

X流ニュース解説

タテに延びるY軸。横に延びるX軸。幅広いジャンルからクルマ関連の気になる話題を集めてお届けするのがこのコーナー、X軸です。

X軸

世界が驚いた売却劇から4カ月 販売店や消費者からは不満続出だが どうしてもBMWは ローバーを捨てるのか？

スマート・オーナーシップ
で購入したローバー車の
引き取り拒否もありうる！

3月からあわただしい動きを見せた英ローバー売却劇はひとまず落ち着いた。新型ミニをのぞくローバーの乗用車部門はローバー元社長のジョン・タワーズ氏率いる「フェニックス」グループへ、ランドローバー部門はフォードへ売却された。BMWが94年に英フリティッシュ・エアロスペース（現BAEシステムズ）と本田技研工業が保有していたローバー株式を約1700億円で買収してから6年。同社のフルライン戦略は膨大な売却損とともに消え去った。とは言え、1日当たり最高で約3億4000万円の赤字を垂れ流していたローバー事業を切り離し、BMWはホッと一息ついているだろう。しかし、全世界に点在するローバー販売店と、ローバー車オーナーの不安は消えていない。

6月末、東京・帝国ホテルでBMWジャパン主催のローバー販売店ミーティングが開かれた。ミーティングといっても、年度方針や販売計画を傳達する通常の会議ではなく、出席資格も販売店の社長以上に限定さ



ミニ（写真上）以外のローバー車は、中古車になった場合、日本市場ではきわめて安い値段しかつかない。ミニは人気車種だが、ローバー・スマート・オーナーシップで購入していた場合、販売店に引き取りを拒否されるという事態にもなりかねない。写真下はローバー200。

れた。要するに、ローバー事業の今後にBMWジャパンがどう関わるかについての説明会だ。BMWジャパンは昨年秋にローバー・ジャパンの輸入・卸売部門を吸収し、ローバー車インポーターとしての役割も担っている。3月にローバー売却が表面化して以来、情報を求めるローバー販

売店に対し「我われもわからない。親会社しだいだ」と意無しの構えを見せてきたBMWジャパンが初めて今後の見通しを明らかにしたカタチだ。「それにしても情報開示が遅すぎる。お客さんと接している我われの立場をわかつているのか」とイラ立つローバー販売店幹部を前に、BMWジャパンサイドは淡々と説明を続けた。それによると、乗用車系ローバー車（ローバー、MG、現行ミニ）について販売店とBMWジャパンの販売店契約は今年いっぱいまで解消。ただ、部品や整備情報の提供については、BMWジャパン内部にプロジェクトチームを結成し、同社が責任を持って継続するといつちなみに、

フォードに売却されたランドローバー部門に関して、BMWジャパンはすでに受け皿会社「ランドローバー・ジャパン」に販売店契約ごと事業を移管済みだ。一見、スムーズな引き継ぎに見えるが、深刻な問題も残されている。例えば旧ローバー・ジャパンが96年秋に始めた残価設定型ローン（ローバー・スマート・オーナーシップ（RSO）の後処理。車両価格の50%（導入当初）と高い残価率で利用者が急増したが、「中古車市場では、ミニをのぞいて、東三文の値しかつかない」（関係者）ローバー車の返却をめぐり、利用者と販売店間で査定額のトラブルが絶えない。良心的な販売店は、1台当たり数十万円という査

定格差を負担したが、資金繰りに行き詰まる販売店の間では、近隣の販売店と RSO の返却を拒否しようかなどと話している。一部販売店と物騒な話も飛び交った。来年以降、RSO 車両の残価下取りを拒否され、苦情の持つて行き場もない」という最悪のケースも想定される。

