

国土交通省独立行政法人評価委員会

第15回自動車検査分科会

平成25年7月31日（水）

【吉澤整備課長補佐】 最初に資料の確認をさせていただきたいと思います。お手元にございますクリップ止めになっております最初の1枚目が議事次第、続きまして委員の名簿、それから、次に財務諸表、続きまして資料15-3と書いてあります平成24年度の業務実績の概要、続きまして4番目の24年度の実績の自己評価、続きまして独立行政法人通則法の資料、15-2といたしました評価委員会の令、それから、15-4といたしまして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、それから、15-6といたしまして評価結果等についての意見についてという通達、それから、15-7といたしまして検査法人の第3期中期目標・計画の概要、これ1枚物、最後に15-8といたしまして24年度業務実績報告書というものがお手元にあるかと思います。もし不足があれば事務局のほうへお知らせいただければと思っております。

それから、委員の先生のお手元には評価表が行っているかと思いますが、ご確認のほどをよろしくお願ひしたいと思います。不足はないでしょうか。

それでは、定刻となりましたので「国土交通省独立行政法人評価委員会第15回自動車検査分科会」を開催させていただきます。本日は委員の皆様方にはお暑い中、またご多忙のところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。

本日の分科会ですけれども、分科会の委員、臨時委員合わせまして6名全員参加していただいておりますので、ご審議いただけるということをご報告申し上げいたします。

まず、島田委員及び古川委員のご退任に伴い、新しく評価委員にご就任いただきました委員をご紹介させていただきます。まず、園先生でございます。

【臨時委員】 どうぞよろしくお願ひいたします。

【吉澤整備課長補佐】 それから、伊東先生でございます。

【臨時委員】 どうぞよろしくお願ひいたします。

【吉澤整備課長補佐】 大変申しおくれましたけれども、私は事務局を務めさせていただきました自動車局整備課の吉澤と申します。どうぞ午前中よろしくお願ひいたします。

では、本日の分科会は議題1の平成24年度財務諸表に関する意見、及び議題2といた

しまして役員の退職金に係る業務勘案率に関する意見を除いては非公開となっております。傍聴いただく皆様方には議題3「24年度の業務実績」の開始前にご案内いたしますので、ご退席のほどよろしくお願ひ申し上げます。

また、議事内容の取り扱いにつきましては、議事録案を事務局で作成いたしまして、委員の皆様のご承認を得ました後、国土交通省のホームページに公表するという手順になってございます。あわせてよろしくお願ひしたいと思います。

なお、議事開始後は撮影、録画、録音等は禁止とさせていただいておりますので、ご理解のほどよろしくお願ひいたします。

それでは、議事に入る前に事務局を代表いたしまして、自動車局整備課の江坂課長から挨拶を申し上げます。よろしくお願ひします。

【江坂整備課長】 皆さん、おはようございます。国土交通省自動車局整備課長の江坂でございます。7月1日付で今日評価を受けます検査法人から課長に異動してまいりました。評価を受ける側からかわったばかりでございますが、どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は大聖分科会長はじめ各委員におかれましてはお忙しい中、また大変暑い中、国土交通省まで足をお運びいただき大変ありがとうございます。自動車局の最重要の政策課題は自動車の安全、環境の確保でございますが、自動車の検査はその基本的な根幹の部分を担う大変重要な行政サービスでございます。したがって、その実施機関である検査法人が適正に運営されるということに対しましては、極めて高い国民ニーズがあると言えます。本日の評価委員会では検査法人の第3期中期計画の2年目であります平成24年度の業務実績などについてご審議をいただくことになっております。検査法人の業務運営の一層の向上、そして改善のため、忌憚のないご意見・ご評価をいただければと思っておりますので、何とぞどうぞよろしくお願ひいたします。

【吉澤整備課長補佐】 続きまして、検査法人栗原理事長よりご挨拶を頂戴いたします。

【栗原理事長】 検査法人理事長の栗原です。委員の皆様方におかれましては、本日お忙しいところこの委員会にご出席いただきましてまことにありがとうございます。本日は先ほど話が出ていましたが、前役員の退職金に係る業績勘案率、それから、平成24年度の業務実績の評価についてご審議のほどよろしくお願ひ申し上げます。

平成24年度の具体的な取り組みにつきましては、後で担当のほうから話させていただきますが、私はここでは、私、昨年7月1日に就任しましたが、それ以降この1年間、特

に力を注いだことについて報告させていただきます。まずは現場力の向上ということを考えていました。当法人には800名を超える職員が全国93カ所の事務所において検査を実施しております。検査の職員全員が新基準や、電気自動車などの新技術を習得し、そして不当要求には屈せず検査の高度化及び事故の防止にも対応すると共に的確で厳正かつ公正な審査業務を実施するということをしなければなりません。このためには各検査部事務所における職員が率先して現場で業務を改善していくことが重要だと思っております。

特に平成24年度の当初は人身事故が中期計画に対して多かったという問題がありまして、主にこの人身事故をテーマに事故が起きた事務所や検査部、それから、本部、この辺が一体となってその再発防止策を検討しました。そしてその防止策を全事務所に横展開して事故低減活動をしたわけです。なおかつ未然防止の一環ということでヒヤリハットの活動ということも推進しました。事故を起こしていない事務所のほうがたくさんありますが、そこが他人事になられても困ると考えまして、同じことが起きる可能性が高いんだということを認識させました。そしてほかの事務所での事故防止策を参考に、事務所ごとにその施設の特徴に応じた事故防止策というものを検討して実践するように努めました。この結果、昨年度の最後の四半期になってようやく四半期で2件と激減してきました。では、たまたまかという考え方もありますが、昨年度の実績ではございませんが、今年度の、4、5、6、7月でまだ2件です。特に6月はゼロ件。7月も、今日起るかどうかわかりませんけど、今のところゼロ件です。基本的にかなりそういう体質が少しづつ定着してきたかなと、今、自負しているところあります。

それから、うちの一番の核は的確で厳正かつ公正な審査業務の実施を徹底するということですが、昨年度後半からこれに関する検査部ごとに効果的と思うテーマを提案させて、それを検査部主体でもっていろいろやるという、いわゆる現場力の向上ということを今させております。

それから、次が二次架装などの不正改造への対応という社会的な要請に対する取り組みも、うちの大変重要な使命です。その要請に対応するために高度化と言われているシステムを導入しております。昨年度はその導入期だったこともありバグ等で苦労しましたが、今年度いよいよこれが本格に動き出しました。撮った画像の確認、それから、取得した検査データの活用を継続検査というのがございますけど、その中でこれを本格的に開始し始めることになります。本格的な実施に当たっては、全般に午前中に検査業務が集中いたし

ますので、高度化施設を活用し、予約枠を平準化させようということを考えております。

このためには国交省との緊密な連絡ということが必要かなと考えております。

それから、一方、独立行政法人の改革ですけれども、昨年末政権交代としたということで、いろいろ新たに検討するという話になっておりますので、この辺は検討状況を注視しながら国交省と緊密に連携して必要な対応を図っていこうと思っております。本日の審議におけるご指摘も今後の業務運営の反映に向けて検討してまいりたいと思っておりますので、忌憚のない意見をいただければと思っております。よろしくお願ひします。

以上です。

【吉澤整備課長補佐】 ありがとうございました。

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。この後の議事進行につきましては大聖分科会長にお願い申し上げます。それでは、よろしくお願ひいたします。

【大聖分科会長】 皆様、おはようございます。一言ご挨拶させていただきますけれども、先ほどお二方のご挨拶にもありましたように、安全と環境は非常に自動車の社会にとって非常に重要な課題でありますので、そのかなめとも言えるこの法人の役割というのは大きなものがあると思っております。それから、やはり実務を的確に遂行するということの重要性ということも私ども承知しておりますので、それに関する評価も適切に行ってまいりたいと思っております。

委員の方々お二人今度新しく交代されまして、またいろいろと事務局のほうからご説明があったと思いますけれども、それぞれのご専門の立場から公正な評価をお願い致します。それでは、座って進めさせていただきます。

それでは、本日の審議事項に入らせていただきますけれども、まず審議事項について事務局のほうからご説明をお願いしたいと思います。

【吉澤整備課長補佐】 そうしましたら、お手元に1枚目にお配りしていたしております分科会の議事次第にのっとって本日は進めさせていただきます。時間は12時半をめどに考えております。議事といたしましては「平成24年度財務諸表に関する意見について」、2番目「役員退職金に係る業務勘案率の決定について」、3番目といたしまして「平成24年度業務実績に関する評価について」、あと「その他」となっております。時間終了まで途中休憩を挟むことになろうかと思いますので、その節はまたご案内させていただきます。
以上、よろしくお願ひいたします。

【大聖分科会長】 それでは、議題1としまして「平成24年度財務諸表に関する意見

について」ということでありますけれども、これについて審議を進めたいと思います。検査法人のほうからご説明をお願いいたします。

【河田理事】 総務担当の理事をしております河田と申します。本日よろしくお願ひいたします。

それでは、失礼させていただきまして資料15-1「平成24年度財務諸表」、これに基づきまして24年度の決算についてのご説明をさせていただければと思います。表紙にございますとおり、第11期の事業年度、法人が設立されましてから11回目の決算ということになります。また、平成23年度から始まっております今回の中期計画におきましては2回目の決算ということになります。

次のページ、目次をめくっていただきまして、その次、貸借対照表から説明を始めさせていただきます。25年3月31日、24年度末での貸借対照でございます。数字は中ほどから小項目、中項目、一番右が大項目という順番で記載をしております。まず上半分、資産の部でございますけれども、I 流動資産、現金・預金が中心でございますが、流動資産として右の大項目にありますとおり50億9,600万程度の流動資産でございます。

次に、建物あるいは機械装置、工具器具等を中心といたします固定資産でございますけれども、これが資産の部の下から2行目、約237億5,900万円というのがこの法人の固定資産でございます。流動資産・固定資産を加えますと資産合計、右端288億5,500万円というのがこの法人の資産でございます。資産といたしましては毎年度機器更新を積極的に進めております一方で、既存の建物等の減価償却がどんどん進んでまいりますので徐々に減少してまいります。この288億円というのは前年度に比べますと約5億円程度の減少、資産は約5億円程度の減少ということになってございます。

下半分、負債の部でございますけれども、まずI番流動負債、これは未払金でございますが、これは年度末近くに行いました機器調達などの契約の未払分、翌年度への繰越分でございますが、これを中心といたしまして流動負債、一番右端33億5,000万円程度の流動負債がございます。それから、II番の固定負債、これは中心となりますのが途中資産見返負債とございますけれども、これは運営費交付金で取得いたしました固定資産の残存簿価がここに出てくるわけでございますが、これが55億円程度、それから、職員の退職給付引当金、これが18億程度ございまして、固定負債の合計が右端97億8,900万程度、I番の流動負債と加えまして負債合計のところでございますが131億3,900万円というのが負債の合計でございます。単年度で見ますと審査機器の未払金の増加などによ

りまして、昨年度に比べまして2.5億円程度の負債増加となつてございます。

次に、下4分の1程度、純資産の部でございますけれども、まずI番資本金、資本金合計120億3,000万程度でございますが、これは11年前の法人設立時の国からいただきました出資額、そのまま変化してございません。それから、II番の資本剰余金と申しますのは、これは補助金によって取得しました資産の残存簿価がここに出てまいりますが、18億7,700万程度ということでございます。そしてIII番利益剰余金、前中期までの繰越金が5億8,000万程度、それから、今期に入りましてからの積立金を加えます。それから、後ほど損益ご説明いたしますが、当期の未処分利益が6億9,000万程度計上いたしましたので、合計いたしまして利益剰余金が約18億円で、先ほどの資本金、資本剰余金を加えまして純資産の合計が下から2行目、約157億となっております。これも補助金によって得た取得資産の償却が進みまして、昨年度に比べて7.6億円程度減少しております。下半分の負債の部、純資産の部を加えますと288億5,500万円ということで、上半分の資産合計の数字と一致いたしております。

次に、2ページをごらんいただければと思います。こちらが損益計算書になります。まず上から3分の2程度が費用、経常費用についてのご説明でございます。我々この経常費用を検査業務費と一般管理費に大きく分けてございます。検査業務費と申しますのは、全国に93の事務所・検査所がございますわけでございますが、ここの93の検査部あるいは事務所、つまり現場で必要となったお金というふうに理解していただければと思いますけれども、この現場で必要となりました検査業務費、人件費、維持・修繕費、減価償却費などを加えまして、中分類のところにございます88億9,500万円、これが現場で必要となったお金でございます。

次に、一般管理費、これは四谷にございます本部、プラス八王子にございます研修センター、ここで必要となったお金でございます。この一般管理費の合計がやはり人件費、償却費等を含めまして87億9,000万程度ということです。これに支払利息などを加えましてこの24年度における経常費用は右端約97億7,400万円ということでございます。この経常費用でございますけれども、昨年度に比べまして1.6億円程度の減少となっております。一番大きくきいておりますのが、国家公務員のほうで給与改定臨時措置法に基づきまして、特別措置法に基づきまして6.7%程度の人件費削減を行いましたが、当法人におきましてもこの国の措置に倣いまして人件費を削減いたしました。この人件費削減分が主に寄与いたしまして経常費用若干の減少となっております。

