

リコール隠し問題の事例分析に基づいた コンプライアンス経営に関する一考察

○庄司 学, 森洋一郎 (筑波大)

1. はじめに

製品の使用による消費者の危険を予防するために、製品の監視・回収義務について定めたリコール制度がある。2000年に三菱自動車工業及び三菱ふそうのリコール隠し問題（以下、三菱リコール隠し問題）が明るみになり、現在、企業倫理と絡んでリコール制度の問題が社会的に大きく問われている。企業がリコール情報を容易に隠蔽できた背景にはリコール制度を含めて現行の法制度が適切に機能していない可能性がある。自動車製造に当たっては数万点に上る膨大な部品を扱うことになり、国がこれら全ての不具合情報を把握することは現実的には容易なことではない。製造メーカーのコンプライアンス（法律遵守）経営を促すインセンティブを改めて考え直す時機にきていると考えられる^{1),2),3)}。

本研究では、先行研究⁴⁾の知見を踏まえ、三菱リコール隠し問題を詳細に調査することでリコール制度と三菱自動車工業及

び三菱ふそうの行動の関連性を明らかにし、企業のコンプライアンス経営に係わる法制度について考察を行なうものである。

2. リコール制度と三菱リコール隠し問題の関連性

表1及び表2は、リコール制度と三菱リコール隠し問題の経時的な推移をまとめた結果である。これらの表は2000年6月の内部告発による三菱リコール隠し問題発覚を境に年代を2つのフェーズに分けて示しており、文献5から11に基づいて作成した。これより、リコール制度は1969年の開始以降、年代を追って着実に厳罰化していることがわかるが、一方でこのようなリコール制度の厳罰化と関わりなく三菱自動車工業及び三菱ふそうは違反行為を改めることなく、違反行為を積み重ね、逆に違反行為を継続する行動を選択していることがわかる。また、三菱リコール隠し問題が明るみになった2000年6月以後も、国土交通省に対する報告を偽る等の違反行為を積み重ねている。

表1 1969年から2000年前半までのリコール制度と三菱リコール問題の経時的な推移（表中、□部は法規制の変化を示す）

西暦	月	法規制の変化	発生事象	三菱自動車工業及び三菱ふそうの行動
1969		リコール制度の開始		
1974	10	事故情報収集制度の開始		
1977				クレーム情報の秘匿開始
1978		運輸省（現国土交通省）がリコールについて立ち入り検査を開始		
1978				ヤミ回収、リコール隠しの開始
1988				基礎的な耐久試験を放棄
1988				実車試験を放棄
1990			最初のクラッチ系統の破壊事故が発生	
1992	6			ハブ関連の欠陥を認識するも対策放置
1994		道路運送車両法の改正。メーカーの任意提出に依拠した現在のリコール制度が開始		
1995	1	リコールの法制化		
1995	6		ダンプのクラッチ不具合による物損事故発生	
1995	7	製造物責任法施行		
1996	5			クラッチ欠陥に対するヤミ改修の実施を「リコール対策会議」で決定
1997			富士重工業のリコール隠しが問題化。運輸省は全メーカーに総点検と報告を求める。	この時の社内総点検で三菱自では8割のクレーム情報を隠蔽。運輸省には「真正かつ全てである」と虚偽報告。
1999		道路運送車両法においてリコールの勧告制度、罰則の適用等の規定が整備		
1999	3			運輸省の定期検査に対し、2/3に当たる数万件を隠蔽
1999	6		バスのハブの強度不足で事故発生（広島県）	
1999	8			バスの事故に関してハブの不具合を隠蔽
1999	11			運輸省の定期検査が行われるも隠蔽工作を継続
2000				クラッチのヤミ改修を中止

表2 2000年6月から2005年3月までのリコール制度と三菱リコール問題の経時的な推移(表中、□部は法規制の変化を示す)

西暦	月	法規制の変化(括弧内は図1、図2と対応)	発生事象	三菱自動車工業及び三菱ふそうの行動
2000	6		内部告発の電話が運輸省に入り、三菱リコール隠し問題が社会的に発覚(図1、図2においてXに対応)	
2000	7		運輸省が特別監査を実施	特別監査で商運書の2重管理を明らかにする。しかし、1998年3月以前の不具合情報は存在しないと虚偽報告
2000	8		道路運送車両法違反で強制捜査の実施	
2000	9		運輸省は道路運送車両法違反容疑で告発状を提出した他、東京地裁に対し同社へ過料を科すよう通知	
2000				ハブの摩擦データを虚偽報告
2001		運輸省は担当職員を25人に増員、立ち入り検査を年2、3回に増やし、地方販売会社も対象とした。専用ホームページを開設(A)		
2001	1		ハブ破損によるタイヤ脱落で母子3名死亡事故発生(横浜市)	
2001	2			「マルT対策本部会議」が技術的根拠もなくハブの交換基準を決定。タイヤ脱落の危険のある1000台の対策放置
2002	2			国交省のリコール改善処置報告要求に対し、大型車のハブに関して虚偽報告
2002	2			母子死亡事故に対する対策会議で技術的根拠のない部品交換基準を設定
2002	2			三菱自社内に「フロントハブ強度検証ワーキンググループ(WG)」発足
2002	3			WGで「摩耗程度に関係なく3割で亀裂発生」とする調査結果が提示
2002	3			ハブ欠陥を疑ったWGに常務が「他の要因で見解をまとめるように」指示
2002	3		国交省に対し、富山県の運送会社がハブ欠陥を文書で指摘するも同省はこれを放置	
2002	6		国交省リコール対策室が三菱自動車トラック・バス開発本部(川崎市)に特別監査を実施	特別監査に対し、虚無報告、強度検査の一部データを隠蔽
2002	7			WGがハブについて「技術的には整備不良で説明可能」と結論付けリコールを回避し、解散
2002	7	道路運送車両法の改正法の成立(B)		
2002	10		トレーラーのクラッチ系統が破損(横浜市)	国交省に「整備不良が関係、多発性なし」と虚偽報告
2002	10		大型車のクラッチ欠陥が原因でトラック運転手の死亡事故発生(山口県)	左記事故の対策放置
2003	1			三菱自のトラック・バス部門が三菱ふそうトラック・バスとして分社化。社長にダイムラークライスラー社のビルフリート・ポート氏が就任。リコールの検討をするも幹部の圧力で隠蔽を続行
2003	3			社内の技術者が「重要部品の耐久強度の評価をおどろにしたり」と指摘するリポートを社内研修会で発表
2003	5	道路運送車両法の改正法の施行(動告に加え、命令が可能になり、罰金も最高20万から2億円に改定)(C)		
2003	5			良好な整備状況のハブでも亀裂が入ることを認知するも放置
2003	10		横浜市の事故に関し、神奈川県警が業務上過失致死傷容疑で三菱自本社等を家宅捜索	
2003	10		国交省はハブ破損による事故40件が全て三菱ふそうの車両で起こっていることを把握しながら、対策を放置	
2004	1	自動車の後付装置(タイヤ、チャイルドシート)を対象にしたリコール制度の施行(D)		
2004	1		横浜市の事故に関し、神奈川県警が業務上過失致死傷容疑で三菱自本社等を再捜索	
2004	3			リコールで交換する新品ハブの安全性にも疑問があることが明らかになり、三菱ふそうトラック・バスはリコールの届出
2004	5		大型車のハブ欠陥事故発生	
2004	5			クラッチ欠陥に対する対策不備を認め、リコールの届出
2004	5		27日、三菱ふそうトラック・バス前会長の宇佐美隆容疑者らを道路運送車両法違反(虚偽報告)の罪で起訴	
2004	6		大型車のハブ欠陥事故を機に国交省が再調査を命令	乗用車17車種、約15万6400台の部品欠陥を隠蔽していたことを公表
2004	9			ネジが原因で後輪の脱落・炎上の可能性があるとして大型トラックのリコール届出
2004	9			上記の炎上可能性のあるトラックと同車種がリコール届出後に炎上事故を起すも報告せず
2005	2			上記の炎上の原因をリコールとは無関係と報告
2005	3			炎上事故発生を再び報告せず
2005	3		炎上事故に不信感を抱いた国土交通省が情報開示を指示	火災に関する不具合を初めて報告

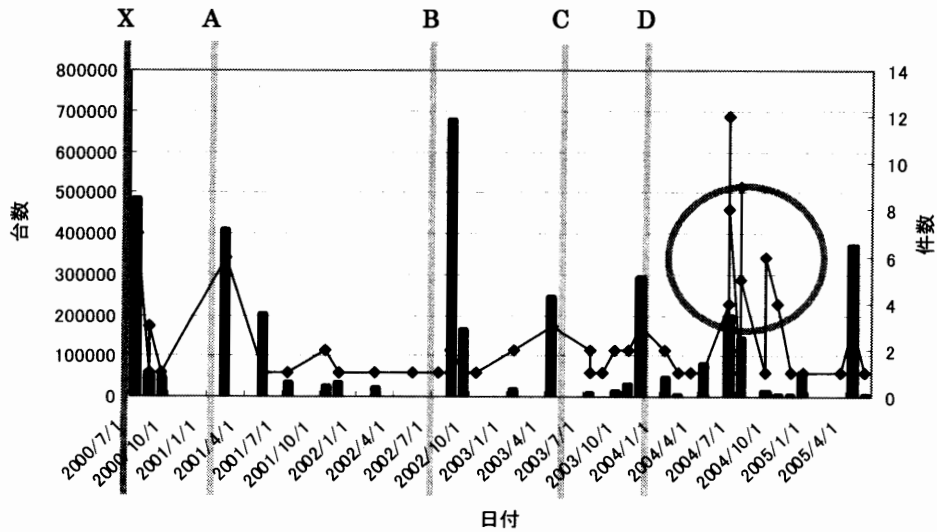


図1 三菱自動車工業のリコール件数とリコール台数の推移 (A~D, Xの記号は表2中の法規制の変化及び発生事象に対応)

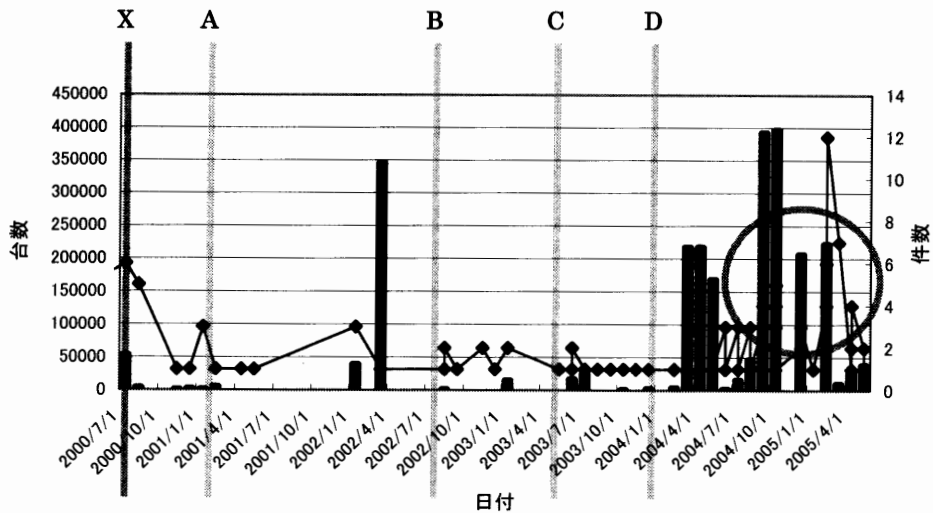


図2 三菱ふそうのリコール件数とリコール台数の推移 (A~D, Xの記号は表2中の法規制の変化及び発生事象に対応)

ここで、三菱自動車工業及び三菱ふそうのリコール件数とリコール台数の経時的な変化を図1及び図2に示す。データが得られた2000年からの結果に対して示している。これらより、法規制の変化が三菱自動車工業及び三菱ふそうのリコールの件数及びリコール台数に影響を与えているとは言えない。これは、我が国においてコンプライアンス経営という観点が求められるようになった2000年以降においても、三菱自動車工業及び三菱ふそうは製品自体に不具合が生じているにも関わらず(表2参

