

平成19年度のリコール届出分析の概要について

交通安全環境研究所リコール技術検証部

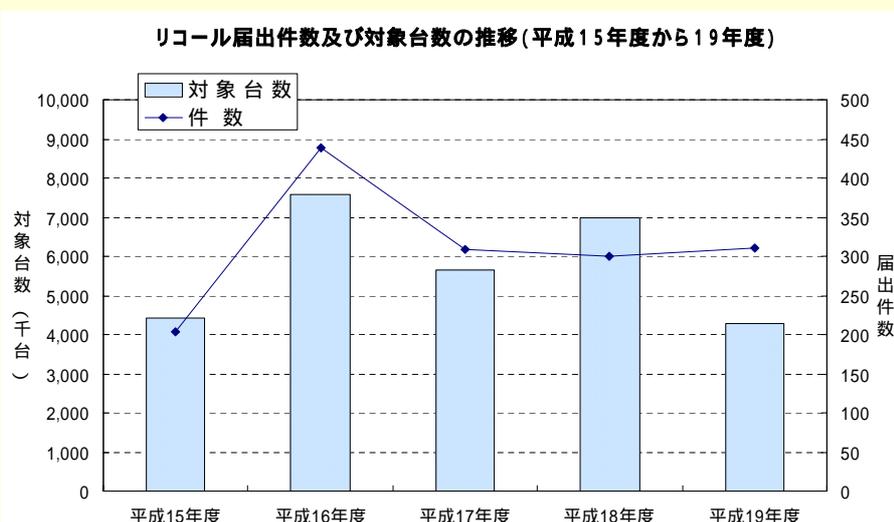


1

1. リコール届出件数及び対象台数の推移

- 平成19年度のリコール届出件数は、310件(300件・3%増)であり、前年度より10件増加したが、この3年間ほぼ横ばいに推移している。
- 平成19年度のリコール対象台数は、4,268千台(6,968千台・39%減)で、前年度より大幅に減少しており、ほぼ15年度の水準に戻った。

(注) ()内は前年度の数値又は前年度との増減率を示す。

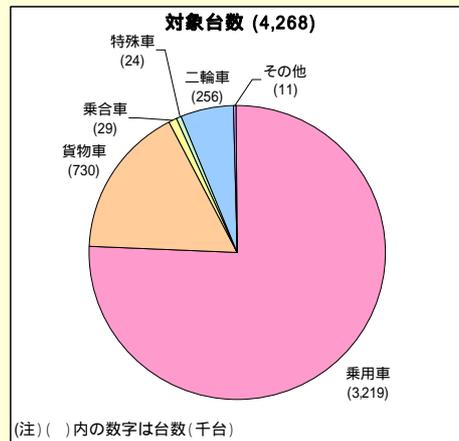
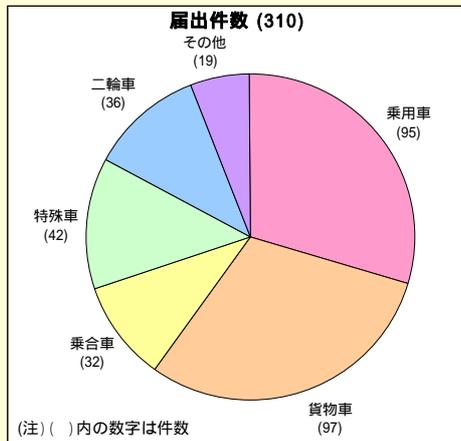


2

2. 車種別分析

- 平成19年度のリコール届出を、車種別に見ると、乗用車(軽乗用車を含む。)は届出件数95件、対象台数3,219千台、貨物車(軽貨物車を含む。)は届出件数97件、対象台数730千台であった。両者を併せると、届出件数で62%、対象台数では93%を占める。
- 車種別の届出件数を、前年度と比較すると、乗用車は95件(115件・17%減)、乗合車は32件(31件・3%減)に、特殊車は42件(50件・16%減)と減少し、貨物車は97件(69件・40%増)に、二輪車は36件(30件・20%増)と増加した。

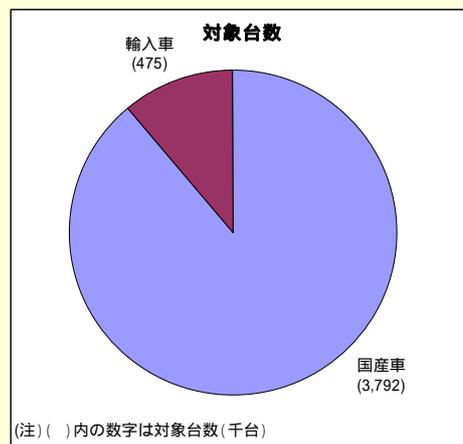
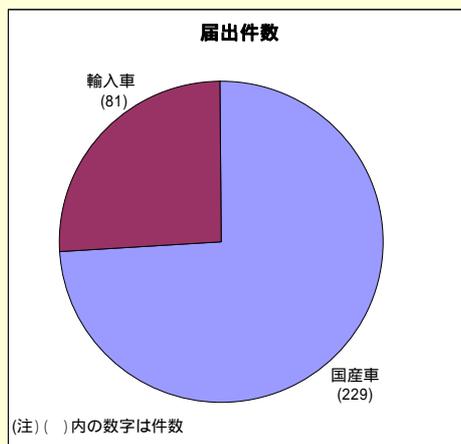
(注) ()内は、前年度の数値又は前年度との増減率を示す。



3

3. 国産・輸入別の分析

- 平成19年度のリコール届出を、国産車と輸入車別に見ると、
 - 国産車については、229件(203件・12%増)、3,792千台(6,295千台・40%減)であり、届出件数は前年度より増加したが、対象台数は減少した。
 - 輸入車については、81件(97件・16%減)、475千台(673千台・29%減)であり、届出件数及び対象台数ともに前年度より減少した。

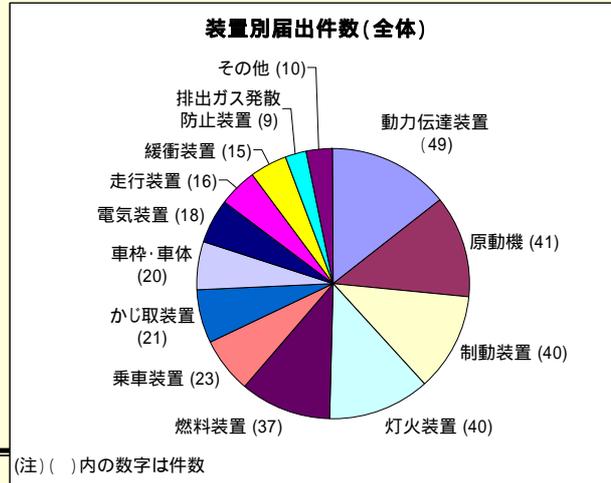


4

4. 装置別分析

- 平成19年度のリコール届出を、装置別に見ると、動力伝達装置49件(52件・6%減)、原動機41件(45件・9%減)、制動装置40件(56件・29%減)、灯火装置40件(20件・100%増)、燃料装置37件(24件・54%増)、乗車装置23件(18件・28%増)、かじ取装置21件(18件・17%増)、車枠・車体20件(22件・9%減)、電気装置18件(28件・35%減)、走行装置16件(15件・6%増)、緩衝装置15件(18件・16%減)、排出ガス発散防止装置9件(7件・29%増)の順になっている。

(注) ()内は、前年度の数值又は前年度との増減率を示す。



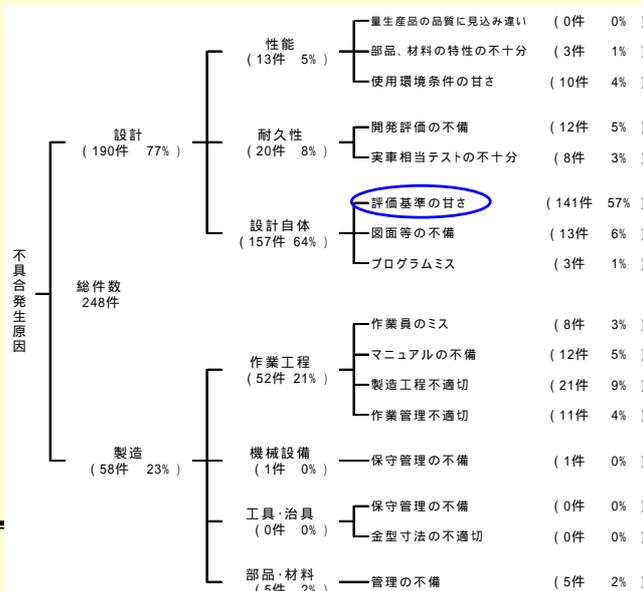
(注) 1件の届出で複数の不具合箇所がある場合があるため、装置別の総件数と届出件数(310件)は一致しない。



