

第1回「今後の認証制度のあり方に関する検討会」

【議事次第】

1. 開会
2. 自動車交通局長からの挨拶
3. 委員紹介
4. 座長選任及び座長挨拶
5. 資料確認
6. 議事
 - ① 「今後の認証制度のあり方に関する検討会」について
 - ② リコールに係る不正行為事案及びその対応の説明
 - ③ 我が国及び諸外国の自動車認証・リコール制度の紹介
 - ④ 我が国の他製品に関する制度の紹介
7. 次回会合の予定確認
8. 閉会

【配布資料】

- 資料1：「今後の認証制度のあり方に関する検討会」について
- 資料2：リコールに係る不正行為事案及びその対応
- 資料3－1：日本の自動車認証制度とその国際化（パンフレット）
- 資料3－2：日本の自動車等リコール制度（パンフレット）
- 資料3－3：我が国及び諸外国の自動車認証・リコール制度について ～不正等があった場合の認証の取扱い等～
- 資料4：我が国の他製品に関する制度について

平成16年10月26日

国土交通省自動車交通局

(参考)

「今後の認証制度のあり方に関する検討会」委員名簿

<委員>

吉本 堅一	東京大学名誉教授
岸本喜久雄	東京工業大学大学院理工学研究科教授
廣瀬 久和	東京大学法学部教授
鶴岡 憲一	読売新聞社編集委員
磯村 浩子	(社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会消費生活研究副所長
藤原 敬生	(社)日本自動車連盟公益事業部長
豊田 榮次	(社)全日本トラック協会専務理事
金井 誠太	(社)日本自動車工業会技術管理委員会委員長
和田 政信	日本自動車輸入組合常務理事

(敬称略、順不同)

<事務局>

国土交通省自動車交通局、(独)交通安全環境研究所自動車審査部

「今後の認証制度のあり方に関する検討会」について

1. 検討会の位置付け

自動車交通局長の私的検討会

2. 検討会の目的

リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等についての型式指定のあり方等リコール制度及びこれに対応した型式認証制度等について、自動車の安全性向上に向けて、幅広く抜本的な対応策を検討する。

3. 具体的検討項目

- ・ リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等に対する型式指定のあり方（法制度面・審査の運用面）
- ・ その他、今後の型式認証制度のあり方

4. 検討スケジュール（案）

- 第3回までは、リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等に対する型式指定のあり方を中心に検討を行う。
- 第4回以降は、その他の認証制度全般の見直しについて幅広く検討する。
 - ・ 第1回（10月26日）：我が国及び諸外国の認証制度（運用面を含む。）の紹介、リコールに係る不正行為事案及びその対応（厳格な審査の実施等）の説明
 - ・ 第2回（11月中旬）：自由討議
 - ・ 第3回（11月末）：論点整理、中間とりまとめ（リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等に対する型式指定のあり方について）
 - ・ 第4回以降：中間とりまとめの結果を踏まえ、必要に応じ具体的な検討を行う。また、その他の認証制度全般の見直し（リコール制度は除く。）について検討を行う

5. 検討会の取扱

検討会は原則非公開とする。ただし、席上配布資料及び議事概要については、社会的な関心が高いことを踏まえ、積極的に公開することとし、議事録については、次回検討会の席上配布資料として公開する。なお、議事録については、個人の発言を阻害しないよう、発言者については公開しないこととする。

リコールに係る不正行為事案及びその対応

1. リコール関係

【経緯】

- (1) 今回の三菱ふそうのリコール隠し等の問題は、2000年の同種の問題（別紙参照）に何ら反省をみせず、情報を公開した上で速やかに対策を講ずるといふ自動車メーカーとして当然果たすべき責務を放棄したという極めて重大な事案。
- (2) その結果、2件の死亡事故が発生。
- (3) そのうち1件は、2002年1月に横浜市瀬谷区で発生したタイヤ脱落（ハブ破損が原因）による母子死傷事故。三菱自工（当時）は、このハブ破損の原因は不適切な整備・使用によるものとしていたが、国土交通省の幾度にわたる追求等の結果、本年3月、従来の説明を変更し、リコールを実施することを発表。（「虚偽報告」及び「業務上過失致死」で係争中。）
- (4) 他の1件は、2002年10月に山口県で発生したクラッチハウジング破損による運転手の死亡事故。三菱自工（当時）は、平成8年時点で、このクラッチハウジングの不具合を認識していたが、これを公表することなく自主回収を行っていたが、ようやく本年5月に至り、リコールを実施することを発表。（「業務上過失致死」で係争中。）
- (5) その後、これら2件の不具合以外にも、多数の不具合案件が長期間隠蔽等されていたことが判明したため、国土交通省において、未だにリコール等が届出されていない案件について早急に届出を行わせるよう強く指導。
- (6) また、既にリコール届出が行われている案件について、最近も改修前の車両の事故（バスの非常口横の座席、プロペラシャフトの脱落）が続発しているため、本年10月、三菱ふそう及び同社製自動車の使用者に対し、リコールに係る改善措置の早期実施を指導するとともに、バス事業者に対しては、バスの非常口横の座席の使用停止について指導。
- (7) さらに、死亡事故等の重大事故が発生していながらリコールが完了していないクラッチハウジングのリコール対象車両に対し、道路運送車両法に基づき整備命令を発動することを決定。
- (8) 他にリコール案件等があるかどうかについても精査させている。
- (9) 三菱ふそうに対し、5月6日に発出した警告書についての報告を求めるとともに、国土交通省では、早急にリコールに係る不正行為の再発を防止するための対策の完全実施を図り、同種事案の再発防止に万全を期す。

