

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：令和2年10月1日（令和2年（行情）諮問第497号）

答申日：令和2年12月7日（令和2年度（行情）答申第394号）

事件名：OEMで生産された自動車についてリコールの経費を負担する者が分かる文書等の不開示決定（不存在）に関する件

答 申 書

第1 審査会の結論

別紙に掲げる文書1ないし文書5（以下、併せて「本件対象文書」という。）につき、これを保有していないとして不開示とした決定は、妥当である。

第2 審査請求人の主張の要旨

1 審査請求の趣旨

行政機関の保有する情報の公開に関する法律（以下「法」という。）3条の規定に基づく開示請求に対し、令和2年4月20日付け国自審第115号により国土交通大臣（以下「国土交通大臣」、「処分庁」又は「諮問庁」という。）が行った不開示決定（以下「原処分」という。）について、取消しを求める。

2 審査請求の理由

審査請求人の主張する審査請求の理由は、審査請求書及び意見書の記載によると、以下のとおりである。

（1）審査請求書

ア 文書1について

OEMで生産された車両についてリコール経費の負担について供給元の製造メーカーかそれとも供給先の販売メーカーかについて情報公開したものです。この負担について原則的な取り決めがない場合には、OEMにより生産された車両に対するリコール事業は成り立たないこととなります。情報公開願います。

イ 文書2について

OEMで生産された車両について、リコールは製造メーカーが行なうのか、販売メーカーが行なうのかの原則について情報公開を願っているものです。ア同様、取り決めがない場合にはOEMにより生産された車両に対するリコール・リコール事業は成り立たないこととなります。情報公開願います。

ウ 文書3について

製造メーカーが行なうべき完成検査を適切に行っていなかったこと

に対するリコール事業です。いろいろなリコールが自動車メーカーから届け出られていますが、今回の不適性検査に係るリコールは、はじめての案件です。新聞にも報道されています。当然国は説明を受けられていると思います。製造メーカーが言っていないなら当然国はリコールの特殊性（製造メーカーが適切な完成検査を行っていなかったこと。）から言って、〇〇円負担について聞いているはずで、〇〇円は特定会社Aにおいてリコール関係経費です。この〇〇円についての国の解釈もあろうと思います。自動車メーカーが起こした不祥事ではありますが、その後の対応について、リコール以外で何をしても「自由」ではないと思います。メーカーがリコールを行った後、〇〇円もの負担を行った事例は聞いたことがありません。情報公開願います。

エ 文書4について

ウ同様、国は特定会社Aに確認されています。情報公開願います。

オ 文書5について

OEMで生産された車両についてのリコールの原則をおききしているものです。改善措置が正しく無償で行なわれるのがリコールです。その改善措置を行なう者をお聞きしています。また、改善措置がなぜ指定整備工場のみですか。国としての考え方があろうかと思えます。基本方針とか、約款的なものがあれば情報公開願います。

※近年はOEMで生産・販売される車両が増加しています。このOEM生産にかかるもののうち、リコール部門について情報公開を願っているものです。

※供給元製造メーカー、供給先販売事業者の「供給元」、「供給先」の使い方が世間とは逆かも知れません。その時には、「供給元」と「供給先」は逆に読み替えて下さい。

(2) 意見書

ア 総論について

本件諮問の理由説明書（下記第3。以下同じ。）の3 今回のリコールの概要についての「改めて検査を実施するために届出を行った事案であり・・・」とあります。この「検査」は完成検査でなければなりません。当然適切な完成検査である必要があります。しかしながら、リコール届では「指定整備工場において点検および自動車検査員による確認」とされており、リコールで完成検査は行っていません。今回のリコールにおいては、そもそもリコールの原因である不適切な完成検査に対する措置としてそもそも不適切です。3 今回のリコールの概要についての最後の「他のリコールの届出と何ら変わるところはない」との主張は全くの的はずれである。リコールの

原因となった完成検査の対策にはなっていません。

原則製造メーカーによる再度の完成検査を行うべきであり当然法規的にもそうなっていると思っています。

イ 各論について

(ア) OEMによるリコール経緯の負担について

リコール届は製造メーカーが届出る規定があります（理由説明書 4 リコール届出について「自動車製作者等が国土交通省に届出を行う」とあります）。当然リコール経費についても規定はあると思います。

