

平成18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



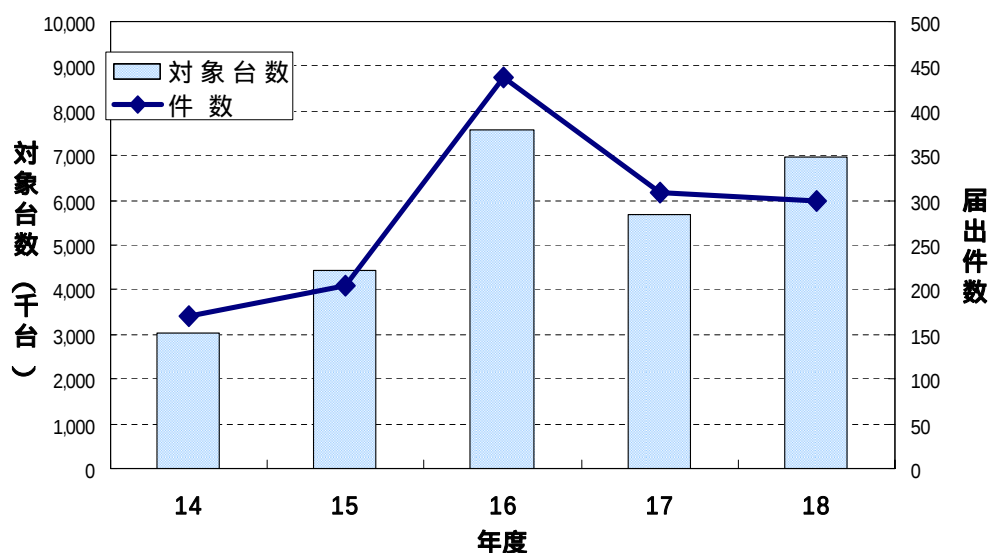
1

1. リコール届出件数及び対象台数の推移

- 平成18年度のリコール届出件数は、300件(309件・3%減)であり、前年度より9件減少したが、特殊車の届出が50件あったことなどにより依然として高水準で推移している。
- 平成18年度のリコール対象台数は、6,968千台(5,663千台・23%増)で、過去最高の平成16年度に次ぐ台数であった。

(注) 括弧内は前年度の数値又は前年度との増減率を示す。

リコール届出件数及び対象台数の推移(平成14年度から平成18年度)

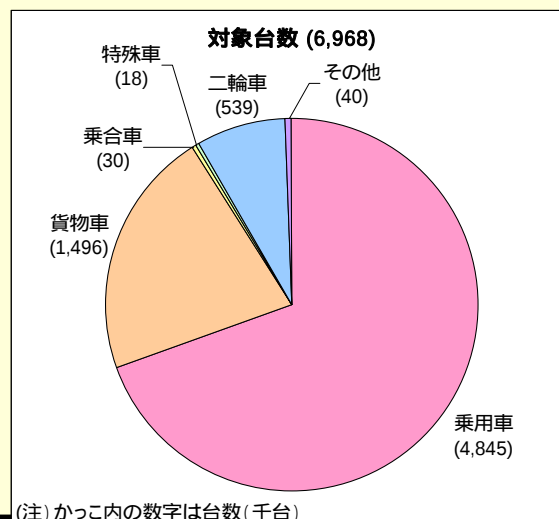
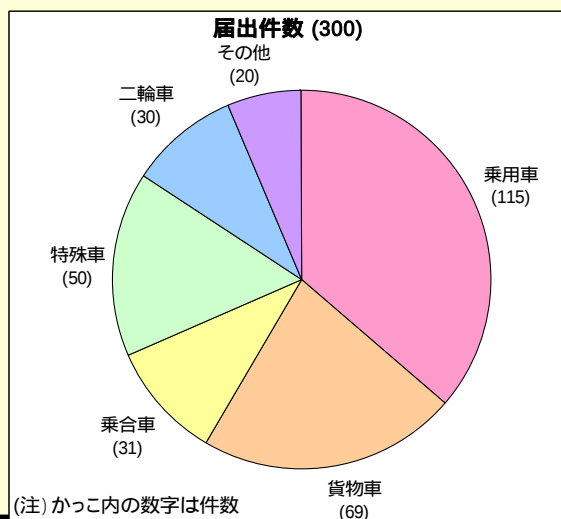


2

2. 車種別分析

- 平成18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115件、対象台数4,845千台、貨物車(軽貨物車を含む。)は届出件数69件、対象台数1,496千台であった。両者を併せると、届出件数で61%、対象台数では91%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115件(117件・2%減)、貨物車は69件(100件・31%減)に、乗合車は31件(46件・33%減)、特殊車は50件(66件・24%減)と減少し、二輪車は30件(24件・25%増)と増加した。

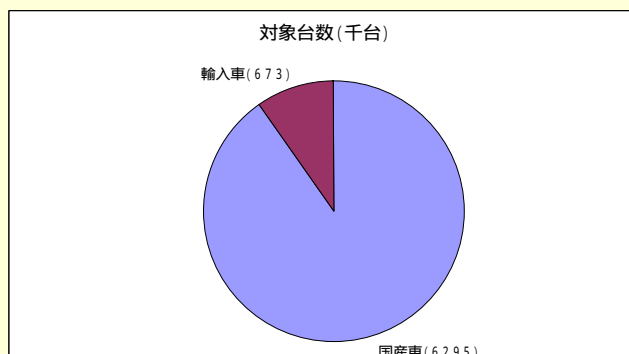
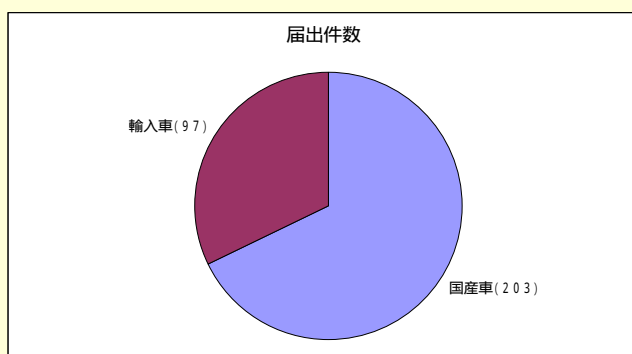
(注) 括弧内は、前年度の数値又は前年度との増減率を示す。



3

3. 国産・輸入別の分析

- 平成18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、203件(227件・11%減)、6,295千台(5,407千台・16%増)であり、届出件数は前年度より減少したが、対象台数は増加した。
 - 輸入車については、97件(82件・18%増)、673千台(256千台・163%増)であり、届出件数及び対象台数ともに前年度より増加しており、特に対象台数の増加が著しい。

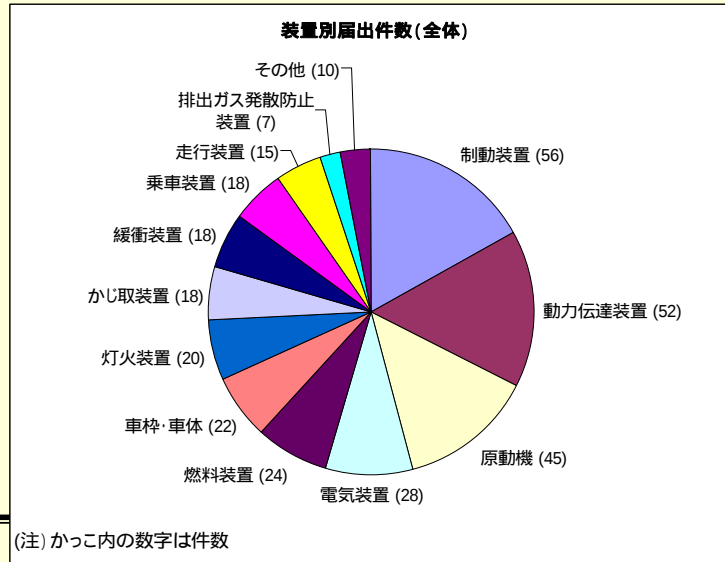


4

4. 装置別分析

- 平成18年度のリコール届出を、装置別に見ると、制動装置56件(50件・12%増)、動力伝達装置52件(61件・15%減)、原動機45件(53件・15%減)、電気装置28件(35件・20%減)、燃料装置24件(38件・37%減)、車枠・車体22件(12件・83%増)、灯火装置20件(19件・5%増)、かじ取り装置18件(24件・25%減)、緩衝装置18件(23件・22%減)、乗車装置18件(11件・64%増)、走行装置15件(16件・6%減)、排出ガス発散防止装置7件(2件・250%増)の順になっている。

