# シャシー改善策を国に通告

## 2年経っても周知されず

車体メーカーの日本トレクス（西川柳一郎社長、愛知県豊川市）が、ブレーキ部品に関する改善対策を、2年前に国土交通省へ届け出ていたにもかかわらず、その対策内容を耳にしないまま放置し、その間にシャシー火災を招いていたコンテナ輸送事業者がいたことが分かった。日本トレクスは改善対策のなかで、シャシーの使用者に対して「電話、または直接訪問して通知する」と明記していたにもかかわらず、2年経っても対策を耳にしていなかった使用者がいたことになる。改善対策が施されていれば火災が生じなかったとまでは言い切れないが、改善対策の制度そのものの曖昧さもあり、「このまま放置されると火災はまた起きる」と警鐘を鳴らす関係者もいる。

（西口訓生）

### 車体メーカー　日本トレクス

神戸市内のコンテナ輸送事業者が所有するシャシーから出火したのは今年6月8日、同市内の「ハーバーハイウェイ」と呼ばれる臨港道路を走行中のことだった。積み荷も含めて全焼した。火災から2か月前の4月に車検を受けたばかりのシャシーの検査証には、日本トレクス製であること、2006年2月に初度登録されていることなどの記載がある。

改善対策としてトレクスが配布している、未開封の部品

日本トレクスは15年4月16日、車台番号などから見てこのシャシーを含む7455台の改善対策を国交省に届け出ている。

届出書によると、届け出時点ですでに57件の火災が発生しており、そのうえで制動に関する「スプリングチャンバ」と呼ばれる部品の定期交換について注意喚起し、「コントロールバルブ」と呼ばれる部品（写真）の交換の2点を列挙した。

6月に火災が発生した事業者によると、こうした改善対策の内容や、対策そのものが出されていることすら耳にしたことがなかった。

また、火災の消火に当たった神戸市の消防当局から、「なぜ、（コントロールバルブの）部品を交換していないのか」との指摘があったといい、部品が交換された形跡がなかったことを明らかにしている。

日本トレクスは改善対策の中で、「周知させるための措置」として、シャシーの使用者には「使用者を把握しているため電話、または直接訪問して通知する」と記している。それにもかかわらず、対策の届け出から2年以上が経っても改善の必要性や対策の存在すら知らない使用者がいることになる。

日本トレクスによる改善対策後に同社製シャシーから出火したケースは、国交省の検索サイトによると、少なくとも21件。そのうち「スプリングチャンバ」が関与しているとみられる記載があるのは14件に上る。

日本トレクスは改善対策の進捗状況などに関する本紙の問い合わせに対し、「個別に回答する内容ではないと判断します」としている。

### 火災原因は？

神戸市内のコンテナ輸送事業者のシャシー火災から1か月以上たった今月13日、日本トレクスから地区担当の支店長K氏がコンテナ事業者を訪れた。シャシーはすでに事業者によって処分されていることから、「車を見ておらず、何も言えない。何が、どう起こっているのかウチとしても聞きたい」と述べ、輸送事業者側の質問に対する回答はほとんどなかった。

一方で支店長のK氏は、輸送事業者から状況説明を受け、「スプリングチャンバ（が火災原因）の可能性が強いと思う」とも述べた。

輸送事業者は、燃えたシャシー以外にも4本の日本トレクス製シャシーを保有する。輸送事業者はK氏に、「トレクスは火災が他メーカーの数倍あると聞く。改善対策（を知らなかったこと）との因果関係や根本の原因が分からなければ、荷主にも説明できない。『燃えるようなシャシーで今後、来るな』と言われる」と述べ、原因解明などを求めた。

K氏は「持ち帰って検討する。この車（の火災の原因）はこうだ、との（因果関係のある）答えは出ず、消去法だ」と返答し、火災原因は蓋然性の高さから推察される形でしか出ないとの立場をとった。

## 「燃えるような車体で来るな」

こうした現場のやり取りを聞く中で資料に当たっていくと、改善対策というの制度そのものの問題も垣間見えてくる。積み荷もろとも燃えるため、荷主をはじめ社会への信用問題になりかねない火災原因とつながっている改善対策。その対策の出された7455台のユーザーの中で、対策の存在すら知らないユーザーが出てくる「改善対策」とはいったい、どのような性質を持つのか。

リコールは、道路運送車両法に明記され、提出したメーカー側の責務は重くなる。一方、国土交通省審査・リコール課によると、改善対策は、同法上の位置づけはなく、国交省から自動車工業会などの業界団体に対する「依命通達」（自審第1530号、94年12月1日）に依拠する制度だという。同課によると、リコールと違って改善対策は、進捗状況などを国交省に報告する義務が課せられておらず、仮に改善対策を施さなくてもメーカーに法的な制裁ができない仕組みになっている。

メーカーからの連絡がなければ改善対策の存在すらユーザーは気づくことができない仕組みの中で、「耳にしたことがない」というユーザーを作り出さないための方策は、どのようにとればよいのか。国交省と自動車工業会の通達に依拠するような作り手主体とはちがった仕組みが、ユーザー側にも必要だと感じる。

（レイアウト・小西克弥）