅牢性及び次世代航空モビリティを考慮した空域管理方法に関する研究開発
- 出発機や到着機の遅延低減を目的とした混雑空港における航空管制の高度化、管制支援方法に関する研究開発



空港における運用の高度化

- センサ等のデジタル技術を活用して遠隔で航空管制する技術、空港周辺や空港面における航空機等の新たな監視技術と性能評価に関する研究開発
- 衛星航法を活用した高度な進入着陸方式に関する研究開発



航空交通を支える基盤技術の開発

- 航空通信ネットワーク・サービスに必要な情報共有管理技術・手法などに関する研究開発
- 周波数共用、宇宙天気現象が航空交通を支えるシステムに与える影響などの技術的課題に関する研究開発



実験施設



SSRモード地上局



実験用航空機



GBAS実験システム



電波無響室



リモート・デジタルタワーシステム



岩沼分室

10

業務の成果と 使用した資源との対比

(1) 令和5年度の業務実績とその自己評価

研究所は、アカデミズムとインダストリーの交流点、基礎学術の充実と産業知識の体系化、イノベーションと新技術、未来創造の拠点を経営方針として掲げ、役職員一体となって着実に業務を推進してまいりました。また、令和5年度は年度計画及び第2期中長期計画に沿って、研究開発の成果の最大化その他の業務の質の向上について、適切に取り組み総合的にみて本中長期目標の達成に向け、適切な業務運営を行ってまいりました。

各業務の具体的な取り組み結果と行政コストとの関係の概要については次のとおりです。

詳細につきましては、令和5年度業務実績等報告書をご覧ください。

<https://www.mpat.go.jp/disclosure/index.html>

令和5年度項目別評定総括表

項目	評価(※)	行政コスト
Ⅰ. 研究開発の成果の最大化その他の業務の質の向上に関する事項		
1. 分野横断的な研究の推進等	A	
2. 船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術に関する研究開発等	A	3,990 百万円
3. 港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術に関する研究開発等	A	3,841 百万円
4. 電子航法に関する研究開発等	A	1,577 百万円
5. 研究開発成果の社会への還元	S	
6. 戦略的な国際活動の推進	A	
Ⅱ. 業務運営の効率化に関する事項		
業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置	B	9,408 百万円
Ⅲ. 財務内容の改善に関する事項		
財務内容の改善に関する目標を達成するためにとるべき措置	B	9,408 百万円
Ⅳ. その他業務運営に関する重要事項		
その他業務運営に関する重要事項	B	

※自己評価の説明

(注1) 上記黄色の項目はセグメント区分を表しています。

(注2) 評価区分

- S: 目標を量的・質的に上回る顕著な成果が得られている。
- A: 所期の目標を上回る成果が得られている。
- B: 所期の目標を達している。
- C: 所期の目標を下回っており、改善を要する。
- D: 所期の目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を要する。

(2) 当中長期目標期間における主務大臣による過年度の総合評定の状況

区分	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
評定	—	—	—	—	—	—	—
理由	—						

(注) 評価区分

- S: 法人の活動により、全体として中期計画における所期の目標を量的及び質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる
- A: 法人の活動により、全体として中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。
- B: 全体としておおむね中期目標における所期の目標を達成していると認められる。
- C: 全体として中期目標における所期の目標を下回っており、改善を要する。
- D: 全体として中期目標における所期の目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める。

11

予算と決算との対比

(1) 予算と決算との対比

予算及び決算の概要については、以下のとおりです。

(単位:百万円)

区分	令和5年度		差額理由
	予算	決算	
収入	8,168	9,286	
運営費交付金	5,083	5,083	
施設整備費補助金	200	314	前年度繰越分を含むため
受託収入	2,885	3,888	受託事業等が予定を上回ったため
支出	8,168	9,234	
人件費	3,720	3,722	管理法人業務の執行等のため
業務経費	1,346	1,198	前年度繰越分を含むため
施設整備費	200	588	前年度繰越分を含むため
受託経費	2,679	3,563	受託事業等が予定を上回ったため
一般管理費	223	163	管理法人業務の執行や契約差額等が発生したため

