

リコール技術検証部における技術検証の概要について

リコール技術検証部長 小田 曜作

1. リコール制度

リコールとは、同一の型式の一定の範囲の自動車又は特定後付装置について、その構造・装置又は性能が安全確保及び環境保全上の基準である「道路運送車両の保安基準」に適合しなくなるおそれがある、または適合しないと認められる場合であって、その原因が設計又は製作の過程にあると認められるときに、保安基準に適合させるために必要な改善措置を行うことをいう。

その際、自動車メーカー又は装置メーカーは、不適合の状態、その原因、改善措置の内容等をあらかじめ国土交通大臣に届け出ることが必要となる。また、自動車メーカー又は装置メーカーはリコールを届け出た後、ユーザーに対して不具合の内容等を通知し、早急に改善のために必要な措置を行うことが義務付けられている。これにより、設計・製作に起因した事故、故障あるいは排出ガス、騒音の増大を未然に防止することが可能となる。

また、ユーザーは、無料で改善のための修理等を受けることにより、安心して自動車及び特定後付装置の使用を続けることが出来る。

2. 業務の実施体制

リコール技術検証部は、リコール技術検証部長、技術検証官、業務支援調整官及びサポートスタッフで構成されている。このうち、技術検証官は技術的な検証業務の中核となる職員で、自動車の設計、試験、製造管理等に豊富な経験と高度な知識を有する者を一般から広く募集し、採用している。現在、6名の技術検

証官が在籍しており、それぞれの専門分野に応じて案件を担当し、業務を行っている。

3. 業務の実施状況

技術的な検証は、道路運送車両法に基づき、①自動車の構造、装置若しくは性能又は特定後付装置が保安基準に適合していないおそれの原因が設計又は製作の過程にあるかどうか、②自動車の構造、装置若しくは性能又は特定後付装置について、保安基準に適合させるために行う改善措置の内容が適切であるかどうか、について行う。

具体的には、国土交通省から送付された不具合情報やメーカーで実施した検討結果を分析するとともに、必要に応じ、事故を起こした車両の見分や実車による実験を行い、不具合の原因は何か、あるいは届出に係る改善措置の内容が適切であるかどうかを検証する。

また、国土交通省の指示があった場合、道路運送車両法に基づく技術的な検証のために必要な調査を実施することがある。

平成18年度においては、総計380件（延べ）の検証を実施した。このうち、361件は「保安基準に適合していないおそれの原因が設計又は製作の過程にあるかどうかの検証」であり、19件が「改善措置の内容が適切であるかどうかの検証」であった。また、検証案件を車両の用途別に見ると、乗用車系が54%、トラック系が37%、バスが6%、二輪が3%であった。次に、これを不具合の事象別に見ると、「破損または脱落」と「火災」が多く、全体の約半数を占めていた。これらの案件を検証するため、メーカーヒ

アリングを20社（国産14社、外国6社）から延べ103回実施した。

また、18年度においては、事故を起こした車両の見分を14件実施した。そのうち、トラックが5件、軽自動車5件、バスが2件、乗用車が2件であった。

実車による実験については、研究所の実験棟や自動車試験場において、サスペンションボールジョイント外れ時の安全性評価等の実験などを実施している。



これらの分析や調査により得られた技術的な検証の結果は、随時、国土交通省に通知するとともに、重要な案件については、同省のリコール案件調査・検証検討会に報告している。

平成18年度においては、検証を実施した案件のうち21件がリコール等に該当する案件と判断し、国土交通省に通知した。この21件については、全て、リコール届出等が行われた。

<リコール届出・改善措置に至った事例>

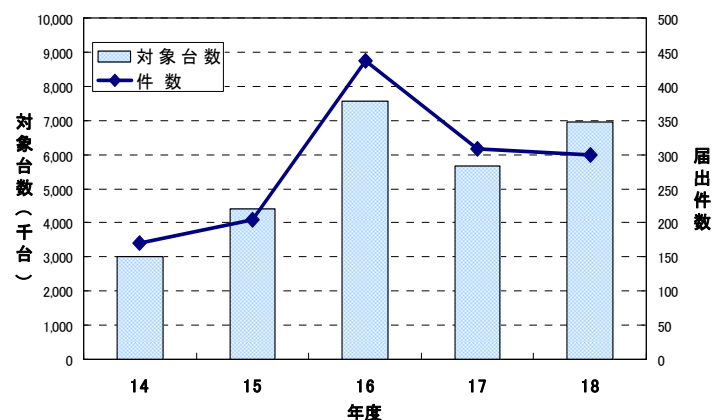
- ・O2センサー不良による触媒コンバータ損傷
- ・前輪駆動用ドライブシャフト破損
- ・パーキングブレーキチャンバの破損

4. 平成18年度のリコール届出の状況

平成18年度のリコール届出件数は総計300件で、過去最高であった平成16年度より減少したものの前年度（309件）とほぼ同等の水準であった。また、対象台数は、6,968千台で、前年度（5,663千台）から1,305千台増加し、過去最高であった平成16年度に次ぐ台数であった。

リコール届出があった国産車の案件を、不具合の発生原因別に見ると、「設計に係るもの」が161件（69%）、「製造に係るもの」が72件（31%）で、「設計に係るもの」の割合が大きい。さらに、「設計に係るもの」について詳しく分析すると「評価基準の甘さ」が83件と最も大きくなっている。また、国産車の案件について、生産開始から不具合の情報がメーカーに寄せられるまでの期間は、平成18年度において平均37.3ヶ月であった。同期間は、平成14年度においては平均27.2ヶ月であったので、この5年間で平均10ヶ月伸びており、耐久劣化型の不具合が増加しているものと思われる。さらに、メーカーがユーザー等から不具合の情報を入手してリコール届出をするまでの期間を見てみると、平均で22.1ヶ月となっており、前年度の24.6ヶ月と比較するとやや短縮されたが、依然として平成14年度の9.2ヶ月を大幅に超えたものになっている。

リコール届出件数及び対象台数の年度別推移



5. 今後の業務方針

リコール技術検証部では、道路運送車両法に基づき、①不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかどうか、②届出に係る改善措置の内容が適切かどうか、について引続き技術的な検証を的確に行うとともに、最近リコールが増加傾向にあることから、その増加要因を分析し、自動車の品質向上への課題を検討している。

また、今後、技術的な検証業務を通じて明らかになった技術的課題を「基準」あるいは「審査」の改善に反映していくこととしている。