

自動車リコールに関する法制度とその運用に関する国際比較

長岡技術科学大学大学院

○加々井 禎秀, 高橋 憲吾, 福田 隆文, 山形 浩史

1

内容

- はじめに(背景、目的)
- リコールとは
- 日本の自動車リコール制度の仕組み
 - ✓リコール制度の位置付け
 - ✓リコール実施の流れ
 - ✓日本市場での自動車リコール 件数、対象台数推移
- リコール制度各国比較(日、米、英)
 - ✓各国比較のポイント(8項目)
 - ✓法規上のリコール判断基準に対する調査及び考察
 - ✓リコール対象ユーザーへの通知方法、内容に対する調査、考察
 - ✓リコール実施率に関する調査、考察
 - ✓罰則規定に関する調査及び考察
- まとめ

2

背景、目的

自動車は、安全に関するリスクが大きいことから、消費者、製造者及び行政側も安全を追求する意識が高い。

自動車の安全を確保する方策の一つとして法規制があり、以下に大きく分類できる。

- ①製品の設計、製造過程において、遵守すべき安全基準
- ②販売後の危険予防のための、自動車リコール制度の規定
- ③被害を被った場合の救済目的の製造物責任法

昨今の自動車関連のリコール件数、対象台数を鑑みると、②の自動車リコール制度及びその確実な運用は、消費者の安全を確保する上で、重要な法規制の一つと考える。

本研究では、米国等の他国の制度、取り組みとの国際比較を通じて、日本における現行の自動車リコール制度及びその運用について、調査、分析し、改善の機会の検討を行った。

3

リコールとは

リコールとは、設計・製造上の過誤などにより製品に欠陥があるか、またはその疑いがあると判明した場合に、製造者・販売者の判断で自主的に、あるいは規制当局の命令を受け、当該製品の無償修理・交換・回収などの措置を行い、事故・トラブルを未然に防ぐことである。

様々な分野で、リコールに関する法制度が制定、運用されている。

製品	法律
自動車	道路運送車両法
一般製品	消費生活用製品安全法
医薬品、化粧品、医療機器、他	薬事法
食品、添加物	食品衛生法

4

日本の自動車リコール制度の特徴

自動車リコール制度の位置付け

自動車には、多くの法律が関与し、安全・安心な交通が成り立っている。
自動車・・・道路運送車両法
運転・・・道路交通法
道路・・・道路法、道路運送法



日本では、自動車の登録に当り、道路運送車両法の安全上の基準を定めた保安基準に適合している車両であることを確認する。本来は自動車検査場での検査が必要だが、自動車メーカーが事前に申請し、国土交通省の認可を得ることで、登録時の検査を代行することで、迅速な登録を実現している。

日常の点検・整備により法令遵守状態を保つことは、ユーザーに責任が課せられている。

一方、メーカーの設計・製造・製造責任にて、傾向性を持って保安基準不適合状態となる場合は、リコールによる是正措置を行うよう、定められている。

5

日本での自動車リコール制度の特徴

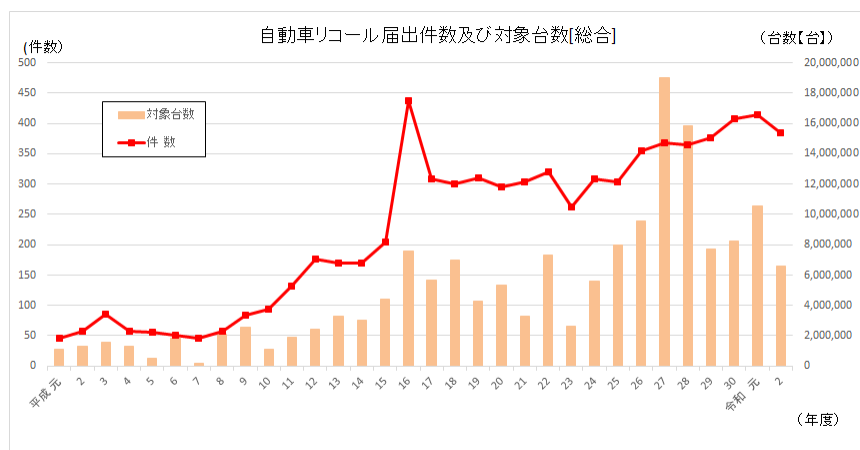
リコール実施の流れ



国土交通省 自動車のリコール制度より 2)

