

自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会

とりまとめ

令和6年12月24日

目次

第1章	はじめに.....	1
第2章	自動車の型式指定を取り巻く状況.....	3
1.	自動車の型式指定制度等の現状.....	3
(1)	自動車の型式指定制度.....	3
(2)	国際基準調和活動.....	4
2.	過去の不正事案及び制度見直しの概要.....	5
(1)	過去の不正事案の概要.....	5
(2)	制度見直しの概要.....	5
3.	今般の不正事案の概要等.....	6
(1)	今般の不正事案の概要.....	6
(2)	今般の不正事案における原因.....	8
第3章	自動車の型式指定申請に係る不正行為を防止するための対策.....	12
1.	基本的考え方.....	12
2.	具体的な対策の内容.....	13
(1)	【対策1】内部統制の強化・徹底.....	13
(2)	【対策2】国による監視の強化.....	17
(3)	【対策3】規制の実効性向上.....	20
3.	継続して検討すべき事項.....	23
第4章	おわりに.....	25

第1章 はじめに

令和5年3月、豊田自動織機より国土交通省に対し、産業機械用のエンジンの排出ガス試験で不正行為¹があり、一部の機種は排出ガス基準を満たしていない旨の報告があった。また、令和5年5月には、ダイハツ工業より、ポール側面衝突試験で不正行為が行われていた旨の報告がなされた。その後の調査の結果、両社ともに不正行為が社内で広く行われていたことが判明した。これらの状況を受け、ダイハツ工業に対しては令和6年1月に、豊田自動織機に対しては同年2月に、道路運送車両法に基づく是正命令が発出された。また、保安基準不適合が確認された機種や特に悪質な不正があった車種等について型式指定の取消、保安基準不適合の車種のリコールも行われた。

その後、国土交通省は、型式指定を取得している自動車メーカー及び装置メーカー²等85社に対し、型式指定申請における不正行為の有無等に関する調査・報告を指示した。その結果、令和6年5月末、トヨタ自動車、マツダ、ヤマハ、ホンダ及びスズキにおいても、型式指定申請に係る不正行為が行われていた旨の報告がなされた。そのうち、多くの試験項目で不正行為が行われていたトヨタ自動車に対しては、同年7月末に是正命令が発出された。

型式指定は、自動車の安全確保及び環境保全を図り、交通事故防止、大気環境保全及び地球温暖化防止等の極めて重要な社会的要請に対応するための制度であり、その申請に係る不正行為が発生したことは、深刻で憂慮すべき事案である。

さらに、自動車メーカーによる型式指定申請に係る不正行為は、結果的に自動車ユーザーの自動車メーカーに対する信頼を著しく損ない、対象となった車種に限らず、当該自動車メーカーの自動車の売上に大きく影響する。また、この影響は、自動車部品等を供給しているサプライヤーや自動車販売店にも及び、中でも生産や販売が停止された車種を中心に部品を供給するサプライヤーの場合は、重大な経済的影響を被ることもある。さらに、自動車販売店は、自動車ユーザーとの直接の窓口となることから、批判の矢面に立たされることも少なくない。

このように、不正行為によってもたらされる社会的・経済的影響は、不正行為があった自動車メーカー等のもとより、関連する事業を営む者や自動車ユーザーにとっても甚大なものとなる。このため、当該自動車メーカーの社会的責任は極めて大きい。

¹ 意図的な試験車両・装置の加工、量産車と異なる試験車両・装置の使用、書面等の虚偽記載、データ改ざん等をいう。

² 自動車のエンジンや灯火器等の装置や部品を製作する者をいう。

これまで不正事案が発生した度に、審査・監査の厳格化や罰則の創設等の数々の対策が実施されてきたにもかかわらず、今般上記のような不正行為が行われた。これを受け、不正行為の発生原因を究明し、その再発を防止するため、令和6年4月、外部有識者を含む「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会」が設置された。

本報告書は、本検討会における計9回の議論を踏まえ、自動車の型式指定申請に係る不正行為を防止するための対応策についてとりまとめを行ったものである。今後、国土交通省において、これらの対応策を制度化し、実施することを期待する。

第2章 自動車の型式指定を取り巻く状況

1. 自動車の型式指定制度等の現状

(1) 自動車の型式指定制度

公道を走行する自動車は、道路運送車両法に基づき、安全確保及び環境保全の観点から、その構造及び装置等が道路運送車両の保安基準(以下「保安基準」という。)に適合することが求められる。保安基準適合性の確認は、原則、1台毎に国が行うこととされている。しかし、均一な構造、装置及び性能を有するものとして自動車メーカーにより大量生産される場合には、1台毎に国が確認することは非効率である。このため、国が事前に量産車の保安基準適合性³及び均一性に係る判定を行った上で、その型式について指定を行うこと(以下「型式指定」という。)が制度化されている。これにより自動車メーカーは、1台ごとに保安基準適合性を確認する完成検査を行うことを前提に、合理的かつ効率的に自動車を大量生産することが可能となる。

また、型式指定を取得した後、自動車メーカーが型式指定申請の内容に沿って自動車を生産することが重要である。そのための品質管理体制等について、国土交通省は、道路運送車両法に基づく報告徴収及び立入検査(監査)を実施し確認している。さらに、国土交通省は、型式指定自動車を対象とした抜き取り調査を実施し、路上走行試験を含む様々な使用環境での排出ガス量の確認により自動車が本来満足すべき排出ガスの浄化性能を有しているかどうかを確認している。具体的には、ディーゼル乗用車等を対象に、車載式排出ガス計測システム⁴を搭載し、テストコース及び一般道での走行試験⁵により排出ガス量を測定し、それらの規制値に対する乖離度合が所定の水準以下になるかどうかを確認している。

これらの確認の結果、指定を受けた型式が保安基準に適合しない場合や、不正な手段により型式指定を受けた場合には、道路運送車両法に基づき、国による型式指定の取消が可能である。また、申請書への虚偽記載等、型式指定に関する違反が認められる場合、国による型式指定の効力の停止が可能である。加えて、既に市場に出た自動車について、基準不適合のおそれがあると認められ、その原因が設計又は製作過程にあると認められる場合、国は自動車メーカーに対し、改善措置(リコール)を実施すべき旨の勧告や命令を行うことができる。さらに、型式指定に関する違反が認められる場合、同法に基づき、当該違反を是正するために必要な措置を講ずることの命令(是正命令)、報告徴収や立入検査における虚偽報告や型式指定に関する違反に対する罰則等が設けられている。

³ 保安基準適合性の審査は、独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所(以下「交通安全環境研究所」という。)が実施する。

⁴ PEMS : Portable Emissions Measurement System

⁵ RDE 試験 : Real Driving Emission Test

（２）国際基準調和活動

日本の自動車メーカーにより製造されている自動車は、日本国内にとどまらず国際的に流通しているが、各国で使用するには、現地国が定める法令に適合することが求められる。そのため、各国で法令が異なる場合、自動車メーカーは、自動車の開発・製造や認証手続きを仕向地毎に行う必要が生じてしまい、その結果、多大な人手、時間、コストを要することになる。

このような日本の自動車メーカーによる開発・製造や認証手続きに係るコストの削減を図り、国際競争力を強化するため、日本は国家間で自動車の基準調和と型式認証の相互承認を行う「1958年協定」を締結している⁶。

「1958年協定」の締約国は、相互主義の原則に基づき、自動車の技術基準と認証手続きに厳密に従わなければならない。同協定の規則（以下「協定規則」という。）には、各国間で自動車の認証の品質に差が生じないように、試験条件が多岐にわたって詳細かつ具体的に規定されている。さらに、認証を与えた締約国の認可当局は、自動車メーカーの品質管理体制等の確認のため、定期的な監査を行うこととされている。なお、ある締約国で認証された自動車が協定規則の要件と適合しないと認める場合、締約国はその認証の受入れを拒否することが可能である。また、認証を与えた締約国は、仮に自動車の基準不適合が認められた場合、他の締約国にその旨を通知するとともに、基準不適合が是正されることを確保するため、必要な措置を講じることとされている。日本は、令和6年11月末現在、全173項目の協定規則のうち106項目を採用しており、うち乗用車に関する協定規則（43項目）については全てを採用している。仮に日本だけがこれら技術基準や認証手続きを緩和するなど、この協定規則と異なる対応をとった場合、他国により受け入れが拒否されるおそれがあり、結果的に日本の自動車メーカーの負担が増えることとなる。

加えて、国土交通省は、協定締約国により構成される国連の「自動車基準調和世界フォーラム」（国連 WP. 29）において、型式認証の相互承認や技術基準の国際調和を促進する活動を長年にわたり行っている。例えば、各国による技術競争が激化する中で、技術基準の国際調和に係る議論をリードするため、国土交通省の職員が国連 WP. 29 の副議長職に就いている他、国連 WP. 29 傘下の数多くの会議体でも国土交通省や交通安全環境研究所の職員が議長職等の重要な役職を獲得している。また、国家間における型式認証の相互承認を促進するため、東南アジア諸国等に対して働きかけを行い、その結果、多くの国々が「1958年協定」を締結している。

こうした状況の中で、型式指定申請に係る不正行為が発生すれば、「1958年協定」の前提となる多国間の相互信頼が崩れ、我が国による積極的な国際調和の推進を阻害し、ひいては日本の自動車メーカーの競争力が低下する要因ともなり得る。

⁶ この他に、自動車の技術基準の国際調和を図る「1998年協定」を締結している。

2. 過去の不正事案及び制度見直しの概要

(1) 過去の不正事案の概要

今般発生した不正事案以前にも、自動車の型式指定に係る不正事案が発生している。以下に、型式指定制度の見直しのきっかけとなった不正事案を記す。

- ① 平成 28 年 4 月、三菱自動車工業において、本来の燃費値よりも良い値とするために、燃費・排出ガス試験で設定する走行抵抗値を法令で定めた「惰行法」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いたことが明らかとなった。また、国土交通省より他社に対して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、同年 5 月、スズキにおいても法令で定めた試験方法と異なる方法で走行抵抗を測定していたことが明らかとなった。
- ② 平成 29 年 9 月、日産自動車株式会社において、完成検査員以外の者が完成検査の一部を実施していた等の不正事案が明らかとなった。また、国土交通省より他社に対して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、同年 10 月株式会社 SUBARU において、また、平成 30 年 8 月スズキにおいても、完成検査における同様の不正行為が確認された。
- ③ 令和 4 年 8 月、日野自動車において、燃費試験の際に燃料流量校正值を変更して測定結果を偽るとともに、排出ガスの長距離耐久試験で試験データの書き換えやねつ造を行い、試験中の部品交換後に必要な手続きを経ず試験を継続するなどの不正事案が明らかとなった。また、これら不正行為は、同社の全ての現行エンジン 14 機種で確認された。

(2) 制度見直しの概要

上記(1)の不正事案を踏まえ、下記の通り型式指定制度の見直しが行われてきた。

- ① 平成 28 年に発生した燃費試験及び排出ガス試験に係る不正事案に対応するため、型式指定の審査の際に、自動車メーカーから提出を受けた走行抵抗データについて交通安全環境研究所が妥当性を確認するなどの審査の厳格化が行われた。監査等の際も、工場の生産ラインから実車を抜き取り、確認検査を行うことにより、不正の有無を確認することとなった。

また、平成 28 年 9 月に自動車型式指定規則等が改正され、申請書等に虚偽の記載をしてはならないことが規定され、違反者に対する罰則の適用が明確化されるとともに、違反時に型式指定の効力を停止できる措置が講じられた。さらに、平成 29 年 3 月に改正された自動車型式指定規則により、型式指定の効力が停止された者については、型式指定申請の際に、不正行為の再発防止のための措置が適切に講じられていることを証する書面の提出が求められることとなった。加えて、平成 29 年 5 月に道路運送車両法が改正され、不正の手段により型式指定を

受けた場合に当該指定の取消が可能となった他、型式指定に関する国の報告徴収に対して虚偽の報告をした場合の罰則が強化された。

② 平成 29 年に発生した完成検査に係る不正事案等では、立入検査当日に限り、完成検査員資格のない者に完成検査ラインから外れるよう命じる等して不正の発見を困難にするといった「監査対応」がなされていたことから、監査を無通告で実施するなどの監査の厳格化が行われた。また、平成 30 年 10 月に自動車型式指定規則等が改正され、完成検査員の選任をはじめとする完成検査に関する規定が明確に規定されたことにより、無資格者が完成検査を行った場合に罰則の対象となった他、法令違反の是正又は改善に係る勧告制度が創設された。さらに、令和元年 5 月に道路運送車両法が改正され、法令違反の是正に係る命令制度（是正命令制度）が創設された。

③ 令和 4 年に発生した燃費試験及び排出ガス試験に係る不正事案を踏まえ、審査の際に、排出ガスの長距離耐久試験の試験データを提出させ確認するなど審査の強化が行われた。また、測定記録や試験条件に係る記録を詳細に確認するなど監査を強化する他、他の自動車メーカーにおいて日野自動車と同様の問題がないか監査等を通じて確認・指導を実施することとされた。

3. 今般の不正事案の概要等

（1）今般の不正事案の概要

今般、豊田自動織機やダイハツ工業などの複数の自動車メーカーによる、型式指定申請に係る不正事案が確認された。

① 豊田自動織機による不正事案（令和 5 年）

令和 5 年 3 月 17 日、豊田自動織機より国土交通省に対し、産業機械用エンジン 4 機種の劣化耐久試験において、エンジンの制御ソフトの書き換え、試験途中のエンジン部品交換、排出ガス測定結果の差し替えなどの複数の不正行為があった旨が報告された。また、当該エンジンのうち 2 機種は排出ガス基準を満たしていない旨が報告された。さらに、令和 6 年 1 月 29 日、同社が設置した特別調査委員会の調査等により、上記で報告された機種を含め、計 5 機種で排出ガス試験等に係る不正行為が確認され、計 3 機種のエンジンが保安基準不適合であることも確認された。

このため、国土交通省は、豊田自動織機に対し、令和 6 年 2 月 22 日、道路運送車両法に基づく是正命令を発出した他、令和 5 年 4 月 26 日及び令和 6 年 3 月 5 日の二度にわたり、保安基準不適合の産業機械用エンジン（3 機種）及び特に悪質な不正が行われたと認められる産業機械用エンジン（2 機種）の計 5 機種について、型式指定を取り消した。

② ダイハツ工業による不正事案（令和５年）

令和５年５月１９日、ダイハツ工業より国土交通省に対し、ポール側面衝突試験で助手席側の社内試験データを運転席側のデータと偽って提出していた旨が報告された。また、同年１２月２０日、同社が設置した第三者委員会の調査により、現行生産及び開発中の全車種（２８車種）を含む４６車種について、様々な試験項目での不正行為^７が確認され、このうち２車種は保安基準不適合の可能性のある旨が報告された。さらに、国土交通省による立入検査の結果、その他の不正行為も明らかになった。

このため、国土交通省は、令和６年１月１６日、ダイハツ工業に対して道路運送車両法に基づく是正命令を発出するとともに、同年１月２６日、特に悪質な不正が行われたと認められる現行生産中の３車種について、型式指定を取り消した^８。

③ その他自動車メーカーによる不正事案（令和６年）

上記①及び②における不正の発生を受け、国土交通省は、型式指定を取得している自動車メーカー及び装置メーカー等計８５社に対して型式指定申請に係る不正行為の有無等に関する調査及び報告を指示した。その結果、令和６年５月末、トヨタ自動車、マツダ、ヤマハ、ホンダ及びスズキにおいても、型式指定申請に係る不正事案が確認された。

マツダからは、出力試験でエンジン制御ソフトを書き換えたことなど、現行生産車２車種を含む計５車種について不正行為が判明した旨が報告された。ヤマハからは、騒音試験で不適正な試験条件で試験を行ったことなど、現行生産車１車種を含む計３車種について不正行為が判明した旨が報告された。ホンダからは、騒音試験で試験成績書に虚偽記載を行ったことなど、計２２車種について不正行為が判明した旨が報告された。スズキからは、制動装置試験で試験成績書に虚偽記載を行い、計１車種について不正行為が判明した旨が報告された。このため、国土交通省は、マツダ、ヤマハ、ホンダ及びスズキに対し立入検査を実施して各社の組織体制や再発防止策の実施状況等を確認し、令和６年６月２８日、スズキ^９以外の３社に対し、各社がそれぞれ策定した再発防止策の確実な実施等の指導を行った。

トヨタ自動車からは、衝突試験でエアバッグがタイマーで作動するよう不正加

^７ 衝突試験において、本来、センサーにより衝突を検知して作動するエアバッグをタイマーで作動するよう不正に加工したこと、ブレーキ試験において法令で定められた条件（試験速度、タイヤ空気圧等）と異なる条件下で試験を実施したにもかかわらず、適正に行ったように書類に記載したこと等。

^８ その後、交通安全環境研究所により行われた保安基準適合性の確認の結果、「後面衝突時における燃料漏れ防止の基準」に不適合であることが確認された。

^９ スズキは再発防止策が実施済みであった。

工したことなど、現行生産車3車種を含む計7車種について不正行為¹⁰が判明した旨の中間報告が行われた。その後、同社において調査を継続し、令和6年7月5日、追加の不正行為はない旨が報告された。しかしながら、その後実施された国土交通省による立入検査の結果、当該7車種その他、現行生産車4車種を含む計7車種について新たな不正行為¹¹が判明した。また、乗員保護に係る多くの試験項目で不正行為があったことや、組織体制や再発防止策も不足していることが明らかになった。このため、国土交通省は、令和6年7月31日、トヨタ自動車に対し、道路運送車両法に基づく是正命令を発出した。

(2) 今般の不正事案における原因

① 今般の不正事案における原因の例

豊田自動織機及びダイハツ工業による不正事案に共通する背景として、担当者の法令遵守意識の欠如、部下からの報告、相談、意見具申を抑圧するような企業風土、認証業務に不当なしわ寄せが生じうる組織・業務体制などが明らかになった。豊田自動織機及びダイハツ工業は、不正事案には、組織の不適切な体質や因習的な行為が関連しているとして、具体的に以下のような原因を挙げている。

＜豊田自動織機による不正事案の原因（一例）＞

- ・特に経営陣や幹部に産業車両用エンジンを軽視する意識傾向が強く、排出ガス規制に対応するための開発の難易度やそのリスクについて重要な事項と認識せず、組織として十分な準備を行ってこなかったこと。
- ・管理職層が、開発過程で問題が発生した際に、職責を果たさず、上位者に適切に報告をしなかったこと。
- ・量産開始予定日から逆算してスケジュールを策定したために、開発の実情を考慮しない不合理なスケジュールになっていたこと。
- ・データの適正な取扱いを遵守しようとする意識が組織全体で低かったことから、日程遵守を迫られた際に、安易にデータの手換え等が行われたこと。
- ・担当者の法令遵守の意識が徹底しておらず、また、法令の理解が十分でなく社内手続きに関する規定も整備されていなかったこと。
- ・開発部門から独立した立場での確認が機能しておらず、また、内部監査も不徹底であったこと。
- ・エンジン開発部門が長らく自動車メーカーの指揮の下で開発を行ってきたため、課題発見・解決力が弱く、規制強化等の社会情勢の変化への対応を我が事として十分に検討・実施することができなかったこと。

¹⁰ 歩行者頭部保護試験において選定された測定点と異なる点の虚偽データを提出したこと、エンジン出力試験において最高出力不足を補うため制御を変更したこと等。

¹¹ ステアリング衝撃試験において選定されたステアリングと異なる仕様のステアリングを用いて試験を実施し、成績書の写真を選定されたステアリングのものに差し替えたこと、側面衝突試験において量産と異なる仕様のドア部品を用いて試験を実施したこと等。

＜ダイハツ工業による不正事案の原因（一例）＞

- ・管理職が現場任せで自らは関与せず、また、管理職が認証試験の実務や現場の状況に精通していないため、現場から報告や相談を行っても問題の解決が期待できない状況が生じるなど、指揮系統が機能不全になり、現場の担当者層で問題を抱え込まずるを得ない状況にあったこと。
- ・過度に厳しい硬直的なスケジュールで自動車全体の開発が行われており、問題が発生しても対応を行う余裕がなく、また、当初のスケジュールを柔軟に先送りすることができなかったこと。
- ・不適切な行為を行っても安全性に問題がないと自己正当化するなど、現場の担当者において法令遵守の意識が希薄化し、認証試験を軽視していたこと。
- ・専門性の高さから属人化した職場環境となっており、業務に対する役員や管理職の理解が十分ではなく、業務に対する適切な確認が行われる体制が構築されていなかったこと。
- ・業務に対する確認体制の不備が社内監査の過程で発見・是正されなかったこと。

また、トヨタ自動車による不正事案では、経営層による認証業務に対する理解と関与の不足や業務運営体制における不備が明らかになった。

＜トヨタ自動車による不正事案の原因（一例）＞

- ・認証業務全体に関して経営幹部による理解、関与が不足していたこと。
- ・開発・認証の各工程で統括責任者や業務執行の責任者が不明確であったこと。
- ・開発と生産準備を進めることを優先した日程管理により、認証工程にしわ寄せが生じていたこと。
- ・十分な人的資源を充当できていなかったため、開発や認証の業務に係る規程類の整備、技術文書の管理、設計変更の追跡等ができていなかったこと。
- ・認証業務関係の規程が体系的に整理されておらず、認証現場で適切な理解が行き届いていなかったこと。
- ・試験車の仕様や試験条件の指示、試験結果等の記録の保管・管理が十分でなかったこと。
- ・試験の実施及び結果の判断等が担当者に委ねられていたため、技術的根拠の検証が不十分であり、法令等と実際の試験条件・試験方法との整合性に対する客観的な判断手続きも不足していたこと。

② 今般の不正事案における原因の整理

上記①を基に、不正行為を行った各自動車メーカーに共通する主な要因について整理すると、以下の通りである。

【経営層における認識・取組不足等】

- ・経営層が型式指定や不正リスク¹²に対する十分な認識に基づく問題把握・解決を行っていないこと。
- ・経営トップが継続的に法令遵守の必要性を発信する等の取組を行っていないこと。
- ・法令遵守の方針が全社的に明示されていないこと。

【組織・責任体制】

- ・開発、実験、認証それぞれの組織で法令適否の判断と検証を行うことができる体制となっていないこと。
- ・それぞれの組織の責任が明確になっていないこと。
- ・認証過程が現場任せとなっていること。

【日程計画・経営資源管理】

- ・十分な認証業務の期間が確保されていないこと。
- ・必要に応じたスケジュールの見直しが行われず、認証業務にしわ寄せが生じる構造となっていること。
- ・認証業務のための人員や施設が不足していること。

【人材教育】

- ・法令遵守に係る教育が不足しており、法令遵守意識が欠如していること。
- ・業務内容に合わせた教育を継続的に繰り返し実施しておらず、社内に十分浸透していないこと。

【認証業務実施体制】

- ・関係業務に係る社内規定が整備されていないこと。
- ・管理職や他部署による確認体制が整備されていないこと。

【監査・内部通報制度】

- ・不正行為により生じる法的及び社会的責任に関するリスクを十分に認識していないため、管理職や他部署が認証業務を行う部署に対して監視を行う体制の構築が不十分であること。
- ・内部監査で潜在的なリスクを踏まえた調査を行っていないこと。
- ・内部通報制度の利用を促進していないこと。

今般の不正事案では、型式指定申請に係る不正行為に加え、型式指定後にも申請内容と異なる又は保安基準不適合となる自動車やエンジンが長年にわたり製作されていた。上記の整理を踏まえると、認証業務における不正行為の未然防止につながる社内の取組が不足しており、また、事後的に社内業務や体制の不備を発見する仕組みも十分でないため不正の早期発見と是正が行われず、不正の常態化を招いたと考えられる。

さらにその根本原因は、経営層等による型式指定に対する認識不足、認証過程

¹² 認証業務を行うにあたって遵守すべき法令に違反するリスクや、その結果として自動車の保安基準適合性や均一性が確保されない状態が生じるリスクをいう。

の不正リスクに対する認識不足にあり、その結果、認証業務において社内の統治・管理に関する取組が疎かにされていた。

この他に今般の不正事案に共通する点として、管理職が現場の担当者に対して不正行為を行うよう指示するなど、管理職が主体となって不正行為に関与した事例は見受けられなかったことが挙げられる。つまり、現場の担当者は、適切に報告や相談を行うことが困難な環境と、上意下達により暗黙合意となっていた販売スケジュール厳守の方針の下で、業務を処理するために不正行為を行うに至ったものと考えられる。このため、本検討会では、上命下服、現場の誤った改善意識といった組織風土や、その下での法令遵守意識の希薄化が背景にあると考えられる点にも留意すべきであるとも指摘された。

第3章 自動車の型式指定申請に係る不正行為を防止するための対策

1. 基本的考え方

本検討会では、自動車メーカーにおける自動車の型式指定申請に係る不正行為を根本から防止し、自動車の型式指定申請が適切かつ健全になされるようにするため、第2章3.(2)で整理した今般の不正事案の原因を踏まえ、必要となる制度上の見直しについて検討した。

第2章2.(2)に記述したとおり、過去の不正事案を受けて、国は自動車メーカーの不正行為を発見することを目的とした審査・監査の厳格化や、発生した不正行為に対する制裁的措置の導入、及び不正行為の抑止を目的とした罰則の強化を行ってきた。しかしながら、自動車メーカーの経営層は、自動車を量産する者にとって最も基本的な制度である型式指定制度の重要性を十分に理解しておらず、不正行為及びそれに伴うリスクの認識も十分でなかった。その結果、社員に当該制度の理解を浸透させる姿勢や具体的取組が不足し、適正な業務執行の必要性が社内に十分に浸透せず、業務を適切に実施するための組織的な対策が講じられなかったと考えられる。

このため、本検討会では、自動車メーカー等¹³が、型式指定制度や認証業務について十分理解した上で、自ら不正を予防・抑止し早期発見できるような社内の仕組みを構築し、有効に機能させることに主眼を置き、必要となる対策について検討した。また、対策を検討するに当たっては、現場の担当者層の負担だけが増加することのないよう、適正に業務を実施できるような組織体制や業務運営に関する責任が経営層にあることを明確にするという観点からも議論を行った。

さらに、一般的に、規制が導入される場合には、規制が適用される側である自動車メーカー等と、規制する側である行政の双方において、規制に対応するための負荷が生じる。また、最近の安全・環境規制の強化は最新の自動車技術を踏まえたものとなっており、各自動車メーカー等が基準強化に対応するための開発の負荷が増加しているが、同時に、行政が保安基準適合性を確認するための負荷も増加している。このような状況においても、官民それぞれが保有する資源をより効果的に配分しながら、必要となる対策を実効性の高い取組とすることを目指し、具体的な方策について議論した。

なお、自動車の装置メーカーも自動車メーカー等と同様に対策を講じることが望ましいが、不正事案の発生状況や企業規模等を踏まえ、必須とする対策を選定すべきと考えられる。

¹³ 以下本章及び第4章においては、自動車型式指定を保有する又は申請しようとする国内自動車メーカー及び輸入事業者、並びに、共通構造部型式指定（トレーラーに係るものを除く。）を保有する又は申請しようとする国内自動車メーカー及び輸入事業者をいう。

2. 具体的な対策の内容

(1) 【対策1】内部統制の強化・徹底

① 【対策1】の考え方

不正行為を防止するには、自動車メーカー等は、認証業務が道路運送車両法等の関係法令に沿って適正に行われることを確保するための社内統治管理体制（以下「認証業務に係る内部統制」という。）を構築・強化し、社内で徹底する必要がある。この際に、自動車メーカー等の経営層は、自動車の認証に関する業務の規模や内容を十分認識した上で、経営方針、組織風土、不正リスクの評価、権限及び職責の付与、有効性や運用状況の監視、などを考慮することが求められる。また、認証業務に係る内部統制の構築は、認証業務の現場社員を過度な圧力や過重な責任から守ることもつながるものと考えられる。

本来、認証業務に係る社内の法令遵守の仕組みは、自動車メーカー等により自主的に構築されることが前提である。一方、今般の不正事案では、日本企業の強みと捉えられてきた現場主義や現場での改善活動が重んじられるあまり、経営層や管理職による業務の実態の把握や管理が十分に行われず、現場任せの状態に陥っていたとも推察される。このため、今般の不正事案への対策として、認証業務に係る内部統制の構築・徹底が実行されるために特に重要と判断される事項については、自動車メーカー等にその実施を義務的に課すことが必要である。ただし、各自動車メーカー等の企業経営に係る創意工夫を制限することのないよう、義務付ける内容は厳選することが望ましい。

また、認証業務に係る内部統制を効果的に強化していくためには、自動車メーカー等に対して自主的な対応を促す観点から、今般の不正事案の原因や自動車メーカー各社の不正防止策の好事例を基に、実施を推奨する取組事項を具体的に示すことが重要である。

なお、認証業務に係る内部統制の構築・運用状況に関する評価結果は、監査等の合理化（取組が不十分な場合の監査等の強化と取組が優良な場合の監査等の軽減）にも活用することが可能であり、これらについては下記（2）及び（3）で述べる。

② 具体的な内容

上記①の考え方に基づき、自動車メーカー等が認証業務に係る内部統制を強化・徹底するにあたり必要と考えられる具体的な対策の内容を以下に示す。

（ア）認証業務に係る内部統制の取組事項

認証業務に係る内部統制の強化・徹底を行うにあたり、(a)自動車メーカー等に対して義務的に実施を求める事項と(b)自動車メーカー等に対して実施を推奨する事項の2つに分けて、具体的な取組事項を示す。

(a) 自動車メーカー等に対して義務的に実施を求める事項

- ・ 認証業務に係る法令遵守を経営方針に明記する。
- ・ 認証業務全般に関して責任を有する「認証業務責任者（仮称）」¹⁴及び申請車種のプロジェクトを管理する「プロジェクト管理者（仮称）」¹⁵を明確化する。
- ・ 認証業務に係る内部統制の状況評価及び報告書作成を行う。

(b) 自動車メーカー等に対して実施を推奨する事項

【経営方針】

- ・ 法令遵守がコストや日程に優先することを経営方針に明記する。
- ・ 経営トップから社員に向けて法令遵守のメッセージの発信や行動規範の周知などを繰り返し行う。
- ・ 経営層が現場の実態を把握・理解するため、現場訪問や社員との直接対話等を継続的に行う。
- ・ 他社の不正事案を踏まえ、自社の業務実態の確認やリスク評価を行う等、新たなリスク要因を特定し対処を行う。

【組織・責任体制】

- ・ 会社のホームページ等に「認証業務責任者（仮称）」の氏名を公表する。
- ・ 現場の社員等から「認証業務責任者（仮称）」や「プロジェクト管理者（仮称）」などの責任者まで課題や問題について報告が上がる体制を構築する。
- ・ 開発業務と認証業務をそれぞれ別の部署で行うなど、互いの独立性を確保する。
- ・ 責任体制や認証過程の承認プロセスを明記した社内規定を整備し周知する。
- ・ 取引先（装置メーカー）等における法令遵守に係る経営方針や具体的な不正防止対策とその有効性を継続的に確認する。

【計画・経営資源管理】

- ・ 認証業務に必要な人員や予算などの経営資源を現場の意見を踏まえて柔軟に確保・配分できる管理体制を整備する。
- ・ 開発及び認証の日程管理や必要な日程見直しが柔軟にできる仕組みを構築する。

¹⁴ 認証業務全般の統括管理及び認証業務に係る法令遵守に責任を有する取締役級の者をいう。なお、職務内容としては、認証業務に係る内部統制の構築をはじめ、リスク、組織・責任体制、人員・予算、人材教育及び試験実施体制の管理などが考えられる。

¹⁵ 申請車種の開発から認証までを含めた過程に係る適切な業務の遂行に責任を有する者（例えば、チーフエンジニア、主査、プロジェクトマネージャーなどと呼称される者）をいう。なお、職務内容としては、申請車種のプロジェクトにおける、開発計画・人員・予算の管理をはじめ、認証試験の内容やその結果の適切性の確保や申請車両の適合性や試験車両の真正性の確保などが考えられる。

- ・ 認証試験開始以降、認証に影響する設計変更が行われない仕組みとする。

【人材教育】

- ・ 全職位の社員に対し、型式指定制度、法令遵守、不正行為に係るリスク対応について定期的に繰り返し社内教育を行う。
- ・ 認証試験方法及び認証手続きに係る社内教育を実施する。
- ・ 認証業務に関する技能確認や資格制度の導入等により、習熟度が客観的に確認できる体制を整備する。
- ・ 部門をまたがる人事異動や交流により、風通しの良い組織風土を醸成する。

【認証業務実施体制】

- ・ 認証試験方法及び認証手続きに係る社内規定を整備し、当該規定遵守のための仕組みを構築する。
- ・ 認証試験の指示・設定・結果等に係る記録を確実に保存する。
- ・ 社内の認証試験が適切に行われていることを確認する仕組みを構築する。
- ・ デジタル技術の活用を推進し、記録の自動化などにより改ざんを防止する。
- ・ 社員による認証データへのアクセス権限を設定・管理する。
- ・ 認証試験を正しく実施するために必要な試験設備を設置・確保し、維持管理する。

【監査、内部通報制度等】

- ・ 三層監査（三つの別々の部門（例：現業部門、管理部門、内部監査部門）による社内監査）を実施する。
- ・ 第三者機関による認証業務に係る内部統制の取組状況に係る評価を受審する。
- ・ 型式指定後に実車を用いて量産車の保安基準適合性や諸元値との整合を確認する。
- ・ 社員が心理的安全性が確保された状態で通報できるよう内部通報制度を整備する。
- ・ 不正行為等のコンプライアンス違反に対する社内処分規定を整備する。

上記(a)の事項のうち、第1項目の「認証業務に係る法令遵守を経営方針に明記する」については、経営方針は自動車メーカー等が自身で策定するものであるが、経営方針は全社的に周知され、従業員が業務を進める上での判断の拠り所になるため、そこに法令遵守を明記することを義務的に求める事項としている。

第2項目の「認証業務全般に関して責任を有する「認証業務責任者（仮称）」

及び申請車種のプロジェクトを管理する「プロジェクト管理者（仮称）」を明確化する」については、今般の不正行為の原因は、経営層等による認証過程の不正リスクに対する認識不足により、認証業務の実態の把握や管理が十分に行われなかったことにある。このため、認証業務を適正に行うための体制整備及び経営資源の配分等に責任を持つ経営層レベルの者や、申請に係る車種の開発から認証も含めた全体の計画・進捗管理及び保安基準適合性の確認等を管理する者の明確化を求めるものである。

第3項目の「認証業務に係る内部統制の状況評価及び報告書作成を行う」は、上記(a)及び(b)の事項を対象として評価し、必要に応じて改善等を行った上で、さらにその改善結果等を含めて報告書としてとりまとめることを求めるものである。その必要性は、下記(イ)に記述する。

上記(b)の事項については、今般の不正事案の原因等を踏まえ、認証業務に係る内部統制の構築・徹底のために自動車メーカー等において取組が推奨される事項である。なお、経営方針に関する取組事項は、自動車の型式指定申請に係る不正を防止することを目的として、認証業務に係る取組に限って求めるものである。

(イ) 認証業務に係る内部統制の実施状況の評価と第三者機関による評価の受審

一般に、小集団で行うQC（品質管理）活動をはじめとする、現場の担当者層が中心となって自身の業務を改善する取組は有益である。他方、第2章3.(2)②で示したように、今般の不正行為は、課題を有する組織風土のなかで、経営層や管理職による不正リスクや問題の把握・解決が図られず、現場の担当者層において自己判断で行われたものと考えられる。これを踏まえると、自動車メーカー等の経営層・管理職層・担当者層のすべてにおいて認証業務に係る内部統制の構築・徹底を確実なものとする必要がある。そのためには、認証業務に係る内部統制の構築状況や実際の運用状況を自主的に評価・点検し、必要に応じ対策等を行い、継続的な改善につなげることが重要である。

また、認証業務に係る内部統制の実施状況評価の客観性を高めるために、自主的な評価・点検に加え、第三者機関による評価（社外の第三者機関が、自動車メーカー等における認証業務に係る内部統制の構築及び運用状況を客観的に確認・評価すること）を受けることがより有効な方策であると考えられる。

社外の第三者機関による評価や監査は、世界の多くの民間企業で行われている。例えば、一貫した製品・サービスの提供や顧客満足の向上のための要求事項が定められている品質マネジメントシステムに関する国際規格（ISO9001）において、認証を維持するために、企業は、第三者認証機関が行う定期的な監査の受査が求められている。また、企業会計分野では、上場企業は財務報告に係る内部統制について第三者機関（監査法人）による監査の受査が義務付けられている。

他方、認証業務に係る内部統制の評価を行う第三者機関については、高度かつ専門的な業務を行うことになるため、一定の専門的な知識及び能力が要求される¹⁶。さらに、自動車メーカー等に対する独立性及び客観性も要求される。このため、このような業務を請け負える第三者機関の要件の整理や選定には一定の時間を要すると考えられる。

したがって、国は当面、認証業務に係る内部統制の状況評価、報告書作成及び国への報告を自動車メーカー等に求めるとともに、第三者機関による認証業務に係る内部統制の評価は、将来的な義務付けを視野に入れてその活用を推奨する仕組みを検討していくことが望ましい。



図1 第三者機関による評価のイメージ

(2)【対策2】国による監視の強化

①【対策2】の考え方

上記(1)の通り、今般の不正行為の再発を未然に防止するためには、自動車メーカー等自身が認証業務に係る内部統制を強化・徹底することが必要である。本検討会では、その動機付けとして、国による効果的な監視の強化と、そのために必要かつ適切な行政措置についても検討を行った。

型式指定前の段階では、自動車メーカー等に対して、上記(1)②(ア)(a)について国への報告を求めるとともに、上記(1)②(ア)(b)についても取組を促し、認証業務に係る内部統制の更なる強化を求めることが効果的であると考えられる。

また、これまでに対策として実施されてきた監査の強化等に加えて、型式指定後の段階で型式指定車の保安基準適合性等を確認する措置も効果的であると考えられる。この措置は、量産されている型式指定車の保安基準適合性等を実車により確認するものであり、これにより、認証時と異なる自動車等を量産するといった不正行為の抑止につながると考えられる。なお、欧米等でも、市場に出た自動車の保安基準適合性を実車により確認する措置が講じられている。

さらに、違反者に対して型式指定前後における監視的措置を強化することにより、不正行為の再発防止策の実施や量産車の保安基準適合性等の確保を確実にし、ひいては自動車の安全確保及び環境保全に資する効果も期待できる。

なお、国による監視の強化に当たっては、認証業務に係る内部統制の実施状況

¹⁶ 例えば、道路運送車両法等関係法令に係る知識、認証業務に係る知識、内部統制に係る知識及び内部統制を確認する能力、自動車技術に係る知識などが考えられる。

の評価結果や第三者機関による評価結果を活用することが有効である。これにより、自動車メーカー等における取組状況に応じて、国として軽重をつけた行政措置を講じることが可能となり、自動車メーカー等が認証業務に係る内部統制の更なる強化・徹底を行う動機付けの役割を持たせることができると考えられる。

② 具体的な内容

上記①の考え方にに基づき、型式指定前の段階における認証業務に係る内部統制の取組状況の確認、型式指定後の段階における量産車に対する監視の強化、違反者対策の強化を講じることにつき、以下に具体的な内容を示す。

(ア) 認証業務に係る内部統制の取組状況の確認

今般の不正行為の再発を未然に防止するため、上記（１）②に示した認証業務に係る内部統制に係る取組のうち、自動車メーカー等に対して義務的に実施を求める以下の事項について、型式指定審査時に報告を求め、国が確認することが考えられる。

- ・ 認証業務に係る法令遵守を経営方針に明記する。
- ・ 認証業務全般に関して責任を有する「認証業務責任者（仮称）」及び申請する個別車種のプロジェクトを管理する「プロジェクト管理者（仮称）」を明確化する。
- ・ 認証業務に係る内部統制の実施状況について評価及び報告書作成を行う。

(イ) 量産車の適合性監視の強化

上記①の考え方にに基づき、型式指定後に、実車を用いて量産車の安全・環境基準の適合性等を確認する措置（以下「量産車適合性監視」という。）を制度化することは有効である。具体的には、型式指定を取得した自動車メーカー等が製作等をする自動車について生産ラインから実車を抜き取って試験を行い、当該自動車の保安基準適合性等を確認することが考えられる。さらに、試験の結果、保安基準不適合や不正行為の疑義がある場合、当該自動車メーカー等に追加の試験を課し、その結果を国に報告するよう求める等により、当該自動車メーカー等の生産する自動車の保安基準適合性をより詳細に確認することが考えられる。それにより、保安基準不適合の自動車が既に市場に出ていることが判明した場合には、自動車メーカー等はリコール措置等の対応が必要となる。

なお、欧米諸国では、大気環境の保全等の観点から、量産車適合性監視と同趣旨の措置が既に講じられている。例えば、米国環境保護庁¹⁷は、量産車の排出ガス基準への適合について認証を行った後に、無作為に抜き取った新車や使用過程車の排出ガスの基準適合性について調査を行っている。また、型式指定

¹⁷ EPA : Environmental Protection Agency

制度を有する欧州でも、各 EU 加盟国当局が使用過程車の安全基準及び環境基準の適合性を確認するための調査を実施している。このため、量産車適合性監視の詳細を検討する際は、欧米諸国における関係制度やその運用状況を参考にすることは有用である。

また、量産車適合性監視を実施する際には、不正リスクに応じた軽重ある対応を行うことが規制の実効性向上の観点から効果的である。例えば、自動車メーカー等が自主的に保安基準適合性の確認を実施していない場合や認証業務に係る内部統制の実施状況の評価結果が不十分である場合に、国による監視の頻度を上げるなどの対応が考えられる。さらに、量産車適合性監視の運用にあたって必要となるコストについて、不正リスクに応じて自動車メーカー等に相応な負担を求めることは、量産車適合性監視の実効性を高め、認証業務に係る内部統制の更なる強化・徹底のための動機付けにつながると考えられる。



図2 量産車適合性監視のイメージ

(ウ) 違反者に対する措置の強化

自動車メーカー等に対して、不正防止と認証業務に係る内部統制の更なる強化・徹底を動機づけ、また、万一不正があった場合に型式指定前後における監視的措置を強化できるよう、不正を行った者（関連規定に違反した者）に限定して、以下の(a)から(c)に係る措置を一定期間講じることは有効であると考えられる。

- (a) 不正を行った者が型式指定申請を行う場合に、不正防止の措置（再発防止に係る措置）を適切に講じたことを証する書面の提出を求める。¹⁸
- (b) 不正を行った者が型式変更（マイナーチェンジ）申請を行う場合に、当該者により行われた不正の内容を踏まえ、国の判断により、変更内容以外の審査を行えるようにする。¹⁹
- (c) 型式指定取得後にも、不正の内容を踏まえ、国が指定する項目や条件で量

¹⁸ 現在、型式指定の取消又は型式指定の効力停止の行政処分を受けた場合のみ、不正防止の措置（再発防止に係る措置）を適切に講じたことを証する書面の提出を求めることを求める旨規定されている（自動車型式指定規則第3条第2項第10号）が、是正命令の行政処分を受けた場合は規定されていない。

¹⁹ 現在、型式変更申請の際は、変更内容以外の申請書類の提出や自動車の提示を省略することが可能である。（自動車型式指定規則第6条）

産車の試験を行い、その結果を国に報告するよう求める。

上記(a)の不正防止の措置が適切に講じられているかを確認する際には、上記(1)②(ア)に示した各項目の取組状況の評価及び改善結果等を確認することが考えられる。その際、認証業務責任者(仮称)自身又は取締役会等で行われた経営判断やその基となった事実認識の過程等についても評価及び改善対策を報告するよう求めることが有効である。

上記(b)では、交通安全環境研究所による型式指定審査を厳格に行うなど、型式指定申請に係る不正リスクに適切に対応できるよう、審査期間や諸費用を設定することが必要となる。このため、国は、型式指定に係る費用について、量産車適合性監視への対応も含めて、昨今の不正リスクやその対策に見合った合理的な水準となるように見直すことも必要と考えられる。

上記(c)は、不正行為を行った者における不正リスクを考慮し、型式指定後においても、国の判断により、指定する項目や条件で量産車の試験を行いその結果を国に報告することを求めるものである。

なお、過去生産車²⁰について不正行為が明らかになり、その時点で再発防止策がまだ講じられていないため是正命令が発出される場合等には、上記(a)～(c)を適用することが可能である。これにより、型式指定の取消等の処分が困難な状況でも、不正行為に対する一定の抑止力を有する仕組みとすることが可能である。また、上記(a)～(c)は、自動車の装置メーカーに対しても抑止力として活用することが可能である。

(3)【対策3】規制の実効性向上

①【対策3】の考え方

我が国の自動車の型式指定制度は、国家間で自動車の型式認証を相互承認する「1958年協定」に基づき運用されており、自動車の型式を指定するには、基準に適合することを確認するため数多くの試験を実施する必要がある。さらに、自動運転やカーボンニュートラルの実現といった昨今の社会的要請に応えるため、最新の自動車技術を踏まえた安全基準及び環境基準の強化が行われている。これにより、各自動車メーカー等が安全基準及び環境基準に対応するための開発や評価の負荷が増加しており、国も、審査・監査の負荷が増加している。

このような中、新たに導入する不正防止対策の実効性を高めるためには、上記の負荷増大の状況も勘案し、官民それぞれの資源をより効果的に配分する必要がある。つまり、認証業務で法令に違反するリスクや量産車の保安基準適合性及び均一性が阻害されるリスクが低い箇所に対しては投じる資源を軽減し、

²⁰ 現在は製作されていないが、過去に製作されていた自動車をいう。

その分をよりリスクの高い箇所に重点的に配分するなどにより、規制の実効性の向上を図ることが重要である。

このため、本検討会では、新たに導入する不正防止対策を含む規制の実効性向上に資するような、国及び関係業界の双方が取り組むべき規制の重点化や合理化の方策について検討した。

② 具体的な内容

上記①の考え方にに基づき、規制の実効性向上につながることを期待される取組について、具体的な内容を示す。

(ア) 自動車メーカー等の不正リスクに応じた軽重ある対応

自動車メーカー等における不正リスクは、認証業務に係る内部統制の実施状況の評価結果などの情報を活用することにより、一定程度評価することが可能である。このため、この評価結果などを踏まえて自動車メーカー等に対する監査や量産車適合性監視を行うことは、監査等の実効性を高めるのに有効であると考えられる。例えば、認証業務に係る内部統制を適切に構築し良好に運用している自動車メーカー等に対しては、国による監査や量産車適合性監視の頻度を下げるなどの対応を行うことが想定される。このような対応は、適切に業務を行っている自動車メーカー等の負荷を軽減することから、自動車メーカー等が認証業務に係る内部統制の更なる強化・徹底に取り組む動機付けとなる。また、国の負荷も軽減されるため、その分の資源を不正リスクの高い自動車メーカー等の指導等に充てることも可能となり、効果的に不正リスクの低減を図ることができる。

(イ) 保安基準の適用時期の統合

近年、自動車技術の進展とともに新たな保安基準が導入されるため、自動車メーカー等が継続して自動車を生産・販売するには、順次適用される保安基準に適合させる必要がある。特に自動車メーカー等における規制対応に向けた技術開発や認証手続きを合理化するため、欧州の例²¹も参考に、保安基準を適用する時期を各年で統合することについて検討することが考えられる。この際に、下記(オ)に記述する官民協議会での意見交換等を通じて、規制対応するための技術開発等が不正防止の観点から無理な開発・認証スケジュールとなっていないか検証し、自動車の安全確保や環境保全に支障のない範囲で見直しを行うことも考えられる。

このような方策により、自動車メーカー等の技術開発等が効率化され、自動車の安全・環境性能の向上や、社会的課題の解決に資することが期待される。

²¹ Regulation(EU)2019/2144 は、新車や継続生産車に対して複数の安全規制の適用時期を統一して課している。

(ウ) 認証に係る手続の簡素化及び合理化

自動車メーカー等は、自動車の型式指定を取得するため、自動車の構造、装置及び性能を記載した諸元表などの申請書類を提出する必要がある。これまでも随時、申請書類や記載事項の見直しが行われてきているが、上記①の考え方に基づき、規制対応に係る負荷の低減のため、申請書類の削減など認証に係る手続の簡素化及び合理化に取り組むことが重要であると考えられる。ただし、その際には、国際調和された技術基準や認証手続きに係るルールに準拠する必要があることに留意しなければならない。

(エ) 認証試験・計測機器のデジタル化の推進

認証試験・計測機器のデジタル化は、記録の不正な書き換えや消去、隠蔽を防止する効果があり、不正リスクの低減に資する他、認証試験自体の効率化及び合理化に資するものである。このため、デジタル技術の開発動向に応じて、認証業務に係る内部統制の実施状況の評価対象にデジタル化の状況を取り入れるなど、自動車メーカー等における認証試験や計測機器のデジタル化を図る取組みを推進すべきである。

(オ) 官民協議会の設置（国と自動車メーカー等の間での意見交換の促進）

これまで行われている国と自動車メーカー等の担当者間での意見交換に加え、幹部間での定期的な意見交換の場（官民協議会）を設けることは、規制の実効性向上を図る上で有意義な方策である。例えば、そのような場で、民間企業の経営層の視点から見た認証業務に関する課題や認証制度に関する要望、行政から見た安全・環境規制の方向性や国連 WP. 29 における国際動向などを共有することが考えられる。これにより、国土交通省及び交通安全環境研究所と自動車メーカー等が連携し、将来の社会・技術・産業の変化を見据えて、規制・認証のあり方や実効性向上について検討することが重要である。

(カ) 国連 WP. 29 における国際基準調和活動の推進（国連 WP. 29 への積極的な提案）

第2章 1. (2) や上記 (オ) に記載のとおり、国土交通省は、関係業界と連携して、型式認証の相互承認や技術基準の国際調和を促進する活動に積極的に取り組んでいる。今後も、上記 (オ) の官民協議会で得られた知見等を踏まえて、日本が市場優位性を持つ技術や、新技術を活用したより合理的な認証試験方法などについて、日本から積極的に国際提案を行うべきである。これにより、国際的にも、効果的な技術基準の導入・改正、合理的な認証手続き等に資することが期待できる。

(キ) 交通安全環境研究所における型式指定審査に係る相談窓口の設置

近年、自動車技術の進展等により新たな安全・環境規制が次々と提案され、導入されている。このため、交通安全環境研究所が、自動車メーカー等に対して諸規制に係る技術的な助言を行い、型式指定審査を円滑に受けることができるよう、支援する役割を担うことが考えられる。具体的には、型式指定申請を行おうとする者から保安基準適合性に関して様々な相談を受け付ける窓口を交通安全環境研究所に設置することが想定される。このような相談しやすい環境を作ることは、型式指定申請の円滑化の観点だけでなく、自動車メーカー等の開発、評価、認証業務の効率向上の観点からも有意義であると考えられる。

3. 継続して検討すべき事項

本検討会では、不正行為を防止する効果、企業が負うべき社会的責任も踏まえて、上記2.(2)に示す対策の他、制裁的な行政措置の可能性について検討した。具体的には、型式指定申請に係る不正行為をした者に対する課徴金の賦課や型式指定申請者の欠格条項の導入などについて議論を行った。

本検討会の議論では、今般の不正行為を行った自動車メーカー等においては、社会的信用の失墜や大きな経済的損失が生じていることも指摘された。また、過去の不正事案を踏まえて創設された是正命令の発出や型式指定の取消などの厳しい行政処分が与えられたことにより、これら自動車メーカー等では、是正命令に従った再発防止策の提出や、取消となった型式指定車等の生産停止などが行われた。このように、現行の措置には既に一定の制裁的效果があると考えられる。

したがって、以下の2つの更なる制裁措置については、今般の不正事案を踏まえた再発防止策として導入されるものではなく、今後、繰り返し不正行為を行う事案が発生した場合等において有効な行政措置となる可能性があることから、継続検討事項として示す。

・ 課徴金制度

課徴金制度は、不正行為を行った自動車メーカー等のみに直接経済的制裁を与えることができ、また、上限額のある罰金と比して売上高や販売台数を基準とすることで柔軟に賦課金額を設定することができる特徴を有する。なお、課徴金制度が導入されている国内法は複数存在²²しており、国内でもその運用実績が認められている。

欧米諸国では、製作される自動車が安全基準または環境基準に不適合となる場合などに、各国当局が違反者に対して課徴金を賦課することができる措置が

²² 国民生活安定緊急措置法、独占禁止法（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律）、金融商品取引法、公認会計士法、景品表示法（不当景品類及び不当表示防止法）、薬機法（医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律）

ある。例えば、各 EU 加盟国当局は、違反車両の台数に応じて各 EU 加盟国の法令により規定される制裁金を徴収できる制度がある²³。また、米国でも、安全基準または環境基準に違反する車両の台数や環境基準に違反する装置の台数に応じ、民事制裁金を徴収できる制度がある²⁴。一方、海外で課徴金制度が導入されている場合にも、認証取消などの処分が設けられており、必要に応じて出荷停止が行われている。

これは、課徴金制度は自動車の安全確保及び環境保全上の問題解決には直接的につながらないことによる。今般のような不正行為が行われた場合、型式指定の取消などの行政処分は、自動車の安全確保及び環境保全を図るために不可欠であり、課徴金制度がこうした行政処分を代替することは困難である。

このため、課徴金制度については、上記の観点を踏まえながら、検討を継続することが望ましいものと判断される。

- ・ 自動車の型式指定申請者の欠格条項

自動車の型式指定申請者の欠格条項として、自動車の型式指定申請に係る不正行為をした者に対し、以後一定期間にわたり型式指定申請自体をできなくする措置が考えられる。

欠格事由に該当することとなった自動車メーカー等は、新たなモデルの販売ができなくなるだけでなく、新たな保安基準の適用期日を迎えることにより、継続生産車の販売すらできなくなるおそれがある。その結果、自動車メーカーに自動車部品等を供給しているサプライヤーや自動車の販売店にとって、甚大な機会損失が生じる可能性がある。

このため、自動車の型式指定申請者の欠格条項については、上記の観点を踏まえながら、検討を継続することが望ましいものと判断される。

²³ Regulation (EU)2018/858 Article 84 “Penalties”

²⁴ 49 USC §30165 “Civil Penalty”、 42 USC §7524 “Civil penalties”、 40 CFR §19.4 “Statutory civil monetary penalties, as adjusted for inflation, and tables.”

第4章 おわりに

自動車は、日本のみならず世界の人々にとって、安全かつ便利に移動・輸送するための身近な手段であり、日常生活にも経済活動にも不可欠である。また、我が国の自動車産業は、日本経済を支える基幹産業であり、世界の自動車生産の約4分の1のシェアを占めている。一方、自動車による交通事故の防止、大気環境の保全や地球温暖化の防止は、重要な社会的課題であり、いずれも国民生活の安全・安心の確保に重大な影響を及ぼしている。

今回、このような安全・安心の確保の基本となる型式指定制度において、複数の自動車メーカーによる不正行為が確認され、型式指定を取得した自動車が基準不適合となるなどの事案が明らかになった。これにより、自動車ユーザーの信頼感と安全・安心が損なわれ、不正を行った自動車メーカーに対する社会的信用は失墜し、自動車メーカーに部品を供給するサプライヤーを含む関連事業者に大きな経済損失が発生するという重大でかつ憂慮すべき事態を招いている。

本検討会は、こうした事態を招いた根本的な原因を分析し、自動車の型式指定申請に係る不正行為を防止するため、国内における不正再発防止の取組事例や海外における法令遵守を重視した経営姿勢なども参考に、自動車メーカーに対してどのような取組を求め、又は推奨すべきかについて議論を行った。

その結果、再発を防止するためには、自動車メーカー等が自身で不正を予防・抑止できるような確固とした社内の仕組みを構築し、それを有効に機能させることが必要不可欠であるとの結論に達した。そして、この仕組みを実現するために必要な関係者に対する動機付けや抑止力となる措置について、海外の認証に係る制度、海外で認証取消等の処分、出荷停止を行った事例等も踏まえて議論を進めた。さらに、今後新たに導入する不正防止対策を含め規制の実効性を高めるためには、有限である官民それぞれの資源を効果的に再配分する必要があるとの認識の下、規制の重点化や合理化のための取組について検討を深めた。

本報告書は、上記検討結果を踏まえ、自動車の型式指定申請を行う自動車メーカー等における不正を防止するための実効性のある対応策をとりまとめたものである。今後、国土交通省、交通安全環境研究所、業界団体及び自動車メーカー等は、本報告書の内容を踏まえ、それぞれが不正行為の抑止・再発防止のための措置を確実に実施することが求められる。これにより、自動車メーカー等において認証業務が適切に遂行され、自動車ユーザーからの信頼と国民生活の安全・安心の確保が図られることが期待される。

また、我が国の自動車メーカー等においては、自動運転、カーボンニュートラル及びモビリティサービスに関する技術を巡り、台頭する海外の自動車メーカー等との国際競争が激化している。このような状況において、今後新たに導入する不正防止対策の実効性を高め、自動車ユーザーの安全・安心を確保することは、我が国の自動車産業が競争力を強化し、更に発展するための基盤となり得るものであることを銘記すべきである。このような共通の目的に向け、国及び自動車業界が協調して、本報告書に挙げた取組を推進することが望まれる。