

秋の年次公開検証「秋のレビュー」（1日目）

自動車環境基準の審査

平成28年11月10日（木）

内閣官房 行政改革推進本部事務局

○出席者

司 会：田島行政改革推進本部事務局次長

評価者：石井雅也評価者（取りまとめ）、石堂正信評価者、亀井善太郎評価者、
山田真哉評価者、ロバート・フェルドマン評価者

参考人：河野通方参考人、清水和夫参考人

府省等：国土交通省、財務省主計局

○田島次長 今日3個目のテーマに入りたいと思います。

「自動車環境基準の審査」についてでございます。

まずは、評価者の御紹介をいたします。

石井雅也太陽有限責任監査法人パートナーでいらっしゃいます。取りまとめをお願いしたいと思っております。

続きまして、石堂正信公益財団法人交通協力会常務理事でございます。

続きまして、亀井善太郎公益財団法人東京財団研究員・政策プロデューサー、立教大学大学院特任教授でいらっしゃいます。

続きまして、山田真哉一般財団法人芸能文化会計財団理事長でいらっしゃいます。

続きまして、ロバート・フェルドマン、モルガン・スタンレーMUFG証券株式会社チーフエコノミスト、マネージング・ディレクターでいらっしゃいます。

続きまして、参考人をお二人お招きしておりますので、御紹介いたします。

まず、清水和夫様。国際モータージャーナリストでいらっしゃいます。

続きまして、河野通方様。東京大学名誉教授でいらっしゃいます。よろしく申し上げます。

山本大臣は出席の予定でございましたが、国会の用務がございまして、欠席とさせていただきます。

出席省庁は、国土交通省でございます。

まず、事務局から説明をさせます。

○事務局 では、お手元の「自動車環境基準の審査」、行政改革推進本部事務局説明資料で御説明させていただきます。

1ページお開きいただきまして、近年、自動車メーカーをめぐるさまざまな問題が報道されておりました。タカタによるリコール問題、フォルクスワーゲンの排出ガス不正問題、三菱自動車による燃費不正問題、スズキによる燃費不正問題と報道されてきたわけでございます。

この問題について、行政事業レビューの観点から考えてみようというのがこのセッションでございます。

資料の2ページ目で、自動車は、さまざまな基準について個別に審査を受けることにな

っておりますが、大量生産を行う自動車については、型式審査を受けて、それに合格すればそういった型式に沿った自動車を販売することができるということで、そういった型式審査をここにありますような流れで、国土交通省、そのもとにある独立行政法人自動車技術総合機構において審査しているということになっております。

3 ページ目に参りますと、この型式審査に係る法的枠組みでありますけれども、これは道路運送車両法等の法令に基づきまして、独立行政法人が審査を行うことになっております。

その次の4 ページ目でございますが、この独立行政法人自動車技術総合機構でありますけれども、全体の職員数は980名おりますが、その中で、右下であります、こういった自動車の型式認証に係る人数でいきますと42名で、平成27年度の審査実績は約2,000件で、40名ほどの人間で2,000件ほどの審査を行っているということでございます。

次の5 ページ目に参りまして、こうした三菱、スズキ等の問題を受けまして、国土交通省のタスクフォースにおきまして、再発防止策を取りまとめております。赤い字で書いてあるところでございますが、一定の頻度で、抜き打ちで自動車メーカーの試験に立ち会いをするとか、あるいは疑義に関係する当該メーカーの他車種の審査も一時停止するとか、機構が立ち会う審査を増加させるとか、実際にその審査を通った後で、車を抜き取り調査して確認するとか、そういった再発防止策が提示されております。

そこで、事務局から提示させていただきます論点であります、三菱自動車及びスズキにおける燃費排出ガス不正問題が起きた背景は何か。この独立行政法人が自動車メーカーの不正行為を抑止できなかったのはなぜか。三菱自動車及びスズキにおける不正問題を受けた審査体制の強化や制裁の強化を含む政府の再発防止策は妥当か。独立行政法人の審査体制の強化について、誰がそのコストを負担すべきか。

この独立行政法人は、実は車検などを行っております自動車検査独立行政法人と、交通安全環境研究所が統合してできたわけではありますが、統合によるシナジー効果の実現しているかという論点を提示させていただきます。

以上です。

○田島次長 続きます、国土交通省から5分以内でお願いいたします。

○国土交通省 それでは、お手元の「自動車環境基準の審査」という、国土交通省の資料に基づきまして、説明申し上げます。先ほどの御説明の資料と重なるところがありますが、適宜割愛しながら説明いたしたいと思っております。

まず、自動車の型式審査業務を行っております自動車技術総合機構の概要でございます。主な業務でございますが、この表では、道路運送車両法に基づき定めます安全・環境基準の自動車の適合性審査を行っております、その審査の中で二つありまして、ユーザーが提示する使用過程の自動車の検査、個別の自動車の検査と、あとは型式指定を受けようと

する自動車メーカーが提示する車両の型式認証審査でございます。そのほか、リコールに関する技術検証でございますとか、あとは自動車・鉄道の基準策定に関する研究なども行っているところでございます。

所在地は東京でございます。実際に型式認証審査を行う交通安全環境研究所につきましては、東京都に研究所がございまして、実際の審査を行う試験場は埼玉県でございます。

沿革はここに書いてあるとおりでございますが、交通安全環境研究所は昭和45年にできまして、平成13年に独法化されました。また、検査法人につきましては、国の検査の業務を一部分離する。実車の検査業務を分離する形で自動車検査独立行政法人が平成14年にできまして、平成28年4月に両法人が統合されまして、自動車技術総合機構となったわけでございます。なお、この際、登録業務の一部も独法に移管されております。

予算等ですが、右でございます。平成28年度予算の内訳でございますが、収入とありますけれども、運営費交付金と施設整備費補助金、これらが国からの支出でございます。審査手数料収入は、自動車メーカー又は自動車ユーザーから直接いただいている手数料でございます。合計で、機構全体で166億4,000万円。そのうち、型式認証審査の関係は11億2,100万円となっております。

人員は、全体で980名。役員8名でございますが、職員のうち42名が型式認証審査を担当しております。

次のページは、型式指定業務の流れでございますが、自動車製作者、メーカーから、型式指定を受けようとする自動車の構造、品質管理に関する書面とサンプル車の提示を受けまして、国が審査を開始します。この国が審査を行うもののうち、実車に関する適合性審査は、自動車技術総合機構の交通安全環境研究所が行っているところでございます。

