

平成30年度答申第47号
平成30年10月31日

諮問番号 平成30年度諮問第18号（平成30年7月6日諮問）
審査庁 消費者庁長官
事件名 不当景品類及び不当表示防止法8条1項に基づく課徴金納付命令に関する件

答 申 書

審査請求人Xからの審査請求に関する上記審査庁の諮問に対し、次のとおり答申する。

結 論

処分庁が平成29年6月14日付けで審査請求人に対してした課徴金納付命令は取り消されるべきであるから、本件審査請求は棄却すべきである旨の諮問に係る判断は妥当とはいえない。

理 由

第1 事案の概要

1 本件審査請求の骨子

本件は、審査請求人X（以下「審査請求人」という。）が、消費者庁長官（以下「処分庁」又は「審査庁」という。）から不当景品類及び不当表示防止法（昭和37年法律第134号。以下「景品表示法」という。）8条1項の規定に基づく課徴金納付命令を受けたことから、これを不服として審査請求をした事案である。

2 事案の経緯

各項末尾掲記の資料によれば、本件の事案の経緯は以下のとおりである。

(1) 審査請求人は、平成28年4月1日から同月20日までの間、ディーラーを通じて配布したカタログ及び自社ウェブサイトに掲載したウェブページにおいて、別表1及び別表2中の各番号1ないし6欄掲記の6つの型式の軽自

動車（以下「本件6商品」という。）の燃料消費率等について、それぞれ別表1及び別表2中の「表示内容」欄の「燃料消費率JC08モード（国土交通省審査値）（km/L）」欄及び「燃費基準達成状況」欄記載のとおりに記載した表示を行った（以下、この表示を「本件表示」という。）。

（甲1）

(2) 処分庁は、本件6商品についての燃費性能は、実際には、国が定める試験方法に基づくものとはいえないものであって、燃費性能として表示できる上限は、それぞれ別表1及び別表2中の「実際」欄の「国土交通省確認試験結果（km/L）」欄及び「燃費基準達成状況」欄記載のものであるのに、本件表示は、あたかも、国が定める試験方法に基づく燃費性能は本件表示の内容のとおりであるかのように表示をしたものであり、これは、景品表示法5条1号において禁止されている、商品の品質、規格その他の内容について、一般消費者に対し、実際のものよりも著しく優良であると示して、他の事業者に係るものよりも著しく優良であると示す表示であって、不当に顧客を誘引し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれがある表示（以下「優良誤認表示」という。）に当たるとして、平成28年11月24日、審査請求人に対し、課徴金納付命令に対する弁明の機会を付与した上で、平成29年1月27日、審査請求人に対し、同法7条1項の規定に基づく措置命令を発し（以下「本件措置命令」という。）、さらに、同年6月14日、審査請求人は、P社と共同して実施した燃料消費率に係る検証において本件6商品の各商品の燃費性能の根拠となる情報を十分に確認することなく本件表示をしていたことから、本件表示をした期間を通じて本件表示が同法8条1項1号に該当することを知らず、かつ、知らないことにつき相当の注意を怠った者でないとは認められないとして、同号に基づき、審査請求人に対し、課徴金として金317万円を平成30年1月15日までに国庫に納付することを命じた（以下「本件課徴金納付命令」という。）。

（甲1、乙1、弁明書別添1）

3 本件審査請求の要旨

審査請求人は、正常な商慣習に照らして必要とされる注意を履践し、表示の正確性に影響を与える可能性のある情報に接した際には、合理的な期間内に技術的・専門的観点から必要かつ十分な検証を実施したものであるから、本件表示が優良誤認表示に当たらないことを知らないことにつき相当の注意を怠った者には当たらず、本件課徴金納付命令は違法であるので、取り消されるべきであ

る。

処分庁は、審査請求人のE部の主管であったQの認識と審査請求人の認識が同視できることを前提として、審査請求人はP社がカタログに記載された燃費値（以下「カタログ値」という。）を測定するに際して用いた走行抵抗値について疑問を持つべき2つの機会があったとの認定をしているが、このような判断は、以下に述べるとおり誤りである。

(1) 相当注意義務の主体

処分庁は、「相当の注意を怠った者」の認定においては、社内的に一定の権限を有している者の行為は会社の行為とみなすとの法解釈を前提として、Qが処分庁の考えるところの「一定の権限を有している者」とであると認定し、Qの行為及び認識を基準として審査請求人が「相当の注意を怠った者」とであると認定したようである。しかし、以下に述べるとおり、Qの職責を踏まえると、Qの行為及び認識を基準として審査請求人が「相当の注意を怠った者」とあるか否かを判断することはできない。

代表取締役等の会社の代表機関が優良誤認表示の事実を認識していなかったとしても、一定の権限を有する者が当該事実を認識している場合には、法人たる事業者は当該事実を「知らず」（景品表示法8条1項ただし書）とは認められず、ここでいう、「一定の権限を有する者」としては、当該事業者（法人）内の表示等管理担当者が挙げられ、表示を行う権限を有しない者は優良誤認表示の事実の認識主体から除外するという解釈が、処分庁の基本的な考え方である。そして、この「一定の権限を有する者」に関する議論は、優良誤認表示に関する故意・過失についての議論に共通するものであるといえるため、「相当の注意を怠った者」とあるか否かを判断するに当たって事業者（法人）内の誰の行為及び認識を基準とするかに関する議論においてもそのまま当てはまるといえる。

処分庁は、技術職社員であるQの行為及び認識をもって「相当の注意」の判断基準とするとの認定をしたとのことであるが、通常、技術職社員は、製品の設計及び開発、製品についての技術的な観点からの検証並びにその検証結果に関する社内での報告に関する責任を負っているにすぎず、当該技術的な観点からの検証結果を製品表示にどのように反映させるかを判断するのは、表示等管理担当者などの表示を行う権限を有する者である。表示を行う権限を有しない者の行為及び認識が、その者が社内的に何らかの権限を持っていることを理由に優良誤認表示の故意・過失の判断基準となるとすれば、

社内的に何らかの権限を有する者は、自己の職責を超えた高度の注意義務を課されることになり、ひいては企業の円滑な事業活動への制約にもつながりかねない。

Qの職責は次期型車の燃費及び動力性能の目標達成に向けた開発行為であり、現行車の燃費及び動力性能については、次期型車の開発において基点となる情報として検証を行っていたにすぎず、現行車の燃費及び動力性能についても、飽くまで次期型車の開発において性能の基点となる情報として技術的な観点から検証を行い、その結果を社内において報告する責任を負っていたにとどまる。Qは、その職責を果たすべく、P社と共同して燃費値の乖離の要因に関する調査を合理的な方法をもって実施し、技術的な観点から乖離の要因が説明することができるとの結果を得た上で、調査結果を審査請求人とP社の合弁会社であるR社において報告しており、それを超えて、製品表示そのものについて権限を有していたわけではない。以上述べたところから、Qの行為及び認識を基準として、審査請求人が「相当の注意を怠った者」であるか否かを判断したと思われる処分庁の認定は、Qに、その職責を超えた高度の注意義務を課すものに他ならない。Qの認識と審査請求人の認識を同視して、「相当の注意を怠った者でない」と認められるか否かの判断を行うことは許されない。

(2) 中央値と下方値の乖離幅の問題

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「機構」という。）の定めた試験規程（以下「TRIAS」という。）に基づく走行抵抗値の算出に際して行われる走行抵抗値の測定試験を行った際に、測定値に大きなばらつきが生じることは異常なことではなく、P社から示された測定値から算出される走行抵抗値のばらつきについても異常であるといえるほど大きいものとはいえず、Qが平成28年1月18日の会議の際にP社から走行抵抗値のプロット図（別紙の(1)。以下「本件プロット図」という。）が提示された時点で、測定値のばらつきが異常なものではないかとの疑問を持つことは極めて困難であった。また、Qは、P社の担当者から、下方値を選択して走行抵抗値を算出するという審査請求人が行う方法とは異なる走行抵抗値の算出方法について説明を受けたが、OEM供給を受ける自動車について、審査請求人とは異なる方法で走行抵抗値が算出されていたとしても、当該方法が供給事業者の基準に従ったものであり、かつ、TRIASに沿ったものである限りは、供給事業者の採用する方法を受け入れることがOEM供

給の実態に照らして当然であることから、P社が採用する方法に実質的な問題がないかを検討の俎上に載せる必要はなかった。

したがって、審査請求人がP社から基礎データの提示を求めるべきであり、また、P社の採用する走行抵抗値の算出方法についての問題性の有無を検討すべきであったという処分庁の判断は、審査請求人に対し、正常な商慣習、通常の商慣習又は通常の商慣行をはるかに超えた注意義務を課すものである。

(3) P社から提示されたプロット図の問題

平成28年1月18日の会議の際にP社から本件プロット図が提示された経緯及び目的からすれば、本件プロット図に対してQが疑問に思わなかったことに何ら不合理な点はなく、本件プロット図を見ただけで惰行法による実験結果ではないなどと判断することはできないことはもとより、Qが、本件プロット図を見た時点で、P社が燃費値の測定試験の際に用いた走行抵抗値について疑問を持つことは不可能であった。

(4) P社から真実の基礎データの提示を受けることはできなかったこと

仮に審査請求人がP社に対してデータの提供を要求したとしても、真実の基礎データの提示を受けることはできなかったものであり、基礎データを確認すべきであったのにその確認を怠ったことをもって、相当の注意を怠ったとする処分庁の判断は、結果回避可能性を全く考慮に入れない甚だ不合理な認定である。

