

消費者委員会本会議（第180回）
議事録

内閣府消費者委員会事務局

消費者委員会本会議（第180回）

議事次第

1. 日時 平成26年12月16日（火） 16:00～18:13

2. 場所 消費者委員会大会議室1

3. 出席者

（委員）

河上委員長、石戸谷委員長代理、阿久澤委員、岩田委員、齋藤委員、高橋委員、
夏目委員、橋本委員、山本委員、唯根委員

（説明者）

国土交通省自動車局 岩崎 総務課長

国土交通省自動車局 西田 審査・リコール課長

国土交通省自動車局 佐橋 審査・リコール課リコール監理室長

国土交通省自動車局 審査・リコール課担当者

消費者庁 宗林 消費者安全課長

消費者庁 真淵 表示対策課長

消費者庁 表示対策課担当者

経済産業省 国際標準課担当者

（事務局）

黒木事務局長、大貫参事官、金児企画官

4. 議事

（1）開 会

（2）エアバッグの欠陥に関する問題について

国土交通省自動車局 岩崎 総務課長

国土交通省自動車局 西田 審査・リコール課長

国土交通省自動車局 佐橋 審査・リコール課リコール監理室長

国土交通省自動車局 審査・リコール課担当者

消費者庁 宗林 消費者安全課長

（3）家庭用品品質表示法の告示改正について

消費者庁 真淵 表示対策課長

消費者庁 表示対策課担当者

経済産業省 国際標準課担当者

(4) その他

(5) 閉 会

《 1. 開 会 》

○河上委員長 それでは、時間になりましたので、始めさせていただきます。本日は皆様、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。ただいまから、「消費者委員会第180回本会議」を開催いたします。

また、本日は所用によりまして、高橋委員が若干遅れて出席という予定になっております。

それでは、配付資料の確認をお願いいたします。

○大貫参事官 議事次第の下にございます配付資料でございます。

資料1が国交省提出資料、資料2と3が消費者庁提出資料、資料4が4-1から4-4まで分かれておりまして、食品表示部会報告関連資料。参考資料1が1-1と1-2に分かれておりまして、「弁理士法の改正に伴う特商法施行令の改正のための手続き関連資料」です。あと、参考資料2として、「委員間打合せの概要」をつけております。不足がございましたら、事務局までお申し出いただきますようお願いいたします。

《 2. エアバッグの欠陥に関する問題について 》

○河上委員長 それでは、最初の議題でありますけれども、「エアバッグの欠陥に関する問題について」ということでお願いしたいと思います。

国土交通省、消費者庁におかれましては、お忙しいところ御出席を賜りましてありがとうございます。

既に大きく報道されておりますように、自動車のエアバッグの欠陥によって、海外で死亡事故も発生し、国内外で大規模なリコールが行われているというところがございます。また、この欠陥が初めて発覚してから、実は何年もたっている中で、いまだに回収がされずに使われているエアバッグが多数の自動車に搭載されたままになっているという状況がございます。

そこで、本日は、国土交通省及び消費者庁から、今般のエアバッグの欠陥の問題への対応等について御説明をいただき、若干の質疑応答をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

まず、国土交通省から今般のエアバッグの欠陥に関する問題についてのこれまでの経緯や、関係事業者及び国土交通省における取組状況等について御説明をお願いし、その後で消費者庁からエアバッグの欠陥にかかわる、いわゆるヒヤリハット情報等も含む消費者事

故等の情報の収集状況について御説明いただき、その上でまとめて質疑を行いたいと考えております。

説明時間が大変短くて恐縮ですけれども、国土交通省さんには15分程度で、そして消費者庁さんからは10分程度でお願いできればと思います。よろしく願いいたします。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 かしこまりました。国土交通省自動車局のリコール監理室長をやっております佐橋でございます。私のほうから、今回、タカタ製エアバッグの問題について御説明させていただこうと思います。

資料1に沿いまして御説明させていただこうと思います。

まず、2ページ目をおあけください。リコール制度についてということでございます。自動車のリコール制度について、まず初めに簡単に御説明させていただこうと思っております。

設計・製造の過程に問題があったために、我々、保安基準と言っておりますけれども、安全・環境基準に適合していない自動車について、自動車メーカーがみずからの判断によって国土交通大臣に事前に届出を行った上で、無料で回収・修理を行い、同種事故を防止するという未然防止する制度だと我々、理解しております。

国土交通省の役割でございますけれども、まずはユーザーの方々、また関係省庁の方々から不具合情報を収集・分析する。またメーカーのリコールへの取組状況を調査する。また、メーカーの取組状況が不適切であれば、それに対して指導・監督をする。また、リコールの届出でございますけれども、不適切であれば、その内容等々について、我々のほうから改善指示を出すこともございます。最終的に、リコール届出がメーカーのほうから出されない場合、かつ、その事故等が発生している場合におきましては、行政側のほうから勧告や命令をするという権限を持っております。

右側でございますけれども、リコールの届出の流れでございますが、まず不具合情報をメーカーなり国土交通省で入手した場合、メーカーのほうに調査を検討させる。その結果について、我々は報告を受けることになりまして、その後、リコールが設計や製作に起因するということがわかれば、リコールのほうに移っていく形になっております。

最近の自動車のリコールの届出の状況でございますけれども、23年度、24年度、25年度と、左下に件数が書いてございますけれども、23年度が約260万台、24年度が560万台、25年度は約800万台という、非常に増加傾向にあるというのが最近の特徴でございます。

続きまして、3ページ目でございますけれども、今回のエアバッグの問題、何が問題かというところを説明させていただこうと思います。

コンピュータが衝突レベルを判断いたしましてエアバッグを膨らませる必要があると判定すると、ガス発生装置に点火指示し、インフレーターが着火し、燃焼による化学反応でガスが発生し、エアバッグが膨らむという形になります。

右のほうですけれども、下の点線の赤い大きいほうを見ていただきますと、これが今回、タカタ製のエアバッグで問題となっておりますインフレーターというものです。ガス発生装

置でございます。一番下に線が2本出ておりますけれども、これが配線で、ここから電気が来たときに、緑のイニシエーターというところですが、ここで火が着きまして、ブースターと書いてある着火剤に火が移り、そこで火が大きくなって両側のプロペラント（ガス発生剤）というところに熱や火が伝わっていくことになりまして、ここで瞬時になりますけれども、ガスが発生して、この容器の外側に出ていくとエアバッグが膨らむという仕組みになっております。

タカタ製のエアバッグで出ておりましたのは、このガス発生剤の容器自身が破損、破裂してしまうというのが今回の事故になっております。

続きまして、4ページ目でございますけれども、本件の経緯。

先ほど委員長からも御説明がありましたけれども、経緯を順次御説明させていただこうと思います。左側にありますのが、日本での動き、右側が米国での動きでございます。また、青字につきましては、リコールの関連について書かせていただいております、赤字は事故とか不具合が生じた状況を示させていただいております。

まず初めに、2004年5月、アメリカで事故時の不具合が発生しております。当初、これはホンダの車だったのですけれども、ホンダ自身は今回のガス発生剤以外の要因だという認識を持っておりました。2005年5月にホンダからインフレータのメーカーであるタカタのほうに不具合事案の連絡が行っております。また、次の事故が2007年2月以降になりますけれども、2月以降の事故時に不具合が複数発生したということで、ホンダのほうは、それに基づいて2008年11月にアメリカで最初のタカタ製関係のリコールを届出ております。

このときに同時に、日本の我々のほうにも、ホンダのほうから海外でリコールしたという報告を受けております。そのとき我々は、米国で複数の不具合が発生していることを初めて把握したところでございます。また、このときは、アメリカで使われている車にこのエアバッグが積まれていて、日本ではその対象となるものが積まれていなかったということで、日本ではリコールに至っていないという状況でございます。

その後、日本では、2009年5月に自動車を廃車・解体するときに、先ほどのインフレータが異常破裂したという不具合が発生しております。それに基づいて、2010年6月に届出が日本ではなされているということです。

アメリカのほうですけれども、2009年5月に死亡事故が初めて発生しております。そういったことを受けて、2009年6月にアメリカではホンダがリコールを拡大しておりますし、我が国、日本でも2009年7月に初めてリコールがされているというところでは、この際、ホンダからリコールの説明があったのですけれども、まだこの段階で原因が不十分だということで、引き続き原因を究明するようという指示を国土交通省はホンダに対して出しているところでございます。

その後、また2009年7月から11月にかけて、アメリカのほうで事故での不具合が発生し、2009年12月に2件目の死亡事故が起きてしまったという状況でございます。それに続いて、2010年2月とか2011年12月に、ホンダのほうがりコールを拡大しているという状況でございます。

いました。

続きまして、5ページ目でございますけれども、2011年9月と2013年1月、日本国内におきまして、助手席側のエアバッグでございますけれども、初めて事故時に不具合が発生しております。この事故に基づいて、2013年4月、5月にホンダ、トヨタ、日産、マツダ、BMWがリコールしております。これについては、ほとんど時間をあけずに米国のほうでもリコールがなされているという状況でございます。その後、2013年5月、2014年1月に、日本国内で同じように助手席側のエアバッグでございますが、事故時に不具合が発生しているということで、2014年6月にホンダ、トヨタ、日産、マツダがリコールを拡大しているという状況でございます。

また、右側のアメリカのほうですけれども、2013年8月以降、不具合が発生しております。2014年、今年の6月でございますけれども、高湿度地域に限定して、原因を調査するための全数回収調査が開始されております。

その後、左側の日本に戻っていただきたいのですけれども、国土交通省としましても、リコールが続いている状況をかんがみまして、自動車メーカーに対して、先ほどの廃車・解体時のインフレーターの異常の報告を要請しております。

その後、今年の7月に、マレーシアのほうでも死亡事故が発生したということで、先月ですけれども、11月にホンダ、トヨタ、ダイハツがリコールしているという状況でございます。