次に、下から 3 分の 1 程度、経常収益のところでございますけれども、中心は 2 行目審査手数料収益でございますが、我々検査を受けていただく車のオーナードライバーの皆様から、直接、手数料を受け取ることになっておりますが、この収益が 90 億 9,500 万程度ということ。あと資産見返債務戻入といいますのは交付金によって取得した、あるいは当初国から無償譲渡された資産の減価償却費分をここで収益化しておるわけでございますが、こういったものを加えまして経常利益合計、右端約 101 億円程度ということでございますので、先ほどの経常費用を引きまして経常利益といたしましては約 3 億 4,500 万円程度ということでございます。

それに 24 年度は臨時利益といたしまして退職給付引当金戻入、実際の退職給付対象者が積み立ての際に前提といたしました人数よりも少なかったということで、こういった戻し入れを行っておりますが、こういった臨時利益を加えまして純利益といたしましては下から 3 行目 4 億 900 万程度でございます。この純利益もやはり昨年度に比べまして 1.6 億円程度の増加でございますが、先ほど言いました人件費の削減というのが大ききいております。前中期からの積立金、これを毎年度の当該資産の償却に合わせて取り崩しをいたしまして、こういった取り崩し額を加えた総利益が一番下、6 億 9,100 万円となっております。

次に 3 ページでございますけれども、これがキャッシュ・フローでございます。業務活動、投資活動、財務活動というふうに分類しておりますけれども、まず業務活動、費用といたしまして、お金が出ていく項目といたしましては検査に実際に必要となる業務支出、そして人件費支出、ここが大きいわけでございますが、中ほど審査手数料収入 91 億でこれを中心に賄うということで、結果、業務活動に伴うキャッシュ・フローは 16 億 9,000 万程度のプラスということでございます。

II 番目、投資活動によるキャッシュ・フローは、2 行目の施設費による収入というのが、これが施設整備費、国からいただきます補助金、これによる収入がございまして、他方、有形固定資産の取得による支出、このバランスが投資活動によるキャッシュ・フローとして約 8 億 7,000 万のマイナスとなっております。

財務活動の中にはリースによって利用しております資産の債務返済が入ってまいりますが、それらを加えましてこの 1 年間にキャッシュといたしましては、IV 番のところでございますが 7 億 9,800 万程度の増加が見られました。期首におきましては 16 億 8,000 万程度のキャッシュがございましたので、この 24 年度末における期末残高は 24 億 8,

200万円程度となってございます。

次に4ページ、利益処分でございますけれども、先ほど損益のところで申し上げました当期総利益が6億9,100万円ございますが、通則法44条第1項に基づきまして、この当期総利益を積立金として整理いたしまして、今日以降でございますけれども、国交大臣の承認を受けて実際の処分を行うということで、この6億9,100万円をそのまま積立金として処分したいということでございます。

続きまして5ページ、行政サービス実施コスト計算書でございます。これは実際のお金の出入りに加えまして、最終的に国民納税者の負担となる部分が独法にあるのではないかということで、こういったものを総合的に計算した書類でございますが、まず業務費用といたしまして我々この検査業務を実施するために、(1) 損益計算書上の費用として中ほど97億7,400万円のお金を使いました。ただ、その中で(2) 自己収入、我々法人として自ら稼いだと、納税者からいただいたわけではなくて、その車のドライバーから直接いただいたお金が(2)、中ほど91億8,600万程度ございますので、これを差し引きまして、業務費用としては右端5億8,800万程度かかっているということでございます。

それに、主だったところではII番損益外減価償却相当額、補助金で整備いたしました施設に係る償却費の相当額がここに入ってございます。あとVI番の機会費用といたしまして国有財産無償使用の機会費用、我々土地を中心といたしまして国有財産の無償提供を受けておりますが、国としてこれを別の機会に利用すれば幾らぐらいの収益が得られたであろうかという機会費用が6億円程度、それから、政府出資金の機会費用、我々120億円の出資を得ておりますが、これを市場運用したらどれぐらいの利子収入が得られたであろうかというものでございますが、加えまして機会費用が6億8,900万程度ということで、我々全体といたしまして当法人のこの1年間の行政サービス実施コスト37億9,300万円というふうに計算しております。

6ページ～8ページの注記事項、さらには9ページ以降20ページまでの附属明細書につきましては、概要をただいま申し上げたところでございますので省略させていただければと思います。

21ページ、22ページ、こちらから添付書類になりますけれども、22ページの決算報告書といいますのは、基本、独法ということで企業会計に準ずる計算を先ほどまで説明したとおりしておるわけでございますが、もし仮に国の官庁会計ベース、つまり発生主義ではなくて現金主義に基づく決算をしたらどうなるかという参考資料でございます。

それから、23ページ以降が事業報告ということで、これも大体ご説明で主だったところは触れさせていただきました。幾つか補足させていただきますと、26ページに（5）「職員の状況」ということで、現在、法人の職員数813名、平均年齢は38歳ということで、国全体に比べまして若干若い組織となっております。

それから、32ページでございますが、5番の（2）「財務データ及び業務実績報告書と関連付けた事業説明」というところでございます。先ほどから触れておりましたとおり、全国93カ所の検査事務所で検査を行っておりますが、年間726万5,000件という件数になります。「また」というところで街頭検査については13万2,000件、それで、結果、法人が実施した審査件数合計で739万7,000件という数字がここに出てまいります。

それから、33ページは施設整備の主だったところは具体的にどういったものがあるのということでございますけれども、審査機器といたしましては関東検査部のマルチテスターの更新、それから、下のほうに行きますと千葉事務所の上屋の改修、富山のピットの改修といった施設をこの24年度において改善・充実したということでございます。

34ページ、「監事の意見」については本日監事の同席を得ておりますので、そちらのコメントに譲りたいと思います。36ページ以降が会計監査人の意見ということで、内容を簡単に触れさせていただきますと、37ページがその報告書でございますが、一番下にございます監査意見、上記の財務諸表、我が国において一般に公正妥当と認められる独法の会計基準に準拠して、独法の財政状況、運営状況、キャッシュ・フロー状況、行政サービス実施コストの状況、「全ての重要な点において適正に表示しているものと認める」という報告書をいただいたおるところでございます。

簡単ではございますが、1番財務諸表についての説明を終わらせていただきます。

【大聖分科会長】 ありがとうございました。ちょっとただいまの説明で誤謬がありましたので指摘させていただきます。2ページ目の一般管理費のところ87億とおっしゃついましたが8億7,900万だったと思います。

【河田理事】 失礼いたしました。訂正いたします。

【大聖分科会長】 それでは、本日は検査法人の監事の方にもご出席いただいておりますけれども、財務諸表の説明について何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。

【本澤監事】 監事の本澤でございます。本日はご苦労さまでございます。

先ほど説明がありました財務諸表につきましては、監事意見書にありますように、私も監事も検査法人の理事会あるいは検査部長会等の重要な会議に出席しております、また、関係帳票類のチェック、それから、本部や事務所におきます財産の確認等の監査の結果、適正に表示されているというふうに認められました。以上でございます。

【大聖分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの財務諸表についてのご説明に関しましてご意見やご質問があれば拝聴したいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 ごく簡単に。資産の部の有形固定資産の主なものは建物、それから、機械装置ですが、例えば建物、機械装置のような動産、不動産と動産、それぞれの額自体の評価の基準はどこがされたのでしょうか。

【大聖分科会長】 今おっしゃったのは固定資産のところですね。

【委員】 計算は時価評価になっているのですか。

【大聖分科会長】 建物とか。

【委員】 簿価なのですか。

【大聖分科会長】 建造物、機械装置ですね。

【委員】 時価ならどこが。

【大聖分科会長】 そういう評価をね。

【委員】 あと、動産のほうも。

【大聖分科会長】 はい、動産のほうも。

【河田理事】 お答えいたします。土地・建物については時価評価、失礼しました。土地については時価評価、それから、建物・機械については基本的に取得価格ということです。

【委員】 土地の時価はどのような基準で。

【黒澤総務部長】 済みません、土地とおっしゃっているのが、我が法人は……。

【委員】 借りているんですね。

【黒澤総務部長】 ほとんどのところ借りているんで……。

【委員】 ほんのちょっとありましたけど。

【黒澤総務部長】 はい、研修所とか、そういったものだと思いますけれども、そこと
いうか、国から承継したときの評価の仕方というご質問でよろしいですか。

【委員】 土地は所有されているから、ここに土地で3億6,600万ですね。

- 【大聖分科会長】 そうですね、その数字がどうして出てくるのか。
- 【委員】 これは、時価はこの数字はどこから来たのかということ。
- 【黒澤総務部長】 承継したときですけれども、そのときの時価評価をしていると思いますけど。
- 【委員】 いつ継続して、じゃ、そのときの時価のまま、この24年に引き戻してない。
- 【黒澤総務部長】 もらったときに評価をして、そのままで。
- 【委員】 いつももらったんですか。
- 【黒澤総務部長】 14年ですかね、はい、設立が14年に。
- 【大聖分科会長】 法人として発足したときの国からの受け継いだときの評価額ということですね。
- 【黒澤総務部長】 そうです。
- 【委員】 なるほど。じゃ、時価とは言えないですね、半分時価。
- 【黒澤総務部長】 現時点ではということです。
- 【大聖分科会長】 簿価というんですか。
- 【委員】 簿価ですね。
- 【委員】 そうですね。
- 【委員】 繼いで今はそれが簿価として……。
- 【黒澤総務部長】 そうですね。
- 【委員】 特に著しく低下しない限り再評価しないんですよ。
- 【委員】 それを使ったということですね。
- 【委員】 そうですよね、減損しない……。
- 【黒澤総務部長】 はい、ご指摘のとおりです。
- 【委員】 減損の兆候とか、そういうものがないと思うからそのまで。
- 【黒澤総務部長】 そういったものは、はい、認識してございません。
- 【大聖分科会長】 大きく変動した場合には時価であるということですね。
- 【委員】 はい、了解です。
- 【大聖分科会長】 よろしゅうございますか。
- 【委員】 はい。
- 【大聖分科会長】 ほかにいかがでしょうか。
- それでは、よろしいでしょうか。ご質問ありましたけれども、内容の面ではご了解いた

だけたということであれば、財務諸表につきましては分科会として特に「特段意見なし」という形で処理をさせていただきたいと思いますけれども、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【大聖分科会長】 それでは、意見なしとさせていただきたいと思います。いただいたご意見については特に国土交通大臣に対する意見ではなく、法人に対するコメントという整理をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

これは質問だからよろしいですかね、ご理解いただいたのであればもうご意見という形でなくてもいいかなと思います。

【委員】 はい。

【大聖分科会長】 では、そのように処理させていただきたいと思います。

それでは、その次の議題に参ります。議題2であります「役員退職金に係る業績勘案率について」の意見ということです。検査法人のほうからこれについてご説明願います。

【河田理事】 では、引き続き私のほうから資料15-2「役員退職金に係る業績勘案率の決定について」に基づきましてご説明させていただきたいと思います。24年度において退職した役員が2名ございます。まず、前理事長の竹内淨でございますが、理事長といたしまして平成20年7月1日～24年6月30日までの4年間、在職がございました。

まず、業績勘案でございますけれども、1.0、±なしということにしております。理由でございますけれども、この理事長の在任期間、毎年度の業務実績においては順調、結果Aという評価を得ております。また、中期目標期間を通しましてもその業務実績はAというふうに評価いただいておりますので、この間、年度計画に基づき効率的かつ効果的に各事業を推進し、計画の実現に向けて着実の取り組みが行われたということで、1.0というふうに案をさせていただいております。また、その中の個人業績といたしましては、この間、自動車の安全性確保、自動車による公害防止、その他環境の保全を図ることを目的として、国民に対して提供するサービス、他の業務の質の向上を推進いたしました。業績の改善に努力はされましたけれども、個人業績として加減する特段の理由は特にないということで、加算あるいは削減もないということで、総合業績勘案率1.0というふうに案をつくりさせていただいております。

次のページ、もう一方、金森隆、平成20年10月1日～24年6月30日まで、3年9カ月にわたりまして理事として在籍してございます。

業績勘案率、まず法人全体の業績による勘案でございますが、先ほどと同じ期間でございます。説明省略いたしますが 1.0 と、さらに個人業績といたしましても、金森理事、受検者の安全性・利便性の向上、審査事務規程の整備、審査施設・審査用機器の新設・改良、審査に係る技術向上の調査・研究・研修を推進したということで、この業務の向上に努力はされました。法人の業績に特段の加減をする理由がないということで土なしということで、1.0 という案を提案させていただいております。以上でございます。

【大聖分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に関しましてご質問・コメントがありましたらお願ひいたします。いかがでしょうか。よろしくございますか。

それでは、特にご意見なしということで処理させていただきたいと思いますが、それでよろしくございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【大聖分科会長】 それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、事務局、お願ひいたします。

【吉澤整備課長補佐】 冒頭申し上げましたとおり、この後に行われます「平成 24 年度業務実績に関する評価」につきましては非公開とさせていただいておりますので、傍聴の皆様方におかれましては大変恐縮なんですが、ご退席をお願いしたいと思います。