(5) 審査請求人が合理的な時期に合理的な内容の調査を実施したこと

カタログ値との乖離要因に関しては、審査請求人は合理的な調査を実施している。

(6) 以上のとおり、審査請求人がP社から走行抵抗値の基礎データの提供を受けて当該データを確認していれば、P社の不正に気づき、ひいては本件商品の燃費表示が優良誤認表示に該当することに気付くことができたとの処分庁の認定は、審査請求人とP社とのOEM供給の実態及び両社の取引先としての関係性、燃費値及び走行抵抗値の乖離の要因についての一連の審査請求人の調査プロセス並びに審査請求人の「被害者」としての立場を一切捨象し、事後的に判明したP社の不正の実態を前提として、基礎データを確認すれば不正に気づき得たとの結果論だけを根拠とするものであり、失当である。

処分庁は、本件に係る判断がOEMビジネスの実務一般に影響を及ぼすものではないことを強調するが、審査請求人に基礎データの確認義務を課す

処分庁の解釈は、結局のところOEM供給という我が国の自動車業界で広く実施されているビジネスモデル自体を否定しかねない解釈であり、自動車メーカーの経済活動を大きく、かつ、不当に制約するものであり、同時にOEMにより供給された自動車を購入する一般消費者の利益を害するものである。審査請求人は、製造委託先であるP社から提供を受けた国土交通省審査値を信頼しており、同社の故意のデータ偽装の「被害者」でもある審査請求人に対して課徴金という制裁を課すことは、景品表示法8条1項ただし書に主観的要件を定めた趣旨に反している。

第2 諮問に係る審査庁の判断

本件の争点は、審査請求人が本件表示をした期間を通じて本件表示が景品表示法8条1項1号に該当することを知らず、かつ、知らないことにつき相当の注意を怠った者でないと認められるか否かである。

1 相当注意義務の主体

本件において、Qの職責に、現行車の燃費値に係る調査及び調査結果の社内への報告が含まれていたことは明らかであるから、Qは、本件表示の適切性の確保について影響を与え得る地位・権限を有する者に該当し、Qが、その地位・権限に応じた相当の注意をしなかった場合には、当該相当注意義務違反を、審査請求人の相当注意義務違反と同視することができるというべきである。

また、審査請求人は、製品表示そのものについて権限を有していないQが相当注意義務の主体となるとすれば、過度の注意義務を負わせることになる旨主張するが、以上のように解したとしても、Qには、飽くまでもその地位・権限に応じた注意義務、すなわち、開発部門の主管として適正な検証及び検証結果の情報共有をすることが求められるにすぎないから、職責を超えた高度の注意義務を課すことにはならない。

景品表示法の究極の目的は一般消費者の利益の保護にあり、同法8条1項が定める課徴金制度の趣旨は、事業者が不当表示を行う動機を失わせ、不当表示規制の抑止力を高めることによって不当表示を防止することにある。仮に、審査請求人の主張に従うならば、現に存在する商慣行が、表示内容の真実性を確保する観点から不当なものと評価される場合であっても、それが「著しく不当」とまではいえないときは、事業者は当該商慣行に従っていれば課徴金の納付を命じられないことになる。事業者にとっては、当該商慣行の問題に気付き得た場合であっても、著しく不当ではないと判断すれば、当該商慣行に基づく

運用を改善しようとする動機が働かず、上記課徴金制度の趣旨が果たされないことになりかねない。したがって、課徴金制度を不当表示規制の抑止力として十分に機能させるという観点からは、事業者が、ある商慣習に従ったことによって相当注意義務を尽くしたと評価されるためには、当該商慣習が、一般消費者の利益の保護の見地から是認されるものである必要があるというべきである。

また、景品表示法の不当表示規制は一般消費者の利益の保護を目的とするものであり、課徴金制度は、むしろ事業者が不当表示をする動機を失わせるためのものなのであるから、規制を遵守すべき事項に関し事業者に広い裁量を認める必要はない。

したがって、景品表示法8条1項ただし書の相当注意義務に係る要件該当性の判断方法に関し、取締役の経営判断を尊重すべき特段の理由はなく、相当注意義務の内容については、当該状況下において、表示等の適正性を確保するためにどのような行為が必要であったかという観点から判断するのが相当である。

2 走行抵抗値が測定値の平均から20%乖離していたこと

審査請求人は、走行抵抗の測定において、外乱の影響が確認された場合には当該測定値を排除していたのであるから、P社が、審査請求人であれば排除するような測定値に基づく走行抵抗値をあえて採用したことについて、Qは、疑問を感じてしかるべきであったと考えられる。

審査請求人は、Qが疑問を抱かなかったことに不自然はないと繰り返し主張するが、実際には、そのQは、平成28年1月20日、「HO情報から、現行車の認証／実力の乖離が大きいことが判明。コンプライアンス上、この差を吸収する必要がある。」としているのであって、型式指定制度やOEM供給契約の存在にもかかわらず、その時点で、現行車の燃費性能について現に問題意識を有していたことが認められる。

本件で疑義の対象となるのは測定された燃費値そのものではなく、その前提となる、P社が提出した走行抵抗値であって、国土交通省が実質的な審査をしないものであったこと及び上記の経緯を踏まえれば、型式指定制度への信頼は、本件で疑問を持たなかったことを正当化するものではない。

さらに、OEM供給事業者に一定の信頼を置き得るとしても、審査請求人が自社のブランドで販売する製品について、消費者に対して表示の責任を負うのは審査請求人なのであるから、審査請求人であれば排除するような測定値に基

づく異常な乖離幅の走行抵抗値を採用している場合にまで、それが是認されるか否かの疑問を抱かないことが自然であるとは到底いえない。

以上のとおり、審査請求人に求められる注意義務の水準を踏まえれば、Qは、P社が採用した走行抵抗値に疑問を抱くのが当然であったと認められる。仮に、審査請求人が、このような場合でさえP社を信頼してよい商慣行が存在したと主張するのであれば、そのような商慣行は一般消費者の利益の保護の見地からは是認されないものというほかない。

3 本件プロット図

測定された惰行時間を指定速度ごとの走行抵抗とみなす以上、惰行法による最も簡便かつ明瞭なプロット図は、指定速度上に走行抵抗を表すプロット図であると考えられる。

この点につき、審査請求人は、処分庁はTRIASの字面のみを解釈しており、実際は0.1秒ごとの車速の変化として得られたデータを処理することで惰行時間が算出されることから、指定速度上のみプロットが打たれるのは飽くまでそのようにデータ処理したからであると主張するが、仮に惰行法において指定速度上以外にも多数のプロットが打たれた図を作成することが日常行われているのであれば、本件プロット図類似の形状の図を目にする頻度が多かったと思われるが、Qすら10年以上前に一度だけ本件プロット図類似の形状の図を個人的に、またテストコースの都合上高車速側と低車速側で分割して採取したデータのつながりの部分のデータの精度を確認するという、特殊な状況で得られたデータを対象に作成したことがあるのみであることから、審査請求人の主張は採用できない。

また、本件プロット図は、走行抵抗値の差がなぜ生じたのかを示すため、下方値を用いた説明として示されたものとされているが、指定速度20km/hから10km/h刻みで指定速度90km/hまで、往路3回・復路3回にプロットすれば、データが中央値寄りか下方値寄りかは示し得るので、あえて無数のプロットを打つ必要性は認められない。TRIASが惰行法を測定方法として規定している以上、各自動車メーカーは型式指定申請に際し、指定速度上に走行抵抗を表すプロット図を既に作成していると考えられる。惰行法における測定値を議論しているに際し、そのような、既に存在するであろうプロット図は提示せず、無数のプロットが打たれているプロット図のみを提示したことにつき、Qが何らの確認もしなかったことは不自然といわざるを得ない。

仮に、P社が審査請求人に対し、本件プロット図を示すことが、下方値寄り

のデータを選択したことを説明するという目的にかなっていないと考えたとしても、惰行法における測定値を議論している以上、本件プロット図と合わせて、惰行法における通常のプロット図である、指定速度上に走行抵抗を表すプロット図も参照しつつ検証することが合理的と考えられ、指定速度上に走行抵抗を表すプロット図の存否を尋ねることすらしなかったことは極めて不自然である。

審査請求人は、本件プロット図が提示された当時P社の不正を知らなかったQらは、本件プロット図が惰行法によるものではないという事実を知らず、かつ、想像もしていなかったと主張するが、TRIASに定められた測定方法は惰行法であるところ、通常のプロット図とは異なるプロット図が示された場合、仮にそのプロット図が惰行法によっても技術的に作成不可能だとはいえないものだとしても、あえて通常のプロット図とは異なる図を提示する理由、通常のプロット図は作成しているか否かなどの疑問を持ち、相手方に対しその旨確認することが合理的な行動であると考えられる。Qが本件プロット図を見て、惰行法によるものではないと断定することや高速惰行法によるものであると予想等することまで求めているものではなく、飽くまで惰行法による通常のプロット図とは形状が異なっていることに気付き、それに対し何らかの疑義を挟むことを求めているものであって、これは、Qが、本件プロット図が惰行法によるものではないという事実を知らなかったとしても、不合理な求めではない。

4 P社から基礎データの提供を受けられたか否かの問題

P社の技術者であるA及びBが、本件プロット図のみを何らの加工等せずに審査請求人に示していたこと、中央値から20%も乖離した下方値を採用していたことを審査請求人に隠していないことを踏まえると、A及びBの供述に不自然な点はなく、審査請求人が基礎データの提出を求めてもおおよそ基礎データの提出を受けることができなかつたとはいえず、審査請求人の主張は採用できない。

