

平成28年 4月19日

神奈川県事務所で生じた不適切事案に関する報告について

自動車技術総合機構（以下「機構」という。）は、旧自動車検査独立行政法人神奈川県事務所において生じた不適切事案に関し、当法人と利害関係のない「神奈川県事務所の不適切事案等に関する第三者委員会」（以下「第三者委員会」という。）を平成27年12月3日に設置し、当該第三者委員会に事実の解明、原因分析及び再発防止策の提言を求めておりましたが、平成28年2月19日に中間調査報告書の提出を受けたところです。

その報告に基づき、当機構としても再発防止策等の検討を進め、今般、検討結果がまとまりましたのでお知らせします。

1. 再発防止対策について
 - ・別紙1のとおり
2. 第三者委員会の中間調査報告書について
 - ・別紙2（要旨）及び別紙3（中間調査報告書）のとおり

本件については引き続き第三者委員会における調査を継続し、夏ごろを目途に最終報告の提出を受けることとしておりますので、その提出があり次第、改めて報告いたします。

また、受検者をはじめ多くの関係者の皆様方に御迷惑、御心配をお掛けしてしまったことをお詫び申し上げますとともに、今回の事案を重く受け止めて、職員一人一人が法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、皆様からの信頼回復に努めてまいりたいと考えております。

問い合わせ先

〒160-0003

東京都新宿区本塩町8-2 住友生命四谷ビル

自動車技術総合機構本部 企画部企画課

電話 03-5363-3441 （代表）

FAX 03-5363-3347

○理事長コメント

当機構においては、旧自動車検査独立行政法人時点の平成27年11月21日に職員3名が不正車検に関与した疑いとして、逮捕されました。

本件については平成28年2月16日に不起訴処分とされておりますが、公正かつ厳正に職務を行うべき職員が不正を疑われ、また役職員による管理が不十分であったことは極めて遺憾であり、深くお詫び申し上げます。こうした行為に関係した役職員については、前任の理事長及び担当役員の給与の一部返納を含め、厳正に処分いたしました。

当機構といたしましては、「神奈川事務所の不適切事案等に関する第三者委員会」の中間調査報告に提言されている再発防止策を着実に進め、二度とこうした事案が発生しないよう努めてまいります。

改めて、国民の皆様をはじめ多くの関係者の皆様方に御迷惑、御心配をおかけしましたことを深くお詫び申し上げますとともに、今回の事案を深刻に受け止めて、役職員一人一人が法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、皆様からの信頼回復に努めてまいりたいと考えております。

当機構は4月より旧交通安全環境研究所及び旧自動車検査独立行政法人が統合し、独立行政法人自動車技術総合機構として業務を実施しておりますが引き続き、法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、皆様からの信頼回復に努めてまいります。

なお、今後進めようとする再発防止策につきましては、神奈川事務所で受検される関係者の方々に一部ご不便をおかけすることも予想されますが、的確で厳正かつ公正な検査の実施という趣旨に鑑み、ご協力を賜りますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

神奈川事務所で生じた不適切事案に関する報告について

I. これまでの経緯について

○平成 27 年 11 月 21 日

大阪府警が、直前直左鏡が必要であると考えられる並行輸入自動車 3 台について直前直左鏡がない状態で検査を合格させたとして、外観検査を担当した自動車検査独立行政法人（以下「検査法人」という。）神奈川事務所の職員 3 名を、虚偽有印公文書作成の疑いで逮捕。

○平成 27 年 12 月 3 日

検査法人は、本事案の原因分析及び再発防止策の提言を求めるため、「神奈川事務所の不適切事案等に関する第三者委員会」（委員長 岩村修二弁護士）（以下「第三者委員会」という。）を設置。

○平成 28 年 2 月 16 日

大阪地方検察庁は、逮捕された職員 3 名を不起訴処分（起訴猶予処分）。

○平成 28 年 2 月 19 日

第三者委員会は、中間調査報告書※を検査法人に提出。

※本件については引き続き第三者委員会における調査を継続し、平成 28 年夏頃を目途に最終報告の提出を受ける予定。自動車機構においては、その提出を受けた後、必要に応じて再発防止策の見直しを行うこととしている。

II. 第三者委員会の中間調査報告書概要

1. 事実関係

(1) 保安基準適合性審査の適正を確保するための仕組みについて

- 解釈照会制度、不当要求対策、内部監査制度は整っているが、実情を鑑みれば十分に機能せず

(2) 不正等（不適切審査を含む。）について

①特異事業者による不正等

- 神奈川（H25.4～H26.9、H26.6～8）、小牧（H26.2～8）、九州（H26.8）で、特異事業者がポン付け等で受検。
- 検査官は、いわゆるポン付けとされる吸盤、両面テープで固定された直前直左鏡について、審査基準の不明確性、威圧、車両に必要以上に触れないこととの指示を踏まえ、合格処分。ダミーカメラは、カメラが設置されていること自体をもって視認が可能であると推定して合格処分。

②検査官による不正等

- 神奈川の検査官3名が基準不適合状態であるのに合格処分(H27.8~9)
- 当該検査官3名は「特異事業者に別の事項を指摘されて焦っていた」、「時間が無かったため着座せずに審査した」、「この車種は見ると聞いていた」等の理由を説明

2. 原因分析

上記の不正の背景は、検査官等と特異事業者との間の不正常な関係を根底として、保安基準適合性審査の公正性や信頼性が損なわれ、これを機能不全に陥らせたことにあり、その要因として以下の点を提示

(1) 直接的な原因

- ①審査基準の不明確性をきっかけとした不当要求
- ②審査現場からの照会に対する回答制度の機能不全化
- ③審査への不当介入を可能とする受検者の現車審査への同席
- ④予約制度の不徹底に伴う多忙化、書面審査の不徹底に伴う現車審査の負担増大、現車審査方式の非効率性に伴う検査官等への心理的圧力

(2) 間接的な原因(検査法人の監督・指導體制の問題点)

- ①内部監査体制等監査・調査体制の不備
- ②巧妙化する不当要求等に対する再発防止策の不徹底
- ③検査法人本部の検査官等に対する人事権限の脆弱性
- ④検査法人本部と現場の検査官等との一体感の欠如

(3) 総括

- ①特異事業者の不当な要求
- ②保安基準適合性審査の仕組み自体の不備・欠陥を法人が適時・適切な改善をしてこなかったこと。
- ③検査官等における審査の適正性確保の重要性に対する自覚の不十分さによる「特異事業者とは事を構えないこと」「事なかれ主義」的な対応
- ④審査を巡る不正等を早期に発見・是正すべき法人の調査・指導體制も脆弱で十分に機能しないこと

⇒これらが総体となり審査を巡る不正等が長年にわたり発生

3. 再発防止策

(1) 審査の仕組みの改善

- ①審査基準等の適時の明確化と審査現場への迅速な反映
 - 現場からの情報集積と知識経験豊富な検査官の本部への一元的配置による審査事務規程の改訂や通達の発出による審査基準等の適時の明確化
 - 現場からの即座の照会に対する即座の回答の実現の工夫
- ②特異事業者による審査への不当介入の機会の排除
 - 並行輸入審査等特殊類型の審査における受検者同席の排除（特殊類型審査の特定事

務所への集約と適切な審査日数・時間の確保等)

- 検査官の権限強化による不当介入する受検者の現場からの排除（退去命令の規定、検査官指示違反時の罰則規定の検討等）

③その他の方策

- 適正な規模の予約枠の設定を前提とする予約制度の徹底（特に特殊類型審査についての枠の徹底）
- 事前チェックを周到に実施するための書面審査の徹底（日数をかけること、現車審査事務所以外での書面審査の実施等）

(2) 本部の監督・指導の強化

①監査体制(担当組織・実施手法)の見直し

- 内部監査を担当する部署の強化(要員増、理事長直属機関化)、抜き打ち監査の実施、監査項目の臨機応変な変更等

②現場に対する権限・影響力強化

- 国交省と連携して初期からの人事異動調整への関与
- プロパー検査官の増員

③本部と現場の「壁」の撤廃

- 自由闊達な意見表明、風通しの良い組織風土の構築
- 現場の情報の速やかな本部への伝達と現場に懸念があるときの本部による機動的な調査・指導

(3) 検査法人役職員の意識改革及び不正等との「決別宣言」

- 法人役職員すべて、ことに検査官が業務の公的性格を踏まえた自覚を保持すること及びそのための意識改革の真摯な実行
- 受検者に不当に有利となる解釈を行うこと等を含む、審査を巡る不正等を厳格に禁じた上で、決別宣言以降これらに違反した検査官等に対しては厳正に対処すること等を盛り込んだ「決別宣言」を行うこと

Ⅲ. これまでの取組について

不適切な状態を改善するため、旧自動車検査独立行政法人において、実施可能な対策を以下の通り暫定的に実施し、不適切事案の再発を防止。

【平成27年11月実施済】

- ポン付けの直前直左鏡の審査の明確化
- 的確で厳正かつ公正な審査の再徹底

【平成28年1月実施済】

- 関東検査部において神奈川事務所等現場からの相談体制を構築
- 書面補正の明確化、受検日の確認などにより、並行輸入自動車の書面審査を徹底

Ⅳ. 第三者委員会中間報告書をふまえた機構としての具体的な対策について

第三者委員会の提言を踏まえて、機構として以下の再発防止策を策定。

1. 審査の仕組みの改善

①神奈川事務所における並行輸入自動車の審査方法の改善

【平成28年夏頃】

- 現車審査について、原則として並行輸入自動車を0番コースに集約した上で、パイロン等により後続車の進入防止措置を講じ、検査担当者等の心理的圧迫感を緩和。
- チェックリスト方式を導入することなどにより、検査担当者のノウハウを共有化。
- 書面審査について、厳正な審査を実施するための処理期間を確保するとともに、各事務所において初見である車両については、検査部においても追加して書面審査を実施。
- 国は書面審査状況を確認し、終了しているものに限って受付。

【平成30年度頃】

- 並行輸入自動車の専用審査棟（ガレージ方式）を新設し、受検者の入室を禁止。さらに専用の警備員を増員する。これにより審査への不当介入を完全に遮断。

②神奈川事務所内の検査コースにおける審査・警備体制の強化

【平成28年3月実施済】

- 防犯カメラを増設し、本部から常時モニタリングすることにより不当要求を抑制
- 不当要求は円滑な審査業務の実施を妨害することから、警察通報や上申書・被害届出手続きを組織の被害として手続きを行うことを徹底
- 検査担当者指示に従わない時に現車審査を中止する措置を講じたうえで受検者に退去を命じる旨を規定化し、不当要求への対抗手段を明確化

【平成28年4月実施済】

- 管理職を「フリーポジション」化するとともに、警備員を増員し、現場における監視体制の強化。
- 新規検査等において、外観検査を1台につき2名で実施（ペア方式）し、確実な検査を実施するとともに不当要求を抑制。

【平成28年10月実施予定】

- 継続検査等において、外観検査を1台につき2名で実施（ペア方式）し、確実な検査を実施するとともに不当要求を抑制。

③審査事務規程の明確化

【平成28年3月実施済】

- 直前直左鏡について、検査後に取り外されてしまうケースがあったことから、確実な取り付けを規定で明確化。これにより吸盤及び共締め等によるポン付けを明確に禁止。

【平成28年上半期以降段階的に実施】

- ポン付け等による直前直左鏡を含む検査後に取り外される疑いの高い保安部品について、不合格とするための検査方法の検討を開始。
- 更なる規定の明確化、ローカルルールの是正により不当要求行為を誘発する要因を徹底して排除。

【中期的に実施】

- 審査基準の見直しによる検査工数の効率化を検討。これにより、検査担当者の過重な負担を軽減。

2. 審査の適正を確保するための環境の改善

①神奈川事務所における予約の適正化

- 神奈川運輸支局における検査の予約適正化をすすめ、厳正な審査が出来る環境を整備し、審査時間を十分に確保することにより、的確で厳正かつ公正な審査を実施。

【平成29年1月実施予定】

- カラ予約が効果的に防止できるように予約システムを改修し、運用する。

3. 本部の監督・指導体制の強化等

①体制の整備

【平成28年4月実施済み】

- 検査業務適正化推進本部を設置。
- 内部監査室を新設・増員するとともに、監事監査室を強化し、内部監査の取組を監視。

②対策の実施状況の点検

【平成28年4月実施済み】

- 内部監査室が本部モニターにより現場を常時確認。
- 定期的に本部又は検査部職員が自らのPC等から検査状況の三次元画像を確認。
- 当分の間、月1回程度の調査指導を実施するとともに抜き打ちの調査指導を実施。調査指導時において、三次元画像及び書面等を確認するとともに、警備員等に再発防止策の実施状況をヒアリング。
- 審査事務規程PT（本部内に設置済み）において、進捗状況を点検・管理。

③点検結果の分析・評価（検査業務適正化推進本部において実施）

【平成28年4月上旬実施予定】

- ②で点検した結果を踏まえ、対策の実施状況を確認し、評価。評価の結果、課題等が判明した場合には、改善策を検討し対策に反映。
- 運輸局等と共同で、国及び機構における予約とそれに伴う業務量の適正化状況を点検し評価。
- 評価結果を定期的に国交省整備課に報告。
- 対策の評価結果等を踏まえつつ、全国展開等を検討。

④監事監査室が上記P D C Aの実施状況を点検、評価

⑤職員への研修等

【平成28年度上半期より実施】

- 検査担当者の業務に対する自覚と理解が必要不可欠であることから、コンプライアンス研修等を実施。

4. 国との連携の強化

【平成28年上半期に実施】

- 取り外しが疑われる装置・部品については、引き続きその装置の画像及び車両情報を国に提供し、国による立入検査、街頭検査を強化
- ポン付けの直前直左鏡など検査後に取り外される疑いの高い保安部品について、検査において不合格とするための方法及び検査後の取り外しを効果的に確認する方法を検討し、告示や審査事務規程等に反映。

V. 内部役職員に対する対処について（平成28年3月25日付、役職員はいずれも当時）

1. 役員

給与自主返納 理事長（2割1か月）、担当理事（1割1か月）

2. 職員

本部、関東検査部、神奈川事務所の関係職員13人を処分

VI. 今後の主なスケジュール

平成28年4月 検査業務適正化推進本部を設置し、当面の対策の決定。

4月以降、対策を順次実施（夏ごろまでに一定の対策を実施）

平成29年1月 予約システムの改善

平成30年4月 専用審査棟の完成

神奈川県事務所で生じた不適切事案に関する報告について

【事案の概要】

- 平成27年11月21日、大阪府警が、直前直左鏡が必要であると考えられる並行輸入自動車3台について直前直左鏡がない状態で検査を合格させたとして、外観検査を担当した自動車検査独立行政法人(以下「検査法人」という。)神奈川県事務所の職員3名を、虚偽有印公文書作成の疑いで逮捕。
- 平成28年2月16日、大阪地方検察庁は、逮捕された職員3名を不起訴処分(起訴猶予処分)

【第三者委員会による調査の実施】

- 平成27年12月3日、検査法人は、本事案の原因分析及び再発防止策を作成するため、「神奈川県事務所の不適切事案等に関する第三者委員会」(委員長 岩村修二弁護士)(以下「第三者委員会」という。)を設置。
- 平成28年2月19日、第三者委員会は、原因分析及び再発防止策の方向性を含む中間調査報告書を検査法人に提出。平成28年夏頃に最終報告を予定。
- 第三者委員会による原因分析は以下の通り。

- ① 審査基準等の不明確性、受検者の現車審査への同席などの審査の仕組みの不備
- ② 現車審査に係る予約制度の不徹底などによる多忙化による審査環境の悪化
- ③ 審査を巡る不正を早期に発見・是正できない本部の監督・指導体制の脆弱性

⇒ 検査業務の重要性に対する自覚の不足も含め、これらが総体として審査を巡る不正等を長年により発生

【中間調査報告書を踏まえた自動車機構の再発防止策の方向性】

- 以下の取組を確実に進めることにより不適切事案の再発を防止。また、最終報告や、対策の進捗状況の点検・評価の取組(PDCAの取組)を踏まえて、再発防止策の見直しを実施。
- ① 審査の仕組みの改善
 - ② 審査の適正を確保するための環境の改善
 - ③ 本部の監督・指導体制の強化等

再発防止対策の骨子

1. 審査の仕組みの改善

- ①神奈川事務所における並行輸入自動車の審査方法の改善
- ②神奈川事務所内の検査コースにおける審査・警備体制の強化
- ③審査事務規程の明確化
⇒組織としての対応を改善し、不当要求を削減

2. 審査の適正を確保するための環境の改善（予約の適正化）

⇒一般受検者の理解を得て、審査環境を改善

3. 本部における監督・指導体制の強化等

⇒本部の体制を強化し、継続的に対策の実施状況を監視・監督

⇒これらの取組を確実に進めることにより不適切事案の再発を防止

1-①. 神奈川事務所における並行輸入自動車の審査方法の改善

<改善対策とその効果> ○:対策 →:効果

【平成28年夏頃実施予定】

○現車審査

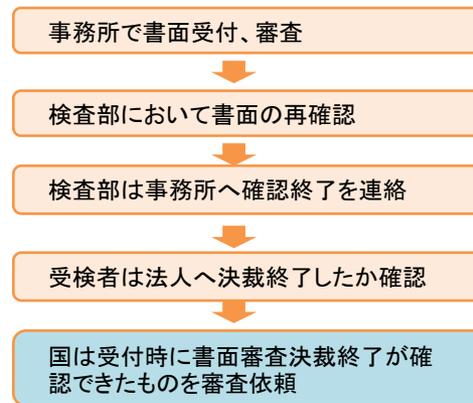
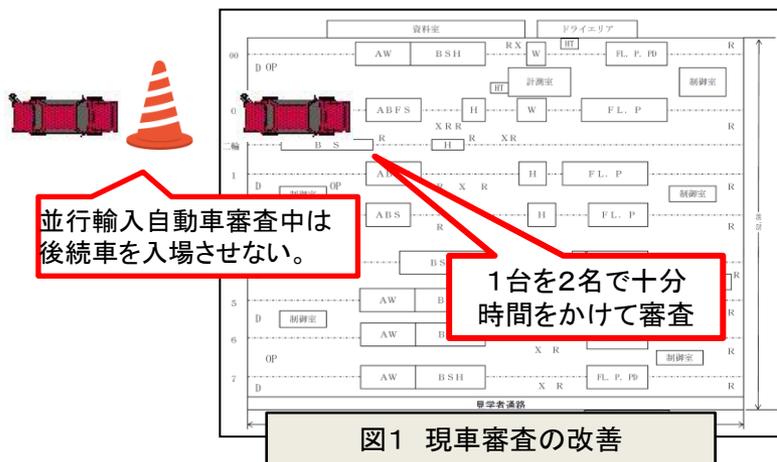
- ・並行輸入自動車検査を0番コースに集約、パイロン等により後続車の進入を防止
→後続車の接近を抑制することによる検査担当者等の心理的圧迫感の緩和
- ・チェックリスト方式の導入 → 検査担当者のノウハウの共有化

○書面審査

- ・厳正な審査を実施するための処理期間を確保
- ・事務所において初見の車両については、検査部においても追加して書面審査を実施
- ・国は書面審査状況を確認し、終了しているものに限って現車審査を受付
→事務所担当者の負担軽減、厳正な審査体制の確保

【平成30年度目途】

- 神奈川事務所において並行輸入自動車の専用審査棟(ガレージ方式)を新設し、警備員を配置。
→検査担当者と受検者を分離して、これにより審査への不当介入を完全に遮断



1-②. 神奈川事務所内の検査コースにおける審査・警備体制の強化

<改善対策とその効果> ○:対策 →:効果

【平成28年3月より順次実施】

○防犯カメラ増設、本部からも常時モニタリング

→不当要求を抑制

○警察通報や上申書・被害届出手続きを組織名で実施

→不当要求は、円滑な審査業務の実施の妨害となり、自動車機構への被害としてとらえ、警察等に通報。

○検査担当者・警備員の指示に従わない場合に、検査中止、退去命令等を実施する旨規定に明示化。

→不当要求への対抗手段の明確化

【平成28年4月より順次実施】

○管理職の常時「フリーポジション」化、警備員の増員

→現場における監視体制の強化。

○新規検査等において、外観検査を2名で実施(ペア方式)

→確実な検査を実施するとともに不当要求を抑制

【平成28年10月より実施】

○継続検査において、外観検査を2名で実施(ペア方式)

