

目 次

1 . 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数	1
2 . 装置別リコール届出件数・割合	3
3 . リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合	6
4 . 国産車の生産開始から不具合発生及びリコール届出までの期間	19
5 . リコール対象車の回収状況	22
6 . 特定後付装置のリコール届出	22
7 . 国産車の今年度の特徴	25
参考 1 最近 5 年間のリコール届出の傾向（平成 15 年度～19 年度）	30
参考 2 リコール届出全体の傾向分析（昭和 44 年度から平成 19 年度：39 年間） .	44

リコール届出内容の分析結果

平成20年10月
国土交通省 自動車交通局

平成19年度のリコール届出の傾向分析

1. 車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数

平成19年度のリコール届出件数は、310件であり、前年度の300件と比べ10件増加(対前年度比3%増)したが、この3年間ほぼ横ばいに推移し、減少傾向はみられない。また、リコール対象台数は4,268千台で前年度の6,968千台に比べ2,700千台の減少(対前年度比39%減)であった。これは、前年度において、リコール対象台数が1,000千台を超える届出があった他、1届出あたりの対象台数が非常に多い傾向にあった。平成19年度については、1届出あたりの対象台数は前年度と比較して少ない傾向であった。

表- 1車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数

車種(用途)別		国産車		輸入車		合計	
乗用車	普通・小型乗用車	件数	40 (43)	49 (62)	89 (105)		
		対象台数	1,944 (4,140)	460 (204)	2,404 (4,344)		
	軽乗用車	件数	6 (10)	0 (0)	6 (10)		
		対象台数	815 (501)	0 (0)	815 (501)		
貨物車	普通・小型貨物車	件数	83 (57)	7 (5)	90 (62)		
		対象台数	280 (941)	4 (2)	284 (943)		
	軽貨物車	件数	7 (7)	0 (0)	7 (7)		
		対象台数	446 (553)	0 (0)	446 (553)		
乗合車		件数	32 (30)	0 (1)	32 (31)		
		対象台数	29 (30)	0 (0)	29 (30)		
特殊車		件数	41 (46)	1 (4)	42 (50)		
		対象台数	24 (17)	0 (1)	24 (18)		
二輪車		件数	16 (11)	20 (19)	36 (30)		
		対象台数	245 (74)	11 (465)	256 (539)		
その他		件数	15 (14)	4 (6)	19 (20)		
		対象台数	10 (39)	0 (1)	10 (40)		
合計		件数	229 (203)	81 (97)	310 (300)		
		対象台数	3,792 (6,295)	475 (673)	4,267 (6,968)		

(対象台数の単位:千台)

(注): 1件の届出で複数の車種にまたがる場合は、届出件数をそれぞれの車種毎に集計したため合計とは一致しない。()内は、前年度の数である。

リコール届出を車種(用途)別にみると、乗用車(軽乗用車を含む)がリコール届出件数 95 件(全体の 31%)・リコール対象台数 3,219 千台(75%)で、貨物車(軽貨物を含む)は 97 件(31%)・730 千台(17%)となっており、乗用車と貨物車を合わせると届出件数合計の 62%、対象台数合計の 93%を占めている。

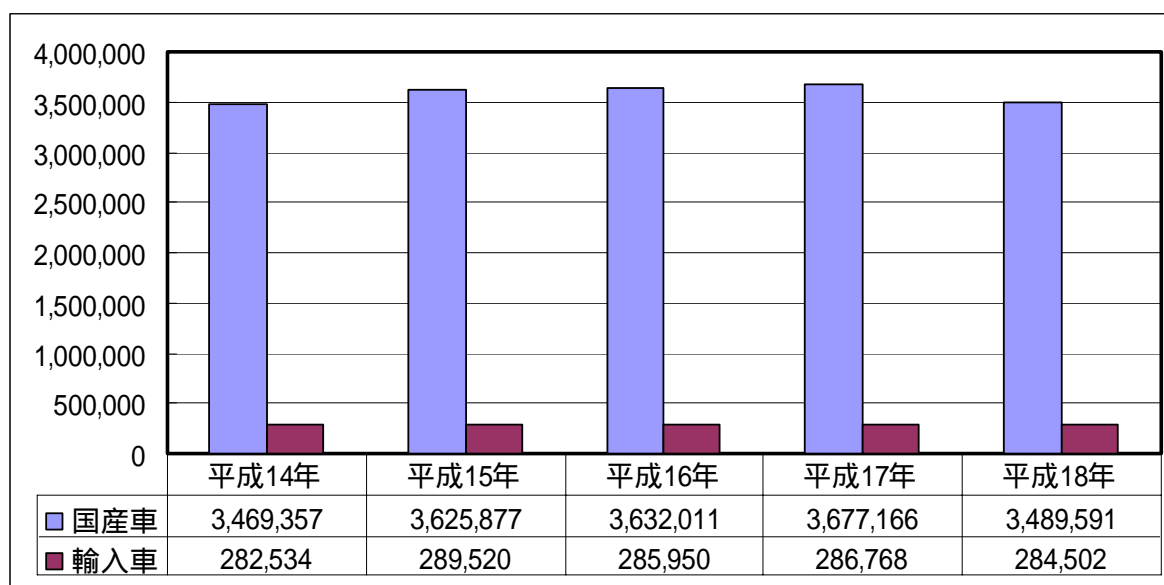
また、前年度の届出件数と比較すると、乗用車(115 件 95 件)、特殊車(50 件 42 件)については減少し、貨物車(69 件 97 件)、乗合車(31 件 32 件)、二輪車(30 件 36 件)については増加した。

国産車では、リコール届出件数(203件 229件)については、前年度比13%増、対象台数(6,295千台 3,792千台)については、前年度比40%減と、リコール届出件数は前年度より増加したが、リコール対象台数は前年度より減少した。リコール対象台数については、ほぼ平成15年度の水準である。

国産車を車種別にみると、乗用車が46件(国産車全体の20%)・2,759千台(73%)、貨物車は90件(39%)・725千台(19%)、乗合車は32件(14%)・29千台(0.8%)、二輪車は16件(7%)・245千台(6%)となっており、リコール届出件数は前年度より増加したが、リコール対象台数は、前年度より減少した。

輸入車では、リコール届出件数(97件 81件)については、前年度比16%減、リコール対象台数(673千台 475千台)については、前年度比29%減と、リコール届出件数及び対象台数ともに前年度より減少した。なお、車種別にみると、乗用車が49件(輸入車全体の60%)・460千台(97%)を占めている。

(参考；国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数(平成14年～平成18年))



(注)平成19年3月末現在における暦年毎の車両数である。

2. 装置別リコール届出件数・割合

2.1 全体の概要

リコール届出を装置別に区分し、件数の多い順にみると、動力伝達装置、原動機、制動装置、灯火装置、燃料装置、乗車装置、かじ取装置、車枠・車体、電気装置、走行装置、緩衝装置、排出ガス発散防止装置の順となっており、これらを合わせると329件(全体の97%)を占めている。

前年度の装置別届出件数と比較すると、灯火装置(20件 40件)、燃料装置(24件 37件)、乗車装置(18件 23件)、かじ取装置(18件 21件)、走行装置(15件 16件)、排出ガス発散防止装置(7件 9件)については増加したが、動力伝達装置(52件 49件)、原動機(45件 41件)、制動装置(56件 40件)、車枠・車体(22件 20件)、電気装置(28件 18件)、緩衝装置(18件 15件)については減少している。

表-2 装置別届出件数(全体)

装置別	件数		割合(%)	
動力伝達装置	49	(52)	14	(16)
原動機	41	(45)	12	(14)
制動装置	40	(56)	12	(17)
灯火装置	40	(20)	12	(6)
燃料装置	37	(24)	11	(7)
乗車装置	23	(18)	7	(5)
かじ取装置	21	(18)	6	(5)
車枠・車体	20	(22)	6	(7)
電気装置	18	(28)	5	(8)
走行装置	16	(15)	5	(5)
緩衝装置	15	(18)	4	(5)
排出ガス発散防止装置	9	(7)	3	(2)
その他	10	(10)	3	(3)
合計	339	(333)	100	(100)

(注): 1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、それぞれの装置毎に集計したため、

表-1のリコール届出件数とは一致しない。

()内は、前年度の数である。

2.2 国産車の概要

国産車の装置別届出件数は233件から248件と増加している。

装置別の件数を多い順にみると、動力伝達装置、灯火装置、原動機、制動装置、燃料装置、車枠・車体、緩衝装置、走行装置、かじ取装置、乗車装置、電気装置、排出ガス発散防止装置の順となっており、これらを合わせると240件(全体の97%)を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、灯火装置(13件 34件)、原動機(30件 33件)、燃料装置(12件 25件)、車枠・車体(16件 17件)、緩衝装置(9件 14件)、走行装置(11件 14件)、排出ガス発散防止装置(5件 6件)については増加し、かじ取装置(13件 13件)、乗車装置(13件 13件)は同件数、動力伝達装置(41件 39件)、制動装置(41件 25件)、電気装置(23件 7件)については減少している。

表-3 装置別届出件数(国産車)

装置別	件数		割合(%)	
動力伝達装置	39	(41)	16	(18)
灯火装置	34	(13)	14	(5)
原動機	33	(30)	13	(13)
制動装置	25	(41)	10	(18)
燃料装置	25	(12)	10	(5)
車枠・車体	17	(16)	7	(7)
緩衝装置	14	(9)	6	(4)
走行装置	14	(11)	6	(5)
かじ取装置	13	(13)	5	(5)
乗車装置	13	(13)	5	(5)
電気装置	7	(23)	3	(10)
排出ガス発散防止装置	6	(5)	2	(2)
その他	8	(6)	3	(3)
合計	248	(233)	100	(100)

(注)：1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、それぞれの装置毎に集計したため、

表-1のリコール届出件数とは一致しない。

()内は、前年度の数である。

2.3 輸入車の概要

輸入車の装置別届出件数は100件から91件と減少している。

装置別の件数を多い順にみると、制動装置、燃料装置、電気装置、動力伝達装置、乗車装置、原動機、かじ取装置、灯火装置、車枠・車体、排出ガス発散防止装置、走行装置、緩衝装置の順となっており、これらを合わせると89件（全体の98%）を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、電気装置(5件 11件)、乗車装置(5件 10件)、かじ取装置(5件 8件)、排出ガス発散防止装置(2件 3件)は増加し、制動装置(15件 15件)、燃料装置(12件 12件)は同件数、動力伝達装置(11件 10件)、原動機(15件 8件)、灯火装置(7件 6件)、車枠・車体(6件 3件)、走行装置(4件 2件)、緩衝装置(9件 1件)については減少している。

表- 4 装置別届出件数(輸入車)

装置別	件数		割合(%)	
制動装置	15	(15)	17	(15)
燃料装置	12	(12)	13	(12)
電気装置	11	(5)	12	(5)
動力伝達装置	10	(11)	11	(11)
乗車装置	10	(5)	11	(5)
原動機	8	(15)	9	(15)
かじ取装置	8	(5)	9	(5)
灯火装置	6	(7)	7	(7)
車枠・車体	3	(6)	3	(6)
排出ガス発散防止装置	3	(2)	3	(2)
走行装置	2	(4)	2	(4)
緩衝装置	1	(9)	1	(9)
その他	2	(4)	2	(4)
合計	91	(100)	100	(100)

(注)：1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、それぞれの装置毎に集計したため、

表- 1のリコール届出件数とは一致しない。

()内は、前年度の数である。

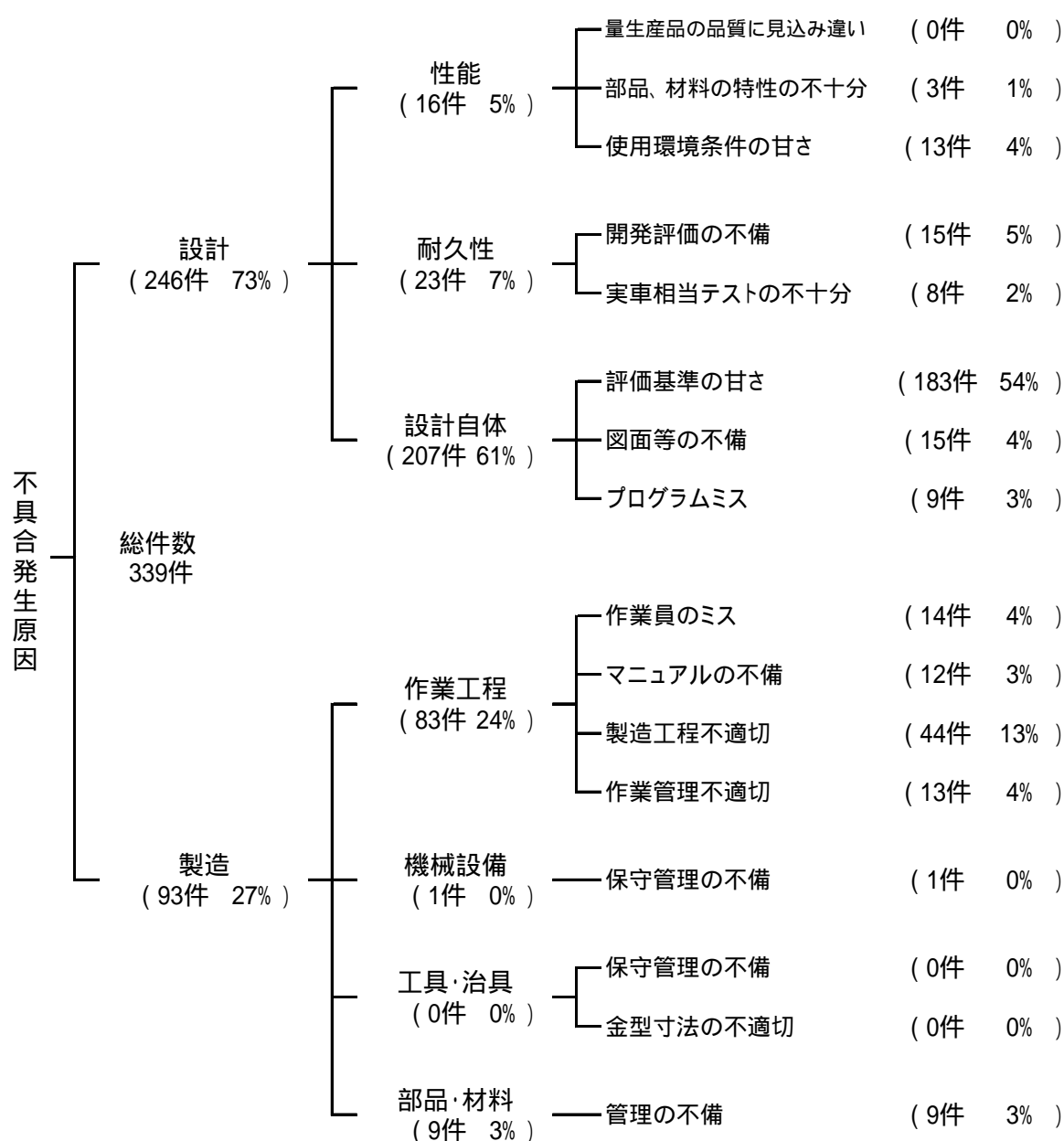
3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合