これに対し、審査請求人は、A及びBは一連の不正の実行行為者であって、長年にわたり社内においてすら不正を隠蔽しており、そもそも基礎データは、机上計算のみによる虚偽のデータであって、そのような、高速惰行法を採用していることに比べより明確かつ悪質な不正であるデータを、審査請求人が求めた際に提出したとは考え難いと主張しているが、A及びBは自ら社内における不正行為を開始したものではなく、長年P社社内で行われていた不正行為をそ

のまま踏襲したにすぎないことから、特段不正行為を行っているとの認識を持たずに行動していたと考えられ、殊更に隠蔽する意図があったとは認められない。

基礎データの提示が、机上計算のみによるデータを示すこととなる点について、P社が、高速惰行法の使用のみならず、走行抵抗値を演算プログラムで作成していたことを含む自社の不正に対し速やかに対応していることを踏まえると、基礎データの提示の悪質性が高いことを理由として、データ作出に係る不正を殊更に隠蔽しようという姿勢はないといえる。

以上より、少なくとも、審査請求人が基礎データを求めた場合に、基礎データの提示を受けることがおよそあり得ないとはいえず、審査請求人の主張は採用できない。

5 審査請求人が行った調査に合理性がなかったこと

審査請求人はP社から、中央値に比して20%も下方に乖離した値を選択して走行抵抗値を算出している旨の説明を聞いており、かつ、P社から示された本件プロット図は惰行法のプロット図としては極めて不自然なものであったことから、P社の走行抵抗値について、審査請求人は明らかに疑義を生じてしかるべき情報に接していたのであり、そのようなときまで国土交通省審査値であることを理由に走行抵抗値を盲目的に信頼し、調査等をする義務が発生しないものではない。そのため、結論として、審査請求人はP社に対し、走行抵抗値の基礎データを確認する義務があったといえる。

平成27年12月22日の審査請求人とP社の会議において、QはP社が算出した抵抗値は、測定されたデータの平均値ではなく下方寄りのデータを算出した値であると説明を受けており、審査請求人は、P社が本件において下方値を用いていたことを認識していたにもかかわらず、P社の中央値が「Cycle Energy」の点で審査請求人の走行抵抗値と一致したことのみ主張し、P社の下方値を対象とした調査に関する主張を何らしていないことから、審査請求人が合理的な調査を行ったとはいえない。

シャシダイナモメータによる試験は実走行時と同等の抵抗力がエンジンに作用するよう、実走行によりあらかじめ算出した走行抵抗を補正し、目標走行抵抗として設定して燃費を測定するものであり、算出した走行抵抗値そのものを検証する試験ではない。算出された走行抵抗値を所与のものとして取り扱う以上、P社の走行抵抗値そのものには問題ないと判断する根拠とはなり得ない。

以上を踏まえると、審査請求人が行った調査は、いずれも合理的であったと

はいえない。

6 結論

以上のとおり、審査請求人は、平成28年1月18日、P社から説明を受けた時点で、当該データに疑問を持ち、合理的な調査を行うべきであったが、これを行わなかったと認められる。

よって、審査請求人は、本件表示をした期間を通じて本件表示が景品表示法8条1項1号に該当することを知らないことにつき相当の注意を怠った者でないとは認められない。

以上のほか、審査請求人は種々主張するが、本件課徴金納付命令に違法又は不当な点は認められず、本件審査請求は理由がないから棄却すべきである。

なお、審理員意見書も、以上と同旨の理由を述べた上で、本件課徴金納付命令が違法又は不当なものとは認められず、本件審査請求には理由がないから棄却されるべきであるとしている。

第3 当審査会の判断

1 本件諮問に至るまでの一連の手続について

(1) 一件記録によれば、本件審査請求後の手続は次のとおりである。

ア 審査庁は、本件審査請求の審理手続を担当する審理員として、消費者庁参事官であるS₁（以下「審理員S₁」という。）、同庁消費者安全課政策企画専門職であるS₂（以下「審理員S₂」という。）、同庁消費者制度課課長補佐であるS₃（以下「審理員S₃」という。）及び同庁取引対策課消費者取引対策官であるS₄（以下「審理員S₄」という。）を指名し、うち審理員S₁を審理員の事務を総括する者として指定した。

イ 処分庁は、平成29年10月31日、審理員に対し、弁明書及び関係資料を提出した。

ウ 審査請求人は、平成30年1月12日、審理員に対し、反論書を提出した。

エ 処分庁は、平成30年2月28日、審理員に対し、再反論書及び関係資料を提出した。

オ 審査請求人は、平成30年4月16日、審理員に対し、再反論書を提出した。

カ 審理員S₁は、平成30年5月8日、審理関係人に対し、審理手続を終結した旨並びに審理員意見書及び事件記録を審査庁に提出する予定時期が同月31日である旨を通知した。

キ 審理員S₁、審理員S₃、審理員S₄及び審理員S₂は、平成30年5月31日、審査庁に対し、当該審理員全員の氏名を列挙した審理員意見書を提出した。

なお、本件表示から諮問書の提出までの各手続に要した期間は、以下のとおりである。

本件表示 : 平成28年4月1日から同月20日まで

本件措置命令 : 平成29年1月27日

本件課徴金納付命令 : 同年6月14日

本件審査請求 : 同年9月13日（審査庁受付日）

審理員意見書提出 : 平成30年5月31日（審査庁受付日から37週間）

諮問書提出 : 同年7月6日（審査庁受付日から42週間）

(2) 上記の審査請求後本件諮問に至るまでの一連の手続に違法又は不当と認めべき点はうかがわれない。

2 本件課徴金納付命令の違法性又は不当性の有無について

(1) 本件課徴金納付命令の対象事実及びその根拠

本件課徴金納付命令は、本件表示が優良誤認表示に当たり、かつ、審査請求人は、P社と共同して実施した燃料消費率に係る検証において本件6商品の各商品の燃費性能の根拠となる情報を十分に確認していなかったものであるから、当該課徴金対象行為をした期間を通じて当該課徴金対象行為に係る表示が景品表示法8条1項1号に該当することを知らないことにつき相当の注意を怠った者であるとして、処分庁が同号に基づく課徴金納付命令を発したものである。

(2) そこで、まず本件表示が優良誤認表示に該当するか否かを検討する。

ア 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）75条1項に基づく型式指定を受けるには、自動車型式指定規則（昭和26年運輸省令第85号）に定められたところによって自動車型式認証実施要領に規定された添付書類を提出する必要がある、国土交通大臣は、当該申請が自動車型式指定規則3条の3の基準を満たす場合には型式の指定を行うこととされている。この指定を受けた諸元表の燃料消費率の値は、一般に「国土交通省審査値」と呼ばれている。

イ エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和54年法律第49号。以下「省エネ法」という。）80条1号イにおいて、経済産業大臣は、特定エネルギー消費機器等（家庭用品品質表示法（昭和37年法律第1

04号) 2条1項1号に規定する家庭用品であるものを除く。) について、特定エネルギー消費機器等ごとに、エネルギー消費効率(特定エネルギー消費機器のエネルギー消費性能として経済産業省令(自動車にあっては、経済産業省令・国土交通省令)で定めるところにより算定した数値をいう。以下同じ。) に関しエネルギー消費機器等製造事業者等が表示すべき事項を定め、これを告示するものとするものとされている。この規定に基づき、「乗用自動車のエネルギー消費性能の向上に関するエネルギー消費機器等製造事業者等の判断の基準等」(平成25年経済産業省・国土交通省告示第2号)が定められ、その「2-1 表示事項」では、乗用自動車のエネルギー消費効率に関し、乗用自動車製造事業者等(乗用自動車の製造又は輸入の事業を行う者をいう。以下同じ。) に対し、「車名及び型式」、「乗用自動車製造事業者等の氏名又は名称」などとともに「エネルギー消費効率」を、その乗用自動車に関するカタログに記載して表示することを求めており、自動車のエネルギー消費効率の算定等に関する省令(昭和54年通商産業省・運輸省令第3号)1条において、表示すべき「エネルギー消費効率」は、「道路運送車両法第75条第1項の指定に当たり国土交通大臣が算定したもの」すなわち上記の「国土交通省審査値」とされている(以下、この一連の規制を「省エネ法80条1号イ等による義務」という。)

なお、実務上、上記の「乗用自動車製造事業者等」には、製造委託を行った場合における委託元の事業者も含まれるものとして運用されている。

ウ また、国内における自動車の取引について行う表示について、景品表示法31条1項の規定に基づいて、不当な顧客の誘引を防止し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択及び事業者間の公正な競争を確保することを目的として、公正取引委員会及び消費者庁長官の認定を受けて「自動車業における表示に関する公正競争規約」(昭和46年9月7日公正取引委員会認定、平成28年8月30日最終変更。以下「自動車公正競争規約」という。)が定められ、更にこれに関して「自動車業における表示に関する公正競争規約についての新車に関する施行規則」(昭和47年7月28日公正取引委員会承認、平成27年6月4日最終変更)が定められている。

自動車公正競争規約においては、新車を製造する事業者及び輸入車を

取り扱う事業者であって海外の製造業者に代わり責任を有する事業者、自動車販売する事業者並びに自動車の取引を仲介する事業者が、燃費の表示に使用できるデータは、公式テスト値又は公的第三者によるテスト値に限るものとされ、必ず、当該データが「国土交通省審査値」等である旨を付記し、当該値は、一定の試験条件下での数値であり、実際の走行条件等により異なる旨を明瞭に表示することが義務付けられている（5条4号）。