日本国内の動きでは、11月に我々、国土交通省のほうも、自動車局長を本部長とする対策推進本部を設置して、この問題に取り組んでおるところでございます。

あと、11月ですけれども、日本国内、全米、同じインフレーターを使っている車がございまして、アメリカできちんと対策するときには、日本でも同じような対策をするようにという指示をメーカーのほうに出してございます。

それで、今年7月の廃車・解体時のインフレーターを展開したときの異常報告についてですけれども、11月にトヨタのほうからインフレーター解体時に異常があったという報告がございました。それに基づきまして、今月ですけれども、トヨタ、ホンダ、日産、三菱が、まだ原因が特定できておりませんが、予防的措置としてリコールを実施しております。

また、今月からですが、新聞等々で御覧になられた方もおられるかもしれませんが、ホンダとマツダが、国内でまだ原因ができていませんけれども、原因を特定するための調査を行うための全ての車のインフレーターを回収するという、いわゆる調査リコールを実施するという報告があったところでございます。

あと、参考でございますけれども、右側の米国のほうの動きですけれども、今年の11月及び今月12月に、議会のほうでタカタやホンダに対して公聴会が開催されているという状況でございます。また、今月ですけれども、ホンダとマツダが、日米同様に、運転席側のインフレーターについて全数回収するという表明がなされたところでございます。

以上がこれまでのタカタ製エアバッグの経緯でございます。

続きまして、6ページでございます。簡単に御説明しますが、これまでにタカタ製エアバッグの関連で、日本国内でリコール届出がされたものの一覧になります。

一番初めが、先ほども御説明しましたけれども、平成21年7月29日でございます。これまでに12社、38の届出がございます。対象台数といたしましては、305万台という規模になっております。

続きまして、7ページ目でございますけれども、国土交通省としてどういう取組をしていけるのかということをごこれから御説明させていただこうと思っております。

我々、大きく分けて2つ考えてございます。1つ目は、既に自動車メーカーのほうから届出がされている車両について、いかに早く自動車ユーザーの方に車を修理してもらうか。もう一つは、まだリコールされていない車ですけれども、海外においてまだ不具合が生じているという状況がございますので、そういった車についての原因というのを早く特定するという2つの取組が、我々として重要だと考えております。

それで、1点目の既にリコールされている車についての対策でございますけれども、早くユーザーの方々に知っていただいて、早く直していただくということが重要でございますので、自動車メーカーのほうに対しまして、先月24日でございますけれども、通達を出しております。まず、ユーザーへ周知するダイレクトメールを再度出すようにということ。あと、ユーザーの方がディーラーのほうに来られたときに、円滑に修理ができるように修理体制をちゃんと整えていただくようにという内容の通知を自動車メーカーに出しております。

また、我々としても、今回のタカタ製エアバッグの問題、事故が起きると悲惨なことになりますので、早く修理してくださいというお知らせをホームページに掲載させていただいているところでございます。

下の表は、これまでにリコール届出が既にされている車で、どれぐらい回収が済んでいるかというものを示したものでございます。昨年5月までに届出されたものは、85%以上が回収されておりまして、おおむね終わっている状況でございますけれども、今年の6月以降、届出がされた車は、まだ5割台の状況でございます。それで、全体で申し上げますと、11月末現在で260万台の対象台数に対して66%が実施されているところでございます。先ほど、305万台が現在の対象台数と申し上げましたけれども、それは12月に入ってから40万台ぐらい増えておりますので、その差でございます。

続きまして、もう一点のほうの、まだリコールされていない車に対する対策ということで、先ほども申し上げましたけれども、自動車メーカーとかタカタに対して不具合原因を早急に追求してもらう、特定してもらうことが重要だということで、我々のほうもメーカーとタカタに対して、早くやるようにという指示を出しております。

それで、国土交通省の取組でございます。まず、先ほどの経緯のところでも御説明いたしましたけれども、自動車を廃車・解体するときに、エアバッグというのは必ず展開する

ことになっております。これはリサイクル法上の話でございますけれども、全て展開して処理している。リサイクルでリユースみたいなことはできない制度になっております。ですから、そのときに異常が見つければ、早く対策ができるということで、エアバッグの不具合の調査というのを我々、今年7月からやっておるところでございます。

大体どのぐらいでやっているかということですが、タカタを含めて、年間200万台程度の台数を廃車処分している状況でございます。そのうちおおむねタカタ製のエアバッグを積んだ車が30万台程度であると推測しております。

それで、これまでに解体時の不具合というのは、右側に書きましたけれども、2005年以降で7件。廃車のときにエアバッグを展開したところ、異常な展開があったのが7件あったということでございます。これらにつきましては、既に全てリコール届出がされているというものでございます。

※印で下に小さく書いてございますけれども、それ以外に、ハンドルの修理作業時におけるミスとか、自動車が冠水してしまったような特殊な事例でも、不具合といいますか、異常展開したという事例はございます。

この今回の解体時の不具合の調査に基づいて、先ほどもトヨタから不具合があったということを申し上げましたけれども、今年11月4日に不具合が発生して、当該、該当するインフレーターについて、自動車メーカー5社から12月にリコール届出されているということで、この調査自身は、今回の早期にエアバッグの不具合を見つけるという意味では、非常に有効に役立っていると考えてございます。

また、リコール対象外の車で、米国で不具合が発生しているインフレーターと同タイプのものを搭載した車両が日本でも存在しております。それで、米国における調査でございますとか、不具合発生状況について、事業者のほうには随時報告を求めているところでございます。必要になればすぐ措置するようという指示を出しておるところでございます。

それで、この国交省からの指示に基づきまして、12月9日にホンダから、また12月12日にマツダから、全米で不具合が発生している運転席インフレーターと同じタイプの車両について、日本でも無償で全数を回収することで原因特定というものを急いでやるという、従来の法に基づくリコールではありませんけれども、まだ原因が特定されていない段階での全数回収を実施するという状況になってございます。これが一番最近の状況でございます。

続きまして、9ページでございますけれども、日本とアメリカのリコール制度の違いについて、簡単に御説明させていただこうと思います。

基本的には同じだと考えていただければいいかと思います。不具合が発生して、それをメーカーがまず把握した場合には、それについて当局、日本であれば我々のほうに不具合情報がメーカーのほうから報告されることとなります。それから、事実確認・技術検証となっておりますけれども、我々はメーカーのほうに原因究明のための調査・検討をさせる。そこで、自動車メーカーのほうで設計とか製造に起因するような不具合だということを認めた場合には、それがリコールのほうに実施されていくことになって、リコールを実施す

る際には、日米ともに届出をなされるという形になります。

ここで、自動車メーカーのほう在设计・製造に起因する不具合ではないと言う場合には、我々として、自動車メーカーに対して勧告、公表、命令といった行政処分を出すこともございます。

また、アメリカのほうでも、ここは同じような勧告、公表、命令ですけれども、リコールの初期決定をし、その決定がいかどうかという公聴会を開き、最終決定するという手続になります。ここは、用語が違っておりますけれども、段階を踏むということでは似ていると考えてございます。

最後、統計データ関係でございますけれども、参考でございます。

エアバッグの欠陥に起因する事故の発生件数としては、国内の数字では4件。先ほど経緯のところでも御説明しましたけれども、助手席側のエアバッグ、4件発生しております。また、乗員等が死傷した件数というのは、今のところ出ておりません。

エアバッグの欠陥に起因するリコールの届出対象自動車台数というのは、これはタカタに限らずの数字でございますけれども、その他のメーカーを含めて、2009年以降で327万台になります。

自動車の解体でエアバッグを作動させた件数ですけれども、こちらは我々のデータではなくて、リサイクル促進センターのデータになりますけれども、年間で225万台。先ほど、200万台ということをお申し上げしましたが、225万台展開しているということです。

タカタがエアバッグを出荷した数としましては、年間で4,795万台と聞いております。

最後、タカタ製エアバッグのうち、エアバッグの作動により金属片飛散が確認された台数及びそれにより自動車の乗員等が死傷した件数は、最近になりますけれども、事故時としては4件でございます。解体時ということと言いますと、先ほど御説明しましたように7件あるという状況でございます。そのうち、乗員等が死傷した件数は、今のところ出ていないという状況でございます。

私のほうからの説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

○河上委員長 どうもありがとうございました。

引き続きまして、消費者庁のほうからお願いいたします。

○消費者庁宗林消費者安全課長 それでは、消費者庁消費者安全課のほうから、今、私どもが持っている自動車分野の事故情報について御報告いたします。

1枚おめくりください。これは、皆様方には何回となくお話をさせていただいた図でございますが、消費者庁で持っている一元的な収集している事故情報は、こんな並びになってございます。

緑の部分は消費者安全法に基づくもので、関係省庁、地方公共団体等からの通知という部分では、エアバッグという部品に関して、部品なのかどうかわかりませんが、商品の安全性を欠くような通知ということであれば、本来ならばこの関係省庁というところから入ってくる可能性があるものでございます。

それから、真ん中の黄色いところは製品の分野ですから、今回、関係ございません。

右側の個別法によらない任意の情報収集というところで、事故情報データベースの参画機関というものがございしますが、ここに1万4,000件ほど情報をいただいておりますが、任意でいただいている中に、国交省さんからいただいている不具合情報等も入っているという状況でございます。

下までずっと見てみますと、一番下のところで、医療機関ネットワークを除いたところは、事故情報データベースで公表していますという図でございます。

1枚おめくりください。

自動車に関する事故情報の全体像でございますが、消費者庁では自動車に関する事故情報、純粋な交通事故を除くものを収集してございます。それは、事故情報データベースで公表するとともに、適宜、国土交通省と情報共有を図っているものでございます。以下のとおり、先ほどの国交省から事業者の報告、不具合情報とか、消費者の申し出というものについて、法律によらない任意の情報をいただいているという形で、これまでの間、1万4,000件ほどいただいております。

