

令和5年3月9日

J A粕屋不祥事第三者委員会 報告書

J A粕屋不祥事第三者委員会

目次

第1 調査の概要.....	3
1 本調査に至った経緯.....	3
(1) 不正改造車に対する不正車検発覚の経緯.....	3
(2) その他の不正行為の発覚の経緯.....	3
(3) J A粕屋の内部調査により判明した不正行為.....	3
(4) 行動規範への抵触.....	4
(5) 第三者委員会の設置・構成.....	4
2 本調査の目的.....	5
3 調査方法.....	5
(1) 調査期間.....	5
(2) 調査方法.....	5
4 本調査の限界等.....	6
(1) 前提事実.....	6
(2) 本調査の限界.....	7
(3) 本調査の利用目的.....	7
第2 事実関係.....	7
1 J A粕屋の概要.....	7
2 指定自動車整備事業者の概要.....	8
(1) 指定自動車整備事業制度の仕組み.....	8
(2) 粕屋農協自動車整備工場の運営体制.....	8
(3) 指定自動車整備（車検）業務の流れ.....	10
3 当委員会が認定した本件不正行為の内容等.....	14
(1) 不正改造車への保安基準適合証交付（本件不正行為Ⅰ）.....	14
(2) 点検整備を実施せずに保安基準適合証交付（本件不正行為Ⅱ）.....	16
(3) 車検代等の横領（本件不正行為Ⅲ）.....	17
(4) J A粕屋による当事者余罪・類似案件の調査の適切性.....	21
第3 原因の検討.....	21
1 はじめに.....	21
2 背景事情.....	21
(1) 車両部門の収益における位置づけ.....	21
(2) 車両部門の特殊性.....	22
(3) 車両部門への低い関心度合い.....	23
3 車両係におけるコンプライアンス意識の希薄化.....	23
4 A氏に業務と権限が集中する態勢.....	24

5	本件各不正の原因検討.....	25
	(1) 本件不正行為Ⅰについて.....	25
	(2) 本件不正行為Ⅱについて.....	26
	(3) 本件不正行為Ⅲについて.....	28
第4	役職員の責任の検討.....	30
1	A氏.....	30
2	I氏.....	30
3	J氏.....	31
4	他の理事及び組合長.....	33
第5	前回不祥事件後の再発防止の取組み.....	33
1	再発防止策の内容.....	33
2	取組状況.....	34
	(1) 進捗検討会議の検討状況.....	34
	(2) 内部監査の実施状況.....	34
	(3) リスク管理課の充実.....	34
3	現時点の問題点.....	34
	(1) コンプライアンス会議について.....	34
	(2) 職員行動自主点検表について.....	34
第6	再発防止策.....	35
1	法令、コンプライアンスに関する研修の充実.....	35
2	人員配置等の改善.....	36
	(1) 車両係における業務担当について.....	36
	(2) 経済課長について.....	36
	(3) 指定整備事業に関連した人員配置.....	37
3	印鑑の管理の改善等.....	37
4	業務フローの策定等.....	38
5	内部通報制度の一層の周知.....	38
第7	結語.....	39

第1 調査の概要

1 本調査に至った経緯

(1) 不正改造車に対する不正車検発覚の経緯

令和4年9月1日に、粕屋農業協同組合（以下「JA粕屋」という。）の粕屋農協自動車整備工場における指定自動車整備事業について、九州運輸局福岡運輸支局のパトロール監査が実施され、自動車検査員として選任されていた当該職員の行為が、道路運送車両法の規定に違反する旨の指摘を受けた。

その指摘内容は、当該職員が、同年6月29日、車検基準を満たしていない状態、すなわち、①最低地上高違反、②車体からのホイール突出、③消音器（騒音防止装置）改造、④ホーンボタン（警音器）未装着、⑤原動機の型式・総排気量相違、の状態にある不正改造車について法定整備記録簿を作成し、保安基準適合証を交付していたというものであった。

(2) その他の不正行為の発覚の経緯

上記監査の結果、不正行為が発覚したことから、JA粕屋は、その他に同種案件、類似案件がないか調査することとし、同年9月5日以降、監査室が主体となって、指定整備記録簿の保存年限2年間（令和2年8月1日から令和4年8月31日）を基本として悉皆調査を行った。すると、粕屋農協自動車整備工場内で整備作業をすることなく車検を行った案件の存在や、当該職員による横領行為が発覚した。JA粕屋は、横領行為についての調査期間を可能な限り遡ることとし、平成31年1月1日から令和4年8月31日までの間で調査を行った。これにより、令和4年10月中旬ころまでに、当該職員による以下のとおりの不正行為が判明した。

(3) JA粕屋の内部調査により判明した不正行為

① 不正改造車に対する適合証交付（本件不正行為Ⅰ）

粕屋農協自動車整備工場に勤務する経済課車両係長であったA氏（以下「A氏」という。）は、自宅において、自己の使用する兄名義の自動車を不正に改造のうえ、自らの自動車検査員の立場を利用し、令和4年6月29日、車検基準を満たしていない状態、すなわち、①最低地上高違反、②車体からのホイール突出、③消音器（騒音防止装置）改造、④ホーンボタン（警音器）未装着、⑤原動機の型式・総排気量相違、の状態にあるにもかかわらず、保安基準を満たしている旨の虚偽の法定整備記録簿を作成した。また、同人は、自らの事業場管理責任者としての立場を利用し、当該車両が保安基準に適合していること

を証明する旨の虚偽の保安基準適合証を作成・交付した。

同人によれば、令和2年6月頃にも、同様に、自己が使用する車両を不正改造の上、保安基準適合証を交付したとのことであった。

② 点検整備をすることなく適合証交付した不正車検（本件不正行為Ⅱ）

粕屋農協自動車整備工場の元職員であったN氏が営む自動車整備業者Pが整備し、粕屋自動車整備工場に持ち込んだ車両について、A氏は、当該車両の点検整備を実施せずに保安基準適合証を交付していた。JA粕屋にて指定整備記録簿の保存年限に沿って調査したところ、同人が車両の点検整備を実施せずに保安基準適合証を交付していた件数は、令和2年8月1日から令和4年8月31日までの間に26件あり、もっとも古いものは令和2年9月9日に実行されていた。

JA粕屋は、令和4年10月25日、九州運輸局福岡運輸支局に対し、本件不正行為Ⅱについて報告した。

③ 車検代等の横領（本件不正行為Ⅲ）

A氏は、法定諸費用（自賠責保険、重量税、印紙代）以外の車検代について、JA粕屋の内部手続を履践することなく、顧客との間で車検代を決めた上、その車検代等を横領していた。

当該職員が、平成31年1月1日から令和4年8月31日までの間に横領した件数は53件であり、横領した金額は80万8595円であった。

(4) 行動規範への抵触

これらの不正行為（以下、まとめて「本件不正行為」という。）は、農業協同組合法97条1項12号、同法施行規則231条1項18号の不祥事件に該当するものであった。このうち、整備なしになされた適合証交付は、古くは令和2年9月9日に実行されており、発覚の1年以上前に実行されていたことから、JAにおける行動規範「法令等違反を発生させないコンプライアンス態勢を構築していること」の取組指標である「重大な法令等違反にかかる指標」のうち、「不祥事件の開始日から1年経過後に発覚した不祥事件」に該当するものであった。

(5) 第三者委員会の設置・構成

本件不正行為の発覚を受けて、JA粕屋の理事会は、令和4年12月26日、第三者委員会設置要領に基づく第三者委員会の設置を承認し、これ

により当第三者委員会（以下「当委員会」という）が設置された。

当委員会の構成は、以下のとおりである。なお、委員長、副委員長、委員はいずれも J A 粕屋との間に利害関係等を有しない。

委員長 吉原 洋 弁護士（福岡セントラル法律事務所）

副委員長 鳥居 玲子 弁護士（近江法律事務所）

委員 牟田 遼介 弁護士（平和台法律事務所）

また、当委員会は、J A 粕屋から独立した体制で調査を実施するものの、日本弁護士連合会の「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライン」に必ずしも準拠することなく、福岡県農業協同組合中央会（以下「中央会」という。）の職員により構成される事務局を設置し、当委員会の監督のもとで、当該事務局に本調査の一部を実施させることとした。

2 本調査の目的

本調査の目的は、第三者委員会設置要領に基づき、以下のとおりとされた。なお、後述する時間的限界から、J A 粕屋の内部調査によって判明した本件不正行為を当委員会の調査対象の不祥事と捉えている。

- ① 不祥事の実態解明
- ② 不祥事の発生原因及び問題点の調査分析
- ③ 不祥事発生に関する内部管理態勢、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点の調査分析
- ④ 不祥事に関して責任を負うべき役職員の範囲及び責任の所在の解明
- ⑤ 当事者余罪及び類似案件の調査に関する適切性の評価
- ⑥ 上記①～③を踏まえた再発防止策の提言
- ⑦ その他、当委員会が認めた事項

3 調査方法

(1) 調査期間

調査開始期間 令和5年1月10日

調査終了期間 令和5年2月22日

(2) 調査方法

当委員会が、本件不正行為について行った調査の概要は、以下のとおりである。

ア 資料の精査

当委員会は、J A粕屋の内部規定、決済資料、理事会議事録、監査報告書、J A粕屋が職員等に行ったヒアリング資料等の関係資料を入手して精査した。

特に、不正行為の実態（内容及び原因）を確認するため、J A粕屋による調査の結果不正行為が判明したのに関し、指定整備記録簿、サービスマルテ、保安基準適合証（控）、請求書控に該当するものを確認した。

イ ヒアリング

当委員会は、以下の関係者からヒアリングを実施した。

- | | | |
|---|----|---------------|
| ① | A氏 | (前) 車両係長 |
| ② | B氏 | 車両係職員 |
| ③ | C氏 | 車両係職員 |
| ④ | D氏 | 車両係職員 |
| ⑤ | E氏 | 車両係職員 |
| ⑥ | F氏 | 車両係職員 |
| ⑦ | G氏 | 車両経理係 |
| ⑧ | H氏 | 農機係長兼事業場管理責任者 |
| ⑨ | I氏 | 営農経済部長兼経済課長 |
| ⑩ | J氏 | 営農経済常務理事 |
| ⑪ | K氏 | 常勤監事 |
| ⑫ | L氏 | 代表理事専務 |
| ⑬ | M氏 | 代表理事組合長 |