6

日本市場での、自動車リコール届出件数及び対象台数推移 (国産車及び輸入車合計)



国土交通省 自動車のリコール・不具合情報より 3)

7

各国比較のポイント

以下のポイントで、日本、米国、欧州のリコール制度、運用の比較調査を実施した。

- 自動車リコール制度の成り立ち
- 根拠となる法令、規制対象(根拠法令、所管官庁、リコール判断基準)
- 自動車メーカーの義務
- 政府、行政機関の権限
- 罰則規定
- 行政機関、自動車メーカーからのリコール情報公表方法
- リコール対象ユーザーへの通知方法、内容
- リコール実施状況の当局の報告義務の有無

8

深掘ポイント1

根拠となる法令、規制対象(根拠法令、所管官庁、リコール判断基準)

特に法規上のリコール判断基準についての調査、考察

	日本	米国	欧州(英国)
根拠法令	道路運送車両法	国家交通自動車安全法 トレッド法	一般製品安全指令 (EU指令2001/95/EC) 一般製品安全規則2005 (英国GPSR)
所管官庁	国土交通省	道路交通安全局(NHTSA)	運転者・車両規格庁(DVSA)
リコール判断基準	自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなる恐れがある状態又は適合していない状態である且つその原因が設計又は製作の過程にある場合	メーカーが自動車や装置に自動車の安全に欠陥があると判断した場合または自動車や装置が新車時に安全基準に適合しない場合	設計/製作に起因する故障で使用者への事前の警告なしに製品の安全な操作に影響を与え、運転者や同乗者などに著しいリスクをもたらす可能性があるもの。

考察

各国とも、他の一般製品と独立して、自動車を専門に扱う部署が存在し、そこでリコール制度を統括している。

日本は法規適合性がリコールの判断基準であり、欧米は安全欠陥、リスクの有無がリコールの判断基準である。

参考資料 自動車基準認証国際化研究センター リコール制度の検討に関する基礎調査報告書

9

法規上のリコール判断基準について

市場	法規不適合		法規適合	
	安全問題		安全問題なし(商品性問題)	
海外(米国等)	リコール		サービスキャンペーン	
日本	リコール 規制：法律 届出先 国土交通大臣	改善対策 規制：通達 届出先 国土交通省自動車局長	サービスキャンペーン 規制：通達 通知先 審査・リコール課長	

日本では、安全に問題があっても、法規(保安基準)に適合していれば、リコールでなく改善対策となる。

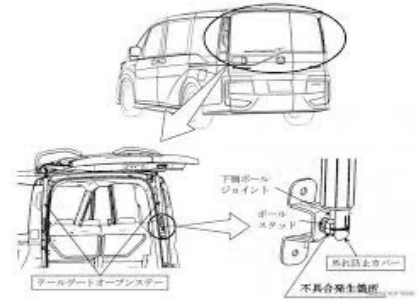
10

安全問題であるが、リコールではなく改善事例の例1

テールゲート落下による怪我

バックドアの支柱が外れ、ドアが突然閉まる不具合があったなどとして、A車など6車種59万3815台（2009年9月～18年9月製造）の改善対策を国土交通省に届け出た。

国交省によると、10月8日には千葉県で、ステップワゴンのバックドアを開けて作業をしていた人が閉まるドアに挟まれ、けがをした。ドアを何度も開け閉めすると、支柱のつなぎ目が外れる恐れがあり、同7日には愛知県で同様の事故があり1人が軽いけがをしたという。

