

【アメリカ】トヨタ車の安全性に関する公聴会

海外立法情報課・高木 綾

* 米国でトヨタ自動車製品が大量にリコールされたことを受け、議会両院それぞれにおいて、トヨタ車の安全性及び米政府の対応に関する計 3 回の公聴会が開かれた。以下では、それらを概観する。

トヨタ車のリコール問題に関する 3 つの公聴会では、①トヨタ車の急加速の原因、②リコール実施までのトヨタ自動車の対応、③運輸省道路交通安全局の対応、④リコールを含む自動車の安全に関する法律の改正、といった論点が議論された。

下院エネルギー及び商業委員会の行政監視及び調査小委員会における公聴会

2010年2月23日、「突然の意図せざる加速(SUA)による事故に対するトヨタ及び運輸省道路交通安全局(NHTSA)の対応」と題する公聴会が開かれた。

・開始演説

(1)ヘンリー・ワックスマン(Henry A. Waxman)委員長(民主党、カリフォルニア州)

これはトヨタ車の SUA に関する公聴会である。これまでの消費者からの苦情に対し、トヨタと NHTSA が電子システムの欠陥について、その可能性を真剣に検討した証拠がないことが問題である。トヨタ側は SUA について、①ドライバー自身の問題、②フロアマットの位置、③固いアクセル・ペダル、をその原因としていたが、NHTSA が独立した調査を行うことなく、トヨタの説明を受け入れたことも問題である。そのため、トヨタも NHTSA も抜本的改革が必要である。これらの問題に取り組むためには立法が必要となる。自動車製造は電子技術の時代に突入しているにもかかわらず、NHTSA は機械技術の時代の考え方のままである。連邦政府の安全当局は、今日の自動車を操作している電子制御と車内のコンピュータの安全を確実にするために必要なツールと資源を持つべきである。

(2)バート・ステューパック(Bart Stupak)小委員長(民主党、ミシガン州)

数年前のファイアストーン・タイヤのリコール問題は、政府の監視及びリコールの権限の脆弱さを露呈したため、議会は「輸送手段のリコール強化、説明責任及び文書化法(TREAD 法)」を速やかに可決し、NHTSA により拡大された権限を与えた。例えば自動車製造業者からデータを集め分析することや、致命的な欠陥に関する早期警戒システムを供与することを認めた。しかし、10年経って、「TREAD 法」は、その意図した目的を果たしていない。この公聴会では、トヨタと NHTSA が時宜に合った様式で、トヨタ車の SUA に関する苦情に対応してきたかどうかを検証する。トヨタは、SUA を検証するよう要求する消費者の訴えを無視し、リコール対象を限定することによって、1億ドルの利益を得たと自慢した。ペダルの問題に気づいたのは 2009年10月だったと主張しているが、多くの苦情は何年も前から寄せられていた。このことは問題

である。NHTSA についても、業界との馴れ合いの関係にあったかどうか、また電子技術の時代についていこうとするよりも、旧式の考えにとらわれていたかどうか、検証する必要がある。

・証言

(3)SUA を経験したスミス夫妻(Eddie and Rhonda Smith)が、NHTSA の対応についての問題を指摘し、(4)自動車及び製品安全に特化した調査および弁護士「セーフティ・リサーチ&ストラテジーズ」社長のショーン・ケーン(Sean Kane)氏が、公聴会直前に提出した SUA に関する報告書の結論として、トヨタも NHTSA も SUA の全ての原因を特定できておらず、トヨタは消費者から寄せられた苦情の諸類型に取り組むための対策を講じなかったことを紹介し、(5)南イリノイ大学で自動車技術を専門とするデーヴィッド・ギルバート(David W. Gilbert)教授は、専門家の立場から SUA を引き起こす実験を行った内容を報告した。これらに対し、(6)北米トヨタ自動車販売のジム・レンツ(James Lentz)社長は、電子制御スロットルには問題がないことに自信を持っていると説明し、(7)米運輸長官のレイモンド・ラフッド(Raymond H. LaHood)氏は、①最近のリコールについて、②リコールの保証における NHTSA の役割、③SUA を起こす可能性のある安全性の欠陥を更に特定するために NHTSA が行っている活動、の 3 点について詳述した。

下院行政監視及び政府改革委員会における公聴会

2010年2月24日、「トヨタのアクセル・ペダル:公衆は危険にさらされているのか?」と題する公聴会が開かれた。

・開始演説(1)エドルフス・タウンズ(Edolphus Towns)委員長(民主党、ニューヨーク州)

NHTSA にはおよそ 2,500 件のトヨタ車の SUA に関する苦情が寄せられており、保険会社からも 2000 年以降、900 件の SUA が報告されていた。しかし、NHTSA はほとんど何もせず、またトヨタも同様に、こうした苦情を無視または矮小化した。SUA が単一の原因によるものであるか否かにかかわらず、こうした苦情への対応を行っていることは、NHTSA とトヨタの双方に問題があることを示唆している。すなわち、トヨタは安全より利益を優先し、安全情報の開示が遅れた。検討すべき重要な論点としては、「トヨタ車は安全か?」「トヨタは問題解決に真摯か?」「NHTSA はこの問題の原因が特定され、確定されたと言えるか?」「同種の問題の再発防止のために我々ができることは何か?」「自動車の安全性確保のために米国民は NHTSA を信頼できるか?」が挙げられる。

・証言

第 1 部で(2)前出のラフッド運輸長官が、前日と同内容の証言を行った。また第 2 部では、(3)トヨタ自動車の豊田章男社長が、①トヨタの品質管理に関する基本哲学、②リコールの原因、③今後の品質管理をどのように行っていくか、について述べ、(4)北米トヨタ自動車の稲葉 颯社長が、最近のリコールについて説明した。続く第 3 部では、(5)国家公益機構パブリック・シティズン代表及び前 NHTSA 局長のジョアン・ク

レイブルック(Joan Claybrook)氏が、NHTSAの法による民事上の罰則は、他の消費者保護法と比較すると企業がこの法に従う強い動機を欠いたものであるため、この法の改正が必要であると述べ、トヨタとNHTSAの問題点を列挙し、(6)消費者団体の自動車安全センターのクラレンス・ディトロウ(Clarence M. Ditlow)事務局長は、SUAの歴史的経緯と法的対応を概観した。また、(7)2009年8月にサンディエゴで起きたトヨタ車の事故によって死亡した一家の遺族であるフェ・ラステレラ(Fe Niosco Lasterella)夫人が息子家族を亡くした悲しみを語り、(8)ケヴィン・ハガティ(Kevin Haggerty)氏はSUAの体験談を語った。

上院商業・科学及び運輸委員会における公聴会

2010年3月2日、「トヨタのリコール問題及び政府の対応について」と題する公聴会が開かれた。同日の委員会のプレス・リリースでは、ロックフェラー委員長が、①トヨタは消費者の信頼を取り戻し、品質管理及び開かれたコミュニケーションに再び真摯に取り組むべきであり、②政府は米国民を安全に保つためにより良い仕事をするべきであると指摘し、そのために強力な立法行為が必要であると述べた。同委員長の念頭にあるとされたのは、①TREAD法の再検討、②すべての車種にブレーキ・オーバーライド技術を義務付けるルール作り、③ディーラーや政府の調査官が電子データ・リコーダーを読むために必要なハードウェアを自動車製造者が供給すること、④自動車業者の重役がNHTSAに送る情報が100%正確であることを証明する必要性、である。

・開始演説

(1)ジョン・ロックフェラー(John D. Rockefeller)委員長(民主党、ウェスト・ヴァージニア州)

この公聴会で早急に解決するべきはトヨタのリコール問題についてであるが、より広くより緊急には安全に関する監視システムについてであり、それをどのように設定するかにある。トヨタは米国において重要な企業である。それは私の選出州のウェスト・ヴァージニアにとってだけでなく、米国経済全体にとっても同様に重要である。

(2)ケイ・ハッチソン(Kay Bailey Hutchison)少数派筆頭委員(共和党、テキサス州)

