

今後の認証制度のあり方に関する検討会

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認証のあり方について

平成 16 年 11 月 30 日
今後の認証制度のあり方に関する検討会

目 次

| | |
|---|----|
| 1. 今後の認証制度のあり方について検討することとなった経緯 | 1 |
| 2. 「今後の認証制度のあり方に関する検討会」中間とりまとめについて | 1 |
| 3. リコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー等に対する型式認証のあり方について | |
| 3-1 日本及び欧米における不正行為を行った自動車メーカー等に対する 認証時の対応の現状 | 2 |
| 3-2 日本の他製品等に関する制度について | 3 |
| 3-3 検討会における議論について | 4 |
| 3-4 リコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー 等に対する型式認証のあり方について | 9 |
| 4. 今後の検討事項 | 11 |
| 5. 参考資料 | |
| ○ 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認証 のあり方について | 12 |
| ○ リコールに係る不正行為の再発防止対策 | 12 |
| ○ リコール制度の創設・拡充の経緯について | 13 |
| ○ 「今後の認証制度のあり方に関する検討会」委員名簿 | 14 |
| ○ 「今後の認証制度のあり方に関する検討会」開催経緯 | 15 |

1. 今後の認証制度のあり方について検討することとなった経緯

我が国では、自動車の安全の確保及び環境の保全を図るため、自動車のリコール制度を設けているところである。今回の三菱ふそうのリコール隠し等の問題は、2000年に同種の問題が発覚し、大きな社会的問題となり、リコール制度の厳格化のきっかけとなったところであり、三菱自動車が徹底的に組織、業務を改善し、再発防止を確約していたにもかかわらず、2000年時点においてもなお、大量のリコール隠しを行い、死亡事故を引き起こしたという点で、情報を公開し必要なリコール届出をした上で速やかに対策を講ずるという自動車メーカーとして当然果たすべき責務を再び放棄した極めて重大な事案である。

国土交通省は、自動車の安全の確保等を図るため、型式認証制度により自動車メーカーが販売する自動車の基準適合性を事前に審査しているところであるが、三菱ふそうがこのようなリコールに係る不正行為を行ったことを踏まえ、同社の申請する新型自動車の型式認証の際には、通常の審査に加え、同社から提出される資料等の信憑性について厳格に審査を行い、信憑性に疑義がある場合は、追加で必要な資料等の提出を求め、その内容を詳細にチェックする審査の厳格化を行っているところである。その審査の結果、本年2月から5月までに同社から申請のあった中・小型トラック・バス98型式のうち、審査が終了した69型式については9月28日に型式認証を行った。

一方で、このような不正行為を行った会社に対して型式認証の際にどのような対応をするべきか、場合によっては制裁として一定期間認証を差し止める等の一定の要件を追加するべきではないかとの声が起きていることも事実であり、国土交通大臣からも担当部局に対し、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認証のあり方等を検討するよう指示があったところである。

このような状況を受け、国土交通省は、「今後の認証制度のあり方に関する検討会」を設置し、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認証のあり方等を検討することとした。

2. 「今後の認証制度のあり方に関する検討会」中間とりまとめについて

「今後の認証制度のあり方に関する検討会」においては、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ついての型式認証のあり方、今後の型式認証制度のあり方について検討を行っていくこととしている。

この中間とりまとめは、先行して検討を行っ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認証のあり方についての報告である。

3. リコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー等に対する型式認証のあり方について

3-1 日本及び欧米における不正行為を行った自動車メーカー等に対する認証時の対応の現状

(1) 日本

リコールに関する不正行為を理由に一定期間認証しない、あるいは、認証の申請を行うことができない、という制度にはなっていないため、そのような対応を行うことは現行制度ではできない（型式指定の基準（要件）は、「自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合すること」と「自動車が均一性を有すること」の2つであり、型式指定の取消しもこの2つ要件を満たさない場合に限定されている。）。

リコール制度については、昭和44年に創設され、近年において、更に罰則の強化、リコール命令制度の導入等の制度の強化が図られている。

また、リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対する認証時の対応として、通常の審査に加え、そのメーカーから提出される資料等の信憑性について厳格に審査を行い、信憑性に疑義がある場合は、追加で必要な資料等の提出を求め、その内容を詳細にチェックする審査の厳格化を行っているところである。