→確実な検査を実施するとともに不当要求を抑制

1-③. 審査事務規程の明確化

<改善対策とその効果> ○:対策 →:効果

【平成28年3月25日実施】

○直前直左鏡について、検査後に取り外されてしまうケースがあったことから、確実な取り付けを規定で明確化
→吸盤及び共締め等によるポン付けを明確に禁止。

【平成28年上半期以降段階的に実施】

○更なる規定の明確化、ローカルルールの是正

○国土交通省と連携して、ポン付けによる直前直左鏡を含む検査後に取り外される疑いの高い保安部品について、不合格とするための検査方法の検討を開始。

→告示や審査事務規程等の見直しを検討

【中期的に実施】

○審査基準の見直しによる検査工数の効率化を検討

→検査担当者の過重な負担を軽減。

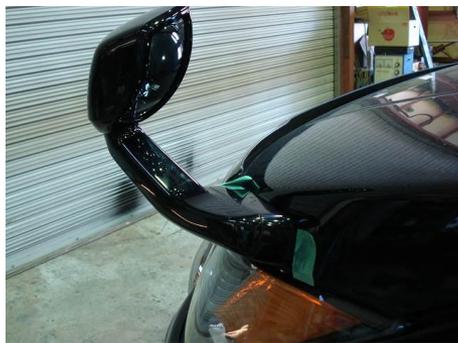


写真1 粘着テープによるポン付け



写真2 吸盤によるポン付け



写真3 共締めによるポン付け

2. 審査の適正を確保するための環境の改善(予約の適正化)

<改善対策とその効果> ○:対策 →:効果

○国土交通省と連携して、神奈川運輸支局における検査の予約適正化を進め、厳正な審査が実施できる環境を整備。

→審査時間を十分に確保することにより、的確で厳正かつ公正な審査を実施

3. 本部における監督・指導体制の強化等(PDCA等)

<改善策>

①体制の整備

- ・検査業務適正化推進本部を設置。
- ・内部監査室を新設・増員するとともに、監事監査室を強化し、内部監査の取組を監視。

②対策の実施状況の点検

- ・抜き打ち監査の導入等により、神奈川事務所等の再発防止対策の実施状況を点検。
- ・審査事務規程の見直しの進捗状況の確認

③点検結果の分析・評価（検査業務適正化推進本部で実施）

- ・課題が判明した場合に改善策を検討し、対策に反映
- ・業務量の適正化状況を点検・評価

④監事監査室において上記取組を点検・評価

⑤職員の意識改革のため、コンプライアンス研修等を実施・強化

平成 28 年 3 月 9 日

中間調査報告書（要旨）

神奈川事務所の不適切事案等に関する第三者委員会

本中間調査報告書（要旨）は、本委員会の平成 28 年 2 月 19 日付け「中間調査報告書」につき、自動車検査独立行政法人から要請を受けて、その要旨を示すものである。

第 1 調査の概要

1 調査に至る経緯

平成 27 年 11 月 21 日、自動車検査独立行政法人（以下、「**検査法人**」という。）の神奈川事務所において、自動車国が定める保安基準に適合するか否かの審査（以下、「**保安基準適合性審査**」という。）の業務に従事する検査官 3 名が、直前直左鏡等（後出）に係る保安基準に不適合の状態であった自動車に関し、当該保安基準に適合している旨の自動車検査票を作成したなどとする被疑事実により、虚偽有印公文書作成罪の疑いで大阪府警察に逮捕された（以下、「**神奈川事務所の不正審査事案**」という。）。これを受け、検査法人は、平成 27 年 12 月 3 日付けで本委員会を設置して本調査を依頼した。

2 調査の目的・範囲

①神奈川事務所の不正審査事案に係る事実関係の調査、②同事案を中心とする近年の主要な不正等（後出）が生じた原因の分析（検査法人の実施した予防措置の評価等を含む。）、③同原因分析を踏まえた再発防止策の提言であり、個々の検査官の責任追及は含まれない。

3 調査の体制

弁護士岩村修二（委員長）、弁護士小林英明、弁護士松井真一の 3 名の委員及び 4 名の調査補助者により構成され、いずれも検査法人と何ら利害関係がない。

4 調査の期間

平成 27 年 12 月 3 日から本調査を開始し、現在も継続中である。本中間調査報告書は、平成 28 年 2 月 19 日までの調査結果を中間的に取り纏めたものである。

5 調査の方法

委員会を合計 6 回開催したほか、委員間で適宜意見を交換した。また、関連資料の精査、検査法人役職員等からの事情聴取及び現場検証を行い、情報を収集、集約、分析した。

6 調査の独立性

本委員会は、日本弁護士連合会策定の「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライ

ン」が示した第三者委員会ではないが、その公正性の基盤となるべき独立性を保持するために、検査法人との間で、「①調査の方法、対象事実、検討資料、事情聴取の対象者及び質問事項、②調査の日程、③調査に必要なスタッフ及び外部業者の選定、業務の分担、並びに④調査報告書の形式及び内容」等の決定について、全て本委員会の権限とする旨を合意した。検査法人は、これを誠実に履行し、また、本委員会の資料提供等に係る要請に対し、適時かつ適切に対応し、本委員会の独立性は一貫して保持された。

第2 検査法人が実施する保安基準適合性審査の仕組み

(略)

第3 保安基準適合性審査をめぐる不正等とこれまでの検査法人等の対応の概要

保安基準適合性審査をめぐることは、検査法人が設立される以前から、受検者及び検査官等において、自動車検査証（以下、「**車検証**」という。）の不正取得を行い又は行わせるといった「不正」と呼べるものから、「不正」には至らないが社会的非難を受けるべき「不適切」なものまで（以下、これらをあわせて「**不正等**」という。）様々な行為が繰り返され、近年にはついに検査官等が逮捕されるに至った。

1 過去の不正等について

(1) 受検者による不当要求行為の発生等

昭和58年頃から、販売店等から受検のみを請け負う代行業者等の事業者の中で、威圧的な言動や執拗な説明強要等により検査官等に対して不当要求行為に及ぶ者（以下、「**特異事業者**」という。）が現れた。当時の地方陸運支局は、これに対し、地方運輸局と協議しながら対応したが、一部の検査官等が特異事業者に屈してその不当要求を受け入れ、本来は保安基準不適合と判断すべき事項につき、基準に適合するとの判断（以下、「**基準適合判断**」という。）を行う事案が生じた。それが先例となって他の特異事業者にも共有され、不当要求行為は増加していった。

(2) 特異事業者の検査官等に対する暴力事件の発生等

平成6年2月、神奈川陸運支局で受検した特異事業者が検査官に傷害を負わせる暴力事件が発生したのを受けて、関東運輸局は、同年6月、局整備部次長らによる「特異事業者対策検討懇談会」を開催し、①審査基準を明確にするよう検討すること、②トラブルへの対応体制を構築すること、③緊急時に警察と連絡がとれる体制を検討すること、などの対策案を提示したが、その後も大半の事案につき、地方陸運支局内における話し合いでの解決を図るという対応を続け、それが特異事業者による不当要求行為をエスカレートさせた。

(3) 検査官等による特異事業者への便宜供与や特異事業者との馴れ合い等

平成6年頃、検査官等の一部は、「圧力を少しでも弱められるのであればやむを得ない。」などと考え、特異事業者に対し、庁舎や控え室におけるお茶出し、特定の検査官による対応等の便宜供与を始めた。その結果、特異事業者による便宜要求は増大し、書面審査に係る届出書及び添付資料（以下、「届出書等」という。）の代書、新規検査及び予備検査（以下、「新規検査等」という。）を行うものとされている検査コースでの継続検査の実施などに発展した。

(4) 審査基準等の不明確性に起因した不当要求行為の増加等

平成8年ないし平成9年頃、東京陸運支局及び神奈川陸運支局では、審査基準や取扱通達の不明確性に起因した不当要求行為が頻繁に発生した。その対応方につき、地方陸運支局は、運輸省や地方運輸局に相談していたが、迅速な回答が得られず、結論が出ないままに、特異事業者の不当要求を容認する場合が少なくなかった。

(5) 神奈川陸運支局における暴力事件の発生等

平成10年4月、特異事業者が神奈川陸運支局の検査官に暴力を振るうとともに、当該検査官の印を強奪し、白紙の自動車検査票に当該印を押捺して持ち去り、後日、別の特異事業者が東京陸運支局において前記自動車検査票を提示して、備考欄に違法な記載を行うよう強要し、検査官がこれに応じるなどした。

関東運輸局は、その再発防止策として、①暴力対応マニュアル携帯版の配布、②警報システムの設置及び防犯カメラの増設、③警察OBの警備員の配置、などの措置を講じるとともに、平成11年4月、「検査業務改善委員会」を設置し、保安基準適合性審査の課題を「受検者の嫌がらせ」など合計39点に整理し、改善策として「嫌がらせが予想される場合、初めから複数（3人以上）で対応する。」など合計118点を挙げた。

(6) 平成14年の不正車検証取得事案の発生等

平成14年5月、関東運輸局が調査した結果、東京運輸支局等において、特異事業者が、排出ガス試験成績表の提出時期に関する明確な規定がない旨を指摘して「提出はしてやるから、後で出すことも認めろ。」などと威圧的に要求し、検査官等がこれに屈して、平成6年頃より書面審査による事前の確認を行わないまま現車審査を行い、当初は事後的に同成績表が提出されていたものの、その後事後的な提出すらなされなくなり、提出を受けないまま基準適合判断を行っていたことなどが発覚した。平成15年7月以降、これら不正に関与した職員18名が虚偽有印公文書作成・同行使罪及び道路運送車両法違反の嫌疑で検察庁に在宅送致され、うち2名は道路運送車両法違反で略式命令を受けた。

関東運輸局は、平成16年9月に①基準の全国的な統一、②防犯設備の組織一丸となつての活用、③警察への通報の徹底、④国交省や本部の現場からの問合わせに対する迅速な対応、などを再発防止策として提示した。検査法人も、平成14年に通達を発出

し、①チーム制の導入等により、管理責任体制を強化すること、②防犯設備等をより一層強化すること、③警備員の配置を決定すること、④暴力行為等には集団で対応すること、などの再発防止策を講じた。

2 近時の不正等について

(1) 特異事業者による不正等

ア 事案の概要

事業者等が、国土交通省令である「道路運送車両の保安基準」（以下、「保安基準省令」という。）第44条第5項に規定される「鏡その他の装置」（以下、「直前直左鏡等」という。）の設置が要求される自動車につき、真実は予備検査又は新規検査に係る現車審査の終了後には取り外して同自動車を保安基準不適合状態にする意図であるのにその情を秘したまま、現車審査時のみ直前直左鏡等を一時的に取り付け（以下、「ポン付け」という。）、これにより、神奈川事務所ほか2箇所の検査官等から、保安基準に適合する旨の自動車検査票の交付を受け、平成25年4月から平成26年9月にかけて、同自動車検査票を地方運輸支局に提出することにより、自動車予備検査証又は車検証の交付を受けたなどとする不正車検証取得事案が発生した。

大阪地方検察庁は、平成27年6月17日以降、同事案関係者の多くを道路運送車両法違反で公判請求し、その多くが公訴事実どおりの有罪判決を受けている。

イ 特異事業者による前記不正等の動機・経緯

直前直左に係る視界要件は、我が国独自の保安基準として平成15年に導入されたものであるところ、並行輸入自動車の場合、その輸入時点では設置されていないことが多い。そのため、直前直左鏡等を取り付ける改善措置が必要であるが、自動車の外観に手を加えることを好まない顧客も多いことなどから、事業者は、ポン付け等による偽装工作を施して不正に車検証又は自動車予備車検証を取得する手法を考案し、業界で横行していた。

ウ 特異事業者による不正車検証取得を阻止できなかった検査法人側の事情

前記2(1)アのとおり、広域にわたり複数の不正車検証取得事案が捜査・訴追されており、検査法人の側にも、不正車検証取得を阻止できない不適切な対応が繰り返されてきたことが窺え、一部の判決で大阪地方裁判所は、「自動車検査官が現車審査の際、確認鏡がきちんと固定されているか、カメラが作動しているかということを確認していたならば偽装工作を見抜く、少なくともその疑いを持つということが比較的容易であるように思われるが、書面審査や現車審査の過程で作成された資料等を見てもその点の審査が明確になされていた様子は伺えない。」「これを正すべき立場にある検査法人による審査が十分機能していなかったということが、被告会社関係者らがそれほど罪の意識を持つことも無く不正行為を繰り返していた一因となっていたと考えられる。」旨判示している。

同事案で用いられた偽装工作の手口は、①吸盤によるポン付け、②両面テープに

よるボン付け、③作動しないダミーカメラの取付け、などであったが、それらに関する審査の実情は、以下のとおりである。

(ア) 吸盤によるボン付け

直前直左鏡等に関しては「取付けが不確実な」ものは保安基準不適合とする規定が自動車検査独立行政法人審査事務規程（以下、「**審査事務規程**」という。）にあるところ、これに「吸盤」での取付けが含まれるかについて、検査法人は、吸盤等取付け部が浮き上がらないかどうかめくろうとする等によって確認した結果、その一部が車体から離脱した場合は「取付けが不確実な」ものとする旨の平成 27 年 11 月 24 日付け通達を発出するまで、明確にしていなかった。加えて、審査事務規程上、「不適切な補修等」は保安基準不適合とする規定があるところ、平成 25 年 7 月 30 日に改訂がなされるまで、その対象物に「直前直左鏡等」が含まれておらず、不適切な補修方法としての「吸盤」は現在も列挙されていない。

これにより、例えば神奈川事務所においては、一部の特異事業者が、「吸盤は、接着剤により固定しているため、確実に取り付けている。」等と主張し、接着状況を確認するために吸盤をはがそうとした検査官等に対し、「車体が汚れたら弁償してくれるのだろうか？」等と圧力をかけることがあった。検査官等の中にも、平成 18 年 4 月に制定された安全作業マニュアルに「検査車両には、必要以上に触れないこと」との規定があることなどから車体に触れるのを控えてきた者が存在した。また、吸盤によりボン付けされた直前直左鏡等が保安基準に適合しない旨の明確な規定等が存在しないことを理由に、接着剤で固定されていないことが明らかな場合であっても、基準適合判断を行う検査官等も存在した。

(イ) 両面テープによるボン付け

審査事務規程において、粘着テープ類による装着は「不適切な補修等」に該当するものとされており、両面テープも当然これに含まれると解されるが、他方で、前記のとおり、従前はその対象物に「直前直左鏡等」は含まれておらず、両面テープによりボン付けされた直前直左鏡等が保安基準に適合しない旨の明確な規定等は存在しなかった。このような状況の下で、オーバーフェンダーの接着方法との均衡などを根拠に、強力な粘着テープ類で接着されている場合には基準に適合する旨認識している検査官等が存在し、神奈川事務所を含む一部の事務所等においては、両面テープによるボン付けであっても、基準適合判断がなされる場合があった。

(ウ) 作動しないダミーカメラ

保安基準省令は、直前直左鏡等が「障害物を確認できる」ものであることを求めており、また、審査事務規程においても、「障害物の少なくとも一部…を鏡その他の装置により確認」できるかを審査するものとされている。したがって、カメラが取り付けられている場合は、その作動状況を確認することが法令及び規程上求められていたと言える。しかし、神奈川事務所においては、カメラが設置されていることをもって、直前及び側方の視認が可能であると推定し、カメラを作

動させて直前直左を確認することをしない検査官等が少なからずいた。

エ 捜査・裁判を踏まえた検査法人の対応

平成 27 年 6 月 17 日、前記 2(1)アの事案の一部が公判請求されたのを受けて、検査法人は、同日、国交省と協議の上、検査部長及び事務所長宛の通達を発出し、受検者が審査後に直前直左鏡等を取り外すことが疑われる場合には、その受検者及び受検車両等につき「直前直左鏡取付等状況連絡票」等を用いて地方運輸支局等への情報提供を行うことを求めた。

他方、大阪府警察本部長は、捜査の結果を踏まえ、同年 7 月 14 日、国交省の自動車局宛宛に、「一時的に取り付けたと容易に判断できる簡易な直前直左鏡等であっても基準適合となるものとする告示を見直すとともに、両面テープを用いた取付け等につき、適正かつ確実な審査を実施するよう要請する」旨の文書を差し入れた。検査法人は、その後の捜査・裁判の経緯を把握していたが、前記の地方運輸支局等への情報提供を行ったのみであった。

(2) 検査官等による不正等

ア 神奈川事務所の不正審査事案の概要

神奈川事務所の検査官 3 名（J、K 及び L）が、平成 27 年 11 月 21 日、虚偽有印公文書作成罪の嫌疑で大阪府警察に逮捕され、大阪地方検察庁に送致された。その被疑事実の要旨は、「①J は、平成 27 年 8 月 31 日、予備検査受検の申請があった普通自動車の現車審査実施時に、行使の目的で、真実は、同自動車は国土交通省令等で定める保安基準に規定された程度に同自動車の運転席から同自動車の直前直左の範囲を直接に視認することができず、前記保安基準不適合状態であるのに、「第 14 号様式 乗合・貨物・特種自動車」と題する書面（以下、「**第 14 号書面**」という。）の該当欄に「直前直左（右）」、「直視可」などと記載し、同欄右側の「現車審査担当者」欄に自らが同自動車の保安基準適合性審査を担当したことを示す印鑑を押印するなどして、同自動車が前記保安基準に適合している旨の自動車検査票を作成した。」、「②K は、同年 9 月 4 日、予備検査受検の申請があった普通自動車の現車審査実施時に、行使の目的で、真実は、同自動車は前記保安基準に規定された直前直左鏡等がなく前記保安基準不適合状態であるのに、第 14 号書面の該当欄に「直前直左（右）」、「カメラ」、「ミラー下」、「埋め込み」などと記載し、同欄右側の「現車審査担当者」欄に自らが同自動車の保安基準適合性審査を担当したことを示す印鑑を押印するなどして、同自動車が前記保安基準に適合している旨の自動車検査票を作成した。」、「③L は、同日、予備検査受検の申請があった普通自動車の現車審査実施時に、行使の目的で、真実は、同自動車は前記保安基準に規定された程度に同自動車の運転席から同自動車の直前直左の範囲を直接に視認することができず、前記保安基準不適合状態であるのに、第 14 号書面の該当欄に「直前直左（右）」、「見える」などと記載し、同欄右側の「現車審査担当者」欄に自らが同自動車の保安基準適合性審査を担当したことを示す印鑑を押印するなどして、同自動車が前記保安基準に適合して

いる旨の自動車検査票を作成した。」などとするものであった。

前記検査官3名は、平成28年2月16日、いずれも起訴猶予処分に付された。

イ 神奈川県事務所での直前直左鏡等に係る特異な審査方法

直前直左鏡等に係る現車審査においては、検査官等が運転席に着座し、直前直左の各所定の位置に置いた高さ1m直径30cmの円柱を直接又は間接に視認できるかを確認するという検査方法をとる必要があるが、神奈川県事務所においては少なからず、これとは異なる簡略化された①1人の検査官等が1mの高さにあわせた巻き尺を自動車の直前及び直左で移動させ、別の検査官等が運転席側の外に立ち、巻き尺を視認できるかを確認する方法、②1人の検査官等が、直前及び直左の各所定の位置に置いた円柱の最上部から運転席のヘッドレストが視認できるかを確認する方法が用いられていた。

これらの検査方法が本来のものと異なることを、神奈川県事務所の検査官等の多くが認識していたが、現車審査の効率化に資するとともに、実質的に直前直左鏡等に係る規制の趣旨を損なわない旨を根拠にやむを得ないものと認識していた。

ウ 逮捕された各検査官の前記被疑事実に係る審査方法

前記2(2)アの被疑事実に係る自身の審査方法につき、前記検査官の1人は、「特異事業者に鏡その他の装置とは別の事項につき指示されて焦り、直前直左の視界基準の確認をし忘れた。これを別の検査官に伝えたところ、「ミラー下に埋め込みでカメラがある。」旨を記載するように助言されたため、そのまま記載した。カメラが付いていなかったことまでは確認していないが、カメラが付いていたことも確認していない。」旨、別の検査官は「時間がなかったため、運転席に着座するのではなく、運転席の横に立ち、別の者に巻き尺を持ってもらうことにより、前方が視認可能である旨を確認した。時間がなかったことに加え、このときに前方視界にかなり余裕があったので、左側方も視認可能であると考え、「直視可」と記載した。」旨、もう1人の検査官は「この車種については直前及び直左は見えると聞いており、前方及び左方とも視認できると思っていたので、検査自体を行うことなく、「見える」と記載した。」旨、本調査での事情聴取に際し、それぞれ説明している。