それから、消防から火災事案として、これは消費者安全法に基づくものになりますが、これを2,000件ぐらい頂戴してございます。

そのほか、消費生活センターなどのPIOとかからのものを5,000件ほどいただいているということで、トータル2万件ちょっとの自動車に関する事故情報が入っているというところでございます。

1枚おめくりください。

今回問題となっておりますタカタ製のエアバッグに関する、これまでの対応でございますが、先ほど国土交通省のほうから、解体時を除いて4件事故があったというお話がございましたが、衝突事故に伴う火災事案ということでございまして、そのうちの3件につきましては、エアバッグによる人的被害の情報はなしということで、国土交通省のほうでも書かれておりましたけれども、当方も、これは消費者安全法に基づき、消防から消費者庁に火災という重大事故として通知を受けてございました。火災として情報をいただいた場合には、当庁から国土交通省のほうにも直ちに情報提供を行うということで、情報共有を行っております。

ですが、このとき消費者庁は、この3件につきましては、消防からの通知内容をもとに、いずれも自動車の火災事故、事故の原因は不明ということで、消費者安全法に基づいて公表してございます。現在、事故情報データベースにおいても、同様の事故情報として公表されております。公表の時期は、平成23年、25年、26年ということで、3回にわたって消防庁からの通知、車の火災ということで公表しているという状況でございます。

それから、国土交通省で公表されましたリコールの届出情報につきましては、消費者庁のほうでも常に見させていただいておりますが、リコールサイトでも、同じ内容を時間を余り置かないようにして消費者にも通知しているということで、今、お話がありました国

内で起こったリコールに関しましては、消費者庁のリコールサイトでも掲載されてございます。

本年11月以降は、この問題、大きな問題ということでございまして、ホームページ上の重要なお知らせと、あとは消費者庁のTwitterとかリコール情報メール配信サービスなどがございますので、これにおいても消費者に周知ということで、いろいろなところでタカタのエアバッグの問題については、情報になるべく広がるようにということで努めてございます。消費者庁としては、今後とも関連する事故情報を収集しながら、リコール情報の周知にも努めたいということで考えてございます。

今お話ししたとおりでございますので、この4件のうち、乗員がこれによって死傷したものはないと聞いておりまして、そのうちの3件を火災として公表しているということ。その残りの1件につきましては、リコール情報が出ておりましたので、リコール情報サイトに掲載したという次第でございます。

以上です。

○河上委員長 どうもありがとうございました。

それでは、御質問、御意見のある方、発言をお願いいたします。いかがでしょうか。齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 最初に事実関係を確認させていただこうと思います。少し項目がありますが、途中で区切るとわからなくなるので、一遍に申し上げます。

3 ページにハンドル部の絵があります。これを見ながら聞いていただければわかりが早いと思います。ハンドル部分にインフレーター、エアバッグ、ホーンパッドなどが装着されています。ここに衝突した場合などの衝撃を感知したセンサーから信号が送られて、ブラスターが爆発的に膨張し、その結果、エアバッグが膨れて運転席あるいは助手席の搭乗者を守ることになっていると理解します。

そこで1 番目ですが、製品安全の責任範囲は、どこからどこまでの不具合がタカタの責任と見られているのかということをお伺いしたい。ハンドルの部分であれば、例えばホーンパッドなどはタカタがつけるのかどうか。もし、自動車メーカーが装着して、あるいはハンドルメーカーがつけて、エアバッグが作動するというのであれば、それとの関係が出てくると思います。それはどのように考えているか。

2 番目です。これは、原因の解明に関するものですが、その中で3つ申し上げます。

1 つは、消費者委員会のほうでいろいろ調べた情報、新聞記事などもあるのですけれども、そこで報道されているものをあわせると、ガス発生剤の過度な吸湿とか、ガス発生剤製造の際のプレス加工加圧不足とか、ガス発生剤のロット管理不足、これはメキシコ工場のものですけれども、そういう報道がされています。こういう状況なので、全容は多分解明できていないのかもしれませんが、現在把握している原因に対してリコールがなされている範囲が直接対応しているのかどうか。

2 番目です。調査リコールとか予防措置ということで回収する、調べるということが言

われています。これは日本で言うリコール、改善対策、サービスキャンペーンのどれに該当すると考えたらいいのでしょうか、あるいは新しい概念なのか。

3番目です。第三者による調査機関を設けて原因を調査するというのを日本の自動車メーカーが呼びかけ、それに応ずる会社もあると聞いています。日本の中にも交通安全関係の研究機関が独立行政法人などであるはずなので、そういうところとの連携や役割分担が具体的に話されているのかどうかということ。これが原因に関する質問です。

それから、大きな3つ目です。不具合の度合いがもう一つよくわかりにくい。というのは、エアバッグが作動することはほとんどない。通常の運転をして廃車に至る過程では、普通の人々がエアバッグが作動して、それによる事故に巻き込まれることはまずほとんどない。一般の人がエアバッグによる事故に遭ったというのは、何台ぐらい作動して、そのうちの何台に不具合があったのか、わかれば教えていただきたい。そうすると、不具合の程度が一般の人にとってどうなのかわかる。

それから、4番目、類似の事例がほかにないのか。ガス発生剤が原因だとした場合、タカタと同じガス発生剤を使用しているエアバッグメーカーはないのか、そういう報告がないのか。それから、エアバッグメーカーの製品事故の事例というのは、タカタ以外に報告されているのか。

事実関係で幾つかお伺いしましたが、今、把握している範囲で結構ですので、教えていただきたい。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 一番初めのお話の、タカタの製造物の責任の範囲ということになりますけれども、我々のほう、所管しておりますのが道路運送車両法というものでありまして、PL法とはちょっと違う考え方です。自動車が世の中に出るときに、自動車メーカーが部品とか装置が安全に基準をクリアしたものについて走らせるというのが道路運送車両法の考え方になりますので、どの範囲がタカタの責任で、どの範囲が自動車メーカーの責任かというのは、我々の所管ということで言うとなかなか申し上げにくいところがございます。

2点目で、原因の解明の話でございますけれども、先ほど38個のリコール届出が既になされているということを申し上げましたけれども、その中には、各届出の要因というものがさまざまございます。先ほどおっしゃられましたように、プレス加工の話とかロットの管理がよくなかったという製造過程上の問題も多く含まれております。これまで原因が特定・解明できたものについて、リコールが届出されているという状況でございます、その範囲は原因が特定されたわけですから、適切だと考えてございます。

ただ、先ほども我々が行っております対策のところでも申し上げましたけれども、海外でリコール届出がされていない車で、また不具合が生じているところの原因究明を自動車メーカーでやっている状況でございます、そういうことについて本当に安全なのかといったことを早くやらなければならないという状況でございます、御質問のリコールされている範囲が適切かどうかというのは、まさに我々がメーカー等にやらせております原因追

求の結果によって決まってくるものだと考えていただければいいかと思います。

3点目で、調査リコールと予防措置という話でございます。調査リコールは、正直言いまして道路運送車両法に基づくものではございません。今日も御説明で申し上げたとおり、不具合が生じて、何が原因でそういう不具合に至ったかというのが、まず初めの段階で行為としてやることになります。そこで、我々に集まってくる不具合の大半というのは、自動車運転者の方のミスとか修理作業時のミスといった不具合も多数あります。ですから、車両に起因しているかどうか、設計・製造に起因しているかどうかということをもまず調べるのが重要だと思っています。

現在、先ほどから申し上げているとおり、自動車メーカー、タカタのほうで、それが本当に設計・製造に起因しているかどうかという調査をしておるわけですが、今回の調査リコールは、その原因が特定できる前にさらなる不具合といいますか、事故が起きている。それはいけないだろうということで、特定される前の段階で、自動車メーカーのほうで不具合が生じているインフレータを全部回収するというのが調査リコールになります。ですから、その中で原因を究明するための調査というのがなされていると考えていただければいいです。ですから、原因が特定される前の段階ですから、今のところ、車両法に基づくような整理にはなっていないということによろしいかと思います。

続きまして、第三者機関の話ですが、リコール制度、これは自動車だけに限らずだと思えますけれども、まずはそのものをつくった社、自動車メーカーでありますとか、今回であればタカタが一番製品についてよく知っておられますので、それらの当事者がまず調査すべきだという認識でおります。今回、自動車メーカーとかタカタのほうで第三者機関を使って調査を早めてやるという表明をされたかと思えます。ですから、そういう第三者機関で調査が早まるかどうかも含めて、我々として見ていきたいと考えておりますし、まずは彼らとしての原因の究明を急がせたいと考えております。

続いて、どれぐらいのエアバッグが年間、作動していて、どれぐらいの不具合があるかということですが、恐らく世の中で事故時にエアバッグが作動した件数というのは、統計はないと思います。警察庁のほうで事故の調査をされておりますけれども、主に統計をとられておりますのは、けが人が出ているような、死傷者が出ているような事故についての統計かと思えます。今回のエアバッグの作動した件数というのは、恐らく死傷者が出ているようなケースも多くあろうかと思えますので、世の中にどれぐらい作動しているのかというところは、我々としても正直、データを持ち得ていないところです。

ただ、先ほど申し上げましたように、廃車のときに年間200万台強の台数を展開させておりますので、その中で不具合が生じているのが、今日、御説明しました7件。これも2005年以降で7件という形になりますので、先ほどの200万件は年間の数ですから、頻度ということであると、実際にはそれほど高くない。しかしながら、我々として、今回の事象は非常に危険性が高いということもありますので、頻度だけでは議論できないと考えております。

あと、同種のエアバッグの事故という御質問だったかと思いますがけれども、設計・製造が問題となるだろうと思われる、ほかのエアバッグメーカーの同様な事故というのは、今のところ我々としては聞いておりません。

