

自動車の型式指定審査におけるメーカーの
不正行為を防止するためのタスクフォース

最終とりまとめ

平成28年9月16日

<目次>

I. はじめに	1
II. 型式指定審査に係る現状の整理・分析	
1. 自動車の型式指定制度等の概要	2
2. 基準適合性審査に用いるデータ	3
3. 不正行為が行われた背景	3
III. 自動車メーカーの不正行為を防止するための審査方法の見直し	
1. 審査方法見直しの基本的な考え方	4
2. 審査方法見直しの具体的内容	
(1) 自動車メーカーから提出されるデータに関するチェック	5
(2) 不正の有無の検証	6
(3) 不正を行った自動車メーカーに対する制裁措置	6
(4) 不正を行った自動車メーカーに対する審査の厳格化	7
(5) 型式指定後の監査・調査	7
(6) 不正を行った自動車メーカーに対する不利益処分、罰則の適用	8
3. 今後の課題	9
IV. その他自動車メーカーの不正行為を防止するために必要な措置	
1. 燃費・排出ガス試験法の国際調和の推進	9
2. ばらつきを抑える趣旨がより明確な走行抵抗測定方法の導入の前倒し	10
3. 燃費表示方法の改善	10
4. 相互承認に関する国際的な協調	10
5. 自動車メーカーの開発・認証業務に係る不正行為の通報窓口の設置	10
V. おわりに	11

I. はじめに

平成28年4月20日、三菱自動車工業株式会社（以下「三菱自動車工業」という。）より、同社が製作した自動車の型式指定申請の際、本来の燃費値よりも良い値とするために、燃費・排出ガス試験において設定する走行抵抗値を法令で定めた試験方法と異なる不正な方法で算出し、かつ、これを不正に操作して国土交通省に提出していた¹旨報告があった。

また、三菱自動車工業の不正の発覚を受け、他の自動車メーカー及び輸入事業者に対し、同様の不正行為の有無について調査報告を求めたところ、5月18日、スズキ株式会社（以下「スズキ」という。）より、法令で定めた試験方法と異なる不正な方法で走行抵抗を測定していた²旨報告があった。

さらに、三菱自動車工業は、軽自動車4車種以外の現行販売車9車種について、4月20日の不正発覚後、三菱自動車工業が法令で定める試験方法により走行抵抗を再測定する際に、ばらつきを抑えた上で走行抵抗を測定するとの試験法の趣旨に反し、測定したデータから走行抵抗値の低いものを抽出するという不正な取扱いを行っていた。そのような事態に至った経緯等を調査するため、国土交通省が9月2日に立入検査を行い、その結果、測定現場における法令遵守意識の欠如と、経営陣のチェックの欠如³が改めて明らかになった。

一連の三菱自動車工業及びスズキの不正行為は、自動車の型式指定審査の信頼性を根本から損なうだけでなく、わが国の自動車産業への信頼を傷つけ、自動車ユーザーにも大きな不信感を与えるものである。両者においては、今回の不正行為について十分に反省するとともに、二度とこのような不正を行うことのないよう、再発防止のための具体的な対策について真剣に取り組むべきであり、国においても、その進捗状況について厳しくチェックしていく必要がある。

¹ 三菱自動車工業は、①法令で定められた「惰行法」と異なる走行抵抗の測定方法を使用していたこと、②走行抵抗値を根拠なく改ざんしていたこと、③走行抵抗を実測せず、既存の車両の走行抵抗データから変更分を机上計算して走行抵抗値を設定していたこと等が判明している。

² スズキは、走行抵抗の測定にあたり、法令で定められた方法（惰行法）により実施することなく、装置毎に実測した走行抵抗値を積み上げる方法で行っていたこと等の不正を行ったことが判明している。

³ 三菱自動車工業は、①平成24年の段階で、測定回数に上限を設けず最も走行抵抗が低くなるデータを選択するという、法令の趣旨に反する社内ルールを策定し、それに従って今回の再測定を行っていたこと、②国が自ら行った走行抵抗の再測定においては、原則として5回測定し、最高値及び最低値を除いた3回分を選択することとしていることを認識した後も、走行抵抗の再測定の方法を改めなかったこと、③複数の台上燃費試験の結果から最も良い燃費値を選び公表したこと、④経営陣は、①～③の取扱いに関し、異常値を排除すべきとの法令の趣旨の徹底や、具体的な測定方法についてのチェックを行っていなかったこと等が判明している。

一方で、このような不正が生じた背景には、自動車の型式指定審査に当たり、国及び独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）において行う国内自動車メーカー及び輸入事業者（以下「自動車メーカー」という。）から提出されるデータの審査方法や、一部自動車メーカーにおいて走行抵抗の測定に係る試験法の趣旨が徹底されていないこと等の課題があることが明らかになった。このため、今般の不正事案を踏まえ、早急に審査方法や走行抵抗の測定に係る試験法の見直しを行うとともに、不正を行った自動車メーカーに対し不利益処分や罰則の適用ができるよう制度の見直しを行い、自動車の型式指定審査における自動車メーカーのコンプライアンスの徹底を図らせることにより、自動車の型式指定審査における同様の不正行為の抑止と再発防止を図る必要がある。

