

平成22年度 自動車のリコール届出内容の分析結果について

平成24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.....	1
1. 2 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数.....	2
2. 装置別リコール届出件数・割合	4
2. 1 全体の概要	4
2. 2 国産車の概要	5
2. 3 輸入車の概要	6
3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合.....	7
3. 1 全体の概要	7
3. 2 国産車の概要	8
3. 3 輸入車の概要	9
3. 4 装置別発生原因の割合（国産車）.....	10
3. 5 装置別発生原因の割合（輸入車）.....	12
3. 6 設計に起因する不具合の内訳と事例（国産車）.....	13
3. 6. 1 性能に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）の例.....	13
3. 6. 2 耐久性に問題があるもの（開発評価の不備）の例.....	13
3. 6. 3 耐久性に問題があるもの（実車相当テストの不十分）の例.....	13
3. 6. 4 設計自体に問題があるもの（評価基準の甘さ）の例.....	13
3. 6. 5 設計自体に問題があるもの（図面等の不備）の例.....	16
3. 6. 6 設計自体に問題があるもの（プログラムミス）の例.....	16
3. 7 製造に起因する不具合の内訳と事例（国産車）.....	17
3. 7. 1 作業工程に問題があるもの（作業員のミス）の例.....	17
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.....	17
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.....	18
3. 7. 4 作業工程の管理に問題があるもの（作業管理不適切）の例.....	19
3. 7. 5 機械設備に問題があるもの（保守管理の不備）の例.....	19
3. 7. 6 工具・治具に問題があるもの（保守管理の不備）の例.....	20
3. 7. 7 部品・材料に問題があるもの（管理の不備）の例.....	20
4. 生産開始から不具合発生及びリコール届出までの期間.....	21
4. 1 生産開始から不具合発生までの期間.....	21
4. 2 不具合の初報入手からリコール届出までの期間.....	25
5. リコール対象車の改修状況	30

6. 特定後付装置のリコール届出	31
6. 1 チャイルドシートのリコール届出内容.....	31
6. 2 タイヤのリコール届出内容	31
7. 今年度の特徴	32
7. 1 リコール届出の要因分析	32
参考1 最近5年間のリコール届出の傾向（平成18年度～22年度）	36
1. リコール届出件数及び対象台数の推移（平成18年度～22年度）	36
2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数.....	36
3. 車種別リコール届出件数及び対象台数.....	37
4. 装置別リコール届出件数・割合	37
5. メーカー別リコール届出件数及び対象台数.....	38
6. リコール率	41
6. 1 車種別のリコール率	41
6. 2 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）	42
6. 3 リコール率の日米比較	42
7. リコール届出の不具合発生原因別の件数及び対象台数の推移（国産車）	43
8. 生産開始から不具合発生及びリコール届出までの期間.....	48
8. 1 生産開始から初報までの期間.....	48
8. 2 不具合の初報入手からリコール届出までの期間.....	50
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22年度：42年間）	53
1. リコール届出件数及び対象台数の推移.....	53
2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数（自動車）、国産装置・輸入装置別リコール届出件数及び対象装置数（特定後付装置）	54
参考3 火災又はその恐れ及び制動力低下としたリコール事例(国産車)	56
1. 火災又はその恐れとしたリコール事例.....	56
2. 制動装置に関する事例	57

リコール届出内容の分析結果

平成24年3月
国土交通省 自動車局

平成22年度のリコール届出の傾向分析

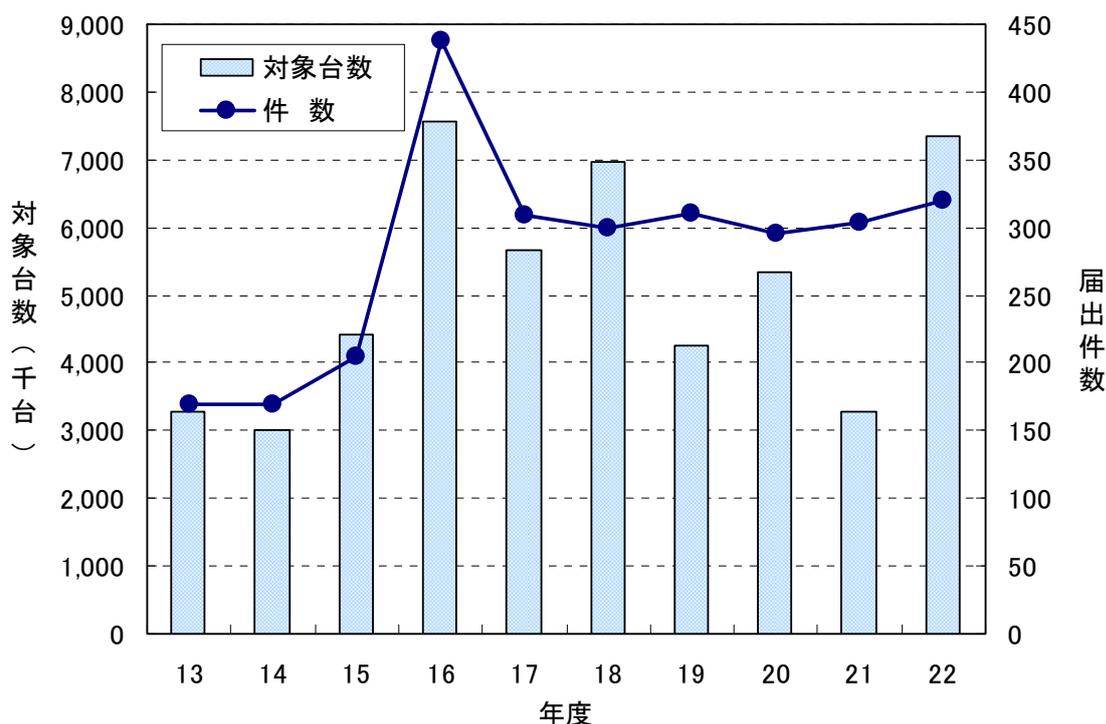
1. リコール届出件数及び対象台数

1.1 リコール届出件数と対象台数の推移

平成22年度のリコール届出件数は、320件であり、前年度の304件と比べ16件増加（対前年度比5%増）した。また、リコール対象台数は7,348千台で前年度の3,278千台に比べ4,070千台の増加（対前年度比124%増）であった。

これを平成17年度から平成21年度までの過去5年間のデータと比較すると、届出件数はほぼ横ばいであるのに対し、対象台数は、多めであった平成18年度と比べても平成22年度は増加している。

図-1 過去10年間のリコール届出件数と対象台数の推移



今年度の対象台数が急増した要因は、「表-1リコール届出対象台数が多い上位10件」に示すように、前年度と比較して届出1件当たりの対象台数が50万台を超える大規模な届出が、上位6位まで占めているなど、対象台数の多い届出が増加したためと考えられる。

表-1 リコール届出対象台数が多い上位10件

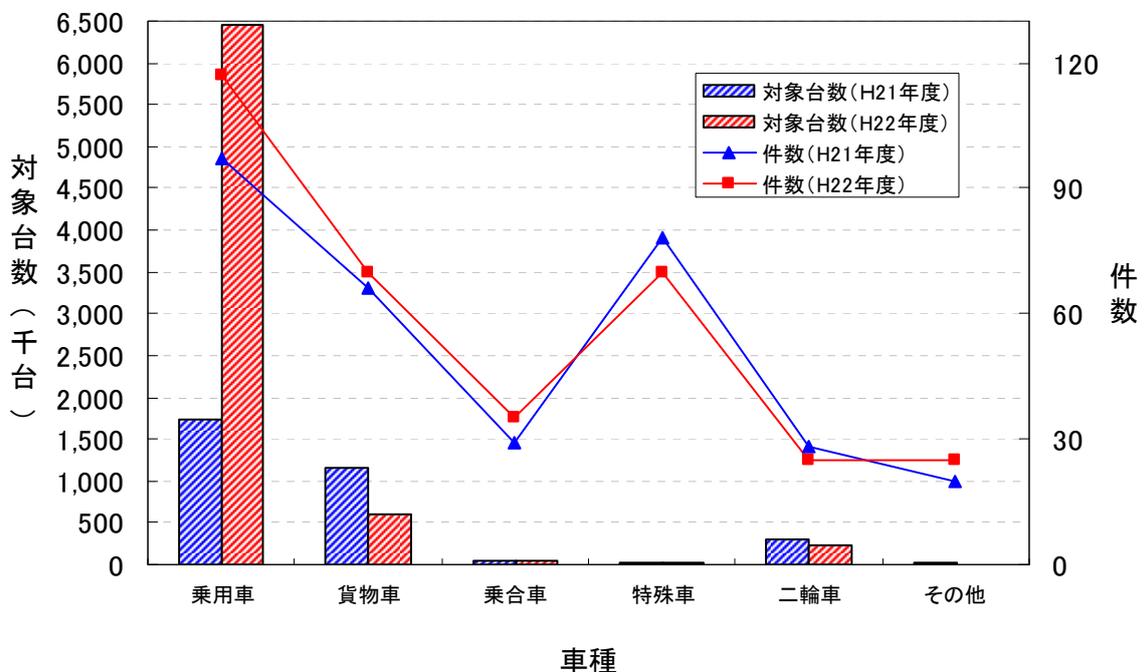
	平成 21 年度	平成 22 年度
1	432,366	1,202,800
2	274,324	882,006
3	269,402	834,759
4	223,068	734,392
5	217,592	599,029
6	185,352	581,192
7	116,425	247,663
8	114,358	181,658
9	102,785	177,692
10	92,594	167,883

(台)

1. 2 車種(用途)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、乗用車(軽乗用車を含む)がリコール届出件数117件(全体の37%)・リコール対象台数6,452千台(同88%)で、貨物車(軽貨物車を含む)は70件(同22%)・593千台(同8%)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59%、対象台数合計の96%を占めている。

図-2 車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数(平成 21 年度と 22 年度)



また、前年度の届出件数と比較すると、乗用車（97件→117件）、貨物車（66件→70件）、乗合車（29件→35件）については増加し、特殊車（78件→70件）、二輪車（28件→25件）については減少した。

国産車では、リコール届出件数（212件→237件）については、前年度比12%増、対象台数（2,990千台→7,167千台）については、前年度比140%増と、リコール届出件数、リコール対象台数ともに前年度より増加した。なお、国産車を車種別にみると、乗用車が62件（国産車全体の26%）・6,392千台（同89%）、貨物車は63件（同27%）・585千台（同8%）、乗合車は33件（同14%）・35千台（同1%）、二輪車は9件（同4%）・121千台（同2%）となっている。

輸入車では、リコール届出件数（92件→83件）については、前年度比10%減、リコール対象台数（288千台→182千台）については、前年度比37%減と、リコール届出件数、対象台数ともに減少した。なお、輸入車を車種別にみると、乗用車が55件（輸入車全体の66%）・60千台（同33%）となっている。

表-2 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	48 (19)	55 (66)	103 (85)		
		対象台数	4,194 (1,017)	60 (258)	4,254 (1,275)		
	軽乗用車	件数	14 (12)	0 (0)	14 (12)		
		対象台数	2,198 (468)	0 (0)	2,198 (468)		
貨物車	普通・小型貨物車	件数	54 (56)	7 (3)	61 (59)		
		対象台数	336 (621)	8 (22)	344 (642)		
	軽貨物車	件数	9 (7)	0 (0)	9 (7)		
		対象台数	249 (506)	0 (0)	249 (506)		
乗合車		件数	33 (28)	2 (1)	35 (29)		
		対象台数	35 (36)	0 (0)	35 (36)		
特殊車		件数	70 (76)	0 (2)	70 (78)		
		対象台数	30 (33)	0 (0)	30 (33)		
二輪車		件数	9 (11)	16 (17)	25 (28)		
		対象台数	121 (294)	113 (9)	235 (303)		
その他		件数	22 (17)	3 (3)	25 (20)		
		対象台数	3 (16)	0 (0)	3 (16)		
合計		件数	237 (212)	83 (92)	320 (304)		
		対象台数	7,167 (2,990)	182 (288)	7,348 (3,278)		

(対象台数の単位:千台)

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

2. 装置別リコール届出件数・割合

2. 1 全体の概要

リコール届出を装置別に区分し、件数の多い順にみると、動力伝達装置、車枠・車体、原動機、電気装置、制動装置、燃料装置、かじ取装置、灯火装置、走行装置、乗車装置、緩衝装置、排出ガス発散防止装置の順となっている。

前年度の装置別届出件数と比較すると、動力伝達装置(42件→47件)、車枠・車体(25件→40件)、かじ取装置(27件→31件)、灯火装置(18件→25件)、排出ガス発散防止装置(3件→11件)については増加し、一方、原動機(35件→35件)、緩衝装置(12件→12件)は同件数、また、電気装置(39件→34件)、制動装置(37件→32件)、燃料装置(39件→32件)、走行装置(19件→17件)、乗車装置(18件→14件)については減少している。

表- 3 装置別届出件数「全体」

装置別	件数		割合(%)	
動力伝達装置	47	(42)	13	(12)
車枠・車体	40	(25)	11	(8)
原動機	35	(35)	10	(10)
電気装置	34	(39)	10	(11)
制動装置	32	(37)	9	(11)
燃料装置	32	(39)	9	(11)
かじ取装置	31	(27)	9	(8)
灯火装置	25	(18)	7	(5)
走行装置	17	(19)	5	(6)
乗車装置	14	(18)	4	(5)
緩衝装置	12	(12)	4	(4)
排出ガス発散防止装置	11	(3)	3	(1)
その他	22	(27)	6	(8)
合計	352	(341)	100	(100)

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

表- 2 のリコール届出件数とは一致しない。

()内は、前年度の数である。

2. 2 国産車の概要

国産車の装置別届出件数は240件から261件と増加している。

装置別の件数を多い順にみると、動力伝達装置、原動機、車枠・車体、電気装置、燃料装置、かじ取装置、制動装置、灯火装置、走行装置、排出ガス発散防止装置、乗車装置、緩衝装置の順となっている。

前年度の装置別届出件数と比較すると、動力伝達装置(33件→42件)、原動機(26件→29件)、車枠・車体(12件→26件)、かじ取装置(20件→22件)、灯火装置(11件→18件)、走行装置(15件→16件)、排出ガス発散防止装置(3件→9件)については増加し、電気装置(30件→24件)、燃料装置(26件→23件)、制動装置(23件→21件)、乗車装置(13件→8件)、緩衝装置(9件→7件)については減少している。

表- 4 装置別届出件数「国産車」

装置別	件数	割合(%)
動力伝達装置	42 (33)	16 (14)
原動機	29 (26)	11 (11)
車枠・車体	26 (12)	10 (5)
電気装置	24 (30)	9 (12)
燃料装置	23 (26)	9 (11)
かじ取装置	22 (20)	8 (8)
制動装置	21 (23)	8 (10)
灯火装置	18 (11)	7 (5)
走行装置	16 (15)	6 (6)
排出ガス発散防止装置	9 (3)	4 (1)
乗車装置	8 (13)	3 (5)
緩衝装置	7 (9)	3 (4)
その他	16 (19)	6 (8)
合計	261 (240)	100 (100)

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

表- 2 のリコール届出件数とは一致しない。

()内は、前年度の数である。

2. 3 輸入車の概要

輸入車の装置別届出件数は101件から91件と減少している。

装置別の件数を多い順にみると、車枠・車体、制動装置、電気装置、燃料装置、かじ取装置、灯火装置、原動機、乗車装置、動力伝達装置、緩衝装置、排出ガス発散防止装置、走行装置の順となっている。

前年度の装置別届出件数と比較すると、車枠・車体(13件→14件)、電気装置(9件→10件)、かじ取装置(7件→9件)、乗車装置(5件→6件)、緩衝装置(3件→5件)、排出ガス発散防止装置(0件→2件)は増加し、一方、灯火装置(7件→7件)は同件数、また、制動装置(14件→11件)、燃料装置(13件→9件)、原動機(9件→6件)、動力伝達装置(9件→5件)、走行装置(4件→1件)については減少している。

表- 5 装置別届出件数「輸入車」

装置別	件数		割合(%)	
車枠・車体	14	(13)	15	(13)
制動装置	11	(14)	12	(13)
電気装置	10	(9)	11	(9)
燃料装置	9	(13)	10	(13)
かじ取装置	9	(7)	10	(7)
灯火装置	7	(7)	8	(7)
原動機	6	(9)	7	(9)
乗車装置	6	(5)	7	(5)
動力伝達装置	5	(9)	5	(9)
緩衝装置	5	(3)	5	(3)
排出ガス発散防止装置	2	(0)	2	(0)
走行装置	1	(4)	1	(4)
その他	6	(8)	7	(8)
合計	91	(101)	100	(100)

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

表- 2 のリコール届出件数とは一致しない。

()内は、前年度の数である。

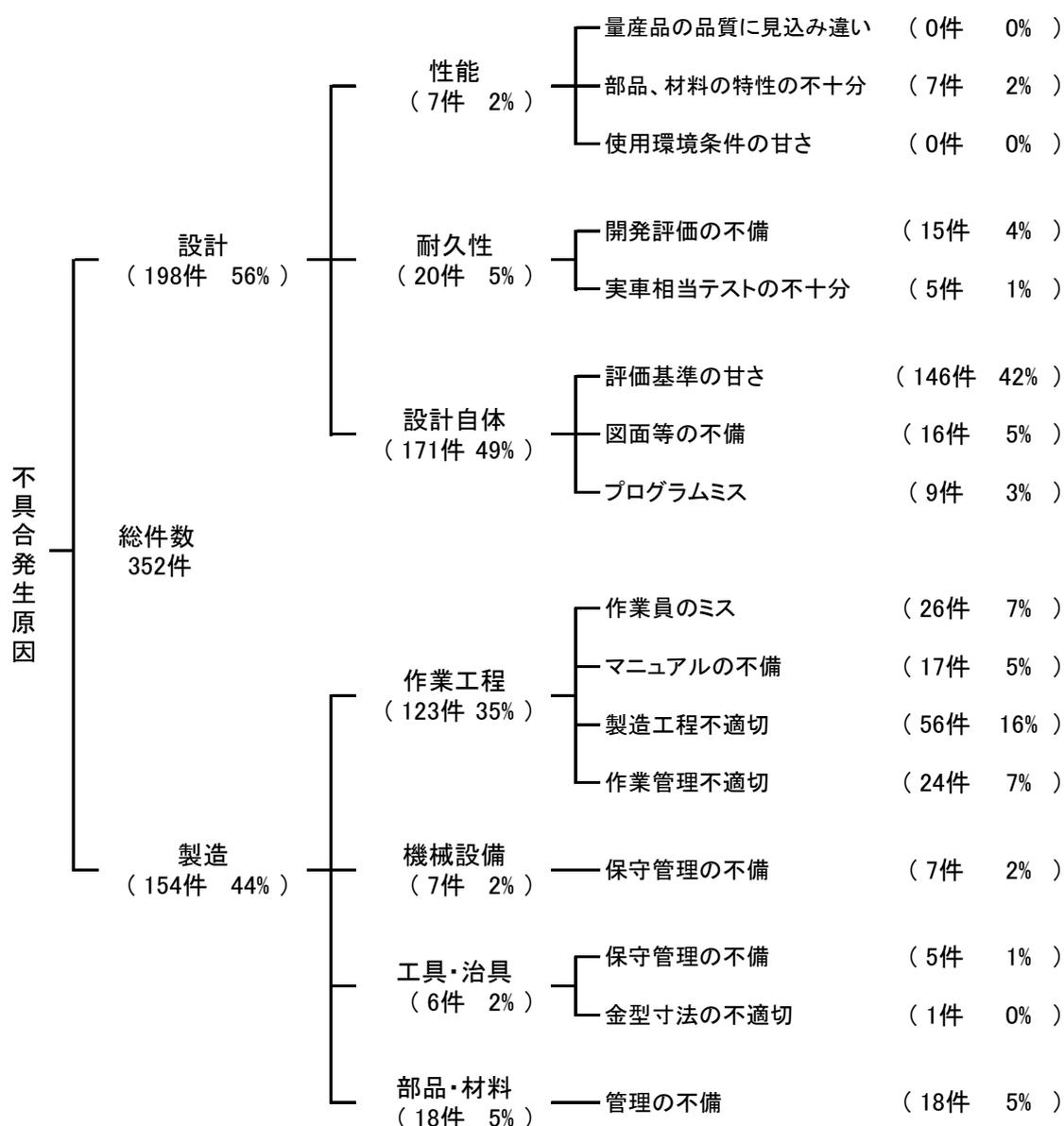
3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合

