

[最終講義]

# リコールコストの現状と課題<sup>1</sup>

経済学部

長谷川 泰隆

## 1. はじめに

### (1) 本稿の狙い

製品としての自動車は市民生活をはじめ、現代社会になくてはならない利器になって久しい。その自動車に関連する制度のひとつに「リコール」がある。「リコール制度」とはメーカー側に使用上の不具合原因がある場合に、メーカー側の責任において無償で回収しこれを修理するという制度規定である。

「無償で回収し修理する」のはメーカー側で、ユーザー側に修理費等の負担は生じない。しかし、メーカー側には一定の修理費が発生する。本稿ではこのリコール制度に伴ってメーカー側に発生しメーカー側が負担する諸費用を「リコールコスト」と呼ぶ。しかし、リコールコストという呼称は管理会計や原価計算の文献等ではほとんど見当たらないように、学問上の市民権を得ていない。このように一般的に認知されていないためにややともすればこの種の問題が矮小化されがちであるが、それは大きな見誤りである。

国土交通省は毎年、メーカーからのリコールの届け出を集計・整理し、発表している。そこで、①この資料から業界のリコールの状況と傾向を概観し、②さらに、メーカーの有価証券報告書を手掛かりにリコールの会計上の処理と対応を検討することによって、「リコールコスト」を表舞台に引き出し、わずかでもその「会計としてのリアリティ」を浮き彫りにすることを試みる、というのが本稿の狙いである。

以下では、リコール制度およびリコールの現状から会計問題としてのリコールコスト、さらにリコールコストのもつ質量感を論じていく。

### (2) わが国のリコール制度

わが国の自動車製品に関するリコール制度は、1969(昭和44)年、米国のそれに倣って創設された。それは「欠陥車による事故を未然に防止し、自動車ユーザー等を保護することを目的とするものであり、自動車製作者等が、その製作し、又は輸入した同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能が自動車の安全上、公害

---

<sup>1</sup> 本稿は2020年1月15日に行なった最終講義の内容である。内容自体は2019年9月9日の日本会計研究学会全国大会（於：神戸学院大学）での自由論題報告をベースにしている。

防止上の規定（道路運送車両の保安基準）に適合しなくなるおそれがある状態、又は適合していない状態で、原因が設計又は製作の過程にある場合に、その旨を運輸省に届け出て自動車を回収し無料で修理する制度」（運輸省〔当時〕）である。

その後、1994（平成6）年に道路運送車両法に規定された。悪質なりコール隠し等の不祥事が発覚した経緯から、罰則規定が強化される傾向にある。

### （3）業界内の革新

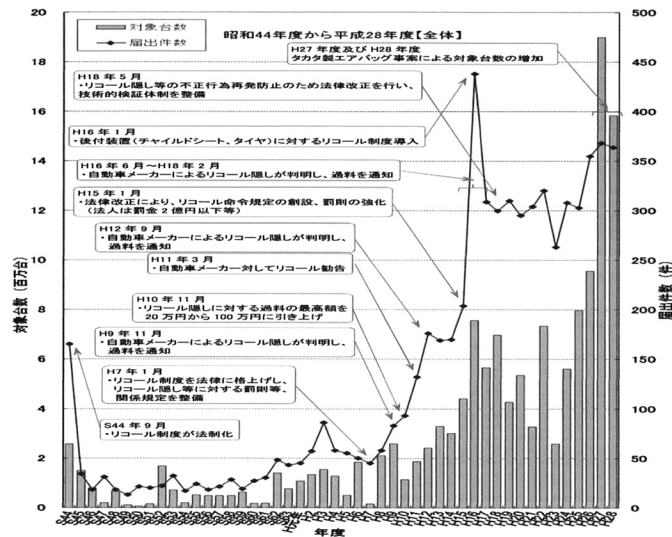
制度創設から50年、部品のモジュール化といった設計革命（長谷川〔2013〕）を含めて、自動車という製品の「質」は飛躍的に向上してきた。しかし、高品質だけでは製品は普及しない。それが普及するには市民の手の届く価格帯という条件が必須になる。それは言葉を変えれば総力を挙げた「コスト（原価）」低減の賜物である。今日、モノづくりの要諦は「設計」にあるといわれ、新製品の生み出す利益は設計段階で織り込み済みとなる。その結果、高品質－相対的に手の届く価格帯－利益の確保といった三層構成が好循環し、業界の成長をもたらしてきた。しかし、物事には必ず二面ある。業界は各種の革新を行ってきたが、「リコール」問題の克服は未だ途上である。

