

リコール届出内容の分析結果

平成16年11月
国土交通省自動車交通局

平成15年度のリコール届出の傾向分析

1. 車種別リコール届出件数及び対象台数

リコール届出件数は、204件であり、前年度の170件と比べ34件増加（対前年度比20%増）した。また、リコール対象台数は4,416千台で前年度の3,012千台に比べ1,404千台の増加（対前年度比47%増）であった。リコール件数及びリコール対象台数とも前年度に比べ増加し過去最高の記録（平成16年度は既に記録を更新中）となった。

リコール届出を車種(用途)別にみると、乗用車がリコール届出件数118件（全体の58%）・リコール対象台数3,531千台（80%）で、貨物車は61件（30%）・702千台（16%）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88%、対象台数合計の96%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	件 数	56	(43)	62	(54)	118	(97)
	対象台数	3,375	(2,282)	156	(200)	3,531	(2,482)
貨 物 車	件 数	52	(32)	9	(2)	61	(34)
	対象台数	700	(471)	2	(1)	702	(472)
乗 合 車	件 数	23	(7)	0	(0)	23	(7)
	対象台数	51	(2)	0	(0)	51	(2)
特 殊 車	件 数	21	(21)	2	(0)	23	(21)
	対象台数	2	(4)	0	(0)	2	(4)
二 輪 車	件 数	18	(8)	16	(9)	34	(17)
	対象台数	106	(25)	16	(5)	122	(30)
そ の 他	件 数	9	(2)	3	(1)	12	(3)
	対象台数	2	(1)	6	(21)	8	(22)
合 計	件 数	123	(104)	81	(66)	204	(179)
	対象台数	4,235	(2,785)	181	(227)	4,416	(3,012)

(対象台数の単位:千台)

(注):合計件数が合わないのは、1件の届出で複数の車種にまたがる場合は件数をそれぞれの車種毎に計上しているためである。

()内は、平成14年度の数である。

また、前年度の届出件数と比較すると、特殊車（21件→23件）はやや増加であったが、乗用車（97件→118件）、貨物車（34件→61件）、乗合車（7件→23件）、二輪車（17件→34件）については大幅に増加した。

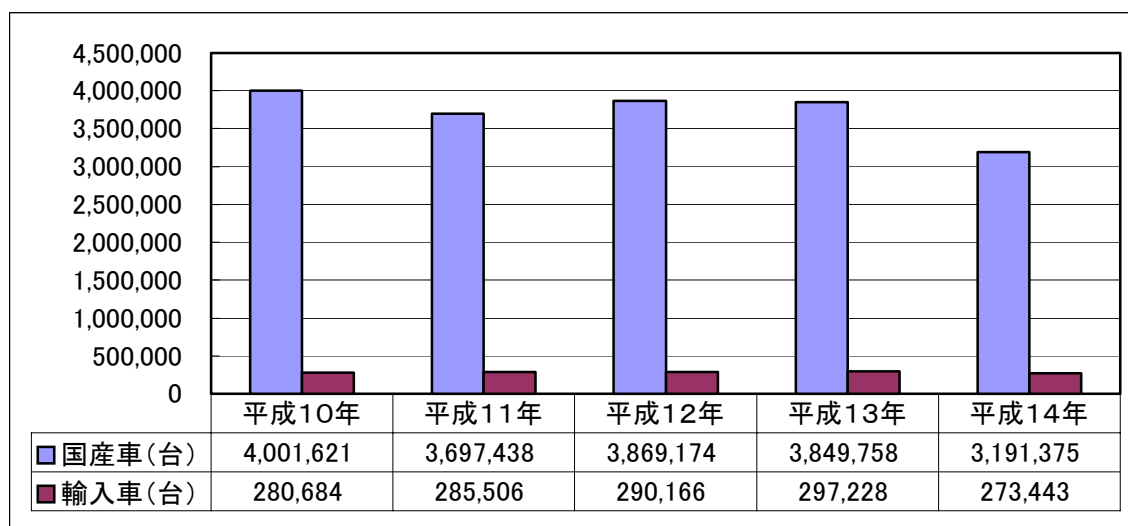
国産車では、届出件数（104件→123件）については前年度より約18%、対象台数（2,785千台→4,235千台）については約52%増加し、リコール件数及びリコール対象台数とも過去最高の記録であった。

国産車を車種別にみると、乗用車が56件（国産車全体の46%）・3,375千台（80%）、貨物車は52件（42%）・700千台（17%）、乗合車は23件（19%）・51千台（1%）となっている。届出件数、対象台数とも特殊車以外で大幅に増加した。

輸入車では、届出件数（66件→81件）については、前年度より約23%増加し、過去最高であった昭和44年度（リコール制度発足時）以来、過去2番目であったが、対象台数（227千台→181千台）については、前年度より約20%と減少し、過去10番目の記録であった。なお、車種別にみると、乗用車が62件・156千台で対象台数全体の86%を占めている。

なお、届出件数と対象台数については、初度登録年別自動車保有車両数の増減と関連性は見られない。

（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10年～平成14年））



（注）台数については、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

リコール届出を装置別に区分し、多い順にみると、原動機、制動装置、燃料装置、動力伝達装置、かじ取装置、灯火装置、電気装置、緩衝装置、乗車装置、走行装置の順であり、これらを合わせると216件(全体の92%)となっている。

前年度の届出件数と比較すると、全体ではやや増加であり、装置別では電気装置(19件→16件)については減少しているが、原動機(24件→31件)、制動装置(26件→30件)、燃料装置(17件→27件)、動力伝達装置(25件→26件)、かじ取装置(18件→23件)、灯火装置(7件→22件)、緩衝装置(4件→14件)については増加している。

表-2 装置別届出件数(全体)

装置別	件数		割合(%)	
原動機	31	(24)	13	(13)
制動装置	30	(26)	13	(14)
燃料装置	27	(17)	11	(9)
動力伝達装置	26	(25)	11	(14)
かじ取装置	23	(18)	10	(10)
灯火装置	22	(7)	9	(4)
電気装置	16	(19)	7	(10)
緩衝装置	14	(4)	6	(2)
乗車装置	14	(3)	6	(2)
走行装置	13	(6)	6	(3)
その他	20	(36)	8	(19)
合計	236	(185)	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。

()内は、平成14年度の数である。

国産車では、合計の件数が110件から137件と増加している。
 装置別の件数を多い順にみると、燃料装置、原動機、動力伝達装置、走行装置、制動装置、かじ取装置、灯火装置、電気装置、緩衝装置、排出ガス発散防止装置の順であり、これらを合わせると126件(全体の92%)となっている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、動力伝達装置(19件→16件)、制動装置(15件→12件)、かじ取装置(13件→12件)、電気装置(12件→11件)は減少したが、燃料装置(9件→17件)、原動機(11件→16件)、走行装置(3件→13件)、灯火装置(5件→12件)、緩衝装置(3件→9件)、排出ガス発散防止装置(0件→8件)の増加が大きかったため、全体的にも増加した。

表-3 装置別届出件数(国産車)

装置別	件数	割合(%)
燃料装置	17 (9)	12 (8)
原動機	16 (11)	12 (10)
動力伝達装置	16 (19)	12 (17)
走行装置	13 (3)	9 (3)
制動装置	12 (15)	9 (14)
かじ取装置	12 (13)	9 (12)
灯火装置	12 (5)	9 (5)
電気装置	11 (12)	8 (11)
緩衝装置	9 (3)	7 (3)
排出ガス発散防止装置	8 (0)	6 (0)
その他	11 (20)	8 (18)
合計	137 (110)	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。

()内は、平成14年度の数である。

輸入車では、合計の件数が75件から99件と増加している。
 装置別の件数を多い順にみると、制動装置、原動機、かじ取装置、乗車装置、動力伝達装置、燃料装置、灯火装置、緩衝装置、電気装置、車枠・車体の順であり、これらを合わせると97件（全体の98%）となっている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、電気装置(7件→5件)、は減少したが、制動装置(11件→18件)、かじ取装置(5件→11件)、乗車装置(3件→11件)、灯火装置(2件→10件)については大幅に増加したため、全体的にも増加した。

表-4 装置別届出件数(輸入車)

装置別	件数	割合(%)
制動装置	18 (11)	18 (15)
原動機	15 (13)	15 (17)
かじ取装置	11 (5)	11 (7)
乗車装置	11 (3)	11 (4)
動力伝達装置	10 (6)	10 (8)
燃料装置	10 (8)	10 (11)
灯火装置	10 (2)	10 (3)
緩衝装置	5 (1)	5 (1)
電気装置	5 (7)	5 (9)
車枠・車体	2 (3)	2 (4)
その他	2 (16)	2 (21)
合計	99 (75)	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。

