

国土交通省独立行政法人評価委員会

第12回自動車検査分科会

平成23年2月28日（月）

【永井技術企画課長補佐】 国土交通省独立行政法人評価委員会第12回自動車検査分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の先生方にはご多忙の中、お集まりいただきまして、まこと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、所用によりご欠席される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名の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ご報告いたします。

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。本日はよろしく願いいたします。

まず、お手元に配付させていただきました資料の確認をさせていただきたいと思っております。

本日の分科会は委員会の運営規則第5条により、公開となっております。また、議事内容の取り扱いにつきましても、議事録案を事務局で作成いたしまして、委員の皆様のご了承を得ました後、国交省のホームページに公表するという手順で進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

なお、本会議開始後は、撮影、それから録音、録画等を禁止させていただいておりますので、ご協力、よろしく願いいたします。

それでは、議事に入ります前に、事務局を代表しまして、当課の和辻技術企画課長からあいさつさせていただきます。

【和辻技術企画課長】 国土交通省の技術企画課の和辻と申します。本日は評価委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、また足元の大変悪い中、お集まりをいただきまして、大変ありがとうございます。自動車検査独立行政法人につきましては、現在、第2期の終わりに当たっておりますけれども、第2期中期目標を振り返りますと、法人設立当初からの重要な課題でありました不当要求への取り組み等、厳正で公正な検査という

ことその他、検査の高度化というものを進めていくということに取り組んでこられたところ
です。

本日はこの第2期中期目標に続く、第3期中期目標についてご審議をいただくということ
とでございますけれども、基本的には、引き続きこのような課題に取り組んでいただき、
特に検査の高度化につきましては、実施段階に入るというフェーズに入ります。

また、さらに昨今、電気自動車等、新しい車、新しい技術というものが出てきている背
景も踏まえまして、そういう電気自動車への対応、あるいはOBDと呼ばれる車載式の故
障診断装置などへの対応と、自動車の技術の進展、あるいは多様化というものに伴う新し
い課題に対応していただきたいというふうに思っております。

また、今回、1つ特徴がございますのは、昨年、実施をされました特別会計の事業仕分
けの評価結果のことがございます。昨年末に閣議決定として、独立行政法人の事務・事業
の見直しの基本方針というものと、自動車検査独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃
に関する勧告の方向性というものが出されているところでございます。これらにつきまし
て、適切に対応していく必要があるわけでございますが、制度そのもののあり方にかかわ
るものに関しましては、国において法律改正などの制度改正を行っていく必要がございま
すので、そのような制度改正を行った後に、改めて中期目標・計画を変更するというこ
とで考えており、本日、ご審議をいただきます中期目標・計画につきましては、現状、検査
法人において、こういった課題も含めて対応すべきことを盛り込んでいるということでご
ざいます。この点、ご留意をいただきたいと思っております。

委員の皆様方におかれましては、忌憚のないご意見を賜りまして、よろしくご審議をお
願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【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っております。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申し上げます。

それでは、よろしくお願いたします。

【大聖分科会長】 皆様、きょうは年度末に差しかかろうとしておりますけれども、お
忙しい中、ご参加をいただきましてありがとうございます。よろしくお願いたします。

本独立行政法人でございますけれども、3期を終えて、次期の目標、中期目標と我々は
言っておりますけれども、それと計画案について、これからご審議いただきたいと思っ
ております。

ただいま和辻課長さんからご説明ありましたように、その趣旨に沿って審議をしてまい

りたいというふうに思っておりますので、ご協力のほど、よろしくお願ひしたいと思ひます。

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ひます。よろしくお願ひいたします。

本日の審議事項について、事務局からご説明をお願ひいたします。

【永井技術企画課長補佐】 それでは、本日の議題につきましてですが、1枚目の議事次第にもありますとおり、「自動車検査独立行政法人の第3期中期目標・中期計画について」となっております。終了時間は3時半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。

【大聖分科会長】 それでは、議題の自動車検査独立行政法人の第3期中期目標・中期計画について審議を進めてまいりたいと思ひます。

まず、初めに、次期中期目標・計画の概要について、ご説明をお願ひしたいと思ひます。

【和辻技術企画課長】 それでは、資料12-1を使いまして、自動車検査独立行政法人の次期中期目標及び中期計画案についてご説明をいたします。

まず、基本的考え方として、検査における信頼性の維持・向上と。これは検査法人の基本的なところがございますけれども、自動車の検査を通じて、自動車の安全確保と環境保全に貢献するという使命を確実に果たしていただくため、的確で厳正かつ公正な審査業務の実施ということがございます。また、そういう業務の内容につきましても、技術の変化等がある中で、業務の質の向上といったことに向けて取り組みを推進する。これが最も基本的な考え方でございます。

そういう基本的な考え方のもとで、一番基本であります的確で厳正かつ公正な審査業務の実施の徹底につきまして、ここに4項目ございます。この基本的な内容につきましては、従来の中期目標と同じような考え方になってございますけれども、項目として、新基準に対応した審査方法・体制の整備、暴力・威圧行為などの不当要求防止対策の充実、それから、人材確保、職員能力・意欲の向上、内部統制の充実といった、それぞれの項目に対しまして、目標を立てているところでございます。

そのような基本的な業務の実施に合わせまして、業務の質の向上に資する検査の高度化の推進。これは自動車技術の進展、多様化、あるいは社会的要請というものに対応して、検査業務の中身自身を高度化していく、発展させていく、充実させていくということがございますが、具体的には、1つは高度化施設の活用でございます。これは第2期の中期目

標期間中に導入をいたしました高度化施設を活用した検査後の2次架装、あるいは不正受検といったものを防止する対策でございます。また、この対策をしっかりとするとともに、こういった対策の効果を検証していくということもあわせて実施する必要があります。

また、この活用の中身につきましては、リコール対策への貢献、受検者への情報提供、あるいはまたそれを通じた点検・整備の促進等、検査情報の有効活用に向けた取り組みを実施していくという部分がございます。

これらの活用の部分に加えまして、今後、この3期の期間中に審査方法の改善ということで、中期目標において取り組みを求めておりますし、計画におきまして、幾つかの項目、電気自動車等の新技術への的確な対応、あるいは大型貨物等の審査の充実として、スピードリミッターの不正改造対応を含む対応、あるいはOBDを活用した排ガス低減技術への対応といったようなものがございます。

次に、受検者等の安全性・利便性の向上。これは受検者サービスの向上ということになりますが、2項目でございまして、受検者等の事故防止対策の実施ということにつきまして、今回の目標では人身事故につきまして、平均の発生件数を10%以上削減するという目標を置いております。また、利用しやすい施設と業務運営につきましては、コースの閉鎖時間について、10%以上の削減という目標を置いております。

次の項目として、自動車社会の秩序維持。街頭検査等を通じた貢献ということにつきまして、街頭検査については、これは以前からですが、期間中の目標を置いております。今回、5年間でございますので、55万台以上の街頭検査を実施する。また、単なる量ではなくて、国と連携し、不正改造車等が多いと想定される地域において重点的に実施する等、効率的かつ効果的なものとなるよう努めるという、中身に関しても目標に入れてございます。

その他、不正改造撲滅等に関する啓発活動等についても盛り込んでいるところでございます。

その業務の目標の中では、国、関係機関との連携強化ということでございます。特に今回、高度化施設の活用というところが入っております、それに対応したような内容を特に盛り込んでいるということがございます。項目としては、以前からもございましたが、1つ目が審査業務を通じた車両等の不具合情報の収集によるリコール対策への貢献。あるいは、次の項目として、高度化・複雑化する自動車の新技術等に対応するため、国、あるいは交通研との連携を強化すべく、効率的な実施体制の検討をしていただく。

また、高度化施設を使って検査の情報等を提供するということも含めて、適切な点検・整備が促進されるよう貢献する。このような国等の政策を踏まえた業務も位置づけているところでございます。

以上の目標に加えまして、効率化の目標でございますけれども、1つ目は、業務量の変化を的確に把握した上で、事務所ごとの検査要員の適切な配置。検査コースの見直しというものを進めていくということがございます。

また、国の検査登録事務所等の集約・統合化の可否の検討にあわせまして、検査法人の事務所等の集約・統合化の可否の検討がございまして、これは国でも今後、検査登録事務所等の集約・統合化の可否ということの検討が課題になっている中で、一体で仕事をしていただいております検査法人につきましても、事務所等について同様の検討をしていただくということがございます。また、本部の東京23区外への移転についての検討というところも目標として位置づけているところでございます。

次に、一般管理費及び業務経費につきまして、中期目標期間中に見込まれる総額、それぞれ6%、2%程度を抑制というものがございます。

最後になりますが、受益者負担を適正なものとする観点から、国と連携をしつつ、手数料等の適正化に資する検討を実施していただくというところも目標として定めているところでございます。

以上でございます。

【永井技術企画課長補佐】 それでは、続きまして、総務省の政策評価独立行政法人評価委員会で取りまとめられました「自動車検査独立行政法人の主要な事務・事業の改廃に関する勧告の方向性」及び、昨年実施されました特別会計の事業仕分けの評価結果を踏まえまして、平成22年12月に閣議決定されました「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」への対応状況について、事務局から説明させていただきます。

まず、資料の12-4をご覧くださいと思います。

一番左端の枠が「勧告の方向性」の内容になってございます。真ん中が、それを受けました中期目標案としての対応内容。一番右端が中期計画で定めております対応内容となっております。基本的には、内容の詳細という意味では、計画に詳しく書いてございますので、左の「勧告の方向性」の内容、それから中期計画案の対応という形で見ていただくとわかりやすいかと思っております。

