

# 自動車検査独立行政法人について

平成18年10月17日  
自動車検査独立行政法人

平成18年10月17日

## 自動車検査法人の非国家公務員化構想についての意見

自動車検査独立行政法人  
理事長 橋口寛信

### 1. 私の経歴

- ・ 川崎重工業で船舶事業部長、技術開発本部長を経験。
- ・ 自動車の検査について何も知らない状況で、平成14年7月の法人の発足時に理事長の指名を受けた。
- ・ 自動車検査についての知識はなかったが、検査という仕事の重要性については認識していた。
- ・ 理事長として、4年間で93箇所すべての現場をよく見て実情を理解してきた。民間企業出身技術者及び一般国民の目を見て、問題が多い職場であることを理解し、改革、改善を実施してきた。まだ多くの課題が残っている。

### 2. 自動車検査の特殊性

- ・ 航空機や船舶などでも第三者機関による検査は重要で、国などがこれを実施。
- ・ これらの製品は数が少なく、メーカーや使用者が限られ、大きな組織の品質管理を検査すれば目的が達成される。
- ・ 自動車においても、大メーカーで大量にまとめて生産される新車については、メーカーの製造過程における品質管理を検査すれば目的が達成される。
- ・ 一方、自動車検査の問題として、継続使用過程車の使用責任が多種多様の所有者に委ねられていること、またその数が膨大であるという問題がある。また、継続使用過程車以外に、多品種少量生産の車、改造車、並行輸入車など、大メーカーにおける品質管理の検査だけでは扱えない新規検査対象車の検査が必要である。従って検査方法については航空機や船舶などと違った取り扱いが必要となり、現在の検査制度が出来上がっていると理解。
- ・ 「非国家公務員化出来ない理由」を議論するためには、「どのような検査

体制とすべきか」という議論が必要。

### 3. 現状の検査制度についての認識

- ・ 法人が実施している検査は、安全確保と公害防止のため車が法令に適合しているかどうかを判定するための検査である。法令を守らせる警察と同じような業務である。そのほか、車種毎の税金の確定、車の同一性の確認など、自動車の管理についての仕事も実施している。
- ・ このような検査は、国または、国が権限を与えた、受検者と利害関係のない第三者機関が実施する必要がある、そのような制度にすることは品質管理の基本である。
- ・ 一方、大量の車を検査するためには、部品を分解せずに検査をすることが必然となり、受検者には別途、整備について責任を分担して貰う必要がある。
- ・ 自動車の数が多いことから、第三者機関ですべての検査を実施することが現実的でないことから、指定整備業者にも検査の権限を与えることになったとの理解。指定整備工場は受検者と利害関係があるので、厳正で公正な検査が遂行されているかどうかということについて、国が指導、監査をする必要がある。指定整備業者は検査機器を持ち、資格を持った検査員を雇用する必要がある。指定整備業者の数は現在約 28,000。
- ・ 検査設備を持たず、検査員を雇用できない零細整備業者が多くあり、これらの業者は認証工場として整備を実施し、法人に車を持ち込み、検査を受けている。認証工場の数は現在約 61,000。
- ・ ユーザー車検制度が発足して、受検者が直接法人に受検車を持ち込むことが可能になったが、ユーザー車検の受検者のほとんどは代行業者。これらの業者の中には整備をしない業者も多く、制度的に問題が出てきている。法人に受検に来る車の約 3 分の 1 はユーザー車検の車。

### 4. 自動車検査法人の現状

- ・ 法人の役職員数は現時点で 871 人、全国に 93 の検査場を持つ。現場で検査に当たっている職員は約 800 人で、1 年で 800 万台以上の車を検査し、年間 1 人 1 万台以上と極めて効率的な検査を実施。1 年で 138 万台以上の不適合車を排除。
- ・ 大きい組織に見えるが、全国に分散しており、限界の人員で業務を遂行している。鳥取県、島根県はそれぞれ 4 人、北海道の釧路、北見地方は