(2) 米国

① 環境関係

米国環境保護庁へのヒアリングによれば、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、申請を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

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（pre

emptive) 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

欧州委員会並びにベルギー及びドイツの試験機関へのヒアリングによれば、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。

また、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。

また、2001年のEU製造物安全一般指令 (Directive 2001/95/EC) の改正により、リコール命令制度が導入され、欧州においてもリコール制度は強化される傾向にある。なお、同指令については、2004年5月現在で、EU既加盟15カ国のうち、7カ国 (ベルギー、デンマーク、フィンランド、ドイツ、イタリア、スペイン、スウェーデン) で国内法化の作業が完了している。

3-2 日本の他製品等に関する制度について

(1) 事業者に対する一般的監督を行う制度について

製品の認証制度ではなく、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) に係る局面での不正行為を超えて、同法上の他の局面における法令違反等も考慮事由として (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。

ただし、そのような場合でも、当該過去の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、(不正行為に係る過去の) 処分の取消しを行わないまま、直ちに一定期間新たな処分を受けることができないといった期間が設けられているものは見当たらない。

(2) 製品に関する規制ではあるが製品の製造者の登録等を行うものについて

製品に関する規制であっても、製品の型式認証ではなく、当該製品の「製造者」の登録等を行う制度については、(1) に例示した、事業者に対する一般的監督を行う制度と同様の位置づけとして、同じような、法令全般における違反等を理由とした処分取消し、取消し後の一定の欠格期間等の規制スキームを設けているものが多い。

(3) 製品の認証制度について

製品の認証制度については、法令違反・虚偽報告等の不正を行った事業者に対して、型式認証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、当該型式認証に係る申請等の局面で不正があった場合に限られ、当該認証に係る局面を超えた違反等を理由として、認証の取消し等を行うこととはしていないものが多い。

また、該当する過去の型式の取消しを経ずに、当該違反等という事由のみにより直接、新たな型式を認めないとする制度の立法例は見当たらない。

(該当する過去の型式認証を取り消した場合、その取消しをもって欠格事由として、当該認証を受けた「者」(製造者)が、以降の新たな型式を一定期間受けることができない、とする立法例はある。)

3-3 検討会における議論について

(1) リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対し認証時に何らかの要件を課すことについて

リコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー等に対する認証時の対応として、通常の審査に加え、新たな要件を追加する又は何らかの対策を講じる必要があるとの意見が大勢を占めた。その要件について、あらかじめ一律に一定期間認証を差し止めるということではなく、疑義を解消し信憑性を確保するための厳格な審査、自動車の安全・環境性能に係る品質を確保する側面を有するリコール制度に則って適正に対応できる能力、不正の再発防止体制の確認をするべきではないか、という意見が大勢を占めた。

また、危険が無くなるまで、少なくとも一時的に事業を停止させることまで行うべきとの意見や、一方で、リコールにおける不正行為の制裁ということでは認証を強化・厳格化するべきではない、リコールにおける問題を認証制度において制裁(審査の強化)する論理・正当性を明確にするべき、新たな措置が必要以上に汎用・濫用されないための適用基準の明確化が必要である、といった意見・留意点も出された。

【一定の要件を課すべきとする意見の概要】

□ 近年の規制緩和の流れの中でも、特に一般消費者や国民の安全に関わる問題については、その危険の状況に応じ、行政が、個別的・機動的に規制を強化する傾向が認められる。自動車の危険も第三者たる国民の生命、身体の安全に直接関わることであり、その危険状態が生じているときには行政は、その型式の自動車の市場での使用を差し止める等の措置を講ずべきなのは、勿論、そのような危険を除去しきれない事業者に対しては、その危険が無くなるまで、少な

くとも一時的に事業を停止させ、さらに、場合によっては認証自体を取り消すとも敢えて行うべきである。

さらに、根本的には、これだけ危険性があり、第三者への危害も存在する自動車に関してはなぜ、製造事業者への安全のための行政規制が正面から存在していないのか、疑問がある。食品・薬品と比べても、又、電気ガス等の中の一定の危険な家庭用品と比べても、アンバランスな感じがする。

