

独立行政法人評価委員会自動車事故対策機構分科会（第1回）

平成15年7月29日

目 次

1. 開 会 .....	1
2. 大臣官房審議官あいさつ .....	1
3. 委員御紹介 .....	2
4. 分科会長互選及び分科会長代理指名 .....	2
5. 資料説明	
(1) 独立行政法人自動車事故対策機構の概要について .....	3
(2) 中期目標(案)及び中期計画(素案)について .....	6
6. 討 議 .....	13
7. そ の 他 .....	21
8. 閉 会 .....	21

## 開 会

事務局 それでは、ただいまから第1回独立行政法人評価委員会自動車事故対策機構分科会を開催させていただきます。

本日は、御多忙中にもかかわらず御出席いただきまして、まことにありがとうございます

本日の議事進行につきまして、後ほど分科会長にお願いするまでの間、事務局が務めさせていただきますと思います。よろしくお願いたします。

### 大臣官房審議官あいさつ

事務局 それでは、冒頭で恐縮でございますが、第1回の分科会の開催に当たり、大臣官房審議官の谷口から一言ごあいさつを申し上げます。

谷口大臣官房審議官 自動車交通局の担当の審議官をしております谷口でございます。本日は御多忙のところ、この分科会に御出席いただきまして、大変ありがとうございました。一言ごあいさつをさせていただきますと思います。

皆さん御存知のとおり、特殊法人改革というのは小泉内閣にとりましては構造改革の大変重要な柱になっております。自動車事故対策センターは認可法人でございましたが、閣議決定をされました特殊法人等整理合理化計画の中で、事業の徹底的な見直しと、組織の形態を独立行政法人化することを決めたわけでございます。それを受けまして昨年の12月に「独立行政法人自動車事故対策機構法」というのが国会で可決・成立いたしましたして、今年の10月1日付けで、従来の自動車事故対策センターを解散いたしまして、新しく独立行政法人自動車事故対策機構を設立する予定になっているわけでありまして。

自動車の事故につきましては、皆さんも御存じかと思いますが、死亡事故そのものは減ってはおりますけれど、全体の増加傾向というのは続いております。自動車事故による死傷者の数であるとか、重度の後遺障害者の数も増えているということと、自動車事故の状況そのものは大変深刻化していると、そういう状況になっております。こうした中で、自動車の事故の防止と被害者の保護の増進を目的として自動車事故対策センターはこれまで大変重要な役割を果たしてきたわけでありまして。今後は独立行政法人自動車事故対策機構になるわけでありまして、センターが従前行っておりました自動車の交通安全に関します大変重要な役割は、引き続きこの新しい機構が担うこととなります。

さらに、独立行政法人になりまして、運営については中期目標、中期計画というものを策定いたしまして、目標管理のもとで、基本的には新しい独立行政法人の長の裁量に運営は委ねられるということになるわけでありまして。ただ、独立行政法人が所期の目的に照らして成果を上げるためには的確な中期目標であるとか中期計画を設定いたすことが必要であります。また、法人の業績についての厳正な評価というのが大変重要になるわけでありまして。この分科会では、中期目標、中期計画の策

定について、さらに業績評価につきまして御審議をいただくことになっております。そのほか、役員の報酬等の支給基準であるとか、法人の具体的な業務方法の要領を決めております業務方法書といったものについて、業務運営全般にわたり幅広く御意見をいただくと、そういう担務になっております。今回の改革の実効性を高めるためには、分科会の役割というものに大きな期待が寄せられているわけでありまして、委員の皆様には活発な御議論、御検討をお願いをいたしまして、私からの冒頭のごあいさつとさせていただきます。

## 委員御紹介

事務局 次に、本分科会の委員の先生方の御紹介をさせていただきます。五十音順で紹介させていただきます。

最初に、岐阜大学医学部教授の坂井昇様でございます。

弁護士で、日弁連交通事故相談センター副会長の島田一彦様でございます。

神奈川大学経済学部教授の中田信哉様でございます。

都市経済研究所主任研究員の福井康子様でございます。

神奈川大学工学部助教授の堀野定雄様でございます。

東京大学法学部教授の山下友信様でございます。

また、公認会計士の北村信彦様にも委員として御参加いただいておりますが、本日は都合により欠席でございます。

以上のとおり、7名中6名の委員の御出席をいただいておりますので、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条に定められております会議の開催に必要な定足数を満たしておりますことを報告させていただきます。

また、本日は自動車事故対策センターの理事長の岩田貞男様にも御出席いただいております。自動車事故対策センターの岩田理事長でございます。

## 分科会長互選及び分科会長代理指名

事務局 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、本分科会の分科会長を委員の皆様の互選により選出願いたいと思います。委員の皆様、いかがでございましょうか。

中田先生、お願いします。

中田委員 山下委員を御推薦いたしたいと思います。

理由を申し上げます。本分科会が担当する独立行政法人自動車事故対策機構は、自動車の事故防止対策と被害者救済対策を業務としており、被害者救済を目的とする自賠償制度を補完するもので、非常に重要な役割を担うものであります。従いまして、分科会長には機構の業務に精通し、また自賠償制度全体について深い御見識をお持ちの方が望ましいと考えます。山下先生は長年商法を研究され、特に保険法の分野に精通されており、また政府の自賠償保険審議会金融審議会自賠償部会の委員を務められている等、広く自賠償制度に関する造詣も深く、分科会長に適任と考えます。以上の理由から推薦申し上げたいと思います。

事務局 いかがでございましょうか。

(異議なしの声)

ありがとうございます。

それでは、御賛同いただきましたので、山下委員に分科会長をお願いいたします。

山下分科会長に御就任のあいさつをいただきまして、以降の議事進行につきましては山下分科会長をお願いしたいと思います。

それでは山下分科会長、よろしくをお願いいたします。

山下分科会長 分科会長を務めさせていただくことになりました山下でございます。何とぞよろしくをお願いいたします。

国立大学を法人化するというところでその対策を大学の本部で練っているときに、独立行政法人というものを勉強したところでございます。その中で、中期目標、中期計画をどうやってつくるか、それから事後的な評価をどのようにしていくかということがこの制度の核となるのが抽象的にはわかったわけでございますが、実際に運営に関与するということは想像もしておりませんで、大変重いお役目を引き受けたものだと思っております。そういう重いお役目でございますけれども、十分勉強いたしまして、自動車事故対策機構という組織が発展していただくように、皆様の御協力を得ながら進めてまいりたいと思っております。どうかよろしくをお願いいたします。

それでは、お手元の議事次第に従いまして議事を進行させていただきます。

まず、国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条第5項の規定に基づきまして予め常任委員の中から分科会長の代理について指名することが必要でございます。本日御欠席ではございますが、北村委員を指名させていただきたいと思っております。よろしゅうございましょうか。

(異議なしの声)

それでは、北村委員に分科会長代理をお務めいただくことにいたします。

事務局 大変失礼ですが、谷口大臣官房審議官でございますが、都合によりここで退席させていただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

(谷口大臣官房審議官退席)

#### 資料説明(1) 独立行政法人自動車事故対策機構の概要について

山下分科会長 それでは、続きまして本日配付しております資料につきまして事務局より御説明をいただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

