

平成 19 年 7 月 17 日（火）

於・中央合同庁舎 2 号館共用会議室 4

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 7 回）議事録

国土交通省

目 次

1. 開 会	1
1. 出席者紹介	1
1. 挨拶	2
1. 配付資料の確認	5
1. 会議の公開について	6
1. 資料説明・討議	
(1) 平成18年度財務諸表に関する意見について	7
(2) 長期借入金の償還計画に関する意見について	10
(3) 平成18年度業務実績に関する評価について	11
(4) 第1期中期目標期間の業務実績に関する評価について	51
1. その他	79
1. 閉 会	80

開 会

○堀保障課長補佐 定刻より早いんですけれども、皆様、おそろいになられましたので、ただいまから第7回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を開催させていただきます。

今日は、委員の皆様、御多忙中にもかかわらずお集まりいただきましてありがとうございます。

私は、国土交通省自動車交通局保障課の総括補佐をしております堀と申します。後程、山下分科会長に議事進行をお願いするまで進行を務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。

委員の皆様につきましては、前回までと変更ございませんで、お手元の委員名簿を御参照いただければと思いますが、今日は、福井康子先生と坂井昇先生につきましては、所用により御欠席ということになっております。全体7名のうち5名の委員の御出席をいただいておりますので、独立行政法人評価委員会令第7条で定足数を定めておるんですけれども、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、国土交通省からの出席者を御紹介させていただきます。

まず、自動車交通局保障課長の山上でございます。

それから、自動車交通局に、今度新しくできた安全政策課の課長の川勝が参ることになっておりますけれども、ちょっと遅れておりまして申し訳ありません。

それから、政策評価官の東山でございます。

次に、ナスバ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。

牛島理事でございます。

清水理事です。

笠原理事です。

谷川経理部長です。

挨拶

○堀保障課長補佐 それでは、第7回の分科会開催にあたりまして、保障課長の山上より一言御挨拶を申し上げます。

○山上保障課長 保障課長の山上でございます。

本日は、先生方におかれましては、お足元の悪い中を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。まずは、深く御礼申し上げたいと思います。

本日は、議題が盛りだくさんでございまして、4議題ございます。とりわけ、中でも重要な時間を要する議題として、平成18年度業務実績に関する評価、そして、第1期中期目標期間の業務実績に関する評価、この2議題があらうかと存じます。

先生方、御案内のとおり、独立行政法人につきましては、国の行政改革あるいは歳出削減等の観点から、いろいろな角度からさまざまな議論がございまして、厳しい見直しの目がございます。また、去年は市場化テストの導入に関する法律も制定されております。こういった中で独立行政法人自動車事故対策機構におきましても、不断の見直しが求められているというふうには私どもは認識をしております。

また、自動車事故対策機構におかれましても、そうしたいろいろな議論を踏まえられて、さまざまな取り組みをなされているものと私どもは考えてございますが、どうか先生方におかれましては、本日、5時まででございますけれども、忌憚のない御意見をいただきまして、いろいろな観点から御評価をいただければ幸いに存じます。

簡単ですが、御礼と、まずは始まりの御挨拶とさせていただきます。

○堀保障課長補佐 続きまして、ナスバの金澤理事長から御挨拶をいただきたいと思いません。よろしく願いいたします。

○金澤理事長 ナスバ自動車事故対策機構の理事長を拝命しております金澤でございます。

先生方におかれては、私どもナスバ発足からちょうど3年9カ月が今過ぎておるところでございますが、設立以来、大変、私どもナスバを、時に厳しく、時に温かく御指導いただきまして、まことにありがとうございます。

また、日ごろより自動車事故の防止と被害者援護ということに関しまして、それぞれのお立場で大変な御指導、御努力をいただいておりますことに改めて深甚なる敬意を表する次第でございます。

私たち独立行政法人は、公益性の高い仕事を民間の効率性をもって遂行するということを使命として設立された団体でございます。私どもの場合、具体的には自動車事故の防止と被害者支援ということを通じて、安全・安心な社会づくりに貢献するということが使命であります。本日御報告する内容、実績については、後程御評価をちょうだいいたしますが、まだまだ私どもは、残念ながら未熟な組織、未熟な職員が不十分な対策に終わっている面も多々あるというふうに、私は日ごろより反省しておりまして、本日、また御指摘をいただきまして、新たに取り組みをしてみたい。特に、今回の場合は中期計画がスタートしたばかりでございますので、今後の展望につきましても、いろいろ本日も御説明を申し上げ、また御示唆、御指摘をいただければ幸いです。

特に、昨年御指摘いただきました、この評価委員会からの御指摘、具体的には、全国各地でPDCAサイクルを回しながらしっかりと顧客満足度向上を図るべきだ、あるいはトップ自ら、トップセールスにしっかりと取り組むべきである。さらには、療護センターの高度先進医療機器については、非常にふがないことが昨年あったということのご注意もございまして、そうしたものの活用をしっかりと図ってゆく。あるいは、一般の被害者はもちろんですけれども、国民全般への情報提供ということに努めるといったことなどが、特に御指摘をいただいた点でございます。私どもは、そうした御指摘を踏まえて、昨年来、顧客満足度の向上については、全国を役員・幹部が回る際に、必ず私どもの顧客である運送事業者の方々のところ、あるいは被害者も含めた団体のところに顔を出すようにしておりますし、また高度先進医療機器につきましては、その活用を特に図るということに力を入れておるところでございます。

そうしたこととともに、昨年御指摘いただきましたとおり、私たちが防止すべき交通事故の状況というものをよく横目で見ながら、効率的な仕事を展開していく必要があるということで、昨年の数字は、自動車事故の件数も、そして被害者の死者あるいは負傷者ともに、幸いなことに、一昨年に続いて順調な減少を見せております。これは、大変私どもはうれしいことであります。

しかしながら、私たちが特にその対象としております、いわゆるプロ、事業用自動車の事業者におかれては、残念ながら、その全体の数字のようなはっきりとした減少傾向にはないわけでありまして、特に、規制緩和の進んだ一部業界においては、残念ながら、事故の増加が見られるということにもなっております。私どもは、そうしたことに特に責任も感じておりまして、今後、さらに欧米先進国の取り組みにもありますように、自動車事故

被害ゼロということを目指して、多数の関係者と一緒に取り組みを深めていきたい、成果を着実に上げていきたいというふうに心から念願している次第でございます。

そして、今後の取り組みといたしましては、本日も御説明申し上げますが、まず1つは、これまでの自動車交通あるいは運輸交通の安全の取り組みというのは、どちらかというと、中間管理者である運行管理者あるいは運転手、ドライバー等に、特に重点的な規制の目が向けられておりましたが、新たに昨年10月の法律改正におきまして、これは他のモードと共通でございますが、重大事故の防止という観点から、運輸安全マネジメントというものが施行されることになりました。私たちは、こうした新しい展開を踏まえて、経営者層の皆様を対象とした安全マネジメントセミナーを全国で展開いたしまして、国土交通省の御努力を支援しておるところでございます。

また、昨年も御指摘いただいた顧客満足度の向上という意味で、長い間実施しております講習や診断などのサービスにつきましても、私どもの事業所や会場でやるだけではなくて、事業者の方々のところに出向いて行って、貸出し用自動適性診断機器であるとか、あるいは出張診断、出張講習といったことを重視して、これらを増回してまいりました。また安全マネジメントにつきましても、政府の取り組みを自動車交通の面で強力に支援するという形で、安全マネジメントのコンサルティグといったことも開始したところございまして、顧客の満足するような効果のある安全指導といったことを、今後さらに力を入れてまいりたいと思っております。

他に、重度後遺障害者の方々の援護の面では、従来、私どもの療護センターは自宅から遠いという被害者の皆様の声がございまして、特に空白地帯であるところの九州、北海道について、どのような対応が考えられるかということについて、昨年、国土交通省さんの方で、既存の病院に対する療護センター業務の委託という新たな形での展開を予算化していただきましたので、私どもは現在、そうした方向に向けて取り組みを進めているところでございます。

また、昨年、この評価委員会でも御指摘いただきました被害者への情報提供ということにつきましても、今後、被害者援護に取り組んでいるさまざまな機関の情報も含め、私どもナスバの支所において、一義的に被害者の方々と接する場合に、そうした情報も提供できるような仕組みができないかという点について、現在、取り組みを進めているところございまして、後程、そうしたことについても詳細な御報告を申し上げます。

以上、昨年もそうでございますが、今年もぜひ、委員の先生方から御指摘、御示唆をい

ただきましたならば、私ども自身もP D C Aサイクルを回しまして、これを効率良く私どもの経営に反映させるように努めてまいりたいというふうに考えておりますので、どうぞ、本日はよろしく御指導いただきますようお願い申し上げます。

○堀保障課長補佐 ありがとうございます。

それでは、先程御紹介ができなかった安全政策課長を御紹介いたします。

安全政策課長の川勝でございます。

○川勝安全政策課長 遅れてまいりまして申し訳ございません。安全政策課長の川勝でございます。どうか、よろしく願いいたします。

○堀保障課長補佐 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にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

配付資料の確認

○山下分科会長 それでは、以後、私の方で司会役を務めさせていただきます。よろしく御審議のほどをお願いいたします。

それでは、まず、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お願いいたします。

○堀保障課長補佐 お手元に分厚い資料を配付させていただいておりますが、まず最初に議事次第が1枚ありまして、その次に座席図がありまして、さらに、次に委員名簿があります。

それから、次に資料目次という紙がありまして、資料1として白い冊子、財務諸表があります。それから、資料2が薄い1枚紙「償還計画案」、資料3が、黄色い冊子で「平成18年度業務実績報告書」、資料4が「業務実績評価調書」、資料5が、青い冊子で「第1期中期目標に係る業務実績報告書」、資料6が「中期目標に係る業務実績評価調書」、それから、さらに参考資料を1から順番につけさせていただいているところでございます。

不足等ありましたらおっしゃっていただければと思います。

以上でございます。

○山下分科会長 よろしいでしょうか。

会議の公開について

○山下分科会長 それでは、次に本日の会議の公開につきまして、事務局より若干御説明をいただいて、先生方の御了解をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○堀保障課長補佐 まず、会議の公開についてですけれども、評価委員会運営規則等にとりまして、最初の平成18年度財務諸表と長期借入金の償還計画案につきましては会議を公開といたしまして、その後の業務実績評価の審議の過程につきましては非公開という取り扱いにさせていただきたいと思ひます。

資料につきましても、先程の資料4、資料6、評価の調書ですけれども、これは非公開とさせていただきたいと思ひます。

次に、本日の議題3に書いてあります平成18年度の業務実績に関する評価でございますけれども、これは、ここで御議論をいただいた上で、後日、この分科会の親委員会であり、国土交通省独立行政法人評価委員会の木村委員長に御報告いたしまして、同意をいただくことによって最終的に確定、その後公表ということになっております。

一方の議題4に書いてあります第1期中期目標期間の業務実績に関する評価につきましても、同じく、親委員会である評価委員会で、また改めて審議をさせていただきまして、その上で最終的に確定・公表ということになっております。

それから、本日の会議の内容につきましては、後日、議事要旨という形、それから、詳細な議事録を作成して公表するということになっております。

ただ、業務実績評価のところにつきましては、議事要旨には主な意見のみを記載いたしまして、詳細な議事録の方については、発言者のお名前を伏せた上で公表させていただくこととなります。

以上の点、よろしゅうございますでしょうか。

○山下分科会長 よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○山下分科会長 それでは、そういう扱いとさせていただきます。

資料説明・討議

(1) 平成 18 年度財務諸表に関する意見について

○山下分科会長 それでは、議題に入りまして、まず議題 1 にございます「平成 18 年度財務諸表に関する意見について」であります。独立行政法人の財務諸表については、主務大臣が承認するにあたり、当委員会の意見を聞くこととされておりますので、よろしくお願いたします。

まず、資料 1 の「平成 18 年度財務諸表」に基づきまして、ナスバの方からの御説明をお願いいたします。

○笠原理事 それでは、平成 18 年度の財務諸表について御説明申し上げます。

資料 1 の 1 ページの貸借対照表をご覧ください。

まず、左の資産の部でございますが、流動資産は 188 億円、固定資産は 182 億円、資産合計は 370 億円となっております。

流動資産の主なものは貸付金 140 億円であります。これは交通遺児等への貸付金であります。この貸付金に係る債権は、債務者の状態等に応じまして、一般債権、貸倒懸念債権、破産債権等の 3 つに分類してございまして、一般債権と貸倒懸念債権につきましては流動資産に、それから、破産債権等につきましては固定資産の「3. 投資その他の資産」に計上してございます。

なお、貸倒引当金につきましては、これまでの返還中、債権の回収状況を踏まえ、引当率を一般債権は 0.4%、貸倒懸念債権は 46.3%として計上してございまして、その明細は 13 ページの「5. 貸付金等に対する貸倒引当金の明細」に記載してございます。

もとに戻っていただきまして、資料 1 の 1 ページの固定資産のうち、有形固定資産の主なものは、建物 62 億円、土地 35 億円であります。建物は、全国の 4 カ所で運営してございます療護センターの施設でありまして、土地は、この療護センターの敷地であります。

投資その他の資産の主なものは投資有価証券 41 億円でありまして、これは、貸付業務勘定における当面の余裕金につきまして、効率的な運営を図るために取得した国債 26 億円及び政府保証債等 15 億円でありまして、その明細は資料 1 の 12 ページの 3. の (2) に記載してございます。

なお、有価証券といたしましては、このほか、同じく 12 ページの 3 の (1) に記載してございますように、政府短期証券 27 億円及び国債 10 億円、合計 37 億円がございまして、

これらは1年以内に満期が到来するものでありまして、貸借対照表上は流動資産に計上しております。

資料1の1ページに戻りまして投資その他の資産に計上している破産債権等4億円、これは、破綻または実質的破綻に陥っている債務者に対する貸付金債権でありまして、貸倒引当率を100%で計上しております。

次に、2ページの負債の部でございますが、流動負債は6億円、固定負債は190億円、負債合計は196億円となっております。

流動負債の主なものは1年以内返済予定長期借入金2億円でありまして、これは、交通遺児等に対する貸付資金に充てるための政府からの借入金のうち、1年以内に償還期限を迎えるものを計上しております。

なお、平成18年度は第1期中期目標期間の最終事業年度でございますので、前年度まで計上しておりました運営費交付金債務につきましては、その期末残高48億円全額を独立行政法人会計基準の規定に基づき収益化しておりますので、計上はありません。

固定負債の主なものは長期借入金171億円でありまして、これは交通遺児等に対する貸付資金として政府から借り入れているものでありまして、償還期限が1年を超えるものを計上しております。

なお、長期借入金の償還につきましては、別途、長期借入金の償還計画案が議題とされておりますので、そこで御説明いたします。

次に、資本の部でございますが、資本金は132億円でありまして、増減はございません。

最後に、当期末処分利益として48億円を計上しておりますが、その発生要因につきましては損益計算書のところで御説明いたします。この当期末処分利益に積立金を加えた利益剰余金合計は50億円になりました。

この利益剰余金につきましては、平成18年度は、第1期中期目標期間の最終事業年度でありますので、国土交通大臣の承認を受けて、第2期中期目標期間へ繰り越して使用することとした額1億4000万円を除いた48億7000万円を既に国庫へ納付いたしております。

なお、この繰り越しに関しましては、国土交通大臣による本評価委員会からの意見聴取、財務大臣への協議という手続を経て承認されております。

続きまして、3ページの損益計算書をご覧ください。

当期の損益は、経常費用合計119億円に対しまして、経常収益の合計は167億円であり

まして、差し引き 48 億円の当期純利益を生じました。これは、平成 18 年度は第 1 期中期目標期間の最終事業年度であることから、期末の運営費交付金債務の残高 48 億円全額を収益化したことなどによるものであります。この運営費交付金債務の残高 48 億円は、第 1 期中期目標期間である平成 15 年度から平成 18 年度までの 3.5 年間に交付された運営費交付金の各年度ごとの未使用額の合計でありまして、療護業務に係るものが 37 億円、一般業務に係るものが 11 億円であります。

このような残高を生じました要因といたしましては、まず療護業務関係につきましては、1 つ目には、高度先進医療機器による外部検査収入の増加等、収入の増加に努めたことによるものが 6 億円、2 つ目に、入院患者数の状況に応じた看護師等の人件費の節減や建物管理業務等にかかる委託業務の見直し等による物件費の削減など、事業経費の削減に努めたことによるものが 16 億円、3 つ目に、療護センターの運営にあたっては、診療報酬が社会保険診療報酬支払基金から診療月の 2 カ月遅れで支払われることから、受託先病院の資金繰りのために、当機構が毎年度、2 月分及び 3 月分の診療報酬相当額について支出予算で立て替えを行い、次年度に返納させていることによるもの 15 億円でございます。

それから、一般業務の関係につきましては、1 つ目に、適性診断業務につきまして、事業者・受診者の利便性向上等の取り組みによりまして、受診者数が増加したことに伴う手数料収入の増加等、自己収入の増加に努めたことによるものが 7 億円、2 つ目に、給与水準引き下げ等による人件費の削減など、経費の削減に努めたことによるものが 4 億円でございます。

この当期利益 48 億円の処理につきましては、5 ページの利益の処分に関する書類(案)に記載のとおり、積立金として整理することとしております。

続きまして、4 ページのキャッシュ・フロー計算書をご覧ください。これは、当機構の年間の活動状況を資金の流れからとらえたものでありまして、一番下の資金期末残高 29 億円は、1 ページの貸借対照表の現金及び預金の金額と一致しております。

続きまして、6 ページの行政サービス実施コスト計算書をご覧ください。これは、当機構の業務運営に関しまして国民の負担に帰せられるコストでありまして、損益計算書上の費用から、適性診断手数料収入等の自己収入を控除し、その額に承継資産等に係る損益外減価償却費相当額や政府出資及び政府からの無利子借入金に係る機会費用などを加えたもので、当期の行政サービス実施コストは 115 億円となっております。これは前年度と比較しまして 4 億円減少しております。

次に、7ページの注記事項には重要な会計方針などを記載しており、今期、新たに減損会計の導入に伴う情報を8ページ及び9ページに記載しております。

11ページ以降の附属明細書には、固定資産の取得等の明細などの財務諸表の内訳明細やセグメント情報の開示を記載しております。

以上が財務諸表の概要説明でありまして、22ページ以降は財務諸表の添付書類でございます。

24ページの平成18年度事業報告書は、後程、業務実績報告書のところで御説明いたしますので省略させていただきます。

32ページの決算報告書は、当機構の会計処理につきまして、国の決算と同様に予算の区分に従い、収入と支出について記載したものでありまして、備考欄に予算額と決算額との差額の要因等を簡単に記載しております。

36ページには監事の意見、40ページには会計監査人の意見を添付しておりますが、いずれも財務諸表等について適正に処理されている旨の意見をいただいております。

以上でございます。

○山下分科会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの財務諸表につきまして、御質問、御意見がございましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

御質問、御意見はございませんでしょうか。

もしそういうことでよろしければ、ただいまの財務諸表に関しまして、国土交通大臣に対する意見はないということが当委員会の意見集約ということに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 それでは、そのように確定させていただきます。

(2) 長期借入金の償還計画に関する意見について

○山下分科会長 それでは、引き続きまして、議題2にあります「長期借入金の償還計画に関する意見について」でございますが、長期借入金の償還計画につきましても、主務大臣がこれを認可するにあたり、当委員会の意見を聞くこととされております。