3.1 全体の概要

平成22年度のリコール届出件数320件（不具合装置別：352件・前年度341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-3のとおり設計に係る原因に基づくものが198件で全体の56%（前年度193件・57%）、製造に係る原因に基づくものが154件で全体の44%（同148件・43%）となっており、製造に係る原因によるものの占有率が前年度より微増した。

図-3 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
（全体・平成22年4月～23年3月届出装置別）

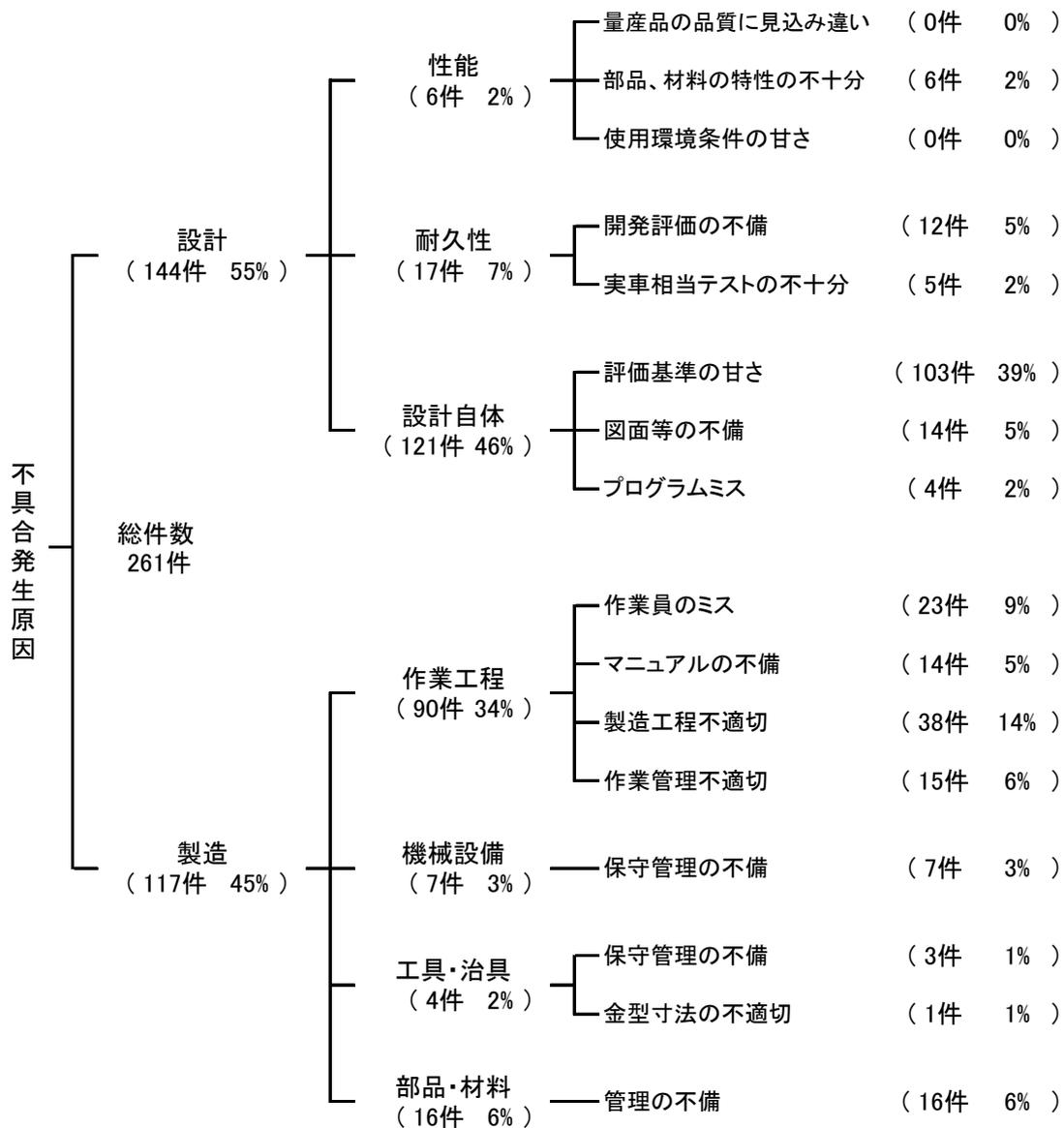


3. 2 国産車の概要

平成22年度の国産車のリコール届出件数237件(不具合装置別：261件・前年度240件)から、不具合発生原因を設計又は製造に分類した。

リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-4のとおり設計に係る原因によるものが144件で全体の55%（前年度145件・60%）、製造に係る原因によるものが117件で全体の45%（同95件・40%）となっており、製造に係る原因によるものの占有率が前年度より増加した。また、設計に係るものについては「評価基準の甘さ」が103件（39%）、製造に係るものについては「製造工程不適切」が38件（14%）と最も多かった。

図-4 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車・平成22年4月～23年3月届出装置別)

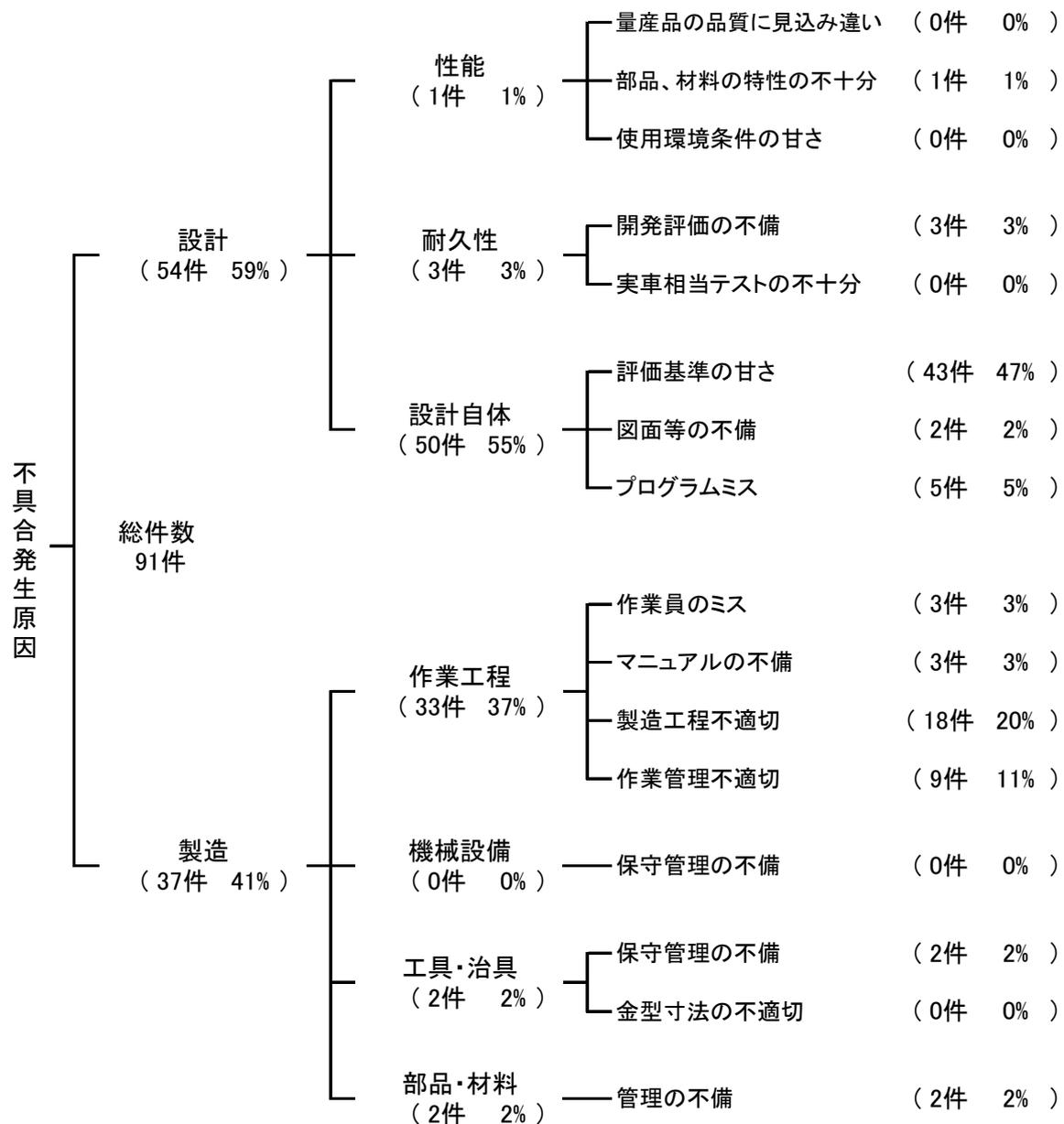


3. 3 輸入車の概要

平成22年度の輸入車のリコール届出件数83件（不具合装置別：91件・前年度101件）から、不具合発生原因を設計又は製造に分類した。

リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-5のとおり設計に係る原因によるものが54件で全体の59%（前年度48件・48%）、製造に係る原因によるものが37件で全体の41%（同53件・52%）となっており、設計に係る原因によるものの占有率が前年度より増加した。また、設計に係るものについては「評価基準の甘さ」が43件（47%）、製造に係るものについては「製造工程不適切」が18件（20%）と最も多く、国産車同様の傾向を示している。

図-5 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
（輸入車・平成22年4月～23年3月届出装装置別）



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(42件)、原動機(29件)、車枠・車体(26件)、電気装置(24件)、燃料装置(23件)、かじ取装置(22件)、制動装置(21件)、灯火装置(18件)の8つの装置について、不具合原因別に分類したものを図-6から図-13に示す。

装置ごとの設計又は製造別に不具合原因を比較すると、動力伝達装置では、設計が55%で製造が45%、原動機は、設計が48%で製造が52%、車枠・車体は、設計が42%で製造が58%、電気装置は、設計が54%で製造が46%、燃料装置は、設計が61%で製造が39%、かじ取装置は、設計が45%で製造が55%、制動装置は、設計が81%で製造が19%、灯火装置は、設計が56%で製造が44%をそれぞれ占めている。

図-6 動力伝達装置の不具合原因

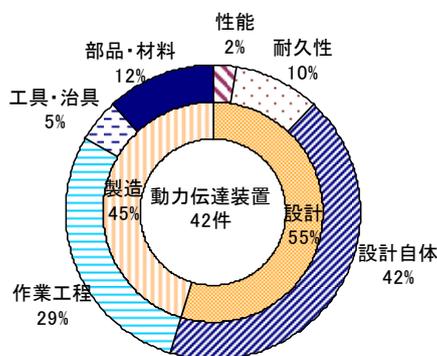


図-7 原動機の不具合原因

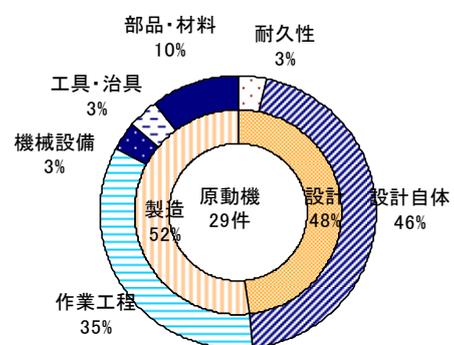


図-8 車枠・車体の不具合原因

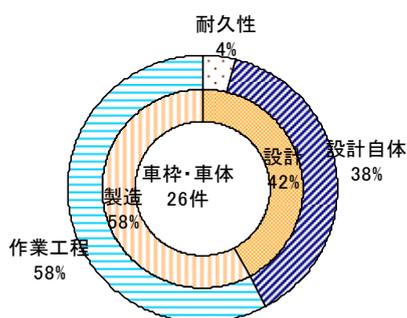


図-9 電気装置の不具合原因

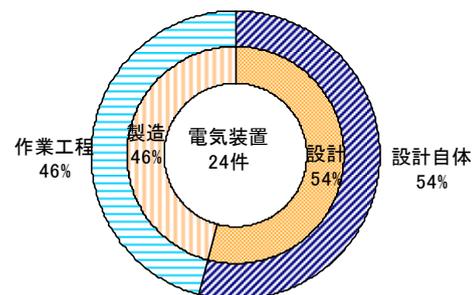


図-10 燃料装置の不具合原因

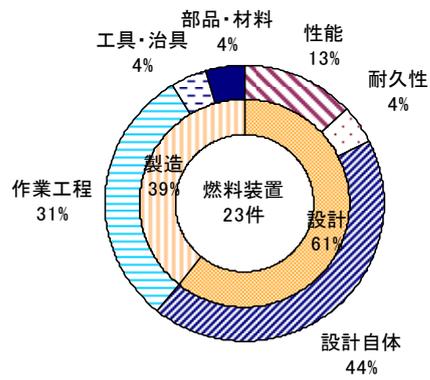


図-11 かじ取装置の不具合原因

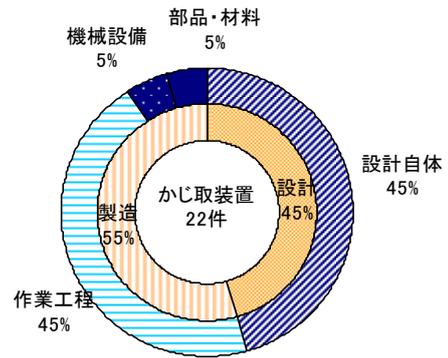


図-12 制動装置の不具合原因

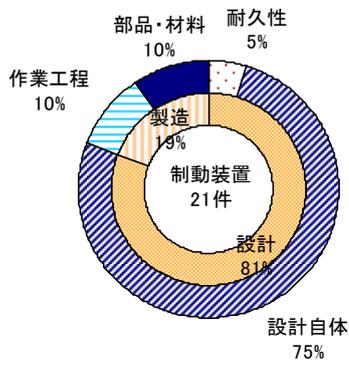
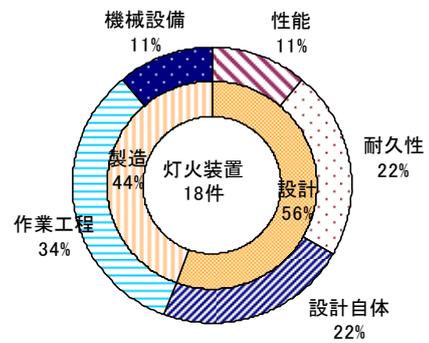


図-13 灯火装置の不具合原因



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、車枠・車体(14件)、制動装置(11件)、電気装置(10件)、燃料装置(9件)、かじ取装置(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-14から図-19に示す。

装置ごとの設計又は製造別に不具合原因を比較すると、車枠・車体は、設計が71%で製造が29%、制動装置は、設計が55%で製造が45%、電気装置は、設計が50%で製造が50%、燃料装置は、設計が67%で製造が33%、かじ取装置は、設計が44%で製造が56%、灯火装置は、設計が100%を占めている。

図-14 車枠・車体の不具合原因

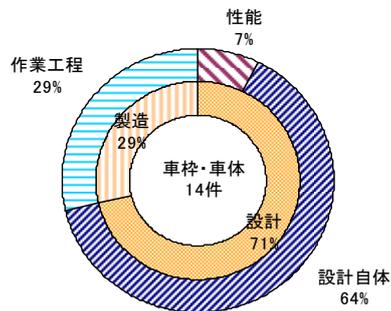


図-15 制動装置の不具合原因

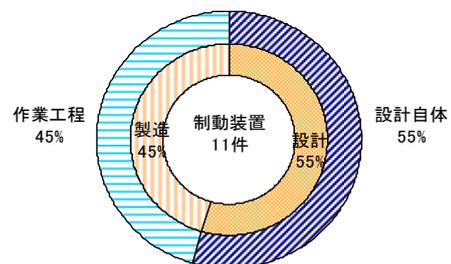


図-16 電気装置の不具合原因

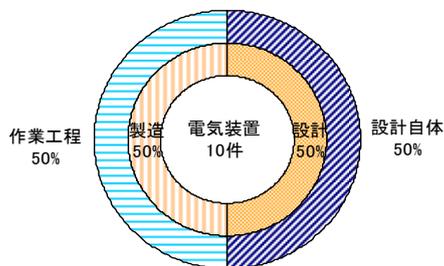


図-17 燃料装置の不具合原因

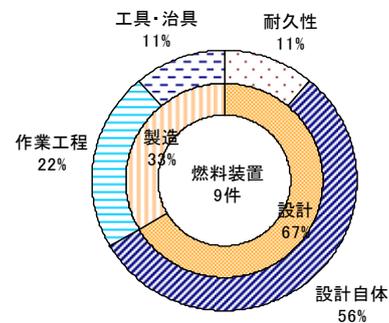


図-18 かじ取装置の不具合原因

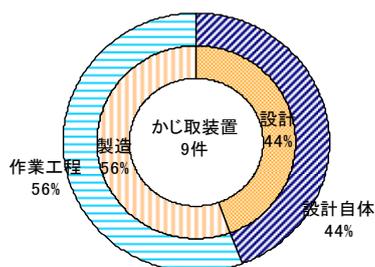
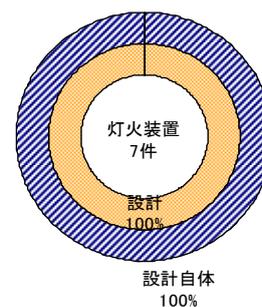


