

## 第2回「今後の認証制度のあり方に関する検討会」議事録

### 1. 日 時

平成16年11月16日（火） 13:30～15:30

### 2. 場 所

国土交通省2号館低層棟 共用会議室5

### 3. 出席者（敬称略：順不同）

#### <検討員>

吉本堅一、岸本喜久雄、廣瀬久和、鶴岡憲一、磯村浩子、藤原敬生、豊田榮次、金井誠太、和田政信の各検討員

#### <国土交通省>

金澤自動車交通局長、久米技術安全部長、中田総務課長、増井審査課長 他

### 議事次第

#### 議事

- ① リコール制度の創設・拡充の経緯について
- ② 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

### 議事概要

<質疑・応答>（●質問・意見、→質問・意見に対する回答）、（ ）は事務局が補足で追加した文言。

#### ○議事録について

一部修正の後、了承された。

#### ①リコール制度の創設・拡充の経緯について

資料2に基づいて説明。

#### ②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

委員からの事前のコメントを紹介した後、コメントを踏まえ、事務局が作成した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のイメージ(案)(資料3)について説明。

●(委員のコメントは)、通してみると同じことがあるような気がするの、不正行為を行ったところに対して何らかの行政的ペナルティーが必要なのは当然だろうと。ただし、一定期間が優先なのか、再開するときのチェックをどうするのが分かっているだけである。

●私は一定期間差し止めという意見を出しているが、期間というのは目に見える形という意味もあったのだが、實際上、その期間が経過したから目的が達成できるかどうかということは言えないわけで、実質的に反省を促したり、再点検を図るといった目的を達成するのであれば、これにこだわらないという考えである。ただし、その結果が何らかの形で消費者にわかるようになればなお良いと思うが、確かに目的としては同じところにあるのではないかというふうに思っている。

●(リコールに関する不正を行った自動車メーカーに対する)サンクションの目的は何かということを見ると、要するにユーザーの安全。これを守る。再発防止というのも1つあるが、それと同時に、早急にユーザーの安全確保を図る。それはメーカーに対してきちっとした対応をとらせるということだろうと思う。そういった点で考えると、(認定を一定期間止めるような)サンクションも1つの選択肢としてあるかと思うが、さらに重要視すべきは、メーカーがきちっとした対応をとれる状況にあるかどうか。それから、そういう対応をとる姿勢に変更されたかどうか。そこをしっかりとチェックしていただく。そういうことではないかと思う。

●(資料3では、)今度は悪質な不正という形容詞がついているが、結局、何が不正なのか、何が悪質になるのかというのが、どうもよくわからない。

また、言葉で制裁措置をやればいい。これは分かるが、どうやって制裁措置を発動するのか。どうやって止めるのか。どうして制裁措置を行うことが効果があるのか、これをきっちり説明する必要がある。

●（資料3の）悪質な不正行為とは、その結果が死亡事故とか、重大な社会的不信とか、そういうのにつながったものという解釈で良いのか。

→[議論の流れの中で回答]悪質な不正行為というのは、虚偽報告だとか、あるいは死亡事故まで絡んだものになるとか、そういったものである。

●組織の問題とか、マネジメントの問題というのは、少しいろいろ検討してみると、残されてきた領域のような気がする。それはどういう意味かということ、例えば事故が起きて死傷者なんかが出ると、普通、刑事的な制裁とか、警察が入ったり、検察が入ったりする。この刑事責任の問題というのは、（事故を）やった人、個人を問題にしまして、基本的には（その個人が所属する）法人は問題にしない。刑法の世界はとにかく人の世界で、人が何か悪いことをしたかどうか。そうすると、ほんとうに身近な作業員とか、そういうところだけが捕らえられる。

それから、事故調査委員会のようなものは、これは事故の技術的な部分が重視されました、人の話というよりは、事故そのもののほうに注目する。そうすると、第三のマネジメントとか組織が実はあやふやだったり、人の監視体制がちゃんとしてなかったからその事故が起きたというようなものは、存外、漏れてしまう。そこが今、問題になっているのかなという気がする。今、そういうものがちゃんと見られてないように思う、社会の中で。したがって、今まで行政がそういう組織をも監視する唯一の立場だったのかなという気がする。だけど、行政もコストをかけられないとなると頼れないのかなという気もして少し不安ではあるが、資料3の案というのはそこをもう少しちゃんとしてほしいということを受けとめているんだと思う。あるいは、もう少し別の形で組織のほうにも注目するような機関なり、何か制度なりがだんだんと必要になってくるのかもしれない。これは車のことだけじゃなくて、いろんな事故が起きている中で、そこがどうも落ちていると思う。

●管理体制が適切になったかどうかというところであるが、まず、ベースとして確認しておく必要があるのは、メーカーにしろ、何しろ、ミスというか、欠陥というのは絶対に防ぐことは不可能であると。何らかの形で出てくる可能性がある。それに対して速やかに適切な対応をやるかどうか。今回の事案は、それをやらないで隠してきたということが大きな問題になったと思う。

