

リコール届出内容の分析結果

平成18年9月
国土交通省自動車交通局

平成17年度のリコール届出の傾向分析

1. 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成17年度のリコール届出件数は、309件であり、前年度の438件と比べ129件減少（対前年度比29%減）した。また、リコール対象台数は5,663千台で前年度の7,566千台に比べ1,903千台の減少（対前年度比25%減）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より減少した。

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38%）・リコール対象台数3,686千台（65%）で、貨物車（軽貨物を含む）は100件（32%）・1755千台（31%）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70%、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	44	(85)	63	(85)	107	(170)
	対象台数	2,868	(3,337)	234	(477)	3,103	(3,814)
軽乗用車	件数	10	(15)	0	(0)	10	(15)
	対象台数	583	(201)	0	(0)	583	(201)
貨物車	件数	87	(121)	5	(5)	92	(126)
	対象台数	1,513	(2,954)	3	(1)	1,516	(2,956)
軽貨物車	件数	8	(13)	0	(0)	8	(13)
	対象台数	239	(65)	0	(0)	239	(65)
乗合車	件数	46	(63)	0	(1)	46	(64)
	対象台数	68	(217)	0	(0)	68	(217)
特殊車	件数	64	(67)	2	(0)	66	(67)
	対象台数	22	(56)	0	(0)	22	(56)
二輪車	件数	10	(18)	14	(20)	24	(38)
	対象台数	111	(235)	19	(15)	130	(250)
その他	件数	7	(25)	1	(1)	8	(26)
	対象台数	2	(7)	0	(0)	3	(7)
合計	件数	227	(331)	82	(107)	309	(438)
	対象台数	5,407	(7,072)	256	(493)	5,663	(7,566)

（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、平成16年度の数である。

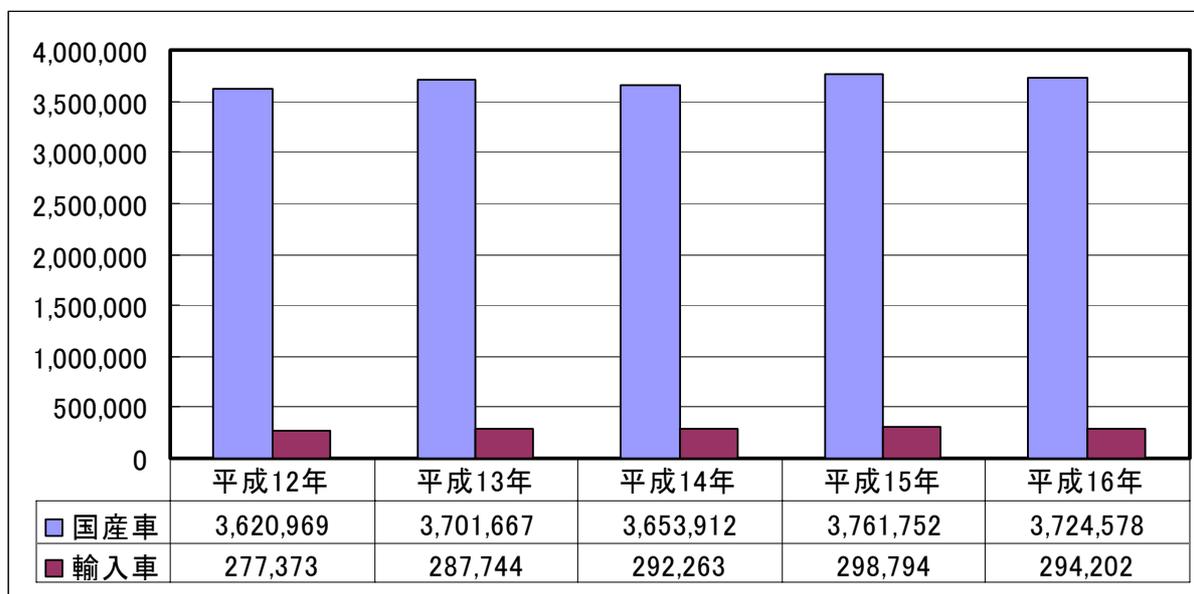
また、前年度の届出件数と比較すると、乗用車（185件→117件）、貨物車（139件→100件）、乗合車（64件→46件）、二輪車（38件→24件）については減少し、特殊車（67件→66件）は微減であった。

国産車では、届出件数（331件→227件）については、前年度比31%減、対象台数（7,072千台→5,407千台）については、前年度比24%減と、リコール件数及びリコール対象台数とも前年度より大幅に減少したが、前年度に次いで過去2番目に多い届出であった。

国産車を車種別にみると、乗用車が54件（国産車全体の24%）・3,451千台（64%）、貨物車は95件（42%）・1,752千台（32%）、乗合車は46件（20%）・68千台（1%）、二輪車は10件（4%）・111千台（2%）となっており、前年度と比較すると届出件数、対象台数ともに大幅に減少した。

輸入車では、届出件数（107件→82件）については、前年度比23%減、対象台数（493千台→256千台）については、前年度比48%減と、リコール件数は過去2番目の届出であったが、対象台数については過去5番目であった。なお、車種別にみると、乗用車が63件（輸入車全体の77%）・234千台（91%）を占めている。

（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12年～平成16年））



（注）台数については、平成17年3月現在の各年の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

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、原動機、制動装置、燃料装置、電気装置、かじ取装置、緩衝装置、灯火装置、走行装置、車枠・車体、乗車装置、排出ガス発散防止装置の順となっており、これらを合わせると344件(全体の93%)を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、原動機(53件→53件)は同件数であったが、動力伝達装置(67件→61件)、制動装置(76件→50件)、燃料装置(58件→38件)、電気装置(46件→35件)、かじ取装置(42件→24件)、緩衝装置(28件→23件)、灯火装置(35件→19件)、走行装置(32件→16件)、車枠・車体(23件→12件)、乗車装置(25件→11件)、排出ガス発散防止装置(23件→2件)については、減少している。

表-2 装置別届出件数(全体)

装置別	件数		割合(%)	
動力伝達装置	61	(67)	17	(13)
原動機	53	(53)	14	(10)
制動装置	50	(76)	14	(15)
燃料装置	38	(58)	10	(11)
電気装置	35	(46)	9	(9)
かじ取装置	24	(42)	7	(8)
緩衝装置	23	(28)	6	(5)
灯火装置	19	(35)	5	(7)
走行装置	16	(32)	4	(6)
車枠・車体	12	(23)	3	(4)
乗車装置	11	(25)	3	(5)
排出ガス発散防止装置	2	(23)	1	(4)
その他	27	(6)	7	(1)
合計	371	(514)	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、リコール届出件数とは一致しない。
()内は、平成16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383件から277件と減少している。

装置別の件数を多い順にみると、動力伝達装置、原動機、制動装置、電気装置、燃料装置、かじ取装置、緩衝装置、灯火装置、走行装置、車枠・車体、排出ガス発散防止装置の順となっており、これらを合わせると260件(全体の94%)を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、原動機(34件→40件)、緩衝装置(15件→17件)は増加したが、動力伝達装置(60件→50件)、制動装置(65件→35件)、燃料装置(36件→23件)、電気装置(33件→26件)、かじ取装置(37件→20件)、灯火装置(21件→16件)、走行装置(28件→12件)、車枠・車体(15件→11件)、乗車装置(14件→9件)、排出ガス発散防止装置(20件→1件)については、減少している。

表-3 装置別届出件数(国産車)

装置別	件数		割合(%)	
動力伝達装置	50	(60)	18	(16)
原動機	40	(34)	15	(9)
制動装置	35	(65)	13	(17)
燃料装置	23	(36)	8	(9)
電気装置	26	(33)	9	(9)
かじ取装置	20	(37)	7	(10)
緩衝装置	17	(15)	6	(4)
灯火装置	16	(21)	6	(5)
走行装置	12	(28)	4	(7)
車枠・車体	11	(15)	4	(4)
乗車装置	9	(14)	3	(4)
排出ガス発散防止装置	1	(20)	1	(5)
その他	17	(5)	6	(1)
合計	277	(383)	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、

リコール届出件数とは一致しない。

()内は、平成16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131件から94件と減少している。

装置別の件数を多い順にみると、燃料装置、制動装置、原動機、動力伝達装置、電気装置、緩衝装置、かじ取装置、走行装置、灯火装置、乗車装置、車枠・車体、排出ガス発散防止装置の順となっており、これらを合わせると84件（全体の89%）を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、制動装置(11件→15件)、動力伝達装置(7件→11件)は増加し、走行装置(4件→4件)は同件数、燃料装置(22件→15件)、原動機(19件→13件)、電気装置(13件→9件)、緩衝装置(13件→6件)、かじ取装置(5件→4件)、灯火装置(14件→3件)、乗車装置(11件→2件)、車枠・車体(8件→1件)、排出ガス発散防止装置(3件→1件)については、減少している。

表-4 装置別届出件数(輸入車)

装置別	件数		割合(%)	
燃料装置	15	(22)	16	(17)
制動装置	15	(11)	16	(8)
原動機	13	(19)	14	(15)
動力伝達装置	11	(7)	12	(5)
電気装置	9	(13)	10	(10)
緩衝装置	6	(13)	6	(10)
かじ取装置	4	(5)	4	(4)
走行装置	4	(4)	4	(3)
灯火装置	3	(14)	3	(11)
乗車装置	2	(11)	2	(8)
車枠・車体	1	(8)	1	(6)
排出ガス発散防止装置	1	(3)	1	(2)
その他	10	(1)	11	(1)
合計	94	(131)	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、

リコール届出件数とは一致しない。

()内は、平成16年度の数である。

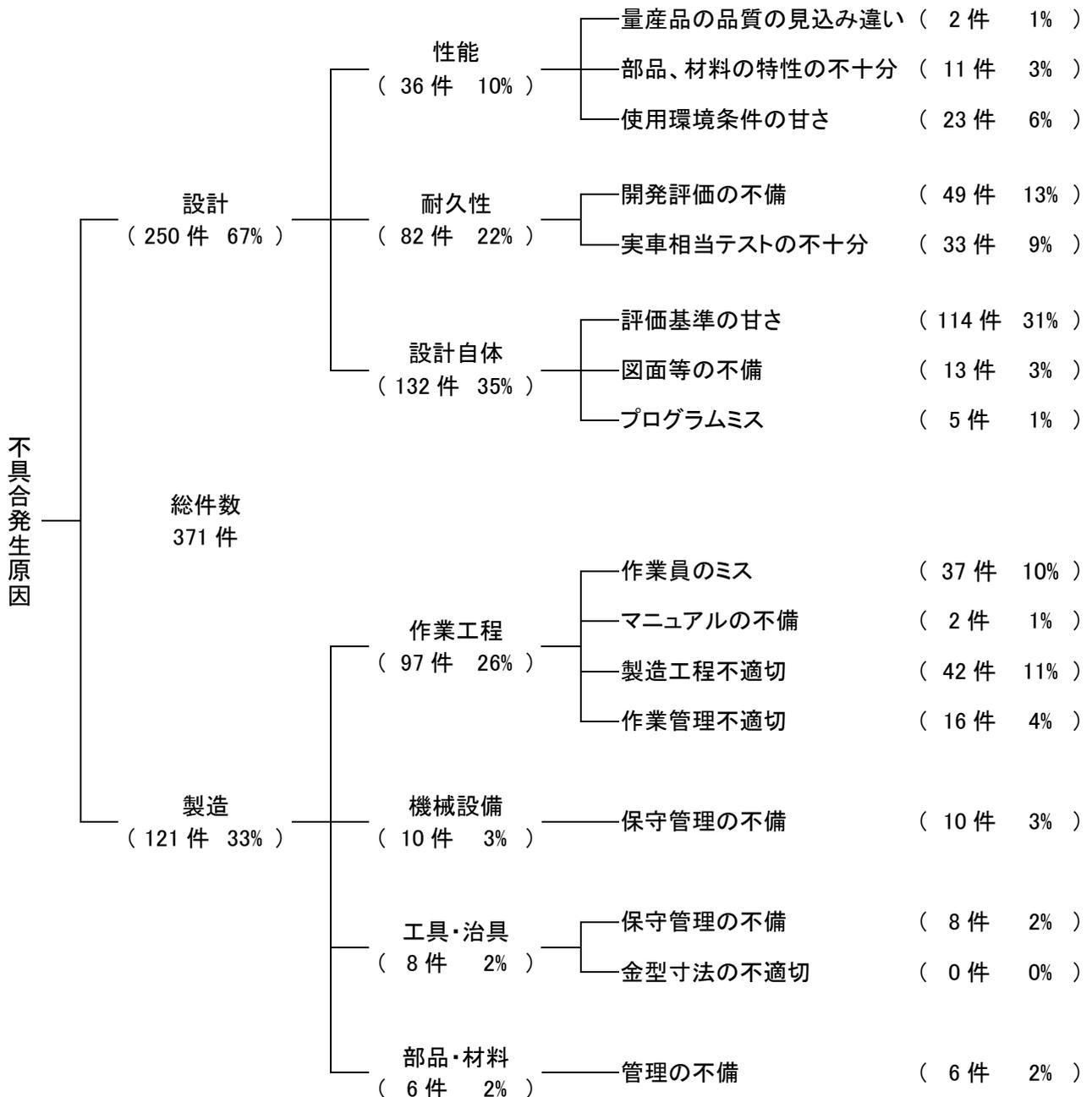
3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合