図-19 灯火装置の不具合原因



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144件の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、121件（全体の46%）で一番多く、次いで、耐久性に問題があったものが17件（同7%）、性能に問題があったものが6件（同2%）の順となっている。また、設計自体に問題があった121件中、評価基準の甘さによるものが103件で、全発生原因の39%を占め、原因の中で一番多い。

平成22年度に届出のあった事例のうちで代表的なものを以下に示す。

3. 6. 1 性能に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）の例

①不 具 合 の 内 容：リヤコンビネーションランプの方向指示器の橙色レンズの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橙色が褪色することがある。そのため、そのまま白色バルブの使用を続けると、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：635，894台

不 具 合 原 因：方向指示器の橙色レンズの耐候性が不十分

3. 6. 2 耐久性に問題があるもの（開発評価の不備）の例

①不 具 合 の 内 容：ワイパースイッチに取付けられている間欠作動用リレーの接点配置が不適切なため、間欠作動の使用頻度が高い場合、接点が摩耗・脱落してショートすることがある。そのため、ワイパーが作動不良となり、最悪の場合、リレーが発煙・焼損するおそれがある。

リコール対象台数：10，991台

不 具 合 原 因：ワイパースイッチに取付けられている間欠作動用リレーの接点配置が不適切

3. 6. 3 耐久性に問題があるもの（実車相当テストの不十分）の例

①不 具 合 の 内 容：クラッチマスターシリンダーに油圧配管を固定するクリップの強度が不足しているため、クラッチ操作による油圧により当該クリップが損傷するものがある。そのため、当該配管が抜け、フルードが漏れることによりクラッチ操作ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：2，407台

不 具 合 原 因：クラッチマスターシリンダーに油圧配管を固定するクリップの強度が不足

3. 6. 4 設計自体に問題があるもの（評価基準の甘さ）の例

①不 具 合 の 内 容：エンジンの燃料パイプにおいて、加工ばらつきによる強度評価が不足していたため、加工時の肉厚減少が大きいとその部位の応力が高くなり、燃料中の腐食成分が作用してパ

イプに微小な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、燃料の圧力変動により亀裂が進行し、燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：1，202，800台

不 具 合 原 因：燃料パイプにおいて、加工ばらつきによる強度評価が不足

- ②不 具 合 の 内 容：ドアミラーにおいて、ドアミラー本体とベースを締結するネジに緩み止めが無い場合、使用過程における振動や強めの外力によるへたりにて当該ネジが緩み、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ドアミラー本体がベースから外れ、後方の交通状況等が確認できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：882，006台（他社を含め992，049台）

不 具 合 原 因：ドアミラー本体とベースを締結するネジに緩み止めが無いため

- ③不 具 合 の 内 容：ブレーキマスターシリンダにおいて、市場で使用されるブレーキ液での潤滑性評価が不足していたため、規格に適合しているブレーキ液であってもポリマー成分の少ないブレーキ液を使用すると、シリンダ後端のゴム製シール部が潤滑不良となりめくれることがある。そのため、当該シール部よりブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：581，695台（他社を含め585，665台）

不 具 合 原 因：ブレーキマスターシリンダにおいて、市場で使用されるブレーキ液での潤滑性評価が不足

- ④不 具 合 の 内 容：エンジンの高圧燃料ポンプにおいて、チェックバルブ（逆止弁）締結部ガスケットのばらつきによるシール性評価が不足していたため、長期間使用するとガスケットの応力緩和によりチェックバルブ締結力が低下するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、締結ねじ部を伝って燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：358，672台

不 具 合 原 因：高圧燃料ポンプにおいて、チェックバルブ（逆止弁）締結部ガスケットのばらつきによるシール性評価が不足

- ⑤不 具 合 の 内 容：警音器スイッチ配線において、配索が不適切なため、ハンドル操作の繰り返しにより、当該配線が断線することがある。そのため、最悪の場合、警音器が鳴らなくなるおそれ

がある。

リコール対象台数：177, 890台

不 具 合 原 因：警音器スイッチ配線において、配索が不適切

- ⑥不 具 合 の 内 容：可変バルブタイミング機構に用いているロストモーションスプリングのリテーナとロッカーアームのスリッパ部との面圧設定が不適切なため、エンジン始動直後のアイドルリング時に潤滑が十分に行われずリテーナの摺動抵抗が高くなることもある。そのため、当該スプリングが横方向に動き、スプリングホルダと干渉を繰り返して疲労限度を超えると折損して異音が発生し、最悪の場合、折損したスプリングがカムシャフトに噛み込み、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：167, 883台

不 具 合 原 因：ロストモーションスプリングのリテーナとロッカーアームのスリッパ部との面圧設定が不適切

- ⑦不 具 合 の 内 容：燃料タンク内の燃料ポンプ用電線が屈曲しにくい材質のため、給油口を開けた際のタンク内圧変化でポンプ取付面が大きく変位した場合に接続端子部が摺動することがある。そのため、そのまま使用を続けると、接続端子部が摩耗し、通電により発熱することで端子嵌合力が低下し導通不良となり、燃料ポンプが停止し、エンジン始動不能や走行中にエンストするおそれがある。

リコール対象台数：165, 267台

不 具 合 原 因：燃料タンク内の燃料ポンプ用電線が屈曲しにくい材質のため

- ⑧不 具 合 の 内 容：踏込み式駐車ブレーキの構成部品であるラチェットポールとブラケットとの隙間設定が不適切なため、樹脂成型されたラチェットポールに塗布したグリスで樹脂が膨潤し、炎天下の駐車時に更に膨張するとラチェットポール端部とブラケットが干渉して摺動抵抗が増加するものがある。そのため、駐車ブレーキペダルを踏んでもラチェットポールの動きが渋り、駐車ブレーキが保持出来なくなるおそれがある。

リコール対象台数：81, 261台

不 具 合 原 因：踏込み式駐車ブレーキの構成部品であるラチェットポールとブラケットとの隙間設定が不適切

- ⑨不 具 合 の 内 容：14インチスチールホイール仕様車において、車輪に装着し

たフルホイールキャップの外径が大きく、縁石等に乗り上げる等タイヤに大きな負荷が掛かった場合、変形したタイヤのサイドウォール部がフルホイールキャップと干渉し、最悪の場合、走行中にフルホイールキャップが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。

リコール対象台数：49, 122台

不 具 合 原 因：車輪に装着したフルホイールキャップの外径が大きいため

- ⑩不 具 合 の 内 容：ラジエーターのシュラウドパネルに設定した、組立時のラジエーター傷付き防止用ガイドの形状が不適切なため、オートマチックトランスミッションのオイルホースと干渉している。そのため、未舗装路等の悪路を長期間走行すると、当該ホースが磨耗し、最悪の場合、オイルが漏れて警告灯が点灯し走行できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：35, 181台

不 具 合 原 因：組立時のラジエーター傷付き防止用ガイドの形状が不適切

3. 6. 5 設計自体に問題があるもの（図面等の不備）の例

- ①不 具 合 の 内 容：速度センサのハーネスにおいて、当該ハーネスの配索指示が不適切なため、当該ハーネスがリヤタイヤと接触することがある。そのため、当該ハーネスが断線し、速度計が作動しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：9, 092台

不 具 合 原 因：速度センサのハーネスの配索指示が不適切

- ②不 具 合 の 内 容：販売店オプションとして設定しているウォッシュ液凍結防止ヒータが装着された車両において、ヒータ制御回路部の防水用オーリングの締め代が不足しているため、ウォッシュ液が制御回路内に浸入することがある。そのため、制御回路が溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：4, 450台（他社を含め4, 575台）

不 具 合 原 因：ウォッシュ液凍結防止用のヒータ制御回路部の防水用オーリングの締め代が不足

3. 6. 6 設計自体に問題があるもの（プログラムミス）の例

- ①不 具 合 の 内 容：対象車両設計時に開発した故障診断ツール用のプログラムが不適切なため、当該ツールを使用した際に、車両の共通駆動系制御コンピュータのデータが初期化され、オートクルーズやエンジン補助ブレーキの不作動、坂道発進補助装置が解除されない等の不具合が発生する場合がある。また、低速ギヤ段でのトルクカット機能が不作動となることから、

そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、トランスミッションやデファレンシャルギヤが破損し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：2, 360台

不 具 合 原 因：故障診断ツール用のプログラムが不適切

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117件の内訳をみると、作業工程に問題があったものが90件(全体の34%)と一番多く、部品・材料の管理に問題があったものが16件(6%)、機械設備に問題があったものが7件(3%)、工具・治具に問題があったものが4件(2%)、の順となっている。

平成22年度に届出のあった事例のうちで代表的なものを以下に示す。

3. 7. 1 作業工程に問題があるもの（作業員のミス）の例

①不 具 合 の 内 容：燃料タンク製造工程において、気密性確認のための水没検査後の水分除去が不十分なため、燃料ポンプのコネクタ内部に水が残留したものがある。そのため、そのまま使用を続けると、コネクタの端子が腐食し、最悪の場合、端子が折損して燃料ポンプが作動しなくなり、走行中に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：28, 238台

不 具 合 原 因：気密性確認のための水没検査後の水分除去が不十分

②不 具 合 の 内 容：バックドアステー取付けボルトの締付けトルクが不足しているものがあるため、ドアの開閉によって当該ボルトが緩む場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ステー取付け部が外れて、バックドアを保持できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：8, 546台

不 具 合 原 因：バックドアステー取付けボルトの締付けトルクが不足

③不 具 合 の 内 容：後2軸大型トラックの後々軸（非駆動軸）アクスルハウジングの溶接が不適切なため、当該溶接部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、当該アクスルハウジングが折損し、ブレーキの過熱やタイヤとフレームの接触が生じて、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：2, 472台

不 具 合 原 因：アクスルハウジングの溶接が不適切

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

- ①不具合の内容：前照灯操作スイッチに接続する電気配線の配索長さに余裕が少ない設定のため、配索作業で配線を張り過ぎたものがある。そのため、前照灯の切替えスイッチを操作した際に、端子結合部が追従できずに動いて接触抵抗が増え、端子が発熱してカプラーが溶け、最悪の場合、ロービームが不灯となるおそれがある。

リコール対象台数：734, 392台

不具合原因：前照灯操作スイッチに接続する電気配線の配索長さに余裕が少ない

- ②不具合の内容：スピードメーターケーブルを保持するクリップの加締めが不十分なため、サスペンションが伸縮するとケーブルを保持出来ないものがある。そのため、ケーブルがクリップから外れ、駐車時にハンドルを左に止まるまで操作すると、ハンドルストッパ部に噛み込んで折損し、速度計が作動しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：13, 055台

不具合原因：スピードメーターケーブルを保持するクリップの加締めが不十分

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

- ①不具合の内容：エンジン制御用電源リレーにおいて、リレーに内蔵されているダイオードの製造方法が不適切なため、導通不良となるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エンジン始動不良や走行中にエンストするおそれがある。

リコール対象台数：855, 407台

不具合原因：リレーに内蔵されているダイオードの製造方法が不適切

- ②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、フロントケースの加工ばらつき、およびオイルシールの圧入荷重が過大であったことによる変形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徐々に漏れ、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。

リコール対象台数：247, 663台

不具合原因：クランクシャフトオイルシールにおいて、フロントケースの加工ばらつき、およびオイルシールの圧入荷重が過大による変形

- ③不具合の内容：バックドアにおいて、バックドアラッチの製造不良により当該ドアラッチの樹脂ボディの寸法が不適切なものがあり、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、走行中にドアが開き、積載物が落下するおそれがある。

リコール対象台数：177, 692台

不具合原因：バックドアラッチの製造不良により当該ドアラッチの樹脂ボディの寸法が不適切

- ④不具合の内容：エンジンの燃料装置において、パルセーションダンパ（燃料圧脈動減衰器）の製造工程でダイヤフラムを傷付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、車両の使用過程における燃料圧の脈動で当該ダイヤフラムの傷から亀裂が生じ、燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：117, 109台

不具合原因：パルセーションダンパ（燃料圧脈動減衰器）の製造工程でダイヤフラムを傷付けた

3. 7. 4 作業工程の管理に問題があるもの（作業管理不適切）の例

- ①不具合の内容：助手席用エアバッグのインフレーター（膨張装置）内のガス発生剤組付け作業が不適切なため、ガス発生剤の装填量が不足しているものがある。そのため、車両の振動でガス発生剤が粉状となり、エアバッグが展開するとインフレーター内圧の異常な上昇で容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。

リコール対象台数：35, 964台（他社を含め111, 224台）

不具合原因：助手席用エアバッグのインフレーター（膨張装置）内のガス発生剤組付け作業が不適切

- ②不具合の内容：イグニッションキーシリンダーの製造工程において、規格を超える鉛が誤って混入したものがある。そのため、水分を含んだ泥等が浸入すると、強度が低下し、そのまま使用を続けると、キーシリンダーが破損し、キー操作できなくなる。

リコール対象台数：26, 912台

不具合原因：イグニッションキーシリンダーの製造工程において、規格を超える鉛が誤って混入した

3. 7. 5 機械設備に問題があるもの（保守管理の不備）の例

- ①不具合の内容：タイヤとホイールの組付け工程の設備故障により、タイヤ

の側面に傷が付いているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると最悪の場合、当該傷が徐々に進行し、空気圧が低下するおそれがある。

リコール対象台数：696台

不 具 合 原 因：タイヤとホイールの組付け工程の設備故障により、タイヤの側面に傷をつけた

3. 7. 6 工具・治具に問題があるもの（保守管理の不備）の例

①不 具 合 の 内 容：ハイブリッドモータの軸受け部において、加工機の管理不良による製造時の寸法ばらつきにより軸受けに過大な荷重がかかったものがあり、軸受けの発熱で当該軸受けのグリスが劣化するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エンジンが停止するおそれがある。

リコール対象台数：402台

不 具 合 原 因：ハイブリッドモータの軸受け部において、加工機の管理不良による製造時の寸法ばらつき

3. 7. 7 部品・材料に問題があるもの（管理の不備）の例

①不 具 合 の 内 容：座席ベルト巻取装置の内部部品（イナーシャマス）の製造工程において、不適切な材料を使用したため、当該部品が変形し、座席ベルトが引き出せなくなるおそれがある。

リコール対象台数：76, 315台

不 具 合 原 因：座席ベルト巻取装置の内部部品（イナーシャマス）の製造工程において、不適切な材料を使用した

4. 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

国産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- 20- 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33%で前年度の37%に比べ4ポイント減少、2年以内に発生したものが49%で前年度の50%に比べ1ポイント減少、3年以内に発生したものが60%で前年度の60%と同じであった。また、5年を超えるものは29%で前年度の27%に比べ2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、48.1ヶ月（前年度は45.2ヶ月）であった。

同様に、輸入車の生産開始又は輸入開始（以下、「生産開始等」という。）から初報までの期間について図- 20- 2に示す。初報までの期間は、1年以内に発生したものが34%で前年度の40%に比べ6ポイント減少、2年以内に発生したものが56%で前年度の65%に比べ9ポイント減少、3年以内に発生したものが71%で前年度の70%に比べ1ポイント増加している。また、5年を超えるものは16%で前年度の23%に比べ7ポイント減少している。

生産開始等から初報までの平均の期間は、31.8ヶ月（前年度は32.1ヶ月）であった。

国産車と輸入車では、対象背景が異なることに加え、対象としている期間に相違があるため、明確な比較はできないが、生産開始等から3年以内に初報の60～70%程度が発生している点では同様の傾向を示していると言える。

図- 20- 1 国産車の生産開始から初報までの期間

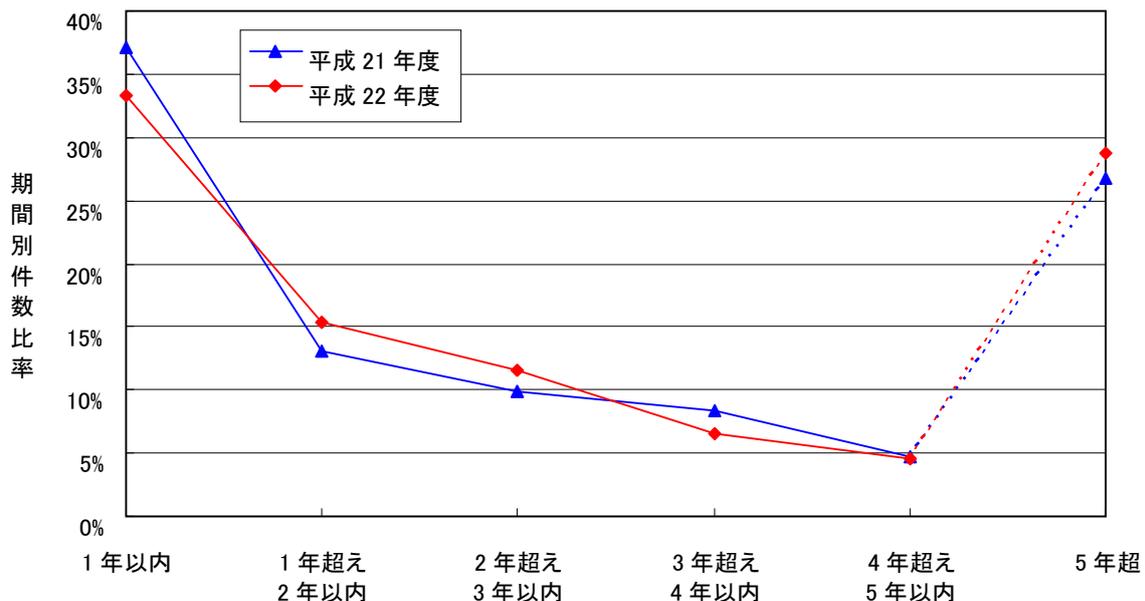


表- 6- 1 国産車の生産開始から初報までの期間 (単位:件数)

年度	1年以内	1年を超え 2年以内	2年を超え 3年以内	3年を超え 4年以内	4年を超え 5年以内	5年超
22	87 (33%)	40 (15%)	30 (11%)	17 (7%)	12 (5%)	75 (29%)
21	71 (37%)	25 (13%)	19 (10%)	16 (8%)	9 (5%)	51 (27%)

