

独立行政法人改革等に関する分科会第3WG
第3回議事録

内閣官房行政改革推進本部事務局

○座長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから「独立行政法人改革等に関する分科会 第3ワーキンググループ」の第3回目を開催いたしたいと思ひます。非常に皆さん、御多忙の中、御出席いただきましてありがとうございます。

なお、本日は所用により、座長代理は御欠席ということになっております。

まず、最初に資料の確認をさせていただきたいと思ひますので、事務局のほうから、よろしくお願ひいたします。

○事務局 お手元に配付しております資料を確認させていただきます。

ヒアリング資料といたしまして、皆様の左手側に資料1といたしまして、各団体のものを置いております。

まず、海技教育機構と航海訓練所の配付資料と法人シートを置いてございます。

続きまして、自動車事故対策機構の配付資料と法人シートを置いております。

続きまして、自動車安全特別会計の自動車検査登録勘定と自動車検査独立行政法人、これの配付資料と法人シート、特会シートを配付してございます。

それから、交通安全環境研究所、こちらのほうの配付資料と法人シートのほうを配付してございます。

○座長 よろしゅうございませうか。ありがとうございます。

それでは、これから各法人のヒアリングに入りたいと思ひます。

本日予定しておりますのは、国土交通省所管の5法人と自動車安全特別会計、自動車検査登録勘定のこのヒアリング、合わせて5法人プラス1勘定ということになろうということになろうかと思ひます。

まず、最初に海技教育機構と航海訓練所からヒアリングを行います。ただいまから、国交省の担当の方、法人の方に入室していただきますので、しばらくお待ちいただきたいと思ひます。

(説明者入室)

○座長 それでは、ただいまから独立行政法人の海技教育機構と航海訓練所のヒアリングを行いたいと思ひます。

本日は、御多忙中のところ、国土交通省、海技教育機構、航海訓練所の皆様においでいただきまして、まことにありがとうございます。

最初にヒアリングの進め方について御説明申し上げますと、今回、2法人からのヒアリングということでございますので、10分以内ということの主務省のほうから御説明いただきまして、その後、20分程度質疑応答を行いたいと考えております。

説明時間が限られておりますので、なるべく簡潔に法人シートの様式6の2.の組織のあり方につきまして御説明いただきたいと思ひます。時間厳守でお願いしたいと思ひます。

それでは、国土交通省のほうから説明をお願いいたします。

○国土交通省 よろしくお願ひいたします。

簡潔にということでございますので、私のほうから、まずは、今回ヒアリングを受け

まず海技教育機構と、同じく航海訓練所、この2法人の位置関係といったことと、概要について御説明した上で、法人シート様式6についても触れたいと思っております。

まず、私どもで、パワーポイントで3枚のポンチ絵をつけさせていただいておりますので、これで簡単に説明したいと思えます。

まず、恐縮でございますが、2枚目をごらんいただきたいと思えます。全体像を俯瞰させていただきたいと思えます。左側の日本地図がございまして、これをごらんいただきたいと思えます。

我が国の船員教育と言いますものは、ここに書いてございますように、商船系の大学、これは2校ございますけれども、あるいは商船高専、こういった5校ございます。

こういったものから、海技教育機構、これが下のほうに並んでございます。こういったものがございまして、ここで、それぞれ数年かけて座学を勉強した上で、一番左下に矢印がございまして、乗船実習を実施する機関がございまして、それが、独立行政法人の航海訓練所でございます。下の写真にございまして、5隻の船を常時運用しながら、この座学を終えた学生の方々の乗船実歴を積み重ねて国家試験に臨むと、こういう感じになってございます。

その辺が、右側の乗船実習の現状というところに書いてございます。国交省が所管しておりますのは、海技教育機構の8校でございます。これは、学校と短大とが混ざってございます。

右側に点線の外ですけれども、文部科学省さんが所管されております、商船系の高専と商船系の大学がございまして。

これらを一義的に航海訓練所のほうで受け入れまして、海技教育機構は、どちらかというと、内航ですね。国内の輸送に従事する船員を育てる機関ということで、9カ月の乗船実歴を積み重ねているということでございまして、文科省系の大学あるいは高専の方々に対しましては、1年、12カ月の航海の実歴を積み重ねておると。この後、試験に臨むと、こういう状況になってございます。

それでは、地図は、いろんな色がついていますが、それぞれの学校が全国に分散しているという状況でございます。

1枚目にお戻りいただきたいと思えます。

まず、最初に、座学をやっております、海技教育機構の役割について御説明したいと思えます。

先ほど、国内海上輸送の現状と申しましたが、この国内海上輸送に従事する、内航船と我々は呼んでいますが、その船員さんを育てる主な役割をしておりますのが海技教育機構でございます。これが、中卒の方を対象としてやっております、海上技術学校が4校ございまして、あと、高卒の方を対象としまして、海上技術短期大学校、これらに対しまして、新人船員の養成に係る座学をやってございます。

その下、国内海上輸送の現状でございますけれども、国内貨物は、いろんな陸上輸送も

あるわけですが、約40%を海上輸送が分担しておるということでございます。その中でも鉄鋼、石油、セメントといった産業基礎となります物資に関しましては、約8割が海上輸送でもって日本の経済を支えておるという現状でございます。

また、国内海上輸送につきましては、離島航路と、こういったものもございまして、唯一の交通手段としての役割を果たしている場合もございますし、あるいは先の3.11の東日本大震災のときには、こういう緊急物資の輸送ということで、陸上はかなりやられましたので、こういったものが活躍したということでございます。

事業者数が大体5,000弱、4,657事業者、現在ございまして、そのほとんどが中小の零細企業であるということと、一杯船主というのは、1つだけ船を持って、家族でそういう営業をやっておられるというものが約7割いらっしゃるという状況でございます。

内航船員数の推移は、その下でございますので、後ほど見ていただければと思います。

国による船員養成の必要性、ちょっと右下に書かせていただいておりますが、船員は、先ほど申しましたように、経済活動、国民生活に必要な海上輸送というものを支える経済安全保障の担い手であるということから、私ども海上基本法におきましても、船員育成・確保を国の責務というふうに明定させていただいているところでございまして、それに基づく海洋基本計画の中でも、こういったことに取り組んでいるところでございます。

こういったことは、いわゆる主要海運国でも国策としまして、船員を国が養成しておるというのが、もうグローバルスタンダードになっているところでございます。

加えまして、船員には高度な技能でありますとか、知識、こういうものが必要でございまして、いわゆる我々はSTCW条約と我々は呼んでいますが、国際的な条約で、その資格要件でありますとか、訓練要件を定められておりまして、これらを一人前の船員にするために、2年から3年と期間がかかるものですから、なかなか景気変動にかかわらず一定の水準を確保し、安定的な養成をするというのが急務でございまして、私ども国がやらなければいけないと、こういう状況になってございます。

併せて、いろんな施設が必要でございまして、なかなか民間では手が出るところが少ないというのが現状でございます。

2枚目にもう一度戻っていただきまして、航海訓練所、ここは同じでございまして、国による船員養成の必要性というところは同じでございまして。

続きまして、3ページ、いろいろお話ししましたが、プレイヤーが複雑にあるものから、一望していただきたいと思っております。

まずは、真ん中に産業界というのがございます。ピンク色でございまして、この辺の協力を得ながら、海技教育機構、商船系の大学、高等専門学校で座学をやっていると。それらが終わったあと、航海訓練所、黄色のところをやっていると、それらが就職していくと、こういう流れでございまして。

実は、それ以外にも学校がございまして、水産学校であるとか、水産高校を出て、これは主に漁船員になられる方々でございましてけれども、その中には、内航の業界に勤めたい

という方もいらっしゃるものですから、そこら辺は独自の練習船を使って、実歴を積んで内航船に乗っておられると。あるいは、私立で東海大学とかがございまして、これは 20 人ぐらいの定員でございますけれども、独自の練習船で養成されている例もございます。

以上が全体の俯瞰でございます。

続きまして、個別法人の組織のあり方について御説明したいと思います。法人シートの様式 6 に文章では書いてございますが、ここをかいつままで御説明したいと思います。

この 2 つの独法の役割には、先ほど申しましたように、座学と実歴を積ませる訓練ということで重複がございません。また、立地も全く別でございまして、これを統合することによるシナジー効果というものはなかなか期待できないのではないかと我々は思っております。

さはさりながら、一部統合する効果としては、基本的には管理部門の一部縮減というのはあるのかなと思っております。

その一方で、航海訓練所と言いますのは、先ほど申しましたように、内航船の関係だけではなくて、外航船の関係で商船系大学でありますとか、高等専門学校からも生徒さんを受け入れておりますので、ここが内航船のところとだけ統合しますと、そちらのほうから見ますと、公平性、中立性に懸念が示されるのではないかと、このような懸念がござい

ます。それから、これは、全く学校の教育をやっております海技教育機構と船を 5 隻運航しております航海訓練所、これは異質な業務の統合により、組織が巨大化しますので、迅速な意思決定、こういったものに支障を来すおそれがあるのではないかと、要は、メリットは余りないのだけれども、いろいろ懸念があるということでございます。

もう一点申し上げたいのは、海洋立国日本を標榜しまして、海洋基本法でありますとか、あるいは船員の育成のために官民の関係者が一体となり協力して、実は受益者負担というものを累次の閣議決定で御指摘いただいておりますので、そういったものを取り組んでございます。そういった関係者の取り組みに支障を生じさせないのかという懸念がござい

ます。その一方で、先ほど少し触れましたが自助努力としまして、受益者の負担の拡大ということに取り組んでございます。平成 24 年度が海技教育機構の教育に直接必要な経費の 39% を今、受益者に負担をしていただいているという状況でございます。併せまして、航海訓練所のほうは、15% 現状で負担を求めています。これは、随時拡大してございまして、実は今、中期計画が 23 年度に始まって、27 年度に終わる中期計画期間中でございますが、27 年度の終わりには、これを海技教育機構は 42% に引き上げ、あるいは航海訓練所の部分については、37% に引き上げるということを今決めてございまして、これは着実に実行する方向でやっております。

また、この 27 年度までは中期計画で定めておりますが、今後につきましても、随時進めていきたいと、こういうふうに思っております。

それ以外にも、社船実習、ちょっとお金には換算できないのですが、本来、航海訓練所でやらなければいけないところに一部、最後のほう、会社の船に乗せて実歴を積みせると、こういうことも協力をいただいているところでございます。

いずれにしましても、こういう受益者負担の拡大についてしっかりと現在の体制のまま取り組ませていただきたいというのが、私どもの願いでございます。

説明は、以上でございます。長々と済みませんでした。

○座長 ありがとうございます。それでは、質疑応答に入らせていただきたいと思いません。

今、御説明いただいたとおり、航海訓練所、それと海技教育機構が国でやらなければいけないのだという御説明を承ったわけなのですが、素朴な疑問として1点、それともう一点若干技術的なこととしてなんです、陸、海、空と交通手段があるわけなのですが、そのうち海上輸送について、国がみずから責任を持ってこういった船員養成を、とりわけ内航海運についてなされるという、その特段の意味するところはどこにあるのか。

例えば、鉄道事業等は、国が直接おやりになっているわけではないですね。航空大学校等々はありますけれども、ですから、そこら辺の、グローバルスタンダードとおっしゃるのであれば、それがどういう本来的な政策意図なり目的があるのかということと、それと同時に、文部科学省のほうでも少し性格が違うにしても最終的に船員になられる方がおられると。

