

平成19年2月27日

於：中央合同庁舎2号館共用会議室5

国土交通省独立行政法人評価委員会
自動車事故対策機構分科会（第6回）議事録

国土交通省

目 次

1. 開 会	1
1. 出席者紹介	1
1. 国土交通省あいさつ	2
1. 自動車事故対策機構理事長あいさつ	4
1. 配付資料確認及び会議の公開等について	5
1. 資料説明・討議	
第二期中期目標・中期計画について	6
1. そ の 他	53
1. 閉 会	55

開 会

○堀保障課長補佐 ちょっと時間が早いですけれども、ただいまから第6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。

本日は委員の先生方におかれましては、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

私、国土交通省自動車交通局保障課で総括補佐をしております堀と申します。よろしくお願いいたします。

後ほど分科会長に議事進行をお願いするまでの間、進行を進めさせていただきます。

出席者紹介

○堀保障課長補佐 まず、本日の出席者の御紹介をさせていただきます。

委員の先生方でございますけれども、お手元の資料、クリップでとめてあるもの、議事次第の次に座席表がございます。その次に、委員名簿をつけさせていただいております。

7名の先生方でございます。

委員の先生は特に交代もないので紹介は省略させていただきますが、本日、坂井先生と福井先生が御都合により御欠席となっております。

7名中5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条で必要な定足数を定めておりますが、これを満たしておりますことを御報告させていただきます。

続きまして、事務局側の出席者を御紹介いたします。

国土交通省からですが、保障課長の蒲生でございます。

○蒲生保障課長 蒲生でございます。よろしくお願い申し上げます。

○堀保障課長補佐 自動車交通局の安全監査室長の江角が参る予定ですが、所用で遅れておりまして、後ほど参ります。

続きまして、政策評価官の鈴木でございます。

- 鈴木政策評価官 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。
- 堀保障課長補佐 次に、自動車事故対策機構からの出席者を御紹介いたします。
金澤理事長でございます。
- 金澤理事長 金澤です。
- 堀保障課長補佐 牛島理事です。
- 牛島理事 昨年7月に理事になりました牛島でございます。よろしくお願いいたします。
- 堀保障課長補佐 笠原理事です。
- 笠原理事 よろしく申し上げます。
- 堀保障課長補佐 ありがとうございます。

国土交通省あいさつ

○堀保障課長補佐 それでは第6回分科会の開催に当たりまして、国土交通省自動車交通
局保障課長の蒲生より、一言ごあいさつを申し上げます。

○蒲生保障課長 おはようございます。自動車交通局で保障課長をさせていただいており
ます蒲生でございます。

本日は大変御多忙の中、また大変朝早い時間帯にもかかわらず、この分科会に御出
席いただきまして、誠にありがとうございます。

また日ごろ、自動車交通行政、なかんずく自動車損害賠償保障関係行政に関しまして、
格段の御理解と御支援をいただきまして、誠にありがとうございます。この場をお借りし
て、御礼を申し上げます。本日の分科会の開催に当たりまして、一言ごあいさつ申し上げ
ます。

事故対機構を我々はNASVAと呼んでおりますけども、NASVAは平成15年10月
1日に特殊法人改革の一環の中で、独立行政法人として生まれ変わりました。それから3
年半の間、諸先生方におかれましては、さまざまな形でNASVAに対しまして御指導、
御鞭撻を賜りました。誠にありがとうございます。改めて御礼申し上げます。

この間、金澤理事長のリーダーシップのもと、NASVAは着実にそのミッションに取り
組んできたと、我々は思っております。その成果も次第次第に現れてきているというこ
とで、役職員一丸となった取り組みに、今後とも期待したいと思っているところでござい
ます。

一方で、交通事故をめぐる環境は、まだまだ大変厳しいという状況は変わっていないと認識しております。警察統計によりますと、交通事故の被害者は、去年は6300人超ということで、6000人前半というのは51年ぶりということで、死亡者自体は減ってきたということでございますが、これも実は24時間の統計であることや、相変わらず重度後遺障害者の方々に関しましては高い水準にあるということもございまして、まだまだ交通事故対策が国民的課題であると、我々は認識しております。

そういう意味ではNASVAにとりましても、そのミッションを的確に果たしていくという意味では、国民の期待が今後とも高い。ますます重要になっていくということで、さらなる努力をお願いしたいという部分もございます。

一方、NASVAは独立行政法人という仕組みの中で運営をしておりますが、御承知のように独立行政法人という仕組みは今、大変な形で急速に変わりつつある部分があるかと思えます。

それはどういうことかと申しますと、仕組みの中で運用をますます効率化しろと、ますます簡素にしろと、ますます民にできるものは民にまかせてしまえという流れもございませぬ。

そういう中で、NASVAがそのミッションをどういうふうに国民に訴えていくのか、どういうふうに果たしていくのかということについては、成果だけでなくその効率性、スピードといったものが、ますます問われる時代になってくると思っております。

我々としてもNASVAに対しては、そういった視点での御努力もお願いしたいと思っておりますし、我々国としても、NASVAに対しまして、しっかりした形でサポートしていきたいと思っております。

NASVAが発足しまして3年半になりますけども、発足当初の2年は、人と車が共生できる社会を作っていこうということとか、安全・安心な車社会を作ろうということで取り組んでまいりました。

先ほど申し上げましたように、次第次第に一歩一歩成果が上がってきていると思えます。今度第二期を迎えますが、第二期がNASVAにとってさらなるステップアップの期間となりますよう、今日、諸先生方におかれましては、第二期の中期目標と中期計画を御審議いただきますが、しっかりした形で精力的に御審議いただきまして、いいものとなりますようお願い申し上げます。私のごあいさつとさせていただきます。今日はよろしくようお願い申し上げます。

自動車事故対策機構理事長あいさつ

○堀保障課長補佐 続きまして、独立行政法人自動車事故対策機構の金澤理事長からごあいさつをいただきます。よろしくお願いします。

○金澤理事長 おはようございます。事故対策機構の金澤でございます。

今日は独立行政法人自動車事故対策機構の審議をしていただく日でございます。私、今日来る途中、民間で言いますと臨時株主総会のようなものかなと考えておりました。

私どもに与えられた中期目標に対して、私どもは中期計画を立ててこれに取り組んでおるわけですが、独立行政法人として1回目の中期目標が今終わりつつございまして、2回目の中期目標を今回政府からいただく。それに対して私どもとして、どのように取り組むべきかという中期計画もあわせて、今日は御審議をいただく。そうした臨時総会のようなものかなと思っております。

先ず初めに先生方におかれては、日ごろより自動車事故の撲滅、あるいは被害者に対する救済事業につきまして、大変高い見識を持ってご支援いただいておりますことに対し、心より、敬意を表したいと思います。

特に私どもの事故対策機構は、設立前から大変御指導を賜っておりますことを、改めて御礼を申し上げます。国民を代表する形のこのような評価委員会に、私ども臨ませていただいております。政府から与えていただく今後5年間の中期の目標を、私どもとしてどのように果たしていくべきかということにつき御説明申し上げますので、お聞き届けいただき、御指導をいただければと思います。

一言付け加えさせていただきますが、私、事故対策機構が独立行政法人になるべき検討がされているときに、その検討の中にいたものですから、当時は公的な使命を果たす新しい組織体として、民間の効率を持って取り組んでもらう組織として、独立行政法人がつくられた経緯もよく思い出しますのでございます。しかし、当時政府で考えておりましたことと、私実際に来て、こちらで自動車事故対策機構の事業に当たってみますと、当時考えていたことと現実の間にはいろいろと差があるなということも、一方で感じております。

今、蒲生保障課長からお話があったように、公的使命が与えられているわけですが、民間、あるいは民間以上の効率性をもってこれをやるということでもあります。それを、公的使命感を持った職員のモラルのもとに、民間の方々に負けないような効率性をもってとい

うことでありますから、私ども役職員一同、多少の矛盾を抱えつつも、自動車事故の撲滅と被害者の救済という非常に高い使命、これは国民的な課題でもありますので、取り組んでいきたいというふうに、強く念願をしております。

その際、こちらに参りましてからは私、顧客の満足度を向上させるという、言葉を使っております。顧客すなわち事故の被害者、あるいはその家族並びに事故防止の面については、運送事業者を始めとする車を運転しておられる方々、あるいはそれを監督しておられる方々が私どものお客様であります。そうした方々が、本当にNASVAがあつてよかった、NASVAに相談してよかったと思っただけのような事業を展開してまいりたい。

それも公的な制約のもとにやるわけですから、使命感というものがなければ達成できないと日ごろから思っております。みずからのサービスの向上を常に図りつつ、顧客の声を聞いて、私どもの事業を顧客に認知していただくための努力。私はこれを今回、新しい中期計画を立てようとする際の、私どもNASVAのコンパスにしていきたいなど、強く願っておるところでございます。

本日御審議いただく中期計画は、今後の私どもNASVAにとりまして大変意義あるものとなるよう、そしてその計画が確実に実行されて、国民の期待にこたえることができるように、先生方から引き続き厳しい御指摘、御指導を賜りたく、心よりお願いを申し上げます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

○堀保障課長補佐 どうもありがとうございます。

それでは、以下の議事につきましては山下分科会長、よろしく願いいたします。

配付資料確認及び会議の公開等について

○山下分科会長 それでは、私の方で司会役を務めさせていただきますので、以後よろしく願いいたします。

まず、本日配付しております資料と会議の公開等につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

○堀保障課長補佐 まず、お手元の資料について御確認させていただきます。

先ほど少し触れましたが、議事次第が一番上にありまして、その下に座席図と委員名簿を1枚ずつつけさせていただいております。その次に資料目次が1枚ありまして、その下に資料1でカラーの資料がございます。資料2で、独法評価委員会の出された勧告の方向

性があります。資料3-1として、「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」の報告書のカラー刷りのもの。資料3-2として、その関係部分の抜粋で、白黒のものがついております。資料4は中期目標・中期計画ですが、4-1が中期目標（案）、資料4-2が中期計画（案）、資料4-3がカラーで中期目標・中期計画の全体の骨子、資料4-4がA3の紙を折り曲げてありますけれども新旧対照表、さらに資料4-5がカラー刷りの参考資料でございます。

続いて、参考資料が1から6までクリップで別とじになっておりまして、その他資料が一番最後に出ていると思います。

資料としては以上でございます。特段問題ございませんでしょうか。

本日の会議につきましては、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則等に則りまして、公開となっております。会議の内容については、議事要旨、議事録を作成して公表することになっております。

資料につきましても、原則公開ということでございますけれども、資料4で中期目標・中期計画がございましたが、検討段階ということもありますので、委員の先生方の御了解を得られれば非公開にさせていただきたいと思っておりますが、その点、よろしくお願ひしたいと思います。

○山下分科会長 以上でよろしゅうございましょうか。

資料説明・討議

第二期中期目標・中期計画について

○山下分科会長 それでは議事に入りたいと思います。

まず、第二期中期目標・中期計画の検討に先立ちまして、資料1の業務実績の概要に基づきまして、自動車事故対策機構より、現中期目標期間における主な数値目標の達成の見通し等について、説明をいただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

○牛島理事 自動車事故対策機構理事の牛島でございます。資料1について、御説明をさせていただきます。

本日は次期の中期目標・中期計画の御審議であります。その前段として現在の中期計画の進行状況を、まず御説明させていただきます。

もちろん、18年度がまだ終わっておりませんので確定的なものではございませんので、

現時点での見込みということで、大きな流れを見ていただければと存じます。

まず、私どもの業務は、自動車事故防止と被害者の方々の支援であります。それをとりまく自動車事故の状況と、それから自動車事故による被害者の方々の状況の推移がどのようなになっているかということが、1ページでございます。

ここでは、すべての資料が整っている年ということで、17年までの資料を載せておりますけれども、警察の交通統計は18年の数字が既に公表されておりますので、口頭で申し上げます。

負傷者数であります。これは18年で約110万人、事故発生件数は89万件であります。それから死者の数であります。6352人ということで、半世紀ぶりに6千人台前半というふうに、減ってきているという状況でございます。

これらの数を約10年前の7年と比較いたしますと、死者の数は約60%になっており、4割減少をいたしております。しかしながら、事故の件数は昨年より減少しておりますけれども、7年に比べますと約17%の増加でございます。また、負傷者の数も昨年よりは減少しておりますが、7年に比べますと約20%高いところにあるということでございます。

それから重度後遺障害者の方は、年度単位の数字ですので18年度の数はまだ出ておりませんけれども、17年度で2121人というのは、7年度に比べまして約18%多い数字でございます。

したがって、死者の数が減ってきているという非常にいい傾向は見られますけれども、依然として事故の発生、あるいはそれによる負傷者、重度後遺障害者の方の数は、高い水準にあると思っております。

2ページからが、私ども機構の業務の実施状況でございます。まず最初に指導講習業務でございますが、これは既に御案内のとおり、各運送事業において、現場で直接にドライバーを管理、監督、指導している運行管理者の方、あるいはこれから運行管理者になろうとされている方に対する講習を行っているものでございます。

ここでは中期計画において、自己収入比率を35%以上にすることを定めております。収入でございますが、受講者の増加によりまして毎年収入を増やしてきておりまして、18年度は約4億9000万円の収入を上げる見込みを立てております。一方で、経費でございますが、15年に独立行政法人になってから毎年度ずっと下がってきておりまして、今年度は12億8000万円でございますので、自己収入比率ということで計算いたしますと、約38%以上になると見込んでおります。

それから、ドライバーの方に、自らの運転の癖等を知っていただいて、安全運転に生かしていただくための適性診断業務でございます。これは中期計画では、自己収入比率を35%以上にするという目標を立てております。これにつきましては、18年度の収入見込みが約11億6000万円。そして、経費の見込みが約29億5000万円でございます。この結果、自己収入比率は39%以上になるというふうに見込んでいるところでございます。

次に3ページで、被害者支援の関係の業務でございます。まず最初に、療護センター運営事業でございます。全国4カ所に療護センターを持っておりまして、そこで遷延性意識障害、すなわち、脳損傷によりまして、自力で移動すること、食事をとること、あるいは意味のある言葉を発すること等の6つの要件が、どれもできないという状態になっておられる重度の後遺障害が残られた方を、専門に治療するセンターでございます。

