

リコール届出内容の分析結果

平成14年9月
国土交通省自動車交通局

平成13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

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	34(39)	64(54)	98(93)
	対象台数	1926(1775)	353(256)	2279(2031)
貨物車	件数	30(37)	2(2)	32(39)
	対象台数	876(265)	1(0)	877(265)
乗合車	件数	9(19)	0(0)	9(19)
	対象台数	13(4)	0(0)	13(4)
特殊車	件数	17(17)	0(1)	17(18)
	対象台数	3(5)	0(0)	3(5)
二輪車	件数	7(5)	8(6)	15(11)
	対象台数	47(5)	5(3)	52(8)
その他	件数	8(8)	2(1)	10(9)
	対象台数	61(97)	5(0)	66(97)
合計	件数	93(112)	76(64)	169(176)
	対象台数	2926(2152)	364(259)	3290(2411)

(対象台数の単位:千台)

(注):合計件数が合わないのは、1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12年度の値である。

リコール届出件数は、169件と前年度の176件に比べ7件減少(対前年比4%減)したものの、過去2番目であり、高水準で推移している。また、リコール対象台数は3,290千台で前年の2,411千台に比べ879千台の増加(対前年比36%増)で過去最高であった。

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98件(54%)、リコール対象台数2,279千台(69%)で、貨物車は32件(18%)・877千台(27%)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72%、対象台数合計の96%を占めている。

また、昨年度の届出件数と比較すると、乗用車(93件→98件)は増加しているが、貨物車(39件→32件)、乗合車(19件→9件)は減少した。また、特殊車(18件→17件)は昨年並みであった。

国産車では、届出件数（112件 93件）は若干減少したが、対象台数（2,152千台 2,926千台）については大幅に増加している。その主な要因は、乗用車（1,775千台 1,926千台）、貨物車（265千台 876千台）の届出対象台数が増加したためであり、軽自動車など比較的販売台数の多い車種が対象となったことが影響している。

国産車を車種別にみると、乗用車が34件（32%）・1,926千台（66%）、貨物車は30件（29%）・876千台（30%）、二輪車は7件（7%）・47千台（2%）、となっている。二輪車を除くと届出件数は、減少したが、対象台数は乗用車、貨物車、二輪車とも大幅に増加した。

輸入車では、届出件数（64件 76件）、対象台数（259千台 364千台）とも大幅に増加しており、このうち乗用車が64件・353千台で対象台数全体の97%を占めている。

2. 装置別リコール届出件数・割合

表-2 装置別届出件数(全体)

装置別	件数	割合(%)
制動装置	32(37)	17(19)
燃料装置	22(15)	12(7)
動力伝達装置	19(17)	10(10)
原動機	18(44)	9(23)
電気装置	17(16)	9(8)
緩衝装置	13(16)	7(8)
座席ベルト	12(2)	6(1)
かじとり装置	10(7)	5(4)
灯火装置	9(2)	5(1)
その他	39(38)	20(19)
合計	191(194)	100(100)

注：1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12年度の値である。

リコール届出を装置別に区分し、多い順にみると、制動装置、燃料装置、動力伝達装置、原動機、電気装置、緩衝装置、座席ベルト、かじとり装置、灯火装置の順であり、これらを合わせると152件（79.5%）となっている。

前年度の届出件数と比較すると、全体では横ばい状態であったが、装置別では原動機（44件 18件）については大幅に減少しているが、燃料装置（15件 22件）、座席ベルト（2件 12件）、灯火装置（2件 9件）については大幅に増加している。

表-3 装置別届出件数(国産車)

装置別	件数	割合(%)
制動装置	18(26)	18(21)
動力伝達装置	15(14)	15(12)
原動機	10(25)	10(20)
燃料装置	9(8)	9(7)
電気装置	8(12)	8(10)
かじとり装置	5(1)	5(1)
緩衝装置	5(8)	5(7)
灯火装置	5(2)	5(2)
座席ベルト	3(2)	3(2)
その他	23(23)	22(18)
合計	101(121)	100(100)

注：1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12年度の値である。

国産車では、合計の件数が121件から101件と減少している。

装置別の件数を多い順にみると、制動装置、動力伝達装置、原動機、燃料装置、電気装置、かじ取り装置・緩衝装置・灯火装置、座席ベルトの順であり、これらを合わせると78件(78%)となっている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、制動装置(26件→18件)及び原動機(25件→10件)の減少が顕著であり、全体的に減少した要因となっている。

表-4 装置別届出件数(輸入車)

装置別	件数	割合(%)
制動装置	14(11)	16(15)
燃料装置	13(7)	14(10)
電気装置	9(4)	10(5)
座席ベルト	9(0)	10(0)
原動機	8(19)	9(26)
緩衝装置	8(8)	9(11)
かじ取り装置	5(6)	6(8)
動力伝達装置	4(3)	4(4)
灯火装置	4(0)	4(0)
その他	16(15)	18(21)
合計	90(73)	100(100)

注：1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12年度の値である。

輸入車では、合計の件数が73件から90件と大幅に増加している。
装置別の件数を多い順にみると、制動装置、燃料装置、電気装置、座席ベルト、原動機、緩衝装置、かじ取り装置、動力伝達装置、灯火装置の順であり、これらを合わせると74件(82%)となっている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、原動機(19件→8件)については大幅に減少しているが、燃料装置(7件→13件)及び座席ベルト(0件→9件)の増加が顕著であったため、全体的に増加している。