(傍聴者退室)

【吉澤整備課長補佐】 そうしましたら、平成 24 年度業務実績に関する評価について進めさせていただきたいと思います。分科会長、よろしくお願ひいたします。

【大聖分科会長】 それでは、早速、平成 24 年度業務実績に関する評価に入りたいと思います。事務局のほうから評価の進め方についてご説明をお願いしたいと思います。

【吉澤整備課長補佐】 最初に、業務・マネジメント等に関する意見、パブリックコメントの結果についてご報告させていただきます。7月 5 日～18 日までに行いましたが、意見は提出されておりませんでした。

では、各委員におかれましては、評価方法についてご承知いただいているものと存じ上げますが、改めて簡単にご説明させていただきます。業務実績の評価につきましては、今回は委員の皆様に事前に評価をいただいておりますので、検査法人の自己評価と委員の皆様との事前評価をベースにご審議いただければと考えております。評価方法につきましては C から S S までの 5 段階評価方式で、全体評価についても個別項目の評価等を踏まえま

して、CからS Sまでの5段階で総合的な評定を行うこととなっております。なお、個別項目の評価におけるCからS Sまでの評価基準につきましては、参考資料14-3にありますように、中期目標・年度計画に従って順調に業務を実施し、着実に実施を上げている場合にはAの評価、それを超えて目覚しく業務を実施している場合に優れた実績を上げているという場合にはSの評価をすることになっております。したがいまして、Sの評価に当たっては単に目標を達成しているのみならず、それ以上に積極的に評価すべき付加的な実績・内容が必要となります。

さらに、中期目標・年度計画において想定していた範囲を量的かつ質的にはるかに超えて、事前には実現することが極めて困難と考えられた実績を上げており、事後的に見ても当該実績を上げていることが異例と考えられる場合につきましては、特筆すべき優れた実績を上げている場合として例外的にS Sという評価をすること妨げないものというふうに規定しております。

なお、独立行政法人に関する閣議決定や、政独委、これは総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会の略称でございますが、政独委の年度評価意見・関心事項などの政府方針に対する検査法人の取組状況について、業務実績評価調書の別紙といたしまして、当分科会から国交省独法評価委員会に提出する予定となっております。

本日の審議の進め方でございますが、初めに検査法人より平成24年度の自己評価並びに平成24年度の独立行政法人に係る政府方針に対する取組状況について説明をいただきまして、その後、委員の皆様方に評価のご審議をしていただきたいと考えております。評価の審議の際には検査法人には一旦退室いただくこととしておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。いま一度繰り返して大変恐縮でございますが、審議の進め方をまとめますと、平成24年度評価につきましては、最初に検査法人から説明を簡単にいただき、内容といたしましては、ちょっと審議の時間が限られている関係から、S評価・B評価を中心のご説明をいただきたいと考えております。次に評価の審議、ここは検査法人に退室いただきまして、この中で各委員における事前評価と不一致の項目を中心に、各委員一致の評価が検査法人自己評価と異なる場合に、議論していただくという形になっております。評価を取りまとめまして、その後に評価結果の報告を検査法人にしていただくという流れで進めさせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

では、先生、よろしくお願ひします。

【大聖分科会長】 ご説明ありがとうございました。この議題3の評価につきまして事

務局のほうからの説明のとおりで進めさせていただきたいと思っておりますが、それで、皆さん、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【大聖分科会長】 それでは、そういうことで検査法人から自己評価の説明をお願いしたいと思います。

【木場理事】 企画・審査を担当しております理事の木場でございます。座ったままご説明をさせていただきます。

お手元、A3の資料、資料15-3に「平成24年度の業務実績の概要」をまとめてございますので、この資料に沿いましてご説明をさせていただきます。先ほど河田理事のほうから説明ありましたように、平成24年度は第3期、平成23年度～平成27年度の5カ年の中期計画の2年目に当たります。この24年度の業務実績をご説明いたします。

まず1番目でございますが、審査件数につきましては、全国93カ所の検査部及び事務所で自動車の検査を行っておりますが、総数といたしましては約739万件ということで、対前年比-1.1%という状況でございます。これは当法人の検査対象でございます登録自動車が減っておる状況と、いわゆる民間車検と言われる指定整備工場における扱いが増えているということが原因で、若干減っている状況でございます。ただ、この参考に書いてございますように、いわゆる新規検査、これは対前年比+7.1%増えてございます。非常に手間がかかるといいますか、諸元を確定したり、保安基準の適合性、相当いろいろ広範囲にわたって確認をしなきゃいけない手間のかかる新検査が非常に増えておるという状況でございます。また、最後のほうの街頭検査、これは国と連携をしていわゆる町の中で取り締まりをする街頭検査ということでございますが、これにつきましてもいろいろ努力いたしましてプラスの数字が出ております。

続きまして、業務実績の概要でございます。大きく分けまして2つございます。1つ目が「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」2つ目が2ページ目の右の下のほうにオレンジ色でございます「業務運営の効率化」、この大きな2つの柱に対しましてどういう対応をしてきたかということのご説明をさせていただきます。1番目の「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」でございますが5つの柱を立ててございます。(1)～(5)、2ページ目の右上のほうにございます5つの柱に沿ってご説明いたします。

まず1番目「的確で厳正かつ公正な審査業務の実施の徹底」でございます。そのうち1

番目が「検査における信頼性の維持・向上」でございます。検査に対する信頼性が失われると検査制度そのものが瓦解をしてしまうということで、検査における信頼性の維持・向上に努めてまいりました。そのためには審査方法だとか審査体制、機器の改善等々に取り組んできたわけでございます。具体的には既に200万台を超えるハイブリッドや電気自動車等の新技術に対応した審査方法の整備、また、実際の審査を実施するということでございます。また、合格を強要するような、また、車をいろいろ差しかえて合格しないような車を合格と装うような成り済ましのような、そういう不当要求防止対策等の充実、また、審査を効率的、また、しっかりととした審査ができるような高度化施設の活用、また、先ほど申しましたように検査に対する国民の期待に応える街頭検査の強化、盗難車両対策への貢献等、審査業務の的確な実施と業務の質の向上に向けた取り組みを推進してまいりました。

2番目「新基準等に対応した審査方法等の整備」ということでございまして、非常に自動車の技術は日進月歩でございまして、道路運送車両の保安基準と言われる車が満たすべき安全環境上の基準、これがもう頻繁に改正が行われます。また、その運用方法等が改正になりますそれに対応した、いわゆる審査事務規程の改正を行い、それを全国93事務所、全国津々浦々の審査の実施方法等を統一するということで、審査取り扱いの明確化、取り扱いの統一を行ってきたところでございます。また、2番目は電気自動車等における高電圧の感電制御、これは世界に先駆けてこういった安全上の基準というのが整備されましたけれども、これに対応した審査の方法を策定をし、審査を開始したところでございます。また、3番目は非常に基準が頻繁に変わりますし、また、その基準の適用も車の製作年月日で適用になったり適用にならなかったり、適用の猶予が行われたりと非常に複雑化しております。また、車の形態も非常に多様化してございまして、こういったものを検査時に基準の適用・非適用を容易に検索・閲覧できる体制をとろうということで、タブレットパソコンを用いまして基準の適用が瞬時にわかるような体制を整えたわけでございますが、こういった機能の充実を図ったところでございます。

3番目「不当要求防止対策の充実」でございます。下のほうの真ん中に「不当要求件数の推移」というのがございます。不正改造車とか、そういったものを検査の際に合格を強要するというような事案が、この法人が発足して11年たちますけれども、当初非常に頻発してございました。検査現場では暴力事件まで生じるようなこともございまして、全国で600件程度で推移していたわけでございますが、不当要求に屈しない、組織全体で対

応するというようなさまざまな対応をとりまして、これは順次減少してきておるというところで、昨年度は23年度比25%減という状況になってございます。ユーザーにとって的確に、言うなれば人間ドッグでありますとむしろ悪いところを見つけてもらったほうがありがたいわけですが、合格を強要するというのは非常に不届き千万でございますが、こういった体制をしっかりと今後ともとっていきたいと考えています。ピーク時667件、平成19年ですが、これの4分の1まで減ってきたという状況でございます。

4番目「人材確保」でございます。当然車が非常に高度化しますし、さまざまな新技術が搭載されますので、我々も非常に高度な技術的素養を持った人間を配置をしなきやいけないということで、これまで国との人事交流、国からの出向者で我々の業務を行っておりましたけれども、独自で職員を採用するということを昨年度からスタートしております。

5番目「職員能力の向上」でございます。職員の新技術への対応能力等々を行わせるために、さまざまな研修を段階的に実施してきてございます。特に電気関係の技術に対しての審査方法等を充実するということで、マニュアルを作成したり、研修・教育を実施するということでございまして、特に現場レベルで改造の特に多い検査部に対しましては、改造審査に対する特別研修を実施する等の対応を図ってきております。

6番目「職員の意欲向上」でございます。やはり職員のモチベーションの向上というのは非常に大事なテーマであろうと思っております。例えば不正打刻の発見、車というのは1台ごとに言うなら車の指紋のようなものがあって、車がほかのものに成り済まされたりしないような打刻というのを行っているわけですが、それをやすりで削って別の車に成り済ますというような、盗難車をそういったものに置きかえるとかいうような不正が散見されます。そういう不正打刻というのはやっぱりそのメーカーのその車ごとの打刻の字体というのを頭に入れてないと、なかなかそういった不正の発見というのはできないのですが、そういうものにしっかり対応した職員を表彰したとか、連続無事故の業績を表彰する等々の対応を図っております。また、先ほど理事長の挨拶にありましたように、現場力の向上というのは非常に大事でございまして、業務改善に向けた現場での取り組みといったものを奨励・支援し、特に優れたものにつきましては理事長表彰を行っております。いろいろ現場レベルの業務改善の成果はいろいろ出てきてございまして、こういったものをその現場だけにとどめることなく、全国に広く展開するためのインターネットの整備等も行ったところでございます。

7番目「内部統制の充実」でございます。理事長は、昨年7月に就任しましたが、全国

2 3 事務所・月 2 事務所のペースで精力的に全国を回って職員との意見交換等々を行っております。また、本部等における調査・指導、これは無通告で現場に入り、改善点等を指摘するというような調査・指導を全国 6 2 カ所実施をしてございます。また、直接出向くまでもなく職員との意見交換、また、現場で困っていること等の情報を集約するためにWEB会議を本部と事務所、また、検査部、それぞれの地域を管轄しております検査部というのがございますが、それと各その傘下にあります事務所とのWEB会議等々によりまして意見交換を行って、事務所の現状把握、情報の共有化を推進しておるところでございます。

続きまして、2番目の大好きな柱「業務の質の向上に資する検査の高度化の推進」でございます。質の向上のためには検査の高度化が必要であるということで「高度化施設の活用」を進めてきております。その目的、右下にポンチ絵がございますが、具体的に高度化で何をやっているかということでございますが、大きく分けまして2つございます。1つは、かつて大きな問題になりましたこと、つまり新規検査のときにはちゃんと基準に合っているものの、それをその後、不正に改造をして車が運行されるようなことへの対応で例えばトラックの燃料タンク、これを小さくしておきますと車の総重量を小さくでき重量税が安く済むとか、架装をしないで新規検査を受けて車両重量なり積載量を与えてもらい、その後、車を架装して車両重量を上げるようなものです。本来ならば車の車両総重量が重くなり重量税が高くなったりするわけですが、かつてそういう不正な二次架装というのが横行いたしました。それを継続検査のときにチェックをすればいいわけですが、その新規検査のときにどういう状況であったかというのはなかなか把握しづらいということがございまして、今、新規検査時の車の状態を画像で撮って、それを継続検査の際にその画像と照合することによって「タンク増えているじゃないか」とか、「こういった装置、後で架装しましたね」ということのきちんとしたチェックができるような体制をとっていくというのが1つ大きな柱でございます。

それともう一つは、審査時のいろんな審査データ、例えばブレーキ力はどうであったか、ライトの向きはどうだったのかという、そういうデータを取得し、蓄積をし、いろんな分析に使う。ある車種の不具合発生の蓋然性が非常に高いというようなことも、そのデータを分析することでわかりますし、機器の改善だとかいろんなことに使えるということで、審査時のデータを取得し、蓄積をするというのが2つ目の柱でございます。

3つ目は、そういったデータを不合格になった車に対しましては、ブレーキ力「これだ

け足りりに不合格になりましたよ」ということをきっちり紙で不合格車両に対してお示しをし、その車の的確な管理につなげていただこうということを行っていきたいと思っております。それが審査結果の情報提供ということでございまして、今こういったもろもろのことを行うために検査場の中に高度化施設というものを設けてございます。こういったものを、今、まだ画像を照合するための端末、全国的に全て配置されているわけではございませんが今年度中には全て配置される状況でございます。そういう体制に向けて現在整備を進めておるり昨年度もそういう施設の整備を行ったということでございます。結果的には不正な二次架装等の不正受検の防止につなげていきくべく、こういったものを試験的に運用を開始したということでございます。また、検査情報の有効活用、例えばリコールにつながるようなある車種に非常に多数の不具合が発生した場合は、リコールでの発見の契機にもつながるということを行っていきたいと思っております。受験者への審査結果の情報提供につきましては、昨年度試験的に幾つかの事務所で不合格車両に対しまして試験結果の通知を開始したところでございます。

