

リコール届出内容の分析結果

平成19年11月
国土交通省自動車交通局

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	20
5．リコール対象車の回収状況	23
6．特定後付装置のリコール届出	23
7．国産車の今年度の特徴	24
参考1 最近5年間のリコール届出の傾向（平成14年度～18年度）	29
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18年度：38年間） .	40

平成18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18年度のリコール届出件数は、300件であり、前年度の309件と比べ9件減少(対前年度比3%減)した。また、リコール対象台数は6,968千台で前年度の5,663千台に比べ1,305千台の増加(対前年度比23%増)であった。

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115件(全体の38%)・リコール対象台数4,845千台(70%)で、貨物車(軽貨物を含む)は69件(23%)・1,496千台(21%)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61%、対象台数合計の91%を占めている。

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	43 (44)	62 (63)	105 (107)		
		対象台数	4,140 (2,868)	204 (234)	4,344 (3,103)		
	軽乗用車	件数	10 (10)	0 (0)	10 (10)		
		対象台数	501 (583)	0 (0)	501 (583)		
貨物車	普通・小型貨物車	件数	57 (87)	5 (5)	62 (92)		
		対象台数	941 (1,513)	2 (3)	943 (1,516)		
	軽貨物車	件数	7 (8)	0 (0)	7 (8)		
		対象台数	553 (239)	0 (0)	553 (239)		
乗合車		件数	30 (46)	1 (0)	31 (46)		
		対象台数	30 (68)	0 (0)	30 (68)		
特殊車		件数	46 (64)	4 (2)	50 (66)		
		対象台数	17 (22)	1 (0)	18 (22)		
二輪車		件数	11 (10)	19 (14)	30 (24)		
		対象台数	74 (111)	465 (19)	539 (130)		
その他		件数	14 (7)	6 (1)	20 (8)		
		対象台数	39 (2)	1 (0)	40 (3)		
合計		件数	203 (227)	97 (82)	300 (309)		
		対象台数	6,295 (5,407)	673 (256)	6,968 (5,663)		

(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、平成17年度の数である。

また、前年度の届出件数と比較すると、乗用車(117件→115件)、貨物車(100件→69件)、乗合車(46件→31件)、特殊車(66件→50件)については減少し、二輪車(24件→30件)については増加した。

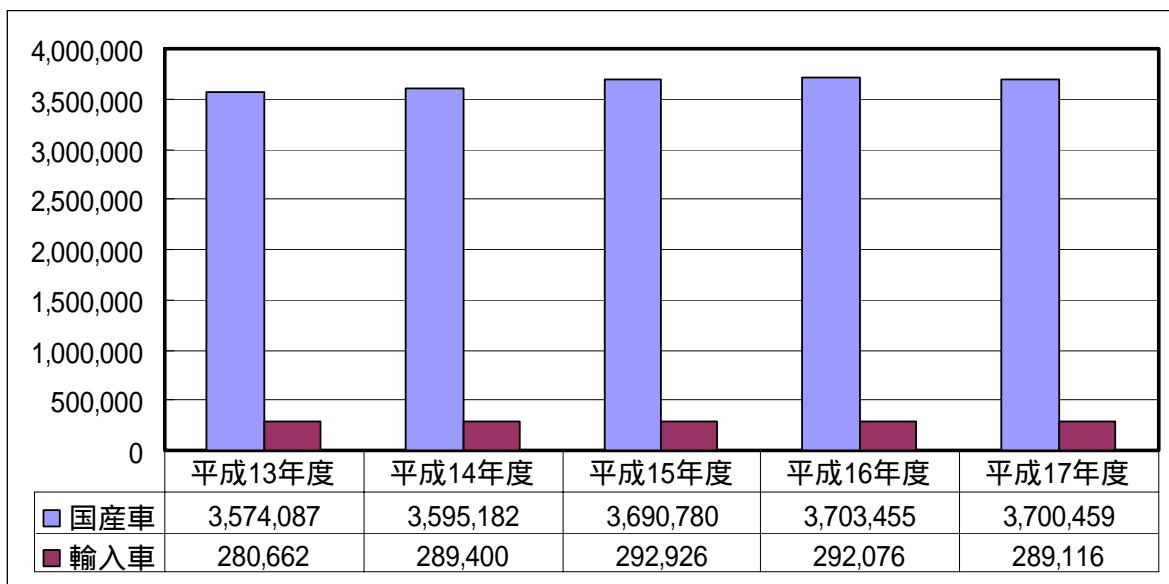
国産車では、届出件数(227件→203件)については、前年度比11%減、対象台数(5,407千台→6,295千台)については、前年度比16%増と、リコール件数は前年度より減少したが、リコール対象台数は前年度より増加した。平成16年度に次いで過

去 2 番目に多い対象台数であった。

国産車を車種別にみると、乗用車が53件(国産車全体の26%)・4,641千台(74%)、貨物車は64件(32%)・1,494千台(24%)、乗合車は30件(15%)・30千台(0.5%)、二輪車は11件(5%)・74千台(1%)となっており、前年度と比較すると届出件数は減少しているが、対象台数は増加した。

輸入車では、届出件数(82件 97件)については、前年度比18%増、対象台数(256千台 673千台)については、前年度比163%増と、リコール件数は過去 2 番目の届出であったが、対象台数については過去最高であった。なお、車種別にみると、乗用車が62件(輸入車全体の64%)・204千台(30%)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13年～平成17年))



(注) 台数については、平成18年3月現在の各年の1月から12月までの車両数である。

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、制動装置、動力伝達装置、原動機、電気装置、燃料装置、車枠・車体、灯火装置、かじ取装置、緩衝装置、乗車装置、走行装置、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323件(全体の97%)を占めている。

前年度の届出件数と比較すると、全体ではやや減少しており、装置別では制動装置(50件 56件)、車枠・車体(12件 22件)、灯火装置(19件 20件)、乗車装置(11件 18件)、排出ガス発散防止装置(2件 7件)については増加したが、動力伝達装置(61件 52件)、原動機(53件 45件)、電気装置(35件 28件)、燃料装置(38件 24件)、かじ取装置(24件 18件)、緩衝装置(23件 18件)、走行装置(16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(%)	
制動装置	56	(50)	17	(14)
動力伝達装置	52	(61)	16	(17)
原動機	45	(53)	14	(14)
電気装置	28	(35)	8	(9)
燃料装置	24	(38)	7	(10)
車枠・車体	22	(12)	7	(3)
灯火装置	20	(19)	6	(5)
かじ取装置	18	(24)	5	(7)
緩衝装置	18	(23)	5	(6)
乗車装置	18	(11)	5	(3)
走行装置	15	(16)	5	(4)
排出ガス発散防止装置	7	(2)	2	(1)
その他	10	(27)	3	(7)
合計	323	(371)	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、リコール届出件数とは一致しない。
()内は、平成17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277件から233件と減少している。

装置別の件数を多い順にみると、動力伝達装置、制動装置、原動機、電気装置、車枠・車体、かじ取装置、灯火装置、乗車装置、燃料装置、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227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、制動装置(35件 41件)、車枠・車体(11件 16件)、乗車装置(9件 13件)、排出ガス発散防止装置(1件 5件)については増加したが、動力伝達装置(50件 41件)、原動機(40件 30件)、電気装置(26件 23件)、かじ取装置(20件 13件)、灯火装置(16件 13件)、燃料装置(23件 12件)、走行装置(12件 11件)、緩衝装置(17件 9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	41	(50)	18	(18)
制動装置	41	(35)	18	(13)
原動機	30	(40)	13	(15)
電気装置	23	(26)	10	(9)
車枠・車体	16	(11)	7	(4)
かじ取装置	13	(20)	5	(7)
灯火装置	13	(16)	5	(6)
乗車装置	13	(9)	5	(3)
燃料装置	12	(23)	5	(8)
走行装置	11	(12)	5	(4)
緩衝装置	9	(17)	4	(6)
排出ガス発散防止装置	5	(1)	2	(1)
その他	6	(17)	3	(6)
合計	233	(277)	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、リコール届出件数とは一致しない。

()内は、平成17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94件から100件と増加している。

装置別の件数を多い順にみると、原動機、制動装置、燃料装置、動力伝達装置、緩衝装置、灯火装置、車枠・車体、かじ取装置、電気装置、乗車装置、走行装置、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96件（全体の96%）を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、原動機(13件 15件)、緩衝装置(6件 9件)、灯火装置(3件 7件)、車枠・車体(1件 6件)、かじ取装置(4件 5件)、乗車装置(2件 5件)、排出ガス発散防止装置(1件 2件)は増加し、制動装置(15件 15件)、動力伝達装置(11件 11件)、走行装置(4件 4件)は同件数、燃料装置(15件 12件)、電気装置(9件 5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(%)	
原動機	15	(13)	15	(14)
制動装置	15	(15)	15	(16)
燃料装置	12	(15)	12	(16)
動力伝達装置	11	(11)	11	(12)
緩衝装置	9	(6)	9	(6)
灯火装置	7	(3)	7	(3)
車枠・車体	6	(1)	6	(1)
かじ取装置	5	(4)	5	(4)
電気装置	5	(9)	5	(10)
乗車装置	5	(2)	5	(2)
走行装置	4	(4)	4	(4)
排出ガス発散防止装置	2	(1)	2	(1)
その他	4	(10)	4	(11)
合計	100	(94)	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、リコール届出件数とは一致しない。

()内は、平成17年度の数である。

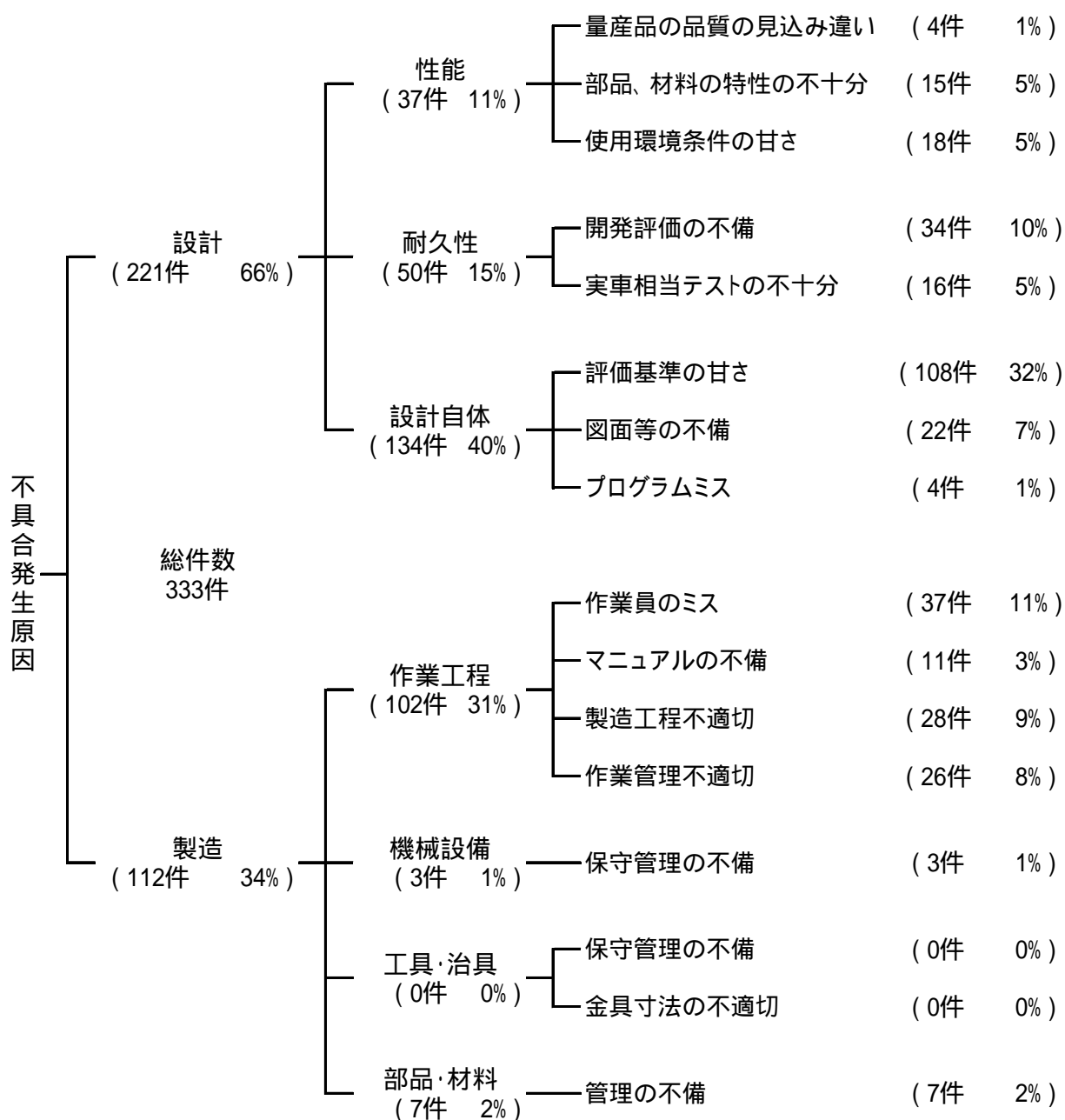
3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合