なお、ヒアリングに際しては、令和4年10月5日、同月11日、同月12日、同月20日、同月25日、同年11月9日、同月17日にJ A粕屋により実施されたヒアリング結果についても参考資料の一つとした。

4 本調査の限界等

本調査の実施及び本報告書の作成に関しては、以下の前提に基づいており、かつ、以下の限界が存在することに留意されたい。

(1) 前提事実

本報告書は、以下の事項を前提とする。

- ① 本調査の実施に際し、写しを開示された書類については、原本の正確

かつ完全な写しであること

- ② 開示された書類は、特段の指摘がない限り、本調査時において有効なものであり、修正されていないこと
- ③ 当委員会は、強制捜査権がなく、任意のヒアリングと開示された資料の精査・矛盾の突合せ等の手法で調査を実施したものであり、上記開示書類を含めて提供された情報の内容について、その正確性や完全性の保証は、そのような手法による限界があること

(2) 本調査の限界

本調査には、以下のような限界がある。

ア 目的による限界

本調査は、第1の2記載の目的で必要かつ実務的に実施可能な範囲で調査を行ったものであり、J A粕屋による内部調査によって判明した本件不正行為以外の事項については調査対象外である。

なお、J A粕屋の内部調査においては、本件不正行為以外にも多数の不適正処理がA氏によって実行されており、それは、車両部門における長年の慣例等の内部管理体制の不備に起因するものであると指摘されているが、これらについても、本調査の対象とはしていない。

イ 時間的限界

本報告書は、当委員会設置からJ A粕屋の決算確定及び役員改選を含めた総代会の開催を当初想定されたスケジュールに沿って実現するための時間的制約のもと、本調査における一時点及び一定の条件のもとで作成されたものである。

したがって、本報告書の提出日以降の事象については、本報告書に反映されていない。

(3) 本調査の利用目的

本報告書は、第1の2記載の目的のために当委員会が実施した調査の結果を報告するものであり、本報告書がそれ以外の目的で利用されることは想定していない。当委員会がJ A粕屋その他いかなる者が事前に当委員会の了承を得ることなく本報告書を利用した結果に対して関知するものではない。

第2 事実関係

1 J A粕屋の概要

J A粕屋は、昭和58年4月に福岡県糟屋郡内の5つの農業協同組合が

合併して発足した農業協同組合であり、13店舗（本所及び支所）、2万1085人の組合員、29名の役員、255名の職員を抱えている（いずれも令和4年4月時点）。

J A粕屋の粕屋農協自動車整備工場は、国土交通省地方運輸局長から指定自動車整備事業¹の指定を受けていたが、本件不正行為が発覚したことから、令和4年10月31日、道路運送車両法93条及び同法94条の8第1項の規定に基づき、10日間の自動車特定整備事業の停止命令及び35日間の保安基準適合証等の交付停止命令を受け、さらに令和5年1月23日、同法93条及び同法第94条の8第1項の規定に基づき、20日間の自動車特定整備事業の停止命令を受けるとともに、指定自動車整備事業の指定を取り消された。

2 指定自動車整備事業者の概要

(1) 指定自動車整備事業制度の仕組み

指定自動車整備事業制度とは、自動車分解整備事業者のうち、優良な設備、技術及び管理組織を有するほか、国と同等の検査設備を有し、かつ、自動車検査員を選任しうる事業者に対し、国の行う検査の実務の一部を代行させることとしたものである²。かかる制度が設置された趣旨は、自動車台数の激増に伴い、道路運送車両法に基づく自動車の検査業務が増大することになるが、限られた国の検査設備ではその増大に対処しえず、自動車の使用者の利便をそこなうおそれが生じたことにあると言われる。

このように、指定自動車整備事業者は、国の検査の一部を代行する責任ある立場にあることから、その社会的責務を自覚し、一部の事業者の不正行為により指定自動車整備事業者制度を崩壊させることのないように、関係法令の遵守を徹底する必要がある³。

(2) 粕屋農協自動車整備工場の運営体制

指定自動車整備事業者は、法令が定める基準に適合する管理組織を構

¹ 指定自動車整備事業とは、自動車分解整備事業の認証を受けた事業場であって所定の基準（設備、技術、管理組織、検査設備、自動車検査員）を満たすものについて、国の検査の一部を代行するにふさわしい事業者（指定自動車整備事業者）として国土交通省地方運輸局から指定を受けたものをいう（社団法人日本自動車整備振興会連合会平成24年7月作成【指定整備事業適正運営マニュアル】2頁）。

² 「新版道路運送車両法の解説」376頁

³ 注1・同マニュアル2頁

築し、同基準に適合するように維持しなければならない（道路運送車両法 94条の2、同法94条の3）。

法令が定める管理組織の構築は、以下のとおりである。

① 事業場管理責任者⁴

事業場管理責任者とは、事業場もしくは法人の役員等経営に参加している者または当該事業場における経営等に関する職務と権限を委譲された者であって、当該事業場の統括責任者をいい、以下の責務を負う。

㊦事業計画の決定と執行に関すること。

㊧事業場全般に掛る管理業務（指定自動車整備事業における保安基準適合証、保安基準適合標章及び限定保安基準適合証の交付業務の管理を含む。）に関すること。

㊨従業員に対する関係法令の教育に関すること。

本件不正が行われた当時、粕屋農協自動車整備工場において、事業場管理責任者として選任されていた者は、A氏であった。

② 主任技術者⁵

主任技術者とは、当該事業場において実施される整備の技術に関する統括責任者であって、以下の責務を負う。

㊦従業員に対する整備技術の教育に関すること。

㊧作業工程の管理及び作業能率の向上に関すること。

㊨設備機器の管理に関すること。

本件不正行為が行われた当時、粕屋農協自動車整備工場において、主任技術者として選任されていた者は、A氏、B氏、C氏、D氏の4名であった。

③ 自動車検査員

i 自動車検査員の服務⁶

自動車検査員の服務に係る取扱い及び指導は、以下のとおりで

⁴ 「自動車整備事業の取扱い及び指導要領について（依命通達）」（令和2年4月1日国自整第353号）の「指定自動車整備事業の指定に係る取扱い及び指導要領」（別添3）及び「指定自動車整備事業の指定に係る設備、技術及び管理組織の審査の基準」（別紙3の2）

⁵ 注3・同依命通達の「指定自動車整備事業の指定に係る取扱い及び指導要領」（別添3）及び「指定自動車整備事業の指定に係る設備、技術及び管理組織の審査の基準」（別紙3の2）

⁶ 注3・同依命通達の「指定自動車整備事業の指定に係る取扱い及び指導要領」（別添3）

ある。

- ㉞ 自動車検査員は、道路運送車両法94条の5第4項の検査を公正、かつ、确实に行うため、当該検査に係る自動車の整備作業について、軽微なものを除き、実務に従事しないこと。
- ㉟ 自動車検査員は、検査作業の実務の全過程を自ら行うこと。また、道路運送車両法94条の5第4項後段の規定に基づき自動車検査員が点検及び検査を行う場合には、点検作業及び検査作業の全過程を自ら行うこと。ただし、検査に伴う簡単な作業は、補助者が行っても差し支えない。
- ㊱ 自動車検査員は、道路運送車両法94条の5第4項の検査を行う際には、「独立行政法人自動車技術総合機構法」(平成11年法律第218号)第13条第1項に定める審査事務の実施に関する規程に準じて検査を行うとともに、自動車登録番号標又は車両番号標及び車体表示について確認を行うこと。
- ㊲ 自動車検査員は、当該事業における整備完了車の検査結果を整備作業に反映させ、検査作業の精度向上等について努力すること。

ii 自動車検査員の職務⁷

自動車検査員は、完成検査の実施や保安基準適合証等への証明など、指定整備業務を遂行する上で重要な役割を果たしていることから、適正な指定整備のために必要な権限、すなわち、

- ㉞完成検査の実施
- ㉟保安基準適合証等への証明
- ㊱証明印の管理

が与えられている。

本件不正が行われた当時、粕屋農協自動車整備工場において、自動車検査員として選任されていた者は、A氏、F氏、B氏、C氏の4名であった。

(3) 指定自動車整備(車検)業務の流れ

ア 社団法人日本自動車整備振興連合会策定の車検業務フロー

J A粕屋の粕屋農協自動車整備工場において、一般的な業務フローに関する明文のマニュアル(業務手順書)は策定されていなかった。

社団法人日本自動車整備振興会連合会平成24年7月作成【指定整

⁷ 注1・同マニュアル7頁

【備事業適正運営マニュアル】11頁～28頁によると、一般的な指定自動車整備（車検）業務フローは以下のとおりである。

① 入庫・受付

担当者はフロント係であり、以下の業務を行う。

- ㉞ お客様の依頼事項や自動車の使用状況を十分に聞き、現車の外観等を確認し、問診等を行う。
- ㉟ 業務の範囲に適合しているか確認する。
- ㊱ 入庫した車両の同一性の確認をする。また、改造等の有無の確認を行う。
- ㊲ 整備作業内容（指定整備扱い）について、お客様への確な説明をし、了解を得て、作業指示書を作成する。
- ㊳ 車検期間の更新手続に必要な関係書類の確認をする。また、必要な諸費用を預かる。
- ㊴ 駐車違反金滞納自動車でないかを確認する。
- ㊵ リコール対象車両でないかを確認する。
- ㊶ 車内品の有無を確認する。
- ㊷ お客様へ点検整備の内容を明記した概算見積書を交付し、整備の必要性と完成時期を説明する。
- ㊸ 追加整備が発生したときの対処等をお客様へ確認する。
- ㊹ 問診、過去の記録簿等から留意事項を確認し、作業指示書により、点検・整備作業実施者へ指示する。
- ㊺ 外注作業等（板金整備等）の必要がある場合は、外注依頼書等の書面を作成し、指示をする。特に、保安基準に影響を及ぼす修理（板金整備）がある場合、外注作業の完了後に点検整備を行う。

