

リコール届出内容の分析結果

平成15年8月
国土交通省自動車交通局

平成14年度のリコール届出の傾向分析

1. 車種別リコール届出件数及び対象台数

リコール届出件数は、170件であり、前年度の169件とほぼ同水準（1件増加、対前年度比1%増）であった。また、リコール対象台数は3,012千台で前年度の3,290千台に比べ278千台の減少（対前年度比8%減）であった。リコール件数及びリコール対象台数とも過去2番目の記録であった。

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97件（全体の57%）、リコール対象台数2,482千台（82%）で、貨物車は34件（20%）・472千台（16%）となっており、乗用車と貨物車を合わせると届出件数合計の77%、対象台数合計の98%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	43 (34)	54 (64)	97 (98)
	対象台数	2,282 (1,926)	200 (353)	2,482 (2,279)
貨物車	件数	32 (30)	2 (2)	34 (32)
	対象台数	471 (876)	1 (1)	472 (877)
乗合車	件数	7 (9)	0 (0)	7 (9)
	対象台数	2 (13)	0 (0)	2 (13)
特殊車	件数	21 (17)	0 (0)	21 (17)
	対象台数	4 (3)	0 (0)	4 (3)
二輪車	件数	8 (7)	9 (8)	17 (15)
	対象台数	25 (47)	5 (5)	30 (52)
その他	件数	2 (8)	1 (2)	3 (10)
	対象台数	1 (61)	21 (5)	22 (66)
合計	件数	104 (93)	66 (76)	170 (169)
	対象台数	2,785 (2,926)	227 (364)	3,012 (3,290)

(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13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(98件 97件)、乗合車(9件 7件)、貨物車(32件 34件)、二輪車(15件 17件)は前年度とほぼ同水準であったが、特殊車(17件 21件)についてはやや増加した。

国産車では、届出件数(93件 104件)については、前年度より約12%増加したが、対象台数(2,926千台 2,785千台)は逆に約5%減少し、リコール件数及びリコール対象台数とも過去2番目の記録であった。

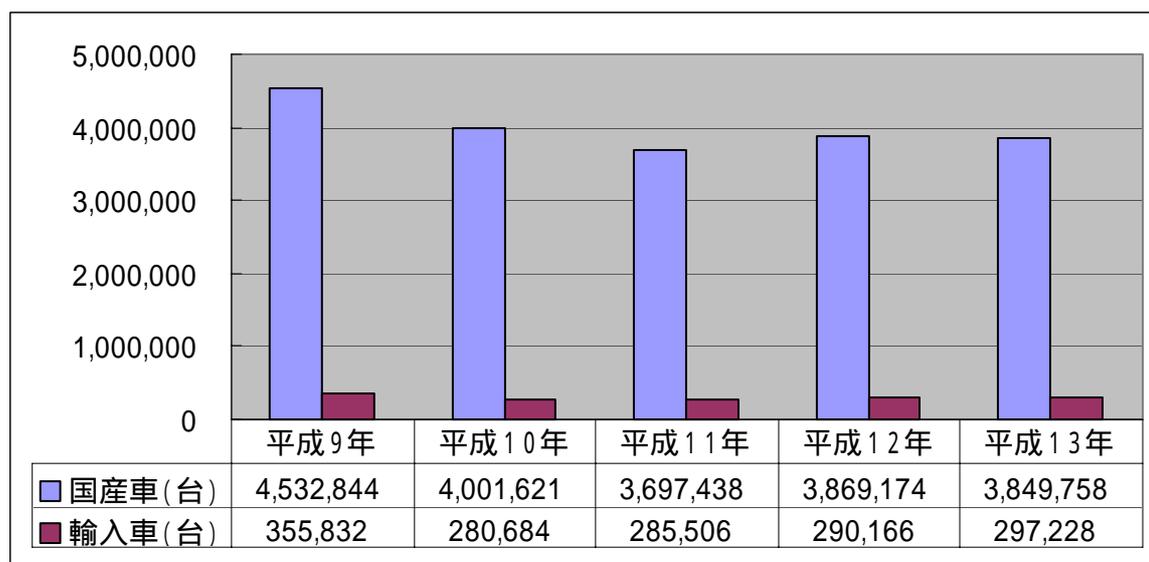
その主な要因は、乗用車(1,926千台 2,282千台)は356千台増加したものの貨物車(876千台 471千台)が405千台と大幅に減少したためである。

国産車を車種別にみると、乗用車が43件(全体の41%)・2,282千台(82%)、貨物車は32件(31%)・471千台(17%)、二輪車は7件(7%)・25千台(1%)となっている。二輪車を除くと届出件数は、増加しているが、対象台数は乗用車が増加しているものの、貨物車、二輪車は大幅に減少した。

輸入車では、届出件数(76件 66件)については、前年度より約13%減少し、過去3番目の記録であった。また、対象台数(364千台 227千台)についても、前年度より約38%と大幅に減少し、過去7番目の記録であった。なお、車種別にみると、乗用車が54件・200千台で対象台数全体の88%を占めている。

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

(参考；国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数(平成9年～平成13年))



(注) 台数については、各年の1月から12月までの車両数である。

2. 装置別リコール届出件数・割合

リコール届出を装置別に区分し、多い順にみると、制動装置、動力伝達装置、原動機、電気装置、かじ取装置、燃料装置、灯火装置、緩衝装置、座席ベルトの順であり、これらを合わせると144件(全体の78%)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、装置別では制動装置(32件 26件)、燃料装置(22件 17件)、座席ベルト(12件 4件)、緩衝装置(13件 4件)については減少しているが、原動機(18件 24件)、動力伝達装置(19件 25件)、かじ取装置(10件 18件)については増加している。

表-2 装置別届出件数(全体)

装置別	件数	割合(%)
制動装置	26 (32)	14 (17)
動力伝達装置	25 (19)	14 (10)
原動機	24 (18)	13 (9)
電気装置	19 (17)	10 (9)
かじ取装置	18 (10)	10 (5)
燃料装置	17 (22)	9 (12)
灯火装置	7 (9)	4 (5)
緩衝装置	4 (13)	2 (7)
座席ベルト	4 (12)	2 (6)
その他	41 (39)	22 (20)
合計	185 (191)	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13年度の数である。

国産車では、合計の件数が101件から110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、制動装置、かじ取装置、電気装置、原動機、燃料装置、灯火装置、緩衝装置、座席ベルトの順であり、これらを合わせると89件(全体の81%)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(18件 15件)は減少したが、動力伝達装置(15件 19件)、かじ取装置(5件 13件)、電気装置(8件 12件)の増加が大きかったため、全体的にも増加した。

表-3 装置別届出件数(国産車)

装置別	件数	割合(%)
動力伝達装置	19 (15)	17 (15)
制動装置	15 (18)	14 (18)
かじ取装置	13 (5)	12 (5)
電気装置	12 (8)	11 (8)
原動機	11 (10)	10 (10)
燃料装置	9 (9)	8 (9)
灯火装置	5 (5)	4 (5)
緩衝装置	3 (5)	3 (5)
座席ベルト	2 (3)	2 (3)
その他	21 (23)	19 (22)
合計	110 (101)	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13年度の数である。

輸入車では、合計の件数が90件から75件と減少している。

装置別の件数を多い順にみると、原動機、制動装置、燃料装置、電気装置、動力伝達装置、かじ取装置、座席ベルト、灯火装置、緩衝装置の順であり、これらを合わせると55件（全体の73%）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（8件 13件）については増加しているが、燃料装置（13件 8件）、座席ベルト（9件 2件）、緩衝装置（8件 1件）が大幅に減少したため、全体的にも減少した。

表-4 装置別届出件数(輸入車)

装置別	件数	割合(%)
原動機	13 (8)	17 (9)
制動装置	11 (14)	14 (16)
燃料装置	8 (13)	11 (14)
電気装置	7 (9)	9 (10)
動力伝達装置	6 (4)	8 (4)
かじ取装置	5 (5)	7 (6)
座席ベルト	2 (9)	3 (10)
灯火装置	2 (4)	3 (4)
緩衝装置	1 (8)	1 (9)
その他	20 (16)	27 (18)
合計	75 (90)	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13年度の数である。

