



米国における自動車産業の動向

自動車に係る米国のリコール制度：2002 年春までの動き

ジェトロ・シカゴ・センター

2003/1, No.442

目次	(a) 制定法義務
	(b) 規則制定
I. はじめに…………… 1	(3) タイヤ性能基準
II. トレッド法および NHTSA のリコール権限	(a) 制定法義務
1. メーカー報告義務…………… 1	(b) 規則制定
(1) 潜在的欠陥に関連する外国でのリコールおよびキャンペーンに関する情報の報告	(4) タイヤの安全性情報
(a) 制定法義務	(a) 制定法義務
(b) 規則制定	(b) 規則制定
(2) “早期警告”報告義務	(5) タイヤ空気圧モニタリング・システム
(a) 制定法義務	(a) 制定法義務
(b) 規則制定	(b) 規則制定
2. 民事および刑事罰…………… 1 2	6. 中間ないし最終段階自動車メーカーに対する認定およびラベル貼付け義務…………… 2 0
(1) 制定法義務	7. “動態”横転試験…………… 2 1
(a) 民事罰	(1) 制定法義務
(b) 刑事罰	(2) 規則制定
(2) 規則制定	8. 子供用安全抑制具…………… 2 1
3. NHTSA 保険調査…………… 1 4	添付資料リスト…………… 2 1
4. 現行リコール・プロセスの変更点…………… 1 4	
(1) 不起訴の是正	
(2) 是正の加速	
(a) 制定法義務	
(b) 規則制定	
(3) リコール以前の補填	
(a) 制定法義務	
(b) 規則制定	
(4) 包括的検討	
5. タイヤ基準およびその他の義務…………… 1 7	
(1) 欠陥ないし不遵守タイヤの販売ないしリースに関する報告	
(a) 制定法義務	
(b) 規則制定	
(2) リコールタイヤの処分	

I. はじめに

道路交通安全局（NHTSA）は自動車安全の責任を担当する米国連邦運輸省の内局である。設計・製造上の欠陥に基づくものであれ、連邦自動車安全基準（FMVSS）不遵守に基づくものであれ、自動車・同部品のメーカー、流通業者によるリコールの運営に関わる同局の制定法上の権限は、『合衆国法律集』（U.S.C.）第 49 編 301 章に規定されている。

2000 年 11 月 1 日、クリントン大統領は「リコール拡大、責任、および文書化法」（通称「トレッド法（TREAD Act）」）（公法 106 - 414）に署名し、NHTSA のリコール

Definition NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration

FMVSS: Federal Motor Vehicle Safety Standard

TREAD Act: Transportation Recall Enhancement, Accountability, and Documentation Act

権限を規定する法律に重要な変更を加えた。トレッド法は NHTSA の現行の安全・リコール権限を本質的に変更するものではなかったものの、同局の自由に使用できる情報範囲及びその入手権限を大きく拡大した。同法は個々のケースにおけるリコール調査の開始を検討するに際して、従来にも増して広範なデータの収集・検討を NHTSA に義務付ける一方で、産業界には一段と厳しい民事罰及び新たな刑事罰の脅威を課して NHTSA への速やかな情報提供を義務付けており、更により広範な安全・認証問題に関する規則制定を NHTSA に命じている。

トレッド法の主要条項は次のとおり。

- 自動車・同部品メーカーに対する、外国における考慮すべき関連情報、及び“早期警告”に関する新たな報告義務
- 特定の違反に対して課すことのできる民事罰（罰金）の増額、及び欠陥若しくは FMVSS 不遵守に係る情報の意図的なねつ造、或いは“差し控え”（withholding）に対する新たな刑事罰の創設
- 保険会社・アジャスター（損害査定士）から包括的な事故損害情報を取得することの実施可能性、及びその効果を検討するための、NHTSA による調査実施
- 現行のリコール・プロセスの次のような変更 -
 - * 消費者が欠陥ないし安全基準未準拠の車両・部品を無料で修理／交換してもらうことのできる期間の延長
 - * 一定の条件の下で、回収・修理プログラムを加速させるようメーカーに義務付けさせることを NHTSA に許諾する新たな条項
 - * リコール調査を開始するか否かを確定する上で用いられるデータの管理・分析を含む、全ての標準・基準・手続・方法の包括的検討、及びこれを踏まえて必要に応じた改正を実施するよう NHTSA に命じていること
- FMVSS における耐久性・抵抗性基準の改訂・更新、及び新たなタイヤリコール・情報・ラベル表示義務の導入
- 半完成車両メーカーの遵守文書に規定された仕様を遵守しているか、あるいは FMVSS の下で車両遵守の責任を負っているかのいずれかを示す、中間ないし最終段階自動車メーカーに指示する新たな

認定・ラベル表示義務

- 新たな“動態”横転試験方法の開発、及びタイヤ空気圧警告装置の新車への装着を義務付ける規則の公表を含め、新しい車両安全プログラムの NHTSA による開発
- 子供用補助的抑制装置（チャイルドシート等）の安全規則の NHTSA による公表

トレッド法の条項の幾つかは、リコール権限に関する現行の NHTSA 基準・慣行・手続を単に引用・修正している一方で、大部分の条項では全く新たな義務・命令・罰則を創設している。全体としての結果は NHTSA による大々的な規則制定（作業）であり、そのうちの幾つかは 2002 年 3 月時点では未だ予備段階にある。

添付資料 A は NHTSA のリコール権限の概要であり、自動車・同部品に関する報告・通知・是正義務を説明している。トレッド法及び現在進行中の実質的な規則制定作業の結果、この概要中の論議の多くは結果的に無効になる可能性もある。これは特に同法によって規定される外国における関連状況の報告及び“早期警告”の義務に関連する領域について該当する。

トレッド法のコピーは添付資料 B として本報告書に添付されている。

II. トレッド法および NHTSA のリコール権限

1. メーカー報告義務

(1) 潜在的欠陥に関連する外国でのリコール・キャンペーンに関する情報の報告

(a) 制定法義務

『合衆国法律集』（U.S.C.）第 49 編 § 30118(c)(1) の下で、自動車若しくは交換部品のメーカーが車両又は部品が欠陥を含んでいることを知り、当該欠陥が自動車の安全に関連するものと誠意を持って決定するならば、当該企業は NHTSA に通知しなければならない。同様に、U.S.C. 第 49 編 § 30118(c)(2) の下、当該企業が車両若しくは部品が該当する FMVSS を遵守していないと誠実に決定するならば、同社はその不遵守を NHTSA

に報告しなければならない。連邦行政規則はそのような通知が5実業日以内に提供されなければならないことを義務付けている。[49 CFR § 573.5(b)]

トレッド法成立以前は、米国外で使用されている車両・部品について発生した欠陥を当該企業が NHTSA に報告するとの制定法或いは行政規則上の義務はなかった。現在、同法第3(a)条はそのような報告を義務付けており、『合衆国法律集』第49編 § 30166(1)を新たに付け加えている。新条項は米国で販売されている自動車又は同部品と“同一又は実質的に類似”する自動車・同部品について安全リコール、又はこれに準ずる安全キャンペーンを外国で実施することが確定してから5日以内に NHTSA に報告しなければならないとする。[49 U.S.C. § 30166(1)(1)] 同様に同法では、米国で販売される自動車・同部品と“同一又は実質的に類似”する自動車・同部品について、外国政府が安全リコール、又はこれに準ずる安全キャンペーンを同国で実施しなければならないと確定したという通知を受けてから5日以内に、当該企業が NHTSA に対して報告すること定めている。[49 U.S.C. § 30166(1)(2)]

(b) 規則制定

トレッド法第3(a)条に基づく報告義務は2000年11月1日に発効した。しかし、NHTSA は依然として第3(a)条の義務を明確にするために規則を公表中である。2001年10月11日、同局は「提案規則制定通達」(NPRM)をフェデラル・レジスター(官報)に公示した。[66 FR 51907 (Oct. 11, 2001)]同 NPRM は、第3(a)条を実施するための具体的な行政規則を定めるもので、その中核部分は最終決定で変更される可能性はない(同 NPRM のパブリックコメント募集期間は同年12月10日に終了)。同 NPRM のコピーは添付資料 C 参照のこと。

ただし、トレッド法自体は2000年11月1日付で施行されたため、NHTSA の具体的な行政規則が規定される以前から、自動車産業界は外国におけるリコール・その他の安全キャンペーンの決定に関し NHTSA への通知が義務付けられていた。(異例の手続であるが議会

の圧力が背景にあったと言えるだろう。)そのため同 NPRM はトレッド法施行時点まで遡及して適用されるものであった。

同 NPRM はトレッド法第3(a)条の実効性を期するため多くの点を明確にしている。具体的には、“メーカー”の定義、外国での“リコール及びその他の安全キャンペーン”の定義、“同一又は実質的に類似する自動車・同部品”の定義、更に NHTSA への通知に盛り込むべき具体的な内容等が含まれている。最後に、欠陥が安全に関連するものであるか否かに拘らず、そうした欠陥に関する当該企業の通知(notices)、社報(bulletins)、その他の通信(other communications)について、同 NPRM では、トレッド法第3(a)条とは別の種類の通知義務を課している。情報の隠匿によるリコール隠しや、解釈・見解の相違による不通知等を予め防止することを狙ったものと言える。

(i) 「メーカー」

「メーカー」の定義により、本質的に誰が第3(a)条下で報告義務を負うか、報告の権利を有するかを規定する。表面上、同制定法条規は明らかに域外摘要となるが、米国での販売も行う外国のメーカーはこれを遵守する義務を有する。

NHTSA は次の者に対して同局への報告を義務付けるものとして第3(a)条を解釈している： 外国政府からリコール通知を受け取った、あるいは外国政府に対し同通知を提出した外国企業(foreign entity)； 加工(fabricating)メーカー； 同一又は実質的に類似する車両又は部品の輸入業者。NHTSA は結局、国内での不遵守・欠陥決定の報告の場合と同様の方法で外国における関連情報の報告義務を適用するという。[49 CFR § 573.3(b)]

同 NPRM では更に、多国籍企業が情報を NHTSA に遅滞なく提供できるようにするため、世界中の関連するキャンペーン情報の全てがその報告書作成企業に提供されることを、当該多国籍企業が保証しなければならないとする。つまり、外国企業が米国輸入業者を報告

