

(参考1) 不当要求事例

1. 職員の身分や検査の際の協力を不服とする不当要求

(具体事例1)

車体番号及び原動機の型式の確認をしようとしてキャブを上げて下さいと言ったところ「お前が上げろ」と言い拒否をしたので「受検者の方に行って貰ってます」と言うと「お前の言い方が気に入らない、昔はやってくれた、見えないのはお前の責任だ」と大声で罵声を浴びせ「お前が開けてみる」の一点張りであったことと新規検査であったので測定コースに回るように伝えると「公務員でなくせに言葉遣いが悪い」と再び大声を出した。測定コースでも同じことの繰り返しであったが「車体番号の確認が出来なければ合格しない」というと渋々上げた。

受検者から「法人の責任者に電話させろ」と言われ、責任者が電話したところ「バカ野郎、言葉遣いが悪い、態度が大きい、公務員でなくせに」の繰り返しであった。

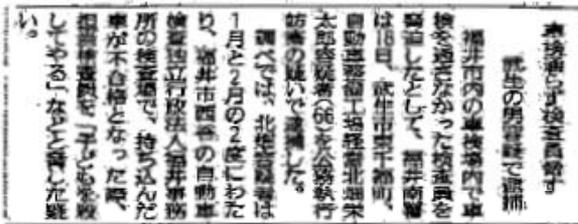
<平成16年10月13日>

2. 合否判定を不服とする不当要求

(具体事例2)

受検車両の外観検査時に、前部霧灯（フォグランプ）の不点灯、禁止灯火の取付け等の不適合箇所を検査官が指摘し、受検者にその説明を行っていたところ受検者が検査官の膝を蹴る等の暴力行為を行ったため、警察へ通報を行った。

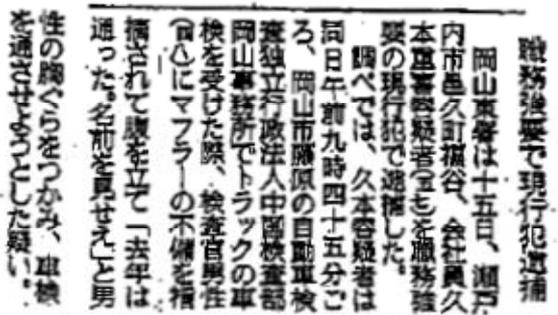
後日、受検者が別の車両の受検に来た際、所長に対し「おまえの子供を殺してやる」などと脅迫行為を行ったため、刑事告訴を行った。（公務執行妨害罪、懲役1年執行猶予4年）



<平成17年4月16日 読売新聞>

(具体事例3)

受検車両の外観検査時に、排気管の開口方向が不適合である旨を検査官が指摘したところ、いきなり受検者が検査官の胸ぐらをつかみ、強く押した。このため、警報装置を作動させ、110番通報した。（現行犯逮捕、暴行罪罰金10万円）