私の意見の中で一定期間の差しとめというのを含まなかったのは、欠陥隠しが発覚して

後で厳格なチェックを行う期間というのが実質的な差しとめ期間に多分なっていくだろうということを念頭に置いたものである。差しとめ期間はどれぐらいの期間が必要かということを経験として定めるのは非常に難しいのではないかとということが1つあるし、不祥事を起こした、欠陥隠しを行ったメーカーがどういう再発防止対策を立てるのかと。やはり一定の期間、社内的な検討も必要になってくるはずであるし、その期間が実質的な差しとめ期間になり得る。もちろん適切かどうかというのは国土交通省のほうがチェックするし、国土交通省の見方でまだこれでは不十分だということになれば、さらに実質的な差しとめ期間というのが長くなるということになってくると思う。

また、十分な管理体制になったかどうかということの一つの選択肢として私が考えたのは、内部告発制度を充実させるということ。さまざまな企業の不祥事にしても、内部告発というのが非常に有効に機能した。内部告発がなければ発覚しないで、被害がどんどん拡大していったというケースがかなりあったと思う。そういった点で内部告発というのは非常に有効な機能を果たし得るということで、私は（意見の中に）例示として挙げた。

●一定期間新たな認証を差しとめることには反対というのが基本的な立場である。この反対という前提は、今までの認証の基準、いわゆる保安基準に適合しているか。それから、均一性を有する。要するに品質が維持されているか。そこの技術論においてのみで認証は与えられてきたわけである。従って、一定の基準をクリアすれば認証を与えられるものだということであって、新たに申請された車はその基準を満たしていれば、それは認めるべきだと。それで、リコール隠し等を行ったメーカーに対しては、品質とか安全性が維持されるのかどうか。認証後つくられた車がずっと維持されていくのかどうか、そこが一つの不安材料であると思う。そうすると、資料3の一番下に示されている、不正行為に対して適正な対応がとられている等の管理体制を確認と。ここがクリアになったメーカーに対しては認証を与えましょうと。実質、それは一定期間認証をとめたことになると思うのだが、その管理体制なり会社の体制がちゃんとしたことが確認できれば、認証を与えますよと。そこに一つ、技術的な基準にソフト的な基準を持ち込もうという、この考え方そのものは非常に良いのではないかと考えている。

●生産後、世に出たものがちゃんと設計当初の品質を維持してなかったときにリコールが行われるべきであって、リコールは品質管理体制の一部なんじゃないかという気がする。

したがって、不正行為の再発防止体制がきちんととれてないということは、品質管理体制が不十分だということになるんだろうと思う。

●（厳格な審査について、）行政が、自分が設計してない、部品製造から全部携わっていない人間が100%確認できるのは無理だと思うので、逆に言うと行政責任の限界を踏まえないと……。もちろんメーカーもそうである。メーカーの立証責任の限界もあるから、厳格と言い過ぎると、言えは言うほど、認証したことが100%になるおそれがあるので、怖い言葉だなと思っている。

→今回の事案は、虚偽報告という話もある。つまり、国土交通省はメーカーから出されるデータをもとにしていろいろ判断する場合もあるが、そもそもデータそのものがリコールについては虚偽だった。従って、出されているデータが信頼できるものかどうかということの裏をとる必要があることをもって、厳格な審査を行うということである。

●自動車の保安基準適合性検査というのは厳しいと言われるが、薬品その他と比べると、そもそも安全なものかどうかというところの総合的な審査じゃないと思う。そういう点で最近のヨーロッパの考え方というのは、市場に出てくるものは安全なものにしましょうという一般論を法的にも置いている。もちろん細かい技術基準とかもそれに応じてつくっているのだが、まず市場に出るものは安全なものにと。そういう発想でいくと、保安基準自体、適合していればおそらく安全なんだろうけども、それよりもう少し、一般的に安全なものをとにかく市場に出さなきゃいけないという命題をつくっておいて、そして、ほんとうならばどこかが、保安基準については問題ないとしても、これは危ないというようなところがあれば、それを何らかの形でチェックする。特に第三者が絡むような人身事故につながる問題については、そういうものがあっていいというふうに思う。だから、（自動車の安全について、）これ以上の規制を強めるべきだと。しかも、行政がリードしてやるのがヨーロッパなんかの体制になっているし、それが必要なんじゃないかというふうに思う。

だから、一般的な安全基準、保安基準というような技術的なかたい基準だけでなく、もっとソフトな形でも置くべきだという議論はおそらくものすごく大きな問題だと思うが、考え方として世の中はそうなっているということは言わせて頂きたいと思う。

●（リコールに関する不正行為について、）認証差しとめとトレードオフするような制裁に

は反対。ちょっと次元が違くだらうと。認証を差しとめることで今回の不正行為に立ち向かうというのは筋違いだ。今回の不正行為を二度と起こさないという体制が本当にできているかというところについては、政府などで監査・指導するということはあると思うが、認証差しとめと取引するようなものではないのではないのか。

●資料3の保安基準適合性審査の厳格化というのは制裁ではないのか。

→ 要するに相手が信用できないということを前提に信用の裏づけの資料を得るという意味で、そこにも制裁の意味はない。

●不正行為があったかどうかの認定はどこが行うのか。

→ 本当に不正があったのかどうか、最終的には裁判で決着するが、国土交通省として今得ている心証、持っている資料から不正があったということを判断して、その判断のもとにやるということである。

#### ○今後の進め方について

時間内に結論が出ず、資料3についてのコメントを各委員に提出して頂き、それを踏まえ、事務局において中間とりまとめ（案）を検討することとなった。

#### ○次回開催日について

今回は、11月26日（金）に開催することとなった。