



No.48

海上交通システム研究会ニューズレター

Newsletter of Marine Traffic System Forum

2005 年新年号 目次

- ・第84回例会 海洋政策 関連記事
 - ・第84回例会概要 村上 馨
 - ・講演資料 (独) 海洋研究開発機構の目指すもの 堀田 平
 - ・講演資料 International Ocean Institute について 大塚 万紗子
 - ・MTS第84回例会「海洋政策」について 長尾 實三
 - ・船を使った学童への海洋教育 在田 正義
 - ・海洋肥沃化実験装置「拓海」 大内 一之
 - ・新聞記事 領海内に国籍不明潜水艦 産経新聞より
 - ・新聞記事 日本も試掘調査が急務だ 産経新聞より
 - ・新聞記事 海洋権益を守る姿勢貫け 産経新聞より

- ・防災には神頼みか?
- ・研究会に参加して
- ・三菱製自動車の長〜いトラブル
- ・VLCCシンガポール海峡でのヒヤリ!!!
- ・私の博物館巡り
- ・地球温暖化を考える (縄文海進/縄文海退の研究)
- ・クルーズ(3)

- ・会報 幹事リスト 研究会規約
- ・PR 独立行政法人 海洋研究開発機構について
- ・PR 国際海洋研究所 (IOI) 参加者募集

石田 憲治
川村 四郎
齋藤 了文
柴田 康彦
田淵 丈雄
寺田 政信
廣澤 明

三菱製自動車の長～いトラブル

関西大学 齊藤了文

三菱は30年前からリコール隠しをしていた。これはリコールの制度ができてすぐの時代だ。これについては、内部告発があり、2000年7月に三菱自工の本社などに運輸省から立入り検査があり、告発された。当時の、河添社長は、「リコールを届け出るのはカッコワルイ空気があった」と述べて、陳謝した。この問題によって、年間販売台数以上のリコール車数になった。

もともと、リコールは欠陥車による事故を未然に防止し、自動車ユーザ等を保護することを目的としていた。危ないものは、世間に出さない、出してもそれを見つけるとすぐに引っ込める、このような考え方は新しいテクノロジーが常に使われていく我々の世界では、いい考えだ。

もちろん、予め実験を繰り返すことによって開発が進められるのだが、実験が繰り返された後でも実際に使ってみると思わぬ見落としがあるかもしれない。その見落としを実際に使ってみた中で発見したら、それを修理することは社会の安全には重要である。

ちなみに、薬でも開発に100億円、10年のオーダーでのコストがかかるぐらいに様々なチェックが行われて発売されることになっているが、それでもいろいろな既往症を持った人々に使われると、思わぬ副作用が出てくることもある。その場合に、販売後でも副作用の情報を獲得し、場合によっては回収するような仕組みがつけられている。

危ないものを発見したらそれを回収し、修理するのはいいが、すべてを回収することが難しいという問題がある。それは、販売後は所有者が代わることに由来する。普通、自分の所有物はどう処分してもかまわない。高い時計を壊しても、自分で金槌を振るうなら（もったいなくても）勝手である。そのような「所有物」の情報管理は、（病院での薬はままだが）販売をしたメーカーにはなかなか難しい。

だからこそ、リコールでは情報の公開が必要になる。顧客情報は持っていてもそれだけでは抜け落ちが出て、危ないことが生じうる。ただ公開することは見知らぬ他人にも失敗を知られることであり、メーカーにとってみると、カッコワルイことになる。

もちろん、欠陥が生じたのは何らかのミスによるのかもしれない。ただ、この情報を隠すことは故意である。その意味で、これまで情報を隠していたという膿を出した当時の経営者の努力は認めるにしても、長年にわたる経営責任は大きい。

さて、三菱自動車から2003年1月に分社化してできた三菱ふそうトラック・バスの新たなリコール隠しが2004年に発覚した。2002年1月に横浜市を走行中のトラックから脱輪したタイヤが近くを歩いていた母子3人を直撃して、母親が死亡した事故の調査に由来している。これを最初は整備不良と三菱側は主張していたが、2003年10月には神奈川県警が再捜査を始め、2004年3月に三菱側は設計上の問題であることを認めて、まず11万2000台余りをリコールした。

リコール案件は2000年のリコール隠しの解明の中で出し尽くしたはずだったが、実際は1993年から97年にかけて16万3千台分も残っていたという発表がこの時期に行われた。ハブ破断の原因については、ドライバー側に責任が大きい整備不良や磨耗ではなく、鋳鉄の疲労限の設定が甘かったことに基づく設計ミスだと言われている（『日経ものづくり』2004.06）。ハブの耐久試験も実車試験もおぼろげのまま1990年ごろまで開発が進められていたとも指摘されている（読売新聞2004.3.22）。

三菱自動車では1990年代の初めの頃には、GDIなどの技術的成果を誇り、拡大路線を走っていたが、その一方、「開発過程での品質テストがおろそかになった」と言われている。部門をまたいだ移動が少ないために、官僚主義に陥り、情報をタテ割り組織の中で抱え込むことになった。マイナス情報が上に伝わらない風通しの悪さが三菱自動車にあったと言われている。それが、隠蔽体質を生んだと指摘されている（日経ビジネス2004.5.3）。

このような隠蔽情報が表に現れたのは、（2000年のリコール隠しでは内部告発だったのに対して）ダイムラーと三菱ふそうの提携の中で、ダイムラーが自社のブランドと利益を守るために旧経営陣（三菱）との差別化を目指して徹底的に洗い出そうとしたことによると言われている。そのため、当時の社長の責任も更に追及されることになった。

トラブルの原因の隠蔽により結果的に、三菱の問題が扱われることは長期化した。新聞広告費に換算しても多大な紙面を、負の宣伝に長期間使うことになってしまった。トラブルを起こしたことによる三菱自動車、三菱ふそうの損害は、その隠蔽によって非常に拡大した。

新聞社の科学部の友人に2004年の夏ぐらいに会ったときの話によると、車両火災は実際上毎日のように起こるが、それが三菱車だったら、新聞に書かざるをえない状況だと言っていた。

三菱ふそうでは2004年12月に大型トラックや観光バスなど計約20万6000台を対象に、国土交通省にリコールを届け出る。現在でもハブのリコールは続いている。

また、2000年のトラブル隠しでは、自動車会社からの自主的通報制度であったリコール制度が、国土交通省が直接クレーム情報を吸い上げる仕組みをつくるまでに改変された。これは、自動車会社に悪意がありうるということまでも考慮しているという意味で、社会にとってはより安全性が拡充された制度になっている。

また、2004年9月28日には、保安基準などに適合しているとして三菱の新車の型式認証を認め、公道を走ることを認めた。そして三菱の新車の発売が行われた。しかし、このような対応には違和感が感じられ、国土交通省は11月30日には、リコールに関して不正があったメーカーに対して自動車の安全性を審査する型式認証制度の審査を厳格化するとともに、再発防止策が十分でない場合は新車生産を認めない方針を決めた。

自動車の安全に関する国のルールに単純に反した行為をするだけでなく、国のルールそのものの見直しも提起する三菱のトラブル隠しは、新たなルール設定の根拠としても長く記憶されることになるだろう。

(2004年11月)