2番目は「審査方法の改善」でございます。これは新技術等への対応で審査の中身も変えていかなければいけないということで、先ほど申しました高電圧の感電保護に係る審査マニュアルを改正いたしまして、当該マニュアルを活用した電気自動車等に関する職員研修を拡充し、実際のこういった車の検査時のチェックをしっかりと行っております。次の大型貨物自動車等の審査の充実ということで、これは大型貨物自動車等につきましてはスピードリミッター、90キロ以上スピードが出ないような装置がもう義務づけられておりますが、実際90キロスピードを上げて測定をすることがこれまで難しかったということでございます。それを現在関東検査部に試行的に90キロまでスピードを上げることができテスターを導入いたしまして、速度抑制装置の機能確認が的確に行える体制をとっていきたいと思っております。昨年試験的に導入し、現在その実証実験を行っているところでございます。

さらに、排ガス低減技術、これも非常に高度化してございましてさまざまなデバイスについてございますけれども、こういったものをOBDと言われる車載式故障診断装置を活用した排ガスの検査の導入の効果なり、課題の検討を昨年度進めたところでございます。また、自動車の改造、カスタム化と言われるような自分の趣味・趣向に合わせたような改造というのも結構ございまして、こういった車についての例えば強度計算とかを的確に行うためのマニュアルを整備いたしまして、改造自動車に係る審査を的確に行なえるよう

研修、また体制をとったところでございます。その他でございますが、こういった審査方法等につきまして国際的な動きとも整合しなきやいけないということで、国際的な検査にかかる委員会というのがございますが、このアジア・オーストラリア会合に積極的に参加をいたしまして、さまざまな情報交換を行ったところでございます。

次のページでございます。「受検者等の安全性・利便性の向上」でございます。大きな柱といたしまして「受検者等の事故防止対策の実施」ということでございます。目標といたしましては、これ中期目標でございますが、この中期5カ年の人身事故の発生件数を、平成22年17件でございますが、これの10%減にするということが中期目標でございました。いかんせん23年度は22年と同数の17件でございます。24年は、当初、中段にグラフ描いてございますが、第1四半期でもう7件発生してしまいました。それで理事長が昨年7月に就任してやはりこれは非常にゆゆしき問題であるということで「人身事故非常事態宣言」を8月に発令いたしまして、職員に対して緊急的に注意を促しました。また、「人身事故非常事態宣言発令のまとめ」ということで事故の分析を行い、また、ハード・ソフトにわたりますさまざまな事故防止対策を強力に実施をしたところでございます。その結果、総数としては21件ということで、もともとの22年度17件から+4件という具合になったわけでございますが、後半になりましてさまざまな取り組みの効果があらわれてきてまして、第4四半期では2件という状況でございました。この25年度に入りましたでも25年度の第1四半期も、また今日まで一応2件にとどまっているところでございます。

次に「利用しやすい施設と業務運営」ということでございます。故障や受検者が誤操作によって機器を壊してしまう等々によりますコースの閉鎖時間を低減させるということが目標でございますが、機器故障によるコース閉鎖時間は増えているものの総数としては減少をしてきてございます。総閉鎖時間は平成22年度比30%減ということで、目標平成22年度比2%減を大きく上回っている状況ではございますが、故障による閉鎖時間が増えているところは、また今後ともさまざまな対応を図っていかなければいけないかなと思っているところでございます。

続きまして「自動車社会の秩序維持」ということでございます。幾ら継続検査をしっかりしてもやはり不正改造とか、検査後いろいろ改造して走り回るということは、やはり社会に非常に大きな影響、また悪影響を与えておるわけでございますが、こういったものを取り締まるために街頭検査というものを実施してございます。正直、これはお金をいただ

けない仕事でございますので手数料の自己収入増にはならないわけですが、国と協力をしてしっかりと街頭検査に取り組むということで、目標 11 万台という目標を設定いたしましたが、24 年度は 13.2 万件ということで目標を上回る状況でございました。また、社会的にアピールの高い、いわゆる変な車で走っていたら捕まるぞという意識を持ってもらうために、さまざまなメディアを通じてアピール性の高い街頭検査にしっかりと取り組もうということで、例えば「東京オートサロン」と言われるいわゆる改造車とかが一堂に会するようなイベントがございますが、そういったところに深夜の街頭検査を実施しまして 113 台に整備命令を発するというような、これ 1 例でございますけれども、やはりアピール性の高い街頭取り締まりをしっかりとやっていこうということでございます。

2 番目は「不正改造車撲滅のための啓発活動」でございます。これはこういうオートサロンとか改造車をいろいろ展示するイベントがございます。そういった展示会場に出向きまして、そこに不正改造車があれば、これはそのままでは公道走行はできないという表示をしてくださいとか、具体的にここはこういうことで走行できないんですよという、展示車に対して指導を行うということを行っております。また、実際不正改造につながりやすいカー用品の販売店に出向きまして、この部品を取りつけると不正改造になりますよということの啓発を行う、注意喚起を行うという取り組みを行ってきてているところでございます。

3 番目には「盗難車対策への貢献」ということでございます。先ほど申しましたように盗難車ですと、それをまた公道に走らすために車台番号とかを改ざんをしなきゃなかなか検査は通らないわけでございますが、そういった改ざんされているような事例を見つけた場合には、警察等に通報することを行っているところでございます。車台番号の改ざん等は昨年度でございますが、145 件発見いたしまして運輸支局等へ通報を行っているところでございます。

右上でございます「国土交通省、関係機関との連携強化」でございます。検査といいますのは単に保安基準不適合な車を排除するということではなくて、リコールにつながるような市場の車の実態を把握したり、点検整備を促す等の附帯的な効果が非常にございます。こういったところへの貢献をしっかりと強化していこうということでございまして、1 番目は「リコール対策への貢献」ということで、昨年度も 24 件、いわゆるリコールにつながる蓋然性の高い、いわゆる設計または製造上の不具合に起因するような不具合を発見をいたしまして国交省に報告をいたしました。昨年度はこの 24 件に、過去に提供したものを

含めてでございますが、6件がリコールにつながっておるという状況でございます。

次の2番「効率的な実施体制の検討」でございますが、これは先ほどの理事長の挨拶にもございましたように、国全体で独法の見直しに関する、検討が進められておりますので、これを踏まえ改めて対応をしていきたいと考えているところでございます。続きまして、「点検・整備等への貢献」でございます。これはいわゆる民間車検と言われる指定整備工場の検査における保安基準の適否の判定の判定要領等々に関しまして、当法人の職員が研修会に出ていろいろ説明をしたり、相談に乗るということをやっております。あわせて、先ほど申しましたように、不合格であった車両に対しまして測定値等の検査情報の提供を、準備の整った事務所から始めているところでございます。これによりまして、点検・整備の実施が促されるんではないかというふうに期待をしているところでございます。

続きまして「業務運営の効率化」という大きな柱でございます。「組織運営」に関しましての状況につきましては、先ほど申しましたように新規検査等々が増えておるということでございます。非常に手間がかかるといいますか、時間なり要員を要するところであり、実質的な業務量が増加しているというふうに我々認識をしてございます。こういう中、常勤職員を23年度末に対前年から比べまして9名削減した体制によりまして、しっかりとした検査を行ってきたということでございます。そのためにも検査コースについては、継続検査の業務量が減っているようなところのコースの削減とか、職員の検査能力を高めるために研修の充実ということに取り組んだところでございます。

2番目の「業務運営」でございますが、まず随意契約の見直しでございます。これにつきましては真にやむを得ないもの、例えば国とか公共料金等々の契約を除き一般競争入札に移行をしてございます。また、応札者、1社応札がなくなるように公告期間の延長とか、業界紙等による公告情報の提供等々を行ったところでございます。「その他」といたしまして、検査機器の保守管理業務につきまして、民間競争入札の実施拡大が可能と考えられる候補地域といたしまして、現在、関東検査部管内の事務所におきまして、既に民間競争入札によりまして行っておるところでございますが、中部検査部管内におきまして可能性があるという状況がわかりましたので、これを踏まえて25年度の契約につなげていきたいと考えております。

「その他」でございます。「施設及び設備に関する計画」につきましては、国からの交付金、また設備補助金等々に基づきまして、順次的確に計画的に施設整備を進めておるところでございます。「人事」につきましても先ほど申しましたように、23年度末に9名削減

いたしまして業務を的確かつ効率的に実施をしておるということでございます。給与につきましても先ほど河田理事のご説明ありましたように、国の公務員に準じた給与体系をとりまして、ラスパイレス指数は97.9という状況になっております。

以上でございます。

【西本企画部長】 企画部長の西本でございます。引き続きまして、私のほうから若干補足説明をさせていただきたいと思います。

私のほうからは資料15-4、こちらが24年度実績の自己評価の本体でございますが、こちらを用いましてご説明をいたしますが、全体の概要はただいまご説明をしたとおりでございますので、特にこの中で法人といたしまして自己評価、多くはA評価、着実にとさせていただいておりますが、特にSの評価及びBの評価とさせていただいた部分について簡単にご説明をしたいと思います。

まずS評価でございます。こちらは5つございますが、資料15-4のまず1ページをおあけいただけますでしょうか。こちらの1.(1)②「新基準等に対応した審査方法等の整備等」、こちらをS評価とさせていただいております。こちらは先ほどご説明をいたしましたとおり、審査事務規程の見直し等々、かつその必要な体制の整備というところでございますが、24年度は右の欄をごらんいただきますと、審査事務規程20項目について改正をいたしまして、職員研修等の充実を図った。特に電気自動車の高電圧の感電保護に関する審査方法、これは世界に先駆けて策定をしております。そういうことを行ってきた。それから、タブレットPC、容易に検索・閲覧できるようにということで導入しております。こちらについても灯火装置に加えて乗車装置、車枠・車体の基準を追加する等々によって改善をしておりまし、また全国の指定整備工場に対する基準改正周知のための講習会、こちらにも法人職員を講師として派遣をしたりしています。

この項目をS評価とさせていただいたのは、審査事務規程の改正により複雑化してきた本基準に確実に対応していると。特に世界に先駆けて電気自動車の感電保護の審査方法の確立、あるいは、タブレット機能の追加といったように、年度計画にない項目にも積極的に取り組んできたというところは評価できるものとして、この項目をS評価とさせていただいたところでございます。

それから、2点目は3ページになりますが、③「不当要求防止対策の充実」でございます。右の欄のほうをごらんいただきますと、不当要求防止対策、これまで本部あるいは検査部の役職員による調査指導、あるいは事務所等における自己点検、不当要求防止責任者

の選任、さらには不当要求防止対策の研修などを通じて毅然とした対応を職員に徹底をしてまいりましたし、特に悪質な不当要求者に対しては警察との連携の強化、あるいは重要な証拠となる防犯カメラ、ICレコーダーの導入・更新といったことをやってまいりました。

こちらをS評価とさせていただきましたのは、こちらの理由のところに3つありますが、2つ目になりますとおり、平成24年度はこれまでの対策に加えまして、警察との連携強化のために理事長巡視の機会には必ず都道府県警本部を訪問しまして、協力を依頼するといったことをやってまいりましたし、また、細かいですが、ICレコーダーの電池残量切れの防止という、これはある意味きめ細かいところまで対策を徹底したということでございまして、そういうことによって、1つ目になりますが24年度の不当要求の発生件数を171件、これは前年度に比べますと25%減になりますが、減少してきているということが評価できるとしてS評価とさせていただいたものでございます。

それから、3点目は12ページになります。(4)①アの「街頭検査の強化」というところでございます。24年度には、これ右の欄でございますが、国土交通省あるいは各都道府県警などの協力も得まして検査回数の増加に努めた結果、目標値である11万台を20%上回る13万2,000台に実施ができたということでございます。また、質的にも暴走族を対象とする深夜街頭、あるいはカスタムカーショウ会場周辺、初日の出暴走、旧車会メンバーの不正改造車を対象とした特別街頭検査といったことの実施によりまして、特に場所・状況によって効果が高いと思われる街頭検査を積極的に実施をしてきたところでございます。特に先ほども出ました「東京オートサロン」に伴って千葉県で実施した街頭検査では、実施場所を拡充、それから、昨年度より33名多い69名の法人検査官を出動させまして、133台の検査、113件の整備命令書交付と大きな効果を上げてございます。

こちらS評価とした理由は、全体には23年度末に常勤職員9名を削減した体制のもとではありますが、目標台数を上回るだけでなく質的にも向上させているという点は評価できると考えましてS評価とさせていただいたものでございます。

次に4点目でございます。4点目は14ページをおあけいただけますでしょうか。14ページ(5)の①「リコール対策への貢献」でございます。こちらも右の欄をごらんいただきますと、国土交通省でのリコールに該当する不具合の早期発見、迅速なリコールといったものにつながるように、私ども日常の審査業務の中で車両の不具合情報の収集に努め

