

平成 24 年度

リコール届出内容の分析結果について

平成 26 年 3 月

国土交通省 自動車局

目 次

1. リコール届出件数及び対象台数	1
1.1 リコール届出件数と対象台数の推移「全体」	1
1.2 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数	3
1.3 リコール率の推移.....	4
(1) 車種別のリコール率.....	4
(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）	5
(3) 5カ年リコール率の日米比較.....	6
1.4 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数	7
1.5 装置別リコール届出件数・割合	11
1.6 電気自動車及びハイブリッド自動車におけるリコール届出件数・割合.....	16
1.7 先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出件数・割合	17
2. リコール届出の不具合発生原因別の届出件数及びその割合	18
2.1 不具合発生原因の届出件数及びその割合	18
2.2 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合.....	25
(1) 国産車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合.....	25
(2) 輸入車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合.....	29
2.3 発生原因別の届出事例.....	32
(1) 不具合原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合原因の事例	32
(2) 不具合原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合原因の事例	35
3. 生産開始日から不具合発生の初報日及びリコール届出日までの期間	38
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間	38
(1) 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況の傾向.....	38
(2) 装置別の生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間.....	42
(3) 国産車における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	43
(4) 輸入車における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	45
3.2 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間.....	47
(1) 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分における届出状況の傾向	47
(2) 装置別の不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間.....	54
(3) 国産車における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	55
(4) 輸入車における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	57
3.3 電子制御の不具合に関連するリコール届出状況	60
(1) 電子制御の不具合に関連するリコール届出件数及びその割合.....	60
(2) 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出状況の傾向	67

4.	リコール届出対象車両の改修状況.....	72
5.	特定後付装置のリコール届出.....	73
6.	火災又はそのおそれ、制動力低下及び操舵装置の操作に支障があるおそれがあるもの としたリコール届出事例.....	74
7.	参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	79
7.1	リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）.....	79
7.2	特定後付装置リコール届出件数及び対象台数の推移.....	82
8.	参考調査 2 届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出等の状況.....	83
8.1	届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出件数及び対象台数.....	83
8.2	届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間.....	87
(1)	国産車の届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及び その割合.....	87
(2)	輸入車の車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びそ の割合.....	92
8.3	届出者別リコール対象車両の改修状況.....	95
9.	参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数.....	97

リコール届出内容の分析結果

平成 26 年 3 月
国土交通省 自動車局

1. リコール届出件数及び対象台数

1.1 リコール届出件数と対象台数の推移「全体」

平成 24 年度のリコール届出件数は、308 件（国産車 217 件、輸入車 91 件）であり、前年度の 263 件と比べ 45 件増加（対前年度比 17%増、国産車 20%増、輸入車 10%増）した。また、リコール対象台数は 5,613 千台（国産車 5,411 千台、輸入車 202 千台）で前年度の 2,594 千台に比べ 3,019 千台の増加（対前年度比 116%増、国産車 123%増、輸入車 18%増）であった。

平成 24 年度のリコール届出件数と対象台数が共に増加した理由として、国産車において対象台数が多い大規模リコールの届出が増加したことが考えられる。

ここで、国産車及び輸入車のそれぞれの値を合計した「全体」（以下「全体」という）平成 24 年度のリコール届出を含む過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数の推移を図 1-1 に示す。

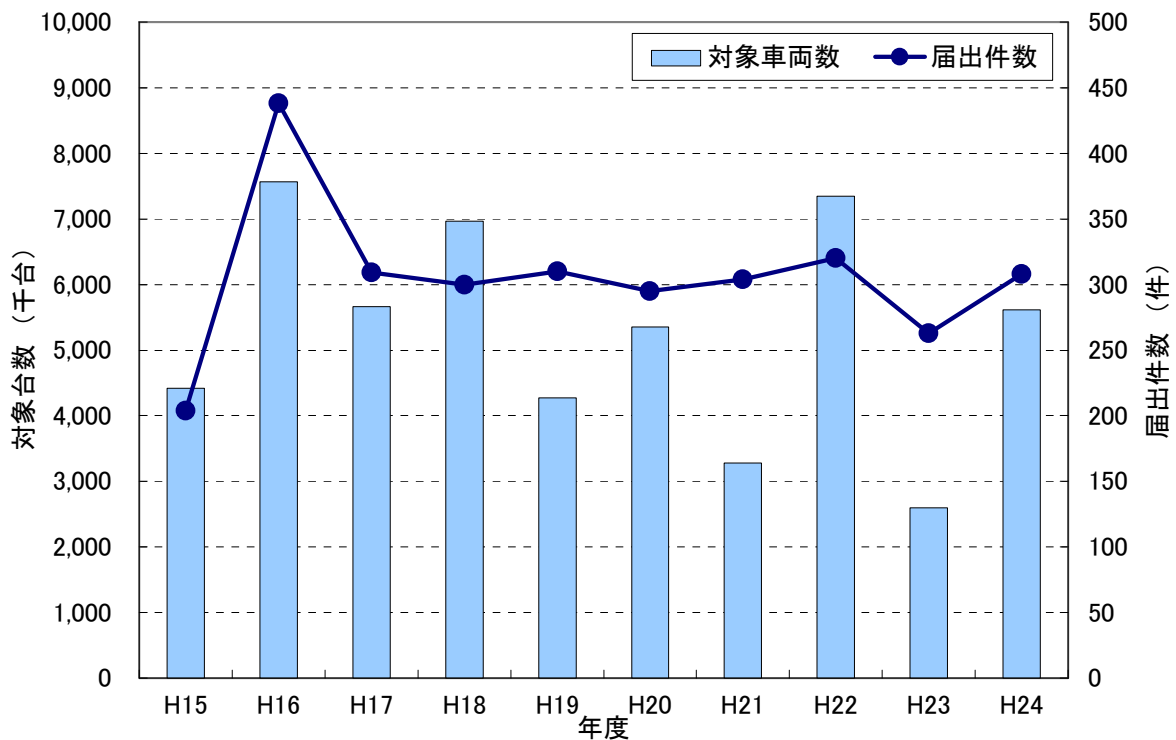


図 1-1 過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数の推移「全体」

過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数については、平成 17 年度以降リコール届出件数は、およそ 300 件前後で推移している。一方、対象台数は、隔年で増減を繰り返す傾向が認められ、「全体」に変動が大きい傾向がある。平成 24 年度のリコール届出の状況は、届出件数は通年と同程度であるが、対象台数において前年度の平成 23 年度よりも 2 倍以上増加したものとなっている。

平成 20 年度から平成 24 年度におけるリコール届出の対象台数が多い上位 10 件を表 1-1 に示す。表から、平成 20 年度、同 22 年度及び同 24 年度では、対象台数が極めて多い大規模なリコール届出が他年度に比べ増加しており、「リコール届出 1 件当たりの対象台数」について比較しても、高い値を示していることが確認できる。これらから、平成 24 年度における「全体」のリコール届出の対象台数が前年度以前に比較して増加した要因は、対象台数が極めて多い大規模なリコール届出が増加したことによる影響が大きいと考えられる。

表 1-1 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 20 年度～平成 24 年度）

対象台数（台）	H20	H21	H22	H23	H24
1	628,239	432,366	1,202,800	299,320	1,518,098
2	581,353	274,324	882,006	265,919	1,216,466
3	525,898	269,402	834,759	264,329	498,793
4	252,249	223,068	734,392	203,777	459,326
5	245,165	217,592	599,029	157,621	194,434
6	199,718	185,352	581,192	152,720	170,845
7	185,382	116,425	247,663	101,053	156,672
8	170,300	114,358	181,658	97,564	138,440
9	166,892	102,785	177,692	97,412	97,457
10	161,296	92,594	167,883	92,679	96,843
上位 10 件のリコール届出 1 件当たりの対象台数	311,649	202,827	560,907	173,239	454,737
リコール届出 1 件当たりの対象台数	18,138	10,784	22,963	9,864	18,224
上位 10 件を除く、リコール届出 1 件当たりの対象台数	7,839	4,252	5,610	3,406	3,576

1.2 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

平成 20 年度から平成 24 年度までの国産車・輸入車別のリコール届出件数及び対象台数を表 1-2 に示す。平成 24 年度の国産車・輸入車のリコール届出件数は、前年度に比べ共に増加した。過去 5 年の届出件数を比較すると、国産車はおよそ 200 件前後、輸入車はおよそ 90 件前後であり、「全体」ではおよそ 300 件前後で推移している。一方、過去 5 年の対象台数を比較すると、国産車は、対象台数の変動が極めて大きく約 200 万台～約 700 万台の範囲で変動したものとなっているのに対して、輸入車では、台数の変動は小さく、およそ 20 万台前後で推移している。

表 1-2 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数（平成 20 年度～平成 24 年度）

事項 年度	国産車		輸入車		全体	
	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数
H20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
H22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
合計	1,050	23,064,589	440	1,119,814	1,490	24,184,403

1.3 リコール率の推移

(1) 車種別のリコール率

平成 20 年度から平成 24 年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成 24 年 3 月末現在の保有車両数で除した値（以下「5 カ年リコール率」という）について、車種別に分類したものを表 1-3 に示す。

表 1-3 最近 5 年間の車種別リコール率（平成 20 年度～平成 24 年度）

車種区分		届出件数* ¹ (件)	対象台数* ¹ (千台)	保有車両数* ² (千台)	5 カ年リコール率 (%)
乗用車	国産車	148	11,492	36,785	31.2
	輸入車	296	899	3,359	26.8
	全体	444	12,392	40,143	30.9
貨物車	国産車	301	3,313	6,081	54.5
	輸入車	22	31	55	56.6
	全体	323	3,344	6,136	54.5
軽自動車	国産車	97	6,999	27,607	25.4
	輸入車	0	0	2	0.0
	全体	97	6,999	27,609	25.3
二輪車	国産車	47	907	3,053	29.7
	輸入車	91	187	449	41.6
	全体	138	1,094	3,503	31.2
その他* ³	国産車	571	435	1,629	26.7
	輸入車	37	3	93	2.9
	全体	608	437	1,721	25.4
車種合計	国産車	1,164	23,146	75,155	30.8
	輸入車	446	1,120	3,957	28.3
	全体	1,610	24,266	79,112	30.7

* 1 : 届出件数及び対象台数については、リコール届出が複数の車種（種別・用途）にまたがる場合には区分毎に集計しているため、表内の 5 年間の届出件数及び対象台数は国土交通省における報道発表資料のそれより多くなる。

* 2 : 保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人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。

* 3 : その他の区分は、小型特殊自動車、大型特殊自動車及び特種用途自動車の合計である。

表 1-3 によると、全車種区分合計の 5 カ年リコール率は、国産車で 30.8%、輸入車で 28.3% であり、国産車が約 3 ポイント高くなっている。平成 19 年度から平成 23 年度までの同区分合計の 5 カ年リコール率は、国産車 27.6%、輸入車 36.3%であったことから、前年度に比較して国産車の 5 カ年リコール率が増加し、輸入車は減少している。

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 20 年度から平成 24 年度までの各年度のリコール届出の対象台数をその前年度末の保有車両数で除した値（以下「年度別リコール率」という）について、表 1-4 に示す。

表 1-4 日本における年度別の届出件数、対象台数及び年度別リコール率（平成 20 年度～24 年度）

年度	届出件数*1	対象台数*1 (千台)	保有車両数*2 (千台)	年度別リコール率 (%)
H20	295	5,351	79,022	6.8
H21	304	3,278	78,742	4.2
H22	320	7,348	78,635	9.3
H23	263	2,594	78,603	3.3
H24	308	5,613	79,112	7.1

*1：届出件数及び対象台数については、リコール届出が複数の車種（種別・用途）にまたがる場合には区分毎に集計しているため、表内の 5 年間の届出件数及び対象台数は国土交通省における報道発表資料のそれより多くなる。

*2：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人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。

また、米国における 2007 年から 2011 年までの各年のリコール届出対象台数をその前年 12 月末の保有車両数で除した「暦年別リコール率」（以下「暦年別リコール率」という）を、表 1-5 に示す。

表 1-5 米国における暦年別の届出件数、対象台数及び暦年別リコール率（2007 年～2011 年）

年（暦年）*3	届出件数*4	対象台数*4 (千台)	保有車両数*5 (千台)	暦年別リコール率 (%)
2007	587	14,823	254,403	5.9
2008	684	10,104	255,917	4.0
2009	492	16,566	254,212	6.9
2010	648	20,070	250,070*6	8.0
2011	596	15,512	253,108	6.1

*3：各項目の数値については、本報告書作成時から訂正される場合がある。なお、米国での統計では暦年で報告されている。

*4：届出件数及び対象台数については米国運輸省「2012 Recall Annual Report Final (2013 年 1 月 3 日現在)」から引用した。

*5：保有車両数については、米国運輸省研究・革新技术庁（RITA）ウェブサイトの「National Transportation Statistics Table 1-11: Number of U.S. Aircraft, Vehicles, Vessels, and Other Conveyances」から引用した。

*6：2010 年の保有車両数が訂正されたため、平成 23 年度リコール届出分析結果の数値とは異なる。

表 1-4 及び表 1-5 によると、日米共に保有車両数に大きな変動はないことから、対象台数の増減に比例して年度別リコール率（日本）及び暦年別リコール率（米国）が変動している。

(3) 5カ年リコール率の日米比較

日本における平成 20 年度から平成 24 年度までの、米国における暦年の 2007 年から 2011 年までの、各 5 年間ににおけるリコール対象台数の累計を、日本においては平成 24 年 3 月末、米国においては 2011 年 12 月末のそれぞれの保有車両数で除したものを日米の 5 カ年リコール率として表 1-6 に示す。

表 1-6 5カ年リコール率の日米比較

国別	届出件数	対象台数 (千台)	保有車両数 (千台)	5カ年リコール率 (%)
日本	1,610	24,266	78,603* ¹	28.0
米国	3,007	77,075	253,108	30.5

* 1 : 保有車両数には、小型特殊自動車及び原動機付自転車を含まない。

年度（暦年）別リコール率の日米比較では各年度（暦年）で差がみられたが、5カ年リコール率の日米比較では、大きな差はみられない。

なお、日米でのリコール届出の対象は、次のように異なる。日本では、同一型式における一定範囲の自動車について、その構造・装置又は性能が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にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認められるものを対象としているが、米国では、自動車や装置に自動車の安全に関わる欠陥があると判断した場合又は自動車や装置が新車時に安全基準に合致していないものを対象としている。

1.4 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成20年度から平成24年度までのリコール届出について、車種（用途）別に区分し、届出件数、対象台数及びそれらの割合を表1-7に示す。なお、表1-7に記載の「5カ年平均」とは、平成20年度から平成24年度の平均値である（以下「5カ年平均」という）。また、車種（用途）別の届出件数とその割合をグラフ化したものを図1-2及び図1-3に、対象台数とその割合をグラフ化したものを図1-4及び図1-5に示す。

表1-7 車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成24年度、平成23年度及び5カ年平均）

車種（用途）		年度		国産車			輸入車			全体		
		件数	(%)	H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均
乗用車	普通・小型	件数	(件)	28	26	30	59	57	59	87	83	89
		件数	(%)	11.0	13.0	12.7	62.1	67.8	66.3	24.9	29.3	27.5
	軽	台数	(千台)	2,991	1,049	2,298	182	135	180	3,173	1,184	2,478
		台数	(%)	54.4	43.2	49.6	90.1	78.9	80.3	55.7	45.6	51.0
		件数	(件)	9	11	11	0	0	0	9	11	11
		件数	(%)	3.5	5.5	4.8	0	0	0	2.5	3.8	3.4
	台数	(千台)	769	173	902	0	0	0	769	173	902	
	台数	(%)	14.0	7.1	19.4	0	0	0	13.5	6.6	18.5	
貨物車	普通・小型	件数	(件)	73	51	60	6	2	4	79	53	65
		件数	(%)	28.7	25.6	25.8	6.3	2.3	4.9	22.6	18.7	20.0
	軽	台数	(千台)	875	492	663	1	0	6	876	492	669
		台数	(%)	15.9	20.3	14.3	0.4	0	2.7	15.3	18.9	13.7
		件数	(件)	7	8	8	0	0	0	7	8	8
		件数	(%)	2.7	4.0	3.5	0	0	0	2.0	2.8	2.5
	台数	(千台)	693	317	498	0	0	0	693	317	498	
	台数	(%)	12.6	13.0	10.7	0	0	0	12.1	12.2	10.2	
乗合車	件数	(件)	35	24	33	0	1	1	35	25	34	
	件数	(%)	13.7	12.0	14.0	0	1.1	1.1	10.0	8.8	10.4	
	台数	(千台)	64	26	41	0	0	0	64	26	41	
	台数	(%)	1.1	1.0	0.8	0	0	0	1.1	0.9	0.8	
特殊車	件数	(件)	47	46	56	8	5	4	55	51	59	
	件数	(%)	18.5	23.1	23.8	8.4	5.9	4.0	15.7	18.0	18.3	
	台数	(千台)	23	32	35	0	0	0	23	32	36	
	台数	(%)	0.4	1.3	0.7	0.1	0.2	0.1	0.4	1.2	0.7	
二輪車*1	件数	(件)	7	12	9	16	18	18	23	30	28	
	件数	(%)	2.7	6.0	4.0	16.8	21.4	20.4	6.5	10.6	8.5	
	台数	(千台)	63	327	181	18	36	37	81	363	219	
	台数	(%)	1.1	13.4	3.9	9.1	20.8	16.6	1.4	13.9	4.5	
その他	件数	(件)	48	21	26	6	1	3	54	22	29	
	件数	(%)	18.8	10.5	11.0	6.3	1.1	3.1	15.4	7.7	8.8	
	台数	(千台)	14	9	11	0	0	0	14	9	11	
	台数	(%)	0.2	0.3	0.2	0	0	0	0.2	0.3	0.2	
合計*2	件数	(件)	254	199	233	95	84	89	349	283	322	
	件数	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	台数	(千台)	5,493	2,423	4,629	202	171	224	5,694	2,594	4,853	
	台数	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

*1：原動機付自転車を含む。

*2：リコール届出が複数の車種（種別・用途）にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

平成 24 年度の「全体」についての車種（用途）別リコール届出件数の合計は 349 件であり、前年度の 283 件と比べ 66 件増加（対前年度比約 23%増）した。国産車のリコール届出件数の合計は 254 件であり、前年度の 199 件と比べ 55 件増加（同約 28%増）した。輸入車のリコール届出件数の合計は 95 件であり、前年度の 84 件と比べ 11 件増加（同約 13%増）した。

また、平成 24 年度の車種別リコール届出件数を 5 年平均と比較すると、届出件数の割合で 10 ポイント以上の大幅な変化を示す車種（用途）は、「全体」、国産車、輸入車のいずれにおいても認められない。5 年平均と比べて届出件数の割合が最も増加したのは、国産車の「その他」で、約 8 ポイントの増加となっている。

「全体」における車種（用途）別のリコール対象台数の合計は 5,694 千台であり、前年度に比べ 3,100 千台増加（対前年度比約 116%増）している。これは、国産車のうち、「普通・小型乗用車」、「軽乗用車」、「普通・小型貨物車」、「軽貨物車」において、対象台数が前年度に比べて大きく増加したことの影響が大きいと考えられる。また、輸入車については、届出件数及び対象台数共に「普通・小型乗用車」の占める割合が最も高く、次に「二輪車」となっている。この 2 車種で、輸入車の届出件数の約 80%、対象台数の約 99%を占めている。平成 24 年度においては、「普通・小型乗用車」の対象台数の割合は、前年度に比較して約 10 ポイント増加し、5 年平均に比較して約 5 ポイント増加している。また、「二輪車」の対象台数の割合は、前年度に比較して約 13 ポイント減少し、5 年平均に比較して約 3 ポイント減少している。

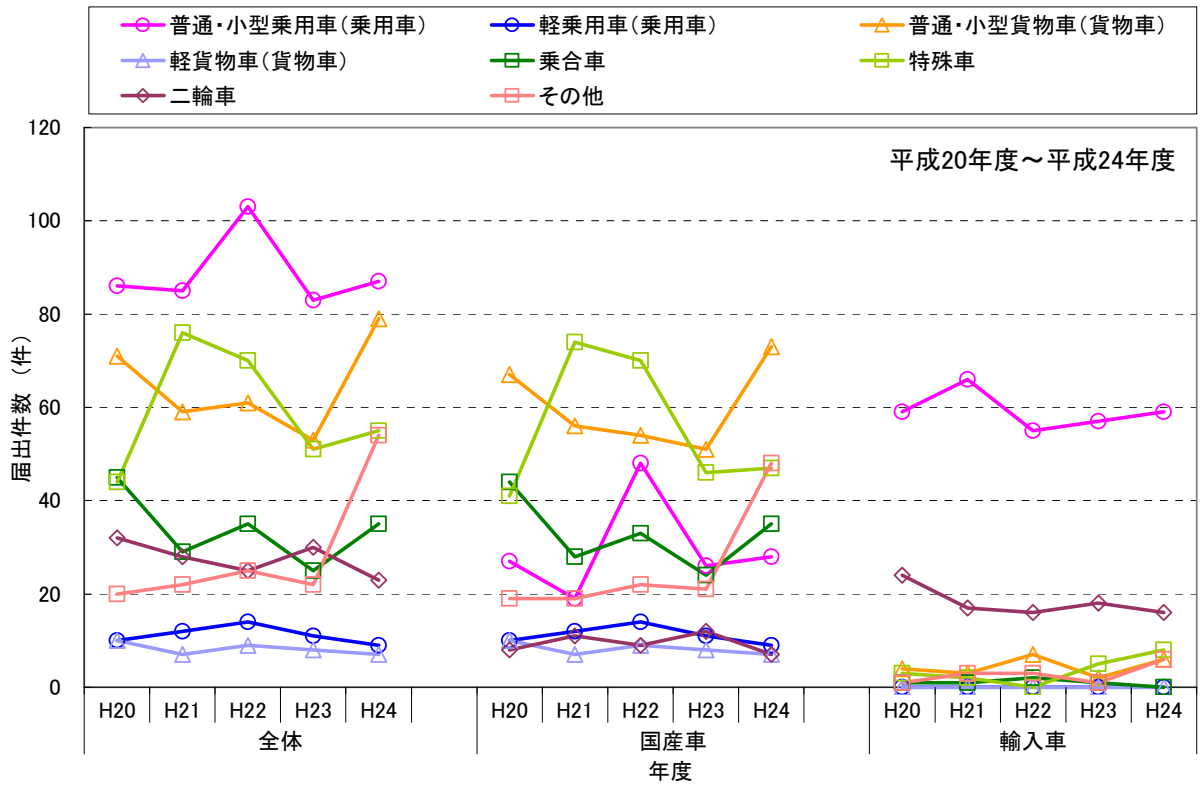


図 1-2 車種（用途）別の届出件数（平成 20 年度から平成 24 年度）

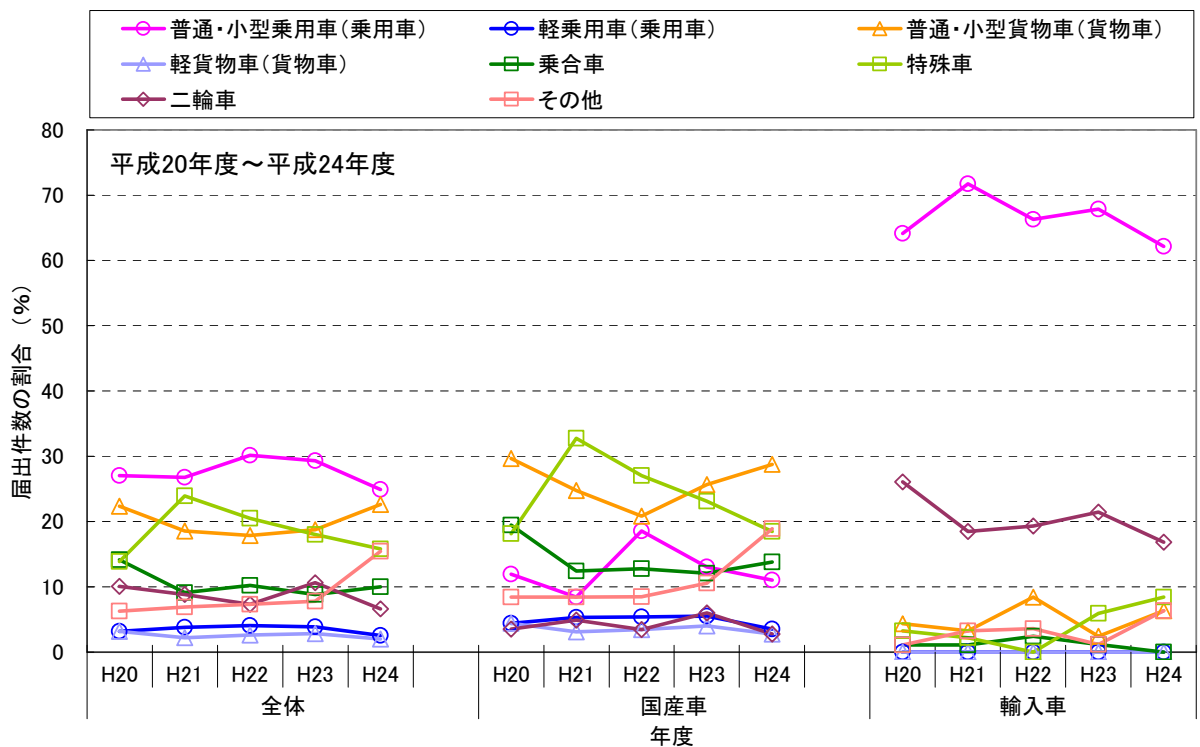


図 1-3 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 20 年度から平成 24 年度）

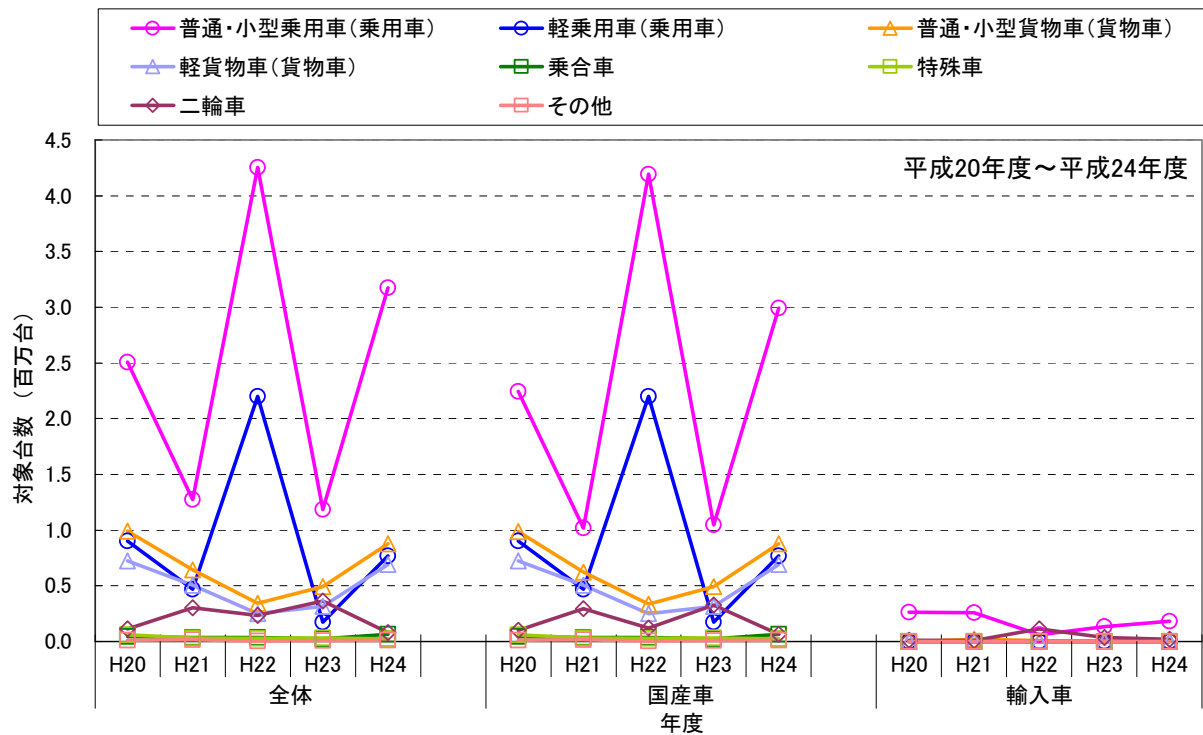


図 1-4 車種（用途）別の対象台数（平成 20 年度から平成 24 年度）

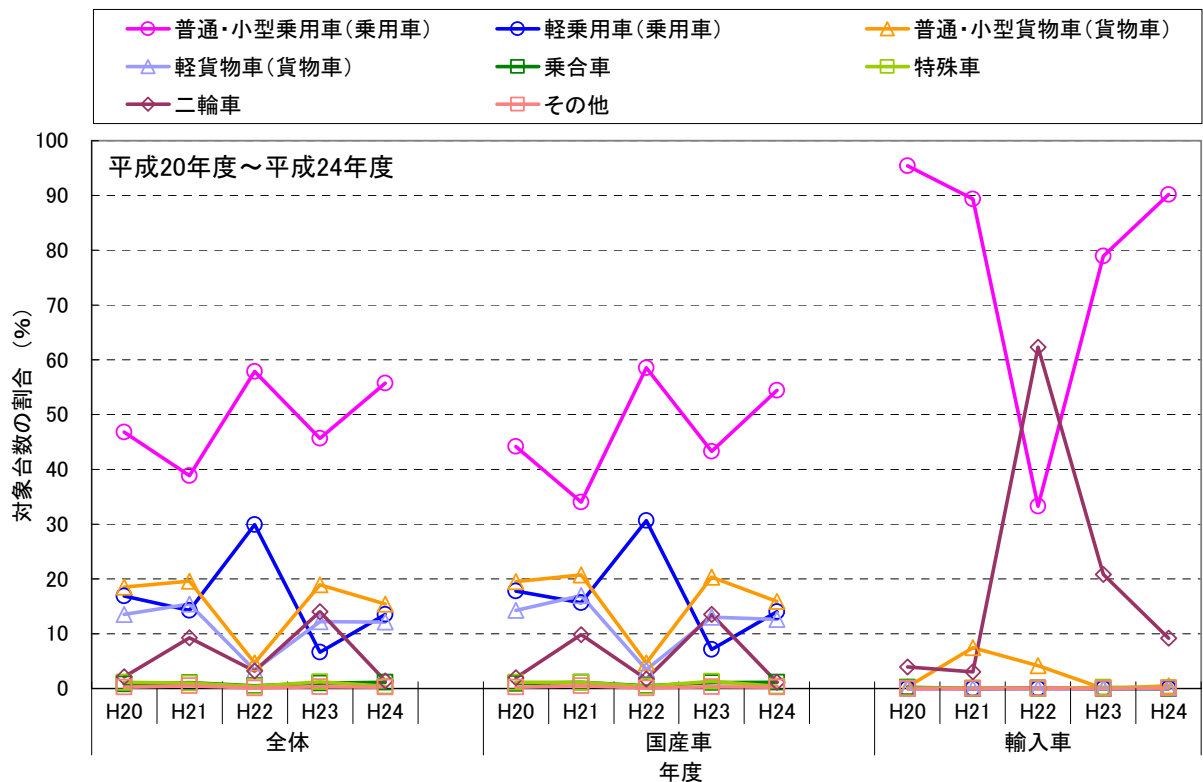


図 1-5 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 20 年度から平成 24 年度）

1.5 装置別リコール届出件数・割合

平成20年度から平成24年度までのリコール届出について、装置別に区分し、届出件数及びその割合を表1-8に示し、それをグラフ化したものを「全体」は図1-6及び図1-7に、国産車は図1-8及び図1-9に、輸入車は図1-10及び図1-11にそれぞれ示す。なお、表1-8は、平成24年度の装置別リコール届出件数「全体」の届出件数が多い装置順に記載している。

表 1-8 装置別の届出件数及びその割合（平成24年度、平成23年度及び5カ年平均）

装置名	年度		国産車			輸入車			全体		
			H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均
動力伝達装置	件数	(件)	27	30	32	15	7	8	42	37	40
	件数	(%)	10.6	14.6	13.4	15.6	8.3	8.9	12.0	12.8	12.1
電気装置	件数	(件)	26	29	26	13	5	9	39	34	35
	件数	(%)	10.2	14.1	10.9	13.5	6.0	9.7	11.1	11.8	10.5
燃料装置	件数	(件)	29	21	24	7	9	11	36	30	35
	件数	(%)	11.4	10.2	10.2	7.3	10.7	11.2	10.3	10.4	10.5
原動機	件数	(件)	27	21	26	9	8	8	36	29	34
	件数	(%)	10.6	10.2	10.9	9.4	9.5	8.9	10.3	10.0	10.4
制動装置	件数	(件)	21	16	23	13	14	13	34	30	36
	件数	(%)	8.2	7.8	9.8	13.5	16.7	13.9	9.7	10.4	10.9
車枠・車体	件数	(件)	21	6	15	9	10	10	30	16	25
	件数	(%)	8.2	2.9	6.1	9.4	11.9	10.9	8.5	5.5	7.5
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	15	12	10	5	1	2	20	13	12
	件数	(%)	5.9	5.9	4.2	5.2	1.2	2.3	5.7	4.5	3.6
かじ取装置	件数	(件)	10	17	15	7	7	7	17	24	22
	件数	(%)	3.9	8.3	6.4	7.3	8.3	7.1	4.8	8.3	6.6
走行装置	件数	(件)	8	11	14	5	5	3	13	16	17
	件数	(%)	3.1	5.4	5.9	5.2	6.0	3.6	3.7	5.5	5.3
乗車装置	件数	(件)	10	9	12	0	2	5	10	11	17
	件数	(%)	3.9	4.4	5.3	0.0	2.4	4.8	2.8	3.8	5.1
灯火装置	件数	(件)	6	11	11	2	6	7	8	17	17
	件数	(%)	2.4	5.4	4.5	2.1	7.1	7.0	2.3	5.9	5.3
緩衝装置	件数	(件)	1	3	6	2	3	4	3	6	10
	件数	(%)	0.4	1.5	2.4	2.1	3.6	4.0	0.9	2.1	2.9
その他	件数	(件)	54	19	24	9	7	7	63	26	31
	件数	(%)	21.2	9.3	10.0	9.4	8.3	7.7	17.9	9.0	9.4
合計*1	件数	(件)	255	205	238	96	84	94	351	289	332
	件数	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100

*1：リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

平成24年度の「全体」についての装置別リコール届出件数の合計は351件であり、前年度の289件と比べ62件増加（対前年度比約21%増）した。国産車に関しては255件であり、前年度の205件と比べ50件増加（同約24%増）しており、輸入車に関しては96件で、前年度の84件と比べ12件増加（同約14%増）した。平成24年度の装置別の届出件数のうち、「全体」では、「動力伝達装置」42件及び「電気装置」39件で、届出件数合計の約23%を占め、さらに「燃料

装置」36件、「原動機」36件及び「制動装置」34件を加えると、これら5装置で届出件数の約53%を占める。これらの5装置は、前年度及び5カ年平均においても、届出件数の割合はいずれも10%以上であり、上位を占めている。

平成24年度の「全体」における装置別届出件数の割合を5カ年平均と比較すると、上位5装置及び「車枠・車体」は、約1ポイントの増減であり大きな変化はみられない。なお、「その他」は約9ポイント増加しており、これは、国産車で「その他」の装置の中で2種類の装置（荷室ドア施錠装置の施錠確認ランプ、警光灯）にてリコール届出が41件（対象台数が100台未満の少数台数のリコール届出35件を含む）あることが理由として考えられる。

