

国土交通省独立行政法人評価委員会
第16回自動車検査分科会

(塩田整備課長補佐) おはようございます。定刻となりましたので、「国土交通省独立行政法人評価委員会第16回自動車検査分科会」を開催させていただきます。まだ川端委員がおみえになってませんが、ご出席をいただけるという連絡はいただいておりますので、始めさせていただきますと思います。

本日は、委員の皆様方にはご多忙中のところを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、委員、臨時委員を合わせて5名全員のご出席の予定となっております。議事を行うのに必要な定数を満たしていることをご報告いたします。私は、事務局の自動車局整備課の塩田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

次にお手元の資料を確認させていただきます。まず、資料の一番上が席次表、その下が分科会の席次表でございます。資料ですけれども、最初に議事次第、次が委員名簿、次が財務諸表、次が資料16-2、その下が16-2の2枚目でございます。そして、資料16-3、自己評価、その次が資料16-4、業務実績報告書でございます。その次が参考資料16-1、通則法でございます。その次が16-2、独法評価委員会令でございます。その次が16-3、評価委員会運営規則でございます。その次が16-4、業務実績評価に関する基本方針、その次が16-5、基本方針の判断基準に係る指針についてでございます。その次が16-6、業務実績に関する評価の結果等についての意見、これは総務省の政独委のものでございます。一番最後が16-7、当法人の中期目標・中期計画の概要でございます。資料は以上でございます。過不足等、ございますでしょうか。

なお、各委員の皆様方には、後ほどにご審議いただく業務実績評価の際のご参考として、事前にご提出いただいた評価結果及びご意見の集計結果をお手元に配布させていただいております。足りない資料等がありましたら、事務局にお申し出ください。

本日の分科会は、議題1の「平成25年度財務諸表に関する意見について」を除い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、ご退席をお願い申し上げます。

また、議事内容の取扱いについては、議事録案を事務局で作成し、委員の皆様のご了承を得ましたのち、国交省のホームページに公表するという手順を進めたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、議事開始後は、撮影・録画・録音は禁止とさせていただきます。

それでは、議事に入る前に、事務局を代表し、当課の江坂整備課長からご挨拶申し上げます。

(江坂整備課長) おはようございます。国土交通省の自動車局整備課長の江坂でございます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中、また大変お暑い中、国交省までお越しいただきまして、ありがとうございます。

自動車の安全確保の環境の保全というのは、当自動車局の最も重要な政策課題の1つでございます。その対応におきまして自動車の検査というものが大きな役割を担っております。

我が国の自動車検査制度におきまして、中立公正な検査実施機関として実車の基準適合性の審査、検査を実施している検査法人は大変重要でございます。適正かつ効率的な検査業務の確保を通じまして、安全で快適な車社会の形成に貢献することが大変大きく期待されているところでございます。

本日の評価分科会では、検査法人の第3期中期計画の3年目となります25年度の業務実績などについてご審議をいただく予定となっております。検査法人の一層の業務の質の向上と、そして、効率的な運営を図っていくために、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくどうぞお願い申し上げます。

(塩田整備課長補佐) 続きまして、検査法人栗原理事長よりご挨拶をいただきます。

(栗原理事長) おはようございます。検査法人理事長の栗原です。皆様におかれましては、お忙しい中、この評価委員会にご出席いただき、ありがとうございます。

先ほども江坂課長から出ましたように、本日は、第3期中期計画の3年目となります平成25年度の業務実績の評価をご審議いただくということで、よろしくお願い致します。

さて、平成25年度の具体的な取組ですけれども、これは後ほど担当から説明がありますが、私がこの1年間で法人の運営に当たって一番力を注いできたこと、この1年だけではありませんが、中心に取り組んでいることはひとえに現場力の強化ということになります。

当法人は800人を超える職員がおり、事務所が全国で93か所あり、職員が検査をしています。非常に重要なことが5つあるのですが、1つ目は新技術・新基準に対応できるということですね。2つ目は検査の高度化に対応できるということ。3つ目は街頭検査を的確に実施すること。それから、これがすごく大事なことですけど、4つ目は不当要求に屈せずに業務をきちり遂行できるということ。5つ目が事故を防止すること。これらを進めていくことが、的確で厳正、かつ公正な審査業務を実施するために非常に大切であると考えております。そのためには、各検査部、事務所における職員が率先して業務を改善していくことが非常に重要であると考えております。

これを踏まえまして、平成25年度におきましては、燃料電池自動車の継続検査手法の確立及び研修などを通じて検査の信頼性向上に努めるとともに、二次架装等の不正改造への対応という社会的な要請に対応するための検査設備の高度化、街頭検査の着実な実施、不当要求に対して組織として毅然と対応をすること、こういう取組を進めているところであります。

特に不当要求につきましては、その発生件数が平成19年度では600件を超える数がありましたが、それをピークにして、継続的に減少してきております。特に平成25年度は、その前年に比べて半減しております。これに何か特効薬があるかということ、そういうものはなくて、新し

いことということではなく、ソフト的にもハード的にも対応してきたということであり、結局、不当要求をする人たちにも損得勘定みたいなものがありますので、これはやっぱりやってもよくないなというふうになってくるとだんだん不当要求が減ってくるということが、少し時間が経ってから来るんですね。そういうことがあって、だんだん浸透してきていると、私は解釈しております。ただ、手を緩めると、また不当要求が増え危なくなるということもありますので、手を緩めず対策をこのまま継続していきたいと考えております。

もう1つ、平成24年度は人身事故が目標を大きく上回ってしまったということもありましたので、これは大変だということで、平成25年度は特に人身事故というものをテーマに、全所を挙げて、事故の起こった検査部、事務所、本部が一体となって再発防止対策を検討しました。我々の組織は、意外と横の展開に弱いところがありましたものですから、再発防止対策を全検査部に横展開するといったことも図りまして、今進めているところであります。特に人身事故を防止するということは、受検者の利便性ということにもつながってきますので、今後も事故の防止というのは重点的なテーマとして取り組んでいきたいと思っています。

少し話が変わりますけれども、独立行政法人の改革というのがありまして、昨年12月22日の閣議決定において、交通安全環境研究所と検査法人の統合が決定されたところですが、国交省や交通研と密に連携を取りまして、スムーズな統合に向けて進めていきたいと思っております。

本日の審議におけるご指摘、いろいろあると思っておりますけれども、我々の業務運営に対して非常にいいものは積極的に取り込んでいきたいと思っておりますので、忌憚のないご意見をいただければうれしいなと思っております。よろしく願いいたします。

(塩田整備課長補佐) ありがとうございます。

議事に入ります前に、大聖分科会長が本年6月に退任されているということでございまして、新しい分科会長の選任をさせていただきたいと思っております。

国土交通省独立行政法人評価委員会令によりますと、分科会長を委員の中から互選で選んでいただくということになっております。分科会長にどなたか、ご推薦ありますでしょうか。

(福井委員) はい、友永先生にお願いしたいと存じます。

(塩田整備課長補佐) よろしいでしょうか。

今、友永委員を分科会長にということで、福井委員からご推薦がありましたので、それでは、友永委員に分科会長をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

(友永分科会長) 友永でございます。以後、議事進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、早々でございますが、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説明をお願いいたします。

(塩田整備課長補佐) 本日の議題については、議事次第にありますように、1番目といたしまして、平成25年度財務諸表に関する意見について、2番目といたしまして、平成25年度業務実績に関する評価について、3番目といたしまして、その他ということになっております。終了

時間としましては、途中休憩時間を挟み、12時半頃を予定しております。それでは、よろしくお願ひいたします。

(友永分科会長) それでは、1番目の議題の平成25年度財務諸表について審議を進めたいと思います。検査法人の方から財務諸表の説明をお願いいたします。

(田中理事) 7月に理事に就任いたしました、田中と申します。今日はよろしくお願ひいたします。それでは、座りまして説明させていただきます。

資料16-1、25年度の財務諸表を出していただきたいと思います。1ページめくっていただきますと、右側のところに貸借対照表が付けてございます。まず、貸借対照表から説明をさせていただきます。この貸借対照表につきましては、数字の方は右の方向に向けて、小項目、中項目、大項目というふうになっておりますのでご理解いただきたいと思います。

それでは、まず、資産の部でございます。資産の部は流動資産が合計で約54億4,200万円余でございます。そのうちの大部分、52億2,200万円余が現金預金ということでございます。

それから、固定資産は、我々検査法人が自動車の検査業務を実施するための重要な資産でございます。建物、構築物、機械装置等からなっております。有形固定資産といたしまして、建物が正味、これは中段のところでございますけれども、約114億9,000万円余となっております。それから、検査用の機械装置でございますが、同じく正味で、中段でございますけれども、103億7,400万円余となっております。それから、土地が3億6,600万円余となっておりますが、これは八王子の実習センターの土地でして、国から現物出資を受けたものでございます。それから、建設仮勘定といたしまして、岡山事務所が今移転の工事中ということで、建設借勘定に入っております、これが1億8,300万円余となっております。合計の有形固定資産の正味のネットで、合計が232億6,900万円余というふうになっております。

その後、無形固定資産では、電話加入権とか、投資その他の資産といたしまして、いわゆる本社ビルの敷金・保証金を足しまして、固定資産の合計が234億100万円余となっております。したがって、資産の合計が288億4,300万円余ということになってございます。

次の負債の部を見ていただきたいと思います。負債の部につきましては、まず、流動負債でございます。流動負債合計が39億5,200万円余となっておりますが、そのうち大部分が機械装置等の未払金で、22億5,500万円余となっております。それから、前受審査手数料、これは検査を受けるための証紙を販売するわけでございますが、検査にまだ実際に使われていないものについては前受審査手数料という形で負債に計上しております。これが12億1,900万円余となっております。それから、賞与引当金が4億500万円余ありますので、合計で39億5,200万円余というのが流動負債でございます。