どんな試験かは、この写真に書いてあるとおりでございまして、衝突安全性やブレーキなど、あとは灯火器など、さまざまな業務を行っているところでございます。

次は、排出ガス・燃費試験の方法、不正問題の概要でございます。排出ガスの基準適合性審査と燃費の測定は、実は同じ試験でやっております。どんな試験かというのは、絵に描いてあるとおりでございますが、実車をシャシダイナモメーターという試験器の上に置きます。シャシダイナモメーターに大きなローラーがついてございまして、これが路面を模擬しております。この上を実際の走行状態を模擬した形で走らせます。走行モードは、右にありますとおりの、実際の走行実態から決めました走行モードに従いまして走らせまして、自動車の排出ガス、燃費を測定しているところでございます。

今回の三菱とスズキの不正の問題でございますけれども、このシャシダイナモメーターの大型ローラーにつきましては、実際の走行を模擬させるために、走行抵抗の負荷を与えております。走行抵抗に関しましては、空気や道路からの抵抗、自動車の機械装置類からの抵抗などがございます。

この抵抗値をあらかじめ測定しておきまして、それをシャシダイナモメーターにインプットして、実際の走行での抵抗を再現させるわけなのですが、今回、三菱、スズキにおき

ましては、走行抵抗値のデータを不正に取得していたわけでございます。

この背景といたしましては、走行抵抗値の算出が気候条件などによっていろいろ左右されることもありまして、審査の合理化という観点から、メーカーの信頼関係を前提に、メーカーにあらかじめ国が規定した試験法でデータを取らせて、それを提出させるというやり方をしていたわけでございますけれども、この点について、ある意味悪用されてしまったというのが今回の背景でございます。

不正の概要は、右に書いてあるとおりでございますが、三菱自動車に関しましては、実際の「惰行法」と言われている国の試験法と違う方法を使っていた。又は、実際に測定しないで机上計算をやっていた。さらに、走行抵抗値を改ざんする。このような三つの不正な行為をしておりました。

スズキに関しましては、走行時間、測定時間を減らすために「惰行法」とは違う方法で走行抵抗値を取得していたというものでございます。

4 ページ目でございますけれども、これは今回の三菱、スズキの不正行為を受けまして、どのような対策をとっているかをまとめた資料でございます。国土交通省では、今回の不正を受けまして、タスクフォースを省内に立ち上げまして、内部だけではなく外部の法律などの専門家の方々の意見もいただきながら、再発防止策をこの9月に取りまとめたところでございます。

具体的な中身でございますけれども、例えば先ほどの走行抵抗値については、これまでメーカーが提出していたものを使っていたわけですが、今後は、機構が抜き打ちでメーカーが実際にデータを取得している現場に行きまして、正しい方法でやっているかどうか確認するようにします。

その際に、もし不正の疑義があった場合には、技術的検証をしっかりとやる。もし技術的検証の結果、不正行為が見つければ審査業務を止める。型式指定を止めるということで、メーカーに対する制裁措置を加えます。さらには、罰則も適用することをいたします。

不正があったメーカーに対しては、その後の型式指定審査においても厳しく審査業務を行います。間接的になりますけれども、ある意味再発防止のための制裁を強めていくということでございます。

このような取組でございますが、5 番目に書いてありますけれども、さらに加えて、これまでには新車のみの審査を中心にやっておりましたが、今後は、実際に市場で流通している車も抜き取りまして、それを実際の路上走行を再現した形で、排ガス測定をし、実際の型式指定時の排ガスデータ、燃費データとの整合性を確認する。その結果、疑義があれば、詳細な調査に入っていくという取組を行う予定としてございます。

次のページは、先ほど申し上げました事後チェック体制の構築を、このような形で、排ガスの実車の抜き取り試験も行いますことについて、説明したものでございます。時間の関係上、今日は説明を割愛させていただきます。

以上でございます。

○田島次長 それでは、ただいまから、議論を開始いたしますが、まずは参考人のお二人からコメントをいただければと思います。5分程度でお願いしたいと思います。

まずは清水様、お願いいたします。

○清水参考人 自動車ジャーナリストの清水です。

今日の大きな課題として、三菱、スズキ自動車の燃費不正という話がありますが、これもメディアとしていろいろ取材してきた中での私見になりますけれども、まず、燃費は法律で規定していない。排ガスのほうは厳格に決められているのです。カタログに書いてある燃費値は、飽くまでも国土交通省届け値ということで、別に燃費が悪くても法律違反ではないという、ファクトとしてそこは一つある。

ただ、一般の消費者は燃費に対して、エコカー減税とかいろいろな御利益があるので、非常にそこへの関心は高く、自動車メーカーも車の販売に、いわゆるカタログ燃費でそのエコカー減税が取れるかどうかの販売上の大きな死活問題になっていたのです。

あるときから、燃費の戦いが不毛な燃費競争に陥ってしまって、それは必ずしもユーザーのベネフィットにはならないだろうなということで、一般的に言われる実燃費とモード燃費との乖離が世に言われてきたわけですが、実燃費も実は、何をもって実燃費とするかという定義が非常に曖昧なところがあって、燃費の議論はここ五、六年の間、かなり我々メディア、あるいはユーザーの中でも関心が高かったのです。

そこに持ってきて、軽自動車は非常に販売競争が厳しいので、特に三菱、日産のシナジーでやっていたから、OEMで受けた形で、日産に対していい数字を出して、デイズというブランドはeKワゴンと兄弟車なのですが、日産から燃費でトップを取れという話があったのかどうかもわかりませんが、そういう不毛な戦いが行われていたというのが、バックグラウンドにはあると思います。

しかし、排ガスと燃費は同じローラー、シャシダイナモメーターでとるのでありますが、走行抵抗によってうんとい数字が出たりしやすい振れやすいデータではあるのです。その走行データ値をごまかしたと。ごまかし方がいろいろ明らかになっていったのは、三菱に関して言えば、かなり作為的に、エクセルファイルでつくって最初にリットル幾つ欲しければ走行抵抗値は幾つというような、全く自動車業界の中でも常識で考えられないようなことをしていた。そのぐらい現場は、ある意味少し擁護すれば厳しいプレッシャーがかかっていたのかなというのが一つはあると思うのです。

スズキの場合は、作為的に燃費を良くするというよりも、惰行法が、いわゆる風の影響を受けたり路面の下り上りの影響を受けるので、3往復6回やらなければいけないのです。今、両社に共通しているのは軽自動車なのですが、軽自動車は1998年以降、新しい軽枠で決まった規格で、全長・全幅でエンジンの排気量が決まっていますから、どこで差別化するかというところで、非常に一つのモデルを作ったたくさんの派生車種が増えてい

