

平成 23 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 25 年 4 月

国土交通省 自動車局

目 次

1. リコール届出件数及び対象台数	2
1.1 リコール届出件数と対象台数の推移（全体）	2
1.2 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数	3
1.3 リコール率の推移	4
① 車種別のリコール率	4
② 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）	5
③ 5カ年リコール率の日米比較	6
1.4 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数	6
1.5 装置別リコール届出件数・割合	10
2. リコール届出の不具合発生原因別の届出件数及びその割合	16
2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合	16
2.2 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合	23
① 国産車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合	23
② 輸入車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合	27
2.3 発生原因別の届出事例	30
① 不具合原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合原因の事例	30
② 不具合原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合原因の事例	31
3. 生産開始日から不具合発生の初報日及びリコール届出日までの期間	34
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間	34
① 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況の傾向	34
② 装置別の生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間	40
③ 国産車における生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	41
④ 輸入車における生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	43
3.2 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間	44
① 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分における届出状況の傾向	44
② 装置別の不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間	53
③ 国産車における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	54
④ 輸入車における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）	56
3.3 電子制御の不具合に関連するリコール届出状況	58
① 電子制御の不具合に関連するリコール届出件数及びその割合	58
② 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出状況の傾向	65

4. リコール届出対象車の改修状況	70
5. 特定後付装置のリコール届出	71
6. 火災又はそのおそれ、制動力低下及び操舵装置の操作に支障があるおそれがあるもの としたリコール届出事例	72
7. 参考調査1 ：リコール届出件数及び対象台数の推移	74
7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）	74
7.2 特定後付装置リコール届出件数及び対象台数の推移	77
8. 参考調査2 ：届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出等の状況	78
8.1 届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出件数及び対象台数	78
9. 参考調査3 ：初度登録年別自動車保有車両数	82

リコール届出内容の分析結果

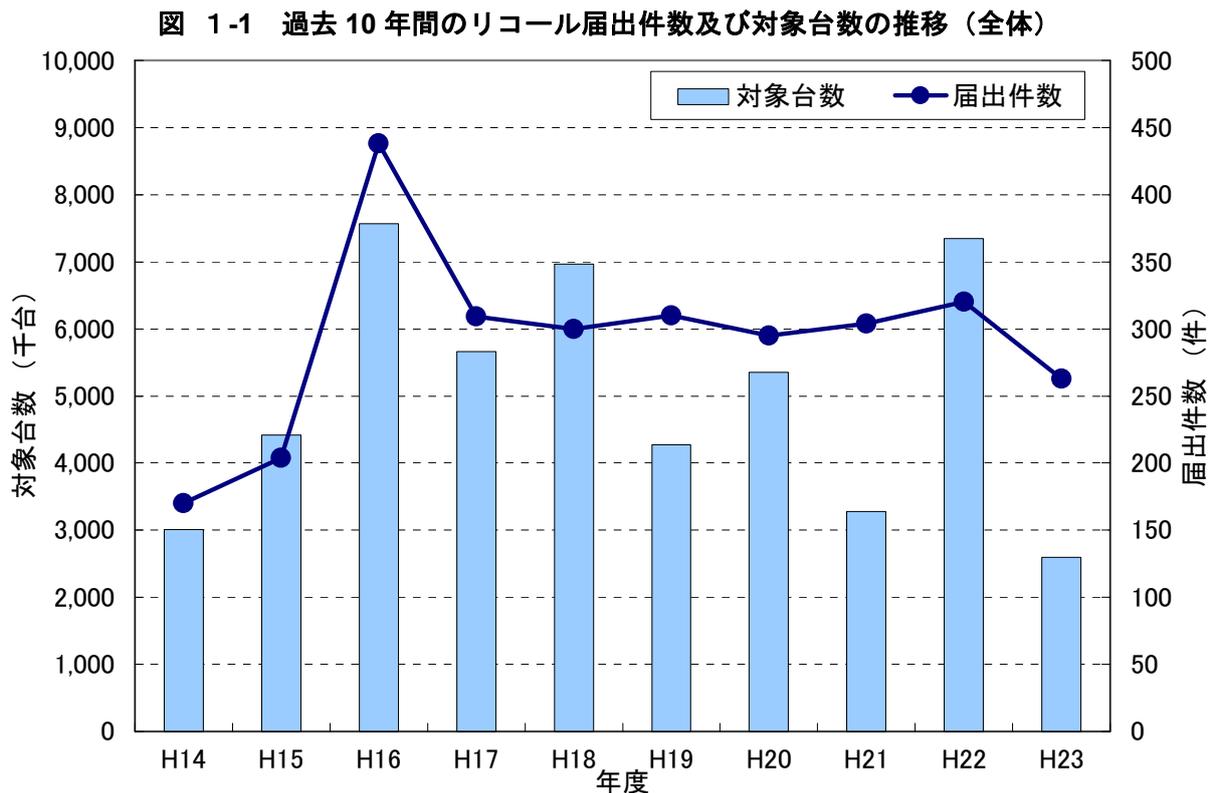
平成 25 年 4 月
国土交通省 自動車局

1. リコール届出件数及び対象台数

1.1 リコール届出件数と対象台数の推移（全体）

平成 23 年度のリコール届出件数は、263 件（国産車 180 件、輸入車 83 件）であり、前年度の 320 件と比べ 57 件減少（対前年度比 18%減）した。また、リコール対象台数は 2,594 千台で前年度の 7,348 千台に比べ 4,754 千台の減少（対前年度比 65%減）であった。対象台数が大きく減少した理由として、前年度は、対象台数が 50 万台を超えるリコール届出が 6 件あり、その内の 1 件は、100 万台を超えるものであったなど、比較的大規模なリコール届出が多かったことが挙げられる。

