

適切な完成検査を確保するためのタスクフォース

中間とりまとめ

平成30年3月20日

<目次>

第1章 はじめに	1
第2章 完成検査に係る現状の整理・分析	2
1. 型式指定制度における完成検査の概要	2
2. 完成検査における不適切な取扱いの事案の概要	5
3. 完成検査における不適切な取扱い事案を受けた問題点及び課題の分析	6
第3章 適切な完成検査を確保するための見直し	7
1. 適切な完成検査を確保するために講ずべき措置の観点	7
2. 講ずべき措置の内容	8
I. 完成検査の確実な実施のための見直し	8
(1) 完成検査の実施に関するルールの規範性向上	8
イ 完成検査の意義の浸透	8
ロ 完成検査の方法	9
ハ 完成検査に従事する者の要件	10
ニ 完成検査の記録	11
(2) 経営層等による取組の実施	12
(3) 技術進展等に対応した完成検査の改善・合理化の促進	12
II. 効果的なチェックのための見直し	13
(4) チェック手法の強化	13
(5) 経営層等による取組状況の確認強化	14
III. 不正防止のための見直し	15
(6) 不正やそのおそれがある場合の機動的な是正措置の拡充	15
(7) 自動車メーカーに対する抑止力の強化	15
3. 今後の課題	16
(1) 自動車技術の進展に即した完成検査の見直し	16
(2) 国際的な動向を踏まえた国の関与のあり方	16
(3) 経営層等による取組状況に対する国の確認のあり方	16
第4章 おわりに	17

第1章 はじめに

平成29年9月18日から9月29日にかけて、国土交通省は、日産自動車株式会社（以下「日産」という。）の工場に立入検査を実施したところ、同社の社内規程に基づき指名された完成検査員（自動車型式認証実施要領について（依命通達）（平成10年自審第1252号）別添1第6による完成検査に従事する検査員をいう。以下同じ。第3章2. I.（1）ハ参照。）以外の者が完成検査の一部を実施していた等の不適切な取扱いを確認した。これを受けて、9月29日、国土交通省は、日産に対して、完成検査業務体制の改善や市場措置等の対応、再発防止策の検討・報告等を指示するとともに、その他の自動車メーカー及び輸入事業者に対して、完成検査における同様の不適切な取扱いの有無等について調査を実施しその結果を報告するよう指示した。その結果、10月30日、株式会社SUBARU（以下「SUBARU」という。）より、同様の不適切な取扱いの事実があった旨報告を受けた。同日、国土交通省は、SUBARUに対して、日産同様、完成検査業務体制の改善等を指示した。

日産及びSUBARUにおいては、国土交通省からの指示に基づき、完成検査における不適切な取扱いに係る事実関係の詳細について調査等を実施し、日産は11月17日に、SUBARUは12月19日に、それぞれ報告書を提出した。両社の完成検査における不適切な取扱いの内容は様々であるものの、社内における完成検査に対する意識の希薄さ等の共通する原因・背景があった。更に日産においては、完成検査員の不足も当該事案の原因・背景の一つであった。言うまでもなく、自動車は、国民の生活に欠かせない移動手段の一つであり、その安全性の確保及び環境の保全是不可欠である。このため、自動車メーカー各社は自動車関連法規等の遵守及びコンプライアンスの徹底を含めた内部統制の構築を進める必要があるが、今般の日産及びSUBARUによる完成検査における不適切な取扱いは、内部統制における問題の現れとも言えるものであり、その意味で、単に自動車ユーザー等に不安を与え、自動車型式指定制度の根幹を揺るがすものであるにとどまらず、我が国自動車製造業に対する信頼を傷付けることとなるものである。このような取扱いが二度と行われることのないよう、両社には再発防止策の徹底と猛省を強く求める。

今般の完成検査における不適切な取扱いを踏まえ、完成検査のあり方について精査した上で、自動車メーカー及び輸入事業者（以下単に「自動車メーカー」という。）における完成検査の確実な実施や効果的なチェックのあり方、また、不正の防止の観点から、見直すべき点がないかを検討するため、外部有識者及び国土交通省自動車局を構成員とする「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」（以下「タスクフォース」という。）を設置した。

平成29年11月28日以降4回にわたり開催したタスクフォースでは、完成検査のあり方、これに従事する者の要件、自動車技術の進展等に対応した検査方法等について議論を行った。また、平成30年1月18日に開催した第2回タスクフォースでは、業界団体からのヒアリングを実施した。これらを踏まえ、適切な完成検査を確保するための見直すべき点等について、今般、中間報告をとりまとめた。

第2章 完成検査に係る現状の整理・分析

1. 型式指定制度における完成検査の概要

道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）に基づき、自動車は、その構造及び装置等が道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号。以下「保安基準」という。）に適合するものでなければ、運行の用に供してはならないとされ（法第40条、第41条等）、登録を受けていない自動車を運行の用に供しようとするときは、現車を提示して国土交通大臣の行う新規検査を受け保安基準に適合することの確認を受けなければならないこととされている（法第59条第1項等）。

自動車は、通常、均一な構造、装置及び性能を有するものとして大量生産される。自動車が保安基準に適合することの確認については、上記のとおり現車の提示を受けて個別に行う新規検査においてなされることが原則であるが、大量生産車にあっては、生産・流通過程に入る前に国土交通大臣がその型式について保安基準に適合するかどうかを事前に審査し、生産過程においては個々の車両が上記国土交通大臣の審査を受けた型式と差異なく製作され、かつ、保安基準に適合することを自動車メーカー自らが検査することとするのが合理的である。このことを踏まえ、法において設けられているのが自動車型式指定制度（以下「型式指定制度」という。）である。

この制度では、自動車メーカーからの申請に基づき、国土交通大臣が、自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ、当該自動車が均一性を有するものであるかどうかの判定を行った上でその型式について指定を行う（法第75条第1項、第3項）。そして、型式指定を受けた自動車メーカーは、その製作した自動車について、保安基準に適合しているかどうかを自ら一台毎に検査し、適合すると認める場合は完成検査終了証を発行することとされており（同条第4項）、新規検査時においてこの完成検査終了証の提出をもって現車の提示に代えること、すなわち現車の提示を省略することができることとされている（法第59条第4項において準用する法第7条第3項第2号）。