② 受入点検、作業指示

担当者は自動車検査員、整備主任者等であり、以下の業務を行う。

- ㊻ フロント係からの指示に基づき、同一性の確認を確実に行った上で、12か月または2年定期点検基準（指定自動車整備事業規則6条）に基づき、指定整備記録簿を使用し、点検する。
- ㊼ 点検の結果、保安基準に適合している項目は、指定整備記録簿に点検良（✓点）を記入する（作業指示及び調整項目、整備作業項目等は具体的に分かりやすく付記する）。
- ㊽ 点検の結果を指定整備記録簿に記載し、整備箇所と交換部品の指示をする。追加作業が生じる場合はフロント係に連絡し、お客様の了承を得る。
- ㊾ 車両の下廻りを洗浄する（お客様依頼事項）。

- ㊸ 各箇所のお漏れ、水漏れの点検は、車両洗浄前に行うこと。
- ㊹ 整備作業担当者（整備係）を選定し、指定整備記録簿や作業指示書に基づいて、作業内容を担当者に十分説明し、作業指示をする。分解整備が必要な箇所については分解の指示をする。
- ③ 整備作業
 - 担当者は整備係であり、以下の業務を行う。
 - ㊺ 受入点検実施者からの作業指示（指定整備記録簿、作業指示書等）に基づき作業をする。
 - ㊻ 作業結果は、指定整備記録簿又は作業指示書に記載するとともに受入点検実施者に報告する。
 - ㊼ 追加整備作業が発生したときは、受入点検実施者・フロント係へ連絡し、ユーザーの了解を得た上での指示を受ける。
- ④ 中間点検（中間検査）
 - 担当者は整備主任者であり、以下の業務を行う。
 - ㊽ 外観からの確認が困難な箇所について、分解を伴った部位の組付け状態及び機能の確認をする。
 - ㊾ 中間点検（中間検査）を実施した結果、新たに追加整備が発生した場合は、ユーザーの了解を得た上で、整備係に再度作業指示をする。
 - ㊿ 再検車両については、再整備箇所の確認をする。
 - ㊽ 点検整備作業完了時、点検整備結果や使用部品の記載漏れがないか確認をする。
 - ㊿ 作業指示書の内容通りに分解整備が完了しているか出来栄え確認をする。
 - ㊽ 外注を行った場合は、当該箇所の点検（出来栄え確認を含む）をする（点検結果は直接指定整備記録簿に記載する）。
- ⑤ 完成検査
 - 担当者は自動車検査員であり、以下の業務を行う。
 - ㊿ 同一性の確認を実施する。
 - ㊽ 検査の基準（指定自動車整備事業規則第8条）に基づき、検査をする。
 - ㊿ 検査結果及び測定値を指定整備記録簿に記載する。保安基準に適合している場合には□の中へ「✓」を記載するなどする⁸。

⁸ 指定整備記録簿の記載要領について 平成20年10月10日国自整第85号自動車交通局技術安全部整備課長通達

- ⑤ 完成検査の結果、保安基準に不適合の場合は、指定整備記録簿により再度作業指示を行い、その旨を整備係に指示する。再整備が完了した時点で再検査を実施する（検査結果は指定整備記録簿に記載する）。
- ⑥ 保安基準適合証等への証明
 - 担当者は自動車検査員であり、以下の業務を行う。
 - ㉞ 指定整備記録簿の記載内容及び記載漏れがないか等を再確認する。
 - ㉟ 保安基準適合証等の諸元欄が自動車検査証と同一であることを確認する。
 - ㊱ 保安基準適合証等に検査年月日を記入する。
 - ㊲ 「次の自動車が道路運送車両の保安基準に適合していることを証明する」旨の不動文字が印刷された適合証等に記名（署名）し押印する。
- ⑦ 関係書類の確認及び適合証等の交付
 - 担当者は事業場管理責任者又は代務者であり、以下の業務を行う。
 - ㉞ 自動車検査証と保安基準適合証等の同一性を確認する。
 - ㉟ 指定整備記録簿の記載内容、漏れ等を確認する。
 - ㊱ 入庫後、関係法令に基づいた点検整備と検査が適正に実施されているかどうかを、指定整備記録簿及び関係帳簿類と照合し、確認をする。
 - ㊲ 保安基準適合証等に記載されている保険期間等について自賠責保険証明書と照合、確認する。保険期間等の記載がない場合は、自賠責保険証明書を基に記載する。
 - ㊳ 関係書類内容をチェックし、保安基準適合証等に交付年月日を記入し、事業者印（交付印）を押印し、交付する。
 - ㊴ 保安基準適合標章を交付した場合、保安基準適合標章の番号を指定整備記録簿に記載し、有効期限を自動車の前方から見易い位置に掲示する。
 - ㊵ 事業場管理責任者は、代務者が交付した関係書類（保安基準適合証・交付簿等）を後日確認する。
 - ㊶ 管理簿の管理保存
- ⑧ 管理体制・その他
 - 担当者は事業場管理責任者であり、以下の業務を行う。
 - ㉞ 認証・指定標識を正しく掲示する。

- ① 届出等の提出を的確に行う。
- ② 整備主任者の届出及び研修の受講等を的確に行う。
- ③ 検査員の届出及び研修の受講等を的確に行う。
- ④ 全ての作業が実施できるよう検査の設備等が適合しているか確認する。
- ⑤ 命令や条件の違反を防止する。
- ⑥ 報告・立入検査（監査）時の注意事項
- ⑦ その他の注意事項

イ J A粕屋の粕屋農協自動車整備工場の業務フローの在り方

J A粕屋の粕屋農協自動車整備工場には、職員ごとの役割・担当業務を定めたり、同一車両について整備作業と検査作業の担当者を分けるなどの一定の取決めをし、業務に従事していたが、前記のとおり、一般的な業務フローに関する明文のマニュアル（業務手順書）は策定されていなかった。

他方で、社団法人日本自動車整備振興会連合会策定の一般的な指定自動車整備（車検）業務フローは、指定自動車整備事業が担う重大な責任に鑑み、不正防止という観点から法令・通達等の規定に沿って策定されたものであり、指定自動車整備事業に携わる者が準拠すべき一般的な業務の流れを定めたものである。

このように、粕屋農協自動車整備工場においては業務フローに関するマニュアルが存していなかった以上、指定自動車整備事業者である同整備工場の業務にあたっては、社団法人日本自動車整備振興会連合会策定の一般的な指定自動車整備（車検）業務フローに従って業務を行う必要があったものと考えられる。

3 当委員会が認定した本件不正行為の内容等

当委員会が調査の結果認定した本件不正行為の内容等は以下のとおりである。

(1) 不正改造車への保安基準適合証交付（本件不正行為Ⅰ）

ア 本件不正行為Ⅰの内容

自動車検査員として選任されていたA氏は、同人の兄が所有し、自らが使用する自動車の車検を令和4年6月29日に行った際、保安基準に満たない状態（不正改造の状態）で、保安基準適合証を交付していた。

具体的には、①最低地上高違反、②車体（フェンダ）からのホイール突出、③消音器（騒音防止装置）改造、④ホーンボタン（警音器）未装

着、⑤原動機の型式・総排気量相違（エンジン載せ替え）の状態、保安基準適合証を交付していたものである。

同人は、不正改造車への保安基準適合証交付は、今回が初めてではなく、令和2年6月頃に自らが使用する自動車の車検手続をした際にも、今回と同様な手口・方法で不正改造車への保安基準適合証を交付したことを認めている。

保安基準適合証を交付するにあたっては、指定自動車整備事業者は、自動車を国土交通省令で定める技術上の基準により点検し、当該自動車の保安基準に適合しなくなるおそれがある部分及び適合しない部分について必要な整備をした場合において、当該自動車が保安基準に適合する旨を自動車検査員が証明したときは、請求により、保安基準適合証及び保安基準適合標章を依頼者に交付しなければならない（道路運送車両法94条の5第1項）、自動車検査員は、国土交通省令で定める基準により当該自動車が保安基準に適合するかどうか検査し、その結果これに適合すると認めるときでなければ、その証明をしてはならない（同法94条の5第4項）と規定されている。そして、国土交通省令で定める基準は、指定自動車整備事業規則8条に規定されている。

A氏は、自らが使用する自動車について、不正改造の状態、保安基準適合証を交付していたことから、法令違反は明らかである。

イ 不正の手口・方法

A氏は、自宅にて当該車両を自ら不正に改造し、粕屋農協自動車整備工場に持ち込んだうえ、保安基準を満たさないことを認識しながら、指定整備記録簿に①他の職員が適正に整備を実行したかのような虚偽記載、②保安基準に適合していることを示す「✓」マークの記入を行った。その上で、「次の車両が道路運送車両の保安基準に適合していることを証明する」旨の記載のある保安基準適合証に、実際には保安基準を満たさない当該車両の登録番号等を記入して作成・交付した。

これらは刑法156条の虚偽有印公文書作成罪にも該当する行為である。

ウ 行政処分

A氏の上記アの行為は、不正改造状態での車検手続を行ったこと（道路運送車両法94条の5）、不正改造状態で適合証を交付したこと（道路運送車両法94条の5第1項）、同一性の相違する自動車である

にもかかわらず適合証に証明したこと（道路運送車両法94条の5第1項）など、複数の点で道路運送車両法の規定に違反する事実が認められた。そのため、JA粕屋は、九州運輸局から、同年10月31日、自動車特定整備事業の10日間（同年11月10日から同月19日までの間）の事業停止命令、保安基準適合証等の35日間（同年11月10日から同年12月14日までの間）の交付停止命令等の行政処分を受けた。