3.1 全体の概要

平成19年度のリコール届出件数310件（不具合箇所別：339件・前年度333件）について、不具合発生原因を設計又は製造に分類し、分析を行った。

リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-1のとおり設計に係る原因に基づくものが246件で全体の73%（前年度221件・66%）、製造に係る原因に基づくものが93件で全体の27%（前年度112件・34%）となっており、不具合発生原因が設計によるものが増加した。

図-1 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
（全体、平成19年4月～20年3月届出箇所別）

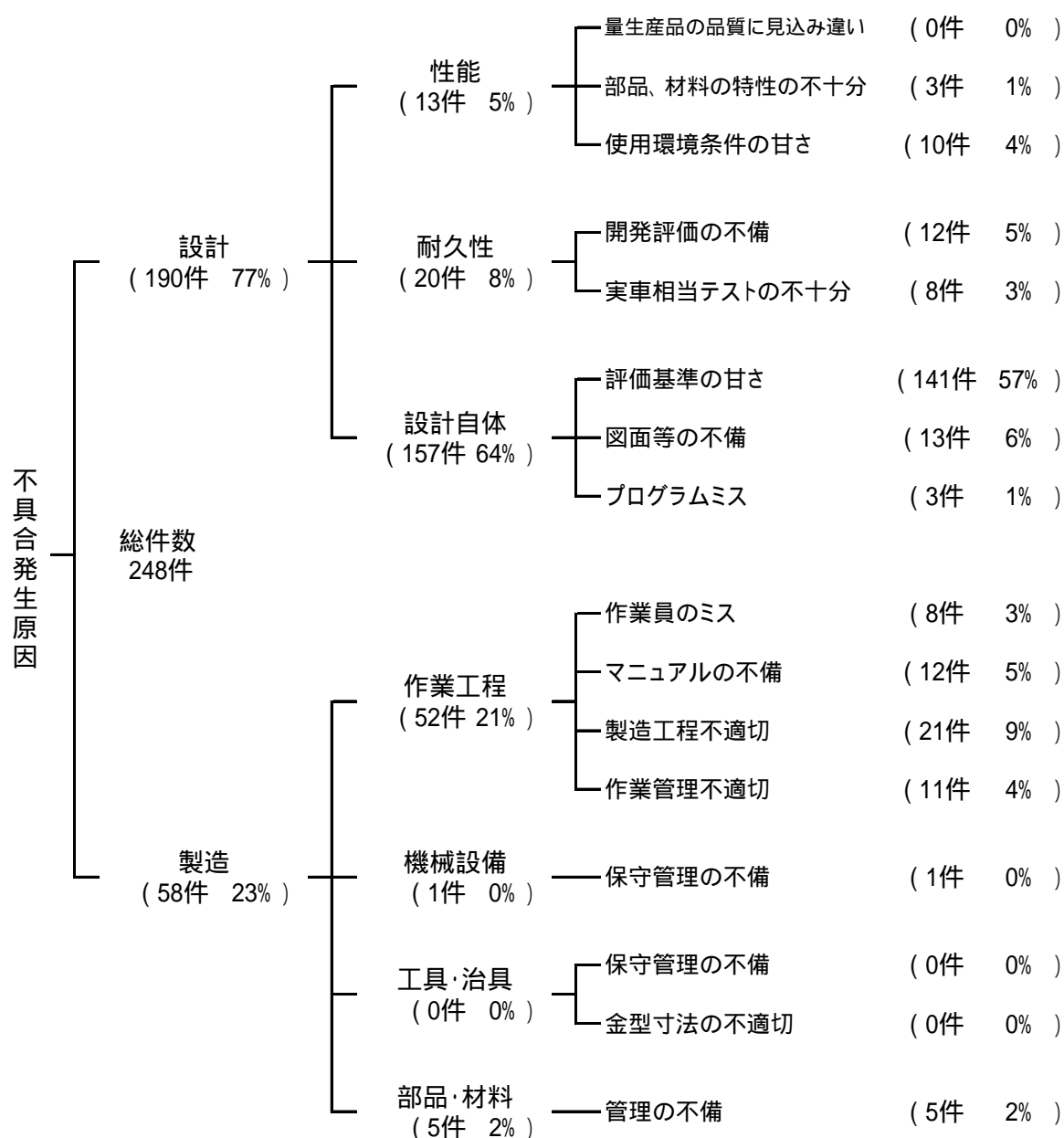


3.2 国産車の概要

平成19年度の国産車のリコール届出件数229件(不具合箇所別：248件・前年度233件)から、不具合発生原因を設計又は製造に分類し、分析を行った。

リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-2のとおり設計に係る原因によるものが190件で全体の77%（前年度161件・69%）、製造に係る原因によるものが58件で全体の23%（前年度72件・31%）となっており、設計に係る原因によるものの増加が顕著であり、「評価基準の甘さ」については、昨年度83件（36%）に対して、平成19年度は141件（57%）と大幅に増加している。

図-2 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成19年4月～20年3月届出箇所別)

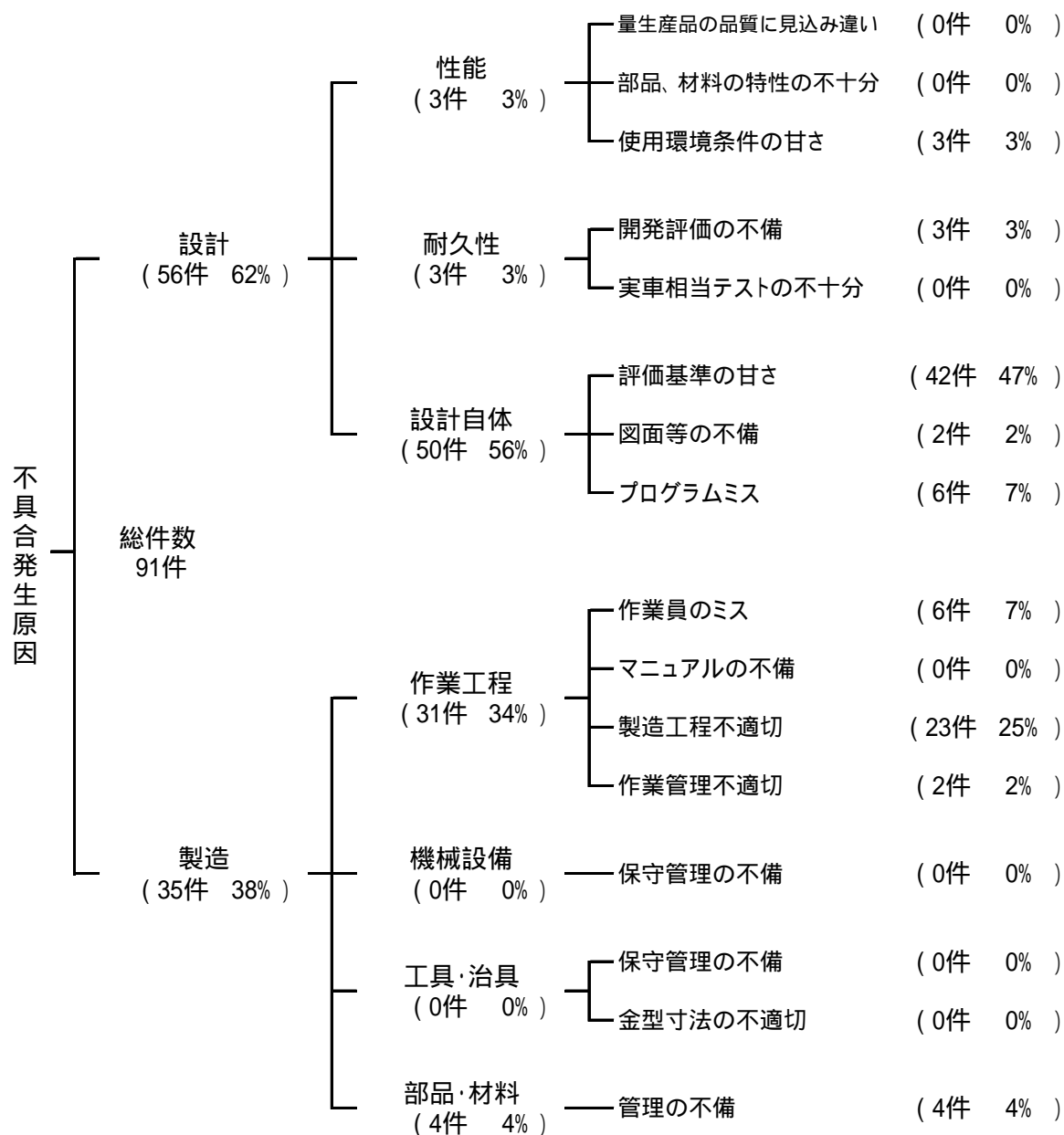


3.3 輸入車の概要

平成19年度の輸入車のリコール届出件数81件（不具合箇所別：91件・前年度100件）から、不具合発生原因を設計又は製造に分類し、分析を行った。

リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-3のとおり設計に係る原因によるものが56件で全体の62%（前年度60件・60%）、製造に係る原因によるものが35件で全体の38%（前年度40件・40%）となっており、国産車と比べ製造原因の比率が高い。

図-3 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(輸入車、平成19年4月～20年3月届出箇所別)



3.4 装置別発生原因の割合（国産車）

装置別の不具合件数が上位の、動力伝達装置(39件)、灯火装置(34件)、原動機(33件)、制動装置(25件)、燃料装置(25件)、車枠・車体(17件)、緩衝装置(14件)、走行装置(14件)の8つの装置について、不具合原因別に分類したものを図-4から図-11に示す。

動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因が71%で製造に係る原因が29%、灯火装置の不具合は、設計に係る原因が91%で製造に係る原因が9%、原動機の不具合は、設計に係る原因が88%で製造に係る原因が12%、制動装置の不具合は、設計に係る原因が60%で製造に係る原因が40%、燃料装置の不具合は、設計に係る原因が80%で製造に係る原因が20%、車枠・車体の不具合は、設計に係る原因が94%で製造に係る原因が6%、緩衝装置の不具合は、設計に係る原因が86%で製造に係る原因が14%、走行装置の不具合は、設計に係る原因が57%で製造に係る原因が43%をそれぞれ占めている。

図-4 動力伝達装置の不具合原因

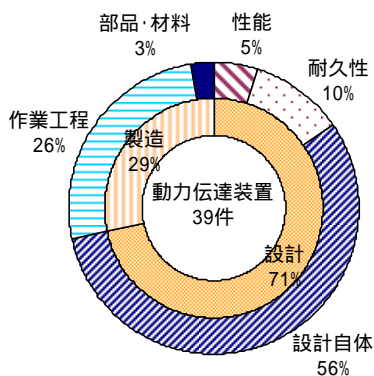


図-5 灯火装置の不具合原因

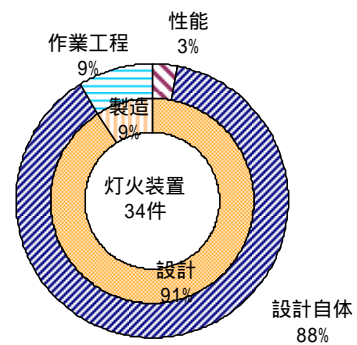


図-6 原動機の不具合原因

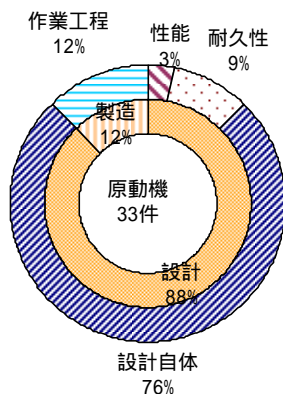


図-7 制動装置の不具合原因

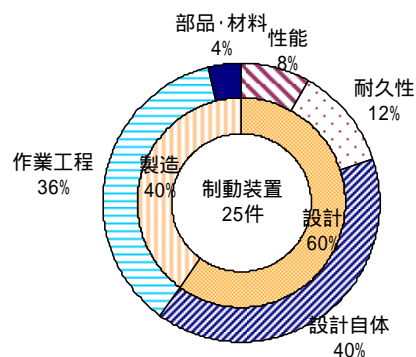


図- 8 燃料装置の不具合原因

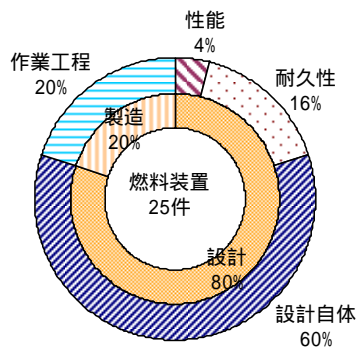


図- 9 車枠・車体の不具合原因

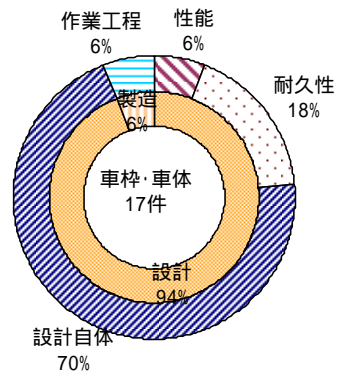


図- 10 緩衝装置の不具合原因

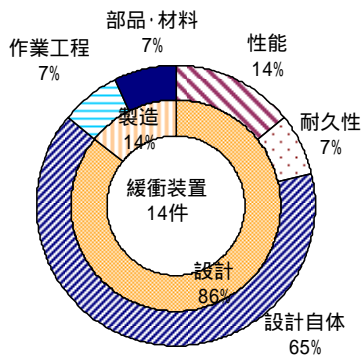
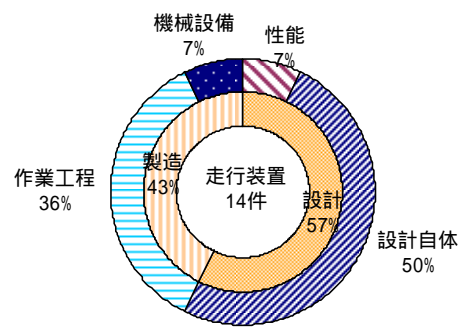


図- 11 走行装置の不具合原因



3.5 装置別発生原因の割合（輸入車）

装置別の不具合件数が上位の、制動装置(15件)、燃料装置(12件)、電気装置(11件)、動力伝達装置(10件)、乗車装置(10件)、原動機(8件)の6つの装置について、不具合原因別に分類したものを図-12から図-17に示す。

制動装置の不具合は、設計に係る原因が60%で製造に係る原因が40%、燃料装置の不具合は、設計に係る原因が66%で製造に係る原因が34%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が73%で製造に係る原因が27%、動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因が50%で製造に係る原因が50%、乗車装置の不具合は、設計に係る原因が50%で製造に係る原因が50%、原動機の不具合は、設計に係る原因が62%で製造に係る原因が38%を占めている。