<平成17年2月16日 山陽新聞>

(参考2) 機器によらず検査官の厳正な対応が必要となる基準

排気管の堅牢要件、警音器の音色等については、基準が定性的であることなどから、基準適合性の判定の際、検査官が視認等により厳正に確認する必要がある。

◎基準が定性的であり、判定の際には、一定の考え方に基づいた例示を参考にしつつ、検査官の視認等により行っているもの。

(例) 排気管

【基準】排気管は確実に取り付けられており、かつ、損傷していないこと。

【考え方】応急的、一時的な措置では不合格

【不合格の例示】排気管が粘着テープ類、ロープ類又は針金類で取り付けられているもの



(例) 警音器

【基準】音の大きさ及び音色が一定なものでなければならない

【考え方】音がフェードアウトするものやミュージックホーン等は不合格。

【不合格の例示】音が自動的に断続するもの。音の大きさ又は音色が自動的に変化するもの。運転者が運転席において、音の大きさ又は音色を容易に変化させることができるもの

(例) 方向指示器

【基準】方向指示器の灯光の色は、橙色であること

【考え方】経年劣化によりレンズ面が変色し、灯火の色が橙色でなくなったもの等は不合格。

【不合格の例示】灯光の色の基準に適合させるため、灯火器の表面に貼付したフィルム等がカラーマジック、スプレー等で着色されているもの

○



×



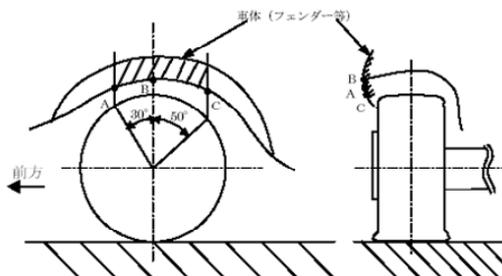
◎検査官の視認等による確認をしているもの。ただし、疑義があれば、機器を用いて確認しているもの。

(例)タイヤ

【基準】車体の外形は、鋭い突起を有しない又は回転部分が突出していないこと

【視認等による確認】疑義があれば、水準器等を用いて確認しているが、視認によりはみ出していないことが確認できる場合には合格としている。

【不合格の例示】タイヤが下図の範囲においてフェンダーより出ている場合は不合格。



(例)灯火器(例:方向指示器)

【基準】取り付け位置

- ・左右の方向指示器が車両中心面に対して対称の位置
- ・左右の方向指示器の最内縁の間隔は600mm以上、照明部の最外縁は自動車の最外側から400mm以内
- ・照明部の上縁の高さが地上2.1m以下、下縁の高さが地上0.35m以上

【視認等による確認】疑義があれば、物差し等を用いて確認しているが、視認により問題ないと判断できる場合には合格としている。

(例)騒音(近接排気騒音)

【基準】96db以下(一般的な乗用車)

【視認等による確認】疑義があれば、機器を用いて確認しているが、視認等により問題ないと判断できる場合には合格としている。また、不正改造車にみられるように、普段は排気管内のサイレンサーを抜いて使用し、検査時のみに音を低減するための一時的な措置を行っている場合は不合格。(排気管に空き缶、軍手、布類等の異物が詰められているものは不合格)