それでは、まず資料2の「償還計画(案)」につきまして、ナスバの方から説明をお願い

いたします。

○笠原理事 それでは、資料2の「償還計画（案）」について御説明いたします。

長期借入金は、交通遺児等に対する貸付財源といたしまして政府から借り入れたものでありまして、平成19年度期首の残額は174億円となっております。これは昭和52年から平成9年の間に借り入れたものでございます。

この借入金の償還方法及び期限につきましては、約定では30年据え置きの一括償還という条件となっております。平成19年度におきましては、平成20年3月20日に償還期限が到来する借入金2億3300万円を政府へ返済することとしておりまして、残りの借入金につきましては、最終の償還期限が到来する平成40年3月までの間、毎年、償還期限にあわせて返済を行うこととしております。

なお、平成19年度におきましては、長期借入金の借り入れ見込みはございません。

以上でございます。

○山下分科会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの「償還計画（案）」につきまして、御質問、御意見がございましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

特段、ございませんでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○山下分科会長 それでは、この点につきましても、この計画に関して、国土交通大臣に対する意見はないということで当委員会の意見とさせていただきたいと思っております。

(3) 平成18年度業務実績に関する評価について

○委員 それでは、続きまして、議題3の「平成18年度業務実績に関する評価について」に入らせていただきますが、ここで傍聴いただいている方がいらっしゃいましたら御退席をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔傍聴者退室〕

○委員 それでは、平成18年度の業務実績報告に移りますが、まず、年度の業務実績の評価の進め方につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

○事務局 まず、平成18年度の業務実績評価でございますけれども、お手元に参考資料というものが一番最後についております。参考資料1というところに「国土交通省所管独

立行政法人の業務実績評価に関する基本方針」というものがありまして、これに基づいて行われることとなります。

本基本方針においては、資料3の黄色い冊子「平成18年度業務実績報告書」の内容をもとに、まず業務運営評価を行いまして、その評定を踏まえまして、最後に総合的な視点から総合評価を行うこととされております。

なお、特筆すべき法人の自主的な努力については、その総合評価のところで含めて評価されるということになっております。

業務運営評価につきましては、個別の項目ごとに、中期計画の達成に向けた着実な実施状況にあると認められるかどうかを認定していただくこととなります。この認定につきましては、1点から5点までの5段階の評価でしていただくということになっておりますので、よろしくお願いいたします。

初めに、ナスバより業務実績報告書の説明を聴取いたしまして、その後、ナスバには退席願いまして、平成18年度の評価調書の各項目ごとに審議していただくということにさせていただきたいと考えております。

それで、平成18年度の評価調書の審議が終わりましたら、次に中期の方の業務実績評価を行いますので、またナスバにはお席にお戻りいただきたいと思っております。

以上でございます。

○委員 ありがとうございます。

それでは、資料3の「平成18年度業務実績報告書」につきまして、ナスバから説明をお願いいたします。

質疑につきましては、特に問題がなければ、ナスバの説明を全体伺った後に時間をとりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、よろしくお願いいたします。

○事故対機構 それでは、平成18年度の業務実績報告をさせていただきます。

平成18年度は、国土交通大臣から示された第1期中期目標期間の最終年度に当たっております。当機構では、中期目標を達成するために、中期計画と年度計画というものを策定いたしまして、これに基づいて事業を実施しておりますのでございます。

資料3の「平成18年度の業務実績報告書」は、この中期計画と年度計画で定めた項目ごとに、業績評価に関する基本方針に沿って実施内容をまとめておるものでございます。

私どもといたしましては、この平成18年度におきましては、年度計画に数値目標を設

定した項目につきましても、その他の項目につきましても、一部を除き計画どおり、あるいは計画を上回って実施してきたのではないかというふうに考えておるところでございます。実績の内容につきまして、これから御説明申し上げますので、御評価のほどをよろしくお願い申し上げます。

今回は、年度実績報告と、それから第1期中期の実績報告と2つ、分厚い資料がございますので、ちょっと早口で説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置について御説明いたします。

まず、組織運営の効率化でございます。

1ページ、2ページでございます。

平成17年10月に導入いたしました地方組織におけるマネージャー制について検証を行いました。それで、機動的な人員配置や重要課題への適切な対応を図る上で効果的な制度というふうに半数以上の職員が認識したということを確認したところでございます。

次に、人材の活用でございます。

3ページ、4ページでございます。

産業カウンセラー等の資格取得者を99人配置いたしました。

それから、職員の能力・実績をより適正に評価し、人事に反映させていくための新しい人事評価（勤務評価）の仕組みを構築いたしまして、本部職員については、年度計画より前倒しいたしまして平成18年10月から導入、地方組織の職員についても平成19年度から実施をしておるところでございます。

次に、指導講習業務についてでございます。

6ページであります。

平成17年度までに研修を行って育成した職員によりまして、これまで専任講師が行っていた講義の30%以上を実施いたしまして、業務経費の削減を実施したところでございます。

7ページでございます。

平成18年4月から全支所において、指導講習の申し込みについてインターネット予約システムを導入し、業務の効率化を図っております。

9ページでございます。

講習会場の集約化についてですが、新たに2会場の集約化を行っております。

11～13 ページでございます。

約 2,600 の事業者に対してトップセールスを行いまして、自動車運送事業者に受講を呼びかけるとともに、講習内容の充実あるいは利便性の向上などを図りまして受講者数を増加させました。これにより自己収入を、前年度比べ、率にして6%、金額にして 2,700 万円増加させております。

これらの結果、自己収入比率は、前年度より 1.3%向上させ、38.8%となりました。

次に、適性診断業務についてであります。

16 ページでございます。

平成 17 年度までに研修を行って育成した職員によりまして、大学教授等の専門委員が行っていた助言指導のうち 30%を実施いたしまして、業務経費の削減を図りました。

17 ページであります。

平成 18 年 4 月から全支所において、適性診断の申し込みにつきましても、インターネット予約システムを導入して業務の効率化を図っております。

それから、18～20 ページでございます。

適性診断につきましても、やはり 2,600 事業者に対しましてトップセールスを行って受診を呼びかけました。そのほか、貸出し用自動適性診断機器を導入するなど利便性の向上を図りました。これによって受診者数を大幅に増加させ、自己収入を、前年度に比べ、率にして 13%、金額にして 1 億 4,600 万円増加させました。

その結果、自己収入比率は前年度より 3.3%向上させまして、42.8%と 40%を超えるまで大幅に向上させたところでございます。

次に重度後遺障害者に対する援護業務についてでございます。

21・22 ページでございます。

療護センターの医療水準・コスト水準等について、5名の有識者の方々からなるタスクフォースによる外部評価を受け、適切との評価をいただくとともに、引き続き一層の努力を求められております。その結果は、ホームページ等で公表いたしております。

次に、24 ページでございます。

看護師配置数の段階的削減による経費節減、一方で、外部受託検査件数の増加による収入増加ということで、平成 14 年度の既存病床に係る運営経費について、平成 14 年度比 13.7%に相当する額を削減いたしております。

続いて、介護料支給業務でございます。

25 ページであります。

介護料受給資格認定申請書等の配付方法として、ホームページからのダウンロードができるように追加をいたしまして、利便性の向上を図るなど、事務処理の効率化を図っております。

それから、交通遺児等に対する支援業務についてでございます。

27 ページであります。

債権管理規程に基づき、効果的な債権回収を行うことにより、債権回収率 90%を確保するとともに、債権回収経費について、平成 14 年度比で 29.4%、約 3 割に相当する額を削減いたしております。

29・30 ページをご覧ください。

貸付債権につきましては、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いたしております。また、その結果についてはホームページ等で公表いたしております。

次に、情報提供業務（自動車アセスメント）についてでございます。

32 ページをご覧ください。

チャイルドシート試験のダミーの検定頻度の見直しを行うなどによりまして、1 台当たりの試験実施費について、平成 14 年度に比べまして、フルラップ試験 12.7%、オフセット 9.5%、側面衝突 5.6%、チャイルドシート 13.7%、ブレーキ試験 4.3%に相当する額をそれぞれ削減いたしました。

業務全般についてでございます。

34～36 ページでございます。

人件費を除く一般管理費につきましては、効率化の取り組みを一層推進し、経費の節減に反映させたことによりまして、前年度予算の 3.5%に相当する額の削減をいたしました。

退職手当等を除く人件費につきましては、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直し、あるいは職員の削減等によりまして、前年度予算の 4.9%に相当する額を削減いたしております。

この結果、人件費を含む一般管理費につきましては、前年度予算の 4.5%に相当する額を削減いたしております。これは、対平成 14 年度比で 12.4%の削減に当たります。

2 番目に、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目標を達成するためにとるべき措置について御説明を申し上げます。

まず、指導講習業務についてでございます。

38～40 ページをご覧ください。

講習回数について、前年度より 20 回増回をいたしました。それから、全支所において、バス・タクシー・トラックという業態別の一般講習というものを前年度より 29 回増やして実施しております。

それから、東京主管支所及び大阪主管支所におきましては、事業規模別の講習というものも各 1 回実施しております。

それから、その一環といたしまして出張講習を東京主管支所で 3 回実施いたしました。

42～44 ページをご覧ください。

講習内容の充実といたしまして、特別講習において少人数受講者参加型講習、それから、一般講習におきましては「危険予知トレーニングシート」を用いた講習を実施いたしましたほか、視聴覚機器を用いた講習を全支所において実施いたしました。

さらに、利用者にわかりやすいようにテキストの改訂を行い、事故防止関連情報の提供を充実したところであります。

45・46 ページをご覧ください。

事故防止コンサルティングを担当する支所の職員に対しまして研修を実施するとともに、事故防止相談窓口において、事故防止に関する相談を 23 件実施いたしております。

また、前年度に実施いたしました事故防止コンサルティングの実効性の検証を行いまして、事業者の取り組みにより事故の防止をすることが可能であるということの検証を行いました。

それから、実際には 11 社の事業者に対して企業コンサルティングを実施いたし、支援を行ったところであります。

次に、48 ページをご覧ください。

適性診断結果を活用した運転者教育についての講習を 892 回行っております。

49～51 ページをご覧ください。

受講者及び事業者に対する調査を行いまして、その結果を参考にしながら、さきに述べましたようないろいろな講習内容の充実を図ったところであります。

それから、顧客の評価でございます。53・54 ページでございます。

受講者の評価度につきましては、前年度より 0.01 ポイント向上いたしまして 4.40 の高い評価を得ております。

それから、事業者に対する評価度につきましては、前年度に比べますと 0.02 ポイント低下をいたしておりますが、目標 4.0 を大きく上回る 4.26 ポイントという評価を得たところでございます。

次に、適性診断業務についてでございます。

57～59 ページをお開きください。

診断内容の高度化を図るために、自動視野測定器を利用希望者の多い支所を優先して 12 台導入いたしました。

それから、アイカメラシミュレーターにつきましては、診断結果コメント案を作成した後、東京主管支所において試行導入し、利用者等の評価を行っております。

60・61 ページをご覧ください。

重複作業反応テストの助言内容について、より具体的に業態別に記述するように改良いたしましたして、コメントを 5 種類から 20 種類に改善いたしました。

それから、適性診断の質を向上させるために、最新の事故事例研究・分析に基づく診断技法について、全カウンセリング担当職員に対し研修を行いました。

それから、適性診断活用講座を増回し P R を行いまして、前年度に比べ 1,131 人受講者を増加させております。

63 ページをご覧ください。

産業カウンセラー資格取得研修を計画的に実施いたしまして、適性診断業務担当職員の 87% の職員に資格を取得させております。

64 ページをご覧ください。

個人情報の保護を図りつつ、事業者及び関係者に対し、前年度に比べ 80% 増の 2,948 件の情報提供を行いました。

66～72 ページをご覧ください。

受診者・事業者に対する調査を行いまして、先程申し上げましたような診断内容の充実とか診断機器の改善等を行っております。

そのほか月 2 回、第 1・第 3 土曜の土曜日開業を平成 19 年 4 月から 50 支所中 49 支所で実施をすることにいたしました。

それから、73・74 ページでございます。受診者及び事業者に対する評価度でございます。

受診者につきましては、前年度より 0.01 ポイント向上し、4.21 ポイントの評価を得ております。

事業者における評価度につきましても、0.02 ポイント向上させまして、4.20 という評価を得ているところでございます。

次に、重度後遺障害者に対する援護、そのうち療護センターについてでございます。

78 ページをご覧ください。

遷延性意識障害者に対し、病棟ワンフロアシステム、プライマリー・ナーシングシステム、それから高度先進医療機器による高度な治療や看護を行いまして、その結果、16 人を脱却させ、中期目標期間で 30 人という計画でございましたけれども、平成 18 年度までに 64 人の脱却者になりました。

79 ページをご覧ください。

平成 19 年 3 月に千葉療護センターに陽電子放射断層撮影装置、俗に PET と言っておりますが、これを整備いたしました。

80 ページでございます。

各療護センターにおいて、質の高い治療機会を医学的観点から公平に提供するため、治療効果の観点を踏まえた入院あるいは入院中の経過説明等の入退院プロセスというものを構築いたしました。

81 ページでございます。

これまでも東北・岡山・中部で行ってございましたが、平成 18 年度、新たに千葉療護センターにおいても短期入院事業を始めまして、4 療護センター合計で 36 人、延べ 401 人日の短期入院患者を受け入れております。

82・83 ページであります。

メディカル・ソーシャルワーカーにより、入院申し込みに係る相談・案内などを 4,125 件行いました。それから、在宅介護の支援といたしまして、機関誌「ほほえみ」に、療護センターで行っている介護に関する知識・技術の情報を提供するなど、患者家族・在宅介護者に対する支援を実施いたしました。

84～86 ページでございます。

療護センターにおいて実施しております治療・看護の技術を一般病院に普及させるために、地元大学等との連携をとりながら、日本脳神経外科学会及び日本意識障害学会において 22 件の学会発表を行っております。

また、短期入院協力病院への実務研修を、東北・岡山療護センターで、各 1 回、13 名に対して実施いたしております。

87 ページでございます。

4 療護センターで高度先進医療機器を活用した外部検査の受け入れに努め、4 療護センター合計で1万 2,532 件の検査を受託し、1 億 8,100 万円の収入を得ております。

次に、介護料の支給等支援業務でございます。

88～90 ページでございます。

後遺障害の程度、介護の状況に応じて 4,312 人に対し 27 億 9,000 万円の介護料を支給し、441 人の短期入院者に対して 1,300 万円の助成を行いました。

91～93 ページでございます。

主管支所における介護相談窓口の相談時間を 2 時間から 4 時間に延長いたしまして、介護福祉士等によりまして 2,287 件の相談支援を行いました。

機関誌「介護だより」を「ほほえみ」というふうに変更して、発行回数を年 2 回から 4 回に増やし、この相談窓口に寄せられた相談内容の中から、被害者のニーズの高い情報について、介護相談ゼネラルアドバイザーからのアドバイスなど各種情報提供を行いました。

これらの措置によりまして、重度後遺障害者家族への相談支援に関する評価度については、前年度より 0.02 ポイント向上し、3.66 ポイントとなっております。

交通遺児等に対する支援業務でございます。

96～99 ページでございます。

交通遺児等 921 人に対して経済的支援を目的とした無利子貸付を計 2 億 2,300 万円実施いたしました。

同制度の利用者及びその保護者等の交流の場である「友の会」を運営し、「友の会だより」を発行するとともに、「友の会の集い」や「絵画コンテスト」を全支所において実施することにより精神的支援を実施いたしました。

これらの措置を講ずることにより、被害者に対する精神的支援に関する評価度について、前年度より 0.09 ポイント向上させ、4.17 の評価を得たところでございます。

次に、広報活動業務でございます。

101～104 ページをご覧ください。

新たに全国の警察署にも協力を要請し、全市町村、損保会社等関係機関に、介護料支給業務及び交通遺児等貸付業務の案内パンフレット、ポスターを配付し、受給資格者及び貸付対象者に対する周知拡大を図りました。

また、療護センターの業務に関するパンフレットを、脳神経外科を主体とした病院等 1,838 箇所に配布し、患者家族等への周知徹底を図りました。

次に、自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝業務であります。

106 ページでございます。

本部において、交通安全フェア等の各種催しに出展し、参加体験型として適性診断を実施するとともに、会場におけるパネル展示、リーフレットの配布等により、自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を行いました。

108 ページでございます。

全国の各支所において、PRポスター掲示や指導講習会で受講者への呼びかけを行うとともに、交通安全に関する催しに対する参加、あるいは警察、市町村、病院等への訪問等によりまして、自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝を行いました。

次に、情報提供業務（自動車アセスメント）についてでございます。

110・111 ページをご覧ください。

平成 18 年度は、20 車種について自動車アセスメント試験を行いました。その結果、総合評価を示す星の数、直近 2 カ年の平均値は 5.46 となり、前年度と比べ 0.09 ポイント向上し、平成 14 年度の 5.08 に比べますと 7.5%の改善をいたしております。これは、自動車アセスメントの結果を公表し、パンフレットの配布等によりユーザーへの周知を図ったことによりまして、自動車メーカーの安全性向上に関する競争を促したことによるものと考えております。

112～117 ページでございます。

パンフレットの配布につきまして、全国の市町村等に協力要請を行いました。また、前年度から産婦人科医院にチャイルドシートアセスメントのパンフレットを配布するなど、合計 4,403 カ所に配布をいたしました。

パンフレットの中身では、目次のページをつくる、あるいは総合評価の星の数を見やすくするなどデザインの工夫・改善、あるいはホームページにおいてチャイルドシートのメーカー別検索ページを設けるなどの改善を行いました。

これらによりまして、ユーザーにおける評価度については、前年度より 0.08 下回っておりますけれども、4.03 の評価を得たところでございます。

それから、さらに、より一層安全な車の開発をメーカーに促すとともにユーザーの関心を高め、安全な自動車の普及を促進することを目的にいたしまして、新たに自動車アセス

メントグランプリ制度というものを創設いたしまして、平成 18 年度のアセスメント結果発表会で表彰を行ったところでございます。

118～120 ページをご覧ください。

20 車種について、歩行者頭部の保護性能試験を実施いたしまして、歩行者被害軽減を促す情報提供を行いました。その結果、レベル 1、2 の車が減少し、平成 17 年度初めて出ましたレベル 5 の車が、引き続いて今年度も出るなど、安全性が向上しております。

側面衝突試験用ダミーについて、より生体忠実性の高いものに試験方法を改善するという改定を行いまして、平成 19 年度から実際に変更することにいたしました。それから、追突事故による頸部の後遺障害、いわゆるむち打ち症の低減を図るために、後突安全技術ワーキンググループを設置して、アセスメント試験導入の検討を開始いたしました。

それから、後席シートベルトの着用効果に関する試験、あるいはカーテンエアバックの効果に関する試験を公開で行いまして、これらはテレビ、新聞等で広く報道されました。

122 ページをご覧ください。

ブレーキ試験結果と実事故データにおける死亡重傷率の相関関係の調査・分析を行いました。その結果、ブレーキ性能試験における停止距離が短いほど死亡重傷率が低いとの相関関係が認められ、この結果を公表しました。

125 ページであります。

平成 18 年 10 月 31 日～11 月 2 日の間、東京において、世界 N C A P 会議、世界 N C A P セミナーを開催いたしました。同会議・セミナーには、韓国、中国、インドが初めて参加をいたしまして、新たに導入された試験方法や調査・研究等について、関係機関との討
論及び情報交換を行いました。