図-12 制動装置の不具合原因

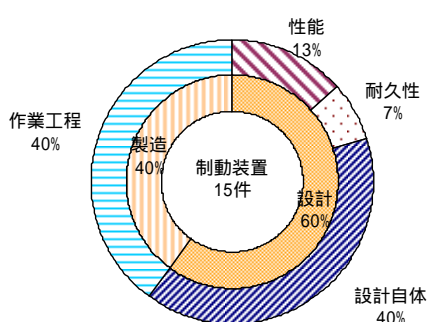


図-13 燃料装置の不具合原因

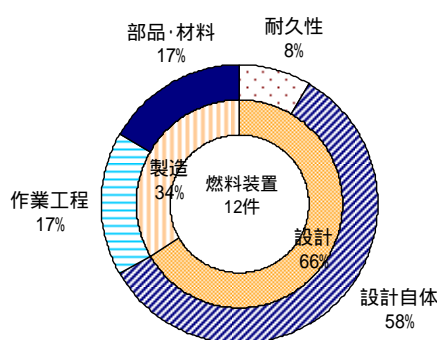


図-14 電気装置の不具合原因

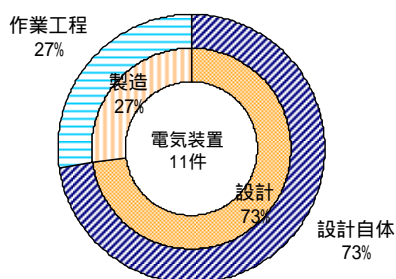


図-15 動力伝達装置の不具合原因

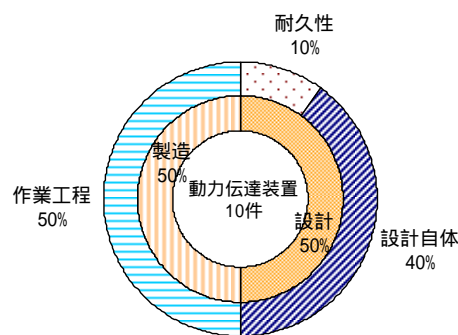


図-16 乗車装置の不具合原因

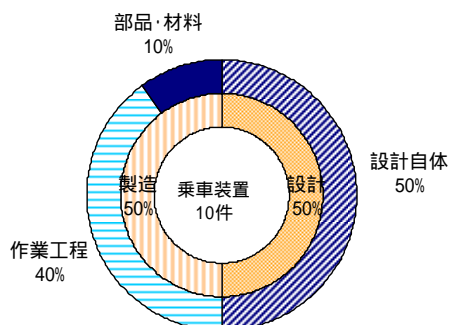
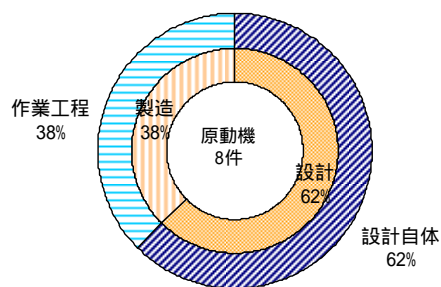


図-17 原動機の不具合原因



3.6 設計に起因する不具合の内訳と事例（国産車）

設計に起因する不具合 190 件の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、157 件(全体の 64%)で一番多く、ついで、耐久性に問題があったものが 20 件(8%)、性能に問題があったものが 13 件(5%)の順となっている。

また、設計自体に問題があった 157 件中、評価基準の甘さによるものが 141 件で、全発生原因の 57%を占め、原因の中で一番多い。

平成 19 年度の代表的な事例を以下に示す。

3.6.1 性能に問題があったもの（使用環境条件の甘さ）の例

不 具 合 の 内 容：プロアモーター（送風機）の電源供給端子の配置が不適切なため、導電異物が端子部に堆積するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、堆積した異物により短絡して端子が溶断し、デフロスタが作動しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：357, 938 台

不 具 合 原 因：プロアモーターの電源供給端子の配置不適切

不 具 合 の 内 容：電動式燃料ポンプの内部モータの隣接するコイル線が干渉しているため、燃料中の微小異物とモータの振動によりコイル線の被覆が摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けると、コイル線の被覆が損傷して短絡し、燃料ポンプが作動しなくなり、エンジンが停止して再始動できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：120, 406 台

不 具 合 原 因：内部モータの隣接するコイル線の干渉

3.6.2 耐久性に問題があったもの（開発評価の不備）の例

不 具 合 の 内 容：燃料パイプのパイプ材溶接部に対する曲げ位置が不適切なため、溶接部の応力が高くなり燃料中の微量な腐食成分が作用して微小な亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料の圧力変動によりパイプの亀裂が進行し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：215, 020 台

不 具 合 原 因：パイプ材溶接部に対する曲げ位置が不適切

不 具 合 の 内 容：クロスメンバ及びリーフスプリング取付金具の強度が不足しているため、旋回を繰り返すと、クロスメンバ及びリーフスプリング取付金具に亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、リーフスプリング取付金具が破損し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：6，614台

不 具 合 原 因：クロスメンバ及びリーフスプリング取付金具の強度不足

不 具 合 の 内 容：排気管に取り付けている遮熱板取付部の強度が不足しているものがある。そのため、原動機の低速回転時に排気管と遮熱板が共振し、取付部に亀裂が発生し、そのままの状態を使用を続けると、最悪の場合、走行中に遮熱板が脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。

リコール対象台数：3，874台

不 具 合 原 因：排気管に取り付けている遮熱板取付部の強度不足

不 具 合 の 内 容：かじ取装置のリンケージ中間アームブラケットの強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると当該ブラケットに亀裂が発生し、最悪の場合、ブラケットが破損してハンドル操作ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：1，435台

不 具 合 原 因：リンケージ中間アームブラケットの強度不足

3.6.3 耐久性に問題があったもの（実車相当テストの不備）の例

不 具 合 の 内 容：エンジンの燃料装置において、パルセーションダンパ（燃料圧脈動減衰器）のダイヤフラムの材質が不適切なため、長時間使用すると燃料の圧力変動により当該ダイヤフラムが摩耗するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ダイヤフラムに亀裂が発生し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：277，074台

不 具 合 原 因：ダイヤフラムの材質が不適切

不 具 合 の 内 容：原動機の始動補助装置において、グローリレーのコイル仕様が不適切なため、グロープラグ作動時にコイルが高温になるものがある。そのため長時間使用すると、最悪の場合、当該リレーのコイルがショートしヒューズが溶断して、電源を共有しているデフロスタのプロアモーター等が作動不良となるおそれがある。

リコール対象台数：37，464台

不 具 合 原 因：グローリレーのコイル仕様が不適切

不 具 合 の 内 容 : エンジンリアサポートの強度が不足しているため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合等に、当該サポート部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂の進行により当該サポートが破断して、エンジン搭載位置にずれが生じ、最悪の場合、プロペラシャフトのユニバーサルジョイント部が破損、脱落し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数 : 3 , 9 9 5 台

不 具 合 原 因 : エンジンリアサポートの強度不足

3 . 6 . 4 設計自体に問題があるもの（評価基準の甘さ）の例

不 具 合 の 内 容 : 四輪駆動の貨物自動車において、リヤプロペラシャフト軸受の材質が不適切なため、長時間の高速走行を行った場合、潤滑油が高温になり、潤滑油中の硫黄成分と当該軸受の銅の化学反応が促進され、硫化銅が多量に生成されることがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該軸受に硫化銅が堆積して、摺動抵抗が増大することにより更に高温となり、軸受がトランスファケースから抜けて異音が発生し、最悪の場合、トランスファケース及びアウトプットシャフトが破損してリヤプロペラシャフトが脱落し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数 : 3 8 1 , 5 5 1 台

不 具 合 原 因 : リヤプロペラシャフト軸受の材質が不適切

不 具 合 の 内 容 : 燃料タンクに給油するパイプと取付金具の接合部に、塗装がされていないものがあるため、当該パイプが錆びることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、錆が進行し、パイプに穴があき、最悪の場合、給油時に燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数 : 3 1 3 , 0 3 3 台

不 具 合 原 因 : パイプと取付金具の接合部の塗装の付き回り不良

不 具 合 の 内 容 : エンジンルーム内のエアコンコンデンサー前側に装着している遮風用インシュレーターの材質が不適切なため、使用過程において当該インシュレーターが取付部より破断することがある。そのため、走行中破断したインシュレーターが排気管に接触し、最悪の場合、インシュレーターが焼損して、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 2 4 1 , 7 7 5 台

不 具 合 原 因 : 遮風用インシュレーターの材質が不適切

不 具 合 の 内 容 : 排気管溶接部の溶接材が不適切なため、当該溶接部が腐食するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が発生するものがあり、溶接部の亀裂が進行して騒音が増大し、最悪の場合、排気管が切損し脱落するおそれがある。

リコール対象台数 : 112, 999台

不 具 合 原 因 : 排気管溶接部の溶接材が不適切

不 具 合 の 内 容 : 始動装置を繰り返し操作した場合、マグネチックスイッチ(スタータモータのギヤをエンジンにかみ合わせる装置)内部に可燃性のガスが発生し、滞留することがある。そのため、当該ガスに火花が着火して焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 108, 920台

不 具 合 原 因 : マグネチックスイッチの構造が不適切

不 具 合 の 内 容 : 燃料計回路が不適切なため、計器内の照明の熱により、計器内の基板が熱膨張を繰り返し、回路が断線することがある。そのため、燃料計の指示値が高くなり、燃料が無くなったことに気付かず、最悪の場合、走行中にエンストし再始動できなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 86, 554台

不 具 合 原 因 : 燃料計回路が不適切

不 具 合 の 内 容 : リコール届出番号1564の改善措置の内容が不適切なため、無段変速機のオイルポンプベーン(羽根)摺動部が摩耗していても無段変速機が交換されなかったものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ベーンが早期に異常摩耗し、適切な油圧が確保できなくなり、最悪の場合、オイルポンプが破損して走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数 : 83, 496台

不 具 合 原 因 : 改善措置の内容が不適切

不 具 合 の 内 容 : 燃料タンクキャップと給油口の寸法が不適切なため、燃料により給油口が膨潤することで燃料タンクキャップの締め付けが重くなるものがあり、適切に締め付けられなくなるものがある。そのため、そのまま使用を続けると給油口から燃料が漏れ、最悪の場合、静電気等により引火し、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 77, 343台

不 具 合 原 因 : 燃料タンクキャップと給油口の寸法が不適切

不 具 合 の 内 容 : 無段変速機の前進用クラッチハブの強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ハブに亀裂が発生し、最悪の場合、ハブが破断して、前進できなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 76 , 929台

不 具 合 原 因 : 前進用クラッチハブの材料強度不足

不 具 合 の 内 容 : ターボチャージャ付車両において、エキゾーストマニホールドの材質が不適切なため、登坂路走行を頻繁に繰り返し行くと、熱による膨張・収縮で亀裂が生じ、排出ガスが漏れるものがある。

リコール対象台数 : 61 , 368台

不 具 合 原 因 : エキゾーストマニホールドの材質が不適切

3.6.5 設計自体に問題があるもの(図面等の不備)の例

不 具 合 の 内 容 : パワーステアリングの供給側油圧パイプの肉厚が薄いため、車両振動等によりパイプの曲げ部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、オイルが漏れて、かじ取ハンドルの操舵力が増大するおそれがある。

リコール対象台数 : 12 , 462台

不 具 合 原 因 : パイプ肉厚の図面指示誤り

不 具 合 の 内 容 : 走行用油圧ポンプのホースの組付け角度の指示が不適切なため、ホースと車体配線の隙間が狭くなり干渉する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ホースから油が漏れるもしくは車体配線が断線し、最悪の場合、走行出来なくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 3 , 588台

不 具 合 原 因 : 油圧ポンプのホースの組付け角度不適切

3.7 製造に起因する不具合の内訳と事例（国産車）

製造に起因する不具合58件の内訳をみると、作業工程に問題があったものが52件（全体の21%）と一番多く、部品・材料の管理に問題があったものが5件（2%）、機械設備に問題があったものが1件（0%）の順となっている。なお、設計に係る原因によるものが増加し、製造に係る原因によるものの占有率が前年度よりやや減少した。

平成19年度の代表的な事例を以下に示す。

3.7.1 作業工程に問題があるもの（作業員のミス）の例

不 具 合 の 内 容：前輪ブレーキ用のマスターシリンダにおいて、セカンダリピストンシールの組み付けが不適切なため、正規位置に組み付けられていないものがある。そのため、ブレーキ操作を続けるとブレーキ液が漏れて、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：6,655台

不 具 合 原 因：セカンダリピストンシール誤組付

3.7.2 作業工程に問題があるもの（マニュアルの不備）の例

不 具 合 の 内 容：左側スライドドアの車室内ハンドルの操作を伝達するリンク機構のプレス成型が不適切なため、リンク機構が円滑に作動せず、車室内からスライドドアを開けた後、リンク機構の一部が戻らないものがある。そのため、スライドドアを閉めてもドアラッチが開放状態のままとなり、最悪の場合、走行中に左側スライドドアが開くおそれがある。

リコール対象台数：76,590台

不 具 合 原 因：リンク機構のプレス成型が不適切

3.7.3 作業工程の管理に問題があるもの（製造工程不適切）の例

不 具 合 の 内 容：車両挙動安定化制御システム（ビークル・スタビリティ・アシスト：VSA）において、製造工程が不適切なため、制御ユニット内のコンデンサが損傷しているものがある。そのため、電圧変動で発生する電気ノイズが除去されず、ブレーキペダルの踏み込み量を検知するセンサが誤作動を起こすものがあり、瞬間的にブレーキアシストが作動し、最悪の場合、走行中、制動灯が点灯しないで突然ブレーキが作動するおそれがある。

リコール対象台数：27,841台

不 具 合 原 因：製造工程が不適切

不 具 合 の 内 容：駐車制動装置のイコライザ（駐車ブレーキの操作力を左右の車輪に均等に振り分ける装置）において、ブレーキケーブル組付部の隙間が広いものがある。そのため、ブレーキケーブルが当該隙間に入り込み、最悪の場合、駐車ブレーキ操作時にブレーキケーブルがイコライザから外れ、駐車制動能力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：5，658台

不 具 合 原 因：イコライザスリット部かしめ不良

3.7.4 作業工程に問題があるもの（作業管理不適切）の例

不 具 合 の 内 容：ステアリングシャフトとギヤボックスを連結しているユニバーサルジョイントの締結ボルトに締め付けが不足しているものがある。そのため、据え切り操作を行うと連結部に緩みが生じ、そのままの状態で使用を続けると異音が発生し、最悪の場合、連結部が外れてかじ取り操作ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：74，347台

不 具 合 原 因：締結ボルトの締め付け不足

不 具 合 の 内 容：エンジンリヤマウントの座面加工が不適切なため、当該マウントの固定ボルトの軸力が不足しており、急発進・悪路走行等を繰り返した場合に、当該マウントの締付ボルトに緩みが発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該締付ボルトが脱落して、エンジン搭載位置にずれが生じ、最悪の場合、シフト操作が困難になる等、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：5，023台

不 具 合 原 因：エンジンリヤマウントのボルト座面加工不良

4. 国産車の生産開始から不具合発生及びリコール届出までの期間

4.1 生産開始から不具合発生までの期間

自動車の生産を開始してからリコールに結びつく最初の不具合情報(以下「初報」という。)がユーザー等からメーカーに寄せられるまでの期間について図- 18- 1 に示す。

生産開始から初報までの期間は、1年以内に発生したものが35%で前年度と同じく、2年以内に発生したものが54%で前年度の50%に比べ4ポイント増加、3年以内に発生したものが63%で前年度の60%に比べ3ポイント増加した。また、5年を超えるものは21%で前年度の26%に比べ5ポイント減少した。生産開始から初報までの平均の期間は、40.8ヶ月(前年度は42.9ヶ月)であった。