Definition 49CFR: Title 49 of the Code of Federal Regulations

49 U.S.C.: Title 49 of the United States Code

NPRM: Notice of Proposed Rulemaking

66 FR: Vol. 66 of the Federal Register

企業として指定し、その輸入業者に外国でのリコール・キャンペーンに関する必要な全ての関連情報を提供しないならば、当該外国企業は法律違反に問われることになる。

(ii) 安全リコール、又はその他の安全キャンペーン

NHTSA は海外での“安全リコール”(safety recall)を特定の自動車ないし自動車安全に関連する部品について問題があるというメーカーないし同関連企業ないし子会社(ないし外国政府)の確定、それに続く同メーカーの是正行動提供の申し出として定義することを提案している。係争問題が安全関連の欠陥を成すものであれ、米国法の下での‘ノンコンプライアンス’(不遵守)を成すものであれ、そのような安全リコールについては報告されなければならない。

また NHTSA は“その他の安全キャンペーン”(other safety campaign)を“安全リコール”(safety recall)から2通りで区別することを提案している。第1に、“キャンペーン”においては、明示的であれ何であれ、メーカーは安全問題が存在することを必ずしも承認するものではない。第2に、同“キャンペーン”は是正(措置)の提供を必ずしも含まないが、保証期間の延長といった行動、あるいはただ単に、安全に関連する可能性のある問題に関する所有者ないしディーラーへの警告を含むのみの場合もある。

安全リコールあるいは対象車両ないし部品に関わるその他の安全キャンペーンが発生したという外国政府の確定に関し、NHTSA はその確定が最終のものであれ、初期的なものであれ、あるいは条件付であれ、安全リコールないしその他の安全キャンペーンが実施されるべきであるという外国政府の確定のすべてを含むものとして“確定”(determination)を定義することを提案している。しかしながら、そうするにあたり、NHTSA は米国以外の諸国の車両・部品安全リコール法規・慣行およびそれらが外国(での状況の)報告義務提案とどのように関連するかに関し所見を求めてもいる。

最後に、NHTSA は、メーカーが外国で安全リコールを実施したり、安全リコールを実施するよう外国政府

によって命令された場合、同メーカーが米国で販売・使用されている実質的に類似した製品と同一の安全欠陥を網羅する Part 573 報告書^{注1}を既に提出しているのであれば、そのようなリコールについて NHTSA に報告する義務はないと注釈している。この例外は、外国でのリコールにおける同メーカーの是正策が米国でのリコールで提供されるものと同一であり、外国でのリコールの範囲が米国でのリコールのものよりも一層広範に及ぶものではないということを前提条件として、認められている。

(iii) “同一ないし実質的に類似する自動車ないし自動車部品”

実際、“同一ないし実質的に類似する自動車ないし自動車部品”の定義には規則制定過程で民間利益団体から懸念と反対が寄せられた。特に、自動車部品メーカーの中には、地域の仕様、応用ないし露出要件を満たすために施された微妙な設計変更を考えると、“同一”(identical)の意味は、それが外国製品に適用される場合、国際的には理解されないか、あるいは曖昧であると論じるメーカーもいた。数多くの国内・外国自動車メーカーを代表する「自動車製造業者アライアンス」(“アライアンス”)は“同一”は理解され得るため、最終の行政規則で定義される必要はないと論じた。その結果、NHTSA は別個の“同一”の定義を NPPM の中で提案しなかった。NHTSA は、車両ないし部品が米国で販売されるものとまったく“同一”であるか否かについて誠意ある疑念が存在する場合、同車両ないし部品は米国の車両ないし部品と“実質的に類似する”ものであり、したがって依然として報告義務の対象となる可能性があるという結論を出した。

自動車ないし自動車部品の脈絡における“実質的に類似する”も民間利益団体の中で懸念を惹起した。自動車メーカー数社およびハーレー・ダビッドソン社は海外で販売される同社製品のほとんどは米国で販売されている製品と“実質的に類似する”ものであると指摘する一方、ニッサンおよびアライアンスのような他社は他の脈絡で“実質的に類似する”を定義している

(注1) これは国内の車両および部品メーカーについて、49 U.S.C. § 30118 によって規定され、49 CFR Part 573 で指定されているように、従前のリコール権限の下で NHTSA によって既に要求されている報告書である。

現行制定法・行政規制での用語に多少の説明を加えかつ／ないしそれに依拠することを求めた。最も重大な懸念は中小メーカー・重トラックの利益団体によって惹起されているように思われた。「トラック製造業者協会」(“TMA”)は車両の年型ないしモデルではなく主として主要コンポーネントおよびシステムに焦点を当てる中型・大型トラックのための特別な規則を望んだ。またボルボ、アービンメリターおよびマックトラックも外国の司法管轄下における規制環境・部品適用の相違に関連した中型・大型トラック行政規制に関わる問題点を指摘した。おそらく相手先商標装置(“OE”)メーカーの大方は安全リコール・その他のキャンペーンの実施を車両メーカーに依拠しているという理由から、部品メーカーの中で所見を提出する企業はほとんどいなかった。交換部品メーカー何社かの所見が提出されたが、それらは部品の応用に関してメーカーがコントロールを欠いていることと特定の部品が作動する条件とに焦点を当てている。

自動車

最終的に、車両については、NHTSAは毎年11月1日までにメーカーが米国で販売済みなないし販売中あるいは翌年販売予定の車両に“実質的に類似する”とメーカーが考える外国で販売されている車両のすべて、あるいは翌年販売される予定の車両のすべてを明らかにすることを提案している。さらにNHTSAは外国で販売ないし使用されている車両が数多くの条件の1つ以上を満たすならば、それは米国で販売提供されているものと“実質的に類似する”ものと見なされるということを提案している。第1に、NHTSAは「カナダ自動車安全基準」(Canadian Motor Vehicle Safety Standards)に従って製造されたすべての自動車および49 CFR Part 593^{注2}によって輸入資格の確定されたすべての車両を米国で販売される車両と(たとえ同一ではなくとも)“実質的に類似する”ものと見なすことを提案している。さらに、

そのように確認されなかった車両については、NHTSAは外国で販売するために米国で製造されたすべての車両は実質的に類似するものと見なされるということをも提案している。この見解は外国の基準に従うかあるいはその他の目的で幾分か改造が加えられるということをも前提にしている、とNHTSAは説明する。

上記の定義で網羅されない残余の車両は米国国外で製造されたが、Part 593の有資格(車両)リスト^{注3}に掲載されていないものである。これらの車両は米国で販売される車両と実質的に類似している場合もあるし、そうでない場合もある。報告目的で、NHTSAは車両一般よりもむしろこうした残余の車両で問題となっているコンポーネントないしシステムを強調することを提案している。同局の提案規則の下では、NHTSAは、欠陥コンポーネントないしシステムが米国で販売される車両で使用されたり、同車両に装着されているコンポーネントないしシステムと異なる(たとえば、設計ないし製造方法が実質的に異なっている)ならば、米国で販売提供されるものと実質的に類似する車両に関わる外国でのキャンペーンについて報告することをメーカーに義務付けていない。しかしながら、同局は、欠陥コンポーネントないしシステムが米国で販売されている車両でメーカーが使用したコンポーネントないしシステムと実質的に類似しており、車両それ自体はさもなくば類似するものと見なされない異なったプラットフォームに搭載されているというような(欠陥コンポーネントないしシステムに関わる)外国でのキャンペーンについては報告することをメーカーに義務付けている。メーカーの中には、‘車両統合問題’(vehicle integration issues)が外国車両に搭載されたコンポーネントないしシステムは米国で販売される異なる車両プラットフォームに装着される時、欠陥がない場合もあるという状況を生み出す可能性があることを指摘して、この提案アプローチに関して懸念を表明する企業もあった。

(注2) また“実質的に類似する”という表現はU.S.C. 第49編 §30141(a)(1)(A)に見られる。この項は当初FMVSSに従って製造されなかった自動車が米国での販売用に認定された同年型の自動車と“実質的に類似する”ものであるとNHTSAが決定するならば、「登録輸入業者」(“RI”)は同車両を輸入できると規定している。このプログラムの下で輸入資格を有する非米国認定車両リストは49 CFR Part 593の付録として公表されており、毎会計年度ごとに更新されている。

(注3) 同上

車両統合問題が混乱や不要の報告を引き起こすかもしれないという懸念に対する NHTSA の回答は、外国でのリコールについて報告することは安全欠陥が米国において存在する、あるいはリコールがこの国で必要とされるということを承認することと同義ではないというものであった。むしろ、単にその報告書は欠陥調査を実施するための十分な根拠があるか否かを検討するための追加情報を NHTSA に提供するに過ぎない。それにも拘らず、車両統合問題が混乱を引き起こすという懸念を和らげるため、NHTSA は報告目的のために車両が“実質的に類似する”ものであるか否かに関して追加の代替試験を提供している。同局は、外国車両および米国車両の双方が、コンポーネントないしシステムの装着されている車両プラットフォームとは無関係に、外国における安全リコールあるいはその他の安全キャンペーンを生起させたりそれに寄与したコンポーネントないしシステムを含むならば、その双方は報告目的にとって“実質的に類似する”ものと見なすことを提案している。この代替試験を提供するにあたり、特に、コンポーネントないしシステムがプラットフォームかつ/ないし“車体外枠”(body shell)を共有するならば、外国車両および米国車両はトレッド法第 3(a)条下での報告目的において実質的に類似するというコンセプトに基づいた規則制定について所見を求めている。また NHTSA は“実質的に類似する”自動車一般の試験の適切な策定に関し所見を求めており、そうした所見を基に車両を実質的に類似するものの特定化基準を調整する場合もある。

自動車部品

“実質的に類似する”自動車部品に関しては、NHTSA の提案する規則は、米国国外で販売ないし販売提供されている自動車部品と米国で販売される部品とが同一のコンポーネントないしシステムである場合、あるいは部品番号とは無関係に、その双方が外国で安全キャンペーンを生起したり、それに寄与したコンポーネントないしシステムを含む場合には、そのような外国の自動車部品は米国で販売ないし販売提供されている部品と実質的に類似するものとみなすというものである。NHTSA は現行の米国制定法・行政規則の下で既に規定されている定義に依拠して、「相手先商標装置」(“OE”)と交換部品とを区

別する。〔49 U.S.C. 301102(b)(1)(C)と (D)および 49 CFR 579.4(a)と(b)〕 特別の規則がタイヤに関し提案され、と同時に NHTSA は報告義務が“子供用抑制具”(child restraints)にどのように影響を及ぼすかについて説明した。