本タスクフォースは、4月28日から6回にわたって議論を行い、6月10日の中間とりまとめを経て、外部有識者の意見等も踏まえつつ、二度とこのような自動車メーカーによる不正行為を生じさせないという決意のもと、自動車の型式指定審査における自動車メーカーの不正行為を抑止・防止するための措置について検討し、最終報告としてとりまとめた。

Ⅱ. 型式指定審査に係る現状の整理・分析

1. 自動車の型式指定制度等の概要

自動車は、通常、同一で均一な構造、装置、性能を有するものとして大量生産されるため、自動車の安全性の確保及び環境の保全を図るには、これらの大量生産車について、流通・使用過程に入る前に安全性等についての審査を行い、保安基準に適合するかどうかをチェックすることが効率的であることから、道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「車両法」という。）第75条に基づく自動車の型式指定制度が設けられている。大量生産車については、自動車メーカーからの申請により、その流通使用過程に入る前に保安基準への適合性及び製作される自動車が均一性を有するかどうかについての判定を行った上で型式の指定を行い、当該型式指定を受けた自動車については、新規検査、新規登録時の現車提示を省略することができる。

また、自動車メーカーは、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和54年法律第49号。以下「省エネ法」という。）に基づき、消費者に対し燃費性能

の比較を可能とし、より燃費性能の良い自動車の普及を促進する目的から、販売する自動車について、型式指定時に国土交通大臣が算定した燃費値を表示することが義務付けられている。

なお、自動車の型式についての指定に関する事務は国土交通大臣が実施主体となっているが、国土交通大臣は、車両法第75条の5の規定に基づき、当該自動車が保安基準に適合するかどうかの審査を機構に行わせることとしており、機構における型式指定審査の際に燃費値の測定を行っている。

2. 基準適合性審査に用いるデータ

自動車の型式指定審査において、当該自動車が保安基準に適合しているかどうかの確認に用いるデータは、概ね以下の3つに分類される。

- (1) 機構が自ら測定しているデータ
 - ・乗用車の衝突性能
 - ・歩行者保護性能 等
- (2) 自動車メーカーから提出を受け、試験の中でその真正さを確認しているデータ
 - ・灯火器の取付位置及び状態
 - ・車体表面の突起 等
- (3) 自動車メーカーから提出を受け、そのまま試験に使用しているデータ⁴
 - ・乗用車用排出ガス・燃料消費率試験における走行抵抗値
 - ・DPF（ディーゼル微粒子除去装置）等の周期的に作動する装置に係る排出ガスの補正係数
 - ・派生型車両の横滑り防止装置に係るシミュレーション結果 等

3. 不正行為が行われた背景

自動車の型式指定審査において、走行抵抗については、一定の気象条件の下で測定する必要があることや複数回にわたり測定する必要があることなど、機構が審査時に全てを測定することが困難であるため、自動車メーカーとの信頼関係を前提にデータの提出を受けていたが、当該データについて妥当性を十分確認しておらず、自動車メーカーが行う走行抵抗の測定現場への立ち会いを行い、自動車

⁴ (3)の項目について、本タスクフォースにおいて精査したところ、自動車の型式指定審査に係る全209試験のうち13試験で扱われるデータの一部である7データが存在することがわかった。内訳は、燃費・排出ガスに関するものが3データ、ブレーキに関するものが3データ、トラック等の車体強度に関するものが1データである。(別紙1参照)

メーカーがばらつきを抑えた上で走行抵抗を測定するとの試験法の趣旨に従って社内試験を行っているかどうか確認していなかった。また、走行抵抗のほか2.

(3) のデータについても、走行抵抗と同様に自動車メーカーからデータの提出を受けている状況にあった。

これら自動車メーカーから提出を受けて試験に使用するデータに関しチェックする仕組みが不十分であったことと、自動車メーカーが社内試験を含め法令で定める試験法の趣旨に従って試験を行っているかの確認が不十分であったことが、今般の走行抵抗値に係るデータの不正について、型式指定審査時にチェックすることができなかった背景にあったものと考えられる。

Ⅲ. 自動車メーカーの不正行為を防止するための審査方法の見直し

1. 審査方法見直しの基本的な考え方

型式指定審査における自動車メーカーによる不正行為を抑止し再発を防止する観点から、特に以下の視点に留意して審査方法の見直しを行う。これらの措置が重層的に効果を発揮することにより、自動車メーカーに対する型式指定審査に係る不正行為の抑止・再発防止効果として機能することを実現する。

