

---

---

# AMT/NEWSLETTER

## Crisis Management

---

2025 年 1 月

### 国土交通省「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」のとりまとめの概要と今後の対応

弁護士 三宅 英貴 / 弁護士 大西 良平

#### Contents

---

- I. はじめに
- II. 今般の不正事案における原因の整理
- III. 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. 内部統制の強化・徹底
  - 2. 国による監視の強化
  - 3. 規制の実効性向上
- IV. 継続検討とされた事項
- V. とりまとめを踏まえた今後の対応等
- VI. おわりに

#### I. はじめに

2024 年 12 月 24 日、国土交通省は「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」における議論を踏まえ、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た報告書を公表しました。

近年、トラック・バスメーカーや軽自動車メーカーなど複数の自動車メーカーにおいて型式指定に係る不正行為が発覚しており、各種の報道等もなされているところ、国土交通省は、2024 年 4 月に、これらの不正行為の発生原因を究明し、その再発を防止するため、同検討会を設置していました。公表されたとりまとめでは、不正事案における原因の整理とともに、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方策が具体的に列挙されています。

自動車関連業界のみならず、広く製造業に関連する企業において参考になると考えられますので、以下において、公表されたとりまとめの概要を紹介します。

#### II. 今般の不正事案における原因の整理

同検討会は、不正行為に及んだ各自動車メーカーに共通する主な原因について、以下のとおり整理しました。

今般の不正事案における原因の整理	
経営層における認識・取組不足等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経営層が型式指定や不正リスク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。</li> <li>・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。</li> <li>・法令遵守の方針が全社的に明示されていないこと。</li> </ul>
組織・責任体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・それぞれの組織の責任が明確になっていないこと。</li> <li>・認証過程が現場任せとなっていること。</li> </ul>
日程計画・経営資源管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・十分な認証業務の期間が確保されていないこと。</li> <li>・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。</li> <li>・認証業務のための人員や施設が不足していること。</li> </ul>
人材教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
認証業務実施体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係業務に係る社内規定が整備されていないこと。</li> <li>・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。</li> </ul>
監査・内部通報制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・内部通報制度の利用を促進していないこと。</li> </ul>

### III. 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

同検討会は、上記原因整理を踏まえ、自動車メーカー等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て有効に機能させること、現場の担当者層の負担だけが增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こと、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基本的な考え方として示した上、不正行為を防止するための具体的な対策について、以下のとおり整理しました。

#### 1. 内部統制の強化・徹底

第1に、内部統制の強化・徹底として、以下のとおり、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「実施を推奨する事項」が示されました。

義務的に実施を求める事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>・認証業務に係る法令遵守を経営方針に明記する。</li> <li>・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</li> </ul>

ト管理者(仮称)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。

実施を推奨する事項	
経営方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
組織・責任体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
計画・経営資源管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
人材教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
認証業務実施体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
監査、内部通報制度等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
--	---

また、認証業務に係る内部統制の実施状況の評価に関しては、第三者機関による評価の受審も有効な方策であるとされる一方、高度かつ専門的な業務を行う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ことから、今回のとりまとめでは上記義務的事項や推奨事項には含まれなかったものの、将来的な義務付けを視野に入れて活用を推奨する仕組みを検討していくことが望ましいとされました。

## 2. 国による監視の強化

第2に、国による監視の強化として、型式指定前の段階における自動車メーカー等に認証業務に係る内部統制の更なる強化を求めるとことや型式指定後の段階における国の監視の強化、違反者に対する監視的措置を強化することが重要とされました。具体的な方策として、以下の内容が示されました。

国による監視の強化	
認証業務に係る内部統制の取組状況の確認	自動車メーカー等に対して内部統制に係る取組として義務的に実施を求める事項について、型式指定審査時に報告を求め、国が確認する。
量産車の適合性監視の強化	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を制度化する。
違反者に対する措置の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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産車の試験を行い、その結果を国に報告するよう求める。</li> </ul>

## 3. 規制の実効性向上

第3に、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・評価の負荷が増加して国も審査・監査の負荷が増加していることなどを踏まえて、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、その分をよりリスクの高い箇所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ため、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として、以下の内容が示されました。