国産車の装置別届出件数についてみると、「燃料装置」が29件で最も多く、平成23年度の21件から8件増加したが、届出件数の割合でみると、「燃料装置」、「動力伝達装置」、「原動機」及び「電気装置」は、およそ10%でほぼ同じである。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「動力伝達装置」が15件で最も多く、平成23年度の7件から8件増加した。次に「電気装置」が13件で、前年度の5件から8件増加した。「動力伝達装置」、「電気装置」及び「制動装置」の届出件数が多いという特徴は、国産車と似ている。

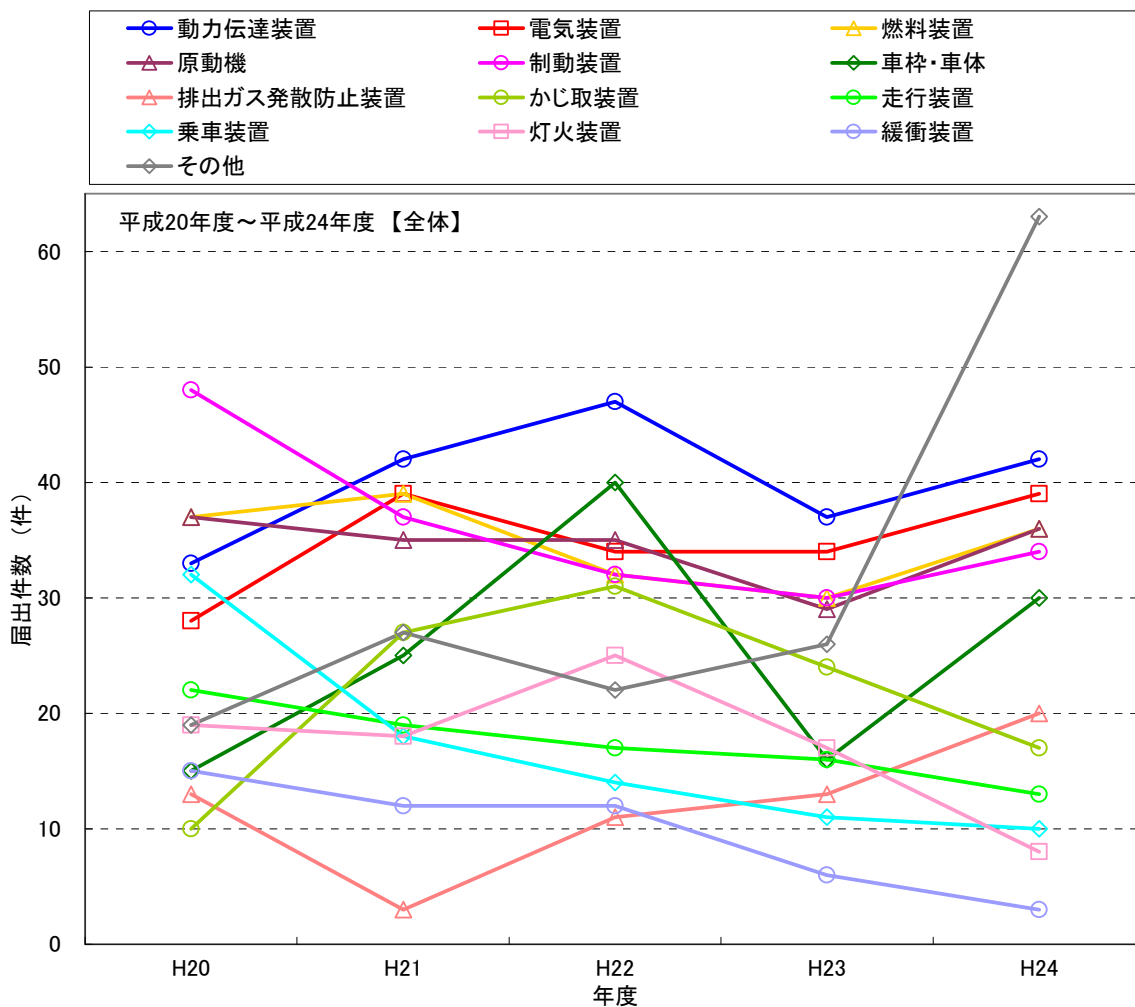


図 1-6 装置別の届出件数【全体】（平成 20 年度から平成 24 年度）

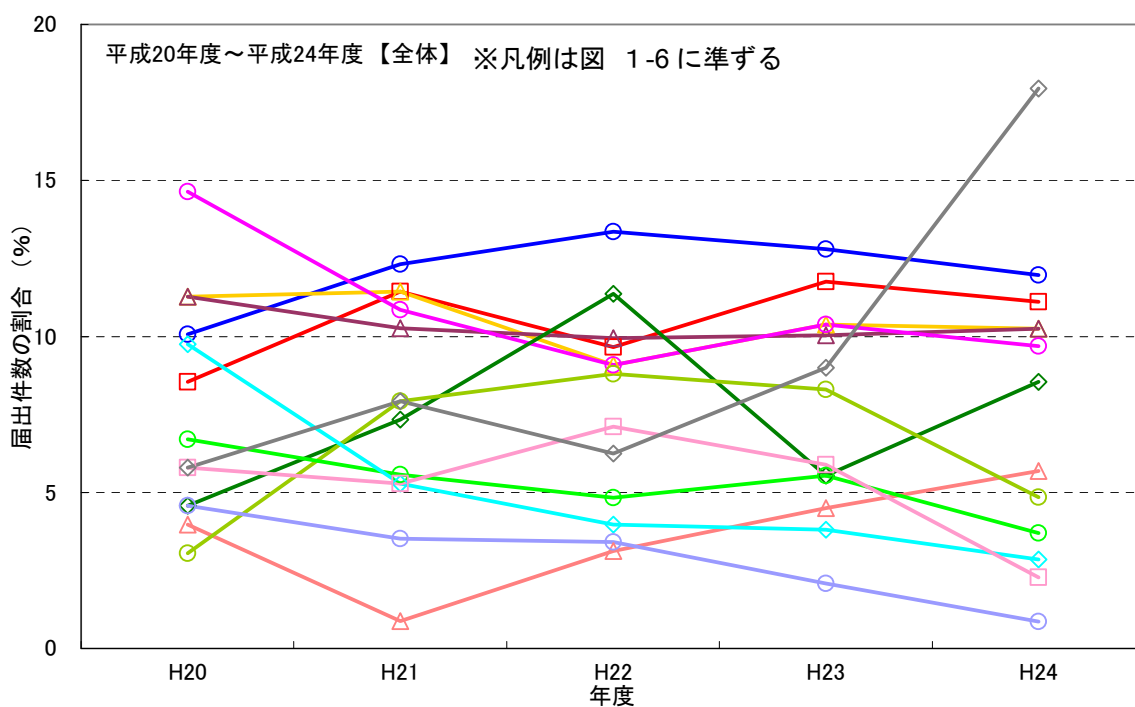


図 1-7 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 20 年度から平成 24 年度）

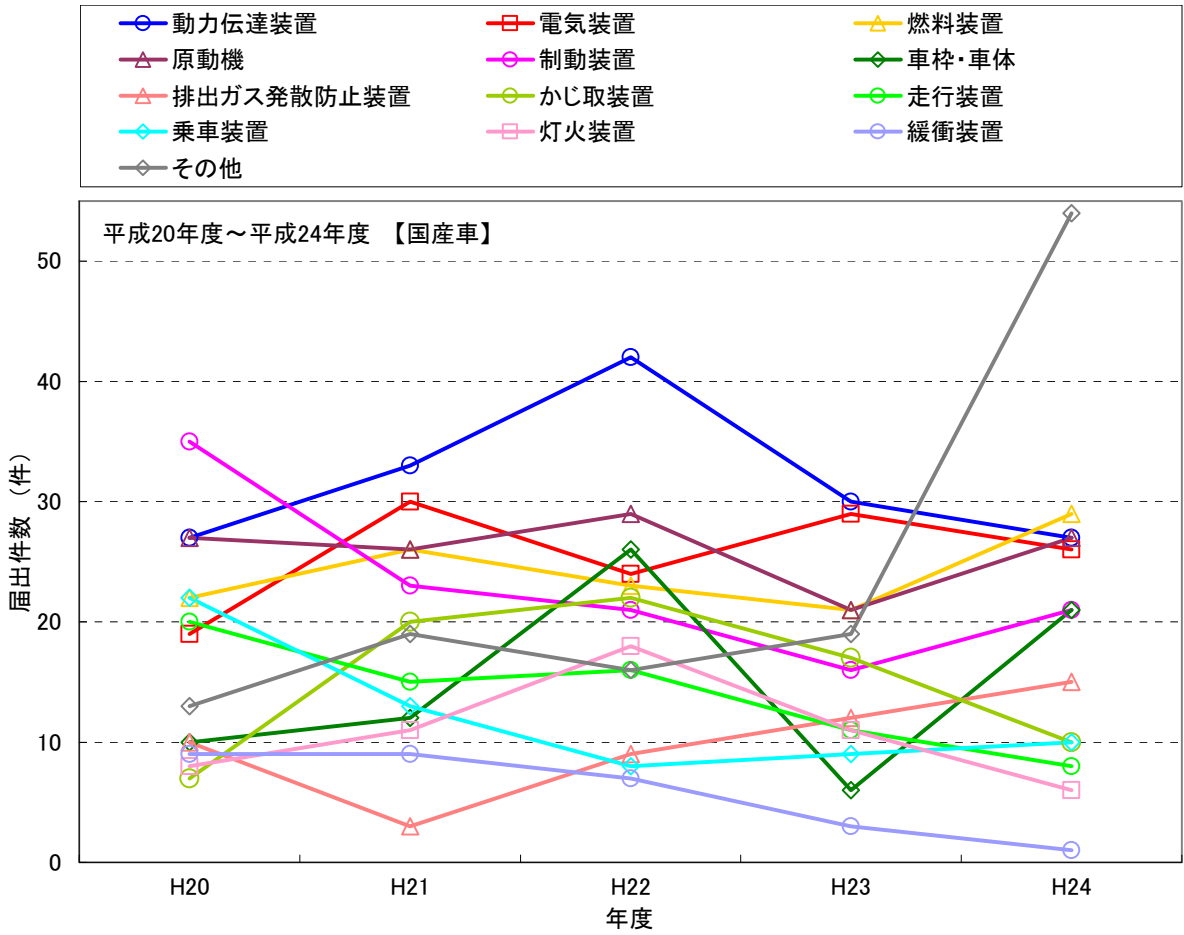


図 1-8 装置別の届出件数【国産車】（平成20年度から平成24年度）

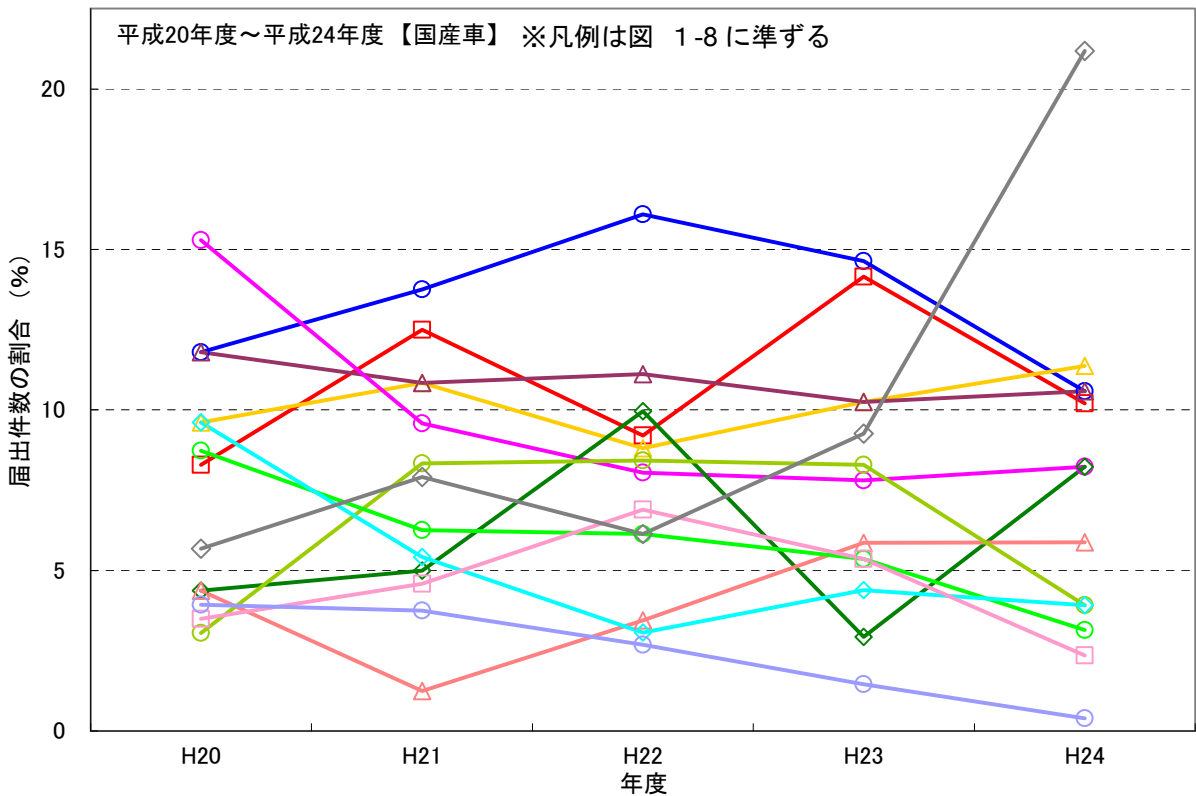


図 1-9 装置別の届出件数の割合【国産車】（平成20年度から平成24年度）

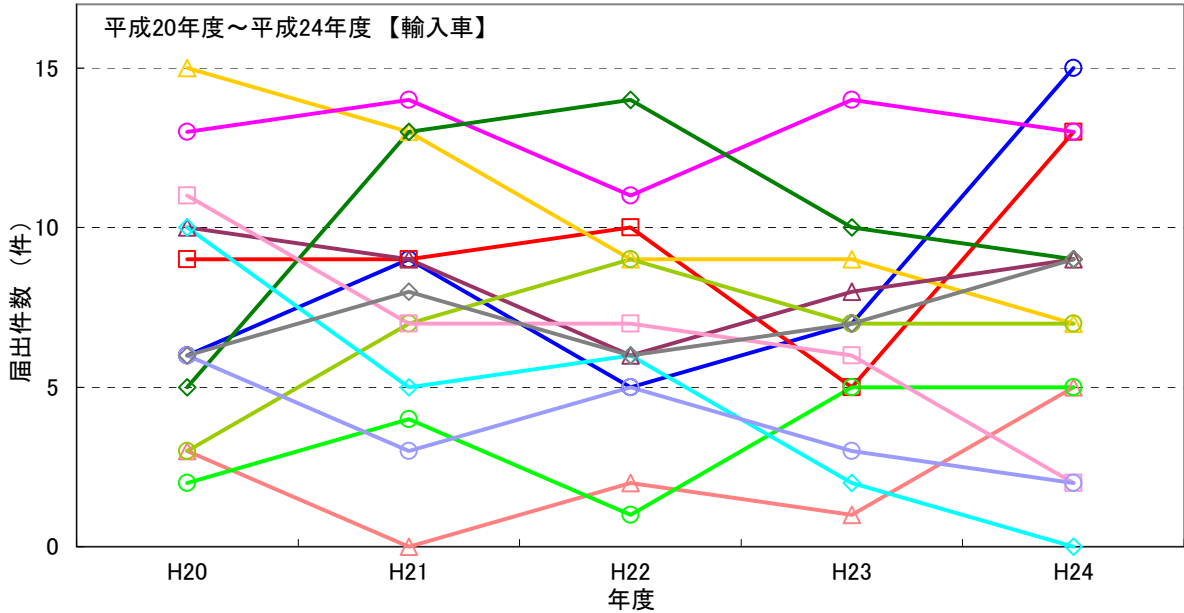
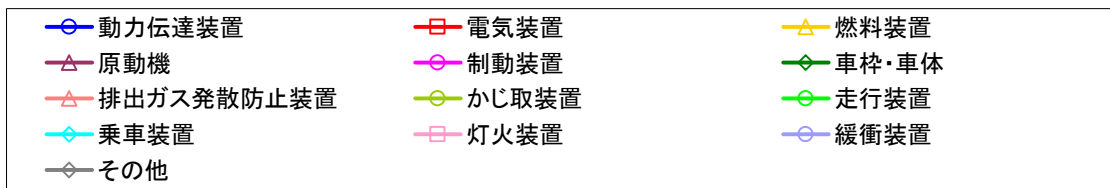


図 1-10 装置別の届出件数（平成 20 年度から平成 24 年度）【輸入車】

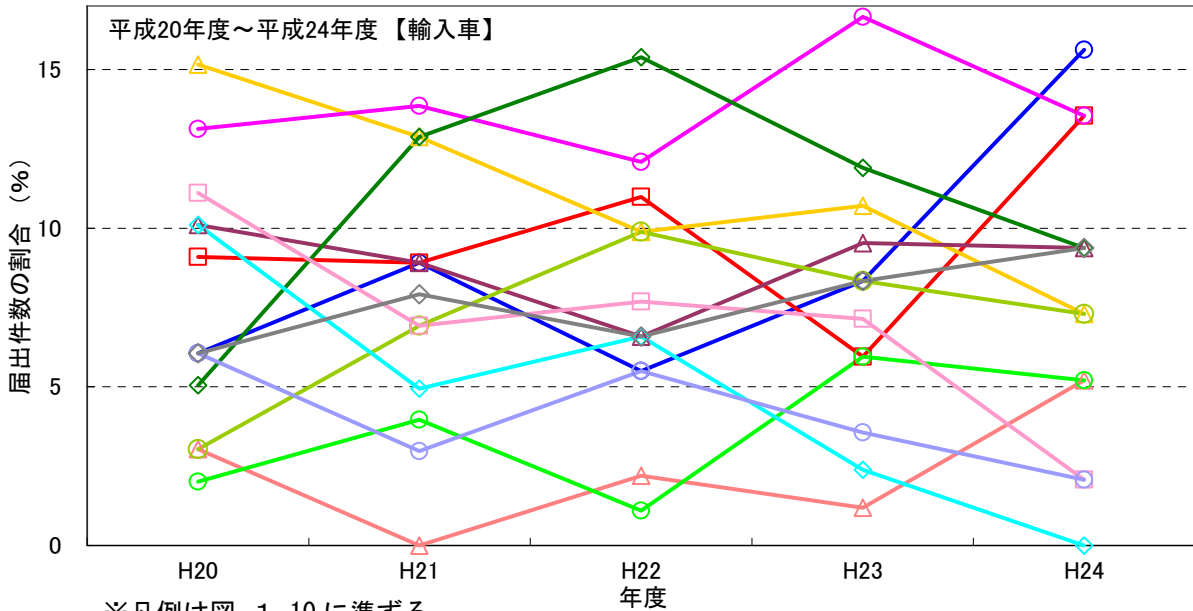


図 1-11 装置別の届出件数の割合（平成 20 年度から平成 24 年度）【輸入車】

1.6 電気自動車及びハイブリッド自動車におけるリコール届出件数・割合

平成 20 年度から平成 24 年度までの電気自動車及びハイブリッド自動車（プラグインハイブリッド自動車を含み、電動機を備えるものに限る。）における特有の構造等に起因するリコール届出については、以下のとおりであった。なお、調査対象の車種（用途）は、乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車とした。

国産車において、平成 21 年度に制動装置 1 件（ハイブリッド自動車）、平成 22 年度に原動機及び電気装置各 1 件（合計 2 件、共にハイブリッド自動車）、平成 23 年度には電気装置 3 件と原動機 2 件の合計 5 件（全てハイブリッド自動車）、平成 24 年度には制動装置 4 件、原動機 1 件、動力伝達装置 1 件、電気装置 1 件の合計 7 件（ハイブリッド自動車 2 件、電気自動車 5 件）の届出があり、年々増加傾向にある。

輸入車においては、平成 24 年度に動力伝達装置で 1 件（電気自動車）の届出があった。

ここでの届出件数については、リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

なお、ここでいう電気自動車及びハイブリッド自動車における特有の構造等に起因するリコール届出とは、対象車両が電気自動車及びハイブリッド自動車で、不具合の原因に電気自動車もしくはハイブリッド自動車特有の構造*¹が直接的に関与している届出である。

* 1：ハイブリッドシステムもしくは電動機の制御、ハイブリッドシステムに関連する原動機（始動装置を含む）・排出ガス発散防止装置の制御、発電機の発電・充電制御及び構造、電動機の制御及び構造、バッテリーの制御（充放電、温度）及び構造、回生ブレーキを組み合わせた制動装置等をいう。

1.7 先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出件数・割合

平成 20 年度から平成 24 年度までの「先進安全自動車（ASV）」*²の技術に関するリコール届出については、国産車において、平成 20 年度に全車速 ACC*²で 2 件、平成 24 年度に衝突被害軽減ブレーキ*²で 1 件の届出があった。輸入車においては、平成 23 年度に全車速 ACC で 1 件の届出があった。

* 2 : 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV : Advanced Safety Vehicle）をいう。今回対象とした技術は、衝突被害軽減ブレーキ（正式名称：前方障害物衝突被害軽減制動制御装置）、レーンキープアシスト（正式名称：車線維持支援装置）、全車速 ACC（正式名称：全車速域定速走行・車間距離制御装置）の 3 点である。これらの用語については、国土交通省自動車総合安全情報ウェブサイト（http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car_h23/asv.html）から引用した。

2. リコール届出の不具合発生原因別の届出件数及びその割合

2.1 不具合発生原因の届出件数及びその割合

平成 20 年度から平成 24 年度までのリコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目・分類に区分けし、平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合にしたものを、「全体」は図 2-1 に、国産車は図 2-2 に、輸入車は図 2-3 に、それぞれ示す。

表 2-1 不具合発生原因の区分・項目・分類

区 分	項 目	分 類
設 計	性 能	量産品の品質の見込み違い
		部品、材料の特性の不十分
		使用環境条件の甘さ
	耐久性	開発評価の不備
		実車相当テストの不十分
	設計自体	評価基準の甘さ
図面等の不備		
プログラムミス		
製 造	作業工程	作業員のミス
		マニュアルの不備
		製造工程不適切
		作業管理不適切
	機械設備	保守管理の不備
	工具・治具	保守管理の不備
		金型寸法の不適切
		強度不足
	部品・材料	管理の不備
		再生品利用の不備

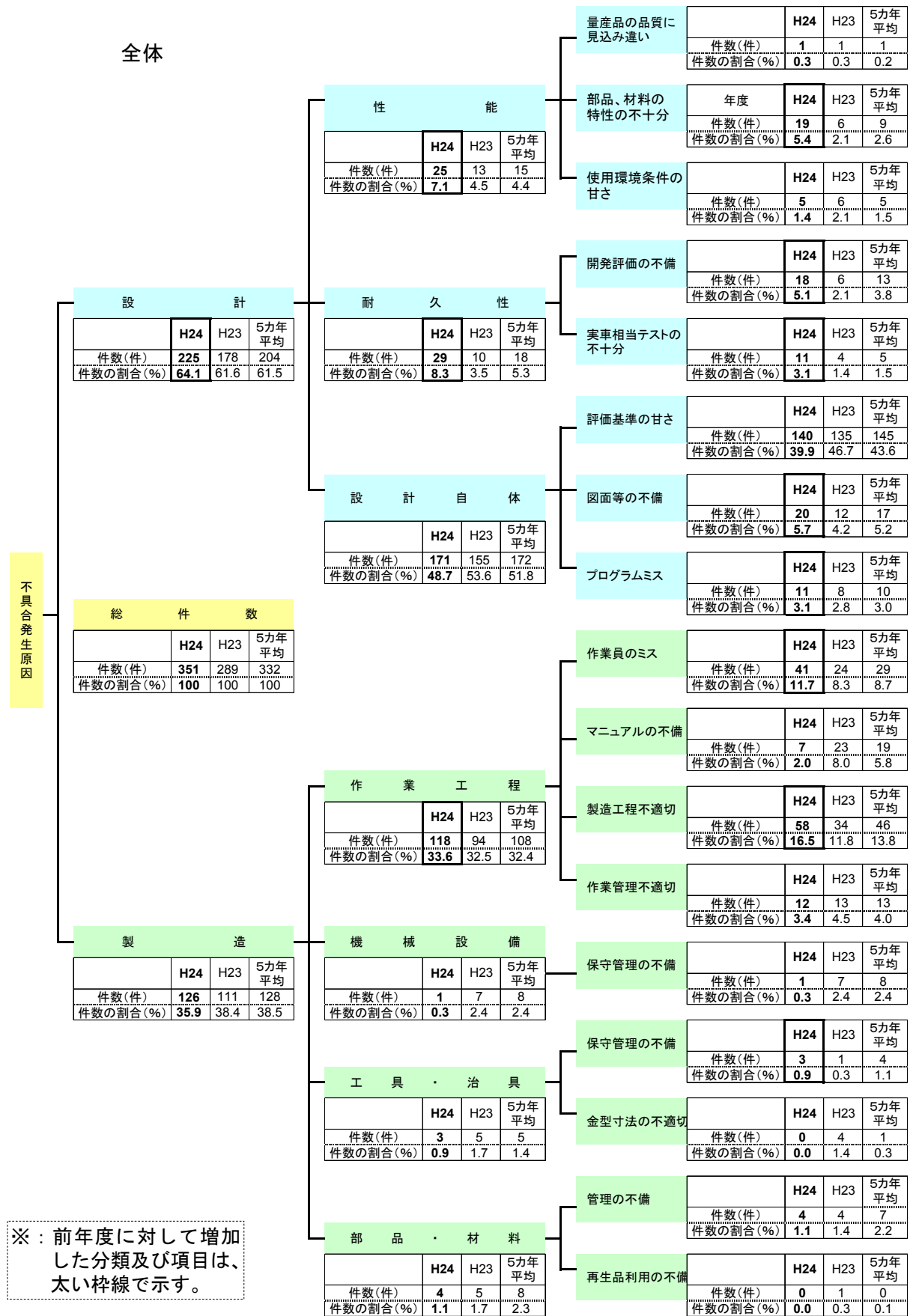


図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 カ年平均）【全体】

平成 24 年度の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」に該当するものは 225 件で、前年度の 178 件から 47 件増加（対前年度比約 26%増）し、5 カ年平均の 204 件から 21 件増加（対 5 カ年平均比約 10%増）している。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」171 件であり、前年度の 155 件から 16 件増加し、5 カ年平均の 172 件から 1 件減少している。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」に該当するものが 140 件で最も多く、前年度の 135 件から 5 件増加（同約 4 %増）しているが、届出件数の割合では、前年度の 46.7%から 39.9%に減少している。

また、「製造」に該当するものは 126 件で、前年度の 111 件から 15 件増加（対前年度比約 14%増）し、5 カ年平均の 128 件から 2 件減少（対 5 カ年平均比約 1 %減）している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」118 件であり、前年度の 94 件から 24 件増加し、5 カ年平均の 108 件から 10 件増加している。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」に該当するものが 58 件で最も多いが、前年度の 34 件から 24 件増加（対前年度比約 71%増）しており、届出件数の割合においても増加している。

平成 24 年度において、「設計」及び「製造」の各区分で最も件数の多い項目である「設計自体」及び「作業工程」については、平成 20 年度以降において毎年度件数が多く、届出件数の割合についても、「設計自体」が約 5 割、「作業工程」が約 3 割を占めており、大きな変動は見られない。

国産車

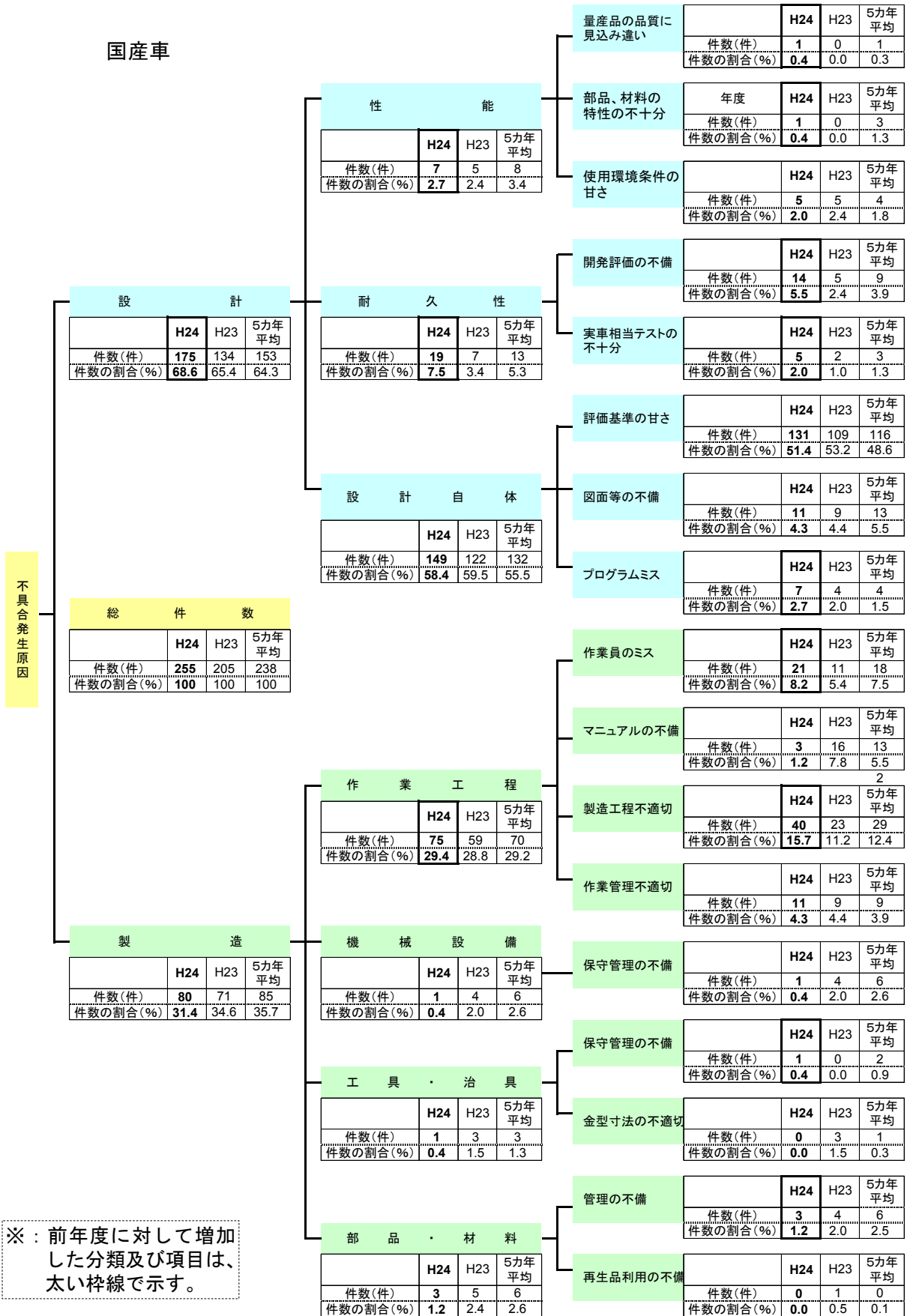


図 2-2 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 カ年平均）【国産車】

国産車の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」に該当するものは 175 件で、前年度の 134 件から 41 件増加（対前年度比約 31%増）し、5 年平均の 153 件から 22 件増加（対 5 年平均比約 14%増）している。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」149 件であり、前年度の 122 件から 27 件増加し、5 年平均の 132 件から 17 件増加している。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」が 131 件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは 80 件で、前年度の 71 件から 9 件増加（対前年度比約 13%増）し、5 年平均の 85 件から 5 件減少（対 5 年平均比約 6%減）している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」75 件であり、前年度の 59 件から 16 件増加し、5 年平均の 70 件から 5 件増加している。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」が 40 件で最も多くなっている。

輸入車

不具合発生原因

設 計			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	50	44	51
件数の割合(%)	52.1	52.4	54.6

総 件 数			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	96	84	94
件数の割合(%)	100	100	100

製 造			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	46	40	43
件数の割合(%)	47.9	47.6	45.4

性 能			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	18	8	6
件数の割合(%)	18.8	9.5	6.8

耐 久 性			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	10	3	5
件数の割合(%)	10.4	3.6	5.3

設 計 自 体			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	22	33	40
件数の割合(%)	22.9	39.3	42.5

作 業 工 程			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	43	35	38
件数の割合(%)	44.8	41.7	40.3

機 械 設 備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	0	3	2
件数の割合(%)	0.0	3.6	1.9

工 具 ・ 治 具			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	2	2	2
件数の割合(%)	2.1	2.4	1.7

部 品 ・ 材 料			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	1	0	1
件数の割合(%)	1.0	0.0	1.5

量産品の品質に見込み違い			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	0	1	0
件数の割合(%)	0.0	1.2	0.2

部品、材料の特性の不十分			
年度	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	18	6	6
件数の割合(%)	18.8	7.1	5.9

使用環境条件の甘さ			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	0	1	1
件数の割合(%)	0.0	1.2	0.6

開発評価の不備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	4	1	3
件数の割合(%)	4.2	1.2	3.4

実車相当テストの不十分			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	6	2	2
件数の割合(%)	6.3	2.4	1.9

評価基準の甘さ			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	9	26	29
件数の割合(%)	9.4	31.0	31.2

図面等の不備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	9	3	4
件数の割合(%)	9.4	3.6	4.5

プログラムミス			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	4	4	6
件数の割合(%)	4.2	4.8	6.8

作業員のミス			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	20	13	11
件数の割合(%)	20.8	15.5	11.7

マニュアルの不備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	4	7	6
件数の割合(%)	4.2	8.3	6.6

製造工程不適切			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	18	11	17
件数の割合(%)	18.8	13.1	17.6

作業管理不適切			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	1	4	4
件数の割合(%)	1.0	4.8	4.5

保守管理の不備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	0	3	2
件数の割合(%)	0.0	3.6	1.9

保守管理の不備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	2	1	1
件数の割合(%)	2.1	1.2	1.5

金型寸法の不適切			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	0	1	0
件数の割合(%)	0.0	1.2	0.2

管理の不備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	1	0	1
件数の割合(%)	1.0	0.0	1.5

再生品利用の不備			
	H24	H23	5カ年平均
件数(件)	0	0	0
件数の割合(%)	0.0	0.0	0.0

※：前年度に対して増加した分類及び項目は、太い枠線で示す。

図 2-3 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5カ年平均）【輸入車】

輸入車の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」に該当するものは50件で、前年度の44件から6件増加（対前年度比約14%増）し、5カ年平均の51件から1件減少（対5カ年平均比約2%減）している。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」22件であり、前年度の33件から11件減少し、5カ年平均の40件に比べ18件減少している。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」及び「図面等の不備」が9件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは46件で、前年度の40件から6件増加（対前年度比約15%増）し、5カ年平均の43件と比べ3件増加（対5カ年平均比約7%増）している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」43件であり、前年度の35件から8件増加し、5カ年平均の38件と比べ5件増加している。「作業工程」に該当するものでは「作業員のミス」が20件で最も多く、次に「製造工程不適切」18件が多くなっている。