- (1) 自動車メーカーから提出を受けて試験に使用している7データについて、機構が自動車メーカーにおけるデータ測定現場への抜き打ちでの立ち会い等による確認を行い、提出されるデータの妥当性を確認する。
- (2) 審査において不正行為がある又は疑われる場合には、機構が技術的検証を自動車メーカーに協力させた上で実施する。
- (3) 不正行為が発覚した場合は、国が不正の公表や不正を行った自動車メーカーの審査を停止する等の厳しい制裁措置を採る。
- (4) 不正を行った自動車メーカーに対し、以後の型式指定審査において機構自らが立ち会う審査を増加する等、他者に比べ厳格な審査を行う。
- (5) 型式指定後においても、国が自動車メーカーに対する監査・調査を行い、不正が無いかどうかを継続してチェックする。
- (6) 不正を行った自動車メーカーに対し、型式指定の効力を停止する措置や虚偽の申請に対する罰則の適用等の不利益処分、罰則が適用されるようにする。

2. 審査方法見直しの具体的内容

1. の基本的な考え方に沿って、型式指定審査における自動車メーカーによる

不正行為を抑止と再発防止を図るため、以下の通り審査方法の具体的内容を示す。これら見直し策について、可能なものから速やかに実施しているところであり、引き続き、法令改正等による制度上の措置について速やかに行うこととする。(別紙3参照)

(1) 自動車メーカーから提出されるデータに関するチェック

自動車メーカーから提出を受けそのまま試験時に用いている7データの妥当性の確認について、事前にメーカーから走行抵抗値等のデータの測定スケジュールを入手の上、メーカーに事前に知らせずに機構職員が測定現場へ立ち会う抜き打ちでの試験の実施や、一定頻度でメーカーから提出されるデータを選定し、実車による試験結果等とデータの突合せを行う抜き取りによる確認を行う方法に見直すこととする。これら見直しを行うにあたり、効果的かつ合理的に審査を行う観点も踏まえつつ、適切に審査を行うために必要な立ち会い頻度等の具体的な運用方法を機構において設定する。

なお、上記の審査を行うにあたり必要な審査手数料の見直しを行うとともに、過去に機構が確認した試験結果の活用方法の見直し等、7データに係る審査以外の項目についても、必要に応じ、審査方法の見直しを実施する。

【措置】[機構による措置]

- ①燃費・排出ガス試験に関する3データ：抜き打ちでの測定への立ち会い
自動車メーカーにおけるデータ測定について、抜き打ちで機構職員が立ち会い、データの妥当性を直接確認する。
- ②ブレーキ試験に関する3データ：抜き取りでのデータ突合せ
自動車メーカーから提出されるデータについて、抜き取り方式により実際の測定データとの突合せを行い、データの妥当性を直接確認する。
- ③車体強度に関する1データ：全てのデータを確認
自動車メーカーから提出されるデータについて、データの算出プロセスを確認し、その妥当性を直接確認する。

【期待される効果】

これまで自動車メーカーから提出を受けそのまま試験に使用していた7データについて、抜き打ちでの立ち会い試験等を行うことにより、不正行為の抑止効果が期待される。

(2) 不正の有無の検証

自動車メーカーによる型式指定申請に係る不正行為又はその疑義が発覚した場合、以下のとおり不正の有無やその内容について検証することとする。

【措置】[機構による措置]

①機構における技術的検証

不正行為又はその疑義が発覚したデータ等について、機構が技術的検証を行い、不正の有無やその内容を確認する。その際、機構内に技術的検証を行うための体制を整え、国と状況を共有しつつ実施することとし、また、当該自動車メーカーに必要な協力をさせた上で検証を行う。

②疑義に関係する当該自動車メーカーの他車種の審査の一時停止

機構における技術的検証の間は、当該審査に加え、並行して行っている当該自動車メーカーの審査のうち、疑義に関係する他車種の審査を一時的に停止する。

【期待される効果】

機構による技術的検証の間、当該自動車メーカーの審査が一時的に停止することにより、当該自動車メーカーは、開発、生産・販売スケジュールが影響を受けることとなる。このため、不正行為の抑止効果が期待される。

(3) 不正を行った自動車メーカーに対する制裁措置

(2) の検証により自動車メーカーが不正を行ったことが確認された場合、以下のとおり措置することができることとする。

【措置】[国、機構による措置]

①不正の公表

②当該型式指定申請の却下

③当該自動車メーカーによる全容解明及び再発防止策の報告までの間、並行して行われている当該自動車メーカーの他車種の審査の一時停止

【期待される効果】

不正を行った自動車メーカーは、不正の公表による社会的制裁や当該型式指定申請の却下という制裁を受けるとともに、全容解明及び再発防止策の報告までの間当該自動車メーカーの他車種の審査が一時的に停止されることによる開発、生産・販売スケジュールの遅れという制裁を受けるとなるため、不正行為の大きな抑止効果が期待される。

(4) 不正を行った自動車メーカーに対する審査の厳格化

不正行為を行った自動車メーカーに対しては、その後の型式指定申請について、一定期間、不正に関連する試験項目について、全ての試験対象車両の試験を行うとともに、標準処理期間にとらわれない厳格な審査の実施等の措置をとることとする。