以上です。

○河上委員長 よろしいですか。

それでは、岩田委員、どうぞ。

○岩田委員 日米の比較をしながら、2つ御質問したいと思います。

まず、リコールの対象になる範囲が、先ほど、リコールの制度は日米、ほぼ同じであるという御説明だったのですが、リコールの対象になる範囲が同じかどうかということを確認したいのです。日本の場合は、御説明がありましたように、保安基準に適合していない、あるいは適合しなくなるおそれがある状態であるということと、かつ、それが設計または製作過程に原因があると認められるものというので、2つかぶさっていますね。アメリカについても、同じように2つかぶさっているのでしょうか。

アメリカの国家交通自動車安全法という法律の該当部分では、安全にかかわる欠陥があると判断した場合や、新車時に安全基準に合致しない場合ということでしょうか。私は、直接その条文を読んでいないのですが、要は、設計または製作過程に原因があると、原因がはっきりした段階で、初めてリコールの対象になるという日本の法律のたてつけと、アメリカは同じなんでしょうかというのが質問の1つ目です。日本のほうが狭いのではないかとということです。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 今回の御質問の日米のリコール対象範囲の違いでございますが、御指摘のとおり、日本の場合は、保安基準に不適合、またはそのおそれがある。その原因が設計または製造の過程にあるという条件になっております。

一方、アメリカのほうは、安全基準に不適合である場合あるいは欠陥がある場合。この欠陥がある場合というのをもう少し細かく見ますと、欠陥というものを、アメリカでは設計や構造や性能に関して不合理なリスクがある場合と規定なり、定義していると我々、理解しております、これは日本と同じように、設計・構造の過程に問題があるということとほぼ同じではないかと考えております。ということで、日米、ほぼ同じリコールの対象範囲の考え方であると考えております。

○岩田委員 わかりました。

2問目、よろしいですか。

○河上委員長 はい。

○岩田委員 2問目は、アメリカの議会でのやりとりをマスコミを通じてしか知りませんが、聞いておりましたときのアメリカの議会の反応とか、アメリカのマスコミ、世論の反応が、特にタカタに対して非常に厳しいものがあつたと思うのですが、それに対してタカタが反論している。その反論の理屈が、私の理解では2つあって、1つは、リコールをするかどうかを決めるのは自動車メーカーであつて、自分たち部品メーカーではない。

自動車メーカーがリコールをすると決めれば、自分たちは協力しますという言い方をしているのではないかと思うのですが、そういう言い方をした。

もう一つは、まだ地域限定的な調査的なリコールの最中であって、その調査結果が出ていない。だから、原因が特定していない。ですから、調査的リコールを全土に拡大するというのを今の時点で言われるのは納得できないみたいな趣旨だったと思うのです。この2つだったと思うのです。

ところが、消費者の立場から見ると、アメリカの議会とかアメリカの世論は非常によくわかる。多分、日本でも消費者感情から言ったら同じではないかと思うのです。自動車メーカーだけの責任なのか、部品メーカーはリコールの責任はないというのはおかしいのではないかと消費者は感じると思うのですね。

それから、原因が特定するまで調査的リコールの拡大をしないということについても、消費者からは不安が残ると思うのですけれども、このタカタの2つの抗弁の仕方について、国土交通省はどういうふうに思われますか。今の制度を踏まえると、そういうことを主張するのは正当なのかもしれませんが、消費者の感情からずれているように思うのですけれども、それは制度がずれているということではないのでしょうかということが私の2つ目の質問です。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 御指摘の点、よくわかります。ただ、今、正直言いまして、現在のエアバッグ問題というのは、早く国民の方々、ユーザーの方々を安心させるための措置をまずやらないといけないと思っております、制度等々について議論するのは、今回の事案を踏まえて、我々としても考えていきたいと考えておるところでございます。

すみません、もう一点、後半は。

○岩田委員 原因がね。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 すみません。原因がわからない段階でのリコールというのをタカタが示していないというお話ですけれども、今回、日本でもホンダ、マツダが、まだ原因がわかっていない段階での調査リコールに踏み切ったということに。

○岩田委員 そうですね。ですけれども、それは法律の枠の外で、国土交通省の御指導があつて、それに従ったのか、あるいは自発的に自動車メーカーさんがそういうふうに判断されたかということで、これは法律にそういう強制があつたからやったということではないと思うのですね。消費者の立場から見ると、原因がわかっていなくても、事故が続発しているものについては、法律に基づく強制的なリコールの手段がとれるようにと多くの消費者が思うのかなと思つたものですから、それも制度上、消費者の保護からいくと、少し足りない部分がありはしないかなという懸念を持っております。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 今の点に関しまして、消費者のほうから見てみた場合、今回、車両法に基づくリコールというものと、車両法に基

づいていない調査リコール、両方とも無償で回収できることに関しましては、ユーザーの方が受ける効果というのは同じかなと考えております。

先ほども制度の話をちょっと御説明いたしましたけれども、自動車のリコール制度、不具合が何か起きたときに、不具合の中には、自動車ユーザーのミスであったり、修理のときの作業ミスといった不具合も、かなりの件数としてございます。我々、そういったものから車両に起因するものを突きとめていく役割を持っておりますけれども、原因が特定できないと、車両法でリコールしろというのはなかなか難しいのかなと思っております。

ただ、先ほども申し上げましたとおり、本件に関して申し上げますと、非常に悲惨な事故になりますし、まだ原因が特定できていない段階ではありますが、メーカーによって無償回収するという措置を今回とったというところが、今のところ申し上げられるところがございます。

○河上委員長 今の質問の中の一部で、自動車の構成部分にいろいろな部品があるわけですね。その部品の一部について問題があるという場合に、リコールをするのは自動車会社であるという抗弁があったという話でしたけれども、これは実際上は、例えば物によっては、スノータイヤだけが問題になるとか、あるいはもっと外れますけれどもカーラジオなどもある。そういう場面でリコールをする主体というのは、これはどういうふうに考えられているのですか。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 リコールの届出を出す主体としましては、自動車メーカーということになります。自動車をユーザーから回収してきて、それで修理することになりますので、自動車メーカーが届出することになります。ただ、委員長から御質問のございましたタイヤとかでございますけれども、日本国内では、タイヤとチャイルドシートはユーザーの方、一般国民の方が直接買われるものになりますので、自動車メーカーの責任ではなくて、装置メーカー、タイヤメーカーとかチャイルドシートメーカーが責任を持ってリコールを行うという制度になってございます。

○河上委員長 車にオプションで、例えば何かをつけるという場合でも、それは自動車会社ではないのですか。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 今、タイヤとチャイルドシートの例を挙げましたけれども、これは自動車が販売されるときに車にくっついているものではなくて、後からタイヤを交換しました。あるいは、チャイルドシートをホームセンターで買ったという場合について、アフターマーケットのタイヤとかチャイルドシートについては、それを販売した部品メーカー、タイヤメーカーなりチャイルドシートメーカーがリコールの主体になります。

一方、車が販売されるときに最初からオプションでついているものについては、これはアメリカでも同じだと思いますが、自動車メーカーがリコールを主体にやるという制度になっております。

○河上委員長 岩田委員、よろしいですか。はい。

夏目委員、どうぞ。

○夏目委員 すみません、もう一度確認させてください。

これまでのリコールというのは、改善対策、サービスキャンペーンも含めてリコールと言っていると思うのですが、今回の予防的措置としての調査リコールというのは、新しいカテゴリーだと判断してもよろしいのでしょうか。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 改善対策、サービスキャンペーン、リコール、どれも不具合の原因というのが設計・製造にあるもので、その中で安全にかかわるもの、かかわらないものということで、いろいろなカテゴリー分けということになります。

今回の調査リコールですけれども、先ほどから申し上げていますとおり、今の段階でまだ原因が特定されていないという状況になりますので、その設計・製造にかかわるかどうかということは、まだ解明されていない段階でありますから、従来のリコールとか改善対策、サービスキャンペーンとは違ったところでの運用だと考えていただければいいかと思えます。

○夏目委員 続けてよろしいですか。

○河上委員長 どうぞ。

○夏目委員 もう一点、お伺いしたいのは、今回のエアバッグの不具合につきまして、例えば国交省は、車に関しては不具合情報ホットラインというものを設けていらっしゃると思います。そこへの消費者からの情報提供、またはメーカーからの情報提供はなかったのかどうか。この不具合情報ホットラインの周知度がなかなか広まっていなくて、ユーザーもこのシステムを結構知らないとか、ずっと何年か指摘されていることだと思えますので、その点の確認をお願いします。

○国土交通省自動車局審査・リコール課担当者 本件に関しましては、先ほどお話いたしましたとおり、発生数が少ないので、ホットラインのほうにこういう不具合があったということで入っているものはないのですが、この件に関係して、いろいろ疑問を持ったユーザーさんとか、そういう方からのお問い合わせなどはいただいております。あと、自動車メーカーのほうからは、こういった事故、火災があったということで報告があると聞いております。

○夏目委員 ありがとうございます。

続いて、消費者庁によろしいですか。

○河上委員長 はい。

○夏目委員 消費者庁のほうに、平成23年、25年、26年、3件が消費者安全法の重大事故、つまり火災として届けられていて、これを公表しているというお話がございました。今まで国土交通省が出された資料の中では、この23年、25年、26年のいわゆる火災として処理したというものは、2011年9月、2013年1月、5月ぐらいの事故のことを指しているのでしょうか。御質問したのは、火災という重大事故にしては、届出がなされたことと公表さ

れたものと、タイミングにずれがあるのではないかという感触を持ちましたので、説明をお願いいたします。

○消費者庁宗林消費者安全課長 国土交通省のこの中のどれにというのは、直ちに確認できないのですが、事故発生日が例えば23年9月の場合には、安全法では23年11月とか、25年5月に事故が発生した場合は25年6月ということで、ほとんど間を置かないで公表しております。ただ、これは消防から来た通知ですので、火災としてございまして、国土交通省さんから、例えば今回問題になっている部分で何かの通知ということではございません。