2.2 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合

(1) 国産車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合

平成20年度から平成24年度までの国産車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表2-1で示す区分・項目・分類に区分けし、平成24年度、平成23年度及び5カ年平均の各届出件数及びその割合にしたものを表2-2から表2-5に、それらをグラフ化したものを図2-4から図2-7に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成24年度の国産車における装置別リコール届出から、届出件数が10%以上を占める装置を対象とした。

表 2-2 燃料装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成24年度、平成23年度及び5カ年平均）【国産車】

燃料装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5カ年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	14	48	14	67	13	54
製造（④+⑤+⑥+⑦）	15	52	7	33	11	46
①性能	2	7	0	0	2	7
②耐久性	0	0	0	0	1	3
③設計自体	12	41	14	67	11	44
④作業工程	14	48	7	33	9	38
⑤機械設備	0	0	0	0	1	4
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	1
⑦部品・材料	1	3	0	0	1	3
合計件数及び割合	29	100	21	100	24	100

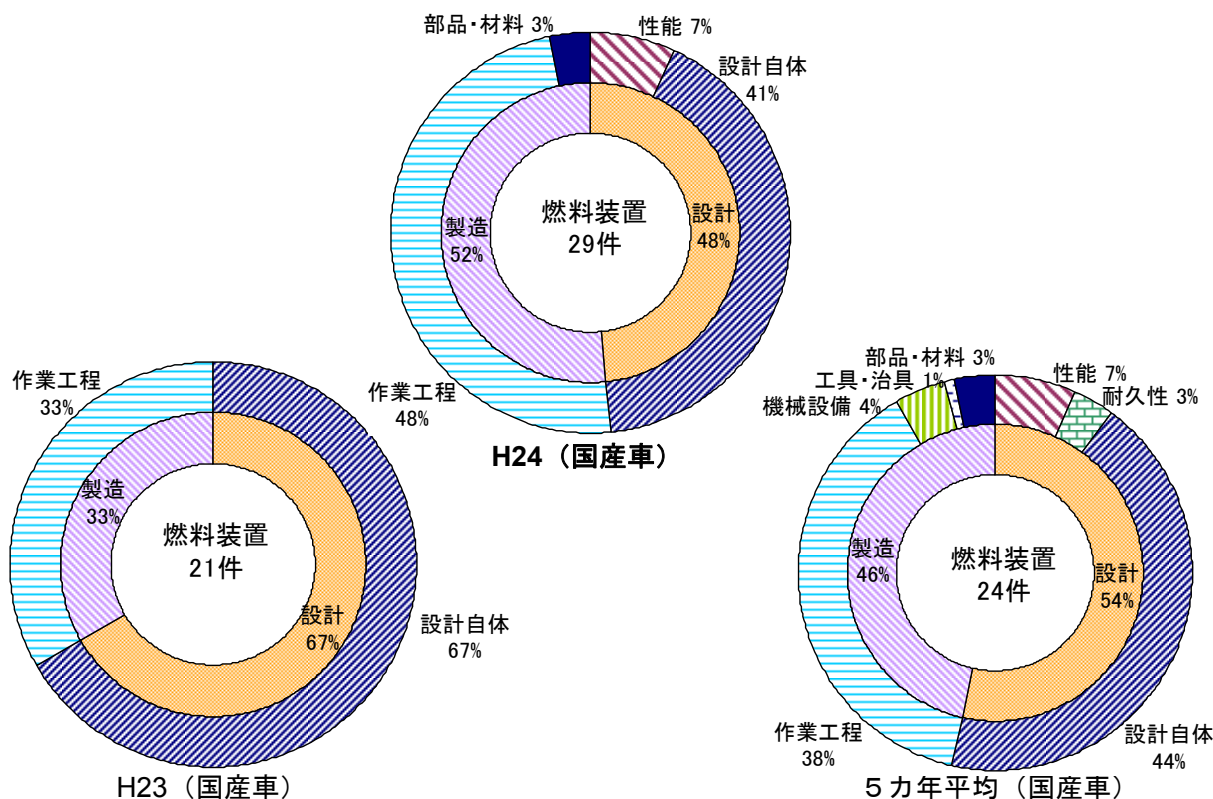


図 2-4 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成24年度、平成23年度及び5カ年平均）【国産車】

表 2-3 動力伝達装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

動力伝達装置（国産車）	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	16	59	23	77	20	64
製造（④+⑤+⑥+⑦）	11	41	7	23	12	36
①性能	0	0	0	0	1	3
②耐久性	4	15	0	0	2	7
③設計自体	12	44	23	77	17	53
④作業工程	10	37	5	17	8	25
⑤機械設備	0	0	0	0	1	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	1	4
⑦部品・材料	1	4	2	7	2	6
合計件数及び割合	27	100	30	100	32	100

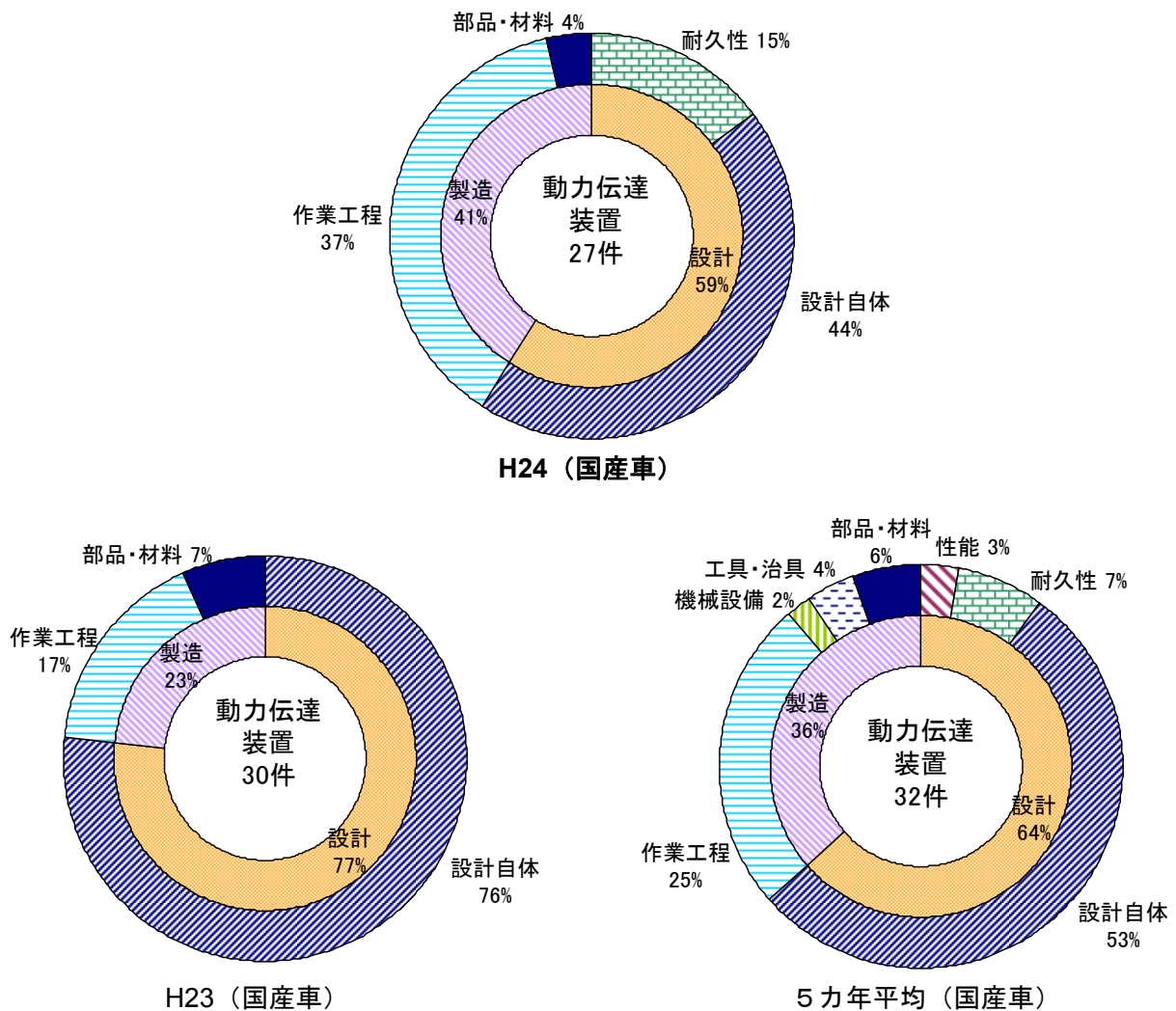


図 2-5 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

表 2-4 原動機における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

原動機（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（％）	（件）	（％）	（件）	（％）
設計（①+②+③）	20	74	13	62	18	69
製造（④+⑤+⑥+⑦）	7	26	8	38	8	31
①性能	3	11	2	10	3	10
②耐久性	3	11	3	14	3	10
③設計自体	14	52	8	38	13	49
④作業工程	6	22	8	38	6	24
⑤機械設備	0	0	0	0	0	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	2
⑦部品・材料	1	4	0	0	1	4
合計件数及び割合	27	100	21	100	26	100

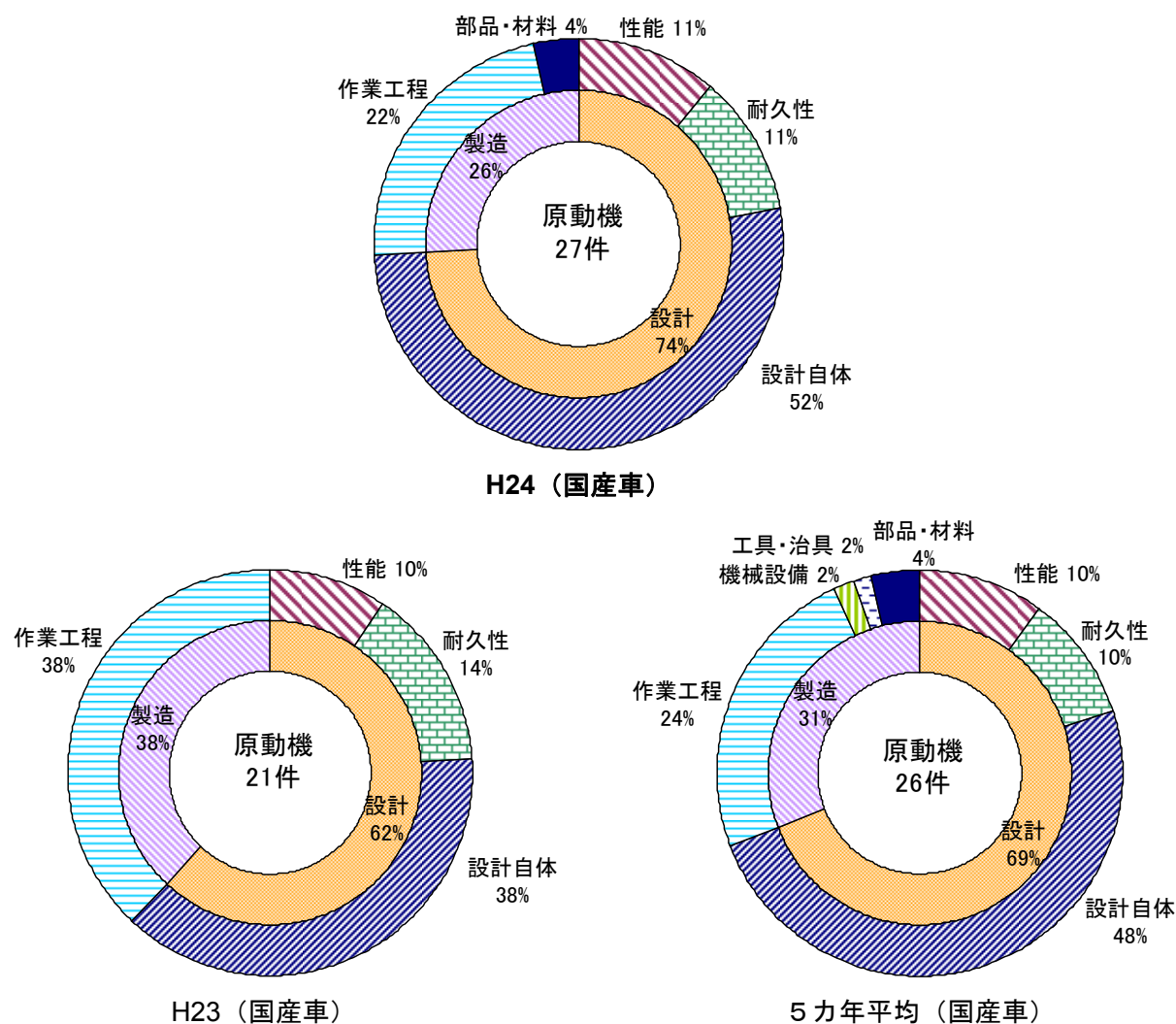


図 2-6 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

表 2-5 電気装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

電気装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	14	58	19	66	17	67
製造（④+⑤+⑥+⑦）	7	42	10	34	8	33
①性能	0	0	0	0	0	0
②耐久性	2	8	0	0	1	2
③設計自体	13	50	19	66	17	65
④作業工程	11	42	9	31	8	32
⑤機械設備	0	0	1	3	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0
合計件数及び割合	26	100	23	100	26	100

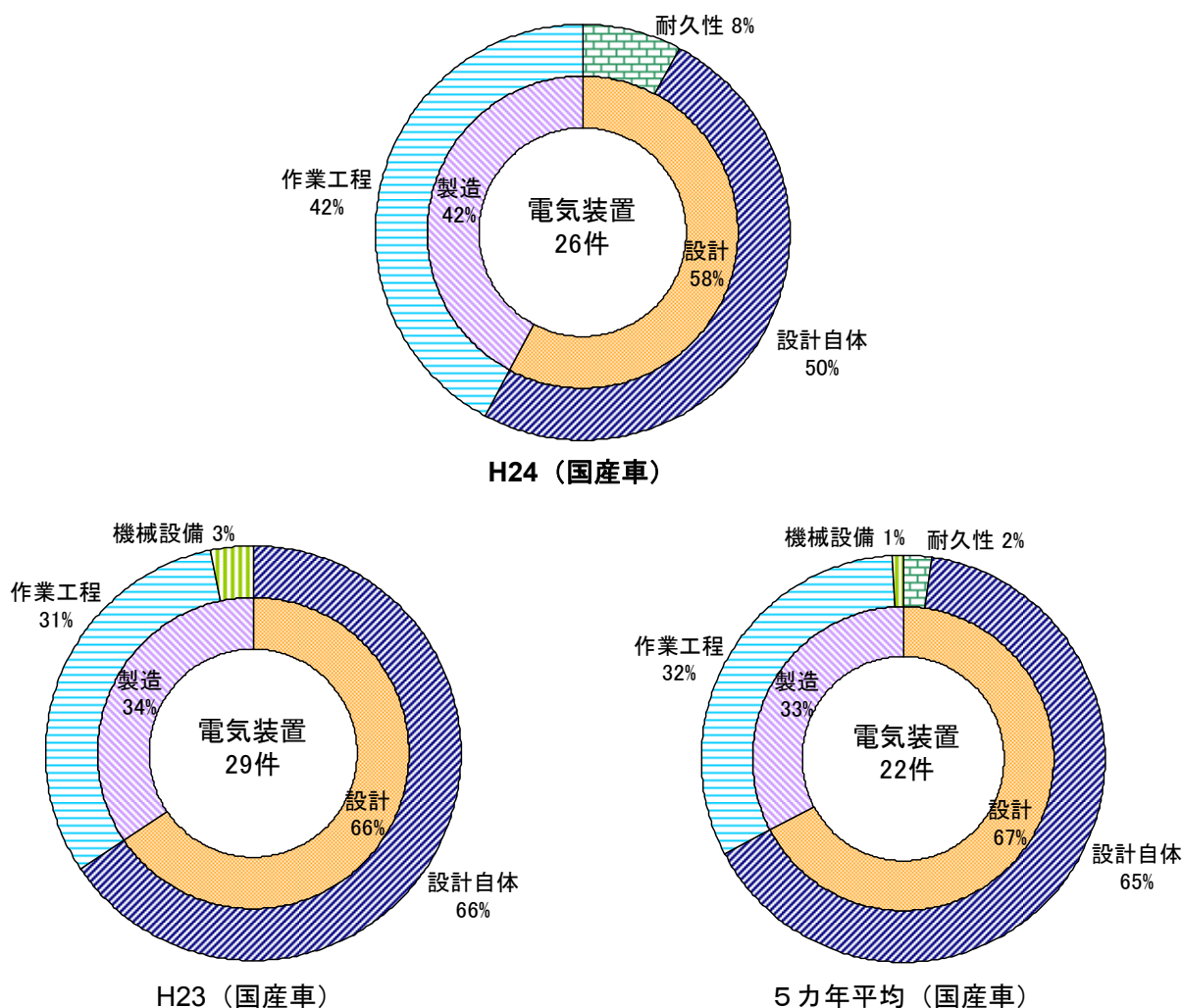


図 2-7 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

(2) 輸入車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合

平成 20 年度から平成 24 年度までの輸入車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 に示す区分・項目・分類に区分けし、平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均の各届出件数及びその割合にしたものを表 2-6 から表 2-8 に、また、それらをグラフ化したものを図 2-8 から図 2-10 に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成 24 年度の輸入車における装置別リコール届出から、届出件数が 10%以上を占める装置を対象とした。

表 2-6 動力伝達装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

動力伝達装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（％）	（件）	（％）	（件）	（％）
設計（①+②+③）	5	33	2	29	3	31
製造（④+⑤+⑥+⑦）	10	67	5	71	6	69
①性能	1	7	1	14	0	5
②耐久性	0	0	1	14	0	5
③設計自体	4	27	0	0	2	21
④作業工程	9	60	5	71	5	64
⑤機械設備	0	0	0	0	0	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	1	7	0	0	0	2
合計件数及び割合	15	100	7	100	8	100

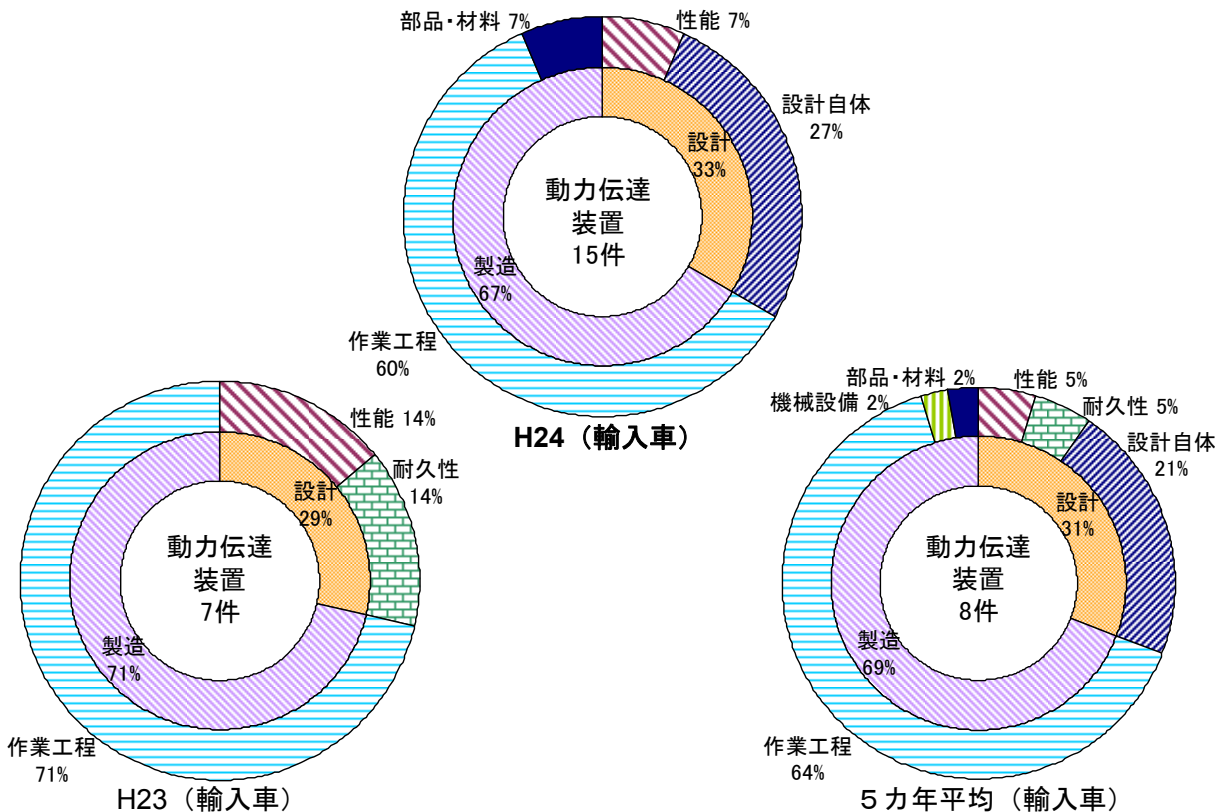


図 2-8 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

表 2-7 電気装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

電気装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	7	54	2	40	6	61
製造（④+⑤+⑥+⑦）	6	46	3	60	3	39
①性能	1	8	0	0	0	2
②耐久性	2	15	0	0	1	7
③設計自体	4	31	2	40	5	52
④作業工程	4	31	3	60	3	35
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	2	15	0	0	0	4
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0
合計件数及び割合	13	100	5	100	9	100

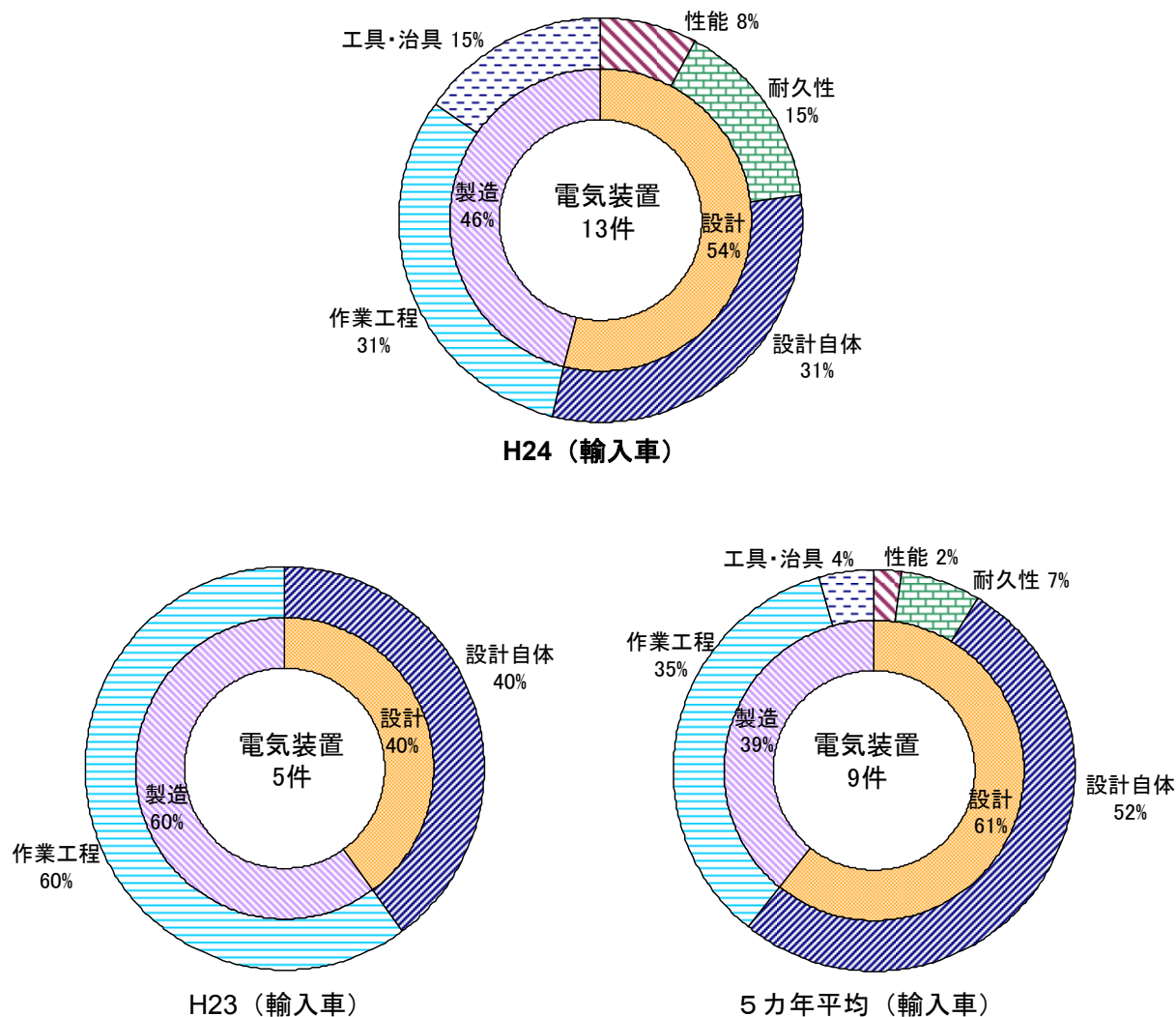
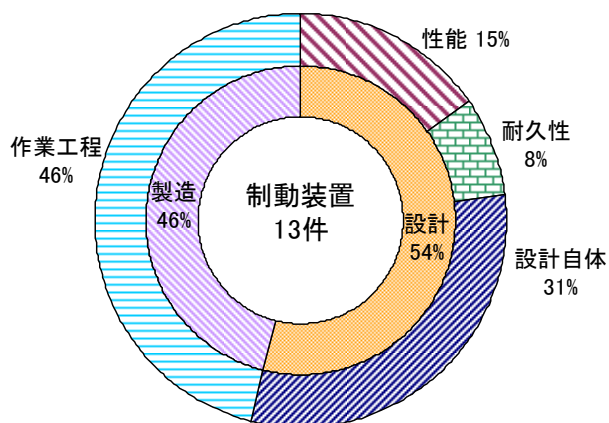


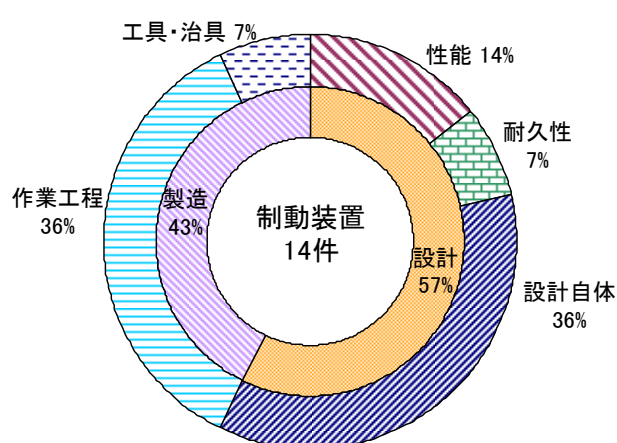
図 2-9 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

表 2-8 制動装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

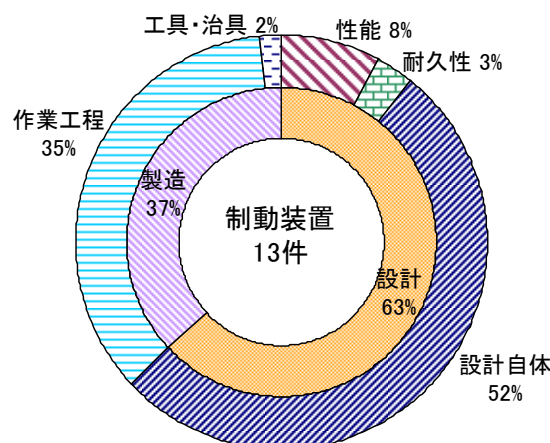
制動装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	7	54	8	57	8	63
製造（④+⑤+⑥+⑦）	6	46	6	43	5	37
①性能	2	15	2	14	1	8
②耐久性	1	8	1	7	0	3
③設計自体	4	31	5	36	7	52
④作業工程	6	46	5	36	5	35
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	0	0	1	7	0	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0
合計件数及び割合	13	100	14	100	13	100



H24（輸入車）



H23（輸入車）



5 力年平均（輸入車）

図 2-10 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

2.3 発生原因別の届出事例

(1) 不具合原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合原因の事例

平成24年度に届出されたリコール届出の中から、表2-1に示す不具合発生原因の区分である「設計」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表2-9から表2-11に示す。

表 2-9 不具合発生原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合の事例

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（量産品の品質の見込み違い）		
事例1	不具合の内容	エンジンの燃料噴射ノズルにおいて、燃料パイプとの締結部の締付けトルクが不適切なため、当該ノズルに亀裂が発生して燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	81,287台
不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）		
事例1	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、制御ユニット内の電子基板とコンデンサを溶着する際に、コンデンサ内部の陰極端子接合箇所空間を生じさせたものがある。そのため、当該空間部から電食による酸化被膜が徐々に進行すると、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ーが誤作動を起こして意図しないブレーキアシストが作動し、最悪の場合、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。
	対象台数	56,839台
事例2	不具合の内容	燃料タンクと燃料フィルターパイプを接続する燃料フィルターホースの材質が不適切なため、燃料によって腐食して亀裂が発生し燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	7,014台
不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）		
事例1	不具合の内容	大・中型バスにおいて、駐車ブレーキを作動させるハンドコントロールバルブ内のピストンの構造が不適切なため、圧縮空気中に含まれる水分によってピストンの全長が増大し、排気バルブの開度が小さくなる場合がある。そのため、駐車ブレーキチャンバーからの排気が遅くなり、駐車ブレーキに作動遅れが生じ、そのままの状態で使用を続けると、駐車ブレーキが効かなくなり、車両が動き出すおそれがある。
	対象台数	2,430台
事例2	不具合の内容	大型路線バスにおいて、スタータに使用されているゴム部品の材質が不適切であること及びフライホイールリングギヤの摩耗に対する余裕が不足しているため、アイドルリング・ストップ&スタート・システムによるエンジンの始動を頻繁に行うと、当該リングギヤが早期に摩耗するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、スタータの空転が発生し、最悪の場合、エンジンが始動不能となるおそれがある。
	対象台数	1,310台
不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの（開発評価の不備）		
事例1	不具合の内容	かじ取装置において、ハンドルとギヤボックスを連結している継手部品（インタミエクステンションシャフト）のギヤボックス側強度が不足しているものがあるため、低速時にハンドルを強く一杯に切る操作を繰り返すと、継手部品の連結部にガタが発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、連結部が摩滅し、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。
	対象台数	1,507,454台

表 2-10 不具合発生原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの（開発評価の不備）		
事例 1	不具合の内容	エンジンフロントケースに装着しているクランクシャフトオイルシールにおいて、車両生産時と異なる材質の補修用オイルシールに交換された場合、エンジンフロントケースの加工ばらつき、及びオイルシールの圧入量ばらつき等の複合要因により、当該オイルシールの保持力が低下しているものがある。そのため、当該オイルシールが抜け出し、エンジンオイルが漏れ、油圧警告灯が点灯し、そのままの状態で使用を続けると、エンジン内部部品が焼付き、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	1,216,466 台
事例 2	不具合の内容	自動変速機搭載車において、セレクトケーブルの固定方法が不適切なため、運転者の足が当該固定部に当たって固定が外れるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、セレクトレバーを操作しても自動変速機が変速しなくなるおそれがある。
	対象台数	164,099 台
事例 3	不具合の内容	ターボチャージャー付車両のエンジンのクランク角センサーにおいて、内部コイルの耐久性が不足しているため、エンジン始動直後に高速走行するような運転を繰り返すと、過大な振動により当該コイルが断線する場合がある。そのため、走行中にエンジンが停止する、あるいは、エンジンが始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	138,440 台
不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの（実車相当テストの不十分）		
事例 1	不具合の内容	車両の電装部品へ電力を供給するパワー ディストリビューションボックスとバッテリーを接続するバッテリープラスケーブルにおいて、接続部分のコネクタのメッキ用金属及び構造が不適切なため、車両振動によって発生する腐食により接触抵抗が増大するおそれがある。そのため、当該ボックスから電装部品へ十分な電力を供給できずに電装部品に不具合が発生することがあり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止する。
	対象台数	97,457 台
事例 2	不具合の内容	フロント車輪速センサーにおいて、ハーネス部分の防水性能が不足しているため、センサー内部に水が浸入する場合がある。センサー内部に水が浸入すると、センサー出力信号に異常が発生し、ABS 警告灯等の点灯、速度計の針振れ、ABS 誤作動による異音やトラクションコントロール誤作動による車体ショックが発生する場合があり、最悪の場合、制動力の低下、あるいは高速走行からの急制動時に車両横流れが発生するおそれがある。
	対象台数	19,647 台
事例 3	不具合の内容	路線バスの排気システムにおいて、振動吸収構造が不適切なため、特定のエンジン回転数で共振し、排気管及び排気管ブラケット等に大きな力が加わることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、排気管及び排気管ブラケット等に亀裂が生じ、最悪の場合、排出ガスが漏れ、騒音が増大するおそれがある。
	対象台数	3,290 台

表 2-11 不具合発生原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの（評価基準の甘さ）		
事例 1	不具合の内容	前輪のハブベアリングにおいて、シール性能が不十分なため、当該ベアリング内部に水が浸入するおそれがある。そのため、走行中に異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、当該ベアリングが破損して、走行不安定にいたるおそれがある。
	対象台数	186,304 台
事例 2	不具合の内容	中小型トラック、小型バスに搭載された原動機において、燃料パイプ製造時に発生するコネクタ部内部のしわにばらつきがあり、また、パイプコネクタ部の締付トルクが低いものがある。このため、高い燃料圧力が加わることにより、当該しわ部を起点とした亀裂が発生し、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	170,845 台
事例 3	不具合の内容	小型・中型トラックのイグニッションスイッチの電気回路が不適切なため、トランスミッション制御ユニット又は後付け電装品等の起動電流により、スイッチの接点が摩耗することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接点の接触が不安定となり、エンジンの掛かりが悪くなる。また、自動変速機及び機械式自動変速機（スーサ）を搭載した車両は、エンジンストール、灯火器の不点灯等が発生するおそれがある。
	対象台数	156,672 台
事例 4	不具合の内容	原動機において、エンジン回転センサーの耐熱性が不足しているため、高負荷条件下での熱負荷の繰り返しにより当該センサーが断線することがある。断線した場合は、フェールセーフにより、エンストしないように制御するが、走行条件によっては、制御が間に合わずにエンストして、再始動に時間がかかることがある。
	対象台数	96,843 台
不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの（図面等の不備）		
事例 1	不具合の内容	前部霧灯用ハーネスにおいて、設計過程における配線方法が、走行用前照灯点灯時に前部霧灯を点灯できない仕様になっている。
	対象台数	14,651 台
事例 2	不具合の内容	ホイール・キャップが装着されている車両において、ホイール・キャップの形状が不適切なため、各部位の寸法公差との組合せにより前輪のホイール・キャップが自動車の車体から突出しているものがある。
	対象台数	3,618 台
不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの（プログラムミス）		
事例 1	不具合の内容	冷却水温度が高温の時の燃料噴射制御プログラムが不適切なため、ピストンの温度が高くなり、ピストンに過大な負荷がかかることがある。そのため、高水温状態で繰り返し使用すると、ピストンに亀裂が生じ、穴が開き、エンジン出力の低下及び白煙を排出し最悪の場合走行不能に至るおそれがある。
	対象台数	23,693 台
事例 2	不具合の内容	車速制御コンピュータ（ECU）のプログラムが不適切なため、前後進の切替を行った時に、切り替えた向きと逆向きに動くおそれがある。
	対象台数	3,114 台

