

自動車環境基準の審査

平成28年11月10日

行政改革推進本部事務局

説明資料

近年の自動車メーカーを巡る問題

1. タカタによるリコール問題

2013年4月 各自動車メーカーがタカタ社製エアバッグをリコールし、その後も追加リコールが発生
2015年11月 米運輸省が最大2億ドルの民事制裁金を科すと発表。



2. VWによる排出ガス不正問題

2015年9月18日 VWのディーゼル車が米国で不正なソフトウェアを用いて排出ガスを米国販売基準以下に見せていたことが判明
2016年10月25日 カリフォルニア州地裁にて米国の集団訴訟への和解金(147億ドル)が最終承認



Volkswagen

3. 三菱自動車による燃費不正問題

2016年4月20日 国が定めた試験方法(惰行法)と異なる方法で走行抵抗値を測定し、走行抵抗値を根拠なく改ざんしていたことが判明
4月28日 「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」を設置
8月30日 国交省が確認試験結果を公表
9月15日 不正発覚後の燃費値の再測定においても、走行抵抗値の測定方法で不正が発覚

Drive@earth



mitsubishi motors

4. スズキによる燃費不正問題

2016年5月18日 国交省が三菱自動車以外のメーカーの不正行為の有無に係る実態調査結果を公表し、スズキにおいても国が定めた試験方法(惰行法)と異なる方法で走行抵抗値を測定していたことが判明



型式指定審査のプロセス

型式指定審査:自動車については、様々な基準について個別に審査を受けないと原則として販売できないが、画一的な大量生産を行う自動車については型式審査を受けることで、新規検査における現車提示が省略できる。



※完成検査:自動車メーカーが自動車を完成させた際に、自動車の品質に問題がないか1台ずつ確認を行う検査

型式指定審査に係る法的枠組

- 型式指定は、道路運送車両法に基づき、独立行政法人自動車技術総合機構に審査を行わせるものとしている。
(道路運送車両法第75条の5)
- 型式指定に関する省令に違反した場合に、30万円以下の罰金が科される規定は既存。
(道路運送車両法第110条)

道路運送車両法(第75条の5、第76条及び第110条第6項)

(型式についての指定に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査)

第75条の5 国土交通大臣は、(中略)自動車の型式についての指定、(中略)に関する事務のうち、当該自動車及び当該特定共通構造部の構造、装置及び性能並びに当該特定装置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ものとする。

2 機構は、前項の審査を行ったときは、遅滞なく、当該審査の結果を国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に通知しなければならない。

(国土交通省令への委任)

第76条 (中略)指定の手続、(中略)検査の基準、(中略)その他この章に規定する道路運送車両の検査の実施細目は、国土交通省令で定める。

第110条 次の各号のいずれかに該当する者は、30万円以下の罰金に処する。

6 (中略)第76条(中略)の規定に基づく命令の規定に違反した者

→ 法令上、独法自身が審査を行うことになっている。

→ 今回の問題を受けて、自動車型式指定規則に下記の規定を追加。

タスクフォースによる最終とりまとめ後の主な改正内容(平成28年9月16日施行)

自動車型式指定規則(第4条の2及び第12条) (いずれも新設)

(指定の効力の停止)

第4条の2 国土交通大臣は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、期間を定めて指定自動車の型式についての指定の効力を停止することができる。この場合において、国土交通大臣は、停止の日までに製作された指定自動車について停止の効力の及ぶ範囲を限定することができる。

一 申請者が第十二条の規定に違反したとき。

(申請書等の記載事項の制限)