くのです。

そうなったときに、一つずつ惰行法をやっていると非常に現場のコストがかかるということで、スズキは同じような車だから一つのモデルをやっておけば似たようなものでしょうみたいな、そんな感じだったと思います。作為的に燃費を良くするためにやった三菱とスズキはちょっと違う背景があるのは、ファクトとして押さえておかなければいけない。

結果的に、後で政府のほうで再テストしたら、スズキは良くなった。だから、自分たちは過小評価していたという皮肉というか、スズキは悪いやつらではないのだなみたいな感じがあったのですけれども、そういうところで、根本的には惰行法が非常に自動車メーカーに、先ほど大量生産というお話がありましたけれども、今の自動車ビジネスはむしろ、特に日本は多品種少量生産になってきているのです。

一つのプラットフォームを作って、そこからデリバティブ的に派生車種をたくさん作っていく。そうすると、その都度ほとんどの今の車はデジタルエンジニアリングで作られていますので、部品メーカーからサンプルが来るのも3Dデータで来るような時代なのですが、プロトタイプ段階で、量産試作を多分、1回ぐらいしかしない。それをもって衝突でぶつけなければいけない。惰行法で走らなければいけない。開発の現場は昔と違って、一つのモデルの大量生産システムから、多品種少量になってきたので、メーカーも非常に時間的あるいは人為的なコスト負担がかかっている。

日本自動車工業会では、こういう話は余り政府に対して提案とかそういう話はなかったと思うのですけれども、ちょっと調べると、自動車技術会では、そろそろ走行抵抗もシミュレーションでできないだろうかという検討が始まって、これはほかの自動車メーカーに聞いても、必ず計算で押さえた数字と実際の惰行法の差を取ってデータを積み重ねると、そろそろシミュレーションで計算した値でも走行抵抗がかなり正確に出せるような時代になってきたというのはあるのです。

ところが、日本のプロトコルのやり方は、日本政府が決めているというよりも、欧州のEU委員会の中に自動車の基準があって、その下にWP29という国際基準調和があるので、日本だけが変わられるという話ではないので、恐らくこれは今後の話として、電動車両とかプラグインとか多様化したときに、もっとテストが複雑になることが予測されますから、ある程度次の段階に自動運転も含めて考えていくと、そういう基準の検査がそろそろ昭和から新しい時代にレベルアップしていかないと、多様化の時代に対応できないのではないかと考えています。

いろいろフォルクスワーゲンとかタカタのエアバッグの問題も冒頭、どこかに書かれていたのですけれども、これは異質な話なので、今回は燃費という話に限定して意見を述べさせてもらいました。

○田島次長 ありがとうございます。

続きまして、河野様、お願いします。

○河野参考人 河野でございます。

突然この話をいただきまして、私はびっくりしているのですが、昔からかつての交通研、現在は研究所と一緒にしまして、自動車技術総合機構とに変わられたわけで、この4月から変わられたのだと思うのです。旧交通研には、私は評価の件で長くかかわってきまして、ある意味では、非常に熟知している研究所と思って、そこのお役に立てるようなという覚悟で今日は出席させていただいております。

今、参考人の清水さんから、いろいろ、燃費そのものについては御説明があったので触れませんが、今回は特に、私としては、先ほど国土交通省から説明がありました資料で、4ページです。自動車技術総合機構で今後、どのような対応をするかをまとめた表になっておりまして、特に赤字の部分についてコメントをしたいと思います。

その中で、二つ目の不正の有無の検証というところで、これは審査の一時停止と書かれていますけれども、一時停止をやると、会社が潰れてしまう可能性だってあるわけです。これは非常に重要なことですので、十分慎重に審査していただいた上で、めったに起きないようなことだけでも、そこまではあり得るということにしていただかないと、日本国民としても大いに迷惑するところになってしまうのではないかと思います。

5番目にあります、型式指定取得後の監査・調査に、使用過程車に対する抜き取りで路上試験による排出ガスの確認がありますが、これは大いに結構なことだと思ひまして、アメリカでは行われているようなのですが、日本でどうしてやらないのかなと内心は思っております。これを契機にこういうことができるのなら、大いにしていただきたいと思ひます。

排出ガスの確認をどのようにされるのかはわかりませんが、自動車によっては、測定したときのモードのとおりではなくて、もっと違う使われ方をしている車が結構あるわけです。例えばごみの収集車であるとか、あるいはトラック、バス、公共機関に使われるようなそういうものとかは、実際に排気ガスを測定するモードとは違う使われ方をしていることがありまして、これらが排気に対して異常値を出しているとかいうこともあり得ますので、ここはぜひ、そういうものも含めるように考えていただければと思います。

ここはもちろん、燃費等も含めて測られるということなのですが、燃費については、カタログにきちんと掲載するというのでいいのではないかと思います。

次に、国土交通省からの資料で、1ページ目に業務の概要が書いてございます。それで見ますと、人員組織で、今度、型式認定等に当たられる部門は、保安基準適合性審査業務ということで、ここでやられるようになっておりますが、抜き取り検査などもここになっているのかどうか、後からお答えいただきたいと思ひます。

ほかの国に比べれば、この人数では相当無理があるのではないかと思います、体を壊されないようにやっていただくようなことを、長時間勤務はだめということになっておりますから、そこら辺はよく考えていただいて、やっていただけるものだと思っております。

このようなことを平然と言えるはどうかというのは、実は業務の概要のところは研究業務とございまして、かつての交通研は、すばらしい研究をどんどんやってこられたのです。しかも、それがちょっと先の基準とか規制とかに役に立つような研究をずっとやってこられて、その結果をもとに、最後は国際標準化等の業務とあります。これは先ほども清水参考人から話がありましたように、ヨーロッパで、国連等々でやっているわけです。そういうところへ参りますと、特にフランスの人なのですが、とても口がうまいので、丸め込まれてしまうことがあるのです。

そういうことを乗り越えて、日本でできる技術あるいは日本が見つけた技術とか研究成果をもとに、そこでいろいろ日本をリードしていく、日本が置いてけぼりにならないような規制値を出していただいているということは、実にすばらしいと思っております。

結局、その意味では、自動車技術総合機構は、人の使い方がうまいのだなと思っております。

そういうことで、私は非常に、研究を通じて国際的に活躍するというのが、日本はそういうところがほかにはございませんので、そこにお任せしていいのではないかと考えております。

あとは研究について、一言コメントさせていただきますと、研究費は、国土交通省等から来る、あるいは受託研究等で稼ぐとかいうことがあるのだと思うのですが、国のお金の場合には、ぜひ一般会計でお願いしたいと思っております。

