

# 自動車メーカー等の不祥事に対応した道路運送車両法の改正

## — 不正行為等の再発防止に向けた取組 —

山越 伸浩

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 平成 27 年の車両法改正
  - (1) タカタ製エアバッグ問題
  - (2) 平成 27 年の車両法改正の経緯と概要
  - (3) 再発防止等に関する主な国会論議
  - (4) 法改正後の経過
3. 平成 29 年の車両法改正
  - (1) VW社による排出ガス不正ソフト使用問題
  - (2) 三菱自工等による燃費不正問題
  - (3) 平成 29 年の車両法改正の経緯と概要
  - (4) 再発防止等に関する主な国会論議
    - ア 法改正による不正行為の抑止効果
    - イ 型式指定の審査体制の在り方
    - ウ 不正行為防止に向けた三菱自工への具体的な対応
4. 今後の方向性

### 1. はじめに

我が国は、長年、質の高い優れた製品を世界に供給している。我が国の製造業が獲得し続けてきた製品への信頼性は、これからも我が国が「ものづくり大国」であり続けるための大きな礎となっている。

特に、自動車製造業の出荷額は主要製造業の約 2 割の約 53.3 兆円（平成 26 年）、関連産業まで含めると就業人口は全体の約 8 %の約 534 万人、そして、その輸出額は全体の約 2

割の約 15.1 兆円となっており<sup>1</sup>、自動車産業は日本の産業をけん引する役割を担っている。

しかし、こうした役割を担う中において、近年、自動車産業において大きな不祥事が立て続けに発生した。このような事案の発生は、当事者の企業だけにとどまらず、我が国の自動車産業全体の信頼低下につながるおそれがあり、国の迅速な対応や再発防止策の実施が重要となる。このような見地から、平成 27 年、29 年と 2 回にわたり道路運送車両法（以下「車両法」という。）が改正された。

法改正の背景となった主な事案として、タカタ株式会社（以下「タカタ」という。）のエアバッグ問題、フォルクスワーゲン（ドイツ）（以下「VW社」という。）の排出ガス不正ソフト使用問題、三菱自動車工業株式会社（以下「三菱自工」という。）及びスズキ株式会社（以下「スズキ」という。）による燃費不正問題の 3 件が挙げられる。本稿においては、これらの経緯について概説するとともに、政府の主な取組や改正法の概要、国会論議等を紹介しつつ、自動車メーカーなどによる不祥事の再発防止策等について論じていきたい。

## 2. 平成 27 年の車両法改正

### （1）タカタ製エアバッグ問題

タカタは、昭和 8 年、滋賀県彦根市に織物工場として創業され、同社のエアバッグについては、昭和 62 年から量産が開始された。そして、世界各国に開発、製造、販売拠点が設けられ、エアバッグ問題が本格化する直前の平成 27 年 3 月期決算では、タカタ製エアバッグの年間売上高は 2,448 億円に上り、これに対応する 26 年の世界シェアは 22%であった。世界第 1 位のスウェーデンの Autoliv 社に次ぐ自動車安全部品メーカーであった<sup>2</sup>。

タカタ製エアバッグ問題は、米国において、平成 16 年 5 月から同社製エアバックの作動時に不具合を生じるようになり<sup>3</sup>、平成 20 年 11 月に米国ホンダが最初のリコールを実施したが、平成 21 年 5 月、初の死亡事故が発生したことで顕在化した。

正常なエアバッグシステムにおいては、自動車の衝突時に、衝突センサーによって衝突が感知され、インフレーター（ガス発生装置）が作動し、膨らんだエアバッグによって自動車の搭乗者が守られる仕組みになっているが、タカタ製エアバッグにおいては、金属製インフレーターが破裂し、破裂で飛散した金属破片によって、搭乗者が死傷する事故が発生している<sup>4</sup>。

この問題に対処するため、米国では、平成 26 年 6 月、米国運輸省国家道路安全局（以下「NHTSA」という。）がタカタ製エアバックのインフレーターの欠陥について調査を開

---

<sup>1</sup> 一般社団法人日本自動車工業会ホームページ<<http://www.jama.or.jp/industry/industry/>>（平 29.7.18 最終アクセス）

<sup>2</sup> THOMSON REUTERS ホームページ<<https://blogs.thomsonreuters.com/answeron/takatas-air-bag-market-share/>>（平 29.7.18 最終アクセス）

<sup>3</sup> タカタが設立し、米国のサミュエル・スキナー元米運輸長官が委員長を務める第三者品質保証委員会の監査結果報告書「Ensuring Quality Across the Board - The Report of the Independent Takata Corporation Quality Assurance Panel」（2016.2）によると、タカタのエアバッグの不具合は、平成 15 年にスイスで発生した不具合が最初とされている。

<sup>4</sup> 平成 29 年 6 月末までに、少なくとも 16 名の死亡事故（米国 11 名、マレーシア 5 名）、その他多数の負傷・火災等が確認されている。我が国でも、タカタ製エアバッグによる 2 件の負傷事故が発生している。

始した。また、関係自動車メーカーとタカタも、事故原因を究明する観点から、高温多湿の環境下でのインフレーターの火薬に係る問題に関して、フロリダ州、カリフォルニア州等南部の州・地域に限定して全数回収調査（原因が特定されていない段階でメーカーが原因の特定を目的に実施する自主的な調査、いわゆる「調査リコール」）を実施した。

しかし、米国では、その後も死傷事故が発生し、タカタの責任の重大性が指摘され、平成26年11月、米国議会上院商業科学運輸委員会ではタカタ、ホンダ、クライスラー及びNHTSAを呼んで公聴会を開催し、同年12月には、米国議会上院エネルギー商業委員会がタカタ、ホンダ、トヨタ、BMW及びNHTSAを呼び公聴会を開催した。

NHTSAは、タカタと各自動車メーカーに対し、対象となるエアバッグを搭載した車両のリコールについて南部地域だけでなく全米に拡大するよう要請をしたが、米国議会上院の公聴会で、ホンダは、調査リコールの対象を全米に拡大して実施することを表明した。