【公判関係】

現在、以下の3つの事案について係争中。

- (1) ハブの虚偽報告（国土交通省が告発した案件）
- (2) ハブの業務上過失致死
- (3) クラッチハウジングの業務上過失致死

被告側（三菱自工（当時）及び三菱自工元社長他7名）は、全ての案件について起訴事実を否認。また、公判を担当している9人の弁護士は、三菱自工及び三菱ふそうの企業再生のための調査にも関係していることから、社会的な批判が高まっている。

2. 新型自動車の型式認証関係

三菱ふそうがリコールに係る不正行為を行ったことを踏まえ、厳格な審査を実施中。同社から、本年2月から5月までに申請のあった中・小型トラック・バス98型式のうち、審査が終了した69型式について9月28日に型式認証を行った。

その際に大臣からの指示により、リコールに係る不正行為を行った自動車メーカー等に対する型式指定のあり方等を検討するため、「今後の認証制度のあり方に関する検討会」を設置。

「自動車の型式認証制度」は、自動車メーカーが新型の自動車の生産・販売を行い場合に、あらかじめ国土交通大臣に申請又は届出を行い、安全・環境基準への適合性等についての審査を受ける制度。

参考：厳格な審査について

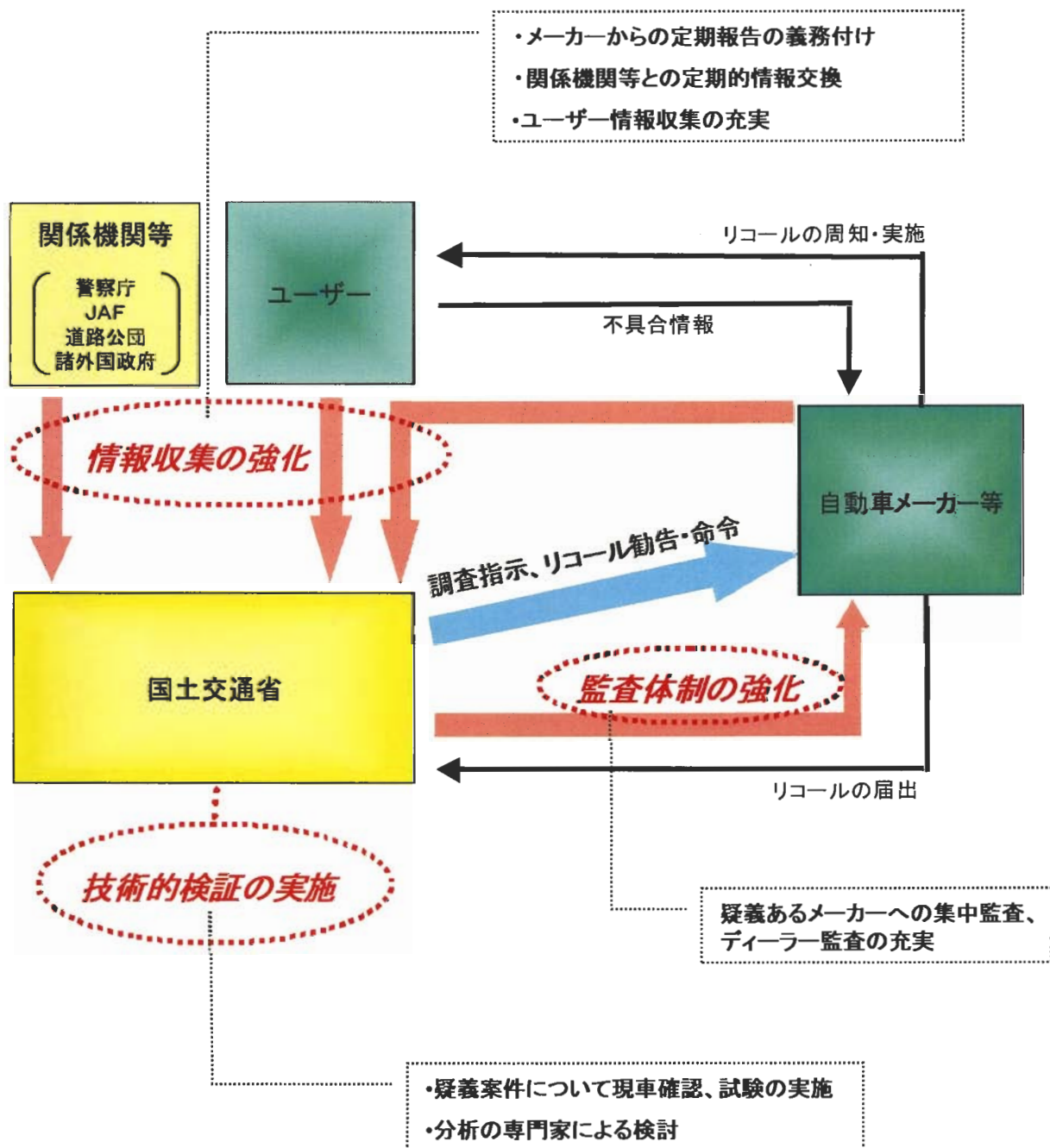
1. 型式認証審査の際に実車を用いて行うブレーキ試験、ランプ類の試験、排出ガス試験、騒音試験等に加え、強度部材については、通常求めている書類の提出を三菱ふそうに求め、特にハブ及びクラッチハウジングについては、強度計算書及び実車試験結果等の提出を求め、その内容を厳格に審査し保安基準適合性を確認。ハブ及びクラッチハウジングの審査に当たっては、独立行政法人交通安全環境研究所の研究担当部署（自動車安全研究領域）の協力を得ながら実施。
2. 三菱ふそうが市場措置を届出ることとしている47件の不具合内容（一部届出済み）に関し、申請車両の当該部位について詳細に審査を実施。
3. 審査に当たっては、商品情報連絡書等により三菱ふそうが不具合の発生状況等を把握しているかどうかを確認。また、クラッチハウジングについては、補用品の出荷状況を確認。
4. 型式指定自動車については、品質管理に係る審査を実施。併せて、開発過程における検証体制の強化、コンプライアンスの徹底を図るための体制強化について確認。