販売店もまた、経営の存続にかかわる問題が流動的なことに不満と不安を隠せない。一部のローバー・BMW 販売店は、BMW ジャパンが2月に正式表明した「コモン・オーナーシップデューラー」(BMW、ローバー、ミニ、MG、ランドローバーを全部扱う販売店)に沿って店舗や看板の改装工事を始めてしまっていた。突然の路線変更により、当然ながら損失補てんを求める声があがっているが、BMW ジャパンの態度は煮え切らない(関係者)という。ついでに言えば、ランドローバー・ジャパントとの再契約も、移管をスムーズに進めるための手続きに過ぎない。フォードの出方しだいでは、やがて代理店権を取り上げられる可能性も充分にある。

販売政策という意味では、BMW が発売する新型「ミニ」の計画も事実上、白紙に戻ってしまった。BMW ジャパンとしては、キャラクターや販売単価がBMW とかけ離れているため、BMW、ローバー店で併売と言いつつ、ローバー販売店を中心に販売拠点を募る腹つもりだった。しかし、乗用車系ローバー店が消滅することで、イチから販売店網を作る必要に迫られている。いくら人気車種とは言え、専売店網を構築・維持するだけの販売台数を確実に稼げるかとなると話は別で、新販売網作りは難航も予想される。

ローバー問題についてはBMW ジャパンもさんざん手を焼いてきた。数千台にもぼる長期在庫を損切りして処分し、RSO 対策として金融子会社経由で販売店に低利融資し、BMW に比べて格段に故障が多いローバーの新車保証をBMW と同水準に引き上げたりしてきた。しかし、こつした施策を打てたのも、日本市場で稼いだ資金があつてこそ。親会社の都合とは言え、用済みの販売店や消費者を簡単に見放すようでは、名門BMW の看板が泣くというものだ。(メディアクラッシュ)



BMW (左) がローバー (右) についてケアするか、あるいはまったくバツサリ切り捨てるかで、販売店やオーナーの事情もかなり変わってくる。

チャイルドシートのブームは去ったのか？

義務化から4カ月たったチャイルドシートに関して、“売れていない”という声があちこちから聞こえてくる。問題となっているミスユース問題に対しても有効な手は打たれていないようだ。“子供の命を守る”ために義務化されたはずのチャイルドシートに、いま何が起きているのだろうか？

カーショップやデパートなどをのぞいてみると、たしかに閑散としている。デパートでも他の売り場であればすぐに販売員がついてくるのだが、チャイルドシートを売るのは、そんなにむずかしいものなのだろうか。

外国製のチャイルドシートを輸入販売しているメーカーはいう。「ゴールデンウィークまでの販売は好調でしたが、いま現在は売り上げは止まっている状態です。どこのメーカーも在庫がたまっている状態でしょう。また別のメーカーは「(売れるのは)まだまだこれから先のこと」と予測している。

一方、ミスユース問題を第一義的に防ぐことができるはずの取り付け指導についてはどうだろうか。

こちらは「説明書で充分」というそっけない答えから「(指導を)徹底している」というメーカーまでさまざま。ただ全体として、取り付け指導は直接売り上げにつながるわけではなく、不熱心なメーカーの様子がうかがえた。

ひところに比べて、メディアで扱われるチャイルドシートの情報量も減っている。こんな時こそ、“子供”の命を守るという原点に立ち返ることが必要な



まだまだ不況の昨今、買い控えたくする気持ちもわかるが、何よりも子供の命の大切さを考えてほしいものだ。

×軸

件数でいえば132件と急増し 対象の台数も187万台にもなった 昨年度のリコール件数が 史上最悪を更新した理由

隠すよりは情報公開すべき
だが本来なら正しい設計が
優先されなければならない

1999年度のリコール（不具合
の回収・無償修理）届出件数が前年
度比42%増の132件となり、事実
上過去最悪の記録を更新したことが
運輸省のまとめで明らかになった。
リコール届出件数が急増している大
きな原因は、自動車の開発サイクル
が短くなるのにもない、社内での
チェック体制がゆるんでいるとみら
れており、あらためて、自動車メー
カーのクルマ作りに対する姿勢が問
われている。