まず、事務・事業の見直しの中で、業務の効率化ということでご指摘をいただいております。

ます。主要内容としましては、現中期計画において導入を進めております「3次元測定・画像取得装置」。それから、検査情報を収集して活用していく「自動車審査高度化施設」、こちらはいわゆる検査の高度化と呼んでおりますけれども、こちらが次期中期目標期間中に本格運用されると。その点から、その効果について、効率性も含めて定量的に検証し、公表することという形でご指摘をいただいております。

それに関しましては、一番右の計画案を見ていただきますとわかりますように、その内容について対応しますということで書かれております。特に本格運用後、効率性・効果についての検証を行いまして、結果をホームページなどで公表するという形で対応します。

街頭検査に関し、効率的な実施とのご指摘をいただいております。

内容としましては、不正改造車の多い場所というのを想定しながら、重点的かつ効率的、効果的に行うべきではないかと。さらに全国目標を明記すべきであるという形でご指摘をいただいております。

それに対しましては、中期目標期間中に55万台以上という形で数値目標を置いておりますが、国としましては、特に台数以上に、内容について充実してもらいたいということをお願いをしています。

3番目、業務実施体制の見直しということで、まず1つが、検査コース数の削減ということになります。こちらは継続検査、これをさらに民間に任せていくという方針が事業仕分けの中でもございましたし、今まで我々も続けてきた内容でございます。

それを受けまして、検査法人では継続検査業務が減っていくという状況の中、重点化すべきである新規・街頭検査等の状況も踏まえながら、検査コース数の削減を引き続き行うということをご指摘いただいております。

それから、要員配置の見直しということで、やはり業務量の変化を的確に把握した上で、継続検査業務に従事する職員を中心に、人員の削減も含めた要員配置の見直しを行うというご指摘をいただいております。

こちらに関しましては、中期目標の中、計画の中で、具体的に、同じように書かせていただいているということでございます。

それから、大きな括りとしまして、組織面の見直しということがございます。こちらは国でも検討を進めることになっております現場の検査登録事務所等、こちらの集約・統合の可否の検討というのがございまして、当然ながら検査法人の事務所というのは、国の事務所と一体的に運用しておりますので、それもあわせて検討するというご指摘をい

ただいております、その旨も目標・計画内に記載をさせていただいております。

本部の東京都区外への移転というのがございます。今現在、四谷に本部がございますけれども、平成23年度中にどこに移転すべきかということの結論を得るべきであるということでご指摘をいただいておりますので、その形で目標・計画ともに記載をしているという対応状況でございます。

第3の業務全般に関する見直し、こちらですけれども、ここからは今回、独立行政法人の中期目標期間が終わる独法共通のものになってございます。

1点目は、効率化ということで、一般管理費、それから事業費を全体として削減していくべきであるということで、一般管理費については6%程度、業務経費については2%程度ということで、こちらは政府全体の目標として、基本的に独法全体として決めている数字になってございます。

検査法人におきましては、市場化テストというもので効率化に対応しているものがございます。研修施設の管理、それから検査機器の保守管理業務という2点をやっております、特に後者の保守管理に関しましては、現在は関東検査部内ということですが、それを全国展開できるように検討してもらおうと、そういうことになってございます。

給与水準、契約関係の再見直し、それから保有資産の見直し、内部統制の充実・強化、受益者負担の適正化等、自己収入の確保ということでご指摘いただいているものでございまして、すべて対応を目標・計画に入れております。

続きまして、資料の12-5について説明をさせていただきたいと思っております。

こちらが昨年末に閣議決定されました、独法の事務・事業の見直しの基本方針への対応状況でございます。一番左端、こちらが基本方針として出されました内容、真ん中が目標案、一番右側が計画案という形で対応しております。

まず、事務・事業の見直しというところでございまして、まず1つ目、運輸支局の関連業務との一体化等ということで基本方針が出されております。こちらに関しましては、国の検査・登録業務、それから今、検査法人で行っております業務の一体化、これをベースにいろいろ検討して、最終的に効率化をしっかりと図ることと。さらに軽自動車検査協会との関連性を整備して、運営・統合等を検討し、実施するという形で見直し基本方針として出されております。

こちらに関しましては、組織全体をどうするか特に国において検討しているものでございますので、先ほど和辻からも説明がございましたとおり、ここに注で書いてございます

が、法改正等、措置を行う必要が出てきますので、それとあわせまして中期目標・計画も変更するという流れになると考えております。

2番目になりますが、大幅な民間への業務移管ということですが、まず指定整備工場の指定要件の緩和、周知等によりまして、指定整備率の向上を行い、大幅な民間移管を検討し、実施すると。さらに、重点化ということで、新規検査、街頭検査、構造等変更検査に集中することという形で基本方針が出されております。

こちらにつきましても、業務量の変化に対応して適正に対応していくという形で記載させていただいております。

次に、検査手数料の適正化ということでございます。こちらも今後、見直す法人の業務のあり方、それから業務範囲の変更等を踏まえますと、適正な手数料というのは変わってきますので、こちらにつきましても検討を行い、手数料の適正化を図るという方針が出されております。こちらにつきましても、目標・計画とも、その内容を受けた形で記載をしているという状況でございます。

先ほどもご説明させていただきましたが、検査の高度化をするという中においては、費用対効果をしっかりと検証して行うということの方針として出されておりますので、費用対効果を海外機関との情報交換も含めた形で対応すると。それ以外でも、新たな検査方法の検討におきまして記載をしているという状況でございます。

それから、本部移転に関しましては、先ほども説明したとおりでございます。

さらに、市場化テスト、こちらも全国展開を検討していくというところでございます。

それから、要員の再配置、検査コースの縮減等ですが、こちらも先ほど説明をさせていただきましたとおりでございます。

以上になりますが、大きくこの2つ、政府の方針として出されておりますが、こちらには中期目標、それから計画ともにしっかり対応しているという状況になっております。

事務局から対応状況ということで説明をさせていただきました。

【大聖分科会長】 はい、ありがとうございました。

それでは、引き続きまして検査法人からの中期計画についてのご説明をお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【竹内理事長】 検査法人の理事長の竹内でございます。本日はお忙しい中、ありがとうございます。また、雨の降った中、ありがとうございます。

先ほど国土交通省からありました次期中期の目標に基づきまして、我々が作成いたしま

した次期中期計画をこれからご説明申し上げますが、それに当たり、一言ごあいさつを申し上げます。

平成19年から今期まで、ちょうど第2期中期計画でした。あと1カ月ありますけれども、あと1カ月で終了いたします。この間、この4年間、いろいろなことがありました。大きくは非公務員化だとか、検査手数料の自己収入化、かなり大きな経営の変化だったと思います。しかしながら、我々の基本理念でもあります厳正かつ公正な審査、このことを常に念頭に置いて業務の運営を進めてきたところであります。

実際、例えば不当要求というのがあるわけですが、その件数についても、毎年、数百件ぐらい、今まだその傾向はあるのですが、警察との連携だとか、組織挙げての対応で、例えば昨年度の件数は過去最低になったという数値も出ております。今年度もその状況を維持できているなというふうに思っています。

それから、第2期中期計画の最重要事項であります検査の高度化、これにつきましては、三次元画像測定、これにつきましては、運用を今年度までに全国で開始をして、国土交通省の自動車情報システム、これに画像の提供を行っているというところであります。

もう1つの高度化の、検査結果を電子的に記録・保存をする。この高度化につきましては、今年度中に全国検査場に配備をして、今、順次運用を開始しておりますが、来年度以降、できるだけ早く完全運用を行うことにしております。

このほか検査場での事故防止、街頭検査など、中期計画の目標達成について、各種取り組みを進めております。

もう1つ、業務運営についてであります。要員の再配置計画、これによって職員の削減を行うとともに、また一般管理費とか業務経費の抑制、さらには随意契約、これの一般競争入札、こういうものに移行しながら業務の効率化を進めてきたところであります。

以上のように、第2期中期計画の期間中に取り組んでまいりましたこういうものを踏まえて、当検査法人では国土交通省のご指導をいただきながら、第3期中期計画案を取りまとめました。

第3期中期計画案は、我々の使命であります自動車の検査を通じて、自動車の安全確保と環境保全、このことに貢献するために、具体的には、的確で、かつ厳正・公正な審査を実施する。このことを今後の運営におけるまた最重要事項に掲げて、本日、ご審議いただく第3期中期計画案を取りまとめたところでございます。

この第3期中期計画案においては、先ほど事務局のほうからも説明がありました昨年か

らの事業仕分けに基づいて閣議決定されました「見直しの基本方針」などにおける、当法人に対するいろいろさまざまなご指摘がありました。これに適切に対応していくべく、事柄についても重要事項にしております。

また、次期の計画では審査業務に関して、先ほどから出ております高度化の活用を図って、不正事件だとか、リコール対策、国土交通行政に資する貢献をすることを初めとして、電気自動車だとか、排ガス高度OBDのシステム、こういう技術の進展、自動車の多様化、こういうものに対しても対応できる体制を整備して、検査業務の質の向上、これに資する高度化を実現すべく取り組んでいくことにしております。

さらに、事故防止につきましては、特に未然防止が必要な人身事故について重点して取り組んでいく方針でもございます。

この後、次期中期計画の具体的な内容につきましては、各担当の理事、部長から説明をさせていただきます。何とぞご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

【戸澤理事】 企画審査を担当しています戸澤でございます。私からは計画の詳細な説明に入る前に、第3期中期計画の要点について、簡単に触れさせていただきたいと思えます。