ここでは療護センターによる治療の結果、その6つの条件のうち1つ以上が外れて、退院される方を30名以上にしようというのが中期計画の目標でございます。

この目標についての実績でございますが、6条件から外れる方のことを脱却者と呼んでおりますけれども、各年度において10名以上の脱却者が出ておられまして、18年度末には累計で63の方が脱却されると見込んでおります。

それから、介護料の支給でございます。これは自宅において脳損傷あるいは脊髄損傷で家族の方の介護が必要な患者さんに対しまして、その介護に必要な経費の一部を助成するものでございます。

中期計画では、被害者の状況に応じた介護料の支給を適切に行うということを定めておりますが、毎年介護料を受給されている方が増えてきておりまして、18年度は4310名の方に27億7000万円の介護料の支給を行う見込みでございます。

続いて4ページで、交通遺児等貸付業務でございます。これは自動車事故によって親御さんを亡くされ、あるいは親御さんが重度の後遺障害者になられ、生活に困窮しておられる家庭のお子様に対しまして、その健全育成のために必要な資金を、無利子でお貸ししようというものでございます。

これにつきましては、18年度には930名の方に、総額2億2000万円をお貸しするという見込みでございます。この貸し付けを受けておられる人数、あるいは貸付金額は減少いたしております。

その理由といたしましては、1つは少子化ということでお子さんの数が、日本全体として減ってきていることがあります。それから先ほどの統計にありましたように、交通事故

による死亡者が減ってきております。中でも年齢別に見ますと、高齢者の死亡者は微減でございますけれども、20代、30代、40代あたりの交通事故死亡者は大幅に減っているという状況がございまして、このあたりが影響しているのではないかと考えております。

次に、債権回収業務についてであります。交通遺児等に対する生活資金の貸し付けは無利子ではございますが貸し付けでありますので、将来働くようになって収入を得られるようになればお返しいただくことになるわけでありまして、しかしながら、なかなか昨今の景気等の状況もあり、全員からすべて約定どおりに返していただくということは、必ずしも期待できない状況にございまして、請求額に対して返していただいた額が、下回っているという状況であります。

ただ、その率はどのぐらいかといいますと、中期計画では90%以上を返していただくという計画でございますが、実績も90%以上の回収率は確保できる見込みでございます。

次に5ページで、自動車アセスメント事業でございます。これは実際に販売されておる車を衝突試験いたしまして、その結果、中に乗っておられる乗員の方等が、どれだけ安全性が確保されるかというものを評価しております。満点が星6個でございますけれども、この評価結果を公開いたしておりそれによって、メーカー間でできるだけ安全な車をつくらうという競争を促して、全体の車の安全性を向上させていこうという仕組みでございます。

これにつきましては、左側は経費の面でございますが、中期計画で、この試験1台当たりの経費を4%以上削減することを目標としております。5つの試験がございまして、いずれも5~13%程度の削減を見込んでおまして、いずれも4%以上の削減をできるというふうに見込んでおります。

次に、試験結果の公表による安全性の向上の点でございます。星の数でありますけれども、中期計画ではこの星6つを6点というふうに計算をして、その平均点を向上させようということで、スタートのときから4%、平均点を上げようという目標を立てております。

実績といたしましては8%以上の改善になっておまして、平均で5.5点というところに来ておるところでございます。12年には、試験した車種の中で一番多いのは星3つだったものが、16年には星5つが最大になり、17年には星6つが最大になるというふうに、着実に効果を上げてきているという状況でございます。

6ページで、人材の活用でございます。我々は、独立行政法人として経費を節減しつつサービスを向上させていくという、非常に厳しい要件のもとで業務を行っていかねばならないということでありまして、職員の能力アップ、モラルアップが非常に重要で

あるということでございます。

中期計画におきましては、職員の能力・実績をより適正に評価する仕組みを構築するという計画をいたしておりますが、下の図にありますように、18年10月から本部で、19年4月からは地方も含めて全体で、新しい能力・実績評価の仕組みを入れる予定にしております。

この仕組みと申しますのは、中期目標・中期計画、そしてその下にある各年度の計画をもとに、組織の目標、そしてその組織目標を達成するために、個人はどういうふうにしていくかという個人目標を各職員がつくりまして、それをまず自己評価し、そして評価者の上司がそれを評価していきます。その結果を昇任、昇格、昇給、あるいは勤勉手当等に反映させていくという仕組みを構築したところでございます。

続いて7ページで、経費の効率化であります。ここでは中期計画で、人件費と狭義の一般管理費を合わせた、広い意味の一般管理費を10%削減という中期計画を立てておりますが、年々減らしてきておりまして、最終的に10%の削減を見込んでおります。

そして7ページの右側でございますけれども、中期計画において広報活動を強化することで計画を立てておりますが、現在私どものホームページは昨年秋にリニューアルしたこともございまして、大きくアクセス件数が伸びてきている状況でございまして、18年度にはおよそ82万件のアクセスがあるというふうに見込んでおるところでございます。

以上、駆け足でございますが、現行中期計画に対して、実績の見込みを御説明させていただきました。

○山下分科会長 ありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、御質問がございましたらいただきたいと思っております。

堀野委員。

○堀野委員 丁寧な説明、ありがとうございます。ただし、大変実績を上げていらっしゃることは敬意を表したいと思っておりますが、なぜ効果が上がったかについて、その背景事情と要因をどのように受けとめていらっしゃるかを伺いたいです。

1つずつ指摘してもいいんですけども、たしか交通遺児の貸し付けが下がったことについてだけ理由をおっしゃったんですが、それ以外はほとんど理由をおっしゃらなかったと思います。ただ、成果がこうだ、こうだという説明は伺いました。それは大変ありがたいと思っておりますが、どういう事情でそうなったか。つまりそれを適切に分析されておれば、次の計画を立てる上で、大変それは有効なヒントになると思っております。その辺をもしよけれ

ば、補足説明をお願いします。

○牛島理事 まず、事故防止の方の指導講習・適性診断でございますけども、これにつきましては今トップセールスということで、認可法人の時代はややもすれば、来てくれた人に対して適切に対処していくというような、若干待ちの姿勢があったわけですが、これについては支所長を先頭にして、それぞれの業界だけでなく業者、事業者のところにも、「こういう形で事業をやっています。これは効果があることで安全のために必要なものですから、ぜひ受けてください」ということで、宣伝といいますか勧誘といいますか、受講あるいは受診を勧めて回っております。かなり努力をしているということが、1つ挙げられるのではないかと考えております。

もちろん一方で、適齢診断とか初任診断というものがございまして、これらは義務でございますけども、規制緩和の後、ドライバーの方がふえているとか、あるいはドライバーの方も高齢化が進んできておりまして、適齢診断を受けなければならない年齢のドライバーがふえてきているという背景事情はもちろんございますが、そういう背景事情とあわせて、私どものセールスもかなり効いてきている。受講者、受診者が増えているのかなという感じは持っております。

それから療護センターの関係で脱却者ですけども、ここは療護センターの方で一生懸命治療に当たっていただいたということであろうと思います。

介護料の方は先ほど申しましたように、重度の後遺障害者の方の数が高止まりをしているということが背景にあって、増えてきているのではなかろうかと考えております。

それから自動車アセスメントでございますけども、これはやはり競争させるということの効果だろうと思います。会社名、車種名が出て、この車は星が5つだ、6つだ。うちの車は2つしかないということになりますと、セールスの現場としては開発部隊の方に、もっといい点のとれる車をつくってくれなきゃ困るよという働きかけがいくということが、効いているのではなかろうかとみておるところでございます。

○堀野委員 アセスメントの経費の削減は？。右の方はわかりました。

5 ページの左の方の背景事情は何ですか。

○金澤理事長 アセスメントにつきましては、私どもとしては右側の表にありますように、近年我が国のメーカーを中心として、事業者の皆様の安全性能は目覚ましい改善の度合いを示しておると思っております。

実は、こればかりは青ナンバーのみということじゃなくて、すべての車を対象にやっ

ておりますので、恐らく最初の数字の車内事故死者が激減しておるといふことの、大きな原因ではないかと分析しております。

したがって経営者的な判断をすれば、効果のあるものは金をかけてやりたいんですが、残念ながら、費目別にすべての事業の単位でコストは下げなさいという宿題が一方であります。ですから、私どもとしては試験車種についてはもう少し増やしたり、あるいは新しい実験ができればもっとサイドカーテンエアバッグの問題であるとか、さまざまな進展があるだろうと思うのですが、しかし一方で、経費節減は絶対的なノルマなものですから、左側の表にありますように、試験費用を削減しつつ、その中でできる限りの努力をするという形でアセスメントを実施しております。

ですから、私どもにももう少し裁量が与えられておれば、より効果の高い事業に重点的に予算を投入することができるという面はあります。しかし、予算の制約は私ども天賦のものということで、このような形での実施をしておりますして、さらに節減できないか工夫したいと思っております。そしてこれは本当に細かい点になっていきますけども、JAR Iさんに委託しております経費とか、さまざまな点で、さらなる削減を実現したいと考えております。

それから冒頭、牛島から説明申し上げた点で少し補足させていただきますと、私どものサービスの内容がいかに顧客に評価されているかということに、もっとセンシティブでなければいけないということで、アンケートを頻繁に実施しております。受講された方にすぐその場で、「内容どうでしたか、よくわかりましたか、安全運転に役立ってますか」といったことを、時間をとって提出していただき、それを次のマネジャー会議のときなどに参考にしながら、どのようにしたらもっと満足度を高められるかということも検討しております。

また全国で、平日は忙しいからできるだけ土曜日に開業してほしいという地域については、土曜日に開業することも実施しておりますし、貸出診断機器が近年の売り上げの増加にかなり寄与しているかなと思っております。この設備投資は1機150万近くかかるのですけれども、この機械があるがために一般診断を受講していただける方も増えておりますので、この投資を増やしてきております。それを各事業者さんに一定の期間、貸し出して、事業所で受講していただけるようにしていることも、自己収入の増加に寄与しているのかなと判断しておりますして、そうしたことについては随時中期計画の範囲内で、重点的な予算の充当をさせていただいているところでございます。

療護センターの部分につきましては、治療特化してしばらくたちますが、一昨年でしたか、17年度から千葉で30床増床しました。一生涯の措置をお約束した方々を中心として、なかなか脱却の可能性が現実になくなってきているのに、ベッドがあかないという問題があったものですから17年度からそうした方々のための介護病床を設置いたしました。その効果はこの数字の上にはまだ反映されていないと思っておりますが、千葉の場合には非常に希望が多くて、ベッドに入れない状況が続いておりました。それが全国かなりの方を17年、18年と新たにお入れすることができましたので、この方々に対する治療の効果は、1～2年の間にはあらわれてくるのではないかと期待しています。

ここにはちょっとサチュレートとしているような数字、18年度は前年よりも少し下回っているような数字が出ておりますが、今後は18、19、20年にかけて、その成果を期待したいなと思っております。

そうしたさまざまな効率化のための措置を、政府の御理解、御支援でやらせていただいております。

貸し付けについてはこうした数字の減少自身は、先ほど御説明したとおり、喜ばしいことであるのであって、私どもの成果が減っているからといって、国民的に見ればこういった方々のニーズが減っているということ自身は、一定の成果なのかなと考えております。

以上でございます。

○山下分科会長 よろしいでしょうか。

○堀野委員 はい。

○山下分科会長 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、中田委員。

○中田委員 特にここに書いてあることに対する疑問でも何でもないんですけども、理事長がおっしゃるような民間的な発想で言いますと、最初の1ページの部分はマーケットになるわけですね。そうしますと、もしこれが減ってくれば事故が減り、重度後遺障害者数が減ってくれば、当然この機構の業績は悪くなるわけですね。

それがまた望ましいことであろうと思うんですが、こういうものが発生することに対する割合というのを、業績・実績で見えていくのが必要なんじゃないかなと思っているんですよ。

ここに出てきますのは、ほとんど絶対数と言ってはおかしいですが、あらわれた数そのものですので、何かに対するパーセントではないだろうと思います。

見ていますと、重傷者数だとか死傷者数は減っても、それ以外の重度後遺障害者数はそれほど減ってないと思いますし、事故そのものも増えていますので。

そういうことから言いますと、この数字はこういう形で伸びていくのは当たり前だろうし、いいことだと思いますけども、全体のマーケットに対する割合のようなものの発想はないのかなということ、ちょっと考えたんですけど。

○山下分科会長 どうぞ。

○金澤理事長 今の中田先生の御指摘について、私ども実はこの本委員会においても過去、こういう全体のトレンドを十分に座右に置きながら、私どもの仕事はもちろんその一部であるんだけど、マーケット全体の動向を見据えながら事業に当たるようにという御指導もいただいております、私どももそれは拳々服膺してやらせていただいております。

只今の御指摘のとおり、療護センターの運用については、重度後遺障害者の数が全体のマーケットでございます。重度後遺障害者の家族の方がおられます。それで家族の方の生活があります。ですから、私どものセンターがどんなに良いからといって、自宅から片道3時間も4時間もかかるところに入院させるということは、なかなか抵抗がある面もございます。

後ほどの御説明でも入ってまいります、療護センターの機能が全国4カ所でいいのかという問題は、政府としてもお考えのようでございます。実際、地域によって北海道、九州等のいわゆる空白地域と呼んでおりますが、数時間の間に到達できないところではどうするのか。

実に2000人余の重度障害者の方々の御家族は、そういったところにお住まいでございますし、同じ原資を持ってセンターが4つで足りるのかという指摘は、昨年政府で開かれた審議会でも御議論があったやに伺っております。

2121人がさらに減って、これが1けたでも下がってくれば、センターの機能そのものの再検討という時期が来るかもれませんが、当面今回の中期目標においては、入りたくても入れないという方々に対する対応が必要なのではないかなと思っております。