2000年の三菱自動車工業（株）の虚偽報告事案等について

1. 平成12年7月の運輸省の立ち入り検査を契機に、同社のリコール関係業務が適切に実施されておらず（運輸省（当時）に報告する不具合事案と報告しない事案とを二重管理していたこと）、かつ、それが組織的であったことが判明。
2. 7月26日及び8月22日に同社から、リコール届出の必要な車種について、17件62万台のリコール届出がなされた。
3. 9月8日、運輸省は、道路運送車両法に基づき、立入検査時の虚偽報告（クレーム隠し）について、同社及び被疑者不詳を警視庁に告発するとともに、いわゆるリコール隠しに過料を適用すべく東京地方裁判所に通知。（10月2日、400万円の過料決定）また、同日付けで同社に対して業務改善について、警告書を交付した。
4. 9月20日、運輸省は、再発防止の徹底を図るため、リコール業務について各自動車メーカー等において早急に総点検を行うよう指示。11月24日、国内メーカー12社からの報告、12月26日輸入メーカー20社からの報告を公表。
5. 10月20日、三菱自動車工業（株）より運輸省に対し、警告書に対する回答として品質関連部門を強化するための組織改正、市場品質情報処理システムの改善、法令遵守意識の徹底等の業務改善を行う旨の報告がなされた。
6. 平成13年2月1日、警視庁は、運輸省（当時）が告発した同社による道路運送車両法違反（虚偽報告）被疑事件について、同社及び同社元代表取締役副社長他8名（合計9名）を東京地検に書類送付した。
7. 4月11日、国土交通省は、国内自動車メーカーに対する立入検査結果を公表。
8. 4月25日、東京地方検察庁から、同社のクレーム隠し等の不正事案について、同社及び同社元代表取締役副社長ら4名を道路運送車両法違反（虚偽報告）により略式起訴処分をした旨の通知があった。
9. 東京簡裁は、5月8日までに道路運送車両法（虚偽報告）の罪で、同社と同社社員4名に罰金の略式命令をだした。罰金額はいずれも求刑通りで、法人としての同社に40万円、同社社員に対して各20万円。

リコールに係る不正行為の再発防止対策

今般の三菱ふそう及び三菱自動車の不正行為を踏まえ、自動車メーカーによる虚偽報告等を排除し、リコールの迅速、確実な実施を図るため、国の情報収集体制、監査体制、技術的検証体制を強化する。



平成16年10月1日

国土交通省自動車交通局技術安全部
審査課 平井・板倉
電話 03-5253-8111(内線42312)

三菱ふそう製中・小型車に係る厳格な審査について

装置	部位		強度計算	実車耐久	商連書	補用品
動力伝達装置	クラッチ	クラッチハウジング	実証実験(静的荷重・振動)	○	○	○
		クラッチ	計算書	○	○	
	MTトランスミッション	メインシャフト	計算書	○	○	
		カウンターシャフト	計算書	○	○	
		ギア	計算書	○	○	
		アウトプットシャフト	計算書	○	○	
		ドリブンスプロケット	計算書	○	○	
		アウトプットシャフト	計算書	○	○	
		トランスファーギア	計算書	○	○	
	ATトランスミッション		メーカー基準適合証明書(外注品)	○	○	
	プロペラシャフト		計算書	○		
	デファレンシャル		計算書	○		
	リアアクスルシャフト		計算書	○	○	
	フロントドライブシャフト		計算書	○	○	
走行装置	フロントハブ		計算書	○	○	
	リアハブ		計算書	○	○	
	フロントアクスル			○	○	
	キングピン			○	○	
	ナックル			○	○	
かじ取り装置				○	○	
緩衝装置	Uボルト			○	○	
	リーフスプリング			○	○	
	エアスプリング			○	○	
	ショックアブソーバ			○	○	
車枠				○	○	
その他	センターブレーキ			○	○	