(2) 不具合原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合原因の事例

平成 24 年度に届出されたリコール届出の中から、表 2-1 に示す不具合発生原因の区分である「製造」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表 2-12 から表 2-14 に示す。

表 2-12 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業員のミス）		
事例 1	不具合の内容	中型トラックに搭載された原動機において、サプライポンプとコモンレール間の燃料パイプを固定するクランプを付け忘れたものがある。そのため、エンジンの振動によりパイプに亀裂が発生し、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	18,002 台
事例 2	不具合の内容	小型トラックの燃料タンクにおいて、燃料タンクバンドを過大な締付けトルクで固定したため、当該タンク内部のバッフル板（燃料液面の揺動を抑止する仕切板）のスポット溶接部に過大な力が加わっているものがある。そのため、車両走行時の振動により、当該溶接部に亀裂が入り、そのままの状態を使用を続けると、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	13,336 台
不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（マニュアルの不備）		
事例 1	不具合の内容	エンジンハーネスの配索が不適切な状態で組み付けられたため、使用過程でハーネスの一部が吸気マニホールドの取付けボルトに押し付けられるものがある。そのため、ハーネスが損傷し、そのまま使用を続けると、アイドル不良、警告灯点灯などが発生し、最悪の場合エンジンが停止して再始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	9,953 台
事例 2	不具合の内容	フロントシートの座席下部の配線の取り回しが不適切なため、当該シートを前後に移動操作した際に、床面に取り付けてあるオーディオアンプ等に接触し配線に負荷がかかり、接続不良を起こし、メーター内の乗員保護装置（SRS）警告灯が点灯し、衝突時にフロント及びサイドのエアバックが作動しないおそれがある。
	対象台数	3,925 台
不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（製造工程不適切）		
事例 1	不具合の内容	コンビネーションランプ（後退灯、尾灯、制動灯及び方向指示器）のバルブホルダにおいて、電気配線の接続コネクタ部の端子が変形しているものがある。そのため、当該端子の接点部に絶縁物質が生成されて導通不良となり、当該ランプが点灯しなくなる、又は、正常に作動しなくなるおそれがある。
	対象台数	498,793 台
事例 2	不具合の内容	運転席ドア部のパワーウィンドウスイッチにおいて、スイッチの潤滑用グリースが均一に塗布されていないものがあり、スイッチ操作時に接点部で発生するアーク（火花）によってグリースが炭化して潤滑性が悪化することがある。そのため、スイッチの摺動が悪くなり、早期に接点が摩耗して作動不良となるおそれがある。 また、スイッチの摺動不良を改善させようと市販の潤滑剤等を塗布すると、スイッチが溶損するおそれがある。
	対象台数	459,326 台

表 2-13 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（製造工程不適切）		
事例 3	不具合の内容	ハイブリッドシステムの電圧変換器（インバータ）用電動ウォータポンプにおいて、コイルの巻き線工程が不適切なためコイル線に傷がついたものがある。そのため、コイル線の腐食断線によりウォータポンプが停止して警告灯点灯や出力制限走行となる。また、線間ショートした場合には、電源ヒューズが切れて走行不能となるおそれがある。 インバータ：高電圧の直流を交流に変換する装置
	対象台数	175,176 台
事例 2	不具合の内容	小型トラックの駐車ブレーキにおいて、ケーブルをレバーに固定するダブルナットの締付けが不十分なため、当該ナットが緩むものがある。そのため、そのまま使用を続けると、駐車ブレーキの制動力が不足し、最悪の場合、駐車ブレーキが効かなくなり、また、ケーブルが折損するおそれがある。
	対象台数	30,045 台
事例 3	不具合の内容	DC-DC コンバータにおいて、内部の電子基板上のコンデンサに亀裂が入っているものがあり、当該コンデンサがショートする可能性がある。そのため、DC-DC コンバータが溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	8,902 台
不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業管理不適切）		
事例 1	不具合の内容	小型トラック・バスの燃料フィルタと燃料チューブの接続部において、燃料フィルタ出口側の接続部形状が不適切なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動によって燃料チューブが外れて燃料が漏れ、エンストを起こしたり、再始動ができなくなるほか、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	30,552 台
事例 2	不具合の内容	路線バスのグライドスライド扉において、扉エンジンブラケット製造時の曲げ加工が不適切なものがある。そのため、ブラケット端部に亀裂が発生し、そのままの状態で使用を続けると、ブラケットが破損し、最悪の場合、扉の開閉ができなくなるおそれがある。
	対象台数	3,213 台
不具合発生原因の項目「機械設備」に問題があるもの（保守管理の不備）		
事例 1	不具合の内容	ホイールボルトを固定するドラムナットの加工が不適切なため、ホイールナット締め付け時、または走行中の振動により、ねじ山が破損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ホイールナットに緩みが生じ、最悪の場合、脱輪に至るおそれがある。
	対象台数	916 台
不具合発生原因の項目「工具・治具」に問題があるもの（保守管理の不備）		
事例 1	不具合の内容	左リヤドアにおいて、リヤドアラッチの製造不良により当該ドアラッチ内部の樹脂部品が破損しているものがあり、ロック機構が作動しないため、ドアが確実に閉まらない場合がある。そのため、最悪の場合、走行中にドアが開くおそれがある。
	対象台数	2,476 台

表 2-14 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「部品・材料」に問題があるもの（管理の不備）		
事例 1	不具合の内容	動力伝達装置のサイドクラッチにおいて、クラッチを作動させるバルブの切替スプリングの耐久性が不足していたため、切替スプリングが折損する場合があります。そのため、そのまま使用を続けると破損片がバルブに噛み込んでサイドクラッチが作動不良となり、旋回や直進ができなくなるおそれがある。
	対象台数	5,250 台
事例 2	不具合の内容	空気ばね緩衝装置付トラクタの燃料タンク固定バンドにおいて、誤った仕様の修理用部品を供給したため、当該バンドを取り付けた車両ではバンドによる締結力が不十分となり、悪路走行時等の過大な衝撃を繰り返し受けると、燃料タンクが動く場合があります。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料タンクが燃料フィルタ取付け金具と干渉して損傷し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	3,103 台

3. 生産開始日から不具合発生初の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間

(1) 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分における届出状況の傾向

平成 20 年度から平成 24 年度のリコール届出において、生産（輸入車にあつては、生産又は輸入）を開始した日からリコール届出者が不具合に関する情報を初めて入手した日（以下「不具合発生初の初報日」という）までの期間を区分し、平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均の各届出件数及びそれらの割合にしたものを国産車、輸入車及び「全体」については表 3-1 に、それをグラフ化したものを図 3-1 及び図 3-2 に、また、平均期間については図 3-3 に、それぞれ示す。

表 3-1 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）

届出 件数及び割合		国産車			輸入車			全体		
		H24	H23	5 力年 平均	H24	H23	5 力年 平均	H24	H23	5 力年 平均
0.5 年以内	件数	50	38	47	22	12	19	72	50	66
	(%)	19.6	18.5	19.6	22.9	14.3	20.0	20.5	17.3	19.8
0.5 年超え 1 年以内	件数	32	43	33	12	23	19	44	66	52
	(%)	12.5	21.0	14.0	12.5	27.4	20.2	12.5	22.8	15.9
1 年超え 2 年以内	件数	48	32	39	17	19	19	65	51	58
	(%)	18.8	15.6	16.4	17.7	22.6	20.2	18.5	17.6	17.5
2 年超え 3 年以内	件数	26	22	28	12	14	12	38	36	39
	(%)	10.2	10.7	11.6	12.5	16.7	12.7	10.8	12.5	11.9
3 年超え 4 年以内	件数	17	21	18	8	5	6	25	26	24
	(%)	6.7	10.2	7.6	8.3	6.0	6.4	7.1	9.0	7.2
4 年超え 5 年以内	件数	13	11	13	5	2	4	18	13	17
	(%)	5.1	5.4	5.6	5.2	2.4	4.2	5.1	4.5	5.2
5 年超え	件数	69	38	61	20	9	15	89	47	76
	(%)	27.1	18.5	25.2	20.8	10.7	16.2	25.4	16.3	22.6
合計*1	件数	255	205	238	96	84	94	351	289	332
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間（力月）		45.3	36.6	44.8	36.2	26.4	30.5	42.8	33.7	40.7

* 1：リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

注：本分析結果中の「不具合発生初の初報日」の定義は、過去の届出分析のものとは異なることから、平成 19 年度から平成 22 年度の届出分析結果の数値とは異なるものがある。（以下同じ）

平成 24 年度の「全体」におけるリコール届出の生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分は、「5 年超え」89 件、「0.5 年以内」72 件、「1 年超え 2 年以内」65 件である。「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」を合わせた「1 年以内」の期間では 116 件であり、届出件数の合計の約 33%を占め、「2 年以内」の期間では 181 件であり、届出件数の合計の約 52%を占めている。「2 年以内」の期間において、前年度以前の届出状況と比較すると、平成 23 年度では約 58%であり、5 カ年平均では約 53%であることから、「2 年以内」の期間における届出件数が占める割合には大きな変化は見られない。一方、届出件数が最も多い期間区分である「5 年超え」については、平成 20 年度以降増加傾向にあり、平成 23 年度は 47 件（約 16%）と減少したが、平成 24 年度は 89 件（25%）と、5 カ年平均 76 件（約 23%）を若干上回る届出件数となっている。

国産車は、届出件数の約 71%を占めるため、国産車の届出状況の推移が、届出件数「全体」に与える影響は大きい。よって、「全体」の届出状況も同様の傾向にある。

輸入車においては、届出件数の多い主な期間区分は、「0.5 年以内」22 件、「5 年超え」20 件である。「0.5 年以内」の期間における届出件数の割合は約 23%を占め、国産車と比べて約 3 ポイント多い。また、「5 年超え」の期間における届出件数の割合は約 21%を占め、国産車と比べて約 6 ポイント少ない。さらに、生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間については、輸入車は 36.2 カ月、国産車が 45.3 カ月となっており、輸入車の平均期間が約 9 カ月短い。このように、輸入車のリコール届出における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間が国産車とは異なる傾向を示しているが、これは、生産開始日及び不具合発生の初報日の実質的な内容が異なることが原因と考えられる。輸入車における生産開始日は、生産を開始した日又は日本への輸入開始日であり、日本への輸入開始前に本国や主要仕向け国の仕様が既に生産され、日本以外の国にて使用されている場合もある。この場合、輸入開始日からの期間を見た場合、国産車に比べ、不具合発生までの期間が短くなる傾向にある。また、輸入車のリコール届出者は、本国メーカーでなく、日本における輸入者（インポーター）であることが多く、日本以外の国において発生した不具合に対し、本国メーカーが原因調査を行った後に、当該不具合についてインポーターに通知する場合がある。この場合、インポーターが当該不具合の通知を受けた段階で、既に不具合の原因調査が行われていることが多く、その場合、調査のために要した時間が、不具合初報日までの期間に含まれてしまうなど、国産車と輸入車で当該期間の実質的な内容が異なることから、単純に比較することはできない。

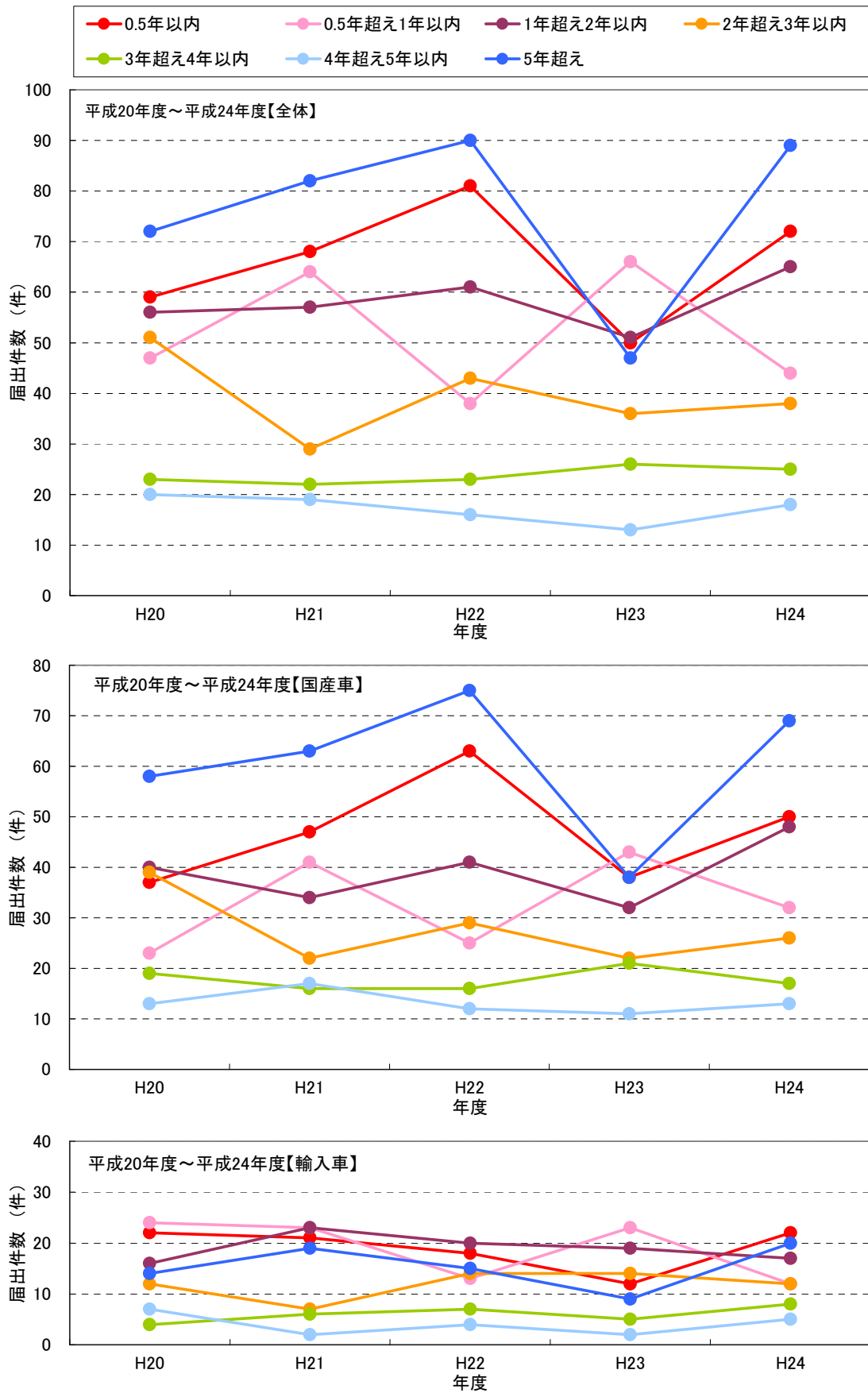


図 3-1 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数（平成20年度～平成24年度）【国産車、輸入車及び全体】

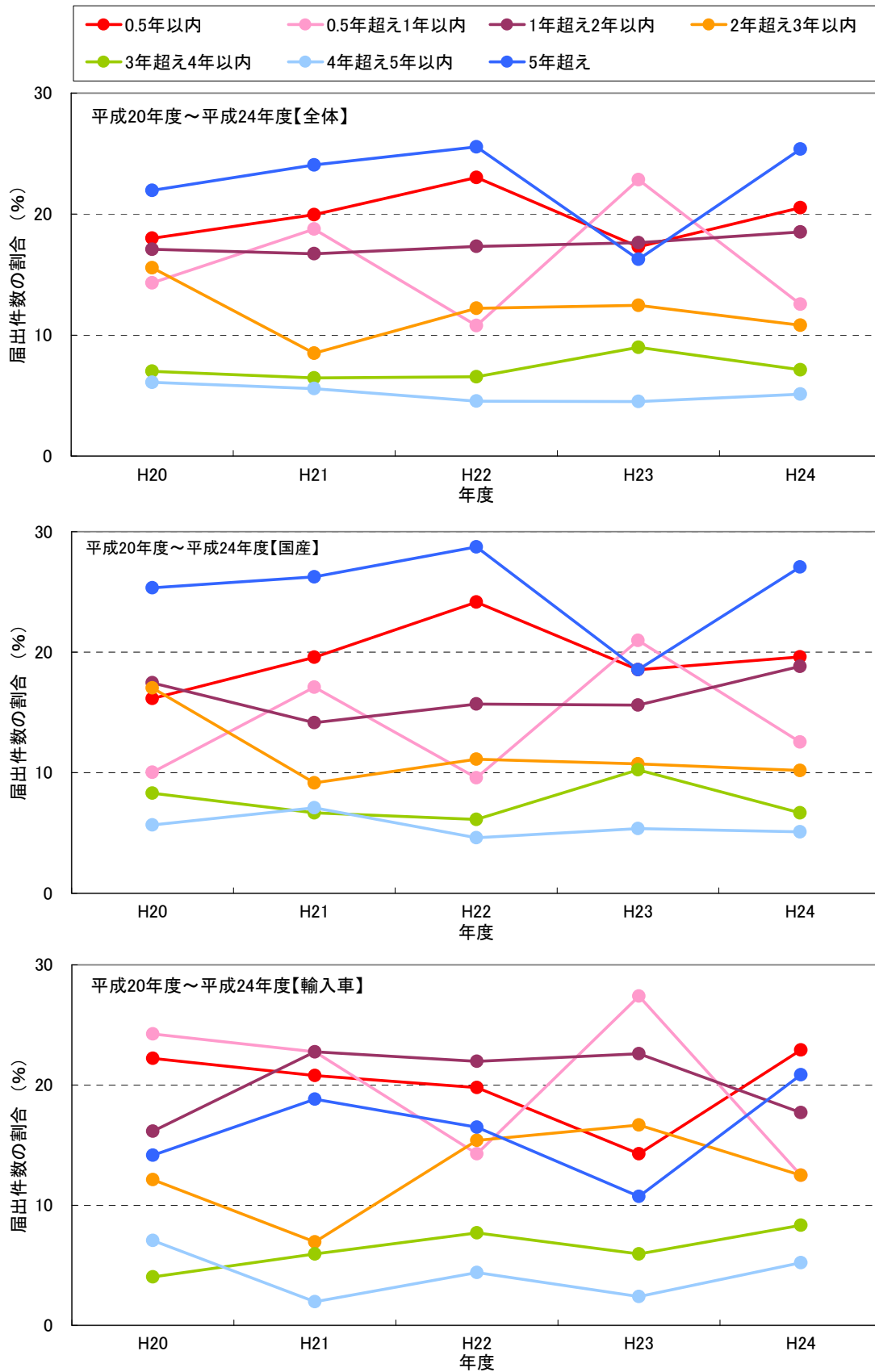


図 3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合（平成20年度～平成24年度）【国産車、輸入車及び全体】

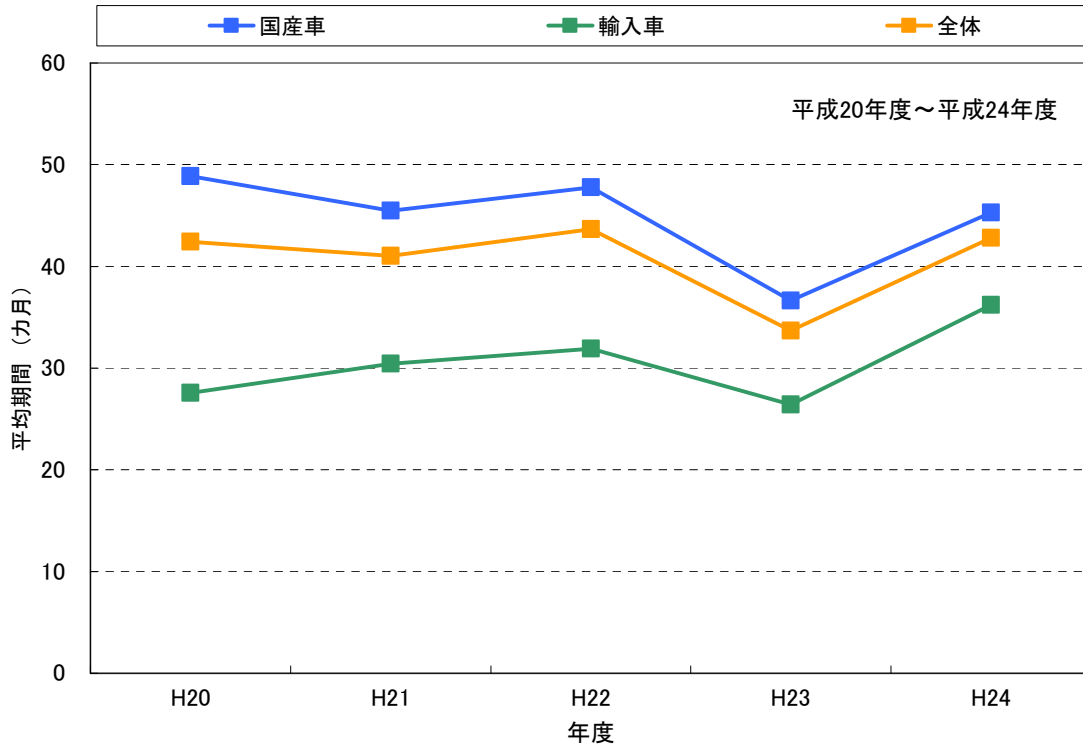


図 3-3 生産開始日から不具合発生までの平均期間 (平成 20 年度～平成 24 年度)

(2) 装置別の生産開始日から不具合発生までの平均期間

平成 20 年度から平成 24 年度のリコール届出において、年度毎の各装置における生産を開始してから不具合発生までの初報日までの平均期間を表 3-2 に示す。

表 3-2 各装置における生産開始日から不具合発生までの平均期間 (平成 20 年度～平成 24 年度及び 5 力年平均) 【全体】

装置名	平均期間 (カ月)	H20	H21	H22	H23	H24	5 力年平均
動力伝達装置		62.0	43.3	38.6	28.1	34.7	41.3
電気装置		40.4	36.5	31.4	21.9	37.8	35.0
燃料装置		28.9	35.6	53.1	33.1	37.3	37.6
原動機		43.5	34.8	22.3	33.3	43.1	35.4
制動装置		41.2	33.4	61.9	29.2	51.4	43.4
車枠・車体		49.3	35.8	46.8	57.6	37.1	45.3
排出ガス発散防止装置		19.5	79.2	27.8	36.8	39.4	40.5
かじ取装置		26.5	46.5	21.5	25.6	39.2	31.9
走行装置		61.0	72.7	86.2	56.0	58.6	66.9
乗車装置		56.7	38.1	35.2	29.9	4.7	32.9
灯火装置		28.0	40.1	60.7	32.8	27.1	37.7
緩衝装置		46.6	45.0	44.0	43.8	59.0	47.7
その他		22.8	44.1	54.0	40.5	58.6	44.0

(3) 国産車における生産開始日から不具合発生の特報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 20 年度から平成 24 年度のリコール届出における、生産を開始してから不具合発生の特報日までの各期間区分について、国産車の届出件数及びその割合（装置別）を、平成 24 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に、表 3-3 から表 3-6 にそれぞれ示す。また、表 3-7 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-3 燃料装置における生産開始日から不具合発生の特報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

動力伝達装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	2	6.9	1	4.8	4	15.7
0.5 年超え 1 年以内	9	31.0	2	9.5	5	19.8
1 年超え 2 年以内	6	20.7	5	23.8	5	19.8
2 年超え 3 年以内	2	6.9	4	19.0	3	10.7
3 年超え 4 年以内	0	0.0	3	14.3	1	4.1
4 年超え 5 年以内	5	17.2	3	14.3	2	9.9
5 年超え	5	17.2	3	14.3	5	19.8
合計件数及び割合	29	100	21	100	24	100

表 3-4 動力伝達装置における生産開始日から不具合発生の特報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

電気装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	6	22.2	6	20.0	6	23.4
0.5 年超え 1 年以内	0	0.0	5	16.7	4	17.2
1 年超え 2 年以内	7	25.9	5	16.7	5	18.0
2 年超え 3 年以内	5	18.5	3	10.0	3	12.5
3 年超え 4 年以内	4	14.8	6	20.0	2	7.0
4 年超え 5 年以内	1	3.7	2	6.7	1	5.5
5 年超え	4	14.8	3	10.0	4	16.4
合計件数及び割合	27	100	30	100	26	100

表 3-5 原動機における生産開始日から不具合発生の特報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

原動機（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	1	3.7	3	14.3	4	16.2
0.5 年超え 1 年以内	4	14.8	3	14.3	4	13.8
1 年超え 2 年以内	6	22.2	5	23.8	5	19.2
2 年超え 3 年以内	4	14.8	3	14.3	5	17.7
3 年超え 4 年以内	4	14.8	3	14.3	2	7.7
4 年超え 5 年以内	0	0.0	1	4.8	2	6.9
5 年超え	8	29.6	3	14.3	5	18.5
合計件数及び割合	27	100	21	100	26	100

表 3-6 電気装置における生産開始日から不具合発生の特報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

燃料装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	5	19.2	6	20.7	6	23.4
0.5 年超え 1 年以内	2	7.7	11	37.9	4	17.2
1 年超え 2 年以内	7	26.9	3	10.3	5	18.0
2 年超え 3 年以内	3	11.5	5	17.2	3	12.5
3 年超え 4 年以内	4	15.4	0	0	2	7.0
4 年超え 5 年以内	2	7.7	2	6.9	1	5.5
5 年超え	3	11.5	2	6.9	4	16.4
合計件数及び割合	26	100	29	100	26	100

表 3-7 各装置における生産開始日から不具合発生の特報日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度及び 5 力年平均）【国産車】

平均期間（力月）	H20	H21	H22	H23	H24	5 力年平均
燃料装置	27.0	33.8	51.6	36.4	35.6	36.9
動力伝達装置	65.8	51.8	36.5	32.1	33.0	43.8
原動機	43.3	36.4	22.0	34.5	51.9	37.6
電気装置	44.7	33.8	31.9	21.8	31.7	32.8
制動装置	52.2	26.4	72.8	24.9	47.6	44.8
車枠・車体	64.3	29.3	60.2	82.8	50.3	57.4
排出ガス発散防止装置	18.3	79.2	32.3	37.5	39.6	41.4
かじ取装置	37.1	54.9	23.3	31.1	45.5	38.4
乗車装置	73.0	48.6	41.2	32.3	4.7	40.0
走行装置	62.1	89.8	90.1	75.3	80.5	79.6
灯火装置	26.8	57.3	73.8	31.8	26.1	43.2
緩衝装置	56.1	46.7	52.1	46.2	81.6	56.5
その他	24.2	55.2	61.3	49.9	62.4	44.8

(4) 輸入車における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 20 年度から平成 24 年度のリコール届出における、生産を開始してから不具合発生の初報日までの各期間区分について、輸入車の届出件数及びその割合（装置別）を、平成 24 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に表 3-8 から表 3-10 にそれぞれ示す。また、表 3-11 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-8 動力伝達装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

動力伝達装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	1	6.7	2	28.6	1	14.3
0.5 年超え 1 年以内	4	26.7	1	14.3	2	21.4
1 年超え 2 年以内	5	33.3	4	57.1	3	31.0
2 年超え 3 年以内	2	13.3	0	0.0	1	9.5
3 年超え 4 年以内	1	6.7	0	0.0	1	9.5
4 年超え 5 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0
5 年超え	2	13.3	0	0.0	1	14.3
合計件数及び割合	15	100	7	100	8	100

表 3-9 電気装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

電気装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	1	7.7	0	0.0	1	8.7
0.5 年超え 1 年以内	1	7.7	2	40.0	2	21.7
1 年超え 2 年以内	2	15.4	1	20.0	2	23.9
2 年超え 3 年以内	1	7.7	1	20.0	1	13.0
3 年超え 4 年以内	1	7.7	1	20.0	0	4.3
4 年超え 5 年以内	2	15.4	0	0.0	0	4.3
5 年超え	5	38.5	0	0.0	2	23.9
合計件数及び割合	13	100	5	100	9	100

表 3-10 制動装置における生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

燃料装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	(件)	(%)	(件)	(%)	(件)	(%)
0.5 年以内	6	46.2	4	28.6	4	29.2
0.5 年超え 1 年以内	0	0.0	1	7.1	2	15.4
1 年超え 2 年以内	0	0.0	3	21.4	2	12.3
2 年超え 3 年以内	1	7.7	2	14.3	1	7.7
3 年超え 4 年以内	0	0.0	1	7.1	1	4.6
4 年超え 5 年以内	1	7.7	1	7.1	1	4.6
5 年超え	5	38.5	2	14.3	3	26.2
合計件数及び割合	13	100	14	100	13	100

表 3-11 各装置における生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

平均期間（カ月）	H20	H21	H22	H23	H24	5 力年平均
動力伝達装置	44.7	12.1	55.6	11.1	37.7	32.2
電気装置	31.4	45.6	30.1	22.2	50.0	35.9
制動装置	11.6	45.1	41.1	34.2	57.6	37.9
原動機	44.0	30.4	23.5	30.1	16.5	28.9
車枠・車体	19.4	41.8	21.9	42.5	6.4	26.4
燃料装置	31.7	39.0	57.0	25.4	44.4	39.5
かじ取装置	1.7	22.6	17.0	12.4	30.3	16.8
排出ガス発散防止装置	23.5	—	7.6	28.0	38.7	19.5
灯火装置	28.9	13.1	27.1	34.5	30.3	26.8
走行装置	49.9	8.5	22.6	13.7	23.5	23.6
緩衝装置	32.3	40.0	32.6	41.4	47.7	38.8
乗車装置	20.8	11.0	27.2	18.8	—	15.6
その他	19.9	17.9	34.4	15.2	35.4	24.5

3.2 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの期間

(1) 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの各期間区分における届出状況の傾向

平成20年度から平成24年度のリコール届出における、不具合発生時の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、国産車、輸入車及び「全体」の届出状況を表3-12に、それをグラフ化したものを図3-4から図3-7に、平均期間については図3-8に、それぞれ示す。

表3-12 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成24年度、平成23年度及び5カ年平均）

届出件数及び割合			国産車			輸入車			全体		
			H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均
2カ月以内	件数	(件)	66	24	44	43	28	27	109	52	71
		(%)	25.9	11.7	18.8	44.8	33.3	28.8	31.1	18.0	21.7
2カ月を超え 4カ月以内	台数	(千台)	144	17	57	59	16	12	203	33	69
		(%)	2.4	0.7	1.2	27.9	9.2	5.0	3.3	1.2	1.4
4カ月を超え 6カ月以内	件数	(件)	51	31	32	20	20	19	71	51	52
		(%)	20.0	15.1	13.8	20.8	23.8	20.5	20.2	17.6	15.7
6カ月を超え 8カ月以内	台数	(千台)	31	162	108	4	11	22	36	173	130
		(%)	0.5	6.5	2.3	2.0	6.2	8.9	0.6	6.5	2.6
8カ月を超え 10カ月以内	件数	(件)	22	19	23	10	6	9	32	25	32
		(%)	8.6	9.3	9.6	10.4	7.1	9.9	9.1	8.7	9.7
10カ月を超え 12カ月以内	台数	(千台)	17	10	75	6	70	22	24	79	98
		(%)	0.3	0.4	1.6	3.0	40.5	8.9	0.4	3.0	2.0
12カ月を超え 24カ月以内	件数	(件)	11	12	19	4	2	6	15	14	25
		(%)	4.3	5.9	8.1	4.2	2.4	6.1	4.3	4.8	7.6
24カ月を超え 48カ月以内	台数	(千台)	58	18	220	0	0	4	58	19	224
		(%)	1.0	0.7	4.7	0.1	0.3	1.7	0.9	0.7	4.5
48カ月を超え	件数	(件)	15	15	13	4	4	4	19	19	17
		(%)	5.9	7.3	5.6	4.2	4.8	4.3	5.4	6.6	5.2
合計*1	台数	(千台)	22	56	58	4	4	6	27	60	64
		(%)	0.4	2.2	12	2.0	2.2	2.5	0.4	2.2	1.3
合計*1	件数	(件)	10	5	8	2	4	3	12	9	12
		(%)	3.9	2.4	3.5	2.1	4.8	3.5	3.4	3.1	3.5
合計*1	台数	(千台)	27	12	97	0	1	16	28	13	113
		(%)	0.5	0.5	2.0	0.1	0.6	6.5	0.5	0.5	2.3
合計*1	件数	(件)	21	43	39	6	6	12	27	49	51
		(%)	8.2	21.0	16.7	6.3	7.1	12.8	7.7	17.0	15.6
合計*1	台数	(千台)	128	499	1,636	17	21	63	145	520	1,698
		(%)	2.1	19.9	34.7	8.0	12.3	25.2	2.3	19.4	34.3
合計*1	件数	(件)	29	34	37	5	11	10	34	45	47
		(%)	11.4	16.6	15.6	5.2	13.1	10.9	9.7	15.6	14.3
合計*1	台数	(千台)	4,046	1,298	1,566	114	45	66	4,160	1,343	1,633
		(%)	68.0	51.9	33.3	53.8	26.3	26.7	67.5	50.2	32.9
合計*1	件数	(件)	30	22	19	2	3	3	32	25	22
		(%)	11.8	10.7	8.2	2.1	3.6	3.2	9.1	8.7	6.8
合計*1	台数	(千台)	1,473	430	893	6	4	36	1,480	434	929
		(%)	24.8	17.2	19.0	2.9	2.4	14.7	24.0	16.2	18.7
平均期間(カ月)			16.1	20.4	16.8	6.9	11.7	10.1	13.6	17.9	14.8

*1：リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

表 3-12 をみると、平成 24 年度の不具合発生 の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分は、「2 カ月以内」109 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」71 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」32 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」34 件、「48 カ月超え」32 件である。これを「6 ヶ月以内」の期間で見た場合、212 件（届出件数「全体」の約 60%）となり、前年度以前の届出状況と比べると、平成 23 年度は 128 件（届出件数「全体」の約 44%）、5 カ年平均は 155 件（届出件数「全体」の約 47%）であるので、平成 24 年度ではリコール届出の過半数が半年以内で届出される傾向に変化している。特に「2 カ月以内」では国産車及び輸入車、「2 カ月超え 4 カ月以内」では国産車の各々の届出件数が、前年度に比べ大きく増加していることが影響している。国産車においての理由としては、平成 24 年度にその他の装置の中で 2 種類の装置（荷室ドア施錠装置の施錠確認ランプ、警光灯）についてリコール届出が 41 件（対象台数が 100 台未満の少数台数のリコール届出 35 件を含む）あり*1、そのうち「2 カ月以内」が 17 件（全て少数台数のリコール届出）、「2 カ月超え 4 カ月以内」21 件（うち 15 件が少数台数のリコール届出）が占めることが考えられる。輸入車においては、「2 カ月以内」で届出件数が増加した理由は見当たらなかった。

図 3-4 及び図 3-5 をみると、「全体」の平成 20 年度から平成 24 年度のリコール届出件数の推移については、「2 カ月以内」及び「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分では、平成 22 年度から平成 23 年度では届出件数及びその割合が減少したものの、平成 24 年度では大きく増加しているが、平成 20 年度から平成 24 年度を通してみると増加傾向にある。また、「12 カ月超え 24 カ月以内」及び「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、平成 20 年度から平成 23 年度までは届出件数及びその割合がおおむね増加傾向にあるが、平成 24 年度では大きく減少している。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 20 年度から平成 22 年度までは届出件数及びその割合が緩やかな減少傾向であるが、平成 23 年度以降緩やかに増加傾向にある。ここで、改めて表 3-12 の不具合発生 の初報日からリコール届出日までの平均期間でみると、平成 24 年度は 13.6 カ月、平成 23 年度は 17.9 カ月で、平成 24 年度の平均期間は約 4 カ月短くなっている。