ここで、平成 23 年度のリコール届出を含む過去 10 年間の国産車及び輸入車のそれぞれの値を合計した「全体」（以下「全体」という）のリコール届出件数及び対象台数の推移を図 1-1 に示す。



平成 23 年度のリコール届出の状況は、リコール届出件数及び対象台数ともに平成 16 年度以降最も低い状況である。

平成 19 年度から平成 23 年度におけるリコール届出の対象台数が多い上位 10 件を表 1-1 に示す。平成 23 年度におけるリコール届出（全体）の対象台数が前年度以前に比較して減少した要因は、次のように考えられる。

- ・平成 23 年度のリコール届出 1 件当たりの対象台数が 30 万台を超えるような届出がなく、

上位 10 件の対象台数の平均は 20 万台に満たない。

- ・リコール届出 1 件当たりの平均対象台数が、平成 23 年度以前の最近 5 年間で最も低く、かつ、リコール届出の対象台数が多い上位 10 件を除いたリコール届出 1 件当たりの平均対象台数が 4 千台未満であるなど、全般的に対象台数が少ない小規模のリコール届出が多い。

表 1-1 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 19 年度～平成 23 年度）

(台)	H19	H20	H21	H22	H23
1	381,551	628,239	432,366	1,202,800	299,320
2	357,938	581,353	274,324	882,006	265,919
3	313,033	525,898	269,402	834,759	264,329
4	277,074	252,249	223,068	734,392	203,777
5	264,276	245,165	217,592	599,029	157,621
6	241,775	199,718	185,352	581,192	152,720
7	215,020	185,382	116,425	247,663	101,053
8	129,159	170,300	114,358	181,658	97,564
9	122,527	166,892	102,785	177,692	97,412
10	120,406	161,296	92,594	167,883	92,679
上位 10 件のリコール届出 1 件当たりの平均対象台数	242,276	311,649	202,827	560,907	173,239
リコール届出 1 件当たりの平均対象台数	13,767	18,138	10,784	22,963	9,864
上位 10 件を除く、リコール届出 1 件当たりの平均対象台数	6,150	7,839	4,252	5,610	3,406

1.2 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

平成 19 年度から平成 23 年度までのリコール届出件数及び対象台数は、表 1-2 のとおりであり、平成 23 年度の国産車のリコール届出件数は前年度に比べ減少したが、輸入車では変動はない。一方、国産車の対象台数については前年度に比べ大幅に減少しているが、輸入車では前年度に比べ約 1 万台の減少に留まっている。

表 1-2 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数（平成 19 年度～平成 23 年度）

事項 年度	国産車		輸入車		全体（国産車＋輸入車）	
	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数
H19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
H20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
H22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
合計	1,062	21,445,726	430	1,393,567	1,492	22,839,293

1.3 リコール率の推移

① 車種別のリコール率

平成 19 年度から平成 23 年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成 23 年 3 月末現在の保有車両数で除した「5 年リコール率」（以下「5 年リコール率」という）について、車種別に分類したものを表 1-3 に示す。

表 1-3 最近 5 年間の車種別リコール率（平成 19 年度～平成 23 年度）

車種区分		届出件数* ¹ (件)	対象台数* ¹ (千台)	保有車両数* ² (千台)	5 年リコール率 (%)
乗用車	国産車	160	10,445	36,840	28.4
	輸入車	286	1,177	3,295	35.7
	全体	446	11,623	40,135	29.0
貨物車	国産車	311	2,717	6,162	44.1
	輸入車	23	34	53	65.0
	全体	334	2,751	6,215	44.3
軽自動車* ³	国産車	93	6,797	27,014	25.2
	輸入車	0	0	3	0
	全体	93	6,797	27,017	25.2
二輪車* ⁴	国産車	37	262	3,176	8.2
	輸入車	92	159	335	47.6
	全体	129	421	3,511	12.0
その他* ⁵	国産車	530	397	1,628	24.4
	輸入車	28	3	97	2.6
	全体	558	400	1,725	23.2
車種合計	国産車	1,131	20,618	74,821	27.6
	輸入車	429	1,374	3,782	36.3
	全体	1,560	21,992	78,603	28.0

* 1 : 届出件数及び対象台数については、リコール届出が複数の車種（種別・用途）にまたがる場合には区分毎に集計しているため、表内の 5 年間の届出件数及び対象台数は国土交通省における報道発表資料のそれより多くなる。

* 2 : 保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び社団法人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。

* 3 : 軽自動車は、軽特種用途自動車を除く。

* 4 : 二輪車は、原動機付自転車を除く。

* 5 : その他は、小型特殊自動車、大型特殊自動車及び特種用途自動車の合計である。

表 1-3 によると、全車種区分合計の 5 年リコール率は、国産車で 27.6%、輸入車で 36.3% であり、国産車が約 9 ポイント低い。平成 18 年度から平成 22 年度までの同区分合計の 5 年リコール率は、国産車 33.1%、輸入車 38.2% であり、国産車が約 5 ポイント低い状況であったことから、前年度に比較して国産車、輸入車ともに 5 年リコール率が減少しているが、その差に開きがでてきていることが解る。

② 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 19 年度から平成 23 年度までの各年度のリコール届出の対象台数をその前年度末の保有車両数で除した「年度別リコール率」（以下「年度別リコール率」という）について、表 1-4 に示す。

表 1-4 日本における年度別の届出件数、対象台数及び年度別リコール率（平成 19 年度～23 年度）

年度	届出件数	対象台数 (千台)	保有車両数* ¹ (千台)	年度別リコール率 (%)
H19	310	4,268	79,236	5.4
H20	295	5,351	79,022	6.8
H21	304	3,278	78,742	4.2
H22	320	7,348	78,635	9.3
H23	263	2,594	78,603	3.3

* 1：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び社団法人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。

