

独立行政法人改革等に関する分科会第3WG
第7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、所定の時間になりましたので、ただいまから「独立行政法人改革等に関する分科会第3WG」を開催いたしたいと思えます。

皆様方には、御多用中、御出席いただき、まことにありがとうございます。

まず、お手元に配付しております資料の確認をさせていただきたいと思えますので、事務局のほうからお願いいたします。

○事務局 資料でございますけれども、各法人からの配付資料が並べてございます。

資料1は、まず自動車事故対策機構。続きまして、自動車安全特別会計自動車検査登録勘定、自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所。この3つでございます。御確認をお願いいたします。

○座長 よろしゅうございましょうか。

ありがとうございました。

それでは、ただいまから各法人のヒアリングに入ります。

本日は、国土交通省所管の3法人及び自動車安全特別会計自動車検査登録勘定のヒアリングを行いたいと思っております。

まず最初に、自動車事故対策機構のヒアリングを行います。ただいまから、法人等に関するヒアリングを行いますので、しばらくお待ちいただきたいと思えます。

(国土交通省、自動車事故対策機構 入室)

○座長 おはようございます。本日は御多用中のところ、御担当の皆様においでいただき、ありがとうございます。

これで2回目のヒアリングになりますが、冒頭5分以内で国交省のほうから御説明を承りましてから質問等に入らせていただきたいと思います。説明時間は厳守ということでお願いしたいと思えます。

それでは、国土交通省、よろしくをお願いいたします。

○国土交通省 おはようございます。私のほうから、最初に、事故対策機構、通称NASVAの業務につきまして、前回ヒアリングでの御指摘の内容を踏まえまして、若干の補足をさせていただきます。

横長の紙、1ページをごらんください。

自動車のアセスメントは、特に人的被害に直結する可能性の高い自動車の安全性能に関して、あらゆる事態を想定した高度な試験、評価を実施するものであり、安全性能に対する消費者意識の高まりに伴い、近年、重大性が増しているところでございます。

それに対し、保安基準審査は、タイヤ性能や排ガス性能など網羅的な項目に関して公道走行への適否を審査するものであり、基準の内容が近年TPP交渉などの場でも取り上げられるなど、国際調和が一層求められていることから、必要最低限の水準が設定されているところであります。加えて自動車アセスメントは、事故被害者や消費者に対して評価結果を発信することにより、その保護が図られており、両業務の類似性は極めて乏しいと言えます。

御巢鷹山墜落事故や福知山線の脱線事故の例に見られますように、事故被害者に寄り添って、そして、その声を反映させることで施策の改善・充実を図ることは今や行政の定石であります。自動車アセスメントにおきましても、事故の教訓を生かし、チャイルドシートの装着性、乗員の保護性能の評価などが導入されているところです。

片や交通研は、そのような声を個別具体的に収集する体制を有しておりません。移管によって被害者などの声を施策に反映させる機会が損なわれることとなります。したがって、自動車事故の被害軽減という目的のもと、被害者一人一人に寄り添ったきめ細やかな対応などを行っているNASVAのみが自動車アセスメントの実施主体になり得ます。

次に、2ページをごらんくださいませ。

自動車アセスメントは、WHO提唱のもと、世界中で実施されております。欧米などにおける実施状況を確認いたしましたところ、自動車アセスメントと保安基準審査を同一機関で実施している例は皆無でございました。具体的には、EU圏ではEuro NCAPという公的機関が自動車アセスメントを実施し、消費者に向けた情報発信を行っており、イギリスのVCAなどの各機関が保安基準審査を行っているところでございます。

加えて、NASVAは名古屋で行われました第1回の世界NCAP会議を主催するなど、自動車アセスメントに関する国際連携の枠組みや理念の構築において主導的な役割を担っており、業務をほかの機関に移管することは慎重であるべきではないかと思っております。

何よりNASVAは、被害者保護の増進を主目的とする唯一の独立行政法人であり、被害者の多くも、自動車アセスメントを含む各施策がNASVAにおいて総合的に実施されることを強く望んでいることを踏まえれば、自動車アセスメントは引き続きNASVAでの実施とすることが適当でございます。

3ページ目をお開きください。3ページは、NASVAにおける安全業務指導の改革案でございます。

直近の1カ月の間に2つ増加いたしました。39となっておりますように、参入事業者数は増加しているところでございます。今回の結果なども踏まえて、業界団体も交えた検討会を実施し、本年度中にロードマップを作成するなど、一層の民間参入促進策を推進していきたいと思っております。

また、NASVAの業務体制の合理化につきましては、前回のヒアリング時の御指摘などを受け、民間参入状況などを踏まえた安全業務指導の合理化のほか、本部・支所間の職員シフトなどの積極的な活用による被害者援護業務や自動車アセスメント業務の充実など、選択・集中の徹底による業務・体制の合理化を推進してまいります。

以上です。よろしく願いいたします。

○座長 前回、我々がヒアリングで幾つか質問した項目について、一部は的確にお答えいただいていると思いたしますが。

○委員 御説明、どうもありがとうございます。

今、最後に御説明になったところで、安全指導業務の民間参入促進という話で、方向性

はいいと思いますけれども、各種業界の団体に対して、これをもっと働きかけるというところは、何か具体的にこういうふうに進めて、さらにもっと数がふやせるというような見込みというか、具体的に何か取組としてお持ちなのなんでしょうか。

○国土交通省 業界団体、トラック協会ですかバス協会とか考えられますけれども、業界団体で既に参入している事業者も7事業者ございます。ということで、もう前例がございまして、これをさらにふやしていくということで、これまでも業界団体等にお願いしてまいりましたけれども、今回さらに国が前面に立って、全国団体、それから地方の団体にもそれぞれお話しして、また、そのための課題等についても御要望を伺って、それを参入促進策のほうに生かしていきたいというふうに思っております。

具体的にあと何団体入るとか、そこら辺はまだ定かではございませんけれども、既にさらに参入を希望している団体もあるという情報もございまして、そういう形で積極的に進めてまいりたいと思っております。

○国土交通省 少しだけ補完させてください。

実は現在、議員立法で、今週参議院でかかる予定になっておりますけれども、タクシーに関する法案がかかっております。その中で、道路運送法の一部を改正いたしまして、安全業務を強化することがうたわれております。

結局、今までトラックにおきましても、安全業務の適正化機関という、要はこれはトラック用にやっていたのが、それをタクシーとバスにも拡大することにしております。それぞれの業界団体を中心に、安全体制に取り組むということがうたわれております。それも法律で決めますものですから、我々はこの機会に、トラ協はよく知っていると思うのですが、バス、タクシー、この辺の人たちにもこれをちゃんとやるようにということをお願いしていきたいと思っております。

ありがとうございます。

○委員 わかりました。

ただ、ロードマップを今年度中に策定するという、ロードマップはロードマップで方向性としてはいいと思いますが、時限を切らないでできるだけ参入を促すという程度だと、単なる改革の先送りじゃないかというふうに受けとめられる可能性があります。

そういう意味では、はっきり時限を切って、5年以内とか、3年以内とか、もちろん相手があつての参入というか、権限移動というのは変ですけども、そういうことなので、なかなか先方がうんと言ってくれないので、自動車局としてもやりたいけれども、なかなか難しいとかというような話を言われると、これは独法改革なので、後ろ向きだと思われる。

極端に言えば、自動車のために幾つ独法があるのだというふうに国民の目からも見られる可能性がありますから、民間ができることは民間に任せています、やっていますということを示すためには、時限を切ったロードマップをつくっていただきたいと思うのですが、その点はいかがでしょう。

○座長 それは前回も聞いているのですけれども、今回の回答で余り明確じゃないのですけれども、支所の業務の見直しという言葉はあるのですが、全然具体的じゃないのです。334人ですか。これを具体的に見直していくとは書いているのですけれども、具体的にどういうふうにするのかというのは、前回もかなりお聞きしているのですけれども、あわせてお答えいただきたい。

○国土交通省 まず、ロードマップにつきましては、当然、各施策について、いつまでにどういう形でやるということも含めて、この中には、参入が入ったところは、NASVAは撤退していくと、サービスを減らしていくということも入れ込みますので、そういった形で入れていきたいというふうに思っております。

それから、御指摘のありました人員の配置等の問題でございますけれども、我々も先生の御指摘を真摯に受けとめまして、安全指導業務の民間参入、これからさらに加速させていきますので、その参入の状況も少し見ながら、安全指導業務の合理化を進めていきたいと考えております。

そして、そのリソースは、自動車アセスメント業務でありますとか、それから、被害者が何よりも望んでおります被害者援護業務のほうにシフトさせていきたいと。そのための職員の配置の見直しですね。本部と支所間もございまして、支所の間でもバランスが少し変わってまいります。ある地域で安全指導の民間参入が進めば、そこは大分、手がすきますので、その分はまた別の支所の、あるいは別の部署のところに人を回してやっていくとか、そういうことはしっかり受けとめてやっていきたいと思っておりますので、御理解をどうぞよろしくお願いいたします。

○座長 でも、やはり抽象的ですね。

ほかの方、どうぞ。

○委員 今の関係で関連してお尋ねしますけれども、業界のほうとのいろんな御相談であるとか、御検討であるとか、それでロードマップをつくられてからという感じになるということでしょうか。でも、できるだけ余り遅くならないようにというか、ずるずるといかないうような形をお願いできればなという、これはコメントです。

もう一つ、ちょっと御質問は、この民間参入の話、もともとトラックの業界さんが割と熱心にやっていらしたということも伺っているのですけれども、ほかのところはどう拡げていくのかというところ、今、タクシーの関係の議員立法の話もございましたし、そういったところも見極められてということもあると思うのですけれども、実際に最近入られた団体とかでもどうなのでしょう。トラックとバス、両方というふうに先ほど御説明ありましたけれども、国民の意識としては、別にトラックがよくてということはないのですけれども、やはりこれだけバスで大きな事故がいっぱい起きていると、とにかくそこを最低限、すごく力を入れてやってほしいという意識があると思うんですが、そこら辺、どんなふうに進んでいらっしゃるか、お尋ねできればと思います。

○国土交通省 トラックの業界が今まで民間参入に先行しておるわけでございますけれど

も、これはやはりバス協会とかタクシー協会と比べて、トラック協会というのは組織的に一番しっかりしているところがございます、そういう意味では先行的に民間参入に手を挙げていただいて取り組んでいただいているということでございます。

それに比べますと、バス協会のほうは組織・体力的な点でもう少し検討を要しているようでございますけれども、我々として、バス協会に参入をしていただくためにはどんなことが支援として必要なのかということをよく伺いながら、そういったこともロードマップの中に入れ込んで、そして、トラック以外の業界も積極的にこの分野に参入していただけるように、そういうロードマップを作成していきたいと思っておりますし、そういうふうに関わりかけをしていきたいと思っております。

○国土交通省 参入したところなどいろいろと私もよく話を聞いてみました。何が難しかったのかとか、やりたかったのだけれども、窓口が、実は地方運輸局がなかったとか、いろんなことがありますので、そのあたりも総ざらいしながら体制を組み直していきたいと思っております。

あと、今、体制は確かに、地方も含めてトラックが一番強いのです。ところが、見てみますと、結構関心が高いのはタクシーの個別の事業者さんの中には、もう既に自分の会社の中で持っていらっしゃるようなところもあり、また、大手のその他事業者の中にも、NASVAの業務には大変関心があって、自分たちが出て行って、自分たちがそういったものやっいていこうという意欲になっています。

これはたまたま、今回の議員立法の関連で随分いろんなお話をする機会があったので、そのたびにNASVAの話を、これは君たちにやってほしいのだよということ、別に条件じゃないですけども、言っています。そういった中から、やる気のあるところがどんどん出てくるのではないかと手応えは今、感じているところであります。

○国土交通省 バスにつきましても、トラック協会というのは10人ぐらいの体制が要るのです。それで、今まで安全指導業務とかをやっていたので、こういったものになじみやすいということで参入が進んできましたけれども、バスの協会というのは、二、三人しかなくて、非常に体制が弱いというところもあって、なかなか進まないところもあるのですが、例えば大手のバス会社が自らやるとか、そういうところも出てきていますので、バス協会だけじゃなくて、大手のバス事業者にも働きかけながら、自らやってもらうということも働きかけていきたいというふうに思っております。