()内は、平成 14 年度の数である。

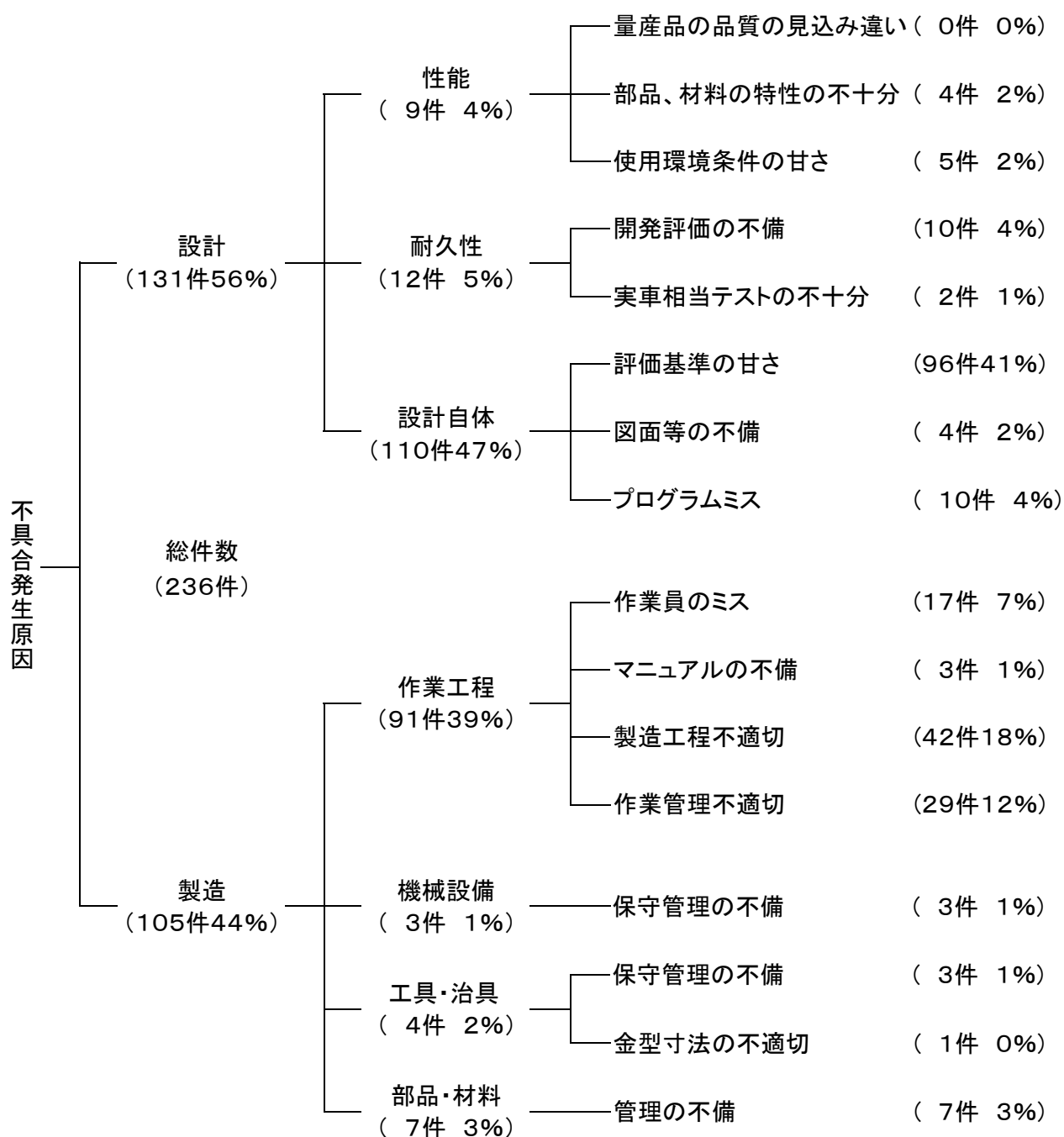
3. 不具合発生原因別の件数・割合

(1) 全体の概要

平成15年4月～16年3月におけるリコール届出204件（不具合箇所別：236件・前年度185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-1のとおり設計に係る原因に基づくものが131件で全体の56%（前年度101件・55%）、製造に係る原因に基づくものが105件で全体の44%（前年度84件・45%）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15年4月～16年3月届出箇所別）

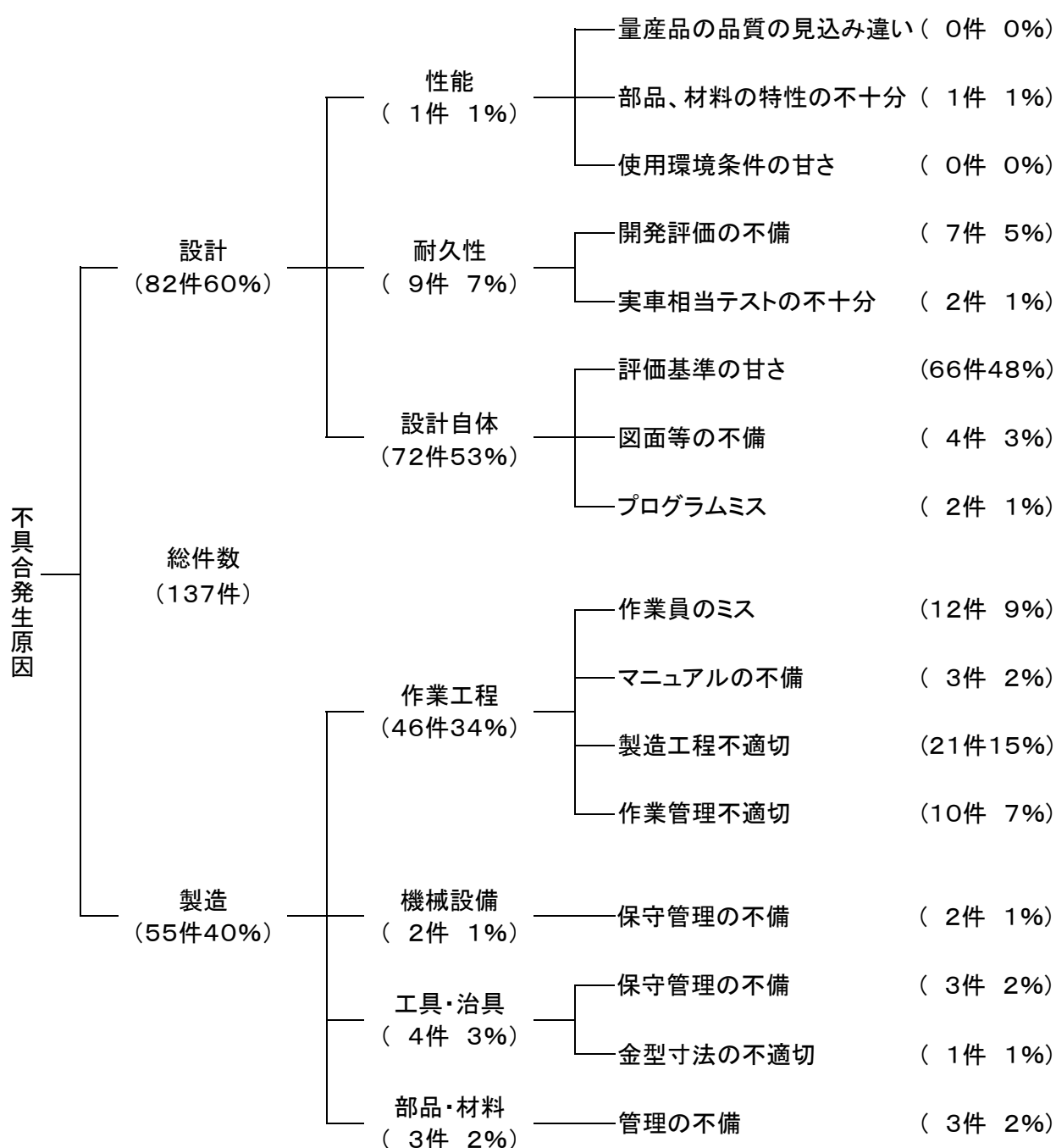


(2) 国産車の概要

平成15年4月～16年3月における国産車のリコール届出123件(不具合箇所別：137件・前年度110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基づくものが82件で全体の60% (前年度61件・55%)、製造に係る原因に基づくものが55件で全体の40% (前年度49件・45%) となっている。なお、設計に係る原因のうち、評価基準の甘さについては、昨年度34件 (31%) に対し、平成15年度は66件 (48%) に増加している。

図-2 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成15年4月～16年3月届出箇所別)