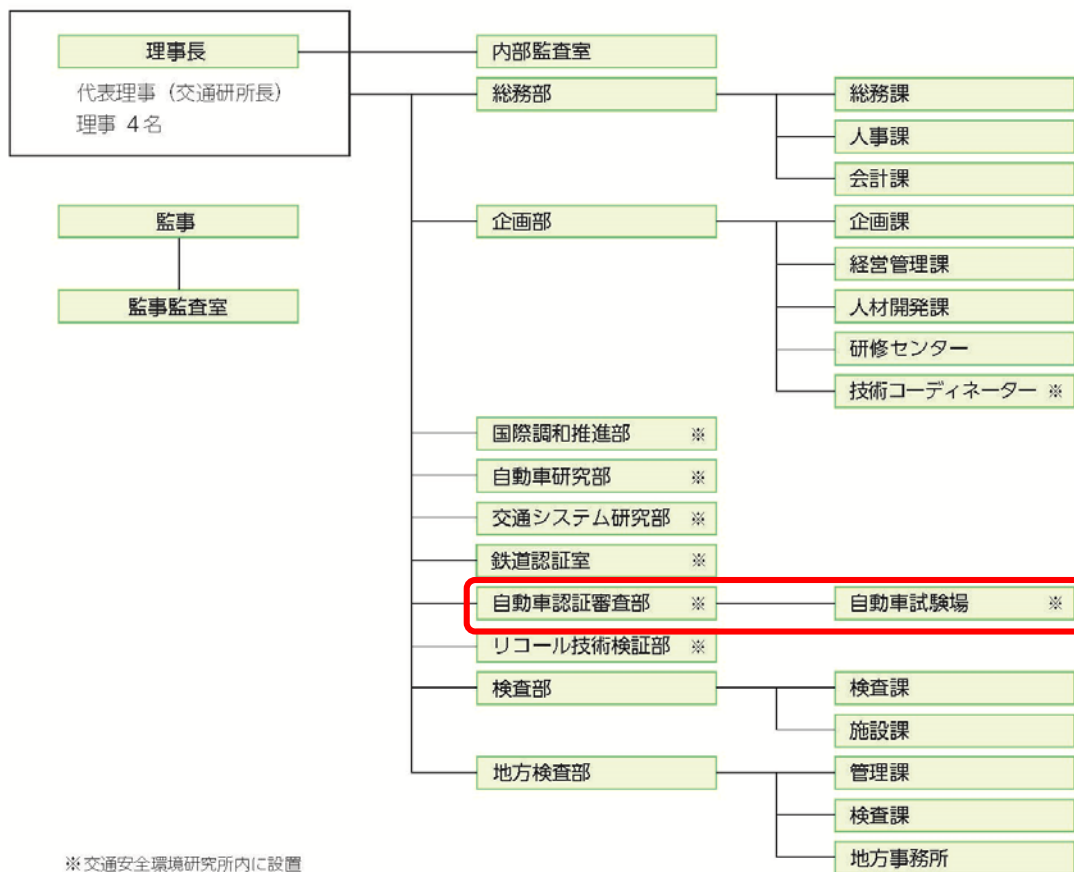
第12条 この省令の規定により申請書その他の書面を国土交通大臣又は機構に提出しようとする者は、当該申請書その他の書面には、国土交通大臣が定めるところにより適切に実施した試験の結果に基づく記載その他の正確な記載をしなければならず、虚偽の記載をしてはならない。

独立行政法人自動車技術総合機構(概要)

1. 人員・組織

・役員数 8名、職員数 980名

2. 自動車の型式認証に係る予算・人員数



※交通安全環境研究所内に設置

平成28年度予算(百万円)

機構全体

うち、自動車の型式認証に係る予算・人員

収入	運営費交付金	3,173	580
	施設整備補助金	3,841	141
	審査手数料収入	9,104	400
	その他	522	0
	合計	16,640	1,121

人員・組織

980名 42名

[平成27年度審査実績 1,953件]

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

論点

- 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。
- 本独法が、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。
- 独法の審査体制の強化について、誰がコストを負担すべきか。
- 本独法は、旧自動車検査独立行政法人と旧独立行政法人交通安全環境研究所の統合によるシナジー効果を実現しているか。