

第7回リコール検討会議事録

平成21年3月24日(火)
東海大学校友会館 朝日の間

【事務局】 まだ遅れられている委員の方もいらっしゃるようですが、定刻となりましたので、検討会を開始させていただきたいと思います。

委員の皆様方には、本日、お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。これから審議を始めたいと思います。

では、進行のほうを座長、お願いいたします。

【座長】 はい。皆さん、こんにちは。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からお願いしたいと思います。

【事務局】 「資料確認」。

【座長】 どうもありがとうございました。

それでは、資料の過不足があったら、どうぞおっしゃってください。よろしいでしょうか。

それでは、議事1に入ります。「リコール等調査・分析ワーキンググループの検討結果の報告について」、事務局からの説明をお願いします。

【事務局】 「資料1」の説明。

事務局からの説明は以上ですが、ワーキング代表から、何か補足いただけることがあればお願いいたします。

【ワーキンググループ代表】 今、ご説明いただいたとおりなんですけれども、最初に、ある程度の要因とか、そういうものを想定してアンケート、ヒアリングをやってご回答をいただき、交通研さんに、いろいろ細かく詳細分析をしていただいたり、ワーキングの委員の皆様方からご意見をいただいて、今日のような取りまとめになりました。

難しいのは、いろんなケースがあるので、全部を一くくりにして、こうだ、ああだというふうに、さっぱりうまく言えない部分があって、あるものも、当たる場合もあれば、当たらない場合もあるというようなところをどう表現するかとか、ちょっと悩んだ部分もございます。

ただ、大きく言えるのは、本文にもございましたように、特に乗用車の大手メーカーさんは、非常に取り組みを強化されて、その結果、原因がよくわからなくて、なかなかリコ

ールにならなかったとかいうものが、わりと早く対応がつくようになってきたというのは、最近の大きな進歩なのかなと感じました。

ということで、もともとの問題意識として、平成16年ぐらいから急激に増えたものが原因がわかって、平成21年以降がどうなるかというところが、ある程度、予測ができるような形になるといいなと思っていたんですけども、過去のもの説明は、ある程度できたんですけども、今後どうなるかは、ちょっとはっきり言えないなというところで終わったところでございます。

以上でございます。

【座長】 僕も1つ言いたいんですけども。

今の説明にもうちょっと積極的な意味があるような気がしたんです。それは、ポツポツ起こるようなものというのは、とかく見逃しがちになるんですけども、そういうところまで、ほぼ全数を、トラブルがあるものをちゃんと分析するようなやり方をやっていったら、自分たちの製品で、不具合の対応で起こる支出分が、やはり減る方向に動き出しているというのがヒアリングのときの話に出てきて、これはリコールを引くための全体のやり方が、すごくまともな向きにいつているんだなというのを、僕はそのときに強く感じたので、それを何か言いたかった気がします。

【委員】 ちょっと一言聞いていいですか。27ページの4の2の一番下のところ、大手のメーカーさんは、フィードバックや、設計、製作にフィードフォワードして云々ということが、大特だとか小型特殊の方は難しいと書いてあって、このため以下なんですけれども、仲間内の情報や、リコールに関する情報を蓄積して、同業他社のリコールについてのチェックをして、再発防止対策などのフィードバック、ここはフィードバックでいいんだろうと思うんですけど、設計・製作に、これもフィードバックなんですかね。

【事務局】 すみません。これはフィードフォワードの間違いです。失礼しました。

【座長】 初めはみんなフィードバックだったんですけども、フィードフォワードじゃないかというので、これの案文のときに、大分いろいろな議論をやって、全部直し切ったつもりでいたんですけども、ごめんなさいだ。

確かに、すぐに、フィードバックの方がわかりいいような気がするけど、本当はフィードフォワードというふうに、きちんと言葉を使わないと変だねって。全くその通りな気がします。

他にも何かないでしょうか。

それじゃ、どうもありがとうございました。それでは、次の議題に進みたいと思います。
リコール検討会の平成20年度の取りまとめについて、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。

これについての質問やご意見等がありましたら、どうぞお願いいたします。

【委員】 細かいことですが、4ページの図3-1の次の3行なのですが、ここに書いてある図1、図2、図3というのは、該当するものがなさそうでした。先ほどワーキンググループのお話を伺いましたときに、これと同じような内容がありましたが、図3にあたるものを入れるか、あるいは言葉だけにするのか、このままではわかりにくくなっているのですが。

【事務局】 すみません、図1、図2というのが図3-1の……。

【委員】 図表のほうの通し番号と文書のほうの通し番号が合っていないのかもしれないな。

【事務局】 申しわけございません。

【座長】 多分そう。

【事務局】 すみません、この図は入れてないので、この3行は削除します。失礼しました。

【座長】 削除しましょう。前の方から持ってきたときにやり忘れちゃったんだな。

【事務局】 はい、失礼しました。

【座長】 どうもご指摘ありがとうございました。結構ちゃんと見たつもりでも抜けているもんだ。

他にもどうぞ。

【委員】 12ページの課題4のタイトルなんですけれども、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なんですけれども、一度ここで議論になったと思うんですが、中身を読みますと、メーカーをはじめとする関係者が担うべき役割の明確化と言ったほうが、その書いてあることと何か整合性がとれるような感じがどうしてもするんですが。

【座長】 全くその通りで、そうでないと最後にある「なんて何書いているんだということになっちゃう。これはだから、例えば関係者とか当事者とか、何かそういう言葉でないとおかしいということですね。」

【委員】 メーカーは主体なので……。

【座長】 メーカーも入るけれども。

【委員】 メーカーをはじめとする関係者のという、主体はメーカーですよと、ただし、ほかの関係者の役割もありますよというタイトルにしたほうが読みやすいよう感じがします。

【座長】 そうですね。

【委員】 行数を比べてみたら、メーカー、国等だろうと。中に入っている行の重さから見たら。

【座長】 どう直そうか。今すぐにやらないで、後で適当に直させてください。

【事務局】 すみません、当初の課題をあげるときに、やはりメーカーの役割が一番重要だろうということで、メーカーと書かせていただいたんですが、その後の議論で、やはりメーカーだけではなくて関係者の役割も大事だということで。

【座長】 そう、何回目かのときに、それだけじゃないじゃないかとなって、そうしたらタイトルだけ、看板だけ残っちゃったのね。

【事務局】 そうですね。なので、問題がなければ修正させていただきたいと思います。

【座長】 ここは後で直させて、適当なのを考えましょう。

【事務局】 はい。

【座長】 他にもどうぞ。

【委員】 16ページのところでユーザーの役割というのがあるんですけども、全くここに書いてある通りだと思っていて、やはりこういったものはユーザーも積極的に参加していかないとだめだと思うんですが、ただ、国の役割、メーカーの役割、個人の役割となったときに、ユーザーの場合は組織だったものではないので、個人がばらばらになっていますので、じゃあここに、2番に書いてあるようなリソースにどうやって持っていくのかというのは非常に不安です。今までのご説明を聞いていると、ディーラーがメーカーの一部としてメーカーに対して説明をもうちょっと徹底していくというご説明をいただいたんですが、おそらくディーラーが進化していくスピードよりもユーザーがわがままになっていく速度のほうが上回るような気がするんですね、今のご時世でいくと。そうした場合には、例えば昨年、後席シートベルトの罰則強化が始まりましたが、あれは社会的に皆さんが、あ、そうなるよねという形で、かなり起爆剤というか、ものすごく認知度が全体的に高まったと思うんですね。今回のこのリコール問題に関しても、何かそういう社会的

にみんなが、あ、そうだよねと知るような、何かイベントというかニュースのつくり方とか、そういったものを行えないものかと思っています。

以上です。

【座長】　　すごい大事な話で、出てきたらこれは考えなきゃいけないのでどうしようなんて思っていたら、やっぱり出てきたという。座長では本当は考えなかったんじゃないかと、今のことはすごい大事だけど、ここで提案して始めると多分今年で終わらないで、また来年もやって、次をやってという、次の話になるなと思って、下を向いて通り過ぎるのを待っていたんですけども、そうはいかなかったという感じです。

それで、本当は今言われたことが一番大事なんですね。ですから、リコールの全体のシステムの運営や、どう構築するかというのもあるけれど、まさに言われたとおりで、世の中で本当に使っている人との間のやりとりが正確に行くこと、しかも一方向だけではなくて、双方向になっていなきゃいけない。双方向のシステムを例えばインターネットで作ればいいのかなんて、リコールのだけ使われているけど、他の製品のなんかどこのもみんな使われていないんだから、この自動車だけが本当は優等生のようにちゃんと動いていて、でも、他ので見るとすごく本当は大事な役割を担っているし、それから自動車のところでやるのでないと、他のどこがやるんだよというぐらい、僕はやっぱり自動車というのは本当は責任が重いと思うので、今のことはどう扱ったらいいのかわからないけれど、やらないといけないことだなという感じがします。これ、座長が答えることなのかどうか全然わからない。ただ、座長感想で言わせてもらおうと、本当に大事だという気がします。

例えば何かのイベントをやるなんていうのは、イベントというテレビに出てきて何かやるかという、そんなことになるかもしれないけどそういうものとは違って、みんなが納得して、ああ、これはやっぱり本当にリコールをまじめに考えるとこういうふうになるなという種というのが、この周辺で出てきたらそれをやらないといけないんじゃないかというのは、本当は思っていました。この議論を続けましょうというといくらでも続くんですけど、今のは僕の感想だけなんですけど、もうちょっと意見ないですか、もういいですか。

【委員】　　何らかの、特に今12カ月点検をやらない方がものすごく増えているというのは、ものすごく私は問題だと思っているんですね。例えば、車検に持っていくときに12カ月点検を受けていないと何らかのペナルティーが科されるとか、そういった本当にちゃんとユーザーにある程度ペナルティーを含めて、お金なのか何なのかよくわからないんですが、自分がちゃんと整備していかないとだめだということを認識させる強力な何か

必要だと思っています。

【座長】 全くその通りだなという気がする。

【事務局】 ご指摘ありがとうございます。国土交通省としては12カ月点検の実施についてもいろいろキャンペーンを行ったりとか、推進に向けて取り組みは行っておりまして、また昨年の平成19年度の取りまとめの結果を受けて、よりユーザーに車の不具合に対する危機意識を持っていただくということで事故情報の公表なども開始しようとしているところなんです、確かにそれが大きな起爆剤となっているかという、必ずしもそうではないと思っていまして、ちょっと現時点でどういうことをすればいいのかというアイデアはないんですが、今回、座長コメントにも書いていただいたとおり、今回の検討会でいろいろコメントいただいたことをヒントに今後検討していきたいと考えております。

【座長】 多分、今このリコール検討会でやっている大事なことというのは、従来型でリコールなり何なりに求められていることと、それからリコールをやるようなシステムをつくったり運用したりするところが担わないと、社会が要求していることを実現する当事者というか主体になるようなところが他にもうないんだぞというような、何かそういう面があるような気がするんです。そういうときに、多分こういうところは、国の組織もシステムもひっくるめてだけど、やっぱり社会全体の要求や、それから社会全体のものの考え方や動き方が変わっているという、変わるというのを中心にして、やっぱり求められている、ここの国の役割って外に向かったのあれだけど、括弧の何番目かに、本当は国自身も周囲状況が全部変わっていったということ自身を常に見直さないといけないというのは、何かそんなことが本当はあるんだろうという気がします。今言われたのは多分そういうことなんだという気がしますね。ここに書こうとか書くまいと思ったけど、書かないで通り過ぎようと思ったけど、やっぱりちゃんと出てきたという気がします。

他にないでしょうか。

【委員】 ちょっと細々した話になるかもしれないですけども、15ページの2)以下、想定外の使用等により不具合が発生した場合の対応のあり方については、あらかじめ適切に行われていたかどうかによると、さらっと書いてあって、新規の制度で作るというときに、一般的にこういうことを書いておけというひな形が、例えば情報提供の程度はここまでというようなガイドラインみたいなものがあって、それに従ったものをちゃんとつけてなければという話は、新車については、今後出てくる新しい車についてどうかという議論は、この議論ぽくんとはまるんだけど、この議論というのは既に売られてしまってい

て、まだ乗りかえも起こっていないという車については、当然想定外の使用ということについてここまで書かなきゃいけないということを想定してないという、そういう図式になるんですけど、これはどのタイミングでどういうふうにものを考えるということをおっしゃっているのでしょうか。

【事務局】 新車時は当然そうなんです、1)のイ)で書いているように、使用過程においてもメーカーとして、どうもユーザーが想定外の使用をして、それが不具合の原因となる可能性が高いと認識した場合には、実際に不具合が発生する前であっても注意喚起をすることが必要ではないかと提言しておりまして、こういう取り組みが適切に行われていて確実にユーザーに伝わるようなことがなされていたにもかかわらず、それが改善されずに不具合が起こったというときには2)のイ)のような対応になるのではないかと考えております。

【委員】 うちの業界だと、チャイルドシートがありますが、それが多分リコールの対象になるんですけども、チャイルドシートでしばしば起こるのが、あのチャイルドシートをちゃんとつけてくれてないという、ベルトのテンションをきちんと調整しないでスカスカとやっておいて、ドンとやってピョット、こういうふうなことが起こるみたいな話もあって、自動車とうちと結構すれすれというか、境界面で妙なことが起こる可能性があるんだけど、当然我々の方としても、あんまりいいかげんにポンと置いてそれでよしとしないでくださいみたいなようなことは当然言わなきゃいけないというのもあるんだけど、助手席に子供をのっけて、こっち側に顔向けてペロペロバーとやりながらガンとやるなんていうのは、それは当然不適切な使用なのでそういうことはやらないでくれということまで書けということですかね。どこまで書けばいいんでしょうかという、結構切実な話なんですけど。この場で詳細を決めてくれというつもりもないからあれですけど。

【座長】 いろんなことをきちんと考えていけば、そういう問題っていっぱい起こってきて、それで書くのがいいのか、書かないのがいいかという問題が起こるのね。それにまたもう一つ責任の問題だ何だも絡んでくるからますます複雑になるんだけど、ちょうど今言っているような両方の接点の問題というのは、本当は書くなり書かないなりどちらもあり得ることだと思うけれど、ちゃんと使うときの文化として、こういうふうにするのが当たり前だということで、日本の中での自動車の取り扱いのみんなの持っている文化と、ドイツの中で持っている文化というのは随分違うような気がするんだけど、やっぱりそれぞれの文化をつくり上げていくような努力をしないとだめなんじゃないかなという気がします。

規定と何かで全部決めたらちゃんといくなんていうものでは全然ないような気がするな。

【委員】 僕もそういう方向で、前向きに今後どうしたらいいか検討した方がいいと思うのですが、この取りまとめ案との関係で今話を考えると、特に座長のコメントの最後のページに大変意味のあることが書いてある。その最後から2番目のパラグラフ、「しかし」のところなんですけど、自動車が広く普及して一般の消費者にとって身近な存在になったということと、そしてマニュアルを読んで内容を理解し、日常点検をしっかりとやるような人だけが使うという状況ではなくなってきていると。高齢者もそうです。それから、さらにハイブリッド車とか、いろいろな複雑なものが今入ってきていて、ユーザーによる車両状態の管理や自発的な点検などは、前提とはできなくなる可能性が高いと思っています。そうなれば、こういういろんな関係者の関わりを再構築する必要があるというんですね。これ、非常に私は大事だと思っています、ですから一方で、先ほど委員が言われたように、消費者はもう少しちゃんとやれよという、それも必要なんだけど、もう一方でこういう発想も大事で、その両方から今後の検討、あるいは再構築を考えるという方向に行く必要がある。

具体的には今の例で書いておくということとか、これまでのような注意喚起でいいのかどうかというのも問題になります。最近特に脳科学が発達してきて、例えば、おれおれ詐欺なんていうのも本人がわかっているのに引っかかるのはなぜか、脳科学からも検討され始めている。ただ気をつけなさいよというだけじゃだめで、もう少し根本的に取り組まないといかんということになりつつある。規制を強化したり、やり方をいろいろ考えたりしています。自動車は一番先端的な、技術的にも日本でレベルが高いところだと思うんですけども、そこで注意喚起はどうしたら消費者がよりよく対応できるか、そしてまた消費者の中にも座長が言われるようにいろんな人が入ってきてちょっとわからないという部分もある。そういうときにじゃあそれをどうするのかということを実際に考えなくちゃいけない。でも、そこがわかっただけでも大事なことだと思うのですよ。いろんな領域のリコール他のやつを見ている、そこまではまだ行ってない段階だと思うので、ここでそこに問題が実はあるのだよということを指摘するだけでも大変な意味があると思います。

【座長】 多分非常に大事なんじゃないかと思うんです。ちょっと脱線するかもしれないけど、一月ぐらい前に内閣府が消費者庁をつくるので、あんたのやっている危険学プロジェクトというのを話してくれというから、僕は勝手に自分でやっている危険学プロジェクトというのはどういう考えで、何をやっているかという話をしてきたら、他の分野と全

然違うんですね。他の分野がやっていることって、自動車のここでやっているものより10年か15年遅れているような気がするんです。だから、また好きなことを言ってきたんだけど、そこで言ってきたことの中身が今言っていることなんですね。ですから、本当は内閣府のつくるああいうものは、リコールのこの部署がリードして、世の中にこういうものをつくらないとだめだぞというのでバンバン言えばいいと思うんだけど、聞いてみたらそんなところまではやらないよというから、じゃあやらないならしょうがないねというけど、本当はここがリードしなきゃいけないぐらい大事なことだと思いました。でも、あまりに差があって、向こうが、おまえ、全部しょって何かやれよなんて言われたら、どうやって逃げるかというのを考える以外ないなと思うぐらい、ものすごい差がある。だからここは、実際はリコールというのを運用しながら、くそまじめにやってきて、相当いろんなものが進んでいるんだなという感じがします。

はい、どうぞ。

【委員】 文章の中身ではありませんが、ワーキング代表がおっしゃった今後どう見るかというので、ワーキンググループのメンバーが悩まれたと。それは、1つは、私の想像ですけれども、想定外という言葉が多いんですね、これ。想定外というのはよく逃げるために使うことがありますよね、想定外だとか。だから、若者が使う流行り言葉が想定外だとすると、本当はこれは、想定力の低下なのか、想定力が技術の進歩に追いつかずに乖離が大きいのか、本当はもう少しこれが、説明があれば今後の対応がわかりやすかったなと。これは反省ですけどね。

だから、もし想定外が、過去の事例が想定外が多くて、それを二度と起こさないために品質管理体制を充実してこられたと。各メーカーがね。特に自動車メーカーが書いていますよね。それで、過去の芽をつぶしてくるほうがスピードが大きければ、当然、今、横ばいになっているものがあと二、三年したら落ちてくるはずですよね、リコール率が。台数は自動車の数によりますからね。それがもし落ちてこないのであれば、想定力がやっぱり弱まっている可能性があるのか、さっき先生がおっしゃった技術のレベルと一般のユーザーとの乖離がますます大きくなっているか、どちらかだということはもう少しクリアになってくると思うのですね。

したがって、文章の終わり方ですけれども、今これはちょうど微妙な時期で終わるんですよね。だから、解析されたせっかくのワーキンググループの結果が、本当にそうだったねというためにあと二、三年たてばこの傾向が減れば、想定外をつぶしていく速度が打ち

勝って、過去の類似類型が再発を防止できたということの証明になると思うんです。

【座長】 多分そうでしょうね。

【委員】 そうでなければ数年後に、メンバーが変わってもいいですけど、もう一度これをやらなきゃいかんと思うんですけどね。

以上です。

【座長】 すごく今言っておられるのは大事で、それもさっきの言葉のフィードバックとフィードフォワードと全部同じことなただけで、言われたとおりじゃないかという気がします。それで、想定って何だというのをまた考えるときに、すごく大事なことがあるんですよ。それは過去を見ればわかるだろうとみんなで見ているから、過去を見て大体想定したんだからそれでいいんだという説明の仕方というのは、大抵の人は納得するんですよ。そうすると、あなたの見ている過去っていつまでの過去を言っているんですか、いつまでのレベルで見ているんですかというのがあるんですね。そうすると例えば、10年ですという、ああ、そうですかと。30年ですと、そうですかと。

ところが、200年見てないとだめですよというものもあるんですね。そうすると200年をどう見るかという、こう見た、ああ見た、それじゃあもうしょうがないねとなるけれど、例えば2年前に起こった柏崎の刈羽原発の地震での加速度というのは想定最大2.5倍出ているんですね。そうすると、あの想定が間違っていたと言う人もいるし、そのときはそういう想定しかできなかつたんだ、でも今起こってみたら違っていたという説明もできる。いろんな説明ができるけど、要するにぶっ壊れちゃ困るもんだとしたら、やっぱりそれで想定の方を変えなきゃいけないんですね。今、日本のように原子力にものごく依存しているところでは、真剣にその想定を変えようとして、これから変えていくわけですけども、ちょうどそれと同じように過去を見ればいいんだって、いつまでの過去をどう見るんですかという問題がきっちり起こりますよ。それと一緒に先ほど言われているように、使い方とかそれが変わっていくという、昔を調べているだけではだめですよ。そうすると何だろうかという、次は今度、あり得ることが起こると思って見ないといけない。そうするとどんなものがあり得るかと考えて、FTAみたいな考えだけど、あり得ることをつぶして行って、それにウエートづけをしていくと、過去のウエートづけのままではもうだめな方向に行って、見方を変えるとそのウエートづけが変わっていつまで自身に変化なんだよという見方でいかないといけないだろうと思うんですね。ですから、そこについて見ると本当はすごい難しい問題があるのと同時に、やらないと本

当はいけないんだろうという気がします。

それで、僕はこの2年、ここの議論をやるのと、それからヒアリングをするのを見た僕の印象で見ると、想定して対応する対応の仕方が、ただ賢くなっているよりは、僕は本質的にちゃんとしていることになっているから、例えば3年ぐらいすると従来型でやっているものでは多分減るだろうと思います。それはもう今までと考え方と体制が違うからですね。しかし、それにまた考えていない新しいものが何か出てきて違うことが起こるかもしれないから、本当は想定の中身をきっちりと分析しておくというのが大事で、それも事が起こってから想定の中身を聞くんじゃなくて、本当は見せないでもいいから設計したり、そいつの企画をしたりするときに何を想定したかをきちんと自分の中で持っていらっしやいと。そういうものが大事になりますよというのが本当は言えないといけないし、このリコールの検討会で出てきた一番言って差し上げる大事なものは、もしかするとそういうことかもしれません。すごく大事なところで、それでネガティブに考えているんじゃなくて、ものすごくポジティブに考えて、そういうことがあり得るよ。そうすると、また10年なり何なりたったときに、ああ、あのときにこの想定仕方が抜けていた分だけがやっぱり技術を進歩させるアイテムになっているんだなというのに気がつくだろうと思います。

他にもどうぞ。

【委員】 具体的に注意喚起その他の対応を行う場合、車には他の電気製品なんかと比べると特色があります。それが登録制度で、しかもどこに車庫がどこにあるのかもわかっている。普通の電気製品なんかよりもよほどやろうと思えば、お金をたくさんかけてもいいならばそこまで行って、ユーザーに教育をすとかということだってできないわけじゃない。そういう意味で、例えば消費者のほう、ユーザーのほうが怠慢で、もう少しきちんとやれと言う必要があるなら、そういう指導員が行って教えたりするということもあるいはありうるかもしれないし、もし高齢者とかで、もう無理だけれどもやっているという人がいた場合には、またそれに応じて、この設備はこのほうがいいですよということを教えるようなことも、コストを非常にかけてもいいならばできるかもしれない。そういうことをもうちょっと、もうこれは無理なのかもしれませんが、書き込んでよかったのかなという感じは私はしないでもないですね。

特に座長が最初に書かれた、今私が述べた、一般消費者にとってもなかなか難しいような状況が生じているというような問題、あるいは高齢者が増えているという問題についてのその変化ですね。先ほど委員も言われたけど、消費者のほうの意識も変わってきたとい

う、そういう変化の問題です。同じ変化は変化でも、平均使用年数が長くなったために設計時の想定とユーザーの認識とのギャップが生じているということの対応の問題と、今まで述べてきた問題の2つあって、このレポートの実質のほうでは、想定外の使用とか設計時とユーザー認識のギャップのほうに注目しているような気がするんですけど、もう一つやっぱりユーザー自体の認識の変化とか、ユーザー自体がもう無理になってきている部分もあるかもしれないという、その問題についての対応というのも考えるくらいのことは、せっかく座長が最初に前書きに書いておられるので、書いていただけないでしょうかね。私はちょっと残念な気がいたします。

【座長】 事務局、どうしよう。

【委員】 もっと話が難しくなっている。

【座長】 難しいんだけど、本当はここに来る前に、この案文のときに大分練って、それでいろんなことを考えてここまでは来たんだけど、まだ足りないよということですよ。

【委員】 実際には、例えば16ページで、ユーザーの役割というところで、ここに9行あるんですけど、ここでも私が言ったようなことは随分書いてあって、「また」という第二パラグラフの後半で、リコールや注意喚起の通知が確実に届くように、引越しをした場合等のことも書いてある。こういうのは良いと思うのだけど、ここか、もうちょっと前かにもうちょっと足して、とにかく座長のこの最初の問題提起に対して、要するにハイブリッド車等々の問題とか高齢化の問題というのを書いてあるわけですから、そういうことにも今後は気をつけた対応にも配慮する必要があるとか、一文入れるだけでも、難しいですかね。

【座長】 入れよう。

【委員】 あるいは、どこかに書いてあるのかもしれませんが。

【事務局】 確かに現時点でそういう記述はないと考えますので、ちょっと検討して入れさせていただきたいと思います。

【委員】 どうもありがとうございます。

【座長】 座長に一任してください。

【委員】 そうですね、それがいい。座長コメントの答えがやっぱりちょっとこう。

【座長】 そうそう、問題提起しておいて、後ろに答えがないんだよね。ごめんなさいなんだけど。大分考えたんだけど、やっぱり抜けていたな。

ほかにもないでしょうか。

【委員】 16ページのところにユーザーの役割として、「特に事故や火災に至る危険性が高い不具合については、迅速な対応が必要である」と述べられているんですけども、この迅速な対応というのはやはりメーカーにも、あるいは製造者といいますか、ところのほうで認識があるのかなと。現実には不具合等が発生した場合には、要するに被害程度の大きいものと比較的少ないものとあるわけですね。ですから、その辺に応じた対応の仕方といいますか、情報の提供の仕方というか、そういうところが必要ではないかなと思うんですけど。

【座長】 それは全くその通りですね。

【委員】 ちょっと話が戻りますけど、16ページの国の役割の3)に委員のおっしゃることがやや書かれているんじゃないかと思うんですけども、いかがでしょうか。

【委員】 16ページの一番下のところですね。「個人情報保護に十分に配慮することが必要である」。

【委員】 それのもうちょっと上。

【委員】 「ユーザーに対する通知をより確実かつ効果的に行うため、自動車登録情報の活用についても検討する」ですか。

【委員】 はい。これをさっきもう少し強めればいいんじゃないかとおっしゃたように思っています。

【委員】 だから私は、国のほうにもそういうことをやっていただくということは、むしろここでこういう検討をやっているということ自体、自動車については国が相当進んでいることをやっているわけですから、相当やっているんだということを前提にして、もうちょっと書いてもいいように思うんですが。ただ、17ページの上には確かに「リコールの通知や注意喚起に関し、ユーザーに分り易い制度や運用の検討を行う」ということが書かれて、これに含めようと思えば含まれているんですけど、でもこれならこの省庁でもこういうことは言えるんだけど、これ、やっぱり相当進んでいることをやっているのもうちょっと書いていただいてもいいような気が私はするんですが。

【座長】 よそと比較すると本当にすごくそういう感じがするんですよ。何かもったいない気がするんですよ。

【委員】 もっと言えば、あんまり言うとな問題になるかな。消費者庁とか、何かまとめて横断的なのができることで、今までのせっかく、例えばこちらでやってきているレベルが落ちることになるとまずいと思いますよね。

【座長】 あっちに入るときっと落ちますよ。

【委員】 だから、それは絶対に避けてほしいんです。特に国土交通省というのは鉄道や航空機の事故の被害者とか現場と非常に密接に関わらざるを得ない省庁なんですね。それに対して抽象的に横断的に、例えばリコール数が多いから気をつけろとか、そのレベルでやらざるを得ないような省庁もあるわけで、それが音頭を取って横並びにすると、悪いほうか、あるいは少なくとも平均ぐらいのほうに戻っちゃう可能性がある。これは大変おかしなことなので、私は今までやってきた国土交通省の、とりわけこちらでやられている問題提起とかやってきたことというのは重要だということをちゃんと指摘して、そしてそれは下げないようにしないと、本当にちょっと退歩になってしまいかねないと思います。そこら辺も含めて国の役割というのは実は本当はそういうことを書いてもらいたいわけがあります。

【座長】 議論じゃ本当はやっちゃったわけね。自動車だけじゃなくて、他の工業製品とかそういうもので全部を見たときに、ここでやっているような考え方というのが多分一番進んでいるだろうと思うし、そういうものが他の場所にも波及していくような、そういう考え方をやるのでないと、国民全体が望んでいるものが実現しないよねという話は半分したんだけど、実はリコール検討会の報告書となっているから、あらまあとというので、本当はいつの間にかそいつが相当に薄まっているんですよ。

【委員】 そういうのを書くのはあんまりよくないのかもしれませんが、とにかくこちらでの検討……。

【座長】 よくないとは思わないけれど、書くと大変だよと。

【委員】 そうですか。

【座長】 知りません。いや、この間、消費者庁うんぬんで行ったときにあまりにレベルが違うので、これはああいうところに一緒になっちゃったら大変だぞと思って帰って来た。だって、横断的にやるというから、どれもこれもみんななんだけど、まるっきりレベルの違うものをみんな一緒にやろうというのは、それはいくらなんでも無理だよという、僕はそういう感じがしました、やりとりをされていて。

【委員】 少なくとも今のままでは無理だと思うんですよ。人間の数も足りないし、専門性も違うし。むしろそれぞれが扱ってきたこれまでのやり方の良いところとか高いレベルというのは少なくとも維持できるような形にしないといけないですね。

【座長】 その方がいいですね。

【委員】　　そういうことってこの国の役割に書けませんかね。やっぱり無理かもしれない。私としてはそういう気持ちが非常に強いんですが。

【座長】　　俺たちのところが一番進んでいるんだからみんなついて来いなんて書いたら、よそがものすごい怒るだろうから、なかなかそうも書けないけど、本当はそうだという感じがとてもするんです。

【委員】　　実は他の方にも多少関係してしまっていて、一般の製品では被害の程度が大きいとか危険の頻度が高いというものに着目しながらやるという。それに対して自動車ではおかしな事例があるともう1台ずつ様々な専門家が一緒になって徹底的に分析して対応をするということを大きなメーカーではやっているという話をしたんですけど、それはもう、これは大変なことになるというような雰囲気非常に浮いちゃった感じがしました。

【座長】　　でも、そうするとみんながすぐ言うのは、自動車は車検があるからいいんだよと、そこから始まっちゃうんだね。それはいいんだけどさ。やっぱりでも本当は必要。

それと、今言っているのを見ると、先ほど言っているように何かのイベントをやるとか何とか、それがイベントかどうか知らないけど、リコールの制度のこういうところでこういうことを考えていることが実はものすごく大事なことなんだとみんなが考えざるを得なくなるような、今ここでやっている何とかに勧告するとか何をするとか言っているのではないレベルの何かのキャンペーンをするとか、何かそういうことが必要なのかもしれないですよ。

【委員】　　先ほど委員がおっしゃっていた、特に事故や火災に至る危険性に対しては対応を早くしなければいけないという問題も含めて、今、座長がおっしゃったように、やはりユーザーに積極的に参加させるための、私は先ほどイベントという言葉を使ってしまったんですが、制度を何かしら変えていかないといけないと思うんですね。それは先ほどの私の発言にありました12カ月点検を受けないと車検のときのペナルティーがあるというのも1つありますし、もう一つは最近特に輸入車系のメーカーさんで始めているんですけども、新車購入時に次の車検まで3年間、点検の分は全部ただになりますよというプランを随分立てているんですね。そうすると皆さん、あ、ただだったら12カ月点検に持っていこうという気持ちになられるらしくて、それを利用する方がものすごく増えているというのがありますので、最初、車を購入しときに12カ月点検をするんだという癖がつくと、その期間が終わっても、あ、持っていかなきゃいけないんだという意識がある程度残ると思うんですね。

ですから、こちらに加えていただけるのであればお願いしたいのは、(国の役割の1)のところに、「ユーザーによる適切な保守管理を促すとともに」のところら辺に、その制度を整備するというニュアンスのものは入れられないのでしょうか。

【座長】 話はどんどん広がっていく。でも、本当は要るんだよね。いいじゃないか、もう3年分、整備代、先取りしちまって、デポジットしておけばみんな来るよという。それは極端な言い方かもしれないけど、本当の自動車のみんながあてにしているものをやるんだったらそれをやったらいいんだよね。

【委員】 リサイクルのときなども、結局あれも先取りを始めたわけですから、同じような考え方だと思っています。

【座長】 どうぞ。

【委員】 先ほど委員のご指摘の、事故や火災に至る危険性が高い不具合について迅速な対応というのは自動車メーカーにも求められるんじゃないかというご指摘がありました。こういうふうに修正したらいかがかと思うんですが、15ページの下から、「また、自動車の不具合には事故や火災に直接つながるような危険なものと、事故に至る危険性は低いものがあり、危険度に応じてその不具合への対応の緊急性は異なってくると考えられる」と、そこで切って、「特に事故や火災に至る危険性が高い不具合については迅速な対応が必要である」と。また、「ユーザーアンケートの結果では」うんぬんとやると、自動車メーカーの対応についても、事故や火災については緊急に対応する必要があるんだということが明確になりますので、そういうふうに修文したらいかがかと思います。

【座長】 それ、考えましょう。

【事務局】 ここまで幾つかいただいたご意見についてご回答させていただきたいと思っています。

まず、最初に委員からご意見のあったユーザーの認識の変化への対応について記述すべきではないかということについては、いろいろここで提言しているような内容をやっていく上で、ユーザーの意識の変化ということを認識しながら、横目で見ながらやらなくちゃいけないという形で本文を修正させていただきたいと思います。修文結果については座長とご相談させていただいて、最終的に決定させていただければと思っております。

自動車のリコールについて非常に進んでいるということでお褒めいただきまして非常にありがたいと思っておりますが、なかなか他の制度との関係もあって、本文の中にあまり自賛することもなかなか書けなかったのもので、一応座長コメントの中で、そういうことを書

いただいているんですが、それをもっと強調したことを座長にお願いして書いていただくのはどうかと思っております。

あとユーザーの役割の強化については、今回の検討会がリコール検討会ということで、リコールというどうしてもメーカーがメインの制度になってきますので、これまで議論できてなかったことで、座長コメントのところにも書いていただきましたが、この検討会でいただきたいようなご意見というのをヒントに今後制度を考えていくということで、ちょっと今後検討していく課題として受けとめたいと考えております。なので、点検整備というか、ユーザーの役割について制度的な何かをやるということは、ちょっとこの報告書にはまだ書く段階ではないのかなという気がしております。

あと、ご指摘のあったメーカーの役割に関する修文意見なんですが、委員の皆様からご異論がなければそういう形で修正させていただきたいと思えます。

【座長】 それでは、そういう方向で修正をさせていただきます。

大分、もう予定の時間を過ぎちゃうかそのくらいまで来たので、そろそろここで休憩をしたほうがいいんじゃないかと思うんですけど、どうでしょう。

【事務局】 そうですね。次に廣瀬先生のプレゼンをいただくんですが、その資料を休憩の間に配布させていただきます。

【座長】 それでは、次は何時に始めますか。

【事務局】 10分後ということで55分。

【座長】 じゃあ次は55分に始めましょう。10分弱の休憩にします。

(休 憩)