それから死者数については、先ほどアセスメントのことを申し上げましたけれども、今はどちらかというと車内の方々が亡くなったり、重傷を負ったりする確率よりも、お年寄りの歩行者、あるいは自転車、二輪にお乗りになっている方が車に衝突したときに重度の障害を負われてしまうということの方が、取り組むべき課題かなと考えております。

今後、車自身の乗員の保護性能に加えて、さまざまな衝突したときの相手方の被害を軽

減するようなアセスメントの充実が図られることによって、ユーザーの厳しい選択を通じてメーカーが、歩行者や自転車にぶつかったときにより優しい車をつくってほしい。たとえ費用がかかっても、消費者が選択してくれる自信を持っていただくためのプログラムの充実、というようなことをこれから私ども図っていききたい。

したがってその意味で、今、中田先生が言われたように、マーケットの全体のトレンドを見ながら、うちの事業の重点化を常に考えていきたいと考えております。

○中田委員 今の段階ですと、ニーズに対するサプライ力はかなり低いわけですから、いかにこういう数字があろうが、カバーする部分はたくさんあるわけですので、現時点ではこういう形でそうだろうと思うんですけど、カバレッジはどれぐらいのものなのかなというの、ちょっと疑問に思いますよね。

○金澤理事長 おっしゃるとおりであります。全体的にまだまだ重度障害者の方々の十分な期待にこたえられないという状況でございますが、その程度がどれぐらいに来ているのかということの指標は、今後も我々考えていく必要があると思っております。

本日お示ししてございませんが、今後そういう手法を考えながら、どの程度充足されていくのかということを見ながら、公的資金が入りますので過剰供給がされないように、常に考えながらやっていきたいと思っております。御指摘ありがとうございます。

○堀野委員 マーケットニーズに対する適正なサプライというのは、全くそのとおりの思います。確かに、負傷者とか死者とか重度後遺障害者、つまりネガティブな現象が顕在化した人たちが減っていくこと自身は、直接的にはマーケットの縮小ですけども、事故そのものの件数は、依然 100 万件近いわけですね。

ですから中期目標をお立てになるときは、NASVAさんの活動の目標ですけども、そもそもの事故件数を数値目標として、一体どれぐらいに減らしたいのか。つまり、何もしないで無為無策で漫然としていますと、ちょっとたとえばよくないけども中国のように、自動車の保有台数は少ないけれども、事故件数だけめっちゃめっちゃ多いですね。あれは無為無策の1つの証拠なんですね。

日本は狭い国土で、中国よりはるかに車の台数は多い。けれども事故は、中国と比較するとかなりハイランクの低さを、指標としては誇っています。

けれども実態としては、年間 100 万件近い事故が起こって、しかもこれは警察統計の事故の定義によると、物損は一切入ってないし、人身事故でも 4 日以上治療を受けるとか、そういうふうに見ていくと、日常生活の中では依然、危険な状態であることに変わらない

わけですから、NASVAさんとしては、そもそもの事故対策の数値目標を立てていただいて、きょうも10年で見えておられますよね。そういう目標がどこかにぜひ出てきてほしい。その目標に対してどういう活動をするかというのを計画する。

その活動が、例のPDCAサイクルで見たときに、チェックを受けるときに、関係者も含めて同意できるインデックスをちゃんと用意し、みんなで協議してコンセンサスを得ながらインデックスの部分を決めていっていいと思いますが、そういうマネジメントサイクルを、ぜひこういう機会につくりたいと思いますね。その御用意はあるんでしょう、考えとしては。

○山下分科会長 それは、中期目標・中期計画の方の話になってくるかと思うんです。そのところで御議論をいただくことにして、きょうは本案といいますか、中期目標・中期計画を審議するのが中心でございますので、これまでの業務実績については、また年度が終わった後の評価のときなどに詳しく御説明いただけるかと思うので、とりあえず先へ進ませていただきたいと思います。

目標と計画を審議する前提としてもう1つ、資料2と資料3に基づきまして、あらかじめ御説明を伺っておいた方がいいかと思います。

これについて、御説明をお願いいたします。

○蒲生保障課長 私の方から、2つの資料に基づきまして御説明申し上げたいと思います。

この2つの事項は、第二期のNASVAの中期目標・中期計画に反映する必要がある事項ということで御説明させていただきます。

まず第1でございますが、資料2でございます。こちらは総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会からいただきました、いわゆる勧告の方向性についてという文書でございます。昨年11月27日にいただきました。

資料2の1枚目は、国土交通大臣あての頭紙でございます。国交省が3つの法人に關しまして勧告の方向性をいただきましたので、それを統括するものという形でついております。

1ページ、2ページがそちらでございます。1ページの下の方でございますように、「新中期目標・中期計画の策定を行っていただくときに、この本勧告の方向性の趣旨を最大限生かせ」ということが要求されております。

あわせて、財政当局からの指摘などについても反映させるようにということをおっしゃっております。

さらに2ページでございますけれども、ここにありますように、委員会の方としてはこのフォローアップ等を踏まえまして、策定等に反映されているのかどうか等に関しまして注視するというのと、必要に応じて勧告を行いますということも指摘されておまして、こちらが反映されているかどうかということが、一つポイントになろうかと思ひまして、御報告申し上げます。

本体ですが、3ページでございます。ここにございますように、幾つかの項目がございます。第1の項目が、事務及び事業の見直し関係でございます。具体的には指導講習・適性診断の部分に関しまして、例えば①にありますように、IT化等による業務の効率化による経費の節減を図りつつということと、あとは民間認定機関による実施とあわせて受講者数・受診者数の拡大を図る。つまり、コストの削減と収入の増加にしっかり取り組めということでございます。

こちらに関しましては次の中期目標において、受講者数・受診者数の拡大に向けた取り組みを、しっかり書きなさいということが指摘されております。

さらに、指導講習・適性診断の種類ごとに達成すべき目標を設定しなさいということでございます。

さらに、「なお」以降の部分でございますが、その後受講者数・受診者数の状況とか業務に要する経費の状況を踏まえて、費用負担、手数料でございますが、受講者・受診者の適切な費用負担の水準についても検討しろということが書いてあります。

②でございますが、こちらは既に民間の機関で指導講習・適性診断——実際は適性診断でございますけれども、参入している機関がございますが、そういった民間団体が今後参入しようとするときには、積極的に認定取得を支援しなさいということが書いてあります。

2で事故対応機構のもう1つの業務の柱、被害者援護関係の療護センターの部分でございます。療護センターの知見・成果の普及促進の関係で、先端的な治療、看護等を行っております療護センターのノウハウでございますが、こういったものを次期中期目標等において、知見・成果の普及促進に向けた取り組みを具体的に明記しろということ、改めて言われております。

その際、目標達成度の厳格かつ客観的な評価に資するよう、達成すべき内容や水準等を可能な限り具体的かつ定量的に示すことを要求されております。

4ページでございますが、引き続きまして、また、自己収入増加の観点から、療護センターが保有する高度先進医療機器、MRIとかCTとかございますが、これを有効活用し

て、外部検査を積極的に受け入れる、この手数料をしっかりとふやすようにという指摘でございます。

第2の柱で、融資等業務の見直しでございます。先ほどありました、交通遺児貸付などに係ります生活資金の貸付業務でございます。

これに関しましては、貸し付けの効果よりもコスト等がかかっているんじゃないかという問題意識から、人件費、債権回収経費等のコスト要因を分析しろということと、それを踏まえた業務運営の見直しをなさいということを言われております。

第3で、組織関係でございます。主管支所及び支所の業務の集約化、効率化という項目でございますが、これに関しましては業務運営の効率化の観点から、業務量が比較的少ない支所について、業務を近隣の支所や主管支所と一体的に行うなど、業務の集約化を図りなさいと。そして、業務実態に対応した職員配置になさいということを言われております。

第4でございますが、その他業務全般に関する見直しでございます。これに関しましては各独法、他省庁の独法も含めまして、共通事項という形で挙げられているものが中心でございます。

1. でございますが、中期目標等における業務の重点化や効率化に向けた取組の明確化等ということで、これはNASVAの任務の位置づけとか、国の政策目的との関係、民間との役割分担など、事故対機構のミッションといったものをしっかりと明確になさいということ、さらに、その任務と役割の関係を踏まえた業務の重点化・効率化の方針を、具体的に明記しろということを言われております。

その際、達成すべき内容や水準等を、可能な限り具体的かつ定量的に示しなさいということでございます。

あと、「また」以降の部分でございますけども、事業ごとの厳格かつ客観的な評価・分析の実施を促進しろということ、その結果を事業選択や業務運営の効率化に反映させなさいということで、見直しの実効性を確保しろということでございます。

さらには財務関係でございますが、財務内容等の一層の透明性を確保するという観点から、決算情報・セグメント情報の公表の充実等を図りなさいということでございます。

2、効率化目標の設定及び総人件費改革でございますが、これは現行の中期目標等と同程度以上の水準の、一般管理費及び事業費に係る効率化目標を具体的に示しなさいと言われております。

あと業務の質の向上についても、極力客観的かつ具体的な目標を示しなさいということ、一層質が高くて効率的な業務を目指すということを要求されております。

あとは人件費でございますが、総人件費改革につきましては、国の取り組みに応じまして、5年間で5%以上を基本とする削減を、着実に実施しなさいということを要求されております。

3、随意契約の見直しについても、国の取り組みを踏まえてしっかりやりなさいということでございます。

4は、資産の有効活用等に係る見直しでございますが、NASVAの場合には療護センターの高度先進医療機器ぐらしか自己資産がございませんので、これについては直接の取り組みということで具体的に書けるものは特にございませんが、横並びということで入っております。

以上が、政独委からいただきました勧告の方向性の御説明でございます。

次に、資料3に移らせていただきます。こちらは今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会ということで、昨年6月30日に報告書をいただいたものの骨子でございます。

こちらの懇談会自体に関しましては山下座長を筆頭に、この分科会の先生方も全体で3人ほど入っていただいている内容でございますので、若干重複するのでございますが、NASVAに関係する部分を中心に、簡単に御説明しておきたいと思っております。

1. 本懇談会の趣旨でございます。この懇談会自身は、国土交通省自動車交通局に置いた懇談会ですが、どういうことで始めたかといいますと、平成13年の自賠法の改正で、自賠法の制度が大きく変わりましたが、その後5年以内に自動車事故対策事業についての見直しを行えということが、衆参両院の附帯決議で決まっていたということでございまして、平成13年という節目の年に、この懇談会におきまして、集中的に見直しの議論を行ったものでございます。

これは3月から6月まで集中して6回ほど開きまして、6月30日に懇談会の報告書をいただきました。

ここにありますような救済対策における主な課題ということで、1でございますが、重度後遺障害者に対する専門的な治療・看護の不足。これはNASVAに関係する部分を中心でございますが、交通事故による重度後遺障害者、まだまだ受け入れ施設が不足しているということで、被害者家族は在宅介護せざるを得ない場合が多いですよという問題意識

が入っております。

さらに交通事故による、いわゆる植物状態の患者の方でございますが、今、療護センター4カ所で回復に向けた治療・看護をやっておりますが、自宅から遠い等の理由で家族が入院申請を断念するケースが多い。先ほど理事長が申し上げた事項でございますが、こういった問題意識が指摘されております。

さらに2でございますが、被害者家族はまだまだ情報が不足して、どこで情報を手に入れていいかわからないような問題もある。

3については、被害者に係る損害賠償の保障の向上の余地もあるんじゃないかということで、これはNASVAに直接関係ない部分でございます。

2ページで、見直しの方向性ということで、今のような問題意識を受けまして、幾つかの方向性を指摘していただきました。NASVAに関係するものは前半が中心でございます。

1. でございますが、治療・看護を受けられる機会の確保をどうするんだということで、①の既存の療護センターの効率的・積極的な活用をすべきじゃないかということが、まず1つでございます。PRなどをしっかりしたり、治療をするために入院期間を短縮するというので、公平に皆さんに入っていただくようなことも必要じゃないかとか、治療看護技術の普及なども必要じゃないかということでございます。

②が療護センター機能の委託ということで、次期中期計画の1つの大きな柱にしたいと思っておるんですが、遷延性意識障害の方の治療回復に向けた専門的治療を行う療護センター以外に、一般病院でもそういった方々を受け入れるような、意欲とか能力を持っている病院が出てきているんじゃないかという問題意識がございます。したがって、療護センターの機能の一部を委託するというのを、一つ方向性として指摘いただいております。

③は短期入院協力病院の拡充ということで、これは国の指定でございますけども、年度末までに各都道府県に「短期入院協力病院」を1以上指定したいということで、今取り組んでおります。

あとは介護料の支給対象品目等の見直しでございますが、要望のあった品目に関しまして、おむつパッド等ですけども、そういったニーズに対応できるような見直しをしたらどうだろうかということをおっしゃっております。

2. は、被害者や家族が必要十分な心のケア・情報提供を受けることができる環境の整

備が必要ということでございます。

①でございますが、関係機関等との連携体制の構築ということで、被害者の方に関係する機関、組織がございます。いろんな方々がそれぞれ活動しております。そういったものの横の連携が足りないんじゃないか、評価する必要があるだろうという問題意識です。

②が独法の事故対機構による情報提供の充実ということで、相談窓口機能の強化とか情報内容の拡充。これはNASVAに対する期待のあらわれでございますが、NASVAが一元的にそういった情報の一つの集約窓口になれないだろうかという問題意識です。

③が被害者団体活動の支援ということで、いろんなNPO法人と被害者団体活動、任意団体もございまして、それぞれ活動しております。

そういった活動に関して、後援名義等を通じまして、その活動を支援していくことができないだろうかという問題意識です。

3以下につきましては、いわゆる自賠の保険の支払い等々に関する部分でございますので、これに関しましては御説明を省略させていただきます。

以上が、NASVAの今回の中期計画に関係がございます、いわゆるあり方懇と呼んでおりますが、懇談会の報告書に係る部分でございます。

資料3は、その報告書の中のNASVAに関する部分を抜粋したものでございますので、御参考までにとということでおつけいたしました。

私からの説明は以上です。

○山下分科会長 ありがとうございます。

ただいまの2点の御説明について、何か御質問ございませんか。

特にございませんようでしたら、先へ進ませていただこうかと思っております。

それでは、資料第4の第二期中期目標（案）・第二期中期計画（案）について審議したいと思っております。

まず案につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。どうぞ。

○蒲生保障課長 それでは、資料4に基づきまして御説明を申し上げます。

資料4は5まで分かれておまして、先ほど堀から御説明申し上げましたが、クリップをとっていただきまして、資料4-1が中期目標（案）、4-2が中期計画（案）ということで、こちらがNASVAに対して私どもがお示しする目標と、NASVAがおつくりになられている計画（案）素案本体でございます。

