

第5回リコール検討会議事録

平成20年6月9日(月)
国土交通省3号館11階特別会議室

【事務局】 では、遅れられている委員の方もいらっしゃいますが、定刻となりましたので、ただいまから第5回リコール検討会を開催いたします。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中をお集まり頂きまして、誠にありがとうございます。

まず最初に、委員の交代がありましたので、ここでご紹介させていただきます。日本自動車輸入組合からご参加頂いておりました高橋委員が大庭委員に交代されました。また、日本自動車整備振興会連合会からご参加頂いていた柳生委員が小宮山委員に交代されております。なお、大庭委員はちょっと今日、遅れられておまして、小宮山委員におかれましては、今日のご都合によりご欠席ということになっております。また、横野委員も本日もご都合により欠席ということになっております。

では、ここから議事の進行を、畑村座長、お願いいたします。

【座長】 それでは、早速ですが、議事に入りたいと思います。

まず、本日の資料の確認を、事務局のほうからお願いします。

【事務局】 「資料確認」

【座長】 資料の不足はないでしょうか。もし不足があったら、お申し出ください。

不足はないようですので、それでは議事1に入ります。リコール検討会の議事の公開について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】 「資料1」の説明

【座長】 それでは、これについての議論をしたいと思います。基本的にはきちんと公開するのがやっぱり世の中の全部の動きだろうということで、公開する方向でいいけれども、そうすると、議論ができなくなって非常にやりにくい部分があるため、今ここに書いたようなやり方でやっていくのが一番時宜にかなっているんじゃないかと思って、こんなふうにやっていきたいと思っています。何か意見はないでしょうか。

【委員】 1ついいですか。7.(3)の下から2行の、「検討会の合意を得た上で、全部又は一部を非公開とすることができる」となっていますね。合意を得るというのは、どのタイミングで得るのか。要するに、今日のはちょっとやめておきましょうかというのを、この会議の終わりぐらいのところを決めるということなのか、それとも、議事録を見た上で、やっぱり自分のだけ突出しているからやめてほしいなということなのか、その辺の夕

イミングの問題だけなんですけれども、合意を得た上でというのは、どのタイミングでとるんですかという質問です。

【事務局】 検討会当日に公開すべきでないということになったものについては、検討会の中で合意できれば、その場で非公開としたいと思っています。後日、議事録の案をお配りした後でご意見をいただいた場合には、そこで修正したものを再度、委員の皆様を確認していただいて、それで合意を得たということにしたいと思っております。

【座長】 多分、そういうふうにするのが一番、実際的にはいいんじゃないかという気がする。終わった途端に全部、これでどうと言ったって、そんなふうに頭は動かない。だから、後から「やっぱりやめたい」というのも「うん」と言わないと、一番大事だった、議論ができなくなってしまうというのがあるといけないと、そこから見ると、今言ったようなやり方が一番実際のだし、趣旨に合っているんじゃないかと思います。時期までは書いてないけれども。

【委員】 あとは、満場一致なのかどうなのかという問題はありますけれども、それは実際に出てきたときに判断すればいいかという気もします。

【座長】 いいんじゃないか、はい。他にないでしょうか。

それでは、議事の公開の仕方については、今の議論のとおりで了解していただきましたので、今回の今日の検討会から、原則として議事録を公開させて頂くことにします。

それでは、次に進みます。平成20年度のリコール検討会の進め方について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】 「資料2」の説明。

【座長】 どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明があった平成20年度のリコール検討会の進め方について、質問や意見がありましたら、お願いします。去年一年で4つみんなできるかと思ったら、やってみたら全然やっぱりできないねというので、1と2はやったけれども、3と4は次の年度でやろうとなったわけで、それをちゃんとやろうというのが、これの趣旨です。質問も意見も何もないから、それでいきましょう。それでは、平成20年度の検討会は、今言ったような日程と内容で進めさせて頂きたいと思えます。

それでは、議事を次に進みます。今度、課題3の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法について、事務局のほうから説明をお願いします。

【事務局】 「資料3」の説明。

【座長】 どうもありがとうございました。これについては大分意見とか、感想というよりも質問とか、色々なものが出てくるんじゃないかと思います。原因をどういうふうに明らかにしていくかというのものもあるけれども、例えば、ここにヒアリングとかアンケートと書いてあって、こういうやり方や考え方でほんとうにリコールの原因に踏み込んでいけるのかなんていう、そんなのを言うと、この会は何時間あっても終わらないかもしれないけれども、本当はそういうところまでひっくるめて、ここで一度議論しておくのがすごく大事なのではないかと思いますので、どうぞいろいろな意見をお出しいただきたいと思います。

【委員】 前回ですか、15年の調査のときに座長が委員長でやっておられたということで、今回、座長のお名前はないのですが、むしろ、この前の成果とか、この前、不十分だったと思われるところとかをよくお伝え頂けるとありがたいのですが。

【座長】 それをお話しします。前回やったのは、前回と前々回で、平成13年と15年に2回やったんです。リコールというのは本当にものすごくシビアな問題だから、本格的に突っ込んでいくと、議論して良いのか悪いのか、誰がどういうふうにまとめるのかもよくわからないという、何かごちゃごちゃになってしまうんです。ですから、これは随分と、言ってみれば、怖い物ものを触っているような感じが一つはします。まず一つは怖い感じがする。

それから、もう一つは、例えばアンケートとかヒアリングとか、こういう手法でやっていていいのかというと、前の経験では、これだと不十分だと思います。それで、言葉で言うときつくなるんですが、現地調査というか、本当に生産現場に行ってみないと感じられないような事柄があるというので、実は平成15年のときは何カ所も行きました。そこで本当に議論をやったり、ここがこんなふうだと一体どうなんだろうという疑問がいろいろ出てくるので、けども、「それだけやるんだったら守秘義務の契約してくれ」と言われて、「いいよ」というので、本当に守秘義務で、だから、何もしゃべらないけれども、本当はどうなんだよというような話は、やっぱりやらないといけないと思うんです。

それで、ヒアリングというと、みんなで準備してきて、準備してきたものの説明とやりとりだけになってしまうだけけれども、現場に行くと、全然違う質問が嫌でもどんどん出てくるから、そのほうが本当のところに入り込んでいけるとと思います。ただ、本当にそんなことをやっていいのかどうかというのもよくわからない部分が出てくるから、相当によく考えてやらないといけないと思いました。

