

国土交通省独立行政法人評価委員会

第11回自動車検査分科会

平成22年7月27日（火）

【永井技術企画課長補佐】 国土交通省の独立行政法人評価委員会第11回の自動車検査分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方には大変お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の分科会ですが、〇〇委員につきましては所用によりご欠席というご連絡をいただいております。しかしながら、分科会委員、臨時委員を合わせまして6名中5名ご出席となりますので、議事を行うのに必要な定足数を満たしているということをここでご報告させていただきます。

今回は、今年度から国土交通省独立行政法人評価委員会の委員長に就任されました家田先生にも、当分科会にご出席いただいております。評点に加わる分科会委員としてのご出席ではないために、定足数には加えておりません。その点、ご留意いただきたいと思います。

それから、申し遅れましたが、私、事務局を務めさせていただきます自動車交通局技術安全部技術企画課の永井と申します。本日はよろしくお願いいたします。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきますと思います。

本日の分科会ですけれども、議題1になっております平成21年度財務諸表に関する意見を除きましては非公開とさせていただきますので、傍聴の皆様におかれましては、議題2の開始前にご案内いたしますので、よろしくお願いいたします。

本日の議事内容の取り扱いにつきましては、議事録案を事務局で作成させていただきまして、委員の皆様のご了承を得ました後に、国交省のホームページに公表するという手順を進めていきたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります前に、検査法人の理事長よりごあいさつをお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【竹内理事長】 検査法人理事長、竹内でございます。本日はご多忙中のところ、また暑い中、ありがとうございます。

ご評価いただく平成21年度は第2期中期計画の第3年目に当たりまして、目標を達成する意味では大変重要な年であったと思っています。

さて、報告させていただく内容のごくごくアウトラインをご紹介させていただきますと、まず最初に、我々の基本理念であります厳正かつ公正な審査につきましては、裏返して言えば不当要求の撲滅というところでありますけれども、数百件ぐらい毎年発生しております。しかし、組織を挙げての活動、あるいはしかるべきご専門の方々の講義だとか、そういうのを含めて、件数的には過去最少にすることができました。それから、内容的にも我々少しケアしています悪質なやつ、暴力的かつ恐喝的な件数も減ってございます。パーセントで言うと全体が減っているのに、パーセントでは減っているとは言いにくいんですけども、件数的には明らかに減ってございます。この基本理念についての対応についてはかなりできたのではないかと思います。ご審議いただければありがたいと思います。

第2期中期計画の柱でございまして高度化につきましては、高度化というのはご案内のように2つありまして、1つは3次元画像取得、車の外観を画像で撮って、あるいは縦・横・高さをはかる、これが1つ目。2つ目は、検査のデータを電子的に記録・保存する、これが2つ目ですけれども、1つ目については全国に配備を終わって、一部運用を開始したところもございまして、具体的には、そういうデータを国土交通省にアップを開始したところもございまして、2つ目の検査の電子化されたデータを記録・保存するというバージョンにつきましては、大体7割ぐらい配備を終わりました。21年度は近畿以西が中心でありましたけれども、ご評価いただく21年度は7割ぐらい終わったと。22年度に全体を終わる予定でございまして。

それからもう一つ、我々現場を抱えておりますので、事故についてであります。事故についても組織を挙げて取り組んでまいりました。例えば人身事故の削減、結構ヒヤリ的な事故もありましたので、DSの黒鉛検査というディーゼルの排ガスを測定する場所があるんですけども、ここがヒヤリの事故が多かったものですから、お金も人もかけて去年後半、取り組んでまいりました。また、物損的な事故、色々なそういう事故についても、事故の分析もかなり科学的にやったつもりでございまして。あるいは事故のゼロの日を設定するだとか、そういう組織を挙げて取り組んだ結果、これについては目標値を大幅に上回る成果を出すことができました。

それから、街頭検査というものをやっております。具体的には暴走族対策だとかそういうもので、深夜に検査をやり、その件数についても拡充に努めたところでございまして。

また、車両の不具合情報の収集に努めまして、リコールの早期発見にも貢献できたのではないかと思います。本来、リコールを科学的に分析するためには、さっきの高度化の第2番目のデータを科学的に分析する必要があるんですが、現実には日々検査している検査官の感度によって、貢献する案件を出しております。

あと、効率化、透明性確保の問題でありますけれども、これについても人員削減、経費の効率化、透明性の確保、随意契約から一般競争入札へのチェンジ、こういうことについても効率を図ってきた次第であります。

今年度、22年度は第2期中期計画の最終年度でもあり、また、第3期中期計画の策定の年でもございます。現在、関係部門と鋭意その内容を詰めて取り組んでいるところでございます。この後、各担当の理事から内容の詳細についてご説明をさせていただきますので、ぜひよろしく願いいたします。

以上でございます。

**【永井技術企画課長補佐】** それでは、議事に入らせていただきたいと思います。この後の議事の進行につきましては、大聖分科会長にお願いを申し上げます。

それでは、よろしく願いいたします。

**【大聖分科会長】** 皆さん、おはようございます。これより、第11回になりますけれども、自動車検査分科会を始めさせていただきたいと思います。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

最近、独立行政法人に関する色々な見直しが行われておりますけれども、こちらの法人におかれましても、本来の業務に熱心にかかわっておられると思いますので、今日はその成果をご披露いただきたいと思います。

さて、先ほどもご案内がありましたとおり、独立行政法人の評価委員会の委員長をしておられます家田先生もいらしていただいております。国土交通省には色々な法人がありまして、その実態をお知りになりたいということで、時間がある限り色々な分科会においていただいております。先生、何か一言ございますか。

**【家田委員長】** 余計な者が出てきて、さぞご迷惑でしょうけれども、決して議論を阻害するつもりはございませんので、ご安心ください。今、先生からお話いただいたように、国土交通省の中にもものすごい数の独立行政法人があつて、しかも実に業務が多様なんですよね。したがって、そういうところに同じような方法を強いて、あたかも競わせるようなことをこれまでやってきて、点数が高いほうがいいみたいな、こういうところにどこ

かおかしいような感じも私もしてしまっていて、そういうことをゆくゆく改めるためには、それぞれの法人の業務の特性を全体として理解することが大事だなと。特に全体を見回して理解する立場の人間が委員長ぐらいしかいないんですよ。それぞれあとの委員はみんな分科会長たちですので、私がいまいち得意じゃないような分野について今年はお邪魔して聞かせていただくというふうなつもりですので、今回の業務の成果とその評価ということにとどまらず、もうちょっと長い目を見たときのお悩みの点なり、方針なりも可能な範囲で聞かせていただけたらありがたいなと思っています。よろしくお願いします。

【大聖分科会長】 どうもありがとうございました。突然のご指名で申しわけありませんでした。

それでは、早速、本日の審議事項に入らせていただきたいと思います。本日の審議事項について、事務局からまずご説明ください。

【永井技術企画課長補佐】 それでは、本日の審議事項について説明させていただきます。まず、1枚目にあります議事次第1番目としまして、平成21年度の財務諸表に関する意見について議題とさせていただきます。その後、平成21年度の業務実績に関する評価について、そして、その他としまして若干の議題を入れさせていただいております。

終了時間としましては12時を予定しております。

それでは、よろしくお願いいたします。

【大聖分科会長】 それでは、第1番目の議題であります平成21年度財務諸表について、審議を行いたいと思います。

検査法人から、財務諸表のご説明をお願いします。

【飯塚理事】 それでは、資料11-1に基づきまして、平成21年度の財務諸表についてご説明させていただきたいと思います。

まず、1ページ、貸借対照表をご覧くださいと思います。平成22年3月31日現在の貸借対照表でございます。資産の部の一番下でございます資産合計が出ておりまして、346億円となっております。これは前年度に比べまして29億円ほど増加してございます。これは高度化の施設の整備でございますとか、マルチテストの整備を行ったことによりまして、主に増えているものでございます。有形固定資産の中に機械装置という部分がございます、この部分が特に増えているといったところで、減価償却後の資産として129億円という形になってございます。そのほか、流動資産の関係、上でございますけれども、未収金が若干多くなっております。6億9,000万円弱ですか。これは国の施

設整備費補助金が前年度は年度内に入金されておったんですけれども、今年度に限りましては4月以降の入金にずれ込んだということで、未収金がやや多くなってございますけれども、一時的なものでございます。

資産が346億円という形で29億円ほど増えてございますが、それに対応いたしまして、下の負債の部、純資産の部でございますけれども、下の純資産の部のⅡにございます資本剰余金の一番上に資本剰余金という部分がございます。これが国の施設整備費補助金が、高度化施設でありますとか、マルチテストの施設整備のための財源となった部分でございますして、施設整備費補助金が171億円という形で、昨年度と比べまして37億円ほど増えておるといった状況になってございます。そのほか、負債の部の固定負債の中にございます退職給付引当金というところがございます。今年は22億円ほどになってございますが、国家公務員の職員の削減にあわせた形で、私どもの法人も要員の削減を引き続き実施するというので、従前は平成23年度までの要員削減を見込んで退職給付引当金を積んでおりましたが、今回、平成26年度までの職員の削減を見越しまして、昨年度よりも9億円ほど増やしました22億円という形での退職給付引当金を計上しているといったところが昨年と比べて変わったところでございます。

2ページ目の損益計算書をご覧くださいければと思います。経常費用合計、中ほどよりもやや下でございますけれども、全体で93億4,200万円という形で、前年に比べますと900万円ほど減少、ほぼ横ばいという形になってございます。人件費等が減少したほかに、一般管理費でありますとか、業務経費につきまして、年度計画以上の削減を行った結果、ほぼ横ばいという形になってございます。

