

独立行政法人評価委員会

第1回自動車検査分科会

平成14年5月22日(水)10:00~12:00

霞山ビル9階 霞山会館「霞山の間」

【久保田専門官】 ただいまから独立行政法人評価委員会第1回自動車検査分科会を開催させていただきます。

本日は委員の皆様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。私、事務局を担当させていただきます久保田と申します。よろしくお願いいたします。

本日の議事進行につきましては、後ほど分科会長にお願いさせていただくまでの間、私のほうで務めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず初めに事務局を務めさせていただきます技術企画課長の久米よりごあいさつを申し上げます。よろしくお願いいたします。

【久米技術企画課長】 おはようございます。自動車交通局の技術企画課長の久米でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員の皆様方には大変ご多用の中ご出席を賜りましたことをまず厚く御礼申し上げます。

国の行う事務につきまして事務の効率化、さらには透明性や説明責任、これらを十分に果たすために独立行政法人という組織体系を設けまして、国土交通省におきましては昨年の4月1日に11の機関が独立行政法人に移行しているところでございます。

本日のこの自動車検査分科会につきましては、他の独立行政法人に遅れまして、国土交通省関係の最後に設立される独立行政法人ということで本日の分科会の開催をお願いいたしましたところでございます。自動車検査独立行政法人につきましては7月1日に設立する予定でございますので、それに先立ちまして中期目標及び中期計画を策定する必要があり、本日はそのうち中期目標について分科会のご意見を賜りたいと思う次第でございます。

自動車の安全、環境の問題については、重要な課題が山積みしている中で自動車の検査の役割も非常に重要になってきているところでございまして、国民に、より近く親しまれるようなサービスを目指しまして発足したいと考えておりますので、諸先生方におかれま

しては忌憚のないご意見を賜りまして、独立行政法人が発足に当たり、非常にスムーズに、また国民の皆さん方にわかる形でサービスの向上を目指してスタートできますようお願い申し上げたいと思う次第でございます。よろしくお願いいたしたいと思っております。

本日はどうもありがとうございます。

【久保田専門官】 引き続きまして、本日ご出席いただきました委員の方々のご紹介を行わせていただきたいと思います。お手元に座席表を配付させていただいていると思いますが、この座席表に従いましてご紹介させていただきたいと思います。

まず、慶應義塾大学総合政策学部教授の会田一雄先生でいらっしゃいます。

【会田委員】 会田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【久保田専門官】 それから、現在フリーアナウンサーの青山佳世さんでいらっしゃいます。

【青山委員】 青山でございます。よろしくお願いいたします。

【久保田専門官】 続きまして、日産自動車副社長の久保宣夫様でいらっしゃいます。

【久保委員】 久保でございます。よろしくお願いいたします。

【久保田専門官】 続きまして、福井工業大学機械工学科教授の池上詢先生でいらっしゃいます。

【池上委員】 池上です。よろしくお願い致します。

【久保田専門官】 続きまして、横浜国立大学国際社会科学研究科教授の来生新先生でいらっしゃいます。

【来生委員】 来生でございます。どうぞよろしく。

【久保田専門官】 続きまして、弁護士の島田一彦先生でいらっしゃいます。

【島田委員】 島田でございます。よろしくお願い致します。

【久保田専門官】 続きまして、麻生総研ディレクターの松田美幸先生でいらっしゃいます。

【松田委員】 松田でございます。よろしくお願いいたします。

【久保田専門官】 なお、本日、分科会の委員とされました近森先生におかれましては、ご都合により欠席なされておられますけれども、議事を行うための定員数を満たしていることをご報告させていただきます。

また、本日は自動車検査独立行政法人の理事長となるべき者として、5月7日に国土交通大臣の指名を受けました橋口寛信様がいらっしゃっておりますので、ご紹介させてい

ただきたいと思います。

【橋口理事長予定者】 ご紹介いただきました、理事長就任予定者の橋口寛信でございます。よろしくお願いいたします。

【久保田専門官】 それでは、審議に入ります前に、国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条第3項の規定に基づきまして、議事の進行役となりますこの分科会の分科会長の互選をしていただきたいと思います。

我々、事務局からの提案といたしまして、互選に当たりましては、これまでの経験等を踏まえ、池上委員に分科会長をお願いいたしまして、以後の議事進行をお願いすることとしたらどうかと考えておりますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【久保田専門官】 それでは、池上委員を分科会長という提案につきまして皆様のご賛同をいただきましたので、池上委員に分科会長をお願いいたしたいと思います。よろしくお願いいたします。

また、この後の議事進行につきましては、池上分科会長をお願いいたしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【池上分科会長】 分科会長にご選任いただきました池上でございます。これまでの経験などを踏まえてとさっきおっしゃったんですが、ちょっと当たらない面もありまして、経験が豊かとは言えませんが、委員の皆様方並びに事務局、それから理事長予定者の方の力をかしていただきまして何とか責務を果たしたいと思っています。どうかよろしくお願いいたします。

この分科会は、先ほどもありましたように、今年7月1日に設立されます自動車検査独立行政法人が達成すべき業務内容に関する目標並びに計画、それをそれぞれ中期目標、中期計画と申しますが、これに関連しまして業務運営の効率化並びに業務の質の向上といった事項につきまして審議を行いまして、意見具申を行うこととなります。したがって、各委員におかれましては忌憚のないご意見をいただくようお願いしたいと思います。どうかよろしくお願いいたします。

次に、国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条5項の規定に基づきまして、私のほうから分科会長代理を指名させていただきます。この分科会長代理につきましては、本日も欠席ではございますが、近森委員をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【池上分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、議事に入る前に資料の確認をさせていただきたいと思います。事務局のほうからお願いします。

【久保田専門官】 お手元に配布させていただいた資料ですが、クリップを外していただきますと、上にまず紙が4枚ついておりまして、配席表の下に分科会資料というものとその下に議事次第、それから目次がついております。それから、ホチキスでとめております資料が7つございまして、上から資料1から資料5までと、あと参考資料1、参考資料2という形で7つホチキスでとめた資料があると思いますが、大丈夫でございましょうか。不足がないようですので、分科会長、よろしく願いいたします。

【池上分科会長】 それでは、早速、議事に入らせていただきます。

お手元にあります議事次第に沿って進めさせていただきます。

議事の1、自動車検査独立行政法人の運営等についてでございます。評価委員会での審議決定事項の中で当分科会の運営に当たり必要な事項についてあらかじめ資料として配付されていますので、それに基づいて事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【久米技術企画課長】 それでは、資料2に基づきましてご説明したいと思いますが、基本的には運営の規則のところでございますので、その中の幾つかのポイントをご説明させていただきたいと思います。

まず、2-1-1でございますけれども、委員会の運営規則ということでございます。この中のポイントとしましては、まず第5条の原則として会議は公開で行うということでございます。

次に、第6条においてあらかじめ議決した事項については、委員長の合意を得て分科会の議決をもって委員会の議決とすることができる旨規定されているところであります。また、ページ2-2-1の1.委員会での議決を必要とする事項中(3).主務大臣への意見具申関係において、これからご検討いただきます中期目標の策定及び、中期計画の認可の際の意見具申が含まれていますが、次のページの2-2-2の附則において自動車検査独立行政法人の設立時の中期目標の策定に際しての意見具申、中期計画の認可に際しての意見具申は、時間的制約等から緊急やむを得ない措置として分科会の議決をもって委員会の議決とするということでございまして、この中期目標、それから中期計画につきまして、この分科会のご審議の結果でもって議決ということになるわけでございます。

それから、ページ2 - 2 - 2の2.分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項中、次回ご審議いただく予定の業務報告書の認可に際しての意見具申、あるいは(2)の役員の報酬等の支給基準に対する意見具申につきましても、分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項ということで決められているところでございます。

主な点につきましては以上でございます。

【池上分科会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明に対しまして、ご質問等ございませんでしょうか。この分科会は他分科会に比べて1年3ヶ月あまり遅れて発足することもあり、これまでの決定事項は全部適用されているということでございます。