その後、他の自動車メーカーでも調査リコールが全米に拡大され、全米でのエアバッグのリコール数は約7,170万個以上<sup>5</sup>、全世界では約1億個に上るとも報じられている<sup>6</sup>。

さらに、NHTSAは、平成26年11月にインフレーターに使用されている火薬についての情報提供をタカタに命じたにも関わらず、情報提供に非協力的であるとして、27年2月、1日当たり1万4,000ドルの制裁金を科すとともに、取り外したインフレーターを全て保管するように命令した<sup>7</sup>。

一方、我が国では、解体時や事故時に不具合が発生し、自動車メーカーによるリコールが実施され<sup>8</sup>、また、米国でも問題が大きくなっていったことから、平成26年11月、自動車局長を本部長とする対策推進本部が国土交通省（以下「国交省」という。）内に設置された。

同年12月には、トヨタから車両解体作業時におけるエアバッグの破損を含め予防的措置としてのリコールの届出があり、タカタ製エアバッグに係る国内でのリコール対象台数は累計で279万台となった。さらに、国交省から自動車メーカーに対し、米当局から全米でのリコールを要請されたエアバッグについては、日本でも同様にリコールを行うよう指示がなされていたことから、米国下院の公聴会で、ホンダが調査リコールの全米への拡大を表明したことを受け、我が国では初めて調査リコールが実施されることになった（平成27年4月時点における我が国の調査リコール台数は19万台）。

## （2）平成27年の車両法改正の経緯と概要

車両法に基づく従来の自動車のリコール制度においては、自動車メーカーのみが、自動車を設計・製作する当事者であること、不具合において情報をいち早く把握でき、かつ、リコールを行う場合も全国に展開する系列販売店等により迅速に対応することができるこ

<sup>5</sup> 『日本経済新聞』夕刊（平29.7.12）

<sup>6</sup> 『日本経済新聞』夕刊（平29.6.26）ほか

<sup>7</sup> 平成28年5月、タカタの子会社TK Holdings Inc.（以下「TKH」という。）がNHTSAとの間で、今後も継続して規制当局の決定、方針又は調査に全面協力すること、NHTSAから要請された情報を適時に提供すること、引き続き試験結果やデータ等の情報を提供していくこと等に合意し、上記の制裁金は、合意日（同年5月18日）以降は科されないこととなった。

<sup>8</sup> 平成26年11月時点で、リコール対象台数は254万台となっていた。

とから、リコールを実施する場合の届出義務、国交省の報告徴収・立入検査及び国交省からのリコールの勧告・命令の対象として位置付けられていた。

しかし、自動車の製作は、自動車メーカーのほか、下請の装置メーカー、孫請の部品メーカー等、幅広い裾野を持つ産業構造により成り立っており、自動車の開発の高度化や製作の合理化等の進展により、装置の標準化・共通化が進み、装置メーカーにおいて複数の自動車メーカーと取引する傾向が高まっている。その結果、共通で使われている装置に不具合が判明し、リコールとなれば、複数のメーカーにわたって大規模化することになる。現に、タカタ製エアバッグのリコールについては、平成29年6月時点で22社131件のリコールが実施されている。

このため、当該リコールの原因となった装置が、他のメーカーの車両でも使用されていないか、また、類似の不具合を持つ装置がないかを速やかに確認すること、装置メーカーが持つ情報を国が迅速に入手すること等が求められる。しかし、従来のリコール制度では、国が装置メーカーから情報を手に入れるには、自動車メーカーを通さざるを得ず、その情報の質も自動車メーカーから装置メーカーに対して質問を行い、装置メーカーから任意になされた回答しか得られないという状態であった。

そこで、平成26年9月より、国交省の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」において、装置メーカーが持つ情報を国が直接どのように手に入れるかという問題について、検討が進められた。

平成27年2月、同小委員会は、「中間整理」を公表し、「自動車メーカーによる迅速かつ適切なリコールの実施を促し、自動車の使用における安全・安心の向上を図るため、国が、装置メーカーに対し、必要があれば、直接報告を求め、立入検査を行うことを可能とするための措置を速やかに講ずるべきである」とした。

これを受けて、平成27年3月、「道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案」（以下「平成27年改正案」という。）が国会に提出され、同年6月に参議院本会議において可決・成立した。同法案は、自動車の型式指定制度の合理化、図柄入りナンバープレート制度の創設、リコールに係る装置メーカーへの対策強化、自動車検査独立行政法人及び独立行政法人交通安全環境研究所の統合等を内容とするものである。そのうちリコール制度における装置メーカーへの対策強化に係る車両法の改正は、国土交通大臣が、保安基準に適合していないおそれがあると認めるもの等を製作し、又は輸入した装置メーカー等（装置メーカー、装置の輸入業者等）に対し、直接報告を求め、立入検査を行うことができることとし、装置におけるリコール発生時の国の対応の迅速化を図ろうとするものであり、27年6月に施行された。

### （3）再発防止等に関する主な国会論議

平成27年改正案の審査では、リコールに係る装置メーカーへの対策強化について、タカタ製エアバッグのリコール問題に対する国の対応などに関する質疑が行われた。

まず、国交省は、同問題への対応方針として、①安全確保を徹底するため、僅かでも事故の可能性のあるものについて速やかにリコールを実施すること、②問題の早期収束と抜

本的な対策のためには速やかに原因究明をすること、③消費者の信頼回復のために安全に係る説明責任を果たすことの3点を基本としているとした上で、リコールの実施に当たっては、事故の可能性を完全になくすための多重防御的な発想に基づき、不具合原因が特定されたエアバッグのほか、僅かでも事故の可能性のあるものについては、原因が特定されていない場合でも予防的にリコールを実施し、自動車メーカー及びタカタに対し、交換部品の増産などを含めたリコール対象車両の早期改修を行うよう指導しているとした<sup>9</sup>。

また、再発防止という観点から、自動車メーカーや装置メーカーによる十分な事前検証が必要ではないかとの質疑がなされた。これに対し、太田国土交通大臣（当時）は、国交省においては、リコールの届出があった際に、その内容を精査し、その結果、必要があれば自動車メーカーに対して開発段階における評価試験方法の改善等、安全性に係る事前検証の徹底を指導していきたいとした<sup>10</sup>。