一方、図 3-6 及び図 3-7 をみると、「全体」については、「12 カ月超え」以上の期間区分において、他の期間区分より対象台数及びその割合が多い傾向は見られるが、「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分については平成 22 年度以降減少傾向にある。平成 22 年度以降では、「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分における対象台数の割合の増加が顕著である。

国産車は届出件数の「全体」の約 73%を占めるため、国産車の届出状況の推移が「全体」に与える影響は大きく、国産車の届出傾向と同様となっている。

* 1 : 平成 24 年度では、その他の装置の届出件数が急増している（「1.1.5 装置別リコール届出件数・割合」参照）。

輸入車については、表 3-12 をみると、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分を挙げると、「2 カ月以内」が 43 件である。「2 カ月以内」及び「2 カ月超え 4 カ月以内」を合わせた「4 カ月以内」の期間では 63 件となり、全期間区分の届出件数合計の約 66% を占める。また、国産車では全期間区分合計の届出件数の約 31% (80 件) を占める「12 カ月超え 24 カ月以内」、「24 カ月超え 48 カ月以内」及び「48 カ月超え」を合わせた「12 カ月超え」の期間では、輸入車は 13 件で届出件数の約 14% に留まる等、国産車とは異なる傾向を示す。これは、生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況の傾向と同様に、輸入車における不具合発生の初報日の実質的な内容が国産車と異なることが大きく影響していると考えられ、図 3-4 及び図 3-5 においてもその傾向が見て取ることができる。

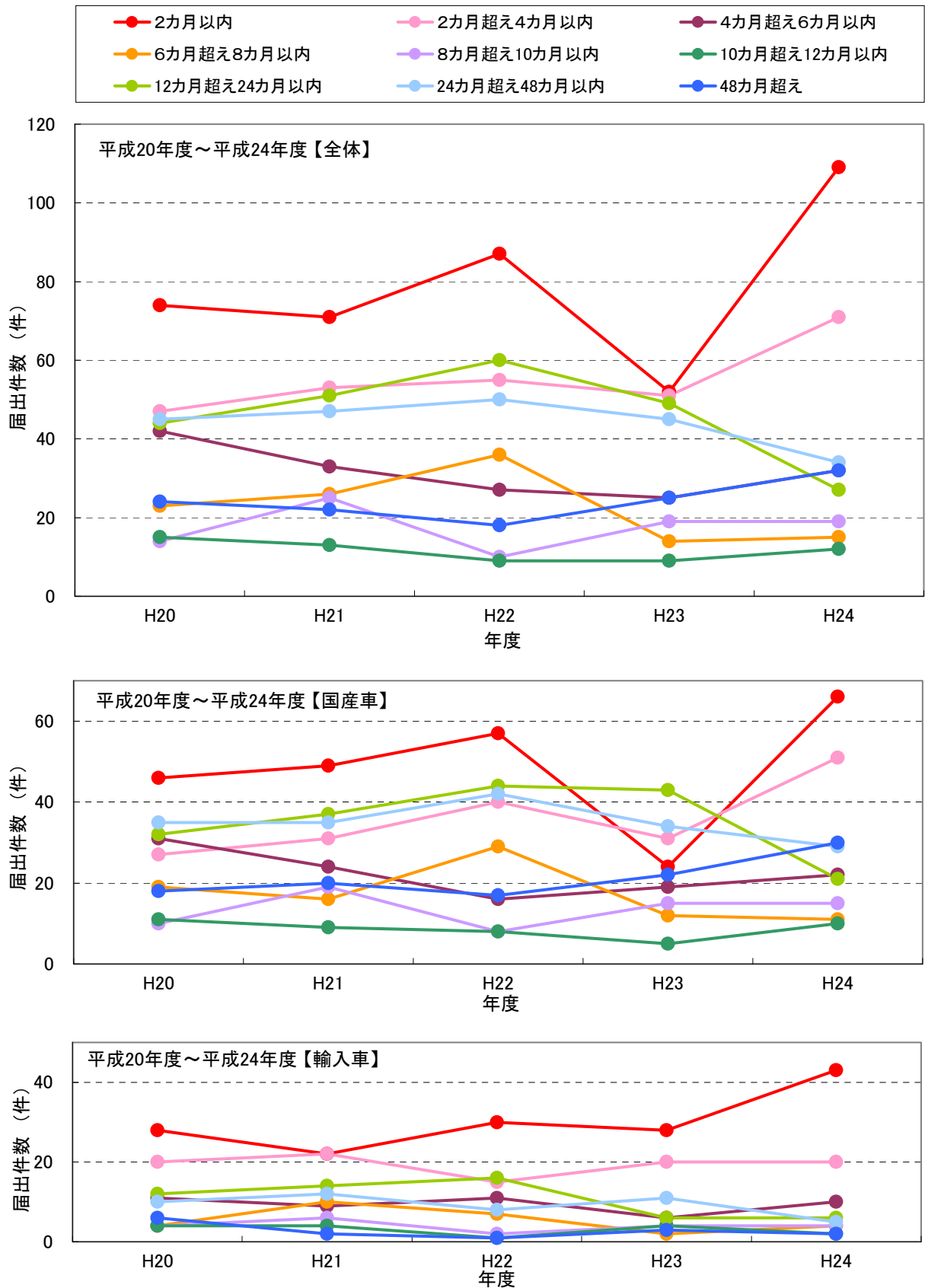


図 3-4 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数（平成20年度～平成24年度）

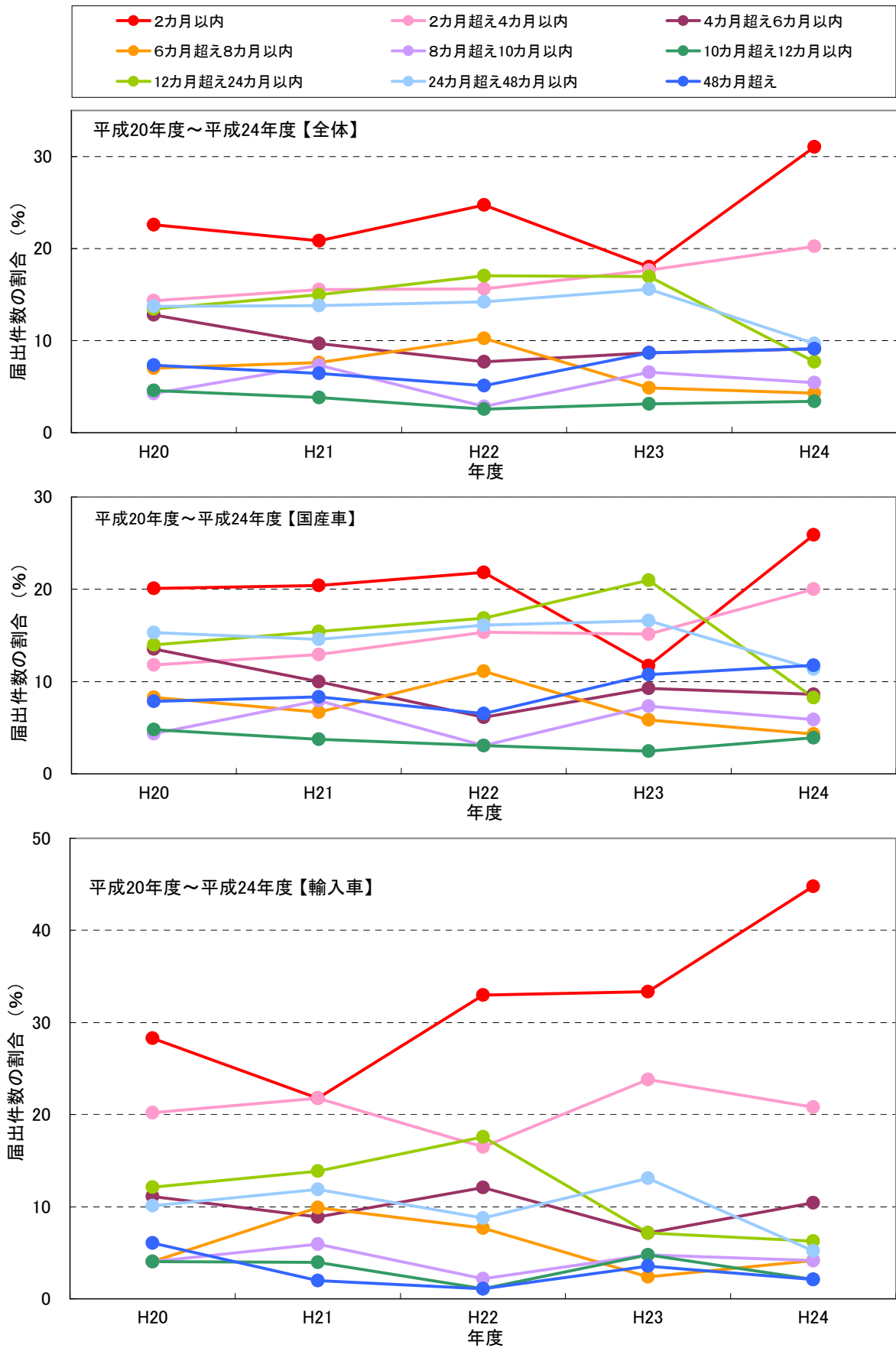


図 3-5 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合（平成20年度～平成24年度）

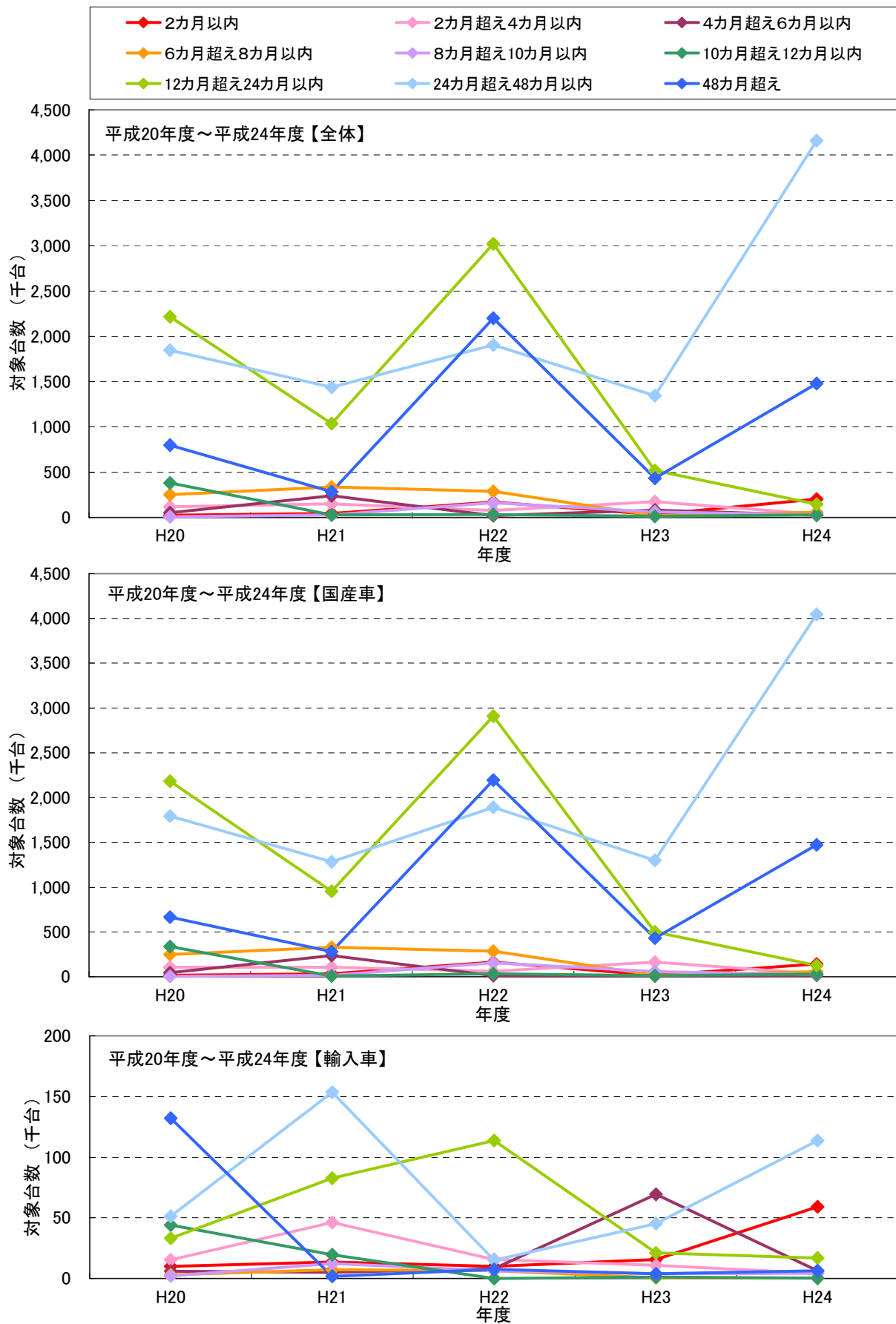


図 3-6 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数（平成20年度～平成24年度）

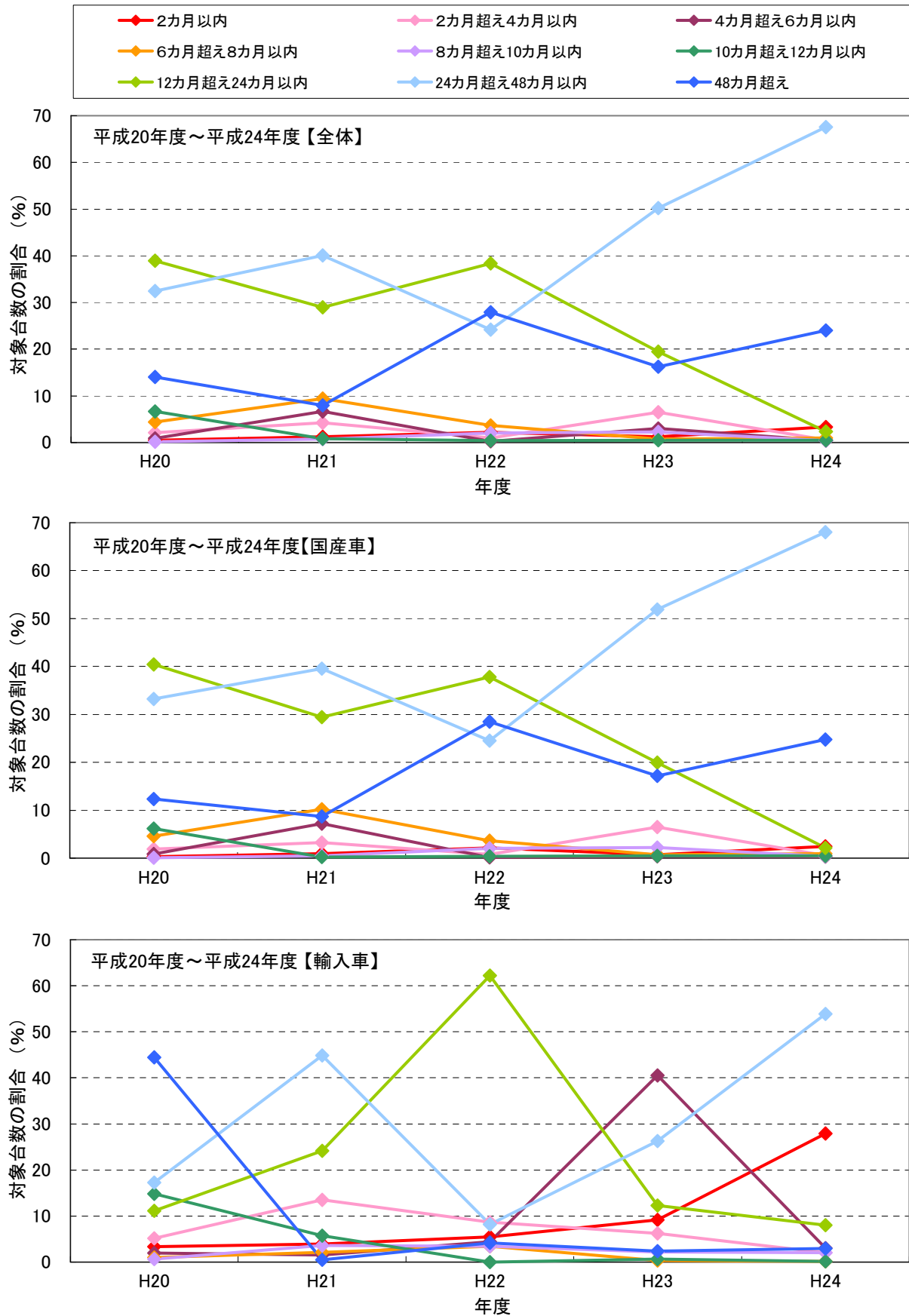


図 3-7 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合（平成20年度～平成24年度）

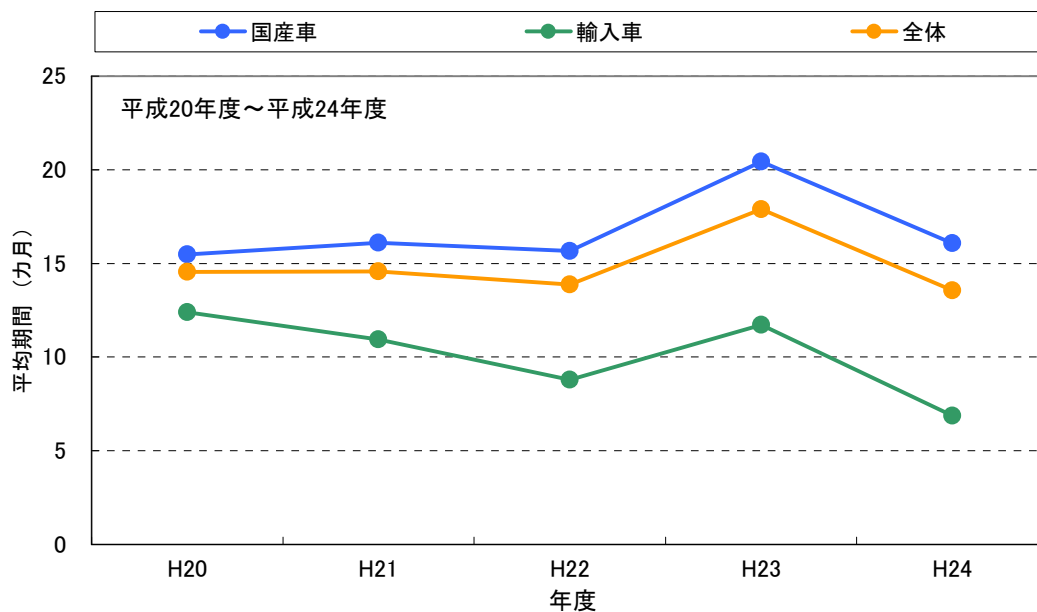


図 3-8 不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度）

(2) 装置別の不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間

平成 20 年度から平成 24 年度のリコール届出において、年度毎の各装置における不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間を表 3-13 に示す。

表 3-13 各装置における不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度及び5カ年平均）【全体】

平均期間（カ月）	H20	H21	H22	H23	H24	5カ年平均
動力伝達装置	18.9	19.3	12.5	21.8	18.6	17.9
電気装置	16.8	16.2	13.5	14.3	13.2	14.7
制動装置	9.7	10.8	12.3	8.9	6.8	9.7
燃料装置	16.1	14.2	17.8	26.2	16.9	17.9
原動機	22.3	18.0	20.2	19.2	23.8	20.8
かじ取装置	19.9	13.4	10.9	18.5	11.5	14.1
灯火装置	13.5	8.5	14.0	17.9	19.1	14.0
車枠・車体	5.8	8.7	11.9	18.7	5.4	9.9
走行装置	16.3	23.1	13.2	7.5	11.0	14.7
排出ガス発散防止装置	8.8	27.1	22.2	22.1	30.0	22.1
乗車装置	7.4	6.7	6.2	14.9	4.4	7.7
緩衝装置	23.7	25.2	15.9	24.7	3.0	21.0
その他	9.8	10.1	12.0	19.5	7.4	10.8

(3) 国産車における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 20 年度から平成 24 年度の国産車のリコール届出における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 24 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に表 3-14 から表 3-17 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-18 に示す。

表 3-14 燃料装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎のリコール届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

燃料装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	12	41.4	0	0	6	24.8
2 カ月超え 4 カ月以内	2	6.9	3	14.3	3	10.7
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	1	4.8	1	3.3
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	0	0	1	3.3
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.4	0	0	1	4.1
10 カ月超え 12 カ月以内	1	3.4	0	0.0	1	4.1
12 カ月超え 24 カ月以内	5	17.2	6	28.6	5	19.8
24 カ月超え 48 カ月以内	3	10.3	9	42.9	4	17.4
48 カ月超え	5	17.2	2	9.5	3	12.4
合計件数及び割合	29	100	21	100	24	100

表 3-15 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

動力伝達装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	2	7.4	3	10.0	4	13.2
2 カ月超え 4 カ月以内	2	7.4	2	6.7	3	8.2
4 カ月超え 6 カ月以内	2	7.4	4	13.3	3	8.8
6 カ月超え 8 カ月以内	2	7.4	4	13.3	3	8.8
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	2	6.7	2	7.5
10 カ月超え 12 カ月以内	3	11.1	0	0.0	2	5.0
12 カ月超え 24 カ月以内	6	22.2	5	16.7	6	17.6
24 カ月超え 48 カ月以内	4	14.8	4	13.3	6	18.2
48 カ月超え	6	22.2	6	20.0	4	12.6
合計件数及び割合	27	100	30	100	32	100

表 3-16 原動機における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

原動機（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 力月以内	3	11.1	2	9.5	4	13.8
2 力月超え 4 力月以内	1	3.7	4	19.0	3	13.1
4 力月超え 6 力月以内	2	7.4	1	4.8	1	5.4
6 力月超え 8 力月以内	2	7.4	0	0.0	2	6.2
8 力月超え 10 力月以内	1	3.7	1	4.8	1	2.3
10 力月超え 12 力月以内	2	7.4	1	4.8	1	3.1
12 力月超え 24 力月以内	1	3.7	6	28.6	4	13.8
24 力月超え 48 力月以内	10	37	3	14.3	8	31.5
48 力月超え	5	18.5	3	14.3	3	10.8
合計件数及び割合	27	100	21	100	26	100

表 3-17 電気装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

電気装置（国産車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 力月以内	5	19.2	5	17.2	4	14.1
2 力月超え 4 力月以内	3	11.5	5	17.2	3	10.9
4 力月超え 6 力月以内	1	3.8	3	10.3	2	9.4
6 力月超え 8 力月以内	2	7.7	1	3.4	3	10.9
8 力月超え 10 力月以内	7	26.9	4	13.8	3	12.5
10 力月超え 12 力月以内	0	0.0	0	0	1	4.7
12 力月超え 24 力月以内	2	7.7	6	20.7	4	17.2
24 力月超え 48 力月以内	4	15.4	2	6.9	3	10.9
48 力月超え	2	7.7	3	10.3	2	9.4
合計件数及び割合	26	100	29	100	26	100

表 3-18 各装置における不具合発生の不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度）【国産車】

平均期間（カ月）	H20	H21	H22	H23	H24	5カ年平均
燃料装置	15.7	14.6	22.4	29.0	18.0	19.6
動力伝達装置	21.3	20.9	13.3	24.0	26.4	20.5
原動機	21.3	20.6	21.3	22.9	28.9	23.0
電気装置	17.6	16.2	15.3	15.3	14.8	15.7
制動装置	10.3	13.0	15.6	9.5	8.0	11.3
車枠・車体	7.2	9.0	14.1	42.2	6.9	12.6
排出ガス拡散防止装置	10.9	27.1	25.2	21.2	37.9	25.3
かじ取装置	18.6	16.7	9.4	19.8	14.0	15.1
乗車装置	9.2	7.5	4.8	16.1	4.4	8.5
走行装置	15.0	28.6	13.9	9.6	13.2	16.6
灯火装置	12.9	4.6	15.1	18.2	24.0	14.2
緩衝装置	35.2	20.5	16.0	15.8	3.1	22.9
その他	9.2	10.3	15.9	23.2	7.1	11.5

(4) 輸入車における不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 20 年度から平成 24 年度の輸入車のリコール届出において、不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分について、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 24 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に表 3-19 から表 3-21 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-22 に示す。

表 3-19 動力伝達装置における不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 カ年平均）【輸入車】

動力伝達装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5カ年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	5	33.3	2	28.6	2	21.4
2 カ月超え 4 カ月以内	4	26.7	2	28.6	2	23.8
4 カ月超え 6 カ月以内	4	26.7	0	0.0	2	21.4
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	4.8
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	4.8
10 カ月超え 12 カ月以内	1	6.7	1	14.3	1	7.1
12 カ月超え 24 カ月以内	1	6.7	0	0.0	1	7.1
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	2	28.6	1	9.5
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及び割合	15	100	7	100	8	100

表 3-20 電気装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

電気装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	6	46.2	0	0.0	2	23.9
2 カ月超え 4 カ月以内	3	23.1	4	80.0	2	21.7
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	6.5
6 カ月超え 8 カ月以内	1	7.7	0	0.0	0	4.3
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	2.2
12 カ月超え 24 カ月以内	1	7.7	0	0.0	2	26.1
24 カ月超え 48 カ月以内	2	15.4	1	20.0	1	15.2
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及び割合	13	100	5	100	9	100

表 3-21 制動装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

燃料装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H24		H23		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	7	53.8	3	21.4	5	38.5
2 カ月超え 4 カ月以内	2	15.4	4	28.6	3	21.5
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	1	7.1	1	10.8
6 カ月超え 8 カ月以内	1	7.7	1	7.1	1	9.2
8 カ月超え 10 カ月以内	1	7.7	2	14.3	1	4.6
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0	0	1.5
12 カ月超え 24 カ月以内	2	15.4	1	7.1	1	6.2
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	2	14.3	1	6.2
48 カ月超え	0	0.0	0	0	0	1.5
合計件数及び割合	13	100	14	100	13	100

表 3-22 各装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度）【輸入車】

平均期間（カ月）	H20	H21	H22	H23	H24	5カ年平均
動力伝達装置	7.9	13.5	5.2	12.3	4.4	8.3
電気装置	15.0	16.2	9.1	8.2	10.0	11.8
制動装置	7.9	7.2	5.8	8.3	4.9	6.9
燃料装置	16.6	13.4	6.0	19.5	12.6	14.0
原動機	25.2	10.5	15.2	9.6	8.3	14.0
車枠・車体	3.1	8.3	7.9	4.6	2.0	5.9
燃料装置	16.6	13.4	6.0	19.5	12.6	14.0
かじ取装置	23.1	4.0	14.4	15.1	8.0	11.8
排出ガス発散防止装置	1.8	—	8.5	33.2	6.0	7.8
灯火装置	13.8	14.8	11.1	17.4	4.3	13.5
走行装置	29.0	2.2	2.0	2.7	7.6	7.1
緩衝装置	6.4	39.4	15.8	33.5	3.0	18.0
乗車装置	3.4	4.7	8.1	9.4	—	5.4
その他	11.1	9.7	1.6	9.5	9.1	8.4

3.3 電子制御の不具合に関連するリコール届出状況

(1) 電子制御の不具合に関連するリコール届出件数及びその割合

平成 20 年度から平成 24 年度の装置別の電子制御の不具合に関連する届出（以下「電子制御部品関連届出」という）における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 年平均の各届出件数及び一般部品を含めた届出件数に対する比率を国産車、輸入車及び「全体」に分けて表 3-23 に示す。また、全装置合計についての最近 5 年間電子制御部品関連届出の件数及び比率の推移をグラフ化したものを、図 3-9 に示す。

なお、ここでいう電子制御部品関連届出とは、リコール届出一覧表の内容に電子制御部品名が含まれている届出のうち、不具合の原因に電子制御部品が直接的に関連している届出である。

表 3-23 装置別の電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率*1（平成24年度、平成23年度及び5カ年平均）

装置名	関連の区分け	届出件数及び比率	国産車			輸入車			全体		
			H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均	H24	H23	5カ年平均
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	7	7	5	4	5	3	11	12	7
	部品関連	比率(%)	25.9	33.3	18.5	44.4	62.5	31.0	30.6	41.4	21.5
	装置合計	件数(件)	27	21	26	9	8	8	36	29	34
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	7	12	6	0	0	2	7	12	8
	部品関連	比率(%)	26.9	41.4	22.7	0	0	21.7	17.9	35.3	22.4
	装置合計	件数(件)	26	29	26	13	5	9	39	34	35
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	4	6	4	3	1	1	7	7	5
	部品関連	比率(%)	14.8	20.0	11.9	20.0	14.3	14.3	16.7	18.9	12.4
	装置合計	件数(件)	27	30	32	15	7	8	42	37	40
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	3	2	3	0	1	5	3	2
	部品関連	比率(%)	20.0	17.6	11.8	42.9	0	9.1	29.4	12.5	11.0
	装置合計	件数(件)	10	17	15	7	7	7	17	24	22
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	5	0	1	0	3	1	5	3	2
	部品関連	比率(%)	23.8	0	6.7	0	30.0	7.8	16.7	18.8	7.1
	装置合計	件数(件)	21	6	15	9	10	10	30	16	25
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	3	2	1	0	0	3	3	2
	部品関連	比率(%)	13.3	25.0	18.4	20.0	0	18.2	15.0	23.1	18.3
	装置合計	件数(件)	15	12	10	5	1	2	20	13	12
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	0	2	2	0	1	3	0	3
	部品関連	比率(%)	4.8	0	9.5	15.4	0	7.7	8.8	0	8.8
	装置合計	件数(件)	21	16	23	13	14	13	34	30	36
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	0	1	1	0	2	2	0	2
	部品関連	比率(%)	16.7	0	5.6	50.0	0	27.3	25.0	0	13.8
	装置合計	件数(件)	6	11	11	2	6	7	8	17	17
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	2	0	0	2
	部品関連	比率(%)	0.0	0	0	—	0	34.8	0.0	0	9.4
	装置合計	件数(件)	10	9	12	0	2	5	10	11	17
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	5	1	0	1	0	0	6	2
	部品関連	比率(%)	0	23.8	5.8	0	11.1	3.8	0.0	20.0	5.2
	装置合計	件数(件)	29	21	24	7	9	11	36	30	35
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	部品関連	比率(%)	0	0	0	0	0	5.3	0.0	0	2.1
	装置合計	件数(件)	1	3	6	2	3	4	3	6	9.6
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	部品関連	比率(%)	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0
	装置合計	件数(件)	8	11	14	5	5	3	13	16	17
その他	電子制御部品関連	件数(件)	3	3	2	4	2	2	7	5	4
	部品関連	比率(%)	5.6	15.8	8.3	44.4	28.6	30.6	11.1	19.2	13.4
	装置合計	件数(件)	54	19	24	9	7	7	63	26	31
合計*2	電子制御部品関連	件数(件)	32	39	25	18	12	15	50	51	40
	部品関連	比率(%)	12.5	19.0	10.6	18.8	14.3	15.7	14.2	17.6	12.0
	装置合計	件数(件)	255	205	238	96	84	94	351	289	332

*1：各装置における一般部品を含む届出件数の合計に対する電子制御部品関連届出の届出件数比率。

*2：リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

表 3-23 を見ると、年度により電子制御部品関連届出の件数が0件の装置もあり、それらの装置では、平成20年度から平成24年度の最近5年間で該当する届出がほとんどない装置もある。これは、装置毎に、電子制御部品の採用率が異なることが影響していると考えられる。そこで、平成24年度において、電子制御部品関連届出の件数が上位の4装置（原動機、電気装

置、動力伝達装置及びかじ取装置) について、最近5年間における電子制御部品関連届出の件数及び比率の推移をグラフ化したものを、原動機については図 3-10、電気装置については図 3-11、動力伝達装置については図 3-12、かじ取装置については図 3-13 に、それぞれ示す。

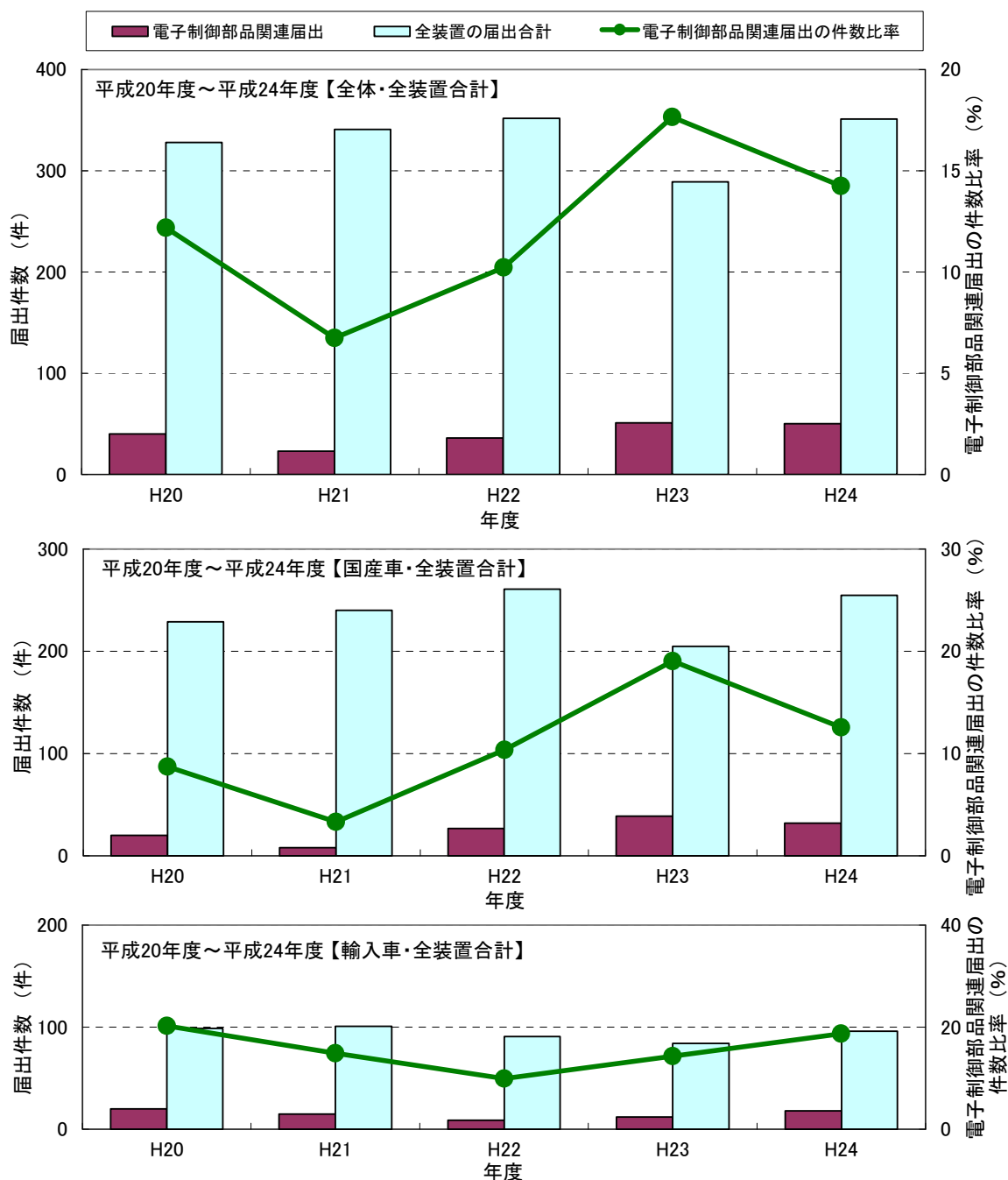


図 3-9 全装置合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 20～平成 24 年度)