最終的にはこちらを財務省と協議した上で国土交通大臣として指示し、認可するという

仕組みになるんですが、こちら自体は若干説明がしにくいと思いますので、一覧表ということで、資料4-3と資料4-4を用意しております。

なお、資料4-2の7ページ以降に事故対機構の中期計画の予算（案）がございますので、それに関しましては後ほど私の方で参照しつつ、御説明させて頂くことになろうかと思っておりますので、こちらに関しましては若干後で言及をさせていただきます。

資料4-3でA4の縦紙がございます。こちらが第二期の中期目標・中期計画の骨子でございます。これ自体は説明の際に、資料4-4で若干大部な対照表を使いますので、一体どの辺の説明になっているのかということの見取図ということで御用意いたしました。ここがございますように、目標、計画それぞれ対応しております。

目標と計画の大項目の違いは、目標の方は目標の期間があるということ。あとは2、3、4等に関しましては大きく違っておりません。

計画に関しましては4、5、6という形で、若干個別の事項も入ってまいります。大きな部分は前半の目標で言えば2、3、4のあたりですね。計画でいきますと1、2、3のあたりが中心になろうかと思っております。

これを参照させていただきつつ、対照表に応じまして御説明申し上げたいと思っております。

資料4-4、A4の横紙でございますが、中期目標・中期計画（案）の新旧対照表をごらんになっていただきたいと思っております。

こちらは、左側の大きな欄が中期目標、右側が中期計画となっております。それぞれ案でございます。それぞれ第一期と第二期を対照する形で整理させていただいております。

まず、中期目標の方を短冊で御説明させていただいた後、中期計画の短冊の御説明をさせていただくという、対応する形で、順次御説明させていただきたいと思っております。

まず、中期目標の1でございます。第二期（案）1. 中期目標の期間がございます。こちらにつきましては、平成19年4月1日から平成24年3月31日までの5年間とさせていただきたいと思っております。現在の期間が3年6カ月だったものですから、今回は5年間ということで、中期目標期間を設定したいと考えております。

次が2、大きな短冊の1つでございますが、業務運営の効率化に関する事項という部分でございます。これに関しましては（1）ということで、まず組織運営の効率化に関しまして目標を設定させていただきました。具体的には、主管支所及び支所ごとの業務実績を把握した上で、業務の集約化・効率化を図ることをお願いしたいと思っております。

これに対しまして第二期中期計画（案）でございますが、これに関しましてはNASV

Aの案におきましては、業務量が比較的少ない支所について、業務を近隣の支所や主管支所と一体的に行うなど業務の集約化を図りつつ、主管支所及び支所ごとの業務実態に対応した職員配置とするということで、勧告の方向性を踏まえた形での案をいただいております。

これに関しましてはここにありますように、現在小規模支所におきまして、適性診断を毎日実施しながら、一方では出張を行う指導講習みたいなものがあると。そういった業務を実施する上での体制というものを、必要な人員は維持しておるんですが、そういったものをある程度見直すことによって、例えば主管支所の方に1名なりを集約することによって、主管支所から必要に応じて出張系の講習があるときに行けば、ふだんは原則1名ぐらいでできるんじゃないかという問題意識です。

主管支所では、その1名なりを使って新たな業務——例えば後ほど御説明申し上げますが、安全マネジメントのような業務に取り組めるような余地があるんじゃないかということで、人員と組織の有効活用を図れるんじゃないかという問題意識で検討していただいていると伺っております。そういったことを、第二期の期間中に具体化していただきたいと思っております。

なお、第二期中期計画はここに書いておりますが、実際の細かい年度の計画に関しましては、別途年度計画ということで届け出がありますので、これを毎年度具体化する計画がまいることになっております。

なお、今回の中期計画におきましては、前回の中期計画と比べまして、若干短冊が整理・合理化されております。

これはどういうことかと申しますと、評価項目が非常に細分化されているという議論がございまして、評価に支障が生じない範囲で一本化すべきじゃないかと。その方が合理的であるというようなこともございまして、第二期におきましては中期計画の短冊が整理・合理化、一本化されている部分がございますので、その辺を事前に申し上げておきたいと思っております。

次は、(2)の人材の活用部分でございます。中期目標部分でございますが、業務に必要な職員を確保するとともに、職員の能力開発を推進し、組織の一層の効率化を図るということでございます。

これに対応いたしまして第二期の計画では、業務に必要な職員を確保するとともに、産業カウンセラー等の資格を取得した職員の積極的な活用、事業環境の変化に対応した経験

者の採用。これは運送事業を経験した方とか、社会福祉事業に経験があるような方々の採用などを視野に入れております。

人事交流とか研修の充実による職員の資質向上、能力・実績を適正に評価する仕組み。これは既に先ほど、そういう仕組みをつくって運用を始めているという話がございましたが、そういったものを適切に運用するという事で、人材の有効活用を図ることを計画に入れていただいております。

次に（３）業務の運営の効率化部分でございます。こちらは①以下、小さい丸で幾つか業務が分かれます。まず①が、指導講習業務・適性診断業務でございます。ここはIT化等による業務の効率化による経費の節減を図るということで、受講者・受診者数の拡大を図って自己収入比率について——これは注が書かれております——中期目標期間最後の事業年度において、45%以上というふうに入れております。

これに関しましては現在、財務当局とも調整をさせていただいております、45%になるかどうかに関しましては、まだ流動的な部分がございます。財務当局等の調整でございますので、45%より下がっていくことは余りないかと思うんですけども、どれぐらいになるのかということで、今現在NASVAともども財務当局と調整しておるところでございます。

（３）の第二期の計画の①でございます。「ア」、「イ」と分かれておりますが、ITの活用等により指導講習・適性診断の業務の効率化を図るということでございます。

あとは「イ」、業務の効率化による経費の削減を図るとともに、次のとおり指導講習・適性診断の種類ごとに取り組みを行うこと等により、受講者・受診者数の拡大を図るということで、勧告の方向性の中でも種類ごとに書けということがございましたので、指導講習、ここがございますように基礎講習、一般講習、特別講習という形で分けて、それぞれ計画を立てていただいております。

基礎講習については下の方でございますけども、受講者数を中期目標期間の最終年度までに850人以上増加させるということで、これは初年度比4%を視野に入れておりますが、そういった目標を入れさせていただいております。

一般講習、特別講習に関しましては事故惹起に係るようなものということで、義務講習でもございますので、こちらについては目標自体を定めることなく、地方運輸局等としっかり連携をとることによって、受講漏れをなくすという基本的な考え方から、目標を立てずに、こういう短冊での整理をさせていただいたところでございます。

2ページに移らせていただきます。中期目標の欄の真ん中あたりの②で、療護施設の設置・運営という部分でございます。

こちらでございますが、療護施設というふうに、今回の中期目標・中期計画では名称を統一させていただいております。これは第一期におきましては、療護センターという表現を使わせていただいている部分、療護施設と使わせていただいている部分があったんですが、機構におけます組織規定や業務方法書では、療護施設という表現で統一されておりますので、中期目標・中期計画におきましても、療護施設とさせていただきます。

療護センターは医療法上の名称ということで、今までは使わせていただいていたんですが、今回は療護施設という形で使わせていただきます。

その背景には、最終的な結論はまだ先ですが、実際どうなるかというのはまだ見えにくい部分があるんですが、療護センターの名称に関して、変更したらどうだろうかという意見がNASVAの中で、特に療護センターの関係者の中で出ておるやに聞いております。

したがって、療護センターという名前が医療法上の名称が変わり得るということもありますので、業務方法書上等の名称の療護施設に統一させていただいたということでございます。

名称変更等々に関しましては、NASVAの方で方向性が出ましたら、NASVAなり私どもの方から先生方にも事前にお伝えしたいと思っております。現在検討中でございます。

まず②、療護施設の設置・運営部分です。「ア」でございますが、質の高い治療・看護を適正なコストで実施するため、医療に対する外部評価を行い、その内容を国民にわかりやすい形で情報を提供するということです。

計画の方の②の「ア」でございますが、こちらもタスクフォースにより外部評価を行って、その結果をホームページ等で公表する。このタスクフォースは既に、NASVAの方で設置して機能していると伺っておるところでございます。引き続きそのタスクフォースを通じた検討・評価等を通じて、公表をお願いしたいと思っております。

計画の「イ」でございますが、自己収入の増加の観点から、療護施設が保有する高度先進医療機器を有効活用し、外部検査を積極的に受け入れるという部分です。

勧告の方向性での指摘の部分でございますが、これに関しましては目標を具体化しろという指摘もございますので、第二期の欄のイでございますが、こちらでは中期目標期間の年度ごとに1万1000件以上の外部検査を受託することを、目標として掲げさせていただ

ております。

目標的には既に1万2000件ぐらいいを超えるような実績も一方ではあるんですが、周辺の医療機関がこういった高度先進医療機器などを整備している例が増えておるといこととか、既に療護センターが持っている医療機器が古くなっている等々もありますので、これまでと同じような形で外部検査が受け入れられるかどうかという部分に、若干の不透明な部分もありますので、1万1000件という目標を達成していただいて、努力していきたいということで、計画に盛り込ませていただいておるといことでございます。

次が目標の③で、交通遺児等への生活資金の貸し付け部分でございます。ここは債権回収率90%以上を確保しつつ、さらなるコスト削減を図れといこと、勧告の方向性でも触れていたところでございます。

これを受けまして計画では、コスト要因を分析しましょうといことを盛り込んでいただいております。これも勧告の方向性の反映でございます。

さらに「イ」では、債権管理規程に基づいて、効果的な債権回収を行って、中期目標期間の年度ごとに回収率9割以上を確保するといこと、引き続き、この9割以上とい目標を維持していきたいと考えておるところでございます。

次に、3ページで目標の「イ」、貸付資産等のリスク管理及び引当金の開示について、適切に実施するといことでございます。

計画の「ウ」でございますが、債権管理委員会において適切な貸付債権の評価を実施するとともに、リスクに応じた適正な引当金を計上し、その結果についてホームページ等で公表する。これは現在の目標を維持したいと考えております。

次に、業務全般とい部分に移らせていただきます。業務運営の効率化の中の業務運営の全般にかかわる部分でございます。「ア」でございますが、目標といたしましては、一般管理費に関しまして、この一般管理費は人件費とか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いた上での一般管理費でございます。

これにつきまして、最後の事業年度において、平成18年度比で15%程度に相当する額を削減するといことが1つでございます。

あと業務経費でございますが、これについては人件費、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いった上での業務経費でございますが、中期目標期間の最後の事業年度において、平成18年度比で10%程度に相当する額を削減するといことを、目標に盛り込ませていただいております。これは財務当局との

調整等々を通じて、こういう形でセットさせていただいております。

その他「イ」でございますが、随意契約についても、国に準じて見直していくということでございます。そういったものを通じまして、コスト削減や業務運営の一層の効率化を図りたいと思っております。

「ウ」でございますが、資産の有効活用部分でございます。これも勧告の方向性を受けたものでございます。

計画の方に移らせていただきます。④の業務全般部分でございますが、これは一般管理費に関しまして、目標どおりに15%程度に相当する額を削減することを盛り込ませていただいております。

「イ」は業務経費でございますが、こちらに関しましても10%程度に相当する額を削減するということございまして、こちらは目標どおりの計画になっております。契約に関しましても、国における見直しの取り組みを踏まえまして、競争性及び透明性の確保を図るということ、計画に盛り込んでいただいております。

以上が業務全般にかかわる部分ございまして、業務運営の効率化に関する事項は以上でございます。

次に3. 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でございます。これがNASVAとしての一番のミッションにかかわる部分でございますので、この点はかなりいろんな案を盛り込んでいただいているところでございます。

まず(1)でございますが、指導講習業務と適性診断業務に関する部分でございます。①でございますが、受講者・受診者・事業者のニーズに適切に対応した講習及び診断を実施するとともに、より事故防止に効果的なものとするため、講習内容及び指導内容の充実・改善を図るということ。

これは今までも取り組んでいただいておりますが、引き続きこの取り組みを進めていただきたいと思います。

あと②でございますが、新しい取り組みにかかわる部分になります。職員の資質の向上を図るとともに、自動車の運行管理を適切に実施する安全確保体制の強化に資するため、運送事業者の安全マネジメント等の支援を実施するというところでございます。

これは新たな取り組みとして、安全マネジメントという取り組みを今、お願いしております。資料4-5をごらんになっていただきますと、御承知の先生方も多いとは存じますが、国土交通省におきましてはさきの通常国会におきまして、安全マネジメント体制の構

築の大きな法律改正をいたしまして、この10月1日から安全マネジメントというものを、運送事業者に対しまして義務づけをさせていただいております。

これは経営のトップが実際の運行の現場任せにせずに、運行の現場で起こっている状況をしっかり把握して、それを経営の方針にも反映させるような、下にありますようなPDCAサイクルに乗せていけるような、それを安全という観点からしっかり進めるというような取り組みをお願いすることになっておりまして、それを真ん中にありますけども、国土交通省において運輸安全マネジメント評価という形で、評価監査を実施するという形でチェックする仕組みを導入しております。

ただこれに関しまして、道路運送事業者につきましては、大きな事業者はおおむねそういった体制を構築して実施することはできるのではないかとということでございます。

ただ一方では、まだまだ中小の事業者が多い業界でございますので、約27万社と書いておりますが、なかなか安全マネジメントをどうやっていいのか、どういう形で現場に定着させていけばいいのかというノウハウがないということもございまして、そういうような事業者のお手伝いをNASVAにおいて、来年度以降にしっかりした形で導入して取り組んでいきたいということで、ここを我々としては中期目標に盛り込ませていただいております。