特別会計にさせていただくと、やり方から、結果から何からみんなまとめて出していかなければいけない。これは研究に使う金としては、非常に不向きな金でありまして、一般会計でいただけると、自由にというともた叱られそうなのですが、かなり自由にお金が使えますので、使い勝手が良いということになりますので、そこら辺はぜひお願いしたいところでございます。

以上です。

○田島次長 ありがとうございます。

それでは、3時45分めどまで、御議論をお願いしたいと思います。

自由にどうぞ。

○石堂評価者 質問といたしますか、確認を一つしたいのと、意見といたしますか、二つ出させていただきますかと思っております。

まずは確認なのですが、今日は配られていないようですが、タスクフォースの結論が出て、その中を見ていきましたら、いろいろと確認する作業の中で、機構自身がデータを取るものと、メーカーが出してきたデータを試験等で機構が確認するものと、今回、問題になっております機構が出してきたデータをそのまま使うもの。3グループに分かれている。今回は、メーカーのデータをそのまま使うという部分で不正が行われたというこ

となのですが、この分類が意味するところがいま一つはっきりわからないということなのです。

今回、同じタスクフォースの中で不正が行われた背景に、なぜメーカーが出してきたデータを使うかという中に、先ほど説明の中に若干出てきましたけれども、走行抵抗については、一定の気象条件のもと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ので、機構が審査時に全てを測定するのは困難であるということが書いてあるのです。そうすると、要するに、機構の手間暇がそれだけかけられないから、メーカーのデータをそのまま使おうというように読めるのです。

同じタスクフォースの資料を見ていきますと、同じようにデータをそのまま使うというものが7項目あるのだと書いてありまして、その一覧表を拝見しますと、私も素人なのでわからないのですけれども、これも同じように手間暇がかかるのかなということについて、全部がそうかどうかははっきりしないという感じを受けます。

確認といいますか、質問したいのは、先ほど申し上げましたように、機構そのものが確認するデータを取るもの、出てきたデータを試験等で確認するもの、出てきたデータをそのまま使うもの。この区分は、調査項目の重要性という要素が入った分類なのか。そこを確認したいと思ったのです。

○国土交通省 基本的には非常に重要性が高い部分については、機構自体が審査をするという原則でやってきております。特に新規に導入された基準に関しましては、機構自らがやるということですが、ある程度基準が施行されて時間が経ってきたものについては、抜き取り的に機構自身が確認する。

今、先生がおっしゃったとおり、抵抗値など、非常に測定、取得に時間がかかるもの、工数がかかるものについては、そこはメーカーとの信頼関係のもとにメーカーの提出データを使ってきたわけなのですが、今回、信頼関係が壊れてしまったということですので、これは改めまして、抜き打ち式になりますけれども、機構の審査官がデータ取得の現場に行きまして、これでデータを確認する。

さらに、データ取得の現場、経験を積むことによりまして、データの公正性について、ある程度データの一覧を見ればわかるような研さんを積めると考えておりまして、それで再発防止を図っていきたいと考えております。

○石堂評価者 そうすると、いわば新しく出てきたものなどは慎重にということからいけば、重要性の要素もあって、直接やるか、あるいは出てきたものに審査を加えるか、それとも、そのままとりあえず受け入れるかというのが決まっているとなると、今回、排ガスの関係のものについていろいろとチェックを入れますというのは、いわば第二の分類。出てきたデータに対して、いろいろチェックを入れますというように近づいているように見えるのです。

そうすると、分類上タスクフォースの資料でいくと（１）（２）（３）になっていますけれども（３）であったものを（２）に持っていくのだと。そのやり方は今回、いろいろ特徴があるという理解でよろしいですね。

○国土交通省 そのようになります。

ちなみに、排ガス、燃費試験も実際に機構においてやっておるのですけれども、その基礎になるデータの部分は信用していたということでしたので、そこをまさに（３）から（２）に格上げして、しっかり抜き取りとかで見て、確認していくように、（３）がなくなるというイメージで捉えていただければと思います。

○石堂評価者 わかりました。

今回の件について、いろいろと対策を取ることなのですからけれども、本件ははっきり言えば、三菱、スズキなどによって行われた不正に対する対応だと思うのです。そうすると、会社は、タスクフォースの中にも書いてありましたけれども、測定現場における遵法精神の意識の欠如とか、経営者のチェックの欠如が書かれていますが、会社であれば、それこそ内部の監査もありますし、今、株式会社であれば内部統制もあって、いろいろと手は講じられているはずなのだけれども、今回の場合は、法令の趣旨に反する社内ルールが策定されていたせいで不正が行われた。そうすると、そういうものがきちんとすれば、こういう不正はなくなるはずだと考えられるのです。

第一義的には、メーカーがちゃんとしろということ指導すべきだということがあると思うのです。それについては、もし今まで、内部でやってきたことが機能しないのであれば、外部の専門家を組み込むとか、そういうことも含めてメーカーに厳格な不正発生を抑止する体制をつくれということがまずはあるべきではないかと思うのです。それは行われているのだろうかというのが１点であります。

○国土交通省 メーカーの社内統制をしっかり取るようにという指導については、これまでもやってきておりますし、実際に三菱においても、そのような取組が始まったと認識しております。

○石堂評価者 そういうことでいけば、今回、国の側で取ろうとしている対策は、飽くまでも民間会社でその体制がしっかりできるまでの間の暫定措置といいますか、今回は非常に事柄が大きかったですから、国が一定の施策を取ることを私は否定しませんが、レビューシートはいろいろなものが複合になっているので、それを見て言うのはあれかもしれないませんが、事業終了の年度がない。いつまでもやる。今回で始めて、ずっとやっていくのだというように見えるのですけれども、それは今のお話からいけば、メーカー側の体制が構築されるまでの間は見ていくといいますか、もっと言えば３年以内にちゃんとしろ

とって、3年間だけ限定でやる臨時の措置だという位置づけをすべきではないかと思うのです。そこはいかがでしょうか。

○国土交通省 もちろん基本は、メーカーの社内体制をしっかりとやってもらうことが必要なのですけれども、ただし、国としても、機構としましても、再発防止のためにさまざまな一つの仕組み、不正の制裁措置を整えませんか、また時間が経ってまいりますと社内の体制が緩んでくるおそれがございますし、そういう意味である意味、社内組織の整備と、国又は機構側の審査方法の体制の改善、又は制裁措置の整備と、この二つが両輪となって、今回のような不正措置が防げていけるのではないかと考えております。

○石堂評価者 制裁の部分は、国が発見しなくてもどこかで不正が明らかになれば、それに対する強い制裁を用意しておくというのはいいと思うのですけれども、国自身がどこまで手を出すかだろうと思いますので、その辺の御検討をよろしくお願ひしたい。