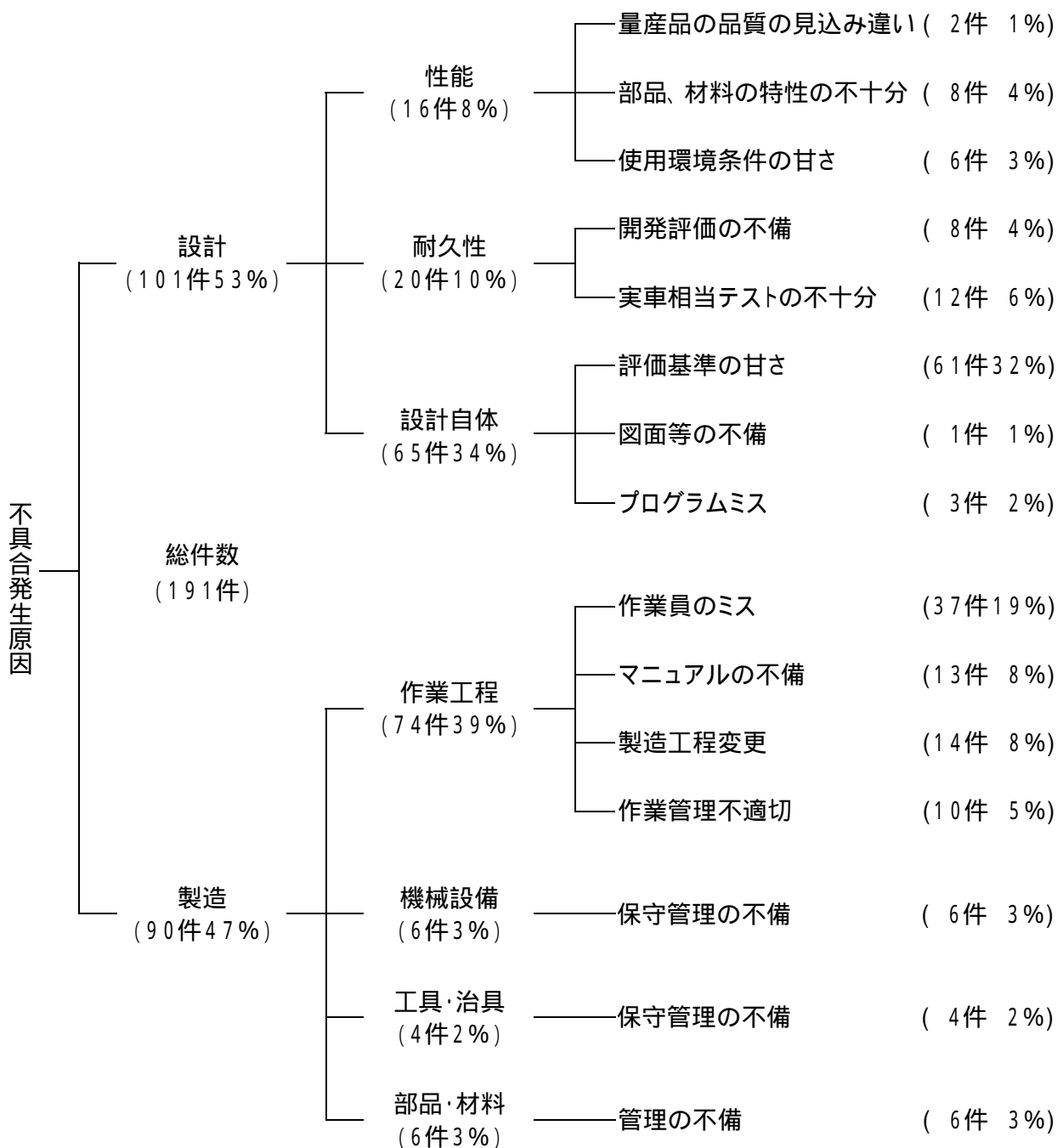
3. 不具合発生原因別の件数・割合

(1) 全体の概要

平成13年度におけるリコール届出169件(不具合個所別191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101件で53%、製造に係る原因に基づくものが90件で47%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13年4月～14年3月届出個所別)

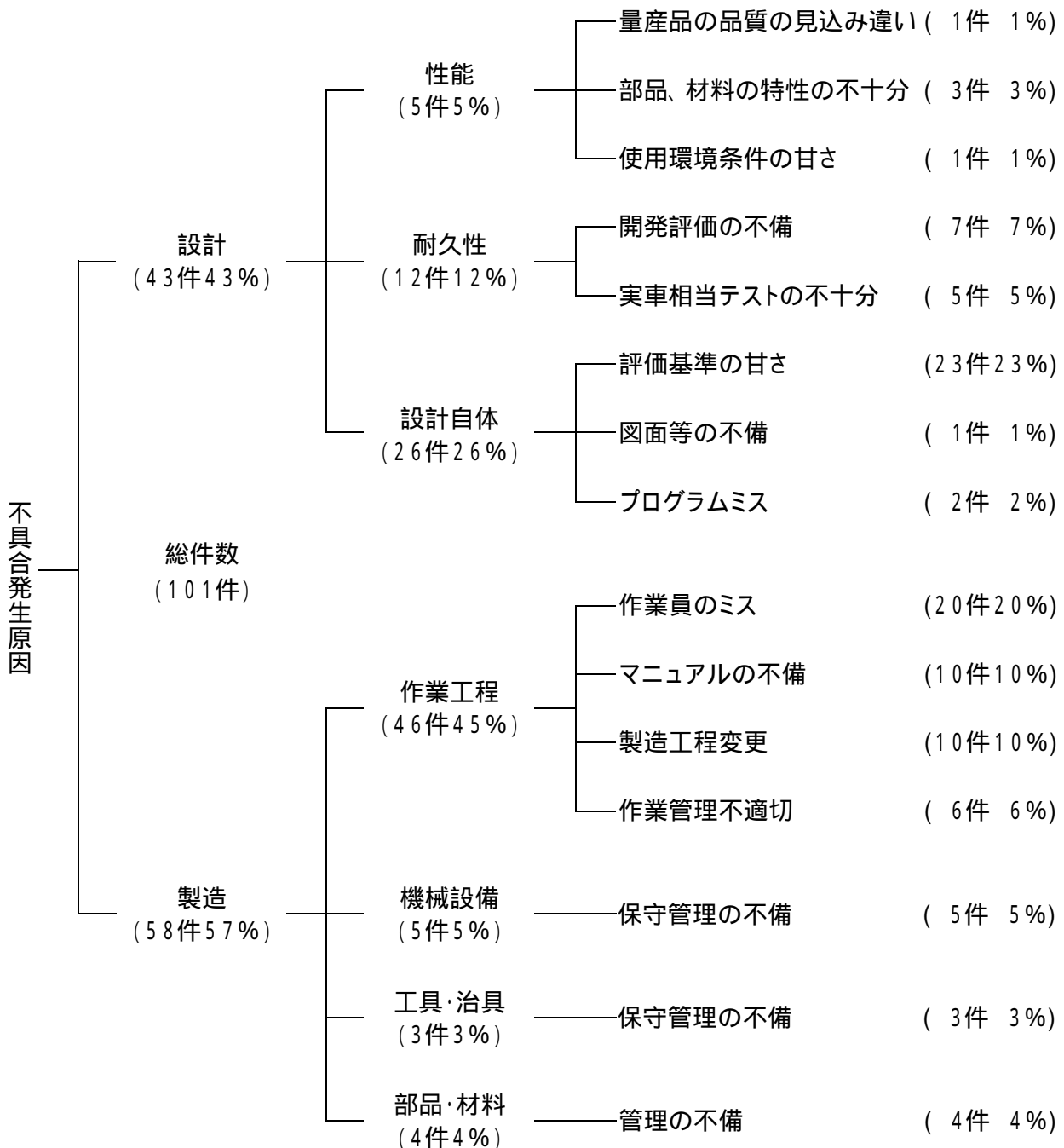


(2) 国産車の概要

平成13年度における国産車のリコール届出93件(不具合個所別101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43件で43%、製造に係る原因に基づくものが58件で57%となっている。

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13年4月～14年3月届出個所別)

