

検討課題について現状及び今後の検討の進め方等について

1. リコールに対する正しい理解の普及

(1) 問題意識

日本においては、工業製品は基本的に壊れないという認識が広まっていると考えられ、リコールを実施するメーカーに対して悪いイメージを持つ傾向にある。これにより、メーカーがリコールを実施することに消極的になるなど、リコールの円滑な実施に悪影響を与えているとの指摘もある。

壊れない工業製品を製作することは現実的には困難であり、リコールは工業製品の欠陥による事故等の未然防止及び工業製品の品質向上のために不可欠なものであるため、リコールそれ自体が悪いことではない。したがって、このことについて国民に理解を求めることが必要ではないか。

(2) 検討の進め方・スケジュール

- ・ 検討会としてのリコールに対する認識について、19年度末に取りまとめる。

(3) 課題に係る現状説明

保有車両数とリコール対象台数

リコールの対象台数と保有台数等を比較すると、リコールは一部の特殊な欠陥車を対象となっているのではなく、ほとんどの自動車は使用期間中に一度はリコールの対象となっていると言える。

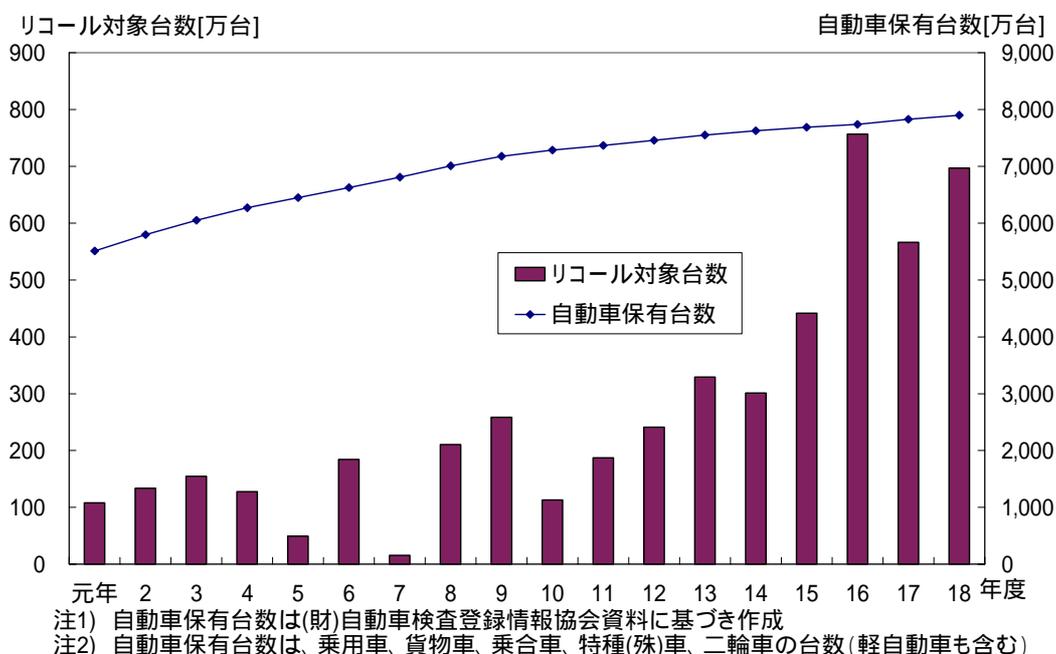


図1-1. 自動車保有台数とリコール対象台数の推移

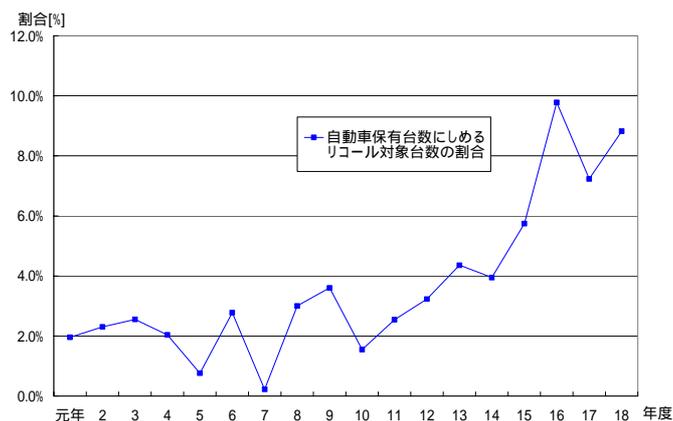


図1-2. 自動車保有台数に占めるリコール対象台数の割合の推移

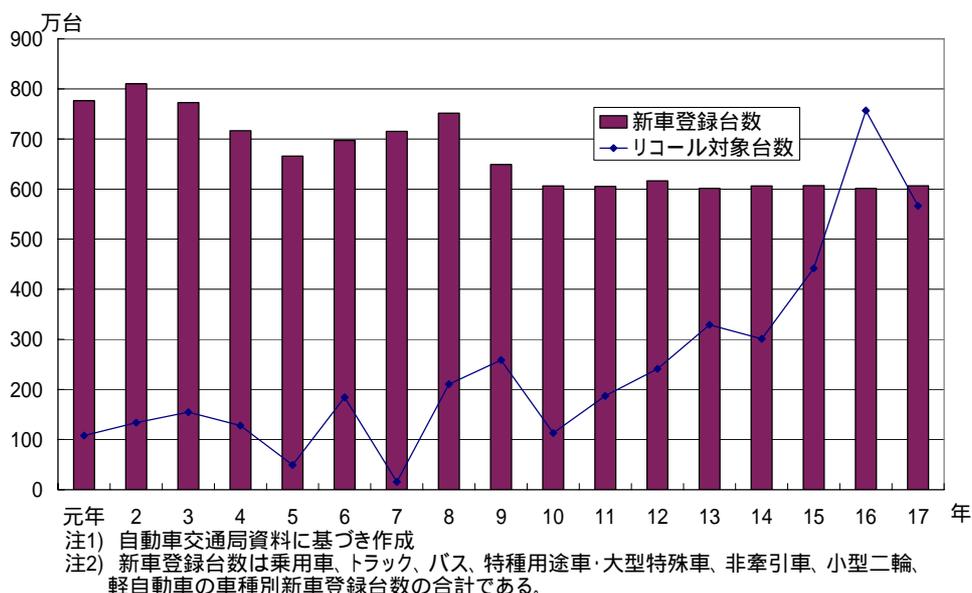


図1-3. 自動車新車登録台数とリコール対象台数の推移

リコールの事故未然防止機能について