NHTSA は、海外ないし米国のいずれかにおける OE コンポーネントおよびシステムの問題に関わる大方の状況において、一般的には、車両メーカーがリコールないし安全プログラムの実施の責任をとっていることを示している。しかしながら、そうした場合、OE メーカーが海外でリコールないし安全キャンペーンを実施することを決定するならば、NHTSA にそのキャンペーンについて報告することはトレッド法の下での義務になる。同様に、外国政府が OE メーカーに対し安全リコールないしその他のキャンペーンを実施する義務があると通告するならば、当該メーカーは NHTSA に通知する義務がある。1つの例外は問題となっている部品を使う車両メーカーすべてが当該の外国での安全リコールないしその他のキャンペーンに関する報告書を NHTSA に遅滞なく提出している場合である。

交換部品に関して、NHTSA は、海外ないし米国における交換部品の問題に関わるリコールおよびその他の安全キャンペーンは通常、当該交換部品メーカーによって実施されると注記している。かくして、トレッド法下における外国での状況の報告義務は通常、交換部品メーカーが担うこととなる。NHTSA は同 NPRM の中で、交換部品の定義を実質的に類似する自動車に使用されている部品に限定してはいない。このことは交換部品の定義は限定されるべきではないと論じた「国際トラック」の提出した所見と一貫している。NHTSA の受け取ったその他の所見は応用に強調点を置ながら、外国の自動車部品が米国部品と実質的に類似しているか否かの確定に焦点を当てていた。デルファイ社は部品が使用方法・箇所によって実質的に異なった性能を示すと説明した。同様に、同社はすべてに共通するコンポーネントの 1つが欠陥を備えているならば異なるコンポーネントは類似の故障モードとなる可能性があるために、異なるコンポーネントが実質的に類似する場合もあり得ると説明した。デルファイ社の議論が車両ないし部品の作動環境における主張された相違を理由にメーカーが報告義務を回避するための手段を示唆する限りに

において、NHTSA はそれをはっきりと拒否した。だが、NHTSA は応用に強調点を置きながら、外国の自動車部品が米国部品と実質的に類似するか否かを確定するための試験の適切な策定に関し追加の所見を求めた。

タイヤに関しては、NHTSA は同一の型名・サイズ名ないし型名以外同一であるならば米国国外で販売ないし使用されているタイヤは米国で販売ないし販売提供されているタイヤと実質的に類似しているものとするを提案している。この提案規則の意味合いは多くのタイヤメーカーが実質的に相異なるタイヤに対し同じ型名を使っているため、実質的に異なるタイヤの多くは依然として外国（での状況の）報告を必要とする場合もあるということである。NHTSA はタイヤが米国で販売されているものと本当に類似するか異なるかを同局自身が確認できるように、同局は共通の型名のついたタイヤのリコールに関する情報を受け取る必要があると説明した。同局はタイヤが米国のタイヤと実質的に類似していないとメーカーが信ずる理由の論議をすべての報告書に添えることをメーカーに依頼した。

(iv) 外国でのリコール/キャンペーンに関する報告書の内容

自動車ないし自動車部品のメーカーが安全に関連した欠陥ないし FMVSS 不遵守に対処するために米国で通知・是正キャンペーンを実施するよう決定する場合ないし NHTSA にそうするよう命じられる場合、当該メーカーは 49 CFR 573.5(c) で特定された情報を提出しなければならない。NHTSA は外国での安全リコールないしその他の安全キャンペーンに関するメーカーの NHTSA への通知において、同一の情報が提出されることを提案している。さらに、NHTSA は同メーカーが：
外国名を明らかにし； その確定がメーカーによる

ものか外国政府によるものかを記し； その日付を記し； その外国での決定は安全リコールであるかその他の安全キャンペーンであるかを記し； 海外でリコールされたものと同一ないし実質的に類似する米国で販売ないし販売提供されている自動車ないし部品を詳細に明記し； 外国政府の確定のコピーを原語および英語訳で提出すること を提案している。

(v) 追加の報告義務

NHTSA は 49 CFR 573.5(c)(9)^{注4}によって提出するよう義務付けられたもの以外で、その欠陥が安全と関連するか否かに拘らず、車両ないし部品の欠陥に関し 2 者以上のメーカー、ディストリビューター、ディーラー、賃貸者、賃借者、あるいは購入者に対し送付されたすべての‘通知’(notices)・‘社報’(bulletins)・‘その他の通信’(other communications)のコピーを NHTSA に提出するよう各メーカーに義務付けることを提案している。そのコピーは各月の末日から 5 実働日以内に毎月提出されることになる。

(2) 早期警告” 報告義務

(a) 制定法義務

トレッド法第 3(b)条は自動車安全・FMVSS 不遵守を報告するために現行の義務を越えてまったく新しい報告義務をメーカーに課している。本条は『合衆国法律集』第 49 編に新たな § 30166(m)を加えており、これは自動車・部品における潜在的欠陥を示唆し得る情報・文書の報告に関わる“早期警告”条規を規定する。その新法規下には 3 つの主要な報告項目がある：

- 保証・クレーム（請求）のデータ。メーカーは、それが米国での自動車部品に関連した欠陥を確認する上で手助けとなる限りにおいて、外国および国内ソ

(注 4) 49 CFR 573.5(c)(9)はメーカーが NHTSA に提出するすべての欠陥ないし不遵守の報告との関連で現在、メーカーが同局に対し提出しなければならない情報に関わるものである。

「欠陥ないし不遵守に直接関連し、2 者以上のメーカー、ディストリビューター、ディーラー、あるいは購入者に送付されたすべての‘通知’(notices)・‘社報’(bulletins)・‘その他の通信’(other communications)の代表的コピー。これらのコピーはメーカー、ディストリビューター、ディーラー、あるいは購入者に最初に送付されてから後 5 日以内に NHTSA に提出されなければならない。本章 577 節に従ってメーカーが送付する通知の場合、その通知のコピーは配達証明付郵便で提出されなければならない。」

ースから引き出されメーカーが受け取った情報を定期的にかあるいは NHTSA の要請に基づいて報告することを義務付けられている。その報告内容には修理ないし交換行為に関わる顧客満足キャンペーン、消費者忠告、リコール、あるいはその他の活動と同時に、重大な傷害に対しメーカーに提出された請求に関するデータおよび ‘申し立てられた欠陥’ (alleged defects) に起因する財物損壊に関する集合統計データが含まれている。[49 U.S.C. § 30166(m)(3)(A)]

- その他のデータ。その情報が米国の自動車安全に関連した欠陥を確認する上で手助けとなる限りにおいて、NHTSA は同局の自由裁量で他のデータを提出するようメーカーに義務付けることができる。[49 U.S.C. § 30166(m)(3)(B)]
- ‘起こり得る欠陥’ (possible defects) に関する報告。メーカーは米国で当該メーカーの車両ないし車両部品の起こり得る欠陥によって引き起こされたと申し立てないし証明する死亡ないし重大な傷害に関わって実際通知を受け取っているすべての事故について NHTSA に報告することが義務付けられている。同じ報告義務は車両ないし部品が米国で販売提供されている車両ないし部品と “同一あるいは実質的に類似する” 場合、外国の車両・部品にも適用される。[49 U.S.C. § 30166(m)(3)(C)]

(b) 規則制定

現在、NHTSA はトレッド法第 3(b)条を施行するための規則を公表しているところである。2001 年 12 月 21 日、同局は NPRM を『フェデラル・レジスター』に公示した。[66 FR 66190 (Dec. 11, 2001)]同 NPRM の所見期間は 2002 年 2 月 4 日に終了した。NHTSA は最終決定発行に関し 2002 年 6 月 30 日という制定法上の期限を抱えている。同 NPRM のコピーは本報告書に添付資料 D として添付されている。

(i) NPRM 要旨

基本報告

同 NPRM は自動車・部品メーカーを製造タイプおよびサイズで確定される 2 つのグループに分けることを提案している。各グループは潜在的な安全関連欠陥

の存在を示し得る情報を報告することについて異なる責任を有する。

同 NPRM 下における第 1 グループは自動車の大手メーカーおよび子供用抑制システム・タイヤのメーカーすべてから成る。このグループ中、車両メーカーは年間あたり各カテゴリーの車両 500 台以上の生産、輸入ないし販売に応じて、次の 5 カテゴリーの車両に関し個別の報告をする。そのカテゴリーとは：軽車両； 中 - 重車両； バス； トレーラー； オートバイ である。これらのメーカーはその死亡が当該メーカーの製品の起こり得る欠陥によって引き起こされたと申し立てないし証明する同メーカーに対する請求ないし同メーカーへの通知において確認された米国で発生した各死亡事故に関し特定の情報を報告することが義務付けられる。メーカーの製品ないし同メーカーが米国で販売提供する製品と同一あるいは実質的に類似する製品に関わって、同メーカーに対する請求で確認された外国での死亡（事故）に関する情報も報告されることになる。

加えて、これらのメーカーは次の項目に関して情報を報告することになる。

- ‘傷害’ (Injuries)。その傷害が当該メーカーの製品の起こり得る欠陥によって引き起こされたと申し立てないし証明する、同メーカーに対する請求ないし同メーカーへの通知において確認された米国で発生し、人がけがをした各事故に関する特定の情報。
- ‘財物損壊’ (Property Damage)。子供用シートメーカー以外のメーカーは特定のコンポーネントおよびシステムについて申し立てられた問題に関連して米国で発生した財物損壊で額面 \$1,000 以上の請求の件数を報告する。タイヤメーカーは価値の如何に拘らずすべての財物損壊請求を報告しなければならない。
- ‘消費者苦情’ (Consumer Complaints)。タイヤメーカー以外のメーカーは米国で発生した特定のコンポーネントおよびシステムの問題に関連して受け取った消費者苦情の件数を報告する。
- ‘保証請求情報’ (Warranty Claims Information)。メーカーは米国で発生した特定のコンポーネントおよびシステムの問題に関連して受け取った保証請求の件数を報告する。
- ‘現場報告’ (Field Reports)。メーカーは米国で

発生した特定のコンポーネントおよびシステムの問題に関連してメーカーの従業員・ディーラー、および「運送会社」(fleets)から受け取った現場報告の総数を報告する。また報告書のコピーはディーラーからではなく従業員と運送会社の双方から提出される。

メーカーは、生産中止となった型式を含め、報告期間および同報告期間の最初の型年以前9型年間に生産された型式にわたって、各型式および型年ないし生産年について上記の情報・数値を報告する。