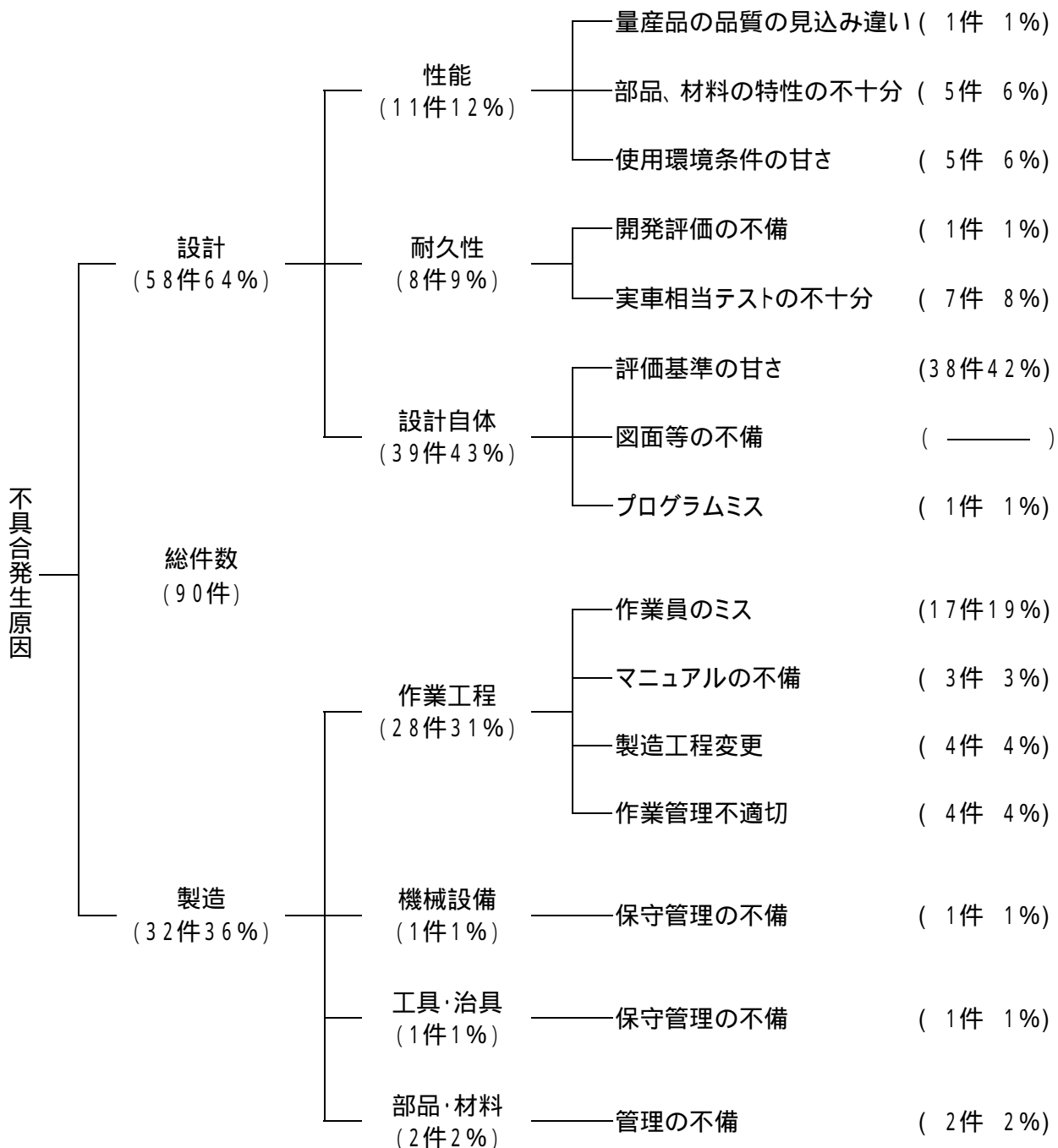


(3) 輸入車の概要

平成13年度における輸入車のリコール届出90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58件で64%、製造に係る原因に基づくものが32件で36%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13年4月～14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、制動装置(18件)、動力伝達装置(15件)、原動機(10件)、燃料装置(9件)、電気装置(8件)について、不具合原因別に分類したものを図4から図8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%、動力伝達装置の不具合は、設計に係わる原因が53%で製造に係わる原因が47%、原動機の不具合は、設計に係わる原因が40%で製造に係わる原因が60%、燃料装置の不具合は、設計に係わる原因が67%で製造に係わる原因が33%、電気装置の不具合は、設計に係わる原因が50%で製造に係わる原因が50%となっている。

図-4 制動装置の不具合原因

図-5 動力伝達装置の不具合原因

図-6 原動機の不具合原因

0

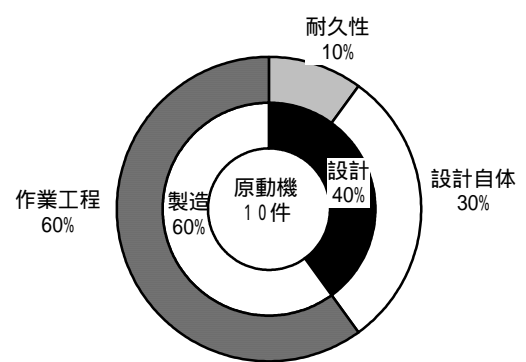
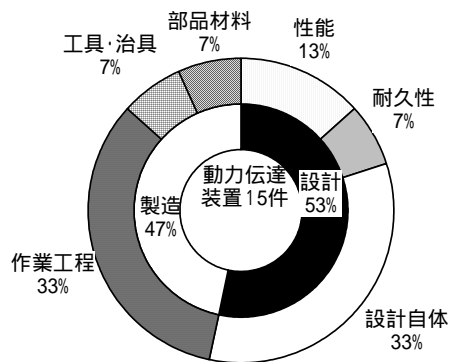
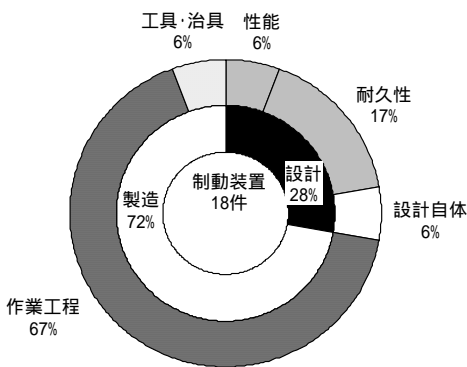
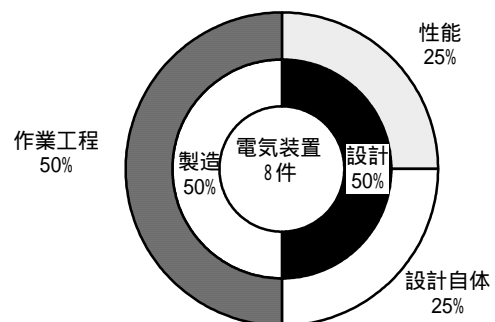
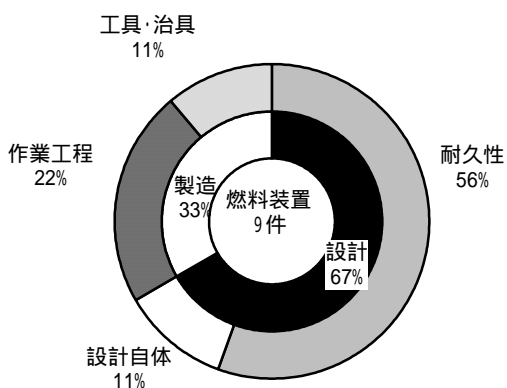