(3) 検査官等によるその他の不正等

本調査における事情聴取等において、神奈川県事務所では、①事前の書面審査の届出書に記載すべき事項が一部空欄となっている等の場合において届出書等を受理した、②必要な資料の追完等を受検者に求めず、検査官等が自ら資料収集等を行った、③特異事業者から「持ってきて欲しい」と言われた書類を同事業者の事業所に届けた、などの事実がある旨の指摘があった。これらは、審査の様々な段階や場面で、特異事業者等に不当に有利となるように審査基準を解釈することや便宜を図ることなどが、特定の検査官等に限らずかなり広範に行われていたことを窺わせる。

(4) 神奈川県事務所での前記不正等の背景事情

神奈川県事務所では、職員 1 人あたりの予備検査の処理台数が多く、とりわけ、並行輸入自動車の処理台数が格段に多い。

近年の特異事業者は、①審査基準に関し細かい知識を身に付け、執拗に説明を求める、②検査官等に話しかけることにより注意をそらす、③多忙な時間帯に敢えて受検に訪れる、といった手口を使い、不当要求行為を巧妙化させており、神奈川県事務所では、これらへの対応を日常的に迫られている。

書面審査の標準処理期間は受理日から 15 日以内とされているが、神奈川県事務所では、その翌日には現車審査を行う運用がなされ、その大半は、当日中に実施されている。また、届出書等には不備がある場合が多いところ、特異事業者への過度な配慮から不足書類を検査官等が収集するなどの例が少なくなく、検査官等にとって負担となっている。

神奈川県事務所では、現車審査に係る予約制度が実質的に機能しておらず、無予約の受検者が持参した車両であっても審査対象とする運用がなされてきた。さらに、人員不足の故に、検査官等が所定の休憩を取らないこともあった。

第 4 保安基準適合性審査をめぐる不正等の原因分析

1 直接的な原因

(1) 審査基準等の不明確性及び適時の明確化を図るための仕組みの機能不全

ア 審査基準等の不明確性

国土交通省告示である「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」及び審査事務規程で定める審査基準等には不明確なものが少なからずあった。例えば、直前直左鏡等については、「取付けが不確実な」場合には基準不適合となるが、どのような方法で固定されていればこれに該当しないと言えるのかについて具体的な定めがない。また、保安基準適合性審査の具体的な実施方法についても明確に定められていないものが存在した。他方で、安全作業マニュアルにより、「受検車両に必要以上に触れないこと」と規定されたため、検査官等に本来検査に必要な実施方法をも控えさせる結果を招いた面がある。このような審査基準等の不明確性が、特異事業者に付け入る隙を与え、以後の不当要求行為の根拠にされる悪循環に陥ったものと思われる。

イ 審査基準等の適時の明確化を図る仕組みの機能不全

検査法人においては、疑義につき、現場の各事務所から検査部に照会を行うこと、検査部から本部に照会を行うこと、本部から国交省に照会を行うことが可能であり、これらは審査基準等の適時の明確化に資するものとして期待された。しかし、電話による照会の場合、①照会中は現車審査を中断せざるを得ず、審査の迅速な実施に支障を生じること、②審査対象車両の性質・状態は現車を確認している者にしか分

からないことを理由に、「現場に判断を任せる。」などとされる場合が多々あること、また、メールによる照会の場合は、③回答までに長期間を要し、目の前の事案に役に立つものではなかったこと、④検査官等は、これを事案の蓄積等のために積極的に用いる動機に乏しかったこと、などから、同制度は十分に活用されてこなかった。

(2) 審査への不当介入を可能にする受検者の現車審査への同席

現車審査の現場では、受検者に受検車両を運転させながら審査を行うため、必然的に受検者が現車審査に同席する仕組みとなっている。そのため、受検者がその場で検査官等の検査方法や判断内容に執拗に異議を申し立て、詳細に反論するなどして円滑な現車審査の進行を妨げ、検査官等に圧力を加えることが頻繁に発生した。しかし、検査官等は、受検者を検査コースから退去させる等の有効な対抗手段を事実上持たなかった。

(3) 審査現場におけるその他の原因

ア 現車審査に係る予約制度の不徹底に伴うその多忙化

神奈川事務所においては、予約制度がほとんど機能しておらず、申請されたものは全て当日に現車審査を終え、基準適合性の判定を行うことが慣行化されているため、検査官等の負担を重くしている。それが、検査官等において、同判定に十分な時間をかけず、不当な基準適合判断を行うことに繋がった面がある。

イ 書面審査の不徹底に伴う現車審査の負担増大

神奈川事務所では、当該書面審査の申請の翌日には現車審査を実施する運用となっており、検査官等は現車審査に係る業務が終了した午後 4 時以降その日のうちに書面審査業務を完了させることを余儀なくされてきた。そのため、書面審査が半ば形骸化し、保安基準適合性審査を充実させ適正化する機能を果たせず、現車審査の負担を増大させ、検査官等による不当な基準適合判断に繋がった面がある。

ウ 受検車両の特性に伴う審査の難易等を考慮しないことによる現車審査の非効率化

新規検査等に係る受検車両は、現車審査の手間や難易に従い区別されることなく同一の検査コースで審査されるため、例えば、特殊な受検車両について判断に時間を要する間、短時間で審査が終わるはずの後続の受検車両も当該検査コースで順番待ちをすることとなり、審査全体を非効率化させ、それが、現車審査の進行を早めようとする検査官等の意識にも繋がり、不当な基準適合判断を行う一因になったものと思われる。

2 間接的な原因

(1) 監査・調査体制の不備

検査法人の「定期調査・指導」は、実施日を事前に通告し、調査項目も毎回同様であり、「臨時調査・指導」も、短期間で終了するなど、監査の実効性を欠いていた。ま

た、内部監査を行う企画部調査課にはわずか3名の職員しか配属されておらず、調査・指導に専念できるものではなかった。

(2) 再発防止策の不徹底

過去に策定された再発防止策は実効的に機能してきたとは言い難い。例えば平成14年不正車検証取得事案の発覚後、警察への通報の積極活用等の諸方策が整備されたが、近年では、その対象となるような暴力や強要はほとんど見られなくなる一方、検査官等に心理的圧力を加えながら自らの要求を実現するといった手法が増加しており、状況の変化や不正等の特性に対応し、あるいは不正等の機会を特異事業者に与えないような有効な方策は講じられていない。

(3) 検査法人本部の検査官等に対する人事権限の脆弱性

現場の検査官等の大半を占める、地方運輸局に採用され、検査法人に退職出向している検査官等の人事案については、国交省の地方運輸局及び各検査部が主導的に作成し、本部は、提示された案に後から意見を述べるにすぎない実情にある。このため、本部は、現場の検査官等に対して人事権限を背景とする影響力を及ぼすことができず、現場の検査官等に対する監督・指導の実効性をも不十分なものとした可能性がある。

(4) 検査法人本部と現場の検査官等との一体感の欠如

本部に人事権限が実質的になく、本部が自ら採用した検査官等の数も少ないなどの事情もあって、本部と検査部以下の事務所等とは組織としての一体感に乏しく、本部が現場の実情を十分に把握するに至らず、保安基準適合性審査の適正を確保するための諸方策の策定や、事務所等の統制などの本部機能を弱めている面がある。

3 総括

保安基準適合性審査をめぐる不正等の基本的な要因は、審査の仕組み自体に存する不備や欠陥を検査法人が適時、適切に改善してこなかったことにあり、それが現場の検査官等による審査の適正確保を困難にしてきた。他方、検査官等の側においても自らの業務の重要性に対する自覚に欠けていた側面があることは否定できず、「特異事業者等とは事を構えず、トラブルを起こさないこと」に比重を置き、毅然とした姿勢で審査の適正確保を貫徹しようとしなかった風潮が生じた。加えて、検査法人の調査・指導体制も脆弱で十分に機能しなかったことなどの間接要因があり、これらが総体として審査をめぐる不正等を長年にわたり発生させてきた。

第5 再発防止策

1 審査の仕組みの改善

(1) 検査法人による審査基準等の適時の明確化と審査現場への迅速な反映

検査法人は、国交省と連携し、審査基準等の理解や解釈が不明確なものにつき、改訂や通達での指針提示により、迅速に明確化し、日々の審査現場に速やかに反映することが求められている。その実現のためには、審査の現場から、審査基準等の解釈、適用に係る問題点についての情報が、本部に適時適切に伝達され、集約されることが不可欠であるところ、本部のしかるべき部署に知識経験の豊富な検査官を配置し、一元的に情報の集積を図るとともに、責任ある対応を期することが肝要である。また、各検査官等が検査の現場においても即座に利用できる通信設備から、当該一元化された部署と直接に通話できるようにし、即座の照会、即座の回答が得られるようにする必要があり。そして、集約された審査基準等の解釈・適用に係る事例等は、審査基準等の改訂や通達の発出に活かすほか、疑義照会事例集への登載等による情報共有などにより、審査の現場に迅速に伝達するべきである。

(2) 特異事業者による審査への不当介入の機会の排除

ア 特殊類型の検査における受検者の同席の排除

受検者の審査への同席の排除を、特異事業者の現車審査への不当介入が並行輸入自動車に係る新規検査等の審査に手間がかかり判断も容易でない特殊な車両の検査（以下、「特殊類型の検査」という。）に頻発していることにかんがみ、これに限定して実施することが望まれる。具体的には、特定の事務所等にこれを集約して行わせる、事務所等に専属の検査コースを設ける、といった手法が考えられるが、各事務所等の実情を踏まえて制度設計するのが相当である。

イ 不当介入する受検者の当該審査現場からの排除等

受検者がルール違反行為、迷惑行為等により審査業務を妨害していることを理由に、当該受検者に係る現車審査を中止し、当該受検者を当該審査の現場から排除することができる権限を検査官等に与えることが考慮されてしかるべきである。

(3) 審査の適正を確保するために有効なその他の方策

前記1(1)及び(2)の基本方策に対する補完として、現車審査に係る予約制度を、予約枠を前提にして、特に特殊類型の検査につき徹底させるべきである。また、書面審査も、特に特殊類型の検査において徹底を図り、必要に応じて日数をかけるものとし、その終了までは現車審査を行わないという本来の運用を行うべきであり、相互監視の観点から、現車審査を担当する検査官等とは別の検査官等（他の事務所等に所属する検査官等が実施することも考えられる。）に行わせることが望ましい。

2 本部による監督・指導の強化

(1) 監査体制の見直し

内部監査業務は、企画部調査課が担当している他の業務から切り離し、これを専門の部署に行わせることが考えられる。当該部署は、理事長直属の機関とすることも考慮されるべきである。定期調査・指導の日程は事前に通告せず実施し、監査項目についても、監査の都度臨機応変に決めることを考慮すべきである。

(2) 検査法人本部の現場に対する権限・影響力強化

本部が、現場の検査官等を知り、これに適切な影響力を行使することを可能にするため、その人事異動や評価等を主体的に、あるいは、国交省と連携して実施するよう、その仕組みを改善することを考慮すべきである。

(3) 検査法人本部と現場の「壁」の撤廃

本部の役職員と現場の検査官等の組織としての一体性を醸成し、相互に自由闊達に意見を述べることのできる組織風土を構築する必要がある。

3 検査法人役職員の意識改革及び不正等との「決別宣言」

再発防止のための諸方策を実現し運用していくためには、検査法人役職員の全てにおいて、保安基準適合性審査の業務が、国民の生命等を守るために重要な公的任務であり、その適正の確保は妥協を許さないものであって、これに毅然として臨むべきであるという自覚を持つことが肝要であり、そのための意識改革を真摯に実行すべきである。

その具体策の一つとして、検査法人が、この機会に、審査をめぐる不正等との「決別宣言」を行い、その中で、①審査基準を受検者に不当に有利となるように解釈することや、②所定のものより簡略化した検査手法で検査をすることなどを明確な形で厳格に禁じた上、この「決別宣言」以降において、適切な施策が講じられたにもかかわらずこれらに違反した検査官等には厳正に対処する旨を明らかにすることが考えられる。

以 上

中間調査報告書

神奈川事務所の不適切事案等に関する第三者委員会

平成 28 年 2 月 19 日

本中間調査報告書は、自動車検査独立行政法人の検査官 3 名の逮捕を受けての同法人の依頼により本委員会が行った調査につき、これまでの調査結果を中間的に報告するものである。本中間調査報告書の記載事項は、本委員会が実施した調査の範囲内で判明したものに限定され、調査の過程で開示若しくはアクセスのなかった資料又は事実が存在する場合には、追加して記載すべき事項が存在する可能性がある。本中間調査報告書を閲覧・利用される場合には、前記事項を十分に認識の上、自らの責任で判断を行うものとみなされることに留意されたい。

目 次

第1	調査の概要	1
1	調査に至る経緯	1
2	調査の目的・範囲	1
3	調査の体制	1
4	調査の期間	1
5	調査の方法	2
(1)	関連資料の精査	2
(2)	検査法人役職員等からの事情聴取	2
(3)	現場検証	2
6	調査の独立性	2
第2	検査法人が実施する保安基準適合性審査の仕組み	3
1	保安基準適合性審査の概要	3
2	保安基準適合性審査の実施体制及び実施状況	5
(1)	実施体制	5
(2)	実施状況	6
3	保安基準適合性審査の適正を確保するための仕組み	9
(1)	審査基準等の解釈等をめぐる疑義につき照会して回答を求める制度	9
(2)	受検者の圧力を利用した不当な要求を排除するための体制	10
(3)	審査の適正性を内部で調査・指導する体制	10
第3	保安基準適合性審査をめぐる不正等とこれまでの検査法人等の対応の概要	12
1	過去の不正等について	12
(1)	受検者による不当要求行為の発生等	12
(2)	特異事業者の検査官等に対する暴力事件の発生等	13
(3)	検査官等による特異事業者への便宜供与や特異事業者との馴れ合い等	14
(4)	審査基準等の不明確性に起因した不当要求行為の増加等	14
(5)	神奈川陸運支局における暴力事件の発生等	15
(6)	平成14年の不正車検証取得事案の発生等	16
2	近時の不正等について	17
(1)	特異事業者による不正等	17
(2)	検査官等による不正等	22
(3)	検査官等によるその他の不正等	24
(4)	神奈川事務所での前記不正等の背景事情	25
第4	保安基準適合性審査をめぐる不正等の原因分析	28
1	直接的な原因	28
(1)	審査基準等の不明確性及び適時の明確化を図るための仕組みの機能不全	28
(2)	審査への不当介入を可能にする受検者の現車審査への同席	30

(3)	審査現場におけるその他の原因.....	31
2	間接的な原因	32
(1)	監査・調査体制の不備.....	32
(2)	再発防止策の不徹底.....	32
(3)	検査法人本部の検査官等に対する人事権限の脆弱性.....	33
(4)	検査法人本部と現場の検査官等との一体感の欠如.....	33
3	総括	33
第5	再発防止策	36
1	審査の仕組みの改善.....	36
(1)	検査法人による審査基準等の適時の明確化と審査現場への迅速な反映.....	36
(2)	特異事業者による審査への不当介入の機会の排除.....	37
(3)	審査の適正を確保するために有効なその他の方策.....	38
2	本部による監督・指導の強化.....	39
(1)	監査体制の見直し.....	39
(2)	検査法人本部の現場に対する権限・影響力強化.....	39
(3)	検査法人本部と現場の「壁」の撤廃.....	40
3	検査法人役職員の意識改革及び不正等との「決別宣言」	40

第1 調査の概要

1 調査に至る経緯

自動車検査独立行政法人（以下、「**検査法人**」という。）は、道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下、「**法**」という。）等の法令の規定に基づき、自動車が国の定める保安基準に適合するか否かの審査（以下、「**保安基準適合性審査**」という。）を行うことにより、自動車の安全性の確保及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図ることを目的とする独立行政法人である（自動車検査独立行政法人法第3条）。

後記第3の2(2)アのとおり、平成27年11月21日、検査法人の神奈川事務所において保安基準適合性審査の業務に従事する検査官3名が、直前直左鏡等（後に定義する。）に係る保安基準に不適合の状態であった自動車に関し、当該保安基準に適合している旨の自動車検査票を作成したなどとする被疑事実により、虚偽有印公文書作成罪（刑法第156条第1項）の疑いで大阪府警察に逮捕された（以下、「**神奈川事務所の不正審査事案**」という。）。

これを受けて、検査法人は、平成27年12月3日、検査法人と何ら利害関係のない外部の弁護士により構成される第三者委員会（以下、「**本委員会**」という。）を設置し、後記2の調査（以下、「**本調査**」という。）を依頼した。

2 調査の目的・範囲

検査法人が依頼した本調査の目的・範囲は、①神奈川事務所の不正審査事案に関する事実関係の調査、②神奈川事務所の不正審査事案を中心とする近年の主要な不正等（後に定義する。）が生じた原因の分析（検査法人の実施した予防措置の評価等を含む）、③前記②の原因分析を踏まえた再発防止策の提言、であり、個々の検査官の責任追及は、これに含まれていない。

3 調査の体制

本委員会は、以下3名の委員及び4名の調査補助者により構成されている。これらは、いずれも、検査法人と何ら利害関係がない。

委員長 弁護士 岩村 修二（長島・大野・常松法律事務所）
委員 弁護士 小林 英明（長島・大野・常松法律事務所）
委員 弁護士 松井 真一（長島・大野・常松法律事務所）

4 調査の期間

本委員会は、平成27年12月3日から本調査を開始した。本調査は現在も継続中であり、この中間調査報告書（以下、「**本報告書**」という。）は、これまでの調査結果を中間的に取り纏めたものである。本報告書に反映された調査の期間は、本調査の開始日から平成28年2月19日までである。

5 調査の方法

本委員会は、前記 4 の調査期間内に合計 6 回の委員会を開催したほか、各委員間で適宜意見交換等を行った。

また、本委員会の各委員は、自ら、又は調査補助者に指示して、以下の方法を用いて情報を収集し、これらを集約、分析した。

(1) 関連資料の精査

本委員会は、本調査に関連する多数の資料（公表されているものを含む。）を精査した。その際、必要に応じて、検査法人に対しその提供を求め、書面又は電子データにてその提供を受けた。

(2) 検査法人役職員等からの事情聴取

本委員会は、平成 27 年 12 月 10 日から平成 28 年 2 月 5 日までの間に、検査法人の役職員等合計 32 名に対し、合計 22 回にわたり、事情聴取を行った。

(3) 現場検証

本委員会は、調査補助者に指示して、神奈川事務所の現場検証を実施した。

6 調査の独立性

本委員会は、平成 22 年 7 月 15 日付け日本弁護士連合会策定の「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライン（同年 12 月 17 日改訂）」が示した第三者委員会ではないが、本調査の開始に当たり、その公正性の基盤となるべき独立性を保持するために、検査法人との間で、「本調査における①調査の方法、対象事実、検討資料、事情聴取の対象者及び質問事項、②調査の日程（調査報告書の提出時期を含む。）、③調査に必要なスタッフ及び外部業者の選定、業務の分担、並びに④調査報告書の形式及び内容」等の決定について、全て本委員会の権限とする旨を合意した。検査法人は、本調査に際し、前記合意を誠実に履行し、その趣旨に悖る行為を一切行わず、また、本委員会の資料提供等に係る要請に対し、適時かつ適切に対応した。そのため、本委員会の独立性は、検査法人その他のいかなる者からも、一貫して保持された。

第2 検査法人が実施する保安基準適合性審査の仕組み

1 保安基準適合性審査の概要

法は、第5章「道路運送車両の検査等」において、自動車を受けるべき検査（以下、「**自動車検査**」という。）を、自動車の状態や目的等に応じて類型ごとに定めるとともに、当該検査を受けなければ、自動車を運行の用に供してはならない旨を規定している（法第58条第1項）。これらの検査はいずれも国土交通大臣が行うものとされ（同条項）、自動車の検査に関する事務（以下、「**自動車検査事務**」という。）の主体は、国土交通大臣である。そして、国土交通大臣は、自らが行う自動車検査事務のうち、保安基準適合性審査につき、原則として、検査法人に行わせることとしている（法第74条の2）¹。