平成18年度に届出がなされたリコール300件の内、リコールの対象となった不具合が、届出以前に事故や火災に至っていたケースは22件であり、ほとんどのケースでは未然にリコールが実施されている。さらに、事故等に至ったケースでもその後のリコールにより再発を防止している。

このことから、リコールの実施により約700万台の車両について事故や火災の未然防止が図られていると言える。

	平成18年度 実績	火災に 至ったもの	人身事故に至ったもの				物損事故に 至ったもの	合計
			死亡	重傷	軽傷	不明		
届出件数	300	11	0	2	2	1	6	22
対象台数	6,968,245	43	0	4	6	1	10	64

表1-4. リコールの対象となった不具合が原因で事故や火災に至った割合

国土交通省が行った勧告等

自動車に係るリコール制度は、メーカーによる自主リコールが基本である。それが適切に行われない場合には、国土交通省が勧告や罰則の適用を行うこととなっており、不具合情報の収集、メーカーに対する監査の実施、技術的検証の実施等のための体制の整備を行ってきた。

実際に悪質なリコール隠し等が行われ、国土交通省が勧告等を行った事例は以下の通りである。

なお、社内での不具合情報の共有に不備があった等の、悪質とは言いがたい事例に対しては、適宜改善を指導している。

(勧告)

方向指示器のスイッチ部が磨耗して接触抵抗が増加することにより発熱するという不具合について、発煙や火災事故が 15 件生じていたにもかかわらず、リコールが行われていなかった事例（平成 11 年 3 月）1件について、自動車メーカーに対してリコールの実施を勧告した。

(虚偽報告)