129・130 ページをご覧ください。

自動車アセスメントの業務改善状況について、タスクフォースによる外部評価を受け、適切との評価をいただくとともに、引き続き一層の努力を求められております。その結果はホームページ等で公表いたしております。

予算等財務会計は、先程御説明いたしましたので省略いたします。

人事に関する事項でございます。

142 ページであります。

業務運営の効率化によりまして、中期計画を 2 名上回る人員削減を行いました。

それから、各種研修制度を実施いたしまして、指導講習業務の内部講師、特定適性診断

員を育成いたしました。それから、これらの職員の技能向上を図りました。

この他に、新しく取り組んでおります安全マネジメント業務を担当する職員に対して、安全マネジメントに関する研修を実施いたしました。

次に、自主改善努力に関する事項でございます。

143 ページであります。

安全管理に関する海外諸情勢調査ということで、アメリカのトラック協会等を訪問し、安全管理に関する取り組み等についての調査を行いました。

144～146 ページでございます。

平成 18 年 10 月に法制化されました運輸安全マネジメントにつきまして、本部、名古屋主管支所、大阪主管支所におきまして、セミナー・シンポジウムを開催いたしました。それから、平成 19 年 2 月及び 3 月には 7 つの主管支所において講習会を実施いたしました。

147 ページでございます。

デジタル式タコグラフ及びドライブレコーダーを普及させ、事故防止のためのツールとして活用してもらうために、6 主管支所及び 1 支所において、これらの講習会を実施いたしました。

148・149 ページでございます。

昨年の夏、福岡で飲酒運転による悲惨な事故がありました。そのほかにも、飲酒運転による事故が相次いだということから、指導講習において飲酒運転注意喚起カリキュラムというものを新たに新設し、啓発を行いました。それから、国土交通省との共催で東京で飲酒運転根絶を考えるシンポジウムを開催いたしました。

150 ページでございます。

適性診断の事故防止効果について、受診者群と未受診者群の重大事故惹起比率の算定を行いまして、その結果、受診者群の重大事故発生率は、未受診者群のその 5 割ということが認められております。

152・153 ページでございます。

本部に介護相談ゼネラルアドバイザーを配置いたしました。相談支援を強化したほか、訪問支援サービスを実施するというので、今検討を進めております。

154～156 ページでございます。

被害者保護の増進と療護センターの効率的な運営を図るため、各療護センターのセンター長等をメンバーとする療護センターの業務改善等検討会を設置し、検討をいたしております。

ます。

遷延性意識障害者の治療・介護機会の拡充を図るため、療護施設の一部機能を一般病院に委託するためのワーキンググループを設置し、委託基準を作成いたしました。

また、療護センターの業務を広く知ってもらうための広報ビデオを作成いたしまして、それを活用した広報活動を実施いたしました。

157 ページでございます。

昨年、この分科会で御指摘がありました支所ごとの顧客満足度向上に関しましては、平成 18 年度、顧客満足度調査を全支所において実施いたしました。満足度調査の結果につきましては、全体的な結果につきましては各項目のところで御説明したとおりでございます。今後、さらにその内容を分析して、顧客満足度の向上に努めていきたいと思っております。

158 ページであります。

ホームページを随時改良するなど広報活動の充実を図りました。ホームページのアクセス件数は約 96 万件と、前年度に比べ 30%増加いたしております。

後席シートベルト着用キャンペーンの実施、あるいはラジオ番組に理事長が出演して、ナスバの事業を PR するラジオ番組を利用した広報活動などを積極的に行っております。

最後に、160～165 ページに参考といたしまして、単位当たり費用など業務の特性に応じた指標の分析について添付させていただいております。これらの分析をもとに、引き続き業務改善に向けて検討してまいりたいと思っております。

以上、若干早口で申し訳ございません。平成 18 年度の業務実績について御報告をさせていただきます。評価のほどをよろしく願いいたします。

○委員 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明いただいた平成 18 年度の業務実績報告書に基づく御報告について、御質問、御意見をいただきたいと思っております。どの点からでも結構ですが、いかがでしょうか。

○委員 13 ページの受講者の数が伸びたというお話の中で、もうちょっと説明を伺いたいのは、前回も話題になったと思えますけれども、トップセールスも積極的になさっているというのは、大変ありがたいことでもありますが、その増えたという受講者の内訳ですね。特にトラックの事故などは、大企業よりは中小あるいは零細といたしますか、なかなか組織の網にかかってこないところの労働条件などが、かなり旧態依然としていて、それがいろ

いろな重大事故の、特に居眠り事故の原因をつくっているということが、国交省の中にあります事業用車両の事故対策検討委員会などでも話題になっておりまして、多分、御案内のことと思いますが、ナスバさんの事故車増加のポリシーの中に、そういった中小・零細の人たちを、どのようにうまく巻き込んでいращやるのか、その辺が、ちょっと説明がなかったので、もしなさっているのであれば実態と、あるいはまだ思うように行っていないのであれば、今後の政策について御説明いただきたいと思います。

○事故対機構 もちろん事故は、零細事業者の方が、労働条件がかなり悪いということが要因になっていると思うんですけども、多少大手よりも多い。

それから、大手の場合には、社内でかなり研修あるいは教育をしておられます。そういうことができない中小に対して、私どもが真の意味で手助けできるということは、十分意識して、協会や、それからトップセールスに行くときも、地域の中心となる業者さん等を回って、講習に参加してくださいという投げかけはやっております。

それで、去年の例ですけれども、恐らく、運輸安全マネジメントの施行に伴って、それがトリガーとなって、その後の対策をやらなければいけないというふうに経営者の意識が変わってきたと推測しております。それは、去年の2月から始めた安全マネジメント講習会に、有料にもかかわらず、中小企業の社長さんやら経営者さんが受けに来てくれるようになっております。今年は本格的にやっておりますけれども、そういうものが、去年の秋から広がっていったのではないかなと考えております。

○委員 150 ページに、今の話に関連して、受診者群と未受診者群で、重大事故発生率の比率が半分ぐらい違うという話がありましたね。今の話は、当然こういうことを踏まえておやりになると思うんですけども、例えば理事長がトップセールスで回られるときに、中小・零細の企業なんかも取り上げられていращやいますよね。ちょっと、それはスポット的になるかもしれないけれども、何かインパクトを与えたり、ロコミでもいいから業界に広まっていくような、そういう効果をねらった、今の安全マネジメントのインパクトに便乗しちゃえばいいんですね。そして、従前から関係者の間には意識があったんだけど、本当に来てほしい人がなかなか来てくれないという悩みがありますね。その辺、どうやって解消されているか、理事長のお考えがあれば……。

○事故対機構 ●●先生の今の御指摘は、私どもにとっても非常に大きな悩みの種でありまして、中小事業者が、特に運輸事業の場合、かなり多い。特にトラック事業などは、圧倒的に中小・零細でございます。

○委員 9割以上ですね。

○事故対機構 はい。しかも、事業者数でも97~98%ですし、ドライバーなり運行管理者の数でいっても7割とか3分の2を超えるような数字になっております。

私ども、実はトップセールスに行く場合には、役員同士で重複を避けましても、どうしても代表的な協会の役員をしておられるような方が中心になってしまいます。ではどういふふうをお願いしているかという、例えばトラック協会などでは、適正化事業の一環で、中小に対する適正化の指導を協会の中の適正化実施機関が実施しておりますが、その適正化機関の会長もトラック協会の役員を兼ねておられますので、そういった際に、診断あるいは講習について、法定のものはもちろんのこと、それ以上に、頻繁に受診・受講をお願いしておるといふことはやっております。それで、私たちの支所長、あるいはマネージャークラスが行くときには、今、先生がおっしゃったような中小にもできるだけ回るように努力をしておりますが、まだまだ十分ではないところもあります。今の御指摘を踏まえて、今年以降、どうやったら中小事業者にも実質的にうまく指導が行き渡るのかを検討していきたいと思っております。

○委員 例えば、母数に対してどれぐらい捕捉できているかという統計というか、現状把握はされていますか。

○事故対機構 運行管理者の数はつかんでおりますので、全国の運行管理者のうち、大体2分の1強は、毎年受けてこられるわけですが、それはつかんでおります。

○委員 だから、自主的に受けている人はいいんですね。幾らこちらからコールしてもなかなか反応しない人たちをどう……。

○事故対機構 ですから、協会が適正化などで指導に行ったときに、受講していないということがわかりますから、そういったときには、ぜひ受講してくださいというふうをお願いしています。我々もできるだけ、これからそれに応じてセールスに努めるべきと考えております。

○委員 それは、少し努力が必要ですね。

○事故対機構 これは、地域、地域でバックアップしてくるものが、かなり大きいと思えますね。

それで、一つ言い忘れたんですけども、今日の説明の中では、収入だとか受講者数という説明にとどまっておりますが、私どもの職員に対しては、民間と同じように、お客様という意識づけは積極的にやってきましたけれども、何と云っても、収入を増やすことが

目的ではなくて、受講者数、受診者数が増えることによって事故が減るんだよということを職員の側が自信を持ってくれと。その熱意が運行管理者に伝われば、その会社の人の受診者が増えてくるのではないかということで頑張っております。

○委員 引き続き、よろしくお願ひしたいと思います。

○委員 ありがとうございます。

○委員 ちょっとよろしいですか。

○委員 どうぞ、●●委員。

○委員 ちょっと変なことをお聞きしたいんですが、5ページで、職員の方が指導講習の講師を今までは外部に委託した分を自分たちでやるという形になりますね。

それから、15ページのところに適性診断業務もありますけれども、これも、やはり職員によるカウンセリングを実施しますよということで、その比率を高めていくというわけですが、職員の方がこういうことをやった場合には、それまでやっていた本来の仕事がディスターブされる可能性がある。もし時間が余っていてやるとしたら人数の方の適正、減ってきているわけですから、かなり前が——余剰人員と言ったらおかしいんですけども、あまり仕事をやっていない人がいたのではないかというふうにとられるんじゃないかという気がするんですが、その点はいかがでしょうか。

○事故対機構 そこは全体として、同じ人数で多くの仕事をするということですから、効率的にやっているということだと思います。

前はやってなかったのかと言われますと、やはり職員も、やっても余り士気が上がらないことになりますから、頑張れば頑張ったんだなということで、我々も頑張っているところを見ていただくと非常にありがたいということでございます。

○委員 本来であれば、完全な事務管理の仕事が、何らかの形で合理化されることによって、その分の時間が、当然、こういう専門業務に割かれるというふうな形にしないとおかしいわけですね。

○事故対機構 そこは、みんなで助け合って、マネージャー制導入もそれなんですけれども、縦割りで、自分が経理とか被害者援護とかの仕事だから、講習の方はこっちの係がやれよという話ではなくて、講習の係の人が講義をやれば、その分の事務負担は、こっちの係の人の方が、多少事務量は増えても頑張る、こういう形で、今全体として一生懸命やって、業務量は増えても人数は増やさずに、むしろ減らしてやっている、こういう感じで見ていただくと非常にありがたいと思います。

○委員 そうすると、当然、あるところで限界が来ますね。仕事ばかりどんどん増えていって、非常に厳しくなるということになるかもしれません。

○事故対機構 はい。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

○事故対機構 今の●●委員の御質問に対して追加で申し上げますと、私も気になっておりますのは、診断も講習も、やはりパーソナルな部分が、非常に機構の場合に大切な部分だと思っておりますので、例えば診断のカウンセリングも、非常に忙しい支所の場合には、現実には集団でやっておりますが、人数に少しゆとりがあるときにはできるだけ一人ひとりやるように努めております。

ですから、その辺の業務を多少薄めつつ、そういう新しい業務にも、我々職員が対応するという事なので、おっしゃるように、本来であればほかの仕事でいっぱいになっておるべき職員が新しい業務をやれば、その分、手薄になるんじゃないかということについては、そういったことの工夫でやっておるということで御理解いただければと思います。

○委員 我々が今、夏休みには高校生に会えとか、父母のところへ回れだとか、新しい仕事をどんどん入れられるんですね。それで、前の分を減らしてくれないものですから、どうするかというと、やはりこっちを手抜きにするという形で私は対処している。●●先生は知りませんが、私は手抜きをするという対処をしているので、ちょっとそういう心配はあるなという気がしたんですけど。

○委員 複数の質問があるので、まとめて先に言っているんですか。

○山下分科会長 どうぞ。

○委員 3つほどあるんですけども、1つは、31 ページの自動車アセスメントの件です。これは年々、認知度も社会的に高まってきて、大変ありがたいことと思っておりますが、関心が高まってくると、現在、一般に頒布されています資料をよく読む人が出てくるんですね。そうすると、読む人が出てくることによって、私は、たまたま去年、その間に挟まってしまうまして、まだ、あのときにおられた●●さんにいろいろと手伝っていただいて問題解決したのですが、たまたま僕みたいに人脈があって説明をしてくださる方がおったから、アセスメントの資料を見た人の疑問に答えられたんですね。その経験を試してみますと、今年も、また似たようなことがありまして、ついこの間も送っていただいたんですけども、大変ありがたいと思っております。つまり、関心が高まることによって、自動車アセスメントの資料の公開の仕方とか中身について、やはりちょっとずつ認知度の質的バ

ョンアップに比例した情報提供というのがあるんじゃないか。

それで、現在拝見すると、大体ワンパターンができちゃってしまして、やや固定的ですね。何を言いたいかというと、例えば新しいやつを見ますと、やはり3の評価をもらっている車がある。さすがに2はなかったようですけども、6、5、4、3と4種類ぐらいありますね。そうすると、同じ車種で、具体的には軽自動車のワンボックスカーなんですけれども、3をもらっている車と5をもらっている車で、同じメーカーなのになぜ違うのかということがどこにも書いていないんですね。それで、できたらメーカーの言い分も多分あるでしょう。操縦安定性を優先すると安全性がやや犠牲になるとか、そういうような技術的なトレードオフ関係が、どうもあるやに、去年、●●さんから聞いたんですね。

そういうことを私はよくわからなかったので、どこをどういうふうにいじくと、アセスメントテストでは、ちょっとランクは落ちるけれども、ユーザーの別の関心には答えていますよとか、何か、そういった一般ユーザーが非常に関心を持つ中身について、自動車アセスメントの範囲内で、できたら情報のバージョンアップ、質的なバージョンアップといえますか、一種の解説をお願いしたい。

多分、メーカー側にも言い分があるのだろうと思うんですね。何もそういう説明がないから、単に6とか5とか4がいいんだというふうに、非常に短絡的に見てしまうところがあるので、そういう世間に対する、より立体的な情報提供といえますか、この辺をちょっと気づいていますので、もしお考えがあればお伺いしたい。

それから、2つ目は 42、43 ページで、要するに、一連の適性診断に関係してなんですけれども、たまたまそこに危険予知トレーニングシートの話がさっきあったので、それに関連して申しますが、ナスバさんが、従来からずっと累積されてきた一つの実績の累積効果がありますね。それと、去年 10 月に法律で決められて、先程の話だと、非常に人気があって、有料にもかかわらずたくさんの方が受講してくださっているという安全マネジメントと整合性といえますか、下手をしますと安全マネジメントは、先程も説明がありましたけれども、中級管理者あるいは末端から、もっとトップの方に監査の対象をシフトアップしたわけですので、当然、基本的な考え方ですね。安全達成の考え方が、従来の単にヒューマンエラーだけに限定したような——だから、人間の教育をすれば、何か、事故は防止できるような錯覚がありましたね。そうではなくて、環境とか機械要因とか管理要因とか、複合的な要因を立体的に管理することで事故は未然防止できるという、そういう新しい概念が安全マネジメントの本質だと思うんです。

そうしますと、従来やってきたコンセプトと新しいコンセプトは本来的に整合しなくては行けませんので、下手に従来のやつをかたくなに守っていると、部分的に矛盾が起こる可能性があるんですね。その辺、どういうふうに整合性を意識して日常活動に生かしていらっしゃるかをちょっとお伺いしたい。それが2つ目です。

3つ目は、ドライブレコーダーの話が最後にちょっと出たんですけども、実は、あれは非常に有効な自動車事故対策——自動車事故というキーワードが皆様の組織名称にも入っているぐらいですから、事故の科学的解明の新技术として、今、特にタクシー業界を中心に、トラック、バスも入ってきましたけれども、非常に注目されていますね。その注目度合いにしても、今日いただいた立派な報告書の中で、ちょっとドライブレコーダーの位置づけが弱いという印象を受けました。それで、政策的に余力点を置いていられないのかと、一瞬誤解もするぐらいの印象を受けたんですけども、まさかそういうことはないと思うんですね。

それで、ドライブレコーダーの今後の発展に対してナスバが貢献しようとしている、あるいはかかわりたい出番はどこなのか、その位置づけについて伺いたと思います。

最後、0.5 ぐらいですけども、今日いただいた資料は、非常に分厚い資料で、結構これは重いですね。僕もこの間、事前の説明でいただいたので、今日カバンに入れて持ってきたんですがページに無駄が多い。私は環境経営という科目を大学の講義で担当して学生に環境に配慮した物づくりを教育していますが、具体的に申して申し訳ないんですけども、10 ページ、14 ページ、65 ページ、77 ページをあけていただきますと、ほとんど真っ白いページに1行か2行ぐらいしかないんですね。こういうところは、やはり事前によく編集して紙の節約を考えるべきだと思います。

私は、大学で研究室の学生に資料をつくるときに、例えば、今 10 ページをあけていますが、このわずか2行ぐらいしか次のページを使わない場合は、前ページをよく編集して、この2行を内側におさめなさいと指導しております。これは社会人になっても、資源節約に有効であると。

8 ページもそうですね。こういうものが随所にあるんですよ。どうも、このレポートを拝見していると、そういう CO₂ 削減思想ゼロでこれをつくられたという気がいたしますので、年間 130 億円以上のお金を使っていらっしゃるところですから、こういう、最近、各企業でも環境経営——今日も皆さん、私はたまたまネクタイしてしまして、おしゃれなので済みません、ちょっとよそよそしかったんですけども、非常にクールビズとか、環

境の CO₂ の削減、温暖化防止にすごく意識が高い割に、このレポートが、ちょっとその関心と整合していないという印象を受けました。

もっと、これは軽い紙で薄くて——つまり、これはかなりコストをかけられたのではないかと思ったんですけれども、こういうところで経費節減もできるのではないかと思いましたが、ちょっと環境経営との関連ですね、ナスバさんの事業活動の。それを最後に、ちょっとお伺いしたいと思います。

以上です。

○委員 3点ばかりございましたが、いかがでしょうか。

○委員 あとNCAPもあるんですけれども、後で申し上げます。

○事故対機構 ●●委員の御指摘、4つほど言われました。それぞれ、「ああ、そういう考え方があるな」というふうに、改めて気がついた点もございました。

1点目の、アセスメントの資料の件は我々も国土交通省さんが主催される委員会で議論していただいた上で改善を図っているのですが、おっしゃるとおり、ユーザーの側、見る方から言えば、聞きたいことが山ほどあるわけです。そういう、ナスバの説明資料では十分ではないところをどうカバーできるか、これを私も、ちょっと検討してみたいなと思います。何か、ネット技術を使って簡単に質問をお受けできないかとか、そのときにメーカーさんも、少し答えてくれるようなことがあると、情報提供が、非常に密度が高くなって効果がより上がっていくかなと思います。

○委員 上がっていくと思いますけれども、ホームページのアクセス件数は、依然、私が期待しているより、まだ一ケタ少ないと思っているんですね。

それで、この自動車アセスメントのQ&Aのようなコーナーをもし設けられたらすごい殺到してきて、いい意味で掲示板か何かを運営されたら、アセスメントの資料とホームページが一体化してナスバの人気度が上がるんじゃないかと思います。そういうことを考えていただきたい。