次の段を見ていただきますと、固定負債でございます。ここに資産見返負債と書いておりますけれども、基本的には、これは運営費交付金を受けた資産につきまして、この減価償却を行った後の現在価値を、残存簿価を表しているというものでございまして、資産見返負債につきましては合計56億2,200万円余となっておりますが、そのうち大部分の54億3,700万円余

が交付金で購入した機器の残存簿価になっているということでございます。

それから、1つ飛ばして、資産除去債務というものがございます。これが23億7,000万円余となっておりますが、これは国有財産等借りているものを最終的に載っかっている施設を最後に除去しなきゃいけないということが義務付けられておりますので、それをあらかじめ負債として計上しているものでございます。

それから、役職員の退職給付引当金が合計で15億3,300万円余となっております、固定負債の合計が95億9,400万円余となっております。したがって、流動負債、固定負債を足しまして、負債合計が135億4,600万円余となっております。

次に純資産の部を見てまいりたいと思います。まず、資本金でございますが、政府出資金、120億3,000万円余となっております、これは法人発足以来の現物出資の分でございまして、変更はございません。

次は資本剰余金の部でございますけれども、この資本剰余金につきましては、基本的には施設整備補助金で造りました資産についての残存簿価を表しているという形になってございます。したがって、施設整備補助金で今まで投下した金額が237億1,800万円となっておりますが、減価償却の累計額が219億9,000万円ということになりまして、ほかのものも引きまして、資本剰余金の合計がネットで11億8,200万円という状況となっております。

それから、利益剰余金でございます。前中期目標期間の積立金が3億8,400万円となっております。それから、現在の中期計画中の積立金が12億2400万円となっております。それから、後でPLで出てきますけれども、当期末処分利益が4億7,500万円ということで、利益剰余金の合計が20億8,300万円ということでございます。したがって、資本金、資本剰余金、利益剰余金を足しました純資産の合計が152億9,700万円ということでございまして、先ほどの負債と純資産を合計しまして、288億4,300万円ということでございまして、これは資産の部の合計と一致するというところでございます。

1ページめくっていただき、損益計算書でございます。我々検査法人につきましては、検査を実施して受検者の方から手数料をいただくという形で業務を実施しているわけでございます。

まず、経常費用でございますが、大きく検査業務費と中段の一般管理費とに分かれてございます。検査業務費はまさに全国93か所の検査事務所で実施している業務そのものの経費でございまして、一般管理費は四谷の本部、八王子の検査実習センターで実施している経費を計上しているということでございます。

検査業務費につきましては、給与、賞与等の上から4つ目までの退職給付費用を足しまして、人件費で大体49億9,600万円ということで、人件費が全体の57%を占めているという状況でございます。それから、大きい経費といたしまして、下の方になりますけれども、減価償却費が13億8,900万円ということになっております。合計で検査業務費が87億5,500万円ということでございます。

これに対しまして、一般管理費につきましても、同じように、役員・報酬・給与から退職給付費用まで足しますと4億5,900万円ということで、やはり同じく50%くらいが人件費とい

うこととでございます。

一般管理費の合計が9億1,700万円ということで、大体9:1というふうな割合で、現場の方が9割で、本部と実習センターの方で1割というふうなイメージで、合計で経常費用が9億6,300万円という状況でございます。これに対しまして、審査手数料、ユーザの方からいただく手数料の収入が8億9,700万円というふうになってございます。

それから、ちょっと飛ばしていただきますと、資産見返債務戻入とございますが、これは先ほどご説明いたしました、運営費交付金で整備しました施設の減価償却費相当分を戻入してくるというものでございまして、これが、受贈額戻入も入れまして、9億4,100万円あるということとでございます。したがって、その他も含めまして、経常収益合計で9億9,400万円という状況になってございます。

したがって、経常利益が2億7,600万円ということとでございます。前中期目標期間の間に、収入で整備いたしました施設の減価償却費相当部分を積立金から崩しております。これが1億9,800万円でございますので、当期総利益といたしましては、4億7,500万円ということとでございます。

次の3ページを見ていただきますと、キャッシュ・フローの計算書でございます。キャッシュ・フロー計算書につきましては、いわゆる業務活動によるキャッシュ・フロー、それから、投資活動によるキャッシュ・フロー、それから財務活動によるキャッシュ・フロー、大きく3つに分かれて計上してございます。

まず、業務活動に関するキャッシュ・フローでございますが、いわゆる検査業務の支出、人件費、一般管理費等でそれぞれ1億7,500万円、6億1,500万円、3億4,800万円というものがキャッシュ・アウトとして出てっております。これに対して、今度は収入といたしまして、審査手数料収入が9億3,000万円ということで、これはキャッシュ・インということとございまして、キャッシュ・アウトしたものとキャッシュ・インしたものを、それで足し上げますと、合計で、利息を含めまして、キャッシュ・フローといたしまして17億円ということになってございます。

これに対しまして、投資活動によるキャッシュ・フローで、いわゆる施設整備を行って、3億5,800万円がキャッシュ・アウトしていきます。それから、施設整備補助金等で2億2,700万円キャッシュ・インしているということを諸々足し上げまして、1億4,400万円がキャッシュ・アウトしているという状態でございます。

財務活動によるキャッシュ・フローにつきましては、パソコン等のリース債務の返済による支出で600万円がキャッシュ・アウトということとございまして、足し上げますと、合計で資金の増加額が2億3,900万円になっているということとございまして、資金の期首残高に2億3,900万円を足し上げまして、期末の残高が2億7,200万円になっているというふうなキャッシュ・フローの状況でございます。

次の4ページでございます。これは利益の処分に関する書類ということとございまして、先ほど損益計算書をご説明させていただきましたけれども、当期総利益といたしまして、4億7,5

00万円になっているということでございます。利益処分につきましても、これ、全額積立金として整理させていただきたいということでございまして、4億7,500万円をそのまま積立金として整理させていただきたいと考えております。

5ページでございますが、行政サービス実施コスト計算書でございます。これは、独立行政法人の業務運営に関しまして、国民負担に換算するとどうなっているのかというものを計算したものでございます。

まず、損益計算書上の費用といたしまして、中段でございますけれども、合計で96億7,300万円の費用がかかっております。これに対し、収入といたしまして90億100万円が入っておりますので、業務費用を差し引きまして、6億7,200万円のコストがかかっているという形になります。

それから、いわゆる施設整備をいたしました損益外になっている減価償却費の相当額が、25年度分で26億6,000万円ということでございます。それから、退職給付引当金の計算に入っていない職員、我々で行きますと、56歳未満の職員の退職給付の引当金を計算した場合の増加見積額が-1億6,400万円ということでございます。

それから、国有財産につきまして無償でお借りして検査を実施しているということ、それから、政府出資につきましても、それぞれ他の収益事業に使ったらいくらになるのかという機会費用を計算させていただきまして、この合計が6億8,500万円になっているということでございまして、行政サービス実施コストの合計が39億9,100万円になっています。これは前年度比で見ますと、1億9,800万円の増加となっているということでございます。

6ページから8ページにかけて注記事項が記載されております。それから、9ページから19ページにかけてまして、先ほど私が説明させていただきました損益計算書、貸借対照表に関する附属明細書を付けております。それから、20ページから、すみません、ページが付いてないんですが、20ページが添付書類ということで、20、21ページは決算報告書で、国の官庁会計ベースでどうなっていますということを書いたものでございまして、いわゆる現金会計で、21ページを見ていただきますと、現金月日でやると、収入が決算額で121億9,900万円になり、支出が123億700万円になっているということでございます。

22ページ以降は事業報告書になっております。

25ページをお開きいただきたいと思います。(5)でございます。先ほど理事長から我々の職員は800名余と説明させていただきましたけれども、25年度末で常勤職員が807名ということで、前年度比6名減少させております。平均年齢は38歳ということでございまして、国家公務員の平均年齢が43歳ということでございますので、これより5歳くらい若いというふうな状況でございます。

また飛びまして、31ページをお開きいただきたいと思います。5.事業の説明の(2)に財務データ及び業務実績報告書と関連付けた事業説明という欄がございます。この①でございますけれども、我々、全国93か所の検査部と事務所で713万5,000件の審査を実施させていただいております。このうち、いわゆるユーザの受検件数が大体31.5%に当たる22万5,

000件でございました。これに加えて、街頭検査を12万5,000件実施しているということでもございまして、合計いたしますと726万件の保安基準適合性の審査を実施しているということでもございます。

33ページをお開きいただきたいと思います。これは監事の意見ということでもございます。本日、監事が同席しておりますので、コメントは譲らさせていただきます。

35ページ以降が会計監査人の意見で、我々新日本有限責任監査法人に会計監査のお願いをしているということで、36ページの下に監査意見というものを付けております。監査意見といたしまして、「財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる独立行政法人の会計の基準に準拠して、自動車検査独立行政法人の財政状態、運営状況、キャッシュ・フローの状況及び行政サービス実施コストの状況をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。」という報告書をいただいているところでございます。

雑駁でございますけれども、説明は以上でございます。

(友永分科会長) ありがとうございます。

本日は検査法人の監事にご出席いただいておりますが、検査法人の財務諸表の説明について、何かございましたらお願いいたします。

(小西監事) この7月に任命をいただいておりますので、先ほど説明のありました、34ページの監事意見書は、6月中に出す必要があるということで、前任の本澤の名前で出させていただいております。もう一人の神保監事の方は、主に財務関係を中心に見ておりまして、本日説明がありました財務諸表等につきましては監事意見書、方法の概要、監査の結果ということで記載しております。適正に表示されているものと認められておるところでもございます。以上でございます。

(友永分科会長) ありがとうございます。

それでは、ただ今の財務諸表についての説明に関しまして、ご質問があればお願いいたします。

(福井委員) 5ページに行政サービス実施コスト計算書がせっかく付いているので、今までこういう質問をしたことはないんですけども。国交省の独立行政法人がたくさんある中で、実施コストの水準ですね、いろんなタイプの独法があると思うんですけども、例えば規模当たりとか、従業員一人当たりとか、何らかの基準で並べたときにどれくらいになるんですかね。すごくコストがかかっているタイプの独立行政法人になるのか、わりと簡素なのか、相対的な地位が知りたいんですけど。