## 2. 自動車業界のリコール状況

### （1）リコール届出概況

国土交通省が自動車メーカーからの届け出を集計・整理した資料のひとつが図表2-1である。

図表2-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移〔全体〕（昭和44年度～平成28年度）



出所）国土交通省〔平成30年〕。

図表中、折れ線グラフが届け出件数を、棒グラフが対象台数を表す。平成28年度では届け出件数364件（国産車224件、輸入車140件）、対象台数は15,849,014台（国産車15,182,671台、輸入車666,343台）であった。この内容はさらに国産車、輸入車に分けられる。本稿では国産車のみを考察対象とし、輸入車については別の機会に譲る。

わが国のリコール届出制度では、まずディーラーを含む自動車メーカーと国土交通省にユーザーから装置の機能不全等のクレームが寄せられる。自動車メーカーはそれらを不具合情報として調査・分析し、「設計又は製作過程に起因する保安基準不適合」にあたるか否かを検討する。国土交通省の行政指導も含めて、メーカーはリコールに該当するか否かの判断を迫られることになる。メーカーがリコール実施を決定した場合には、国土交通省に当該届出をし、国土交通省はこれを公表する。リコールに至る不具合原因は設計段階と製作過程に分けられ、近年の傾向では前者が7割前後、後者が3割前後を示す。

## （２）直近５年間のリコール届出状況

本稿では、論旨をわかりやすくするために、その対象を直近５年間の国産車の届出に絞り込むことにする。

図表２－２ 乗用車メーカーの届出件数及び対象台数と国内生産  
(国産車、平成24年度～平成28年度)\*1

届出者名と内容		平成24	平成25	平成26	平成27	平成28
トヨタ自動車	件数(件)	10	10	16	19	20
	台数(台)	2,144,091	1,650,844	3,241,894	5,095,322	5,198,377
	国内生産	3,368,940	3,377,598	3,185,473	3,171,757	3,187,999
本田技研工業*2	件数(件)	5	11	10	21	8
	台数(台)	119,659	1,097,257	1,571,581	4,518,786	2,274,533
	国内生産*3	1,029,313	936,879	867,648	760,899	820,226
スズキ*2	件数(件)	3	5	14	17	11
	台数(台)	59,130	321,256	1,167,264	3,585,153	493,704
	国内生産	1,213,000	1,178,000	1,209,000	983,000	1,012,000
ダイハツ工業	件数(件)	5	3	3	9	2
	台数(台)	184,417	1,724,491	79,106	783,910	848,419
	国内生産	757,475	807,833	777,468	661,168	773,030
日産自動車	件数(件)	14	18	13	15	13
	台数(台)	859,938	1,740,863	1,113,797	884,189	1,150,508
	国内生産	1,060,000	1,000,190	870,608	849,356	1,015,033
三菱自動車工業	件数(件)	9	17	13	15	15
	台数(台)	1,350,569	889,937	1,197,276	1,402,672	1,779,827
	国内生産	484,428	636,914	648,595	652,966	531,471
マツダ	件数(件)	1	2	3	15	20
	台数(台)	8,902	10,203	44,195	1,605,777	1,608,343
	国内生産	915,060	966,628	934,300	972,267	977,376
富士重工業	件数(件)	4	1	4	5	15
	台数(台)	39,267	22	58,914	188,446	1,135,906
	国内生産	583,078	649,911	707,669	714,879	720,519

\*1 国産車としての届出のみを集計しているが、この中には海外で生産された社名も含む届出がある。また、届出者の車名と異なるOEM供給先の車名が含まれる場合がある。

\*2 二輪車を含む。

\*3 本田の国内生産のうち、平成24年度と同28年度は暦年データ。

(出所) 国土交通省 [平成30] と各社公表のデータより筆者作成。

国土交通省は平成24年度から平成28年度までの主な国産車14届出者（14社）のリコール届出件数及び対象台数を公表している（国土交通省 [平成30年、149頁]）。上記14社のうち、主要乗用車メーカーのみをピックアップし、それに国内生産台数（年間）のデータを加味したのが上記の表である。

