

タカタ製エアバッグのリコール問題に関する考察

Study on the recall of Takata airbags

植木裕佳里

名古屋工業大学大学院工学研究科
社会工学専攻 博士前期課程

Yukari UEKI

Nagoya Institute of Technology
Department of Social Engineering

【Key words】

1. リコール (Recall)
2. タカタ製エアバッグ (Takata airbags)
3. 企業風土 (Corporate culture)
4. 初期対応 (Initial response)
5. 安全意識 (Safety awareness)

1. はじめに

近年、市場での不具合の発見や原因の追究が進んだことから、リコール届け出数は増加傾向にある。2004年以降、タカタ製エアバッグのガス発生装置(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た。全世界での走行中の事故は約200件、2008年以降、全世界で累計8100万台以上がリコール対象となった。本稿では、タカタ製エアバッグを巡る大規模リコールの原因と倫理的な問題について論じる。

2. 不具合発生と原因

2-1 経過

エアバッグはシートベルトの補助的拘束装置であり、万一の衝突事故の際に人への傷害を最小限に抑えるための装置である[1]。コンピューターが衝突レベルを判断し、エアバッグを膨らませる必要があると判定すると、インフレーター(ガス発生装置)に点火を指示し、インフレーターが着火され、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[2]。

2004年以降、硝酸アンモニウムを使用したタカタ製エアバッグのガス発生装置(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た[3]。タカタはエアバッグを膨らませる火薬の作動で欠陥があることを知りながらその事実を隠蔽し、製造・販売を続けた[4]。全世界での走行中の事故は約200件、うち死者数は少なくとも18名(米国13名、マレーシア5名)にのぼり、日本国内でも8件の事故が起こった。2008年以降、米国では累計4,200万台以上、全世界では累計8100万以上がリコール対象となった。日本国内では、2009年以降自動車メーカー等24社から延べ134件のリコールが実施されており、累計1,883万台が対象となった(2017年7月時点)[3]。最終的に大量のリコールが行われたが、最初のリコールは2008年11月に米国でホンダが行ったものであり、日本では2009年7月だった。その後、事故が起こるたびにリコールが拡大し、2010年6月にはトヨタと日産が、2013年4.5月にはマツダとBMWが、2014年11月にはダイハツもリコールを開始した。また、2014年6月には、ホンダ、トヨタ、日産、マツダ、BMW、クライスラー、フォードが高湿度地域に限定して全数回収調査を行った。そして2014年11月、タカタ製のエアバッグ問題で米連邦議会上院商業科学運輸委員会公聴会が開催された[2]。タカタは、エアバッグの「例外的な不具合」によって米国で3人が死亡した事故については責任を負うとしたが、自動車メーカー大手10社が少なくとも過去10年間に製造した数百万代の車に採用されたエアバッグについては、自社の全面的な責任を認めず、タカタ製エアバッグを搭載した全車両を全米でリコール対象とする米道路交通安全局(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)の指示についても同意できないとの見解を示した[5]。

2015年5月、タカタはエアバッグに欠陥が存在することを認め、米運輸省とタカタはリコールを全米規模で行うことで合意した。リコール対象は過去最大の3400万近くに達した[6]。2017年1月には、タカタは刑事上の責任を認め、米司法省と最大10億ドル(約1150億円)の和解金を支払うことで合意した[7]。そして2017年6月26日、東京地裁に民事再生法の適用を申請し受理された。負債総額は1兆円を超え、製造業として戦後最大の倒産となった[8]。

2-2 背景

タカタは1987年に日本初のエアバッグ搭載車を共同で開発したホンダを始め、トヨタ自動車、米ゼネラル・モーターズ、独BMWなど日米欧の自動車メーカー15社以上に供給している[9]。世界シェア2割であるがゆえに問題解決にかかる時間、規模ともに異例となり、大規模リコールにつながったと推測される。

2-3 原因

日米欧の自動車メーカー10社で構成する独立委員会によると、不具合の根本原因は1)硝酸アンモニウムを使いながら乾燥剤を入れていない製品があったこと、2)高温多湿な環境への長時間の露出、3)湿度管理が不十分な組み立て工程の問題であった。本調査結果は、2016年2月に発表された[4]。

3. 倫理的問題

3-1 欠陥の隠蔽

2014年9月に米ニューヨークタイムズ紙[10]が、タカタとホンダがエアバッグの欠陥を認識していたにも関わらずそれを公開していなかったと報じた。また、米ニューヨークタイムズ紙[11]によると、2004年に米国でエアバッグのテストを実施した際に欠陥の兆候がみられたものの、タカタ幹部がこの結果を重視せず、試験を行った技術者にコンピューターからのテスト結果削除とテストに使用したインフレーターの破棄を命じたという。タカタはこの主張に対して、同社の技術者が欠陥のあるエアバッグに絡む最初の事故について情報を得たのは2005年半ばで、2004年にテストを実施したという事実はな