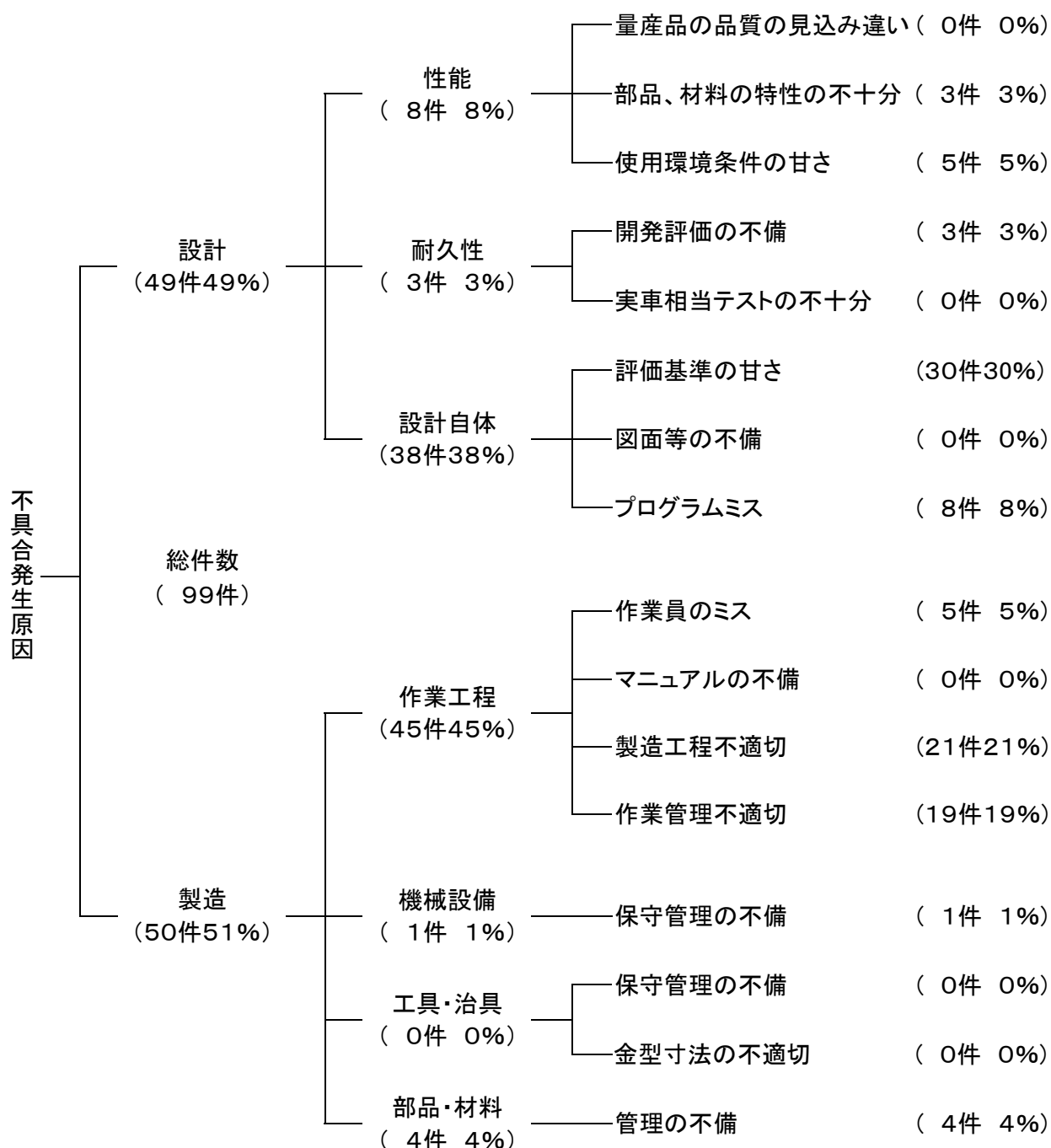


(3) 輸入車の概要

平成15年4月～16年3月における輸入車のリコール届出81件（不具合箇所別：99件・前年度75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基づくものが49件で全体の49%（前年度40件・53%）、製造に係る原因に基づくものが50件で全体の51%（前年度35件・47%）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15年4月～16年3月届出個所別）



(4) 装置別発生原因の割合（国産車）

装置別の不具合件数が比較的多かった、燃料装置(17件)、原動機(16件)、動力伝達装置(16件)、走行装置(13件)、制動装置(12件)、かじ取装置(12件)、灯火装置(12件)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。

燃料装置の不具合は、設計に係わる原因が35%で製造に係わる原因が65%、原動機の不具合は、設計に係わる原因が69%で製造に係わる原因が31%、動力伝達装置の不具合は、設計に係わる原因が63%で製造に係わる原因が37%、走行装置の不具合は、設計に係わる原因が61%で製造に係わる原因が39%、制動装置の不具合は、設計に係わる原因が75%で製造に係わる原因が25%、かじ取装置の不具合は、設計に係わる原因が41%で製造に係わる原因が59%、灯火装置の不具合は、設計に係わる原因が42%で製造に係わる原因が58%となっている。

図-4 燃料装置の不具合原因

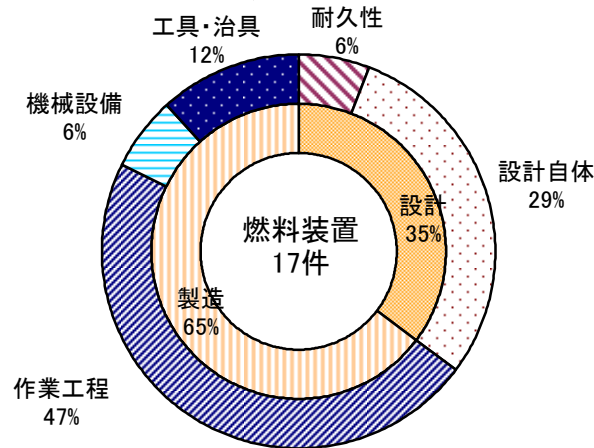


図-5 原動機の不具合原因

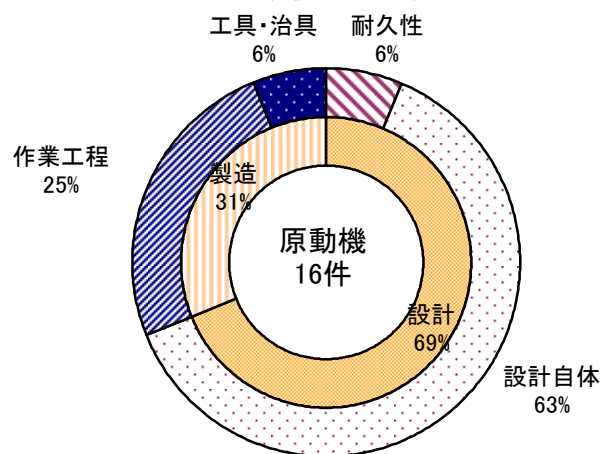


図-6 動力伝達装置の不具合原因

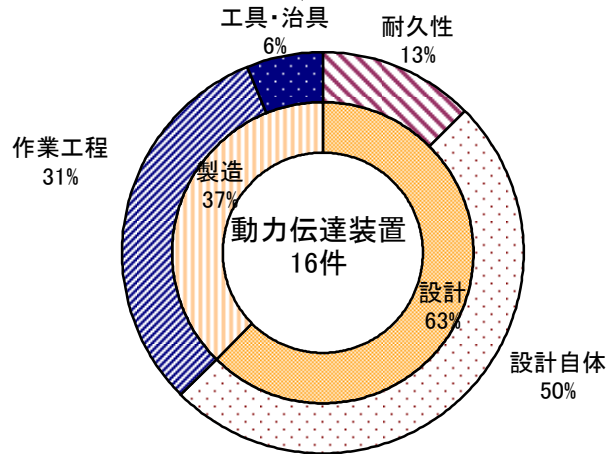


図-7 走行装置の不具合原因

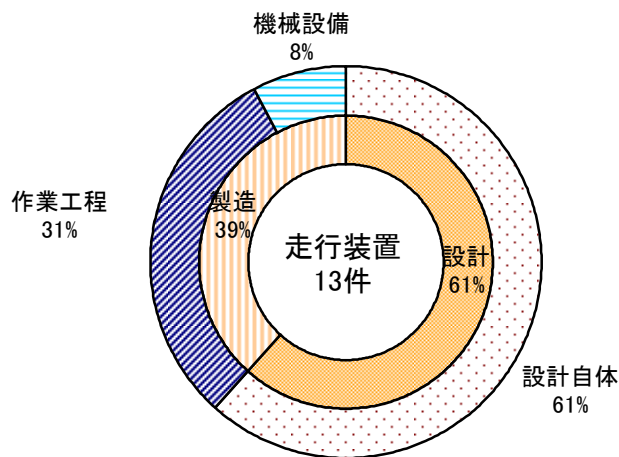


図-8 制動装置の不具合原因

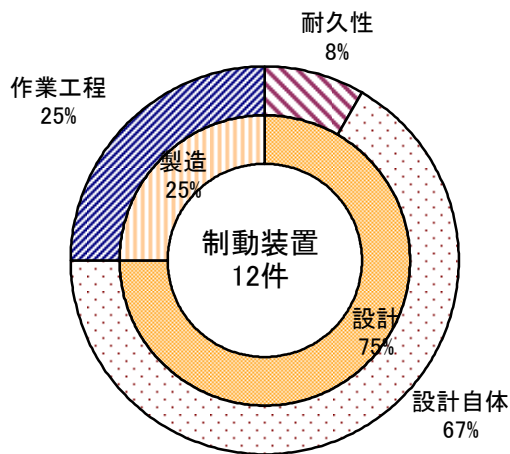


図-9 かじ取装置の不具合原因

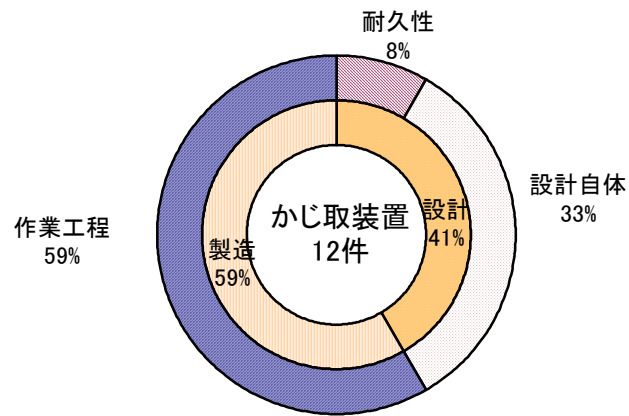
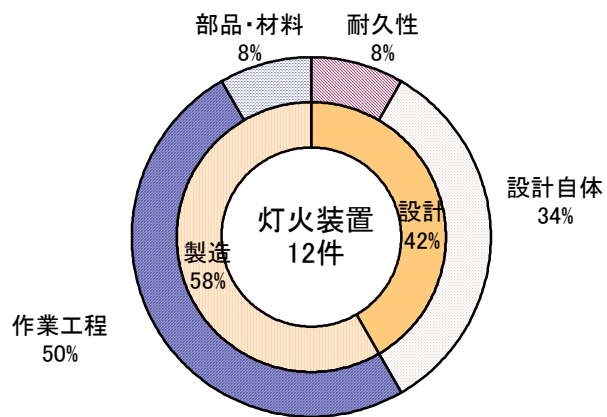


図-10 灯火装置の不具合原因



(5) 装置別発生原因の割合（輸入車）

装置別の不具合件数が比較的多かった、制動装置(18件)、原動機(15件)、かじ取装置(11件)、乗車装置(11件)について、不具合原因別に分類したものを図11から図14に示す。

制動装置の不具合は、設計に係わる原因が28%で製造に係わる原因が72%、原動機の不具合は、設計に係わる原因が80%で製造に係わる原因が20%、かじ取装置の不具合は、設計に係わる原因が18%で製造に係わる原因が82%、乗車装置の不具合は、設計に係わる原因が45%で製造に係わる原因が55%となっている。