図表2-2より、リコール届出対象台数と国内生産台数の平均を取り、両者の比を計算したのが図表2-3である<sup>2</sup>。

図表2-3 平均生産台数に対する平均届け出台数比

	(1) 平均届出台数	(2) 平均国内生産台数	(1)/(2) 値
トヨタ自	7,266,106	3,258,353	2.23
本田技研	1,916,363	882,993	2.17
スズキ	1,125,301	1,119,000	1.01
ダイハツ	724,069	755,395	0.96
日産自	1,149,859	959,037	1.20
三菱自	1,324,056	590,875	2.24
マツダ	655,484	953,126	0.69
富士重工	284,511	675,211	0.42

(出所) 筆者作成。

さらに、上記14社からトラック・バスメーカーをピックアップして同様にデータを整理した内容が図表2-4である。

図表2-4 トラック・バスメーカーの届出件数及び対象台数と国内生産  
(国産車、平成24年度～平成28年度)\*<sup>1</sup>

届出者名と内容		平成24	平成25	平成26	平成27	平成28
いすゞ自動車	件数 (件)	17	12	16	10	9
	台数 (台)	267,656	91,787	95,455	226,918	116,782
	国内生産	241,247	252,693	273,122	259,300	238,309
日野自動車	件数 (件)	13	16	12	11	18
	台数 (台)	11,826	18,471	247,238	114,397	351,437
	国内生産	150,067	159,411	162,331	147,651	148,009
三菱ふそう トラック・バス	件数 (件)	17	19	16	11	15
	台数 (台)	284,441	91,471	135,775	156,645	31,577
	国内生産	87,086	96,790	103,233	104,133	82,883
UDトラックス	件数 (件)	6	8	6	2	4
	台数 (台)	10,247	39,639	19,320	4,414	76,075
	国内生産* <sup>2</sup>	21,855	18,405	21,543	16,825	17,318

\* 1 国産車としての届出のみを集計しているが、この中には海外で生産された社名も含む届出がある。また、届出者の車名と異なるOEM供給先の車名が含まれる場合がある。

\* 2 UDトラックスの国内生産については、自動車産業ポータルMark Linesを参照。

(出所) 国土交通省 [平成30] と各社公表のデータより筆者作成。

<sup>2</sup> メーカー間に規模の格差があり、リコール届出台数等を単純に比較できない。そのため、規模の大小の相対化の便法のひとつとして、(1)/(2) 値を参考にする。図表2-5についても同様である。

図表2-3と同様に、上記より、リコール届出対象台数と国内生産台数の平均を取り、両者の比を計算したのが図表2-5である。

図表2-5 トラック・バスメーカー平均生産台数に対する平均届け出台数比

	(1) 平均届け出台数	(2) 平均国内生産台数	(1)/(2) 値
いすゞ自	159,720	252,934	0.63
日野自	148,674	153,494	0.97
三菱ふ	139,982	94,825	1.48
UDトラ	29,939	19,189	1.56

(出所) 筆者作成。

図表2-3では主要な乗用車メーカー8社中5社の「(1)/(2) 値」が1.00を超えていること、そのうち3社が2.00を超えていること、図表2-5では主要トラック・バスメーカー4社中2社のその値が1.00を超えていることがわかる。すなわち、国内の主要自動車メーカーの半数は、その年間の生産台数と同等もしくはそれ以上の台数をリコールの対象としている傾向を示していることになる。

### 3. 2つのリコールコスト－製品保証引当金と特別損失－

#### (1) 製品保証引当金の設定について

メーカー企業が自社製品を販売するとき、一定条件下の使用中に伴う故障等に保証が付与されることが一般的である。使用開始から1年間、当該製品の通常の使用方法の下における故障・不具合等がそれである（詳細は各々の製品に添付されている保証書に記載されている）。こうした通常の販売契約上の製品保証の場合、メーカー側は無償でこれに対応する。しかし実際には、メーカー側には相応の修理費用が発生する。

販売後の製品保証に関する修理費用に備える措置は、製品保証引当金の計上として知られている。製品保証対応を自動車業界に限れば、上記の一般的な保証に加えて、次の3つがある。

- i) 法律上のリコール…1969（昭和44）年に創設され、1994（平成6）年に道路運送車両法に規定された内容で、メーカー側の設計または製作過程に起因して、道路運送車両の保安基準に適合しない状態等の場合、
- ii) 届出や通知に基づく改善対策…法律上のリコール段階には至らないが、それに準じてメーカー側が機能改善を実施する場合、
- iii) サービスキャンペーン…法的リコールや改善対策には該当しないが、サービスキャンペーンと称してメーカー側が商品性を改善する一連のサービスを実施する場合、である<sup>3</sup>。