そうすると、文部科学省の所管の船員養成的な機関というのと、国土交通省所管のすみ分けという、当然、航海訓練所の場合、一部乗船実習等、これを受託されているというのでわかるのですが、そこら辺のすみ分けの論理というのは、例えば今後、受益者負担で料金等が、授業料負担等が文部科学省と同等になると、ますますどういう性格、いわゆる国土交通省さんとして独法機関として船員養成をされるという意味合いが、国の関与という観点から言うと、どういう意味合いを持って理解すればいいのかというのは、少しその2点についてお話いただけますでしょうか。

○国土交通省 ありがとうございます。まさしく、海運と言いますのは、ちょっと時間の関係で御説明できなかったのですが、そもそも外航海運と言いますのは、輸入のトン数ベースなのですが、ほとんど100%、99.7%を海運に頼っていると、こういう現状でありますとか、先ほど内航のところで御説明しましたが、ほとんど国内輸送の主だったエネルギー源、石炭でありますとか、セメントとか鉄鋼、こういったものを国内輸送、海上輸送に頼っているというところから、我々国が、やはりそこは海洋基本計画というものをつくって、そういうものを育成していかなければいけないと、その担い手である船員と言いますのは、非常に経済安全保障上、重要な役割を果たしていると思っております。

また、一方で、技術的なことを申し上げますと、船員と言いますのは、先ほど言いましたように、STCW条約というもので要件が定まっているところ、訓練をこれだけしなさいというのが決まっているものですから、かなり時間を要する、手間のかかる、また、それを

やるためには練習船というものを持たなければいけないとか、あるいは教育施設を持たなければいけない。こういったことから大変費用もかかると、養成にも時間がかかると、こういうものですから、先ほど申しましたように、経済安全保障上必要なものですから、安定的に供給する必要があるのですが、今、申しましたように、海上運送業界は零細企業も多いものですから、そこまで自分たちで施設を持って養成する余力がないというのが現状でございますので、私どもが中心となって、とりあえず、核となる部分は安定的に送り込む必要があるのではないかとというのが我々意図でございます。

したがって、民間で何かやりたいものを排除するというものではございませんので、先ほど全体図を御説明したときに、私立学校があったりとか、それぞれちょこちょこやっておるのですが、なかなかそこは拡大しないというのが現実的なところでございます。

○座長 わかるのですけれども、それでいったら、日本の海運全体が国際競争力上非常にハンデをこうむっていて、船員養成だけではないのですね。すると、全部国が海上輸送の管理についてもっと関わってやらないと、とても国際競争が立ち行かなくなる。そうすると、特にそのうちで船員が非常に国がコミットメントして、かなりの割合を国土交通省のほうで養成させなければいけないと。その理由づけがますます、船員養成だけで日本の海運業界が競争力を持てるわけではないわけですから、そうすると、国交省さんの中の政策の中で、やはり船員養成というのが、どのような国家戦略なり、今の政権で目指されているような強い経済とか、強い政府の経済のあり方の中でどのような位置づけになるのかということ、今日はほかの方の御質問があるかと思っておりますから、後でまた取りまとめていただければと思います。趣旨は、よくわかります。

○国土交通省 それから、ちょっと説明が漏れましたけれども、鉄道の話がちょっとあったかと思えます。確かに鉄道のほうは自社で養成するような例もあろうかと思えます。ただ、私ども鉄道のほうに聞きましたところ、養成の経費としましては、それほどかかるわけではなくて、期間も数カ月程度と聞いておりました、その辺はちょっと船員を育てると、時間的、手間的に違うのではないかと感じております。

○座長 そうすると、文科省との分担というのは、どうなのですか。

○国土交通省 文科省との分担というのは、またちょっと違う意味があろうかと思えますが、国がやっていることに関して言えば、同じだと我々は理解しておりますが、それは、大学というくくりで高等教育機関としてくくるのか、海技教育機関としてくくるのか、文科省か国交省かというのは、同じ国がやっていると理解しています。

○座長 そうですか、それについては、また後ほど議論があるかもしれません。

ほかの委員の方、どうぞ。

○委員 私のほうから受益者負担のところでお尋ねさせていただきたいと思えます。

受益者負担を拡大するために取り組んでいらっしゃるということなのですが、まず、最初に2点伺いたいと思うのですけれども、なぜ直接的経費だけなのかとかいうか、今、一番手間暇がかかるとおっしゃられた、その部分だと思うのですけれども、人件費の部分と

いのが入っていないのがなぜかというのが御質問の1点目。

もう一つは、受益者で言うと、この手の教育訓練法人は2通りあると思うのです。教育を受ける学生さんの側の受益者としての負担と、もう一つは、学生さんが就職していくであろう業界側の負担という考え方があって、そこを分けてちゃんと考えるべきではないかということ。

そうすると、海技教育機構と航海訓練所だとちょっと考え方が違ってくるところがあり得るかな、それで、海技教育機構の中でもいろいろありますね、もともとの組織が合併されたところもあって、そうすると、海技大学校の部分とまたちょっと別かなと思ったりもするのですが、そういったあたりをどのように整理してお考えかを、まず、お尋ねしたいと思います。

○国土交通省 ありがとうございます。まず、直接経費を対象にしているというところなのですが、もともと実は海技教育機構も、そんなに自己負担があったわけではなくて、無料の時代もございまして、それは徐々に授業料を上げていくと、あるいは取り始めるというところから始まっておりまして、まず、平成21年度ぐらいからこういう拡大を始めておられるわけですが、その時点では、やはり現実的なところとして、やはり直接の経費は一定程度負担してもらわなければいけないということで、関係者が話し合いました、それらを進めておるといのが現状でございます。

したがって、全く人件費を最後まで見ないのかということではなくて、今後、こういうのを拡大していく方向で考えていきたいとは思っております。

もう一点は、受益者でございますが、先生おっしゃるとおり、海技教育機構に関しましては、学生から授業料という形で取っておりますので、これらを正直言いますと、公立の高校並みに徐々に上げている、段階的に、一遍に上げますと、生徒が離れてしまう可能性もあるものですから、徐々にその動向を見ながら、公立高校並みに上げていくということでございます。

航海訓練所は、先生おっしゃいましたように、受益者としましては、大学の学生を受け入れているものですから、大学のほうから訓練委託費という形でも受け入れていますし、あと、船会社からも可能なところは取っているということで、見ていただきますと、なかなか学生に転嫁しにくいところがございます。以上でございます。

○委員 では、人件費については、今後、対象に含めることで考えていただけると、ぜひその方向でお願いしたいと思うのですが、では、海技教育機構での受益者負担というのは、あくまで入っていらっしゃる学生さんの負担ということで、海技教育機構が、例えばそれが就職していくであろう内航の業界団体から負担を求めるとか、そういうのはないのですか。

○国土交通省 学生、生徒ですね、それから授業料でございます。

○委員 やはり、今後拡大していくということを考えれば、もちろん業界の強い、弱いというところはおありになると思いますし、内航だと、それこそ先ほど1隻だけでやってい

らっしゃる方が多いということもありましたから、業界の団体からということになるかと思いますが、そういったあたりも含めて、もっと受益者負担の率を、それこそ 100%に近づけるような感じで上げていく方向でお考えいただきたい。

それから、航海訓練所のほうは、大学と船会社さんからお取りになっているとあって、確かに手間暇かかる訓練でとおっしゃるのは、すごくよくわかるのですけれども、鉄道と違って、やはり航空大学校の話なんかもあって、あちらはあちらでいろんな経緯が今まであって、今、またこれから検討ということになるのだろうと思いますけれども、あちらの設備は大変であり手間暇もかかり、国民の目から見ると、確かに鉄道のほうが割と設備的なこととか、かからずに済むかなと思うのですけれども、それぞれ大事なお仕事だというのはよくわかるのですけれども、どこにどれだけの国費を投入するかということもありますので、ぜひ受益者負担というところ、特に船会社さんからという方が比較的負担をお願いするのは容易かなと思いますので、ぜひもっと上げていく方向で御検討お願いできればと思います。

○国土交通省 済みません、お答えで補足をさせていただきますと、業界からの負担ということに関しましては、2つお話しさせていただきますと、1点目が社船実習の実施という意味において、スペースですね、いわば会社の船というスペースを使って実習を行い訓練するという意味で負担を求めているということがございますし、また、業界からお金を出してもらって、業界の自主的な取組ではありますけれども、奨学金制度をつくっております。これによりまして、外航船員志望者、内航船員志望者、それぞれに一定の奨学金を与えているということもしてございます。

○座長 それは、また資料で、後で詳細なデータをください。

では、委員。

○委員 さっきのシナジー効果のところなのですが、海技教育機構と航海訓練所はやっていることは全然違うので、統合してもシナジー効果は期待できないというお話だったのですが、これは船乗りの養成という目的は全く同じなわけで、実際にやっている航海訓練所でやる訓練に、海技教育機構でやっている座学が、シナジー効果がないということであるとすると、海技教育機構でやっている教育というのは、トータルに無駄であるということになると思います。

ということは、海技教育機構と統合するのではなくて、廃止をすると、独法であることをやめるということがこの委員会の結論になると思いますけれども、それでよろしいですか。

○国土交通省 シナジー効果がないと申しましたのは、施設が、例えば航海訓練所であれば船を海上で使っておりますし、陸上で座学をしております海技教育機構につきましては、施設が陸上にあるわけでございますので、それらをお互いに共用して、これが要らないではないかとか、そういったシナジー効果は、なかなか期待できないのではないかと。

○委員 そういうことを言っているのではなくて、教育内容ですよ。今度、航海訓練所で、

実地でやるときに、こういうことが大事だということを座学で教えると、航海訓練所でやって、いろいろ経験したのを前提にして、今度また教室でいろいろ議論をし合うというのが教育なのではないですか、その実習と座学の間にシナジー効果がないというのは、全く信じられない説明なのですから。

○国土交通省 もちろん現状におきましても、当然お互いにフィードバックし合いながら、あるいは協議し合いながらそれぞれの教育なり訓練を進めておりますけれども、統合ゆえに、それがさらに何か飛躍的に進むのかという意味において、それほどの期待ができないということで申し上げているところでございます。

○委員 シナジー効果はあるのですね。

○座長 教育内容の改善のためには、必要だとおっしゃっているわけですね。そうすると、今のはやや観念的ですね。

○委員 そういうシナジー効果を高める上で、別法人であるほうがベターだという論拠はありますか。

○国土交通省 シナジー効果が大きく期待できないという趣旨で我々は申しております。

○委員 では、シナジー効果はあるのですね。それで、一法人にしたほうがベターなのですね。別法人のほうがベターだという論拠はありますか。

○国土交通省 一方で、こちらと内航船員養成の海技教育機構と、航海訓練所がくっつくことで、あるいは外航船員養成の商船大学系のほうですね、これらを全て航海訓練所で配乗するものですから。

○委員 それは、別の論点ですね。シナジー効果について伺っています。

○国土交通省 シナジー効果については、絶対ないとは申し上げませんが、大きくは期待できないということです。

○委員 あるのですね、大きくは期待できないかもしれないが、あるのですね。別法人のほうがいいという論拠はありますか。

○国土交通省 そこだけを捉えれば、多少のシナジー効果はございますし、先ほど申しましたように、統合することで管理部門も縮小されるとは思っております。

○委員 次の論点ですけれども、配乗については、文部科学省系の商船大学その他から見れば、国土交通省系の二法人に分かれていようと、一法人であろうと、外部から見て公平性が疑われるのだったら同じように公平性は疑われるのですよ。公平性が疑われるのであれば、既に改善が必要なのではないですか。例えば、商船系の大学とか、そういったところから人も入れて、配乗計画を作る委員会を作って、そこで公平にやるとか、第三者機関にやってもらうとか、やり方はいろいろあるので、統合に反対する理由にはならないと思いますけれども、いかがですか。