3. 1 全体の概要

平成17年度のリコール届出309件（不具合箇所別：371件・前年度514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-1のとおり設計に係る原因に基づくものが250件で全体の67%（前年度347件・68%）、製造に係る原因に基づくものが121件で全体の33%（前年度167件・32%）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17年4月～18年3月届出箇所別）

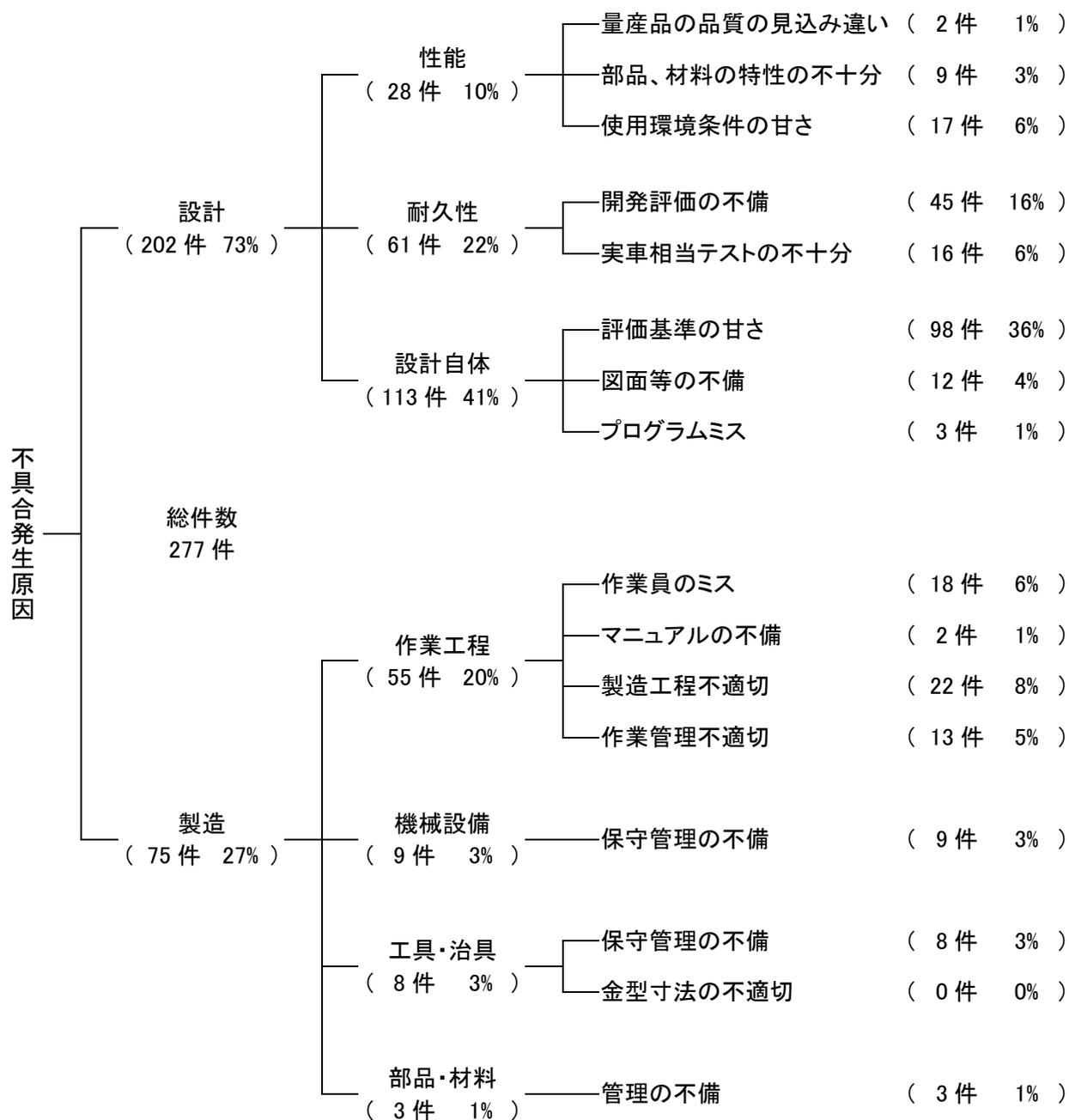


3. 2 国産車の概要

平成17年度の国産車のリコール届出227件(不具合箇所別：277件・前年度383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よるものが202件で全体の73% (前年度265件・69%)、製造に係る原因によるものが75件で全体の27% (前年度118件・31%) となっている。なお、設計に係る原因によるものの占有率が前年度よりやや増加した。また、「評価基準の甘さ」については、昨年度よりは減少したものの、98件 (36%) と最も多かった。

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17年4月～18年3月届出箇所別)

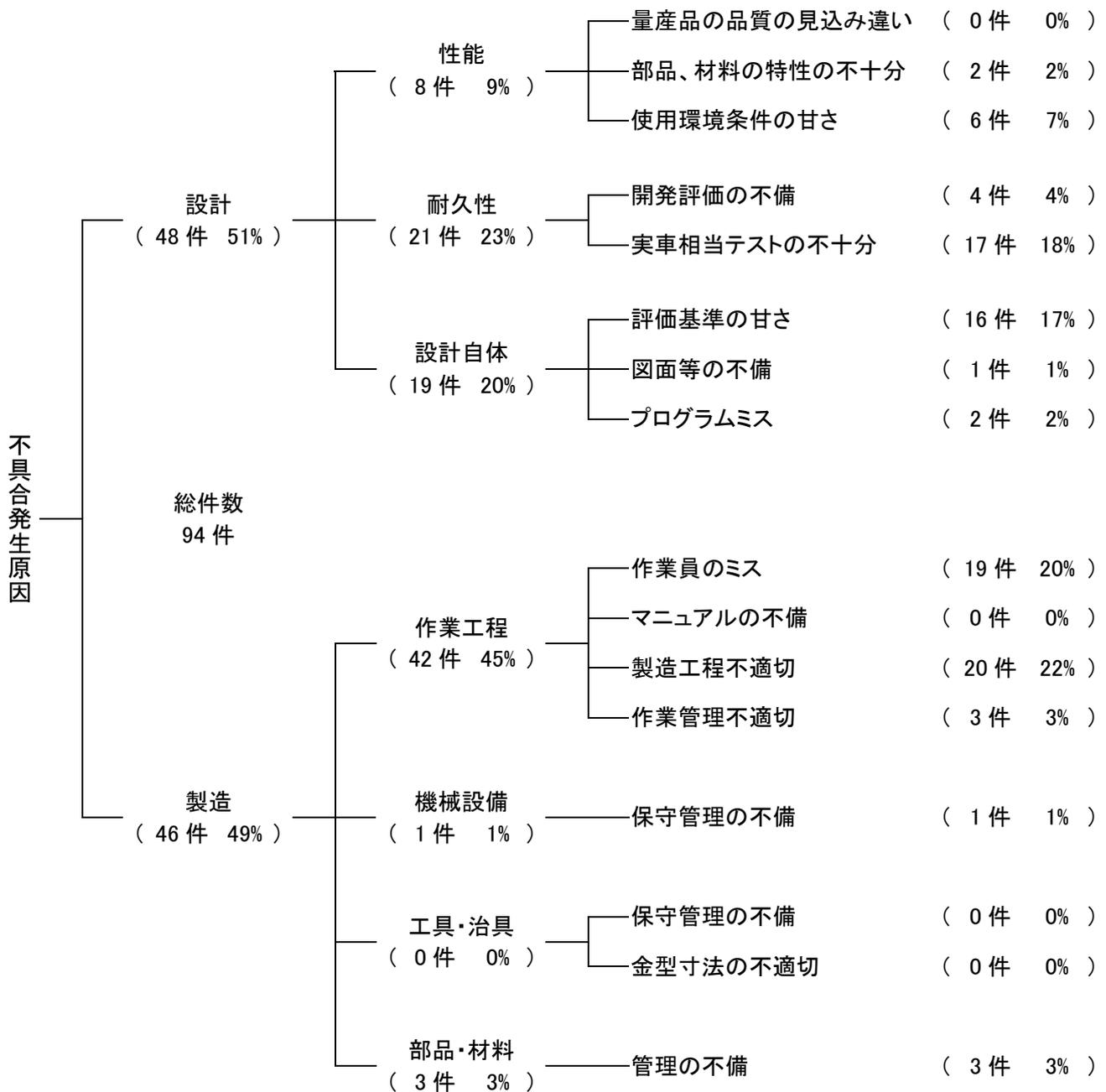


3. 3 輸入車の概要

平成17年度の輸入車のリコール届出82件（不具合箇所別：94件・前年度131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よるものが48件で全体の51%（前年度82件・63%）、製造に係る原因によるものが46件で全体の49%（前年度49件・37%）となっている。また、「作業工程」を原因としたものが、42件（45%）と最も多かった。

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17年4月～18年3月届出箇所別）



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(50件)、原動機(40件)、制動装置(35件)、電気装置(26件)、燃料装置(23件)、かじ取装置(20件)、緩衝装置(17件)の7つの装置について、不具合原因別に分類したものを図4から図10に示す。

動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因が66%で製造に係る原因が34%、原動機の不具合は、設計に係る原因が70%で製造に係る原因が30%、制動装置の不具合は、設計に係る原因が66%で製造に係る原因が34%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が85%で製造に係る原因が15%、燃料装置の不具合は、設計に係る原因が78%で製造に係る原因が22%、かじ取装置の不具合は、設計に係る原因が85%で製造に係る原因が15%、緩衝装置の不具合は、設計に係る原因が52%で製造に係る原因が48%をそれぞれ占めている。