それぞれ 3 人の配置となっており、組織が成り立つ限界になっている。都市部には車が多いので職員を多く配置しているが、平均すると 1 検査場当りの人員は 8.5 人。

- ・ 不特定多数の受検者を受け付けているので、検査場でのもめ事が多い。暴力や脅迫事件で警察の助けを求めることも多い。また検査結果などに不満を持ち、法人を告発する者も多く、職員は緊張を強いられている。
- ・ 法人発足直前の国土交通省時代に、法人の職員が警察に捜査を受けるといふ事件が発生。数十人が警察の捜査を受け、2 人が逮捕された。2 項目の検査が不適切であったということで、罰金刑を受けたが、職員が受けた精神的打撃は大きい。
- ・ この事件は、行政対象暴力に対する組織的な対応が不十分であったために起ったものであるが、それを契機に、内部態勢を強化するとともに、警察の協力を要請。私自身 40 以上の都道府県警察本部を訪問し警察本部長などのトップに直接お会いし、行政対象暴力防止の強化について協力をお願いしてきた。
- ・ 法人における検査は、法令が遵守されているかということ进行判定することが目的であるので、職員が法令の内容を熟知することが最も重要。
- ・ 自動車検査に関する法令は、規制強化や規制緩和などが原因で複雑化するとともに膨大な内容となり、これを理解することは容易ではない。法人発足当時、法令や通達が整理されておらず、混迷状態にあったが、「審査事務規程」を作り整理した。法令だけでは検査の具体的方法が決まらないところについては、別途検査方法を決定し規程に盛り込んでいる。今後とも改訂が必要。この規程は国が指定整備工場を指導、監査をする基本ともなる。
- ・ 職員に規程を理解させるために、集中教育及び職場教育が必要であり、法人化してから技術指導教官制度を作り、教育、研修に力を入れてきた。しかしながら、人員が少ないことから十分な教育、研修が出来ているとは言えない状況。
- ・ 指定整備工場の検査員教育を実施するのも国及び法人の仕事であるという認識であるが、これも十分に出来ているとは言えない。
- ・ 一方、少ない人員で業務遂行をするなかでも、検査の品質を保持することが最も重要。品質確保のためには規程の整備、教育の充実のほかに、設備の高度化が必要。これからは、情報技術（IT）を使った検査の高度化が必要と考えている。
- ・ 上記以外に基本的に重要なことに、職員の士気を向上させることがある。厳しい職場であるので辞めていく若い職員が多いが、職員には、国家公

務員としての使命感と、厳正で公正な検査を実施することにより社会に貢献するという強い信念を持ち、誇りを持って仕事をするよう要請している。

## 5. 今後の課題

- ・ 職場安全の確保
- ・ 検査品質の向上
  - 審査事務規程の更なる充実
  - 設備の高度化
  - 職員の教育強化、能力向上
  - 検査データの分析
- ・ 厳正で公正な検査を実施する態勢の維持
  - 不当要求対策の強化
  - 不正受験の防止対策強化
- ・ 行政改革推進法による平成 22 年度までの人員 5 %削減
- ・ 設備の老朽化対応、設備高度化のための予算の確保

## 6. 非国家公務員化することについての論点

以上の観点から非国家公務員化は適当でないと考える。論点を整理すると次の通りである。

非国家公務員化して何がよくなるのかが分からない。これまで改革、改善に力を入れてきており、更に継続した努力が必要であるが、制度を変えることによりよくなるとは思えず、逆に次の事項について弊害が出ることが予想される。

- ・ 国が行う指定整備工場の指導、監査との関係保持（審査事務規程の作成、人材交流）
- ・ 法人における検査及び検査官の権威及び権限の保持
- ・ 警察との協力関係の維持
- ・ 職員が使命感を持ち、意欲を持って仕事を遂行する環境作り

当法人は、今後 4 年間で約 40 人の人員を削減しなければならないという大変な課題を背負っているが、これに加え非国家公務員化されることになれば、

これまで一丸となって厳正な検査に取り組んできた現場の職員の士気が著しく衰えることを心配する。何とか改革を頓挫させないようにしたい。

以上