エ（ア）国土交通大臣は、本件6商品のうち、Fについては平成25年4月11日、Gについては同年12月25日に、それぞれ型式指定を行ったが、その際には、それぞれの諸元表における燃料消費率を、別表1及び別表2中の「表示内容」欄の「燃料消費率JC08モード（国土交通省審査値）（km/L）」欄記載のとおり記載して指定した（以下、これらの値を「当初審査値」という。）。

（イ）P社に製造を委託した上で自らのブランドにより本件6商品販売している審査請求人は、平成28年4月1日から同月20日までの間、ディーラーを通じて配布したカタログ及び自社ウェブサイトに掲載したウェブページにおいて、その時点において諸元表に記載されていた当初審査値を用い、自動車公正競争規約の定めるところに従って、当該値は「（国土交通省審査値）」であると付記した上で本件表示を行った。

（ウ）しかしその後、P社が、平成28年4月19日に、国土交通省に対し、排出ガス・燃費試験に係る不正行為があった旨の報告を行ったため、機構において改めて確認試験を実施したところ、別表3のとおり全ての車種において確認試験の測定結果が諸元値の燃費値に達していないことが確認された。

そこで、同省自動車局長は、同年6月21日、P社に対し、確認試験の測定結果を踏まえ、諸元表に記載する燃費値を修正して届け出るように指示し、P社は、同日、別表4のとおり修正（以下、これらの値を「修正値」という。）を届け出、同省自動車局は、直ちにその旨をプレスリリースして周知した。

（エ）また、審査請求人は、平成28年4月20日、これらの軽自動車の販売を停止し、カタログ等における表示も停止した。

（オ）なお、当初審査値の測定について不正が存在したことをP社が審

査請求人に報告したのは平成28年4月18日であり、審査請求人は、このときに初めてこの事実を知ったものであり、それ以前に瑕疵の存在が公表されたことはない。

オ（ア）処分庁は、「Xは、本件6商品について、ディーラーを通じて配布したカタログ及び自社ウェブサイトに掲載したウェブページにおいて、商品の内容を表示しているところ、当該表示の内容を自ら決定している。」と認定している（本件課徴金納付命令書の別紙3項）が、上記のとおり「燃費値」の表示については、イ掲記の省エネ法80条1号イ等の法令によって国土交通省審査値を用いることが義務付けられると同時に、自動車公正競争規約によっても同様の規制がされていたものであって、この点の表示について審査請求人に選択の自由が存在したものと認められない。

（イ）また、処分庁は、本件表示において表示された本件6商品の燃費性能は国が定める試験方法に基づくものとはいえず、燃費性能として表示できる上限は、別表1及び別表2中の「実際」欄の「国土交通省確認試験結果（km/L）」欄及び別表1中の「実際」欄の「燃費基準達成状況」欄記載のとおりであったと主張する。

しかし、前述のとおり、自動車の燃費については、販売者が実際の性能を自ら又は他の私的な機関に依頼して測定したとしてもその結果を自由に表示できるものではなく、上記のとおり、省エネ法80条1号イ等の法令及び自動車公正競争規約のいずれにおいても、「国土交通省審査値」を用いることが義務付けられている。

また、平成28年4月1日から同月20日までの間において国土交通大臣が指定した諸元表に記載されていた値は当初審査値であって、その審査値に国が定める試験方法に基づかない瑕疵が存することが第三者にも明らかであるという事情も認められないのであるから、審査請求人には当時知り得ない同年6月21日に公表された修正値を記載すべきであったとする解釈は相当ではない。

ちなみに、審査庁は、当初審査値は国が定める試験方法によらないものであるから、これを用いたものは省エネ法80条1号イ等による義務を履行したものでも、自動車公正競争規約に沿った表示でもないとして解しているようである。しかし、そもそも国土交通大臣から指定された諸元表に、国が定める試験方法によらない燃費値が記載されて

いることなど審査請求人のような第三者には知り得ないものであって、省エネ法80条1号イ等の法令及び自動車公正競争規約において燃費値として記載すべきとされているのは、現に諸元表に記載されている値に他ならないと解すべきである。この点については、国土交通省においても、当該義務によりカタログに表示すべき値はその時点で有効な諸元表の値であると解している（国土交通省に対する平成30年8月30日付け照会についての同年9月12日付け回答）。

なお、国土交通省は、自動車の燃費性能に関する評価を実施し、その結果を公表することにより、自動車の燃費性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、もって一般消費者の選択を通じ燃費性能の高い自動車の普及を促進することを目的として、「自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領」（平成16年国土交通省告示第61号）を定め、国土交通大臣が、評価が行われている自動車（特定改造自動車を除く。）について、自動車の種別ごとに、「車名及び型式」、「原動機の型式及び総排気量」などとともに、「エネルギー消費効率（10・15モード燃費値、JC08モード燃費値）」、「平成22年度基準エネルギー消費効率、平成27年度基準エネルギー消費効率及び平成32年度基準エネルギー消費効率」を、インターネット等により公表することとしている（5条）が、同省ウェブページにおける当該公表においても、少なくとも平成28年5月末日までは、本件6商品については当初審査値を用いた燃費値等が公表されていたものである。

カ 以上によれば、本件表示は、上記イのとおり省エネ法80条1号イ等による義務の履行として行われたものであり、また、その表示の内容は自動車公正競争規約にも沿っているものと認められる。当初審査値の測定に瑕疵があり、後日改めて当初測定値よりも低い値が諸元表に燃費値として記載されることになったとしても、本件表示の時点において適法な行為であったものを、遡って本件表示自体が法令に違反したものであったとか、自動車公正競争規約にのっとっていなかったものと評価することは相当でない。

ところで、景品表示法5条1号は、「商品又は役務の品質、規格その他の内容について、一般消費者に対し、実際のものよりも著しく優良であると示し、又は事実と相違して当該事業者と同種若しくは類似の商品

若しくは役務を供給している他の事業者に係るものよりも著しく優良であると示す表示であつて、」とした上、「不当に顧客を誘引し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれがあると認められるもの」と規定している。

この点について、上記の前者の要件を満たすときには、通常は、後者の要件が満たされることが多いといえることができるけれども、前者の要件が満たされれば当然に後者の要件を満たすという解釈は、後者の文言が設けられた趣旨をないがしろにするものであること、實際上、法令に義務付けられたとおりの内容を表示した場合であっても、客観的には実際の商品等よりも著しく優良であると示した結果となることは起こり得ることであり、その場合、法を遵守した者の行為を不当と評価することは相当でなく、特に現在の景品表示法においては、事業者が5条の規定に違反する行為（同条3号に該当する表示に係るものを除く。）を行った場合には、8条1項の規定により、同項各号のいずれかに該当することを知らず、かつ、知らないことにつき相当の注意を怠った者でないと認められるとき、又はその額が150万円未満であるときを除き、課徴金の納付を課されるという責任が発生するとされていることからしても、妥当なものとは解されない。

したがって、省エネ法80条1号イ等による義務の履行として行われた本件表示をもって審査請求人が景品表示法5条1号にいう不当に顧客を誘引したものと認めることは困難である。

もっとも、本件においては、この点については審査請求人も特に争っていないので、上記の点はひとまず措いて、本件表示が同号に違反する行為であるとした場合に、本件においては同法8条の主観的要件を具備しているか否かの検討を行うこととする。

(3) 審査請求人が「知らないことにつき相当の注意を怠った」とする処分庁の主張について

ア 課徴金納付命令は「当該事業者が当該課徴金対象行為をした期間を通じて当該課徴金対象行為に係る表示が次の各号のいずれかに該当することを知らず、かつ、知らないことにつき相当の注意を怠った者でないと認められるとき、又はその額が150万円未満であるときは、その納付を命ずることができない。」（景品表示法8条1項ただし書）とされていることから、課徴金納付命令を発するためには、「本件表示が実際のも

のよりも著しく優良であることを知らず、かつ、知らないことにつき相当の注意を怠った者でないと認められる」場合には当たらないとの要件を満たすことが必要であり、この点の立証責任は処分庁側にある。

そして、上記の事業者が「相当の注意を怠った者でないと認められる」か否かは、表示の対象となる商品又は役務の内容、表示の方法・内容、事業者の業態（メーカー、卸売業者、小売業者等）、商慣行、当該事業者が供給する商品又は役務の最終需要者の属性などから、個別具体的に判断されるべきであり、一般的には、取引先から提供される書類等で当該表示の根拠を確認するなど、表示をする際に必要とされる通常の商慣行にのっとった注意を行っていれば足りるものと解されている。

カタログに表示する値は、その時点で有効な諸元表の値を記載すべきことが法令上も自動車公正競争規約上も義務付けられており、現に本件表示はこれに従っているのであるから、特段の事由がない限り、これに従っていれば相当の注意を尽くしたものと評価すべきである。また、省エネ法80条1号イ等の法令や自動車公正競争規約において、燃料消費率の表示に使用できるデータとして「国土交通省審査値」を用いることとしている趣旨は、これが公的な機関によって認められた値であって、製造者又は販売者が自ら測定したものなどよりも、客観性・公平性の面で優れており、信頼し得るものであるという認識が前提となっているものというべきであるから、上記のように解することは、実質的にみても妥当である（ちなみに、処分庁においても、平成28年4月にP社から排ガス・燃費試験に係る不正行為の国土交通省への報告を受けて機構において実施され、公表された別表3のとおり確認試験の測定結果を前提として、本件課徴金納付命令を行っているものである。）。

イ そこで、上記のような前提に立って、本件において、当時の諸元表に記載された当初審査値を用いて本件表示を行うことは、商品の品質、規格その他の内容について、一般消費者に対して実際のものよりも著しく優良であると示すことになる、ということを知らないことが、審査請求人が相当の注意を怠ったためであると認められるような特段の事由があるかを検討することとする。