何かご質問等ございませんでしょうか。ございませんようでしたら、評価委員会での審議決定事項ですので、ご認識いただきますようお願いいたします。ありがとうございます。

それでは、続きまして、議事(2)の自動車検査独立行政法人の概要について、事務局からのご説明をお願いします。

【久米技術企画課長】 それでは、資料3に基づきましてご説明させていただきたいと思えます。

まず、1.の沿革でございますけれども、平成11年4月に中央省庁等改革の推進に関する方針において、自動車の検査場における検査を独立行政法人化するという方針が決められ、これに基づき自動車検査独立行政法人法が、他の独立行政法人の個別法と同様に平成11年12月に成立いたしました。ただ、この自動車検査独立行政法人につきましては他の独立行政法人と比べ、規模が大きく全国的な組織であることなどにより、他の独立行政法人に遅れまして、今年の7月1日に設立する予定になっているところであります。

業務の概要につきましては、これは法律で決められておりまして、基本的には自動車の検査のうちの技術的な部分、保安基準に適合するかどうか、その審査を行うという部分が基本的にその業務の主たるものでございまして、それ以外に立入検査権限に基づく検査のうち自動車が保安基準に適合するかどうかの審査、それから、これら業務に附帯する業務といったものが業務として決められているわけでございます。

現在、執行体制につきましては、役員数は7名以内、国からの移行定員については881名、自動車の検査場数としては93カ所、出張検査場数としては150カ所で、予算としては運営費交付金で運営するというところでございまして、これは今年7月から来年3月までで82億6,400万円ということでございます。また、施設整備費補助金につきまし

では約7億円というものが予算として計上しているところでございます。

次に検査業務のうち、どういうところを独立行政法人で担当するかということにつきましては、次のページの3-1-2をごらんいただきたいと思います。検査の業務のうち主なものとして新規検査と継続検査の2つを挙げてございます。新規検査は、ナンバープレートをつける前に基準に合っているかどうかを確認する最初の検査ですし、継続検査は、乗用車でしたら最初3年、後は2年ごとに実施するという検査でありまして、これらが業務の大部分ということになるわけでございます。その部分のうちの、横の並びにそれぞれ二重の四角でもって保安基準適合性審査というふうに書いてございますが、ここの部分を独立行政法人のほうで行うということでございます。

新規検査につきましては、2つの流れがあり、まず1つは型式指定車の流れであります。これは通常の乗用車などの大量生産車が例にございますけれども、これにつきましては基本的には型式ごとに保安基準の適合性のチェックを行い、あとはメーカーが1台1台、自分で検査をして、国としては、そのメーカーの検査結果を表した書面だけで処理するという流れになっておりまして、これにつきましては従来どおりという流れになっております。この関係の保安基準の適合性の審査、この型式指定についての適合性の審査につきましては、独立行政法人交通安全環境研究所で型式ごとのかなり高度なチェックを行っているということでございます。

もう1つの流れは、その下にその他の車、実施率は21%と書いてございますが、これは結局、そういう大量生産の車以外の車でございまして、トラックとかバスですとか、あるいは改造した車ですとか、個人が外国から並行輸入という格好で持ち込んだような車とか、そういう大量生産のチェックがされないものをチェックするというので、これが21%あるというのが新規検査の現状ということでございます。これにつきましては1台1台、そういう保安基準の適合性、あるいは税金とか何かも関係しますので、重量や寸法といったところまでチェックするというのが新規検査ということでございます。

継続検査につきましても2つの流れがございまして、1つは、検査の設備なども所有している指定整備工場に車を持ち込み、点検整備して、それから検査まで行うという流れになっております。これにつきましては車検証の交付のときは、その整備工場が発行した保安基準適合証という書面により審査を行い検査証を交付するという形になっておりまして、これにつきましては従来どおりということでございます。

もう1つは、検査の設備などが無い整備工場あるいはユーザー自身が、国の検査場のほ

うに車を持ち込んで検査する場合で、これらの持ち込まれた車の保安基準適合性のチェックを独立行政法人が行うということでございます。大体、その指定工場が扱っているものが7割、独立行政法人が扱うものが3割という比率になっております。

次のページの3 - 1 - 3は全国の検査場の配置図で全国93カ所に検査場が配置されております。

次のページは自動車検査・登録業務に係る手数料の流れであります。左側が現行の流れで自動車ユーザーが検査料を払った場合に国の自動車検査登録特別会計に入り処理されていたところであります。独立行政法人設立後については、国の特別会計から運営交付金という形で自動車検査独立行政法人のほうに運営費が交付され、この運営費交付金で柔軟にかつ効率的に業務運営していくというのが今回のシステムでございます。

次にページ3 - 3 - 1の、自動車検査独立行政法人への資産の継承でございますが、ここに書いてございますのが現在の検査場の図でございますけれども、右の方にあるのが検査上家及び、検査上家にある機械ですが、これにつきましては現物出資あるいは無償譲与という形で独立行政法人に資産が継承されるということになります。あと、敷地等につきましては、国からの無償使用ということで運営される予定になっております。

次のページに国から独立行政法人への移行定員に関する資料がございます。現在、左上に書いてございますように、検査関係の職員が1,067名、その他の職員は注のところに書いてございますけれども、検査登録関係ということで、総務とか、整備とか、あるいは登録といった職員が1,908名おまして、合計2,975名というのが自動車検査登録関係の職員ということでございます。

独立行政法人化に伴い、検査関係の職員につきましては801名が独立行政法人に移行し、加えて、管理関係の職員80名が独立行政法人に移行し、合計881名の職員が国から独立行政法人に移行するというところでございます。国に残る検査関係の職員は266名で、これは窓口で検査の受付及び検査証の交付、その他重量税の確認、あるいは保険の確認等を行う職員であります。この図でおわかりのように、基本的にスタートとしましては2,975名ということで、トータルでは同人数で独立行政法人化をスタートするというところで考えているところでございます。

それから、職員の構成についてですが、現行では、検査官というスタッフ制をしいておりますが、その管理職として前任自動車検査官がいるという体制になっております。基本的には検査官がチェックをするということでございます。この前任自動車検査官以下のと

ころが独立行政法人のそれぞれの検査場の事務所長以下のスタッフになるということでございます。基本的にスタッフ制は変えないということで考えているところでございます。

以上が独立行政法人関係の概要ということでございます。

【池上分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきましてご質問等ございましたら、お願いいたします。国と独立行政法人の全体の人数は変わらないということですね。メリットが出てくるのはどういうところだと理解しておいたらいいのでしょうか。

【久米技術企画課長】 国と独立行政法人の全体の人数について、スタート時点では、基本的に自動車の検査という継続的な仕事をきっちりやっていかなければいけないというところもございまして、現行の国の人数と同じでスタートしますが、中期目標及び中期計画で規定する効率性やサービス向上といったところでメリットを出したいと考えているところです。

【大久保委員】 3 - 1 - 3 ページの検査場の配置図というものがありますが、この検査場の配置というのは、基本的にどういう考え方で配置されているのか教えていただきたいと思えます。

【久米技術企画課長】 今までの検査場の配置の考え方といいますと、基本的には、まずそれぞれの県単位などで最初設置されており、自動車の普及とともに業務量が多くなりその検査場では処理できず、また、その検査場内で施設を増強できないという状況になったときに、検査登録事務所という拠点を増やしていった。それをずっと繰り返してきて、今みたいなこういった配置になってきているということでございます。つまり、検査の仕方というのは、どちらかという、装置産業的といいますか、検査コース数でもってその処理能力が決まるみたいなところがございまして、もともとある検査場で施設が増強できないといった場合に、検査登録事務所を新設してきたということです。

【池上分科会長】 ほかにございませんでしょうか。

【松田委員】 先ほど職員の移行についてのご説明はわかりましたが、役員の方の移行についての数字も含めたご説明をお願いしたいのと、もう一つ、承継資産の部分の話は、すべての自動車検査場の敷地、建物に適用されると考えてよろしいのでしょうか。

【久米技術企画課長】 先に資産の継承のほうからお話しさせていただきたいと思いますが、おっしゃられるように全国すべて基本的には、こういう整理で資産を継承していくということでございますが、一部、ごく小さい離島、例えば宮古島などの検査場につきま

しては、事務庁舎と検査上家が一体となっている建物については、事務庁舎と同じ扱いで、独立行政法人が使用する部分のみ無償使用することとなります。

役員の移行ということでございますが、基本的には、現在の国の組織のうち、検査の技術的な審査を行う部門をまとめて新しい組織をつくる形になっております。したがって、役員の移行という整理ではなく、全体の定員を移行して、その中で今度は組織をつかって、その中で役員数が決まるという格好で整理しております。

