

最近のリコール届出の概要とリコール技術検証部における活動について

リコール技術検証部長 小田 曜作

1. 概 説

リコールとは、同一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。

(1) 組織運営

リコールに係る不正行為が発覚したことを受け平成16年6月、国土交通省では、「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」を策定し、「情報収集の強化」、「監査体制の強化」及び「技術的検証の実施」の諸対策に取り組むこととした。

このうち、「技術的検証の実施」については、平成16年11月、交通安全環境研究所にリコール調査員室を設置し、専門家による調査業務を開始した。

その後、当該業務を法定化し、同業務を確実に継続的に実施していくため、平成18年5月、第164国会において道路運送車両法を改正し、リコール調査員室を発展させてリコール技術検証部を設置した。

なお、平成17年11月に政策評価・独立行政法人評価委員会から国土交通大臣に対して、交通安全環境研究所においてリコールに係る技術的な検証体制の整備を図ること及びその実効性を確保することを勧告されており、上記措置はこれに応えるものとなっている。

(2) 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。

2. 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、又は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（法第63条の3第1項又は第2項の規定による）の内容が適切であるかどうか、について行うものである。

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19年度においては、総計310件（延べ）

の検証を実施した。このうち、293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、17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、19年度においては、事故を起こした車両の見分を16件実施した。16件のうち、トラックが4件、軽自動車4件、バスが1件、乗用車が7件であった。

実車による検証実験などについては、研究所の実験棟や自動車試験場において、種々の実験などを実施したところである。

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。

3. 平成19年度のリコール届出の状況

平成19年度のリコール届出件数は、総計310件で、前年度よりも若干増加したが、この3年間ほぼ横ばいに推移している。

これは、特殊自動車のリコール届出が高水準で推移していることなどが一因と考えられる。

また、対象台数は、4,268千台（自動車保有車両数の5.4%）で、対前年度比39%減と大幅に減少し、ほぼ平成15年度の水準に戻った。

これは、1型式当たりの対象台数が減少した事などが一因と考えられる。

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190件で全体の77%（前年度161件・69%）、「製造に係るもの」が58件で全体の23%（前年度72件・31%）となっており、設計に係る原因によるものの増加が顕著であった。

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」が原因となった割合が最も大きく、昨年度83件（36%）に対して、平成19年度は141件（57%）と大幅に増加している。

また、国産車の案件について、メーカーがユーザーなど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15.2ヶ月となっており、前年度の16.5ヶ月と比較すると若干短縮されたが、依然として平成13年度の10.1ヶ月を大幅に超えたものになっている。

これは、使用の長期化に伴う耐久性に係る届出が

増加したこと等が影響しているものと見られる。

4. 排出ガス発散防止装置に関するリコールの状況

今回は、最近のリコール届出のうち、排出ガス発散防止装置に関するリコールに着目して、その状況を若干触れてみたい。

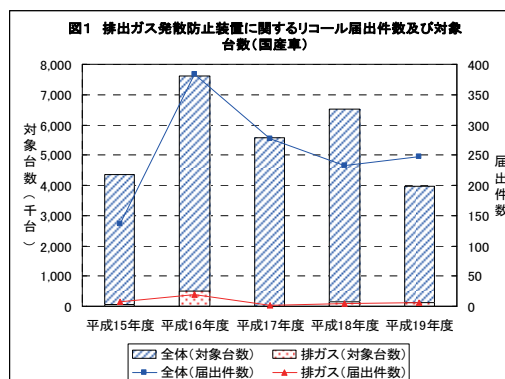
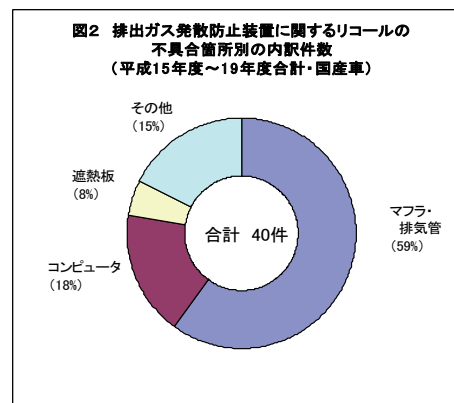


図1は、最近5年間の排出ガス発散防止装置に関するリコール（国産車）である。排出ガス発散防止装置に関するリコールは少なく、毎年度数件程度で推移している。5年間合計の届出件数で全体に対する割合は、およそ3%程度である。

また、最近5年間で、排出ガス発散防止装置に関するリコールを不具合箇所別に見ると、排気管・マフラーに不具合が生じたものが最も多く、全体の59%を占める。次に制御系コンピュータのプログラムの不具合が多く、約18%を占めている。（図2）



排気管・マフラーの不具合を見ると、構造・形状不良や溶接部の不良等の強度不足が大半を占めている。これらの不具合を防止するだけで排出ガス発散防止装置に関する不具合の約6割は防げる。

また、制御系コンピュータの不具合の原因はプログラムミスがほとんどであり、プログラムの妥当性について十分な検証が望まれる。