一方、経常収益ですが、全体で104億8,000万円ということで、前年度に比べますと約3億円ほど減少をしております。特に私どもの自己収入でございます経常収益の上から2番目の審査手数料収益が93億3,900万円と前年度と比べまして約2億円強減少してございます。これらを受けまして、経常収益が減少しているといった状況になってございます。

その他、臨時損失といたしまして、過年度退職給付費用11億円ほど計上してございます。これは先ほど申しました今後の退職職員数の変更に伴います所要の過年度の退職給付費用を計上したものでございます。

経常費用、経常収益の結果、当期純利益といたしまして4,000万円ほどが計上されておりました、これにつきましては積立金という形で処理をさせていただきたいと思っております。

ります。

3 ページをご覧くださいと思います。キャッシュ・フローの計算書でございます。業務活動によるキャッシュ・フローにつきましては、I の一番最後でございますけれども、23億2,500万円という形でプラスという形になっておりまして、審査手数料収入で必要な経費を賄っておるといってございまして、一方、投資活動のキャッシュ・フローにつきましては、35億円という形で三角になってございまして、そこにもございまして、有形固定資産の取得でございますとか、従来は5億円だったんですけども、今年度は10億円ほど定期預金に入れまして、15億円という形で定期預金に預金してございますので、それらも含めまして、全体で35億円の三角という形になってございます。そのほか、財務活動によるキャッシュ・フローということで、これはパソコンでありますとかサーバーといったリースで調達しているものがございまして、ここについても若干の三角が出ているということで、トータルでは今年度は資金増加額は三角の12億円という形になってございます。

4 ページをご覧くださいと思います。利益の処分に関する案でございまして、先ほど申しましたように、当期の未処分利益、総額で4,000万円でございます、積立金という形で処理をさせていただければということでございます。

5 ページでございます。行政サービス実施コスト計算書でございます。直接の経費以外に、損益に出ないような形の費用も全部見込みまして、私どもの法人としてトータルで幾らコストがかかっているかという計算でございます。業務費用につきましては10億円ほど計上されておりまして、それ以外に補助金で調達しております施設等の損益外で計上しております減価償却等々の総額が19億円、引当外の退職給付増加見積額、今期は10億円ほど引き当てを別途いたしましたので、三角で3億円ということで、退職給付につきましては今期につきましても減少が見込まれるといった部分でございます。そのほか、国有財産の無償使用をしておる部分がございます、その機会費用が30億円ほどありまして、トータルで私どもの法人の行政サービスの実施コストは57億8,600万円という形での計算が行われるものでございます。

6 ページ以降は注記でございますので、説明は省略させていただきます。

9 ページから附属明細書という形で添付させていただいておりますので、これにつきましても説明を省略させていただきたいと思っております。

19 ページが決算報告書でございまして、私どもの予算の執行状況を示したものでござ

います。

20ページからは事業報告書が添付されております。組織等につきましては、昨年と大きな変更はございません。

22ページをご覧くださいと思います。常勤職員の状況ということで、常勤職員は平成21年度末で847名、平均年齢38歳となっております。このうち、国等、軽自動車検査協会からの出向者も含めまして847名が出向、プロパーが1名ということでございます。なお、この848名というのは、21年度末の在籍者数でございまして、法人自体の定員としましては850名で、2名の欠員があるということでございます。

その次は今ご説明しましたものでございまして、25ページからは簡単にご説明しました財務諸表の概況等について記載をしております。

26ページには主な財務データの経年比較、あるいは行政サービス実施コストの経年比較等を掲載させていただいております。

26ページの一番下でございます。施設等の投資の状況ということで、今年度中に完成しました主な施設といたしましては、小牧事務所の審査場の建てかえ、次のページにいきまして、四国検査部等の二輪審査上屋の新設、あるいは習志野事務所の傾斜角上屋の新設、あるいは秋田事務所等におけますマルチテストの新設、中国検査部等におきます高度化設備の新設といったものが今年度、主な施設関係の状況でございます。

さらに②にございますように、足立事務所の傾斜角上屋につきまして、建てかえを今継続しているところでございます。

予算・決算の状況は先ほどご説明しましたことでございます。

最後に、監事及び会計監査人の意見を添付してございますけれども、ただいま簡単にご説明させていただきました財務諸表等につきまして、適正に表示をしているということのご意見をいただいております。

以上、簡単でございますけれども、財務諸表のご説明とさせていただきます。

**【大聖分科会長】** ありがとうございます。これに関しまして、何かご意見なりご質問があれば、お伺いします。いかがでしょうか。

最後にご紹介ありましたように、検査法人の監事にご出席いただいておりますけれども、検査法人の財務諸表の説明に関しまして、何かございますでしょうか。

**【本澤監事】** 監事の本澤でございます。

ただいま法人から説明のありました財務諸表につきましては、監事意見書のとおりでござ

ざいまして、関係書類のチェック、あるいは本部や事務所の財産状況の調査等による監査の結果、適正に表示されていると認められました。

以上でございます。

【大聖分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問なりご意見があればお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、もしご意見がないようでしたら、このような内容で分科会として特段意見なしという形で処理をさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

それでは、そのようにさせていただきたいと思います。

【永井技術企画課長補佐】 それでは、冒頭申し上げましたとおり、この後行われます議題につきましては非公開とさせていただきますので、申しわけございませんが、傍聴の方におかれましてはご退席を何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、次の議題に進みたいと思いますので、大聖分科会長、よろしくお願いいたします。

【大聖分科会長】 それでは、第2番目の議題であります平成21年度業務実績に関する評価に入ることといたします。

事務局からまず評価の進め方についてご説明ください。

【永井技術企画課長補佐】 業務実績の評価につきましては、今回も昨年度と同様に検査法人の自己評価をベースにご審議いただきたいと思いますと考えております。また、業務・マネジメント等に関する意見募集としてパブリックコメントを7月7日から20日まで行っております。結果としましては、特段の意見提出はなかったということをご報告させていただきます。

本年6月25日付で国土交通省所管の独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針、それから、その基本方針の判断基準に係る指針についてという2つに関しまして一部改正が行われ、その結果、今回から評価方法が変更されております。お手元に配布させていただきました参考資料の11-1、一部改正の概要に記載されているとおりです。

ポイントとしましては、今日行われます年度評価につきましては、業務実績報告の項目ごとの個別項目評価と全体評価の2つがございしますが、個別項目評価につきましては、従来1点から5点までの5段階評価をしておりましたが、今回から段階数は変わりませんが、CからSSまでの評価方式に変更されます。また、全体評価につきましては、今までは要努力から極めて順調までの4つの評価方式であったものを、先ほどと同じように



CからSSという5段階評価に変更になっております。また、全体評価を行う際、今までは個別項目評価の集計点から点数という形で算出しておりましたが、今後は点数の算出は行いません。そして、中期目標の期間評価と同じ形で、個別項目評価結果を踏まえまして、CからSSまでの5段階評価を総合的にしていただくということになっております。

なお、個別項目評価におけるCからSSまでの評価基準というのは、中身的には従来から変更はございませんけれども、参考資料の11-3に指針として書いてございますとおり、年度計画に従って、順調に業務を実施して成果を上げている場合、これは着実に実績を上げているということで、A評価であるとなっております。そして、それを超えて、目覚ましく業務を実施している場合、さらに優れた実績を上げている場合としてS評価をするとなっております。S評価に当たっては、単に目標を達成しているだけではなく、それ以上に積極的に評価すべき付加的な実績や内容が必要になります。さらに、年度計画において想定していた範囲を量的かつ質的にはるかに超えて、さらに事前には実現することが極めて困難と考えられた実績を上げていて、事後的に見ても非常に異例と考えられるもの、つまり特筆すべき優れた実績を上げているものに関しましては、例外的にSSとして評価をしていただくことは妨げるものではないという形になっております。B、Cという側の評価につきましても同様に考えていただければと思います。

それから、独立行政法人に係る閣議決定とか、政独委の年度評価意見、関心事項等の政府方針に対します検査法人の取り組み状況につきましては、業務実績評価調書の別紙として資料の本体の3と4の後ろのページについております。これにつきましては、当分科会から国土交通省の独立行政法人評価委員会に提出する予定になっておりますので、よろしく願いいたします。

本日の審議の進め方ですが、まず始めに検査法人より自己評価、それから今お話ししました政府方針に対する取り組み状況を説明していただきまして、その後、委員の先生方に評価をしていただきたいと考えております。直接評定には参加いただけないのですが、家田委員長におかれましては適宜ご発言をしていただければと考えております。

そして、評価の審議の際には検査法人には退席いただくことになっておりますので、よろしく願いいたします。

以上ようになります。審議の進め方をまとめますと、まず、法人から自己評価の説明をしていただきまして、中身を見ていただければと思います。その後、委員の先生方による採点シートの記入となります。採点シートはお手元にあると思いますが、もし見つから

ない場合であればお知らせください。その採点シートを事務局で回収させていただきまして、集計をいたします。その後、評価の審議をさせていただきます。基本的には自己評価と委員の先生方の評価に違いがある場合、そこを中心としてご議論いただければと考えております。それが終わりましたから、評価の取りまとめ、検査法人への結果の報告という形で進めさせていただきたいと思っております。

事務局からは以上になります。

【大聖分科会長】 ありがとうございます。

今のご説明に対しまして、何かご質問なりご意見があればと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、このような形で進めさせていただきたいと思っております。

それでは、早速ですけれども、検査法人から自己評価の説明をお願いしたいと思います。区切りを何か想定していただけますでしょうか。

【戸澤理事】 はい。1回か2回ぐらい区切りを入れたいと思っております。

【大聖分科会長】 それでは、よろしくどうぞお願いいたします。

【戸澤理事】 それでは、21年度の業務実績に関します説明をしたいと思っております。基本的には自己評価調書、資料11-4で説明させていただくつもりでございますが、ただ、これはあまりにも詳細に分かれておりまして、全体像がわかりづらくなっております。全体像を把握していただくために、資料11-2で実績の概要という一枚紙、表裏でございます。こちらで最初に簡単にポイントだけ説明させていただきまして、その後、資料11-4の自己評価調書の説明に移らせていただきたいと思います。