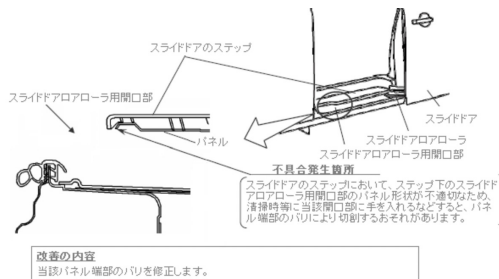


安全問題であるが、リコールではなく改善事例の例2

スライドドアの端部で幼児怪我

スライドドアの端部で幼児怪我スライドドアの部品で幼児が負傷したとして、B車の計9万3908台（2005年4月14日～06年5月31日製造）について、無償修理する改善対策を国土交通省に届け出た。

国交省によると、のステップ下にある金属パネルの端が鋭利になっている部分があった。掃除の際などに隙間に手を入れると切るおそれがあるという。10年3月には山形市で1歳7カ月（当時）の男児が車を降りる際に過ぎて左足を入れ、親指の付け根を6針縫うけがをした。他にも4人が軽傷を負ったという。



日本では改善対策、海外ではリコールの事例

アシストグリップ不具合

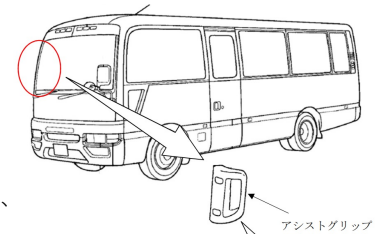
海外（豪州当局ホームページ） Recall

The internal grip assist handle located on the A-Pillar was not manufactured to the correct durability specification and may detach or break during use.

<https://www.vehicle recalls.gov.au/recalls/rec-001105>

国内（国土交通省ホームページより） 改善対策

運転席のアシストグリップにおいて、取付部のパネルの強度が不足しているため、繰り返し使用することで、パネルに亀裂が入ることがある。そのため、そのままの状態で使用すると、運転者が乗り込む際にアシストグリップが外れ、最悪の場合、転倒するおそれがある。



https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha08_hh_003326.html

リコール定義比較（Pros&Cons）

Pros & Cons

	Pros	Cons
日本の定義	法規に抵触するか否かなので、判断が比較的しやすい。判断のばらつきが少ない。	保安基準に抵触しないと安全問題でもリコールとならない可能性がある。 （但し、リコールに準ずる改善対策という制度はあるが強制力、罰則規定はない）
欧米の定義	本来のリコールの趣旨（安全上のリスクを取り除いて、事故・トラブルを未然に防ぐ）に合致している。	法規に抵触か否かは日本と同様に比較的判断しやすいが、法規上明確に定義されていない場合に、安全問題か否かの判断が難しいケースが考えられる。

調査結果及び考察

- ・日本での自動車に関するリコールは、法規(保安基準)に適合しているか否かという基準であり、判断のばらつきは少ないと考える。
- ・保安基準に抵触するか否かがリコールの基準なので、基準に抵触しないと安全問題でもリコールとならない可能性がある。
- ・但し、リコールに準ずる改善対策という制度によりリコールに準ずる実際の対応はされていることがわかった。(但し、強制力、罰則規定はない)

改善の機会について

- ・欧米と同じように安全問題もリコールの定義に含めることにより、お客様の認知度、入庫促進、改修率向上の点で改善の機会があると考えます。

15

深堀ポイント2

リコール対象ユーザーへの通知方法、内容に関する調査、考察

日本	米国	欧州(英国)
ユーザーへの通知方法 <ul style="list-style-type: none">・郵便、直接訪問等・自動車整備振興会の機関誌等へ掲載 ユーザーへの通知内容 <ul style="list-style-type: none">・基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因・リコールの内容・改善を実施するまでの間の使用上の注意事項その他必要な事項(特に必要な場合のみ)	ユーザーへの通知方法 <ul style="list-style-type: none">・郵便・テレビ、新聞などによる公表 ユーザーへの通知内容 <ul style="list-style-type: none">・欠陥/不適合から発生する機能不全の説明・リスクの評価と安全リスクを削減するための警告・衝突が予兆無しで発生する/発生しうる傷害内容・補修内容/開始時期/期間/当局ホットラインなど・ユーザー宛レターのドラフトは、発送の5政府労働日以上前にNHTSAに提出して承認を得ること。	ユーザーへの通知方法 <ul style="list-style-type: none">・郵便・全国紙、テレビ、ラジオ、公式ウェブなどでの公表 ユーザーへの通知内容 <ul style="list-style-type: none">・安全リコール通知であること。問題を見出しで告知。・保有者が何をどのようにすべきかの記載・DVSAがリコールを監視していること・全ての作業が無料であること・全てのユーザー宛レターのドラフトは、DVSAに転送して閲覧及びコメントを求めること。