ております。その結果、24年度は不具合情報24件を報告、そして法人からの情報提供、これは必ずしも24件の内訳ではありませんが、6件のリコール届出がなされているというところでございます。また、高度化施設による検査情報からリコールにつながる不具合情報を抽出をしようということで、その分析方法について国土交通省と検討を開始しております。

ここをS評価とした理由は、不具合情報収集のためにはリコールの影響の大きさ、特に重要性を理解して日々の審査を行うことが必要でございまして、インターネットなどでその醸成を図ってきたということが不具合情報提供件数の増加につながったということで評価しましてS評価とさせていただきました。

そして最後の5点目です。15ページになります。③「点検・整備促進への貢献等」でございます。適切な点検整備を促進する手法といたしまして、不合格であった車両の受検者に対して高度化施設で得られた測定値などの検査情報の提供を、準備が整った事務所から順次開始しております。そのほか国土交通省の連携による啓発活動や、あるいは指定整備工場の研修への講師派遣なども行ってきておるということでございまして、ここをS評価とした理由は、特に高度化施設で得られた検査情報の提供、これは中期計画上はその手法の検討というところまでであったのですが、実際に提供の開始まで進めたということは評価に値するのではないかと考えましてS評価とさせていただいたところでございます。

以上がS評価ですが、次にB評価とさせていただいた項目が9ページにございます。9ページの(3)①「受検者等の事故防止対策の実施」でございます。こちら先ほど申し上げましたように、さまざまな対策によって事故防止を図り、特に人身事故については23年～27年度の年度の平均を22年度に比べて10%減とするものでございますが、24年度、これ右の欄にございますが、先ほどご説明いたしましたように7月末時点で既に人身事故が10件と非常に多かったですから、8月に「人身事故非常事態宣言」というものを発令をいたしまして、また、10月に策定をした「人身事故非常事態宣言発令のまとめ」におきましては、重点活動取り組みとして職員による安全上の不注意が原因の事故、受検者による事故の対応といったものを、ソフト・ハード両面から対策を実施いたしました。あるいは、理事長巡視、検査部管内所長会議、WEB会議、あらゆる機会を通じて事故防止の注意喚起を促しまして、その結果、24年度の事故件数、当初の事故の多さが影響しまして最終的には23年度に比べて4件増加の21件となったわけでありますが、この取り組みが功を奏しておりまして、24年度の中でも第4四半期については人身事故件

数は2件と非常に改善をしてきている、また、今年度に入ってから現時点7月まで約4カ月ですが、2件ということで確実に効果があらわれているのではないかと考えております。

これについてBとさせていただいた理由ですが、中期目標の達成のためには毎年度15件以下とすべきところなのですが、結果として21件となったということでございます。しかしながら、先ほどご説明いたしましたようなさまざまな対策の効果が着実にあらわれており、かつ今後も引き続き有効に機能するであろうことを勘案しましてB評価とさせていただいております。

以上がS評価及びB評価の説明ですが、もう一つ、最後の総合的な評定、これは22ページになりますが、こちらについてもご説明をさせていただきたいと思います。これは全体の評価でございますが、まず業務運営評価の評点の分布といたしましては、したがって、S評価が5項目、A評価が29項目、B評価が1項目となってございます。

それから、記述のほうの総合評価でございますが「法人の業務の実績」としては、先ほどからご説明をいたしておりますが、検査法人は的確で厳正かつ公正な審査業務の実施のために審査方法の整備、不当要求防止の取り組みを推進している、あるいは高度化施設の活用等、質の向上の取り組みの推進、街頭検査、リコール事案の発見等、積極的に取り組んでいる。さらに、新規検査の増加等で実質的な業務が増える中で、常勤職員を削減しておりまして、要員配置の見直し等、業務への効率化に努めているということを記述をいたしまして、結論として「中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる」と結んでございます。

それから、「課題・改善点、業務運営に対する意見等」でございますが、こちらには基準改正や不正な二次架装については、引き継ぎ能力・知識の向上が必要であること、高度化施設の運用拡充、検査情報の有効活用を進めるべきこと、あるいは車齢の高い車、点検整備がされていない車に新たな検査の導入を強化する、人身事故対策を継続的に実施すべきこと、あるいは街頭検査、リコールなどなど、検査法人ならではの業務を引き継ぎ重点的に実施すべきこと、こういったことを記述してございます。

そして一番下の「その他」でありますが、これは冒頭にありました総務省の政策評価独立行政法人評価委員会からの「24年度の業務実績評価の取り組みについて」という、こちらに対応しているかという部分でございます。結論からいいますと「適切に対応している」と書かせていただいているが、これは具体的にご説明しますと、1枚めくっていますと裏にその詳細が表になってございます。この表の一番左がこの指摘事項でござ

いまして、まず1つ目は政府方針等に合っているかということでございます。1つ目は23年度末に中期目標が終了する独法ということで、該当いたしません。

2つ目については、23年度の独法業務実績評価結果についての意見を踏まえた評価となっているかということでございますが、これは実は各独法ごとに指摘をされておりまして、当法人の評価に対しては実はS評価の理由が十分記述されていない部分がある、そういったご指摘をいただいております。具体的には、昨年度、カー用品販売会社の店舗に検査官を派遣して、保安基準に不適合品への表示を注意喚起するという点をS評価としていただいているところでございますが、実際に件数あるいは派遣職員数はその前年度よりは減少しております。これについてなぜS評価をしたのかという理由を問われまして、これは私どものほうから東日本大震災の影響が背景にございまして、年度当初はなかなか難しかったところですが、そういった中でも何とか実施をしたということですということで、理由としてはご納得いただいておりますが、記述が十分でないというご指摘をいただいてございます。そういうこともございまして、今回はS評価の理由をその点について考慮した記述ということとさせていただいておりまして、結論としては妥当と認められると書かせていただいております。

それから、3つ目、これは政独委の累次の指摘、あるいは政府方針等々に合った評価となっているかということですが、特に政府方針としてはこちらの独法の見直しについて、引き続き検討し、改革に取り組むという旨が規定されております。見直しについてはまだ今のところこれからという段階でございますので、そういった独法の見直しに関する政府における今後の検討を踏まえて、改めて検討するという部分にとどまっておりまして、これは従っているという意味で妥当と記述をさせていただいております。

それから、2ポツ「保有資産の管理・運用」のところ、こちらは宿舎あるいは福利厚生施設を対象としたものでございますが、当法人保有しておりませんので該当なしとしております。

3つ目は、法人のミッション達成を阻害する課題について、重要な課題を明らかにした上で評価しているかというところでございます。法人の重要課題として先ほど来のご説明にありますとおり、社会的な要請に基づいた頻繁の基準改正や、あるいは不正な二次架装といった社会問題に確実に対応すべきということがまず挙げられるのではないかと思っております。これらについては審査事務規程の明確化、研修の充実、情報共有等々で対応を行っているということで妥当と記述をさせていただいたところでございます。

そういうことで、1つ戻っていただきまして総合評価、22ページの一番下をごらんいただきますと、総合評定としてはA評価というふうに記述をさせていただいたところでございます。長くなりましたがご説明は以上でございます。

【大聖分科会長】 ありがとうございます。

【吉澤整備課長補佐】 これまでの検査……。

【大聖分科会長】 評価の審議ですよね。

【吉澤整備課長補佐】 はい。

【大聖分科会長】 ということで、検査法人の方々のご退席……。

【江坂整備課長】 ご質問等はよろしいですか。

【大聖分科会長】 ご質問があればと思いますが、どうぞ。

【委員】 いいですか。

【大聖分科会長】 どうぞ、はい。

【委員】 業務の実績の概要の最初、冒頭にちょっとお話が出ました実際に審査件数が減っているというお話の中で、登録車数が減っていて、民間車検場で実施する車検数が増えているというお話があったんですが、これ具体的にどれぐらいの数字か、それぞれちょっと教えていただけますでしょうか。例えば先ほどの新規の検査時の映像を撮るとかいつたところで、継続検査でそれが来ないでほかに行っちゃえば使えないとか、そういったところをどう評価したらいいのかなという点でちょっとお尋ねして、大体の数字で結構ですので。

【大聖分科会長】 なるほど。

【木場理事】 車種別のということでございますか。

【委員】 いえ。

【大聖分科会長】 全体でいいんじゃないですか。

【委員】 739万件といっているところです。

【木場理事】 いわゆる新規検査がこの参考で書いてございますように、この739万件のうち新規検査が97万件で対前年比7.1%と……。

【大聖分科会長】 そういうことじゃなくて、民間との割合ですね。

【木場理事】 あ、民間との。

【委員】 そうです。

【木場理事】 新規検査は全てうちで行っております。

【委員】 あ、 そうなんですか。

【大聖分科会長】 繼続ですね。

【木場理事】 繼続検査の場合は民間車検場が大体7割5分。

【委員】 7割5分。

【木場理事】 はい、 大体7割5分がいわゆる民間の指定工場でやっておりまして、 2割5分が直接うちのほうに来られる方です。

【委員】 そうすると、 済みません。

【大聖分科会長】 どうぞ。

【委員】 高度化施設を利用しての継続検査での画像の利用というのは非常に、 逆に言えば限られてしまうということでしょうか。

【木場理事】 継続検査は、 結構、 指定工場でやられている数ございますので、 そういったところに我々で行った検査の画像を提供することについても検討してございます。

【委員】 はい。

【木場理事】 ただいろいろデータを指定工場に見せることによる、 個人情報にかかわる内容でございますので、 そういうところをどう整理できるかについて、 今、 国交省と相談をしているところでございます。

【委員】 わかりました。 ありがとうございました。

【大聖分科会長】 それに関連してちょっと申し上げますと、 街頭検査でも画像の情報が入手できると、 路上での取り締まりができるという可能性もありますよね。

【木場理事】 おっしゃるとおり、 街頭検査行ったときにいわゆる携帯端末にその画像を飛ばせて見るということも、 今、 検討してございます。 済みません、 先ほどの説明で新検査全部うちでといっておりましたが、 実際持ち込んで行う検査は我々で全部やっており、 指定工場ではまずございません。 ただ、 型式指定車というメーカーで大量生産するような車につきましては、 これはメーカーのほうの完成検査というものに合格しメーカーが発行する完成検査終了書というものの提出があれば実際に車を我々に持ち込むことなく新規検査に合格しますし、 登録もできるということですから、 乗用車タイプは大体そういう型式指定車で処理しております。

【委員】 ありがとうございました。

【大聖分科会長】 ほかに何かご質問ございませんでしょうか。 どうぞ。

【委員】 3つぐらいあります。 1つは、 この深夜の街頭検査の例で使われているこの

写真ですが、この何か宇宙的な真ん中に写っているこれ、これ改造車ですか。

【木場理事】 これ、改造車です。ガンダムが走り回っているような車だったり、よくマフラーを竹やりと称して上のほうに伸ばしてやったりするような改造をして、人に見てもらうのを、趣味と言っちゃ何ですが、すごい車があります。

【委員】 だから、検挙件数はここでがっと稼いだわけですけれども、何かちょうどそれのお祭りのときだったんですよね。何となく相当敵をつくったという感じですよね、国民感情的にはこういう趣味の人たちからすると。

【大聖分科会長】 ですけれども、それは反社会的な行為ですね。

【委員】 うん、断固として取り締まるべきと。

【大聖分科会長】 ええ、と思います。

【木場理事】 やはり取り締まらないと、これが横行すると他人に危害を加えますので、それは取り締まりたいと思っています。

【委員】 わかりました。

【大聖分科会長】 環境、安全の両方の面で。

【委員】 確かにそうですね。それにだんだんそれが伝播するというか。

【大聖分科会長】 そうなんですね。

【委員】 ありますよね。あれがいいなという人を増やしてしまう可能性もあると、放置すればということですね、なるほど、はい。あと、何か不正要求でしたっけ、不当要求、あれが7事業所に特に多いというのがあったですよね。

【木場理事】 何？

【委員】 何か事業所に満遍なく不当要求が散らばっているんじやなくて、特定のところに結構固まっている。それはエリア的なものなんですか、どういうふうに分析されてい

る？

【木場理事】 我々事務所ごとに不当要求の多い事務所をランク付けいたしまして、トリプルAから……。

【大聖分科会長】 トリプルA。(笑)

【木場理事】 非常に多いところというのは。結局やっぱりそういう改造のニーズが多い、言うなれば都市部が非常に多くございます。あとは結構常習者と言っちゃあれかもしれないせんが、結構頻繁にそういう要求をされる方がいらっしゃいます。我々もその不当要求やった方をいわゆる事業者の方、一般ユーザーの方なのか、代行屋さんと言われる受檢

だけをやる方とかいろいろ分類もして、いろいろその対応、事業者であればいわゆる整備振興会とかいう業界団体を通じて、そういうことがないようにという指導をやったりとかなりますし、あとはやっぱり改造のニーズの高いところとか、やっぱり今はもうないのでかつては境界にあるようなところ、例えば検査部の境界にあるようなところは、例えば向こうの事務所じや通ったとか、こっちは扱いが違うということを口実に不当要求をする。向こうの例えば姫路とかですと岡山、岡山は中国検査部の管内ですね。岡山じや通ったのになぜ姫路は通らないんだ、近畿は扱い方が違うじゃないかというような不当要求がございます。