【座長】 それでは、次の議事に進みたいと思えます。

前回の検討会で話題になりました民法等における自動車メーカーの責任について、廣瀬委員からプレゼンテーションをしていただきます。

それでは、よろしくお願ひします。

【委員】 「資料3」の説明。

【座長】 どうもありがとうございました。

【座長】 全然法律はわからない素人だけれども、こういう問題というのはどういうふうに取り扱うのかなというので気にはなっていたから、随分おもしろかったのと、メーカー、ディーラー、ユーザーと国との関係と見て、いろいろな法律があるのはいいけれども、何だかとっても古くさい感じがしますね。

【委員】　そこをもし言わせていただければ、古くさいとともに、ここでもほかの製品との比較をするとよかったですけれども、例えば薬なんていうのは非常に典型ですけれども、薬に対しては薬のメーカーが外に出す前にものすごい国の規制がかかっています。市場にはとにかく変なものは出ないようにという規制が薬事法上あります。ところが、道路運送車両法は、むしろそこまでは規制していなくて、車検制度はあるんですけれども、車検制度がもう少しちゃんとやっていればこの事故はなかったとか言っても、判例では国の責任はなかなか認められていないんですね。むしろわれわれユーザーが日常点検等をちゃんとやるという構造になっているので、国が車検制度を幾ら頑張ってもそれは無理だろうというような発想で、国のかかわり方が随分違うんです。

経産省が管轄の日用品とか消費生活用製品についても、国はもうちょっとメーカーにダイレクトにかかわるような構造になっているのだけれども、道路運送車両法はどうもいろいろな経緯で、メーカーには直接にはかかわらないで、ユーザーとにかくやらせるという形になっている。けれども、自動車はユーザーだけの問題ではなく、それが危険な場合には他の自動車や歩行者など第三者にもすぐに危険が及びます。この点では薬よりも問題の広がりがあり得るとさえ言える。国はもう少しメーカーのほうに目を光らせる構造になっていてもいいはずだと僕は思うんです。

ところが、どうも調べてみると、国土交通省の歴史において、自動車は経産省との関係に特色がある。自動車メーカーに対しては経産省が主として産業振興という面で関わってきた。一方、国交省は主として車検制度等で安全面の関わりを持って来たのですが、そこでもメーカーとは直には関わっていない。少なくとも道路運送車両法の規制はそうです。もともとは運輸省関係でも鉄道とか船についての規制権限では強いものがあるわけです。ところが陸上の事についてはあまりどうも戦前から、これはもし間違っていたら教えていただきたいんですけれども、それほど介入してこなかったような経緯がある。

【座長】　あまりたくさん走ってなかったから、適当に走っているという時代が随分長かったのかもしれない。

【委員】　うん。それで、鉄道の関連は随分あるんだけど、車のほうは規制権限があまりないままに来ちゃったのかなと。メーカーの方々には申しわけないけれども、私、法制度上のバランスからいうと、もうちょっと規制があってもいいんじゃないかという気がしないでもないんですね。もちろん経産省の消費生活用製品安全法も規制はどんどん取っ払い始めていて、ほとんどなくなってきていますけれども、しかし、いざというときに

は、今は危害防止命令とか、昔、緊急命令といったものがあって、大臣が随分介入できる。国交省でもある程度、近年、道路運送車両法の63条の3とかいろいろな命令ができるようになってきて、リコールでも随分できるようになってきているんですけども、でも、何となく全体の構造が、もうちょっと消費者保護という観点から、特に消費者、ユーザー、さらに歩行者なんかも含めて、国民の安全という点から、もうちょっと全体を考え直す余地がある。国としてやってもらいたいところを規定してもらおうというか、先ほどの話ともかかわるわけですけども、それぞれの今後の役割として、国はどういうふうにしてもらいたいのかという国民の負託といますか、意見を反映した法律制度になるといいなと私は思います。

【座長】 まだずっとこういう議論をしたくなるんですけども、予定より大幅に遅れちゃっているんで、もうこの辺で質疑応答はなしにして先に進ませてください。本当は今言っているところで、まだいっぱい言わないといけないことがあるような気がします。少し強引ですが、先に進めさせていただきたいと思います。

それでは、先に進んで、平成19年度の取りまとめの指摘に基づく取り組み状況の報告について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】 「資料4」の説明。

【座長】 どうもありがとうございました。これについての意見、質問、その他をどうぞ。

同じような制度をどこもみんなつくっていても、なかなかちゃんと生かされて動いているように思わないけれども、この自動車のだけはちゃんとなっているように思うから、本当はすごいいいものじゃないかと僕は思っているんですけども、何か意見ないでしょうか。

【委員】 ちょっと小さいことでもいいですか。

【座長】 いいですよ。

【委員】 僕の間違いかもしれないですけども、4 - 7の表の下のほうの2つの円は外国のものですよね。

【座長】 そうですね。

【委員】 国産というのは、件数というのは、これは不具合の……。

【事務局】 間違いですね。タイトルの国産ではなくて、輸入車です。

【委員】 これは輸入車ですね。

【座長】 括弧の中が間違いですね。

【事務局】 大変失礼しました。

【委員】 これは日本で起きた事故ということですよ。

【事務局】 そうです。日本の中で起こった不具合の情報です。

【委員】 そうですね。

【委員】 ここに公表するときに、ちょっと誤解を受けないようにお願いしたいんですけども、国土交通省に寄せられた不具合情報ということで、これが全部の実態を反映するものじゃないということ、もし例えば不具合に至る背景とか、そういったものがここにも書いてありますけれども、そういう意味で具体的に調査されたものでも何でもないわけで、さらに言えば、いわゆる設計・製造に起因する不具合がたくさんあるかのような誤解を避けるような表現をお願いしたいと思います。

【事務局】 今ご指摘いただいた点は、4 - 2の別紙の1枚目の最初の柱書きのところに断り書きとして入れておまして、当然、公表の際もこういった注意書きを付して公表したいと考えております。