○河上委員長 橋本委員、どうぞ。

○橋本委員 それに関連してですけれども、こういった重大事故、消費者庁が司令塔として、いろいろ事故の把握をしてほしいというところはあるのですけれども、そういった国土交通省さんと消費者庁さんの連携というのはどういうふうになっているのか。今の事故だけではなくて、リコール情報などもどういった形で消費者庁と共有しているのかというところをお聞かせいただけますか。

○河上委員長 国土交通省さんをお願いしましょうか。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 私どものほうでは、自動車メーカーなりユーザーの方から、ホットライン等を通じまして、事故なり火災なりの通報を受けた場合に、それが消費者安全法に基づく通報要件に合致する場合には、消費者庁に通報させていただくことをまず基本的にやっております。

それ以外に、先ほど消費者庁の説明の中で、任意の取組としてという御説明がありましたけれども、リコールが出された場合に、そのリコールの情報を消費者庁のほうにお知らせして、消費者庁のデータベースのほうでも周知していただくという取組を行っているということでございます。

○河上委員長 橋本委員、どうぞ。

○橋本委員 先ほど消費者庁さんの説明で、参考として出していただいた3件と、国土交通省さんが把握している時期がちょっとわからないというお話だったのですけれども、これはそういう情報の共有化はされているのだけれども、今、手元にはないと解釈していいのか。恐らく、そういう共有をしているのであれば、この公表の時期というのはこのものですよというのは、きちんとお互いに共有し合っているのだなと考えるのですけれども、今、手元にないということによろしいですか。それとも、そういう共有まではしていないということでしょうか。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 今回の資料で御説明申し上げますと、私どもの資料の5ページ目を御覧いただけますでしょうか。左側の日本での動きという欄の一番上に、2011年9月、2013年1月、事故時の不具合が発生。ここに2件の事故が載っております。そのすぐ下に、また赤字のちょっと上ですが、2013年5月、2014年1月ということで、これも事故時の不具合が発生した。これが私どもの把握している4件の事故でござ

ざいまして、これについては消費者庁の資料の3ページ目の真ん中辺に3件の重大事故に係る公表日というのがございます。

これで申し上げますと、2011年9月の不具合につきましては、消費者庁では11月10日に公表されている。

次に、2013年1月の不具合につきましては、この情報は自動車メーカーからリコールが届出されたときに、そのリコールのもとになった事故ということで我々が把握しました。それについては、リコールの届出が既にされたので、その被害が拡大するおそれが少ないものと考えまして、これは消費者庁に通報を行っておりませんでした。

その後、2013年5月の不具合発生につきましては、消費者庁では6月6日。それから、2014年1月の不具合発生につきましては、消費者庁では2月20日ということで、ほぼ一月ないし二月ぐらいで公表されていると考えております。

今後、さらに消費者庁との連携を密接にしていきたいと考えております。

○河上委員長 宗林課長のほうは何かございますか。

○消費者庁宗林消費者安全課長 最初に御説明したように、第1に消防のほうから火災でいただいているところから通知をもらっておりますので、それに基づいて火災認定がきちんとした時点で直ちに公表をしているということでございます。ですから、事故が発生し火災が認定され通知されたときに、私どもの直近のときに公表しているということです。その時点では、火災発生源も含め、原因調査中という形にさせていただいております。事実関係です。

○河上委員長 ほかには。高橋委員、どうぞ。

○高橋委員 国交省さんに3点、お伺いしたいと思います。

1つは、先ほどから出ていますお話の続きですけれども、エアバッグという部品のリコール問題ですが、ユーザーが国交省の不具合情報ホットラインというホームページへ入っていくにあたっての問題は、2009年に消費者委員会のほうから、これをもっと周知・徹底することとか使いやすくすることの建議が出ていて、2011年にはフォローアップ、そのときも議論になっているのですけれどもね。

改善状況を見てみますと、今こういう問題が出ているにもかかわらず、先ほどタイヤというのは、最初についていたものと、そうじゃないものどで扱いが違っておっしゃったのですけれども、このホットラインでは、「自動車本体」というボタンと「タイヤ・チャイルドシート」というボタンがあって、「タイヤ・チャイルドシート」のほうを押すと、別に区分なく「タイヤ・チャイルドシート」だけで、エアバッグについては書けないわけです。部品という扱いというか、その他も何もない。

でも、「自動車本体」に入っているのかは、一般の消費者は迷うところだと思いますし、こういう事件が起きたらそういうところに気づいていただいて、その他という項目を設けるなり、エアバッグで情報収集するなり、そういう努力は当然必要ではないかと思うのです。これが2011年から放置されてしまっていたというのは、非常に残念に思いますので、

そのあたり、どうしてこうなっているのかという御説明を求めたいと思います。

それから、建議とかフォローアップの議事録を読んできました。当時、委員じゃなかったものですから、細かい事情を知りたいなと思ったのですが、質問の2つ目は、市場措置の届出区分、リコールなのか、改善対策なのか、サービスキャンペーンなのかわからないという点です。

これもフォローアップのときにたくさんのやりとりをしていらっしやいます。国交省の自動車交通局の技術安全部審査課リコール対策室長さんとのやりとりですが、その課長さんのお答えの中に、「どのような区分けにするのがいいかを含めて、また外国のリコール実施機関とも情報交換等をしております。前にこの委員会で御説明させていただいておりますが、基本的にアメリカ云々、リコールキャンペーンに相当するものもアメリカで存在していて、現時点で非常に大きな乖離があるというふうには考えておりません。よりわかりやすいあり方について、今後検討していきたいということでございますけれども、どのような形で検討するのか、またいつまでということについては、まさにこれからの検討ということでもあります」とあります。

それからが相当時間がたってしまって、先ほどのお答えというのは非常に不十分ではないかと感じるのです。これは、何か御意見ありましたら、お伺いしたいと思います。

3点目は、今回のタカタのエアバッグの件ですけれども、メキシコ工場での製造上の問題、ガス発生剤の吸湿とかプレス加圧圧力不足とかが不具合の原因と報道されているのですが、国交省さんは設計の欠陥ではないことを確認されているのかどうか。ここで確認させていただきたいと思います。製造上の問題ならば、改善してよいものができるということで安心できるのですけれども、設計が誤っていれば、今も不具合が製造されていることになるのではないかと思います。

これにつきましても、以前、消費者委員会の中で、国交省さんが技術検証体制として、交通安全環境研究所をもっと強化して生かしてほしいというのが出ています。この体制強化、2009年から言われているのですけれども、建議に対してきちんと応えていらっしやるのかどうか。今回、この研究所が動いた、あるいは動いているのかどうか、これについて教えてください。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 3点御質問いただきまして、まず最初のホットラインの関係でございますが、不具合情報ホットラインにつきましては、このホットラインというものを知っていただいて、何か不具合をユーザーさんが感じたときに、そこにアクセスしてもらおうという周知の取組がまず重要であると考えております。

例えば、昨年ですと、You Tubeという動画掲載サイトに車の不具合がどのようにして起こるのか。これをオートマチック車がエンストしたときに、どういう危険性があるのかというのを使い方も含めた、わかりやすい動画を作成いたしまして、それがかなりマスコミ等でも放映されて、それを見に行くとホットラインの情報につながっていくという仕組みをつくって、そういうことも含めてホットラインをユーザーさんにより広く知っていただ

くという取組を鋭意行っているところでございます。それが1点目のお答えになっているかどうか。

それから、2点目のサービスキャンペーンとか改善対策とかリコールとか、いろいろな制度があって複雑ではないかという御指摘は、申しわけございません、現時点ではなかなか具体的な整理の方策が打ち出せておりません。

私ども、自動車メーカー等々と意見交換をしておりますが、その結論が出る前に、今回のタカタの問題が発生しまして、先ほど申し上げたような調査リコールとか予防的措置といった、制度という意味では、より複雑になるのではないかという御指摘も受けるような対策もとらざるを得なかった。現実のほうは先行しております、それにいかに対応していくかということで、今日に至っています。

それから、3番目の設計の問題はないのかということですがけれども、これはまさに設計の問題がないかどうかも含めて、原因を究明しなければならないということで、廃車・解体時の調査とか、調査リコールあるいは予防的措置ということで回収されたエアバッグのインフレーターを分解するなり、作動させるといった取組を行って行って、設計なのか製造なのか、原因を解明したいと考えております。

○河上委員長 高橋委員、続けてお願いします。

○高橋委員 お答えありがとうございました。

1つ目の不具合ホットラインについては、周知を向上させる努力をしているのはわかるのですがけれども、実際にそこに登録しないと役に立たないわけなので、エアバッグの今回の件というのは、登録になかなか値しないような、もっと大きなものであるかもしれませんけれども、今後もいろいろ起きてくるわけですから、ユーザビリティをきちんと考えていただきたい。特に部品なのかどうかという点。

先ほども宗林課長が最初の御説明のとき、エアバッグが部品かどうかと迷った発言をされたように、言葉じりを捉えて申しわけないのでけれども、一般の人はもっとわからないわけですから、自動車とチャイルドシートとタイヤという3つの区分しかなかったら、ここには登録できないと思ってあきらめてしまうのが一般の消費者心理でしょうから、その辺、よく考えていただきたいと思います。

2番目の届出部分に関しましては、とにかく検討をスピーディーにやっていただきたいということに尽きます。

3つ目の設計の問題ですが、お聞きしたのは、国交省さんが技術検証体制として持っていらっしゃる交通安全環境研究所を使っているのかどうかということです。そこも体制強化するとフォローアップのときにお答えになっていらして、人数も増やしたようなので、実際に役に立っていないければ、国民としては非常に不本意ということになります。今、お答えになれないようでしたらば、調べて御回答いただきたいと思います。