製造者が行うリコールと、販売者が行うリコールが異なるような事があってはならないと思います。

販売事業者は、製造者でないためリコール届には直接関係ないようです。

特定会社Aリコール特定届出番号で例えば、OEMで生産され、特定会社Aが届出た特定車種に関して、国は特定会社Bと一切協議は行っていないとのことです。特定車種に関しても全て特定会社Aが対応しているようです。

リコール経費について、製造メーカーが対応すべきものと思われるます。

自動車行政におけるOEMによるリコール経費の負担について、行政基準、ルールはあると思います。情報公開願います。

(イ) OEMによる車両について、リコールの実施者について

原則車両の製造者と思われるます。誰がリコールを実施するのか。今日の日本の車両生産について、製造メーカーの資本関係、系列化等において、複雑となっています。

自動車行政を行ううえで、OEMのリコール経費をどうするかルールは必要です。

経費の持ち方はいろいろな場合があると思いますが原則ルール、行政規範はあるはずで、OEMの歴史は長いです。情報公開願います。

(ウ) 特定会社Aの〇〇円負担について

報道された「〇〇円」について、国が一切知らないはずはありません。特定会社Cは「△△円」です。

法規を超えたとされる今回の不適切な完成検査に対する対応について、特定会社Aの「〇〇円負担」も前例のない対応です。

無償で不適切な箇所の改善がリコールです。これに特定会社Aは「〇〇円」をユーザーに対して負担する。前代未聞の対応です。

これに対して国が一切聞き取りをしていない事は考えられません。

情報開示を願います。

(エ) リコール経費

(ウ)と同様です。国はメーカーより聞かれているはずですが。情報開示願います。

自動車メーカーがリコールの改善措置を行う時に、ユーザーに対して現金を支払う(負担する)ことは前代未聞のことです。異常なことです。前例となる事案です。

国は自動車行政の一環として特定会社Aより聞き取られていると思います。情報公開願います。

(オ) リコールの実施者について

今回のリコール特定届出番号の特定車種のリコールについて特定会社B系列の指定整備工場以外ではリコールで対応してもらえません。

特定車種の生産メーカーである特定会社Aの指定整備工場ではリコールの改善措置を行ってもらえません。

指定整備工場に対する行政指導を国は行われています。

行政としてリコールの改善措置を誰が行えるのか。又は行えないのか。

リコール届を出した製造メーカーの系列指定整備工場がリコールの改善措置を拒否出来る根拠について情報開示を願いたい。

ウ まとめ

自動車のOEM約款的なものがあれば情報開示願いたい。

OEMが全て製造メーカーと販売メーカーとの契約が全てです、ではユーザーとしては不安です。契約書は第三者(ユーザー)には見えません。ぜひOEMの標準的なものについて情報開示願います。

第3 諮問庁の説明の要旨

1 本件審査請求について

本件開示請求は、令和2年3月17日付けで、法3条に基づき、処分庁に対し、別紙記載の文書(本件対象文書)の開示を求めてなされた。

これを受け、処分庁は、同年4月20日付け国自審第115号により、本件対象文書はいずれも作成、取得をしておらず不存在であるとする不開示決定(原処分)をした。

同年7月20日付けで、審査請求人は、原処分の取消しを求め本件審査請求を提起した。

2 審査請求人の主張について

上記第2の2のとおり。

3 型式指定制度における完成検査の概要

道路運送車両法(昭和26年法律第185号。以下「車両法」とい

う。)に基づき、自動車は、その構造及び装置等が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号。以下「保安基準」という。)に適合するものでなければ、運行の用に供してはならず(車両法40条、41条等)、登録を受けていない自動車を運行の用に供しようとするときは、現車を提示して国土交通大臣の行う新規検査を受け保安基準に適合することの確認を受けなければならない(車両法59条1項等)。