(田中理事) 他の独法の行政サービス実施コストを単純に横並びで評価はしていません。例えば先ほど申し上げましたけれども、この機会費用で、国有財産の無償使用とか、政府出資の機会費用という欄がございまして、これは基本的にもともと特別会計、要するにユーザがお金を払った特別会計から出資とかそういうものを受けているということになってございまして、実態を見ると、たまたま法人が国から独法に分かれたからこういう形で計算をさせていただいておりますけれども、実際のユーザの負担という観点からすると、実質的に機会費用としてこれだけお金がかかっているということを計算上は我々はただで借りているからということになります。

けれども、例えばそういうふうなものというのは、実際のユーザの負担でもともと作ったものでございますので、ネットで見るときに実際はじくのかどうかというのもいろいろあるので、そういうような個別の要因を全部はじいていったときに、実際にちゃんと横並びで見るときに、他の独法がいくらですというのと、うちがいくらですというのを単純に比較するのはどうなのかなという気は少しいたします。

(福井委員) 私もそうだろうとは思いますが、せつかくこういうふうに行行政サービス実施コストの計算書を出しているという意味があるわけですから、単純に比較できないからといって比較しないというのはどうなのかなと思うんですよね。何のためにこれを出しているかということ考えたときに、何かの判断に役立てようというために出しているわけですから、そうするとやっぱり、これについての評価なり、自分たちの思いなりがここから出てきてもいいと思うんですよね。

(田中理事) ご指摘は承りました。今、私の方で全独法の横並びの数字を持ち合わせておりませんので。もっと厳密に申し上げますと、25年度で比較しようとする、他の独法の決算報告を全部もらわなければならないということになりまして。

(福井委員) 比較するという事はそういうことだと思います。

(田中理事) まだ、我々も説明して、承認を得ていない状態ですので、最新のものをみんなまとめてもらってくるということは……。例えば昨年のもと比較して、我々が数字を持ってくるとすれば、それはホームページからとか入手することができるものですが、そういう問題もあるので、どういう形でこういう場に持ってこられるか考えますけれども、しっかりと勉強させていただきたいと思います。すみません。

(福井委員) その視点を持ってくださいということです。

(田中理事) 了解いたしました。

(友永分科会長) 特に、当局の方からはコメントはありませんか、今の話に。

(江坂整備課長) 今、福井委員からいただいた視点は大事な視点だと思います。今日は、評価官室の方から担当の方がいらっしゃってますので、また情報をいただきまして、比較評価させていただきたいと思います。その結果につきましては、今日は他の独法の数字がないようですので、改めて事後的にご説明申し上げるという形にさせていただければと思うんですが。

(友永分科会長) 今おっしゃったようなことは国交省としてまとめた上で、各独法が自分の立場から再度それを確認するというのがよろしいかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

ほかにご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

内容についてのご意見はないということで、意見はなしということでよろしいでしょうか。分科会として特段の意見はなしという形で処理をしてよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

(友永分科会長) それでは、ご同意をいただきましたので、そのようにさせていただきます。

(塩田整備課長補佐) 冒頭申し上げましたとおり、この後に行われます平成25年度業務実績

に関する評価につきましては非公開とさせていただいておりますので、傍聴の皆様方におかれましては大変恐縮でございますが、ご退席をお願いいたします。

(傍聴者退室)

(塩田整備課長補佐) それでは、よろしく願いいたします。

(友永分科会長) それでは、2番目の議題であります「平成25年度業務実績に関する評価について」に入っていくことといたします。事務局から評価の進め方について説明をお願いいたします。

(塩田整備課長補佐) 業務実績の評価につきましては、今回は委員の皆様事前に評価をいただいておりますので、検査法人の自己評価と委員の皆様の事前評価をベースにご審議いただきたいと考えております。また、業務マネジメント等に関する意見募集、パブリックコメントがございますが、7月2日から15日まで行いましたが、意見は提出されておられません。

なお、評価方法につきましては、各委員におかれまして十分ご承知おきかと存じますが、今一度ご説明させていただきます。評価方針につきましては、CからSSまでの5段階方式で、全体評価についても個別評価の評価等を踏まえCからSSまでの5段階で、総合的な評定を行うこととなっております。

なお、個別項目評価におけるCからSSまでの評価基準は、参考資料16-5の2ページにありますように、中期目標・年度計画に従って順調に業務を実施し、着実に実績を上げている場合にはAの評価として、それを超えて、目覚ましく業務を実施している場合に、優れた実績を上げている場合として、Sの評価をすることとなります。したがって、Sの評価に当たって単に目標を達成しているのみならず、それ以上に積極的に評価すべき付加的な実績・内容が必要となります。

さらに、中期目標・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、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おり、事後的に見ても当該実績を上げることが異例と考えられる場合には、特筆すべき優れた実績を上げている場合として、例外的にSSとしての評価をすることを妨げないものとされています。

なお、独立行政法人に係る閣議決定、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会の年度評価意見・関心事項などの政府方針に対する検査法人の取組状況について、業務実績評価調書の別紙といたしまして、当分科会から国土交通省独法評価委員会に提出する予定となっております。

本日の審議の進め方ですが、はじめに検査法人より平成25年度の自己評価並びに平成26年度の独立行政法人に係る政府方針に対する取組状況について説明していただきまして、その後、委員の皆様方に評価のご審議をしていただきたいと思いますと考えております。評価の審議の際には検査法人にご退出いただくこととしております。

審議の進め方をまとめますと、平成25年度評価につきまして、1番目として、検査法人から自己評価の説明をいただきます。時間も短いことからS評価、B評価を中心にご説明をお願いいたします。ただし、後の質疑の時間においてはご質問やご意見等はすべての項目からいただきます。2番目といたしまして、評価の審議でございます。この場合、検査法人には退出していただ

いている後でございますけれども、各委員における事前評価不一致の項目を中心に、各委員一致の事前評価が検査法人の自己評価と異なる場合、S評価の部分で議論していただきたいと思えます。3番目といたしまして評価の取りまとめ、4番目といたしまして評価結果の報告、ここでは検査法人に入室していただきたいと思えます。このような流れで進めさせていただきたいと考えております。

(友永分科会長) ありがとうございます。

議題2の評価について、事務局からの説明のとおりで進めさせていただきたいと思えますが、よろしいでしょうか。

よろしければ、検査法人から自己評価の説明をしていただきたいと思えます。

(小田理事) 理事の小田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私の方からまず資料16-2に従いまして、25年度の業務実績の概要について説明した後、16-3で自己評価について企画部長の西本の方からご説明を申し上げます。座ってご説明させていただきます。

では、資料16-2、A3の2枚組の資料ですが、お開きください。まず、一番上の箱、審査件数(概要)というところでございます。先ほど田中の方からも簡単に触れさせていただきましたけれども、25年度の審査件数は合計で726万件。対前年度比で-1.8%ということになりました。ただ、その内訳でございますが、下の参考のところでございますが、新規検査は103万件余りで、対前年で6.3%の増加。継続検査は531万件で-2.9%ということになっております。

この新規検査というのは、通常継続検査、これは外観であるとか、ブレーキ、こういったものを検査するわけでございますけれども、それに加えまして、重量測定、寸法の測定、積載量計算など、非常に手間のかかる検査でございます。こういった手間のかかる新規検査が増えた、あるいは基準が非常に複雑化・高度化して、判定そのものに時間がかかる、あるいは不正な二次架装への対応、こういったことを勘案しますと、件数としては-1.8%でございますが、私どもとしましては、業務量自体はそのマイナスほどは減っていないというふうに受け止めております。

続きまして、今年度の年度計画のそれぞれの項目に対する実施状況について、ご説明申し上げます。

まず、最初の柱の「(1)的確で厳正かつ公正な審査業務の実施の徹底」の「①検査における信頼性の維持・向上」でございます。これについては、私どもは25年度から新たな取組として、先ほど理事長からも現場力の強化を一番重要視しているところでございますが、それを実現する手法として、検査部自らが発意して、検査部を中心にしてテーマを選んで課題に取り組む、そういった取組を実施しております。これによって審査の的確な実施、あるいは質の向上が実現できると、そういうふうには私どもとしては考えております。

これにつきましては、25年度が終わりまして、当初の想定を超えて非常に高い成果を得られたと我々としては感じております。具体的に申し上げますと、審査を行うに当たって、審査事務規程というものがございますけれども、これは非常に複雑です。法律に基づくものなので致し方

ないといえど致し方ないんですけれども、正確を期すという反面、非常に複雑で分かりにくい。これを、図解などを用いて非常に分かりやすくした、これは検査部が作ったわけですが、非常に出来栄がよかったものですから、これを審査事務規程に取り入れることにしました。

この審査事務規程は、私ども検査法人だけが使うわけではなくて、軽自動車検査協会でありますとか、あるいは指定整備工場など、そういった日本全国の自動車の基準適応性を審査するところで使うものでございます。そういったところで、非常に分かりやすいものを使ってよりの確に合理的に審査されるようになったということで、非常にこれは成果が上がったのではないかと、そういうふうを感じているところでございます。

次に、「②新基準等に対応した審査方法等の整備等」についてでございます。これにつきましては、自動車は日進月歩で、新基準が次から次へと出てきて、基準ができれば、それだけ検査の項目も増えて、検査が複雑になる、そういう構造になっているわけでございます。そのために、検査の基本となる審査事務規程を本年度だけでも17項目の改正をいたしました。

さらに、皆様ご承知かと思えますけれども、燃料電池自動車が今年度末には市販されると聞いております。2015年度以降市販されるというふうに聞いておりますけれども、それにつきましても、当然、安全性についてきちんとした確認がなされなければならないと。検査において燃料電池自動車の普及が妨げられるようなことがあっては決してならない、そのように考えておりますので、この燃料電池自動車の審査方法について、これは世界で日本が初めてでございますけれども、策定をいたしました。

