

フィリピン共和国車両検定制度の展開 (1)

—その背景と技術移転活動について—

高 橋 清

1. はじめに

車の増加と共に車が原因となる諸問題が発生してくるが、近年諸外国、ことに東南アジアでもこれに対処する一方法として日本の車両検定制度を導入しようとする動きが見られる。私は1984年3月より1985年3月までの一年間、フィリピン共和国運輸通信省陸運局へ車検制度を指導するため、運輸省の推薦により国際協力事業団から専門家として派遣されたが、その内容を紹介し、フィリピン共和国の車両検定制度に関する技術協力を報告する。

車両検定制度自体、法規・技術等広範囲の分野の上に成立するものであり、色々な要素を含むため、量的に全部を一度に紹介することができないのと、このプロジェクトは現在進行中なのでその進捗状況を考え、何回かに分けて紹介することにする。なおフィリピン共和国は以下比国とし、比国運輸通信省陸運局 (Bureau of Land Transportation) は BLT、国際協力事業団 (Japan International Cooperation Agency) は JICA と呼称する。

2. 車検制度導入の背景

比国では既に1970年代から交通事故等が多発しており、当時の陸上輸送委員会 (BLT の前身) は、かかる事態を重くみて、自動車整備工場を活用して、民間車検場として認定し、自動車検査制度を導入することを画策して実施したが、陸上輸送委員会に車検制度を導入するに当たってのノウハウの不足、すなわち、

- (1) 自動車検査員に対する訓練・教育等のソフト面について、陸上輸送委員会から何らの措置も講ぜられなかったこと。
- (2) 車検制度を民間ベースで試験的に進めたところ陸上輸送委員会の車検制度に係る技術上のノウハウ不足のため、それ以上車検制度が進捗しなかったこと。
- (3) 車検機器だけをを用意すれば車検制度はすぐ確立するという陸上輸送委員会側の安易な考え。などの理由により車両検査の実施にまで至らなかった。

1979年、陸上輸送委員会が運輸通信省陸運局に改称・改組されたが、翌1980年、依然として車両の定期的なチェックが無い事、ドライバーの車両構造に関する知識の乏しい事などから、

- (a) 排出ガスによる大気汚染

- (b) 車両故障に伴う頻繁な交通渋滞
 - (c) 車両の構造装置に起因する車両欠陥事故
- などが増加傾向にあったため、車検制度の導入構想が再浮上した。

3. 専門家要請の背景及び担当業務

1981年に運輸通信省陸運局長（マリアノ・サンチャゴ氏）は、車検制度導入の調査のため同局計画課長をシンガポールへ派遣。

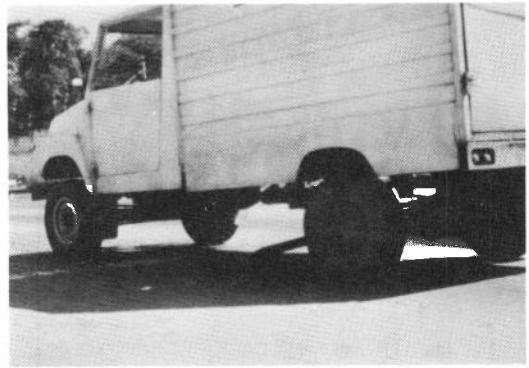
翌1982年には日本国の車検制度を調査するため、同局副局長、計画課主任、計画官らは日本国の自動車検査場及び自動車メーカー等を訪問、また局長は大阪での運輸セミナー出席のため訪日し、併せて自動車検査場等を訪問するなどの結果、比国に車検制度を導入するにはテクニカル・アシスタントが必要と判断し、日本国政府に技術協力を要請したものである。

この要請により1983年8月、日本国運輸省から国際協力事業団を通じて BLT へ法規関係及び車検制度全般の指導の専門家として、清水清氏が派遣され、翌1984年3月、車検機器担当の専門家として浅野尚友氏、および車両整備などの実務関係担当の専門家として高橋が派遣されたが、実際の業務は現地の状況に即したものとなった。内容は後述。

4. BLT の受入体制

BLT は1912年、公共事業局に自動車税の徴収並びにドライバーサービスを業務として設置された自動車班から発したもので、一時戦争により組織崩壊したものの再建され、何度かの改称改組を経て1979年 BLT となったもので、比国運輸通信大臣直属の局として、自動車の登録業務、自動車の税金徴収、運転免許証発給、運転指導など行ない、JICA 専門家の配属された計画課では、車両登録台数集計および車両検定制実施の計画などの他、登録業務のコンピューター化計画、運転免許証のカード化計画等、BLT の計画部門を担当している。

このうち、車両検定制実施の計画に



プロペラシャフトの脱落した車



カウンターパートと JICA 専門家
左より、バンガ、ベニート、浅野、カミロ、メネリア、清水、高橋の各氏



BLT 本局

JICA 専門家を受入れる事により、BLT ではそのカウンターパート (BLT 側スタッフ) として以下 4 名を配置し車検制度の技術取得の体制をとった。

メネリア C. モルテル 32才 (女性) BLT 計画課長代行 (計画課長は現在空席)
カミロ T. グアリン 37才 BLT 計画課主任
ベニート L. マルケス 35才 BLT 計画課職員
パンガ M. バーナード 22才 BLT 計画課職員

JICA 専門家の執務室は BLT 本局二階の計画課室で、約30名の男女フィリピン人計画課職員と大部屋で一緒に仕事をしたが、普通時扇風機だけの為、午後はかなり暑くなる。専属の秘書、タイピスト等はいないが、タイプ等は計画課の女性に頼めばよいので不便を感じる事は無い。また BLT の備品及びサービスカー等の機材も必要に応じ自由に利用できる状態であった。