図- 18- 1 国産車の生産開始から初報までの期間

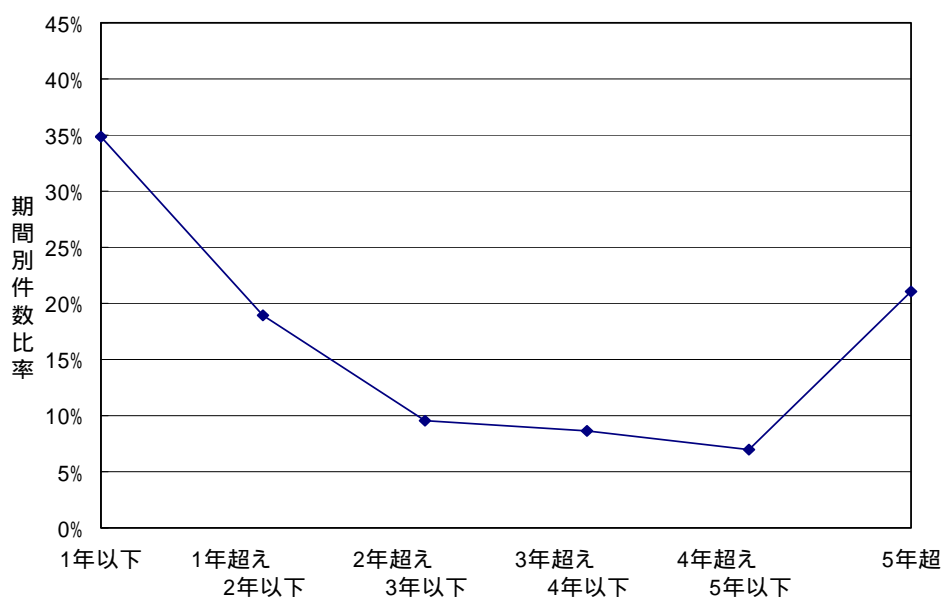


図- 18- 2 装置別の国産車の生産開始から初報までの期間

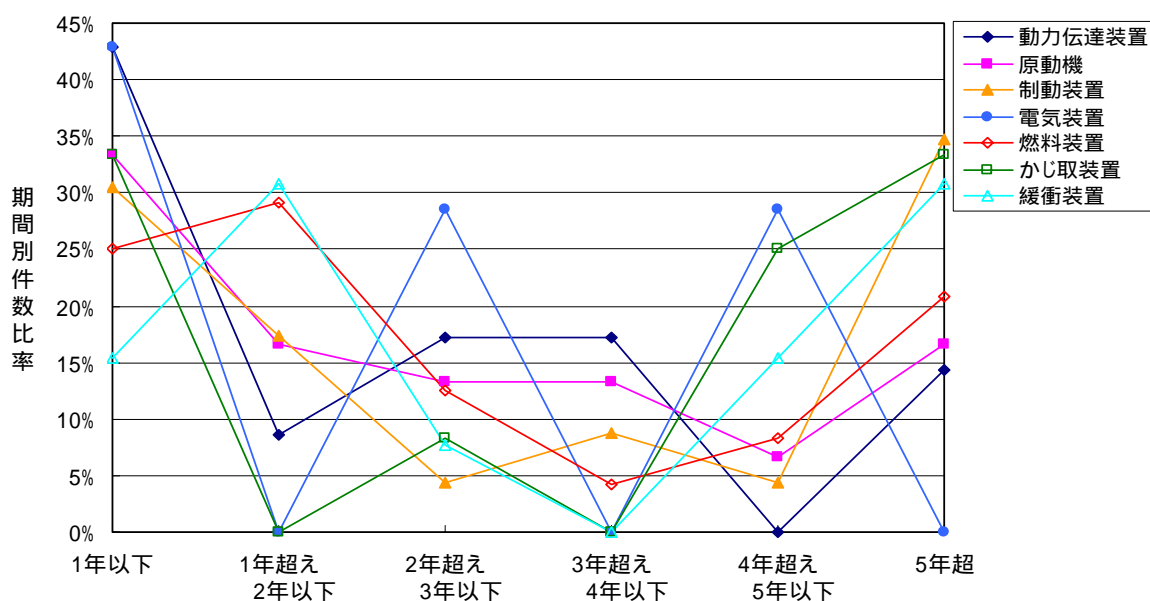


図- 18- 2 は装置別の国産車の生産開始から初報までの期間を示したものである。これをみると、燃料装置の初報（2年以内に発生したものが約54%）、動力伝達装置の初報（同約51%）、及び原動機の初報（同約50%）と比較的早い段階で発生している。

4.2 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

自動車メーカーがユーザー等からの初報を入手してからリコール届出をするまでの期間毎に、まとめたものが図- 19- 1（件数）、図- 19- 2（台数）である。

初報からリコール届出までの期間毎の件数についてみると、2ヶ月以内が10%、2～4ヶ月以内9%、4～6ヶ月以内11%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約30%であった。1年を超えるものが、前年度41%から39%とほぼ同じであった。

初報からリコール届出までの平均の期間は、15.2ヶ月（前年度は16.5ヶ月）で若干短くなっている。

図- 19- 1 国産車の不具合初報入手からリコール届出までの期間
（期間別件数）

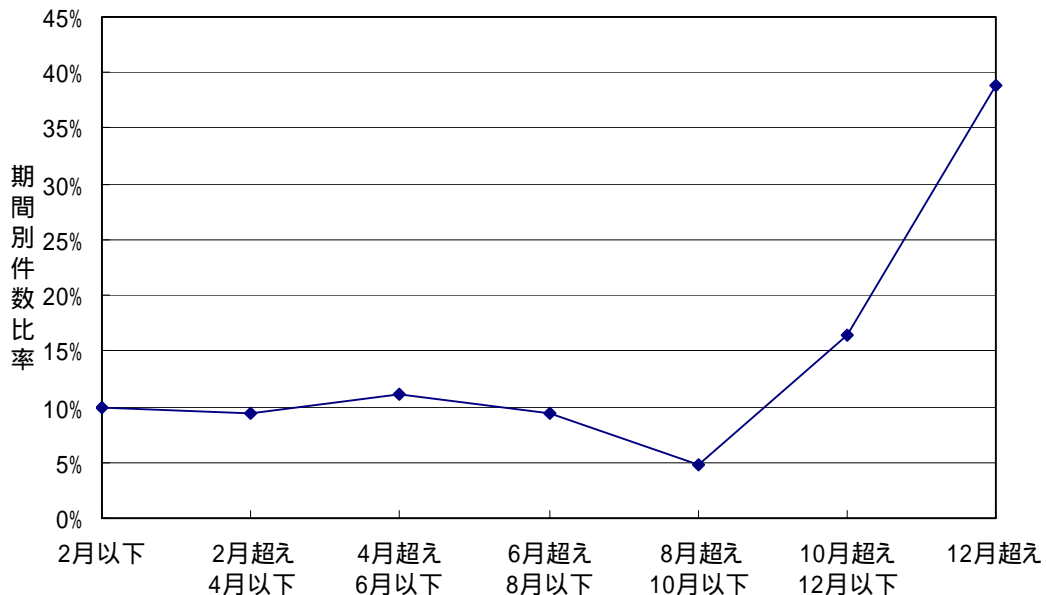
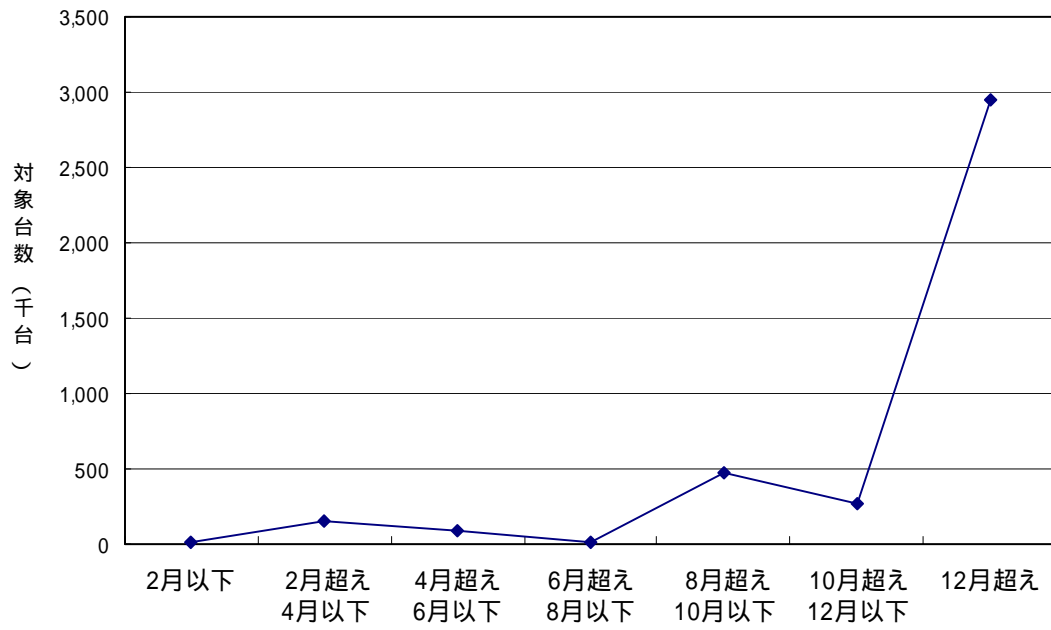


図- 19- 2 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの期間
(対象台数)



5 . リコール対象車の回収状況

リコール届出後の改善措置の平均回収状況は、19年度に届出のあった案件(回収期間1年以内)が国産車70.7%(輸入車62.1%)、18年度に届出のあった案件(1～2年経過)が77.0%(輸入車74.9%)、17年度に届出のあった案件(2～3年経過)が80.8%(輸入車87.1%)と回収率は徐々に上がっており、昨年度に比較して全体の回収率は上がっている。

また、車検時等の機会を利用し、ユーザー等に注意喚起することにより、さらに回収率を向上させ、最終的にほぼ100%の回収を目指している。

表- 5 リコール平均回収状況

届出年度	国産車		輸入車	
19	70.7%		62.1%	
18	77.0%	(54.6%)	74.9%	(40.0%)
17	80.8%	(77.3%)	87.1%	(84.9%)
16	75.7%	(73.5%)	90.1%	(88.6%)

(注):平均回収率は、リコール届出から平成20年3月末までの累計である。

()内は、平成19年3月末までの平均回収率の累計である。

6 . 特定後付装置のリコール届出

平成16年1月から施行されたタイヤ及びチャイルドシートの特定後付装置に係る平成19年度のリコール届出件数及び対象装置についてまとめたものが、表- 6である。

表- 6 特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置

装置別		国産品	輸入品	合計
チャイルドシート	件数	2	0	2
	対象装置	100,964	0	100,964
タイヤ	件数	1	0	1
	対象装置	22,464	0	22,464

6.1 チャイルドシートのリコール届出内容

(1)国産品		2件
a.	不具合の内容	<p>チャイルドシートを前向き状態で車両へ取り付ける場合に、装置の取付方法を説明する「取扱説明書」、本体に表示される「表示シール」及び「取付説明ビデオ」が不適切なため、一部の車両において適切にチャイルドシートを取り付けることが出来ないおそれがある。</p> <p>年少者用腰ベルトにおいて、縫製が不適切なため当該ベルト末端部の表面が固いものがある。そのため、乳児をチャイルドシートに乗車させベルトを装着した場合に、当該ベルト末端部で肌の露出部に擦過傷を負うおそれがある。</p>
	対象装置数	34,740台
	不具合の原因	<p>性能（使用環境条件の甘さ）</p> <p>性能（量産品の品質の見込み違い）</p>
	不具合初報日から届出までの期間	<p>4.7ヶ月</p> <p>9.6ヶ月</p>
	対策内容	<p>内容を修正した「取扱説明書」及び本体に表示される取付方法を説明する「表示シール」を使用者に送付する。また、販売時に「取付説明ビデオ」を付属しているモデルについては、「取付説明ビデオ」を併せて送付する。</p> <p>腰ベルトの折り返し部を覆う「腰ベルトカバー」を使用者に送付する。</p>
b.	不具合の内容	<p>チャイルドシートのシートベルトのバックルの組立が不適切なため、バックルのカバーが安全に嵌め込まれていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると嵌め込みが外れ、最悪の場合、シートベルトが装着できないものがある。</p>
	リコール対象台数	66,224台
	不具合の原因	部品・材料（管理の不備）
	不具合初報日から届出までの期間	8.6ヶ月
	対策内容	<p>バックルのカバーが開いているものはチャイルドシートを新品と交換する バックルカバーが開いていないものはバックルの上に対策カバーを装着する シートベルトの着脱に関する補足説明書を使用者に送付する。</p>
(2)輸入品		リコール届出なし

6.2 タイヤのリコール届出内容

(1)国産品	1件
不具合の内容	スクーター用タイヤの製造工程が不適切なため、タイヤ内部の繊維層とゴム層の接着力が弱いものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、繊維層とゴム層が剥離してタイヤが変形し、最悪の場合、ゴム層が剥がれ、転倒するおそれがある。
対象装置数	22,464台
不具合の原因	作業工程（製造工程不適切）
不具合初報日から届出までの期間	6.1ヶ月
対策内容	良品と交換する。
(2)輸入品	リコール届出なし

7. 国産車の今年度の特徴

同一不具合（方向指示器作動状態表示装置）による改造自動車の一斉リコール届出が28件あり、今年度は昨年度に比べ、リコール届出件数で10件（3%）増加したが、1型式当たりの対象台数が減少したことから、対象台数では2,700千台（39%）減少した。

7.1 国産車全体と三菱を区別した車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数

三菱自動車工業及び三菱ふそうトラック・バス（以下「三菱」という。）の過去の届出の影響を排除するため、国産車全体と三菱を区別した車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数をまとめたものを表-7に示す。この結果をみると、三菱を除いたリコール届出件数は、前年度のリコール届出件数を上回る189件の届出件数であり、リコール対象台数については減少している。

なお、三菱の届出件数は他メーカーの平均届出件数よりも高めに推移しているが、過去の一連の不正事案の届出による影響はみられない。

表-7 三菱を除いたリコール届出件数及び対象台数

車種(用途)別		国産車全体		三菱		三菱以外	
乗用車	件数	40	(43)	8	(3)	32	(40)
	対象台数	1,944	(4,140)	13	(3)	1,930	(4,137)
軽乗用車	件数	6	(10)	2	(1)	4	(9)
	対象台数	815	(501)	256	(27)	559	(474)
貨物車	件数	83	(57)	22	(16)	61	(41)
	対象台数	280	(941)	65	(407)	215	(534)
軽貨物車	件数	7	(7)	3	(1)	4	(6)
	対象台数	446	(553)	21	(173)	425	(381)
乗合車	件数	32	(30)	6	(16)	26	(14)
	対象台数	29	(30)	3	(25)	26	(5)
特殊車	件数	41	(46)	0	(0)	41	(46)
	対象台数	24	(17)	0	(0)	24	(17)
二輪車	件数	16	(11)	0	(0)	16	(11)
	対象台数	245	(74)	0	(0)	245	(74)
その他	件数	15	(14)	0	(2)	15	(12)
	対象台数	10	(39)	0	(0)	10	(39)
合計	件数	229	(203)	40	(35)	189	(168)
	対象台数	3,792	(6,295)	358	(635)	3,434	(5,659)

(対象台数の単位:千台)

(注):1件の届出で複数の車種にまたがる場合は、届出件数をそれぞれの車種毎に計上しているため、合計とは一致しない。

()内は前年度の数値である。

7.2 国産車全体と三菱を区分した装置別リコール届出件数

国産車全体と三菱を区分した装置別届出件数についてまとめたものを表-8に示す。

表-8 三菱を除いた装置別届出件数

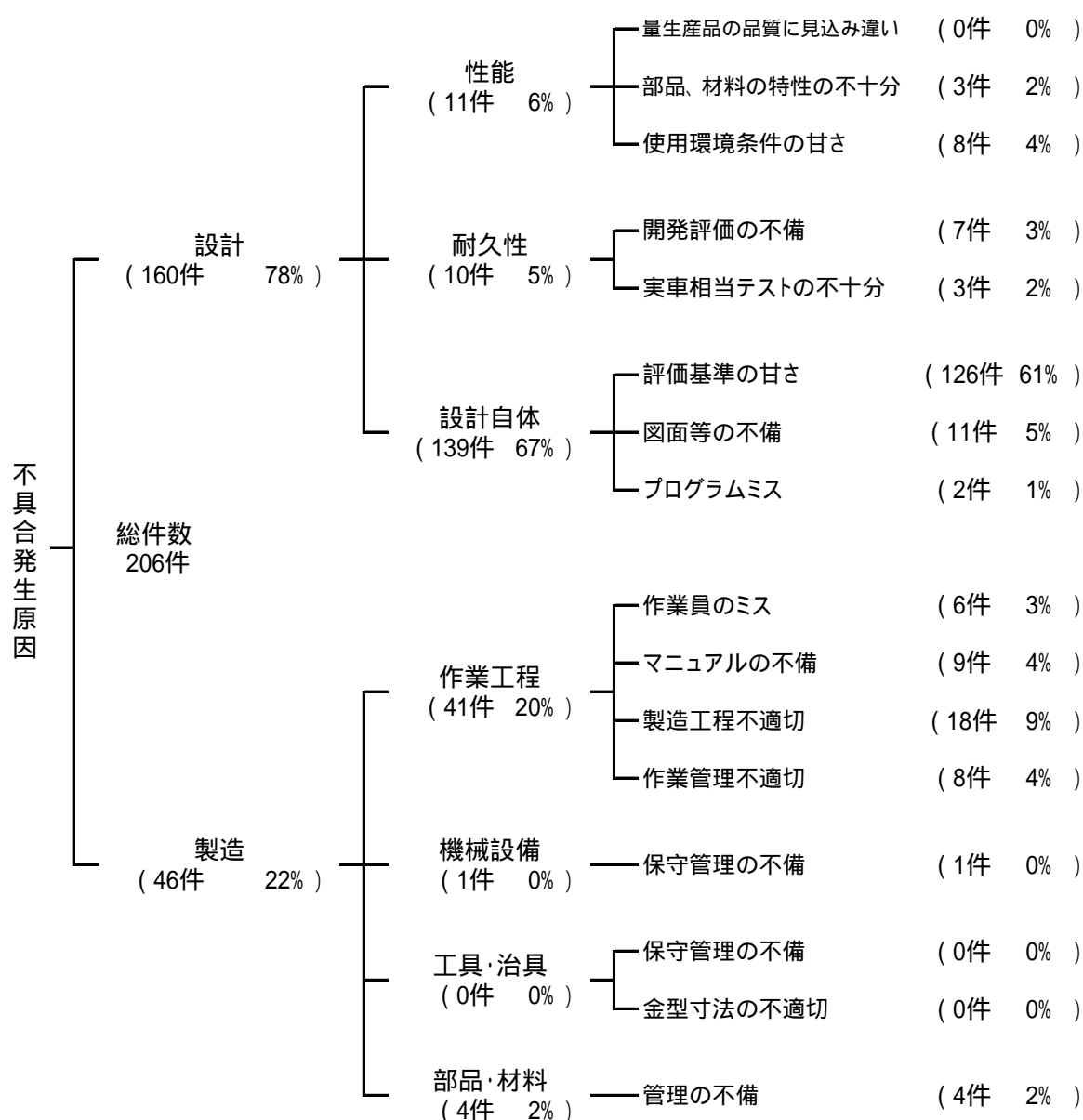
装置別	件数				割合(%)			
	全体	三菱	三菱以外	全体前年度	全体	三菱	三菱以外	全体前年度
動力伝達装置	39	6	33	41	16	14	16	18
灯火装置	34	2	32	13	14	5	16	6
原動機	33	6	27	30	13	14	13	13
制動装置	25	6	19	41	10	14	9	18
燃料装置	25	5	20	12	10	12	10	5
車枠・車体	17	4	13	16	7	10	6	7
緩衝装置	14	3	11	9	6	7	5	4
走行装置	14	2	12	11	6	5	6	5
かじ取装置	13	1	12	13	5	2	6	6
乗車装置	13	2	11	13	5	5	5	6
電気装置	7	1	6	23	3	2	3	3
排出ガス発散防止装置	6	3	3	5	3	2	3	10
その他	8	1	7	6	2	7	1	2
合計	248	42	206	233	100	100	100	100

(注):1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、それぞれの装置毎に集計した。

7.3 国産車で三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合

国産車で三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合についてまとめたものを図-20に示す。この結果をみると、設計に係る原因によるものが160件で全体の78%（前年度133件・69%）、製造に係る原因によるものが46件で全体の22%（前年度61件・31%）となり、設計に係る原因によるものが増加している。なお、設計自体に係る原因によるもののうち、評価基準の甘さについては、昨年度68件（35%）に対し、126件ど大幅に増加している。いずれも国産車全体の傾向と同様である。

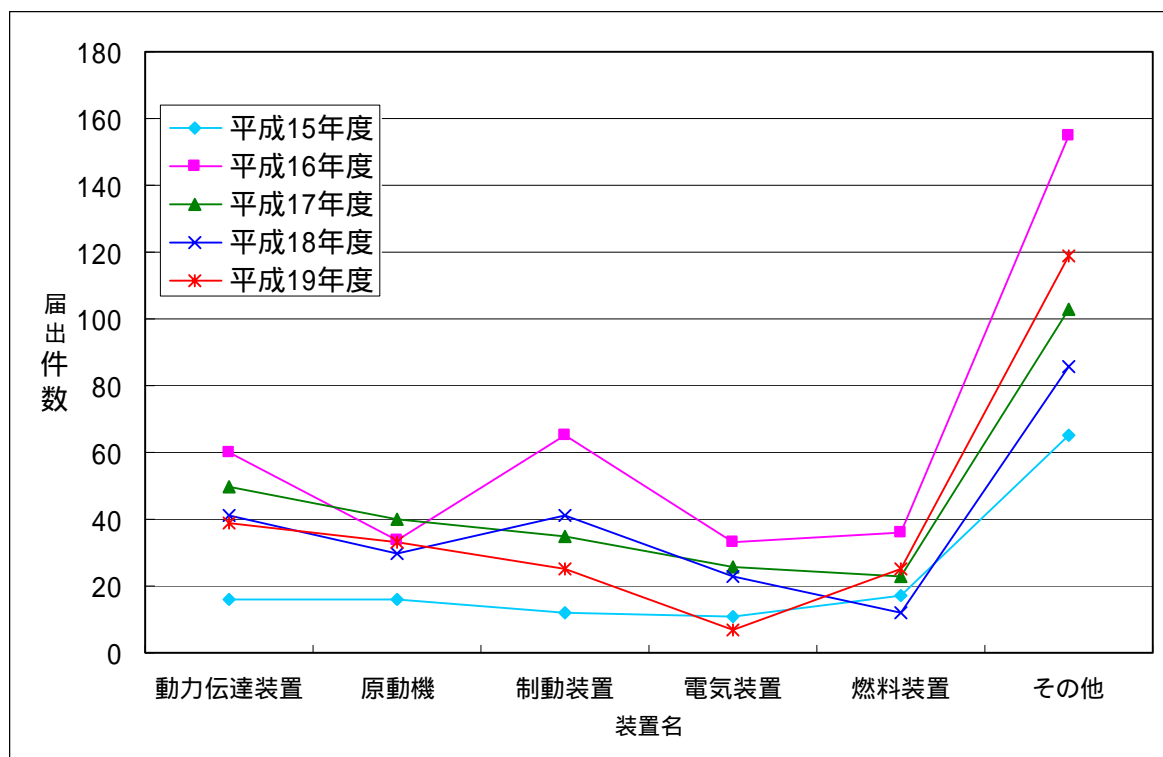
図-20 三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成19年4月～20年3月届出個所別)



7.4 今年度リコール届出の要因分析

今年度、特にリコール届出が比較的多かった、動力伝達装置、原動機、制動装置、電気装置、燃料装置の5装置について、過去5年間の届出件数の推移について図-21にまとめた。

図-21 主要装置の過去5年間のリコール届出件数の推移



次に、比較的多かった5装置の具体的な不具合の内容についてまとめた。

(1) 動力伝達装置

動力伝達装置のリコール届出件数は、39件と最も多く、昨年度の届出件数と比較すると2件の減少であった。内容的には三菱のリコール届出件数が6件(動力伝達装置全体の15%)で、昨年度の3件に比べれば増加したが、逆に三菱以外のメーカーのリコール届出件数が33件あり、昨年度の38件に比べ減少した。

なお、設計に起因するリコール届出件数が28件と全体の71%であった。

(2) 原動機

原動機のリコール届出件数は、33件と昨年度の届出件数に比べ3件の増加であった。三菱のリコール届出件数が6件(原動機全体の18%)であった。

なお、発生原因については、設計に起因するリコール届出件数が29件と全体の88%であった。

(3) 制動装置

制動装置のリコール届出件数は、25件と昨年度に比べ16件の減少であった。内容的には三菱のリコール届出件数が6件(制動装置全体の24%)であった。なお、発生原因については、設計に起因するものが15件と全体の60%であった。

(4) 電気装置

電気装置のリコール届出件数は、7件と昨年度の届出件数に比べ16件の減少であった。三菱のリコール届出件数が1件(電気装置全体の14%)であった。なお、発生原因については、設計に起因するリコール届出が7件と全体の100%であった。

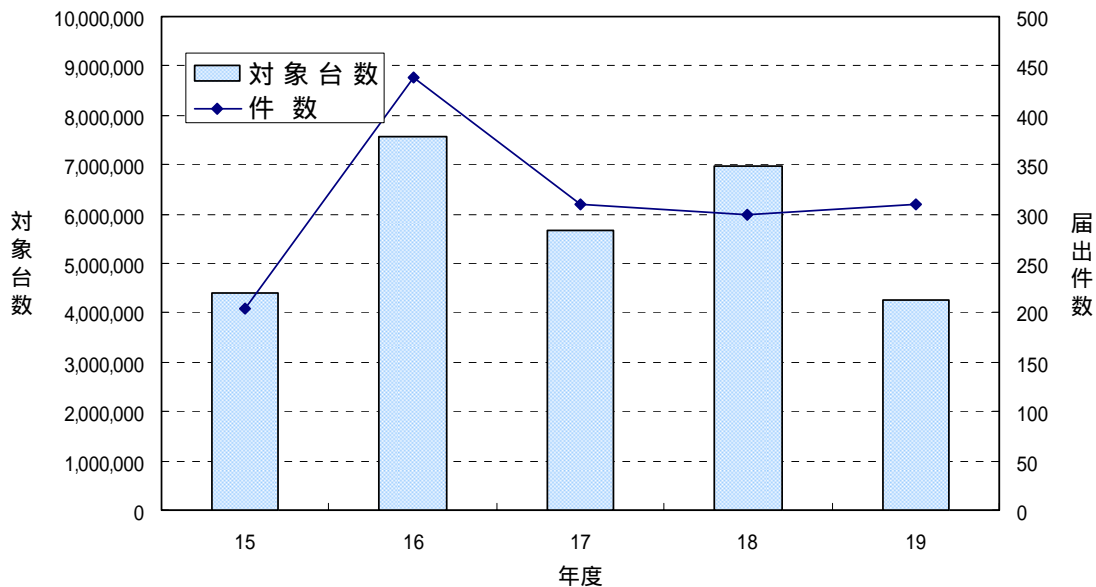
(5) 燃料装置

燃料装置のリコール届出件数は、25件と昨年度の届出件数に比べ14件と増加した。三菱のリコール届出件数が5件(電気装置全体の20%)であった。なお、発生原因については、設計に起因するリコール届出が20件と全体の80%であった。

参考1 **最近5年間のリコール届出の傾向（平成15年度～19年度）**

1．リコール届出件数及び対象台数の推移（平成15年度～19年度）

図- 22 リコール対象台数及び届出件数の年度別推移



2．国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

平成15年度から平成19年度までのリコール届出件数及び対象台数は表-9のとおりであり、平成19年度のリコール届出件数は前年度に比べ増加したが、この3年間ほぼ横ばいに推移している。また、リコール対象台数については、前年度より大幅に減少しており、ほぼ15年度の水準である。

表- 9 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

事項 年度	国産車		輸入車		合計	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
15	123	4,235,340	81	181,131	204	4,416,471
16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
17	227	5,406,616	82	256,376	309	5,662,992
18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
合計	1,113	26,801,805	448	2,079,696	1,561	28,881,501

3. 車種別リコール届出件数及び対象台数

リコール届出件数及び対象台数を車種(用途)別にまとめたものを表- 10に示す。これをみると、国産車では、乗用車が300件・17,764千台で対象台数全体の66%、同様に貨物車は418件・7,690千台で対象台数全体の29%となっている。

また、輸入車では乗用車が321件・1,532千台で対象台数全体の74%を占めている。

表- 10 車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数(平成 15 年度～19 年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	300	321	621
	対象台数	17,764,330	1,532,194	19,296,524
貨物車	件数	418	31	449
	対象台数	7,690,090	12,810	7,702,900
その他	件数	569	115	684
	対象台数	1,347,385	534,692	1,882,077
合計	件数	1,287	467	1,754
	対象台数	26,801,805	2,079,696	28,881,501

(対象台数の単位:台)

(注): 1件の届出で、複数の車種にまたがる場合の件数は、各車種毎に集計した。

4. 装置別リコール届出件数・割合

リコール届出件数を装置別に区分したものを表- 11に示す。多い順にみると、全体では動力伝達装置が255件・14%、制動装置が252件14%、原動機が223件・12%、燃料装置が184件・10%、電気装置が143件・8%の順となっており、国産車は、動力伝達装置、制動装置、原動機の順で合わせて537件・42%を占めており、輸入車は、制動装置、燃料装置、原動機の順で合わせて215件・42%を占めている。

表- 11 装置別リコール届出件数 (平成 15 年度～19 年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
動力伝達装置	206 (16%)	49 (10%)	255 (14%)
制動装置	178 (14%)	74 (14%)	252 (14%)
原動機	153 (12%)	70 (14%)	223 (12%)
燃料装置	113 (9%)	71 (14%)	184 (10%)
電気装置	100 (8%)	43 (8%)	143 (8%)
その他	528 (41%)	208 (40%)	736 (41%)
合計	1278 (100%)	515 (100%)	1793 (100%)