具体的には下の図、左の方をご覧ください。燃料電池自動車は圧縮水素ガスを高圧ボンベに入れて、空気中の酸素と反応させて電気を発生させて走る、そういう構造のものでございます。水素が漏れていないかどうか、これをきちんと継続検査で確認する。そういった検査方法を確立したということで、将来、この燃料電池自動車も世界中に広まるとすれば、今回私どもが作った審査方法が世界的にも広まっていくのではないかと、そういうふうに考えております。

3番目の「不当要求防止対策の充実」でございます。これにつきましては、新しい対策というのはございません。これまでの対策を地道に継続的に実施する、これが唯一の解決方法でございます。これを受検者に徹底的に浸透させる、これ以外にはないということでございますけれども、実はこれは非常に難しいことでございます。職員800人余りおりますけれども、ただ一人でも、こういった不当要求に屈して妥協してしまうと、そこからすべて崩壊してしまう。不当要求対策というものはそういうものでございます。これについて、私どもとしては、この1年間、800人誰一人妥協することなく毅然とした対応を続けていった、その結果、この下の真ん中のグラフでございますけれども、昨年度に比べると、半分近く減らすことができたということで、これについても地味ではありますが、非常に多大な成果が上がったというふうに考えております。

それから、「④人材確保」でございますが、これにつきましては国との人事交流を行うとともに、採用試験を実施しまして、平成25年度は38人の職員を採用しております。

それから、「⑤職員能力の向上」につきましては、職員はいろいろおりますので、職員の検査

能力の習熟度に応じて研修のコースを設けております。16種類26コースのコースを持っておりまして、それを着実に実施する。それから、近年の電気自動車といった新しい自動車に対する研修、あるいは最近の改造自動車は非常に多様化・複雑化しており審査が難しくなっておりますが、これについての研修を実施しております。それから、先ほども申し上げましたとおり、燃料電池自動車の検査方法を確立しましたので、それに対する研修を実施して、市販に備えて万全の体制を取っておるといところでございます。

「⑥職員の意欲向上」でございます。職員のモチベーションアップは非常に重要でございます。これについては、私どもとしては表彰制度を設けて、職員の意欲向上を図っているところでございます。

具体的には、ここにありますとおり、代替検査場の運用記録。これは専門的で分かりにくいんですが、沖縄の宮古島には1コースしかございませんで、当然機械が古くなってくると、新しくしなければならない。その間、そこでは検査ができなくなるわけですけれども、検査を止めるといわけにはいかないんで、民間の施設を借りて実施いたしました。ただ、単純に民間の施設を借りるといっても、いろいろと難しい問題がありまして、それについて、本職員は1名しかいませんけれども、その経緯、いろんな問題をどうやって解決したか、それについて詳細な記録を残してくれました。

当法人には1コース事務所は全国で6か所ありますけれども、これが、今後、こういった老朽更新でコース閉鎖をしなければならないときに非常に役に立つだろうということで、表彰いたしております。その他、無事故を続けた事務所、あるいは街頭検査、審査規程の改正についての優れた取組を行った検査部について表彰を行っております。

また、業務改善に向けた取組の奨励・支援ということで、これは器具が中心ですけれども、検査器具の改善を行ったものについて表彰をしています。

それから、「⑦内部統制の充実」でございます。やはりトップ自ら全国の事務所を回りまして、現場職員に対して私どもの社会的使命を周知徹底する、あるいはどういう問題があるか、リスクを把握する、非常に重要な問題だと考えております。これについて理事長自ら全国の事務所22か所を巡視しております。また、それとは別に、本部等による調査・指導ということで、60か所の事務所で行っております。

また、WEB会議で、本部及び事務所間、あるいは検査部及び事務所間のコミュニケーションを密にするための会議も実施しているところでございます。

次の柱であります(2)高度化の関係でございます。①の「高度化施設の活用」でございますが、右下の図をご覧ください。高度化施設の概要が絵で示されております。高度化施設というのは、ITを使って、質の高い検査を効率的に実施しようというものでございます。これについて着実に施設を整備して、活用を図っております。

画像表示端末、これは新規検査時に車を3次元的に写真を撮りまして、それが継続検査に来たときに不正な改造をしていないかどうかというものをチェックするものでございます。25年度は213件の不正を発見したということで、確実に成果が上がっているところでございます。

次に検査情報の有効活用ということでございまして、リコールをはじめとした国交省の各施策に活用していただくということで、不具合情報の抽出や検査の重点化のための分析手法等について検討し、国交省に連絡をして、検討をお願いしているということでございます。

受検者への審査結果の情報提供ということで、平成25年度からは不合格であった車両について、その測定値を受検者に周知をして、点検整備の励行を促しているということでございます。

次に、②の「審査方法の改善」でございます。

まず、電気自動車や先ほどの燃料電池自動車でございますけれども、これについて職員研修をきちんと実施しているということでございます。

それから、大型貨物自動車の関係では大型マルチテストというものを開発しました。どういうものかと申しますと、大型自動車というのはスピードリミッターという装置が付いております。時速90kmを超えると自動的にブレーキがかかるというものですが、これを改造して時速90kmを超える速度で走行する人もいるわけでありまして、そうなっていないかどうかというのを確認する。

それから、大型自動車の場合、今まで検査をするのに移動回数が多くて、多い場合には4回テスト上を移動しなければいけないわけですが、これを1回で済むようにしたということで、非常に合理的に検査できるようになりました。これを開発して、今年度以降、全国に展開していきたいと考えております。

排ガス対策としては、車載式故障診断装置の活用方法について検討しております。

改造につきましては、先ほども申し上げましたように、改造車が昨今非常に多様化・複雑化しておりますので、まずそのための手引を作成しまして、研修をきちんとやっております。さらに、間違いがないようにダブルチェック体制ということで、複数の職員で確認をするという仕組みを入れておるところでございます。

その他としましては、CITA（国際自動車検査委員会）の総会、あるいは地域会議であるアジア会議などにも出席して、各国の検査機関と情報交換をしておるところでございます。

1枚めくっていただきまして、2枚目でございます。（3）の「受検者の安全性・利便性の関係」でございます。

まず、①の事故防止対策でございます。下の左のグラフをご覧ください。人身事故の件数の推移ということで、平成24年は21件ということで非常に増えてしまいました。これは大変だということで、24年10月に「人身事故非常事態宣言」というものをまとめまして、各種ソフト、ハード面の対策を策定しまして、現場に徹底して事故防止対策を行いました。その結果、平成25年は13件まで減らすことができました。人身事故は8件、全体でも31件減少したということで、24年の非常事態宣言に基づく対策が非常に功を奏したと理解しております。

この事故件数につきましては、中期目標値は平均で15件でございますが、現時点ではまだ少し超えております。23～25年度の平均が17件ということでございますけれども、24年の対策を26、27年度と続けていけば、恐らく期末には目標は達成できるだろうというふうに私どもとしては考えております。

②の利用しやすい施設につきましては、老朽更新を行った施設についてはすべて音声誘導装置を装備しております。これによって素人のユーザ車検の方でも、操作に間違いなく円滑に検査が受けられるようになりました。コースの閉鎖というのは、主として受検者の車の操作ミスで起きることが非常に多いわけでございますけれども、それによる機器損傷等が減った効果で、コース閉鎖時間を非常に大幅に減らすことができました。

右下のグラフをご覧ください。縦軸は時間ですけれども、青の棒グラフでございますが、順調に減っておりまして、平成25年は1,700時間余りございました。これを1コース当たりで換算しますと、年間6時間ということで、稼働率は99.6%ということで、非常に高いレベルを達成できたと思っております。

「(4) 自動車社会の秩序維持」についてでございます。

まず、①の街頭検査の関係でございますが、これにつきましては、25年度は約12万5,000台の街頭検査を実施しました。中期目標は11万台でございますので、件数だけ見ても13.6%上回ることができました。

また、街頭検査は件数だけ処理すればよいというものではなくて、やはり不正改造車を見つけなければ意味がないものでございますけれども、ただ漫然と検査をしていてもなかなか見つかりません。そういった不正改造車が集まりそうなときに出動して検査をするということが大事でございます。そのために、私どもとしましては、「東京オートサロン」、これは改造車のショーでございますけれども、そのときに合わせて、深夜の街頭検査を行いました。時期は1月で、非常に厳冬期でございますけれども、深夜に職員を出動させまして、街頭検査を行いました。こういうときに改造車を所有する方が集まるということで、そのときに合わせて検査を実施したということで、合計で103件の不正改造車を摘発し、非常に効果が上がったと考えております。

また、不正改造車撲滅のための啓発活動ということで、この「東京オートサロン」をはじめとしてカスタムカーショーというのが全国4か所で開催されていますけれども、そこに検査官を派遣しまして注意喚起、あるいはカー用品店などに出向き、そのまま取り付けると基準不適合になってしまう、そういった部品につきまして注意喚起などを行っております。

また、盗難車関係では、車台番号の改ざん事例を全国の事務所に横展開しまして、同一性確認のときに車台番号をきちんと見るということで、下の図を見ていただくと分かりますけれども、実際の打刻字体と正規の打刻字体が違っていると、盗んできた車のそのところをグラインダーか何かでこすり取って、新たに自分で打刻するわけですけれども、そういったものを発見して、盗難車であろうということで、国交省に通報するというところでございます。25年度は123件の改ざん例を発見しております。

右側に移っていただきまして、「(5) 国交省、関係機関との連携強化」でございます。

先ほど申しましたとおり、まず最初にリコールの関係でございます。リコール、不具合の発見と一口に申ししましても、これもなかなか難しいものでございます。やはり検査職員が問題意識を持って検査をしないと、なかなか発見が難しいものでございます。25年度は6件の不具合情報を国交省に通報しまして、そのうち4件がリコールになりました。合計で857台の車をリコー

ルしまして、事故を未然に防止することができたと思っております。

それから、②の実施体制については、先ほども理事長の挨拶にありましたけれども、昨年末の閣議決定で交通研と検査法人が統合することになりましたので、現在、国交省、交通研と新組織のあり方について検討を始めているところでございます。