□ リコールに関する不正行為が、特に人身への危害や財産上の損害につながりうる場合、これを行っている事業者に対して、認証差し止めを含むサンクションを課すべきである。(但し、被害が出ないのにルール違反というだけでサンクションを課すべきかは、慎重に考えるべきことである。)

□ 欠陥隠しの前歴を持つメーカーに対しては、具体的手法はともかくとして、認証制度において、技術面でのチェックだけではなく、新形式認証申請時点における当該メーカーのリコール対応能力の有無や欠陥隠し再発防止体制が適切か否か等をチェックできるルールを認証制度に新たに盛り込む必要があると考える。

□ 一定期間新たな認証を差し止める事には反対。感情論として、またペナルティーとしての意味はあるかもしれないが、利用者、ユーザーにとって何ら利益をもたらすものではない。認証を厳密に行い、ユーザーが安心できる車を可能な限り早く市場に投入させることが国の役割ではないか。社会的制裁(刑事罰、民事罰)と新規認証は別。

□ この問題の本質はあくまでも、リコールに関する不正行為を二度と起こさないようにし、自動車に対する国民の不安を払拭することであると理解している。そのためには先般国土交通省にて決定された「リコールに係る不正行為の再発防止対策」を確実にやりきることである。

リコールに関する不正行為を行った自動車メーカーに対し一定期間新たな認証を差し止める意見については、賛同しない。こういった意見が提起される背景には、不正行為を行った自動車メーカーの商品および品質保証体制(改善措置対応システムも含め)への不安が払拭できないからと思われる。この問題の解決には、いかに国民の信頼を取り戻すが鍵であり、これは何といたっても不正行為を行った自動車メーカーの努力に掛かっているが、さらに行政上サポートをはかる上では、このメーカーへの信頼回復への取り組みについて、政府機関等による適正な監査・指導等を行うことが適切であり、認証の差し止めとは別次

元の問題と考える。

□ リコールに関する不正行為と認証は基本的に別と考える。既に罰則が強化されており今後の案件に対する抑止効果は十分と言えるのではないか。

ただし、リコールに関する不正が、メーカーとして当然実施すべき安全・耐久検査を十分に実施せず、また部品および生産ラインにおける品質管理の不備に原因がある場合には、新たな認証に係るこれらの措置が改善・確保されていることを確認すべきであることは当然である。今回の三菱ふそうへの認証において、この点が必ずしも明確ではなかったところが反省点ではないか。

認証において、メーカーが立証すべき項目と内容、審査において確認すべき項目と内容を明確にし、不正などにより前者に疑問が生じた場合には、問題をクリアしたことがメーカーによって証明されない間は、新たな認証ができないことは明らかである。

(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し今後の認証時に追加して確認等を行う具体的事項について

(1) を受けて作成され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し認証時に追加して確認する事項のイメージ(案)について議論を行った。

イメージ(案)については、基本的に賛成である旨の意見が大勢を占めた。

一方で、(1)と同様に危険性が無くなるまでは、一時的に事業を停止させることまで行うべきとの意見もあった。

また、「保安基準適合性審査の厳格化」について、際限のないものとなるのではないか、リコールにおける不正行為の制裁ということでは認証を強化・厳格化するべきではない、との意見が出された。

【イメージ(案)】

○保安基準適合性審査の厳格化(既に実施中)

自動車メーカーから提出される資料を活用して審査を行う装置について、自動車メーカーが提出する資料の信憑性について、より厳格な確認を行い疑義があると判断した場合は、追加で資料の提出を求め、その内容を厳格に審査。

○不正行為への対応状況等の確認

リコールに係る悪質な不正行為があった場合は、その不正行為に対して適切な対応が取られている等の管理体制を確認。

【イメージ（案）に関する意見の概要】

- 認証を一定期間止めることについては、期間が経過すれば目的を達成するというわけではないことも確かである。イメージ（案）が実質的に所期の目的を達成するものであれば、結果として目的が達成できると認められた時点までが、認証を猶予する期間にあたり、ここに示された対策でもよいと思う。

- 国民の不安を払拭する観点から、今回のリコールに係る悪質な不正行為を行ったメーカーに対する型式指定時の追加施策については、経緯と結果を公開することが適切である。

- リコールにおける不正行為の制裁措置として認証を差し止めることの正当性とその効果について十分議論されていない。したがって、現在の認証制度、リコール制度を前提に、当面の対応策としては、行政の裁量で行える国土交通省のイメージ（案）は適切と考える。

- （不正を行った自動車メーカーに対する）規制を行政指導のような個別対応方式ではなく、法的なルール化が必要と考える。

- リコールにおける不正行為の制裁措置として認証を差し止めることについては、リコール隠しのような不正行為に対する制裁措置は道路運送車両法において罰則が定められている。その点との整合性を考慮すると、認証制度においてリコール隠しに関する制裁をルール化すれば、二重制裁となる可能性があり、この点で認証制度における制裁の観点からのルール化は妥当性を欠くことになると思う。制裁ルールを強化する必要性については、今後、改めて検討する必要もあると思うが、このたびの認証制度との関連では除外することが適切であると思う。

やはり認証制度においては、リコール隠しを行った経歴のあるメーカーの認証申請を審査の結果として認める際に、認証を得て製作する新型車を市場に投入した後に新たに欠陥が発見された場合、当該メーカーが誠実かつ確実にリコール措置を取れる体制にあるのか否かという観点からチェックすることが適切と考える。

その体制が不十分であれば審査期間すなわち新型車の生産・発売時期が先延ばしになり、波及効果としての制裁効果も生まれることになるはずである。

- 不正行為の判断をどのように行うのかを定める必要がある。

【保安基準適合性審査の厳格化についての意見の概要】

- 不正を行った自動車メーカーから提出された資料の信憑性を確認することは必要である。安全基準において項目を限定（指定）し、再度同様の実験等を行い、あるいは追加データの提出を求め、「資料の信憑性」を判断することとする。それによって審査に日数がかかることは止むを得ない。また、これらに係るコスト（人件費を含む）はメーカーに負担を求めることとする。

一方で、当然のことながら審査体制、基準、適用期限等は明確にする必要がある。また、この基準を適用される事となるメーカーを誰が、何の基準を持って特定するのか、この点も基準作りが必要である。

- リコール隠しを行っていないメーカーと行ったメーカーの認証申請について、全く同レベルの審査の仕方ではよいとは思えない。

国土交通省イメージ（案）にあるような、リコール隠しを行ったメーカーが認証申請に当たって提出する資料については、「リコール隠しを行ったのと似た発想で、ごまかしなど不適切な情報が資料に盛り込まれていないか」といった視点で、「より厳格な審査」を行うのは自然というより必要なことで、国民も審査担当者に期待するはず。

- 自動車メーカーからの資料の信憑性の評価を厳格に行うとされているが、実際に厳密に行うとなると、際限のないものとなる危惧がある。完全無欠な機械を設計し、作成することは不可能であるので、どこまでの範囲の厳格性を持たせるかは、判断が難しい問題である。また、信憑性の判断はその時点での技術水準にも依存するであろうことから、常にその判断は変化するであろう。このような状況下で、判断基準を具体的、客観的に示すことには、困難が予想される。

【不正行為への対応状況等の確認についての意見の概要】

- 今回のような会社の体質（社風も含めて）、あるいは上層部の暴走行為に起因するリコール隠しといったケースにおいては、その原因が取り除かれたか、あるいは再発しない体制が敷かれたかを確認することは不可能に近い。管理体制の審査基準を加えることは総論としては必要と思うが、認証を与えたことをもって意味的には国がそのメーカーの管理体制の改善、大きくいえば企業のあり方にまでお墨付きを与えたことを国民に宣言することと等しく、導入は慎重に検討すべき。

むしろ、今回のケースは認証の問題とするのではなく、リコール制度が有効に機能することに力点を置いた検討をするべきと考える。（すでに改善策が講じられたが、利

用者からの不具合情報収集等においては、その告知、広報面において、まだまだ不十分だと思う。)

- この対応状況の確認に当たっては、例えば品質管理や企業倫理体制、「公益通報者保護制度」や、JIS Z 9920（苦情対応マネジメントシステムの指針）、ISO 10002:2004（品質マネジメント—顧客満足—組織における苦情処理の指針）など、客観的に成果が期待できる体制のもとで処理され、実質的に成果が上がっていることの確認が求められる。

3-4 リコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー等に対する型式認証のあり方について

欧米においても、リコールに関する不正行為を理由に自動車の型式について一定期間認証しない、申請を拒否するという対応を取っておらず、また我が国の自動車以外の他製品に関する法制度においても、型式認証の局面以外での不正行為を理由にその製品の型式認証を一定期間止める、申請を拒否するという制度になっていない。このような状況を踏まえれば、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して一律に制裁として一定期間認証を差し止めるといった措置を取ることは困難である。

しかしながら、リコールに関する重大な不正が発生した場合等には、自動車の安全の確保及び環境の保全を図り、国民の信頼を取り戻すため、また、検討会での議論を踏まえると、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しては、認証の際に一定の要件を課すことを明確にすべきである。

この要件については、自動車の安全性の確保及び環境の保全を担保する上で合理性・実効性があるものとして、現時点では次の2つが適当であると考えられる。

① 型式認証における保安基準適合性の厳格な審査

リコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー等に対しては、その提出する資料等の信憑性についても厳格に審査を行い、信憑性に疑義がある場合は、追加で必要な資料等の提出を求め、その内容について厳格に審査することとする。この措置は、今回、リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対して、既に実施しているところであるが、今後、リコールに関する重大な不正行為があった場合には、その自動車メーカー等にも同様に適用していくこととする。

なお、自動車メーカー等に対して追加の資料等の提出を求める際には、不正行為等により疑義が生じている程度に応じて、自動車の安全性の確保等を担保する

上で必要なもののみとし、際限なく資料等の提出を求めることのないよう配慮するべきである。

② 型式認証におけるリコールに関する重大な不正行為等による問題への対応状況等の確認

自動車は、2万点以上の部品で構成されており、型式認証の段階で市場投入後の使用過程における不具合を完全に除去することは困難である。このように認証の段階で除去しきれなかった不具合を是正するため、リコール制度が設けられており、自動車の安全の確保等を図る上で、認証制度とリコール制度は一体不可分なものである。

したがって、リコールに関する重大な不正行為等による問題に対する適切な対応策及び今後の同様な事案の再発防止策が十分取られておらず、その実効性に疑義がある場合には、これらの対応が講じられることを確認することが必要である。

これら2つの要件を課す前提となるリコールに関する重大な不正行為とは、リコール届出を行わずに市場で改善措置を行った事実（いわゆるリコール隠し、ヤミ改修）、リコールに係る虚偽報告を行った事実、リコール命令に違反した事実がある場合であって、死亡・重傷事故等の自動車交通安全に重大な支障が生じ得る場合等が想定されるが、それらを可能な限り明確化することが必要である。

なお、リコール隠しのような不正行為に対する制裁措置に対しては、道路運送車両法において既に強化された罰則が定められているなか、リコールにおける問題を認証制度において制裁（審査の強化）する論理・正当性を明確にするべきとの意見等を十分考慮すると、今後の認証制度においては、リコールにおける不正行為に対しその制裁措置として一律に認証を差し止めるとするのではなく、不正行為等により、（型式認証にあたり、メーカーにより当然実施されているべきである）製品の安全・耐久検査や品質管理体制、リコールへの対応能力等において重大な不備・問題が生じたメーカーの新たな認証を審査する際には、型式認証にあたっての必要性の観点から、そのような問題が解消されているかの確認を行っていくことが必要である。

さらに、リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対しては、本年6月に公表された「リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止策」のうち、特に、情報収集ルートの充実、情報分析の強化や集中的な監査を強力に実施するとともに、型式認証関係の監査等も強化し、当分の間厳重な事後的チェックをあわせて行うことも有効である。

なお、リコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー等に対するこれらの措置の考え方は、新型届出自動車の認証の際にも反映されるべきである。