三菱ふそうトラック・バス社製中・小型自動車確認状況(中型トラック・バス、小型バスに係るもの)

注) 「通常審査の場合」及び「厳格な審査の場合」欄の記号は次のとおり。
 なお、記号は審査を行った時点の時点の確認方法で記載している。
 ① リコール届出済車両の対策と同一であることを確認
 ② 強度検討書の提出を求め確認
 ③ 保安基準適合検討書(自動車メーカーが保安基準への適合性を証する書面)を活用して確認
 ④ リコール対象車両と構造が異なること等により、不具合内容が改善されていることを確認
 ⑤ 目視等による確認
 ⑥ 保安基準に該当する項目がないため審査対象外

H16.9.29現在

対象車種	措置方法実施時期等	項目	不具合内容	確認状況等	通常審査の場合	厳格な審査の場合
小型トラック 小型バス	リコール 10月下旬	フロントサスペンションボールジョイント摩耗	ボールジョイントの樹脂ベアリングが異物が異物・水浸入等により摩耗し、サスペンションアームから外れ、走行不能	シール性を高めるためボールジョイント部のダストブーツをダブルリップにしており、対象車両(シングルリップ)とは構造が異なる	③	③及び④
小型トラック 小型バス	リコール 10月下旬	タイロッドボールジョイント摩耗	ボールジョイントが異物・水浸入等により摩耗し、タイロッドから外れ、走行不能	シール性を高めるためボールジョイント部のダストブーツをダブルリップにしており、対象車両(シングルリップ)とは構造が異なる	③	③及び④
小型トラック 中型トラック 小型バス	リコール 10月上旬	駐車ブレーキケーブル折損	駐車ブレーキケーブルがセンターブレーキ結合部で屈曲により折損し、駐車ブレーキが効かなくなる	駐車ブレーキケーブルとセンターブレーキとの結合部で屈曲が起らない構造となっており、対象車両とは構造が異なる	③	③及び④
中型トラック 大型トラック	改善対策 (届出済) 9/1	キャブチルト警告灯不良	キャブチルトロック解除時にチルトSWが固着して作動せずキャブチルト警告灯不点灯	チルトSWをキャブ側とフレーム側に分離して構成しており対象車両と構造が異なる	⑥	④
中型トラック	リコール (届出済) 9/1	キャブフックかかり不良	キャブフックと周辺部品の隙間が不適切なため、キャブを降ろした際にキャブフックがシャシ側部品と干渉・変形し、フックの機能を損なう	衝撃を緩和できるフロロレーシングバー構造を採用しており、対象車両と構造が異なる	③	③及び④
小型バス	リコール (届出済) 9/22	非常ドアの開放	走行中の運動で非常ドアのロックが外れ扉が開放	非常ドアの中央部ロック構造をタンク式から運転席側ドアと同じ方式のラッチ式に変更しており、対象車両とは構造が異なる	③	②、③、④及び⑤
小型トラック 小型バス	リコール (届出済) 9/29	ABSハイドロリックユニット不具合	ブレーキ制御用ハイドロリックユニット内部の加工不良によりベダルストロークが増加し、かつ、制動力低下	故障発生箇所のハイドロリックユニットの逆止弁を用いない構造としており、対象車両とは構造が異なる	③	③及び④
中型トラック	リコール (届出済) 7/14	スプリングブレーキエアチャンバーストラケット破損	3軸車後々軸(非駆動軸)のエアチャンバーストラケットの強度不足により、走行中の運動で当該ストラケットが破損し駐車ブレーキの効き不良又は駐車ブレーキの解除不能	-	③	今般申請車両型式に対象車両構造(3軸車)なし

