

自衛隊車両に係る車両の品質証明業務について

研究員 中村輝久

1 はじめに

公益財団法人 防衛基盤整備協会では、公益目的事業として「車両の品質証明事業」を行っているので、その概要を紹介し、業務を通じた所見を述べることにする。

なお、協会の公益目的事業については、「防衛取得研究」（第九巻 第三号）（平成27年12月号）『防衛基盤整備協会の実施する品質証明事業（軽油の数量等確認）について』で詳しく述べられているので、そちらを参考にされたい。

2 仕様書等について

防衛省・自衛隊は、部隊等が任務達成のため必要なあらゆる装備品等を調達し、補給しているが、どのような装備品等を調達するのかをあらかじめ明確に決めておく必要がある。

防衛省では仕様書、規格、承認図等（以下「仕様書等」という。）で当該装備品等に関するすべてを規定している。仕様書では、装備品等の形状、構造、品質、性能その他の特性、装備品等の試験方法、検査方法その他のこれらの特性を確保するための方法又は装備品等の防せい方法、包装方法、表示方法その他の出荷条件について記されている（「装備品等の標準化に関する訓令」（昭和43年防衛庁訓令第33号））。

車両を例に挙げて説明すると、最高速度、回転半径などの性能、形状、寸法、色などなど、細部は割愛するが、渡渉能力（川などを渡る能力）や最大安定傾斜角（左右に傾いたとき転覆しない角度）、管制灯火（夜間の作戦行動用の明るさを抑えた灯火）などの自衛隊車両特有の項目や条件に厳しいものが含まれる。

ちなみに、自衛隊の1/2 tトラック（いわゆるパジェロタイプの車両）の渡渉能力は80cmとなっている。乗用車がどのくらいの水深まで走ることができるのかは、一般にタイヤの半分、マフラーの高さ、床面高さなどいろいろ言われている。JAF（日本自動車連盟）の試験では普通乗用車では水深30cmでは走れたが、60cmでは約30m走行した時点でエンジンがストップしていた。自衛隊の車両は水深80cmまで走れるので、水害などの災害派遣でも十分に活躍できるわけである。

仕様書等は事細かに規定しているが、逆にこの仕様書等に規定されていないことはどうであっても契約違反にはならないことになるので、使用者である防衛省・自衛隊はもとより契約しようとする製造会社等にとっても仕様書等は絶対的なものとなる。防衛省仕様書（DSP）、防衛省規格（NDS）は、防衛省のHPに掲載され広く公開されているが、各自衛隊・機関の中央調達仕様書、地方調達の仕様書の公開状況は、それぞれの事情により異なっている（「防衛取得研究」（第六巻 第二号）（平成24年9月号）「防衛省における仕様書事情」による）。

3 調達品の検査について

先に述べたように、防衛省では装備品等をそれらが部隊等に補給される前に、仕様書等通りのものなのかどうかを製造の途中や完成した後に検査を行って、品質を確保している。

その品質の確保の方法は、調達品等の特性に応じ、「調達品等に係る監督及び検査に関する訓令」（昭和44年防衛庁訓令第27号）において、次の3つの方式が定められている。

- ① 直接監督・完成検査方式
- ② 資料監督・完成検査方式
- ③ 品質証拠監督・完成検査方式

車両については、契約担当官等自らが立会し確認を行う「①直接監督・完成検査方式」か、又は契約担当官等と同等の能力・見識があると認められた「国の機関等」が作成した品質証明資料を審査することにより確認する「②資料監督・完成検査方式」のいずれかによることとされており、車両の品質証明業務は、「②資料監督・完成検査方式」に該当する。

4 自衛隊車両の品質証明業務について

「国の機関等」は、「中央調達に係る資料監督方式及び資料検査方式の適用基準について（通知）（平成27年装管企第307号）」別表に当協会 公益財団法人 防衛基盤整備協会を含め、多数の機関等が記載されている。

また、「中央調達に係る直接監督方式及び直接完成検査方式の標準実施要領について（通知）（平成27年装管企第297号）」（別冊）監督・完成検査実施基準（車両等）には、契約の相手方が「国の機関等」に依頼した場合は、直接検査方式とされているものであっても資料検査方式によりできることとされており、当協会は製造会社からの依頼を受けて車両の品質証明業務を行っている。