製品不具合の実際の発生を過去の経験則から100%無視することはできないが、

<sup>3</sup> これら i) ～ iii) はいずれも国土交通省に届け出ることになる。

リコール対応をメーカー側－完成車メーカー－が正面から取り上げることはある種のパラドックスになりかねない。ここに業界のジレンマを垣間見ることができる。以下では、図表2－3から代表的な2社を選び、リコール対応を概観する。

## (2) トヨタ自動車の対応について

業界をリードするトヨタ自動車は、業界の収益性を左右する要因のひとつとして「顧客からの製品保証に関する請求およびその他の顧客満足のための修理等にかかる費用」をあげている（トヨタ [2017年3月期26頁]）。同社は自車の安全性について潜在的問題がある場合、適宜セイフティ・キャンペーンやリコール等の市場処置を発表する旨を明らかにしている（トヨタ前掲）。こうした市場処置に伴い、トヨタに対する申し立てや訴訟が提起されている旨も明らかにしている。

トヨタでは、製品の販売の際、顧客との保証契約に従い、将来発生が見込まれる製品保証費用を見積り引当計上する。この製品保証に加え、部品の修理や取替といったリコール等を実施することが見込まれ、製品の販売時点において過去の発生状況に基づいてかかる市場処置の費用を見積り計上している。両者は合算されて品質保証にかかる債務と表記される。やや具体的に検討しよう。

同社の2017年3月期の営業費データは次のように開示されている（トヨタ前掲、35頁）。

営業費データ（金額：百万円）				
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2016年	2017年	増減	増減率
売上原価	21,456,086	21,543,035	86,949	0.4%
金融費用	1,149,397	1,191,301	41,922	3.6
販売費および一般管理費	2,943,682	2,868,485	△75,192	△2.6
営業費合計	<u>25,549,147</u>	<u>25,602,821</u>	<u>53,674</u>	<u>0.2%</u>

当連結会計年度の営業費は25兆6,028億円、前年度比536億円（0.2%）の増加、その増減は以下のとおりである。

営業費の対前期比増減（金額：百万円）	
車両販売台数および販売構成の変化による影響	1,060,000
為替換算レート変動の影響	△1,470,000
金融費用の増加	174,000
原価改善の努力	△440,000
諸経費の増加ほか	729,674
合計	<u>53,674</u>

上記「諸経費の増加ほか7,296億円」の内訳は、主に品質関連費用3,100億円、労務費800億円、減価償却費500億円および経費ほか1,050億円の増加によるものとい

う。さらに品質関連費用3,100億円の増加については、主に当連結会計年度にリコール等の市場処置の支払いが増加したことに伴い、債務の見積計上が増加したことによるという。

その詳細は、連結財務諸表の注記14（トヨタ [2017年3月期、124頁]）にある以下の品質保証に係る債務データである。

#### 品質保証に係る債務データ（金額：百万円）

	3月31日に終了した1年間	
	2016年	2017年
品質保証にかかる債務 <sup>4</sup> の期首残高	1,328,916	1,403,764
当期支払額	△501,073	△604,853
繰入額	636,719	919,086
既存の品質保証にかかる変動額	△39,225	△24,147
その他 <sup>5</sup>	△21,573	3,088
品質保証にかかる債務の期末残高	<u>1,403,764</u>	<u>1,696,938</u>

上記の品質保証にかかる債務のうち、リコール等の市場処置にかかる債務の増減は以下のとおりである。

#### リコール等の市場処置に係る債務の増減内訳（金額：百万円）

	3月31日に終了した1年間	
	2016年	2017年
リコール等の市場処置にかかる		
債務の期首残高	755,050	925,475
当期支払額	△347,861	△444,416
繰入額	524,100	794,009
その他	△5,814	132
リコール等の市場処置にかかる		
債務の期末残高	<u>925,475</u>	<u>1,275,200</u>

図表 3-1 トヨタ自動車の市場処置支払額と原価改善額との比較

決算期	2013年3月期	014年3月期	015年3月期	016年3月期	017年3月期
支払額	1,809億円	2,077億円	3,574億円	3,479億円	4,444億円
原価改善額	4,500	2,900	2,800	3,900	4,400
設計面	-	-	2,200	3,400	3,700
現業面	-	-	600	500	700
届出台数	2,144,091台	1,650,844台	3,241,894台	5,095,322台	5,198,377台 <sup>6</sup>

（出所）トヨタの有価証券報告書より筆者作成。

<sup>4</sup> 品質保証にかかる債務は、連結貸借対照表上の「未払費用」に含まれる。

<sup>5</sup> 主として、外貨換算調整額および連結子会社の増減の影響。

<sup>6</sup> 5年間の支払総額を同期間の届け出台数合計で割ると、1台当たりの総平均リコール支払額（=88,762円）を得る。

2016年の支払額は約3,479億円、2017年のそれは約4,444億円、同年3月期の届出台数は5,198,377台であった。この各期の支払額の大きさを一例として、同期の原価改善額と比較してみる。5年間の平均額では、市場処置平均支払額3,076.6億円に対し、同期間の平均原価改善額3,700億円、前者は後者の83.15%に相当し、平均原価改善額が平均支払額を僅差で上回っている<sup>7</sup>。

なお、同社では製品保証費用、リコール等の市場処置にかかる費用とともに売上原価の構成要素として表示している。関連費の引当処理は営業費に含まれるのが通常である<sup>8</sup>。同社は製品の販売の際に将来発生が見込まれる製品保証費用を見積りで引当計上する。この引当金繰入額を売上原価に算入することにより、売上高に対応して製品原価が費用化されるのに合わせて引当金繰入額も費用化されることになる。その結果、一定の費用収益の対応関係を成立させることになり、ここに同社の対応性向を強めるアカウンティング・マインドを垣間見ることができる。

### (3) 本田技研工業（以下、ホンダと略記）の対応について

ホンダでは「当社および連結子会社は、製品保証引当金が適切かどうかを常に確認している」旨（ホンダ [2017年3月期]）が表明されているが、トヨタ自のように、リコール等の市場処置にかかる費用は別掲されていない。あえて表現を斟酌すれば、「製品保証引当金の増減表」の中で示される「当期引当金繰入額」について、「当連結会計年度における当期引当金繰入額は、主に四輪事業における主務官庁への届出等に基づく無償の補修費用によるもの」がリコールコスト相当だろう。

直近5年間の製品保証引当金<sup>9</sup>の推移は以下のとおりである。

#### 平成24年度（2012.4.1～2013.3.31）

製品保証引当金（単位：百万円）			
当期支払額	64,942	期首残高	170,562
前期末見積変更額	8,583	当期繰入額	97,108
期末残高	208,033	外貨換算差額	13,888
合計	<u>281,558</u>	合計	<u>281,558</u>

<sup>7</sup> 2019年3月期の同社の配当金支払総額は3,400億円といわれ（日経新聞2019年5月29日）、この金額も比較の目安になるだろう。

<sup>8</sup> 同社の有価証券報告書中の費用区分では、営業費 ⊖ 売上原価、一般管理費、さらに一般管理費 ⊖ 諸経費 ⊖ 品質関連費用 ⊖ リコール等の市場処置費用 という構成関係が読み取れる。この構成関係において、「トヨタの製品保証費用、リコール等の市場処置にかかる費用とともに売上原価の構成要素として表示」される（トヨタ [2017年3月期、46頁]）。

<sup>9</sup> 有価証券報告書中では報告式である。ここではそれを勘定式に直し、合計額でその規模を確認している。



平成25年度 (2013.4.1 ~ 2014.3.31)<sup>10</sup>

①製品保証引当金 (単位：百万円)		②製品保証引当金 (単位：百万円)	
当期支払額 104,090	期首残高 208,033	取崩額 104,396	期首残高 212,824
	当期繰入額 153,898	戻入額 13,210	当期繰入額 168,994
	前期末見積変更額 397	期末残高 274,231	為替換算差額 10,019
期末残高 269,620	外貨換算差額 11,382	合計 391,837	合計 391,837
合計 373,710	合計 373,710		

## 平成26年度 (2014.4.1 ~ 2015.3.31)

製品保証引当金 (単位：百万円)	
取崩額 156,787	期首残高 274,231
戻入額 12,171	当期繰入額 295,035
期末残高 421,523	為替換算差額 21,215
合計 590,481	合計 590,481

## 平成27年度 (2015.4.1 ~ 2016.3.31)

製品保証引当金 (単位：百万円)	
取崩額 257,574	期首残高 421,523
戻入額 12,907	当期繰入額 607,646
為替換算差額 31,247	
期末残高 727,441	
合計 1,029,169	合計 1,029,169