それから、3つ目はちょっと違うんですが、従来型の機器の分類とか、システムやセットの分類でみんな分類するんです。例えば駆動力の伝達系といっても、それは伝達系には違いないけれども、本当に伝達系とみんなが言ったときに、メカニカルなところだけを見えるのか、それとも、そののところにやってくる情報や、いろいろな指示とか信号というか、そういうもののところに着目するのかというので見てくると、意外なものが意外なものに関連していて、それで、どれかの従来型の分類でやると、抜け落ちたり気がつかずなかったりするようなものがあるような気がします。多分、今のリコールの最大の原因は実はそっちなんじゃないかと僕なんかは思うんですけども、そこに踏み込むような分類の仕方とか分析の仕方の視点をきちんと持っていないと、ちゃんといなくなるんじゃないかと思います。

それと同時に、平成15年のときだったと思うけれども、みんなが注意を払っているところではリコールは起こらないで、程々注意していればいいやと思っているようなところだと、色々な形でトラブルが起こっているというのをとても強く感じました。それは一番端的に言うと、「ぶらぶらもの」と僕は勝手に名前をつけたんですが、ワイヤーとかケーブルとかホースとか、どちらかという、後から空間を追いかけて行って、くっつきたくなるようなもの、それを設計の一番初めのところに入れているのといないのでは全然違うんです。特に改造とか、それから後から補修するとか、顧客要求に合わせて空間の分取り合いをやるようなのをすると必ずトラブルが起こっているんだけど、そういう切り口で、例えば追加要求に応じたか応じないかというような視点で物を見るというふうにしないと出てこないものがあるんです。ですから、機器別に分類して、このとおりにやりましたという、誰でも「うん」と言いそうな、それでやっていると出てこないものがいっぱいある。でも、機器別が要らないと言っているんじゃないんです。それでやっていたらいいと思ってしまうと、抜けてしまうというのをとても強く感じたので、せっかくおやりになるんだったら、ワーキンググループはどういう視点から見たらいいかという議論を一度おやりになって、それで、これに入っていっていいんじゃないかという気がするんだけど、その次です。開催予定がこれだけの短い時間で、そんなことをやったら死んでしまうぞという気がするから、委員になった人はお気の毒だけれども、頑張ってください。初めに座長がまた変なことを言ってしまって、ごめんなさいだけれども、大体の感想はそういうことです。

【委員】 13年、15年のレポートは読ませて頂いて、今言われたことは十分身にし

みてわかっております。それで、会議の形態としては3回ぐらいかもしれないけれども、その間に必要に応じてメーカーさんを訪問して何とかとかいうのが、全員集まってというと結構大変なんですけれども、関係者、少人数ではそういうものも入れたいと思っていますし、それから、分類の話は、機器別というよりは、原因といいますか、要因別で一回整理してみたいと思っています、本当にある種のチョンボでなったのか、あるいは、やむを得ない、考えることがたくさんある中でどうしても出てきたとか、車の使用状態がそこまで想定できなかったとか、多分いろいろなところがあると思うので、そういう視点で少し整理してみたいと思っていますところでございます。

【座長】　　すごく大事で、多分実りが多いんです。前のをやったとき、メーカーに行って現場でやっていて、あれだのこれだのぐちゃぐちゃ言っていたら、「先生、勉強が足りないから、そんなこと言うんだよ」と言われて、「はい、どういうふうに足りないんでしょう」と言ったら、「こういうふうに足りない」と言われて、言われたらそのとおりで「ごめんなさい」となって、それはどういうことでやっているかということ、例えばエンジンの制御をやるというときに、これでいいだろうと思うものの組み合わせで全部考えていったら気がつかない考え落としがあって、それで、ほとんど信じられないことだけれども、ユーザーは時々、ちょうど穴ぼこに落ちこちたようなところの操作をやって、本当に異常が起こるといいます。それを無理やり一生懸命考えて、ああじゃないか、こうじゃないかとやっていったって起こってしまう。だから、誰がいけないとか、何がおかしいというものではなくて、逆にトータルのシステムをつくるときには、落ちがあるという前提で自分たちの見直しと、そいつをやらないと絶対見つからないというので、しかも、それで見つけたものというので製品に出すと、あとは怖くて触れないとか、そういうすごくおもしろい話をみんなやるんだけど、報告書の中にどこまで書くかといったら、あまり書けないとか、ここも非公開と公開をちゃんとやると言ったからしゃべるから。だけれども、そういうことがいっぱい起こってきて、きっとそれは、本当にリコールを大事にしようと思ったら、必ずそのところに踏み込んでいかなければいけない大事な視点なのではないかという気がするので、ぜひそんなことを考えて、おやり頂きたいと思います。

他にも意見をどうぞ。

【委員】　　いろいろあり、整理したうえで申し上げた方がいいのですがその時間がありませんので少しアットランダムに言わせていただきます。座長が言われた、原因別アプローチというんでしょうか、ワーキンググループ代表がまとめるということで、ありがたい

と思いますが、座長が「ぶらぶらもの」とおっしゃったところが、私が前回に質問したところと重なっているという点の一つ、まずお話しさせていただきたいと思います。実はこの前言ったのは、リコールよりも後のPL訴訟で出てきたものの中で、車の配線か何かのぐあい、そこを通っていると危ないということが見つかった。結局、火事か何かになったケースなのですけれども、どうしてそういうところを通したのかというのが、私、素人でも不思議だったところで、質問をしたら、それが2つあって、一つはユーザーの方でやっていて、そういうふうになってしまう。余裕を持たせていくと、だんだん使っているうちに変わっていってしまうことがあるというような話が一つ確かあるのと、もう一つは、作る側でも、工場で作る人がどの程度幅を持たせるかとか、遊びを持たせるかなんていうのは、ある程度裁量があるようなお話があって、そこまでは、もしかすると事前の細かな設計というところが及んでいないのかもしれない。そういうような話が幾つかあって、こういうものが例えば現地で実際にわかるとありがたい。そこがもし後々のリコールあるいはPL問題なんかとかかわるようなところがあれば、どういう形でその辺を処理したら本当はいいのかとか、前向きな議論につながるといいなというのが一つありました。そういう、いわゆる「ぶらぶらもの」と先生がおっしゃったものというのは、存外、事件として、訴訟なんかになるのにはあるのかもしれないと思います。定型的に設計自体が、すべての車が悪いという話ではなくて、たまたま作られたものがおかしいというタイプもあるわけで。