この点について、処分庁は、審査請求人のE部総括グループ主管のQが平成27年12月22日以降、①P社が現行車の認証時に採用した走行抵抗が中央値よりも20%程度も乖離した異常な下方値を用いていた

こと、②認証時に採用した走行抵抗を説明する資料として、指定速度以外にも多くのプロットが打たれた極めて不自然なプロット図（本件プロット図）を提示されていたこと、③審査請求人のポリシーに反する下方値選択の手法を用いていたこと等の事実を認識した時点において、認証時の走行抵抗について重大な疑義を持ってしかるべき状態が生じていたにもかかわらず、これに気付かずに、走行抵抗の基礎データの確認という必要な義務を履行しなかったことから、審査請求人は本件表示をした期間を通じて本件表示が景品表示法8条1項1号に該当することを知らないことにつき相当の注意を怠った者でないと認められないと判断して、本件課徴金納付命令を行ったものである。

ウ 本件6商品を含むP社の不正、本件プロット図がP社から審査請求人に提供されるに至った経緯、及び本件プロット図の作成についての詳細は、以下のとおりである。

(ア) P社における不正

本件6商品におけるP社の不正は、同社における一連の不正の一角を成すものであり、不正発覚の端緒となったものである。

P社においては、燃費試験における一連の不正行為を調査するため、平成28年4月25日、第三者による特別調査委員会（以下、単に「特別調査委員会」という。）が設置され、特別調査委員会は、P社、R社、T社について、関係資料の精査・検証、フォレンジック調査、これら各企業の役職員、元役職員へのヒアリング、社員アンケート、自動車コンサルタントによる分析調査を行い、同年8月1日、その結果を「燃費不正問題に関する調査報告書」（基準日同年7月31日、乙5。以下「本件調査報告書」という。）として公表した。

これによれば、次のような事実が認定されている。

a P社において行われていた不正行為は、次の4つの類型にわたっており、H₁及びJ₁には、これら4類型全ての不正が存在した。

i P社では、約25年の長期にわたり、法規に適合する方法で走行抵抗を測定せず、独自の測定方法である高速惰行法によって測定した走行抵抗を型式指定審査の際に機構に提出して使用することが続いていた（不正行為A）。

ii 型式指定審査の際に機構に提出する書類の1つである負荷設定記録に、①目標走行抵抗、あるいは転がり抵抗係数（ μr ）及び空

力抵抗係数 (μa) を逆算プログラムに入力し、逆算プログラムから計算される各指定速度の走行抵抗、平均惰行時間、惰行時間等を記載し、②「試験路における走行抵抗測定記録」欄に、実際とは異なる測定期日、測定場所、天候、大気圧、気温等を記載していた (不正行為B)。

iii 開発段階において測定した走行抵抗や机上計算した数値に補正した走行抵抗によらず、恣意的に改ざんした走行抵抗を用いてシャシダイナモメータに設定する負荷である目標走行抵抗を算出していた (不正行為C)。

iv 型式指定審査の際に使用する走行抵抗は、実走実験により測定した数値を用いなければならないにもかかわらず、実走実験を行わず、過去に測定した走行抵抗に、仕様の変更等に伴う走行抵抗の変化を机上計算した数値を加味し、これを型式指定審査の際の走行抵抗としていた (不正行為D)。

b H_1 及び J_1 に係る不正

H_1 (XブランドではF) 及び J_1 (XブランドではG) に関する不正は次のようなものであった。

i 14年型 H_1 における不正

P社は、14年型 H_1 (燃費訴求車、2WD) の型式指定審査の際提出した負荷設定記録に、転がり抵抗を「51.0」、空力抵抗を「0.03239 V^2 」と記載して届け出たが、そこでは平成25年1月31日及び同年2月1日にわざわざ高温のK国に赴いて現地のテストコースで行った試作車による実走実験のデータが用いられた。しかし、このときの実走実験では、実際は多数回の走行を行いながら、多くの測定データのうち、上方にばらつく測定データ群 (転がり抵抗が高くなることとなるデータ群) を除去し、下方にばらつく測定データ群を採用して二次曲線を引き、転がり抵抗係数 (μr) の0.0052を算出した。加えて、同月24日、N部の担当者が、2WDの転がり抵抗係数 (μr) を0.0055と誤り、これを前提とした回帰式を、2013年 (平成25年) 認証試験グループにメールで送信したため、認証試験グループは、この誤った転がり抵抗係数 (μr) をもとに、逆算プログラムを使用するなどして、「各類」の転がり抵抗及び

空力抵抗を算出し、負荷設定記録を作成して、機構に提出した。

また、T R I A Sによれば、型式指定審査の際に負荷設定記録に記載する測定データは、惰行法によって往路復路の両方向に3回測定し、最大値と最小値の比が1.1以下であることが前提とされているが、上記のK国のテストコースにおける測定においては、いずれの点も遵守されていなかった。

以上のとおり、14年型H₁（燃費訴求車、2WD）の型式指定審査の際にP社が提出した負荷設定記録は、惰行法によらず高速惰行法によって測定されただけでなく、往路復路の両方向に3回測定し、最大値と最小値の比が1.1以下であるという前提も満たさないものである上、上下に幅広くばらつくデータの中から低い数値の走行抵抗の算出に都合の良い下限データ群だけを抽出して走行抵抗を導き出すという極めて恣意的なデータの取捨選択が行われて算出されたものである（このほかに、部内における伝達の誤りもあったが、この点も是正されていない。）。

なお、14年型H₁（4WD）は、上記の燃費訴求車（2WD）とは走行抵抗が異なるため、法規上、実走実験を行って走行抵抗を測定する必要があったが、P社では、これを行わず、2WDの転がり抵抗係数（ μ_r ）に、2WDと4WDの差分を机上計算で算出してこれを加える方法で算出した。

ii 15年型H₁における不正

14年型H₁（2WD）の型式指定審査の際の走行抵抗は、高温のK国で測定したデータのうち、恣意的に下限にあるデータ群のみを採用して低い転がり抵抗係数（ μ_r ）を算出したものであったにもかかわらず、15年型H₁の各類別の走行抵抗を算出するについては、何らの根拠もなく、14年型H₁（2WD）の転がり抵抗係数（ μ_r ）を5%下げる結果となるように、データのちらばりの範囲内で二次曲線を下方に描き直し、その結果、燃費訴求車の転がり抵抗係数（ μ_r ）を0.00494として算出した。

iii 15年型J₁における不正

14年型J₁（4WD）の転がり抵抗係数（ μ_r ）は、高速惰行法による実走実験の測定データを用い、ばらつく測定データのうち最下限にある測定データに合わせて二次曲線を引くなどしてい

たものであったところ、15年型J₁（4WD）の走行抵抗は、上記の走行抵抗のデータの最下限で二次曲線を描き直した上、タイヤに改良が加えられることが決まっていたことから、タイヤの転がり抵抗が減少する分の転がり抵抗係数（ μ_r ）を机上計算によって加味して、更に引き下げて算定した。

また、15年型J₁（2WD）の転がり抵抗係数（ μ_r ）は、15年型H₁（2WD）の転がり抵抗係数（ μ_r ）から、15年型J₁（4WD）の15年型H₁（4WD）の転がり抵抗係数（ μ_r ）からの減少分0.0007を差し引いて算出するという、極めて技巧的な方法を使って算定した。

iv 16年型H₁における不正

16年型H₁は、15年型H₁と比べてタイヤに改良が加えられ、走行抵抗に影響が生じていることから、改めて走行抵抗を測定する必要があったにもかかわらず、実走実験による測定は行われず、既に恣意的に引き下げられていた15年型H₁（2WD）の転がり抵抗係数（ μ_r ）から、根拠もなく、恣意的に10%引き下げた転がり抵抗係数（ μ_r ）を算出したものである。

(イ) 本件プロット図がP社から審査請求人に提供されるに至った経緯

本件プロット図が審査請求人に提供された経緯は次のとおりである。

- a 「F」及び「G」は、審査請求人とP社が商品企画及び開発マネジメントの合弁事業を行うために設立したR社によって企画開発された商品であるところ、16年型の「H₁」、「H₂」及び15年型J₁までは、P社が実際の開発業務及び製造を担当し、審査請求人との間で製品供給契約を締結した上で、「H₁」及び「H₂」はXブランド車「F」として、「J₁」及び「J₂」はXブランド車「G」として継続的に審査請求人に供給されており、本件6商品もその一部である。

しかし、平成26年10月頃から企画が始まった「F」及び「G」の次期型車については、P社と審査請求人が協議した結果、審査請求人が開発を担当することが決定され、平成27年8月頃には、次期型車の開発に当たって基点となる当時の現行車である15年型H₁の燃費訴求車の走行抵抗値を含む性能に係る情報が、P社から審査請求人に対して提供された。

(甲7、甲8、甲13、乙10)

b 審査請求人においては、次期型車の燃費動力性能の検討及び目標性能の実現を担う現場責任者に、E部に所属する主管の地位にあったQが就き、平成27年8月18日から同年9月30日にかけて、審査請求人のテストコース及びシャシダイナモメータ上で走行実験が行われた（以下「X当初試験」という。）。

Qらは、その結果を分析したところ、当時の現行車15年型Fの燃費訴求車のカタログ値が「30.0 km/L」であるのに対し、X当初試験の結果は「約23 km/L」となるなどの差異があることが判明した。