資料は、先ほど国土交通省から説明がございました資料12-1もあわせてごらんいただければと思います。

まず、第3期中期計画において、1点目としましては、資料12-1のページ2に書いてございます、いわゆる的確で厳正かつ公正な審査の実施ということなんですが、特にこの厳正かつ公正な審査につきましては、ただいま理事長からもお話がございましたように、第1期・第2期中期期間の最重要テーマということで、組織全体で一番大事なテーマだということに取り組んでまいりました。

その結果、組織的な対応というのがかなり実践できるレベルまでになってきているのではないかというふうに思っております。不当要求の件数というのも減少傾向にあるということでございます。

ただ、まだ年間、大体300件とか、400件というふうに件数としては依然多いというのも事実でございます。また、法人の対応において、必ずしも十分ではないと言われるような、そういう事案というのも散見されますことから、今後とも厳正かつ公正な審査を行う、そういう体制を講ずる必要があるだろうということを考えているところでございます。

次に、3ページ目をごらんいただきたいと思います。これは特に第3期中期において、重点的に従来以上に取り組みを推進する必要があるだろうと考えておる、いわゆる検査の質の向上についてでございます。

大きく分けまして2つございます。1つは、第2期中期期間中に一応、施設の配備が終わりました、いわゆる高度化施設というものでございます。これにつきまして、可能な限り早期に完全運用を実現しまして、それを活用した施策の展開というのを実施するというふうに考えてございます。

具体的にはどういうことかといいますと、1点目としましては、新規検査時に取得しました車両の画像というものがございます。これはもう既に、一部の事務所では画像の取得を開始しておりますけれども、これと実際の検査にこれから来ます車両、継続検査ですとか、あるいは街頭検査、こういった場面において、その新規検査の際の画像との照合を行いまして、検査後に、不正のそういう2次架装というものなんですけれども、こういったものが行われていないかどうか、こういったものの防止を図る。あるいはこれまでも申請書の改ざんですとか、受検車両のすり替えというような、そういう不正事案というのが毎年あったわけでございますが、これにつきましては、その審査結果の電子的な記録保存というシステムが今度入ります。これをするによりまして、相当な効果が得られるだろうというふうに思っております。こういうような不正車検への防止というのが、1つ大きなテーマでございます。

また、2番目としましては、検査情報を活用して、従来ですと、単に合格したか、不合格したか、○か×だけの情報を受検者へ提供しておったのですが、そういう○×だけではなくて、測定結果、これについても情報提供することによりまして、ユーザーに対しまして、みずからの車の車両の状態というのを知っていただきまして、それを点検・整備の励行、意識高揚、こういったものを高める一助となっただければというふうに思っております。

3点目でございますが、これまで検査結果というのは、紙の伝票に記載をしてきました。そのために、統計分析というのは基本的にはなされていなかったという現実がございます。それが今回、電子データとして記録保存されますので、統計分析というのが非常に容易にできるようになります。このため、例えば現在、検討しておりますのは、車の型式ごとの不具合データ、こういったものの分析なども当然できることになりますので、こういったものを活用することによって、リコール分析への貢献もできるのではないかと。

あるいは使用過程において、どういう部位の劣化というのが多いのかというようなことについても、より鮮明に浮き出されることとなりますので、特にこれから増えるだろうと予想されています後年式車両の検査項目の検討など、使用過程の車両に対します効率的な施策の検討というのが可能になるのではないかとというようなことで、こういった分析について積極的に取り組んでいきたいと思っております。

2つ目の検査の質の向上についてでございます。これは審査方法の改善ということでございますが、自動車の技術の進歩、あるいは多様化していますユーザーニーズ、社会的要請、こういったものに的確に対応するというところでございまして、具体的には、ここに例示に書いてございますが、電気自動車等、新しいタイプの自動車というのがどんどん普及してきておりますので、これにふさわしい検査手法の整備、あるいは大型自動車、貨物自動車、これは一たん事故が起きますと、非常に被害も大きくなるということで、特に大型自動車の審査の充実も考えております。

また、排ガス技術につきましても、新車の排ガス技術というのは、今、世界でもトップレベルであるわけでございますが、非常に高度化してきておるわけでございます。これに対応した検査というのも考えていけないだろうと考えているところでございます。

さらには、いわゆる改造でございます。例えば電気自動車なんかも、ご存じかと思えますけれども、電気自動車の改造というようなものもどんどん増えてきております。こういう多様化する改造の審査に対して体制を整備していくというようなことで、こういう大きく言いますと、2つの検査の質を上げていく、高度化を進めていくということによりまして、いわゆる検査の価値、自動車の安全確保、環境保全に貢献するという、そういう我が法人の基本使命、こういったものを高めるということを実現できるのではないかと考えているところで、特に力を入れていきたいと思っているところでございます。

あと、その他としましては、これは4ページ目でございますが、受検者サービスの関係では、先ほど理事長からも話ございましたように、検査時の事故防止対策、取りわけ人身事故の発生の抑制に積極的に取り組んでいきたいと思っております。

最後になりますが、先ほど来、話ございましたように、行政刷新会議等のそういう見直しの動き、ご指摘がございます。業務の効率的な運営を初めとしまして、何点かのご指摘をいただいておりますけれども、これらにつきましては、国とも連携をとりつつ、適時適切に対応したいと、こういうふうに考えているところでございます。

以上で、簡単でございますが、特に重要なポイントについて説明させていただきました。

【江坂企画部長】 企画部長の江坂でございます。

では、私から、今、概要説明がございました第3期中期計画の内容の詳細に関しまして、資料に基づき説明いたします。

配付資料12-3、中期計画案の3段表の資料をごらんください。

この資料は、一番左から第1期、第2期、第3期という順番に中期計画の内容が記載されております。本日は一番右の第3期中期計画についてご説明申し上げます。

適宜、第2期中期計画との違いについてご説明しますので、中欄と一番右の欄、比較しながら説明を聞いていただければと思います。

まず、資料の1ページから3ページまでは中期計画の目次となっております。目次の項目に関しましては、第2期と比べて大きな変更はございませんが、一部、順番の入れ替え、項目の整理などを行っております。

具体的に申し上げますと、最初の大項目である1. 提供するサービスその他の業務の質の向上のための措置におきましては、第2期計画作成時の平成19年当時、先ほどから何度かお話がございまして、増大する検査現場での検査受検者による不当要求に毅然と対応するということが検査法人の最重要事項でございましたので、第2期計画までは、冒頭事項として、①不当要求防止対策の充実というのが上がっておりました。しかし、最近、先ほど戸澤理事からのお話にもありましたが、これまでの対策の効果もありまして、不当要求が減少傾向にあり、その対策に一定の道筋ができてきたと考えられます。

また、資料4ページに検査法人の基本方針というものがございまして、そこにトップに掲げられておりますのが、的確な検査を通じて、自動車の安全、環境対策に貢献するということが検査法人の最も重要な基本使命であるということでございまして、そういうことから、検査における信頼性の維持・向上という項目を本計画の最重要事項として位置づけて、冒頭に書いてございます。

また、(2)の検査の高度化関連の項目でございまして、第2期計画では計画期間中に、新規検査時の画像取得、検査情報の電子化等の検査の高度化施設を整備することというのが最重要事項でございました。このため、狭義の意味で高度化施設の活用ということ、検査の高度化として記述しておりましたが、第3期におきましては、これのみではなくて、広く検査の質の向上に関する取り組み全般を検査の高度化と位置づけて、項目の整理を行っております。

具体的には、第3期の計画案の1.の(2)業務の質の向上に資する検査の高度化の推進におきましては、①高度化施設の活用というのが、従来の狭義の検査の高度化に関する項目でございまして、高度化施設以外による検査の質の向上の取り組みに関しましては、②審査方法の改善の部分に書いてございます。また、③新たな審査方法の検討では、検査の質の一層の向上に必要な将来的な検討課題というものを記載させていただきます。

次、2ページ目でございますが、(4)自動車社会の秩序維持でございます。これに関しましては、第3期におきましては、高度化施設の活用というのが柱となる重要な事項でございますので、その関連から、項目の整備・拡充をさせていただきます。

(5)国土交通省、関係機関との連携強化も同様に、リコール対策とか、点検・整備の促進というのが、高度化施設活用の目的でございますので、国土交通省、関係機関との連携を強化するというを新たな項目を起こして記載しているところでございます。

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でございますが、ここも大きな変更はございませんが、(2)業務運営のところ、④と⑤を追記してございます。④受益者負担の適正化の検討、⑤その他業務運営の一層の効率化でございます。これは先ほど国交省から説明がございました、行政刷新会議の基本方針などの指摘に対応するため、このような項目を起こしているところでございます。

3ページ目の3.予算、収支計画及び資金計画以下の項目におきましては、基本的に第2期、第3期の間で項目の変更はございません。

次に、3ページ目の下から(まえがき)というのがございます。ここも基本的に第2期からの変更はございませんが、第3期におきましては、4ページ目を開いていただきますと、上から3行目に、なお書きとして、なお、国による今後の独立行政法人全体の見直しの議論に適切に対応していくこととしますという記述が追加されております。これは政府からすべての独法に対しまして、一律に指示されたことを踏まえまして書いたものでございます。

以上が、目次、そしてまえがきに関する説明でございます。

次に、計画本文の説明に入ります。4ページ目の一番下に、1.国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標のための措置というのがございます。5ページ目を開いていただきます。ここは何度か説明しておりますが、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、第2期におきましては、不当要求防止対策というのが最も重要ということで冒頭に掲げておりましたが、先ほど申し上げましたように、第3

期におきましては、やはり検査における信頼性の維持・向上ということが、検査法人としては一番重要だろうという本来の考え方に返りまして、検査における信頼性の維持・向上ということを冒頭に掲げてございます。