我々そう言われるとほんとうに岡山で通しているのかといった気持ちになるんで、我々不当要求あった情報はすぐ全国に展開をします。こういったことは通してない、そんなことはないはずだと対応できるような体制をとります。その基本になるのがやはり情報の共有です、うちでは通してないよ。結局、そういう話も確認すると「いや、そんな通してないよ」ということなのですが、受検者はそういうことを取っ掛かりにいろいろねじ込んでくるというのが多うございます。我々事務所ごとにそういう対応をしております。

【委員】 今の中で3つ目の質問も消化されました。ありがとうございました。

【大聖分科会長】 そうですか。

【委員】 はい、大丈夫です。

【大聖分科会長】 そういう電子情報化というのが非常に大きな役割を果たしていると思いますね。ちょっとこれは余談なんですけれども、これは中期計画でうたっている項目なのでいかんともしがたいんですが、ちょっと昨年申し上げたことの繰り返しになりますけれども、この4番の「自動車社会の秩序維持」というのは、ちょっとあまりにもおおよくなタイトルなので、ぜひ今度中期計画次期ときには、国交省にこれは進言することになるんでしょうか、「自動車社会の秩序維持のための活動」とか「秩序維持への貢献」とか、そういう限定していただいたほうが実態に合っているんじゃないかなと思いますけど、いかがでしょうか。

【木場理事】 はい。

【大聖分科会長】 よろしくお願ひいたします。活動自体はほんとうに頑張ってやっておられるということは認めますけど、そういうことであります。

ほかに何かご意見、どうぞ。

【臨時委員】 3番目の「安全性・利便性の向上」というところで、最終的には近々のお

話としては非常に数が減っているということだったんですけれども、以前数が多かったということと、また、この委員をさせていただく最初のときに現場を見させていただいて、1個しか知らないと何だなと思って海外の車検場というのを取材で行ったときに見れるところを見せてもらったんですね。何か日本と一番似ているのがVDAがやっているドイツの車検場は非常に似ていて、一番参考になるかなと思って自分でも友人の車で車検をしてみたんですけど、そうしたら、自分で動かすようなシーンが少なくて、多分お伺いしていると具体的な対策をどうとられて削減されたかというのを伺いたいというのがまずあるんですけども、それと同時に非常に受検者が動いている車の近隣に行くとか、作業者がそういった、私ちょっと工場にもいたことがあるので、ここから先は入れないほうがいいんじゃないかなみたいなところが、なかなか動線が分かれていないという課題があったように見えたので、ただ、それはあってもすごく減っているというのが、どういった対策をされてこう減らされたのか、これが恒常的な対策になり得るのかというのを教えていただけたらと思います。

【石橋理事】 それでは、石橋です。安全施設担当をしております。

ただいまのご質問に対してちょっと資料をまず見ていただき、何をしてきたのか、そのあたりにポイントを置いてご説明させていただきます。まず配付させたいただいた資料の一番最後のページのグラフを見てください。時系列でお話しさせていただきます。このグラフで青い線が平成24年度の人身事故の累積の線になります。赤い線が今年度の累計です。時系列で行きますと先ほど来出ています去年の7月の時点で10件も人身事故が発生してしまいました。もともと中期計画の抑制目標値というのが年間15件以下にしようということでやっていたのですが、これは大変だということで非常事態宣言をしたわけです。

その後、10月にそのまとめを行いました。その間に何をしてきたかをざくっと言いますと、添付しております資料の1つのまとめと2番目のもの、これが一番最初のものが非常事態宣言そのものなのです。それから、2番目のものが非常事態宣言の発令のまとめです。一番最初のものはまず大変な事態になっているから組織を挙げて安全に取り組んでいくぞということを宣言したところで、まずクイックヒットといいますか、これまで起きている再発防止事項でやれてないところというのを全事務所挙げて見直しましょうと、35項目挙げて、それに対してできてないところですぐできることはもうすぐやろうというようなところを、8月～10月の間にやったというのが1つです。それから、もう一つは全

組織を挙げて今後何をしていくのかというところというのも8月～10月の間、それは資料についてありますけど、過去に起きた事故の分析結果から基づいて重点エリアというものを定めて、何をしていくということをターゲットに定めたという作業を8月～10月に行って、そのまとめをしたのが2つ目の資料の人身事故非常事態宣言発令のまとめということになります。

そこから具体的になりますけど、何をしたか、何をしていくかという話になると、過去の分析からいくと幾つかの事故、例えば平成24年度で行きますと21件起きているんですが、ほぼフィフティ・フィフティぐらいで受検者の原因の部分と、それから、職員の原因の部分というのがあるのですが、職員の部分でいくとほとんどがほんのちょっとした不注意で、例えば本来ついてはいけないような、エンジンをチェックするときに時をついてしまって、ラジエーターのブリーザーパイプの回りの部品を壊してしまうとかいうものがあったり、突起物につまずいてけがをするとか、そういったのが非常に多いということがわかりました。それから、受検者の場合の非常に多い例というのが、ほとんど半分以上なのですけど、パーキングブレーキ、車からおりる機会があるのですが、そのときにパーキングブレーキ、パーキングに入れてあるつもりで、ドライブとかリバースに入ったままおりちゃうということが非常に多いということがわかりました。そういうことで、その辺のところを重点エリアに、プラス過去起きた問題点を徹底的に再発防止しようということで、方針として固めてそれを本部としてやることを決めたということです。それに基づいて各検査部で実行計画を昨年末までに立てて現在に至っているということです。

その結果として先ほど来出ていますけれども、やっと今年に入ってからこのグラフで見ていただけだと明白だと思うのですが、1月、3月が月で0件でした。今期に入ってからは2件でおさまっているということで、結果としては効果が出始めているのかと思いますが、この夏から秋にかけてP D C Aの中のCの段階に入ってきますので、しっかり見きわめていこうかなと思っているところです。具体的には何しているのという話の詳細は申し上げませんでしたが、この資料の中に項目別に細かく書いてあるものですから1つずつは申し上げませんでした。以上です。

【臨時委員】 多分、人的な要因は非常に今回の事故の実態調査と、それに対する対応というので非常に削減できた大きな要因だと思います。それと今回の何ていうんですかね、評価に1年だけの評価ではなくて中長期的に多分施設の面で、先ほどの突起物というようなものがあるからつまずくとか、人がおりて何かしなきやいけない場所があるから、パー

キングに入れないで動いてしまうとかっていう、動線上おかしかったり施設上の課題というのがもう少し長い、多分お金がかかることなので今日言って明日というのは難しいと思われるんですが、中期ぐらいでしょうかね、の改善というのがもしかしたら必要かなと思います。

【石橋理事】 そうですね、おっしゃるとおりで、我々としてもその辺のところは先ほど言いました短期的にできるクイックヒット的にやること、例えばトラテープのようなことをやったり、ワーニングの看板を掲げるとかいうのはクイックヒットですので、実際はもうそういう突起物をなくすとか、もうそういうのがやりたいことですので、それは予算措置を講じてやる計画ではいるのですけど。

【臨時委員】 はい、ありがとうございました。

【大聖分科会長】 ありがとうございました。よろしいでしょうか。

【臨時委員】 はい。

【大聖分科会長】 おりるときにはパーキングに入れるというのは、こういう検査だけじゃなくて常識なんですけど、逆にそういう人は平素そういうことをやっていることですね、多分。それから、職員の方々のやっぱり注意を厳しくやっていただくということも必要だと思います。ほかにいかがでしょうか。ご質問・ご意見があればお伺いします。

【大聖分科会長】 それでは、審査ということでお願いします。

【吉澤整備課長補佐】 それでは、これより評価の審議に入りますので、検査法人におかれましては控え室のほうへ移動お願ひいたします。

【事務局】 8階の850会議室です。済みません、ご用意しております。

【吉澤整備課長補佐】 先生、時間は12時20分ごろで。

【大聖分科会長】 25分ぐらいめどで。

【吉澤整備課長補佐】 じゃ、12時25分ごろめどにお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

(法人退室)

【大聖分科会長】 それでは、よろしいですか。

それでは、議題3の評価について事務局のほうから説明がありましたけれども、そのように進めさせていただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。

(「はい」の声あり)

【大聖分科会長】 つまりSあるいはBですね、それを中心にと思いますが、そのよう

にさせていただきたいと思います。

それでは、自己評価の説明をお願いいたします。

【吉澤整備課長補佐】 お手元にお配りしておりますA3のシートでございますが、わかりやすいようにちょっと黄色の網かけをさせていただいておるところが、独立行政法人の自己評価の結果と各先生方の評価、相違しているところをちょっと黄色の網かけでわかるようにしております。本日の検査法人からの説明、質疑を踏まえまして、評価項目によっては事前評価に変更されることもあるかと思いますので、評価項目ごとに順に改めてご評価とご審議をいただければと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

【大聖分科会長】 それでは、その表にあります黄色で、Sですね。一番上のS、これは全員Sということで評価いただいているけれども、これはいかがでしょうか。新しい技術基準が入ってきておりまして、それに対する対応が非常に優れていたという評価を全員からいただいております。これはよろしゅうございますか。どうぞ、ご意見があれば。

【委員】 私コメントして……。

【大聖分科会長】 ああ、そうですね。

【委員】 要するに文章からどの程度、何ていうのか、通常の年度とは異なって……。

【大聖分科会長】 どこが優れているか。

【委員】 優れたと言えるほどの大きな改正だったのかというのがちょっと私にはあまりよく読み取れなかったので、もう少しそこは説明してほしいなという気持ちがしたんですけども。

【大聖分科会長】 ああ、そうですね。

【委員】 そこら辺、具体的に、何ていうのかな、感覚的にわかるような説明が欲しいなと思ったんですけども。

【委員】 この「世界に先駆けて」でSもらいたんじゃないですかね。

【大聖分科会長】 電気自動車ですよね、これが新しく車として世の中に普及しつつあるんですけども、それに対する審査方法を今おっしゃったように世界に先駆けて策定したことですよね。それから、そういう体制を整えたということ。さらには、今はやっていますタブレットを使って研修では対応を非常にスムーズにしたということが理由だと思います。

【臨時委員】 やっぱり電気自動車というのは今までの検査場にはあまりなじみのなかったものですから、それに対して積極的にやられたというのは非常にすごいなと私は思い

ましたけど。

【委員】 中心がそこにあるということであればわかるんですけど、それ以外に基準が変わったから対応するというのは当然のことですよね、ある意味で。

【大聖分科会長】 なるほど。

【委員】 対応しなきや困るわけで、そういう意味でSとするとすれば、今おっしゃつたような電気自動車の部分をもうちょっとハイライトしたようなS評価の理由を書かれたほうがいいのかなという気がしましたけど。

【大聖分科会長】 ああ、そうですね。これ、ただ、何ていうんでしょう、評価の項目としては3つ挙げて合わせて一本という感じがありますのでこういう表記になっているんだと思いますけどね、道路運送車両法の細則が結構増えてきて、それにも対応したということも評価の……。

【委員】 でも、それは当たり前だ。

【大聖分科会長】 そうなんですけどね、通常よりも改正の項目が多かったという、項目件数で言うと20項目ぐらいあったものですから、それに対応したということで、それには職員の研修ですかいろいろあると思いますけど、そういうことも通常業務以上であったということでしょうね。そういうことも評価に乗せたということなんんですけど、いかがでしょうか。

【江坂整備課長】 ちょっと補足させていただきますと、最近特に国際基準の取り入れていることを国の方で盛んにやっておりまして、そのため非常に基準の改正の項目の量が多くなっております。それに積極的に対応していくことで検査法人の方でも国際的な方に倣った検査にされたというところは、評価いただけだと大変ありがたいなと思っておりますが、ただ、先生おっしゃるとおり、少しあまりづらいところありますので、もう少しそこら辺がよりわかりやすくなるような説明を今後求めたいと思います。

【大聖分科会長】 はい、なるべく数字を使うとわかりやすいんですけどね。

【委員】 そうですね。

【大聖分科会長】 何%改善としたとか、過大な業務がこれぐらいあってそれをこなしとか。はい、それでは、これはSということでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【大聖分科会長】 はい、それでは、その次になりますけれども、どうぞ、はい。

【委員】 その次ですね。

【大聖分科会長】 不当要求防止。

【委員】 これ、私、Sのほうの4人の1人に入っているんですけれども、Aのほうに。

【大聖分科会長】 Aのほうに。

【委員】 3対3ということになります。

【大聖分科会長】 3対3、なるほど、票が割れましたね。

【委員】 はい、済みません。何か聞いてたら、何だかどうなのかな、あんまりSまではないんじゃないかなという気がして、はい。

【臨時委員】 私もA評価にしたんですけど、企業なんかもやっている民事暴力とかクレーマー対策と基本的に同じことなんですね。

【大聖分科会長】 なるほど。

【臨時委員】 じゃ、これを特別によくできましたという評価にはならんのじゃないのかなと。件数が減ったということはいろんな複合効果だろうとは思うんですけど、件数が減ったら直ちにSにするかというと、やっぱりちょっと理由も何か電池のこととか、いまいち寂しいですよね、これでSくださいは。

