日産自動車に対する景表法上の課徴金納付命令が取り消された事例

- 【文献種別】 報道発表／消費者庁
【裁決年月日】 平成30年12月21日
【事件名】 日産自動車景表法課徴金取消裁決（消総総第710号）
【裁決結果】 課徴金納付命令を取り消す裁決
【参照法令】 不当景品類及び不当表示防止法5条1号・8条1項
【掲載誌】 消費者庁ウェブサイト

事実の概要**1 本裁決の当事者及び本件で問題とされた行為の概要****(1) 本裁決の当事者**

本裁決で取り消された不当景品類及び不当表示防止法（以下、「景表法」という）に基づく課徴金納付命令を受けたのは、日産自動車株式会社（以下、「X」という）である。

本件でXに対して、景表法に基づく措置命令及び課徴金納付命令を行い、また、当該課徴金納付命令を取り消したのは、いずれも消費者庁長官である（以下、処分庁としての消費者庁長官を「Y」といい、審査庁としての消費者庁長官を「審査庁」という）。

(2) 本件で問題とされた行為の概要

Xは、「デイズ」と総称する軽自動車11商品及び「デイズルークス」と総称する軽自動車16商品の計27商品（以下、「本件27商品」という）を、三菱自動車工業株式会社（以下、「M」という）から相手先商標製品製造（OEM）による供給を受け、自社との間で特約販売契約を締結する自動車販売業者（以下、「ディーラー」という）を通じて一般消費者に販売していた。

Xは、本件27商品について、遅くとも平成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、各商品の実際のものとは比べて優れた燃費性能値等（以下、まとめて「燃費値」という）を、あたかも、国が定める試験方法に基づき測定された燃費値であるかのように示す表示をした¹⁾。

本件27商品に係る表示に用いた数値等は、本件27商品の開発及び製造を担当したMが、国土

交通省審査値の諸元データとして、Xに提供したものである。しかし、Mは、国が定める試験方法（TRIAS）と異なる不正な方法により、表示の根拠となる走行抵抗等を算出していた（以下、「Mによる燃費値不正改ざん」という）。

Xは、平成28年4月18日、Mによる燃費値不正改ざんの報告を受け、同月20日、本件27商品の販売及び関連する表示を停止した。

2 Mが開発及び製造を担当した軽自動車の燃費値に係るXとMとによる合同調査

平成27年夏頃、「デイズ」及び「デイズルークス」の次期型車の開発は、Xが担うこととなった。Xにおいて次期型車の開発を担当する現場責任者を任された当時のカスタマーパフォーマンス&実験技術部主幹である甲は、次期型車の開発にあたり、基点となる（M開発製造による当時の）現行車である15年型「デイズ」の性能を把握するため、平成27年8月から同年9月にかけて走行実験を行ったところ、カタログ上の燃費値が30.0km/Lであるのに、甲が行った走行実験での実測燃費値が約23.0km/Lであり、約7.0km/Lの差異があることが判明した²⁾。甲は、カタログ上の燃費値と実測燃費値との差異の要因に係る調査を、Mと合同で実施した。合同調査の結果、XとMとで燃費値測定の手法が異なること、測定された走行抵抗のうち燃費値算出に有利なものを（Mの説明では）TRIASで許される範囲で意図的に選んでいたこと等が判明した³⁾。一方で、平成28年2月に実施したシャシダイナモメータ上での車両走行実験において、一定の条件の下、カタログ上の燃費値を再現できたため、甲は、合同調査を終了した。一連の合同調査の過程で、甲（X）は、端的に、カタログ上の燃費値を算出した根拠たる基礎データを提示するようMに求めなかった。

3 本裁判に到る経緯

Yは、平成29年1月27日、Xに対し、ディーラーを通じて一般消費者に供給する本件27商品の各商品の取引に係る表示が景表法5条で禁止される優良誤認表示であったとして、措置命令を行った。