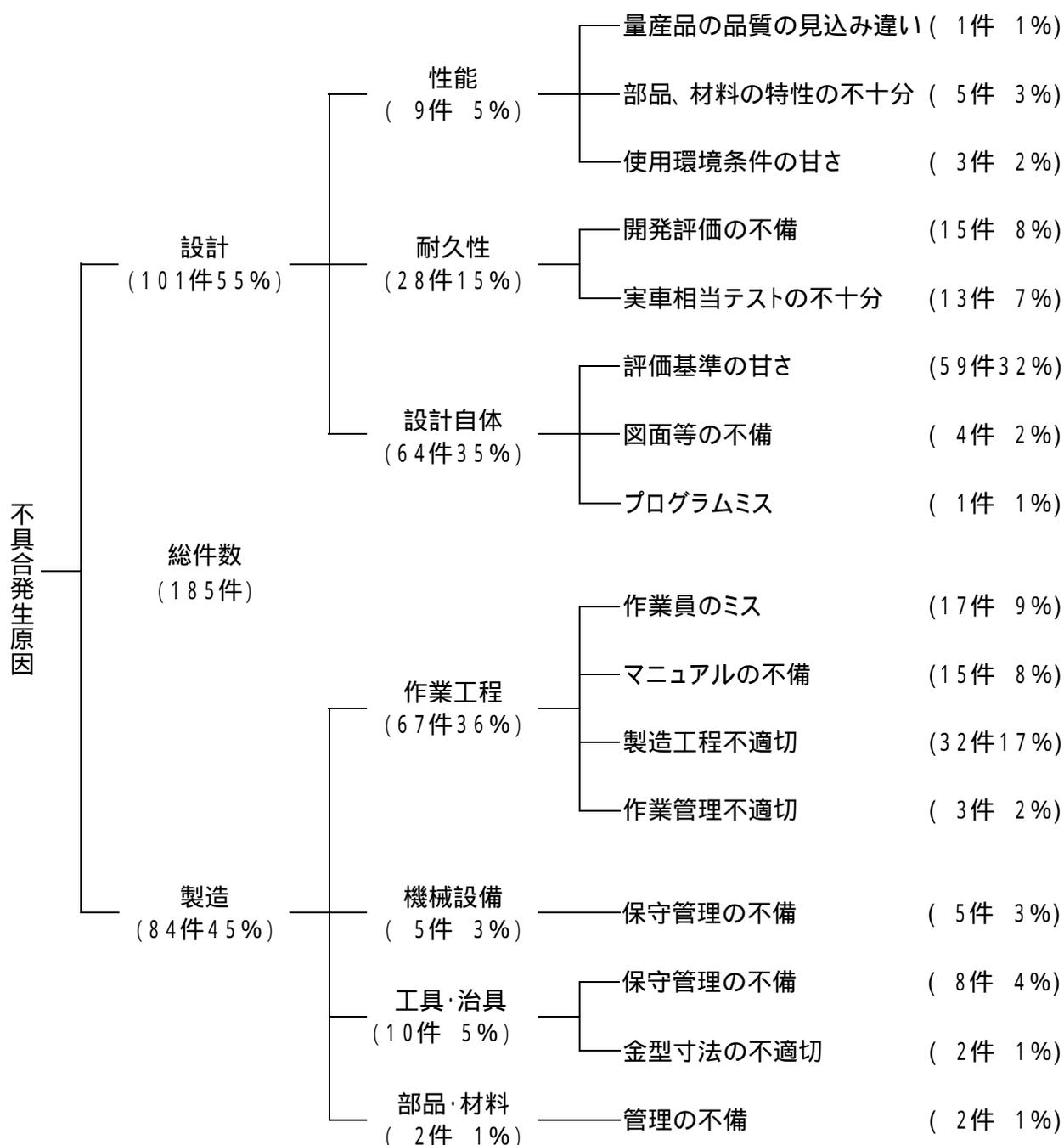
3. 不具合発生原因別の件数・割合

(1) 全体の概要

平成14年4月～15年3月におけるリコール届出170件（不具合箇所別：185件・前年度191件）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件で全体の55%（前年度101件・53%）、製造に係る原因に基づくものが84件で全体の45%（前年度90件・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14年4月～15年3月届出箇所別)

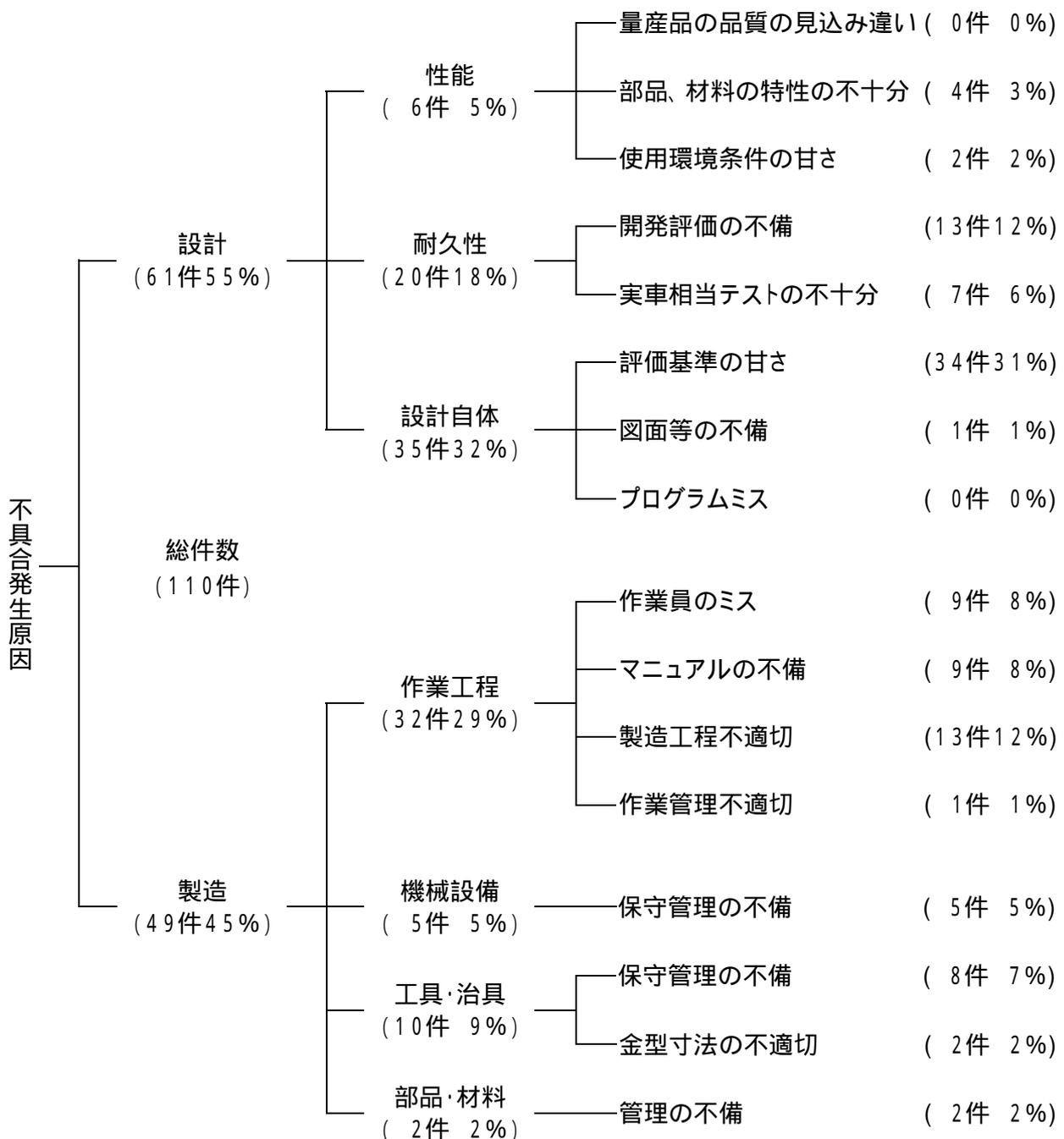


(2) 国産車の概要

平成14年4月～15年3月における国産車のリコール届出104件(不具合箇所別：110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、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61件で全体の55%(前年度43件・43%)、製造に係る原因に基づくものが49件で全体の45%(前年度58件・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14年4月～15年3月届出個所別)