考察

海外は細かく通知内容が規定されており、お客様に安全に関するリスクを警告をするという意図が非常に強い。また当局が内容を事前に承認するプロセスとなっている。

参考資料 自動車基準認証国際化研究センター リコール制度の検討に関する基礎調査報告書 2019年3月

16

リコール対象ユーザーへの通知方法、内容

日本の規定 リコールの届出等に関する取扱要領(依命通達より)

自動車製作者等は、リコールの届出を行なった場合には、速やかに郵便、直接訪問等により、リコール対象車の使用者に対して次の事項((3)については、特に必要な場合に限る。)を確実に実施するものとする。

この場合において、自動車製作者等は、国土交通大臣が管理する電子情報処理組織による自動車登録ファイルに基づく情報等を利用するなどして当該リコール対象車に係る使用者の所在を把握した上で周知を行うものとする。

- (1)基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因
- (2)リコールの内容
- (3)改善を実施するまでの間の使用上の注意事項その他必要な事項

17

リコール対象ユーザーへの通知方法、内容

米国の規定 Safety recall Compendium prepared by NHTSA ODI Recall Management Division より

Public Notification Requirements

- **Manufacturers must submit copies of their proposed notifications to owners and purchasers for ODI's approval** at least five Federal Government business days before they are to be mailed.

Notifications to Owners and Purchasers

- The notifications to owners and purchasers (commonly referred to as "owner letters") **must contain certain information which is detailed in 49 CFR § 577.** Manufacturers should take care when drafting owner letters to ensure that each and every piece of required information is included in the draft. **An example of an owner letter is provided in Appendix C.**

18

APPENDIX C. - SAMPLE NOTIFICATION DOCUMENTS

SAMPLE OWNER NOTIFICATION LETTER

IMPORTANT SAFETY RECALL NOTICE

Dear [Insert name or generic title]:

This notice is sent to you in accordance with the requirements of the National Traffic and Motor Vehicle Safety Act.

[Manufacturer's name] has decided that a defect which relates to motor vehicle safety exists in [identify the recalled items].

! I M P O R T A N T !

- Your [identify recalled item] is being recalled
- You should [describe the action the consumer should take (e.g., contact your nearest dealer, return the item to us, attach the enclosed warning label, etc.)]

19

Why is a recall being conducted?

Describe the defect or noncompliance, including an identification of the vehicle system or items of equipment involved, a description of the malfunction that may occur due to the defect or noncompliance, a description of any operating or other conditions that may cause the malfunction to occur, and a **description of the safety risk related to the defect or noncompliance.**

What are we doing about problem?

Describe the remedy program here and note that it is offered free of charge. For repair remedy programs, provide an estimate of time for the repair.

What should you do?

Provide the instructions for owners to follow to obtain the free remedy here. Also, if there are precautions owners may take to avoid or reduce the safety-related risk associated with the defect or noncompliance, describe those here.

What if you no longer own his [identify item]?

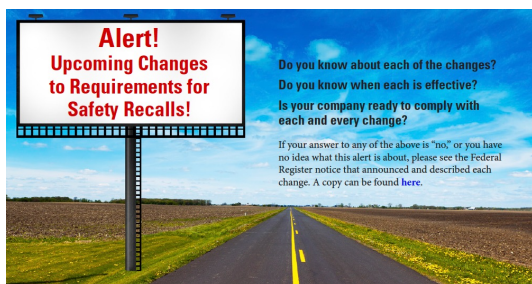
Provide instructions for owners to forward the new owner information to the manufacturer.