## 平成28年度 (2016.4.1 ~ 2017.3.31)

製品保証引当金 (単位：百万円)	
取崩額 341,416	期首残高 727,441
戻入額 54,324	当期繰入額 198,016
為替換算差額 421,523	
期末残高 520,130	
合計 925,457	合計 925,457

上記より、直近5年間の製品保証引当金と当期繰入額 (=リコールコスト相当額) について、平均規模と初年度との比較、さらにそこから両者の増加率を比較してみよう。

図表3-2 ホンダにおける直近5年間の製品保証引当金と当期繰入額比較

	製品保証引当金	当期繰入額
直近5年間平均	641,887.7 (百万円)	271,850.2 (百万円)
初年度	281,558	97,108
平均増加率	約17.9%	約22.9%

(出所) 筆者作成。

直近5年間に限ると、製品保証引当金の平均額は6,418億8,800万円、その初年度は2,815億5,800万円、同じく当期繰入額のそれは2,718億5,000万円、初年度額97億800万円であった。リコールコストと目される繰入額の増加率は製品保証引当金のそれよりも5ポイント上回っている。

<sup>10</sup> 平成25年度 (第90期) のデータは連続していない。すなわち、89~90期と90~91期では、本文中のように90期のデータが異なっている。爾後、90期のデータを使用する場合には便宜的にその平均額を用いる。

さらにトヨタ自動車に倣って、5年間の当期繰入額と届け出台数をまとめておく。

図表3-3 ホンダのリコールコスト相当額と届け出台数(単位:百万円)

決算期	2013年3月期	014年3月期	015年3月期	016年3月期	017年3月期
当期繰入額	97,108	161,446	295,035	607,646	198,016
届出台数	119,659台	1,097,257台	1,571,581台	4,518,786台	2,274,533台 <sup>11</sup>

(出所) 筆者作成。

#### (4) 特別損失の計上について

リコール問題を別角度から検討しよう。前述したリコールとは異なるタイプの製品リコールがここ数年、公表されるようになってきた。異なるタイプのリコールとは、製作過程の最終工程における完成品検査における不正・不備である。すなわち、無資格者による検査、排ガスや燃費の測定データ改ざん、ブレーキなどの安全性検査での不正等である。

2019年4月に報道されたスズキの検査不正では約200万台がリコールの対象となり、関連費用(=リコールコスト)は800億円にのぼる。同社はこの費用を特別損失に計上する予定である。同社の国内3工場では1981年6月から2009年1月まで、約28年間にわたりこの種の不正が行なわれていたという。

日産における無資格者による完成検査が明らかになったのは、2017年9～10月であった。追浜工場など国内に6つある日産の完成車拠点のすべてで有資格者ではない従業員が完成車の検査に当たることが常態化していたにもかかわらず、9月に国土交通省から指摘を受けるまで日産側はまったく認識していなかったという。この検査不正によるリコール対象台数は約121万台、その費用は250億円以上とも報道された。

いったんこうした展開になると、検査の測定値の改ざんなど新たな不正が続報されていく。各種の一連の不正はゴーン元会長が仏ルノーから派遣された翌年の2000年から常態化していた、無資格者による検査自体は40年前からだとする指摘まで飛び出す。こうして、改正道路運送車両法<sup>12</sup>違反で罰金だ、いや1台当たり最高30万円の「過料」だ、再発防止に1,800億円の投資措置だ、という具合に事後的なコストが膨らんでいく<sup>13</sup>。その行き着く先は、「社長退任」という代償(スバルのケース)である。

上述のような検査不正は「不具合を防止し、さらに流出させない」原則を自ら反故にし、リコールコストを膨らませる事態を招いてしまった。

<sup>11</sup> 5年間の支払総額と同期間の届出台数合計で割ると、1台あたりの総平均リコールコスト(=141,857円)を得る。

<sup>12</sup> 2017年5月施行。

<sup>13</sup> 日産の追浜工場内に自前の生産ラインを持つ部品メーカーカルソニックカンセイは、生産停止の影響で発生した費用負担を日産側に求めるという報道もある。

## 4. 課 題

### (1) 不具合流出防止策と時間差

設計段階と製作過程中の何らかの瑕疵に起因する不具合の発生と、工場最終工程における完成車ラインオフ時の検査不正はともに、リコールコストの発生要因であった。検査工程は不具合製品を外部に流出させない—リコールコストを発生させない—“Last resort”のはずだったが、しばしば機能不全をきたしてしまう。

