

自動車環境基準の審査

平成28年11月10日 国土交通省 説明資料

独立行政法人自動車技術総合機構の概要

- 主な業務**
- ・道路運送車両法に基づく基準適合性審査、リコール技術検証等の業務
 - ・国土交通省が行う自動車、鉄道等の基準策定及び国際標準化を支援するための研究業務
- 所在地**
- 本部：東京都、研修センター：東京都、事務所等：全国93箇所
 交通安全環境研究所：東京都、自動車試験場：埼玉県

理事長 柳川 久治

沿革

- 昭和45年7月 交通安全公害研究所を運輸省内に設置
 - 平成13年4月 独立行政法人交通安全環境研究所設立
 - 平成14年7月 国が行う検査の一部を分離する形で自動車検査独立行政法人設立
 - 平成18年4月 独立行政法人交通安全環境研究所が非公務員型独立行政法人に移行
 - 平成19年4月 自動車検査独立行政法人が非公務員型独立行政法人に移行
 - 平成28年4月 自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所の統合、自動車技術総合機構設立
- 国が行う登録基準の適合性審査に係る確認調査業務を自動車技術総合機構に移管

平成28年度予算(百万円)

収入	運営費交付金	3,173	(580)
	施設整備補助金	3,841	(141)
	受託収入等	522	
	審査手数料収入	9,104	(400)
	前中期目標期間よりの繰越	0	
	合計	16,640	(1,121)

人員・組織 (平成28年11月1日現在)

役員数 8名 職員数 980名 (42名)

※カッコ内の数字は自動車の型式認証にかかるもの

業務の概要

研究業務

国が行う自動車、鉄道等の安全・環境基準の策定を支援するための試験、調査、研究及び開発並びに成果の普及

保安基準適合性審査業務

メーカーからの申請に基づく自動車等の型式認証及びユーザーが提示する個々の自動車の検査における保安基準への適合性の審査

リコール技術検証業務

リコールの疑いのあるかどうか及びリコール届出に係る改善措置の内容が適切であるかどうかの技術的検証

登録確認調査業務

自動車の登録時における申請に虚偽がないか等の確認に必要な調査

国際標準化等業務

我が国自動車・鉄道技術の国際的な展開を支援するため、研究・審査等で蓄積した知見を活用し、国際標準化活動を支援するとともに、鉄道の国際的な認証・安全性評価を実施。



型式認証時における保安基準への適合性審査の様子



使用過程における保安基準への適合性審査の様子

自動車の型式指定業務の流れ

自動車製作者による申請

国の業務 (※1)

審査を機構に行わせる (※2)

自動車が保安基準に適合するかの判定
(審査結果に基づき確認)

均一性を有するかの判定
(品質管理体制等の確認)

審査結果の通知 (※2)

型式の指定

(※1) 道路運送車両法第75条

(※2) 道路運送車両法第75条の5

型式指定制度とは…

自動車製作者が自動車の生産又は販売を行う場合に、予め国土交通大臣に申請を行い、保安基準の適合性や品質管理（均一性）についての審査を受け、型式の指定を受ける制度。

型式の指定を受けた自動車については、新規検査における現車提示が省略される。

機構の業務

審査では、その自動車が安全や環境の基準に適合しているか否か多項目にわたり試験を実施

(試験項目の例)



側面衝突時の乗員保護の試験



制動試験(ABS)



灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験



座席取付装置試験
(動的試験)