図- 20- 2 輸入車の生産開始又は輸入開始から初報までの期間

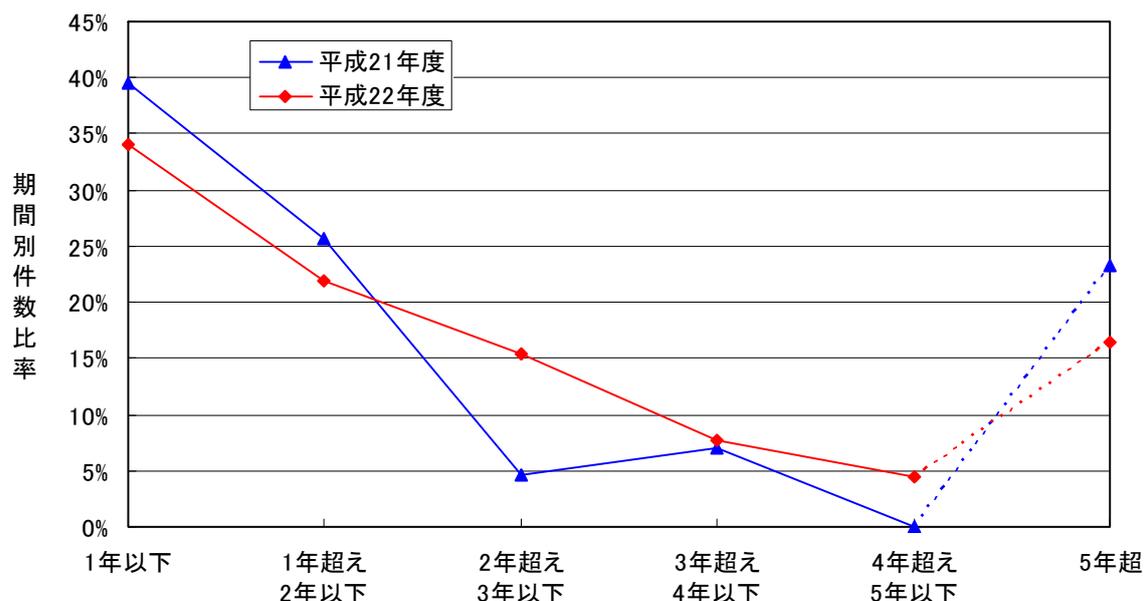


表- 6- 2 輸入車の生産開始又は輸入開始から初報までの期間 (単位:件数)

年度	1年以内	1年を超え 2年以内	2年を超え 3年以内	3年を超え 4年以内	4年を超え 5年以内	5年超
22	31 (34%)	20 (22%)	14 (15%)	7 (8%)	4 (4%)	15 (16%)
21	17 (40%)	11 (26%)	2 (5%)	3 (7%)	0 (0%)	10 (23%)

図- 20- 3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。これを見ると、かじ取装置について、生産開始から1年以内に初報が発生した割合が59%と多く、同様に、原動機についても48%と1年以内の発生率が高い。さらに、2年以内に初報が発生したもので割合が高いものを見ると、かじ取装置（2年以内の発生率77%）、原動機（同69%）、及び電気装置（同54%）となっている。

同様に、装置別の輸入車の生産開始等から初報までの期間を図-20-4に示す。これを見ると、輸入車の場合は、原動機について、生産開始等から1年以内に初報が発生した割合が83%と多く、次いでかじ取装置について67%と1年以内の発生率が高い。さらに、2年以内に初報が発生した割合が高いものを見ると、かじ取装置（2年以内の発生率89%）、原動機（同83%）、及び電気装置（同80%）となっており、

発生率が高い装置については、国産車と同様の傾向と言える。

図- 20- 3 装置別の国産車の生産開始から初報までの期間

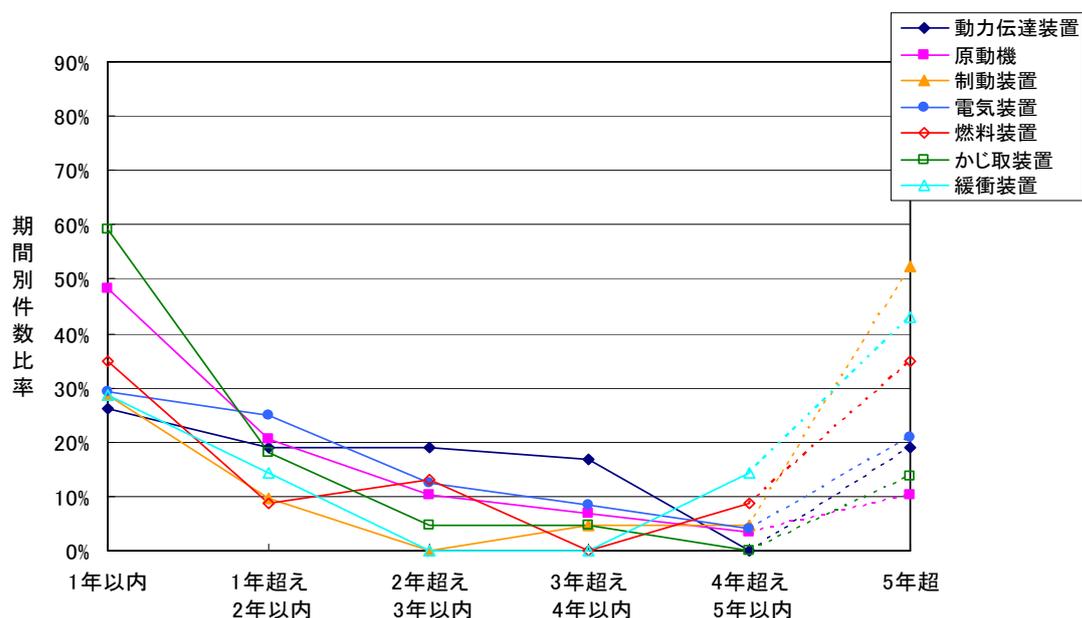


表- 7- 1 装置別の国産車の生産開始から初報までの期間表 (単位: 件数)

期 間	動力伝達装置	原動機	制動装置	電気装置	燃料装置	かじ取装置	緩衝装置
1年以内	11 (26%)	14 (48%)	6 (29%)	7 (29%)	8 (35%)	13 (59%)	2 (29%)
1年超え 2年以内	8 (19%)	6 (21%)	2 (10%)	6 (25%)	2 (9%)	4 (18%)	1 (14%)
2年超え 3年以内	8 (19%)	3 (10%)	0 (0%)	3 (13%)	3 (13%)	1 (5%)	0 (0%)
3年超え 4年以内	7 (17%)	2 (7%)	1 (5%)	2 (8%)	0 (0%)	1 (5%)	0 (0%)
4年超え 5年以内	0 (0%)	1 (3%)	1 (5%)	1 (4%)	2 (9%)	0 (0%)	1 (14%)
5年超	8 (19%)	3 (10%)	11 (52%)	5 (21%)	8 (35%)	3 (14%)	3 (43%)
計	42 (100%)	29 (100%)	21 (100%)	24 (100%)	23 (100%)	22 (100%)	7 (100%)

図- 20- 4 装置別の輸入車の生産開始又は輸入開始から初報までの期間

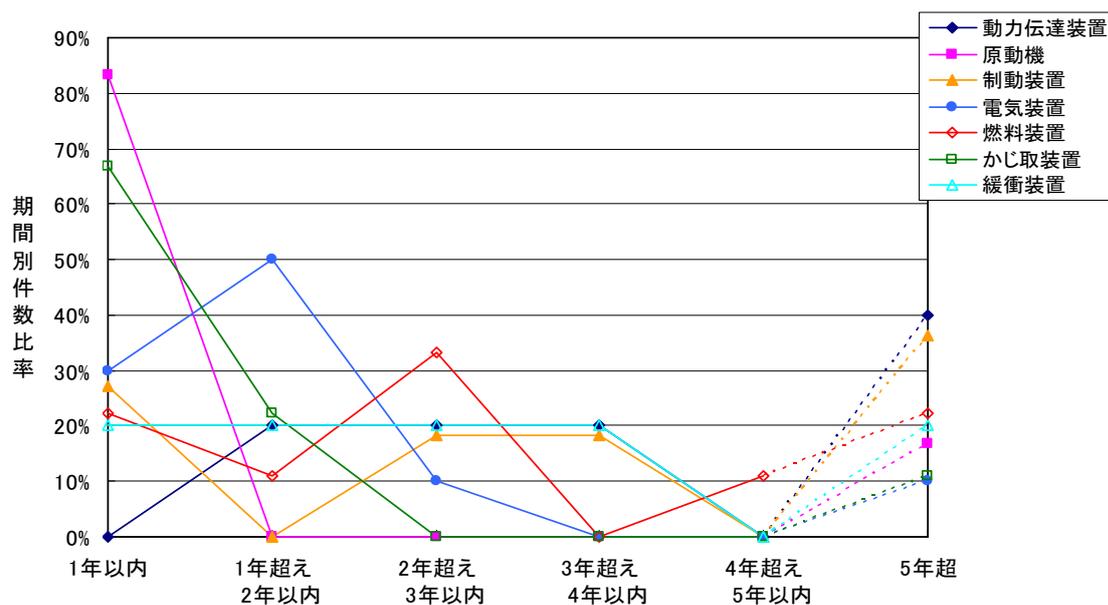


表- 7- 2 装置別の輸入車の生産開始又は輸入開始から初報までの期間表 (単位:件数)

期 間	動力伝達装置	原動機	制動装置	電気装置	燃料装置	かじ取装置	緩衝装置
1年以内	0 (0%)	5 (83%)	3 (27%)	3 (30%)	2 (22%)	6 (67%)	1 (20%)
1年を超え2年以内	1 (20%)	0 (0%)	0 (0%)	5 (50%)	1 (11%)	2 (22%)	1 (20%)
2年を超え3年以内	1 (20%)	0 (0%)	2 (18%)	1 (10%)	3 (33%)	0 (0%)	1 (20%)
3年を超え4年以内	1 (20%)	0 (0%)	2 (18%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (20%)
4年を超え5年以内	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (11%)	0 (0%)	0 (0%)
5年超	2 (40%)	1 (17%)	4 (36%)	1 (10%)	2 (22%)	1 (11%)	1 (20%)
計	5 (100%)	6 (100%)	11 (100%)	10 (100%)	9 (100%)	9 (100%)	5 (100%)

4. 2 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

国産車の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を図- 21- 1 (件数比率) に示す。

初報からリコール届出までの期間毎の件数比率についてみると、2ヶ月以内が22%、2ヶ月超え～4ヶ月以内15%、4ヶ月超え～6ヶ月以内6%であり、6ヶ月以内に届出されたものが43%であった。1年を超えるものが39%と前年度の48%より減少した。

輸入車の初報からリコール届出までの期間毎の件数比率 (図- 21- 2) についてみると、2ヶ月以内が33%、2ヶ月超え～4ヶ月以内18%、4ヶ月超え～6ヶ月以内12%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約63%であった。1年を超えるものが、27%と前年度の53%より大幅に減少した。

対象台数が国産車と比べて極端に少ないことから、明確な比較は困難であるが、2ヶ月以内の割合が国産車に比べて多く、初報入手からリコール届出までの期間が短い傾向と言える。

図- 21- 1 国産車の不具合初報入手からリコール届出までの期間
(期間別件数比率)

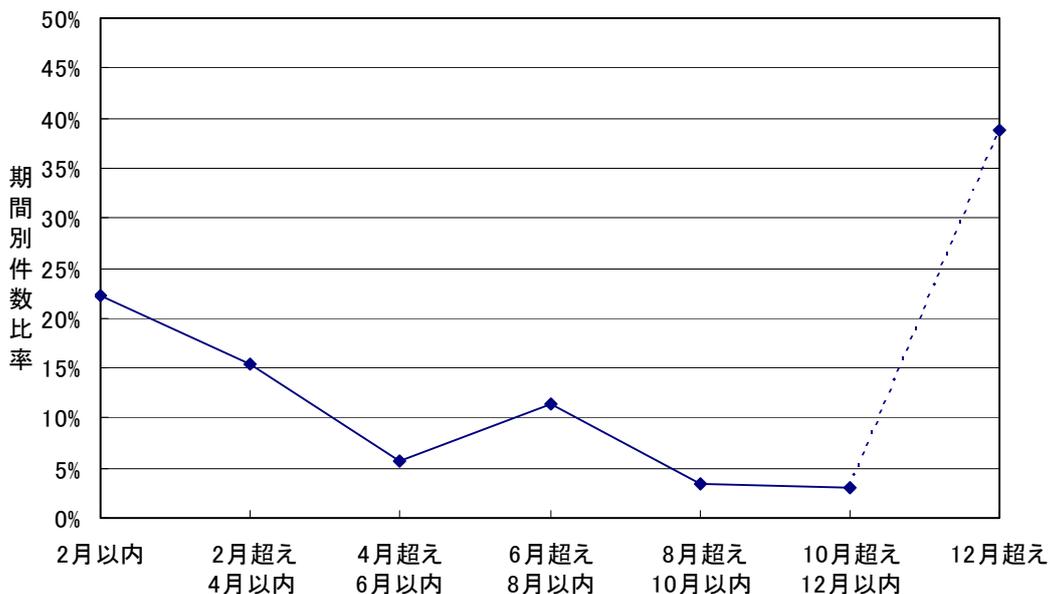
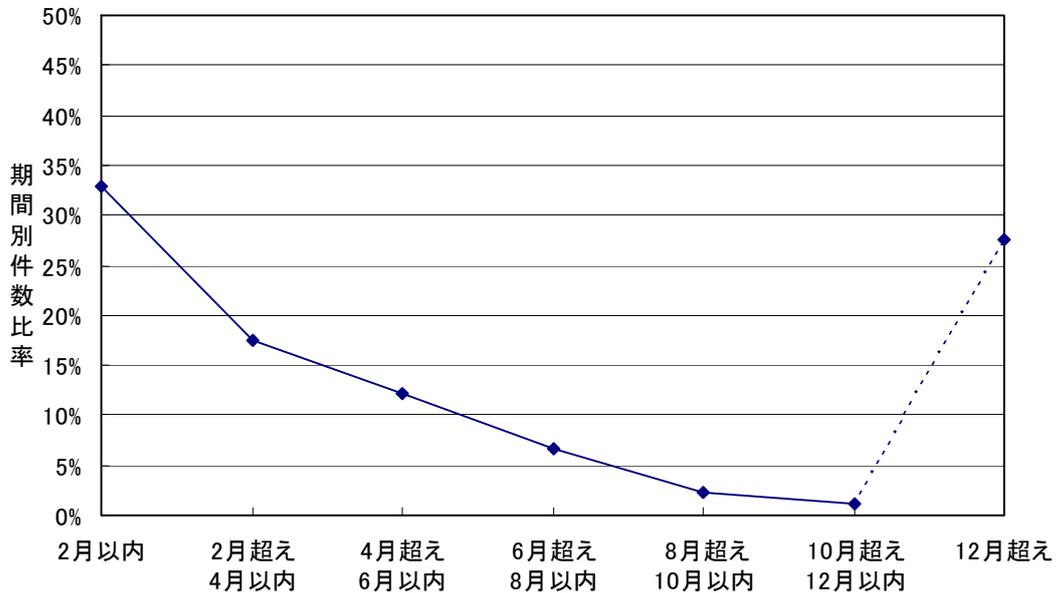


図- 21- 2 輸入車の不具合初報入手からリコール届出までの期間
(期間別件数比率)



次に、国産車の期間毎の対象台数でまとめたものを図- 21- 3 (対象台数) に、示す。

国産車では、2ヶ月以内が162千台、2ヶ月超え～4ヶ月以内が63千台、4ヶ月超え～6ヶ月以内が10千台であり、6ヶ月以内に届出されたものが約3%であった。1年を超えるものが6,991千台で全体の91%を占めている。

同様に、輸入車の期間毎の対象台数でまとめたものを図- 21- 4 (対象台数) に示す。

輸入車では、2ヶ月以内が10千台、2ヶ月超え～4ヶ月以内が16千台、4ヶ月超え～6ヶ月以内が8千台であり、6ヶ月以内に届出されたものが19%であった。1年を超えるものが136千台で全体の75%を占めている。

図- 21- 3 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
 (期間別対象台数)

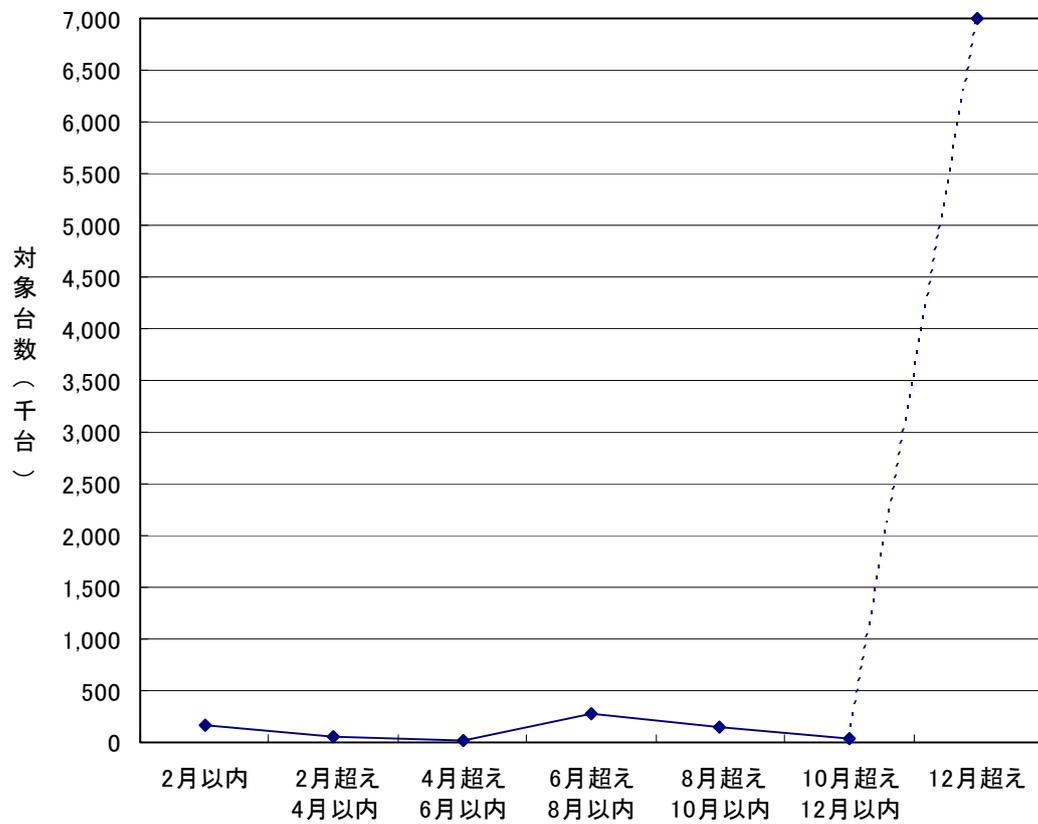
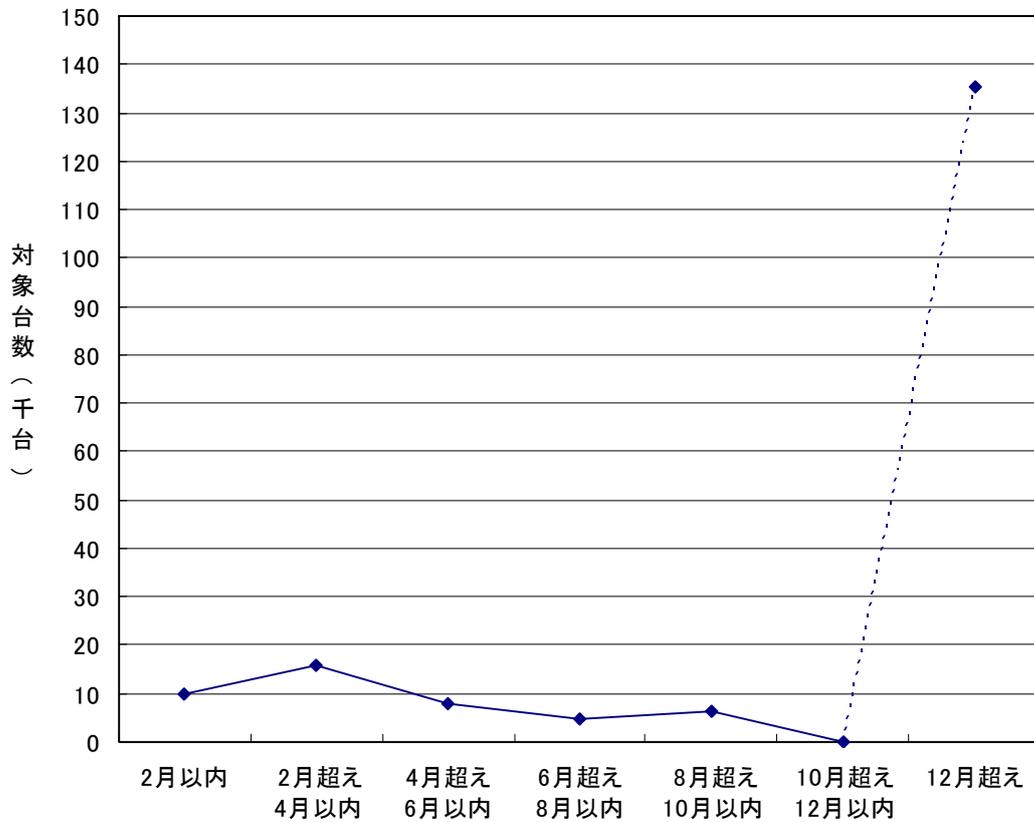