【松田委員】 そうすると、その881人の中に先ほどの役員の定数が入っているということですか。

【久米技術企画課長】 そういうこととなります。国から独立行政法人に移行する881名の職員の中に役員数も含まれるということでございます。

【池上分科会長】 ほかにご質問等ございませんか。

【会田委員】 ちょっと細かい点を2点質問させていただければと思います。まず1点目が、先ほど資料3-1-3で車検場の配置図が示されておりますけれども、これは一つの陸運事務所に一つの車検場、1対1の関係と理解していいのかどうかというのが1点です。それからもう1点が3-3-1、資産の承継のことで先ほどご質問があったかと思えますけれども、この中で、特に検査機器を無償で譲与されるということで、当初の検査機器はいいと思いますが、その後の検査機器等については運営費交付金で賄っていくのか、それとも、それ以外の検査機器のリニューアルの資金源というものを考えておられるのか、その辺のところをもし今の時点でご予定がございましたら、お教えいただければと思います。以上2点でございます。

【久米技術企画課長】 3-1-3の検査場の配置図でございますけれども、これは陸運事務所、陸運支局と1対1対応と考えていただいて結構でございます。それから、検査機器の部分でございますけれども、検査機器の中でも小さいものにつきましては運営費交付金の中から支出するということでございますが、検査機器でかなり大がかりな装置がございます。そういったものにつきましては、3-1-1の予算というところで施設整備費補助金という項目がございますが、この施設整備費補助金のほうから支出するということでございます。

【池上分科会長】 青山委員、お願いします。

【青山委員】 人員のことと、それから配置のことについてちょっと伺わせていただきたいのですが、人員については、必ずしも削減をすることがいいとも思わないし、

最近、ワークシェアリングという考え方もありますので、その辺はありますが、その効率化を目指すということであるならば、それは中期目標の中に具体的に盛り込んでいかれるものなのかどうかというのをちょっとお聞きしたいということ。それから、配置に関しては、いろいろな経緯で今こういう配置になられたということですが、それはひょっとしたらもっと増やしたほうがいいのかという話があるのか、それとももっと効率化できるものなのかというところの見直しなのか、再確認というのはこれからされていかれるのかどうか、ちょっと伺わせていただければと思います。

【久米技術企画課長】 後ほどご審議いただく中期目標で、人員の効率化につきましてはお検討いただき予定になっておりますが、基本的に人員はトータルとしては削減していくという方向で考えております。ただ、その中で、一つは場所的な人員配置といいますが、柔軟に忙しいところに配置していくといったところを弾力的にしていかなければいけないということと、もう一つは、質的に新しい規制といったものが入ってくる、そういったことに対応しなければいけないということがあると思っています。したがって、ある程度メリハリをつけて整理していかなければいけない。その両方に対応しながら、トータルとしては人員は削減の方向へ行くと考えております。

【池上分科会長】 また後でも詳しいご説明があるようですので、そのときにぜひご意見をいただきたいと思います。

ほかにご覧いただけますか。それでは、貴重なご質問、ご意見をいただきましてありがとうございました。

続きまして、議事の(3)自動車検査の現状についてと事務局よりご説明をお願いいたします。

【久米技術企画課長】 それでは、資料4に基づきましてご説明させていただきたいと思います。

まず4-1-1でございますけれども、これが自動車の検査の種類と概要ということでございます。全体の業務量的なものにつきましては4-2-1をお開きいただきたいと思います。実検査件数の内訳ということで、大部分が継続検査、その次に新規検査、それ以外が再検査といい、不合格になりもう一度来るものであるとか、整備確認あるいは構造変更検査といったものが若干あるというのが全体の感じでございます。

4-1-1に戻っていただきまして、基本的に、新規検査というのは、先ほどご説明しましたようにまだナンバーがついていない車について一番最初に受ける検査のことでござ

いまして、継続検査はその後、3年後なり2年後なりに受けるというものでございます。あとは臨時検査というものにつきましては、特別の事故とか何か起きて急遽やらなければいけないような検査ということで、昔、LPG車が何回か爆発しまして、そういったときにLPG車について特別に検査を行ったことがあります。そういった検査のことです。

いわゆる検査場における検査というのが5番目まででございます。6番目に街頭検査というものがございまして、これにつきましては、通常の検査ということではなく、町に出る立ち入り権限を行使して、路上で行う検査ということでございます。

次の資料4-1-2でございますけれども、どういう検査を行っているかということでございますが、基本的に継続検査の概要ということで、下の検査がベースになっております。試験の項目といたしましては、1の右下のほうから上がっていきますけれども、ランプ、タイヤの減り具合、あるいは改造か何かをして突起物があるかといった外から見てチェックを行う部分が第1ブロックということでございます。第2ブロックでは、ホイールアライメントの関係、サイドスリップ、ブレーキ、スピードメーター、あるいはヘッドライトの明るさが十分かどうか、あるいは向きがどうかといったところをテスターで検査する部分でございます。それから第3ブロックに入りまして排気ガス、そして第4ブロックで下回りといい、下から見て油漏れがあるか、ガタがあるかということをチェックする部分でございます。最終的に第5ブロックで判定を行うという流れでございます。

この検査の項目自身は、世界的にヨーロッパなどと同じような項目の検査を行っているということでございますが、日本の特徴としましては、こういうふうに装置が並んでおりまして、そこをドライバーであるユーザーが自分で運転し、検査官がそれぞれのブロックで、これをチェックする、一種の流れ作業的なシステムをとっているというのが日本の特徴ということでございまして、ヨーロッパなどでは、検査官が受付のところから車を受け取って、検査官がグルッと回す、そのようなシステムがありますが、基本的には世界的にも同様な方法で行っているということでございます。

新規検査ということで資料の上の方にございますけれども、これは寸法測定、重量測定といったようなものが追加して入ってくるわけでございます。これは車検証に記載するときに、先ほど言いました型式指定のような形ごとに決まっているものは、いいんですけれども、それ以外のものにつきましては、重量、寸法が1台1台異なってくるものですから、それによって税金、あるいは規制の対象となる車種の区分といったものが変わってきます。

ので、そういったチェックをナンバープレートをつける前に確認しなければならないことから、新規検査の場合にはそういったものが加わってチェックすることになるということでございます。

次の4 - 1 - 3の資料でございますが、外国との制度的な比較でどうなっているかということでございますが、検査の有効期間については、ヨーロッパ各国、諸外国と大体同じとなっております。ドイツなんかですと、乗用車の場合の有効期間は、日本と全く同じ3・2・2年という格好になっておりまして、そういった有効期間と検査期間というものも大体横並びがとれているという感じでございます。

参考2ということで、下のほうに費用の関係を書いてございますが、日本がちょっと諸外国と違うのは、検査の手数料につきまして、例えば乗用車ですと、小型車で1,400円、普通車で1,500円ということになるわけでございますが、それに重量税とか自賠責といったものが車検時に必要となり、トータルとして一般的に車検費用ということになっていきます。一般の方が言われる費用というのが10万円とか、整備なども入れるとかなり高いイメージがあるということでございますが、厳密に検査の費用ということになりますと、1,400円とか1,500円といったものが検査手数料ということになるわけでございます。

次の4 - 1 - 4ページでございますけれども、検査を行っている外国ではどんな感じかということでございますが、ヨーロッパなども検査をやっておりますが、大体似たような格好になっております。一番上の表の下から2つ目の欄ですけれども、検査要員1人当たりの年間検査台数を見ていただきますと、日本の場合には、先ほど言いましたように流れ作業で処理しているようなところもあるものですから、そういった意味で1人当たりの処理台数は多くなっているということだと思います。検査手数料につきましても、そういうことで外国などに比べると安くなっているというのが現状だということでございます。

あと、下のほうに諸外国における検査の実施状況ということでございます。よく外国では検査を行っていないみたいな話があるわけでございますけれども、最近の動きといたしましては、例えばフランスについてみますと、昔タクシーなどはやっていたんですけども、マイカーについては検査がなかったということでございますけれども、1992年からフランスでも検査が導入されているということでございます。あと、1997年にはヨーロッパの主要国の中で、お互いに陸続きで頻りに移動するようなことがあるものですから、その検査をお互いに認め合いましょうということで、1997年協定と呼んでおりま