型式指定の手続、完成検査の基準等の細目については、法第76条の規定に基づき、自動車型式指定規則（昭和26年運輸省令第85号。以下「規則」という。）で定められている。例えば完成検査の基準は規則第7条に定めがあり、完成検査は「指定を受けた型式としての構造、装置及び性能を有すること」、「道路運送車両の保安基準の規定に適合すること」及び「法第29条第2項又は法第30条の届出をした車台番号及び原動機の型式が明確に打刻されていること」を確認すべきものである旨規定されている。

これらのことから、型式指定自動車について行う完成検査は、新たに登録を受けて運行の用に供しようとする自動車について保安基準に適合することの確認のため国土交通大臣が行う新規検査に代替するものなのであって、そうである以上、自動車の安全性の確保及び環境の保全のため、自動車メーカーはこれを確実に実

施する必要がある。更に言えば、完成検査は、使用過程における自動車ユーザーによる点検・整備の確実な履行と相まって、使用開始から初回の継続検査（いわゆる「車検」）時までの間、自動車の保安基準適合性を維持する上で基礎となるものとしても重要なものである。

自動車メーカー各社が実施している完成検査においては、一定数¹の保安基準に適合しない車両が検出されており、新たに運行の用に供する全ての自動車の保安基準適合性を確保する上で、その実施は必要不可欠である。また、保安基準に適合しない車両の検出をきっかけとしてリコールに至る事例も確認されており、完成検査は既販車の安全性確保にも重要な役割を果たしている。

こうした完成検査は、国土交通大臣が行う新規検査に代替するものとして、自動車メーカーにおいて確実に実施される必要があるが、一方で、自動車メーカー毎に、車種、工場の状況、品質管理の手法等が異なることから、この点への配慮が必要である。このため、「自動車型式認証実施要領について（局長通達）」（平成10年自審第1252号。以下「実施要領」という。）別添1第6において、「完成検査に従事する検査員は、当該検査に必要な知識及び技能を有する者のうちからあらかじめ指名された者であること」を定めているが、自動車メーカーの製作や品質管理の自由度を過度に損なわないよう、完成検査に従事する検査員の指名に係る具体的・詳細な基準は、国が画一的に定めてはいないところである。また、同実施要領においては、完成検査の実施の方法についても定めているものの、同様の観点から、以下のとおり、それに「準じた方法」（例えば、保安基準に適合するかどうかを視認等により判定することができる場合に限り、視認等により検査することを認める等）により完成検査を実施することも認めている。

¹メーカー、車種等により異なるため一概には言えないが、国土交通省の調査によると、完成検査において、保安基準に適合しない車両が検出される割合は0.2%程度確認されている。ただし、イレギュラーな事態の発生に伴い、これよりも不具合率が高くなることもある。

<参考：自動車型式認証実施要領について（平成 10 年自審第 1252 号）別添 1 自動車型式指定実施要領（抜粋）>

<p>第6 完成検査 完成検査の実施に当たっては、型式指定規則第7条各号に掲げる要件について検査するほか、次の点に留意すること。 (1) 完成検査は、別紙1(第6関係)完成検査の実施の方法又はこれに準じた方法により実施すること。 (2) 完成検査の一部については、品質管理手法を用いた抜取検査方式により実施してよい。この場合には、その方式が明確にされていること。 (3)～(8) (略)</p>																					
<p>別紙1(第6関係) 完成検査の実施の方法</p> <p>1 構造に関する検査 次に掲げる事項について、巻尺、指示はかり、傾斜角度測定機等を用いて検査するものとする。この場合において、(1)、(3)(車両重量に限る。)及び(4)に掲げる事項以外の事項については、道路運送車両法の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り、視認等により検査することができる。 (1) 長さ、幅及び高さ (2) 最低地上高 (3) 車両重量及び車両総重量 (4) 車輪にかかる荷重 (5) 車輪にかかる荷重の車両重量及び総重量に対する割合 (6) 最大安定傾斜角度 (7) 最小回転半径 (8) 接地部及び接地圧</p> <p>2 装置に関する検査(その1) 次の表の左欄に掲げる事項について、右欄に掲げる器具を用いて検査するものとする。この場合において、(1)、(2)、(9)及び(10)に掲げる事項については、当該器具を用いて検査することが困難であるときに限り走行その他適切な方法により、(3)、(7)及び(8)に掲げる事項については、道路運送車両法の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り視認等により、それぞれ検査することができる。</p> <table border="1"> <tr><td>(1)かじ取り車輪の整列状態</td><td>サイドスリップ・テスタ</td></tr> <tr><td>(2)制動装置の性能及び制動能力</td><td>ブレーキ・テスタ</td></tr> <tr><td>(3)自動車が発する騒音の大きさ</td><td>音量計</td></tr> <tr><td>(4)自動車から排出される一酸化炭素の濃度</td><td>一酸化炭素測定機</td></tr> <tr><td>(5)自動車から排出される炭化水素の濃度</td><td>炭化水素測定機</td></tr> <tr><td>(6)自動車から排出される排出ガスの光吸収係数</td><td>オパシメータ</td></tr> <tr><td>(7)前照灯の明るさ及び主光軸の向き</td><td>前照灯試験機</td></tr> <tr><td>(8)警告器の音の大きさ</td><td>音量計</td></tr> <tr><td>(9)速度計の指示の誤差</td><td>速度計試験機</td></tr> <tr><td>(10)速度表示灯の指示の誤差</td><td>速度計試験機</td></tr> </table>	(1)かじ取り車輪の整列状態	サイドスリップ・テスタ	(2)制動装置の性能及び制動能力	ブレーキ・テスタ	(3)自動車が発する騒音の大きさ	音量計	(4)自動車から排出される一酸化炭素の濃度	一酸化炭素測定機	(5)自動車から排出される炭化水素の濃度	炭化水素測定機	(6)自動車から排出される排出ガスの光吸収係数	オパシメータ	(7)前照灯の明るさ及び主光軸の向き	前照灯試験機	(8)警告器の音の大きさ	音量計	(9)速度計の指示の誤差	速度計試験機	(10)速度表示灯の指示の誤差	速度計試験機	<p>3 装置に関する検査(その2) 次に掲げる装置について、亀裂、がた、取付けの緩みの有無等を検査用ハンマ等を用いて検査するものとする。この場合において、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判断することができるときに限り、視認等により検査することができる。 (1) 動力伝達装置 (2) 走行装置 (3) 操縦装置 (4) 制動装置 (5) 緩衝装置 (6) 燃料装置 (7) 車枠及び車体 (8) 連結装置 (9) 物品積載装置 (10) 内圧容器及びその附属装置</p> <p>4 装置に関する検査(その3) 次に掲げる装置について、視認その他適切な方法により検査するものとする。 (1) 原動機 (2) 電気装置 (3) 乗車装置 (4) 前面ガラスその他の窓ガラス (5) 騒音防止装置 (6) ばい煙等の発散防止装置 (7) 灯火装置及び反射器 (8) 警報装置 (9) 指示装置 (10) 視野を確保する装置 (11) 走行距離計その他の計器 (12) 防火装置 (13) 運行記録計 (14) 速度表示装置</p>
(1)かじ取り車輪の整列状態	サイドスリップ・テスタ																				
(2)制動装置の性能及び制動能力	ブレーキ・テスタ																				
(3)自動車が発する騒音の大きさ	音量計																				
(4)自動車から排出される一酸化炭素の濃度	一酸化炭素測定機																				
(5)自動車から排出される炭化水素の濃度	炭化水素測定機																				
(6)自動車から排出される排出ガスの光吸収係数	オパシメータ																				
(7)前照灯の明るさ及び主光軸の向き	前照灯試験機																				
(8)警告器の音の大きさ	音量計																				
(9)速度計の指示の誤差	速度計試験機																				
(10)速度表示灯の指示の誤差	速度計試験機																				
<p>附則14 型式指定を受けた車両の完成検査の運用(抄)</p> <p>1. 完成検査の考え方 (略)、国の例示している検査方法に替えて自動車製作者等の独自の検査方法により完成検査を行うことも、その方法が適切なものであればこれを認めている。</p> <p>2. これまでに認めている完成検査方法の例 (1) 工程内検査 工程内における検査は、その検査結果がその後の工程で変わらないとの説明があれば、その実施がいわゆる組立工程内であっても、認めている。</p>																					