まず、資料11-2の概要でございます。表のページでございます。これは国民に対するサービスその他の業務の質の向上ということでございます。これにつきましては、大きく4つの項目に分かれてございます。まず、左側の上でございます。厳正かつ公正・中立な審査業務の実施の徹底ということで、これは我が法人の一番基本となるところでございます。不当要求の防止ということで、合格強要などの不当要求が相変わらずあるわけでございますが、こういったものに組織的な対応を努めまして、発生件数は347件ということで、20年度比29%減ということでございます。これは法人が14年7月に設立されておりますけれども、通年ベースでは過去最少となっております。

次に、職員能力の向上についてでございますが、高度化施設の習熟の関係の研修、あるいは安全作業に関する研修について、特に積極的に取り組んだところでございます。

また、職員の意欲向上につきましてでございますが、意欲向上を図るために多様な業績を表彰の対象にした、あるいは民間では以前より取り組みが積極的に行われています業務改善運動のようなものでございますけれども、これを特に21年度におきましては積極的に取り組むということで、本部から奨励・支援をしまして、特に優れたものについては表彰をするという取り組みを行ってございます。

次に右に移りまして、検査情報の電子化等による検査の高度化というものでございます。この検査の高度化というのは2つございます。1つは3次元測定・画像取得装置というものでございます。これは新規検査、新車の検査でございますが、その際に車両の長さ、幅、高さのような諸元の測定を自動で精度よく行うというものと、もう一つは車両の新規検査の際の状態、特に貨物車とか特殊車両とか、そういった車両の状態を画像で電子データとして取得しておく。

なぜこんなことが始まったのかというのは、以前もお話しさせていただきましたけれども、5年ぐらい前でございましょうか、新規検査を行った後に不正に2次架装をするというような不正案件が非常に多く見られたということがございまして、新車の状態を画像で撮っておいて、それを事後で継続検査なり、あるいは街頭検査、こういったところで照合・確認をすることによって、不正2次架装を防止しようということで、この装置が導入されたということでございます。現在はすべての検査場で配備が終わりまして、その導入時期に応じて順次運用が開始されているということでございます。また、21年度におきましては、その画像取得の情報が、国土交通省に自動車検査情報システムというのがございまして、こちらに保存画像の提供を開始したところでございます。

もう一つの高度化施設でございます。自動車審査高度化施設とっております。これは検査における審査結果を、これまでは紙ベースで記録しておったんですけれども、これを電子的に記録・保存するという装置でございます。今のIT化社会では当たり前だったわけでございますが、遅ればせながら近代的な設備を入れて、それをやりますことによりまして、年間700万台強の検査を行っているわけでございますが、そういったものが色々な形で分析が瞬時にできるというものでございます。これは20年度から施設の配備を行っております、21年度は32カ所に新たに導入しております。今年度末には全国配備が完了する予定でございます。また、20年度までに34カ所、施設導入したところにおきましては、課題の抽出ですとか、今後規程類を整備しないといけませんので、これを行うための試行的に21年度は運用を実施したところでございます。

下にいきまして、受検者等の安全性・利便性の向上でございます。まずは検査場内での事故防止ということでございます。特に人身事故を惹起しやすい黒煙の検査につきまして、安全作業マニュアルを策定して、その徹底を図る、あるいは事故分析に基づく危険箇所への注意表示ですとか、事故ゼロの日の設定、こういう取り組みによりまして、18年度比較で14%を削減するという計画に対しまして、その2倍でございます28%の削減を達成したところでございます。また、当法人の責任がございます有責事故については、15%の計画に対して、これも2倍でございます30%減の大幅な削減ができたということでございます。

次に、検査機器等が故障等によりましてコース閉鎖することがあるんですが、このコース閉鎖の時間を削減するというところでございまして、特に影響度の大きい機器について老朽更新を重点的に行ったことによりまして、これも目標を上回るコース閉鎖時間20%削減を達成しているところでございます。

右にいきまして、自動車社会の秩序維持ということで、幾つか活動を行っております。1点目は街頭検査の関係でございますが、目標15%を上回る13万台の車両について街頭検査を実施したところでございます。また、特に社会的要請の強い深夜街頭検査、特に暴走族等が深夜に走り回っていますので、深夜の街頭検査も20年度を上回る実績を実施したところでございます。また、車で色々な灯火器類がございますけれども、灯火器類が規程で赤でないといけないとか、白でないといけないとか、色々決められているわけがございますが、特に暴走族なんかは灯火器に色々なカバーをつけたり、クリアレンズとかいっておりますけれども、そういうものをつけることによって、色をほかの人とは違う、目立つような形にするという改造をよく行っております。これは従来は目視、目で見て赤とか白とか判定しておったんですけれども、なかなか判定が難しいということで、色度計を用いた測定方法を新たに規定したところでございます。

啓発活動としましては、不正改造撲滅のための啓発活動を行っております。

また、リコール対策等への貢献ということで、検査法人の指摘が発見の動機となったりリコールが、前年度は2件でございましたけれども、9件ございました。また、盗難車の疑いのある車台番号の改ざん等を180件発見したということでございます。

裏のページにいただいていただきまして、まず、業務運営の効率化についてでございます。組織運営につきましては、要員配置計画に従いまして、14名の定員を削減したところでございます。

また、業務運営につきましては、一般管理費につきましては、19年度比6%抑制する計画に対しまして、8.8%の抑制。また、業務経費につきましては、2%の計画に対しまして7%の抑制ということで、両方とも効率化目標を達成しているところでございます。

また、随意契約の見直しということで、契約監視委員会で点検・見直しを行うとともに、真にやむを得ない場合を除きまして、基本的には一般競争入札をするということを行いまして、一層の効率化を図ったところでございます。

その他としまして、施設整備につきましては、小牧事務所の建てかえが完了したところでございます。あと、マルチテスタ等の機器の更新も着実にっております。

人事に関しましては、給与水準については基本的には国家公務員の給与水準をそのまま取り入れておるところでございます。

また、幾つか出ております政府方針等についても着実に対応したところでございます。

以上が概要でございまして、資料11-4の自己評価について、量が多いのでポイントを絞って説明させていただければと思います。

1ページ目をご覧くださいと思います。この表の見方でございますが、今、第2期中期でございますが、一番左側の欄に中期計画が示されてございます。真ん中のところが、21年度の中期計画に基づいて、各年度ごとの年度計画を定めております。評価結果というのは自己評価ということで、評価結果をつけさせていただいております。右側はその評価をつけた理由を簡単に書かせていただいております。

評価につきましては、先ほど事務局からお話ございましたが、私どもの考え方としましては、基本的には事務局から説明があったとおりでございますけれども、もうちょっとそれをわかりやすくということで、おおむね年度計画どおりの実績を上げたものをAにしております。また、年度計画目標以上の実績を達成したものについてはSとしております。SSについては1カ所だけございますけれども、これは年度計画目標に対して2倍以上の実績を上げ、かつそのために新たな創意工夫を行ったものについて、私どもの自己評価としてはSSという評価をさせていただいたところでございます。

それでは、具体的な説明に入らせていただきます。先ほどの概要説明を左に置いていただいてみていただいたほうが、今どこのところの説明をしているかというのが詳細になってくるとわかりづらくなりますので、そこを参照していただきながら説明を聞いていただければと思います。

まず、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てでございます。

(1) ということで、まず厳正かつ公正・中立な審査業務の実施の徹底ということでございまして、そのうちの不当要求防止対策の充実ということでございます。不当要求につきましては、理事長からもお話がございましたが、いわゆる合格強要、不合格のものを合格にしろというような強要、こういった不当要求が相変わらず多く発生してございます。ここにつきましては、公正・中立な審査をするという私どもの法人の一番大事なところでございますので、組織を挙げて従来から取り組んでおるところでございます。特に21年度におきましては、新たにリスクマネジメントの専門家を招きまして、不当要求を未然に防止するための方策等についての講義を幾つかの会議で実施したところでございます。また、不当要求が多く発生している事務所についての警備の強化、あるいは緊急事態を想定した実地訓練なんかも100回ほど実施したということでございます。従来から組織的な対応、あるいは警察との連携、こういったものを確実に行った結果かと思えますけれども、一番上に書いてございます平成21年度の不当要求の発生状況は347件ということで、前年度は500件弱でございましたが、29%の減少が見られたということでございます。私どもとしましては、目標以上の成果があったということで、Sの評定をさせていただいております。

2ページ目をご覧くださいと思います。②は省略させていただきます、③の審査方法の改善についてでございます。審査事務規程の充実・明確化ということでございますが、1点目は先ほど説明させていただきました灯火器の色をこれまでは目視、視認で判定しておったんですが、それを測定機器による審査方法の規定を新たに行ったところでございます。また、加速走行騒音が新たに計測検査等に入ることになりまして、その審査の方法について規定を行いました。また、高度化施設の運用がこれから本格的に始まるわけでございますが、それに関しての審査事務規程に関しての検討を進めたところでございます。

次、3ページ目をご覧くださいと思います。(イ)としまして、諸外国の知見の活用ということでございます。昨年10月でございますが、自動車検査に關します唯一の国際会議でございますCITAというのがございます。これは1年ないし2年に1回総会が開かれております。昨年はヨーロッパのスウェーデンで開かれたわけでございますが、こちらに理事長はじめ職員を派遣しまして、諸外国の行政機関、あるいはこういう検査機関との情報交換を行っております。また、日本の取り組みということで、特に今、力を入れております審査の結果の電子化についての情報提供を行ったところでございます。

