



平成 28 年 5 月 6 日

各 位

会社名 タカタ株式会社
代表者 代表取締役会長兼社長 高田重久
(コード番号 7312 東証第一部)
問合せ先 人事・総務本部副本部長 佐野仁

(TEL : 03-3582-3222)

米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA) との同意指令の修正合意に関するお知らせ

弊社米国子会社 TK HOLDINGS INC. (アメリカ ミシガン州)は、2016年5月4日(米国時間)、米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)との間で2015年11月3日に合意しました同意指令の修正に合意しましたので、お知らせいたします。詳細につきましては、別紙をご参照ください。

なお、本件に伴う平成28年3月期の業績に与える影響はない見込みです。

以上

米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)との同意指令への修正合意について

弊社の子会社である TK HOLDINGS INC.（以下「TKH」といいます。）は、2016年5月4日（米国時間）、米国運輸省道路交通安全局（以下「NHTSA」といいます。）との間で、相安定化硝酸アンモニウム（以下「PSAN」といいます。）を使用した乾燥剤が入っていない前席エアバッグインフレータのうち、米国においてこれまで市場措置対象となっていないものの全てについて、新たに市場措置の対象に含めることに合意いたしました。NHTSAとの上記合意は、2015年11月3日に NHTSAとの間で合意した同意指令の修正合意（以下「修正合意」といいます。）において定められています。

今回の修正合意により新たに市場措置の対象となる車両については、これまで市場においても社内外の試験においてもインフレータの容器破損は一件も確認されておりません。また、このような車両につき具体的な危険性を伺わせるデータや技術的分析結果が外部研究機関等より示されているわけでもありません。しかしTKHとしましては、将来的なリスク発生回避と社会への安心・安全の提供に向けたNHTSA及びタカタの共通の思いを実現する為に、今回の米国における市場措置拡大を受け入れ、市場措置への協力を約束するに至ったものです。なお、これまで米国において市場および試験で容器破損が確認された全ての車両は、すでに米国で市場措置の対象となっています。

特定のインフレータの不具合の主な原因は複合的に長期間高温多湿且つ温度差の大きな環境に晒されることであるとした弊社の見解は、その後の複数の外部研究機関が実施した調査や試験の結果によっても裏付けられ、その旨修正合意にも明記されています。弊社が今日製造するほぼ全てのエアバッグには、高温多湿環境下でのインフレータへの湿気の進入を食い止める乾燥剤が入っており、また、乾燥剤の入っていない前席エアバッグインフレータについては、米国において、今回の修正合意により全て市場措置の対象に含まれることになります。なお、製造上のバラツキもインフレータ容器破損の原因の可能性として挙げられており、特定の車種においてインフレータ容器が破損する事象の発生確率が他の車種より高いことが確認されています。

修正合意に基づき、弊社は、米国において、これまで市場措置対象となっていた乾燥剤を使用しない前席エアバッグインフレータにつき、不具合報告書（以下「DIR報告書」といいます。）を、車両のモデル年および地域ごとに、古くて高温多湿地域にある車両から順に、五段階に分けて順次提出いたします。2016年5月16日に提出予定の最初のDIRが対象とするインフレータ数は約1,650万個となる予定です。また、2019年12月31日までには修正合意の対象とされた全てのDIR報告書の提出が完了する予定であり、今回の修正合意により、米国において市場措置拡大の対象となるインフレータの総数は、約3,500万個から4,000万個になると見積もっております。そのほとんどは助手席側エアバッグのインフレータであり、乾燥剤を使用していない運転席側エアバッグのインフレータは、既にほぼ全てが米国において市場措置の対象となっています。また、今回の市場措置拡大対象には、過去の市場措置において交換品として使用した乾燥剤の入っていないPSANインフレータも含まれております。

修正合意に基づく市場措置の拡大については、その規模の大きさから交換部品の準備が非常に厳しい状況であることはNHTSA側にも報告していますが、協議の結果、市場措置の推進方法については今後

NHTSA 及び各自動車メーカー様を交えた協議の場の中で調整を図ることとなりました。弊社としても市場措置の滞りない実施に向け、最大限の努力と協力をする所存です。

以上