図-11 制動装置の不具合原因

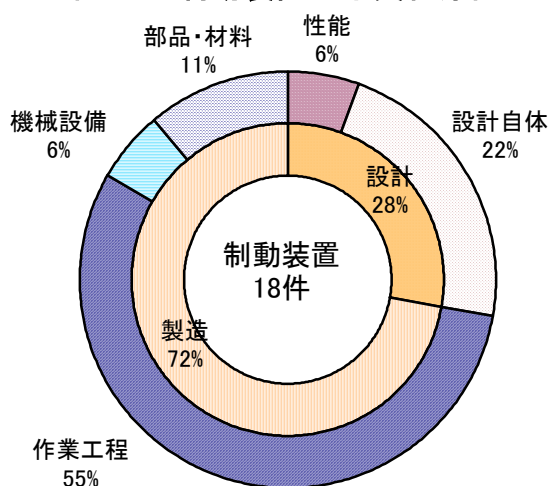


図-12 原動機の不具合原因

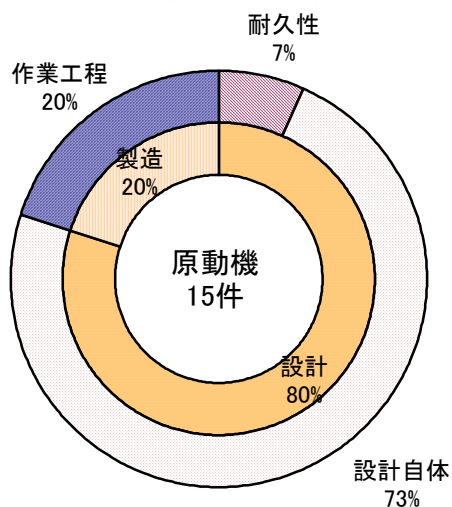


図-13 かじ取装置の不具合原因

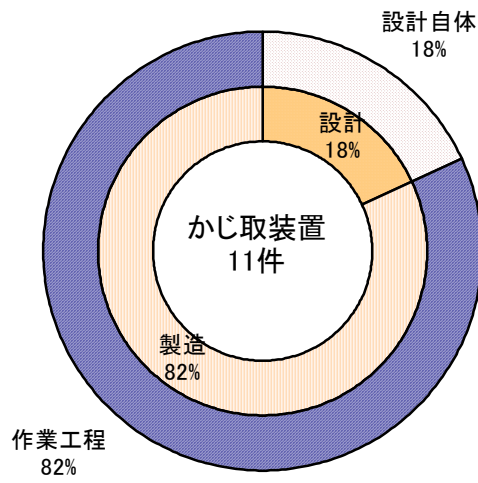
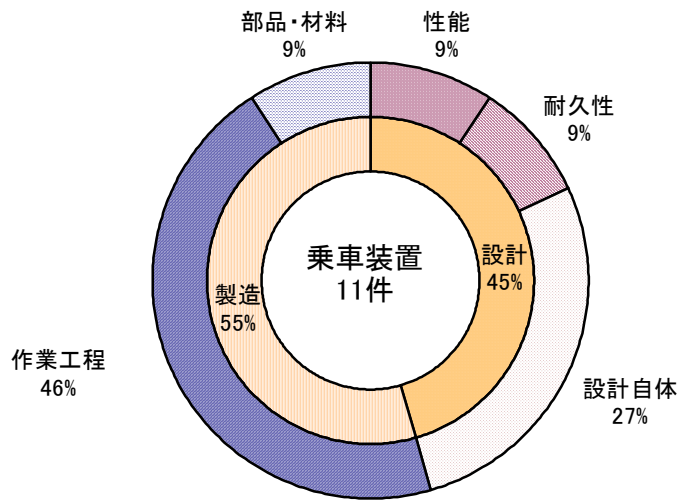


図-14 乗車装置の不具合原因



(6) 設計に関する原因の内訳と事例（国産車）

設計に関する原因の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、72件（全体の53%）で一番多く、ついで、耐久性に問題があったものが9件（7%）、性能に問題があったものが1件（1%）の順となっている。

また、設計自体に問題があった72件中、評価基準の甘さが66件であり、全発生原因の48%を占めている。

なお、前年度の件数と比較すると、評価基準の甘さ（34件→66件）の増加が顕著であり、設計原因全体の件数（61件→82件）も増加している。

平成15年度の代表的な事例を以下に示す。

① 性能の設計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：使用過程で酸化物が生成され、接点部の接触抵抗が増大することがあり、最悪の場合、接点部が導通不良となり、制動灯が点灯しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：65, 334台

不具合原因：電気装置において、制動灯用スイッチにかかる電気負荷に対して、接点方式が不適切なため。

② 耐久性の設計に問題があったもの（開発評価の不備）の例

- ・不具合の内容：ケーブル外表面に亀裂が発生するものがあり、そのままの状態で使用を続けると、当該ケーブルが折れ曲がり、さらにインナーワイヤーが折損し、駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：83, 687台

不具合原因：駐車制動装置において、駐車ブレーキケーブルの低温下における耐久性能が不適切なため。

③ 耐久性の設計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：バルブの点灯・消灯により、固定部分が膨張・収縮を繰り返し、ソケットホルダーがバルブとともにランプ本体から脱落して、周辺の樹脂製部品を溶損させ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：62, 447台

不具合原因：フロント・フォグラмп装備車両において、当該ランプのソケットホルダーの固定構造が不適切なため。

④ 設計自体に問題があるもの（評価基準の甘さ）の例

- ・不具合の内容：ブレーキホースが捻れており、操舵によりブレーキホース端末に過大な応力が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ブレーキホースに亀裂が発生し、ブレーキ液が漏れ制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：223，702台

不具合原因：制動装置において、前輪用ブレーキホースの固定位置が不適切なため。

- ・不具合の内容：このままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、当該部分が破断して車輪が脱落するおそれがある。

リコール対象台数：217，201台

不具合原因：フロントハブの強度が不足しているため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合などに、ハブのフランジ部の付け根付近に亀裂が発生するものがある。整備状況、積載条件などの要因が重なると、この亀裂の発生が早まる可能性があるため

- ・不具合の内容：このままの状態で使用を続けると、当該部分からの水の侵入によるボールの錆で樹脂ベアリングが異常摩耗し、最悪の場合、ボールジョイントが破損してアームから外れ、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：205，732台

不具合原因：前輪緩衝装置のロアアームとナックルを連結しているボールジョイントにおいて、保持金具のかしめに不十分なものがあるため。

- ・不具合の内容：前照灯の切り替え操作を行うと当該端子の嵌合部が動くことにより接触抵抗が増大するものがあり、最悪の場合、接続カップラーが溶けて導通不良となり、前照灯が不灯となるおそれがある。

リコール対象台数：190，424台

不具合原因：灯火装置において、前照灯操作スイッチ部の配線用端子の表面処理が不適切なため。

(7) 製造に関する原因の内訳と事例（国産車）

製造に関する原因の内訳をみると、作業工程に問題があったものが46件(全体の34%)と一番多く、ついで工具・治具に問題があったものが4件(3%)、部品・材料の管理に問題があったものが3件(2%)、機械設備に問題があったものが2件(1%)の順となっており、作業工程に問題があったものの中では、製造工程不適切が21件と全発生原因中の15%を占め、もっとも多かった。

なお、前年度の件数と比較すると、作業工程のマニュアル不備（9件→3件）及び工具・治具の保守管理の不備（8件→3件）は減少したものの、製造工程不適切（13件→21件）及び作業管理不適切（1件→10件）が大幅に増加したため、全体の件数（49件→55件）も増加した。

平成15年度の代表的な事例を以下に示す。

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：①方向指示器操作レバーを繰り返し操作すると、当該電気配線がコネクタ部から外れ、または方向指示器操作レバーのカバー部と接触して断線し、前照灯、車幅灯及びフォグランプが点灯しなくなるおそれがある。
②方向指示器操作レバーを繰り返し操作すると、当該接点が異常磨耗し、磨耗粉によって回路が短絡し常時通電状態となって方向指示器が作動したままとなるおそれがある。

リコール対象台数：51, 264台

不具合原因：灯火装置の灯火スイッチにおいて、

- ①電気配線の組付けに不適切なものがあるため。
- ②接点のメッキ処理に不適切なものがあるため。

② 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：原動機の熱等により基盤部の半田が変形し、回路がショートして正常な信号が発信されないことがある。そのため、原動機が始動できなくなる、または走行中に原動機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：1, 025, 702台

不具合原因：原動機の回転センサ内部の樹脂材充填が不適切なものがあるため。

- ・不具合の内容：ハンドル据え切り操作等を頻繁に繰り返すと、当該ブラケットの溶接部が損傷し、異音やハンドルの遊びが大きくなり、最悪の場合、確実な操舵ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：724, 419台

不具合原因：かじ取り装置において、ギヤボックスをクロスメンバに固定するブラケット（2箇所のうち右側）の接合部の溶接に不適切なものがあるため。

③ 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：車庫入れ等の極低速時に据え切り操作を行うと当該ボルトが弛み、そのまま使用を続けるとボルトが折損し、ギアボックスからブラケットが外れるものがある。そのため、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：213，209台

不具合原因：油圧式パワーステアリングのギアボックスにタイロッドを取り付けるブラケットのボルト締め付け力が不足しているため。

④ 機械設備の保守管理が不備の例

- ・不具合の内容：そのままの状態で使用を続けると当該軸受けが潤滑不良により破損し、最悪の場合、走行不能または、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：23，930台

不具合原因：走行装置において、車軸組立の際、前輪ハブ外側軸受けのグリース充填量が少ないものがあるため。

⑤ 工具・治具に問題があるもの（保守管理の不備）の例

- ・不具合の内容：そのまま使用を続けると、パッキンに亀裂が発生することがある。そのため、燃料満タン時に当該パッキンから燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：20，755台