図 3-9 をみると、全装置合計において電子制御部品関連届出の件数比率は、「全体」では、平成 21 年度から増加し平成 23 年度では 17.6%であったが、平成 24 年度は 14.2%に減少となっている。国産車は装置別届出件数の「全体」の約 73%を占めるため、国産車の届出状況の推移が「全体」に与える影響は大きく、国産車における電子制御部品関連届出の件数比率が平成 21 年度から増加し平成 23 年度に 19.0%となったが、平成 24 年度は 12.5%に減少している傾向が、「全体」

と同様となっている。また、輸入車の電子制御部品関連届出の件数比率は、平成 20 年度から平成 22 年度までは緩やかに減少していたものの、平成 22 年度以降は緩やかに増加し、平成 24 年度では 18.8%ととなっている。

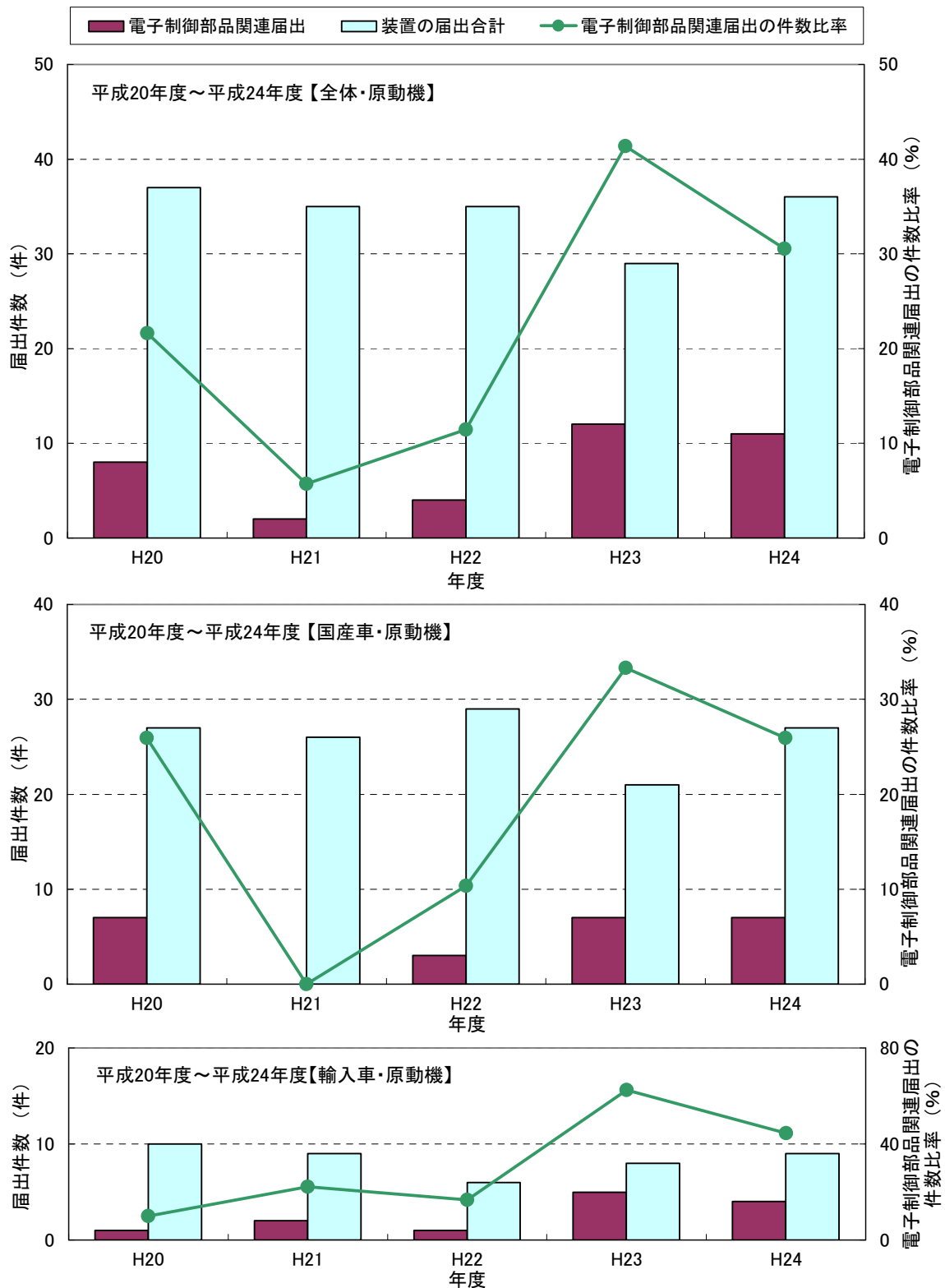


図 3-10 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 20～平成 24 年度）

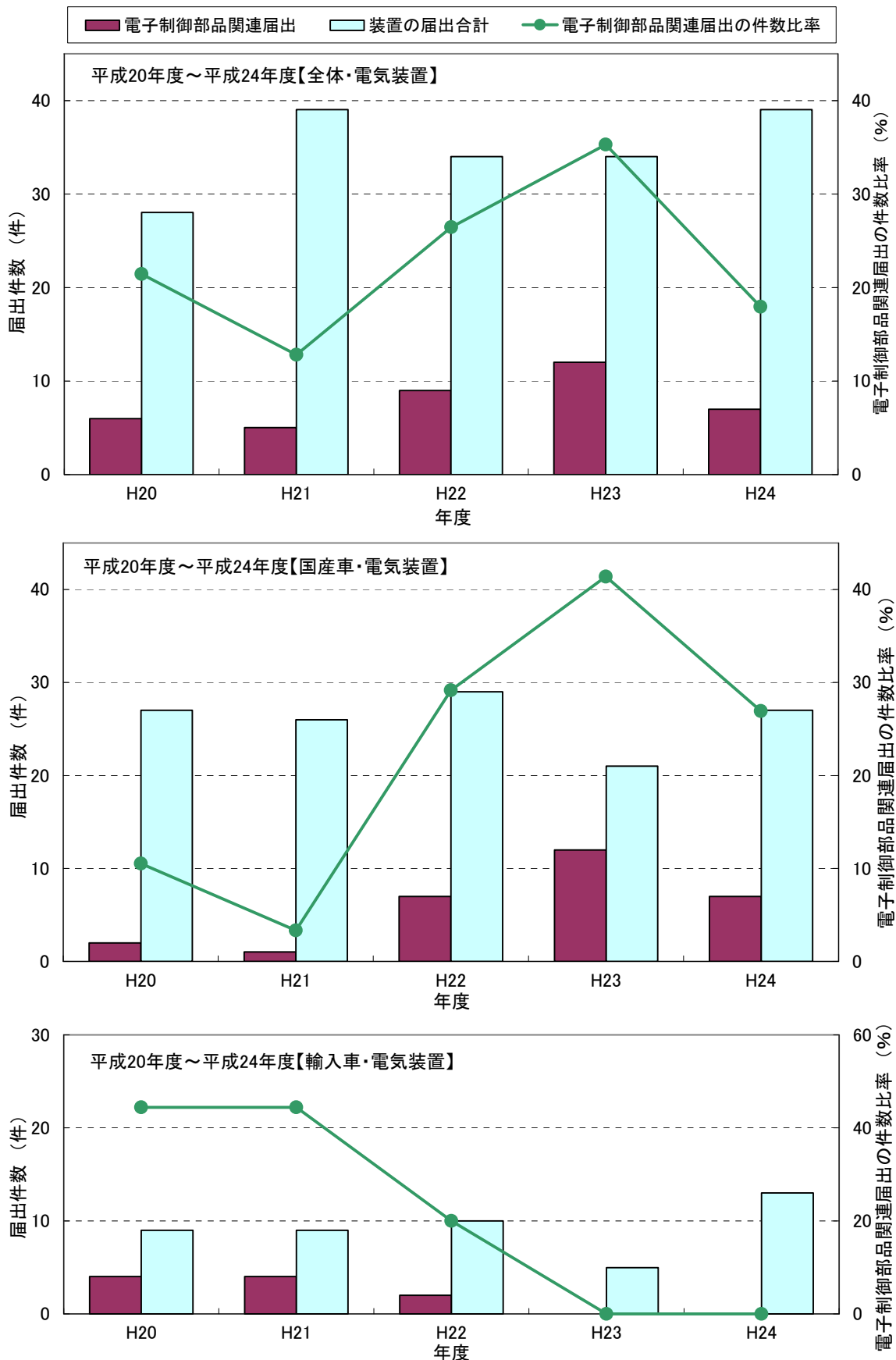


図 3-11 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移(平成20～平成24年度)

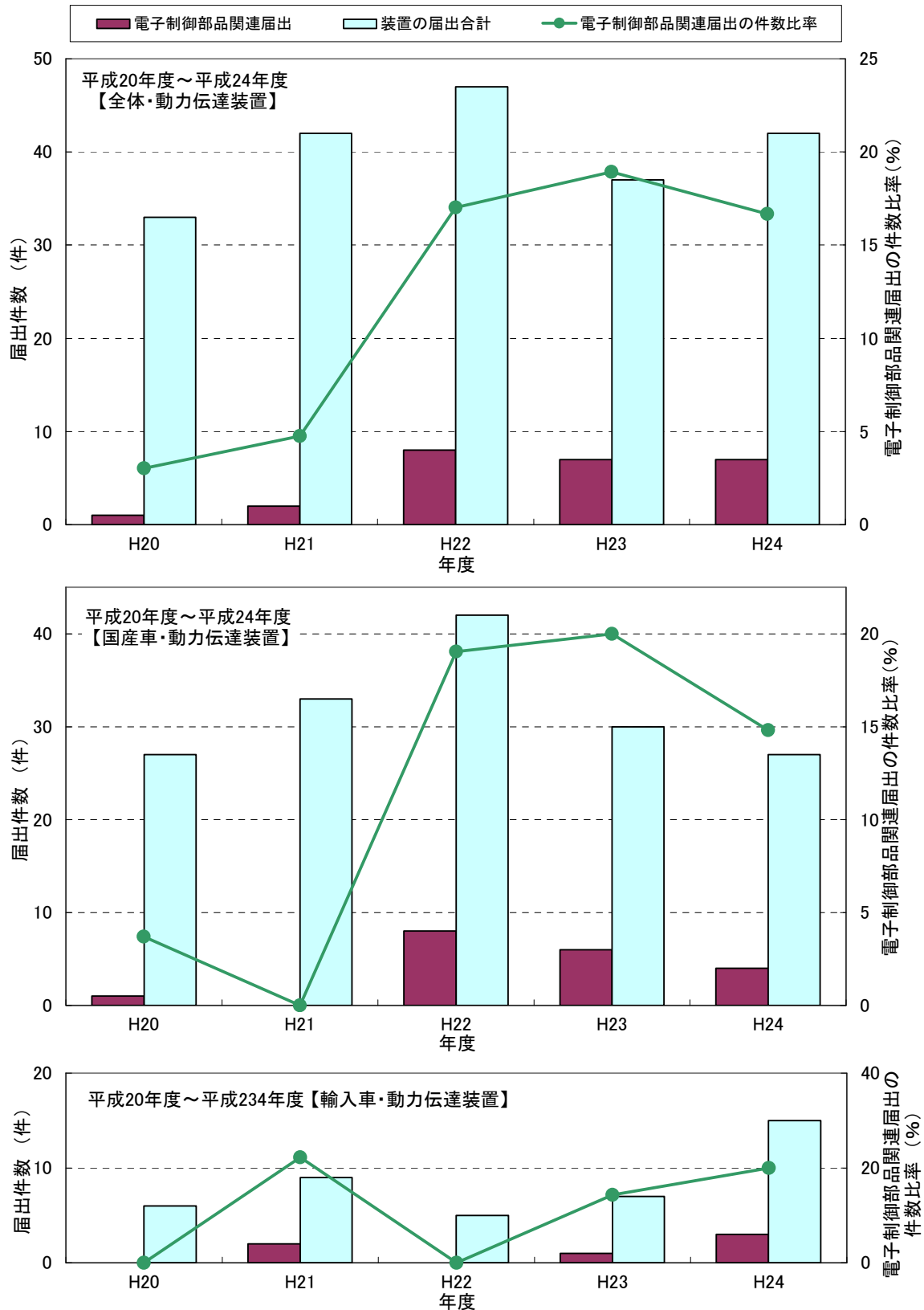


図 3-12 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成20～平成24年度）

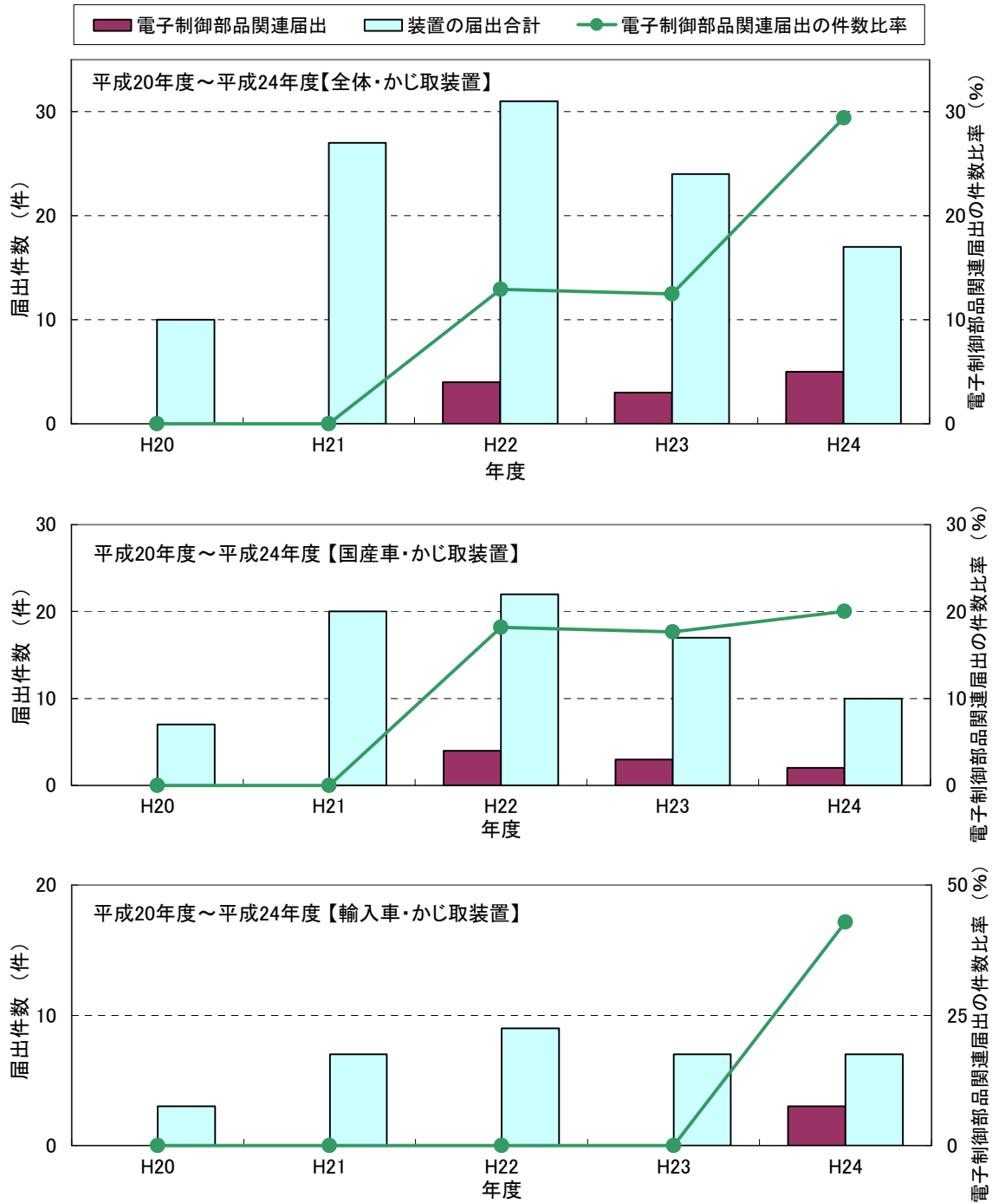


図 3-13 かし取装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成20～平成24年度）

(2) 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出状況の傾向

平成 20 年度から平成 24 年度の電子制御部品関連届出の全装置合計における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均の各届出件数及び比率を国産車、輸入車及び「全体」に分けて表 3-24 に示す。

表 3-24 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及び比率*1（平成 24 年度、平成 23 年度及び 5 力年平均）【全装置合計】

装置名	関連の区分け	届出件数及び比率	国産車			輸入車			全体		
			H24	H23	5力年平均	H24	H23	5力年平均	H24	H23	5力年平均
2 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	2	3	3	7	5	6	9	8	8
		比率(%)	3.0	12.5	5.4	16.3	17.9	18.5	8.3	15.4	10.4
	合計	件数(件)	66	24	48	43	28	30	109	52	79
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	4	6	3	3	1	2	7	7	6
		比率(%)	7.8	19.4	9.4	15.0	5.0	11.3	9.9	13.7	10.1
	合計	件数(件)	51	31	36	20	20	19	71	51	55
4 カ月超え 6 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	4	3	3	3	2	2	7	5	5
		比率(%)	18.2	15.8	11.6	30.0	33.3	9	21.9	20.0	14.5
	合計	件数(件)	22	19	22	10	6	21.3	32	25	32
6 カ月超え 8 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	1	3	2	0	0	1	1	3	3
		比率(%)	9.1	25.0	13.8	0.0	0.0	11.1	6.7	21.4	13.2
	合計	件数(件)	11	12	17	4	2	5	15	14	23
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	1	2	1	1	5	3	2
		比率(%)	20.0	13.3	10.4	50.0	25.0	25.0	26.3	15.8	13.8
	合計	件数(件)	15	15	13	4	4	4	19	19	17
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	2	1	1	0	0	0	2	1	1
		比率(%)	20.0	20.0	14.0	0.0	0.0	6.7	16.7	11.1	12.1
	合計	件数(件)	10	5	9	2	4	3	12	9	12
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	5	8	5	1	2	2	6	10	6
		比率(%)	23.8	18.6	13.0	16.7	33.3	16.7	22.2	20.4	13.9
	合計	件数(件)	21	43	35	6	6	11	27	49	46
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	6	11	5	1	1	1	7	12	6
		比率(%)	20.7	32.4	13.7	20.0	9.1	10.9	20.6	26.7	13.1
	合計	件数(件)	29	34	35	5	11	9	34	45	44
48 カ月超え	電子制御部品関連	件数(件)	5	2	2	1	0	0	6	2	3
		比率(%)	16.7	9.1	10.3	50.0	0.0	14.3	18.8	8.0	10.7
	合計	件数(件)	30	22	21	2	3	3	32	25	24
合計*2	電子制御部品関連	件数(件)	32	39	25	18	12	15	50	51	40
		比率(%)	12.5	19.0	10.6	18.8	14.3	15.7	14.2	17.6	12.0
	合計	件数(件)	255	205	238	96	84	94	351	289	332

* 1 : 各装置における一般部品を含む届出件数の合計に対する電子制御部品関連届出の届出件数比率。

* 2 : リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

平成 24 年度の電子制御部品関連届出の件数は、「全体」については、「2 カ月以内」の期間区分が最も多く、次いで「2 カ月超え 4 カ月以内」、「4 カ月超え 6 カ月以内」、「24 カ月超え 48 カ月以内」の順になっている。平成 24 年度において「2 カ月以内」及び「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分では、一般部品を含めた届出件数が大きく増加したため、平成 23 年度との比較では、合計での電子制御部品関連届出の件数比率は大きく減少している。

国産車については、電子制御部品関連届出の件数は、「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分が最も多く、次いで「12 カ月超え 24 カ月以内」、「48 カ月超え」の順となっている。平成 23 年度と比較して、これらの期間区分のうち、「12 カ月超え 24 カ月以内」及び「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分での電子制御部品関連届出の件数は減少し「48 カ月超え」は増加したものの、国産車の合計では一般部品を含む届出件数が増加し電子制御部品関連届出の件数が減少したため、合計での電子制御部品関連届出の件数比率は大きく減少している。

輸入車については、電子制御部品関連届出の件数は、「2 カ月以内」の期間区分が最も多い。また、平成 23 年度と比較して、合計での電子制御部品関連届出の件数比率は増加し、国産車の件数比率より高い。

次に、表 3-23 において、「全体」の電子制御部品関連届出の件数が上位の 4 装置（原動機、電気装置、動力伝達装置及びかじ取装置）合計について、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分での届出状況をを図 3-14 及び図 3-15 にそれぞれ示す。

また、平成 20 年度から平成 24 年度の全装置合計における電子制御部品関連届出及び一般部品届出（電子制御部品関連届出の届出を除く）について、国産車、輸入車及び「全体」のそれぞれの不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-25 及び図 3-16 に示す。

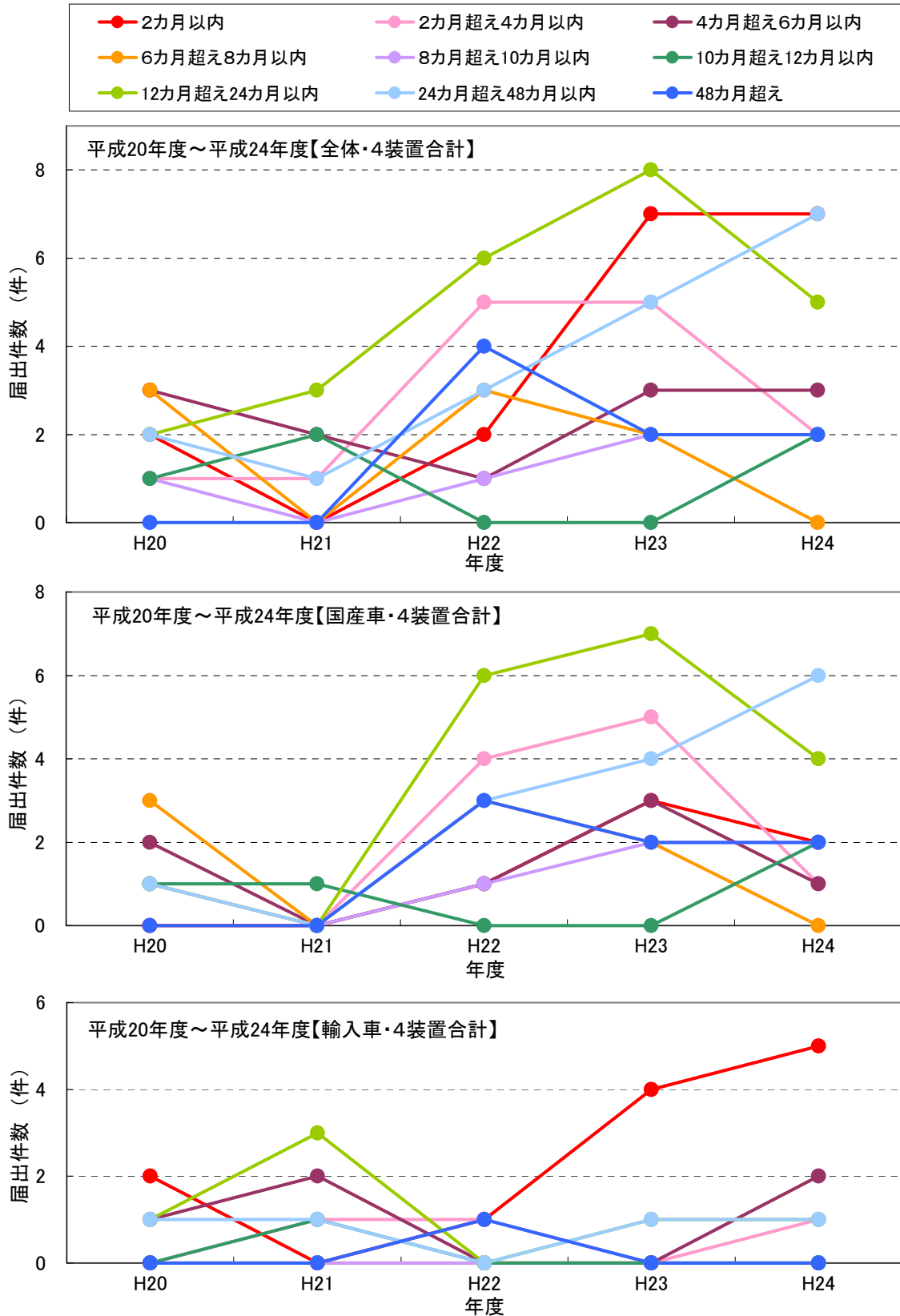


図 3-14 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【原動機、電気装置、動力伝達装置及びかじ取装置の4装置】(平成20年度～平成24年度)

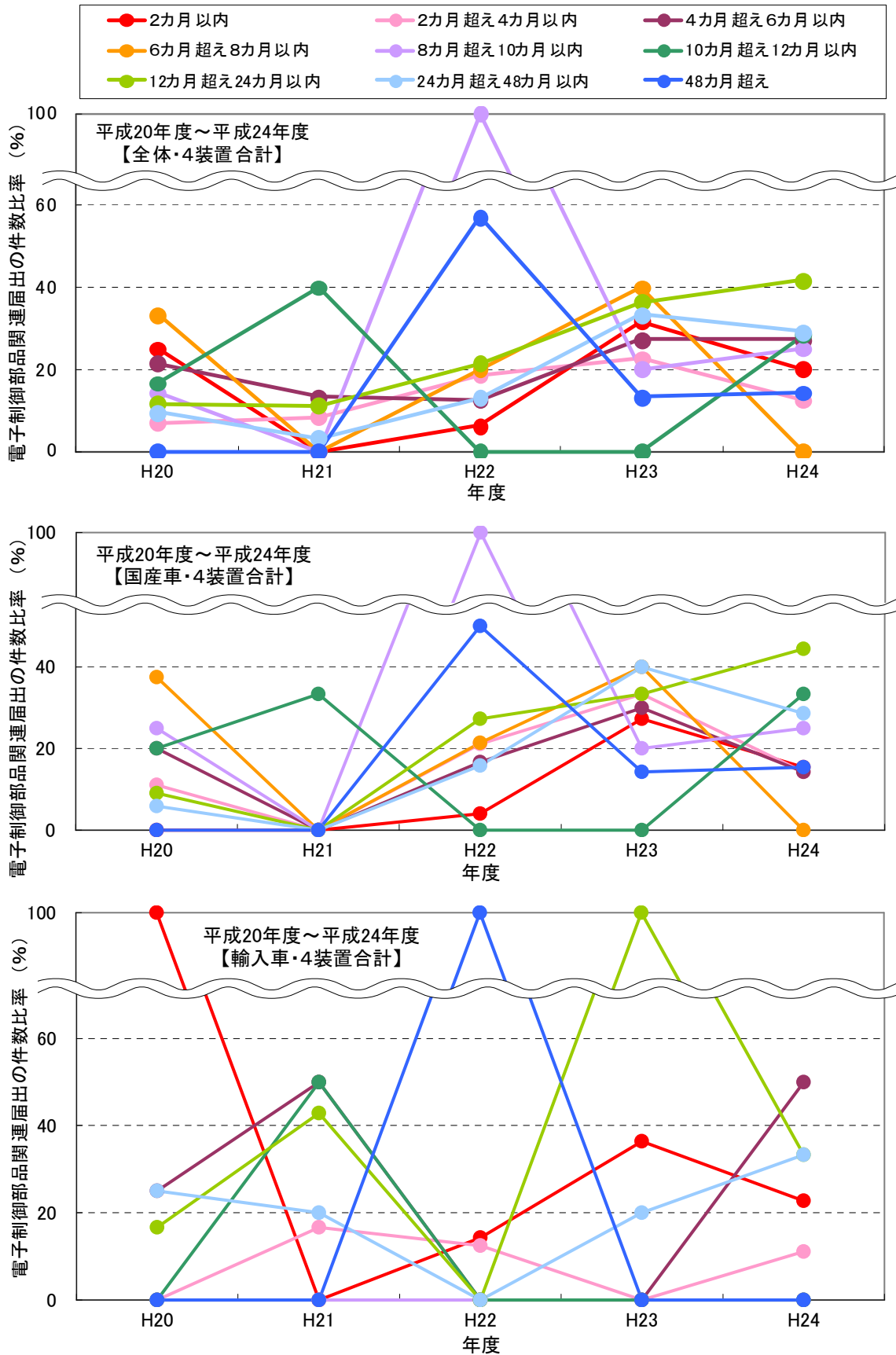


図 3-15 電子制御部品関連届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率【電気装置、原動機、動力伝達装置及び燃料装置の4装置】(平成20年度～平成24年度)

図 3-14 をみると、電子制御部品関連届出が多い上位 4 装置合計において、「全体」では「2 カ月以内」、「24 カ月を超え 48 カ月以内」の 2 つの期間区分について、国産車では「24 カ月を超え 48 カ月以内」の期間区分について、輸入車では「2 カ月以内」の期間区分について、平成 21 年度以降電子制御部品関連届出の件数は大きく増加している。図 3-15 で示すように電子制御部品関連届出の件数比率でみた場合は、国産車において「12 カ月を超え 24 カ月以内」の期間区分のみ平成 21 年度以降増加しているが、「全体」及び輸入車では特定の期間区分においての増加もしくは減少傾向を捉えることができない。

次に、表 3-25 及び図 3-16 では、電子制御部品関連届出と一般部品届出*1との比較では、「全体」でみると、5 カ年平均では平均期間の差がみられなかったが、電子制御部品関連届出は、平成 20 年度から平成 24 年度にかけて平均期間が延びている傾向にある。

表 3-25 電子制御部品関連届出及び一般部品届出*1についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度及び 5 カ年平均）

平均期間（カ月）		H20	H21	H22	H23	H24	5 カ年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	9.4	18.7	18.4	19.5	21.9	18.2
	一般部品届出*1	16.1	16.0	15.3	20.7	15.2	16.4
輸入車	電子制御部品 関連届出	8.8	9.6	8.5	8.0	8.3	8.7
	一般部品届出*1	13.3	11.2	8.8	12.3	6.8	10.4
全体	電子制御部品 関連届出	9.1	12.8	15.9	16.8	17.0	14.7
	一般部品届出*1	15.3	14.7	13.6	18.1	13.0	14.8

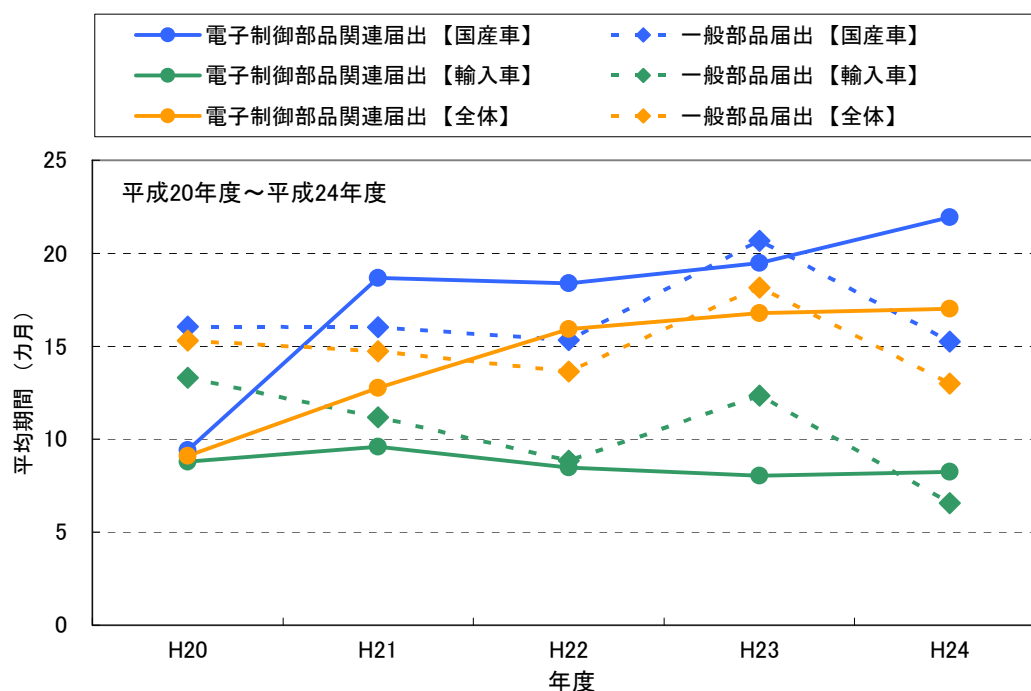


図 3-16 電子制御部品関連届出及び一般部品届出*1についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度）

* 1 : 電子制御部品関連届出を除く。

4. リコール届出対象車両の改修状況

リコール届出後の改善措置の改修状況を表 4-1に示す。平成24年度に届出されたもの（改修期間1年以内）の平均改修率は、国産車63.7%、輸入車38.6%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成23年度に届出されたものについては平成24年3月末時点で、国産車70.3%、輸入車が62.9%であり平均改修率が下がっている。輸入車にあっては、平成25年3月において対象台数の多い届出があったためと考えられる。

一方、平成23年度に届出されたもの（1～2年経過）の平均改修率は、国産車では平成25年3月末時点で84.5%、平成24年3月末時点で70.3%となっており、輸入車では平成25年3月末時点で83.8%、平成24年3月末時点で62.9%となっている。そして、平成22年度に届出されたもの（2～3年経過）は国産車では平成25年3月末時点で88.8%、平成24年3月末時点で85.9%となっており、輸入車では平成25年3月末時点で75.0%、平成24年3月末時点で70.3%となっている。

したがって、「全体」（国産車及び輸入車）の平成23年度及び平成22年度に届出されたものの平均改修率は、前年度に比較して向上している。

表 4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1

届出年度	国産車 (%)		輸入車 (%)	
H24	63.7		38.6	
H23	84.5	(70.3) *2	83.8	(62.9) *2
H22	88.8	(85.9) *2	75.0	(70.3) *2

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出から平成25年3月末までの各累計台数を用いている。

*2：()内は、平成24年3月末時点での平均改修率である。

5. 特定後付装置のリコール届出

平成16年1月から施行されたチャイルドシート及びタイヤの特定後付装置に係る平成24年度のリコール届出件数及び対象装置数についてまとめたものを表 5-1に示す。また、チャイルドシート及びタイヤのリコール届出内容を表 5-2及び表 5-3にそれぞれ示す。

表 5-1 特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置数

装置別		国産装置	輸入装置	合計
チャイルドシート	届出件数（件）	0	0	0
	対象装置数（台）	0	0	0
タイヤ	届出件数（件）	1	0	1
	対象装置数（台）	14,396	0	14,396

表 5-2 チャイルドシートのリコール届出内容

国産装置	リコール届出なし
輸入装置	リコール届出なし

表 5-3 タイヤのリコール届出内容

事例 1		
国産装置	不具合の内容	バス・トラック用タイヤにおいて、製造工程の一部が不適切であった為、タイヤ内部のゴム層が薄くなった部分に亀裂が生じ、亀裂から漏れたエアが外側へ透過し、サイドウォール部が膨れるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、サイドウォール部の亀裂からエアが漏れるおそれがある。
	対象装置数	14,396 本
	不具合の原因	設計自体（評価基準の甘さ）
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.9 ヶ月
輸入装置	リコール届出なし	