※金額は科目ごとに百万円未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

○経費削減及び効率化に関する目標及びその達成状況

① 経費削減及び効率化目標

当法人においては、業務経費及び一般管理費に関して、第2期中長期目標期間の初年度(令和5年度)の当該経費相当額分に7を乗じた額を業務経費は3%程度、一般管理費は8%程度削減することを目標としております。

この目標を達成するため、調達に要するコストや労力等を総合的に勘案し、可能な限り競争入札を導入することを講じているところです。

② 経費削減及び効率化目標の達成度合いを測る財務諸表等の科目(費用等)の経年比較

業務経費等に関する効率化目標との関係

(単位:百万円)

区分	基準年度		基準額		効率化目標額		当中長期目標期間	
	令和5年度		令和5年度～令和11年度累計		令和5年度～令和11年度累計		令和5年度	
	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
業務経費	1,261	100%	8,827	100%	8,562	97%	1,261	100.0%
一般管理費	136	100%	952	100%	876	92%	136	100.0%

※1. 金額は百万円未満を四捨五入しております。

※2. 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いた金額となっております。

※3. 効率化目標額は基準額に対して業務経費は3%、一般管理費は8%の削減をした金額となっております。

(参考)国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 第2期中長期計画(抄)

第2 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置

4. 業務運営の効率化による経費削減等

ア 業務運営の効率化を図ることにより、中長期目標期間終了時までには、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は除く。)について、初年度予算額の当該経費相当分に7を乗じた額に対し、中長期目標期間中における当該経費総額の8%程度の抑制を図る。ただし、新規に追加されるもの、拡充分など、社会的・政策的需要を受けて実施する業務に伴い増加する費用等はその対象としない。

イ 業務運営の効率化を図ることにより、中長期目標期間終了時までには、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は除く。)について、初年度予算額の当該経費相当分に7を乗じた額に対し、中長期目標期間中における当該経費総額の3%程度の抑制を図る。ただし、新規に追加されるもの、拡充分など、社会的・政策的需要を受けて実施する業務に伴い増加する費用等はその対象としない。

(2) 翌事業年度の予算計画、収支計画及び資金計画

予算計画

(単位 百万円)

区 別	船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術分野	港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術分野	電子航法分野	合 計
収入				
運営費交付金	2,545	1,223	1,353	5,120
施設整備費補助金	0	100	0	100
受託等収入	1,051	1,695	138	2,885
政府出資金	0	0	0	0
計	3,596	3,018	1,491	8,105
支出				
業務経費	444	178	695	1,317
施設整備費	0	100	0	100
受託等経費	953	1,620	109	2,682
一般管理費	84	108	43	235
人件費	2,116	1,012	644	3,771
計	3,596	3,018	1,491	8,105

(注) 単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

収支計画

(単位 百万円)

区 別	船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術分野	港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術分野	電子航法分野	合 計
費用の部	4,074	2,960	1,729	8,762
経常費用	4,074	2,960	1,729	8,762
研究業務費	2,084	807	1,165	4,056
受託等業務費	953	1,620	109	2,682
一般管理費	559	491	217	1,266
減価償却費	478	42	238	757
財務費用	0	0	0	0
臨時損失	0	0	0	0
収益の部	4,074	2,960	1,729	8,762
運営費交付金収益	2,545	1,223	1,353	5,120
手数料収入	0	0	0	0
受託等収入	1,051	1,695	138	2,885
寄付金収益	0	0	0	0
資産見返負債戻入	478	42	238	757
臨時利益	0	0	0	0
純利益	0	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0	0
総利益	0	0	0	0

(注) 単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

資金計画

(単位 百万円)

区 別	船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術分野	港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術分野	電子航法分野	合 計
資金支出	3,596	3,018	1,491	8,105
業務活動による支出	3,596	2,918	1,491	8,005
投資活動による支出	0	100	0	100
財務活動による支出	0	0	0	0
次期中期目標の期間への繰越金	0	0	0	0
資金収入	3,596	3,018	1,491	8,105
業務活動による収入	3,596	2,918	1,491	8,005
運営費交付金による収入	2,545	1,223	1,353	5,120
受託収入	967	1,620	132	2,720
その他の収入	84	75	6	165
投資活動による収入	0	100	0	100
施設整備費補助金による収入	0	100	0	100
その他の収入	0	0	0	0
財務活動による収入	0	0	0	0
政府出資金の受け入れによる収入	0	0	0	0
前期中期目標の期間より繰越金	0	0	0	0