図-7 燃料装置の不具合原因

図-8 電気装置の不具合原因



(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(14件)、燃料装置(13件)について、不具合原因別に分類したものを図9及び図10に示す。

制動装置の不具合は、設計に係わる原因が93%で製造に係わる原因が7%、燃料装置の不具合は、設計に係わる原因が54%で製造に係わる原因が46%となっている。

図 - 9 制動装置の不具合原因

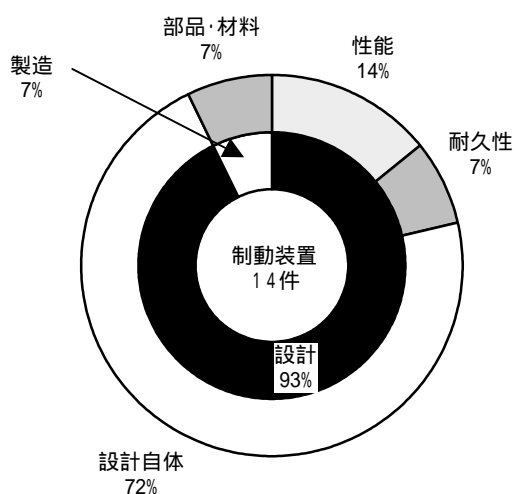
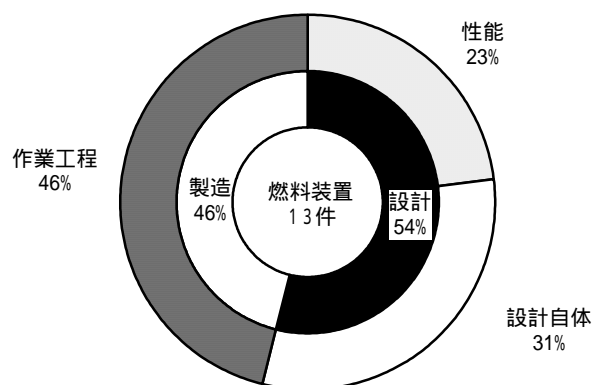


図 - 10 燃料装置の不具合原因



(6) 設計に係る原因の内訳と事例(国産車)

設計に係る原因の内訳をみると、評価基準の甘さ等設計自体にミスがあったものが、26件(26%)で一番多く、ついで、開発評価の不備等耐久性の評価が不十分なものが12件(12%)、使用環境条件の甘さ等性能評価が不十分なものが5件(5%)の順となっている。

また、設計自体にミスがあったものの中でも、評価基準の甘さが23件と全体の23%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(41件→23件)の減少が顕著であり、全体の件数(66件→43件)も大幅に減少している。

平成13年度の代表的な事例を以下に示す。

設計自体にミス(評価基準の甘さ)があったものの例

イ. 不具合の内容 : アクセルペダルピンとアクセルケーブルエンドを固定しているケーブルエンドグリップの嵌め合い寸法が不適切なため、嵌合部が滑らかに回転せず、インナーケーブルが屈折、折損し、走行不能に至る。

リコール対象台数 : 110, 323台

不具合原因 : ケーブルエンドグリップの嵌め合い部の回転を考慮した設計となっていなかった。

ロ. 不具合の内容 : 自動変速機内部のベアリングテーナープレーートを固定するボルトの締付力が不足しているため、当該ボルトが緩み、脱落し、リダクションギヤに噛み込み又はミッションケースが破損して、オイルが漏れて、走行不能に至る。

リコール対象台数 : 103, 736台

不具合原因 : 変速機への振動、熱変化を考慮した設計となっておらず、当該ボルトの締付規定トルクが不足していた。

ハ. 不具合の内容 : 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、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となり、接続ケーブルが溶け導通不良となり、前照灯不灯に至る。

リコール対象台数 : 79, 605台

不具合原因 : 前照灯の切替操作頻度や点灯時間を考慮した配線端子の表面処理の設計となっていなかった。

耐久性の評価（開発時の評価）が不十分な事例

- イ. 不具合の内容：過給機のない電子制御式燃料噴射方式の原動機に使用している燃料ホースの材質が不適切なため、高温により当該ホースの柔軟性が低下し、原動機の振動等により、当該ホースと燃料噴射装置の結合部から燃料がもれ、火災に至る。

リコール対象台数：205, 376台

不具合原因：当該燃料ホースの材質の設定が使用環境を考慮したものとなっていなかった。

- ロ. 不具合の内容：原動機のカム駆動用タイミングチェーンのテンションガイドの強度が不足しているため、チェーンの共振により当該ガイドが破損し、破片がスプロケットに噛み込んで原動機が停止し、再始動不能に至る。

リコール対象台数：41, 802台

不具合原因：当該テンションガイドの強度設定が使用条件に応じた評価がされていなかった。

（7）製造に係る原因の内訳と事例（国産車）

製造に係る原因の内訳をみると、作業工程の管理が不十分であったものが46件（45%）と一番多く、ついで機械設備の保守管理が不十分なものが5件（5%）、部品・材料の管理の不備なもの及び工具・治具の保守管理が不十分なものがそれぞれ4件（4%）、3件（3%）の順となっており、作業工程の管理が不十分であったものの中でも、作業員のミスが20件と全体の20%を占めている。

なお、昨年度の件数と比較すると、マニュアルの不備（19件 10件）及び作業管理不適切（10件 6件）については減少したものの、作業員のミス（11件 20件）、製造工程不適切（6件 10件）及び部品・材料の管理の不備なもの（1件 4件）が増加したため、全体の件数（55件 58件）もやや増加している。

平成13年度の代表的な事例を以下に示す。

作業工程の管理が不十分な事例

- イ. 不具合の内容：運転者座席ベルトにおいて、ベルトバックル内の台座の製造方法が不適切なため、ベルト締結時にロック機構が正常に作動せず、荷重がかかった時にベルトが外れて乗員を拘束できなくなる。

リコール対象台数：382, 152台

不具合原因：台座の金型整備における金型セット不良

ロ. 不 具 合 の 内 容 : 前照灯切り替えスイッチにおいて、当該スイッチの端子の組み付け方法が不適切のため、切り替え操作の際の通電により接点部が摩耗し、接点部が導通不良となり、すれ違い用前照灯不灯に至る。

リコール対象台数 : 3 8 2 , 1 5 2 台

不 具 合 原 因 : 作業時にすれ違い前照灯側の板ばねを曲げ、更にカシメ時に押さえつけて組み付け、当該板ばねに段差を発生させたもの。

ハ. 不 具 合 の 内 容 : 燃料蒸発ガス抑止装置の大気開放口が製造時に開放されていないため、燃料タンク内の圧力変動により、当該燃料タンク上部に亀裂が発生し、燃料が漏れる。

リコール対象台数 : 1 7 3 , 0 2 5 台

不 具 合 原 因 : 燃料蒸発ガス抑止装置の大気開放口を製造時に開放する作業を行わなかった。

ニ. 不 具 合 の 内 容 : アクセルケーブルの固定方法が不適切なため、アクセルケーブルがフレーム上面から落ちて左前輪ブレーキパイプと接触し、原動機の振動により当該ブレーキパイプが損傷し、ブレーキ液が漏れ、制動力が低下する。

リコール対象台数 : 8 4 , 2 0 6 台

不 具 合 原 因 : 他の部品組付け作業時にアクセルケーブルを移動し、指定している場所(フレーム上面)から落とし、そのまま出荷したもの。

改善は、固定クリップの追加するとともに損傷の場合は交換

機械設備の管理が不十分な事例

イ. 不 具 合 の 内 容 : ホイールボルトの熱処理が不適切のため、当該ボルトが折損し、車輪の脱落に至る。

リコール対象台数 : 1 0 1 , 5 7 1 台

不 具 合 原 因 : ホイールボルトを熱処理する機械設備等の製造条件管理(熱処理管理)不適切

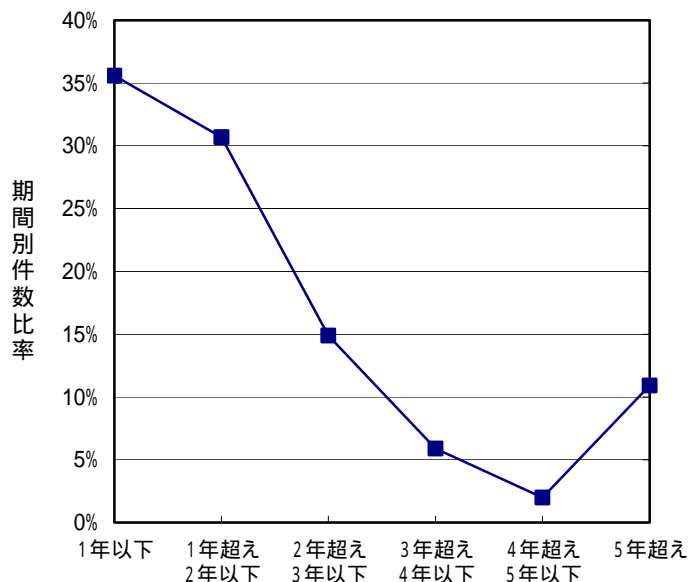
4. 国産車の生産開始から不具合発生並びにリコール届出までの期間

(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 - 11 である。

生産開始から不具合発生までの期間は、昨年と比較するとやや長くなる傾向があり、1年以内に発生したものが35.6%と一番多いものの、昨年の47%に比べると約11%低下しているが、2年以内で比較すれば66.3%と昨年の65%に比べ1.3%増加しており、大半(81.2%)のものが3年以内に発生しており、昨年とほぼ同程度であった。また、5年を超えるものも10.9%と昨年の8%に比べ3%の増加となっている。

図 - 11 国産車の生産開始から不具合初報までの期間



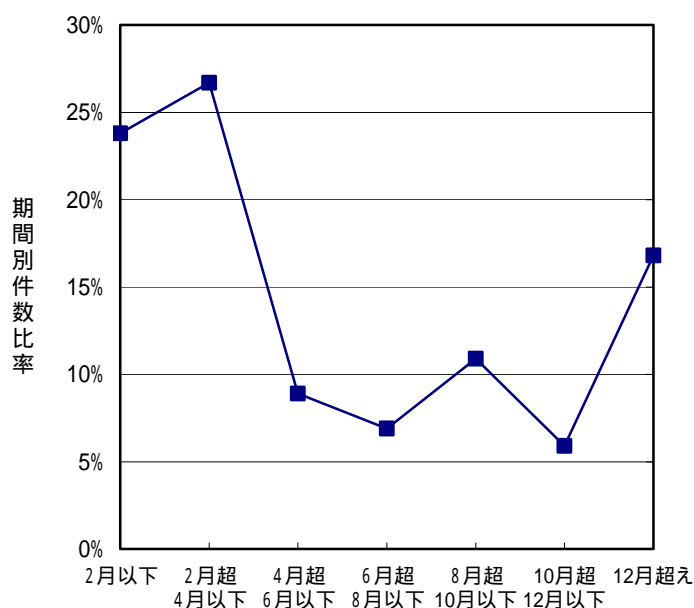
(2) 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

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、まとめたのが図 - 12 である。

不具合発生からリコール届出までの期間についてみると、2ヶ月以内23.8%、2~4ヶ月以内26.7%、4~6ヶ月以内8.9%と6ヶ月以内に届出されるものが59.4%と大半を占めている。

また、6ヶ月以内に届出されるものを昨年と比較した場合、59%から59.4%と、ほぼ横ばい状態である。また1年を超えるものも、昨年の17%から16.8%で横ばい状態である。

図 - 12 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



5 . リコール対象車の回収状況

表-5 リコール平均回収率

届出年度	国産車	輸入車
13	62%	69%
12	76%	80%
11	92%	92%
10	90%	89%

注:平均回収率は、リコール届出から平成14年3月末までの累計である。

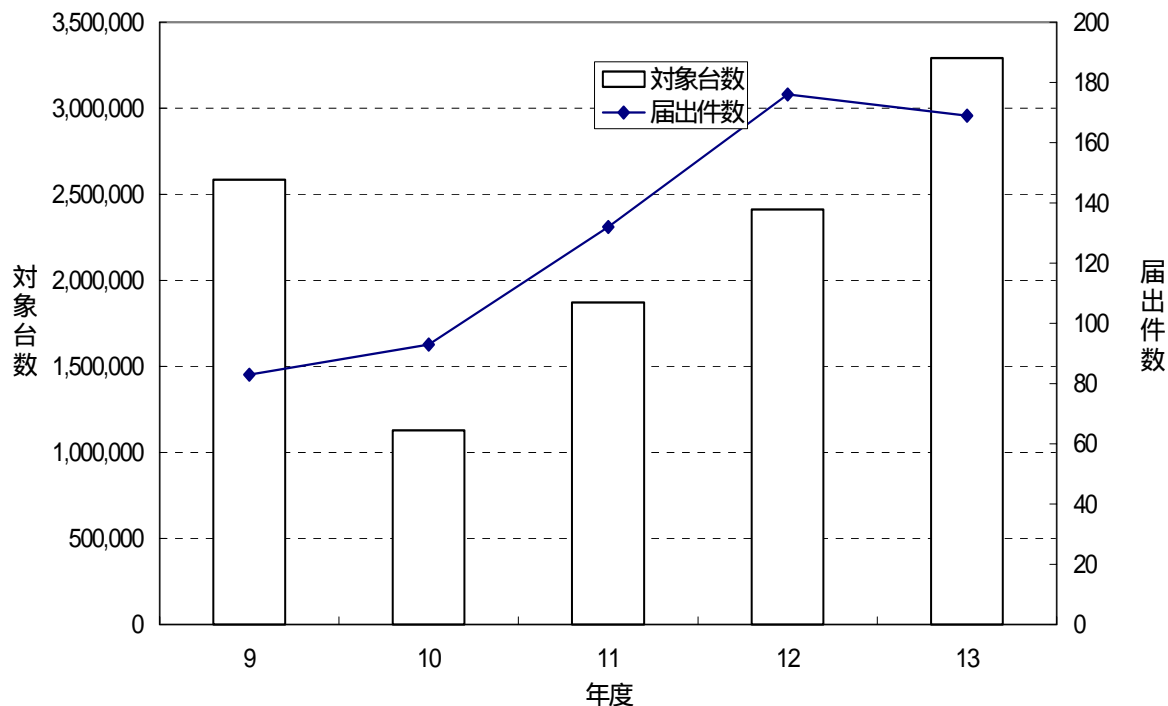
リコール届出後の改善措置の平均回収状況は、届出の年度については、国産車62%（輸入車69%）と回収率は低いものの、2年度と3年度の回収率は徐々に上がって、2年度で76%（輸入車78%）、3年度には92%（輸入車92%）に達している。

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、最終的にほぼ100%の回収を目指している。

参考1 最近5年間のリコール届出の傾向（平成9年度～13年度）

1. リコール届出件数及び対象台数の推移（平成9年度～13年度）

図 - 13 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9年度から平成13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、届出件数については国産車は減少したが、輸入車は若干増加した。

また、対象台数については国産車、輸入車とも大幅に増加した。この結果、平成13年度の対象台数が過去最高となり、届出件数、対象台数とも増加傾向にある。

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
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
合計	349	9,730,450	304	1,557,527	653	11,287,977

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137件・6,929千台で対象台数全体の72%、同様に貨物車は125件・2,476千台で26%となっている。

また、輸入車では、乗用車が255件・1,529千台で対象台数全体の98%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9~13年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	137	255	392
	対象台数	6,929	1,529	8,458
貨物車	件数	125	7	132
	対象台数	2,476	2	2,478
その他	件数	132	43	175
	対象台数	325	27	352
合計	件数	394	305	699
	対象台数	9,730	1,558	11,288

(対象台数の単位：千台)

注：1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145件・19%、制動装置が127件・17%、燃料装置が77件・10%の順となっている。

国産車は、制動装置、原動機、動力伝達装置の順で合わせて190件・49%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170件・47%を占めている。

表 - 8 装置別リコール届出件数 (平成9~13年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
原動機	65 (17%)	80 (22%)	145 (19%)
制動装置	74 (20%)	53 (14%)	127 (17%)
燃料装置	40 (10%)	37 (10%)	77 (10%)
電気装置	32 (8%)	32 (9%)	64 (9%)
動力伝達装置	51 (14%)	11 (3%)	62 (8%)
その他の装置	123 (32%)	152 (42%)	275 (37%)
合計	385 (100%)	365 (100%)	750 (100%)

注：1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。

5. 車種別のリコール率

最近5年間(平成9年度から平成13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9~13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	115	5,315	39,314	13.5
		輸入車	255	1,529	3,051	50.1
		計	370	6,844	42,365	16.2
	貨 物 車	国産車	101	883	8,082	10.9
		輸入車	7	2	24	8.3
		計	108	885	8,106	10.9
	そ の 他	国産車	96	52	1,667	3.1
		輸入車	9	6	170	3.5
		計	105	58	1,837	3.2
	計	国産車	312	6,250	49,063	12.8
		輸入車	271	1,537	3,245	47.4
		計	583	7,787	52,308	14.9
軽自動車	国産車	46	3,207	20,024	16.0	
	輸入車	0	0	0	0	
	計	46	3,207	20,024	16.0	
二輪車	国産車	23	84	2,863	2.9	
	輸入車	34	21	151	13.9	
	計	57	105	3,014	3.5	
合 計	国産車	381	9,541	71,950	13.3	
	輸入車	305	1,558	3,396	45.9	
	計	686	11,099	75,346	14.7	

- 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13年3月末現在)で除して求めた。(原動機付自転車を除く。)
2. 届出件数で、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、14.7%となっている。

また、国産車のリコール率は13.3%、輸入車のリコール率は45.9%となっており、輸入車の乗用車では半数が対象となっている。

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385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。

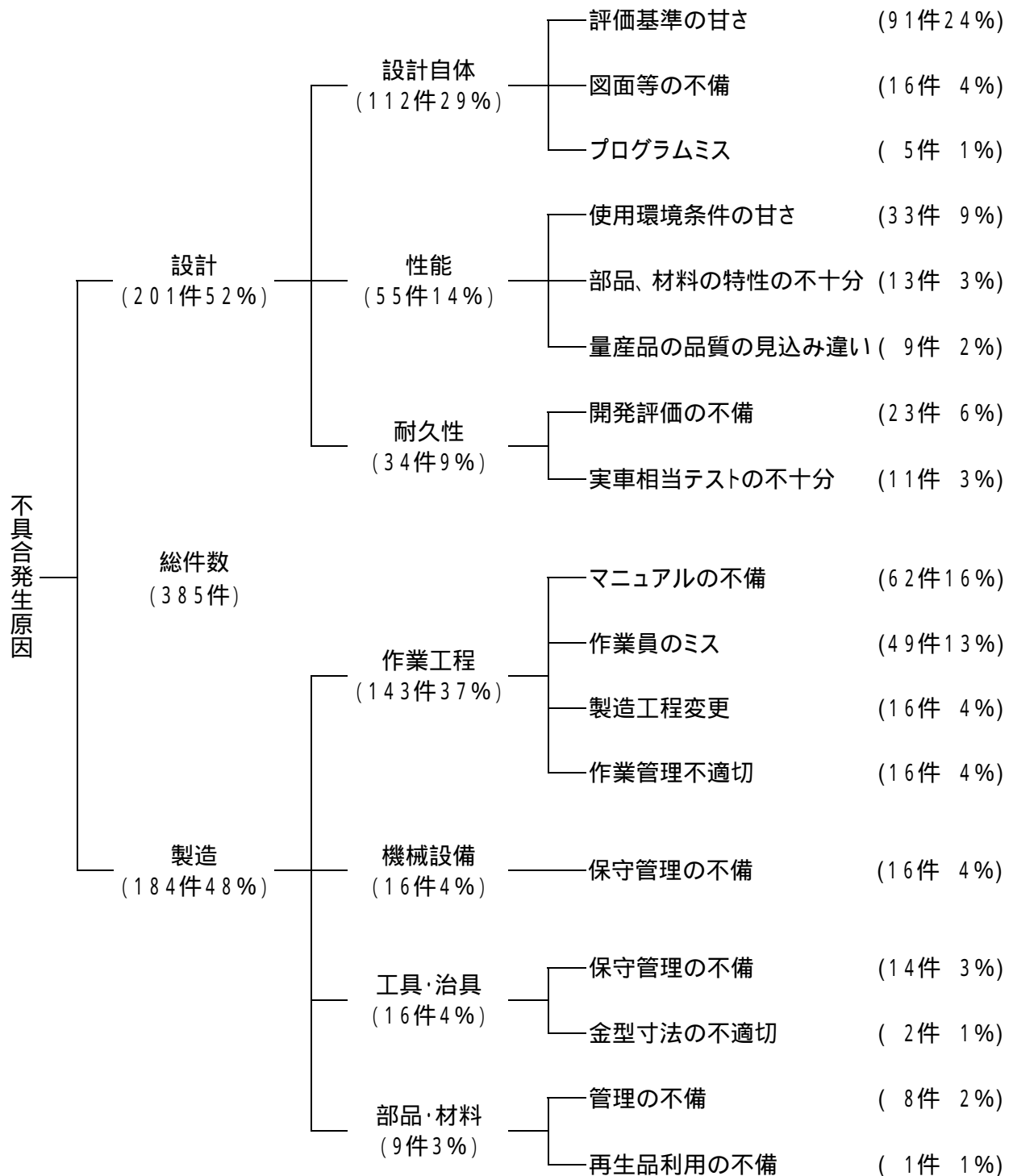
発生原因別(設計・製造)の年度毎の推移は表 - 10のとおりである。

リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図 - 14のとおり設計に係る原因に基づくものが201件で52%、製造に係る原因に基づくものが184件で48%となっており、ほぼ同数であった。

表 - 10 発生原因（設計・製造）別推移

年 度		H 9	H10	H11	H12	H13	9 ~ 13計
設計	件数	30	25	37	66	43	201
	比率	56	51	62	55	43	52
製造	件数	24	24	23	55	58	184
	比率	44	49	38	45	57	48
合計（件数）		54	49	60	121	101	385

図 - 1 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9～13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(77件)、原動機(60件)、動力伝達装置(52件)について、不具合原因別に分類したものを図 - 15 から図 - 17 に示す。制動装置の不具合は、設計に係わる原因が38%で製造に係わる原因が62%と製造原因が多くなっているが、原動機及び動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因がそれぞれ62%、54%で、製造に係る原因がそれぞれ38%、46%と設計原因が多くなっている。

図 - 15 制動装置の不具合原因

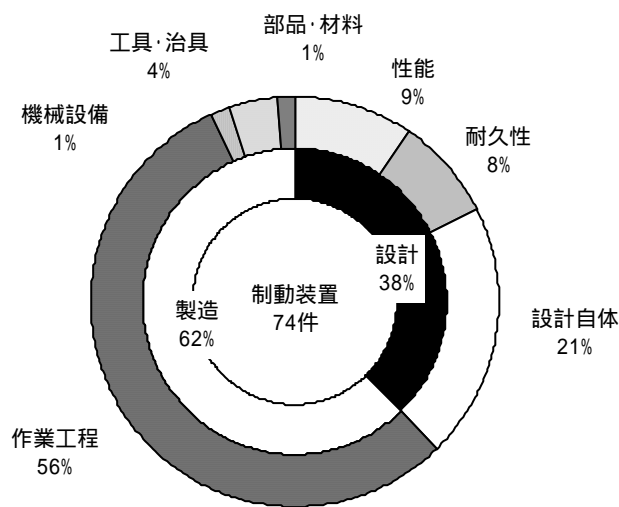


図 - 16 原動機の不具合原因

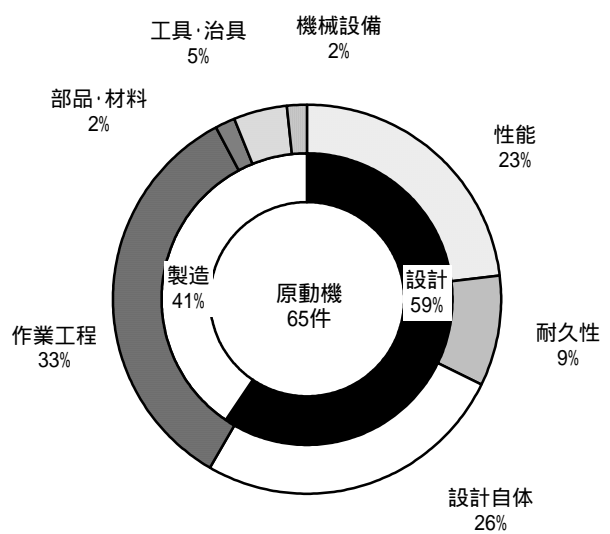
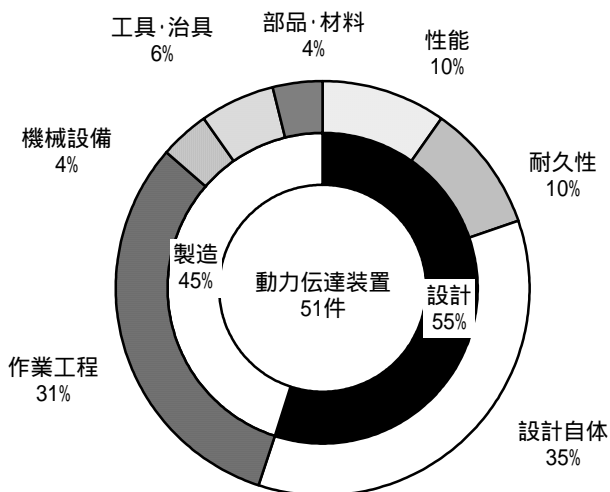


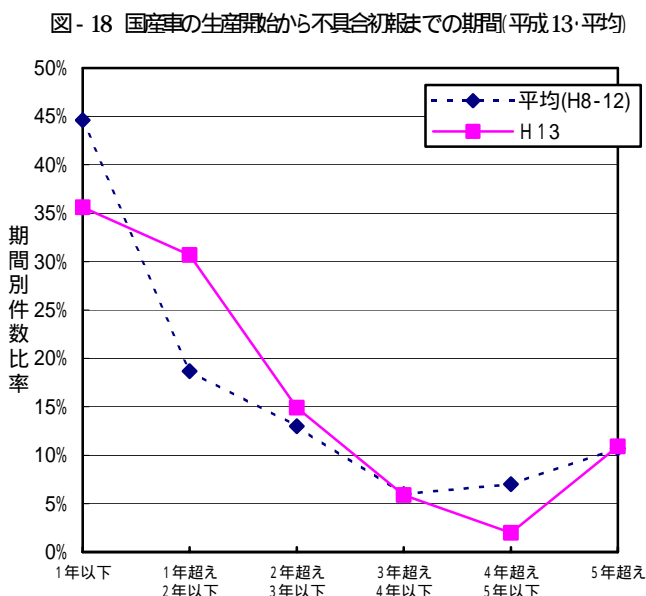
図 - 17 動力伝達装置の不具合原因



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、13年と平成8年から12年までの5年平均を比較したものを図-18に示す。この結果から13年は過去5年の平均と比較してやや長くなっている傾向がある。特に1年以内に発生したものが一番多いものの、過去5年平均の44.6%に比べ、35.6%と9%低下している。しかし、2年以内で比較すれば過去5年平均の63.3%から66.3%と3%増加しており、大半（78.5%）のものが3年以内に発生している。

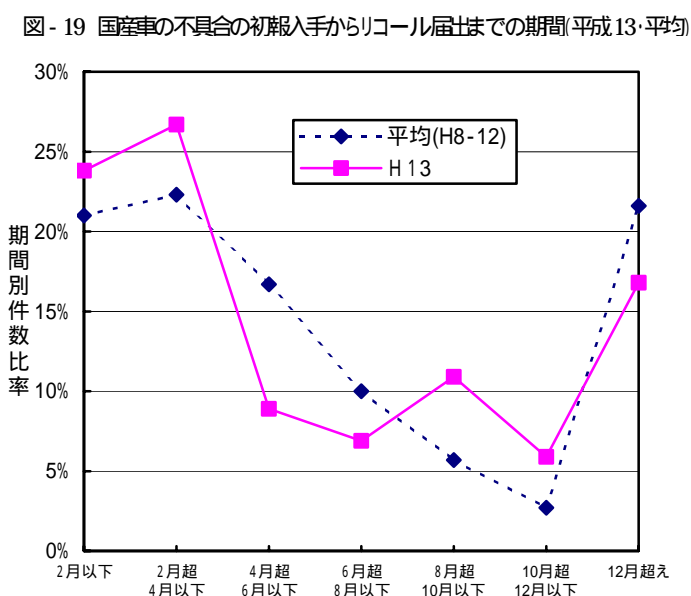


(2) 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

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、13年と平成8年から12年までの5年平均を比較したものを図-19に示す。

この結果から、2ヶ月以内23.8%、2～4ヶ月以内26.7%、4～6ヶ月以内8.9%と6ヶ月以内に届出されるものが59.4%と大半を占めている。

また、6ヶ月以内に届出されるものが過去5年平均と比較した場合、60.4%から59.4%と1.0%低下している。



「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13年度：33年間)

1. リコール対象台数の推移

リコール対象台数の推移は図 - 20 及び表 - 11 のとおりである。

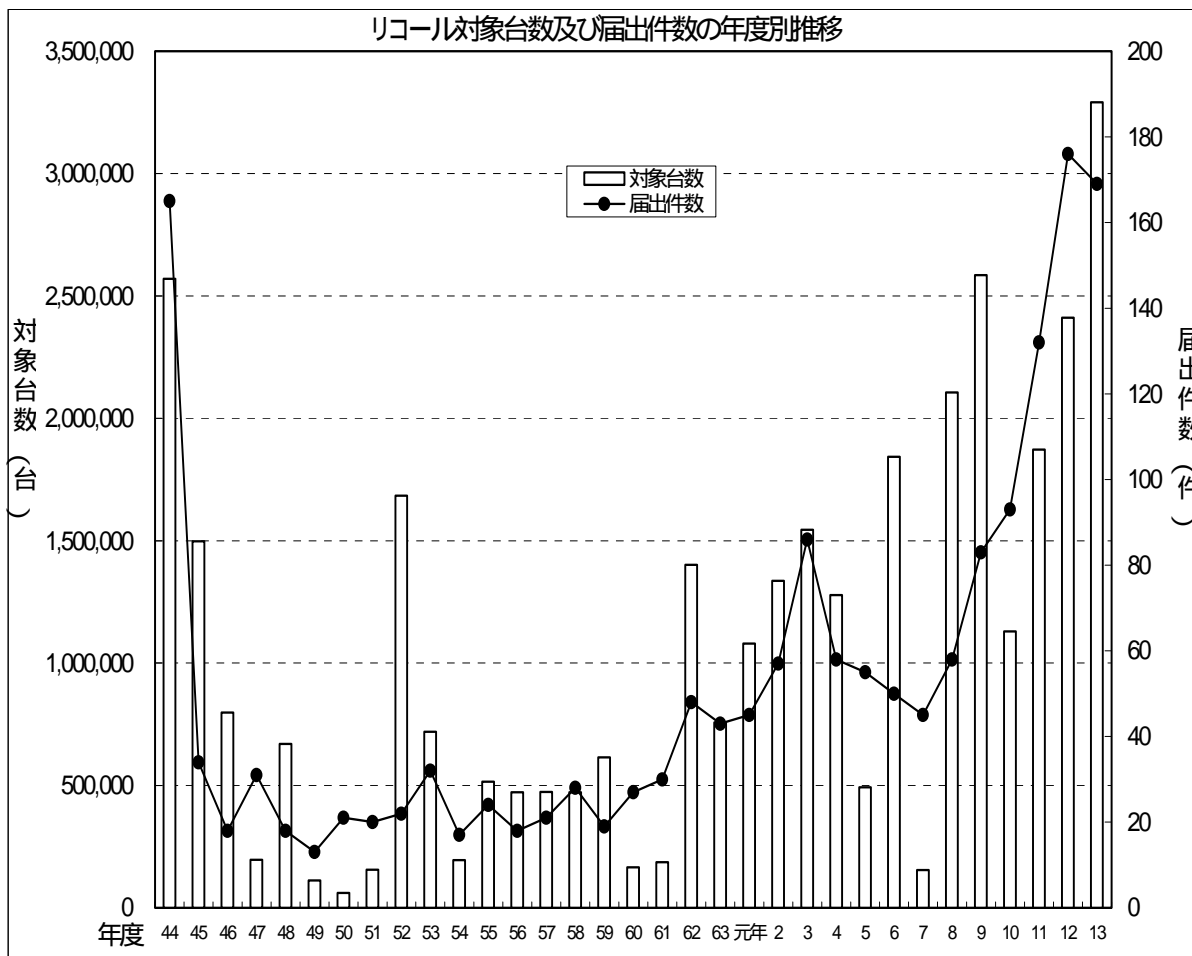


図 - 20 リコール対象台数の年度別推移 (昭和44年度から平成13年度までの33年間)

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

昭和44年度から平成13年度までの33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 - 11 に示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は819件・3,182万台であり、これに対して輸入車は937件・301万台となっており、国産車はリコール届出総件数で見ると全体の47%であるが、総対象台数で見ると全体の91%を占めている。

表-11 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13年度)

事項	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
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
合計	819	31,823,024	937	3,008,461	1,756	34,831,485

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で比較してみると、表 - 12 のとおりとなり、日本は米国の1 / 4強程度となっている。

比較は、平成8年から平成12年までの5年間のリコール対象台数を平成12年12月末の保有台数で除して求めた数字（日本：12.3、米国：44.0）により行った。

表 - 12 リコール率の日米比較 (単位：千台)

国別	件数	対象台数(A)	保有車両数(B)	リコール率(A/B)
日本	515	9,301	75,865	12.3%
米国	1943	97,548	221,474	44.0%