【措置】〔国、機構による措置〕（別紙2参照）

- ①不正に関連する試験項目について、原則、機構の施設において全ての試験対象車両の試験を実施
- ②①以外の試験項目について、機構が立ち会う審査の増加
- ③標準処理期間にかかわらず厳格な審査を実施 等

【期待される効果】

不正を行った自動車メーカーは、不正発覚後の型式指定審査において、一定期間、標準処理期間にとらわれない厳格な審査がなされ、審査期間の長期化による開発、生産・販売スケジュールの遅れという影響を受けることから、当該自動車メーカーの不正行為の再発防止に加え、不正行為の抑止効果が期待される。

(5) 型式指定後の監査・調査

自動車メーカーが型式指定を取得した後も、以下の通り、国が車両法に基づく報告徴収及び立入検査（監査）や調査を実施することとする。

【措置】〔国による措置〕

- ①生産ラインからの実車抜き取り確認
型式指定を受けている自動車について、工場の生産ラインから実車を抜き取り、自動車メーカーから提出されるデータについて実車による確認検査を行い、不正の有無を確認する。
- ②自動車メーカーの型式指定申請プロセス、社内規定等のチェック
自動車メーカー各社の型式指定申請プロセスに係る規定、認証に関する社内試験の実施手順、プログラム等の技術規定等が法令の趣旨に沿って策定されているかや、意思決定への経営陣の関与や法規・認証部門の独立性・発言力が確保されているか等、自動車メーカー各社において、型式指定申請プロセスや社内試験が適切に行われ、コンプライアンスに関する体制・制度が有効に機能しているかについて、本社等への立入検査により把握・確認するとともに、必要に応じ改善のための指導を行う。

- ③使用過程車に対する抜き取りでの路上試験による排出ガスの確認
型式指定後の使用過程車に対する抜き取りでの路上試験による排出ガスの確認について、別途「排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会」等において検討を進める。

【期待される効果】

型式指定審査後も国が監査・調査を実施し不正の有無を確認することにより、不正行為に対する抑止効果が期待される。また、自動車メーカーの型式指定申請プロセスにおける法規・認証部門の役割等といった法令遵守のための取組状況について確認、指導を行うことにより、自動車メーカーのコンプライアンスの徹底が図られ、不正行為の抑止効果が期待される。

(6) 不正を行った自動車メーカーに対する不利益処分、罰則の適用

今後同様の不正事案に対して罰則が科され、また、罰則を受けた場合にその事実が公にされることを明確にすることにより不正行為の抑止、再発の防止を図る観点から、虚偽の申請により型式の指定を受けた者に対する不利益処分及び罰則を導入する。これらの措置は、自動車メーカーによる型式指定審査における不正行為の抑止・防止を可及的速やかに図る観点から、現行の車両法体系の規定を活かし、省令改正により早急を実施する。

【措置】

①虚偽の申請に対する不利益処分

(i)型式指定にあたり申請者が提出する申請書及び関連して提出することとされている書面（保安基準に適合することを証する書面、燃費値が記載された諸元表等）について、虚偽の記載をしてはならない旨の規定を新たに設ける。

(ii)(i)の規定に違反した場合、期間を定めて指定した型式の効力を停止することができることを新たに規定する。

②虚偽の申請に対する罰則

①(i)の措置により、申請書等に虚偽の記載があった場合、現行の車両法の規定により罰則が適用されることとなる。

【期待される効果】

当該不正のあった型式の自動車について、国及び機構による検証により、安全・環境性能に関する保安基準適合性の再確認や燃費値の再確定等が行われるまでの間、当該自動車が型式指定自動車として市場に流通すること

を停止することができることとなるとともに、不正を行った者に対する行政罰が適用されることとなる。これらの措置により、今後同様の不正事案が生じた場合に厳正な処分が行えるようになるとともに、自動車メーカーに対する不正行為の抑止・防止に大きな効果が得られるものと期待される。

3. 今後の課題

本とりまとめに基づく制度の見直しにより、喫緊の課題である虚偽の申請を行った者に対する不利益処分や罰則の適用が可能となり、不正行為の抑止・再発防止効果として機能することが期待される。一方で、更なる不正行為の抑止効果を高める観点からは、型式指定に関する罰金の額の引き上げ、法人重課や金銭的処分として実施される課徴金制度の導入等、他法令の制度との比較検証も含めた制度改正の検討を行うことが課題として挙げられる。

今後、本とりまとめを受けて実施される審査方法の見直しや、不正を行った自動車メーカーに対する審査の厳格化、不利益処分や罰則の適用等の対策の効果を検証した上で、ユーザーの視点に立った自動車の安全・環境性能の確保・向上のための合理的な制度を目指し、更なる不正の抑止対策のための諸課題の解決に向けた検討を行う。

IV. その他自動車メーカーの不正行為を防止するために必要な措置

Ⅲ. の審査方法の見直しの他、型式指定審査における自動車メーカーによる不正行為の抑止と再発防止を図るための措置について、以下の通り対策の具体的内容を示す。(別紙3参照)

