

松本消費者委員会委員長記者会見録

(平成22年8月27日(金)17:05～17:35 於：消費者庁6階記者会見室)

1. 冒頭発言

こちらからは、まとまってお話しすることはないと思いますから、この建議自体について、どうぞ、皆さんから御質問をいただければと思います。

2. 質疑応答

(問) ざっと拝見させていただきまして、短い時間でよくここまで調査されたなというのは思いました。

まず、全体の話を経理長から言っていたきたいと思うのですが。つまり、この調査をされての率直な感想をいただきたいと思います。

(答) この調査は、技術的な問題について行うというよりは、情報の収集、公表、それから、それに基づいて行われるリコールがどれくらいきちんと迅速に行われているのかという、そういういわば技術面まで立ち入らないでできる部分の調査に限定してデータをお出しいただいて、それで、分析をしたものです。

その結果、まだまだ改善すべき余地がかなりあるのではないかとということで、何点かにわたって我々として建議をさせていただいたという次第です。

(問) 事実関係ではなく、この調査をしての受けとめを。要は、消費者目線に立った、あるいは、ユーザーの安全を考えた行政がなされていたのかという点において、この報告書を受けての感想をお願いします。

(答) 委員長代理が一言言いたいと言っていますから、どうぞ。

(答・中村委員長代理) 今回の調査の中で担当させていただいた中村ですが、今回の感想としては、我々が法律上の権限に基づいて初めて資料要求したというケースですが、この資料要求を受ける側の省庁に、この法制度、消費者委員会がなぜそういう権限を与えられて調査をするのかというあたりの理解がまだなかなか得られずに、協力を得るまでに大変時間がかかりました。

5月にちゃんと通知を出して、こういう資料をいただきたいとやっているのに、ほぼゴールに達する資料が出たのはもう8月の始めですからね。で、今日の報告に至っているわけで。そういう意味では、新しい制度で、霞が関の中でも、この制度自体がまだ浸透していない、設置法の8条とか6条の理解がまだ浸透していないなということは非常に感じました。

さっきも委員長も言っておられたように、我々はまさに消費者目線で制度を見直そうということでやったのです。今まで国民に公表されているホームページ上の情報などではない、表に出てない情報がいかにたくさんあるかということがまずわかりました。そういうものを膨大な資料を検討していく中で、今日御報告したように、例えば四半期報告がいっぱいあるのに、全然公表されてなかったり、再リコールがいっぱい出ているのに、対策が全然検討もされていないとか、いろいろなことが見えてきた。

言われた役所としては、多分、おれたち一生懸命やっているのに、何か文句あるのかという気持ちかもしれませんけど。私たちは、皆さん方が産業重視の中で生まれた省庁としてやって来られたことについては、それはそれで結構でしょうけれども、新しく去年、消費庁、消費者委員会ができて、消費者目線で行政を見直していこうという、そういう中で我々の消費者委員会がこの役割を果たしてそういう目を見たときには、消費者目線で見ると、まだここが不十分だなということを初めて指摘した。まさに、昨年、消費庁、消費者委員会ができて、それらしい仕事ができただけではないかと自画自賛するようですが、そう思っております。

(問) 委員長はいかがですか。

(答) 質問の御趣旨を取り違えていたかと思えます。委員長代理も言ったように、法律に基づく最初の調査を行って、いろいろ紆余曲折はありましたけれども、一定の建議までたどり着いたことで大変よかったと思っています。

(問) この実態調査報告の内容ですけれども、情報公開が十分でないということであるとか、同じ車種でもリコールが繰り返されているのにもかかわらず、国の行政指導が不十分ではないかとか、そういうことが見てとれるのですけれども、この結果について、委員長は率直にどう思われましたか。

(答) 再リコールの件数がこれだけ多いということは、全く予想外でした。ただし、再リコールをかけるということ自体が即よくないことだというふうには我々は考えておりません。再リコールにもいろいろな原因があるわけです。これは、とりわけリコールの対象を広げていった結果としての再リコールになっているようなケースで、最初にわかっている範囲内で迅速なリコールをかけたところ、さらに、もう少し広げる必要があることが明らかになってきたというような場合、リコールの対象、全貌が明確になるまでリコールを公表しないというのは、むしろ、今度は逆に消費者の安全に対してはマイナスになるわけです。迅速に対応すること。そして、新たにわかった問題についても、さらにリコールをかけること自体はむしろいいことではないかと思えます。

ただ、最初のリコールを決定する段階で、調査等にミスがあったかということであれば、これはよくないことですから、その辺り、迅速な対応というのと、消費者に誤解を与えないような調査に基づいた包括的な対応がうまく両立するような形をとれば一番いいのだろうと思っています。

(問) 情報公開の在り方で、せっかくホットラインで消費者からの情報が集まっているのに、その公表の部分で肝心なところを、あるいは詳しい状況は割愛されていて、せっかく集めた情報は十分生かされていないのではないかという指摘がありましたけれども、国交省の情報公開の在り方についてはどう考えますか。

(答) なぜ詳細な情報をカットしているのかについては、直接ヒアリングをしているわけではないのでわからないのですが、要約した方がわかりやすいという善意のあらわれかもしれないです。その点は、今後、この建議についての実施状況、対応状況について御説明いただくときに、直接国交省の方に聞きたいと考えています。

(問) もうちょっと、この点はこうした方がいいとか、あの点はこうした方がいいのではないかという、そういう何か厳しさの程度はあるかもしれないですけど、せっかくこれだけ調査されたん

だから、何か指摘みたいなことはありませんか。

(答) それは本文に書いてありますが、出しても差し支えない情報なら出しなさいということです。

(答・中村委員長代理) 国交省のホットラインの制度は、もともと三菱のリコール隠しをきっかけにできて、リコール隠しを暴くためというか、させないためにどうしたらいいか。今まではメーカーからだけ報告させていたけど、そこでどうそをつかれたら終わりだった。では今度は、ユーザー側から聞いてクロスチェックを入れて、隠し事がないかをチェックしようという制度。だから、言ってみれば国交省としては、自分のところでリコール隠しを暴くという行政目的の範囲で整理ができればいいやというのは多分あったのではないかと思うんです。

ところが、我々は、公表制度は、それを見たユーザー、消費者、国民が、自分で安全のために、自分の乗っている車はどうなんだろうとか、自分はこんな経験をしたけど、どうだろうか。あるいは、自分が乗っている同じ車種でどんなことが起こっているのだろうかということを見ることによって、その安全を心がけ、対策も事前にとれるようにと、そういう意味合いをもう一つ今出ているわけですね。

そういう視点から、まさに消費者の視点から見ると、大変不十分だということを指摘しているわけで。どういう環境で運転していて、どういう対応になったのかとか、そういうことがほとんど書かれてない。それでは消費者は身のこなしができないではないかということも申し上げているわけです。

(問) 建議の中で、さまざまな問題点が指摘されていますが、調査を終えられて、この中で最も消費者の利益を損なっていると考えた特に大きな問題点はどれになりますか。また、その理由も併せてありましたらお伺いいたします。

(答) 恐らく、これは人によっていろいろな見方があるのではないかと思います。例えば直接安全にかかわるという点では、リコールを決定してから、届け出て、公表して、実施に至るまでの間にかなりタイムラグのあるケースがあって、その間、新たな事故、不具合が発生している場合があることは、これは直接安全にかかわるという点で、大変重要な問題ではないかと思います。

(問) 新たな事故はあったのでしょうか。

(答) 報告書では「不具合」という書き方をしております。

(問) 1つ、先ほど消費者目線から見るとというお話がありましたが、もう一度、国交省はこの制度に関しては、全く問題がないというふうに何回か取材に対して答えていたのですけれど。そういった行政の言い方を今回いろいろ調査されてどう感じられたかということと。

もう一つ、これは改善というふうに建議(案)でありますけれども、制度改正というところまでは踏み込まなかったのか、それとも、向こうに下駄を預けたのか、法改正だったり、制度改正、省令だったり、そういうものを改正する必要があったかどうかについて、ちょっと教えていただきたいのです。