自動車の検査を通じまして、自動車の安全確保、環境保全に貢献する検査法人の使命を確実に果たすために、技術の進展、自動車の多様化、その他社会的要請に基づくさまざまなニーズに対応し、審査業務の的確な実施、業務の質の向上に向けた取り組みを推進しますということを冒頭に書いてございます。

②新基準等に対応した審査方法等の整備等でございます。ここは第2期と比べて大きな変更はございませんが、第2期計画におきましては、6ページでございますが、③審査方法の改善の項目に、(ア)審査事務規程の充実・明確化というものがございましたが、これが審査方法等の整備と非常に密接に関連しますので、この③の(ア)の記述を、②の新基準等に対応した審査方法の整備等に整理・統合したというものでございます。

内容としましては、社会情勢の変化に伴って行われる保安基準の改正に対応しまして、審査事務規程の適切な見直しを行います、そして必要な体制の整備を行います、また、審査業務における取り扱いの細部につきまして、審査の実態に照らして明確化を図り、審査方法の全国統一を図っていくということを書いてございます。

③不当要求防止対策の充実でございます。これは先ほど申し上げたように、従来、一番最初の①にあった項目を③に移したというものでございます。内容としましては、本部・検査部役職員による調査・指導でございますとか、定期的な職場点検による適正な業務執行の意識徹底、そして不当要求防止対策責任者の選任、管理・責任体制の強化、さらには緊急時対応訓練の実施・警備の強化をはじめとした各種対策を実施するというものでございます。

最後の、また書き以降として、また、防犯カメラ、ICレコーダー等、不当要求防止に資する機器の導入、更新を適切に実施しますというのは、これは新たに追記してございます。やはり不当要求防止にしっかり対応していくためには、このような機器の整備ということは重要でございますので、手数料収入を活用して、このような整備をさらに図っていくということを書いているところでございます。

7ページ目でございますが、第2期の計画におきましては、(イ)諸外国の知見の活用というものがございましたが、これは後ほどの(2)検査の高度化に関する記述に移動してございますので、また後ほどご説明申し上げます。

さらに、(ウ) 職員による改善も同様に、8ページの⑥職員の意欲向上に似たような項目がございましたので、そちらに整理・統合をさせていただきます。

8ページでございます。④人材確保でございます。ここは第2期と比べて、内容の変更はございません。厳正かつ公正な審査を行うために、国交省と一体となって取り組む必要がございますので、国等との人事交流を行いながら、サービス向上に向けた最適な人材の確保に努めますというものでございます。

⑤職員能力の向上でございます。前段は、第2期と比べまして大きな変更はございません。追記といたしまして、2行目でございますが、審査の質を維持するため、検査業務の習熟度に応じた研修プログラムを整備するというを書いております。これは具体的には、新規採用導入者研修と新規採用者技術研修というものを統合いたしまして、従来よりも早く現場でひとり立ちして検査ができるような人材育成に努めるというようなことを計画しているところでございます。

さらに、その審査の高度化、新基準の導入、技術革新に対応するために、さらに研修を充実するというを書いております。

⑤の後段に、また書き以降がございますが、ここは新しい記述でございます。研修内容の習熟度向上を図るため、eラーニングシステムを補完的に活用する等により、研修がより効果的なものとなるよう努めますというものでございます。

最近、こういったインターネット環境を活用したeラーニングシステムというものが民間企業におきましても整備されてきておりますので、このような新しいICT技術を研修の現場に活用していきたいと考えているところでございます。

次に、職員の意欲向上でございます。ここは第2期と比べて変更はございません。職員一人一人が向上意識を持てるようにするため、日々の業務実績に加えまして、業務改善の提案の実績、そして緊急時の対応状況を評価して、表彰し、取組意欲の向上を図っていきますというものでございます。

⑦でございます。内部統制の充実でございます。ここも前段は変更ございません。業務がより適切に行われるように、巡視、役職員による調査・指導を行うというものでございます。

「加えて」とございますが、その部分が新しい内容となっております。加えて、WEB会議システム等の活用により、地方事務所等の職員の意見を本部役職員が直接把握する機会の確保に努めますとありますが、これはインターネットシステムにより、パソコンを通

じてテレビ会議というようなものを行うことによりまして、本部と地方検査部、さらには地方検査部と各事務所の情報交換、意思疎通を緊密化していきたいというものでございます。

なお、この内部統制の充実の項目については、先ほど説明がございました政独委の指摘に対応して内容を厚くしております。

次に、(2)でございます。業務の質の向上に資する検査の高度化の推進でございます。

ここは第2期におきましては、冒頭、私から説明をしたように、ここはいわゆる画像取得でございますとか、あと検査データの電子化のような、いわゆる高度化施設による検査の高度化というものに特化して書いていたところでございますが、第3期におきましては、そのみでなく、業務の質の向上に資する検査の高度化全般について書いているところでございます。

まず、①でございますが、高度化施設の活用、これが従来の狭義の意味での検査の高度化に関する項目でございます。

(ア) といったしまして、不正な二次架装及び不正受検の防止、まさにこの検査の高度化施設の一番重要な目的について記述してございます。この高度化施設を活用いたしまして、継続検査において、新規検査時に画像を取得した検査車両について、取得した画像と実際の車両の照合を行う。さらには、検査後の二次架装、受検車両のすり替え等の不正受検を防止するということを書いてございます。

この継続検査における画像の照合に関しましては、検査場に大型モニター等を設置しまして、検査官が容易かつ迅速に、実際に来た車両と画像との照合ができるようなシステムというものを整備していきたいと考えております。

次に、10ページ目でございます。(イ) 検査情報の有効活用でございます。

ここは高度化施設の1つの大きな目的は、リコールをはじめとした各種国土交通施策への有効活用でございますので、その旨を書いているところでございます。

さらに、検査情報の活用、そして分析によるリコールにつながる可能性がある不具合の抽出や検査の重点化のための分析手法、点検・整備の促進に向けた取り組み等について、国交省と連携して検討し、有効活用の取り組みを実施するというようなことも新しい記述として追加してございます。

このような不具合の抽出の技術というものを確立していかないと、なかなか検査の高度化施設をしっかりと使っていきませんので、その点についても、国交省と連携をしていき

いと思っております。

さらに、検査結果の電子化によりまして、どのような検査項目において不合格が多いかということがわかってまいります。それを加工し、わかりやすい形で情報提供すれば、ユーザーの方々に点検・整備の必要性ということをわかりやすく説明できるのではないかとことから、このようなことを書いているところでございます。

次に、(ウ) 受検者への審査結果の情報提供でございます。従来から審査結果について、第2期におきましても、ユーザーに情報提供していくということを書いてございましたが、さらに第3期におきましては、具体的な情報提供の手法について検討しまして、その準備が整いましたら、ユーザーに順次、情報提供を行っていくというような、実施するということを強調して書いているところでございます。

次が、(エ) 効率的な運用の推進でございます。

これは先ほどの政独委からの指摘の対応でございます。高度化施設の運用に当たりましては、効率的な検査体制を整備する等により、極力、受検者の待ち時間の縮減に努めます。また、高度化施設の本格運用後におきましては、その効果について、効率性も含めて検証し、その結果をホームページなどに公表するというものでございます。この効率性を含めた検証の方法については、第3期冒頭からしっかり検討していきたいと考えているところでございます。

また、その高度化施設の効率的な検査体制の整備でございますけれども、具体的には、補助員の配置でございますとか、予約システムの活用というものを考えてございます。

次に、11ページですが、②審査方法の改善です。ここが高度化施設以外の、広い意味での検査の質の向上を図るものを書いております。

まず、(ア) 電気自動車等の新技術への対応でございます。ここはやはり今後、急激な増加が見込まれます電気自動車の安全かつ適切な審査を確保するために、マニュアルの策定、職員講習等を行い、審査体制の整備を図っていくということを書いております。

次が、(イ) 大型貨物自動車等の審査の充実でございます。大型貨物車は交通事故が発生しますと、被害が大きいという特徴がございます。このため、この大型貨物自動車については、特に審査の充実・強化を図ってまいります。

具体的には、大型貨物自動車に関しましては、平成18年までに使用過程車も含めてスピードリミッター装着が義務づけられておりまして、高速道路におきまして、最大でも90キロ以上出ないような形になっておりますが、最近、このスピードリミッター、速度抑

制装置の不正改造というものが横行しておりまして、年間400件程度起こっております。このようなまずい状況に対応するため、スピードリミッターの作動状況、審査方法を検討し、必要な検査機器の開発を進め、導入を目指しますというものでございます。

問題といたしましては、このスピードリミッターの不正改造というのは、実走行に近い形で実際に走らせてみないと、なかなか不正改造があったどうかは検証できないという悩みがございます。それはスピードリミッター自体が電子機器となっております、さまざまな不正改造が行われていることによるものであります。そのようなことから、このような問題に対する、社会的要請に応じるため、このような検査体制の整備を図っていくというものでございます。

さらに、大型貨物自動車の場合には、いわゆる多軸車というものが多うございます。後軸、または前軸が2軸になっているものでございますが、このような多軸車の場合、制動力とか、スピードメーターの試験に非常に時間がかかります。またユーザーの方々が微妙に車両を前後しなければいけなくて苦労されているというものがございますので、この2軸同時に制動力や速度計の審査を可能とするような検査機器を開発いたしまして、検査の効率性・安全性、そして受検者の負担軽減を図っていくということもここでやっていきたいというふうに考えております。