○座長 もう一つ、大きな論点がありますので。

○委員 詳細な資料をつくってくださったので、自動車アセスメントと保安基準審査の違い、これは説得的に御説明をいただいている、個人的にはある程度、今の形でやっていくということについて理解しつつあります。これはちょっと外向けに説明をしないといけないものですから、力作なのでたくさん情報があって、私の中で把握できないところがあるので、端的に交通研でなく、NASVAのほうで自動車アセスメントの業務をなさるということについての合理性とか、あるいは必要性について、一言でまとめたらどうなるのかという

ことをまずちょっと伺いたいです。

あと、もう一つなのですけれども、この業務を充実させていくとなると、やはり安全指導業務を相当合理化していかないといけないところがあると思うのです。要するに、NASVAの中で経営資源を振り向けていくと。ロードマップのところで「本年度中を目途に作成」と書いてあるのですが、目途とあると、いつになるのかわからなくて、要するに夏休みの計画表を立てたら夏休みが終わっちゃったというのではまずいので、せっかくタクシー業界さんもやる気になっていらっしゃるので、これは「目途に」じゃなくて、「本年度中に」にできないでしょうかというのをあわせて伺いたいたいです。

○国土交通省 最初の端的にという話でございます。端的に言いますと、要は被害者の声、消費者の声を聞きながらやっているのがNASVAで、保安基準のほうはどうしてもTPPもあって、低目低目に流れやすい。ところが、消費者や被害者の声というのは、どんな衝突をしたら、どんな影響があるのかと、結構詳しく知りたいところがあって、全く要素が違ってまいります。

こんなことを言って、交通研が後なのでなんですけれども、交通研の人たちからすると、NASVAが一人一人の被害者のところに行っていますので、そこで結構いろんなことを言われます。その話をちゃんと上げていくのが彼らの役目なので、これが非常に有効なんですけれども、交通研の人までわざわざ行くと、被害者にとってはうっとうしくてしょうがないというのが一つ。

それから、体制として交通研は無理であるという話と、私もいろんな先生方、いろんな関係者と話していて、何でアセスメントの話、交通研に行けないのという議論があるので、すという話をしたときに、例えばレストランとか旅館とかの最低限のチェックは、旅館業法とか生活衛生法で厚労省がやっているのです。要は保健所がやっているのですよ。保健所が旅館の評価をするのか、保健所がミシュランをやるのかと。違うよなという御感想をいただいて、学識の先生の前で説明しづらい面はあるのだけれども、端的に言うとうそいうことなのかなと妙な納得をしまして、NASVAはミシュランにならなきゃいけないのだぞということだなと思いました。

○国土交通省 本年度中を目途にというのは、我々の気持ちとしては本年度中につくると、こういう意味で書かせていただいているということでございます。

○国土交通省 どうも役人の言葉は、こういうので書くのですよ。済みません。

○座長 ほかはよろしいですか。

僕は、1つだけ参考のために教えていただきたいのですが、確かにEU圏の場合は違っているというデータを、今日、ここにお示しいただいたのですけれども、構成がいろんな方から成り立っているのですけれども、構成というのは、出資者とかスポンサーとしてこういうのが入っているということと理解していいのですか。それとも、ボードメンバーかなんかでこういう人が入っているという、こういう意味合いですか。

○自動車事故対策機構 後者でございます。

○座長 ボードメンバー、意思決定機関としてですね。

○自動車事故対策機構 ボードメンバーのような形になっているということです。

○座長 お金は全部EU負担なのですか。お金、財源。

○自動車事故対策機構 全部ではないです。

○座長 それはどういうふうになっているのですか。

○自動車事故対策機構 出資という形で。

○座長 わかりました。

どうぞ。

○委員 ちょっと今の点でよろしいですか。

コメントですけれども、EUで自動車以外でも、EUの中心となる機関と各国機関というすみ分けをやっていて、私は、これは日本の例には当てはめられるものではないのかなというふうには思っております。つまり、各国にそれぞれ権限があって、それぞれの権限はEUとしては侵害しないということだから、保安基準審査は各国にあり、アセスメントは統一的にできるから、別に各国でばらばらでやらなくてもいいじゃないかということだからこうなっているのであって、日本で自動車アセスメントはNASVAで、保安基準審査は交通研だと、こういうすみ分けとは全然違う観点で別々になっているのじゃないかと思えます。

○座長 だから、他が全部そうだからという理屈だけではなくて、理屈は一応あるのでいいのですけれども、他がやっているからというのは、我々としては、納得していないという事は申し上げておきたいと思えます。まあ反論はあると思えますけれどもね。

○自動車事故対策機構 一応、事実関係だけですけれども、例えばアジアなどは、EUの連合体でなくてもなっておりますし、オーストラリアとか。

○座長 私は承知しています。

他に、事務局のほうから補足の確認事項はございますか。よろしいですか。

それでは、これをもちまして、自動車事故対策機構のヒアリングは終わりたいと思えます。

国土交通省及び法人の皆様におかれましては、御対応いただきまして、ありがとうございます。しかし、なお必要に応じて追加的なヒアリングや資料提出もあり得るかもしれませんので、その旨、御承知おきいただきたいと思えます。

どうもありがとうございました。

(国土交通省、自動車事故対策機構 退室)

○座長 引き続きまして、自動車安全特別会計自動車検査登録勘定のヒアリングを行いたいと思えます。これから特会のヒアリングを行いたいと思えますので、しばらくお待ちください。

(国土交通省 入室)

○座長 御苦労さまでございます。ただいまから自動車安全特別会計自動車検査登録勘定

のヒアリングを行うわけでございますが、本日は御多用中のところ、御担当の皆様においていただきまして、ありがとうございます。

2回目のヒアリングに入るわけでございますが、冒頭、我々が投げかけております質問等につきまして、5分以内で主務省のほうから御説明いただきました後、質疑応答に入らせていただきたいと思います。時間厳守のほどでお願いいたしたいと思います。

それでは、国土交通省、よろしくお願いたします。

○国土交通省 よろしくお願いたします。

自動車検査登録業務について御説明をいたします。なお、前回の御説明内容と若干重複する部分もございますが、その点については何とぞ御容赦願いたします。

まず、1ページをごらんください。

自動車検査登録業務のあり方につきましては、今般の行政改革に際し、行政のスリム化・効率化の観点から、国が行う業務のうち、登録基準の適合性審査に係る調査・確認事務を自動車検査独立行政法人に移管いたします。

なお、国民の安全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。

自動車の登録は、不動産登記と同様の制度であります。国の機関である法務局が不動産登記を行っていることと同様に、自動車の場合も国が直接財産権の公証を行うことが適切であると考えます。

ちなみに、今般の改革の考え方は、さきの自公政権において政府として決定した方針に沿うものであることを改めて申し添えさせていただきます。

次に、2ページ目をごらんください。自動車検査登録業務の実施主体が国であらねばならない必要性につき、具体的に御説明いたします。

我が国の全ての自動車は、国の検査を受けなければ使用できないと道路運送車両法において明確に規定されています。すなわち、自動車検査という行為は、国が自動車の使用者たる国民に課している義務であります。これを仮に検査独法に行わせる場合、検査業務の継続性・安定性の担保が困難となると考えます。

つまり、検査独法の職員は、制度上、公務員ではありませんので、争議権の行使などが可能であります。よって、仮にストライキなどが発生いたしますと、その瞬間に無車検車が激増します。そして、そうした車両が使用の際、事故を起こせば、国民の生命を危険にさらすことになります。

また、自動車の検査は毎日10万台以上、年間で2,600万台もの車両が受検しており、これらが受検できなくなれば、それだけで社会問題となるとともに、自動車を使用したあらゆる活動に甚大な影響を及ぼすものと考えます。

例えば、自家用車、バス、タクシーによる人の移動、トラックによる物流への影響はもちろん、警察、消防、救急などの車両も検査対象でありますので、これら各種行政活動に深刻な影響を与えることにもなります。

このように、自動車の使用者たる国民に義務づけられている検査を行わなければならない検査独法が、自己都合により検査を実施しないことが制度上存在し得るということは、あってはならないものと考えております。

したがいまして、国民の安全確保や環境保全のための業務を継続・安定して実施するには、公務員たる国の職員が検査登録業務を直接行うべきであると考えます。

次に、検査登録勘定について御説明いたします。3ページ目をごらんください。

自動車検査登録勘定につきましては、さきに述べましたように、国が引き続き検査登録業務の実施主体であること、また、自動車検査登録に関する受益と負担の関係が極めて明確であることなどから、同勘定を維持し、行政改革にも資する観点から、業務の運営の改革やユーザー利便の向上の形で国民のために有効活用していくべきと考えております。

なお、自動車検査登録勘定と同様に、受益と負担の関係が極めて明確な特許特別会計は引き続き存続とされております。特許特会とのバランスの面からも、自動車検査登録勘定は維持すべきものと考えております。

もう一点、自動車検査登録勘定は国の財政にとってもとても有益な仕組みになっていることを御説明いたします。4ページ目をごらんください。

自動車検査登録勘定における近年の施設の維持・更新などに係る支出と剰余金の推移です。平成20年度から23年度にかけ、検査施設や業務処理システムの更改などにより、一時的に支出が大幅にふえております。この支出の伸びに充てられるため、100億円台だった剰余金は50億円台まで減少しております。

このように同勘定は、剰余金を活用することで一般財源に頼らずに、すなわち国の財政に全く負担をかけることなく、波動性のある支出に対し、自己完結型で対応できているわけであります。これをわざわざ一般会計化すれば、一般国民の税金である一般財源を投入せざるを得なくなります。また、受益と負担の関係も崩れることから、負担をいただいている自動車ユーザーの理解を得ることが困難になり、現在の手数料引き下げは避けられないと考えます。

5ページ目、6ページ目は、前回に御説明いたしました自動車のユーザーからのニーズも高く、業務運営の改革につなぐ施策の資料であります。

特段の御説明は省略いたしますが、いわゆる検査登録手続のオンライン化であるOSSの抜本的な拡大や新技術に対する検査の効率化に新たに組み込んでまいりたいと考えております。

最後に、繰り返しになりますが、自動車検査登録勘定については、その明確な受益と負担の関係を土台としつつ、自動車ユーザーの理解を得て、業務の効率化・合理化や利便性の向上に徹底的に取り組んでいくことが行政改革や国の財政の視点からも最も国民のために有益であると考えております。

当方からの説明は以上でございます。どうかよろしく願いいたします。

○座長 論点は、大きく言うと、独法に係る業務の効率化なり、職員の身分の問題と、特

会を維持するかどうかということだろうと思います。

○委員 どうもありがとうございます。この前ちょっと質問させていただいた関係で、先に質問させていただきます。

詳細な御説明をいただいて、納得しつつあるところもあるんですが、結局、端的に、公権力の行使という話をしたときに、説明資料の2ページのところにある業務の継続性とか安定性が重要であると。それを独法だと担保できないというお話になるかと思うんですけども、例えば検査登録事務自体の流れを考えると、まず検査独法で全体、実際のユーザーさんから実質的な車の検査をして、それについて合否判定を運輸支局さんでなさっていると、そういう流れになると思うんです。

そうすると、ここにあるように争議行為やなんかがもし仮に発生したときには、実際のオペレーションがとまってしまいますから、合否判定もできなくなるということじゃないかと。つまり、このところで御説明いただいている、検査独法が自己都合で検査を実施しないことがあってはならないということが、運輸支局さんで自前でやれるのであれば別なんですけど、実質的に事務を検査独法さんがなさっているの、これを説明できるのかというのが1点ですね。

もう一つは、争議行為っていうのは確かにあり得るんですけども、軽自動車検査協会さんでかつてそういうことが起こった事例があるのか。あるいはほかの独法で争議行為が起きて、業務に著しい支障を生じさせた例があるのかということが2点目です。

それから、争議権が制限されているという話ですが、かつて旧国鉄のときにスト権ストというのがあって、要するに争議権がないからといってストが起きないとは実際には限らないんですね。それを考えれば、結局、これは可能性として全くゼロではないけれども、非常に小さな確率のことを理由にして御説明いただいているんじゃないかなと。ちょっとそのような印象があるんですが、その点、3つ確認したいんです。