そのほか、装置メーカー自らによるリコール制度の実施の要否について質疑がなされたが、国交省は、仮に装置メーカーによるリコールを義務付ける場合、装置メーカーは自動車ユーザーと直接の接点を有さず、リコール対象装置を搭載した自動車ユーザーの迅速かつ確実な把握や対処が困難であるため、自動車メーカーの責任において一元的にリコールを実施することが適当であるとし、諸外国においてもそのような例はないとした<sup>11</sup>。

さらに、調査リコールの制度化の提案もなされたが、国交省は、調査リコールそのものが、市場で事故が発生しておらず、車両に何らかの不具合があるかも特定されていない段階で、自動車メーカーが念のため自主的に車両を回収し、不具合の調査を行うものであり、設計・製造上の問題が特定された上で行われる通常のリコールには至らない任意の措置であるため、制度化することまでは考えていないとした<sup>12</sup>。

#### （４）法改正後の経過

法改正後の平成27年11月、NHTSAから、タカタが長年にわたり不良なエアバッグを製造・販売してきたことを認めなかったこと、NHTSAや顧客に対して必要となる情報を完全に提供しなかったこと、また、タイムリーなリコールを実施しなかったことで多くの消費者に損害を及ぼしたとの認識が示され、タカタの米国子会社THKは、NHTSAとの間でエアバッグ製品に係る一連のリコールに関し、2億ドルの罰金<sup>13</sup>を科すこと及びエアバッグの膨張剤として相安定化硝酸アンモニウムを使用するインフレーター<sup>14</sup>の製造と販売を段階的に廃止することについての指令に従うことに合意した<sup>14</sup>。

さらに、平成29年1月、タカタと米国司法省との間で、インフレーターの性能検証試験に係る自動車メーカーに対する報告の不備の問題に関して司法取引が合意された。この司

<sup>9</sup> 第189回国会参議院国土交通委員会会議録第14号5頁（平27.6.11）

<sup>10</sup> 第189回国会参議院国土交通委員会会議録第14号12頁（平27.6.11）

<sup>11</sup> 第189回国会参議院国土交通委員会会議録第14号4頁（平27.6.11）

<sup>12</sup> 第189回国会参議院国土交通委員会会議録第14号16頁（平27.6.11）

<sup>13</sup> 2億ドルの罰金のうち、7,000万ドルが支払われ、残りの1億3,000万ドルについては、タカタが約束を履行しなかった場合か、新たな法違反が発見された場合に、追加で支払われることとなった。

<sup>14</sup> NHTSA Press Releases, November 3, 2015. <<https://www.nhtsa.gov/press-releases/us-dot-imposes-largest-civil-penalty-nhtsa-history-takata-violating-motor-vehicle>>（平29.7.18最終アクセス）

法取引においては、タカタに 10 億ドルの支払が求められた<sup>15</sup>。

エアバッグ問題に対処するため、タカタは、平成 28 年 2 月、包括的な再建計画を策定することを目的とした外部専門家委員会を設立し、同委員会は、私的整理により再建を図るため、キー・セイフティー・システムズ社（最高経営責任者：ジェイソン・ルオ、本社：ミシガン州、以下「KSS」という。）をタカタの支援候補として推挙した。

平成 29 年 6 月、タカタは、外部専門家委員会からの意見を受け、民事再生手続開始の申立てを行うことを決議し、KSS との間で事業譲渡に関する基本合意を締結して、事業再建を目指すことを決定した。タカタの負債総額は、約 3,800 億円<sup>16</sup>であるが、エアバッグの納品先の各自動車メーカーがタカタに求償権を持っている市場措置の費用（エアバッグのリコール代金）については、1 兆円を超える額が回収困難であると報じられている<sup>17</sup>。

なお、KSS に対しては、相安定化硝酸アンモニウムを使用したインフレーター<sup>18</sup>の製造及び販売に関する一部の資産及び事業を除く全ての資産及び事業が譲渡対象となっている。自動車安全部品の我が国のトップメーカーであったタカタが、たった一つの部品で民事再生を余儀なくされる事態に陥ったことは、衝撃的でさえあり、道路運送車両の安全性の確保を図っていく際の今後の教訓として十分な留意が求められよう。

相安定化硝酸アンモニウムを使用したインフレーターについては、長期的な高温多湿による影響、製造過程での均一性が保たれていなかったことなどが判明しており、乾燥剤を入れた部品との交換などが進んでいるが、NHTSA は、経年により安全性が劣化しないことを平成 31 年までにタカタが証明できない場合には、リコール対象とし得ることを表明している。我が国でのタカタ製エアバッグのリコール対象台数は、平成 29 年 5 月末時点で 1,882 万台となっており、全体の 73.3% に当たる 1,380 万台が改修済みとなっているが、未改修車も 502 万台が残っている。タカタの民事再生法の適用申請により、残りのエアバッグの交換が順調に進むのかについて注視を要する。

また、経済産業省は、タカタの民事再生法の適用申請により影響を受ける中小企業・小規模事業者を対象に、日本政策金融公庫及び沖縄振興開発金融公庫によるセーフティネット貸付け<sup>18</sup>を実施するとしており、これにより短期的な影響を最小限にとどめる努力がなされているが、タカタが外資系に事業譲渡されることで、従来の下請関係の解消や技術流出などの懸念もなされている。

タカタ製エアバッグ問題の原因も、完全に解明されたわけではない。タカタ 1 社の問題とせず、日本の自動車産業全体の問題として、国及び独立行政法人自動車技術総合機構（以

<sup>15</sup> 10 億ドルの内訳は、①2,500 万ドルの罰金、②タカタ製インフレーターの不具合による被害者の損害補償のための 1 億 2,500 万ドルの補償基金拠出義務、③各自動車メーカーの損害補償のため 8 億 5,000 万ドルの補償基金拠出義務とされている。