また、これはまた後でも出てきますけれども、欧州において車に搭載されております故

障診断装置、On-Board Diagnostics の略でございますけれども、OBDの活用事例の情報を収集しまして、今後の我が方の検査の質の向上に当てたいと思っております。このOBDというのは自己診断装置というものでございます。特に排出ガスにつきましては、OBDというのが近年になりまして車両に搭載されております。これは各種のセンサー情報から、排ガス装置の異常を検知、監視しまして、警報をドライバーに知らせる、あるいは故障内容を記録・保存する機能でございます。後からその状況が確認できるというものでございます。日本においては平成20年10月から乗用車などの新車に装着義務化が開始されているものでございます。

次に、職員による改善ということでございます。先ほどもお話しさせていただきました特に職員の安全性ですとか作業性の改善意欲を高めるということで、民間では当たり前のように行われております業務改善運動を積極的に取り組もうということで、本部から特に奨励・支援をしたところでございます。その結果、審査業務に使用する機器の改善ですとか、パソコンを活用した備品等の管理の効率化、こういった全国で33件の業務改善の取り組みが本部に上げられたということでございます。これについては今年度以降も引き続き積極的に活動をしていきたいと思っております。

次のページにいていただきまして、4ページでございます。1つ飛ばしまして、職員能力の向上というところでございます。ここも非常に重要なところだと考えております。検査の質を維持するためには、職員の能力を常に維持・向上させていかないといけないということでございます。また、最近ではこれから高度化施設の本格運用が始まりますので、この高度化施設の習熟のための研修を集中的に行っております。また、車の新技術が色々入ってきますので、その関係の研修、あるいは基準も毎年毎年新しい基準が入っていますので、そういった研修を行っております。また、特に21年度におきましては、それに加えまして、検査場での事故防止、特に人身事故の防止に特に力を入れまして、危険予知訓練ですとか、審査業務における安全作業についての研修に特に力を入れたところでございます。

5ページ目に移っていただきたいと思っております。⑥でございます。職員の意欲向上ということで、これは先ほども説明させていただきました職員の意欲をどうやって向上するかということで、多様な業績を取り上げて表彰を行ったところでございます。21年度につきましては、職員22名、10事務所に対しまして業績表彰を行いました。リコール事案の発見に優れた業績、あるいは高度化施設の関係の操作、こういったものの改良に貢献した

グループ、あるいは3次元測定・画像取得装置の運用に当たって改善提案を行った事務所、また、連続無事故を達成した事務所、こういうように多様な業績に対して表彰を行いました。職員の意欲向上に努めているところでございます。

最後、6ページでございますが、内部監査の充実ということで、これは本部による調査指導、あるいは監事の指導の補助を行いまして、93事務所、全国に配備されておりますので、確実に審査が行われているか、また、特に事故防止に力を入れておりますので、こういった活動がしっかり行われているか、こういったことについて調査・指導を行っているというところでございます。

一度こちら辺でどうかと思います。

【大聖分科会長】 それでは、いかがでしょうか。ただいまご説明いただいたのは、厳正かつ公正・中立な審査業務の実施の徹底という項目でございます。いかがでしょうか。それぞれの項目についてのご意見、自己評価がございますけれども、それに対してまたご意見があれば伺います。

【委員】 1ページ目の不当要求防止対策ですけれども、29%は確かにすごい実績があると思うのですが、もともとの削減目標とか、そこら辺は設定されていたのでしょうか。

【戸澤理事】 これは相手のあることというか、私どもでコントロールできるものではなくて、昔は多いときには年間600件ぐらいの不当要求がございました。特にご案内のとおり、ユーザー車検が当たり前ようになってきてまして、安く車検を上げたいというようなニーズが、必ずしも良いことかどうかわかりませんが、そういう方が結構増えていまして、それを受けて、そういうユーザー車検を扱う業者の方々が、費用も結構安く行っていますので、何とか不合格でも合格にさせようという合格強要、こういった件数が相変わらず数百件というオーダーで起きています。それに対しまして、我々としては組織の一番大事なところとして、厳正で公正・中立な検査をしないといけないというのが一番基本的な使命だと思っていますので、そういう不当要求に対して毅然と対応すると。ただ、毅然と対応するといっても、検査官個人個人では、場合によっては暴力を受けたり、脅迫行為もあつたりします。向こうはある意味ではそういうのを手なれた方も結構多いので、組織として対応するということですね。検査官一人になりますと、どうしても怖いという思いが非常に立ちますので、何か不当要求のような活動があれば、すぐ警報を鳴らすという警報ボタンをつけております。あと、インターカムで助けを呼ぶということですか、



監視カメラとか、そういうことで対策を打って、ひどいときには警察をすぐ呼ぶという活動を徹底させています。なかなか警察を呼ぶというのは躊躇する時期もありましたが、警察を呼ぶと、そういう不当要求者というのは、警察が来ると彼らとしてもやり過ぎたかなという思いがあって、警察を躊躇なく呼ぶ、ここら辺がある程度徹底できたというところで、不当要求者もこれ以上やるとまた警察を呼ばれるかなということで、抑止効果が働いてきた成果がここ2、3年出てきて、徐々に下がってきたのかなというところじゃないかと思っております。

【委員】　　そういう過程で相手が不当要求をやめた場合は、件数に入っているんですか。

【戸澤理事】　　それは個々の事務所での判断になりますけれども、どうしても文句を言う人はたくさんいるわけですね。その程度なんですけれども、それがある程度執拗な抗議というレベルになってくると、不当要求という形で上げているという格好になります。文句自体は言う人は結構多いので、これを上げると切りがない。これの10倍とか何十倍というオーダーになりますので、執拗な繰り返しで不当要求するという辺から線を引いて件数として数えています。

【大聖分科会長】　　760万件のうちの三百何件というわけですから、割合としては少ないわけなんですけれども、こういう数字を見せられると、我々としてはぎょっとするわけですけどね。改善しているということでSの評価を、これは前年度比で比較していくしかないと思うんですよね。

【戸澤理事】　　そうですね。

【大聖分科会長】　　そういうことで、努力の成果が上がっているということですね。

【戸澤理事】　　自己評価ではそうさせていただいております。

【家田委員長】　　今のところは極めて普通の人の知らない世界で、僕も事前にお話を伺って、そういう世界なんだなと思って、是非普通の国民にも知ってもらったほうがいいですよ。そういうのがあるんだということをね。そういうことと日々闘っているというほどじゃないかもしれませんが、対抗しているんだという自己アピールもしたほうがいいんじゃないかと思って伺ったのですが、こちらの法人の基本業務は、広い意味でいえばサービス業ですよ。その場合、よく言われる点が3つあって、1つは提供するサービスのクライテリアと方法をきちんとしておくこと、どこまでのことはするし、どこから以上のことはしないとか。2つ目は、こういう類の不当な行為に対して厳正な処理をすること。これは温情なし、厳正に。3つ目は、これは質問ですけども、いわゆる苦情処理

とか、お客様の声とか、そういうような声をきちんと集めたり、あるいはカスタマーサティスファクションをチェックするというのは重要ですよ。この3つが重要だと思うのですが、最初の2つはきちんとされているとして、3つ目のところはどんな状況にあるのかと思ひまして。

【戸澤理事】 苦情処理については、ホームページのほうで苦情処理を受け付ける窓口を1つ作っております。また、アンケート調査を毎年実施しております、そういった中で我々のサービスとか、今お話がございましたように、ある意味じゃ接客業という面もありますので、対応がどうだったのかとか、そういった面について……。

もう一点、質問させていただくと、例えば資料11-4でいきますと、審査事務規程の明確化、諸外国の知見の活用、職員による改善、その次のページにいくと、職員能力の向上と出てきますが、ここに書いてある評定理由というのはごもっともで立派なことであると思いますが、それが順調な業務の範囲の話なのか、それとも目が覚めるほどすばらしい、Sは居眠りしている人でも目が覚めなきゃいけないので、そういうふうになるのかどうかという判断だと思います。民間企業だったらこういうようなオン・ザ・ジョブ・トレーニングみたいな話とか提案が、この規模の組織でこのくらいの件数というのは目が覚めるほどすばらしい成果なのか、それとも順調な範囲にあるのかということのスタンスだと思います。当然ですが、独立行政法人に対する国民の見方というのはそういうものとして見ていますので、その辺を教えていただけると。

【戸澤理事】 具体的に話がありました例えば業務改善というのは、民間では昔からQC活動という格好で長年にわたってやられていると思いますが、私どもの法人はもともと国の組織だったものでございますので、そういう活動はあまり国ではやられてこなかったというのが実情でございます、そういう中で我が法人ができたわけでございます。その中で、我々としては特に業務改善運動というのを、民間の手法も取り入れて積極的にやろうということで。

【家田委員長】 わかりました。評価の基準はまだ国から見れば立派ですよと、そういうふうを考えているということですね。

【戸澤理事】 従前の流れから見ると、特に業務改善運動については昨年度、力を入れて、昨年度以降、積極的な民間レベルの取り組みに追いついていこうということで、そういう標準をどこに置くかによって、そこの評価は若干違うかと思ひます。

【家田委員長】 わかりました。

【大聖分科会長】 わかりました。

それからもう一つは、ちゃんと目標が数値的にあるものは、それを超過達成した場合には評価を与えるとか、例えば色々な積極的に取り組みをやった実際の事例が何件あったとか、そういうことは評価としては割とやりやすいわけですね。我々としてはそういうものをなるべく、具体的に数字として上げたものを評価していきたいと思っています。

【竹内理事長】 単にコメントですけれども、私も民間から2年前に参りました。不当要求の、これは確かにすばらしいというか、とても勇気のある行動を日々行っているなど。これは大変関心した案件であります。ただ、アピールしろというのは、今、変なアピールすると色々また余計な……。ぜひその辺、色々サポートしていただけるとうれしいなと思います。感想ですけれども。