以上です。

○国土交通省 スト権スト、懐かしゅうございます。私がまだ幼かったころの時代でございます。

まず、最初の検査法人がストを起こしたらどうするのかという話なんですけど、これは法律上も今の国の職員たる者が代行してできるということになっています。それは昔取った杵柄でいくわけですから、それは時間がかかるかもしれないですが、一応、回転することは回転する形になっています。そういう制度になっています。これは法律的にもそうになっています。それが一つある。

それから、もう一つは、軽検協とかほかの独法でストをやったこと。それは今のところはないと思うんです。ところが、私どもとしては、要はこういうものを制度的に設けていいんだろうかということだと思っただけなんです。つまり、制度的にそういう穴があき得ることを前提にした議論が行われていいんだろうかということでもあります。

さらに、先生がおっしゃったスト権ストといったような、要は制度の想定外の話になり

ますから。

○国土交通省 ほとんど今、申し上げたのと変わりませんが、ストライキといえますか、争議権が行使し得るという制度があることについて、そのような主体にこのような検査業務を行わせることが適当かという点につきまして、我が省としては適当でないと、こういうふうに考えております。

可能性という点において、いろいろ御議論あるかと思いますが、可能性があるということが問題であると、こういうふうに考えております。

○委員 ちょっと1つ、新たにですけれども、軽自動車検査協会さんは、過去の経緯からいって、なさっているわけで、これは特別民間法人、かつての認可法人ですね。そのような法人が相当長い期間なさってきて、現に滞りなく事務が行われているわけですね。

そのことを踏まえると、もちろん、制度上いかなものかということが理解できない点がありますけれども、現に特例として軽自動車検査協会さんはなさっていて、問題はないわけですね。そうしたら、検査独法に移しても問題ないというところがあると思うんですが、そこはいかがですか。

○国土交通省 軽自動車検査協会を昭和48年に制度としてつくったときから、軽自動車検査協会が何らかの事由で業務を行えないときは国がかわりに行うという規定がありますので、それで制度としての継続性・安定性は担保されている、こういうふうに考えてございます。

○委員 確かに、我が国の財政が債務も少なく健全で、とてもお金が余っているという状況で、できればこういうふうにやらせてほしいという御説明ならわかりますが、財政状況は非常に厳しいわけですね。どうしてうまくやりくりしながら、それでいて国民の目からも行政改革をちゃんとやっている、襟を正しているんだというふうに見られるかという視点も加えれば、今のままでいいのかというところはあるわけですね。公務員のままで、国が直営でやって、しかも特別会計という、特別会計に対する国民の不信感もまだ完全に払拭できていないような状況なわけですから、やはり何らかの襟を正す方法を考えなきゃいけないということだと思います。

特に私から質問させていただきたいのは、検査登録勘定のあり方です。特別会計のまま残すということについては、特許特会があるじゃないかとおっしゃったんですが、特許特会の歳入規模は3,000億円です。ここは400億円。オーダーが違う。さらに、ここよりももっと大きい電波利用料です。電波利用料をとり始めてから、最初から一般会計です。特別会計にしたことはないです。電波利用料の歳入は700億円ですよ。ここは違うんです。もっと規模が大きいんです。でも、一般会計なんです。

やはり規模が小さいというのは、残念ながら問題視せざるを得ない。これはあくまでも自動車ユーザーからいただいたお金です。もちろん、規模が小さくても、いただいたお金という意味では大切なお金だということはよくよく承知しておりますけれども、極端に言えば、たった400億円のために1つの特別会計をつくるのかという問題は克服しなければな

らない問題だと私は思いますし、基本的にはこれまでの特別会計改革において、できるだけ一般会計化できるものは一般会計化しようというような話の中で流れていて、ここは残っているというわけですね。

特別会計にしなければ受益と負担が見えないというのは、全くのうそです。電波利用料はちゃんと示していますよ。今、私、ホームページを見ていますけれども、電波利用料の歳入と歳出の状況とって、きちんと総務省がホームページで示して、棒グラフも御丁寧につくって、こういうものに使われていますと言って示すということ是可以する。

もちろん、特別会計は別勘定にしたほうが見えやすいという気持ちはわかりますけれども、じゃあ、見えやすくするために、わざわざ1個特会をつくって、その特会をつくっているということに対する、おかゆを母屋ですすっている最中に離れですきやきをやっているんじゃないかという国民の目を、襟を正していますと言ったって、特会が1つあるということ自体を、しかも規模が小さいというところがあるという、電波利用料は一般会計じゃないかという話があるというところは、私はそういうふうと思うわけですが、どういふふうにご答へられますか。

○国土交通省 我々も国家公務員でございますので、国全体として財政の健全化に努めなければならないということは共通認識で持っております。

昔はたしか、小さな規模の会計は、特会はやめましょうねと。あへん特別会計をなくしていくことがありましたね。今回の場合は、国がみずから行うかどうかの検証と、区分経理の必要性の検証と、区分経理の適正化、剰余金の活用、4つの方向になって改革を進めていくということなものですから、小規模であるがゆえにという感じではないのかなとは思っています。要は、受益と負担の関係とか、区分経理の明確化、必要性の検証などでちゃんと議論しなさいねという話だったかと思っております。

我々も、今回の勘定につきましても、先ほどちょっと申し上げましたみたいに、ワンストップ化であるとか、あと、ネットワーク化等を進めることによって、どんどん必要な費用は落としていきたいと思っておりますが、そういった意味でのスリム化というのはやらなきゃいけないと思っておりますが、受益と負担の関係、これだけ明確なところというのは、規模が小さくても残すべきかなと思っている次第であります。

ただ、先生の御指摘のように、行革をやらなきゃいけない、それから、財政支出を減らさなきゃいけないという方向は当然やらなきゃいけないと思っております。

○国土交通省 あと、実務上困る点と申し上げますと、設備の更新とかを5年に一遍とかやらなきゃいけないんです。それを我々は剰余金という形で少しずつためながら、施設の更新のときにその剰余金を使わせていただいて更新させていただいていると。一般会計ですとなかなかそういうことできないというのが現状でございますが、我々としては、そういった設備更新等をユーザーの負担において的確に行っていくということができるのがこの特会であると。

その設備の更新に穴が空いたときに一般会計を投入できるかということ、一般の国民の税

金で車両のユーザーのための設備の更新をするというのはちょっとおかしいのではないのかなというふうには思っておりまして、そこに実務上の問題が生じるという点がございませ

○国土交通省 この特別会計は昭和39年にできました。そのときに、自動車の数が大変急増するということがございましたので、一般会計でこの費用を全部引き受けるというのは、国の財政に負担をかけるということの判断で、ユーザーからの負担で費用を全部賄うという形で外に出したわけでありませ

おかげさまで、自動車は確実に増加いたしましたので、受益者の方々からの負担で全ての費用を賄うことがこれまでできております。そういう意味では、一般財政に負担をかけるという形ではなしに、これはある意味、そういう受益者負担という形をとって成功した国の政策だと思っております。現状においても、その形は変わっておらな

先生、さっき御指摘あったように、私どもでこれから進めていきたいと思っておりますけれども、OSSというものがあります。これはオンライン化というものを、手続を全て電子的にやっていくと。これをやりますと、窓口に来る人が減ります。すなわち、窓口業務を担当する職員も減らせると、こういうことになってきますから、これは確実に合理化という形になりますので、そういたしましたら、その果実としての手数料の引き下げというの

という形で、常にユーザーからいただいたものをユーザーに返すということを原則に、これからもきちっと運営していきたいと、こういうふう

○委員 よろしいですか。

○座長 どうぞ。

○委員 今の御説明では納得できないのは、じゃあ、電波利用料はそういう設定になっていないのかということです。電波利用料だって、恐らくお立場は違うとは思いますが、同じ説明をされると思

○座長 逆に言えば、もし一般会計で今おっしゃった3つの問題点がクリアできれば、いた仕方ないという

○国土交通省 電波利用料の制度については、そんなに詳しくございませ

う用途に充てるというのも書いておったと思います。

ただ、毎年毎年の収入と収支の差額の剰余金の部分について、特別会計でございますと、翌年度に繰り越しをして歳入に組み入れるということが確実にできます。ただし、電波利用料は、たしか予算で定めるところによるというので、いわゆる確たる財源がなければできないという形になっておろうかと思っておりますので、やはり現状の特別会計と同一視することはできないものと思っております。

○座長 だから、逆に言えば、そこの措置が一定とられるのであれば必ずしも否定するものではないということはよろしいんですか。

○国土交通省 そのような措置を今まで検討したことはありませんので、なかなかお答えできかねると思っております。

○座長 わかりました。

○委員 ちょっと先ほどの検査登録業務のほうに戻りたいんですけども、資料の5ページのところで保有関係の手續のワンストップサービス化の話があって、これは非常に前向きなよい取り組みだと思うんですけども、もう少し進めて、検査登録業務の全体をなるべくワンストップで進められれば良いと思うんですよ。

例えば、北海道運輸局のホームページを見ると、ユーザーさんが車検を受けたいとなると、まず車検のページが出てきて、その後、いきなり車検の独法のページに飛んでくださいと出てくるんです。ユーザーさんからすると、これは何だろうと思うわけです。

そうすると、検査登録業務の相当程度というのは独法さんのほうに移っていると理解しているんですけども、今回のお答えで、移すというような話をいただいているんですが、具体的に、今、特会のほうで、運輸局にいらっしゃる皆さんの中で、どの程度の人員を独法のほうに移すということをお考えになっているのか、ちょっとそこを確認しておきたいんですが。

○国土交通省 人員規模でありますけれども、今回想定しております業務は、登録を審査する過程で発生する調査・確認事務というようなものであります。これは登録を行いますときに車庫証明書とか印鑑証明書とか、あるいは住民票のたぐい等々、たくさん書類を出していただくんですが、その内容につきまして、これは非常に多いんですけども、申請されたお名前とか住所と車庫証明が違ふとか、あるいは印鑑証明の印影が非常に不鮮明であったりとか、こういう場合は所有権の公証ということになりますので、確実に本人である、あるいは車庫が確保されているというのを確認するのが最終的に我がほうの運輸支局になりますので、警察ですとか、あるいは印鑑証明を出した市町村に一々確認をとっているという業務がございます。その他、彼らとの問い合わせに対する応答をすると、こういった仕事があります。これ自体は登録するか、しないかの判断そのものではありませんので、この部分は切り出してこうと、こういうふうを考えております。

ただ、1点、その業務といいますのは、そのために人をあらかじめ確保されているわけじゃありませんので、例えば一人の人間のうち0. 幾つとか、こういう業務になります。

そういったときに、今、大変悩んでいるんですけども、全国91の運輸支局でやっています。そのときに、登録の実務をやっている人間が、定員削減が激しくかかっているものですから、減ってきておまして、かなり小規模な、2人とか3人でやっているところがございまして、例えばそういう業務のために物理的に最低1人切り出しますと、残りの人間で全部仕事ができるかどうかという問題があります。そうなりますと、ほかの分野を担当している、例えば許認可のトラックとか、あるいは観光とかを担当している人間が運輸支局におるんですが、その人間を再配置、あるいは運輸支局全体の再配置、こういうのも含めて考えないといけませんので、なかなか、今、ここで何人ですと、こういうふうには申し上げにくいような状況です。ただ、数名程度じゃないかという話もあるところ、しっかりと切り出していきたいと思っております。

○委員 今のお話で、確かに小さな支局だと人手が減っちゃうと大変というところがあって、そういう事情はわかるんですけども、例えば関東運輸局さんのような大きな形で担当されているところであれば、別に一定数動いても構わないのかなという印象なんです。要するに極端な例でなくて、おおむねどれぐらいという平均の話をしていただくほうがいいんですが、そこはいかがでしょう。

○国土交通省 一応、我がほうとして内々にいろいろ検討しておりますけれども、さっき申し上げたような形で運輸支局全体の整理、業務が円滑に行くようにするためにはかなりまだ精査が要りますので、あくまで今時点で暫定的かつおおよその試算ということでお話し申し上げますが、これは変わり得るという前提でありますけれども、自動車登録の実務を担当している職員が25年度末で446名ございますけれども、大体その二、三割に相当する規模感は考えられるのではないかというふうに承知しております。