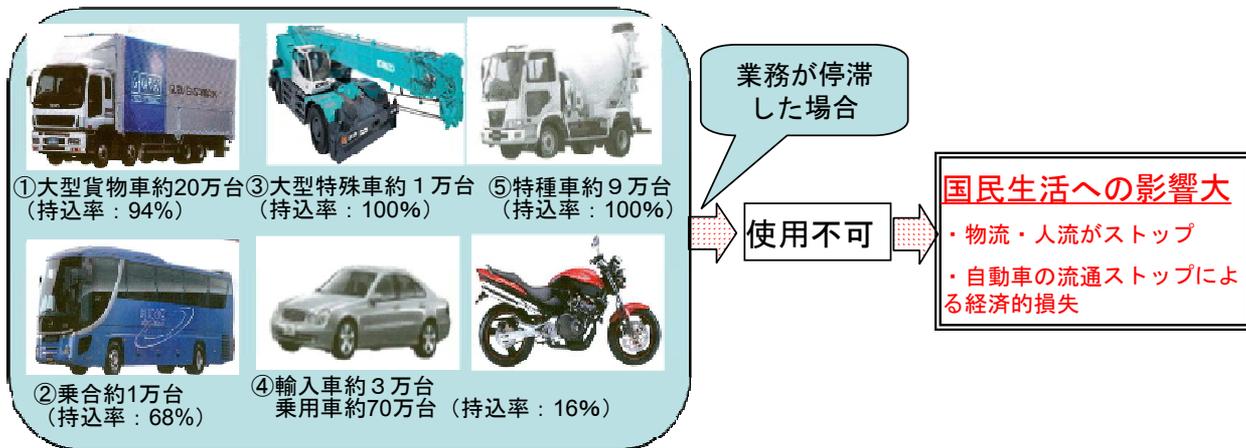
(参考3) 法人の業務が停滞した場合の影響

○検査法人が行う新規検査の車両は、物流を支えるトラックやトレーラー、公共交通手段となるバス等の様々な用途の特徴を有する自動車、海外から輸入される輸入車等が大部分を占めている。これらの車両は型式指定を受けていないことから、検査法人に現車を提示した上で検査を受ける必要があり、年間約117万台（約5,000台／日）の車両が受検している。

○仮に検査法人がストライキ等により業務が停滞した場合、これらの新車を計画どおりに使用できなくなることから、旅客運送事業者、貨物運送事業を含むユーザー等に加え、自動車業界全体に与える影響も大きく、国民生活にも支障を及ぼすとともに、自動車の正常な流通に甚大な被害が生じるおそれがある。

○検査法人は、民間の車検場の業務が停滞した場合の受け皿となり、自動車検査全体の「最後の砦」の役割を担っている。

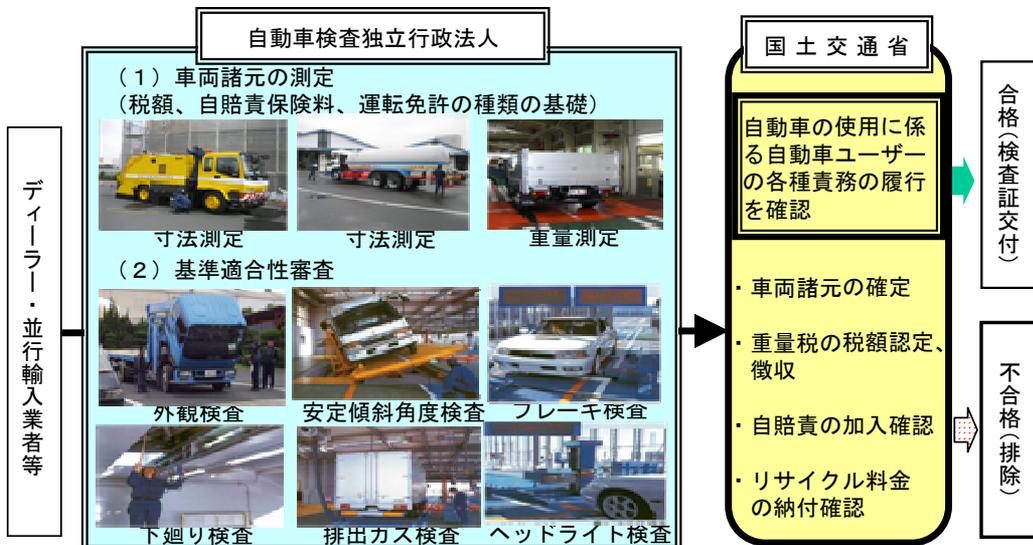
●新規検査に持ち込まれる車両：年間約117万台（約5,000台／日）



(参考) 新車の検査の特徴

○新車の検査（新規検査）においては、税額、自賠責保険料、運転免許の種類の基本となる車両重量、寸法等車両諸元を測定のうち確定するとともに、ブレーキ、排出ガス、灯火器等の基準適合性の審査を実施。