○国土交通省 公平性を確保するために第三者機関をつくるとか、あるいはお互い全員を入れて検討するということが考えられようかと思いますが、先ほど申しましたように、これを統合することの効果というのが、それほどない中で。

○委員 では、別法人のほうがいいという理由はありますか、既に国土交通省所管であつて、文部科学省所管の学校から見れば、公平性はありませんよ。

○国土交通省 別の法人ですので、そこは公平に、今、対応しているかと思っております。

○委員 では、公平性については別の方策があるので、一法人になっても対策がとれるということですね。とれないという理由はありますか。

○国土交通省 私ども、とれないと言っているわけではございませんで。

○委員 わかりました。結構です。

○座長 今の話は、やはりそう思うということでは説得性が全くないわけなので、具体的に統合すると、こういうメリットが大きいとか、あるいはデメリットが大きいと主張されることがあれば、そういう具体的なデータでお示しいただかないと、やはりこれはおっしゃるだけでは、とてもそのまま受け入れられないということで、これをあくまでも主張されるのであれば、具体的に説得的なデータをお示しいただきたいと思います。

ほかにございますか。

どうぞ。

○委員 こういう教育というのは、普通は人材というか、人が教育をするので、人件費を入れない数字を見せられても、これは何なのかという感じがするのですが、それはとりあえずおいておいて、国交省さんが提出された資料の3枚目、船員養成の概要という資料について。これは非常によくまとまっていてわかりやすいのですけれども、前にこの関連でいろいろとお話を伺った記憶をたどっていくと、海技教育機構と航海訓練所を統合すると、どうも内航海運の船員と、外航海運の船員の養成のバランスが崩れるということがあるということをお話しなさっていたと思うのです。さっきも少しそれに関連する質問があったと思います。

ただ、この図を見ると、どうもこの図からは、どこをどうしたらバランスが崩れるのかわからないのです。簡単に言うと、海技教育機構をなくしてしまうと、確かに内航船員の養成のための座学の機関が少なくなってしまうので、その意味でバランスが崩れるのはわかるのですけれども、統合した場合にどうやってバランスが崩れるのかを、この図に即してお話をいただきたいのですが、いかがでしょうか。

○座長 要するに、名前が新しくなるということと、機能とは別だろうということですね。

○委員 そうということです。

○国土交通省 図に即しているかどうか、済みません、お答えになるかはあれですけれども、航海訓練所は、この15の学校の配乗を一手に引き受けて乗船実歴、乗船履歴をつけるために、配乗を具体的には調整をしております。

そうしているところ、内航船員の主要輩出先であります海技教育機構と、航海訓練所が同一法人に仮になった場合には、1つの法人として、その法人のアウトプット、具体的には試験の合格率ですとか、あるいは就職率ですとか、そこを高めるために、全力投球するということかと思えます。

その際に、商船系あるいは商船大、高専、すなわち外航船のほうの配乗調整について、一定の譲歩していただくような、そういうようなことが現実的にあり得るのではないのかということでございます。

○座長 それは、制度設計の話ですから、また別の議論ですね。

○委員 お気持ちはわかるのですけれども、だとしたら、そういうようにバランスを失したら、文科省の所管法人ですから、当然文科省から国交省、海事局にお話が行くと思うのですね。もしそのような問題があったら是正についてきちんと何らかのアクションをとられるのが海事局のお仕事ではないですか。それができれば、お話になったような問題はクリアーできるというのが普通の理解になると思うのですが、そうでないとすると、海事局さんは何をなさっているでしょうという話になりませんか。

○座長 気持ちとしては全く理解できないわけではないのですが、今のは非常に制度設計とか、あるいは目標設定とか、法人のミッションの定義の話ですから、それはいかようにでも対応できるのではないかという議論が出てくると思うのです。

いずれにしましても、時間が参りますのであれなのですけれども、委員からも御指摘あるいは我々もほぼ同意見ですけれども、やはりシナジー効果がほとんど期待できないと言われるのであれば、なぜ期待できないのか、では、若干あるということなのですが、では、どういう点がシナジー効果があるのか、あと期待できないというのは何ゆえかということですね。

現実的には、私が昔お聞きしたところでは、やはり座学というのと、実習的な訓練というのは、相互に非常に相乗効果もあるので、教員の相互交流等も含めて改善に努めておられるというお話を承ってもおりますので、少なくとも教育訓練の成果向上という観点からは、当然シナジー効果はあるという御判断のもとで、今、いろいろ改革を進めておられると思うのです。それが、組織統合になった途端に、それは困るというのは、全く感情論としては理解できないわけではないのですけれども、論理的に非常に不整合なものですから、そこら辺は、今の資料3つ目の図の説明と併せて、データを添えて後ほど御報告賜りたいと思います。

今日は、ちょっと時間が参りましたので、これでとりあえず終わりにしたいと思いますが、今後ともまた資料提出等でよろしく御協力をお願いしたいと思います。

本日は、どうもありがとうございました。

(説明者退出)

○座長 それでは、続きまして、自動車事故対策機構からヒアリングを行いたいと思います。では、国交省と法人の方の入室まで、しばらくお待ちいただきたいと思います。

(説明者入室)

○座長 若干お待たせいたしました。よろしゅうございましょうか。

それでは、ただいまから自動車事故対策機構のヒアリングを始めたいと思います。

本日は、御多忙中のところ、国土交通省、自動車事故対策機構の皆様においでいただき

まして、誠にありがとうございます。

大変恐縮でございますが、時間が限られておりますので、御説明は簡潔にお願いしたいと思っております。

とりわけ、説明は5分以内ということになっておりまして、法人シートの様式の6の2.の「個別法人の組織の在り方について」に記載されている事項を簡潔に御説明お願いしたいと思っております。

それでは、国土交通省のほうから説明を5分以内でお願いしたいと思っております。

○国土交通省 どうか、よろしくお願ひいたします。

では、お手元に資料がありますけれども、これに従いまして御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、1ページ目、自動車事故対策機構、これはNASVAという言い方をしておりますけれども、このNASVAは、自動車社会の急速な進展と、それに伴う事故被害者の増加を背景にして、昭和48年に設立された機関でございます。

平成15年の独法化を経て、現在に至っております。15年以前は、認可法人として位置づけられておりました。

財源は、税金ではなくて、いわゆる自賠責の運用益が運営財源として充てられております。自動車事故の被害の軽減を目的とした業務でございます。

業務内容でございます。2ページをごらんください。

NASVAでは、事故被害者への対策、ドライバーへの対策、車への対策の3種類の業務を総合的に実施することで、シナジー効果のもと、表の右側に記載されているような高い成果を上げさせていただいているところでございます。

3ページ目に御紹介させていただいておりますのは、これは、療護施設でございますけれども、いわゆる長期の意識を失った状態の遷延性意識障害者と申しますが、そういう方々への専門治療を行う、我が国唯一の医療機関であり、自動車事故によって、遷延性意識障害者になられた方を対象にNASVAによる指導・監督や調整のもと、高度な治療、手厚い看護を行うことによって、現実にも高い効果を達成しているところでございます。

4ページ目でございますけれども、引き続きまして、退院した後を含めまして、自動車事故被害者への介護料の支給について御紹介をさせていただいております。

NASVAでは、在宅介護における経済的・精神的負担を軽減する観点から、介護料の支給や訪問支援の実施、医療や介護・看護技術の紹介、交流会の開催など、自動車事故被害の特殊性を考慮した対策を実施しております。被害者や、その家族の方々からも高い評価をいただいているところでございます。

5ページ目でございますが、ここでは、いわゆる指導講習・適性診断について御説明をさせていただいております。

この指導講習・適性診断は、法令に基づいて受講が義務づけられているものでございます。NASVAでは、現在あります50カ所の支所を活用いたしまして、ユニバーサルサービス

を実現しているところであります。被害者援護業務のほかの業務から得た知見を活用した、効果的な事業を実施しているところでございます。

また、近年では説明会の実施、講習テキストの頒布、適性診断システムの提供などによって、民間参入の促進も積極的に行っているところでございます。

6 ページでは、自動車アセスメントを紹介させていただいております。保安基準の審査、これは自動車の最低限の技術でございますが、この保安技術の審査とは別に、自動車の安全性能を詳細に公表することによって、一般消費者の選択を通じた安全性の高い自動車の普及を図ることを目的にしております。

この自動車アセスメントは、いわゆる WHO において推奨されておまして、我が国を含む主要国においても、いわゆる保安基準を審査する機関とは異なる機関が行っているところでございます。

自動車アセスメント業務を交通環境安全研究所等に移管することが議論されますが、施設改修に多額の費用を要するなど、合理化、効率化につながらず、NASVA の被害者援護業務で得られた知見を活用する観点からも、自動車アセスメント業務は、引き続き NASVA が行うことが適当と考えている次第でございます。

7 ページ、最後のページでございますが、今回の独法改革を受けた指導講習、これは指導講習・適性診断事業に関する改革案について御説明したいと思っております。

国交省と NASVA におきましては、これまでも民間参入促進策を推進してきているところでございます。おかげさまで、現在、37 の民間事業者が参入を果たしてきておりますが、民間事業者に任せる分は任せる方針のもとで、一層の民間参入促進策を実施してまいりたいと思っております。

具体的には、こちらにございますように、ロードマップに基づきまして、参入に当たっての認定基準を緩和する。さらには、民間事業者の参入状況を踏まえた NASVA の事業縮小、講師の派遣や説明会の実施など、事業者のニーズに応じた手厚い支援の実施を行っていきたいと思っております。

以上、御説明のほうを終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

○座長 ありがとうございます。被害者に対する重要な事業をされているということは承知しておりますが、若干いろいろ機能が複雑になっているような気がいたしますが、まず、委員の方から、何か。

○委員 いろいろなことをやっていらっしゃるというのは承知しているのですが、御説明ありがとうございます。

私のほうから、最後に御説明くださったところ、例の指導講習・適性診断のところ、独法のお仕事ということで、もう通則法にもあるように、民間では確実に実施することができないものについて国がというお話なので、ここはそちらでやっていらっしゃるいろいろなお仕事のうち、やはり民間が現に参入もしていらっしゃるし、できるだろうと。

これは、別に、言葉が変ですけれども、出しゃばっているからやめなさいということよ

りも、やはり実際の本来の目的に即すると、民間事業者自身で事故を減らすということが一番メリットがあるはずで、1回大事故なんかを起こすと、多分仕事は来にくくなるはずですし、そういった意味では、もっともっと民間自身に、それからトラックの業界団体であるとか、そういうところに参入していただくように促していただくのがいいのではないかと思うのです。

ただ、この数を見ていらっしゃると、お取り組みになっていらっしゃるとは言うのですが、今のところ37で、目標が50、これは各都道府県に1つぐらいなのかなというのが正直なところで、もう少しピッチを上げてというか、促すような枠組みをお考えいただくことができないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○国土交通省 御指摘の、まさにそのとおりだと思います。私どもも、この間、去年の関越道のバスの自動車事故であるとか、そういった事故を前提として、やはり事業者の皆さんや団体が、きちんとそういった取組をしていくということを我々は強く指導しているところがございます、そういった意味では、トラック協会のお話もございましたけれども、ほかのいわゆる事業者団体の方にも、こういう講習授業をNASVAから受けてもらいたいという気持ちがございます。それもやっていきたいと思っています。