多数の機関が記載されてはいるが、「自衛隊車両の品質証明業務」については今のところ当協会のみが実施しているようである。

自衛隊車両の品質証明業務の特性として、

- ① 納入時期が年度末に集中し、年間を通じ業務が平準化していない
- ② 仕様が特殊で少量のため事業として非効率
- ③ 車両の検査日程がきわめてタイトであり、直前の日程変更等への対応等事業として非効率
- ④ 防衛省の特殊な仕様、業務に精通している要員の確保が容易でない

などが挙げられると思われるが、当協会では防衛省・自衛隊において長年車両検査や関連業務に従事し、優れた技量、経験を有する者を採用し、教育が終了し技量評価に合格した者を検査員として認定しており、更に、低コストで検査を依頼する製造会社の各種事情に柔軟に応じている。

”検査日程がタイト”と述べたが、地方防衛局の検査官は非常に多忙で、状況によっては、契約と同時に完成検査の日程を決めておかなければならないほどと聞く。一方、製造会社である自動車メーカーのテストコースもいろいろな試験の取り合い状態だそうで、私が行ったときもテストコース脇にはいろいろな車両が並んでいた。官側、民側のどちらかの日程が少しでもずれると再調整にかなりの手間暇がかかるようで、官側、民側両方にメリットがあり、かつ、協会がしっかり検査することにより車両を操縦する自衛隊員はもとより、災害派遣等で車両により救援される被災した市民の安全、安心を確保し、社会に貢献している非常に有意義な事業であるといえる。

5 道路運送車両法との関係について

自衛隊法第114条第1項では「道路運送車両法の規定は、自衛隊の使用する自動車のうち、政令で定めるものについては、適用しない。」とあるが、第2項では「道路運送車両法の規定が適用されない自衛隊の使用する自動車については、防衛大臣は、保安基準並びに整備及び検査の基準を定めなければならない。」とあり、防衛省では、「自衛隊の使用する自動車に関する訓令（昭和45年防衛庁訓令第1号）」（以下、「防衛庁訓令」という。）で保安基準を定めている。

品質証明は、自衛隊の仕様書等通りに製造されているか、試験されているか（車両の仕様書では、法令等として防衛庁訓令を、試験方法としてJIS規格を引用している。）を直接確認、検査するものであるため、道路運送車両法及び同法に基づく「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」（以下、「運輸省令等」という。）とは直接的には関係しない。とは言うものの、前

述の防衛庁訓令の「自動車の保安基準」では、大部分を運輸省令等を準用しているため、間接的には密接に関係しているともいえる。

6 保安基準に関する所見

防衛庁訓令と運輸省令等保安基準の違いの一つを挙げると、運輸省令等では定員一人の重量は55kgだが、防衛庁訓令では80kgとしている。自衛官は体格がいいからなのか、銃、銃剣、鉄帽などの装備を含んだ重量なのかどうかはわからない。

運輸省令等の車両の保安基準では、車両本体の大きさ、重量のほか、各種装置や灯火類の性能、大きさ、位置、明るさ等についてこと細かに規定してあるが、面白いことに各種装置の名称がほとんど日本名（漢字表記）である。外来語（カタカナ表記）の名称で発見できたのは、「イモビライザ」や「デフロスタ」、「インストルメントパネル」、「サンバイザ」くらいで、それぞれの用語には、わざわざ説明が付されている。

「原動機」、「制動装置」、「警音器」、「方向指示器」は、「エンジン」、「ブレーキ」、「クラクション」、「ウinker」だとわかる。

「フォグランプ」、「ヘッドランプ」、「テールランプ」、「バックミラー」は日本名（漢字表記）にすると、「霧灯」、「前照灯」、「尾灯」、「後写鏡」となる。

「ヘッドランプ」にはハイビームとロービームがある。ロービームだと歩行者に対する事故率が高いと話題になっていたが、「ハイビーム」と「ロービーム」はそれぞれ「走行用」と「すれ違い用」という。