Who should you contact if you have further questions or concerns?

Provide the appropriate manufacturer contact information here.

20

NHTSAホームページより抜粋



New Requirements Effective October 21, 2013:

- ▶ Part 573 Defect & Noncompliance Reports for equipment must identify the equipment by brand name, model name, and any applicable model numbers.
- ▶ All Part 573 Defect & Noncompliance Reports must include a description of the safety risk. This description must meet the same requirements as those in Part 577 for describing risk in owner notification letters (e.g., must identify risk of a vehicle crash or type of injury to occupants that may occur, along with any prior warnings that may occur).
- ▶ Any updates or changes to a previously filed Part 573 Defect & Noncompliance Report must be reported to NHTSA within 5 working days of confirming the new or changed information.
- ▶ Owner letters must be mailed no later than 60 days from the date you file the Part 573 Defect & Noncompliance Report with NHTSA. If the remedy is not ready within 60 days, an interim letter must be mailed to owners and then another letter must be mailed when the remedy becomes available.
- ▶ The phrase "IMPORTANT SAFETY RECALL" must be placed at the top of all recall notification owner letters. This phrase must be in all capital letters and in a larger font than the font used for the remainder of the letter.
- ▶ Owner letters for vehicle recalls must include the phrase "This notice applies to your vehicle, (manufacturer to insert VIN for the particular vehicle)." This phrase must be placed directly under the phrase "IMPORTANT SAFETY RECALL" at the top of the letter. If placement at this location is not possible, it must be placed somewhere equally visible to the owner within the recall notification.

See next page for 2014 requirements

New Requirement Effective February 18, 2014:

- ▶ All owner letter envelopes must display this label. The label must be 1"x3" in size and placed on the front of the envelope.
- ▶ NHTSA will be making the label available for download on the new recalls portal that is being constructed. In the meantime, you can request the label be sent to you. Contact RMD.ODJ@dot.gov.



Requirements in Place Starting August 20, 2014:

- ▶ All manufacturers must submit safety recall documents through a new recalls portal on NHTSA's Web site www.safercar.gov. This means all Part 573 Defect & Noncompliance Reports, copies of owner/dealer letters, and quarterly report forms will be submitted online through a secure account. More details to come! This means we will no longer accept paper submissions in the mail, e-mail submissions, or faxes after August 20, 2014. Please be prepared. Sign up for a training session once they are announced in the Federal Register. We anticipate providing both face-to-face and virtual sessions.
- ▶ Large light vehicle and motorcycle manufacturers (production of 25k or more light vehicles annually or 5k or more motorcycles annually) must provide VIN-based search capability for open recalls on or linked from the main page of their U.S. Web site. These manufacturers must also allow NHTSA to access open recall data using standard protocols so that users of www.safercar.gov can access this same information. Technical instructions and details will be provided to the manufacturers affected.



Manufacturers are free to begin voluntary compliance with any of the above requirements at any time.

Questions? Please let us know if you have any questions or need guidance about any of these updates to the safety recall process. The Recall Management Division can be reached at RMD.ODJ@dot.gov.



調査結果及び考察

リコール対象ユーザーへの通知方法に関しては、欧米の場合は、日本と比較すると、お客様へ通知すべき内容が細かく規定されており、また当局が内容を事前に承認するプロセスとなっている。規定されている表現も含めてお客様に警告をするという意図が非常に強いとがわかった。

改善の機会について

お客様へのリコール通知において、欧米を参照し、お客様への安全リスクの警告をより強めるような規定に改善することにより、リコールに対するお客様の認知度、在庫促進及び改修率のより一層の向上の点で改善の機会があると考えます。