対象車種	措置方法実施時期等	項目	不具合内容	確認状況等	通常審査の場合	厳格な審査の場合
中型トラック 中型バス (ファイター)	リコール (届出済) 7/14	スプリングブレーキチャンバーへの水浸入	ホイールパーキングブレーキの作動不良又はブレーキ解除不能	ホイールパーキングブレーキのシールをゴムブーツ構造としており、対象車両とは構造が異なる	③	③及び④
中型トラック 中型バス (エアロ)	リコール (届出済) 7/14	スプリングブレーキチャンバーへの水浸入	ホイールパーキングブレーキの作動不良又はブレーキ解除不能	水浸入経路であるホイールパーキングチャンパーとホイールシリンダの合わせ面に、オリリングを追加して水の浸入を防止しており、対象車両とは構造が異なる	③	①及び③
中型バス	リコール 10月中旬	チェーントランスファオイル流れ	トランスミッション部とチェーントランスファ部を仕切るオイルシールの耐熱温度が不十分のため、劣化によりシール不良となり、トランスミッション部からチェーントランスファ部へオイル流入。油量の増加に伴うチエントランスファ内の温度上昇によりフリーザからオイルが噴き出し車両火災のおそれ	オイルシールを2重化及び耐熱温度の高い材質に変更し、劣化しにくいものにするとともに、万一劣化した場合でもチエントランスファ内の油量が増加しないよう、シール部から外部へ滴下する構造に変更	③	③及び④
中型トラック 中型バス	リコール (届出済) 9/22	フロントハブベアリング焼き付き	フロントハブベアリングの封入グリス量の不足により、発錆・摩耗等によるガタ、焼き付きが発生し走行不能	走行時の潤滑確保のため、ハブ及びベアリング組付け時のグリス封入量を増加するとともに、5万km毎の定期交換部品とする対策を実施	③	③及び④
中型トラック 中型バス	リコール (届出済) 9/22	フロントハブ破損(ベアリング破損による)	フロントハブベアリングが封入グリス量の不足により、発錆・摩耗等によるガタ、焼き付きが発生し走行不能	走行時の潤滑確保のため、ハブ及びベアリング組付け時のグリス封入量を増加するとともに、5万km毎の定期交換部品とする対策を実施	③	③及び④
中型トラック	リコール (届出済) 9/15	A/Tオイルホース破損	登坂時等における3速A/Tの油温上昇により耐熱性が不足しているA/Tオイルクーラーホースが破損し、オイル漏れによる車両火災のおそれあり	-	③	今般申請車両型式に対象車両構造(3速A/T)なし
小型トラック 中型トラック 中・小型バス	リコール (届出済) 9/29	燃料パイプクランプの脱落	スタータ電源の端子付近への燃料パイプ用クランプが取付ボルトのゆるみにより脱落し、端子付近に落下した場合、エンジン始動時にショートし、始動不良又はスタータハーネスより発煙	フェューエルパイプのクラック部に取付ボルトの弛み防止用のススペーサを追加しており、対象車両とは構造が異なる	③	③及び④
中型トラック	リコール (届出済) 9/15	A/T油温上昇	電子制御プログラム等が不適切なため、走行条件により3速A/Tの油温が上昇しA/T内部の部品に異常が発生して変速不良、走行不能	-	③	今般申請車両型式に対象車両構造(3速A/T)なし
小型トラック 小型バス	リコール 10月下旬	ナックルアーム折損	ナックルアームの耐久強度不足による折損により走行不能	8/4よりナックルアームの径を大きくしており、以後不具合の発生はない	③	③及び④
中型バス	リコール 10月中旬	T-ドライブシステム脱落	フライホイールハウジングのトランパースギヤボックスのコンパニオンフランジ周辺部分のへたり・摩耗等による異常運動により、取付部であるフライホイールハウジングが破損し、トランスパースギヤボックスが脱落	対象車両とは次のとおり構造が異なる ①トランスパースギヤボックスのコンパニオンフランジ周辺部品種々増大、締付けトルク増大 ②ドライブシャフトを摩耗時に運動が少ないタイプに変更	③	②、③及び④
小型トラック 小型バス	改善対策 10月中旬	A/T車のPレンジ不良	Pレンジギヤの作動不良で車両が動き出すおそれあり	9/10よりA/Tメーカーを変更しており、以後同種不具合の発生はない	③	③及び④

対象車種	措置方法実施時期等	項目	不具合内容	確認状況等	通常審査の場合	特殊な審査の場合
小型バス	リコール (届出済) 9/22	荷物扉開放	走行中の震動で荷物扉のロックが外れ扉が開放	-	③	今般申請車両型式に対象車両構造(荷物扉)なし
中型バス 大型バス	リコール (届出済) 9/22	急ブレーキ時の非常扉シート倒れ	シートストッパーの保持力が弱いため、急ブレーキ時、前転倒式シートの背もたれにつかまるとシートストッパーが外れてシートが前に倒れる	対象車両とは次のとおり構造が異なる ①観光バス：前転倒シートの一部にペダル式解除装置付ロック機構を追加 ②路線バス：非常扉が開いた時のみ解除する方式のロック機構を追加	③	③及び④

我が国及び諸外国の自動車認証・リコール制度について

～ 不正等があった場合の認証の取扱い等 ～

不正等があった場合の認証の取扱いについて、現段階における調査結果は以下のとおり。

1. 日本

- (1) 日本においては、リコール等で不正を行った者に対して、審査の厳格化を図るなどの措置を講じているところであるが、リコール等の不正を理由に一定期間認証しない、申請を拒否するという制度にはなっていない。
- (2) また、型式指定の基準（要件）は、[保安基準に適合すること]と[均一性を有すること]の2つのみであり、取消しもこの2つ要件を満たさない場合に限られている。過去の指定取消しを事由に、以降の型式指定を受けられないとする規定もおかれていない。
- (3) なお、特定の自動車の型式の品質管理に問題があった場合は、当該問題が解決されるまでの間は、当該型式の自動車に係る完成検査修了書の発行を認めない等の行政指導を行っているところ。