(2) 点検整備を実施せずに保安基準適合証交付（本件不正行為Ⅱ）

ア 本件不正行為Ⅱの内容

A氏は、粕屋農協自動車整備工場の元職員N氏が営む「自動車整備業者P」から持ち込まれた自動車について、点検整備を行ったのは「自動車整備業者P」であり、粕屋農協自動車整備工場においては点検整備を実施していないにもかかわらず、保安基準適合証を交付した。かかる不正車検が、令和2年8月1日から令和4年8月31日までの間に26件実行されていたものである。

指定自動車整備事業者は、自動車点検基準の定期点検基準に基づき点検し、その結果必要な整備を行った自動車について、自動車検査員が保安基準に適合するものと証明したときに、指定自動車整備事業者が保安基準適合証及び保安基準適合標章を交付する（道路運送車両法94条の5第1項）。

自動車検査員の証明は、保安基準適合証等に記名し、押印することによって行われるが、自動車が当該自動車に係る自動車検査証の記載事項について事実と相違する場合は、自動車検査員の証明をしてはならない（指定自動車整備事業規則7条1項、2項）。

JA粕屋において車両の点検整備を実施していないにもかかわらず、保安基準適合証を交付していたことから、前記法令に違反する。

イ 不正の手口・方法

本件不正行為Ⅱは、A氏が実行したものであり、その手口・方法は次のとおりである。

本来、検査の前作業として点検及び整備作業を行う必要があり、点検整備を行った場合には、上記のとおり、指定整備記録簿に点検結果や整備内容を記入する。ところが、A氏は、実際には整備に関与していない整備主任者の氏名を記載した指定整備記録簿の用紙を「自動車整備業者P」、すなわち元職員N氏に提供し、N氏に指定整備記録簿の点検整

備欄を記入させていた。

また、指定整備記録簿とともに作成されるサービスカルテについても、実際に整備をした者が押印や署名を行うこととされていたが、A氏は、車両係に保管してあった認印を用いるなどして、実際には整備に関与していない者を記載するなどしていた。

さらに、本件不正行為当時の車両係における請求書の発行業務は、A氏のみが行っていたが、「自動車整備業者P」から持ち込まれた車検については、大半の請求書においてその作業内容欄が、車検ではなく、一般修理や点検といった名目となっており、一見して車検がなされたとは分からない記載となっていた。

以上のような手口・方法にて、「自動車整備業者P」から持ち込まれた当該車両について、JA粕屋にて、点検整備作業をすることなく、検査が行われていた。

ウ 行政処分

上記アのとおり、JA粕屋が内部調査を実施した結果、本件不正行為Ⅱが判明したことから、九州運輸局に届け出たところ、九州運輸局福岡運輸支局は、令和4年11月2日、JA粕屋が経営する自動車特定整備事業について監査を実施した。

監査の結果、JA粕屋が、自動車26台について点検整備の全てを実施せずに保安基準適合証を交付したことなど、道路運送車両法の規定に違反する事実が判明したことから、九州運輸局から、令和5年1月18日、自動車特定整備事業の20日間（同月23日から同年2月11日までの間）の事業停止命令、指定自動車整備事業の指定の取消し（取消日：同年1月23日）の行政処分を受けた。

なお、車検を行うにあたって、自動車整備事業者は、依頼者に対し、必要となると認められる整備の内容及び当該整備の必要性について説明し、料金の概算見積りを記載した書面を交付しなければならないところ（道路運送車両法91条の3、同法施行規則62条の2の2第1項2号）、JA粕屋は、前記自動車26台について概算見積りを作成しておらず、依頼者に交付していないという事実についても併せて行政処分を受けた。

(3) 車検代等の横領（本件不正行為Ⅲ）

ア 本件不正行為Ⅲの内容

A氏は、法定諸費用（自賠責保険、重量税、印紙代）以外の車検代等

について、A氏が、顧客との間で、JA粕屋の内部手続を履践することなく、当事者同士で車検代の大幅な値引きを決めた上、受け取った車検代等を横領していた。

A氏が、平成31年1月1日から令和4年8月31日までの間に横領した件数は53件であり、横領した金額は80万8595円であった。

なお、A氏によると、横領金額は、業務に使用する工具類の購入に充てたとのことであった。

車検代等は、JA粕屋の売上げとなるものであるが、A氏は、同人のみが請求書の発行等の業務を行っていることを奇貨としてその売上金の横領に及んだものであり、その行為は刑法253条の業務上横領罪に該当する。

イ 不正の手口・方法

A氏は、組織規程職制規定に違反して、決裁権者である課長職の決裁を受けることなく無断で車検代等の大幅な値引きを決め、またマニュアルにより定められている請求事務フローに一切関係させることなく顧客から直接に現金支払を受ける手口によって、多数回にわたる横領行為を実行した。

以下、詳述する。

i 決裁を受けない無断の大幅値引き

組織規程職制規程によると、供給価格の値引きの権限は、1取引につき課長・所長5万円迄、次長7万円迄、部長10万円迄、10万円超は常務と規定されていた。

A氏は、通常数万円～10万円程度の車検代等について、大幅値引きし、顧客が負担する車検代等を1万円～2万円としていた。したがって、本来は、経済課長ないし営農経済部長に値引きの決裁権限があったはずであるが、A氏は経済課長・営農経済部長の決裁を受けることなく、無断でこのような値引きをしていた。

かかる大幅な値引きを受けた顧客は、粕屋農協自動車整備工場の元職員O氏の紹介客や、A氏自身の知人と見られる。A氏独自の大幅値引きによって特別に優遇された顧客らは、その後も引き続き優遇を受けるために他の職員と接触しようとはしなくなる。つまり、これらの顧客らは将来にわたってA氏のみとしか接触しないため、A氏による横領行為が他の職員らに察知されることがない。このような手口により、多数回にわたる横領行為が発覚することなく実行されたと考えられる。

ii 正規の請求事務フローに一切関係させない現金受領

J A粕屋においては、以下のとおり、請求事務フローがマニュアル化されていたが、J A粕屋の車両整備事務マニュアル及び車両整備事務重要事項マニュアルによると、受注・供給の業務プロセスの概要は次のとおりである。

- ① 整備担当者は、修理及び車検を行い、自動車整備ネットワークシステムに入力し「納品・請求書」を出力後押印する。
- ② 整備担当者は、組合員等に自動車整備ネットワークシステムより出力した「納品・請求書」に基づいて組合員等へ請求し、支払が貯金決済希望の組合員等は署名とサイン・押印を貰うとともに整備担当者が押印後「納品・請求書」を交付する。
なお、現金払いの組合員等へは、自動車整備ネットワークにて「領収書」を出力後、整備担当者印と領収印を押印した「領収書」を交付する。経理担当者は、「領収書」のコピーと現金を金庫へ保管し、後日処理を行う。
- ③ 経理担当者は、翌日自動車整備ネットワークシステムより出力される「売上日報（集計別）簡易」に基づいてFオンに入力しFオン「購買品供給高伝票」を出力後、確認の証跡（✓マーク）を残すとともに押印する。
なお、「売上日報（集計別）簡易」に現金取引が認められる時は、金庫に保管された「領収書」のコピーと現金を確認しFオン「購買品供給高伝票」は現金取引として処理する。
- ④ 経理担当者は、供給計上の翌日にFオンより出力されるFオン「供給高振替基礎表」に基づいて、供給高振替入力を行いFオン「仕訳伝票兼経費支出伝票」を出力後、Fオン「供給高振替基礎表」に確認の証跡（✓マーク）を残すとともにFオン「仕訳伝票兼経費支出伝票」に押印する。
なお、経理担当者は、月末にFオンより「供給高振替未処理リスト」を出力し供給高振替入力漏れがないか確認する。
- ⑤ 車両係長並びに経済課長は、Fオン「購買品供給高伝票」・Fオン「仕訳伝票兼経費支出伝票」を検証し検印する。

ところが、A氏は、元職員O氏からの紹介客や自身の知人等、一部の顧客からの依頼案件については、自動車整備ネットワークシステムに請求内容をまったく入力しなかった。当然ながら「納品・請

求書」を出力することもなく、車検代等を口頭で請求し現金で直接に受領していたものである。このため、経理担当者がFオンシステムに入力する場面はなく、したがって伝票として出力されることもなかった。車両経理担当者や経済課長が伝票だけをいくら確認・検証しても、請求漏れや入金漏れとして表面化することはあり得なかったのである。

かかる手口によって、長期にわたる多数回の横領行為が発覚することなく実行されたと考えられる。

ウ 横領金額の特定と弁済

A氏が横領した車検代等の金額を特定するため、JA粕屋は、指定整備記録簿やサービスカルテ、保安基準適合証を確認し、請求書が作成されていないにもかかわらず保安基準適合証が発行されている件数を調査したところ、平成31年1月1日から令和4年8月31日までの間に80件あることが判明した。このうち、請求書未作成の理由がつかない53件について、A氏からヒアリングしたところ、同人は当該53件すべてについて横領を認めた。

A氏のヒアリング結果等を踏まえて横領額を推計したところ、その総額は80万8595円であった。

以上の推計された横領金額について、A氏は、令和4年11月17日、同金額を着服したことを認め、同金額を賠償する旨の念書を差し入れた。

また、A氏は、同年12月2日、JA粕屋に対して、横領した金額80万8595円は同月末日までに返済すること、横領金額については上記金額が正しい金額であり、申告せずに隠している横領は存在していない旨約した支払誓約書を提出した。その後、A氏は、同月7日、JA粕屋に対して、横領金額80万8595円全額を支払った。

このように、A氏による横領金額は、同人の申告に基づいて推計されたものにすぎず、客観的な資料に基づく特定には至っていない。他方で、整備内容は指摘整備記録簿等により推測することができるものの、大幅値引きがされているために実際に顧客が支払った金額を特定することが困難である。したがって、A氏の申告をベースに推計することはやむを得ないと考えられ、JA粕屋の内部調査による特定は正当である。