③の点検・整備促進の関係については、先ほども申し上げましたが、検査結果を受検者の方にお渡しして、車というのは点検・整備をしないとういうふうになるんだと、具体的な例を示して啓発をする。それによって点検・整備をきちんとしていただいて、事故の防止、排出ガスの発散とういうのを未然に防止しているということでございます。

それから、国交省の方で指定整備工場の検査員研修とういうのをやっておりますけれども、その研修に対して当法人からも講師を派遣して、主に審査事務規程の内容ですけれども、それについて講習をしております。これは延べ人数にして1, 139人余りということでございます。

次に「業務運営の効率化」の関係でございます。まず、「(1) 組織運営」では、要員配置の見直しとういうことで、先ほども申し上げましたところですが、全体の検査件数は若干マイナスでございましたけれども、作業量の方が新規検査では増えて、あるいは不正二次架装、基準の複雑化など、そういったことを勘案しますと、実質的な業務量は増加しているとういうふうに考えております。

その中で、配置を適正に見直す、検査コース数の削減、研修の充実、高度化施設の活用、とういうことを駆使しまして、少ない人数でやりくりしながら、検査を的確に実施していくとういうことでございます。常勤職員につきましては、平成23年度末に9名を削減して、その体制で実施しているとういうことでございます。

「(2) の業務運営」でございます。

まず、随意契約の見直しとういうことですが、これは、平成21年の閣議決定に基づいて設けられた契約監視委員会で随時点検見直しを行っております。真にやむを得ないもの、例えば光熱費でありますとか、郵便料金、これらはどうしようもないとういうことで、それ以外のものについてはすべて一般競争入札に移行しました。平成25年は前年度に比べますと25%増加しております。また、応札者を増加させるためにも公告期間を延長するとか業界新聞等によって周知を行っておるところでございます。

その他の欄でございますけれども、「競争の導入による公共サービスの改革に関する法律」という法律がございまして、これに基づき、当法人としては検査機器の保守管理業務について、民間競争入札を実施しております。25年度は中部検査部と北陸信越検査部管内で導入いたしまして、本部の事務負担が軽減できたと思っております。

それから、最後のその他でございます。

施設及び設備の関係では、岡山で現在工事をしておりまして、来年5月には新築移転して開業する予定でございます。その他、耐震改修や審査上屋床面改修などを行っております。また、更新時期を迎えた、所有の機器につきまして、更新を行っております。

最後に、人事の関係につきましては給与でございますけれども、これについてはラスパイレス

指数97.7ということで、国家公務員の給与水準を見ても、十分なレベルに達しているというふうな状況でございます。

以上、簡単でございますが、概要の説明とさせていただきます。

(西本企画部長) それでは、企画部の西本がただ今ご説明いたしました概要の中でも、特に自己評価でS評価及びB評価とさせていただいた部分について、資料16-3に基づいて補足説明をさせていただきたいと思っております。

S評価といたしました項目は全部で5つございまして、資料16-3の1ページをまずはご覧いただけますでしょうか。この中の1の(1)の「①検査における信頼性の維持・向上」の項目、こちらをS評価としております。この理由は、右の太字の部分にございますけれども、「的確で厳正かつ公正な審査業務の実施に向け」ということで、「審査事務規程棟の見直し」、「研修・教育の充実」、「検査の高度化」に資するようなテーマということで、各検査部が個別に課題を定めて、取組を実施したものでございます。

先ほど席上配布をさせていただきました資料2枚のうちの1枚、「本部及び各検査部における実施体制について」という紙をご覧いただけますでしょうか。こちらがテーマを整理したものでございます。

例えば先ほども出てきましたけれども、具体的には一番左の欄に東北とございます。東北検査部のテーマ、「分かりやすい審査事務規程の作成」ということで、これは複雑な基準でございまして、絵を用いるなどして理解しやすくした資料を作成するというのを、当初もくろんだわけでございますが、これが非常に分かりやすいものができてございまして、当初の計画の想定にはなかったんですが、本部の方で、これは審査事務規程本体に取り入れることで、今、作業を進めております。

また、その下の近畿検査部の「同一性・外観検査における審査方法の統一」。これは、検査のコースの中でも特に検査官が見る外観検査というのがございまして、この中で見る項目の順序が人によってまちまちで、効率が悪い部分があったということで、検査部管内でこれをそろえて、効率を向上させるという資料を作ろうということがこの検査部の目標であったわけですが、こちらにも非常に出来がよいということで、この資料を全国研修、私ども本部の方で全国研修を実施しておりますけれども、こちらの資料としても使おうという方向で今準備を進めております。

このように、日常の検査業務に加えて、各検査部で幅広いテーマで独自の目標設定をし、取り組む、それだけではなくて、当初、想定した以上の成果が出たというふうに私ども理解をしております。このSという評価をさせていただいたということでございます。

2点目の項目、資料16-3の2ページになります。②の「新基準等に対応した審査方法等の整備等」でございます。こちらは、保安基準の改正に合わせて審査事務規程を見直し、必要な体制を整備するという事なんです。25年度、右の欄をご覧いただきますと、審査事務規程の改正を17項目行って、かつ職員研修の充実ということの中で、先ほど出ましたけれども、特に燃料電池自動車ですね。これも、すみません、また席上配布の資料がございまして、もう1枚の方をご覧いただけますでしょうか。「燃料電池自動車等の継続検査時の審査手法について」と

いう1枚紙でございます。

燃料電池自動車は、先ほどもありましたように、下の図にありますが、電気自動車の一種でございますけれども、通常、バッテリーを積むところにバッテリーの代わりに燃料電池という、これは水素と酸素を、通常、電気分解の逆の反応と言ってますけれども、これで電気を発生させて、その電気をこのモーターに供給する。そこから先は電気自動車と、そういう車でございます。したがって、車の中に圧縮水素ガスのタンク、配管を持っています。

したがって、この圧縮水素ガスの部分が漏れない構造であるというのが安全上のポイントになってくるわけですし、その部分について、これは新車の基準でも当然あるわけですが、継続検査においても経年劣化、変化等をチェックするというので、この審査方法について、世界に先駆け策定したということでございます。

経緯は、上に文字で書いてございますけれども、先ほどもありましたように、燃料電池自動車の市販・量産化というのがいよいよ目前に来ております。先日、トヨタさんだったかと思いますが、年内に市販するといったアナウンスがございました。ホンダさんも同じようなお話があつて。そういう意味で、こちらが継続検査体制が十分にできていないということになりますと、逆に普及を阻害するということになりかねないという意味では急務でございます。

そのために、経緯の2つ目にありますけれども、私どもがこの基準を策定するに当たりまして、国土交通省、交通研さんのように、当初、新車の基準の策定をされた、そこに携わられた方々と何度も議論を交わしまして、その新車基準の心、狙いというものを十分に理解して、さらにその目的が今度は継続検査で、特に劣化等変化する部分について、きちんとチェックできるものとなるように、策定を進めてきたものでございます。

その結果といたしまして、この下の図にございますけれども、ガス漏れの検知ですとか、水素タンクの容器再検査の実施の確認ですとか、あるいは車で作動確認ランプを持っている場合、そのランプがきちんと作動するかどうか、そういった項目を検査で確認をするということに整理をさせていただいたということでございます。

これもS評価とさせていただきますのは、これら、世界に先駆けての審査方法を確立したことを中心といたしまして、その他、この資料上ではタブレットPCの機能追加ですとか、指定整備工場の自動車検査員研修の講師派遣なども増やして頑張っておりますけれども、そういったことへ積極的に取り組めたということをS評価の根拠とさせていただきます。

3点目でございます。3点目は、1枚めくった3ページでございますけれども、不当要求防止対策の充実でございます。これまでも説明をさせていただきましたが、本部、検査部役職員による調査指導や事務所等での自己点検、不当要求防止責任者の責任、それから、不当要求防止対策に対する研修強化など、こういったことを常に続けて、毅然とした対応を全職員が取れるように徹底をしまいったわけでありまして。

さらに、悪質な不当要求者に対しては警察との連携強化も、これは手に負えないとなると、警察に通報して来ていただく、そのためには警察署あるいは県警さんとの連携を常日頃から取っているわけですが、そういったことを続けてきた、ハード面でも防犯カメラ、ICレコー

ダ一等、きちんと整備をしているわけでありますが、こういったことを続けてきたということでございます。

これを今回S評価とさせていただきますのは、特にこの不当要求件数なんですが、これまでの対策の浸透ができて、順調に検証してきた中で、特に25年度は87件、半減という大きな成果を得ております。これは、やはり先ほどから申し上げておりますけれども、何度も繰り返し、きちんと毅然とした対応を続けてきたことが受検者に対して浸透してきた結果ではないかというふうに考えております。

例えば、不当要求の分析を私どもしておるんですが、その中でこういった方が不当要求をしてくるのかという、受検者の方というのはユーザさん自身でいらっしゃる方もいらっしゃいますし、それを預けて、代行屋さんと呼びますけれども、誰かが受検を代わって実施をするパターンもあります。それから、整備工場に出してきちんと整備をして、その整備工場さんが受検に来る。これが本来の姿でありますけれども、そういういろんな方がこの検査にはいらっしゃり、分析をいたしますと、整備工場さんからの不当要求というのがかつては結構ありましたが、例えば過去の14年から25年の累積の統計で行きますと23%を占めていましたが、25年度単独で見ますと、9.2%に減少しております。

恐らく頻繁に来られているであろう整備工場さんの割合がどんと減っているということは、申し上げたような、こういった対策を続けてきたということが少しずつ浸透してきているということなのかなと考えております。そういった中で、引き続きこれを続けていくことで、特に頻繁に来られる方には無理は通らないんだということを理解していただくことが重要だということで、ここはSというふうに自己評価をさせていただいたところでございます。

それから、4点目でございますが、12ページをお開きいただけますでしょうか。「利用しやすい施設と業務運営」の中の「施設・設備の適切な老朽更新等」ということでございまして、検査機器の故障や事故によるコース閉鎖時間を削減するという目標を立てている部分でございます。こちら右の欄の太字にありますとおり、定期点検の確実な実施、これは当たり前ですが、それに加えて、故障への迅速な対応というのを機器メーカーを呼んで何度も要請をいたしました。