○事故対機構 それは国土交通省ともよく連絡して、今の点、改めて検討してみたいなと思います。今の資料では十分ではないというのは、我々も十分認識をしております。

それから、先生の2番目の御指摘については、私ども、確かに過去の会社の運行管理者の受講状況なり、あるいは診断を実施したドライバーの適性についてはデータがございます。我々も、それを次の診断とか講習に活かそうという努力はしておりますけれども、今度は安全マネジメントの関係では、その企業がどういう実績を持って、今、運営に当たっ

ているか。それが、実際にその会社の安全の度合いにどう影響しているかという分析までは、実は、まだできていません。ですから、ある意味では、過去の蓄積の上にちょっと眠っているところがありまして、実は、それを我々も気がついていて、安全マネジメントをはじめるとなったら、そういうデータも少し活用した指導ができると、より相手の心にストンと落ちるようなことになるのではないかと考えております。

そういうことであれば、矛盾をするようなことにならないように、全くそれとは別に教えるというのではなくて、そういったデータも踏まえた教育ができると、経営者の方が、非常に安全に努めていただきやすいかなと思われましたので、2番目の点も、私どもとしては少し検討させていただきたいということであります。

それから、3番目のドラレコのことですが、これは、先生も、ドラレコのことを、随分早くからその重要性を指摘しておられましたし、私どもも、最近ドラレコの重要性は、組織全体としても非常に強く認識しております。この講習会をやったというご説明は短時間でしてしまいましたが、内容については、やはり、教育資料としては有効なんですね。ビジュアルだし、自分たちが日頃運転している場所の街角などが出てきたりするということがあって、非常に教育資料としては効果がある。まさに新技術がそうしているということもありますが、これから、恐らく急激に普及していくと思います。

したがって、それを活用して、どう安全性を高めるかについては、我々も講義で組み込んでいますが、さらに進んで、そうしたドラレコの、データを収集して解析をする。私たちの分野ですとヒューマントレーニングとか、人間の教育に使うのですが、メーカーでしたらその他の性能要因、あるいはドライバービリティの問題だったら、また別の要因と、色々なユーザーはいると思います。そういう有益なデータが大量に発生してくるものをある程度処理をして、1次処理ぐらいでいいんですが、それを提供していただいた方々に、できれば安価で配れるようなシステムができると、すごくいいんじゃないかなと思っております。国土交通省さんがそれに気がつかれて、そうしたことを今年度から検討する場をおつくりになると伺っておりますので、我々も積極的に手を挙げて、そうしたことを検討していきたいと思っております。

○委員 私の考えでは、ちょっと今の事故対機構のお話だと、やはり、まだ懸念していた消極性が見られるんですね。

もっと国の背中を押すぐらいのドライブレコーダーの活用について、ナスバの、いい意味での御自分の出番をよく機構内で協議していただいて、これぞおれたちの出番だという

のでポーンと出してほしいですね。そして、むしろ国を動かすぐらい、あるいは業界を動かすといえますか、いい意味でリーダーシップを発揮できる分野だと思うんですね、事故対策機構でしょう。だから、ドライブレコーダーをうまく使えば、事故の未然防止に当然役立ちますね。

直接的には、起こってしまった事故の科学的プロセスの解析です、もともとは。ところが、実際に実施してみたら予防につなげることができるのです。

○事故対機構 ヒヤリハットがありますからね。

○委員 そうです。そういうことです。

○事故対機構 ヒヤリハットを使えば、かなりいい教材ができるので……。

○委員 だから、今の話は、やはり、ちょっと懸念していた消極性が……。

だれかが言ったら後に続くという言い方ではなくて、だれも言っていないことを、ぜひナスバが言ってほしいという気がしますね。そういう積極性がほしいと思います。すみません。

○事故対機構 それも含めて、よく検討させていただきます。積極的な役割が果たせるように努めてまいりたいと思います。

○委員 ありがとうございます。

○事故対機構 最後の点は、これは本当にお恥ずかしい話でありまして、入札ということで随契ではないと思いますが、そちらのコストばかり考えておって、環境問題というか、そうしたことへの配慮が足りなかったということは、大変恥ずかしいと思いますし、おわび申し上げます。来年度以降は必ず、もう少し先生にほめていただけるような資料づくりに努めていきたいと思っています。

○委員 よろしく願いいたします。

○委員 何か、補足はございますか。

○事故対機構 今まで積み重ねてきた経験、ノウハウと、今回の安全マネジメント、小さいところでは矛盾するという指摘があるかも知れませんが、私どもは、安全マネジメントというのは、今、十幾つのメニューをそろえていまして、その中に、危険予知トレーニングも入っていますし、デジタコ、ドラレコの活用方法も入っている。それはお客様のニーズに応じて、いわゆるトータルソリューションという中で、どれでも対応できますよというふうに考えております。

残念ながら、今までは運行管理者とドライバー中心の分野しかできなかったわけですが

れども、昨年の秋からは、行政の方で指摘されたように、これが導入できたということは、非常にいいビジネスチャンスだというふうに思っております。

それから、ドラレコにつきましては、私もヒヤリハット委員会に入っていますし、それから、実は今年から全国で本格的にデジタコ、ドラレコ講習を始めたばかりでございまして、既に数十回の実績は持っております。その中で、できれば中小の業者さんに、具体的な現場に近い活用方法ということで、今、さらにバージョンアップを考えておりますし、年に2回ぐらい、テキストの内容も検討しておりますので、これからということだと思います。

○委員 ナスバの組織として、研究開発機能はあるんですか。

○事故対機構 私どもの安全指導については、当然、そうした私どもの教材なり、最新のIT技術を活用した教材づくりを進める部隊がおりますから、研究開発というものを……。

○委員 研究開発機能はあるわけですね。

○事故対機構 はい。

○委員 そうしたら、そこに専従的に、こういうドライブレコーダーなどの技術のエキスパートを何人か採用されるとか、そういう方は、既にいらっしゃるんですか。

○事故対機構 残念ながら、現状は、まだ私どもは胸張って申し上げられません。

○委員 若い人たちは、すごく急速にこういう領域での関心が広まっていて、やっている人材もたくさんいらっしゃるから、できれば、そういう方を採用していただくとか、それもちよっと御検討をお願いしたいですね。

○事故対機構 昨年、●●先生の御指摘もございましたので、全国の私どもの車にはすべてドラレコをつけまして、そのデータ処理を現場で少しずつは手がけるようになっているのですが……。

○委員 ナスバの所有する車にはドラレコはついていますか。

○事故対機構 はい。

○委員 それはありがたいですね。

○事故対機構 ただ、先生は御専門ですから簡単に申し上げますが、雑音を取ることに始まってヒヤリハットのデータづくりは、やはり、かなり専門知識がある方がいいものができると考えておまして、さっき国土交通省と申し上げたのは、たまたまそのきっかけになる調査をおやりになるというので我々も手を挙げますが、それがあってもなくても、我々も一生懸命やっていきます。御指摘の点を踏まえてやっていきたいと思っております。

○委員 いい意味で国交省を焦らせてくださいよ。のんびりさせないで、ナスバやったなということで、頑張らないとという気持ちを、いい意味で競争を——協調と競争ですね。ぜひお願いしたいと思います。

○委員 今のドライブレコーダーの関係は脚光を浴びていて、法律の世界では、あれを証拠としてどう利用できるかというところで、かなり弁護士会でも問題にはしているところなんですね。

ただ、膨大な量のデータがあるはずなので、それを、やはりどこかに集中し、また利用できるように情報を再度提供していくという形であると、●●先生が言われたように、国交省をたたいてという趣旨は、恐らく、お金もかなりかかるだろうし、データ分析のための人員もかなり必要になるだろう。ナスバさんがそれを全部やっていくということになったら、人員を減らせと言っているところで、かなり難しい状態になろうなど。ですから、その辺の提言も含めて、恐らく検討してほしいということなのだろうと思うので、データを集めただけでもどうしようもないんですね。あれは、長い時間全部とっているわけですから、必要な部分はそうあるわけではないですし、だから、その辺をもうちょっと、大変でしょうけれども、検討いただければいいのかなと。

○委員 ありがとうございます。

もうちょっと僕は、この意見を提案的に申しますと、ナスバが、全部ひとりで抱え込むことはないと思うんですよ。大事なのは、コンセプトをしっかりと確認していただいて、新しい、つまりナスバの飛躍的な認知度も高まるし、それから、業務内容もバージョンアップすることに僕はつながると思うので申しているんですけども、いい意味で委託をなさってもいいと思うんですね、外部に対して。

だから、アウトソーシングをうまく活用して、最終的な果実はナスバが取っちゃう、そういうコンセプトで運営されてもいいと思います。

○事故対機構 両委員の御指摘をよく踏まえて検討したいと思います。

○委員 ほかにいかがですか。

○委員 なければ、もう1点だけいいですか。

NCAPについて、これはニュー・カー・アセスメント・プログラムでしたね。大変、日本の成果は国際的にも認知されて、ますます広まることをぜひ期待します。その文脈で私の提案ですけども、ぜひ中国とインドが、この21世紀の前半でしょうか、自動車のマーケットとしては非常に注目されていますね。そして、ブラジルあたりではバイオフェ

ーエル（バイオ燃料）も入ってきて、従来の自動車技術とちょっと違った様相を呈しつつあるので、できれば、ナスバがアジア地域でのこういうカーアセスメントの中核的存在になることを目指して、着々と計画を立てられて、特に中・印との間では、人事交流を含めたいろいろな情報交流、経験交流を計画していただきたい。できるだけ持続的な、スポット的ではなくて、継続的に、そして世界の中で一つの軸になるような位置づけを、ぜひ構想していただきたいと思います。

○事故対機構 先程御報告申し上げた昨年のNCAPの世界会議において、私どもの提案で、初めて、インド、中国、韓国等の参加が得られ、また、そうしたところの情報が、非常に欧米の先進諸国のNCAP当局にも評価されました。

私も、その後、招待いただいて、中国の安全会合に出席いたしました。そのときの主催者は、中国NCAPを実施しておるCATARCという組織が主催しておりました。ですから、私どもはもっとこのNCAPの情報交換をいたしませんと、彼らは彼ら独自のやり方ということになってしまうと、またデータの不都合もでてきかねない。そういった点を十分認識しながら、我々に何ができるかを、押し付けでなく、自然に色々な交流ができるよう、これから、検討していきたいと思います。

○委員 それでは、今日は課題が非常に多いので、平成18年度の事業報告に対する質疑は以上にいたしまして、評価書の作成に移りたいと思います。

このところで、ナスバの御関係者には御退席をいただきたいと思います。

[ナスバ退室]

○委員 それでは、休憩をとって、3時3分ぐらいに再開させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

[暫時休憩]

○委員 それでは、再開させていただいてよろしいでしょうか。

これから評定を行っていくわけですが、全く何もないところから出発するのは難しいので、先ほど御説明のあった業務実績報告書をもとに、各項目ごとに評定・評定理由を記載した、いわば分科会長試案という形で提出させていただいて、各委員におかれまして、これを見ながら自由に御意見を述べていただきたいと思います。これは、従来どおりのやり方ということでもあります。

それで、評価調書の書き方につきまして、この分科会長試案をベースとして、評定や評定理由に加筆、修正等を行って、当分科会の評価調書を作成していき、さらに御意見があ

れば御意見を伺い、意見欄に付記していくことにしたいと思います。

なお、評定につきましては、この場で数値として認定することとしますが、評定理由及び意見につきましては、皆さん方からいただいた御意見等を踏まえ、書き方について私の方に一任いただいて、評価調書としてまとめたいと思います。このあたりも、すべて従来どおりのやり方ですが、こう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〕

○委員 それでは、以上のような方法で進めさせていただきます。

まず、それでは平成 18 年度の評価調書の試案につきまして、事務局で御説明をお願いいたします。

項目数が多いので、これも例年どおり、幾つかまとめて説明をお願いし、説明していただいた項目について一括して審議するという形にしたいと思います。

それでは、よろしくをお願いします。

○事務局 それでは、資料 4 と書きました評価実績調書、平成 18 年度の調書に沿って分科会長試案を御説明させていただきたいと思いますが、都合上、4 つに分けて説明させていただきます。

まず、最初の部分についてですが、1 ページ目をごらんいただきたいと思います。

最初に、まず（1）組織運営の効率化ですが、マネージャー制の導入などの話がございました。これにつきましては、実際に平成 17 年 10 月から導入されるなど取り組まれているということで、目標どおりやっつけらっしゃるということで 3 にしてあります。

続いて、（2）の人材の活用ですけれども、産業カウンセラーの資格取得であるとか、あと人事評価の仕組みについてですが、産業カウンセラー資格取得者は 99 人配置であるとか、さらには人事評価につきましては、本来、平成 19 年度から実施という話だったんですけれども、本部職員については、前倒しで平成 18 年 10 月から導入されたということで、その「前倒しをして」というところを評価して 4 という案にしてあります。

それから、2 ページ目ですけれども、業務運営の効率化ですが、最初に、①指導講習業務です。指導講習につきまして、アというところですが、専任講師が行っていたものを職員が行うということで業務経費を削減する。それで、30%という目標が計画であったんですけれども、それについて、計画どおり実現したということで 3 にしてあります。

続きまして、イのインターネット予約システムですが、これも全支所において導入ということで、そのとおり実現しておりますので 3 にしてあります。

ウですけれども、会場の集約化ですが、新たに2会場以上の集約化を行うという計画に対して、2会場の集約化を行ったということですので、これも3にしてあります。

エですけれども、自己収入を前年度より向上させるということでしたが、実績としては、前年度に比べて6%増加したということで、前年度より、ちょっとでも向上させればよかったんですが、6%ふえたということが高く評価していいかなと思ひまして4ということでございます。

オでございますが、自己収入比率の方ですけれども、37%以上に引き上げるということでしたが、実際には38.8%、実績の方が目標を上回っております。実は前年度、平成17年度の段階で、目標を立てるタイミングが先にあったものですから、実際には17年度の段階で37.5%と、既に37%を超える数字を達成していたこともありまして、ここは評価がなかなかしづらいんですけれども、前年より頑張ったということもありまして、これは3というふうにさせていただいております。

それから、3ページでございます。②適性診断業務、アのところでございますけれども、経費節減についての目標ですが、これも30%という目標に対して30.3%ということですので3でございます。

それから、イ、インターネット予約システム、こちらについても全支所導入という目標に対して、そのとおり実現しておりますので3にしてあります。

ウですが、自己収入。これも前年度より増加ということですが、実際には13%、前年度比で増加しておりますので、ここを4というふうにしてあります。

エですが、自己収入比率の方で38%以上ということに対して、実際には42.8というかなり高い数値を達成しておりますので、これも4にしてあります。

それから、4ページ目ですけれども、③として援護業務について。

まず療護センターですが、アですけれども、外部評価をタスクフォースで行って、結果を公表する。これは、そのとおり実施されておりますので3にしてあります。

イですが、療護センターの運営経費ですけれども、平成14年度比で4%節減ということに対して、実際には13.7%を達成しております、これについては4にしてあります。

続いて介護料の支給ですが、支給額積算業務及び請求事務プロセスの点検見直しを実施するということについてですけれども、実際、平成18年度においては、その業務プロセスの見直しには至らなかったものの、介護料の受給資格認定申請書等の配布について、ホームページからのダウンロード方式を導入して定着化に努めたということもありますの

で、3は、ちょっと無理なんですけど、おおむね達成したということで2というふうにしてあります。

それから、5ページ目ですが、交通遺児等への支援業務です。

アですけれども、まず債権回収率 90%以上確保しつつ、回収経費を平成 14 年度比で 25%削減ということに対して、実際には債権回収率 90.9%確保して、さらに債権回収経費も 29.4%削減ということで、これは、経費削減をかなり頑張っているということもありますので4にしてあります。

次のイですが、債権管理委員会で貸付債権の評価を実施するとともに引当金計上で、その結果、公表ということですがけれども、それは目標どおりやっていたらということなので3にしてあります。

それから、⑤情報提供業務、自動車アセスメントですが、1台当たりの試験実施費、経費をそれぞれ削減目標を掲げておりましたけれども、いずれも、各項目とも目標を上回る経費削減を達成されておりますので、これは4というふうにさせていただいております。

6ページ目ですがけれども、最後に業務全般についてです。まず、一般管理費を前年度予算の3%削減、それから、認可法人時の最終年度（平成 14 年度比）で 10%削減。さらには人件費についても、前年度から見て3%削減、こういうような計画だったんですけども、実際には、一般管理費について対前年度比 4.5%、それから、平成 14 年度比では 12.4%という削減を実現している。それから、人件費についても 4.9%削減ということで、目標をかなり上回っておりますので4というふうにしております。

それから、ここの評定理由のところ、いわゆる随意契約についての話をつけ加えていただいております。一般競争入札が原則ではありますけれども、随意契約について、一部例外的に認められている、ただ、随意契約のやり方に問題があるとか、ないとかいうことを念のため触れるという形で書かせていただいております。実際には、随意契約による場合というのは限定的に、例えば性質、目的が競争を許さないときとか、額は少額のものに限定しております。実際には問題のない形でやっているということを書かせていただいております。

とりあえず、最初は以上でございます。

○委員 ただいまの項目、効率化に関する項目でございますが、以上の各項目ごとの評価について、何か御意見、御質問などございませんでしょうか。

2というのが1項目ありますね。

○委員 質問ですが、5ページの自動車アセスメントが4になっていますね。それで先ほど、私、ちょっと質問させていただいて、検討してバージョンアップなどについてお答えいただいたのですが、もしそれをナスバさんが来年度満たされた場合には、この4というのは5になっちゃうんですか。

だから、そういうことを考えちゃうと、なかなか5というのが出てこないというふうに聞いていたので、僕は、あえて4にしたいところをぐっと抑えて3ぐらいにしておいてもいいかなと思いました。

○委員 ここは経費の節減を問題にしている項目ですね。

○事務局 内容の改善は、また後ろの方に項目がございます。

○委員 後でまた出てくるということなので、ここは、こういうことでいいんじゃないかなという気がいたします。

○委員 ここは、一応経費節減ということでわかりますけれども、ほかの部署でもやっておられるので……。

○委員 後で、また見ていくことにしましょう。

ほかに何か。

○委員 1の組織運営の効率化の部分については、これ自体の定量的な目標のようなものはないんですね、この段階では。多分、ほかのものの組織に関係する業務で、それぞれ何か数字で出ていけば、それがここに入ってくるという認識でいいんですか。何か、一つ大きな定量的な目標でもあるとおもしろかったなと思うんですけど。

○事務局 おっしゃるとおり、もともとの計画で数値目標を書いているところもあれば、抽象的に文言だけで書いているところもあって、抽象的な部分については評価の方も、なかなか抽象的にしかしづらいという状況でございます。

○委員 これを見ると、マネージャー制は着実に進んでいるというのと、毎年3になっちゃう可能性がありますね。

○事務局 おっしゃるとおりだと思います。

○事務局 若干補足いたしますと、6ページに業務全般の記述がございますが、業務プロセスの見直しは業務の効率化を図るという計画で、ここは一般管理費、人件費、それぞれ目標値を設定し、それに対する評定ということですので、ここは定量的に評価をしているということです。