【委員】 ええ、Sはちょっとないんじゃないかな。

【臨時委員】 ええ、だから、これはちょっと普通の民間がやっている今言ったような民暴クレーマー対策と本質的に異なることをやっているわけではなくて、今や当たり前のことではないのかなという評価だと私は思うんですが。

【大聖分科会長】 こういうことは厳正にやっているということが世の中に周知されて、そういう無理難題を言う人が少なくなってくるという、そういう現象なものですからね、私は単年度の評価というよりは中期計画全体の評価に相当するんじゃないかなと思うんですよ。事実この横長のA3のグラフを見ますとね、ここ5年ぐらいでものすごく減ってきているのですよね、ピーク六百何件あったのが。これはやっぱりステップ・バイ・ステップというか、イヤー・バイ・イヤーというか、そういうことで、ある期間で発生するそういう改善ではないかという気がしま。単年度のことというよりは、ちょっと悩ましいんですけど。

【委員】 私もそういう意味で、これ前年度A評価だったんですよね。

【大聖分科会長】 そうです。

【委員】 何で今年Sになったのかなというのは、やっぱり同じように疑問に多分思っちゃうんですね。そこら辺が、じゃ、特にそうSにする理由が今年あったのかというとこ

ろが必要かなという感じがしましたですね。おっしゃるようにこれだけ減ってきていると
いうこと自体は……。

【大聖分科会長】 そうなんですよ。

【委員】 相当の努力があったということは認めた上で、わかりやすいという意味でね、
どう説明するかということですね。

【大聖分科会長】 ですから、中間評価、あと何年あるんでしたか、3年あるんでした
か。

【委員】 3年ですね。

【大聖分科会長】 あと3年なんで順調に行けばね。

【委員】 でも、これが上向いちやうとだめですよ。(笑)

【大聖分科会長】 これは一貫した傾向ですね、先ほど電子情報の共有ですとかね、そ
ういうことが進んで、無理な要求をしてもだめだということが周知されればね、どんどん
減っていく方向にあるのではないかと思いますけれども。

【委員】 でも、3・3になっちゃうとAになっちゃうんですか。3分の2とか何かあ
りましたね。

【大聖分科会長】 いや、皆さんのご理解の上で決めたいと。

【事務局】 あとはもうちょっと理由としてちょっと弱いなというところであれば今年
度はAで、また長期的に見ていただくという形のほうがよろしいですか。

【大聖分科会長】 そのほうがね、私、それはもう二重丸だと思うんですよ。これ、だ
って、毎年ね、20%ずつ減ってきてこんなに減っているわけですからね。

【委員】 はい、じゃ、そういうことで今後に期待するみたいな何か文章をちょっと1
つ、そうですよね、傾向として。

【大聖分科会長】 はい、それでは、ちょっといかがでしょうか、○○委員もそういう
ふうなご意見のようですので、○○委員、よろしいでしょうかね。

【臨時委員】 皆さんのおっしゃるとおりだなというふうに聞いて思いました。

【大聖分科会長】 それでは、これはAが6ということで評価を修正したいと思います。

それから、その次でありますけれども、職員の意欲向上の項目です。

【委員】 これは、私、勘違いしておりましたので。

【大聖分科会長】 あ、そうですか。

【福井委員】 なので、これで構いませんので。

【大聖分科会長】 そうですか。

【福井委員】 济みません。

【大聖分科会長】 いえいえ、大丈夫です。

その次は職員の意欲向上、これも……。

【福井委員】 これ同じでしたから。

【大聖分科会長】 それでは、Aということでよろしいでしょうか。

それでは、その次に移らせていただきます。自動車社会の秩序維持というところでありますけれども、これは〇〇委員が1人、Aという評価ですがご意見いただければと思います。Sという積極的な評価のご意見もいただければと思います。

【臨時委員】 実は先ほどあれなんですね、質問にあったとおり社会の敵をみたいなどころまでは行かないまでも、実質ちょっと私は自動車の雑誌に記事を書いたりしていると、先ほどご退席いただいた〇〇さんとか、書いてはいないもののどういうことをやっているかというのがわかるんですね。〇〇さんというところがオートサロンというイベントをやっていて、そこが版元さんだったりして多分関心が高いんだと思います。そういうふうに注目度が高くなつたことで、やつたら捕まるって思う人と同時に、これほどのさつきみたいな宇宙船みたいな改造をしてくる人がここで目立ちたいというのがあって、イタチごっこになってきている可能性が多少ある。本来だったらすごくS評価を差し上げたいような努力項目で、委員としては評価はSでいいって思いながらも、注意喚起としてイタチごっこにならないような別の対策というか、今、例えば明け方のもう取り締まりがやるのがわかっているから深夜に移動してって、深夜に警察のほうもわかっているので、警察とリンクしてやってらっしゃると思うんですけど、じゃ、深夜からやろうとなると結局人をたくさん出して労力をかけていく。

目立つけれども、検挙数は上がるけれども、検挙数が上がっている背景にはやる人が増えているというのもあると思うんですね。なので、検挙数が上がったことを大変褒めたいと思いつつも、それを見てやる人が増えたとか、深夜からやっているので長時間になっているから検挙数が増えたという背景があるということを考えると、一般の方とのイタチごっこに、一般の方というか、こういうことをやって叱られたい人ですよね、とのイタチごっこにならない、何かこれをやってやっぱり叱られたいからやっているという人がいるわけですよ。(笑) 国におとがめを得たことを威張りたい人が、多分、いろんな雑誌の紙面で「こんな注意受けちゃったよ、ええ」みたいのが絶対投稿されているので、そこのイタチご

っこですよね。そこに申しあげないけど、踊らされてしまわないところの何か対策ですよね。ちょっと、今、私もそれが思いつかなくて大変恐縮なんですけれども。

【大聖分科会長】 そうですね、これはこちらの法人の責任ではないのですよね。あくまでも検査をやるということが使命ですので、ですから、「自動車社会の秩序維持のための協力」とかね、「貢献」とか、そんな感じなのですよね。

【臨時委員】 多分、項目を変えていただくと質のあるS評価を差し上げやすくて。

【大聖分科会長】 そう。

【臨時委員】 秩序とまで言っている段階だと、あと、多分、皆さんがSの評価をされるかなと思った背景があったので、私のような者でも恐縮なんですが、こういった意見が法人さんのほうに伝わるといいかなと思いました。

【大聖分科会長】 なるほど。

【臨時委員】 イタチごっこ部分というか。

【大聖分科会長】 それはなお書きで、ただし書きで注記していただくことは、つまりイタチごっこ、それが1つの改造する人の顯示欲を満たすことになっているということですかね。

【委員】 逆でしょうね、逆効果ですよね。

【大聖分科会長】 そうなんですよね、取り締まりをするほどそれをかいくぐってやること快感みたいなのがね。

【委員】 なるほど。

【臨時委員】 むしろ多分検挙数が増えた背景には、やっている人たちがそこを目指してきていている人がいたりとかいうのが。

【大聖分科会長】 目指してきている。

【委員】 捕まるぞみたいなね。

【臨時委員】 はい。

【江坂整備課長】 ちょっと補足させていただきたいのですけれども、捕まることで自己顯示欲を満足させようとする人は、あまりいないと思います。

【臨時委員】 あ、そうですか。

【江坂整備課長】 やっぱりこれ整備命令されると、強制的にせっかく架装したもの撤去しなきゃいけなくなりますから価値が低減しますので、おそらくそういう人はいるくて、逆にイタチごっこという意味では、こちらの課題としてはやはり最近携帯とか普及

していますので、街頭検査を実施すると要は仲間同士で連絡し合って、それで逃げていってしまうというところが課題です。ですから、そういうところを要はどのような法律的な街頭検査を実施するかというところが、イタチごっこ防止という観点では大変重要なと思っておりまして、今日のご議論の内容は検査法人に伝えまして、より合理的な検査の方法ということを考えるようにしたいと思います。実は検査法人も悩み持っておりまして、やっぱり深夜街検はものすごく職員の体力が消耗するんですね。

【大聖分科会長】 そうでしょうね。

【江坂整備課長】 だから、お店開いても数台しか来ないということが結構最近あるんです、深夜街検やっても。それはちゃんと警察の情報を踏まえてたくさん来るはずだということでやるのでですが、やはりいろんなスマートフォンとか、携帯のいろんなツールを使って見えていってしまうことがありますので、今後、警察ともよく協力深めましてより効率的な街頭検査の実施方法については検討させたいなと思います。

【大聖分科会長】 そうですね、これは警察と国土交通省と法人が一緒になって対策をやらなければいけないんですけど、ただ、そういう検査を実施してやはりそういう不正者の摘発の効果を上げているということは大きいと思いますので、ここではSとさせていただきたいなと思いますけれども。

【臨時委員】 はい。

【大聖分科会長】 ○○委員のようなそういうご意見もあるということは……。

【江坂整備課長】 はい、よく伝えておきます。

【大聖分科会長】 お伝えいただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

それから、私ね、ちょっと余計なことですけれども、車台番号の改ざんというのは打刻を見て摘発しているということなんんですけど、これは今の時代ね、I Cですよね。電子情報化すればできる……。

【臨時委員】 やはり難しいんですよね。現場見せてもらったら「これをよくわかるな」と思うぐらいの人間の感覚でごらんになっているんですよね。あれを何か電子化するのが、でも、大変だろうなと思うんですけれども。

【大聖分科会長】 パスポートでもね……。

【臨時委員】 そうですよね。

【大聖分科会長】 クレジットカードでもね、P A S M OとかS u i c aだってみんなそうなっていますね。それ逆に改造できないですよね。

【臨時委員】 車の打刻が何かメーカーさんごとにSの文字が日産さんはこうだとかいうのを見て……。

【大聖分科会長】 そう、判別して。

【臨時委員】 これは打刻が違うとかってやっているので、非常に、何ていうんですかね、職人わざみたいな話ですよね。

【大聖分科会長】 これも追記事項で、(笑) おわかりでしょうけどね、既に。

【江坂整備課長】 ええ、以前から大聖分科会長からいろいろとご指摘いただいておりますので、やはりIT機器の活用、プラス、人間だとかなりありますので例えば張りかえですね、上から鉄板張ってそれで全く同じような文字を打つような非常に巧妙な改ざんもありますので、そういうのはやっぱり人間でないとなかなか判断できないですから、ただ、人間のその検知を支援するようなIT機器の導入というのはやはり今後の課題かなと思っておりますので、それは改めてよく法人のほうに検討するように伝えたいと思います。

【臨時委員】 なかなか難しいと思いますけれども。

【大聖分科会長】 これは、でも、ほんとう検査法人の領域を超えた話かもしれないで、それは研究の領域ですよね、研究開発というか。

それでは、そのようなことでSというふうにさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

【臨時委員】 はい、お願いします。

【大聖分科会長】 その次めくっていただきますと「点検・整備促進への貢献」ということあります。これもSが5名で1人Aということでありますけれども、ご意見を承ればと思います。

【臨時委員】 Aをつけましたが、これですね、私、現場へ行ってその車検の状況を見せていただいているときに、例えば不合格になった理由について、例えばヘッドライトとかとは言ってくれるようなんですが、ヘッドライトの、じゃ、光軸がまずいのか、光量が足りないのか、要するに何が不合格だったということを細かく何かそもそも伝えるシステムになってないというふうに聞いて、それをちょっと驚いたんですね。安全のために検査をしているのに「あなたはどこが、どこの部分が不合格ですよ」というのをそもそも現場で教えてない。例えば「ライト」とかって言うだけなんですか、これ。

そういうふうに聞いたので、そもそもそういう構造自体がおかしいだろうと。なぜ不合格だったら「光軸がダメよ」って言えば光軸の調整だけすればいいわけじゃないですか。

光量が足りないんだったら光量が足りない原因を探って、そこだけ直せばいいわけじゃないですか。そこがどうして伝わってなくて、ライトだけぐらいしか教えてもらえないのかなというのが当初理解できなかったんですね。やたらに、じゃ、どこが悪かったんだろうってもう一回再点検して、結局またそこでお金がかかってというシステムになっているんだとしたら、ちょっとそもそもそこがおかしいんじゃないかという前提があったので、であれば、もっととにかくユーザーに検査情報を還元するようなことを、計画として考えなきゃおかしいんじゃないのというふうに思ったものだから、目標との関係ではSなのかもしれないけど、果たしてそうなのかなというのが、今回初めて、私、委員になつたので素朴な疑問として思ったのでこういうふうにしました。

【大聖分科会長】 そうですね、評価としては今ご指摘のあったところを改善しているということですよね。いかがでしょうか。

【臨時委員】 これもともとその私の前提が違っているんですかね。不合格になったところをどこが不合格だったって教えるシステムにはなってないんですか。

【江坂整備課長】 よろしいですか。

【大聖分科会長】 はい、どうぞ。

【江坂整備課長】 実は今のシステムは自動的に検査官が自発的に教えるようなシステムになっていません。ただし不合格になった受検者の方が、どういう感じだったのかと、どこがどれぐらいいけなかつたのかということについて問われれば、個別に口頭で情報提供をし、再検査に備えた整備をしていただいているということになっています。そういうで聞いてくる人と聞いてこない人の差別があったわけですね。そういうことがないようにして、一律に情報提供しようということで検査の高度化の中で紙の形で情報提供していくというような改善が、今後、図られていくという理解をしております。