5. 不具合の発生原因別分析(国産車)

- 平成19年度の国産車のリコール届出を、不具合の発生原因別に見ると
 - 「設計」に係る原因によるものが190件(161件・18%増)で全体の77%(69%)を占め、「製造」に係る原因によるものが58件(72件・19%減)で全体の23%(31%)となっている。
 - 「設計」に係る不具合の要因では、「評価基準の甘さ」が全体の57%(36%)と最も高くなっている。

(注) ()内は、前年度の数值又は前年度との増減率を示す。

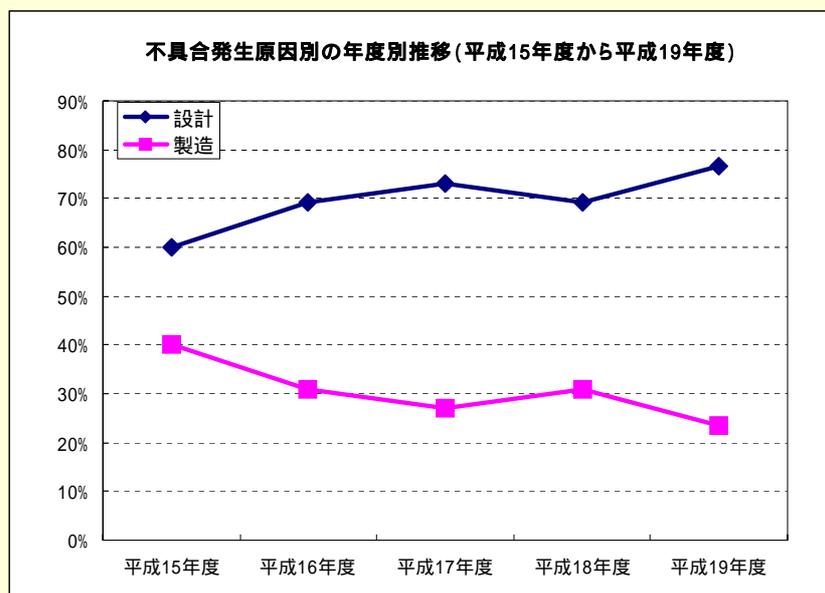


(注) 1件の届出で複数の不具合箇所がある場合があるため、発生原因別の総件数と届出件数は一致しない。



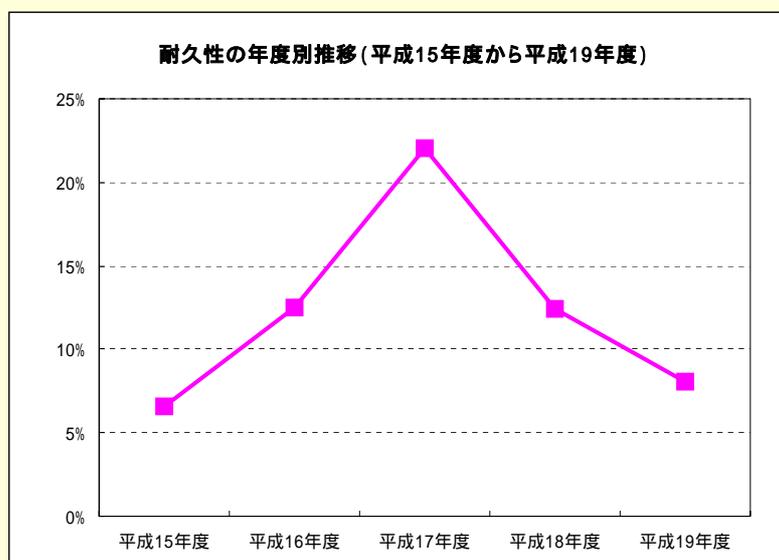
6. 不具合の発生原因(設計・製造)別の年度別推移(国産車・その1)

- 平成19年度と平成15年度の割合と比較すると、設計に係るものが60%から77%に増加し、製造に係るものが40%から23%と減少している。



7. 不具合発生原因(耐久性)別の年度別推移(国産車・その2)