NASVAにおいては、この秋から試行的に運輸安全マネジメントに対しましてのシンポジウムとか説明会等々を、既に始めております。それを新しい中期計画期間におきまして、ここにありますように、講習会の開催とか安全マネジメントコンサルティング等によるノウハウの提供を通じまして、支援するような事業を始めたいと思っております。

それを通じまして、中小事業者を含めた安全マネジメント体制の構築の実現と、運営にかかります安全性の向上を図っていきたいということでございまして、それが第二期の計画の右の方でございます。

2. の(1)の①は、先ほど申し上げた部分です。

②でございますが、今申し上げました、安全マネジメントの支援を図るということです。それとともに運送事業者に対しまして、事故防止に関する機構のノウハウを提供することで、事故防止に貢献するというので、事故の防止という観点から、次期中期計画における一つのNASVAとしての売りという形で、ここを大きく取り上げておるところでございます。

次が4ページでございます。中期目標の③で、以上により、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ことをお願いしたいと思っております。NASVAにおきましてはこれをより具体化するために、数値目標を入れていただいております。

第二期（案）の③でございますが、以上の施策を実施することにより、受講者・事業者に対する5段階評価（満足度評価）の調査における安全対策への支援効果に関する評価度につきまして、中期目標期間の年度ごとに4.0以上とするということにさせていただいております。

これは左の第一期の中期計画の目標を見ていただきますと、こちらでは中期目標期間の最後の事業年度までにということでしたが、これに関しましては既に4.0を達成しているということもございますので、すべての年度においてしっかり4.0を確保することを、目標として掲げさせていただいております。

次に中期計画の（2）で、適性診断業務のところですが、これは年度計画などで具体化してくる部分でございますので、第一期には書いてありますが、第二期の方では簡略化する形で整理させていただいております。

一番下の方に中期目標の（2）ということで、指導講習・適性診断の実施機関になろうとする民間団体等への支援という欄がございます。これは勧告の方向性でも指摘をいただいたものでございますが、新たに指導講習・適性診断の実施機関になろうとする民間団体等について、積極的に認定取得を支援しなさいということがございます。

これについては、既に民間では適性診断などについては延べ6ぐらいの団体・機関が認定を受けておりますが、これにさらなる形で参入したいという事業者に関しましては、右にありますようにNASVAの方から適性診断システムを提供したりとか、適性診断員に対する教育訓練等を実施するという形で、支援を行いたいという計画をいただいております。

次に5ページで、療護施設関係でございます。NASVAの大きな業務のもう1本の柱でございますが、（3）療護施設の設置・運営に関する部分でございます。①でございますが、療護施設においては、遷延性意識障害者に対し、質の高い治療・看護を実施するとともに、医学的観点から公平な治療機会の確保を図りつつ、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ということで、基本的には現在の目標を踏襲しております。

計画の欄に移っていただきますと、目標の中身をさらにNASVAの方でブラッシュアップしてございまして、（3）療護施設の設置・運営の①でございますが、病棟ワンフロアシ

システムとか、プライマリーナーシングシステムとか、高度先進医療機器による質の高い治療・看護を実施するというところでございます。

さらに、医学的観点から治療機会の公平な確保を図ることにより、中期目標期間の最終年度までに——先ほど牛島理事から御説明もありましたけども脱却者ということで、一定の意思疎通・運動機能の改善が見られる方ということで注は書いておりますが、療護センターに入るときの6項目の基準について、いずれかでも若干の改善がされた方を、一つ念頭に置かれていると伺っておりますが、そういう脱却者を75人以上にするという目標を掲げていただいております。

さらにソフト面の対策といたしまして、メディカルソーシャルワーカー等による転院先情報の提供と、患者家族に対する支援の充実を図るという部分を入れさせていただいております。

第二期の計画におきましては、NASVAにおいてはかなりソフト面の対策とか、より質の面での対策みたいな計画が、第一期に比べますと多くなってきている形になっております。

次に、計画の②です。こちらでは治療効果を高めるため、高度先進医療機器の整備を図るとともにということで、地元大学等研究機関や他療護施設との連携の強化。あと、職場内研修等により、高度先進医療機器を活用した医療技術やプライマリーナーシングによる看護技術の開発・向上を図るということで、これもソフト面での医療レベルの向上ということで掲げさせていただいております。

目標の2に移らせていただきますが、こちらは治療成果の公表や普及の部分でございます。療護施設で得られた知見・成果を他の医療機関等において最大限活用する観点から、専門的診療・看護体制と高度先進医療機器を活用した治療・看護技術の開発・普及を図るため、研究成果の公表や部外医師・看護師等に対する研修を実施するというところで、これは勧告やあり方懇の報告書でも触れられている部分でございますが、これに関しまして計画ではここにありますように目標値ということで、脳神経外科学会及び脳意識障害学会において、研究発表を年15件以上行おうという目標を入れていただいております。

第一期の目標が10件でございますが、それを15件以上ということで、件数自体に余り意味はなく、質も必要なものでございますので、とりあえず10～15という形で、さらなる目標を掲げていただいたところでございます。

あとは部外医師や看護師等に対する研修を行うなどして、他の医療機関等への治療・看

護技術の普及活動を積極的に行う、ということでございます。

これに関しましても、今までも取り組んでいただいているということでございますが、今後は今まで以上にしっかりやっていただきたいということで、考えておるところでございます。

目標③で、地理的要因等を勘案して一般病院に療護施設機能の一部について委託を行い、遷延性意識障害者の治療・看護の機会を拡充するという部分でございます。

これは計画の方を見ていただきますと、同じような形で書いてありますが、資料4-5の2ページに関係資料を入れております。ちょっと見にくいんですけども、御承知のように療護センターはこの☆がある地域に現在4カ所、NASVAにおいて設置して運営を委託しておるという状況でございます。

ここにありますが、まだまだ治療機会を求めている遷延性意識障害者並びに家族の方がいらっしゃるという声も強うございます。特に遠距離のために入院したいけれども申し込めない、という潜在的な要望を持っている方々も多数いらっしゃるやに伺っております。

そういった方々への声に対応するために、NASVAにおいてはみずから設置することは、若干予算の関係等々もある時期でございますので難しい部分もございます。一般病院へ委託するというのを一度やってみたらどうだろうかという、あり方懇などの御指摘も踏まえまして、今回来年度予算に、一般病院に委託するための予算を盛り込ませていただいております。

こちらの3ページを見ていただきますと、そのための一般病院への委託への考え方をまとめたものでございます。これは事故対機構から右の方の欄がございまして、学識経験者を委員とする「一般病院委託検討委員会」(仮称)を設置して、一般病院委託基準とか制定基準を策定して、委託先病院を選定するような形を考えたいと思っております。

基準策定を受けた後は公募する形で、透明性を持った形での選定過程を経たいと思っております。そういった過程を経た上で病院を選定いたしまして、来年度のしかるべき時期に運営の委託を開始したいと思っております。年度中、真ん中前後なのかなということも思っているんですが、いずれにせよ検討委員会なり公募の手続なりを経る必要がありますので、そういったものを踏まえて、一般病院への委託を実施したいと思っております。

この実施に当たりましては、先ほど1枚前の資料にございますように、空白区域と申しますか、要望があるけども遠いという方々へのニーズにどう対応していくかというのが、医療水準とともに1つの大きな議論になるのかなと考えております。

なお、この3ページの真ん中にはナショナルセンターということで、4つのセンターが書いてありますが、一般病院と療護センターの機能は、療護センターの治療・看護・医療で相当の差があるんだろうとっております。

したがって、療護センター自身はナショナルセンターとして、高度な医療・看護技術を提供することによって、そこから得たノウハウなりを他の病院などに普及させていくという機能も引き続き担うという形で、一般病院等々の機能は、ある程度分かれてくる部分もあるのかなと考えております。

新旧対照表の方に戻っていただきます。以上が一般病院への委託部分でございまして、これも新しい中期計画におけます大きな柱でございまして、被害者援護におきます1つの新規玉ということで、大きく期待している部分でございます。

次に、6ページの中期目標をごらんになっていただきますと、(4)介護料の支給という部分でございます。これは重度後遺障害者に対しまして介護料の支給を実施しておりましたが、これを引き続き実施します。介護に関する指導助言等により、重度後遺障害者、その家族に対する支援を強化するというので、これは現在の目標とほぼ同じでございます。

計画の方をごらんになっていただきますと、(4)介護料支給等支援業務の①でございまして。まず介護料の部分に関しまして、NASVAにおける新たな取り組みということで、受給資格者のニーズを踏まえた、介護料支給対象品目等の見直しを実施するという部分でございまして。

これは先ほど申し上げましたあり方懇の方で、日常消耗するような品目に関しましても、もう少し介護料を出してもらえると大変ありがたいという御指摘があって、NASVAの方でもそういった家族、被害者の方のニーズ調査なども行いました。

資料4-5の4ページでございまして、簡単に書いてあります。実態調査を踏まえまして、使用率とか自己負担額の高かった紙おむつとか尿とりパッド、痰吸引用カテーテルという3品目を、介護料支給対象品目として追加させていただきました。

これも先ほど理事長が申し上げましたように、顧客ニーズと申しますか、実際そのサービスを受ける方のニーズに機動的に対応していただいているということでは、1つのあらわれかなと思っておりますが、来年度からこういったものの追加を行いたいと思っております。

あとは計画に戻っていただきますと、「また」という欄がございまして、ここにはございまして、介護関係の相談窓口が本部、主管支所にございまして、こういったところで介護福祉士等による介護に関する知識・技術の提供等重度後遺障害者の家族に対する相談支

援を、療護施設と連携して効果的に実施するという事です。

あとは支所の方で、例えば重度後遺障害者の御自宅に、在宅訪問サービスなりを実施するといったことを通じて、受給資格者等に対する精神的支援を強化しようということでございます。

さらに、機関誌やホームページの活用により介護に関する各種情報を発信するという事で、今までのような業務とともに、より被害者に向き合って、被害者のもとに直接つながっていくようなサービスを、第二期においては検討していきたいということを伺っておりまして、後ほど申し上げますが、そういう意味で情報案内サービスみたいなものも、その一環として考えられると思っております。

中期計画欄の②でございますが、以上のような施策を実施することによりまして、重度後遺障害者の家族に対する5段階評価の調査における介護支援効果に関する満足度評価について、中期目標期間の最終年度までに4.0以上とするという目標を掲げさせていただいております。

これは17年の満足度調査で3.64という実績が出ておりまして、まだ4.0という中期計画期間中の目標に達しないという部分がありますので、引き続き4.0以上をしっかりと目標としたいということで、取り上げさせていただいております。いろんな形で精神的支援などを評価することによりまして、4.0に少しでも近づけたらということで、この目標を掲げさせていただいております。

次が中期目標の(5)で、交通遺児等への生活資金の貸し付けの部分でございます。これは引き続き、こういった貸し付けを行うということと、こちらも精神的支援を効果的に実施することをお願いしたいと思っております。

目標に対応いたしまして計画では(5)の①ですが、被害者のニーズに応じた生活資金の貸し付けを行うことにより、効果的な被害者救済を図る。また、被害者に対する相談支援の充実を行うとともに、被害者家族同士の交流を促進するなどして、精神的支援を効果的に実施するということでございます。

被害者のニーズなどを踏まえて、ある程度運用なども見直すことも視野に入れていると伺っております。あとは被害者家族同士の交流ということも、友の会活動などを通じて大変評価が高いということもございますので、こういったこともコストをかけずに、より効果的にできないかという視点を踏まえながら、実施していただきたいと考えております。

次に②の目標でございますが、中期目標期間の年度ごとに4.0以上とするという形にし

たいと思っています。

次が目標の（６）でございますが、自動車事故による被害者への情報提供の充実という部分でございます。これはあり方懇で指摘を受けたものでございますが、中期計画の方ではNASVAにおかれましては、情報案内サービス（仮称）を実施したいということで考えております。

このサービスを実施することによりまして、自動車事故の被害者等に対し、機構の各種援護制度の情報を提供するとともに、他機関の援護制度や事故相談・訴訟・病院等に関する総合的な情報提供を行うことを考えております。

これはいろんな機関が被害者にかかわる活動をしておるんですが、それぞれの被害者が置かれた状況とか、被害後の時期的な差などによりまして、指標とする情報はかなり違いますので、そういったものがこの情報案内サービスを通じてNASVAに来れば、ある程度一元的に効果的な、的確な情報が渡せるような仕組みをつくりたいということで、来年度予算において検討していただいているというふうに伺っております。

次に、7ページに移らせていただきます。中期目標の（８）自動車事故対策に関する広報活動という欄がございますが、その下に（７）自動車アセスメント情報提供業務という部分がございます。これは従来の中期目標の順番を逆にしております。自動車アセスメント業務の方を上を上げて、最後に広報活動をとという形でまとめる仕組みに変えさせていただいております。

したがって、（７）の方から御説明させていただきます。自動車アセスメント情報提供業務でございますが、これにつきましても引き続き、車両の安全性能に関する公正でわかりやすい情報提供をより効果的に行うことにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めることをお願いしたいと思っております。

これを受けましてNASVAにおきましては、（７）の①でございますが、目標ということで、中期目標期間の年度ごとに、過去に自動車アセスメントを実施した後継車種の評価指標の平均値が、旧車種の評価指標の平均値以上となるようにするという形での目標を掲げていただいております。

第一期の目標が、認可法人の最終年度比で4%以上星の数で改善することを視野に入れておったんですが、これは達成されて、17年度は既に5.37ぐらいの星になっておるということで、6つまでの星でございますので、星の数自体でいきますと、安全度という意味ではかなりの程度達成されているということで、新しい車種が前の車種よりも下がること

がないようにという目標を、1つ大きく掲げさせていただいております。

②で、ユーザーへの情報提供に関する取り組みが書かれております。

③が満足度に関する目標値でございますが、中期目標期間の年度ごとに4.0以上とするということで、今までは最終年度までに4.0以上というのを、年度ごとに4.0以上とさせていただいているところでございます。