(注) 単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

12

財務諸表、財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報

■【要約した財務諸表】

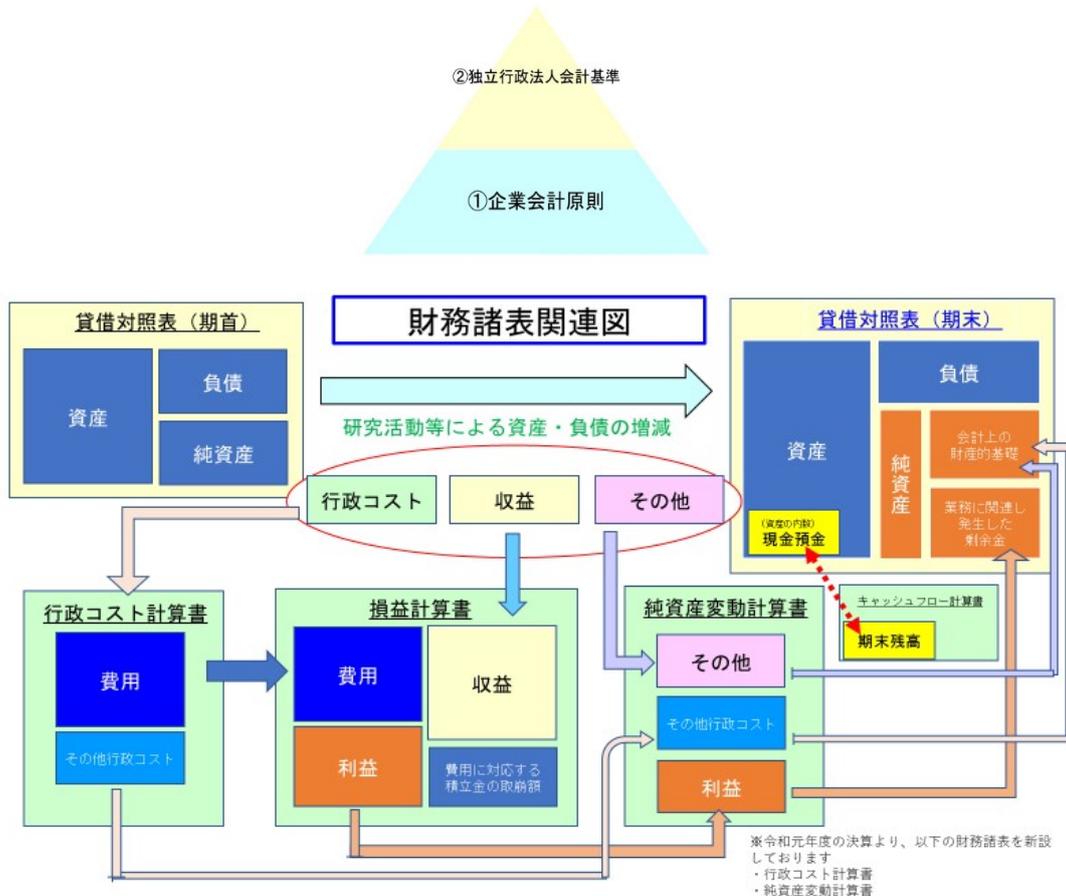
以下の当研究所ホームページアドレスにて財務諸表を公表いたしております。

<https://www.mpat.go.jp/disclosure/index.html>



当研究所の会計ルールは、原則として「企業会計原則」に従っております。

しかし、企業会計原則は、営利企業を対象としたルールなので、そのまま適用することが適当ではありません。そこで、公的資金の用途を適切に表現できるように必要な修正を加えたものが「独立行政法人会計基準」といい、特別ルールとして定められております。当研究所は、2つのルールに基づき、財務諸表を作成しております。