3.1 全体の概要

平成18年度のリコール届出300件(不具合箇所別:333件・前年度371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221件で全体の66%(前年度250件・67%)、製造に係る原因に基づくものが112件で全体の34%(前年度121件・33%)となっている。

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18年4月～19年3月届出箇所別)

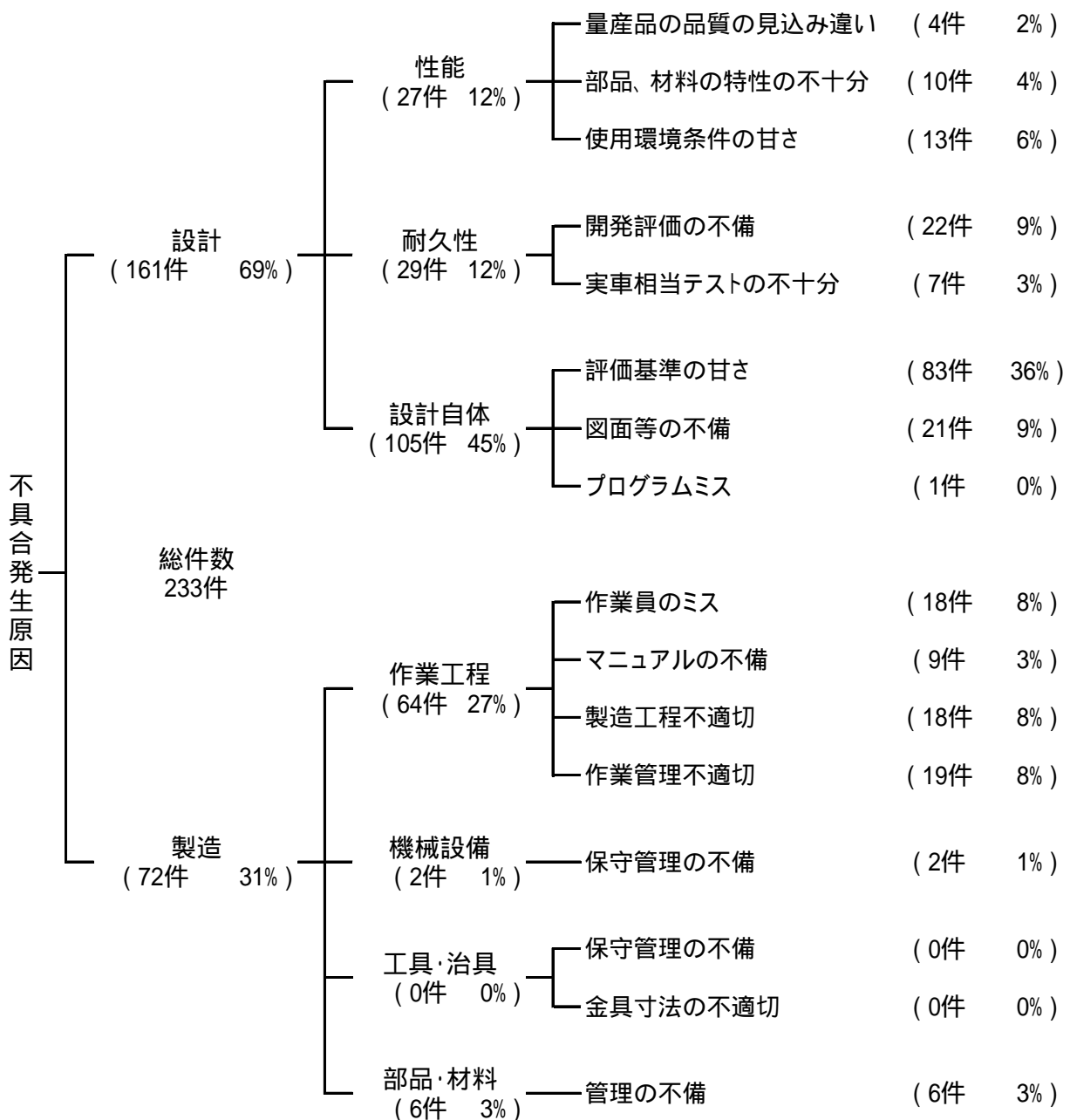


3.2 国産車の概要

平成18年度の国産車のリコール届出203件(不具合箇所別：233件・前年度277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161件で全体の69% (前年度202件・73%)、製造に係る原因によるものが72件で全体の31% (前年度75件・27%)となっている。なお、製造に係る原因によるものの占有率が前年度よりやや増加した。また、「評価基準の甘さ」については、83件(36%)と最も多かった。

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18年4月～19年3月届出箇所別)

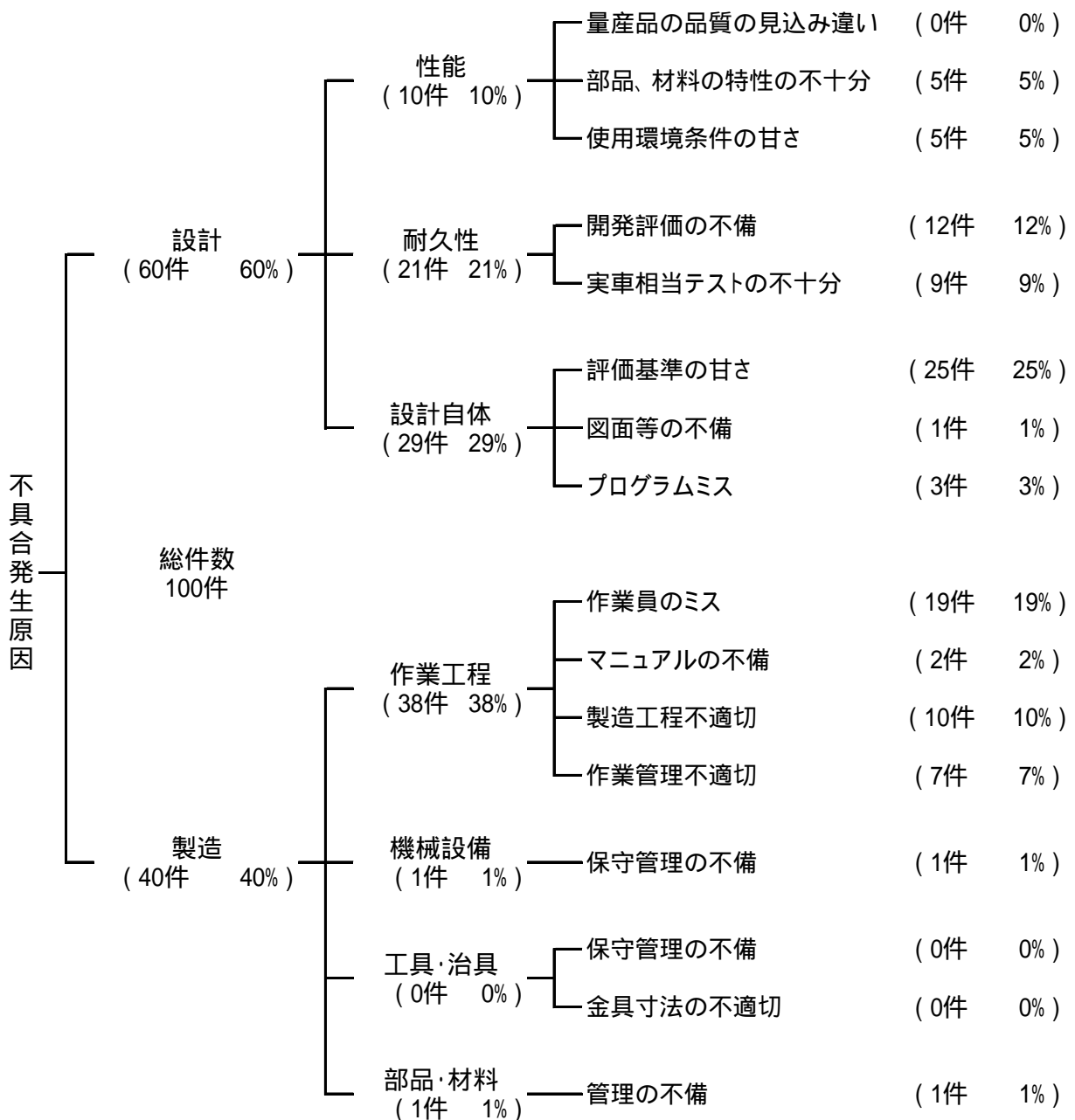


3.3 輸入車の概要

平成18年度の輸入車のリコール届出97件（不具合箇所別：100件・前年度94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60件で全体の60%（前年度48件・51%）、製造に係る原因によるものが40件で全体の40%（前年度46件・49%）となっている。

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18年4月～19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(41件)、制動装置(41件)、原動機(30件)、電気装置(23件)、車枠・車体(16件)、かじ取装置(13件)、灯火装置(13件)の7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10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%、制動装置の不具合は、設計に係る原因が68%で製造に係る原因が32%、原動機の不具合は、設計に係る原因が70%で製造に係る原因が30%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が65%で製造に係る原因が35%、車枠・車体の不具合は、設計に係る原因が75%で製造に係る原因が25%、かじ取装置の不具合は、設計に係る原因が46%で製造に係る原因が54%、灯火装置の不具合は、設計に係る原因が92%で製造に係る原因が8%をそれぞれ占めている。