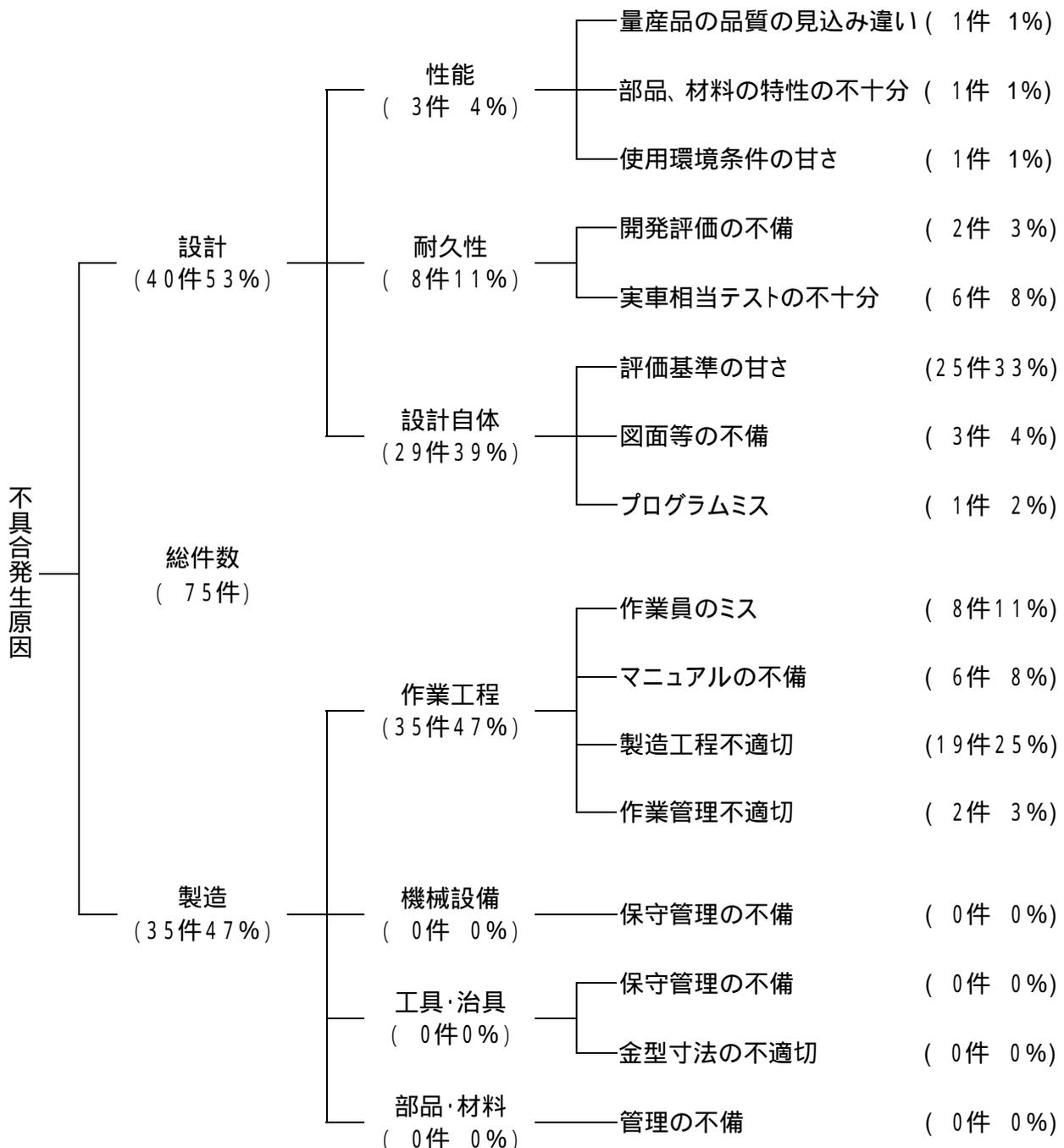


(3) 輸入車の概要

平成14年4月～15年3月における国産車のリコール届出66件（不具合箇所別：75件・前年度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40件で全体の53%（前年度58件・64%）、製造に係る原因に基づくものが35件で全体の47%（前年度32件・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14年4月～15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、動力伝達装置(19件)、制動装置(15件)、かじ取装置(13件)、電気装置(12件)、原動機(11件)、燃料装置(9件)について、不具合原因別に分類したものを図4から図9に示す。

動力伝達装置の不具合は、設計に係わる原因が32%で製造に係わる原因が68%、制動装置の不具合は、設計に係わる原因が60%で製造に係わる原因が40%、かじ取装置の不具合は、設計に係わる原因が46%で製造に係わる原因が54%、原動機の不具合は、設計に係わる原因が82%で製造に係わる原因が18%、電気装置の不具合は、設計に係わる原因が83%で製造に係わる原因が17%、燃料装置の不具合は、設計に係わる原因が78%で製造に係わる原因が22%となっている。

図-4 動力伝達装置の不具合原因

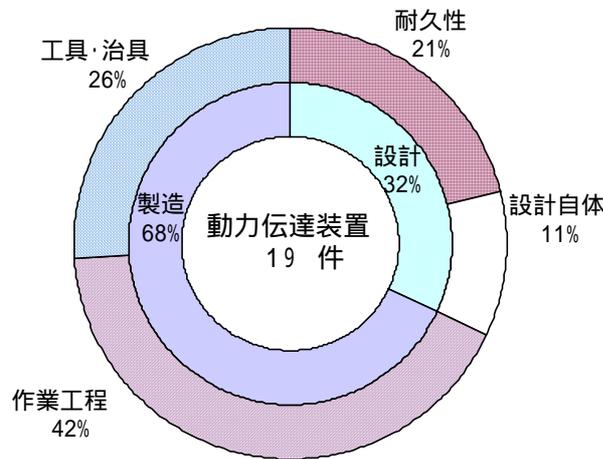


図-5 制動装置の不具合原因

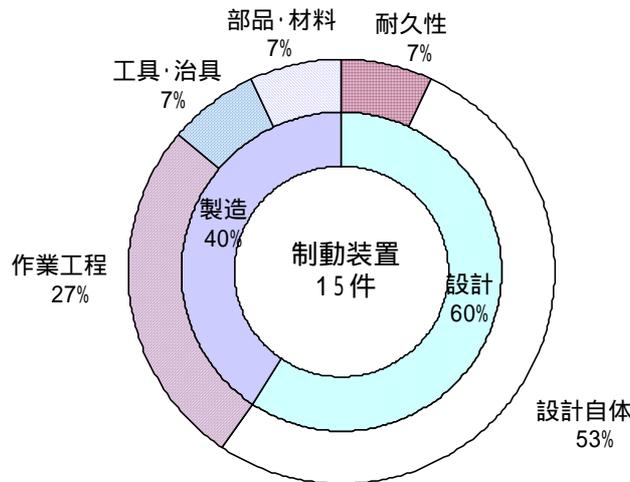


図-6 かじ取装置の不具合原因

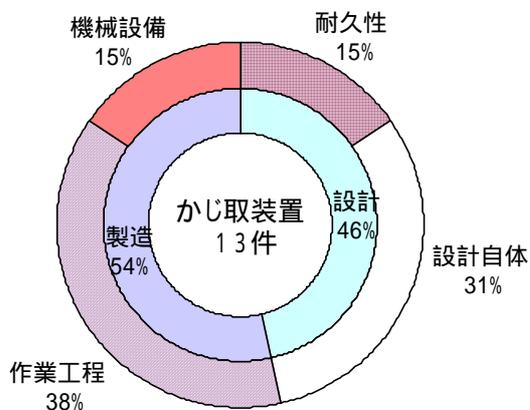


図-7 原動機の不具合原因

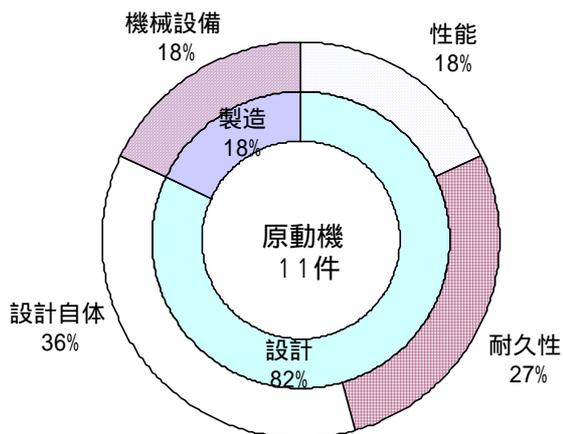


図-8 電気装置の不具合原因

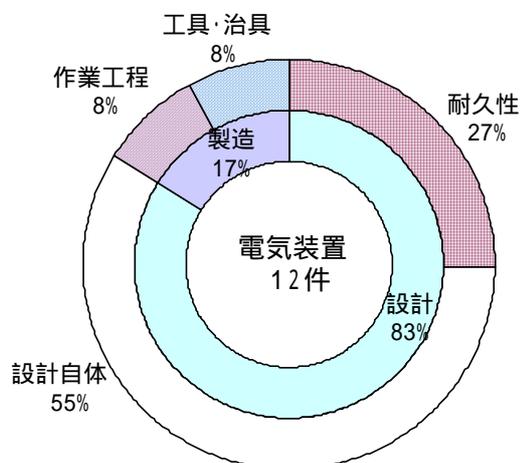
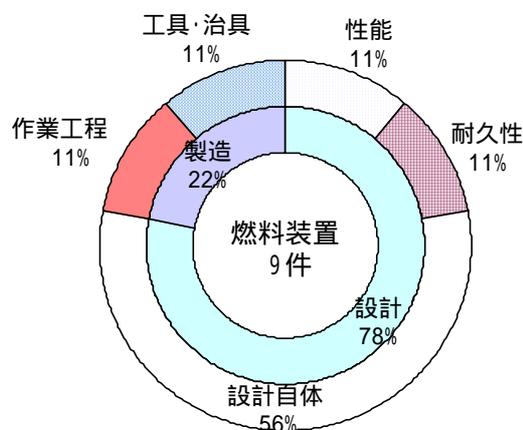