自動車メーカーが、不具合情報を二重管理し、一部の情報を運輸省（当時）に報告していなかった事例（平成 12 年 9 月）と国土交通省への事故原因についての報告において、データの改ざんや隠蔽を行った事例（平成 16 年 5 月）の2件について、道路運送車両法で禁止している虚偽報告であるとして、警察に告発した。

(届出義務違反)

自動車メーカーが、国土交通大臣への届出や使用者への通知を行わずに、契約ディーラー等に持ちこまれた一部の車両のみをユーザーに無断で修理する等、危険な不具合を隠蔽していた90件について、道路運送車両法の届出義務違反として裁判所に過料を通知した。

通知年月	件数
平成 9 年 11 月	7 件
平成 12 年 9 月	4 件
平成 16 年 6 月	1 件
平成 17 年 3 月	31 件
平成 18 年 2 月	47 件
合計	90 件

表 1 - 5 . 過料の通知の実績

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

(1) 問題意識

近年、製品事故に関する情報提供を求める声が高まっている。自動車に関しても、ユーザーへの情報提供を充実していくことが必要ではないか。

また、メーカーやディーラーの対応に対するユーザーの不信感を払拭するために、不具合発生からリコールに至る過程の透明性を高めることが必要ではないか。

(2) 検討の進め方・スケジュール

ユーザーに対して提供すべき情報について、19年度末を目途に検討会としての見解をまとめる。

(3) 課題に係る現状の説明

国土交通省及びメーカーにおける情報提供の状況

国土交通省は、ユーザー、メーカー、関係団体（国民生活センター等）及び関係省庁から自動車の不具合や事故の情報を得ている。この内、国土交通省は、ユーザーから申告のあった不具合情報とメーカーから届出られたリコール情報をホームページ等で積極的に公表している。