【座長】 色々ながあると思います。ここで今は自動車の話をして、今言っているケーブルの余裕が冗長性が、そういうものの話に今たまたまなっているけれども、今から1年前に小牧の飛行場で航空自衛隊の飛行機が飛び上がろうと思ったら落っこちてしまった。あれは人は死ななかつただけけれども、覚えておられる方、どのくらいいるだろう。半分ぐらいの人は覚えているかもしれませんが、あれはちょっと信じられないんですけども、修繕をやった後の配線ミスなんです。それで、上下方向と横回転のジャイロの線をつなぐやつを、どうしてそんなことをやるのか信じられないとみんな言うんだけど、入れ違えていたんです。ですから、上昇しようと思ってやったら落っこちて、それで、駄目になってしまった。それで、さすがに国は損害賠償の訴えをやって、1機分が200億だか何だかするから、その分を払えというので、実際の金額がどうだったか覚えてないけれども、新聞で何かそんなのを読んだような気がするが、それは修繕をしたときの誤配線なんです。

普通に誤配線が起こらないように、わざと、片方をひっくり返した接続をしようとする

と届かないような長さに設計するという思想で、きちんと、やるときに誤配線をやらないように作っているというので、自動車や何かだって、みんなそういう考えをやっているんです。けども、その戦闘機の場合は、長さがちょうどひっくり返ってもつながるようなふうになっていたというんです。それで、たまたま、作業する人もそうだし、検査する人も気がつかないでやってしまって、それで試運転で試験飛行をやったら落ちこちてしまったというので、話だけ聞くと、そんなばかなという気がするけれども、ほんとうに生産現場に行ったときに、どのくらいのケーブルの長さまでがどうだったら作業ができるのかと自分で一度眺めてみたら、長さのつけかえがけしからんだの、設計に織り込んでいないのがおかしいだのと簡単に言えるような問題じゃないと僕なんかは思います。

ですから、責任追及型で、事故があったからというのでやると、あそこが悪い、ここがおかしいとなるけれども、ほんとうに設計して生産している場所では、もっといっぱい、難しい、色々なことが起こっているという感じが僕なんかはします。ですから、そういうところまで、本当は踏み込んで、どれがいけないとか悪いというんじゃなくて、実際に物をつくるときは、こういうことが起こるぞというところまで入り込んだ調査だったとすると、次の技術を作っていくにはものすごいプラスになるのではないかと思います。

【委員】 いいですか、もう一つ。今のところに関連して3つあるんですが、2番目は、やはり座長のご指摘で、前にもあったと思いますが、改造とか補修とか、今も修繕とか、一番最初のレールを敷いたときの話じゃなくて、そこから話が変わったときに起きるというタイプのもんです。たしか原子力関係の臨界事故も、やり方を変えて、バケツで運ぶことにした後で起きた。何か変化が起きたときの後の対応といいですか、そこが問題が起きることがわりに多いという話がリコールでもあるというのを非常に興味深く伺ったんですけれども、そうすると、それは要因別とか機器別という話とまたちょっと、変化があった後というのは別のくくりで捉えることができれば。

【座長】 そうです、いくべきなんです。それは世の中では変更点管理とか、色々な言葉で言っていて、何かを変えたら、必ず何かまずいことが起こると考えなさいとなっているんです。変えたことによって、良くなる部分もあるけれども、必ずまずくなる事柄があると、まず考えなさい。それで、その次に、まずくなる事柄がどういうことがあるのかというのをどこまで考え尽くすかなんです。その想定をどこまでやるかなんです。その想定漏れが仮にあったとすると、必ず事実として出てきて、そこがトラブルになるんです。ですから、変えるということは、今言っているように、うまくいこう、良くしようと思っ

てやるけれども、その時に考えつかないようなまずいことが必ず付随して起こっているという見方が必要なんです。

ですから、それを極端に変えると何が起こるか分からないというので見ると、例えば兵器のようなものは、制式という格好にして、もう何も変えさせないんです。それから、宇宙に出ていっている機器は最先端だと思っているけれども、あんなのは真っ赤なうそで、例えば今、日本が打ち上げているようなものなんていうのは、20年前に確かだった技術でしか上げられないんです。それを新しいものに変えたら何が起こるか分からないからというふうに技術を考えて、その技術を確定したときのものでやる以外ないんです。そういうふうに変更点というのがあったら、ものすごく怖いんだぞと。

それから、もっとすごいのは、実は医薬品です。医薬品というのは、作るときに認証のプロセスのすべてをやって、それで出てきたものでやるんです。それを何回かやって、そうしたら、それから先はプロセスを一切何も変えてはいけません。そして、1個でも変えたら全部のプロセスをやり直すんです。

ですから、ここで、リコールのここを見るときに、自動車とその周辺だけ見るんじゃなくて、全く違う分野の違うところで、今言っているような想定漏れがないようにするのにどういう努力をしているかという別の見方で見ると、すごく色々なものが良く出てきます。だから、そんなところまで、ここで踏み込んだ議論を今やりなさいと言っているのではなくて、そういう考えでそのものを見ていくと、良く見えますというところまでは言えると思います。今の医薬品のところはバリデーションという言葉で言っているんですけども、すごく厳密にやっていて、恐ろしいようなやり方です。これは自動車では、そんなことまではやれないやり方ですが、今のようなものがあります。

次、どうぞ。

【委員】 私ばかりで申しわけないです。今のは大変貴重なお話で、ありがとうございました。そういうものがヒアリング、アンケート等でわかるものなのか、変更点管理その他というのはすぐ……。

【座長】 そんなの、わかるわけないです。

【委員】 わからないですか、そうですか。しかし、変更点管理も含めて何か考えておられる会社とか、あるかもしれない。

【座長】 だから、それはすごくやっているんです。

【委員】 やっているんですか。

【座長】 ですから、それは座っていて、向こうから来て説明してくれることじゃなくて、自分で出かけて行って、向こうでどンドンやりとりするということをしないと、ほんとうのものは何にも出てこないという気がするんです。ですから、アンケートとヒアリングのどこに入るか知らないけれども、現地調査をおやりになると、とてもいいものが出てくるんじゃないでしょうか。そういう気がします。

【委員】 もう一つだけ、よろしいですか。3番目、全然違うんですが、あるところで会社の良い面を評価をするという表彰企画のグループに入ったことがあります。どうもマスコミその他、叩く方ばかりの今の世の中で、褒めることが大事じゃないか。良いことがあったら、それはちゃんと認めていくということで、日本の産業もプラスの方向に育っていくわけで、今の日本はちょっとそれが少な過ぎるのではないかという気持ちを前から持っていたのですけれども、そういうのをやるということがありまして、参加したところで3つぐらい大事なところが見えて出てきた。色々なメーカーについて良い評価方をもらったところの上の方を見ると、第一にはトップがものすごい意気込みでやっているかどうかということ、それがまた下まで浸透している度合いというものもありますが、とにかくトップ、あるいは上のほうの、必ずしも社長とは限らないでしょうけれども、そういう人たちが非常に全体を鼓舞してやっている会社とそうじゃないものというのが一つ重要な評価点として出てきました。