それから、検査機器の点検。これまでは職員による始業前点検、これは常にやっていますが、それと機器メーカーさんによる6か月点検を実施してきているんですが、それに加えて月次点検ということで、職員による新たな点検を追加したということで、故障を早期に発見することにも努めてきたということでございます。

また、これに加えて、事故防止対策の充実によって事故件数が減少したことも相まって、検査コース閉鎖時間は前年度に比較しても約4割減、目標の原点である22年度と比較いたしますと、57%減という大幅な減少となっております。今までの効果が出た部分かと思ひまして、S評価とさせていただきます。

最後の5点目でございます。14ページになりますけれども、こちら、不正改造車対策の強化、街頭検査の強化というところでございます。

25年度は、国土交通省及び各都道府県警さんの協力を得まして、目標台数11万台のところ、

13. 6%上回る12万5,000台の車両で街頭検査の実施をいたしました。

また、質的にも暴走族を対象とする深夜街頭検査、カスタムカーショウの会場周辺での検査、初日の出暴走、それから「旧車会」というかつて暴走族に入っているいろいろ走っていた方が最近お歳を取られて、また乗ってみようという会がどうも最近あるようなんですが、そういった「旧車会」メンバーの中にもやはり不正改造車というのが目立っております。それを対象とした街頭検査を実施するという場合もございます。こういった場所、状況によって効果の高い街頭検査を25年度も積極的に実施をしてございます。

特に、先ほども出ました「東京オートサロン」、これは千葉の幕張メッセで開催される改造パーツの見本市のようなものでございますので、改造車が全国から集まります。中には違法改造の車を自慢する方々もいらっしやって。そこを狙って街頭検査の実施をしております。25年度はこれの中で159台の検査をしまして、103件の整備命令書を交付するという成果を上げたところでございます。

こういったように、各検査部事務所、ぎりぎりの体制の中で、この街頭検査、正直申しまして厳しい条件での検査でありますけれども、目標台数を上回る水準、それからアピール性の高い検査を実施すること、こういう高い水準での実施を維持し続けているということは評価に値するのではないかと考えまして、S評価とさせていただいております。

以上がS評価ですが、一方でB評価とさせていただいた項目、戻りまして10ページでございます。10ページの最下段に1行だけ書かれております「受検者等の安全性・利便性の向上」の次のページ、「受検者等の事故防止対策の実施」というところでございます。

こちらは、先ほどもありましたけど、平成24年度が7月時点で人身事故が10件と非常に多かったことから、人身事故非常事態宣言というものを発令し、かつ10月に発令のまとめというものを出しまして、重点活動、取組領域というのを設けて、ソフト・ハード面から事故防止対策の実施をしまいいりました。さらには、それを徹底するという意味で、理事長の巡視、あるいは検査部管内でも所長会議などを開催しておりますが、そういったところ、あるいはWEB会議など、あらゆる機会での注意喚起を促してまいりました。

その結果として、25年度は人身事故件数が、前年度21件であったのに対し8件減の13件。物損を含めた総事故件数は143件に対して31件の減となり、112件ということで、着実に減少をする結果となったところでございます。

ただ、残念なことに、人身事故件数は、もともと中期目標では22年度に比べて10%削減という全体の目標を立てているという関係上、これは当初であれば、各年度15件以下というところでございますが、当初、少しオーバーをしたということもあって、25年度の目標は12件以下とさせていただいております。残念ながら1件オーバーということで、その目標には達成できなかったということで、ここはB評価とさせていただいているところでございます。

以上がSとBの評価でございまして、この資料では最後に総合的な評定を書いてございます。23ページをご覧くださいませでしょうか。ここは総合的な自己評価のページでございまして、一番上のS、A、B、Cの件数としては、今申し上げましたように、Sとしては5、Aとしては

29、Bとしては1という形でございます。それから、下の欄、総合評価の部分につきましては、法人の業務の実績ということで、これはご説明したような実績を書かせていただいておりますほか、中段になりますが、課題・改善点、業務運営に対する意見等というところでは、課題といたしまして、基準改正及び二次架装等の不正受検への対応ということに引き続き能力向上が必要であるとか、あるいは高度化施設の運用をしっかりとすべきこと、あるいは先ほども説明しました人身事故対策を継続的に実施するといったような課題を列記させていただいております。

それから、その下に、その他というのがございます。これは前にもありますが、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会からの指摘に対応した評価になっているかということの確認のデータでございます。

これは、次のページにございますけれども、過去の指摘を踏まえた取組になっているかなどの項目になっています。過去の指摘というのはこの右欄、評価に当たって実施状況をきちんと明らかにした上で評価を行うべきというのがありますけれども、これは、先ほどの自己評価の中でも評価の根拠というのはきちんと書かせていただいております、適切に対応できているのではないかと考えております。そういったことが確認として書かれておまして、結論から言いますと、これは適切に対応できているという整理をいたしております。

元に戻りますけど、23ページの総合評価ですが、一番下の総合評定というところは、総合的な勘案ということで、全体ではAという形ではないかと自己評価ではさせていただいているところでございます。

長くなりましたけれども、説明は以上でございます。

(友永分科会長) ありがとうございます。これまでの検査法人の業務実績の説明について、監事からご発言はありますでしょうか。

(小西監事) ただ今の説明につきまして、監事の方から意見はございません。

(友永分科会長) ありがとうございます。それでは、これまでの業務実績についての説明に関しまして、ご質問があればお願いいたします。また、全体を通じてのご質問等があれば、併せてお願いをいたします。

(委員) 評価委員の〇〇でございます。直接評価とかかわるわけではないし、また、国交省へのご質問でもあるんですが、盗難車両対策への貢献ということで、改造を見つけていただいているということなんですが、これは当然車検証の改ざんも伴っているんですよね。どうなんですか、現場としては。

(塩田整備課長補佐) 国交省の方から申し上げますと、一般的に車検証を改ざんするというのはほとんどないということだと思います。車の方を直してしまう。そちらの方が簡単といつてはあれですけども、車検証はいろんな偽造防止対策を講じてありますので、車検証自体の改ざんというのはなくて、車検証に合わせてしまうんですよね、違う車ですから。盗難車を盗難車でないように見える。実際に存在する自分の車の車台番号に付け変えてしまうということですよ。人の車を盗んでくるわけですから。ですから、車検証の方は正しいものなんですよ。

(委員) 車検証は正しくて。それに合わせた車台番号に直しちゃうということですか。

(塩田整備課長補佐)　そうです。そういう手口が一般的です。

(江坂整備課長)　このため、車台番号の改ざんを見つけないということが盗難車防止では非常に重要でございまして、検査法人はその改ざんの発見に多大な貢献をしているというふうに向っております。

(委員)　国交省に通報があった場合、それは警察にフィードバックされているのでしょうか。

(塩田整備課長補佐)　改ざんがある場合には、その都度、警察の方に通報しております。

(友永分科会長)　ほかにありますか。

それでは、私の方から質問をさせていただきます。資料16-3の1の(1)の①、S評価とされた部分ですけれども、先ほどのご説明で少しS評価の理由が見えてきたかなという。ただ、ここの評定理由のところを書かれていることというのは、平成25年度計画でやろうとしたことができました、と書いてあるだけなんです。そこで、先ほど来のご説明で言えば、その成果物が非常に優秀で、もっとそれをグレードアップしてやっていけるんだとか、そういう話が少し入ってきましたので、そういう意味ではそこら辺は評価してもいいのかなという気はいたしますけど、もう少しそこら辺の事情を教えてくださいたいんですけど。

(西本企画部長)　申し訳ありません。そういった意識が十分ではなく、そういった意味で評定理由が十分に書けていなかったということをご指摘のとおりでございます。

ただ、S評価とさせていただいたのは、成果が想定以上だったというのは事実でございまして。先ほど申しましたように、審査事務規程本体に入れるということは、途中から可能性が出てきたところがございますし、他の資料なども、もともとは検査部の目標で、検査部管内で使う資料ですとか、自主的に取組むことでモチベーションアップしようというのが当初の意図だったわけですけれども、成果が思いのほかあがり、ぎりぎりの体制の中で頑張っていたのではないかと、自分で言うのも何ですが、頑張っていたら、その成果が相当に出たということがS評価となるのではないかと考えた理由でございます。

(友永分科会長)　もう1つ、小田理事の方のご説明でも軽自動車協会ですか、軽自動車の方でも使えるというような、そこら辺は具体的に向こうが使おうとしているとか、何らかの評価をしているとか、そういうことはおありになるのでしょうか。

(小田理事)　審査事務規程を作りますと、自動的に軽自動車検査協会や整備工場でも使われることになりますので、彼らが意図するしないにかかわらず、そこに盛り込んだものは、そのまま即現場で使われるということになります。

(友永分科会長)　何らかの反響があったとか、そういうことではないんですね。

(西本企画部長)　実は、審査事務規程の改正は今準備中でございまして、盛り込んで改正をしたということまでには至っておりません。そういう意味で、まだ反響という段階までは至っておりません。

(友永分科会長)　分かりました。ありがとうございました。

ほかにどなたか。

(委員)　最近、テレビのコマーシャルで、自動車のブレーキが自動的にかかるというのがしょ

っちゅう流れてますけど、あれも審査の対象に含まれてくるんでしょうか。

(西本企画部長) はい。まだ新しい基準で、最近普及してきたものではあるかと思いますが、装置が本当にきちんと作動するか。当然、新車の時点での作動は、審査基準がきちんとできていると思います。それが経年変化でどう変化するかと。あるいは作動しない、ひよっとしたらそれが悪さをするのではないかといった懸念もないわけではないわけではありません。

まだ事故事例があるというわけではないですけれども、そういった事故が起きてからでは遅いので、そういった新しい機能に対して、検査の段階で、3年、5年後で何をチェックすべきかということは、勉強を始めております。不具合事例をいろいろ研究しなければならないということでは慎重にやる必要はありますけれども、当然、私ども、検査の段階で何が必要かという認識は持っておりまして、その点については勉強をしているところでございます。

(友永分科会長) どうぞ。

(委員) ○○でございます。先ほどお話があった、自動的にブレーキがかかる車を、私も20年以上研究しておりますので、何かご相談があればご協力させていただきます。

これはさておきまして。基本的なところでございますけれども、評価基準はすべて中期目標に対してどうかというのが評価基準ということで理解しておりまして、そういうところで評価を私も付けさせてもらっているんですけれども。

理由が、中期目標のところもあれば、25年に対してどうだったからということもございまして。特に、例えば14ページの不正改造車の街頭検査の強化につきましては、これは25年度の目標について、目標値が13.6%上回っているということでSということでありましたので、こういうものも、例えば中期目標に対して昨年度から見るとどうかというふうなところではいかがなんでしょうか。

(西本企画部長) 昨年度と比較をするという観点から見ますと、特に新しいことが大きく始まったということではございません。そういう意味では昨年度のレベルを維持しているといえますか、台数的には若干下がっているのは事実でございます。ただ、中期目標の目標レベルを上回るレベルを維持し続けているところを自己評価としてS評価とさせていただいたところでございます。

(委員) はい、分かりました。

(友永分科会長) どうぞ。

(委員) 私も、実は別の検討会なんですけど、内閣官房の方で自動運転の検討もしていて、かなり目標の日程がわりと近いんですよ。日本の場合は2020年くらいに一旦目標が置かれるということで。自動運転までなると、例えばブレーキだけではなくてステアリングの操舵ですね、そういったところの検証なんかも出てきて、かなり設備に投資をしなければならないという段階に来るのかなというふうな思っています。

まず、設備まで見直さなければならぬような高度な検証というのを車検として入れていこうとしているのかどうか、その検討もしなくちゃいけないと思うんですけど。今回の評価には直接はかかわりはないんですけれども、今お話に出たので、どういった状況なのか。あるいは現状が

オプションとして設定されているというものなので、車検の基本性能と実はちょっと違うと思われる方もいらっしゃるし、曲がる、止まるに入る部分でもあるので、基本性能に近いと考えられる方もいると思うんですね。なので、たぶんそういったところも検討するために勉強されていると思うんですけれども、ただ、あまりにも行う年限が近いので、どういったお考えで検討されているのかということ。

また、高度な試験と同じ項目になるんですけど、今回、燃料電池の継続検査のところで、実は車両のところにしましてはかなり万全だなと思って、この資料を下さいということで前回お願いして、出していただいたんですが。万全だなと思うと同時に、実はガス漏れの場合、しまっている車庫の問題の方が爆発とかに影響するんですよ。なので、燃料電池になった場合に車両問題だけではなくて、個人の管理の方にまで実は影響が出てくるので、これは車検の範囲ではないと思うんですが、一体誰が管理するのかというのが見えないので、警告をするとかも含めて、何かお考えがあるのか、お聞かせください。

(西本企画部長) まず、第1点目の方の自動運転とか、そういった新技術への対応というのは、先ほども申し上げましたように、今まさに勉強中でございます。

先ほどのお話にあったように、オプションだからということではなく、オプションであっても基準は必要と考えております。基準の作り方としては2つあり、新車基準で必ずこれを装備しなければいけない、それはこうでなければいけないという基準の作り方もあれば、オプションで装備する場合にはこうでなければいけないという基準の作り方もございます。そういった両面から作られた新車基準があれば、その機能維持ができていくかということをチェックする必要は当然あるだろうと思っております。

逆に、新車基準では一定の性能を確認していますが、今度は、検査というのは、機能が維持されていることですので、一旦はそういったものができあがった。それが経年変化でどう影響するかという部分のチェックでございますので、検査で新車基準レベルの検査が必要なかどうか、これは必ずしもそうではない。ただ、変化する部分は見なければいけない。それが何かということころは勉強のしどころでございます。その時点に、どういった機器が必要になってくるかということころで、先ほどご指摘があったように費用がかかってくるかどうかということがかかわってきます。

まだ勉強中ですので、現状がどういった状況かを申し上げるところには至っておりませんが、そんな状況というふうに考えております。

(江坂整備課長) 川端委員からご指摘がありました新技術への対応でございますけれども、非常に大事なことだと思っております。

基本的には、被害軽減ブレーキ、自動ブレーキのようなものですね、ユーザが信頼をして運転するわけですから、それに何か異常があった場合にはその安全性が低下するというので、好ましくないわけでございます。このため、検査の際には実態としては警告ランプで機能の確認をしています。何か異常が発生した場合には、運転席に警告ランプがつきますので、警告ランプがついた場合には、審査保留として装置の状態を確認していただきたいということをお願いし、それで最

低限の安全性の確保はしていると思います。

ただ、整備課といたしましては、将来、安全の電子装置についても検査の充実をさせていかなければいけないと思っております。いわゆる安全OBDという議論がいろんなところでされておりますが、そういった車載システムによりスキャンツールなども活用して、電子的な装置の状況を確認し、それに基づいて適合性を評価するようなことも、将来的には導入していかなきゃいけないんだろうと思っております。

あと、ご指摘のあった燃料電池自動車の水素漏れの問題でございますが、基本的には水素漏れがあってはいけないということで、かなり車両の方で厳格に対応し、水素漏れ防止の警報装置の義務付けもしておりますので、基本的には漏れはないということが前提になっていると思います。ただし、これは、もしかしたら、国土交通省の中でも別の部局、住宅局などの関係になるかもしれませんが、燃料電池自動車を大量に駐車するようなスペースについては、やはり水素を逃がすような機構についても、ベンチレーションとかですね、そういうような構造についても検討していくべきだと思われまますので、今のご指摘につきましては燃料電池自動車の基準を担当しております、他の課の技術政策課にも私からお伝えいたしまして、こういうご懸念の声があったということ、技政課を通じて、住宅局等の担当部署にお伝えするようになりたいと思っております。

あと、先ほど〇〇委員からご指摘のありました評価の視点でございますけれども、基本的には今日の評価は、25年度の年度目標に対する実績がどうであったかという視点で評価をお願いしたいと思っております。中期目標に対する評価については、最終年度の27年度の評価におきまして、中期目標全体の5年間を通じた評価をお願いしておりますので、またよろしくお願いたします。

(委員) はい。

(委員) 追加なんですけれども。ヨーロッパの基準としては別に義務付けしていないんですけど、ユーロNCAPが今年からファイブスターを取るために自動ブレーキが付いているか、付いていないかという評価項目が出て、付いているだけで10点プラスで、付いていないとどんな、自動ブレーキといっても実はかなり設備に差があるんですけれども、高度な自動ブレーキじゃなくて簡単な自動ブレーキでも付いていれば10点が付くし、付いていなければ0点ということで、たぶんヨーロッパではほぼ標準化されていくんですね。

そうなった場合、日本車メーカーも日本市場だけが中心ではなくて、例えば日産だって日本は十何パーセントという状況ですので、ヨーロッパを基準とした場合に、たぶん日本でも標準的な装備になっていくというのが次のステップとしてあるので、たぶん勉強されていることというのはそのまま活かされていくのではないかなと思うので、是非期待しております。

(友永分科会長) ご質問の方はこれくらいでよろしいでしょうか。時間がちょっと押しておりますので。

それでは、これより評価の審議に入ってまいりたいと思います。この後の評価の時間は、検査法人にはご退出をお願いいたします。また評価の審議終了後に入室していただきます。よろしく

お願いいたします。

(法人退室)

(友永分科会長) それでは、このまま続けさせていただきたいと思います。事務局より事前評価の集計結果を簡単にご説明いただきたいと思います。

(塩田整備課長補佐) 事前に各委員の皆様方からご提出いただきました、評価の委員全員分の集計結果をお手元に委員限りの資料として配布してございます。

集計結果としましては、全体の中では5項目が委員全員一致の評価とはなってございません。1ページ目の一番上の1の(1)の①、1つ置きまして③。下の方に行きまして、(3)の①、(4)の①のアと、2ページ目の(5)の①の5項目でございます。

なお、本日の検査法人からの説明・質疑等を踏まえまして、評価項目によっては事前評価の結果を変更されることもあろうかと思っておりますので、評価項目ごとに順に改めてご評価をご審議いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

(友永分科会長) それでは、事前評価の集計結果をもとに各評価項目の評定を行います。ただ今、事務局からありましたとおり、項目順に、お手元の集計結果表にある事前評価を変更される場合にはその都度ご発言をお願いいたします。

なお、時間の都合もありますので、変更後の最新の事前評価について各委員の事前評価が不一致である項目を中心に議論したいと思っております。

先ほどありました5項目以外の部分については、各委員とも同一評価でございますので、この項目はその評価ということにしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

では、そういたしまして、評価が全員不一致の項目について、まず最初の1の(1)の①でございますけれども、S評価が3名、A評価が2名ということで、割れております。これについてご意見をそれぞれ、コメントが入っていらっしゃる委員もございますが、今の法人の方の説明を聞いて変えてもいいという方がいらっしゃったらご発言をお願いします。

(委員) では、A評価をした〇〇の方から。たぶん、これ、友永先生と同じ印象を持ったので。事前に見せていただいたもので見ると、24年の結果と対して違わないし、25年度計画のところで審査事務規程の見直しとか研修・教育の充実とか検査の高度化と、項目を挙げたくらいしか、24年度と違いがなかったんで、なんでS評価になるのかなというのがいまいち見えなかったんですね。

そここのところは今日のご説明で、特に審査事務規程の見直しのところで、大変分かりやすい審査事務規程になって、利用者が利用しやすいものになったんだというご説明で、それなら、Sにしてもいいのかなと。これは特段あれはございませんので、友永先生のご意見に従います。

(友永分科会長) 私も、そこら辺の書きぶりがあまりにも漠然としているものですから、Aにしておいて質問をしようかなということでもございましたので、それでは、私と〇〇先生はSに宗旨替えをいたしますので、この評定はSということにいたします。