図- 21- 4 輸入車の不具合の初報入手からリコール届出までの期間
(期間別対象台数)



初報からリコール届出までの平均の期間でまとめたものを国産車は図- 21- 5 (平均期間) に、輸入車は図- 21- 6 (平均期間) にそれぞれ示す。

国産車の初報からリコール届出までの平均期間は、今年度15.4ヶ月であり、前年度(20.4ヶ月)より短くなっている。また、輸入車でも同様に、前年度の17.5ヶ月に対し、平成22年度は8.8ヶ月とが短くなっている。

図- 21- 5 国産車の初報入手からリコール届出までの平均期間(過去 5 年間)

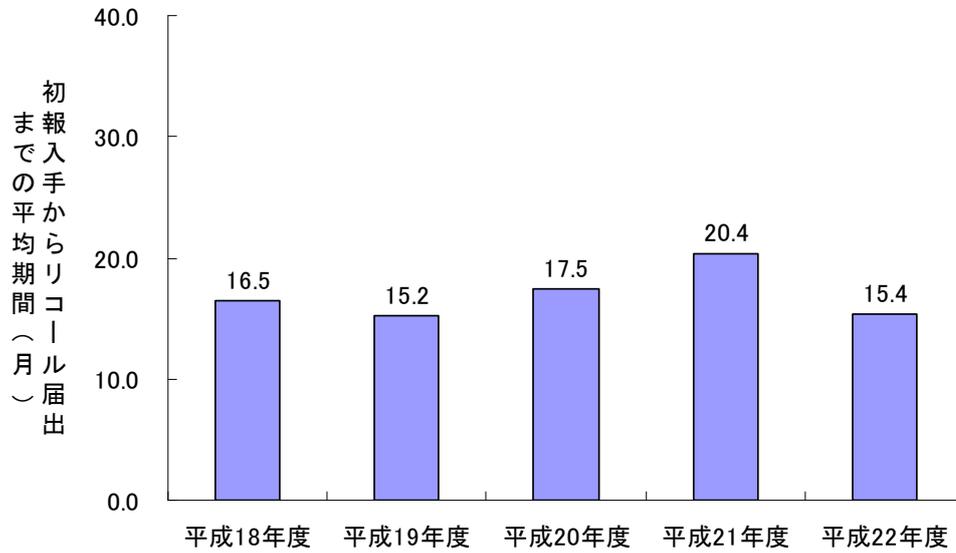
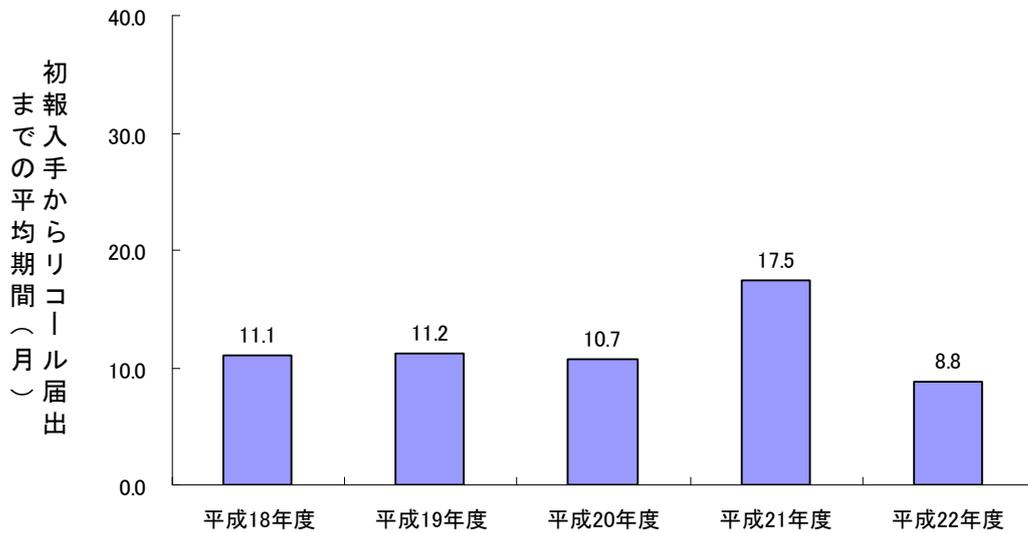


図- 21- 6 輸入車の初報入手からリコール届出までの平均期間(過去 5 年間)



5. リコール対象車の改修状況

リコール届出後の改善措置の平均改修状況は、22年度に届出のあった案件(改修期間1年以内)が国産車66.9%(輸入車53.4%)となっており、国産車については前年の58.1%に比べ高くなっている。

一方、21年度に届出のあった案件(1～2年経過)の改修状況は83.2%(同85.7%)、20年度に届出のあった案件(2～3年経過)は92.8%(同93.5%)であり、前年度に比較して全体の改修率は下がっている。

表- 8 リコール平均改修状況

届出年度	国産車		輸入車	
22	66.9%		53.4%	
21	83.2%	(58.1%)	85.7%	(72.8%)
20	92.8%	(89.9%)	93.5%	(90.8%)
19	91.2%	(89.8%)	87.7%	(85.7%)

(注):平均改修率は、リコール届出から平成23年3月末までの累計である。

()内は、平成22年3月末までの平均改修率の累計である。

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期後付装置に係る平成22年度のリコール届出件数及び対象装置についてまとめたものが、表-9である。

表-9 特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置

装置別		国産品	輸入品	合計
チャイルドシート	件数	0	0	0
	対象装置	0	0	0
タイヤ	件数	0	1	1
	対象装置	0	1,017	1,017

6. 1 チャイルドシートのリコール届出内容

(1)国産品	リコール届出なし
(2)輸入品	リコール届出なし

6. 2 タイヤのリコール届出内容

(1)国産品	リコール届出なし
(2)輸入品	1件
不具合の内容	ビード部の構造が不適切なため、長期間の使用により、ビード部にカーカス部が接触するものがある。そのため、カーカスコードが切断し、最悪の場合、タイヤが破裂するおそれがある。
対象装置数	1,017本
不具合の原因	設計自体(評価基準の甘さ)
不具合初報日から届出までの期間	7.7ヶ月
対策内容	全タイヤを代替品のタイヤと交換する。

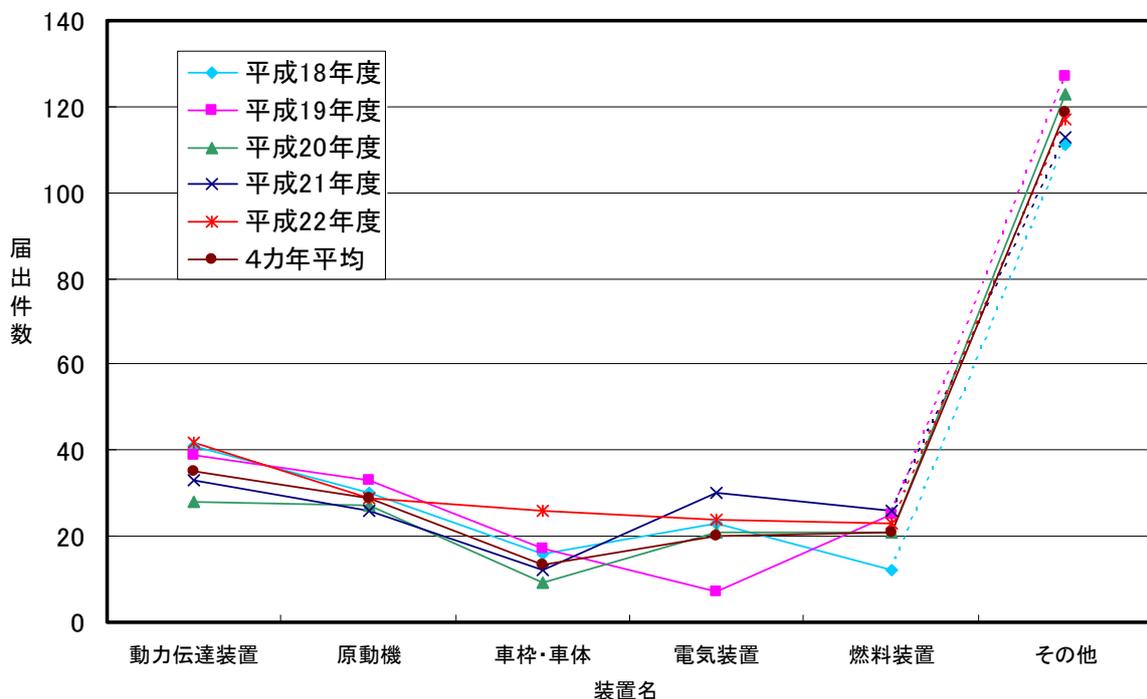
7. 今年度の特徴

平成22年度は昨年度に比べ、リコール届出件数で5%増加したが、対象台数では124%増加した。

7. 1 リコール届出の要因分析

平成22年度の国産車の装置別件数の上位5装置は、動力伝達装置(42件)、原動機(29件)、車枠・車体(26件)、電気装置(24件)、燃料装置(23件)である。これら5装置について、平成18年度から平成22年度までの5年間の届出件数の推移を図-22-1(国産車)に示す。

図-22-1 主要装置の過去5年間のリコール届出件数の推移(国産車)



(注):4カ年平均は、平成18年度から平成21年度までの和を4で割った件数である。

これら5装置について、今年度の届出件数と不具合原因の内容は以下のとおり。

(1) 動力伝達装置

動力伝達装置のリコール届出件数は、42(全体の16%)件と装置別の件数で最も多く、前年度の届出件数と比較すると9件の増加であった。また、平成18年度から平成21年度までの4カ年の平均値(以下、「4カ年平均」という。)は35件(同15%)であり、4カ年平均に比べ件数は大幅に増加しているが、全体に占める割合については、ほぼ同程度である。

なお、発生原因については、設計に起因するリコール届出件数が23件と全体の55%であり、全装置の割合である55%と同程度である。

(2) 原動機

原動機のリコール届出件数は、29件(同11%)と前年度の届出件数と比較すると3件の増加であった。また、4カ年平均は29件(同12%)であり、件数及び割合は、共に同程度である。

なお、発生原因については、設計に起因するリコール届出件数が14件と全体の48%であり、全装置の割合である55%よりも低い。

(3) 車体・車枠

車体・車枠のリコール届出件数は、26件(同10%)と前年度の届出件数と比較すると14件の増加であった。また、4カ年平均は14件(同6%)であり、4カ年平均に比べ、大幅に増加している。

なお、発生原因については、設計に起因するものが15件と全体の58%であり、全装置の割合である55%よりもやや高い。

(4) 電気装置

電気装置のリコール届出件数は、24件(同9%)と前年度の届出件数に比べ6件の減少であった。また、4カ年平均は20件(同9%)であり、4ヶ年平均に比べ件数は微増しているが、全体に占める割合については、同程度である。

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13件と全体の54%であり、全装置の割合である55%と同程度である。

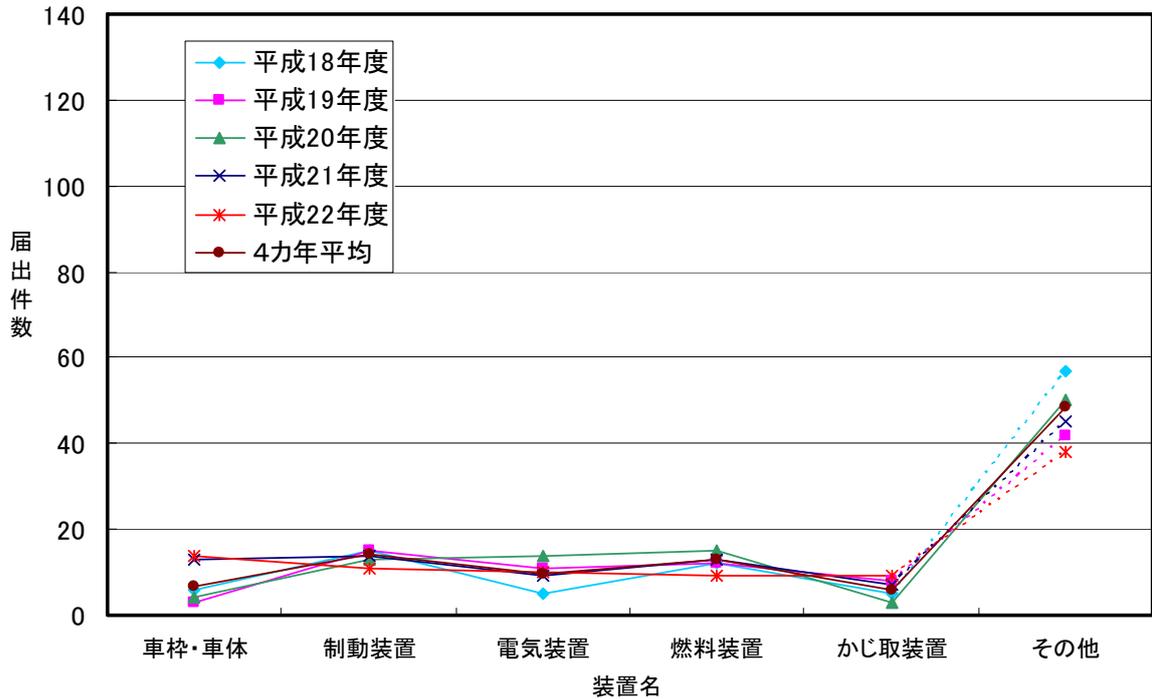
(5) 燃料装置

燃料装置のリコール届出件数は、23件(同9%)と前年度の届出件数に比べ3件の減少であった。また、4カ年平均は21件(同9%)であり、4ヶ年平均に比べ件数は微増しているが、全体に占める割合については、同程度である。

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14件と全体の61%であり、全装置の割合である55%よりも高い。

輸入車について、装置別件数の上位5装置は、車枠・車体(14件)、制動装置(11件)、電気装置(10件)、燃料装置(9件)、かじ取装置(9件)である。これら5装置について、平成18年度から平成22年度までの5年間の届出件数の推移を図-22-2(輸入車)に示す。

図- 22- 2 主要装置の過去5年間のリコール届出件数の推移(輸入車)



これら5装置について、今年度の届出件数と不具合原因の内容は以下のとおり。

(1) 車枠・車体

車枠・車体のリコール届出件数は、14件(全体の15%)と装置別の件数で最も多く、前年度の届出件数と比較すると1件の増加であった。また、4カ年平均は7件(同7%)であり、4カ年平均に比べ、件数及び割合は、共に2倍強となっている。

なお、発生原因については、設計に起因するリコール届出件数が10件と全体の71%であり、全装置の割合である59%よりも高い。

(2) 制動装置

制動装置のリコール届出件数は、11件(12%)と前年度の届出件数と比較すると3件の減少であった。また、4カ年平均は14件(15%)であり、4カ年平均に比べ減少している。

なお、発生原因については、設計に起因するリコール届出件数が6件と全体の55%であり、全装置の割合である59%よりも低い。

(3) 電気装置

電気装置のリコール届出件数は、10件(11%)と前年度の届出件数と比較すると1件の増加であった。また、4カ年平均は10件(10%)であり、件数・割合共にほぼ程度である。

なお、発生原因については、設計・製造に起因するものがともに5件ずつとなっている。

(4) 燃料装置

燃料装置のリコール届出件数は、9件(10%)と前年度の届出件数に比べ4件の減少であった。また、4カ年平均値は13件(13%)であり、4カ年平均値に比べ減少している。