■①貸借対照表

決算日における当研究所の財政状態を示しています。

なお、負債の部は、資金の調達源泉を、資産の部は、調達された資金の運用形態を示しています。これらの資産の部から負債の部を差し引きしたものが純資産の部になります。

(単位:百万円)

資産の部	金額	負債の部	金額
流動資産	3,331	流動負債	2,960
現金・預金	1,979	運営費交付金債務	299
研究成果等収入未収金	917	未払金	1,872
棚卸資産	115	前受金	143
その他	320	その他	645
固定資産	47,606	固定負債	4,158
有形固定資産	44,198	資産見返負債	1,220
その他	3,408	その他	2,938
		負債合計	7,118
		純資産の部	金額
		資本金	52,376
		政府出資金	52,376
		資本剰余金	▲ 9,452
		利益剰余金	895
		純資産合計	43,819
資産合計	50,937	負債純資産合計	50,937

※金額は科目ごとに百万円未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

■(財政状態)

当事業年度末現在の資産合計は 50,937 百万円、前年度末比 1,523 百万円の減(2.90%の減)です。これは現預金が前年度比 1,738 百万円の減(46.78%の減)となったことが主な要因です。

また、負債合計は 7,118 百万円、前年度比 631 百万円の減(8.14%の減)です。これは、未払金が前年度比 1,093 百万円の減(36.85%の減)となったことが主な要因です。

■(勘定科目の説明)

項目	説明
運営費交付金債務	独立行政法人の業務を実施するために国から交付された運営費交付金のうち、未実施の部分に該当する債務残高
資産見返負債	運営費交付金などで取得した固定資産の未償却残高
資本剰余金	国から交付された施設整備費などを財源として取得した資産で独立行政法人の財産的基礎を構成するもの

■②行政コスト計算書

当研究所の研究業務等の実施に要した費用(コスト)のうち、どれだけ国民の皆様の税金等で賄われているかを表しています。

具体的には、①損益計算書における費用、②国から出資された財産の減価償却費相当額等を合算した金額を「行政コスト」としております。

(単位:百万円)

	金額
I 損益計算書上の費用	9,031
II その他の行政コスト	377
減価償却相当額	377
減損損失相当額	0
除売却差額相当額	0
III 行政コスト	9,408

※金額は科目ごとに百万円未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

■(行政コストの状況)

当事業年度は、9,408 百万円、前年度比 3,373 百万円の減(26.39%の減)です。これは研究業務費が前年度比 2,768 百万円の減(25.71%の減)となったことが主な要因です。

内訳は損益計算書上の費用が 9,031 百万円、その他行政コストが 377 百万円となっております。

■(勘定科目の説明)

減価償却相当額	償却資産のうち、その減価に対応すべき収益の獲得が予定されないものとして特定された資産の減価償却費相当額(損益計算書には計上していないが、累計額は貸借対照表に記載されている)
減損損失相当額	償却資産のうち、その減価に対応すべき収益の獲得が予定されないものとして特定された資産の減損額相当額(損益計算書には計上していないが、累計額は貸借対照表に記載されている)
除売却差額相当額	償却資産のうち、その減価に対応すべき収益の獲得が予定されないものとして特定された資産の除売却差額相当額(損益計算書には計上していないが、累計額は貸借対照表に記載されている)

■③損益計算書

一会計期間における当研究所の運営状況を示しています。

収益から費用を差し引きした金額を利益(損失)として表示しております。

(単位:百万円)

	金額
経常費用(A)	8,986
研究業務費	8,000
人件費	3,592
減価償却費	821
その他	3,587
一般管理費	986
人件費	824
減価償却費	18
その他	144
雑損	0
経常収益(B)	8,978
運営費交付金収益	4,172
施設費収益	338
自己収入等	3,559
その他	910
臨時損益(C)	0
その他調整額(D)	293
当期総利益(B-A+C+D)	285

※金額は科目ごとに百万円未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

■(運営状況)

当事業年度は、経常費用 8,986 百万円、前年度比 3,353 百万円の減(27.17%の減)です。これは、当研究所の委託費に要した費用が前年度比 2,725 百万円の減(62.47%の減)となったことが主な要因です。