（甲13、乙10）

c 審査請求人においては「F」及び「G」の詳細な設計技術を理解しておらず、走行実験においてその燃費性能を最大限に活かすことは難しかったことから、Qは、審査請求人において、燃費の目標性能を達成するために必要な改良及び燃費改善アイテム並びにそのコストに関する検討を開始するとともに、その前提として、上記のような差異の要因を正確に把握する必要があると考え、X当初試験で測定した走行抵抗値及び燃費値とP社が型式指定の認証実験の際に用いた走行抵抗値及びカタログ値との差異の要因に関する調査を開始した。

（甲13）

d 審査請求人及びP社は、平成27年12月22日、P社のL地にあるR社において打合せのための会議を開き、それぞれ走行抵抗値及びその測定条件（タイヤの仕様、ならし運転の距離、外気温等）に関する種々のデータを持ち寄り、両社のデータの比較検討を行ったが、その際、P社の担当者は、Qら審査請求人側の担当者に対し、認証時の走行試験では意図的に燃費に配慮した運転手法を採用していたこと、現行車の型式指定の認証試験において算出された走行抵抗値は、測定されたデータの平均値ではなく、下方寄りのデータを選択して算出した値であることなどを説明し、その結果、この会議では、15年型H₁の燃費訴求車の認証用の走行試験は、気候が温暖で走行抵抗が低く出るとされるK国のテストコースで行っていたのに対し、X当初試験は、M地の試験場で行われていたこと、15年型H₁の燃費訴求車の認証用の走行試験は、走行抵抗測定データのうち、走行抵抗が低くなる下方寄りのデータを抽出して算出していたのに対し、X当初試験

は、測定データの中央値を使っていたこと、15年型H₁の燃費訴求車の認証試験では、P社は、意図的に燃費に配慮した運転手法を採用していたのに対し、X当初試験は、「モード忠実」と呼ばれる運転をしていたことなど、試験条件等に差があることが明らかとなった。

そこで、これらの試験条件等の差分について、次の会議までに、P社において、燃費値への寄与度がどれくらいあり、これにより燃費値の乖離を説明できるのかを分析することとなったが、Qからは、P社の担当者に対して、下方寄りのデータではなく測定されたデータの平均値を用いて走行抵抗値を算出した結果及び当該平均値を用いて算出された走行抵抗値を用いた場合に想定される燃費値を提示するよう依頼があった。

(甲13、乙10)

e 次の会議は平成28年1月18日に開かれ、席上、P社は、同社N部YグループマネージャーのUらが作成した「15MY TK 燃費訴求車 JC08モード燃費解析結果 2016. 1. 18 N部」と題する資料を、プロジェクターに投影しながら、Qら審査請求人の担当者に説明した。この資料には、「15MY TK 燃費訴求車 JC08モード燃費解析まとめ」として、X当初試験とP社の認証用の走行試験について、燃費に影響を与える可能性のある「A0（転がり抵抗係数）」、「A2（空気抵抗係数）」、「試験時重量（kg）」、「コーストダウン場所（気温（℃）」など11の諸要素と「その他（不明分）」の各項目の数値を挙げて、それぞれの要素が燃費にどれだけ影響を与えたかの解析結果が示された。

また、この資料の中には、審査請求人に対して、下方寄りデータを抽出して算出した走行抵抗と仮に中央値で算出した場合の走行抵抗とX当初試験の走行抵抗の関係を分かりやすく説明するための資料として本件プロット図が添付された。

なお、この資料のデータは、同月20日付けで、P社のUから審査請求人のQにメールで送付された。

(甲10、乙10)

エ そこで、以上を前提として、審査請求人が、前記イ掲記の注意を怠ったために、本件表示が実際のものよりも著しく優良であることを示すことになることを知らないという結果を招来したか否かを検討する。

- (ア) a Qらの調査の目的は、次期型車開発当時の現行車の性能を正確に把握するため、15年型F（P社における15年型H₁）を対象としてX当初試験で測定した走行抵抗値及び燃費値とP社が型式指定の認証実験の際に用いた走行抵抗値及びカタログ値との差異の要因を調べることであり、平成28年1月18日の会議は、前回の平成27年12月22日の会議におけるP社側の説明を受けて、2つの走行試験の試験条件等の差分について燃費値への寄与度がどれくらいあるかを分析することを主たるテーマとしたものであり、その中には、QからP社の担当者に対して依頼があった、測定データの平均値を用いて走行抵抗値を算出した結果及び当該平均値を用いて算出された走行抵抗値を用いた場合に想定される燃費値を提示することも予定されていた。
- b 本件プロット図は、その際にP社側が資料としてプロジェクターで投影して説明した資料の1つである。

P社側の「H₁」及び「H₂」の燃費訴求車の開発の担当者であるUは、その作成の経緯について、「Xからの要求に対して、データの選択手法により生じる走行抵抗の違いを分かりやすく説明するために、当初は、平成26年3月18日の15年型H₁の燃費訴求車の開発時の技術検証会で用いたプロット図（別紙の(2)。以下「技術検証会プロット図」という。）を利用することを考えたが、マイクロソフト社製のソフトであるエクセルのファイル形式により保存されていたはずの技術検証会プロット図の元データが見つからなかったため、部下に指示して、14年型H₁のK国のテストコースでの高速惰行法による試験結果の生データを元に改めてエクセルで加工して走行抵抗のプロット図を作成したものである。」旨説明している。

しかし、14年型H₁（2WD）の型式指定審査の際の走行抵抗は、平成25年1月31日と同年2月1日の両日、K国のテストコースにおいて、実際は高速惰行法によって多数回の走行を行った多くの測定データのうち、上方にばらつく測定データ群（転がり抵抗が高くなることとなるデータ群）を除去し、下方にばらつく測定データ群を採用して二次曲線を引くなどし、TRIASにおいて定められている「惰行法によって往路復路の両方向に3回

測定すること」、「最大値と最小値の比が1.1以下であること」などの認証用データの測定に当たっての条件も無視して極めて恣意的に算定されたものであるが、15年型H₁の各類別の走行抵抗は、上記の14年型H₁(2WD)の転がり抵抗係数(μ_r)を5%下げた結果となるように、データのちらばりの範囲内で、上記のデータに何らの根拠もなく二次曲線を更に下方に描き直して数値を算出したものである。

しかも、本件プロット図(別紙の(1))と技術検証会プロット図(別紙の(2))を比較すると、横軸に車速が、縦軸に走行抵抗がとられ、15年型H₁の型式認証の際の走行抵抗値を示す二次曲線が赤色で描かれている点、横並びのプロットが打たれている点、低速域においては、走行抵抗がゼロの点にもプロットが打たれている点は共通しているが、他方で、本件プロット図には、上記赤色の二次曲線の相当下方まで技術検証会プロット図よりも多くのプロットが打たれており、その他の領域におけるプロットの位置を比較しても、2つのプロット図は走行抵抗に関する同一のデータを同じように反映して作成されたものとは認められない。

(イ) 処分庁は、①P社が現行車の認証時に採用した走行抵抗が中央値よりも20%程度も乖離した異常な下方値を用いていたこと、②認証時に採用した走行抵抗を説明する資料として、指定速度以外にも多くのプロットが打たれた極めて不自然なプロット図(本件プロット図)を提示されていたこと、③審査請求人のポリシーに反する下方値選択の手法を用いていたこと等の事実を認識した時点において、認証時の走行抵抗について重大な疑義を持ってしかるべき状態が生じていたと主張する。

(ウ) しかし、審査請求人が優良誤認表示であることを知らなかったことについて相当の注意を怠ったかを判断するに当たり、次期型車の燃費動力性能の検討等を担う現場責任者であるQをその具体的な主体と捉えて判断することが相当か否かの点はひとまず措いても、上記(イ)の①ないし③等の事実を認識した時点において、Qが認証時の走行抵抗について重大な疑義を持ってしかるべき状態が生じていたとは認め難い。

その理由は、以下のとおりである。

本件プロット図はデータ選択方法の状況を明らかにするために多数回にわたる走行について示したものと見られるところ、走行抵抗値の測定

データは、試験条件によって大きなばらつきがあることは避けられず、現に本件プロット図に記録されている走行抵抗をみても、同じ車速における測定結果（走行抵抗）でもその値は相当大きな幅でばらついており、認証時の抵抗値は中央値を採ったものよりは下方寄りではあるものの、さらにその二次曲線の下方にも、多くの測定結果が存在するようにプロットが記載されており、処分庁が主張するように、認証時の抵抗値が下方にある外乱が要因であると認められる異常値ばかりを採ったと認識できるように記載されていない（これらのことは、技術検証会プロット図と比較すれば明らかである。）。また、測定が多数回にわたる場合、気温や風の状況などによって試験条件が変化することも考慮すれば、Qら審査請求人側の担当者が、多くの測定データがある中でP社が認証用のデータとしてTRIASの定める往復3回のデータとしては下方寄りのデータを採用したものと理解したとしても不合理とはいえない。

また、Uは、走行抵抗が飛び飛びで横並びとなったり、走行抵抗がゼロの点にプロットが打たれることとなっているのは、0.1 km/hまでのデータを元にエクセルで簡易に作成したために起こった現象であると説明しており、このようなプロット図となることは、測定方法として高速惰行法によったことによる特有の結果とは認められない。実際、審査請求人において惰行法による測定を行う場合にも、実際の走行抵抗値の測定においては、指定速度+5 km/hから-5 km/hまでの惰行時間そのものを測定するのではなく、95 km/hから惰行を行い、0.1秒ごとの車速の変化を測定した上で、当該車速の変化を指定速度ごとの惰行時間に換算して走行抵抗値を計算するという方法を行っていたものであり、その場合、測定した0.1秒ごとの車速変化のデータ、あるいは測定した0.1秒ごとのデータをまとめて1秒ごと等の時間単位での車速の変化として表したデータに基づき換算された走行抵抗値を1つのプロットとして、車速に応じた走行抵抗値を表すことができることは、Qらにおいて熟知していたものであるから、同人らが本件プロット図に違和感を抱かなかったことに不合理、不自然な点は認められない。