すけれども、そういった協定も発効されているということでございます。

4 - 2 - 1でございますけれども、自動車検査の主要データということでございます。これは自動車の検査だけではなくて、登録といったところも含めて自動車検査特別会計の額を示させていただいておりますが、歳入が481億円、歳出が484億円でございます。ただ、これにつきましては剰余金というのが別途ございますので、現在、その剰余金が100億円強ございまして、こちらを取り崩して運営しているという状況でございます。

次に4 - 2 - 2件数の推移ということでございます。一番上に検査対象車両数、それから棒グラフが先ほどの車検特会の歳出額、ひし形のところが実検査件数ということで、今度、独立行政法人が担当する部分の件数ということでございますが、大体横ばいかなという感じであります。実検査件数については若干、減少傾向かもしれませんが、ほぼ横ばいというのが現状でございます。

その中で特徴的な点といたしましては、次のページ4 - 2 - 3でございます。通常、検査場に車を持ち込む人の多くは整備工場ですけれども、最近、いろいろ規制緩和とか、そういう動きもございまして、ユーザー本人の方が持ち込まれるというケースも大分増えてきております。いわゆるユーザー車検という呼び方をしておりますけれども、そこがちょっと伸びてきているということで、数字を示しているわけでございます。ユーザー車検が増加基調にあるというところをちょっとお示しさせていただいております。

次に検査の質的な問題ということになりますと、規制の関係というのが出てくるわけございまして、4 - 3ページでございます。基本的に保安基準に合っているかどうかを技術的にチェックするというのが今回の独立行政法人の主たる業務ということになるわけございまして、その基準の内容が変わると、当然、その業務の質的な内容も変わってくるということでございます。最近、その基準というのが結構動いておりまして、どんな基準ができてきているかというところで、上のほうに安全規制関係でブレーキとか、衝突基準とか、そういったところがいろいろ強化されてきているというところを記載させていただいております。

2及び3番目としては、やはり排ガス関係といったものの規制が強化されてきているということでございます。

4番といたしまして、今後予定されている検査に係る変更、こういったものが予定されているということでお示ししてございます。

まず、基準関係でございますけれども、RV車の死角事故とか、歩行者事故等の防止の

ため安全基準6項目を強化するということになっております。よく暴走族や何かが車高上げとか何かをやって、視界を悪くして結構見えにくくなって人を轢いてしまった事故がありまして、そういったところを防止するというので、RV車について見えなければいけない範囲、視界の範囲なんかを決めてきています。こういったものが安全関係です。

あと、歩行者事故につきましては、ボンネットあたりを柔らかくするといったことを基準として考えております。これは新車の関係ということになります。

不正改造車の取り締まりに係る整備命令関係規定の強化ということで、これは後ほどご説明いたしますけれども、暴走族ということで整備命令とかを切って改善させるんですけども、なかなか徹底しないというところもございまして、道路車両法を改正いたしまして、そういった不正改造車を罰するとか、一旦整備命令を出したときにきちっとそれが改善されるというところをフォローしやすくするという法律改正を現在国会で御審議いただいているところでございます。

それから、NOx規制の対象となる特定地域、車種の拡大ということでございますけれども、これは大都市圏いわゆる、首都圏、近畿圏、に今度新たに中部圏も入ったんですけども、排気ガス中のディーゼル粒子とそれからNOx(窒素酸化物)の状況が非常に悪いということで、これにつきましては最新の規制適合車に早く代替させていこうということで、古い規制車については、平均的な使用年数を超えたものについては強制的に代替させるという法律でございます。したがって、一定の時期が来ますと、この車は車検証を交付しませんという規制が、1回目は平成6年に行われたんですけども、今回、第2回目で対象車種をディーゼル乗用車まで拡大して、中部圏まで対象地区を増やしたり、ディーゼル粒子状物質を新たな規制対象とするといったような強化が予定されております。

それから、自動車に関するリサイクルの問題でございまして。現在、自動車リサイクル法が国会で検討されている中で、リサイクルの費用をユーザーに負担していただくこととなりますが、そのユーザーがリサイクル費用を支払ったということを検査のときに確認するということが現在予定しております。そういうことで、今まで重量税あるいは自賠責といったところが検査にリンクした格好の制度になっているんですけども、今度、リサイクル費用というのでも検査にリンクした格好で確認していくことが予定されているということでございます。

それ以外に、大型車につきましてスピードリミッター、これは高速道路での大型車の追突事故が多いということで、最高速度90キロをもって、それ以上スピードが出ないように

にするという規制でございます。これにつきましても、遡及適用といいますか、今、町を走っている車について一定の年限を切って、既に使われている車についても改善してつけさせるという規定とともに、ディーゼル車の排ガスの強化といったことが予定されておりまして、そういったことがかなり近々に検査関係の質的な負担といった課題になってまいります。

あと、街頭検査というところで説明させていただきました内容ですけれども、警察と共同いたしまして、暴走族を警察にとめてもらって、車の検査というのを国土交通省、あるいは今度は独立行政法人といったところで基準に合っているかどうかをチェックするというところでございます。その中で年間、幾つか適宜実施しているわけでございますけれども、特にプレスによく出ておりますのは4 - 4 - 3にございますような初日の出暴走というところでございます。これは大晦日から元旦にかけて初日の出を見るということでの暴走行為により高速道路がストップすることで、よくテレビなどに出てきますけれども、これを取り締まるために警察と一緒にやっているわけでございます。

下のほうで見ていただきたいのは、自動車検査官出勤数というのが下から2行目にございます。125名出勤しているわけでございますけれども、全検査要員の23%、4分の1が年末年始に出勤しているということでございます。私どもの勤務体系というのは年間250日、8時間勤務体系でもってやっているということで、警察の場合ですと、365日24時間体制というシフトをとっていますけれども、私どもの場合ですと250日8時間体制でもってこういったこともやっているということございまして、街頭検査関係もかなりの負担といいますか、かなりの比重を占めているというところをご理解いただければということでご説明させていただきました。

以上でございます。

【池上分科会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関しまして、ご質問等ございませんでしょうか。

【来生委員】 4 - 3のところでお伺いしたいところがあるんですけども、これに今後、予定されている検査に係る変更の状況というのが出ておりますが、検査項目はだれが決めるのかということとの関係で、多分、何を検査すべきかということは独立行政法人が決められるわけではなくて、その外側で政策的に決めるわけですね。さっきの職員の話と関係するとすごく気になりましたね。結局、数がどれだけ要るかというのは、検査項目がどう変化するかということに決定的に依存してのではないか。ここでリストアップ

されているものが、予測可能なもののすべてであれば、それを中期目標にあらかじめ組み込んで数の変化というか、効率化というものをある程度反映することができるけれども、ある日突然、社会で何か問題が起きて、それを政策的に反映して検査項目が突発的に変わるということはかなり予測できることではないかという気もするんですが、そうだとすると、そういうときに、中期目標で掲げていた人員の削減なり何なりというのが実現できないということはかなりありそうかなという気もするんですが、こういうものの検査項目の変更というものはどれくらい予測可能なものなのかということをちょっとお教えいただければと思います。

【久米技術企画課長】 例えこの中で4でお示している中で、例えばディーゼルの排ガスの長期目標とか、あるいはリサイクルの関係とか、この辺のところは法律改正から時間が予測できるようなところはありまして、検査項目の変更といった大がかりなものについては、今回の中期目標あるいは中期計画の期間中にはないと考えています。つまり、もしもそういう問題が起きたとしても、法律改正とか手続があってリードタイムということになると、期間中に実施までということまで行かないだろうと考えています。ただ、RV車の死角事故といった悲惨な事故などは、マスコミあるいは国会などで大きく取り上げられて、これは早急に手を打つ必要があるというものにつきましてはわりあい短い期間でもって、後ほど目標ということで期間は5年を出しているわけですが、そういった期間の間に追加されるという可能性はあると思います。かなり制度的な大きいところについてはそれほどないと思われませんが、結構細かいところでは期間中に追加はあり得ると考えています。