それから、もう一つは、やはり定型的な安全対策のシステム、仕組みが安全を正面から良く配慮しているかどうか。これは通常、大体わかると思うのですけれども、そういうものがあるかないかという点が重視されました。

3番目は、お客さんからのクレームや、問題が起きた時に反応が速いかどうか。それを即座にてきぱきとやる会社かそうじゃないかという、私なりにまとめると、その3つが良いところは、割りに高く評価されている。

これが全部正しいと申しているというわけではないのです。まだ試行錯誤の段階ですから、これは自動車は対象外とされた、消費生活用の製品メーカーについての表彰制度の試みですが、安全問題についてのより良い企業というのはどういうものかということを考えざるを得なかったときに出てきたものなんです。その折に、個別の会社に行って、工場とか本社等を見学させてもらったり、直接話を聞いたりということがありました。最初は向こうからの定型的な模範回答みたいなのがあるんです。書面もそうです。お話ししていくうちに、だんだんほぐれて行って、いろいろなことが聞けるようになって、でも相当な

時間がかかるのです。各社数時間から一日かかってしまったのですが、随分皆さん一生懸命やっておられるということがわかると同時に、会社によって大分違うと。今の3点も随分違うのです。それで、例えばそういうような試みというのは意味があると私は思った次第です。だから、今度のヒアリングというの、少しそういう試みが生かされるといいなと思っております。

感想、最後のは本当に余計なことかもしれませんが。

【座長】 いや、余計じゃなくて、多分そこまで踏み込んでいかないと、一番大事な部分に行けないんじゃないかと思います。品質と安全とは、今言っている問題、例えばそれは両立するに決まっているんだけど、一番大きく影響するのはトップの判断なんです。ですから、安全の、労災の罹災率というのを見ると、数字がきちり出ているわけじゃないですよ。しかし、巷間言われているのは、トップがその意識を持つと持たないで、大体、罹災率が3倍違うというんです。ですから、それと同じで、自動車についても、品質について見れば、自分たちのところの品質を、ただ口先で良くすると言っているんじゃないで、本当に品質を良くすることで自らの会社がきちんと活動していこうと思うトップがいるかないかで随分違って来るんじゃないか。それよりは売り上げで見たり利益率で見たりというような方向でいくのか、随分違うんじゃないかという気がします。

ですから、今のようなヒアリングでも、現地に行くのでも、きちりと突っ込んで聞いたほうがいいのかというのは、組織の問題とか組織文化の問題とか、それから人事の問題とか、例えば「あなたのところでは品質保証をやっている人が社長になることはありますか」というのを聞いてみるといいんです。そうすると、「そんな変な質問するの」と言うけれども、実は会社の中で品質を一番大事にしているんだったら、品証の責任者をやらないと社長になれないという文化を作りますというようなことをやったとすると、一発で自動車会社は変わってしまうから、そのくらい恐ろしいことを聞いたって構わないだろうから、聞いたほうが良いかもしれない。

だんだん脱線ぎみなので、別に、ほかの質問もどうぞ。

【委員】 全く参考にならない意見で恐縮なんですけれども、実は、これと全く違う分野ですけども、ISOというのが熱病のようにはやったことがありますね。それで、みんなメーカーがISOの、品質だと9000、環境だと14000幾つ、これを玄関にぶら下げないと商売できないというような時代が続きました。このISOの取得会社は年に1回か2年に1回、必ず監査が入ります。認証を与えたけれども、本当にその通り継続的

に会社のトップあるいは事業所のトップが同じ緊張感を持って指導しているか、あるいはトップがその意識でやっているかということを質疑応答形式で監査に来るんです。それで、その監査もほとんど合格するんですけども、そうすると再認証ですっと続くんです。そういう会社がほとんど取った後、ここ数年、不祥事が起こっているんです。

だから、座長がおっしゃったように、ヒアリングに行くのは、ないよりいいんですけども、行ったから防げるということは、ISOの世界では私はもう崩壊していると思うんです。だから、何かそこにプラスアルファがないと、最近、ほとんどの事例が、あれは全部ISOを取っている会社なんです。そういうところを参考までに。どうしたらいいか、対策にはなりませんけれども。

【座長】 この検討委員会でそんなことをできるわけがないとも思うけれども、しかし、形骸化の問題、形式化の問題、管理主義の問題、もう全くそこですね。結局、それは形の上ではいいけれども、実態は全然そうではないというので、取り繕った形だけが動いていて、そういう問題が起こっている。

【委員】 これは難しいな。

【座長】 他にもどうぞ。

【委員】 褒めるというのは、やはり非常に大切なことで、それで気持ちがよくなると、じゃ、もっとこうしようというモチベーションにつながると思うんですが、ただ、中途半端に褒めると、ユーザーに逆に納得できない部分とか不安を与えることになると思うんです。

例えば安全で言うと、今、衝突アセスメントグランプリというのをやられているんですが、昨年、1回目がエステイマで、2回目がインプレッサがおとりになったと思うんです。ただ、衝突アセスメントは結局、前席2席しかダミー人形が乗っていない状態でやっているもので、確かにインプレッサなどの告知とかを見ると、それは書いてあるんですけども、ただ、往々にして、衝突アセスメントでグランプリをとりましたという言葉だけがひとり歩きしてしまうと、ユーザーにしてみると、後席の安全性は何も確保されていないし、140センチ以下の子供はシートベルトをつけると逆に危ないとかという事実まで全く知らされないままに、安全な車という部分で褒めて、技術者は喜び、メーカーは喜びという、歪んだことが起こっているんです。ですから、褒めるのであれば、本当に全員がちゃんと喜べるような状態でこそ褒めていただきたいと思います。

【委員】 私もその点は実はかなり気になっていたことで、けなすことはわりに簡単な

んですけれども、褒めるというのは、下手に間違えると増長して、褒めるほうがよっぽど難しいという感じがしております。ですから、おっしゃられることは非常に大事なんですけども、でも、じゃ、けなしていればいいのかというと、みんなで足を引っ張るような雰囲気になってくるというのは、僕はあまり健全じゃないと思っているということだけ。

【座長】 他にもどうぞ。それじゃ、こんなところで、随分ワーキンググループについて、いろいろなことをごちゃごちゃ言ってしまいました。それでは、この要領でワーキンググループは活動して頂きたいと思います。随分大変だろうけれども、頑張っておやりください。