引き続き、Yは、同年6月14日、Xに対し、本件27商品のうちの「デイズ」1商品及び「デイズルークス」5商品の16年型である計6商品⁴⁾(以下、「本件6商品」という)の取引について、それぞれ優良誤認表示を行っていた(以下、「本件表示」という)として、景表法8条1項に基づき、317万円を納付するよう命ずる課徴金納付命令(以下、「本件課徴金納付命令」という)を行った。なお、Yは、XがMとの合同調査において本件6商品の各商品の燃費値の根拠となる情報を十分に確認することなく本件課徴金対象行為をしていたことから、同項ただし書にいう「相当の注意を怠った者ではない」とは認められないと認定した。

平成29年9月13日、Xは、本件課徴金納付命令を不服とし、審査庁に対して本件審査請求を行った。

審査庁は、平成30年7月6日、本件課徴金納付命令に違法又は不当な点は認められず、本件審査請求には理由がないから棄却されるべきであるとの審理員意見を添えて、行政不服審査会(以下、「審査会」という)に対して諮問をした。

審査会は、同年10月31日、(XとYとの間で争いはないが)本件表示をもって景表法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り、たとえ、本件表示が景表法5条1号に違反する優良誤認表示だとしても、Xが同法8条1項ただし書にいう相当の注意を怠ったために本件表示がなされた認められるような特段の事由を認めることは困難であるから本件課徴金納付命令は取り消されるべきであるとして、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、とする答申を行った(以下、「答申」という)。

4 本裁判での争点と争点に係る当事者の主張

(1) 本裁判での争点

本裁判での争点は、Xについて、景表法8条1項ただし書に規定された要件が充足されるか否かである。具体的には、第1に、本件で、甲が、景表法8条1項ただし書にいう相当の注意を怠っ

たか否かの判断の基準となる主体たり得るか(争点1)、第2に、本件で、X(甲)が、相当の注意を怠ったと認められるか(争点2)である。

(2) 争点に係る当事者の主張

争点1について、Xは、相当の注意を怠ったか否かの判断の基準となる主体は表示を行う権限を有する者に限られるので、技術職に過ぎない甲は判断の基準となる主体たり得ないと主張した。

争点2について、Yは、XとMとの合同調査の過程で、①Mは、燃費値の算出にあたり、日産の社内ポリシーにも反するような(不正な)手法で走行抵抗の下方値を用いていたこと(さらに、そこでいう下方値は、中央値から20%程度も乖離したものであったこと)、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等から、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、相当の注意を怠ったと認められる、と主張した。

裁判の要旨

答申の結論的判断を尊重し、本件表示が景表法8条1項1号に該当することを、Xは、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して、本件課徴金納付命令を取り消す裁判をした。

1 本件表示の優良誤認表示該当性について (審査会の答申への応答)

「景表法上の措置命令は、違反行為によってもたらされた違法状態……を除去し、一般消費者が自主的かつ合理的に商品又は役務の選択をすることができる意思決定環境の回復を図ることを目的として、行政機関……が行う行政処分であって、違反行為者の責任に応じた制裁として科されるものではなく、その名宛人は客観的に違反行為を行っている又は行った事業者であり、事業者の故意・過失、期待可能性及び違反の認識の有無を問うことなく、必要な措置を命じることができるものである。」

「本件6商品の各商品の燃費性能について一般消費者が本件表示から受ける印象・認識とその実

際の燃費性能との間には乖離があり、軽自動車である本件6商品の各商品の燃費性能について一般消費者に誤認を生じさせるものと認められる。よって、本件表示は、景表法5条1号に定める優良誤認表示に該当する。」

2 争点1について

「甲は、Xにおいて、『デイズ』及び『デイズルークス』の次期型車の開発を担当する現場責任者の地位にあり、その職責の一環として、基点となる現行車の燃費性能等の調査確認を行う調査権限を付与されていたと認められる。……そして、甲が付与されていた、かかる職務権限は、『デイズ』及び『デイズルークス』の燃費性能に係る表示内容の真実性の確認を行う実質的権限と評価できるものである。……