○委員 これが4だとして、これで3だとすると、どこか悪い部分があるということにな

るのか、そういうわけでもないんですか。

○事務局 量の部分では目標値を超えてやっておられる。あとは、その以前に書いてあるのはそれぞれ、いわば内容といいますか、質の面の部分でございしますが、その部分については、定量的に評価できない部分も含めて評価をしていて、そういう意味では、先生が最初に御指摘された3というのは、数値で必ずしも評価できない部分だったわけですが、ここは3ということ……。

○委員 まあまあやっているじゃないかということになるんでしょうね、きっと。

でも、この評価はなくてもいいですよ、本来は。

○委員 改めて、一応区切りがついたから……。

マネージャー制だけだと物足りないということで、もうちょっと、また改めて、今度目標に新たなものを掲げてもらわないと評価しにくいですね。

○委員 これは、最初なかったものを初年度から入れて、2年目ぐらいから着実に整備されてきたところですね。

○委員 職員数なんかはここに入るのかもしれませんがね。

○事務局 はい。

○委員 今、正社員といいますか、職員数は何人ぐらいいますか、ナスバ全体で。

○事務局 334名です。

○委員 それで、正式の雇用関係でない職員もかなりいらっしゃるんですか。

○事務局 334は、すべて正式な雇用で、あとは……。

○委員 そのほかに、いわゆる派遣とかパートとか、そういう人もいらっしゃるんですか。

○事務局 それ以外に、嘱託のような形で、時間限定で来ていただいている方もいらっしゃいます。

○委員 それは、どれぐらいいますか。

○事務局 大ざっぱで言うと、各支所に1人ずつといったイメージで思っただけであればいいと思います。

○委員 わかりました。

○委員 それでは、この部分は原案どおりということよろしいでしょうか。

それでは、全体、原案どおりということで進めたいと思います。

それでは、次のパートをお願いします。

○事務局 それでは、7ページからですけれども、ここからがサービスの質の向上云々と

いうところに入りまして、最初は（１）指導講習の①です。講習回数の増回、それから業態別講習実施、事業規模別講習の実施ということですがけれども、いずれも実施されておりまして、これは目標どおり達成ということで３でございます。

それから、②ですが、特別講習におけるグループ討議を盛り込んだ講習であるとか、そのほか内容の改善に努めるということが書いてありますけれども、これについても、いずれも、先ほど説明がありましたけれども、実績を着実に積み重ねられているということで３にしております。

それから、８ページですがけれども、③ですが、事故防止コンサルティングの試行的実施、９社以上という目標になっておりまして、これに対して、実際には職員の研修などに努めたりもしつつ、１１社について事故防止コンサルティングを試行的に実施しております。少し目標を上回ってはおりますが、ここは３にしております。

それから、④ですが、適性診断結果に基づく助言・指導の方法を取り入れるということで、これについても実施されているということで３でございます。

９ページ目ですが、受講者・事業者に対するニーズ調査をして講習内容の充実を図るということですが、これも講習回数の増回、ドライブレコーダーを取り込むというようなことを達成していただいていますので３でございます。

それから⑥、以上の話を踏まえて、評価度 4.0 以上とするということに対しては、受講者からは 4.40、事業者からは 4.26 という高い評価をいただいているということで４でございます。

10 ページ目ですが、次に適性診断についてです。

①ですが、自動視野測定器 10 台以上導入、それから、アイカメラ・シミュレーターの試行導入とありますけれども、これについても、いずれも目標どおりやっていたというので３でございます。

次に②ですがけれども、助言内容を業態別に改良するとか、担当職員への研修により質を向上させる、それから、適性診断活用講座を実施するということですがけれども、これも、いずれも計画どおりやっていたというので３でございます。

11 ページですが、③産業カウンセラー資格取得 80%以上ということですがけれども、それに対して 87%達成されているということで３でございます。

それから、④ですがけれども、事業者・関係者への情報提供、これは全国的な診断結果データというものをまとめて、地域別とかいろいろ解析をして、その情報提供を行うという

ものですが、これについても着実に実施していただいているということで、これは3にしております。

⑤ですが、いずれにしても、受診者・事業者に対してニーズ調査を行って内容の充実を行うということですが、業態別の記述などを実施していただいておりますので3ということでございます。

⑥、評価度 4.0 ということに対して、受診者からは 4.21、事業者からは 4.20 ということで、これは、いずれもかなり上回っているということで4にしてあります。

ここで、また一たん切らせていただきます。

○委員 業務の資質の向上に関する評価項目の指導講習業務と適性診断業務にかかわる項目ですが、いかがでしょうか。

○委員 1つよろしいですか。

○委員 どうぞ。

○委員 11 ページの③の診断業務担当職員の 80%以上というのが目標で、実績として 87%ですね。これが3であるというのは、大体 85~86 なら3で、90 なら4というような意味でもないんですか。

○事務局 ちょっと補足させていただきます。済みません、ちょっと説明が足りず恐縮です。

平成 17 年度の実績、1 年前ですね。1 年前の実績で、実はそこで 86 まで達成をされていて、今年は1%分しかふえていないということでございます。済みません、ちょっと舌足らずで。

○委員 でも、これから先は、ほんの1%ずつぐらいですね。

○委員 同じように、講習の受講者の評価度というのも、大体伸びがとまるシナリオにはなっているんですけど。

このあたり、こういうことで、特段御意見ございませんでしょうか。

それでは、原案のとおりということにさせていただきたいと思います。

それでは、12 ページから後をお願いいたします。

○事務局 続きまして 12 ページからですが、まず(3)療護センターのところですが、①脱却者数 30 名以上ということに対して、平成 18 年の1年だけで 16 人脱却、それで、中期で合計 64 ということでございまして、すぐれているということで4にしてあります。

それから、②千葉療護センターにPETという機械を整備する、それから入退院プロセ

スの構築を図るということですが、これは、目標どおり達成ということで3でございます。

③ですが、短期入院事業というものをやりましょうということで、千葉療護センターにおいても実施を始めたということで、目標どおりでございますので3でございます。

それから、13 ページですが、④患者・家族に対する支援であるとか、療護センターの知識・技術の提供など、在宅介護者への支援を評価するということですがけれども、これについては、メディカル・ソーシャル・ワーカーによる情報提供、機関誌「ほほえみ」による情報提供に努められておりますので3にしてあります。

それから、⑤ですが、学会発表 10 件以上、それから、短期入院協力病院への実務研修ということですが、実績として学会発表 22 件されて、それから、短期入院協力病院への研修も2回やったということで、特に学会発表が、かなり頑張っているというところで4でございます。

それから⑥、外部検査を年間 9,000 件以上受託するということについて、平成 18 年度、1万 2,532 件ということで、かなり上回っているの、これについては4でございます。

14 ページに行きまして、次は介護料です。

①ですが、被害者の状況に応じた介護料の支給、それから、短期入院費用にかかる助成を行うということですが、これも着実に実績を上げられているということで3でございます。

次が、介護料受給者に対していろいろな相談に応じる等々しまして、評価度を 4.0 以上とするということなんですけれども、いろいろ努められたのですが、介護料受給者からの評価が 3.66 ということで 4.0 に達しておりませんので、これは2というふうにさせていただいております。

それから、15 ページですが、(4) 交通遺児等に対する支援業務です。無利子貸付を行うとともに、「友の会」の活動などで精神的支援を強化していく。それで、精神的支援に関する評価度を 4.0 以上とするということですが、これについてもいろいろと、例えばプロスポーツ選手や企業などから支援を受けたりしながら精神的支援を強化されたりしまして、評価度 4.17 ということでございます。これについては3というふうにさせていただいております。

16 ページですが、広報活動業務です。介護料なり交通遺児貸付のパンフレット、ポスターを全市町村ほかに配布するとか、療護センターのパンフレットを病院などへ配布する。こうやって周知活動をされるということですが、これも実施していただいておりますので

3でございます。

それから②、各損保会社に協力を依頼して、受給資格者に対して周知徹底を図るということ。これも、そのとおりされているということで3でございます。

それから、17 ページですけれども、(6) 自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝業務。

①交通安全フェアなどの催しで、いろいろと宣伝活動をするということについて、これも、いろいろと取り組んでいらっしゃるので3ということでございます。

②について、これも都道府県単位での催しに支所単位で参加していくということですが、これについても全国の支所で広報活動をやっていたということで3でございます。

とりあえず、以上でございます。

○委員 ありがとうございます。

それでは、ただいまの12 ページ以下で御質問ご意見をお願いします。

●●委員、どうぞ。

○委員 12 ページですが、脱却者数が目標に対して上回ったから4という説明を受けたんですけれども、受講者とか講習と同じように、入院患者あるいは脱却した人の評価というのは、後のページに何か、家族のものがありますね。御本人のそういうアンケートというか、評価はとっていらっしゃるんですか。

何を心配しているかという、目標を上げようとして、脱却のときの基準を操作しようとしたらできるかもしれませんね、病院側で。そういうことはないかどうか、ちょっと気になったので。それは、ちゃんと証明できるんですか、公正にやっているということは。

○事務局 まず、家族からの評価度をとっているかということですが、これに関してはとられていないです。

実際のところ、基準を甘くしてたくさん脱却させて見栄えをよくするという話はありませんけれども、実際には、やはりそれぞれの家族からすれば、自分の息子が治ったかどうかというのは、ものすごい関心事項なので、脱却していないのに脱却したという扱いをされたら、それは家族が多分怒りますので、そういう意味では、そんなに心配しなくてもいいのかなという気はしております。

○委員 ただ、前に私はあそこを見学させていただきましたけれども、病院の院長も含めていろいろ説明も受けたんですが、ああいう病院での脱却というのは一般の病院の退院と

は大分違いますね。ですから、患者本人とか、その家族が見たら、素人じゃわからないフ
ァジーな分野が随分あると思うんですよ。つまり、病院のケアは、一応ここまでですよ。
あとは御自宅で、連携しながらということで、だから、見かけ上、第三者が見ても非常に
わかりにくいところではないかと思ったんです。それは大丈夫なんですか。

○事務局 おっしゃるとおり、かなり専門的な医師の判断になりますので、本当に厳密に
いってどうかというのを素人目に見てわかるかというところ、そこは、なかなかわからないと
ころはありますけれども、それぞれのお医者さんは誇りを持って仕事をされているという
のは私たちも感じているところがございますので、そんなに疑いの目を持たなくてもいい
のかなと思っています。

いずれにしても、医師の判断だからよくわかりませんというようなことではまずいと思
っておりますので、患者さんからも、事あるごとにいろいろな意見は聞くような機会を設
けて、もし何か問題があるのであれば療護センターにぶつけるというようなことは、引き
続きやっていきたいと思っております。

○委員 もう1つは、厚生労働省あたりが、何で旧運輸省が病院経営するのと、すごく初
歩的な疑念を持って、結構批判的に見えていますね。そういう背景、環境があるので、我々
関係者としては、いい意味で質的な担保といいますか、保障をした上で主張したいと思っ
ているんですね。そういうときに変なことが起こったらまずいと思ったので、今、ちょっ
と伺いました。

○事務局 さっき、ちょっと説明があったんですけども、いわゆる空白地域解消という
ことで、北海道、九州の一般病院に療護施設機能を委託するというのをこれからやろうと
されているんですが、その検討委員会に厚生労働省もちゃんと入っていただいております
で、ちゃんと連携をとってやっておりますので、そんなに疑念の目で見られなくてもいい
のかなと思います。

○委員 でも、基本的には北海道と九州も、千葉と同じような質のものを建てる構想があ
ったわけでしょう。それはギブアップさせられたわけでしょう。私は、そういうふうには認
識したんですよ。独自の計画で拡大しようとして空白地域をなくそうとしていたのが、事
実上できなくなった背景は、今、私が、ちょっと言い方は露骨だったかもしれませんが、
平たくわかりやすく言ったかもしれませんが、それで協力病院ということで、いわ
ば国交省としては断念したのだと僕は思っています。そういう認識はまずいですか。

○事務局 厚生労働省との関係というよりは、財源を我々が用意できるかどうかの方が大

事として、やはり、ああいう箱物を建てるとお金もかかりますので、なかなか財政事情がそこまで許さないということなので、やむなく一般病院委託というか……。

○委員 そういう理屈なんですか。

○委員 自賠償保険の懇談会でも、一応そういうことではなかったでしょうか。

○委員 それからすると、今ある病院も、割と財政負担が厳しいだろうという理屈で退却させられる可能性もありますね、未来としては。それは大丈夫なんですか。

なぜ、そういうことを言うかといったら、やはり千葉を見せていただいて、すごく僕はクオリティが高いと思いました、グレードは。つまり交通事故が原因で脳障害等、脊損になった患者さんを見ているんですけれども、実は労働災害でも同じような患者さんはいらっしやるわけですね。労働災害とか、ほかのメカニズムで似たような患者さんになっても、あの病院は受け付けませんね。だから、それが非常に一般から見ると、ややぜいたくに見えちゃって、厚生労働省さんなんかはジェラシーを持ったのかなと僕は思ったんですよ。

いい意味で、交通事故の社会的な損失を、やはり組織的にきちっと、いいクオリティをキープした上で守っていくというんですか、そういう基本ポリシーは、こういうことを通して維持すべきだと私は個人としては思っているものですから。

○委員 とりあえず、年度の評価をしているので……。

○委員 もう1つよろしいですか。済みません。

○委員 どうぞ。

○委員 17 ページですが、周知宣伝、広告宣伝の話です。これは3、3でいいと思うんですけども、3、3以外はできないかなというのは、本来、広告論なんかで言うと広告効果の測定をやりますね。どれだけ効果があるかというのをやらないと広告宣伝の評価というのはできないので、多分、この形で、つまり広告の量だけでやっていくと、3以外は、ほとんどないんじゃないかという気がするんです。ですから、どこかで、やはり一度、調査なんかをやってもらおうと、ナスバさんの方でも、相談に来た人なんかには調査してみると何か出るんじゃないかという気がしますので、ここは、本当に3、3以外ないかなというふうに思いました。

○委員 最後のところの、そういう意見的なところで、生かせるものがあれば生かしていきたいと思います。

ほかに、この評点について、いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、この部分は原案どおりということにさせていただきます、18 ページ以下のパートをお願いいたします。

○事務局 18 ページからですが、まず、(7) 情報提供業務、アセスメントです。

①、これは星の数の改善度合いですけれども、平成 14 年度から比較して4%以上改善ということに対して 7.5%改善をしたということをごさいます、これを4にしてあります。

それから、②ですが、アセスメントのパンフレットの配布箇所数を前年度以上とするとか内容の改善に努めるということ、さらには評価度を 4.0 以上とするということですが、配布箇所数は前年度よりも増やしていただいております。それ以外にも、例えばアセスメントグランプリ制度創設等々、いろいろ取り組みをされておまして、最終的な評価度については 4.03 というので、4.0 をクリアしているということですので3にしてあります。

19 ページですが、アセスメントの中で歩行者保護性能のアセスメント、それから、側面衝突試験の試験方法の見直しを行うということで、これについても目標どおり取り組まれているということで3でございます。

20 ページですが、④実事故データの調査・収集で相関関係を分析するというですけれども、ブレーキ試験結果との相関関係について分析されて関係があるということを確認されたということで、これは3でございます。

それから⑤、アセスメントで海外との連携、国際会議の話なども含めて目標を書いておりますけれども、昨年、世界NCAP会議、NCAPセミナーを開催されるなど取り組まれているということで3でございます。

21 ページですが、⑥でアセスメントの外部評価をタスクフォースでやる。それから、結果をホームページで公表する。これも、そのとおりやっておりますので3でございます。

22 ページですが、3. 予算、収支計画及び資金計画。これについても、特に問題なく実施されているということで3でございます。

それから、該当のないものがあるので飛ばしまして、7番、(1) 施設及び設備に関する計画ですが、これは療護センターの施設を整備することに関してですけれども、予定どおり、千葉療護センターのPETの整備をやったということで3でございます。

最後、23 ページですが、人事に関する計画でございまして、人員削減に努めるという目

標ですけれども、予定どおり2名削減ということで実施をされたりしておりますので、これは3にさせていただいております。

以上でございます。

○委員 ただいまの区分ではいかがでしょうか。

先ほど●●先生、アセスメントについてご指摘をいただいていたのですが、いかがでしょうか。

○委員 先ほど考えていて、今拝見して、もし来年も先ほどのようなことを反映されてバージョンアップされても、別に4だからといって5にする必要はないと思いました。また4のままでいいかなと思いました。そういう改善活動の成果を評価して4が数年続くというのは、別に問題はありませんね。無理して5にしなくても。

○委員 はい。

○委員 だから、そういうことで、これで結構です。

○委員 ほかに、いかがでございますか。

○委員 ちょっと意見ですけれども、先ほどの御説明も、ここでの評価の書かれていることもそうですが、自動車アセスメントの評価を好意的にやっておられるわけですけれども、よくよく考えたら、メーカーの努力があって初めて評価は上がるんですね。だから、ナスバの出番が、広報が効果を奏して、アセスメントの社会的知名度が上がったから、各メーカーが意識して競争原理を導入して頑張ったから上がったと、やや間接的な言い方になっていますね。できれば、もうちょっとナスバさんの直接的な貢献がわかるような表現が得られるといいかなと思ったんですけれども、これはいかがでしょうか。

つまり、メーカーが頑張って全体の評価が上がれば、「それはおれがやったんだ」という言い方をしているわけですけれども、確たる証拠があるのかないのか。

○事務局 先生の御指摘は、ナスバの具体的な努力をもう少し自覚して、メーカー任せではなくて、メーカーと一緒に進んでいくという御指摘だと思うのですが、先ほど事故対機構も、その御指摘にこたえるべくコメントしておられましたので、我々国交省としても、同じ歩調で進んでいきたいと思っております。

御意見ありがとうございます。

○委員 総合評価のところ、あるいは考えていただいてもよろしいかと思います。

ほかに、いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、ただいまの部分の評点は原案どおりということにいたします。

そうすると、全部原案どおりですね。

○委員 ちょっといいですか。

○委員 どうぞ。

○委員 実事故との相関のところがありましたね。アセスメントで。20 ページですか。これは3になっているんですけども、僕は、これは4でもいいかなと思いました。

理由は——4でもというのは失礼な言い方ですね。4にするといいかなと思ったのは、実は、これは長い間期待されていた項目なんですよ。それで、かなり時間がかかったんですけども、実事故とアセスメントの評点との相関がわかる形で公開されつつあるということだと、そういう認識でいいですね、これは。だから、もうちょっと積極評価してよろしいのではないかと思います。いい意味で後押しするために。

○委員 という御意見ですが、いかがでしょうか。

○委員 なぜ3なんですか。

結構、これはマーケットの期待にこたえているんですよ。

○事務局 先ほどの●●先生のお話じゃないですけども、ちょっと抽象的な計画の立て方だったので、なかなか4をつけづらかったということもございます。

○委員 数量目標を書いて……。

○事務局 もちろん、数量だけがすべてではないので、先生方の御判断で、もちろん4にしても構わないと思いますけど。

○委員 ドライブレコーダーの活用云々ということで、もうちょっと頑張っただけというのを残しているから、逆に次回に期待するところ大という形で考えろという……。

おおむね、本当にナスバさんは頑張っていますからね。

○委員 全体的には、仮に原案どおりだと、合計点数が168点で、項目数52ですので、公式を当てはめると108%となって「順調」ということになりまして、去年よりいい点ですね。