ですから、そのところは、ある程度の変動要素といいますか、不確定要素というのはあるんですが、ただ、目標としまして効率化というのは独立行政法人として出さなければいけないものですから、そのところは厳しいところはあると思います。しかしそれについては、改善対策とか、業務の改善とか何かの効率化といったもので吸収できるよう組み立てているということでございます。

【来生委員】 何でそんなことを伺ったかという、この独立行政法人はすごく難しい独立行政法人だという感じがして、中期目標を立てて評価をするというときのその評価の考え方を、こういうものはかなり特別に考えなくてはいけなくて、そういう意識がちょっとあるものですから実態がよくわからないままお聞きしたということです。

【池上分科会長】 ありがとうございます。

【技術企画課設立準備室】 今、先生がおっしゃったように、基準そのものを決めるのは国が決めますが、使用過程なり検査の際にどうチェックするか、どういう方法でやるかということについては、基本的に独法が判断をして決めていく仕事と我々は認識してございます。ですから、まず最初にこういった基準が今後強化され、また逆に緩和され、そういったいろいろな変化があるのかということにつきましては、例えば排ガスですと、長期計画といったものがございまして、そういったものを想定して5カ年の計画の中には入れ込んでおります。安全についてもある程度、運輸技術審議会等のいろいろな長期的な答申といえますか、こういうところの強化をしていくという方針がございまして、それをベースにして考えております。

ただ、突発的にいろいろ、急にこういったことをやるべきだという社会的要請で、国のほうからこれを検査しろということが出ますと、まず独法としては、今の中期目標、中期計画の中の要因、体制といった中でできるだけ効率的に、その範囲内でおさまるようにまず努力をして、どうしてもこれじゃ人が足りません、お金が足りませんということになりますと、中期計画の変更をお願いするということをしざるを得ないのかなと思っております。

【来生委員】 わかりました。

【池上分科会長】 ほかにございせんか。

【青山委員】 私も今までは素人で、日本の検査は厳しくて非常に高いものだという先入観を持っておりましたが、こうして拝見いたしますと、諸外国に比べてタイミング的にも普通だし、それからコストも非常に抑えて、しかも人員も抑えて優秀な検査をやっておられるのだということがよくわかりまして、ほんとうに感心した次第なんです。

一つ、ユーザー車検というのが増えてくるということは、今までは整備工場で頼んでやっていたものが、これからは独立行政法人の検査のほうに台数が増えてくるということですね。検査のキャパというんですか、今やっぺらっぺらる人員とか何かで、まだまだ台数的な処理というのは、これからある程度増えていっても可能なものなんですか、まだ十分余裕があるものなんですか。

【久米技術企画課長】 質的な変化がなければ、先ほど言いましたそれを前提にすれば、基本的には今のキャパシティで対応できると思いますが、ただ、処理するというのではなくて、もうちょっとユーザーが受けやすいといったような質的な改善というのは別途必要かなという感じはしています。

【大久保委員】 意見として申し上げますが、先ほどの目標が変わったときにどうするかというのは、現在わかっているものと今後の環境変化で変わるものと分離してしまったほうがクリアでいいんじゃないかなと思います。今ある部分はどうする、それから出てきた分は別に、出てきたときに改めてどういうことで評価するかということを論議すればいいかなと思います。

それから、4 - 1 - 4の各国の比較のデータがございますね。これは検査料が安いということがどういうことなのかというと、設備投資みたいなものと人数との関係がどういふふうになっているかというのを見ておかないと、効率が上がったかどうかというのは結局わからないんじゃないかと思います。【池上分科会長】 それに関連して、検査料というのは1,500円、1,400円になっていますが、これは独立行政法人のほうで変えられるんですか、設定できるんですか、それともお国で決まっているわけですか。

【久米技術企画課長】 これは政令で決めておりまして、基本的にこれは国で決めるということで考えております。

それから確かに、4 - 1 - 4の表でございますけれども、これは注のほうにございますけれども、C I T Aという検査の実施部門の国際的なフォーラムと申しますか、そういう会議体がございます、そのほうで取りまとめたデータをもとにしてやっておりまして、例えば検査要員数というあたりも、日本の場合ですと、1,047人という中には窓口とかアドミニストレーション的なところも入っているような格好で入れておりまして、ドイツなんかですと、エンジニアとか技術部門だけとか、実際に厳密にやると若干誤差が出てくる可能性はあると思います。ただ、検査要員1人当たりがいっぱい処理しているところが値段が安くなっているという、大ざっぱにはこういう傾向で言えるのかなということでございまして、確かに大久保委員が言われるように、具体的に正確性を増すとすると、もうちょっと調査と申しますか、定義みたいなもの、検査要員はこうだとか、費用にアドミニストレーション的なところを入れるか入れないかとか、そういったところをきっちりと定義して調査しなければいけないかなというところはあると思います。

【大久保委員】 というか、国全体として見たときに、設備投資せずに人員増強した方がいいのか、ましてや、いろいろなものが変化しているときに人員増強が良いのか、設備投資をきちんとして人数を少なくすることを目標にしたほうがいいのかというのは基本的な議論じゃないかという気がするという意見です。

【池上分科会長】 貴重なご意見、どうもありがとうございました。

ほかにご質問等ございませんか。

【島田委員】 1点だけいいですか。全く基本的な質問ですが、この新規検査の場合は、実際問題としては手数料をもらったり税金を徴収したりという業務で、現実には適正の関係は、完成検査修了証が9カ月以内であるかどうかという確認だけなんですか。型式認定を受けた新車の場合のことです。

【久米技術企画課長】 実際の検査証を交付する、その段階では書類だけですから、自動車メーカーが完成検査終了証というペーパーを出しますけれども、そのペーパーの確認だけでやるということでございます。

【島田委員】 わかりました。

【松田委員】 4 - 2 - 1のデータの確認をしたいんですが、ここに挙がっている歳入・歳出は、検査のほかに登録関係等も含むということなので、実質、今回、独法に移って、14年度の予算がありますよね。これは7月から3月ですから、先ほどの3 - 1 - 1なんですけれども、これは9カ月分ですから、年間に直すと運営交付金が110億円くらい見合いで、施設整備費が10億円ちょっとくらい、で、120億円くらいですよ。それで考えるときに、この歳入・歳出の中で独法に移る検査の部分の歳入・歳出というのはそのくらいで、あとは、支出の場合は先ほど言った行政経費とか、歳入の場合は登録関係の収入だと考えてよろしいのでしょうか。

【久保田専門官】 基本的にご指摘のとおりだと思います。施設整備費は年度によりまして若干変動がございますので、そのあたりは違って来るかと思いますが、考え方としては、それでおっしゃるとおりだと思います。

【松田委員】 もう一つ、次の4 - 2 - 2の推移のところなんですけれども、先ほどのご説明で、対象車両数と実検査件数がほぼ横ばいだとおっしゃったんですが、確かに対象車両数はほぼ横ばいだと思うんですね。ところが、実検査件数を、例えば13年度の890万台と9年度の960万台を比べると、92%で5年間で8%減ですよ。これを横ばいと見るのかどうか。あるいは、多分、何か特殊な理由があるかと思うんですけれども、歳出額のほうで9年から10年にかけて、これは単年度で8%アップしているんですね。多分、何か特殊な理由があるんだと思うんですけれども、一般的に5%とか8%ずれても横ばいという認識だと、これからいろいろな目標を数値管理していくときに物差しが随分違うのかなという感じがしましたので、どういうふうに理解したらいいのか、ちょっと教

えてください。

【久米技術企画課長】 平成9年から平成10年の部分といいますのは、消費税の改定により平成9年にかけて新規検査が増加したこと、また平成11年から平成12年の部分といいますのは、これは制度の改正がございまして、トラックの初回の検査ですが、従来、トラックにつきましては一律に1年ごとということだったんですが、車両総重量8トン以下の車につきましては、初回を2年にするというので継続検査がその分落ち込んでいるという特殊要因がございまして。

それから、歳出のほうなんですけれども、ここは、先ほどちょっとご説明しましたけれども、施設整備といいますか、その辺の関係がございまして、先ほど言いました型式指定関係の新型車の審査設備のほうをちょっと増強したというタイミングでございまして、そういう施設整備関係でもって歳出が伸びたという要因があるということでございます。