したがって、本件において、甲は、相当の注意を怠ったか否かの判断の基準となる主体たり得るというべきである。」

3 争点2について

「景表法8条1項ただし書にいう『相当の注意』は、表示内容の真実性の調査確認をすべき注意義務を事業者に課すものである。」

(しかしながら、Yの主張する①及び②のいずれの事実についても)「甲が認識した時点において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して走行抵抗の基礎データの提示を求めべき調査確認義務が直ちに発生したと認めることは困難といわざるを得ない。」

(また、)「Xが行った調査確認を不合理と断ずることは困難といわざるを得ない。……それゆえ、……Xが相当の注意を怠ったとは認められない。」

解説

一 本裁判の意義

景表法8条1項で規定された課徴金納付命令は、同項ただし書にいう(課徴金対象行為に係る表示が不当表示に該当することを)「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」(主観的要件)をみたととき、その納付を命じることができない。本裁判は、自動車の燃費値について、実際のものよりも優れているかのような優良誤認表示をした事業者に対して命じられた課徴金納付命令について、前述の主観的要件を充足することを理由に取り消した、初めて

の事例である⁵⁾。

主観的要件の成否を判断するにあたり、その判断の基準となる主体について消費者庁の考え方を初めて示した点(争点1)と、「相当の注意を怠った」か否かを判断するための枠組みを提示し具体的な調査確認義務の内容について詳細な事実関係を踏まえた事例的判断を示した点(争点2)に、本裁判の意義がある。さらに、審査会の答申に応答して、優良誤認表示に該当するか否か(そして、当該表示に措置命令を行うかどうか)の判断にあたり、違反行為者の主観について考慮する必要がないことを確認した点にも、意義がある。

二 景表法8条1項ただし書の検討

本件6商品に係る本件表示について、Xが優良誤認表示に該当することを「知らなかった」ということで、当事者間に争いはない(本裁判第3の3(3)イ(i)a)。以下では、Xが「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(以下、「相当注意義務要件」という)について検討する。

1 相当注意義務要件の判断の基準となる

主体の考え方(争点1)について

Xは大規模な事業者であり、属する従業員も多数に上る。そこで、組織に属する者のうち、誰を基準として相当注意義務を果たしたと判断するのかが問題となる。

景表法8条1項ただし書に相当注意義務要件が定められた趣旨は、表示内容の真実性を確認するインセンティブを確保することにある⁶⁾。本裁判では、このことを踏まえ、「法人内における業務上の地位及び権限等に照らし、表示内容の決定や真実性の確認を行う実質的な権限を付与された者は、相当の注意を怠ったか否かの判断の基準となる主体たり得るとするのが相当である」という判断を示した(本裁判第3の3(2)イ(i))。

これまで、「知らず」(事業者の認識)の要件を解釈する文脈で、事業者の代表機関に加えて表示を行う権限を持つ者の認識を基準として判断するという考え方が出されていた⁷⁾。本裁判では「表示内容の真実性の確認を行う実質的な権限を与えられた者」(本件では、次期型車の開発を担う現場責任者)にまで、相当注意義務要件の判断の基準となる主体の範囲を広げたものと評価できる。

2 相当注意義務の判断手法(争点2)について

課徴金対象行為をした事業者が相当注意義務要

件を充足したといえるかどうかは、一般消費者の利益の保護の見地からは是認される商慣習に照らして、必要とされる注意をしていたか否かにより、あくまでも個別事案ごとに、具体的な事実関係に基づいて判断される⁸⁾ので、予め一般的に定義することは難しい。本裁判では、この点について、「(事業者が、) 自ら行う表示の内容の真実性に疑義を生じさせる情報に接した場合には、一般消費者の利益の保護の見地から、通常、当該事業者には、当該疑義を払拭するに足りる程度の調査確認を尽くす注意義務が課せられるものというべきである」との判断枠組みを提示した(本裁判第3の3(2)ウ(イ)d)。