【家田委員長】 最初の不当要求への対応なんてものは実にすばらしい成果ですね。

【委員】 先ほどの家田先生の質問に関連しますが、Sのついでの中で、例えばデータのIT化であるとか、最先端の機器導入、そこら辺が非常に功を奏しているものがSになっているのが多いんですけれども、そういうところは民間企業では今当たり前のようになっています。それをどういうふうにするかとか、どう工夫して展開していくのかというあたりが見えないと、こういう結果を公表するときにSの説明がかなり難しいかなという気がするんですね。私が読んだ限りだと、民間がやっているレベルにしか見られなくて、もうちょっと工夫とか努力が見やすくなっていると評価しやすいかなという気がいたします。

【大聖分科会長】 そうですね。ただ、その一方で、利益を出すような民間の取り組みと、検査料とそれに対するサービスがバランスしているようなところとちょっと違うんじゃないかなという気もいたしますけど。民間ですと、何しろ利益を出さなきゃいけないので厳しくやりますけれども、利潤追求とはちょっと違うものですからね。サービスを万全にやる、それが対価としてバランスをとっているかということが1つは重要じゃないかなと思うんですけどね。

それから、国が決めた検査項目をちゃんとクリアしているかどうかというチェックをやるというのがサービスなので、消費者が勝手に選ぶサービスとちょっと違う面がありますよね。その辺、ご配慮いただくと。非常に難しいところで、国と民間との中間にあるような存在ですので、繰り返し申し上げますけれども、前年度からどれぐらい進歩があったとか、目標に対してどれぐらい到達したかということで評価していただくと。

【家田委員長】 Sは目が覚める、SSはほとんどあり得ない、考えられないぐらいす

ごい、信じられないというものがSSなんですよね。だから、Sとつけるのはかなりの覚悟が要るし、SSは相当なものだという意図であることは再認識をいただきたいんですけども。

【大聖分科会長】 それでは、いかがでしょうか。本質的な議論も色々ありましたけれども、次に進めさせていただいてよろしいですか。

【委員】 1つよろしいですか。

【大聖分科会長】 どうぞ。

【委員】 2ページの審査方法の改善のところ、私、技術のことは全くわからないので、一番上に出ている灯光の色で、視認ではなくて測定機器による審査方法を規定したということですけども、これが視認よりどういう点で優れているか、主観が入らないということになるのですか。

【戸澤理事】 規程上は、例えば尾灯とか後退灯とか、色々なランプがあるんですが、それが赤とか白でなきゃいけないという基準になっています。普通の車というのは当然、だれが見てもこれは赤、これは白って紛れがないようなランプが普通はついているわけです。新車の状態も、メーカーが作る車というのは基本的には紛れがあるような車はまずあり得ないんですね。それに暴走族なんか改造するんですけども、カバーをつけたりとか、ランプを取りかえたりして……。

【委員】 いや、それはわかるんですけども、機械で測るというのと、視認との間にそれほど大きな差があるのかどうかという……。

【金森理事】 紛らわしいやつはどうしても論争があるんですよ。これは受検者が見れば赤でしょう。だけれども、こちらが見ると白だぞと、その辺で白黒はっきりつけるために機械を使って判定させると。ですから、主観が入らないようにということでございます。

【戸澤理事】 最後は検査に合格するのか、不合格にするのか、マルかバツかを決めないといけませんので、そのときに主観で10人見て9人が間違いなく判断できればそれはいいんですけども、そうでないようなものが出始めていますので、そうなってくると、ある程度客観的な指標で示さないと、マル・バツが納得が得られないということです。

【委員】 だから、不当要求の対策の意味もある。

【戸澤理事】 そうです。

【大聖分科会長】 そうですね。まさに。

【家田委員長】 こういうのは説得力がありますよね。ただ、同じ自己評価でSをつけ

ているものでも随分濃淡があるなという感じがしましたけどね。技術をベースに置いている組織だから、技術的な根拠のあるようなところでの説得力は非常にありますね。

【戸澤理事】 恐縮します。

【大聖分科会長】 それから、今日欠席の〇〇委員からいただいているコメントでは、最後の5ページの⑥の業務表彰については、積極的に取り組んでいるということをもってSとするのは妥当であるのかどうか検討が必要だと言っています。つまり、積極的に取り組んだということがSに値するかどうか、それは当たり前じゃないかという、言外にそういうのが含まれているわけなんですけどね。

【永井技術企画課長補佐】 審議は検査法人の退席後に行っていただくことになりますので、ご質問中心で、よろしくお願いします。

【大聖分科会長】 わかりました。それでは、その後またご説明ください。(2)の検査情報の電子化等による検査の高度化以降ですね。ちょっと急ぎましょうか。

【戸澤理事】 そうですね。時間も経ってきましたので、少し省略させていただきます。

次に、(2)としまして、検査情報の電子化等による検査の高度化ということで、7ページでございます。これは先ほども説明させていただきました2つありまして、3次元測定・画像取得装置、こちらにつきましては、導入時期に応じて順次運用を既に開始してございます。そして、昨年度は新車の状態の画像を取得しておりますけれども、それを国の自動車検査情報システムに提供を開始したところでございます。一方、もう一つの自動車審査高度化施設につきましては、これも先ほど言いましたが、近畿以西の32カ所の事務所に配備を行ったところでございます。また、20年度までに配備しました関東検査部、中部検査部におきまして、全面的に運用した場合の色々な課題抽出、あと規程を整備するために試行運用を実施したところでございます。それによりまして、それまではどちらかというと習熟訓練から半分試行運用という中間ぐらいのところをやっていたんですけども、一斉に高度化施設を使った検査を行ったことによりまして、無線を使った通信とかを行っておるんですけども、それによる色々な不具合といいますか、課題が実際に発見できたということで、今、そのシステムの改善を行っているというようなことでございます。こんなことで、業務に支障なく円滑に高度化を順調に進めていると考えております。

次、8ページでございます。1つ飛ばしていただきまして、③の受検者への審査結果の情報提供ということでございます。これは審査高度化施設が入りますと、本格運用になりましたときに、審査結果を従来はマル・バツだけを使用者に提供しておったんですけど

も、今度はこの施設が入りますと、それぞれの機器なり部署でどういう不具合があったのかというバツの場合の不具合の状況をユーザーに情報提供するものと考えております。このために、アフターパーツ等の国際見本市がございまして、そちらの来場者を対象に、審査結果の記録表の試行版をつくりまして、アンケート調査を行いまして、どういう表示の仕方をしたらいいのかという検討を進めているところでございます。

次、④でございしますが、新たな審査方法の検討ということで、先ほどお話しさせていただきました排ガスの関係のOBD、自己診断装置、これは新車に2年ほど前から装着されております。これを検査に活用するというのが大きな課題だと思っております。先ほど国際会議でも情報交換をしたということなんですが、アメリカにも職員を派遣しまして、アメリカでのOBDの活用実績を調査したところでございます。この調査結果につきましては、本省の当該担当の環境課というところがあるんですけども、そちらに情報提供するとともに、法人に調査研究会を設置しているんですけども、こちらでもその調査結果をいかに実用化に向けて今後進めていくかという検討を行ったところでございます。

次、3でございしますが、受検者等の安全性・利便性の向上ということで、①事故防止の関係でございします。これにつきましては、新たな事故防止対策ということで、特に人身事故につながりやすい黒煙検査、これはエンジンを全開しないと黒煙の排出状況がはっきりわかりませんので、エンジンを全開します。それで黒煙の濃度を測定するという検査なんですけれども、一步間違えると非常に大きな事故になってございます。実際に年数件、ギアの位置を間違えて、本来ですとニュートラルとかパーキングの状態に入れていないといけないんですけども、これをバックの位置とか前進位置なんかに入れてこの検査を開始したことによって、車が飛び出して前の車にぶつかるとか、人身事故を発生するという事故が何件か毎年起きてございましたので、ここについては安全作業マニュアルを策定しまして、安全対策補助員を配置したりして、事故防止の徹底を図ると。将来的な課題として、車間距離をどうやって維持するか。もし何かあった場合でも、車間距離がある程度確保できていると、被害の程度が軽減できるということで、車間距離を維持するために、例えば遮断機の設置という実証実験を21年度からスタートしたところでございます。また、外部の専門家によりまして、過去の平成14年からの1,000件以上の事故情報を分析しまして、削減に向けての対策の基礎とデータを収集しているところでございます。

あと、安全衛生計画を策定しまして、職員への意識改革に努める。あるいは事故の発生件数ゼロの日を定めまして、職員の意識向上を図る。また、機器にふなれな方も多いので、

案内板ですとか、音声誘導装置を特につけております。

こういう活動を行ったことによりまして、最後のところでございますが、21年度の事故件数は162件ということで、平成18年度比で14%削減が目標だったんですけども、その2倍に当たります28%の削減を達成できた。また、検査法人が責任を有する事故についても、目標の2倍の30%の削減ができたということで、これは目が覚めるといいますか、目標の2倍の削減が達成できたということで、これで目がどれだけ覚めるかというのはあるんでしょうけれども、一応自己評価としてはSSをつけさせていただいておるところでございます。次、10ページでございます。利用しやすい施設と業務運営ということで、1つは機器の故障等によって検査コースの閉鎖する時間を短縮しましょうということで、そういう影響度が大きい機器、特にマルチテストとか、こういうテストがあるんですけども、これの老朽更新を積極的に行いました。また、先ほど言いましたように、不慣れなユーザーの方も多いので、音声誘導装置とか案内表示、こういったものを充実したということで、これも18年度比14%削減という目標に対して、20%の削減を行いました。特にヘッドライトテストの事故が18年度比95%削減と。これは衝突防止の機構を新たにヘッドライトテストの機器に配備したことによって、これだけ大幅な削減ができたと考えてございます。