【池上分科会長】 よろしゅうございますか。

ほかになれば、貴重なご意見をどうもありがとうございました。

次に進ませていただきます。議事(4)自動車検査独立行政法人の中期目標、中期計画(案)についてご審議願います。事務局よりご説明をお願いいたします。

【久米技術企画課長】 それでは、資料5に基づきましてご説明させていただきたいと思っております。

5-1-1~5-1-3ページにつきましては、5-2-1以下の表の左側の中期目標と同じでございますので、5-2-1ページをご覧ください。今日ご審議いただきますのは、基本的に中期目標というところについてご審議いただくわけでございますが、右のほうに中期計画ということで、これは次回ご審議いただく予定ですが、これは全くの素案でございますが、中期目標の具体的内容をイメージしていただくためにも、5-2-1以下の資料でもってご説明させていただきたいと思っております。

まず、まえがきにつきましては、自動車検査独立行政法人は自動車検査に関する事務のうち、自動車が保安基準に適合するかどうかの審査業務を中立的な立場で厳正かつ公正に行うことにより、自動車の安全性の確保及び環境の保全を図ることを目的としており、その運営に当たっては、自律性、自発性及び透明性を備え、業務をより効率的かつ効果的に行うという独立行政法人化の趣旨を十分踏まえつつ、本中期目標に従って、質の高いサービスを効率的かつ効果的に提供することにより、我が国の自動車に関する安全の確保及び公害の防止に貢献する等国土交通行政に係るその任務を的確に遂行するものとするという

ことで、基本的な骨子を示させていただいております。

あと、この中期目標の各項立てでございますけれども、これにつきましては、独立行政法人通則方第29条に従って項立てをさせていただいております。

中期目標の期間でございますけれども、これは平成14年7月1日から19年3月31日までの4年9カ月間とするということで目標を立てさせていただきたいと考えております。通則法上、目標の期間につきましては3年から5年ということになっておりますが、基本的に今までの独立行政法人、既に発足しておりますところにつきましては、すべて5年ということやっておりまして、最初のスタートということである不確定要素もある中で目標を達成していくということでございますので、5年を基本に、今回、7月スタートということもあり、4年9カ月ということでセットさせていただきたいと考えております。

「2.業務運営の効率化に関する事項」でございますが

まず一つとして、組織運営につきましては、自動車の審査業務を効果的かつ効率的に実施し、かつ、社会ニーズ、自動車技術の高度化・複雑化等に積極的かつ柔軟に対応できる体制を整備するとともに、継続的に組織のあり方の検討を進めることということでございまして、具体的にはスタッフ制を導入して柔軟かつ迅速に対応できる組織体制をつくるとともに、業務量の変化といったことに適宜柔軟に対応できる組織のあり方を検討することによって対応したいと考えております。

それから、人材活用でございますけれども、適正かつ確実な業務の実施の促進、審査業務の業務改善及び審査業務に係る研究開発業務を推進するため、業務改善に積極的に取り組む職員の適正な評価を図ることということでございまして、業務改善の提案とか、あるいは緊急時の対応状況といったものを評価して、職員の業務への取り組み意欲を向上していきたいと考えております。

それから、業務運営につきましては、管理・間接業務の外部委託、集約化及び電子化等の措置により、業務処理の方法を工夫し効率化を行うこと。特に、一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費を除く）について中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（平成15年度の当該経費相当額に4を乗じた額に平成14年度の当該経費相当額を加えた額）を1.3%程度抑制することということでございます。

「3.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事項」でございますが、ここは検査法人特有の内容でございます。これにつきましては、検査法人は、自動

車の検査業務のうちの保安基準適合性審査に係る業務を効率的に行うと同時に、審査方法・機器の開発・改良、職員の審査技能の研鑽、各種技術情報の提供等を積極的に行うなど、国民に提供するサービス及び業務の質の向上等を図るための業務改善に取り組むこと。ということです。

細目といたしましては、まず1番目としまして、審査に係る利用者の利便性の向上ということで、検査法人の行う保安基準適合性の審査業務に係る利用者の利便性を向上するための対策を講じること。具体的には、利用者の審査の待ち時間の低減、利用者の審査業務に関する理解の向上のための対策、利用し易い審査に係る施設の整備のための対策、これらを利用者の利便性が向上するよう計画的に実施するということでございます。

2番目としまして、厳正かつ公正・中立な審査業務の実施の徹底と効率的な審査業務の実施の促進ということで、2つの項目を挙げてございます。1つは、職員の審査技能の研鑽。適正かつ確実に業務を実施するため、審査業務を実施する職員の審査技能レベルの向上に努めること。このため、定期的に職員の研修を実施し、中期目標期間中に職員1人当たり平均1.5回の職員教育を実施すること。2つ目としまして、業務改善の継続的検討ということで、適正かつ確実に審査業務を実施するため、審査業務の改善方策の検討を継続的に行い、中期目標期間内で10件程度の審査業務改善方策を講じること。

それから3番目としまして、他機関との有機的連携の確保ということで、自動車の安全性の確保及び自動車による公害の防止、環境の保全を図るため、国土交通省等と連携しながら、効果的な対策を計画的に実施するよう努めること。細目としましては3つございまして、まず、1つは、不正改造車の排除等の推進ということで、中期目標期間中に40万台の車両を検査することを目標にして、国土交通省等と協力して街頭検査を実施すること。2つ目としまして、車両の不具合情報の収集ということで、リコール車の早期発見等に役立つよう、審査業務の実施を通じて車両等の不具合情報の収集に努めること。それから、その他の対策の実施ということで、自動車の安全性の確保及び自動車による公害の防止、環境の保全を図るため、国土交通省等と連携しながら、上記の対策のほか効果的な対策を計画的に実施するよう努めることということでございます。

ここは抽象的ですが、現在、考えておりますのは、中期計画のほうにございますけれども、一つは、審査業務で培ったノウハウを生かして事故車の原因究明といったことについて積極的に検討する。それから、昨今、中古車の走行メーターの巻き戻し問題への対応ということが想定されている内容でございます。

4番目としまして、自動車ユーザー等に対する情報提供活動への支援・協力ということをごさいますして、自動車の検査の社会的意義への理解を図りつつ、国土交通省等と連携しながら、自動車ユーザーの保守管理意識を向上するための各種対策を実施することということをごさいますして、具体的には、今は、ユーザーが検査の結果、手にしている情報というのが保安基準に合っているかどうか、 \times かだけですけれども、実際の検査で得られた情報といったものもユーザーに渡す、提供することによりユーザーの保守管理意識といえますか、検査は合格したけれども、こういった整備が必要かなとかの、情報を提供することを考えたらどうかと想定している内容ということをごさいます。

5番目としまして、自動車の審査業務の体制整備ということで、中期目標期間中に基準の制定、改正等がなされた場合にあって、適切な審査を行うための体制を整備し、これにより審査業務を確実に実施することということをごさいます。

以上が直接の審査業務ということをごさいますすが、関連いたしまして、6番目としまして諸外国の情報収集等ということで、自動車検査の実施方法等に関して諸外国の情報を積極的に収集することにより、日本の審査業務の改善を図ることということ、先ほどすしお話ししましたようにヨーロッパでもかなり検査が行われているところをごさいますので、そういった国際的な場でもって日本の審査が国際的なレベルを維持するということに配慮していきたいと考えているところをごさいます。

それから、7番目としまして海外技術支援ということで、発展途上国等からの要請に応じ、国等との連携のもと、自動車検査に関する専門技術的な支援を行うということをごさいます。

以上が検査特有であり、特にサービス向上とか、審査業務本来に対しての目標ということをごさいます。

「4.財務内容の改善に関する事項」ということで、中期目標期間中における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図ること。特に運営交付金については、「2.業務運営の効率化に関する事項」で定めた事項について配慮した中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行うこと。

「5.番その他業務運営に関する重要事項」につきましては、1番目としまして施設及び設備に関する事項ということで、保安基準適合性審査業務の確実な遂行のため、審査施設の計画的な整備・更新を進めるとともに、適切な維持管理に努めること。2番目としまして人事に関する事項ということで、業務を確実かつ効率的に遂行するため、職員の適性

に照らし適切な部門に配置することということでございます。

この4、5につきましては、基本的に他の独立行政法人同様の目標とさせていただいております。先ほど、例の定数といいますか、職員数の将来の話というのがございました。これにつきましてはまた次回ご検討いただくということになると思いますが、5.(2)の計画のほうに記載させていただいておりますけれども、これはまた次回ご審議いただくことになってはいますが、このように今のところ考えているところでございます。