いと反論している[12]。しかし、2017年にタカタ元幹部3人が、2000年頃からエアバッグを膨らませる火薬の作動で欠陥があることを知りながら、互いに共謀するなどしてその事実を伏せていたとして詐欺罪で起訴された[13]。

これらのことから、エアバッグの欠陥問題を含む一連の問題は、遅かれ早かれいつかは起こりうることだったのではないかと考えられる。欠陥の隠蔽が現場の判断であったのか、組織ぐるみで行われていたのかは定かではないが、10年以上にわたり隠蔽し続けられるような組織体制であったことは事実である。そして、何よりも安全が最優先であるはずのエアバッグ製造において利益が優先されていたことが問題であろう。

3-2 リコール対応の遅れ

タカタ製エアバッグの不具合に対する根本的な原因は2016年まで特定されていなかった。NHTSAがリコール対象地域を全米に拡大するよう要請したことに対して、タカタは2014年12月の公聴会で、「データに基づけば、(地域限定リコールを実施している)多湿地域での部品交換を優先することが最善だと考える」と、全米拡大に消極的な姿勢を示した[14]。しかし、一度は安全だとしてリコール対象に含めなかったロットから不具合が発覚し、後にリコール拡大となったケースもあり、タカタへの不信感が募る結果となった。

根本原因が分からない中で全米リコールを決断することは容易ではない。2014年12月の公聴会に出席したのが会社のトップではなく副社長であったため、なおさら難しかったといえる。だからこそ、すべての決定権を持つ社長自らが公の場に出てきて、リコールを明言するべきであったと考えられる。

3-3 危機管理体制の甘さ

エアバッグのリコールに関しては2000年当初から起こっていたが、初めて高田重久会長兼社長が公の場に出てきたのは2017年6月であった。リコールが出始めた段階で会社のトップが迅速に対応すれば、ここまで大ごとにならなかった可能性がある。タカタは部品メーカーであり直接消費者とは接していなかったが、対応を誤ったことで、消費者に大きな不安を与える結果となった。いくら技術がよくても、消費者の信用なくては成り立たないということを認識し、安全に対してもっと敏感になるべきであったといえるだろう。

4. 改善策

4-1 企業風土の改革

欠陥があることを知りながら10年以上その事実を隠し通せてしまう企業風土を改める必要がある。不正が起こらないような管理体制の構築も大切ではあるが、そのためにはまず社長自らその姿勢を示し、従業員に対する指導を繰り返す行うことが重要だろう。今回の場合、幹部自ら隠蔽を行っていたことから、個人の問題ではなく組織の問題であることがうかがえる。組織全体の体質を変えるためには、企業の透明性を確保することが重要である。特に企業が海外進出するようになると、様々な背景を持つ人が集まるため企業の透明性が確保しづらくなる。会社全体で情報伝達をしっかりと行い、経営陣と従業員の信頼関係を築くことで、不正が起こらない組織をつくりあげることが大切である。

4-2 トップの初期対応

事件発覚からトップが公の場に出てくるまでに10年以上の時間が経っていた。不具合原因が不明であったとしても、トップが真摯に謝罪をし、迅速に解決への道筋を示すことで消費者の信用を得る必要があったのではないだろうか。タカタの場合、オーナー企業であったことも初期対応に影響していると考えられる。オーナー企業は大胆な戦略が実行しやすい反面、経済的利益を優先した意思決定を下しやすい。資産を守ろうとする意識が、最初の事故の軽視につながり、リコールの長期化と拡大につながったのではないだろうか。だが同じオーナー企業でも、米国で2009年に大量リコール問題が発生したトヨタは、社長就任直後だった豊田章夫社長は米下院の公聴会に出席し事故の被害者に謝罪の言葉を述べ、一定の評価を得ていた[15]。

トヨタ自動車のリコール問題を受け、経済産業省は2010年に「消費者生活用製品のリコールハンドブック2010」[16]を作成している。これは2007年に初めて作成されたもので、事業者がリコールに対してどのように取り組むべきかといった基本的な考え方や手順を示すためのものである。最新のハンドブックは2016年に作成されている。「消費者生活用製品のリコールハンドブック2010」の“Ⅲ 事故対応への速やかな対応”の中で、暫定対応の必要性について述べられている。状況によっては、直ちに対処を行えない場合があ