海外においても、完成検査と類似した事前の確認が必要であり、例えば、欧州等での車両型式認証では、生産車両が各国で定められている車両に関する基準に適合することを確認することが求められており、我が国の型式指定制度と基本的な考え方は同じである。

<参考：海外における型式認証制度>

海外においては、例えば日本と同様の自動車型式認証制度を有する欧州では、域内においてEU-WVTA（欧州における車両型式認証制度（Whole Vehicle Type Approval）をいう。以下同じ。）による車両型式認証の相互承認を行っている。

本制度は、欧州指令 2007/46/EC に規定されている。欧州域内で自動車の新規登録を行うためには、原則として欧州域内のいずれかの国から EU-WVTA 認証を取得し、それに基づき自動車メーカーが生産した車両一台毎に基準適合性を確認した後に発行する基準適合証（Certificate of Conformity。以下「COC」という。）を、自動車登録の担当当局に示す必要がある。EU-WVTA 認証を取得した自動車メーカーにより発行された COC を提示すれば、欧州域内全ての国で新規登録を行うことが可能となる。すなわち、EU-WVTA 認証を取得した自動車メーカーは、欧州域内の全ての国において自動車の生産品質を確保する責任がある。この品質管理に関する事項は、EU-WVTA 認証を受けようとする国にあらかじめ届け出て、それを認証当局が事前に審査している。

EU-WVTA では、型式の認証審査において、自動車が型式認証を受けた場合に、そのとおり

に生産できるような仕組みがあることを確認しており、この審査に当たっては、ISO9001の認証証明をもって一部の書面に替えることができるとされている。また、自動車メーカーにおける生産品質の確保に関しては、基準適合性を確認する検査を実施すること、必要に応じて抜取検査を実施すること及び管理計画書が作成されていることを認可当局が確認することとしている。

欧州各国においては、当該欧州指令に基づき、型式認証に関して国内での関連法規及び運用方法を定めるとともに、型式認証申請を行う自動車メーカーにおける

- ・検査の対象
- ・検査の方法
- ・検査の判断基準
- ・全数検査か抜取検査か
- ・検査の結果が適切に記録し保存されていること
- ・検査を行う職員は訓練され、能力が保証されていること
- ・品質確保等のフォローアップ措置の責任 等

を確認しているところであり、規則第3条第2項第4号の「完成検査の実施要領」等として添付される書面の内容とほぼ同様である。

我が国の自動車メーカーが海外へ輸出する場合、日本国内向けの自動車に適用されない諸外国特有法規（例、欧州の排出ガス試験）については個別の確認を要するものの、それ以外の出荷検査項目は、日本国内向けの完成検査項目で網羅できることから、完成検査工程において日本国内向けの自動車と同じチェックシートを活用して出荷検査することにより、諸外国法規に対する適合性確認を効率的かつ確実にしている。

2. 完成検査における不適切な取扱いの事案の概要

日産及びSUBARUで確認された完成検査における不適切な取扱いの概要は次のとおりである。不適切な取扱いは様々であるものの、社内における完成検査に対する規範意識の希薄さ、組織内でのコミュニケーションの不足、社内規程の不備、監査に対する意識の欠如等の共通する原因・背景があった。日産においては、車両増産計画等を背景とした完成検査員の不足も当該事案の原因・背景の一つであった。

【二社共通】

- ・社内規程に基づき完成検査員として指名された者以外の者が完成検査の一部を実施
- ・完成検査員の印鑑で本人以外の者が押印
- ・完成検査員の指名手続における不正（社内規程上の教育時間の不遵守、教育後の試験時における不正行為等）
- ・国土交通省等による監査（立入検査）時に、完成検査員以外の者によって検査が行われている実態が発覚しないよう「監査対応」を実施

【日産のみ】

- ・ 完成検査ラインの変更に関する届出の未実施
- ・ 完成検査の一部項目の未実施 等

【SUBARUのみ】

- ・ 抜取検査工程の一部である燃費及び排出ガス測定データの書き換え（現在調査中（平成30年3月2日記者会見にてSUBARUが表明））

3. 完成検査における不適切な取扱い事案を受けた問題点及び課題の分析

日産及びSUBARUで確認された完成検査における不適切な取扱い事案からは、今後適切な完成検査を確保していく上で、次に掲げる問題点及び課題が挙げられた。

今般の事案の概要	問題点・課題
<p>【二社共通】</p> <ul style="list-style-type: none">・社内規程に基づき完成検査員として指名された者以外の者が完成検査の一部を実施・完成検査員の印鑑を本人以外の者が押印・完成検査員の指名手続における不正（社内規程上の教育時間の不遵守、教育後の試験時における不正行為等）・国土交通省等による監査（立入検査）時に、完成検査員以外の者によって検査が行われている実態が発覚しないよう「監査対応」を実施 <p>【日産のみ】</p> <ul style="list-style-type: none">・完成検査ラインの変更に関する届けが未実施・完成検査の一部項目の未実施 等 <p>【SUBARUのみ】</p> <ul style="list-style-type: none">・抜取検査工程の一部である燃費及び排出ガス測定データの書き換え（現在調査中（平成30年3月2日記者会見にてSUBARUが表明））	<ul style="list-style-type: none">○自動車メーカーが、自ら定めたルールを守ることができていない。 (適切な教育訓練を経て指名した者以外の者が完成検査を実施等)○ルールを守ることができていない現場の実態を経営層等が把握できていない。○ルール遵守を前提としつつも、技術進展等に対応した完成検査の方法の導入を促進する必要はないか。○国は、長年の間、自動車メーカーにおいて行われていた不正の把握ができていない。○不適切な完成検査等が発覚した場合には、該当車両の市場供給に対して機動的な措置が必要ではないか。○不適切な完成検査に対する抑止力が不十分。

図 2-3-1 今般の事案から抽出される問題点・課題

第3章 適切な完成検査を確保するための見直し

1. 適切な完成検査を確保するために講ずべき措置の観点

今般のような事案の再発を防止し、適切な完成検査を確保するため、第2章3.で整理された問題点及び課題を踏まえ、「完成検査の確実な実施」、「効果的なチェック」及び「不正の防止」の観点から、講ずべき措置を検討することとした。

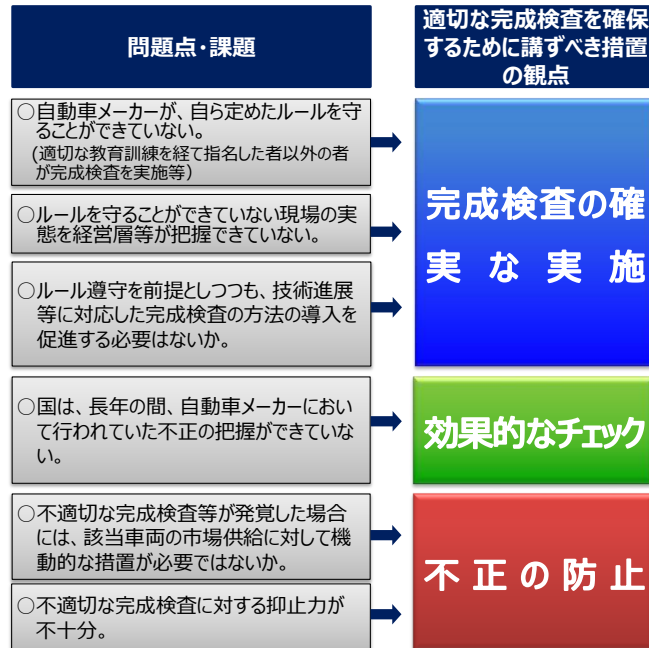


図 3-1-1 適切な完成検査を確保するために講ずべき措置の観点

講ずべき措置の検討に当たっては、自動車ユーザーの安全・安心の確保に留意しつつ、以下のとおり完成検査を構成する取組に分けて検討を行った(下図参照)。

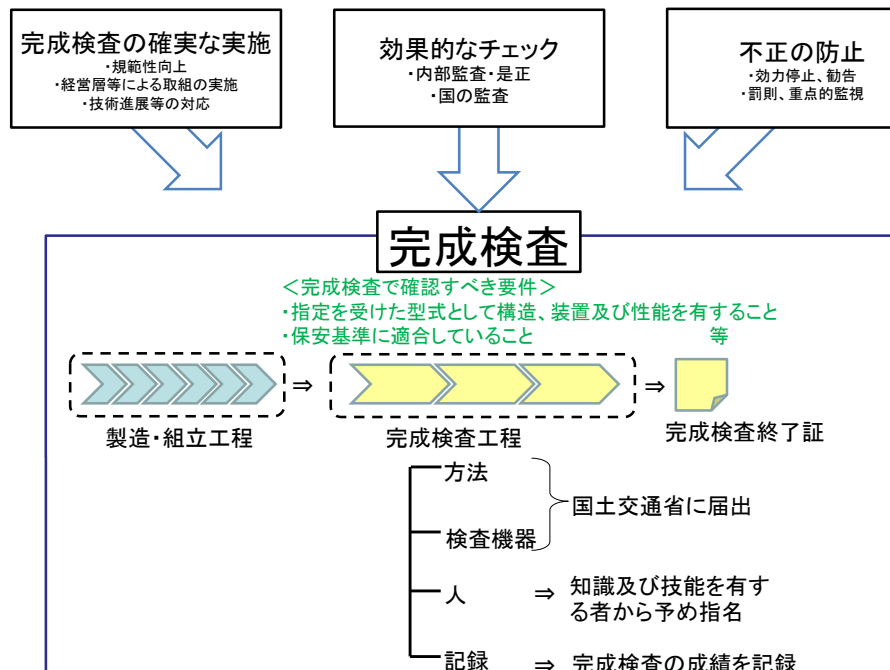


図 3-1-2 完成検査を構成する取組

これを受けて、講ずべき措置についても、次の構成のとおりとりまとめるものである（下図参照）。

- | |
|--|
| <p>I. 完成検査の確実な実施のための見直し</p> <p>(1) 完成検査の実施に関するルールの規範性向上</p> <p>イ 完成検査の意義の浸透</p> <p>ロ 完成検査の方法</p> <p>ハ 完成検査に従事する者の要件</p> <p>ニ 完成検査の記録</p> <p>(2) 経営層等による取組の実施</p> <p>(3) 技術進展等に対応した完成検査の改善・合理化の促進</p> <p>II. 効果的なチェックのための見直し</p> <p>(4) チェック手法の強化</p> <p>(5) 経営層等による取組状況の確認強化</p> <p>III. 不正防止のための見直し</p> <p>(6) 不正やそのおそれがある場合の機動的な是正措置の拡充</p> <p>(7) 自動車メーカーに対する抑止力の強化</p> |
|--|

図 3-1-3 講ずべき措置の構成

2. 講ずべき措置の内容

I. 完成検査の確実な実施のための見直し

(1) 完成検査の実施に関するルールの規範性向上

イ 完成検査の意義の浸透

今般発覚した事案では、一部の自動車メーカーにおいて、現場職員の技量さえあれば完成検査に関するルールや手順の遵守は二の次でよいというように、完成検査現場における規範意識が希薄化し、鈍麻していた。また、経営層及び管理者層と完成検査現場との間に、コミュニケーション不足や距離があり、現場においてコンプライアンスが徹底されていない状態を経営層及び管理者層が把握していなかった。さらには、これら自動車メーカーにおいて、完成検査における不適切な取扱いや国の監査への不適切な対応等が長年の間続いた背景には、経営層から現場に至るまで、公益性や重要性を含む完成検査の意義に対する認識が不十分であり、完成検査に関する正しい理解が浸透していなかったことがある。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 国は、完成検査の意義をあらためて明確化する（⇒本報告書「第2章 1. 型式指定制度における完成検査の概要」参照）。
- 国は、立入検査等において、経営層や管理者層が完成検査の意義を正

しく理解した上で、その適切な実施の重要性を自覚し、必要な取組を実施しているかを確認する。(⇒「(5) 経営層等による取組状況の確認強化」参照)

- 自動車メーカーは、現場職員に対して、完成検査の意義についての正しい理解の促進、規範意識の向上、自動車ユーザーの安全・安心を考える意識の醸成に向けた教育を繰り返し行う。(⇒「(1) ハ 完成検査に従事する者の要件」参照)
- 国は、完成検査における不適切な取扱いが再び起こることがないよう、チェック手法の強化を行う他、不正のおそれがある場合の是正措置を拡充するとともに、自動車メーカーによる不正に対する抑止力の強化を行う。(⇒「(4) チェック手法の強化」、「(6) 不正やそのおそれがある場合の機動的な是正措置の拡充」及び「(7) 自動車メーカーに対する抑止力の強化」参照)

[期待される効果]

- 国が、完成検査の意義をあらためて明確化することで、その他の措置とも相まって、自動車メーカーの経営層から完成検査の現場における、完成検査の意義に関する正しい理解の浸透、規範意識の醸成、責任の自覚、コンプライアンス体制の構築に繋がる。

ロ 完成検査の方法

規則では、型式指定申請時に「完成検査の業務組織及び実施要領」を記載した書面を添付し(規則第3条第2項第4号)、これを変更したときは、遅滞なく届け出なければならないこととしている(規則第6条第1項)。実施要領の別紙1「完成検査の実施の方法」においては、完成検査の実施の方法を規定しているが、自動車メーカー毎に、車種、工場の状況、品質管理の手法等が異なることから、自動車メーカーの製作や品質管理の自由度を損なわないよう、自動車メーカーの独自の検査方法により完成検査を行うことも、その方法が適切なものであれば、実施要領に定める「準じた方法」としてこれを認めてきた。

自動車メーカーは、型式指定の申請の際、完成検査を適切に行うために自ら規定した完成検査の実施方法を届け出ているところであるが、今般、この届出内容と現場の完成検査に関する業務の実態が乖離するとともに、本来行わなければならない変更届出が行われていない事案が明らかになったところである。また、この乖離は、完成検査の一部が、完成検査以外の業務工程で実施された事例の原因となった他、完成検査の一部項目の未実施の原因にもなった。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 自動車メーカーが完成検査の実施方法を定め、これに基づき適切な完成

検査を確保するため：

- 国は、以下を法令（告示を含む。以下同じ。）で明確化する。
 - ・ 自動車メーカーは型式指定の申請時に完成検査の方法を示した書面を添付すること
 - ・ 自動車メーカーが当該書面に記載された完成検査の方法を変更した場合、変更届出の対象となること
 - ・ 自動車メーカーは当該書面に記載された完成検査の方法に基づき、完成検査を実施しなければならないこと
- 国は、型式指定を行う際、完成検査の方法について自動車メーカーより事前に説明を受け、その妥当性の確認を行うとともに、自動車メーカーが完成検査の方法を変更した場合も同様に確認を行う。

[期待される効果]

- 国に説明した完成検査の方法のとおり完成検査を実施しなければならない義務が法令において明確になることにより、完成検査の方法に関する規範性が向上する。

ハ 完成検査に従事する者の要件

実施要領では、完成検査員の「指名」に関して、以下のとおり規定している。

○自動車型式認証実施要領について（依命通達）（平成10年自審第1252号）別添1 自動車型式指定実施要領（抜粋）

第6 完成検査

完成検査の実施に当たっては、型式指定規則第7条各号に掲げる要件について検査するほか、次の点に留意すること。

- (1) ~ (2) (略)
- (3) 完成検査に従事する検査員は、当該検査に必要な知識及び技能を有する者のうちからあらかじめ指名された者であること。
- (4) ~ (8) (略)

今般の事案では、自動車メーカーがあらかじめ指名した完成検査員以外の者が完成検査を実施していた事案や、完成検査員として自動車メーカーが指名した者であっても社内規程で定めた教育訓練又は試験を適切に経ていない事案があった。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 適切に選任された者による完成検査の実施を確保するため：
 - 国は、以下を法令で明確化する。
 - ・ 自動車メーカーは完成検査を実施する者（以下「完成検査実施者」という。）として関係法令や完成検査の実施等について必

要な知識及び技能を有する者をあらかじめ選任しなければならないこと

- ・ 自動車メーカーは完成検査を実施させようとする者に対して必要な教育訓練を行い、その結果を踏まえ完成検査実施者として選任するか否かの評価を行わなければならないこと
 - ・ 自動車メーカーは既に選任している完成検査実施者に対しても継続的な教育訓練を行わなければならないこと
 - ・ 自動車メーカーは型式指定の申請時に教育訓練、評価及び選任の内容を示した書面を添付し、当該書面を変更した場合、変更届出の対象となること
 - ・ 自動車メーカーは完成検査実施者として選任した者を適切に配置しなければならないこと
 - ・ 自動車メーカーは教育訓練等の結果を記録し、一定期間保存しなければならないこと
- 国は、型式指定を行う際、自動車メーカーが行う教育訓練等の内容に係る妥当性を事前に確認するとともに、立入検査においても、型式申請時に添付された書面どおりに教育訓練等が行われているかについて、自動車メーカーにおいて保存された記録も用いて確認を行う。

[期待される効果]

- 完成検査に従事する者の教育訓練等に係る自動車メーカーの義務が法令において明確になることから、完成検査に従事する者に関する規範性が向上する。
- 教育訓練等に関する記録の保存により、国を含む第三者の外部監査やメーカー自身の内部監査において効果的な確認が可能となる。

二 完成検査の記録

規則では、型式指定を受けた自動車の製作者等は、完成検査終了証を発行したときは、当該自動車についての完成検査の成績及び完成検査終了証の発行の事実を記録しなければならないこととなっている（規則第9条第1項）が、どの程度詳細に記録をすべきか、必ずしも明確となっていない。

今般の事案では、自動車メーカーが指名した完成検査員以外の者が完成検査を実施し、他人の印鑑で完成検査票に押印していた。また、抜き取り検査方式で行う排出ガスに関する完成検査において、排出ガスの測定値及び同時に測定される燃費値を書き換えていたことも判明している。なお、燃費に係る完成検査の成績の記録に関しては、法令上の取扱いは必ずしも明確となっていない。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 記録の適正化により適切な完成検査を確保するため：
 - 国は、以下を法令で明確化する。
 - ・ 自動車メーカーは実施した完成検査の成績として、車台番号、完成検査を実施した者、燃費を含む測定値等の事項を記録し、一定期間保存しなければならないこと
- 国の立入検査においても、自動車メーカーが保存している記録を用いて、申請時に示された完成検査の方法どおりに完成検査を行っているかチェックを行う。

[期待される効果]

- 完成検査の成績に係る記録義務対象となる記録事項が明確になることから、確実な完成検査の実施に繋がる。
- 完成検査の結果に関する記録の保存により、国を含む第三者の外部監査やメーカー自身の内部監査において効果的な確認が可能となる。

(2) 経営層等による取組の実施

今般の事案では、一部の自動車メーカーにおいて、自ら定めたルールを守ることができていなかったほか、そのルールを守ることができていない現場の実態を経営層及び管理者層が把握・管理できていなかった。また、自動車メーカー自身の内部監査が有効に機能していなかったこともあり、長年の間、事案の発覚に至らなかった。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 上記の点を踏まえ、自動車メーカーの経営層及び管理者層は、あらためて完成検査の意義に対する理解を深めるとともに、教育訓練等を含む完成検査業務の適切な実施の徹底を図るための管理体制の点検やその機能状況の把握をはじめ、自動車関連法規等の遵守及びコンプライアンスの徹底を含む内部統制の構築を行うなど、積極的に関与していく必要がある。(⇒「(5) 経営層等による取組状況の確認強化」参照)

[期待される効果]

- 経営層及び管理者層が完成検査の意義を理解し、その業務をはじめ、自動車関連法規等に関するコンプライアンス徹底を含む内部統制の構築等に積極的に関与することにより、完成検査に対する内部チェックの強化や不適切な取扱いの防止、職員一人一人の完成検査の意義に対する意識の向上につながる。

(3) 技術進展等に対応した完成検査の改善・合理化の促進

自動車メーカーの品質管理では、自動車技術の進展や検査技術の自動化・高度化に応じた手法や、製造・組立工程で作り込み、下流工程に不良

品を流さない手法を導入している実態がある。また、今後の一層の技術進展等を見据えれば、実施要領別紙1の「完成検査の実施の方法」で定める方法によらない、新たな完成検査の方法の開発・採用による検査の改善・合理化の促進等、検査方法の更なる改善が想定されるところである。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 自動車技術の進展や品質管理の実態に対応した完成検査の方法の改善に向けた自動車メーカーの取組を可能な限り促進する観点から：
 - 国は、以下を法令で明確化する。
 - ・ 自動車メーカーは型式指定の申請時に完成検査の方法を示した書面を添付すること（抜取検査や検査の自動化、工程内検査を含めた新たな完成検査の実施方法も申請可能。この場合、これらの方法で確認できる完成検査の項目等を示す必要がある）
 - ・ 自動車メーカーが当該書面に記載された完成検査の方法を変更した場合には、変更届出の対象となること
 - 国は、型式指定を行う際、完成検査の方法について、自動車メーカーより事前に説明を受け、その妥当性の確認を行うとともに、自動車メーカーが完成検査の方法を変更した場合も同様に確認を行う。

[期待される効果]

- 検査の自動化や工程内検査の活用等自動車技術の進展や品質管理の実態に対応した、検査の改善・合理化に資する新たな完成検査の方法の採用が、国による妥当性の確認を経て、可能となる。

II. 効果的なチェックのための見直し

(4) チェック手法の強化

国は、型式指定を受けた自動車メーカーに対して、法第75条の6及び第100条に基づく監査（立入検査）及び報告徴収の権限を有する。立入検査の実施に当たっては、効率性の観点から、あらかじめ自動車メーカー側で必要な書類の整理を行えるよう、事前に連絡を行うことを通例としていた。しかしながら、今般、それを悪用し、完成検査員として指名された者以外の者が完成検査に従事していることが発覚しないよう、立入検査当日に限り、当該者に完成検査ラインから外れるよう命じる等して、不正の発見を困難とする「監査対応」がなされていたため、自動車メーカーによる完成検査における不適切な取扱いに係る実態及びその背景を国が把握することができなかった。

また、自動車メーカーの型式指定審査における燃費試験の不正行為を踏まえ、平成28年12月に自動車局のホームページにおいて「自動車の型

式指定審査における不正行為の通報窓口」²を設置したが、この際、不適切な完成検査に関する通報は想定されていなかった。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 国は、無通告監査（抜き打ちの立入検査）を活用する。
- 国は、監査を行う職員の育成のため、自動車メーカーにおける完成検査の実態に対応した研修を行う。
- 国は、完成検査に関する通報を求める観点から、「自動車の型式指定審査における不正行為の通報窓口」の対象範囲を広げ、完成検査を含む型式指定制度全般の通報窓口を新たに開設するとともに、掲載箇所や通報方法の改善を行う。

[期待される効果]

- 無通告監査の活用等による自動車メーカーの日常業務に対する国のチェック機能の強化や、通報窓口の開設等により、自浄作用が働かない場合や隠蔽が行われた場合に関する幅広い情報が集まることとなり、不適切な取扱いの防止につながる。

(5) 経営層等による取組状況の確認強化

完成検査における不適切な取扱いの大きな原因の一つに、経営層及び管理者層が現場の実態を把握・管理できていなかったことが挙げられる。しかしながら、これまでの国の監査は、現場重視のアプローチを行っていたため、経営層及び管理者層のそのような現場任せの状況を把握することができず、結果的に、長年の間、本事案を判明させることができなかった。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 国は、完成検査業務の適切な実施の徹底を図るための管理体制の点検やその機能状況の把握をはじめ、自動車関連法規等の遵守及びコンプライアンスの徹底を含む内部統制の構築状況について経営層や管理者層より聴取を行う。

[期待される効果]

- 経営層及び管理者層の積極的な関与のもと、会社全体において自動車関連法規等の遵守及びコンプライアンスの徹底を含む内部統制の構築に向けた意識の醸成がなされることにより、完成検査における不適切な取扱いの防止につながる。

²自動車の型式指定審査における不正行為の通報窓口 (URL) :
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk8_000009.html

Ⅲ. 不正防止のための見直し

(6) 不正やそのおそれがある場合の機動的な是正措置の拡充

完成検査における不適切な取扱いが発生した場合、型式指定を受けた自動車として保安基準適合性や均一性を確保できているかについて迅速に確認する必要が生じるなど、車両の市場供給に対して機動的な措置が必要となる。

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- 勧告制度の創設：
自動車メーカーによる自動車の大量生産を支える型式指定制度の運用に疑義等が生じた場合に、国は、自動車メーカーに対して、適切な完成検査の実施及びその他の型式指定制度の適切な運用を確保するために必要な措置を自主的に講ずることを促すための新たな勧告制度を創設する。
- 型式指定の効力停止要件の拡大：
既に型式指定を受けた自動車について、引き続き指定を認めることに疑義が生じた場合、その検証を行う間、指定に基づく法的効果（完成検査終了証の提出による新規登録時の現車提示の省略）を継続して発揮させないようにする「型式指定の効力停止」を講じるため、現行規定に加え、完成検査を含む型式指定制度に係る義務の不履行が判明した場合も対象とするよう、国は、その要件を拡大する。

[期待される効果]

- 型式指定制度の運用に疑義がある場合に勧告や型式指定の効力停止の対象とすることにより、機動的な是正措置をとることができる。

(7) 自動車メーカーに対する抑止力の強化

今般判明した以下の事案を含む完成検査における不適切な取扱いについて、抑止策が十分でない。

- 自動車メーカーが指名した完成検査員以外の者が完成検査を実施していた事案
- 完成検査員として自動車メーカーが指名した者であっても、社内規程で定めた教育訓練を適切に経ていない事案
- 他人の印鑑で完成検査の帳票類に押印した事案
- 抜取検査工程の一部である燃費及び排出ガス測定値のデータ書き換えがあり、調査中となっている事案（平成30年3月2日記者会見にて SUBARU が表明）

これらに対応するため、以下の措置を講ずる。

[措置]

- (1) の「ロ 完成検査の方法」、「ハ 完成検査に従事する者の要

件」及び「ニ 完成検査の記録」に関する義務が規則等の法令に位置づけられることにより、当該義務を履行しない場合には新たに法第76条違反の罰則の対象となる。

- 型式指定制度の運用に係る義務を履行しなかった自動車メーカーについては、立入検査の頻度を上げる等、重点的な監視対象とする。

[期待される効果]

- 完成検査に係る新たな義務を履行しなかった場合には、法第76条違反の罰則や重点的な監視等の対象となることから、完成検査における不適切な取扱いに対する抑止効果が期待される。

3. 今後の課題

(1) 自動車技術の進展に即した完成検査の見直し

今後における一層の自動車技術の高度化、生産技術の変化、検査技術の進展等を踏まえ、完成検査の改善・合理化を含め、生産される自動車の保安基準適合性の確保のあり方について継続的に見直しを行う。

(2) 国際的な動向を踏まえた国の関与のあり方

これまで1958年協定（国連の車両等の型式認定相互承認協定）に基づき、「装置」の基準調和と認証の相互承認が推進されてきた。平成29年11月には、国際的な車両認証制度（IWVTA：International Whole Vehicle Type Approval）が創設され、相互承認の対象が「装置」から「車両全体」に段階的に拡大されることである。将来的には、IWVTAが「車両全体」に拡大（型式指定制度に適用）されることを踏まえ、品質管理に係る当局の監督についても国際的な動向を踏まえた対応を行う必要があるため、諸外国の認証当局との間において、完成検査（品質管理）に関する意見交換を実施するほか、国際的な調和議論に積極的に参画していく。

(3) 経営層等による取組状況に対する国の確認のあり方

2. (5)「経営層等の取組状況の確認強化」において、国は、「完成検査業務の適切な実施の徹底を図るための管理体制の点検やその機能状況の把握をはじめ、自動車関連法規等の遵守及びコンプライアンスの徹底を含む内部統制の構築状況について経営層や管理者層より聴取を行う」こととしているところであるが、当該取組状況に対する国の確認のあり方については、より実効的なものとなるよう、継続的に見直しを行う。

第4章 おわりに

型式指定自動車の完成検査は、第2章で述べたように、新たに運行の用に供する全ての自動車が保安基準に適合することを確認するために国土交通大臣が行う新規検査に代替するものとして、自動車メーカー自らが確実に実施する必要がある。完成検査が適切に実施されず、この代替機能に欠陥が生じるようなことがあれば、生産車両が保安基準に適合していることが担保されていないこととなり、自動車ユーザー等に多大な不安を与えることになる。また、現に完成検査において一定数の保安基準に適合しない車両が検出されていることから、安全上・環境上の問題を引き起こしかねないおそれがあると言える。

自動車メーカーにおいては、本中間とりまとめを踏まえ、経営層、管理者層及び現場の職員一人一人が、完成検査の意義を正しく理解し、会社全体としてコンプライアンスの徹底を図ることで、適切な完成検査の実施に取り組む必要がある。特に、実際の完成検査の実務に携わらない経営層及び管理者層においては、完成検査に対する責任の大きさを十分に認識し、組織管理や人材育成等を通じてその責務を全うすべきである。

国においては、自動車メーカーがその責務を全うするよう指導するとともに、完成検査における不適切な取扱いの再発を防止するため、本中間とりまとめを踏まえ、これまでも増して、立入検査の充実・強化を図るとともに、必要に応じ、勧告や型式指定の効力停止等を効果的に活用することが求められる。他方、今後の自動車技術等の益々の進展が見込まれ、それに応じて品質管理の実態が変化していくことが想定されることや、自動車メーカー毎に、車種、工場の状況、品質管理の手法等が異なることから、引き続き、この点への配慮を行う必要がある。具体的には、自動車メーカーにおける検査の改善・合理化に資する取組を促進するため、検査の自動化や工程内検査等の新たな完成検査方法について、国による事前の確認を経た上で、その採用を可能としていく。

今般、完成検査における不適切な取扱いの事実が明らかになった日産及びSUBARUにおいては、経営層、管理者層及び現場の職員一人一人がその事実に真摯に向き合い、二度と安全・安心に対する不安を惹起するような問題を起こすことのないよう、再発防止策の着実な実施に向けて最大限の努力をする必要がある。さらに、完成検査に関する措置のみならず、自動車関連法規等の遵守及びコンプライアンスの徹底を含めた内部統制の構築を進めることにより、信頼回復を図っていく必要がある。

両社の事案については、他の自動車メーカーにおいても、自社とは無縁のことと考えるのでは無く、むしろ同様の不祥事は起きうるとの危機感を持って、経営層や内部監査部門が率先してコンプライアンス及びガバナンスの徹底を図る等、地道な取組を継続していくことが望まれる。

平成28年4月～5月にかけて発覚した三菱自動車工業株式会社の不正行為³及びスズキ株式会社の不正行為⁴により、長い間培った我が国自動車製造業に対する信頼が傷つき、自動車ユーザーにも大きな不信感を与えることとなったが、それから程なくして、今回の完成検査における不適切な取扱いの事実が判明した。今般の事案の発生を受け、自動車メーカーによる不祥事の続発は、自動車製造業界全体の構造的、かつ、体質的な問題に起因するのではないかと厳しい視線が向けられている。したがって、各自動車メーカーのみならず、業界団体としても、同様の問題が起きないように、互いに知恵を出し合い協力することにより、業界全体にコンプライアンス重視を浸透させ、信頼回復に向けて取り組んでいくことが望まれる。

国においては、適切な完成検査を確保するため、本中間とりまとめに沿った措置を確実に講ずるとともに、型式指定制度の運用実態を踏まえつつ、制度の見直しを含め、より効果的な対応について検討を継続するべきである。

国及び自動車メーカーは、本中間とりまとめを踏まえ、同様の不祥事の再発防止と自動車ユーザーの安全・安心の確保に努める必要がある。

³ 三菱自動車工業株式会社は、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の不正を行っていたことが判明している。

⁴ スズキ株式会社は、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ていたことが判明している。

適切な完成検査を確保するためのタスクフォース
構成員一覧

梅林 啓 弁護士
櫻井 敬子 学習院大学法学部教授
大聖 泰弘 早稲田大学大学院特任研究教授
竹内 啓祐 一般財団法人日本自動車研究所認証センター審査部長

国土交通省 自動車局

局長
次長
総務課長
審査・リコール課長

(順不同、敬称略)