

第4回リコール検討会議事概要

1. 日時

平成20年3月19日(水) 9:00～12:00

2. 場所

虎ノ門パストラル ペーシュ

3. 出席者

< 委員 > (敬称略)

磯村浩子、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、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、保田眞紀子、吉川暢宏

< 国土交通省 >

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)平成19年度とりまとめについて
- (2)今後のリコール検討会の進め方について

5. 議事概要

- (1)平成19年度とりまとめについて

事務局から、リコール検討会の平成19年度のとりまとめの案について説明し、委員からは主に以下のような意見が出された。

- ・ 図1-1のユーザーの役割に、リコールが実施された際のユーザーの役割を書き込むべき。((事務局)図1-1は規定に沿った説明であり、ご指摘のユーザーの役割は点検・整備に含まれるので、原案通りとする。リコール届出後の円滑な回収については今後、別途議論したい。)
- ・ 1.(4)の自動車と他の製品との特性の違いについて、このとりまとめの中での位置づけが分かりにくい。((事務局)原案を修正する。)
- ・ 1.(4)の自動車と他の製品との特性の違いについて、登録制度があり所有者が全て把握されていることも大きな違いである。((事務局)原案に追加する。)
- ・ 4. 今後の検討課題の課題4については、メーカーの役割だけでなくユーザーの役割についても記述すべき。((事務局)原案を修正する。)
- ・ 図1-1は、道路運送車両法の状況として正しいが、前にも指摘したとおり、ユーザーに対する義務の規定に比して、国のメーカーに対する立場がより明確であってよいと考える。また、流通過程の販売店等についても役割が明確になってよいのではないか。
- ・ 1.(2)のリコール制度の説明に関連して、虚偽報告に罰則がかかっているが、日常的な情報交換と報告は区別する必要がある、いつ罰則が適用されるかは明確にする必要がある。

(社)日本自動車工業会(以下、「自工会」という。)から、ユーザーへの情報提供と不具合情報の収集とリコール判断に係る自動車メーカーの取り組みについて説明が

あり、委員からは主に以下のような質問や意見が出された。

- 国土交通省は事故や火災の情報を警察や消防から提供されているが、事故調査が原因究明のための調査となっているのか。また、国土交通省へ情報提供するかどうかの判断などが適切かということは課題である。
- 不具合情報からリコールにするかどうかの判断基準が重要だと考えるが、どうやって判断しているのか。((自工会)被害の深刻さ、発生頻度、ユーザーが不具合の発生を予見できるかどうか等を勘案して判断している。)
- リコールが増えているのは、類似不具合が繰り返されているのか、新たな不具合が発生しているのか。((自工会)まったく同じ不具合はないが、原因が類似しているものはある。部品のサプライヤーが多岐にわたり、海外の会社の場合もあることから、再発防止の徹底に頭を悩ませている。)
- 不具合情報の収集において、海外生産車や輸出車の不具合情報も対象としているのか。((自工会)自動車メーカー各社はグローバルで生産・販売しているが、海外の情報も含めて解析し、市場措置の判断を行っている。表は、それも含めて表したもの。)

(2) 今後のリコール検討会の進め方について

事務局から、今後のリコール検討会の進め方の案について説明した。これに対し、委員からは主に以下の意見が出された。

- 課題4については、メーカーの役割が焦点となっているが、メーカー、ユーザー、国、販売店、修理工場等の関係者それぞれに役割があり、それらをまず議論することが必要。
- 最初から販売店や修理工場まで含めて議論をすると広がりすぎて議論が発散しかねない。まずはメーカーの役割から議論し、その上で、それをとりまく国やユーザー等の役割についても明らかにするということがいいのではないか。