新製品の企画・開発から完成までの一連の過程において、設計と製作過程は一枚のコインの表裏のような関係である。現在、不具合要因の7割前後が設計に起因する。しかし、事後的に設計段階に起因すると分類される不具合要因は量産前の各種の試験段階では顕在化せず、それがユーザーに自覚されるのは製作過程での完成ラインを経て、さらに顧客の手で使用された数年後である。ここにリコールコスト認識に立ちだかるひとつの壁—「時間差」がある。

「原価企画」を除いて原価計算を含む会計領域の「時間軸」は、「対応原則」に象徴されるように、短期性向である。当時の開発チームはすでになく、当時の重量級のマネジャーの多くはすでに他部門へ移動している場合がある。数年後に遡及的に技術上の責任を問われるわけでもない。社内体制的にも「リコール等の市場処置」案件は過去完了化している。設計、製造という現場技術の責任について、責任会計制に基づく業績評価システムの大枠を超える部分が出てしまう可能性がある。

### (2) リコール自体のタブー視から安全対策としての正当視へ

図表2-3中の8社のうち、トヨタ、ホンダの2社については同社の有価証券報告書を手掛かりに「リコール対応性向」を目にすることができた。とりわけ、トヨタの記載は本腰の入った内容であった。

同表中の「(1)/(2) 値」の高いメーカーに日産、三菱自があった。両社の有価証券報告書中の「製品保証引当金、リコール等の市場処置等」についてはほとんどみるべきものがなかった。かなり憂うべく事態にもかかわらず、両社とも通り一遍の内容でしかなく、「リコール対応に腰砕け感」を禁じえない。

しかしながら、焦点をややロングにするとこの両社がむしろ正常な対応かもしれない。本文で紹介したトヨタのリコール対応はこの問題に関心のある読者には非常に参考になるが、これまでこの種の問題に強い大きな社会的な関心は向いてこなかった。とりわけメーカー企業やエンジニアの間では、この種の問題を一番の癩に障るそれとして忌避する性向が見え隠れする<sup>14</sup>。

<sup>14</sup> 日経新聞2019年3月19日～3月21日付「経済教室」欄では3回にわたり「自動車の未来」が特集されたが、不具合問題に関連した言及はいずれにおいてもなかった。小林[2017]では、全240頁中ほとんど言及されていない。

## 5. まとめにかえて

本稿の狙いは自動車産業の製品リコールの状況と傾向を概観し、そこからリコールコストの「会計としてのリアリティ」を提起し、検討することであった。会計としてのリアリティとは、これまで決して表舞台で論じられることのなかったコストの質感であり、そこに小さなスポットライトを当ててきた。小さなスポットライトだけに、全体の隅々まで光が十分に届かなかったかもしれない。

リコールコストは、リコール処置に起因する。そこで、一定期間の平均的生産台数と平均的リコール届け出数との比較を試みた。この比較値 ( $\leq 1$ ) が各メーカーの生産力の「質特性」のほんの一部でも表わすことになれば、この比較値の小さいメーカーはリコールコストの負担が相対的に小さいことになる。

この比較値の大きい2社を例にとってリコールコストの検討を試みた。「意図せざるべール化された費用としてのリコールコスト」は本社レベルでも無視できない、有意と思われる一定の存在感を示しているのではないか。

### 参考文献等

国土交通省 [平成30]：国土交通省『平成28年度リコール届出分析』、平成30年。

小林 [2017]：小林英幸『原価企画とトヨタのエンジニアたち』中央経済社、2017年。

トヨタ自動車 [2017年3月期]：トヨタ自動車『2017年3月期有価証券報告書』

長谷川 [2013]：長谷川洋三『自動車設計革命』中央公論新社、2013年。

上記のほかに、トヨタ自動車（掲載分以外の年度）、本田技研工業、日産自動車、三菱自動車各社の『有価証券報告書』を参照。

(付記)本稿は日本会計研究学会第78回全国大会（神戸学院大学）における自由論題報告に加筆・修正を加えたものである。本報告に対し、司会の小菅正伸先生（関西学院大学）のほか、上埜進先生（甲南大学）、岡野憲治先生（松山大学）、井上信一先生（香川大学）、飯塚隼光さん（一橋大学大学院生）より貴重なご指摘やご示唆をいただいた。ここに記して深く感謝したい。