

# 自動車審査部における審査の概要について

自動車審査部長 徳永 泉

## 1. はじめに

新たに自動車を使用するときは道路運送車両法に基づき、運輸支局等で新規検査を受けることが義務づけられている。この新規検査を効果的、かつ適正に実施して、安全の確保や環境の保全を図るために、自動車等が基準に適合しているかどうかを事前に審査する型式指定制度が設けられている。

自動車審査部は、自動車及び装置に関し、国の行う型式指定業務の一環として、安全・環境基準への適合性、燃料消費量の確認等について、公正・中立な立場で審査を行う我が国唯一の機関である。

当部では、審査業務を確実かつ効率的に実施するため、以下の取り組みを行っている。

なお、ここでは、平成 19 年度に実施したものを中心として記載している。

### 1. 1. 組織運営

審査業務に関する基本的な方針の検討を行うとともに、業務運営に係る総合調整を行うため、審査運営会議を開催し、審査業務実施計画の策定と実行状況の把握、審査業務関連の規定の制定、業務評価に係る指標の検討、自主的な業務改善方策等の策定を行っている。

また、基準の強化、新技術の導入等に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、前年に引き続きスタッフ制のもとで審査の専門分野ごとにグループを編成する体制とし、組織運営の効率化の観点から、基準の新設等による業務量の拡大、新規業務の追加等に応じて適宜柔軟にグループの改編を行っている。

特に、平成 19 年度は、配光可変型前照灯、二輪車制動装置、ポスト新長期排出ガス規制、乗用車等の新走行モードによる燃費試験、オパシメータによる無負荷急加速 PM 測定等についての新基準や装置型式指定

審査が追加されたことから、新規業務を担当するグループを明確にして実施した。

その他、自動車試験場の非常勤職員をさらに 3 名増員し、自動車試験場の試験実施能力の強化を行った。

## 2. 自動車等の審査業務

平成 19 年度における自動車等の審査件数は、自動車 601 件 (3, 184 型式)、装置 509 型式である。このうち、不合格となった、又は、設計変更等をした件数は 19 件である。この中には、衝突安全性能不足、座席強度不足、燃料漏れ、燃料配管の不備等、安全確保等に直接関連する事項も多々見受けられた。

特に、E10 燃料自動車と直噴型 LPG エンジンを搭載した自動車については、初めて審査を行う内容であることから、研究領域と連携を図って審査を行った。

さらに、審査の重点化・合理化と、申請者に対するサービス向上を図るため、試験業務の合理化などの審査方法の改善、審査期間短縮の適用範囲の拡大、自動車メーカーの試験データの活用ルール等の制定、電子申請の有効活用に向けた検討と体制整備等を引き続き実施した。

これらに加えて、審査体制を整備するため、以下の措置を行った。

### 2. 1. 施設整備等

平成 18 年度に実施した、自動車試験場に座席等の新基準対応のスレッド試験装置レール部設置の第一期工事に続き、平成 19 年度にはスレッド試験装置本体を設置する第二期工事を行った。また、確実な審査を行うため、排出ガス試験、乗員保護試験、騒音試験、ブレーキ試験等について定期点検整備、機器等の校正を適宜、実施している。

さらに、申請者等の利便性向上及び審査業務効率化のため、電子申請に関するシステム整備及び体制の改善、審査部 net（申請者と審査部を結ぶ電子情報システム）の安全・環境基準に係る最新の法令情報の掲載等の充実及びソフトの改修、過去の自動車審査書類検索システムの審査書類電子化等の対応を行った。

## 2. 2. 職員研修等

審査を確実にかつ効率的に実施するためには、審査能力の向上は不可欠である。このため、自動車等の保安基準適合性の審査業務に必要な知識の習得及び各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に管理することを目的として、平成 18 年 4 月より「自動車審査試験実施能力認定制度」を導入した。この制度に基づき、職員に研修を行い、担当グループを超えて試験項目毎に試験実施能力の認定を与え、管理している。

平成 19 年度末現在で、161 件の認定を行った。研修の具体的な内容としては、歩行者頭部保護基準に関する研修、座席取り付け試験に関する研修、側面衝突試験に関する研修、中・軽量車の排出ガス試験に関する研修等を実施した。

また、審査部へ新規に配属された職員に対し、転入者職員研修を実施し、専属の担当講師を選任する等、専門分野での研修を実施した。

## 2. 3. 新技術への対応

E10 燃料自動車やプラグインハイブリッド自動車等の大臣認定車についての審査を、平成 19 年度に 12 件実施した。その中で、E10 燃料自動車の審査においては、研究部門と自動車審査部門との共同チームを結成し、研究者の知見を活かしながら申請内容を検討する等し、効率的な審査をおこなった。

## 2. 4. 審査の合理化と申請者の利便性向上

審査方法の合理化として、平成18年度に、車両の型式指定申請等（本申請）に先立って、技術基準に規定する試験を行い、当該試験データを本申請時の審査に活用できるようにする「先行受託試験」制度を創設した。この制度の活用により、自動車メーカーは型式指定等の申請スケジュールに縛られず、開発スケジュールに合わせた柔軟な試験スケジュールの設定が可能となるとともに、これにより複数の試験を同一の試験車で実施し、試験車数を削減することも可能となった。また、審査業務量の平準化にも寄与している。平成19年度の実績は71件と、着実に件数が増加した。

申請者への利便性向上として、申請者に対するアンケート及び意見交換会の会議等により把握した申請者のニーズを踏まえて、審査部 net の活用による基準等の情報共有の促進やピットの転落防止板の改良等の改善を18件行った。

## 3. まとめ

独立行政法人化以降、各年度計画に規定した事項については着実に実施してきたが、今後とも、施設の維持管理、職員の研修等により適切な審査体制を保持するとともに、基準の制定、改正等に対しては、必要に応じて施設の新設、改修、職員の研修を実施する等の措置により、審査体制の整備を行うこととしている。また、併せて、審査の合理化、申請者の利便性向上にも努めて参りたい。

なお、平成 19 年の閣議決定にもとづき、国土交通省所管の交通分野の 4 研究機関が統合されるのにあわせて、当部は自動車検査独立行政法人に統合される予定であることから、統合後を見据えて、効率的な審査体制、申請者利便の向上等について検討を開始したところである。

### 【参考】

#### 平成 19 年度に導入したスレッド試験装置



#### 平成 19 年度研修風景