次は（ウ）でございます。高度化する排出ガス低減技術への対応でございます。

これが、いわゆる排出ガス高度O Bシステムへの対応でございます。高度化する排ガス低減技術に的確に対応した審査を実施するため、車載式故障診断装置、O B Dを活用した排ガス検査の検討を進め、導入をいたします。

具体的には、ここは検査にある程度特化したスキャンツールを開発いたしまして、これを自動車につなげて、過去の故障履歴を検索し、この故障履歴の内容から検査の可否を判定するということを目指します。既に欧米におきましては、そのような検査が導入されておりますので、日本におきましても、この第3期中期計画中に、このような検査体制を整備していきたいと考えているところでございます。

次が、（エ）走行実態に即した審査方法の検討でございます。

ここは、自動車の検査をより実走行に近い状態で行うものとするための審査方法の調査・検討を進め、検査機器の導入を目指しますというものでございますが、具体的には、制動力の審査方法について改善を検討したいと思っております。

現在、ブレーキテスターを使いまして、制動力検査をやっておりますが、非常にブレー

キローラーの回転速度が遅いとか、あと雨の日が非常に滑りやすいということから、これは本当に実走行を再現しているかどうかということについて色々議論がございます。このため、欧米で採用されていますようなブレーキローラーも参考にしまして、より実走行に近い形でブレーキ検査ができるような機器の改良というものを図っていきたいと思っております。

次が、(オ)自動車の改造に係る審査手法の改善でございます。現在、非常に自動車の改造というのが多様化しております。さらには、コンバージョンEVという言葉がございますが、既存のガソリン自動車を電気自動車に改造していくというものもこれから増えていく可能性が高まっております。このため、このような改造に係る審査手法の体制を改善し、適切な審査が確実に行われるように努めていきたいと考えております。

(カ)その他でございます。以上の検査業務の高度化・改善等の検討に当たりましては、CITA等を通じまして、諸外国の行政機関等との情報交換を行いまして、国際的な動向、さらには費用対効果も踏まえた上で実施していくというものでございます。この費用対効果を踏まえた上で実施というのは、やはり見直しの基本方針のところでは言及がございますので、対応しているところでございます。

先ほど高度化の国際化対応につきましては、後ほどというのは、ここに移動したものでございます。

次に、12ページの下の③新たな審査方法の検討という項目でございます。

ここは、今後の検査の質の向上に必要な将来的な課題を取りまとめたものでございます。検査の質を高め、審査業務の効果を向上させるため、車載式故障診断装置を活用した燃費に影響する項目の診断でございますとか、またRSD、リモート・センシング・デバイスと言われております著しい排ガスや騒音を出す自動車を路上で監視する機器を用いた路上検査、さらには必要な点検・整備が実施されていない自動車に対する検査等、自動車の検査手法の技術の進展状況に応じて、新たな審査手法の調査検討を行いますというものでございます。

この必要な点検・整備が実施されていない自動車というのは、具体的には、点検・整備等を行わずに、いきなり検査場に車を持込んで検査を受けるユーザー車検を念頭に置いております。

次に、13ページの(3)でございます。受検者等の安全性・利便性の向上でございます。

①受検者等の事故防止対策の実施、ここは従来から事故防止に関する計画を書いているところでございます。前段の、不慣れな受検者でも安心して利用いただけるよう、案内・注意喚起表示を充実する、安全作業マニュアルを徹底する、研修を充実する等々というのは、基本的には従来と変えてございません。

ここで大きく変えてございますのは、数値目標でございます。理事長からのごあいさつにもございましたが、この第3期におきましては、特に人身事故、非常に社会的な影響が大きい人身事故に対しまして、中期目標期間中において確実に減少するように効果的な対策を講じます。具体的には、中期目標期間中である平成23年度から27年度、この5カ年の平均発生件数を、中期の最終年度でございます22年度に比べて10%以上削減するという目標を掲げてございます。

従来、第2期におきましては、事故削減目標に関しましては、大小すべての事故に関しまして、第1期末期の18年度に比べまして、20%以上削減しますというような目標を掲げてございました。しかしながら、小さい事故としては、具体的には検査官が誤ってハンマー等で検査車両を傷つけてしまうようなケースも事故削減目標の対象に含まれておまして、昨年の評価委員会におきまして、ある委員の方から、このような検査官のケアレスミスのものじゃなく、安全に関わるようなものに目標対象の事故の定義を明確化する必要があるのではないかというご指摘をいただいたことも踏まえまして、特に事故防止の必要性が高い人身事故に対象を絞ったところでございます。

なお、人身事故は当法人の場合、年間20件程度と少ないことから、1年当たりの変動割合が大きくなります。このようなことも考慮いたしまして、この目標期間中の年平均件数について、22年比10%減というような目標とさせていただきます。

なお、22年度は第2期中期の中で一番人身事故の発生件数が少なくなる見込みで現在16件となっております。そのようなことから、22年度の人身事故件数を指標とすることは、当法人としてはかなり厳しい目標となるだろうというふうに考えております。

次、14ページでございます。②利用しやすい施設と業務運営です。

(ア) 施設・設備の適切な老朽更新等です。ここは検査機器の老朽更新をきちんと行いまして、検査機器の故障などによるコース閉鎖時間を減らします。具体的な数値目標を掲げて努力しますというのが内容でございます。これは第2期、第3期、基本的に大きな内容の変更はございませんが、ここも数値目標が従来20%となっていたものが、10%以上ということで変えてございます。

この理由といたしましては、第1期までにかなり検査機器の老朽更新を大幅に進めましたことや、ハードで考えられます事故防止対策をかなりやっけてまいりました。このため、第3期におきましても、これまでのように、前期に比べて20%以上、コースの閉鎖時間を減らすということはかなり厳しいだろうというふうに当法人としては考えまして、老朽更新のこれまでの状況などを見ながら、10%以上という形に数値目標を変えさせていただいてございます。

次の、(イ)の利用しやすい施設の整備でございます。ここは前段の記述は第2期と比べて変えてございません。音声誘導装置や機器等名称看板を装備して、受検者が安全にご利用いただけるようにしますというものでございます。

なお、そのまた書き以降は、これは追記してございます。これは先ほどご説明したような、大型トラックの検査に関しまして、スピードリミッター対策、受検者の利便性向上等のため、大型マルチテストの開発を進めていくということについて、改めて再記述させてもらったものでございます。

(ウ)受検者の要望の把握でございます。これも第2期と変えてございません。やはり第2期と同様、受検者に対してアンケート調査を実施し、要望の把握に努めてまいります。

次、15ページの(エ)国交省と連携した予約制度の運用でございます。

ここは的確で厳正かつ公正な審査を実施しつつ、利用者の待ち時間の低減を図るため、国交省と連携して検査の予約制度を適正に運用しますとの記述は第2期と同じでございますが、予約制度に関しましては、昨年12月から、いわゆるユーザーによる検査の空予約の防止機能を有するインターネット予約システムの運用を開始してございますので、このシステムを有効活用して、さらに予約の適正運用を目指すということの中身として書いてございます。

次、(4)自動車社会の秩序維持でございます。

①不正改造車対策の強化でございますが、その冒頭、(ア)街頭検査の強化でございます。ここも第2期と比べて大きな記述の変更はございません。第2期と同様、1年当たり11万台、5年間で55万台以上の街頭検査を行うということを書いてございます。

ただし、そのまた書き以降でございますが、また、国と連携し、不正改造車の使用等が多いと想定される地域を把握し、その地域において重点的検査を行い、効率的かつ効果的な街頭検査に努めますということを追記してございます。これは政独委から、このように街頭検査について効率的な実施をなさいと、過去の評価委員会からも同様な指摘をい

ただいておりますので、そのようなものを踏まえて、このような記述を追記しているところでございます。

16 ページ、(イ) でございます。不正改造車を撲滅するための啓発活動です。

ここも第2期とは変えてございません。不正改造車排除のため、改造関連の業界の展示イベントでございますカスタム・カーショーなどにおきまして、不正改造車、用品販売店における保安基準不適合のおそれがある用品等について、啓発活動を行っていくというものでございます。

今年も1月に幕張で、このようなカスタム・カーショーがございましたが、関東検査部でこのような指導、啓発活動を行ったところでございます。

②不正受検等の排除でございます。ここは高度化施設を活用して、不正受検等の排除に努めるというものでございます。

次、③その他でございますが、従来、16 ページの第2期中期の(ア) リコール対策への貢献は、(5) の①に移動してございます。

(ア) 盗難車両対策への貢献でございますが、これは従来どおりでございます。盗難防止のため、車台番号の改ざん事案について報告いたします。

次、利用者の審査業務に関する理解の向上でございます。これも従来どおりでございます。情報発信をしっかりとやってもらいたいと思っております。

17 ページ、(5) 国土交通省、関係機関との連携強化でございます。これは何度か申し上げてまいりましたとおり、高度化施設の活用のために、さらに国交省、関係機関と連携強化をしてまいります。

①として、リコール対策への貢献でございます。リコールにつながる可能性がある不具合の抽出を高度化施設を活用して行ってまいります。さらに、国交省と連携してまいります。

②効率的な実施体制の検討でございます。

自動車の型式審査、リコール、研究業務を行っております交通安全環境研究所等との連携を一層強化し、効率的な実施体制を検討してまいります。

③点検・整備促進への貢献等でございます。これも高度化施設を活用いたしまして、点検・整備の必要性について、さらに具体的な情報提供をユーザーに行えないかということについて検討してまいります。

20 ページでございます。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

き措置でございます。

組織運営、①要員配置の見直しでございます。ここは冒頭、説明がございましたが、見直しの基本方針でございますとか、政独委におきまして、継続検査について、業務を縮減するという方向が出されておりますから、そういうようなことを踏まえて、継続、新規、街頭、構造等変更の各検査の業務量の変化を的確に把握した上で、継続検査に従事する職員を中心として人員削減を行い、要員配置の見直しを行っていくというものでございます。