規制の実効性向上
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車メーカー等の不正リスクに応じた軽重ある対応</li> <li>・保安基準の適用時期の統合</li> <li>・認証に係る手続の簡素化及び合理化</li> <li>・認証試験・計測機器のデジタル化の推進</li> </ul>

- ・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)
- ・国連「自動車基準調和世界フォーラム」における国際基準調和活動の推進
- ・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

## IV. 継続検討とされた事項

同検討会のとりまとめは上記のとおりですが、「課徴金制度」及び「自動車の型式指定申請者の欠格条項」については、以下のとおり、継続して検討すべき事項とされており、今後の検討状況に留意が必要です。

課徴金制度については、同検討会では、型式指定申請に係る不正行為に及んだ自動車メーカー等に直接経済的制裁を与える制度として議論が行われていましたが、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として検討を継続することが望ましいとされました。

また、自動車の型式指定申請者の欠格条項については、同検討会では、不正行為に及んだ自動車メーカー等に対し、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として議論が行われていましたが、新型車の販売ができなくなる上に、新たな保安基準適用期日を迎えることで継続生産車の販売もできなくなり甚大な機会損失が生じる可能性があるとして検討を継続することが望ましいとされました。

## V. とりまとめを踏まえた今後の対応等

今回のとりまとめでは、内部統制の強化・徹底について、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に「義務的に実施を求める事項」を厳選し、自主的な対応を促す観点で「実施を推奨する事項」が示されました。また、今回のとりまとめでは、官民それぞれの資源をより効果的に分配する観点からリスクアプローチの考え方が各所で示されているという特徴があります。自動車メーカー等としても限られた資源を有効活用して実効性のある不正防止対策を導入することが期待されていることを踏まえ、実施を推奨する事項については、項目が多岐にわたっているため、全てを総花的に対応していくのではなく、リスクに応じて軽重を付けた対応を行っていくのが現実的です。その意味では、実施を推奨する事項の中でも、特に、認証業務実施体制における記録の確実な保存、改ざんの防止、認証データへのアクセス権限の設定・管理といった項目が不正防止の効果が高い対策として重要になると考えられます。記録の確実な保存について、そもそもこれができなければ、三層監査の体制を構築しても十分な効果が得られないと考えられます。また、社内のチェック体制が強化されると、そのような統制を無効化するような巧妙なデータ改ざんが行われる可能性もありますので、改ざんの防止についても優先度を上げて対応する必要がありそうです。

とりまとめでは、認証業務に係る内部統制の実施状況の評価に関して第三者機関による受審が有効な方策であるとされています。仮に、第三者機関による受審を実施するとすれば、内部統制の体制構築に関するアドバイザリーを行う機関とは別の第三者機関に評価を委託する必要があり、会計監査における独立性と同等の独立性が必要になると考えられます(同検討会のとりまとめでも自動車メーカー等に対する独立性及び客観性が要求されるとされています)。しかしながら、現状、第三者機関を担うことができる専門業者が数多く存在するとも思えず、第三者機関の要件の整理とともに、自動車メーカー等の選択肢となる一定の専門業者をどのように確保するかも重要な課題になると考えられます。

## VI. おわりに

本ニュースレターでは、近年の複数の自動車メーカーの不正事案に関して国土交通省が設置した「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」のとりまとめの概要を紹介しました。不正行為に及んだ各自動車メーカー共通する原因として整理された事項や、内部統制の強化・徹底として示された各方策については、自動車業界のみならず、広く製造業に関連する企業において参考になると考えられます。

以上

- 
- 
- 本ニュースレターの内容は、一般的な情報提供であり、具体的な法的アドバイスではありません。お問い合わせ等ございましたら、下記弁護士までご遠慮なくご連絡下さいますよう、お願いいたします。
  
  - 本ニュースレターの執筆者は、以下のとおりです。  
弁護士 三宅 英貴 ([hidetaka.miyake@amt-law.com](mailto:hidetaka.miyake@amt-law.com))  
弁護士 大西 良平 ([ryohei.onishi@amt-law.com](mailto:ryohei.onishi@amt-law.com))
  
  - ニュースレターの配信停止をご希望の場合には、お手数ですが、[お問い合わせ](#)にてお手続き下さいますようお願いいたします。
  
  - ニュースレターのバックナンバーは、[こちら](#)にてご覧いただけます。