

**平成20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22年4月**

**国土交通省自動車交通局**

# 目 次

1. 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数 .....	1
2. 装置別リコール届出件数・割合 .....	3
3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合 .....	6
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.....	21
5. リコール対象車の回収状況 .....	24
6. 特定後付装置のリコール届出 .....	24
7. 国産車の今年度の特徴.....	25
参考1 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">最近5年間のリコール届出の傾向（平成16年度～20年度）</span> .....	30
参考2 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">リコール届出全体の傾向分析（昭和44年度から平成20年度：40年間）</span> .....	44

# リコール届出内容の分析結果

平成22年4月  
国土交通省 自動車交通局

## 平成20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20年度のリコール届出件数は、295件であり、前年度の310件と比べ15件減少（対前年度比5%減）したが、平成17年度以降ほぼ横ばいに推移しており、明らかな減少傾向はみられない。また、リコール対象台数は5,351千台で前年度の4,267千台に比べ1,084千台の増加（対前年度比25%増）であった。これは、国産車の普通・小型乗用車においてリコール対象台数が500千台を超える届出が3件（前年度は0件）あったことや、国産車の普通・小型貨物車において1届出あたりの対象台数が15.7千台（前年度は3.4千台）と大幅に増加したことなどの影響を受けたためであると考えられる。

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	普通・小型乗用車	件数	28 (40)	62 (49)	90 (89)
		対象台数	2,744 (1,944)	265 (460)	3,010 (2,404)
	軽乗用車	件数	11 (6)	0 (0)	11 (6)
		対象台数	425 (815)	0 (0)	425 (815)
貨物車	普通・小型貨物車	件数	65 (83)	4 (7)	69 (90)
		対象台数	1,023 (280)	1 (4)	1,024 (284)
	軽貨物車	件数	11 (7)	0 (0)	11 (7)
		対象台数	674 (446)	0 (0)	674 (446)
乗合車		件数	44 (32)	0 (0)	44 (32)
		対象台数	44 (29)	0 (0)	44 (29)
特殊車		件数	61 (41)	4 (1)	65 (42)
		対象台数	62 (24)	0 (0)	62 (24)
二輪車		件数	5 (16)	22 (20)	27 (36)
		対象台数	102 (245)	11 (11)	112 (256)
その他		件数	0 (15)	0 (4)	0 (19)
		対象台数	0 (10)	0 (0)	0 (10)
合計		件数	204 (229)	91 (81)	295 (310)
		対象台数	5,073 (3,792)	277 (475)	5,351 (4,267)

(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。

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 101 件（全体の 34%）・リコール対象台数 3,435 千台（64%）で、貨物車（軽貨物を含む）は 80 件（27%）・1,698 千台（32%）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 61%、対象台数合計の 96%を占めている。

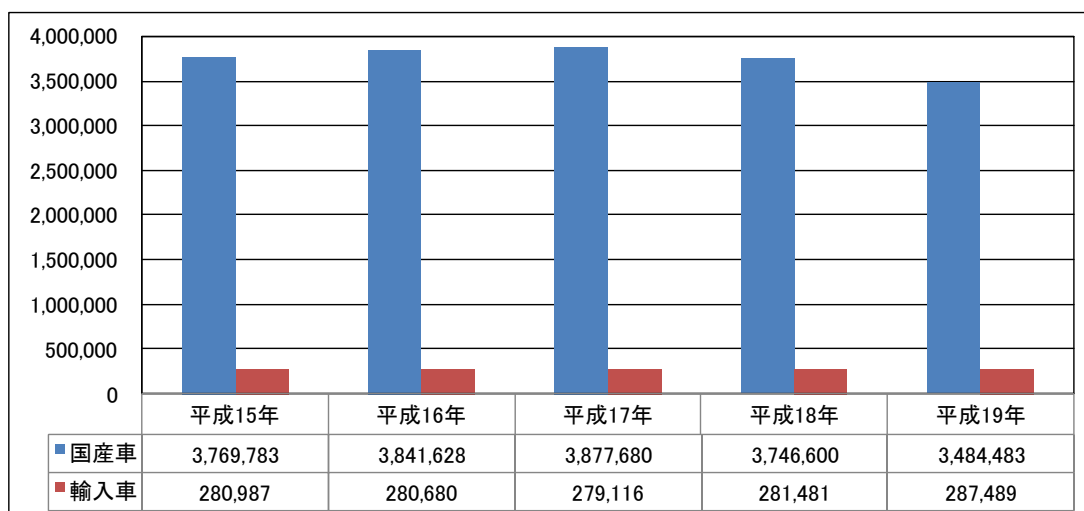
また、前年度の届出件数と比較すると、貨物車（97 件→80 件）、二輪車（36 件→27 件）については減少し、乗用車（95 件→101 件）、乗合車（32 件→44 件）、特殊車（42 件→65 件）については増加した。

国産車では、リコール届出件数（229 件→204 件）については、前年度比 7%減、対象台数（3,792 千台→5,073 千台）については、前年度比 34%増と、リコール届出件数は前年度より減少したが、リコール対象台数は前年度より増加した。

国産車を車種別にみると、乗用車が 39 件（国産車全体の 19%）・3,169 千台（62%）、貨物車は 76 件（37%）・1,697 千台（33%）、乗合車は 44 件（22%）・44 千台（1%）、二輪車は 5 件（2%）・102 千台（2%）となっており、リコール届出件数は前年度より減少したが、リコール対象台数は前年度より増加した。

輸入車では、リコール届出件数（81 件→91 件）については、前年度比 12%増、リコール対象台数（475 千台→277 千台）については、前年度比 42%減となっており、リコール届出件数は前年度より増加したが、リコール対象台数は前年度より減少した。なお、車種別にみると、乗用車が 62 件（輸入車全体の 68%）・265 千台（96%）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 15 年～平成 19 年）



（注）：平成 20 年 3 月末現在における暦年毎の車両数である。

## 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、制動装置、原動機、燃料装置、電気装置、動力伝達装置、乗車装置、走行装置、灯火装置、緩衝装置、車枠・車体、排出ガス発散防止装置、かじ取装置の順となっており、これらを合わせると303件（全体の92%）を占めている。

前年度の装置別届出件数と比較すると、制動装置（40件→48件）、電気装置（18件→35件）、乗車装置（23件→24件）、走行装置（16件→21件）、排出ガス発散防止装置（9件→13件）については増加し、緩衝装置（15件→15件）は同件数、原動機（41件→38件）、燃料装置（37件→36件）、動力伝達装置（49件→34件）、灯火装置（40件→15件）、車枠・車体（20件→13件）、かじ取装置（21件→11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(%)
制動装置	48 (40)	15 (12)
原動機	38 (41)	12 (12)
燃料装置	36 (37)	11 (11)
電気装置	35 (18)	11 (5)
動力伝達装置	34 (49)	10 (14)
乗車装置	24 (23)	7 (7)
走行装置	21 (16)	6 (5)
灯火装置	15 (40)	5 (12)
緩衝装置	15 (15)	5 (4)
車枠・車体	13 (20)	4 (6)
排出ガス発散防止装置	13 (9)	4 (3)
かじ取装置	11 (21)	3 (6)
その他	25 (10)	8 (3)
合計	328 (339)	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-1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248件から229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、走行装置、乗車装置、排出ガス発散防止装置、車枠・車体、緩衝装置、かじ取装置、灯火装置の順となっており、これらを合わせると209件（全体の91%）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（25件→35件）、電気装置（7件→21件）、走行装置（14件→19件）、乗車装置（13件→15件）、排出ガス発散防止装置（6件→10件）については増加したが、動力伝達装置（39件→28件）、原動機（33件→27件）、燃料装置（25件→21件）、車枠・車体（17件→9件）、緩衝装置（14件→9件）、かじ取装置（13件→8件）、灯火装置（34件→7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(%)
制動装置	35 (25)	15 (10)
動力伝達装置	28 (39)	12 (16)
原動機	27 (33)	12 (13)
燃料装置	21 (25)	9 (10)
電気装置	21 (7)	9 (3)
走行装置	19 (14)	8 (6)
乗車装置	15 (13)	7 (5)
排出ガス発散防止装置	10 (6)	4 (2)
車枠・車体	9 (17)	4 (7)
緩衝装置	9 (14)	4 (6)
かじ取装置	8 (13)	3 (5)
灯火装置	7 (34)	3 (14)
その他	20 (8)	9 (3)
合計	229 (248)	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-1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91件から99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、電気装置、制動装置、原動機、乗車装置、灯火装置、動力伝達装置、緩衝装置、車枠・車体、かじ取装置、排出ガス発散防止装置、走行装置の順となっており、これらを合わせると94件(全体の95%)を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、燃料装置(12件→15件)、電気装置(11件→14件)、原動機(8件→11件)、灯火装置(6件→8件)、緩衝装置(1件→6件)、車枠・車体(3件→4件)は増加し、排出ガス発散防止装置(3件→3件)、走行装置(2件→2件)は同件数、制動装置(15件→13件)、乗車装置(10件→9件)、動力伝達装置(10件→6件)、かじ取装置(8件→3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 (12)	15 (13)
電気装置	14 (11)	14 (12)
制動装置	13 (15)	13 (17)
原動機	11 (8)	11 (9)
乗車装置	9 (10)	9 (11)
灯火装置	8 (6)	8 (7)
動力伝達装置	6 (10)	6 (11)
緩衝装置	6 (1)	6 (1)
車枠・車体	4 (3)	4 (3)
かじ取装置	3 (8)	3 (9)
排出ガス発散防止装置	3 (3)	3 (3)
走行装置	2 (2)	2 (2)
その他	5 (2)	5 (2)
合計	99 (91)	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-1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。

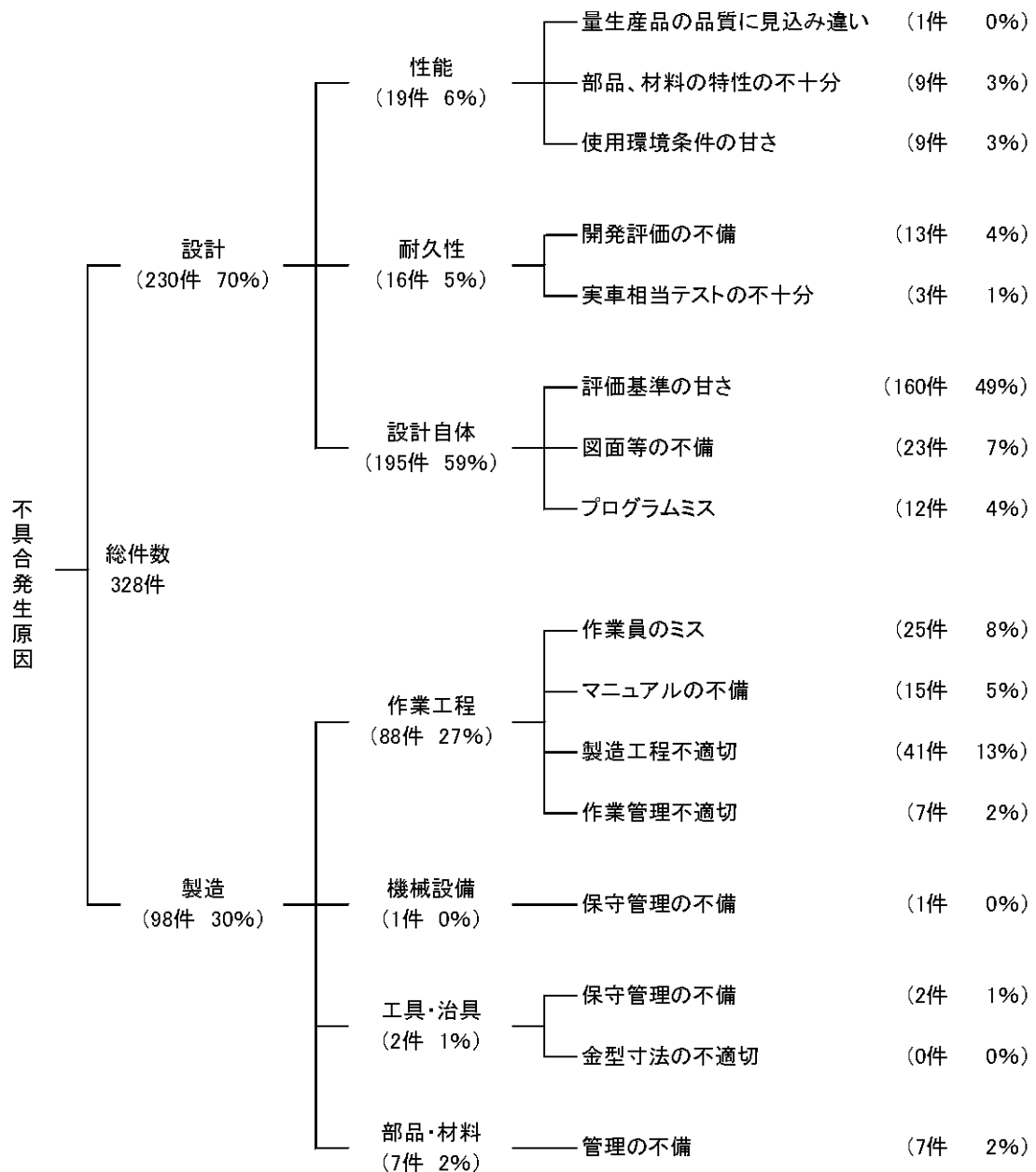
### 3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合

#### 3. 1 全体の概要

平成 20 年度のリコール届出件数 295 件（不具合箇所別：328 件・前年度 339 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 230 件で全体の 70%（前年度 246 件・73%）、製造に係る原因に基づくものが 98 件で全体の 30%（前年度 93 件・27%）となっており、不具合発生原因が製造によるものが増加した。

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 20 年 4 月～21 年 3 月届出箇所別）



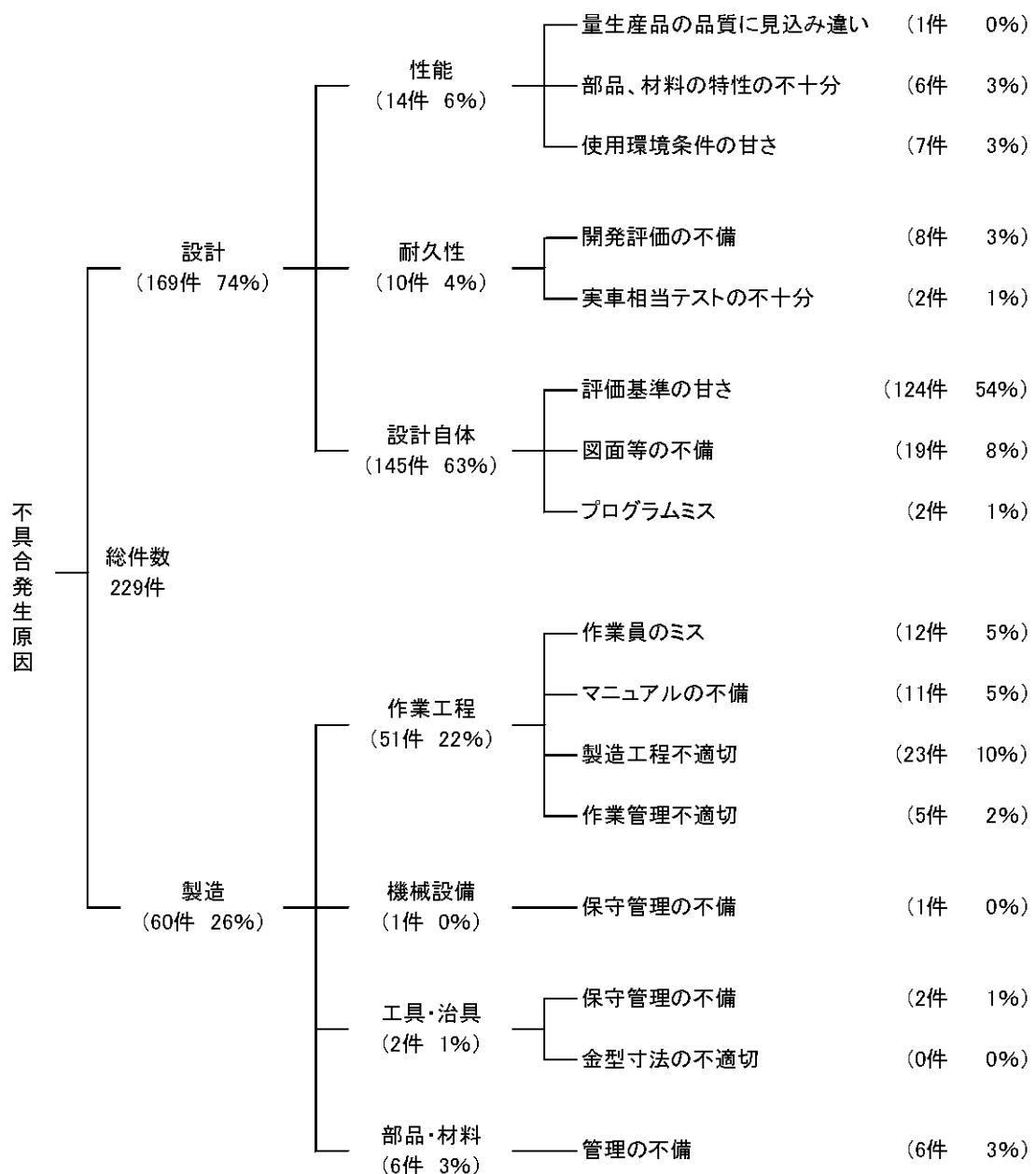


### 3. 2 国産車の概要

平成 20 年度の国産車のリコール届出件数 204 件（不具合箇所別：229 件・前年度 248 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 169 件で全体の 74%（前年度 190 件・77%）、製造に係る原因によるものが 60 件で全体の 26%（前年度 58 件・23%）となっており、設計に係る原因によるものの割合が大きい。とりわけ、「設計自体」に係る原因によるもののうち、「評価基準の甘さ」については、124 件（54%）と高い比率を占めている。

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 20 年 4 月～21 年 3 月届出箇所別）

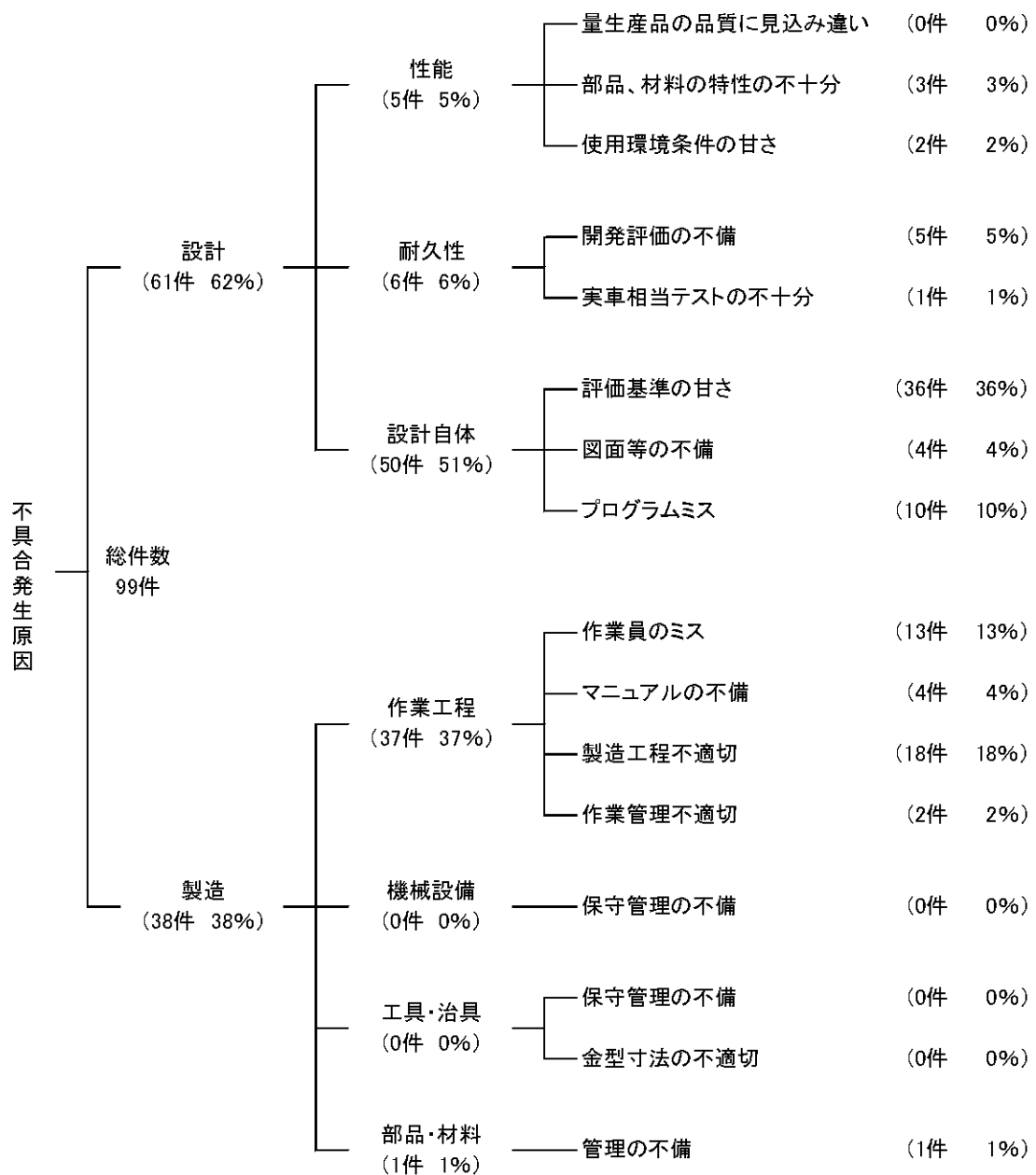


### 3.3 輸入車の概要

平成20年度の輸入車のリコール届出件数91件（不具合箇所別：99件・前年度91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61件で全体の62%（前年度56件・62%）、製造に係る原因によるものが38件で全体の38%（前年度35件・38%）となっており、国産車と比べ製造原因の比率が高い。

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20年4月～21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制動装置（35件）、動力伝達装置（28件）、原動機（27件）、燃料装置（21件）、電気装置（21件）、走行装置（19件）、乗車装置（15件）、排出ガス発散防止装置（10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-4から図-11に示す。

制動装置の不具合は、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75%で製造に係る原因が25%、原動機の不具合は、設計に係る原因が89%で製造に係る原因が11%、燃料装置の不具合は、設計に係る原因が43%で製造に係る原因が57%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が81%で製造に係る原因が19%、走行装置の不具合は、設計に係る原因が84%で製造に係る原因が16%、乗車装置の不具合は、設計に係る原因が67%で製造に係る原因が33%、排出ガス発散防止装置の不具合は、設計に係る原因が90%で製造に係る原因が10%をそれぞれ占めている。

図-4 制動装置の不具合原因

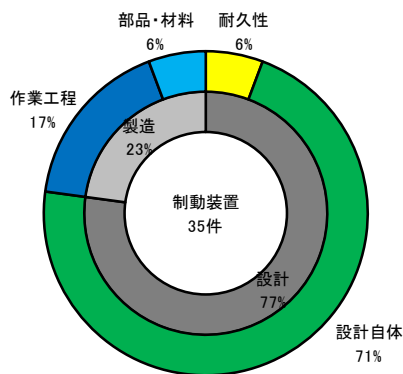


図-5 動力伝達装置の不具合原因

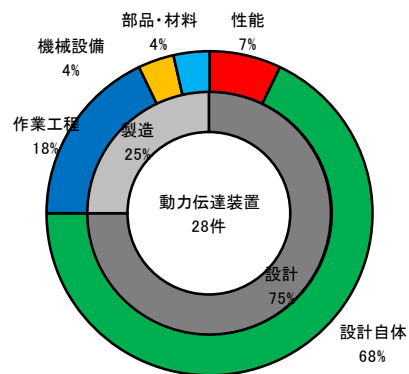


図-6 原動機の不具合原因

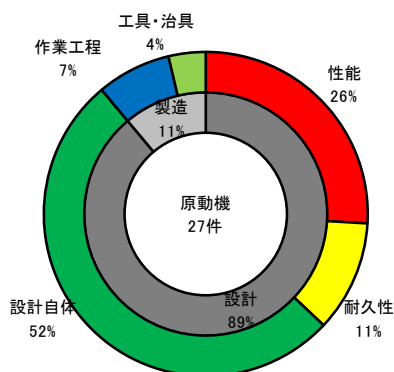


図-7 燃料装置の不具合原因

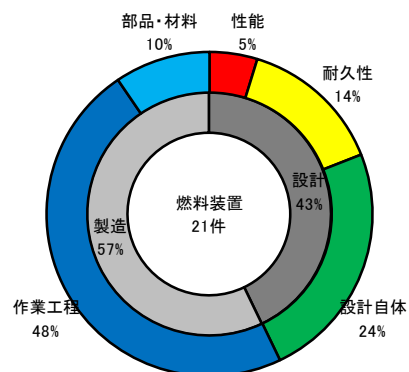


図-8 電気装置の不具合原因

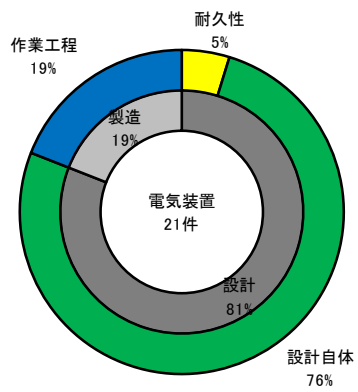


図-9 走行装置の不具合原因

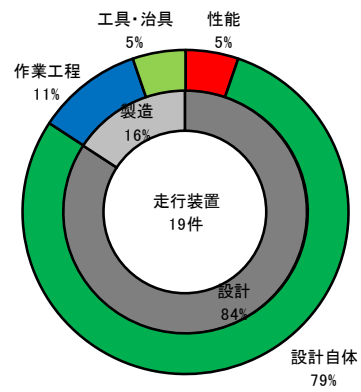


図-10 乗車装置の不具合原因

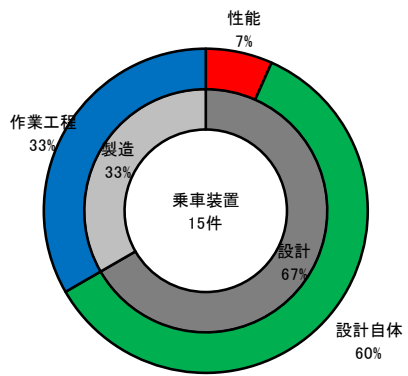
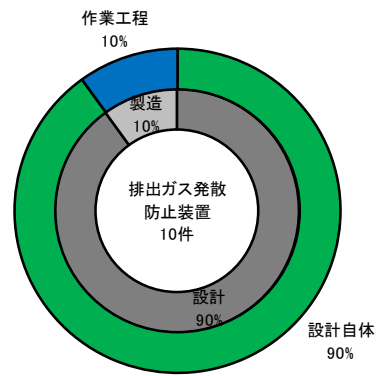


図-11 排出ガス発散防止装置の不具合原因



### 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燃料装置（15件）、電気装置（14件）、制動装置（13件）、原動機（11件）、乗車装置（9件）、灯火装置（8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-12 から図-17 に示す。

燃料装置の不具合は、設計に係る原因が53%で製造に係る原因が47%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が64%で製造に係る原因が36%、制動装置の不具合は、設計に係る原因が69%で製造に係る原因が31%、原動機の不具合は、設計に係る原因が91%で製造に係る原因が9%、乗車装置の不具合は、設計に係る原因が67%で製造に係る原因が33%、灯火装置の不具合は、設計に係る原因が75%で製造に係る原因が25%をそれぞれ占めている。

図-12 燃料装置の不具合原因

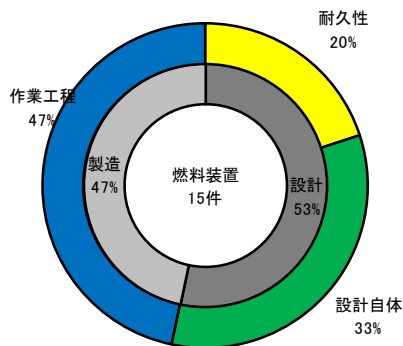


図-13 電気装置の不具合原因

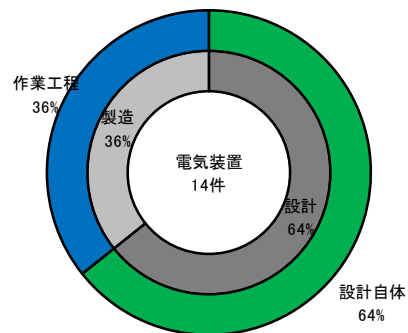


図-14 制動装置の不具合原因

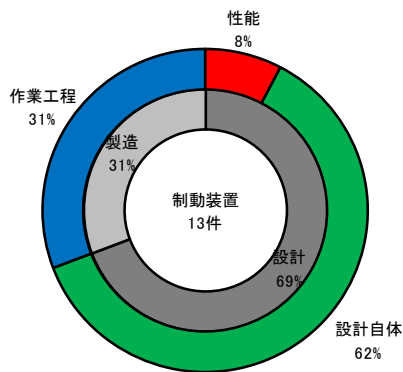


図-15 原動機の不具合原因

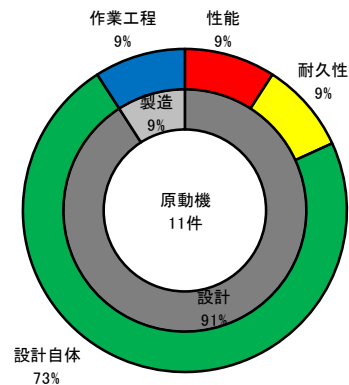


図-16 乗車装置の不具合原因

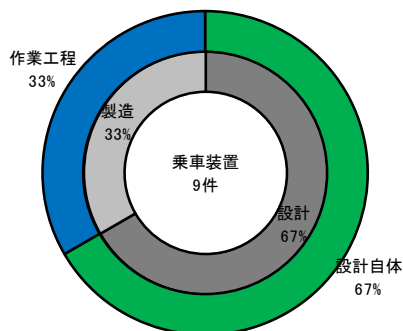
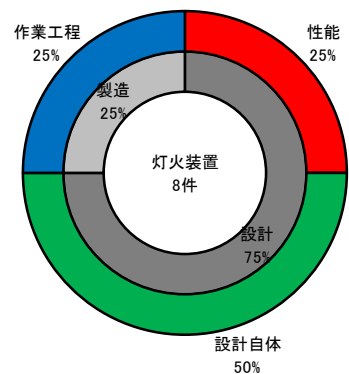


図-17 灯火装置の不具合原因



### 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 169 件の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、145 件（全体の 63%）で一番多く、次いで、性能に問題があったものが 14 件（6%）、耐久性に問題があったものが 10 件（4%）の順となっている。

また、設計自体に問題があった 145 件中、評価基準の甘さによるものが 124 件で、全発生原因の 54%を占め、原因の中で一番多い。

平成 20 年度の代表的な事例を以下に示す。

#### 3. 6. 1 性能に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）の例

① 不 具 合 の 内 容 : 原動機の変ノズル付過給機において、変ノズル戻り不良により、タービン翼が過回転となり、高応力が発生し、寿命が短くなっているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、タービン翼が破損して白煙が発生し、最悪の場合、原動機が停止するおそれがある。

リコール対象台数 : 11, 564 台

不 具 合 原 因 : 変ノズル付過給機の変ノズル戻り不良

② 不 具 合 の 内 容 : 路線バスにおいて、ターボチャージャーの回転の変動に対して、ターボコンプレッサ翼車の強度が不足しているため、発進時にエンジンを高回転域まで使用した操作を繰り返すと、コンプレッサ翼車が破損することがある。そのため、そのまま使用を続けると、白煙の発生及び出力不足になり、運行できなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 2, 562 台

不 具 合 原 因 : ターボコンプレッサ翼車の強度不足

#### 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 : 燃料タンクの車体への取付方法が不適切なため、車体が大きく振られるような路面を繰り返し走行すると、当該タンクの左後部取付ボルト部付近に応力が集中し亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数 : 628, 239 台

不 具 合 原 因 : 燃料タンクの車体への取付方法が不適切

- ② 不 具 合 の 内 容 : 原動機のピストンにおいて、製造工程が不適切なため、ピストン内部に剥離が生じ亀裂が進展するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、エンジンが破損し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数 : 36, 972台

不 具 合 原 因 : 原動機のピストンの製造工程が不適切

### 3. 6. 3 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 : センターピラー下部のベルトテンショナー付前席ベルト巻取装置付近に遮音補助材を設定したため、衝突時にベルトテンショナーが作動した際に発生する高温ガスにより、補助材が溶損することがあり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 525, 898台

不 具 合 原 因 : 遮音補助材の配置が不適切

- ② 不 具 合 の 内 容 : 電気配線において、メインアース線とサブアース線の長さが不適切なものがあるため、エンジンの揺動により両アース線が断線してエンストし、再始動できなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 252, 249台

不 具 合 原 因 : アース線の長さが不適切

- ③ 不 具 合 の 内 容 : オルタネータに接続する電気配線の端子のかしめ力が不足しているため、かしめ部が酸化し、断線する場合がある。そのため、バッテリーが充電されなくなり、そのまま使用を続けると、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 : 245, 165台

不 具 合 原 因 : 電気配線の端子のかしめ力が不足

- ④ 不 具 合 の 内 容 : インstrumentパネル内のハーネスとワイパーリンクの隙間が不足しているものがあるため、ワイパー作動時にワイパーリンクがハーネスに接触する場合がある。そのため、ハーネスが損傷して、最悪の場合、エアバッグの誤展開やエンジンの停止などが発生するおそれがある。

リコール対象台数：199, 718台

不具合原因：インストルメントパネル内の部品の配置が不適切

- ⑤ 不具合の内容：前輪のハブベアリングにおいて、ナックルとの締結ボルトの締付力が大きいものがあり、ベアリングが変形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、ベアリング内部が損傷して走行中に異音が発生し、最悪の場合、ベアリングが破損して車輪が傾き、走行不能に至るおそれがある。

リコール対象台数：166, 892台

不具合原因：前輪ハブベアリングの締付力が過大

- ⑥ 不具合の内容：制動灯のバルブソケット製造時に使用している潤滑剤が不適切なため、バルブの接点部に絶縁物が生成されて発熱し、接点部の樹脂が変形して制動灯が点灯しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：145, 081台

不具合原因：バルブソケットの潤滑剤が不適切

- ⑦ 不具合の内容：駐車ブレーキレバーを保持するラチェットの嵌合部形状が不適切なため、駐車ブレーキ操作を繰り返すと、プッシュロッド側の嵌合部が削れ、嵌合が外れるものがある。そのため、駐車ブレーキレバーの噛み合いが不十分となり、駐車ブレーキが保持できない、または、駐車ブレーキが突然解除されるおそれがある。

リコール対象台数：144, 409台

不具合原因：ラチェット嵌合部の形状が不適切

- ⑧ 不具合の内容：手動変速機付車において、後輪デファレンシャルのピニオンシャフトの強度が不足しているため、過大な荷重がかかる走行を繰り返すと、ピニオンシャフトが折損する場合がある。そのため、異音の発生、または、走行不能となり、最悪の場合、車輪がロックするおそれがある。

リコール対象台数：129, 766台

不具合原因：ピニオンシャフトの強度不足



- ⑨ 不 具 合 の 内 容 : エアコンコンプレッサの電磁クラッチ面の接触面積が小さく、余裕度が不足しているものがあるため、コンプレッサ駆動用ベルトの張力が過大に調整され、高回転で連続走行をすると、クラッチ部が異常発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 114, 232台

不 具 合 原 因 : コンプレッサの電磁クラッチ面の余裕度不足

- ⑩ 不 具 合 の 内 容 : アクセルペダル下端部の形状が不適切なため、過大な力でアクセルペダルが床につくまで踏み込む操作を繰り返すと、フロアマットに穴があく場合がある。そのため、最悪の場合、アクセルペダルが穴に引っかかり、エンジンの回転が下がらなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 109, 167台

不 具 合 原 因 : アクセルペダル下端部の形状が不適切

- ⑪ 不 具 合 の 内 容 : エンジンの防振ゴム付クランクプーリの防振ゴムの接着面が剥離するものがある。そのため、クランクプーリのリングが脱落し、発電機が作動しなくなり、エンジンが停止するおそれがある。

リコール対象台数 : 108, 071台

不 具 合 原 因 : 防振ゴム接着面の剥離

- ⑫ 不 具 合 の 内 容 : メインハーネスの前照灯用電気配線において、配索が不適切なため、電気配線と左側前照灯とのコネクタ部より浸入した雨水等が配線内をつたい、フロアハーネスとのコネクタ内部に溜まる場合がある。そのため、内部の端子が腐食し接触不良となり、最悪の場合、前照灯が点灯しなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 103, 040台

不 具 合 原 因 : 電気配線の配索が不適切

### 3. 6. 4 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 : インテリジェントキー仕様の運転者席及び助手席の乗降口の扉において、外側のハンドルの寸法が大き過ぎるものがあるため、扉を開いた際にハンドルが引っかかって戻らないことがある。そのため、確実に扉を閉じることができないおそれがある。

リコール対象台数 : 1, 136台

不 具 合 原 因 : ハンドル寸法が不適切

- ② 不 具 合 の 内 容 : 機械式自動変速機の変速を制御している電子制御機器の電気回路が不適切なため、寒冷時にクラッチの断接ができなくなるものがある。そのため、発進不能、走行時の変速不能、停止時にクラッチが切れなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 738台

不 具 合 原 因 : 電子制御機器の電気回路の設計が不適切

### 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 60 件の内訳をみると、作業工程に問題があったものが 51 件（全体の 22%）と一番多く、部品・材料に問題があったものが 6 件（3%）、工具・治具に問題があったものが 2 件（1%）の順となっている。

なお、製造に係る原因によるものが前年度より増加し、製造に係る原因によるものの占有率がやや増加した。

平成 20 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 : 燃料噴射装置の燃料供給ポンプに接続するパイプのナット締結力が不足しているため、気密の確保が不十分なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとパイプ締結部から燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数 : 39, 522 台

不 具 合 原 因 : 接続パイプのナット締結力が不足

② 不 具 合 の 内 容 : 4 輪駆動車の燃料タンク組付時にブリーザホースの固定用金具を過度に締め付けたものがあるため、ホース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、亀裂が進行し、最悪の場合、当該ホースが破断し燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数 : 7, 724 台

不 具 合 原 因 : ブリーザホース固定用金具の締結力が過大

#### 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 : 前席ドアガラスの組付作業が不適切なため、ドアガラスのガイドレール内に装着されたゴム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、ドアガラス昇降操作の繰り返しにより当該ゴムが噛み込み、最悪の場合、ドアガラスを下げた際、ドアガラスがガイドレールから外れ、ドア開閉用ロッドに干渉し、ドアが開くおそれがある。

リコール対象台数 : 185, 382 台

不 具 合 原 因 : ドアガラスの組付作業に係るマニュアルの不備

- ② 不 具 合 の 内 容 : 制動灯スイッチにおいて、絶縁性潤滑油が付着した作業用手袋で組付作業をしたため、微量な潤滑油成分がスイッチ接点部に浸入し、当該接点部に絶縁物が生成されることがある。そのため、当該接点部の電気抵抗が増大して導通不良となり、制動灯が点灯しなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 52, 047台

不 具 合 原 因 : 制動灯スイッチの組付作業に係るマニュアルの不備

### 3. 7. 3 作業工程に問題があるもの（製造工程不適切）の例

- ① 不 具 合 の 内 容 : かじ取装置のユニバーサルジョイントとギアボックスの連結部のボルト締付工程において、連結部がずれた状態で締め付けたものがある。そのため、連結部が緩み、ユニバーサルジョイントが損傷し、かじ取操作ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数 : 161, 296台

不 具 合 原 因 : 連結部がずれたまま締付実施

- ② 不 具 合 の 内 容 : 油圧式パワーステアリングの低圧側油圧ホースの製造工程が不適切なため、ホースが変形しているものがある。そのため、ハンドル操作による油圧変動により、亀裂が生じて作動油が漏れ、最悪の場合、排気管に付着し火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 52, 513台

不 具 合 原 因 : 油圧ホースの製造工程が不適切

- ③ 不 具 合 の 内 容 : 排気管の取付方法が不適切なため、排気管とDPFを組み付ける時に、接合部の位置がずれているものがある。そのため、排気管蛇腹部に高応力が発生し、エンジン振動などで亀裂が生じ、そのまま使用を続けると、漏れた排気ガスにより排気ブレーキホースに損傷を与えるおそれがあるとともに、騒音が増大するおそれがある。

リコール対象台数 : 13, 799台

不 具 合 原 因 : 排気管の取付方法が不適切

- ④ 不 具 合 の 内 容 : フロントサスペンションにおいて、ロアアームとロアアームボールジョイントの組付工程が不適切なため、ボルトの締付力が不足するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボルトが緩み、最悪の場合、ボルトが折損し、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数 : 12, 233台

不 具 合 原 因 : フロントサスペンションの組付工程が不適切

### 3. 7. 4 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 : プロペラシャフトのスライドヨークスプライン根元部の高周波焼入範囲が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が生じ、最悪の場合、プロペラシャフトが折損し、走行不能になるおそれがある。

リコール対象台数 : 1, 216台

不 具 合 原 因 : 高周波焼入範囲が不適切

### 3. 7. 5 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 : 左後車輪の取付ボルト・ナットの締付力が不足しているものがある。そのため、そのまま使用し続けると、最悪の場合、左後車輪が脱落するおそれがある。

リコール対象台数 : 920台

不 具 合 原 因 : 工具に由来するボルト・ナット締付力の不足

### 3. 7. 6 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 : 燃料ポンプのポンプカバーの鋳造加工が不適切なため、ポンプカバー内部の表面がささくれているものがある。そのため、振動等によりささくれが剥がれ、燃料を圧送するインペラとポンプカバーとの間が噛み込み、燃料ポンプが作動しなくなり、エンジンが停止するおそれがある。

リコール対象台数 : 581, 353台

不 具 合 原 因 : ポンプカバーの鋳造加工が不適切

② 不 具 合 の 内 容 : 自動無段変速機のオイルクーラーホースの製造工程において、洗浄処理が不適切なものがある。そのため、エンジンの振動などによりホースが抜けてオイルが漏れ、走行不能になり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数 : 136, 810台

不 具 合 原 因 : オイルクーラーホースの洗浄処理が不適切

#### 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-18-1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26%で前年度の35%に比べ9ポイント減少、2年以内に発生したものが46%で前年度の54%に比べ8ポイント減少、3年以内に発生したものが59%で前年度の63%に比べ4ポイント減少した。また、5年を超えるものは25%で前年度の21%に比べ4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、48.8ヶ月（前年度は40.8ヶ月）であった。

図-18-1 国産車の生産開始から初報までの期間

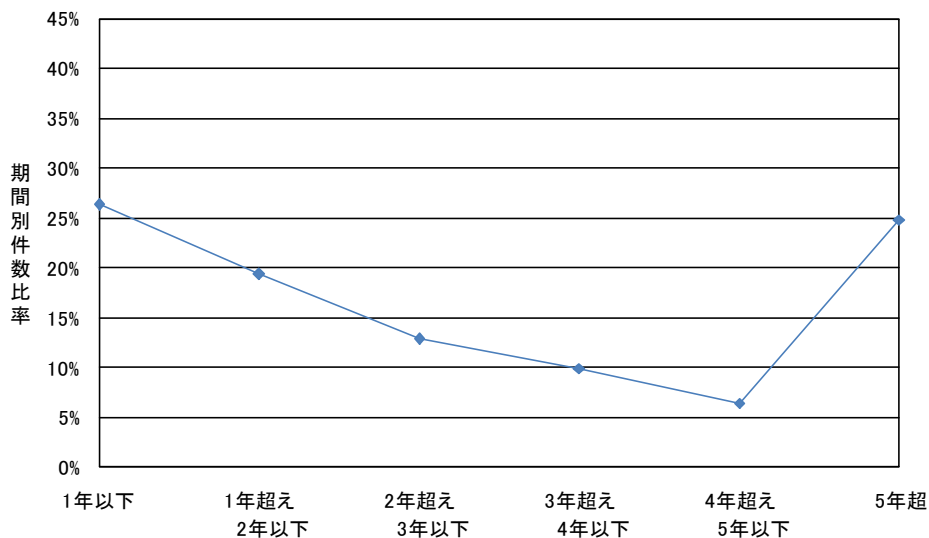


図-18-2 装置別の国産車の生産開始から初報までの期間

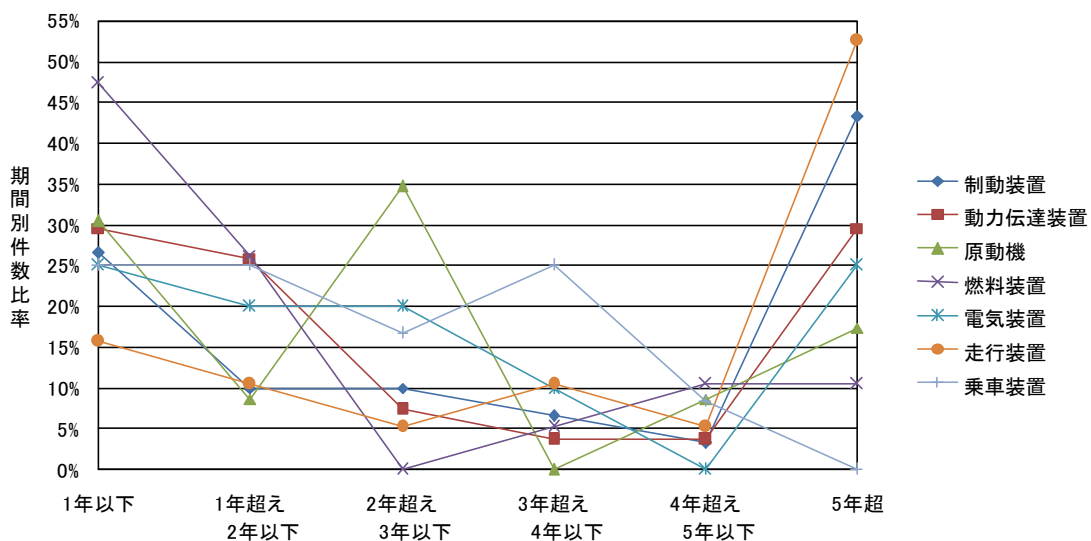


図-18-2 は装置別の国産車の生産開始から初報までの期間を示したものである。これをみると、燃料装置の初報（2年以内に発生したものが約74%）と動力伝達装置の初報（同約56%）が比較的早い段階で発生している。

#### 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-19-1（件数）、図-19-2（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10%、2～4ヶ月以内が12%、4～6ヶ月以内が11%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約33%であった。1年を超えるものは41%であり、前年度の39%とほぼ同じであった。

初報からリコール届出までの平均の期間は、17.5ヶ月（前年度は15.2ヶ月）で若干長くなっている。

図-19-1 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）

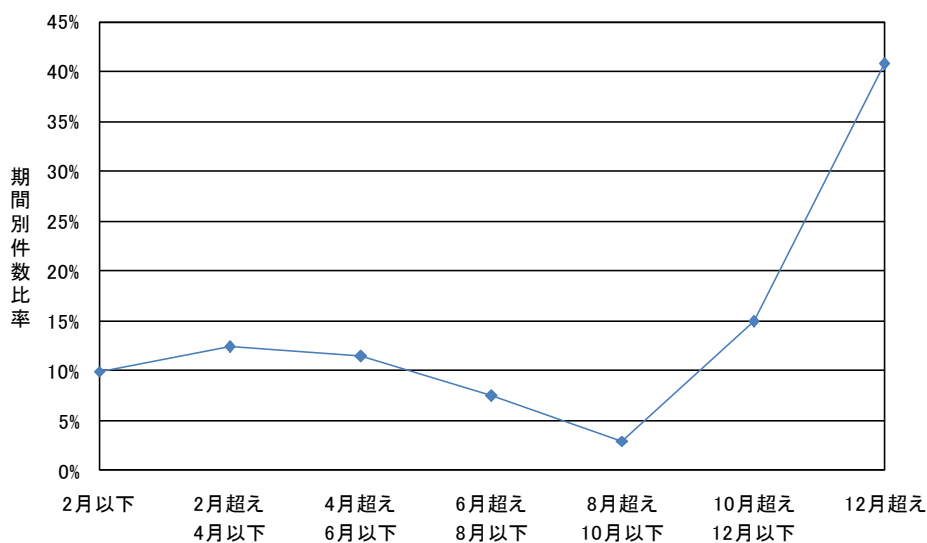
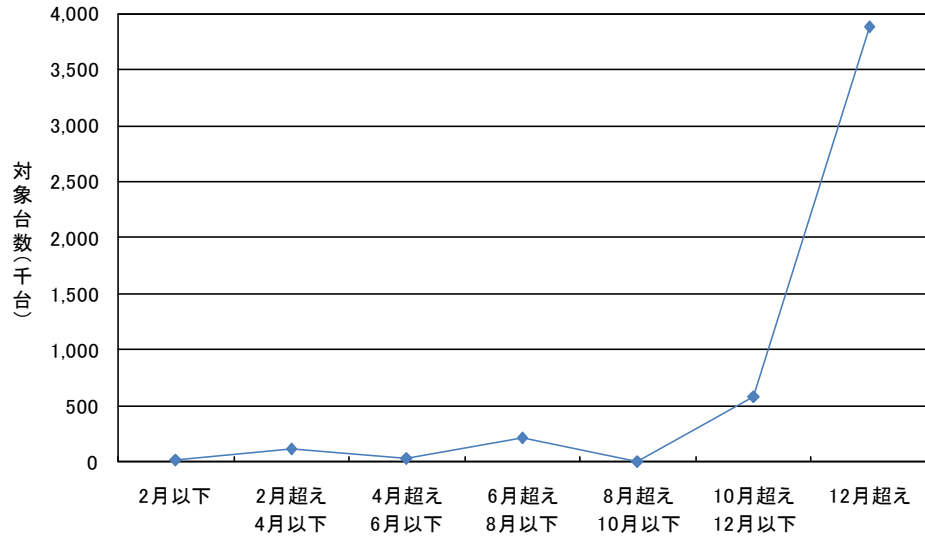




図-19-2 国産車の不具合の初報入手からリコール届出までの期間  
(対象台数)



## 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、20年度に届出のあった回収期間1年以内の案件の回収率は国産車77.4%、輸入車65.8%であり、前年度に比べて高くなっている(前年度の回収期間1年以内の案件の回収率は国産車70.7%、輸入車62.1%)。19年度に届出のあったものの回収率は国産車88.4%、輸入車65.8%、18年度に届出のあったものの回収率は国産車80.6%、輸入車78.9%となっている。

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	
20	77.4%		65.8%	
19	88.4%	(70.7%)	81.8%	(62.1%)
18	80.6%	(77.0%)	78.9%	(74.9%)
17	82.4%	(80.8%)	89.1%	(87.1%)

(注):平均回収率は、リコール届出から平成21年3月末までの累計である。( )内は、平成20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後付装置に係る平成20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。平成20年度については、届出はなかった。

表-6 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	0	0
	対象装置	0	0	0

## 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 5%減少したが、対象台数では 25%増加した。

### 7.1 国産車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）の過去の届出の影響を排除するため、国産車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 170 件であるが、リコール対象台数については増加している。

なお、三菱の届出件数及び対象台数については、他メーカーと比べて顕著な傾向は窺われず、過去の一連の不正事案の届出による影響はみられない。

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		三菱		三菱以外	
乗用車	普通・小型乗用車	件数	28 (40)	6 (8)	22 (32)		
		対象台数	2,744 (1,944)	251 (13)	2,493 (1,930)		
	軽乗用車	件数	11 (6)	3 (2)	8 (4)		
		対象台数	425 (815)	32 (256)	393 (559)		
貨物車	普通・小型貨物車	件数	65 (83)	19 (22)	46 (61)		
		対象台数	1,023 (280)	214 (65)	810 (215)		
	軽貨物車	件数	11 (7)	0 (3)	11 (4)		
		対象台数	674 (446)	0 (21)	674 (425)		
乗合車		件数	44 (32)	9 (6)	35 (26)		
		対象台数	44 (29)	4 (3)	40 (26)		
特殊車		件数	61 (41)	2 (0)	59 (41)		
		対象台数	62 (24)	0 (0)	61 (24)		
二輪車		件数	5 (16)	0 (0)	5 (16)		
		対象台数	102 (245)	0 (0)	102 (245)		
その他		件数	0 (15)	0 (0)	0 (15)		
		対象台数	0 (10)	0 (0)	0 (10)		
合計		件数	204 (229)	34 (40)	170 (189)		
		対象台数	5,073 (3,792)	501 (358)	4,573 (3,434)		

(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。

## 7. 2 国産車全体と三菱を区分した装置別リコール届出件数

国産車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

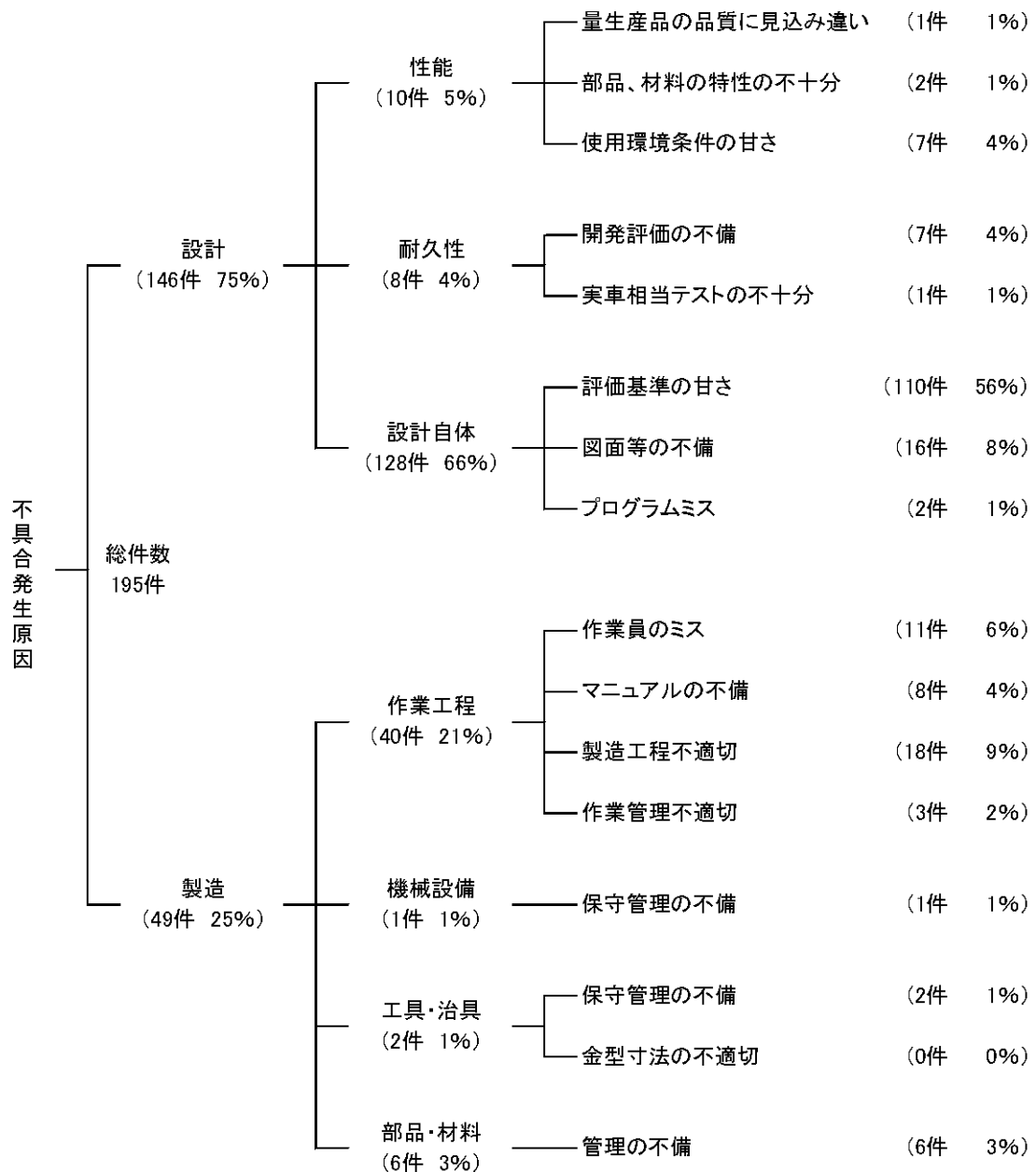
装置別	件数				割合(%)			
	全体	三菱	三菱以外	全体前年度	全体	三菱	三菱以外	全体前年度
制動装置	35	2	33	(25)	15	6	17	(10)
動力伝達装置	28	7	21	(39)	12	21	11	(16)
原動機	27	4	23	(33)	12	12	12	(13)
燃料装置	21	3	18	(25)	9	9	9	(10)
電気装置	21	4	17	(7)	9	12	9	(3)
走行装置	19	1	18	(14)	8	3	9	(6)
乗車装置	15	2	13	(13)	7	6	7	(5)
排出ガス発散防止装置	10	2	8	(6)	4	6	4	(2)
車枠・車体	9	2	7	(17)	4	6	4	(7)
緩衝装置	9	2	7	(14)	4	6	4	(6)
かじ取装置	8	1	7	(13)	3	3	4	(5)
灯火装置	7	2	5	(34)	3	6	3	(14)
その他	20	2	18	(8)	9	6	9	(3)
合計	229	34	195	(248)	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-20に示す。この結果をみると、設計に係る原因によるものが146件で全体の75%（前年度160件・78%）、製造に係る原因によるものが49件で全体の25%（前年度46件・22%）となり、設計に係る原因によるものの割合が大きい。とりわけ、「設計自体」に係る原因によるもののうち、「評価基準の甘さ」については、110件（56%）と高い比率を占めている。いずれも国産車全体の傾向と同様である。

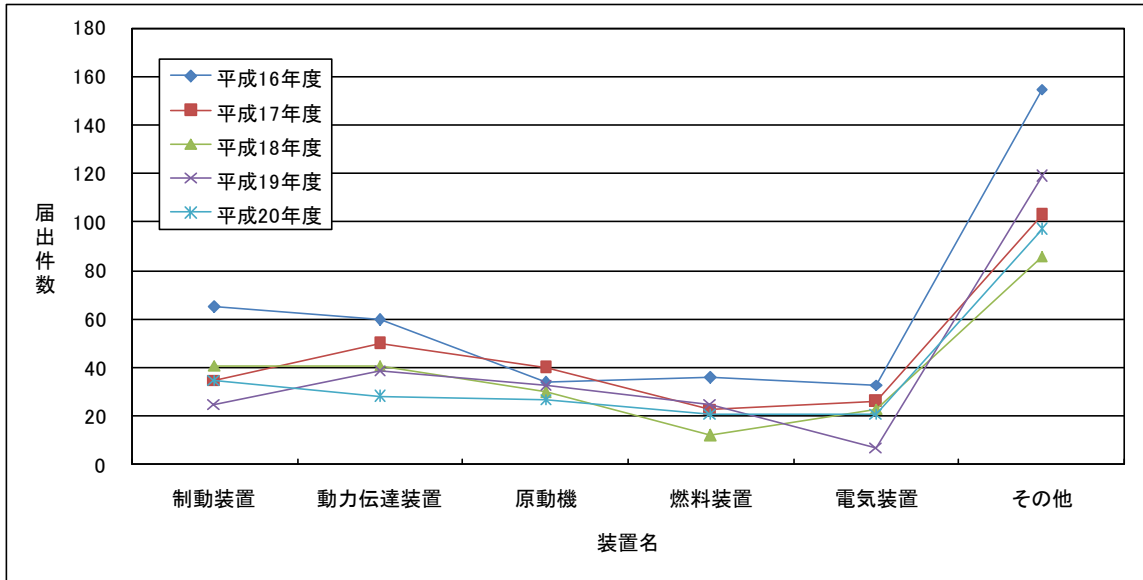
図-20 三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合  
（国産車、平成20年4月～21年3月届出箇所別）



## 7. 4 今年度リコール届出の要因分析

今年度、特にリコール届出が比較的多かった動力伝達装置、原動機、制動装置、電気装置、燃料装置の5装置について、過去5年間の届出件数の推移を図-21にまとめた。

図-21 主要装置の過去5年間のリコール届出件数の推移



次に、リコール届出が比較的多かった5装置の具体的な不具合の内容についてまとめた。

### (1) 制動装置

制動装置のリコール届出件数は、35件と最も多く、昨年度の届出件数と比較すると10件の増加であった。内容的には三菱のリコール届出件数が2件（制動装置全体の6%）で、昨年度の6件に比べれば減少したが、逆に三菱以外のメーカーのリコール届出件数が33件あり、昨年度の25件に比べ増加した。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27件と全体の77%であった。

### (2) 動力伝達装置

動力伝達装置のリコール届出件数は、28件と昨年度の届出件数に比べ11件の減少であった。内容的には三菱のリコール届出件数が7件（動力伝達装置全体の25%）であった。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21件と全体の75%であった。

### **(3) 原動機**

原動機のリコール届出件数は、27件と昨年度の届出件数に比べ6件の減少であった。内容的には三菱のリコール届出件数が4件（原動機全体の15%）であった。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24件と全体の89%であった。

### **(4) 燃料装置**

燃料装置のリコール届出件数は、21件と昨年度の届出件数に比べ4件の減少であった。内容的には三菱のリコール届出件数が3件（燃料装置全体の14%）であった。なお、発生原因については、製造に起因するリコール届出件数が12件と全体の57%であった。

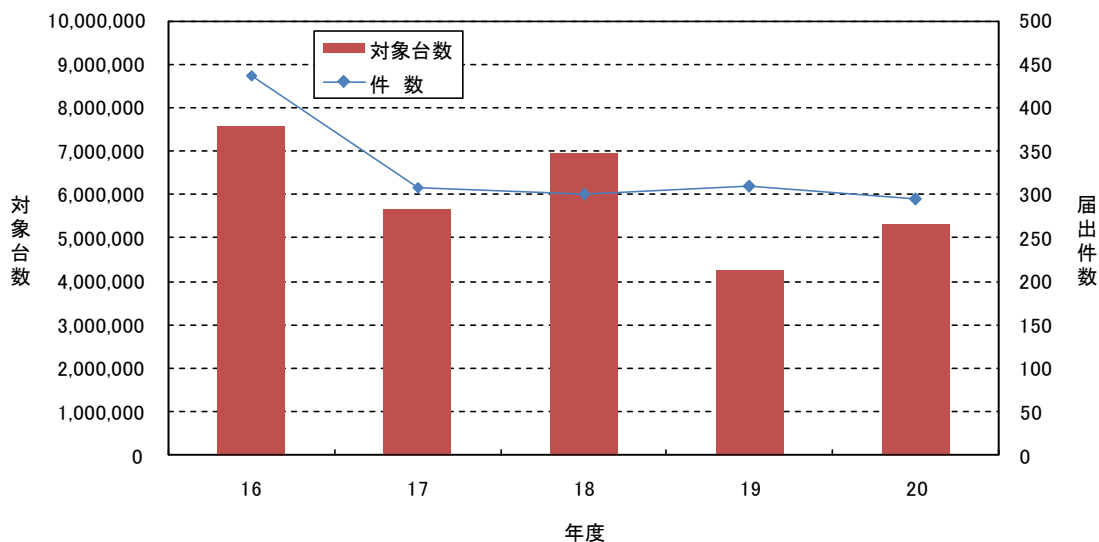
### **(5) 電気装置**

電気装置のリコール届出件数は、21件と昨年度の届出件数に比べ14件の増加であった。内容的には三菱のリコール届出件数が4件（電気装置全体の19%）であった。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17件と全体の81%であった。

参考 1 **最近 5 年間のリコール届出の傾向（平成 16 年度～20 年度）**

1. リコール届出件数及び対象台数の推移（平成 16 年度～20 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 16 年度から平成 20 年度までのリコール届出件数及び対象台数は表-9 のとおりであり、平成 20 年度のリコール届出件数は前年度に比べ減少したが、この 3 年間ほぼ横ばいに推移している。また、リコール対象台数については、前年度より増加しており、ほぼ 17 年度の水準である。

表-9 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

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
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
合計	1,194	27,639,932	458	2,175,697	1,652	29,815,629



### 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-10に示す。これをみると、国産車では、乗用車が292件・17,558千台で対象台数全体の64%、同様に貨物車は459件・8,688千台で対象台数全体の31%となっている。また、輸入車では乗用車が321件・1,640千台で対象台数全体の75%を占めている。

表-10 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数（平成16年度～20年度計）

車種(用途)別		国産車	輸入車	合計
乗用車	件数	292	321	613
	対象台数	17,558	1,640	19,198
貨物車	件数	459	26	485
	対象台数	8,688	11	8,699
その他	件数	615	120	735
	対象台数	1,394	525	1,919
合計	件数	1,366	467	1,833
	対象台数	27,640	2,176	29,816

(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。

### 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-11に示す。多い順にみると、全体では制動装置が270件14%、動力伝達装置が263件・14%、原動機が230件・12%、燃料装置が193件・10%、電気装置が162件・9%の順となっており、国産車は、動力伝達装置、制動装置、原動機の順で合わせて583件・43%を占めており、輸入車は、燃料装置、制動装置、原動機の順で合わせて211件・41%を占めている。

表-11 装置別リコール届出件数（平成16年度～20年度計）

装置別	国産車	輸入車	合計
制動装置	201	69	270
	(15%)	(13%)	(14%)
動力伝達装置	218	45	263
	(16%)	(9%)	(14%)
原動機	164	66	230
	(12%)	(13%)	(12%)
燃料装置	117	76	193
	(9%)	(15%)	(10%)
電気装置	110	52	162
	(8%)	(10%)	(9%)
その他	560	207	767
	(41%)	(40%)	(41%)
合計	1,370	515	1,885
	(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。

## 5. メーカー別リコール届出件数及び対象台数

平成16年度から平成20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-12・図-23のとおりである。

表-12 メーカー別リコール届出件数及び対象台数（平成16年度～20年度）

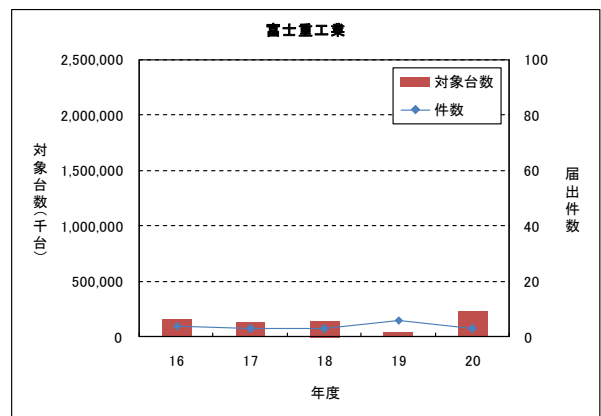
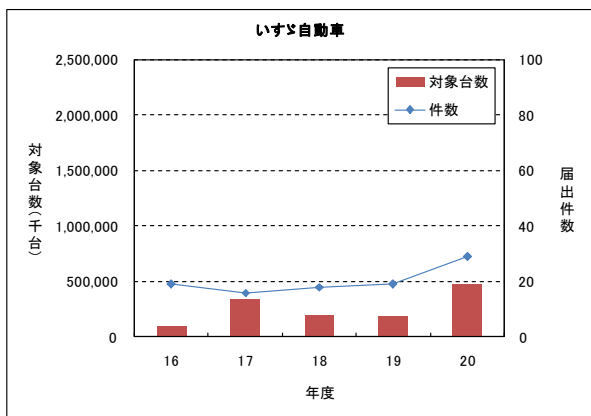
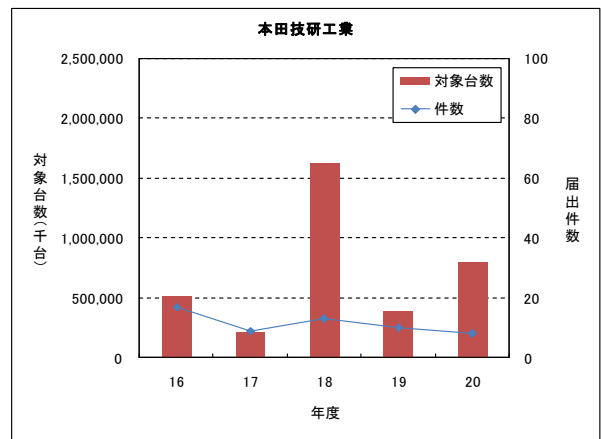
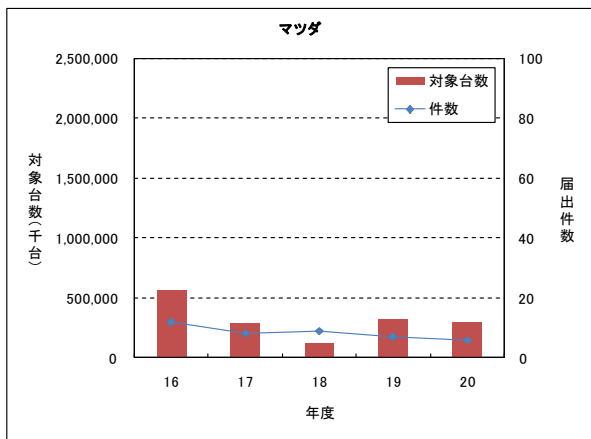
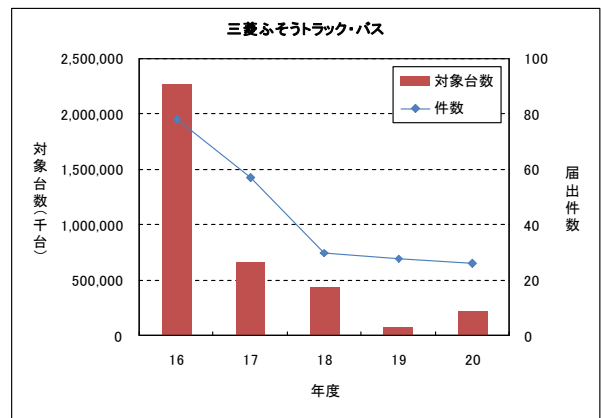
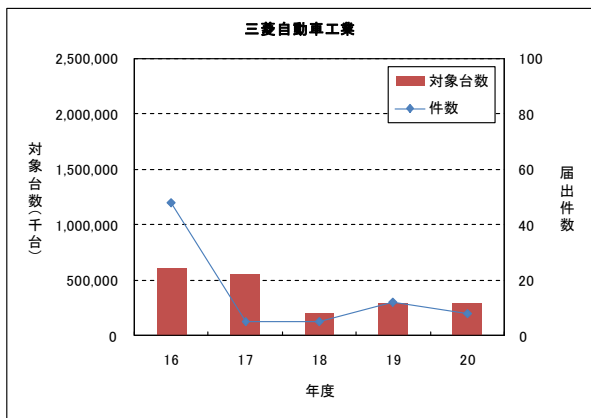
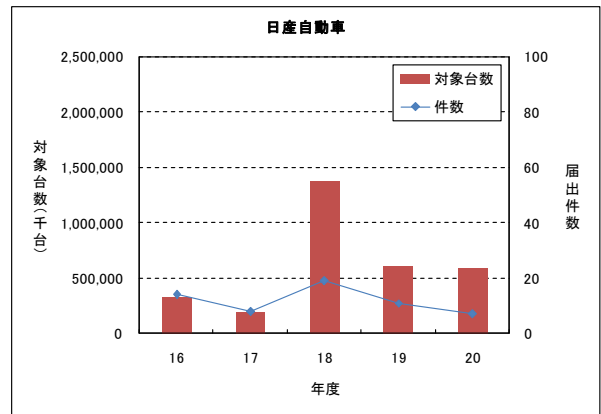
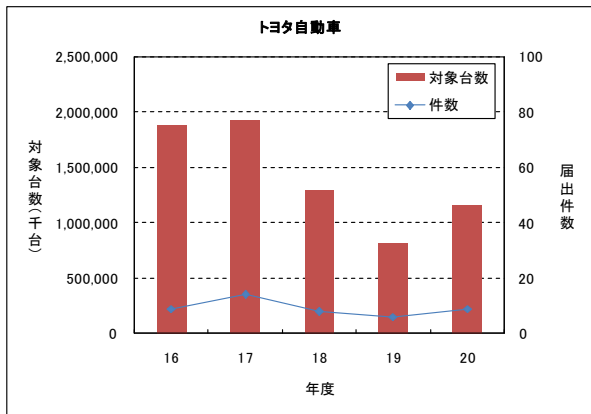
### （国産車）

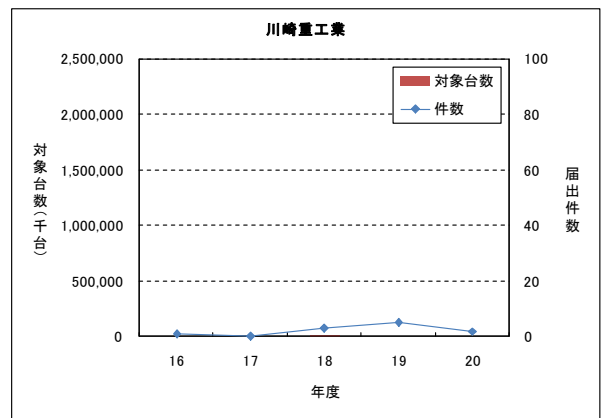
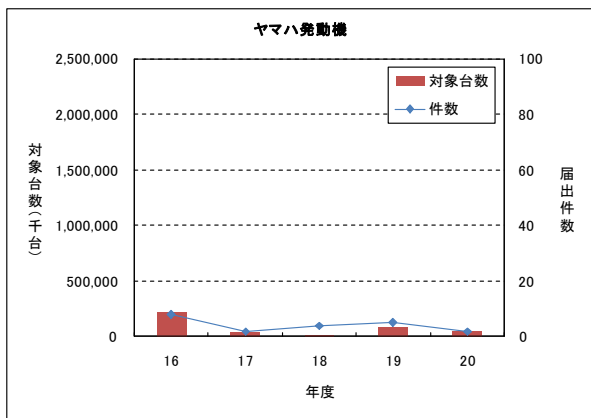
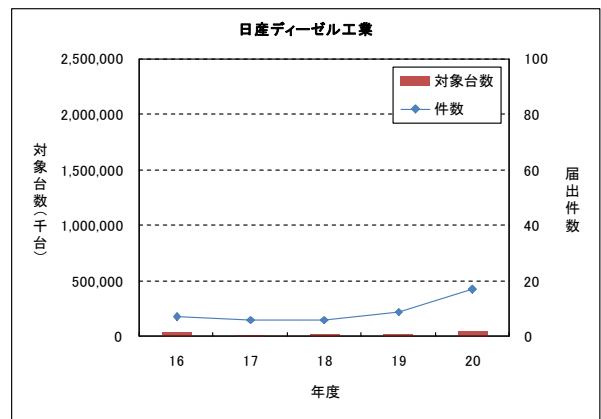
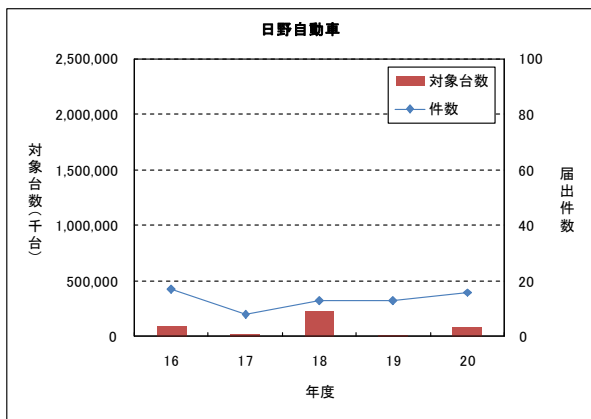
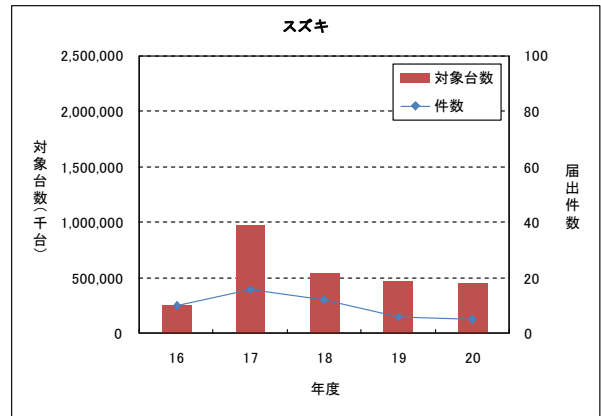
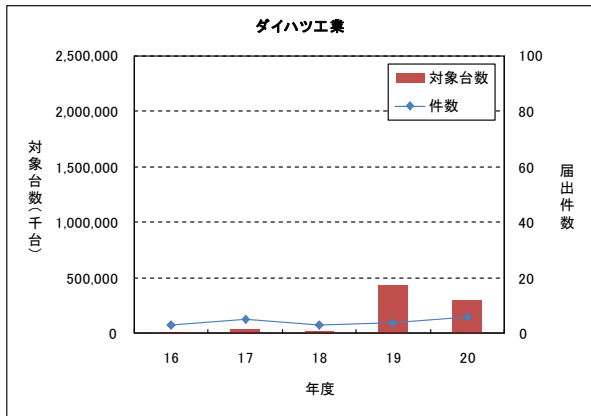
メーカー名	16		17		18		19		20	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
トヨタ自動車	9	1,887,471	14	1,927,386	8	1,295,034	6	809,394	9	1,169,722
日産自動車	14	333,211	8	199,391	19	1,381,798	11	607,554	7	586,531
三菱自動車工業	48	603,832	5	553,312	5	202,885	12	290,122	8	283,394
三菱ふそうトラック・バス	78	2,265,534	57	657,760	30	432,570	28	68,240	26	217,447
マツダ	12	562,042	8	285,441	9	126,464	7	323,528	6	295,866
本田技研工業	17	511,516	9	205,242	13	1,629,367	10	392,486	8	801,714
いすゞ自動車	19	92,871	16	333,957	18	194,470	19	184,996	29	478,431
富士重工業	4	154,241	3	133,090	3	144,833	6	44,438	3	227,686
ダイハツ工業	3	6,333	5	39,876	3	22,877	4	433,033	6	300,508
スズキ	10	253,978	16	974,978	12	547,572	6	468,654	5	447,650
日野自動車	17	90,768	8	19,874	13	223,146	13	13,402	16	82,510
日産ディーゼル工業	7	35,978	6	12,058	6	22,911	9	23,341	17	54,402
ヤマハ発動機	8	210,373	2	43,837	4	12,345	5	77,952	2	54,284
川崎重工業	1	76	0	0	3	6,514	5	2,317	2	967

### （輸入車）

メーカー名	16		17		18		19		20	
	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	13	43,734	4	2,331	5	3,152	11	4,229	12	9,004
フォルクスワーゲン	6	124,298	4	90,880	2	105,273	3	264,935	7	95,909
ボルボ	4	23,953	2	1,761	5	4,577	9	8,700	6	29,842
メルセデスベンツ	9	146,954	6	55,013	6	20,112	6	73,364	6	7,318
アウディ	0	0	3	4,198	4	23,345	0	0	3	65,018
プジョー	4	31,085	0	0	4	13,649	1	19,916	3	16,964

図-23 メーカー別リコール届出件数及び対象台数の推移(平成16年度～20年度)





## 6. リコール率

### 6. 1 車種別のリコール率

最近5年間（平成16年度から平成20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-13に示す。

表-13 最近5年間の車種別リコール率（平成16年度～20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	240	15,033	41,469	36.3%
		輸入車	321	1,640	3,451	47.5%
		計	561	16,673	44,920	37.1%
	貨物車	国産車	413	6,711	6,884	97.5%
		輸入車	26	11	48	22.9%
		計	439	6,722	6,932	97.0%
	その他	国産車	534	573	1,809	31.7%
		輸入車	25	3	86	3.5%
		計	559	576	1,895	30.4%
	計	国産車	1,187	22,317	50,162	44.5%
		輸入車	372	1,654	3,585	46.1%
		計	1,559	23,971	53,747	44.6%
軽自動車	国産車	98	4,502	25,263	17.8%	
	輸入車	0	0	4	0.0%	
	計	98	4,502	25,267	17.8%	
二輪車	国産車	50	567	3,456	16.4%	
	輸入車	94	67	272	24.6%	
	計	144	634	3,728	17.0%	
合計	国産車	1,335	27,386	78,881	34.7%	
	輸入車	466	1,721	3,861	44.6%	
	計	1,801	29,107	82,742	35.2%	

(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19年3月末現在）で除して求めた（小型特殊自動車及び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、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、35.2%となっている。

また、国産車のリコール率は34.7%、輸入車のリコール率は44.6%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16年度から平成20年度）

平成16年度からの年度別リコール率は、表-14のとおりであり、平成16年度の三菱による過去のリコール届出を除くと増加傾向を示していたが、平成20年度は大幅に減少した。平成21年度は若干増加したが、平成17年度以下の水準を保っている。

表-14 年度別届出件数、対象台数及びリコール率（平成16年度～20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)
16	438	7,566	77,390	9.8%
17	309	5,663	78,278	7.2%
18	300	6,968	78,992	8.8%
19	310	4,268	79,236	5.4%
20	295	5,351	82,742	6.5%

(注): 保有台数は、小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く。

### ②米国における暦年別リコール率（2003年から2007年）

2003年からの暦年別リコール率は、表-15のとおりであり、2004年には著しく増加したが、2005年以降ほぼ横ばいに推移している。

表-15 暦年別届出件数、対象台数及びリコール率（2003年～2007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)
2003	527	19,062	229,620	8.3%
2004	600	30,792	231,389	13.3%
2005	562	18,956	241,193	7.6%
2006	490	11,196	246,193	4.5%
2007	587	14,821	247,573	5.9%

(注): 公表後にデータが訂正されているため、過去の数値は修正している。

## 6. 3 リコール率の日米比較

過去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保有台数で除した値（リコール率）で比較してみると、表-16のとおりとなり、日本は米国の9割程度となっている。

表-16 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	1,652	29,816	82,742	36.0%
米国	2,863	97,839	247,573	39.5%

(単位: 千台)

(注): 日米両国の過去5年間のリコール件数を比較している。

## 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1,194件(原因別1,370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-17・図-24のとおりである。

平成16年度の割合と比較すると、件数では設計に係るものが69%から74%に増加し、製造に係るものが31%から26%と減少している。また、対象台数では設計に係るものが84%から74%に減少し、製造に係るものが16%から26%と増加している。

また、リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-25のとおり設計に係る原因によるものが987件・72%、製造に係る原因によるものが383件・28%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2.6倍となっている。また、設計の主な原因について項目別にみると、「評価基準の甘さ」に起因するものが640件・47%を占め、製造の主な原因については特に傾向的に多いものはない。

表-17 対象台数の発生原因（設計・製造）別推移

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
設計	件数	265 (69%)	202 (73%)	161 (69%)	190 (77%)	169 (74%)
	対象台数	6,384 (84%)	4,812 (87%)	5,298 (81%)	3,418 (86%)	3,743 (74%)
製造	件数	118 (31%)	75 (27%)	72 (31%)	58 (23%)	60 (26%)
	対象台数	1,218 (16%)	750 (13%)	1,210 (19%)	548 (14%)	1,330 (26%)
合計	件数	383 (100%)	277 (100%)	233 (100%)	248 (100%)	229 (100%)
	対象台数	7,602 (100%)	5,562 (100%)	6,508 (100%)	3,966 (100%)	5,073 (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-1のリコール届出件数及び対象台数と相違する。

図-24 不具合発生原因別（設計・製造）の年度別推移（平成16年度～20年度）

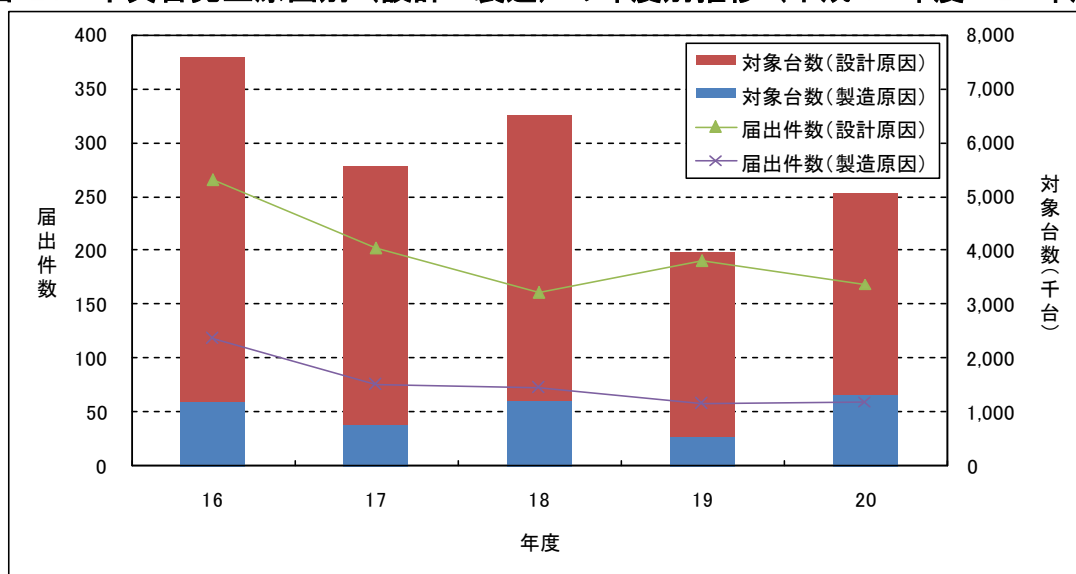


図-25 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合  
(国産車、平成16年度～20年度届出事例)

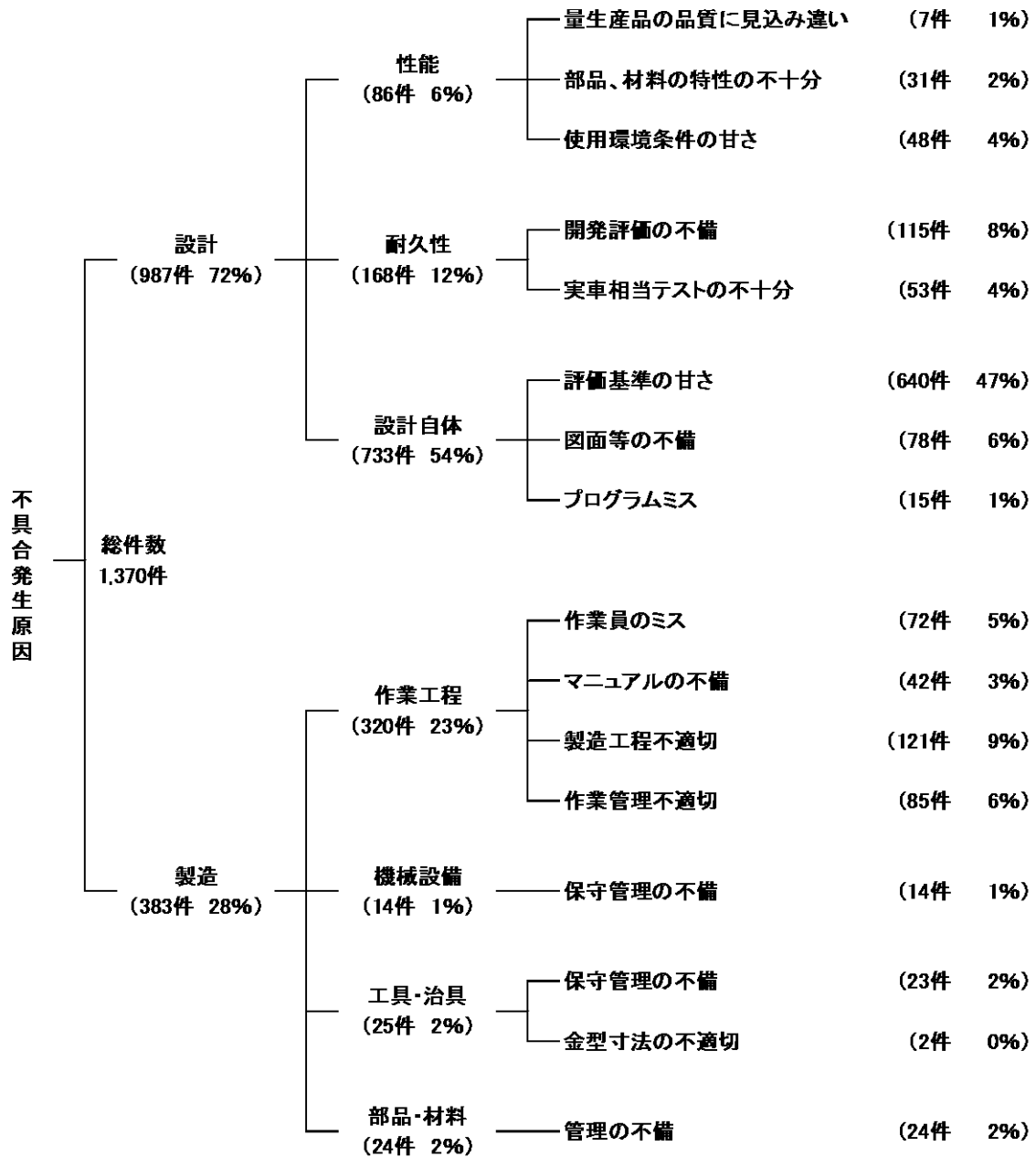




図-26 不具合発生原因別（設計）の年度別推移（平成16年度～20年度）

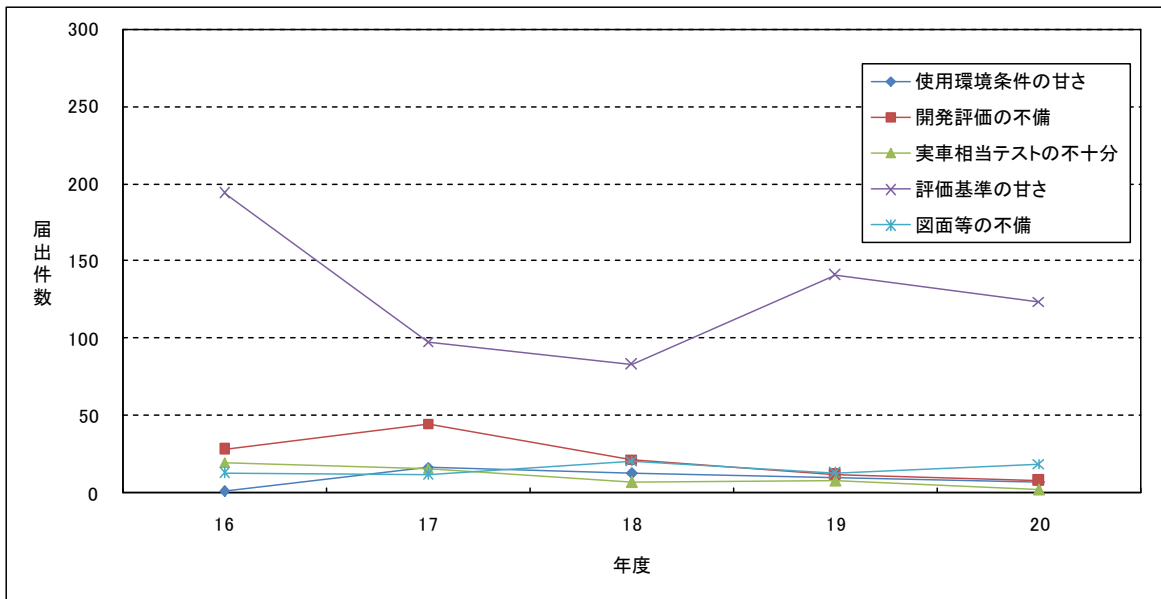
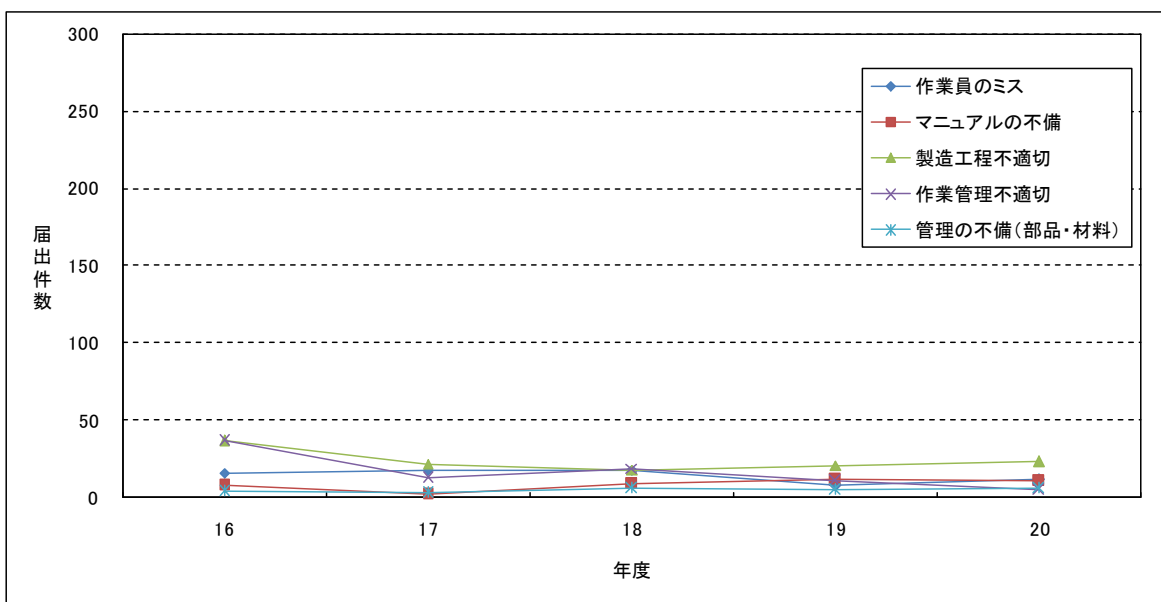


図-27 不具合発生原因別（製造）の年度別推移（平成16年度～20年度）



装置別の不具合件数が比較的多い動力伝達装置 (218 件)、制動装置 (201 件)、原動機 (164 件)、について、不具合原因別に分類したものを図-28 から図-30 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 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 2.2 倍となっている。制動装置の不具合は、設計に係る原因によるものが 64% であるのに対し、製造に係る原因によるものが 36% 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 1.8 倍となっている。原動機の不具合は、設計に係る原因によるものが 76% であるのに対し、製造に係る原因によるものが 24% 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 3.2 倍となっている。

図-28 動力伝達装置の不具合原因

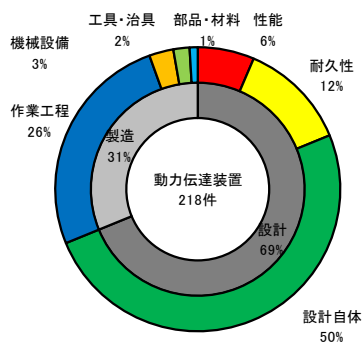


図-29 制動装置の不具合原因

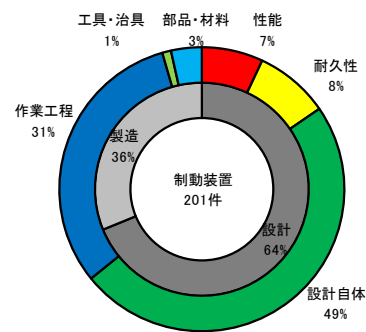
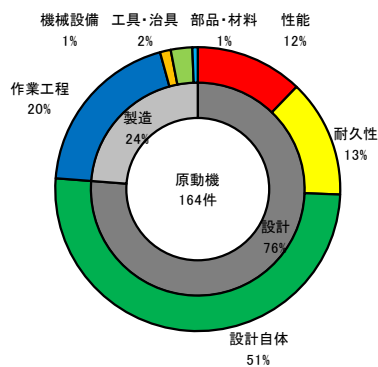


図-30 原動機の不具合原因



## 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20年度と平成15年度から平成19年度までの5年間の平均を比較したものを図-31に示す。

過去5年間の平均と比べると、平成20年度は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た。また、過去5年間平均の36%と比べれば比率は小さいものの、平成20年度も1年以内に発生したものが一番多く26%となっている。3年以内に発生したもののどうしの比較では、過去5年間平均が64%である一方、平成20年度は59%であり、やや低い割合となっている。なお、5年を超えるものの割合は、25%とやや高くなっている。

図-31 国産車の生産開始から初報までの期間（平成20年度・平均）

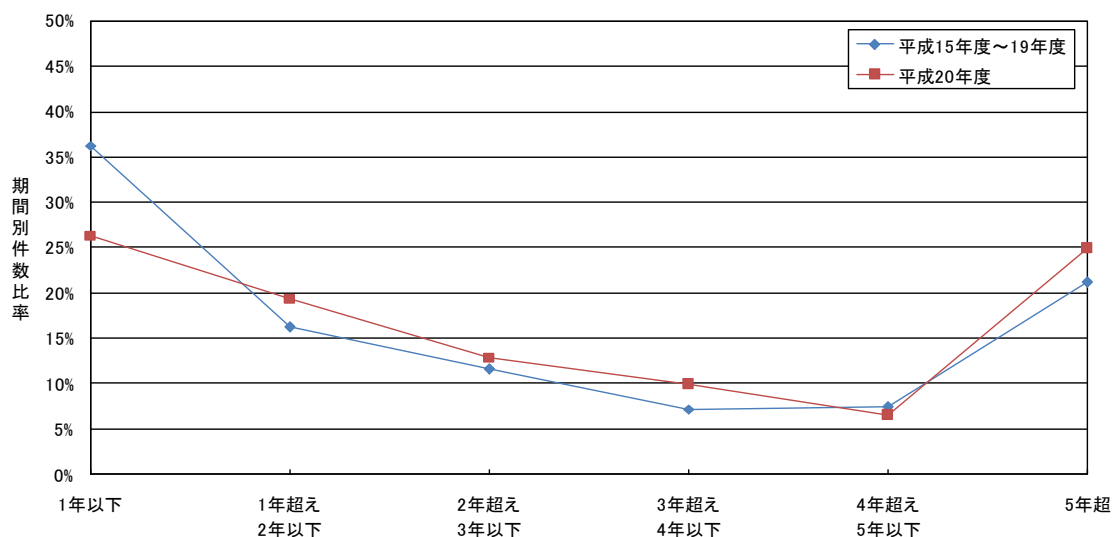


表-18 国産車の生産開始から初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平均
平均期間	32.7	37.1	42.9	40.8	48.8	40.5

国産車の生産開始から不具合発生までの期間は、前年度より長くなっており、また、平成16年度の平均期間32.7ヶ月と比較すると、16ヶ月以上長くなっている。これは、比較的初期に発生する製造に係る不具合よりも、長期間の使用により発生する設計に係る不具合の方が多いためであると考えられる(表-17参照)。

表-19 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 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	合 計
5 年超	73	60	60	49	50	292 (22.0%)
4 年超 5 年以下	32	17	19	16	13	97 (7.3%)
3 年超 4 年以下	31	13	14	20	20	98 (7.4%)
2 年超 3 年以下	53	34	24	22	26	159 (12.0%)
1 年超 2 年以下	56	50	34	44	39	223 (16.8%)
60 日超 1 年以下	98	66	64	70	38	336 (25.3%)
60 日以内	40	37	18	11	15	121 (9.1%)
合 計	383	277	233	232	201	1,326 (100.0%)

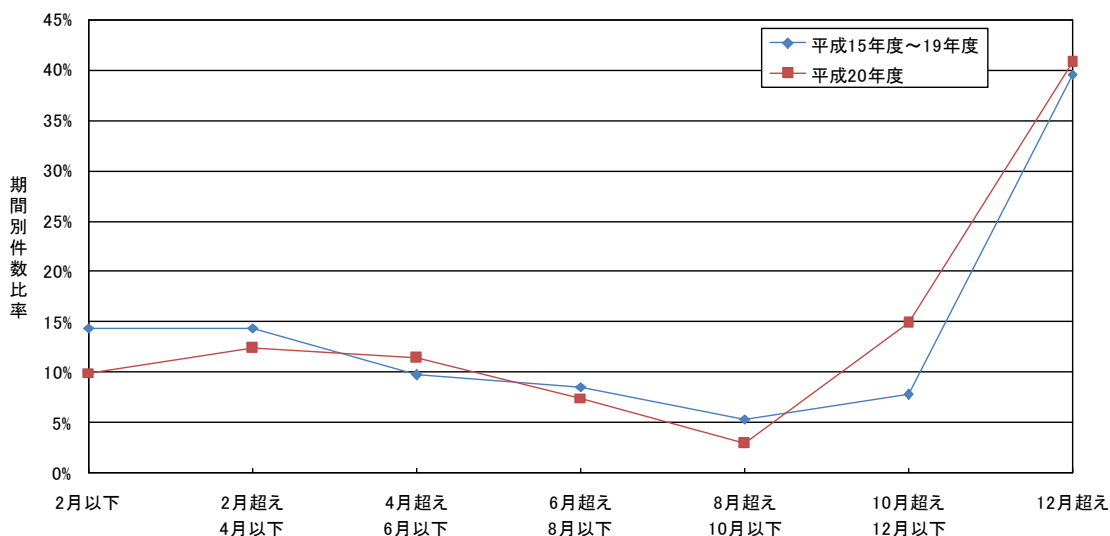
(注)：1件のリコール届出で複数の異なる不具合を届出しているものがあるため、リコール届出件数(表-1)とは一致しない。なお、期間が不明な届出を除外し、集計している。

## 8. 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するまでの期間について、平成 20 年度と平成 15 年度から平成 19 年度までの 5 年間の平均を比較したものを図-32 に示す。

過去 5 年間の平均と比べると、平成 20 年度は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。平成 20 年度は 2 ヶ月以内に届けられたものが 10% (過去 5 年平均 14%) と減少し、2~4 ヶ月以内に届けられたものも 12% (過去 5 年平均 14%) と過去 5 年平均より減少傾向を示した。一方、4~6 ヶ月以内に届けられたものは 11% (過去 5 年平均 10%) と増加し、1 年を超えるものも 41% (過去 5 年平均 40%) と過去 5 年平均に比べ増加している。

図-32 国産車の初報入手からリコール届出までの期間 (平成 20 年度・平均)



**表-20 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 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平 均
平均期間	33.3	24.6	16.5	15.2	17.5	21.4

平成 20 年度の初報入手からリコール届出までの平均期間は 17.5 ヶ月であり、過去 5 年間の平均期間 21.4 ヶ月よりは短いですが、前年度 15.2 ヶ月と比較すると長くなっている。これは、原因究明に時間を要する設計に係る不具合が、製造に係る不具合に比べ多いためであると考えられる (表-17 参照)。

なお、三菱の平均期間をみると、平成 20 年度については 16.4 ヶ月で、国産車全体の数値より若干短く、過去の一連の不正事案の影響はみられない。

**表-21 三菱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 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平 均
平均期間	89.6	42.2	24.7	20.2	16.4	38.6

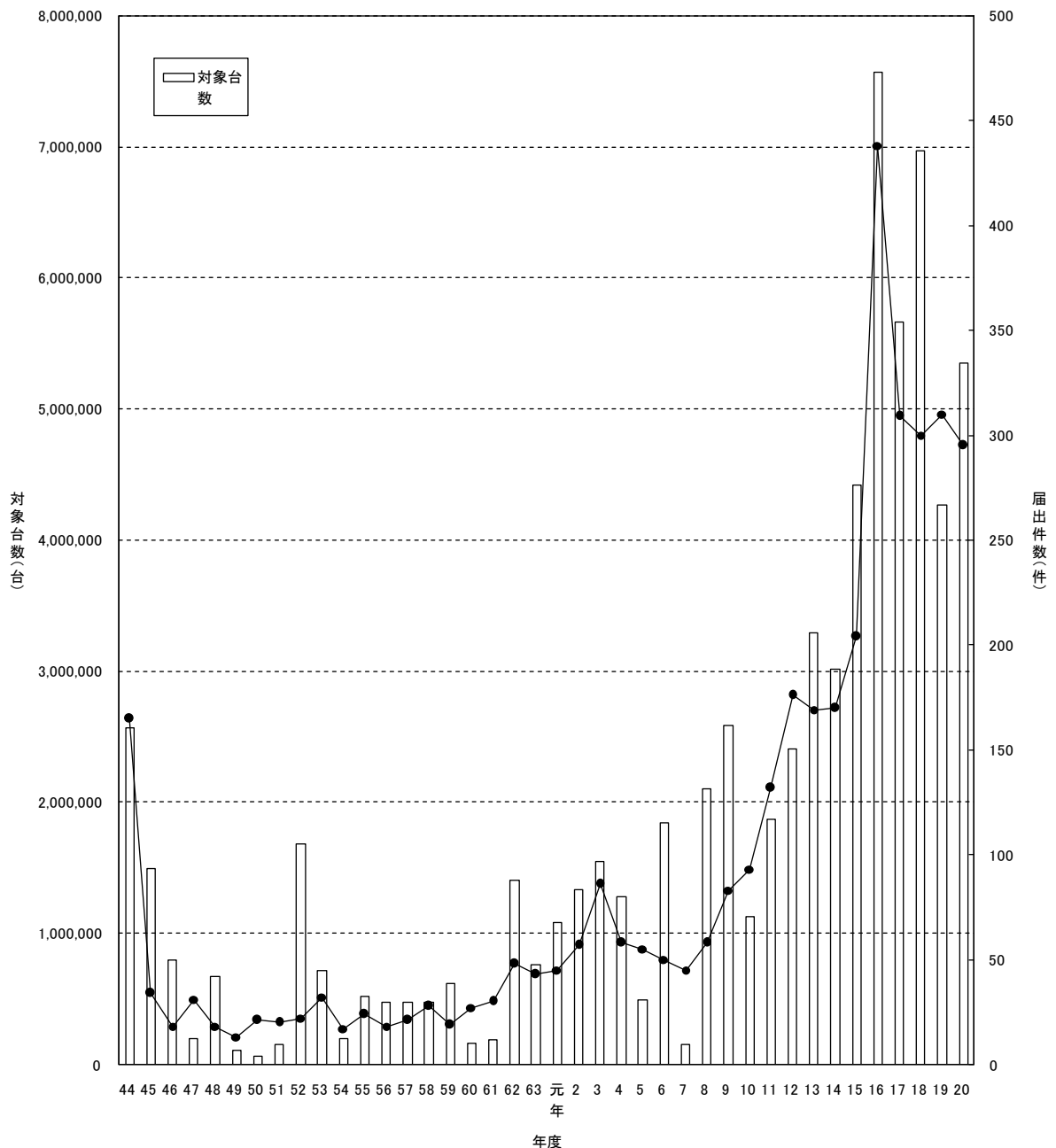
**参考2 リコール届出全体の傾向分析（昭和44年度から平成20年度：40年間）**

**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40年間の推移は図-33のとおりとなっている。

平成20年度は、届出件数は前年度よりも減少したが、対象台数は前年度より増加し、ほぼ17年度の水準に戻った。また、20年度の対象台数は自動車保有車両数の6.5%を占めている。

**図-33 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20年度までの40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20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
合 計	2,240	66,483,146	1,542	5,592,313	3,782	72,075,459

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 20 年度)

年 度	国産車		輸入車		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
合 計	4	129,624	3	535	7	130,159

昭和 44 年度から平成 20 年度までの 40 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 2,240 件（6,648 万台）であり、これに対して輸入車は 1,542 件（559 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 59%であるが、総対象台数の 92%を占めている。