あと、目標の50、私も拝見したとき、50は何で50かなというのがあったのですけれども、先生御指摘のように、これは大体各都道府県1個ずつはつくっていきましょうという話でやらせていただいた目標だと思っております。

民間で、要は人口の多いところとか事業者が多いところは結構受けてもらえそうなところもいっぱいあるのではないかと思うのです。そこは、働きかけていきたいと思うのですけれども、全国津々浦々そこまでできるかどうかというのはありますけれども、この50という目標が当面それでいいのかどうかというのは、まだまだ議論の余地があると思います。

○座長 それ之余り進んでいないと思うのですね。昔も少し、この件はお話したことがあります、大体支所の数がいまだに結構ありますね。そこで何されているかという議論もあるのですが。

○委員 例えば、今、37団体が参入していて、その中で、今ちょっと手元に資料がないのですが、埼玉県トラック協会さんなどがなさっているのですけれども、これは、例えば全日本トラック協会さんが、皆さんやってくださいと声をかければ、別に埼玉県以外も、ほかにも一生懸命なさってくださいと思うのです。こういうのは、ちょうど授業をやってみると、教えている当人がよくわかるようになるのと同じで、実際に事業をなさっている方が安全指導業務をなされると、それ自体が自己啓発になるわけですから、どんどんそういうふうに参加すればいいのではないのでしょうか。

あと、50というように数字が出てしまうと、それが下限ではなく上限なのかなと、忖度する人がいるのではないかと。別に民ができることは、どんどん民がやればいいという趣旨であれば、数字を別に50にする必要はないので、その辺はいかがでしょうかということ

を伺いたいのですけれども。

○国土交通省 まさに御指摘のとおり、特にトラ協などは、もともと事故が多いこともあって意識がものすごく高いです。バス協もタクシー協会も、御指摘のように、各県ごとにあるものですから、それは規模が大きかったり、小さかったり千差万別、トラ協の地方組織が一番しっかりしているのは事実なのですが、いずれにしても、我々国としてもしっかりと声をかけていきたいと思っています。

これが、要は国の監査というのももちろんあるのですが、業界としての自己監査みたいなものをちゃんとやっているような組織として、我々は育てていきたいということを考えています。

そういった意味で、50 という目標は、もちろん上限ではなくて単なる通過点だと思いませんし、それからもっと高みを狙うという話も当然出てくるのではないかと考えております。

○座長 ですから、職員の配置をもっと機能重点のところに振り替えるべきだと思うのです。現在、まだパラレルの状態ですね。職員の全体の構成を聞きたかったのですが、あとはもう一つ、後でお聞きしますけれども。

○国土交通省 ちょっとまた後でお話をしようかとおもっていましたが、NASVA の、運営の話というのは、今後いろんな意味での被害者の皆さんに対する支援というのがあるわけで、例えば、NASVA の職員が被害者のところに出向いて行って、いろんな相談に乗って差し上げるとか、いろんな施策をやっております。

これは、御巢鷹山の事故以来ですが、そういう被害者とかの方々にはできるだけ寄り添うような形にしながら、国の施策、こういうふうな改善をやったということの情報を持ちながら、被害者のところに通って話をする。それで、いろんな横のつながりをつくって差し上げる、そういうことをもうちょっと緻密にやっていく必要もあるのではないかと考えております。

そういった意味で、いろんな意味での業務のシフトとか、いろんな話は当然出てくると思っている次第でございます。

○座長 それは、遅いのではないかと、国交省の評価委員会は高い評価をしたと書いてあるから、ちょっと言いにくいのですけれども、ついでに申し上げますと、いろいろお書きになっていただいていた、例の自動車アセスメントのものですね。これも逆に前の見直しだと、かえって改修の金がかかるからとんでもないということが、一応公式見解になっていきますけれども、これは、今でも実際は委託されているわけですから、そちらにやってみれば同じではないかという論理も成り立つわけですね。ですから、これも余り説得的ではない現時点での考え方なので本気なのかなと、非常に不可解なのです。

○国土交通省 その点、ちょっと補足をさせていただきたいと思うのです。思いますには、やはり NASVA がやっている自動車アセスメント事業は、いわゆる保安基準という、車を外に出していいという意味での最低基準があるのですけれども、その議論とはまた別に消費者の目とか被害者の目から見た観点で自動車の安全性能を評価しています。例えばチャイ

ルドシートについて、レンタカーを借りたりすると、こんな箱みたいなものが用意され、この中に乗せろというわけなのです。保安基準は適合しているけれども、はっきり言って、我々は不安でしょうがないのですが、消費者の目から見てよりよいチャイルドシートはどういうものなのか、どういう形できちんと装着できるのかを評価しています。

被害者の方からお話をいただいているのは、例えば、ちょっと痛ましい事故なのですが、お子さんがチャイルドシート、このベルトをいじくって外れていたにもかかわらず、ブレーキをかけて衝突事故があったときに、お子さんが外に出されて、結局、遷延性の障害になられたという例もあるのです。

そういうとき、NASVA のほうで評価したのは、それを踏まえて、例えばそういう着脱がわかるような装置というのは、どういうふうな形でやるのかということもこの NASVA のアセスメントの中で評価しています。どちらかというと、国交省というよりは消費者行政的な角度の話になっていて、ヨーロッパで、そういう意味では、いわゆる基準認証をやっているところとは、全然違う消費者行政的なところがやっています。やはり消費者の皆さんとか被害者の皆さんの声を聞きながら、そういう項目を選んで、複雑な試験・評価を行っているところです。

それで、金がかかりますという話も、結局、交通安全環境研究所のように広く、薄くやっているような組織だと、そんなに試験コースとかは要らないのですけれども、NASVA がやっているような衝突実験をやろうと思うと、これは JARI（日本自動車研究所）に委託しているのですけれども、これも複雑な実験をやっていますので、それに金がかかるということす。

○座長 それは、わかっているのです。だから、NASVA が独自にされているわけではないので、今の説明は。

○委員 今のお話は、交通研に自動車アセスメントを移管するのはよろしくないけれども、消費者庁の国民生活センターに移管するのは構わないという、そういうお話ですね。それならそれで、当然外部委託することだし、消費者の声を聞けばいいので、別に重度の障害を負った脳挫傷の方ではなくても、私も子供がいますけれども、チャイルドシートをこういうふうにしてほしいという消費者の声を反映させればいいので、自動車アセスメントは消費者庁に移管すると、そういう議論をこの委員会の結論にしてほしいと、そういう御要望ですか。

○国土交通省 そういう趣旨ではございませんで、どちらがより適切かということで、交通研なのか NASVA なのか、アセスメントはどちらが適切なのかと考えた場合に、要するに被害者の声を聞くという組織は NASVA しかないということです。NASVA は、訪問支援などで被害者の声を聞いておりますので、被害者の声を聞いて、事故防止に役立てていくような交通アセスメント事業を実施していくほうが、より適しているということです。交通研という専門的な基準認証をやっている研究者たちよりも、NASVA という被害者の声を聞くような、吸い上げるような組織のほうで、若干自動車の専門家を当然置きますけれども、

そこで自動車アセスメント事業をやったほうが適当なのではないかと思っているところでございます。

○委員 というのが、全く説得力ないわけですよ。つまり、シートベルトが外れていたから重大事故になって脳挫傷になったという人の声を聞くというのはわかりますけれども、しかし、別にシートベルトが外れて困る人はもっともっと多いわけですよ、ただむち打ち症になった人とかいっぱいいるわけで、何でこの法人にあるのかというのは、全然理解できないわけですよ。

それから、やはり専門的な知識、経験が要らないかということ、それは交通研の専門的な知識、経験はぜひ使ってほしいというのは、これは国民、納税者の声であって、使わない被害者の声を聞く法人のほうがいいのですと、この説明は全く説得力がないと思いますね。それならまだ国民生活センターのほうがましですよ。

○国土交通省 当然 NASVA の中にも、このアセスメントをやって、専門的な自動車の知見がある技術者がおります。その技術者が被害者の声等を聞きながら、当然消費者の声も聞きますけれども、聞きながらやっているというものでございます。

○委員 このあと、交通研も出ておられるはずなので、釈迦に説法かもしれませんが、我々はその最低基準だけやりますと、その後の5段階評価の星はつけませんというのは、これはやはり仕事のあり方として、交通研のあり方としてどうかと思いますよ。それもやってくれと、だって、あなたたち専門的知識、経験を持っているのでしょうと、何でほかの団体がやっているのだと、同じ国土交通省の中の何でほかの独法にやらせておくのだと、それは交通研のあり方として問題だと思えますよ。

○国土交通省 要は、どちらが適当かという話だと思うのです。そういった意味では、NASVA というのが、やはり被害者の声も聞き、それから消費者の声も聞き、それで、メーカーだどどういう問題意識かということが集まるところでございますので、かつ、そこでの実証実験の結果、どういうふうになったという話も被害者の皆様に、まさに訪問に行ったときに話ができますし、そういった意味では、そういう被害者の観点から見たところの統一的な事業ができるという意味では、私は、ここが一番よいと思います。

○委員 最低基準を決めるときは、被害者の声とか一切聞かないで決めるのですか。おかしいですね。やはり、それは交通研でやってもらうというのは当然なのではないですか。

○国土交通省 お言葉を返すようで恐縮なのですが、交通研のやっているのは、いわゆる自動車を公道に出せるかどうかというところの基準になりますので、そこはちょっと趣旨が違ふし、また、各国も違う機関がそういうのをやっているのですね、それは後でまた出させていただきたいと思えますけれども、そういうことではないかと、私は思っております。

○自動車事故対策機構 NASVA でございます。実際にどういうことが役立つかということ、自動車のメカの技術のところは、もう相当やっていますし、NASVA にもその力がある。確かに交通研はあるのですが、特にこれからのアセスメントは、もうちょっと実際の

事故の現場、脳挫傷がどういう局面で起こったとか、そういうデータをインプットして精緻化していくということにすごく力点がある。

これは、今の交通研がやっている型式認証、自動車のメカのほうの分析とはちょっと違うものでして、そういうことだから、各国も別の組織で、消費者とか、特に実際に事故に遭った被害者の声などが、このアセスについては大事だということで、私どもそこに一生懸命注力していると。

○委員　そういうデータは、この法人の中でしか使えないとすると、この法人自体のあり方がおかしいですね。つまり、そういうデータというのは、例えば、療護センターのデータであれば、全国の病院にあまねく普及して、ここの療護センターに入れない人の、そういう療護にも役立てるべきものであって、そうでなければ、国民の税金で運営している意味はないわけですよ。それを同じ国土交通省所管の別法人でも使えないというのだったら、それはこの組織のあり方がおかしいということですね。

○自動車事故対策機構　リストになっているようなデータということではなくて、まさに、このアセスに使えるデータみたいな、これから聞いてやっていかなければいけない。

今、実は頭部をぶつけて、どれだけの損害があるかというのをやっているのですけれども、実はすごく少ないサンプルでしかやっていない。それというのは、アメリカなんかで最初にやったときのものをそのまま使ってしまったということ、その辺を改良しなければいけないのですが、それをやろうとすると、本当にどんな状態で事故になって、どういうふうにぶつかったとか、そういうかなり個別のプライベートなことまで、踏み入って聞かなければいけないのです。そういうことをこれから一生懸命やっていく。