また、メーカーにおいては、ホームページ等によりリコール情報をユーザーに提供している。

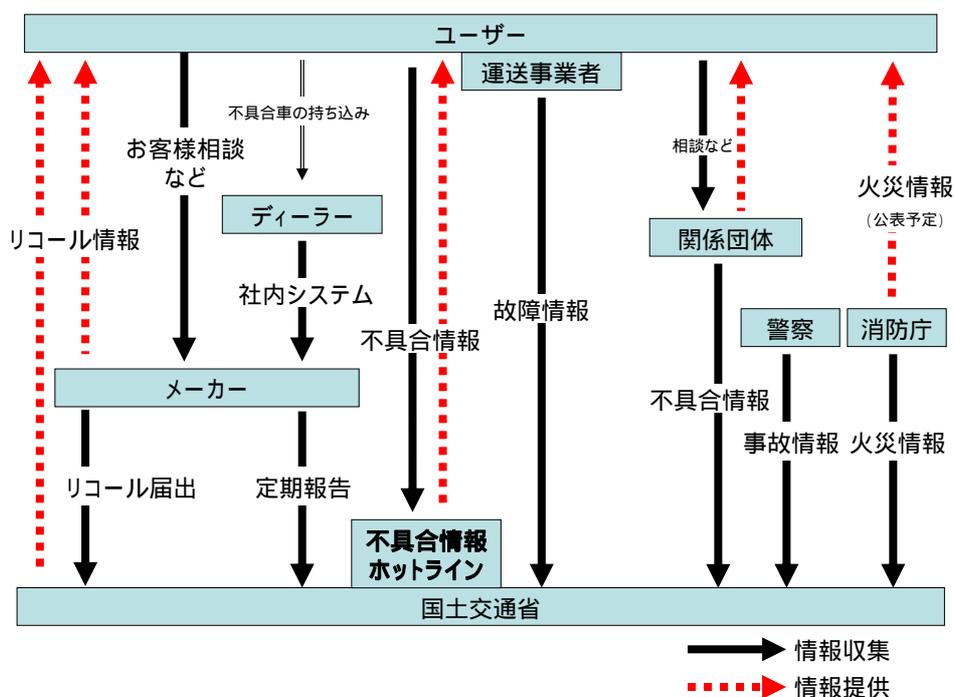


図2 - 1. 不具合情報収集及び情報提供

不具合発生からリコールに至る流れ

(ア)メーカーにおける流れ

メーカーは、ユーザーから不具合に係る修理や相談を受けるディーラーに不具合情報の報告を求め、その情報を基にリコール等の措置の実施の要否を判断している。

なお、国土交通省は、メーカーにおいて不具合情報が適切に管理、検証されているか等を確認するため、メーカーやディーラーに対する監査を行い、必要に応じて指導している。

(イ)国土交通省における流れ

国土交通省は、ユーザー等から得られた不具合情報について、不具合の危険度や頻発性等を分析し、必要に応じて、メーカーへの事実確認、(独)交通安全環境研究所のリコール検証部への調査・検証依頼を行う。それらの結果、必要があれば、メーカーに対する勧告の実施を判断する。

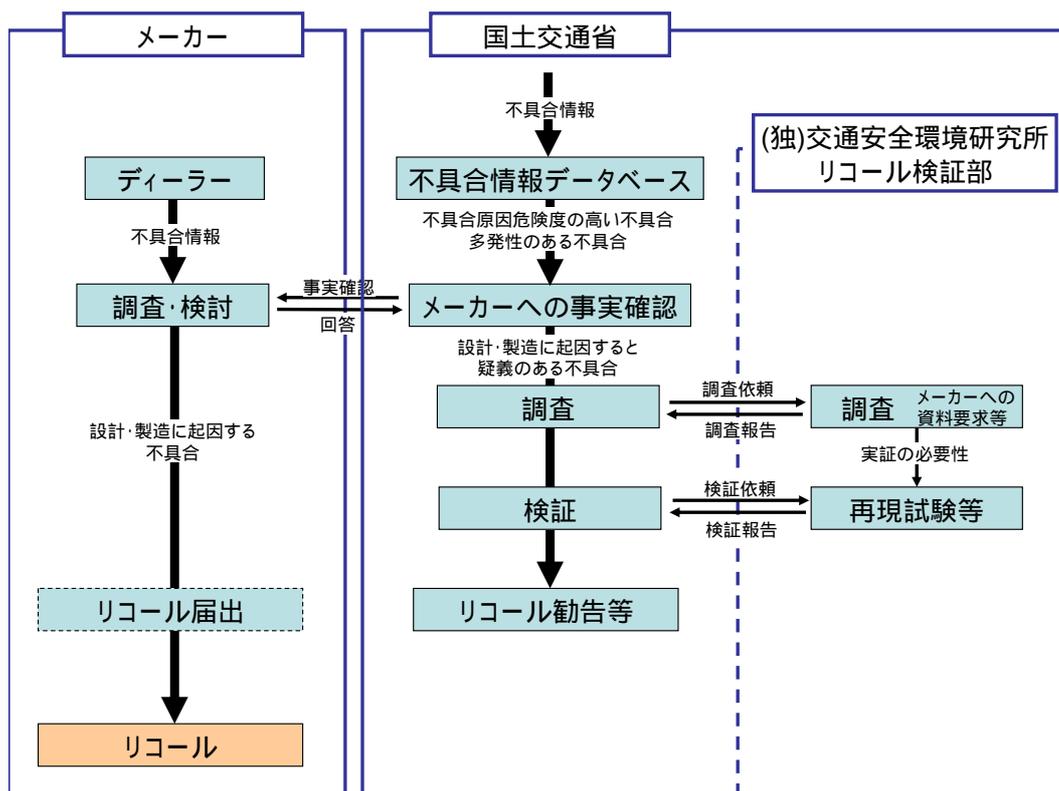


図 2 - 2 .不具合情報取得からリコールへの流れ

自動車以外の製品に関する情報提供の状況
資料 3 参照。

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

(1) 問題意識

近年リコールの届出件数及び対象台数は増加傾向にあるが、その原因を分析することが必要。

リコールは事故の未然防止を図るためのものであり、届出件数や対象台数の増加が直ちに問題とは言えないが、自動車の品質を向上させるための検討を行い、結果として欠陥を減らすことが必要ではないか。