では、その次に進みます。今後の検討に必要な情報の提供として、これから議論を行う課題4に関連して、まず自動車産業とコンプライアンスについて委員からプレゼンテーションをして頂きます。

【委員】 「資料4」の説明。

【座長】 コンプライアンスイコール法令遵守なんて言っているとみんなだめになっちゃうぞと、すごいことを言っているんだから、世の中のそこらでみんなが言っているのとまるっきり違うぞというので、随分耳新しいかもしれない。どうもありがとうございました。

それでは、今度は課題4に関連して、「お車を安全に使用して頂くためのメーカーの取り組み」について委員からプレゼンテーションをして頂きます。お願いします。

【委員】 「資料5」の説明。

【座長】 どうもありがとうございました。

前からの議論を踏まえて、こういう形でまとめて頂いて、改めていろんなことをやらなきゃいけないなというのに気づいた気がします。それにしても、日産のフィールドクオリティセンタを他社の人を持ち出してくるのはおもしろいなと思った。自分のところを持ち出してきて、こんなにいいぞと言えばいいのに。そうはいかない？

【委員】 いや、今情報公開の中で、結構インターネット上でも日産さんの組織は明確に表現されておりますし、一応わかりやすい資料として……。

【座長】 ええ。非常にわかりやすいですね。

【委員】 ということで、ご披露申し上げました。他社も……。

【座長】 みんなやっているよと。

【委員】 それなりにやっています。

【座長】 はい。

今の中でもすごく根本的な問題なんだけども、発生頻度が低いけども、起こったときに非常に重要だというのをどれだけ見抜くのかは、理屈でそれをやろうといっても、実際にはできないようなものというのがあるって、ああいうところで一番やらなきゃいけないのは、それを見抜く眼力をちゃんと蓄えるのに、どういうふうにしていったらいいか。それから、ただ、どうすればいいかだけでなく、組織の文化としても、人材の育成としてもそれを見抜いて、ちゃんと対応ができる人をつくらなきゃいけないというところがとても難しいし、大事なことだという気がします。

それからもう1つ、このお客様へ望むことというのがあるけど、国交省にもメーカーにもみんな望むことで、ここに書いてないけれども、もしかすると、今メンテナンスフリーだ何だと言っているのと同列で、例えば日本の建築物も構造物もそうだけど、実は高度成長期につくったものが、橋とかいろんなものがぶっ壊れる時期に本当は来ていて、それで、この疲労の問題と、それから腐食の問題というのが社会的にもものすごく大きな問題になりかけているというのがあるって、そういう線の上から見ると、自動車もまたある部分がそういうところに入っているかもしれないという見方は、もしかすると要るかもしれないという気がするんだけど、そんなだったら、どんな感じがされますか。本当に疲労の問題と腐食の問題はもう昔から、古くからある大事な問題だけど、もしかすると、これからいよいよそういうことが本当に問題になる時代に来ているかなという気もするんだけど、そんな見方というのはどうかしらんと。

【委員】 実際には自動車の場合、建築物とは多少違って、必ず発売前に相当なテスト等で腐食強度というものに対しては開発しているつもりです。ただ、じゃあ、今まだ走っているであろう20年前の車と、今生産されている車がどうかというと、多少違いはあるんだろうなと理解してしまして。先程言いました、高車齢車の代替が予想以上に今市場で進まない中で、かなりの頻度で古い車が存在しているということは、どちらかというと鉄とか金属ではなくて、ゴムであるとかいうものも同時によく点検していかなくちゃいかんなと思っけてしまして、今各社検討中というところでございます。

【座長】 特にこの何年か、急にみんなの保有の年限が長くなっちゃっているというときに、そういうところに潜在的な問題があるぞというのもみんなでも共有するようなのがすごく大事なんじゃないかという気がしますね。あれがいけない、こいつがおかしいということをおもうと言っているんじゃないかと、みんなでも長く使うこと自身はいいことだろうと、

仮にそうだとすると、これだけのリスクがあるんだよというのをみんなが共有する生き方が、本当はこのリコール問題ともうぴったりくっついて、とても大事なんじゃないかという気がします。

先程疲労とか腐食の問題が大きいんじゃないのと言ったのは、現在本当に問題として取り上げられているかどうかは別にして、社会全体で何かの視点を見たときに、その視点で見て問題がなければいいんだけど、そういう視点で見ないと気が付かないことというのがあるような気がするから、そんなのも要るんじゃないかなという気がします。

他にもどうぞ。今の発表でご意見、感想があったら言って頂きたいんですが、はい、そちらからどうぞ。

【委員】 質問なんですけれども、最後のページにお客様へ望むことがあるんですが、これだけ認識していらして、じゃあ、メーカー側はお客様というか、ユーザーにこれをしてもらうために何をすべきだとお考えですか。

【委員】 1番の保守点検については、基本的にはディーラーに行ってほしいというのがまず一義的にあるんですが、実際に点検整備の初期から、売っている時から、どういう点検で何を交換し、何を点検しようというのは今決まっています。場合によっては少し点検項目を増やす必要があるのかなと。これは当然国と今後の制度を含めて少し検討しなきゃいけない。

じゃあ、お客様でいうと、またマニュアルをよく読んでくださいと言うと怒られるかもしれませんが、啓発、あるいは認知度を上げる仕組みをセットでお客様に訴えていくしかないのかなと思っています。1番は今のところそういう答えになりますかね。

2番はここに書いてある通りなんですけども、当然大量のリコールの場合はある程度順番でやって頂かなきゃいけない。ディーラーの販社の実力もありますのでということもございます。ディーラーが多分順番に、多少1週間、2週間お待ち下さいということもあるでしょうし。それから、そこでは適切にディーラーの対応をお願いしたいということと、来ても、住所等の届け出も多少何年かの中に動いている場合もありますし、そういう場合はしっかりディーラーに対して、常にどこにいるか届けておいてほしいなということがあるのかなと思います。

【委員】 1つ補足よろしいでしょうか。自動車工業会全体としては、「すてきなカーライフの過ごし方」というパンフレットを作りまして、年間に200万部ですけれども、リコール制度とはこういうものですよと、リコールの通知があったときには応じてください

と。あるいは点検整備についても、こういうところは点検する必要がありますよと、その必要性について訴えております。一部でございますけども。

【委員】 二人のご説明と、共通した質問なんですけれども、先生からは直近のリコールの傾向として電子制御化の問題が取り上げられました。これは比較的新しいというか、急速にこの部品なりマイクロコンピューターが増えているわけですから、当然こういうことが起こってくるんですが、社内外含めた再発防止と対策のPDCAのサイクルがございますよね。これがその電子制御にかかわる新しい課題をも取り込んだシステムとして機能しているのか、あるいは、これはやや古い時代といったら失礼ですけど、そのときの制度をかなり強化、拡大されていて、電子制御化については今後の、別の視点の品質管理システムが必要とお考えなのではないかということが聞きたいんです。