深堀ポイント3

リコール実施率に関する調査、考察

リコール実施状況の当局の報告義務の有無

検討ポイント3

日本	米国	欧州（英国）
当局への実施状況報告の頻度 ・ 四半期に一度国土交通大臣に報告 実施報告の完了時期 ・ 全車種リコールが完了した際 ・ 対象車の90%以上について実施した報告から3年を経過したとき ・ 国土交通省自動車局長が報告を要しないと認めたとき。	当局への実施状況報告の頻度 ・ リコール開始後、連続6回の四半期毎 実施報告の完了時期 ・ リコール開始後、連続6回の四半期報告 ・ 追加通知を発送した場合、3回の四半期報告を追加。 ・ NHTSA長官は、リコールの重大性、進捗状況、メーカーの対応を検討し、必要な場合、回収加速プログラムをメーカーに要求できる。	当局への実施状況報告の頻度 ・ 四半期毎に回収率を報告（3月、6月、9月、12月末） 実施報告の完了時期 ・ DVSAが、生産者が行なった顧客への連絡数や手段、安全のリスク、回収率の増加パターン、製品の寿命、製品の年齢などを考慮して終了を決定する。

考察

実施状況報告の頻度に関しては、各国四半期毎で同一である。実施報告の完了時期は同じではないが、各国共に当局の裁量で要求、決定することもできる。

参考資料 自動車基準認証国際化研究センター リコール制度の検討に関する基礎調査報告書 2019年3月

23

リコール実施率 日米比較例

7)、8)よりデータ引用

	日本での実施率 (2017~2019年)	米国での実施率 (2010~2014年)
A社	93~96%	56~78%
B社	89~93%	53~84%
C社	94~97%	47~75%
D社	82~89%	23~72%
E社	92~99%	59~78%

リコールの実施率に関しては、メーカーによってばらつきはあるが、日本市場では約80-90%と他国（米国）と比較して良好であることがわかった。

24

調査結果及び考察

リコール実施状況報告の当局への報告頻度に関しては、各国四半期毎で同一であった。

メーカーによってばらつきはあるが、日本市場での自動車リコールの実施率は80-90%と他業界及び自動車リコール他国(米国)と比較して良好であることがわかった。

自動車の場合は、市場で利用する為には登録が必要で、その登録情報を当局が保有しており(MOTAS)、リコール実施の場合は、その対象車両に関して情報を利用することができる。米国の場合は、当局情報を提供するような形ではなく、第三者機関にデータ提供を依頼する形となっている。

25

深堀ポイント4 罰則規定に関する調査、考察

日本	米国	欧州
いずれかに該当するものは1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。 ・改善措置の勧告に従わないもの。 ・改善届出を行わないもの、又は虚偽の届出をしたもの。以下の ・国土交通大臣の報告徴収に応じないもの、又は虚偽の報告、陳述をしたもの。 ※法人の代表者又は法人などは行為者を罰するほか、その法人に対して2億円以下の罰金刑	欠陥報告案件への違反 ・民事罰：最大\$ 5千/日、最大\$ 15百万/一連 ・刑事罰：15年以下の禁錮および/または罰金	不安全な製品の市場導入や欠陥通知の違反に対しては、£20,000以下の罰金及び/または12ヶ月以下の禁固が課される。