照)、リコールを隠蔽する体質にあったためであると考えられる。

図1及び図2において○で示した時期はリコールが頻繁に実施された時期である。この時期は2000年6月の三菱リコール隠し問題が発覚して5年が経過している時期であるが、この時期になって漸く三菱自動車工業、三菱ふそうともにリコール件数が増えている。この原因としては、マスコミ報道によって2社の製品による安全性に対する注目が集まる中、リコール隠し問題を長期化することなく素早く解決し、企業ブランドイメージ

の低下を極力避けたいという意図が大きく作用したものと考えられる。その一方で、表2に基づいて、三菱リコール隠し問題の発覚以前の法規制の変化や問題発覚後、数年間の三菱自動車工業及び三菱ふそうの対応行動を分析すると、2社の隠蔽体質を改善する動きは明らかに不十分であり、積極的なリコール届出に結びついていないことがわかる。すなわち、三菱自動車工業及び三菱ふそうのリコールに係わる対応行動は法規制の変化に左右されるというよりも、法規制が厳罰化していく社会状況の変化の中で蓄積したリコール隠しが顕在化して罰せられるリスクを恐れ、逆にコンプライアンス経営から遠ざかってしまった事例であると言える。

企業のコンプライアンス経営に係わるリスクとしては、損害賠償を科せられるリスク、行政処分による罰金を科せられるリスク、企業ブランドイメージの失墜に伴う経営上の損失を被るリスク¹²⁾の3つのタイプのリスクが考えられるが、これらのリスクは必ずしも独立には発生せず、三菱リコール隠し問題の事例分析で明らかのように相互に併発して発生すると考えられる。長期的な観点からは企業ブランドイメージの失墜に伴う経営上の損失が大きな問題となろうが、この原因となる事象は損害賠償を科せられたり、行政処分を科せられることであるため、企業のコンプライアンス経営の重要性は一層重みを増していると言える。

3. まとめ

本研究では、リコール制度と三菱自動車工業及び三菱ふそうのリコール隠し問題の関連性を明らかにし、企業のコンプライアンス経営に係わる法制度について考察を行なった。得られた知見は以下の通りである。

- 1) 企業のコンプライアンス経営を一層促進するためには、関連法規制の厳罰化だけでなく、第三者による監査機関の整備や内部告発者の保護に関する適切な制度設計が必要である。
- 2) 法規制を違反することで発生すると考えられるリスクは相互に関連しながら、併発する。

参考文献

- 1) 上柳克郎、河本一郎：企業・経営と法、有斐閣、1983
- 2) 武久征治、辻本勲男：リスク管理と企業法務—実践と理論からのアプローチ、法律文化社、2002
- 3) 加藤浩康：わかりやすいコンプライアンス—法律を守る「心」基礎と実践、(社)金融財政事情研究会、2004
- 4) 例えば、身崎成紀：製品の安全性確保に向けたリコール法制度、情報開示・報告制度のあり方に関する調査研究、社会技術研究論文集、Vol.2, pp.313-320, 2004.10
- 5) 国土交通省 HP: <http://www.mlit.go.jp/>
- 6) 三菱自動車 HP: <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/japan/>
- 7) 三菱ふそう HP: <http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/index.html>
- 8) アサヒ・コム : <http://www.asahi.com/>
- 9) MSN 毎日インタラクティブ : <http://www.mainichi-msn.co.jp/>
- 10) 読売オンライン: <http://www.yomiuri.co.jp/>
- 11) 「聞蔵」朝日新聞オンライン検索システム:
<http://www.tulips.tsukuba.ac.jp/scripts/dna-login>
- 12) Shoji, G, Matsushima, I., Yamamoto, M. and Akiyama, T.: Risk Management based on Perception of Stakeholders against Corporate Brand, Proceedings of PICMET '05, Portland International Conference on Management of Engineering and Technology, Paper No.05R0284 (CD-ROM), Portland, Oregon, USA, 2005.7