自動車排出ガス試験
燃料消費率試験

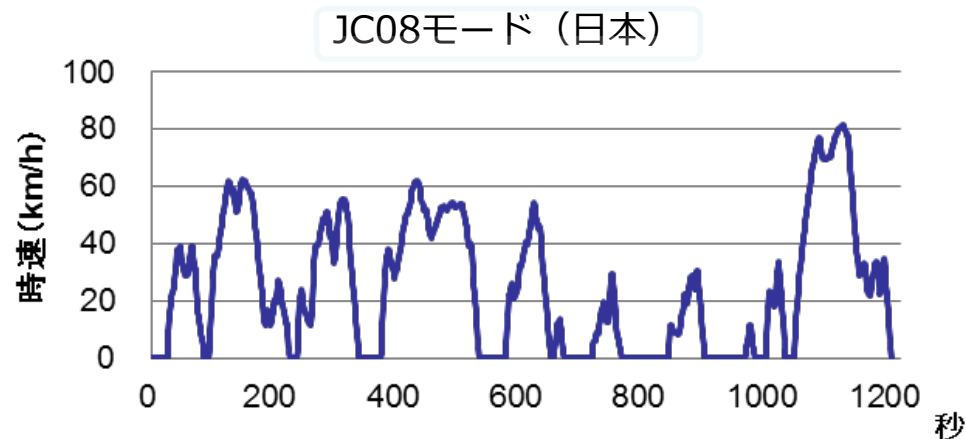
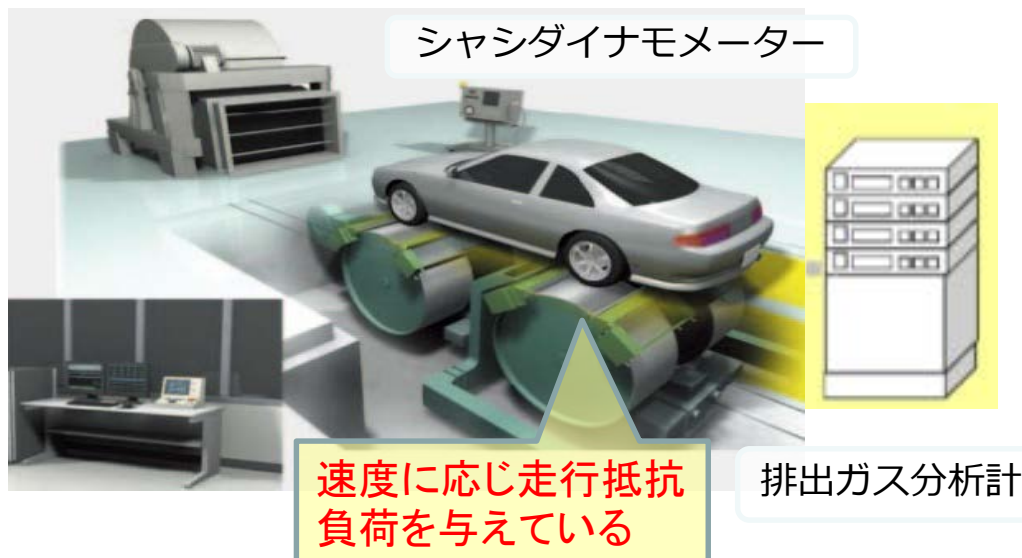


歩行者頭部保護試験

排出ガス・燃費試験の方法及び燃費不正問題の概要

排出ガス・燃費試験

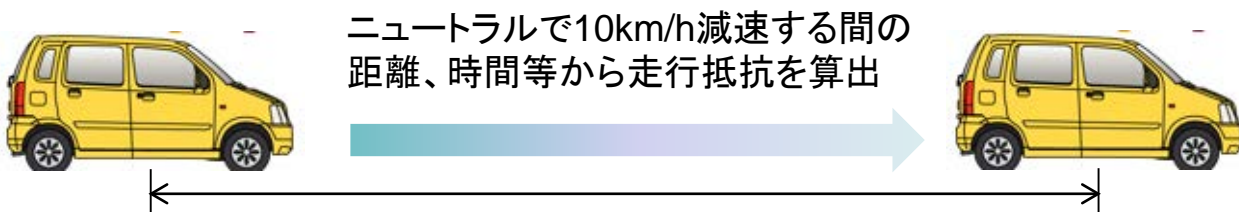
一定の走行方法による燃料消費量を算出し、燃費を算定するとともに、排出される窒素酸化物(NOx)等が基準値以下であることを確認



※排出ガス試験時に燃費を同時に測定

※シャシダイナモメーターにおける走行抵抗について

- 路上走行時には、路面抵抗、駆動抵抗等の走行抵抗がかかる。
- 10km/h毎の走行抵抗をテストコースにおいて計測し、台上試験の際にローラーの回転抵抗として走行抵抗相当分の負荷を与えている。