○河上委員長 その点については、後ほどまた情報を整理していただければと思います。

では、石戸谷委員、どうぞ。

○石戸谷委員長代理 すみません、1点だけ、リコール対象の日米比較のところをお尋ねします。

先ほどの御説明ですと、日米のリコール対象は同じであるという話で、そうかなという気もするのですけれども、日本の場合は、原因が特定されている、設計または製造過程に原因があるというものだと思います。先ほどの御説明ですと、アメリカの場合、欠陥があると判断される場合が含まれるが、その欠陥というのが設計、構造、製造に不合理なリスクがあるというお話で、ちょっと微妙に違うような気もするのです。例えば、運転・修理に基づくものではなく、そのもの自体に起因していると思われるが、ある種の条件がそろわないと不具合が発生しないが、ある種の条件、どういう条件かというのが特定されないような場合、これは原因が特定されないことになるのか、原因特定されなくても、一定の確率で発生すると不合理なリスクとも言えるのではないかという気がして、同じと断じられるのかというのは、ちょっと疑問があるのですけれども、そこはいかがですか。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 私が先ほど申し上げた、日米でリコールの対象の考え方はほぼ同じではないかというところは、どこまで細かく見るかによって、日米で100%同じと言えるかどうかは、私どもも自信は、正直申し上げてございません。ただ、設計、製造といった、もの自体が問題なのか、あるいは使い方が問題なのかといったことで分けしているという意味では、日米同じであろうと考えております。

○石戸谷委員長代理 ありがとうございます。

ちょっと重要なところだと思います。日本のメーカーがアメリカで大規模なリコールというのは、今回初めてじゃないし、これまでもあったことなので、その原因として同じだというカルチャーでやっているために、食い違いが生じている部分がないのかという観点、それがメーカー側で対応が遅れていることに影響がないのかという点も、あわせて検討いただきたいなと思います。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 そういう意味では、日米の制度を細かく見ると、私ども、ほぼ同じと考えておりますが、違う面もあるかもしれないと。そのことによって、この問題への対応にスピードなり、差が出ないようにというところは、私どもも十分認識しておりますして、そういう意味で、先日、アメリカのほうで、原因はわかっていないけれども、いわゆる調査リコールという回収調査をしてくださいという要請がなされた。

これを受けて、日本でも同様の措置をとるということを判断して、今、それを始めたところでありますので、日米の制度を細かく見れば違う点もありますが、消費者の安心を確保するための対応という点では、日米に大きな差が出ないように努力をしていくということでございます。

○河上委員長 山本委員、どうぞ。

○山本委員 基本的なことをお伺いしたいのですけれども、今日いただいた資料の9ページに報告徴収が出てくるのですが、これは日米とも、法令上の権限に基づくものというこ

とでよろしいのでしょうか。

○国土交通省佐橋自動車局審査・リコール課リコール監理室長 はい。ここは両方とも法令に基づくものと考えていただいて結構です。

○河上委員長 山本委員、ご質問の心は。

○山本委員 先ほどから、調査等とリコールとの関係がいろいろ議論になっているのですが、場合によっては、この報告徴収の権限というのを広く考えれば、極端なことを言ってしまうと、全車について調査するよう求めるということが仮にできれば、先ほどの調査リコール等々の話とかなりつながってくる部分があるのかなと考えたのです。ただ、そこまで現行法上、本当にできるかどうかというのは検討しないといけないところだと思います。

○河上委員長 齋藤委員、どうぞ。手短にお願いします。

○齋藤委員 手短に。4つありますが、質問が2つ、あとコメントが2つ。

質問は、資料1で最初に説明していただいたのですが、その5ページの左下に、2014年12月、トヨタ、ホンダ、日産、三菱が、予防的措置としてリコールを実施というのと、それからホンダ、マツダが、国内でいわゆる「調査リコール」の実施。予防的措置としてのリコールと調査リコールを使い分けていまして、両方ともホンダが入っているのですが、ホンダにとって両方の性質は違うという認識でいるのかどうかということが第1点。

それから、質問の第2です。廃車・解体するときにも事故があるということですが、解体作業を守るための教育とか資格制度というのはあるのでしょうか。これが第2点。

あと、コメントですけれども、事故対応するためには、部品メーカーと関係する自動車メーカーが集まって情報交換して、事故原因を解析するような作業を行ったりするのが一番手っとり早いのですが、こういうことをやるとカルテルを行っているのではないかという指摘が必ず出てくると思います。カルテルは独禁法違反で刑事罰の対象になるわけで、うかつにできないので、原因解明については、第三者機関を設け、そこで技術的な原因を調査するというのをうまくやれば、それも一つの解決方法かと思えます。

このような原因解明の方法、今後ともこういうトラブルは出てくると思うので、自動車業界と関係官庁が知恵を出して、うまい対処の仕方を考えていただきたい。

4点目です。事故件数が少ないという発言が何回かございましたけれども、これは人の命を守るエアバッグという製品が、それが原因で人が傷つくことになるから大変な問題だという受けとめが多いのだと思います。今後、そこを踏まえて発言されることを望みたい。件数が少ないのは事実ですが、そういう一面があるので、これには慎重に対処するのだということが伝わるように言っていただきたいと思えます。

○唯根委員 一言。

○河上委員長 では、唯根委員、補足してください。

○唯根委員 今の齋藤委員の3つ目の第三者機関ということで、両省庁に伺いたいのですが、自動車PLセンターが製造物責任法ができた後にできていて、私たち、相談業務をやっ

ているところでは、技術的なことも今まで頼って、いろいろ教えていただいたり、それは業界団体がつくった安全の機関だと思うのですが、そういうところとの情報交換はなさっていらっしゃるのでしょうかということだけ教えてください。

○河上委員長 では、齋藤委員の2つの質問と今の唯根委員の質問の部分について、お願いできますか。

○国土交通省西田自動車局審査・リコール課長 自動車メーカー間の協力がカルテルとみなされるのではないかという心配があるところは、カルテルの専門家ではないので、ちょっと何とも申し上げようがないのですが、私どもとしては、これはタカタ製のエアバッグがいろいろな自動車メーカーで使われていて、それが共通して起こしている問題ということでありますので、タカタなりと自動車メーカーが必要な協力をして、迅速に解決を進めることを期待しているところであります。

そういう意味で、第三者機関を活用するという自動車メーカーなり、タカタさんの取組については、私どもとしても非常に期待しておりますし、可能な支援があるのであれば、検討したいと思っております。

次の第三者機関としてPLセンターさんが関わっているかということについては、すみません、私ども、今のところ存じ上げておりません。

それから、その他の齋藤委員の御質問ですけれども、予防的な措置としてのリコールと調査リコールの違いというものを、両方の措置をとるメーカーはどう認識しているかというのは、今の時点では私どももお聞きしておりませんが、基本的に私どもの認識としては、原因がまだはっきりしていない段階ではあるけれども、消費者、ユーザーの安全を考えて、いち早く全数回収するという取組という意味では、それほど大きな違いはないものと、私どもとしては考えております。

それから、解体作業時の安全性につきましては、これは恐らく厚生労働省さんの範疇に入るかと思いますが、こういった仕組みなり規制があるかというのは、ちょっと存じ上げておりません。

最後の、これは安全を守るための装置が逆に危険をつくり出しているという意味で、件数が少なくても、非常に重大な問題であるというところは、まさにおっしゃるとおりで、私どももそういう認識で取り組んでいるところでございます。

○河上委員長 どうもありがとうございました。

○国土交通省自動車局審査・リコール課担当者 ちょっと補足させていただきます。

先ほどお話があったPLセンターですけれども、我々もふだんからいろいろ情報交換させていただいております。第三者機関の研究機関として使っているかという、そういうことはやっていないのですけれども、先ほど御紹介のあった不具合情報ホットラインに寄せられた情報について、御相談があったものを一部、PLセンターに御紹介したり、あとPLセンターに寄せられた情報について、こちらに連絡をいただいたり。

○唯根委員 やってはいらっしゃる。

○国土交通省自動車局審査・リコール課担当者 はい。情報交換のための打合せという意味では、1年に1回ですけれども、個々の案件については日々情報交換させていただいております。

○河上委員長 ありがとうございます。聞いていると、まだまだ議論したほうがいいことがたくさんあるのですけれども、予定していた時間も大幅に過ぎてしまいました。このタカタのエアバッグ問題は、これを機にして、車の不具合に関するリコール制度ということについて、更に検討しないといけないなと思いました。

特に今回の問題については、冒頭にもお話しましたがけれども、消費者の死亡につながるという問題のあるエアバッグが、いまだに回収されないまま搭載された車が走っているという状況にありますので、国土交通省におかれましては、事態の改善に向けた措置を速やかに進めていただいて完了されるよう、引き続き御努力をお願いしたいと思います。

あわせて、リコール漏れが発生しないように、適切な措置を講じていただいて、いろいろなところにきちんと情報を流していただく必要があると思います。

また、同じような事態の再発を防止するために、今回の何が欠陥か確定できるかどうかは難しいところですが、仮に欠陥があるとすると、その欠陥の生じた原因究明、さらに自動車におけるリコール対応のあり方、事業者への指導監督のあり方などについても、しっかりと検証をお願いしたいと思います。

国土交通省及び消費者庁におかれましては、消費者安全法上の事故情報の共有ということが課題でありまして、ヒヤリハット情報を含む消費者事故等の情報をお互いに確実に共有できるように、いま以上にパイプを太くしていただければありがたいと思います。消費者庁としても、その受けた情報をしっかりと分析して、注意喚起に結びつけていただくようお願いしたいと思います。

当委員会としては、今回の事態が、特に消費者の生命に直結する重大な問題であるという認識を持っておりますことから、これを機に引き続き検討・審議をしまいたいと思います。また、何かの機会にいろいろとお手数がかかるかもしれませんが、御協力をお願いしたいと思います。

国土交通省、消費者庁におかれましては、お忙しい中、審議に御協力いただきまして、誠にありがとうございました。

(国土交通省・消費者庁退席、消費者庁・経済産業省着席)