(2) 検討の進め方・スケジュール

WGを設置し、リコールに至る自動車の欠陥が発生した原因を分析するとともに、品質を向上させる方策を検討する。20年度末を目途に取りまとめを行う。

(3) 課題に係る現状の説明

平成18年度に届出のあったリコールについて、欠陥の発生原因等を分析した結果については、資料1、参考資料2を参照。

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

(1) 問題意識

道路運送車両法では、使用過程の自動車について、適切に点検整備を行うことにより、当該自動車を保安基準に適合するように維持する責任を使用者に課している。しかし、車両の保守管理に対する意識が希薄な使用者も多い一方で、メーカーに対して品質向上を求める声は少ない。

また、平均車齢や平均使用年数の延長による不具合発生が懸念されている。

このような中で、使用過程の自動車の安全確保及び公害の防止を図る上で、メーカーがどのような役割を果たすべきかを明らかにする必要があるのではないかと。

(2) 検討の進め方・スケジュール

使用過程車の安全確保や公害防止についてのメーカーの果たすべき役割について20年度末を目途に検討会としての見解をまとめる。

(3) 課題に係る現状の説明

行政、メーカー、ユーザーの役割

使用過程の自動車の安全確保や公害防止について、行政、メーカー及びユーザーに課される義務の概要は図4 - 1の通り。

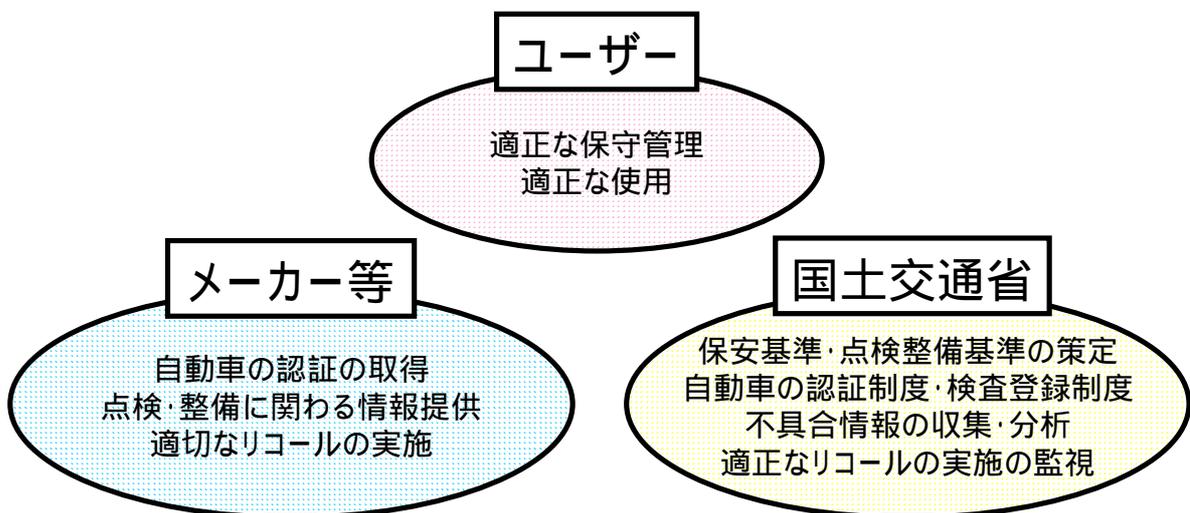
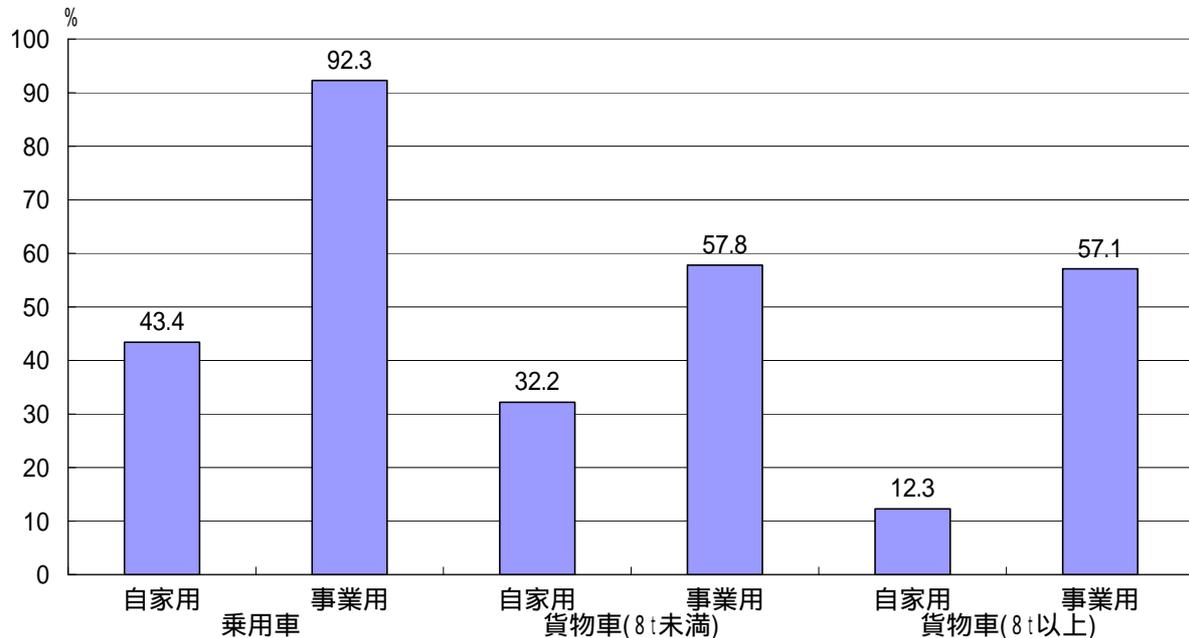