さらに、P社が下方値を選択したことについても、TRIASには「惰行法によって往路復路の両方向に3回測定すること」、「最大値と

最小値の比が1.1以下であること」という制限はあるものの、測定のための走行試験の回数については特に制限は設けられていないのであるから、P社側の担当者から複数回行った走行のうちの方下の数値を選択することは規定違反には当たらないとの説明を受けたQが、そのような選択の仕方は審査請求人の方針と異なるとは認識しながらも、特に疑義を抱かなかつたことに不合理な点は認められない。

そして、QらはP社の担当者とともに、想定される各要因の燃費値への寄与度を仮説として立てた上で、平成28年2月19日及び同月20日に、両社合同でシャシダイナモメータ上での走行試験を実施し、型式指定の認証試験に用いた走行抵抗値を用いてP社の運転手が運転した場合の燃費値を測定したところ、意図的に燃費に配慮した運転手法を採用したときには現行車の燃費値(30km/L)が再現できることが判明したことから、審査請求人が測定した燃費値とカタログ値の乖離については、走行抵抗値を算出するためのデータの選択方法の違い、運転手法の差などで説明できることが分かったとの結論が得られたとして、この点についての調査を終了させたものであるが、この点も、次期型車開発当時の現行車の性能を正確に把握するため、15年型Fを対象としてX当初試験で測定した走行抵抗値及び燃費値とP社が型式指定の認証試験の際に用いた走行抵抗値及びカタログ値との差異の要因を調べるという当初の目的に照らせば自然な判断であり、特に不合理な点は見出せない。

ちなみに、「当社製車両の燃費試験における不正行為について」の公表に至る経緯等に関する報告の件」と題する書面(乙16)の「補足説明」中には、「走行抵抗により燃費値が7.7%乖離すると、走行抵抗値では30%程度の差があると見込まれ、車両に問題がないことの確認をした上で、専門家であれば試験バラツキの範囲を超えた異常な値であると気付くレベルである。」との記述があり、これを記載したP社Z部副本部長のVは「私は、N部の元部長から、走行抵抗の差の25%程度が燃費値に影響すると聞いていたので、燃費値が7.7%乖離するとその4倍の30%程度の走行抵抗の差が生じると考えられる。また、燃費偽装問題が発覚後に軽自動車について惰行法による試験の測定結果がどの程度バラつくのかの試験データも収集していたところ、そのバラツキのレベルとして、測定した一連のデータの中で走行抵抗が最良となる

往路及び復路の1. 1倍以内の3点の平均値と中央付近の往路及び復路の1. 1倍以内の3点の平均値との差は、5から6%程度となるとの情報をZ部の部門長補佐から得ていた。これらの情報からして、中央値と下方寄りのデータを抽出した場合の走行抵抗の差が30%程度も生じるということは、試験のバラツキの範囲を超えた異常な値であると考えた。」旨述べている（乙15）。

しかし、V自身は、平成27年12月にZ部の副本部長に就いたものであって燃費についての専門家ではなく、平成28年1月18日の会議には、自らも出席していたが部下の説明や資料に疑問を呈したことはなく、上記判断の根拠も、その後に他の者から教えられたことを当てはめたというにとどまるものである上、上記の判断には、試験走行時の運転方法、タイヤの銘柄、慣らし距離など燃費値の算定に影響を及ぼす他の要因についての異同とその寄与の程度は考慮されていない。上記の記述及びVの供述は、前記判断を左右するものとはいえない。

したがって、審査請求人が、上記（イ）の①ないし③の事実を認識したことをもって、当初審査値に疑問を抱くべきであったというような特段の事情と認めることはできない。

(エ) また、本件においては、仮に上記のいずれかを契機としてP社に対して走行抵抗の基礎データの確認を求めたとしても、その結果として、平成28年4月20日（本件表示の行われた最終日）までに、当時諸元表に記載されていた本件6商品の燃費（当初審査値）の測定に不正が存在し、その結果、本件表示がこれらの商品を実際のものよりも著しく優良であると示すこととなるということを知り得たと認めることも困難である。

なぜなら、審査請求人に対して同年1月18日に示されたデータは、本件6商品とは異なる15年型H₁のデータであり、しかも、このデータは、実走試験に基づくものではなく、前記のとおり、実際は高速惰行法によって多数回の走行を行った多くの測定データのうち、上方にばらつく測定データ群を除去するなど極めて恣意的に作成された14年型H₁（2WD）の型式指定審査の際の走行抵抗を、何らの根拠もなく更に二次曲線を下方に描き直して数値を算出した恣意的なものであって、その作成過程には、TRIASの定める惰行法によっていないというだけでなく、前記ウ（ア）に記載したとおり、何段階にもわたって、データ

の改ざんなど様々な不正行為が存在するものであり、これを熟知していたUらP社の担当者らが、そのような15年型H₁の基礎データを製造委託元の審査請求人から求められたからといって、それを容易に開示するものとは考え難い。実際、P社自身の調査によっても不正の概要が明らかになるまでには相当日時を要しており、また、国土交通省においても、同年4月19日にP社から不正を行っていた旨の報告があった後、本件6商品の燃費値が改めて確認されたのは同年6月21日であったこと（この間、国土交通省においても、少なくとも同年5月末日までは、自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領に基づき、同省ウェブページにおいて、当初審査値を使用して本件6商品の燃費値を公表している。）、本件6商品の当初審査値に存在した不正の態様は、前記ウ（ア）記載のとおり型式によって異なっており、仮に15年型H₁の基礎データが判明したからといって、直ちに本件6商品の実際の性能が判明したものとは考え難いことなどを考えれば、審査請求人が同年1月18日に示された本件プロット図等に疑問を抱き、P社に対して走行抵抗の基礎データの確認を求めたとしても、同年4月20日までに、当時諸元表に記載されていた本件6商品の燃費（当初審査値）の測定に不正が存在し、その結果、本件表示がこれらの商品を実際のものよりも著しく優良であると示すこととなると知り得たものとは認め難い。

なお、P社において行われていた高速惰行法は、TRIASに違反した不正なものであることは前述のとおりであるが、この高速惰行法による測定結果とTRIASの定める惰行法による測定結果の差異については、平成12年頃P社の性能総括グループのグループ長となった者が、就任後に部内でそれぞれの方法で測定を行い、その差を検証する実験を行っており、これによれば、2つの走行抵抗測定方法による走行抵抗値の差は5%以内にとどまり、結果における差は小さいと評価されたことがあるとの報告があり（本件調査報告書69頁）、これと異なって、P社が行っていた高速惰行法によると走行抵抗値が惰行法による測定を行った場合より著しく低い結果になるということを認めるに足る資料はない。そうであるとすれば、P社が行っていた多くの不正行為のうち、審査請求人において測定方法がTRIASに違反した高速惰行法によっているという不正を知り得たとしても、それだけでは、直ちに15年型F（P社における15年型H₁）について当初審査値が実際と著しく乖離

していると認識することは困難であったというべきである。

(オ) 以上のとおり、いずれにしても、審査請求人が処分庁において主張するように前記イ掲記の注意を怠ったために本件表示が実際のものよりも著しく優良であることを知らなかったものであると認めることは困難である。

3 よって、本件課徴金納付命令は取り消されるべきであるから、結論記載のとおり答申する。

行政不服審査会 第1部会

委	員	市	村	陽	典
委	員	小	幡	純	子
委	員	中	山	ひ	とみ

(別表1【カタログ】)

番号	商品				表示期間	表示内容		実際		
	発売年月	類別	グレード	駆動方式		燃料消費率 JCO8 モード (国土交通 省審査値) (km/L)	燃費基準 達成状況	国土交通省 確認試験 結果 (km/L)	燃費基準 達成状況	
1	F	平成 27年 10月	a	g	二輪 駆動	遅くとも 平成28年 4月1日 から同月 20日まで	30.4	平成32年度 燃費基準 +20% 達成車	26.1	平成32年度 燃費基準 達成車
2	G	平成 27年 4月	b	h	二輪 駆動		26.2	平成32年度 燃費基準 +10% 達成車	22.3	平成27年度 燃費基準 +5% 達成車
3	G	平成 27年 4月	c	i	四輪 駆動		22.6	平成27年度 燃費基準 +10% 達成車	20.5	平成27年度 燃費基準 達成車
4	G	平成 27年 12月	d	j	二輪 駆動		26.2	平成32年度 燃費基準 達成車 平成32年度 燃費基準 +10% 達成車 (注)	22.3	平成27年度 燃費基準 +5% 達成車
5	G	平成 27年 12月	e	k	二輪 駆動		26.2	平成32年度 燃費基準 達成車 平成32年度 燃費基準 +10% 達成車 (注)	22.3	平成27年度 燃費基準 +5% 達成車
6	G	平成 27年 12月	f	j	四輪 駆動		24.6	平成32年度 燃費基準 達成車 平成32年度 燃費基準 +10% 達成車 (注)	21.1	平成27年度 燃費基準 達成車

(注) 上段の表示内容又は下段の表示内容のいずれかが該当する。

(甲第1号証別表1)

(別表2【ウェブページ】)