当委員会としても、A氏による横領金額は、80万8595円であったと認定する。

(4) J A粕屋による当事者余罪・類似案件の調査の適切性

本件不正行為Ⅰが発覚した後、J A粕屋において内部調査が行われたが、指定整備記録簿の保存年限に沿って可能な範囲の悉皆調査が行われ、その結果、本件不正行為Ⅱ、本件不正行為Ⅲが発覚した。特に、本件不正行為Ⅲについては、前記指定整備記録簿の保存年限よりもさらに1年遡って調査がなされているほか、横領金額については、請求書等の客観的資料がない中で、ヒアリング等を通じて合理的な推定の中からできる限りの調査がなされているものと評価できる。

その後、当委員会の設置後の調査でも、前記以上の資料等の収集までには至っておらず、J A粕屋が行った、本件A氏に余罪がないか、類似案件がないかという点に関する調査は適切なものと評価しうる。

第3 原因の検討

1 はじめに

本件不正行為Ⅰ及びⅢは、経済課車両係長の地位にあり、自動車検査員の国家資格を有し、事業場管理責任者及び自動車検査員として届け出られていたA氏が、専ら私利を図って実行した故意による犯罪行為である。それも、一度や二度の出来心によるものではなく、長期にわたり繰り返されているのであって、確信犯ともいえる。また、本件不正行為Ⅱについても、法令を熟知しているはずのA氏が実行した明白な法令違反行為である上、後述するとおり、特定の業者との癒着がうかがわれ、発覚を免れるため巧妙な手口を用いて実行されていた。

したがって、本件不正行為は、いずれも、あくまで同人の規範意識・遵法意識の鈍麻・欠如によるものと言わざるを得ず、同人がこのようなことを実行した原因を他に求めることはできない。

もっとも、同人による多数回の不正行為が可能となった状況、あるいはその発覚の遅れには、J A粕屋における管理体制や組織体制が影響していることが考えられる。以下では、背景事情も含めて、その原因を検討する。

2 背景事情

(1) 車両部門の収益における位置づけ

J A粕屋の事業総利益（令和3年度）のうち、信用事業総利益と共済事業総利益の合計額が約90%を占めており、車両部門を含む購買事業の総利益は約8%にすぎない。さらに、購買品の供給高割合をみると、購買品のうち車両整備が占める割合は4%程度にすぎない。このように、車両部門の収益は、J A粕屋全体において小さく、そのため、配置される人員

も少人数であった。

<事業総利益における購買事業及び車両部門の割合>

	J A粕屋 事業総利益※1	購買 事業総利益※1	購買部門中の車両部門 事業総利益※2
2018	27億3670万円	2億1651万円	6317万円
2019	26億1093万円	2億0118万円	5935万円
2020	25億8822万円	2億1118万円	5716万円
2021	24億4731万円	2億0331万円	4957万円

※1 ディスクロージャー誌による

※2 車両整備損益計算書による

<経済事業・品目別購買品供給高割合>

	合計額	生産資材	農業機械	車両整備	生活資材
2019	10億4500万円	4億7700万円	1億4700万円	5400万円	3億6700万円
2020	10億6100万円	4億6900万円	1億7400万円	4600万円	3億7200万円
2021	10億0500万円	4億5500万円	1億8400万円	4200万円	3億2400万円

※ ディスクロージャー誌による

(2) 車両部門の特殊性

自動車整備には特殊な専門的技術が必要であり、整備担当者は、整備士資格や自動車検査員の資格を取得することが推奨されている。車両部門（整備工場）は、国土交通省の管轄下であり、道路運送車両法など、J A粕屋の他の事業に関連しない特殊な法令が適用される。整備や検査等の各業務は、法令によりその独特の手順が詳しく定められているが、他方で、車両部門に関与したことの無い職員にとっては、車両部門がどのような業務を実施しているのか容易に理解しがたい。

一般に、どの企業においても、専門性の高い部門においては、資格を持つ職員が行っている業務に対して、素人である上司が疑問を呈したり口を挟んだりしにくい雰囲気があると言われるが、J A粕屋の車両部門においても同様の雰囲気があったことが想像される。

また、上述したように収益面との兼ね合いにより人員を少人数しか配置できず、このため専門知識のない者を配置しにくく、人員が入れ替わりにくい構造となっていた。

(3) 車両部門への低い関心度合い

車両部門は、専門性が高く業務内容を容易に理解できない事業であり、人員の入れ替わりが少なく、しかも全体の収益から見れば重要ではない部門であった。

このため、経営陣が車両部門に強い関心を向けることはなく、ガバナンス上も特別な配慮はしていなかった。

それまで車両部門及び農機部門だけで、農機車両課という独立した課がもうけられていたにもかかわらず、平成27年には経済課の一部局(係)に格下げとなったことや、令和4年度には、営農経済部長が、車両係を含む経済課の課長を兼任することになったことも無関心の表れといえよう。

3 車両係におけるコンプライアンス意識の希薄化

A氏の上司にあたるI氏は、車両部門の出身ではなく、車両整備について知識を有していなかった。同人は令和2年4月から同職に配属されたものの(なお、令和3年10月からは営農経済部長と兼任)、前任者から車両係について適切な引継ぎを受けられないまま職務にあたることとなった。

同人は、同職に配属された後も、道路運送車両法等の関係法令の把握に努めていた形跡はなく、指定工場においては点検整備をせずに検査のみ実施することが違法となることを認識していなかった。法令を把握していないため、当然ながら、法令違反がないかという観点で部下を監督することはできておらず、それをA氏に付け込まれてしまったものと考えられる。

車両係においては、毎月1回コンプライアンス会議が開催されており、I氏も出席して、車両の整備ミスに対する注意喚起等を実施していたが、会議の主目的は目標(ノルマ)達成を促すものであり、関係法令の再確認の機会とはなっていなかった。

I氏は、車両経理係から売上日報等を受領して検印していたが、知識の不足もあり、形式的なチェックに留まるが多かった。A氏が権限外の値引きを多数回にわたり繰り返していたことにも、同人はまったく気づいていなかった。同人は、A氏から車検台数の報告を毎月受けており、車検費用の計上数と比較すれば、それが合致していないこと、すなわち車検を実施したが正しく車検代等を請求していないケースが多数あることに気づけたはずであるが、そのような観点で検証したことは一度もなかった。経済課長の業務は多岐にわたっており、その一部局にすぎない車両係の実態を十分に把握する余裕がなかったこともうかがわれる。

たしかに、本件不正行為は自動車整備の業務を熟知したA氏が巧妙な手口で実行したものであって、監督すべき立場の上司がいくら努力しても、本

件不正行為そのものを見抜くことはあるいは困難だったかもしれない。しかし、上司がきちんと監督する姿勢を示していれば、それが牽制として働き、部下が不正行為を思い留まることにつながる。車両係においては、残念ながら、このような牽制がまったく働いていなかったように見受けられる。

さらに、車両係においては、印鑑の管理が不適切であったため、A氏が他の職員の印を用いて指定整備記録簿やサービスカルテに押印し、書類上の体裁を整えることも容易となっていた。

内部監査報告書においては、請求フローについて、事務マニュアルどおりに運用されていないとの指摘がされていたところ、I氏は、かかる指摘があった旨を車両係に伝えることはしていたものの、事務マニュアルどおりの手続を行うように具体的な指示をしたり、事務マニュアルを見直したりした形跡は認められない。

以上のとおり、上司が車両係の実態を十分に把握しておらず、法令遵守・コンプライアンスを念頭においた管理監督を実施していなかったために、車両係全体としてのコンプライアンス意識が希薄になっていたと認められる。

もっとも、I氏が経済課長に就任してから急に車両係のコンプライアンス意識が希薄化したというわけではない。本件不正行為Ⅱ及びⅢについて、粕屋農協自動車整備工場の元職員が関与していることからわかるとおり、車両部門のコンプライアンス意識は相当以前から非常に希薄であったと考えられる。

上述したように経営陣の車両係に対する関心度合いは低く、そのために、車両係には長年にわたり管理体制が機能しておらず、管理や監督が及んでいなかった。前回不祥事後には、後述するとおり、JA粕屋も様々な再発防止策を講じていたが、前回不祥事では直接の舞台とならなかった営農経済部門での取り組みが後回しになりがちであった。車両係は、コンプライアンス意識を醸成する機会のないまま、取り残された存在となり、独自のルールや慣習のみに従って業務を行っていたということが出来る。

4 A氏に業務と権限が集中する態勢

A氏は、事業場管理責任者、自動車検査員、整備主任者を兼職しており、保安基準適合証の作成・交付業務を一手に担当していたほか、検査業務も分担して担当していた。整備は原則として担当しないこととなっていたようであるが、繁忙の度合いや客先によっては、A氏自身の裁量により、車両の整備も行うという暗黙の体制となっていた。

また、A氏は、車両係長として請求事務を一人で担当しており、すべての

案件について、A氏が請求内容を決定していた。請求内容の誤り等についてダブルチェックする体制にはなっておらず、車両経理係による業務は、ただA氏が決めた請求内容どおりFオンシステムに入力することであった。このため、システムによるチェックは、入力された請求内容と入金状況の整合を確認するに留まっていた。

さらに、後述する棚卸や在庫管理もA氏に任されており、その検証も十分になされていなかった。

このように、車両係長であるA氏には、車両の点検整備、検査、適合証交付といった業務全般、請求事務全般、在庫管理・棚卸に至るまで、あらゆる権限が集中する体制となってしまうていた。

このため、他の職員による牽制が効かず、A氏による不正行為が野放しになってしまったものと考えられる。

5 本件各不正の原因検討

(1) 本件不正行為 I について

ア A氏自身の規範意識の欠如

A氏は、車両係係長であり、自らが法令を遵守することは勿論、本来ならば部下の法令遵守を推進すべき責任のある地位にあった。

また、同人は、指定工場である整備工場において、事業場管理責任者、自動車検査員、整備主任者を兼職していた。自動車検査員は自動車検査員試験を受験して合格する必要がある国家資格であり、国が行う自動車検査業務を代行することからみなし公務員としての重い責任を負う。A氏は、試験に合格し、また毎年受講を義務付けられている自動車検査員講習を受講していたのであるから、道路運送車両法その他の法令について十分理解していたはずである。