これまでの最悪の数字は、リコー
ルの統計が始まった69年度の165
件だが、これは累積していた届け出
が集中しただけにすぎない。今回発
表された132件という数字は事実
上の史上最悪の結果
である。しかも、
（昨年度に）史上最
悪といわれていた数
字よりも39件も増
え、最悪の記録をあ
つさり塗り替えたとい
うオマケ付きだ。

さらに、132件



リコール件数の急増に業を煮やした運輸省はついに動き出した。

という数字をくわしく分析しよう。
このうち国産車に関するものが58
件、対象台数が162万台。輸入車
に関しては74件、同26万台となっ
ている。件数では、輸入車のほうが
多いが、昨年度と比べると全リコー
ルに占める国産車の比率が高くなっ
ているのだ。

現在、日本の各自動車メーカーで
は、市場の動向を敏感に反映するとい
うテーマ工がまかり通り、新車の
開発にかける期間が短くなる一方
だ。だが、リコールが発生する原因
の6割が、設計にあるということ
を考えると、ただ短くしただけでは
たんなる粗製乱造でクルマを生
産していると言わざるをえない。
またリコール急増の別の背景とし
て、富士重工業のリコール隠しやダイ
ハツ工業へのリコール勧告などの
ケースに示されるように、運輸省が

リコール・改善対策情報(6月8日～7月10日)

ランドローバー・ディスカバリーV8i

■ビー・エム・ダブリュー(6月22日)リコール

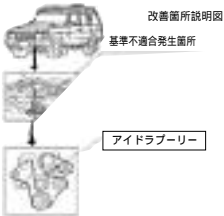
問い合わせ 0120-185568 (ローバーコール)

形式 GF-LT56、GF-LT56A

対象車 平成11年3月24日～平成12年4月5日に製作されたもの。

原因 & 不具合の内容 原動機の冷却水ポンプ等の補機類を駆動するベルトの張り具合を調整するアイドラプリー(ベルトの張り調整用消車)の強度が不足しているため、そのままの状態で使用を続けると、当該プリーが破損し、冷却水ポンプ等の駆動ベルトが滑り、最悪の場合、冷却水ポンプが作動せずオーバーヒートに至るおそれがあるとともに、パワーステアリングの機能が損なわれ、ハンドルの重くなるおそれがある。

改善内容 全車両、当該プリーを対策品と交換する。



メルセデスベンツS320、S430、S500、S500L、CL500

■ダイムラー・クライスラー日本(6月27日)リコール

問い合わせ 0120-190610

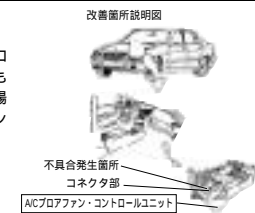
形式 GF-220065、GF-220070、GF-220075、GF-220175、GF-215375

平成12年3月9日～平成12年5月12日に輸入されたもの。

対象車 車室内の空気調整装置の風量等を調整するファン・コントロール

原因 & 不具合の内容 ルユニット内の電気回路に一部不適切なものがあるため、ユニット内部が異常過熱するものがあり、最悪の場合、当該ユニットに接続するコネクタが溶損し、ブロー・ファンが作動しなくなり、デフロスタの機能が損なわれるおそれがある。全車両、当該ファン・コントロールユニットを対策品と交換する。

改善内容



マツダ・カベラ、カベラワゴン、フォード・テルスター、テルスターワゴン

■マツダ(6月29日)リコール

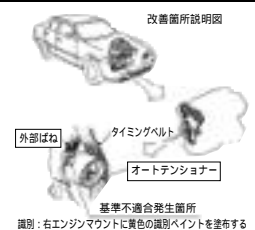
問い合わせ 0120-386919

形式 GF-GF8P、GF-GFEP、GF-GFER、GF-GW8W、GF-GWEW、GF-GWER、GF-GF8PF、GF-GFEPF、GF-GFERF、GF-GW8WF、GF-GWERF、GF-GWEWF

対象車 平成9年6月24日～平成10年6月17日に製作されたもの。

原因 & 不具合の内容 原動機において、タイミングベルトの張力を維持する部品(オートテンショナー)に振動吸収性能が不十分なものがあるため、そのままの状態で使用を続けると、当該オートテンショナーの外部ばねが折損してタイミングベルトが緩み、最悪の場合、原動機が停止するおそれがある。