<sup>16</sup> タカタのドル建ての負債約 17 億 4 千万ドルを、1 ドル＝110 円とした場合。

<sup>17</sup> 『日本経済新聞』夕刊（平 29.6.26）

<sup>18</sup> ここにおけるセーフティネット貸付けでは、民事再生手続開始の申立等を行った大型倒産事業者に対し、売掛金債権等を有していることによって経営の安定に支障を生じている中小企業者への資金供給の円滑化を図るため、信用保証協会が通常の保証限度額とは別枠で 100%保証を行う制度であるセーフティネット保証 1 号が適用される。（中小企業庁ホームページ）<[http://www.chusho.meti.go.jp/kinyu/2017/170626\\_taisaku2.pdf](http://www.chusho.meti.go.jp/kinyu/2017/170626_taisaku2.pdf)>（平 29.7.18 最終アクセス）

下「機構」という。)において一定の取組をしていくことが期待される。

### 3. 平成 29 年の車両法改正

#### (1) VW社による排出ガス不正ソフト使用問題

VW社は、戦前から続くドイツを代表する自動車メーカーであるが、平成 27 年 9 月、米  
国環境保護局 (EPA) が大気浄化法違反通知書を発出したことにより、同社のディーゼ  
ル乗用車等における排出ガス不正ソフト使用問題が明らかとなった。

VW社による排出ガス不正ソフト使用問題は、同社が欧米等で販売するディーゼル車に  
ついて、新規検査時に車両を台上に固定し、一定のモード走行により排出ガスを測定す  
る際に、排出ガス低減装置を働かせる一方、実際の走行時には排出ガス低減装置を働かせ  
ないようにする不正ソフトを組み込んでいたというものであった。

VW社の不正ソフトが組み込まれた車両は、2L以下のディーゼルエンジンについては  
全世界で約 1,100 万台、3Lのディーゼルエンジンは約 8.5 万台に上っているが、我が国  
では対象車両の正規販売がなされず、個人輸入車両 80 台のみにとどまっている<sup>19</sup>。

国交省は、国内でディーゼル車を販売する国産車メーカー及び正規輸入事業者からヒア  
リングを行うとともに、国内で販売されているディーゼル乗用車について実走行時の排出  
ガス測定調査を行った。その結果、国内で販売しているディーゼル乗用車等については、  
VWと同様の不正ソフトの搭載は確認されず、また、国内でディーゼル乗用車等を販売す  
る海外メーカーについても、各国で公表した実走行における排出ガスの調査結果において、  
不正ソフトが搭載されていないことが確認された。

しかしながら、我が国での新規検査時においても、不正ソフトの使用で合格するおそれ  
があることから、従来の台上試験<sup>20</sup>のみで十分な検査が可能か検討するとともに、路上走行  
検査の導入等による検査方法の見直しを図るため、国交省及び環境省において「排出ガス  
不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会」が平成 27 年 10 月に設置さ  
れた。同検討会は、28 年 4 月に中間とりまとめを公表し、29 年 4 月に路上走行検査の導入  
と保護制御ガイドライン<sup>21</sup>の整備について、最終とりまとめを公表した。

なお、この問題を受けて、平成 27 年 11 月、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告  
示 (平成 14 年国土交通省告示第 619 号)」が改正され、不正ソフトを使用した自動車は保  
安基準に適合しないこととされたため、車両法における行政処分である型式指定の取消し  
(後述)の対象となった。

#### (2) 三菱自工等による燃費不正問題

VW社の排ガス不正ソフト使用問題に次ぎ、三菱自工等による燃費不正問題が発生した。  
この問題は、平成 28 年 4 月 20 日、三菱自工が「eK」、「eKスペース」、「デイズ」、「デ

<sup>19</sup> 平成 29 年 2 月時点。

<sup>20</sup> シャンダイナモメータという車輪上の機械の上で実車を走行させて燃費値等を測る試験。

<sup>21</sup> 保護制御とは、低温時等必要な場合に限り、エンジンの故障及び破損を防止し、車両の安全な運行を確保  
するため、排出ガス低減装置の機能を低減あるいは停止する制御であり、車両法の保安基準において認め  
られているものである。

イズルークス」の軽自動車4車種の型式指定を取得する際に、燃費試験に用いるデータに関する燃費値を実際よりも良く見せるため不正な操作を行っていたことを国交省に報告したことで明らかとなった。この報告を受け、国交省は、その日のうちに同社に詳細な調査を指示するとともに、同社以外のメーカーに対しても、同様の事案がないかについて調査・報告を指示した。

そして、三菱自工から国交省に対し、不正な燃費試験が行われた車種及びその経緯などが同年6月17日まで計5回報告された<sup>22</sup>。特に、6月17日の報告では、同社の調査によって、資料が保存されている過去10年間の調査可能な20車種の全てにおいて不正行為が行われ、軽自動車4車種以外に、販売中の車種が9種<sup>23</sup>も含まれていることが判明した。

また、国交省は、平成28年5月13日、不正行為の原因、背景等を確認するため、同社に立入検査を実施した。同年6月21日、国交省は、同社に対して、全社を挙げて再発防止のために具体的な取組を速やかに進めるとともに、再発防止策の進捗状況を当面四半期ごとに報告するよう指示した。さらに、同日、国交省は、燃費不正が判明した軽自動車4車種について同省による試験結果を公表するとともに、同社に対し、諸元表に記載される燃費値の修正を指示した。また、6月17日に報告された販売中の9車種についても国として改めて実測を行う等、三菱自工からの報告内容全般について検証を行うこととした。

なお、国交省は、立入検査の結果、①経営陣が開発部門の負担増や実現可能性を十分に考慮せず、燃費目標値の達成について開発部門が大きなプレッシャーを受けていたこと、②平成21年1月のエコカー減税への対応の社内決定による試験項目の増加といった開発部門の負担の増大が経営陣に正しく把握されず、人員や試験車が増やされなかったこと、③特に、軽自動車4車種では、経営陣の方針として業界トップの燃費を目指すこととされ、しかも、新車種の販売開始の日程がプロジェクト全体に厳しく浸透される中で、合計5回もの燃費目標の引き上げが行われたこと等が燃費不正問題の原因・背景にあると指摘した。また、経営陣と開発部門との間で情報が正しく共有されなかったことについては、「ものが言えない」雰囲気醸成や社員の法令遵守意識の低さなどが背景である指摘とした。