本裁判のいう上の一般論と争点1での判断とをまとめると、表示を行う事業者が景表法による課徴金納付命令を免れるために果たすべき相当注意義務とは、「表示内容の真実性に疑義を生じさせる情報に接したときに、一般消費者の利益の保護の見地から、当該疑義を払拭するために(相当注意義務の判断の基準となる主体にとって)可能な限りの十分な調査確認をなすこと」となる。

3 上記1及び2で本裁判が示した判断の検討

本件では、上記争点1について、相当注意義務の判断の基準となる主体を次期型車の開発を担う現場責任者(甲)にまで広げる判断を示したことから、XとMとが実施した合同調査が「甲にとって可能な限りの十分な調査確認であったのか否か」が判断の対象とされた。

本件での甲は、次期型車の開発を担う現場責任者として、燃費値の差異の要因につき、甲が考えられる仮説の範囲で明らかにしようとした(上記事実の概要2参照)。この点について、本件の甲としては可能な限りの十分な調査を行ったといえても、例えば、表示についての研修を受けその知見を有する者からすれば可能な限りの十分な調査といえない、ということもありえるのではないか。また、本件のXについて、甲の認識や知見がX組織内の表示部門と共有されていたのかどうか⁹⁾

は、よく分からないところである。

判断の基準となる主体の範囲を広げたところで、本裁判がいうように、判断の基準となる主体にとって可能な限りの調査確認義務が問われることとなるならば、主体に付与された権限や考え方のクセ等、極めて属人的な要因により相当注意義務要件に係る判断が変わりうる。これが、表示内容の真実性を確認するインセンティブを確保するために導入されたとする相当注意義務要件の解釈として妥当なものであるかは判然としないところであり、他の事例の蓄積を待つ必要がある。

●—注

- 1) 例えば、平成27年10月に発売されたデイズ(種別LTSX)について、Xは、燃料消費率JC08モード(国土交通省審査値)(km/L)として30.4と表示していたところ、実際の国土交通省確認試験結果(km/L)として表示できる上限値は26.1に過ぎなかった。
- 2) 本件で表示が問題とされたのは16年型車についてであり、実験を実施した主体も異なるため、ここで実測された燃費値との乖離幅は注1)のそれと異なる。
- 3) 合同調査の過程で判明したこれら以外のことについては、後掲事実の概要4(2)を参照のこと。
- 4) 措置命令の対象(本件27商品)と比べて課徴金納付命令の対象(本件6商品)が少なくなったのは、車種ごとに課徴金対象行為が認定され、また、裾切り基準(150万円)も定められているためである、泉水文雄『経済法入門』(有斐閣、2018年)393頁参照。
- 5) 本裁判に関する評釈として、染谷隆明「日産自動車に対する課徴金納付命令を取り消す裁判」ジュリ1530号(2019年)6頁、伊永大輔「OEM供給された商品の優良誤認表示における『相当の注意を怠った者』の該当性判断」ジュリ1530号(2019年)107頁、向田直範「日産自動車株式会社に対する課徴金納付命令の取消しについて」公取823号(2019年)20頁、岡本直貴「日産自動車景品表示法課徴金取消裁判」NBL1150号(2019年)65頁がある。
- 6) 原山康彦ほか(編)『詳説 景品表示法の課徴金制度』(商事法務、2016年)2頁。
- 7) 原山ほか・前掲注6)57頁参照。
- 8) 不当景品類及び不当表示防止法第8条(課徴金納付命令の基本的要件)に関する考え方第5の1参照。
- 9) 事業者が講ずべき景品類の提供及び表示の管理上の措置についての指針(平成26年11月14日内閣布告時代276号)第4の4参照。

長崎大学准教授 井畑陽平