ですから、全体としてはいい点がついているかと思うので、3でよろしいでしょうね。

○委員 はい。

○委員 それでは、評点は以上のようなことで、合計に基づいて108となるということで確定したいと思います。

続きまして、最後のページの総合評価でございますが、先ほど、ナスバの方から自主改

善努力の実績報告がございまして、それを踏まえて、運輸安全マネジメント制度の普及・促進に関する取り組み、飲酒運転防止のより一層の徹底のための取り組み、及び重度後遺症患者やその家族のための精神的な支援の充実・強化のための取り組みについて、推奨事例として評価するということではいかがかと思えます。総合評価のところの一番下に書いてあるようなこととありますが、ここはそういうことでいいのかということと、欄が上に2つございまして、法人の業務の実績全般、それから業務の改善に向けた課題・改善点、その他の意見ということとありますが、このあたりの記載について、御意見をいろいろいただければと思えますが、いかがでしょうか。

まず、下のその他推奨事例等ですか、要するに、自主改善努力の実績で評価すべきもの、この3点を、とりあえず原案として上げておりますが、いかがでしょうか。

一番下の重度後遺障害者や家族に対する支援というのは、なかなかこれは難しいということで、評点のところでは、あまり高い点はないのですが、とにかく頑張っていたきたいということでもあるので、こういうところで、いろいろ取り組みを始めておるということで書いてみてはどうかなということでもあります。

法人の業務の実績のあたりは、全般的に「順調」ということでよろしいでしょうか。

それから、課題・改善点、例えば、先ほどから●●先生がおっしゃっていただいているようなアセスメントのやり方、あるいは情報公開の仕方、あと、どんなものが先ほどからありましたかね、御意見をいただいた中で。

○委員 私は、どちらかという、例えば目標値を出すときにインプットとアウトプットの両方が本来なければいけない。これだけやったからいいだろうではなくて、それが、やはり目的は効果であり結果ですから、やはり両方をこれからは考えていくべきだというふうに、ちょっと言ったつもりだったんですが、そういうものを入れられるどうか。

○委員 では、ちょっとその点も工夫していただいて、入れられれば入れていこうかなと思えます。

ほかに。

○委員 そのあたりについて、私は、たまたま事務的整理で番号を振ったんですけども、52項目とおっしゃっていますけれども、該当しないというものは省くんですね、3項目は。

○委員 そうですね。

○委員 そうすると、51項目のようですけども、後で確認してください。

○委員 はい。確認してもらいます。一応、間違いはないと思うんですが……。

ほかに、ございませんでしょうか。

それでは、この総合評価のところは、今申し上げたような方向で文章を考えまして、また最後、御意見をいただく機会をとればとるということで、ひとまず私の方へ御一任ということでもよろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○委員 それでは、これで 18 年度の評価を終わりましたので、またナスバに入っていたいで、今度は第 1 期中期目標期間の評価ということになりますが、10 分程度お休みして、4 時から再開ということにしたいと思います。よろしくをお願いします。

〔暫時休憩〕

〔ナスバ入室〕

○委員 それでは、大体お戻りのようですので、分科会を再開したいと思います。

(4) 第 1 期中期目標期間の業務実績に関する評価について

○委員 まず、中期目標期間の業務実績の評価の進め方について、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 次に中期目標の方になりますけれども、同じく、参考資料 1 の基本方針に基づいて行っていただきたいと思っております。

中期目標期間の業務実績評価につきましても、同じように、今度は青い色の冊子、資料 5 の「中期目標期間に係る業務実績報告書」、この内容をもとにいたしまして、項目ごとに 5 段階の評価を行っていただきまして、その評定を踏まえまして、総合的な視点から記述式により業務全体の評価をしていただきたいと思っております。

次に総合評定として、やはり 5 段階で評価をつけていただきます。それは、各項目の評価と、それから業務全体についての記述式の評価を踏まえて最終的につけていただくということをお願いしたいと思っております。

なお、特筆すべき法人の自主的な努力については、その記述式の総合評価に含めて評価をしていくということになります。

この中期目標期間における業務実績評価につきましても、初めにナスバより報告書の説明を聴取した後、ナスバに退席願いまして、評価調書の各項目ごとに審議していただくということに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。

○委員 以上のとおりでございます。

それでは、まず資料5の「第1期中期目標期間に係る業務実績報告書」について、ナスバから御説明をお願いしたいと思います。

これも先程と同じで、質疑につきましては、全体を伺った後で時間をとりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、お願いいたします。

○事故対機構 それでは、第1期中期目標に係る業務実績報告をさせていただきます。

国土交通大臣から示されました第1期中期目標期間は、平成15年10月に始まりまして平成18年度で終了いたしました。当機構におきましては、第1期の中期計画及び平成15年度から平成18年度までの各年度の年度計画に基づいて事業を実施したところでございます。

この第1期中期目標期間の業務実績報告書は、中期計画で定めた項目ごとに、業務評価に関する基本方針に沿って実施内容をまとめております。

この第1期の中期目標期間におきましては、一部を除いて計画どおり、あるいは計画を上回って実施できたのではないかと私どもとしては考えておるところでございますが、内容につきまして、これから御説明申し上げますので、よろしく御評価の方をお願いいたします。

まず、第1番目に、業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置について御説明を申し上げます。

最初に、組織運営の効率化でございます。

1ページでございます。

マネージャー制の導入に向け、試行と検証を行いながら準備を進め、平成16年度から本部に、平成17年度から地方組織を含め全組織においてマネージャー制を導入いたしました。この導入によりまして、業務の繁閑に応じた機動的な人員配置やプロジェクトチームの展開による柔軟かつ効率的な業務運営を実現したと思っております。

人材の活用について、8ページでございます。

産業カウンセラー等の資格取得者を、平成15年度に比べ22人多い99人を配置いたしました。新しい人事評価（勤務評価）につきまして、試行と検証を行いながら準備を進めてまいりまして、新しい仕組みを構築いたしました。この制度は、本部については平成18年10月から導入いたしまして、地方組織の職員についても平成19年度から実施すること

にいたしましたところであります。

次に、指導講習業務についてであります。

11 ページです。

第1期中期目標期間中に育成した職員により、専任講師が行っていた講義の30%を職員が実施することによりまして、業務経費を739万7,000円削減いたしました。

13 ページでございます。

中期目標期間中において、受講者管理システムの作成により業務の効率化を図るとともに、平成16年度から順次インターネット予約システムを導入いたしまして、平成18年度からは全支所において、講習に係るインターネット予約システムを導入いたしました。

16 ページでございます。

受講者が少ない開催場所について、サービス水準を考慮しながら、隣接県との共同講習を行う等によりまして、11会場の集約化を実施いたしました。

18・19 ページでございます。

視聴覚機器の導入、講習内容の充実、利便性の向上、それから、トップセールスによる呼びかけ等によりまして、受講者数を1万1,000人増加させております。これによりまして、自己収入を、平成14年度に比べ、率にして14.7%、額にして6,500万円増加させております。

20 ページでございます。

職員による講義の担当実施、開催場所の集約化等による業務経費の削減、一方で、講習内容の充実、利便性の向上等による自己収入の増加ということがありまして、平成18年度において自己収入比率を、中期計画の目標35%を上回る38.8%まで引き上げました。

次に適性診断業務についてであります。

21 ページです。

中期目標期間中に職員25人に対し研修を行い、育成した職員により、大学教授等の専門委員が行っていた助言指導のうち30.3%を実施し、376万2,000円の業務経費の削減を行いました。

22 ページです。

本部・支所間のオンライン化による業務の効率化・合理化を図るとともに、受診者からの問い合わせ対応の迅速化のための業務マニュアル、適性診断業務の適切な対応のための手引きを作成いたしました。

平成 16 年度から、診断申し込みに係るインターネット予約システムを順次導入いたしまして、平成 18 年度からは全支所において導入いたしました。その結果、例えば非常に受診者の多い、電話受付の殺到していた東京主管支所では予約システムが 27.3%を占めるというようなことで受付業務の効率化が図られております。

25・26 ページでございます。

第 1 期中期目標期間中に、適性診断活用講座の実施、貸出し用自動適性診断機器の導入、インターネット予約システムの運用開始等によりまして、受診者数を 8 万 7,000 人増加させ、自己収入を平成 14 年度に比べ、率にして 41.2%、額にして 3 億 7,800 万円と大幅に増加させました。

28 ページであります。

業務の効率化による経費削減と、一方、利便性の向上等による自己収入の増加によりまして、平成 18 年度において自己収入比率を中期計画目標の 35%を大きく上回る 42.8%にまで引き上げました。

重度後遺障害者に対する援護業務についてでございます。

29 ページです。

医療水準・コスト水準等に関し、平成 15 年度から毎年度、タスクフォースにより外部評価を受け、その結果をホームページ等で公表いたしました。

32 ページであります。

看護師配置数の段階的削減等による経費節減、一方、外部受託検査件数の増加等による収入増加によりまして、平成 18 年度既存病床に係る運営経費を平成 14 年度に比べ、率にして 13.7%、額にして 3 億 4,800 万円削減いたしております。

介護料支給業務であります。

34 ページです。

汎用ソフトを活用して事務処理時間の短縮化を図りました。また、介護料受給資格認定申請書等をホームページからのダウンロードができるようにして、利便性の向上を図っております。

交通遺児等に関する支援業務についてであります。

37～38 ページであります。

債権回収経費について、育成業務管理員の給与単価を引き下げるなどして、平成 14 年度に比べ、率にして 29.4%、額にして 8,300 万円を削減いたしました。債権回収のマニュ

アル化等により効果的な債権回収を行うことにより、債権回収率 90%以上を確保いたしております。

39 ページです。

貸付債権については、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、リスクに応じた引当金を計上しております。その結果については、ホームページ等で公表いたしております。

情報提供業務（自動車アセスメント）についてであります。

42 ページです。

分析用ダミーセンサーの交換頻度の見直し等を行いまして、1 台当たりの試験実施費について、平成 14 年度に比べ、フルラップ試験 12.7%、オフセット試験 9.5%、側面衝突試験 5.6%、チャイルドシート試験 13.7%、ブレーキ試験 4.3%に相当する額を削減いたしております。

業務全般についてであります。

44・45 ページをご覧ください。

業務プロセスの見直しを実施し、業務運営の効率化を図りました。

人件費を除く一般管理費について、効率化の取り組みを一層推進し、経費の節減に反映させたことにより、平成 14 年度に比べ、率にして 20.3%、額にして 3 億 200 万円を削減いたしました。

退職手当等を除く人件費について、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直し、職員の削減等により、平成 14 年度に比べ、率にして 8.7%、額にして 2 億 7,500 万円を削減いたしました。この結果、人件費を含む一般管理費について、平成 14 年度に比べ 12.4%の削減を行っております。

次に、国民に対して提供するサービス、その他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置について御説明いたします。

まず、指導講習業務であります。

51・52 ページをご覧ください。

講習回数について、平成 14 年度に比べ 111 回増回し、平成 18 年度には 892 回実施をいたしました。

業態別の一般講習について、平成 15 年度に比べ 208 回増回し、全支所において 649 回実施をいたしました。

事業規模による運行管理体制の相違に応じた内容を加味した事業規模別講習を実施するとともに、その一環として出張講習を実施いたしております。

57・58 ページであります。

すべての特別講習において、少人数受講者参加型講習等を実施するとともに、教材の効果的な活用を図るために視聴覚機器の導入を行いました。

一般講習において「危険予知トレーニングシート」を用いた乗務員の事故回避能力向上のための訓練方法を含めた講習の実施、飲酒運転防止の啓発、テキストの改訂等を行い、講習内容を充実いたしました。

60～64 ページであります。

事故防止コンサルティングを担当する支所職員に対して、事業者の中で展開できる事故要因分析やカウンセリング手法等についての研修を実施するとともに、事故防止相談窓口において事故防止に関する相談を実施いたしました。

平成 18 年度において、11 社の事業者に対し、企業コンサルティングを試行的に実施し、支援を行いました。

67 ページです。

「適性診断結果に基づく助言・指導の重要性及びその手法」を取り入れた教材を用いて、適性診断結果を活用した運転者教育についての講習を、平成 18 年度において 892 回実施いたしました。

70 ページでございます。

受講者及び事業者に対するニーズ調査を実施し、この調査結果に基づき、前述のような講習の改善を含めた講習内容の充実を行いました。

77 ページであります。

受講者及び事業者に対する満足度評価の調査を行いまして、受講者における評価度については、平成 14 年度より 0.56 ポイント向上させ、平成 18 年度には 4.40 という高い評価を得ました。

事業者における評価度については、平成 18 年度に平成 14 年度と同じ 4.26 の評価を得ております。

いずれも、目標値の 4.0 に比べますと、かなり上回っていると思っております。

次に、適性診断業務であります。

82・83 ページであります。

診断内容の高度化を図るため、自動視野測定器を 42 台導入いたしました。

アイカメラシミュレーターを開発・改良し、診断結果コメント案を作成した後、東京主管支所に試行導入をいたしました。

貸出し用自動適性診断機器を 201 台導入し、受診者・事業者の利便性の向上を図っております。

91・92 ページであります。

受診者にとってわかりやすく、管理者にとっては助言しやすくするため、診断結果コメントを業態別に記述するように改良いたしました。

適性診断の質の向上を図るため、全カウンセリング担当職員に対し研修を行っております。

適性診断活用講座について実施マニュアルを策定、テキストを作成し、全支所で活用講座を実施いたしました。

96 ページであります。

産業カウンセラー資格取得研修を計画的に実施し、適性診断業務担当職員の 87%の職員に資格を取得させました。

97 ページでございます。

事業者の運行管理における診断結果の活用を促進するための解析システムを構築し、個人情報保護を図りつつ、事業者及び関係者に対し情報提供を実施いたしました。情報提供の件数は、平成 15 年度の 150 件が平成 18 年度には 2,948 件と大幅に増加いたしております。

99・100 ページであります。

受診者・事業者に対する調査を実施し、その調査結果に基づき、先に述べましたような診断内容の充実や診断機器の改善等を行っております。

また、第 1、第 3、月 2 回の土曜日開業を順次実施してまいりまして、平成 19 年 4 月からは 49 支所で実施することといたしました。

110 ページであります。

受診者における評価度につきまして、平成 18 年度は、平成 14 年度より 0.45 ポイント向上、4.21 の評価を得ております。

事業者における評価度につきましては、平成 14 年度より 0.08 ポイント向上いたしまして、4.20 の評価を得たところでございます。

次に、重度後遺障害者に対する援護のうち、まず療護センターについてでございます。

115 ページであります。

病棟ワンフロアシステム、プライマリー・ナーシングシステム、高度先進医療機器による治療などを行いまして、脱却者数 30 名の目標を大きく上回る 64 名といたしました。

116 ページであります。

各療護センターについて、入院から退院までの手続や各段階における患者家族への説明内容を明確化した入退院プロセスを構築いたしました。

平成 17 年度において、東北・岡山療護センターの磁気共鳴断層撮影装置（MR I）を更新、平成 18 年度においては、千葉療護センターに陽電子放射断層撮影装置（PET）を整備いたしました。

120 ページであります。

第 1 期中期目標期間の前から実施しておりました東北・中部に加えまして、平成 16 年度からは岡山、平成 18 年度からは千葉療護センターにおいても、新たに短期入院事業を行いました。平成 18 年度は、4 療護センター合計で 36 名、延べ 401 人日の短期入院患者を受け入れ、療護センターの有効活用を図っております。

121～123 ページであります。

各療護センターでは、メディカル・ソーシャルワーカーにより、入院申し込みに係る相談・案内など積極的な支援を実施し、相談件数が年々増加しております。

在宅介護支援といたしまして、機関誌「ほほえみ」に、療護センターにおいて行っている介護に関する知識・技術の情報を掲載いたして支援を行っております。

126 ページであります。

療護センターにおける遷延性意識障害者に対する治療・看護技術を一般病院に普及させるために、地元大学等と連携しながら、日本脳神経外科学会及び日本意識障害学会において、第 1 期中期目標期間内において 78 件の学会発表を行っております。

このほか、短期入院事業に協力する病院への実務研修を計 9 回、37 名に対して実施いたしました。

131 ページであります。

4 つの療護センターにおきまして、高度先進医療機器を活用した外部検査の受け入れに努めました。その結果、4 療護センターにおいて、年平均 1 万 1,744 件の外部検査を受託し、年平均 1 億 6,800 万円の収入を得ております。

次に、介護料支給等支援業務であります。

132・133 ページであります。

重度後遺障害者及びその家族に対し介護料の支給を行いました。支給対象者は、平成 14 年度に比べ 1,268 人増加し、支給額も 8 億 800 万円増加いたしております。

短期入院者に対する助成対象者であります。これにつきましても、平成 14 年度に比べ、平成 18 年度には 183 人増加し、助成額も 600 万円増加いたしております。

136・137 ページであります。

平成 15 年度から、各主管支所に介護相談窓口を設置し、介護に関する相談支援を実施いたしました。平成 18 年度には、その相談時間を 2 時間から 4 時間へ延長いたしまして、本部にゼネラルアドバイザーを配置いたしました。この相談窓口における相談件数は年々増加しておりまして、平成 18 年度は 2,287 件の相談支援を行っております。

機関誌「ほほえみ」の発行回数を平成 18 年度から、年 2 回から 4 回に増やし、療護センターと連携した介護情報提供などの各種情報を提供いたしております。

これらの措置を講じることにより、重度後遺障害者家族への相談支援に関する評価度については、目標値である 4.0 は下回ったものの、平成 18 年度には、平成 14 年度より 0.14 ポイントの向上を見ているところであります。

交通遺児等に対する支援業務でございます。

144・145 ページであります。

交通遺児等に対する経済的支援を目的とした無利子貸付を実施いたしました。貸付額は、平成 14 年度に比べ 2 億 8,100 万円減少いたしております。

貸付制度の利用者等の交流の場である「友の会」を運営し、機関誌「友の会だより」を発行するとともに、「友の会の集い」や「書道・絵画コンテスト」を全支所において実施することにより精神的支援を実施しております。

これらの措置を講じることにより、被害者に対する精神的支援に関する評価度について、平成 14 年度より 0.39 ポイント向上させ、4.17 と目標値 4.0 を上回る評価を得ております。

次に、広報活動業務であります。

150～152 ページであります。

全市町村及び関係団体等に、介護料支給業務・交通遺児等貸付制度の案内パンフレット・ポスターを配布、掲示依頼を行っております。また全国の各支所において、管内の NHK のテレビ・ラジオ放送局に対して無料放送の依頼を行い、受給資格者や貸付対象者に

対しその制度等の周知徹底を行っております。

介護料支給業務については、損保協会等と連携し、保険会社、農協を通じた案内・周知も行っております。

療護センターにつきましては、脳神経外科を主体とした病院等に配付し、患者家族への周知を図っております。

次に、自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝業務であります。

155 ページであります。

本部において、交通安全フェア等の各種イベントに出展し、参加体験型の適性診断を実施するとともに、会場におけるビデオ放映、パネル展示、リーフレットの配布等によりまして、自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を実施いたしました。

157 ページであります。

全国の各支所において、PRポスターの掲示や講習会での受講者への呼びかけ、都道府県単位での交通安全等に関する催しに対する参加、警察、市町村、病院等への訪問などによりまして、自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝を行っております。

情報提供業務（自動車アセスメント）についてであります。

159 ページであります。

平成 18 年度においては 20 車種について自動車アセスメント試験を行い、安全性能に係る指標が 5.46 と、平成 14 年度の 5.08 に比べ 7.5%改善いたしております。これは、アセスメントの結果を公表し、ユーザーにパンフレット等で周知を図ったことによりまして、自動車メーカーの安全向上に関する競争を促進したことによる効果が現われているものと考えております。