2. 米国

- (1) 環境関係（米国環境保護庁（US/EPA）からのヒアリング結果）
 - 過去に多数のリコールや不正があった自動車メーカーに対して、一定期間認証しないということはないし、拒否したこともない。
 - 小型車については、“CAP2000”（Compliance Assurance Program 2000）と呼ばれる認証制度のもと、使用過程の自動車の抜き取り排ガス試験をメーカーが行うが、そこで一定数を超える不適合が見つかり、追加的な抜き取り試験が要求されるとともに、認証時にメーカーが用いた耐久性推定方法の変更が求められる。また、この抜き取り試験により「リコール」となることもあり得る。
 - リコールが生じたエンジングループは、次年度以降の認証（原則、毎年認証を取得しなければならない。）において、審査を厳格化する（より多くのデータを要求する）などの措置をとることがある。
- (2) 安全関係（米国運輸省）
 - 自動車安全法により、基準不適合車の製造、販売、輸入が禁止されているが、自己認証という制度上、政府が特定のメーカーの製造、販売、輸入を先制的に（preemptive）に禁止することはできない。
 - リコールが特定の自動車メーカーに多発した場合、そのメーカーに対する

リコールの運用を強化することはある。

3. 欧州

欧州委員会及びベルギーの試験機関からのヒアリング結果は以下のとおりであるが、詳細精査中。

- 不正があった自動車メーカーに対して認証を行わないといった制度は存在しない。
- ただし、申請されている自動車等に道路安全上の問題があると判断した場合には、認証を拒否することができる。(型式指定指令第4条第2項)
- 認証プロセスにおいてメーカーが不正行為を行った場合、認証当局は、当該メーカーの品質管理に関する取組み全般に信頼が持てないとし、追加試験や監査を要求することが出来る。(型式指定指令第10条第1項)
- なお、欧州にもリコール制度があるが、現段階で国内法の措置を終了しているのは一部の国(ドイツ、ベルギー)のみであり、リコール制度は日米ほど活発でないこと、乗用車についてはEU域内の相互認証制度が確立しており型式指定の取消しを行うことが困難であること、認可レベルにバラつきがあること等から、リコール等で不正があった自動車メーカーに対して認証を行わないといった制度を構築することは困難と思われる。

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）

（自動車の指定）

第七十五条 国土交通大臣は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、申請により、自動車をその型式について指定する。

2 前項の指定の申請は、本邦に輸出される自動車について、外国において当該自動車を製作することを業とする者又はその者から当該自動車を購入する契約を締結している者であつて当該自動車を本邦に輸出することを業とするものも行うことができる。

3 第一項の規定は、申請に係る自動車の構造、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を判定することによつて行う。この場合において、次条第一項の規定によりその型式について指定を受けた装置は、保安基準に適合しているものとみなす。

4 （略）

5 国土交通大臣は、その型式について指定を受けた自動車の構造、装置若しくは性能が保安基準に適合しなくなり、又は均一性を有するものでなくなつたときは、その指定を取り消すことができる。この場合において、国土交通大臣は、取消しの日までに製作された自動車について取消しの効力の及ぶ範囲を限定することができる。

6 前項の規定によるほか、国土交通大臣は、次の各号のいずれかに該当する場合には、当該指定外国製作者等に係る第一項の指定を取り消すことができる。

一 指定外国製作者等が第四項の規定に違反したとき。

二 指定外国製作者等が第七十六条の規定に基づく国土交通省令の規定（第一項の指定に係る部分に限る。）に違反したとき。

三 国土交通大臣が第一条の目的を達成するため必要があると認めて指定外国製作者等に対しその業務に関し報告を求めた場合において、その報告がされず、又は虚偽の報告がされたとき。

四 国土交通大臣が第一条の目的を達成するため特に必要があると認めてその職員に指定外国製作者等の事務所その他の事業場又はその型式について指定を受けた自動車の所在すると認める場所において当該自動車、帳簿書類その他の物件についての検査をさせ、又は関係者に質問をさせようとした場合において、その検査が拒まれ、妨げられ、若しくは忌避され、又は質問に対し陳述がされず、若しくは虚偽の陳述がされたとき。

COUNCIL DIRECTIVE of 6 February 1970
on the approximation of the laws of the Member States relating to
the type-approval of motor vehicles and their trailers (70/156/EEC)
(欧州型式指定指令)

Article 4

The type-approval process

2. However, if a Member State finds that a vehicle, system, component or separate technical unit which complies with the provisions of paragraph 1 is nevertheless, a serious risk to road safety, it may refuse to grant the type-approval. It shall forthwith inform the other Member States and the Commission thereof, stating the reasons on which its decision is based.

(仮訳)

第4条

型式認可手続

2. ただし、第1項の規定を満足する車両、装置、構成部品または単体技術ユニットが、それにもかかわらず、道路安全に重大な危険を及ぼすと加盟国が判断した場合には、加盟国は型式認可の交付を拒否することができる。加盟国はその旨を、判断の根拠理由を添えて、他の加盟国ならびにEC委員会に直ちに通知するものとする。

Article 10

Conformity of production arrangements

1. A Member State granting type-approval shall take the necessary measures in accordance with Annex X in relation to that approval to verify, if need be in cooperation with the approval authorities of the other Member States, that adequate arrangements have been made to ensure that production vehicles, systems, components or separate technical units, as the case may be, conform to the approved type.