○委員　そういうデータは、交通研で既に最低基準をつくるときに使っているのではありませんか。

○自動車事故対策機構　いや、使っていません。

○委員　それは、おかしいですね。それは、この組織のあり方としておかしい、自分たちは、おかしいことをやっているから、ほかにもっとおかしいことをやると、全然通らない理屈ですよ。

○座長　いずれにしても、ちょっと時間がないものですから、私、一番気になっているのは、本部と地方機関の人員バランスですね。今、本気で、もしそういうことを言われるとすれば、当然、今の仕組みというか、人員配置では、何回も言いますが、ちょっとできないことを言っているような気もするのです。そうすると、本来的ないろいろな支所でされているような業務というのは、もっとはるかに民間委託をどんどん進めないといけないし、法人のあり方というものをもっとダイナミックに変えないといけないという結論になると思いますので、いずれにしても、後でデータとして、大体支所等の地方機関の割合、334人というのは、具体的にどういう仕事をなさって、それで今、我々の問題意識として持っている被害者支援のために、NASVA 独自の機能があって、そういうことをおやりになるのだ

ということであれば、具体的にどういうふうにしておやりになる予定で、ではなぜ交通研よりよいかということデータをデータでお示しいただかないと、今のお話は非常に理解不能でしたね。ですから、そこら辺の資料の提出等、また事務局を通じてお願いしたいと思いますので、どうぞ、何かおっしゃりたいことがあれば。

○国土交通省 数字のほうは、出させていただきますけれども、現在、安全指導業務の民間参入が進んでいるということもありまして、今、進みつつあるということ踏まえて、我々のほうで、今、NASVA と支所の合理化あるいは人員配置の見直しということについて検討を進めております。今年度中に結論を出すということで、今、進めているところです。

○座長 時間がもう参りましたので、事務局のほうでまたお願いしたいと思います。

本日は、御多忙中、おいでいただきましてありがとうございます。また、追加的にヒアリングであるとか、追加的な資料の提出をお願いすることもあるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

どうもありがとうございました。

(説明者退出)

○座長 続きまして、自動車安全特別会計の自動車検査登録勘定及び自動車検査独立行政法人のヒアリングを行いたいと思います。ただいまから国交省と法人の方に入室をいただきます。

(説明者入室)

○座長 それでは、お待ちいたしました。ただいまから自動車安全特別会計自動車検査登録勘定及び自動車検査独立行政法人のヒアリングを行いたいと思います。

まず、本勘定にかかわる特別会計改革の経緯につきまして、事務局から説明をお願いしたいと思います。

○事務局 特別会計改革につきましては、平成17年ごろからずっと取り組みは進められてまいりまして、民主党政権下で検討された内容は、昨年1月に特別会計改革の基本方針として閣議決定をされたところでございます。

政権交代後、これは凍結されまして、政府の行政改革推進会議におきまして、これまでの取り組みの検証等が行われてきたところでございます。

本年6月の推進会議取りまとめにおきましては、民主党政権で検討されていた内容を含めて検証した結果、従来からの取り組みを引き継ぎ、改革を実現すべきとされたところでございます。

この取りまとめで示されております改革の方針の1つとして、国がみずから事業を行う必要性の検証という項目がございまして、国がみずから事業を実施している特別会計勘定について、国が実施主体となることが不可欠であるものを除き、民間または独立行政法人等に事業を移管した上で廃止するなど、見直しを行うという方針が示されておきまして、具体的な改革案は、事業を担う法人のあり方と一体で検討するとされたところでございまして、独法への業務移管が検討対象となります。特会勘定につきまして、この分科会で御検

討いただくこととなったものでございます。

その検討対象の1つが、自動車安全特会の自動車検査登録勘定でございまして、昨年の閣議決定の内容も踏まえつつ御検討いただければと思っております。

以上でございます。

○座長 ありがとうございます。それでは、これからヒアリングを行うわけですが、時間が限られておりますものですから、法人も含めまして、10分以内で説明をお願いしたいと思っております。説明は、なるべく簡潔をお願いしたいと思います。

それでは、国土交通省のほうから10分以内ということで、説明をお願いしたいと思います。

○国土交通省 引き続きまして「自動車検査・登録業務に関する改革について」に基づきまして御説明をさせていただきます。

まず、1ページ目でございます。自動車の検査・登録制度について御説明をさせていただきます。

まず、自動車の登録は、これは不動産と同様に、国民の基本的財産である自動車の財産権を保護するため、国が直接所有権を公証するものでございます。国が直接これを行っている点では、不動産登記と全く同じ制度でございます。諸外国でも我が国同様、原則としてこれは国が実施主体となっております。

また、自動車の検査のほうでございますが、これは自動車の安全、環境基準への適合を公証して、運行の用に供することを可能とするものでございます。

これら自動車の検査・登録を通じて公証をさせていただいている情報は、その信頼の高さから、例えばリコールとか、犯罪捜査など、多岐にわたる国の行政事務の基礎として使われておりまして、また、検査で確定する車両の諸元につきましては、いわゆる自動車税などの車体課税などの制度の基盤として利用されているところでございます。

このように自動車の検査・登録は、国民の財産権の保護、安全性の確保、環境保全のために極めて高い信頼性を有し、公正かつ中立な立場の国が直接実施することは不可欠と考えられております。

2ページ、次に検査業務につきまして、国交省が常に行ってきました改革の取り組みについて御説明をさせていただきます。

まずは、自動車の検査でございますけれども、行政のスリム化、効率化の観点から国が実施してきておりました検査業務のうち、保安基準適合性審査につきまして、平成14年より自動車検査独立行政法人、検査法人を設立し、業務を移管いたしました。その上で、ガバナンスの強化、経営責任の明確化により、引き続き業務の効率化、合理化、受検者の安全性・利便性の向上に取り組んできたところでございます。

結果におきまして、この表の下のところにありますように、職員数や検査コースの削減を実現しているところでございます。

3ページ、続きまして、以上の取り組みに加えまして、今後、国交省として自動車検査・

登録業務について、新しい改革の取り組みを行ってまいりたいと考えております。その内容を御説明いたします。

まず、登録業務につきまして、国が行う業務のうち、登録基準の適合性審査に係る調査・確認事務を検査法人に移管するという行政のスリム化、効率化を行いたいと思っております。

なお、国民の安全の確保や財産権の保護などの観点から、自動車の検査の可否の判定、自動車の登録の行為は、国が引き続き実施いたします。これらの改革方針は、先の自公政権において決定された方針に沿うものでございます。

4 ページ、続きまして検査業務に関する取り組みを御説明いたしたいと思っております。自動車の検査のときに、検査法人の車両の持ち込みの省略を可能とする指定整備工場制度の利用率向上でございますが、これについては従来から取り組んできたところでございます。今後とも民間能力の一層の活用の観点から、引き続き指定整備利用率の向上を図るとともに、基準強化に伴う検査業務の高度化に取り組むにつれ、検査法人の業務運営の効率化を図ってまいりたいと思っております。

5 ページ、以上の取り組みに加えまして、国土交通省としましては、真に国民のメリットとなる改革となるような取り組みを行っていきたいと思っております。

まず、自動車検査登録勘定についてでございますけれども、引き続き、国が検査・登録業務の実施主体となること。また、国民の生命や財産などの保護に必要な取り組みの確実な実施、受益と負担の明確化による透明性の確保という点で、同勘定の政策的意義は大変大きいことから、この勘定を維持した上で、思い切った取り組みを行うことにより、業務運営の改革とユーザー利便性の向上による国民へのメリットを具体的に実現することが適当と考えております。

5 ページの下段にもございますように、この勘定は全て自動車ユーザーが負担していただけ検査登録手数料より賄われているところでございます。一般会計からの支出がないことを付言させていただきたいと思っております。

6 ページ以下をちょっとごらんいただきたいと思います。

まず、6 ページでございます。1 つ目、自動車保有関係の手続のワンストップサービス、いわゆる OSS の対象地域・手続の抜本的な拡大でございます。

自動車の検査・登録に際しましては、警察署や県税事務所に個別に赴く必要がございます。ただ、OSS を使えばオンラインで一括して手続が可能になりますので、飛躍的に自動車ユーザーの負担軽減を実現することが可能でございます。

こうした OSS の利用拡大の結果、登録・検査業務の効率化、合理化を通じて、手数料の引き下げという形でユーザーへ還元することもきちんと視野に置きたいと思っております。

2 番目、7 ページでございますが、新技術に対する検査の効率化でございます。今後、いわゆる電気自動車などの次世代自動車や安全運転支援装置などの新技術が普及する中、これに対する検査を行っていることがございますけれども、これにより、検査コースとか、

時間が増加してしまう。ユーザー利便を低下させるおそれがございます。

そこで、この写真にございますような革新的な故障診断装置を検査場に整備いたしまして、各機能の正常性を迅速に判断することで、検査の効率化、合理化を通じて、ユーザーの負担軽減という形での利便向上を図ってまいりたいと思っております。

最後に繰り返しになりますが、自動車検査登録勘定に際しまして、国交省の考え方を手短かに申し上げたいと思います。

自動車の検査・登録業務につきましては、手数料を負担いただく自動車ユーザーの御理解という観点から受益と負担の関係が明確にされている必要がございます。

また、現在、特会のもとで実施されている国民の安全や財産権の保護のために必要な業務が確実かつ柔軟に実施できることといった枠組みが不可欠であると考えております。現在の特会の枠組みが維持されることを希望する次第でございます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○座長 区分経理に必要性があるとか、受益と負担の関係が明確であるからということの基本的なスタンスの御説明を承ったわけなのですが、これにつきまして御質問を。

。

○委員 今、大変クリアーな形で御説明があったので、非常にわかりやすかったのですが、検査・登録業務というものが非常に大事だと、これは非常によく理解しました。

1つわからなかったのは、最初の1ページの赤字のところ、自動車検査・登録は、国民の安全の確保と財産権の保護を図るため、不動産の登記等と同様に、国が直接実施することが必要とあって、財産権とか公証とか公権力の行使とか言うと、私は、法律の素養がないので全くわからなくなってしまうのですが、それでちょっと確認したいのですけれども、国が直接実施するという事は、多分公権力の行使ということ、この検査・登録業務において非常に重要視されていることだと思うのですが、例えばいろんな検査・登録業務の仕事をそぎ落していったときに、最終的に公権力の行使として必ず残しておかないといけないと御主張なさっている業務というのは、具体的にどんなものなのでしょうか。

○国土交通省 この中で、要は自動車につきまして、所有権を確定するであるとか、あと、例えば相続が起ったときとか、所有権の移転であるとか、そういったものをいちいち全部きちんと確認しながら、これはこれで正しい移転が行われているということをやるのが、不動産もそうですけれども、これが役目になっていると、そういうふうな作業の総体が公権力の行使という形になるのではないかと考えております。

○委員 それを独法でできない理由も併せて教えていただきたい。

○国土交通省 すみません、お答えいたします。

登録の業務のうち、今回の資料で申し上げますと、3ページのところの登録基準の適合性審査に係る調査・確認事務のほうを移管させていただくというふうにさせていただいています。

それで、これを移管した場合に、残る部分は、今申し上げた、いわゆる登録の可否の審

査を行う部分が残ると考えてございます。

ここは、まさに不動産登記と同じでございまして、いわゆる所有権の公証という形の公権力の行使に当たると思っておりますので、それについては、不動産登記制度と同様に、これは公務員として業務を行う必要があるべきもの、こういう考えでございます。