保安基準適合性審査に係る法令は、①法のほか、②国土交通省令である「道路運送車両法施行規則」（以下、「**規則**」という。）、③国土交通省令である「道路運送車両の保安基準」（以下、「**保安基準省令**」という。）、④国土交通省告示である「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（以下、「**細目告示**」という。）であるところ、法第3章は、保安基準適合性審査の対象となる大項目を列挙するにとどめ、その項目を満たすべき「**技術基準**」については、国土交通省令に委任し、これを受けた規則第62条の2の33は、保安基準適合性審査の「**技術基準**」を保安基準省令で定めるものとし、保安基準省令が、法第3章が列挙する項目につき、「**技術基準**」に係る規定を設け、その多くについて、「告示で定める基準に適合するものでなければならない。」等と規定し、その再委任を受けた細目告示において、具体的な「**技術基準**」を定めている。

細目告示は、自動車を、「指定自動車等であって新たに運行の用に供しようとするもの等」（第1節）、「指定自動車等以外の自動車であって新たに運行の用に供しようとするもの等」（第2節）、及び「使用の過程にある自動車」（第3節）の3類型に分けた上で、「**技術基準**」を定めているところ、検査法人が行う保安基準適合性審査において主に適用されるのは、第2節及び第3節の規定である²。第2節の規定は、主として後記の新規検査及び予備検査（以下、「**新規検査等**」という。）に適用される基準を定め（細目告示第83条第1項）、第3節の規定は、後記の継続検査などに適用される基準を定めている。

¹ 軽自動車の検査に関する事務については、軽自動車検査協会が行うものとされているため（法第74条の3）、その保安基準適合性審査は、同協会により行われる。

また、型式の指定に関する事務のうち、保安基準適合性審査は、独立行政法人交通安全環境研究所（以下、「**交通安全環境研究所**」という。）が行うものとされている（法第75条の4第1項）。法第75条は、同一の構造装置・性能を有する自動車につき、その型式についての審査及び指定を経ることにより、一定の要件のもとで現車の提示が省略される制度を設けており、型式指定を受けた自動車については、保安基準に適合しているものとみなされ、メーカー等が発行する完成検査修了証（法第75条第4項）を提出することにより、現車の提示が省略される。対象となる自動車が国内で製作されたか海外で製作されたかを問わないため、海外メーカーの自動車についても、型式指定を受けていれば現車の提示は原則として省略されることになる。なお、法第75条の2は、自動車の装置のうち一定のものにつき、その型式の審査及び指定を経ることにより、自動車の型式指定審査の際に、一定の要件のもとで、当該装置に関する審査が省略される制度を設けているが、当該装置についての保安基準適合性審査も、交通安全環境研究所が行うものとされている（法第75条の4第1項）。

² 第1節の規定は、型式についての保安基準適合性審査の「**技術基準**」等を定めるものであり、主として交通安全環境研究所による審査に適用される。

これらの法令及び告示に加え、検査法人の定める内規として「自動車検査独立行政法人審査事務規程」（以下、「**審査事務規程**」という。）があり、保安基準適合性審査の実施の方法に関する事項、保安基準適合性審査の結果の通知方法に関する事項、及びその他の保安基準適合性審査の実施に関し必要な事項が規定されている³。審査事務規程⁴は、細目告示にあわせて、平成14年7月1日の制定以降現在までに、合計68回改訂されている⁵。

なお、保安基準省令、細目告示及び審査事務規程は、原則として⁶、自動車の製作年当時のもものが適用される。このため、項目によっては自動車の年式に応じて過去の保安基準省令等を参照する必要がある、年式の古い自動車の審査を困難にする一因となっている。

自動車検査の主要な類型は、以下の表のとおりである。

検査の種類	内容
新規検査	新たに自動車を運行の用に供するとき、又は登録を抹消した自動車を再び運行の用に供するときに受ける検査（法第59条） 例) ①新たに並行輸入自動車を運行の用に供する場合 ②完成検査修了証の有効期間が経過した型式指定自動車を運行の用に供する場合 ③登録が抹消された中古車を再度登録して運行の用に供する場合
予備検査	販売店などが、使用者による登録前に商品としての自動車の検査を予め受ける場合の検査（法第71条） 例) 販売店が自動車の販売前に自動車検査を済ませてから自動車を販売する場合
継続検査	自動車検査証（以下、「 車検証 」という。）の有効期間満了後も引き続き自動車を運行の用に供するときに受ける検査（法第62条） 例) 運行の用に供している自動車の車検証の有効期限を更新する場合
構造等変更検査	自動車の長さ、幅、高さ、最大積載量等に変更が生じるような改造をしたときに受ける検査（法第67条） 例) 自動車のエンジンを改造した場合

継続検査は、新車時に基準に適合していること、及び、その後の使用の過程で構造及び装置等に変更がないことを前提とした検査であるため、新規検査等の時点からの摩耗及び

³ 後記の自動車検査の種類に関しては、「第4章 新規検査及び予備検査」と「第5章 継続検査及び構造等変更検査等」とに分けて規定を設けている。

⁴ その制定・変更は、国土交通大臣に届け出られ（自動車検査独立行政法人法第13条第1項）、国土交通大臣は、審査事務規程が審査事務の適正かつ確実な実施を図るため適当でないとき、審査事務規程の変更を命じることができる（同第2項）。

⁵ 審査事務規程は、本調査の期間中である平成28年2月5日にも改訂されているが、本報告書においては、特段の言及がない限り、本調査の開始日である平成27年12月3日において適用されていた審査事務規程（平成27年7月30日付け第67次改訂）に依拠するものとする。

⁶ 「道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」（平成15年9月26日国土交通省告示第1318号）において遡及適用する旨が規定されている場合にのみ、現行規定が適用される。

劣化等を考慮する必要のない事項については簡略化された検査が認められるなど、新規検査等に比し簡易な検査となっている。

保安基準適合性審査は、前記のいずれの類型でも、原則として、対象となる当該自動車の現物を確認することにより行われる（以下、「**現車審査**」という。）。また、並行輸入自動車⁷及び改造自動車の新規検査等においては、現車審査に先立ち、届出書及び添付資料（以下、「**届出書等**」という。）の提出を受けて当該資料に基づき行う審査（以下、「**書面審査**」という。）を経る必要がある⁸、現車審査は、書面審査が終了したものについて実施する（審査事務規程 2-12(2)(4) 及び 2-13(2)(4)）。

2 保安基準適合性審査の実施体制及び実施状況

(1) 実施体制

検査法人は、①理事長、理事、監事、総務部、企画部及び業務部からなる本部機関（以下、「**本部**」という。）、②全国 9 ヶ所に設置する検査部及び検査部によって統括される 84 ヶ所に設置の事務所⁹からなる地方機関（以下、「**事務所等**」という。）によって構成されているところ、保安基準適合性審査は、全国 93 ヶ所の事務所等において実施されている。

保安基準適合性審査の業務に当たる検査法人の職員は、事務所等に所属し、各自の役職は、所長、次長、上席検査官、主席検査官、検査官及び検査官補に分かれる（以下、これらをあわせて「**検査官等**」という。）¹⁰。このうち、検査官補以外の者は、自動車検査独立行政法人法第 15 条に定める資格を有する者として理事長により「自動車検査官」として選任され、基準適合・不適合に関する総合判定を含む保安基準適合性審査を行う。他方、検査官補は、前記の選任を受けておらず、検査法人により「自動車検査官補」に任命され¹¹、前記総合判定以外の保安基準適合性審査の業務に携わっている。

検査官等は、一般職試験（大卒程度試験）等に合格することにより、地方運輸局に自動車系技術職として採用され、検査法人に退職出向している者（以下、「**出向検査官等**」という。）、及び、大学や専門高等学校等の卒業を条件に検査法人に技官として採用された者（以下、「**プロパー検査官等**」という。）に分かれる。平成 27 年 12 月 1 日

⁷ 並行輸入自動車とは、輸入された自動車のうち、「指定自動車等」以外の自動車をいう。指定自動車等とは、法第 75 条第 1 項の規定により型式について指定を受けた自動車、規則第 62 条の 3 第 1 項の規定により認定を受けた自動車、「自動車型式認証実施要領について（依命通達）」別添 2 新型自動車等取扱要領に基づく新型届出の取扱いを受ける自動車、及び「輸入自動車特別取扱制度について（依命通達）」に基づく輸入自動車特別取扱いを受ける自動車をいう。

⁸ なお、セミトレーラー等についてもその一部について書面審査が要求されている。

⁹ 沖縄事務所、宮古事務所及び八重山事務所については、実質的に沖縄事務所が統括している。

¹⁰ 次長職が設置されない事務所も存在する。

¹¹ 検査官補制度は、法律上の制度ではなく、「自動車検査官補制度等の導入に伴う人事上の取扱いについて」と題する検査法人の内部通達に基づく制度であり、同通達で、検査官補に任命される要件は、検査法人における新規採用者導入研修を修了することとされ、一般的には、検査法人で執務を開始してから 3 ヶ月程度で検査官補に任命されることが多い。

現在、プロパー検査官等の数は 86 名であり（その事務所等全職員に対する割合は約 1 割強である。）、同職員の大半は出向検査官等である。なお、プロパー検査官等は、平成 25 年 4 月 1 日以降、半年ごとに採用されるようになったもので、その歴史は浅い。

出向検査官等の人事配置については、地方運輸局自動車技術安全部長、次長及び同部技術課長、並びに、各検査部長及び同部検査課長が、事務所等の長の人事評価を参考にしつつ、協議により原案を作成し、本部の意見を聞いた上、地方運輸局総務部人事課の承認を経ることにより、決定される¹²。他方、プロパー検査官等の人事配置については、本部総務部人事課が原案を作成し、企画部長及び理事長の承認を経ることによって決定されており、国土交通省（以下、「**国交省**」という。）や地方運輸局は基本的には関与しない¹³。

(2) 実施状況

前記 1 のとおり、自動車検査の実施主体は国土交通大臣であり、検査法人は、国土交通大臣の委任を受け、自動車検査事務の一部である保安基準適合性審査の業務を行う。そのため、自動車検査は、①受検者が地方運輸支局長に自動車検査を申請し、②地方運輸支局又は自動車検査登録事務所（以下、これらをあわせて「**運輸支局等**」という。）が検査法人に保安基準適合性審査の実施を依頼し、③検査法人が保安基準適合性審査を行って結果を運輸支局等に通知し、④地方運輸支局長が車検証を交付する、という手順で実施される。その概要は以下のとおりである。

ア 書面審査

前記 1 のとおり、並行輸入自動車及び改造自動車の新規検査等においては、書面審査が要求され、受検者は、現車審査に先立ち、届出書等を事務所等に提出し、以下の手順で書面審査を受ける。

届出書等の提出を受けた検査官等は、必要な書面等が揃っているか、及び、当該書面に必要事項が記載されているかを審査し、これらを満たす場合にのみこれを受理する（審査事務規程別添 12「新規検査等事前書面審査要領」（以下、「**書面審査要領**」という。）4-1 及び 4-2）。検査官等は、受理した届出書等の内容に基づき、当該自動車が保安基準に適合しているかを検討し、適合していると認めた場合には、現車審査を実施する旨の決裁書面を起案する（書面審査要領 7-1）。その際、現車審査において特に確認すべき検査項目があると認めたときは、当該決裁書面の「その他指示事項」欄に当該項目を記載する。かかる検討及び起案をどの検査官等が担当するかは事務所等で異なる。

¹² これは関東検査部の職員の場合であり、他の一部の検査部では異なる決定方法を採用している場合もある。

¹³ 出向検査官等については、採用された後、事務所等、運輸局及び国交省を、約 2 年ごとに行き来しながら昇進するのが通例である。これに対し、プロパー検査官等については、前記のとおり、その採用が開始されたのが平成 25 年であるため、数年目以上の異動経歴の実例はないものの、運輸局及び国交省への出向は、出向検査官等に比し限定的であり、基本的には検査法人に所属しつつ昇進することが想定されている。

前記の決裁書面については、検査官、主席検査官、上席検査官、次長及び所長が順次承認・決裁を行う¹⁴。そして、かかる承認・決裁には、審査対象が並行輸入自動車の場合、並行輸入自動車の保安基準適合性審査を主に担当する検査官等の関与により行われるのが一般的である。所長の決裁の完了をもって、書面審査は完了し、前記決裁書面は、現車審査の際に参照するため所定の場所（ロッカー等）に保管される（書面審査要領 7-2。同 7-4 も参照。）。

多くの検査官等は、午後 4 時までには現車審査を担当しているため、これらの書面審査は、主に午後 4 時以降に実施されることとなる。

書面審査の標準審査期間は、原則として届出書等の受理日から 15 日以内（但し、届出書等の内容では十分な審査を行うことができず、別途必要となる資料等の提出を求めている期間は除く。）とされているが（書面審査要領 5）、実際には、1 週間程度で処理する例が多い。

イ 現車審査

検査法人の内規である「自動車検査場施設基準」に従い、事務所等の敷地内に現車審査を実施するための検査場が設置され、複数の検査コースが設けられている。検査コースは、自動車の安全性能、排気ガス低減性能等の保安検査を行うための「保安コース」、及び、自動車の寸法・重量等の諸元測定及び車両状態の画像取得を行うための「計測コース」に大別されるが、神奈川事務所を含む一部の事務所等では、保安コース及び計測コースの 2 つのコースを通すことによる所要時間を節約するため、①自動車の寸法・重量等の諸元測定及び車両状態の画像取得のための設備を備えた保安コース、及び、②それ以外の保安コースを設定し、①において新規検査等を、②において継続検査を行っている。

現車審査の受検に際して、まず、受検者は、検査法人のウェブサイトにはアクセスして予約を行う。予約画面には、受検する事務所等、検査の種類及び受検車両の車種を入力する必要があり、これらを入力すると、当該事務所等におけるラウンド¹⁵ごとの空き状況が表示され、予約枠の空いているラウンドにつき、予約を行うことができ¹⁶、受検者は予約した時間帯に運輸支局等の窓口で現車審査の申請を行う。予備検査の場合、受検する事務所等に制限はない。このように、現車審査の受検には原則として予約が必要であり、無予約での受検は受け付けないのが通常の運用形態であるとされているが、多くの事務所等において、無予約の受検者に対しても、検査コースが空いている等の事情があれば、現車審査を行っている。

¹⁴ 次長や上席検査官が存在しない事務所等も存在し、そのような事務所等においては、次長や上席検査官による承認手続は行われない。

¹⁵ ラウンドとは、全ての事務所等に共通の現車審査の時間割を指し、1 ラウンド（午前 9 時から午前 10 時 15 分まで）、2 ラウンド（午前 10 時 30 分から正午まで）、3 ラウンド（午後 1 時から午後 2 時 15 分まで）、4 ラウンド（午後 2 時 30 分から午後 4 時まで）の 4 ラウンド制がとられている（審査事務規程 2-2(1) 及び (2)）。

¹⁶ 現在の予約制度は、平成 22 年 12 月から運用されている。

受検者は、運輸支局等窓口での受検申請を済ませると、検査コースの入口に車両の列を作って並び、先頭から順に審査を受けるところ、自らの順番が来ると、受検車両を自ら運転して検査コース内に入り、現車審査を受ける。検査項目ごとに、1名から数名の検査官等が担当するところ、検査項目は、検査機器とリンクしているため、検査官等は特定の位置に配置され、当該配置された位置にある検査機器に対応する検査項目につき審査を実施し、受検者は、自ら受検車両を移動させながら、各項目の審査を受ける。このように現車審査は流れ作業で実施されるため、検査コース内には、最大4台程度の自動車が滞留し得る¹⁷。なお、検査項目ごとに配置される検査官等は、検査官等の安全衛生の観点から¹⁸、ラウンドごとにローテーションで入れ替わることとなっており、ローテーションは当該事務所等の業務計画表などにより管理されている。検査官等がいずれの検査項目に配置されるかは、当該検査官等の経験や当該検査項目の難易度等の諸般の事情を勘案して決定されている。受検者は、前記手順の審査が終了すると、基準適合・不適合に関する総合判定を受ける。

現車審査では、平成26年4月までは、①検査官等が、自らの担当する検査項目につき基準適合性の判定（以下、「**基準適合性判定**」という。）を完了させると、その結果を「自動車検査票」と題する書面に手書きで記載し、②同書面に各検査項目に関する審査の結果や検査数値が逐次集約され、③検査官等が、同書面の記載を確認し、全ての検査項目につき基準に適合するとの判断（以下、「**基準適合判断**」という。）がなされていれば、基準に適合するとの総合判定を行うという方法がとられていた。また、車検証は、④受検者が、前記自動車検査票の内容をOCRシートに転記して運輸支局等に提出し、⑤運輸支局等の職員において、その内容と自動車検査票の内容に齟齬がないことを確認して発行していた¹⁹。しかし、平成26年5月以降、自動車検査票の改ざんによる車検証の不正取得等の防止に加え、リコール情報につながる車両不具合情報の抽出等の目的で、自動車審査高度化施設（以下、「**高度化施設**」という。）が導入され、同施設への審査結果の電子入力が義務化された。そのため、総合判定の際には、「自動車検査票」の記載と高度化施設に入力された電子記録の双方が参照されるようになり²⁰、検査官等は、従前の手書きでの記載に加え、高度化施設への電子入力も求められるようになった。その後、平成27年4月からは、「MOTAS」と称する国交省の電算システムと事務所等の高度化施設とが相互に連携し、これに伴い、車検証の発行に際し、運輸支局等の職員が、高度化施設に入力された電子記録を参照することとなった。

¹⁷ このように、検査コース内に自動車が滞留し得る検査方法は、「ところてん方式」などと呼ばれている。

¹⁸ 例えば、夏場に直射日光の当たる場所での検査項目に連続で長時間配置されることを避ける等の目的でローテーション管理がなされる。

¹⁹ もっとも、後記の高度化施設は、平成22年2月より段階的に運用が開始されており、平成26年5月以前も多くの事務所等で運用されていた。

²⁰ もっとも、後記の「MOTAS」との連携が開始される以前においては、車検証の発行に際し、この電子記録が直接参照されないことも多かった。

3 保安基準適合性審査の適正を確保するための仕組み

(1) 審査基準等の解釈等をめぐる疑義につき照会して回答を求める制度

ア 電話による照会制度

検査官等が保安基準適合性審査を行うに際し、審査事務規程の内容、判定基準又は検査手順等（以下、「**審査基準等**」という。）について疑義が生じた場合、現場の検査官等の間で、インカム²¹を用いて協議及び検討するのが通例であるが、かかる協議及び検討によっても結論に至らないときにおいて、上位機関に電話で照会する制度が存在する。すなわち、検査官等は、各事務所等を統括する検査部に照会し、検査部が判断できない場合には、検査部から本部の業務部業務課に対して照会が行われ、更に必要に応じて、本部から保安基準の制定主体である国交省自動車局技術政策課に対して照会が行われる場合もある。

このように審査基準等の解釈等をめぐって疑義が生じた場合の照会ルートは一応確保されてはいるものの、①照会している間は現車審査を中断せざるを得ず、当該検査コース全体の流れが止まるため、当該検査コースに連なる他の受検者に係る審査にも影響が及び、その迅速な実施に支障が生じること、また、②実際に照会しても、検査部からは、受検車両の性質・状態は現車を確認している者にしか分からないことなどを理由に「現場に判断を任せる。」とされ、回答を得られない場合が少なからず存在するため、検査官等が同制度を利用することは稀であり、十分に機能しているとは言い難い実情にある。

イ メールによる照会制度

電話による照会制度に加え、審査基準等の解釈等をめぐって疑義が生じた場合に、審査事務規程照会事項処理要領（以下、「**Q&A 要領**」という。）に基づき、検査官等が本部の業務部業務課にその回答を求めて照会することもできる。具体的には、検査官等が、疑義のある事項を Q&A 要領指定のフォーマットに記入し、これを本部の業務部業務課、全ての検査部及び所属する検査部管内の全ての事務所に対し、電子メールで送付することにより照会するもので、照会が行われた事項については、電子メールの宛先とされた事務所等による意見が付された上で、本部において検討される。また、照会内容が保安基準及び関係通達の解釈を伴う場合には、国交省と協議するものとされている。本部は、照会に対する回答を策定し、全検査部検査課、全事務所及び国交省自動車局技術政策課又は環境政策課に電子メールで送信するとともに、これを検査法人のイントラネットに掲示することとされており、このメールによる照会制度は、審査事務規程のうち疑義のある事項を明確化し、同規程を補充する機能を果たすことが期待されている。