○座長 時間が来ていますが、もう一つは事務局のほうから追加確認事項はよろしいですか。

どうぞ。

○事務局 別に特会の話なので、私はあれなんですけれども、独立行政法人制度というのは非常にいろんなことが柔軟にできる制度で、お話を聞いていると、国と独法でわざわざ2つに分けているということが逆に不都合があるような気がしまして、システムの更新とか大々的にやりたいのであれば、全部独法に移して、企業会計的手法で、借り入れも活用して柔軟にやるということもあり得ると思うんですが、いろいろお立場があるので、そういうことは発想の転換としてお考えできないのかもしれませんが、有識者によれば、独法といっても1つの特会だという御意見も多いんです。学者の中でそういうことをおっしゃる人もいますので、余り硬直的に2つに分けるというあたりが逆に話を難しくしているようにも感じます。

これは中央省庁改革に戻りますと、特許庁も独法に移せという議論もあったので、次のテーマかなと思いますけれども、もうちょっといろいろ柔軟に考えるというのはあるんじゃないかなと。二項対立的に公務というのをかたく考えて、先ほどの例にもありますよう

に、公権力の行使というのはかなり柔軟になっていまして、余りこれを言うのは、行政法の先生とかにはちょっと恥ずかしいと思うので、もうちょっと違う理屈を言ったほうがいいんじゃないかと思います。

東京大学とか権威の先生方がいる中で、公権力の行使も相対的になっている中、今、刑務所だって切り出してやろうとかいう時代なのに、そこら辺は、後ろにお立場があるのでなかなか言えないのはよくわかるんですけども、少し中期的に、もうちょっと頭をやわらかに、行政法に阿部先生という人がいらっしゃいましたけれども、もうちょっと頭がやわらかいんです。少しお考えになったほうがいいかなと。

ただし、これはあくまで特会の議論なのであれですが、そういうふうに思いましたので、ちょっとコメントだけさせていただきます。

○座長 議事録に残りますので、お互いに責任ある質疑応答があったということを残しておけば判断していただけると我々は信じております。

それでは、時間になりましたので、これをもちまして、自動車安全特別会計自動車検査登録勘定のヒアリングを終わりにしたいと思いますのですが、今の御議論がありましたとおり、場合によっては追加でヒアリングでありますとか、資料提出をお願いすることもあるかと思っておりますので、御承知おきいただきたいと思っております。

どうもありがとうございました。

(国土交通省 退室)

○座長 続きまして、自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所からのヒアリングを行いたいと思っております。

(国土交通省、自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所 入室)

○座長 若干お待たせいたしました、申しわけございません。それでは、自動車検査独立行政法人、交通安全環境研究所、これについてのヒアリングを行いたいと思っております。本日は御多用中のところ、御担当の皆様方にはおいでいただきまして、まことにありがとうございます。

冒頭5分以内で国交省のほうから御説明いただきました後、質疑応答に入らせていただきたいと思っております。これは2回目のヒアリングということで、とりわけ前回我々のほうから質問申し上げておりますので、的確なお答えをいただきたいと思っております。

それでは、国交省のほうから御説明をお願いいたします。

○国土交通省 よろしく願いいたします。

交通安全環境研究所にかかわる論点、具体的には自動車検査独立行政法人との統合について御説明いたします。なお、前回の御説明と若干重複する部分はございますが、その点については何とぞ御容赦ください。

1ページをごらんください。まず、自動車検査独立行政法人、これは検査法人と申しておりますが、その概要について御説明いたします。

検査法人は、平成14年に国が実施していた検査業務のうち、保安基準適合性審査事務を

実施するために設立した法人であり、専ら国の定める安全や環境の基準に対する受検車両の適合性を一台一台審査する業務のみを行っております。

2 ページをごらんください。次に、交通安全環境研究所の概要について御説明いたします。

交通環境安全研究所、交通研と申しておりますが、これは自動車などの安全の確保、環境の保全を図ることを目的に、3つの部門を設けて国の施策を支援しています。研究部門では基準策定などに不可欠な調査・研究を、審査部門では型式指定のための基準適合性審査を、リコール検証部門ではリコール実施の根拠となる技術的分析・検証を行っております。

3 ページをごらんください。

また、交通研では、電気・電子技術、通信情報技術といった部分で自動車と技術的に共通点の多い鉄道分野の研究も実施しております。自動車と鉄道では技術的な共通点も多く、一体の組織として双方の知見を活用することにより、シナジー効果を生み出しています。

左下の図をごらんください。例えばこれは三菱ふそうの例ですが、大型トラックのホイールハブの破損事故を検証し、その結果を活用して、同様のホイールハブを用いている新交通システム、ゆりかもめで事故がありましたけれども、これについてハブの改良につなげることが可能となりました。これは自動車と鉄道を両方研究している交通研だからこそ、具体的な結果を得ることができたと考えています。

次に、日本再興戦略の実現における独法の役割について御説明いたします。4 ページをごらんください。

次世代自動車や安全運転支援システムなどの新技术を加速的に普及させるためには、交通研が最先端の技術基準を策定することが普及の前提であり、また、我が国の自動車における最先端技術に係る国際標準の獲得には、従来より我が国政府代表として、国連傘下の会議において実績を積み上げてきた交通研が国際会議をリードしていくことが不可欠であります。

5 ページをごらんください。

交通研では、鉄道分野の研究業務を行っております。日本再興戦略に基づき、今後一層その役割を強化することが重要と考えております。

インフラの海外展開に際しましては、鉄道の国際規格への準拠に係る第三者証明が求められております。交通研は、その第三者証明の認証を行うことのできる国内唯一の機関であります。また、安全で強靱なインフラとして、鉄道の老朽化対策も喫緊の課題であり、交通研の鉄道に関する研究・認証業務体制の強化が不可欠であると考えています。

次に、交通研と検査法人の統合に関する考え方を御説明いたします。6 ページをごらんください。

交通研が検査法人と統合する場合、3つのデメリットが考えられます。このため、日本再興戦略の実現に当たっては、交通研が単独の組織として政策実施機能を最大化させるこ

とが不可欠と考えています。

まず、第1のデメリットでございますが、組織の重層化・肥大化により意思決定の迅速性を欠くことが1点目でございます。現在、交通研は、理事長のトップマネジメントのもとで、限られたリソースを最大限活用し、パフォーマンスを発揮しております。仮に統合すれば、これらが十分に発揮できなくなる可能性があると考えています。

続いて、7ページをごらんください。

第2のデメリットですが、統合により交通研の名称の喪失や国際的プレゼンスの低下は避けられないと思います。交通研では、国際会議などを通じて、NTSELという国際的に広く通用する名称及びこれに伴うステータスを長い期間の実績により確立してまいりました。仮に統合すれば、NTSELという名称やステータスが白紙化するとともに、関係国と長期にわたり築いてきた信頼感や評価を失うおそれがあります。

このように、国際的なプレゼンスの低下とともに、我が国の自動車技術の国際標準獲得に重大な支障が生じるものと考えております。

第3のデメリットについてでございます。8ページをごらんください。

検査法人との統合により自動車に重心を置いた組織体制になることが想定されており、鉄道関係業務が制約を受ける可能性が少なくないと考えております。

また、日本再興戦略においては、交通分野における日本企業の海外受注額を14倍の7兆円に増加させることが目標として盛り込まれており、多くの国々における鉄道プロジェクトに我が国鉄道システムを導入するため、より重要性を増す認証業務への対応、また、規格自体も我が国技術の国際標準の獲得を目指していくことが交通研に求められております。

仮に統合し、自動車関係に重心が置かれることになれば、鉄道に対する積極的な取り組みは後退することになり、我が国インフラの海外展開にも重大な支障を生じることになりかねないものと考えます。

以上から、交通研と検査法人の統合はデメリットが大きく、交通研は単独での存続が必要であると考えている次第でございます。

どうかよろしくお願いいたします。

○座長 よろしくと言われても、困るところもあるのですけれども、よろしくないかどうかは別にして、平成24年の考え方と違っているものですから、これはまた後で御質問があるかと思えます。

○委員 御説明ありがとうございました。

統合についての考え方なのですが、いろいろおっしゃっていることはわからなくもないんですけども、でも、メリットもあるのじゃないかなという感じがするのですけれども、そこは改めてになります、ちょっと確認をお願いしたいのです。

例えば検査法人さんのほうでも、大変なお金をかけて設備投資されて高度化施設をお作りになられて、データの収集が大変容易になったと。本当にごくごく一般的に見ても、そういうところでやはり現場からいろんな情報が上がってくるものをこちらの研究のほうに

活かせないのかとか、逆に最初の型式審査のところで、いろんなことを御専門の方はわかりになると思うのですが、それをまた検査のほうに活かせないのかとか、以前はメリットということをお省のほうもお考えだったこともあったんじゃないかなと思うんですけども、そのあたりはどうお考えか。

もちろん、デメリットもあろうかとは思いますが、デメリットとメリットの比較衡量という部分もあろうかと思しますので、すみません、確認になりますが、よろしく願いいたします。

○国土交通省 御指摘のとおり、検査法人で発見した不具合情報を基にリコールに至った事例もございますが、今、御指摘いただきました検査法人の高度化施設につきましては、もともとは二次架装という不正改造を防止する、そのために設けられた施設でございます。

自動車の検査において、特にトラックなどの場合には、検査をすれば、そこで最大積載量を特定するわけですが、この最大積載量を水増しさせるために、新規検査後の不正改造というのが平成17年ごろ続発しておりました。これを防止するために、検査法人においては、高度化施設として、諸元を高精度に測定するというのと、あと、新規検査時の状態を画像で保存する、そういった高度化施設を導入したところでございます。

これによりまして、非常に審査事務も効率化いたしましたし、精度も向上したと。なおかつ、事後的に不正改造車両を、新規検査時に取得した画像データと後々の継続検査や街頭検査時にそれを照合することによりまして、実際に不正改造車の発見につながっていると。平成24年度には255件もの不正改造を発見することができたということでございます。

このように、確かに一部検査法人で得られたデータをもとにリコールにつなげるといったような効果もございますけれども、あくまでも高度化施設などは不正改造対策ということでございますので、この施設の活用だけを目的といたしまして統合の議論をするというのは、本当にそれが組織全体の機能強化につながるのかという観点から考えますと、適切ではないのではないかと考えている次第でございます。

○座長 よろしいですか。

○委員 ちょっと私のお尋ねの仕方がよくなかったのかもしれないのですが、不正改造を見つけるためだけというのではなく、現場のところという観点がおありになるのではないかなというふうに思うのです。

○事務局 検査法人さんのパンフレットの中でも、リコール対策への貢献というふうなことははっきりうたわれていて、そこは高度化施設の情報なども活用しながらというふうなことでアピールされているものです。

○自動車検査独立行政法人 検査法人は、基本的には個々に車検で提示された車が保安基準に合うかどうか、これを審査するのが業務でございます。これまでは、それによって国のほうに、この車は基準に不適合です、適合していますということを通知する、この仕事をメインにやっています。

ただ、そのデータがリコールにつながる、そのデータをストックすることにいろんな施

策につながるのではないかということで、我々はそういうデータをストックし、それを国のほうに提供し、国の施策に展開していったということで、今、検査の高度化というものを進めております。ただ、これは今のシステムの中でも、国の的確に情報を提供するというのは、組織の形態がどうあろうが、情報提供するということは、組織の形態いかにかわらず、今後ともしっかり進めていきたいと思っております。

ただ、交通研との統合によります、またデメリットばかりというふうにおっしゃるかもしれませんが、我々の一番の課題と申しますのは、全国93ある事務所に、いかにしていろんな車、例えば交通研と同じように保安基準の適合性の審査をしているじゃないかという議論もあろうかと思いますが、逆に言うと、交通研は最新の基準の適合性をチェックすればいいだけだと思っております。我々は、20年前、30年前の車も参ります。その使用過程によって、さまざまな車の品質、性格、メンテナンスが的確に行われていない車も、的確に行われている車も、さまざまな車があるものの、基準の適合性の判断といいますのは、どういう基準をどの段階で適合するかというさまざまなケースに対応しなきゃいけないという問題を抱えてございます。それを全国津々浦々、北海道の先から沖縄の先まで、全ての職員が均質に、均一に判断できるための対応をとるという、まさに現場をいかに的確に仕事をさせるかという形でのマネジメントが重要であろうと思っております。