不正の概要

走行抵抗値を不正に取得

不正な燃費値

三菱自動車

：実際より燃費を良くみせるため、

- ① 法令で定めた「惰行法」と異なる方法で走行抵抗値を測定
- ② 走行抵抗値を実測せず、既存の走行抵抗データから机上計算
- ③ 走行抵抗値を根拠なく改ざん

スズキ

：測定の手間を軽減するため、

- ① 法令で定めた「惰行法」と異なる方法で走行抵抗値を測定

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

平成28年4月以降三菱自動車工業及びスズキによる燃費・排出ガス試験における不正行為が相次いで発覚し、さらに、平成28年8月には三菱自動車工業の試験法の趣旨に反した不正な取扱いが発覚したところ。これらを踏まえ、自動車の型式指定審査におけるメーカーの不正行為の抑止と再発防止を図るため、4月28日から6回にわたって議論を行い、外部有識者の意見等を踏まえつつ、具体的な措置をとりまとめた。

以下は現在行っているものに新たに追加する事項

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

- 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行い、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。

※赤字は（独）自動車技術総合機構が関連する事項

1. メーカー提出データに関するチェック	一定の頻度で抜き打ちでの試験への立ち会い等によるチェックの実施
2. 不正の有無の検証	<ul style="list-style-type: none"> ・ 機構における技術的検証の実施 ・ 疑義に係る当該メーカーの他車種の審査の一時停止
3. 不正を行ったメーカーに対する制裁措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 不正の公表 ・ 当該型式指定申請の却下 ・ 当該メーカーの他車種の審査の一時停止
4. 不正を行ったメーカーに対するその後の審査の厳格化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 不正のあったデータに関する試験について、原則、機構施設で全数試験を実施 ・ 機構が立ち会う審査の増加 ・ 標準処理期間にかかわらず厳格な審査を実施
5. 型式指定取得後の監査・調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生産ラインからの実車抜き取り確認 ・ 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 ・ 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
6. 不正を行ったメーカーに対する不利益処分、罰則の適用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 虚偽の申請に対する不利益処分（型式の指定の効力の停止） ・ 虚偽の申請に対する罰則

実施目途：法令改正が必要な措置(6.)は、平成28年9月16日公布、施行。その他の項目は、可能なものから速やかに実施済。

その他メーカーの不正行為を防止するために必要な措置

- ・ 燃費・排出ガス試験法の国際調和の推進
- ・ 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前倒し
- ・ 燃費表示方法の改善
- ・ 相互承認に関する国際的な協調
- ・ 不正行為の通報窓口の設置

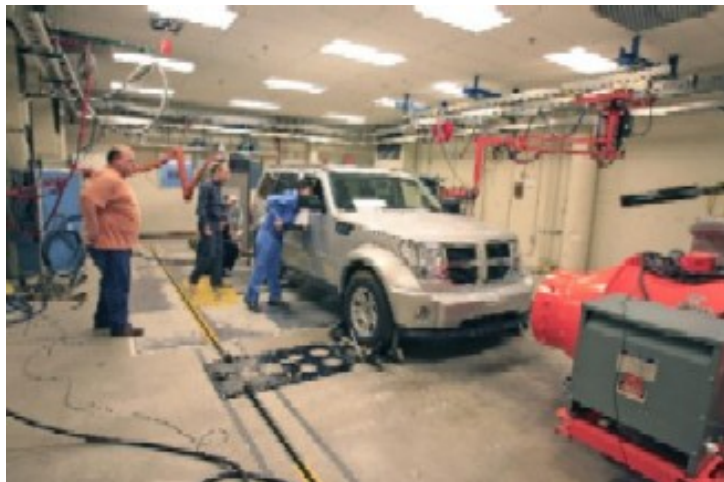
○事後チェック体制の構築

運営費交付金の平成29年度要求額と平成28年度予算額を比較した増額分
356百万円

燃費・排出ガスに関する不正事案を踏まえ、出荷前のみならず、市場で購入、使用されている自動車を抜き取り、事後的に安全・環境基準適合性を確認する体制の構築を図る。

燃費・排出ガスに関する不正事案を踏まえ、既に市場で購入、使用されている自動車を抜き取り、事後的に安全・環境基準適合性を確認する体制を強化する。

【安全・環境基準適合性確認例】



路上走行試験の実施

使用過程車について路上走行を行い、不正ソフトにより路上走行で排出ガス低減装置が機能停止していないか等をチェックする。その際に収集したデータは、今後の基準策定のための検討に活用する。



路上走行試験



車載式排出ガス測定システム (PEMS)