続きまして、③の不当要求防止対策の件でございます。これはSが2、Aが3ということでございますけれども、いかがでしょうか。

(委員) 私、Sだったんですが、やっぱり特段、去年に比べて目覚ましくさらに工夫したというのがないように思うので、数は減っていますけれども、同じカーブですから、過去の影響がラッキーにも出続けていると考えたときに、Sはちょっと褒めすぎかなと思います。

(友永分科会長) 私がSにしたのは、やはりこういう不断の努力というのは大変なことだろうと思うんですね。今、あちこちで、鉄道の駅なんかで暴力事件が起こっていますけれども、そういった傾向がどんどん高まっている中で、職場を守るといいますか、そこら辺で団結してやらなきゃいけないという側面があつて。かつ減っているということも、小さくなった数字をさらに減らすというのはかなり難しい点だと思いますので、そういう意味でSにして、ちょっと未練はあるんですけども。

私は、そういった努力については評価するというのを付言していただくなら、皆様のやっていることは同じじゃないかというのは事実そうなので。ただ、やっぱりそういうことは緩めちゃいけないこと。というところはあるのでね。

それから、付け加えるとすれば、整備工場はかなり減りましたが、それ以外ですよ。一般の人が来る、代理とか本人とか、そこら辺はこれからどうするのという、減らすのもかなり難しいところまで来ていると思うので、そこへの新たな対応を考えていただくというようなことも付記していただいて、Aというのはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、これはA評価ということにいたします。

続きまして、(3)の①受検者の事故防止対策の実施ということなんですが、これは、法人がB評価で、大体それで行っているんですけども、〇〇先生がA評価ということで。

(委員) A評価にいたしましたのは、中期目標に対しては、この調子で行けば着実に実施できるという判断でAに上げたんですけども、先ほどのお話で平成25年度ということであれば、これは法人さんのおりB評価が妥当かと思しますので、Bに変更いたします。

(友永分科会長) ありがとうございます。

それでは、(3)の①についてはB評価ということで決定でございます。

それから、一番下の不正改造の街頭検査の件です。これも〇〇先生だけA評価ということなんですが、いかがでございましょうか。

(委員) これも昨年度と比べると件数が減っておりますので、それで努力はされているんですけども、A評価の方が妥当かなと思ったんですけども、単年度評価ということであれば、これも先ほどと同じ理由でS評価に変えさせていただきます。

(委員) 私も、今おっしゃったように、今後の努力というのを付記した方がいいと思うんですね。やっていることがあまり変わらないのは変わらないので。中間評価を考えると同じことと。たぶんたちごっこにもうなっているので、何か新たな取組を考えていただきたいというのは、付記していただきたいと思います。

(友永分科会長) 何か具体的なお提案はありますか。こういうことをしたらいいんじゃないかとか。

(委員) 逃げている人たちというのは、ツイッターとかフェイスブックでどこどこに出没とか

というふうやって、大変失礼なんですけどゲームになっているところもあるんです、若い人にとって。オートサロンをやっている会社もよく知っていて、昔ほど煽らないですけど、そういう若者がちょっと反抗しているコミュニティみたいなものがある中で、とはいえ、安全にかかわるほどの改造も相当あるので、それを摘発するというのは警察と組んでやっていくというのは、非常にいいことです。若年のドライバーが特に多いので、それも含めて、そういう指導はしていくべきだと思うんですね。

ただ、同時に、それをちょっと楽しんでいる要素も出てきていて、今SNSとかをやっているのを考えると、そういうところまで入り込んで対策をしていくか、ではないかなとは思いますが。

ただ、コツコツと指導するという日々の努力が必要なので、Aもつけようかなとは悩んだんですけど、これをSにしてたゆまぬ努力をしていただかないと、常に若い人が新人ドライバーとして入ってきて、その一部はこういったことを、ちょっと反逆精神で楽しんで、事故らない程度の楽しい遊びだと思っている人もいます。なので、ちょっとバランスが難しいんですけど、いわゆるネット上での対策が何か必要かなと思います。

(友永分科会長) そういった事項について付記をさせていただくということにいたしましょうか。やはりこういう抑止力として働かせるというのは非常に重要だと思いますので、是非お願いいたします。

それでは、次のページの(5)の①、リコールの関係で。これも〇〇先生が。

(委員) 私はメーカーにも勤務しておりましたので、リコールは非常に大変なことです、それが4件も結び付いたというのはすばらしいと思いましたので、それでSにいたしました。これは他の先生のご意見がどうかということだけでございますので、よろしく願いいたします。

(友永分科会長) 特に付記しておきたいならば、そういうことも可能ですから、そこら辺は評価できるということ。評価はAであってもですね。

(委員) なるほど。そうであれば、A評価でこのレベルというか、この調子で頑張っていたいくようにということ。

(友永分科会長) というような付記をしていただくということで、まとめさせていただきます。

(委員) 実は、私も少し考えたんですけど、S評価をするには個人のスキルによっているなと思ったんですね。なので、熟練の人たちが今どんどん定年退職していく中で、それを若手に継承していくであったりとか、人間同士の継承ではなくて、もう少し数値化していくような、そういう努力が入ればSでいいかなと思いつつ、実はいつもこれすごく評価したいんですけど、職人技みたいところに依存しているので、そこを何かもし付記していただけたら、努力していただけたかなとは。

(友永分科会長) そこら辺も入れていただければ、なかなかいいコメントになると思いますので、よろしく願いいたします。

項目別につきましては今の取りまとめでよろしいですね。

それでは、続きまして、記述式の総合評価及び総合評定に移らせていただきます。

今までの議論を踏まえまして、総合評価の文章について何かコメントはございますでしょうか。

今、付記するというご意見が出た部分については加味していただけますね。

(江坂整備課長) はい、そのように検討させていただきます。

(委員) 唯一、1つ付いているBが事故防止というところですね。確かに全体の件数から見た場合に、この事故の件数というのが多いかどうかは分からない。これくらいは出てしまうのかもしれないけれども、それに対してどうするのかという、今までの対策ぶりなんかを読んでいると、今まで考えたところはもうやっちゃって、あとはそれを徹底、徹底みたいなおところですね。でも、このままだったら全然減らないと思う、これ以上は。なので、もうちょっと抜本的なことをしないと減らないということと。あと、普通の工場とか普通の会社じゃなくて、事故防止のための自動車検査の会社なんだから、そこで事故を出したらしやれにならないですよ。だから、やっぱりそこら辺をもっと真剣に捉えて、ゼロを目指すみたいな感じに、ここだけは意識してほしいなと思う。強く指摘しておきたいと思います。

(友永分科会長) さらに継続的ということですよ。努力を重ねてほしいということを入れていただくと。

(委員) はい。

(委員) 実際、拝見してみると、施設の問題なんだと思うんですね。なので、人間の努力でやれるところはほとんどつぶしましたよという気持ちがある、たぶん独法さんにもあるかなと思って、いつも、ここ、心苦しく評価しているんですけど。

(委員) でも、やっぱり目を付けられてもいいから、施設の予算要求なり何なりをすべきですよ。

(委員) そうですね。予算要求だと思いますね。あまりにもすごかったので。ドイツのVDAの車検を見てきたんですけど、人間が降りるところで車がクロスするというのはありえない、動線上、人間が歩いているところを車が通るというのはいない仕組みになっていて、それさえなければ、わりとドイツの方が一人一人のスキルがあるというわけではなかったの、そう考えると、やっぱり施設の問題かなというふうにも思います。

(委員) ハード面だということを、むしろはっきり。

(委員) そこを強調するくらいでもいいかもしれません。

(友永分科会長) そこについても少しずつ、更新工事のときに取り入れていただけているように記載があると思うんですが、そこにも十分配慮しながらということでもまとめていただければと思います。

全体評価はAということで、ここは変わりなしでよろしいですね。

(「はい」の声あり)

これで審議は終了させていただきたいと思います。評価調書の作成について、皆様のご意見を踏まえ、評価理由や意見を記載したいと思いますが、最終的な取りまとめは、分科会長の私に一任していただくということでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

(友永分科会長) ありがとうございます。

(江坂整備課長) ご指摘もありましたけれども、Sを付けたところは、確かに説明が足りないとか、こういうところがすばらしかったという売りが少し弱かったように思いますので、私の方からも検査法人に対して、もう少し最初の資料からそういうことをきちんと考慮して作るようにしなさいということは指導するようになりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(法人入室)

(友永分科会長) それでは、評価結果をお伝えいたします。独法自己評価結果と異なる点のみお話をさせていただきます。

いろいろと議論をした上で大体まとめまして、1の(1)の③の「不当要求防止対策の充実」というところですが、ここにつきましてはずっとたゆまぬ努力をしてらっしゃることは理解できるんですが、そのところで、S評価というのは継続的に実施している中で、こうした状況になっているというところでは特に新しいことをやったわけではないという部分もあるというようところで、S評価というよりもやはりAだろうということに最終的にはなりました。

ただ、独法さんの方でたゆまぬ努力をしてらっしゃるということは十分分かっておりますので、そこら辺で組織的に丸となって対応していくということの重要性については、今後も継続してやっていただくと。それから、不当要求をしてくる、検査工場ではない一般の人とかそこら辺は、これから減少させるのはなかなか難しいというようなところまで来ていると思いますので、何らかの手を考えていただくというようなことも付記させていただきたいと思っております。

それ以外の項目につきましては、検査法人が評価したものと私どもの評価は一致をいたしております。以上でございます。

(塩田整備課長補佐) 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扱いですが、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則にのっとりまして、年度評価については、後日、友永分科会長より国土交通省独立行政法人評価委員会 家田委員長にご報告いただき、ご了承いただいた後に、評価委員会として確定するという運びになっております。

本日は、長時間かつご熱心なご審議をありがとうございました。

以上をもちまして、「国土交通省独立行政法人評価委員会第16回自動車検査分科会」を終了させていただきます。ありがとうございました。