三菱自工は、燃費データに関する不正行為が判明した平成28年4月から外部の専門委員（弁護士など）による特別調査委員会を設置していたが、同委員会は、同年8月1日に「燃費不正問題に関する調査報告書」を取りまとめた。

同報告書においても、①三菱自工の経営陣及び開発本部の幹部による開発現場に対する関心が低く、②開発本部の各部署も自分たちの業務しか関心を持たず、③三菱自工全体で自動車開発に対する理念の共有がなされず、全社一体となって自動車開発に取り組む姿勢が欠けていたこと等が不正事案の原因・背景となったとして指摘された。

平成28年8月30日、国交省は、同年6月より実施されていた販売中の9車種の燃費・排出ガスの確認試験結果を公表したが、そのうち諸元表の燃費値等が8車種で下回ったこ

<sup>22</sup> 4月20日の報告が第1回目であり、4月26日が第2回目、5月11日が第3回目、5月18日が第4回目、6月17日が第5回目である。

<sup>23</sup> 「ミラージュ」、「アウトランダー」、「RVR」、「パジェロ」、「デリカ（D：5）」、「アウトランダーPHEV」、「i-MiEV」、「ミニキャブMiEVバン」、「ミニキャブMiEVトラック」の9車種。

と、一連の不正行為が明らかとなった後にも三菱自工が行った燃費値の再測定において走行抵抗<sup>24</sup>の測定方法の趣旨に反する不正な取扱いが行われていたこと等が判明した。

同日、この結果を受けて、国交省は、同社に対し、諸元表に記載する燃費値等の修正を指示するとともに、修正後の燃費値による表示が適切に行われるまで対象車の販売を自粛するよう要請した。

さらに、国交省は、同年9月2日、三菱自工本社及び名古屋製作所に対し立入検査を実施し、この立入検査の結果として、以下の4点を指摘している。

- ①三菱自工は、平成24年、測定回数の制約を取り払い、最も走行抵抗が低くなる測定結果を自動的に抽出するように走行抵抗マニュアルを改訂したが、技術的な検証も行われず、異常値を測定結果とするものであるため、不正かつ極めて不適切であること。
- ②三菱自工は、国の確認試験の方法を認識した後も、国と同様の方法による再測定を行わず、また、再測定に当たり実施した複数の台上燃費試験の結果から、最も良い燃費値を選び、公表していたこと。これらについては、再測定結果をかさ上げし、諸元値に近づけようとした意図が疑われ、燃費不正問題が明らかになった後の再測定においてこのような取扱いがなされることは、常軌を逸する事態と言わざるを得ないこと。
- ③不正が発覚した後の燃費値の再測定であるにもかかわらず、経営陣は現場に対し、測定の違いの異常値を排除すべきであるという法令の趣旨の徹底を図っているとは認められず、再測定のチェックも行っていないこと。経営陣のこのような問題意識及び具体的なチェックの欠如が今回の事態を招いた要因の一つであること。
- ④三菱自工の経営陣全体が、技術的な側面を専門家任せにせず、全社一丸となって自らの問題として法令遵守を徹底しない限り、今後の同様の事案の再発防止はおぼつかないこと。同社の経営陣は、この点について重く受け止め、早急に改善策を検討すべきであること。

この立入検査の結果を踏まえ、同年9月15日、国交省は、三菱自工に対し、同社が同年6月に同省に提出した再発防止策について必要な見直しを行い、速やかに実施に移すとともに、その進捗状況について当面四半期ごとに報告するよう改めて指示した。

一方、平成28年5月18日には、三菱自工からの報告を受け、他メーカーでの同様の不正行為の有無等について調査を行う中で、スズキからの報告により、同社が燃費試験において不正行為を行っていたことが判明した。平成22年以降に同社が生産した計26車種について、法令で定められた「惰行法」<sup>25</sup>と異なる不正な方法を用いて走行抵抗値を測定していたことや、同社の不正行為により諸元表に記載された燃費値に影響がなかったこと<sup>26</sup>等が報告され、国交省は、同社に対して詳細な調査を指示した。

<sup>24</sup> 自動車が行く際に様々な抵抗が加わることで燃料の使用量が変動するが、これらの抵抗を走行抵抗と呼び、主に空気抵抗、転がり抵抗（タイヤの変形による抵抗）などがある。

<sup>25</sup> 惰行法とは、試験自動車の惰行走行において、減速に要した時間（以下「惰行時間」という。）を測定し、その惰行時間から当該車両の走行抵抗値を算出し、同等の走行抵抗をシャシダイナモメータに設置した試験自動車に加える負荷設定法である。

<sup>26</sup> 平成28年8月30日、同年6月より機構が実施していた販売中自動車の燃費・排出ガスの確認試験においては、試験を行ったスズキ製自動車の26車種全ての車両で燃費値が諸元値を上回っていたことが確認されている。

国交省は、平成 28 年 6 月 3 日、スズキに立入検査を実施し、関係者への聞き取りを行った。立入検査の結果、スズキの場合は、同社のテストコースが風の影響を受けやすいことから、惰行法による測定を繰り返す手間を軽減するために、型式申請時には、惰行法で測定せず、欧米向けに認められていた装置ごとに走行抵抗値等を補正する方法で算定した燃費値で申請するという不正行為を行っていたことが明らかになった。同年 6 月 24 日、国交省は、同社に対し、全社を挙げて再発防止のための具体的な取組を速やかに進めるとともに、再発防止策の進捗状況を当面四半期ごとに報告するよう指示した。

### （3）平成 29 年の車両法改正の経緯と概要

自動車の型式指定審査における燃費試験の一連の不正行為を踏まえ、自動車の型式指定審査において、メーカーの不正を防止するための具体的方策を検討するため、平成 28 年 4 月 28 日、国交省自動車局内に「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」（以下「不正防止タスクフォース」という。）が設置された。同タスクフォースは、同年 6 月 10 日には「中間とりまとめ」を、同年 9 月 16 日には外部有識者の意見等を踏まえつつ「最終とりまとめ」をそれぞれ公表した。