6. 火災又はそのおそれ、制動力低下及び操舵装置の操作に支障があるおそれがあるものとしたリコール届出事例

平成 24 年度リコール届出のうち、重大事故等に結びつくおそれのある事例を、火災又はそのおそれの場合、制動力低下の場合及び操舵装置の操作に支障があるおそれの場合にそれぞれ分けて、表 6-1 から表 6-6 にそれぞれ示す。

表 6-1 火災又はそのおそれとしたリコール届出事例

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 1	70,410 台	原動機内部のコネクティングロッド取付けボルトにおいて、強度が不足しているものがあるため、劣化したエンジンオイル中の成分の影響で当該ボルトが折損することがある。そのため、エンジンが破損して走行不能や、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 2	49,852 台	トランクルームのフロアパネル下にあるバッテリープラスケーブルの絶縁固定体において、プラスチックロックの挿入が適切ではなかったため、振動等の影響により、絶縁固定体の車体への固定が緩むおそれがある。 その場合、接触不良又は絶縁不良により電装系システムに十分な電力が供給されず、エンジンが停止し再始動できなくなる可能性がある。また、接点間での放電によりバッテリープラスケーブルが熱を持ちトランクルームのフロアパネルが焦げることがあり、最悪の場合、車両の火災に至るおそれがある。
事例 3	30,552 台	小型トラック・バスの燃料フィルタと燃料チューブの接続部において、燃料フィルタ出口側の接続部形状が不適切なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動によって燃料チューブが外れて燃料が漏れ、エンストを起し、再始動ができなくなるほか、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 4	30,044 台	油圧式パワーステアリングの供給側ゴム製配管の耐熱性が不足しているため、排気管の触媒コンバータの熱でゴム製配管が劣化して柔軟性が低下するものがある。そのため、ハンドル転舵時の油圧変動でゴム製配管に亀裂が生じてパワーステアリングオイルが漏れ、最悪の場合、排気管に付着し火災に至るおそれがある。
事例 5	15,908 台	小型トラック・バスにおいて、戻り側燃料ホースをエンジン本体に固定する緩衝用ゴムの製造が不適切なため、ゴムから溶出した物質（フタレート）による影響で燃料ホースが緩み、燃料ホースが接続先（オリフィス）から外れて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 6	8,902 台	DC-DC コンバータにおいて、内部の電子基板上のコンデンサに亀裂が入っているものがあり、当該コンデンサがショートする可能性がある。そのため、DC-DC コンバータが溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 7	7,926 台	大型トラックにおいて、フロントパネル内外に付着・堆積した雪がヒーターホース等の熱によって溶け出し、下方にある衝突被害軽減ブレーキの効き具合を調整する弁（前軸用）に滴下すると、当該調整弁の排気口が凍結により閉塞して前軸の制動力が解除不良になる場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると発進不能となり、又は、前輪のブレーキが引きずった状態で走行がなされ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 8	7,014 台	燃料タンクのポンプモーター配線端子において、当該端子接続部が電気発熱と冷却の繰り返しにより緩み、接触不良となって発熱と放電が発生する。このため、端子接続部が熱で溶けて断線することで燃料供給が止まりエンジンが停止し、端子接続部の周囲が熔損することにより穴が開き、そこから燃料が漏れるほか、最悪の場合、漏れた燃料が火花により着火し火災に至るおそれがある。

表 6-2 火災又はそのおそれとしたリコール届出事例（続き）

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 9	1,653 台	大型トラックにおいて、ブレーキパルプの製造工程が不適切なため、ブレーキペダルにより作動するプランジャーが芯ずれにより摺動不良となるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキパルプの戻りが悪くブレーキが引きずった状態となり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 10	1,550 台	補給品として出荷した前軸用ホイールベアリングに不良品（ベアリングの「ころ」の製造不良があるもの）が混入したため、前軸のホイールベアリングを交換したトラック、バスにおいて、これらの不良品が組み込まれたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、がたが発生し、最悪の場合、ブレーキが引きずりを起こし、火災に至るおそれがある。
事例 11	820 台	オートマチック・トランスミッションを搭載した車両において、トランスミッション・スキッド・プレート（トランスミッションの下に取り付けられた保護部材）の形状が不適切なため、オフロード走行等でトランスミッション・スキッド・プレート上に異物が過剰に蓄積する場合がある。そのため、そのまま使用を続けると触媒コンバータの熱により、異物が発火し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。
事例 12	763 台	大・中型トラックにおいて、前軸に不良品のホイールベアリングを組み込んだものがある。そのため、そのまま使用を続けると、がたが発生し、最悪の場合、ブレーキが引きずりを起こし、火災に至るおそれがある。
事例 13	289 台	パワーステアリング装置に使用されている高圧パイプの材質が不適切なため、長期間使用すると水による影響、又は、それに加えてパワーステアリングオイルの油温・油圧の影響により、高圧パイプに小さな穴が開き、パワーステアリングオイルが漏れてパワーステアリングの性能が低下することがある。オイル漏れの発生場所がエンジンの排気管等の高熱部品に近い場合、高熱部品に付着したオイルにより発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

表 6-3 制動力低下のおそれとしたリコール届出事例

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 1	19,647 台	フロント車輪速センサーにおいて、ハーネス部分の防水性能が不足しているため、センサー内部に水が浸入する場合がある。センサー内部に水が浸入すると、センサー出力信号に異常が発生し、ABS 警告灯等の点灯、速度計の針振れ、ABS 誤作動による異音や TCL（トラクションコントロール）誤作動による車体ショックが発生する場合があり、最悪の場合、制動力の低下、あるいは高速走行からの急制動時に車両横流れが発生するおそれがある。
事例 2	11,692 台	エンジン制御用コンピュータ（エンジン ECU）において、制御プログラムが不適切なため、エアコンを作動させた状態で、アクセルペダルを踏まずハンドルを操作しながら車を移動させた場合（例：車庫入れ時など）、ブレーキ倍力装置の負圧が不足し、ブレーキペダル踏力が増大し、制動距離が延びるおそれがある。
事例 3	4,583 台	ブレーキ倍力装置に負圧を供給するブレーキ負圧電動ポンプにおいて、内部のベーンの検査が不適切なため、加工工程で発生した亀裂があるものを組み付けたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ベーンが破損し、負圧ポンプが作動せず、制動距離が長くなるおそれがある。

表 6-4 制動力低下のおそれとしたリコール届出事例（続き）

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 4	2,954 台	ブレーキアクチュエータにおいて、誤ったシールリングが組み付けられたものがある。そのため、当該シール部よりブレーキアクチュエータ内にブレーキ液が漏れてブレーキ警告灯が点灯するとともに、制動力が低下するおそれがある。
事例 5	1,518 台	フロントブレーキホースにおいて、ABS 車輪速センサー用電気配線の組み付けが不適切なため、当該電気配線とフロントブレーキホースの隙間が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、フロントブレーキホースが損傷し、ブレーキ液が漏れ、制動力が低下するおそれがある。
事例 6	1,508 台	ブレーキアクチュエータにおいて、誤ったシールリングが組み付けられたものがある。そのため、当該シール部よりブレーキアクチュエータ内にブレーキ液が漏れてブレーキ警告灯が点灯するとともに、制動力が低下するおそれがある。
事例 7	1,237 台	ブレーキ倍力装置に負圧を供給するブレーキ負圧電動ポンプにおいて、内部のロータの加工が不適切なため、先端が鋭利な形状となっているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ロータの先端が欠け、負圧ポンプが作動せず、制動距離が長くなるおそれがある。
事例 8	784 台	制動倍力装置のバキュームラインに装着されているチェックバルブの材質が不適切なため、密閉不良が起りバキュームポンプから霧化したエンジンオイルが制動倍力装置に浸入し、内部ダイヤフラムが損傷することがある。そのため、当該倍力装置の気密性が保持できなくなり、最悪の場合、制動停止距離が長くなるおそれがある。
事例 9	635 台	原動機の最高回転付近で長時間連続走行した場合に、車両振動によりフロントブレーキのオイルリザーバータンク内のブレーキ液に気泡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、ブレーキ配管に気泡が混入し、フロントブレーキの制動力が低下する。
事例 10	240 台	ナンバープレート及び保安灯火類を保持するブラケットの取付けボルトの取付け方法が不適切なため、走行中の振動により取付けボルトが外れ、これらの部分が落下することがある。また、外れた部分が後輪に巻き込まれ、後輪用ブレーキホースを損傷することでブレーキフルードが漏れて後輪ブレーキが効かなくなるおそれがある。
事例 11	200 台	ディーラーオプションのステンレスメッシュ製ブレーキホースにおいて、ホース内側に使用されているチューブの材質が不適切であったため、よじれや曲げにより亀裂が入り、ブレーキフルードが漏れ、制動力が低下する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキが効かなくなるおそれがある。
事例 12	179 台	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、制御ユニット内の電子基板とコンデンサを溶着する際に、コンデンサ内部の陰極端子接合箇所空間を生じさせたものがある。そのため、当該空間部から電食による酸化被膜が徐々に進行すると、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ーが誤作動を起こして意図しないブレーキアシストが作動し、最悪の場合、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。

表 6-5 操舵装置の操作に支障があるおそれとしたリコール届出事例

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 1	1,507,454 台	かじ取装置において、ハンドルとギヤボックスを連結している継手部品（インタミエクステンションシャフト）のギヤボックス側強度が不足しているものがあるため、低速時にハンドルを強く一杯に切る操作を繰り返すと、継手部品の連結部にガタが発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、連結部が摩滅し、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。
事例 2	24,871 台	燃料供給ポンプ（サプライポンプ）を作動させるベアリングケースのベアリング及びシャフトの強度が不足しているため、当該ベアリングが損傷したり、シャフトに亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シャフト、サプライポンプのカップリング並びにギヤ等が破損し、最悪の場合、走行不能並びに操舵力の増大に至るおそれがある。
事例 2	2,271 台	速度感応式パワーステアリングシステムの回路短絡検知ソフトウェアが不適切なため、走行中に回路短絡の誤検知が発生し、パワーステアリングのアシスト量が高速走行用の低アシスト量に固定され、ステアリング操作が困難になるおそれがある。
事例 3	718 台	前後進切替えレバー操作機構の操作伝達用ケーブルにおいて、当該ケーブルの固定方法が不適切なため、かじ取り操作時に操作伝達用ケーブル外筒のカシメ部に繰り返し曲げ応力が加わり、外筒が破損するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ケーブルが適切に作動なくなり、前後進切替えレバーが中立の位置であってもかじ取り操作を行うと車両が動き出すなど、正常な走行ができなくなるおそれがある。
事例 4	621 台	農耕トラクタの油圧ポンプの締結構造が不適切なため、作動圧力が高くなると当該ポンプのギヤプレート（ポンプ室）がずれ、入力軸受部に焼付きが発生し、作動油吐出流量が低下する。そのままの状態で使用を続けると、動力伝達装置の油圧クラッチの圧力が低下し駆動力の低下やパワーステアリングの操舵力が増大するなどの不具合が発生し、最悪の場合、油圧ポンプの入力軸が折損し、走行不能や操舵困難になるおそれがある。
事例 5	368 台	ホイールクレーンの上部旋回体に設置してある逆かじ取り補正用バルブ駆動配線を含むハーネスの保護管と近傍にある油圧ホースが接触しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、油圧ホースの微振動により、保護管内部の配線の被覆が損傷して他の配線と導通するおそれがあり、逆かじ取り補正用バルブ駆動配線に当該不具合が発生した場合、ステアリング操作が逆になるおそれがある。
事例 6	216 台	旋回操作を行うステアリングレバーの支点軸である支点ボルトの加工が不適切であったため、支点ボルトが折損し、ステアリングレバー操作力が伝達できず、旋回ができなくなるおそれがある。
事例 7	128 台	パワーステアリングの油圧ホースの配索が不適切なため、使用過程において当該ホースが車両の振動等により損傷し油漏れが発生し、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。
事例 8	61 台	電動式パワーステアリングにおいて、制御コントローラーのプログラムが不適切なため、ステアリング操作時にパワーステアリングモータに過電流が流れる場合がある。そのため操作画面にエラーメッセージが表示されパワーステアリング機能が効かなくなるおそれがある。

表 6-6 操舵装置の操作に支障があるおそれとしたリコール届出事例（続き）

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 9	24 台	<p>電動パワーステアリングにおいて、コントロールモジュール（制御装置）の回路基板の一部構成部品の製造が不適切なため、回路に不具合を生じる。この場合、警告灯（パワーアシスト低下）が点灯するとともに、パワーステアリングのパワーアシストが急に失われ、ハンドルが重くなる。</p>

7. 参考調査1 リコール届出件数及び対象台数の推移

7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）

昭和44年度から平成24年度までのリコール届出件数及び対象台数を国産車、輸入車及び「全体」について表7-1に示し、それをグラフ化したものを「全体」については図7-1に、国産車及び輸入車については表7-2に示す。

表7-1 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24年度までの44年間）

事項 年度	国産車		輸入車		全体	
	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数
S44	76	2,561,623	89	8,610	165	2,570,233
S45	24	1,495,096	10	2,078	34	1,497,174
S46	10	794,893	8	1,955	18	796,848
S47	16	190,695	15	4,769	31	195,464
S48	6	662,877	12	6,412	18	669,289
S49	6	108,887	7	2,889	13	111,776
S50	8	56,342	13	3,670	21	60,012
S51	9	151,518	11	3,399	20	154,917
S52	15	1,675,857	7	7,958	22	1,683,815
S53	21	710,252	11	8,942	32	719,194
S54	8	189,477	9	5,551	17	195,028
S55	17	502,331	7	13,117	24	515,448
S56	12	460,925	6	11,425	18	472,350
S57	15	467,577	6	5,277	21	472,854
S58	20	470,907	8	1,877	28	472,784
S59	11	585,767	8	28,481	19	614,248
S60	6	138,397	21	26,377	27	164,774
S61	10	176,305	20	9,841	30	186,146
S62	23	1,323,055	25	78,238	48	1,401,293
S63	15	632,721	28	123,658	43	756,379
H元年	18	1,044,198	27	35,827	45	1,080,025
H2	17	1,266,116	40	70,040	57	1,336,156
H3	32	1,341,101	54	203,487	86	1,544,588
H4	16	1,026,896	42	251,344	58	1,278,240
H5	21	369,806	34	122,009	55	491,815
H6	14	1,722,353	36	119,721	50	1,842,074
H7	10	52,880	35	101,337	45	154,217
H8	14	1,913,722	44	192,645	58	2,106,367
H9	42	2,355,792	41	229,227	83	2,585,019
H10	44	680,216	49	448,935	93	1,129,151
H11	58	1,616,215	74	255,875	132	1,872,090
H12	112	2,151,728	64	259,112	176	2,410,840
H13	93	2,926,499	76	364,378	169	3,290,877
H14	104	2,784,850	66	227,024	170	3,011,874
H15	123	4,235,340	81	181,131	204	4,416,471
H16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
H17	227	5,406,616	82	256,376	309	5,662,992
H18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
H19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
H20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
H22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
合計	3,086	84,474,268	1,891	6,434,995	4,977	90,909,263

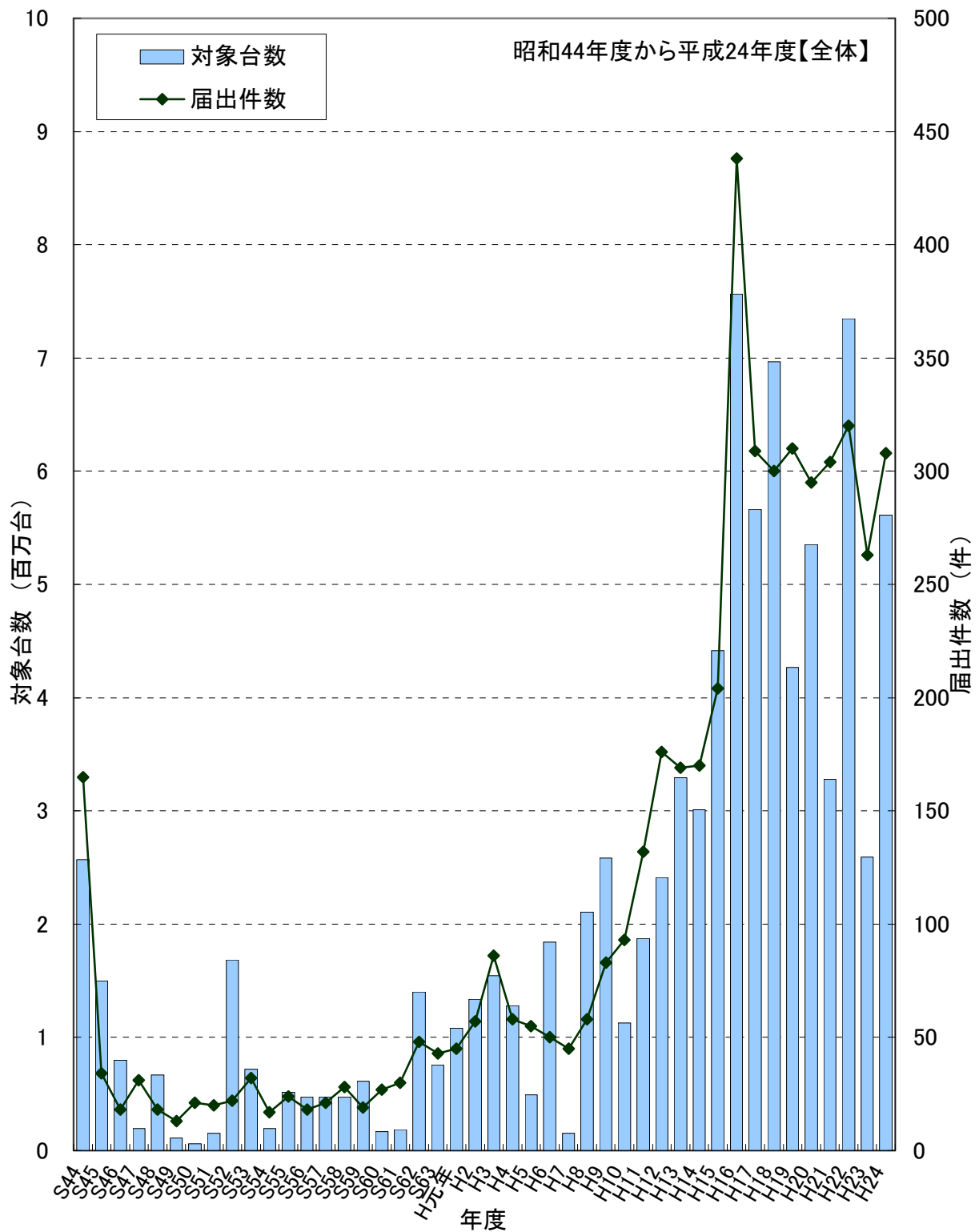


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移（昭和 44 年度から平成 24 年度までの 44 年間）【全体】

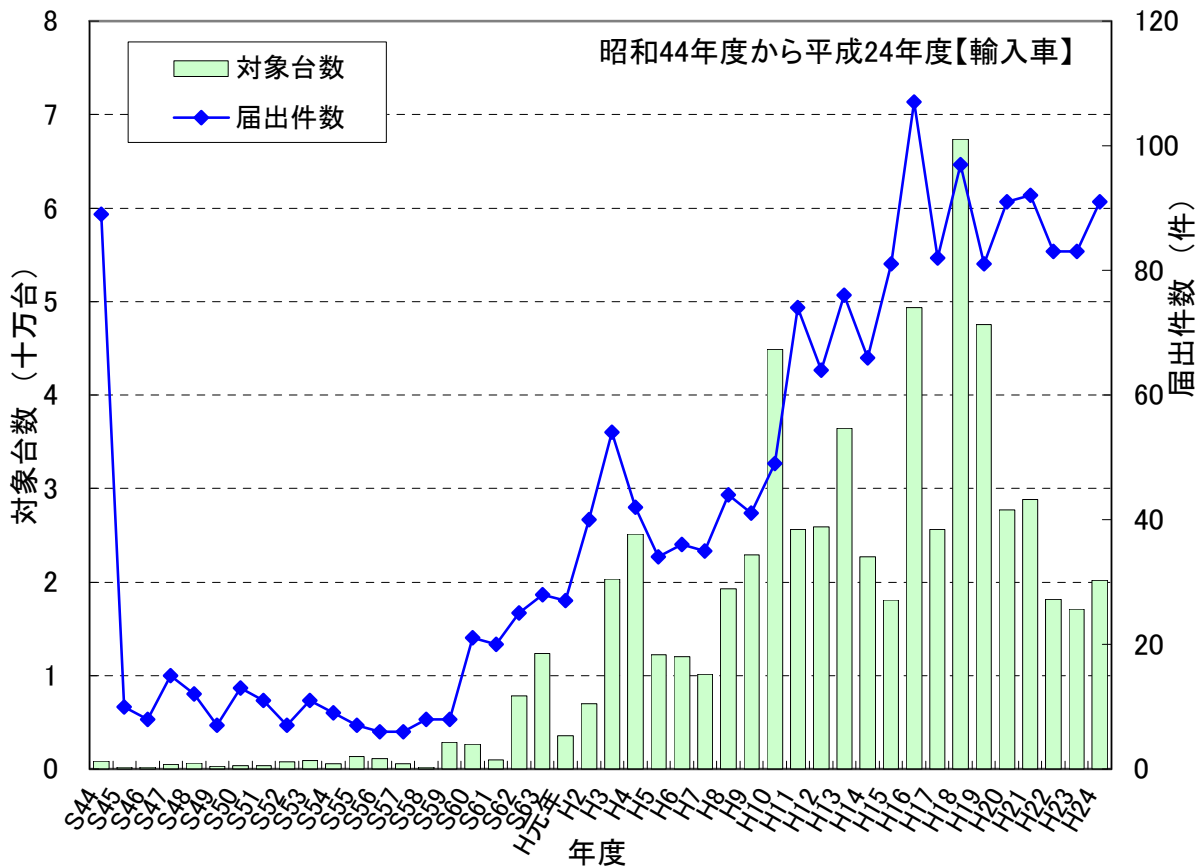
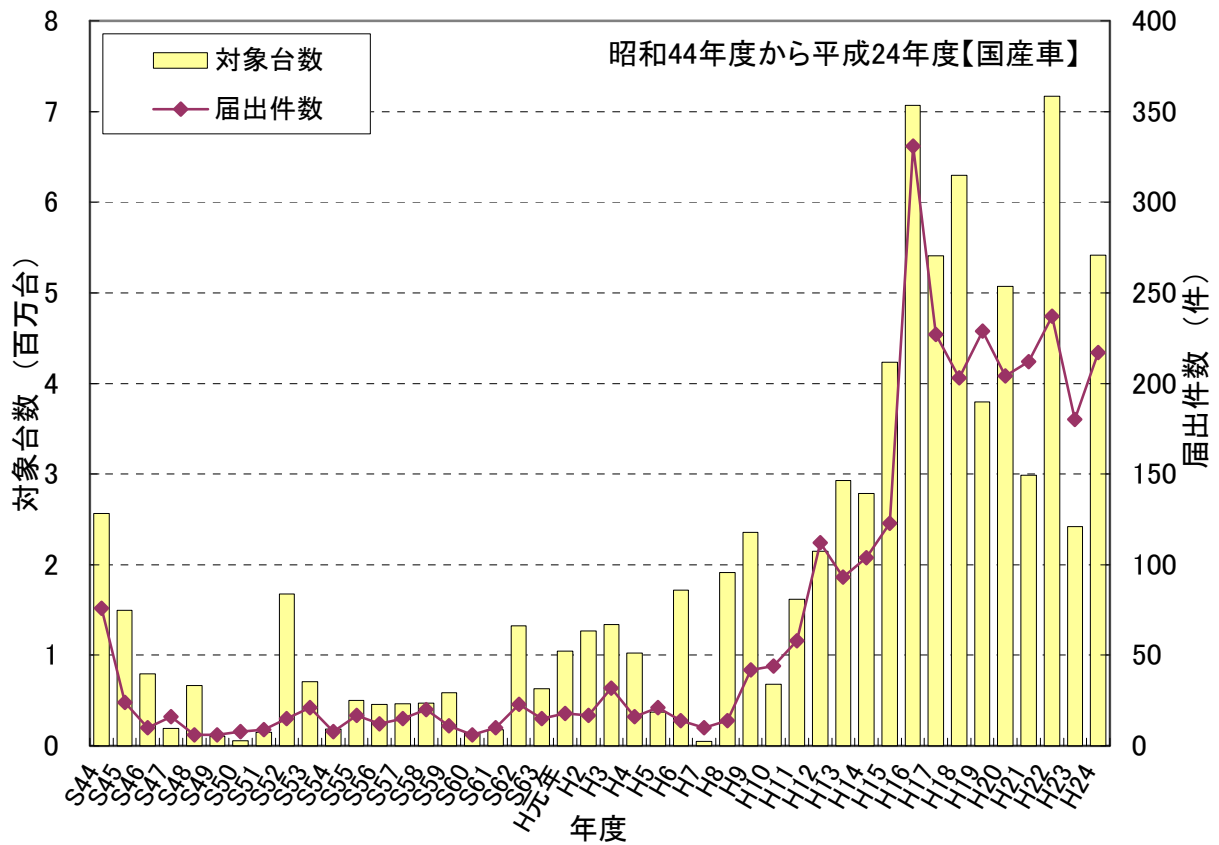


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移 (昭和 44 年度から平成 24 年度までの 44 年間) 【国産車、輸入車】

7.2 特定後付装置リコール届出件数及び対象台数の推移

特定後付装置（国産・輸入）の装置別リコール届出件数及び対象装置数を表 7-2 に示す。

表 7-2 特定後付装置（国産・輸入）の装置別リコール届出件数及び対象装置数の年度別届出件数（平成 16 年度～平成 24 年度）

事項 年度	国産装置		輸入装置		全体 (国産装置+輸入装置)	
	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数
H16	1	6,196	2	100	3	6,296
H17	0	0	1	435	1	435
H18	0	0	0	0	0	0
H19	3	123,428	0	0	3	123,428
H20	0	0	0	0	0	0
H21	0	0	0	0	0	0
H22	0	0	1	1,017	1	1,017
H23	1	45,624	0	0	1	45,624
H24	1	14,396	0	0	1	14,396
合計	6	189,644	4	1,552	10	191,196

8. 参考調査2 届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出等の状況

8.1 届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出件数及び対象台数

平成20年度から平成24年度までの国産車の届出者のうち、14社のリコール届出件数及び対象台数を表8-1に、それらをグラフ化したものを図8-1及び図8-2に、また、主な輸入車のリコール届出件数及び対象台数を表8-2に示す。

表8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数（平成20年度～24年度）【国産車】

届出者名		年度		H20	H21	H22	H23	H24
トヨタ自動車	件数（件）	7	5	14	7	10		
	台数（台）	1,168,734	563,132	2,121,187	125,964	2,144,091		
日産自動車	件数（件）	7	14	11	8	14		
	台数（台）	566,271	625,738	947,306	462,338	859,938		
三菱自動車工業	件数（件）	8	3	10	11	9		
	台数（台）	295,672	83,412	254,066	497,674	1,350,569		
三菱ふそうトラック・バス	件数（件）	25	19	19	13	17		
	台数（台）	216,679	184,575	43,472	17,743	284,441		
マツダ	件数（件）	6	3	3	4	1		
	台数（台）	241,292	93,476	64,602	35,086	8,902		
本田技研工業	件数（件）	8	3	9	7	5		
	台数（台）	801,714	5,817	1,048,443	294,354	119,659		
いすゞ自動車	件数（件）	27	21	23	19	17		
	台数（台）	531,975	91,270	295,443	377,317	267,656		
富士重工業	件数（件）	3	2	4	1	4		
	台数（台）	227,686	7,814	129,282	437	39,267		
ダイハツ工業	件数（件）	6	7	11	2	5		
	台数（台）	300,488	462,389	1,769,774	115,380	184,417		
スズキ	件数（件）	5	11	13	6	3		
	台数（台）	478,075	725,947	407,368	82,553	59,130		
日野自動車工業	件数（件）	17	9	14	13	13		
	台数（台）	82,996	56,612	6,919	33,754	11,826		
UDトラックス*2	件数（件）	16	11	9	7	6		
	台数（台）	33,150	23,689	9,984	40,433	10,247		
ヤマハ発動機	件数（件）	2	1	3	6	3		
	台数（台）	54,284	7,386	34,806	286,025	20,634		
川崎重工業	件数（件）	2	4	0	3	3		
	台数（台）	967	2,198	0	6,891	21,442		

*1：平成21年度リコール届出分まで、届出者名は日産ディーゼル工業。

表 8-2 車名別リコール届出件数及び対象台数（平成 20 年度～24 年度）【輸入車】*1

車名		年度				
		H20	H21	H22	H23	H24
BMW	件数 (件)	12	7	14	4	12
	台数 (台)	9,004	24,762	18,081	19,663	149,923
フォルクスワーゲン	件数 (件)	7	6	0	1	0
	台数 (台)	95,909	80,821	0	50,736	0
ボルボ	件数 (件)	6	6	7	7	7
	台数 (台)	29,842	29,427	4,360	4,954	4,857
メルセデス・ベンツ	件数 (件)	6	5	3	4	7
	台数 (台)	7,318	22,298	14,038	4,619	8,286
アウディ	件数 (件)	3	4	1	1	2
	台数 (台)	65,018	4,480	817	37	437

* 1 : リコール届出者が自動車製作者と輸入契約を結び、日本国内にて販売している車両（いわゆる正規輸入車）であって、種別・用途を問わず車名毎に区分し集計したものである。よって、平成 20 年度から平成 22 年度の届出分析結果の数値とは異なるものがある。

* 2 : 二輪車を含む。また、BMW アルピナを除く。

* 3 : 届出者のフォルクスワーゲングループジャパンが輸入した車名ベントレーを除く。

* 4 : 届出者のボルボ・カーズ・ジャパン（平成 21 年度届出分までピー・エー・ジー・インポート）及び届出者の UD トラックス（平成 20 年度届出分まで日本ボルボ）が、輸入した車名ボルボである。

* 5 : 届出者のメルセデス・ベンツ日本、三菱ふそうトラック・バス及びダイムラー・クライスラー日本が輸入した車名メルセデス・ベンツである。

* 6 : 届出者のアウディジャパンが輸入した車名ランボルギーニを除く。

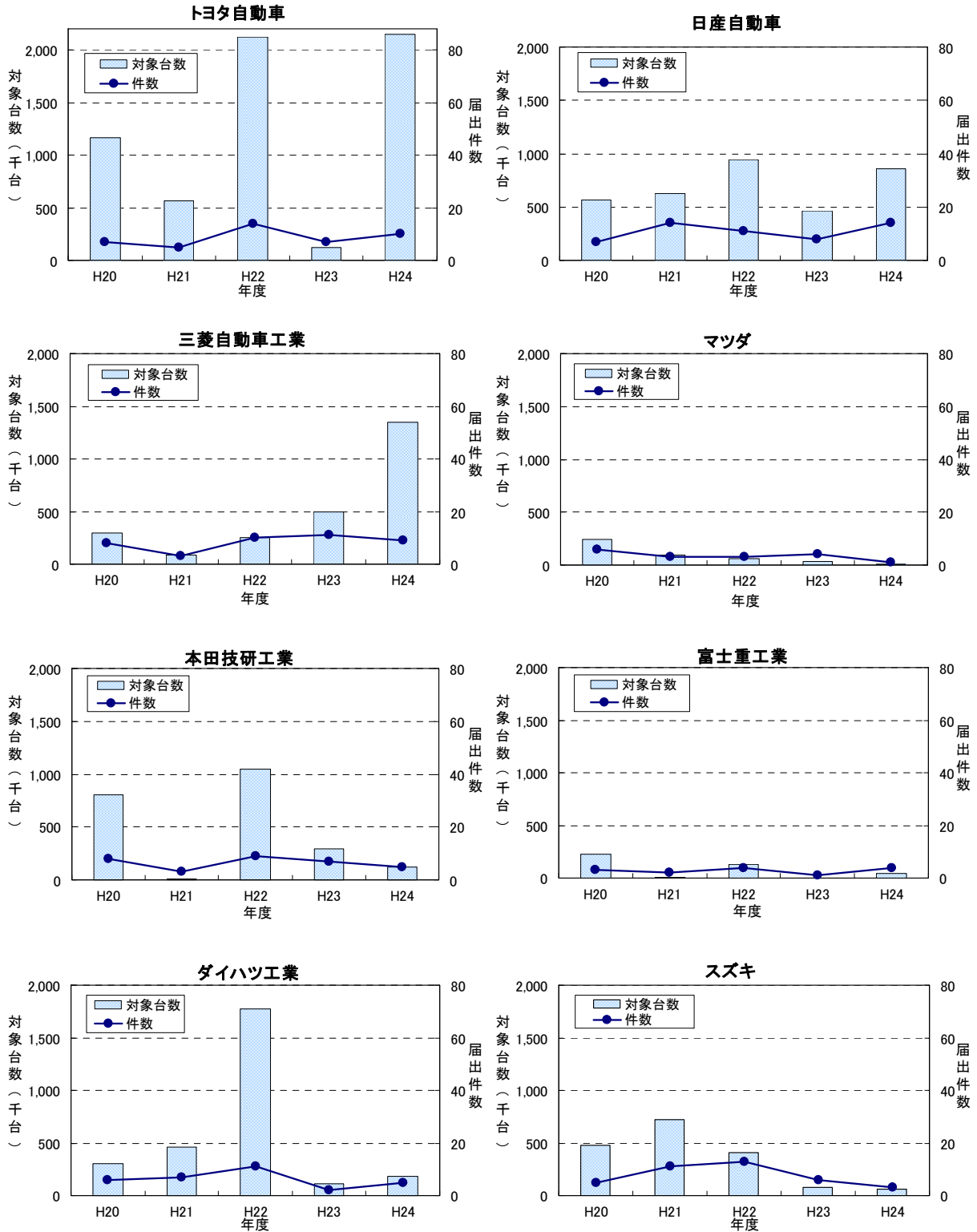


図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数 (平成 20 年度~24 年度) 【国産車】

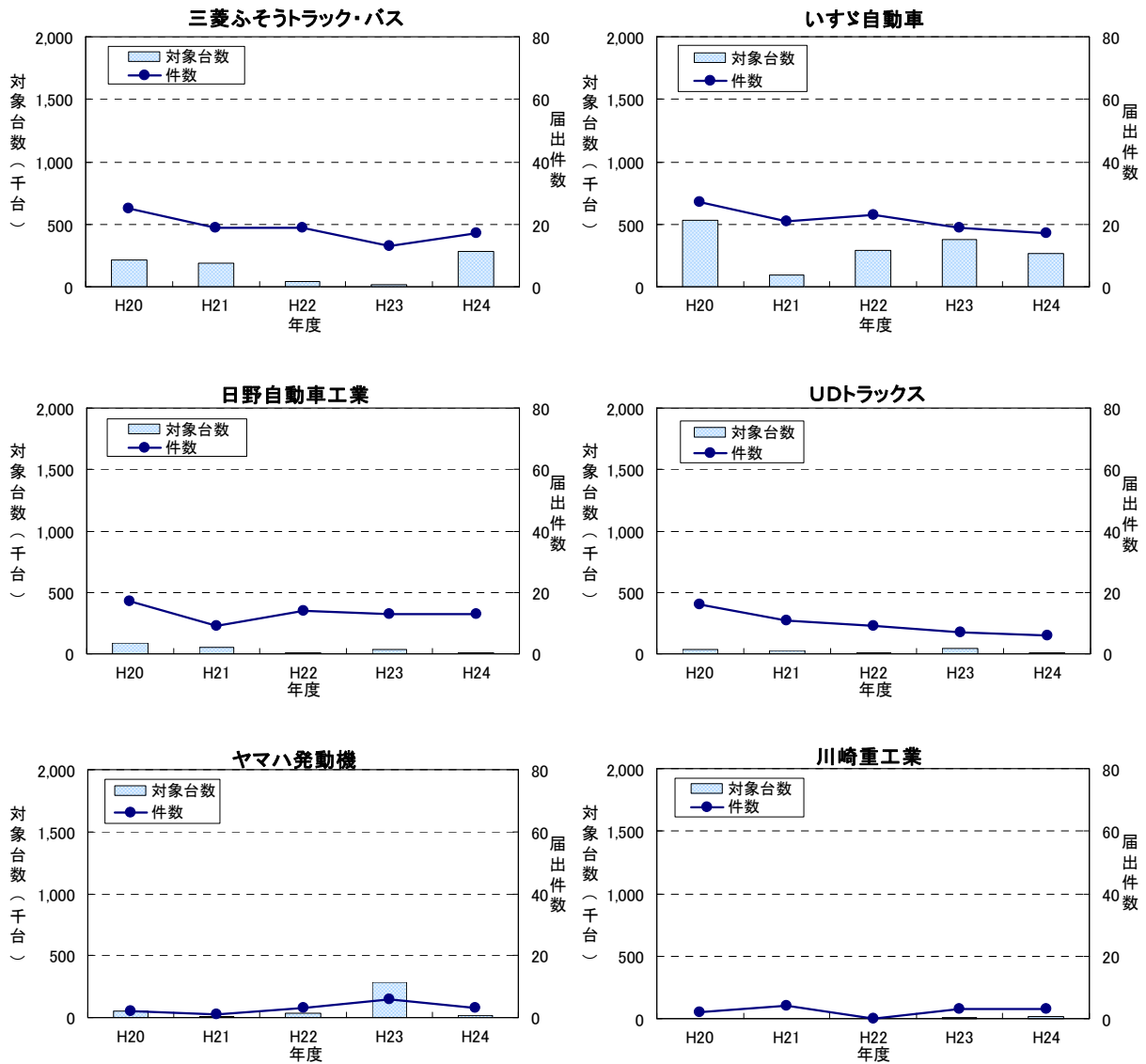


図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数（平成 20 年度～24 年度）【国産車】（続き）

8.2 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間

(1) 国産車の届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合

平成20年度から平成24年度のリコール届出において、不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数を合計したものについて、また、それらの届出件数合計の割合について、主な国産車の届出者（14社）に区分し、表8-3及び表8-4に、それらをグラフ化したものを図8-3及び図8-4にそれぞれ示す。また、各年度の届出者別の平均期間を表8-5に示す。

