

## リコール制度の変遷

昭和44年(1969年)6月

法令でのリコール制度創設に先立ち、「自動車の構造装置に起因する事故の防止について」を通達し、リコール届出の受付を開始した。

昭和44年(1969年)9月

自動車型式指定規則(運輸省令)の一部を改正(昭和44年8月)し、リコール制度が法制化された。

平成7年(1995年)1月

道路運送車両法の一部改正(平成6年7月)により、自動車使用者の保守管理責任を明確化することに伴い、メーカー等の役割についても法律において明確にするため、これまで運輸省令に規定されていたリコール制度が法律で規定された。

また、同法により、メーカー等がリコールを実施しない場合には、運輸大臣が自動車メーカー等に対しリコールの実施を勧告できるようにするとともに、リコール隠し等に対する罰則等関係規定が整備された。

平成9年(1997年)11月

自動車メーカーによるリコール隠しが判明し、過料を通知。

平成10年(1998年)11月

道路運送車両法の一部が改正(平成10年5月)され、リコール隠しに対する過料の最高額を20万円から100万円に引き上げられた。

平成11年(1999年)3月

自動車メーカーに対してリコールの実施を勧告。

平成12年(2000年)9月

自動車メーカーによるリコール隠しが判明し、過料を通知。

平成15年(2003年)1月

道路運送車両法の一部が改正(平成14年7月)され、リコール命令規定の創設、罰則の強化(リコール隠し等に対し個人は罰金300万円以下若しくは懲役1年以下、法人は罰金2億円以下)が行われた。

平成16年(2004年)1月

道路運送車両法の一部が改正(平成14年7月)され、後付装置(タイヤ・チャイルドシート)に対するリコール制度が導入された。

平成16年(2004年)6月～平成18年(2006年)2月

自動車メーカーによるリコール隠しが判明し、過料を通知。

平成18年(2006年)5月

リコール隠し等の不正行為が再発しないように、道路運送車両法の一部が改正(平成18年5月)され、独立行政法人交通安全環境研究所に、自動車の欠陥の原因を実車実験などにより技術的に検証する業務が追加され、技術的検証体制が整備された。また、不具合情報収集の強化(ユーザー、自動車メーカー、運送事業者、警察からの情報収集の強化)や欠陥車関連業務監査の強化などを行い、検証能力の強化に努めているところである。