160 ページであります。

パンフレットの配布先を、自動車アセスメントについては 807 カ所、チャイルドシートアセスメントについては 926 カ所増加させております。

また内容についても、星の数を見やすくするデザインの工夫やホームページのアセスメント試験の様子を動画で見られるようにする、あるいはチャイルドシートのメーカー別検索ページを設けるなどの改善を行っております。

これらによりまして、ユーザーにおける利用度満足度に関する評価度について、平成 14 年度より 0.45 ポイント向上させ、4.03 ということで目標値である 4.0 を上回る評価を得ております。

172 ページであります。

第1期中期目標期間において、76車種について歩行者頭部保護性能試験を実施し、パンフレット等による情報提供を行いました。その結果、レベル1、2の車は減少し、平成17年度からはレベル5の車が出現するなど安全性の向上が見られております。

側面衝突試験用ダミーを、より生体忠実性の高いものに変更する試験方法の改定を行いまして、平成19年度から変更して実施することにいたしました。また、後突安全技術ワーキンググループを設置し、追突事故による頸部の後遺障害の低減を図るためのアセスメント試験の導入の検討を開始したところであります。

179・180 ページ、及び188 ページであります。

平成16年度、総合評価、フルラップ評価及びオフセット評価について、事故データとの相関を分析し、その結果から自動車アセスメントの死者数低減効果を試算して公表いたしました。それによると、平成7年から平成15年までの死者数低減効果は計1,900人、平成15年度だけをとっても400名と試算されているところであります。

また、平成18年度にはブレーキ試験結果と実事故データにおける死亡重傷率の相関関係を調査・分析し、ブレーキ性能試験における停止距離が短いほど死亡重傷率が低い相関が認められるという結果を得て、これを公表しております。

191～195 ページでございます。

海外のアセスメント関係機関との討論及び情報交換を継続的に実施いたしました。特に平成18年には、10月から11月にかけて東京において世界NCAP会議、世界NCAPセミナーを開催いたしまして、韓国、中国、インドが初めて参加し、アセスメント関係機関との討論及び情報交換を実施しているところであります。

199 ページであります。

自動車アセスメントの業務改善状況等に関し、平成15年度から毎年度、タスクフォースにより外部評価を受けております。その結果はホームページ等で公表しているところであります。

予算、収支計画及び資金計画についてであります。

205～207 ページであります。

中期計画に基づいた年度計画予算、収支計画及び資金計画を策定し、計画に沿って、サービスその他業務の質の向上を図りつつ、適正な予算の執行を行いました。

4. 短期借入金の限度額、5. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画、6. 剰余金

の使途については、実績はありません。

その他主務省令で定める業務運営に関する事項についてであります。

211～213 ページであります。

千葉療護センターにおいて 30 床の介護病床の増床を行い、平成 17 年 3 月に完成しております。

それから平成 17 年度、東北・岡山療護センターの磁気共鳴断層撮影装置（MR I）を更新いたしました。平成 18 年度には、千葉療護センターに陽電子放射断層撮影装置（PET）を整備いたしました。

最後ですが、人事に関する事項、214～215 ページ。

業務運営の効率化により、中期計画を 2 名上回る 6 名の職員の削減を行いました。

各種研修の実施により、指導講習講師を育成するとともに、適性診断業務におけるカウンセリング技術の向上について職員の資質向上を図りました。

また、安全マネジメント業務を担当する職員に対する研修を実施いたしました。

以上、第 1 期中期目標期間の実績につきまして御報告させていただきました。御評価をよろしくお願いいたします。

○委員 ありがとうございます。

それでは、ただいま御報告いただいた中期目標期間の業務実績報告につきまして、御質問、御意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○委員 人事組織ということで伺いたいのですが、課制を廃止されてマネージャー制が導入されましたね。総論としては、業務の効率化に貢献するというところでわかるんですけども、実は、民間の企業が既に経験済みで、一長一短あるということがよく知られているんですが、その辺のマネージャー制の持っている短所を顕在化させない工夫というのはどのようになさっているか、ちょっとお伺いしたいと思います。効果を上げているという評価でしょうか。

○事故対機構 従前が、どっちかという公務員的な人事制度でございまして、課があり、課長補佐がいて、係があつてという組織でありまして、それをやりますと、何系の業務は何だとか、何課の業務は何かと、こういうことが決められます。それが決められると、人間、どうしてもそれ以外は自分の仕事ではないという意識が働くものですから、そこをマネージャー制という形で、主にこういうことをやるというのは、それぞれあるんですけども、それがカチッと、A マネージャーの仕事はこれこれこれと規定的に書かれ

るわけではありませんから、業務が忙しいときは隣のマネージャーの仕事を手伝うというような格好で、非常に柔軟な形で動けるようになったというふうに私どもとしては評価しているところでございます。

○委員 説明を伺ったときに、何か、新制度の周知徹底度合いというのが、約半分ぐらいというふうに説明を受けているんですけども、それは正しいですか。どこかに出ていて気になっていたのです。

つまり私が言いたいのは、全職員の方に新制度を公正に理解していただいて、頭の中を切りかえて、実際に全社と申しますか、全体で 334 名ですね。だから、そんなに巨大な組織じゃないと思うんですけども、それをどこまで計画どおり達成できたか、そこが、ちょっと気になったんです。

○事故対機構 地方組織の効果があつたかと。そこは、実はアンケートのやり方にちょっと問題がありまして、要するに、地方組織は人数が少ないんですね。したがって、実態は何々課と言われつつも、前から、実は隣の課が忙しいときは手伝っていたよという人がかなりいまして、それで効果があつたかと聞かれると、いや、前からやっているから同じだと、そういう意識で答えた人がかなりあつたというのが……。

○委員 じゃ、心配することではないということですね。

○事故対機構 そういうことで効果があつたのに○をつけなかったという人が残りのほとんどだったという感じでございます。

○委員 俗に言う目標管理を導入されていますね。それは、いろいろな企業がやって、失敗事例は御存じですね。つまり、だんだん目標を下げていくんですね。自分で目標を出しなさいといったときに、達成度合いを高くしたいがために、最初に出す目標値を低く出しておけば、全部成功率が高くなりますね。そういう一種の自主規制が働いて、結果として活性度合いが落ちちゃうと申しますか、そういうマイナスがあるんですけども、その辺は、どうやって工夫して、マイナスが顕在化しないように事前に配慮されていますか。

○事故対機構 数字的に示せるような診断については本部の方から一定の数を目標値として示しておりますので、勝手に自分らで低い目標を立てるということはならないことになっております。

それから、あとは定性的なものについては、なかなかそうはいかないんですが、そこは、やはり支所長が、そういう目標でよしとしているということは支所長の志が低いんだよ、支所長の評価が下がるよと、これは口をすっぱくして言っております。

○委員 言わないと、やはりやらないんですか。

○事故対機構 初めてなんですね、これも。今までは、どっちかという公務員型の組織で来ていましたので、初めてこういう目標をつくって管理してということなので、まずは、やはり管理者の意識を高めたいなということです。

○委員 平均年齢は何歳ですか。334名の。

つまり年齢構成は……。

○事故対機構 40代だと思います。

○委員 それで、年々高齢化していくんですか。それとも、そうではない。

○事故対機構 今、新期採用を抑えていますから、少し高齢化が進んでおります。

○事故対機構 団塊世代がこれから60歳になっていくという、一般社会とほぼ似たような形でございます。

○委員 では、長期的には何かアクションをとらないという感じですね。

あとは、実は先程の前半部分と大分重なる部分があるので、繰り返すのはやめようかと思っただけなんですけれども、1つだけ新しいことでいいですか。

重度後遺障害者の支援業務と交通遺児の貸付について、これは、ちょっと私が不勉強なので事業の中身を教えてほしいんですけれども、日本全国の交通事故で発生した、いわゆる重度後遺障害者、あるいはその結果、交通遺児になられた方は、すべてナスバさんの事業対象と見てよろしいんですか。

それで、その捕捉率といいますか、母数は、ちゃんとうまくカバーできているかどうか、ちょっと気になったんですよ。

○事故対機構 お答えいたします。

まず、最初の重度後遺障害の関係ですけれども、うちの方で療護センターに入院していただくなり、あるいは介護料を支給しておりますが、ただ、うちの制度を利用していない方もいらっしゃいます。例えば、お仕事であれば労災の介護料を利用されている方もいますし、あるいは介護保険を利用されている方もおりますので、ですから、実は最初から重度後遺障害者になった方のすべてをうちの方が担当しているわけではございません。

○委員 わかりました。僕の心配事は、ナスバの認知度が、まだそれほどじゃありませんでしょう。それで、例えばJAFというのは、結構皆さん、ドライバーは知っていますよね。それで、運転免許を取ると同時にナスバというふうになだつながっていないのが不安材料でして、私から見ると。すべて、明日は我が身ですね、運転をしている人は。いつ、

どんな形で事故に遭うかわからないので、事故に遭ったときには、例えば私なんかも、免許証の中にJAFの電話番号なんか、全部小さいカードで持っていますけれども、ナスバの電話番号は、僕は、たまたま仕事があるから知っていますが、一般のドライバーの日常的な情報になっていないと思うんですよ。

それで、不幸にして重度後遺障害を患った方は、今おっしゃった幾つかの選択肢がありますね。つまり、当人は意識がなくなってしまうかもしれないので、御家族とか周辺の方が、Aか、Bか、Cかというときに、ナスバさんがきちっと選択肢に入っているのかが、ちょっと気になったんです。それは大丈夫なんですか、事業を主宰されているそちらさんとしては。そこをちょっと教えていただければと思います。

○事故対機構 これは我々も、ナスバが独立行政法人になってからの課題として、今、●●委員が言われたように、事故に遭ったときには、やはり先進的な医療施設も持っているナスバに入院可能かどうかを聞いてみようか……。そんなことを多くのユーザーが考えていただければいいんですが、私どもの認知度は、いろいろなやり方で調査していますが、モーターショーのように、比較的車を御存じの方がお見えになるところでとって、まだ1割台なんです。そういった状況では、重度障害を負ったら、まずナスバに聞いてみようというふうになかなかないのが現状であります。

ですから、昨年も、そうした一般国民へのアピールをもっとするという御指摘もいただき、我々としては大事な課題として考えております。先程、御挨拶で触れさせていただきましたように、多くの被害者にとって、まずナスバに聞いてみて、それで、例えば市町村の制度を使うとか、労災を使うとか、あるいは弁護士に相談するなどのアドバイスをさせていただけないかなと思い、実は、そういう窓口をつくらうということを今考えております。

○委員 例えば、運転免許を取る教習所がありますね。民間の自動車教習所。あれは、私たちの知っている知識では、どうも警察庁がいろいろと支援されていますね、運営に関して。ああいう教習を受ける中でナスバの存在を知らせるということは、非常に有効だと思うんですけども、そういうものは御検討されているんですか。

つまり、免許を取ると同時にナスバのことを知っていて、何割かの方が被災されるわけですから、そういうことを自動的にナスバに、あるいは保険会社がナスバを紹介するとか、損保企業が、何か、そういう仕組みを、ぜひ急いでつくってほしいんですけども、それはいかがでしょうか。

○事故対機構 例えば、パンフレットの送付であるとか、さっき●●委員が言われたアセスメントの情報提供等については、できるだけ多くの関係者の方に送付する努力はしておりますが、それでは十分ではないというのは、この数字が示しているとおりであります。ですから、まず事故が起こったらナスバに相談してみようというふうによくの方に思っただけのための努力をこれからもしていきたいと思えます。

○委員 そうしますと、132 ページ前後にある介護料支給等支援業務という一連の業務の実績を理解する上では、やはり全体はカバーしていないというふうに認識して見ていけばいいんですか、これは。それが、ちょっとわからないので。

○事故対機構 いろいろな方に聞きながら私どもにたどり着くということはあると思えます。

○委員 そうすると、ここに紹介された人たちは全体の一部であると。

つまり、将来、ナスバの仕事が、もし認知度が広がれば、急に増えると考えていいんですか。そこが、ちょっとわからないんです。

○事故対機構 認知度が上がったから、介護料の対象者が急激に増えるということはないかと思っております。

といいますのは、重度後遺障害者の方は、かなり家族会というか、そういう会もございまして、いろいろな情報を交換しておられます。ですから、こういう制度があつて、こちらの方はこういう面で有利だとか、いろいろな情報を結構交換しておられますので、何と申しますか、うちの認知度が、例えば1割から8割に上がったら介護料の受給者がぐっと増えるということはないと思えます。

○委員 警察庁からいただく統計を拝見しますと、交通事故による死者数は、確かに減っていますね、過去10年間ぐらいを見ると。それで、ここ数年は6,000人台になっています。ところが、逆に重度後遺障害者は増えていますね。10年間で倍増しているというふうに、統計では。そうすると、全部それはナスバさんの出番なのかなと一般論として思っちゃうんですけども、そういう認識でよろしいんですか。それとも、それは、ちょっとナスバとしては困るという感じですか。

○事故対機構 当然、私たちの制度で、可能であれば介護料であれ、療護センターであれ利用していただけるわけですから……。

○委員 ということは、結構漏れている方がかなり多いというふうに認識してよろしいんですか、これは。その辺、ちょっと整理していただくとありがたいんですけど。

僕は、ちょっと不勉強なので申し訳ないのですが。

○事故対機構 他の制度も使っていない、我々の制度にもたどり着いていないという方がどれぐらいいるかというのは……。

○事故対機構 それはわからないですね。

重度後遺障害者になられた方は、何らかの公的支援というものを当然求めますので、そういう意味では、大半の方は何らかの制度、労災なり、機構の制度を利用しているとは思いますが、ただ、全くどの制度も知らずに、何も利用されていない方がどれぐらいいるかというのは、ちょっとうちの方では把握できていないんですけど。

○委員 そういうものを所管するところはどこなんですか。警察庁、それとも病院ですか。

○委員 まさに、ナスバの支給制度に限らず、ほかの制度もいろいろあって、そういうところの情報というのが被害者に、必ずしも迅速に行き渡っていないので、また、その情報を集中的に集めて、それをアドバイスできるように、そこはナスバに期待されているということですね。

○事故対機構 その点は、まさに欠落しておるなということの認識を持っておりまして、その数字が何パーセントかというのは、ちょっと直ちに答えられるデータはないんですが、我々としては他の制度も御紹介して、我々の制度に該当しない場合であっても、他の制度の入り口まで手を引いていくような情報提供ができないかと。それは国交省の方も、ぜひ、そういう役割を我々に果たしてほしいということで今検討中です。

○委員 その機能を果たすためにも、ナスバ自体の認知度が高くないといけないということではあるかと思います。

○委員 132 ページのグラフを見ていただければ、僕らが知っている常識的な重度後遺障害者の増加とは、必ずしも整合していないですね。だから、ナスバさんが受けとめていらっしゃる数と、実際に発生している重度後遺障害者の数字とが、どうもこれはマッチしていないなと思って見ているんです。

○事故対機構 それは、そういうふうに見えるのは当然と思うのですが、一部、治られる方、お亡くなりになる方、そういった減耗がありますので、毎年の数字を単純に足したものよりは、ちょっと低いというふうになっております。

ただ、これがすべてではないということは私どもも認識しておりまして、そこら辺の漏れ落ちがないように、我々も早期にこの制度の周知が十分に行われていないという認識を持って、今、●●委員が言われたような仕組みを作りながら、もっと周知徹底を図ってい

こうと思っております。

○委員 日本の自賠責保険の加入率は、世界的に高率でしたね。アメリカなんかに比べると、はるかに日本の方が成績がいいですね。そうしますと、そういう自賠責に入っている方としては、意識があれば自分で、この保険を使いたいとなるでしょうけれども、むしろ意識がなくなるような事態になった場合でも、保険に加入しているという証明さえしっかりすれば、システムの方で自動的に救済というか、支援の方へ動き出すという仕組みになっていると理解していいんですか。それとも、だれかがアクションをとらない限り漏れちゃうんですか。そこが微妙なんですね。

○事故対機構 これは社会保険庁でも、今、申告制が良いかどうかという議論もあるようですが、私どもの制度も、自賠責はもちろん強制保険ですし、非保険者であっても国の方で制度支援がありますから、自動車に起因した事故である場合には、介護の場合でも、亡くなった方々の場合でも、私どもの制度に基本的には乗ってくるんですね。

ですから、そういう意味では、ここで漏れ落ちがあるかもしれないということの認識は、我々は持っているんだけど、ただ、ほかの制度で救済されているために来ないということもありますし……。

○委員 そういうものがわかればいいと思うんです。安心できますが、一番心配なのは、どれにも引っかけられないで、ひとりで苦しんでいる人がいないだろうかということです。それは大丈夫ですか。そういうものは、やはり数値としてはまだ把握されていないということですか。

○事故対機構 私どもに接触している方々の中にも、もっと早く知っていればよかったのになどということがありますから、長い間、迂回してからやっとたどり着くということもあろうと思います。

○委員 それは、前に自賠責懇談会で、確かメーカー代表の方がそれを指摘されてましたね。

○事故対機構 ですから、我々もそこについては認知度を高めるしかないかなということと同時に、今年度から、そうしたことの窓口的機能を果たせるような体制づくりを進めていって、今、●●委員が言われたさまざまな場所への横の連絡にも努めていかなければいけないなと思っております。

○委員 ですが、平成 15 年度から平成 18 年度末までの 3.5 年間の間に、この辺を大きな目標として、お互いに確認してもよかったかなと、実は今、思いながら話に臨んでいるん

ですけど。

○委員 途中から懇談会の方の議論が出てきましたが、次の期間は、ぜひそういうことでがんばっていただきたいと思います。

○事故対機構 認知度については、またいろいろな形でとりまして、この評価委員会にも、御報告できるものは報告してまいりたいと思っております。

○委員 ほかに、いかがですか。

○委員 もし、ほかになければ総括的なことでよろしいですか。

ほかの委員はよろしいですか。

○委員 どうぞ。

○委員 実は、今の話と関係しているんですけども、職員の方が 334 名で、年間の予算が 135 億円と見ていいですね。大ざっぱなつかみとして。

○事故対機構 はい。

○委員 私の大学なんかは、工学部ですけども、わずか年間 4～5 億円ぐらいの規模で、教員の数も 200 名ぐらいで教育・研究活動をやっているんですよ。そういう我々の日常経験からすると、ナスバさんは、非常に組織の予算規模が大きいですね。僕らの 1 年間の活動が、わずか 1 カ月で 2 年間分ぐらいを使っているわけですから。そうしますと、日本の交通事故がどんどん減っていくという意味では、何か、目に見えた成果が出てきてほしいなと思います。すごいお金を使っているから。

そういう意味で申しますと、例えば、私はこの間、ちょっと説明会のお話して、今日、ここで言うのがふさわしいかどうか、今逡巡しているんですけども、例えば、今日たまたまいただいた表紙の色が、ちょうどぴったりなんですけど、「NASVA」というのは、もともと英語の頭文字で、発音すると「ナスバ」なんですけども、思い切って、ぐっと庶民に近づくという意味で、野菜のナスビのナスと葉っぱですか。ちょっとだじゃれなんですけども、車でチョロQという自動車がありますね、模型のやつが。それで、床にピューッと走るものがありますが、ああいう、ちょっとちゃめっ気のあるロゴマークと、それをナスの形にしまって、そしてどこかに、こんな難しい英語の「NASVA」という——僕ら研究者にはいいと思うんですけども、一般の免許を取る資質の国民に対して近づいていくためには、もっとやわらかさを強調されて、選択肢の一つとして検討していただけるとありがたいんですけど。