それが、今、我々の理事長が、現場力をしっかりと高めろと。それぞれの現場、現場でさまざまな違いがあるものに対応するということが非常に重要であるということで我々は対応してきておりますけれども、そういった意味で、我々はどちらかという現場に重心を置いたマネジメントをしっかりとやっていこうというのが、今、我々が抱えている大きな課題でございます。そういった意味で、やはり交通研とのマネジメントという意味では少し性格が違って、我々のターゲットとする対応というものが非常に曖昧になってしまうということは懸念材料として考えているところでございます。

○交通安全環境研究所 交通研でございます。

今、検査法人の方がおっしゃったていましたが、私ども交通研は新技術に対して技術基準をつくって、それを検査・審査、新技術に対する対応ということで、逆に言いますと、仕事が不定型で、定型の検査をするということではなくて、とんでもないような新技術が出てきたときに、交通研の研究部隊がそれを検知して技術基準に反映させる。それから、審査部の審査基準に反映する。そういう新技術の対応で、しかもそれを国際基準に反映させる。

そういう不定型な仕事をするために、私どもは、先ほどの検査法人の現場のような、全国何カ所かあって、その1カ所で横通しの水平型のコンプライアンス、組織として対応しているというところは、検査法人と私ども交通研の仕事の仕方が全く、階層的に全国一律、均質、確実とおっしゃった検査法人の仕事と、新技術に対していかに技術基準、国際基準に素早く対応させるか、迅速性が求められるところが私どもの交通研の大きな特徴、そういうコンプライアンスも違っているのではないかなと思っております。

○委員 もちろん、それぞれの業務が今の体制でどういうふうによりよくできるかという御説明ならば今の御説明は承ったのですが、極めて財政状況が厳しい中で、どうやって効率的に、より少ないお金でよりよいものがつくれるか、世の中に貢献できるかという観点がちよっと欠けているんじゃないかと思うんです。

つまり、もちろん財政が非常にいい状況で、統合しなくても済むような状況であれば、それぞれがそれぞれで業務をなさって、それなりのお金を使ってやればそれは幾らでもできると思うのですが、残念ながら、やりたいことも全部はできないかもしれない。今までのように別々にやって、それでどうぞと言われるような財政状況じゃないかもしれないという中で、もし何かシナジー効果を別の形で発揮できるということであるなら、今までは追求していなかったけれども、もうちょっと追求してみたらどうだろうか。

あれもできない、これもできないと。ああやれば、こう不都合が出る、こうやれば、こう不都合が出るというのはわかりますけれども、不都合があっても、こっちの不都合は目をつむろうかと。こっちの不都合はさすがに看過できないので、もう少しこれを乗り越えられる何か別の方策はないだろうかとか、そういうような御説明があって、いろいろ検討したのだけれども、ここの部分はまだ乗り越えられていませんがどうでしょうかというふうに考えていただかないと、くっつけるというのはできません、だめです、こういうふうなところが支障がありますというのがおっしゃった話だと、こんな話が小さな話だと言ってしまうのは申しわけないですけれども、乱暴かもしれませんが、行政改革という観点からすると、残念ながら小さな話で支障があるというふうにおっしゃっているということにしか聞こえないのですけれども。

○座長 冒頭申し上げましたように、私が一番気になるのは、24年当時の考え方が変えられるなら変えられるでいいのだけれども、それが誤りで、こういうところが誤りだったから、現時点では、今、おっしゃったような回答になっていると、こういうふうに説明していただかないと、後でこの審議も公開されますので、少なくとも国交省さんがどういうふうにして意思決定されたのかわからないですね。それに対して、我々はどういうふうに判断していいのかというのは判断に困るわけですね。

今の説明だと、過去のことは別にして、今にして考えるととんでもないというようなことを暗におっしゃっているようなことになるわけなので、それであればそういうふうにつきちんと御説明を賜って、それでまた考えられないわけでもないかもしれませんが、いずれにしても、これも時間の関係上、回答は求めませんが、ほかの論点もありますので。

○委員 統合はうまくいかないという御説明で、現状で仕事をしておられるお立場から見れば、統合して物事が変わるの何か差し支えがありそうだというふうに見えるのはわかるのですけれども、しかし、先ほどの御説明は、最先端の技術を研究して、数でいえば少ないものを相手にするところと、定型化された確立したものを相手にするところで、仕事の性質が違っているので、一緒にするのは差し支えあるというような御説明だと思うんです。

しかし、最先端の研究をしている部門と、それを生かして定型化した仕事をしている部

門というのが同じ法人、あるいは同じ会社になっているというのは世の中に幾らでもあることであって、同じ国土交通省の中の独立行政法人にもそういうところはあるわけですよ。最先端の土木技術を研究しているところと、それを耐震基準に応用するというようなところというのはあるわけです。その2つを一緒にすると業務に差し支えるというのは、言葉は悪いですけども、自分たちにマネジメントの能力がないから別法人にしてくれと言っているように聞こえるので、ちょっとそれは納得しかねるところがありますね。それは工夫次第で幾らでもできるのではないかと。

自動車についても、最先端の自動車を研究しているところと、大量生産をしているところと、自動車のメーカーの中では幾らでも同じ会社でやっているわけで、別法人にしなきゃいけないという御説明は、ちょっとなっていないような気がするのですが。

○国土交通省 鉄道局でございます。

自動車の検査における、あるいは認証における性格の違いというようなことでの統合の議論があるのですが、私どもからしますと、もう一つ、その横で今まで研究部門として行っていた鉄道の研究、これが今はさらに鉄道のインフラシステムの海外展開における認証業務という、欠くべからず業務になってきております。これは平成24年9月から認証を取得して業務が始まっておりますけれども、資料の5ページのほうに書かせていただきましたけれども、既に獲得した認証で実際の実績も出てきておりますし、これがまたどんどん拡充するというような方向になっております。

この認証業務に関しましては、要するに海外との競争に勝たなければならないので、これは国内メーカーのみならず海外のメーカーにおいても、私どもの認証を取得して、特に国内のメーカーにおいては、コスト的にも実はかなり国内の認証をとるとメリットがあります。こういうことで海外に対する競争力も増すというようなことで、この部分については今後とも絶対に続けていかなければならない業務だと思っておりますが、ただ、いかんせん統合いたしますと、この部分が縮小されてしまうのではないかというおそれを非常に感じておりますし、それから、名称の問題があると思っております。自動車の機関における鉄道の認証というのは果たしてどれぐらい海外で認められているかどうか、ここについてはかなり大きな懸念を持っております。

こういうことからして、今の形でやっていただくのが鉄道にとっては一番ふさわしい形ではないかというふうに考えております。

○座長 どうぞ。

○委員 私は実は鉄っちゃんなので、鉄道の業務がもし本当に縮小されるのだったら、私はこの統合に大反対したいのですけれども、ただ、別に鉄道の分野が縮小されるかという、それはそうでないということを具体的に申し上げたいと思うのです。

今、ちょっとこの資料を見ていて、それまでは思いつかなかったのですが、鉄道インフラの海外展開のところで思いついたんですけれども、要するに国際協力銀行（JBIC）がどうだったかを考えればいいんです。つまり、日本政策金融公庫にJBICが統合された、これ

は政策金融機関は1つの法人にするということをやったわけですがけれども、そのときにどうだったかという、JBICは海外的にプレゼンスがあって、その名称が使えないと困るので何とかしないといけませんねということで、JBICという名前をきちんと海外で使ってよろしいということになったわけです。それが1つ。

それから、もう一つ、日本公庫にJBICが入って、海外向けの融資に関する業務が縮小されたかという、そうではないわけですよ。そうすると、これは中のお仕事の資源配分の問題であって、必ずこういう形で鉄道分野の業務が縮小していくのかという、そうではないと考えると、ここの統合のデメリットと挙げておられるのは、私も心配ではありますが、心配し過ぎなのかなというところがありますが、そこはいかがでしょうか。

○交通安全環境研究所 応援等をいただいております。交通研でございます。

6ページでございますように、交通研は98人の中で研究者が40人ということで4割、その中でさらに3割が鉄道ということで、98人の中で10人ということのプレゼンスがあると。そこで世界に打って出ているわけでございますが、検査法人となると、約1,000人の中で40人の研究者として今までどおりのプレゼンスが、当然、名前も変わったりすると、先ほど言ったby NTSELということで国際基準になったり、研究発表会で交通研が世界で一番の研究発表を出したという名称というもの、名称そのものも残してもらいたいのですけれども、1,000人の中の40人が今までのような100人の中の40人と同じ活動範囲ができるかというところに懸念を抱いております。

要は、検査法人さんがおっしゃったような800人の現場を確実に統率しなければいけないところと、ちょっと言葉は悪いですがけれども、研究者ですと、ちょっとやんちゃなところがあって、明日出張に行つてこいと言ったら、理事長のところまで直談判して、急に国際会議に入ったのですと。リコールに関しても、国際基準に関しても、そういう機動的なところが求められる。それを多分、検査法人でやったら許されない。そういったところ、もちろん統合したメリットもあると思うのですが、我々の研究者からすると、そういう機動性が失われるのではないかと。

それが我々トップマネジメントのやり方だと言われればそのとおりなのですが、100人の中で行政の執行が40と40、ちょうどいいバランスの中が、40と900ぐらいという中で、逆に今の組織のほうが効率的じゃないかと。足した効率性よりも今ある機動性のほうが効率的ではないかと。当然、財政の中で削るところはあると思うのですが、もともと相当削られているところで、その中で一番効率的なのは、小さいからこそ機動性が発揮できるというところが損なわれるという懸念はあると申し添えさせていただきます。

○座長 いずれにしても、今の御説明は、それがもし本当の真意だとすれば、前回でもそういう議論は出てきたはずなので、そこら辺はどういうお考えですか。

○交通安全環境研究所 前はそういう議論も。

○座長 言えるような状況じゃなかったとおっしゃりたいのか。

○交通安全環境研究所 はい。

○座長 それはもちろん、そんなに重要なことであれば発言すべきことであって、それを今さらするというのは、これは議事録に載りますけれども。

○交通安全環境研究所 それは先ほど説明があったように、この後の24年に認証機関になったところで再興戦略と合致したという。

○座長 でも、それは急遽、認証評価ができるようになったということは当然、それまでも準備されていたわけですから、その時点をもって方針が変わったというのはやや難しいと思いますけれどもね。

○委員 ちょっとよろしいですか。

○座長 はい、どうぞ。

○委員 6ページのところで、特に鉄道インフラの海外展開等に重大な支障が生じるということであれば、今、国交省さんで考えておられる、インフラシステムの海外展開支援のための新機関ですね。私はその機関の財政投融资の要求のところで議論を伺ったということぐらいしか、それ以上の情報はありませんけれども、そちらの機関で鉄道の部分は引き取ってもらって、車は車で、車のほうで統合するというところでどうなのですか。

○国土交通省 第三者機動的な色彩というものを、この認証機関では非常に求められております。過去に鉄道の分野においては鉄道総合技術研究所というところがあったのですが、結局、そこは認証を失うという事態に至っております。そういう意味からしまして、第三者的なところ、そこにどういう人たちがいるのか、どういう資金が入っているのか、そこはかなり厳しく見られますので、にわかには新しい組織でこの業務ができるかどうかということには、ちょっと判断が要るのかなと思っております。

○座長 今のは別に御意見として言っただけで、そういうことも含めて御検討を賜れば。

○委員 つまり鉄道があるから、くっつけられません、こういうことがあるからくっつけられませんと言うと、こう言えばくっつけられない、ああ言えばくっつけられないと言っているだけに聞こえるので、もうちょっと柔軟に考えて、もう少しうまく、できるだけ支障が少ないような形で組織の改編とかをお考えになられてはいかがでしょうかという。

○国土交通省 確かに、皆さんの御指摘はよく理解しているつもりでありまして、皆さんがいろんな懸念を持っている中、今回いろいろと申し上げさせていただいて、お見苦しいところがあったことはおわびしたいと思いますけれども、木に竹を接ぐとか、何かを接ぐとかという議論もあると思います。今後、大局的な見地から議論させていただければと思っております。よろしく願いいたします。

○座長 事務局のほうで追加的に確認すべきことはございますか。

いずれにしても、今回の独法改革の目的は、確かに機能向上という側面もありますが、より効率的に議論ができないのかという視点も当然欠くことができないわけですから、こういった組織形態があるのかについては、今の御説明で、はい、そうですねというわけにはならないというふうに我々としては考えております。