(答・中村委員長代理) いろいろ表現は明確ではないかもしれないけれども、その在り方を見直せとかということはずばり言っているわけで。今回書いていることでおわかりのように、法律上明

確に書かれた制度ではなくて、通達で行われているものがいっぱいある。例えばメーカーからの四半期報告とか、3つの区分ですね。市場措置のサービスキャンペーンとか、改善対策、こういうものが法律条文には出てこないで、全部通達レベルでやられていて、そういうことが非常にわかりにくくなっているし、行政の在り方としても、それでいいのかと。国民にちゃんとわかりやすい行政を行うためには、場合によってはそういうところは法レベルに格上げしてでも、法改正も含めて検討してほしいという気持ちも込めて書いております。

(問) 今まで全く問題がなかったと国交省が言っていたことに関しては、どうお考えですか。

(答・中村委員長代理) 先ほどの報告でも言いましたけれども、不具合情報ホットラインは多分国交省は自慢だったと思うんです。ほかの省庁はやってない。ユーザーからの情報を生でバツと出す。メーカー名、実名まで出すというのはほかにないというのを自慢していたのですが、我々も、今まで公表されているものから見たらそうかなと思っていたのですけど。

今回調査してみて、さっきも言ったように、あれではユーザー側が安全な対策を自らとるには非常に不十分だと。どういう環境で、どういう事故対応で、何が始まって、どうして不具合が最終的には起こったのかというところの経過・流れが、せっかくユーザーからはちゃんと報告されているのに、国交省はそのへんをそぎ落として、非常にコンパクトな表記しかしてない。あれではわからないだろうというのが率直なところ。そういうことが今回まさに資料要求で、ユーザーから国交省に入った直接のデータという公表されてないようなものを見ることができたから、我々はわかったわけですね。そういうことが四半期不具合についても全くそうなんです。

それから、報告の中でも言いましたけれども、事実確認は実はやっていた。ホームページをごらんになるとおわかりのとおり、ユーザーからの申告内容をそのまま記載したものであるというふうに堂々と書いていて、あたかも「いや、反対調査、裏づけ調査はやっていませんよ」みたいに読めないわけでもない。ところが、実際には事実確認というので、資料の中にも入っていると思うのですが、国交省からメーカーに対して「事実確認書」というものがあるって、ちゃんと書式まであるわけですよ。そういうものに基づいて報告させている中身は、非常に詳しいことがいっぱい出てくる。だけど、それは全く公表されてないというのが今の状態だと。そういうことがどんどんわかってきたので、国交省は「全く問題がない」と言うのは、誰から見て「問題がない」と言っているのか、ちょっと理解に苦しむというふうに思います。

(答) 恐らく、情報の公表制度自体の目的について、国交省が、ユーザーによる事故の未然防止、拡大防止という観点から制度設計をしていなかったのではないかと。そういう観点から見ると、かなり不十分ではないかということが今回わかったということだと思います。

(問) 今回の調査結果、報告ですけれども、再リコールの問題があることはよくわかりました。

当初は、もともとリコール、サービスキャンペーン、改善対策とか、3つの市場措置があるということについて、何らかの改善、あるいは一本化、あるいは、今日は佐野委員も最後におっしゃいましたけれども、一般の安全、そういうものも対象にすべきだとかということを当初おっしゃっていたことを覚えておるのですけれども、今回の調査で、例えば対象車両、今までのサービスキャンペーン、これはたしか年間200件ぐらいあると思うのですけれども、これが後に改善対策に回った

りとか、あるいは、リコール対象車両になったりとか、そういう例はあったのかなかったのか。それが無いことで、今回当初言われていたようなこの3区分のものの一元化とか、一本化とか、そういう提案がなかったのかということをお聞きしたいのですが。

(答・中村委員長代理) そういう3つのランクのうちの1つから1つへ移ったとか、やり直して別のランクへ行ったというのはありました。

今回、3つの制度について、実は、今回は国交省の資料から言えることを報告書にまとめていますけれども、消費者委員会の委員間の打ち合わせでのヒアリングでは、別途にいろいろな方のヒアリングを実施している中で、アメリカの制度との比較もやっております。そういう中で、アメリカでは、そんな3つの区分けをしてどうこうするというのではないわけで、非常にシンプルにわかりやすいリコール制度を持っているわけです。そういうあたりは頭の中であって、それで、この3つの制度の見直しをすると、こういうことを含みで申し上げているわけです。

(答) 我々は二人とも法律家ですから、法律の観点からは、明確な法律になっている制度とそうでない通達上の制度があって、実は非常に近いんだというのは大変わかりにくいわけですが、行政の言い分としては、それは違うんだけど、安全確保という点ではほとんど同じようにきちんとやっているんですよ、メーカーもやっているんですよという御回答なんです。しかし、消費者はその区別はわからない。ただ、行政サイドからは、消費者がわからなくても、きちんとやっているのだから実害はないんですよというのが、現段階の対応ではないかと思えます。

したがって、我々として、わかりにくいから、もっとわかりやすくしましょうということは、消費者委員会のみみんなの一致した意見ですが、わかりにくいことによって具体的な弊害が出ていて、安全上非常に問題な状況になっているところまでは、今のところ、言えないというところがあります。

(問) 2点お尋ねします。

この建議を前原国交相のところを持っていくのはいつになるかということが1点です。

それと、2点目で、消費者委員会ができて間もなく1年になりますが、今回初めて建議をやって、大体マンパワーと労力と、大体初めてわかったと思うんです。今後、2年目に際して、大体1年に2、3本ぐらい建議をやりたいとか、今後の建議に対する取り組みはどのようにお考えでしょうか。

(答) まず第1点の国交省に対する建議の手交については、いつお渡しできるかということについてはまだ調整ができておりません。直接大臣等にお会いできる機会がつかれるかどうかを含めまして、まだわかりません。

それから、今後、建議何本ぐらいかということですが、これも、どういう対象を取り上げるかということも含めて、今のところ何とも言えないところです。今回のようないわば膨大なデータをもとにして、それらを分析して何らかの結論を引っ張り出すというタイプの調査だと、今回でも、5、6、7、8と4か月かかっているわけです。もっと早くプリントアウト可能なデータをいただければ、恐らく1か月ぐらいは短くなったでしょうから、3か月ぐらいで出せたかもしれない。そうすると、その種の調査であれば、今のスタッフで行くと、年にせいぜい3、4本ということになるかと思えます。

(問) どのくらい調査すれば建議になるとか、どのくらいで提言にとどまるかとか、初めての建議をまとめた上で、そのへんの委員の間の中で、提言と建議の境目は共有できたのでしょうか。

(答) いいえ。特に、我々として、どういう場合を建議にし、どういう場合を提言にするかということについて、きっちりした線は引いておりません。これはまだ流動的だと考えていただいていると思います。

(問) 関連になるんですけど、よろしいでしょうか。実際に、先ほど、この建議がどのくらいできるかわからないというお話でしたが、実際、消費者委員会が発足してから間もなく1年たつ中で、ようやくそれらしい仕事ができたと委員長代理の話もありましたが、これを評価しないわけではないのですが、現時点で1件しか出せていないという状況についてどのように感じているのか。及び、それは、今どの程度機能している、機能できないことの課題認識、併せてお伺いします。

(答) 法律上与えられている権限ですから、もっと行使できるようにしたいと思います。ただ、いろいろな事情があって、どのような場合に建議、どのような場合に提言と、先ほどの議論の繰り返しですけれども、その部分についてのコンセンサスは必ずしもとれていないということがあって、今回初めての建議になったということです。今後、建議の在り方について、もっと違った形のものであっても建議でいいのではないかというコンセンサスがとれてくれば、建議の数は増えていくだろうと思います。

(問) 建議なんですが、先ほど、資料要求権が霞が関の中でもなかなか理解されてないということもありましたけど、建議自体も恐らく全く理解されてないであろうし、どれぐらいの実効力があるのかというのは不明なところがあるのですけれども、改めて建議の法的位置づけと、いかに実行させていくかという方策があれば教えていただきたい。

(答) 建議の法的位置づけにつきましては、消費者庁及び消費者委員会設置法の6条の2項1号で、次に掲げる重要事項に関し、自ら調査・審議し、必要と認められる事項を内閣総理大臣、関係各大臣、または長官に建議することという権限が消費者委員会には与えられていますから、これに基づいて行っているということです。

では、建議を受けた各大臣や長官は、それに対してどういう対応をしなければならないのかということは法律上何も書かれていません。したがって、あんまりまじめに対応しないというか、無視することも場合によってはあり得るかもしれないわけですが、その同じ法律の8条に「資料提出要求等」がありまして、これに基づいて今回我々は国土交通省から資料をいただいたわけですが、資料の提出だけではなく、委員会はその所掌事務を遂行するために必要があると認めるときは、関係行政機関の長に対し報告を求めることができるほか、説明その他必要な協力を求めることができるということがございますから、この規定に基づいて、今回の建議について、御省はどのようなふうに検討をされて、どのようなふうに考えておられるのかを説明していただくということは、法律上の権限として可能だということになります。そして、それを公表するという形で国民に知らせることになります。

(答・中村委員長代理) 建議の冒頭の書き出しの最後に「さらに、消費者委員会はこの建議について、関係省庁に対して、2010年12月までにその実施状況の報告を求める」と、ここを入れたのは、

まさに今委員長が言われたように、8条に、その所掌事務の遂行のために必要があるときは、関係機関の長に報告を求めることができる」と書いてあるので、我々は建議言いつ放しで、無視されないように、報告を求めるところまで今から宣言して、それも、「12月の期日だよ」というところまで申し上げているわけです。ですから、その間にやっていただければ、予算等にもある一定の措置をもしとるのであれば、その予算等も間に合うかなということで、12月という日にちを設定しているわけです。

(問) わかりました。

あと、今日の委員会で、委員全員出席されておられないのですが、欠席された委員も、この建議には賛同されているということによろしいのでしょうか。

(答) ええ。特に反対だという意思表示はございませんから、賛成だというふうに我々は理解しています。

(問) 賛成という意思表示もないのですか。

(答) 「お任せします」という意思表示があります。

(問) 二人ともですか。

(答) はい。

(問) 一番問題だと言われていた届出の決定からリコールまで日本は時間がかかっているところが問題だと言われているところはどのようにできていないのですか。

(答) すべてのケースで時間がかかっているというわけではなくて、調査をした結果、2か月とか、4か月とか、随分かかっているもの中にはあったということで、その原因についていくつかのメーカーにヒアリングをして、こういう理由だということを知っています。そして、その中で、ある程度やむを得ないと思われるケースとそうではないケースが出てきています。

(問) この3つの在り方を何とかしろとか、そこに踏み込むような建議ができるのではないかと私は期待をしていたのですが、調査はすばらしいと思うんです。でも、本当にリコールの調査だったのですかと。調査ができないから建議ができていないというふうに見えるわけだけす。本当に自動車のリコールを3か月も4か月もかけて調査すべきだったんですか。本当に事故情報データベースのところこんな情報が出てないということも調査したからわかった。だけど、本当は事故情報データベースに入れてほしいのはホットラインだけではないですね。もっと入れてほしい、もっとほかにもいろいろなことがわかるものはありますね。建議のために選んだのがなぜ自動車リコールだったのでしょうか。ほかの調査をしなくて、4か月も調査する題材に選んだのがなぜ自動車だったのか。

(答) それは建議の冒頭に書かれていることです。1つは、自動車リコールについて多くのさまざまな報道がなされ、国民の関心が大変高まったということ。さらに、自動車が消費者に身近な製品であり、毎日どこかで乗っていると思います。そして、万一事故が起こった場合に、リスクが大変大きい。こういった点を考慮して、消費者委員会として調査をすることを決定したわけです。ほかにも取り上げる問題があるのではないかとすることは、我々も認識しています。

(以上)