ちょっと難しくなるが、「ワイパー」、「チャイルドシート」、「ヘッドレスト」は何というだろうか。日本名（漢字表記）から外来語（カタカナ表記）に変換するのは比較的簡単だが、外来語（カタカナ表記）を日本語（漢字表記）にするのは難しい。答えは、「窓ふき器」、「年少者補助乗車装置」、「頭部後傾抑止装置」。さすがに防衛庁訓令の保安基準には「チャイルドシート」の規定はないが。

ちなみに、防衛庁訓令の保安基準では「窓ふき器」とあるが、例えば前述の「1/2 トントラック」の仕様書では「ワイパ」と記述されている。

私なりに運輸省令等の保安基準で使用されている用語と一般的な用語を対比させてみたので参考にされたい（表「運輸省令等の保安基準の用語と一般的な用語の対比」）。

民間車両の技術の進歩は著しく、特に最近では安全、自動化についての最新の装置が次から次へと採用されている。一方、高齢者による車両事故は毎日のようにニュースになっている。「後面衝突警告表示灯」や「車線逸脱警報装置」などは各社それぞれの名称を付けているが、すでに保安基準に統一名称で取り入れられている。

また、各自動車メーカーで商品名として使用している「車線逸脱抑制装置、レーン・コントロール・アシスト等」は「レーンキープアシスト」として、「衝突回避ブレーキ、自動ブレーキ、エマージェンシーブレーキ等」は、「衝突被害軽減ブレーキ」として、「車間距離保持機能、先行車追従走行機能等」は「ACC (Adaptive Cruise Control)」として、「パーキングアシスト等」は「駐車支援システム」として、国土交通省のHP「実用化された先進安全自動車 (ASV (Advanced Safety Vehicle)) 技術」で紹介されている (平成28年12月現在)。ただし、平成25年版までのHPでは、「レーンキープアシスト (正式名称：車線維持支援装置)」、「衝突被害軽減ブレーキ (正式名称：前方障害物衝突被害軽減制動制御装置)」、「全車速ACC (Adaptive Cruise Control) (正式名称：全車速域定速走行・車間距離制御装置)」とあくまでも日本名 (漢字表記) にこだわっていたようである。

今後は「誤発進 (後進) 抑制装置、踏み間違い衝突防止アシスト等」などの早急な名称の統一、技術基準の設定等が待たれるところである。

表 運輸省令等の保安基準の用語と一般的用語の対比（抜粋）

保安基準の用語	一般的用語
動力伝達装置	
走行装置	
操縦装置	
かじ取装置	ステアリング、ハンドル
施錠装置	
制動装置	ブレーキ装置
緩衝装置	
燃料装置	
電気装置	
車枠及び車体	フレーム、シャーシ、ボディ
巻込防止装置	
連結装置	
乗車装置	
運転者席	(防衛庁訓令では「操縦手席」という。)
座席	
座席ベルト	シートベルト
頭部後傾抑止装置	ヘッドレスト
年少者用補助乗車装置	チャイルドシート
通路	
立席	
乗降口	
非常口	
物品積載装置	
窓ガラス	
騒音防止装置	マフラー
有毒なガス等の発散防止装置	
前照灯	ヘッドランプ
走行用前照灯	ハイビーム
すれ違い用前照灯	ロービーム
霧灯	フォグランプ
側方照射灯	

表（つづき） 運輸省令等の保安基準の用語と一般的用語の対比（抜粋）

保安基準の用語	一般的用語
車幅灯	
番号灯	
上側端灯	
反射器	
駐車灯	
制動灯	ブレーキランプ
後退灯	バックランプ
方向指示器	ウィンカー
非常点滅表示灯	ハザードランプ
緊急制動表示灯	
後面衝突警告表示灯	
警音器	クラクション
非常信号用具	
警告反射板	
停止表示器材	
盗難発生警報装置	
車線逸脱警報装置	
後写鏡	バックミラー
窓ふき器	ワイパー
速度計	スピードメーター
消火器	
運行記録計	タコメーター、タコグラフ
速度表示装置	