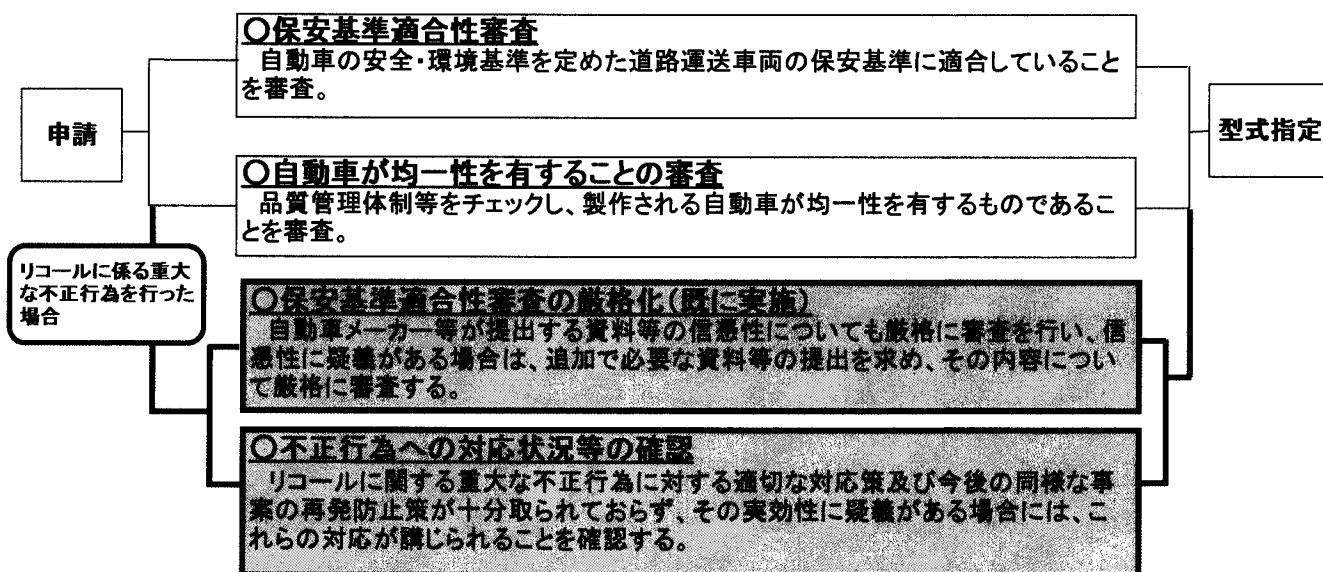
4. 今後の検討事項

今回のリコールに関する重大な不正行為等の問題の生じた自動車メーカー等に対する型式認証のあり方について議論する過程で、将来の自動車の認証制度及びリコール制度のあり方について、当面の検討を行った。

今後、「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認証のあり方」の検討の過程で提起された点を含め、自動車の安全性の確保等を図るための認証制度及びリコール制度の今後のあり方等について、諸外国の最近の動向を勘案しつつ、より幅広い視点から総合的に検討を行っていくこととする。