○委員 では、質問の視点を変えて、私は抽象的なことがわからないので、もう少し具体的に聞きたいのですけれども、このお話を伺うために、自分がユーザーになったらどういう手続が必要なのか、関東運輸局さんのホームページをちょっと見てみました。

そうしましたら、私はまだきちんと理解していないのですけれども、普通自動車は、運輸局さんがなさっているのだけれども、軽自動車とか二輪は扱いませんというようなことが書いてあって、そうすると、軽自動車とか二輪はどこで扱ってもらえるのかというのがわからなくて。軽自動車については、どういう扱いで、どこが検査・登録の業務をなさっているのか、まず、それを伺ってみたいのです。

○国土交通省 軽自動車につきましては、これは昔、私が小さいころ、スバルとかが出たころに、あれがみんな軽自動車になっていて、それは、非常に小さくて軽いものですから、構造も簡単だということで、最初は何の検査もなくて、自転車と同じように、公道を走りまわっていたのですが、ただ、それもやはり事故が起こるようになってから検査をさせるようになったわけです。その検査をさせる機関として軽自動車検査協会、軽検協と言っているのがございます。そこで取り扱いをさせていただくような制度になってございます。

○委員 その軽自動車検査協会さんというのは、それはどういう位置づけの協会ですか。

○国土交通省 お答えいたします。軽自動車検査協会というのは、今の整理で言いますと、独立行政法人とか、そういういわゆる形態的な名前と言いますと、特別民間法人と、こう称しているものでありまして、特殊法人に近いものではないかなと思っております。

そういう意味では、独立行政法人よりもものすごく国の関与が、人、それから予算の面においても非常に厳しいものになってございます。

一般的な監督権限というのが、独法に対しては設けられておりませんが、軽自動車検査協会においては、それも設けております。こういう形のものでございます。

○委員 もう一つだけ、更問で伺いたいののですけれども、例えば軽自動車だったら、ぶつかったときもすり傷になるくらいで、死亡事故には至らないと、それなら普通の自動車と取り扱いが違っていいのかなと思うのですが、普通に考えると、そういうことはないですよ。事故が起きたら、やはり重大な事故が起きる可能性がある。

そうすると、普通自動車については、公権力の行使だから必ず国がやって、軽自動車については、協会さんが、これはたしか、昔認可法人だったのではないかと思います。そういう法人さんがなさるということだとすると、その場合、最初に御説明があった公権力の行使というのは、どういうものなのかというのがわからなくなってくる。つまり、なぜ国が直接やらないといけないかといったときに、協会さんができるものを、独法でできないということはないですから、国に残しておく必要はないのではないかと素人的には考える

のですが、そこはどう整理されますか。

○国土交通省 軽自動車検査協会につきましては、先ほどお答えいたしましたように、軽自動車の検査を最初やっておらなかったものを昭和48年からやるという形になりまして、それを行わせるために、特別に国が設立をし、やらせていると、こういうものでございます。

先ほど申し上げた、いわゆる公権力の行使という意味では、軽検協の検査というものは同じではないかということだと思いますけれども、軽自動車につきましては、先ほどもあるお話がありましたように、いわゆる構造が660cc以下の規格になっております。それで非常に単純だと。改造もほとんど行われぬ。型式も非常に少ない。そのために検査も非常に合理的というか、非常に簡単な形で行われるということ。あと、国は登録という形も取って所有権を公証していないということもあって、特別に軽自動車検査協会にやらせて、それで効率的な業務という形をとってきているということで、いわゆる検査というものは、車両法の58条で国がやると書いてあります。それで、軽自動車検査協会を設立したときは、協会にやらせると、こういう特別な扱いになっております。

もう一つだけ言わせていただくと、天災等、あるいはいろんな事情で軽自動車検査協会が業務をできないと、こういうときは国がかわってやるというふうになってございますので、根本的には、国でやることの特別な扱いという形だと我々は認識しております。

○座長 そうすると、特殊法人に準ずるものだとおっしゃっていたのですけれども、何か、それは明確な規定があるのですか、今、おっしゃったように。

○国土交通省 車両法に全て規定しております。

○座長 車両法の中で、その軽自動車検査協会への位置づけが書いてあるということですか。

○国土交通省 はい、そうです。

○座長 それで、そこが検査を行う、軽自動車について。

○国土交通省 はい。

○座長 それが公権力の行使に当たるというふうに解釈している、認識されているということの理解でいいのですね。

○国土交通省 そうです。

○座長 どうぞ。

○委員 業務の移管のところ、今いろいろ伺っていて、もうちょっとよく考えさせていただきたいという気がしますが、ちょっとそれは、そこでとりあえず置いておいて、どこまで移管するかということはあると思うのですけれども、勘定のことですね。どうするかということなのですが、受益と負担の関係が明確であると、しかも検査業務を効率化することができれば、今、御説明くださいましたように、ちゃんと国民に還元させる形でコストが減ったら手数料を下げるという形だと書いてくださっているのです、ぜひその方向でお願いしたいと思うのですが、そういうことは、特別会計として置いておかなければで

きないことでは、必ずしもないのではないかというか、一般会計のほうに移したとしてもできないわけではないし、その受益と負担の関係が全然見えなくなって、ごちゃ混ぜにされることではないのではないかという感じがしますが、その辺はどのようにお考えになりますか。

○国土交通省 特会以外で、そういうことが担保できるかどうかの話は、私はよく勉強はしていないのですけれども、これほど全部、いわゆる手数料で、100%手数料が入って、それから100%出していくことの関係になっていることの受益と負担の明確性、一般会計からは、全然お金を頂戴していない状態のものであるということ。

そういった意味では、窓口でちゃんと収入印紙を貼って出してくれている人に見れば、それがひょっとしたら、年金も大事ですけれども、使われてしまうかもしれないというようなことになるのは、ちょっとそれはおかしな話になるわけで、そういった意味で、特会の制度というのが、こんなことを言ったら、先生、怒るかもしれませんが、特会らしい特会かなという気がしているのです。

○委員 ですから、特会というのは、いろんな目的があって、1つは区分経理することに意味があって、そのとおりであったと思うのですけれども、規模の問題もあると思うのです。そんなことを言ったら、本当に細かいところまで全部、雨後の竹の子のように、いっぱい、小さい、ごちゃごちゃ特別会計を置いておくかということ、その問題もあって、これだけ今回移管の検討もございますしということであればと思いますのですが、いかがでしょうか。

○国土交通省 先生、私もそこは一生懸命勉強しないといけないと思うのですけれども、例えば特会の中でも、今回いろんな議論がある中で、特許の特会がございますね、それとほぼパラレルではないかと思っているのです。あれもいわゆる特許料収入でしたかね、それが入って出ていく形、これも100%、100%なのですね。そういうところを一般会計にする意味は何なのだろうなというのが、私どもとしてはあります。そこはまだ全然釈然としていない、わからないところをございます。

○国土交通省 ちょっと補足的に申し上げますと、一般会計ですと、歳出が大体シーリングがかかって、毎年平準化しなければいけないというのがありますが、こちらの場合は、施設の更新とかがありますので、山があるのです。5年に一遍施設の更新をしなければいけないとき、そのときは何十億かふくらんでしまうとか、そういうのを手数料の中から若干貯金をさせていただいておいて、ためておいて、そのときの設備更新に使わせていただくというのが特会ではできるのですね。それが一般会計でできないと。

それで、例えば一般会計になった場合に、その施設の更新のときに、山があったときに、特別なお金をというときには、税金でやるしかないと思うのです。それを税金でやるのはおかしいわけであって、やはりユーザーさんのいただいた手数料で、そういう設備の更新をやるのが適当なのではないかと思っている次第でございます。

○座長 今のは、確かに同情というか、理解はかなりできるのですけれども、では、その問題がクリアできればいいということなのかという確認をしておきたいのです。確かに

剰余金等々、これは確かに施設整備に、気持ちはよくわかる。だから、もし、そういう担保が何らかの措置でなされるのであればいいということですか、逆に。

○国土交通省 こういうちゃんとした席で言うのは何なのですが、どういう方法があるのかというのは、よくわかりませんし、これは、どういう形の方法があるのですかと思わざるを得ないのですね。

○座長 でも、逆に言うと、今、手数料の引き下げも視野にとおっしゃいましたね。その問題で、そうすると、そこが現在うまく働いて、受益と負担の関係を律して、うまく効率化とか、あるいはサービスの向上につながっていたかどうか、こういう反省というか、そのレビューも必要ですね。これをそのままいかれるにしても、それが一般会計になった途端に、それはまた別の話だというふうにも思うものですから、そこら辺、御意見をぜひ、今の説明は大分理解できたのですけれども、それが本当にポイントなのですかね、その施設の積み立てが。

○国土交通省 あとは、やはり利用者から窓口でお金をもらっていますので、その身になってみれば、これは、実はあなたのために使っていないのだと、何か言いづらいというのがあるのですが、そこはどうするのかと、ちょっとよくわからないのです。

○事務局 受益と負担の明確化というのは、別にそれを明確にするのは特会だけがツールではなくて、今、やはり全体に、各省を通じての取り組みなのですから、政策についてのディスクロージャーは結構進めておりますので、例えばこの業務について、これだけの経費を使っているとかというのは、これは毎年、毎年、各役所のディスクロージャーの中に出てきていますので、その負担と支出の対応関係をちゃんと国民に示す必要があるということであるならば、そういうやり方もあるのではないかと思います。

もう一つ、施設整備のお話がありました。これは、特会の廃止が迫られる人たちは、一様に抱える悩みなのですから、逆に特会を維持したままの悩みというのもあるって、それは、まさに剰余金をためておくということ自体が批判を招いて、無駄に剰余金をためているというような批判を招く。

あと、もう一つは、よくある話なのですから、そうやって特定ひもつきの剰余金があるがゆえに、過剰な設備投資、公共事業の発注などに向けられてしまうのではないかと、そういう批判もあるわけでございまして、そういうものを全部相互勘案して考えるべき問題だと考えております。

○座長 それは、事務局、おっしゃるとおりだと思いますね。だから、その相互勘案というところで、今の国交省さんの説明が、それに対する反証になっているかどうかということですね。これは、話を聞いていても、非常に微妙なところがまだ残ると思います。早く結論を出さなければいけない問題ではあると思うのですけれども、今、事務局でさらに追加の補足が。

○事務局 やや形式的な議論をさせていただくと、手数料というのは、実費を勘案して決定をしているわけですので、ですから、特会がなくなったから、それをもらったのに、そ

れ以外に使うというのは、これは許されないことだと思っておりますけれども、それが、特会がなければ、それは充てられなくなってしまうのですということでは、恐らくないのではないかと思っておりますけれども。

○国土交通省 おっしゃるとおり、その点は私も同意いたします。

同意いたしますという意味は、いわゆる手数料は、手数料の単価を決める算定根拠としては、この法律にも書かれていますように、実費を勘案して定める。私どもが言っている受益と負担という意味は、いわゆる手数料が総体として集めた収入を、いわゆるこの検査登録業務の費用に充てると、ここなのです。もちろん、算定は、一般会計でも、実費を勘案したものを手数料として算定してやるのですけれども、この仕組みは今、その得た収入をそれに充てるとということのもとに、皆さん、ユーザーの方に払っていただいておりますので、多分、ユーザーの方々からしてみると、やはり自分たちの収入をそれに充てるから払っていると、これを一様に、今回の議論があったときも皆さんおっしゃっておりますので、多分、そここのところの理解というのは、非常に根強いものがあるのだろうなど。

