

# 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 ※山崎 輝

## 1. はじめに

リコール制度とは、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、その製作者、輸入者等が保安基準に適合させるために必要な改善措置を行う制度をいう。

改善措置を実施する際、自動車製作者等は、不具合の状態、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であり、また、リコール届出後からユーザーに対して不具合の内容等を通知し、早期に改善のための措置を講じることが義務づけられている。

一方、国土交通省は、市場における不具合情報の収集・分析を行うとともに、道路運送車両法に基づいて自動車製作者等に対して「改善措置の勧告」や「(改善内容)変更指示」を行うことができるものとされている。改善措置の勧告、変更指示等に際して、検証を行って得た情報をあわせて判断材料とすることができるよう、国の調査依頼を受けてリコール技術検証部では技術的な検証を行いその結果を報告している。

### 1. 1. 経緯

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された。

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、同業務を確実かつ継続的に実施

していくため、平成18年5月、第164回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。

また、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。

### 1. 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、互いに有機的に連携して業務を行っている。

## 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、国土交通省で収集された自動車ユーザーからの不具合情報、警察や自動車メーカーからの情報、運送事業者からの事故情報などの多くの不具合情報を調査し、その中からリコールの疑いのある案件を

抽出する。抽出された案件については、同省からの依頼を受けて、不具合情報や自動車製作者等で実施した検討結果を分析するとともに、必要に応じて実車による実験を実施し、さらにリコール等の疑われる交通事故に係る車両を調査するなど、技術的、専門的な検証を行う。また、リコール案件の改善措置の内容の妥当性を検証する必要があるものとして抽出されたものについても同様に技術的な検証を行う。

一方、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。

## 2. 1. 近年の検証実績

平成 20 年度においては、総数 408 件（延べ数）の検証を実施した。このうち、387 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、21 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、実車による検証実験などについては、前年度からの継続も含め 12 テーマについて取り組んだ。各種資料の調査などでは究明できない場合に、研究所の実験棟や自動車試験場において種々の実験を実施し、不具合原因の究明、改善措置内容の検証に繋げた。

さらに、車両不具合に起因する可能性のある事故車両の調査を 34 件実施した。34 件のうち、トラックが 14 件、乗用車が 8 件、軽自動車が 8 件、バスが 4 件であった。車両不具合に起因する可能性のある事故車両を調査して、原因究明に繋げた。

平成 18 年のリコール技術検証部設置以降の検証実績は表 1 のとおりであり、年間 300～400 件の検証を行っている。毎年 3,000 件以上の不具合情報を調査し、検証対象を抽出しているところであるが、検証件数は概ね増加傾向にある。

表 1 検証実績の推移

	18 年度	19 年度	20 年度
検証件数（延べ数）	380 件	310 件	408 件
（内、改善内容の検証数）	14 件	9 件	21 件
現地調査件数	14 件	16 件	34 件
実証実験取組テーマ数	14 件	12 件	12 件

また、現地調査の実施件数の増加が顕著であり、技術検証官による調査の認知度が高まっていると思わ

れる。一方、実証実験は毎年同様な件数であるが、実車を使って実際に現象を確認することは、的確な検証に繋がっている。



調布本所施設における実証実験



事故車両の調査

## 2. 2. リコールに係る各種調査等

個別の検証だけでなく、リコール全般の調査にも取り組んでいる。平成 20 年度においては、前年度までのリコールについての届出件数の推移、届出案件の特徴などの分析を担当し、国土交通省に報告した。不具合発生原因別の分析では、設計に係るものが増加し、製造に係るものが減少していることから、これを最近の車両使用の長期化と関連して増加したものと推定している。

さらに、平成 19 年度及び平成 20 年度に審議が進められた、有識者からなる「国土交通省リコール検討会」での検討において、同検討会の下に設置された作業部会の運営及びとりまとめに係る業務を担当した。同検討会では、リコールに至る自動車の不具合の発生原因の分析結果、リコールに至るような不具合を削減する方策に関する関係者の役割などを整理し、平成 20 年度末にとりまとめられた。

## 3. まとめ

平成 16 年のリコール調査員室の設置、平成 18 年のリコール技術検証部への発展といった体制整備に伴い、実証実験などを通じた技術的、専門的検証を着実に実施してきた。また、技術検証官の知見を活用して各種の調査にも取り組んできたところである。一方、自動車の平均使用年数の長期化その他使用状況の変化、自動車技術の高度化によって保安基準に適合しなくなる原因は複雑かつ多岐に渡ってきている。リコール技術検証部としては、今後とも国の求めに応じて技術的検証業務を確実に進めるとともに、様々な不具合情報を注視して、安全の確保及び環境の保全に向けて取り組んでいく所存である。