自動車は、通常、均一な構造、装置及び性能を有するものとして大量生産される。自動車が保安基準に適合することの確認については、上記のとおり現車の提示を受けて個別に行う新規検査においてなされることが原則であるが、大量生産車にあつては、生産・流通過程に入る前に国土交通大臣がその型式について保安基準に適合するかどうかを事前に審査し、生産過程においては個々の車両が上記国土交通大臣の審査を受けた型式と差異なく製作され、かつ、保安基準に適合することを自動車メーカー自らが検査することとするのが合理的である。このことを踏まえ、車両法において設けられているのが自動車型式指定制度である。

この制度では、自動車メーカーからの申請に基づき、国土交通大臣が、自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ、当該自動車が均一性を有するものであるかどうかの判定を行った上でその型式について指定を行う(車両法75条1項、3項)。そして、型式指定を受けた自動車メーカーは、その製作した自動車について、保安基準に適合しているかどうかを自ら一台毎に検査し、適合すると認める場合は完成検査終了証を発行することとされており(同条4項)、新規検査時においてこの完成検査終了証の提出をもって現車の提示に代えること、すなわち現車の提示を省略することができることとされている(車両法59条4項において準用する車両法7条3項2号)。

型式指定の手続、完成検査の基準等の細目については、車両法76条の規定に基づき、自動車型式指定規則(昭和26年運輸省令第85号。以下「規則」という。)で定められている。例えば完成検査の基準は規則7条に定めがあり、完成検査は「指定を受けた型式としての構造、装置及び性能を有すること」、「道路運送車両の保安基準の規定に適合すること」及び「車両法29条2項又は車両法30条の届出をした車台番号及び原動機の型式が明確に打刻されていること」を確認すべきものである旨規定されている。

これらのことから、型式指定自動車について行う完成検査は、新たに登録を受けて運行の用に供しようとする自動車について保安基準に適合することの確認のため国土交通大臣が行う新規検査に代替するものなのであつて、そうである以上、自動車の安全性の確保及び環境の保全のため、自動車メーカーはこれを確実に実施する必要がある。更に言えば、完成検査は、

使用過程における自動車ユーザーによる点検・整備の確実な履行と相まって、使用開始から初回の継続検査（いわゆる「車検」）時までの間、自動車の保安基準適合性を維持する上で基礎となるものとしても重要なものである。

自動車メーカー各社が実施している完成検査においては、一定数の保安基準に適合しない車両が検出されており、新たに運行の用に供する全ての自動車の保安基準適合性を確保する上で、その実施は必要不可欠である。また、保安基準に適合しない車両の検出をきっかけとしてリコールに至る事例も確認されており、完成検査は既販車の安全性確保にも重要な役割を果たしている。

4 リコールの届出について

リコールの届出に関する制度は、車両法63条の3の規定に基づく「リコールの届出等に関する取扱要領について」（平成6年12月1日付け自審第1530号。以下「取扱要領」という。）第2章に規定されている。

(1) リコールの届出について

自動車製作者等（自動車の製作を業とする者又は外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者から当該自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を輸入することを業とするもの）は、その製作し、又は輸入した同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合において、当該自動車について、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため又は保安基準に適合させるために必要な改善措置を講じようとするときは、あらかじめ、国土交通省に届出を行うものとするとしている。

(2) リコールの周知について

国土交通省は、リコールの届出を受理したのち、改善の実施の促進を図るため、リコール届出一覧表及び改善箇所説明図をホームページにおいて公表している。

(3) 今回のリコールの概要について

審査請求人の主張する「今回の不適性検査に係るリコール」は、特定会社Aによる特定年月日届出のリコール（特定届出番号）をいうものと解される。これは、自動車メーカーがあらかじめ指定した完成検査員以外の者、又は完成検査員として自動車メーカーが指定した者であっても社内規程で定めた教育訓練若しくは試験を適切に経ていない者が、型式指定を受けた自動車の完成検査を実施していたことから、改めて検査を実施するために、あらかじめ、国土交通省に届出を行った事案であり、他のリコールの届出と何ら変わるところはない。