○座長 それは、わからないわけではないですけれども。

ほかに御意見、御質問、どうぞ。

○委員 1点だけ、特会と一般会計の話は、何となくお気持ちはよく理解できる面があるのですが、軽と普通の話は、私は余り飲み込みがよくなくて全然理解できないので、もう一度それを国民の生命とか、財産とか、安全とかという観点から、実際のオペレーション、検査・登録業務を行うときの問題点ということに即して、もう一回ぜひ整理をしていただけると助かります。

○座長 実態面です。

○委員 法制上どうかという話ではなくて、オペレーションとしてどうかということです。以上です。

○座長 では、時間が参りましたので、終わりにしたいと思うのですが、今、複数の委員から、あるいは事務局のほうからも追加的な資料の提出ということがあろうかと思っておりますものから、追加ヒアリングの可能性も含めまして、また御足労をお願いすることもあられるかもしれませんので、よろしくお願ひしたいと思います。

また、自動車検査独立行政法人の皆様方には、この後、交通安全環境研究所のヒアリングにも同席いただきたいと考えておりますので、一度御退室の上、再開まで控え室でお待ちいただきたいと思ひます。

どうも本日は、ありがとうございました。

(説明者退出)

○座長 それでは、ただいまから交通安全環境研究所のヒアリングを行いたいと思ひます。

本日は、御多忙中のところ、国土交通省の皆様においでいただきまして、まことにありがとうございます。

また、本ヒアリングにおきましては、自動車検査独立行政法人ほか、関係者の皆様にも御同席いただいております。関係のある質疑につきましては、御発言をお願いしたいと思っております。

このヒアリングの進め方でございますが、最初に主務省の国土交通省のほうから5分以内ということで、御説明をいただく、その内容につきましても、法人シートの個別法人の組織のあり方についての記載に基づきまして、簡潔に5分以内で御説明をお願いして、その後、20分程度質疑応答を行うこととしております。

本日のヒアリングについては、何回目か、たびたびでございますが、国土交通省から説明をお願い申し上げたいと思います。

○国土交通省 よろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の「交通安全環境研究所」、この資料に基づきまして御説明をさせていただきます。

まず、1ページ、交通安全環境研究所、略して交通研と申しておりますが、これにつきまして御説明をします。

交通研でございますが、自動車などの安全の確保、環境の保全を図ることを目的として、まず、研究部門では自動車などの基準策定に不可欠な調査・研究を実施しております。

審査部門におきましては、大量生産される自動車の流過程に入る前の安全性などにつきまして、これの型式指定を受ける際に基準適合性を審査させていただいております。

また、リコール検証部門では、自動車の不具合事象の原因やリコール届け入れに係る改善措置の内容の適切性についてリコール実施の根拠となる技術的分析検証を実施しております。

以上の業務を三位一体で実施することにより、政策実施機能を最大化させ、国の施策を支援させていただいております。

2ページ、次に、交通研におきまして3部門が一体の組織として機能する意義について御説明をさせていただきます。

交通研は、単なる研究機関ではございません。審査部門、リコール検証部門と一体の組織にあることで、お互いの人材やノウハウなどのリソースを共有することで有機的に機能し、シナジー効果を創出しております。

例えば、大型車によるところの追突などの加害性を大幅に低減するために、自動車メーカーが開発いたしました、衝突被害軽減ブレーキにつきまして、審査部門で実施した試験データをもとに、研究部門が死者低減効果を検証するとともに、審査部門の試験実施に関する知見を活用して、研究部門が基準案を作成いたしました。

その上で、国内におきましては、来年の11月より順次義務化するという進めさせていただいております。大型車の衝突時の加害性を大幅に減少するとともに、これは国際標準を獲得したものでございます。

3ページ、また、交通研におきましては、自動車に加えて鉄道の研究も行っているところ

ろでございます。その意義につきまして御説明をいたします。

自動車と鉄道、これは、実は電気、電子技術、通信技術、車輪を回す駆動技術、そういった意味での技術的な共通点が大変多くございます。鉄道と自動車の研究を一体の組織で行うことによりましてシナジー効果を創出している次第でございます。

例えば、新交通でありますところのゆりかもめで平成18年にホイールハブの破損事件がございました。その原因分析におきまして、実は大型トラックで同様の事例が、これは三菱ふそうのトラックの車輪脱落の事件ですけれども、既に起こっておりますことに着目いたしまして、その知見を活用して事故の検証を行って、鉄道事業者には点検措置を実施させ、メーカーにはホイールハブを改良することにより、現在に至るまで同種の事故の発生を防止している次第でございます。

4ページ、今後の組織のあり方について御説明をさせていただきたいと思っております。

自動車をめぐりましては、現在の安倍政権の重要施策といたしまして、いわゆる電気自動車などの次世代自動車であるとか、安全運転支援システムなどの新技術の加速的な普及が、日本再興戦略の中に盛り込まれているわけでございます。交通研は、研究部門で、これらに係る技術基準を策定し、技術の実用化後も審査やリコールにおいて研究部門と連携し、新技術であることで発生する諸問題について迅速かつ確実に対応し、基準を見直しております。

このため、日本再興戦略における次世代自動車や新技術の普及に当たり、交通研が普及のための基準策定支援の環境整備を行う機関として、むしろその機能を強化していくことが重要であろうと思っております。

5ページ、また、我が国の代表産業である自動車産業の海外展開を強力に支援するために、自動車技術の国際標準の獲得が日本再興戦略でも求められております。

交通研では、研究部門、審査部門で分野横断の体制を構築し、自動車の世界統一基準を検討する国連の会議に、我が国の代表として参加することで、これまでも燃料電池自動車の安全性を始めとした我が国技術の国際標準獲得に貢献いたしました。

今後、さらにそういうイニシアティブを発揮していきたいと思っております。

6ページ、鉄道分野では、海外インフラの最重要事項として、我が国の鉄道システムの積極的な推進が、これも日本再興戦略に盛り込まれております。

交通研は、鉄道の国際規格に係る国内唯一の認証機関としての位置づけを有しており、その機能を活かしまして、鉄道インフラシステムの戦略的な海外展開を支援する必要があると思っております。

また、50年以上経過する鉄道が半数以上を占める現状におきまして、交通研による安全な、強靱なインフラへの取り組みが急務になっております。

以上、このような鉄道分野、自動車分野における日本再興戦略の政策を果たすために、この交通研、最大限使っていきたいと思っております。

どうか、よろしく願いいたします。

○座長 最後にかなり大きな話が出てまいりまして、それについての意見もあるかと思いますが、どなたからでも。

○委員 この様式6の御説明は、特にないのですかね、今後の法人の組織のあり方についてというところの御説明は。

○座長 これについては、簡潔に5分以内で。

○国土交通省 要は、交通安全環境研究所といたしまして、今のままでやらせていただきたいという御説明をさせていただいたつもりです。

○委員 では、先にそれをちょっと伺った上で、勝手に決めつけるのはよくないので、伺ったうえで、こちらからお尋ねさせていただきたいと思います。

自動車検査独立行政法人のほうも含めて、それから交通研さんのほうも含めて、交通研のほうでは、今、御説明くださったように、いろいろな側面を有機的に結合させてということで、それでぜひというふうには思うのですけれども、やはりお仕事の流れを見たときに、例えばリコール云々であるとか、実際に車が動き出してからいろいろな現場の情報というのが、車検独法のところに、一番最前線というか、上がってくるのではないかと思います。

ですから、そういうことを考えると、やはり両法人を、お仕事をもっと結びつけて、統合も視野に入れて考えていただいてやっていただくほうが、恐らく仕事の質をさらに高めることができるのではないかと思いますのですが、いかがでしょうか。

○国土交通省 まず、最初に私のほうからお答えさせていただきます。

そういう議論もかつてあったと思っておりますけれども、やはり今回の大きな違いは、安倍内閣になって日本再興戦略が出てきて、こういった国際標準を外に出していくということが大事になってくるのではないかと考えております。

そういった意味では、交通安全研究所というのは、一体になってこれを進めていく必要があるのではないかと考えております。

また、何度も強調させていただいて恐縮なのですが、鉄道分野における業務、大変比重が大きくなってきております。そういった意味では、いわゆる車検独法というのは、自動車オンリーなところですから、そことの接着性といいます、そういったものがこれからだんだん薄れていく方向性もあるのではないかと、こういうふう考えている次第でございます。

○座長 その考え方は、以前の国交省さんのお考え方では、統合するという、むしろ積極的に統合という御意見だったですね。でも、その当時から鉄道のオール・ジャパンで、要するに海外進出をサポートするというのは、前の政権でも同じようなことをおっしゃっていたわけですので、そこら辺の事情を変えられた理由というのは、もう少し明確に、今の政権との関係だけなのではないでしょうか。

○国土交通省 鉄道の話なのですけれども、この交通研は、鉄道を輸出する際に、システムとして、その基準認証の認証を受ける機関として唯一認められているものなのでござい

ますけれども、実はこの前の議論の後で受けたわけですね。そういうことを踏まえて、そのころからいろんな成功例が出てきてでは取り組んでやらなければいけないと、インドに新幹線を出す、アメリカに新幹線を出す、そんな話がどんどん具体化してきた経緯がありまして、そういった意味では、もちろんあのときはあのときで真剣に議論していたと思うのですけれども、私も議事録を拝見させていただきましたけれども、そのときとは大分様子が違ってきているなという印象を私は強く持っております。

○国土交通省 鉄道局からちょっと補足をいたしますけれども、やはりここに来て、安倍総理がリアの売り込みですとか、あるいはインドに対しての高速鉄道の売り込みですとか、あるいは東南アジアやいろんな諸国に対しての鉄道のパッケージでの輸出というものがかなり、単なるスローガンではなくて、本当に実現をするようなレベルになってきております。

そのときに、やはりこれは日本単独でできるものではなくて、やはり世界の中で勝ち抜かないと、それができないということでもあります。世界の中で勝ち抜くためにも、やはりこの認証機関というのはどうしても必要で、そういう意味で。

○座長 認証機能を別に否定しているわけではないのです。その組織の見直しというのとまた別ではないでしょうか。

どうぞ。

○事務局 あのときと事情が違ってきているというお話だったのですけれども、要するにどのポイントがまずいのかということをお話だったのですけれども、例えば1つ、24年1月20の閣議決定というのを分解いたしますと、交通安全環境研究所と自動車検査独立行政法人を統合するというのが1つの要素。2つ目の要素が、成果目標達成法人とするという要素です。それで、この法人の性格というのは、また改めて検討ということだから、2つ目のところはネグリジブル。3つ目の要素は、交通研の研究業務については、統合後の法人が実施する検査・審査の業務に必要なということだから、ちょっと守備範囲を縮小するという、この3つの要素だと思うのですけれども、1番目の要素、2番目の要素、3番目の要素のうち、何が問題だというふうにお考えなのですか。

○座長 要するに、組織形態の今の話、そうすると、何が問題かということ。

○国土交通省 当時と状況が違うものですから、一概に申し上げにくいのですけれども、3番目、まさに鉄道関係業務が縮小される、自動車の検査、審査に特化するという点は、申し上げていますように、鉄道業務をやる上で非常に大きな支障になっていると思います。

特に24年1月の閣議決定以降、どういう状況の変化があったのかということを改めて申し上げますと、まさに鉄道の国際認証機関として認定を受けたのが24年の9月でございます。そういう意味では、インフラの海外輸出に関しまして、去年の9月以降、かなり交通研のおかれている状況が変わったということ。