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認証のあり方について

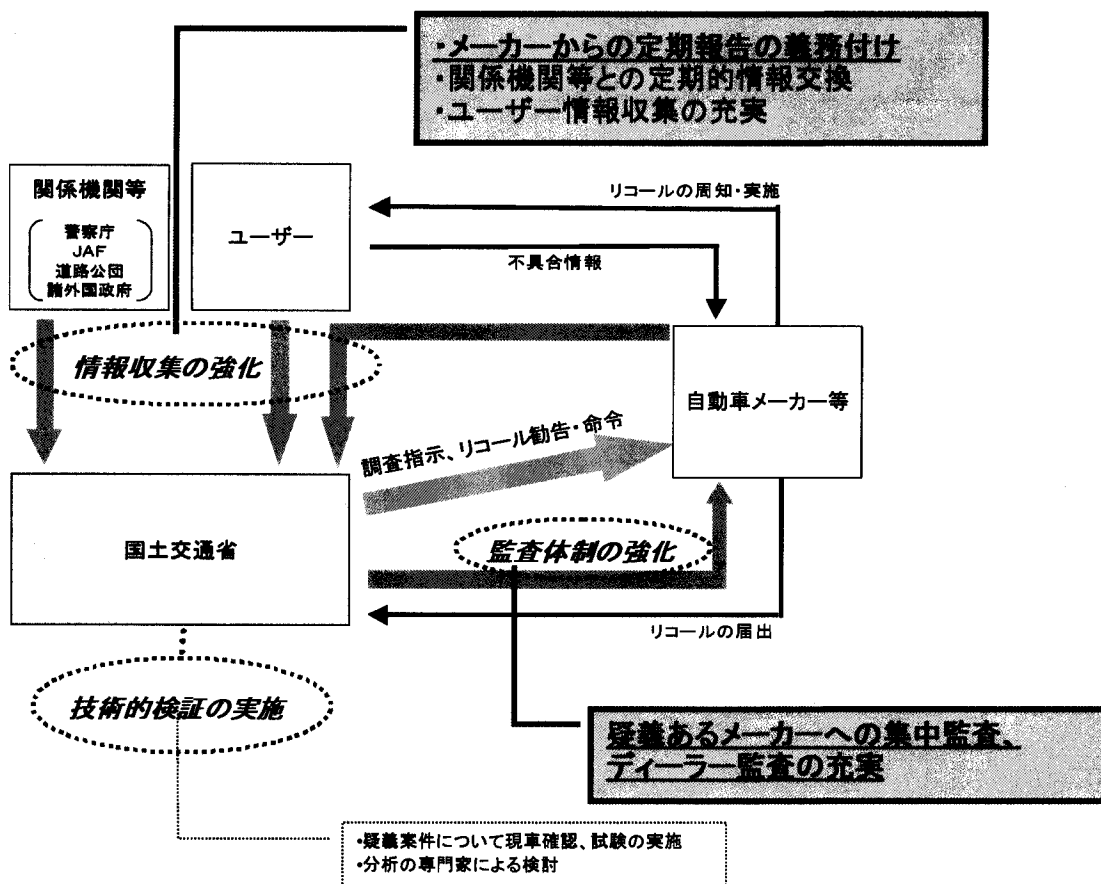
リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対しては、現時点では型式認証の審査の際に、保安基準適合性審査の厳格化及び不正行為への対応状況等の確認の要件を新たに付加する。



(参考2)

リコールに係る不正行為の再発防止対策

「リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止策」(平成16年6月)のうち、特にメーカーからの定期報告の義務付けや疑義があるメーカーへの集中監査を強力に推進し、不正行為の再発を防止する。



リコール制度の創設・拡充の経緯について

○リコール制度の創設：昭和44年6月施行

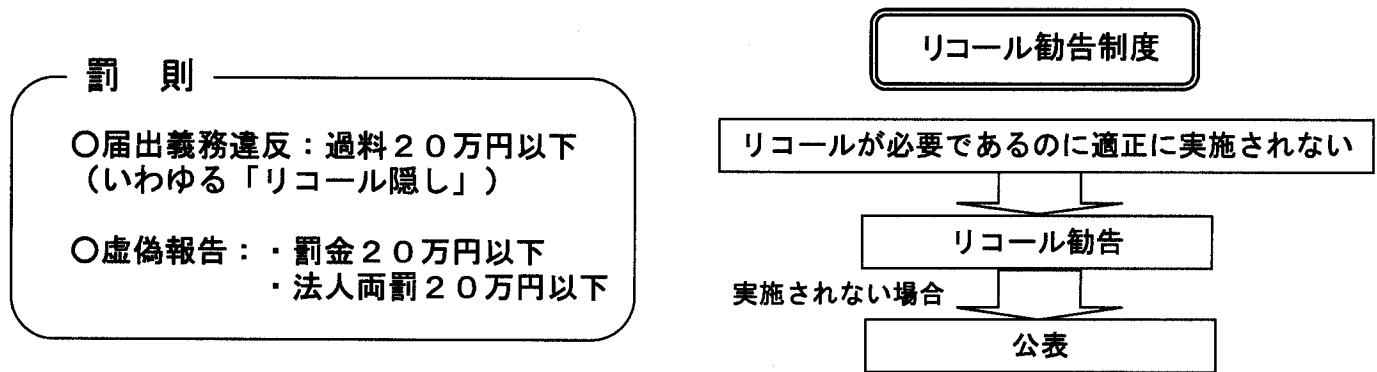
「自動車の構造装置に起因する事故の防止について」を通告し、リコール届出の受付を開始。