21ページ、②その他実施体制の見直しでございます。

これも見直しの基本方針、政独委への対応でございますが、四谷にあります本部について、東京都23区外への移転について検討なさいというものでございますので、来年度、結論を得るようにいたします。

(2)業務運営でございます。一般管理費及び業務経費の効率化目標でございます。

先ほど何度も説明がございましたが、一般管理費に関しましては、総額6%程度抑制、さらに業務経費に関しましては、総額2%程度の抑制を図ります。これは全独法一律の政府からの指針でございますので、そのようにいたします。

22ページ、②随意契約の見直し、これも政独委への対応でございますが、従来と同じ記述をしております。国における随意契約の見直しの取り組みを踏まえまして、一般競争入札の導入・範囲拡大等を通じて業務運営の一層の効率化を図ります。

③の資産の有効活用も内容の変更はございません。研修施設につきまして、自己収入の増加を図る観点から、効率的な運用を促進します。

④受益者負担の適正化の検討でございますが、これは見直しの基本方針等を踏まえてございます。受益者の負担を適正なものとする観点から、国交省と連携し、手数料の適正化に資する検討を行います。

その他業務運営の効率化でございますが、これも先ほど説明がございましたが、いわゆる市場化テストということで、研修のための実習センターの管理運営と、関東検査部における検査機器の保守管理業務に関しましては、いわゆる民間競争入札を導入した業者選定を行っております。特に検査機器の保守管理業務におきましては、全国拡大ができるよう検討してまいりたいというふうに思っております。

次に、24ページでございます。予算、短期借入金の限度額、また重要な財産を譲渡し、または担保にする計画などがございますが、3. 以下の項目については、変更はございません。

25ページでございます。(1)施設及び設備に関する計画、予算計画でございます。このような予算計画でやるというものでございますが、現在、この内容は財務省と協議中でございますので、内容の変更等があり得ます。後ほど、具体的内容については、別の資料で説明いたします。

(2)人事に関する事項でございます。ここも内容は変えてございません。高度化施設の運用ということを追記したところでございます。

26ページ、②人員に関する指標でございます。ここも従来どおり、国家公務員の給料見直しを踏まえて、同様水準で適正化に取り組んでいくというものでございます。

さらに、後段でございますが、23年度、第3期の初年度におきましても、5年間で5%以上を基本とする削減取り組みを引き続き行っていくというものを書いてございます。

27ページでございます。27ページの一番下の部分に、第2期中期目標期間中の繰越積立金は云々という記述がございますが、これは手数料の自己収入化が第2期で行われましたので、その関連で追記したものでございます。

次に資料12-6に、予算に関する表がございます。これは今、説明いたしましたような第3期中期計画において考えております各施策を実施していくために必要な予算計画を年度ごとに書いたものでございます。左が第2期の期間を参考として書いておりまして、右が第3期でございます。

【江坂企画部長】 資料12-6といたしまして、予算の表でございます。

これは先ほどの繰り返しですが、第3期中期計画で考えております各施策を実施するために、どのような予算措置を講じていくかということを表でまとめたものでございます。

左に運営費交付金、施設整備費補助金とございますが、これは国費でございまして、3段目の審査手数料収入というのは、これは自己収入ということになってございます。

さらに、次の資料でございますけれども、資料12-7でございますが、第3期中期計画における国費についてという資料がございます。ここも同じようなことが書いてございますが、特に注視していただきたいのは、左から2番目に年平均という欄がございます。上の表が第3期でございまして、下の表が参考として第2期を書いてございます。年平均でいいますと、国費の場合、第3期におきましては33億7,900万円ちょっとということになっておりまして、第2期と比べますと、23%減ということとなっております。運営費交付金、施設整備費補助金、それぞれ削減を考えておりまして、交付金は35%減、施設整備費補助金は約20%減という形となっております。国費に関しましては、基本的に

は毎年度、縮減していくような形で計画を考えているところでございます。

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、ただいまのご説明に対して、ご質問なりご意見をご自由におっしゃっていただきたいと思います。どうぞ、よろしく願いいたします。どの資料に対してでも結構です。一応、重複している面もありますけれども、ご指摘、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

ちょっと前から気になっているのですけれども、今、ご説明いただいた資料の12-3ですか、これを中心にと思えますけれども。その2ページの自動車社会の秩序維持と書いてあるのですけれども、ちょっと大げさだなと思っているのですけれども、自動車検査に係るということですよ。それが大前提ですから、これでもよろしいのですけれども。

あと、6ページの上の段落の真ん中ぐらい、必要な体制の整備を図りますと言って、その次に2行、また図りますと出てきまして、その後、また図る、図ると4回ぐらい図らずも出てくるんですね。この辺はちょっと直していただくといいなと思えますけれども。例えば実態に照らして明確化するとともに、全国的に提出書面などの審査方法の統一化を行いつつ、行う等、それで最後は図りますでいいんじゃないですかね。統一化に努めるとか。いかがでしょうか。

それから、取組みという言葉があつて、たびたび出てくるのですけれども、取組みの「み」という平仮名をつけた場合とつけていない場合とが結構あるんですよ。

【戸澤理事】 わかりました。ちょっと見直します。

【大聖分科会長】 どちらがあれなんですかね。公文書的には「み」をつけるんですか。

【永井技術企画課長補佐】 ほかの文書の書きぶりとか、並びを見ながら、確認作業をさせていただいて、そこは直させていただきます。

【委員】 今、先生がおっしゃった「図る」「図る」というところ。私、大学で自分のところの中期計画と、それから年度計画をつくるのかかわって、これは意図的に図ると使っているのかなというふうに私は理解していたんですけども、中期計画ですから、統一化を行うということになると、年度をかけて進展していくというイメージがなかなか出ないんですね。だから、中期計画ではどうしても図るという言葉遣いが多くなって、それで年度計画でこうこうこれをやりました。はい、5年間、見てくださいと、そういうストーリーでつくられているのかなと推測をしておったのですが。

【大聖分科会長】 なるほど。目標とするとか、目指すとか。何か意図するという意味ですね。

【委員】 いずれにしても、中期計画、年度計画という、段階的な何か計画制度だから、それに応じた表現の違いというのは、若干、どうしても出てくるのかなと思ったのでありますが。

【大聖分科会長】 では、事務局で、ご判断ください。

【永井技術企画課長補佐】 事務局で確認して分科会長に見て頂きます……。

【委員】 ちょっと基本的なところで、例の職員の方々の人材の確保等というところなんですが、非公務員化のところで、実際の現場は大丈夫という、モチベーションが下がったりしていないんですか。

それと絡みで、国等との人事交流、レベルに応じた各種研修、改善提案等というふうにあるのですが、国との人事交流、具体的にやっぱり身分関係のことまで考えて交流を図ろうという計画なのでしょうか。

その辺が、今までだと、街頭検査のときもそうなんですけれども、そのときに検査に応じないといったときに、ほかの公務員の人と一緒に対応しながら、警察も含めて対応するとかという形で、公務の執行の妨害を適切に排除できるかどうかという問題と絡んでくるかなというふうに思うものですから、ちょっと基本的に、計画の中に書くのはこのぐらい仕方ないでしょうけれども、ちょっと教えてもらえれば。

【戸澤理事】 今、人材確保の関係で、第2次中期の期間中に非公務員化されたと。それがいわゆるモチベーションですね、職員の意識、こういったものとの関係でどうなのかと、こういうお話だと思います。

第2期期間中に、確かに我々としては別に望んだわけではなくて、政府全体の方針の中で、いわゆる非公務員化というのが実現されたわけでございます。その中で、おっしゃるように、職員のモチベーション、あるいは街頭検査等のそういう公務ですね。そういう公務を実施する上で、何か支障はないかということについては、非常に我々としても気を使ってきております。

ただ、幸いなことに、例えば街頭検査ですと、国、あるいは警察と一体になって行っておりますので、身分が変わったからということで、特に我々の業務に支障が起きたということは今のところはありません。

また、検査現場において、いわゆる不当要求等があるわけなんですけど、そういった場合

に、その身分が変わったということでどうかという懸念も我々もしております。最初はちょっとそんな話もあったのですが、基本的には、やはり従来どおり警察と非常に連携を密にして、常に何かあれば警察も出動していただけるというような、現場レベルでそういう密接な連携をとって、基本的にこれは公務執行妨害も適用されるということでございますので、特に非公務員になったからということで、直ちに実務で大きな差しさわりがあるというような状況にはなっていません。

ただ、やはり職員の方々のモチベーションですね、こういったものをどうやって維持するのかということは非常に重要な課題だと思っております、ちょっとここにも書いてございました業務改善とか、あと、観点はちょっと違うのですが、高度化というのは、将来的には、いわゆるモチベーションを高める役割にもつながる可能性があるんじゃないかなというふうに期待しております。

というのは、職員の方が日々、毎日、検査というのを1台、1台行っているのですが、その結果というのは、なかなか目に見える形で一人一人の職員の中で必ずしも訴えかけられるものではない。場合によってはマンネリ化するような、そういったケースもあるんじゃないかと思うのですが、それがこの高度化を入れて、将来的な課題でもあるのですが、いわゆる公表するような形で、この分析した結果を、できれば将来的には公表するというようなことまで念頭に置いておまして、そうなってきますと、毎日、日々の検査の結果というのは、目に見える形で対外的にも公表されるということになると、いわゆるフィードバックされて、自分たちの毎日の検査のモチベーションといいますか、こういったものにも、維持・向上というものにも働くのかなというところは期待しているところでございます。