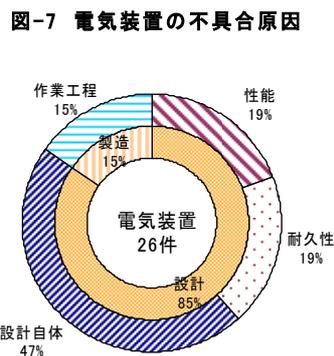
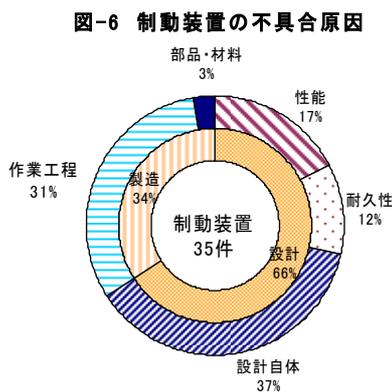
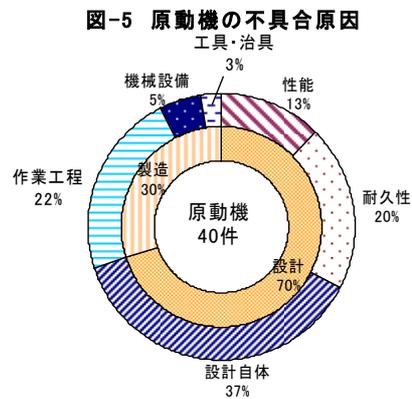
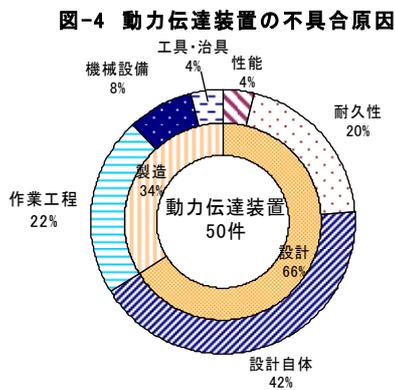


図-8 燃料装置の不具合原因

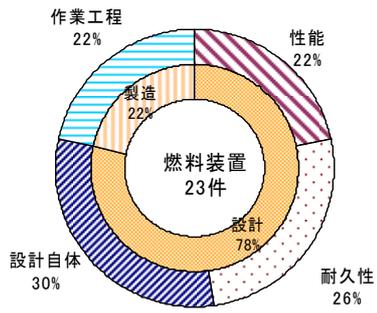


図-9 かじ取装置の不具合原因

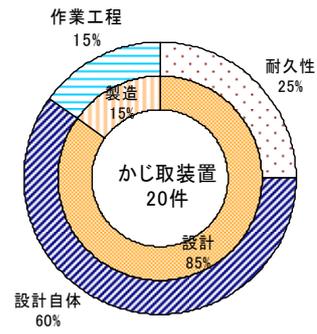
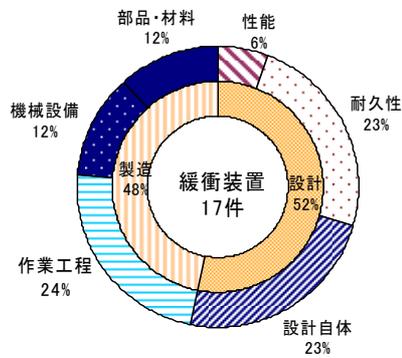


図-10 緩衝装置の不具合原因



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、制動装置(15件)、燃料装置(15件)、原動機(13件)、動力伝達装置(11件)、電気装置(9件)、緩衝装置(6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11から図16に示す。

制動装置の不具合は、設計に係る原因が40%で製造に係る原因が60%、燃料装置の不具合は、設計に係る原因が27%で製造に係る原因が73%、原動機の不具合は、設計に係る原因が77%で製造に係る原因が23%、動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因が55%で製造に係る原因が45%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が67%で製造に係る原因が33%、緩衝装置の不具合は、設計に係る原因が33%で製造に係る原因が67%を占めている。

図-11 制動装置の不具合原因

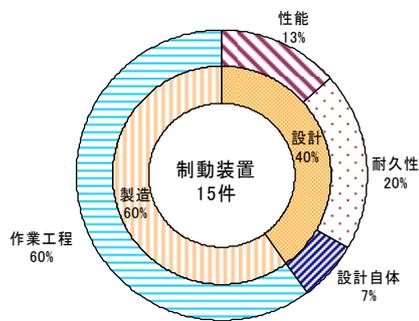


図-12 燃料装置の不具合原因

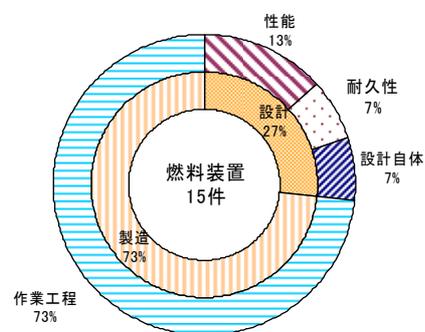


図-13 原動機の不具合原因

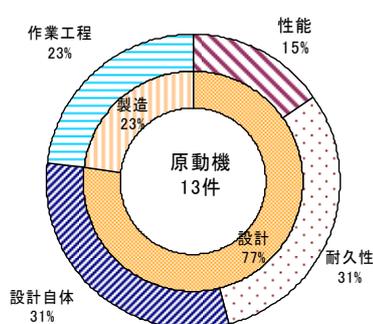


図-14 動力伝達装置の不具合原因

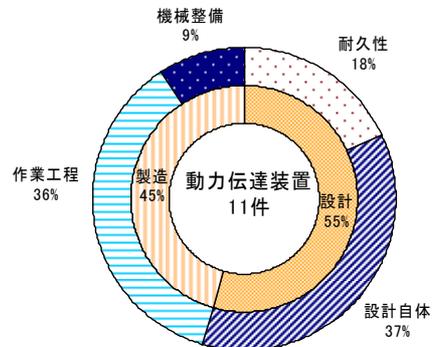


図-15 電気装置の不具合原因

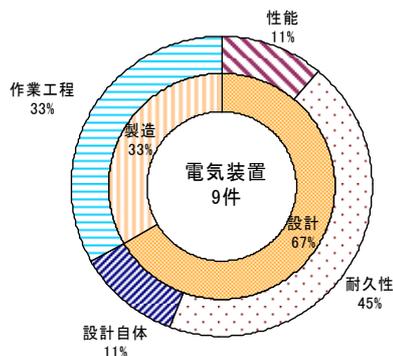
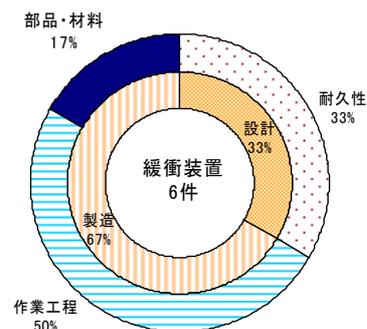


図-16 緩衝装置の不具合原因



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の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、113件(全体の41%)で一番多く、ついで、耐久性に問題があったものが61件(22%)、性能に問題があったものが28件(10%)の順となっている。

また、設計自体に問題があった113件中、評価基準の甘さによるものが98件で、全発生原因の36%を占めたが、占有率は減少しているものの原因の中で一番多く、ついで開発評価の不備が増加している。

平成17年度の代表的な事例を以下に示す。

3. 6. 1 性能に問題があったもの（量産品の品質の見込み違い）の例

- ①不 具 合 の 内 容：方向指示器及び非常点滅表示灯用電気配線とパワーウィンドウ等のドアハーネスが干渉するものがあり、そのため、ドアの開閉の繰返しにより方向指示器及び非常点滅表示灯用電気配線が断線し、点灯しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：134,440台

不 具 合 原 因：パワーウィンドウ等のドアハーネスの取り回しが不適切

3. 6. 2 性能に問題があったもの（部品、材料の特性の不十分）の例

- ①不 具 合 の 内 容：ABSの制御に使用している減速度検知装置（Gセンサー）の構成部品であるコンデンサーを長期間使用すると、コンデンサーから電解液が漏れることがあり、漏れた状態で使用を続けると、電解液がGセンサーの基板上に設置されているICの端子に付着し、端子間で短絡してGセンサーが適正に機能しなくなり、ABSが正常に作動しないため制動距離が長くなるおそれがある。

リコール対象台数：13,297台

不 具 合 原 因：ABSの制御に使用しているGセンサーの構成部品であるコンデンサーの耐久性が不十分

- ②不 具 合 の 内 容：燃料ポンプにおいて、燃料を圧送する羽根車(インペラ)が燃料成分により膨潤変形してインペラケースと干渉する場合があります、そのまま使用を続けると、最悪の場合、インペラが回転しなくなり燃料ポンプが作動せず、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：29,286台

不 具 合 原 因：燃料を圧送するインペラの材質が不適切

3. 6. 3 性能に問題があったもの（使用環境条件の甘さ）の例

- ①不具合の内容：運転席座席ベルトのバックル取付部が左右方向の荷重に対し、強度が不足しているため、悪路走行等により当該バックルに左右方向への過大な荷重が繰り返しかかると、当該取付部に亀裂が発生し、破損して乗員の拘束が出来なくなるおそれがある。

リコール対象台数：20,955台

不具合原因：運転席座席ベルトにおいて、バックル取付部の形状が不適切

- ②不具合の内容：コンビネーションメータ裏側にある発電機起動回路のプリント基盤が不良のため、室内温度の上昇及びメータの自己発熱によりプリント基板が熱膨張して、パターンに過大な応力が発生する。その繰り返しにより断線することがある。そのため、発電機により発電がされず、走行中にエンストし再始動ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：69,635台

不具合原因：発電機起動回路のプリント基盤が不適切

- ③不具合の内容：エアコンのブロアファンの風量を制御するパワートランジスタのコネクターの設置場所が不適切なため、乗員の足等があたりおそれがあり力が加わると、コネクターの接点部がずれ、接触抵抗が増大し発熱温度が高くなることもあり、その繰り返しによりコネクターが溶損しブロアファンが作動不良となり、デフロスタが効かなくなるおそれがある。

リコール対象台数：179,005台

不具合原因：パワートランジスタのコネクター設置場所およびコネクター端子の表面処理が不適切

- ④不具合の内容：プロペラシャフトの変速機側のユニバーサルジョイント部の角度が大きいため高速走行時に当該部の温度が高くなり、グリースの潤滑性の低下が早まり、当該ジョイント部の摩耗が進んでガタや異音を生じ、そのまま使用を続けると、当該ジョイント部が破損して走行できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：110,951台

不具合原因：プロペラシャフトの変速機側のユニバーサルジョイント部の角度設計が不適切

3. 6. 4 耐久性に問題があったもの（開発評価の不備）の例

- ①不具合の内容：後部座席の取り付けボルトの強度が不足しているため、整備の際に規定された締め付けトルクを超えるトルクで締め付けられた場合に亀裂が生じることがあり、最悪の場合、走行時の振動等により当該ボルトが折損し、後部座席が脱落するおそれがある。

リコール対象台数：43, 783台

不具合原因：後部座席の取り付けボルトの強度が不足

- ②不具合の内容：自動変速機内の減速ギヤ用シャフトに組み付けられた左側ベアリングの潤滑方法が不適切なため、当該ベアリングが摩耗するものがあり、そのままの状態で使用を続けると、異音が発生し、ベアリングが損傷し車両が急激に減速するおそれがある。

リコール対象台数：359, 589台

不具合原因：減速ギヤ用シャフトに組み付けられた左側ベアリングの潤滑方法が不適切

- ③不具合の内容：電子制御装置のプログラムが不良のため、無段変速機へ油圧を供給するオイルポンプが低回転時に供給油圧が高くなる場合があり、オイルポンプベーン（羽根）摺動部が早期に摩耗するおそれがあり、そのまま使用を続けると、羽根が異常摩耗し、適切な油圧が確保できなくなり、最悪の場合、オイルポンプが破損して走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：98, 768台

不具合原因：無段変速機用電子制御装置のプログラムが不適切

- ④不具合の内容：燃料噴射装置の高圧燃料パイプを固定するクランプの構造が不適切なため、エンジン振動によりクランプボルトが緩み、高圧燃料パイプを固定するクランプが脱落することがあり、そのまま使用を続けると、高圧燃料パイプに亀裂が生じ、燃料が漏れ、最悪の場合、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：13, 284台

不具合原因：燃料噴射装置の高圧燃料パイプを固定するクランプの構造が不適切

3. 6. 5 耐久性に問題があったもの（実車相当テストの不備）の例

- ①不 具 合 の 内 容：発電機のステータリード線の配索が不適切のため、走行中の車体の揺動により、当該リード線の取り出し部で屈曲を繰り返すものがあり、そのままの状態で使用を続けると、リード線が断線し、前照灯及び尾灯が不灯となる、または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：32, 337台

不 具 合 原 因：ステータリード線の配索が不適切

- ②不 具 合 の 内 容：前輪緩衝装置のトランスバースリンクの強度が不足しているため、坂道走行の繰り返しなど、厳しい条件下で長期にわたり使用を続けると、当該リンクに亀裂が発生するおそれがあり、亀裂が発生した状態で、さらに当該リンクに路面干渉等の過大な力が加わると、亀裂が進行し、当該リンクが破断して、走行不能に至るおそれがある。

リコール対象台数：30, 632台

不 具 合 原 因：前輪緩衝装置のトランスバースリンクの強度が不足

3. 6. 6 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：前輪独立懸架方式の車両において、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ソケット部の強度が不足しているため、ゴムブーツが損傷した場合に早期に摩耗が進行して当該ソケット部に亀裂が生じるものがあり、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、ロアアームがナックルから外れ、走行不能に至るおそれがある。

リコール対象台数：218, 917台

不 具 合 原 因：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ソケット部の強度が不十分

- ②不 具 合 の 内 容：イグニッションスイッチの接点の構造が不適切なため、接点間にアーク放電が発生し、その熱により樹脂製の接点板が溶損するものがあり、そのままの状態で使用を続けると、溶けた樹脂が接点間に入り込み導通不良の状態となり、灯火類が点灯しなくなるとともに、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：19, 271台

不 具 合 原 因：イグニッションスイッチ接点の構造が不適切

③不 具 合 の 内 容：バッテリーの被水対策が十分されていないため、バッテリー上面に雨水等がかかるものがあり、出荷時に装着されたバッテリー以外に交換した場合に、バッテリー液注入口の形状によっては雨水等がバッテリー内に浸入するものがある。そのため、バッテリー液量が増加しバッテリー液が漏れてABS hidroリックユニット及びブレーキパイプにかかり腐食して、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：113, 908台

不 具 合 原 因：バッテリーの被水対策が不十分

④不 具 合 の 内 容：後席シートの構造が不適切なため、事故等の衝撃によりシートバックヒンジ（金具）の端部と後席左右の座席ベルトが干渉して切れ、乗員を拘束できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：17, 617台

不 具 合 原 因：後席シートの構造が不適切

⑤不 具 合 の 内 容：後前軸の駐車ブレーキ（ホイールパーキングブレーキ）用エア配管（ナイロンチューブ）の取り回しが不適切なため、厳寒時、配管等に付着した雪が凍結して氷塊となり、ナイロンチューブに大きな荷重がかかることがあり、当該ナイロンチューブが折損してエアが漏れ、走行中に駐車ブレーキが作動し、後輪がロックするおそれがある。

リコール対象台数：5, 186台

不 具 合 原 因：ホイールパーキングブレーキ用ナイロンチューブの取り回しが不適切

⑥不 具 合 の 内 容：キャビン床下の電気配線の取り回しが不適切なため、エンジンハーネスを固定する金具と当該配線が干渉するものがあり、そのままの状態で使用を続けると、走行等の振動により当該配線がショートしてヒューズが切れる、又は断線して、速度計が作動しなくなる、又は方向指示器及び非常点滅表示灯が点灯しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：20, 239台

不 具 合 原 因：キャビン床下の電気配線の取り回しが不適切

⑦不 具 合 の 内 容：前輪ハブ内側軸受け部の水浸入防止構造が不適切なため、当該軸受け内部に泥水が浸入して軸受けが錆付き・摩耗するものがあり、そのままの状態で使用を続けると、車体振動・異音が発生し、当該軸受けが破損して、走行不能となるおそれがある。

がある。

リコール対象台数：10,028台

不具合原因：前輪ハブ内側軸受け部の水浸入防止構造が不適切

- ⑧不具合の内容：プロペラシャフトのユニバーサルジョイント部のニードルベアリング端部の形状が不適切なため、当該ベアリング部のグリースを保持できないものがあり、そのままの状態を使用を続けると、潤滑不足でベアリングが焼付き、ユニバーサルジョイント部が破損し、プロペラシャフトが脱落して走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：10,090台

不具合原因：ニードルベアリング端部の形状が不適切

- ⑨不具合の内容：トランスミッション変速用ケーブルを固定する金具の形状が不適切なため、当該ケーブルがパワーステアリングギヤボックスと干渉し、局部的に屈曲しているものがあり、そのままの状態を使用を続けると、当該ケーブル内部のワイヤが疲労折損し、変速操作が出来なくなるおそれがある。

リコール対象台数：26,801台

不具合原因：トランスミッション変速用ケーブルを固定する金具の形状が不適切

3.6.7 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：キャビン内電気配線の取り回しが不適切なため、クラッチ倍力装置のエッジ部又はクラッチペダルとプッシュロッドの締結部と当該配線が干渉するものがあり、そのまま使用を続けると当該配線が損傷し、灯火器類・警音器・警告灯・速度計等が作動不良となるおそれがある。

リコール対象台数：26,906台

不具合原因：キャビン内電気配線の取り回しが不適切

- ②不具合の内容：駐車ブレーキ用エアホースの切替え弁取付金具の角度が不適切なため、車体がバウンドした時に後輪ブレーキ用エアホースと駐車ブレーキ用エアホースが干渉するものがあり、そのままの状態を使用を続けると、走行時の振動等で当該ホース同士がこすれて摩耗し、ホースに穴が開いてエアが洩れ、制動力が不足する、又は駐車ブレーキが解除できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：2,091台

不具合原因：駐車ブレーキ用エアホースの切替え弁取付金具の角度が不適

切

3. 6. 8 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：放電式すれ違い用前照灯の電子制御ユニット（E C U）内部のプログラムが不適切なため、低温時の点灯直後における電圧低下を前照灯回路がショートしたものと誤判定するものがある。また、当該E C U内部のインバータ回路のトランスに不良品が混入したため、ショートが発生し、コイルが損傷してE C Uが電力供給を停止するものがあり、すれ違い用前照灯が不灯となるおそれがある。

リコール対象台数：4, 9 5 4台

不 具 合 原 因：放電式すれ違い用前照灯のE C U内部のプログラムが不適切または、インバータ回路のトランスに不良品が混入

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の内訳をみると、作業工程に問題があったものが55件（全体の20%）と一番多く、機械設備に問題があったものが9件（3%）、工具・治具に問題があったものが8件（3%）、部品・材料の管理に問題があったものが3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、製造工程不適切のもの22件、作業員のミスが18件であわせて40件、全発生原因中の14%を占めている。

対前年度の件数と比較すると、製造工程不適切（37件→22件）及び作業管理不適切（37件→13件）など作業工程に関するものの減少が顕著であり、機械設備に関するもの（1件→9件）が増加したものの、全体の件数（118件→75件）と大幅に減少した。

平成17年度の代表的な事例を以下に示す。

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：ステアリングシャフトの継手とギヤ・ボックスのかみ合いが浅いものがあり、繰り返しハンドル操作を行うと当該かみ合い部に摩擦を生じガタ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ガタが大きくなり、かじ取操作ができなくおそれがある。

リコール対象台数：22, 475台

不 具 合 原 因：ステアリングシャフトの継手とギヤ・ボックスの組付け作業が不適切

- ②不 具 合 の 内 容：後部座席用の3点式座席ベルトのバックル取付側ベルト及び2点式座席ベルトをシートフレームに固定する工程が不適切なため、固定ナットの取付けがされていないものがあり、当該ベルトが外れ、乗員を拘束できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：25, 847台

不 具 合 原 因：3点式座席ベルトのバックル取付側ベルト及び2点式座席ベルトをシートフレームに固定する工程が不適切

- ③不 具 合 の 内 容：駐車ブレーキペダルの踏み代調整ナットの締付けが不十分のため、固定ナットと調整ナットが緩むものがあり、そのままの使用を続けると、駐車ブレーキペダルの踏み代が増加し、ナットが外れて駐車ブレーキが作用しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：36, 612台

不 具 合 原 因：駐車ブレーキペダルの踏み代調整ナットを固定するナットの締付けが不十分

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：ブレーキホースを車体に固定するブラケットの溶接が不適切なため、走行時の振動や衝撃により、溶接部が剥れ、ブレーキホースが周辺部位と干渉して損傷し、制動液が漏れて制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：154台

不具合原因：ブレーキホースを車体に固定するブラケットの溶接作業が不適切

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：蓄圧式燃料噴射システムの燃料圧送ポンプのオーバーフローバルブ内に異物が詰まるものがあり、低温時に使用すると、燃料リターン配管から空気を吸い込み、燃料圧送ポンプへの燃料供給が停止し、エンジンが停止、再始動不能に至るおそれがある。

リコール対象台数：26,570台

不具合原因：蓄圧式燃料噴射システムの燃料圧送ポンプにおいて、製造時等の組立行程における清浄度の管理が不適切

- ②不具合の内容：自動変速機に内蔵された油圧を制御するソレノイドバルブのコイル線のかしめ時における作業方法が不適切なため、コイル線が変形し、自動変速機の温度変化による熱膨張収縮の繰り返しにより、コイル線が断線するものがある。そのため、正常な油圧制御ができなくなり、クラッチの滑りや変速不良が発生し、走行不能あるいはNレンジで車両が前進するおそれがある。

リコール対象台数：80,995台

不具合原因：ソレノイドバルブのコイル線のかしめ時における作業方法が不適切

- ③不具合の内容：燃料タンクへの給油管の取付金具接合部の塗装が不適切なため、当該パイプが錆びるものがあり、そのまま使用を続けると、錆が進行し、パイプに穴があき、最悪の場合、給油時に燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：147,378台

不具合原因：燃料タンクの給油管の取付金具接合部の塗装作業が不適切

- ④不具合の内容：前輪緩衝装置のロアアームとナックルアームを連結しているボールジョイント内部の組付け工程が不適切なため、ジョイ

ント球面部に傷がついたものがあり、そのまま使用を続けると、ボールジョイントの磨耗が早期に進行してガタが増大し、ボールジョイントがナックルアームから外れ、走行不能に至るおそれがある。

リコール対象台数：23, 823台

不 具 合 原 因：ボールジョイント内部の組付け工程が不適切

3. 7. 4 作業工程に問題があるもの（作業管理不適切）の例

- ①不 具 合 の 内 容：原動機のカムシャフトを駆動するヘッドアイドルギヤのブッシュの加工が不適切なため、固定シャフトとブッシュの間にガタが生じ、シャフトつば部の付け根に過大な応力が発生するものがあり、そのまま使用を続けると、つば部が破損してギヤが周辺部品と干渉し、異音が発生、又は、エンジンオイルが漏れ、当該ギヤの噛み合いが外れて、エンジンが停止し再始動不能となるおそれがある。

リコール対象台数：8, 141台

不 具 合 原 因：原動機のカムシャフト駆動用ヘッドアイドルギヤのブッシュの加工が不適切

- ②不 具 合 の 内 容：エアタンクとバッテリーボックスを固定する金具の取付けボルトの締付けが不適切なため、走行中の振動等により、当該ボルトが脱落するものがあり、そのままの状態で使用すると、エアタンクが傾いて、エアタンクに接続されているエア配管が損傷しエアが漏れ、制動力が低下する、あるいは、変速操作ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：2, 436台

不 具 合 原 因：エアタンクとバッテリーボックスを固定する金具の取付けボルトの締付けが不適切

- ③不 具 合 の 内 容：燃料ポンプにおいて、燃料を圧送するインペラ（羽根車）に外形寸法の大きいものを組み込んだため、インペラが燃料による膨潤及び燃料温度が高くなることによる膨脹によって、インペラケースと干渉するものがあり、そのまま使用を続けると、燃料の吐出量が少なくなりエンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。又は、エンジン始動時にインペラが回転しなくなり、エンジンが始動できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：21, 275台

不 具 合 原 因：燃料を圧送するインペラに外形寸法のサイズが不適切

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：前輪用コイルスプリングの塗装前の洗浄が不適切なため、凍結防止剤等による腐食環境下で長期間使用されると塗装が剥れて錆が発生することがあり、そのまま使用を続けると、錆が進行して折損し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：18, 257台

不具合原因：前輪用コイルスプリングの塗装前に行なう表面洗浄が不適切

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：リヤドア外側ハンドルのドア開閉レバー支点部のかしめ不良のため、ドアを閉めた際に当該レバーが完全に戻らずラッチが確実に固定されていないものがあり、走行中の振動等によりラッチがストライカから外れ、走行中にドアが開くおそれがある。

リコール対象台数：85, 160台

不具合原因：ドア開閉レバー支点部のかしめ不良

- ②不具合の内容：ABS付き車両において、車輪回転速度検出用リングをフロントハブへ取り付ける工程でフロントハブアウトベアリングのレース部に傷を付けたものがあり、そのままの状態で使用を続けると、異音及びガタが発生し、アウトベアリングが焼き付き、車両火災又は脱輪に至るおそれがある。

リコール対象台数：18, 672台

不具合原因：車輪回転速度検出用リングをフロントハブへ取り付ける工程で傷が付いた治具を使用

4. 国産車の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

自動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-17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38%で前年度の36%に比べ2%、2年以内に発生したものが56%で前年度の51%に比べ5%、3年以内に発生したものが68%で前年度の65%に比べ3%増加し、初報の早期化が見られたが、5年を超えるものは22%で前年度に比べ3%増加したことから平均の期間は、37.1ヶ月（前年度は32.7ヶ月）と伸びている。

図-17-1 国産車の生産開始から不具合初報までの期間

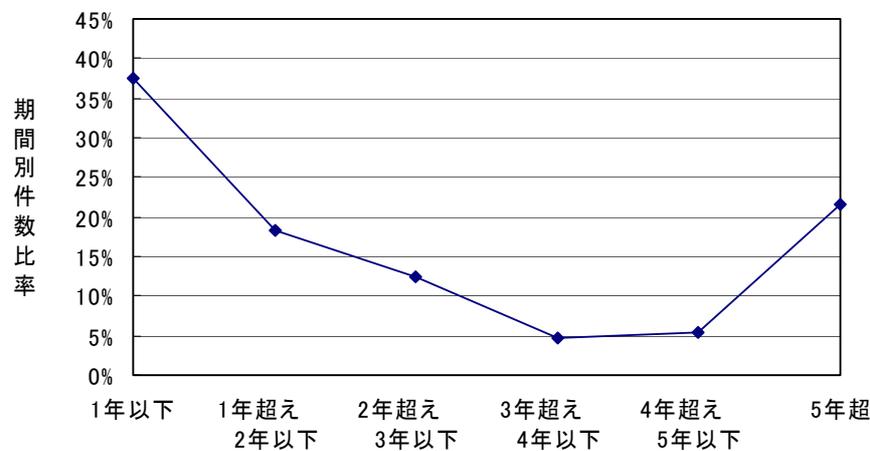


図-17-2 装置別の国産車の生産開始から不具合初報までの期間

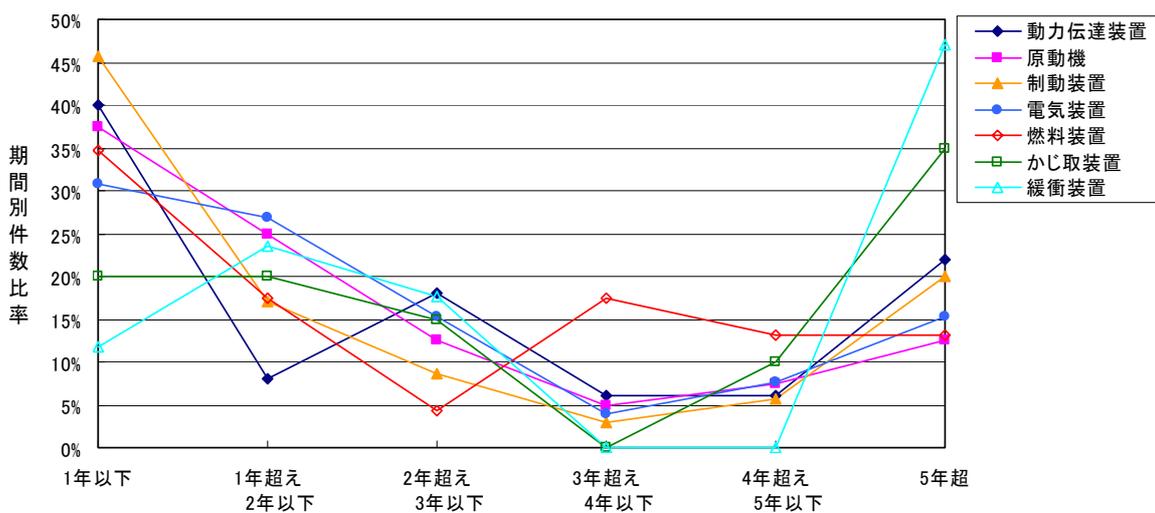


図-17-2 は装置別の国産車の生産開始から初報までの期間を示したものである。これをみると、制動装置の初報（2年以内に発生したものが約63%）、原動機の初報（同約63%）、及び電気装置の初報（同約58%）と比較的早い段階で発生している。

4. 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、まとめたものが図-18-1（件数）、図-18-2（台数）である。

初報からリコール届出までの期間毎の件数についてみると、2ヶ月以内が18%、2～4ヶ月以内11%、4～6ヶ月以内8%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約37%であり、前年度（同36%）とほぼ同じであった。1年を超えるものが、前年度51%から45%と減少しているが、まだ三菱自動車工業及び三菱ふそうトラック・バスの過去のものの届出が影響している。

初報からリコール届出までの平均の期間は、24.5ヶ月（前年度は33.3ヶ月）となっており、上記と同様の傾向となっている。

図-18-1 国産車の不具合の初報入手からリコール届出での期間
（期間別件数）

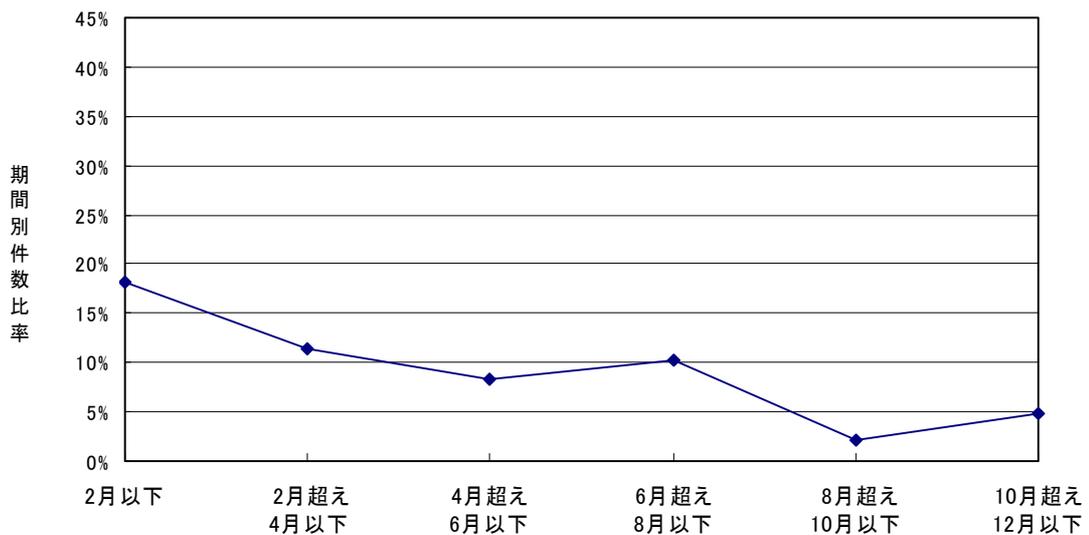
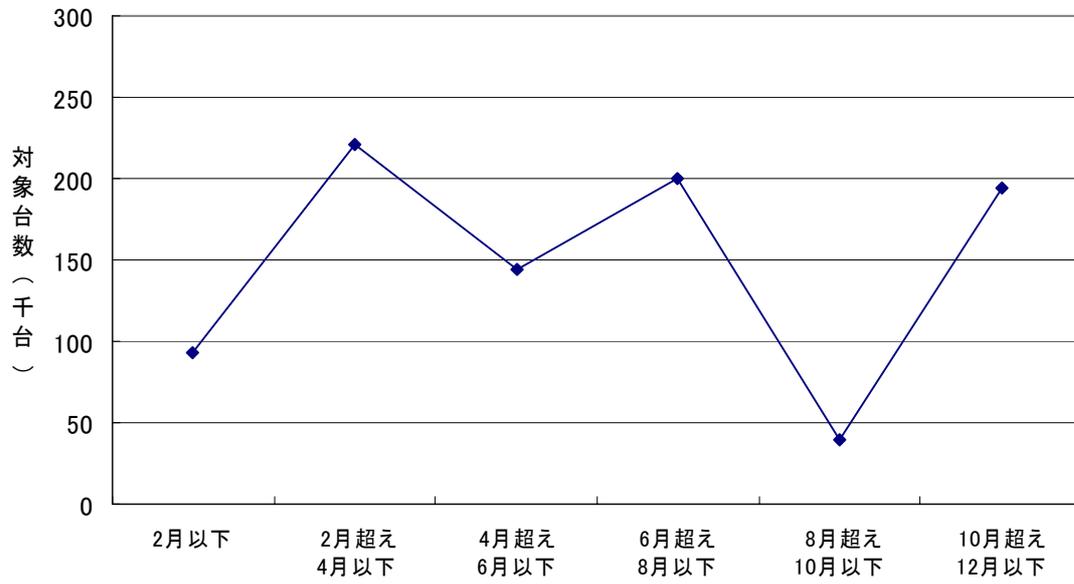


図18-2 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの期間
(対象台数)



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、17年度に届出のあった案件(回収期間1年以内)が国産車62.8%(輸入車69.4%)、16年度に届出のあった案件(1～2年経過)が68.2%(輸入車83.8%)、15年度に届出のあった案件(2～3年経過)が87.6%(輸入車78.0%)と回収率は徐々に上がっており、昨年度に比較して全体の回収率は上がっている。

また、車検時等の機会を利用し、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、最終的にほぼ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	
17	62.8%		69.4%	
16	68.2%	(45.9%)	83.8%	(74.2%)
15	87.6%	(84.2%)	78.0%	(73.2%)
14	91.3%	(86.4%)	85.5%	(83.4%)

注： 平均回収率は、リコール届出から平成18年3月末までの累計である。

()内は、平成17年3月末までの平均回収率の累計である。

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17年度のリコール届出件数及び対象台数についてまとめたものが、表-6である。

表-6 特定後付装置別リコール届出件数及び対象台数

装置別		国産品	輸入品	合計
チャイルドシート	件数	0	0	0
	対象数	0	0	0
タイヤ	件数	0	1	1
	対象数	0	435	435

6. 1 チャイルドシートの届出内容

(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	サイドウォール部の構造が不適切なため、走行中の衝撃等によりサイドウォールの一部が変形することがある。そのため、そのまま走行すると、サイドウォール部の構造部材が剥離して振動が発生し、最悪の場合、空気が抜けることがある。
リコール対象台数	435 台
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	28.5 ヶ月
対策内容	全タイヤ、代替品のタイヤと交換する。

7. 国産車の今年度の特徴

今年度は昨年度に比べ、リコール届出件数で 31%、対象台数では 24%と減少したが、引き続き三菱自動車工業及び三菱ふそうトラック・バス（以下「三菱」という）から過去の案件についてリコールの届出がされたこと及び特殊自動車の届出が高水準となっているため過去 2 番目の記録となった。

7. 1 全体と三菱を区別した車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数

三菱の過去の届出の影響を排除するため全体と三菱を区別した車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数をまとめたものを表-7に示す。この結果をみると、三菱及び三菱を除いたリコール届出件数は、前年度のリコール届出件数を下回る 81 件の届出件数であり、対象台数も減少している。

表-7 三菱を除いたリコール届出件数及び対象台数

車種(用途)別		国産車(全体)	国産車(三菱)	国産車(除く三菱)	国産車(前年度分)
乗用車	件数	44	5	39	85
	対象台数	2,868	438	2,430	3,337
軽乗用車	件数	10	0	10	15
	対象台数	583	0	583	201
貨物車	件数	87	52	35	121
	対象台数	1,513	720	793	2,954
軽貨物車	件数	8	0	8	13
	対象台数	239	0	239	65
乗合車	件数	46	34	12	63
	対象台数	68	53	15	217
特殊車	件数	64	0	64	67
	対象台数	22	0	22	56
二輪車	件数	10	0	10	18
	対象台数	111	0	111	235
その他	件数	7	1	6	25
	対象台数	2	0	2	7
合計	件数	227	81	146	331
	対象台数	5,407	1,211	4,196	7,072

(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計上しているため、合計とは一致しない。

7. 2 全体と三菱を区分した装置別リコール届出件数

全体と三菱を区分した装置別届出件数についてまとめたものを表-8に示す。

表-8 三菱を除いた装置別届出件数

装置別	件 数				割 合(%)			
	全体	三菱	以外	前年度	全体	三菱	以外	前年度
動力伝達装置	50	13	37	60	18	14	20	16
原動機	40	13	27	34	14	14	15	9
制動装置	35	14	21	65	13	15	11	17
電気装置	26	14	12	33	9	15	6	9
燃料装置	23	8	15	36	8	9	8	9
かじ取装置	20	8	12	37	7	9	6	10
緩衝装置	17	6	11	15	6	7	6	4
灯火装置	16	3	13	21	6	3	7	5
走行装置	12	4	8	28	4	4	4	7
車枠・車体	11	2	9	15	4	2	5	4
乗車装置	9	1	8	14	3	1	4	4
排出ガス発散防止装置	1	0	1	20	0	0	1	5
その他	17	5	12	5	6	5	6	1
合 計	277	91	186	383	100	100	100	100

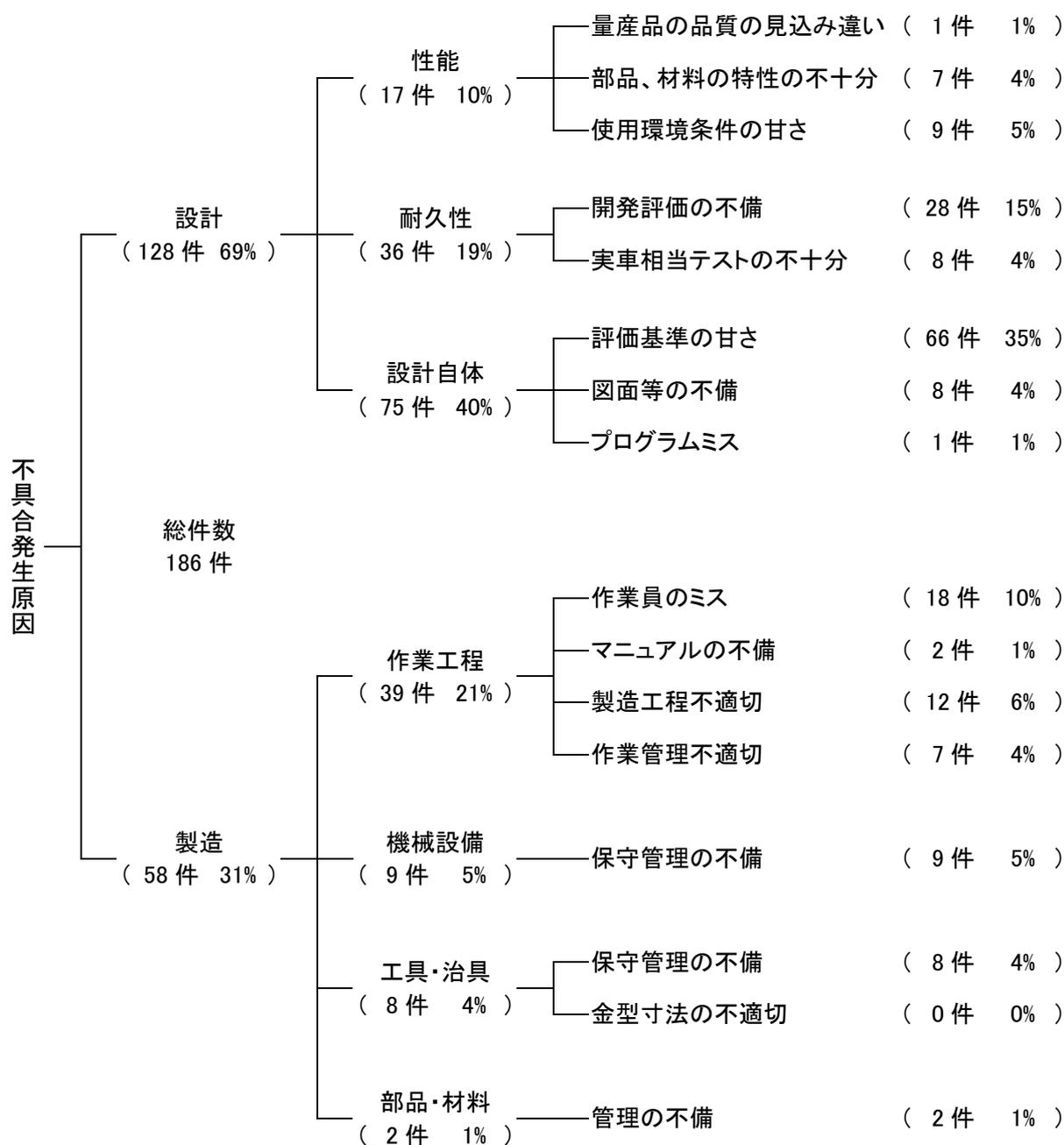
注:1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、それぞれの装置毎に集計した。

7. 3 国産車で三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合

国産車で三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合についてまとめたものを図-19 に示す。この結果をみると、設計に係る原因によるものが 128 件で全体の 69%（前年度 153 件・69%）、製造に係る原因によるものが 58 件で全体の 31%（前年度 69 件・31%）となり、昨年と比べると設計及び製造に係る原因の割合に変化はなかった。

なお、設計に係る原因によるもののうち、設計自体が減少し、耐久性及び性能が増加し、いずれも国産車全体の傾向と同様であった。

図-19 三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成17年4月～18年3月届出個所別)



8. 国産車の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

自動車メーカーが自動車の生産を開始してからユーザー等から初報がメーカーに寄せられるまでの期間について、平成17年度と平成12年度から16年度までの5年間の平均を比較したものを図-20に示す。

この図から17年度は過去5年間の平均と比べると、生産開始から初報までの期間がやや長くなっている傾向がみられる。17年度も1年以内に発生したものが一番多く、37.6%と過去5年間平均の38.5%とほぼ同程度であった。また、3年以内に発生したものと比較では、67.5%と過去5年平均の約70%とやや減少傾向を示し、5年を超えるものの割合も高くなっている。これは三菱の届出において、過去に生産されたものが届出されたことが影響しているものと考えられる。

図-20 国産車の生産開始から初報までの期間(平成17年度・平均)

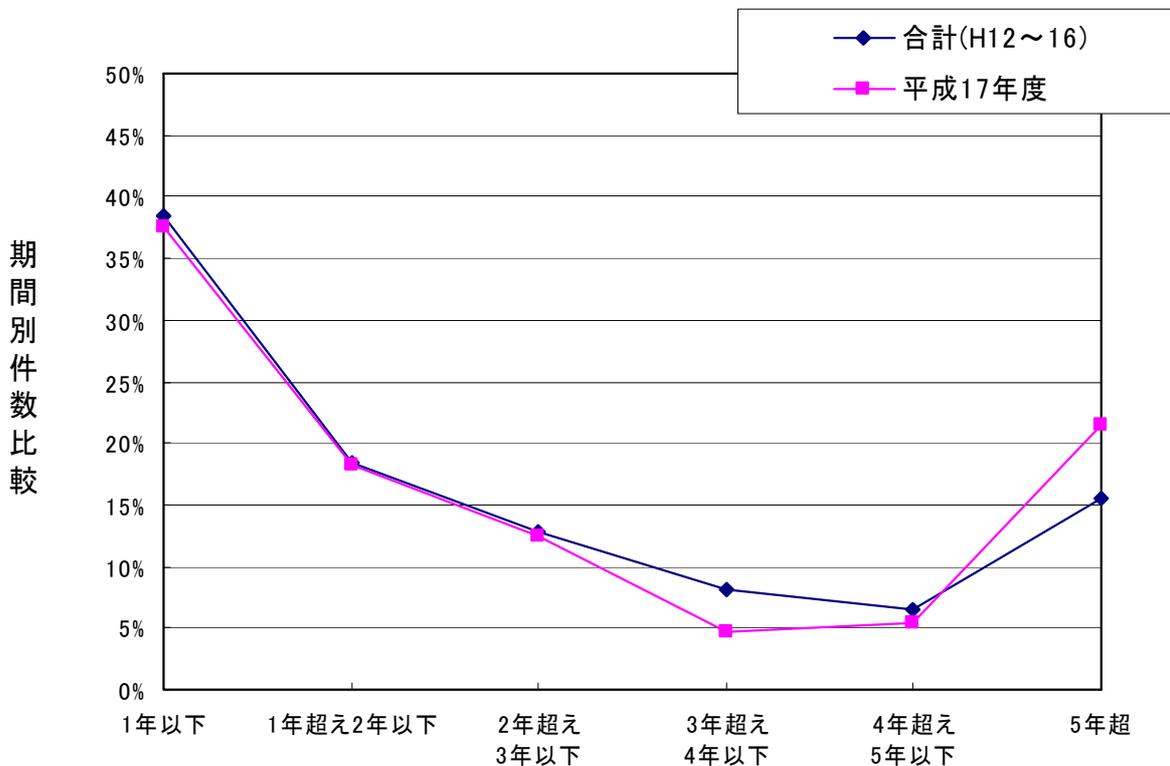


表-9 国産車の生産開始から初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平均
平均期間	24.4	27.2	32.6	32.7	37.1	30.8

表-10 国産車の生産開始から初報までの年度別平均期間

期 間	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	合計
5年超	11	13	26	73	60	183 (18.1)
4年超5年以下	2	4	10	32	17	65 (6.4)
3年超4年以下	6	10	13	31	13	73 (7.3)
2年超3年以下	15	13	13	53	34	128 (12.7)
1年超2年以下	31	27	21	56	50	185 (18.4)
60日超1年以下	24	22	42	98	66	252 (25.0)
60日以内	12	21	12	40	37	122 (12.1)
計	101	110	137	383	277	1008 (100)

8. 2 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17年度と平成12年度から16年度までの5年間の平均を比較したものを図-21に示す。

この図から17年度は過去5年間の平均と比べると、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傾向を示している。17年度は2ヶ月以内に届けられたものが18%（過去5年平均18%）とほぼ同程度であったが、2～4ヶ月以内に届けられたものが11%（過去5年平均17%）、4～6ヶ月以内に届けられたものが8%（過去5年平均11%）と減少し、1年を超えるものは45%と、過去5年平均35%に比べ大幅に増加している。また、17年度の平均期間は24.5ヶ月であり、過去5年間の平均期間の17.2ヶ月（前年度33.3%）と比べると長くなっているが、17年度もまだ三菱の影響を受けているものと考えられる。

図-21 国産車の初報入手からリコール届出までの期間(平成17年度・平均)

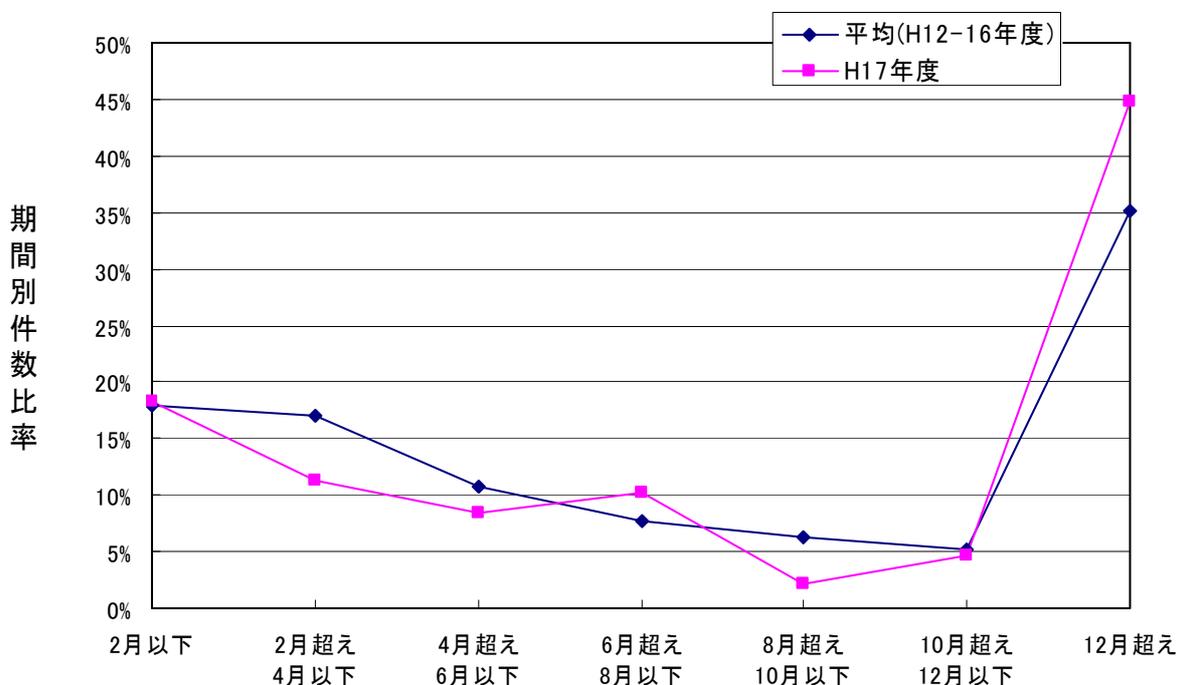


表-11 国産車の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間

(単位:月)

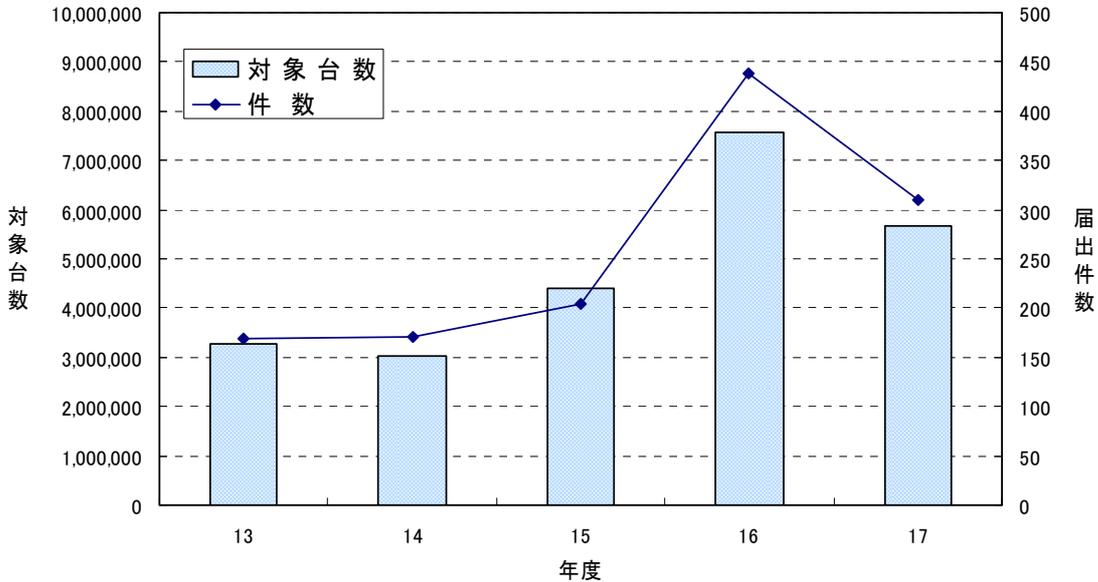
	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平均
平均期間	8.8	9.2	10.3	33.3	24.5	17.2

参考 1

最近 5 年間のリコール届出の傾向（平成 13 年度～17 年度）

1. リコール届出件数及び対象台数の推移（平成13年度～17年度）

図-22 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 13 年度から平成 17 年度までのリコール届出件数及び対象台数は、表-12 のとおりであり、平成 17 年度の届出件数、対象台数は、前年度に比べ減少したが国産車及び輸入車とも届出件数については過去 2 番目の記録であった。

5 年単位でみると国産車、輸入車とも最近 5 年間合計の届出件数、対象台数も過去最高となった。

表-12 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
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
合計	878	22,425,802	412	1,522,336	1,290	23,948,138

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)別にまとめたものを表-13に示す。これをみると、国産車では、乗用車が293件・14,572千台で対象台数全体の65%、同様に貨物車は349件・6,818千台で対象台数全体の30%となっている。

また、輸入車では乗用車が330件・1,421千台で対象台数全体の93%を占めている。

表-13 車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数(平成13年度～17年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	293	330	623
	対象台数	14,572,450	1,421,841	15,994,291
貨物車	件数	349	23	372
	対象台数	6,818,382	7,473	6,825,855
その他	件数	451	81	532
	対象台数	1,034,970	93,022	1,127,992
合計	件数	1,093	434	1,527
	対象台数	22,425,802	1,522,336	23,948,138

(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たものを表-14に示す。多い順にみると、全体では制動装置が214件・14%、動力伝達装置が198件・13%、原動機が179件・12%、燃料装置が162件・11%、電気装置が133件・9%の順となっている。

表-14 装置別リコール届出件数 (平成13年度～17年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
制動装置	145 (14%)	69 (14%)	214 (14%)
動力伝達装置	160 (16%)	38 (8%)	198 (13%)
原動機	111 (11%)	68 (14%)	179 (12%)
燃料装置	94 (9%)	68 (14%)	162 (11%)
電気装置	90 (9%)	43 (9%)	133 (9%)
その他	408 (40%)	203 (42%)	611 (41%)
合計	1008 (100%)	489 (100%)	1497 (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、動力伝達装置、制動装置、原動機の順で合わせて416件・41%を占めており、輸入車は、制動装置、原動機、燃料装置の順で合わせて205件・42%を占めている。

5. メーカー別リコール届出件数及び対象台数

平成13年度から平成17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-15のとおりである。

表-15 メーカー別リコール届出件数及び対象台数（平成13年度～17年度）

（国産車）

メーカー名	13		14		15		16		17	
	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	4	45,899	8	499,798	5	934,225	9	1,887,471	14	1,927,386
日産自動車	8	391,682	7	52,918	10	1,360,761	14	333,211	8	199,391
三菱自動車工業	9	600,072	18	908,329	13	558,871	48	603,832	5	553,312
三菱ふそうトラック・バス					12	279,006	78	2,265,534	57	657,760
マツダ	4	79,626	7	111,367	8	319,349	12	562,042	8	285,441
本田技研工業	14	801,461	9	956,214	8	451,027	17	511,516	9	205,242
いすゞ自動車	5	88,025	2	1,276	6	123,935	19	92,871	16	333,957
富士重工業	4	482,791	1	80,810	2	19,898	4	154,241	3	133,090
ダイハツ工業	1	34	2	40,769	2	25,223	3	6,333	5	39,876
スズキ	8	357,322	6	93,015	5	79,549	10	253,978	16	974,978
日野自動車工業	5	19,144	5	8,735	9	31,364	17	90,768	8	19,874
日産ディーゼル工業	8	2,314	7	4,426	6	8,192	7	35,978	6	12,058
ヤマハ発動機	4	54,224	5	19,128	4	31,716	8	210,373	2	43,837
川崎重工業	2	716	1	83	9	6,475	1	76		

（輸入車）

ブランド名	13		14		15		16		17	
	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
フォルクスワーゲン	2	53,494	1	6,573	3	645	6	124,298	4	90,880
メルセデスベンツ	2	1,578	2	2,232	3	14,031	9	146,954	6	55,013
BMW	8	84,218	10	14,978	4	3,254	13	43,734	4	2,331
アウディ	4	25,868	1	243	1	43			3	4,198
ボルボ	5	11,902	3	20,904	11	39,311	4	23,953	2	1,761
プジョー							4	31,085		

6. 車種別のリコール率

6. 1 車種別のリコール率

最近5年間（平成13年度から平成17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-16に示す。

表-16 最近5年間の車種別リコール率(平成13年度～17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	233	12,034	39,317	30.6%
		輸入車	330	1,422	3,459	41.1%
		計	563	13,455	42,776	31.5%
	貨 物 車	国産車	308	5,740	7,239	79.3%
		輸入車	23	7	37	20.0%
		計	331	5,747	7,276	79.0%
	そ の 他	国産車	385	452	1,749	25.8%
		輸入車	12	12	126	9.5%
		計	397	464	1,875	24.8%
	計	国産車	926	18,225	48,305	37.7%
		輸入車	365	1,441	3,622	39.8%
		計	1291	19,667	51,927	37.9%
軽自動車	国産車	101	3,617	23,004	15.7%	
	輸入車	0	0	6	0.0%	
	計	101	3,617	23,011	15.7%	
二輪車	国産車	46	282	3,035	9.3%	
	輸入車	65	31	232	13.5%	
	計	111	664	3,268	20.3%	
合 計	国産車	1073	22,124	74,345	29.8%	
	輸入車	430	1,473	3,861	38.1%	
	計	1503	23,597	78,206	30.2%	

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17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。
- 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、30.2%となっている。

また、国産車のリコール率は29.8%、輸入車のリコール率は38.1%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1.3倍となっている。

6. 2 米国のリコール率等

①日本における年度別リコール率(平成13年度から平成17年度)

平成13年度からの年度別リコール率は、表-17のとおりであり、平成15年度及び平成16年度は大幅に増加した。

表-17 年度別届出件数、対象台数及びリコール率(平成13年度～17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)
13	169	3,290	75,524	4.4%
14	170	3,012	76,270	3.9%
15	204	4,416	76,892	5.7%
16	438	7,566	78,278	9.7%
17	309	5,663	78,206	7.2%

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(2000年から2004年)

2000年からの暦年別リコール率は、表-18のとおりであり、2001年には大幅に減少したが、2002年は再び増加傾向を示している。

表-18 暦年別届出件数、対象台数及びリコール率(2000年～2004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)
2000	541	24,636	221,474	11.1
2001	453	13,626	223,446	6.1
2002	434	18,435	225,452	8.2
2003	527	19,062	229,620	8.3
2004	601	30,831	231,389	13.3

7. リコール届出の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878件（原因別1008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-19のとおりである。

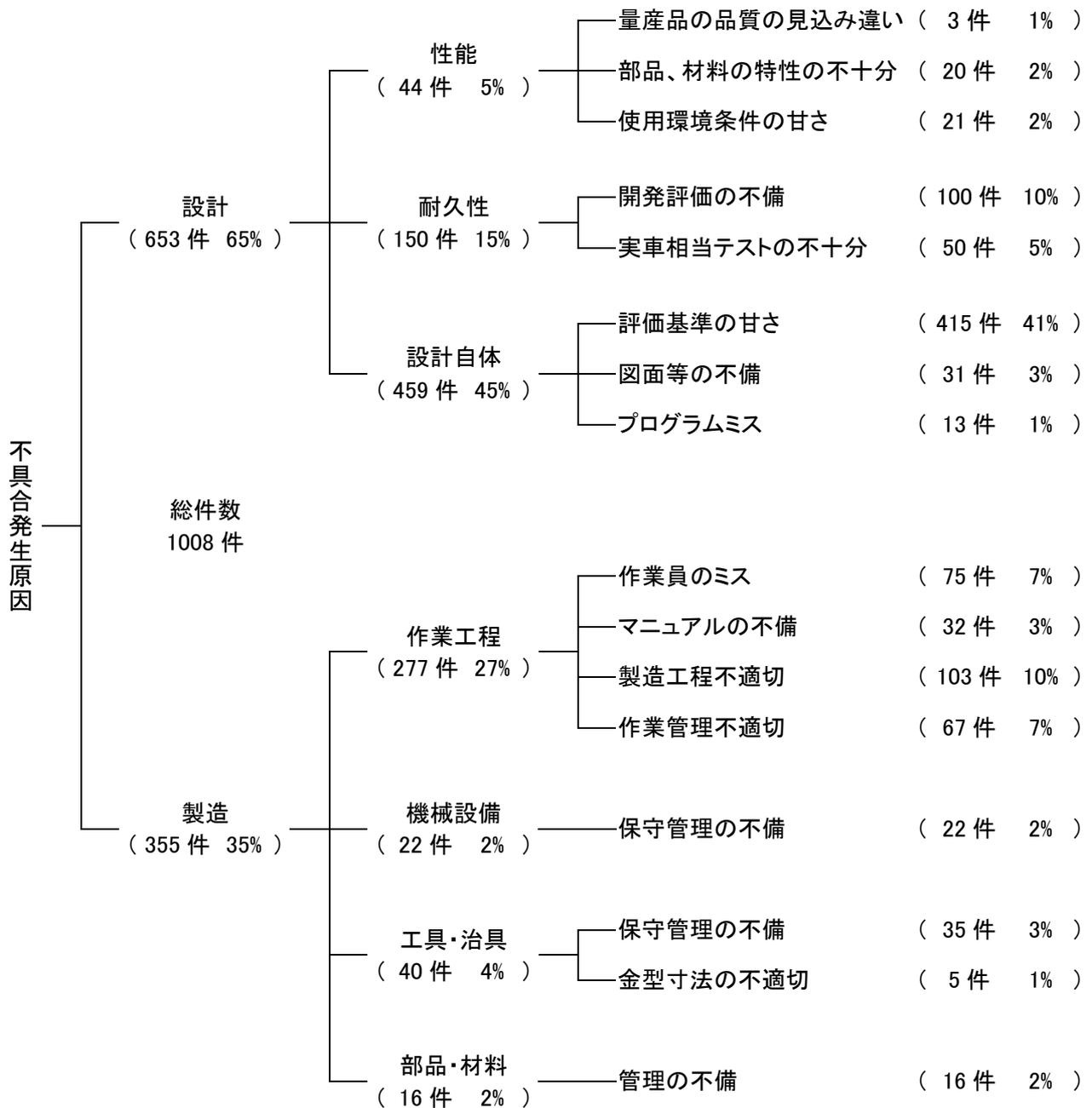
リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-23のとおり設計に係る原因によるものが653件で65%、製造に係る原因によるものが355件で35%となっており、設計に起因するものが製造に起因するものの約1.8倍となっている。

表-19 発生原因（設計・製造）別推移

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	合計
設計	43 (43%)	61 (55%)	82 (60%)	265 (69%)	202 (73%)	653 (65%)
製造	58 (57%)	49 (45%)	55 (40%)	118 (31%)	75 (27%)	355 (35%)
合計	101 (100%)	110 (100%)	137 (100%)	383 (100%)	277 (100%)	1008 (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-23 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年度～17年度届出事例)



装置別の不具合件数が比較的多い動力伝達装置(166件)、制動装置(156件)、原動機(127件)について、不具合原因別に分類したものを図-23から図-25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59%であるのに対し、製造に係る原因によるものが41%、制動装置の不具合は、設計に係る原因によるものが58%であるのに対し、製造に係る原因によるものが42%となっており、若干設計に起因するものが多い。また、原動機の不具合は、設計に係る原因によるものが69%であるのに対し、製造に係る原因によるものが31%となっており、設計に係る原因によるものが製造に係る原因によるものの約2倍となっている。

図-24 動力伝達装置の不具合原因

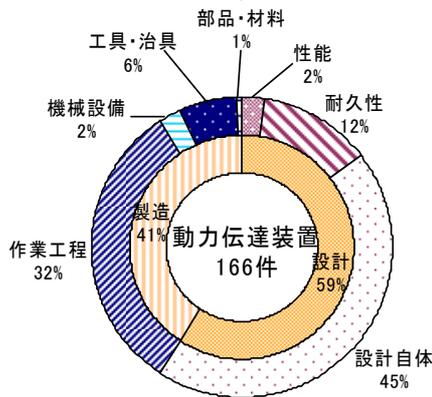


図-25 制動装置の不具合原因

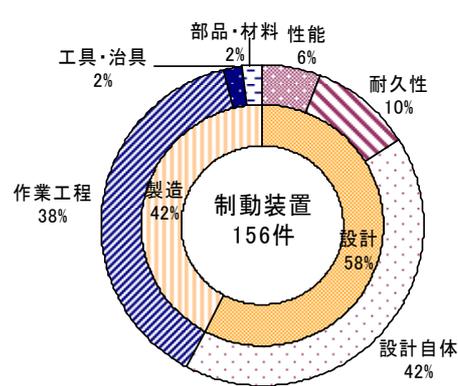
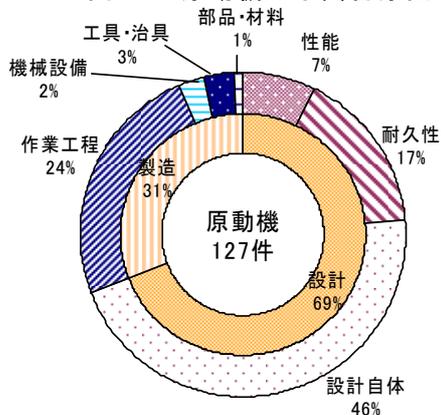


図-26 原動機の不具合原因



参考 2

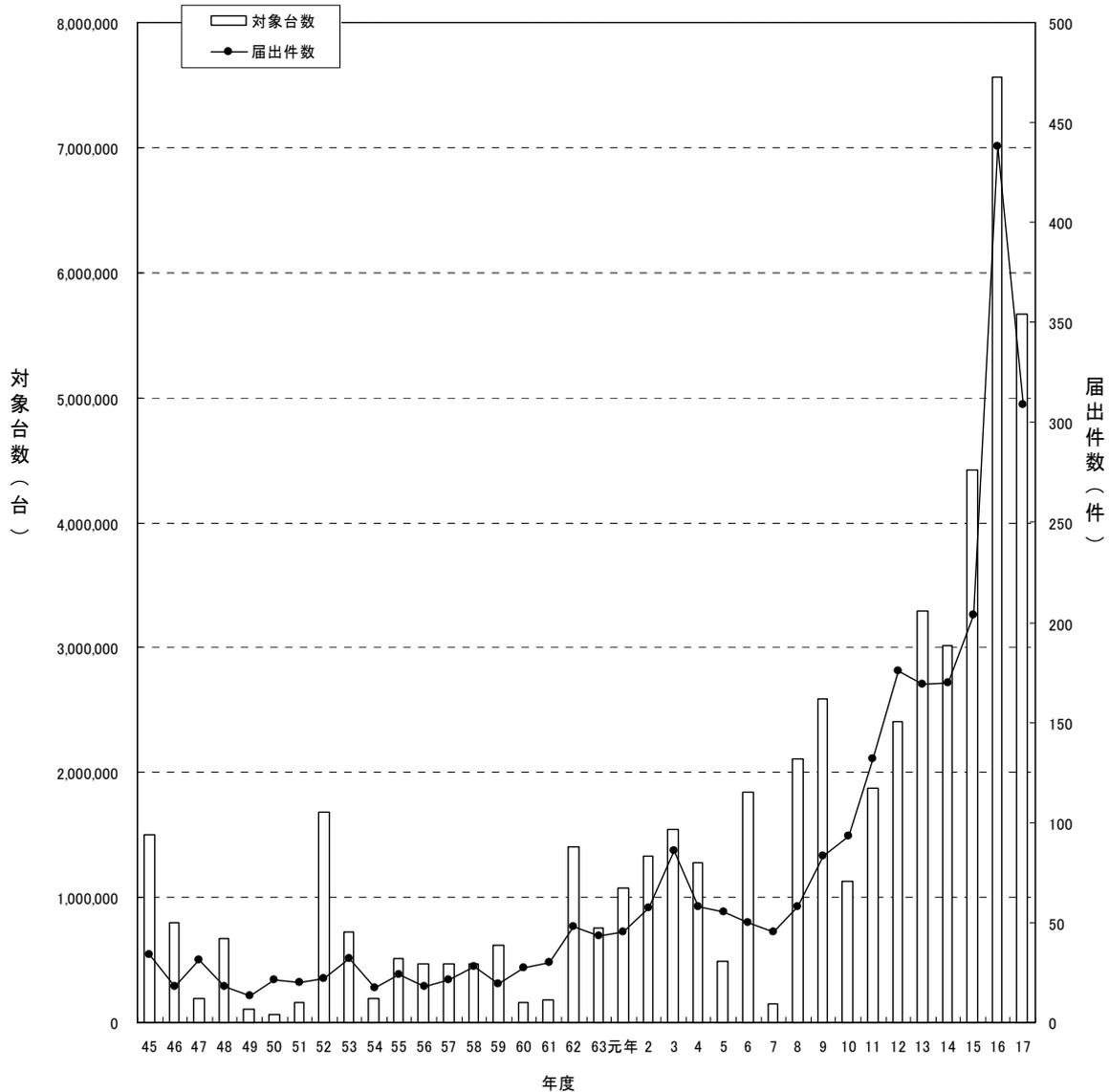
リコール届出全体の傾向分析（昭和 45 年度から平成 17 年度：36 年間）

1. リコール対象台数の推移

リコール対象台数の過去36年間の推移は図-27のとおりとなっている。

平成17年度は、届出件数、対象台数とも、対前年度よりも大幅に減少したが、過去2番目の記録であった。また、自動車保有車両数の8%を占めている。

図-27 リコール対象台数の年度別推移
（昭和45年度から平成17年度までの36年間）



2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

表-20 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17年度)

事項 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
合計	1,604	51,322,327	1,273	4,166,419	2,877	55,488,746

装置リコール届出件数及び対象装置数

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
合計	1	6,196	3	535	4	6,731

昭和44年度から平成17年度までの37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-20に示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は1,604件(5,132万台)であり、これに対して輸入車は1,273件(416万台)となっており、国産車はリコール届出総件数でみると全体の56%であるが、対象台数合計でみると全体の92%を占めている。

3. リコール率の日米比較

平成12年から平成16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16年12月末の保有台数で除いた値(リコール率)で比較してみると、表-21のとおりとなり、日本は米国の2/3程度となっている。

表-21 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	1,112	20,314	78,091	26.0%
米国	2,556	106,590	231,389	46.1%

(単位:千台)

注:日米両国の5年間のリコール件数を暦年で比較している