《 3. 家庭用品品質表示法の告示改正について 》

○河上委員長 それでは、次の議題ですけれども、「家庭用品品質表示法の告示改正について」であります。

ちょっと時間が押してしまって、お待たせしてしまいました。消費者庁、経済産業省におかれましては、お忙しいところお越しいただき、誠にありがとうございます。

家庭用品品質表示法は、家庭用品の品質に関する表示の適正化を図り、一般消費者の利益を保護することを目的とし、その対象となる家庭用品を指定し、品質にかかわる事項を表示の標準として規定しております。また、家庭用品品質表示法の第11条に基づいて、表示の標準となる事項を制定、変更等をしようとするときは、消費者委員会に諮問し、意見を求めることとなっております。

本日は、改正を予定している内容等について消費者庁から御説明いただいて、意見の取りまとめを行いたいと思います。

それでは、説明をお願いいたします。

○消費者庁真淵表示対策課長 消費者庁の表示対策課長をしております真淵と申します。私のほうから、お手元の資料3に基づきまして御説明申し上げたいと思います。

今日お諮りする趣旨は、今、委員長にお話いただいたとおりでございます。

家庭用品品質表示法の中で繊維製品の品質表示規程というものを定めておりまして、現在、お召しの衣類にはぼすべからくついております家庭洗濯等の取り扱い方法の表示につきまして、俗に洗濯絵表示と言っておりますけれども、こういったものにつきましては、表示規程の中で日本工業規格、JISに基づいて表示することとされております。

この現行のJISでございますけれども、これは平成7年ごろから市場のグローバル化などを背景にいたしまして、取り扱い方法の表示に関する国際規格でありますISOとの整合化が検討されてきたところでございます。整合化に当たりまして、ISOを我が国の洗濯習慣に合った内容にすべく、国際的な議論の中で我が国のほうから改正提案を行ったりいたしまして、最終的に平成24年4月に我が国からの改正提案が反映される形でISOが発行されたということでございます。これを受けまして、今年10月20日に、このISOと整合した新たな取り扱い記号を定める新しいJISが制定されたところでございます。

ちょっと資料にはございませんけれども、新しいJISが制定される中で、消費者がどういう形で参画してきたのかについて口頭で補足して申し上げたいと思います。JISを作成する際には、大きく分けて2つのプロセスがございまして、1つが経済産業省のほうでJISの原案をつくるというプロセスでございます。でき上がった原案につきましては、経産省の審議会であります日本工業標準調査会というところに諮問いたしまして、そこで調査・検討が加えられて、最終的に答申がなされて新しいJISという形で世に出ていくわけです。

その2つの大きな段階、まず原案作成の段階では、JISの原案作成のための委員会が設けられておりまして、その中で消費者団体の代表の方にも委員として加わっていただいて、消費者サイドからの御意見を反映できるような形になっているということでございます。

あと、審議会のほう、日本工業標準調査会というところでの消費者の参加についてですが、こちらのほうでは、それぞれの分野ごとに専門委員会がございまして、個別のJISの制定・改正の審議を行うことになっておりますけれども、そういう縦割りの組織とは別に、消費者政策委員会という横串で全体に消費者の意見を反映できるような仕組みになっておりまして、消費者に関連の深い分野などにつきましては、ここで一度御審議いただ

いて提言につなげていくという形になっているということをごさいます、今回の洗濯絵表示の改正の問題につきましても、消費者政策委員会の場で審議いただいたという経緯があるところをごさいます。

また資料のほうに戻っていただきますけれども、この新しいJISで実際に洗濯絵表示がどういうふうになるかというところをごさいます。数ページめくっていただきますと、現行のJISと新しいJISの対比表が出てまいります。資料2というところですが、現行のJISと比べまして、新しいJISでは取り扱い表示記号が従来の22種類から41種類に増えるということをごさいます、繊維製品の取り扱いに関するきめ細かな情報提供が可能になっているところをごさいます。

あと、取り扱い表示記号は国内外で統一されることとなりますので、消費者にとっては、繊維製品を購入する際の利便性向上が期待できると思っております。海外で買って来たものをそのまま理解できるということになりますし、海外の事業者が日本市場により売り込みやすくなるということで、消費者の選択の幅も広がってくるというメリットも考えられるところをごさいます。

このような次第をごさいます、資料の2ページをごさいますけれども、今回、検討しております改正の内容といたしましては、繊維製品の品質表示規程の家庭洗濯等取り扱い方法の表示につきまして、今年の10月に制定されました新しいJISに基づいて表示するという形での改正をしたいということをごさいます。

今後の予定といたしましては、改正につきまして告示の公布を今年度内、来年3月ぐらいに行いたいと思っております。改正告示の公布後、施行までの間に一定の期間が必要だと考えております。これは、一般消費者の方への周知の期間と、事業者のほうの準備の期間が必要であろうということをごさいます、現段階では、改正された告示の実際の施行というのは平成28年12月ぐらいを予定しているところをごさいます。

あと、お手元の資料3で、実際の改正の告示の内容の新旧対照の条文をつけておりますけれども、これは中身自体は非常に技術的な修正になっておりますので、説明は割愛させていただきます。

私のほうからの説明は以上をごさいます。

○河上委員長 どうもありがとうございました。

それでは、御意見のある方は発言をお願いいたします。橋本委員、どうぞ。

○橋本委員 御説明ありがとうございます。

今回、国際的に新しい表示が決まるということで、内容については特にはないのですが、今回、タンブル乾燥という、今までなかったような分野。

あと、相談現場では業者クリーニングに関して、苦情等、非常に多いのですが、クリーニング店とメーカー、どちらに責任があるのかということがよくあるのですが、今回、業者ドライ及びウェットクリーニングのための表示記号が3つから3倍になって、今後細くなるということで、そういった意味でもトラブルの回避につながるのではないかと

と思っております。

ただ、このように今回、22種類から41種類ということと、今までは日本語で書いてあるので、消費者の側もこういうことかなというのがある程度わかったのですが、今回はまさに記号のみですので、中身を見ますと、記号の仕組みがわかれば簡単なのですが、そういった意味で業者さんへの周知、それから消費者への周知というところ、本当にきちんとしていただかないと、新たな火種になったら困りますので、その辺よろしくお願ひしたいと思っております。以上です。

○河上委員長 要望ということですが、真淵さんのほうで何かございますか。

○消費者庁真淵表示対策課長 今おっしゃっていただいたような、一般消費者の方とか事業者の方への周知・啓発に関しましては、まさにおっしゃるとおりでございまして、先ほど申し上げました審議会の消費者政策委員会の場でも同様の指摘をいただいているところでございまして、既に経産省さんのほうでもいろいろな取組を実施してきていただいているところでございます。

今後、消費者庁のほうでも、ホームページを通じた情報提供とか政府広報などを活用した形での消費者向けの情報提供、普及啓発をやっていきたくと思っておりますし、あと、事業者向けに関しましては、各関係省庁を通じまして、事業者団体などを通じる形で情報共有をしていくという形での普及啓発をしていきたく思っているところでございます。

○河上委員長 移行する過程では、何か補充的な情報提供みたいなものはあるのでしょうか。例えば、その中に紙が入っていて、これはこういう意味ですという補充的な説明が加えられるような時期があるのでしょうか。それはなくて一気に変わるのですか。

○消費者庁真淵表示対策課長 施行は、ある日をもって一気に変わる感じになりますけれども、きめ細かな情報提供はしていきたいと思っております。

○河上委員長 陰干ししないといけないものだったら、しばらくの間は陰干しと書いてくれていると、このマークが陰干しというのがわかるのですけれどもね。結構です。とくに、陰干し、さらし、漂白剤のところは、とてもわかりませんね。ほかのは何となくわかる絵ですが、これは抽象度が高くてわからない。勉強しないといけないという感じがあるので、移行期間に何か補充指示をつけてもらえると有難いと思ったのです。

○夏目委員 今の委員長の発言ですが、1年半から2年の間、経過措置の期間がございましてね。そのときに両方の記号表示、当然併存されていくということですか。それとも、事業者さんはできるだけ早目に新しい記号に切りかえてほしいというところでしょうか。消費者がなかなかついていけないのではないかと懸念材料がありますので、その辺のロードマップみたいなことはどんなふうにお考えですか。もう少し御説明いただければと思います。

○消費者庁真淵表示対策課長 一、二年の移行期間ということですが、これは移行期間というよりは、周知・準備の期間でございまして、公布自体は今の段階では来年3月に予定しておりますけれども、施行が28年12月でございまして、28年12月までは現行のJIS

での表示がそのまま義務として事業者に課されるということで、12月以降は新しいJISでの表示が義務づけられるということでございます。ですので、事業者の方の対応によっては、新しい告示が施行される12月までの間に、今のJISに基づく表示と新しいJISに基づく表示を先取りした形でタグをつけることの対応はあり得ると考えております。

他方、施行以降は古いJIS、現行のJISだけを表示していると義務違反になってきますので、新しいJISに基づく表示に加えて、古いJISに基づく表示をされるかどうかというのは、事業者の御判断になってくるかと思えます。

○夏目委員 すみません、しつこいようですけれども、事業者の判断ですけれども、そこには消費者がマークを理解しなければいけないという前提があるわけですので、その間、監督の所管庁としては、できるだけ消費者が理解されるような周知・啓発に努めていただきたい。御指導は重ねてですけれども、お願いしたいなと思えます。要望でございます。

○消費者庁真淵表示対策課長 御指摘を踏まえて、一般消費者の方、事業者の方への周知・啓発などに力を入れていきたいと思っております。

○消費者庁表示対策課担当者 今、夏目委員からお話ございました事業者の方の切りかえのタイミング、真淵課長からお話がありました経過措置のタイミングでございますけれども、予定しております施行期時期につきましては、繊維製品等は季節食商品でございますので、そういったことを考えたときに、新たなシーズンとかの切りかえのタイミングとしては、事業者の負担が一番少ない時期として12月にするのが妥当ではないかということで、事業者に対する配慮。

あとは、それまでの間、それ以降も当然そうでございますが、先ほどお話ございましたように、私どもとしては、施行以降も含めて必要な普及啓発ということは、消費者行政の観点からしていかななくてはならない。これは役目だと思っております。これからもいろいろな形で、消費者団体の方々の御協力なりお知恵を拝借しながら、普及啓発を進めていくということを考えているところでございます。

