

衆議院国土交通委員会ニュース

平成 29. 4. 28 第 193 回国会第 12 号

4 月 28 日（金）、第 12 回の委員会が開かれました。

1 道路運送車両法の一部を改正する法律案（内閣提出第 42 号）

- ・石井国土交通大臣、末松国土交通副大臣、根本国土交通大臣政務官及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
- ・採決を行った結果、全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。
（賛成一自民、民進、公明、共産、維新、野間健君（無））

（質疑者及び主な質疑内容）

本 村 賢太郎君（民進）

- ・今回の改正は、三菱自動車工業の燃費データ不正事案が契機と認識しているが、同社は過去にも不正が発覚している。このように同一のメーカーが不正事案を繰り返していることに対する大臣の認識を伺いたい。
- ・国土交通省設置のタスクフォースの最終とりまとめにおいて、メーカーの不正事案が続発している原因として、自動車の型式指定審査の不備が指摘されているが、今回の改正でどのように対応しているのか。
- ・国土交通省の所管において、自動車以外にも免震ゴム不正やくい打ちデータ不正等、メーカーによる不正事案が続発していることを踏まえ、ルールを実効性あるものにする必要があると考えるが、大臣の見解を伺いたい。

横 山 博 幸君（民進）

- ・再三にわたり対策を講じてきたにも関わらず不正事案が続発していることについて、どのような背景があると認識しているか。
- ・国土交通省は、事業者等に対する許可・確認制度を多数管理しているが、不正事案の再発防止に向けて省全体で取り組む態勢になっているのか。
- ・三菱自動車工業の燃費データ不正事案により、自動車取得税等が本来の納税額のうち半分が未納となっているとの報道があるが、このような状況が生じた原因について伺いたい。また、該当の自動車の所有者に不利益が生じることはないか。

古 川 康君（自民）

- ・平成 12 年の三菱自動車工業によるリコール隠しについて、当時、なぜこのようなことが起きたと考えたのか。また、この不正事案に対し、三菱自動車工業としてどのような再発防止策を講じ、国土交通省（当時の運輸省）はどの

ような対策を講じたのか。

- ・平成 16 年の三菱自動車工業による不正事案はどのような内容であったのか。平成 12 年の不正事案を受け再発防止策を講じていたにもかかわらず、なぜこのような事案が発生したのか。
- ・三菱自動車工業における再発防止策や国土交通省による対策を講じてきたにもかかわらず、平成 28 年に型式指定審査における燃費データ不正事案が起きた原因は何か。また、今回の改正が不正事案への再発防止となるのか。

佐 藤 英 道君（公明）

- ・赤字路線バスに対する補助額の削減に関する報道は事実か。また、現時点で北海道からどのような意見や要望が寄せられ、どのように対応しているか。
- ・建設業への若者の入職を進めるためには休日を確保することが重要だと考える。国土交通省発注の公共工事における週休 2 日確保に向けた取組状況、今後の具体的な推進策とその効果について伺いたい。
- ・法改正により、不正な手段で型式指定を受けた者等に対する罰則が強化されるが、2 億円という罰金額は妥当か。また、型式指定の取消しも可能となるが、型式指定の取消しは自動車メーカーにどのような影響を及ぼすのか。

津 村 啓 介君（民進）

- ・三菱自動車工業の燃費データ不正事案を受け、走行抵抗値のデータ測定現場への（独）自動車技術総合機構の職員が立ち会った場合に必要となる増員人数 24 人を確保するため、審査手数料を更に引き上げて、悉皆的な調査ができるようにしていくことへの大臣の見解を伺いたい。
- ・走行抵抗値のデータ測定に当たり、流体力学に基づきどの程度の抵抗が自動車に働くかについて、コンピュータにより算出した理論値を使った精度の高いシミュレーションにより、コストを削減しながらより精密な測定が行

えると考えるが、大臣の見解を伺いたい。

清水 忠史君（共産）

- ・国内の自動車保有台数約8,000万台のうち、2015年度のリコール総対象台数は1,899万台であり、4分の1がリコール対象となっている。その回収率は83%に止まっており、最後の1台まで回収し、車の安全性保持のため、自動車メーカーへの指導を徹底すべきではないか。
- ・自動車の型式指定を、審査内容の強化により厳格化を図っていかなければならないが、抜き打ち検査を不正を働いた企業に止まらず全ての自動車メーカーに対して検査体制を強化することが重要であり、型式指定の取得要件も一層厳格化する必要があると考えるが、見解を伺いたい。

本村 伸子君（共産）

- ・（独）自動車技術総合機構による自動車メーカーのデータ測定現場への立会いの頻度等の具体的な運用方法はどうなるのか。抜本的強化にふさわしいものか。不正を行った三菱自動車工業及びスズキに対しては今後一層厳しく審査を行っていく必要があるのではないか。
- ・型式指定審査の厳格化により今後も（独）自動車技術総合機構の業務が増加することから、現場の職員の声を聴いて体制強化及び施策に反映する必要があると考えるが、大臣の見解を伺いたい。

椎木 保君（維新）

- ・法改正により型式指定の取消しが可能となることは、不正行為の抑止になるか。型式指定が取り消されたことは自動車メーカーにどのような影響を与えるか。
- ・罰則強化により、立入検査等に対して虚偽の報告等を行った者には1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金又は併科、法人については2億円以下の罰金が科せられることになるが、このような罰則は妥当と考えるか。
- ・都市部におけるタクシーの相乗りサービスはどのように実施するのか。利用者・事業者からどのような要望があるか。

野間 健君（無）

- ・燃費試験法の国際基準（WLTP）導入に向けた各自動車メーカーの対応状況、カタログに記載の燃費と実際の燃費の乖離の解消の可能性、諸外国における導入に向けた動きについて認識を伺いたい。
- ・近年ではフォルクスワーゲン社の不正ソフトの使用など、不正事案が巧妙化しており、メーカーに悪意があれば、検査にも一定の限界があると考えるが、本改正によってどこまで状況が改善されるか見解を伺いたい。