○国土交通省 ありがとうございます。

補足させていただきますと、全てのデータを全部網羅的にずっとチェックし続けるというのは、当然、いろいろな時間的なもの、コスト的なものもございますので、対策の取りまとめの中にもございますように、いわゆる抜き打ち、抜き取りとか、ランダムにある程度の件数をやって、当然、メーカーはいつ入ってくるかわかりませんから、抑止効果にもなりますし、そういう観点も含めてきちんとした運用をこれからは考えていく。

いずれにしましても、今、電動化が進んできたりとか、非常に開発が複雑化してきておりますので、組織体制だけ見てちゃんとしていけばいいかという、今回も、特に三菱自動車の場合でも、社内規程上はちゃんとあるのですが、実際の申し送りがしっかりできていないであったりとか、いろいろな構造上の問題が組織体制だけではない部分がありますので、そういう社内文化を含めて、我々もしっかりよく注視しながらやっていく必要があると思っております。

○亀井評価者 少し具体的なお話として伺いたいのですけれども、今、42名で型式検査をやっている。これが来年度の事業レビューシートを拝見させていただくと、交付金の部分で約4億円の増額になっています。4億円というのが、この事業はいろいろな事業をやっているから、これが型式審査に相当するものかどうかということの確認を一つさせていただいた上で、42名が何人に拡充されることで、これを対応としているのか。

さらに言えば、先ほど参考人からも御指摘がありましたけれども、抜き取り検査をやりますとか、幾つか具体的に今、国交省からのペーパーであるのですが、何が具体的にどう変わるのかをもう少しわかりやすく御説明いただけますでしょうか。

○国土交通省 4億円の増額のうち、大宗の3億6,000万円弱については、先ほど説明いたしました、いわゆる排ガス・燃費に関しましての事後チェック、市場から車を抜き取りまして、実際に路上を走らせて事後的に性能を確認するという事に使います。これによって人員の増加、機器の配備などにこの費用を使用していきたいと思っております。

○亀井評価者 そういう意味では、例えば立ち会いについて、立ち会いが増えることで、今、大体一人当たり結構な数、毎週1台ぐらいの形で型式検査をやっているぐらいのペースになっているのだと思うのです。

単純に割ればそういう形になっているのだと思うのですが、これが例えば実際に立ち会いに行くとなれば、今までのペースではできなくなるわけですよね。例えば、ここら辺の対応はもうできていると考えるのですか。

○国土交通省 実際の型式認証審査の実務に関しまして、実は手数料なのです。メーカーからいただく手数料を充てることになっております。

今後、実際に走行抵抗値の実測なども始めていますので、立ち会いの回数は増えていきますから、手数料が増えてまいりますので、その収入を体制の整備に使っていきまして、より厳格な型式認証審査に対応できるようにしていきたいと考えております。

○亀井評価者 そこを具体的にぜひ伺いたいのですけれども、抜き打ちで立ち会いが増えることで、大体何人ぐらい増えると考えていて、一方で、抜き取りがどのぐらい行われるのか。抜き取りは余り少ないと効果がないわけですから、実効的な抜き取りは多分、件数があるのだと思うのですけれども、そこら辺をどうお考えなのか。また、それについて、参考人からぜひ御意見をいただきたいと思えます。

○国土交通省 今、御質問があった点ですけれども、当然、一定の頻度でこれからは抜き打ちをして立ち会っていくわけですので。これにつきましては、各社に対して、どのような形で行っていくかについては、どうしてもそれがメーカー側にわかってしまいますと、次に来るのだとか、そういうことがわかってしまうので、私どもとしては、当面の間は私のほうで効果的だと考えるような抜き打ちの仕方です。まずは入っていきたくておるところでございます。

○亀井評価者 そこはなかなか開示できないということですか。

○国土交通省 いつどこまでということはさすがに開示できなくて、ただ、どうしても各社に入らないと当然効果も上がらないものですから、少なくとも1回程度は入れるような

形で、それ以上についてどこまでやるかは、状況を見ながら考えていきたいと思っています。

○亀井評価者 ぜひ参考人の皆さんに伺いたいのですけれども、今の頻度ぐらいのイメージで、抜き取りになっているのですか。

○清水参考人 余り細かいところの情報は持っていないのですけれども、いわゆるアメリカで起きたフォルクスワーゲンのディーゼルのディフイートの問題が、ヨーロッパもディフイートは法律で禁止されていて、日本はまだその法律がないのですが、それを受けて、いわゆるRDEと呼ばれる、リアル・ドライブ・エミッションで、恐らく日本製のアタッシュケースぐらいの測定器を車に積んで、シャシダイナモメーターではなくて、実際に走って有害な排出ガス、NO_x、ハイドロカーボンとCO₂を測って、その数値を公表していく。

日本の場合は、ヨーロッパと一緒に歩調を合わせていますから、それをいわゆる基準化していくという流れで、来年ぐらいからそういうものが入ってくるので、ある程度それが、ある意味抑止というか、モード燃費とRDEの乖離がこんなに大きいと、モードのほうでおかしいことがあったのではないかというのは市場から見えるようになってくると思うのです。

今は、カタログに届けられた燃費が本当なのかどうかはよくわからないところがユーザーはあって、しかし、その数字で車を買っていくので、その数字の信憑性が大事だということで、こういう不正が行われた。

抜き打ちの頻度は、こういう言い方はふさわしくないかもしれませんが、アメリカは完全に、安全基準、環境基準があっても、自己認証制度なので、別にそれを満たさなくても車を売っても法律違反ではないのです。ただ、後で自動車メーカーが自分で測定して、オネストで自己認証しましょうと。ただし、それが基準に届いていなかったら、一発リコール、レッドカードで退場みたいになってしまうのです。

日本とヨーロッパは、政府が許認可権を持っていますから、ある程度基準をつくって、それをメーカーが超えないと法律上車が型式認定をもらえないというルールでやっているのです。そこに不正があると。日本の場合どうかというと、いい意味で性善説でずっとやってきた流れがあって、さまざまな規制、排ガス規制とか衝突安全とか、新技術が非常にたくさん、ここ20年、30年の間出てきたときに、自動車メーカーと良い関係、良いと言うと誤解を受けるのですけれども、ほどよい緊張感で、近づかず遠からずでうまい関係でずっとやってきた中で今回の問題が起きたので、実はみんな驚いているということです。

ただ、この問題の本質は、燃費は法律の基準ではなかったのです。燃費がずれても、法律では車両運送法では罰せられない。ですから、メーカーのほうもそこは甘かったような気がするのです。