番号	商品				表示 期間	表示内容		実際		
	発売 年月	類別	グレード	駆動 方式		燃料消費率 J C O 8 モード (国土交通 省審査値) (km/L)	燃費基準 達成状況	国土交通省 確認試験 結果 (km/L)	燃費基準 達成状況	
1	F	平成 27年 10月	a	g	遅くとも 平成28年 4月1日 から同月 20日まで	30.4		26.1		
2	G	平成 27年 4月	b	h		二輪 駆動	26.2		22.3	
3	G	平成 27年 4月	c	i		四輪 駆動	22.6		20.5	
4	G	平成 27年 12月	d	j		二輪 駆動	26.2		22.3	
5	G	平成 27年 12月	e	k		二輪 駆動	26.2		22.3	
6	G	平成 27年 12月	f	j		四輪 駆動	24.6		21.1	

(甲第1号証別表2)

(別表 3)

P社軽4車種確認試験結果

H1 F	P社 m	生産終了モデル						現行生産モデル				
	識別 ()はカスタム	0001	0002	0006	0007	(0010)	1001	1501	1502	1504	1508	1510
			0003		0008		1002		1503	(1507)	1509	(1512)
			(0004)		(0009)		(1003)		(1505)		(1511)	
			(0005)				(1004)		(1506)			
	X n											
	識別 ()はカスタム	0001	0002	(0007)	0008	(0012)	1001	1501	1502	(1506)	1507	(1511)
		(0005)	0003		0009		1002		1503		1508	
			(0004)		(0010)		(1003)		(1504)		(1509)	
			(0006)		(0011)		(1004)		(1505)		(1510)	
測定結果												
諸元表の燃費値	25.8	29.2	23.4	26.0	22.6	30.0	26.0	30.4	26.2	26.6	25.0	
測定結果	23.4	27.1	21.6	22.8	21.2	26.5	23.9	26.1	23.9	22.4	22.1	

J1 G	P社 p	生産終了モデル					現行生産モデル				
	識別 ()はカスタム	0001	0004	0005	0006	(0008)	0101	(0104)	0105	0106	(0108)
		0002			(0007)		0102	(0110)		(0107)	(0112)
		(0003)					(0103)			0111	
							0109				
	X a										
	識別 ()はカスタム	0001	0006	0007	0008	(0012)	0101	(0106)	0107	0108	(0112)
		0002			(0009)		0102			(0109)	
		(0003)			(0010)		(0103)			(0110)	
		(0004)			(0011)		(0104)			(0111)	
(0005)						(0105)			0115		
						0113			(0116)		
					(0114)						
測定結果											
諸元表の燃費値	26.0	22.2	25.4	24.6	20.8	26.2	24.0	25.6	24.6	22.6	
測定結果	22.3	20.8	21.4	20.7	18.4	22.3	22.3	22.1	20.9	20.5	

(「不正行為のあった軽自動車4車種に係る諸元表燃費値の修正について」(国土交通省自動車局長作成、国自審第494号、国自環第58号平成28年6月21日)別紙)

P社 軽自動車4車種 確認試験結果

P社 H1・XF

仕様	生産終了モデル						現行生産モデル				
	アイドリングストップ		○		○		○		○	○	○
ターボ			○		○				○		○
駆動方式	2WD	2WD	2WD	4WD	4WD	2WD	2WD	2WD	2WD	4WD	4WD
不正のあった 諸元表の燃費値 (単位:km/L)	25.8	29.2	23.4	26.0	22.6	30.0	26.0	30.4	26.2	26.6	25.0
確認試験の実測値 (単位:km/L)	23.4	27.1	21.6	22.8	21.2	26.5	23.9	26.1	23.9	22.4	22.1
											
P社より再申告のあった 諸元表の燃費値 (単位:km/L)	23.2	26.8	21.4	22.6	21.0	26.2	23.6	25.8	23.6	22.2	21.8
乖離率	10.1	8.2	8.5	13.1	7.1	12.7	9.2	15.1	9.9	16.5	12.8

※排出ガス値については、全ての試験で排出量が諸元値を下回っていたため変更無し

P社 J1・XG

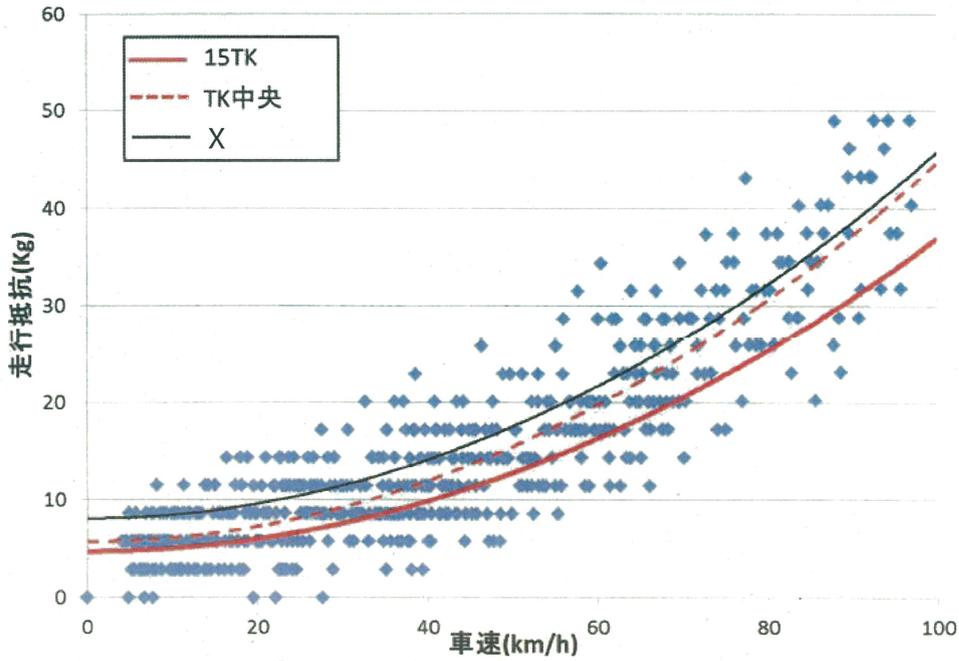
仕様	生産終了モデル					現行生産モデル				
	アイドリングストップ	○		○	○		○	○	○	○
ターボ		○			○		○			○
駆動方式	2WD	2WD	4WD	4WD	4WD	2WD	2WD	4WD	4WD	4WD
不正のあった 諸元表の燃費値 (単位:km/L)	26.0	22.2	25.4	24.6	20.8	26.2	24.0	25.6	24.6	22.6
確認試験の実測値 (単位:km/L)	22.3	20.8	21.4	20.7	18.4	22.3	22.3	22.1	20.9	20.5
										
P社より再申告のあった 諸元表の燃費値 (単位:km/L)	22.0	20.6	21.2	20.4	18.2	22.0	22.0	21.8	20.6	20.2
乖離率	15.4	7.2	16.5	17.1	12.5	16.0	8.3	14.8	16.3	10.6

※排出ガス値については、全ての試験で排出量が諸元値を下回っていたため変更無し

(注) 上記2表は、「不正行為のあった軽自動車4車種に係る諸元表燃費値の修正届出について」(平成28年6月21日付け国土交通省自動車局プレスリリース)別紙から引用し、当審査会において赤枠を追記

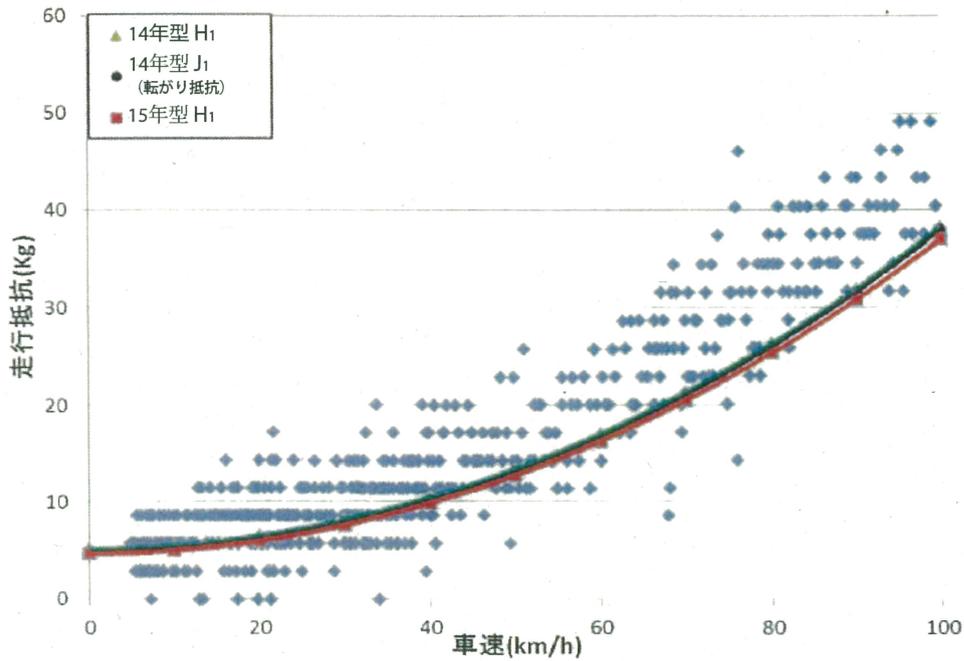
プロット図

(1) 本件プロット図



(注) 本図は、甲第13号証添付資料1「15MY TK コーストダウン試験結果(K国 BS テストコース)」から引用

(2) 技術検証会プロット図



(注) 本図は、乙第5号証140頁から引用