○リコール制度の省令化：昭和44年9月施行

「自動車型式指定規則」（省令）を改正することにより、リコール制度を創設。罰則はなし。

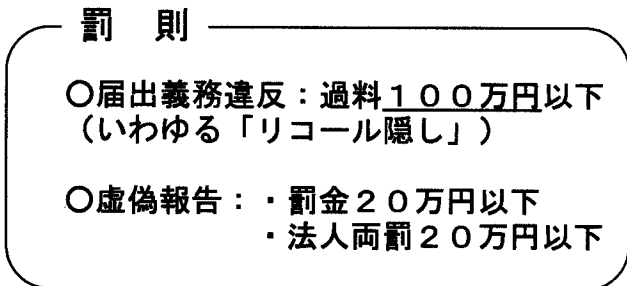
○リコール制度の法律化及び罰則規定等の整備：平成7年1月施行

「道路運送車両法」（法律）を改正することにより、リコール制度を法律化。併せて、リコール勧告などの規定や罰則規定を整備。



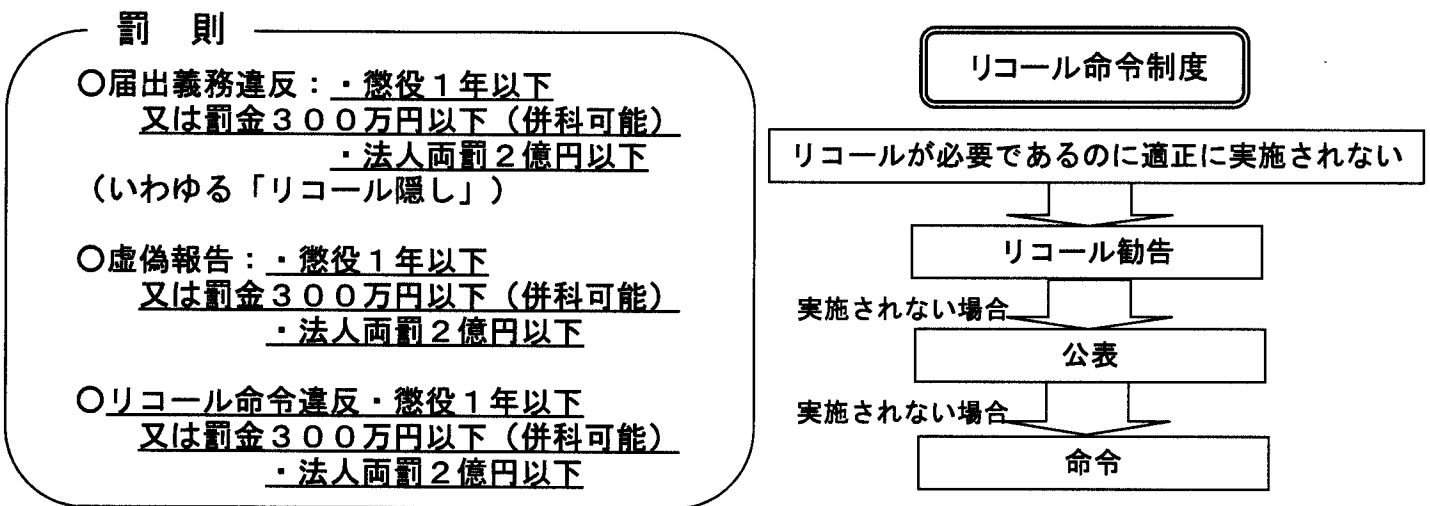
○リコール制度の罰則強化：平成10年11月施行

「道路運送車両法」（法律）を改正することにより、届出義務違反の罰則を強化。



○リコール命令制度の創設及び罰則の強化等：平成15年1月施行

「道路運送車両法」（法律）を改正することにより、リコール命令制度を創設するとともに、罰則を大幅に強化。なお、この改正時に後付け装置リコール制度も創設（16年1月施行）。



「今後の認証制度のあり方に関する検討会」委員名簿

◎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：東京大学大学院法学政治学研究科教授

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)

◎：座 長

「今後の認証制度のあり方に関する検討会」開催経緯

○第1回検討会：平成16年10月26日開催

【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

○第2回検討会：平成16年11月16日開催

【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

○第3回検討会：平成16年11月26日開催

【議 事】

- ① 中間取りまとめについて