以上でございます。

【池上分科会長】 ありがとうございます。

今日のメインテーマは、ただいまの中期目標についての考え方をきっちり出していただく。さっきの実際の素案となっている中期計画そのものについてはご参考程度ということでご説明があったと思いますので、この骨格となる中期目標について、これでよろしいかどうか、特にお伺いしたいと思います。あわせてご質問等があれば、お願いいたします。

【松田委員】 5 - 2 - 5の計画のほうなので次回の審議事項ですけれども、施設整備で審査場の新設等ということで51億円上がっているのは、これはもう既に新設が決まっているということなのでしょうか。

【久保田専門官】 これは国と一体となって整備するということなので、今後5年でこれぐらいの額が想定されるだろうということであり、5 - 2 - 6ページの 印にあるとおり、増減する場合があります。

【松田委員】 多分、先ほどの大久保委員のご質問と関連すると思いますが、全体的に人に投資をしていくのか、設備に投資をしていくのかということを見ると、例えば5 - 2 - 3の職員のレベルアップのための研修について何とか数値化しようということで、研修回数とかありますが、仮にこれで考えたときに現状と今までとどう違うのかというのを一つ教えていただきたいのです。それから、計画の前なので、予算と絡んで仕方ないのかもしれませんが、全体的に非常に大きな予算の中で比べると研修回数がすごく少ない印象を受けます。ですから、そういう今後の組織を活性化したり質を上げたりしていくという大きな方向性と、実際に人への投資に対してどういうふうにお考えになっているのかをもう少しお聞かせいただきたいと思います。

【久保田専門官】 現在は、国に残る職員でありますとか、そういう業務も含まれておりますが、ほぼ同じというところでございます。

【久米技術企画課長】 あと、人への投資と施設への投資のどちらに力を入れるのかと

いうことで……。

【松田委員】 いえ、お金をどうかけるかということではなくて、独立行政法人の中期目標のつくり方自体が法律で縛られているので非常にやりにくいと思いますが、この裏にあるマネジメントの方向性を明確にして頂ければということです。新たに独立行政法人としてこの業務を独立させられるわけですから、そうすると、その組織のマネジメントの大きな方向性として、今後、環境変化も大きく、さまざまな諸問題に対応していかなければいけない。そうすると、職員の方々の知識とか専門性とかのレベルも上げていかなければいけない、コストをあまり増やさずにですね、そういう状況のご説明が今日あったと思うのですが、では、ここには書かれていない組織のレベルの向上とか、人材育成という方針がどうなっているのか。研修回数が今までとほとんど一緒だというのは、戦略と目標との整合性がないのではないかなと思います。その辺がどうなっているのかという、ここに書かれていない部分で知りたいなと思っております。

【久米技術企画課長】 そのこのところにつきましては、具体的に計画の段階でもうちょっと詰めなければいけないのかなという感じもしておりますが、目標としましては、基本的に検査官の技能というのが一番大事であると考えております。その上で仕事の仕方の効率化もきっちりやらなければいけない。それを具体的にどうやっていくかという部分については、基本的に計画の段階で具体化していかなければいけないと思っております。

あと、職員のやる気を出すためのインセンティブをどうするかというところは、2.業務運営の効率化に関する事項の(2)人材活用というところで示させていただきましたが、目標としていろいろと頑張った人にどうやってインセンティブをつけるか、そこもまた具体的に、計画のところで人材活用の具体的なものをまた検討しなければいけないと考えております。

【松田委員】 計画の話ではなくて、中期目標のもう一つ前の話だと思っているのですが、もし7月1日から職員の方々にこう変わりますというメッセージを出されるとしたら、それは簡単に言うとうどういうことになるのでしょうか。

【久米技術企画課長】 結局、7月1日のその時点を境にしてステップ状に変わるという話ではなくて、7月1日をスタートにして、組織の運営の柔軟性、効率性、それからユーザーサービスの向上を目標として示して、それについて頑張っていくというのが基本的なところと考えています。それをもう少し具体的にしたのがこの目標ということで、さらにそれを具体的にするのが計画ということになると思いますので、ベクトルとしては、今

言ったような柔軟な組織で効率的かつユーザーサービスの向上という点を目標に掲げ、かつ、公正中立の審査をしっかりと実現できる技術力を養っていくことであると考えております。

【池上分科会長】 今の松田委員の話をちょっと敷衍しますと、独立行政法人になると、どういう方向に変わっていくのかというのを世の中にもう少しわかりやすい格好で、方向性も含めて示していくことができるといいなというご指摘じゃないかと思います。ですから、そういう形のものを次回の計画の中で示していただくなりお考えいただいたらいかがでしょう。この目標はこれで非常によくできている。目標自身は全部含まれていると思いますが、具体策の中で見える形にさせていただきたいということだと思います。

【来生委員】 ある意味ですごく変な質問だと自分でもわかっていて質問するのですが、5 - 2 - 2のところ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事項というのがあって、その(1)で利用者の利便性の向上。この限りでは全くそのとおりだと思うんですけども、これはさっきの資料3を前提にしますと、資料3 - 1 - 2の下のほうの自動車検査全体の30%の車を検査場に実際に持ってくる人に対するサービスを念頭にしているわけですね。

私は、国にとって何がいいかということやだれが考えるのかということが少し気になりましたね。つまり、もともと独立行政法人をつくるというのは行政改革の一環で、行政改革はいろいろな見方があるけれども、民間ができることは全部民間にやらせるという理念が一方でありますよね。うんと極端に言うと、なぜすべて指定整備工場に任せられないのかと。それで、どうしてもしなきゃならんことは、例えば暴走族のときの自動車検査官みたいなものは国がやらなきゃいかんというのは何となくわかるんだけども、そうではなくて、車検をユーザー自身が直接こっちに持ってきてやらなければいかん必然性というのはどこにあるのか、なぜそれがすべて民間に任せられないのかということはだれがどう考えたらいいのかというのが少し気になっていましたね。

だから、独立行政法人の内部から見れば、それはある種のギブンの状況であって、そのギブンの状況を前提に何が効率化が図れるかということなのだろうけれども、中期目標を考えるというのは、あるいはそこを考えてもいいということなのかどうかというのが自分自身でもわかっていないのですが、それがもし許されるとしたら、現在の割合というものを国としてといいますか、政策としてどう評価して、それを将来、どういう形で持っていくのか。この割合を維持するというのだったら、この割合を維持するというふうに考える

ことの根拠は何なのかということというのは、ある意味ですごく根本的な問題で重要なかなという気がするんですが、そこは非常に取り扱いにくい問題だということも何となくわかるんですけども、せっかくのチャンスだから、ちょっと思いつきながら言わせていただいたということなんですけどね。

【久米技術企画課長】 その辺のかなり大きい制度の部分というところにつきましては、確かにいろいろな議論があり得ると考えております。そこについては、独立行政法人のその枠の中での判断とは異なるのではないかと考えております。

【池上分科会長】 ということのようにですが、よろしいですか。

【来生委員】 セっかくのチャンスだから、どう考えたらいいのかということで、直接はなかなか議論しにくい、ここで議論するのがふさわしいかどうかというのはなかなかわからないですが根本的なところというのは、むしろそういうところにあるのかもしれないという気がしたということで。

【池上分科会長】 それに少しだけ関係があるのですが、今の独立行政法人の自由度がどの程度あるのかというのが根本的な質問の一つとして、目標に詳細に記述すると自由度が少なくなり、逆に困るのではないかという気がするのですが、その辺はどういうふうに考えたらいいでしょうか。ここは評価機関であって、実際の計画をこの機関できちんとつくるのではない感じがするのですが。つまり、次回検討される目標はいいとして、次の段階で出てくる計画ですね。それは独立行政法人自身が自分で出してきた、それがいいかどうかの評価をするというお立場なのでしょうか。その関係を教えてください。

【久保田専門官】 今、池上委員がおっしゃるとおりでございます、中期目標のほうは、いわゆる所管大臣である国土交通大臣が、この独立行政法人はこういうことをやってくださいということを中期目標でまず定めると。それを受けまして、中期計画の中でそれをいかに具体的に実施していくかということを独立行政法人が定めたものが中期計画だということでございます。