(注): 1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、各装置毎に集計した。

５．メーカー別リコール届出件数及び対象台数

平成15年度から平成19年度までの国産車メーカー 14社と主な輸入車のリコール届出件数及び対象台数は、表- 12のとおりである。

表- 12 メーカー別リコール届出件数及び対象台数（平成15年度～19年度）

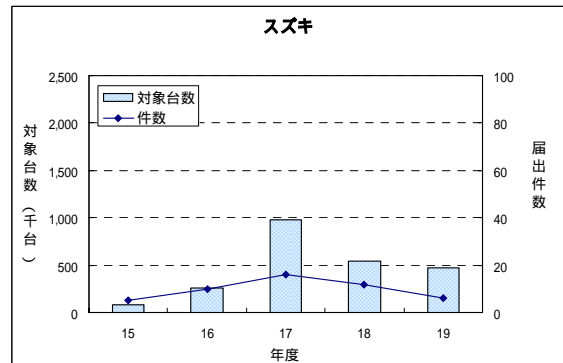
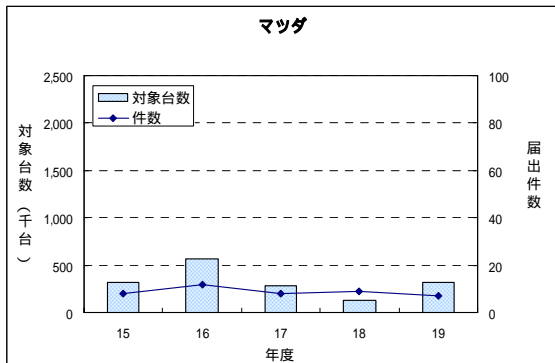
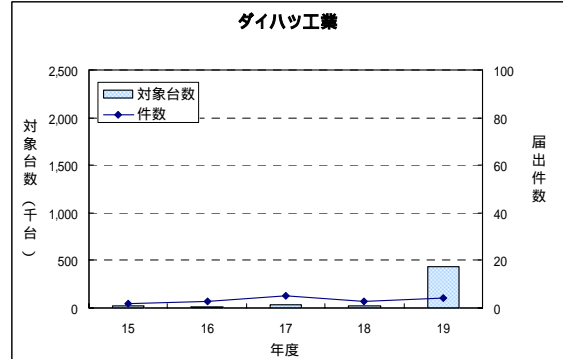
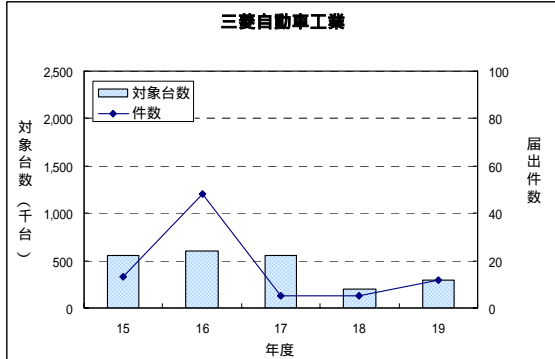
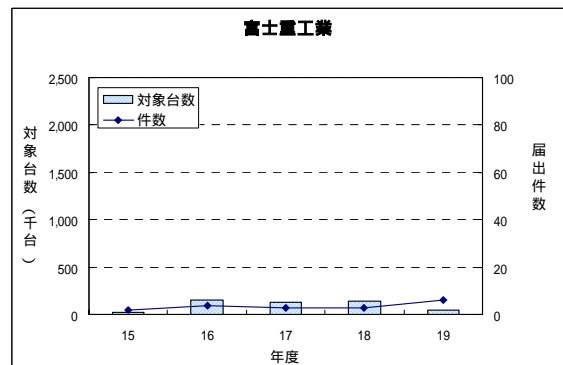
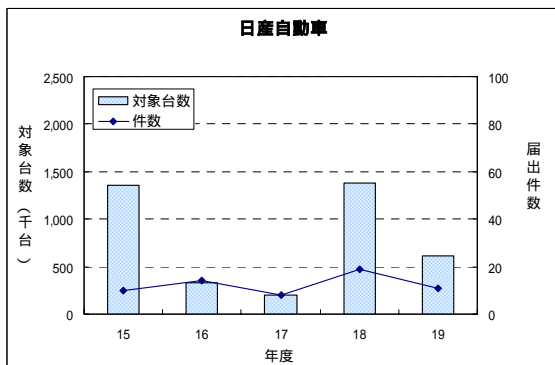
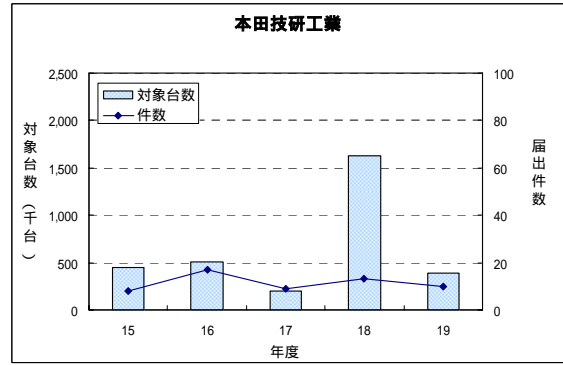
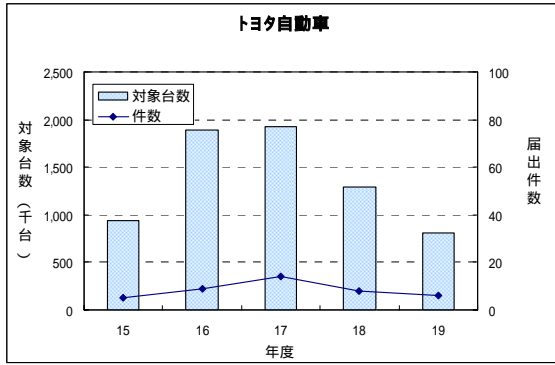
（国産車）

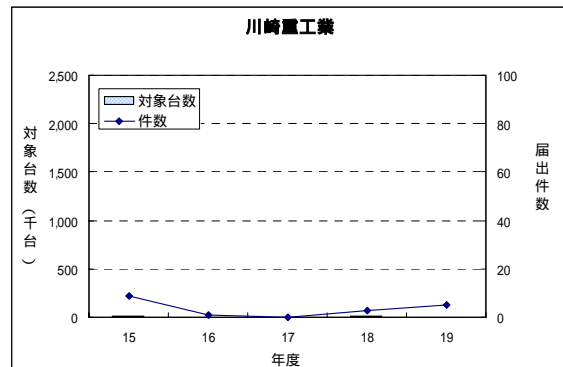
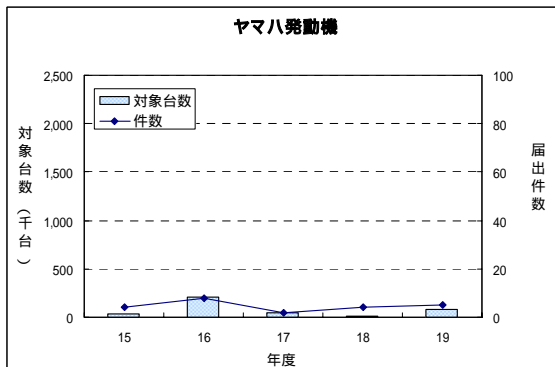
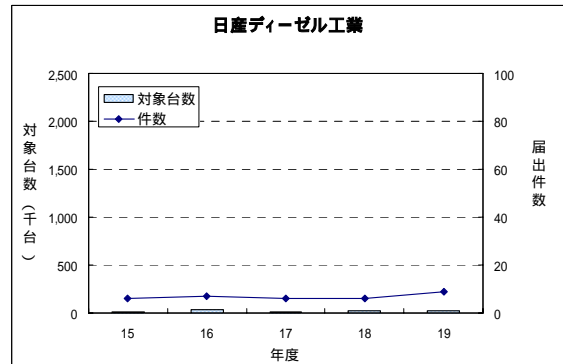
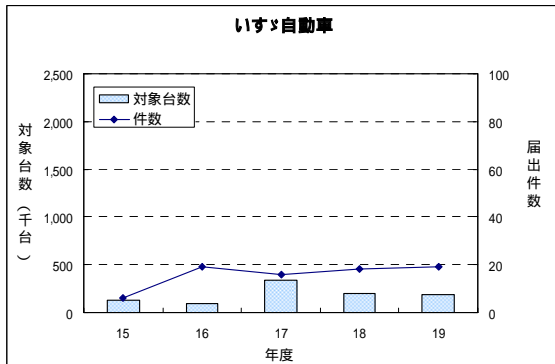
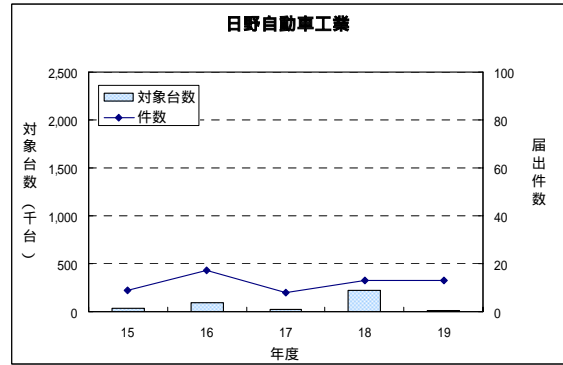
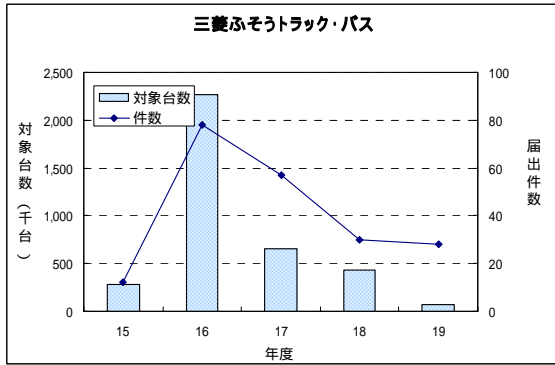
メーカー名	15		16		17		18		19	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
トヨタ自動車	5	934,225	9	1,887,471	14	1,927,386	8	1,295,034	6	809,394
日産自動車	10	1,360,761	14	333,211	8	199,391	19	1,381,798	11	607,554
三菱自動車工業	13	558,871	48	603,832	5	553,312	5	202,885	12	290,122
三菱ふそうトラック・バス	12	279,006	78	2,265,534	57	657,760	30	432,570	28	68,240
マツダ	8	319,349	12	562,042	8	285,441	9	126,464	7	323,528
本田技研工業	8	451,027	17	511,516	9	205,242	13	1,629,367	10	392,486
いすゞ自動車	6	123,935	19	92,871	16	333,957	18	194,470	19	184,996
富士重工業	2	19,898	4	154,241	3	133,090	3	144,833	6	44,438
ダイハツ工業	2	25,223	3	6,333	5	39,876	3	22,877	4	433,033
スズキ	5	79,549	10	253,978	16	974,978	12	547,572	6	468,654
日野自動車	9	31,364	17	90,768	8	19,874	13	223,146	13	13,402
日産ディーゼル工業	6	8,192	7	35,978	6	12,058	6	22,911	9	23,341
ヤマハ発動機	4	31,716	8	210,373	2	43,837	4	12,345	5	77,952
川崎重工業	9	6,475	1	76			3	6,514	5	2,317

（輸入車）

ブランド名	15		16		17		18		19	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
BMW	4	3,254	13	43,734	4	2,331	5	3,152	11	4,229
フォルクスワーゲン	3	645	6	124,298	4	90,880	2	105,273	3	264,935
ボルボ	11	39,311	4	23,953	2	1,761	5	4,577	9	8,700
メルセデスベンツ	3	14,031	9	146,954	6	55,013	6	20,112	6	73,364
アウディ	1	43			3	4,198	4	23,345		
プジョー			4	31,085			4	13,649	1	19,916

図-23 メーカー別リコール届出件数及び対象台数の推移(平成15年度～19年度)





6. リコール率

6.1 車種別のリコール率

最近5年間（平成15年度から平成19年度までの計）における車種別（登録自動車（乗用車、貨物車、乗合車、その他）、軽自動車、二輪車）のリコール対象台数の累計を保有車両数で除したもの（以下「リコール率」という。）を表-13に示す。

表-13 最近5年間の車種別リコール率(平成15年度～19年度届出事例)

区 分		届出件数	対象台数 (千台)	保有車両数 (千台)	リコール率 (%)	
登 録 自 動 車	乗 用 車	国産車	248	15,614	38,737	40.3%
		輸入車	321	1,532	3,492	43.9%
		計	569	17,146	42,229	40.6%
	貨 物 車	国産車	376	6,286	6,969	90.2%
		輸入車	31	13	46	28.1%
		計	407	6,299	7,014	89.8%
	そ の 他	国産車	496	577	1,705	33.8%
		輸入車	26	9	126	6.9%
		計	522	586	1,831	32.0%
	計	国産車	1,120	22,477	47,411	47.4%
		輸入車	378	1,554	3,664	42.4%
		計	1,498	24,030	51,075	47.0%
軽自動車	国産車	94	3,555	24,682	14.4%	
	輸入車	0	0	5	0.0%	
	計	94	3,555	24,687	14.4%	
二輪車	国産車	49	346	3,141	11.0%	
	輸入車	85	43	263	16.2%	
	計	134	388	3,403	11.4%	
合 計	国産車	1089	26,377	75,234	35.1%	
	輸入車	444	1,596	3,931	40.6%	
	計	1533	27,973	79,165	35.3%	

(注)：1. リコール率は、各メーカー別の最近5年間のリコール対象台数を各区分別の保有車両数（平成19年3月末現在）で除して求めた。（原動機付自転車を除く。）

2. 届出件数は、複数の車種にまたがる場合には、各区分毎に集計しているため、合計数字と異なる。

3. 保有台数は、(社)自動車検査登録協力会及び(社)全国軽自動車協会連合会の集計数字(小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く。)から求めた。

4. 軽自動車は、軽乗用車及び軽貨物車の合計である。

5. 二輪車は、小型二輪車及び軽二輪車の合計である。

これによると、リコール率は、車種によって大きな差があるが、全体の平均では、35.3%となっている。

また、国産車のリコール率は35.1%、輸入車のリコール率は40.6%となっており、輸入車のリコール率は、国産車のリコール率の約1.2倍となっている。

6.2 米国のリコール率等

日本における年度別リコール率(平成15年度から平成19年度)

平成15年度からの年度別リコール率は、表-14のとおりであり、平成16年度の三菱による過去のリコール届出を除くと増加傾向を示していたが、平成19年度は、大幅に減少した。

表-14 年度別届出件数、対象台数及びリコール率(平成15年度～19年度)

年度	件数	対象台数(千台) (A)	保有台数(千台) (B)(前年度末数値)	リコール率(%) (A/B)
15	204	4,416	76,892	5.7%
16	438	7,566	77,390	9.8%
17	309	5,663	78,278	7.2%
18	300	6,968	78,992	8.8%
19	310	4,268	79,236	5.4%

(注)：保有台数は、原動機付自転車、小型特殊自動車を除く。

米国における暦年別リコール率(2002年から2006年)

2002年からの暦年別リコール率は、表-15のとおりであり、2004年には著しく増加したが、2005年以降は大幅に減少している。

表-15 暦年別届出件数、対象台数及びリコール率(2002年～2006年)

年	件数	対象台数(千台) (A)	保有台数(千台) (B)(前年12月末数値)	リコール率(%) (A/B)
2002	434	18,435	225,452	8.2%
2003	527	19,062	229,620	8.3%
2004	600	30,792	231,389	13.3%
2005	562	18,956	241,193	7.6%
2006	490	11,168	246,193	4.5%

(注)：公表後にデータが訂正されているため、過去の数値は修正している。

6.3 リコール率の日米比較

平成14年から平成18年までの5年間のリコール届出について、日米それぞれのリコール対象台数の累計数を平成18年12月末の保有台数で除した値(リコール率)で比較してみると、表-16のとおりとなり、日本は米国の5/6程度となっている。

表-16 リコール率の日米比較

国別	件数	対象台数(A)	保有台数(B)	リコール率(A/B)
日本	1,318	26,270	79,452	33.1%
米国	2,613	97,746	246,193	39.7%

(単位:千台)

(注)：日米両国の5年間のリコール件数を暦年で比較している

7. リコール届出の不具合発生原因別の件数及び対象台数の推移（国産車）

最近の5年間における国産車のリコール届出1,113件（原因別1,278件）から、不具合発生原因を設計又は製造に分類し、分析を行った。

発生原因別(設計・製造)の年度毎の推移は表-17・図-24のとおりである。

平成15年度の割合と比較すると、件数では設計に係るものが60%から77%に増加し、製造に係るものが40%から23%と減少している。また、対象台数では設計に係るものが44%から86%に増加し、製造に係るものが56%から22%と減少している。

これは、最近の車両使用の長期化と相関して増加しているものと考えられる。

また、リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-25のとおり設計に係る原因によるものが900件・70%、製造に係る原因によるものが378件・30%となっており、設計に起因するものが製造に起因するものの約2.4倍となっている。また、設計の主な原因について項目別は「評価基準の甘さ」に起因するものが582件・46%を占め、製造の主な原因については特に傾向的に多いものはない。

表-17 対象台数の発生原因(設計・製造)別推移

		平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
設計	件数	82 (60%)	265 (69%)	202 (73%)	161 (69%)	190 (77%)
	対象台数	1,937 (44%)	6,384 (84%)	4,812 (87%)	5,298 (81%)	3,418 (86%)
製造	件数	55 (40%)	118 (31%)	75 (27%)	72 (31%)	58 (23%)
	対象台数	2,423 (56%)	1,218 (16%)	750 (13%)	1,210 (19%)	548 (14%)
合計	件数	137 (100%)	383 (100%)	277 (100%)	233 (100%)	248 (100%)
	対象台数	4,360 (100%)	7,602 (100%)	5,562 (100%)	6,508 (100%)	3,966 (100%)

(対象台数の単位:千台)

(注):1件の届出で複数の装置に不具合がある場合があるため、件数・対象台数ともに合計欄の数値は表-1のリコール届出件数及び対象台数と相違する。

図-24 不具合発生原因別(設計・製造)の年度別推移(平成15年度～19年度)

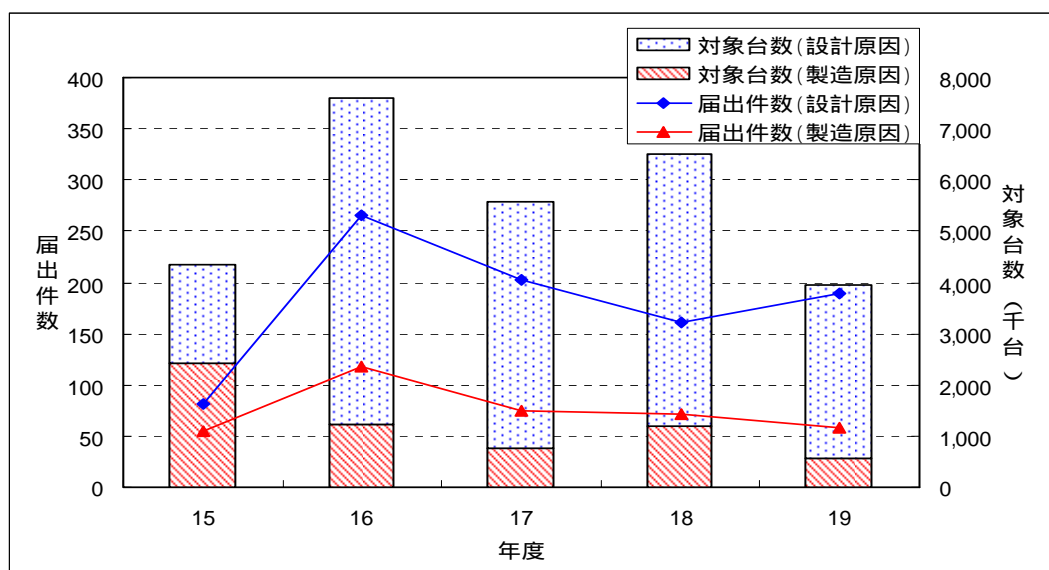


図- 25 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成 15 年度～19 年度届出事例)

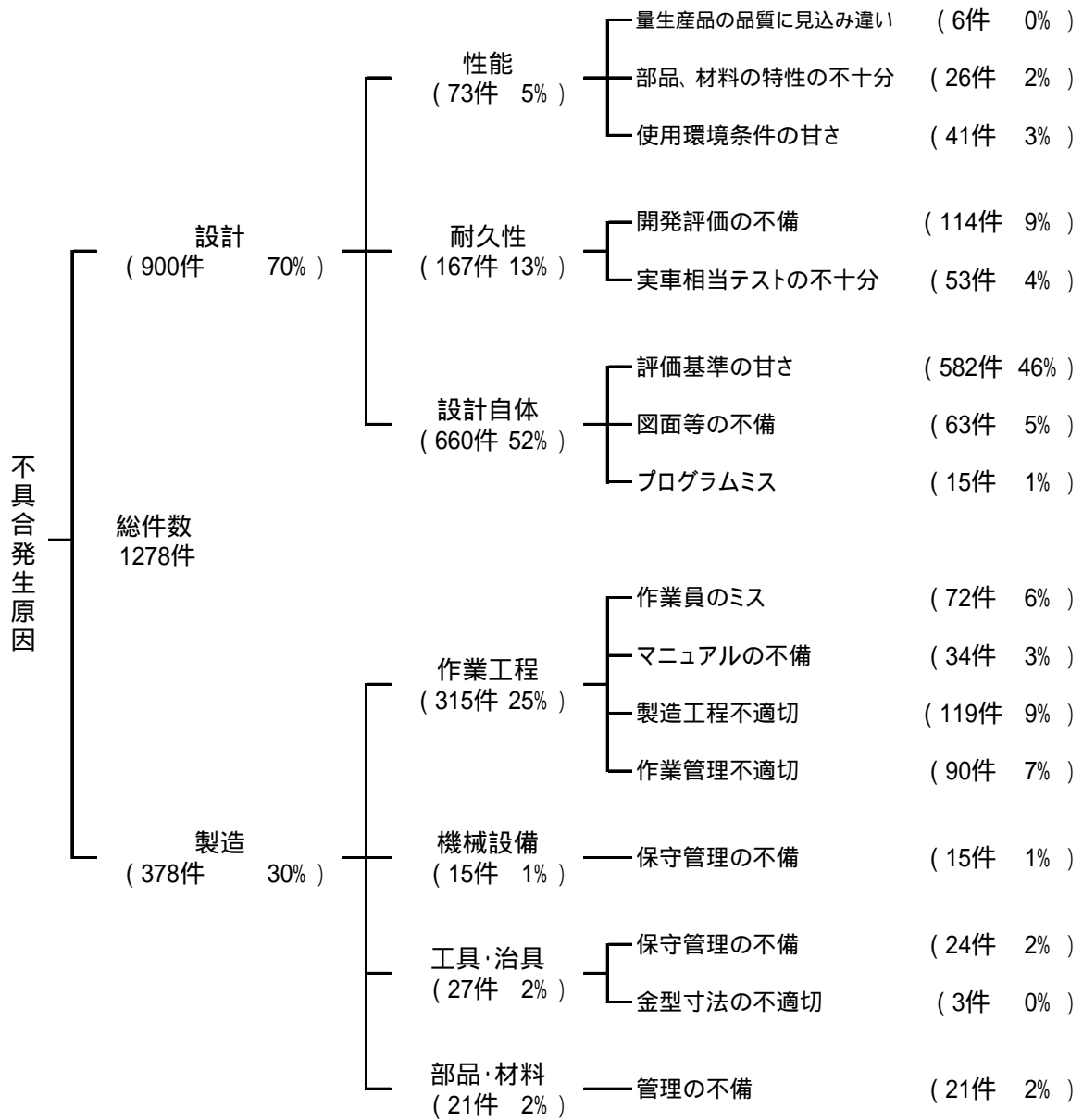


図- 26 不具合発生原因別(設計)の年度別推移(平成 15 年度～19 年度)

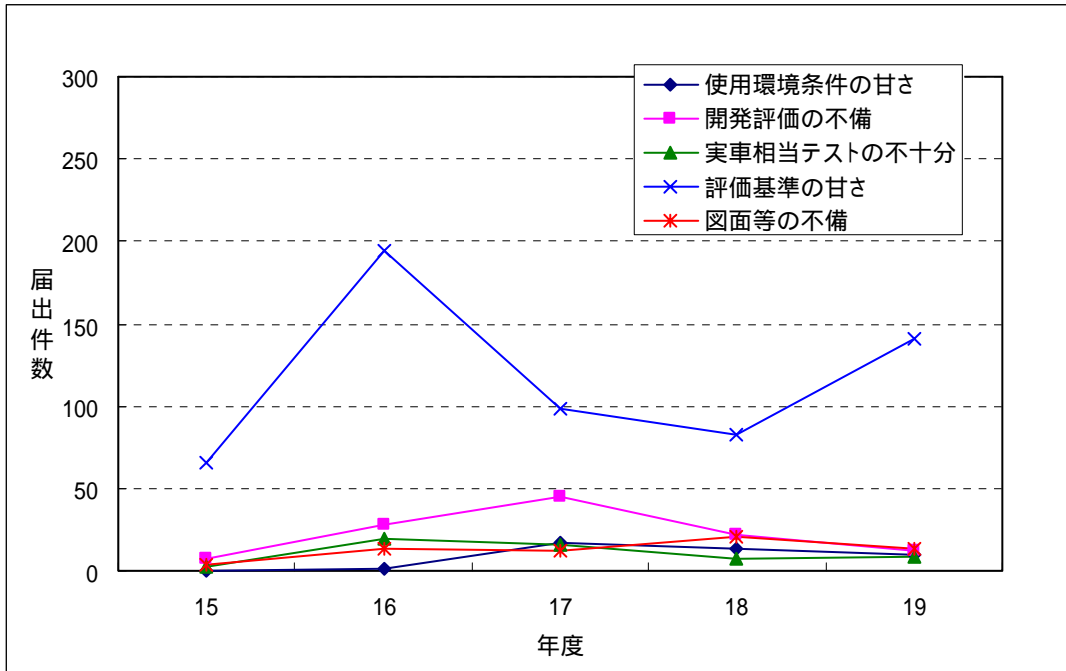
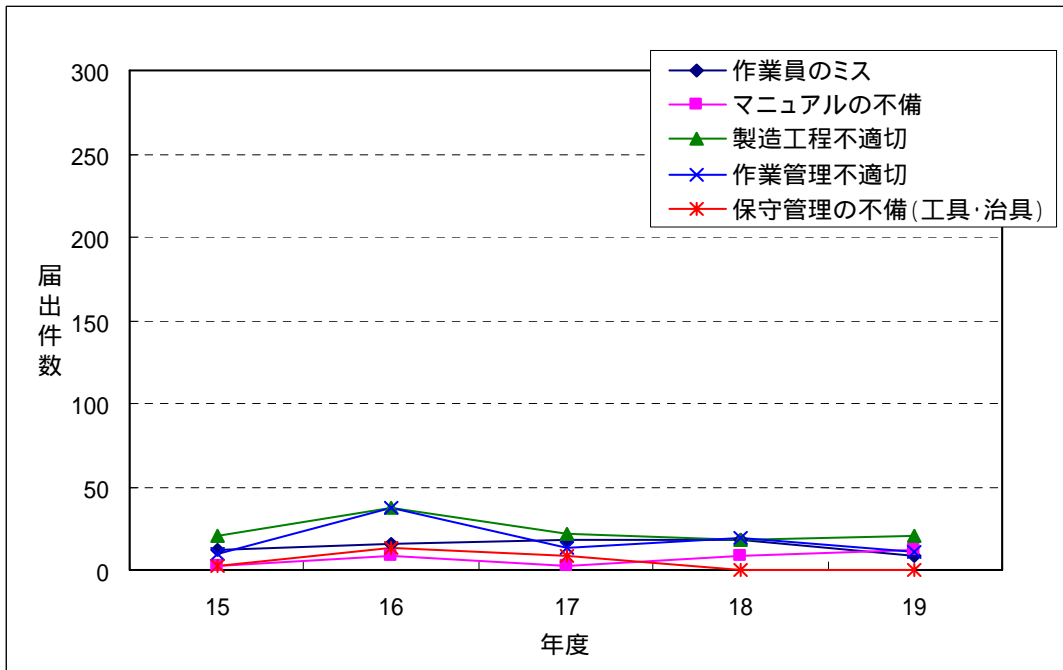


図- 27 不具合発生原因別(製造)の年度別推移(平成 15 年度～19 年度)



装置別の不具合件数が比較的多い動力伝達装置(206件)、制動装置(178件)、原動機(153件)について、不具合原因別に分類したものを図- 28からに示す。動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因によるものが68%であるのに対し、製造に係る原因によるものが32%、制動装置の不具合は、設計に係る原因によるものが62%であるのに対し、製造に係る原因によるものが38%となっており、設計に起因するものが多い。また、原動機の不具合は、設計に係る原因によるものが73%であるのに対し、製造に係る原因によるものが27%となっており、設計に係る原因によるものが製造に係る原因によるものの約2.7倍となっている。

図- 28 動力伝達装置の不具合原因

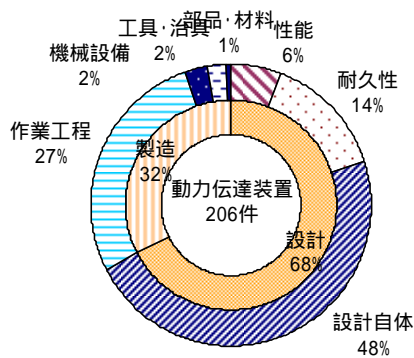


図- 29 制動装置の不具合原因

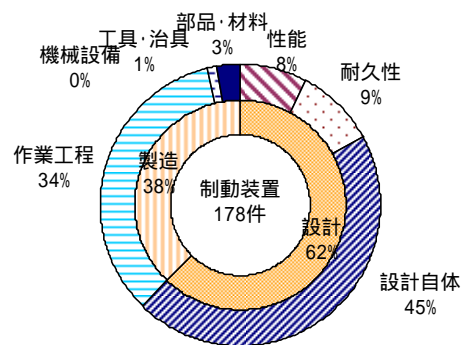
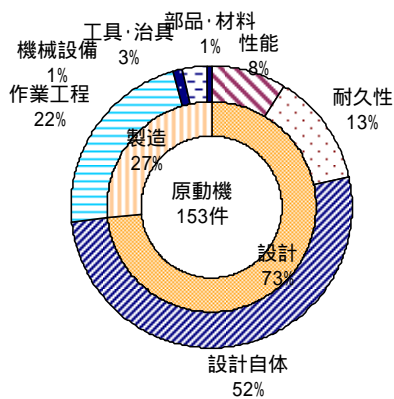


図- 30 原動機の不具合原因



8．国産車の生産開始から不具合発生及びリコール届出までの期間

8．1 生産開始から初報までの期間

自動車メーカーが自動車の生産を開始してからユーザー等から初報がメーカーに寄せられるまでの期間について、平成19年度と平成14年度から平成18年度までの5年間の平均を比較したものを図-31に示す。