若干異なる報告義務がタイヤに対し適用される。タイヤメーカーないしブランド所有者は累積年間生産および輸入が15,000本を越えない同一サイズ・デザインのタイヤについて死亡に関わる事故に関連する情報以外の情報を報告する必要はない。

報告義務対象となる第2グループはその他の自動車メーカー(すなわちカテゴリ別で年間生産、輸入、販売台数が500台未満)および自動車部品メーカーすべてから成る。これらのメーカーは死亡に関わる事故に関しては第1グループと同一の情報を報告することになるが、それ以外の情報について報告することは義務付けられていない。

第1および第2グループの双方は、その欠陥が安全と関連しているか否かに拘らず、車両・部品の修理ないし交換に関わる消費者忠告、顧客満足キャンペーン、リコール、あるいはその他の活動に関して米国の2者以上のメーカー、ディストリビューター、ディーラー、賃貸者、賃借者、あるいは購入者に対し送付されるかあるいはその利用に資した文書すべてのコピーを提出するよう義務付けられている。そのコピーは各月の末日から5実働日以内に毎月提出されることになる。

対象となるコンポーネントおよびシステム

NHTSAは、財物損壊・消費者苦情・保証請求・現場報告書について要求される報告の対象となるコンポーネントおよびシステムの範囲を該当する車両力

テゴリーに応じて限定することを提案している。軽車両、中・重車両、バス、オートバイ、トレーラーはすべて NPRM に特定されたコンポーネントおよびシステムについて多少異なるリストになっている。

報告ソース、形式および報告期間

NHTSAはトレッド法第3(b)条に従った外国の安全リコールおよびその他の安全キャンペーンに関する報告について提案したのと同様の仕方で、早期警告に関する報告義務を適用することを提案している。かくして、報告書は車両ないし部品の加工メーカーないし輸入業者のいずれかによって提出されなければならない。さらにNHTSAは特定の形式で電子的に早期警告書を提出することを提案している。報告対象となるコンポーネントおよびシステムは該当する製品タイプによって異なることになる。

車両・部品の修理ないし交換に関わる消費者忠告、顧客満足キャンペーン、リコール、あるいはその他の活動に関する月例報告を除くと、各暦年につき4回の報告期間がある。すべての報告書は暦年の各四半期末日から30日以内に提出されなければならない。文書の提出に関しては、同文書はメーカーが受領ないし作成した同月の末日から30日以内に提出されなければならない。またNHTSAは同局が適切であると見なすなら、このスケジュール外で必要に応じてメーカーからデータを要求することができる。メーカーは、1回限りだが、2000年1月1日から2002年12月31日までの3年間をカバーする報告項目の各々について四半期ごとの歴史的データを報告することが義務付けられている。最終決定によって確立される第1報告期間の開始日は2003年1月1日である。

拡大された記録保持義務

現在、49 CFR Part 576は車両メーカーが8年間特定の車両記録を保持することを義務付けている。

注⁵ NPRMはその期間を10年に延長する。今回初めて、

(注5) そのような記録は自動車安全に関連し得る機能不全に関わる情報を含むすべての文書資料・フィルム・テープ・その他の情報保管媒体である。そのような記録には、それに限定されないが、以下のものが含まれる：車両ユーザーからの通信およびユーザー苦情のメモ；保証に基づいて遂行された作業あるいは同請求に関連し、コンピュータ、テレファックス、あるいはその他の電子手段によって作成ないし伝達された資料を含む報告書およびその他の文書；ディーラーないしメーカーの現場

タイヤおよび子供用抑制システムのメーカーは自動車メーカーが 49 CFR Part 576 の下で保持するものと同タイプの記録を保持することが義務付けられる。^{注6} 加えて、タイヤメーカーは同メーカーが製造するタイヤの購入者の記録を 5 年間保持することが義務付けられる。自動車メーカーも製造された各車両に搭載したタイヤおよび各車両の購入者の記録を 5 年間保持することが義務付けられる。現在、そのような記録は 3 年間保管すればよいことになっている。

(ii) NPRM で回答された所論

‘相手先商標装置’ (Original Equipment) 範囲ほとんどの車両メーカーが ‘相手先商標装置’ (original equipment) に関連する安全・欠陥問題を取り扱っているという事実を顧慮して、アライアンス、フォード、および「国際自動車製造業者協会」(“AIAM”) はすべて早期警告報告義務から相手先商標装置メーカー(“OEM”)を除外することを支持した。NHTSA はこの議論を否定して、小規模の車両メーカーと同様の仕方で死亡に関わる報告義務を OEMs に担わせることを選択した。

“請求” の定義

49 U.S.C. Section 30166(m)はクレーム(請求)データに言及している。これは適切な定義に関し利益団体と NHTSA との間での論争点となり、様々な見解が出された。いくつかの団体は“請求”を幅広く解釈し、申し立てによって安全に関連する欠陥が原因であるとされた財物損壊、死亡ないし人身傷害に対し補償を求めてメーカーに送達される証明された書面での通信を含むものとした。ボルボのようなその他の団体は補償を求めた司法行為に“請求”を限定し、保険代位請求を除外することを求めた。NHTSA は可能な限り幅広い解釈を選択し、次の定義を提案した：

自動車の衝突、事故、車両のコンポーネントない

しシステムあるいは自動車部品の故障、あるいは火災に関連して、金銭ないしその他の代償、費用の引受、あるいは公平な救済を含め、救済のための書面による要請ないし要求。請求には、これらに限定されないが、訴訟なしの要求、訴訟を起こす苦情、訴訟の確認ないし通知、和解、書面による要求なしに提訴ないし免責することはないとする契約、および保険代位請求が含まれる。その支払いの否定ないし拒絶とは無関係に、およびそれがメーカーの有利に和解ないし解決されたか否かとは無関係に、請求は存在する。請求の存在は請求を記述する文書以外の何物かの受領を条件とすることはない。

“重大な傷害” の定義

Section 30166(m)(3)(A)および(C)は“重大な傷害”(serious injuries)のデータに言及している。しかしながら、重大な傷害を定義することは NHTSA にとって困難であることが分かった。当初、NHTSA は「アメリカ医学会」(American Medical Association)、 「自動車医学促進協会」(Association for the Advancement of Automotive Medicine)、および「自動車技術者協会」(Society of Automotive Engineers)によって開発された「略称傷害尺度(“AIS”)システム」を採用することを示唆した。アライアンスおよびその他の利益団体は請求を確認する高度に洗練されたコーディングおよび複雑な性質の故に、AIS システムはトレッド法の報告目的にとって上手く機能しないと主張した。提起されたその他の懸念としては、AIS は AIS 外部では使用されていないこと、それは過誤や不整合の入り得る主観的判断を必然的に含んでいること、および診断記録を解釈するようメーカーに事実上要求すること等がある。

結局のところ、ただ Section 30166(m)(3)(A)および(C)は“重大な傷害”に言及するだけなのだが、NHTSA はすべての傷害について報告することを提案することにした。そうするにあたり、同局はその情

スタッフからの電子伝送を記載するサービス報告ないし類似文書；および電子的に転送された通信を含め、メーカーの社内ないし社外通信に記載されたそのような機能不全に関するすべてのリスト、編纂物、分析、あるいは論議。[49 CFR 576.6]

(注6) 同上

報が米国での自動車安全に関連した欠陥を確定することの助けとなる限りにおいて、他のデータを提出することをメーカーに義務付けるトレッド法下で認められた自由裁量権限を挙げた。〔49 U.S.C. 30166(m)(3)(B)〕

財物に関わる請求および通知

Section 30166(m)(3)(A)(1)は申し立てられた欠陥から(生起する)“財物損壊に関する集合統計データ”の報告を規定している。多くの利益団体は財物損壊および集合統計データの定義を示唆した。AIAMは非常に重要な安全システムにおける申し立てられた欠陥に関わってメーカーが受領した書面での請求に報告を限定することを求めた。またAIAMは\$2,500というドル建て閾値を示唆した。ニッサンは機械故障ないし誤操作に対する損害賠償を請求する通信は特に除外することを求めた。それを受けて、NHTSAは車両ないしその他の有形財物の損壊を含むけれども単に保証修理に関わる部品の故障および品目を除外するような定義を提案した。特に、財物損壊請求は次を意味する：

コンポーネント、システム、あるいは品目の申し立てられた故障ないし機能不全に基づいて車両のコンポーネントないしシステムないし部品それ自体の損壊にのみに関わる請求部分(仮にそれがあるとすれば)を除外し、さらに保証書に基づいて処理される事項を除外した財物損壊に対する請求。

また利益団体は“集合統計データ”の意味を限定することを求めた。NHTSAの回答はメーカーが提出するよう同局が提案している財物損壊情報は限られた数のシステム、コンポーネントおよびタイヤに関わる請求件数に限定されるため、その用語を定義する必要はないというものであった。

“消費者苦情”の定義

NHTSAは特定の“消費者苦情”に関する情報を49 U.S.C. 30166(m)(3)(B)の下における“その他のデータ”として提出することを義務付けることを提案している。利益団体は“消費者苦情”と“請求”とが幾分重複する点に触れて、定義が必要であると示唆した。NHTSAは次の提案定義に落ち着いた：

製品に対する不満足を表明し、あるいは製品の不十分な性能あるいは製品のあらゆる実際的なし潜在的欠陥あるいは製品のあらゆる実際的なし潜在的欠陥によって引き起こされたと申し立てられているあらゆる事象(但し死亡ないし傷害に関わる種類の請求ないし通知を含めない)に関連してメーカーに対し消費者(あるいは別の人)がなすあらゆる種類の通信。

消費者苦情の報告義務についてはかなりの反対があった。事実上すべてのメーカー利益団体はそのようなデータの価値に疑問を投げ掛けた。報告義務を米国内でなされた苦情に限定してはいるものの、NHTSAは(そうした反対意見に)説得されずに同局提案を主張した。

保証請求情報

再度、NHTSAは、49 U.S.C. 30166(m)(3)(B)の下で規定された自由裁量権限に依拠して、保証請求に関する情報を提出するようメーカーに義務付けることを提案している。NHTSAの提案する“保証”の定義は「モス-マグナソン法」(Moss-Magnuson Act)、U.S.C. 2301(6)から借りて、トレッド法の主題事項に合うようにされた。