④でございますが、予防安全性能、衝突時の乗員対策及び歩行者の保護性能を改善するため、事故実態を踏まえ、試験方法、評価方法の策定や見直しを行う。

また、後遺障害者数が多い実態を踏まえ、後遺障害対策にも取り組むという部分でございます。これは前後いたしましたけども、中期目標の②に対応するものでございますが、この計画の④は既に申し上げましたように、星のレベルでいきますと、安全面では大変大きな成果が上がっているということもありますので、新たな視点ということでこの④のような、例えば後遺障害対策といったものに取り組もうということで、計画に盛り込んでおられます。

この関係が、資料4-5の6ページと7ページに入っております。6ページが計画の④に関係する部分でございますが、ここにありますように衝突安全対策ということで、現在のアセスメントが①に書いてあります。こういったフルフラップ前面衝突試験などを行ってきたということでございますが、今後は例えば後遺障害者数の低減へ向けて、乗員保護対策とか歩行者保護対策についての試験に取り組んでいったらどうだろうか、そういうことをしっかりやっていったらどうだろうかという問題意識です。

さらに予防安全対策ということで、こういった現行のアセスメント、ブレーキ試験をやっておりますが、試験法・評価法を改善したらどうだろうかということでございます。

あとは右側にありますけども、車についての歩行者の脚部、足の保護性能試験——頭に関しては今までやっておりましたが、足についてもしっかり取り組んだらどうだろうかという問題意識が書いてあります。

7ページに移っていただきますと、そういった形では自動車アセスメント、今後ともしっかり取り組むということの1つの背景といたしまして、ここにありますように、衝突安全性能総合評価につきまして、星6つがどんどんふえているという実態とか、あとは右にありますように、NASVAの調査で既に公表しているものでございますが、自動車アセスメントの被害者低減効果ということで、平成7年から8年間で1900人の死傷者数の削減、5万2000人の重傷者数の削減効果もあったんじゃないだろうかということが試算されて

います。

NASVAのミッション、自動車事故の防止、被害者対策、被害者を発生させないという意味でも、大変重要な取り組みということで、これについても第二期でしっかり取り組んでいきたいと思っております。

次に7ページ一番下の部分でございますが、アセスの関係で、海外のアセスメント機関等の情報交換等でございます。計画にも書いてありますが、世界のNCAPセミナーみたいなものを昨年もやっておりますけども、引き続き国際的な連携を強化していきたいということでございます。

次が7ページの(8)、自動車事故対策に関する広報活動ということで、機構の全国組織を活用して、関係機関との連携のもと、自動車損害賠償保障制度と機構業務について、効果的に広報活動を行おうということで、今までの計画は自動車損害賠償保障制度の周知宣伝がメインだったんですけども、機構自体の業務についてもしっかり広報活動を行っていただきたいということをお願いしたいと思っております。

これを受けまして中期計画(案)では、ここにありますような交通安全フェア等で、国等と協力して周知宣伝活動をやりましょうとか、インターネットとかマスメディア等を活用した広範な広報活動を積極的に実施したいということをおっしゃっておりまして、これは年度計画などで具体化されていくのかなと思っております。

いずれにいたしましても、機構の業務自体、大変いい業務をやっているという評価をいただきつつも、知らない方が多いなという指摘も多いので、これに関しましては今度の目標にしっかり入れて、中期計画でもしっかり位置づけて取り組んでいただきたいと考えております。

次に、8ページへ移らせていただきます。中期目標の④は外部評価の部分でございますが、これもタスクフォースでしっかり外部評価をやって、ホームページ等で公表するという計画をいただいております。

次が、4. 財務内容の改善に関する事項でございます。中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、各事業年度における自己収入比率等の目標を考慮した上で適正に計画し、健全な財務体質の維持を図るということでございます。

これに関する計画でございますが、3. 予算、収支計画及び資金計画という形での事項として、計画には盛り込まれております。

本計画に従ったサービスその他、業務の質の向上を図りつつ、予算、収支計画及び資金

計画を別紙1のとおり策定することになっています。

別紙1は、A4縦書きの中期計画（案）本体の7ページでございます。こちらがNASVAの19年度から23年度までの5年間の中期計画予算（案）でございます。5年間のものを足し合わせたものを、こういう形で全体を整理させていただいております。

ここのポイントは、今まで御説明してまいりました一般管理費について、対18年度比15%削減という目標とか、業務経費に関しまして同じように10%削減とか、人件費に関しまして22年度末までに17年度比5%削減といったものを、しっかり盛り込んだ形での計画という形でつくらせていただいております。

それぞれ大変高い目標ではあるんですが、当初の19年度、来年度に一般管理費にしましても業務経費にしましても、かなり掘り込んだ形で削減しておりますので、その後につきましては一般管理については毎年2%程度、業務経費については1%程度の削減で済むのかなということで、厳しい計画であります。NASVAの方ではこの計画に基づいてしっかり取り組んでいきたいということで、盛り込ませていただいております。

次が、8ページの4. 短期借入金の限度額でございます。これに関しましては借入実績はないんですけども、限度額16億円というのを14億円という形で業務経費自体が減ってまいっておりますので、それに従って減額した形での規定になっております。

次が5. 重要な財産を譲渡し、または担保にする計画はございません。

6. 剰余金の使途でございますが、これも第一期と同じように、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させていただきたいと思っております。

7. でございますが、その他主務省令で定める業務運営に関する事項でございますが、これは目標の方の5. その他業務運営に関する重要事項に対応いたします。

目標の方でも施設及び設備に関する事項でございますが、これに関しましては計画では別紙2という形で整理いただいております。これは先ほどの計画本体の9ページに書いてあります。

施設、設備に関する計画はすべてNASVAの4つの療護センターの高度先進医療機器の更新を予定しておる計画になっております。

次が人事に関する部分で、目標の(2) 人事に関する事項でございますが、人件費については簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律等に基づいて、平成22年度末までに平成17年度における額の5%以上を基本とした削減を着実に実施するとともに、役職員の給与に関し、国家公務員の給与構造改革を踏まえた見直しを進める

ということで、これに基づきまして中期計画では、5%以上の削減を盛り込んでいただいております。

あとは給与構造に関しましても、国家公務員の改革を踏まえた体系の見直しをお願いしてございます。

さらに5%の削減に関しましては、先ほどの予算の方でも人件費という観点で盛り込ませていただいているところでございます。

最後でございますが、独立行政法人自動車事故対策機構法第15条第1項に規定している積立金の使途が中期計画についております。これは現在、財務当局とも調整しておるんですが、第一期の中期計画が終わった段階での積立金があった場合に、それを国土交通大臣の承認を得て、次期中期計画期間中の業務の財源に充てることができるという仕組みがございまして、そういった仕組みにできれば乗せたいということで、こういった項目を挙げておりますが、これは各独立行政法人横並びの議論などもございますので、最終的にはどうなるかということに関しましては、まだ不透明な部分がございます。

なお、実際にこちらを使う場合には、国土交通大臣の承認に当たりましては、評価委員会の皆様の御意見をいただくことになっております。

以上が、中期目標・中期計画の新旧対照表等の御説明でございました。長い説明になりました、大変恐縮でございます。

以上でございます。

○山下分科会長 ありがとうございます。

ただいまの目標・計画に関する案について、御意見、御質問をいただきたいと思っております。

先ほど堀野委員の、第1の議題のところ最後に御発言があったテーマで、目標・計画に関する御質問、御意見だと思っておりますが、そのあたりはいかがでしょうか。事故の減少を目標・計画の中に、何かもう少し目に見える形で織り込むべきではないかという御意見だったかと思っております。

金澤理事長、どうぞ。

○金澤理事長 この点は本来、政府自身の目標の設定の仕方、各省庁にわたる交通事故という非常に複雑な現象を、多くの官庁がそれぞれの運用にある程度特化して取り組んでいる取り組みを、全体としての目標に掲げる。これは内閣の仕事でございます。

堀野先生御承知のように、毎年、あるいは一定の期間の5カ年ごとに長期計画、そして年度計画を政府全体で立てて、それを各省分担して実現をするために努力しておるという

のが、現在の事故防止の仕組みでございますが、この評価委員会でも過去議論がございましたように、全体の数字、目標というものがあります。

これも先生御存じのとおり、国土交通省が、まだ運輸省だった時代ですが、政府全体の中で、自分のところであえてこれぐらいの目標を立てようということで数値目標を立てた経緯があります。ああいうものが出てきたために、先ほど御指摘にもありました、アセスメントのような事業の事故の実際の数についても検証しながら、事業を進めていこうという仕組みができ上がった。

そしてまた今回、安全マネジメントという、さらに経営の中身に踏み込んだ施策が展開されている。私はPDCAサイクルを政府全体で回し始めた1つの結果として、こういうことが出ているのではないかなと認識しております。

ナスバとしてはどうかということの前に、今後は死者については冒頭の御説明で申しましたように、かなり前倒しで、小泉総理大臣の掲げた死者の減少目標が確実に実施されていくんではないかと思っておりますが、冒頭にもございましたように、死者だけでいいのかと。事故の件数は減ってないじゃないか。あるいは重大な被害を受けた方自身の数は、必ずしも樂觀できないじゃないかという御指摘はそのとおりであります。ですからそうしたことをこれからは、私どもの事業の中に指標として持てないかということ、実は考えております。

恐らくそれは、まず政府全体で、そういう指標も入れようと。死者は非常にわかりやすい指標であるけども、死ななければいいのかというとそうではない。重度の障害者も減らさなきゃいけないということですから。特に従来、私どものアセスメント事業で変えていこうとしていることは、乗員保護については従来かなり頑張ってきたんですが、参考資料にありますように、乗員の安全性はかなり達成できた。

そうすると今度は、自分が安全でも、ぶつかった相手はどうなるんだということで、歩行者の頭部性能の評価を始めた。これはまだ3年間しかやっておりませんが、メーカーの方も大変力を入れられて改善しておる。その数字も我々持っておりますが、これからはこのように目標を細分化して、政府から割り当てていくのがいいのか、我々が自主的につくるのがいいのかはテーマによって違うかと思いますが、これからはそういう全体の仕組みの中で、あなたの持ち分はここだから、ここではこういう目標をという形になるべきではないかと考えています。

政府全体でお決めいただく過程で、我々も従来は青ナンバーのドライバーの講習・診断

ということでしたけれども、この評価委員会からも御指摘いただきましたように、実は最近トップセールスということで、白ナンバーの事業者の方々にも売り込みをしております。

別にそれは警察の範囲だからうちはやらないというんじゃないくて、お互いに切磋琢磨しながらいいサービスを受けてもらおうと。今後は、例えば自動車教習所に高齢者の方がお見えになって、高齢で非常に動態視力も落ちたし、反応も鈍いんだけど、適齢診断が使えないかということもございました。

我々実は、そうしたメニューもかなり改善・充実しておりますので、そんなことも相互に連携しながらということでもありますので連携・競争しながら、いいサービスを提供できるように。そうすると、全体の目標が多分達成されていくことになると思います。

抽象的なお話ばかりで恐縮ですが、堀野先生の御指摘、私もそのとおりだと思っておりますので、今後我々の事業それぞれについて、中期の目標を掲げさせていただく。計画で出しておる数字もございますが、数字以外の面でもその効果を検証しながら、それが実現されているかということ、中間的に評価委員会にもお示ししながら、成果が確実に達成されるように努力してまいりたいと思っておりますので、御指導いただきたいと思ます。

○堀野委員 先ほど金澤理事長が説明の中で、裁量権の制約についてちょっと触れておられましたね。それと関連して申しますと、今のお話を伺っていると、政府の方で何か目標を決めてくれたら、おれたちやってもいいよという趣旨に聞こえたので。もし、そうでなければありがたいんですけども。

むしろ、政府をいい意味で慌てさせてくださいよ。「NASVAやってるな。こっちもおちおちしておれない」という気持ちにさせるような目標を立てていただいて。

機構全体を正しく理解してないかもしれないけども、すべて中期目標と計画は、ガバメントからおりてきたやつを忠実に守るという姿勢だけではないんでしょう。自主的に目標を立ててもよろしいわけでしょう。政府の方が、「あれ、NASVAやっているじゃないか。これはおれたち、頑張らなきゃいかんな」という気持ちにさせるような目標を立ててほしいと思う。

それはいい例として、既に今御説明いただいたんですが、当時運輸省時代に、例の運輸技術審議会で井口先生が座長のときに、初めて数値目標を立てましたね。おかげさまで早期達成できたから、今、名前が変わりましたが交通政策審議会が修正しましたよね。それも不快な修正じゃなくて、非常に快適な修正をされたわけで、大変喜ばしいことと思

いますが、ああいう実績を見てみますと、関係している各機関が、自分であれを十分グッドプラクティスにとらえて、もっと意欲的な目標を立てて活動をできると思うんですね。

ですからぜひ金澤さんの在任中に、事故そのものの削減を数値目標を上げて、それをどれぐらいにするか結構これやっばり、専門的な予測も必要と思いますが、かなり英断でやっていただいて、NASVAはそこに切り込みたい。自分の組織としてここに目標と計画がありますけれども、もちろんやりますよということで、いわば2つの質のものを同時に走らせるということも、目標と計画にぜひ反映していただきたい。

今、ずっと蒲生課長から伺った説明から、その手のものは一切入っていませんでした。ですから、それをぜひ強く期待したいところです。

○山下分科会長 どうぞ、課長。

○蒲生保障課長 我々もそういった問題意識で今回の計画・目標、いろいろと議論をさせていただいたんですけども、今の段階で数字的な面での目標をつくることに関して、国のレベルではまだそこまでいかなかったというのが現実でした。

ハード面、ソフト面いろいろあって、どの程度の交通事故の削減効果があるのかという因果関係等々に関しましての勉強が、もう少し足りないのかなど。

ただNASVAの方では、理事長は裁量の余地がないとおっしゃっていましたが、いろいろと裁量でやっていらっしゃるような部分があるんですが、いろんな形での取り組みをしていただいておりますので、NASVAの取り組みを見つつ、国は国として関係機関とか、特に自動車交通局内でそういった議論も深めていきたいと思いますので、この5年間で少しでも前進できて、次々期の5年間で何か出せればなというのは、個人的には期待しておるし、やりたいところです。