1. 燃費・排出ガス試験法の国際調和の推進

今般の不正行為は、燃費・排出ガス試験において設定する走行抵抗について法令で定めた「惰行法」と異なる不正な方法で計測等を行っていたものである。わが国が議論を主導し日欧米を始めとする各国の協力のもと、2014年3月に国連において成立した「乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)」は、日本と欧州の測定方法をベースとしつつ現在の日本の惰行法よりも厳しい要件で実施する惰行法が定められていることから、わが国へのWLTPの早期導入を図り、より厳格化され、かつ、国際調和した試験方法に改めることとする。

2. ばらつきを抑える趣旨がより明確な走行抵抗測定方法の導入の前倒し

国土交通省が三菱自動車工業の車両を対象に実施した確認試験の結果、三菱自動車工業は、走行抵抗の測定において、ばらつきを抑えた上で走行抵抗を測定するとの試験法の趣旨に反し、測定したデータから走行抵抗値の低いものを抽出する不正な取扱いを行っていたことが確認された。これら測定データの取扱いについては、WLTP の導入によりデータのばらつきを抑える趣旨がより明確にされた測定方法となるが、今回の不正な取扱いを踏まえ、新たな測定方法の早期導入を図るとともに、自動車メーカーによる走行抵抗の測定時の立ち会い等により、その徹底を図っていくこととする。

3. 燃費表示方法の改善

自動車メーカーは、省エネ法に基づき、販売する自動車について、型式指定時に国土交通大臣が算定した燃費値を表示することが義務付けられており、これにより、消費者に対し燃費性能の比較を可能とし、より燃費性能の良い自動車の普及を促進してきたところである。実際の走行環境では、気象条件や渋滞等の走行条件の違いに加え、エアコン等の電装品の使用等により、一般に実走行時の燃費値が表示される燃費値を下回る状態にある。このため、表示される燃費値と実走行時の燃費値の差がより小さいものとなるよう、WLTP を導入した上で、走行環境の違いに対応した新たな燃費表示方法を導入すべく検討を進める。

4. 相互承認に関する国際的な協調

自動車の安全・環境規制については、「国連の車両・装置等の型式認定相互承認協定」（58年協定）に基づいて装置や部品について各国間の相互承認が行われており、58年協定に加盟した締約国間では、他国が交付した認可証を有する装置等について、自国基準適合品として取り扱う義務が生じる。

II. 2. (3) の7データのうちブレーキについては、わが国が取り入れている相互承認の対象となる装置であるため、審査方法の見直しにあたっては、58年協定の規定も踏まえ、国際的な協調のもとで実効性を確保する必要がある。

5. 自動車メーカーの開発・認証業務に係る不正行為の通報窓口の設置

本タスクフォースにおける検討を踏まえ実施される型式指定審査の見直しや厳格化、型式指定取得後の監査・調査、不正行為を行った者に対する不利益処分や罰則の適用等の措置が重層的に効果を発揮することにより、型式指定申請に係る不正行為の抑止・再発防止方策として十分機能することが期待される。これに

加え、自動車メーカーによる不正を根絶するためには、一義的には各自動車メーカーの役職員が、法令違反または法令違反のおそれがある行為について各組織で情報共有し自ら是正することが必要であるが、そのような自浄作用が働かない場合や隠蔽が行われた場合等には、国又は第三者へ公益通報がなされることが、結果的に自動車ユーザーや当該自動車メーカーにとって最善の選択となる。このため、国土交通省自動車局のウェブサイトにおいて自動車メーカーの開発・認証業務に係る不正行為の通報窓口を設置し、通報内容から自動車メーカーの開発・認証業務に係る不正行為が行われている可能性があると判断した場合には、自動車メーカーに対する調査等を実施する体制を整備する。

V. おわりに

自動車は、ユーザーが自由に快適に移動することができる利便性を有し、もはや社会システム上欠くことのできない重要な輸送・交通手段である一方、交通事故を引き起こしたり環境に負荷を与えるなど、安全・環境に関するリスクを有するものである。このため、自動車の安全性の確保や公害の防止、環境の保全を目的として、車両法や省エネ法等により、自動車の構造・装置についての安全・環境に係る技術基準や燃費基準等が設けられている。自動車メーカーは、社会のニーズに応じることのできる技術力のみならず、安全・環境に対する高い意識と倫理感を持ち、コンプライアンスの徹底を図る責任を有しており、また、これらは自動車メーカーたる資質として当然有しなければならないものである。

今般不正を行っていたことが明らかとなった三菱自動車工業及びスズキにあっては、その不正行為について十分反省するとともに、二度とこのような不正を行うことのないよう、経営陣のみならず現場も含めた社員一人一人が再発防止策に真剣に取り組み、ユーザーの不信感の払しょくと自動車産業の信頼回復に向けて誠実に努める必要があり、国はその取り組み状況について引き続き厳しくチェックしていくことが求められている。また、他の自動車メーカーにおいても、一連の不正事案を他山の石として、コンプライアンスの徹底について、今一度再確認することが望まれる。

国、機構及び自動車メーカーそれぞれが不正行為の抑止・再発防止のための措置について確実に取り組み、今回のような事態を根絶することが、今般の不正行為によるユーザーの不信感の払しょくと自動車産業の信頼を回復する唯一の道である。

なお、三菱自動車工業については、不正行為が明らかになった後の燃費値の再測定においても、法令で定めた試験法の趣旨に反する不正な取扱いを行っていたという常軌を逸する事態が生じていたことや、現場に対する法令の趣旨の徹底や、再測定の具体的な方法についてチェックを行う体制の構築を行わず、自らチェックも行っていないことが明らかになった。三菱自動車工業は、今や自動車メーカーたる資質の有無を問われていると言っても過言ではなく、問題意識と職業倫理の欠如、経営陣と現場の情報共有の不徹底、不正を繰り返す企業体質といった根源的な課題への対応が求められている。

型式指定審査において使用される自動車メーカー提出データ一覧

自動車の型式指定審査において、自動車メーカーから提出されるデータをそのまま使用しているものは以下のとおりである。

※用語の解説は、次ページ参照。

	データ	概要
①	【燃費・排出ガス試験】 乗用車の走行抵抗値	燃費・排出ガスの測定にあたり、シャシダイナモメータへの負荷の設定に用いる走行抵抗値について、メーカー提出データを使用。
②	【燃費・排出ガス試験】 ディーゼル自動車のDPF（ディーゼル微粒子除去装置）等の周期的に作動する装置に係る排出ガスの補正係数	台上試験の走行距離（JC08モードでは約8km）では通常生じないDPFの再生等による排出ガス値の悪化要因を補正するための係数について、メーカー提出データを使用。
③	【燃費・排出ガス試験】 ハイブリッド車等のバッテリーの充電状態に応じた排出ガスの補正係数	台上試験で再現できないバッテリーの使用状態を補正するための係数について、メーカー提出データを使用。
④	【車枠の堅ろう性確認】 トラック等の車枠強度	堅ろう性（定性的要件）を確認するために、メーカー提出計算書を使用。
⑤	【ブレーキ試験】 派生型車両の横滑り防止装置に係るシミュレーション結果	横滑り防止装置の確認において、代表車両について実車で試験を行うが、それ以外の車両の確認は、メーカーから提出されるシミュレーション結果を使用。
⑥	【ブレーキ試験】 ABS性能の確認時に必要となる重心の位置	ABS性能の確認に必要な重心の位置について、メーカー提出データを使用。
⑦	【ブレーキ試験】 電気制御ブレーキ性能の確認時に必要となる係数	走行時のブレーキ性能は実車で試験するが、これに加えて実施する停車時のブレーキ性能の確認は計算値を用いている。この計算に必要なとなる係数について、メーカー提出データを使用。

【用語の解説】

○走行抵抗値【①】

燃費・排出ガスの測定等にあたり、シャシダイナモメータへの負荷の設定に用いる抵抗値。道路運送車両の保安基準に定められた計測方法によりテストコースで走行抵抗を計測し、台上試験の際にシャシダイナモメータの回転抵抗として走行抵抗相当分の負荷を設定する。

○D P F (Diesel Particulate Filter : ディーゼル微粒子除去装置) 【②】

エンジンの排気系に装着したフィルターにより、自動車の排出ガス中の粒子状物質を捕集し、除去する装置。装置の方式により、捕集性能を維持するため、周期的に装置を加熱して溜まった粒子状物質を燃焼して取り除く再生制御が働く。

○D P F 等の周期的に作動する装置に係る排出ガスの補正係数【②】

D P F の再生制御やバッテリー保護のための強制充電等の周期的な制御が生じた場合、排出ガス値が悪化することとなる。通常、台上試験の走行距離 (JC08 モードでは約 8km) では周期的な制御は生じず、周期的な制御による排出ガス値の悪化分を加味できないため、周期的な制御が生じている状態と生じていない状態それぞれにおける排出ガス値から求めた補正係数を用いて台上試験結果を補正する。

○ハイブリッド車等のバッテリーの充電状態に応じた排出ガスの補正係数【③】

ハイブリッド車又はプラグインハイブリッド車の台上試験において、バッテリーの電気を多く使うと燃料の使用量が減り、排出ガス値は低く、燃費値は良くなる。実際の走行におけるバッテリーの使用量は台上試験と異なることから、複数のバッテリーの充電状態 (充電量が多い状態から少ない状態まで) で事前に試験を行い、バッテリー使用量と排出ガス値の関係から補正係数を求め、台上試験後の結果をこの係数を用いて補正する。

○横滑り防止装置【⑤】

障害物を避けようとして急激なハンドル操作を行ったときや滑りやすい路面に進入したときなどに、エンジンの出力や各輪のブレーキ力を適切に制御し、車が横滑りすることを防ぐ制御を行う装置。

○A B S (Antilock Brake System : アンチロックブレーキシステム) 【⑥】

急ブレーキをかけた時などにタイヤがロック (回転が止まること) することを防ぐことにより、車両の進行方向の安定性を保ち、また、ハンドル操作で障害物を回避できる可能性を高める装置。

○電気制御ブレーキ【⑦】

ブレーキの操作装置とブレーキ装置本体を電氣的に連結する方式のブレーキ。制御方式には、機械式、液圧式、空気圧式、電気式又はそれらの組合せがある。

型式指定審査における審査方法の見直しについて

		通常の審査 (赤字: 不正を行ったメーカー以外のメーカー に対する審査の見直し内容)	不正行為を行った自動車メーカーに対する取扱い (『Ⅲ. 2. (4)不正を行った自動車メーカーに対する審査の厳格化』 を踏まえた措置)		
			区分	概要	期間
メーカー提出 データに関する チェック (走行抵抗値等 7データ)		<p>一定の頻度で抜き打ちでの立ち会い又は抜き取り による試験を実施</p> <p>※『Ⅲ. 2. (1) 自動車メーカーから提出されるデータ に関するチェック』を踏まえた措置。従前は、メー カーから提出を受けたデータをそのまま審査に使用。</p>	不正データ	全ての試験対象車両の試験を実施	不正発覚 後の審査 再開から最 大3年間
			上記以外	一定の頻度で抜き打ち又は抜き取り による試験を実施 ※頻度は、不正行為を行ったメーカー>そ れ以外のメーカー	
公式試験		<p>・申請に応じ必要となる試験項目について、機構施 設又はメーカー施設において立ち会い試験を実施 ・複数の仕様がある場合には、技術的に最も不利 となる車両を選定し、試験を実施</p>	不正に関連 する試験項 目	原則、機構施設において全ての試験 対象車両の試験を実施	
			上記以外	一定のルールのもとで選定した試験 項目について、技術的に最も不利とな る車両を含む複数車両について試験 を実施	
審査の 合理化 メニュー	過去に機構 が確認した 試験結果の 活用	<p>過去に機構が確認した試験結果について、当該申 請の車両でも活用できることが技術的に証明でき る場合は、試験結果の活用を認め試験を省略</p> <p>⇒今後は、活用を認めてから1年以上経っている 項目について、機構が一定のルールのもとで選定 し確認試験を行う</p> <p>※『Ⅲ. 2. (1) 自動車メーカーから提出されるデー タに関するチェック』を踏まえた措置。今回の不正事 案を踏まえ、通常の審査内容の見直し、強化をあわ せて実施</p>	不正に関連 する試験項 目	原則、機構施設において全ての試験 対象車両の試験を実施	不正発覚 後の審査 再開から最 大3年間
	上記以外	活用を認めてから1年以上経っている 項目について、機構が一定のルール の下で選定し確認試験を行う ※頻度は、不正行為を行ったメーカー>そ れ以外のメーカー			
認可証		<p>・申請者から国際的な相互承認制度に基づく装置 の認可証の提出があった場合、試験を省略(認可 証番号やサインの確認のみ)</p> <p>・認可証の提出時期は、審査部における審査終了 までとすることを許容</p>	不正に関連 する試験項 目	<p>・技術的情報の提示を求める</p> <p>・認可証の提出時期は申請時とする</p>	
			上記以外	認可証の提出時期は申請時とする	
審査期間		標準処理期間(60日)で処理	標準処理期間にかかわらず厳格な審査を実施		

タスクフォース最終とりまとめ 措置の具体的な項目及びスケジュール

最終とりまとめの措置	措置の具体化	実施目途
Ⅲ. 自動車メーカーの不正行為を防止するための審査方法の見直し 2. 審査方法の見直しの具体的内容		
(1) 自動車メーカーから提出されるデータに関するチェック		
① 燃費・排出ガス試験に関する3データ	<ul style="list-style-type: none"> ・立ち会い試験に係る審査工数の増加を踏まえた審査手数料を設定する。(省令改正) ・機構において、審査でのデータに関するチェックに係る取扱いを定める。 	速やかに措置
② ブレーキ試験に関する3データ		
③ 車体強度に関する1データ		
(2) 不正の有無の検証		
① 機構における技術的検証	<ul style="list-style-type: none"> ・機構において、不正行為又はその疑義が発覚したデータ等について、当該自動車メーカーに必要な協力をさせた上で技術的検証を行うために必要な措置を定める。 	速やかに措置
② 検証の間、疑義に係る当該自動車メーカーの他車種の審査の一時停止	<ul style="list-style-type: none"> ・検証の間、当該自動車メーカーの疑義に係る自動車の審査を一時停止することを明確化する。(通達改正) ・機構において、審査を一時停止する場合の取扱いを定める。 	
(3) 不正を行った自動車メーカーに対する制裁措置		
① 不正の公表	<ul style="list-style-type: none"> ・検証の間、当該自動車メーカーの疑義に係る自動車の審査を一時停止すること等を明確化する。(通達改正) ・機構において、審査を一時停止する場合の取扱いを定める。 	速やかに措置
② 当該型式指定申請の却下		
③ 全容解明及び再発防止策の報告までの間、当該自動車メーカーの他車種の審査の一時停止		
(4) 不正を行った自動車メーカーに対する審査の厳格化		
① 不正のあったデータについて全数試験	<ul style="list-style-type: none"> ・審査の処理期間について、不正を行った者に対する取扱いを明確化する。(通達改正) ・機構において、不正を行った者に対する取扱いを定める。 	速やかに措置
② 機構が立ち会う審査の増加		
③ 標準処理期間にかかわらず厳格な審査を実施		
(5) 型式指定後の監査・調査		
① 生産ラインからの実車抜き取り確認	監査時の確認事項に生産ラインからの実車抜き取り確認等を追加する。(通達改正)	速やかに措置
② 自動車メーカーの型式指定申請プロセス等のチェック		
③ 使用過程車に対する抜き取りでの路上試験による排出ガスの確認	(別途、「排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会」等において検討中)	平成29年度中
(6) 不正を行った自動車メーカーに対する不利益処分、罰則の適用		
① 虚偽の申請に対する不利益処分	<ul style="list-style-type: none"> ・申請者に提出する申請書及び関連書面(道路運送車両の保安基準へ適合することを証する書面等)について、虚偽の記載をしてはならないことを法令上明確にし、虚偽の記載があった場合には、期間を定めて指定した型式の効力を停止することができるようにする。(省令改正) ・保安基準への適合性を証する書面の様式を新たに設ける。(通達改正) 	平成28年9月
② 虚偽の申請に対する罰則	<ul style="list-style-type: none"> 申請者に提出する申請書及び関連書面(道路運送車両の保安基準へ適合することを証する書面等)について、虚偽の記載をしてはならないことを法令上明確にし、虚偽の記載があった場合には、罰則が適用できるようにする。(省令改正) 	平成28年9月

最終とりまとめの措置	措置の具体化	実施目途
Ⅳ. その他自動車メーカーの不正行為を防止するために必要な措置		
1. 燃費・排出ガス試験法の国際調和の推進		
「乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)」の早期導入	WLTPの早期導入に向けて、法令改正等の作業を進める。	平成30年10月導入予定
2. ばらつきを抑える趣旨がより明確な走行抵抗測定方法の導入の前倒し		
データのばらつきを抑える趣旨がより明確にされた走行抵抗の測定方法の導入の前倒し	WLTPの走行抵抗の測定方法を、現行のJC08での燃費・排出ガス試験法へ導入する。	平成28年度中
3. 燃費表示方法の改善		
走行環境の違いに応じた燃費表示方法の導入	WLTPを導入した上で、走行環境の違いに対応した新たな燃費表示方法を導入すべく検討を進める。	平成30年中
4. 相互承認に関する国際的な協調		
審査方法の見直しに係る国際的な協調	国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)等の会議において、相互承認の対象となる装置の審査方法の見直しについて、わが国の取組状況の共有等を行う。	随時
5. 自動車メーカーの開発・認証業務に係る不正行為の通報窓口の設置		
自動車メーカーの開発・認証業務に係る不正行為に関する通報窓口の設置	通報窓口を国土交通省自動車局のウェブサイトを設置する。	平成28年中

自動車の型式指定審査におけるメーカーの不正行為を
防止するためのタスクフォース

構成員一覧

櫻井 敬子 学習院大学法学部教授
大聖 泰弘 早稲田大学理工学術院教授
梅林 啓 弁護士

国土交通省 自動車局
局長
次長
総務課長
環境政策課長
技術政策課長
審査・リコール課長

独立行政法人自動車技術総合機構 交通安全環境研究所
代表理事（交通安全環境研究所長）
自動車認証審査部長
首席自動車認証審査官

（順不同、敬称略）

自動車の型式指定審査におけるメーカーの不正行為を防止するための タスクフォース 最終とりまとめ概要

- 型式指定審査の一環として、メーカーが提出するデータの測定時に、機構が抜き打ちでの立ち会い等によるチェックを実施し、問題がある場合には、機構が不正の有無について技術的検証を実施する。
- 不正行為が発覚したときは、当該申請の却下、法令上の不利益処分、罰則の適用等の厳しい制裁措置をとるとともに、不正を行ったメーカーに対し、一定期間機構が立ち会う審査を増やす等、以後の型式指定審査を厳格化する。
- 国が行う型式指定に係る監査において、型式指定後も不正の有無や法令遵守に関する体制・制度が機能しているか等を確認する。
- 本最終とりまとめを受けて実施される対策の実施効果等を検証しつつ、更なる不正行為の抑止対策として、型式指定に関する罰金額の見直しや課徴金制度の導入等について検討する。