²¹ 現場の全ての検査官等が装着している。

しかし、実際には、本部による回答がなされるまでに数週間以上を要することもあり、また、国交省との協議が必要と判断される場合については、更に時間を要し、現車審査を中心に即日処理の慣行がある審査業務に馴染む制度とは言い難い。また、照会用のフォーマットが決められ、参考資料として写真を撮影・添付すること等が求められ、さらに、事例によっては事務所等で上司の決裁を得なければならない、メールによる照会制度は、前記 3(1)アの電話による照会制度に比し、更にその利用頻度が低い実情にある。

(2) 受検者の圧力を利用した不当な要求を排除するための体制

検査法人は、現車審査に際し、その現場に同席する受検者が検査官等に圧力をかけるなどして自己に都合のよい不当な審査結果を得ようとする行為（以下、「**不当要求行為**」という。）を排除し、適正、公正な審査を確保する観点から、「自動車検査における不当要求防止対策について」と題する理事長通達を発出している。その内容は、国交省・警察署との緊密な連携等を含むなど多岐にわたるが、要旨、①検査コースに防犯カメラを設置し、受検者への説明、不当要求等への対応は、防犯カメラの撮影可能な場所で実施すること、②検査官等は、IC レコーダーを受検者との会話を確実に録音できる場所に装着し、現車審査中において当該機器を常時作動させること、③管理職又は不当要求防止責任者は、事務所区分に応じて定められる方法により検査コースの巡回を行い、また、分類 A に該当する事務所等²²では、管理職又は不当要求防止責任者²³のうち 1 名は検査コースに常駐すること、④分類 A に該当する事務所等については、本部が予算等を勘案して警備員の配置を決定すること²⁴、⑤緊急事態が発生したときは、トラブル拡大防止の観点から、全検査コースの業務を中断する等により集団で対応すること、などで構成されている。

(3) 審査の適正性を内部で調査・指導する体制

検査法人は、その内部監査として、「検査部及び事務所に対する調査・指導要領」に基づき、現車審査の実情等を調査し、検査官等による不適切な対応等が認められるときには必要な指導等を行っている。これには、①本部が事務所等に対して実施するものと、②各検査部が管轄する事務所に対して実施するものがあり、本部及び各検査部は、それぞれ担当部署である企画部調査課又は検査課において策定した調査・指導に関する年度計画に基づき調査・指導を行うものとされている。特に、本部による調査・指導は、前年度の理事長通達で重点事項とされた項目を盛り込んだ上で年度計画を策定するのが通例とされ、これには、①選定した年間 10 ヶ所前後の事務所につき順次定期的実施する「定期調査・指導」と、②事故や不当要求行為の発生、又は検査

²² 検査法人は、検査台数及び不当要求・トラブルの件数の多寡等に従い、事務所等を A から C に分類しているところ、分類 A に該当する事務所等は、これらの数が最も多い事務所等である。

²³ 各検査部又は事務所等の管理職により選任される。

²⁴ 原則として 1 名の警備員（刑事部門の業務経験のある警察退職者等）を配置するものとされ、さらに、1 名の配置では不十分であると判断される事務所等には追加配置を行うことができるとされている。

官等による審査への不適切な対応等に関する情報提供等を受けて行う「臨時調査・指導」とがあり、後者の臨時調査・指導に関しては、平成 27 年度において、2 つの事務所（神奈川事務所及び四日市事務所）に対し実施されている。

また、検査法人は、内部通報制度を設けており、これを、保安基準適合性審査に関する検査官等の不適切な対応等に係る情報の把握や、前記の調査・指導に活かすこともできる。具体的には、検査法人内部のイントラネットに通報用掲示板を設けるとともに、自動車検査独立行政法人公益通報者保護規程を設け、一般にも公開されている検査法人のウェブサイト上に通報窓口を設けている。しかし、いずれの内部通報制度も有意な利用実績がほとんどなく、十分に機能しているとは言い難い。

第3 保安基準適合性審査をめぐる不正等とこれまでの検査法人等の対応の概要

保安基準適合性審査をめぐることは、検査法人が設立される以前から長年にわたり、受検者による不当要求行為が繰り返され、それが暴力事件や車検証の不正取得などの刑事事件に発展し、また、検査官等の側においても、その一部に、不当要求行為に屈してこれを受容し、あるいは黙認するなどの対応を行う者が後を絶たず、前記第1の1のとおり、近年にはついに、神奈川事務所における不正審査事案が刑事事件化され、その検査官等が逮捕されるに至った。こうした受検者及び検査官等の行為・対応は、車検証の不正取得を行い又は行わせるといった「不正」と呼べるものから、「不正」には至らないが社会的非難を受けるべき「不適切」なものまで、様々であった（以下、これらをあわせて「不正等」という。）。このような様々な不正等の長年にわたる横行が、保安基準適合性審査の適正性を大きく損ない、その信頼性を失わせるという重大な事態が生じている。

本委員会が本調査により認定した不正等の概要や、これに対するこれまでの検査法人等の対応は以下のとおりである。

1 過去の不正等について

(1) 受検者による不当要求行為の発生等

昭和58年頃までは、自動車検査の受検者は、その大部分が国の認証又は指定を受けた整備事業者であったが、この頃から、いわゆるユーザー車検が可能であるとの認知が広がり、一般ユーザー等による受検が増加した。さらには一般ユーザーや販売店等から受検のみを請け負う代行業者等の事業者（並行輸入自動車や改造自動車を専門に扱う事業者を含む。）も現れるようになった。これら事業者の数は年々増加し、中には、威圧的な言動や執拗な説明強要等により検査官等に対して不当要求行為に及ぶ者（以下、「特異事業者」という。）も存在した。

特異事業者は、例えば、特種用途自動車の構造要件が、法令や国交省の通達で明確に規定されていないことを理由として、乗用車に簡単な装置を取り付けただけの自動車につき、特殊なナンバーを得る目的で「特種用途自動車」として登録するように要求し、検査官等が、「地方運輸局の業務連絡で定められた要件を満たさない。」などとしてこれを拒絶すると、「地方運輸局の業務連絡は全国的な規定でない以上、従う必要はない。」などと反論し、あるいは、行政訴訟をも辞さない氣勢を示しながら、検査時刻の終了後も合格を強要するなどして、検査官等に対する不当要求行為に及んだ。

当時の地方陸運支局²⁵は、このような不当要求行為に対し、地方運輸局と協議しながら対応したが、結局、一部の特異事業者の威圧的な言動や執拗な説明強要等に屈して、その不当要求を受け入れざるを得ず、これにより、検査官等が、本来は保安基準不適合と判断すべき事項につき、基準適合判断を行う事案が生じることとなった。

²⁵ 当時は、検査法人が設立されておらず、保安基準適合性審査は、地方陸運支局等が行っていた。

特異事業者は、ひとたび自らの要求が認められるや、先例を持ち出して、一層強硬に不当要求行為に及ぶようになり、また、不当要求が認められた先例はその他の特異事業者にも共有され、不当要求行為は増加していった。他方で、検査官等の側においても、「検査目的である安全確保に抵触するわけではない」等の独自の解釈・見解により、不正等を正当化する者も現れるようになった。

(2) 特異事業者の検査官等に対する暴力事件の発生等

平成6年2月、神奈川陸運支局で受検した特異事業者が、放送宣伝車を乗用車と勘違いした検査官に対し、「何が違う。」等と激怒し、事務室の机を蹴飛ばして当該検査官の足を負傷させ、全治1週間の傷害を負わせる暴力事件が発生した²⁶。

同事件の発生を受けて、関東運輸局は、同年6月、局整備部次長を含む管理職による「特異事業者対策検討懇談会」を開催し、緊急時の警察への速やかな通報体制等を含む対策を検討し、同懇談会は、①関東運輸局において、検査官等の関東運輸局に対する要望を聴取すること、②関東運輸局において、審査基準を明確にするよう検討すること、③関東運輸局において、検査機器の故障状況を把握すること、④関東運輸局内の各陸運支局において、トラブルへの対応体制を構築すること、⑤関東運輸局内の各陸運支局において、緊急時に警察と連絡がとれる体制を検討すること、⑥関東運輸局内の各陸運支局において、職員の資質向上を図るとともに、職員との積極的な対話を図ること、などの幅広い対策案を提示した。

しかし、その後も、暴力行為等について警察への通報を行うと、特異事業者から、「通報したのは誰だ。」などと脅されることがあったため、地方陸運支局は、報復へのおそれなどから、大半の事案につき、地方陸運支局内における話し合いでの解決を図るという対応が続いた。その結果、平成5年及び平成6年を合わせても、実際に警察に通報されたのはわずか3件にすぎなかった。

このように、毅然とした対応を行えなかったことが、特異事業者による不当要求行為をエスカレートさせ、暴力行為も加速させた。そして、平成6年12月、東京陸運支局において、特異事業者が審査結果を不服として職員の胸倉を掴んで引きずり回す暴力事件が発生し、平成7年3月には、足立自動車検査登録事務所においても、特異事業者が同様の理由で職員に暴力を振るい、止めようとした他の職員3名にも暴行を加える暴力事件が発生した。

こうした暴力事件の頻発を受け、関東運輸局は、平成8年3月、東京陸運支局に管内で初めて防犯カメラを設置し、管内の他の陸運支局等にも順次、防犯カメラ等の防犯設備を設置することを検討したが、特異事業者から強硬な抗議を受けたことなどから、しばらくの間、その設置は見送られた。

²⁶ 関東運輸局は、神奈川陸運支局に対し、同事件につき警察への通報を指示したが、同支局の当時の管理職は、検査官が誤った指摘をしたことが原因であることや、当該特異事業者が反省していることを理由に、通報しなかった。

(3) 検査官等による特異事業者への便宜供与や特異事業者との馴れ合い等

平成 6 年頃、検査官等の特異事業者に対する恐怖感が日々増していく中、検査官等の一部は、「特異事業者からの圧力を少しでも弱められるのであればやむを得ない。」などと考え、特異事業者に対し、庁舎や控え室におけるお茶出し、ソファでの応対、業務時間外の審査や対応、無予約での審査、特定の検査官による対応等の便宜供与を始めた。その結果、特異事業者によるこれらの便宜の要求は次第に増大し、改造自動車審査結果通知書の事務所間での FAX 送信、書面審査に係る届出書等の代書及び新規検査等を行うものとされている検査コースでの継続検査の実施などに発展し、これらを一部の管理職が黙認する事態にまで至った。

平成 7 年頃からは、神奈川陸運支局の管理職に、多数の特異事業者の中から一部の有力者を取り込むことにより、他の特異事業者を牽制して審査に係る秩序を保とうと意図する者が現れた。かかる管理職は、特定の有力な特異事業者と連絡先を交換するなど親密な関係を築き、業務時間外に勤務室で飲食を共にするなどの手厚い便宜を提供し、また、当該特異事業者は、前記管理職の部下職員にも同様の便宜供与を求めた。このような特別待遇を受けた特異事業者は、当該管理職の意図に応え、自らの不当要求行為を継続する一方で、他の特異事業者の不当要求行為を押さえ込み、このような一部の特異事業者との馴れ合いの結果、神奈川陸運支局の審査秩序が不健全ながら表面的には保たれるという現象も生じた。

(4) 審査基準等の不明確性に起因した不当要求行為の増加等

平成 8 年ないし平成 9 年頃、東京陸運支局及び神奈川陸運支局では、特異事業者が、審査基準や取扱通達の解釈が明確でない事項につき、地方陸運支局において検査官等に執拗に質問を行い、当該地方陸運支局が回答に窮すると業務時間外に当該地方陸運支局を管轄する地方運輸局を訪れ、担当者に回答を迫るなど、審査基準や取扱通達の不明確性に起因した不当要求行為が頻繁に発生した。

地方陸運支局は、運輸省や地方運輸局に対し、これらの不当要求行為への対応につき相談していたが、迅速な回答が得られず、現車審査を当日中に終了しなければならないとの意識もあって、結論が出ないままに、特異事業者の不当要求を容認する場合が少なくなかった。例えば、ある特異事業者は、タイヤが車体からはみ出しているにもかかわらず、フェンダー部分にゴムチューブを装着した上、はみ出していない旨強弁して、基準適合判断を迫った。この種の不当要求行為は、平成 5 年頃からすでに行われていたが、平成 14 年 7 月に審査事務規程で「不適切な補修」として明確に否定されるまで具体的な対策が講じられず、この間、基準不適合とする明確な規定がないことを理由に基準適合判断を行っていた検査官等が存在した。また、ある特異事業者は、「窓ガラスの開閉装置が壊れて側面ガラスが上がらない。保安基準には窓ガラスの性能規定はあるが装着義務付け規定がないから、側面ガラスが上がらなくても適法である。」などと主張し、着色フィルムを側面ガラスに貼付したまま基準適合性判定を受けていた。この種の要求は、平成 6 年頃から存在したが、平成 12 年 12 月に関東運輸局

が「側面ガラスが上がらないようにして受検した場合には、検査を保留とする。」旨の緊急事務連絡を発出するまで具体策が講じられず、この間、この種の不当要求行為に屈して側面ガラスに係る審査をしないまま基準適合判断を行っていた検査官等が存在した。

(5) 神奈川陸運支局における暴力事件の発生等

平成 10 年 4 月、特異事業者 A が神奈川陸運支局に来所し、検査官が他の特異事業者 B の強要により B に対して不正に交付した「改造自動車審査結果通知書」を示し、これに付け込んで、自己にも同様の結果通知書を交付するよう要求し、これを断った検査官に暴力を振るうとともに、当該検査官の印を強奪し、白紙の自動車検査票 100 枚に当該印を押捺して持ち去った上、後日、当該自動車検査票の一部を湘南自動車検査登録事務所の窓口へ提出し、同事務所は当該自動車検査票に基づき自動車予備検査証（以下、「予備車検証」という。）を交付した。また、同日、B が東京陸運支局に来所し、A の持ち去った前記自動車検査票を提示して、備考欄に違法な記載を行うよう強要し、検査官がこれに応じるなどした（以下、この一連の事件を「横浜事件」という。）。

神奈川陸運支局は、検査官に暴行を加えた A を刑事告発し、A は強要罪及び傷害罪で起訴され、有罪判決を受けたが、他方で、関東運輸局及び運輸省は、横浜事件につき事実関係の調査を行った。関東運輸局は、その結果、「相手方から恫喝されたなど同情すべき点はあるものの、その過程で生じた不適正な検査については、検査業務の基本を遵守せずに行ったものであり、検査に対する国民の信頼を揺るがしかねない極めて遺憾なものである。」との結論に達した。また、同調査の過程で、職員の送別会において A から酒類及びつまみ等の差し入れを受け、地方陸運支局内で飲食を共にしたことも発覚した。このため、平成 11 年 3 月、関東運輸局は、これらの行為を行った職員並びにそれらの管理監督者（当時の関東運輸局整備部長及び車両課長、東京陸運支局長及び同次長、神奈川陸運支局長及び同次長を含む。）合計 22 名に対し、訓告等の処分を行った。また、関東運輸局は、再発防止策として、①審査業務の適正化に係る局長通達の発出、②暴力対応マニュアル携帯版の配布、③神奈川陸運支局への警報システムの設置及び防犯カメラの増設、④神奈川陸運支局及び多摩自動車検査登録事務所への警察 0B の警備員の配置、⑤神奈川陸運支局への職権打刻作業を専門に行う賃金職員の配置、⑥横浜事件当時の神奈川陸運支局職員を最長でも 1 年半後に異動させる人事の実施、などの措置を講じた。加えて、関東運輸局は、平成 11 年 4 月、保安基準適合性審査の体制につき、改善すべき事項を網羅的に洗い出すため、「検査業務改善委員会」を局内に設置し、同委員会は、約 1 年をかけて当時の課題を総合的かつ詳細に検討した上、課題となる事項を「受検者の嫌がらせ、脅し」など合計 39 点に整理し、それらにつき、考えられる改善策を「嫌がらせが予想される場合、初めから複数（3 人以上）で対応する。」「嫌がらせ等を受けた場合、速やかに上司に報告するとともに内容を克明に記録し、警察へ相談する。」など合計 118 点挙げた。同検討結果は、平成 12 年 3 月、運輸省に進達された。

(6) 平成 14 年の不正車検証取得事案の発生等

平成 14 年 5 月、外部の者から、関東運輸局に対し、神奈川運輸支局で排出ガス試験成績表（以下、「ガスレポ」という。）を確認することなく基準適合判断を行った事実がある旨の指摘がなされた。また、報道機関から、東京運輸支局で着色フィルムが側面ガラスに貼付されている基準不適合の自動車等につき基準適合判断を行っているのではないかとの問い合わせがあった。関東運輸局は、これを受けて直ちに事実関係を調査し、その結果、東京運輸支局、神奈川運輸支局及び多摩自動車検査登録事務所等において、①特異事業者が、「ガスレポの提出時期に関する明確な規定がない」旨を指摘して、「提出はしてやるから、後で出すことも認めろ。」などと威圧的に要求し、検査官等がこれに屈して、平成 6 年頃より書面審査による事前の確認を行わないまま現車審査を行い、当初は、事後的にガスレポが提出されていたものの、次第に事後的な提出すらなされなくなり、結局、提出を受けないまま基準適合判断を行っていたこと、②「側面ガラスが上がらないようにして受検した場合には、検査を保留とする」旨の方針が前記 1(4)のとおり平成 12 年 12 月に明確化された以降も、検査官等が、特異事業者の威圧的な要求に屈して、側面ガラスの確認をすることなく、着色フィルムが貼付されている自動車について基準適合判断を行っていたこと、などが発覚した。

関東運輸局は、平成 14 年 6 月下旬に、関係職員及び運輸局長を含む関係監督職員合計 178 名に対し、戒告・訓告等の処分を実施し、他方で、平成 15 年 7 月以降、不正に関与した職員 18 名が、ガスレポの提出を受けずに基準適合判断を行った点、又は、着色フィルムを側面ガラスに貼付したままであるのに基準適合判断を行った点につき虚偽有印公文書作成・同行使罪（刑法第 156 条及び第 158 条第 1 項）及び道路運送車両法違反（平成 14 年法律第 89 号による改正前の同法第 107 条第 1 項等）の嫌疑で検察庁に在宅送致され、うち 1 名は、前者の事実につき道路運送車両法違反で略式起訴されて略式命令を受け、また別の 1 名は、後者の事実につき道路運送車両法違反で略式起訴されて略式命令を受けた。同時に、ガスレポを提出しないまま、又は、着色フィルムを側面ガラスに貼付したまま、基準適合判断を受けた特異事業者も道路運送車両法違反で略式起訴されて略式命令を受けた。

これらの事態を重く見た関東運輸局は、以降、平成 16 年 4 月まで、保安基準適合性審査に係る当時の実態を調査した上、①基準の全国的な統一、②防犯設備の組織一丸となつての活用、③警察への通報の徹底、④一人ひとりの自覚に基づく組織の団結、⑤ツールを最大限活用しての情報の速やかな共有、⑥検査機器の改善、⑦国交省や本部の現場からの問い合わせに対する迅速かつ的確な対応、などを今後の課題として取り纏め、同年 9 月、これらの内容を再発防止策として提示した。

検査法人は、これと併行して、平成 14 年に「自動車検査における不当要求防止対策について」と題する通達を発出し、その後も改訂を行うなど、不当要求行為への対策を中心とする再発防止策を講じた。同通達は、①チーム制の導入、管理職又は不当要求防止責任者による巡回の実施、朝礼・夕礼等のミーティングの実施等により、管理

責任体制を強化すること、②防犯設備及び施設内管理体制をより一層強化すること、③警備員の配置を決定すること、④暴力行為等の緊急事態には集団で対応し、告発等を積極的に行うこと、⑤不当要求が発生した場合には、当該情報を指定のフォームに入力すること等により情報収集・提供体制を強化すること、⑥職員間の意思疎通を向上させ、研修を強化すること、などの内容で構成され、特異事業者の検査官等に対する暴力行為の排除を念頭に置いたものであった。

2 近時の不正等について

(1) 特異事業者による不正等

ア 事案の概要

(ア) 株式会社 X1 等による不正車検証取得事案

自動車販売等を行う株式会社 X1 の代表取締役 A、及び自動車の輸出入等を行う有限会社 X2 の取締役 B は、共謀の上、保安基準省令第 44 条第 5 項に規定される「鏡その他の装置」（以下、「直前直左鏡等」という。）の設置が要求される自動車 6 台につき、真実は予備検査に係る現車審査の終了後には取り外して同自動車を保安基準不適合状態にする意図であるのに、その情を秘したまま、神奈川事務所における現車審査時のみ、直前直左鏡等を一時的に取り付け（このような一時的な取付けを、以下、「ポン付け」という。）、これにより、検査官等から、保安基準に適合する旨の自動車検査票の交付を受け、平成 25 年 4 月から平成 26 年 9 月にかけて、同自動車検査票を関東運輸局神奈川運輸支局に提出することにより、同支局の自動車登録官から予備車検証の交付を受けた。