保証を定義すること自体は利益団体による白熱する議論の主題ではなかったが、保証請求情報の価値はそうした主題であった。消費者苦情情報と同様、ほとんどのメーカーは保証請求情報の価値に疑問を投げ掛けた。メーカーの中には、保証請求と安全欠陥との間の関係がまったく欠落している示唆するメーカーがあった一方で、消費者の自由になる保証オプションの範囲を考えると保証請求データは非常に歪曲されると指摘するメーカーもいた。さらに別のメーカーは単に“顧客に満足してもらう”(“keep the customer happy”)のために保証調整をすることがしばしば一般慣行であることから、保証調整はまったく欠点ないし故障を示唆しない場合もあると指摘した。再度、NHTSAはこうした議論を拒否して、メーカーがそのデータを提出するよう義務付けることを提案した。

“現場報告”の定義

“現場報告”(“field report”)という用語は自動車業界のセグメントによって異なる意味を有す。この用語の正しい定義に関し数多くの所見がメーカーから提出された。メーカーの所見に共通するもう一つのテーマは報告対象となる現場報告の数とタイプを限定するという提案であった。たとえば、アライアンスは技術代理人によって準備された事故に関わる特定の技術報告に収集を限定することを求めた。タイヤおよび重トラック業界の論評者は彼らが現場報告と呼ぶ通信の多くは販売、マーケティングおよび顧客満足プログラムを扱っており、彼らはそれらを除外することになると指摘した。「オートバイ産業審議会」(“MIC”)はディーラー報告を除外することを求めた。再度、NHTSA は幅広い網をかけることを選んで、“現場報告”を次のように定義した：

その問題が証明されたとか根拠を欠くものであると評価されたとかを問わず、自動車ないし自動車部品のメーカーによって生産された自動車ないし自動車部品ないしその一部の故障、機能不全、耐久性欠如、あるいはその他の性能問題に関して、同メーカーに対し、同メーカーの従業員ないし代理人、同メーカーのディーラーないし指定サービス施設、あるいは‘一団の車両’(a fleet)を所有ないし運営する企業から送られた電子書式の通信を含む書面による通信。

NHTSA の受け取った所見は現場報告の報告義務対象となるコンポーネントおよびシステムの範囲に集中した。たとえば、各メーカーはどのコンポーネントが公共の安全のリスクとなるかを確定する最善の能力を備えているとアービンメリター社は示唆した。対照的に、「パブリック・シチズン」(Public Citizen: NPO)は部品ないしコンポーネントの特別リストに報告義務を限定することに反対した。NHTSA の回答は財物損壊請求、消費者苦情、保証請求に対すると同様の仕方、同一のコンポーネントおよびシステムに関し、米国で生起する現場報告の数をメーカーが報告するという提案である。

車両・部品の修理ないし交換に関わる顧客満足キャンペーン、消費者忠告、リコール、あるいは

はその他の活動”の定義

Section 30166(m)(3)(A)(ii)は“車両・部品の修理ないし交換に関わる顧客満足キャンペーン、消費者忠告、リコール、あるいはその他の活動”に関わる(外国および国内ソースを出所とする)情報の提出を規定している。その用語を一層狭義に定義するという示唆に答えて、NHTSA は以下の提案定義に落ち着いた：

車両、車両のコンポーネントないし部品、あるいはそのコンポーネントの修理、交換、ないし改良、； 車両ないし部品の保安全し操作の仕方、あるいは； 特定型式の車両ないし部品の配達ないし販売を中止するように というディーラーないしディストリビューターへの助言ないし指示に関連して、書面であれ電子的手段であれ、2 者以上のディーラー、ディストリビューター、賃貸者、賃借者、他のメーカーあるいは所有者に向けて、あるいはその利用に資したメーカーからの通信のすべて。

NHTSA によって考慮された問題点の1つはキャンペーン実施の決定に至った事実や分析に関する追加の情報の提供を同局がメーカーに義務付けるべきか否かというものであった。多くの論評者は極度の重荷になると見なされるこうした性質の義務に反対した。最終的に、NHTSA は追加の事実および分析を要請するか否かをケースバイケースで同局が決定することを提案した。

2 . 民事および刑事罰

(1) 制定法義務

(a) 民事罰

トレッド法第5(a)条は、『合衆国法律集』(U.S.C.)第49編下で確立された数多くの特定の安全あるいはFMVSS義務(トレッド法下での義務を含む)の各々、あるいはその下で規定された行政規則の各々によって義務付けられている行為の許可あるいは遂行の不履行ないし拒否に対する民事罰に関し、49 U.S.C. §30165(a)を修正している。トレッド法以前では違反

1 件につき 1,000 ドル (\$1,000) と定められていた民事罰は違反 1 件につき 5,000 ドル (\$5,000) へと増額され、罰金最高額は 80 万ドル (\$800,000) から 1,500 万ドル (\$15,000,000) へと引き上げられた。

(b) 刑事罰

トレッド法第 5(b)条は (主としてトレッド法報告義務に関わる) 49 U.S.C. § 30166 下での報告義務の悪質な違反に対しては追加の刑罰を課している。個人に死亡ないし重大なる身体傷害を引き起こした自動車ないし自動車部品の安全に関連した欠陥に関し運輸長官を欺く特定の意図で行動するいかなる者も個人に対しては最高 25 万ドル (\$250,000) および企業に対しては最高 50 万ドル (\$500,000) の罰金、最高 15 年の懲役、あるいはその双方という刑事罰を受けなければならない。

また同第 5(b)条は ; その違反が死亡ないし重大なる身体傷害を引き起こす事故に帰結することを知らなかった ; 不適切報告ないし報告不履行を妥当な時間内に正した 者のための ‘回避’ (safe harbor) 条項を含んでいる。

(2) 規則制定

NHTSA は 2001 年 7 月 24 日付『フェデラル・レジスター』にその刑事罰回避条項に関する最終決定を公示した。[66 FR 38380 (July 24, 2001)] その決定は添付資料 E として本報告書に添付されている。事実上、同決定は、それが訂正目的で “妥当な時間” を定義し、こうした訂正を加えるための手続を確立している点を除けば、制定法上の義務の引き写しとなっている。

同決定の下では、49 U.S.C. § 30166 に従って、その下で発行される行政規則、義務、要請、あるいは命令の何れの場合においても、刑事罰からの保護を求める者が同局への報告日から暦日 30 日以内に不適切 (たとえば、不正確な、不完全な、あるいは誤解を招くような) 報告を訂正し、報告書の同局への送付期日ないし同局の受付期日から暦日 30 日以内に報告不履行を訂正するならば、“妥当な時間” (reasonable time) 内に訂正がなされたものと見なされる。このような妥当な時間要件を満たすためには、この条規に義務付けられているすべての提出物はこの段落で特定された期間

内に単に郵送ないし送付されるのではなく、同期間内に NHTSA によって受領されなければならない。

刑事罰からの保護を求める各人はその保護が求められている不適切報告および報告不履行 1 件につき以下の事項を遵守しなければならない。:

- 次を明らかにする日付記入の文書に署名して NHTSA へ提出する: 保護が求められている、その下で発行された行政規則、義務、要請、あるいは命令を含め、49 U.S.C. § 30166 で義務付けられている報告に関わる過去の不適切報告 (たとえば、知識を伝える陳述書・文書の提出) の各件、およびその不履行の各件; その不適切ないし不提出の報告を本来求めていた特定義務 (たとえば、報告書は特定の行政規則あるいは NHTSA 情報請求あるいは NHTSA 特別命令によって要求されたか)。
- 以前提出されていなかった関連文書を含め、提出を義務付けられていたが適切に提出されていなかったか、まったく提出されていなかった完全かつ正確な情報を提出するか、あるいは、もし当事者がそうすることが不可能であるとするなら、その情報かつ/ないしその文書内容の詳細な説明および本人が NHTSA に提出できない理由を呈示する (たとえば、その情報ないし文書を本人が所有ないし管理していない)。
- 企業については、その提出物は権限を付与された者 (通常、不適切報告書を提出したか、あるいは企業の代表として同社が提出しなかった報告書を提出すべきであった個々の役員ないし従業員、あるいはそのような書類提出の権限を備えた社内の誰かである) によって署名されていなければならない。
- NHTSA が実際に受領したこととその受領日付を送付人が即座に証明できるような手段で報告書は提出されなければならない。
- 指定された住所における NHTSA の主席顧問弁護士に宛てて提出されなければならない。

この決定に関し、特に不適切報告ないし報告不履行を正すために個人ないし企業に与えられた “妥当な期間” (reasonable period of time) の開始時点および継続期間を定義することと共に、同決定の目的における “違反” (violation) を定義することに関し、いくつかの所見が提出された。

「米国自動車部品工業会」(“MEMA”) は NHTSA が回

避規則の目的のためにトレッド法の下での“違反”について定義するよう要請した。同工業会は自動車工業会関係者の中には限られた法律上の支援しか有しない者がいるのだが、そうした関係者が刑事上の“違反”が発生したか否か、そうであるとすれば、トレッド法下での回避条項が適用可能か否かを確定することができないであろうという懸念から論じた。違反か否かの問題は法廷に委ねられる事柄であると述べて、NHTSAはその要請に応じなかった。

「北米タイヤ協会」(“TANA”)は“妥当な時間”(reasonable time)期間の開始を引き起こすものとして‘開示’(discovery)要素を求めた。これについてもNHTSAは拒否し、同局に不適切報告をした日ないし同局に報告するに失した日をその期間の開始日とすることを選択した。

NHTSAが認めた唯一の真の譲歩は、MEMAおよび「相手先商標装置供給業者協会」(“OESA”)が提出した所見に答えて、“妥当な時間”期間を仮決定における21日間から最終決定における30日へと延長したことである。

3. NHTSA 保険調査

トレッド法第3(d)条は、以下のごとく、自家用乗用車事故に関し保険会社から集合情報を取得することの実行可能性および効用について調査するようNHTSAに指示している。

運輸長官は自家用乗用車保険提供あるいはそのような自動車の損害査定業務に従事する者から自家用乗用車事故に対しなされた請求に関し定期的に集合情報を取得することの実行可能性および効用を確定するための調査を実施しなければならない。本法の制定日から120日以内に、長官はそのような調査の結果を下院商業委員会および上院商業・科学・運輸委員会に手渡さなければならない。

NHTSAは当該調査を2001年3月5日に完了した。NHTSAの結論は保険データが同局の安全・リコール使命にとって有益たり得るというものであった。特に、少なくともメーカーが損失の責任を負っていると考えられる場合には、大手保険会社は車両・部品メーカーに対し保険代位を求めるため、そうした保険会社は起