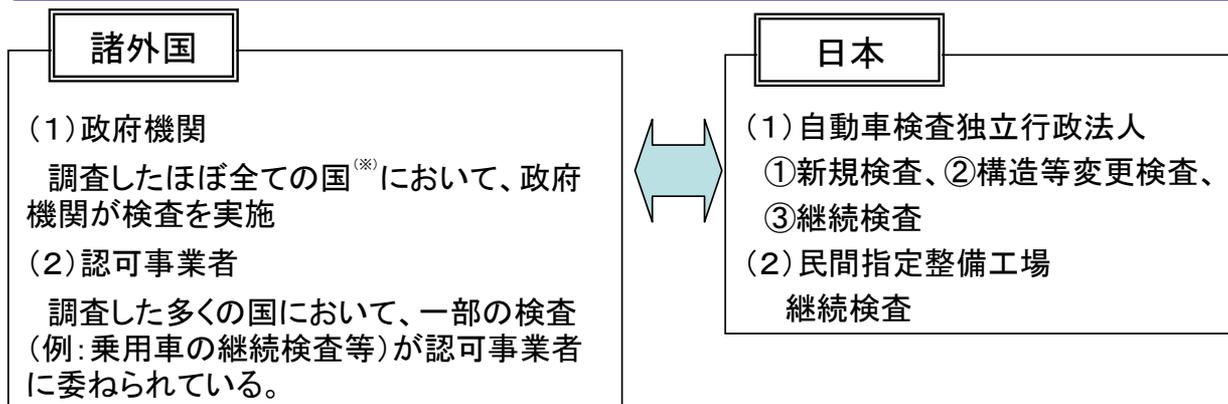
（乗用車や小型車に多い型式指定車は検査法人に対し現車を提示する必要はない。）



(参考4) 諸外国の自動車検査制度について

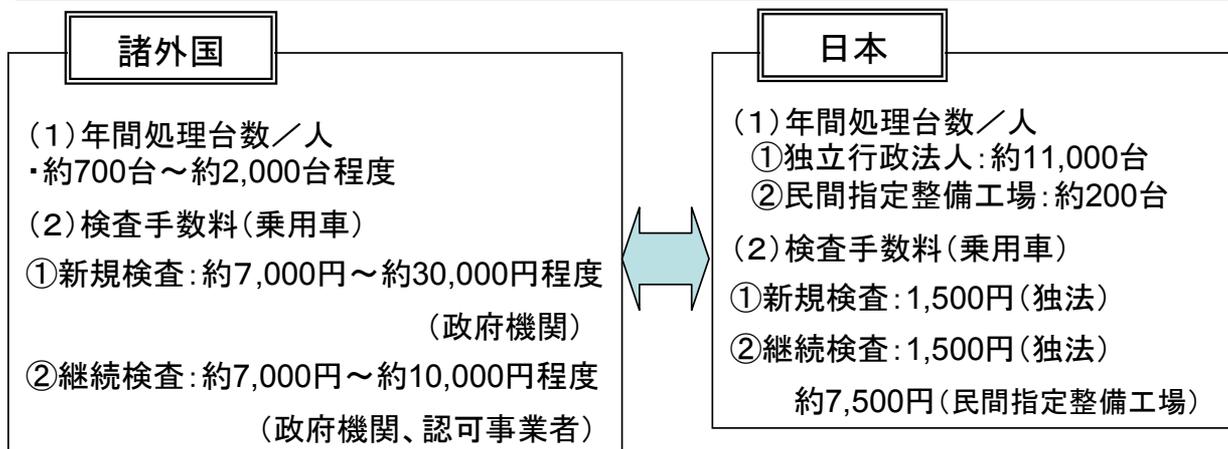
1. 自動車検査の実施主体について

○諸外国においては、日本と同様に多くの場合、政府機関が検査を実施しており、一部の検査(例:乗用車の継続検査等)を認可事業者^(※)に委ねている。今後、日本においては、指定整備の更なる活用を図ることを検討。



2. 自動車検査の処理台数及び検査手数料について

○諸外国における自動車検査の処理台数及び検査手数料は様々であるが、自動車検査独立行政法人は、諸外国の検査機関と比べ、年間処理台数/人は約5倍以上と非常に効率的に実施しており、検査手数料も低廉となっている。



※「調査実施国」:アメリカ(ニュージャージー州)、イギリス、オランダ、ドイツ、フランス、デンマーク