大阪地方検察庁は、平成 27 年 11 月 6 日、A、B 及び法人としての X1 を、これらの事実により道路運送車両法違反（同法第 111 条第 2 号及び第 107 条第 1 号等）で公判請求し、大阪地方裁判所は、B につき、平成 28 年 2 月 2 日、公訴事実どおり有罪判決を下した。

(イ) 株式会社 Y による不正車検証取得事案

自動車の売買等を行う株式会社 Y の代表取締役 C、Y の取引先たる有限会社の代表取締役 D 及び自動車の検査・登録の代行業等を営む E は、共謀の上、直前直左鏡等の設置が要求される自動車 5 台につき、真実は新規検査に係る現車審査の終了後には取り外して同自動車を保安基準不適合状態にする意図であるのに、その情を秘したまま、中部検査部小牧事務所における現車審査時のみ、直前直左鏡等をポン付けし、これにより、検査官等から、保安基準に適合する旨の自動車審査結果通知書の交付を受け、平成 26 年 2 月から同年 8 月にかけて、同自動車審査結果通知書を中部運輸局愛知運輸支局小牧自動車検査登録事務所に提出する

ことにより、同事務所の自動車登録官から車検証の交付を受けた。

大阪地方検察庁は、平成 27 年 6 月 17 日及び同年 7 月 24 日、C、D、E 及び法人としての Y を、これらの事実により道路運送車両法違反で公判請求し、大阪地方裁判所は、E については同年 9 月 28 日、C、D 及び法人としての Y については同年 10 月 19 日、公訴事実どおり有罪判決（確定）を下した。

(ウ) 株式会社 Z による不正車検証取得事案

自動車の輸入販売を行う株式会社 Z の代表取締役 F、その従業員 G 及び H は、共謀の上、直前直左鏡等の設置が要求される自動車 4 台につき、真実は予備検査に係る現車審査の終了後には取り外して同自動車を保安基準不適合状態にする意図であるのに、その情を秘したまま、神奈川事務所における現車審査時のみ、①直前直左鏡等を吸盤によりポン付けする、②直前直左鏡等を両面テープによりポン付けする、又は、③作動しないダミーカメラを付ける等の方法により取り付け、検査官等から、保安基準に適合する旨の自動車検査票の交付を受け、平成 26 年 6 月から同年 8 月にかけて、同自動車検査票を関東運輸局神奈川運輸支局に提出することにより、同支局の自動車登録官から予備車検証の交付を受けた。

大阪地方検察庁は、平成 27 年 6 月 17 日及び同年 7 月 24 日、F、G、H 及び法人としての Z を、これらの事実により道路運送車両法違反で公判請求し、大阪地方裁判所は、同年 10 月 16 日、公訴事実どおり有罪判決（確定）を下した。

また、F 及び株式会社 Z の福岡店店長 I は、共謀の上、直前直左鏡等の設置が要求される自動車 1 台につき、真実は予備検査に係る現車審査の終了後には取り外して同自動車を保安基準不適合状態にする意図であるのに、その情を秘したまま、九州検査部における現車審査時のみ、直前直左鏡等を、アンテナ等を用いた簡易な方法により取り付け、これにより、検査官等から、保安基準に適合する旨の自動車検査票の交付を受け、平成 26 年 8 月、同自動車検査票を九州運輸局福岡運輸支局に提出することにより、同支局の自動車登録官から予備車検証の交付を受けた。

大阪地方検察庁は、平成 27 年 7 月 24 日、F 及び法人としての Z を、これらの事実により道路運送車両法違反で公判請求し、大阪地方裁判所は、同年 10 月 16 日、公訴事実どおり有罪判決（確定）を下し、I については、大阪区検察庁が同事実により同罪で略式命令を請求し、大阪簡易裁判所は、同年 11 月 6 日、略式命令（確定）を下した。

イ 特異事業者による前記 2(1)ア列記の不正等の動機・経緯

保安基準省令第 44 条第 5 項は、「自動車…には、運転者が運転席において告示で定める障害物を確認できる鏡その他の装置を備えなければならない。」と規定し、細目告示第 68 条第 5 項、第 146 条第 7 項及び第 224 条第 7 項は、「保安基準第 44 条第 5 項の告示で定める障害物は、高さ 1m 直径 30cm の円柱…をいう。」と規定して、直

前直左に係る視界要件を定めている。これらは、幼児の死亡事故を契機に我が国独自の保安基準として平成15年に導入されたものであるが、同様の保安基準がない外国からの並行輸入自動車の中には、SUV（多目的自動車）など車高が高く、直前直左鏡等を設置しなければ前記視界要件を満たさないものが存在し、当該自動車の輸入時点では直前直左鏡等は設置されていないことが多い。そのため、このような並行輸入自動車の輸入・販売等を行う事業者において、直前直左鏡等を取り付ける改善措置をとる必要がある。しかし、この改善措置には、時間と手間がかかり迅速な納車に支障が生じることや、特に並行輸入自動車においては、自動車の外観に手を加えることを好まない顧客も多いことなどから、事業者は、現車審査時のみポン付け等による偽装工作を施して、不正に車検証又は予備車検証を取得する手法を考案した。

このような直前直左鏡等に係る偽装工作は業界全体で横行しており、前記2(1)アの不正車検証取得事案に係る各事業者も、当然のように日常的に行っていた。例えば、株式会社Zでは、「ポン付け」に加え、ポン付けした機器を取り外すことを意味する「改善戻し」という言葉が社内用語として定着しており、多くの車両がポン付け及び改善戻しによって処理されていたのであって、同偽装工作を長年にわたり反復的、継続的に行い、半ば慣行化していた。

ウ 特異事業者による不正車検証取得を阻止できなかった検査法人側の事情

前記2(1)アのとおり、直近3年間足らずの間に、広域にわたり複数の不正車検証取得事案が捜査・訴追されており、これらを通じて、この種の不正車検証取得が、並行輸入自動車を取り扱う業界の少なくとも一部で日常的に行われていたことが判明した。裏を返せば、審査を実施する検査法人の側にも、不正車検証取得を阻止できない不適切な対応が繰り返されてきたことが窺える。

この点に関し、株式会社Zに係る不正車検証取得事案の判決で大阪地方裁判所は、「自動車検査官が現車審査の際、確認鏡がきちんと固定されているか、カメラが作動しているかということを確認していたならば偽装工作を見抜く、少なくともその疑いを持つということが比較的容易であるように思われるが、書面審査や現車審査の過程で作成された資料等を見てもその点の審査が明確になされていた様子は伺えない。…（中略）…。これを正すべき立場にある検査法人による審査が十分機能していなかったということが、被告会社関係者らがそれほど罪の意識を持つことも無く不正行為を繰り返していた一因となっていたと考えられる。」旨判示している。

前記2(1)アの各不正車検証取得事案において用いられた偽装工作の手口である、①吸盤によるポン付け、②両面テープによるポン付け、③作動しないダミーカメラの取付け、に関する審査の実情は、以下のとおりである。

(ア) 審査基準等の内容

a. 吸盤によるボン付け

直前直左鏡等に関しては「取付けが不確実な」ものは保安基準不適合とする規定があるところ（審査事務規程 4-89-2(2)及び 5-89-2(2))、これに「吸盤」での取付けが含まれるかについて、検査法人は、直前直左鏡等を手指で揺する、吸盤等取付け部が浮き上がらないかどうかめくろうとする等によって確認した結果、その一部が車体から離脱した場合は「取付けが不確実な」ものとする旨の平成 27 年 11 月 24 日付け通達を発出するまで、明確にしていなかった。加えて、審査事務規程上、「不適切な補修等」は保安基準不適合とする規程があるところ（審査事務規程 2-4）、平成 25 年 7 月 30 日に同規程の改訂がなされるまで、その対象物に「直前直左鏡等」が含まれておらず、不適切な補修方法としても「吸盤」は列挙されていない状態であった²⁷。

このように、検査法人には、吸盤によりボン付けされた直前直左鏡等が保安基準に適合しない旨の明確な規定や指針は、前記通達が発出までは存在しなかった。

b. 両面テープによるボン付け

粘着テープ類による装着は、「不適切な補修等」に該当するものとされており（審査事務規程 2-4⑩）、両面テープも当然これに含まれると解されるが、他方で、前記 2(1)ウ(ア)a. のとおり、平成 25 年 7 月 30 日に審査事務規程の改訂がなされるまで、その対象物に「直前直左鏡」は含まれていなかった。

このように、検査法人には、両面テープによりボン付けされた直前直左鏡等が保安基準に適合しない旨の明確な規定や指針は、審査事務規程の前記改訂までは存在しなかった。

c. 作動しないダミーカメラ

前記 2(1)イのとおり、保安基準省令第 44 条第 5 項は、直前直左鏡等が「障害物を確認できる」ものであることを求めており、また、審査事務規程においても、「視認等その他適切な方法」により「障害物の少なくとも一部…を鏡その他の装置により確認」できるかを審査するものとされている（審査事務規程 4-89-2(1)及び 5-89-2(1)）。したがって、カメラが取り付けられている場合においては、審査の際に、実際にその作動状況を確認することが、法令及び規程上当然に求められていたと言える。

²⁷ 現在においても不適切な補修方法としては、「吸盤」は列挙されていない。

(イ) 審査の実情

a. 吸盤によるボン付け

前記 2(1)ウ(ア)a. のとおり、検査法人には、吸盤によりボン付けされた直前直左鏡等が保安基準に適合しないとの明確な規定や指針は存在しなかったものの、多くの検査官等は、「不適切な補修」に関する規定を類推解釈して吸盤によるボン付けに適用し、保安基準不適合の判断を行っていた。

しかし、例えば神奈川事務所においては、一部の特異事業者が、「吸盤は、接着剤により固定しているため、確実に取り付けている。」等と主張し、接着状況を確認するために吸盤をはがそうとした検査官等に対し、「車体が汚れたら弁償してくれるのだろうか？」等と圧力をかけることがあった。検査官等の中にも、平成 18 年 4 月に制定された安全作業マニュアル 1.④において、「検査車両には、必要以上に触れないこと」との規定があり、本部から車両に傷をつけてはならない旨の指示を受けていたため、前記 2(1)ウ(ア)a. のとおり審査基準等が不明確であり、かつ、審査手順についても特段の規定がない中で、下手に吸盤に触れて塗装が剥がれてしまえば弁償しなければならないと考え、直前直左鏡等の接着性の程度を確かめるために、実際に車体に触れるのを控えてきた者が存在した²⁸。また、さらには、前記 2(1)ウ(ア)a. のとおり吸盤によりボン付けされた直前直左鏡等が保安基準に適合しないとの明確な規定や指針は存在しないことを理由に、接着剤で固定されていないことが明らかなる場合であっても、基準適合判断を行う検査官等も存在した。

b. 両面テープによるボン付け

両面テープによるボン付けの場合、①オーバーフェンダーについては、強力な粘着テープ類で接着すれば例外的に許容されていることとの均衡や、②実質的にも、強力な粘着テープ類で接着され容易に取外しができない状態であれば、規制の趣旨に反しないと考えられること等を根拠に、強力な粘着テープ類で接着されている場合には、基準に適合する旨認識している検査官等が存在していた。また、例えば神奈川事務所においては、前記 2(1)ウ(イ)a. と同様、一部の特異事業者の圧力や、車両を傷つけてはならないとされていることを理由に、実際に車体に触れて接着の程度を確かめることを控える検査官等が存在した。

その結果、神奈川事務所を含む一部の事務所等においては、明確な規定や通達がないことを理由に、両面テープによるボン付けであっても、基準適合

²⁸ この点につき、検査法人は、検査官 3 名が逮捕された後の平成 27 年 11 月 24 日になって初めて、前記の「並行輸入自動車の直前直左鏡に係る審査の取扱いについて」と題する理事長通達を発出し、検査官等が、直前直左鏡等の取付け状況を、手指で揺する、吸盤等取付け部が浮き上がらないかどうかめくろうとする等の方法により、直接確認すべきこと、そして装置の一部が車体から離脱した場合には、「取付けが不確実な鏡」に該当するものとすべきことを明確化した。

判断がなされる場合があった。

c. 作動しないダミーカメラ

神奈川事務所においては、カメラが設置されていることそれ自体をもって、さしたる根拠のないまま、直前及び側方の視認が可能であると推定し、実際にカメラを作動させて直前直左を確認することをせず、さらにはモニターの有無の確認さえもしない検査官等が少なからず存在していた。

エ 捜査・裁判を踏まえた検査法人の対応

大阪地方検察庁は、平成 27 年 6 月 17 日、株式会社 Y に係る不正車検証取得事案及び株式会社 Z に係る不正車検証取得事案につき、各公判請求した。

これを受けて、検査法人は、同日、国交省と協議の上、「直前直左鏡の検査後の取り外しが疑われる事例に係る国への情報提供等について」と題する、検査部長及び事務所長宛の通達を発出した。同通達では、受検者が審査後に直前直左鏡等を取り外すことが疑われる場合には、その受検者及び受検車両等につき、「直前直左鏡取付等状況連絡票」等を用いて、地方運輸支局等への情報提供を行うこと、とされた。

他方、大阪府警察本部長は、捜査の結果を踏まえ、同年 7 月 14 日、国交省の自動車局長宛に、「一時的に取り付けたと容易に判断できる簡易な直前直左鏡等であっても基準適合となるものとする告示を見直すとともに、両面テープを用いた取付け等につき、適正かつ確実な審査を実施するよう要請する」旨の「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の見直し及び基準適合性審査の適正かつ確実な実施について（要請）」と題する文書を差し入れた。その後、同年 10 月 16 日、株式会社 Z に係る不正車検証取得事案につき、同月 19 日、株式会社 Y に係る不正車検証取得事案につき、それぞれ大阪地方裁判所が有罪判決を下し、また、同年 11 月 6 日には、株式会社 X1 に係る不正車検証取得事案につき、大阪地方検察庁が公判請求するなどしたところ、検査法人は、これら捜査・裁判の経緯を把握していたが、前記の地方運輸支局等への情報提供を行ったのみであった。

(2) 検査官等による不正等

ア 神奈川事務所の不正審査事案の概要

神奈川事務所の検査官 3 名（J、K 及び L）が、平成 27 年 11 月 21 日、虚偽有印公文書作成罪の嫌疑で大阪府警察に逮捕された。

その被疑事実の要旨は、「①J は、平成 27 年 8 月 31 日²⁹、予備検査受検の申請があ

²⁹ 平成 27 年 2 月から 3 月にかけて、関東検査部は、職員の内部申告により、「不適合なのに適合としているのを見たことがある。」「特異事業者に対する接し方が異常である。」等の疑いを抱き、同年 6 月にかけて、本部とともに神奈川事務所職員の事情聴取を実施するなど、調査を実施していた。しかし、この調査では、基準不適合である車両につき、基準適合と判断した事案を発見することができなかった。本事案はそのような中で発生している。

った普通自動車の現車審査実施時に、行使の目的で、(i)真実は、同自動車は、国土交通省令等で定める保安基準に規定された程度に、同自動車の運転席から、同自動車の直前直左の範囲を直接に視認することができず、前記保安基準不適合状態であるのに、「第 14 号様式 乗合・貨物・特種自動車」と題する書面（以下、本項において「**第 14 号書面**」という。）の該当欄に「直前直左（右）」、「直視可」などと記載し、同欄右側の「現車審査担当者」欄に、自らが同自動車の保安基準適合性審査を担当したことを示す印鑑を押印し、(ii)真実は、同自動車は、前同様の状態であるのに、「自動車検査票 1」の「審査結果押印等欄」、及び、「自動車検査票 2」の「改善事項」欄（以下、本項においてこれらをあわせて「**自動車検査票押印等欄**」という。）に、審査の結果、同自動車が前記保安基準を充足していたとの趣旨で、自らが同審査を担当したことを示す印鑑を押印して、同自動車が前記保安基準に適合している旨の自動車検査票を作成した。」「②K は、同年 9 月 4 日、予備検査受検の申請があった普通自動車の現車審査実施時に、行使の目的で、(i)真実は、同自動車は、前記保安基準に規定された直前直左鏡等がなく前記保安基準不適合状態であるのに、第 14 号書面の該当欄に「直前直左（右）」、「カメラ」、「ミラー下」、「埋め込み」などと記載し、同欄右側の「現車審査担当者」欄に、自らが同自動車の保安基準適合性審査を担当したことを示す印鑑を押印し、(ii)真実は、同自動車は、前同様の状態であるのに、自動車検査票押印等欄に、審査の結果、同自動車が前記保安基準を充足していたとの趣旨で、自らが同審査を担当したことを示す印鑑を押印して、同自動車が前記保安基準に適合している旨の自動車検査票を作成した。」「③L は、同日、予備検査受検の申請があった普通自動車の現車審査実施時に、行使の目的で、(i)真実は、同自動車は、前記保安基準に規定された程度に、同自動車の運転席から、同自動車の直前直左の範囲を直接に視認することができず、前記保安基準不適合状態であるのに、第 14 号書面の該当欄に「直前直左（右）」、「見える」などと記載し、同欄右側の「現車審査担当者」欄に、自らが同自動車の保安基準適合性審査を担当したことを示す印鑑を押印し、(ii)真実は、同自動車は、前同様の状態であるのに、自動車検査票押印等欄に、審査の結果、同自動車が前記保安基準を充足していたとの趣旨で、自らが同審査を担当したことを示す印鑑を押印して、同自動車が前記保安基準に適合している旨の自動車検査票を作成した。」などというものであった。

前記検査官 3 名は、その後、大阪地方検察庁に身柄送致されて勾留され、平成 27 年 12 月 11 日、全員処分保留のまま釈放されたところ、同検察庁検察官は、平成 28 年 2 月 16 日、これらをいずれも不起訴処分（起訴猶予処分）に付した。

イ 神奈川事務所での直前直左鏡等に係る特異な審査方法

前記 2(1)イのとおり、直前直左鏡等に係る現車審査においては、検査官等が運転席に着座し、直前直左の各所定の位置に置いた高さ 1m 直径 30cm の円柱を直接又は間接に視認できるかを確認するという検査方法をとる必要があるが、神奈川事務所

においては少なからず、これとは異なる簡略化された検査方法が用いられていた。すなわち、①1人の検査官等が1mの高さにあわせた巻き尺を自動車の直前及び直左で移動させ、別の検査官等が運転席側の外に立ち、巻き尺を視認できるかを確認するという方法や、②1人の検査官等が、直前及び直左の各所定の位置に置いた円柱の最上部から運転席のヘッドレストが視認できるかを確認するという方法が用いられていた。

これらの検査方法が用いられていることや、それが所定の円柱を用いない点、検査官等が運転席に着座しない点で本来のものと異なることを、神奈川事務所の検査官等の多くが認識していたが、現車審査の効率化に資するとともに、実質的に直前直左鏡等に係る規制の趣旨を損なわない旨を根拠にやむを得ないものとして認識していた。

ウ 逮捕された各検査官の前記被疑事実に係る審査方法

前記2(2)アの被疑事実に係る自身の審査方法につき、前記検査官の一人は、「特異事業者に鏡その他の装置とは別の事項につき指示されて焦り、直前直左の視界基準の確認をし忘れた。これを別の検査官に伝えたところ、「ミラー下に埋め込みでカメラがある。」旨を記載するように助言されたため、そのまま記載した。カメラが付いていなかったことまでは確認していないが、カメラが付いていたことも確認していない。」旨、別の検査官は「時間がなかったため、運転席に着座するのではなく、運転席の横に立ち、別の者に巻き尺を持ってもらうことにより、前方が視認可能である旨を確認した。時間がなかったことに加え、このときに前方視界にかなり余裕があったので、左側方も視認可能であると考え、「直視可」と記載した。」旨、もう一人の検査官は「この車種については直前及び直左は見えると聞いており、前方及び左方とも視認できると思っていたので、検査自体を行うことなく、「見える」と記載した。」旨、本調査での事情聴取に際し、それぞれ説明している。