り得る安全欠陥に関するデータを持っている、と同局は説明した。保険代位調査およびその結果としての請求は比較的良好ではあるが、データが限られているということはそうしたデータを保険会社から収集することは不当に手間のかからないということの意味するに過ぎないということもNHTSAは発見した。NHTSAの立場は保険会社が定期的にそうした情報を供給することは有益であるというものである。ステート・ファーム社のような最大手の保険会社によって構築されたその他の私有データベースもNHTSAの関心を引いた。

4. 現行リコール・プロセスの変更点

(1) 不起訴の是正

49 U.S.C. 30120(a)は欠陥ないしFMVSS不遵守を是正するいくつかの方途を定義している。それらは:(1)当該車両を修理すること;(2)当該車両を同一ないし妥当に同等の車両と交換すること;あるいは(3)購入価格から妥当な償却引当金を差し引いた金額を払い戻すことである。各方法は当該消費者に対し無料でなければならない。トレッド法制定以前、49 U.S.C. 30120(g)はその無料規則の適用期間を自動車ないし交換部品が第1購入者によって購入された時点から8暦年以内、および相手先商標装置タイヤ・交換タイヤについては3暦年に各々制限していた。トレッド法第4条はこれらの期間を各々10暦年と5暦年に延長した。

(2) 是正の加速

(a) 制定法義務

49 U.S.C. 30118(b)の下、NHTSAは自動車ないし交換部品が自動車安全に関連する欠陥を含んでいる、あるいは準拠のFMVSSを遵守していないという最終決定を下すことができる。また、30118(c)条の下、自動車ないし交換部品のメーカーは同メーカーが車両ないし部品は自動車安全に関連する欠陥を含んでいる、あるいは当該車両ないし部品は準拠の安全基準を遵守していないと確定する、あるいは確定すべきである時、NHTSAに通知することが義務付けられている。さらに49 U.S.C. 30120は不遵守ないし欠陥のある自動車ないし交換部品のメーカーはそれを修理するか、あるいは

はそれを同一ないし妥当に同等の車両ないし部品と交換するか、車両の場合には、購入価格から償却額を差し引いた金額を払い戻すかのいずれかをしなければならぬことを規定している。30120(c)条の下、メーカーが欠陥ないし不遵守の自動車ないし交換部品を修理すると決定し、その修理が妥当な時間内に十分になされないならば、メーカーは当該車両ないし部品を無料で交換するか、あるいは、車両の場合には、購入価格を払い戻すかしなければならぬ。ディーラーへの呈示後 60 日以内に修理しないことは妥当な時間内に修理ないし交換をしなかったことの一応の証拠となる。また本条は欠陥ないし不遵守を是正するためのプログラムを NHTSA に提出することをメーカーに義務付けている。

トレッド法第 6(a)条は 49 U.S.C. 30120(c)に新たなパラグラフ (3)を追加し、それは 2000 年 11 月 1 日に発効した。メーカーの是正プログラムは妥当な時間内に完了できそうにないと長官が確定する時、その是正プログラムが加速されないと重大な傷害ないし死亡のリスクがあると長官が判断するなら、長官はその是正プログラムを加速するよう当該メーカーに義務付けることができる；そして是正プログラムの加速は交換部品のソースの拡大、指定修理工場の数の拡大、あるいはその双方によって無理なく達成できる、と同条規は規定している。

(b) 規則制定

2001 年 12 月 11 日、トレッド法第 6(a)条を施行するために NPRM を『フェデラル・レジスター』に公示した。[66 FR 64087 (Dec. 11, 2001)] 同 NPRM の所見期間は 2002 年 2 月 22 日に終了した。‘仮規則制定’(advance rulemaking) がなされなかったため、同 NPRM は利益団体の所見を待たずに発行された。それは添付資料 F として本報告書に添付されている。

同 NPRM は“加速された是正プログラム”(accelerated remedy program)を当該メーカーが欠陥ないし不遵守を是正するために必要とされる交換部品のソースを拡大すること、あるいは通常および慣例として同メーカーのために是正作業を提供している工場以外の指定修理工場の数を増やすこと、あるいはその双方をなすことと定義している。制定法の用語に添って、その提案規則は： 当該是正プログラムが加

速されないと重大な傷害ないし死亡のリスクがあると NHTSA が判断し； 同是正プログラムの加速は交換部品のソースの拡大、指定修理工場の数の増やすこと、あるいはその双方によって無理なく成就され得ると NHTSA が判断し； メーカーの是正プログラムが妥当な時間内に完了されそうにないと確定する ならば、NHTSA は同メーカーに対し同是正プログラムを加速するよう義務付けることができる と規定している。

同提案規則の下、メーカーに是正プログラムを加速させるよう義務付けるか否かおよびその義務に従って当該メーカーに何をすることを義務付けるかを決定するにあたり、NHTSA はあらゆる情報ソースを利用できる。すべての指定の加速是正プログラムは加速の仕方(交換部品のソースの拡大、指定修理工場の数の拡大、あるいはその双方)を含み、提供される部品かつ/ないしその部品の供給ソースを明らかにし、異なる部品ソースないしブランド間の差異について NHTSA および所有者に通知するようメーカーに義務付け、追加の指定修理工場を明らかにすることを義務付け、およびプログラムに関連する追加の所有者通知を特定することができる。また‘局長’(Administrator)はメーカーから払戻しを受けないソースからリコール是正を受けるために費用の発生した所有者に対し払戻しをするプログラムを含めるようメーカーに義務付けることができる。

また同提案規則は局長が当該メーカーは是正に対する将来の要求のすべてを自社ソースによって迅速に満たすことができるものと判断するならば、その加速是正プログラムを終結することをメーカーに許可する権限を NHTSA に付与している。同メーカーは是正されていない車両・部品の所有者に対し同プログラムの終結に関する個別の通知を同局に承認された書式で終結期日の少なくとも 30 日前までに発送しなければならない。

(3) リコール以前の補填

(a) 制定法義務

49 U.S.C. 30120(d)は欠陥ないし不遵守を是正するためのメーカーのプログラムのコピーを長官に提出することをメーカーに義務付けている。49 CFR Part 577 によって、メーカーは是正プログラムに関し所有者に

通知することが義務付けられている。同メーカーの是正を無料で受けるためには、所有者はメーカーからの通知に記載された条項に従って行動しなければならない。欠陥ないし不遵守を是正する他のすべての方法は無料とはならない。

トレッド法制定以前、30120(d)はメーカーによって発効されたリコール通知以前に欠陥ないし不遵守を是正する上で発生した費用を所有者に払い戻すようメーカーに義務付けていなかった。トレッド法第6(b)条は、メーカーの通知前の妥当な時間内に是正費用の発生した所有者に対し払戻しをするためのプログラムを含むことをメーカーの是正プログラムに義務付けるよう49 U.S.C. 30120(d)を修正している。

(b) 規則制定

2001年12月11日、トレッド法第6(b)条を施行するために NPRM を『フェデラル・レジスター』に公示した。[66 FR 64078 (Dec. 11, 2001)] 同 NPRM は添付資料 G として本報告書に添付されている。仮規則制定がなされなかったため、同 NPRM は利益団体の所見を待たずに発行された。

すべての是正プランの一部として、メーカーが所有者、購入者およびディーラーに対する当該メーカーの通知以前の妥当な時間内にリコールの原因となった問題の是正を受けるために費用の発生した所有者ないし購入者に対して払戻しするプランを含めることを同 NPRM は提案している。その提案規則の下、メーカーは個々のリコールの完全な個別プランを提出するのではなく、全製品ラインに対し NHTSA に提出された1つ以上の包括的払戻しプランを参照用として織り込むことができる。仮にメーカーが1つ以上の包括的払戻しプランを提出するならば、当該メーカーは2年毎に各プランについて更新しなければならない。当該メーカーのプログラムは公共の閲覧が可能となる。

また同提案規則には多くの特定の義務が含まれている。第1に、それは当該メーカーのプランが次に定められる期日より以前に開始される払戻し期間を特定しなければならないことを提案している：

- FMVSS 不遵守については、その期日は不遵守が存在するかもしれないことを示す NHTSA ないしメーカーによる最初の試験ないし観察の当日となる。
- NHTSA の「欠陥調査室」(Office of Defects

Investigation)(“ODI”)による「技術分析」(Engineering Analysis)(“EA”)の開始後に存在すると確定された安全関連の欠陥については、その期日は EA が開始された当日となる。

- EA が開始されることなく存在すると確定された安全関連の欠陥については、その期日は当該メーカーが欠陥ないし不遵守を NHTSA に通告した当日から1年前となる。

自動車の払戻しの終了日は所有者への通知の最終分をメーカーが郵送した当日に続く10暦日よりも後でなければならない。交換部品については、それは欠陥ないし不遵守の存在を公表するためのメーカーによる初回の試みが終結した後30日経てからとなる。この期間の払戻しに関して、メーカーのフランチャイズ・ディーラーないし指定代行者が保証適用範囲を拒否したり、その修理がリコールの原因となった問題を是正しないということでない限り、メーカー保証がリコールの原因となった問題の無料修理を提供する期間に発生した費用をそのプランは除外できることを NHTSA は提案している。

自動車について、NHTSA は次の場合には、同プランが払戻しを除外できることを提案している： 通知前の是正がリコールの是正と同種のもの（修理、交換ないし購入価格の払戻し）でなかった場合； 通知前の是正がリコールないしリコールの顕示へと導いた欠陥ないし不遵守に対処するものでなかった場合；あるいは 通知前の是正が欠陥ないし不遵守ないしリコールの顕示を矯正するために合理的に必要なではなかった場合。しかしながら、同プランは通知前是正がメーカーの選択する是正と同一であることを要件としない。

交換部品については、次の場合には、同プランは払戻しを除外できる： 通知前の是正がリコールないしリコールの顕示へと導いた欠陥ないし不遵守に対処するものでなかった場合；あるいは 通知前の是正が欠陥ないし不遵守ないしリコールの顕示を矯正するために合理的に必要なではなかった場合。やはり、同プランは通知前是正がメーカーの選択する是正と同一であることを要件としない。

また NHTSA は、もし所有者が払戻し期間の終了から90日以内に指定された住所のメーカー宛てで十分な文書を提出しなかったなら、同プランが払戻しを除外できることを提案している。払戻しがなされる前に顧