○堀野委員 情報を1つ提供しますと、安全マネジメントを審議したときに、例の陸海空の原局がありますよね。ここに江角さんもいらっしゃいますけども、みんなでびっくりしたのが、一番事故が多いと思っていた自動車交通局所管の方が、実は組織と仕組みがよくできていたということで、一番劣っていたのは鉄道局だったんですね。それは御案内だと思いますけども。

ああいう場で初めて私たちも現実を知りまして、鉄道とか航空の方が、安全管理組織は車より進んでいると思っていました。けれども、自動車の方が実は進んでいたんですね。みんなほっとしました、あのとき。

安全マネジメントの各論を展開する上で、自動車交通局さんの負担が一番少なかったん

ですよ。ほかの局の方が大変だったというふうに聞いています。それは非常にいい背景がありますので、各公共交通機関のいい意味でのトップランナーを目指していただきたいと思っています。できると思いますよ、それは。

○山下分科会長 北村委員。

○北村委員 今のことも関連するんですけども、4ページの勧告の見直しのところに、民にできることは民にということ为前提としながら、事故対の担う任務・役割を明確にするとともに、具体的に明記しろということになっているわけですね。

ところがこの目標を見たときに、それが書いてないわけですね。事故対のミッションは何なんだということは書いてない、個別的には分けてあるんだけども。

だから法律で求められているミッション、中期目標として国から与えられているミッションの範囲内で、それをどういうふうに具体化するのかということですね。その辺のところを書き込んでおかないと、果たして事故対というのは何をやるどころなんだと、何を評価してもらうんだということが明確でないような気がするんですね。

○山下分科会長 どうぞ。

○蒲生保障課長 先ほど私の御説明が若干不十分だった点も関係していると思うんですが、資料4-1の中期目標でございますが、短冊の方に本来入れるべきだったんですが、前文というものがございまして、こちらの前文の方に勧告の方向性で指摘されたミッション、役割、期待といったものに関して若干は触れております。余り冗長な形でなくコンパクトに書き込んでいるんですが、これに関しましてはまだ今、総務省等とも話を続けているところでございまして、ここをもう少し、よりわかりやすくする形で対応させていただきたいと思います。

○山下分科会長 ほかにいかがでしょうか。

島田委員。

○島田委員 私の方から、自動車アセスメント業務のところですけども、いろいろこちらで情報を提供するという形のところは書いてあるんですが、実際には逆に情報を収集することも必要なんだろうと思うんですね。

ですから恐らく、実際の自動車事故が起こったときの、特に車の安全性能については衝突実験等はやっておられるわけですけども、逆に死角の問題とか、従来から言われているような問題のところでの安全性能の問題もあると思いますので、そちらの方の事故の原因といいますか、その辺の収集をするというやつも入れておいてもいいのかなという気は

しました。

それともう1つ、恐らく予算の関係で、先ほど堀野先生もお聞きになりたかったんだろうと思うんですけど、衝突実験等のところでかなり経費を削減するというところが上がっていましたよね。それは現実はどういうふうにして下げるんだと。

だから恐らく、実験装置とかそういうものを委託したときの経費を削減するとか、そういうところを考えておられるんだろうなとは思いますが、そうだとすれば改めて、今までの実験はこういうふうにしてやるよというのはわかっているはずですが、メーカーからすれば星を6つにしたいと思えば、こことこことこを強化すればいいということはすぐわかるわけなので、その辺を踏まえていくと、新たにこんな実験もしたいなというのが恐らくあるだろうと思うので、そういうものは別途、こういうことも目標としてやりますよということを出しておかないと、全部減らす方だけになってしまいますから、これはどうしても必要な実験だということであれば、それはこの5年の間にこんなことをやりたいというようなことは出しておかれれば、それは減額対象じゃなくて、むしろ本来増枠しなきゃならない対象になるだろうと思うんですね。

だからそれは、もしお考えがあるのであれば、掲げておいた方がいいのかなという気はしました。

○山下分科会長 金澤理事長。

○金澤理事長 アセスメント事業につきましては、今、参考資料でも御説明しましたとおり、私ども政府と一体となってやっておるわけですが、ハードの進展という意味で大変成果があったということ。その一翼を、私どものアセスメント事業が担ってきたと思っております。

その悩みの1つが、私、ごあいさつでも申し上げたんですが、アセスメントについては売れ行きの上位車種からやっているものですから、軽が売れているということは、単価の安い車を購入できている。政府で選定委員会をつくって16車種選んでいるということで、比較的単価が下がってきました。

一方で、非常に高額な車両も最近輸入もされたりして使われておるということで、そういった車を本当はぶつけて実験データを出したいんだけどできない、という悩みが少しございます。

ただ、本当はそんな愚痴を申し上げたくなかったんですが、経費節減という意味では、今、島田先生が言われたように、メーカーサイドがもし希望すれば、それをぶつけて差し

上げるということも既にやっております。今後、予算を余りふやさずにより充実した実験ができないかということを検討しておるところでございます。

データの収集についての御指摘がございました。私もまことにそのとおりだと、今改めて思ったのですが、事故のPDCAサイクルを回すためには、何といたってもその原因究明が前提にないと本筋から外れてしまいがちでございます。

ハードについては、乗員保護がかなり進んできたということで、今度の5カ年では歩行者保護なり、予防安全なり、さらには乗員保護の場合でも、今まで余りやってないむち打ちの対応などが図られるようなアセスメント事業をやりたいということで、ここに盛り込ませていただきました。

私どもとしては予算面で制約はあっても、そうした新しいアセスメントができるような措置を講じていけると考えておまして、この中期計画に、7ページあたりに書いてございますけども、こうした数値目標をいただきながら、予算面での制約はもちろん必置のものとして、できるだけ重点配分等により目標を達成していけるようになっておるといふうにお考えいただければと思います。

一応、ここに書いてある目標を果たすのはもちろん、そうしたことを前提としてのことであると。これで私どもとしては今度の中期計画においても、アセスメント業務においても、大いなる成果が得られるというふうに確信しての計画になっております。

○山下分科会長 よろしいでしょうか。

○堀野委員 関連で、アセスメントについて。

○山下分科会長 どうぞ。

○堀野委員 私、機会あるごとに、かなりの長期間にわたって御要望していることは、自動車アセスメントの印刷物は、分厚いのと普及用と2種類ありますよね。毎年毎年いただいて、大学の生協食堂の前に置いたり、必ず授業で全部配ってしまして、必ず私、解説しています、ちゃんとパワーポイントにしまして。

そのときにいつも思うんですけども、今もお話があったんですが、非常に今、成績が上がってきているわけでしょう。あれはなおのこと、実際の事故とアセスメントの評価との相関が非常にわかりやすいグラフでね。

だから、一般的傾向は出しているんですね、星の数と事故の比率。それはいいんですけども、皆さん関心があるのは、車種名を含めた公表が欲しいということです。

それは何か、いろいろと細かく深掘りしていくとどこかに資料はあるらしいんだけども、

例の一般普及用のあの資料にはそれが反映されていないんですよね。もうそろそろ公開に踏み切られてよろしいんじゃないかと思っているんですが、いかがでしょうか。それはぜひ、お願いしたいです。

あるいはそれを目標の中に入れていただく、方針に約束できなければ。

○金澤理事長 先生おっしゃるとおり、どの車が結果として大きな事故を起こしていないかというデータは、もちろん我々、常に入手する努力をしております。それは先ほど島田委員から御指摘があった、原因の情報の収集が大事じゃないかと。それができるのかということでございまして、それはさまざまな形で我々も努力しております。

また、堀野先生からは、公表するように努めろということ。これは目標としてそういう方向にある程度成果が上がっていく過程を、実績を踏まえてどうすべきか、御指摘等を受けとめて、また政府の方とも十分相談しながら、どういうふうに情報を提供できるかは、またこの評価委員会に毎年御報告する際に、検討結果について御報告させていただきたいと思えます。

○堀野委員 よろしく申し上げます。

○山下分科会長 ほかにどうですか。

○中田委員 最初のごあいさつの中で聞いていますと、今期の第二期の目玉は、療護施設、療護センターになるんじゃないかと思うんです。

そうしますと5/8枚目に、「地理的要因等を勘案して一般病院に療護施設機能の一部について委託を行い、遷延性意識障害者の治療・看護機会の拡充を図る」と。確かに地図を見ますと、北海道、四国、九州はなくて、私の出身であります裏日本にも何もないということですので、多分そういうところにつきましては、一般病院に委託する形になるだろうと思うんです。

そうであるとしたら、第二期はこれが明確な計画のようなものはないんだろうか。例えば一般病院に委託するためには、かなり事故対さんの方でお金を負担しなきゃいけない部分があるのか、また委託するに当たって、何か質的な条件があるのかどうかということですよ。それがあつたためになかなかできないのか。

多分一般病院であれば、特に地方の場合はやりたいところは多いだろうと思うんですけども、その辺をもう少し明確にできないものなのかなと考えまして。

○山下分科会長 課長、どうぞ。

○蒲生保障課長 こちらに関しましては、来年度の予算で新規の施策ということで盛り込

ませてもらっているところでございます。現在国会で審議中ではございますが、我々としてしましては来年度につきましてはの予算は、おおむね地域的には2カ所ほどを想定しております。

来年度以降、翌年度以降どうなるかということでございますが、まずその2カ所について実施してみて、実施した結果、成果を検証することがまず必要かなと思っております。今まで直営、委託でやっていた4つの療護センターと、今度の一般病院への委託、成果とか結果等についてどのような差があるのか。その政策をどういうふうに進めていくことがいいのかという検証をした上でと思っております、今のところはその2カ所を想定した形でございます。

それがこの中期計画期間中にどういう形で展開していくかということが見えないものですから、今のところはこういうような表現をさせていただいておるということでございます。

○山下分科会長 今度は特に5年という期間で長いので、一たんこれは何か具体的に書いて決めると、変えるのもなかなか大変だろうということで、このぐらいのレベルになっているんですかね、計画というのは。

○蒲生保障課長 中期計画自体の変更というよりも、毎年度の実施計画の方で具体化していくことになろうかと思っております。

○山下分科会長 その点毎年、評価の際に御報告いただいて、また御意見申し上げることになるかなという気がいたします。

○中田委員 空白地域をなくすぐらいのことがあってもいいですね。

○山下分科会長 どうぞ、理事長。

○金澤理事長 先ほど中田先生から、ニーズがあるのはわかるけども、どれぐらい充足されていくかということを見ながら進めていきなさいという御指摘がありました。その後、私、後ろからメモをもらったものですからここで御紹介申し上げます。

我々も実は、入院したいけどもできない方がどれぐらいいるかというのは、なかなか調査が難しいのですが、一つの数字として介護料を受給されている脳損の「特I」という方がございます。介護料の場合、脊髄もあります。脊髄の方の場合は私どものセンターの対象じゃないものですから、脳損のI種の介護料の支給者を地域別に比較したデータがございまして、全国的には現状で、おおむね22%ぐらいの方が入院できておるという数字でございます。

ですから、この脳損のⅠ種の方は、恐らくそばにセンターがあれば入りたいという希望を当然お持ちであろうと推定すれば、2割ぐらいの充足率となります。

地域的には、残念ながら北海道及び沖縄、九州は、当然のことですが非常に数字が低い。事実上ほとんど入っておられないわけですから、この方々の充足が先だというふうに政府がお考えになるのも当然かなと思います。

一方で既に設立されている地域も、例えば近畿などは、中部か岡山に行くことになるわけですが、11%ぐらいです。東北の場合には、人口のこともあるんでしょうか、5割を超えているとか、地域差もございます。

ですからこの辺の数字は今後、年度計画等で進める過程でまた、こうしたものを参考にさせていただきように御報告させていただこうと思っております。

○山下分科会長 北村委員。

○北村委員 済みません、ちょっと細かい点ですけども、2/8の第二期(案)の②の「イ」、「高度医療機器を外部検査に利用する」と、これは評価項目になるわけですけども。それと3/8の④の「エ」は、実質的には同じ評価項目になってないかなという気がするんですけど。

○蒲生保障課長 これはどちらも勧告に従ったものでございますので、そうですね、项目的には同じものですね。

○北村委員 もしこれが評価項目になったら全く同じなので、整理していただいた方がいかなと。

○蒲生保障課長 短冊をそれぞれ、勧告の表現をどういうふうに入れられるかという部分と絡むものですから、評価項目としては別でも、同じ評価をしていただくと、評価のやり方も含めて議論させていただきたいと思います。

○北村委員 それと脱却の話ですけども、数値目標を挙げていただいているのでいくと、そのまま単純に5年間に持っていくと、90人ぐらい脱却しなきゃいけないんじゃないかという数字なんですけど70何名という。それは計算基礎はどうなっているんですか。しかも委託もふえてくるわけですから、委託からの脱却もあり得るかもしれない。

○山下分科会長 どうぞ。

○蒲生保障課長 脱却の人数を5年間ぐらい見ますと、多い年と少ない年で結構ばらつきもまだございます。多いときは17年が22人ぐらい脱却しているようなんですが、少ないときは15~16人とか、昔ですと6人なんていうときもありますので、ちょっと固めに見積

もって 75 人以上とさせていただいたんですが、5 年間の平均を 5 で倍にしますと、大体 77 人ぐらいになるんですけども。

○北村委員 ごめんなさい、私、3.5 年でやったものですから。3.5 年でやったのを単純にふやすと 93 人になるんですよ。

○蒲生保障課長 5 年間といいますのは、治療特化は平成 9 年からだったので、5 年間の平均としたのですけれども、確かに最近……。

○北村委員 それは基礎がちゃんと御説明していただける数字であれば。

○金澤理事長 北村先生、そこは政府と調整する過程で我々の方からもお願いしたことになるんですが、脱却ということが実は主になっております。ところが、現実には遷延性意識障害というのは 6 条件、先ほども御説明しましたように、非常に重度の懇篤な方々なんですよ。その方々の脱却までいなくても、自力移動は無理だけれども、相当体が動かせるようになったとか、指標としては脱却という指標に代表されますが、それ以前の生活の質の改善、治療による効果はあるんです。