図-4 動力伝達装置の不具合原因

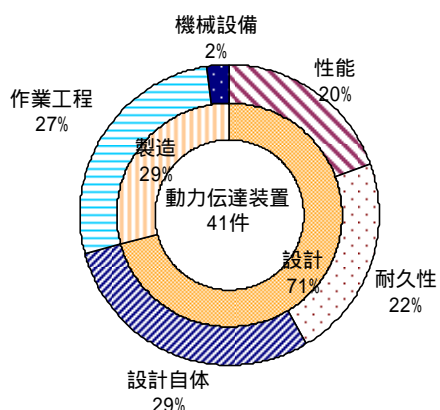


図-5 制動装置の不具合原因

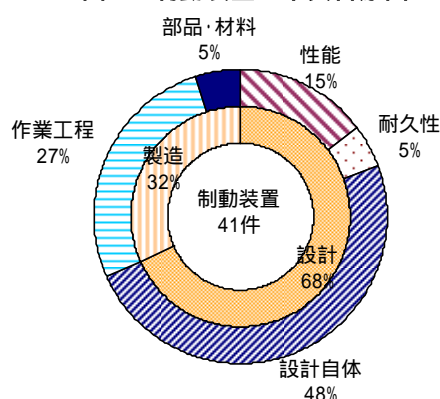


図-6 原動機の不具合原因

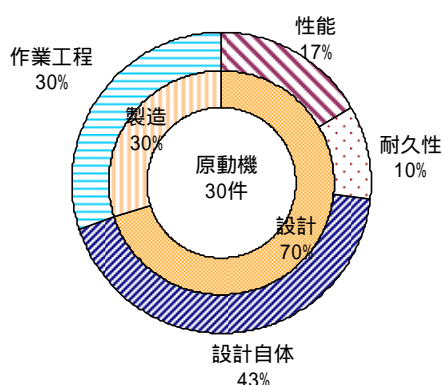


図-7 電気装置の不具合原因

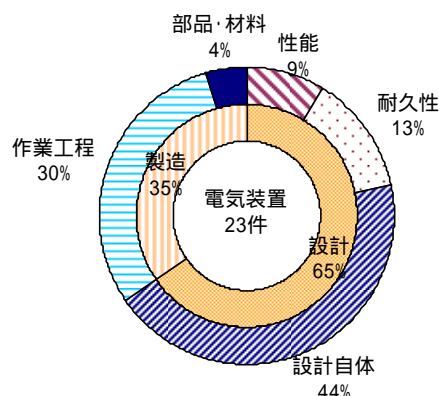


図-8 車枠・車体の不具合原因

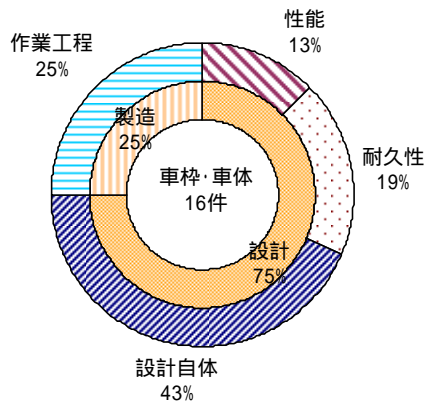


図-9 かじ取装置の不具合原因

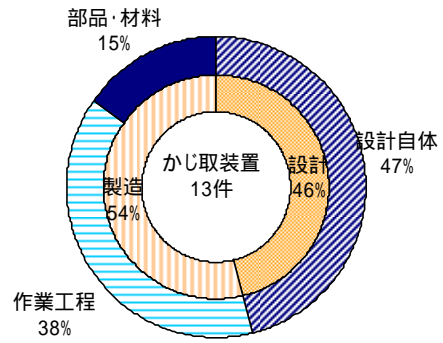
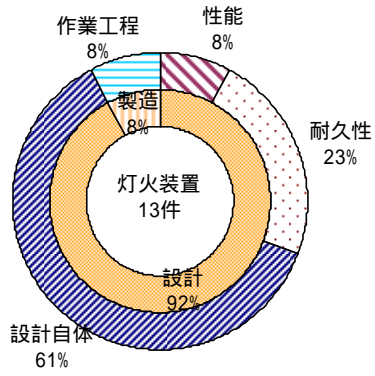


図-10 灯火装置の不具合原因



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、原動機(15件)、制動装置(15件)、燃料装置(12件)、動力伝達装置(11件)、緩衝装置(9件)、灯火装置(7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11から図16に示す。

原動機の不具合は、設計に係る原因が73%で製造に係る原因が27%、制動装置の不具合は、設計に係る原因が53%で製造に係る原因が47%、燃料装置の不具合は、設計に係る原因が58%で製造に係る原因が42%、動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因が36%で製造に係る原因が64%、緩衝装置の不具合は、設計に係る原因が44%で製造に係る原因が56%、灯火装置の不具合は、設計に係る原因が71%で製造に係る原因が29%を占めている。

図-11 原動機の不具合原因

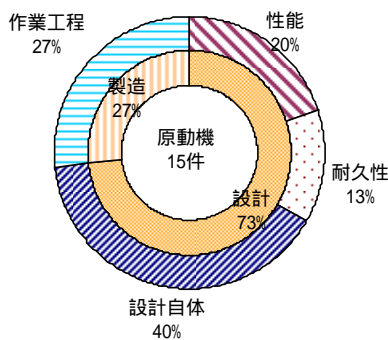


図-12 制動装置の不具合原因

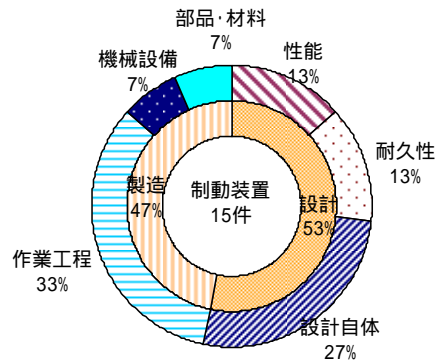


図-13 燃料装置の不具合原因

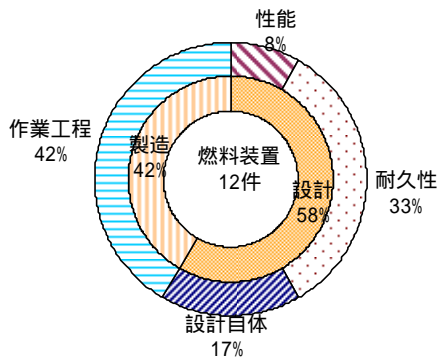


図-14 動力伝達装置の不具合原因

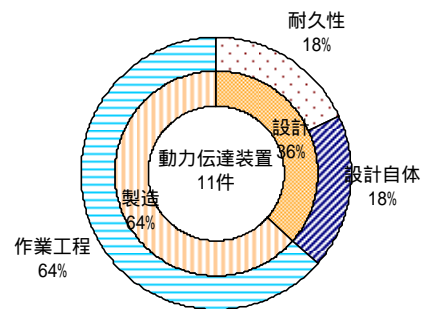


図-15 緩衝装置の不具合原因

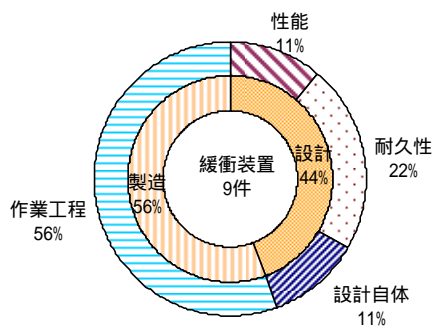
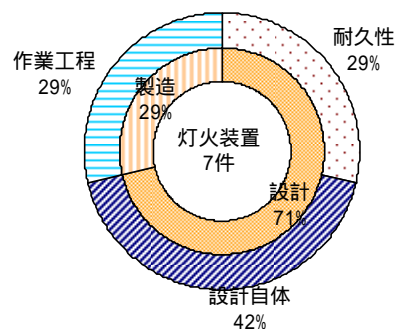


図-16 灯火装置の不具合原因



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 161 件の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、105 件（全体の 45%）で一番多く、ついで、耐久性に問題があったものが 29 件（12%）、性能に問題があったものが 27 件（12%）の順となっている。

また、設計自体に問題があった 105 件中、評価基準の甘さによるものが 83 件で、全発生原因の 36% を占め、原因の中で一番多い。

平成 18 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（量産品の品質の見込み違い）の例

不 具 合 の 内 容：エアコンコンプレッサのプーリとボスとの嵌合部の圧入指示が不適切なため、プーリ回転時に歪みが生じ、溶接部が剥がれてプーリが空転するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、プーリからエンジン補機ベルトが外れ、発電機が作動しなくなり、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。

リコール対象台数：153, 163 台

不 具 合 原 因：エアコンコンプレッサのプーリとボスとの圧入代が不適切

3.6.2 性能に問題があったもの（部品、材料の特性の不十分）の例

不 具 合 の 内 容：イグニッションスイッチ内の接点に塗布したグリースの成分が不適切なため、イグニッションスイッチオフ時の操作をゆっくり行くと、接点部のアーク放電時間が長くなり、接点部の温度が上がるとグリースが硬化し、その操作が繰り返し行われると、接点に亜酸化銅が生成されて、接点部に導通不良が生じるものがある。そのため、走行時の振動等で接点が導通不良となり、エンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。また、接点が局部的に発熱し、接点裏側の半田が溶け、最悪の場合、運転者の足に落ちて火傷をするおそれがある。

リコール対象台数：483, 185 台

不 具 合 原 因：イグニッションスイッチ内の接点部塗布グリースの成分が不適切

不 具 合 の 内 容：前輪駆動用のドライブシャフトにおいて、車輪側ジョイント部に使用している潤滑用グリースの水分量が多いものがある。そのため、駐車時や発進時等にハンドルを大きく切った状態で走行した際に一時的に潤滑油膜が切れ、ジョイント部に過大な力が加わることがあり、最悪の場合、ジョイント部が破損し、走行できなくおそれがある。

リコール対象台数：187, 131 台

不 具 合 原 因：ドライブシャフトの車輪側ジョイント部潤滑用グリースの水分混入による潤滑不足

3.6.3 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：4輪駆動車の前輪駆動用フロントプロペラシャフトにおいて、トランスファ側のユニバーサルジョイント部に対する熱対策が不足していたため、高速走行や登坂走行等の高負荷走行により当該部の温度が上昇した際、グリースの潤滑性の低下が早まるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ジョイント部の摩耗が進んでガタや異音を生じ、最悪の場合、当該ジョイント部が破損して走行できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：74,089台

不 具 合 原 因：プロペラシャフトのトランス側ユニバーサルジョイント部のグリース材質が高負荷走行の使用条件に対して不適切

3.6.4 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：制動灯及び尾灯の電球のソケットへの取付方法が不適切なため、走行時の振動で電球端子とソケット端子が擦れて摩耗粉が生じ、ソケット端子部に堆積して電気抵抗となり発熱し、ソケット端子の絶縁板が溶損するものがある。そのため、ソケット端子と圧着スプリングの間で短絡し、ヒューズが切れ、制動灯と補助制動灯が点灯しなくなるとともに警音器が鳴らなくなるおそれがある。

リコール対象台数：124,322台

不 具 合 原 因：制動灯及び尾灯の電球のソケット取付方法が不適切

不 具 合 の 内 容：リヤコンビネーションランプの尾灯と制動灯兼用の赤色レンズにおいて、耐候性が不十分なため、長期間にわたり強い日射にさらされると徐々にレンズの赤色が褪色し、当該灯火の灯光の色が保安基準に適合しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：172,584台

不 具 合 原 因：赤色レンズの材料の耐候性が不十分

不 具 合 の 内 容：リヤアクスルシャフトのフランジ部の強度が不足しているため、高速で山間の屈曲路等を繰り返し走行すると、フランジの付け根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、亀裂が進行し、最悪の場合、当該部が折損して車輪が外れ、走行できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：107,767台

不 具 合 原 因：リヤアクスルシャフトの強度不足

不 具 合 の 内 容 : クラッチマスターシリンダーからレリーズシリンダの間のホースの強度が不足しているため、エンジン始動時等の振動により、ホースに亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、オイルが洩れ、最悪の場合、走行中に変速出来なくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 45 , 832台

不 具 合 原 因 : クラッチマスターシリンダーからレリーズシリンダの間のホースの耐振強度不足

3.6.5 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 : 前輪ブレーキのディスクロータにおいて、つけ根部分に設けた熱変形を防止するための溝の形状が不適切なため、下り坂等でブレーキを多用した際に発生する熱応力の繰り返しによりディスクロータ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亀裂が進行し、最悪の場合、ディスクロータが破断し、制動距離が長くなるおそれがある。

リコール対象台数 : 144 , 298台

不 具 合 原 因 : 前輪ブレーキのディスクロータの熱応力に対する耐久性不足

不 具 合 の 内 容 : 排出ガス中の酸素濃度を検出する空燃比(空気と燃料の比率)センサ回路故障時のエンジンコンピュータ制御が不適切なため、センサの内部配線が断線した場合等に適正な空燃比が得られなくなることがある。そのため、そのまま使用を続けると、断線時に触媒コンバータが異常過熱して損傷し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 54 , 217台

不 具 合 原 因 : 空燃比センサ回路故障時のエンジンコンピュータ制御が不適切

3.6.6 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 : 電動式パワーステアリング付車のハンドルとギヤボックスを連結しているインタミディエイトシャフトとスライディングヨークの強度が不足しているため、低速時にハンドルを強く一杯に切ったり、走行中縁石にタイヤを接触させる等、当該部品に過大な力が繰り返し作用すると、連結部が緩む又は亀裂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、最悪の場合、連結部が外れる又は折損して、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 : 565 , 756台

不 具 合 原 因 : インタミディエイトシャフト及びスライディングヨークの強度不足

不 具 合 の 内 容：ターボチャージャー付車両において、ターボチャージャーへオイルを供給するオイルフィードパイプの防錆構造及び防水構造が不適切なため、融雪剤散布路の走行を繰り返すとパイプが被水し、錆びることがある。そのため、そのまま使用を続けると、パイプに穴があき、オイルが漏れ、最悪の場合、触媒コンバータに付着して発火し、エンジン部品に延焼するおそれがある。

リコール対象台数：96,061台

不 具 合 原 因：ターボチャージャーへオイルを供給するオイルフィードパイプの防錆構造及び防水構造が不適切

不 具 合 の 内 容：原動機のカムシャフト駆動用ヘッドアイドルギヤのブッシュの材質に不適切なものがあるため、ブッシュが早期に摩耗してブッシュと固定シャフトの間にガタが生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、シャフトつば部の付け根に過大な応力が発生することがあり、つば部が破損してギヤが周辺部品と干渉し、異音が発生する。又はエンジンオイルが漏れ、最悪の場合、当該ギヤの噛み合いが外れて、エンジンが停止し再始動不能となるおそれがある。

リコール対象台数：88,648台

不 具 合 原 因：カムシャフト駆動用ヘッドアイドルギヤのブッシュの材質が不適切

不 具 合 の 内 容：助手席エアバッグの折りたたみ寸法が不適切なため、エアバッグと格納部との間に隙間が生じたものがある。そのため、エアバッグ展開時に側面方向の圧力が高くなり、側面部より展開するため、乗員保護性能が低下するおそれがある。

リコール対象台数：119,718台

不 具 合 原 因：助手席エアバックの折たたみ寸法が不適切

不 具 合 の 内 容：坂道発進補助装置装着車両において、制御用電磁弁の防水構造が不適切なため、内部に融雪剤を含んだ水が侵入するものがある。そのため、内部が錆びて、当該装置の作動時に油圧回路が閉塞したままとなり、ブレーキが引きずり、最悪の場合、ブレーキが過熱して発火するおそれがある。

リコール対象台数：75,400台

不 具 合 原 因：坂道発進補助装置の制動用電磁弁の防水構造が不適切

不 具 合 の 内 容：ブレーキ倍力装置に負圧を供給するバキュームポンプを潤滑するオイル油路のユニオンボルトの設定が不適切なため、バキュームポンプへの潤滑油量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、バキュームポンプ内部のペーンが摩耗し、ポンプが破損して負圧が発生しなくなり、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。

リコール対象台数：78,380台

不 具 合 原 因：オイル油路のユニオンボルトの設定が不適切

不 具 合 の 内 容：フロントハブにおいて、ホイールナットの過大締付けや過積載等の想定を超える使用環境に対する余裕が十分ではないため、ハブのフランジ付け根部付近の応力が過大となり、当該部に亀裂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亀裂が進行し、最悪の場合、ハブが破断するおそれがある。

リコール対象台数：55,057台

不 具 合 原 因：フロントハブの使用環境に対する耐久性が不十分

不 具 合 の 内 容：インストルメントパネル左前部の当該パネル固定金具に装着した電気配線との干渉防止用保護材の形状が不適切なため、当該金具の端部と配線が直接干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等により配線の被覆が破損して断線し、前照灯等灯火類、窓ふき器又はエンジンECUが作動しなくなり、最悪の場合、原動機が停止して再始動が出来なくなるおそれがある。

リコール対象台数：74,141台

不 具 合 原 因：電気配線との干渉防止用保護材の形状が不適切

不 具 合 の 内 容：イグニッションスイッチの接点の構造が不適切なため、スイッチの使用頻度が極めて高い場合、作動時に発生する摩耗粉が接点付近に溜まって導通するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、スタータモータが回転し続けるとともに、スイッチの接点が発熱し、摩耗粉から異臭、煙が発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：313,199台

不 具 合 原 因：イグニッションスイッチの接点構造が不適切

不 具 合 の 内 容：燃料タンクの車体への固定方法が不適切なため、上面角部に
応力が集中しており、当該タンクに熱影響などによる膨張や
収縮が繰り返されると、当該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、亀裂が進行し、最悪の
場合、貫通して、燃料満タン時に燃料が滲み出るおそれがあ
る。

リコール対象台数：1,010,843台

不 具 合 原 因：燃料タンクの車体への固定方法が不適切

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72件の内訳をみると、作業工程に問題があったものが64件（全体の27%）と一番多く、部品・材料の管理に問題があったものが6件（3%）、機械設備に問題があったものが2件（1%）の順となっている。なお、設計に係る原因によるものが減少し、製造に係る原因によるものの占有率が前年度よりやや増加した。

平成18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：スプリング式駐車制動装置において、水浸入防止キャップを保持するネジの打ち込み作業が不適切なため、スプリング室に水が浸入し、スプリングが錆びることがある。そのため、スプリングが折損し、ダイヤフラムが損傷してエアが漏れ、最悪の場合、走行中駐車ブレーキが作動するおそれがある。

リコール対象台数：53,571台

不 具 合 原 因：水浸入防止キャップを保持するネジの打ち込み作業が不適切

不 具 合 の 内 容：インテリジェントキー付車のかじ取り装置の施錠装置において、キーシリンダーのロッド部の加工指示が不適切なため、ロッド部分が長いものがある。そのため、イグニッションノブがオフの位置でシフトレバーがPレンジ以外の位置であっても、ハンドルを操作すると、当該施錠装置が作動するおそれがある。

リコール対象台数：51,604台

不 具 合 原 因：キーシリンダーのロック部の加工指示が不適切

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：排気管と副消音器の溶接が不適切なため、走行時等の振動により当該溶接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、溶接部の亀裂が進行し、最悪の場合、副消音器と排気管が分離し、騒音が増大するおそれがある。

リコール対象台数：73,602台

不 具 合 原 因：排気管と副消音器の溶接が不適切

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：エンジンのクランク角センサにおいて、樹脂製ボディの成型が不適切なため、配線コネクタのロック（抜け止め）の掛かり代が少ないもの及びオーリングのシール性が不足しているものがある。そのため、オーリングからセンサ内にエンジンオイルが徐々に侵入し、そのまま使用を続けると、侵入したオイルがセンサ内で熱膨張することによりコネクタのロックが変形し、最悪の場合、コネクタの接続が外れ導通不良となり、エンジンが停止し再始動できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：268,570台

不 具 合 原 因：エンジンクランク角センサの樹脂ボディの成型が不適切

不 具 合 の 内 容：原動機のイグニッション・コイルの製造工程が不適切なため、イグニッション・コイルに内蔵されているイグナイタを損傷させたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると当該コイルとイグナイタが溶損し、エンジン不調となり、最悪の場合、エンストし再始動不能に至るおそれがある。

リコール対象台数：39,345台

不 具 合 原 因：原動機のイグニッション・コイルの製造工程が不適切

不 具 合 の 内 容：フューエルポンプリレーケースのシール部の製造方法が不適切なため、シール剤が配線に付着し、固着したものがある。そのため、そのまま使用を続けると、リレー内の熱変化により内部配線が断線、燃料ポンプが停止し、エンジンが止まり、再始動できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：298,231台

不 具 合 原 因：フューエポンプリレーケースのシール部の製造方法が不適切

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：フロント・サスペンションの製造工程において、組み付け作業が不適切なため、ロアアームとロアアームボールジョイントのボルトの締め付け力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、当該ボルトが緩み、最悪の場合、当該ボルトが折損し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：65,756台

不 具 合 原 因：ロアアームとロアアームボールジョイントのボルトの組み付け作業が不適切

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-17-1 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%で前年度の37%に比べ2ポイント、2年以内に発生したものが50%で前年度の55%に比べ5ポイント、3年以内に発生したものが60%で前年度の68%に比べ8ポイント減少した。また、5年を超えるものは26%で前年度の22%に比べ4ポイント増加した。生産開始から初報までの平均の期間は、42.9ヶ月(前年度は37.1ヶ月)であった。

図-17-1 国産車の生産開始から初報までの期間

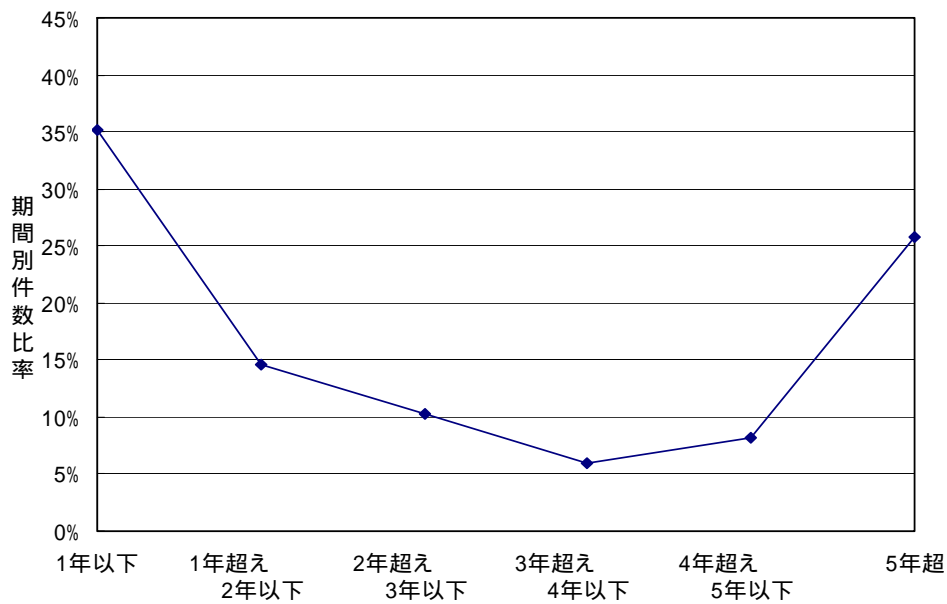


図-17-2 装置別の国産車の生産開始から初報までの期間

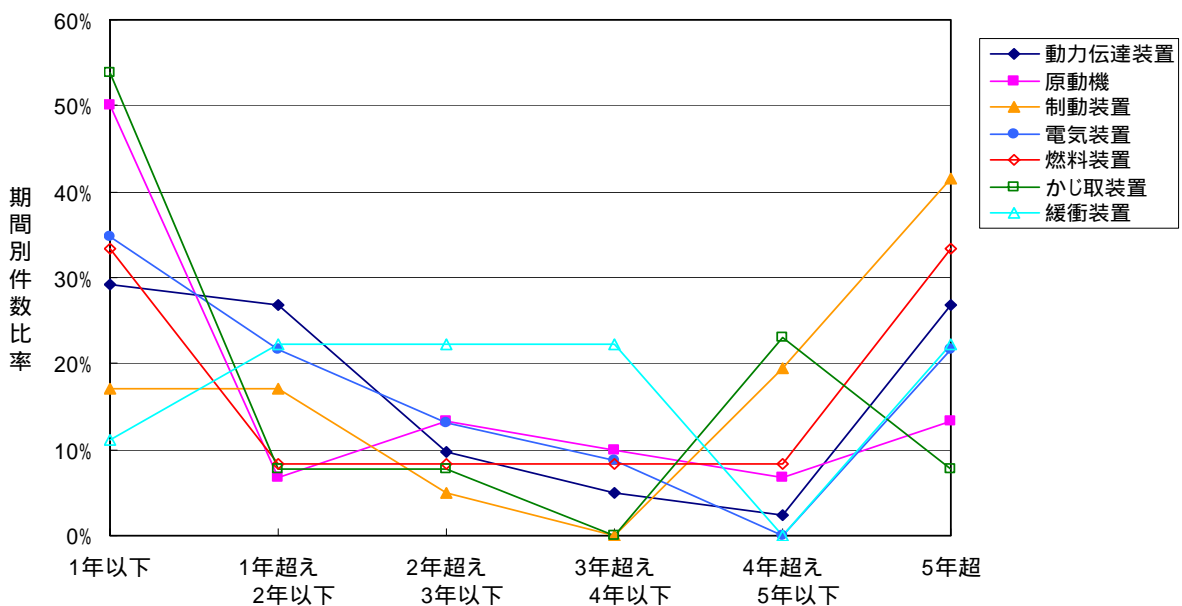


図-17-2 は装置別の国産車の生産開始から初報までの期間を示したものである。これをみると、かじ取装置の初報（2年以内に発生したものが約62%）、原動機の初報（同約57%）、及び電気装置の初報（同約57%）と比較的早い段階で発生している。

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-18-1（件数）、図-18-2（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13%、2～4ヶ月以内19%、4～6ヶ月以内7%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約39%であり、前年度（同37%）とほぼ同じであった。1年を超えるものが、前年度45%から41%と減少している。

初報からリコール届出までの平均の期間は、16.5ヶ月（前年度は24.6ヶ月）で短くなっている。

図-18-1 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
(期間別件数)

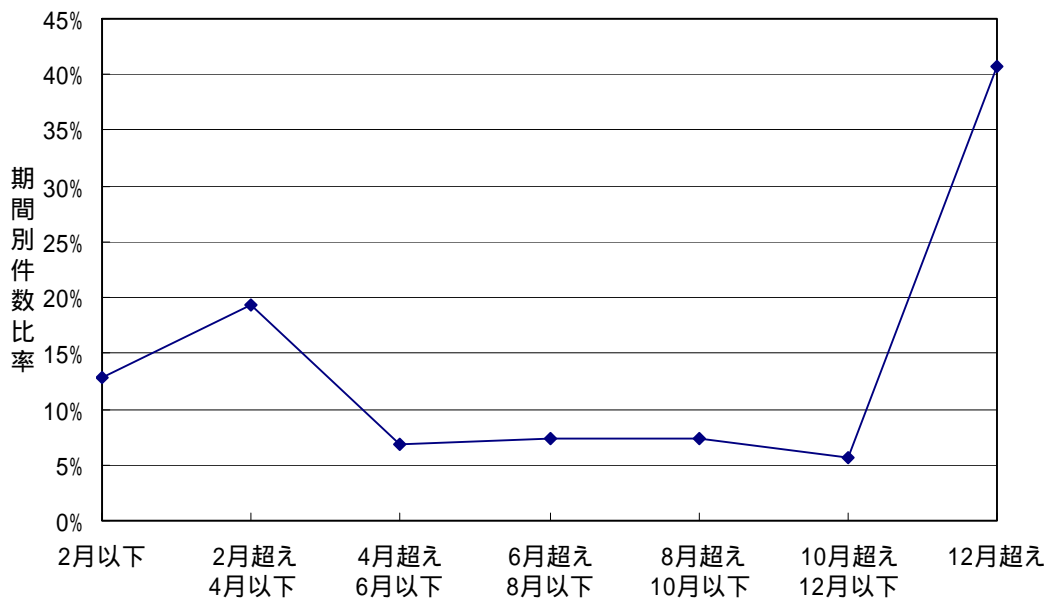
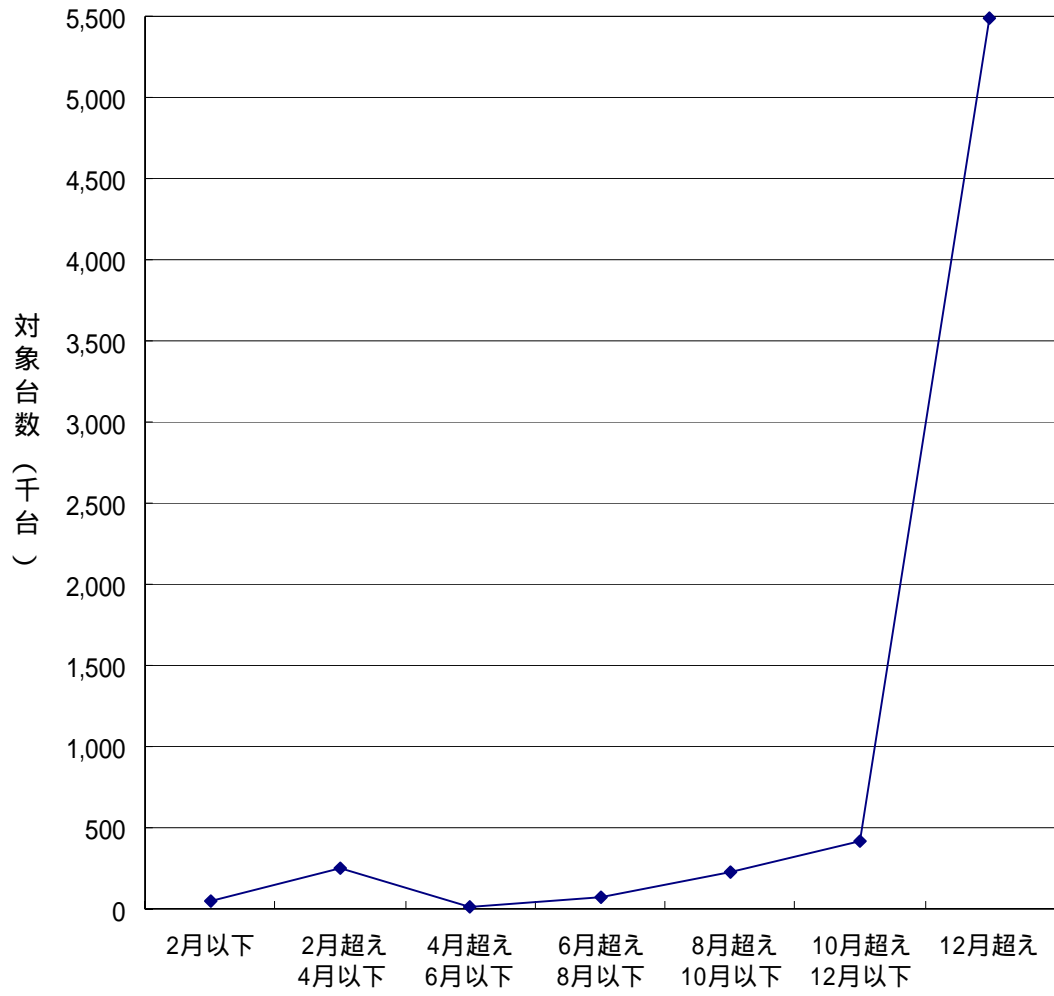


図-18-2 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの期間
(対象台数)



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、18年度に届出のあった案件(回収期間1年以内)が国産車54.6%(輸入車40.0%)、17年度に届出のあった案件(1～2年経過)が77.3%(輸入車84.9%)、16年度に届出のあった案件(2～3年経過)が73.5%(輸入車88.6%)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	
18	54.6%		40.0%	
17	77.3%	(62.8%)	84.9%	(69.4%)
16	73.5%	(68.2%)	88.6%	(83.8%)
15	89.3%	(87.6%)	80.8%	(78.0%)

(注):平均回収率は、リコール届出から平成19年3月末までの累計である。

()内は、平成18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18年度のリコール届出件数及び対象台数についてまとめたものが、表-6である。平成18年度については、届出はなかった。

表-6 特定後付装置別リコール届出件数及び対象台数

装置別		国産品	輸入品	合計
チャイルドシート	件数	0	0	0
	対象数	0	0	0
タイヤ	件数	0	0	0
	対象数	0	0	0

7. 国産車の今年度の特徴

今年度は昨年度に比べ、リコール届出件数で11%減少したが、対象台数では16%と増加した。

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168件の届出件数であり、対象台数についても増加している。

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	43	(44)	3	(5)	40	(39)
	対象台数	4,140	(2,868)	3	(438)	4,137	(2,430)
軽乗用車	件数	10	(10)	1	(0)	9	(10)
	対象台数	501	(583)	27	(0)	474	(583)
貨物車	件数	57	(87)	16	(52)	41	(35)
	対象台数	941	(1,513)	407	(720)	534	(793)
軽貨物車	件数	7	(8)	1	(0)	6	(8)
	対象台数	553	(239)	173	(0)	381	(239)
乗合車	件数	30	(46)	16	(34)	14	(12)
	対象台数	30	(68)	25	(53)	5	(15)
特殊車	件数	46	(64)	0	(0)	46	(64)
	対象台数	17	(22)	0	(0)	17	(22)
二輪車	件数	11	(10)	0	(0)	11	(10)
	対象台数	74	(111)	0	(0)	74	(111)
その他	件数	14	(7)	2	(1)	12	(6)
	対象台数	39	(2)	0	(0)	39	(2)
合計	件数	203	(227)	35	(81)	168	(146)
	対象台数	6,295	(5,407)	635	(1,211)	5,659	(4,196)

(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	41	3	38	50	18	8	20	18
制動装置	41	12	29	35	18	31	15	13
原動機	30	3	27	40	13	8	14	14
電気装置	23	7	16	26	10	18	8	9
車枠・車体	16	4	12	11	7	10	6	4
かじ取装置	13	0	13	20	6	0	7	7
灯火装置	13	1	12	16	6	3	6	6
乗車装置	13	3	10	9	6	8	5	3
燃料装置	12	1	11	23	5	3	6	8
走行装置	11	1	10	12	5	3	5	4
緩衝装置	9	4	5	17	4	10	3	6
排出ガス発散防止装置	5	0	5	1	2	0	3	0
その他	6	0	6	17	3	0	3	6
合計	233	39	194	277	100	100	100	100

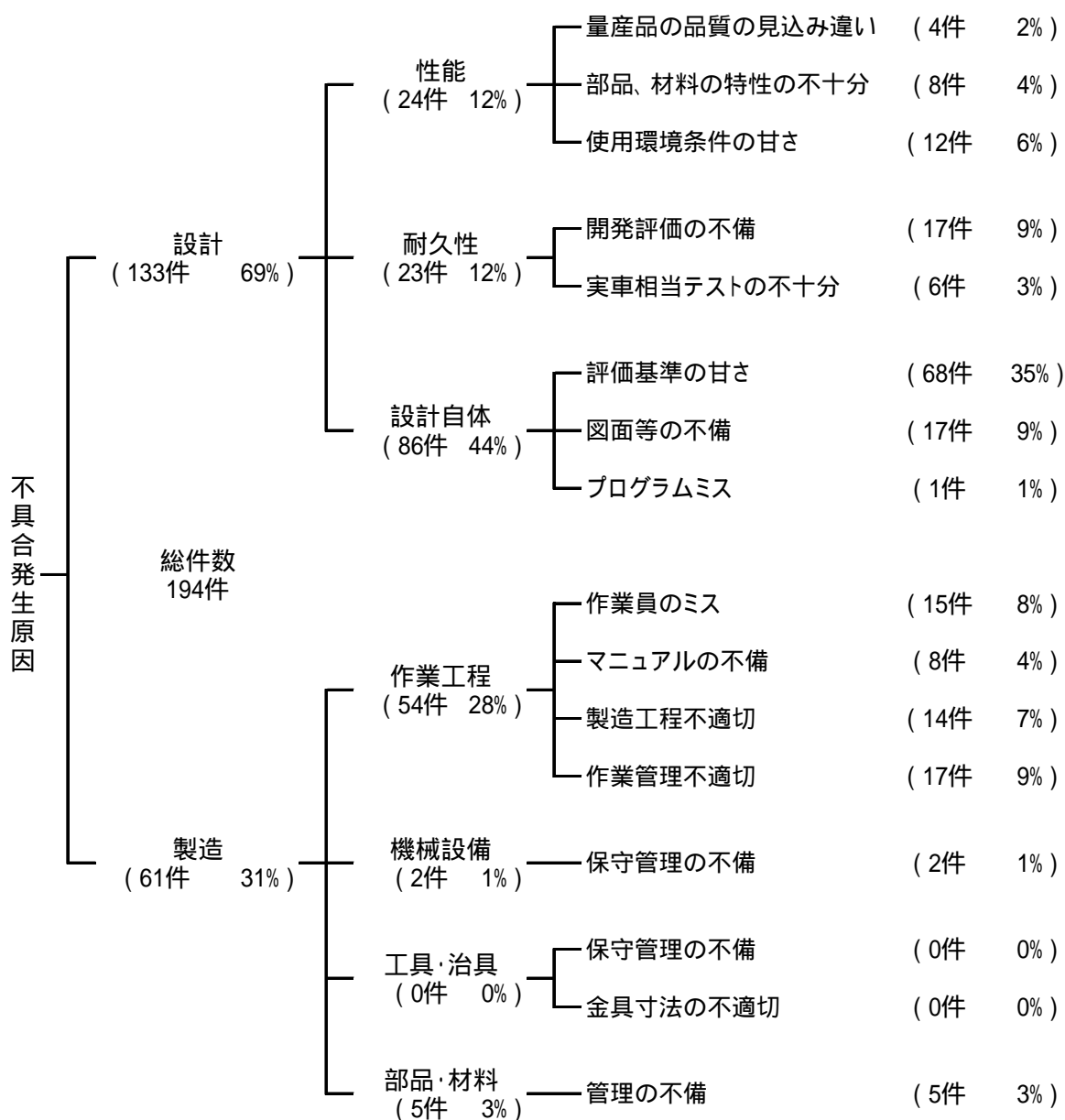
(注):1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、それぞれの装置毎に集計した。

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-19に示す。この結果をみると、設計に係る原因によるものが133件で全体の69%（前年度128件・69%）、製造に係る原因によるものが61件で全体の31%（前年度58件・31%）となり、昨年と比べると設計及び製造に係る原因の割合に変化はなかった。

なお、国産車全体の傾向と同様であった。

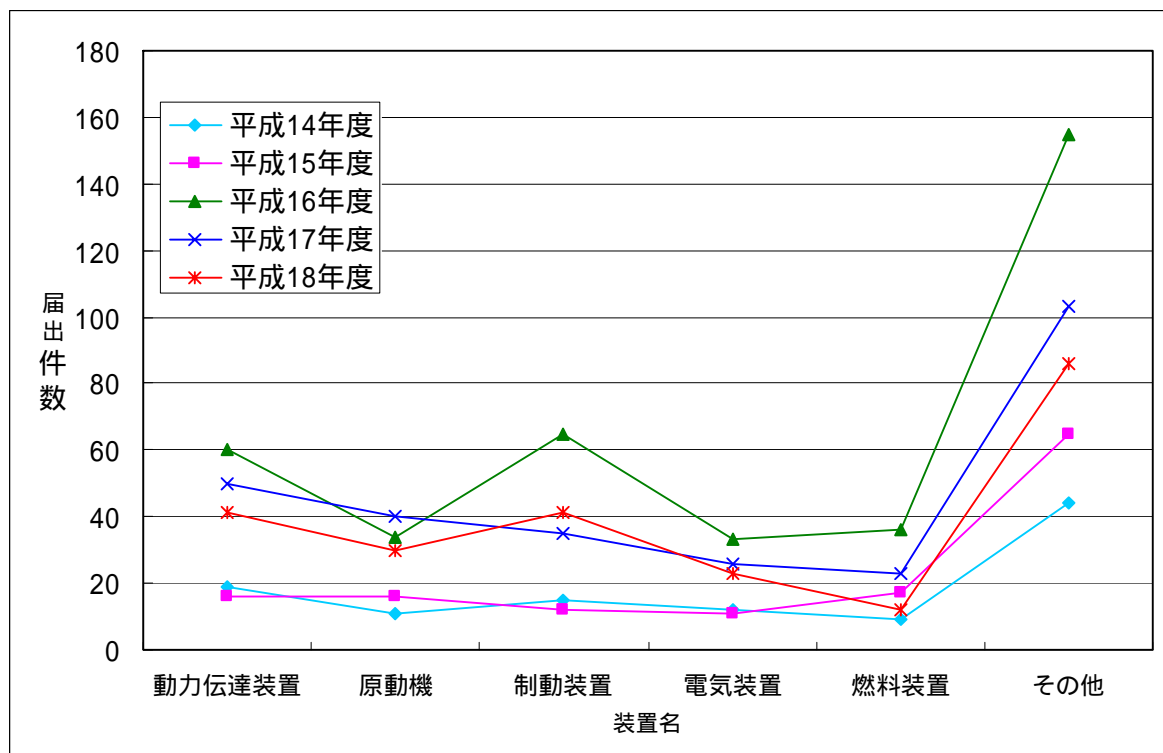
図-19 三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成18年4月～19年3月届出個所別)



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-20にまとめた。

図-20 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、制動装置と同じ41件と最も多いが、昨年度の届出件数と比較すると9件の減少であった。内容的には三菱のリコール届出が3件（動力伝達装置全体の7%）で、昨年13件に比べれば大幅に減少したが、逆に三菱以外のメーカーのリコール届出が38件あり、昨年37件に比べ増加した。

なお、設計に起因するリコール届出が29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、30件と昨年度のリコール届出に比べ10件の減少であった。三菱のリコール届出が3件（原動機全体の10%）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21件と全体の70%であった。

(3) 制動装置

制動装置のリコール届出件数は、動力伝達装置と同じ 41 件と最も多く、昨年度の届出件数と比較すると 6 件の増加であった。内容的には三菱のリコール届出が 12 件（制動装置全体の 29%）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 28 件と全体の 68%あった。

(4) 電気装置

電気装置のリコール届出件数は、23 件と昨年度のリコール届出に比べ 3 件の減少であった。三菱のリコール届出が 7 件（電気装置全体の 30%）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 15 件と全体の 65%であった。

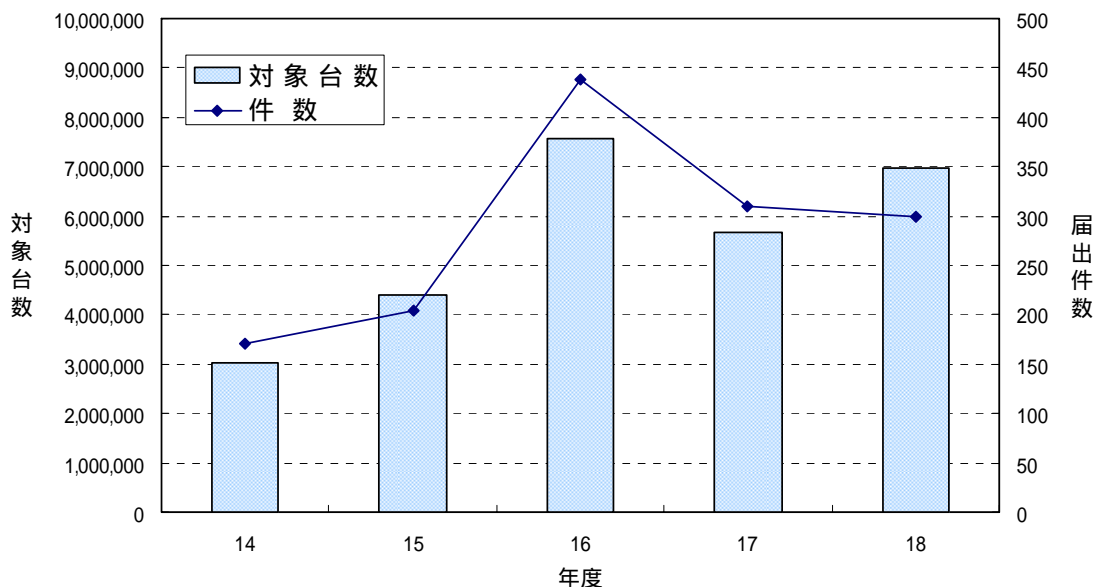
(5) 燃料装置

燃料装置のリコール届出件数は、12 件と昨年度のリコール届出に比べ 11 件と大幅に減少した。三菱のリコール届出が 1 件（電気装置全体の 8%）と大幅に減少した。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 8 件と全体の 67%であった。

参考 1 **最近 5 年間のリコール届出の傾向（平成 14 年度～18 年度）**

1．リコール届出件数及び対象台数の推移（平成14年度～18年度）

図-21 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 14 年度から平成 18 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 18 年度の届出件数は前年度に比べ減少したが、対象台数は増加した。また、対象台数については、国産車は過去 2 番目、輸入車は過去最高を記録した。

5 年単位で見ると国産車、輸入車とも最近 5 年間合計の届出件数、対象台数も過去最高となった。

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
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
合計	988	25,794,235	433	1,831,271	1,421	27,625,506

3. 車種別リコール届出件数及び対象台数

リコール届出を車種(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301件・17,287千台で対象台数全体の67%、同様に貨物車は365件・7,436千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328件・1,273千台で対象台数全体の70%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14年度～18年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	301	328	629
	対象台数	17,287,079	1,273,095	18,560,174
貨物車	件数	365	26	391
	対象台数	7,436,525	8,823	7,445,348
その他	件数	504	101	605
	対象台数	1,070,631	549,353	1,619,984
合計	件数	1,170	455	1,625
	対象台数	25,794,235	1,831,271	27,625,506

(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、全体では制動装置が238件・15%、動力伝達装置が231件14%、原動機が206件・13%、燃料装置が164件・10%、電気装置が144件・9%の順となっている。

表-11 装置別リコール届出件数 (平成14年度～18年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
制動装置	168 (15%)	70 (14%)	238 (15%)
動力伝達装置	186 (16%)	45 (9%)	231 (14%)
原動機	131 (11%)	75 (15%)	206 (13%)
燃料装置	97 (9%)	67 (13%)	164 (10%)
電気装置	105 (9%)	39 (8%)	144 (9%)
その他	453 (40%)	203 (41%)	656 (40%)
合計	1140 (100%)	499 (100%)	1639 (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。

国産車は、動力伝達装置、制動装置、原動機の順で合わせて485件・42%を占めており、輸入車は、原動機、制動装置、燃料装置の順で合わせて212件・42%を占めている。

5. メーカー別リコール届出件数及び対象台数

平成14年度から平成18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14年度～18年度）

(国産車)

メーカー名	14		15		16		17		18	
	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	8	499,798	5	934,225	9	1,887,471	14	1,927,386	8	1,295,034
日産自動車	7	52,918	10	1,360,761	14	333,211	8	199,391	19	1,381,798
三菱自動車工業	18	908,329	13	558,871	48	603,832	5	553,312	5	202,885
三菱ふそうトラック・バス			12	279,006	78	2,265,534	57	657,760	30	432,570
マツダ	7	111,367	8	319,349	12	562,042	8	285,441	9	126,464
本田技研工業	9	956,214	8	451,027	17	511,516	9	205,242	13	1,629,367
いすゞ自動車	2	1,276	6	123,935	19	92,871	16	333,957	18	194,470
富士重工業	1	80,810	2	19,898	4	154,241	3	133,090	3	144,833
ダイハツ工業	2	40,769	2	25,223	3	6,333	5	39,876	3	22,877
スズキ	6	93,015	5	79,549	10	253,978	16	974,978	12	547,572
日野自動車工業	5	8,735	9	31,364	17	90,768	8	19,874	13	223,146
日産ディーゼル工業	7	4,426	6	8,192	7	35,978	6	12,058	6	22,911
ヤマハ発動機	5	19,128	4	31,716	8	210,373	2	43,837	4	12,345
川崎重工業	1	83	9	6,475	1	76			3	6,514

(輸入車)

ブランド名	14		15		16		17		18	
	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	10	14,978	4	3,254	13	43,734	4	2,331	5	3,152
フォルクスワーゲン	1	6,573	3	645	6	124,298	4	90,880	2	105,273
ボルボ	3	20,904	11	39,311	4	23,953	2	1,761	5	4,577
メルセデスベンツ	2	2,232	3	14,031	9	146,954	6	55,013	6	20,112
アウディ	1	243	1	43			3	4,198	4	23,345
プジョー					4	31,085			4	13,649

6. リコール率

6.1 車種別のリコール率

最近5年間（平成14年度から平成18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14年度～18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	244	15,134	39,240	38.6%
		輸入車	328	1,273	3,508	36.3%
		計	572	16,407	42,747	38.4%
	貨 物 車	国産車	323	6,111	7,118	85.8%
		輸入車	26	9	42	21.2%
		計	349	6,119	7,160	85.5%
	そ の 他	国産車	439	521	1,712	30.4%
		輸入車	21	8	138	6.1%
		計	460	529	1,850	28.6%
	計	国産車	1,006	21,765	48,070	45.3%
		輸入車	375	1,290	3,688	35.0%
		計	1,381	23,056	51,757	44.5%
軽自動車	国産車	99	3,479	23,893	14.6%	
	輸入車	0	0	5	0.0%	
	計	99	3,479	23,898	14.6%	
二輪車	国産車	47	281	3,092	9.1%	
	輸入車	75	36	245	14.7%	
	計	122	317	3,337	9.5%	
合 計	国産車	970	25,525	75,054	34.0%	
	輸入車	428	1,326	3,938	33.7%	
	計	1398	26,852	78,992	34.0%	

(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18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、34.0%となっている。

また、国産車のリコール率は34.0%、輸入車のリコール率は33.6%となっており、ほぼ同じになっている。

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14年度から平成18年度)

平成14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る。

表-14 年度別届出件数、対象台数及びリコール率(平成14年度～18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)
14	170	3,012	76,270	3.9%
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%

(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(2001年から2005年)

2001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年は大幅に減少した。

表-15 暦年別届出件数、対象台数及びリコール率(2001年～2005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)
2001	453	13,626	223,446	6.1%
2002	434	18,435	225,452	8.2%
2003	527	19,062	229,620	8.3%
2004	601	30,831	231,389	13.3%
2005	562	18,250	241,193	7.6%

6.3 リコール率の日米比較

平成13年から平成17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17年12月末の保有台数で除いた値(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3/4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	1,186	24,748	79,207	31.2%
米国	2,577	100,204	241,193	41.5%

(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・割合（国産車）

最近の5年間における国産車のリコール届出988件（原因別1,140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のとおりである。

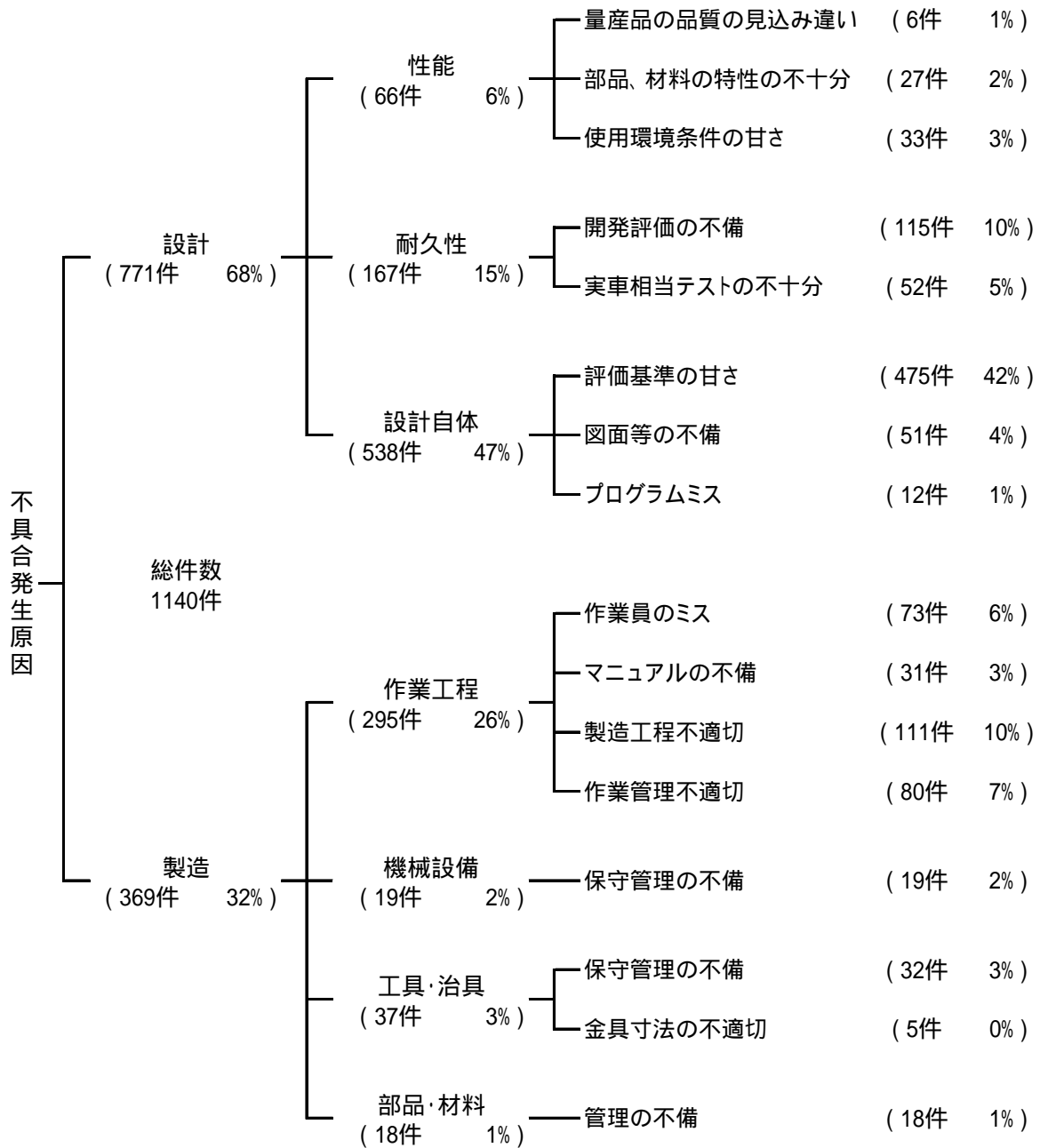
リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-22のとおり設計に係る原因によるものが771件で68%、製造に係る原因によるものが369件で32%となっており、設計に起因するものが製造に起因するものの約2倍となっている。

表-17 発生原因（設計・製造）別推移

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	合計
設計	61 (55%)	82 (60%)	265 (69%)	202 (73%)	161 (69%)	771 (68%)
製造	49 (45%)	55 (40%)	118 (31%)	75 (27%)	72 (31%)	369 (32%)
合計	110 (100%)	137 (100%)	383 (100%)	277 (100%)	233 (100%)	1140 (100%)

(注)：1件の届出で複数の装置に不具合があるため、届出件数の合計数とは相違する。

図-22 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成14年度～18年度届出事例)



装置別の不具合件数が比較的多い動力伝達装置(186件)、制動装置(168件)、原動機(131件)について、不具合原因別に分類したものを図 - 23から図 - 25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63%であるのに対し、製造に係る原因によるものが37%、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、若干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71%であるのに対し、製造に係る原因によるものが29%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倍となっている。

図-23 動力伝達装置の不具合原因

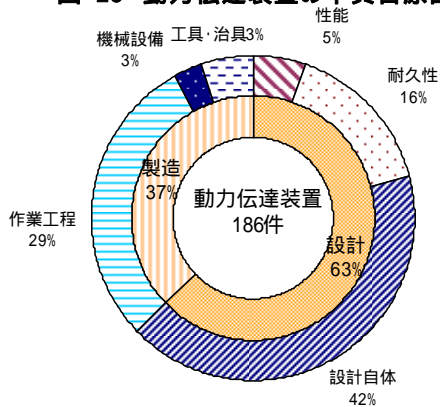


図-24 制動装置の不具合原因

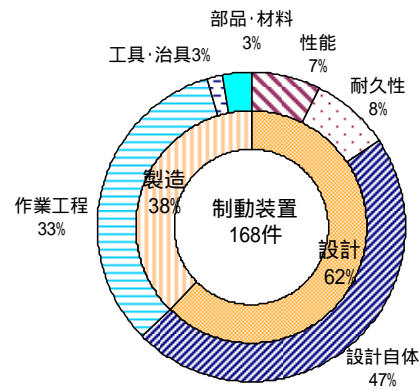
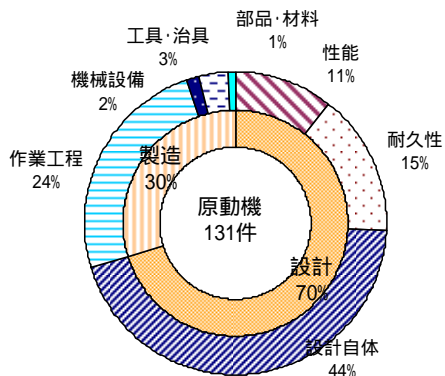


図-25 原動機の不具合原因



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18年度と平成13年度から17年度までの5年間の平均を比較したものを図-26に示す。