この図から平成19年度は過去5年間の平均と比べると、生産開始から初報までの期間がやや長くなっている傾向がみられたが、平成19年度は少し短くなった。また、平成19年度も1年以内に発生したものが一番多く、35%と過去5年間平均の36%とほぼ同程度であり、3年以内に発生したものの比較では、63%に比べ過去5年平均の約65%とやや減少傾向を示し、5年を超えるものの割合も高くなっている。

図-31 国産車の生産開始から初報までの期間(平成19年度・平均)

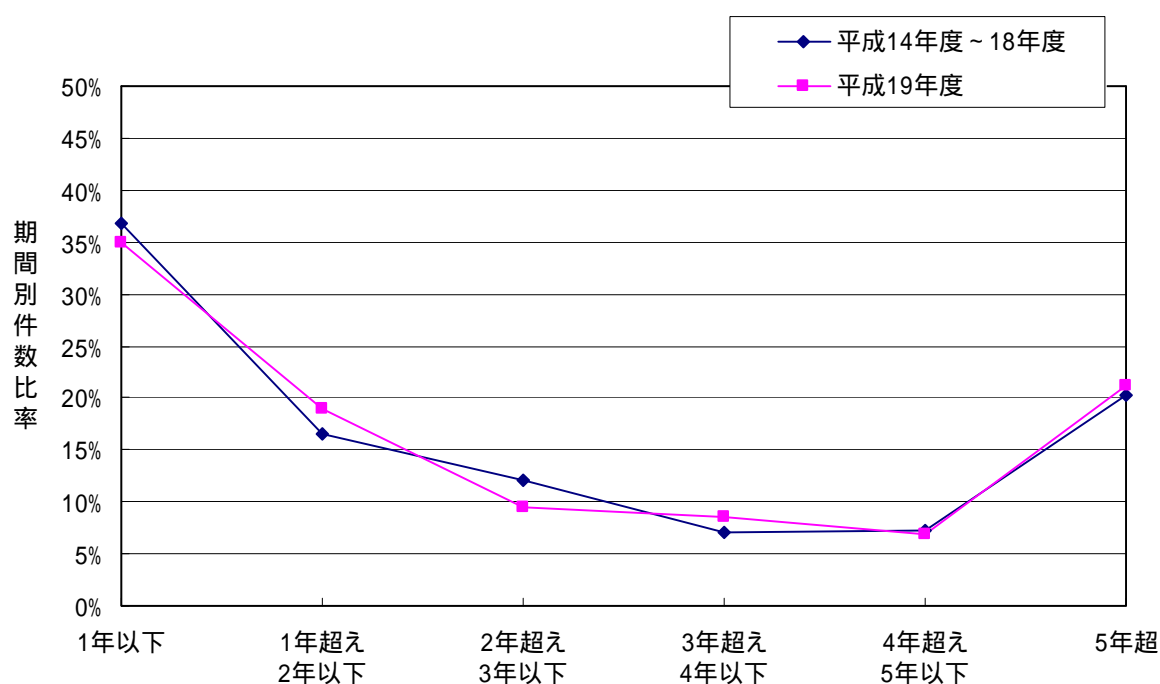


表-18 国産車の生産開始から初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平均
平均期間	32.6	32.7	37.1	42.9	40.8	37.2

国産車の生産開始から不具合発生までの期間は、前年度よりやや短くなっている。また、平成15年度の平均期間32.6ヶ月と比較すると長くなっている。これは、比較的初期に発生する製造に係る不具合よりも、長期間の使用により発生する設計に係る不具合が増加したためであると考えられる(表-17参照)。

表- 19 国産車の生産開始から初報までの期間別・年度別届出件数

期 間	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	合計
5 年超	26	73	60	60	49	268 (21.2)
4 年超 5 年以下	10	32	17	19	16	94 (7.4)
3 年超 4 年以下	13	31	13	14	20	91 (7.2)
2 年超 3 年以下	13	53	34	24	22	146 (11.6)
1 年超 2 年以下	21	56	50	34	44	205 (16.2)
60 日超 1 年以下	42	98	66	64	70	340 (26.9)
60 日以内	12	40	37	18	11	118 (9.4)
計	137	383	277	233	232	1262 (100)

(注)：1 件のリコール届出で複数の異なる不具合を届出しているものがあるため、リコール届出件数(表 - 20)とは一致しない。

8.2 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

自動車メーカーがユーザー等からの初報を入手してからリコール届出するまでの期間について、平成 19 年度と平成 14 年度から平成 18 年度までの 5 年間の平均を比較したものを図- 32 に示す。

この図から平成 19 年度は過去 5 年間の平均と比べると、初報からリコール届出までの期間がやや長くなっている傾向を示している。平成 19 年度は 2 ヶ月以内に届けられたものが 10% (過去 5 年平均 16%)、2 ~ 4 ヶ月以内に届けられたものが 9% (過去 5 年平均 15%) と減少したが、4 ~ 6 ヶ月以内に届けられたものが 11% (過去 5 年平均 9%) と増加し、1 年を超えるものは 39% と、過去 5 年平均 41% に比べ減少している。

図- 32 国産車の初報入手からリコール届出までの期間(平成 19 年度・平均)

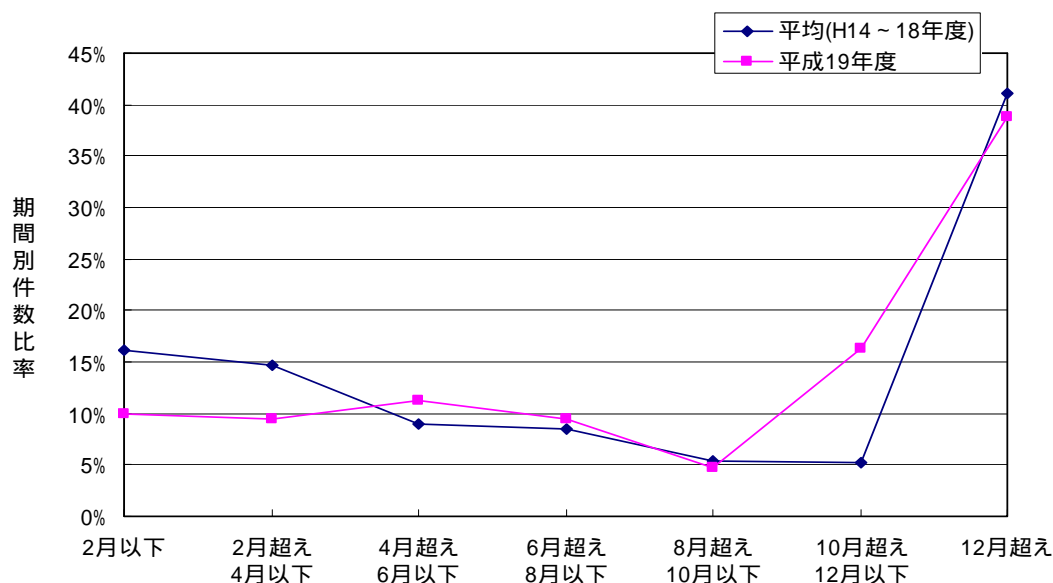


表- 19 国産車の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平均
平均期間	10.3	33.3	24.6	16.5	15.2	20.0

平成 19 年度の平均期間は 15.2 ヶ月であり、過去 5 年間の平均期間 20.0 ヶ月及び前年度 16.5 ヶ月と比較すると短くなっているが、平成 15 年度の平均期間 10.3 ヶ月と比較すると長くなっている。これは、原因究明に時間を要する設計に係る不具合が、製造に係る不具合に比べ増加したためであると考えられる(表-17 参照)。

なお、三菱の平均期間を見ると、平成19年度は20.2ヶ月でほぼ国産車全体の5年間平均期間と同一となり、過去の一連の不正事案の影響は見られない。

三菱の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平均
平均期間	14.8	89.6	42.2	24.7	20.2	38.3

参考 2

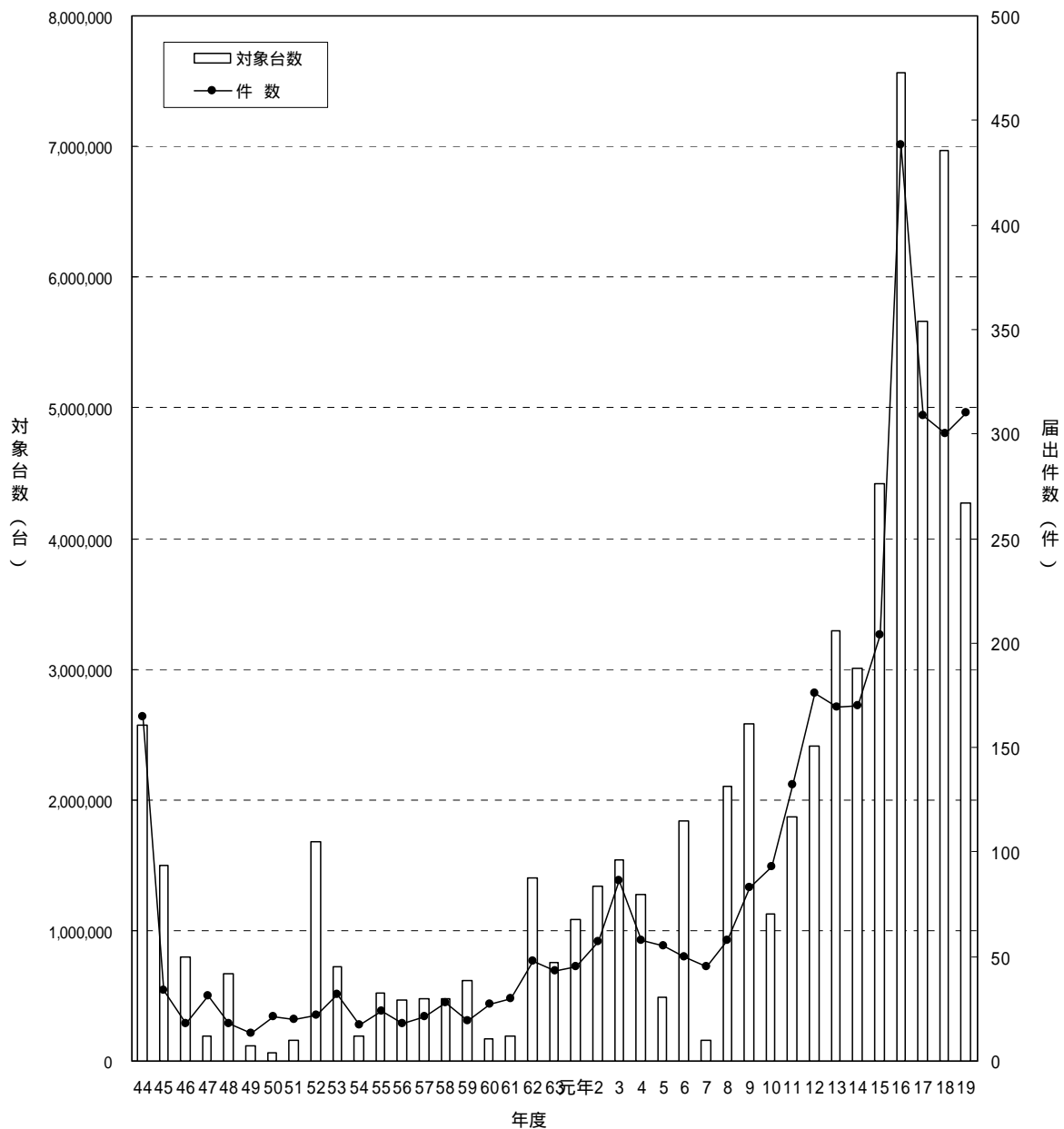
リコール届出全体の傾向分析 (昭和 44 年度から平成 19 年度 : 39 年間)

1. リコール届出件数及び対象台数の推移

リコール届出件数及び対象台数の過去39年間の推移は図- 33のとおりとなっている。

平成19年度は、届出件数は前年度よりも増加したが、対象台数は前年度より大幅に減少し、ほぼ15年度の水準に戻った。また、19年度の対象台数は自動車保有車両数の5.4%を占めている。

図- 33 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移
(昭和 44 年度から平成 19 年度までの 39 年間)



2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数（自動車）、国産装置・輸入装置別リコール届出件数及び対象装置数（特定後付装置）

表- 20 国産車・輸入車別のリコール届出件数及び対象台数の年度別件数(自動車)
(昭和44年度～平成19年度)

事項 年度	国産車		輸入車		計	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
44	76	2,561,623	89	8,610	165	2,570,233
45	24	1,495,096	10	2,078	34	1,497,174
46	10	794,893	8	1,955	18	796,848
47	16	190,695	15	4,769	31	195,464
48	6	662,877	12	6,412	18	669,289
49	6	108,887	7	2,889	13	111,776
50	8	56,342	13	3,670	21	60,012
51	9	151,518	11	3,399	20	154,917
52	15	1,675,857	7	7,958	22	1,683,815
53	21	710,252	11	8,942	32	719,194
54	8	189,477	9	5,551	17	195,028
55	17	502,331	7	13,117	24	515,448
56	12	460,925	6	11,425	18	472,350
57	15	467,577	6	5,277	21	472,854
58	20	470,907	8	1,877	28	472,784
59	11	585,767	8	28,481	19	614,248
60	6	138,397	21	26,377	27	164,774
61	10	176,305	20	9,841	30	186,146
62	23	1,323,055	25	78,238	48	1,401,293
63	15	632,721	28	123,658	43	756,379
元年	18	1,044,198	27	35,827	45	1,080,025
2	17	1,266,116	40	70,040	57	1,336,156
3	32	1,341,101	54	203,487	86	1,544,588
4	16	1,026,896	42	251,344	58	1,278,240
5	21	369,806	34	122,009	55	491,815
6	14	1,722,353	36	119,721	50	1,842,074
7	10	52,880	35	101,337	45	154,217
8	14	1,913,722	44	192,645	58	2,106,367
9	42	2,355,792	41	229,227	83	2,585,019
10	44	680,216	49	448,935	93	1,129,151
11	58	1,616,215	74	255,875	132	1,872,090
12	112	2,151,728	64	259,112	176	2,410,840
13	93	2,926,499	76	364,378	169	3,290,877
14	104	2,784,850	66	227,024	170	3,011,874
15	123	4,235,340	81	181,131	204	4,416,471
16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
17	227	5,406,616	82	256,376	309	5,662,992
18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
合計	2,036	61,409,679	1,451	5,315,181	3,487	66,724,860

国産装置・輸入装置別のリコール届出件数及び対象装置数の年度別件数(特定後付装置)
(平成16年度～平成19年度)

事項 年度	国産装置		輸入装置		計	
	件数	対象装置数	件数	対象装置数	件数	対象装置数
16	1	6,196	2	100	3	6,296
17	0	0	1	435	1	435
18	0	0	0	0	0	0
19	3	123,428	0	0	3	123,428
計	4	129,624	3	535	7	130,159

昭和44年度から平成19年度までの39年間の国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数(自動車)、国産装置・輸入装置別リコール届出件数及び対象装置数(特定後付装置)を表-20に示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は2,036件(6,141万台)であり、これに対して輸入車は1,451件(532万台)となっており、国産車はリコール届出総件数でみると全体の58%であるが、総対象台数の92%を占めている。