図-9 燃料装置の不具合原因



(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、原動機(13件)、制動装置(11件)、燃料装置(8件)について、不具合原因別に分類したものを図10から図12に示す。

原動機の不具合は、設計に係わる原因が69%で製造に係わる原因が31%、制動装置の不具合は、設計に係わる原因82%で製造に係わる原因が18%、燃料装置の不具合は、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-10 原動機の不具合原因

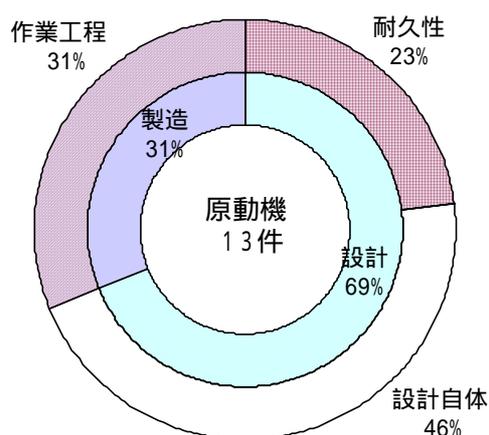


図-11 制動装置の不具合原因

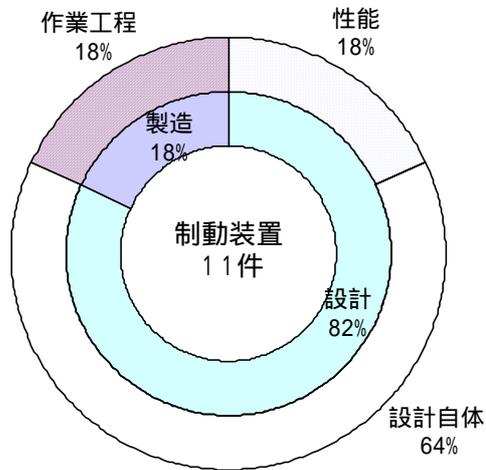
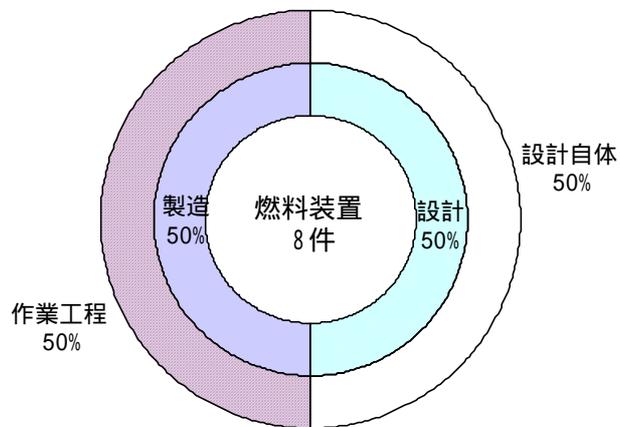


図-12 燃料装置の不具合原因



(6) 設計に関する原因の内訳と事例(国産車)

設計に関する原因の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、35件(全体の32%)で一番多く、ついで、耐久性に問題があったものが20件(18%)、性能に問題があったものが6件(5%)の順となっている。

また、設計自体に問題があった35件中、評価基準の甘さが34件であり、全発生原因の31%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(23件→34件)の増加が顕著であり、設計原因全体の件数(43件→61件)も大幅に増加している。

平成14年度の代表的な事例を以下に示す。

性能の設計に問題があったもの(部品、材料の特性の不十分)の例

- ・ 不具合の内容：原動機が高回転時の振動により点火プラグが弛み異音が発生
点火プラグ取付ネジ部が損傷するとともに失火して原動機が不調となり、原動機制御システム警告灯が点灯し、最悪の場合、吹き抜けた燃焼ガスで点火コイルが溶損して短絡することにより点火系ヒューズが溶断し、原動機が停止して再始動できなくなる。

リコール対象台数：13,352台

不具合原因：原動機において、原動機と点火プラグのガスケットとの組み合わせが不適切なため、高回転時の熱負荷により当該ガスケットが変形して締め付け力が低下したため。

耐久性の設計に問題があったもの(開発評価の不備)の例

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

リコール対象台数：24,279台

不具合原因：かじ取装置において、ギヤボックスをクロスメンバに固定するブラケットの形状が不適切なため。

耐久性の設計に問題があったもの(実車相当テストの不備)の例

- ・ 不具合の内容：高速走行等での高温時、接着力が低下することによりプーリと防振用ゴムが剥離し、近接するクランク角センサーまたはセンシングブレードが損傷し、エンジン制御が不適切となり、最悪の場合、エンストし再始動ができなくなる。またはエンジン回転が上昇しなくなる。

リコール対象台数：17,644台

不具合原因：原動機において、補機ベルトを駆動するクランクシャフトプーリの防振用ゴムを固定する接着剤の耐熱性が不十分なため、高速走行等での高温時に接着力が低下したため。

設計自体に問題があるもの（評価基準の甘さ）の例

- ・ 不具合の内容：主電源を入れる瞬間に大きなアーク放電が生じ、始動操作の繰り返しにより接点が過度に摩耗して接触圧力が低下するため、走行時の振動等で接点が動き、炭化物に乗り上げ導通不良となることがあり、最悪の場合、突然原動機が停止する。

リコール対象台数：720，418台

不 具 合 原 因：原動機の始動装置において、イグニッションスイッチの接点に流れる電流値が大きいため。

- ・ 不具合の内容：液栓呼吸穴から雨水等がバッテリー内に浸入してバッテリー液量が増加し、溢れたバッテリー液が飛散して左前輪用のブレーキパイプにかかり、当該パイプが腐蝕してブレーキ液が漏れ、制動力が低下する。

リコール対象台数：676，741台

不 具 合 原 因：バッテリーの搭載位置が不適切で、バッテリー上面に雨水等がかかるため。

- ・ 不具合の内容：後後軸の終減速機との取付部（コンパニオンフランジ）が摩耗し、当該フランジを締付けているキャスルナットがゆるみ、そのままの状態で使用をつづけると、キャスルナットの回り止めの割ピンが折損して当該ナットが脱落、コンパニオンフランジが抜け出し、最悪の場合、当該推進軸が脱落して走行不能となる。

リコール対象台数：7，837台

不 具 合 原 因：低床式後2軸駆動車の動力伝達装置において、後前軸と後後軸間の推進軸の接手の締付けが不適切なため。

(7) 製造に関する原因の内訳と事例(国産車)

製造に関する原因の内訳をみると、作業工程に問題があったものが32件(全体の29%)と一番多く、ついで工具・治具に問題があったものが10件(9%)、機械設備に問題があったものが5件(5%)、部品・材料の管理に問題があったものが2件(2%)の順となっており、作業工程に問題があったものの中では、製造工程不適切が13件と全発生原因中の12%を占め、もっとも多かった。

なお、前年度の件数と比較すると、工具・治具の保守管理の不備(3件 8件)が増加したものの、作業員のミス(20件 9件)及び作業管理不適切(6件 1件)が大幅に減少したため、全体の件数(58件 49件)も減少した。

平成14年度の代表的な事例を以下に示す。

作業工程に問題があるもの(作業員のミス)の例

- ・ 不具合の内容：かじ取装置右側のナックルとフロントストラットを締結するボルトとナットが緩み脱落し、直進性が低下する。最悪の場合、ハンドル操作困難となる。

リコール対象台数：17,801台

不 具 合 原 因：かじ取装置において、右側のナックルとフロントストラットを締結するボルトとナットの締付け力が不足したため。

作業工程の管理に問題があるもの(マニュアルの不備)の例

- ・ 不具合の内容：燃料満タン時に当該燃料ポンプユニット取付け部から燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。室内ヒータユニットのパイプとヒータホースを接続する継手部のクイックコネクタが抜けてエンジン冷却水が漏れ、オーバーヒートし、最悪の場合、走行不能に至る。

リコール対象台数：26,212台

不 具 合 原 因：燃料装置においては、燃料ポンプユニットを燃料タンクに固定する際に樹脂製ナットを斜めに締付けたため。室内ヒータの場合には、ヒータユニットのパイプとヒータホースを接続する継手部の嵌合が不十分なため。

作業工程に問題があるもの(製造工程不適切)の例

- ・ 不具合の内容：プロペラシャフトのフランジヨークに亀裂の発生しているものがあり、そのままの状態で使用を続けると、フランジヨークが破損し、走行不能にいたる。

リコール対象台数：1,571台

不 具 合 原 因：プロペラシャフトのフランジヨークの製造方法が不適切なため。

機械設備の保守管理が不備の例

- ・ 不具合の内容：運転者席の座席の背もたれ内部の骨組みと背もたれ調整装置を固定する取付ボルトが使用中に緩み、最悪の場合、運転中に当該ボルトが脱落し、背もたれが倒れる。

リコール対象台数：80，810台

不具合原因：乗車装置において、運転者席の座席の背もたれ内部の骨組みと背もたれ調整装置を固定する取付ボルトの締付トルクが不足したため。

工具・治具に問題があるもの（保守管理の不備）の例

- ・ 不具合の内容：リヤサスペンションアームの支持ブラケットに固定されているブレーキチューブが走行時の振動等により揺動し、リヤホイールシリンダとの結合部が弛んでブレーキ液が漏れ、制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：1，995台

不具合原因：制動装置において、リヤアクスルハウジングに溶接されているリヤサスペンションアームの支持ブラケットが溶接不良のため。

- ・ 不具合の内容：変速機内の軸受の磨耗が速く、最悪の場合、走行不能となる。

リコール対象台数：52，128台

不具合原因：変速機内の軸受の取付けが不適切なため。

部品・材料の管理の不備の例

- ・ 不具合の内容：すれ違い用前照灯の背面に蓋を取付ける際にシールの位置がずれて機密性の確保ができず、水が電気基板部に侵入し、最悪の場合、電圧制御回路が短絡してすれ違い用前照灯が点灯しなくなる。

リコール対象台数：13，037台

不具合原因：灯火装置のすれ違い用前照灯の本体背面にある整備穴の寸法が不適切なため。

4. 国産車の生産開始から不具合発生並びにリコール届出までの期間

(1) 生産開始から不具合の初報までの期間

自動車メーカーが、自動車を生産開始してからリコールに結びつく最初の不具合情報（初報）がユーザー等からメーカーに寄せられるまでの期間について、まとめたのが図-13である。

生産開始から不具合発生までの期間は、1年以内に発生したものが39%で前年度の36%に比べ3%増加したものの、2年以内に発生したものが64%で前年度の66%に比べ逆に2%の減少、3年以内では75%で前年度の81%に比べ6%の減少であった。また、5年を超えるものも12%で前年度の11%に比べ1%増加したことから、全体的には前年度とほぼ同程度であった。

生産開始から不具合初報までの平均の期間は、27.2ヶ月（前年度は24.4ヶ月）であった。

図-13-1 国産車の生産開始から不具合初報までの期間

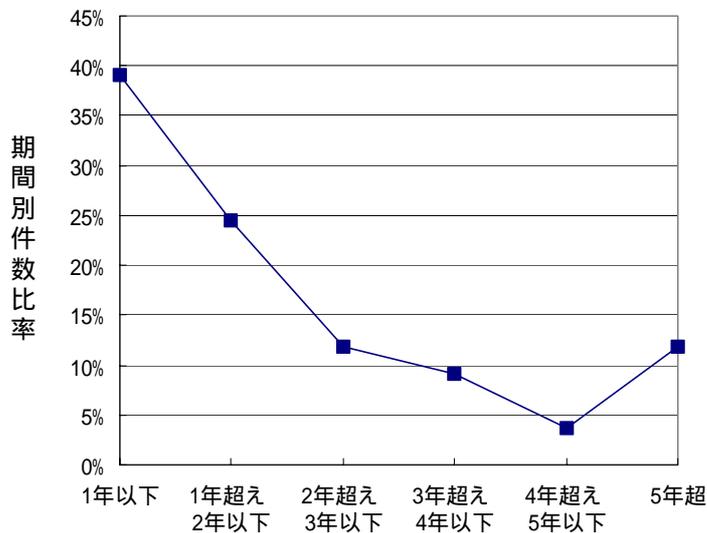


図-13-2 装置別の国産車の生産開始から不具合初報までの期間

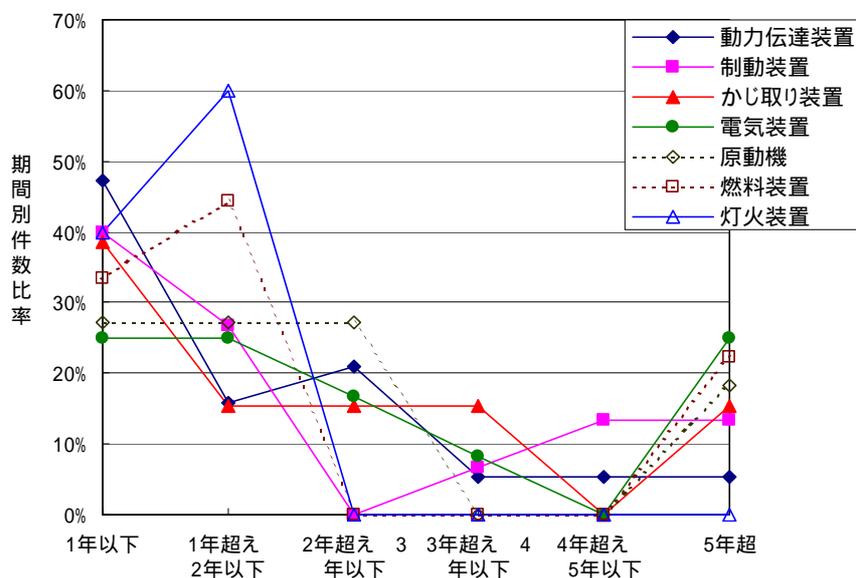


図-13-2 は装置別の国産車の生産開始から不具合発生までの期間をまとめたものである。これをみると、灯火装置の不具合（全ての届出案件が2年以内に発生）、及び燃料装置の不具合（2年以内に発生したものが約80%）については比較的早い段階で発生しているが、その他の不具合（2年以内に発生したものが約50～65%）については多少のバラツキはあるものの、全体的な傾向は前年度と同程度であった。

（2）不具合の初報入手からリコール届出までの期間

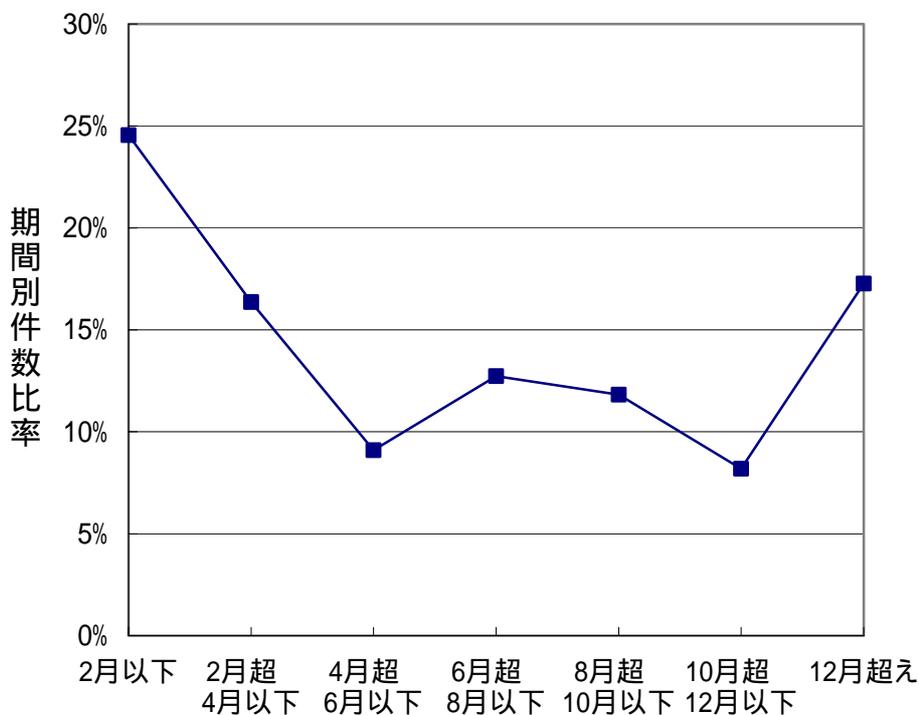
自動車メーカーがユーザー等からの最初の不具合情報（初報）を入手してからリコール届出をするまでの期間について、まとめたのが図-14である。

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ヶ月以内が25%、2～4ヶ月以内16%、4～6ヶ月以内9%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約50%と半数であった。

また、6ヶ月以内に届出されるものを前年度と比較した場合、59%から50%と、やや減少する傾向であった。また1年を超えるものも、前年度と同じく17%であった。

不具合初報からリコール届出までの平均の期間は、9.2ヶ月（前年度は8.8ヶ月）であった。

図-14 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

リコール届出後の改善措置の平均回収状況は、14年度に届出した案件(回収期間1年以内)については、国産車65.3%(輸入車71.2%)と回収率は低いものの、13年度に届出した案件(1~2年経過)で82.1%(輸入車80.1%)、12年度に届出した案件(2~3年経過)で82.0%(輸入車85.9%)と回収率は上がっている。

なお、車検時等の機会を利用してユーザー等に注意喚起することにより、さらに回収率を向上させることとし、最終的にほぼ100%の回収を目指している。

表-5 リコール平均回収状況

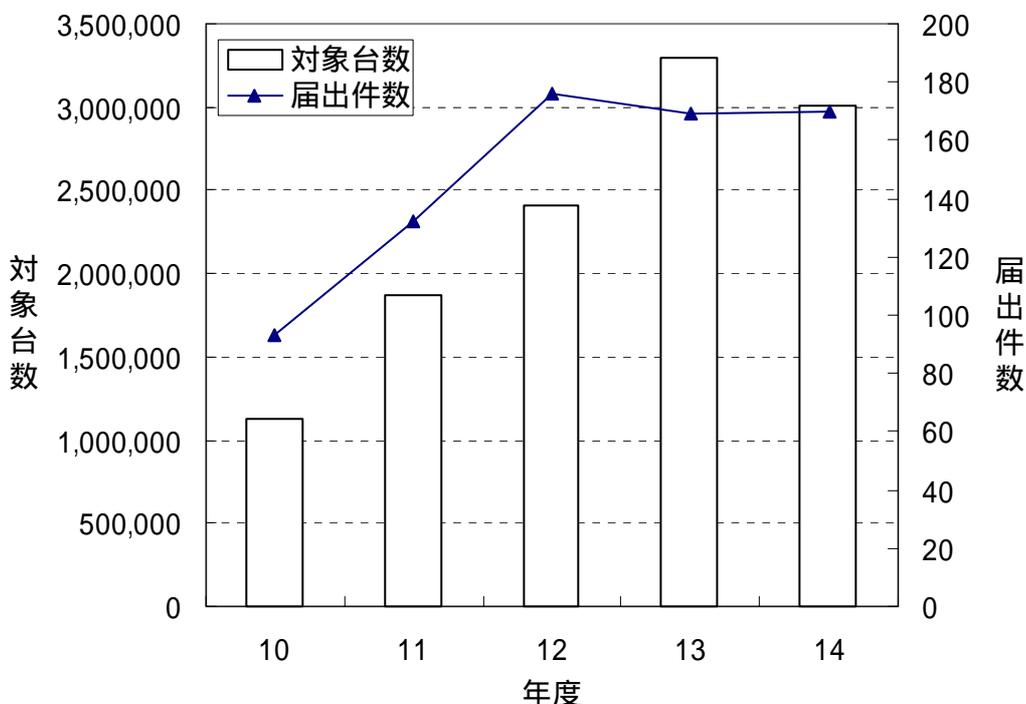
届出年度	国産車	輸入車
14	65.3%	71.2%
13	82.1%	80.1%
12	82.0%	85.9%
11	93.0%	93.5%

注:平均回収率は、リコール届出から平成15年3月末までの累計である。

参考1 **最近5年間のリコール届出の傾向（平成10年度～14年度）**

1．リコール届出件数及び対象台数の推移（平成10年度～14年度）

図-15 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10年度から平成14年度までのリコール届出件数及び対象台数は、表-6のとおりであり、5年単位で見ると国産車、輸入車とも最近5年間合計の届出件数、対象台数が過去最高となった。また、単年度で見ると平成14年度については届出件数、対象台数とも過去2番目であった。

表-6 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

事項 年度	国産車		輸入車		合計	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
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
合計	411	10,159,508	329	1,555,324	740	11,714,832

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163件・7,488千台で対象台数全体の74%、同様に貨物車は144件・2,351千台で対象台数全体の23%となっている。

また、輸入車では乗用車が273件・1,501千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10～14年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	163	273	436
	対象台数	7,488,366	1,501,261	8,989,627
貨物車	件数	144	8	152
	対象台数	2,350,567	1,944	2,352,511
その他	件数	159	51	210
	対象台数	341,881	30,813	372,694
合計	件数	466	332	798
	対象台数	10,180,814	1,534,018	11,714,832

(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141件・17%、制動装置が136件・16%、燃料装置が84件・10%、動力伝達装置が79件・9%、電気装置が79件・9%の順となっている。

表-8 装置別リコール届出件数 (平成10～14年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
原動機	62 (14%)	79 (20%)	141 (17%)
制動装置	81 (18%)	55 (14%)	136 (16%)
燃料装置	42 (10%)	42 (11%)	84 (10%)
動力伝達装置	63 (14%)	16 (4%)	79 (9%)
電気装置	41 (9%)	38 (10%)	79 (9%)
その他	152 (34%)	163 (41%)	315 (38%)
合計	441 (100%)	393 (100%)	834 (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。

国産車は、制動装置、動力伝達装置、原動機の順で合わせて206件・47%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176件・45%を占めている。

5. 車種別のリコール率

最近5年間(平成10年度から平成14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10~14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	134	5,605	39,351	14.2
		輸入車	273	1,501	3,171	47.4
		計	407	7,106	42,522	16.7
	貨 物 車	国産車	117	909	7,887	11.5
		輸入車	8	2	20	10.0
		計	125	911	7,907	11.5
	そ の 他	国産車	119	48	1,989	2.4
		輸入車	9	6	171	3.5
		計	128	54	2,160	2.5
	計	国産車	370	6,562	49,227	13.3
		輸入車	290	1,509	3,362	44.9
		計	660	8,071	52,589	15.3
軽自動車	国産車	56	3,325	20,747	16.0	
	輸入車	0	0	2	0.0	
	計	56	3,325	20,749	16.0	
二輪車	国産車	27	100	2,895	3.5	
	輸入車	42	25	168	14.9	
	計	69	125	3,063	4.1	
合 計	国産車	453	9,987	72,869	13.7	
	輸入車	332	1,534	3,532	43.4	
	計	785	11,521	76,401	15.1	

注:1.リコール率は、各メーカー別の最近5年間のリコール対象台数を各区分別の保有車両数(平成14年3月末現在)で除して求めた。(原動機付自転車を除く。)

- 届出件数は、複数の車種にまたがる場合には、各区分毎に集計しているため、合計数字と異なる。
- 保有台数は、(社)自動車検査登録協力会及び(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、15.1%となっている。

また、国産車のリコール率は13.7%、輸入車のリコール率は43.4%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3倍以上である。また、輸入車の乗用車では47.4%と5年間で半数近くがリコールの対象となっている。

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441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。