この図から18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る。18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37%とほぼ同程度であった。また、3年以内に発生したものと比較では、60%と過去5年平均の約68%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-26 国産車の生産開始から初報までの期間(平成18年度・平均)

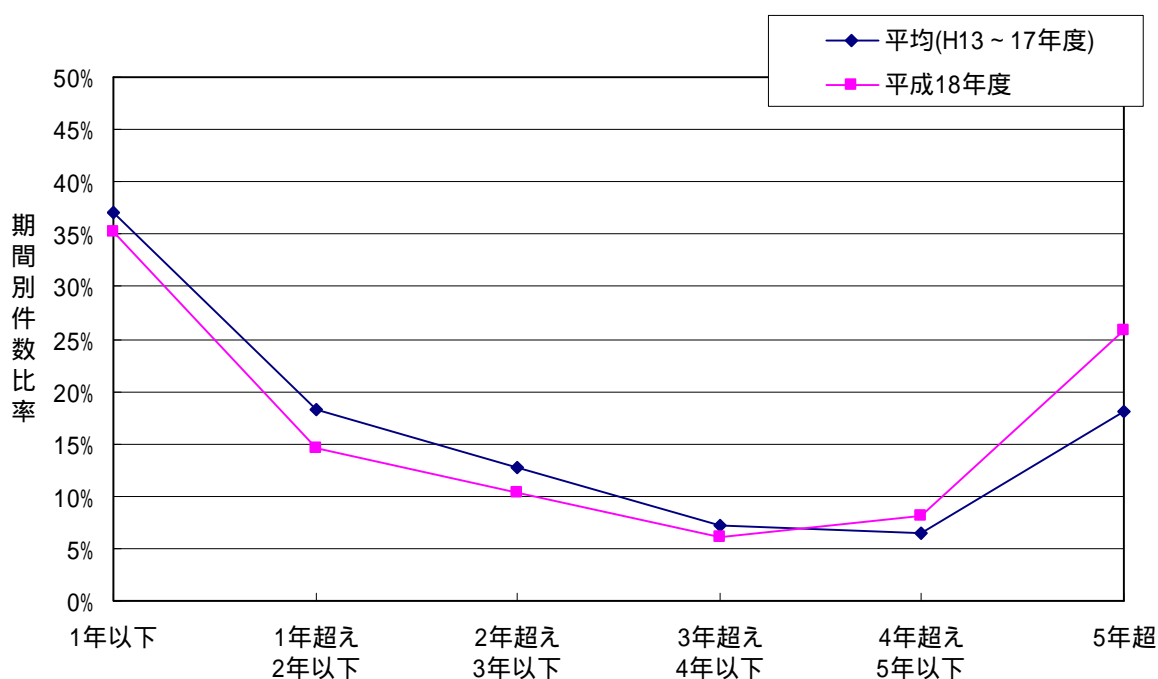


表-18 国産車の生産開始から初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平均
平均期間	27.2	32.6	32.7	37.1	42.9	34.5

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14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	合計
5年超	13	26	73	60	60	232 (20.4)
4年超5年以下	4	10	32	17	19	82 (7.2)
3年超4年以下	10	13	31	13	14	81 (7.1)
2年超3年以下	13	13	53	34	24	137 (12.0)
1年超2年以下	27	21	56	50	34	188 (16.5)
60日超1年以下	22	42	98	66	64	292 (25.6)
60日以内	21	12	40	37	18	128 (11.2)
計	110	137	383	277	233	1140 (100)

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18年度と平成13年度から17年度までの5年間の平均を比較したものを図-27に示す。

この図から18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。18年度は2ヶ月以内に届けられたものが13%（過去5年平均18%）、4～6ヶ月以内に届けられたものが7%（過去5年平均10%）と減少したが、2～4ヶ月以内に届けられたものが19%（過去5年平均15%）と増加し、1年を超えるものは41%と、過去5年平均39%に比べ増加している。また、18年度の平均期間は16.5ヶ月であり、過去5年間の平均期間の18.8ヶ月（前年度24.6ヶ月）と比べると短くなっている。

図-27 国産車の初報入手からリコール届出までの期間(平成18年度・平均)

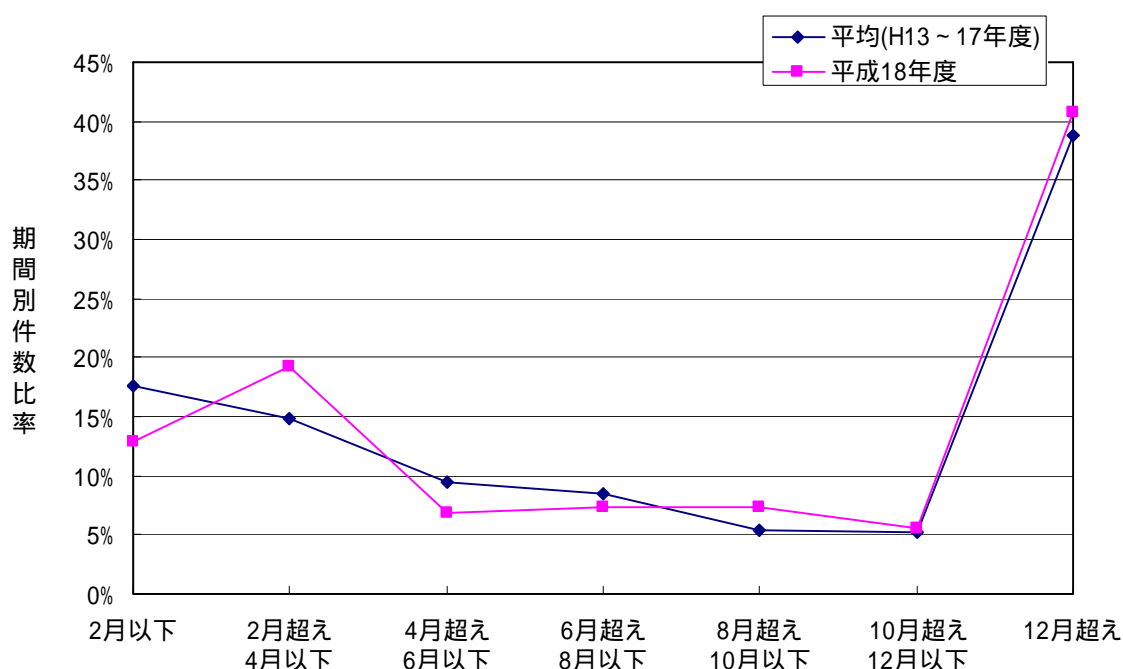


表-20 国産車の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平均
平均期間	9.2	10.3	33.3	24.6	16.5	18.8

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14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平均
平均期間	15.1	14.8	89.6	42.2	24.7	37.3

参考 2

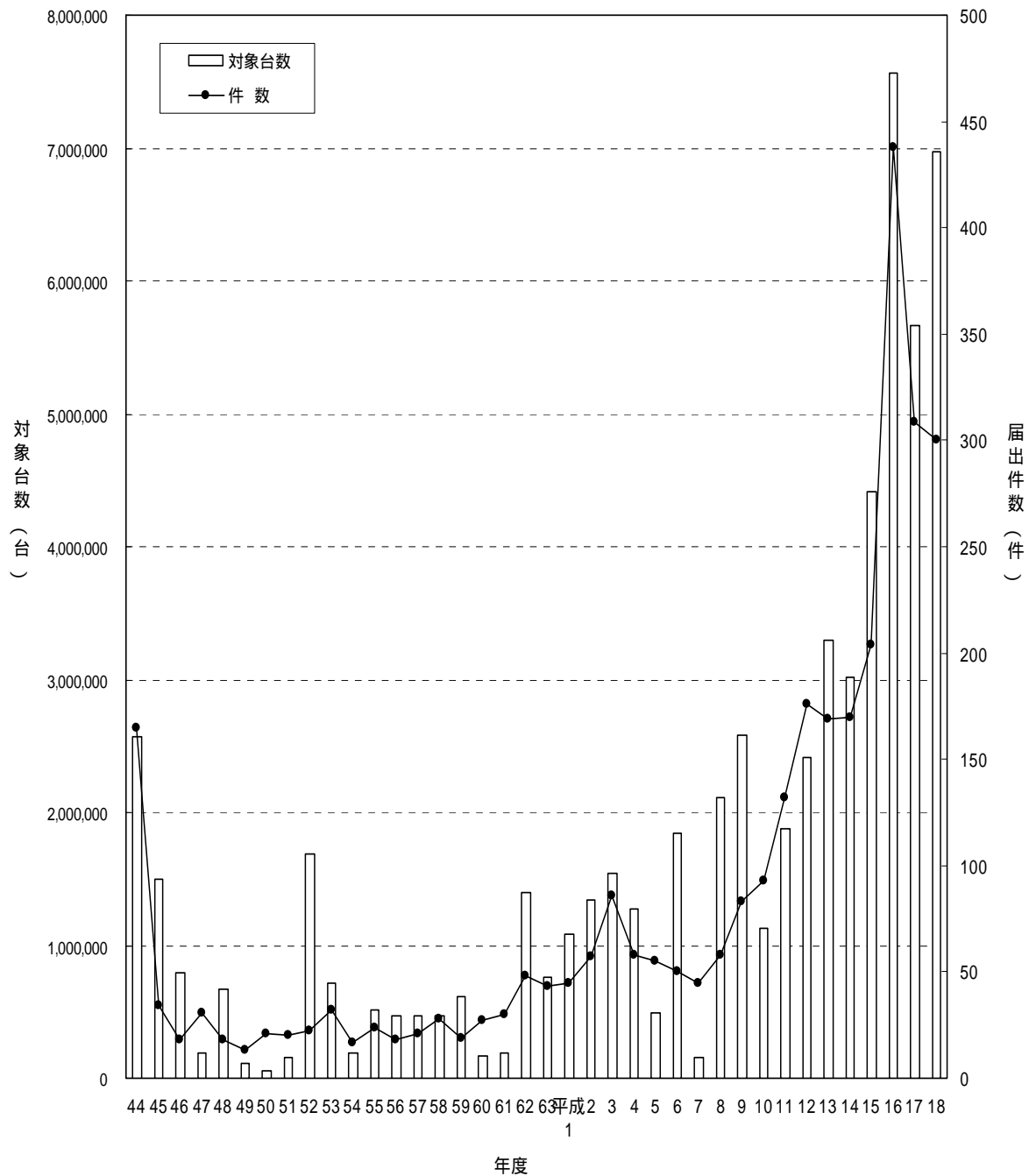
リコール届出全体の傾向分析 (昭和 44 年度から平成 18 年度 : 38 年間)

1 . リコール対象台数の推移

リコール対象台数の過去38年間の推移は図-28のとおりとなっている。

平成18年度は、届出件数は前年度よりも減少したが、対象台数は前年度より増加し、過去2番目の記録であった。また、自動車保有車両数の9%を占めている。

図-28 リコール対象台数の年度別推移
(昭和 44 年度から平成 18 年度までの 38 年間)



2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数、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

表-21 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
(昭和44年度～平成18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
合計	1,807	57,617,259	1,370	4,839,732	3,177	62,456,991

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
(平成16年度～平成18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
計	1	6,196	3	535	4	6,731

昭和44年度から平成18年度までの38年間の国産車・輸入車別のリコール届出件数及び対象台数、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を表-21に示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は1,807件(5,761万台)であり、これに対して輸入車は1,370件(483万台)となっており、国産車はリコール届出総件数で見ると全体の57%であるが、対象台数合計で見ると全体の92%を占めている。