不具合原因：燃料タンクの燃料ポンプユニットの取付け部周辺に製造過程で生じたバリが残っているものがあるため。

⑥ 部品・材料の管理の不備の例

- ・不具合の内容：そのままの状態で使用を続けると、当該コネクタ内の端子が腐蝕して、アース回路と導通するものがあり、最悪の場合、荷室内閉込防止用警報ブザーが突然鳴り出すおそれがある。

リコール対象台数：2，448台

不具合原因：バン型車両において、バンボデーを車台に取り付けるまでの間に電装品用配線のコネクタ内に浸入した雨水等が滞留したまま、車台に架装したものがあるため。

4. 国産車の生産開始から不具合発生並びにリコール届出までの期間

(1) 生産開始から不具合の初報までの期間

自動車メーカーが、自動車を生産開始してからリコールに結びつく最初の不具合情報（初報）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、まとめたのが図-15である。

生産開始から不具合発生までの期間は、1年以内に発生したものが39%で前年度と同じであり、2年以内に発生したものが54%で前年度の64%に比べ逆に10%、3年以内では63%で前年度の75%に比べ12%減少した。また、5年を超えるものは19%で前年度の12%に比べ7%増加した。

生産開始から不具合初報までの平均の期間は、32.6ヶ月（前年度は27.2ヶ月）であった。

図-15-1 国産車の生産開始から不具合初報までの期間

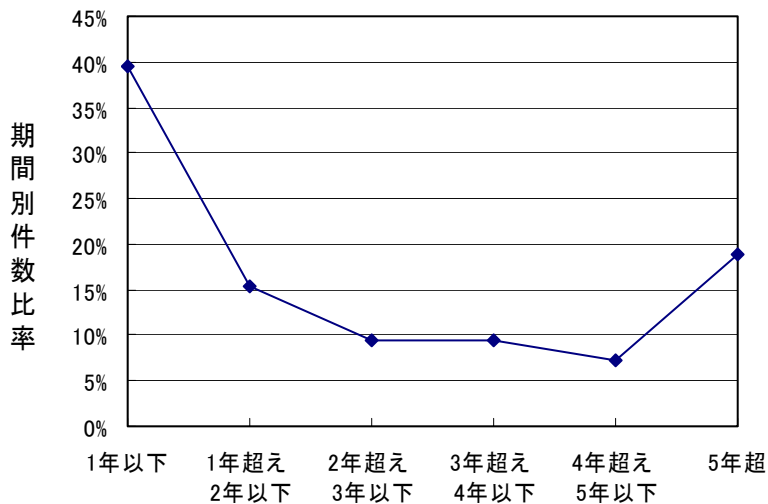


図-15-2 装置別の国産車の生産開始から不具合初報までの期間

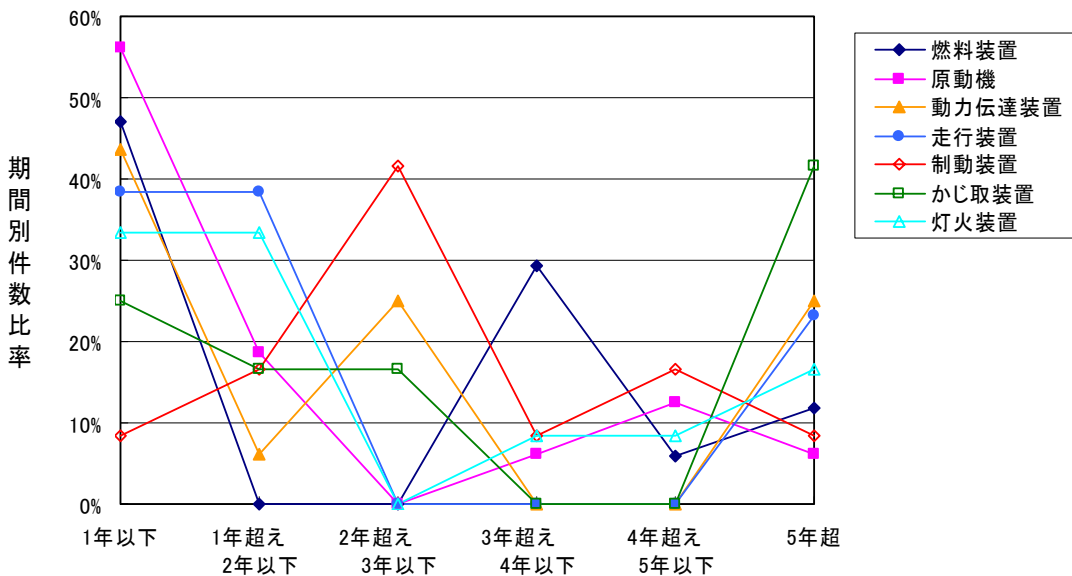


図-15-2 は装置別の国産車の生産開始から不具合発生までの期間をまとめたものである。これをみると、走行装置の不具合（2年以内に発生したものが約76%）、及び原動機の不具合（2年以内に発生したものが約75%）については比較的早い段階で発生しているが、その他の不具合については多少のバラツキがある。

（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最初の不具合情報（初報）を入手してからリコール届出をするまでの期間について、まとめたのが図-16-1（件数）、図-16-2（台数）である。

不具合発生からリコール届出までの期間の件数についてみると、2ヶ月以内が18%、2～4ヶ月以内20%、4～6ヶ月以内12%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約50%と半数であった。

また、6ヶ月以内に届出されるものを前年度と比較した場合、前年度と同じく50%であった。逆に1年を超えるものは、前年度17%から26%と大幅に増加した。

不具合初報からリコール届出までの平均の期間は、10.3ヶ月（前年度は9.2ヶ月）であった。

また、対象台数についてみると、6ヶ月以内に届出された場合より、6ヶ月を超え12ヶ月以内に届出された場合の方が台数として約1.5倍ほど多かった。

図-16-1 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）

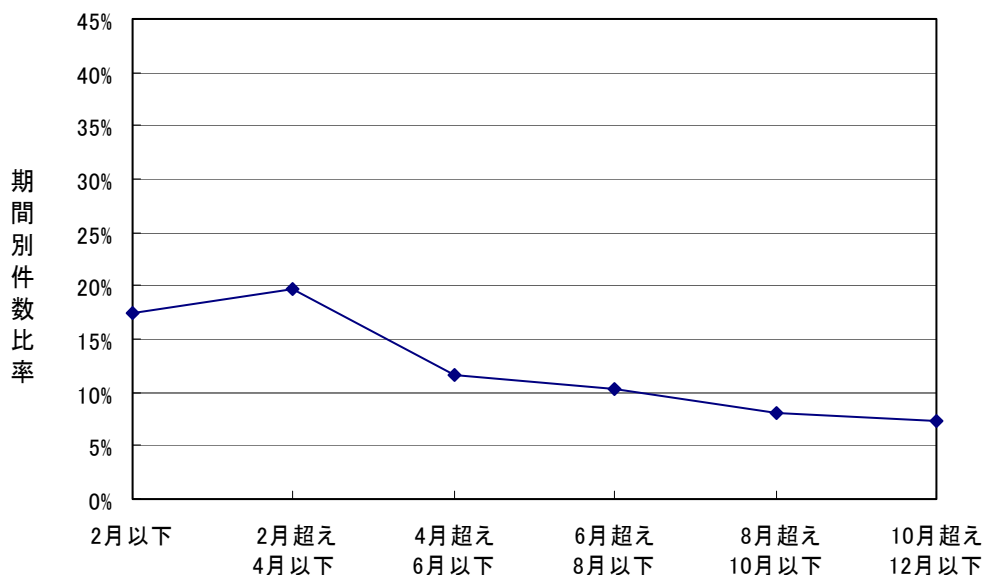
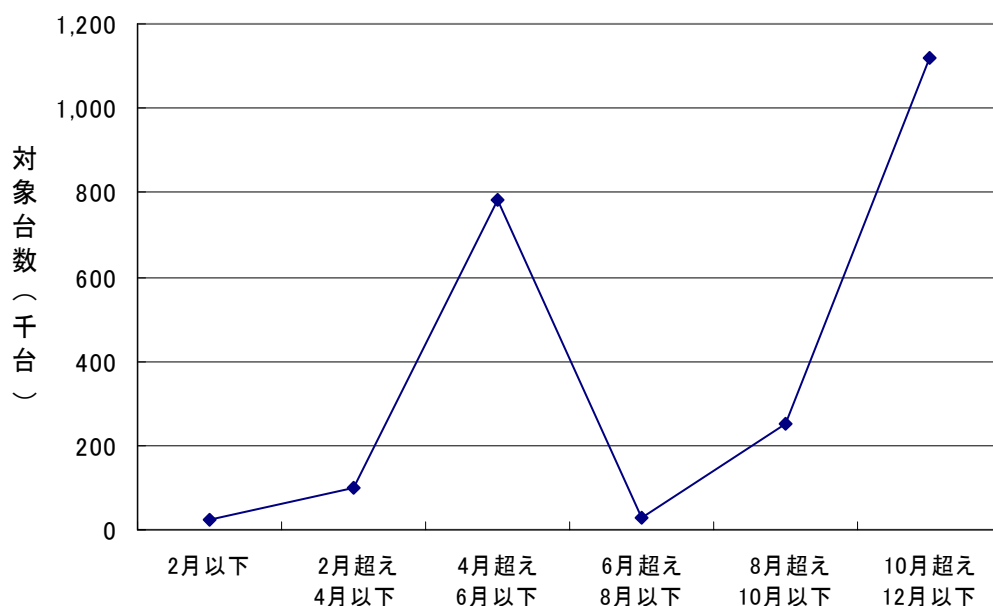


図-16-2 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの期間
(対象台数)