【委員】 多分今のご質問は課題3の分析ワーキングにも密接にかかわると思っております。現在の状況でお話ししますと、おっしゃるとおり、最近のリコールの案件、あるいはリコールにならなくても、かなり市場で起きている不具合の案件に、ソフトウェアといいましょうか、電子機器が増え、それをコントロールするソフトウェア上の問題、それは開発の未熟な問題もありましようし、いろんな環境で気がつかなかったという事象で、思いもよらぬ不具合が挙動するような場合もございます。実際には、先程言いました再発防止の展開の中で、相当開発部門に対してどんどん開発が、ソフトウェアが专业化され、あるいは部品メーカーさんの中のソフトウェア部門に占有化され、やはりコミュニケーション等の問題でしっかり点検ができない問題というのも結構ありますし、それを委託したカーメーカーと部品メーカーさんのミスコミュニケーションみたいなので起きる場合もあります。

我が社の場合でいいますと、社内、それからお願いしている部品メーカーさんとの間で、最初からお互いの意思疎通を明確にする、あるいは随時点検をお互いにやる。最後は実車での確認なんですけど、十分な、ありとあらゆる組み合わせを車でやるというのは相当時間がかかりますから、コンピューターをベースにしたシミュレーターのようなもので、お客様のいろんな動作、タイミングを、ありとあらゆるパターンを検証するようなシミュレーター等も準備して、流出防止に努めているというのが1つ。

もう1つは、先程のフィールドクオリティを分析するところに、開発及びそれ以上の検出する道具、お客様の車から発生するいろんな信号を取り込んで、それを評価するようなものも少しずつ加えて、今日のご提案のようなお話には相当対応していると。完全に追い

ついているとはまだ言えませんが、主力はそちらに移っていると理解していただいてもいいんじゃないかと思います。

【座長】 どうもありがとうございました。これを言い出したらもっとおもしろくて、どんどん言っちゃいたいところだけでも、もうはるかに時間を過ぎちゃっているから、これでいいかな。止めて、休憩を入れたいと思っているんですが、5分休憩しましょう。それで、3時2分になったら始めますので、席に戻ってください。

じゃあ、休憩にします。

(休 憩)

【座長】 それでは、もう言っていた時間になったので始めましょう。

次に課題4の議題に進みます。使用過程の自動車の安全の確保及び環境保全のためにメーカーが担うべき役割の明確化について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】 「資料6」の説明。

【座長】 どうもありがとうございました。

これは前から言っていた意見を今度は集約して、次にやるべきことをやると、こういう考え方でやっていく必要があるんじゃないかということが書いてあるわけですが、これについて質問や意見等がおありでしたら、ぜひお願いしたいと思います。

【委員】 先程の話でもあったんですけども、高車齢車の話で、腐食と寿命という話なんです。基本的にそれに対処するには、ある程度いっちゃん、頻繁に点検するしかないんですよ。当然必ずいつかは壊れるものですから、壊れる近くになっていけば、頻繁に点検するしかなくて、そういう状況のときに、そこまで含めてリコールという話にするのか、ある程度のところで、これ以上は免責というところを作らないと、自動車メーカーもディーラーさんも多分やってくれないと思うんです。

ですから、そういう線引きのどこまでを、高車齢が確かに増えている問題はあるんですけども、一般的なあれとして、どれぐらいまで視野に入れてやるのかというところを、寿命の設定みたいなものを定めないと、なかなか今のこのリコール制度には乗らないんじゃないかという気がします。

それで、検討すべきこととしてここにリストアップされているんですけども、端的に言っちゃうと、整備を充実するというしかなくて、これはここでの話にほんとにフィットするのかなという気がしました。

【座長】 全く同じ種類の問題でもっと苦しんでいるのは、本当は電気製品のもので、

火事になっちゃっただの何だのいっばい言われたって、考えていないような長い時間使って起こっちゃっている。そうだったら、ある時間が過ぎたものを全部回収させてくれと言いたくなるようなことが、電気製品では起こっている分野があるわけで、それと同じで、自動車はずっと使うというんだったら、点検をきっちりやる以外はしょうがないんだと、全くそくだという気がしますね。だから、ここでの、今までの言っているリコールの議論とは別にするしか仕方がない問題じゃないかと僕なんかは思います。

それでも、昔、例えば20年前には、どういうことを想定してここまでは大丈夫だと思って作ったのか。今はこのぐらいで作っているというものがどこも伝わってこないから、みんな十把一からげに判断するしか仕方がないというのがあるので、今度はリコールとは別にして、何年たった機械はこの辺がぶっ壊れるぞというのをみんなに周知させるとかいうことをやらないと、社会的には、メーカーがちゃんとやらないからそういうふうになるんだなんていうことが言われかねない時代に来ている気もするんですね。

ですから、そうすると、従来考えていた、昔こうやったものを今頃言われても困るよというのだったら、今頃こんなことが起こっているぞとか、こういう危険があるぞということとをみんなに知らせる方法が、リコールとは別に多分考えなきゃいけない時期が来ているのかもしれないですね。

ほかにもどうぞ。

【委員】 これは事務局に確認をするような話で、大変不勉強で申しわけないんだけど、例えば貨物車両なんかで、青ナンバーの大型の貨物と白の場合とで、点検の頻度とか法令上差がありましたか。

【事務局】 車種によって違いますが、大型トラックでいえば白も青も同じです。例えば乗用車でいえば、タクシーと乗用車というのは大きく違います。

【委員】 なぜこんなことを言い出したかということ、特に商用の大型の貨物のようなものの中には、壊れるまでメンテナンスに顧慮しないで使うというとんでもない使い方をされている車があるように聞いています。そんな状態の車がかなりの台数あって、例えばあるとき一斉に、パキパキと何かやらかしたとして、それが設計製造工程上の問題によるリコールと同列に論じることが出来るのか？という疑問はあります。

お客さんによってだとか何だとかということで、少し考え方が違ってきていただいたほうが本当はいいのかなという気がするの1つと。

それから、基本的な疑問なんですけど、どういう使い方をしていたか、あるいはどうい

う状態で不具合が発生していたかという、特に先ほどの委員のお話なんですけども、電子システムの機器が多くなってくると、どういう情報を拾って、どういう誤作動が起こったかというところは、実は再現性がほとんどない世界になってしまいます。使用時にどういう状況だったか、実際に不具合が発生したときに、どういう周辺情報が入力されていたかというところまでとれるのかな、と思います。