それにもかかわらず、同人は、自らが使用する車両を不正改造し保安基準適合証への証明・交付を実行したのであり、同人の規範意識・遵法意識の鈍麻が主たる原因であることは間違いない。しかも、同人は、自分が不正改造車に乗りたいという身勝手な動機でこれを実行したものであるうえ、2年前にも同様に不正改造し車検手続を行っていたとのことであるから、同情すべき部分はまったく見当たらない。

イ 資格者による不正を発見・牽制することは困難

他方で、自動車検査員自身が車両を不正改造のうえ不正に完成検査を実施し、適合証への証明を行った場合に、これを管理職や他の従業員が見抜くことは、違法改造の程度にもよるが、それほど容易ではない。本件においても、他の自動車検査員らは、A氏の車両を見ており、相当程

度改造されていることは認識していたが、それが保安基準違反かどうかは直ちに判断できなかったとのことである。国家資格を有する自動車検査員への信頼は正当といえ、その検査結果を周囲が疑うことなく受け入れていたこともやむを得ないものとする。

たしかに、自動車検査員が自身の車両に対して自ら検査を実施すれば、お手盛りにより検査不正を発生させるリスクが高まるのであるから、車両部門において自己所有・自己使用車両の検査を禁止することで当該リスクを低減する体制をとることは検討の余地がある。もっとも、本件では、車両の名義はA氏の兄であって、A氏は事実上それを使用していたという関係にすぎず、仮に上記体制が整えられていたとしても、このような事態を予防できたかは疑わしい。自動車検査員の家族名義・親族名義の車両についてまで当該検査員による検査を禁止することも現実的ではなく、自動車検査員のコンプライアンス意識を高める以外の効果的な防止方法は見当たらない。

したがって、不正改造車への保安基準適合証交付については、あくまでA氏個人に原因があったものとする。

もっとも、上述した車両係におけるコンプライアンス意識の希薄化が、A氏の規範意識鈍麻に影響した可能性は否定できないところである。

(2) 本件不正行為Ⅱについて

ア 他の職員による関与はない

本件不正行為Ⅱは、A氏が元職員N氏と共謀して実行したものであり、他の自動車検査員らは直接には関与していない。

なお、このうち数台は、A氏の指示を受けたB氏・C氏が検査のみ実施している。同人らは、対象車両が整備工場における整備を受けていないことを薄々感じ取っていた可能性はあるが、あくまで上司であるA氏の指示に従ったにすぎず、また検査自体は適正に実施しており、不正を知りつつ関与したとまでは評価できない。

イ 動機の検討

上述したとおり、自動車検査員の資格を有するA氏は、指定工場において点検整備を実施せずに検査のみ行い適合証を交付することが道路運送車両法に違反することを当然に理解していた。だからこそ、請求書においても、「車検費用」として費用計上せず、虚偽の「点検費用」としていた。すなわち、正しく「車検費用」として計上すれば、一定の割合で併せて生じるはずの「整備費用」が常に発生していないことが請求書上明らかとなり、不自然な請求内容として、不正の発覚につながりやすくなる。このた

め、「整備費用」が発生しにくい「点検費用」とあえて虚偽を請求書に記載することにより、発覚を免れる狙いがあったものと考えられる。このことから、A氏が法令違反を認識しながらあえてこれに及んだことが明らかであって、単なる法令の理解不足・認識不足によるものではない。

A氏は、かかる不正に及んだ動機として、毎月の車検台数の目標（ノルマ）の達成を挙げる。たしかに、車両部門においては、車検台数の年間目標が設定され、それを月ごとに割り振った月間車検目標も掲げられていたし、毎月のコンプライアンス会議においても、目標の達成・未達成が報告されていた。したがって、A氏が車検台数の目標をある程度意識していたことは否めない。しかしながら、目標が設定されていたのは、車検台数だけではなく、オイル交換件数やタイヤ交換件数などの個別の整備件数も目標設定されていた。ところが、A氏は、後述する横領案件においては、実際にはオイル交換やタイヤ交換をしていながら、それを請求に計上していなかった。結果的に、実際よりも少ない件数報告となっていたのである。このように、オイル交換件数やタイヤ交換件数等について目標設定があるにもかかわらず、実際よりも少ない件数報告となることを厭わなかったA氏が、車検台数の目標のみ達成を迫られていたとは考えにくい。そもそも、車検台数の目標については、それが達成されなかったとしても特段ペナルティはなかったのであるから、法令違反を犯してまで台数を稼ぐ必要は感じられない。したがって、車検台数の目標達成が求められていたことは、本件における主たる動機とは考えられない。

むしろ、動機としては、粕屋自動車整備工場の元職員であるN氏（「自動車整備業者P」経営者）との癒着が疑われる。一般に、運輸（支）局への持ち込み車検代行手数料は数万円が相場と言われているところ、「自動車整備業者P」がJA粕屋に支払っていた「点検費用」は、6000円～9000円と破格である。「自動車整備業者P」はその実態が不明であるが（N氏は、自ら自動車整備をしていると説明するようであるが、自動車分解整備事業の認証を福岡運輸支局から受けている形跡がない）、相場に近い車検代行手数料を受け取って、JA粕屋に支払う破格の手数料との差額をそのまま自らの利益とすることが可能である。A氏は、元職員であるN氏の利益を図る動機で実行したと考えることが自然であろう。

このようにみると、本件不正行為ⅡはA氏及び元職員N氏のコンプライアンス意識欠如が最大の原因であり、そこには、上述した長年にわたる車両係の管理体制不備が影響していたものと考えられる。

ウ 業務手順書の未整備による牽制不十分

車両部門においては、事務手続マニュアルが策定されており、仕入や供

給に関する金銭的な事務フローは、一部不明瞭な点はあるものの、一応定められていたといえることができる。

他方で、整備や点検、検査業務にかかる業務フローを定めたマニュアル（業務手順書）は、これまで明確に策定されてこなかった。

自動車検査については道路運送車両法令が詳しい手続と手続違反した際の罰則を定めていることもあり、独自の業務マニュアル（業務手順書）を策定する必要性が認識されていなかったようである。また、口頭では、各職員の担当する車両の種類や、同一車両について整備担当者と検査担当者を原則として分けるといったルールがある程度決められていたようではある。

しかし、法令はあくまで必要不可欠な最低限の手続を定めたものにすぎないのであるから、各事業所の実情に応じた独自のマニュアルがなければ、多数の職員が一律的に誤りなく業務を進めることは困難である。また、ルールには必ず例外が生じるのであるから、どのような場合に例外を許容するのか、例外的取扱いをした場合に誰がどのような事後チェックを行うのかを定めておく必要があるところ、口頭で定めたおおまかなルールだけではそのような詳しい取り決めをすることは不可能である。

車両部門においては、文書化されたマニュアルがなかったために、職員が一律に守るべき業務フローが曖昧になりがちで、結果的に、現場を取り仕切る係長の裁量が大きくなりすぎ、A氏が恣意的に例外を作り出すことを可能とした。例えば、原則として整備は担当しないはずのA氏が、特定業者の持ち込み車両については特別に自ら整備することも特に不自然ではないことになる。結果的に誰も（A氏も）整備を実施していない車両についてA氏が検査することが可能となってしまった。

以上のとおり、業務フローに関する明文化されたマニュアル（業務手順書）が策定されていなかったために、正しい手順を踏まない不正車検に対する牽制が不十分となっていたことが考えられる。

(3) 本件不正行為Ⅲについて

ア A氏自身の規範意識の欠如

A氏は、自らの知人あるいは元職員O氏を通じた車検依頼に関して、事務マニュアルに沿った請求手続をせず、顧客との間で大幅に値下げした車検代等を決めて正規手続の外で請求し、現金で受け取る手口により、少なくとも53回にわたり合計約80万円を横領した。

言うまでもなく、横領は犯罪であり、多数回にわたりこれを実行したA氏の規範意識の欠如は疑いないところである。しかも、発覚を免れるため

に事務マニュアルは一切関連させない形で現金受領していたのであり、その手口は大胆かつ巧妙で、極めて悪質性が高いと言わざるを得ない。

イ 在庫管理・棚卸がA氏一人に任せきりであったこと

上述のとおり、車両部門においては、車両整備事務マニュアルが策定されていた。同マニュアルは、購買事務要領にある値引き処理の方法が具体的に盛り込まれていないなどの不備があったものの、請求事務フローはそれなりに整えられていたと評価できる。

本件では、A氏は、上記53件については、正規の請求事務フローに乗せず、独自に口頭で代金を請求して現金を受け取る手口を用いていた。例えて言えば、小売店のレジ係がレジを通さずに商品を知人に販売し、その代金をそのまま自らのものとするような典型的な横領手口である。請求事務フローをいくら整えても、完全にそれを外れた形で請求が行われると、それを見破ることはたしかに困難である。

もともと、かかる手口による横領は、在庫管理や棚卸に際して発覚することが多い。請求事務フローに乗らないで商品が提供されれば、在庫が合わなくなるのは当然である。本件においても、実際に車両整備はされていたようであり、車両整備に必要な部品類の在庫を使用していたはずであるから、棚卸に際して差異が生じ、横領行為を見破る契機となり得た。実際、本件不祥事発覚後に行われた実地棚卸では、理由不明の差益が生じたようである。

車両部門においては、棚卸マニュアルに従って、年2回の棚卸のほか月次の棚卸も実施していた。しかし、その棚卸作業はすべてA氏一人に任せられており、上司であるI氏は、A氏から報告を受けるにとどまっていた。A氏は、棚卸で差異が出ればそれを隠して報告し、報告書類の上では棚卸差異はほとんど生じていないように偽装されていたようである。このため、I氏がA氏の報告を虚偽と見破ることは困難であったと思われる。なお、内部監査においても、車両部門の棚卸に着目した監査はなされていなかったようである。

このように見ると、長年にわたり、A氏一人に在庫管理や棚卸作業を任せてしまったことそれ自体が横領の発覚を遅らせた原因というほかない。毎回とは言わないが、年1回でも他の職員が関与して棚卸を実施していれば、発覚を早め、あるいはある程度の牽制になったと思われる。あるいは、人事異動により、係長職を流動化することによる対応も考えられる。