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、15年度に届出した案件(回収期間1年以内)については、国産車71.3%(輸入車57.2%)と回収率は低いものの、14年度に届出した案件(1~2年経過)で78.7%(輸入車80.9%)、13年度に届出した案件(2~3年経過)で84.8%(輸入車81.4%)と回収率は上がっている。また、昨年度に比べ回収率は上がっている。

なお、車検時等の機会を利用して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ることとし、最終的にはほぼ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
15	71.3%	57.2%
14	78.7%(65.3%)	80.9%(71.2%)
13	84.8%(82.1%)	81.4%(80.1%)
12	83.3%(82.0%)	86.1%(85.9%)

注： 平均回収率は、リコール届出から平成16年3月末までの累計である。
()内は、平成15年3月末までの平均回収率の累計である。

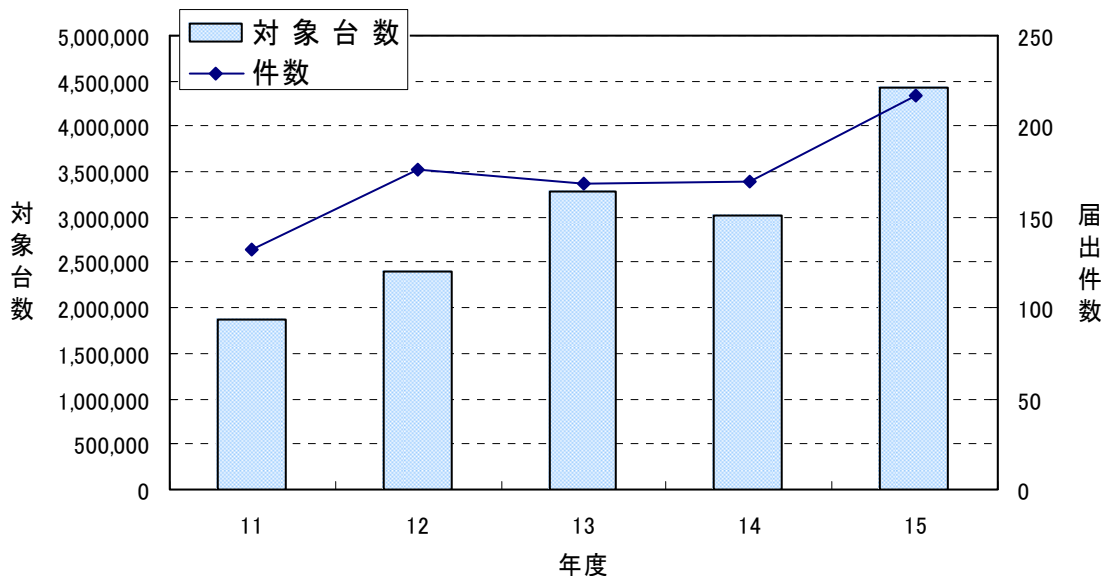
6. 後付装置のリコール届出

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に係る後付装置のリコール届出については、平成16年3月末までに届出はなかった。

参考1 **最近5年間のリコール届出の傾向（平成11年度～15年度）**

1. リコール届出件数及び対象台数の推移（平成11年度～15年度）

図-17 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11年度から平成15年度までのリコール届出件数及び対象台数は、表-6のとおりであり、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、対象台数が過去最高となった。また、単年度で見ると平成15年度については届出件数及び対象台数とも過去最高であった。なお、国産車の対象台数は前年度より100万台以上増加した。

表-6 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
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
合計	490	13,714,632	361	1,287,520	851	15,002,152

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)別にみると、国産車では、乗用車が198件・10,346千台で対象台数全体の75%、同様に貨物車は184件・2,918千台で対象台数全体の21%となっている。

また、輸入車では乗用車が293件・1,214千台で対象台数全体の97%を占めている。

表-7 車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数(平成11年度～15年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	198	293	491
	対象台数	10,346,151	1,213,631	11,559,782
貨物車	件数	184	16	200
	対象台数	2,917,658	3,707	2,921,365
その他	件数	216	66	282
	対象台数	450,823	70,182	521,005
合計	件数	598	372	973
	対象台数	13,714,632	1,287,520	15,002,152

(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多い順にみると、全体では原動機が153件・16%、制動装置が140件・15%、燃料装置が99件・10%、動力伝達装置が97件・10%、電気装置が85件・9%の順となっている。

表-8 装置別リコール届出件数(平成11年度～15年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
原動機	84 (16%)	69 (16%)	153 (16%)
制動装置	67 (13%)	73 (17%)	140 (15%)
燃料装置	73 (14%)	26 (6%)	99 (10%)
動力伝達装置	48 (9%)	49 (11%)	97 (10%)
電気装置	50 (9%)	35 (8%)	85 (9%)
その他	211 (39%)	175 (42%)	386 (40%)
合計	533 (100%)	427 (100%)	960 (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、原動機、燃料装置、制動装置の順で合わせて224件・42%を占めており、輸入車は、制動装置、原動機、動力伝達装置の順で合わせて191件・45%を占めている。

5. 車種別のリコール率

(1) 車種別のリコール率

最近5年間（平成11年度から平成15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-9に示す。

表-9 最近5年間の車種別リコール率(平成11年度～15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	156	8,412	39,360	21.4%
		輸入車	293	1,214	3,295	36.8%
		計	449	9,626	42,655	22.6%
	貨 物 車	国産車	151	1,428	7,649	18.7%
		輸入車	16	4	17	23.5%
		計	167	1,432	7,666	18.7%
	そ の 他	国産車	161	97	1,953	5.0%
		輸入車	14	12	171	7.0%
		計	175	109	2,124	5.1%
	計	国産車	468	9,937	48,962	20.3%
		輸入車	323	1,230	3,483	35.3%
		計	791	11,167	52,445	21.3%
軽自動車	国産車	66	3,423	21,459	16.0%	
	輸入車	0	0	5	0.0%	
	計	66	3,423	21,464	15.9%	
二輪車	国産車	37	116	2,933	4.0%	
	輸入車	49	24	192	12.5%	
	計	86	140	3,125	4.5%	
合 計	国産車	474	13,476	73,354	18.4%	
	輸入車	359	1,254	3,680	34.1%	
	計	833	14,730	77,034	19.1%	

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14年3月末現在）で除して求めた。（原動機付自転車を除く。）

- 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。
- 保有台数は、(社)自動車検査登録協会及び(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。
- 軽自動車は、軽乗用車及び軽貨物車の合計である。
- 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、19.5%となっている。

また、国産車のリコール率は18.7%、輸入車のリコール率は34.1%となっており、輸入車のリコール率は国産車のリコール率の約1.8倍である。

(2) 米のリコール率等

① 日本における年度別リコール率(平成11年度から平成15年度)

平成11年度からの年度別リコール率は、表-10のとおりであり、平成11年度以降、上昇傾向を示していたが、平成14年度はわずかながら減少した。しかし、平成15年度には大幅に増加した。

表-10 年度別届出件数、対象台数及びリコール率(平成11年度～15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)
11	132	1,872	73,688	2.5%
12	176	2,411	74,583	3.2%
13	169	3,290	75,346	4.4%
14	170	3,012	76,401	3.9%
15	204	4,416	76,863	5.7%

注: 保有台数は、原動機付自転車、小型特殊自動車を除く。

② 米国における暦年別リコール率(1998年から2002年)

1998年からの暦年別リコール率は、表-11のとおりであり、1998年以降、上昇傾向を示していたが、2001年には大幅に減少した。しかし、2002年は再び増加した。

表-11 暦年別届出件数、対象台数及びリコール率(1998年～2002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)
1998	391	20,098	209,750	9.6%
1999	417	21,422	214,302	10.0%
2000	548	24,333	221,474	11.0%
2001	202	11,954	223,446	5.3%
2002	443	20,789	225,452	9.2%

6. 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525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-12のとおりである。

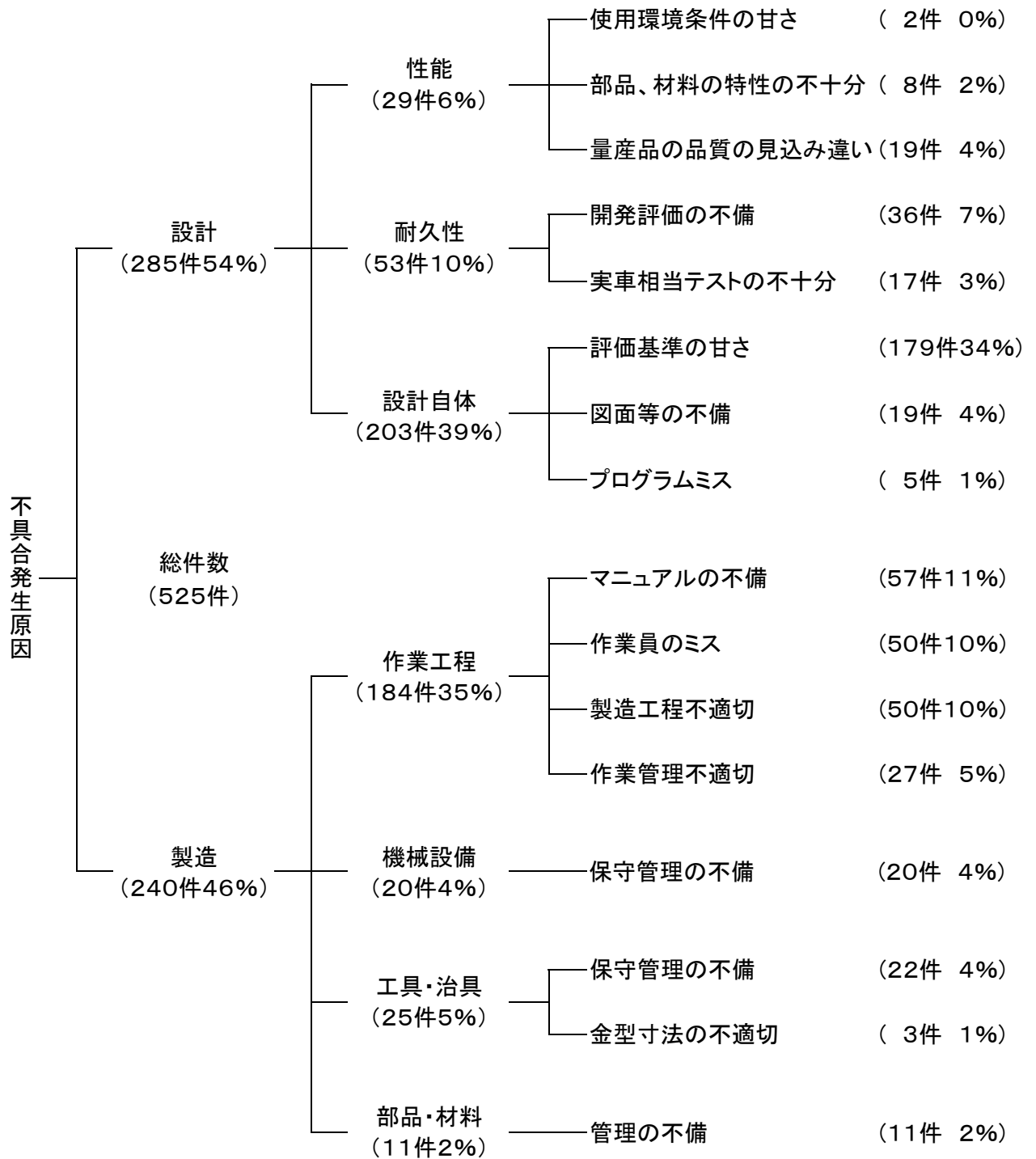
リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-18のとおり設計に係る原因に基づくものが285件で54%、製造に係る原因に基づくものが240件で46%となっており、設計と製造がほぼ半々であった。