また、米国における 2006 年から 2010 年までの各年のリコール届出対象台数をその前年 12 月末の保有車両数で除した「暦年別リコール率」（以下「暦年別リコール率」という）を、表 1-5 に示す。

表 1-5 米国における暦年別の届出件数、対象台数及び暦年別リコール率（2006 年～2010 年）

年（暦年）* ²	届出件数* ³	対象台数* ³ (千台)	保有車両数* ⁴ (千台)	暦年別リコール率 (%)
2006	490	11,204	250,844	4.5
2007	587	14,823	254,403	5.9
2008	684	10,104	255,917	4.0
2009	492	16,566	254,212	6.9
2010	648	20,070	250,272	8.4

* 2：各項目の数値については、本報告書作成時から訂正される場合がある。なお、米国での統計では暦年で報告されている。

* 3：届出件数及び対象台数については米国運輸省「2011 Recall Annual Report Final (2012 年 1 月 14 日現在)」から引用した。

* 4：保有車両数については、米国運輸省研究・革新技术庁（RITA）ウェブサイトの「National Transportation Statistics Table 1-11: Number of U.S. Aircraft, Vehicles, Vessels, and Other Conveyances」から引用した。

表 1-4 及び表 1-5 によると、日米ともに保有車両数に大きな変動はなく、対象台数の増減に比例して年度別リコール率（日本）及び暦年別リコール率（米国）が変動している。

③ 5カ年リコール率の日米比較

日本における平成19年度から平成23年度までの、米国における暦年の2006年から2010年までの、各5年間におけるリコール対象台数の累計を、日本においては平成23年3月末、米国においては2010年12月末のそれぞれの保有車両数で除したものを日米の5カ年リコール率として表1-6に示す。

表 1-6 5カ年リコール率の日米比較

国別	届出件数	対象台数 (千台)	保有車両数 (千台)	5カ年リコール率 (%)
日本	1,560* ¹	21,992* ¹	78,603* ²	28.0
米国	2,901	72,767	250,272	29.1

*1：届出件数及び対象台数には、原動機付自転車を含んでいない。また、リコール届出が複数の車種（種別・用途）にまたがる場合には区分毎に集計しているため、表内の5カ年の届出件数及び対象台数は国土交通省における報道発表資料のそれより多くなる。

*2：保有車両数には、小型特殊自動車及び原動機付自転車を含んでいない。

年度（暦年）別リコール率の日米比較では差がみられたが、表1-6による5カ年リコール率の日米比較では、大きな差はみられない。

なお、日米でのリコール届出の対象は、次のように異なる。日本では、同一型式における一定範囲の自動車について、その構造・装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認められるものを対象としているが、米国では、自動車や装置に自動車の安全に関わる欠陥があると判断した場合又は自動車や装置が新車時に安全基準に合致していないものを対象としている。

1.4 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成19年度から平成23年度までのリコール届出について、車種（用途）別に区分し、届出件数、対象台数及びそれらの割合を表1-7に示す。なお、表1-7に記載の「5カ年平均」とは、平成19年度から平成23年度の平均値である（以下「5カ年平均」という）。また、車種（用途）別の届出件数とその割合をグラフ化したものを図1-2及び図1-3に、対象台数とその割合をグラフ化したものを図1-4及び図1-5に示す。

表 1-7 車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）		年度		国産車			輸入車			全体		
		H23	H22	5 力年平均	H23	H22	5 力年平均	H23	H22	5 力年平均		
乗用車	普通・小型	件数	(件)	26	48	32	57	55	57	83	103	89
			(%)	13.0	18.5	13.9	67.8	66.2	66.2	29.3	30.1	28.1
	台数	(千台)	1,049	4,194	2,089	135	60	235	1,184	4,254	2,325	
		(%)	43.2	58.5	48.7	78.9	33.2	84.4	45.6	57.8	50.8	
	軽	件数	(件)	11	14	11	0	0	0	11	14	11
			(%)	5.5	5.4	4.6	0	0	0	3.8	4.0	3.3
台数	(千台)	173	2,198	911	0	0	0	173	2,198	911		
	(%)	7.1	30.6	21.2	0	0	0	6.6	29.9	19.9		
貨物車	普通・小型	件数	(件)	51	54	62	2	7	5	53	61	67
			(%)	25.6	20.8	27.0	2.3	8.4	5.3	18.7	17.8	21.1
	台数	(千台)	492	336	543	0	8	7	492	344	550	
		(%)	20.3	4.6	12.6	0	4.1	2.4	18.9	4.6	12.0	
	軽	件数	(件)	8	9	8	0	0	0	8	9	8
			(%)	4.0	3.4	3.4	0	0	0	2.8	2.6	2.5
台数	(千台)	317	249	448	0	0	0	317	249	448		
	(%)	13.0	3.4	10.4	0	0	0	12.2	3.3	9.8		
乗合車	件数	(件)	24	33	32	1	2	1	25	35	33	
		(%)	12.0	12.7	14.0	1.1	2.4	1.1	8.8	10.2	10.5	
	台数	(千台)	26	35	34	0	0	0	26	35	34	
特殊車	件数	(件)	46	70	54	5	0	2	51	70	57	
		(%)	23.1	27.0	23.6	5.9	0	2.5	18.0	20.4	17.8	
	台数	(千台)	32	30	36	0	0	0	32	30	36	
二輪車*1	件数	(件)	12	9	11	18	16	19	30	25	30	
		(%)	6.0	3.4	4.8	21.4	19.2	21.9	10.6	7.3	9.5	
	台数	(千台)	327	121	218	36	113	36	363	235	254	
特種車	件数	(件)	21	22	19	1	3	2	22	25	22	
		(%)	10.5	8.4	8.3	1.1	3.6	2.7	7.7	7.3	6.8	
	台数	(千台)	9	3	10	0	0	0	9	3	10	
合計*2	件数	(件)	199	259	230	84	83	96	283	342	316	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	台数	(千台)	2,423	7,167	4,289	171	182	279	2,594	7,348	4,568	
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100		

* 1：原動機付自転車を含む。

* 2：リコール届出が複数の車種（種別・用途）にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

平成 23 年度の車種（用途）別のリコール届出件数の合計は 283 件であり、前年度の 342 件と比べ 59 件減少（対前年度比約 17%減）した。国産車のリコール届出件数の合計は 199 件であり、前年度の 259 件と比べ 60 件減少（同約 23%減）した。輸入車のリコール届出件数の合計は 84 件であり、前年度の 83 件と比べ 1 件増加（同約 1%増）した。平成 23 年度の車種（用途）別の届出件数（全体）を前年度と比較すると、二輪車を除き減少している。

また、5 力年平均の届出件数と比較すると全般的に減少しているが、各車種（用途）別の届出件数の割合には大きな変化が見られない。

図 1-2 車種（用途）別の届出件数（平成 19 年度から平成 23 年度）

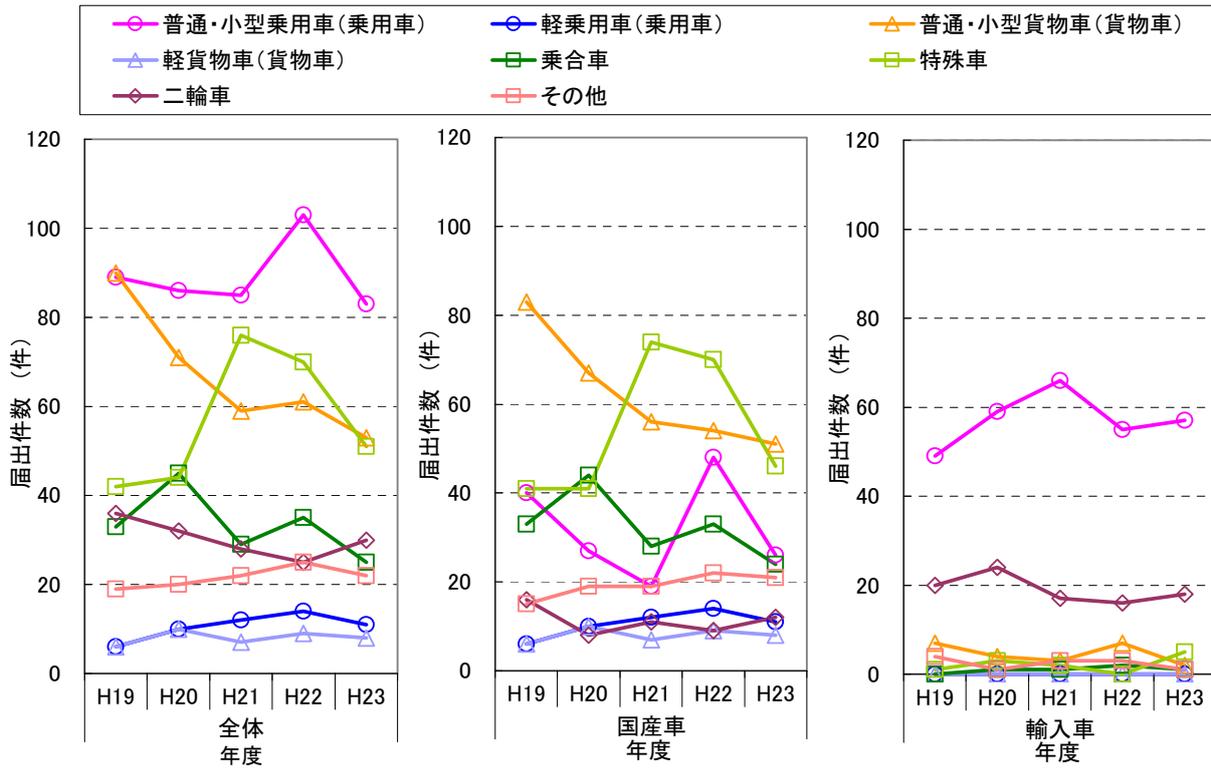
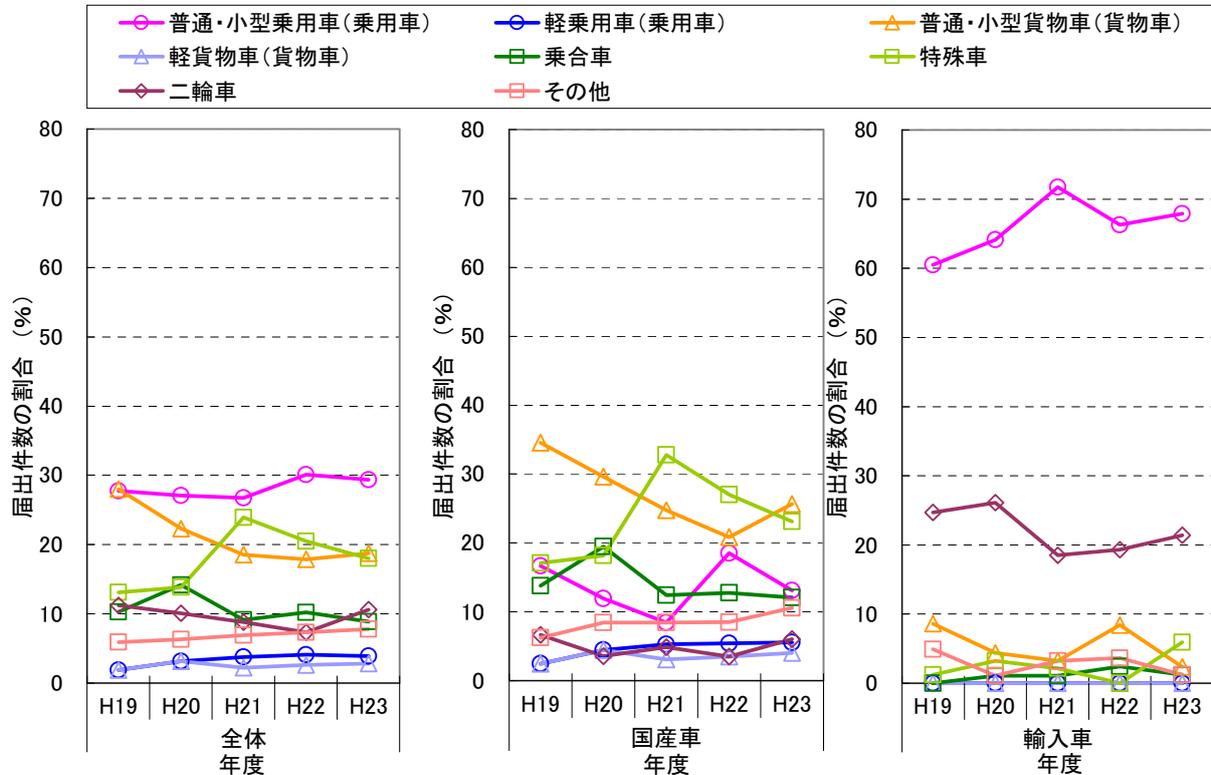


図 1-3 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 19 年度から平成 23 年度）



平成 23 年度の車種（用途）別のリコール対象台数の合計は 2,594 千台であり、前年度の 7,348 千台と比べ 4,754 千台減少（対前年度比約 65%減）している。これは、乗用車の対象台数が 6,452 千台から 1,357 千台に減少したことによる影響が大きいと考えられる。

対象台数の車種（用途）毎の割合を前年度と比較すると、乗用車の対象台数の割合は 87.7%から 52.2%に減少し、貨物車は 7.9%から 31.1%に、二輪車は 3.1%から 13.9%にそれぞれ増加している。乗用車の占める割合は減少しているが、依然として全体の 5 割以上を占めており、乗用車の対象台数の増減が、届出全体の対象台数に大きな影響を与えていると考えられる。

また、5 カ年平均との車種（用途）別の対象台数の比較では、5 カ年平均の合計である 4,568 千台から 1,974 千台減少（対 5 カ年平均比約 43%減）し 2,594 千台となっており、乗用車が 3,236 千台から 1,357 千台へ減少（同約 58%減）するなど、対象台数が大幅に減少し、それに伴い、対象台数の割合についても 70.7%から 52.2%に減少している。

国産車の対象台数の合計は 2,423 千台であり、前年度の 7,167 千台と比べ 4,744 千台減少（対前年度比約 66%減）した。また、輸入車のリコール対象台数の合計は 171 千台であり、前年度の 182 千台と比べ 11 千台減少（同約 6%減）した。

そのほか、平成 23 年度における対象台数の合計の約 93%が国産車（前年度は約 98%、5 カ年平均は約 94%）であるため、対象台数については、国産車の影響を大きく受けていることが解る。