【池上分科会長】 わかりました。ということは、今度出してこられるのは独立行政法人の側が、今、実体がないものだから、それを代行して出してこられる、こういう意味合いですね。わかりました。

【島田委員】 この目的ですけれども、法律で決まっているから、おそらくこういうふう書いておかざるを得ないのかもしれませんが、自動車が保安基準に適合するかどうかの審査業務を中立的な立場で、厳正かつ公正に行うことにより自動車の安全性の確保及び環境の

保全を図ることを目的としていると書いてありますが、何となく、先ほどの中期目標案をずっとながめて見ると、街頭で検査するというところぐらいまでは付随する業務という感じはするのですが、他機関と連携しながらというところで調整を図っているようなものの、雰囲気的にはもう一步、積極的に、例えば事故分析の部分とかあったりして、もうちょっと独立行政法人の幅を広げたいという気持ちがあるのか、どうもそこがはっきりしないので、来生委員が先ほど言われたように、ひょっとするとこれから体制が変わってくると、この独立行政法人が扱う分野が大幅に広がっていくという部分もあり得るのかなという気もしてしまいます。

ですから目的はかなり狭まっていて、保安基準に適合しているかどうかを調べればいいんだ、そのために技術は向上させるし、効率化を図ると。それがこの法人の役割だと限定してしまえば、わりあい事は単純化するなと思うんですけども、どうもこの目標をずっと見ていると、途中から総花的に、あちらにもちょっと目配り、こちらにも目配りという部分があるので、どちらのほうのスタンスで行かれるのかを、ある意味ではある程度ははっきり出されたほうがいいのかというのがちょっと感じるところです。

【池上分科会長】 これはご意見として承っておきましょうか。確かに何でも書いてあるんですよ、この中期計画は。つまり、これもやる、あれもやる。しかし一方、一番大事な業務は法律で規定されている保安基準に適合しているかどうかを判断するという業務が一番大きいのでしょうか。そのほかの業務にもいろいろ書いてあるのをちょっと見直していただくことにもつながりますか。書き過ぎてあるというご認識でしょうか。

【島田委員】 いや、書き過ぎてあるとかいうのではなく、例えばバイクの早期発見のところもありますし、街頭検査もある意味では独立行政法人の存在を示す意味では、それなりに意味あることですから、目的との関連づけを明らかにしたらと思います。先ほど言ったみたいにこれを目的とすると書かれてしまうと、その目的の範囲を逸脱しないかと言われたときにどうするんだろうなというのが若干気にかかるところだということです。だから、その辺を、目的に付随するものという形ではっきり位置づけをしていかないといけないのかなと。この法人で安全基準の関係でエキスパートとしていろいろな情報を持つわけですから、それを他機関にどんどん情報提供して、全体として環境保全ないしは自動車の安全を図れるように、それも目的の中に入るんだよというぐらいにやっておけばかなり幅広く仕事ができるのかなとは思いますが、それがいいのかどうかは法律で限定されているのだという理解のもとだと、目的を法律の範囲から出ないように縛りをかけておかなさ

やならないし、後でそこを突かれても、これはあくまでも付随業務に入りますと言えるような形であればそのような目標に掲げておけばいいのかなと。何となく異質な業務がスッと入っている気がするので、その辺を意識しながらまとめられたらいいのかなという気がするんですね。

【池上分科会長】 何か事務局のほう、ご返事はありますか。

【久保田専門官】 そうしましたら、一応、法律の中で審査業務と、それに附帯する業務は実施できるということで書いてありますので、附帯する業務の一環として今ご指摘いただいたようなことを記載させていただいておりますので、中期目標の「まえがき」と書いてあるところに審査業務ということ限定するようなことではなくて、それに附帯する業務をあわせて安全と環境に貢献していくといったような記載ぶりに書き改めさせていただければと思います。

【島田委員】 そうすると、かなり幅が広がりますね。だから、今後の対応によってはかなり予算もかかってきますよということになりますけど、最初のところなので、その辺ははっきり決めておいたほうがやりやすいと思うし、やる気になる人たちも出てくると思います。それはお任せします。

【池上分科会長】 よろしゅうございますか。

【大久保委員】 目標のところの5 - 2 - 2の業務運営のところ、一般管理費というのはどれぐらいの額を言っておられるのでしょうか。

【久保田専門官】 5 - 2 - 8に参考資料として、これは中期計画のほうの別紙になるのでございますが、3列並んでいるうち、一番左側の支出の一番下の欄、これが4年9カ月間にかかります支出ということで予定している額でございます。

【大久保委員】 5年間で63億6,800万円というのが一般管理費だと考えるわけですか。

【久保田専門官】 おっしゃるとおりでございます。

【大久保委員】 この1.3%が妥当かどうかというのは私、全くわかりませんが、目標値としては少し少ないのかなという気がします。というのは、先ほどの島田先生のご意見とも関連しますが、例えば、5 - 2 - 5の海外技術支援というのがございますね。これは「発展途上国等からの要請に応じ、連携のもと」と書いてあるのですが、こういう費用というのはだれが払うのでしょうかというような質問とリンクしているのではないかと思います。政府が別に払うべき性格ではないかという気がするという意味です。

それからもう1点、5 - 2 - 2の3のところの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事項というのがありますが、ここは利用されているユーザーが、(1)のところ待ち時間を減らすとか、そういうことを本当に要求しておられるのかどうか一つはわからないのと、むしろこういうことを要求しておられるということを事実というか、データでご説明されたほうが世の中に対して非常にわかりやすくなるのではないかという気がします。例えば5 - 2 - 3の右側の計画のところアンケート調査の実施等による利用者の方々のご意見の収集ということが書いてございますね。これをもっと説明したら非常にいいことだというのが皆さんにご理解いただけるのかなという気がします。これも意見です。

【池上分科会長】 ちょうど時間になりましたが、今出されたご意見を事務局なりに修正していただかなければいけないのですが、他にご意見ありますか。

【青山委員】 次回に向けてということで一言だけ。目標は大変よく書かれていると思いき、厳正かつ公正、中立な審査業務の実施の徹底、これもしっかりやっていただきたいことだと思いますが、計画のところの書き方だと思うのですが、これを何をもって厳正、中立にやっておられるかというのを多分評価しなければいけないと思いますので、それをどういうふうに対応していかれるのかというところを書きぶりとか対応を何か工夫していただけるとありがたいかなと思っています。多分やっておられるということで、それでいいのだろうと思うのですが、不断の見直しを行というのも非常に理解はできるのですけれども、ちょっと漠としたところがあるかもしれませんので、それはよく第三者機関で何かやるという方法もあるかもしれませんし、それは例えばですけれども、そういうところもあってもいいかもしれません。

先ほどの審査をなさるといっても、独立行政法人になるというのは、そういうふうにするべきことと、あと、国民に対してそれにかかわるいろいろなサービスを行っていくということが独立行政法人化するという意味の中にも含まれているので、まえがきのところも「独立行政法人化の趣旨を十分に踏まえつつ」という一言で含まれているのかもしれませんが、その辺のところは前書きの書き方を工夫していただければ、その趣旨がよくわかるのかもしれないなと感じました。これも意見です。

【池上分科会長】 ありがとうございます。

今まで貴重なご意見をいただきまして、前書きのところはもう既に変更する案が具体的に出されましたけれども、そのほかのいろいろな意見の取り扱いにつきましては、事務局

と私が相談した上でどういう文案にするか、具体的には私にご一任いただけませんかでしょうか。なるべくご意見を踏まえて少し修文させていただくということをご了承ください。

それから、次の日程は決まっているのでしょうか。

【久保田専門官】 次回の分科会でございますが、6月10日の10時から国土交通省内の会議室において開催したいと考えております。また開催のご案内のほうは別途送付させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。内容につきましては、今日、ご意見いただきました部分を修正させていただいたものと、あと、中期計画と役員の給与規定等についてご審議いただく予定になっております。

【池上分科会長】 ありがとうございます。何かご質問等ございませんでしょうか。

それでは、これで終わりにさせていただきたいと思っております。本日はここまでとしますが、どうも貴重なご意見、ありがとうございました。長時間、どうもありがとうございました。

【久米技術企画課長】 本日はどうも長い間、ご審議いただきありがとうございました。

了