このように人員配置にも起因している以上、在庫管理や棚卸の不備を直接の上司であるI氏のみでの責任とするのは躊躇われるところである。

ウ 上司による帳票の確認不足

もともと、上述したように、I氏は、A氏から報告される月ごとの車検台数と車検費用の計上数を比較すれば、請求事務フロー外での請求行為に容易に気付くことができたはずであるが、そのような観点での比較は一切されていなかった。

この意味では、I氏による帳票の確認不足が発覚を遅らせた一因であることは指摘せざるを得ない。

また上述したとおり、事務所内の印鑑管理が不適切であったことや、車両整備事務マニュアルどおりの運用となっていない点を内部監査で指摘されながら具体的な改善に至っていなかったことなど、全体的に管理監督が不十分であり、それがA氏による犯行を助長した一面があることも否定はできない。

第4 役職員の責任の検討

1 A氏

A氏は、本件不正行為を故意により実行し、法令に違反した。同人の本件不正行為は、犯罪行為にも該当するものであり、その責任は重大である。同人に対しては、令和4年12月1日付で、懲戒解雇処分がなされているところである。

2 I氏

I氏は、営農経済部長兼経済課長として、組織規程中の職制規程19条及び23条に基づき、営農経済部の所属職員を指揮し、自ら方針をたて営農経済部の所管事項を処理することを基本的職務とし、また同部経済課の所管業務全般の業務を処理する責任を負い、別表職務権限表による職務を遂行する責任を負っていた。

具体的には、同規程別表第3職務権限表に基づき、以下の権限と責任を有していた。

- リスク管理及び法令遵守（コンプライアンス）態勢の確立に関する事項について立案する
- 伝票、証憑書類の検証について決定する
- 供給価格の値引について決定する（部長としては10万円まで）
- 購買品の供給に関する事項を決定する
- 民間車検場（整備工場）の運営管理につき立案・決定する

しかしながら、I氏は、車両部門に係る道路運送車両法をはじめとす

る基本的な法令について必要な把握を怠っており、法令遵守態勢について立案しなかった。また、基本的な法令を把握していないために、行政庁から指定取消や業務停止処分を受けるリスクを正しく認識しておらず、業務手順書（業務マニュアル）の策定などの必要なリスク管理がなされていなかった。

内部監査においては、車両整備事務マニュアルが完全に運用されているとまではいえないことが度々指摘されていたが、I氏がその改善に着手した形跡は見られない。

また、伝票や証憑の検証が不十分であり、A氏が独断で行っていた大幅な値引処理についても把握しなかった。

前記のとおり、本件不正行為は、A氏の故意により、しかも巧妙になされたものであるが、以上の事情からすれば、I氏については、必要な職務遂行を怠り、これによりA氏の本件不正行為Ⅱ及びⅢを招いたと言わざるを得ない。よって、I氏には責任が認められる。

他方で、本件不正行為Ⅰについては、上述したとおりこれを牽制しあるいは見抜くことは困難であり、自動車検査員に対する一定の信頼も正当なものと考えられるから、これについてI氏の責任を問うことはできないと考える。

なお、I氏は、経済課長として、JA粕屋が令和2年4月に始めた新規事業である新電力の営業業務の処理に追われており、車両係の監督に十分な時間を割くことが困難であった。令和3年10月からは営農経済部長の職務も兼任することとなり、担当する業務が多岐にわたることとなり、各業務を丁寧に処理する余裕がなかったことは否めない。また、担当役員等から、車両係について特に報告を求められたこともないようであり、車両係の管理が後手に回ったのも仕方ない面がある。さらに言えば、本件不正行為Ⅱについては、I氏が経済課長に就任するより前から行われていたようであり、偶々不正が発覚した時点で課長職にあったI氏だけを強く非難することには躊躇を覚える。

具体的な処分を検討するにあたっては、このような事情を十分に酌む必要があると考える。

3 J氏

J氏は、本件当時、営農経済常務理事として、農業協同組合法30の3及び民法644条に基づく善管注意義務、農業協同組合法35条の2第1項に基づく忠実義務を負っており、JA粕屋の営農経済部門を統括する者として、リスクの種類・程度に応じた実効性ある内部監査体制を構築すべき立

場にあった。

また、職制規程別表第3職務権限表に基づき、車両部門に関して以下の権限と責任を有していた。

- リスク管理及び法令遵守（コンプライアンス）態勢の確立に関する事項について部長以下が立案したものを検証する
- 民間車検場（整備工場）運営管理について部長が決定した内容の報告を受ける

しかしながら、J氏は、車両部門について、部下であるI氏に対し、必要な法令の把握に努めるよう指示したり、リスク管理・法令遵守態勢について報告するよう指示したりした形跡は認められない。

また、車両整備事務マニュアルは整備されていたものの、内部監査においては、同マニュアルが完全に運用されているとまではいえないことが度々指摘されていたが、J氏がI氏に改善に着手するよう指示した形跡は認められない。

さらに、J氏は、常務理事に就任する前の令和2年4月から2年間は営農経済部長の職にあり、経済課車両係も担当部署の1つになっていたが、車両部門に関係する道路運送車両法をはじめとする基本的な法令について最低限の把握を怠っていた。そのため、法令遵守態勢について十分な検討ができていなかったものと考えられ、業務マニュアル（業務手順書）の策定などの必要なリスク管理がなされていなかった。

特に、近年はディーラーが運営する指定工場における不正車検が度々報道されるなどしており、車両係にコンプライアンス上の問題がないか注視すべきであったが、同理事はそれを怠ったものと言わざるを得ない。

前記のとおり、本件不正行為Ⅱ及びⅢは、A氏の故意により、しかも巧妙になされたものであるが、J氏については、担当役員としての善管注意義務が尽くされていなかったと評価せざるを得ない。他方で、本件不正行為Ⅰについては、A氏の直接の上司であるI氏によっても牽制・発見が困難であった以上、J氏についてもその責任を問うことはできないと考える。

なお、営農経済常務理事の職務は非常に多岐にわたっており、個別の業務に対して十分な時間を割いて監督することは困難である。また、特に本件不正行為Ⅱについては、J氏が営農経済部長に就任する以前から行われていたようであり、偶々不正が発覚した時点で担当役員であったJ氏だけを強く非難することには躊躇を覚える。

4 他の理事及び組合長

他の理事及び組合長は、やはり農業協同組合法30の3及び民法644条に基づく善管注意義務、農業協同組合法35条の2第1項に基づく忠実義務を負っていた。

他の理事及び組合長は、内部監査を実施して、監査室から報告を受けていた。しかし、車両係に関しては、車両整備事務マニュアルの周知はされているものの完全に運用されている状況とはいえないといった抽象的な指摘に留まっていたため、車両係における具体的なリスクを認識するまでには至っていなかった。

さらに、理事会は、購買事務マニュアルや棚卸マニュアルを策定しており、それは通常想定される不正行為を防止できる程度の機能と有用性を備えていたと評価できる。

前回の不祥事後には、令和3年10月に理事会にて再発防止策を決定し、その後も農林中央金庫福岡支店、福岡県信用農業協同組合連合会（以下「県信連」という。）、中央会も参加した進捗検討会議が毎月で開催されて、再発防止策への取組状況が確認されていたが、今回の不祥事件は、前回の不祥事件とは全く異なる要因に基づいて発生したものである。

たしかに、役員は、相互に監視義務を負っているが、担当外の監督状況にまで詳細に監視を及ぼすことは困難である。不正を予見すべき特別の事情がない限り、担当役員の監督不十分という不作為についてまで責任を負うとすることはできないと考えられるところ、本件については、不正を予見すべき特別の事情までは認められないものと考えられる。

第5 前回不祥事件後の再発防止の取組み

前回不祥事件後の再発防止の取組状況は、以下のとおりである。

なお、今回の第三者委員会設置の主たる目的は、本件不正行為に関する調査等であり、時間的限界もあること、再発防止策の中には取組期限を無期限とするものも多数存在することから、近時の進捗検討会議の状況等を確認するとともに、本件不正行為の調査の中で関連するものの指摘に止まる。

1 再発防止策の内容

令和3年3月に役員の間与する不正支出がなされたことが同年4月に判明し、その不祥事件を踏まえて、同年10月に開催された理事会において、別紙JA粕屋不祥事再発防止策（兼整備計画）記載の再発防止策を講じることが決定され、同年11月より取組みが開始されて現在も継続中である。

2 取組状況

(1) 進捗検討会議の検討状況

再発防止策への取組状況については、毎月1時間程度、農林中央金庫福岡支店、県信連、中央会も参加した進捗検討会議が開催され、J A粕屋から進捗状況の報告がなされている。

前記取組状況については、J A粕屋の自己評価であるが、いずれも計画通りとなっている。

(2) 内部監査の実施状況

再発防止策の1つとして内部監査の充実が求められていたが、J A粕屋においては、4名の専従職員（農業協同組合内部監査士3名を含む）で年度計画に基づいて内部監査が実施されている。この規模は、福岡県内と同規模であり、他のJ Aと比較しても平均的な配置状況である。

また、信用事業を実施するための各種体制整備基準に沿った体制整備がなされているかなどについて、年1回、農林中央金庫福岡支店、県信連、中央会が体制整備モニタリングを行なっている。この中で、内部監査の体制、実施状況についても確認がなされており、現在までのところ問題点の指摘はなされていないとのことであった。

(3) リスク管理課の充実

前回不祥事件の際には、リスク管理課の人員は2名であったが、再発防止策への取組みのために3名体制へと人員の拡充がなされている。

3 現時点の問題点

(1) コンプライアンス会議について

再発防止策の一環として、J A粕屋の各部署では、毎月1回のコンプライアンス会議が行われており、車両係についても、毎月1回のコンプライアンス会議が行われていたが、コンプライアンスを意識した内容となっていなかった。