【座長】 それじゃあ、また時間がないからとなるけれども、だんだん委員が減っていきつつあり……。先に進みたいと思います。

それでは、ここまでで予定した議事が全部進んできたんですが、最後に事務局から何かあったらどうぞ。

【事務局】 今回の取りまとめをもって、今の形でのリコール検討会というのは終了とさせていただきますと思います。

最後に、自動車交通局長の本田からごあいさつを申し上げます。

【本田自動車交通局長】 自動車交通局長の本田でございます。

本日、第7回のリコール検討会ということで、およそ2年前、19年8月に第1回の検討会を開いていただきまして、ちょうど私も着任した当初だったと思いますけれども、その間、2年7回ということですが、まさに今日と同じようにそれぞれの回に大変ご熱心なご審議をしていただいたと思います。また文面上、調整が残っておるとは申せ、この2年間のご検討の成果として取りまとめという形を今日ご議論いただきました。改めてこれまでの間の畑村座長をはじめ、各委員の皆様のご熱心な討議に対して心から御礼を申し上げたいと思います。

私どもとしては、この取りまとめをもとに、これからのリコール関係行政、さらには自動車交通行政に反映してまいりたいと考えております。

特に本日、いろいろお話をいただきましたとおり、自動車のリコール制度というのは法制度以前の運用時代から考えますと大変長い歴史があり、また、ある部分、誇るべき伝統もあろうかと思えます。我々はぜひそうした伝統を汚すことなく、ただ、一方で、その伝統に甘んずることなく、今日ご指摘いただきましたように、不断の見直しを進めていきたいと思えます。

その意味では、このリコール検討会、今日は1つのけじめではございますけれども、今後とも私どもリコール関係の行政を進めるに当たりまして、関係の委員の皆様にはその都度その都度、改めてご指導賜りますようお願いを申し上げたいと思えます。

重ねてこれまでの間のご審議に御礼を申し上げまして、ごあいさつとさせていただきます。本当にありがとうございました。

【座長】 それでは、次に事務局のほうからどうぞ。

【事務局】 今回の取りまとめの扱いについてですが、今日ご審議いただいた中で幾つかご意見がありましたので、それらの内容を反映させていただきたいと思っております。修正の結果につきましては、座長と相談させていただいて、最終的に決定させていただければと思えます。結果は国土交通省のホームページのほうで公表させていただきたいと思えます。

あわせて、先ほど資料の一番最後についていたんですが、今回の平成20年度の取りまとめについて、取りまとめにおける提言、指摘の主な点についてまとめた資料をプレスのほうに発表させていただきたいと思っております。今回の議論で指摘内容について大きな修正等のご意見はなかったかと思えますので、若干修正した上で、できれば本日の夕方、マスコミのほうに発表させていただきたいと考えております。

今後についてなんですが、今の形での検討会というのはこれで終わりということで申し上げましたが、平成19年度以降、年3回、4回ということで集中的にご議論いただきましたが、今後については今回の取りまとめでご提言いただいたいろいろな内容のフォローアップであるとか、また、リコールの実施状況であるとか、他制度を含めたいろいろなご提言についての状況というのを年1回程度ご報告して、ご意見をいただくような場を設けたいと事務局としては思っております。最終的にどのような形で行うかというのはまだ検討中なんですが、それを行う際には今回リコール検討会にご参加いただいた委員のほうにもお声がけさせていただいて、ご参加いただければと思っておりますので、そのときは何とぞよろしく願いいたします。

以上です。

【座長】　　じゃ、事務局のほうからの話はこれでおしまいです。

一番最後に、僕のほうから話を簡単にさせていただきます。

2年前にこういう検討会を開きたいという話をいただいたときは、最初の話はリコール制度検討会だか何だかだったんですね。そんなものをやったってしょうがないだろうと、そういう話をしているうちに、リコールそのものの意味合いというのを考えて、きちんとした中身をやろうという話になって、本当にその通りにできたように思っています。

リコールというのがだめなものを廃品回収するようにやるようなふうに世の中思っている人も随分いるかと思いますが、しかし、僕から見ると全然そうではなくて、こういう工業製品が世の中で広く使われるときに、人間と機械、もっと広く見ると社会と人間がつくったものとの関係をどう折り合わせていくかというので見たときに、リコールの制度というのは絶対不可欠なものだと思っています。そして、それがないと、社会が健全に動かないし、それから、技術も健全な発展をしないと思うんです。その2つのことをきちんとやろうとすると、リコールというものに対する考え方を根本的に変えて、もっと積極的な意味合いを持たせてやっていくようなやり方が必要だと思ってこれを引き受けて、皆さんに協力をお願いしてやってきたんですが、最後のまとめと2年間の活動の中身を見ると、僕は引き受けたときに思ったことより随分いいもの、いい活動ができたような気がします。それで、このいい活動のできた中身が、先ほどの話ではないんですが、ここの中で閉じちゃってはだめで、ちゃんと運用として世の中に出ていくことと同時に、ホームページで出すかどうかだけではなくて、何かの形で世の中にきちんと情報発信をするというのが必要なんじゃないかと思っています。これは国交省のほうでお考えになることだという気がします。

それからもう一つは、2年間という期間でやりましたが、今の時期の今の時間断面でしか見てないんですね。ところが、多分非常に大事なのがもう一個、時間軸を入れるという考えだという気がします。時間軸を入れると変化もわかるし、ウエイトづけも変わっていくし、国民のいろいろな期待とか考えも変わっていくと思います。それを本当は継続的に1年に1回なり何なり、そいつをきちんと見るというのを例えば10年とか、そういうふうな時間できっちりやるとすると、多分、この業界の問題ではなくて、それから、日本の問題だけではなくて、世界的レベルで見てもこれだけのことがあるかなというぐらい意味の大きなものになるんじゃないかという気がしますので、ぜひ世の中への情報発信ということと、時間軸を入れるという2つを国交省としてはおやりになって、それからまた、

今回2年間一緒にやっていただいた人にも協力していただいて、そういうものを続けていくのがいいんじゃないかと思います。

これ、本当は随分大変だったと思うんです。ですから、皆さんにご協力いただいたことにお礼を言いたいことと、それから、さっきの時間軸を伸ばすとすると、多分、また協力をお願いするようなことが起こる。僕がやるかどうかは知りませんが、だけれども、そういうことがあるんじゃないかという気がします。どちらにしても、皆さん、2年間本当にご苦労さまでした。ありがとうございました。

了