なお、発生原因については、設計及び設計に起因するリコール届出が各6件と全体の67%であり、全装置の割合である59%よりも高い。

(5) かじ取装置

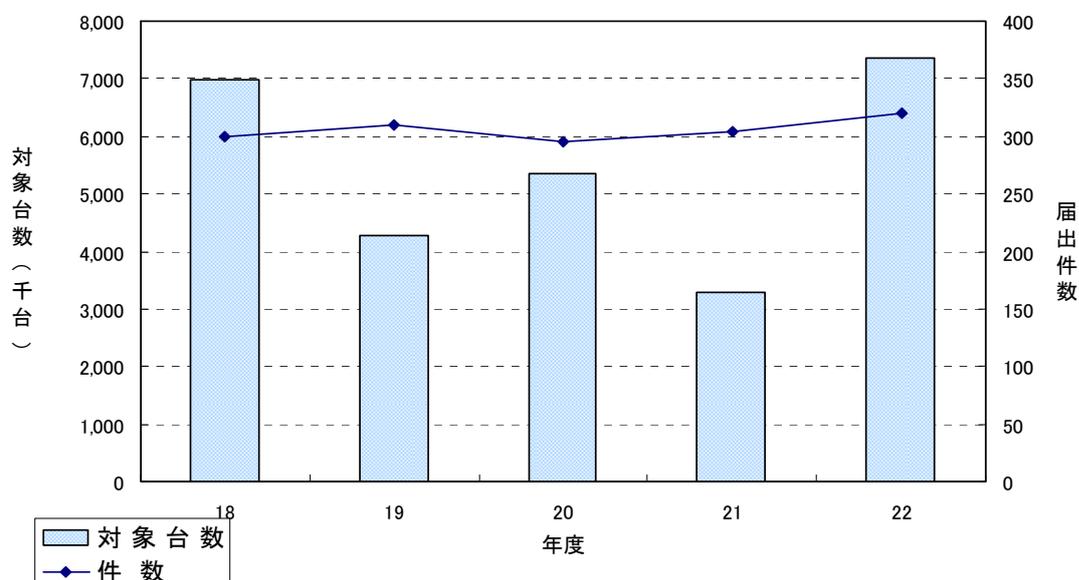
かじ取装置のリコール届出件数は、9件(10%)と前年度の届出件数に比べ2件の増加であった。また、4カ年平均は6件(6%)であり、4カ年平均に比べ増加している。

なお、発生原因については、製造に起因するリコール届出が5件と全体の56%であり、全装置の割合である59%よりやや低い。

参考1 最近5年間のリコール届出の傾向（平成18年度～22年度）

1. リコール届出件数及び対象台数の推移（平成18年度～22年度）

図-23 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18年度から平成22年度までのリコール届出件数及び対象台数は、表-10のとおりであり、平成22年度のリコール届出件数は前年度に比べ増加したが、この5年間ほぼ横ばいに推移している。一方、対象台数については前年度に比べ大幅に増加しており、多めであった平成18年度より増加しているが、リコール届出の対象となった車種の量販数にも左右されるため、年度毎に増減している状況にある。

表-10 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
18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
合計	1,085	25,317,590	444	1,895,711	1,529	27,213,301

3. 車種別リコール届出件数及び対象台数

リコール届出件数及び対象台数を車種(用途)別にまとめたものを表- 11に示す。これをみると、国産車では、乗用車が231件・18,445千台で対象台数全体の73%、同様に貨物車は356件・5,628千台で対象台数全体の22%となっている。

また、輸入車では乗用車が294件・1,248千台で対象台数全体の66%を占めている。

表- 11 車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数(平成18年度～22年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	231	294	525
	対象台数	18,445,364	1,247,585	19,692,949
貨物車	件数	356	26	382
	対象台数	5,628,457	36,808	5,665,265
その他	件数	581	125	706
	対象台数	1,243,769	611,318	1,855,087
合計	件数	1,168	445	1,613
	対象台数	25,317,590	1,895,711	27,213,301

(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は、車種毎に集計した。

4. 装置別リコール届出件数・割合

リコール届出件数を装置別に区分したものを表- 12に示す。多い順にみると、国産車・輸入車合計では動力伝達装置が224件(全体の13%)、制動装置が213件(同13%)、原動機が194件(同11%)、燃料装置が168件(同10%)、電気装置が154件(同9%)の順となっており、国産車、及び輸入車の各装置については表- 12のとおりである。

表- 12 装置別リコール届出件数 (平成18年度～22年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
動力伝達装置	183 (15%)	41 (9%)	224 (13%)
制動装置	145 (12%)	68 (14%)	213 (13%)
原動機	145 (12%)	49 (10%)	194 (11%)
燃料装置	107 (9%)	61 (13%)	168 (10%)
電気装置	105 (9%)	49 (10%)	154 (9%)
その他	526 (43%)	214 (44%)	740 (44%)
合計	1211 (100%)	482 (100%)	1693 (100%)

(注):1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、装置毎に集計した。

5. メーカー別リコール届出件数及び対象台数

平成18年度から平成22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-13のとおりである。

表-13 メーカー別リコール届出件数及び対象台数（平成18年度～22年度）

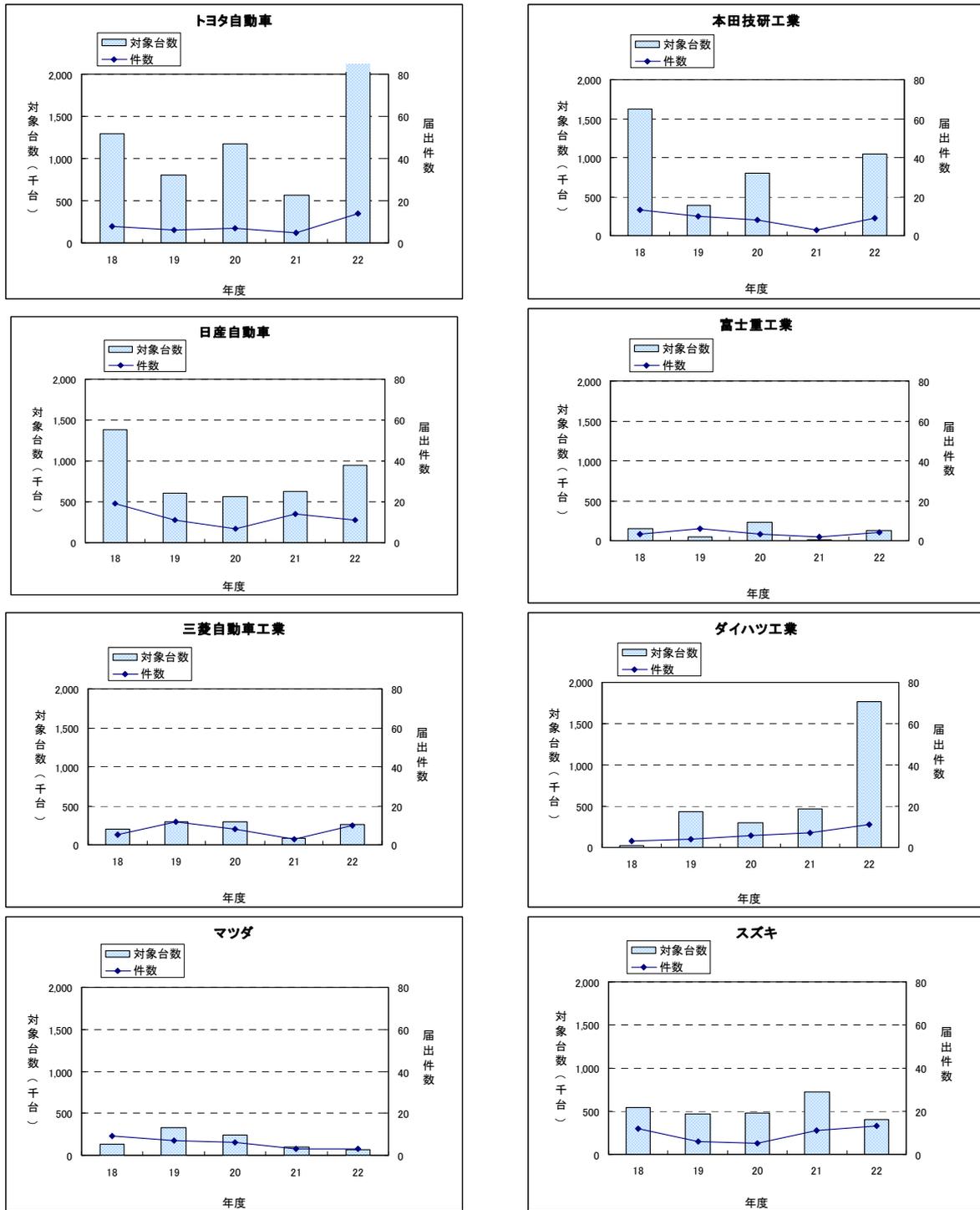
（国産車）

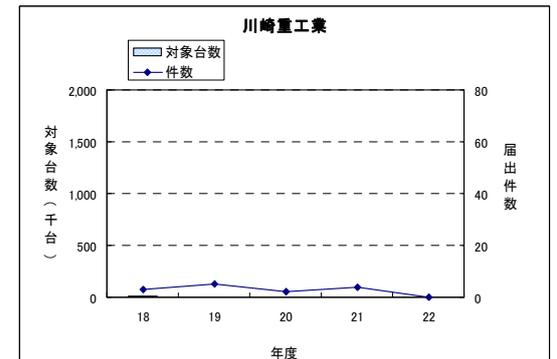
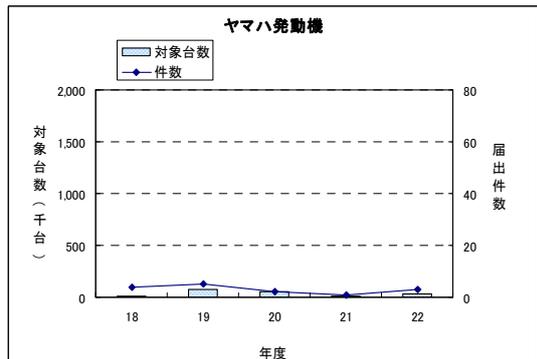
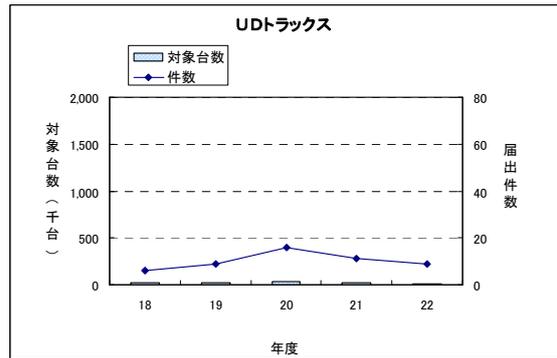
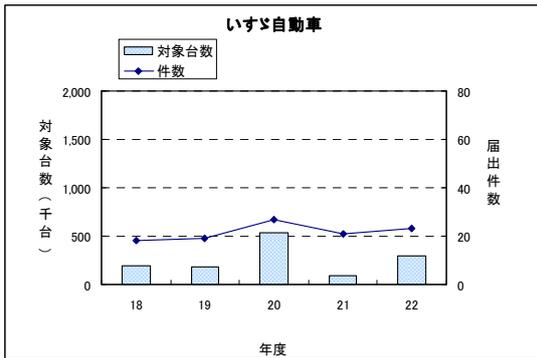
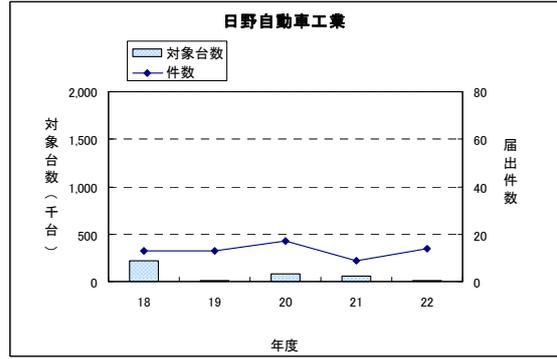
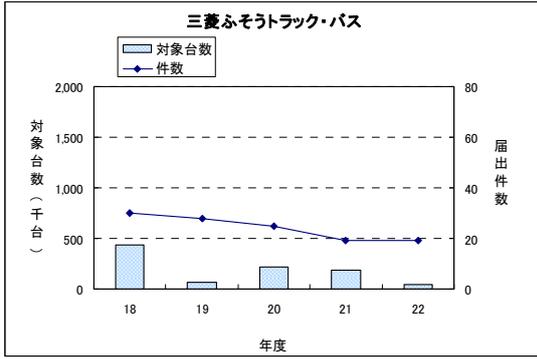
メーカー名	18		19		20		21		22	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
トヨタ自動車	8	1,295,034	6	809,394	7	1,168,734	5	563,132	14	2,121,187
日産自動車	19	1,381,798	11	607,554	7	566,271	14	625,738	11	947,306
三菱自動車工業	5	202,885	12	290,122	8	295,672	3	83,412	10	254,066
三菱ふそうトラック・バス	30	432,570	28	68,240	25	216,679	19	184,575	19	43,472
マツダ	9	126,464	7	323,528	6	241,292	3	93,476	3	64,602
本田技研工業	13	1,629,367	10	392,486	8	801,714	3	5,817	9	1,048,443
いすゞ自動車	18	194,470	19	184,996	27	531,975	21	91,270	23	295,443
富士重工業	3	144,833	6	44,438	3	227,686	2	7,814	4	129,282
ダイハツ工業	3	22,877	4	433,033	6	300,488	7	462,389	11	1,769,774
スズキ	12	547,572	6	468,654	5	478,075	11	725,947	13	407,368
日野自動車工業	13	223,146	13	13,402	17	82,996	9	56,612	14	6,919
UDトラックス	6	22,911	9	23,341	16	33,150	11	23,689	9	9,984
ヤマハ発動機	4	12,345	5	77,952	2	54,284	1	7,386	3	34,806
川崎重工	3	6,514	5	2,317	2	967	4	2,198	0	0

（輸入車）

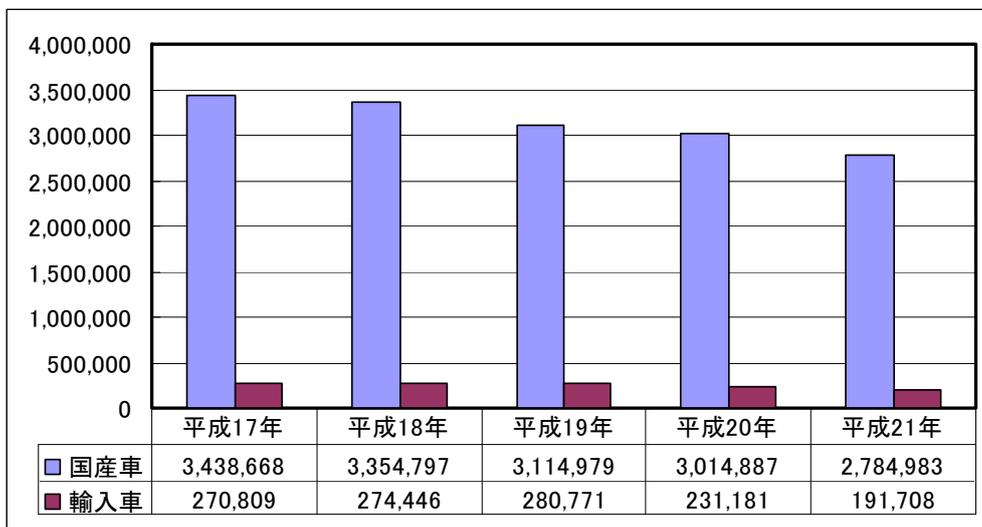
ブランド名	18		19		20		21		22	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
BMW	5	3,152	11	4,229	12	9,004	7	24,762	14	18,081
フォルクスワーゲン	2	105,273	3	264,935	7	95,909	6	80,821	0	0
ボルボ	5	4,577	9	8,700	6	29,842	6	29,427	7	4,360
メルセデスベンツ	6	20,112	6	73,364	6	7,318	5	22,298	3	14,038
アウディ	4	23,345	0	0	3	65,018	4	4,480	1	817
プジョ	4	13,649	1	19,916	3	16,964	6	7,021	4	5,172

図-24 メーカー別リコール届出件数及び対象台数の推移(平成18年度～22年度)





(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17年～平成21年）)



(注)平成22年3月末現在における暦年毎の車両数である。

6. リコール率

6. 1 車種別のリコール率

最近5年間（平成18年度から平成22年度までの計）におけるリコール対象台数の累計をその年の保有車両数で除したもの（以下、「5カ年リコール率」という。）について車種別（登録自動車（乗用車、貨物車、乗合車、その他）、軽自動車、二輪車）に示したものは表-14のとおりである。

表-14 最近5年間の車種別リコール率(平成18年度～22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)	5カ年リコール率 (%)	
登 録 自 動 車	乗 用 車	国産車	177	13,536	37,116	36.5%
		輸入車	291	1,247	3,303	37.7%
		計	468	14,783	40,419	36.6%
	貨 物 車	国産車	317	3,176	6,311	50.3%
		輸入車	26	37	51	71.7%
		計	343	3,213	6,362	50.5%
	そ の 他	国産車	527	407	1,647	24.7%
		輸入車	32	4	93	3.9%
		計	559	411	1,740	23.6%
	計	国産車	1,021	17,119	45,075	38.0%
		輸入車	349	1,287	3,447	37.3%
		計	1,370	18,407	48,522	37.9%
軽自動車	国産車	92	7,362	26,593	27.7%	
	輸入車	0	0	3	0.0%	
	計	92	7,362	26,597	27.7%	
二輪車	国産車	36	280	3,197	8.8%	
	輸入車	94	153	320	47.9%	
	計	130	433	3,517	12.3%	
合 計	国産車	1,067	24,762	74,865	33.1%	
	輸入車	442	1,440	3,770	38.2%	
	計	1,509	26,202	78,635	33.3%	

- (注): 1. ここでの5カ年リコール率は、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22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、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、(財)自動車検査登録情報協会及び(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。
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、5カ年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33.3%となっている。

また、国産車の5カ年リコール率は33.1%、輸入車の5カ年リコール率は38.2%となっており、輸入車は国産車の約1.2倍となっている。

6. 2 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

①日本における平成18年度から平成22年度の年度別リコール率（各年度のリコール対象台数を年度末の保有車両数で除したものは、表- 15のとおりである。

表- 15 日本における年度別届出件数、対象台数及び年度別リコール率
(平成 18 年度～22 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)	年度別リコール率(%) (A/B)
18	300	6,968	78,992	8.8%
19	310	4,268	79,236	5.4%
20	295	5,351	79,022	6.8%
21	304	3,278	78,742	4.2%
22	320	7,348	78,635	9.3%

(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2005年から2009年の暦年別リコール率（各年のリコール対象台数を前年12月末の保有車両数で除したものは、表- 16のとおりである。

表- 16 米国における暦年別届出件数、対象台数及び暦年別リコール率
(2005 年～2009 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)	暦年別リコール率(%) (A/B)
2005	562	18,250	241,193	7.6%
2006	490	11,168	246,193	4.5%
2007	587	14,822	247,573	6.0%
2008	684	10,539	251,210	4.2%
2009	492	16,407	257,945	6.4%

(注)：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。(2010年1月11日現在 米国運輸省道路交通安全局)

6. 3 リコール率の日米比較

平成17年から平成21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5カ年リコール率で比較してみると、表- 17のとおりである。