したがって、今回時間が参りましたので、これでヒアリングは一旦終わりにしたい

と思いますが、場合によりましては、追加的なヒアリングでありますとか、資料提供等をまた求めることもあるかと思いますが、御協力のほどお願いしたいと思います。

事務局のほうから。

○事務局 すみません、一言だけ。

今、最後にお話がありましたとおり、いろんな接ぎ方があるということですので、例えば、この接ぎ方じゃなかったら他の研究機関との接ぎ方なんていう、そういうこともあり得るわけで、将来的にまだ議論に含みがある話であれば、今日頂いている資料の中で、語尾が全て「不可欠」というお言葉があるのですけれども、単独が不可欠と書きちゃうと接ぎようがないので、余り対外的に後戻りのない資料をつくっちゃうと、お互い困るんじゃないかと思いますが、そこら辺ちょっと御配慮いただければというふうに思います。

以上でございます。

○座長 また変わるというのは、我々としてもどういう議論をしたかというのは問われかねませんし、国交省さんとしても政策的な観点があるかと思いますが、またそれはお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。

(国土交通省、自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所 退室)

○座長 若干、時間が予定よりも延びておりますが、以上をもちまして、本ワーキンググループにおいて予定しておりましたヒアリングは終了いたしました。

それでは、引き続きまして、本ワーキンググループの個別法人の組織形態の見直しの考え方につきまして、取りまとめを行っていきたいと思います。

これまで各機関のヒアリングの最後に行っておりました意見集約と、ヒアリングにおけます議論の内容等を踏まえまして、事務局のほうでたたき台を作成していただきましたので、それをもとに議論を進めてまいりたいと思います。

今、省庁ごとに事務局より読み上げますので、順次、委員の皆様で議論をお願いしたいと思います。

では、事務局のほうから読み上げをよろしく申し上げます。

○事務局 それでは、内閣府所管、国立公文書館から読み上げをして参ります。

[国立公文書館]

- 国立公文書館の組織の在り方については、公文書等の管理に関する法律附則第13条において、「法施行（平成23年4月1日）後5年を目途として所要の検討を加え、必要な措置を講じる」とされており、法の施行状況や立法府・司法府との関係性等も踏まえつつ、法施行後5年を目途とする見直しの中で、特別の法人化を含めた検討を行う。
- 特別の法人となる場合には、立法府、司法府からの文書移管の拡大に伴い、文書管理の事務量に応じた各府の負担の均衡を踏まえた体制の整備を検討する。（P）
- 組織の見直しを踏まえた新しい組織に移行までの間は、従来の法人形態を維持し、

単年度管理型の法人とする。

[北方領土問題対策協会]

●中期目標管理型の法人とする。

以上でございます。

○座長 2つの法人については、これでよろしゅうございますか。

(「異議なし」と声あり)

○座長 では、次に行って、消費者庁。

○事務局 消費者庁所管。

[国民生活センター]

●中期目標管理型の法人とする。

●廃止された相模原研究施設については、施設利用の必要性、長期を含めたコスト面の比較等を精査した上で、利用を再開する。(P)

以上でございます。

○座長 ということですが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」と声あり)

○座長 では、次の財務省所管。

○事務局 財務省所管。

[造幣局]

●通貨の製造は毎年度国が定める製造計画に基づいて行う必要があること、偽造に対処するため緊急の必要がある場合の財務大臣からの要請への対応等、国との密接な連携を図りつつ、确实・正確な業務執行に重点を置いて事務・事業を行う必要があるため、単年度管理型の法人(公務員身分を維持)とする。

[国立印刷局]

●通貨の製造は毎年度国が定める製造計画に基づいて行う必要があること、偽造に対処するため緊急の必要があるときの財務大臣からの要請への対応等、国との密接な連携を図りつつ、确实・正確な業務執行に重点を置いて事務・事業を行う必要があるため、単年度管理型の法人(公務員身分を維持)とする。

[日本万国博覧会記念機構]

●「独立行政法人日本万国博覧会記念機構を廃止する法律(平成25年5月24日法律第19号)」に基づき、本法人は廃止する(平成26年4月1日予定)。

以上でございます。

○座長 この3法人につきまして、御意見ありますか。

よろしいですね。

(「異議なし」と声あり)

○座長 では、次に文科省ですね。

○事務局 文部科学省所管。

[放射線医学総合研究所]

- 研究開発型の法人とする。(P)

[日本原子力研究開発機構]

- 安全を最優先にした業務運営を図るため、組織体制及び業務の抜本的な改革を進める。
- 研究開発型の法人とする。(P)

以上でございます。

○座長 これは別途、研究開発型法人の議論がされているからPということですね。

○事務局 はい。研究開発型をどういう整理をするかということを含めてでございます。

○座長 ということのようですが、よろしいですか。

(「異議なし」と声あり)

○座長 では、農水省ですね。

○事務局 農水省です。

[農林水産消費安全技術センター]

- 本法人は、農林水産大臣の指示の下、農薬等の登録という行政処分的前提となる検査業務を行っているが、重大事案発生時に職員の争議権行使により業務が停滞すれば、無登録農薬の市場流通など不特定多数の消費者の健康被害が生じかねないことから、単年度管理型の法人(公務員身分を維持)とする。
- 農薬等の登録検査業務に関しては、実費を勘案して算定される手数料を国に納付することとされており、検査コストに見合った適正な金額に手数料の算定を改めるとともに、手数料の算出根拠の透明化を図る。

[家畜改良センター]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 種畜等の生産・供給業務については、全国的な視点での畜産物生産という用途に真に必要な業務に重点化するとともに、牧場での飼料生産等の業務を外部化し、民間又は都道府県に移管することとする。

[水産大学校、水産総合研究センター]

- 上記2法人は、双方の事業ネットワークを有機的に組み合わせることにより、カリキュラムの高度化、卒業生が活躍する裾野の拡大、研究成果の活用の促進などが図られ、国民への水産物の安定供給と水産業の健全な発展という政策目的の達成に資することから、両法人を統合し、水産分野の人材育成機能及び研究開発機能をより充実させた研究開発型の法人とする。(P)
- 人材育成機関、研究開発機関それぞれの組織の自立性に配慮した内部ガバナンスを構築することとし、水産大学校においては、その名称、立地(下関市)、施設を維持し、代表権を有する役員を置くこととする。
- 人材育成業務については、水産業界から実習や講習への協力など受益者負担の拡大

を図るものとする。

[森林総合研究所、森林保険特別会計]

- 研究開発型の法人とする。（P）
- 国の業務のスリム化等の観点から、森林保険業務は森林に関する知見を有する森林総合研究所に移管し、森林保険特別会計を廃止することとする。その際、異常災害等のリスクに備えるため、政府による債務保証を行うこととする。本法人に森林保険業務を移管するに当たっては、経理を区分し、金融業務の特性を踏まえ、内部ガバナンスの高度化を図る。

[農畜産業振興機構]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 本法人からの補助金等の交付により造成した基金のうち後年度負担額が明確な事業の基金については、毎年度、当該基金を保有する法人に見直しを行わせ、その返還を指導する。

今は3年に1回しかやっていないのを、毎年度ちゃんとやりますということです。

- 機構の業務運営に真に必要な最小限の理事数について、現中期目標期間（平成25年度～平成29年度）中に検証し、結論を得る。

[農業者年金基金]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 本法人が行う年金事業については、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。
- 本法人が実施する農業者年金と全国農業みどり国民年金基金が実施するみどり年金について、農業者が両者の方式の違いを踏まえ適切に年金を選択でき、さらに両者の加入等の手続きの円滑化、効果的な加入推進活動が図られるよう、両者の実施主体間で、両システムの効果的な連携も含め、業務連携・協力を深めるものとする。

最後、農林漁業信用基金。これは前回ヒアリングいただきましたけれども、Pをつけて、とりあえず、今、書いてあるものを御説明しますと、

[農林漁業信用基金]（P）

- 本法人は、民間等の出資者のメンバーシップ制により、農林漁業者の信用補完業務を運営費交付金の交付を受けず自律的に行っていることから、高度なガバナンスの仕組みを備えた特殊会社化を検討する。また、金融庁検査を導入する。

特殊会社化の議論、それから、公庫との統合の議論がございましたけれども、まだ引き続き農水省と調整中でございますので、ここはPということにさせていただきます。

以上でございます。

○座長 問題ないとは思いますが、ちょっと書き方の問題で、今日議論したということも重要なんですけども、農林水産消費安全技術センターですね。農薬のやつをやっているところで、これは「生じかねない」、これぐらいが限界ですかねというのは感触と

してあるということ。

それと「家畜改良センターの外部化」という表現はちょっとわかりにくいんじゃないですか。外部委託のことなのか、外に切り出すという意味でお使いになっていると思うんですけども、外部化というのはややちょっとということだけが気になりましたが、細かい話ですけども。

どうぞ。

○委員 水産大学校と水産総合研究センターとの統合のところなんですけど、くっつける以上、形としてどちらかの型にということだと思ってしまうんですけども、こういう場合はどうなるんですか。研究開発型の法人になるということなんですけど、人材育成の部分というのが残っており、それは何か、中期目標管理的な評価の指標が入るのか。入らないのもちょっとまずいんじゃないかなという気もするので、そこはどんなふうに整理なさいますか。

○事務局 この法人だけじゃなくて、ほかにも同じような状況の法人があつて、ちょっと整理しなきゃいけないんですけども、例えば評価をするときに、研究開発ならではの、例えば総合科学技術会議の関与があるとかなんとかという話があつたとして、人材育成のところまでそれが及んでくると、それは何かおかしいねということで、そこは整理をしなきゃいけない論点だと思います。

それから、評価の期間についても、全体で仮に7年にするとしたら、それ以外の業務も7年にしているのかという問題もあるので、ちょっと個別法人ごとに調整が必要なんですけども、例えば両方やっている法人については、研究開発をやっているといっても、5年で評価するとかという整理もあり得ると思っております。

いずれにしても、これは個別法人ごとに調整していかなくちゃいけない問題だと思っております。

○事務局 7年と5年でそれぞれ中期計画を回して、一緒になるのが35年に1回になってしまうので、そういう場合にはさすがに5年、5年で一緒にするとか、期間を調整しなければならいんですけども、ただ、評価のところは業務ごとに評価していくので、不必要な評価負担はかけるつもりはございません。

○委員 逆に、本来かけるべき評価の指標が抜けちゃうのもまずいんですね。人材育成のところは研究開発だということで抜けちゃうのもやはりまずい観点はあると思いますので。

○座長 それは国立大学法人並みになるでしょう。どこかに合わせないとまずいですから。

ありがとうございます。

よろしいですか。

どうぞ。

○委員 農業者年金とみどり年金の連携・協力を深めるとあるんですけども、もう一歩踏み込んで、この独法の改革を提起したほうがいいんじゃないか。というのは、両年金はそれはそれとしてということで、せいぜいワンストップサービスのことをするというぐらいにしか読めない感じがするんです。

私がヒアリングでも直接的に申し上げましたけれども、できれば財政方式の違いなんていうのは、こう言っちゃ乱暴かもしれませんが、大した違いじゃないので、同じ資金プールではできないとか、それは当たり前なので、別にそんなことを求めているわけではなくて、同じ運営主体でそれぞれの年金プランを扱いながら、できるだけ一体的に農業従事者に対する年金を提供するという、そういうところまで踏み込んだほうがいいんじゃないかと。

本当は、この独法が営んでいる年金を引き取ってくれる別の法人があったら、それがベストだと思うんですけども、そういうふうにはなかなかすぐにはいかない。かつ、いろいろな政治的配慮があって、この独法を直ちに閉じるということではできないということであるならば、せめて国民年金基金は厚労省で、農業者年金は農水省だというような、縦割、マイナスみたいなことではなくて、農業従事者に対する年金をできるだけ一体的に運営できるような方向に改革を進めるべきだということまで書き込んだほうがいいんじゃないかというふうに思います。

○座長 それが効果的な連携というところで読めるかどうかですね。

○委員 もう一步踏み込んだほうがいいんじゃないか。

○座長 確かにね。気持ちは。

○委員 かつ、単にワンストップサービスという、農業従事者が来たときに、こっちもあります、あっちもありますよ、どうしますかというふうに言われても、うーんと言って、そういう話じゃなくて、それもいいんだけども、それ以上にもっと、年金を運営するところの一体化を図るような取り組み、もちろん、いきなり統合というのは無理だと思うので、一体的に運営するような方向に持っていったらどうかと。