さらに、昨年末の笹子トンネル事故、あれをもとに、やはり鉄道のインフラの老朽化対策、これに対する重要性が非常に大きく変わったということでございます。

○座長 その鉄道の機能を別に充実してはいけないとか、そういうことは何も申し上げていないですね。

○交通安全環境研究所 もう一つ申し上げさせていただきますと、自動車についても、支援に特化するというのは、自動車の研究に関しても、もともと国際標準は審査部門と一緒にやっていたのを、研究はまたさらに支援にという、国際標準に資する研究もできなくなりそうな文言だというのが、研究所の、鉄道以外の研究者にとっても、そこはやはり大きな問題だと認識しておりましたので、やはりそこは国際標準化という意味では、研究も、先ほど申し上げたように、交通研の研究部門がデータを持って、それで行政部局と一緒になっていくというスタイルをぜひ続けていきたいと考えております。

○座長 国際標準なりを推進する機能を残し、体制強化であれば、組織形態の見直しは、別にあり得るというお考えのわけですね。それについては、別に異論はないということですか。それを確認させていただきたいのですけれども。

それと、問題はやはり別だと思うのです。事務局からも私からも申し上げたのですけれども、鉄道を頑張らなければいけないと、自動車の国際標準に向かって主導権をとっていくと、別にそれは、我々は否定していませんね。

○国土交通省 たしか2年前のこの場でいろんな議論があって、そういう結論になって、今、申し上げたように、やはり痛いところは、鉄道業務をばっさり切られたというところと、縮小のところなのです。

我々としては、検査法人は検査法人、それから交通研は交通研として単体であったほうが、いろんな意味でくっついてしまったときに、私は自動車局なのですから、自動車色が強くなってしまわないか、大きいですから、そういう意味もあって、そういうまとまりとしては、やはり別々のほうがいいのではないかと思っていたし、前回の激しい議論がありましたけれども、あのときというのは、閣議決定のときも、まず独法を廃止して、統合していきましょうというかなり強いバイアスがあって、今回の場合は、行革はやらなければいけないのだけれども、統合は、数ありきではないという話もあったものですから、その辺の議論をしなければいけない話かなと私は思っております。

○座長 それは、政府全体の方針というのは、そう聞いています。

○国土交通省 行革はやらなければいけない、もちろんここは行革のための分科会ですから、それはわかっているのですけれども。

○座長 わかりました。では、ほかに。

○委員 今、お話も出ていましたとおり、前の政権下でやったときは、とにかく数を減らしましょうと、半減させましょうという政治的意思があったために、省庁によっては無理やりに、とにかく数を減らそうというので、何か木に竹をついだような統合案を出してこられるところもあって、それはちょっと引っ込めさせてほしいという、そういう御意見は、いろんな省から出るのだと思いますが、この話については、車検と、鉄道は別にして、車の研究をやっている法人と一緒にするほうが、何かシナジー効果があるのではないかなと、

まず、国民には見えるわけですね。

しかもちょっと考えても、さっきおっしゃったように、やはり自動車はどんどん IT 機器に近づいてくると、今まで全然見たこともないような新しい形態の、しかし、タイヤは4つついていて、道路を走るという点では自動車そのものだというのがどんどん出てくるといときに、例えばカリフォルニアから何か持ってきた人がいて、これを日本の公道で走らせたいというベンチャー企業みたいのがあったときに、さあ、どうしようといって、車検独法は困ると、交通研のほうに、これは大丈夫でしょうかと行って相談に来るといようなことを考えると、それは一法人のほうがいいのではないかと、普通は考えるわけです。あるいは逆に車検独法のほうで、今度は膨大なデータがあると、これも率直に言って、ビッグデータとか言われている割に、その分析技術がどれだけ進むのかというのはわかりませんが、しかし、やはり将来的には膨大な数を扱う車検独法の膨大なデータをうまく使えば、交通研の研究にもすごく役立つのではないかと、あるいはどこまでできるかわかりませんが、鉄路のあるところは鉄道として走って、なくなったら道路上を走ると、そういうものも交通研で研究されるのでしょうけれども、やはりそれは車検のほうにも活かしてもらいたいといようなことを考えると、シナジー効果は大分あるのではないかと考えるのが、普通の感覚なので、そこはないのだと、別法人のほうがいいのだといのは、やはりよほどきちんとした説明がないと、なかなか納得できないのかなと思いますけれども、どうでしょう。

○国土交通省 おっしゃるとおりのところもあるかと思いますが、やはり巨大な法人になってしまいますと、やっている業務が、車検独法のほうは、通常の車の車検が多くございますし、交通研のほうは、今、申し上げた業務でございますので、やはり交通研のほうも大分強化していきたいということもございますので、そういう意味で、トップガバナンスと言いますか、マネジメントと言いますか、そういうのが木に竹をついだような、木に竹ではないと言われましたが、我々としては、ちょっと異質な業務だと思っておるので、そういうところは別法人でという考えを述べさせていただいているところでございます。

○座長 100人が巨大組織とは思えないのですけれども、お気持ちはわかりますけれども。追加して、どうぞ。

○委員 車検独法のほうが、やはりいろいろ現場があつて、巨大な組織なので、それと研究所と統合すると、何となく研究所が肩身が狭くて、何かガバナンスがやりづらくなるというあたりが本音というか、そうなのですかね。それがどうなのかなといことですね。

○国土交通省 あり方としていいことなのかなと、素直に思っているところなのです。2年前は、統合の話、統合ありきという怒られてしまうかもしれませんが、それに向けて一生懸命説明しているのですね。

○座長 それは、でも比較の問題ですね。ガバナンスなり、実際パフォーマンス、どっちが本当によくなるか、職員のモチベーションも、うまく管理していけばいいのではないか

という反論も成り立つわけですね、何となく研究者の肩身がという問題は、内部事情ではないかと、国民の視点から見れば、それはトップなり、ガバナンスのほうで解決すべき問題ではないでしょうかという議論も成り立つものですから、今の説明というのは、ちょっとそれだけでは、そうですかと、我々としても言えないところがありますので、もう少し合理的な、もし統合に反対だということであれば、明確な御説明をいただきたいと思えますけれども。

何かございますか、どうぞ。

○委員 やはり現場に問題はあるというか、もちろん研究も大事なのですけれども、やはり現場を、どの世界でもそうだと思うのです。現場がどんどん勝っていくのですね、先ほど IT 機器のかたまりという話がありましたし、だから、そういうのに追いついていくためにも、それはもちろんほかの鉄道とかの分野とかとうまくシナジーということもあると思うのですけれども、車のところには、やはり膨大な現場の業務を抱えていらっしゃる場所があって、それはそれで、組織運営上は別にとおっしゃるのは、お気持ちはわからなくもないという、事情はわからなくもないのですけれども、でも、やはりそこのお仕事をもっとうまくつないでやることによって、本当にこの自動車の部分に対するミッションの達成度合い、質が上がるのではないかという感じがします。

○座長 だから、今の研究者なり、職員の管理体制はどうなっているのですかね。資料だけではよくわかりませんが、だから状況が変わったということであれば、やはり鉄道の安全認証等の部門というのは、やはり強化されているのですか、人員配置とか。

○交通安全環境研究所 人員配置も認証室をつくったということで、参考資料の 8 ページ、鉄道関係は、交通システム研究領域という 19 人のところですが、ここに書いていないのですけれども、鉄道認証室は独立して、それで各審査部なりリコール、それから自動車安全、そういった人たちとの連携、併任もとりながらやっているということで、3分の1の、要するに 100 人のうち 40 人の研究者がいる中で、審査部も 40、リコールが 10 ぐらいですが、そういった形で鉄道としても自動車安全研究領域とシナジー効果を発揮しながら鉄道認証室を立ち上げて運営しているというところがございます。

それで、この 100 人がいいというのは、理事長が一人ずつ見られるというところで、今のガバナンスですと、非常に高度な研究、それから認証である審査、リコール、非常に法令遵守が求められるところで、100 人ですから、理事長が一人ずつ全部把握して法令遵守をしているというところで、今の組織はうまくいっている。

それで、大きな中に入ると、そういった意味では、組織として大きくなり過ぎて、こういう重要なことをやっている認証、審査、そういったところのガバナンスというのは、また考えなければいけないのしょうけれども、今、100 人だから非常にうまく法令遵守の面も含めて、自動車も認証ですので、うまくいっているのではないかというところが現状でございます。

○座長 今の説明もごもっともな点もありますけれども、理事長の仕事というのは、そう

ということにあるのかどうかという議論もあり得ると思うのですけれども、それは、実情の説明としては承知いたしました。

ただ、前回の議論と状況が変化しておるということは、我々も共通認識を持っているのですが、それと組織形態の見直しとして、本当にシナジー効果が出ないのかどうかということと、オール・ジャパンとしての支援体制として、どの体制が一番いいのかということと、やはり機能別なことを指定しているわけではないものですから、そこら辺はもう少し整理して、また事務局を通じて資料等の提出をお願いします、あるいは場合によっては追加ヒアリングということもお願いしたいと思っておりますので、今日はちょっと時間が参りましたので、これで終わりにしたいと思っておりますが、今後ともよろしくお願ひしたいと思っております。

(説明者退室)

○座長 それでは、以上で本日のヒアリングは予定どおり全て終了いたしました。本日のヒアリングを踏まえて、各法人の主要論点における本ワーキンググループの現時点での意見集約を、これから申し上げたいと思っております。

まず、最初に海技教育機構と航海訓練所につきましては、両法人の必要性につきまして、船員養成機関等の必要性について明確化を求めるということが1点でございます。

それと、受益者負担、これは受益者負担と言っても、学生と言いましょるか、訓練生に対する負担ということと関係業界団体といろいろ船主に対する負担等の意味もあると思っておりますが、その全費用につきましての受益者負担の拡大を引き続き検討するということであります。

これは、特に人件費を含めておりませんものですから、それについての論理構成ということにつきまして、検討を求めていると思っております。

それと、両法人の統合につきましては、これは、もちろんシナジー効果があるのではないかということの意見が、我々全員一致でございますので、引き続き統合を求めていると思っております。

自動車事故対策機構につきまして、まず、安全指導業務につきましてであります。これは、もともと従来から民間参入の取り組みということで、運輸業界などの事業者団体に重点を置いて参入を促すということが言われておるのですが、なかなかまだ進んでいないというのが我々の意見でございまして、積極的な民間参入についての取組を求めて、その過程においては、事業体制等の組織の人員配置等についても見直しを求めているということでもあります。

自動車アセスメント業務につきましては、これは引き続き交通研への移管を求めてまいりたいと思っております。

自動車安全特別会計自動車検査登録勘定につきましては、とりわけ検査・登録業務の独法への移管につきまして、これは国でないといけないというのが向こうの論法でありましたが、その必然性は我々はないと思っておりますものですから、引き続き独法への移管について、業務の拡大について検討を求めてまいりたいと思っております。

また、検査登録勘定を、今の特会から一般会計に移行ということにつきましては、これは一般会計化を求めてまいりたいと考えております。

最後に、自動車検査独立行政法人と交通安全環境研究所であります。両法人の統合につきましては、研究機能というのは当然保持して、必要なものについては保持するわけなのですが、両者の統合というのを求めてまいりたいと思っております。これは、決して安全認証についての機能というのを否定するものではないわけございまして、組織形態の見直しとしては、両法人の統合によってシナジー効果も得られるし、いいのではないかといいことでもあります。

以上の意見集約でございますが、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○座長 本日の会合は、これで終了いたします。委員の皆様におかれましては、長時間にわたり御対応いただき、ありがとうございました。