

平成16年6月14日
自動車交通局

リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止対策

自動車メーカーによる隠蔽、虚偽報告、データ改ざん等の不正行為を排除し、リコールの迅速、確実な実施を図るため、15年1月施行の法改正(リコール命令制度の創設、懲役刑の新設・罰金の加重等)による抑止効果に加え、次の措置を強力に実施する。

1. リコール業務運用体制の強化

(1) 情報収集の強化

自動車メーカーから、現状の監査時等の情報に加え、下記の安全上重要な情報の、定期的(四半期毎)報告を求める。

<事故につながるおそれのある安全上重要な情報>

ア. 動力伝達装置、走行装置、かじ取り装置、制動装置に関わる重要な不具合や脱輪、車両火災

イ. 車両に起因すると思われる知り得た人身・物損事故、訴訟案件

下記機関と、車両に起因する事故情報等の定期的情報交換について、調整し、実施。

- ・ 警察庁等関係省庁(随時の情報入手から定期的情報入手等へ)
- ・ 道路公団(高速道路上の自動車部品の落下物を定期的に情報入手)
- ・ JAF(装置別故障件数のみの報告から、故障内容の詳細を定期的に情報入手へ)
- ・ 外国の関係機関(リコール、不具合情報の情報交換)

ユーザーへのPRによる不具合情報収集(インターネット、電子メール、電話により、現在、年間約7,000件)の強化

(2) 監査の強化

原則年一回のメーカー監査に代えて、疑義あるメーカーには集中的な監査を実施。その際、各種データの総合的分析により、重点的監査を実施。

従来のメーカー監査の直前のディーラー監査に代えて、回数を増やして随時ディーラー監査を行い、メーカーに報告されている不具合情報、メーカーからの改善指示等の調査を充実。

(3) 技術的検証の実施

従来のメーカー提出の書類確認にとどまらず、疑義案件は、交通安全環境研究所等において、現車確認、試験を実施。また、警察の協力の下、事故車両の不具合状況を確認。

2. より実証的な検討体制の整備

(1) リコール案件調査・検証検討会の設置

収集された不具合情報を、発生率の高いもの、人身・物損事故の起きているもの等をリコール調査案件として抽出し、重点的に調査を実施する。このうち、死亡事故や車両火災等の重大事故につながるおそれのある案件や、設計・製造によるものかその他の要因によるものか判断が難しい案件等については、リコール案件調査・検証検討会(下記参照)において、専門的知識による実証的、統一的な検討と判断を行う。

< リコール案件調査・検証検討会 >

国土交通省のリコール担当官に加え、材料・製造管理、操縦安定性、エンジン、電気装置、動力伝達・制動装置の各分野の実務経験豊かな専門家約10名で構成

任務は、リコール案件の調査、技術的検証等
原則四半期毎に、必要に応じ随時開催

(2) リコール判定委員会の設置

重要案件について、リコール判定委員会（下記参照）で、リコール、勧告の検討。
リコール等に至らないものは、理由等を公表。

< リコール判定委員会 >

工学、法学等の学識経験者、関連する実務専門家で構成する自動車交通局長の諮問機関

任務は、リコール及び勧告に関する国土交通省への助言等
必要に応じ随時開催

(3) リコールの判断基準の透明化

リコール、改善対策及びサービスキャンペーンへの該当性について、具体的不
具合事例をもとに、より分かり易い判断基準を公表。

判断の難しい案件についてのメーカーからの相談体制の強化（リコール案件調
査・検証検討会も活用）

3. 実施時期

(1) すでに実施したもの

組織等の強化

リコール手続き・基準の明確化等及び(2)について来年秋からの実施を目指し、6
月14日(月)にリコール改善推進室を設置した。

(2) 本年秋から実施するもの

情報収集の強化(1.(1)関係)

集中的監査・重点的監査(1.(2)関係)

リコール案件調査・検証検討会の設置(2.(1)関係。ただし、本年度は2
~3名程度で実施)

(3) 平成17年度から実施するもの

その他の案件については、所要の予算を確保のうえ、本格的な対応を図る。