ところが、排ガスのほうは一発でアウトなのです。ですから、そこは多分、NO_xの数値は余裕があるから、惰行法で少し数値をずらして燃費をよくしても、有害な排出ガスのほう

はまだ基準内だろうというような想定の中でやったことだと思うので、燃費と有害な排出ガスがルール化されているものと、ボランティアに届け値にしている。しかし、そこにエコカー減税みたいな御利益があったので、その取り合いになってしまったという、非常に特殊なケースのような気がします。

今回、抜き打ちをやるということが、かなりの抑止力になると思うし、抜き打ちでもし法令違反が見つければ、型式認定取消しは開発費から販売費から、ディーラーに対してもものすごく膨大なコストをかけて1台の車が開発されて、ローンチされますから、その型式がとれないというのは致命傷になるのです。ただ、燃費に関しては、この基準を超えなさいというものではなくて、テスト法のプロトコルを守ればいいだけなので、別にメーカーにとって難しいことではないのです。ただ、数値がオネストで出すかどうか。

ですので、私はそんなに頻度の高い抜き打ちは必要ないのかなと。抜き打ちがあるというだけで、もうメーカーのほうは事実上燃費も余計なことはやってはいけない。政府が決めたプロトコルに従ってしっかりとやればいい。それが多品種少量生産の中で非常にコストがかかるのであれば、日本案として、日本自動車工業会と政府と一緒にあって、ヨーロッパのWP29等に提案していけばいい話だと思うのです。ルールは変えることができると思うので、これを機に次のステップに上がる。

そういう良い関係になっていけばいいと思います。基本は性善説でずっとやってきたので、これはある意味正しい判断だし、これからもそれは続けたほうが、双方にとって余分なコストをかけないで済むのかなと私は思います。

○河野参考人 私も性善説でやってきたという清水参考人の話に賛成です。抜き取り検査とか、あとは使用過程車の再確認のようなこととかで、まず、私として心配なのは、そういうことができるような技術者を大量に増やしていかなければいけないと思うのですけれども、その準備は今すぐできるのでしょうか。

あと、不正が行われたとされている三菱自動車の分については、ここで予算等が決まって国会を通れば、そのまま今回も三菱自動車に適用されるのですか。

それをちょっとお伺いしたいのです。

○国土交通省 まず、人員の体制に関しまして、これはもちろん国、又は研究所の職員を充てていくということが当座になりますけれども、メーカーの技術者出身の人も外から呼び込む形で体制整備を図っていただけると考えております。

今後、罰則の強化等がされた場合は、これは三菱には適用されません。

○山田評価者 会計士の山田です。

亀井先生の話から、2点確認、1点質問があるのですけれども、まず、先ほど交付金の4億円のうち3億円が今回の審査体制の強化というお話があったのですが、補助金のほう

も2億円増えているのです。こちらも何億円か体制の強化に使われていらっしゃるのでしょうかというのが1点目の確認です。

○国土交通省 補助金は、審査機器とか検査機器の整備に使いますので、直接今回の体制の改善にはつながっておりません。

○山田評価者 ありがとうございます。

もう一点は、先ほどから抜き取り検査とかの話があったのですが、抜き打ちとか抜き取りとかで、私や石井先生とかは会計士なので、統計学的にこれぐらいのサンプリングで大丈夫だとか、そういうノウハウがあるわけです。

おそらくそれは国税庁にも税務調査であったりすると思うのですが、今回も抜き取りとか抜き打ちに、事前にいろいろ言えないというのはわかりましたが、そういう統計学的なアプローチでこれぐらいだというのは、検討はされているのでしょうか。

○国土交通省 統計学的な根拠があるかどうか、今は持ち合わせていないのですが、交通安全の関係で長年審査業務をやっておりますので、これまでの長年の経験から、これぐらいの頻度で行くべきではないかというところはある程度目星をつけてやっている。

ただし、今回は反省を踏まえまして、審査業務に関しましては、個人だけで判断しないでまずはグループで討議する。さらには、審査結果につきましては、研究所全体で評価するような体制を組んでおりますので、そういった抜き打ちの回数につきましても、かなり慎重な検討がなされるものと理解しております。

○山田評価者 わかりました。ちなみに、事後的に発表はあるのですよね。

○国土交通省 抜き取りの回数については、先ほど審査・リコール課長が申しあげましたように、回数が公表されてしまいますと、ある程度メーカーに推測されてしまいますので、それは難しい。

あとは市場からの排ガスの抜き取り確認です。それについては、市場に出回っている数十車種を年間でするようにしていきたいと思っております。

○山田評価者 税務調査とかは事後的にいっぱい発表があるのですが、難しいのですか。

1個質問なのですが、国土交通省の1ページ目の独法の機構の中の予算があって、去年は11億円で型式認証に関わるのところをやって、今度は3億円増える。結構規模的に大きいなど。審査手数料の部分で型式審査自体は決まっていくという話だったので、結局3億円増えていく中で、一国民としての納得いかないところが、今回、メーカー

が悪いことをしましたと。メーカーのせいで、何で国民がその分いっぱい税金を使わなければいけないのかというところが、率直に、型式部分だけではなくて、その他もろもろのことも、何で国費になってしまうのだろうと。

メーカーから出してもらう方法、いわゆる検査料を上げてとか、そういうことは難しいのですか。

○国土交通省 今回、型式認証審査の厳格化というものです。ある意味悪さをすれば審査回数が増えますので、その分課徴的に国の機構に納付するお金が増えていく。それを実際の審査ということになります。

他方、例えば市場から車を抜き取って試験をやるような事後的な調査でございますけれども、それはいわゆる懲罰的なものではなくて、実際に市場に流通している車がどうなのかと。万が一今回のフォルクスワーゲンみたいに、実際には基準に適合していないような値で走っていた場合には、国の大気環境にも大きな影響を及ぼしますから、そういうことをちゃんと見出して、それで改善させていくのは、国民全体の利益に資するのではないかとこの観点から、運営費交付金の業務をしているところでございます。

○山田評価者 ちなみに、来年の予算だと、審査料自体はどれぐらい。審査料収入はどれぐらいになる予定なのですか。

○国土交通省 今年度の予測では4億円という形になっておりまして、基本的には、景気動向とか、いろいろな形でメーカーの申請との関係での手数料収入になりますので、ぶれはあると思いますけれども、基本的にはこれぐらいの数字。当然ながら、先ほど言いましたように、抜き取りのチェックをするときには、走行抵抗を実際に見に行ったりとか、その分のコストが上がりますので、その分の手数料は多くメーカーから取ることになりますので、その部分で若干の上ぶれの可能性はあると思う。