図4 - 1 . 行政、メーカー、ユーザーの義務の概要

点検整備率

で示したように、自動車のユーザーに対しては、法律により日常点検・整備、定期点検・整備の義務が課されているが、実際の点検実施率はあまり高くなく、自家用乗用車の実施率は4割程度にとどまっている。



注1) 点検整備時の整備状況調査(平成13～15年度)より作成。

注2) 定期点検実施率=対象車両の点検整備の延べ回数/(法定点検整備設定回数×対象車両数)

注3) 平均点検は、車検時の定期点検を除く。

図4 - 2 . 自動車の定期点検実施率

平均車齢・平均使用年数の延長

自動車の平均車齢と平均使用年数ともに年々延びている。

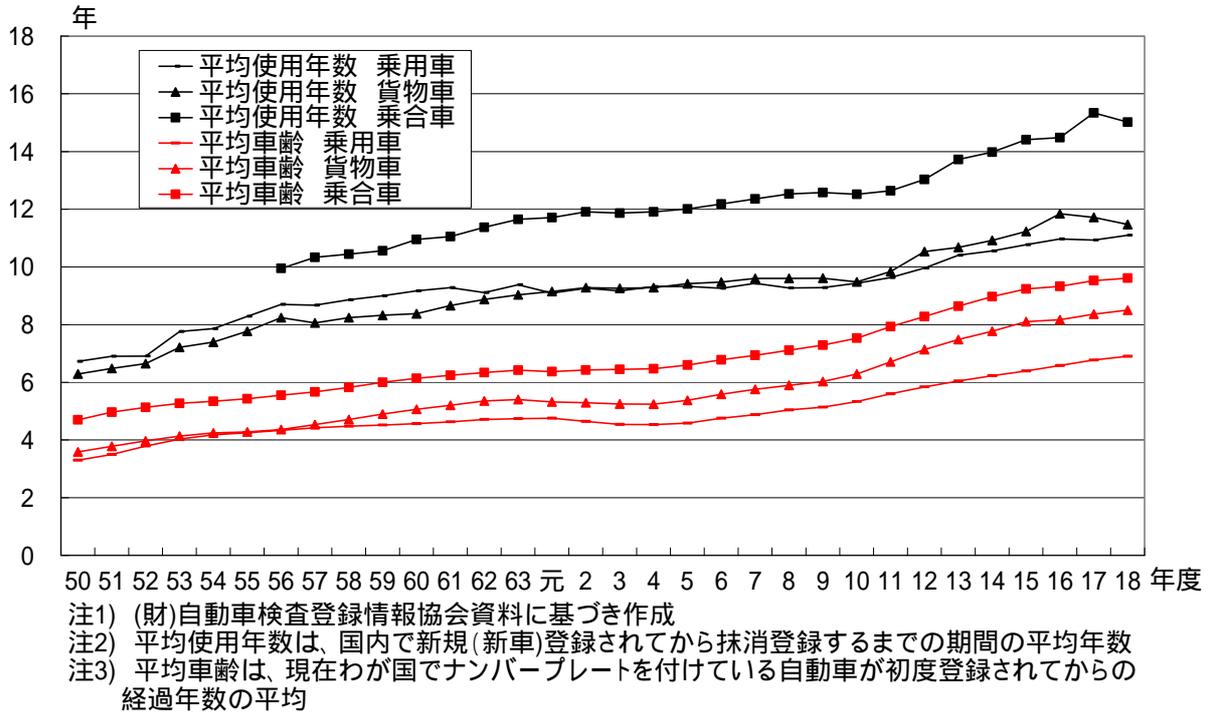


図4 - 3 . 自動車の平均使用年数、平均車齢の推移

事業用バス車齢別の(車両不具合に起因すると思われる)火災事故件数

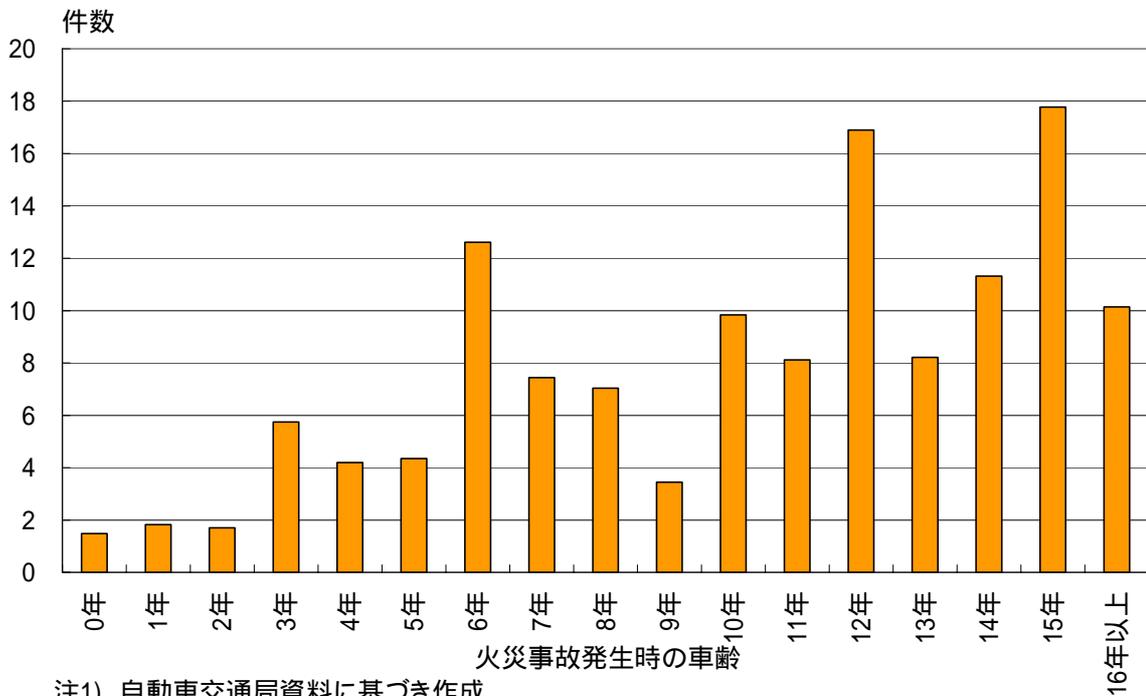


図4 - 4 . 事業用バス火災事故件数 車齢別一万台あたり件数

消費生活用製品安全法の改正ポイント

使用年数の延長の問題は、自動車以外の製品全般においても使用年数の延長の問題が課題となっており、消費生活用製品安全法についても改正が予定されている。(参考資料3参照)