【委員】　あと、もう1つなんですけれども、費用対効果のところは極めて厳しく指導されているのですが、前にも申し上げたと思うのですが、自動車の安全確保と環境保全という大命題があるわけなので、その費用と言っても、今、おっしゃられたように、データの電子化、それには最先端の電子化のための技術が必要ですし、設備投資も必要になりますね。だから、この計画の中で、民間でもう対応できる部分については、それはどんどん民間に任せていくと。だけど、これはやっぱり国と提携しながらも、かなり高度な3次元測定装置などもつくったのを拝見しましたけれども、例えばETCのところを通過すると、パッと画像が映っていくとかという形で、ふだんチェックが可能になるようにするとか、要するに安全確保のために必要なものというのは、こういうものがありま

すというようなことを、あらかじめ予算のことも頭に入れながら計画を立てられたほうがいいのかなど。ちょっとめり張りを付けないと、一般にわかりにくいのかもしれないなどという気は1つしました。

もう1つは、予算のもと、特別会計の根っこにあるお金って、それはどういうお金なのというのは一般的にわかりませんよね。

今、国庫からお金が出てきますけれども、その根っこにある、もとなるお金というのは、税金で集めたお金ではないでしょう。ですから、とにかくもとなるお金という、国のお金ではあるんだけど、それはどういうところから出てきているお金で、それをこういう自動車の安全のために使うということなんだということも、やっぱりある程度、理解されるように目的設定しておいたほうがいいのか、予算の関係もという気はします。

これをこのままずっと見ると、費用対効果についても、自分たちのやっていく業務を、これはむしろ国がやっていくべき業務じゃないかなと思えるようなものと、もう民間でどんどん進めてほしいものと分けたほうがいいのかという気はするんですけども。

【大聖分科会長】　　ちょっと難しいところですね。

これといいますのは、この計画を立てるとということと、目標を定めるということは、納税者に説明するということとちょっと違うんじゃないかという気がしますけれどもね。

【委員】　　もちろんわかりますけれども、それは。

【大聖分科会長】　　つまり納税者というか、手数料を払っている方々に対する。これは独立行政法人自身が打ち出している目標なものですから、そこまで含める必要があるかどうかということですね。

【委員】　　そこまで含めるのは難しいだろうなとは思うのですが、めり張りを付けると申し上げたところで、これは自動車の安全と環境と言っているわけですから、本来、国がやっていっていいんじゃないかと思える部分と、民間にどんどん譲るべき部分と、明確に峻別して、本来やっていくべきところかなと。

【大聖分科会長】　　おっしゃるとおりですね。

特会法が改正されて、一般会計化されるわけですよ。ですから、民間にやってもらうところはやってもらうと。しかもこういう法人がやらなきゃいけないということの説明と、いいですか、そういう意味だと思いますけれども。

【会長】　　それから、もう1つは、運営費の削減というのですけれども、例えば運営費の交付金に関しては定常的なものですから、それは抑制していくということですが、

それに対して設備の更新とか、そういったものはまた別のお話になるので、それはわりと過去を見ましても、設備の導入のときにはかなり費用がかかりますし、ある程度のフラクションはあるということですよ。それはまたそれで計画をお立てになるということで、施設整備費補助金でまた賄われるということになるんだらうと思っておりますけれども、予算としては。

【委員】 経費ということだと、施設整備費補助金はまた別の話だろうというふうには理解しております。それとちょっと関連するところで、1点質問させていただいてよろしいですか。

【大聖分科会長】 どうぞ。

【委員】 一般管理費・業務経費の効率化のところ。この計画のところ、経費総額のそれぞれ6%と2%程度抑制というふうに出ておまして、これと資料12-6の予算のところの見方をお伺いします。予算ですから、これぐらい経費がかかるということから、積算されていくと考えてみました場合に、例えばここに出ている第3期中期目標期間の中の、例えば運営費交付金は、既に一般管理費や業務経費にかかる6%、2%という分の削減分を含んだ金額がここに上がっているという書き方だということでしょうか。

【飯塚理事】 一般管理費や業務経費の削減と申しますのは、運営費交付金、あるいは施設整備費補助金で賄われない部分について、要は自己収入で手当てをする部分について、6%なり2%を削減するということでありまして、交付金と補助金は毎年、財務省の査定によって削減をされるということでもありますので、それはちょっとまた別の世界であります。

【委員】 すみません、そうすると、ここに収入の部分として、審査手数料収入は入ってくるわけですよ。これは経費がかかるからこうということできているものではないということですよ。経費がこれだけかかるからというよりも、これだけ台数があるからといって入ってくるというものですよね。

【飯塚理事】 台数が多いと入ってくるということですよ。

【委員】 審査手数料収入と、経費の総額をこれだけ削減しろというのが関係するということは、これを使った一般管理費とか業務経費に関しても、6%、2%削減しろということなんですね。

【飯塚理事】 12-7を見ていただきますと、国費の中に、運営費交付金と施設整備費補助金と書いてありまして、運営費交付金は機器の老朽更新等、それから施設整備費補

助金は審査場の改修等ということで、こういうものに充てられることになっていまして、それ以外の機器の運営費とか、あるいは人件費等については、国費の対象外になっていきます。それが我々の自己収入で賄うことになっていまして、それぞれ一般管理費、業務経費について削減をしていくと、こういうものでございます。

【委員】 そうしますと、この手数料収入は入ってくると。削減する分が6%、2%とあると、その削減した部分というのは、さらに独法さんでこういうことに使いたいということに使える部分として確保するということを行っているということなんですか。

【飯塚理事】 いや、削減した部分については、剰余金として積み立てるということになっていまして、最終的にはそれは自己収入で、将来の減価償却費の部分については繰り越せませうけれども、それ以外にさらに剰余金があった場合は、国庫にお返しをするということになっていきます。

【委員】 そうしますと、自己収入を増やすということが今回の中期計画の中でも、またさらに受益者負担を見直すようなことが書かれていたと思います。しかし、そういうふうにして自己収入を増やした部分に関しても、減価償却を除いた部分については、幾ら増やしていても、その分はお返しするという、そういう形になっていくということでしょうか。

【飯塚理事】 原則としては、そういう形になります。

ただ、特殊要因によって増減する経費を除くということでもありますので、一般的に考えられないような特別なもし要因があれば、抑制の対象外というふうにはなりますけれども、収入が増えたところで、基本的には国庫に納付するほうにいくのかなというふうに思っております。

【委員】 その仕組みとして、そうなんだろうと思います。しかし、これだけ自己収入を増やさないという方向で動いてきています。その1つの意味としては、やっぱり自己収入部分を増やすことにより、業務に対するインセンティブなり、工夫の余地を持ちせる事業に結びつかせることが重要だと思います。自己収入を増やしても、やっぱり返してしまうということだと、失礼な言い方かもしれませんが、モチベーションの部分でいかなのかなというような気持ちもいたします。制度全体の話だから、ここでどうこうという議論になるお話ではないとは思いますが、何かそのところで、自己収入を増やした部分について、独法さんとして何か利用できるような仕組みづくりというのが、何か考えられるようになったらいいなというふうには思います。

【飯塚理事】 その点でちょっと一言申し上げますと、継続検査について、やはり民間能力を使えということになりまして、民間で継続検査を行う分が増えますと、やはり私どもの収入が減ってきますので、そういう意味で、1台当たりの手数料が仕事量に応じた額になっているかどうかというのを見直していただくということが、継続検査が減っていった後のことを考えると、その分が全部持ち出しになるかどうかというのは、どの程度減るかとか、これは国土交通省で制度のご検討をこれからされるわけですけれども、その制度の検討とあわせて、収入をどう確保していくかということですので、直ちに増収した分が出ていってしまうということにはならないと思います。

【大聖分科会長】 どうもご指摘ありがとうございました。

運営費交付金というのは、機器類の老朽の更新等に使われているということですね。

【飯塚理事】 現在、そういう形でやっております。

【大聖分科会長】 別に、施設整備補助というのは、検査場自体のいろいろ改修なんかに使われるということでもあります。

【飯塚理事】 そうです。

【大聖分科会長】 それから、審査手数料の収入というのは、これは別にあるということですが、また、もう1つは、これに関して受益者負担を適正なものにする観点からということで、手数料の適正化に関する検討ともリンクするわけですね。

【戸澤理事】 先ほど話がございましたように、継続検査については、民間にどんどん移していく。そういったときに、収入と支出のバランスを見て、いわゆる今のが必ずしも費用と負担、ここが1対1になっているかということ、必ずしもそうでない部分もあるので、新しいそういう制度ができたときに、またそういったものも含めて見直しをするというような意味だというふうにとらえています。

【永井技術企画課長補佐】 簡単に今の議論をまとめさせていただきますと、資料の12-7、国費について、この下の枠にあるのですが、まず、今、自動車検査独立行政法人に対して、国から支出しているものというのは、機器の老朽更新とか、もしくは施策上、新たに必要なものとか、検査コースの設備の改修、基本的にそれだけをやっております。

ですので、いわゆる効率化係数が6%とか、2%とか言われているのには外れていると。一番下のセルに書いてあります現中期計画における運営費交付金算定のルールということに書いてあるのですが、要は必要なものをしっかりと要求して、それを査定していただいて、額を決めてやっていますというものになっております。

もう1つが、自己収入でやっているものですが、こちら資料の12-3、今、ずっと説明を検査法人からしていただいております中期計画ですが、こちらの21ページ、中期計画の21ページのところに、一般管理費、業務経費のことが書いてございますが、ここに括弧で、人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除くとなっております、いわゆる一般的な備品その他を含めて、恒常的なものはしっかり効率化をかけますが、それ以外のはそぐわないものというのは除外して考えると。基本的にそういう考え方になっています。