「最終とりまとめ」では、メーカーの不正行為を防止するために審査方法を見直す必要性から、①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行い、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すること、②不正行為が発覚したときは、当該申請の却下、法令上の不利益処分、罰則の適用等の厳しい制裁措置をとること、③不正を行ったメーカーに対し、一定期間、機構が立ち会う審査を増やす等以後の型式指定審査を厳格化することなどについて提言された。

国交省は、「最終とりまとめ」を踏まえ、自動車メーカーの不正行為を防止するための審査方法の見直しとして、①抜き打ちでのデータチェックの導入等により審査方法の改善を図ること、②不正を行った自動車メーカーに対して標準処理期間にとらわれない厳格な審査を実施すること、③生産ラインからの実車抜き取り確認や自動車メーカーの型式指定申請プロセス等のチェック等、型式指定取得後に行うチェックを実施すること、④車両法に基づく省令等を改正し、自動車の型式指定審査における虚偽の申請が行われた場合に、効力の停止処分や罰則の対象とするとともに、型式指定申請における不正行為を行った自動車メーカーの審査については一時停止すること、とした。

また、「最終取りまとめ」の提言以外にも、自動車メーカーの不正行為を防止するために必要な措置として、①乗用車の排出ガス・燃費試験法に国際基準（WLTCモード）の導入、②ばらつきを抑える趣旨がより明確な走行抵抗の測定方法導入の前倒し、③自動車ユーザーの走行環境に応じた燃費性能として、平成 29 年夏以降、市街地、郊外、高速道路ごとの燃費表示を開始する方針のとりまとめ、④自動車メーカーの開発・認証業務に係る不正行為に関する通報窓口の設置等の取組が行われている。

さらに、車両法の改正については、与党の「平成 29 年度税制改正大綱」（平成 28 年 12 月 8 日決定）でも提言された。

低燃費の自動車の普及を図り、地球温暖化等の環境問題に対応するため、平成 21 年から自動車の燃費基準の達成状況により自動車重量税・自動車取得税を減税するエコカー減税、自動車税・軽自動車税を減税するグリーン化特例が導入されているが、燃費値が不正に計測されたことで約 45 万台分の自動車関係諸税において合計約 100 億円の納付不足額が発生した<sup>27</sup>。そのため、先述の大綱においては、「一部の自動車メーカーが燃費性能を偽った今回の不正は、エコカー減税制度の根幹を揺るがす問題である」とし、燃費不正対策を強化する政策の一つとして、車両法を改正することが提言されるとともに、この納付不足額については、平成 29 年度税制改正において、自動車メーカーが燃費値等の不正を行ったことにより納付不足額が生じた場合には、課税庁が直接当該メーカーに納税義務を課す特例措置が設けられ、三菱自工が自動車ユーザーに代わって支払うこととなった。

以上のような経緯を踏まえて、平成 29 年 3 月、「道路運送車両法の一部を改正する法律案」（以下「平成 29 年改正案」という。）が国会に提出され、同年 5 月、参議院本会議において全会一致により可決・成立した。同法案の主な内容は、①自動車等の型式指定の取消要件の拡充、②罰則の強化の 2 点であった。

車両法に基づく自動車の型式指定の取消要件は、従来、「その型式について指定を受けた自動車の構造、装置又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った場合」に限られていたことから、諸元表の燃費値等を下回ることとなった三菱自工の販売中の自動車 8 車種については、型式の取消しの対象とはならなかった。そのため、国交省はそれらの自動車の販売の自粛を要請することしかできなかった。しかし、このように不正手段により型式指定を受けた自動車が大量生産され、新たに運行の用に供されれば、道路交通における安全確保や環境保全ができなくなるおそれがあった。

そのため、平成 29 年改正案においては、まず、自動車等の型式指定の取消要件として、不正手段により型式指定を受けたことが新たに追加された。また、自動車だけでなく、共通構造部及び装置の型式指定についても同様の取消要件が新たに追加された。新規検査の際、原則として現車・装置等の 1 台ごとの審査が必要とされるが、型式指定を受けるとその審査を省略することが可能となる。しかし、この型式指定が取り消されると、個々の審査が省略できず、膨大な経費を要することとなり、実質的に大量生産・販売ができなくなるので、これにより不正行為の抑止を図ることが狙いとされている。

次に、自動車メーカー等への報告徴収及び立入検査については、従来、車両法第 100 条においても認められてきたが、自動車等の型式指定の取消しの実施に当たって行われる報告徴収又は立入検査において、虚偽の報告をした者や検査を忌避した者に対し、罰則（従来は、30 万円以下の罰金）が強化されることとなった。自動車等の型式について指定を受けた者に対して行う報告徴収又は立入検査は、自動車等の型式指定の取消しに関する国土交通大臣の判断において重要であり、虚偽の報告や検査妨害等の行為は、国の判断を誤ら

---

<sup>27</sup> このほかに、正しい計測方法で計り直され、三菱自工から新しく届け出られた燃費値とカタログの旧燃費値の差額が自動車ユーザーの受けた損害とされ、約 70 万台で合計約 680 億円の損害が発生した。この損害賠償については、三菱自工から自動車ユーザーに対し、車種により 1 台あたり 1～10 万円が支払われている。

せかねず、道路交通における安全確保や環境保全を損ないかねない反社会性の高いものであることから、具体的な強化策として、違反者に対しては1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金（違反法人に対しては2億円以下の罰金）に処す旨が規定された。

これらの法改正は、平成29年6月に全施行されている。

#### （４）再発防止等に関する主な国会論議

平成29年改正案の審査においては、メーカーによる不正行為の防止のための取組と法改正による効果、自動車等の型式指定の取消し及び審査体制の在り方等を中心に質疑が行われた。

##### ア 法改正による不正行為の抑止効果

不正手段により取得された型式指定の取消しの効果については、先述したように、自動車メーカー等は大量生産・販売を実質的に行えなくなるため、自動車メーカー等に対して極めて大きな経済的な制裁効果を有するとの国交省の認識が示されている<sup>28</sup>。