何か、非常に大衆にアピールするといいますか、庶民的といいますか、ナスビの形——

私は今日、本当は具体的な提案を持ってくればよかったんですけども、グラフィックデザイナーとかプロの方の協力も得ながら、思い切った転換のロゴマークの開発と申しますか、そういうことに着手していただけるといいかなと思いました。非常に、日ごろから受けているイメージがかたいんですね。それはそれで、まじめに仕事をしていらっしゃるという意味では、何も遜色はないんですけども、思い切って、ちょうど中期の一つの節目が終わって次のフェーズに入りますので、できれば、そういうことも御検討いただければと思います。

ここにいただいた新しい自動車アセスメントの、ちょうどこの絵が、もうちょっとディフォルメすればナスビになりますね。というようなことをちょっと考えていますので、御検討いただければと思います。

○事故対機構 CIというのは、大変大きな組織変換があるときには、どこの組織でも検討されるということで、私どもも、実はナスバになったとき、すなわち今から3年と10カ月前に、このマークとこういふもので「NASVA」というふうな、世の中の方に認知度を上げてもらうために、我々なりに考えたCIがあります。しかし、それをいつまでも墨守するというのではなくて、もう少し国民的に認知を高めるためにどうしたら良いかは、また検討していきたいと思っております。

今回の中期ということだと、もう既に始まっちゃったんですけども、CIについては恒常的に検討させていただきたいというふうに申し上げます。

○委員 一つのいい、グッドプラクティスの例ですが、ドライブレコーダーをつくっている某メーカーさんが、略称、僕たちは「ドラレコ」と呼んでいますね。それをちょっとなまっちゃって「ドラ猫」として、実際に猫の絵をかいて——本当にそうなんですよ。僕の車にも実はついてます。猫の絵になっているんですよ。それが、非常に人気が一気に上昇しちゃったらしいです。

○事故対機構 ホリバ製作所ですか。

○委員 そうです。御存じですよ。あれも、ちょっとヒントになっていますけど。

○事故対機構 CIを検討させていただきます。

○委員 そうですね。お願いします。

○委員 ありがとうございます。

○委員 よろしゅうございますか。

それでは、御報告ありがとうございました。

それでは、評価の方へ移りますので、またナスバの皆様方には御退席ということで、どうもありがとうございました。

それで、大分押しておりますので、休憩をとらずにすぐ始めたいと思います。

[ナスバ退室]

○委員 それでは、これから評定を行っていくわけですが、先ほどと同様に分科会長試案という形で原案を出させていただきます、これについて御意見をいただきたいと思います。

評価調書の書き方につきましては、この分科会長試案をベースとして、評定・評定理由に加筆、修正などを行って、当分科会の評価調書を作成し、さらに御意見があれば御意見を伺い、意見欄に付記するということにしたいと思います。

なお、評定につきましては、この場で5段階で評価することとしますが、評定理由及び意見につきましては、委員の皆様方からいただいた御意見を踏まえて、書き方について、これも私の方に御一任いただき、後ほど、評価調書としてまとめたいと思います。こういうことでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○委員 それでは、まず調書の試案につきまして、事務局で御説明をお願いいたします。こちら項目が多いので、少しずつ分けて御説明をお願いしたいと思います。

○事務局 それでは、資料6の中期の評価調書をご覧くださいと思います。都合上、3つに分けさせていただきます。

まず1ページ目ですが、業務運営の効率化です。これは、先程から出ているマネージャー制の導入の話ですけれども、Aというふうにさせていただいております。これは、5段階評価の真ん中ですね。S S、S、A、B、Cですので、Aが真ん中ということでございます。

それから、2ページ目ですが、人材の活用ということですが、産業カウンセラーを99人配置、それから、人事評価中期の目標の前倒しをやっていただいたということでSでございます。

3ページ目ですが、指導講習です。自己収入比率目標35%ということだったんですけれども、実際には38.8%達成されていますので、これもSでございます。

4ページ目ですが、適性診断の方です。これも自己収入比率35%という目標だったんですけれども、いろいろ取組みまして、最終的には42.8%達成されているということで、これもSでございます。

5 ページ目ですが、まず療護センターのアですが、外部評価を行う。それから情報提供するということですが、やっていただいておりますのでAです。

それから、イですが経費節減について、4%削減ということに対して13.7%達成されていますので、これはSでございます。

次は介護料支給です。事務の効率化を図るということですがけれども、支給額積算業務の電子データ化を行うとか、ホームページからのダウンロード方式を追加するなど、こういう取り組みをされたということでAでございます。

次が交通遺児等への支援業務のアですが、効率的な債権管理を行うとともに、債権回収率90%以上を確保ですけれども、90%以上は確保しつつ、経費を29.4%削減したと、経費節減のところを評価してSにしてあります。

6 ページ目ですが、続いてイですけれども、貸付資産等のリスク管理、引当金の開示を適切に実施するというので、これも評価して公表されているということでAでございます。

それから、⑤情報提供業務、アセスメントですが、試験ごとの1台当たりの試験実施費削減。これは、削減すればいいという目標ではあったんですが、実際に、項目によって10%を超えるような削減をされているということですのでSでございます。

それから、⑥業務全般。一般管理費10%、それから人件費、これは国家公務員の人件費削減に準じた取り組みを行う、こういう目標だったんですがけれども、それに対して、一般管理費12.4%削減、人件費の方は4.9%削減でございます。

ちなみにですけれども、国家公務員の話は、平成18年度から平成22年度までの5年間で5%以上削減ということで、それを踏まえて、ちょっと時期がずれておりますけれども、平成18年度までが前中期ですので、そこは3%という目標を立てておりました。それに対して4.9%実施したということで、かなり頑張っていたいただいているということでSでございます。

とりあえずは、以上でございます。

○委員 ただいまは効率化に関連する項目の評価ですが、いかがでしょうか。

これは、数値目標があるところで、かなり高いレベルでクリアしているところはSがついて、定量的でないところがAという感じですが、こういうことでよろしゅうございましょうか。

それでは、この部分は原案のとおりとさせていただきます。

続きまして、7ページ目からお願いします。

○事務局 7ページからですけれども、業務の質の向上のところでは、指導講習の①、講習内容の充実などを図るところですけれども、業態別にやったり、事業規模別にやったり、出張講習をやったり、いろいろな取り組みをされているということで、これはAということにさせていただいております。

次に8ページ目ですが、指導講習の②、職員の資質向上を図る事故防止コンサルティングの実施を検討するというようなことが書いてありますけれども、いろいろと研修に努めたり、事故防止コンサルティングも11社に試行的に導入したりということですので、これはAでございます。

③指導講習と適性診断の有機的連携を深めるということですが、適性診断の結果を活用した運転者の教育というものを指導講習の中で実施しているということでございますので、これについてはAでございます。

それから、④受講者・事業者のニーズなどを把握して事故防止効果を高めるということですが、ニーズ調査を実施した上で、それを踏まえて講習回数を増やしたりとか、視聴覚教材、ドライブレコーダーの活用などに努めていただいておりますので、これもAでございます。

9ページ目ですが、⑤、以上により、事業者の運行管理の充実・改善を促進し、事故防止効果を高めるということですが、これは評価ポイントで判断をしていただければなどと思っております、受講者の評価が4.40、事業者の評価が4.20ということで、これは4.0という中期計画の数字をかなり上回っているということでSでございます。

続いて、(2)適性診断ですが、①で診断機器の研究開発・導入を行う。これについては、自動視野測定器とかアイカメラ・シミュレーター、それから貸出し用診断機器、こういうものをいろいろと導入されておりますのでAでございます。

10ページ目ですけれども、②診断結果について、一層わかりやすく適切に提供するということですが、これに対しても、診断結果のコメントを業態別に記述するとか、適性診断活用講座というものを実施したりしております、今後、こういうこともありますのでAということでございます。

それから、③職員の資質向上を図るということですが、産業カウンセラー資格取得というのが、これは中期の目標が80だったんですが、87%、実際には中期の間に取得ということですので、上回っているということでSでございます。

続いて 11 ページですが、④、これも受診者・事業者のニーズなどを把握して反映させるということですが、ニーズを把握した結果として、地域別・事業者別、業態別なども解析して情報提供する、さらに業態別のコメントをつくる。さらには、土日休みだったんですけれども、第1、第3土曜日を開所するというようなことも取り組んでいるということで、これもAでございます。

それから⑤、以上によりということですが総合的な観点ですけれども、これも評価ポイントで御判断いただければと思いますが、受診者の方は 4.21、事業者の方が 4.20 という高いポイントを得ているということでSでございます。

続いて 12 ページ、療護センターの①ですけれども、ハード、ソフト両面において、いろいろな高度な治療・看護を実施して治療効果を高めるといっていますが、いろいろと取り組まれて、脱却者数も 30 人という目標を大幅に上回る 64 人達成、それから、いろいろな高度先進医療機器の導入などにも努められているということもありまして、特に脱却数が非常に上回っているということの評価してSというふうにさせていただいております。

13 ページですが、療護センターの続きですけれども、②研究成果の公表ということに関して、学会で 78 件の研究成果の発表と、これも、かなり頑張ってくださいしております。それから、短期入院協力病院への研修にも努められているということで、これはAということにしてあります。

それから、③地域医療への貢献ということで、外部の検査を受託するという話ですが、年間 9,000 件という目標があったんですけれども、年平均にしても 1 万 1,744 件ということで、かなり上回っているということでSでございます。

以上でございます。

○委員 ただいま御報告いただいた評価はいかがでしょう。

今の件につきまして、特段、修正の御意見等はございませんか。

それでは、もしないようでしたら原案どおりというふうにしたいと思います。

それでは、次へ進みまして 14 ページからお願いします。

○事務局 14 ページからですが、まず、④の重度後遺障害者及びその家族に対する支援を強化するということですが、先ほどから説明のあるとおり、いろいろ取り組まれているんですが、最終的に評価度というのが 3.66 というポイントでちょっと低いということもありますので、これはBでございます。

それから、15 ページですが、(4) 交通遺児等に対する支援業務です。これについては、貸付業務を実施して「友の会」活動をよく行っていただいたということで、最終的な評価度 4.17 ということですが、これについてはAというふうにさせていただいております。

それから、16 ページですが、(5) 自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝業務。交通安全フェアなどにいろいろと参加してPRに努めていただいたりしているということで、これはAでございます。

それから、(6) 情報提供業務、アセスメントですが、先ほど話もありました星の数の改善度合い、4%以上改善ということに対して、実際には 7.5%改善したということでSにしてあります。

17 ページですが、アセスメントの試験項目の充実、試験内容の改善を図るということです。ここは、ちょっと総論的な話になりますけれども、パンフレットをいろいろなところに配ったりして、わかりやすく情報提供するとか、あとユーザーの満足度 4.03 という評価がある。それから、歩行者頭部保護性能試験の実施等々新しいことにも取り組まれている。あと事故との相関関係の分析なども努められたということで、これについてはAとさせていただいております。

18 ページですが、アセスメントの続きですが、海外との情報交換等の話ですが、昨年、世界NCA P会議などを主催されたりして取り組まれておりますのでAということでございます。

それから、④外部評価を行い情報提供する。これも毎年度、タスクフォースをやって公表されているということでAでございます。

それから、次は財務内容の改善に関する事項ということですが、これは、もともとの中期計画に基づいて、計画に沿って実施していただいているということですのでAでございます。

最後、19 ページ目ですが、まず(1) 施設及び設備に関する事項、千葉療護センターの介護病床の増設、それから、MRIとかPETの導入というものに努められたということでAでございます。

最後に人事に関する事項で、これについては、削減目標を当初目標では4名削減という目標を掲げられていたんですけども、目標を2名上回って6名削減されているということ、そのほか人材育成など進められているということもありますのでSというふうにさせ

ていただいております。

駆け足でございましたが、以上でございます。

○委員 ただいまの部分についての評定ですが、いかがでしょうか。

修正等の御意見はございませんでしょうか。

○委員 17 ページの②の目標と結果というか、評価というのがマッチしているのかどうか。これは、目標が試験項目の充実、試験内容の改善を図ることというのが計画というんですか、目標になっていて、書いてあることは、その部分というのは余り多くないのかなと。

○事務局 試験項目の内容もあるんですけども、この目標——国土交通省が定めた中期目標が左に書いてあるんですけども、それに対して、つまり、ここにちゃんと書いていないので申し訳ないんですけども、ナスバの方で中期計画というものを定めていまして、試験項目の充実も含めていろいろなことがナスバの計画の方では書いてあったので、それを盛り込んであるということでございます。

○委員 ちょっといいですか。

○委員 どうぞ。

○委員 どこで申し上げようかなと思っていたんですが、さっきありました平成 18 年度の業務実績評価調書で見ていくと、あれは 5、4、3、2、1 ですね。それで、3 が大体普通で、4 が幾つかあって、それで、2 がまた幾つかありましたね。こっちを見ると、やはり同じ——経年の分ですから少し違うと思うんですけども、これで見ると S が多くて、S の方が中心で、B は 1 つですね。何となく、18 年度は厳しくて、全体で見ると少し甘いような気がするんですが、それはどうなんでしょうか。

○事務局 数で言うと、やはり 3 なり A なりが一番多くて、先ほどから御指摘があるとおりに、いっぱい項目があって、その中で、どうしても 3 が増えていく、年度だと。それを中期だと、若干大きくくりにしているんで、大きくくりにしたときに、その中で、3 の項目もあれば、4 の項目もあると思うんですけども、その中で、やはり 4 にあたるものが幾つかあるのであれば、それは全体として S にしてもいいのではないかなということ、若干多目に見えるかもしれません。

○委員 B が少ないなど、何となくそういう感じがしたので。

○委員 国土交通省のほかの独立行政法人の中期期間の評価について去年まで私が報告を受けたところでは、全体的に甘目の評価がされていたように思います。中には全体で S S なんていうのがついているものがあって、それは、ちょっといかなものかということ

が指摘されています。

特に、去年出てきた報告を私が全体で伺った限りでは、研究機関的なものの評価が非常にばらけていて、中にS S、何か、すごい成果を上げたみたいなのが若干あったりして、全体としてもSがついていたのに対して、学校的な教育機関ですとか、実施中心の機関というのはSからAの間というのが、これまでのつけ方の一般的な状況だったかなという印象がしています。

そういう面から見ると、着実にやって、それなりに数値目標のところは、かなりクリアされているという面では、他との並びでいけば、これはSぐらいでいいのかなという感じは、私個人としては受けています。

○委員 学校の方が、かえって厳しいですね。

○委員 そういう見方をしますと、先ほど、事故対機構と議論したような重度後遺障害者の実際の母数をどこまでナスバがキャッチしているのかというのが、ちょっと抜け落ちているような懸念がするんですね。そういう評価項目というのは、どこかに入れることはできるんですか。

今日いただいた資料は原案どおりかなと……。

○委員 項目は多分、あらかじめ決まっていますので、入れるとすれば最後の意見を記載する欄に書くことはできると思います。

こちらの方は、特に一番下のページについていますが、原案は今のところ書いてごさいませんので、先程から既にいただいている認知度を上げるものですね。それから、今のサービスの対象者を本当につかまえられて把握されているのかとか、そういうあたりは書けるとは思うんですけども……。

○委員 よろしくお願ひします。

○委員 他に何か、このあたりで、こう書いたらいいようなことというのはございせんか。

○委員 アセスメントもここで書いてもらってもいいですね。

○委員 と思います。

○委員 平成18年度にも書いていただきますけど。

○委員 そうですね。先ほど、平成18年度のことを書くようなことを全体にも、また大きな課題ということで書いていただけるとは思います。

○委員 これは、アセスメントグランプリをずっとやっていくんですか。

○事務局 より関心を持っていただくための工夫として、グランプリという形で昨年度行いました。

○委員 安全イヤーだったらそれなりに出てくるのと同じように、安全性能について——ただ、試験項目とか公平性の問題とか、結構あるかもしれませんけれども、そこはあまり気にしていてもしょうがないから。

○事務局 むしろ、安全性に対する明確な意識を高めるという意味では、非常に意味のある商標だと思います。

○委員 これも指摘されているように、ナスバの名前を上げるんだったら、ナスビかナスバかどうでもいいんですが、要するに、マスコミ受けするやつというのは、やはり内心、車好きの人は気にしますからね。

○委員 グランプリというのは、いつもオンリー・ワンで該当者がいるという見通しですか。

というのは、たまたま去年はエスティマでしたか、あれは、確かにああいう形でよかったんだけど、2年目、3年目もそうなのかなど。

○事務局 やはり、いいものがなければ該当なしもありますし……。

○委員 でも、数社でいいものが出たらどうするんですか。

○事務局 それは1台だけに絞る、一番いいものだけというふうにします。

○委員 そこで、変な紛争が起こらなければいいけど。

○事務局 客観的に評価しますので、そこは大丈夫だと思います。

○委員 少しもめてもおもしろいかもしれないけどね。

○委員 そこは、さっきも御意見いただいているように、メーカーの方も、情報をこちらが出せばいろいろまた言いたいことはあるだろうし、そういうあたりも公正にできるようにする必要はあるでしょう。

○委員 やはりターゲットはユーザーですね。メーカーでもないし、ナスバの希望でもなくて、最終、エンドユーザーに絶えず焦点を絞って運営していただければいいですね。

○委員 それでは、そのような、今日いただいた御意見を踏まえて、少し総合意見のところを工夫してみたいと思います。また必要があれば御相談させていただくということにしたいと思います。

それでは、この評点の方は、Sが14項目、Aが19項目、Bが1項目という整理になります。一番下のページに書いてあるとおりでございます。それで総合意見は、今申しまし

たように、これから私の方で入れさせていただくということで、大体、今日の課題は終わったわけですが、この際、他に何か、御意見とかございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○委員 それでは、総合評価等についての修文は私の方へ御一任いただき、評価調書としてまとめさせていただきたいと思います。

それで、最後の総合評定というのはAが一番多いということで、そうすると、一番下の欄に書いてありますが、一番多いAになるということで、これは、そういうことでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○委員 ありがとうございます。

理由の方も私の方へ、記載を一任していただければと思います。

それでは、以上で、私の方が進めるべき議題は終了いたしました。

そ の 他

○山下分科会長 それでは、事務局の方から最後に、何かあればお願いいたします。

○山上保障課長 最後に報告事項がございまして、先般、ナスバの第1期中期目標期間の終了に伴いまして、積立金の一部を次期中期目標期間に繰り越すという処理について、本分科会の意見を承認前に聞く必要があったわけでありましたが、承認の期限が非常にタイトで、分科会を開催してお聞きする時間的余裕がありませんでした。したがって、委員の皆様方に、直接文書で御意見を求めさせていただきました。御協力ありがとうございました。

結果的に、御意見がございませんでしたので、その後、財務大臣と協議を経た上、6月29日付で承認をいたしました。この場をおかりしまして、改めて御礼を申し上げます。ありがとうございました。

○山下分科会長 それでは、以上をもちまして、すべて議事が終了いたしました。御協力ありがとうございました。

私の不手際で、時間を超過しまして申し訳ございませんでした。

それでは、最後に事務局からお願いします。

閉 会

○堀保障課長補佐 大変、長時間の御審議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、最初に申しましたとおり、議事要旨、議事録を作成の上、公表させていただきたいと思っております。議事録公開にあたりましては、事前に皆様に内容を御確認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。

以上で終わらせていただきたいと思っております。

○山下分科会長 それでは、これで終わります。

どうもありがとうございました。