また、1つ飛びまして、受検者の要望の把握ということで、先ほどちょっとお話ししましたようなアンケート調査を実施してございます。そしてまた、このアンケート調査の中で、いわゆる事故防止の関係でヒヤリハットの事例なんかも把握に努めておりまして、そういった事例を安全作業に関する研修の際に事故事例ということで研修の教材にしているということでございます。

11ページへいきまして、国と連携した予約制度の運用ということでございます。この予約制度というのは、利用者の利便向上、そして適正な審査を行うために必要なわけでございますが、その予約制度をさらにバージョンアップしようということで、新たな予約システムを構築しようとしております。21年度は現行のシステムの問題点・改善要望の調査を行いました。それとともに、これは計画以上と考えておりますけれども、新しい予約システムのソフトの構築に着手をしたところでございます。今年末にこのシステムが導入の予定でございます。

次、4番目でございますが、自動車社会の秩序維持ということで、不正改造車対策の強化ということで、街頭検査の関係でございます。これは目標を15%上回りまして、13

万台の車両について街頭検査を実施してございます。また、特に社会的要請の強い深夜の暴走族を対象とした深夜街頭検査も年間51件実施したということでございます。あと、先ほど言いました暴走族なんか使います灯火の改造を判定をより客観的にできるようにということで、色度計の方法を定めたところでございます。

12ページ、ご覧いただきたいと思います。次に、不正改造の撲滅のための啓発活動ということで、これは2年ほど前から実施してございます。カスタムカーショーという、いわゆるドレスアップした改造した車のショーが開かれております。こういったところに検査官を派遣しまして、そのままの形では公道は走行できませんよという車があります。そういった車、昨年度の場合110台に対しまして、文書によって注意喚起を行いました。また、カー用品10店舗に対しまして、検査官を派遣しまして、カー用品でそのまま車に装着した場合には、保安基準に適合しません、不適合になりますというようなものも売られているわけでございます。そういったものに対して61件について注意喚起を行ったということでございます。さらには、アフターパーツの国際見本市が開かれておりますけれども、ここで講演を行うとともに法人のブースを設けまして、不正改造の関係の排除するためのPR活動を行ったところでございます。

次に、その他国土交通行政への貢献ということで、リコールの発見の貢献ということで、うちの職員の不具合情報に該当すると思われる情報を国土交通省に報告してございます。昨年度の場合は16件報告しまして、そのうち9件が実際にリコールの対象となったということでございます。昨年度は2件だったわけでございますが、今年度は9件という実績がございます。

次に盗難車両対策への貢献ということで、車台番号の改ざん等を行っている車両180件を発見しまして通報を行っております。最終的には警察に16台通報が行われてその中から4台が盗難車であるということが発見されたということでございます。

13ページにいきまして、利用者の審査業務に対する理解の向上ということでございます。これは春秋の交通安全運動ですとか、不正改造車排除運動、点検整備費推進運動、こういったような活動に積極的に参加している。あるいは先ほどお話ししましたアフターパーツ等の国際見本市へのブース出展。あと、パンフレットの関係、ビデオがあるんですが、それまでは日本語版だけだったんですけども、外国の訪問の方も結構多いので、英語バージョンを新たに作成したというところでございます。

どうでしょうか。最後まで行っちゃいましょうか。



【大聖分科会長】　　そうですね。

【戸澤理事】　　時間もありませんので、最後までいきます。

2番目は業務運営の効率化に関するものでございますが、(1)組織運営についてでございます。これは14名削減ということで、要員計画に沿って削減をしたところでございます。

14ページ、ご覧いただきたいと思います。1つ飛ばしまして(2)の業務運営でございます。一般管理費、業務経費の効率化ということでございまして、調達関係で調達の見直しを行いまして、本部一括調達を行う、あるいは出張におけるパック商品の利用を促進するというような経費削減、あるいは、システムの最適化によりまして、PCネットワークの回線使用料も大幅に削減しています。また、予算執行に当たりまして、四半期ごとに執行状況を確認しながら配算を行うというような今までになかった手法を使いまして、経費の適正管理、抑制に努めたということでございます。これらの結果によりまして、一般管理費については19年度比6%の目標に対して8.8%の抑制、また、業務経費については2%削減の目標に対しまして7%の抑制を達成できたということでございます。

15ページでございます。随意契約の見直しについてでございます。契約について、競争性、透明性を高めるという観点から、総合評価方式、企画競争、再委託の把握に努めるというような内部規程の整備を行いまして、一層の効率化を図っております。また、契約監視委員会において点検・見直しを実施するとともに、新たな随意契約の見直しについては、真にやむを得ないものを除いて基本的には一般競争入札に移行するというところをやってございます。

資産運用については、当法人、中央実習センターを持っておりますけれども、ここの研修の際に国土交通省、あるいは軽自動車検査協会の職員に対しても受託の研修を実施しております。さらに今後、施設の貸し出しが拡大できないかというような検討を行ってございます。

16ページ、お願いします。主要な業務・システムの最適化ということでございまして、1つはメールシステムの最適化を行いました。ちょっとわかりづらいかと思いますが、それまでのメールシステムがパッケージソフトでございまして、メール以外にも掲示板機能だとか、会議室とか、スケジュールとか、色々な機能がついておるんですけれども、現在の我々のイントラネットシステムと重複している部分もございましたので、メールシステムに特化したシステム変更に見直したということをやっております。

予算関係については計画的に実施しております。

17ページでございますが、施設整備の関係についても、一部国と連動するような施設整備の繰り越しもございましたけれども、基本的には全体に支障が起きるものではございませんでした。

18ページ、ご覧いただきたいと思います。人事関係についてでございます。役職員の給与につきましては、基本的には国家公務員の給与表をそのまま適用しております。ラスパイレス指数については95.9というものでございます。21年度は850人ということでございます。

最後になりますが、20ページをご覧いただきたいと思います。この評価の分布が一応こんな形になってございます。また、総合評価について書かせていただいておりますけれども、不当要求への積極的な取り組みで大幅に減少した、あるいは高度化施設の導入を精力的に取り組んだ、あるいは不正改造への啓発活動、そして、事故防止の関係、業務運営の効率化等を着実にやったということで、検査法人の業務は計画どおり着実に実施されており、極めて順調という表現をさせていただいております。

あと、課題についてでございますが、今後とも特にリコールにつながるような情報収集の推進を図って、さらなる貢献。将来的には高度化施設が本格運用されますと、こういうリコールにつながるような不具合情報の抽出が統計分析を行うことによって可能になりますので、そのためにも高度化施設を早期に運用を望むというのを意見で述べさせていただいております。

最後でございますが、別紙でございます。詳細については触れませんが、総務省の政独委等からの指摘ということで、財務状況の関係、あるいは保有資産の関係、金融資産の関係、人件費管理の関係、法人のマネジメントの関係等について項目がございますけれども、基本的にはおおむね適正に行われている、妥当であると考えているところでございます。

以上、長々になりましたけれども、説明を終わらせていただきます。

**【大聖分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対して、全体を通じて結構ですので、ご質問、ご意見があればお伺いします。

**【永井技術企画課長補佐】** 採点シートもかなり項目が多いですので、そのシートをつけながらご質問などをしていただくと、後がスムーズにいくかと思います。また、先ほどご説明させていただきましたが、参考資料の11-3、判断基準に係る指針についての2

ページ目の後半、評価の判断基準についてというものに、Aの評価、SまたはBの評価、SSの評価と書いてありますので、採点基準に関してどうだったかなというところがございましたら、このあたりを見ていただければと思っております。

【大聖分科会長】 2ページのところに、Aというのは着実に実績を上げているということで、順調にやっているという基準になるかなと。それを上回った場合にS、さらに目覚ましい場合はSSと。

【委員】 質問。

【大聖分科会長】 どうぞ。

【委員】 12ページのリコール対策への貢献ということなんですけれども、私、こういうことについての知識がないので、件数が増えているというのは確かに前年度に比べて随分増えているんですけれども、できの悪い車が増えれば、自動的に増えるということと、ここの業績として増えたということの関係がどういうふうになっているんですか。そこがどうも私にはよくわからない。

【戸澤理事】 リコール関係は、昔と比べると確かにリコールの件数は全体的に増えているんですけれども、最近は高どまりというか、そのような状況だと思います。車の品質という意味では、昔と比べるとちょっと高どまりですけれども、特にここ数年、急にまた増えているというような状況ではないと思います。特に三菱の件とか色々ありましたので、メーカーも相当品質管理には気をつけているんじゃないかと思います。

あと、我々との関係でいきますと、単に個々の車の使っている上での不具合を見ているんですけれども、その中からベテランの検査官の方が、これはもしかすると、単に使い方の問題ではなくて、もともとの設計で何か不具合があったんじゃないかという見方をして通報した案件ということですので、検査に不慣れな人というか、初心者がそういう発見というのは基本的にはできないと思っています。検査の質がそれなりの高さがないと、単に使い勝手の問題というよりは、そもそもの構造の問題が起因しているんじゃないかという発見ですので。

【委員】 わかりました。

【大聖分科会長】 これも前年度比で非常に成績が上がっているということを1つの判断材料にさせていただきたいなと思います。

【家田委員長】 今のところ質問していいですか。

【大聖分科会長】 どうぞ。

【家田委員長】 資料11-3の資料の47ページに表が出ていて、素晴らしい成果にも見えるし、もしそうだとしたら、もっと強調していいし、件数が増えていてすごく立派な仕事だと思うんですが、対象車両数が21年度は極端に減っちゃっているのがどういうことかなというのがよくわからなかった。これが1点と、指定整備工場でも同じような作業をして、同じように国交省にリコールとか不具合情報の提供とかがあったりするのかどうか、そこら辺の事情と、その取り扱っている台数分の出している件数が、こちらの法人が非常に素晴らしいんだったら当然SSですよ。これだけ立派な仕事ならね。そのところが、この数字をもって多いのか少ないのかがよくわからないというところが1個質問です。