○河上委員長 製造の時期とも絡むのですけれども、そうすると、ある日を境にタグが全部変わっていくというのは、市場に出ているときには不可能ですね。その両方が入り交じっている時期というのは想定していないのですか。

○消費者庁表示対策課担当者 その点を想定した上で事前に周知してまいりますので。

○岩田委員 新商品から変わるのではないですか。

○河上委員長 新商品から変わるというのは、どういうことでしょうか。

○岩田委員 だから、古いのは、10年も20年も着る人はずっと残る。

○河上委員長 古着屋さんなどでは、そういうことになりますね。新品でも、交鎖する時期があります。市場に出る半年前ぐらいに製造したものについては、最初は古いタグですね。ところが、12月を超えたら変えなくてはなくなってしまおうと大変ですね。

○消費者庁表示対策課担当者 その点は、季節商品ではありますけれども、消耗的なものでございますので、何年かすれば当然なくなっていくしますので、全て一括でということは

なかなか難しいかと。

○河上委員長 齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 今の関連で申し上げます。恐らく在庫を持ったりするところがあると思うので、一遍にすっきりいかないし、倒産した企業の在庫を買い取って、それを転売しようとする業者もいるはずです。そうすると時期はずれると思います。

それから、中古品になると、当然昔の表示をつけたまま、再び販売されるわけです。移行期間は、消費者が困らない仕組みにしていきたいと思います。

○河上委員長 高橋委員、どうぞ。

○高橋委員 御質問させていただきたいのですけれども、新しい表示・記号になった場合に、資料2の2ページ目でいくと、例えば手洗いだったら「手洗い30」というのがあったわけですが、新表示は手を入れている絵で、文字を見ると最高40℃と書いてあるので、多分手が入られる温度と理解しなさいという意味だと思うのですけれども、なれないとわかりにくいです。

これは新しく見る記号ですので、そこに「手洗い」という注釈を付記してもよいのですか。

なくて不便に感じるのは、ネット洗いという表示がない点です。ネットに入れて洗うべきものがあつたりするのですが、そういう追加的な表示を、衣類の製造事業者がつけていくということに対しては、何か規制があるのですか。マークの中に書いてはいけないけれども、外ならいいとか。なれるまで何かないと不安ということがあるような気がします。

○経済産業省国際標準課担当者 JISの規格の中に、要求事項ではないのですけれども、文字を入れてもいいですよ。

○高橋委員 中に入れてもいいのですか。

○経済産業省国際標準課担当者 いや、記号の外、近傍ですね。近傍にネット使用とか手洗いという日本語をつけても構いませんという記載はございます。

○消費者庁表示対策課担当者 私どもの、今回の改正におきましては、前提はあくまでも記号でございますが、紛らわしく、消費者の方が誤解されないような表示の仕方ということが前提でございますので、その点を踏まえた上での任意的な表示ということは、多少配慮しながら考えていくということでございます。

○河上委員長 では、唯根委員どうぞ。

○唯根委員 要望です。当然だと思うのですが、家庭科の授業で洗濯絵表示は入ってきていたものですから、そちらについても早目に取り組んでいただいて、とにかく早く消費者に知らせていただきたいという動きは、学校教育に入れていただくというのは早目に動いていただきたい。もう大丈夫ですね。

○経済産業省国際標準課担当者 このJISの原案委員会の中にも、文科省の教科書の御担当の方が入っておられまして、その辺はちゃんと認識しながら進めてまいりたいと思っております。

○河上委員長 たかが記号といっても、これはなかなか大変なことです。よろしくお願いたします。

それでは、これで一応御説明については了解したという前提でいいかと思いますが、委員会としての答申案を配付させていただければと思います。

(答申案配付)

○河上委員長 お配りしてありますけれども、答申書の中身は、平成26年12月12日付け消費表対第579条をもって当委員会に諮問のあった「家庭用品品質表示法第3条の規定に基づく表示の標準となるべき事項の案については、家庭用品品質表示法の趣旨に鑑み妥当であり、その旨答申する」という形で案をつくっております。

これを委員会としての答申としてよろしゅうございましょうか。ちょっとあっさりした答申ですけれども、先ほど来、委員の方からいろいろ注文も出ておりますとおり、今後の啓発活動であったり、移行期における留意点については、万全を期していただくようお願いいたします。

それでは、この「案」をとらせていただきまして、内閣総理大臣宛てに答申いたします。

消費者庁、経済産業省におかれましては、お忙しい中、審議に御協力いただきまして、ありがとうございました。

(消費者庁・経済産業省退室)

《 4 . その他 》

○河上委員長 「その他」に入らせていただきます。その他の第1は「食品表示部会報告について」であります。

食品表示部会の部会長を務めておられる阿久澤委員から御報告を頂戴したいと思います。

○阿久澤委員 それでは、食品表示基準の制定等に係る答申について、私から御報告いたします。

平成26年10月31日に開催した第34回及び12月10日に開催した第36回食品表示部会の議決について、食品表示部会設置・運営規程第7条に基づき、委員長の同意を得て委員会の議決とし、内閣総理大臣へ答申を行いました。

まず、10月31日付けの答申について御報告いたします。資料4-1の答申書を御覧ください。

遺伝子組換えに関する表示に係る加工食品品質表示基準第7条第1項及び生鮮食品品質表示基準第7条第1項の規定に基づく農林水産大臣の定める基準の一部改正について、改正案のとおり一部改正することが適当であるとされました。

続いて、資料4-2の答申書を御覧ください。

食品表示法第4条第1項の規定により内閣府令で新たに定める食品表示基準について、栄養成分表示に係るナトリウム及び食塩相当量の表示を除き、諮問案のとおりとすること

が適当であるとされました。また、除外部分については、栄養成分表示に係るナトリウムの量は食塩相当量で表示する。ただし、ナトリウム塩を添加していない食品に限り、任意でナトリウムの含有量を表示することができるものとし、その場合の表示は、ナトリウムの量の次に食塩相当量を括弧書き等で併記するという修正方針案を示し、諮問された食品表示基準案を変更するよう求めました。

続いて、12月12日付けの答申について御報告いたします。資料4-3の答申書を御覧ください。

食品表示法第4条第1項の規定により内閣府令で新たに定める食品表示基準のうち栄養素等表示基準値及び栄養機能食品に係る規定及び別表について、答申案のとおりとすることが適当であるとされました。

次に、資料4-4の答申書を御覧ください。

食品表示法第4条第1項の規定により内閣府令で新たに定める食品表示基準のうち、乳製品及び特定遺伝子組換え食品に係る別表についてです。この諮問は、10月31日付けで答申しました遺伝子組換え食品に関する品質表示基準の一部改正及び12月2日の本会議で議決・答申しました乳等表示基準府令の一部改正の内容を、食品表示基準に組み込むためのものです。本会議で、乳等表示基準府令の一部改正には附帯意見を付けることで議決されましたので、今回の答申も12月2日付けの答申と同じ附帯意見を付すこととされました。

私からの報告は以上となります。

○河上委員長 どうもありがとうございました。この間、食品表示部会では、答申に至るまで大変熱心な御議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

これは、委員長の同意があれば委員会議決ということになっております。

次に、「弁理士法の改正に伴う特商法施行令の改正のための手続について」であります。

事務局から説明をお願いします。

○金児企画官 資料は参考資料1-1と1-2でございます。

特定商取引法では、訪問販売、通信販売及び電話勧誘販売において、他の法律によって消費者の利益の保護が図られている商品等の売買及び役務の提供については適用除外としておりまして、その適用除外等をされている取引は、特定商取引に関する法律施行令別表第2に列挙されています。

参考資料1-1を御覧いただければと思いますけれども、別表第2第41号においては、新旧対照表の「現行」にありますように、弁理士法に基づく弁理士及び特許業務法人が行う業務について特商法の適用除外とされております。ここでは、特許業務法人について、「同法第37条に規定する特許業務法人」と定義しておりまして、弁理士法第37条を引用しております。弁理士法第37条の規定は、「弁理士は、この章に定めるところにより、特許業務法人を設立することができる。」というものでございます。

現行は以上のとおりですけれども、本年4月に特許法等の一部を改正する法律が成立し、その中で弁理士法が改正され、弁理士法第37条第2項が新設されました。そして、これま

での第37条は第37条第1項になることになりました。そこで、この別表第2第41号を、「同法第37条第1項に規定する特許業務法人」というふうに「第1項」を追記し、従来どおり特許業務法人の設立に関する規定を引用するための改正を行う必要があるということでございます。

参考資料1-2のとおり、本来、特商法の施行令を改正する際には、消費者委員会の諮問・答申手続を経る必要がありますが、本件につきましては形式的な改正であり、内容にかかわる変更はございませんので、諮問・答申手続については省略してよろしいのではないかと考えます。以上でございます。

○河上委員長 今、事務局から御説明いただいたとおりでございますけれども、今回は形式的な改正でありますので、諮問・答申の手続は省略することにしようかと思えます。前にもちょっと問題になったように、形式的かどうかというのは、これは委員会として決めるという筋でございますので、ここで、こういう形で形式的な改正なので、諮問・答申の手続は省略しますが、いいですかということをお諮りしたいと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは、本件については、諮問・答申の手続は省略するということにいたします。この内容はこれでよろしいですね。有難うございました。

本日の議題は以上になります。

《 5 . 閉 会 》

○河上委員長 最後に、事務局から今後の予定について御説明をお願いいたします。

○大貫参事官 次回の本会議の日程、議題につきましては、決まり次第、委員会ホームページ等を通じてお知らせいたします。

この後、委員間打合せを開催いたしますので、委員の皆様におかれましては委員室のほうに御移動いただきますようお願いいたします。

○河上委員長 それでは、本日はこれにて閉会とさせていただきます。お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございました。