

平成十六年八月十一日受領
答弁第五八号

内閣衆質一六〇第五八号

平成十六年八月十一日

内閣総理大臣 小泉純一郎

衆議院議長 河野洋平殿

衆議院議員若井康彦君提出「三菱トラック問題」についての国の監督責任に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員若井康彦君提出「三菱トラック問題」についての国の監督責任に関する質問に対する答弁書

一について

「自動車型式認証実施要領について」（平成十年十一月十二日付け自審第千二百五十二号運輸省自動車交通局長通達）の中の新型自動車等取扱要領に基づき、主として仕様が多様な大型トラックやバス等を対象に実施されているいわゆる新型自動車等届出制度は、新型の自動車を生産しようとする自動車メーカーからの届出に基づき、国土交通大臣が当該届出の内容の保安基準への適合性についてあらかじめ審査を行い、その結果を道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第五十九条に規定する新規検査に活用することにより、新規検査の合理化を図るものであるところ、新型自動車等届出制度において国土交通大臣が行う審査（以下単に「審査」という。）は、ハブ等の部品の強度や耐久性については、様々な車種や構造の自動車が多様な使用方法や使用環境で走行することから、ハブ等の部品を含む装置全体についての保安基準への適合性について、自動車メーカーがこれらを考慮の上で検証し、国土交通大臣が、右の届出の添付書面として提出された資料により、当該検証の結果を確認することによって行うこととしている。

なお、今回、三菱ふそうトラック・バス株式会社（分社化前の三菱自動車工業株式会社を含む。以下「三菱ふそう」という。）製自動車に対する安全性に係る信頼が損なわれ、三菱ふそうにおいて右の検証が十分に行われているか疑義が生じたため、現在、強度計算書や実車試験のデータを提出させて審査するなど、三菱ふそうからの提出資料について、その信憑性^{ひょうせい}の観点からのより厳格な審査を実施している。

また、生産段階における品質管理は、本来自動車メーカーの責任において実施すべきものと考えている。今回の「三菱トラック問題」において、自動車メーカーのリコールに係る不正行為が発生したことを踏まえ、今後、リコールに係る不正行為の再発防止対策について、全力を挙げて取り組んでいくこととしている。

二について

三菱ふそう以外の自動車メーカーのトラックや乗用車に対しては、従来と同様、確実な審査を行っている。なお、審査の基準自体については、自動車メーカーごとに異なるものではない。

三について

自動車に係る「発火事故」については、自動車メーカー別の件数をすべて把握しているわけではないが、

運送事業者は、その使用する事業用自動車に火災等の重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、自動車事故報告規則（昭和二十六年運輸省令第四百四号）第三条に規定する事故報告書を国土交通大臣に提出することになっているところ、日産ディーゼル工業株式会社（以下「日産ディーゼル」という。）製のバスの火災に関しては、事故報告書の保存期間である平成十三年以降、平成十五年までの三年間で、十一件の報告が提出されており、これらについては、道路運送車両法に基づく安全の確保等の観点からの必要な調査を行っている。

また、日産ディーゼル製のバスの火災に関し、自動車ユーザー等から国土交通省に情報が寄せられた件数は二件であり、国土交通省においては、当該情報を国土交通省のホームページ上で公開するとともに、日産ディーゼルに対し、火災の発生原因を究明するための調査指示を行っている。