○座長 では、両システムの効果的な連携を図るというんじゃないんですか。

○委員 一体的という言葉はちょっと。

○座長 一体的は大分抵抗あるだろうな。

どうですか、事務局のほうは。一体的な連携を図る。一体的な連携というのも変だな。

○委員 年金の一体的な運営を。

○座長 検討する。それならいいということでしょう。

○委員 はい。

○事務局 ちょっと検討します。農水省ともよく調整をさせていただきたいと思っております。

○座長 では、これは委員の意見表明であったということにとりあえずしておきます。

よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○座長 では、国交省のほうをお願いします。

○事務局 交通安全環境研究所と自動車検査独立行政法人でございます。

[交通安全環境研究所、自動車検査独立行政法人]

- 自動車について、基準策定支援研究、製作前の段階から新車や使用過程車に至る全てを対象とした、基準適合性審査及びリコール検証業務を一体として実施することで、新技術や市場不具合等への総合的かつ確実・迅速な対応を図るため、両法人を統合する。
- 現在国が行っている自動車の登録基準の適合性審査に係る調査・確認事務を、統合後の法人に移管する。
- 統合法人は、中期目標管理型の法人とする。

自動車事故対策機構でございます。

[自動車事故対策機構]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 安全指導業務については、運輸業界全体の交通安全意識の向上を図る観点から、運輸業の事業者団体に重点をおいて、認定事業者となるよう積極的に働きかける。その際、民間参入を促進する取組についてのロードマップを作成し、着実な実行を図る。
- 自動車アセスメント業務は、自動車ユーザーがより安全な車を選択しやすい環境を整え、安全性に対する意識の向上を図るとともに、自動車メーカーに対し、より安全な自動車の開発を促す啓発型の業務である。これは車両安全対策の主要な柱の一つであり、今後充実させていく必要がある。

一方、交通安全環境研究所の保安基準の策定支援研究や型式審査の業務は、最低限の安全規制である保安基準によって、自動車の安全性を確保するものであり、自動車アセスメント業務とは、政策の目的が大きく異なっている。

仮に、自動車アセスメント業務を交通安全環境研究所に移管した場合、保安基準に反映しうる知見が全くないとは言えないものの、今日の急速な技術革新に対応して安全情報を適時に発信するという同業務本来の長所を損なうおそれもある。

よって、自動車アセスメント業務は、引き続き本法人で実施することとし、安全指導業務の民間移管、合理化によって生ずる経営資源を、同業務の充実にも当てていくことが適当である。

自動車安全特別会計・自動車検査登録勘定でございますが、こちらはペンディングでございます。

次、航海訓練所、海技教育機構でございます。

[航海訓練所、海技教育機構]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 日本人船員の育成・確保が急務となる中、海技教育機構で行う座学と航海訓練所で行う実習訓練を一体として実施することにより、より質の高い実践的な船員教育・訓練の実施を通じた効果的な船員養成を実現するため、両法人を統合する。

- 統合法人は、船員養成機関の核となり、日本人船員の育成・確保の充実につながるよう商船系大学・高専、海運業界との現場レベルでの連携・協力の強化を併せて検討する。
- 受益者である海運業界に負担を求めるべき、両法人の運営費用の範囲は、人件費を含む全費用である。この観点に立ち、引き続き段階的に受益者負担の拡大を図ることを検討する。

日本高速道路保有・債務返済機構でございます。

[日本高速道路保有・債務返済機構]

- 中期目標管理型の法人とする。
- コスト削減を図る観点から、機構法第5条において「機構は、主たる事務所を神奈川県に置く。」と規定されている趣旨を踏まえ、本法人本部（東京都）を平成27年3月末までに移転する。
- 職員の多数が各高速道路会社からの出向者で占められていることから、各高速道路会社との協定策定等の業務における利益相反行為の防止を図るため、内部規定を整備しているが、さらに職員に対する啓発も行う。
- 全常勤職員が国や各高速道路会社からの出向者により構成されているとの特殊性に鑑み、出向者の人事において長期的な視点に留意する。

次は、住宅金融支援機構でございます。

[住宅金融支援機構]

- 本法人は、民間金融機関による長期・固定金利の住宅ローンの供給を支援する証券化支援業務を主に行っており、中期目標管理型の法人とする。
- 証券化支援業務については、機構のMBSが信託財産の信用力に加え機構の信用力を裏付けとしており、当該MBSに対する市場の信認を維持するためには、機構の経営の健全性を維持し、国民負担の発生を回避することが極めて重要である。中立的立場の外部有識者により構成される第三者委員会を機構に設置し、機構の事業運営の妥当性を審議するとともに、その概要を開示することにより、市場の評価にさらす仕組みを構築する。
- 民間金融機関の住宅ローンが変動金利型中心である現状に鑑み、当面は、機構のMBSの発行額の平準化を図り、ベンチマーク性を高めることで民間によるMBSの発行の活性化及び流動性の向上を促し、我が国の証券化市場を育成する。また、民業補完の視点を踏まえ、MBS発行を図る民間金融機関等のニーズを迅速に把握する観点から、民間金融機関等との対話を継続的に行う体制を確保する。
- 業務効率化を一層推進する観点から、主要都市への交通アクセスを勘案し、第二期中期目標期間中（平成28年度末）までに全国を11ブロックに分けている現在の支店体制を9ブロック体制への移行を進め、南九州支店、北関東支店を整理・統合する。

次は、空港周辺整備機構でございます。

[空港周辺整備機構]

- 本法人が行う福岡空港の周辺環境対策は、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（平成25年法律第67号）に基づき、福岡空港の運営に係る民間委託を行う際に、新たな空港運営主体に移管する方向で検討が進められている。

現在、福岡空港運営検討協議会において地元の意向を整理しているところであるが、同協議会の結論がまとまれば、その結論等を踏まえ移管手続きを進める。終了後は、本法人は廃止する。

- 廃止するまでの間は、中期目標管理型の法人とする。

国土交通省は長いものですから、ここで一旦切らせていただきます。

○座長 今日、一番議論したところですけども、交通安全環境研究所と自動車検査独法ですね。内容はこれでいいですか。

一番気になるのは、自動車の理由だけをもって両法人を統合するというふうに論理展開がしてあると、今日言った反発等あるので、何か書き方を、統合は行くという方向であればそれでいいと思うのですけれども。

○事務局 鉄道に関する配慮をちゃんと書くということですね。

○座長 非常に反発が強いので。

○事務局 わかりました。

○座長 それだけちょっと気になりましたけれども。

○事務局 鉄道に関する配慮とか、あと、統合後の研究部門のプレゼンスですね。

○座長 そうです。それがかなり反発があったので。

○事務局 わかりました。

○座長 あと、よろしいですか。

どうぞ。

○委員 住宅金融支援機構なのですけれども、これもちょっと事務局には話をしたのですが、確かに現状を見ると、民間ではなかなか証券化が困難なものに支援機構がいろいろ努力しているというところは分かるのですが、もう少し民間に委ねるという姿勢をきちんと示していただかないと、今やっている業務はこのまま引き続きここに書いてある点ぐらいを留意してお続けくださいというふうに聞こえるというところは、私は大変気になっていまして。中では証券化支援業務は非常によく頑張っていると、こういう話になっているのですけれども、私の目から見ると、本当は民間でもできるはずだと。

ただ、今の金融情勢は非常に厳しいところがあるので、なかなか民間だけでは証券化が難しいということなので、入っていると。それは、民業補完という言葉だけではちょっと弱過ぎるんじゃないかと私は思っていて、修文案を考えろということであれば、過大な業務の拡大防止及び民業補完の視点とか、例えばそういうような、できるだけ民間で

きることは民間に委ねるといふのをもう一段具体的に示さないと、民間がリスクをとれないといふのだったら支援機構がとりますよといふことではちょっと甘いんじゃないかと。

さらに、中立的な外部有識者といふのが2つ目のポツのところにあるんですけども、独法評価委員会がそういうような状況なのといふのも変な言い方ですが、この第三者委員会が認めれば、それで業務運営の妥当性は妥当だといふふうに言ってしまうといふことだと、今、私が申し上げたような懸念が生じるので、第三者委員会は独法改革の趣旨を踏まえて議論するようにと。そこから離れて金融情勢だけを見て、どうぞ、支援機構でやっていいですよといふのは、官民の役割分担という観点からは不十分かなといふふうに思います。

○座長 民業補完の前に、民でできることは民にとか、そういうことを加えるといふことですか。民業補完とは違いますね。

○委員 はい。民でできることは民にといふのではちょっと弱いといふか、民業補完といふ言葉が入っているじゃないかみたいな話になっちゃうので、そうじゃなくて。

○座長 要するに、おっしゃるように、業務拡張でしょう。きつい表現を入れる。

○委員 過大な業務拡大の防止と民業補完といふのですか。

○座長 どうぞ。

○委員 今の状況があつて、民間がリスクをとれないといふよりは、証券化をする必要性といふか、ニーズが異様に変わった金融環境になつていふので、そういう状況があるのではないかと。

ですから、多少文言は工夫する余地はあるのではないかなといふふうには、もちろん、それでいいと思つていふんですけども、リスクがとれないから、でも、やはり民間に任せていくといふ長い目を見たときの流れ、看板をおろすこともないし、目標をおろす必要はないんですけども、ただ、今の状況からすると、そこまで証券化をして、なるべく低コストで調達をしようといふニーズ自体がないといふか、じゃぶじゃぶの状況になつちゃつていふし、預貸の比率とかを見たときにも証券化といふ、それは努力不足だとかといふ感じではないような。

○委員 そうです。だから、努力不足だとかといふのではなくて、じゃなくて、極端に言えば、頑張り過ぎちゃつていふといふか。

○委員 だから、民間からすると、本当に証券化市場が消えちゃいかねないといふか、だから、とりあえずといふか、窮余の策みたいな感じで機構に買い取ってもらつてといふ形で、ともしびだけはともしておいて的なのといふか。

だけれども、ここに書くわけにはもちろんいかないと思つていふのですが、ちょっとそんなような事情もあるので、ずっとこれまでやってきた、あくまで民の補完に徹して、民ができるようになるまで支援してといふことでもいいと思つていふし、少し表現も直す余地もあるかなとは思つていふんですけども、そのような状況かなと。

○座長 これはやはり必要なのですか。私は専門家じゃないからわからないんですけど

も「また」以下というのは一応、全体の文章上、きいてきている。また、民業補完の視点は。

○委員 いや、別に私は民業補完という視点という。

○座長 今、これをカットしてもいいかなと思ったのですけれども、これはこれなりに意味があるのですか。

○委員 これは意味があると思います。だから、民間金融機関との対話というのは、私が申し上げた趣旨を反映する意味でも、やっていただかないといけなくて。

○委員 私は、これを書いたのはいいと思いました。やはり現状はよく把握しなきゃいけないし、言いわけばかり聞くのがいいとも思いませんけれども。

○座長 民業補完じゃ弱いと。

○委員 はい。はっきり言えば、民間がだらしがないと言うと怒られるけれども、民間はもっとしゃきとせいというか、もちろん営利追求は。

○委員 でも、それはビジネスでやっているのだから、べき論として長期で固定で貸すことを彼らはやらないので、だから、この前、申し上げたように、3大メガの中でも、今、やっているところが1個しかなくなってしまって、ピークから比べると、組成している額もえらく減っちゃったような状況なので。

でも、それはべき論でこういう、各民間金融機関は政策金融機関ではないので、やりなさいと言ってやるようなものでもちょっと、やはりそれだけ今は異様な外部の金融環境になっちゃっているところ、そこは余りこちらからは言えない。政府の政策でもあることがありますので。

○座長 これはとりあえず検討していただけますか。民業補完に代わるいい言葉があるかないか。

○委員 民業補完のほうは残していい。それを加えてということですよ。

○座長 加えてといっても、なかなか難しいね。

○事務局 アメリカの関係機関も、要は結局、肥大になり過ぎたのではないかという議論はあって、抑制がきかないわけです。市場のチェックが働かないので、うまく問題意識が入れられるように、何かちょっと考えてみたいと思います。