客に要求される文書に関しては、同提案規則の下、当該プランは請求人の氏名・郵送先住所；製品；NHTSAのリコール番号ないしメーカーのリコール番号を確認する情報および当該の通知前是正に関する領収書の明細を要求する場合もある。

また車両ないし部品をメーカーの保証プログラムの下、無料で修理ないし交換することのできた時期に当該の通知前是正を受けたならば、当該メーカーのディーラーないし指定工場が保証に基づいてリコールの原因となった問題を是正することを拒否したこと、あるいはその保証に基づく修理がリコールの原因となった問題を是正しなかったことを示す文書を提出することを所有者に対しメーカーが要求できる、と同提案規則は規定している。

メーカーのプランは通知前是正に対して払戻しされる費用金額を特定する。自動車については、次の金額のどちらか低い方の金額以下であってはならない：その是正に対し所有者によって支払われた金額；あるいはその是正のための部品費用、地元賃金率での付随した労務費、廃棄物処理料金のような雑費、および税金を合計した金額。部品費用は指定部品に関するメーカーのリスト小売価格を上限とすることができる。税金ないし廃棄物処理料金のような関連費用は一切制限されない。

交換部品については、通常、払戻し金額は税金を含めて交換品目に対し所有者によって支払われた金額である。所有者がリコール対象となっている部品とは異なるブランドないし型式を購入した場合には、メーカーは交換された欠陥ないし不遵守品目の通常の小売価格に税金を加えた金額に払戻し金額を制限することができる。メーカーのプランは払戻し請求の提出先の担当部局ないし担当者を明記する。

同提案規則の下、メーカーは払戻し請求の提出後 60 日以内にそれに対応することが義務付けられている。メーカーがその請求を拒否する場合には、同メーカーはその拒否理由を明快かつ簡潔に説明した通知を請求提出後 60 日以内に請求者に送付することが義務付けられている。当初提出された請求が不備なものである場合には、必要書類について提出後 30 日以内に当該請求者に助言し、完全な書類を添えて請求を再提出する機会を提供することが義務付けられている。当該所有者がその後 30 日以内にそうしない場合には、同メーカーはその請求を拒否できる。

払戻し請求の全体ないし一部の拒否をめぐる紛争はすべて請求者とメーカーの間で解決されることになる。トレッド法で特定された新しい払戻し期間と矛盾することなく、自動車ないしタイヤ以外の部品の場合、通知がなされる 10 暦年より以前に第 1 購入者によって購入された場合には、通知前是正に対する払戻しが所有者に提供されなければならないという要件は適用されない。タイヤの場合、その期間は 5 暦年である。

最後に、同提案規則は、NHTSA に提出されたメーカーの払戻しプランと矛盾することなく、欠陥ないし不遵守に関連した問題について通知前是正を受けるのに要した費用の払戻しを受ける資格を顧客が有する場合があることを顧客に通知することをメーカーに義務付けている。

(4) 包括的検討

トレッド法第 15(a)条は、その制定 30 日以内に、欠陥ないし不遵守調査を開始するか否かを確定する上で使用されるデータ・データ管理の分析を含め、すべての標準・基準・手続・方法の包括的な検討を加えることを NHTSA に義務付けている。さらに同条はデータ・データ管理の分析を含め、そのような標準・基準・手続、ないし方法を更新・改善するために必要となる方策を NHTSA は講じなければならないと定めている。

NHTSA の「検査長官室」(Office of Inspector General) は第 15 条で命令された調査を 2002 年 1 月 31 日に完了し、下院および上院の商業委員会に提出した。制定法で示されているように、同調査は広範にわたる安全・リコール問題点に関する NHTSA のまったく新たな規則制定ラウンドの端緒となり得る。この調査が現時点で公開されているとは認識していない。

5 . タイヤ基準およびその他の義務

(1) 欠陥ないし不遵守タイヤの販売ないしリースに関する報告

(a) 制定法義務

トレッド法第 3(c)条は 49 U.S.C. 30166 に新たな項 (n) を追加して、欠陥タイヤないし準抛のタイヤ安全基準を遵守していないタイヤのメーカーがそのような

欠陥ないし不遵守についてディーラーに通知したという現実認識を有しながら、そのような欠陥ないし不遵守タイヤを自動車での使用のために故意かつ意図的に販売ないし賃貸するすべての者に対しその販売をNHTSAに報告するよう義務付ける最終規則を発行するようNHTSAに指示している。

(b) 規則制定

2000年12月26日付『フェデラル・レジスター』に仮最終規則を公示することで、NHTSAはトレッド法第3(c)条を施行するための規則制定を開始した。[65 FR 81409 (Dec. 26, 2000)]最終規則は2001年7月23日付『フェデラル・レジスター』に公示された。[66 FR 38160 (Jul. 23, 2001)]同最終規則は添付資料Hとして本報告書に添付されている。

同最終規則は、制定法と矛盾することなく、49 U.S.C. 30118(c)の下での義務あるいは49 U.S.C. 30118(b)下の命令による義務に従って欠陥タイヤないし準抛のタイヤ安全基準を遵守していないタイヤのメーカーがそのような欠陥ないし不遵守についてディーラーに通知したという現実認識を有しながら、そのような欠陥ないし不遵守タイヤを自動車での使用のために故意かつ意図的に販売ないし賃貸する者はすべてその販売ないし賃貸をNHTSAに報告しなければならないと規定した。

また同最終規則は、タイヤの販売ないし賃貸に基づく配達以前において、次の場合には報告義務が除外されることを規定した： 当該タイヤの欠陥ないし不遵守が是正された場合； 当該欠陥ないし不遵守の通知が義務付けられてはいるのだが、その命令の執行が差し止められたり、その命令が民事訴訟で撤回されたりした場合。

さらに同最終規則はそのような報告すべての適切な内容を確認しており、同規則の対象となるタイヤを販売ないし賃貸された個人が同タイヤを占有してから5実働日以内に同報告が提出されなければならないと規定している。

(2) リコールタイヤの処分

(a) 制定法義務

トレッド法第7条は、欠陥ないし不遵守タイヤを交

換するためのメーカーの是正プログラムは当該交換タイヤが自動車への装着用として再販売されることをメーカーのコントロール範囲下において無理のない程度で防止する方法、およびゴミ埋め立て地に交換タイヤを処分することをメーカーのコントロール範囲下において無理のない程度で制限する方法に対処するプログラムを含めなければならないことを規定している。また同第7条はすべての通知・是正キャンペーンの進捗に関するNHTSAへの四半期ごとの報告の中に同プランの実施(状況)に関する情報を含めることをメーカーに義務付けている。

(b) 規則制定

NHTSAは第7条を施行するためのNPRMを2001年12月18日付『フェデラル・レジスター』に公示した。同NPRMに対する所見期間は2002年2月19日に終了した。同NPRMのコピーは添付資料Iとして本報告書に添付されている。

制定法と矛盾することなく、タイヤの欠陥ないし不遵守を是正するためのメーカーのプログラムは当該タイヤを交換する工場がタイヤのリコールに関わる法的義務を認識していること、および同交換タイヤが自動車への装着用として再販売されることを当該メーカーのコントロール範囲下において無理のない程度で同メーカーが防止する方法について対処することを確実にするためのプログラムを含まなければならないと同提案規則は規定している。また同プランはゴミ埋め立て地に交換タイヤを処分することをメーカーのコントロール範囲下において無理のない程度で同メーカーが制限し、その代わりに、建設的な再利用ないし別の代替の有益な非車両利用へとそれらに向ける方法について対処するよう義務付けられている。

最低限、メーカーはリコールの対象となるタイヤの交換を指定されたすべての独立系販売店と同時に、同社所有の店舗、フランチャイズのディーラー、かつ/ないしディストリビューターに通告しなければならない。これは新品の欠陥ないし不遵守製品の販売禁止、および自動車利用としての新品ないし中古リコールタイヤの販売に関しNHTSAに報告する義務の通知を含む。また、メーカー所有ないしさもなくばメーカーのコントロール下にあるタイヤ販売店について、当該メーカーはタイヤの処分に関する準抛の自治体・連邦の法

令・規則を遵守するよう指示を与えなければならない。使用不可とするためのリコールタイヤ改造方法について指示書・指導文書を特定タイヤ販売店に配布することが義務付けられる。また、メーカー所有ないしコントロールの販売店は依然として販売不適格なものへと改造されていないリコールタイヤの数量および準拠法に違反して処分されたリコールタイヤの数量について月例報告するよう義務付けられる。

タイヤ交換を含むすべてのリコールについて、同提案規則は、NHTSA に提出されたメーカーのプランに従って自動車装着用として再販不適格なものに改造されていないと同メーカーが認識するに至ったリコールタイヤの合計数に関し四半期ごとの報告を義務付けている。さらに同四半期報告書には、問題となる販売店名の明記を含め、同メーカーのプラン中の指示に従って販売店が行動していないことの説明と同時に、準拠の州・自治体法に違反して処分されたと同メーカーが認識するに至ったリコールタイヤの合計数も含まれる。

(3) タイヤ性能基準

(a) 制定法義務

トレッド法第10条はNHTSAが同局のタイヤ性能基準を改定・更新するよう命じている。

(b) 規則制定

NHTSAは第10条を施行するためのNPRMを2002年3月5日付『フェデラル・レジスター』に公示した。[67 FR 10050 (Mar. 5, 2002)] 同NPRMに対する所見期間は2002年5月6日に終了する。同NPRMは添付資料Jとして本報告書に添付されている。

NHTSAは同局のタイヤ基準を改定・更新する方法の包括的検討を実施するために第10条の幅広い用語を使用した。そうするにあたり、トレッド法の検討期間中に指摘された要素、すなわち最も注目すべきものとして‘タイヤ熱の上昇’(tire heat build up) ‘低空気圧’(low inflation) および ‘老朽化’(aging) の効果に耐えるタイヤ能力を改善することに特に強調点を置いた。同NPRMの下、新たなタイヤ基準はタイヤ性

能に関する次の側面に答えて更新および新規の要件・試験手続を含む： ‘タイヤ寸法’(tire dimension); ‘高速’(high speed); ‘耐久性’(endurance); ‘道路危険影響’(road hazard impact); ‘ビード落下’(bead unseating); ‘低タイヤ空気圧’(low inflation pressure); ‘老朽化効果’(aging effects)。

(4) タイヤの安全性情報

(a) 制定法義務

トレッド法第11条はリコールの対象となっているかもしれないタイヤを確認する上で消費者の助けとなるようにタイヤ表示の改善を求めている。同条規はNHTSAがこれらの新たなラベル表示義務を実施するための規則制定を2002年6月1日までに終了しなければならないと示した。