表- 17 5カ年リコール率の日米比較

国別	件数	対象台数(千台) (A)	保有台数(千台) (B)	5カ年リコール率 (A/B)
日本	1,460	25,062	79,042	31.7%
米国	2,815	71,186	257,945	27.6%

(注)：ここでの5カ年リコール率は、日米両国の平成17年から平成21年までの5年間のリコール対象台数の累計数を平成21年12月末の保有台数で除して求めた。

日本では、同一型式の一定範囲の自動車の構造・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規制対象としているが、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。

7. リコール届出の不具合発生原因別の件数及び対象台数の推移（国産車）

最近の5年間における国産車のリコール届出1,085件（不具合装置別1,211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-18・図-25のとおりである。

平成18年度の割合と平成22年度を比較すると、届出件数では設計に係るものが69%から55%に減少し、製造に係るものが31%から45%と増加している。また、対象台数では設計に係るものが81%から65%に減少し、製造に係るものが19%から35%と増加している。

また、リコール届出の不具合事例を5年間合計して発生原因別にみると、図-26のとおり設計に係る原因によるものが809件・67%、製造に係る原因によるものが402件・33%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。

さらに、設計の主な原因では設計自体に起因するものが54%と最も多くなっている。

また、製造の主な原因では作業工程に起因しているものが27%と最も多くなっており、製造現場の管理体制の不備が原因となっているものと考えられる。

表-18 発生原因（設計・製造）別届出件数及び対象台数

		平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
設計	件数	161 (69%)	190 (77%)	169 (74%)	145 (60%)	144 (55%)
	対象台数	5,298 (81%)	3,418 (86%)	3,743 (74%)	2,277 (70%)	5,003 (65%)
製造	件数	72 (31%)	58 (23%)	60 (26%)	95 (40%)	117 (45%)
	対象台数	1,210 (19%)	548 (14%)	1,331 (26%)	964 (30%)	2,695 (35%)
合計	件数	233 (100%)	248 (100%)	229 (100%)	240 (100%)	261 (100%)
	対象台数	6,508 (100%)	3,966 (100%)	5,073 (100%)	3,242 (100%)	7,698 (100%)

（対象台数の単位：千台）

（注）：1件の届出で複数の装置に不具合がある場合があるため、件数・対象台数ともに合計欄の数値は表-2リコール届出件数及び対象台数と相違する。

図-25 不具合発生原因別(設計・製造)の年度別推移(平成18年度～22年度)

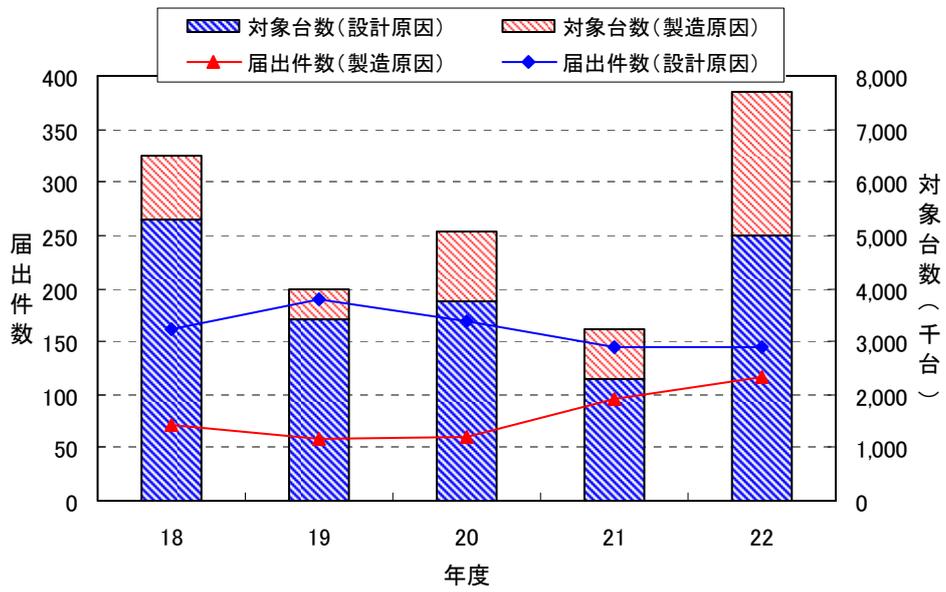


図-26 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成18年度～22年度届出事例)

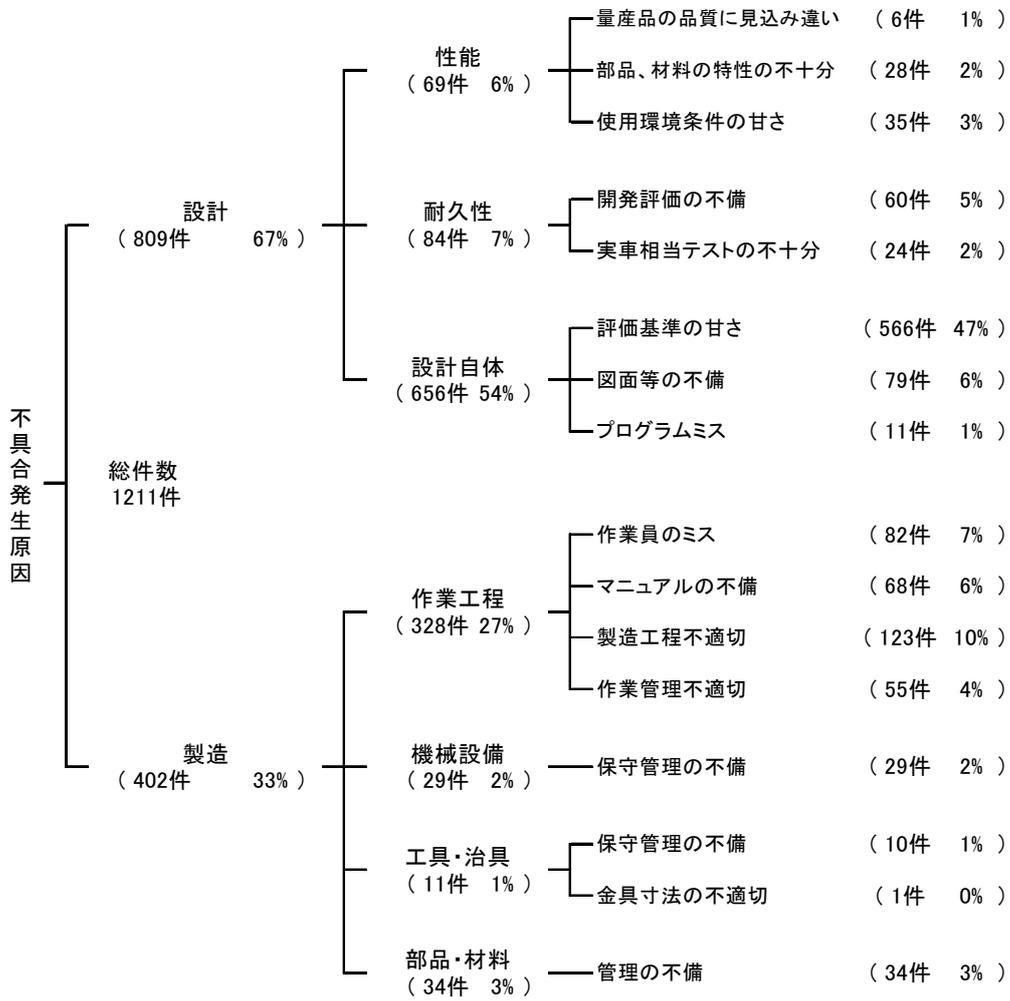


図- 27 不具合発生原因別(設計)の年度別推移(平成 18 年度～22 年度)

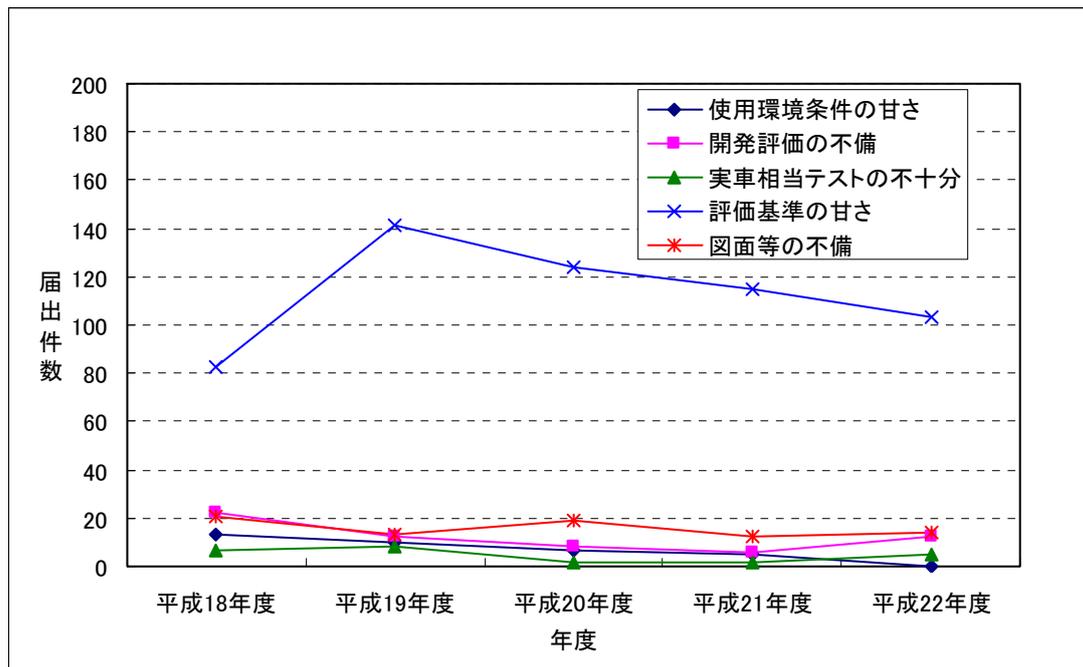
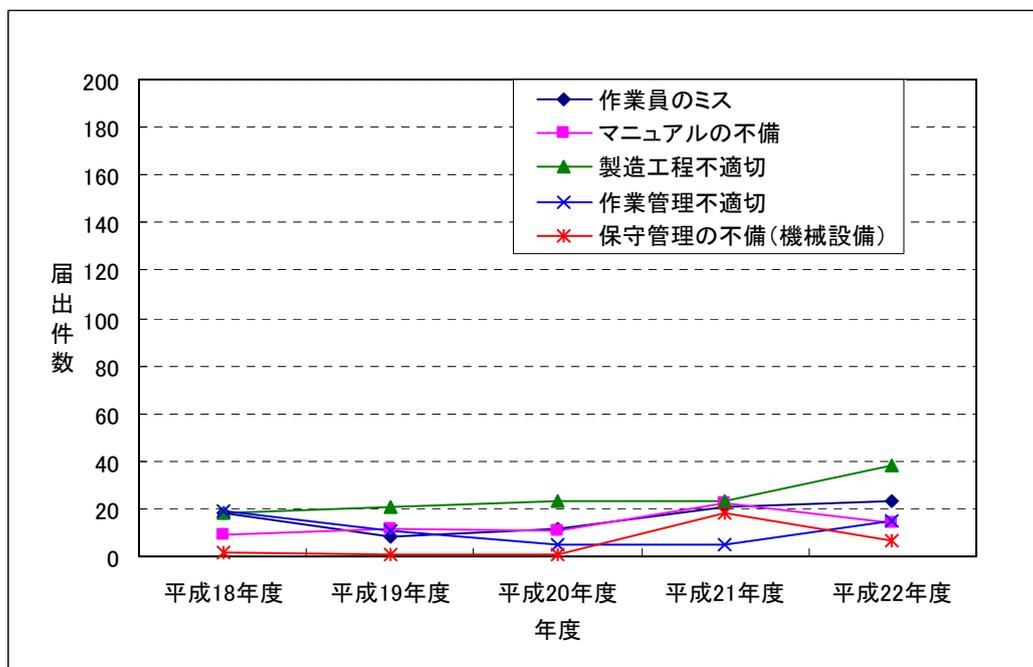


図- 28 不具合発生原因別(製造)の年度別推移(平成 18 年度～22 年度)



装置別の不具合件数が比較的多い動力伝達装置(183件)、制動装置(145件)、原動機(145件)について、不具合原因別に分類したものを図-29から図-31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65%であるのに対し、製造に係る原因によるものが35%、制動装置の不具合は、設計に係る原因によるものが68%であるのに対し、製造に係る原因によるものが32%となっており、いずれも設計に係る原因によるものが多い。また、原動機の不具合は、設計に係る原因によるものが74%であるのに対し、製造に係る原因によるものが26%となっており、設計に係る原因によるものの割合が、動力伝達装置や制動装置よりも高い。

設計に係る原因は、いずれの装置においても設計自体に起因するものが最も多い。

図-29 動力伝達装置の不具合原因

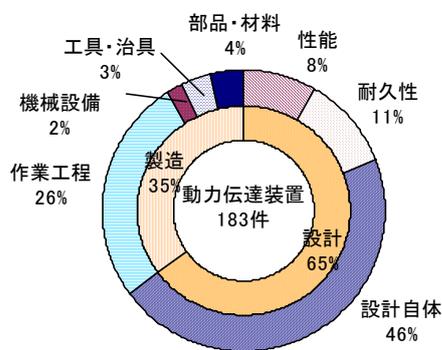


図-30 制動装置の不具合原因

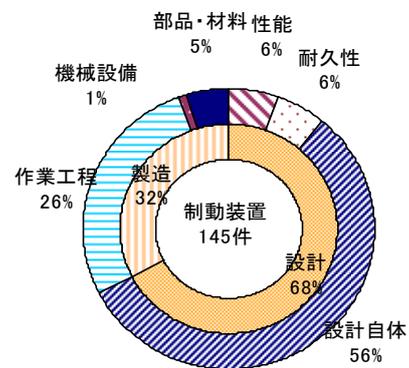
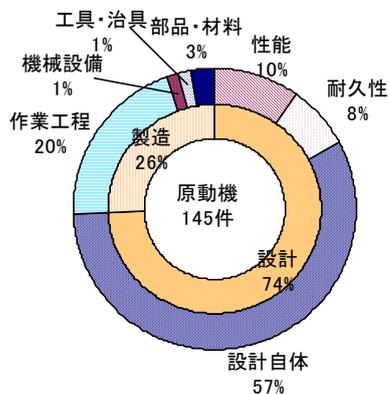


図-31 原動機の不具合原因



8. 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

国産車の自動車メーカーが自動車の生産を開始してから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22年度と平成17年度から平成21年度までの5年間の平均（以下、「過去5年間平均」という。）を比較したものを図-32-1に示す。

この図から平成22年度は過去5年間平均と比べると、ほぼ同じ傾向を示しているが、5年を超えるものの割合は高くなっている。この要因としては、車両の長期使用など、ユーザーの使用形態が変化したことにより、従来目立たなかった不具合が顕在化したのではないかと考えられる。

同様に、輸入車の生産開始等から初報までの期間について、平成22年度と過去5年間平均を比較したものを図-32-2に示す。

この図から平成22年度は過去5年間平均と比べると、1年以内の割合が低く、5年を超えるものの割合は高くなっている。

1年以内の割合が低い理由としては、比較的早期に発生しやすい製造に係る不具合の割合が、過去5年間平均44%に対して、平成22年度は41%と低くなっていることが影響していると推測される。

一方、5年超えについては、国産車と同様の要因により割合が高くなっているものと推測される。

図-32-1 国産車の生産開始から初報までの期間(平成22年度・平均)

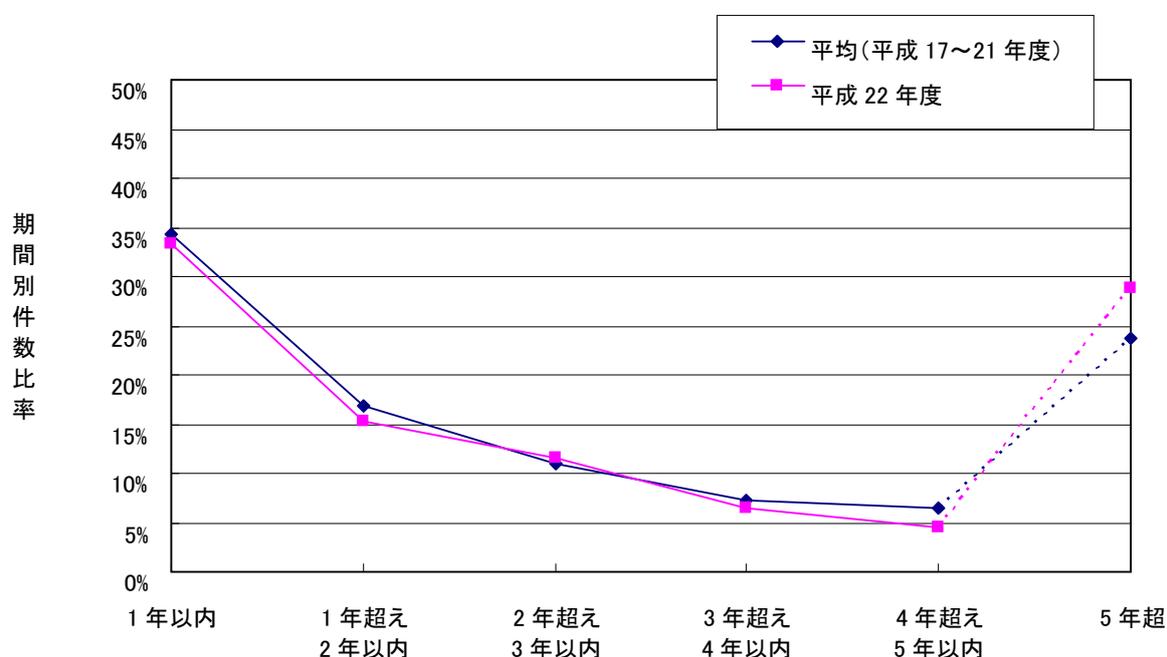


表- 19- 1 国産車の生産開始から初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平均
平均期間	42.9	40.8	48.8	45.2	48.1	45.2

表- 19- 2 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 18 年 度	平成 19 年 度	平成 20 年 度	平成 21 年 度	平成 22 年 度	合計
5年超	60	49	50	51	75	285 (25)
4年超5年以内	19	16	13	9	12	69 (6)
3年超4年以内	14	20	20	16	17	87 (8)
2年超3年以内	24	22	26	19	30	121 (11)
1年超2年以内	34	44	39	25	40	182 (16)
60日超1年以内	64	70	38	65	63	300 (27)
60日以内	18	11	15	6	24	74 (7)
計	233	232	201	191	261	1118 (100)

(注): 1件のリコール届出で複数の異なる不具合を届出しているものがあるため、リコール届出件数(表- 22)とは一致しない。

図- 32- 2 輸入車の生産開始又は輸入開始から初報までの期間(平成 22 年度・平均)