また、経常収益は 8,978 百万円、前年度比 3,868 百万円の減(30.11%の減)です。これは、運営費交付金収益が前年度比 3,544 百万円の減(45.93%の減)となったことが主な要因です。

なお、臨時損失 45 百万円(固定資産除売却損等)、臨時利益 45 百万円(資産見返運営費交付金戻入等)及び前中長期目標期間繰越積立金取崩額 293 百万円を計上した結果、当事業年度の当期総利益は 285 百万円と前年度比 258 百万円の減(47.50%の減)となっています。

■(勘定科目の説明)

項目	説明
運営費交付金収益	国からの運営費交付金のうち、当期の収益として認識した収益
受託等収入	受託研究収入、事業収入、雑益等の収益
臨時損益	固定資産の除売却損益等
その他調整額	目的積立金の取崩額

■④純資産変動計算書

令和元年度より、独立行政法人会計基準の改訂により、純資産変動計算書が新設されております。

一会計期間における当研究所のすべての純資産の変動を示しています。

増加に係る部分を＋（プラス）、減少に係る部分を▲（マイナス）で表示しております。

（単位：百万円）

	I 資本金	II 資本剰余金	III 利益剰余金	純資産合計
期首残高	52,376	▲ 9,161	1,496	44,711
当期変動額				
I 資本剰余金の当期変動額	-	▲ 291	-	▲ 291
II 利益剰余金の当期変動額	-	-	▲ 601	▲ 601
(1)利益の処分又は損失の処理	-	-	▲ 594	▲ 594
(2)その他	-	-	▲ 8	▲ 8
当期変動額合計	-	▲ 291	▲ 601	▲ 892
期末残高	52,376	▲ 9,452	895	43,819

※金額は科目ごとに百万円未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

■（純資産の状況）

当事業年度の純資産は、資本剰余金が 291 百万円、利益剰余金が 601 百万円ともに減少した結果、43,819 百万円となりました。

■（勘定科目の説明）

項目	説明
期首残高	前年度貸借対照表の純資産の部に記載されている残高
期末残高	貸借対照表の純資産の部に記載されている残高

■⑤キャッシュ・フロー計算書

一会計期間における当研究所の資金(キャッシュ)の流れ(フロー)を一定の活動別に区分して示しており、実際の資金の流れを表しています。

収入に係る部分を+(プラス)、支出に係る部分を▲(マイナス)で表示しております。

(単位:百万円)

	金額
I 業務活動によるキャッシュ・フロー(A)	▲ 830
人件費支出	▲ 4,298
交付金等収入	5,083
自己収入等	3,239
その他収入・支出	▲ 4,855
II 投資活動によるキャッシュ・フロー(B)	▲ 824
III 財務活動によるキャッシュ・フロー(C)	▲ 83
IV 資金増加額(又は減少額)(D=A+B+C)	▲ 1,738
V 資金期首残高(E)	3,717
VI 資金期末残高(F=D+E)	1,979

※金額は科目ごとに百万円未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

■(キャッシュ・フローの状況)

当事業年度の業務活動によるキャッシュ・フローは前年度▲4百万円に対し、▲830百万円となっております。これはその他収入・支出に含まれる中長期計画終了に伴う国庫納付金の支払額594百万円が主な要因です。

また、投資活動によるキャッシュ・フローは前年度▲1,346百万円に対し、▲824百万円となっております。これは、研究業務に必要な施設費による収入が前年度30百万円に対し、283百万円となったことが主な要因です。

財務活動によるキャッシュ・フローは前年度▲13百万円に対し、▲83百万円となっております。これは、リース債務の返済による支出が前年度▲13百万円に対し、▲83百万円となったことが要因です。

■(勘定科目の説明)

項目	説明
業務活動によるキャッシュ・フロー	独立行政法人の通常の業務の実施に係る資金の状態を表し、サービスの提供等による収入、原材料、商品又はサービスの購入による支出、人件費支出等
投資活動によるキャッシュ・フロー	将来に向けた運営基盤の確立のために行われる投資活動に係る資金の状態を表し、固定資産や有価証券の取得・売却等による収入・支出等
財務活動によるキャッシュ・フロー	増資等による資金の収入・支出、債券の発行・償還及び借入れ・返済による収入・支出等、資金の調達及び返済等