図 1-4 車種（用途）別の対象台数（平成 19 年度から平成 23 年度）

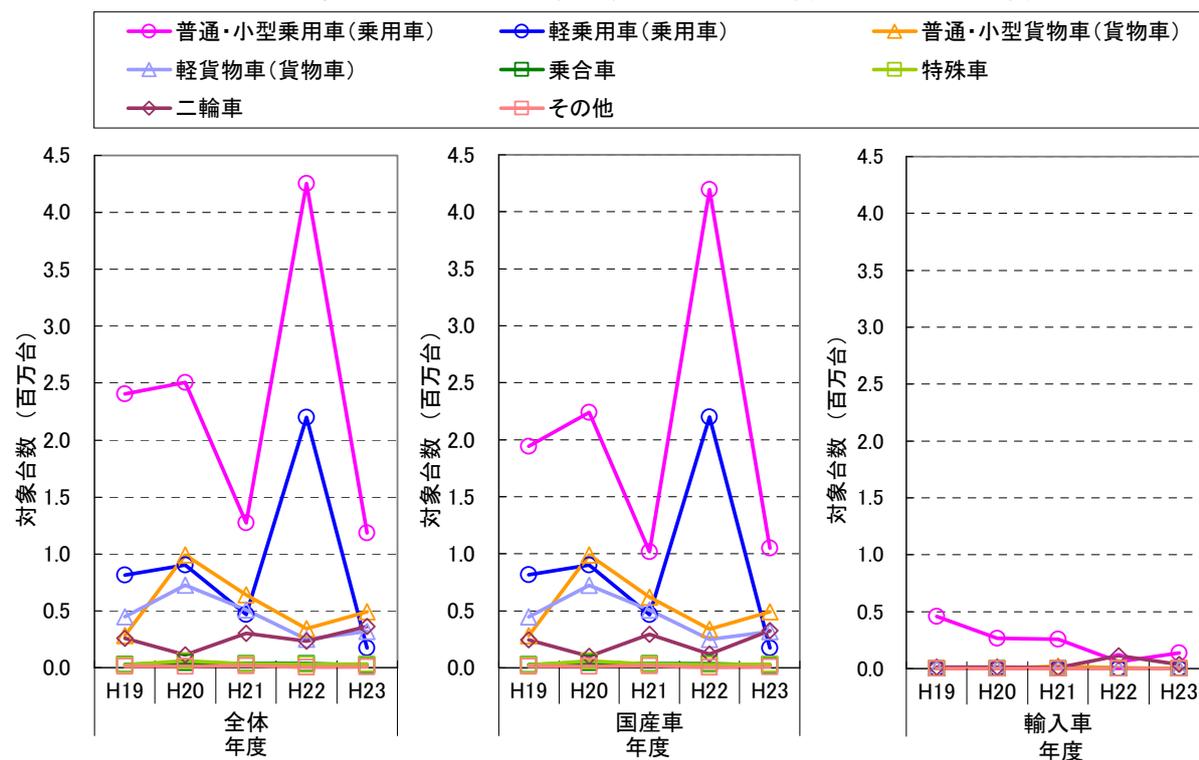
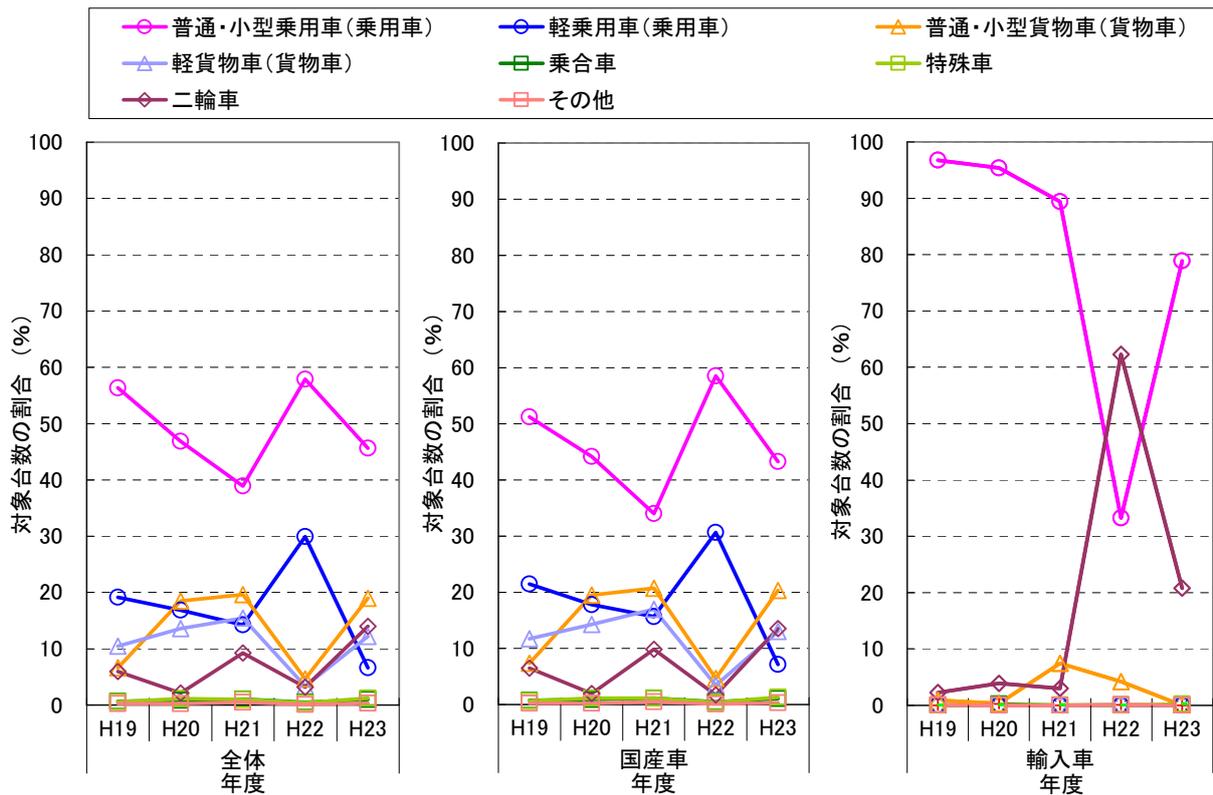


図 1-5 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 19 年度から平成 23 年度）



1.5 装置別リコール届出件数・割合

平成 19 年度から平成 23 年度までのリコール届出について、装置別に区分し、届出件数及びその割合を表 1-8 に示し、それをグラフ化したものを全体は図 1-6 及び図 1-7 に、国産車は図 1-8 及び図 1-9 に、輸入車は図 1-10 及び図 1-11 にそれぞれ示す。なお、表 1-8 は、平成 23 年度の装置別リコール届出件数（合計）の届出件数が多い装置順に記載している。

表 1-8 装置別の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）

装置名			国産車			輸入車			全体		
			H23	H22	5 力年平均	H23	H22	5 力年平均	H23	H22	5 力年平均
動力伝達装置	件数	(件)	30	42	34	7	5	7	37	47	42
		(%)	14.6	16.1	14.4	8.3	5.5	8.0	12.8	13.4	12.6
電気装置	件数	(件)	29	24	22	5	10	9	34	34	31
		(%)	14.1	9.2	9.4	6.0	11.0	9.4	11.8	9.7	9.3
制動装置	件数	(件)	16	21	24	14	11	13	30	32	37
		(%)	7.8	8.0	10.2	16.7	12.1	14.4	10.4	9.1	11.4
燃料装置	件数	(件)	21	23	23	9	9	12	30	32	35
		(%)	10.2	8.8	9.9	10.7	9.9	12.4	10.4	9.1	10.6
原動機	件数	(件)	21	29	27	8	6	8	29	35	35
		(%)	10.2	11.1	11.5	9.5	6.6	8.8	10.0	9.9	10.7
かじ取装置	件数	(件)	17	22	16	7	9	7	24	31	23
		(%)	8.3	8.4	6.7	8.3	9.9	7.4	8.3	8.8	6.9
灯火装置	件数	(件)	11	18	16	6	7	7	17	25	24
		(%)	5.4	6.9	6.8	7.1	7.7	7.9	5.9	7.1	7.2
車枠・車体	件数	(件)	6	26	14	10	14	9	16	40	23
		(%)	2.9	10.0	5.8	11.9	15.4	9.7	5.5	11.4	6.9
走行装置	件数	(件)	11	16	15	5	1	3	16	17	18
		(%)	5.4	6.1	6.4	6.0	1.1	3.0	5.5	4.8	5.5
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	12	9	8	1	2	2	13	11	10
		(%)	5.9	3.4	3.5	1.2	2.2	1.9	4.5	3.1	3.0
乗車装置	件数	(件)	9	8	13	2	6	7	11	14	20
		(%)	4.4	3.1	5.5	2.4	6.6	7.0	3.8	4.0	5.9
緩衝装置	件数	(件)	3	7	8	3	5	4	6	12	12
		(%)	1.5	2.7	3.5	3.6	5.5	3.8	2.1	3.4	3.6
その他	件数	(件)	19	16	15	7	6	6	26	22	21
		(%)	9.3	6.1	6.4	8.3	6.6	6.2	9.0	6.3	6.4
合計*1	件数	(件)	205	261	237	84	91	93	289	352	330
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100