改善内容 車両、当該オートテンショナーを確認し、該当するものは対策品と交換する。



サード9-5、9-5エアロ、9-3、9-3ヴィゲン

■ヤナセ(7月4日)リコール

問い合わせ 0120-355587

形式 E-EB235、GF-FB235、GF-EB205、GF-EB235R、GF-DB205、GF-DB235

対象車 平成10年7月14日～平成11年10月10日に輸入されたもの。

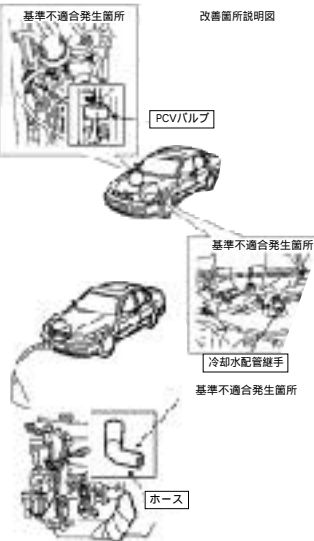
原因 & 不具合の内容 原動機のブローバイガス還元装置において、PCVバルブ(ブローバイガス流量を調整するバルブ)の材質が不適切なため、そのままの状態で使用を続けると、当該バルブが作動しなくなり、ブローバイガス還元装置が機能しなくなるおそれがある。

ターボチャージャー(過給機)の冷却水配管継手に不適切なものがあるため、そのままの状態で使用を続けると、タービンシャフトの冷却が不足し、最悪の場合、オイルシールが破損して潤滑油が排気管に流出するおそれがある。

過給機の圧力を制御するソレノイドのパキュームホースの材質が不適切なため、そのままの状態で使用を続けると、当該ホースに熱劣化による亀裂が生じて負圧が漏れ、空燃費のバランスがくずれ、最悪の場合、原動機の燃焼状態が不安定となり、有害な排出ガスが増加するおそれがある。

全車両、当該PCVバルブを良品と交換する。

改善内容 全車両、当該冷却水配管継手を良品と交換する。なお、ターボチャージャーのオイルシールが破損しているものは、ターボチャージャーユニットを交換する。車両、当該ホースを対策品と交換する。



ダイハツ・ミラ、ネイキッド、オブティ、ムーヴ

■ダイハツ工業(7月5日)リコール

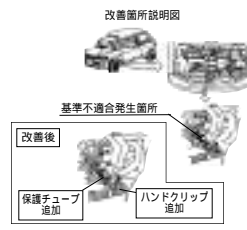
問い合わせ 0070-800-874-040

形式 GH-L700S、GH-L710S、GH-L750S、GH-L760S、GH-L800S、GH-L810S、GH-L900S、GH-L910S

対象車 平成11年10月30日～平成12年5月17日に製作されたもの。

原因 & 不具合の内容 原動機用電子制御装置の電気配線の取り回しが不適切なため、燃料蒸発ガス制御弁を固定する金具と接触するものがあり、そのままの状態で使用を続けると、当該電気配線の被覆が損傷して短絡し、最悪の場合、原動機が停止するおそれがある。

改善内容 全車両、当該電気配線にバンドクリップを追加して電気配線の取り回しを変更するとともに、保護チューブを取り付ける。また、電気配線の被覆が損傷しているものは修正する。



ある加害者の苦しみの尽きない日常

わが国の交通事故による死者数は、年間1万人あまり。けっして少なくないこの数字は、だれもが被害者になりうると同時に、また加害者にもなりうることを意味している。だが現実には、死亡事故の当事者、なかでも“加害者”のその後が語られることはあまりない。しかしそれもまた交通社会の一断面である。とある加害者の例をレポートしてみたいと思う。

クルマでの配達を職業としていたAは20歳代の後半の青年。およそ2年前のある雨の夜、前方への注意がとぎれたほんのわずかの間に、あやまって小学生をはねる交通事故を起こしてしまった。被害者は“即死”。この事件を境にして、AとAをとりまく人々の生活は一変した。Aが業務上過失致死の罪で起訴されたのはもちろんだが、勤務中の事故であったにもかかわらず、勤めていた会社は、何ひとつ手をさしのべることなくAを解雇した。

その後Aは、どんなに力をつくしても新しい職につくことはできなかった。就職の面接を受けても、人事担当者の調べで、死亡事故の加害者であることが簡単に知られてしまう。いっぽう、近所でも“人を死なせた”というウワ

サがまたたく間に広がって、Aだけでなく、家族までもが周囲に後ろ指をさされる状況となってしまった。

しかもA自身が無職のため収入はなく、被害者への保証金も満足に払うことができない。そうした経済的な負担も、肩身も狭く暮らす家族の上へのしかかっていく。Aの明朗で快活だった性格もすっかり変わり、人を信じず、自分が生きていることすら憎むようになっていった。つぐなおうにもその術すら見つからない。被害者だけでなく、自らの家族すら深く傷つけてしまった自分に耐えきれず、いつしかAは家を出た。

やがてAは、ストレスから逃れる現実逃避として、覚せい剤に手を出すようになった。未だ自分の帰るべき居場所を見いだせないAはすっかり中毒に陥り、夜の街をふらつく日常を送っている……。

交通事故による死亡事件そのものは、毎日のように流れるありふれたニュースにすぎないかもしれない。だが、当事者とそ

の周辺の人々は、自分の人生と引きかえてもつぐなえないほどの苦しみと傷を負う。交通事故が、ほかの犯罪と違う点は、けっして故意に加害者となるわけではなく、ちょっとした不注意や不運でクルマを凶器へ変えてしまうことだ。およそクルマを運転しているかぎり、すべてのドライバーは、瞬時に“殺人者”となりうる危険性をはらんでいる。この現実を、我われはもっとげんしゆくに受けとめなくてはならない。

(S)



わざと死亡事故を起こす人間はいないはずだが、同時にだれもが加害者になる可能性を持っている。こころしてハンドルの握るべきだろう。

メーカーへの立ち入り検査を強化していることもある。その背景には、運輸省が「不良箇所などを隠さず、リコールを届けるメーカーには無理な注文はしない」という方針を出していることがあるといわれる。

ただ、メーカーがリコールの届け出にいくら積極的になったところで、リコール自体はドライバーに危

害を及ぼす可能性のある欠陥であり、けっしてほめられたものではない。届けるよりもリコールの必要のないクルマを設計・生産することのほうがはるかに重要なのだ。

運輸省では、リコール急増に対応して、原因を調査する検討会を発足させる方針だ。

(メディアクラッシュ)

フォード・トラス、トラスSHO

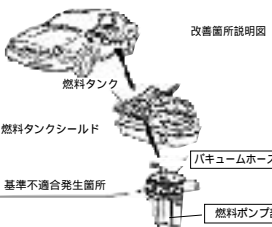
■フォード・ジャパン・リミテッド（6月8日）リコール

問い合わせ 0120-125175

形式 E-1FASP52、E-1FASP57、E-1FANPS4
対象車 平成7年8月16日～平成8年9月16日に製作されたもの。

原因＆不具合の内容 燃料タンク内にある燃料ポンプと燃料ホースのクランプのかしめ部の位置が不適切なため、このままの状態で使用続けると、走行時の振動により当該かしめ部と燃料ポンプの電気配線が干渉し、電気配線が損傷して短絡し、原動機が停止するおそれがある。

改善内容 全車両、燃料タンク内の燃料ポンプ部一式を対策品と交換する。



オペル・アストラ、アストラワゴン、アストラカプリオ

■ヤナセ（6月8日）リコール

問い合わせ 0120-355587

形式 E-XD180、E-XD202、E-XD180W、E-XD180K
対象車 平成7年8月18日～平成9年9月22日に輸入されたもの。

原因＆不具合の内容 制動装置のブレーキ倍力装置において、バキュームホースを接続するコネクタの強度が不適切なため、そのままの状態で使用続けると、当該コネクタに亀裂が発生し、最悪の場合、負圧が漏れて制動力が低下するおそれがある。

改善内容 全車両、当該コネクタを対策品と交換する。



オペル・ヴィータ

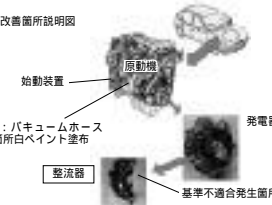
■ヤナセ（6月8日）改善対策

問い合わせ 0120-355587

形式 GF-XG120
対象車 平成10年8月19日～平成11年9月3日に輸入されたもの。

原因＆不具合の内容 原動機の発電機に取付けられている整流器の半導体の耐熱性が不足しているため、そのままの状態で使用続けると、当該半導体が損傷して充電警告灯が点灯し、バッテリーが充電されなくなり、最悪の場合、原動機が停止するおそれがある。

改善内容 全車両、当該整流器を対策品と交換する。



ホンダ・アヴァンシア

■本田技研工業（6月9日）リコール

問い合わせ 0120-112010

形式 GH-TA1、GH-TA2、GH-TA3、GH-TA4
対象車 平成11年8月26日～平成12年3月27日に製作されたもの。

原因＆不具合の内容 運転者席用の座席ベルト装着警報装置及びエアバッグ警報装置において、座席ベルトバックル内の警報スイッチに加工不良のものがあるため、座席ベルトを正しく装着した場合であっても警報が解除されないおそれがある。

助手席用のエアバッグ警報装置において、座席ベルトバックル内の警報スイッチに加工不良のものがあるため、座席ベルトを正しく装着した場合であっても警報が解除されないおそれがある。

改善内容 改善内容全車両、当該イージーエントリーシステムのロック機構を対策品と交換する。



ホンダ・インスパイア、セイバー

■ホンダ・オブ・アメリカ（6月9日）リコール

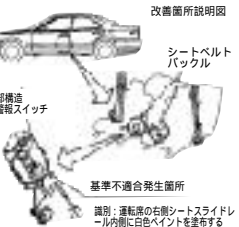
問い合わせ 0120-112010（本田技研工業）

形式 GF-UA4、GF-UA5
対象車 平成11年11月12日～平成12年5月31日に製作されたもの。

原因＆不具合の内容 運転者席用の座席ベルト装着警報装置及びエアバッグ警報装置において、座席ベルトバックル内の警報スイッチに加工不良のものがあるため、座席ベルトを正しく装着した場合であっても警報が解除されないおそれがある。

助手席用のエアバッグ警報装置において、座席ベルトバックル内の警報スイッチに加工不良のものがあるため、座席ベルトを正しく装着した場合であっても警報が解除されないおそれがある。

改善内容 全車両、運転者席用及び助手席用の座席ベルトバックルを良品と交換する。



スバル・サンバー

■富士重工業（6月20日）リコール

問い合わせ 0120-052215

形式 GD-TT1、GD-TT2、GD-TV1、GD-TV2
対象車 平成11年1月20日～平成11年10月4日に製作されたもの。

原因＆不具合の内容 ブレーキパイプの取り回しに不適切なものがあるため、ブレーキパイプが車体に接触するものがあり、そのままの状態で使用続けると、ブレーキパイプ表面のメッキが剥がれ、最悪の場合、当該ブレーキパイプが腐蝕するおそれがある。

改善内容 全車両点検し、当該ブレーキパイプと車体の隙間が少ないものは修正するとともに、ブレーキパイプに接触痕のあるものは良品と交換する。