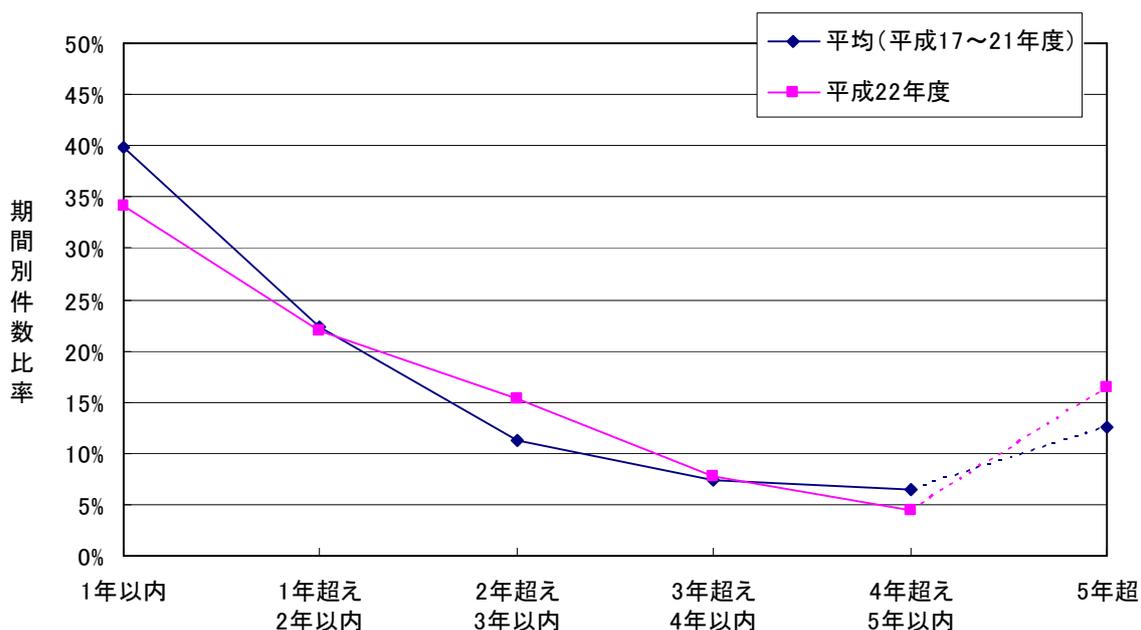


表- 20- 1 輸入車の生産開始又は輸入開始から初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平均
平均期間	26.1	26.0	29.1	32.1	31.8	29.0

表- 20- 2 輸入車の生産開始又は輸入開始から初報までの期間別・年度別届出件数

期 間	平成 18 年 度	平成 19 年 度	平成 20 年 度	平成 21 年 度	平成 22 年 度	合計
5年超	10	7	15	10	15	57 (14)
4年超5年以内	6	6	7	0	4	23 (6)
3年超4年以内	8	8	3	3	7	29 (7)
2年超3年以内	10	11	9	2	14	46 (11)
1年超2年以内	25	18	16	11	20	90 (22)
60日超1年以内	34	36	40	15	22	147 (35)
60日以内	7	1	3	2	9	22 (5)
計	100	87	93	43	91	414 (100)

(注): 1件のリコール届出で複数の異なる不具合を届出しているものがあるため、リコール届出件数(表- 22)とは一致しない。

8. 2 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

国産車の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22年度と過去5年間平均を比較したものを図- 33- 1に示す。

この図から平成22年度は過去5年間平均と比べると、平成22年度は2ヶ月以内に届けられたものが22% (過去5年間平均13%)、2ヶ月超え～4ヶ月以内に届けられたものが15% (同13%)、6ヶ月超え～8ヶ月以内に届けられたものが11% (同8%)と増加している。4ヶ月超え～6ヶ月以内に届けられたものが6% (同9%)、8ヶ月超え～10ヶ月以内に届けられたものが3% (同5%)、10ヶ月超え～12ヶ月以内に届けられたものが3% (同9%) 1年を超えるものが39% (同43%)と減少している。

同様に、輸入車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22年度と過去5年間平均を比較したものを図- 33- 2に示す。

この図から平成22年度は過去5年間平均と比べると、平成22年度は2ヶ月以内に届けられたものが33% (同28%)、4ヶ月超え～6ヶ月以内に届けられたものが12% (同10%)、6ヶ月超え～8ヶ月以内に届けられたものが7% (同5%)と増加している。1年を超えるものは27%と、過去5年間平均とほぼ同じである。2ヶ月超え

～4ヶ月以内に届けられたものが18%（同22%）、8ヶ月超え～10ヶ月以内に届けられたものが2%（同5%）、10ヶ月超え～12ヶ月以内に届けられたものが1%（同2%）と減少している。

輸入車は、国産車に比べ初報を入手してからリコール届出までの期間が比較的短い傾向にある。

図- 33- 1 国産車の初報入手からリコール届出までの期間(平成22年度・平均)

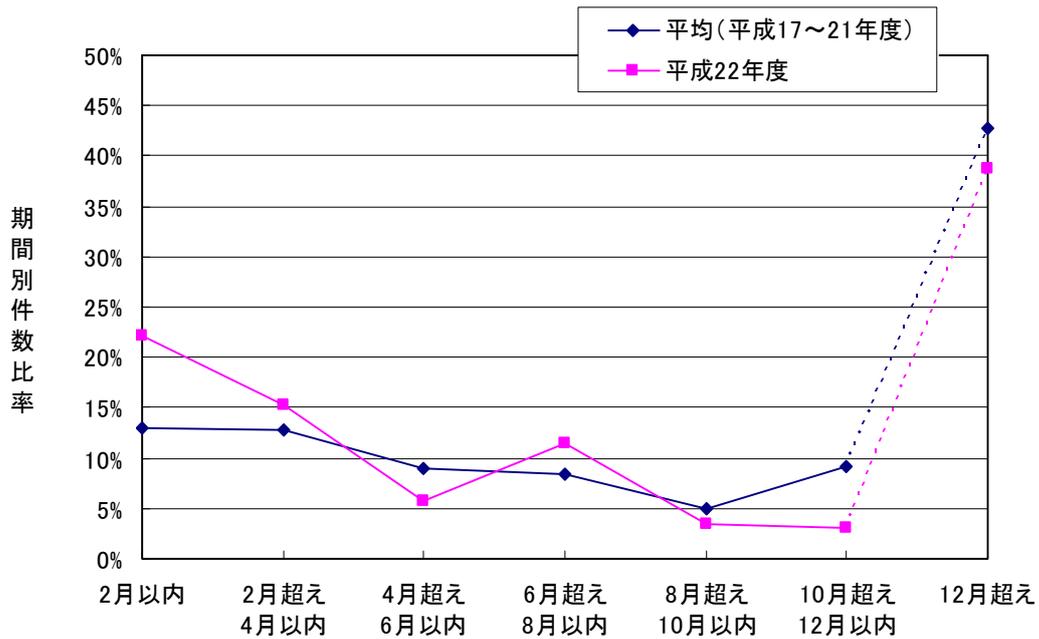


図- 33- 2 輸入車の初報入手からリコール届出までの期間(平成 22 年度・平均)

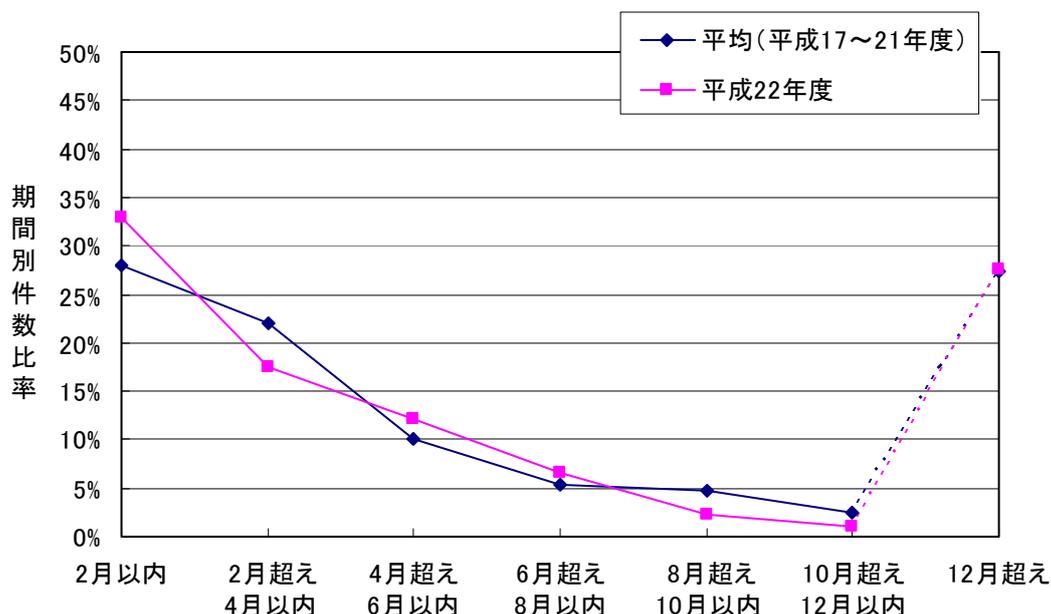


表- 21- 1 国産車の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平均
平均期間	16.5	15.2	17.5	20.4	15.4	17.0

表- 21- 2 輸入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 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平均
平均期間	11.1	11.2	10.7	17.5	8.8	11.9

初報を入手してからリコール届出までの期間について年度別平均期間で見ると、国産車では、平成 22 年度の平均期間は 15.4 ヶ月であり、前年度の 20.4 ヶ月と比較すると短くなっている。また、輸入車についても同様に、平成 21 年度が 17.5 ヶ月であるのに対し平成 22 年度が 8.8 ヶ月と短くなっているが、今後も迅速にリコール届出がなされる必要があることから、この推移について引き続き注視していく。

参考 2

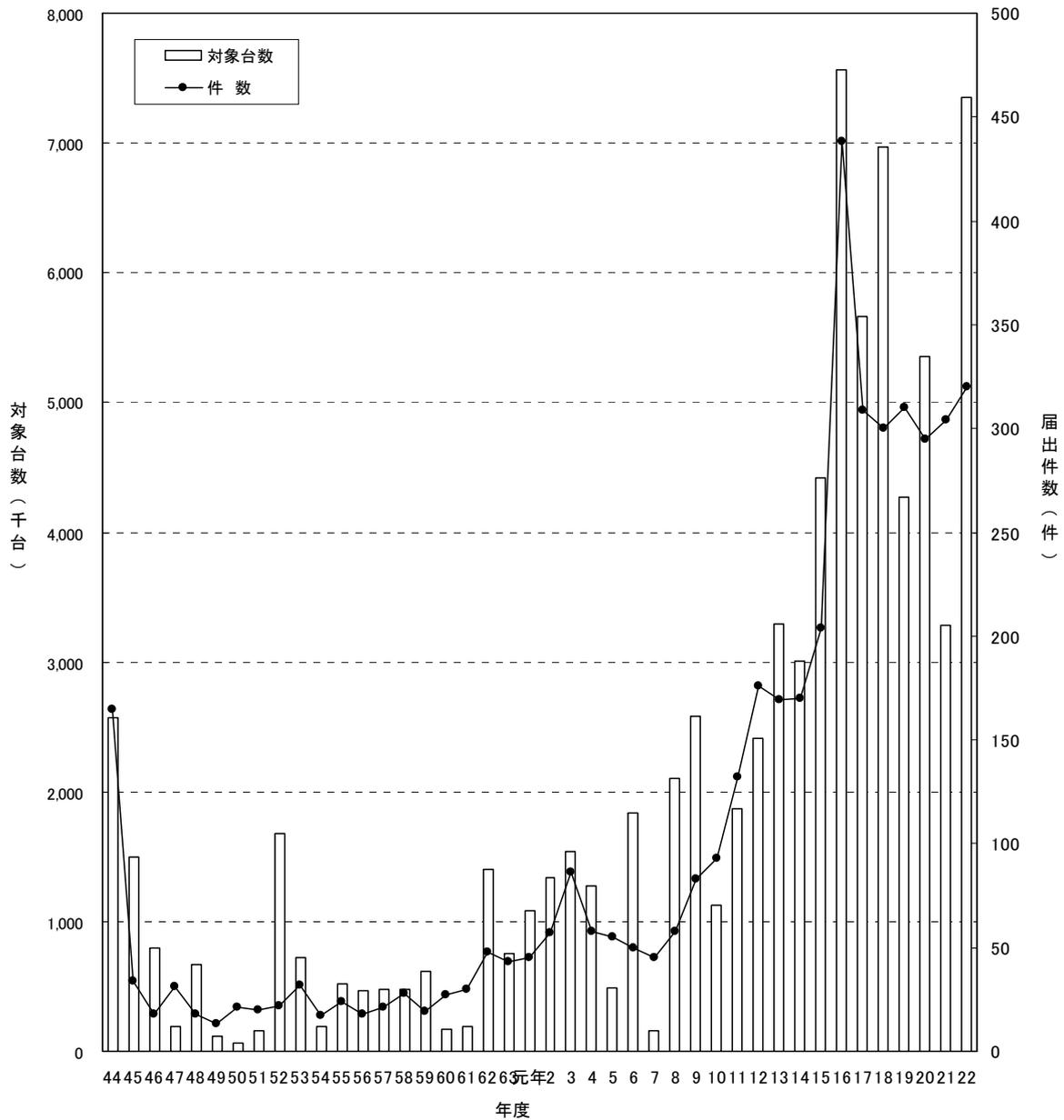
リコール届出全体の傾向分析（昭和 44 年度から平成 22 年度：42 年間）

1. リコール届出件数及び対象台数の推移

リコール届出件数及び対象台数の過去42年間の推移は図- 34のとおりとなっている。

平成22年度は、届出件数、対象台数とも、前年度より増加した。また、22年度の対象台数は自動車保有車両数の9.3%を占めている。

図- 34 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 22 年度までの 42 年間）



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

表- 22 国産車・輸入車別のリコール届出件数及び対象台数の年度別件数(自動車)
(昭和 44 年度～平成 22 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
16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
17	227	5,406,616	82	256,376	309	5,662,992
18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
合計	2,689	76,639,917	1,717	6,062,130	4,406	82,702,047

表- 23 国産装置・輸入装置別のリコール届出件数及び
 対象装置数の年度別件数(特定後付装置)
 (平成 16 年度～平成 22 年度)

事項 年度	国産装置		輸入装置		計	
	件数	対象装置数	件数	対象装置数	件数	対象装置数
16	1	6,196	2	100	3	6,296
17	0	0	1	435	1	435
18	0	0	0	0	0	0
19	3	123,428	0	0	3	123,428
20	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0
22	0	0	1	1,017	1	1,017
計	4	129,624	4	1,552	8	131,176

昭和44年度から平成22年度までの42年間の国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数（自動車）を表- 22に、国産装置・輸入装置別リコール届出件数及び対象装置数（特定後付装置）を表- 23にそれぞれ示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は2,689件(76,639千台)であり、これに対して輸入車は1,717件(6,062千台)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61%であるが、総対象台数の93%を占めている。

参考3

火災又はその恐れ及び制動力低下としたリコール事例(国産車)

平成22年度のリコール届出の内、重大事故等に結びつく恐れのある上記内容の事例を参考に示す。なお、「設計、製造に起因する不具合の内訳と事例」(P13~20)に記載したものは除いてある。

火災に関するリコール届出は、その発生原因が、設計・製造でほぼ同数である。一方、制動装置の発生原因に関しては、設計原因が約80%となっている。(図-12参照)

1. 火災又はその恐れとしたリコール事例

- ①不具合の内容：冷却水不足による警告灯の点灯や、水温計の上昇に気づかずオーバーヒートの状態で走行を続けると、オイル漏れが発生し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：31,924台

- ②不具合の内容：原動機において、部品組付け設備の設定が不適切なため、ピストンとコネクティングロッドを留めるピストンピンの抜け止めのためのピストンクリップが変形しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると当該クリップが外れ、ピストンピンが抜けて異音が生じ、ピストン、コネクティングロッドが破損し、最悪の場合、エンジンが破損し、オイルが漏れて、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：1,183台

- ③不具合の内容：大型トラックにおいて、燃料フィルターの定期交換、燃料タンクの定期的な清掃が不適切な場合、燃料中に不純物が混入するとインジェクタのシート部が摩耗し、燃料噴射量が増大することがある。そのため、排気温度が上昇して右後側の排気マニホールドが亀裂し、排気ガスが漏れて樹脂製のリヤカバーを焼損するおそれがある。

リコール対象台数：723台

- ④不具合の内容：駆動輪の空転を防止するために装着されているASR(アンチスピンレギュレータ)バルブ内部の弁の材質および寸法が不適切なため、当該弁の背面にかかるエア圧による経年劣化及び高温環境下での変形により、排気ポートを塞ぐものがある。そのため、ブレーキ配管内の圧力が残留し、常にブレーキが作動した状態となってブレーキドラムが過熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：215台

- ⑤不 具 合 の 内 容 : エンジン式フォークリフトのLPGパイプ製造時の曲げ加工が不適切なため、当該曲げ部にしわが発生する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エンジンの振動によりLPGパイプが損傷し、LPGがもれ、最悪の場合火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 75台

2. 制動装置に関する事例

- ①不 具 合 の 内 容 : 再生制御式DPFを搭載した車両において、排気管付近に配索されたブレーキ用エアチューブ、駐車ブレーキ用ケーブル及び変速機用ケーブルが、高温になる場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エアチューブやケーブルが溶損し、制動力の低下、駐車ブレーキの作動不良及び変速機の操作性不良となることがある。

リコール対象台数 : 3,953台

- ②不 具 合 の 内 容 : 高規格救急車の制動倍力装置において、設計時の熱影響に対する評価が不十分なため、当該倍力装置のダイヤフラムが早期に硬化するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ダイヤフラムに亀裂が発生して、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。

リコール対象台数 : 1,637台

- ③不 具 合 の 内 容 : 積載形トラッククレーン搭載車において、駐車ブレーキケーブルの配索経路であるトランスミッションクロスメンバとクレーンの架装ボルトの隙間が少ないものがある。そのため、当該駐車ブレーキケーブルがクロスメンバや架装ボルトと接触し、そのままの状態で使用を続けると、当該駐車ブレーキケーブルの外装が損傷し芯線の動きを妨げ、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 : 他社を含め666台

- ④不 具 合 の 内 容 : 主制動装置のブレーキシューを拡張するエキスパンダのウェッジ部タペットの熱処理が不適切なため、タペットのローラ転動面が早期に摩耗するものがある。そのため、ローラ転動面に凹みが発生し、ブレーキシューの拡張ができず制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数 : 他社を含め407台