追加してもう一つ個質問ですけれども、安全の向上、これも素晴らしい成果で、SSということで自己評価されているところなんですけど、同じくこの資料の33ページ、受検者等の事故の発生件数という表が出てまして、下がっているということで結構だと思うんですが、ちょっと気になることを申し上げると、個別のアイテムでいくと、内訳でいうと職員の責任による事故が一番のウエートを占めているんですよ。つまり、悪いのは職員なんです。職員の事故の発生件数は18年度比で77%、減ってはいますけれども、このくらいの下がり方ですよ。23%。それで、受検者の過失、運転操作は6割になっているんだから、40%ぐらい減っていると。そこら辺の事情のご説明をどういうふうに理解されてSSと言っておられるのか、そこを教えていただけたらと思います。

【清谷技術企画課長】 まず、リコールについて。個別に対象車両数がどうなっているのかというのは現時点で手もとにデータを持っていないのですけれども、リコールというのは10万台程度のリコールもありますし、100万台を超えるリコールもあります。対象車両数でもって評価というのはちょっと……。

【家田委員長】 わかりました。これはあまり読んじゃいけないんですね。

【清谷技術企画課長】 対象台数というのはあまり意味はないのかなと。

【家田委員長】 もしそうだとしたら、ここに今課長がおっしゃったようなことを書いておくありがたいですよ。

【清谷技術企画課長】 それから、指定整備工場からの件数というのは、さまざまな整備工場から色々な情報が上がってきます。その情報がどのぐらいリコールに結びつくのかというと、比率から言うと、おそらくなんですけれども、検査法人からの情報の方がはるかに高い比率でリコールに行き着くと。もっと多い情報としては、ユーザーさんから直接

というのが一番多いわけです。我々に直接の情報もありますし、メーカーに直接ユーザーが事故や、ちょっとしたトラブルがあったなど苦情を申し立てて、そういうものを把握してメーカーが独自に調査して、我々に届出をする。これが本来のリコールの流れで、一番多いのはメーカーが自分で把握して行うというのが本来です。それをちゃんとやってないメーカーが一部いたとか、そういうことがあったので、我々としてもしっかりとした他の情報を取らないといけないと。警察からももらっていますし、独法からももっと欲しいと期待をしているところで、これはどんどん増やしていただきたい。

【家田委員長】 これは数字的にも全体を俯瞰的に見たときに、かなり多い数字というか、立派にやっているなど評価してよろしいというわけですね。

【清谷技術企画課長】 と思います。

【家田委員長】 わかりました。

【清谷技術企画課長】 頑張っていたかしないと、これまでは検査官が1台ずつ見ていて、1人の固有の記憶と直感で指摘をしないとリコールにならないんです。能力をどんどん上げていただかないとならない。高度化とかそういうので統計的な処理とか、これからは出来るようになるのですけれども。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

【永井技術企画課長補佐】 もう一点だけ、整備工場等の話ですけれども、整備工場は整備を行うところなので、車を良い状態に直す、元の状態、新品に近い状態に戻すのが専門の人たちです。検査法人というのは、基準適合性審査といって、要は車を短時間で見て、基準に合っているかどうかを見ていくと。そういう視点からしますと、リコールという視点が入ってくるわけですね。整備工場というのは借り受けたというか、契約した車を良い状態に戻す意識で見ますので、そこに視点の差があるという意味からいっても、法人に対する期待は非常に大きいものがあるというところがございます。

【家田委員長】 わかりました。

【大聖分科会長】 その一方で、ディーラーが持っている整備工場からメーカーへのフィードバックというのは多いんですよね。それはメーカーに情報としていくわけですよね。

【永井技術企画課長補佐】 その通りです。

【家田委員長】 なるほど。ありがとうございます。

【三上企画部長】 ここに挙げている数字は、今ご説明のあったメーカーが自ら気が付いたもの、また、ユーザーからクレームがあって気が付いたものというのは含まれないも

ので、メーカーも気が付いていなくて、ユーザーからのクレームもなかったけれども、法人の指摘でリコールにつながったというものを厳選して挙げておりますので、そういう意味では当法人ならではの業績であると。

【家田委員長】 事情を聞いてよくわかりましたので、資料にこの数字だけ書いてあっても多いのか少ないのかわからなくて、今ご説明いただいたようなことが書いてあると、今後はよりわかりやすいと思いますけどね。

【戸澤理事】 あと、事故防止の関係でございます。SSということなのでご説明させていただきますと、実は第1期中期計画がここの法人で14年の7月にできているんですけども、そのときには目標は特に示してなかったんですね。逆に第1期中期計画の期間中、どんどん事故が増えました。その要因は色々あるんですけども、例えばさきほど黒煙検査をやっていると言いましたけれども、昔は特にテストをすべて使わなくてもある程度わかったんですね。それが、規制がどんどん厳しくなってきた、結局はディーゼル車の全数を黒煙検査をしないと判定ができないような基準になったわけです。そういったこととかがあって、第1期中期期間中はむしろ事故がどんどん増えています。ちなみに14年度の7月からですので、14年度は通年でないんですけども、15年度が149件だったのが、18年度、ここに数字がある224件で5割、4年間で50%増えたんですね。そこで、第2期中期計画で増加を止めるということだけではなくて、さらにそれを減らすという目標を立てたという……。

【金森理事】 それともう一つ、職員の問題につきましては、確かに職員に対しても、どちらかというと仕事量が年々、増えているというきらいがありまして、検査項目が増えているというところがあります。それと職員の事故というのは、よくありますのは、持っているライトをボンネットの中に落としてエンジンをちょっと傷つけたとか、ホイールのチェックをやるんですけども、ハンマーでホイールのボルトをたたきますよね。そのときにアルミホイールも一緒にちょっとたたいて傷つくとか……。

【家田委員長】 すみません。時間もないから細かいところはいいのですが、言いたかったことは、要は中身が自分のところの責任を持つものが一番ウエートを占めていて、しかもその削減率は他に比べて低いにもかかわらず、それでもSSというところの考え方はどういう考え方をしているのかなという経営理念の問題。

【大聖分科会長】 受検者側の過失を未然に防止するという努力をやっているところが一番大きいわけですよ。

【戸澤理事】　　そうですね。

【大聖分科会長】　　職員のほうのあれはケアレスミス的なもので、そんなに安全とか危険にかかわるようなものじゃないことも含まれているんだろうと。ですから、受検者の過失を減らすというところが本来的には一番大きいのかなということですね。わかりました。

【委員】　　いちゃもんをつけられるような事例を全部事故扱いしているんですよね。

【戸澤理事】　　おっしゃるとおりです。

【委員】　　だから、先ほど言ったみたいに、ちょっとハンマーを落としたとか、それもみんな何だこれはということで文句言われるものだから、事故扱いになっているはずなんですよ。

【戸澤理事】　　おっしゃるとおりです。今、非常にもめているのが、ペンをちょっと触ったか触らないかで、ほんとは古い車なんですけれども、ソファに傷がついた、つかないと。そのソファを全部かえろと。そうすると、100万円単位するんですけれども、こういうような事故も職員のミスのところに入っていますので。

【委員】　　不当要求の延長線上にあるような事例を事故扱いしているんですよね。

【家田委員長】　　事故の定義ですね。

【委員】　　おっしゃるとおりです。事故の定義があいまいだとこうなるんですよ。

【戸澤理事】　　そうですね。おっしゃるとおりです。

【家田委員長】　　だから、事故の定義をはっきりした上でわかればいいんだけど。

【大聖分科会長】　　説明を加えていただくような。

【戸澤理事】　　今度から工夫します。

【大聖分科会長】　　それでは、いかがでしょうか。ご説明に対して。

　　監事さんから何かありますか。

【本澤監事】　　特にございません。

【大聖分科会長】　　他にご意見がなければということで、よろしいでしょうか。

　　それでは、業務実績の評価をしていただきたいと思いますけれども、これまで色々ディスカッションをしていただきましたので、それを元に採点シートを記入していただいて。

【永井技術企画課長補佐】　　では、検査法人の方々につきましては、一度ご退席いただきまして、終わりましたらまた呼びいたします。集計シートは書き終わりましたら、事務局で回収させていただきます。

(法人退室)

【永井技術企画課長補佐】 集計が終わりましたので、集計結果をお配りさせていただきます。独法の自己評価との違いがあるものを上から見ていきます。まず、上から1の(1)の①はSでいいと。②もAです。

③の(ア)、これが〇〇委員がAになっていて、ほかの3委員がSとなっております。

【委員】 私、結構厳しくというか、先ほど大聖分科会長からお話があったような電子化に対する姿勢として、私も大聖分科会長と全く同じ、これからどんどん電子化して、IT化して効率よく、しかもユーザーのサービスの充実を図っていただきたいと。そういう意味で、かえってこういうものを最初からあまりよく評価しちゃうと、今後上がらないんじゃないかなと。もっともっとやってほしいという期待を込めてAにしたんです。

【大聖分科会長】 どうでしょうかね。ただ、実際、今取り組んでいるということもありまして、実態を考慮していただいて、今、〇〇委員が言われたようなことを附帯的にどこかで書き込んでおいていただけませんかでしょうか。電子化の促進をさらに取り組みを…