事務局 それでは資料の説明に入らせていただきますが、最初に資料の確認をさせていただきます。

本日お手元に配付してございますのは、まず第1回分科会の議事次第でございます。それから、委員の名簿でございます。次に資料目次がございます。続きまして資料1として自動車事故対策センターの概要、2枚紙のものでございます。資料2として特殊法人等整理合理化計画の抜粋の2枚紙でございます。資料3として「独立行政法人について」と書いた七、八枚のとじたものでございます。資料4として独立行政法人自動車事故対策機構の概要、1枚紙でございます。資料5として、横

長でございますが、中期目標及び中期計画の素案でございます。それから資料6として「主な数値目標に関する実績データについて」と書いてある2枚紙でございます。ここまでよろしいでしょうか。

続きまして参考資料の目次がございまして、関係法令の抜粋がございまして、参考資料1は評価委員会令でございます。参考資料2が評価委員会の運営規則でございます。参考資料3は「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について」の1枚紙でございます。参考資料4、最後でございますが、「議事の公開に関し必要な事項について」と書いた紙でございます。あと、自動車事故対策センターのパンフレットと、事業の1つとして行っております自動車アセスメントについての概要のパンフレットがあると思います。以上が本日配付しております資料の全てでございます。よろしいでしょうか。

それでは、本日の会議の公開について若干御説明なり、御了解を最初にとっておきたいと思っております。本日お配りしております参考資料2と4により、本分科会が業績評価にかかる件を除き原則公開ということ、それから、会議内容につきましては議事要旨、議事録を作成して公表することになっているということをお知らせいたしたいと思います。それから、資料につきましても原則公開でございますが、今回については資料5及び資料6、中期目標の関係、それから主な数値目標に関する実績データについては、先生方の御了解が得られれば非公開とさせていただきたいと思っておりますので、その点、よろしくお願いたします。

山下分科会長 今の点、よろしゅうございませうか。

(了解の声)

それでは、御了解したということとさせていただきます。

事務局 ありがとうございます。

それでは、早速でございますが資料に沿って、今回の一連の特殊法人等改革の流れと、独立行政法人制度の概要、その中での本分科会の位置づけ、役割、そして本分科会の担当する独立行政法人自動車事故対策機構の概要等について簡単に御説明をさせていただきます。

まず資料1をご覧くださいと思います。自動車事故対策センターの概要でございますが、既に御案内の先生方も多かろうと思っておりますが、簡単に御説明いたしますと、自動車事故対策センターは昭和48年にセンター法に基づき、いわゆる認可法人として設立されております。資本金は274億9,779万、そのうちの273億4,000万程度を政府出資ということで、民間出資が一部入っておりますが、ほとんど政府出資の認可法人として現在活動を行っております。組織は、ことしの年度初現在でございますが、本部が1カ所、主管支所が9カ所、支所が41カ所、療護センター4カ所で、役職員数は346名でございます。

主要業務でございますが、自動車事故の防止として運行管理者等の指導講習、運転者の適性診断、それから、自動車アセスメントと呼んでおります自動車安全情報の提供業務を行っております。1ページめくっていただきますと、自動車事故による被害者の保護の増進として、生活資金の貸し付け、介護料の支給、(3)として重度後遺障害者療護施設の設置及び運営についての業務を行っております。

続きまして資料2でございますが、今回の特殊法人等改革のもとになるもので、

平成13年の12月に閣議決定をされたものの抜粋でございます。自動車事故対策センターについては、事業についての見直し、それから組織形態についての見直しが決定されておりまして、組織形態については、今回御議論いただいておりますとおり独立行政法人とすることになっております。また、事業について講ずべき措置ということで、療護センターのあり方、自動車アセスメント情報提供事業について、それから交通遺児貸し付けについて指摘されておりますが、1ページめくっていただきますと、既にできるものについては順次実施するという形で進んでおりまして、療護センターについては外部評価と国民への情報提供、それから千葉療護センターの民間委託をこの4月から行っているところでございます。また自動車アセスメント情報提供事業、交通遺児の融資についても、評価の仕組み、それから外部への情報提供について既に実施をしているところでございます。

続きまして資料3でございますが、「独立行政法人について」ということで、一般的な物の考え方、それから先行している独立行政法人についての関係の資料でございますが、今回の中央省庁等改革の一環として、国が行う業務のうち、実施部門を切り離し、これを効率的に推進するための組織として、国土交通省では11の独立行政法人が今年の4月、自動車検査の独立行政法人が今年の7月にそれぞれ発足しておりまして、既に12の独立行政法人が誕生しております。1ページ目の真ん中の表に書かれております。さらに、その次の段階として7つの特殊法人・認可法人について、この10月に、一部統合がございますので6つの独立行政法人として新たにスタートさせるということで、現在準備が進められているわけでありまして。

独立行政法人制度のポイントについては、若干細かくなりますが、1ページめくっていただきますと、制度の基本として事前の関与・統制を極力排除して事後チェックへの移行を図り、弾力的・効率的で透明性の高い運営を行うということで、単年度予算であったものを中期的なものに移してより長いスパンで事業を行っていくということと、第三者による評価を行ってその都度事業の見直しを行っていくということと、3ページ目、独立行政法人の評価の仕組みにございますが、中期目標、中期計画の作成などについての御意見を伺うことを初めとして、業務実績についてもそれぞれ段階ごとに評価をしていただいて、その意見を大臣に勧告していただくということ、また、基本的な問題として組織の存廃等の検討についても意見をいただくと、そういう内容になっております。そのような組織として独立行政法人評価委員会というものがつくられておりまして、先生方をお願いしておりますのは、その一部の自動車事故対策機構分科会ということでございます。

全体の委員の名簿は5ページ目にございまして、委員長は木村孟先生をお願いしております。1ページめくっていただきますと分科会ごとに委員名簿がございまして、現在開かれておりますものについては、最後のページの上から3つ目をご覧いただきたいと思いますが、自動車事故対策機構分科会、全体の委員会のうちの分科会ということでお願いしているということでございます。

続きまして資料4、独立行政法人自動車事故対策機構の概要でございますが、10月に発足を予定しております独立行政法人の概要で、業務については基本的に現在の自動車事故対策センターの業務をそのまま引き継ぐということで、今後の具体的な事業の内容及び組織のあり方、予算等については先生方の御意見を伺いながらそ

れを反映していくということで考えているところでございます。

簡単でございますが、資料1から4までの説明を終わらせていただきます。

山下分科会長 ありがとうございます。

資料1から4までにつきまして、何か御質問ございませんでしょうか。

とりあえずよろしゅうございましょうか。また後で討議の時間がございますので。

## (2) 中期目標(案)及び中期計画(素案)について

山下分科会長 それでは、続きまして本日御審議いただきます資料5の中期目標(案)、中期計画(素案)について事務局より御説明をお願いいたします。

事務局 それでは、資料5、横表でございますが、ご覧いただきたいと思えます。左に中期目標、大臣が機構に指示いたします中期目標の案でございます。右側が中期計画(素案)ということで、これは機構の方で作りまして大臣認可ということになっております。両者いずれも評価委員会の御審議をいただいた後に指示なり認可をするという仕組みになっております。それと、これに基づいて年度計画をつくり、それに基づいて毎年度の業績評価を評価委員会にお願いするような仕組みになっております。

中期目標、中期計画、照らし合わせながら御説明したいと思えます。まず中期目標の期間でございますが、法律に基づき3年から5年の間となっております。自動車事故対策機構については15年10月1日から19年3月31日までの3年6月ということ考えております。

右側を見ていただきますと、「以下のとおり定める」と書いてございますが、なお書きのところ、機構の独自の取り組みといたしまして、外部評価機関を設け、事故対としても外部評価機関の方に毎年度の点検をお願いして、それを踏まえて必要に応じて事業の改善をするというような対応を図ることを考えております。

以下が中期目標、中期計画の内容になりますが、大きく分けて4つになっております。1つ目は業務運営の効率化に関する事項でございます。2番目が、3ページ以下ですが、国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項。3番目が財務内容の改善に関する事項ということで、後ろから2枚目からになっております。最後にその他重要事項ということで、大きく4つのパートに分かれております。

1ページ目に戻っていただきまして、業務運営の効率化に関する事項でございます。まず1点目は組織運営の効率化ということで、組織運営に柔軟性・機動性を持たせ、効率的な体制の構築を図ることを目標に掲げてございます。これを具体化するのが中期計画になるわけですが、中期計画におきましては、業務量に応じ柔軟かつ機動的に業務を担当できる体制を整備することを考えております。具体的には、今は課制をとっておりますが、課制をやめ、固定的な課の単位にとらわれずに機動的な人材運用ができるようなマネージャー制、マネージャーのもとにチームを置いて機動的あるいは専門的に業務をやっていく、あるいは特定課題に対応していくというような組織運営にしていきたいということが書かれております。

2点目に人材の活用でございます。組織の活性化を図るために人材の活用を図る

ということを中期目標で掲げておりますが、中期計画においては、業務に必要な役職員を確保するということと、専門性を高めるために産業カウンセラー等の資格取得を進め、取得した職員を積極的に活用するといったことを通じて組織の活性化をするということでございます。一方で職員の能力なり実績を適正に評価する仕組みを構築していきたいということでございます。産業カウンセラーと申しますのは、御承知かもしれませんが、心理的な手法を用い職場のいろいろな問題を自力で解決する取り組みを支援していくような、カウンセリングをする資格でございます。

3点目でございますが、業務運営の効率化ということで、これ以下が各業務についてどういったことを効率化していくか書いております。まず指導講習業務でございますが、目標では職員による講師の担当等、業務の効率化を進める一方、指導講習は講習料を取っておりますので、自己収入の増加を図ることによって、中期目標期間中に自己収入比率を %上げていくということでございます。

申しおくれましたが、数値目標をできるだけ盛り込むようにしておりまして、具体的な数値目標につきましては次回の評価委員会で御議論いただければと思います。現在のところ空欄になっている部分がございますが、それは次回に御議論いただければと考えております。

こうした自己収入比率の増加ということを踏まえ、中期計画でございますが、まずアは、現在、指導講習は外部の講師の方に講義をお願いしているんですが、職員の能力開発を進めることによって指導講習の講義の一部を職員みずからやるような体制にしていくことにより業務の経費を削減するということが1点目でございます。

2点目でございますが、ITを利用した受講者管理システムの構築など、業務全般を見直しにより業務の効率化を図るということでございます。現在、いろいろな講習で予約から申込受付、受講料の発送とか、手作業の部分がありまして、電子化をしておりますので、この辺を電子化することによって業務の効率化を図るという内容でございます。

3点目のウでございますが、各支所で講習を開いているわけですが、受講者が少ない開催場所については、ブロック単位といいますか、隣県と連携を図り共同講習などを行うということで、中期目標期間中に10会場以上について集約化を行うということでございます。

4点目は、自己収入を上げるために当然サービスの内容を向上しなければいけないということですが、サービス内容の向上については後ろに詳しく出てきますが、講習内容の充実や利便性向上によって自己収入の増加を図るということでございます。

こういった4点の措置を通じ、中期目標期間中に自己収入比率をアップさせようということが計画の素案でございます。

2ページ目をお開きいただきたいと思いますが、次の業務、適性診断でございます。これも同様な考え方で、業務の効率化や自己収入の増加により、中期目標期間中に自己収入比率を一定の割合にしていくということを目標として掲げてございます。

計画におきましては、まず1点目は、現在適性診断を踏まえたカウンセリングというのは外部の大学の先生等にお願いしているところでございますが、これも職員

の研修等で助言指導能力を育成し、カウンセリングの業務を職員みずからできるようにすることで業務経費を削減していきたいということでございます。2点目のイでございますが、受付から診断が終わるまでかなり手作業部分がございます、そういったものについては電子化を進め、業務全体の効率化を図ること。3点目でございますが、診断内容をうまく現場に使えるような高度化を図ったり、貸し出し機器など、後ろに出てきますが、利便性を高めることによって自己収入の増加を図ること。これらの3点の措置を講ずることにより、エでございますが、中期目標期間中に自己収入比率を具体的に数値をもって引き上げていくという内容でございます。

3番目の重度後遺障害者に対する援護業務ですが、大きく2つに分けております。まず療護センターでございますが、目標としては質の高い治療・看護を適正なコストで実施するため、外部評価を行うとともに、その結果を国民にわかりやすい形で情報提供するという内容でございます。計画におきましては、具体的には医療水準あるいはコスト水準、これは経費がどれくらいであるかとか、ちゃんと医療効果が上がっているかといったことについて、冒頭に出てきました外部評価機関でありますタスクフォースによって外部評価を行い、その結果をホームページで公表するという内容でございます。

療護センターの2番目の目標でございますが、受託検査の受け入れあるいは経費節減により、運営経費を具体的な数値目標をもって節減するという内容でございます。中期計画を見ていただきますと、先ほど事務局から御説明いたしましたが、平成15年度から千葉療護センター、今まで直営でやっていたところでございますが、この民間委託化を行い、4センターすべて民間委託化を行ったところでございますが、さらに外部の業者に委託しております定型的・単純作業、清掃とか警備といった作業についての見直しを行い、そういったことにより経費節減をするということと、高額医療機器を有しておりますので、可能な範囲で受託検査を行い収入を上げることにより、運営経費を中期目標期間中に節減するという内容でございます。

援護業務の2番目の介護料支給でございます。目標につきましては、支給業務については、事務処理のフローの見直し、あるいはITの活用によって事務の効率化を図るということでございます。具体的には中期計画におきまして、事務のプロセスの見直し、支給額積算を電子データ化することによって事務処理期間の短縮化を図るということでございます。

大きい4番目で、交通遺児等への支援業務でございます。目標でございますが、アとして、貸し付けに関し、適切な債権管理をより効率的に行うことと、回収率もある程度のレベルを確保すること。それと、イでございますが、貸付資産のリスク管理及び引当金の開示については適切にやるということでございます。

これを受けまして中期計画においては、債権管理委員会というのを設け、債権管理方法の改善を行うことにより、効果的、効率的な回収を図るということと、より効率的に行うという意味から回収経費も削減しながら回収率も一定程度の確保を図るという内容でございます。2点目でございますが、貸付資産のリスク管理については、債権管理委員会において貸付債権の適切な評価を行うということと、リスクに応じて適正な引当金を計上して、その結果をホームページで提供するという内容でございます。

情報提供業務。これは自動車アセスメント、自動車をぶつけて安全性能を公正な立場から評価するという事業でございますが、これについては目標として適切なコスト管理を行うということで、幾つかの種類の実験をやっているところでございますが、試験1台当たりの試験実施費を削減するというので、中期計画におきまして具体的な数字をもって何パーセント以上削減するという計画内容にしたいということでございます。

3ページ目、効率化の最後でございます。業務全般について。一般管理費について全体の削減目標も掲げております。

続きまして大きな2番目のパーツですが、サービス向上の事項でございます。これについても各業務ごとに掲げているところでございます。まず指導・講習業務であります。目標におきまして受講者・事業者の利便性の向上を図るということと、講習を受けた方が実際の運行管理の場で使いやすいように講習内容の充実を図ることを掲げてございます。これに基づき、中期計画には、  
、  
に書いてございますように、講習回数を増回するとか、旅客と貨物といった業態別の講習を実施することにより受講者の講習環境を向上させるということと、内容の充実にかかるものでございますが、受講者参加型の講習を推進するということと、最新の事故事例あるいは分析に基づく運行管理改善手法を導入するといったこと、あるいは教材についても効果的なものを導入することで指導講習の内容の充実を図るということを計画に盛り込んでおります。

目標の2番目でございますが、これも先ほど出てきておりましたが、職員の資質の向上、あるいはいろいろな事業者がおりますので、事業者の特性に応じたサービスを提供するという観点から事故防止相談を初めとする事故防止コンサルティングの実施を検討するというのでございます。具体的には、計画の  
で書いておりますように、資質向上を図るための研修制度の充実、これを行うことにより事故防止相談、あるいは企業全体に事故防止のためのコンサルティングを試行的に実施していきたいという内容でございます。

目標の  
でございますが、指導講習と適性診断の有機的連携を深めること。指導講習は、運行管理者と呼んでおりますが、運行管理の責任者、適性診断についてはドライバーに対する診断ですので、この2つを相互に利用できるようなということで、中期計画の  
で書いておりますが、診断結果の活用を促進するため、適性診断をどういうふうに活用していけばいいかといった講習を実施するというのでございます。

目標の  
でございますが、受講者・事業者のニーズをうまくつかんで、ニーズに応じて内容を改善するというのを書いております。これは具体的には、アンケート調査を実施することによってニーズをつかみつつ、その結果を指導講習の内容の充実に反映するというのでございます。

目標の  
から  
の措置を講ずることにより、事業者の運行管理の充実・改善を促進することによって事故防止効果を高めるということで、それに対応する中期計画の記述としては、  
に書いてございますように、受講者なり事業者に対してアンケート調査をして、どれだけ指導講習が活用されているか、充実されているか、あるいは利便性はどうかといった点から安全対策への支援効果をはかり、評価度を平均

4以上にするというを中期計画に盛り込んでおります。

続きまして(2) 適性診断でございます。適性診断については、中期目標には診断内容の高度化、あるいは利便性の向上のために診断機器を研究開発し、新しいものを導入していくということを掲げております。具体的には中期計画において、自動視野測定機の導入、あるいは危険予知能力をはかるアイカメラ・シミュレーターの開発・試行導入といった機器の充実を図り、診断内容の高度化を図るということと、利便性の向上のために、今は各支所等に来ていただいて診断を受けていただいているわけですが、ポータブルの貸し出し用自動診断機器を開発し、全国に配備することによって、事業者にお貸しして、都合のいいときに受けられるような体制にすることで利便性を高めることを考えております。

4ページ目でございます。診断結果を運転や運行管理に効果的に活用していただくために、助言内容を充実することと、それを踏まえてカウンセリングをするといったこと、あと、指導講習と連携を深めるということで、診断結果を適切に提供することを目標として掲げております。具体的な措置としては、中期計画の でございますが、診断結果の助言内容の充実、これは診断結果にコメントを付して、こういったところに気をつけた方がいいということでやっているんですが、その内容を充実することや、最新事故例に基づくカウンセリング技法、小集団技法などを採用して助言指導を充実させるということでございます。適性診断活用講座については全支所において実施するようにしていきたいという中期計画になっております。

それと、目標として職員の資質の向上を図るため、研修制度の充実、カウンセリング技術の取得を行うことと、これに対応して中期計画に書いてございますのは、研修を計画的にやることによって、診断業務担当職員の80%以上にカウンセリングができるような産業カウンセラー資格を取らせること。その他、 で書いてございますが、全国的に診断結果が得られるわけですが、これを、個人情報の保護に留意することは当然ですが、事業者別、業態別、年齢別に解析し、例えばこういった年齢の人はこういうことに気をつけなければいけないということで、事故防止に資する情報として提供するようなこともやっていきたいということでございます。

中期目標の で、受診者・事業者のニーズを適切に把握し、それを内容の充実に反映させるということで、これもアンケート調査をやることによって内容の充実を図っていきたいと考えております。

以上の措置を講ずることによって、事業者の安全対策の充実・改善を促進し、事故防止効果を高めるということで、計画でございますが、5段階評価で、安全対策への支援効果に関する評価度を4.0以上にすることを目標として掲げております。

続きまして重度後遺障害者に対する援護でございます。目標については、療護センターにおいては、今、高度な医療看護をやっているわけですが、遷延性意識障害者の患者に対して質の高い治療・看護を実施することと、医学的な見地から公平な治療機会を確保するというので、このために必要な措置をハード・ソフト両面において実施し、治療効果を高めることが目標でございます。

これを受けまして中期計画においては、まず1点目は、遷延性意識障害者に対してワンフロアシステム、プライマリー・ナーシング、あるいは高度先進医療機器による高度な治療・看護を実施することによって、中期目標期間中に脱却、これは注

に書いてございますが、遷延性意識障害の方が一定の意思疎通あるいは運動機能が改善するような治療効果が得られた方という意味ですが、脱却者数を 10人以上とするなど、治療効果を高めるということを書いております。2点目でございますが、質の高い治療機会の公平な提供という観点から、治療効果の観点を踏まえた入院あるいは入院中の患者家族に対する経過説明等、入退院プロセスをある程度確立するということと、他の医療機関との連携も図りながら病床あるいは高度先進医療機器の整備を進めること。3点目ですが、短期入院事業、これは2週間以内の短期の入院を在宅介護の方を対象に行っている事業ですが、短期入院事業についても療護センターの機能を活用していくということを書いております。それと、5ページ目でございますが、また、在宅介護の支援という意味もありまして、 10人としてメディカルソーシャルワーカー、これは注に書いておりますように患者・家族が抱える諸問題の解決、調整、あるいは転院先の相談といったものについて援助する専門家でございますが、メディカルソーシャルワーカーを置き患者家族に対する支援、あるいは在宅介護者に対する介護の知識などを提供するということを盛り込んでおります。

目標の2点目でございますが、専門的な診療・看護体制、あるいは高度先進医療機器を備えた充実した医療体制をもとに、療護センターでは治療・看護技術を開発し普及をしているわけですが、こういったものを幅広く一般病院等に広げていくという観点から、研究成果の公表を行うことという目標にしております。これに対応して中期計画においては、地元大学等の研究機関、あるいは療護センター間の連携の強化などを行い、医療技術の開発・向上を図り、一般病院への普及を図るといった観点から、日本脳神経外科学会等において研究成果の発表を年平均10件以上行うとともに、短期入院協力病院、これは民間で短期入院を、現在5カ所ほど、協力いただきまして受け入れるべく体制整備に努めているところですが、短期入院協力病院に対する実務研修なども療護センターでやっていくということでございます。

目標の3番目ですが、地域医療への貢献として、検査受託を行うことということで、対応して年間の受託件数の目標を置いております。それが 100件になります。

目標の4点目でございますが、重度後遺障害者に対して、今、介護料の支給を行っているところでありますが、それと、介護に対する指導助言なども行い、支援を強化すること。これに対応して、中期計画でございますが、まず1点目は介護料の支給、あるいは一般病院へ短期入院した場合の助成を行うことによって、効果的な被害者救済を図るということと、介護に関する指導助言の強化ということで、介護に関する相談窓口を主管支所に置き、看護福祉士等によって相談支援を行うこと。それで、目標としては重度後遺障害者の家族への相談支援をアンケート調査を行うことによって評価度を高めるということとなっております。

(4) 交通遺児等に対する支援業務でございます。目標については必要な育成資金の無利子貸付を行うことと、精神的支援を強化するというので、対応する計画がありますが、被害者の状況に応じた無利子貸付と、遺児の保護者同士の交流の場の設置などを行い、精神的な支援の強化を図るということで、具体の成果のはかり方としては、アンケート調査を行い評価度をはかり、4.0以上にするという内容でございます。

(5) 広報活動業務と書いてございますが、これは、介護料支給、あるいは交通遺児等貸付業務がございますが、利用できる方にはしっかり広報していく必要があること、あるいは療護センターもそうでございますが、そうした観点から、市町村なり脳外科の病院なりにパンフレット等を配付することによって広報活動を強化するという、特に介護料支給業務については、損保会社等と連携して、受給資格者に対してはしっかりこの制度の周知徹底を図っていくという内容になっております。

次のページでございますが、(5)でございます。この業務の中には自賠責保険をコアにします自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝業務というのもございます。これに対応して、計画においては交通安全フェア等における周知宣伝活動とか、機構は全国にございますので、そうしたネットワークを利用しながら事業者や被害者に対する制度の周知を図るという内容になっております。

最後の情報提供業務でございます。自動車アセスメントであります。情報提供をより効果的に行うことにより、安全性の指標を中期目標期間中に %以上改善するという目標でございます。これに対応して、具体的には、現在のアセスメントは、資料をおつけしておりますが、各車両について星の数で評価しております。星の数を中期目標期間中に改善するという中期計画になっております。

それと、2番目の中期目標でございますが、試験の充実ということで、試験項目の拡充なり内容の改善、あるいは広報の改善といったことを目標に掲げてございます。これに対応して中期計画においては、 に書いてございますが、ユーザーにわかりやすい情報提供をしていくということで、定期的にアンケート調査を行い、情報提供の改善に反映させるということで、ユーザーによる利用度、利用件数なり、どれだけわかりやすい情報提供であるかという満足度ですが、これによって指標をつくり、利用度について平均4.0以上を目標と書いております。それと、試験内容の充実ということで、歩行者保護性能のアセスメントなり、側面衝突安全性能等について調査研究なり導入を図るということと、実際の事故によりますデータと安全性能、これは一定の試験条件のもとではかっていますので、その相関関係を解析してアセスメントの改善を図るということを目指しております。

アセスメントの3番目の中期目標でございますが、海外との情報交換を行って試験開発能力を高めるということで、これに対応して中期計画においては、海外の専門家との情報交換などを継続的にやるということでございます。

アセスメントの最後でございますが、外部評価を行って、その内容を国民にわかりやすい形で情報提供するという、対応する中期計画においては、タスクフォースによる外部評価と、その結果のホームページでの公表ということを盛り込んでおります。

大きな4番目の財務内容の改善に関する事項であります。中期目標において、いろいろな自己収入比率等の目標がございますので、こういった目標を考慮した上で、適正に予算、収支計画を立て健全な財務体質の維持を図るということで、中期計画においては、実際に中期目標期間中の予算あるいは収支計画、資金計画について別紙のとおり作成するという、別紙がつく形になっております。今日はまだ出来ておりませんのでお付けしてはおりませんが、具体的中期目標期間中の予算計

画がつけられるということでございます。

最後のページでございますが、中期計画の4、5、6に書いてございますが、短期借入金の限度額とか、重要な財産の話、それぞれ所要の記述をしております。6番目、剰余金の使途でございますが、独立行政法人の制度においては自己努力による剰余金が出た場合にはサービス向上などに使えるとなっております、その使途について具体的に中期計画に定めることになっております。事故対策機構の場合は、利用者サービス充実のための環境の整備と、職員研修の充実に充てるということで書いております。

最後であります、その他重要事項として、1点目は施設及び設備に関する事項、それと人事に関する事項ということで、施設・設備については、施設・設備の計画的な整備・更新を進めること。人事については、職員の能力開発を促進することと、適切な要員、定員管理をすることということでございます。これに対応して、施設・設備に関しては、これも今作成中で、具体の施設及び設備に関する計画を別紙でお付けするような形になります。人事に関しては、方針については、業務プロセスの見直しや効率化を進めることによって計画的な削減を行い、人員の抑制を図るということで、で具体の指標を書いております。それと、でございますが、人材の育成ということで、指導講習における講師、あるいは適性診断においてカウンセラーをできるように研修制度を充実して、職員の資質を向上させるという内容になっております。

駆け足で申しわけございませんが、数字については次回御審議いただくようになるかと思いますが、資料6に主な数値目標について、最近のトレンドとございますか、10年度から14年度にどういう形で数字が推移しているか、御参考までにおつけしております。長くなりましたが以上でございます。

山下分科会長 どうもありがとうございました。

## 討 議

山下分科会長 それでは、ただいまの御説明に基づきまして討議に入りたいと思います。中期目標（案）、中期計画（素案）について御意見等がございましたら、どの点からでもお願いいたします。

どうぞ、堀野委員。

堀野委員 堀野でございます。御説明ありがとうございました。

幾つかの側面に分けて御説明いただいたんですが、最初の業務運営の効率化に関する事項のところでは、ずっと話を伺っていますと、いろいろな切り口で組織の効率化ということでは一貫しておられると思いますけれども、例えば競争原理を意識して、この機構と世間において競争する相手がいるという前提なのかどうか、その辺はいかがでしょうか。それがいいような印象を受けたんですね。それが1つです。

もうちょっと踏み込んで申しますと、コストベネフィットという概念は効率化の概念の中に入れていらっしゃるかどうか。それは、その次の国民へのサービスという見出しでお話がありましたけれども、業務活動の質の向上ということでいろいろなお話があったわけですが、端的に言って、投入したコストに対してどれだ

け成果が得られたかという概念ですね。事故対センターのお仕事は、例えば、私は人間工学が専門ですので申しますと、適性診断について先ほど各論的に御説明がありましたけれども、最近、大型トラックの高速道路における事故が多発していて、つい数日前も、追突して2人のお子さんが亡くなった事故では、東京地裁の判決などを見ても従来事故の裁判で私たちが見聞してきたのと大分違った判決が出ていまして、三十数年間、毎年命日に墓参しなさいとか、総額で2億5,000万円ですか、従来の計算方式ですと絶対にああいう金額は出てこないわけですが、そういう判決が出て、かなり社会的な話題を呼んでいるわけですが、あの泥酔していた運転手も、事業所にいらっしゃる方だから、事故対センターの適性診断を受けているはずですよ。受けていないで就労していたのであれば事業者の管理責任がかなり厳しく問われなければいけないんですけれども、私が前々から気にしていたのは、事故対センターが実施した適性診断と事故実績の間のリンケージと申しますか、有機的な、そういうのが私が見ていた限りではなかったように思います。ぶつと切れているわけですね。競争原理を導入するとか、みずからコストベネフィット、費用対効果の概念を事故評価の中に入れておけば、もう少し質の高い状況が生まれたのではないかという気がいたしますので、その辺、ちょっとお伺いしたいと思います。

事務局 重要な話を御指摘いただきました。競争原理のお話ですが、実は昨年度より、適性診断については一定の条件を満たせば事故対以外でもできるようになりまして、そういった意味から、機構としてもちゃんとしたサービス向上をしなければ、あるいは診断内容なり効果的な講習内容にしなければ、お客さんがいなくなると思いますか、受講者なり診断者数を確保することができないという危機感を持っております。そういった意味からサービス向上などを盛り込んでいるわけですが、コストベネフィットですね、この辺は具体の指標として掲げてはございませんが、実際にサービス向上をするために費用をかけても、それに伴って効果が上がらないと問題ですので、「効果を勘案しつつ」という表現を入れたのはそういった意味でございまして、いろいろな投資はしますけれども、やっぱり効果を見ていかなければいけないと思っております。

それと、適性診断と事故が実際に起きている状況についてのリンケージの話ですが、実は、事故防止効果を高めるという目標に対してどういう数値目標を設定しようかということで、事故防止効果にダイレクトに結びつくような数値目標にできないか、かなり検討したんですが、なかなか適切なデータをとることができておりませんので、そういった意味で今の案になっておりますが、うまくデータをとれるような仕組みを考えていきたいと。今回は残念ながらそこまで至っていないんですが、そういったことも含めて、次期計画までにできるかどうかわかりませんが、そうした研究は進めていきたいと考えております。以上でございます。

福井委員 私も堀野先生と同じような感想を持ちました。そもそも論からいくと2つのそもそもがあって、1つは自動車事故対策機構というのがそもそも何であるのか、目的は大きく2つですよ。被害者の救済と自動車事故をとにかく減らそうということですから、幾ら構造改革でそれを押し進めていっても、大目標を損ねては何もならないわけで、むだとか無理を省くのは当然にしても、もっと重要事項と

しては、機構があることで大目標の事故が減らないと意味がないんだと思うんですよ。そこを評価するということは避けちゃいけないと思うんですよ。

それを業者へのアンケートで4.0とか、これはどうなんでしょう。ダイレクトな、科学的な分析があろうとなかろうと、とにかく事故というのは数字ではかれるわけですから、今、すごい上昇している、それを何とか何パーセント以内にとどめるとか、上昇率を何パーセント減にするとかを目標にするのが筋じゃないかなと思うんですね。

そういうことを考えますと、先ほどの黄色っぽいしっかりしたパンフレットの0ページに、10年間で交通事故被害者が3割近くというのはさすがに驚く数字で、しかも重度の障害者が倍ですよ。これは、自動車も同じように増えているんだったら「なるほど」で、別にサボっていないという感じですけど、例えば運転者の伸びよりもこっちの方が大きいのであれば機構の存在そのものが非難されて当然だと思うので、そのあたりのデータはぜひ欲しいと思うし、さて、それで原因者が、事業者、事業者とおっしゃっている人たちに特に多いのか、そうじゃないのかという話も絶対出さなければいけないですよ。

つまりこの計画や目標の中で落ちているのが一般ドライバーに対しての対策なんですよ。そうでしょう。一般ドライバーに対しての対策は、警察とタッグを組むとか、そういうのが構造改革なんじゃないですかね。次回はぜひ事故の認識を我々で共有できるように、事故内容の原因とか、実態とかのデータが出てくればいいなと思います。

山下分科会長 センターではそういうデータの集積はもちろんやっておられるんですかね。

事務局 事故対策センターの指導講習なり適性診断は事業用自動車ということで、そういう意味では一般ドライバーの関係は業務としては主たる対象にしていないことは事実でございますが、データにつきましては、どういうデータがあるか調べて、次回御報告をしたいと思います。私ども、この数値目標を考えるといろいろデータを調べてみたんですが、なかなかぴったりくるデータがなくて、どれだけあるか自信がないところでございますが、できるデータはお示ししたいと考えております。

山下分科会長 堀野委員どうぞ。

堀野委員 私ばかりしゃべってはいけないんですが、今「数値目標」というキーワードが出たのでちょっと申しますが、今行われている国会の施政方針演説で、小泉首相みずからが、今年を起算年として10年以内に交通事故死亡者を半減すると明言されましたよね。あの施政方針演説、私たまたまラジオで聞いていたんですけども、全然マスコミは取り上げなかった。翌日の新聞もテレビも何も報道しなかったんですが、国土交通省の自動車交通局は、運輸技術審議会の大臣に対する答申の中で既に数年前に数値目標を挙げましたよね。そのときは「半減」という勇ましいことは言えなかったのが、2010年までに1,500人でしたか、減らすと言っているんですけども、首相が言った数値目標の脈絡と自動車交通局みずからが運輸技術審議会の答申のときに出した数値目標とは、一応行政レベルでは整合させていらっしゃるんでしょうね。そう理解していいですよ。

今出てきましたお話で、事故対センターの業務は主に業務用の車両が対象だという趣旨の御説明がありましたけれども、例えば自動車アセスメントは業務用に限らないので、むしろ乗用車ばかりで、トラック、バスは全然入ってませんよね。私は前から、トラックの事故が多いので、なぜトラックをアセスメントの対象に入れてくれないのかということをお機会あるごとに言っているんですけど、なかなかイエスという回答がないんです。行政側からは。その辺、ちょっとちぐはぐな感じがするんですね。国民の視点から見ると、交通事故全体、総体として取り上げているという姿勢が見えてこない、むだなことをやっているんじゃないかとか、できそうなどころだけやっていて難しい問題は避けているんじゃないかという印象を与えてしまいそうなので、この辺は、せっかくの機構改革のチャンスですから、思い切ってやった方がいいんじゃないかという気がしますが、いかがでしょうか。

別に糾弾する気はないんですよ。問題解決に貢献したいと思っているだけで。

山下分科会長 国全体としての大きな政策がまずあって、その中で機構が何を具体的な目標にしてその一翼を担うかという、全体との組み合わせをどう図っていくかということですね。

各中期計画の各項目の一番下には数値目標を、4.0%以上というふうなところでまとめられているわけですが、別にこれだけを目標とするというんじゃなくて、その上の、定量的というよりは定性的な部分ももちろん目標の中に入っているわけですね。そういう中では、今御指摘のあったような、実際にどれだけ交通安全に寄与できるかということもあって、この機構の目標としてどれだけ引き受けることができるか、そこの検討を今後していかなければいけないのかなという感想を持ちましたけど、なかなか今すぐにそういうのは難しいというところで、課題としてはそういうところがあるんじゃないかという感想を私も持ちました。

どうぞ、中田委員。

中田委員 これ、新法人名、名前が変わったということは多分、当然業務が効率化され変わり、効果が上がる、費用対効果が上がるということにもなるんだろうと思うんですけども、そういう視点で見ますと二つ、三つ、チェックというより質問をしたい部分があるんですが、資料5の2番目の業務運営の効率化に関する事項の計画（素案）の1ですね。これを見ると非常におもしろいことが書いてあって、「課制を廃止し、固定的な課単位の組織に制約されず、機動的な人材運用を可能とするマネージャー制を導入する」とございますけれども、よく私はわからないんですけども、センターの組織を見ますと総務部とか経理部とか、業務第一部、業務第二部、多分これは地方の主管支所、支所等もこういう管理組織があると思うんですが、全部こういうことをやめてしまってマネージャー制を導入するのか、タスクフォース制をとった方がいいような部分に対してこういうものをぶち込むのか、これを読むと全員が部門がなくて同じ職員で、その中から選抜してマネージャー制にしていくんだというふうにも読めることは読める。実際は無理だと思いますけれども、こういうふうにしちゃって、新しい何かをと言われているんじゃないかなという気がしたんですが、組織体制というのは非常に重要だと思うんですね。新しいものに対して。ですから、この辺はもう少し考えてみた方がいいのかなという気がしております。

2つ目は、6ページの(7)の「実事故データと安全性能評価結果の相関関係を解析し」とございまして、実はこの間から非常に気になっているんですが、6月に2日続けて東名で大型トラックがぶつかった事故、ちょうど私はあの日、墓参りに行ってまして、すぐ前の時間にあの辺を通ったんで、恐ろしいなと思ったんですが、あの後トラック協会で話を聞きましたところ、1つは勤務時間がかなり厳しいというのと、もう一つは、いい言葉で言うとワークシェアですが、実際はアルバイトをやっていて、時間的に非常にきつい状況の中で運転していたということらしいんですが、聞いてみましたところ、大型トラックのドライバーは高いところにいますので、テールランプを見るときに、前の乗用車じゃなくて、その向こうにあるトラックのテールランプを見るそうなんです。そうしますと渋滞になってきて、乗用車がつながっていて前の方に大型トラックがあると、疲れてくると突っ込んじゃう可能性が高いと言っておられまして、相関関係というの、安全性能評価結果だけでなく、もうちょっとソフト的な部分も入ってきてもいいんじゃないかなという気がいたします。

もう一つ気になっていきますのが、例えば名古屋へ行きますと財団法人で中部トラック総合研修センターというのがありまして、ここの中にはコースがあって、安全教育なんかをやってますよね。たしか各地の社団法人のトラック協会も安全教育のようなものを行っているんですが、そういうものとの関係はどうなるのか。むしろこちらの方がそういうところに対していろいろ援助をしてあげるとか、我々の言葉でいうとサービスを売り込むようなことがあってもいいんじゃないかという気がしたんですが、先ほど堀野先生がおっしゃったように、ほかのそういうコンペティターになるかどうか知りませんが、関係がいかなるものかというのはこの中にないなというのも気になりました。

事務局 1点目の組織の話でございますが、現在考えておりますのは、本部でいえば総務部とかございまして、部はそのままという感じで、部の下に課が2課とか3課あるわけですが、この課の垣根を少し低くしようということで、例えば業務第二部ですと援護関係をやっているわけですが、療護センター関係とか介護の関係とか、交通遺児貸付とかをやっているわけですが、その辺の特命事項もございまして、業務量の変化もございまして、課の垣根を低くすることによって柔軟に対応しようというのが基本的な考えでございます。実際のやり方でございますが、本部の組織と主管支所、支所、それぞれ若干組織のあり方が違いますので、一遍にやるのではなく、例えば主管支所でやってみるとか、段階的な実施が必要じゃないかと考えております。

それと、トラックの疲労時のテールランプとかのお話がございました。この辺の話は非常に重要だと思ってございまして、アセスのところで見ると、最新の事故例でそういったことがあるのであれば、講習なり診断のところですぐに取り込めるような形にしていきたいというのが最近の事故例に基づく指導という趣旨でございます。

それと、トラック協会で安全教育などをやっているということでございまして、適性診断など、先ほどちょっと御紹介しましたが、一定の要件を備えていれば他団体でもできるということで、今トラック協会などもやろうとしてございまして、事故

対策センターとしても、今までノウハウを蓄積しているわけですから、競争相手にはなるわけですが、新たに競争相手がやろうとしたときに必要な支援はすることと  
しています。例えば講師を派遣したり、ノウハウの伝授をするというような取り組み  
を始めているところでございます。

中田委員 わかりました。

マネージャー制というのは、よく名刺をいただきますと日本語で「課長」で英語  
で「マネージャー」になっているケースが多いもんですから（笑声）、マネージャ  
ー制とは何かという部分がはっきりわかっていないとまずいかなという気もいたし  
ます。

事務局 その辺は、うまくワークするように研究していきたいと思えます。

山下分科会長 では島田委員。

島田委員 島田ですが、2点ばかり。

方向に水を差すわけじゃないんですけど、とにかく独法ばやりになっているん  
ですが、ちょっと心配なのは、お役所のいい面としては、統一的に、業者、企業も含  
めて安全対策をこういう形を取り入れるという形でやった場合に、かなり強力な指  
導が可能だったんだと思うんですけども、独立行政法人化した場合に、その  
辺のところは少し指導力が落ちることはないかという点がちょっとひっかかるのと、  
もう一つは、ねらいは費用を節減していくということにあるもんですから、中期  
目標も常に数値は費用対効果のところはウエートが行ってしまうんですが、この法  
人が1つ持っているのは、交通事故の被害者の救済のところも大きなポイントにな  
っているはずなんです。民間に委託する云々というのも出ていますけれども、高  
次脳機能障害等を含めて、交通事故による死者は減っても、高度の障害を負って  
おられる被害者の方、また家族の人たちがいるわけで、これを支援していくという体  
制がおろそかになるようではいけないんだらうなど。だから、むしろ目標の中に、  
経費としてかかるものはこういうふうにかかるんだと、これはどうしても削減は  
できないんだと。一律1割カットなんて、私はおかしいと思うんです。幾ら行革の問  
題だとしても。その辺ははっきり打ち出された方が僕はいいのかなと。

どうも見ていますと、とにかく抑える抑えるということですから、抑える  
ところは抑えるけれども、ここはどうしてもかかるんだと。そこは外せないんだとい  
うところは、目標に掲げるべきかなという感じがしております。

もう1点、安全の関係で、他の、例えば自動車の検査の方の係に僕はタッチ  
しているんですけども、あれも独立行政法人になっていきますけれども、安全対策  
というのは車自体が持っている危険性、車の構造からなるべく安全な形にしていこう  
ということがあられるわけですし、中田先生が言われたように、トラックの場合、大  
体運転手としては乗用車なんか見ないで先を見ていると。それは確かにそのとおり  
なんだと思いますけれども、事故が多いとすればそれをどういうふうに防いだらいい  
かというのは、車の構造とか、そちらを担当している方と当然連携をとりながら  
やらなければいけないだらう。独立行政法人自体が競争意識で、縄張り意識にな  
ったんじゃない意味もなくなるなという気がしてしまっていて、相互に常に連絡を  
とれるような形でないとまずいかなという気がしているので、そんなことはない  
だらうと思えますけど、ちょっと申し上げます。

事務局 1点目のことに関してちょっと申しますと、独法化するとき指導力がどうなるかということなのですが、確かに個々のことについて口を出すことはなくなりますが、重要な点は中期目標で掲げまして中期計画でブレークダウンし、年度計画もつくりますので、その中で評価委員の皆様方の評価も受けながらやりますので、そこはしっかり対策はやっていくということになるかと思えます。特に個々の国からの介入というか、事前の関与はなくなりますけれども、理事長の強いリーダーシップのもとに自律的にやっていくというシステムになっていまして、外部評価という形で業績評価も受けますので、その辺は制度の趣旨に沿った形で運営していくように努めていきたいと思えます。

最後の独法同士の連携のお話でございますが、その辺につきましては国としても心がけていきたいと考えております。

堀野委員 島田委員のおっしゃったことに加勢するような方向のことを補足的に申させていただきます。

今日いただいたパンフレットにも最後の方に療護センターのことが写真入りで出ておりますね。それぞれ50床で、4つで200床ですね、現在。ところが、先ほども御指摘がありましたように、確かに生物学的な意味での交通事故の死者は減っているんですけども、この10年間で重度後遺障害をこうむった方は倍増しているわけです。従って何かテイクケアを社会としてしてあげなければいけない患者さんは増えているわけです。

ところが現行の自賠責の枠組みなんかでは、最高4,000万円しか支給できませんよね。実際には御家族が負担を抱えていらっしゃるわけで、前に私が参加しておりまして、今もまだ続いているんですが、大臣のもとに置かれた自賠責懇談会の中で、遺族の代表とか重度後遺障害を負っていらっしゃる被害者の方たちの組織の長もその席に来られたわけですけども、最後まで、例の政府再保険の民間委託には反対し続けておられたんですね。その最大の理由は、こういうのが民間に委託されてしまうと、採算性を重視した運営にどうしても移行せざるを得ないので、結果として見捨てられるのではないかという趣旨のことをいろいろな場面でおっしゃっていました。私はそれが非常に印象強く残っているんですが、結局、交通事故で被害を背負った人たちに対する救済が十分いかないんじゃないかという心配のままどんどん事が進んでいるわけで、例えば先ほどの御説明を聞いていても、ベッド数が限られているなかで、増やすという方向の政策を一体だれが発案して、だれが実行するか、逆に不安になっちゃったんですね。50床掛ける4つしかないから、200床を増やすという政策立案とか実行は、新しい枠組みではだれの仕事になるんでしょうかね。重度後遺障害の家族の人たちのおっしゃっていたことが、懸念が当たってしまうのかなという不安を、島田委員の御説明を聞きながら思い出したんです。

民間の競争原理だけに任せてしまうと、儲からないものにはだれも手を出さないわけですから、結果として国が、社会が守ってあげなければいけない部分があると思うんですね。その辺の住みわけといいますか、それが独立行政法人化の、構造改革という美名のもとに崩れていってしまうのはやっぱりまずいかなという気がします。どこかで担保しておかないと。その辺はいかがでしょう。

事務局 先ほどの説明の表現が悪かったかもしれませんけれども、療護センター、

今200床でございますが、重度後遺障害の方が増えているということもありまして、現在、千葉で増床計画を進めておりまして、30床増床することになります。17年度に開業できるようにやっているところでございます。そういった意味から、必要な施設的な対応もしていきたいと考えておりまして、先ほど島田委員もおっしゃいましたが、被害者救済というのは非常に重要な課題でございますので、事故対策機構になってからも必要な施策は充実していくように考えております。

坂井委員 事故対策センターですか、昭和何年ですか、その一環として重度の交通事故の障害者をこういうことをやってもらおうというシステムをつくった。そのことについては、私は医療者側ですので、大変いいことだと思っているんですけども。昭和30年から40年、交通事故が急増して、本当を言うと厚労省の管轄下のものがこちらの方に入っているという、そのところに非常に難しい面を持っていると思うんですね。行政上も。

そこで、交通事故ということについて改めて、最近の道路状況、交通状況、いろいろなものが入ってきているんですが、その定義というものに、いかがなものか。私の申し上げる意味は、事故というのは弱者救済という傾向が最近強いんですが、自己責任という問題も一方ではとらえつつ物を見ていく、そういう発想も織り込んだ考え方というのが交通事故の抑止につながるのではないかとということも基本的な考え方として思うわけですけどね。

もう一つは、ただいまどなたかが触れられました、療護センターに公平な治療機会をとということがうたわれておりまして、非常に結構なことだと思いますが、今問題になっているのは、交通事故による高次脳機能障害ですね、四肢、言語等々は、ちょっとした会話ではわからないんですが、実際に高度なことになると何かおかしいというような方が結構見えまして、それが今全国的にいろいろなところの関心をつくっていると思っておりますが、こういうことについても交通事故と関連して、これは微妙な問題がありまして、専門的な診断等々がありますが、一般の医療としてもなじまないし、大変難しいところにあるんじゃないかと思うんですが、そういうものを療護センターといいますか、そういうものとしてやってもらう、あるいは、全国に支所がありますけれども、役所、支所みたいな感じでいろいろな相談、コンサルとして専門的な指導をしていくというような方向もビジョンとして考えていただかないと、今のお話のように限られたベッド数で、なかなか十分なことができないと。これはセンターの運用にかかわる、より有効で、いわゆる交通事故の患者が公平な診療というか、治療というか、あるいは社会復帰というか、そういう機会を与えてもらえるという方向が必要ではないかと思えます。以上でございます。

山下分科会長 全体のお話を聞いておりまして、この法人が何を責任として引き受けるか、何を目的とするかということが非常に重要な問題だろうと思うんですけど、国の交通事故に関する政策全体の問題なのか、この法人でどこまで引き受けられるのか、そこら辺が必ずしも、きょうの御議論を聞いてて、はっきりしないところがあつたかと思うので、そのあたりを整理した上で次回までに素案の再検討をお願いできればと思います。

独立行政法人というのは、制度の仕組みそのものが効率的であることということ、特に企画と執行という機能を分離して、執行をコストをかけずにやるということ

に主眼があるような制度ではないかと思うので、そういう意味で、ある程度目に見えた指標というんですか、具体的な指標を設けて動かすということはやむを得ないかと思うんですが、その中で最大限に実質的な効果を発揮できるような計画目標を立てていただくことが重要かなということと、機構もいろいろな業務をされているわけで、業務ごとに、同じ「目標」といっても性格が少し違うのかなということもあります。そのあたりも少し御検討いただいて、次回までに見直しをしていただければと思います。

本日、各委員からいただきました御意見をそういうふうに取り扱わせていただくことにつきまして、事務局と私の方で相談しながら次回の分科会でお示しするというところで進めたいと思いますが、次回までの準備を私に一任させていただいてよろしくごさいませうか。

(異議なしの声)

それでは、そういうことで進めさせていただきます。

## そ の 他

山下分科会長 それでは、次回分科会のスケジュール等につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

事務局 第2回の分科会ですが、9月2日を予定しております。時間でございますが、午前10時から11時30分という時間でセットさせていただきたいと思っております。よろしくお願ひしたいと思っております。議題等につきましては後ほど、整理した上で改めて連絡させていただきたいと思っております。以上でございます。

山下分科会長 それでは、今回は9月2日ということではよろしくお願ひいたします。

本日は貴重な御意見をありがとうございました。まだ御意見があろうかと存じますけれども、時間の関係上、本日はここまでとさせていただきます。議事進行につきましても、以後、事務局にお返ししたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

事務局 本日は長時間の御審議ありがとうございました。

それではこれで終了という形になりますが、本日の分科会の内容等につきまして、議事の公開についての方針に基づき、議事要旨、議事録を作成の上、速やかに公表することとさせていただきますと存じます。議事録の公開に当たりまして、事前に委員の皆様あてに議事録を送付させていただきますので、お忙しいところ大変恐縮ですが、御発言の内容の確認と、誤り等ございましたら訂正していただければと思います。

以上をもちまして第1回独立行政法人評価委員会自動車事故対策機構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。

## 閉 会