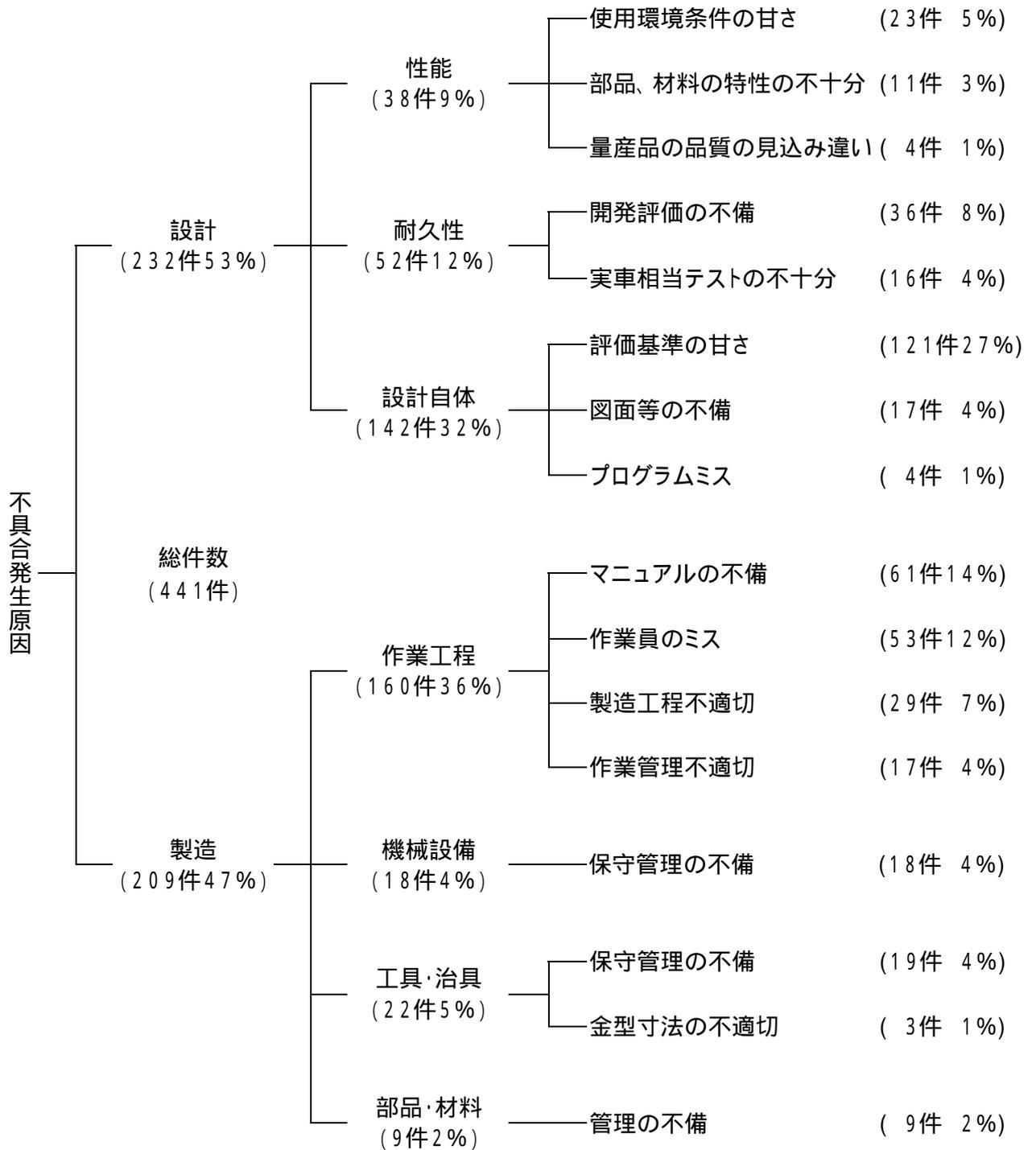
リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-16のとおり設計に係る原因に基づくものが232件で53%、製造に係る原因に基づくものが209件で47%となっており、設計と製造がほぼ半々であった。

表-10 発生原因(設計・製造)別推移

年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成10～14年度 合計
設計	25 (51%)	37 (62%)	66 (55%)	43 (43%)	61 (55%)	232 (53%)
製造	24 (49%)	23 (38%)	55 (45%)	58 (57%)	49 (45%)	209 (47%)
合計	49 (100%)	60 (100%)	121 (100%)	101 (100%)	110 (100%)	441 (100%)

注：1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-16 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成10～14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(81件)、動力伝達装置(63件)、原動機(62件)について、不具合原因別に分類したものを図 - 17から図 - 19に示す。制動装置の不具合は、設計に関する原因が39%であるのに対し、製造に関する原因が61%と、製造原因が多くなっているが、動力伝達装置の不具合は、設計に関する原因がそれぞれ49%であるのに対し、製造に関する原因が51%と、製造原因と設計原因がほぼ同数であった。また、原動機の不具合は、設計に関する原因が63%で、製造に関する原因が37%と、設計原因が多かった。

図-17 制動装置の不具合原因

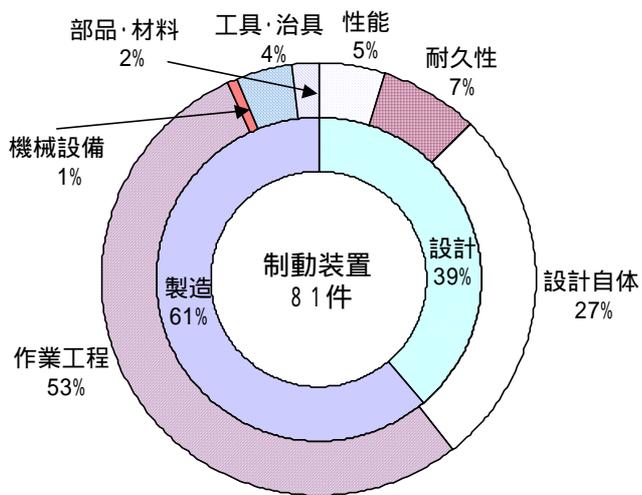


図-18 動力伝達装置の不具合原因

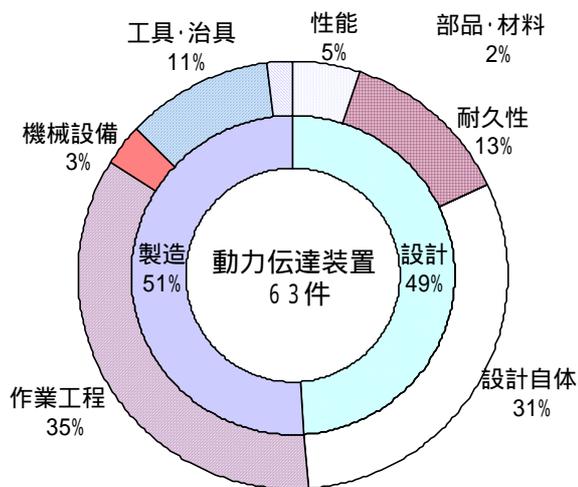
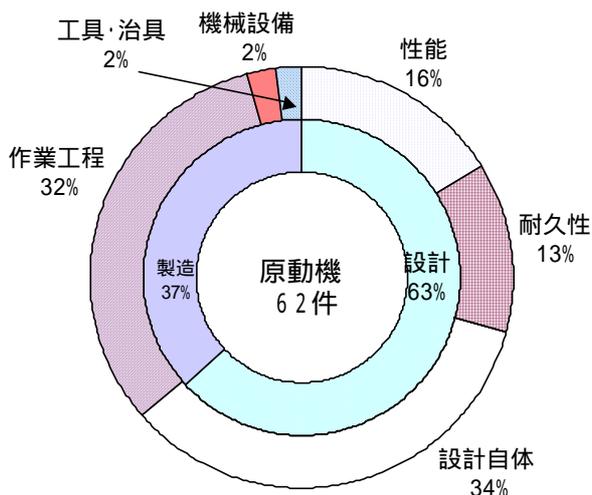


図-19 原動機の不具合原因



7. 国産車の生産開始から不具合発生並びにリコール届出までの期間

(1) 生産開始から不具合の初報までの期間

自動車メーカーが自動車を生産開始してから最初の不具合情報（初報）がユーザー等からメーカーに寄せられるまでの期間について、平成14年度と平成9年度から13年度までの5年間の平均を比較したものを図-20に示す。

この結果から14年度は過去5年間の平均と比べるとやや長くなる傾向がある。14年度も過去5年間の平均と同じく1年以内に発生したものが一番多かったが、過去5年平均の43.1%に比べると39.1%と4%の減少であった。また、2年以内に発生したもので比較しても過去5年平均の65.4%に比べ63.6%と1.8%減少しており、大半(75.4%)のものが3年以内に発生している。

図-20 国産車の生産開始から不具合初報までの期間(平成14・平均)

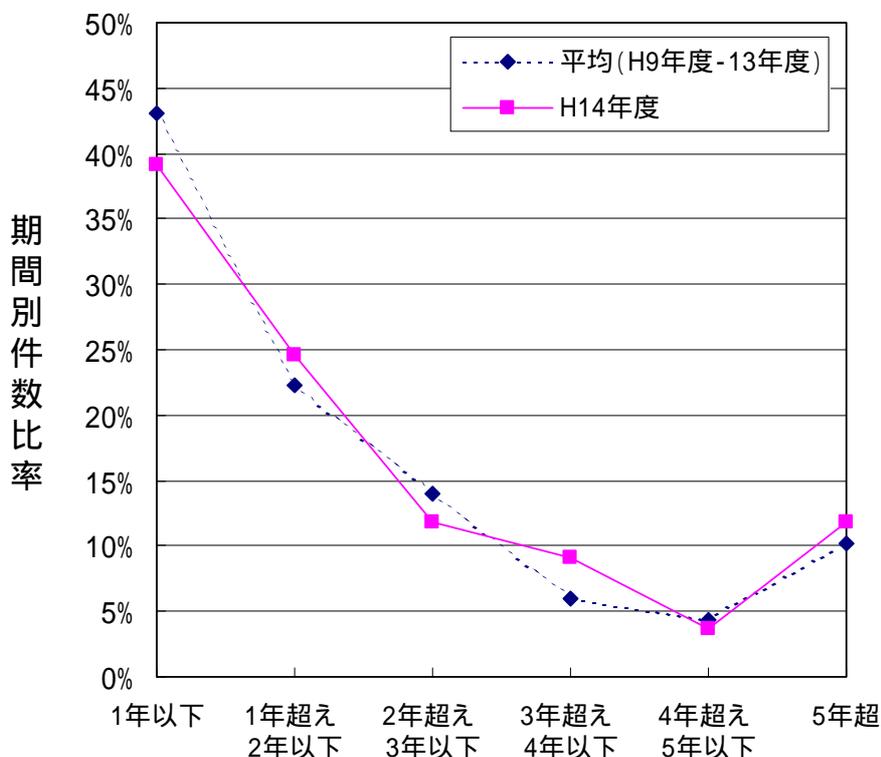


表11 国産車の生産開始から不具合初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平均
平均期間	22.3	35.0	23.7	24.4	27.2	25.7

(2) 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

自動車メーカーがユーザー等からの最初の不具合情(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14年度と平成9年度から13年度までの5年間の平均を比較したものを図-21に示す。

この結果から14年度は過去5年間の平均と比べるとやや長くなっている。14年度には2ヶ月以内に届けられたものが24.5%と過去5年平均の21.8%に比べ2.7%多いものの、2～4ヶ月以内に届けられたものは16.4%で過去5年平均の23.9%に比べ7.5%減少し、4～6ヶ月以内に届けられたものは9.1%と過去5年平均の15.1%より6%減少している。また、14年度に6ヶ月以内に届出されたものは、過去5年平均と同じく半分以上を占めているが、その割合は60.8%から50.0%と10.8%低下した。

図-21 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの期間(平成14・平均)

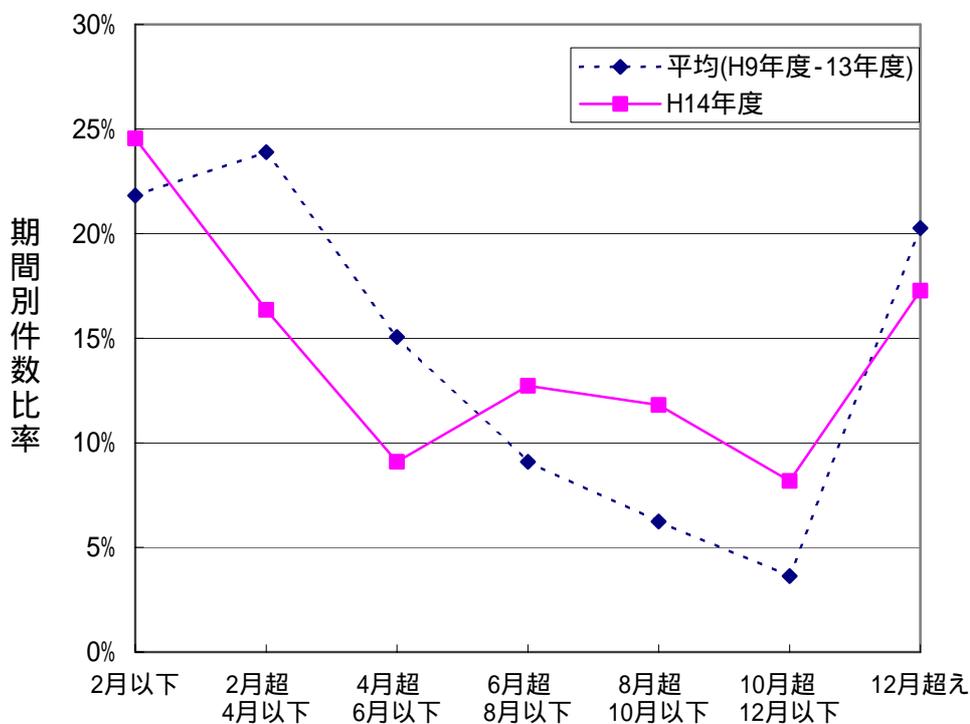


表12 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平均
平均期間	7.1	6.0	9.1	8.8	9.2	8.9

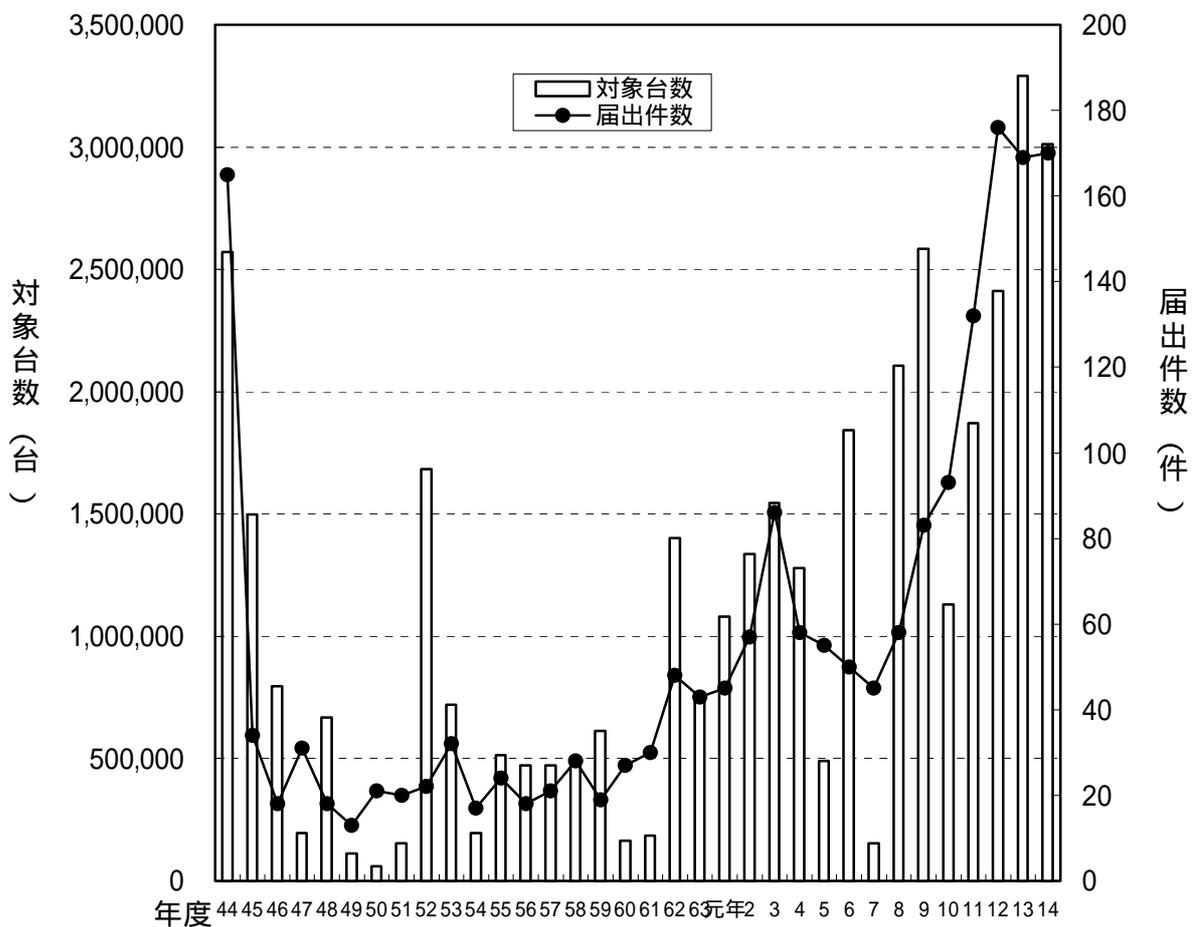
リコール届出全体の傾向分析 (昭和44年度から平成14年度：34年間)

1. リコール対象台数の推移

リコール対象台数の過去34年間の推移は図-22のとおりである。
届出件数、対象台数とも、平成14年度は過去2番目の記録となり、ようやく増加傾向に歯止めがかかった状態となったものの、いまだ高水準で推移している。

図-22 リコール対象台数の年度別推移 (昭和44年度から平成14年度までの34年間)

リコール対象台数及び届出件数の年度別推移



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

2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

表-13 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14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
合計	923	34,607,874	1,003	3,235,485	1,926	37,843,359

昭和44年度から平成14年度までの34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 - 13に示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は923件(3,461万台)であり、これに対して輸入車は1,003件(324万台)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48%であるが、総対象台数でみると全体の91%を占めている。

3 . リコール率の日米比較

日米における自動車のリコール対象台数と保有台数を比較してみると、表 - 14のとおりとなり、リコール率でみると日本は米国の1 / 3程度となっている。

比較は、平成9年から平成13年までの5年間のリコール対象台数を平成13年12月末の保有台数で除して求めた数値(日本:13.8、米国39.9)により行った。

表-14 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	626	10,595	76,664	13.8%
米国	1,833	89,074	223,446	39.9%

(単位:千台)