ですので、この予測の手数料収入ではございますけれども、これの業務支出を単純に全体として掛け算をして額を決めるというわけではないというところだけ、ご留意いただければと思っております。

【大聖分科会長】　　そういうふうに理解できますね。

【永井技術企画課長補佐】　　交付金を国から独法に渡しているということもございますので、やはり厳しい目でしっかりと効率化を進めていただきたいという、制度全体としての方針があると理解していただければと考えております。

【委員】　　全体的なコメントなんですけれども、さっきから民間にいろいろすみ分けのような話が出ていますけれども、今後、例えば高度ないろいろな機器を導入して、そこから辺の背景で、例えばOBDとか、民間がなかなか今、導入を渋っているようなものを導入する。

そういうところと、今後、リソースが非常に限られて、かなり厳しくなってくるということを考えると、今後、あるものは民間にすべて出すという考え方と同時に、民間とうまく連携みたいなことも必要かなというような気がします。

例えば、これは汎用スキニング・ツールの普及検討会で、私、提言しているのですが、うまくネットワークを使うと、必ずしも機器があったところで検査をしなくても大丈夫かもしれないですね。例えばデータを吸い上げるものだけがあれば、それをセンターになるようなこちらの法人に送って、それで評価して車検を出すようなことも可能かなと思って。そうすると、今、かなり民間でコストとの問題みたいなことがいろいろ議論されていますので、必ずしも民間の車検をとるまち中の整備場が高度な機械は導入せずに、端末だけ導入すれば済む話かもしれないですし、そういうように、高度な検査についても、うまく民間を使うようなことをやっていくと、どんどん人をそれほど増やさなくても済むというようなことと、それからそういうものをセンター化していくようなことによって、

新たな独法のあるべき姿みたいなのが出てきて、それが先ほどからちょっと議論になっているモチベーションということにもつながるかなというふうになんか思ったので、コメントです。

【大聖分科会長】 いかがでしょうか。

ただいまご意見をいただいていますけれども、こういったものは、この修文という形で盛り込めるかなというのもちょうとありますけれども、なかなか難しい面もありますので、むしろ中期目標というよりは、今のご指摘は長期的なほんとうに技術開発にかかわるところが絡んでいるなというふうに思いますけれども。

【戸澤理事】 今、非常に重要なご指摘じゃないかなと思っています。ですから、やっぱり検査法人の役割といいますか、民間とのすみ分けをどういうふうにしていくのかという、これは独法の見直し、削減の見直しの中でも非常に大きなテーマだったのですけれども、それと今のお話というのは非常に共通的な話で、いわゆる民間である程度できるようなものについては、民間に任せていく。

ただ、やはりそうは言っても、すべて民間に任せて、車の安全だとか環境、こういったものがほんとうにあるレベルに維持できるかどうかというのは、やはりそうではないだろうと。今ちょっとお話の出ましたような、センター的なところですね、それはやっぱりある程度の公的な部分に関与するような部分というのは当然あるんじゃないかと思います。

いわゆるデータの集積、その統計分析とか、そういったもので、全体の我々のほうが扱っていますのは、使用過程車の今、どういうふうになっているのかという全体像なんかは把握して、それに基づいて効率的な施策を打っていくとか、そんなようないわゆるデータセンターとか、そういう役割というのが、おそらく検査法人の将来の非常に大きな役割の1つではないかなというふうに思っています。

【大聖分科会長】 例えばOBDなどでも、これが高度化してきますと、定期検査のときに、そのデータを吸い出して、これまでの動作の履歴がちゃんとうまく働いているかどうかというのはわかっちゃうわけですね。それはその人自体の技能に頼らなくてわかるようなところがあるということですね、1つは。そんなイメージでしょうか。先生。

【委員】 ええ。

【大聖分科会長】 情報通信技術を使えば、それができちゃうということもあるんですよね。

資料の12-3の11ページなんですけれども、検査方法の改善ということで、今まさ

にご指摘があったところと重なるのですけれども、審査方法の改善、(ア)と(イ)なんですけれども、これは製造者、自動車メーカーですね、その協力なしにはいかない。検査法人だけが技術的にリードできる話ではないので、今、古川先生がご指摘にあったこととちょっと重複しますけれども、メーカー自体のノウハウをある程度、前提にした上でやっていかなきゃいけないんじゃないかなと。

もちろん電気自動車なんかですと、安全基準や何かは国交省でいろいろつくられるわけなんですけれども、検査という観点からいうと、いろいろな新しい技術が出てきていますので、それを踏まえる意味でも、やはりそういうものが需要ではないかなと。これは大型の貨物車にも言えることではないかなというふうに思います。

ほかにいかがでしょうか。

【委員】 同じ資料の15ページの、自動車社会の秩序維持の一番最後の数行で、これはちょっとご質問なんですけれども、書いてあることは非常によくわかるのですけれども、不正改造車の使用等が多いと想定される地域を把握して、これは過去のあれで、大体そういう地域ってわかっているのかどうかということと、何となくちょっとどぎついなという感じがしないでもなくて、要するにろくでもない地域は重点的にやるぞと、警察と協力してやるぞと、そういうふうに読めないことがないので、少し表現を工夫して、地域ごとの不正改造車の使用頻度に応じた何か重点的な何かをすとか、そういう表現のほうがよいのかもしれないという気がいたしました。

ちなみに、事実として、こういう地域差というのは非常に明確になっているかどうかということもちょっと教えていただければと思います。

【戸澤理事】 おそらくこれはちょっとそういう趣旨というよりは、各地方地方で、不正改造をして、いわゆる暴走行為をするような人たちというのはいるわけです。別にどこの地域が偏在しているとか、そういうことではなくて、それぞれの地域でそういう人たちというのは大なり小なりいるわけで、ただ、そういう人たちがよく使うローリング族とか、何とか族とかというのがありますですね。そういうものが、例えば週末に集まってやるような場所というのは、ある程度、特定される。警察なんかが一番情報を持っていると思うのですけれども、そういったところでやれば、より効率的な街頭検査ができるのではないかと。

【委員】 そういう意味なんですか。

【戸澤理事】 普通のまち中の通常の道路でやるよりは、特にそういうところも重点を

置いたらどうかという、そういう趣旨でこれは書いたというか、もともとの指摘があったのですけれども。

【大聖分科会長】 一網打尽というやつですね。

【永井技術企画課長補佐】 内容的には、検査法人から説明があったとおりでございます。

先ほど私から説明させていただきました資料12-4の「勧告の方向性」の反映状況という資料の2ページ目ですが、こちらの左に、総務省の政独委から、今のような書きぶりがございまして、それもあってこういう書きぶりになっているというところですよ。

ただ、一方で、当然、落とし込んでいく中で、年度計画とか、実際にそれをどうしたかという業務実施報告がございまして、そちらの中で中身はしっかりとやっていけるのではないかというふうに考えております。

【委員】 それなら地域ではなくて、場所というか、スポットというか、そういうことですよね、イメージとしては。

【戸澤理事】 そうですね。

【委員】 地域というと、もう少し広がりがあって、私どもの地域はって、そういうふうになるので、おっしゃっていることはよくわかりましたが。

【大聖分科会長】 あるいは地域だけじゃなくて、時期的な問題もありますよね。

【戸澤理事】 そうですね。

【大聖分科会長】 だから、想定される場合とか、ケースを把握しとか、そっちのほうがいいんじゃないかなという気がするんですけどもね。

地域というと、何かほんとうに。それと、文意からいくと、要するにバイクだとか、そういうものというのはなかなかピンと来ないです。乗用車で不正をやるだけじゃなくて、トラックとかそういうものもあるわけですよ。

【戸澤理事】 そうですね。

【大聖分科会長】 それは特定の地域じゃないんですよ。

【戸澤理事】 過積載。

【大聖分科会長】 過積載とか、不法改造でも、乗用車のマフラーをあれしたりというようなことは、特定の地域、特定の時期にあるんですけども、そうじゃない、全国広くやられているケースもありますのでね。

粛々とやらなきゃいけない検査もあるし、特定のターゲットをやらなきゃいけない場合

もあると。

【戸澤理事】　　そうですね、それは組み合わせだと思えます。

【大聖分科会長】　　じゃあ、この辺はちょっと修文をぜひお願いしたいと思えます。

【委員】　　ただ、端的に時期や場所をというふうを書くほうがわかりやすいんじゃないかと。

【大聖分科会長】　　活発なご意見を多数いただきまして、全体としては、特段のご意見はないという形で、修文はさせていただきますけれども、それに関しては私どもの事務局と私にお任せいただくということで、進めさせていただければと思えますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

【大聖分科会長】　　それでは、そういうふうにさせていただきたいと思えますので、あとは事務局にお戻しいたします。

【永井技術企画課長補佐】　　どうもありがとうございました。

それでは、本日の分科会の審議結果の取り扱いですが、国土交通省の独立行政法人評価委員会運営規則に基づきまして、後日、事務局より国土交通省独立行政法人評価委員会委員長に報告を行います。その後、委員長の同意を得た上で、分科会の議決を委員会の議決として確定するという運びになっております。

また、この第3期次期中期目標・計画につきましてですが、財務省、それから総務省との調整、手続きを経る必要がございます、それを経た上で、3月末に正式に決定と、そういう流れとなります。

それでは、本日、非常に長時間かつご熱心なご審議、本当にありがとうございました。

以上をもちまして、独立行政法人評価委員会第12回自動車検査分科会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —