

「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の特例に関する告示」(案)に関する意見募集について

No.	御意見	御意見に対する回答
1	<p>1. 国土交通省及び自動車メーカーは、当該措置について円滑かつ確実に実施できるよう、対象車両の特定、識別方法、手続きの詳細等について、自動車ユーザー及び整備事業者への周知を前広に徹底されたい。</p> <p>2. 国土交通省は、車検手続きを自動車ユーザーから依頼された整備事業者が、リコール改修作業を迅速かつ確実に完了できるよう、リコール部品の供給、リコール作業情報の周知、改修作業に要した費用の支払い等について、自動車メーカーが適切に対応するよう措置されたい。</p> <p>3. 国土交通省及び自動車メーカーは、リコール改修作業完了後の改修済情報について、MOTAS、軽MOTAS及び各自動車メーカーホームページへの反映を迅速に行うこと等により、改修済自動車円滑かつ適切に車検手続きを行うことができるよう措置されたい。</p> <p>4. 国土交通省は、指定整備工場が行う継続検査のOSS申請において、リコール改修作業の実施の有無が申請前に確認できるシステムを構築されたい。</p> <p>特に、リコール改修作業は完了しているものの、MOTAS等に当該情報が反映されるまでの取り扱い等を明確にしていだきたい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p> <p>1. について HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイト等に検索システムを早期に構築するよう指導するとともに、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。</p> <p>2. について メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p> <p>3. について メーカーに対して、車検時に措置対象未改修車か否かをMOTAS上で自動判定するためには、MOTAS中の情報を常に最新の状態にする必要があるため、改修状況を国土交通省に遅滞なく報告するよう指導するとともに、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイト等に検索システムを早期に構築するよう指導して参ります。</p> <p>4. について ご意見を踏まえ、OSS申請に支障が生じないよう適切に対応して参ります。</p>
2	<p>1. 速やかな情報公開 今回のリコール対象車両全件の情報開示、及び改修済・未改修の速やかな情報提供の実施をいただくことが必要であり、開示方法については、下記が望ましい。 リース会社への情報提供がされず今回の有効期間更新をしないうちに対応が発生すると、継続検査に必要な以上に日数がかかり、使用者に対して代車提供等による対応等をせざるを得なくなる。 そのため、事前に必要な情報開示を実施いただき、リース会社からも使用者に対してリコール対応による入庫促進をするように使用者への周知徹底を実施する必要がある。</p> <p>【国及び軽自動車検査協会への対応】 検査登録情報への反映 情報提供機関の情報提供項目に(対象・改修済・未改修の情報)を追加し、改修時の情報を速やかに検査登録情報のジャーナル提供情報として開示。</p> <p>【各メーカー対応】 所有者単位の情報公開 案1. 情報開示を希望する所有者毎に『車台番号+対象・改修済・未改修』のデータを随時提供する。(個人情報を含まない情報の提供) 案2. 情報開示を希望する所有者より各メーカーへ車両情報を提供、各メーカーにて未改修車両にフラグを立てて返信する。</p> <p>2. 各自動車メーカーに対する問合せの全面協力体制 従来のリコールに関する問合せについて、一部メーカーでは、問合せ対応に難色を示されることがあり、リコール対応が遅れることが発生していると思慮。 情報提供以外の所有者・使用者からの個別の問合せに対し各メーカーは全面的に協力をする対応をお願いします。</p> <p>3. ディーラー以外の指定・認証工場への対応の周知徹底 リコール対応は一般の指定工場・認証工場での対応が出来ないため、この特例措置が周知徹底されないことも考慮する必要がある。 ディーラー以外の指定工場・認証工場に対する周知徹底は相当必要と思われず。 周知徹底がなされないことによる車検有効期限の更新が出来ない場合には、ユーザーから相当のクレームとなることから考えられるため、相当な周知徹底が必要と思慮します。</p> <p>4. 車検時に有効期間の更新が出来ない車両の取扱いについて 有効期間の更新が速やかに実施出来ないとなると、お客様からの苦情・トラブルのリスクも当然メーカー・ディーラー・国土交通省に対してあることを十分ご理解いただき、ご対応いただきたい。 また、ビジネス利用している場合については、有効期間更新が出来ないことによる使用者への経済損失(通常の継続検査実施時にかかる追加時間)について十分ご理解いただく必要があると思慮します。 本来は自動車メーカーの責任であるにもかかわらず必要以上に使用者が不便を被ることは、使用者側の理解が得られないのではないかと思慮するため、使用者、工場、ディーラー等に対する周知徹底が必要。</p> <p>5. その他 リコール未実施車が約170万台あるが、予定される告示から施行までの7ヶ月間で全車両が入庫した場合、単純に月平均24万台となるが、工場側のキャパシティ及び必要部品等の供給体制が整っていることが重要であり、早急な対応が必要。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p> <p>1.~4. について、HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイト等に検索システムを早期に構築するよう指導するとともに、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者並びにリース会社への周知を徹底して参ります。</p> <p>5. について、メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>

3	<p>リコール制度は、「自動車の構造、装置又は性能が自動車の安全上、公害防止上の規定(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状態、又は適応していない状態で、原因が設計又は製造の過程にある場合に、その旨を国土交通省に届け出て自動車を回収し無料で修理する制度」とされ、自動車使用者に改修の義務を課すことを要求するものではない。</p> <p>当該リコール以外にも自動車の安全性が憂慮されるリコール(制動装置の不具合等)が存在するにも拘わらず、「タカタ製エアバッグを搭載した自動車のリコール未改修車の一部に限り、自動車検査証の有効期間を更新しないことについて、自動車ユーザーからの反発を招く恐れがある。本告示の施行に当たっては、未改修車のエアバッグを保安基準不適合と判断すること、その他のリコール部位の保安基準適合の判断について、納得できる説明が求められる。法令の施行にあたり、ユーザーへの告知方法も慎重に検討する必要がある。リコールの届出があった場合、ダイレクトメール等でユーザーに通知するケースが一般的であるが、使用者住所等の変更登録が行われていない場合、現ユーザーに通知することは困難である。今般の国土交通省のプレスリリースを受け、自社のホームページで改修を呼びかけている自動車メーカーもあるが、対象の全ユーザーに確実に告知するためには、テレビ・ラジオ等のマスメディア媒体を利用することも含め、総合的な対策が必要である。</p> <p>また、リコール改修はメーカー系列の販売店に集中する傾向にあるが、この原因の一つはメーカーが利益追求を優先して自社系列の販売店に改修を行わせている点にあり、リコール改修受入数が逼迫し作業ができない、あるいは部品の供給が間に合わないなどで改修状況は芳しくない。メーカーへの行政指導を行い、それでもなお改修が進まなければ臨時検査(道路運送車両法第63条)、改善措置の勧告等(同法第63条の2)といった法的措置を検討するほか、一般の認証整備工場を活用するなど含め、改修が効率的に進むようにしていただきたい。</p> <p>リコールはかなりの年数を遡ってなされるため、その間に譲渡などで所有者・使用者が変わる、あるいは輸出されるなどのケースが多いことは十分考えられる。この状況を織り込んだ上でより現状に沿った形で車両のトレーサビリティ、所有者の追跡把握の対策は、今回のリコール対象への周知とは別に検討されるべきであると考える。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p> <p>HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。また、更なる改修促進策については、今後の施策を検討する上で活用させていただきます。</p>
4	<p>(意見)</p> <p>リコールはメーカーの責任により早急な改修を行うべきものであると考えますが、継続検査とリンクするのであれば、自動車ユーザーや整備業界関係者が円滑な車検制度を利用できるよう、以下の対応を検討された上で実施していただきたい。</p> <p>①なぜ、タカタ製エアバッグのリコールのみを継続検査とリンクさせるのかを法令等において明確にして下さい。</p> <p>②インフレーター作動阻止のみも改修と見なすのか、あるいは不具合エアバッグの交換をもって改修完了と見なすのかを明確に示して下さい。(リコール内容が複数種類ある)</p> <p>③今後も引き続きメーカーは、リコール改修の徹底を図ることとして下さい。</p> <p>④安全の確保を第一にすべく、リコール改修の早期対応を図るため、ディーラーだけでなく、専業自動車整備事業者においても実施できるようにしていただきたい。併せて整備手数料の支払いや、交換作業手順等を記載したマニュアルを公表して下さい。</p> <p>⑤タカタ製エアバッグの改修後は、速やかに国の車検システムに反映するよう対応して下さい。(時差によるトラブル防止等)</p> <p>⑥交換部品が入手できず予約待ちとの情報もありますが、このような場合、継続検査でトラブルとなることが考えられ、確実な部品の確保対応して下さい。</p> <p>⑦整備工場への入庫時に改修措置対象車両であるかチェック等が容易に迅速、確実に行えるよう対応して下さい。また、リコール改修を終えた車両には「改善措置済証」の確実な交付及び紛失した場合の対策等について格別な配慮して下さい。</p> <p>⑧エアバッグ改修後の不良品処理ルートを確認し、再使用等がないよう適正な処理ができるようにして下さい。</p> <p>⑨170万台を対象としています。追加される場合は十分な周知期間を確保したうえ実施して下さい。</p> <p>⑩専業指定整備工場に該当車両が入庫し、完成検査において合格した場合は保安基準適合標章を発行できますが、リコール改修していない場合、国の窓口で車検証の更新ができなくなると想定しています。このような場合、保安基準適合標章を発行した指定整備工場は当該車両のユーザーから信頼を欠くこととならないよう事前確認システムを構築して下さい。(認証工場の持込検査も同様)</p> <p>⑪今般の対応については、道路運送車両法第63条の臨時検査の対象とならない旨を明確化して下さい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p> <p>①について、タカタ製エアバッグは、ガス発生装置(インフレーター)が異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生しているため、平成21年以降リコールを実施しているところで、これまでも、未改修車に対し車検時に警告文の交付を行う等の改修促進の取組を進めていますが、本年7月の国内の改修率は78.1%であり、なお約410万台の未改修車があること、異常破裂による死者が全世界で少なくとも18人を数え、一刻も早い改修が必要であること等を踏まえ、これまでの取組に加え、新たに、異常破裂する危険性が高い未改修車については、車検で有効期間を更新しない措置を講ずることとし、告示において明確に規定します。</p> <p>②について、インフレーター作動阻止は、改修済みと見なすことと考えておりません。御意見を踏まえて取扱いを明確にして参ります。</p> <p>③、⑧について、御意見のとおり対応して参ります。</p> <p>④、⑥、⑨、⑩について、HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。また、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p> <p>⑤について、メーカーに対して、車検時に措置対象未改修車か否かをMOTAS上で自動判定するためには、MOTAS中の情報を常に最新の状態にする必要があるため、改修状況を国土交通省に遅滞なく報告するよう指導して参ります。</p> <p>⑦について、メーカーに対して、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイト等に検索システムを早期に構築するよう指導するとともに、「改善措置済証」の取扱いを定めて参ります。</p> <p>⑪について、現時点において臨時検査の対象とすることは考えておりません。</p>
5	<p>自動車メーカーの取組み</p> <p>1. 未改修車の改修促進を図るための周知を強化するとともに、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備する。</p> <p>意見</p> <p>での迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備する。とあるが部品の確保がメーカーでの確保なのかディーラーでの確保なのか</p> <p>理由</p> <p>メーカーでの確保なら各県に配送される場合は日数がかなり必然的に改修時間が掛かってしまい整備工場の負担になる。</p> <p>2. 継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮をしなければならない。</p> <p>意見</p> <p>メーカーの取組みでのユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮をしなければならないとあるが、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつの内容を具体的にしていたいただきたい。また、改修作業は整備工場棟からの依頼の場合は最優先で改修していただきたい。</p> <p>理由</p> <p>ユーザー及び整備工場はリコール改修作業に協力する立場であると考えられるので負担の軽減とは、どのようなものか明記していただきたい。改修に時間がかかればそれだけ整備工場の負担が拡大される。また、整備工場が直接ユーザーに代わりディーラーに持ち込む場合、現在はディーラーに対して整備工場が持ち込みの費用は無償で行っております。リコール改修に協力する上では、持ち込み費用をメーカーに持っていただきたい。</p> <p>意見</p> <p>3. エアバッグの改修作業に限り出張での改修作業を明確に認めていただきたい。</p> <p>理由</p> <p>出張での改修作業を認めることにより改修作業総時間、引き取りから作業引き渡しまでの時間の短縮が図られ整備工場の改修車両のディーラーへの持ち込みの負担が軽減される。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p> <p>メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>

6	<p>(意見) 整備事業者は、未回収車両の対応依頼がある場合、自動車ユーザーとディーラーの間に入って対応を余儀なくされるケースが多く、そのための人員等を当てなければならぬことから、係る経費(連絡・車の改造等費用)については、メーカーがきちんと負担すべきである。</p> <p>(理由) 整備事業者の未回収車両の対応に係る経費等負担は大きい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
7	<p>(ご意見) エアバッグの安全性の担保をするために、あらゆる自動車用エアバッグにガス発生装置(インフレーター)の定期交換制度を導入すべき。</p> <p>(理由) ・今回タカタ製エアバッグの不具合に関する問題については、完成車メーカー各社が原因を検証・究明する様々な調査を行った結果、今回の異常破裂の原因はガス発生装置(インフレーター)に用いられる火薬の経年劣化と結論づけられたものと理解している。 ・その結果をふまえれば、そもそもリコール措置により硝酸アンモニウム(以下「硝酸」)を用いたエアバッグを乾燥剤入りの同じものに交換しても、火薬の経年劣化しないという保証がない限り、近い将来同様のことを繰り返すだけではないか。 ・この問題について、宇宙航空研究開発機構(JAXA)の堀恵一教授が「火薬など高エネルギー物質を使う部品の品質を何十年も保証するのは難しい」として「再発防止に最も有効なのは定期的な交換だ」と指摘している。 ・こうした専門家の指摘をふまえれば、あらゆる火薬は経年劣化しない保証はないといえ、今回のタカタ製エアバッグの乾燥剤入り硝酸を用いたものだけでなく、タカタ社以外のエアバッグメーカー製の硝酸グアニジンを用いたものについても、火薬を使用している限りすべからず経年劣化のリスクにさらされていると言える。 ・そうであるならば、タカタ製エアバッグに限らずあらゆるエアバッグは火薬の経年劣化のリスクを抱えていることになり、リコールによる措置は結局のところ「その場凌ぎ」の対応にとどまり、また一定の期間が過ぎれば十分にエアバッグの安全が担保されない状態に陥るということではないか。 ・異常をふまえれば、むしろ今回の検証過程において経年劣化して何年くらいで使用に耐えなくなるのかといったデータが存在するはずであるから、その「耐用年数」に合わせる形で、上記堀教授も指摘しているとおり、例えば8年なら8年に1回車検時に定期交換するといった制度を導入すればよいのではないか。 ・国会議事録のやりとりなどを拝見する限り、国土交通省は定期交換制度の導入は制度的な制約や国際的な動向から否定的なようだが、今回の「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の特例に関する告示」(案)のように、未改修車は車検を更新しないという強制的な交換スキームが成り立つのであれば、上記のような定期交換制度の導入もまた可能なのではないか。</p>	<p>御意見ありがとうございます。経年劣化を原因とする不具合が発生し、リコールの届出が行われているガス発生装置については、当該ガス発生装置を備える自動車を製造する事業者において、速やかに交換が進められているところであり、それ以外のガス発生装置については、経年劣化を原因とする不具合は報告されておりません。このため、「自動車用エアバッグにインプレータの定期交換制度を導入する」必要性については、国際的な動向も踏まえつつ、慎重に判断して参りたいと考えております。</p>
8	<p>民間の整備工場にて自動車整備士をしております。該当の案件が決定されると、人手不足で、ただでさえいっぱいいるの人員で業務をこなしているなか、さらなる負担となり、業務が立ち行かなくなる事が予想されます。整備業界は仕事に見合わない低賃金を強いられており、安全上も適正な整備がなされるか疑問です。整備現場に対する国の援助の施策もないまま単に安全性の大義を優先し、現場に無理を強いる施策は賛成できません。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
9	<p>リコール作業は確実・迅速に行われるべきと思うが、今回の改正は、もっと車両製造メーカーが責任を負うべきである。車検証の更新ができないとなれば、自動車整備業(専門の指定・認証)に負担の掛かることになる。入庫の都度、対象かどうかの確認と、対象となれば車検前にリコール処置を行うこととなる。リコール作業を行うディーラー等の対応遅れにより、車検証の有効期間が切れてしまう場合や、指定工場がリコール対象の確認ができずに適合証を交付し、適合証の有効期間内にリコール処置が終わらない場合の対応など、問題が山積している。なぜ専門事業場がこのような作業負担を負う必要があるのか。リコール作業の遅れと車検は関係ない。リコール告知のテレビCMをどンドン放映し広く一般ユーザーに啓蒙すればよい。毎日、新聞掲載し告知すればよい。死亡事故が起き、法改正するくらいなら、それくらいやればよい。費用の問題ではない。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイト等に検索システムを早期に構築するよう指導するとともに、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。また、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
10	<p>継続検査において、誤って(リコールに気づかず)継続申請した場合、検査証が交付されない事実があるようですが、エアバッグの改修に時間がかかり、再度継続検査になるため、ユーザー並びに、指定整備工場に迷惑がかかるから、継続検査は今まで通り行い、別紙にて「生命の危険があること、至急エアバッグの改修の必要あり」等のコメント欄において、メディアによる周知を徹底すればよいのではないのでしょうか？ 整備工場の確認作業による時間的な損失を補填していただけるのであれば、賛成してもいいが、そういう措置がないのであれば反対</p>	<p>御意見ありがとうございます。 HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底するとともに、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。</p>
11	<p>①該当箇所 自動車メーカーが発行する改修済みであることを証明する書面について意見 リコールの改修作業は整備工場(販売会社)が実施するのに、「改修済みであることを証明する書面」を自動車メーカーが発行するのはおかしくないか？改修作業を実施した整備工場が発行すべきである。 理由 自動車メーカーは、使用者への周知や交換部品の確保、改修方法の作成はするが、改修作業自体は整備工場が行うため。(自動車メーカーとは別会社)</p> <p>②該当箇所全体について タカタ製エアバッグのリコールだけでなく、他のリコール案件についても、未実施車は車検証の有効期間を更新するべきではない。 理由 車の使用者は自分の車にリコールがあることを知らないケースがある。車検証の有効期間更新時に警告文が出力されるが、申請者(整備工場)が破棄してしまい、使用者に届いていない。申請者側(整備工場)も、警告文が出力されて初めてリコールが残っていることに気付く。お客さんへ車を返す日時は決まっており、いまさらディーラーへリコール作業の依頼、実施する時間はない。警告文を使用者(お客さん)に渡すと、「車検に出したのに、なぜリコールがやってないんだ。」と指摘を受けるため破棄していると思われる。 よって、いつまで経ってもリコール未改修車リコールがあることを知らないまま運行を続けることとなる。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 ①について、御意見のとおりメーカーが発行し、リコール作業を実施した者がユーザーへ交付することとしております。 ②について、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

12	<p>リコールは本来メーカーでの回収が基本原則ではないか、整備事業者に責任転換しているような物ではないか？もし整備事業者が車検更新した時に、リコール未実施で車検更新がなされない事が判明したら、使用者がディーラーへ持ち込み回収してから、再度車検更新に向くのか、実際はそのような事にはならず、整備事業者がディーラーへ持ち込み回収工事を使用者に代わって依頼する事になる、その際の手間「代車・回送・ディーラー予約・預かり中のリスク」等はどの用に考えているのでしょうか。又保安基準適合書の有効期間内に回収整備がなされなかった場合、再検査の費用はどのくらいでしょうか。車検更新はして頂き、車検証の発行をストップして頂ける様な方法は出来ないのでしょうか？</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
13	<p>車検工場と車検を受けに来たお客様とのコミュニケーションが面倒です。もう少し負担の少ない方法を考えてほしい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
14	<p>自社(トヨタ車)管理のお客様は、事前把握ができるため問題ないが、他社メーカーの車両全てでリコール対象であるか、実施状況を把握することは困難である それでも、自社で車検作業をすれば、ひと手間かけて実施車両がリコール対象であるか、申請しても問題ないか事前把握できるため対応可能 基本的に賛成であるが 他社や、民間工場で車検。適合標準発行後、申請するもリコール未実施のため受付できなかった場合、最終日が間近であるとリコール作業を依頼されても作業困難で受付できない可能性あり、その場合、適合標準失効により持ち込み検査は現場の負担が大きすぎる。そのため、申請可能期間延長等の救済措置を考えて欲しい</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
15	<p>何点か質問させていただきます。 ・受け入れ検査時の確認ミスで誤ってリコール未実施車へ適合証を交付した場合何か処罰はあるのでしょうか？ その場合適合証の有効期限までに申請するために どのようにすれば良いのでしょうか？ 追加の添付書類等が必要でしょうか？もし 必要ならそれはどのような書類でしょうか？ ・支局へリコール実施の情報(データ)が届かない限り申請は絶対無理なのでしょうか？ ・リコール実施後、どのような流れで支局にそのリコール実施情報が届くのでしょうか？ 最短でどの位の日数でその情報は届くのでしょうか？ ・支局に問い合わせすればリコール対象車の実施状況の確認はすぐ取れるのでしょうか？ ・他社の車のリコール実施状況を調べる方法にはどのようなものがありますか？ またそれを調べられる検索サイトを用意出来ないのでしょうか？ まとも無い内容で申し訳ございません。解答よろしく申し上げます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、車検時に措置対象未改修車か否かをMOTAS上で自動判定するためには、MOTAS中の情報を常に最新の状態にする必要があるため、改修状況を国土交通省に遅滞なく報告するよう指導するとともに、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイトに検索システムを早期に構築するよう指導して参りますので、事前にご確認をお願いします。また、MOTASへデータが届いていない場合の改善の確認は、改善措置済証にて行います。</p>
16	<p>【意見】 ①車検の有効期間を更新しない以外の策はないでしょうか？ ②他車メーカーの継続検査も当社では行っている為、他車メーカーHPのみでのリコール実施状況を判断する方法しかないのでしょうか？ ③他店からのリコール作業を急遽依頼を頂くことが予想される為、工場の負担が増える可能性があります。 【理由】 ①例えば表彰の有効期間中まで、リコール作業の猶予を設けるなど出来ないでしょうか？ ②急な飛び込み作業の発生があるため、整備工場の負担が増加するのを防ぎたいです。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイトに検索システムを早期に構築するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
17	<p>該当エアバックの危険性等は我々はもちろん認識し、促進したいとは考えておりますがユーザー側に一切の責任が無い状況において、車検更新しない旨のペナルティ的なことをユーザーに行うのは負担が大きすぎると思い強く反対致します。なんだかの啓発時要素は許容もいたしますが、車検更新しないは 許容の範囲をこえてると言わざる負えません。車が乗れなくなるということは、その触接的なことだけでなく、ユーザーの生活や 仕事 収入 緊急時の対応 等多大な影響がからんでくることをぞうぞう、考慮していただきたいと強く思っております。 繰り返しますが、ユーザーには責任はございません。ユーザーの生活を奪う権利は行政にはありません。リコールで車検を更新できなくなつてから、ディーラーで予約を取り 日にちの打ち合わせや部品待ちの間に有効期限が切れてしまったら、大変な煩わしい力がかかかってしまうことでしょう。 それをユーザーがしなければいけないというのは負担が大きすぎると思います。 我々モーターズ店の業務においても、限られた入庫時間内にリコール済みなのかどうかの判別しディーラーへ予約持ち込み等 非常に負担が大きくなります。 促進が足踏みしている原因として大きな2つの問題点があると思います。 一つはユーザーに対しての危険度の周知が不足しているのが問題ではないかと思ます。 他のリコールと同様にハガキ等で案内がいつているようですが、それ以上の警告じみた広報等は業界人の私とて、印象に残るものはありません。 もう一つはリコール作業のわずらわしさです。 メーカーサイドはディーラー店でのみしかできないようにしているようですが、ユーザーはディーラーに予約し自ら時間を取って持ち込、作業後引取りという時間や交通費等の負担のわずらわしさは多大であるといつてもいいかと思われます。これでは促進しないのも当然です。 我々のようなモーター店でも、なんだかの基準を設けてもリコール作業が行えるようにすれば、促進改善すると思うのですが、メーカーサイドはディーラー店でのみしかできないようにしているのもどかと思ます。 我々モーター店に、お客様からの問い合わせもよくありリコール促進には尽力いたしますが顧客に対して引取り ディーラーへ持ち込、ディーラーに引取り 顧客に納車と大変煩わしい作業を一切の報酬なしに行わなければならず、顧客にディーラーに直接いつていたく言うてもなかなか、理解せず結局そのままになっている場合も少なくありません。 ディーラーサイドは、自分たちの直接の顧客は個別で引取り作業をしているようですが、一般客から依頼がある場合は引取り納車も視野に入れればいかかでしょうか。とても促進すると思ます。 又 ディーラーでリコールでの入庫した弊社顧客にいろいろ営業をかけて 仕事を取られてしまうことがあります。 営業は自由でしょうか、強制的な入庫制度に便乗した営業は公平さに欠けるので、このことについては特に強く抗議したい所存です。 以上意見させていただきます。参考にしていただければ幸いです。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>

18	<p>エアバッグのリコール対策済みでない車両を継続検査の不適合にする案に反対(馬鹿なことを言っちゃいけないよ)もう少し消費者の為に行政を行って下さい。 大阪の整備振興会も反対の意見を提出しているそうです。 ユーザーの責任でリコールが出た様にまるで国交省はメーカーの回し者みたいな判断をされているが、なぜそこまで消費者が責任を取らねばいけないのですか。そんなに危険と言うのであれば車検期日迄に製造者であるメーカーやディーラーにリコールを終わらせる様に指導するべきではないでしょうか。弱い者いじめは行政からやめてほしいものです。パブリックコメントも最後はいつも弱い者の声は届かず、形式だけになっています。だから、コメントを出す人も少なくなるのです。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
19	<p>そもそもの所で、使用者並びに車検整備の依頼を受けた整備事業者にはリコールに対しての改修実施義務があると考えます。 したがって検査証の発行を中断する事は当然ですが、使用者、整備事業者が用意に届出内容と実施状況を知る方法を自動車製作者は準備すべきであり、今回の改正はもっともだと思います。 但し、案にも記載されている通り改修作業実施の情報反映には時間がかかる為、所謂リコール実施済みステッカー及び自動車製作者(ほとんどが代理店による作業)交付の作業記録をもって証明を行うか、不正防止の為に書式を指定して証明書を発行させるかする必要があると考えます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 御意見を踏まえて取扱いを定めて参ります。</p>
20	<p>少しでも多くのリコール回収を望むなら、一般自動車整備工場がリコール代行を行った場合に対する報酬(車両持ち込み、預かり代行費用)を考えるべきだと思います。国が補助する、メーカーが補助する等。そういった工夫が必要だと感じます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
21	<p>①リコールのハガキが届くが、改修部品がないため順番待ちの状態である。このような状態が解消されていないにも拘わらず、有効期間更新をしない処置は問題ではないのか。使用者で個人で対応できる範囲を逸脱している。 ②タカタが民事再生を申請したはずだが、このような状況で満足な部品供給ができるのか。まずは遅滞なく部品が供給される体制を作るべき。 ③エアバッグのチェックランプが点灯していたら検査が受けられないようになったが、平成10年前後の車(ハイエース等)においてはメーカーでの部品生産がストップしており直したくても直せず廃車にしたこともある。メーカーに対して現役で走っている車の補修部品が欠品しないようにさせるべき。 ④有効期間が更新されなかった場合でディーラーにも改修部品がなくすぐに直せず、車検切れになってしまった場合、このような改正をした国が責任をとるのか。 ⑤車両火災とかで原因を調査した結果リコールになっている事案もあるはず。これらは運転手、助手席のみならず他の乗車しているもの、他の交通車両にも多大な影響を与える。これらは有効期間を更新するのに、タカタエアバッグのみ更新しないのはなぜか。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 ①～④について、メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。 ⑤について、タカタ製エアバッグが異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生しているため、平成21年以降リコールを実施しているところです。これまでも、未改修車に対し車検時に警告文の交付を行う等の改修促進の取組を進めていますが、本年7月の国内の改修率は78.1%であり、なお約410万台の未改修車があること、異常破裂による死者が全世界で少なくとも18人を数え、一刻も早い改修が必要であること等を踏まえ、これまでの取組に加え、新たに、異常破裂する危険性が高い未改修車については、車検で有効期間を更新しない措置を講ずることとし、告示において明確に規定します。</p>
22	<p>(意見) 車検の有効期間を延長する、(1ヶ月)  (理由) リコール部品の在庫が無い場合、近隣に該当リコールを実施できる販売店が無い場合等、ユーザーや各メーカーの販売店が早急に作業を実施出来ないケースがあるため、各メーカーの販売店が確実にリコール作業を実施できるよう有効期間を延長する措置を視野にいれていただきたい。  ユーザーに周知していただくための施策としては、自車がリコールに該当し、リコール作業を実施しないと有効期間の更新が出来ない旨のDMを製造メーカーが送付する。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。 なお、有効期間の延長は困難です。</p>
23	<p>(意見) リコール車をユーザーから預かり、メーカーディーラーへ回送、またユーザーへ戻す一連の経費について実費負担してほしい。  (理由) 業務外でのことであり、かなりの負担増となる為。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
24	<p>(意見) 車検整備が長くなるために整備工場としての負担が増える。 (理由) 代車、保管場所</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>

25	<p>(4)車検有効期間更新が止められた車両の扱い ご意見 保安基準適合証の有効期間内にリコール対策が出来ない場合の超法規的に期間延長を認める 理由 リコール作業を実施する整備工場の都合により直ちに作業を引き受けていただけるか 不確定な状況で適合書有効期間が切れた場合、車検実施整備工場と自動車ユーザーに多大な負担がかかる 提案2 当該箇所(3)自動車メーカーの取り組み 迅速に回収できるように・・・体制を整備する・・・早急に円滑に回収作業が実施されるよう特に配慮しなければならない ご意見 公的にリコール対応可能整備工場の条件を公開し、リコール対応実施店の募集を行い、基準を満たしている場合は特に条件を付加することなく対応店として認証する。 また、リコール改修方法を広く公示し、改修可能事業者へリコール部品を流通させるようにメーカーに協力を求める。 理由 ユーザーの安全確保のため、複数の事業者へ何度も車両を預けることな継続検査とリコール改修作業を依頼できる必要がある。 また、公的な影響がある(継続検査に条件を付加する)本件は、通常のリコールの様に一部の実施整備工場に一定の権限が独占的に得られる状況が発生すれば、整備事業者の健全な営業に影響を及ぼす可能性が高く、適切でない。 提案3 該当箇所 (5)その他 ご意見 リコールの実施と継続検査を関連付ける今回の特例に案する告示事態に反対です。 理由 リコール未実施車両が170万台有る現状が、ユーザーの認識不足が主な原因ではなく、改修作業実施事業者数や、改修部品の供給に不足がある可能性はないのでしょうか。そう仮定した場合、継続検査時の有効期間延長を拒否したことによる車検切れ車両が増加することを懸念します。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 1)について、有効期間の延長は困難です。 2)について、メーカーに対して、迅速に改修できるような交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。 3)について、タカタ製エアバッグは、ガス発生装置(インフレーター)が異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生しているため、平成21年以降リコールを実施しているところですが、未改修車に対し車検時に警告文の交付を行う等の改修促進の取組を進めています。また、本年7月の国内の改修率は78.1%であり、なお約410万台の未改修車があること、異常破裂による死者が全世界で少なくとも18人を数え、一刻も早い改修が必要であること等を踏まえ、これまでの取組に加え、新たに、異常破裂する危険性が高い未改修車については、車検有効期間を更新しない措置を講ずることとし、告示において明確に規定します。</p>
26	<p>(意見) 私達自動車整備業界は、車検において、お客様の車を預り、定期点検整備を実施した後、国へ持ち込み検査等を行い保安基準に適合した状態で自動車検査証の有効期間を更新し納車しています。措置対象未改修車両の場合、車検で有効期間が更新されないことは、納車遅れや代車の貸し出し等様々なトラブルが発生し信頼を失うこととなります。 (理由) ・ディーラーでも部品等が間に合わず、改善措置が遅れている。 ・製造元のメーカーが、もともと責任があると思うので、リコール改善作業を素早く実施する様指導して欲しい。 ・以前に警告文を交付しユーザーに周知しているものが対象となっていますが、なぜ回収されていないか検証する必要もある。 ・マスコミ等も利用し、強い警告文を交付する、危険性が高い事を確実にユーザーへ伝える方法をとる。 (ユーザーからしてみれば、メーカーに責任のあるリコール等車検が更新されないのは、遺憾である。)</p>	<p>御意見ありがとうございます。 HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、迅速に改修できるような交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。また、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。</p>
27	<p>強制執行するので改修率は上がると思われますが、それに伴いユーザー及び整備業界の負担に各メーカーはどのような対応と責任をとるのでしょうか。 1. 整備業としてユーザーからの相談・告知 ユーザーが直接改修に行く場合においても、ユーザー及びディーラー間の連絡調整 ユーザーの休日・仕事の都合 ディーラーの取引都合が折り合わない為、自社代車を貸出し代わりにディーラーにてエアバッグの改修実施 2. 過去に改修作業実施後すぐにもう片方も追加リコールが出たことがありますが、車検案内時の改修確認(1~3ヶ月前)で実施済み確認された車両が、車検前より前・中・保通後にリコール追加等に出た場合の対応 3. 各メーカー告知等の郵送はしていますが、ユーザー自身の連絡・来店まかせが強い傾向にあります。 4. 他リコール・サービスキャンペーン等においても整備業がディーラーに代行して無償にて連絡・搬送・代車貸出をしている。 5. 車検前より前改修で、記録処理前の改修証明書がユーザーが紛失した時の対応 (理由) リコール・サービスキャンペーン等が増加する中、整備業の無償負担が日々増えていく(ディーラー権、契約にてリコール等改修する場合でも、作業点40~60%計算)各ディーラー・新車・整備時に納車・引取・代車費用請求するなら、ユーザー及び整備業にも支払うべき又はユーザー・整備業まで引取り納車する。 ディーラー自身が引取り納車・代車手配を強化すれば改修率は、上がっていたのでは</p>	<p>御意見ありがとうございます。 1. 2. 4. について、メーカーに対して、迅速に改修できるような交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。 3. について、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。 5. については、御意見を踏まえ取扱いを定めて参ります。</p>
28	<p>車検の際に改修の有無をチェックした上で未改修車は車検を更新しない措置を講ずるとなっているがリコールの回収修理の義務はメーカーにあるはずなのに使用者並びに継続検査を依頼された会社が損害を被るのはどうかと思う まずはリコール回収修理の方法・実態を調査していただきたい電話はがきによる案内を受けディーラーに連絡すると期日を指定され修理に持ち込まなければならない、修理時に代車の提供を受けられない場合や修理完了まで待たなければならない、これではユーザーは持ち込めない引取り修理もなかなかしていただけない また整備工場等からの情報提供をしても、整備工場からの依頼は受けませんということも多いため まずはメーカーのリコール回収体制をしっかりとってからにしていきたい 三菱のリコールの進捗状況を確認していただければわかると思いますが多くのリコールは出ているが、回収率はメーカー努力でかなりの実績が上がっていると思うがいかがでしょうか なぜ他社メーカーは回収修理に時間がかかっているのかその見直しをしていただきたい。 メーカーの怠慢が問題でありユーザーならびに継続検査を依頼されたものが不利益を受けるのはおかしい まずはリコール回収の方法の確立、例えば認証工場の協力である 認証工場等でもエアバッグの交換その他の分解整備などはできる国の認証を受けているのだからメーカーで回収修理ができないのであれば認証工場を活用すればよい。 ユーザーから整備の依頼を受けたときに整備前に、リコールの確認をしリコールが出ているものについては認証工場修理を行う、もしくは整備工場からの情報提供でメーカーが回収修理を行うその後依頼を受けた作業を行うという方法と 活用方法はあると思われるが</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるような交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
29	<p>エアバッグを取り外している等、無効にしている車両の取り扱いはどうするのでしょうか。 一旦戻してリコール対応を受け、再度取り外すのは合理的ではない様に思います。よってエアバッグを取り外している車両については対象外として頂きたい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。ハンドルを交換し、リコール対象となっているエアバッグインフレーターが取り付けられていないことが確認された車両については、改修を実施したものとみなし、改修済みであることを証明する書面を発行する方向で検討しておりますが、御指摘を踏まえて取扱いを定めて参ります。</p>
30	<p>(1)私の意見では、「国土交通省自動車局審査・リコール課」が記載している内容に、「車検の際に改修の有無をチェックした上で未改修車は車検を更新しない措置を講ずる事」に賛成です。産業の時代が終わろうとしているので、全てを救済してしまうと、今後の未来に負担が大きくなるからです。 (2)日本の自動車メーカーが、「一次請け」の品質保証試験を通過させてしまう事に、問題点があります。エアバッグ部品メーカーの場合は、「二次請け」なので、「一次請け」にも責任があると考えます。 (3)「バイヤー(購入者)」には、負担が多かと思いますが、「一次請け及び二次請け」が全てをリコールする事は不可能だと思いますので、「未改修車は車検を更新しない措置を講ずる事」に対し、当然の処置だと考えます。</p>	<p>本措置に御理解頂きありがとうございます。</p>

31	<p>車検後に周知している？ お役所仕事満載の文章そのものですね。 ユーザーと直に接するディーラーや整備工場に丸投げしているように感じます。今回のリコールに関してユーザーや整備工場、ディーラーの責任ですか？検査更新しないって簡単に書いていますが、そもそもの責任は？ メーカーや監督官庁の責任では？それを、通達や紙切れ一枚で終わりでいいですか？本当に責任を感じているなら最後の一台までやり遂げるのが責任を果たすって事じゃないですか？メーカーにやれって言うなら、その結果についての確認は書面だけ？ メーカーを指導するって、書面を渡すだけです。対象の、一人一人のユーザーに確認するように指導はできないのでしょうか。 リコールだけでなくユーザーの自己責任で済むかもしれませんが、検査不合格となれば整備工場まで迷惑がかかるって事です。 それでも、一番困るのがユーザーなんです。整備工場で調べろって？その前に、メーカーが最後までやり遂げることが先ではないでしょうか。それをするように指導するのがお役所の仕事じゃないでしょうか。他の業務が忙しいのでできない？ 優先順位が低いなら、メーカーに丸投げでもいいと思いますが、そんな優先順位の低い事で検査不合格って変だと思</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
32	<p>該当車両の判定が、自動認識もしくは、改修部品交換済みの証明書のみである点について。適切な方法で、エアバック装置を取り外し、または、ステアリングホイールを交換した車両についての規定がない。製造から10年以上経過している車両もあるため、過去に事故等で展開し交換したもの、自分で対策部品に交換したもの、について証明書の取得が困難。目視によるもの(非装着車両)、点検記録簿または、交換部品の製造番号等による判定も必要なのではないか。</p>	<p>御意見ありがとうございます。ハンドルを交換し、リコール対象となっているエアバッグインフレーターが取り付けられていないことが確認された車両については、改修を実施したものとみなし、改修済みであることを証明する書面を発行する方向で検討しておりますが、御指摘を踏まえて取扱いを定めて参ります。</p>
33	<p>タカタ製の危険エアバッグのリコールが済んでいない該当車の車検を通さない事について意見します。安全のために必要な措置であると思いますが、所有者が交換しないのではなく、メーカー側「部品が無い」ので交換できないこともあるようです。メーカー側が遅滞なく交換するように指導して下さると、少しはマシになるのではないかと思います。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
34	<p>リコールを受けていないと車検の有効期間の更新をさせないとのことだが、これ以上、ユーザーに負担をかけることはやめていただきたい。 これまで同様の『通知』でよく、リコール改修を受けていなければ事実上の使用停止であるから、ユーザー自身に対する不利益が過大である。 ユーザーの責任の範囲として、改修を受ける時期や受けけない場合の選択肢も残すべきだ。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