(仮訳)

第10条

生産設備の適合性

1. 型式認可を交付する加盟国は、その認可に関して、附則Xに基づき、必要ならば他の加盟国の認可当局の協力のもとに、必要な措置を講じ、車両、装置、構成部品または単体技術ユニットが、それぞれの場合に応じて、認可された型式に適合して生産されるような、適当な設備が備わっていることを確認するものとする。

我が国の他製品に関する制度について

我が国の他製品の認証等に関する現行法制度について、現段階における調査結果は以下のとおり。

1. 概要

- (1) 不正等の重大な問題があった場合に、該当する過去の型式の取消しを経ずに、当該事由のみにより直接、新たな型式を認めないという制度の立法例は見当たらない。
- (2) 型式を取り消した場合、その取消しをもって欠格事由として、当該指定を取り消された「者」（製造者）が、以降の新たな型式指定を一定期間受けることができないとする立法例はある。

2. 現行法令における関連制度・規定の具体例

- (1) 法令違反・虚偽報告等の不正を行った事業者に対して、型式指定において、現行法上何らかのペナルティを課すことができるとされているのは、当該型式指定に係る申請等の局面で不正があった場合に限られ、当該型式指定という許認可・申請の局面を超えて、同法上の他の局面における虚偽報告等を考慮事由として（例えば、当該法令全般における違反行為があった場合に）指定の取消し等を行っているものは余り見当たらない。

<例>

○浄化槽法（昭和58年法律第43号）

（認定）

第十三条 浄化槽を工場において製造しようとする者は、製造しようとする浄化槽の型式について、国土交通大臣の認定を受けなければならない。ただし、試験的に製造する場合には、この限りでない。

2 （略）

（認定の基準）

第十五条 国土交通大臣は、第十三条第一項又は第二項の認定の申請に係る型式の浄化槽が建築基準法及びこれに基づく命令で定める浄化槽の構造基準に適合すると認めるときは、認定をしなければならない。

（認定の取消し）

第十八条 国土交通大臣は、第十五条に規定する浄化槽の構造基準が変更され、既に第十三条第一項又は第二項の認定を受けた浄化槽が当該変更後の浄化槽の構造基準に適合しないと認めるときは、当該認定を取り消さなければならない。

2 国土交通大臣は、第十三条第一項の認定を受けた浄化槽製造業者が、不正の手段により同項の認定を受けたとき、同項の認定を受けた型式と異なる浄化槽を製造したとき（試験的に製造したときを除く。）、又は前条第一項の規定に違反したときは、当該認定を取り消すことができる。

3 （略）

(2) 事業者に対する一般的監督を行う法令においては、特定の行政処分（許認可等）に係る不正行為を超えて、当該法令全般における違反等を理由に当該処分の取消し等を認めている例がある。そのような場合でも、当該行政処分の取消しが新たな行政処分を行うに当たっての一定期間の欠格事由とされているのみであり、（該当する過去の）処分の取消し（基準不適合の判断）を行わないまま、一定期間新たな処分を受けることができないといった服喪期間が設けられているものは見当たらない。

他製品の認証制度の中には、このような事業監督の制度と類似した規定のあるものもあるが、それらの認証制度は、基本的には、「製造者」にも着目した制度である。

<例>

○道路運送法（昭和26年法律第183号）

（許可の取消し等）

第四十条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

二・三 （略）

（欠格事由）

第七条 国土交通大臣は、次に掲げる場合には、一般旅客自動車運送事業の許可をしてはならない。

一 許可を受けようとする者が一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過していない者であるとき。

二 許可を受けようとする者が一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しを受け、取消しの日から二年を経過していない者（当該許可を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しを受けた法人のその処分を受ける原因となつた事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。第四号及び第四十九条第二項第四号において同

じ。)として在任した者で当該取消しの日から二年を経過していないものを含む。)であるとき。

三・四 (略)

○飼料の安全性の確保及び品質の改善に関する法律(昭和28年法律第35号)

(特定飼料等製造業者の登録)

第七条 特定飼料等製造業者は、農林水産省令で定める特定飼料等の種類に従い、その事業場ごとに、農林水産大臣の登録を受けることができる。

2・3 (略)

4 第二項の規定により申請をした特定飼料等製造業者は、当該事業場における特定飼料等製造設備、特定飼料等検査設備、製造管理及び品質管理の方法並びに検査のための組織並びに第九条第五号の検査の方法について、農林水産大臣が行う検査を受けなければならない。ただし、同項の申請書に第十条第二項の書面を添えたときは、この限りでない。

(欠格条項)

第八条 次の各号のいずれかに該当する者は、前条第一項の登録を受けることができない。

- 一 この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者
- 二 第十八条又は第二十二條第一項の規定により登録を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者
- 三 法人であつて、その業務を行う役員のうち前二号のいずれかに該当する者があるもの

(登録の取消し)

第十八条 農林水産大臣は、登録特定飼料等製造業者が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を取り消すことができる。

- 一 第四条、第五条第一項、第六条第二項若しくは第三項又は第十三条第一項若しくは第四項の規定に違反したとき。
- 二 第八条第一号又は第三号に該当するに至つたとき。
- 三 前条の規定による命令に違反したとき。
- 四 不正の手段により第七条第一項の登録若しくはその更新又は第十三条第一項の変更登録を受けたとき。

(基準及び規格)