なお、型式指定の取消しが行われた場合には、一般的に遡及効果を持つことになり、既に運行の用に供されている自動車について、再度その自動車に係る保安基準の適合性が確認されるまでの間、運行できなくなり、その自動車の使用者に大きな負担が課される。それを避けるため、車両法には、国土交通大臣が指定の取消しを行う場合には、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を及ぶ範囲を限定することができるとする規定が置かれている<sup>29</sup>。国交省は、新たな取消しの事由の追加に当たっても、同規定に基づき、将来、型式の指定の取消しを行った場合には、この規定を活用する形で自動車ユーザーに負担がないように措置をしていきたいとした<sup>30</sup>。

平成29年改正案による罰則の強化の効果として、改正案における罰金額は、車両法における罰金の最高額であり、自動車メーカーによるリコール命令違反等に対するものと同等の額とされた。また、他の輸送モードに関する法律における罰金額と比べても、高額なものとなっており、罰則の強化の額としては適正な額であるともされた<sup>31</sup>。

また、三菱自工に対しては、不正に測定した燃費性能が本来の性能よりも著しく優良であると消費者に誤認させる表示を行ったとして、平成29年1月、消費者庁が不当景品類及び不当表示防止法（以下「景品表示法」という。）に基づき、約4.8億円の課徴金の納付命令を行っているが、車両法においても罰金だけでなく、課徴金を課すことの必要性について質疑がなされた。これに対して、国交省は、不正防止タスクフォースの「最終とりまとめ」において今後の課題として取り上げられているとした<sup>32</sup>。

---

<sup>28</sup> 第193回国会衆議院国土交通委員会議録第12号9頁（平29.4.28）

<sup>29</sup> 車両法第75条第7項、第75条の2第4項、第75条の3第5項。

<sup>30</sup> 第193回国会参議院国土交通委員会議録第15号2頁（平29.5.18）

<sup>31</sup> 第193回国会参議院国土交通委員会議録第15号15頁（平29.5.18）

<sup>32</sup> 第193回国会参議院国土交通委員会議録第15号15頁（平29.5.18）

## イ 型式指定の審査体制の在り方

三菱自工等による燃費不正問題の原因については、石井国土交通大臣より、長年にわたり型式指定の審査において自動車メーカーから提出されたデータを特段のチェックなく使用してきたという性善説に立脚する審査の在り方が不正行為の温床になったとして、国として率直に反省すべきものとされた<sup>33</sup>。

自動車の型式指定に関する国交省の審査においては、基本的に審査の実務を担う機構が、必要な 200 程度のデータを自ら測定する一方、燃費・排出ガス試験に関する 3 データ、ブレーキ試験に関する 3 データ、車体強度に関する 1 データの合計 7 データについては、自動車メーカーからの提出データを使用して審査が行われているとした<sup>34</sup>。しかし、国交省は、審査の実効性を確保するため、自動車メーカーが計測するデータについては、機構の職員が自動車メーカーの測定現場に抜き打ちで立入り、正しい計測方法で測っているかについて立ち会い、実際にチェックし、機構も上記 7 データについて自ら測定をした上で、メーカーからの提出データと異様な乖離をしていないかについてチェックするなどの業務を開始し、不正の未然防止を図るとした<sup>35</sup>。特に、走行抵抗値のデータ測定に係る各自動車メーカーの試験のうち、約 4 分の 1 程度については抜き打ちの立ち会いが可能となるよう、機構の審査業務の要員を 42 名から 48 名へ 6 名増員をしたとした<sup>36</sup>。また、型式指定の審査に当たっては、燃費・排ガスのチェックのほか、ブレーキ性能や衝突安全性能の確認等も併せて行う必要があることから、今回の増員に加え、それぞれの職員が複数の業務を担当するなど効率的に業務を実施すること等により、審査事務の効率性と実効性を高めていくとした<sup>37</sup>。

## ウ 不正行為の防止に向けた三菱自工への具体的な対応

三菱自工が平成 12 年及び 16 年にもリコール隠し<sup>38</sup>を行い、それに対して再発防止策が実施されてきたにも関わらず、再び燃費試験について不正行為が行われたことについては、石井国土交通大臣から、同社のコンプライアンスに対する基本的な姿勢に疑問を持たざるを得ないと指摘がなされた<sup>39</sup>。

三菱自工は、平成 28 年 9 月、燃費試験における不正行為の再発防止策として、組織体制、人事、業務プロセス等の見直しや経営レベルでのフォローアップ強化を内容とする

<sup>33</sup> 第 193 回国会参議院国土交通委員会会議録第 15 号 8 頁（平 29. 5. 18）

<sup>34</sup> 第 193 回国会衆議院国土交通委員会会議録第 12 号 15 頁（平 29. 4. 28）

<sup>35</sup> 第 193 回国会参議院国土交通委員会会議録第 15 号 10 頁（平 29. 5. 18）

<sup>36</sup> 第 193 回国会衆議院国土交通委員会会議録第 12 号 15 頁（平 29. 4. 28）ほか

<sup>37</sup> 第 193 回国会参議院国土交通委員会会議録第 15 号 10 頁（平 29. 5. 18）

<sup>38</sup> 三菱自工による平成 12 年のリコール隠しは、同年 7 月、旧運輸省の立入検査を契機に発覚したものである。その内容は、三菱自工が、乗用車やトラックの不具合について、リコールの届出を行わず回収・修理を行う、いわゆるリコール隠しを平成 10 年から行っていたというものである。さらに、三菱自工は、リコールに関する情報の一部を 1970 年代後半から長期にわたり隠蔽していたことも明らかにした。平成 16 年のリコール隠しは、14 年に三菱自工のトラックについて、ハブ、クラッチハウジングの破断による死亡事故が発生したが、ハブについて、整備不良が原因であるとの虚偽の報告を国交省に対して行い、リコールを逃れようとしたこと、クラッチハウジングについても、8 年よりリコール隠しを行い、12 年以降は放置していたことが、16 年に判明した事案をいう。

<sup>39</sup> 第 193 回国会衆議院国土交通委員会会議録第 12 号 2 頁（平 29. 4. 28）

31 項目から構成される再発防止策を取りまとめたが、国交省は、その再発防止策の進捗状況について四半期ごとに報告を求めている。国交省は、同社から全ての項目について 29 年 4 月以降、具体的な取組を開始する旨の報告を受けているとした<sup>40</sup>。

