

第2回リコール検討会議事概要

1. 日時

平成 19 年 11 月 13 日(火) 9:00 ~ 12:00

2. 場所

国土交通省 2号館低層棟共用会議室3

3. 出席者

< 委員 > (敬称略)

磯村浩子、井出廣久、岩貞るみこ、大橋徹郎、鎌田実、郷原信郎、新家雅隆、
高橋彬、高橋武秀、津田徹、富田征弘、中山寛治、橋本茂、畑村洋太郎、廣瀬久和、
福尾幸一、柳生宜秀、横野茂樹、吉川暢宏

< 国土交通省 >

本田自動車交通局長、松本技術安全部長、和迩審査課長、江角リコール対策室長、
清谷整備課長 ほか

4. 主な議題

- (1) 今後の検討に必要な情報の提供
平成18年度のリコールの分析結果
海外のリコール制度の概要
自動車以外の製品のリコール制度の概要
- (2) 今後の検討課題について

5. 議事概要

(独)交通安全環境研究所から、平成 18 年度のリコールの分析結果を説明した。

事務局から海外のリコール制度と自動車以外の製品のリコール制度の概要を説明した。

事務局から、第 1 回検討会での委員の意見を踏まえ以下の4つを検討課題とし、それぞれ(1)、(2)は平成 19 年度末、(3)、(4)については平成 20 年度末を目途に検討会としての意見を取りまとめることを提案した。その結果、事務局案で議論を進め、(1)、(2)について、平成 19 年度内に一定の取りまとめを行うことで基本的に、了解が得られた。これにより次回は(2)を重点的に議論を行うこととなった。

【検討課題】

- (1) リコールに対する正しい理解の普及(平成 19 年度末)
- (2) 自動車の不具合に係るユーザーへの情報提供の充実と不具合発生からリコールに至る過程の透明性の確保(平成 19 年度末)
- (3) リコールに至る自動車の不具合の発生原因の分析と削減方策(平成 20 年度末)
- (4) 使用過程の自動車の安全の確保及び公害の防止のためにメーカーが担うべき役割の明確化(平成 20 年度末)

委員から主に以下の発言があった。

耐久性の評価について、社内基準が用いられているが、基準を一つの組織で扱う等により、フィードバックしていくことはできないか。

再発防止のためのフィードバックは行われている。一方で、初期状態の基準は定義できるが長期の劣化については定義しにくく、定めるべきではない。

評価の基準について、共有できる部分と、競争力に係る部分がある、一方で、競争力に係る部分について、ユーザーが選択するのに必要な情報が伝わっているかという課題がある。

海外のリコール制度について、細かな部分に日本との相違が見られるが、その理解には、海外との検査制度の違いなど、背景を含めたより詳細な情報が必要である。例えば検査制度が無い場合は回収が進みにくいのではないか。

平成19年取りまとめとしている検討課題についてもかなり議論が必要。時間がかかりそうであれば、20年度以降も継続して議論すべき。

実態を踏まえた議論が重要であり、(3)をやらないと、きっちりしたことは言えない。論点整理の表現では、メーカーがリコールに対して悪いイメージを持つことや点検整備をしないことはユーザーのせいとなる。リコールを隠すようなメーカーがあるから悪いイメージを持つというのがユーザーの立場。

リコール自体悪いものではないという記述は気になる。必要悪ということではないか。日本車は品質の安定性が評価されており、リコールは品質の一つのバロメーターであり、減らす努力は必要。

リコールには2つの種類があり、それほど問題ではないが回収した方がいいというもの、そのまま放置すると本当に危ないようなケースであり、それらを分けて考えるべきではないか。

リコールをコラボレーション系の制度とすれば、その前提として、ユーザー、メーカー、国、整備業界等の中の情報の共有が重要。この場合、元々メーカーが予想しないような使用が行われることで危険が生じる場合と、本来ユーザーがやるべき事を果たしていないために危険が生じる場合の2通りがあることに着目することが必要。

近年リコールが増えている理由については、部品の共有化が進んだこと、自動車の開発に対する要求が高まる一方で、開発期間が短くなっていること、メーカー内で不具合情報管理を強化したことの主に3つの要素が包含しており、どれが要因とは言いにくい。

保証期間を超えた自動車等もある中で、点検整備に必要な情報の提供を、メーカーから行っていくべきではないか。

自動車の不具合情報について、現在の不具合情報ホットラインは評価しているが、個々の情報だけでなく、分析した結果も公表して欲しい。