35	<p>この処分案については絶対反対です。 自分の所有する車についてもスバルからリコールの通知がありましたが、その具体的内容は、1. インプレータの誤爆を防ぐ措置で、1年2か月後に代替部品が用意できるからその間は助手席をしないようにというものです。 上記1をした車でない代替部品さえ手配しません。 リコール対応のため所有者が2度もディーラーへ車を持ち込まないと完了しない1年以上もの間、助手席が使えない状況のリコール届け出を受け付ける国土交通省はおかしいと思う上に、今回の車検を通らせないという対応案については、所有者を馬鹿にしています。 リコールを行わない所有者が、どういう理由で行わないのかについて、調査分析の上、対応を考えるべきです。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
36	<p>製造者のタカタが対応出来ない場合は、車販売元のメーカーが責任を持つべきだと思います。いきなりこのような措置を取ると、ユーザーや整備事業者への負担が大きくなります。ハガキ送付だけでなく販売元のディーラーに、足を使いユーザー宅へ訪問させ改修をお願いします。そして、メーカーがその費用を負担すべきだと思います。約予定規に事をなせば大きな混乱に繋がります。そして、この事案が実行されれば、他のリコールに対しても同様の措置が取られる可能性もあります。机上の空論は、この事例や、保安基準についても言えることだと思います。もっと、何事も現場の意見を聞き実行すべきではないでしょうか。ご検討宜しくお願い致します。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図るとともに、メーカーに対して、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が指図書対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイト等に検索システムを早期に構築するよう指導するとともに、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。また、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
37	<p>エアバックのリコール改修促進が必要なことなどは理解するが、ユーザーやディーラー以外の整備工場がリコール改修に積極的でないから車検を更新しないという感じに捕らえてしまう。 今までのメーカーやディーラーの姿勢にも問題あるのではないかと？ これまでの他のリコールに対する取り組みも不十分なのに、この件だけを取り上げて、車検更新しないのは非常に納得いかない。 ディーラー以外の整備工場でもきちんと情報公開をして一定の基準を設けてリコール改修作業させれば、もう少しリコール改修が進むのではないかと？ 何でも最後は車検更新させない。という印籠を見せればいいというのは納得いかない。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
38	<p>本件、リコール対応中の車がリコール未完の際に車検を通さないとのことだが、物事の進め方に問題がある。 自動車メーカーに義務を持たせているとのことだが、実際にはディーラーが対応しており、ディーラーは車を買入るを優先して、その他の人を後回しにしている。本件に関して、実際メーカーからは手紙一枚。その後ディーラーに照会するも在庫なきため、後日案内するとして放置。 命に関係する事案とのことだが、その温度の対応は自動車メーカーにも、ディーラーにも感じられない。 本来、リコールを遂行する義務は自動車メーカー側にあり、そちらへの対応指示が十分発揮されていないにも関わらず、善良な所有者にしか寄せするのは許せない。 そこまでの対応をするなら、メーカーへの罰則を強化して、ペナルティを課し、能動的な行動に移させてから、所有者への対応を検討すべき。 本件にして、新聞やCMでお詫びやリコールの案内が出ないのはなぜか？ 湯沸かし器のリコールと何が違うのか？命に関係しているといえながら、対応の違いが大きすぎており、メーカーへの監督が十分とはとても思えない。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図るとともに、メーカーに対して、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。</p>

39	<p>エアバックのリコール未改修車両のを有効期間を更新しない措置は、ユーザーに何の落ち度もなく、リコール対策をお願いするもディーラーでも予約殺到でなかなか進んでない。有効期間更新しない措置は、おかしいと思います。毎日自動車を使用してる中で時間を割いてディーラーまで持っていく時間もなかなかとれないし、代車も出ない。そんな措置は、断固反対です。あまりにも、ユーザーをバカにしています。メーカー側が、1件1件訪問し交換すればいいことだと思います。そんな努力もせず、ほんとにおかしいです。</p>	<p>御意見ありがとうございます。HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
40	<p>自動車メーカーの販売店や整備工場が存在しない離島があります。リコール対策をする手段が無い場合でも、同様に車検拒否とはならないようにしてほしい。このような離島は、車検更新するために、年に数回の出張車検の機会しかありません。その機会を逃して更新できないときは、半年以上も車検更新が出来ない場合もあるため、検討をお願いします。</p> <p>また、エアバックを全て取り外した車両も存在しますが、そういった車両もメーカーの証明が必要となるのは、不適当だと思います。</p> <p>装置が取り外された車両については、対象としないようにしてほしい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。ハンドルを交換し、リコール対象となっているエアバッグインフレーターが取り付けられていないことが確認された車両については、改修を実施したものとみなし、改修済みであることを証明する書面を発行する方向で検討しておりますが、御指摘を踏まえて取扱いを定めて参ります。</p> <p>また、離島の改修が進むよう自動車メーカーに対し引き続き指導して参ります。</p>
41	<p>ユーザー車検で検査を合格したが、更新作業を行ったときに更新できなかった場合は、検査の合格の有効性はいつまで有効となるのか。</p> <p>また、有効期限の法的根拠はどこにあるか。</p> <p>適合証を指定事業者に交付してもらい、ユーザー本人が更新作業を行った際に更新できなかった場合、改修を行わず適合証を交付した旨の罰則はあるのか。</p> <p>また、改修に係る費用については、どちらが負担しなければならないか。</p> <p>また、その状態でディーラーに持ち込み改修を受けた場合に、新たに分解整備記録簿の交付を受けないといけないか。</p> <p>自動車メーカーが構築する検索システムはユーザーも閲覧できるものか。</p> <p>(リコール情報のペーパーを紛失して、次のユーザーに渡す場合があるため)</p> <p>ハンドルをエアバックなしのもの(レーシングハンドル等)に変更した場合、エアバックの回収はどのようになるか。</p> <p>証明書の様式は決まっているのか。</p> <p>ディーラーで改修を行った場合、登録検査業務情報処理システムへの反映はすぐに行われるのか。また、改修を行った場合は証明書を発行してくれるのか。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p> <p>検査の有効期間に関しては取扱いを定めるよう進めております。罰則については考えておりません。</p> <p>メーカーに対して、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するとともに、車検時に措置対象未改修車か否かをMOTAS上で自動判定するためには、MOTAS中の情報を常に最新の状態にする必要があるため、改修状況を国土交通省に遅滞なく報告するよう指導して参ります。</p> <p>なお、メーカーが構築する検索システムはどなたでも検索可能なものとなっております。</p> <p>また、ハンドルを交換し、リコール対象となっているエアバッグインフレーターが取り付けられていないことが確認された車両については、改修を実施したものとみなし、改修済みであることを証明する書面を発行する方向で検討しておりますが、御指摘を踏まえて取扱いを定めて参ります。</p>
42	<p>今回の措置にあたり、当該装置(エアバッグインフレーター)を取り外して使用しているユーザーの取扱いの明確化が求められる。</p> <p>具体的には、リコール未実施車両において継続検査の受検時、または指定整備工場での保安基準適合判断時(完成検査を実施して保安基準適合証交付時を指す)に当該装置が取り付けられていない場合は車検を継続すること(保安基準適合証の交付)が可能なのか一つ。</p> <p>また、継続検査時に当該装置を取り外していたユーザーが当該装置を単体で保管していた場合、その後の使用過程において再びタカタ製インフレーターを装着する可能性があるが、継続検査時にユーザー(使用者)が当該装置を既に所有していない旨の“自認書”的なものの提出を必要とし、その内容に虚偽があった場合何らかの罰則が用意されていないか措置に抜け穴が生じるのではないかと考える。</p>	<p>御意見ありがとうございます。ハンドルを交換し、リコール対象となっているエアバッグインフレーターが取り付けられていないことが確認された車両については、改修を実施したものとみなし、改修済みであることを証明する書面を発行する方向で検討しておりますが、御指摘を踏まえて取扱いを定めて参ります。</p>
43	<p>本改正に賛成である。</p> <p>適切な措置ではないかと思われた。</p> <p>(ただし、改修済みであることを証明する書面については、全て同じ書面とするのではなく、管理番号等を振り、一台ごとにメーカーに問い合わせを行える形としておくべきであると考える。)</p>	<p>本措置に御理解頂きありがとうございます。御意見を踏まえて取扱いを定めて参ります。</p>



<p>44</p>	<p>(該当箇所) 告示全般にわたって (ご意見) まずは迅速な改修ができるよう、部品の確保と改修する側の体制の整備が先決であり、そのうえで、ユーザー等に対しては、あらゆる媒体で周知を図り、早急な対応を求めていくべきと考えます。 一方、今回のような未改修車を車検で有効期間を更新しない措置については、本来の車検制度あるいはリコール制度と異なるものであり、見直すべきと考えます。 (理由) 異常破裂する危険性が高いエアバックを装着した車両に対し、リコール改修を実施することは、国民の安全・安心を守るために必要なことであり、推進すべきものです。しかしながら、自動車メーカーやディーラーなどの修理・改修する側の部品供給等の環境が整っていないければ、対応は困難にならざるを得ないと考えます。したがって、まずは迅速な改修ができるよう、部品の確保と体制の整備が先決と考えます。 一方、ユーザー等に早急な対応を促すとしても、未改修車を車検で有効期間を更新しないことは、車検制度の根幹を揺るがしかねないものであり、問題があると考えます。 また、リコール制度の法規を変更して、全てのリコール対象車に対応するならまだしも、「告示の特例に関する告示」として一部のリコール届出のみ行うことは、その他のリコール未改修車との対応の違いについて、合理的な理由が不明瞭に思えます。そうすると、「他のリコール未改修車も車検拒否すべき」との意見が寄せられることも想定されます。国民の誰もが理解を得るような方策を検討すべきと考えます。 この問題に対しては、リコール制度の抜本的な見直しや、自動車メーカーの責任において対応させるよう、強力な強制力を発揮させることなどを考えていく必要があると考えます。</p> <p>(該当箇所) 2. 未改修車を車検で有効期間を更新しない措置の概要 (2)車検時の判定方法(通達により規定) (ご意見) 告示によるリコール対応ではなく、制度の変更や道路運送車両の保安基準や自動車審査事務規程に盛り込み、不適合と判断する必要があると考えます。 (理由) 法的根拠が不明確だとトラブルに発展する可能性があり、告示では不十分だと考えます。</p> <p>(該当箇所) (3)自動車メーカーの取組(通達により規定) (ご意見) ①～⑤の条件は来年5月までに自動車メーカーの責任において行われるものと思われませんが、国土交通本省として監督し、環境整備等も含めて確実にやっていただくべきと考えます。 (理由) 国が関与することで、メーカー側の対応や責任が曖昧になることをさせないよう、監督する必要があると考えます。</p> <p>(該当箇所) (4)車検時に有効期間更新が止められた車両の取扱い(通達により規定) (ご意見) 窓口で有効期間の更新手続きができなくなることは、車検制度の根幹を揺るがしかねない問題と考えます。さらに、今回の対応車両は170万台ということで全車両数の約2%もあり、窓口での混乱が発生することが容易に予想されます。 仮にこうした対応をせざるを得ないのであれば、車検証の更新ができないということで窓口でのトラブルにならないよう、対象車の周知、検索システム、さらには、窓口要員の増員、別途、相談窓口を設置するなどの対応が必要不可欠と考えます。 また、今回のリコールは改善部品が間に合っていないため、改修が進んでいない実態があることから、メーカーの部品供給状況も含めて再度、見直しを行う必要があると考えます。 (理由) 早期にリコール改修を実施することの必要性は理解できますが、今回の対応では、リコール制度創設以来、初めて、車検合格・有効期間更新後に交付されるはずの車検証について、リコール未改修という理由により、有効期間の更新拒否を受検者に通告しなければなりません。道路運送車両法の保安基準、及び自動車審査事務規程に満足しているとして自動車検査官が適合判定をしているにもかかわらず、窓口で有効期間の更新手続きができなくなることは、車検制度の根幹を揺るがしかねないものと危惧しています。 仮に今回の措置を行うのであれば、窓口での混乱を回避するほか、ユーザーにとって不利益とならないよう、万全の体制を講じる必要があります。</p> <p>(該当箇所) (5)その他 (ご意見) 過去に類を見ないリコールへの対応であり、使用者や整備事業者等への万全の周知が必要と考えます。自動車メーカー、日本自動車整備振興会連合会、日本自動車販売協会連合会、全国の支局・事務所に今回の対応に関するリーフレット等を用いて啓発を行うとともに、メーカーやユーザーが率先してリコール改修する環境を整えることが必要と考えます。さらに、十分な周知期間を設けることや、公共の電波(TV・ラジオ)を利用したCMやインターネット(パナー・youtube)を活用した広報も必要と考えます。 このほか、現在のヘルプデスク(車検)において、対応できるよう検討することや、車検予約システムを活用し、予約段階で対象者が認知できるよう、マンパワーを要しないところで今回の対応について周知する環境を整えることも必要と考えます。 (理由)</p>	<p>御意見ありがとうございます。 1. について、タカタ製エアバッグは、ガス発生装置(インフレーター)が異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生しているため、平成21年以降リコールを実施しているところであります。これまでも、未改修車に対し車検時に警告文の交付を行う等の改修促進の取組を進めていますが、本年7月の国内の改修率は78.1%であり、なお約410万台の未改修車があること、異常破裂による死者が全世界で少なくとも18人を数え、一刻も早い改修が必要であること等を踏まえ、これまでの取組に加え、新たに、異常破裂する危険性が高い未改修車については、車検で有効期間を更新しない措置を講ずることとし、告示において明確に規定します。 2～5. について、HPの掲載やプレス発表など様々な機会を通じて制度の周知を図り、メーカーに対して、車検を受ける前に、ユーザー自身や整備工場が措置対象未改修車か否かを一台ごとに容易に確認できるようにするため、ウェブサイト等に検索システムを早期に構築するよう指導するとともに、未改修車の改修促進を図るための周知を強化するよう指導するなど、ユーザー及び整備事業者への周知を徹底して参ります。また、迅速に改修できるよう、交換部品を十分に確保するなど体制を整備するよう指導するとともに、継続検査、定期点検整備等の際にユーザーが整備工場に未改修車を持ち込む場合において、ユーザー及び整備工場の負担の軽減を図りつつ、早急かつ円滑に改修作業が実施されるよう特に配慮するよう指導して参ります。</p>
<p>45</p>	<p>科学技術、教育、移民政策等に関するご提案(要約)</p>	<p>本意見募集の対象に対する御意見ではないため、ご参考とさせていただきます。</p>