○座長 業務の拡大にならないようにということですね。

○委員 私が申し上げたい趣旨は、ここで既に書かれていることには異存はないのです。例えば我が国の証券化市場を育成するとか、民間金融機関との対話を継続的に行う体制確保はやるべきだと思いますし、賛成です。

例えばこの2つに焦点を絞ったときに、この2つというのはどういう意図かということ、まさになかなか民間では組成しにくい、ないしは証券化を積極的にやれるような環境がない、そういうことがあるということだとしても、自制をきかせてもらわないといけませんよということですよ。

○座長 わかりました。要するに、業務拡大にならないようにというトーンが入るような

文章があれば、それを考えていただくということですね。それについては、ほかの方も御議論はないと思いますので、じゃあ、検討ということ。

どうぞ。

○事務局 過大な信用保証が起こるようなことは困るということですね。ですから、政府がやっているのに、どうしても自己資本比率規制みたいなものがうまく働かなくて、よくわからないですけれども、要は適正な規模より大きくなっているのではないという御懸念ですね。そうすると、リーマンショックみたいなことが起こると、大きな国民負担が生じちゃうという。

○委員 主語がきちんとなっていないで申しわけないです。

○座長 では、ほかによろしいですか。

どうぞ。

○委員 交通研の自動車検査独法の2つ目の●のところなのですが、特会から引っ張ってくる業務というのは登録基準の適合性審査の調査・確認事務だけでオーケーということで、これはもう撃ち方やめでよいわけですか。

○座長 「等」は入らないのかと。

○委員 はい。単にそれだけで、特にこだわっていないのです。

○座長 調査・確認だけでいいのかという。

○委員 はい。こういう整理でよろしいのですか。

○事務局 ここは論理的に言って、2つ目の●はPです。

○委員 後ろの自動車安全特会のことですね。

○事務局 はい、そうです。自動車安全特会がPなので、ここはPです。

○座長 じゃあ、そういうことで、残りの国交省のほうを。

○事務局 航空大学校でございます。

[航空大学校]

●中期目標管理型の法人とする。

●今後、世界的な航空需要の増加に伴いパイロット需要が増加する中で、国際競争力を強化していくためには、現時点では、航空大学校がパイロットの養成を行う必要は認められる。しかしながら、民間では航空会社や私立大学等においてパイロットの養成が既に行われていることから、「民でできることは民で」の原則に則り、受益者負担の拡大や私立大学等への技術支援等の取組により、民間におけるパイロット養成の規模拡大及び能力の向上を図りつつ、航空大学校の養成規模を縮小させることを通じて、将来的にパイロット養成事業を民間に委ねていく。

●将来的に航空会社や私立大学等にパイロット養成を委ねていくため、公平な負担の観点に留意しつつ、航空会社の負担金及び航空大学校の授業料の水準を引き上げる必要がある。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構です。

[鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

- 中期目標管理型の法人とする。
- コンプライアンス体制を強化するため、担当理事の設置、全職員に対する研修の実施、契約担当職員に対する調達に係る専門研修の実施等、組織体制を強化する。また、内部監査の実効性を確保する観点から、担当職員における専門的資格の取得等による監査能力の向上を図るとともに、理事長及び監事も含めた重層的な内部監査体制を構築する。
- 契約の適正性及び競争性を確保するため、入札監視委員会及び契約監視委員会における、審議件数の拡大、高落札率案件の全件審議、支社・局単位での審議の実施、審議結果に基づく理事長への報告及び意見具申の仕組みの確立など、契約の監視体制の強化を図る。
- 共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えており、その着実な解消を図るため、繰越欠損金の具体的な解消計画を策定するとともに、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を実施する。

奄美群島振興開発基金です。

[奄美群島振興開発基金]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 奄美群島振興開発基金の財務状況を着実に改善するため、リスク管理債権比率及び繰越欠損金の削減の具体的な計画を策定するとともに、平成26年度から始まる次期中期計画に反映する。
- 財務の健全性及び適正な業務運営の確保のため、金融業務について、内部ガバナンスの高度化を図るとともに、金融庁検査を導入する。
- 奄美群島振興開発基金の保証業務及び融資業務における審査体制やコンサルティング機能の強化を図るため、日本政策金融公庫との統合の可能性も視野に入れつつ、人事交流、業務連携等を実施し、同公庫との連携を図る。

国際観光振興機構です。

[国際観光振興機構]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 国際協力機構、国際交流基金、日本貿易振興機構及び国際観光振興機構の海外事務所については、事業の連携強化及びワンストップサービスの提供を図るため、共用化又は近接化を進める。（再掲）

これは再掲としておりますが、外務省のと同じものという意味での再掲でございます。

- 国際観光振興機構と国際交流基金は、日本のコンテンツ、文化芸術等の日本の魅力を発信し日本ブランドを確立するとともに、訪日外国人旅行者数の一層の拡大を図るため、連携強化が必要であることから、両法人の本部事務所については、

平成27年度中に共用化を行うこととする。（再掲）

- 観光庁のビジット・ジャパン事業の訪日プロモーション事業については、観光庁が海外の民間事業者に発注する業務の監督を本法人が行う実施体制となっているが、事業効果を最大化し、訪日外国人旅行者数の一層の拡大を図るためには、海外の民間事業者のニーズに即応できる体制の整備を行うことが必要であることから、同事業の発注者を観光庁から本法人に変更することが適当である。

その実施に当たっては、同事業の実施体制の変更に伴う弊害が生じないように、観光庁及び本法人の総職員数の厳格な管理、予算の適切な執行、契約に係る適正性の確保及び情報の公開、同事業による収益の国庫納付等の措置を講ずることとする。

水資源機構です。

[水資源機構]

- 中期目標管理型の法人とする。
- 本法人の支社及び局については、組織のスリム化による業務の効率化を図る観点から、各水系における業務の実施体制、利水者との調整業務の実施状況等を総合的に勘案し、四国局を関西支社に組織統合することとし、淀川水系及び吉野川水系に係る業務は関西支社において一括して実施する。
- 総合技術センターの水理実験施設については、現在実施している建設事業が終了した段階で、敷地の処分を行うこととする。
- 用水路管理業務については、維持管理業務等民間委託拡大計画に基づき民間委託を拡大するとともに、定年退職者の活用によりコストの縮減を図る。また、自動車運転業務についても、定年退職者の活用に移行する。

以上です。

○座長 どうでしょうか。

どうぞ。

○委員 国際観光振興機構なんですけれども、この内容自体はこれで結構なんですけど、国際観光振興機構と国際交流基金が統合というところまでは行かなさそうだとということではあるんですけども、ビジット・ジャパン事業が新たに加わることによって、将来的な統合に妨げになるような、ないしは自己増殖的というか、自分達で新しい業務を入れて、だから、他とはくっつけられませんというような禍根を残さないようにしていただきたいという気持ちはあって、そういうあたりを何かちょっと書き込めるといいかなと思ったりもいたします。

○座長 これは、片方は商業的な目的も含むのに対して、国際交流基金のほうはそうではない側面がある訳で。

○委員 ということは、そもそも無理だということですか。

○座長 無理かどうかはわかりませんが、そういうお話を伺いましたね。

○事務局 これは、いろいろヒアリングすると、国際交流基金については、商売抜きで文化交流をやるということだけで各国からフェイバーをもらっているところがあって、観光機構のほうは売込みになるので、商売気丸出しのところなので、そこと一緒になると、もらっているフェイバーがなくなってしまうという、それを外務省のほうから説明を受けております。

○委員 そうすると、じゃあ、JETROの方が近いのかということでもないですか。

○事務局 JETROと観光ですか。サービスの輸出とモノの輸出入ですね。

○委員 コマーシャルというか、商業的な要素も入ってもいいと。

○事務局 そうですね。

○委員 そうすると、何かちょっと気持ち悪いのは、本部事務所は国際交流基金と共用化しちゃっているんだけど、将来JNTOと国際交流基金は、それぞればらばらというのがいいのかという。

○座長 これは前回の議論でこういうふうに整理されたので、そこは尊重する。さっきの話のように、両法人の統合はなかなか難しい話なんですね。

○委員 それに加えて、ビジット・ジャパンが今回加わるわけですね。そうすると、我々は我々で単体の事業をやっているの、これは他とはくっつけられませんかと言われてしまう。

○座長 いや、連携強化はやると。統合は書いていないですね。

○委員 もちろん、統合は今の段階では難しいし、かつ共用化、近接化から入って、ひょっとしたら将来という、そういう思惑もなくはないんじゃないかと。つまり、前政権のときの議論の続きとして、特に前政権は数にこだわっていましたから、何とかくっつけられないのかという話を散々やっていて、いきなりくっつけられるにしては、全然、外堀も内堀も埋まっていないという感じだったわけですけども、外堀や内堀はこれで埋まるかなと。共用化、近接化というところで埋まったとしても、本丸がそもそも全然違いますからという話になってしまう。訪日プロモーション事業については認めるけれども、他の法人との共用化や近接化を妨げないようにしろとかというぐらいには書いてもいいのではないのですか。

○事務局 ビジット・ジャパン事業をわざわざ書かなくちゃいけない話なんですか。

○事務局 訪日プロモーション事業は、前回24年の閣議決定のときに、一旦、観光庁が直でやれと、フラット化しろとなったのですが、今回、彼らはむしろ国際観光振興機構を戦力として使わせてくれということで、その閣議決定をひっくり返してくれということなんです。だから、そういう意味では、ちゃんとここで議論しましたというのは書いておかないといけない話なんです。

○座長 ただ、さっきの統合の話は、統合というのは書けない。

○委員 もちろん、統合は書けないとすれば、共用化、近接化に支障がないようにというふうには書けないですか。

○事務局 一番上で共用化、近接化をやるというふうに言っていますので、そこはプロモーション事業があるから共用化、近接化が進まないというふうには聞いていないんですけども。

○委員 プロモーション事業をやることになるので、だめ押しをしておいたほうがいいんじゃないでしょうか。つまり、将来、またいろいろ独法改革の議論が出たときに。

○座長 それはないでしょう。

○委員 いや、いろんな独法のヒアリングをしていると、過去にこういうふうに改革したということによって、こうなっていますから、それが理由で統合はできませんとか、そういう話はいっぱい今までにもヒアリングであったので、ちょっとくどいかもしれないですけども、それならば、もうちょっとぼかして、最後の段落の「その実施に当たっては、同事業の実施体制の変更に伴う弊害」というところを修文してはどうですか。

○事務局 わかりました。ちょっと検討させていただきます。もともと、この「弊害」というのも何かぼやけた言い方だなと思っていたので。

ここら辺のところですね。わかりました。

○座長 時間も大分超過していますので。

○委員 ちょっとひっかかったのは、共用化、近接化ということまで書き込めないとすれば、上2項の。

○事務局 これまでの合理化の流れみたいな、そういうやつですね。

○委員 はい。再掲している、この2つに不整合なことにならないようにという。

○座長 わかりました。

どうぞ。

○委員 奄美基金の最後の「日本政策金融公庫との統合の可能性も視野に入れつつ」というのは、すぐには統合しないという含みなんですね。

○事務局 はい。

○委員 わかりました。

○座長 これはもう一つの長いやつにあったものですから。

じゃあ、そういうことで、最後に環境省所管の。

○事務局 国立環境研究所です。

[国立環境研究所]

●研究開発型の法人とする。(P)

環境再生保全機構です。

[環境再生保全機構]

●中期目標管理型の法人とする。

●旧環境事業団からの承継業務については、正常債権及び正常債権以外の債権の回収が順調に進んでいることから、次期中期目標期間中に、業務の実施体制の見直しを行い組織の縮減を行うものとする。

すみません、1点追加で補足なんですけど、原子力規制委員会所管の原子力安全基盤機構でございます。この法人、先般報告させていただきましたとおり、廃止するというところで法案が出されているんですけど、先般法律が成立いたしました。2ページの万博記念機構と同様に「法律に基づき本法人を廃止する」という一文を入れたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○座長 これは規制委員会のほうに行くということですね。

よろしいですか。

(「異議なし」と声あり)

○座長 では、今のことを承って、意見の交換をしたということにいたします。

委員の皆様方におかれましては、これまで長期間にわたり御対応いただきまして、ありがとうございました。とりあえず、このワーキングとしてはこれで終わりということで、年末の取りまとめに向けまして、引き続き御協力のほどをお願い申し上げたいと思います。

どうもありがとうございました。