(3) 検査官等によるその他の不正等

本調査における事情聴取等において、神奈川事務所での保安基準適合性審査では、①届出書に記載すべき事項が一部空欄となっている場合や必要資料が不足している等の場合において届出書等を受理した、②必要な資料の追完等を受検者に求めるのではなく、検査官等が自ら資料収集等を行った、③特異事業者より「持ってきて欲しい」と言われた書類を同事業者の事業所に届けた、及び④業務時間外において携帯電話等で特異事業者に審査基準等についてアドバイスをした、などの事実がある旨の指摘があり、神奈川事務所以外での保安基準適合性審査でも、⑤スピードメータのテスターが故障した際に、検査時間短縮のためにスピードメータの測定を省略するように所長が指示した、⑥事前に照会を受けて、保安基準に適合すると所長が回答していた検査項目につき、検査官が現車審査中に保安基準に不適合であることを発見しこれを所長に告げたものの、保安基準に適合するものとして扱うように所長が指示した、⑦構造

等変更検査を受けることが要求される自動車につき、受検者対応を行った所長が同検査を受検させることなく保安基準に適合するものとして処理した、などの事実がある旨の指摘があった。

これらは、審査の様々な段階や場面で、特異事業者等に不当に有利となるように審査基準を解釈することや便宜を図ることなどが、特定の検査官等に限らずかなり広範に行われていたことを窺わせる。

(4) 神奈川事務所での前記不正等の背景事情

近時の不正等のうち、捜査・訴追の対象とされた事案は、神奈川事務所での保安基準適合性審査において生じたものが多く、その背景事情となるべき同事務所の実情は、以下のとおりである。

ア 車両処理台数

平成 26 年度における神奈川事務所の年間処理台数を、主要な処理項目ごとに、全国 93 ヶ所の事務所等の処理台数と比較した結果は、下表のとおりである。

処理項目	全国の台数	神奈川事務所の台数	全職員 1人あたりの台数	神奈川事務所職員 1人あたりの台数
全ての検査類型	6,302,012 台	233,988 台	7,639 台	10,173 台
新規検査	640,489 台	17,852 台	776 台	776 台
予備検査	340,299 台	20,897 台	412 台	909 台
並行輸入自動車(二輪含む)の新規検査等	29,562 台	4,666 台	36 台	203 台
並行輸入自動車(四輪のみ)の新規検査等	8,376 台	2,586 台	10 台	112 台

神奈川事務所においては、職員 1 人あたりの予備検査の処理台数が多く、とりわけ、並行輸入自動車の処理台数が格段に多い。これは、同事務所が我が国有数の貿易港である横浜港に近く、同事務所の近郊には並行輸入事業者等が多数存在していることや、東京などの近接する他地域からも交通の便がよいことに起因しているものと推察される。

イ 特異事業者への対応

前記 2(4)アのとおり神奈川事務所の近郊には、並行輸入事業者を中心とする特異事業者が数多く存在し、車両処理台数においても大きな比重を占めていた。例えば、特異事業者と目される一人が、平成 26 年度において、新規検査等の申請を行った並行輸入自動車(四輪のみ)は 188 件であり、神奈川事務所全体の 2,586 件に対する

7.3%に及んでいる。これらを受けて、検査法人の通達では、神奈川事務所は前記第2の3(2)に記載した事務所等の分類のうち「分類A」に該当するものとされ、全国で唯一、警備員2名が配置されている。

前記1のとおり、特異事業者は、過去においては暴力行為に及ぶことが少なくなかったが、近年では、検査法人のかかる面での対策が奏功し、暴力行為に及ぶ受検者はほとんど存在しなくなった。むしろ、近年は、①気に入らないことがあると、怒声をあげる、②自己に関係する審査基準に関して細かい知識を身に付け、これを背景に、検査官等に対して執拗に説明を求める、③気の弱そうな検査官等をターゲットにする、④検査官等にひっきりなしに話しかけることにより注意をそらす、⑤複数の特異事業者が同時に複数の検査コースに並び、検査官等に余裕のない状態で審査を行わせる、⑥検査終了時刻間際や多忙な時間帯に敢えて受検に訪れる、といった手口を使い、不当要求行為を巧妙化させている。

神奈川事務所では、多忙な中で、このような多くの特異事業者による様々な不当要求行為への対応を日常的に迫られており、検査官等にとっては、最も厳しく辛い職場になっているものと思われる。

ウ 審査の実施

(ア) 書面審査について

前記第2の2(2)アのとおり書面審査の標準処理期間は受理日から15日以内とされているが、神奈川事務所では、届出書等の提出を受けた当日中に完了させ、その翌日には現車審査を行う運用がなされている³⁰。その背景には、特異事業者の圧力がある。また、受検者が提出する届出書等には不備のある場合が多いところ、検査官等が、特異事業者への過度な配慮から不足書類等を自ら収集する例が少なくなかった。

神奈川事務所では、常時1名の検査官等が事務所内に待機し、受検者の相談に応じる等の業務を行っており³¹、日中はその余の全ての検査官等が現車審査を担当しているため、書面審査の大半は、現車審査が終了した後に実施されている。後記2(4)ウ(イ)のとおり、現車審査は午後5時以降に及ぶこともあるため、届出書等の提出を受けた当日中に書面審査を完了させる運用は、神奈川事務所において、書面審査を伴う並行輸入自動車の新規検査等の処理台数が他の事務所に比し

³⁰ かつて、特異受検者から、書面審査に係る届出書等の提出日当日に現車審査を実施するよう要求され、結果的にかかる要求は拒否したものの、翌日の現車審査の実施は拒否できなかったため、当日中に書面審査を完了させる運用が開始され、次第に、一般の受検者も翌日に現車を持参するようになり、このような運用が定着した。

³¹ 受検者からの相談に応じる検査官等は、その傍ら、書面審査に係る届出書等について、受理・不受理の判断、保安基準適合性の検討及び決裁書面の起案を行っていたが、同事務所の検査官3名が逮捕された後は、相談担当の検査官等を配置する人的余裕がなく、日中は、検査官等全員が現車審査を行っている日もある。

格段に多いことなども相俟って、検査官等にとって大きな負担となっている³²。

(イ) 現車審査について

前記第2の2(2)イのとおり現車審査は、予約枠の設定された予約制度に従い実施するのが通常の運用形態であるが、神奈川事務所では、予約制度が実質的に機能しておらず、無予約の受検者が持参した車両であっても当然に審査対象とする運用がなされてきた。

また、前記第2の2(2)イのとおり現車審査は、審査事務規程により4ラウンドの終了する午後4時に終了するものとされているが、同時刻の時点で検査コースの前に並んでいる車両があれば、当日中にその現車審査を実施する運用がなされているところ、神奈川事務所では、場合によっては午後5時過ぎまで現車審査が継続されることもあった。また、各ラウンドの間には休憩時間が設定されているが、神奈川事務所では、人員不足の故に、検査官等が休憩を取らずに現車審査を行わざるを得ないこともあった。

このような過酷な業務状況の中で、神奈川事務所においては、寸法測定の際に受検者に巻き尺を持ってもらうなど、受検者に現車審査の一部を補助させてきた。

³² 神奈川事務所の検査官等は、通常の時期で1ヶ月あたり20時間弱、繁忙期で1ヶ月あたり30時間弱の残業をしており、その量は他の事務所の検査官等の2倍近い。

第4 保安基準適合性審査をめぐる不正等の原因分析

保安基準適合性審査をめぐる不正等は、前記第3のとおり、並行輸入自動車を取り扱う事業者が多い神奈川事務所を主な舞台として、長年にわたり繰り返されてきた。自分に不都合な基準の適用を逃れようとする特異事業者が、その実現のために、審査の現場で、当初は検査官等に対して暴力や脅迫を加え、これに対し検査法人による防犯カメラの設置等の対策がとられる中で、その後は検査官等を威圧しつつ基準の内容につき執拗に説明を要求するなど、その不当要求行為を巧妙化させ、これらの圧力に屈した検査官等が、次第に基準の適用に甘くなって、審査基準を受検者に不当に有利となるように解釈し、さらには逸脱して解釈して、基準不適合であっても黙認することにより基準適合判断を行う例などが少なからず生じた。これらの事例は、これまで特異事業者の検査官等に対する暴行・傷害事件として、また、特異事業者による不正車検証取得に係る道路運送車両法違反事件や、検査官等による審査関係書類に係る虚偽有印公文書作成事件などとして捜査又は訴追の対象になり、社会に顕在化してきた。また、その周辺において、検査官等が次第に特異事業者に迎合し、様々な不適切な対応も行われてきた。

これら不正等の顕在化の形は異なるが、いずれも、その根底にあるのは、検査官等と受検者との間に見られる不正常な関係である。検査官等の保安基準適合性審査は公的業務であり、受検者に対しては毅然として厳格な姿勢で臨み、受検者はこれに従うのが本来の関係であるが、そのような在るべき正常な関係が、特異事業者による不当要求行為が長年繰り返される中で次第に変質し、その間に不正常な関係が一部に生じ、その結果、少なくとも神奈川事務所では、保安基準適合性審査の公正性や信頼性が損なわれ、これを機能不全に陥らせている。

検査法人は、もとよりその問題状況を認識し、これまで不正等が顕在化する度に考え得る数多くの対策を講じ、審査業務の正常化に努めてきたところ、暴力の排除対策は一定の効果を発揮したものの、その後の巧妙な不当要求行為に伴う不正等を排除するには至らず、その根底にある検査官等と特異事業者との間の不正常な関係も正すには至らなかった。

度重なる検査法人等の対策にもかかわらず、少なくとも神奈川事務所において、このような事態に至った経緯には、以下のとおり様々な要因があり、それらが複合的、有機的に関連し、相乗的に作用して、検査官等と特異事業者との間の不正常な関係を生じさせ、保安基準適合性審査の機能不全を招いたものと認められる。

1 直接的な原因

(1) 審査基準等の不明確性及び適時の明確化を図るための仕組みの機能不全

ア 審査基準等の不明確性

保安基準適合性審査の実体的なルールとなる審査基準等の具体的内容は、細目告示及び審査事務規程において規定されるが、抽象的な文言の限界もあって、審査現

場で適用する際に検査官等に迷いが生じかねない不明確なもの、曖昧なものが少なからずあった。

例えば、近時の不正等を生じさせた直前直左鏡等については、「取付けが不確実な」場合には基準不適合となるが、どのような方法で、どの程度強く固定されていればこれに該当しないと言えるのかは、細目告示や審査事務規程に具体的な定めがない。そのため、両面テープ等で固定され走行中に直ちに離脱するものではないが、取外しは容易である場合、あるいは、外見上不格好であり現車審査のためだけに一時的に取り付けたものと推認される場合等がこの要件に該当するのかが、一義的でなく、明確性に欠ける。いわゆるポン付けも、それが同要件に該当するかは明確でなく、前記平成 27 年 11 月 24 日付け通達において初めて、それが同要件に該当し、基準不適合である旨が明らかにされた。

また、保安基準適合性審査の手続的なルールである具体的な検査の実施方法についても、細目告示や審査事務規程において明確に定められていないものが存在した。例えば、直前直左鏡等に関しては、「取付けが不確実な」場合に該当するか否かを判断するために、直前直左鏡等を検査官等が手で持って引っ張る、揺する等の方法で固定の程度を確認することが考えられるところ、審査事務規程等にはその点に触れるものではなく、その他の方法も明示されていない。審査の趣旨にかんがみ、その程度のことは当然にできるという考えもあり得るが、他方で、前記第 3 の 2(1)ウ(イ)アのとおり、平成 18 年 4 月に制定された安全作業マニュアルにより、「受検車両に必要以上に触れないこと」と規定されたため、実施方法が明示されない中で当該マニュアルが影響を強めて検査官等を過度に萎縮させ、手で持って引っ張る程度の本来検査に必要な実施方法をも控えさせる結果を招いた面がある。

このような審査基準等の不明確性が、特異事業者に付け入る隙を与え、検査官等に対して審査現場で自らに不当に有利な解釈を迫り、これを検査官等が具体的な論拠に基づき論破できず、特異事業者の圧力を背景にした執拗な主張、説明要求などに検査官等が屈してしまう事態が生じ、また、それが先例となって、以後の審査への不当要求行為の根拠とされ、他の検査官等の審査にも悪影響を与えて拡散するという悪循環に陥ったものと思われる。

イ 審査基準等の適時の明確化を図る仕組みの機能不全

一般的に法令の適用等に係る公権的な判断を行う組織においては、現場で判断が付かないような場合は、上位機関に対して対応方法の指示を仰ぎ、それに従って対応することとされており、これによって判断が適正化し、その蓄積が適用基準等の間隙を埋め、全国的な統一も確保される。実際に、検査法人においても、前記第 2 の 3(1)のとおり疑義につき照会して回答を求める制度が存在し、現場の各事務所から検査部に照会を行うこと、更に検査部から本部に照会を行うこと、本部から国交省に照会を行うことはそれぞれ可能であり、この制度は審査基準等の適時の明確化に資するものとして期待された。

しかし、直前直左鏡等の設置に係る基準が平成15年に導入されて以降、前記平成27年11月24日付け通達による解決を見るまで、ポン付けに係る疑義が放置されてきたことから明らかなように、同制度は、審査基準等の適時の明確化を図るものとして本来期待される機能を十分に果たしてきたとは到底言えない。その理由は、前記第2の3(1)のとおり、電話による照会制度の場合、①照会中は現車審査を中断せざるを得ず、当該検査コースにおける現車審査の流れが止まってしまうため、審査の迅速な実施に支障を生じること、②検査部からは、審査対象車両の性質・状態は現車を確認している者にしか分からないことを理由に、「現場に判断を任せる。」等と判断を押し返される場合が多々あること、などの点にあり、また、メールによる照会制度の場合は、③質問に対する回答がなされるまでに長期間を要し、目の前の事案に対する判断に必ずしも役に立つものではなかったこと、④多忙な検査官等は、そのような制度を自らの判断の事後的な確認や事案の蓄積のために積極的に用いる動機に乏しかったこと、といった点にあり、そのため、実際には現場の検査官等同士で協議してその場限りで判断することが多く、同制度は十分には活用されてこなかった。

(2) 審査への不当介入を可能にする受検者の現車審査への同席

前記第2の2(2)イのとおり、現車審査の現場では、いわゆる「ところてん」方式により、受検者に受検車両を運転させ、検査コース内を移動させながら検査官等が各自の審査を行うため、必然的に受検者が現車審査に同席する仕組みとなっている。その際、神奈川事務所においては、寸法の測定などの本来検査官等が行うべき審査業務の一部を受検者に手伝わせることもあった。そのため、受検者がいつでもその場で検査官等の検査方法や判断内容に口出しできる状況にあり³³、現に検査官等の検査方法や判断内容に執拗に異議を申し立て、詳細に反論するなどして円滑な現車審査の進行を妨げ、検査官等に心理的な圧力を加えることが頻繁に発生した。しかし、検査官等は、このような状況に至っても、現車審査を中止したり、受検者を検査コースから退去させたりする等の有効な対抗手段を事実上持たなかった。

そのような中で、検査官等が、本来であれば、時間をかけて慎重に検討、判断することが求められる場合においても、現車審査の進行を優先し、あるいは、受検者の圧力に押されて、審査基準を受検者に不当に有利となるように解釈するなどして基準適合判断を行う例が生じたものと思われる。

³³ 順番待ちをしている後続の受検者を含め、受検車両の受検者が、降車して不必要に検査コースに立ち入ることを制限していなかったため、これらが降車した上で、ときには集団になって検査官等の検査方法や判断内容に口出しをし、あるいは審査が滞ることに苦情を申し立てることもあった。

(3) 審査現場におけるその他の原因

ア 現車審査に係る予約制度の不徹底に伴うその多忙化

前記第3の2(4)ウ(イ)のとおり、神奈川事務所においては、予約枠を前提とする予約制度がほとんど機能しておらず、受検申請台数が多い場合でも、現車審査の台数を制限することはなく、申請されたものは全て当日に現車審査を終え、基準適合性判定を行うことが慣行化されている。神奈川事務所では、設備的にも人員的にも余裕がないため、検査官等の負担は重く、しばしば所定の休憩を取ることもできない状況にあった。

そのような多忙な状況下で、検査官等は滞りなく当日の全ての受検車両に係る審査を終えることに注力し、基準適合性判定で迷っても、これに十分な時間をかけることをせず、それが、検査官等個人の現場裁量で、安易に、かつ不当な基準適合判断を行うことに繋がり、審査をめぐる不正等の遠因になった面がある。

イ 書面審査の不徹底に伴う現車審査の負担増大

並行輸入自動車及び改造自動車の新規検査等につき現車審査に先立ち求められる書面審査について、その標準審査期間は、原則として届出書等の受理日から15日以内とされているが、神奈川事務所では、当該書面審査の申請の翌日には受検者が予約もせずに現車審査に来場することが慣行化され、これを拒むことなく現車審査を実施する運用となっている。そのため、検査官等はこれにあわせて書面審査の受理に係る決裁を得る必要があり、現車審査に係る業務が終了した午後4時以降その日のうちに書面審査業務を完了させることを余儀なくされてきた。

このような状況下で、検査官等は、前記慣行に縛られて、書面審査にじっくり取り組むことができず、書類に不備があっても、書類の追完を受検者に求めたり、不受理としたりすることはせず、むしろ自らが資料や記載を適宜補充するなどして書面審査を通過させていたとの指摘もある。そのため、書面審査が半ば形骸化し、保安基準適合性審査を充実させ適正化する本来の機能を果たせず、その結果、基準適合性判定を行う際の問題点や重点課題などが、現車審査にそのままスライドし、現車審査の負担を増大させ、それが、検査官等による安易かつ不当な基準適合判断に繋がり、審査をめぐる不正等を生む遠因になった面がある。

ウ 受検車両の特性に伴う審査の難易等を考慮しないことによる現車審査の非効率化

審査手続は、通常、継続検査に比し新規検査等の方が複雑であり、審査に知識や経験を要するとされ、その新規検査等においても、比較的定型的な判断が可能なものから、並行輸入自動車や改造自動車のように個性のある多種多様なものであって、高度の知識・経験に基づきその都度個別の判断を要するものまで、受検車両の特性に応じ審査における手間や判断の難易には相当な差異が存するのが実情である。

しかし、これまでの現車審査においては、これらの新規検査等に係る受検車両が、

審査の手間や難易に従い区別されることなく同一の検査コースで審査されるため、例えば、並行輸入自動車等の特殊な受検車両について判断に時間を要する間、本来であれば短時間で検査が終わるはずの後続の受検車両も当該検査コースで順番待ちをすることとなり、その結果、審査全体を非効率化させ、検査官等にも心理的な圧力を加えてきた。それが、現車審査の進行を早めようとする意識にも繋がり、例えば、実際は審査に手間がかかり判断も難しい並行輸入自動車等につき、検査官等が、本来必要な審査手順を踏まず、安易に、かつ不当な基準適合判断を行う一因になったものと思われる。

2 間接的な原因

検査法人の監督・指導体制には、以下のような問題点が見受けられる。

(1) 監査・調査体制の不備

検査法人では、企画部調査課が主体となって、「調査・指導」と称する内部監査が行われており、この調査・指導には、前記第2の3(3)のとおり、「定期調査・指導」と「臨時調査・指導」とが存在する。前者の「定期調査・指導」は、実施日を事前に通告し、調査項目も毎回同様であることから、対象となる事務所等は、問題を指摘されないよう事前に準備を整えて対応することが可能であり、監査の実効性を欠いていた。また、「臨時調査・指導」も、短期間で終了するなど、実態解明の目的からは徹底性を欠くものがあった³⁴。

また、検査法人の内部監査は、その人員面でも体制が不十分であるように思われた。すなわち、企画部調査課は全国93ヶ所の事務所等に対して調査・指導する任務を負うところ、わずか3名の職員しか配属されておらず、調査・指導の業務以外にも現車審査中の事故等への対応等、負担の重いその他の業務も抱えており、調査・指導に専念できるものではなかった。神奈川事務所での審査に係る不正等の事案においても、平成27年3月に職員からの告発があるまで、本部は実態の把握ができていなかったようであり、監査・調査体制が十分に機能していたとは言い難い。

(2) 再発防止策の不徹底

近時の不正等と同種の事案は、過去においても神奈川事務所又は他の事務所において顕在化しており、これらの事案に、審査基準等の不明確性など、本調査の対象とする事案等と共通する要因が見受けられるが、その度に策定された再発防止策は実効的に機能してきたとは言い難い。同様の不正等が今回も繰り返されたことが、それを端的に物語る。