- 「耐久性」に係る原因の割合を年度別推移でみると、平成17年度まで上昇傾向にあり、同年度にピークを迎えたが、その後は大幅に減少傾向にある。



8. 具体的な届出事例(その1)
 ~「設計」に係る原因によるもの~

1. 届出日

平成19年4月18日

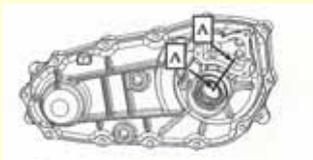
2. 不具合の状況及びその原因

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

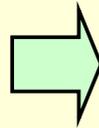
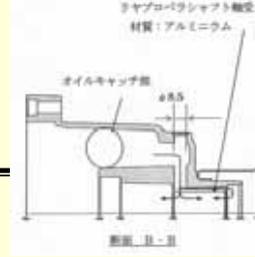
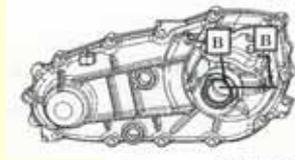
3. 対象となる車種数及び台数

3車種、381,551台

(改善前)



(改善後)



* 潤滑経路



9. 具体的な届出事例(その2)
 ~「製造」に係る原因によるもの~

1. 届出日

平成19年7月15日

2. 不具合の状況及びその原因

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

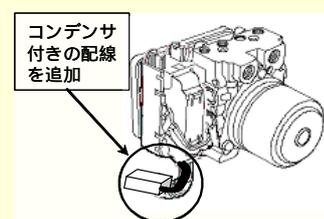
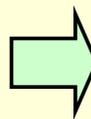
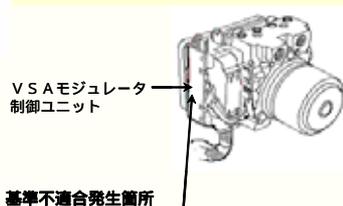
3. 対象となる車種数及び台数

1車種、27,841台



(改善前)

(改善後)

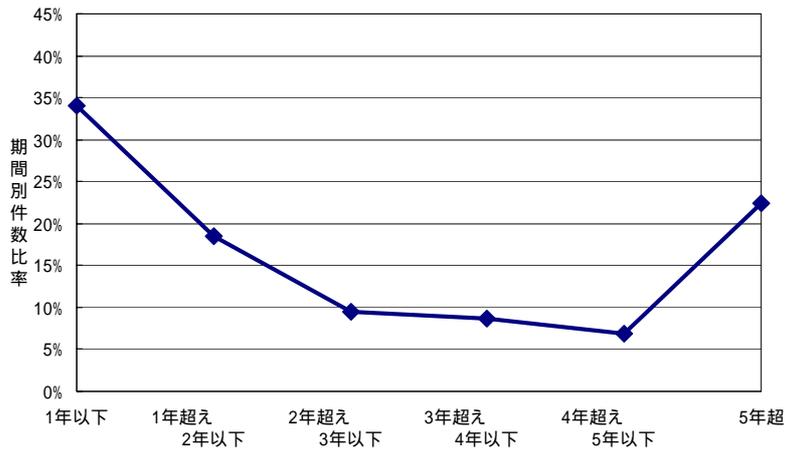


10. 生産開始から不具合発生までの期間(国産車)

- 平成19年度の国産車のリコール届出について、自動車の生産を開始してから、不具合の初報(注)がメーカー等に寄せられるまでの期間をみると、
 - 1年以内のものが、34%で最も多く、5年を超えるものが22%で次に多い。
 - 生産開始から不具合の初報までの平均期間は40.8ヶ月(前年度42.9ヶ月)であった。これを、平成15年度の平均32.6ヶ月と比較すると大幅に長くなっている。

(注)リコールに結びつく最初の不具合情報

生産開始から初報までの期間別の届出件数比率



11. 不具合の初報入手からリコール届出までの期間(国産車)

- 平成19年度の国産車のリコール届出について、自動車メーカーが不具合の初報を入手してからリコール届出をするまでの期間別に整理すると、
 - 1年を超えるものが40%であり、最も多い。
 - 不具合の初報を入手してからリコール届出までの平均の期間は15.2ヶ月(前年度16.5ヶ月)であり、前年度より短くなっている。一方、平成15年度の平均10.3ヶ月と比較すると長くなっている。

不具合の初報入手からリコール届出までの期間別の届出件数比率