また、機構は、平成 28 年 6 月以降、全ての自動車メーカーについて提出データのチェックの厳格化を行っており、不正事案を起こした自動車メーカー 2 社に対し、一定の期間、審査を更に厳格化しているが、国交省は、特に三菱自工に対し、①走行抵抗値については機構が自ら測定を行うこと（同社が自動車を機構の施設に持ち込み、そこで測定する）、②走行抵抗値以外のデータについて、一般的には認められている過去の試験結果の活用による試験の省略を一切認めずに、機構が全てのデータをチェックすること、③その結果として、2 か月とされる型式指定審査の標準処理期間にとらわれずに厳格な型式指定に関する審査を実施するとした<sup>41</sup>。

#### 4. 今後の方向性

タカタ、三菱自工、VW社の3社には、企業体質としての「風通し」の悪さと、企業の倫理的意識の低さという共通した問題があったと思われる。

タカタについては、創業者一族でもある経営者の当事者意識が低く、自動車メーカーとの責任の押し付け合いやそれに伴う対応の遅さが問題となったと指摘されている<sup>42</sup>。三菱自工においては、経営陣の設定した業界トップの燃費値という目標と現場の開発環境が見合わず不正が行われたことは先述のとおりであるが、同様に、VW社についても、米国市場への進出においてトヨタ自動車株式会社を追い抜くという経営陣の目標に対して、米国の排出ガス規制をクリアするエンジンの開発能力がそれに見合わず、エンジンへの不正ソフトの搭載を選択してしまったとの指摘がなされている<sup>43</sup>。平成 28 年 10 月、日産自動車株式会社が三菱自工の発行済株式の 34%を保有する単独筆頭株主となったことで、三菱自工はルノー・日産アライアンスの一員となり、タカタも先述したようにKSSに事業譲渡され、上記3社のうち、VW以外は他企業の傘下に組み込まれる方向となった。

莫大な賠償を支払い、他企業の傘下に組み込まれ、あるいは、民事再生手続を行うなどの経営上の失敗は、経営側としては自己責任で済む話であるが、例えば、三菱自工等による燃費不正問題については、国の自動車審査の信頼性を根本から損ない、我が国の自動車産業への信頼を傷つけるものであるとの指摘が石井国土交通大臣からなされている<sup>44</sup>。

この指摘には、留意すべき視点が二つ含まれていると考える。

一つは、日本の自動車産業全体への信頼により、個々の企業が支えられ、かつ、それぞれの企業に利益がもたらされていることである。

個々の企業には、自社のマークはナショナルフラッグ以上の価値を有しているとの自負

<sup>40</sup> 第 193 回国会参議院国土交通委員会会議録第 15 号 16 頁（平 29. 5. 18）

<sup>41</sup> 第 193 回国会参議院国土交通委員会会議録第 15 号 16 頁（平 29. 5. 18）

<sup>42</sup> 『産経新聞』（平 29. 6. 27）ほか

<sup>43</sup> 熊谷徹『偽りの帝国 緊急報告・フォルクスワーゲン排ガス不正の闇』（文藝春秋社、平成 28 年）104～114 頁

<sup>44</sup> 第 193 回国会衆議院国土交通委員会会議録第 12 号 2 頁（平 29. 4. 28）

もあろうが、日本の自動車メーカーによって市場や顧客を欺いて製品を売りつけるような不正行為が頻発すると「日本車は優れている」という日本車全体への信頼が損なわれてしまう。省エネ技術や自動運転技術等の開発・普及に向けて各国が熾烈な競争を繰り広げる中で、日本製の自動車や装置・部品等に対するブランドイメージが毀損されることのないよう、自動車業界や行政が有機的な連携を図りつつ、少なくとも日本資本とされる個々の企業の活動が、世界市場における我が国の自動車産業全体の信頼の醸成といった方向性となるべく一体化していくことが望ましいと思われる。

もう一つは、性善説に基づいた法体系が企業側にもたらす価値の再評価である。

民間事業者は不正を行わないという性善説に立脚する国交省の審査体制が裏目に出て、不正の温床となってしまったという反省から、平成 29 年の車両法改正においては、行政処分の拡充、罰則の強化、抜き打ちで立入り検査をする体制の整備、標準処理期間にとられない型式指定に関する厳格な審査などが実施されている。しかしながら、今後も規制が一層強化されていくとすれば、そのうち我が国で自動車等を製造することが企業の重荷となり、国外生産への転換がなされるなど、産業空洞化を招くおそれもある。

一定の規制は、もとより必要なことであるが、行政と企業の双方の効率性の観点から考えると、性悪説よりも性善説に基づいた体制の方が、各種の審査等に係る行政コストも少なく済み、企業も生産性の向上を図ることができるとの見方も可能である。

性善説に立脚した行政の審査体制から受ける恩恵について再評価がなされ、企業が遵法精神や倫理観念を高めることが、我が国において自動車等を製造する際の制度的なコスト削減を図るというインセンティブにより良く結びついていくことが期待される。

性善説による行政体制では限界があるとすれば、規制強化という我が国の国際競争力の低下を招きかねないもろ刃の剣のような更なる再発防止策を採用していくのではなく、一部の不正を行った企業への事後的制裁を一層強化する方途も考えられる。

米国では、生産、販売前に自動車メーカーが自らの責任で安全基準への適合性を確認する自己認証制度を採用しているが、不正事案などで当局から要求された情報提供を拒否した場合には、多額の民事制裁金あるいは罰金が科せられるとされている<sup>45</sup>。

先述した景品表示法による課徴金や上記の米国の制度等も参考にしつつ、メーカー側の悪意の程度、不正行為で不当に得た利益や社会に与えた損害の規模等に応じて、車両法等において更なる課徴金を課すことを可能とするルール作りを検討することも有用であるように思われる。

(やまごし のぶひろ)

---

<sup>45</sup> 第 193 回国会衆議院国土交通委員会議録第 12 号 4 頁 (平 29. 4. 28)