なぜトヨタもNHTSAも決定的な対応をとるまでに時間がかかったのか。これまでトヨタ側の説明では、SUAの原因として、①フロアマット、②固いアクセル・ペダルの2点が提示されたが、消費者の不満は残されたままである。本当の原因は何であったのか。次にNHTSAの問題としては、①NHTSAが現在の精巧な自動車に伴う複雑な問題を診断するにふさわしい専門性を有しているか、②NHTSAが早期警戒報告(EWR)を通じて受け取った情報は十分に厳正であるといえるか、が挙げられる。このEWRとは、危険性を速やかに特定するために、NHTSAに対しより多くの情報を与えるため、TREAD法によって特別に権限を与えられたものである。最も重要なのは、このような状況の再発をいかに防ぐか、そして議会はそれをどのように補佐できるのか、を知ることである。

・証言

第1部では、(3)ラフッド運輸長官が、前出の2つの公聴会における証言とほぼ同内容の証言を行った。第2部では、前出のディトロウ自動車安全センター事務局長が、今回の問題を引き起こした要因として、①NHTSAの予算及びスタッフの過酷な削減、②電子制御に関する早期調査に関する追跡調査及び調査に基づいた安全標準の適用が出来ていないこと、③ずさんな施行、④電子制御に関する不備のある調査、⑤自動車製造業者がNHTSAの規制プログラムの弱点を利用したこと、⑥不十分な事故データ収集プログラム、⑦TREAD法により義務付けられた早期警戒報告システムの実施が出来ていないこと、を挙げ、トヨタとNHTSA双方の改善を求めた。第3部では、トヨタ自動車の(4)内山田竹志副社長、(5)佐々木眞一副社長、(6)北米トヨタ自動車の稲葉良暁社長が、SUAが電子制御スロットルの欠陥によるものではないと信じていること、トヨタ車は安全であること、今後は顧客の声を最優先することなどを述べた。最後に第2部でも証言を行った(7)ディトロウ自動車安全センター事務局長が同内容の証言を行った。

注(インターネット情報はすべて2010年3月19日現在である。)

・Transportation Recall Enhancement, Accountability, and Documentation (TREAD) Act. Public Law 106-414, 106th Congress, November 1, 2000.

<http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/getdoc.cgi?dbname=106_cong_public_laws&docid=f:publ14.106.pdf>

・”Response by Toyota and NHTSA to Incidents of Sudden Unintended Acceleration,” Hearings, Subcommittee on Oversight and Investigations, U.S. House Committee on Energy and Commerce, February 23, 2010.

<http://energycommerce.house.gov/index.php?option=com_content&view=article&id=1903:response-by-toyota-and-nhtsa-to-incidents-of-sudden-unintended-acceleration&catid=133:subcommittee-on-oversight-and-investigations&Itemid=73>より

・”Toyota Gas Pedals: Is the Public At Risk?,” Hearings, House Committee on Oversight and Government Reform, February 24, 2010.

<http://oversight.house.gov/index.php?option=com_content&task=view&id=4798&Itemid=2>より

・”Toyota’s Recalls and the Government’s Response,” Hearings, U.S. Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation, March 2, 2010.

<http://commerce.senate.gov/public/index.cfm?p=Hearings&ContentRecord_id=5a15bd95-d0c7-4171-9aee-cc8420e9265f&ContentType_id=14f995b9-dfa5-407a-9d35-56cc7152a7ed&Group_id=b06c39af-e033-4cba-9221-de668ca1978a>

・”Hearing Summary: Toyota’s Recalls and the Government’s Response,” Press Releases, U.S. Senate Committee on Commerce, Science & Transportation, March 2, 2010.

<http://commerce.senate.gov/public/index.cfm?p=PressReleases&ContentRecord_id=3124bf85-a1b6-4d9e-8f98-406bf3f7463e&ContentType_id=77eb43da-aa94-497d-a73f-5c951ff72372&Group_id=505cc3fa-a767-40f4-8ac2-4b8326b44e94&MonthDisplay=3&YearDisplay=2010>