私どもで実はスコアといいまして、個々の患者の行動に関する点数みたいなものを、従来センターごとに多少ばらつきがあったものも統一を図りました。そうした成果の数字も年度計画等では御紹介しながら、全体的な福祉の向上を図りませんと、すぐ脱却できるような、どちらかというと軽度の植物状態の方ばかりを収容するのもどうかという議論があります。特に、国の最高レベルの医療機関であれば、一番重い人こそ入れるべきじゃないかと……。

○北村委員 目標では具体的に数字を与えていませんで計画に入っていますから、その計画のアレンジは独法でできるわけですから。

○金澤理事長 そうです。

○北村委員 そこで理論づけながら、75 はこういう意味だということを説明していただければ、それでいいかと思います。

○山下分科会長 堀野委員。

○堀野委員 NASVA さんの最も目玉の業務である講習と適性診断について伺いますが、この全体の見取図で見ると、業務運営の効率化ということと、提供サービスの質の向上の両面で、一応目標と計画がありますが、伺っていると、量的目標に終始していらっやると思いました。質的な目標と計画はないのかということ伺います。

ついこの 1 週間ぐらいの間に、私たちがマスコミの報道で知っているような、家族経

営の観光バスが非常にみじめな事故を起こされて、16歳の添乗員が亡くなっております。かなり私たちの脳裏に焼きつくような形で報道されました。

それからつい最近では首都高で大型トレーラーが転回して、運転手さんが転落して亡くなりましたよね。

いずれも居眠り運転ということが報道されているんですけど、ああいう事故を見てしまいますと、私は職業病の一種かもしれないけど、「NASVAは一体何してたんだろうか」と思っちゃうんですよね。「NASVAが頑張っていれば、ああいうのは出てこないはずだ」と、正直に思っております。

ああいうのは氷山の一角と思えばいいわけで、こちらにお座りの江角さんたちと一緒に、私はプロドライバーの事故分析部会である自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会の座長をさせていただいていますが、非常に多くの事故事例が、全国各運輸支局の事故担当官のご努力のおかげで上がってきます。

ああいうのを見ていつも思うことは、質的な話になりますが、ああいう中小零細事業所に所属されている運転者たちが、悲惨な事故の顕在化の核心部分じゃないかと。有名な大手は意外とよくやっつけてらっしゃるんですよね。

したがって、NASVAさんの公的使命感って何なのかというとき、例えば経費を削減して収入を上げるというのは大変結構ですけれども、その中身は、どういう人たちが受講していっしょなのか。そういう分析の報告が今日、なかったんですね。

受講率といいますか、本来母数として受けてほしい方が何%ぐらい受けていっしょなのか。それも中身を調べたら、割に余裕のある事業所の方が受講していて、中小零細の人たちは受診も多分できないんじゃないかと思うんですよね。ああいう人たちをどうやって捕捉していくのか。

せっかくなのでいい計画を立てられているんですが、全体に浸透させるためにどういう施策を今後採っていくのか。やっぱり質的向上が目標の中に入るべきだと思うんですけど、この辺いかがでしょうか。何かお考えお持ちでしょうか。

○金澤理事長 堀野先生からの今の御指摘は、大変重い課題だと思います。先ほどの参考資料にもございますように、私どもの顧客、いわゆるプロドライバーと称される運送事業者の皆様も、その大宗はこの間のあずみ野交通さんですか、ああした中小零細家族経営がかなりを占めておることは事実です。

私どもの従来事業は、押し並べて大も中も小もすべての方々に診断・講習の内容も理

解していただき、義務のものと任意のものがございますけれども、受講率を高めていくということを数値目標でもいただく。

効率というところで見るとどうしても自己収入率を上げろということになりがちですが、受講率全体を上げるということは運輸局とも連携をとりながら、私ども従来やってまいりました。

今後、それをさらにどういうふうに上げていくか。それがまた、事故の防止にどれぐらい役立ったかということがわかるためには、やはり固有名詞で、この会社は任意の診断もしっかり受けていただいた結果事故率が下がったという実証ができれば、受けていただく方にも迫力のある売り込みができるわけでございますので。

従来、マルチで見る数字はたくさんあるんですが、個別にその事業者が、頑張っていた結果が事故が起こっていませんということを、もっと見ていかなきゃいけないということ、我々強く感じております。

先ほど蒲生課長が御説明申し上げた、これは堀野先生にも大変お手伝いいただいて施策が導入されましたが、「安全マネジメント」というのは、私どものビジネスの新しい展開になるかと思っています。それは、個別の事業所に対するアドバイスというか、そういう個別のアドバイスをするということが安全マネジメントの1つの眼目になりますから、当然その企業の個別の安全の状況については、アドバイスを求められれば、我々は結果責任を負うことになると思うんですね。

これは義務ではないんですけども、安全マネジメントの実施を助けてくれと言われれば、その会社のマネジメントに我々はアドバイスをして、当然のことながら診断はしっかり受診してください、あるいは講習も受講してくださいということになります。そういうことを展開することによって、今、堀野先生言われたように我々も、個別のサービスを実施すれば、その結果には100%責任を持たなければいけないということになるろうと思います。

今までは常駐しておいて、来る方に最大のサービスを提供していたんですが、今度は顧客の手をとって、「どうぞ、受けてくださいませんか」と言っても「受けるかわりにうちの事故を減らしてくれるのか」と言われれば、「減らしてみせますよ」とは必ずしも言えなかったわけですね。

ですから、安全マネジメントが1つのきっかけで、今、堀野先生が言われた、事故率の数字にも責任を持つ事業の展開が図られるのかなと考えておまして、そういう我々の新しい方向性への意識も入っておりますので、今の御指摘、重く受けとめて対応させていた

だこうと思っております。

○堀野委員 もう1ついいですか。

○山下分科会長 はい。

○堀野委員 今日は誰からもまだ出ていないキーワードを1つ、ドライブレコーダー。これは忘れてはおられないと思うんですけども、1つの新しい技術ですね。

この間も別の委員会で、国交省さんが主催された自動車安全シンポジウム、サンケイホールに500人ぐらい集まってやっていました。

私はパネラーの1人だったんですけども、会場から遺族の会の方が発言されまして、ドライブレコーダーの使い方について、もっとピンポイントに焦点を絞ってやってくれという要望が会場から出まして、名刺交換したのでその後、その方からメールも来ました。

ドライブレコーダーは今までブラックボックスであった、事故が不幸にして起こったときのプロセスが科学的に記録されているのであって、事故の発生経過がよくわかって、そのことによって再発防止に一番短距離で、的確に資料として資することができるはずの技術なのという言い方で、例えばASV（先進安全自動車）技術の評価に使いたいとか、そういう発言がたくさんありました。

それは間違っていないんですけど、その遺族代表の方がおっしゃったことは、事務局長の佐藤さんという方なんですけど、会場の方、だれもそれに反論できなかったもので、全くおっしゃるとおりということで受けとめていたんですけど。

こういう新しい技術をNASVAさんは、今、国もあんまり深入りしないで、いい意味でガイドラインをつくる方向で関与していて、フリーマーケットの育成に、いい意味で関与しようとしていますね。

NASVAさんはその辺、新しい技術をどのように、御自身の活動の中に組み込む御予定か、ちょっと伺いたいですね。5年ってすぐ経ちますからね。ドライブレコーダーの技術も多分かなり今以上に進むし、今問題になっているのは例のデータ洪水ということで、取りたいデータをどういうふう処理するかということで、NASVAの役割は大きいと思っっているんです、その辺のところは。いかがでしょうか。

○金澤理事長 堀野先生が御指摘なられるのは、私どもが今、関係しているところの方向性を示していただいていると思いますし、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフの導入は、最近の技術革新で非常に著しく進んでいる分野でございまして、これを事故防止に活用できないかという気持ちを強く持っております。

具体的には今年度から、ドライブレコーダーの講習を最近始めました。

○堀野委員 その相手は運転管理者ですか。

○金澤理事長 そうです。経営の低層レベルから中間管理者の方が中心です。

○堀野委員 要するに、意思決定ができる人ですね。

○金澤理事長 そうです。ドライブレコーダーをチェックする側ですね。

○堀野委員 はい、わかりました。

○金澤理事長 この方々は今タクシーを中心に、公共車両に大分ついてきています。これは国土交通省に大変力を入れていただいたおかげで大変な普及率で、単価が下がってまいりまして、今はメーカーも10を超えちゃったと思うんです。

○堀野委員 20 ぐらい。

○金澤理事長 急激にふえております。単価が下がることによって、装着率が上がっているのですが、最初はドライバーにしてみると管理されているという意識があって、しばらく事故率が非常に下がる。しかし、半年や1年でリバウンドというか、また当たり前になってしまって事故がふえるということがございます。

ただ、そのデータは非常に貴重です。どんどん台数がふえますと、イベントレコーダーですからイベントはふえるわけですね。どんどんふえるんだけど、それが結局、今、先生がおっしゃった再発防止に生かされにくいという面が、実は次の悩みで出てまいりました。

ここで我々が何らかの役割を果たせないだろうか、私どもも思っておりますが、これはまさに100%公費を入れられない事業と思っております。私どもがやるとすればデータを集めて、それを教育訓練に生かすということは、今始めているんですが、多くの皆さんから、「そのところは中小企業ではできないから、NASVAやってくれないか」というニーズがあれば、我々も検討したいと思っておりますが……。

○堀野委員 手を挙げてほしいんです。

○金澤理事長 当然効率化の議論も関連しますので、請け負ってしまつてうんと赤字を出してしまうようなやり方がしにくいという面もあわせて……

○堀野委員 そういう不安をお持ちなんですか。僕はこれは非常に見通しはいいと思いますよ。データ洪水に対するジレンマはおっしゃるとおりで、今、関係のJARIさんも含めて一生懸命研究しているわけですが、その辺はやっぱり、だれかが成果を上げたら、じゃあ自分も乗ろうという発想じゃなくて、自分からリスクを背負ってやっていただきました

いなと思います。

○金澤理事長 御叱正、十分心に踏まえて対応したいと思っております。ありがとうございます。

○堀野委員 済みません。

○山下分科会長 貴重な御意見をたくさんいただきましたが、大体予定の時間がまいりましたので、目標と計画についての討議はこれぐらいにさせていただければと思います。

きょういただきました御意見を踏まえまして、事務局で修文をしたいと思いますが、修文の方は私へ御一任いただくということでよろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○山下分科会長 ありがとうございます。

それでは私の方に御一任いただきまして、後日また御報告させていただきますので、御了承をお願いいたします。

また、この審議結果については、独立行政法人評価委員会の規則に従いまして、この分科会の上部にあります評価委員会の木村委員長に報告させていただきますので、御了承をお願いいたします。

そ の 他

○山下分科会長 最後に「その他」の項目といたしまして、報告事項等がございましたら、事務局からお願いいたします。

どうぞ、課長。

○蒲生保障課長 その他資料ということで、2枚紙をおつけしております。去る2月17日に、冬柴国土交通大臣が千葉の療護センターを視察されたときの写真でございます。御参考ということで。

平成11年の二階大臣以来久しぶりの、国土交通大臣としては初めての御視察でございました。大臣からは患者さんに対しまして花束を渡されたりとか、温かい言葉をかけられたりということで、大臣もこういった病院の重要性を強く意識されて帰られたと伺っております。

○堀野委員 今の話で紹介されたんですけども、金澤理事長は大変お忙しいことと思いますが、ちょっと伺ったところによると、トップセールスをみずから率先されているという

ことで、大変敬意を表したいんですが、私の願いは、講習会とか受講者がいる現場に実際に訪問されたことはありますか。

○金澤理事長 はい、何度もあります。

○堀野委員 そうですか。ちょうどこの写真にあるように、困っていらっしゃる受講者から、直接いろんな話を聞き取ってほしいんですよ。それはできれば、全国、計画的に回っていただければと思います。

○金澤理事長 おっしゃるとおり、私も顧客への満足度を上げると叱咤激励している以上、私自身も顧客の満足度を常に見定めなければいけないということで、講習現場や診断現場にはたびたび足を運んでおります。今言われたように、お見えになった方で事故で悩んでいる方々に、うちがこんなサービスをしておりますということを、マネージャーレベル、あるいは主管支所長レベルでそういう資料をつくりまして、セールスを兼ねてありますからということで持って回っております。

まだ始めたばかりですからこれからになりますけども、安全マネジメントが始まったら、いよいよ「うちもなんとかしよう」という経営者の方に、NASVAが1つの光明を示すことができるように頑張りたいと思っておりますので、きょうの御指摘、しっかり受けとめて対応させていただきたいと思えます。また御報告させていただける日が来ると思えますので、よろしく願いいたします。

○山下分科会長 ありがとうございます。

それでは以上をもちまして、予定された議事を終了いたしますので、この会議を終了したいと思います。どうもありがとうございました。

事務局から最後に。

○堀保障課長補佐 長時間の御審議、どうもありがとうございました。

本日の分科会の内容につきましては、最初に申し上げましたとおり議事の公開という方針に基づきまして、議事録を作成して公表することとさせていただきます。議事録公開に当たりまして議事録（案）をつくりまして、内容の御確認をしていただきたいと思いますと思っております。また、できましたら御報告させていただきたいと思えますので、そのときはよろしく願いいたします。

それからこの第二期の中期目標・中期計画のスケジュールですけれども、事故対機構に関する省令の2条1項がありまして、中期計画を機構の方から事業開始の30日前までに国土交通大臣に提出しなければならないということになっておりますので、4月1日の30

日前というとは3月の頭になります。それが計画の提出ですので、それに逆に間に合うように、国土交通大臣が目標の方を指示しなければならないということで、実はこの数日間に急ぎ作業を行わなければならないということもございます。

ということで、短期間の作業になりますけれども、いろいろとまた御理解いただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

以上をもちまして、本日の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す。

閉 会