第三条 農林水産大臣は、飼料の使用又は飼料添加物を含む飼料の使用が原因となつて、有害畜産物(家畜等の肉、乳その他の食用に供される生産物で人の健康をそこなうおそれがあるものをいう。以下同じ。)が生産され、又は家畜等に被害が生ずることにより畜産物(家畜等に係る生産物をいう。以下同じ。)の生産が阻害されることを防止する見地から、農林水産省令で、飼料若しくは飼料添加物の製造、使用若しくは保存の方法若しくは表示につき基準を定め、又は飼料若しくは飼料添加物の成分につき規格を定めることができる。

2・3 (略)

(検定及び表示)

第五条 第三条第一項の規定により規格が定められた飼料又は飼料添加物で、その飼料の使用又はその飼料添加物を含む飼料の使用が原因となつて、有害畜産物が生産され、又は家畜等に被害が生ずることにより畜産物の生産が阻害されるおそれが特に多いと認められるものとして政令で定めるもの(以下「特定飼料等」という。)は、独立行政法人肥飼料検査所(以下「検査所」という。)が農林水産省令で定める方法により行う検定を受け、当該特定飼料等又はその容器若しくは包装に、これに合格したことを示す特別な表示が付されているものでなければ、販売してはならない。ただし、次に掲げる特定飼料等については、この限りでない。

- 一 第七条第一項の登録を受けた特定飼料等製造業者(特定飼料等の製造を業とする者をいう。以下同じ。)が製造した特定飼料等であつて、第十六条第一項の表示が付されているもの
- 二 第二十一条第一項の登録を受けた外国特定飼料等製造業者(外国において本邦に輸出される特定飼料等の製造を業とする者をいう。以下同じ。)が製造した特定飼料等であつて、同条第二項の表示が付されているもの

2・3 (略)

(登録の基準)

第九条 農林水産大臣は、第七条第一項の登録の申請が次の各号のいずれにも該当すると認めるときは、登録をしなければならない。

- 一 特定飼料等製造設備が農林水産省令で定める技術上の基準に適合していること。
- 二 特定飼料等検査設備が農林水産省令で定める技術上の基準に適合していること。
- 三 製造管理及び品質管理の方法並びに検査のための組織が農林水産省令で定める基準に適合していること。
- 四 農林水産省令で定める条件に適合する知識経験を有する者が特定飼料等の検査を実施し、その数が農林水産省令で定める数以上であること。
- 五 特定飼料等検査規程で定める特定飼料等の検査の方法が第五条第一項の農林水産省令で定める方法に適合していること。

○計量法(平成4年法律第51号)

(製造事業者に係る型式の承認)

第七十六条 届出製造事業者は、その製造する特定計量器の型式について、政令で定める区分に従い、経済産業大臣又は日本電気計器検定所の承認を受けることができる。

- 2 前項の承認を受けようとする者は、次の事項を記載した申請書を経済産業大臣又は日本電気計器検定所に提出しなければならない。

(以下略)

(承認の基準)

第七十七条 第八十八条(第八十九条第四項において準用する場合を含む。)又は第八十九条第五項の規定により承認を取り消され、その取消しの日から一年を経過しない者は、前条第一項の承認を受けることができない。

- 2 経済産業大臣又は日本電気計器検定所は、前条第一項の承認の申請に係る特定計量器の構造が第七十一条第一項第一号の経済産業省令で定める技術上の基準に適合するときは、その承認をしなければならない。

(承認の取消し)

第八十八条 経済産業大臣は、承認製造事業者又は承認輸入事業者が次の各号の一に該当するときは、その承認を取り消すことができる。

- 一 第七十九条第一項（第八十一条第三項において準用する場合を含む。）又は第八十四条第三項の規定に違反したとき。
- 二 第四十四条又は第八十六条の規定による命令に違反したとき。
- 三 不正の手段により第七十六条第一項又は第八十一条第一項の承認を受けたとき。

(承認製造事業者に係る基準適合義務)

第八十条 承認製造事業者は、その承認に係る型式に属する特定計量器を製造するときは、当該特定計量器が第七十一条第一項第一号の経済産業省令で定める技術上の基準（同条第二項の経済産業省令で定めるものを除く。以下「製造技術基準」という。）に適合するようにしなければならない。ただし、輸出のため当該特定計量器を製造する場合においてあらかじめ都道府県知事に届け出たとき、及び試験的に当該特定計量器を製造する場合は、この限りでない。

(改善命令)

第四十四条 経済産業大臣は、届出製造事業者が前条の経済産業省令で定める基準に従って特定計量器の検査を行っていないと認める場合において、当該特定計量器の適正な品質を確保するために必要があると認めるときは、その届出製造事業者に対し、当該特定計量器の検査のための器具、機械若しくは装置の改善又はその検査の方法の改善に関し、必要な措置をとるべきことを命ずることができる。ただし、前条ただし書の場合は、この限りでない。

(改善命令)

第八十六条 経済産業大臣は、承認製造事業者又は承認輸入事業者が第八十条又は第八十二条の規定に違反していると認めるときは、その者に対し、その製造し、又は輸入する特定計量器が製造技術基準に適合するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。