今回、実質的内容を伴っていないコンプライアンス会議がなされていたことが判明したことから、他の部署で行われているコンプライアンス研修の内容について改めて確認し、内容に疑義があるものについては個別にヒアリングするなどして改善すべき点がないかを確認する必要がある。問題点があれば、研修の実が上がるように改善がなされるべきである。

(2) 職員行動自主点検表について

職員行動自主点検表が年2回の頻度で提出されているが、近時のものを確認すると、その内容は質問について判断の欄に○を付けさせるというものであり、形式的なものである。車両係職員からも職員行動自主点検

表の提出はなされていたが、A氏は法令を遵守しているかという質問に○を付けるなどしており、実態を伴わない回答が散見される。

現在も、職員行動自主点検表の項目については、随時見直しがなされているようであるが、例えば、業務に関連して自らの良かった点や悪かった点などについて具体的なコメントの記載を求めたり、さらには個別の職員に自主点検表についてヒアリングする時間を設けるなど、職員行動自主点検表が職員自身のコンプライアンス意識等により実効性を持つよう工夫することが期待される。

第6 再発防止策

本件不正行為が生じた最も大きな原因は、A氏自身の遵法精神の欠如にあるが、その他にも原因となる様々な背景がある。特に、整備をしないままになされた不正車検は少なくとも2年間にわたるものであり、このような長期にわたる不正行為が2度と行われることがないよう、徹底した再発防止策を講じることが必要である。

1 法令、コンプライアンスに関する研修の充実

本件不正行為のうち、本件不正行為Ⅰ、本件不正行為Ⅲについては、A氏個人のコンプライアンス意識の欠如によるものであり、このような行為が許されないこと、このような行為の結果、どういう責任を負うかについて、役職員に改めて研修などで周知する必要がある。

加えて、本件不正行為Ⅱについては、I氏、J氏も、本件不正行為の発覚まで違法性を明確に認識していなかったものであり、車両係の職員の中にもそれが違法であり、指定の取消にまで至る行為であることの認識がない者もいた。

事業に関連する法令や基本的な知識の理解、習得は、事業の適切な遂行にとって必要不可欠なものであり、それは研修や自己研鑽によって培われるものである。これらはコンプライアンスを考える上で、前提となるべきものであって、法令や知識の理解、習得をおざなりにすることはできない。

過去の不祥事件の再発防止策の一環として、JA粕屋の各部署では、毎月1回のコンプライアンス会議が行われており、車両係においてもその会議自体は行われていたが、その主眼は目標（ノルマ）に対する進捗状況の確認に置かれていた実態があった。車両係の職員において、道路運送車両法を含めた法令の研修やコンプライアンスを意識した研修が行われたという意識はなく、その会議はコンプライアンス意識の醸成をもたらすものではなかったものと言わざるを得ない。

今後は、より具体的に問題を意識させるために、自動車検査員が毎年義務づけられている研修の内容などを材料に、不正車検が問題になった具体的な事例についてのケーススタディを会議の議題に盛り込むなどして、研修の充実が図られるべきである。

2 人員配置等の改善

(1) 車両係における業務担当について

本件不正行為が行われた原因の1つとして、車両係における請求事務がA氏1人に集中していた点が挙げられる。請求事務が集中することで、個別案件について請求書を送付するか否かを担当者が他者の目が行き届かないところで自由にすることができることになるため、このような作業環境を作り出さないことが肝心である。

本件不正行為が発覚した後、現時点では、自動車検査員の資格を有するB氏が請求事務を担当しており、その他の整備担当者との間で作業内容と請求内容の相互確認を行うことで、請求書の確認業務が1人に集中することはなくなっているとのことである。請求事務に複数人が関与することになったことは、今後の再発防止にとって必要かつ有益なものであり、有効な施策として評価できる。

他方で、請求事務のうちの請求書発行業務自体は、B氏1人に任せられている状況であるとのことであるが、本来、車両整備事務マニュアルでは、整備担当者が請求書の出力等を行うこととなっており、整合性が取れているのかについて疑義がある。1人に請求書の出力等の業務が集中することで業務過多になる状況があるとすれば、職員間に業務量の格差が生じるなど職場内の不満が生じかねない部分もあり、請求書の出力等を担当する担当者を複数にするなどして、適宜分業を行うことについても検討がなされるべきである。

(2) 経済課長について

本件不正行為の発覚後、現時点においても、経済課長は、I氏が兼務している状況にあるが、前記のとおり、営農経済部は、経済課のほか、営農企画課、営農販売課も含めて担当する業務内容は多岐にわたっている。

元々、農機部門、車両部門だけで、農機車両課という別の課がもうけられていたほど、車両部門は専門的な部分がある部署であり、経済課はこれに加えて生活組織係も所管しており、営農経済部長が兼務する形では、時間的、物理的にも、真に十分な監督が行えるかについて疑義を抱かざるを得ない。

実際、本件不正行為が行われていた時期には、I氏の業務が多岐にわたったことなどから、車両係の実態を十分に把握しておらず、車両係との間の意思疎通が不足していたこともうかがわれた。

今回、指定自動車整備事業の取消という重大な処分を受けた部門について、内部統制の充実をはかり、コンプライアンスを徹底するためには、兼任ではない経済課長により業務にあたる必要があると考えられる。

(3) 指定整備事業に関連した人員配置

現在、JA粕屋の指定自動車整備事業については指定の取消がなされており、今後、改めて指定自動車整備事業の運営を行うかは現状では判然としないが、仮に、再度指定自動車整備事業の運営を行うのであれば、今回のようなことが2度と起こらないような態勢の構築が必須である。

この点、指定整備事業における事業場管理責任者、整備主任者、自動車検査員を1人で兼務することができる場合があるようであるが、それは全ての業務を確実に実施することが認められる場合に限定されている。

業務フローが曖昧であったことが本件不正行為の一因となったことを考慮すると、JA粕屋において兼務により指定整備事業における業務体制を構築することは相当ではない。現時点で、農機係長が車両係長を兼務し、業務にあたっており、一定の牽制効果はあるものと考えられるが、他方で、農機係長には車両整備に関する特段の知識があるわけでもないこと、農機係自体も内部監査での指摘事項があるなどその業務の充実を図る必要に迫られていることを考慮すると、その体制を維持したままにすることには無理があると言わざるを得ない。

本件不正行為のような不正行為を未然に防ぐためには、相互の牽制が効く形での人員配置のあり方を検討すべきであるし、一度指定の取消を受けた指定自動車整備事業について再度取り組むのであれば、改めて、指定整備事業適正運営マニュアルに沿って、車両係の職員に事業場管理責任者、整備主任者、自動車検査員、整備担当者の役割を明確に認識させる必要があるほか、兼務のない経済課長に事業場管理責任者を担当させることなども含めて、より一層相互の牽制が効く形での人員の配置のあり方を検討すべきである。

3 印鑑の管理の改善等

本件不正行為の中では、A氏が、当該人物の了解を得ていないのに、当該人物の名前を指定整備記録簿等に記載したり、車両係の職員から預かって

いた印鑑を押捺したりするなどの行為が多数散見されており、車両係の職員もそのことを深く追及したり、自らの名前がA氏に使用されていることについて殊更意識しないままとなっていたように見受けられる。このことも業務フローが曖昧となっていたことに起因するものと思われる。

本来、他人名義の冒用は刑法159条の私文書偽造罪等の犯罪にもなり得る行為で許されないし、行為者の責任の所在を曖昧にしてしまうようなケースもあり、この点もあってはならないことである。

以上に対しては、自らの印鑑が押印された場合には印影記載の人物がそれを了解したとされる危険があることについて当該職員に明確に認識させるとともに、自らの印鑑は自らの責任で管理することを徹底する必要がある。

また、指定整備記録簿等の作成にあたって、他人名義を使用する必要がある場合についても、同人の了解を事前に取り付けて行うことなどについて指導が徹底されるべきである。

4 業務フローの策定等

本件不正行為の際には、車両整備事務マニュアルや購買事務要領などの事務マニュアルは存在したが、業務フローなどの業務に関するマニュアルはなく、指定整備事業適正運営マニュアルについても備え付けられているかが曖昧で、少なくともその内容が明確に意識されてはいなかった。

指定自動車整備事業の指定は取り消されているものの、現状の業務フローを作成し、明確化することは、内部統制のために有益である。

本件不正行為が発覚した後に、リスク管理課にて車両係の業務フローが作成されているとのことであり、このこと自体は再発防止策の1つとして評価できるが、請求事務のさらなる改善、人員配置、その他JA粕屋の状況の変化を踏まえ、その業務フローは適宜改訂のうえで充実したものとすることが期待される。

また、車両整備事務マニュアルは、整備担当者が請求書を出力するという記載となっているが、適宜牽制が効く形とした上で、業務フローと車両整備マニュアルの整合性をとった改訂がなされるべきである。また、値引きについては、組織規程職制規定により決裁権の所在は明らかであるものの、値引きプロセスが車両整備事務マニュアルに盛り込まれていない。この点についても改訂が必要と考える。

5 内部通報制度の一層の周知

本件不正行為のうち、A氏が整備のないまま車検を通していたことについては、自動車検査員の資格を有する者であれば、それを認識することがで

きる場面もあったのではないかと考える。A氏が上司である関係で、直接A氏に申し出ることができないという心情自体は理解できないわけではないが、違法であることを認識しながらそれが黙認されるような状況はあってはならない。

そのような場合に利用されるべきなのが、内部通報制度であるが、残念ながらその制度が有効に機能しているとは言い難い。内部通報制度の利用について、粘り強く周知を続け、より一層の周知が図られるべきである。

第7 結語

J A粕屋は、指定自動車整備工場の運営によって、国の検査の一部を任せられ、車検について公的な立場にあったが、本件不正行為により、最終的には指定自動車整備事業の指定の取消という重大な処分を受け、その業務を行うこと自体ができなくなった。J A粕屋が本件不正行為によって失った社会的信用は極めて大きい。

失われた信用を取り戻すためには、多大な時間と労力を要するものと思料されるが、役職員一丸となって取り組んでいただきたい。

以上