5 原処分に対する諮問庁の考え方について

文書1は、OEMで生産された車両についてのリコール経費の負担をいずれの事業者が負担するかが分かる文書と解される。本件においてOEMとは、他社ブランドの製品を製造することである。OEMにおいてリコールの経費をいずれの事業者が負担するかは各事業者に委ねられており、法令も規定がなく、国土交通省においても判断・情報収集する立場にない。したがって、作成・取得をしておらず、不存在である。

文書2は、OEMで生産された車両の改善措置を実施するのはいずれの業者かが分かる文書であるところ、車両法63条の2第1項は「国土交通大臣は、前条1項の場合において、その構造、装置又は性能が保安基準に適合していないおそれがあると認める同一の型式の一定の範囲の自動車（検査対象外軽自動車を含む。以下この項及び次項並びに次条1項から3項までにおいて同じ。）について、その原因が設計又は製作の過程にあると認めるときは、当該自動車（自動車を輸入することを業とする者以外の者が輸入した自動車その他国土交通省令で定める自動車を除く。以下「基準不適合自動車」という。）を製作し、又は輸入した自動車製作者等に対し、当該基準不適合自動車を保安基準に適合させるために必要な改善措置を講ずべきことを勧告することができる。」と規定し、同法63条の3第1項柱書は「自動車製作者等は、その製作し、又は輸入した同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合において、当該自動車について、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため又は保安基準に適合させるために必要な改善措置を講じようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に次に掲げる事項を届け出なければならない。」と規定しており、「自動車製作者等」は「自動車の製作を業とする者又は外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者から当該自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を輸入することを業とするもの」をいう（同法57条の2第1項）。法令の条文については、不特定多数の者に販売することを目的として発行されている法令集などに記載されていることから、法2条2項1号に規定する「官報、白書、新聞、雑誌、書籍その他不特定多数の者に販売することを目的として発行されるもの」に該当し、行政文書にはあたらない。この他に、文書2に相当する文書は作成・取得をしておらず、不存在である。

文書3は、特定のリコールにおいて特定会社Aが自動車1台当たり〇〇円をユーザーに対し負担したことに関する文書と解される。そうした内容については、自動車メーカーの判断に委ねられており、法令にも規定がなく、国土交通省としても判断・情報収集する立場にないため、作

成・取得しておらず，不存在である。

文書４は，文書３にいう〇〇円がリコール経費に含まれるか否かが分かる文書と解されるところ，これについても文書３と同様国土交通省として判断・情報収集する立場にないため，作成・取得しておらず不存在である。

文書５は，文書２と同種の文書と解されるところ，文書２について述べたとおり，作成・取得をしておらず，不存在である。

念のため，処分庁において，倉庫，執務室，書架，机等の探索を行ったが，本件対象文書に該当する文書の存在は確認できなかった。

なお，本件開示請求及び審査請求と同種の開示請求及び審査請求は，本件の審査請求人から過去にもなされており，これにつき，令和元年９月４日（令和元年度（行情）答申第１７４号），同２年６月３０日（令和２年度（行情）答申第１１６号）に情報公開・個人情報保護審査会が答申している。

6 結論

以上から，本件対象文書につき，これを作成・取得しておらず不存在であるとして不開示とした原処分は妥当である。

第４ 調査審議の経過

当審査会は，本件諮問事件について，以下のとおり，調査審議を行った。

- ① 令和２年１０月１日 諮問の受理
- ② 同日 諮問庁から理由説明書を收受
- ③ 同年１１月９日 審査請求人から意見書及び資料を收受
- ④ 同月１１日 審議
- ⑤ 同年１２月３日 審議

第５ 審査会の判断の理由

1 本件開示請求について

本件開示請求は，別紙に掲げる文書１ないし文書５（本件対象文書）の開示を求めるものである。

処分庁は，請求にかかる行政文書は保有しておらず不存在であるとして不開示とする決定（原処分）を行った。

審査請求人は，行政文書は存在するはずであるとして原処分の取消しを求めているが，諮問庁は原処分を妥当としていることから，以下，本件対象文書の保有の有無について検討する。