表 8-3 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成20年度～平成24年度合計）【国産車】

平成19年度～ 平成23年度合計 (国産車)			トヨタ 自動車	日産自 動車	三菱自 動車工 業	マツダ	本田技 研工業	富士重 工業	ダイハ ツ工業	スズキ
2カ月以内	件数	(件)	3	12	16	5	4	3	6	17
		(%)	6.1	15.8	36.4	23.8	12.1	21.4	18.8	42.5
2カ月を超え 4カ月以内	件数	(件)	8	10	4	0	4	1	2	4
		(%)	16.3	13.2	9.1	0.0	12.1	7.1	6.3	10.0
4カ月を超え 6カ月以内	件数	(件)	5	1	1	2	4	2	1	1
		(%)	10.2	1.3	2.3	9.5	12.1	14.3	3.1	2.5
6カ月を超え 8カ月以内	件数	(件)	2	1	4	5	4	2	0	4
		(%)	4.1	1.3	9.1	23.8	12.1	14.3	0.0	10.0
8カ月を超え 10カ月以内	件数	(件)	0	2	0	0	1	0	2	0
		(%)	0.0	2.6	0.0	0.0	3.0	0.0	6.3	0.0
10カ月を超え 12カ月以内	件数	(件)	2	2	3	1	0	0	2	1
		(%)	4.1	2.6	6.8	4.8	0.0	0.0	6.3	2.5
12カ月を超え 24カ月以内	件数	(件)	8	20	6	6	5	1	12	5
		(%)	16.3	26.3	13.6	28.6	15.2	7.1	37.5	12.5
24カ月を超え 48カ月以内	件数	(件)	14	17	5	2	8	5	3	5
		(%)	28.6	22.4	11.4	9.5	24.2	35.7	9.4	12.5
48カ月を超え	件数	(件)	7	11	5	0	3	0	4	3
		(%)	14.3	14.5	11.4	0.0	9.1	0.0	12.5	7.5
合計*1	件数	(件)	49	76	44	21	33	14	32	40
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100

*1：リコール届出が複数の装置にまたがる場合には装置区分毎に集計しているため、各年度の合計件数及び対象台数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

表 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 20 年度～平成 24 年度合計）【国産車】（続き）

平成 20 年度～ 平成 24 年度合計 (国産車)		三菱ふそ うトラック ・バス	いすゞ自 動車	日野自動 車工業	UD ト ラックス	ヤマハ発 動機	川崎重工 業
2 カ月以内	件数	17	13	22	3	1	2
	(%)	17.7	10.2	28.6	5.7	6.3	13.3
2 カ月超え 4 カ月以内	件数	16	6	12	5	2	5
	(%)	16.7	4.7	15.6	9.4	12.5	33.3
4 カ月超え 6 カ月以内	件数	10	5	8	6	0	1
	(%)	10.4	3.9	10.4	11.3	0.0	6.7
6 カ月超え 8 カ月以内	件数	7	7	6	10	3	0
	(%)	7.3	5.5	7.8	18.9	18.8	0.0
8 カ月超え 10 カ月以内	件数	7	9	3	7	2	2
	(%)	7.3	7.0	3.9	13.2	12.5	13.3
10 カ月超え 12 カ月以内	件数	6	5	0	2	2	0
	(%)	6.3	3.9	0.0	3.8	12.5	0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	件数	13	18	10	6	5	3
	(%)	13.5	14.1	13.0	11.3	31.3	20.0
24 カ月超え 48 カ月以内	件数	16	38	11	11	0	2
	(%)	16.7	29.7	14.3	20.8	0.0	13.3
48 カ月超え	件数	4	27	5	3	1	0
	(%)	4.2	21.1	6.5	5.7	6.3	0.0
合計*1	件数	96	128	77	53	16	15
	(%)	100	100	100	100	100	100

* 1 : リコール届出が複数の装置にまたがる場合には装置区分毎に集計しているため、各年度の合計件数及び対象台数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

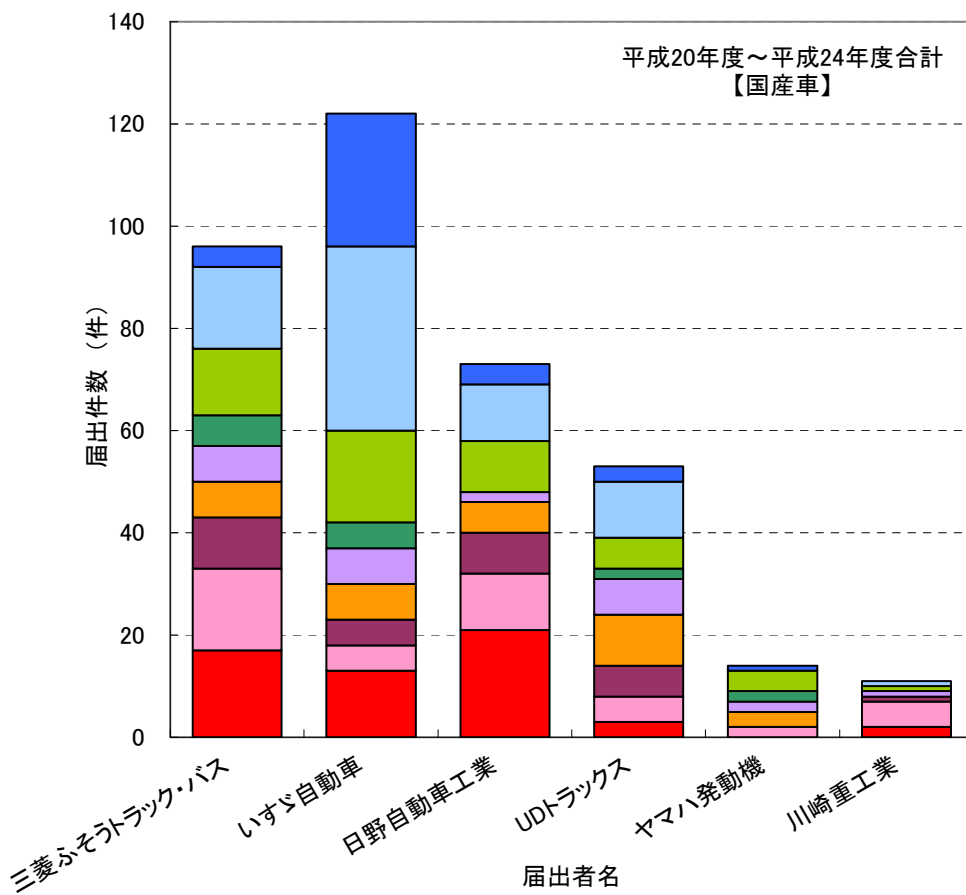
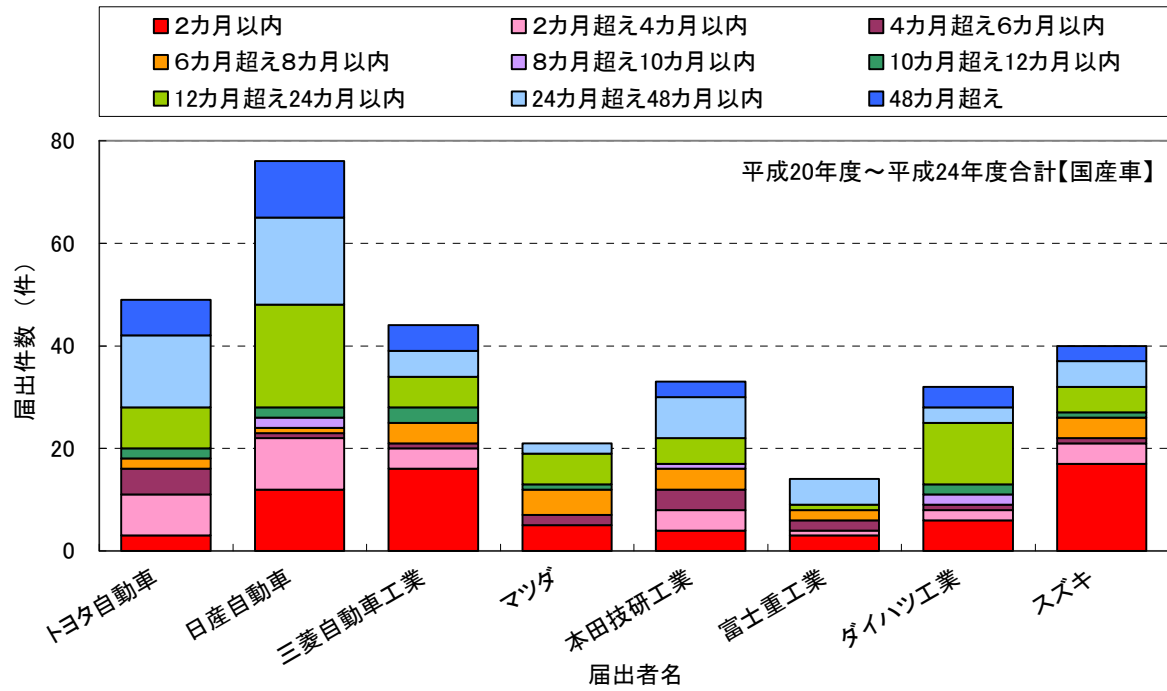


図 8-3 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数（平成20年度～平成24年度合計）【国産車】

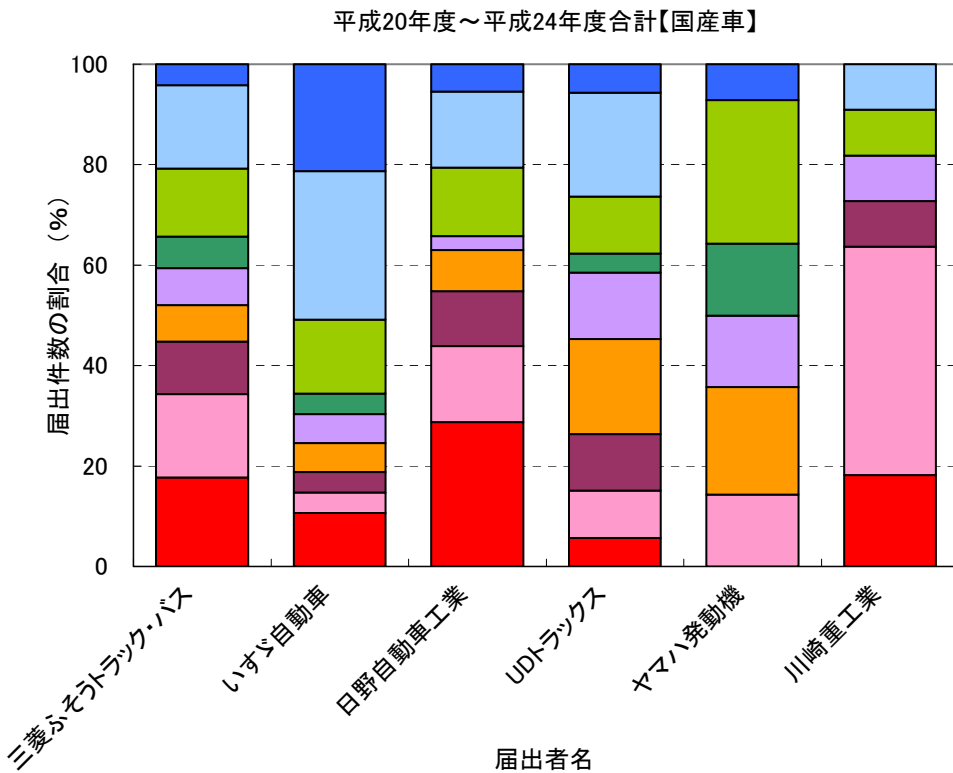
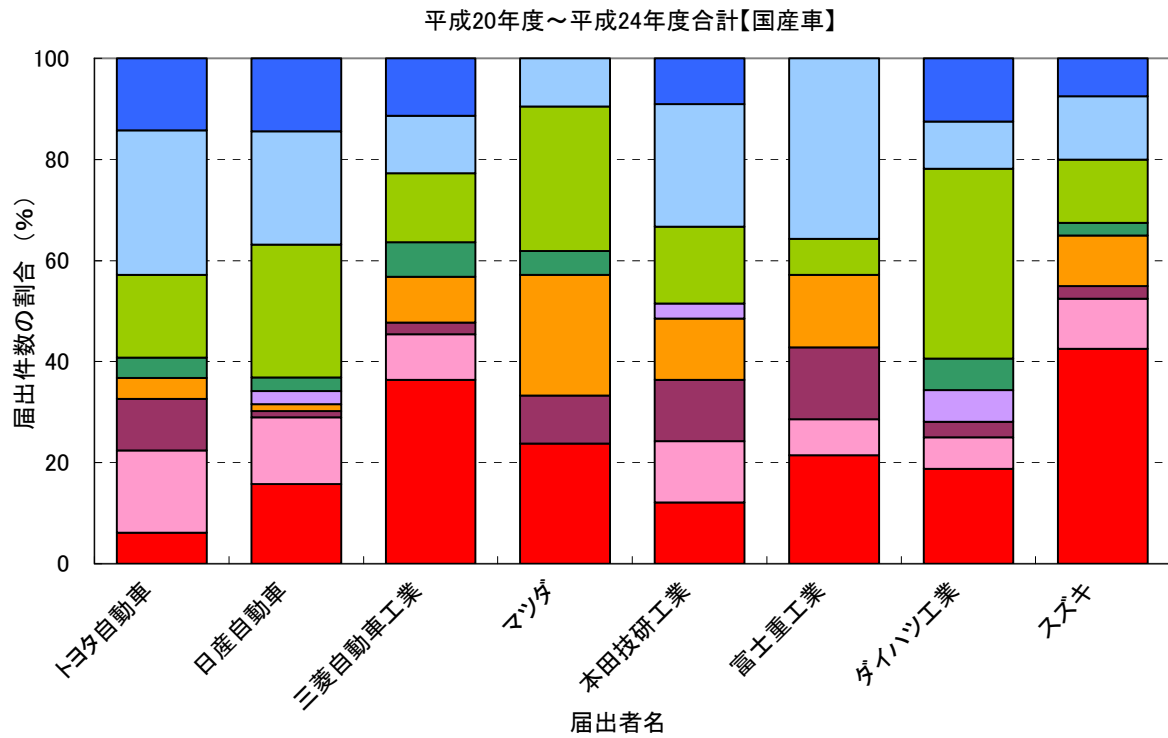
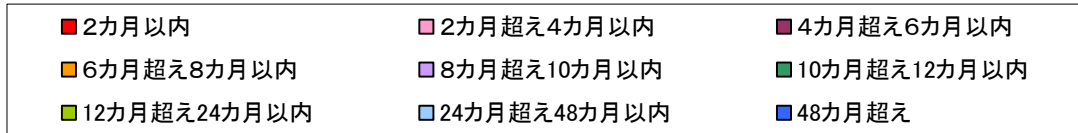


図 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合 (平成20年度～平成24年度合計) 【国産車】

表 8-5 届出者別不具合発生の特報日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度）【国産車】

平均期間（カ月）	H20	H21	H22	H23	H24	5カ年平均
トヨタ自動車	23.1	21.6	24.8	28.3	22.2	24.0
日産自動車	21.5	17.1	18.8	15.1	40.3	24.6
三菱自動車工業	14.9	18.5	11.4	21.8	16.8	16.5
マツダ	13.9	6.3	17.3	9.8	1.8	11.2
本田技研工業	14.7	3.9	23.4	14.7	32.4	19.0
富士重工業	32.6	15.1	10.9	5.0	11.3	15.8
ダイハツ工業	12.0	12.0	24.0	48.5	39.9	23.1
スズキ	16.1	14.0	14.5	10.0	0.4	12.7
三菱ふそうトラック・バス	14.9	14.1	18.6	11.3	10.9	14.2
いすゞ自動車	23.4	27.3	23.5	24.5	41.7	28.1
日野自動車工業	13.5	7.4	13.8	18.0	11.5	13.1
UD トラックス* ¹	14.3	17.7	12.5	29.5	16.6	17.0
ヤマハ発動機	55.3	8.3	5.7	12.7	11.6	16.2
川崎重工業	3.1	3.5	—	15.8	18.3	11.3

* 1 : 平成 21 年度リコール届出分まで、日産ディーゼル工業。

(2) 輸入車の車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合

平成 20 年度から平成 24 年度のリコール届出において、不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数を合計したものについて、また、それらの届出件数合計の割合について、主な輸入車（5 車名）に区分し、表 8-6 に、それをグラフ化したものを図 8-5 及び図 8-6 にそれぞれ示す。また、各年度の車名別の平均期間を表 8-7 に示す。

表 8-6 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 20 年度～平成 24 年度合計）【輸入車】

平成 20 年度～ 平成 24 年度合計 (輸入車)			BMW* ¹	フォルクス ワーゲン* ²	ボルボ* ³	メルセデス・ ベンツ* ⁴	アウディ* ⁵
2 カ月以内	件数	(件)	21	0	14	6	5
		(%)	42.0	0.0	42.4	24.0	41.7
2 カ月超え 4 カ月以内	件数	(件)	12	1	3	6	2
		(%)	24.0	7.1	9.1	24.0	16.7
4 カ月超え 6 カ月以内	件数	(件)	2	1	5	3	1
		(%)	4.0	7.1	15.2	12.0	8.3
6 カ月超え 8 カ月以内	件数	(件)	3	1	0	2	0
		(%)	6.0	7.1	0.0	8.0	0.0
8 カ月超え 10 カ月以内	件数	(件)	1	1	1	1	1
		(%)	2.0	7.1	3.0	4.0	8.3
10 カ月超え 12 カ月以内	件数	(件)	0	0	3	3	0
		(%)	0.0	0.0	9.1	12.0	0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	件数	(件)	6	4	4	3	1
		(%)	12.0	28.6	12.1	12.0	8.3
24 カ月超え 48 カ月以内	件数	(件)	4	4	3	1	1
		(%)	8.0	28.6	9.1	4.0	8.3
48 カ月超え	件数	(件)	1	2	0	0	1
		(%)	2.0	14.3	0.0	0.0	8.3
合計* ⁶ * ⁷	件数	(件)	50	14	33	25	12
		(%)	100	100	100	100	100

* 1 : 二輪車を含む。また、BMW アルピナを除く。

* 2 : 届出者のフォルクスワーゲングループジャパンが輸入した車名ベントレーを除く。

* 3 : 届出者のボルボ・カーズ・ジャパン（平成 21 年度届出分までピー・エー・ジー・インポート）及び届出者の UD トラックス（平成 20 年度届出分まで日本ボルボ）が、輸入した車名ボルボである。

* 4 : 届出者のメルセデス・ベンツ日本、三菱ふそうトラック・バス及びダイムラー・クライスラー日本が輸入した車名メルセデス・ベンツである。

* 5 : 届出者のアウディジャパンが輸入した車名ランボルギーニを除く。

* 6 : リコール届出者が自動車製作者と輸入契約を結び、日本国内にて販売している車両（いわゆる正規輸入車）であって、種別・用途を問わず車名毎に区分し集計したものである。よって、平成 20 年度から平成 22 年度の届出分析結果の数値とは異なるものがある。

* 7 : リコール届出が複数の装置にまたがる場合には装置区分毎に集計しているため、各年度の合計件数及び対象台数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

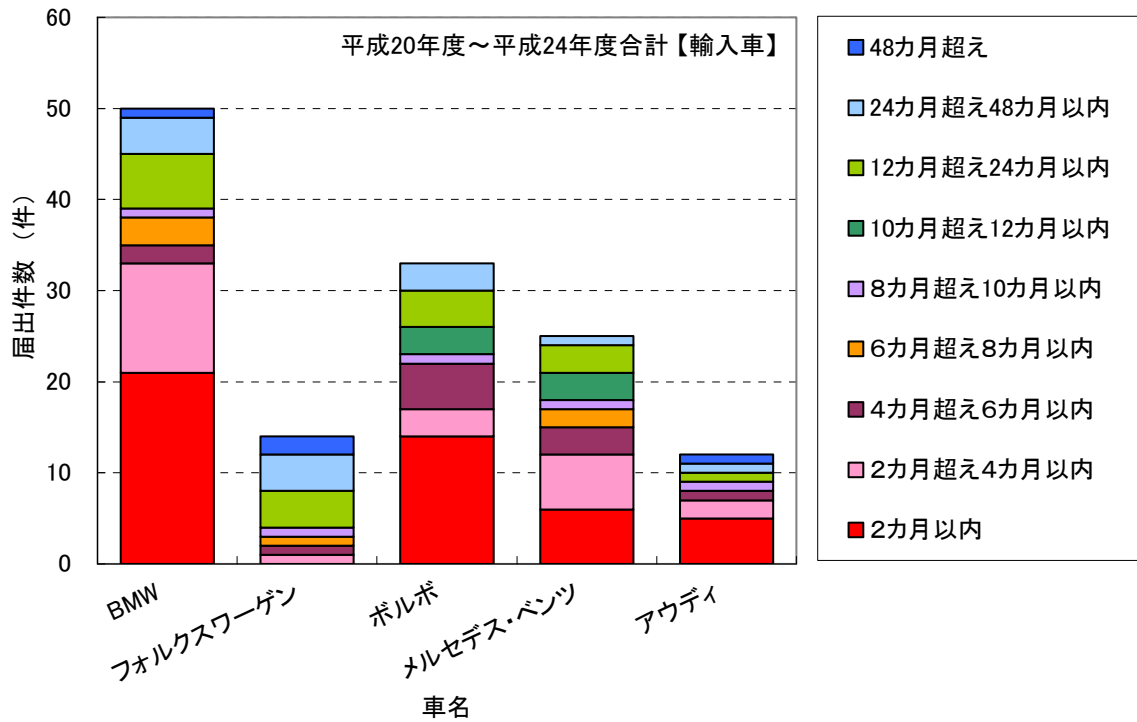


図 8-5 車名別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数（平成 20 年度～平成 24 年度合計）【輸入車】

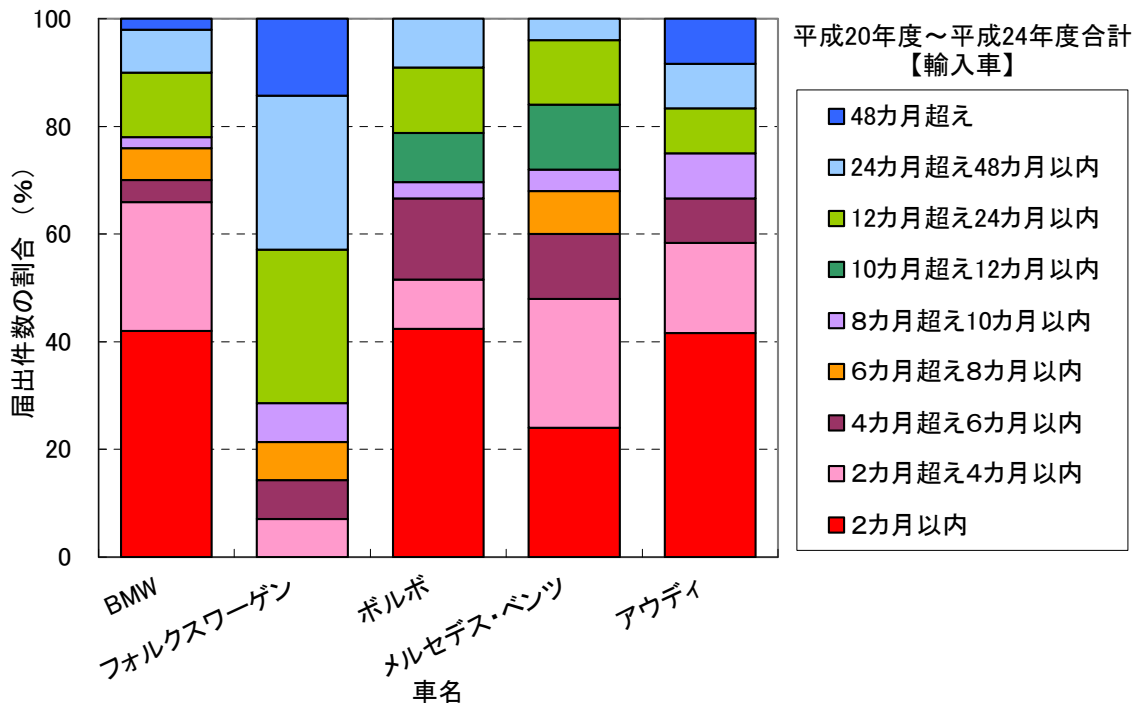


図 8-6 車名別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 20 年度～平成 24 年度合計）【輸入車】

表 8-7 車別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 20 年度～平成 24 年度）【輸入車】

平均期間（カ月）	H20	H21	H22	H23	H24	5カ年平均
BMW* ¹	2.6	23.9	9.8	10.4	6.7	9.2
フォルクスワーゲン* ²	40.1	16.0	—	4.6	—	27.2
ボルボ* ³	9.1	9.8	2.4	16.7	4.8	8.3
メルセデス・ベンツ* ⁴	9.3	15.2	3.5	6.6	4.2	7.9
アウディ* ⁵	45.9	4.7	12.4	1.2	1.5	14.5

* 1：二輪車を含む。また、BMW アルピナを除く。

* 2：届出者のフォルクスワーゲングループジャパンが輸入した車名ベントレーを除く。

* 3：届出者のボルボ・カーズ・ジャパン（平成 21 年度届出分までピー・エー・ジー・インポート）及び届出者の UD トラックス（平成 20 年度届出分まで日本ボルボ）が、輸入した車名ボルボである。

* 4：届出者のメルセデス・ベンツ日本、三菱ふそうトラック・バス及びダイムラー・クライスラー日本が輸入した車名メルセデス・ベンツである。

* 5：届出者のアウディジャパンが輸入した車名ランボルギーニを除く。

* 6：リコール届出者が自動車製作者と輸入契約を結び、日本国内にて販売している車両（いわゆる正規輸入車）であって、種別・用途を問わず車名毎に区分し集計したものである。よって、平成 20 年度から平成 22 年度の届出分析結果の数値とは異なるものがある。

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 21 年度から平成 24 年度のリコール届出後の改善措置の改修状況について、届出者別に届出年度別の平均改修率を、届出者別（国産車：14 社及び主な輸入車：5 届出者）に表 8-8 及び表 8-9 に示す。平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された台数を対象台数で除して求めたものである。各表に記載の届出者名の法人格は省略した。

表 8-8 届出者別リコール届出後の改善措置の平均改修率（平成 21 年度から平成 24 年度）【国産車】

届出者名	平成 24 年度末時点（平成 23 年度末時点）での平均改修率（％）			
	H21	H22	H23	H24
トヨタ自動車	98.5 (98.0)	94.6 (92.6)	92.1 (85.3)	82.5
日産自動車	89.5 (86.9)	87.8 (85.1)	92.1 (83.9)	68.4
三菱自動車工業	94.8 (93.1)	85.3 (80.4)	80.0 (60.4)	34.1
三菱ふそうトラック・バス	86.2 (83.7)	66.9 (59.7)	82.3 (71.1)	49.6
マツダ	91.1 (89.5)	98.3 (97.2)	91.0 (85.5)	0.6
本田技研工業	89.6 (88.7)	93.6 (90.9)	94.3 (87.0)	49.2
いすゞ自動車	90.5 (89.2)	93.3 (89.9)	77.0 (64.0)	59.7
富士重工業	96.9 (96.2)	94.2 (89.6)	98.9 (96.8)	70.2
ダイハツ工業	86.5 (81.6)	79.0 (75.7)	83.9 (74.0)	78.6
スズキ	86.9 (85.0)	89.2 (85.3)	77.6 (35.9)	81.5
日野自動車工業	86.8 (85.3)	91.4 (88.8)	86.6 (66.9)	69.6
UD トラックス* ¹	87.7 (82.9)	75.2 (65.4)	81.7 (57.4)	69.3
ヤマハ発動機	94.7 (92.7)	90.2 (87.4)	79.8 (65.0)	32.0
川崎重工業	87.3 (80.5)	—	78.3 (64.6)	66.3

* 1：平成 21 年度リコール届出分まで、日産ディーゼル工業。

表 8-9 届出者別リコール届出後の改善措置の平均改修率（平成 21 年度から平成 24 年度）【輸入車】

届出者名	平成 24 年度末時点（平成 23 年度末時点）での平均改修率（％）			
	H21	H22	H23	H24
ビー・エム・ダブリュー* ¹	88.1 (87.1)	90.3 (87.8)	96.8 (62.4)	28.9
フォルクスワーゲングループ ジャパン* ²	89.8 (87.3)	97.0 (94.0)	85.7 (66.9)	—
ボルボ・カーズ・ジャパン* ³	94.9 (94.0)	98.8 (97.3)	97.8 (92.5)	94.6
メルセデス・ベンツ日本* ⁴	97.0 (96.5)	99.4 (99.0)	61.2 (52.4)	76.3
アウディ ジャパン* ⁵	98.8 (97.9)	96.7 (93.7)	91.9 (73.0)	65.6

* 1：二輪車を含む。

* 2：届出者のフォルクスワーゲングループジャパンが輸入した車名ベントレーを含む。

* 3：届出者のボルボ・カーズ・ジャパン（平成 21 年度届出分までピー・エー・ジー・インポート）以外の届出者の UD トラックス（平成 20 年度届出分まで日本ボルボ）が、輸入した貨物等の車名ボルボは除く。

* 4：届出者ダイムラー・クライスラー日本が輸入したクライスラー及び三菱ふそうトラック・バスが輸入した車名メルセデス・ベンツは含まない。

* 5：届出者のアウディジャパンが輸入した車名ランボルギーニを含む。

9. 参考調査3 初度登録年別自動車保有車両数

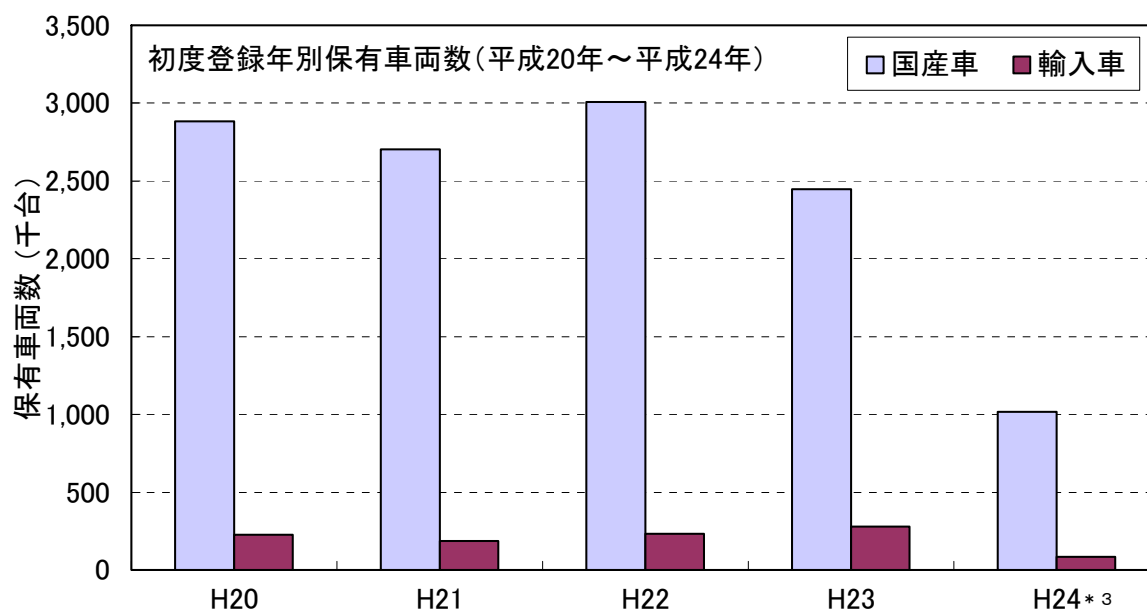
平成20年から平成24年に登録された自動車保有車両数について、国産車及び輸入車それぞれの保有車両数を表9-1及び図9-1に示す。

表9-1 平成20年から平成24年に登録された自動車保有車両数*1

	H20	H21	H22	H23	H24
国産車(台)	2,883,883	2,702,257	3,006,429	2,446,010	1,018,247
輸入車(台)	225,426	186,584	233,101	280,367	84,568

*1：自動車保有車両数については、平成24年3月現在の各年の1月から12月まで（平成24年分は1月から3月まで）の保有車両数*2である。ただし、軽自動車及び原動機付自転車は除く。

*2：一般財団法人自動車検査登録情報協会発行の「自検協統計 自動車保有車両数 No.39」から引用。



*3：平成24年の保有車両数（軽自動車及び原動機付自転車は除く）は1月から3月までである。

図9-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数(平成20年～平成24年)