³⁴ 神奈川事務所では、平成26年4月以前から特定の検査官と特定の特異事業者の関係について関東検査部が懸念する状況にあったが、この段階では関東検査部が調査を行い、また、平成27年3月に職員から審査に係る不正等の告発があった後も、同年6月までは、企画部調査課が主体となる「臨時調査・指導」は行われず、関東検査部を介して調査を行うにとどまった。関東検査部は、平成27年6月に調査の結果を報告したが、不正等に係る事実を解明することはできなかった。

例えば、平成 14 年不正車検証取得事案の発覚後においては、前記第 2 の 3(3)のとおり不当要求行為の防止対策として、警察への通報の積極活用等の諸方策が整備され、一部の事務所において警備員による巡回が行われるようになった。しかし、近年では、警察への通報の対象となるようなあからさまな暴力や強要はほとんど見られなくなり、審査基準等の不明確性や対応の不統一などを殊更主張し、多忙な現場に置かれている検査官等に心理的圧力を加えながら自らの要求を実現するといった巧妙な手法が増加したため、暴力等事案を念頭に置いた不当要求行為防止対策は一定の効果を発揮したものの、その後、状況の変化や不正等の特性に対応し、あるいは不正等の機会を特異事業者に与えないような抜本的に有効な方策は講じられていない。

(3) 検査法人本部の検査官等に対する人事権限の脆弱性

現場の検査官等の大半を占める出向検査官等の人事案については、前記第 2 の 2(1)のとおり、本部ではなく、国交省の地方運輸局及び各検査部が主導的に作成し、本部は、提示された案に後から意見を述べるにすぎない実情にある。このため、本部は、現場の検査官等に対して人事権限を背景とする影響力を及ぼすことができず、それが保安基準適合性審査の適正確保に向けた本部による現場の検査官等に対する監督・指導の実効性をも不十分なものとした可能性がある。

(4) 検査法人本部と現場の検査官等との一体感の欠如

本部の理事や管理職の一部と、現場の検査官等とは採用方法や職務経歴が大きく異なり、前記第 2 の 2(1)のとおり、本部に検査部以下の検査官等に係る人事権限が実質的になく、本部が自ら採用したプロパー検査官等の数も少ないなどの事情もあって、本部と検査部以下の事務所等とは組織としての一体感に乏しく、その結果、本部の理事らは現場の実情に関する情報を十分に得られないため、これを十分に把握するに至らず、それが、保安基準適合性審査の適正を確保するための本部による適時・適切な諸方策の策定や、事務所等の統制などの本部機能を弱めている面があるように思われる。

3 総括

保安基準適合性審査をめぐる不正等は、まずもって自己に不都合な基準の適用を逃れようとする特異事業者等の不当な要求に始まるものではあるが、これを招いたのは審査基準等の不明確性であり、その明確化を適時に行うことにより不当要求行為を誘発する要因をなくすことが検査法人においてこれまで組織的になされなかった。そのため、側面ガラスの着色フィルムや直前直左鏡等の例に典型を見るように、ルール不明確性が長年放置され、全国統一的な対応も図られない中で、現場の検査官等個人によるその場限りの裁量判断に多くを委ねる状況が発生し、特異事業者等はこの点につけ込み、検査官等に対し、初期においては暴力等の粗暴な手法、その後は威圧的かつ執拗に説明要求する等の巧妙な手法を用いて圧力を掛けながら不当要求を行うなど、審査内容に不当に介入して自己に都合

のよい審査をさせ、基準適合判断を行わせようと働きかけた。その前提として、本来審査に必然とは思われない受検者の審査への同席を審査手順の中で許容する取扱いがあり、それが、特異事業者等に不当要求行為を行う機会を与えた面がある。このように、審査基準等の不明確性と受検者の審査への同席が相互に有機的に結びつき、相乗的に作用して不当要求行為を頻発させた。

他方、検査官等の側に目を向けると、知識・経験が十分でない者などもいて、これら圧力に屈し審査基準等を受検者に不当に有利な解釈をし、さらには逸脱して解釈して本来基準不適合であるのに、基準適合判断を行う者も現れ、それがまた先例となり特異事業者等の口実となって、不当要求行為を増幅、拡散させる悪循環を招いた。このように検査官等がその圧力に屈した背景には様々な事情がある。神奈川県事務所を例にすれば、①元々、横浜港に隣接し審査が容易ではない並行輸入自動車等が大量に持ち込まれることによる検査官等の負担増に加え、②予約制度が徹底されず、日々の処理能力を超える受検車両が検査コースに押し寄せ、その全ての当日処理に追われたこと、③事前審査としての書面審査が検査官等の多忙の故に徹底されず形骸化して、そのしわ寄せが現車審査に及び、これを担当する検査官等の負担が増加したこと、④手間や判断の難易に応じて検査コースが区別されていないために、検査コースに列をなす受検車両の審査の流れを止めないように、手間がかかり、あるいは判断が容易ではない受検車両に係る審査であっても他の受検車両に係る簡易な審査と一様に迅速な処理をしなければならない事情があったこと、などの様々な事情があり、これらが相互に有機的に関連し、相乗的に作用して、検査官等の負担が過重になり、それが検査官等をして、審査の円滑な進行を過度に重視させ、不正等を頻発させる遠因になったものと思われる。

このように、保安基準適合性審査をめぐる不正等の基本的な要因は、審査の仕組み自体に不備や欠陥があるにもかかわらず、これを検査法人が適時、適切に改善してこなかったことにあり、それが現場の検査官等による審査の適正確保を困難にしてきたのであるが、検査官等の側においても自らの業務の重要性に対する自覚に欠けていた側面があることを否定できない。もとより、法第1条が規定するように、保安基準適合性審査は、自動車の安全性の確保及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図り、もって国民の生命、身体や健康への危害を防止しようとするものであり、それが重大な公的業務であって、保安基準適合性審査には適正確保が不可欠であり、これに当たる検査官等は、その旨の自覚をもって、毅然とした姿勢で審査業務に従事しなければならない。しかし、神奈川県事務所では、以上のように不正等が蓄積していく中で、検査官等における審査の適正確保の重要性に対する自覚にも不十分な点があって、「特異事業者等とは事を構えず、トラブルを起こさないこと」に比重を置き、毅然とした姿勢で審査の適正確保を貫徹しない風潮が生じ、いわば「事なかれ主義」的な対応に至った。それが特異事業者等の不当要求行為を更に増幅させ、その結果、特異事業者等に不当に有利となるように審査基準を解釈することなどが、特定の検査官等に限りならずかなり広範に行われていたものと窺われ、審査が本来の機能を果たせない事態を招いたと言える。

以上に加え、審査をめぐる不正等を早期に発見・是正すべく、諸方策を講じ、監督・指

導を徹底することが期待される検査法人の調査・指導体制も、前記 2(1)のとおり、脆弱で十分に機能しなかったことなどの様々な間接要因があり、これらが総体として審査をめぐる不正等を長年にわたり発生させてきた。

第5 再発防止策

本委員会は、前記第4記載の保安基準適合性審査をめぐる不正等の原因分析にかんがみ、その再発を防止するための方策として、中間的に、以下を提案する。

本調査は、これまで神奈川事務所での審査をめぐる不正等の実態を調査してきたため、原因分析もこれを中心に行ったが、不正等の原因の根底に審査基準等の不明確性が存すること、中部検査部小牧事務所や九州検査部でも特異事業者による不正事案が発生していることなどに照らし、程度の差はあれ、同様の審査をめぐる不正等が他の事務所等に存する可能性は排除されていない。検査法人が再発防止のために諸方策を策定するに当たっては、その点に留意を要する。

1 審査の仕組みの改善

審査をめぐる不正等の再発防止のためには、①不当要求行為の誘発要因である審査基準等の不明確性を解消するとともに、②審査に介入し不当な要求を行うことを可能にした審査現場への受検者の同席を、例えば特異事業者による不当介入行為の多い並行輸入自動車の新規検査等の、審査に手間がかかり、判断も容易でない特殊な車両の検査（以下、「**特殊類型の検査**」という。）につき一切認めないなどして、その審査への不当介入を排除することが基本方策とされるべきである。そして、③このような特殊類型の検査においては特に審査の充実を期する観点から、事前の書面審査を徹底し、予約制度を励行することなどによりこの基本方策を補完し、総合的に審査の適正を確保することが望まれる。

以下、各論点につき敷衍する。

(1) 検査法人による審査基準等の適時の明確化と審査現場への迅速な反映

検査法人は、国交省と連携し、協力しつつ、審査基準等、特に細目告示や審査事務規程において理解や解釈が一義的ではなく、不明確なものにつき、それらの改訂や通達での指針提示により、可能な限り迅速に明確化し、日々の審査現場に速やかに反映することが求められている。他方、審査基準等には、抽象的な要素、程度に関わる要素などが含まれるため、文言による明確化にも自ずと限界がある。しかし、受検者から指摘されて対応に苦慮した事項や、検査官等から疑義の照会があった事項等を収集し、またその管理を徹底し、対応方法等とあわせて集約することにより、現下の審査現場において審査基準等のどの事項がどのように不明確であり、検査官等がどのような点で苦労しているかを把握することは可能であり、その事項に焦点を当て、当該事項に係る問題点の所在を正確に踏まえつつ、迅速に組織的な検討を加え、細目告示や審査事務規程の改訂や通達の発出により適時の明確化を図るべきである。

検査法人による前記の組織的な対応を実現するためには、審査の現場から、審査基準等の解釈、適用に係る問題点についての情報が、本部に適時適切に伝達され、集約されることが不可欠であるところ、これを本部のしかるべき部署に一元的に担当させることとし、知識経験の豊富な検査官を配置し、情報の集積を図るとともに、責任あ

る対応を期することが肝要である。

また、進行中の現車審査の現場とのやり取りを迅速化する観点からは、各検査官等が検査の現場においても即座に利用できる通信設備（装着しているインカムや検査コース備付けの携帯電話等）から、当該一元化された部署と直接に通話できるようにし、即座の照会、即座の回答が得られるよう工夫する必要がある。もとより、これまでに見られたような、現場の裁量判断に委ねるような責任回避的な対応がなされないよう、その運用状況は常にフォローアップされるべきである。

前記の一元化された部署で集約された審査基準等の解釈・適用に係る事例や知見は、必要に応じて審査基準等の改訂や通達の発出に活かすほか、疑義照会事例集への登載、電子メール等による事実上の情報共有などにより、審査の現場に幅広く迅速に伝達し、全国一律の運用を期するべきである。

(2) 特異事業者による審査への不当介入の機会の排除

ア 特殊類型の検査における受検者の同席の排除

特異事業者の審査への不当介入を可能にしてきた受検者の審査への同席を全ての検査類型において許さないこととすれば、その不当介入のほとんどはなくなるものと思われるが、現車審査の際に受検者に運転させて検査コースを移動させる実務が定着し、それが審査業務の省力化や効率化に繋がってきた側面もあり、これを全ての現車審査に一律に実施するのは困難であると思われる。したがって、各現車審査の特殊性に照らし、相当と認められるものに限定して実施することが現実的かつ合理的であると思われるところ、特異事業者の現車審査への不当介入が前記特殊類型の検査に頻発していることにかんがみ、これに限定して実施することが望まれる。その導入に当たっては、最も不当介入の問題が多いとされる神奈川事務所を皮切りに実施することも考えられる。この方策は、見方を変えれば、現車審査の手間や難易に応じて審査の手法を変えることでもあり、保安基準適合性審査の充実、効率化に本来的に資する。

受検者を同席させない現車審査を具体的にどのような方法で実施するかについては、特定の事務所等にこれを集約して行わせる、事務所等に専属の検査コースを設ける、といった手法が考えられるところ、検査法人において、各事務所等の実情を踏まえて制度設計するのが相当であると思われる。

なお、前記方策の対象となる特殊類型の検査においては、その申請から基準適合性判定までに相当の日時を要することになり、また、検査コースが特定の事務所等に集約されたときは更に受検場所が遠くなる場合があり、受検者側の利便性は低下するが、そもそも、手間や難易の度合いが異なる現車審査を一様の検査手順で行うこれまでの方式に無理があり、いわば審査の質に応じ区分した取扱いをすることにより充実した現車審査、効率的な現車審査が可能になり、保安基準適合性審査の適正確保に資するのであって、むしろ合理的である。受検者も、自らがそのような特

殊類型の検査を要する車両を持ち込んだのであるから、その利便性の低下をも甘受するのは当然である。

イ 不当介入する受検者の当該審査現場からの排除等

現車審査に不当介入する受検者は、検査法人の定める検査場におけるルールを遵守せず、あるいは検査を遅延させる行為等を含む迷惑行為を行うことによって、検査官等に圧力を加え、その結果として自己に不当に有利な解釈を検査官等から引き出してきた。前記 1(2)ア記載の方策をとる場合は、その対象外の現車審査の現場において、また、前記 1(2)ア記載の方策をとらないときはその代替的方策として、このようなルール違反行為、迷惑行為等により当該検査官等の審査業務を妨害していることを理由に、当該受検者に係る受検車両の現車審査を中止し、当該受検者を当該審査の現場から排除することができる権限を検査官等に与えることが考慮されてしかるべきである。

例えば、最も強力なものでは、現車審査の場で受検者が遵守すべき事項を明確にし、又は検査官等において臨機に命令し³⁵、これに違反したときは現車審査を中止する措置を講じた上、当該受検者に対し検査場からの退去を命じることができる旨を規定することが考慮されるべきである。さらに、その実効性を確実なものとするため、必要に応じてその命令違反につき罰則を設けることも考えられる³⁶。

(3) 審査の適正を確保するために有効なその他の方策

ア 予約制度の徹底

現車審査に係る予約制度を、予約枠を前提にして、特に特殊類型の検査につき徹底させるべきである。

前記第 3 の 2(4)アのとおり、神奈川事務所は、人員に比し審査台数が多く、多忙を極めており、それが同事務所における不正等の頻発の遠因になっていることにかんがみ、その適正規模化は、保安基準適合性審査をめぐる不正等の排除に資する。また、前記 1(2)のとおり特殊類型の検査を別扱いにする場合には、予約制度とのリンクは不可欠であり、徹底されるべきである。

イ 書面審査の徹底

書面審査は、事前準備による現車審査の充実、効率化に資するところ、特に特殊

³⁵ 審査事務規程 2-3 は一定の事項について検査官等の指示権限を定めているが、現車審査に必要な受検車両の操作等に関する事項に限定されており、非定型な迷惑行為の中止を命じることを可能にするものではなく、また、指示違反の効果も必ずしも明確でない。実際に、かかる指示権限が行使され、結果として審査を中断させるような形で活用されているわけではなく、不当介入する受検者を現場から排除する方法としては機能しているとは言えない。

³⁶ その場合、当該罰則規定は、各種法令に見られる検査妨害等に係る罰則と同様に、刑法上の業務妨害罪等を補充する規定となる。

類型の検査においては、その徹底を図り、その本来の趣旨である事前チェックを周到に行うべきである。また、特種類型の検査に受検者の同席を認めない仕組みを導入する場合、書面審査で、同席を許さないものを個別に選別することも考えられる。

また、書面審査にあっては、神奈川事務所のように午後 4 時まで現車審査に従事した検査官等がその終了後その日のうちにこれを終えることを余儀なくされる現状の運用は適切ではなく、書面審査には必要に応じて日数をかけるものとし、その終了までは現車審査を行わないという本来の運用を行うべきである。

さらに、相互監視の観点から、現車審査を担当する検査官等とは別の検査官等（検査部その他の当該現車審査が行われる事務所以外の事務所等に所属する検査官等が実施することも考えられる。）に、書面審査を行わせることが望ましい。

2 本部による監督・指導の強化

保安基準適合審査の仕組みを改善する方策が実効性を持つためには、これが審査の現場において、改善の趣旨に沿って適切に運用されていることを本部が常時フォローし、必要に応じて、審査の現場を支援し、審査の手順や手法を是正し、検査官等による不正等の疑いがあるときは、徹底調査して必要な処分を行い、再発防止策を講じるなどの監督・指導の充実、強化が不可欠である。そのために、以下の点が考慮されるべきである。

(1) 監査体制の見直し

内部監査業務について、その担当組織及び実施手法の両面から見直しをすることが考えられる。

内部監査業務は、現在は企画部調査課が担当しているが、その業務の重要性や量の多さに照らし、同課が兼務している他の業務から切り離し、これを専門の部署に行わせることとし、当該部署に知識・経験が豊富な検査官経験者を相当数配置して専従させることが考えられる。その独立性を高めるため、企画部から独立させて理事長直属の機関とすることも考慮されるべきである。

また、その実施手法も、定期調査・指導につき、少なくとも現地調査の日程は事前に通告せず抜き打ちで実施し、監査項目についても、その時点で検査法人が抱える課題や、当該監査の対象となる事務所等に懸念される問題点などを中心に、監査の都度臨機応変に決めることを考慮すべきである。

(2) 検査法人本部の現場に対する権限・影響力強化

本部が、現場の検査官等を知り、これに適切な影響力を行使することを可能にするため、その人事異動や前提としての評価等を主体的に、あるいは、国交省と連携して実施するよう、その仕組みを改善することを考慮すべきである。

例えば、人事異動案の策定には、各検査部とともに本部が初期の段階から主体的に関わるようにすることが考えられる。また、将来的には、プロパー検査官等の比率を増やし、検査法人が包括的に人事権限を有する検査官等を増加させることも考えられ

る。

(3) 検査法人本部と現場の「壁」の撤廃

理事を始めとする本部の役職員と現場の検査官等の組織としての一体性を醸成し、相互に自由闊達に意見を述べ、風通しの良い組織風土を構築する必要がある。採用や職務経歴の違いにかかわらず、事務所等の現場の情報は速やかに本部に伝達され、他方、本部は、事務所等の現場に懸念すべき点があるときは機動的に検査部等と連携して調査、指導に当たることが求められる。

3 検査法人役職員の意識改革及び不正等との「決別宣言」

以上に記載した再発防止のための諸方策を実現し、実効的に運用していくためには、検査法人役職員の全てにおいて、自らの担う保安基準適合性審査の業務が、国民の生命等を守るために重要な公的任務であり、したがって、その適正の確保は不可欠であり妥協を許さないものであって、これに毅然として臨むべきであるという当然の自覚を持つことが最も肝要であり、そのための意識改革を真摯に実行すべきである。

その具体策の一つとして、検査法人が、この機会に、審査をめぐる不正等との「決別宣言」を行い、有言実行の姿勢で今後の改革等に臨むことが考えられる。検査法人は、前記不正車検証取得事案に係る判決において「(直前直左鏡に関する) 審査が明確になされていた様子は伺えない。…(中略)…。これを正すべき立場にある検査法人による審査が十分機能していなかった。」と明示的に指摘されているように、その業務に対する社会の信頼が大きく失墜していることを肝に銘じ、将来にわたって二度と保安基準適合性審査において不正等を引き起こさないことを「決別宣言」として内外に対して明確に誓うことが考えられる。また、その趣旨を貫徹するために、所属する全ての検査官等に対して毅然とした態度を示すことが必要であり、今後は、①審査基準を受検者に不当に有利となるように解釈することや②所定のものより簡略化した検査手法で検査をすることはもちろん、③特異事業者について他の受検者と異なる対応をすること、④書面審査において届出書等の一部事項の未記載等を補充する等の便宜を図ること、更には⑤特異事業者との私的な連絡等に至るまで明確な形で厳格に禁じた上、⑥決別宣言以降において、適切な施策が講じられたにもかかわらず適正な業務処理を怠り、これらに違反した検査官等に対しては厳正に対処すること³⁷などをこの「決別宣言」に盛り込むことが考えられる。

以 上

³⁷ 審査の様々な段階や場面で、特異事業者等に不当に有利となるように審査基準を解釈することなどが、特定の検査官等に限らずかなり広範に行われていたことが窺われる中で、過去に行われた不正等を全て調査してそれに関与した検査官等の全員を処分することは現実的ではなく、他方において、そのような実態にかんがみれば、たまたま逮捕された検査官等のみを処分の対象とすることは著しく公平を欠く。しかしながら、不正等に関与した検査官等を処分しないままとするのみでは、検査官等に対する誤ったメッセージとなり、検査官等の「事なかれ主義」的な意識の改革はなされず、これまでどおりの不正常的な審査が行われるおそれ大きい。そのため、本文記載のように、決別宣言以降に不正等に関与した検査官等には、厳正に対処する必要がある。