(注)括弧内は、前年度の数値又は前年度との増減率を示す。



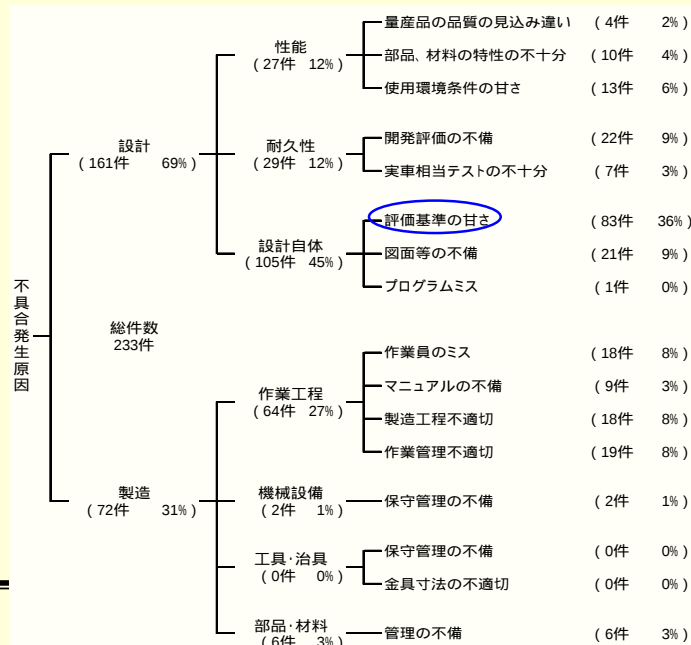
(注) 1件の届出で複数の不具合箇所がある場合があるため、装置別の総件数と届出件数(300件)は一致しない。

5

5. 不具合の発生原因別分析(国産車)

- 平成18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161件(202件・20%減)で全体の69%(72%)を占め、「製造」に係る原因によるものが72件(75件・4%減)で全体の31%(27%)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36%(36%)と最も高くなっている。
- 平成14年度の割合と比較すると、設計に係るものが55%から69%に増加し、製造に係るものが45%から31%と減少している。

(注)括弧内は、前年度の数値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

6. 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

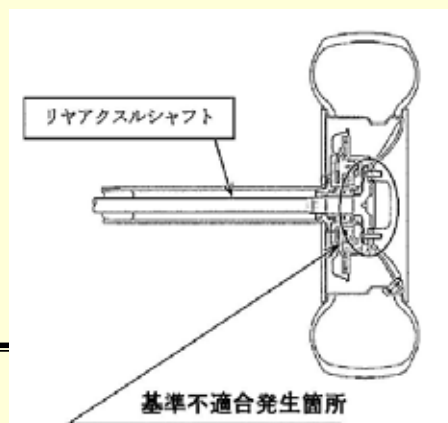
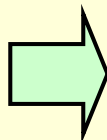
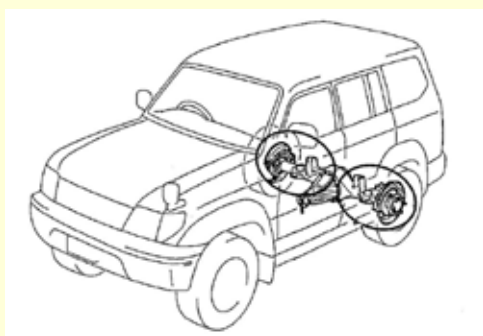
平成18年5月16日

2. 不具合の状況及びその原因

リア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、当外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。

3. 対象となる車種数及び台数

1車種、107,767台



7

7. 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

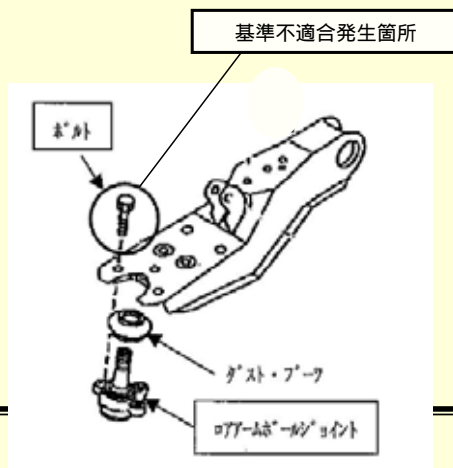
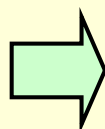
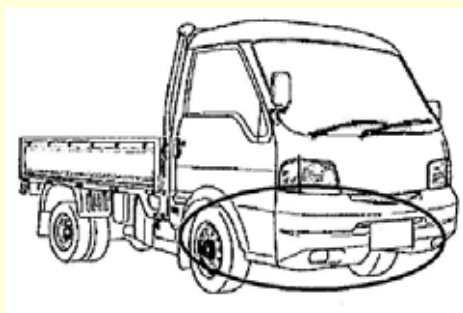
平成19年2月2日

2. 不具合の状況及びその原因

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組み付け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、当該ボルトがゆるみ、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。

3. 対象となる車種数及び台数

5車種、65,756台



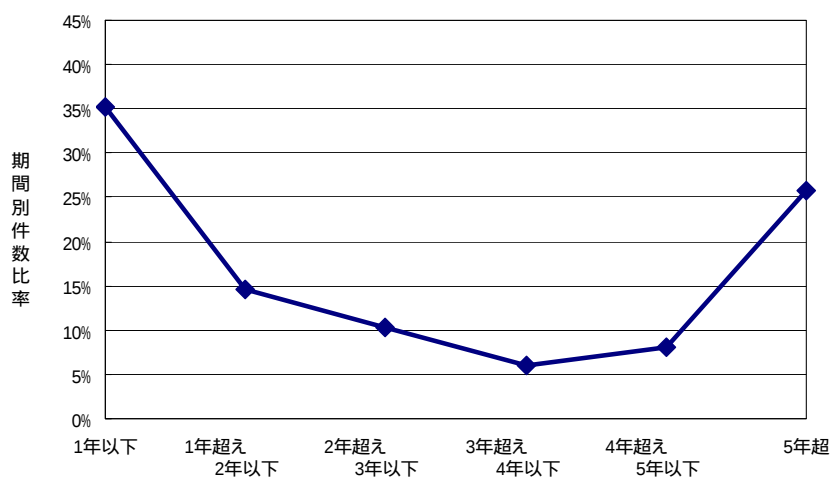
8

8. 生産開始から不具合発生までの期間(国産車)

- 平成18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35%で最も多く、5年を超えるものが26%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42.9ヶ月(前年度37.1ヶ月)であった。

(注)リコールに結びつく最初の不具合情報

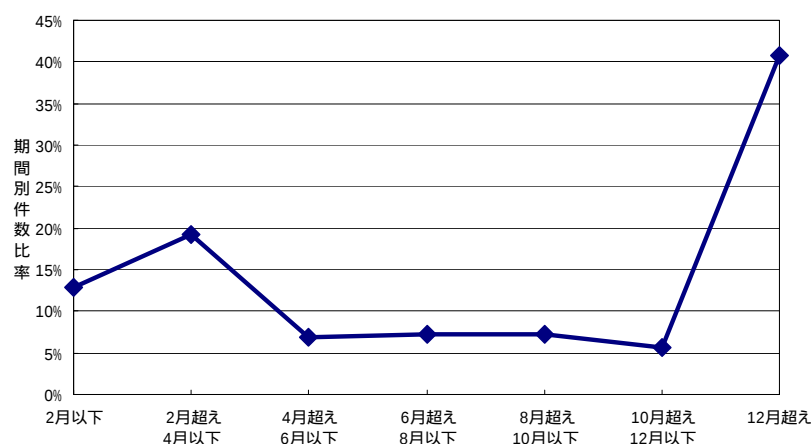
国産車の生産開始から初報までの期間別の届出件数比率



9. 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18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41%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16.5ヶ月(前年度24.6ヶ月)であり、前年度より短くなっている。一方、平成14年度の平均9.2ヶ月と比較すると長くなっている。

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の件数比率(国産車)



10. リコール対象車の回収状況

- リコール対象車の平均回収率は、平成19年3月末時点で、
 - 平成18年度に届出にあった案件(届出後の経過期間が1年未満のもの)は、国産車が54.6%、輸入車が40.0%であった。
 - 平成17年度に届出のあった案件(届出後の経過期間が1年以上2年未満のもの)は、国産車が77.3%、輸入車が84.9%、平成16年度に届出のあった案件(届出後の経過期間が2年以上3年未満のもの)は、国産車が73.5%、輸入車が88.6%であった。

リコール対象車の平均回収率

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1) 各届出年度の平均回収率は、当該年度のリコール届出の対象車のうち、平成19年3月末までに回収し改善を実施した車両の総数を、対象車の総数で除した値である。

(注2) ()内は、平成18年3月末時点の平均回収率を示す。



11

11. リコールの日米比較

- 日米のリコールの状況を比較するため、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(以下、「リコール率」という。)を算出した。
- その結果、日本のリコール率は米国のリコール率の3/4程度となっている。

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%

(注) 対象台数と保有台数の単位は千台である。



12