* 1 : リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

平成 23 年度の装置別の届出件数のうち、動力伝達装置（37 件）及び電気装置（34 件）で、届出件数合計の約 25% を占め、さらに制動装置（30 件）、燃料装置（30 件）及び原動機（29 件）を加えると、これら 5 装置で届出件数の約 55% を占める。

前年度の届出件数が多い主な装置と比較すると、動力伝達装置は 47 件から 37 件に減少（対前年度比約 21% 減）、車枠・車体は 40 件から 16 件に減少（同約 60% 減）、原動機は 35 件から 29 件に減少（同約 17% 減）、電気装置は 34 件のまま変動はないが、届出件数の割合では、9.7% から 11.8% に微増している。また、5 力年平均との比較では、動力伝達装置は 5 件減少し、制動装置も 7 件減少しているが、割合で見ると大きな変化はみられない。

図 1-6 装置別の届出件数【全体】（平成 19 年度から平成 23 年度）

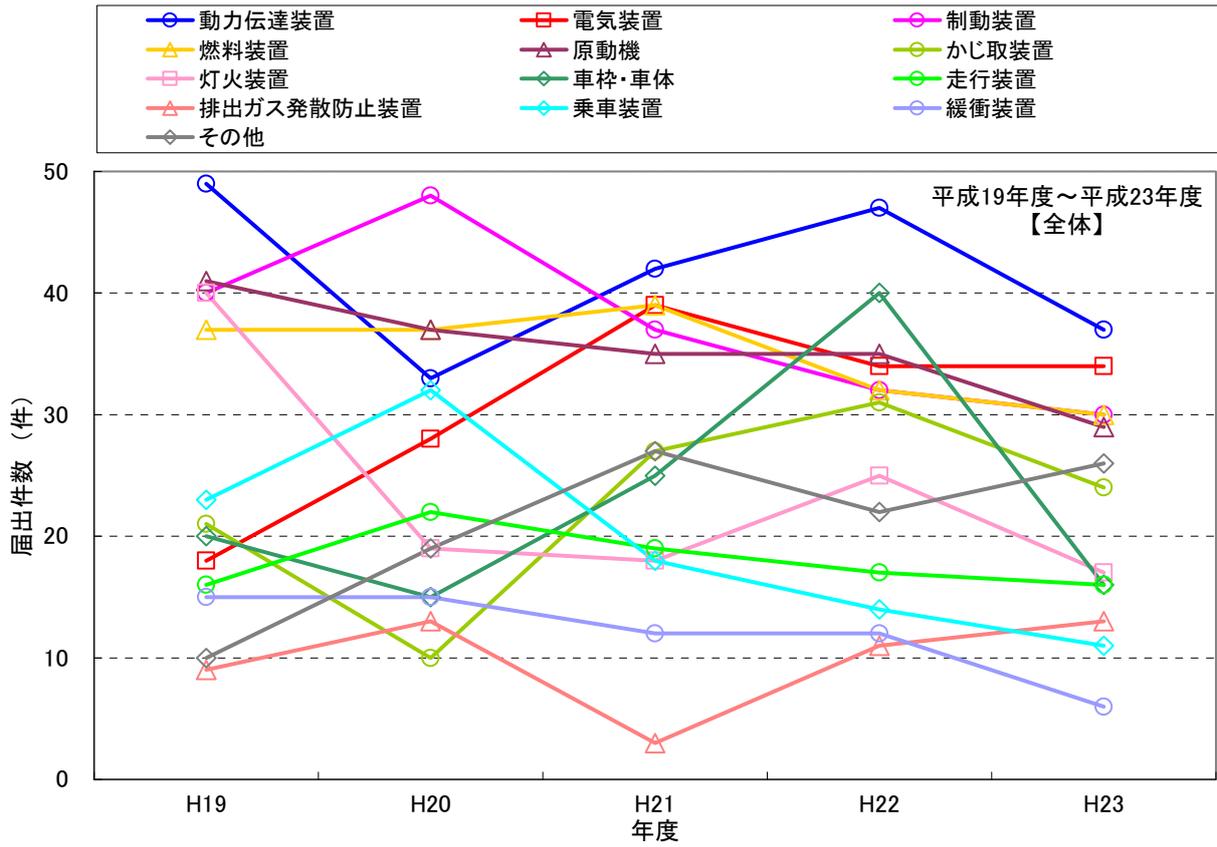
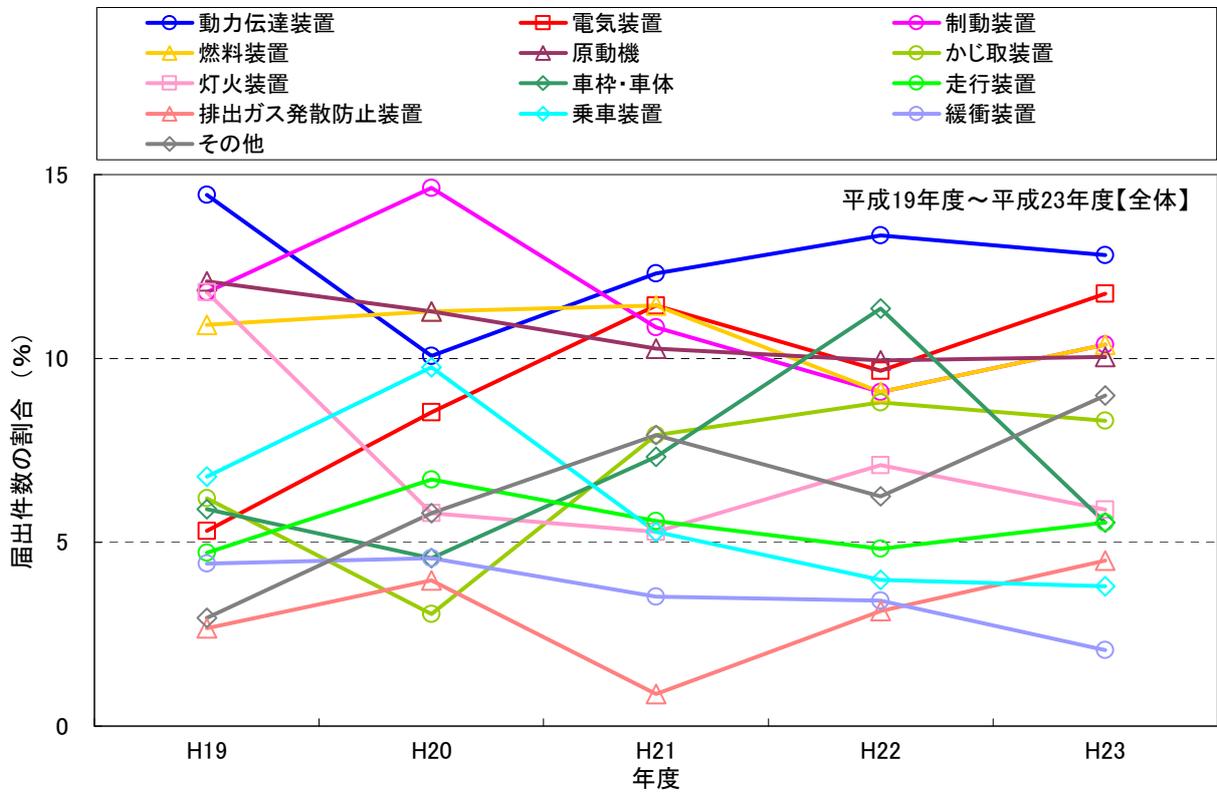