る。しかし、事故の多発可能性や拡大可能性がある場合は、製造、流通及び販売の一時停止、社告等による使用の停止の呼びかけ、注意喚起等の情報提供等の暫定対応を実施する必要がある。その際には、製品安全の専門的第三者機関である独立行政法人製品評価技術基盤機構等や経済産業省又は消費者庁にとるべき措置等を相談することも有用であると述べられている。

リコールの多くは最終製品である自動車メーカーが実施している。しかし、近年ではリコールが大規模化しており、部品メーカーにもリコールの影響が及んでいる。消費者と直接接していないからこそ、信用に関わる部分で特に迅速かつ慎重に対応し、トップを中心に速やかに暫定対応を行い、対応が難しい場合には外部機関等に相談することが重要である。

4-3 安全意識の強化

タカタはシートベルトをはじめとした安全に関する部品を手掛けていながら、結果としてそれらの部品が少なくとも18人の命を奪ってしまった。このような悲惨な結果となってしまった背景には当事者意識の希薄さが挙げられる。もしも当事者意識があれば、ここまで問題が拡大することはなかっただろう。企業のトップを含めたすべての従業員が自分自身に関わる問題であると自覚して業務を遂行するように、安全意識の強化を図っていくことが大切だろう。

5. おわりに

本稿では、タカタの対応を中心にエアバッグの欠陥問題について論じた。製品の不具合によるリコールは数多く存在するが、ここまで大規模なリコール問題に発展した事例は少ない。たとえ部品メーカーであっても、安全意識を高く持ち、不具合発生時には迅速に対応できるようにしておくことが非常に重要であるといえる。今回の事例については、必ずしもタカタだけに原因があるとは言えないかもしれない。なぜなら部品メーカーは自動車メーカーの要求通りに製造し供給を行うため、不具合対応は自動車メーカーが中心となって対応するという考え方もできるからである。しかし、いずれにしても

部品メーカーは部品メーカーとして適切な対応が求められるため、安全意識を含め不具合対応を徹底することは必要不可欠であるといえるだろう。

[参考文献]

1. ホンダ. “テクノロジー パッシブセーフティ”.
<http://www.honda.co.jp/safety/technology/passive/>
2. 内閣府. “第 180 回 消費者委員会本会議【資料 1】 タカタ製エアバッグ問題について(国土交通省提出資料)”.
http://www.cao.go.jp/consumer/iinkai/2014/180/doc/20141216_shiryou1.pdf
3. 国土交通省. “タカタ製エアバッグ問題の経緯”.
<http://www.mlit.go.jp/common/001198966.pdf>
4. “Entrance for Studies in Finance Gooblog Edition Case Study : TAKATA” .
<https://blog.goo.ne.jp/fu12345/e/26ed649d020ea9e98396e0b3f26bdb42>
5. AFP BB NEWS. “タカタのエアバッグ問題、幹部が米公聴会で自社対応を擁護”.
<http://www.afpbb.com/articles/-/3032372>
6. 日本経済新聞. “タカタ、全米でエアバッグ 3400 万台リコール”.
https://www.nikkei.com/article/DGXLASFk20H02_Q5A520C100000/
7. 日本経済新聞. “タカタ、和解金最大 1150 億円 米司法省と合意へ”.
https://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ13H4X_T10C17A1MM0000/
8. 毎日新聞. “民事再生法を申請 製造業で戦後最大の倒産”.
<https://mainichi.jp/articles/20170626/k00/00e/020/141000c>
9. 日本経済新聞. タカタの巨大リコール「教訓」置き去り
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO16604570Z10C17A500000/>
10. The New York Times. “Air Bag Flaw, Long Known to Honda and Takata, Led to Recalls”
<https://www.nytimes.com/2014/09/12/business/air-bag-flaw-long-known-led-to-recalls.html>
11. REUTERS. “タカタがエアバッグ事故受け 2004 年にテスト実施、公表せず”
<https://jp.reuters.com/article/idJPL4N0SX1CW20141107>
12. REUTERS. “タカタ、2004 年にエアバッグのテスト実施との報道に反論”
<https://jp.reuters.com/article/idJPL3N0T342220141113>
13. 米司法省. タカタ元幹部 3 人訴追 エアバッグ「欠陥隠蔽」
https://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ14H0E_U7A110C1MM0000/
14. 東洋経済 ONLINE. “リコール問題、タカタは何を間違えたのか”
<https://toyokeizai.net/articles/-/55112?page=3>
15. YOMIURI ONLINE. “タカタが優等生ゆえに道を踏み外し破綻したワケ”.
http://sp.yomiuri.co.jp/fukayomi/ichiran/20170703-OYT8T50038.html?page_no=3

16. 経済産業省. 「消費生活用製品のリコールハンドブック 2010」
http://www.meti.go.jp/product_safety/recall/handbook2010.pdf

* URL の最終確認は 2018 年 8 月 1 日.