

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

中間とりまとめ

平成28年6月10日

<目次>

I. はじめに	・・・・・・・・ 1
II. 不正行為を踏まえた審査に係る現状の整理・分析	
1. 自動車の型式指定制度の概要	・・・・・・・・ 1
2. 基準適合性審査に用いるデータ	・・・・・・・・ 2
3. 不正行為が行われた背景	・・・・・・・・ 3
4. 審査方法の見直しの基本的考え方	・・・・・・・・ 3
III. 審査方法の見直しについて	
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	・・・・・・・・ 3
2. 自動車メーカーから提出されたデータの不正の有無の検証	・・・・・・・・ 4
3. 不正に対する制裁措置	・・・・・・・・ 4
4. 不正を行った自動車メーカーに対する審査の厳格化	・・・・・・・・ 5
5. 型式指定後の監査・調査	・・・・・・・・ 5
6. 不正を行った自動車メーカーに対する措置（市場投入後）	・・・・・・・・ 6
IV. 今後の検討事項	・・・・・・・・ 6
V. その他	
1. 排出ガス・燃費試験法の国際調和の推進、燃費表示方法の改善	・・・・ 6
2. 国際的な相互承認に関する留意	・・・・・・・・ 7

I. はじめに

平成28年4月20日、三菱自動車工業株式会社より、同社製自動車の型式指定申請の際、本来の燃費よりも良くみせるために、排出ガス・燃費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旨報告があった。また、三菱自動車工業株式会社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値を測定していた旨報告があった。

今般の三菱自動車工業株式会社及びスズキ株式会社の不正行為*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ことから、両者においては、今回の不正行為の全容を明らかにするとともに、責任を明確にし、不正行為の再発防止策を講じることが必要である。

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において行う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についての課題もあることが明らかになった。

今般の不正事案を踏まえ、早急に審査方法の見直しを行い、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、同様の不正行為の再発を防止する必要がある。

このため、4月28日、国土交通省自動車局と独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）からなるタスクフォースを設置し、4回にわたる議論を踏まえ、今般、自動車の型式指定審査における不正行為を防止する措置について、中間報告としてとりまとめた。

II. 不正行為を踏まえた審査に係る現状の整理・分析

1. 自動車の型式指定制度の概要

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

* 今般の走行抵抗値に係る「不正行為」として、これまでに、三菱自動車工業株式会社については、①走行抵抗値の実測を法令で定められた方法（惰行法）と異なる方法で行っていたこと、②実測を行わず机上で走行抵抗値を計算していたこと、③実測又は計算した走行抵抗値のデータを改ざんしていたこと、スズキ株式会社については、走行抵抗値の測定にあたり、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が判明している。

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は、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。このため、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おり、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適合性及び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、新規検査時の現車提示を省略することができる。

なお、当該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するデータ

- ・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)の項目について、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、排出ガス・燃費に関するものが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）

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は、一定の気象条件の下で測定する必要があるものや、複数回にわたり測定する必要があるものなど、機構が審査時に全てを測定することが困難であることから、自動車メーカーとの信頼関係を前提に、自動車メーカーから排出ガス・燃費試験における走行抵抗値等のデータ（2.（3）の7データ）の提出を受け、特段のチェックを行わず試験時にそのまま使用してきた。

4. 審査方法の見直しの基本的考え方

本タスクフォースでは、自動車メーカーから提出を受けそのまま試験時に使用している7データについて、自動車メーカーによる不正行為を確実に防止する観点から、特に以下の視点に留意して審査方法の見直しを検討した。

- ・当該7データについて、それぞれのデータの性質に応じ、効果的かつ合理的な審査方法とすること。
- ・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こと。
- ・不正行為が発覚した場合に、自動車メーカーに対して厳しい制裁措置を採ることができるようにする必要があること。
- ・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申請に係る不正行為の抑止効果として機能すること。
- ・加えて、型式指定後にも不正が無いかどうかをチェックすることが必要であり、また、型式指定後に不正が発覚した場合の対応をルール化する必要があること。

Ⅲ. 審査方法の見直しについて

《不正行為を抑止する型式指定審査》

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使用している7データの妥当性の確認について、機構がその全てを測定することは困難であるものの、厳正な審査を実現するため、効果的かつ合理的に審査を行う観点も踏まえつつ、抜き打ちでの試験への立ち会いや抜き取り方式によりデータの突合を行う方法へ見直すこととする。（別紙2参照）

【措置】 [機構による措置]

(1) 排出ガス・燃費試験に関する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】

自動車の型式指定審査の強化により、不正行為の発見、抑止・防止が期待できる。

今後、必要な審査手数料の見直しを行うとともに、各自動車メーカーの型式指定審査の際に、まず、トライアルとして機構が測定への立ち会い等を行い、各メーカーの状況を把握した上で、立ち会い頻度等の具体的な運用方法を検討・決定する。

なお、7データ以外のデータについても、必要に応じ、審査方法の見直しを実施する。

2. 自動車メーカーから提出されたデータの不正の有無の検証

1. のチェックにおいて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

疑義が生じたデータについて、機構が、当該自動車メーカーに必要な協力をさせた上で、データの妥当性を確認する。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。

(2) 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、疑義に係る自動車の審査を一時的に停止する。

【期待される効果】

機構における技術的検証の間、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、不正の抑止効果が期待できる。

3. 不正に対する制裁措置

2. の検証で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】 [国による措置]

- ・不正の公表
- ・当該型式指定申請の却下
- ・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、当該型式指定申請の却下のみならず、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停止することにより、開発、生産・販売スケジュールが影響を受けることとなるため、不正行為に対する大きな抑止効果が期待できる。

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、不正行為の再発防止の観点から以下のとおり措置することができることとする。

【措置】 [機構による措置]

- ・不正のあったデータについて、全測定データを確認
- ・機構が立ち会う審査の増加
- ・標準処理期間にかかわらず審査を厳格に実施 等

【期待される効果】

不正を行った自動車メーカーは、不正事案後も一定期間厳格な審査を受けることにより審査期間が長期化することで、開発、生産・販売スケジュールが影響を受けることとなる。これにより、不正行為に対する抑止効果が期待できる。

《型式指定後のチェック（市場投入後）》

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]

- ・生産ラインからの実車抜き取り確認

- ・自動車メーカーの型式指定申請プロセスのチェック
- ・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 等

【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できる。

6. 不正を行ったメーカーに対する措置（市場投入後）

自動車メーカーが型式指定を取得した後に不正行為が発覚した場合、以下の通り措置することとする。

【措置】

- ・保安基準不適合のおそれがある場合や燃費に関する不正があった場合の対応のルール化 等

【期待される効果】

型式指定申請時のみならず型式指定後に不正が発覚した場合の対応をルール化することにより、不正行為に対する抑止効果が期待できる。

IV. 今後の検討事項

型式指定申請に係る不正行為の抑止及び再発防止を図る観点から、不正な計測に基づく申請に対する法令上の不利益処分や罰則等の導入の可能性等について、更に検討を行う。

V. その他

1. 排出ガス・燃費試験法の国際調和の推進、燃費表示方法の改善

わが国が議論を主導し、2014年3月に日欧米の協力のもとで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）について早期導入を図り、わが国独自の試験法から国際調和された試験法へ改正する。なお、WLTPにおける惰行法は、日本と欧州の測定法をベースに策定したものとなっており、現在の日本の惰行法よりも要件が厳しく、かつ、国際調和したものとなる。

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）に基づき、販売する自動車について、型式指定時に算定され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。

一方、実際の走行環境では、気象、路面勾配、車両重量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。

2. 国際的な相互承認に関する留意

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実効性を確保する必要があることに留意が必要である。

以 上

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	【排出ガス・燃費試験】 乗用車の走行抵抗値	排出ガス・燃費測定にあたり、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	【排出ガス・燃費試験】 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	【排出ガス・燃費試験】 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】

排出ガス・燃費測定等にあたり、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与えている。

○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、捕集性能を維持のため、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、排出ガス値が増加することとなる。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、燃費値が良くなる。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) するのを防ぐことにより、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。

メーカーから提出される7データに関するチェック方法

データ	メーカー提出データに関するチェック	本不正事案を踏まえた緊急対応	頻度
① 【排出ガス・燃費試験】 乗用車の走行抵抗値	【抜き打ち】 メーカーにおける走行抵抗値のデータ測定に、機構審査部が抜き打ち（事前にメーカーから走行抵抗の測定スケジュールを入手の上、抜き打ちで立ち会い測定を選定）で立ち会い、直接確認する。	中間取りまとめ後、各メーカーの型式指定審査の際に、まずトライアルとして機構が測定への立ち会いを行う	各メーカーの走行抵抗値の測定数に応じた回数 （具体的な頻度は、トライアルを踏まえ検討・決定）
② 【排出ガス・燃費試験】 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	【抜き打ち】 メーカーにおける排出ガスの補正係数を算出するためのデータ測定に、機構審査部が抜き打ち（事前にメーカーから走行抵抗の測定スケジュールを入手の上、抜き打ちで立ち会い測定を選定）で立ち会い、直接確認する。	中間取りまとめ後、各メーカーの型式指定審査の際に、まずトライアルとして機構が測定への立ち会いを行う	各メーカーの当該補正係数の測定数に応じた回数 （具体的な頻度は、トライアルを踏まえ検討・決定）
③ 【排出ガス・燃費試験】 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	【抜き打ち】 メーカーにおける排出ガスの補正係数を算出するためのデータ測定に、機構審査部が抜き打ち（事前にメーカーから走行抵抗の測定スケジュールを入手の上、抜き打ちで立ち会い測定を選定）で立ち会い、直接確認する。	中間取りまとめ後、各メーカーの型式指定審査の際に、まずトライアルとして機構が測定への立ち会いを行う	各メーカーの当該補正係数の測定数に応じた回数 （具体的な頻度は、トライアルを踏まえ検討・決定）
④ 【車枠の堅ろう性確認】 （定性要件） トラック等の車枠強度	【全ての申請で確認】 メーカーにおける車枠強度算出プロセスの妥当性について、全ての申請で確認する。（必要に応じて追加データを求める。）	全ての申請において確認	全ての申請において確認
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	【抜き取り】 抜き取りで選定したメーカー提出データと横滑り防止装置に係る実車試験の結果との突合せを行う。		
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	【抜き取り】 抜き取りで選定したメーカー提出データについて、横滑り防止装置に係る実車試験で得られた車両挙動に係る情報を基に妥当性の確認を行う。	中間取りまとめ後、各メーカーの型式指定審査の際に、トライアルとして機構が確認を行う	各メーカーの当該ブレーキ試験数に応じた回数 （具体的な頻度は、トライアルを踏まえ決定）
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	【抜き取り】 抜き取りで選定したメーカー提出データに基づき算出されたブレーキ性能と実車を用いた走行時のブレーキ試験結果との突合せを行う。		