【永井技術企画課長補佐】 わかりました。明確に議事録にも残るような形で伝えられるようにさせていただきたいと思います。

【委員】 了解しました。

【永井技術企画課長補佐】 それではSということにいたします。

次、③の(イ)ですが、A、A、S、Aということなので、こちらはAでよろしいですか。それではAにいたします。

次ですが、職員による改善、こちらSが3名、Aが1名ということで、特段異議がなければ、多数のSといたします。

人材確保、④はAです。

職員能力の向上に関しましては、ちょうどSとAがお二方ずつとなっておりますが、こちらにつきまして、何かご発言ありますでしょうか。

【委員】 これ、私、先ほどと全く同じで、もっともっと期待したいというようなことでAを書いておるんです。

【大聖分科会長】 いかがでしょう。

【永井技術企画課長補佐】 ちょうど⑤、⑥共に、SとAがお二人ずつになっています。

【大聖分科会長】 半分半分なんですけれども。

【委員】 やって当たり前という感じがしないでもないんですけれども。



【大聖分科会長】 なるほど。それでは、Aにいたしましょう。よろしいですか。

【永井技術企画課長補佐】 では、⑤はA。⑥の職員意欲の向上もSとAが半々。同様ということですね。

内部監査は全部Aですのでそのまま。

(2)の①、電子化の話です。SとAが半々となっておりますが、何か。

【大聖分科会長】 これはまだ完全には対応していない、直前のところまで来ているんですよ。

【永井技術企画課長補佐】 はい。

【大聖分科会長】 ここはSでよろしいのではないかなと思いますが、いかがでしょう。よろしいですか。

【永井技術企画課長補佐】 次、②は全部Aですね。次もAで。

それから、1ページ目、最後ですが、④の新たな審査方法の検討もSとAが2つずつです。何かございますか。

【大聖分科会長】 いかがでしょうか。これからOBDという話で、実用化に向けた検討を今やっているところなんですけどね。

【永井技術企画課長補佐】 これも導入に向けて色々な調整が要る中で、本省と一体として積極的に行っていただいているという認識はあるところです。

【大聖分科会長】 Sでお認めいただければと思いますが、いかがでしょう。これは今申し上げたように、OBDというのは非常に重要な今後の将来の技術ですので、それを積極的に検討しているということで、Sにさせていただければと思います。

【永井技術企画課長補佐】 2ページ目になりますが、(3)の①です。こちらがSSとSでお二方ずつになっています。

【大聖分科会長】 これも分かれましたね。

【永井技術企画課長補佐】 こちらもご意見等、よろしく願いいたします。

【大聖分科会長】 いかがでしょうか。

【委員】 SSは原則つけちゃいけないと思っているから。Sはつけないものだって。

【委員】 確かに私も同じような感じ。

【大聖分科会長】 Sにしましょうか。いかがでしょうか。

【永井技術企画課長補佐】 それでは、Sといたします。

【大聖分科会長】 先ほど委員長から自責の部分の評価の仕方が、という話もありまし

たので、中身は今後検討してください。

【永井技術企画課長補佐】 次は②のアですが、S 3つでAが1つですが。

【大聖分科会長】 これはSでよろしいかなと思いますね。

【永井技術企画課長補佐】 次、全部Aですので、そのままです。

それから、(3)の受検者の要望の把握、これがSとAが半々と。

【大聖分科会長】 これ、いかがでしょう。何か積極的に評価するというご意見があれば。いかがでしょう。

【委員】 私はユーザーの視点に立ったサービス向上を目指しているということで、こういうところはどんどんやってほしいという。

【委員】 私は年度計画との関係で、やるといっていることをやっているというだけの話かなと。それ自体は大事なことなんですけれども、計画との関係で、計画をどこがはるかに上回っているのかがよくわからないという感じではあるんですよ。

【大聖分科会長】 それでは、私はSとさせていただいて、ただ、事故防止を図っているという実績みたいなのをまた次の年にでも示していただければと思いますので、お願いいたします。

国と連携した予約制度、これはかなり利便性を与えるもので、業務側もそうですし、サービス側にも非常にメリットのある改善ではないかなと評価したんですけどね。いかがでしょう。

【委員】 私のほうは、これまだ着手の段階なので。

【大聖分科会長】 実績が出てから。

【委員】 そうです。という意味でAですけど。

【大聖分科会長】 そうですかね。いかがですかね。ほかにAをつけられた先生。

【委員】 私は計画との関係で、やるといっていることを着手したということであるとしたら、着実にやっていることは着実にやっているけれども、それを超える何かにはなっていないのではないかと考えたということで。

【大聖分科会長】 わかりました。お二人のご意見を入れて、Aとさせていただきます。

【大聖分科会長】 その次の街頭検査の強化及び不正改造車撲滅のための啓発活動はS、S、S。

【永井技術企画課長補佐】 Sが3つ、Aが1つですね。

【大聖分科会長】 よろしいですか。ご異論があれば、お伺いします。

盗難車の関係、これもAですね。

利用者の審査業務に関する理解の向上、これもSということでよろしいかと思います。

その次は、A、A。

それから、一般管理費及び業務経費の、これは達成が色々具体的にありますので、Sということでよろしいかと思います。

その次の随意契約、これがちょっと意見が分かれるところなんですけれども、これは当たり前といえば当たり前ということなんですけどね。ご意見があれば。

【委員】 これはS評価が出るものなのかどうなのか、私も迷いました。

【大聖分科会長】 そうですね。私もAにしましたけれども、Aということで。

【永井技術企画課長補佐】 はい。Aにいたします。

【大聖分科会長】 それから、資産の有効活用、これもA。

次の主要な業務・システムに係る最適化計画の策定ということなんですけど、これもなかなか……。

【永井技術企画課長補佐】 これもSとAが半々です。

【委員】 とにかく充実させただけとしか読み取れなかったんですけれども。

【大聖分科会長】 なるほど。ちょっと中身がそうですね。

【家田委員長】 メールシステム等の最適化か。

【委員】 だから、民間であれば当たり前だと言われちゃうんだろうとは思いますが、それでも。

【大聖分科会長】 それでは、これはAということで。

【永井技術企画課長補佐】 わかりました。では、こちらはAに下げます。

【大聖分科会長】 以下、全部Aということで。

【永井技術企画課長補佐】 Aですね。全ての項目について済みましたので、SとAの数を集計させていただきます。それから、総合評価に移りたいと思います。

【大聖分科会長】 数値的に表現できないのというのは我々が評価する際、悩ましいですね。準備に着手したとか、あるいは国際的な取り組みに参加したとか。

【家田委員長】 私、お願いしたいのは、さっきのリコールの話とか、事故が減った話とか、不正要求の撲滅に向けているのなんか、最後の表の特記事項において、分科会長の筆で、褒めるところをがちり褒めてあげるといこう方がいいかなと思っています。

【永井技術企画課長補佐】 集計が終わりました。

Sが合計で13、Aが合計で19になっております。従いまして、総合評価としましては、一番多いAの評価という形になるかと思っております。今、委員長からもお話ししていただきましたとおり、総合評価の書きぶりについて、ここはできるだけ充実する形にしたいと思っております。

【永井技術企画課長補佐】 最終的な取りまとめは分科会長に行って頂く形になります。

【大聖分科会長】 先ほど機械の高度化とか、ああいったところとか、OBDの関係、その辺に関してちゃんと着手していますというようなことですか、情報管理の高度化、その辺を期待するし、やっているということはちゃんと我々、評価しますというような書きぶりにしたいと思っております。

【永井技術企画課長補佐】 最後に、議題のその他について。今年が検査法人の最終年度となっておりますので、総務省政独委WGによる見直しといったスキームがあります。さらに、中期計画が来年度から始まるということで、その中身についての審議を分科会でしていただく必要があります。

【大聖分科会長】 年度内にですね。

【永井技術企画課長補佐】 年度内です。

【大聖分科会長】 それで5年間が決まるわけですね。

【永井技術企画課長補佐】 まさに今後5年間のあるべき姿をイメージしながらつくっていくということです。

(法人入室)

【永井技術企画課長補佐】 それでは、分科会長から評価結果をお伝えしていただきたいと思っております。

【大聖分科会長】 それでは、ご発表申し上げます。SSが0、Sが13、Aが19ということで、総合評価をAとして評価させていただきました。

それから、特記事項に関しては、色々な技術的な進展、準備をしておられると思っておりますし、そういったものへの対応に関してはそれなりに評価しますし、それを順調にやっていただきたいということを期待するということを特記したいと思っております。

【永井技術企画課長補佐】 事務局側から、自己評価から変更した項目について、お伝えさせていただきます。

1. の(1)の③の(イ)諸外国の知見の活用に関しまして、SからAにしております。

⑤職員能力の向上、こちらもSからAに、次の⑥職員の意欲向上、こちらに関しまし

でもSからAに変えております。

(3)の①受検者等の事故防止対策の実施、こちらがSSからSに変えております。

②の(エ)国と連携した予約制度の運用、こちらもAにしております。

(2)業務運営、②随意契約の見直し、こちらはSからAと変更しております。

(3)主要業務・システムに係る最適化計画の策定等、こちらもSからAに変更しております。

結果としまして、S13項目、Aが19項目ということになりますので、総合評価としましてはAという状況でございます。

以上で、どうもありがとうございました。

本日の分科会の結果の取り扱いですが、国交省の評価委員会運営規則に基づきまして、年度評価については後日、大聖分科会長に、国交省独立行政法人評価委員会で家田先生に報告していただくというスキームになっております。それをご了承いただいた形で確定という流れになっております。

以上になります。

議題のその他につきましては、今年が独法の現中期計画の最終年度ということになっておりますので、次年度からの次期中期計画を作成していく中で、再度分科会でご議論いただく場を設けたいと思っておりますので、その点お伝えさせていただきたいと思えます。

**【大聖分科会長】** 自己評価から少し厳しい評価になりましたけれども、これは伸び代を期待した配慮だということもお含みおきいただいて、ぜひご理解いただきたいと思えます。

**【永井技術企画課長補佐】** それでは、どうもありがとうございました。

以上で第11回自動車検査分科会を終了させていただきます。

— 了 —