(b) 規則制定

NHTSAは第11条に対処するためのNPRMを2001年12月19日付『フェデラル・レジスター』に公示した。同NPRMの所見期間は2002年2月19日に終了した。同NPRMのコピーは添付資料Kとして本報告書に添付されている。同NPRMの中で、NHTSAは次の側面および車両表示に答えた修正を提案している： タイヤ・マーキング； ‘タイヤ確認番号’(TIN)； 車両ブラカードの内容・フォーマット； ブラカード位置； オーナー・マニュアル情報。また同提案は乗車人・荷物の合計許容重量の表示を含むすべての乗用車表示義務を10,000ポンド以下のGVWRを有する軽トラック・多目的乗用車両(MPVs)に拡大することになる。

タイヤ・マーキングについては、NHTSAはTIN、サイズ名称、最大許容タイヤ空気圧、‘最大荷重率’(maximum load rating)が軽車両タイヤの両側に明記されなければならないことを提案している。

TINについては、NHTSAは2つの変更を提案している。第1に、最初6文字は特定のタイヤがリコールの対象となっているか否かを確定するために必要となる情報を含むようにTINの情報の組替えを義務付けることを

Definition GVWR: Gross Vehicle Weight Rating

同局は提案している。最初の2文字は工場コードを表し、その次の4文字は日付コードを表す。第2に、同局は各文字の高さは6mm(1/4インチ)とすることを提案している。

ブラカードの内容・フォーマットについては、NHTSAは車両ブラカード上のタイヤ空気圧・荷重制限情報の呈示に関し、4組の変更を提案している。第1は、タイヤ空気圧情報が車両ブラカード上で赤色枠によって視覚的に分離されるか、あるいは代替として、それが別個のタイヤ空気圧情報ラベルに表示されることをNHTSAは提案している。第2に、同局はタイヤ空気圧ラベルおよび車両ブラカードが次の3要件を満たすことを提案する：ブラカード上のタイヤ空気圧情報は白の背景に赤、黄色、および黒というように色書きされること；ブラカードの左上隅に黒白のタイヤ・シンボル・アイコンを横13mm(0.51インチ)・縦14mm(0.55インチ)で記すこと；ブラカードおよびラベルの双方が黒を背景にして黄色文字で“タイヤ情報”および“追加情報についてはオーナー・マニュアルを参照のこと”という文句を含むこと。第3に、同局は車両ブラカード上の‘車両容量重量’(vehicle capacity weight)説明を次の文と代替することを提案している：「乗車人および荷物の合計重量はXXXポンドを越えてはならない。」第4に、同局は車両の推奨タイヤサイズ名称を車両上の原部品として車両メーカーが装着したタイヤのタイヤサイズ名称に変更することを提案している。

ブラカード位置については、NHTSAはタイヤサイズ別タイヤ空気圧情報およびその他の必要情報を含むブラカードかつないしラベルは運転者側のB-ピラーに配置するよう提案している。車両がB-ピラーをもたない場合には、ブラカードかつないしラベルは運転者側のドアの端に記されることになる。

最後に、オーナー・マニュアルについては、NHTSAは軽車両向けオーナー・マニュアルが次の5つの主題事項に関する論議を含まなければならないことを提案している：タイヤ表示；推奨タイヤ空気圧；タイヤ用語の解説；タイヤ取扱注意；車両荷重制限。

(5) タイヤ空気圧モニタリング・システム

(a) 制定法義務

トレッド法第13条はタイヤ空気圧が大きく低下したことを運転者に知らせるための警告システムの装着を新自動車に義務付ける行政規則をトレッド法の制定から1年以内、あるいは2001年11月1日までに制定することを命じている。

(b) 規則制定

NHTSAは第13条を施行するためのNPRMを2001年7月26日付『フェデラル・レジスター』に公示した。[66 FR 38983 (Jul. 26, 2001)] 同NPRMに対する所見期間は2001年9月6日に終了した。同NPRMは添付資料Lとして本報告書に添付されている。

同NPRMは新乗用車、新軽トラック、多目的乗用車へのタイヤ空気圧モニタリング・システムの装着を義務付けるFMVSSを確立することを提案している。NHTSAは同新基準の2つの選択肢について所見を求めた。第1選択肢は1本以上、合計4本までのタイヤの空気圧が車両タイヤに関し同車両の推奨‘常温’(cold)空気圧から20パーセント以上、あるいは同新基準で特定される最低空気圧水準、それら何れか高い方まで低下する時、運転者が警告されるよう義務付けるものである。第2選択肢は1本以上、合計3本までのタイヤの空気圧が車両タイヤに関し同車両の推奨‘常温’(cold)空気圧から20パーセント以上、あるいは同新基準で特定される最低空気圧水準、それら何れか高い方まで低下する時、運転者が警告されるよう義務付けるものである。

6. 中間ないし最終段階自動車メーカーに対する認定およびラベル貼付け義務

トレッド法以前には、自動車ないし自動車部品のメーカーは車両に据え付けられたかあるいは自動車部品の容器に貼られたかしたラベルにおいて、その車両ないし部品が準拠のFMVSSを遵守するものであることを証明するよう義務付けていた。[49 U.S.C. 30115を参照のこと。]トレッド法第9条は2段階以上で作られる自動車の中間段階ないし最終段階メーカーに対しそのような基準について同社が遵守責任を負うこと、あるいは半完成自動車メーカーから与えられた遵守文書に説明された仕様を遵守していることを証明するよう義務付けている。中間段階ないし最終段階メーカー

が半完成自動車メーカーから与えられた遵守文書に網羅された基準の遵守責任を負うことを選択する場合は、その認証ラベルを貼る旨を同半完成自動車メーカーに対し妥当な時間内に通告しなければならない。

7. “動態”横転試験

(1) 制定法義務

トレッド法第 12 条は NHTSA に対し、2002 年 11 月 2 日までに、消費者情報プログラムの目的で自動車の転覆の動態試験を開発するよう義務付けている。NHTSA はそのプログラムを実行しそのような試験を実施すると共に、一般市民にそのような試験結果を知らせる最善の方策を確定するための規則制定をしなければならない。同プログラムの対象となる自動車には乗用車、多目的乗用車両、および合計車両重量レートが 10,000 ポンド以下のトラックが含まれる。仮設の居住施設を提供するよう設計された自動車は対象とされない。

(2) 規則制定

NHTSA は第 12 条に関わる所見要請を 2001 年 7 月 3 日付『フェデラル・レジスター』に公示した。[66 FR 35179 (Jul. 3, 2001)] 同通達は添付資料 M として本報告書に添付されている。その後 NHTSA は未だに規則を発行していない。

8. 子供用安全抑制具

トレッド法第 14 条は子供用抑制具の安全性を改善することに関わっている。第 14(a)条は同法制定後 12 ヶ月以内に、NHTSA は側面衝撃衝突による傷害を最小限にすることを含め、第 14 条を実施する目的で規則制定を開始するよう命じている。第 14(b)条は NHTSA が同規則制定を実行する上で、ラベル表示、異なる衝突条件、および側面・後方衝撃衝突を再現し最近の乗用自動車の設計を反映する動態試験を含め、FMVSS によって現在義務付けられている特定の安全要素を考慮しなければならないと明示している。また同局はその試験において一層広範囲のサイズに互る子供、プースター(補助)シート性能、‘構造的完全性’(structural integrity)を考慮するか否か、および傷害基準性能尺度を適用するか否かを決定しなければならない。抑制具の身体適合性に関する追加の消費者情報の開発、および体重基準改訂の考察もその NHTSA に対する命令の一部である。第 14(d)条は 2002 年 11 月 1 日までにその規則制定を完了することを義務付けている。最後に、第 14(g)条は規則制定を 2002 年 11 月 1 日までに完了させて、消費者情報プログラムの一部として子供用抑制具格付けプログラムを創設することを義務付けている。

第 14 条については、その後具体的な規則制定が進行中のところである。

(ジェットロ・シカゴ・センター 大澤 浩司)

【お断り】 紙面の都合で下記 添付資料 A～M を割愛しました。これら参考資料を希望される場合は、弊社技術交流部担当者森本 (TEL: 03-3582-4631, FAX: 03-3582-7508, E-mail: Masayuki_Morimoto@jetro.go.jp) までご一報下さい。

添付資料 A	NHTSA 安全リコールの概説 Safety Recall Compendium	PDF 353KB
添付資料 B	交通手段リコール拡大、責任、および文書化法 (トレッド法) (公法 106 - 414) Transportation Recall Enhancement, Accountability, and Documentation (TREAD) Act	PDF 121KB
添付資料 C	NPRM - 潜在的欠陥に関連する外国での安全リコールおよびキャンペーンに関する情報の報告 66 FR 51907 (2001 年 10 月 11 日)	PDF 88KB

添付資料 D	NPRM - 潜在的欠陥に関する情報・文書の報告。欠陥を示し得る記録の保持 66 FR 66190 (2001年12月21日)	PDF 198KB
添付資料 E	最終決定 - 自動車安全：刑事罰「回避」(safe harbor)条項 66 FR 38380 (2001年7月24日)	PDF 56KB
添付資料 F	NPRM - 自動車安全：メーカーの是正プログラムの加速 66 FR 64087 (2001年12月21日)	PDF 58KB
添付資料 G	NPRM - 自動車安全：リコール以前の補填 66 FR 64078 (2001年12月11日)	PDF 75KB
添付資料 H	最終決定 - 自動車安全：欠陥ないし不遵守タイヤの販売ないしリリースに関する報告 66 FR 38159 (2001年7月23日)	PDF 51KB
添付資料 I	NPRM - 自動車安全：リコールされたタイヤの処分 66 FR 65165 (2001年12月18日)	PDF 74KB
添付資料 J	NPRM - 連邦自動車安全基準：タイヤ 67 FR 10050 (2002年3月5日)	PDF 359KB
添付資料 K	NPRM - タイヤ安全性情報 66 FR 65536 (2001年12月19日)	PDF 726KB
添付資料 L	NPRM - 連邦自動車安全基準：タイヤ空気圧モニタリング・システム；コントロールおよび表示 66 FR 38982 (2001年7月26日)	PDF 205KB
添付資料 M	所見要請 - 横転(ロールオーバー)抵抗性 66 FR 35179 (2001年7月3日)	PDF 254KB