考察

日本においては、度重なる自動車メーカーによるリコール隠しにより、過料が強化され現在に至っている。

26

日本のリコール制度 罰則規定改定の変遷

国土交通省 第1回裏コール検討会配布資料一覧(10)より

- 昭和44年(1969年)9月 自動車型式指定規則(運輸省令)の一部を改正(昭和44年8月)し、リコール制度が法制化された。
- 平成7年(1995年)1月 道路運送車両法の一部改正(平成6年7月)により、自動車使用者の保守管理責任を明確化することに伴い、メーカー等の役割についても法律において明確にするため、これまで運輸省令に規定されていたリコール制度が法律で規定された。また、同法により、メーカー等がリコールを実施しない場合には、運輸大臣が自動車メーカー等に対しリコールの実施を勧告できるようにするとともに、**リコール隠し等に対する罰則等関係規定が整備された。**
- **平成9年(1997年)11月 自動車メーカーによるリコール隠しが判明し、過料を通知。**
- 平成10年(1998年)11月 道路運送車両法の一部が改正(平成10年5月)され、リコール隠しに対する過料の最高額を20万円から100万円に引き上げられた。
- **平成11年(1999年)3月 自動車メーカーに対してリコールの実施を勧告。平成12年(2000年)9月 自動車メーカーによるリコール隠しが判明し、過料を通知。**
- 平成15年(2003年)1月 道路運送車両法の一部が改正(平成14年7月)され、リコール命令規定の創設、罰則の強化(リコール隠し等に対し個人は罰金300万円以下若しくは懲役1年以下、法人は罰金2億円以下)が行われた。
- **平成16年(2004年)6月～平成18年(2006年)2月 自動車メーカーによるリコール隠しが判明し、過料を通知。**
- 平成18年(2006年)5月 リコール隠し等の不正行為が再発しないように、道路運送車両法の一部が改正(平成18年5月)され、独立行政法人交通安全環境研究所に、自動車の欠陥の原因を実車実験などにより技術的に検証する業務が追加され、**技術的検証体制が整備された。また、不具合情報収集の強化(ユーザー、自動車メーカー、運送事業者、警察からの情報収集の強化)や欠陥車関連業務監査の強化などを行い、検証能力の強化に努めているところである。**

27

調査結果及び考察

リコール制度に関する罰則規定に関しては、**度重なる一部メーカーの不祥事により、現在は欧米並みの罰則に強化されていると考える。**

罰則の強化に加えて、当局の監視、検証機能の法的整備およびそれを支えるユーザー等からの情報収集も強化していることがわかった。

28

まとめ

1)保安基準に抵触していないが、安全問題の場合は、日本の法規上はリコールとはならないが、改善対策という制度により運用されており実際の対応はされていることがわかった。

欧米と同じように安全問題もリコールの定義に含めることにより、お客様の認知度、入庫促進、改修率向上の点で改善の機会があると考ええる。

2)お客様へのリコール通知において、欧米を参照し、お客様への安全リスクの警告をより強めるような規定に改善することにより、お客様の認知度、入庫促進及び改修率のより一層の向上の点で改善の機会があると考ええる。

3)メーカーによってばらつきはあるが、日本市場での自動車リコールの実施率は80-90%と他業界及び自動車リコール他国(米国)と比較して良好であることがわかったが、

1)、2)の改善の機会により、改修率のより一層の向上に貢献できる可能性が考えられる。

4)リコール制度に関する罰則規定に関しては、度重なる一部メーカーの不祥事により、強化され、現在の欧米並みの罰則に至っている。罰則の強化に加えて、当局の監視、検証機能の法的整備およびそれを支えるユーザー等からの情報収集も強化していることがわかった。

以上

参考文献

- 1)国土交通省 自動車局 審査・リコール課 リコール監理室「日本の自動車リコール制度」
https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcj/common/data/camph_recall.pdf
- 2)国土交通省 自動車局 審査・リコール課「自動車のリコール・不具合情報、自動車のリコール制度について」
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcj/report.html>
- 3)国土交通省 自動車局 審査・リコール課
「自動車のリコール・不具合情報、各年度のリコール届出件数及び対象台数」
https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcj/data_sub/data004.html
- 4)自動車認証制度研究会「自動車型式認証・リコール関係法令通達(令和3年3月)」交文社
- 5)“Manufacturers’ Guide to Recall in the UK Automotive Sector “ Driver & Vehicle Standards Agency
- 6)“Safety Recall Compendium”
Recall management Division, Office of Defects Investigation
National Highway Transportation Safety Administration, U.S. Department of Transportation
- 7)国土交通省 自動車局 「令和2 年度リコール届出内容の分析結果について」 令和4 年3 月
- 8) Report to congress “vehicle Safety Recall Completion Rates Report”
National highway Transportation Safety Administration, U.S. Department of Transportation,
- 9)「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」(身崎成紀氏)
- 10)国土交通省 第1回リコール検討会配布資料一覧
https://www.mlit.go.jp/jidosha/recallkentokai/recall_01.html
- 11)経済産業省 産業保安グループ 製品安全課 「リコールの効率向上に向けて」