ただし、いずれにしましても、型式の件数、数はかなり多くございますので、大体4億円というのが一つの目安になると思います。

○山田評価者 これがすごく増えるのではないですか。

4億円だったのが、平成29年に予算が出されていますけれども、要は、予算が要求されているということは、全体像も事業計画ができていないわけではないですか。4億円が4億1,000万円の手数料だったら何か。

○国土交通省 この4億は、今回の三菱、スズキの不正を踏まえて、審査回数が増えていくということは踏まえておりませんので、実際には4億円よりも収入が増えていくのではないかと考えております。

○山田評価者 平成29年はどれぐらいになるのですか。

○国土交通省 そこはすみません。まだ目星がついておりません。これから至急もう一回予測を立てたいと思っております。

○フェルドマン評価者 私から、時間がないので手短かにコメントと質問がありますが、一つは性善説のことで。私は、性善説はいいと思いますが、性善説がうまくいく条件は、情報開示です。だから、メーカーも自分たちがやったことを国民に大きく開いて、国民が変だと思っていないことをどこかで確認できますから、信用するけれども確認もするということが大事な条件です。だから、このままだとすれば、やはり情報開示をもうちょっと徹底してもいいのかなと思います。

もう一つは質問になりますけれども、予算のお金と技術の前提という関係はどうなっているのかということです。チェックの仕方を見ても、かなり労働集約的なやり方を取っていますけれども、ほかの分野を見ても、かなりセンサーをつけていろいろできるということを言われています。

私は科学者についてよくわかりませんが、例えば、前回のレビューのときに、経産省の資料の中で、例えば化学プラントの中で何か変なことが起きているかどうか、いっぱいセンサーをつけて前もってよく察知できる。何が起ころかを予測できるような技術を開発されているということを言われています。そこで質問ですが、今の予算、人員を半減してもいいぐらい新しい技術をどうやって開発できるのか、見当がつかますか。

例えばいろいろな自動車にセンサーをつけて、この前、レンタカーでハイブリッド車に乗ったのですが、ダッシュボードに常に燃費が出ているのです。なので、何かそういう、財政再建に貢献できるような技術開発は可能でしょうか。やろうとしているのでしょうか。それが質問です。

○国土交通省 今、先生がおっしゃったような、革新的な審査の合理化に資するような技術開発は、現在はやられておりませんが、ただし、実際に車は非常に電子化が進んでおりますし、いろいろな走行中の異常とか、OBDという言い方をしておりますが、車に集積されるような形になっておりますから、車に集積された、車の状態に係る電子化情報を、車1台ごとの検査のほうに活用すべきではないかということで、車検の改善にそういうデータの活用ができるように、現在、研究は進めております。

○フェルドマン評価者 清水様、いかがですか。

○清水参考人 私は今、内閣府のSIPの自動走行の構成員もやっているのですが、い

いわゆるビッグデータをどう扱うかで、走りながらリアルタイムでデータをクラウドに上げたりとか、いろいろなデータの処理ができると、動的な車の運動のほうの話なのですが、これから起きるであろう問題もある程度予測できるようになってくる。

ですから、多分、大きくIT技術を使うことによって、個人的には次の世代に行けるような気がするのです。先ほどお話しした、自動車技術会のほうで、走行抵抗をシミュレーションするにも、実際の走行抵抗がわからないといけないので、結局はどこかで1回は走らなければいけないのです。

それが3往復6回走るのか、アメリカの場合はピトー管をつけて1往復2回でいいので、アメリカのほうが合理的であれば、そのようなやり方をWP29に提案するとか、多品種少量生産の時代になったときに、ヨーロッパのメーカーもみんな苦しんでいくと思うのです。ですから、みんなでもう少し新しい計測テクノロジーを使って、もっとメーカーも政府も負担が少ない、結果的にはユーザーの負担が少ない。それで問題が出ないような、もっと高品質で壊れなくて、本当に世のため人のために役に立つ自動車の時代に行ける、今は大きなイノベーションの波が来ていると思うのです。それに向けて、どのように行くかという話です。

○フェルドマン評価者　こういう検査技術も入っているということですか。

○清水参考人　具体的には、自動走行のほうには入っていないのですが、そういうビッグデータを使うということは、多分、そういうことにもこれからいろいろと、ただ、先ほど先生がおっしゃられたとおり、人が、日本の場合は産学連携が弱いのです。例えば、フォルクスワーゲンの問題は、ウェストバージニア大学に検査依頼をしたのは、フランスのNPO団体で、そういうNPO、NGO団体といわゆるアカデミーの人たちが、何かあれはおかしいねといって、そういうファンドを集めてやるのです。それで問題が発覚する。

そこら辺に関しては、日本はなかなか、産業界と政府がほとんどの情報を持っていますので、今、フェルドマン様がおっしゃったように、情報がなかなか出てこないというのは確かにあるので、性善説に立つのであれば、もう少し情報公開も我々ユーザーに向けて開示していく一つのプログラムは必要なのかなとは考えています。

しかし、ITを使えば、かなり個人的には次の世代に行けるかなとは考えています。

○亀井評価者　今、まさに清水さんからお話があったようなことについて、皆さんは安全と性能と環境、ここら辺を中心に自動車を見ているのだと思うのですが、一方で、これから、安全ということを考えれば、自動運転は確かにユーザーの負担は減るのだけれども、一方で不安もありますよね。

そういったことを今、まさにお話があったように技術革新が進んでいく。さらには、一つのキーワードは国際基準調和であり、一方で国際標準競争なのだと思うのです。どこを

取れるか。日本にとって自動車産業は部品産業まで含めれば大変大きな雇用を抱えていて、日本の産業そのものなのかもしれないという中で、先ほど参考人の河野さんからもお話がありました。その研究のかなりの部分を担っているのであれば、今、お話があったようなことを民間の消費者団体と例えば連携してとか、既存の枠組みに囚われないことをやっていかないと、それこそ予算は増えないです。

増えないけれども、カバレッジだけがどんどん増えていくような形になっていく中で、何をされようとしているのか、ぜひその抱負を皆さんからお聞かせいただきたいのですが、これは最後にお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。

○国土交通省 まず、自動運転の関係でございます。これは産学官が連携するのは大変大事だと思っております。この前、9月に軽井沢でG7交通大臣会合がありまして、自動運転技術がテーマでありました。G7の合意事項として、各国の産学官連携を強化して、自動運転の実用化を促進していこうということになっております。

実際、産学官連携について、いろいろな枠組みがあるわけですがけれども、例えばSIPというプログラムがありますし、さらには、国交省、経産省でビジネス検討会を立ち上げて、自動走行に関する国際標準を獲得していくために、産学官が連携していろいろな実証試験をやっていこうということをやっております。

こういうことを通じまして、清水先生がおっしゃったように、これまで以上に産学官連携を強化して、自動運転の分野におきましても、日本が国際的な標準作成においてリードしていけるような取組をしっかりとやっていきたいと考えております。

○田島次長 それでは、時間が過ぎてございますので、石井さん。

○石井評価者 取りまとめに入る前ということで、論点が膨らんできましたので整理していく中で最後に一つ確認させてください。

今回、これを契機にという議論の発展をしているかなというところだと思うのですがけれども、この三菱自動車、スズキにおける不正問題が起きた部分で、背景は当事者のコンプライアンスとかガバナンスとか企業風土とか、そういうことだと思うのですがけれども、それはここでたたいてもしょうがないと思うのです。

これに対して、なぜ見つけられなかったかというところについて、どのぐらい向き合いましたかというか、お話を伺っていると、メーカーを信頼していいませんでしたという話になっていると思うのですがけれども、本当にそこでよいのかなというところは、少し疑問に感じましたので、今までの審査体制を踏まえて、どのように思われたのかを一つお聞かせいただければと思います。

○国土交通省 今回の三菱の不祥事は、まさかというか、組織において、国交省内でも非

常に衝撃を持って迎えられました。今まで何度も言いますが性善説を前提に、できるだけ必要最小限の人数でやっていこうという、ある意味平等主義的なところでやってきたわけでございますけれども、これからはちゃんとメリハリをつけて、ちゃんとやっているメーカーとそうではないメーカーにメリハリをつけて、不正を撲滅していくという堅い決意を持ってやっていきたいと思っておりますし、今、実際に審査をしております交通安全環境研究所におきましても、各職員、二度とこのような不正を犯させないというかたい決意のもとに立ち会いは増加しております。もう1.6倍ぐらい増えておりますが、増加している立ち会い審査の対応に精進しているという状況でございます。

改めてこのような不正が二度と起きないように、国と交通安全環境研究所がしっかり連携して取り組んでいきたいと考えております。

○石井評価者 わかりました。

時間もあれですので、ただ、まさかという話なのですけれども、先ほど冒頭に、話が違うというところもあるのかもしれないのですが、一方で環境とかの話ではないのですが、リコール隠しとか、そういった問題があったのも事実だと思うのです。そういったところに対しては、何か反応することみたいなものは難しいのですか。企業文化的にまさかみたいになってしまうと、そこで終わってしまうのかなと思うのですが、そういったそもそも、自動車メーカーを信頼してデータを出してもらっていて、それをそのまま受けとめていた。だから、見つけられませんでしたという話になってしまうのです。

○国土交通省 先ほどのこの問題については、発覚してすぐにタスクフォースを立ち上げて、国土交通省としてどういう対応が必要かを検討してきたところでございます。その中で、まずは何を最初にやったかというところでございますが、そういった審査の項目を先ほど石堂先生からお話がありました三つに分類しまして、その中で基本的には国でやっていたのだけれども、やはり合理化の観点からメーカーのデータをそのまま使っていたものが七つあった。

これは試験を全部洗っています。211試験で、それに使うデータも全て洗って、その中で七つのデータについては、メーカーのデータをそのまま使っていたということで、これについて、性善説で受けていたのだけれども、しっかりと見ていかなければならないということで、先ほど来御議論いただきました抜き打ちで、今後はしっかりとチェックしていこうということで考えているところでございます。

タスクフォースの中で、それ以外にも先ほどそもそもメーカーの体制をしっかりとやるべきではないかというところで、それについても、実際に監査などを通じて、各メーカーの体制、コンプライアンスの体制がしっかりとされているかどうかを、これも不正が発覚して夏から各社一巡既に回っておりまして、今後もさらに継続していきたいということで考えているところでございまして、そういった形で今回、性善説に立っていたことが原

因で起こったことについて再発防止を図っていけるように、そういった結論をタスクフォースの中で取りまとめている。そういう状況でございます。

○国土交通省 先ほど審査・リコール課長から話がありましたが、各メーカーの車内統制の状況も、今後、型式指定監査も通じて確認をしていくということと、個別の自動車の審査に関しましては、今まで審査官個人にある程度委ねるところが多かったのですが、審査の状況とか結果が出てきたデータの検証です。それについては、個人ではなくて、まずは専門のグループでよく討議して、何か問題がないかどうか。それで、その問題の検証を確認した上で、あとは型式認証審査部として、まずはもう一回検証する。最後には、月2回の所議で、研究所長まで上げて確認をするという非常に重層的な体制で、何か不正がないかどうかという体制を整備しておりますので、そういったことも通じまして、二度とこのような不正行為を起こさせないという強い決意を持って国、研究所双方に当たっていきたいと考えております。

○田島次長 それでは、取りまとめをお願いしたいと思います。
よろしいですか。

○石井評価者 もし補足があれば、各先生方からと思います。

取りまとめのコメントでございます。

議論を大きく展開したというか、今後に向けてというお話だったと思います。本件を機にという頭出しをさせていただきます。

まず、本件を機に、つまり、特定のメーカーにおける不正事案がありました。それを、まずは少し狭い部分というか、再発を防止していきましょうという部分では、今立案されている抜き取りをやるとか、実際に走っている車を検査するというのですか、そういったことは一定の効果があるのではないかと思います。

記載されている中では、一定の頻度とか、一時停止とか、明言は避けている部分、ちょっと曖昧になっているところはあると思うのですけれども、そういったことを事後的に見ることが、十分な抑止になって効果を発揮していくのかなという部分は認められたところだと思います。

しかしながら、ここで議論が終わってしまうのではなくて、自動車の技術が急速に発展している。それは走る技術とか環境とか自動運転、いろいろな技術が発展していく中で、その自動車の技術が発展するとともに、今度は検査側の技術というか、そういった技術も当然発展して、より合理的というか効果的というか、冒頭に研究という話もあったと思うのですけれども、そういったことを進めていくことが、こういったことを機にという部分なのですけれども、自動車産業の発展というか、そういったところにまでつながるものなのかなと。

少し目の前をたたくみたいところで終わってしまうと、そこまでの議論になってしまうのですが、本件を機にということでは、発展させていくような前向きな議論ができたのかなと思っておりますので、取りまとめとさせていただきます。

○田島次長 よろしゅうございますか。

それでは、以上でこのセッションを終了いたします。

次は、4時10分から「女性活躍（働く女性への支援）」について、議論を行いたいと思います。

どうもありがとうございました。