あるいは、現状でそこまでは無理じゃないかなという気もするし、でも、そこまでやらないと、多分電子制御システムが何か起こした感じだなというときには、なかなか判定が難しくなるし、その辺のところをどういうふうにかえたらいいのかが悩ましいなと思っていて、これは感想で申しわけないんですけど。

【座長】 他にもどうぞ。

【委員】 6 - 3の2と3に関してというところの質問なんですけれども、不具合の対応において何が重要かということで、ここに書かれていることは政策的なこととしてとても重要だと思いますけれども、その次の、緊急的な措置の必要な不具合についてということを含めまして、まず第一に、こういうふうに言ってきたユーザーに対して、どのような対応が行われているかということについてお聞きしたい。

問題意識を持っておりますのは、苦情の内容を見ておりますと、早期故障とか故障頻発というキーワードが非常に多いんです。その場合、ほかの国、アメリカのレモン法などでは1カ月以内に何回とか、あるいは3回とか4回修理しても直らない場合にはこのような対応をするというルールがあるわけですけれども、日本の場合、そういうものが特にありませんので、例えばブレーキという重要な部分で、それを放置しておいたら非常に危険だという場合に、一度修理して直らなかったときというのは、どのような対応をしていらっしゃるのか。

先程言いました故障頻発とか早期故障ということで、一義的には保証サービスがおりかと思いますが、それに納得していない苦情というのがかなりあるということについてはどうお考えかお聞きしたいと思います。

まずはメーカー、ディーラーの関係かもしれませんが、その一般的な対応です。

【委員】 故障頻発というのは、直しても直しても直らないというものですよね。

【委員】 そうですね。それから数カ所ということもあるかもしれません。

【委員】 その壊れ方の事象によると思うんですが、ブレーキとおっしゃるので、多分重要な不具合だろうと想像しますが、実際にはディーラーから直しても再発するという

情報をつかむと、それが重要、しかもリスクな案件であると、多分カーメーカーはそのお客様の現場、あるいは車のところまで一緒に行って、スクランブルと呼んでいますけども、一緒に分析する等をやることもあります。

ただ、個別のご案内の案件がそれに相当する事象がどうかは私はよくわかりませんが、そういう活動もやっているということをもっと理解して頂ければ良いのかなと思います。

【委員】 一番初めにご説明頂いた資料5の図の中の、9のところですね。「市場処置判断の流れ」というところで、まずお客様があって、それから、販売会社があって、不具合現品でフィールドクオリティセンタに行くとか、補償請求をすることになっておりますけども、このときに現品は検討されるということがあったり、部品メーカーに対して補償請求ということがあるようですけれども、この問題が解決するまではこのお客様はどういうふうなことで置かれているのかということと、それから、そのお客様に対して、逆に使っている人に対しての補償といたしますか、それがどういうふうになっているのかということが非常に気になるわけですし、それをもう少し敷衍していきますと、緊急的な措置の必要な不具合というときに、対策がされるまではユーザーは危険なままで置いておかれるのかということについて非常に心配なところがある、危険な状態が続いているのではないかとということをお心配するわけなんですけれども。

【委員】 フィールドクオリティセンタに集まってくる部品というのは、基本的にはディーラーの中で交換をされて、少なくとも不具合が起きなくなった車をお客様に戻して、その後その部品を分析しているということですから、ほとんどの場合、使われているお客様は不具合が出ていなくなると認識しています。

ただし、先程から出ているソフトウェアなどに問題がある場合は、交換してもまた起きる可能性を持っているというのはゼロではありません。ですから、先程から議論されている今後のソフトウェア問題は、難しい問題であるという認識はあります。今我々がそれを何とか自己点検できるようなソフトウェアも必要でしょうし、自己診断して、それをユーザーに知らせる、故障ランプですね。この辺のフェールセーフを充実させることによって、お客様に少なくとも戻す状態は確実に安全であるということは、今後の技術課題と思っております。

【座長】 今の質問にも本当は2つあって、起こって、そのユーザーのところから行ったトラブルがそこ1個でおさまるものなのか、他のユーザーのところにも共通して起こっ

ているような事柄なのか、その2つを区別しないといけないことがあって、全部に共通した危険があるんだとしたら、それをどうするんですかと聞きたくになりますという質問が、その部分が残ったままだろうと思うんだけど、きっとそういう判断ができるかどうかはまだわからない部分で、個別の対応をしているしか仕方ありませんという答えじゃないかなと思って聞いていました。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 先程の、今後の車のコンピューターが多い、それからソフトウェアが多いという中で、今のところ何となく悪い方向に行っているかのように扱われるかもしれませんが、逆にいうと、先程の長寿命に対して、機械的部品の劣化であるとかいうものを、今センサーで検知するという機能を相当充実させているんです。これは排気ガス、要するに環境を守るためにエミッションのデバイス類はほとんどセンサーで自分の故障だけでなく劣化まで検知して、お客様に故障を知らせる、それからディーラーに行って交換するから、排ガスがいつまでもきれいとか。やはりそういう機械的な劣化をセンサーで見張るためには、それを見張るソフトウェアが要ります。

もう1つ言うと、どんどん安全系にもエアバッグを含めてデバイスがいろいろつき始めました。これも故障しそうだ、このままいくと、ご主人様の命を傷つけるかもしれないというときは、自分である程度の機能停止をするフェールセーフ機能というのもどんどん必要だと思います。そのときはある程度お客様に知らせながら、これ以上乗ると危険な可能性があるから、早くディーラーに行ってくださいという警告もソフトウェアを充実させることによって進化していくものだと考えまして、両方、じゃあ、そのシステムはちゃんと作動するのかというのも、またそこにかぶさっていきます。ですから、安全を守る、あるいはフェールセーフをしっかり監視するためのソフトウェアというのもある。

あるいは、先程、じゃあ、いざユーザーで起きた故障は何が原因だったろうと、少しそのデータを残しておく。それによって後でそれを読み込むことで、こういう事象が起きた、あるいはこういう運転をされた、だから起きたんだというのを充実させていかなきゃいけないというのが安全な車の方向性であるというふうに、今開発しているということだけは一応ご承知置きをお願いします。

【委員】 はい。今私が質問したのは、他の国で個別のユーザーに対応するシステムができているのに比べて、日本の場合はどうなっているのだろうかという疑問がもたれているわけです。具体的にいえばレモン法みたいなものですけども。