5. 業務内容

前述のごとく日本政府からそれぞれの分野を担当する三名の専門家が派遣され、お互いの専門分野を生かしながら、業務を調整し活動していったが、そのうち高橋の活動内容を参考のため、主な実績分のみ掲げてみる。

前半期 (1984年 3 月着任時より同年 9 月まで)

(1) 資料収集

- ① 比国産業省の自動車整備工場の認定基準
- ② 比国産業省自動車認定局からの自動車認定工場リスト
- ③ 国立職業人材及び青少年育成評議会の整備士基準

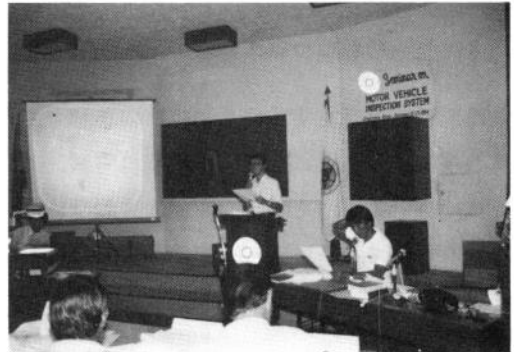
(2) 資料作成

- ① 整備工場リスト作成
- ② 整備工場調査票作成

(3) その他

- ① フィジビリティスタディ作成 Assist
- ② リージョン (行政区分: 日本の県に相当) II の自動車整備工場実態調査
- ③ 比国全土の各リージョンより選抜された代表者に対し車検セミナーを行ない、準備進行、記録、講義を担当 (1984年 9 月)

後半期 (1984年10月より1985年 3 月帰国時



車検セミナー風景



車検場建設風景

まで)

(1) 資料作成

- ① 検査マニュアルの作成
- ② AUTOMOBILE STRUCTURE & INSTRUMENT 作成
- ③ CHECKPOINT GUIDE 作成

(2) カウンターパート技術指導

- ① 車両構造, 作用, 基礎知識教育
- ② 車両点検実務指導
- ③ 荷重分布の計算指導

(3) その他

- ① リージョンIV リバ市にて地方レベルでの車検セミナー実施 (1984年10月)
- ② 車検場の建設指導監督, 検査機器据付指導および補助
- ③ 各調査団との意見交換, 資料提供など
- ④ マニラ首都圏の BLT 自動車検査官を対象に車検実務トレーニングの実施 (1985年3月)
- ⑤ リージョンIVの自動車整備工場実態調査

6. 技術移転について

車両検定制度を実施するには法の整備と実行機関の整備が必要だが, 実行機関とは, ここでは車検場ということになる。車検場は官営, 民間を問わず, 車両検査設備と検査官 (又は検査員) で構成されるが, そのうち車両検査設備は経済的要因の色彩が強く, 言い換えるならば, 経済的問題を解決する事によって車両検査設備は整える事ができるが, 検査官は人材であるが故, そのような訳にかず, 訓練して育成しなければならない。すなわち訓練と, その為の時間が必要である。

この事を考慮に入れるならば, 車検実施開始までに検査官として最低必要とされる知識を最低必要とされる数の検査官に訓練するには, それ相当の時間がかかるという事は言うまでもない。従って検査官訓練を実施するには, 車検実施に間に合うよう先行し, またその訓練が十分なされるようカウンターパートに対する訓練をも十分する必要がある。この順序で考えると先ずカウンターパートを検査官訓練ができる様に, 訓練する必要がある。私はこのような考えからカウンターパート教育を行なったので, それに関連して述べる。

先ず, 専属のカウンターパートは4名配置されたが, この4名を各専門家に振り分けるという形にしたので, 主に私のカウンターパートは, ベニート・マルケル氏という事になった。彼は BLT 計画課の仕事を持ち, その仕事にも時間を取られるので, カウンターパート教育が時間的な面からも計画通り進まない事があった。また, 彼ばかりでなくフィリピン人の気質, 国民性から来る意識の違いも考慮しなければならなかった。例えば日本の感覚から見ると時間はルーズだし, 仕

事もルーズ、揚句の果ては never mind で終るか、さもなくば“明日にしよう”と言うことになった。しかし、それが本当に悪いのかどうかは別だが、そんな状況の中でのカウンターパート教育だった。

技術水準という面では、将来の検査官訓練を見越して最も初歩的な事からカウンターパートに教えていくようにし、既にカウンターパートの知っている事は省略という形で進めた。ベニート・マルケス氏の場合、車両に関する知識は頭初、あまり期待できる水準ではなかったが、教育の結果として、彼は1985年3月の車検実務トレーニングでは、トレーニング用に作成したテキスト類を使用してトレーニングの講師を勤め、車検実務の実技指導などもできるようになった。この時、彼と製作した車検実務のトレーニング用ビデオは、JICA マニラ事務所の主催する比国派遣専門家総会の席上、技術移転の一例として紹介された。

なお、比国の車両整備技術水準で車両検定制度に対応可能かといった点があるが、これは比国の車両整備技術水準にあわせて車両検定制度の基準を作り、それからレベルアップするという形を取るもので、無理はない。一般的に見て、フィリピン人はジープニーの製作などから指摘されるように器用さを持っているので、指導のいかんにより、車両整備技術水準は上げる事ができると判断される。

7. あ と が き

簡単であるが、比国車検制度の背景については、以上のごとくである。次の機会には車検制度の実際について述べてみたい。なお国情の違いもあり紹介の難しい部門もあるので、その点御理解いただきたい。

参 考

- 高橋清 JICA 業務連絡書 60年1月
- 高橋清 JICA 事務連絡 59年12月, 60年2月
- 高橋清 JICA 報告書 1号, 2号, 3号, 4号
- 高橋清 JICA 総合報告書