13

内部統制の運用に関する情報

研究所は、役員(監事を除く。)の職務の執行が通則法、研究所法又は他の法令に適合することを確保するための体制その他業務の適正を確保するための体制の整備に関する事項を業務方法書に定めておりますが、財務に係る主な項目とその実施状況は次のとおりです。

■①内部統制の運用(業務方法書第7条、第11条)

役員(監事を除く。)及び職員の職務の執行が通則法、研究所法又は他の法令に適合することを確保するための体制、その他研究所の業務の適正を確保するための体制の整備等を目的として、内部統制・リスク管理委員会を設置し、継続的にその見直しを図るものとしており、令和5年度においては、6月、10月と3月に開催しております。

■②監事監査・内部監査(業務方法書第15条、第16条)

監事は、研究所の業務及び会計に関する監査を行いますが、その中で、内部統制システムの構築及び運用の状況を監査します。監査の結果、報告書を理事長に通知し、改善を要する事項があると認めるときは報告書に意見を付すことができます。

また、理事長は、研究所の運営諸活動の遂行状況の合理性等について、職員に命じ内部監査を行なわせ、その結果に対する改善措置状況を理事長に報告することとなり、令和5年度の内部監査においては、内部監査年次計画書に基づき、研究活動における不正行為の防止及び公的研究費等の管理、予算執行管理及び会計処理等の確認について行いましたが、適正に実施されたことを確認しています。

■③競争入札その他契約に関する事項(業務方法書第18条、第24条)

入札及び契約に関し、監事及び外部有識者から構成される「契約監視委員会」の設置等を定めた内部規程等を整備することとしており、契約監視委員会規程の他、契約事務の適切な実施等を目的として契約事務取扱細則に基づき契約審査委員会の設置等を行なっています。令和5年度においては、契約監視委員会を令和5年6月に開催し令和4年度の調達実績について点検・見直しを行なっています。また、令和5年度の調達にかかる契約審査委員会は120回開催しています。

■④予算の適正な配分(業務方法書第19条)

運営費交付金を原資とする予算の配分が適正に実施されることを確保するための体制の整備及び評価結果を法人内部の予算配分等に活用する仕組みとして、理事長へ予算執行状況の報告を行なうとともに、12月までに予算使用状況を踏まえた予算修正を行なっています。

14

参考情報

MPAAT 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所
National Institute of Maritime, Port and Aviation Technology

小 文字サイズ 大 日本語 English

ホーム 組織紹介 イベント 取り組み 公開情報

青い海広い空 交通の未来を創る
うみそら研

お知らせ

NEW! 2024年3月29日 国土交通省「中小企業イノベーション創出推進事業」（第2弾公募）の補助対象事業の採択結果について

2023年11月29日 国土交通省「中小企業イノベーション創出推進事業」の第2弾公募開始

2023年11月14日 国土交通省「中小企業イノベーション創出推進事業」の補助対象事業の採択結果について

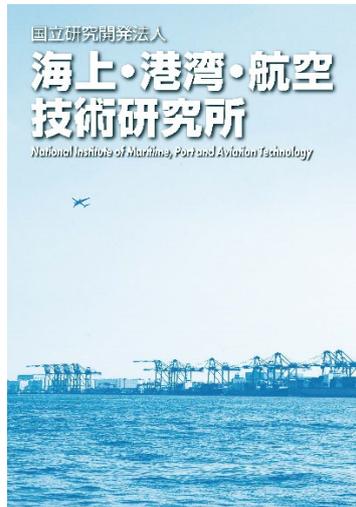
うみそら研
ヴァーチャル一般公開

社会還元
国際活動

＜以下の QR コードからも、うみそら研の
ホームページトップにアクセスできます＞



◆パンフレット



海上・港湾・航空技術研究所



海上技術安全研究所



港湾空港技術研究所



電子航法技術研究所