※ 認可証での審査については、国際協定に基づき対応。

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

国土交通省 自動車局

局長

次長

総務課長

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

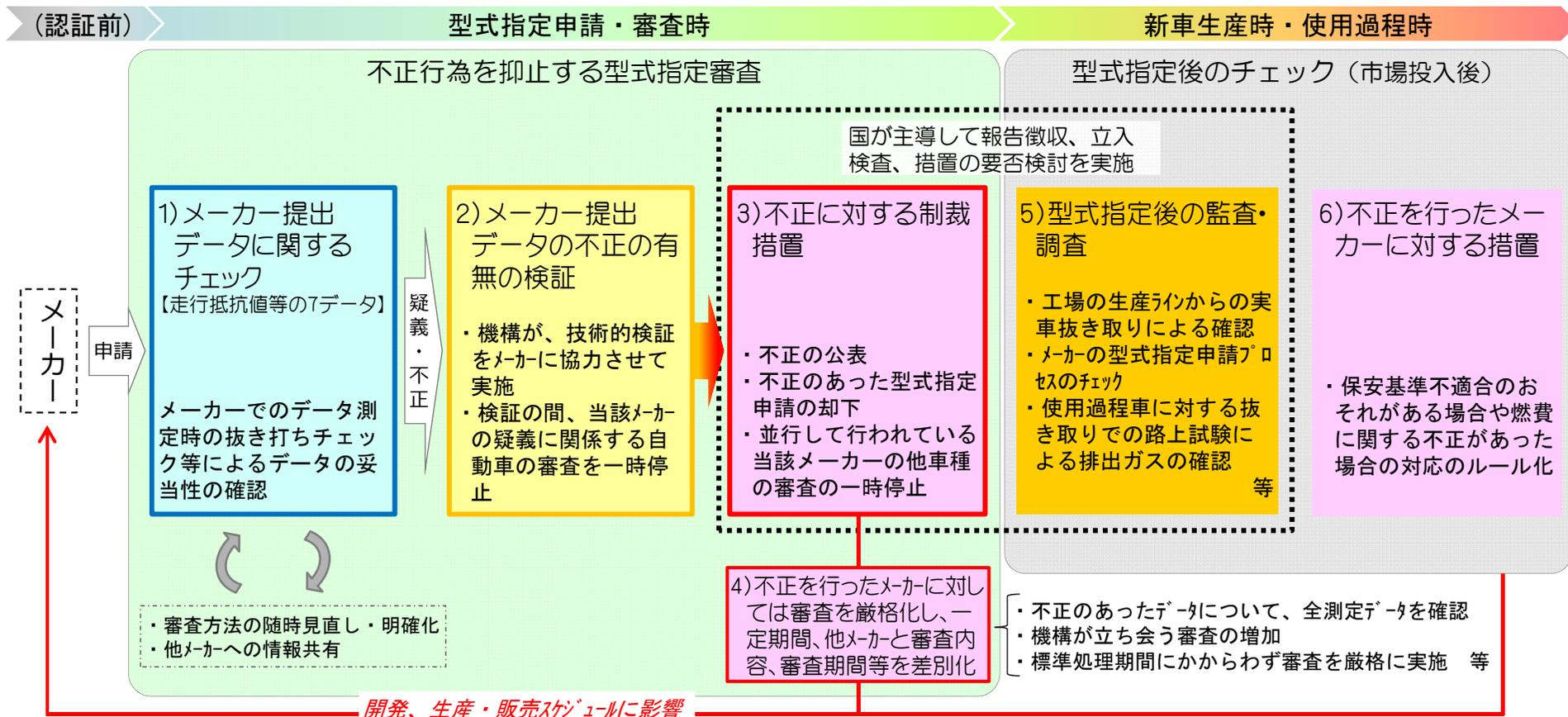
代表理事（交通安全環境研究所長）

自動車認証審査部長

首席自動車認証審査官

不正行為に対する厳格な措置と抑止効果を持つ審査方法への見直し

- 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。
- 検証の結果不正が発見された場合には、不正内容の公表、当該型式指定申請の却下等を行うこととする。
- 不正を行ったメーカーに対しては、以後の型式指定審査において、一定期間、機構が立ち会う審査を増やす等、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、工場の生産ラインからの実車抜き取りによる確認やメーカーの型式指定申請プロセスのチェック等を実施することにより、型式指定取得後も不正の有無を確認するとともに、不正があった場合の対応をルール化する。



※ 不正な計測に基づく申請に対する法令上の不利益処分や罰則等の導入の可能性について、更に検討する。
 ※ 試験法の国際基準調和を進める観点から、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)の早期導入を図る(2016年内に改正、2018年以降適用予定)。
 ※ 国際的な相互承認については、国際協定に基づき対応(ブレーキ等)。