なお，本件開示請求に係る「OEMで生産された車両」とは，諮問庁によると，あるメーカーで製造された車両を別のメーカーで販売する方式により販売された車両を言い，本件においては，特定会社Aで製造された特定車種を特定会社Bにて販売している関係にあるとのことである。

2 本件対象文書の保有の有無について

(1) 文書１，文書３及び文書４について

ア 文書 1, 文書 3 及び文書 4 は, 開示請求書の記載によると, 車両のリコールにおける自動車メーカーによる経費の負担の関係が分かる文書を求めるものであると解される。

イ これについて諮問庁は, リコールの経費をどのように負担するかは各リコール実施事業者の判断に委ねられており, 法令にも規定がなく, 国土交通省においても判断・情報収集する立場にない旨説明する。

ウ 当審査会において諮問庁が上記第 3 で説明する関係法令を確認したところ, 上記イの諮問庁の説明に, 特段不自然, 不合理な点はなく, これを覆すに足る事情も認められない。

したがって, 国土交通省において, 文書 1, 文書 3 及び文書 4 を保有しているとは認められないので, これを保有していないとして不開示としたことは妥当である。

(2) 文書 2 及び文書 5 について

ア 文書 2 及び文書 5 は, 開示請求書の記載によると, OEM で生産された車両の改善措置を実施するのは車両を製造した事業者と販売した事業者のいずれなのかが分かる文書を求めるものであると解される。

イ これについて諮問庁は, 改善措置の届出をするものについては車両法 57 条の 2 第 1 項に規定されており, これが該当すると思われるが, 当該規定は法令の条文であり, 法 2 条 2 項 1 号により法の対象外と考えられる旨説明する。

ウ 当審査会において, 諮問庁の上記イで説明する法令を確認したところ, 当該条文については, 文書 2 及び文書 5 に該当する情報が記載されていると認められる。法令の条文は, 法令集などに記載されていることから, 法 2 条 2 項 1 号により, 法に基づく開示請求の対象となる行政文書から除かれており, 当該条文を文書 2 に該当する行政文書として特定しなかったことは妥当である。

また, 文書 2 及び文書 5 が存在しないとする諮問庁の説明を覆すに足る事情も認められない。

したがって, 国土交通省において, 文書 2 及び文書 5 を保有しているとは認められないので, これを保有していないとして不開示としたことは妥当である。

3 審査請求人のその他の主張について

審査請求人は, その他種々主張するが, いずれも当審査会の上記判断を左右するものではない。

4 本件不開示決定の妥当性について

以上のことから, 本件対象文書につき, これを保有していないとして不開示とした決定については, 国土交通省において本件対象文書を保有しているとは認められず, 妥当であると判断した。

(第5部会)

委員 藤谷俊之, 委員 泉本小夜子, 委員 磯部 哲

別紙

本件対象文書

- 文書 1 O E Mで生産された車両についてのリコール経費の負担は供給元製造メーカーが負担するものですか。それとも供給先販売事業者が負担するものですか。法規も含め情報公開願います。
- 文書 2 O E Mで生産された車両についてリコール届の改善措置の内容を実施するのは、供給元製造メーカーが実施するものですか。それとも供給先販売事業者が実施するものですか。それとも両者がともに行なうものですか。法規も含め情報公開願います。
- 文書 3 特定会社Aが特定年月日リコール特定届出番号で届出たリコールにおいて、「リコールと車検が同時」の場合、特定会社A系列の指定整備工場でリコールを行った場合、ユーザーに対し特定会社Aが1台当たり〇〇円負担しています。(資料P4(略))リコール所管官庁として、自動車メーカーよりこの〇〇円について説明を受けられていますか。情報公開願います。
- 文書 4 リコールと車検が同時の場合の特定会社Aが負担している〇〇円は特定会社Aが負担するリコール経費に含まれる経費ですか。それとも含まれない経費ですか。当然自動車メーカー特定会社Aより説明を受けられていると思います。情報公開願います。
- 文書 5 O E Mで生産された車両について今回の無資格者による完成検査に伴うリコールにおいて、リコール届の改善措置の内容を実施するのは、供給元製造メーカーが実施するものですか。それとも供給先販売事業者が実施するものですか。法規も含め情報公開願います。