以上です。

【委員】 すいません。私はレモン法というのを承知していないんですが、どなたかご存じなら……。

【委員】 レモン法といいますのは俗称ですけども、アメリカの州法で50州全部で行われているものなんですが、購入して、保証期間の中の18カ月以内などに、例えば3回、4回と修理しても直らない場合、あるいは1カ月以内で数カ所の不具合箇所が直らない場合、一定のアービトレーション(arbitration)という条件がつくわけですけども、交換、あるいは返金に応じるというアメリカの州法です。個人のユーザーに対応するという仕組みがそういう形でできているんですが、日本の場合とアメリカの場合は全体のシステムが違いますから、それをすぐには申しませんけれども、州によってはブレーキなどの重要箇所、1回修理しても直らない場合には、交換とか返金に応じるというシステムをとっているところもありますので、そういうものに比べると日本はどうなのかなということをお聞きしたかったわけなんです。

【委員】 私は知りませんので、勉強させてください。すいません。

【座長】 他にも意見、感想はないでしょうか。

じゃあ、これはこんなところでおしまいにして、次に進みましょう。

今度はユーザーアンケートの実施について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】 「資料7」の説明。

【座長】 見る間がないから、これに質問といたってやりようがないね。

読んで、これを入れておいた方がいいというのがあったら。

【座長】 ちょうど1週間以内に連絡していただければ、ここに必要なものをつけ足してアンケートをすることができますので、ご連絡ください。

それでは、先に進みたいと思います。

平成19年度のリコールの分析結果について、交通安全環境研究所リコール技術検証部から説明をお願いします。

【交通研】 「資料8」の説明。

【座長】 ありがとうございます。

ただ今ありました説明に意見や質問等がおありでしたら、どうぞ。

【委員】 最後のご説明のところ、不具合の初期情報、最初の情報からリコール届け出までの期間が1年以上かかるものが非常に多いんですけども、期間が長くなる一番の

理由は何なんでしょうか。

【交通研】 厳密なことは言えませんが、私の方から分析した点で眺めてみますと、長くなっているところの中身をもうちょっと見ないと厳密なことは言えません。それで、期間が延びているというのは、恐らく耐久不具合の場合に、非常に原因究明に時間等がかかるのと、対応も時間がかかるということが背景にあるのではないかと考えております。

【座長】 原因が簡単に特定できるようじゃないようなものがずっと残ってきて、それで、本当に究明しようとする、すごく時間を食っちゃうものが起こっているんじゃないかというあれですね、今の話は。

【交通研】 と思います。

【委員】 直接データがどう構成されているかわかりませんが、実感としては、初報というのからカウントされていますよね。1件目なんですね。1件発生して、しばらく出ないものというのは、この1件目だけで現象や原因を特定するのは非常に難しい。何件が出てくると、それに共通する事象から分析が始まるというのがメカニズムとして多少ありまして、特に1件目がぼつと出てしばらく出ないようなものであると、初報からのカウントは相当長くなる可能性はあるんじゃないかと、これはあくまでも経験に基づく想像でございます。

【委員】 今のお話ですと、1件だけぼつと出て、それ以降出ないと、たとえそれがリコール対象であっても、1件だけだったらうやむやにされる可能性があるということですか。

【委員】 リコール対象であるかどうかかわからないと言わざるを得ない現象だと思います。後で見れば、さかのぼれば、これも今回リコールすべきだった案件が起きた現象であると。ただし、それを1件目から明確に、これが原因で何らかの措置をすべきという判断にすることはできなかったということではないかと思います。

【座長】 実際に1件目が起こったときに、それを徹底的に調べるといったって、何をどう調べればいいかがわかっているぐらいだったら、設計とつくる前のときの段階で見つけているわけだから、実際には1個目のそれはいかないで、少なくとも1個起こった後にぼつんぼつんぐらいもうちょっと出てくれないと、ほんとにその対象に取り上げなきゃいけないかというのは、ものすごく見つけにくい問題だという気がします。その一番初めのぼつんでカウントし始めているから、今例えば初報から後のやつが多くなっちゃっているというけど、案外また次の年で見ると、もっと違う事象で起こると、また短くなっている

ようなグラフになるのかもしれない。これは多分すごく難しいところが出ているんだなという気がする。

【委員】 ここは一番リコール制度の難しいところだとは理解しておりますし、そこをどうやってより早く見つけるかというのは重要なテーマだと思っております。

今の実態としては、そういうものもどうしてもまだあるという認識でございます。

【座長】

ほかにもどうぞ意見をください。

【委員】 耐久性にかかわる件数が一旦上昇して落ちているというグラフでしたっけ。それがあったかと思うんですが、8 - 4かな。これはどういう原因なのか、もしわかれば。これを見ると、最近は耐久性に関する不具合というのは非常に減っていて、そういったところまで意識がいつているからというふうにも見えるんですが、ただ、耐久性を云々という話ですと、車齢として5年、10年という話だという気もするし、何かこれで原因がわかりであれば、お願いします。

【交通研】 仮説で、まだ検証できないのですが、16年度、17年度の案件を見てまいりますと、結構古く、届け出を遅らせているケースも結果的には見えておまして、そういうものところのところで耐久性が増えて、各社が多分棚卸したんじゃないかという気もしておまして、こういうものが少しあったんじゃないかなと。技術力と直結するとは思いますが、もう少し分析して、この部分は説明したいと思いますが、実態としてはこんなことでございます。

【座長】 どうぞ。

【事務局】 今のを補足させていただくと、実は17年のリコールというのは、古い車のリコール届け出が大変多かった年でございます。どうしてかと申し上げますと、その前年の平成16年度に、ある特定のメーカーの不正が発覚いたしまして、10年以上前からいろんなクレーム隠しなりリコール隠しをしていたというのが発覚して、国交省の指摘などを受け、17年度に大量に古い車のリコールが届け出されております。そういう意味では平成17年度は、耐久性にかかわるリコールが多い特異な点だと思っております。

【委員】 わかりました。

【座長】 他にもどうぞ。

それでは、これで全部予定した議案は終わりました。それでは、ほかにも何か意見や質問等はないでしょうか。

事務局から何かありますか。

【事務局】 では、次回の会議についてご説明させていただきます。既に日程調整させて頂いておりました、次回は11月7日9時からの開催を予定しておりますので、よろしくをお願いいたします。場所等はまた追ってご連絡申し上げます。

【座長】 今年度は3回を予定しており、第2回目は11月7日の朝9時から開催いたしますので、ご予約ください。

それでは、また次は11月です。大変お忙しいところお集まり頂きまして、ありがとうございました。今日の議題はこれで終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

了