【委員】 私も今までそれを全員に紙で伝えなかつたということ自体は、何かもう口あんぐりというか、あり得ない。

【大聖分科会長】 Cですか。

【委員】 うん、だから、これ改善したからといって「Sっていうのはね」っていう感じ、私、SがA……。

【江坂整備課長】 検査法人の代弁をしてはいけないですけれども、実は非常に、今、検査ラインが大量生産方式と申しましょうか、ものすごい数の検査をやっていまして、1検査官当たり年間1万台を超えるぐらいの量を検査しています。なので、本来は懇切丁寧

に「あなた、こうなのよ」ということを自発的にやるべきですけれども、おそらくそれをやっていると検査ラインが詰まってしまってはけないと、こういう構造的な問題がありまして、それはそもそもは国の時代からもずっと引きずっている課題なんですが、そういう構造的な問題があつてなかなか改善が図られてこなかつたという経緯がございます。とはいへ、このご時世ですからやはり透明性というのは大事ですから、この検査の高度化施設の導入を捉えてきちんと多くの方には情報提供して、かつその結果を見てもらって特にユーザーご自身の方には、日ごろの点検整備についてより理解をしていただきたいなど、このような期待を持っております。

【委員】 じゃ、本末転倒ですよね。だから、オーバーワークになっている、ラインに集中しているで結果が周知徹底されていない。じゃ、頑張って徹底させよう、周知するよにしましょう。でも、肝心のオーバーワークのところは改善されてないわけでしょう。そっちのほうにラインを振り向けるとか、配置を転換するとか、同時にやらないと意味ないじゃないですか。

【江坂整備課長】 済みません、言いわけなんですが、実は人員についてはこの検査法人の職員も国家公務員の定員抑制の対象になっておりまして、幾ら車が増えてもなかなか人が増やせないという枠がはめられております。実は車の数が減っていないのに強制的に、例えば第2期中期計画では5%人を削られておりまして、今の状況は仕事があるのに人が増えないということで、有給休暇さえもとれないような状況になっております。そういうことで非常にある意味ではこういう泣きの話になつてしまふんですけども、じゃ、こういう中でどのように改善していくかというところで、やはり検査の高度化というのはＩＴの導入でいわゆる検査を効率化していくというところもありますし、あとは最終的には検査の高度化をするとどの検査項目どれくらい落ちているかというのは見えてくるわけで、データですね。そうすると、もしかしたらこの検査項目はもうやる必要がないんじゃないかなということが出てくれれば、その検査を省略することによってより検査のやり方の合理化を図っていくことも、やっていけなければいけないんだろうと思っております。

【大聖分科会長】 ですから、高度化した施設では数値がちゃんと出ますので、そういったものを的確にユーザーに知らせるようなことを随時始めているということですね、そういうことでしょう。

【江坂整備課長】 はい。

【委員】 済みません、ちょっと私の質問にも、これちょっと質問書いちやつたんで答

えていただきたいんですけど、何で中期計画のほうに検討までになっていたのかね。何かそれで書いてないことをやったから S 評価ですよって言われても、何となくそこら辺が納得できないんで、そこはどうなんですかね。5 年間検討するつもりでいらしたんですかね。

(笑)

【江坂整備課長】 検討は今年度だったですね、24 年度。

【委員】 あ、それは……。

【江坂整備課長】 検討は24 年度だったと思うんですけども、済みません、ほとんど検査法人の代弁しているんですが、当時の思いとしてはやはり情報提供についてはいろいろ誤解を招いてはいけませんし、どういうやり方が一番やり方としてよいのかと。あと、実は非常にコストがかかる部分があります。紙代だけでものすごく費用がかかりますし、あとプリンター精度ですね、いろんなコスト評価も必要になってくるわけなので、やはりかなり慎重な評価をソフト・ハードの面からやらなければいけないと思っていることで、検討止まりという形にさせてもらったんですけども、国の当時の私の前任の島課長のほうからも、やっぱりこれは早くやるべきだというような話を受けたとか、あと、やはりいいことはどんどんやろうという気持ちを職員は持っておりますので、そういうこともあって検討でなくて試行的に準備がそろったところからできたというところが実態でございまして、これに関しては相当職員のほうも努力してやったというところは内部を知る人間としては感じております。

【委員】 はい、わかりました。

【臨時委員】 確かにあまり細かくインフォームすると、逆にクレームが増えるという反対作用も懸念されるところではあるんだろうとは思うんですけど。

【大聖分科会長】 なるほどね。

【臨時委員】 ただ、やっぱり筋としてはやっぱり基本的には知らせるというのが本来のあり方ではないのかということを、どこかにでも書いといていただければと思いますが。

【大聖分科会長】 そうですね。

【江坂整備課長】 わかりました。

【大聖分科会長】 さらに推進するようにということでよろしいでしょうか。

【臨時委員】 はい。

【江坂整備課長】 はい。

【臨時委員】 ついでなので1つ。

【大聖分科会長】 はい、どうぞ。

【臨時委員】 知らせ方なんですかけれども、もちろん紙というのは当然やり方としてあると思うんですが、今、警察に免許の更新なんかに行くと、その後に自分の個人情報、個人の暗号、パスワードを入れて自分のデータを見れたりとかいうシステムがあるので、あれちょっとお金はかかることかもしれないんですけども、落ちて今まで聞く人は聞いて、私も何か取材で行ったときに聞いた試験官の人が「光軸がずれてるよ、それ直してください」、「あと、タイヤが社外品になっているかそのまま通せないから、少しそこを調整してもらったら通りますよ」って口頭では教えていただけたんですね。なので、やる気のある人は教えてもらっていたという差が出ているとは思うんですけども、電子化した情報というのが閲覧できるような例えればパッドなりというのを何カ所か設定して、落ちてもう一回自分の力で受けたい人はそれを見るとかというふうな、能動的なユーザーに開示ができればいいと思うんです。公平に開示するというと紙を全員に配るというふうに、今までの考えだと公平な開示ってなると思うんですが、公平な開示のチャンスを与えて、見た人が見れるというものができればいいんじゃないかなと思うので。

【大聖分科会長】 それも検討していただけますかね。

【江坂整備課長】 はい、ありがとうございます。

【大聖分科会長】 結論的に言うとね。

【江坂整備課長】 大変ありがたいご指摘だと思いますので、はい、検討いたします。

【大聖分科会長】 そういうことになれている人はそうしますけどね、なれない人も一部いるかもしれませんね。

【江坂整備課長】 実は内部的に紙で渡すのは非常にコストがかかるものですから。

【臨時委員】 そうですね。

【江坂整備課長】 やっぱり電子的に渡すほうがいいんじゃないとか、あと、実は検査の代行屋さんというのがユーザーから車を受けて持ってくるんですが、実はその代行屋さんがちゃんとその検査結果の通知を渡してくれるかどうかわからないという問題があるものですから、やっぱり最終的には電子化して知りたいユーザーが自分のパソコンなり、スマートフォンで確認できるようにするというところが理想形なんだろうという議論はしておりました。改めて今のご指摘を伝えてそういう検討を進めるように伝えたいと思います。

【臨時委員】 どうせお金がかかってしまうことだったら、抜本的なユーザーに伝わる

というほうがいいかなとは。

【大聖分科会長】 1回やってしまえばね、システム的にそれができればいいんですけど。はい、それでは、そういうことでそういう附帯事項つきでいきたいと思います。

ちょっと私スキップしてしまったのですけれども、1ページ目見ていただきますと、例の受検者等の事故防止対策の実施ですね、これに関してBという評価がありました。これも年度後半は改善されているようですけれども、これBということで改善をさらに進めてもらいたいという、そういう警告の意味も含めてBということでやらせていただきたいと思います。どうぞ、大体それでSとBに関しては終了しました。

【江坂整備課長】 はい、ありがとうございます。

【大聖分科会長】 それから、一部Bというご指摘ありましたけど、これもご理解いただいたものというふうに判断させていただいて、以上、そういう評価にさせていただけたと思います。いかがでしょうか。

(「はい」の声あり)

【大聖分科会長】 それから、あとは最後のあれですね、総合のほうではいかがでしょうか。総合評価ということですが、今ご指摘があった点も加味して委員の方々にお回しいただいてと思うますが、最終的には私どものほうにお任せいただければと思うんですけれども、Aという評価で全体としては適正かなというふうに思っております。よろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

【大聖分科会長】 それでは、以上です。

【吉澤整備課長補佐】 そうしましたら、じゃ、法人のほうを、じゃあ。

【大聖分科会長】 はい。

(法人入室)

【大聖分科会長】 それでは、評価結果に関してご説明したいと思います。まず、横長のA4のほうはごらんいただいているのでしょうか。まず……。

【事務局】 濟みません、そちらは委員のみで。

【大聖分科会長】 そうですよね、ごめんなさい、そうでしたね。

【事務局】 お配りしております、済みません。

【大聖分科会長】 それでは、どうしましょうか。委員全て合意を得たものに関しては説明を省略させていただいてと思います。

それではまず1の③ですけれども、「不当要求防止対策の充実」ということであります。これにつきましていろいろ議論を深めました結果、全体としてはSでしたけれども、それから自己評価はSでしたけど、これAというふうにさせていただきたいと思います。その理由は、これ毎年のように減ってきておりますし、昨年も実は減っております。それでこれに関しては中期計画全体で評価されるべきことであるというような意見も出ました。そういうことで、毎年減ってきておりますので昨年度だけが特別ということでもないということと、その実績が実はだんだん積み重なって不当要求自体が減っていくという、そういう種類のものではないかということでAというふうにさせていただきました。ですから、5年間全体ではSというふうに我々は評価したいと思っております。

それから、その次、6番ですけれども、「職員の意欲向上」ということで、ちょっとこれご意見が異なりましたが、ご理解いただきまして全体としてAというふうにさせていただいております。

それから、ずっと下りまして4の「自動車社会の秩序維持」ということですけれども、この不正改造車対策の強化ということで、これもちょっとご異論が一部ありましたが、やはり非常に大きな努力をしておられるということと、それから、改善の指摘を多くやつておられるということ、それから、動員もかなり努力して目標よりも増えているということが挙げられますので、Sというふうに全体としてさせていただきました。ただし、これは違反と取り締まりのちょっとイタチごっこ的な現象でもあります。今後、これは法人だけのご努力ではなかなかゼロにすることはできないと思いますので、警察ですか、国土省ともご協力いただきたいということもご意見として出ました。

その次ですけれども、5番目の「国土交通省、関係機関との連携強化」ということで、その中でも「点検・整備促進への貢献」ということですが、これについてもちょっと一部ご異論がありましたけれども、これに関してはやはりいろいろとご努力をされているという実態を理解して、Sということで評価をさせていただきたいと思います。これに関しては不合格の理由を透明性を持って受検者に提示するという努力を、さらに全体として拡大していただきたいという、そういう附帯的な期待も含めてSというふうにさせていただきました。以上でございます。

それから、総合評価につきましてはAというふうにさせていただきましたのでよろしくお願ひいたします。

それでは、以上で説明は終わりたいと思います。

【吉澤整備課長補佐】 何か質疑ありますでしょうか。

なければ、最初の議題で財務諸表に関しまして○○先生のほうからいただいたご質問に對しまして、法人のほうからちょっと追加のご説明をいただけるということですので、よろしくお願ひしたいと思います。

【河田理事】 恐れ入ります。財務諸表の中で○○先生からいただきました資産評価、特に土地の評価についてのご質問、ちょっと十分に答えられなかつた部分ございます。補足と訂正をさせていただきたいと思います。

我々が使っております土地の大半は国から無償で借り受けておるものでございます。この国から借り受けておる土地につきまして、毎年路線価に基づきまして評価をいたしております。何のためにこれをするかといいますと、国の土地、我々の土地ではないので貸借対照表上は関係ございませんが、行政サービス実施コスト計算書上の機会費用を計算いたしますために、必要となりますので、我々の使っております土地の大半はそういう意味で毎年評価を行っておりますので、時価で見ておりますということを申し上げましたが、他方、確かに貸借対照表におきましては、ここに出ております土地、3.6億、これは我々が保有しております唯一の土地であります八王子の研修センターの土地なのですが、この部分はまさに友永先生からお話しされましたとおり取得時の価格で、その後、監査法人含めましてこれで特段の変更の必要があるかないかということは毎年チェックしておりますが、それがないということで取得時の価格をここに簿価として載せさせていただいております。そういう意味で、私がこの貸借対照表の文脈で土地については時価評価と申し上げたのは誤りでございますので訂正させていただきます。

【吉澤整備課長補佐】 ありがとうございました。

本日の分科会の結果の取り扱いでございますが、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則にのっとりまして、年度評価については後日大聖分科会長より国土交通省独立行政法人評価委員会の家田委員長のほうにご報告いただくことになっております。ここでご了承いただいた後に評価委員会として確定するという運びになっております。

本日は長時間かつご熱意あるご審議をいただきましてまことにありがとうございました。以上をもちまして独立行政法人評価委員会第15回自動車検査分科会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

【大聖分科会長】 どうもありがとうございました。

—— 了 ——