表-12 発生原因(設計・製造)別推移

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	合計
設計	37 (62%)	66 (55%)	43 (43%)	57 (54%)	82 (60%)	285 (54%)
製造	23 (38%)	55 (45%)	58 (57%)	49 (46%)	55 (40%)	240 (46%)
合計	60 (100%)	121 (100%)	101 (100%)	106 (100%)	137 (100%)	525 (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-18 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成11年度～15年度届出事例)



装置別の不具合件数が比較的多かった、制動装置(92件)、原動機(83件)、動力伝達装置(79件)について、不具合原因別に分類したものを図-19から図-21に示す。制動装置の不具合は、設計に関する原因が48%であるのに対し、製造に関する原因が52%と、若干製造原因が多くなっているが、原動機の不具合は、設計に関する原因が67%に対し、製造に関する原因が33%と、設計原因が多かった。動力伝達装置の不具合は、設計に関する原因が51%であるのに対し、製造に関する原因が49%と、設計原因と製造原因がほぼ同数であった。

図-19 制動装置の不具合原因

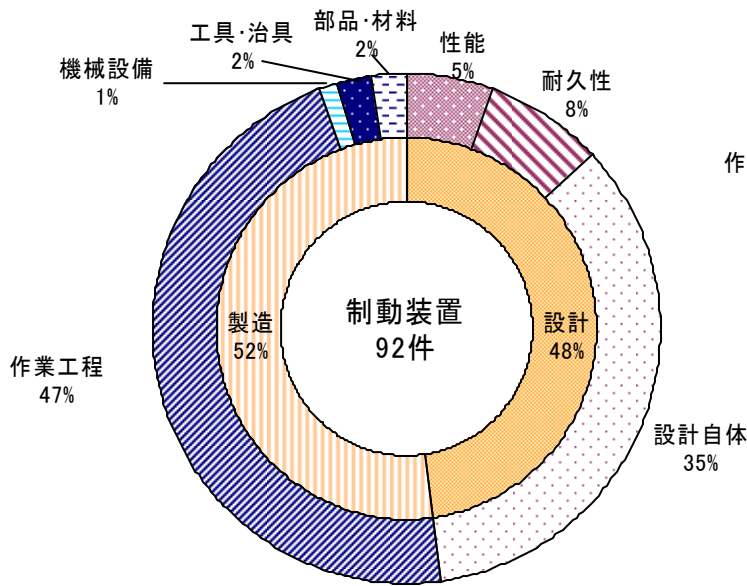


図-20 原動機の不具合原因

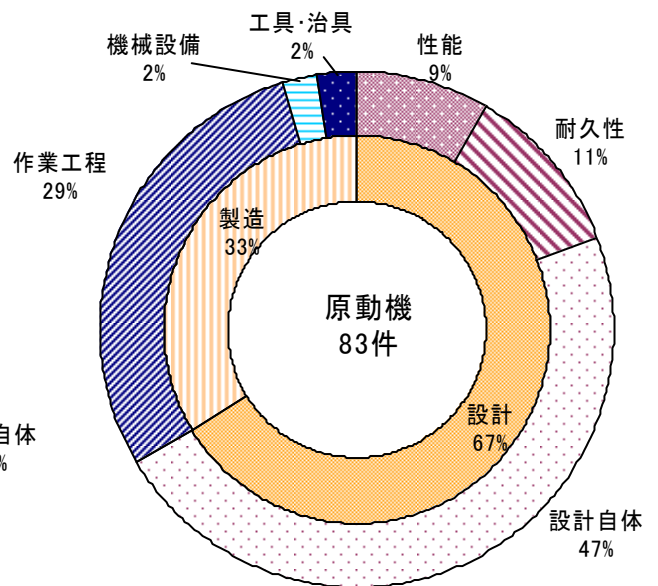
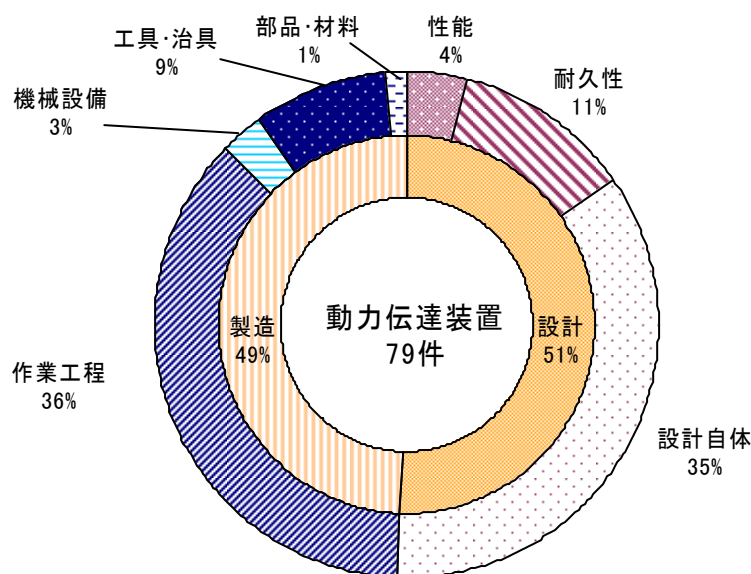


図-21 動力伝達装置の不具合原因



7. 国産車の生産開始から不具合発生並びにリコール届出までの期間

(1) 生産開始から不具合の初報までの期間

自動車メーカーが自動車を生産開始してから最初の不具合情報（初報）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、平成15年度と平成10年度から14年度までの5年間の平均を比較したものを図-22に示す。

この図から15年度は過去5年間の平均と比べると、生産開始から不具合の初報までの期間がやや長くなる傾向がある。15年度も過去5年間の平均と同じく1年以内に発生したものが一番多かったが、過去5年間平均の41%に比べると39%で2%の減少であった。また、2年以内に発生したもので比較しても過去5年平均の64%に比べ54%で10%減少しており、3年以内に発生したのは63%である。

図-22 国産車の生産開始から不具合初報までの期間(平成15年度・平均)

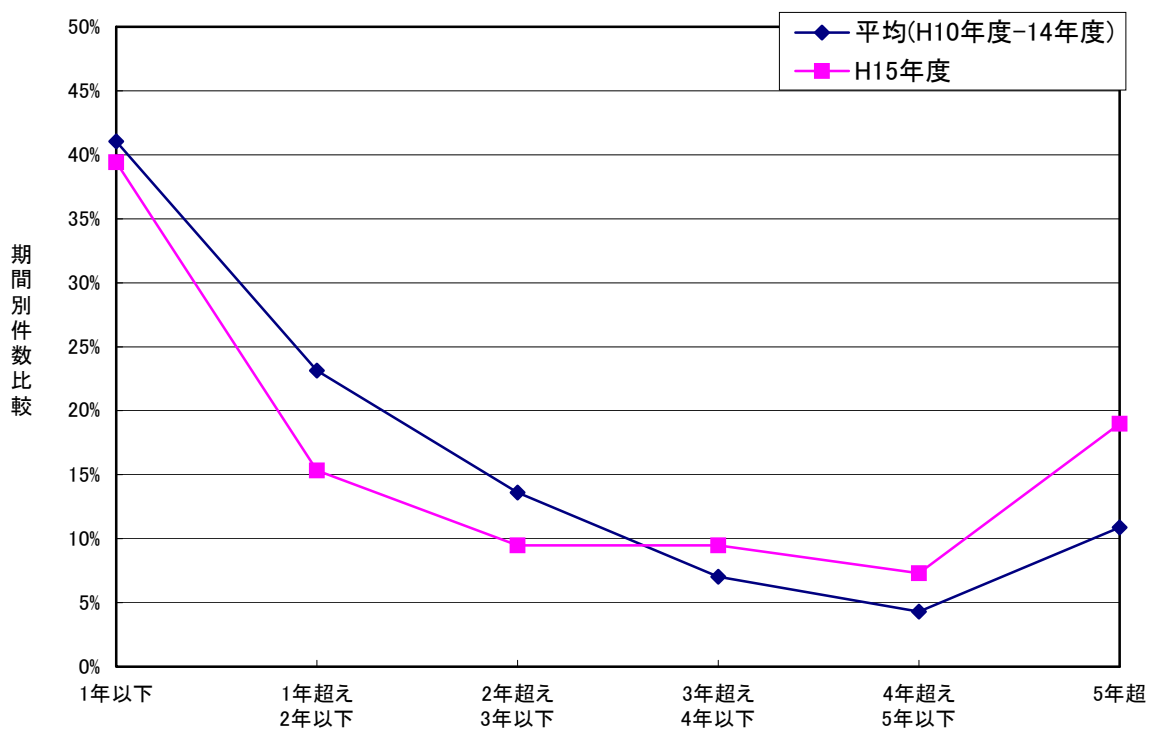


表-13 国産車の生産開始から不具合初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平均
平均期間	35.0	23.7	24.4	27.2	32.6	28.6

表-14 国産車の生産開始から不具合の初報までの年度別平均期間

期 間	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	合計(割合(%))
5年超	9	10	11	13	26	69 (13.0)
4年超5年以下	5	8	2	4	10	29 (5.5)
3年超4年以下	5	9	6	10	13	43 (8.1)
2年超3年以下	8	15	15	13	13	64 (12.1)
1年超2年以下	10	22	31	27	21	111 (21.0)
60日超1年以下	15	39	24	22	42	142 (26.8)
60日以内	8	18	12	21	12	71 (13.4)
計	60	121	101	110	137	529 (100)

(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最初の不具合情報(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15年度と平成10年度から14年度までの5年間の平均を比較したものを図-23に示す。

この図から15年度は過去5年間の平均と比べると、不具合の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。15年度には2ヶ月以内に届けられたものが18% (過去5年平均23%)、2～4ヶ月以内に届けられたものが20% (過去5年平均22%)、4～6ヶ月以内に届けられたものが12% (過去5年平均13%)とどれも減少している。また、15年度の平均期間は10.3ヶ月であり、過去5年間の平均期間の8.7ヶ月と比べると大幅に長くなった。

図-23 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
(平成15年度・平均)

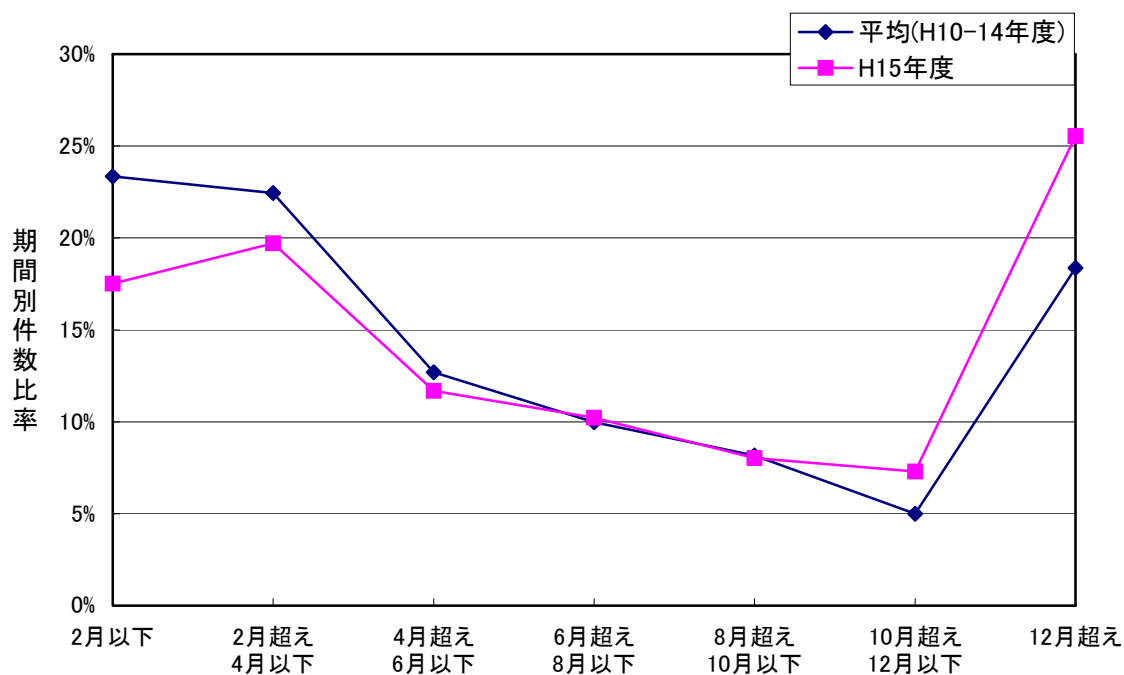


表-15 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間
(単位:月)

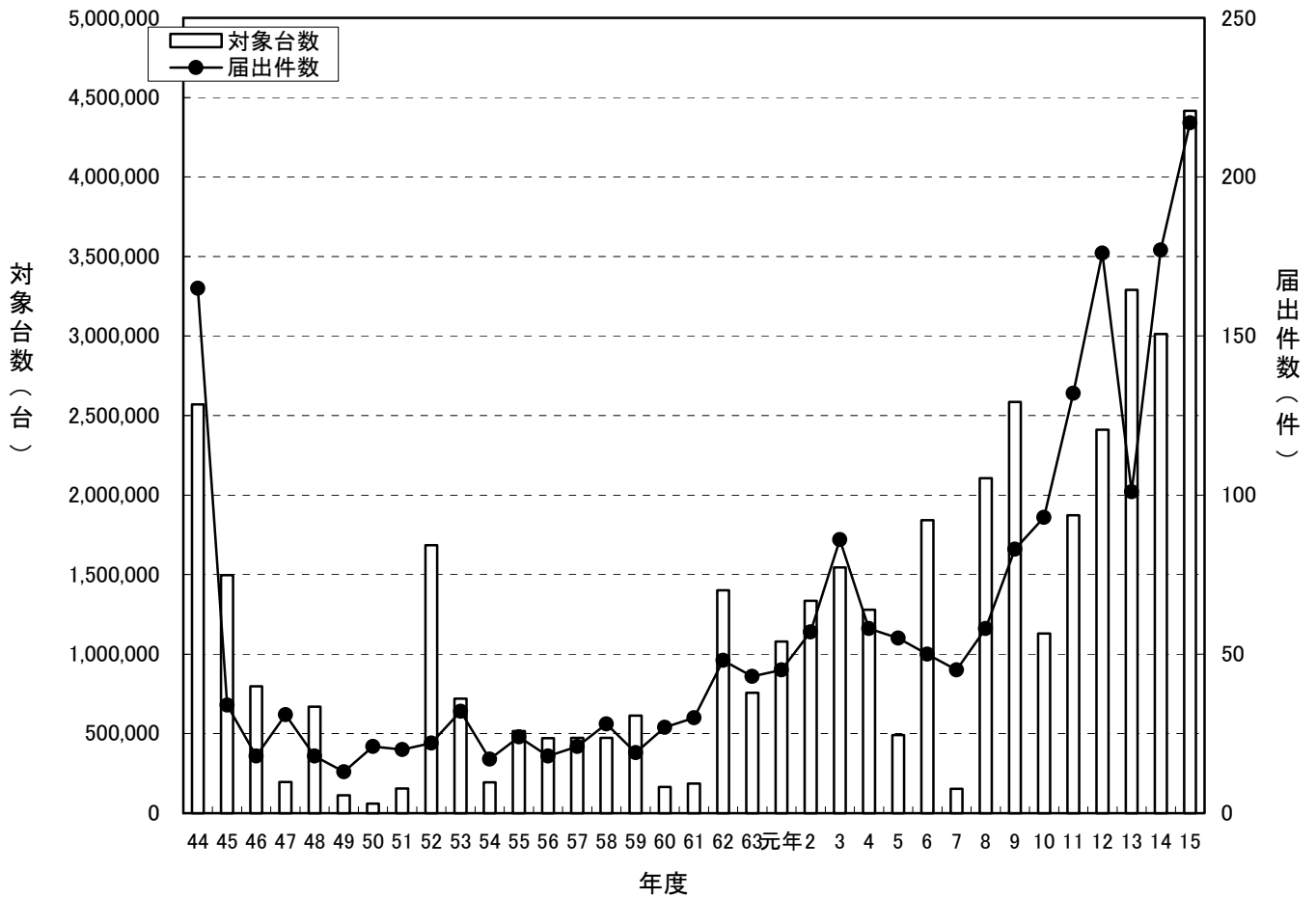
	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平均
平均期間	6.0	9.1	8.8	9.2	10.3	8.7

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15年度：35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35年間の推移は図-24のとおりである。
届出件数、対象台数とも、平成15年度は昨年度よりも大幅に増加し、過去最高の記録となった。

図-24 **リコール対象台数の年度別推移**
(昭和44年度から平成15年度までの35年間)



注:昭和44年度は、リコール制度が創設された年であり、積年の届出がなされている。

2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

表-16 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15年度)

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
合計	1,046	38,843,214	1,084	3,416,616	2,130	42,259,830

昭和44年度から平成15年度までの35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を表-16に示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は1,046件(3,884万台)であり、これに対して輸入車は1,084件(341万台)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49%であるが、対象台数合計で見ると全体の92%を占めている。

3. リコール率の日米比較

日米における自動車のリコール対象台数と保有台数を比較してみると、表-17の通りとなり、リコール率で見ると日本は米国の1/3程度となっている。

比較は、平成10年から平成14年までの5年間のリコール対象台数を平成14年12月末の保有台数で除して求めた数値（日本：15.8、米国：43.7）により行った。

表-17 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	720	12,190	77,304	15.8%
米国	2,001	98,596	225,452	43.7%

(単位:千台)