図 1-7 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 19 年度から平成 23 年度）



国産車の装置別届出件数のうち、最も多かったのは動力伝達装置（30件）であり、平成22年度の42件から12件減少した。次に電気装置（29件）が続き、前年度の24件に対し、5件増加した。

図 1-8 装置別の届出件数【国産車】（平成19年度から平成23年度）

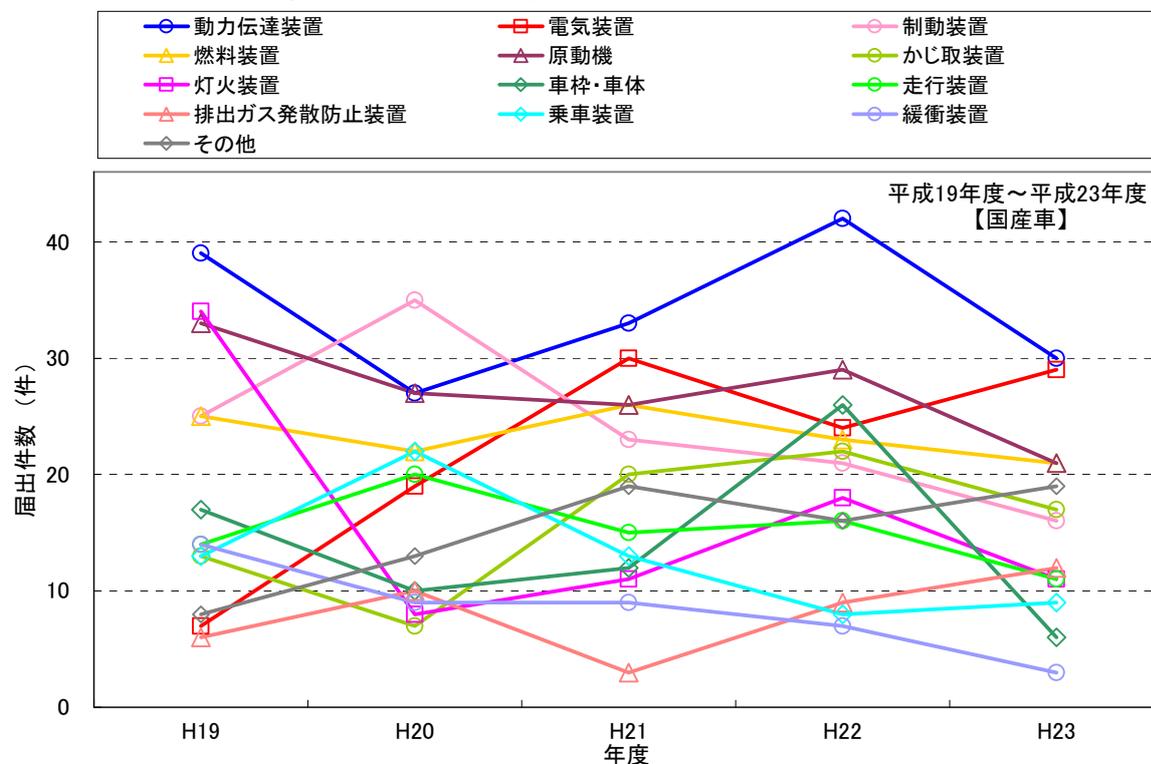
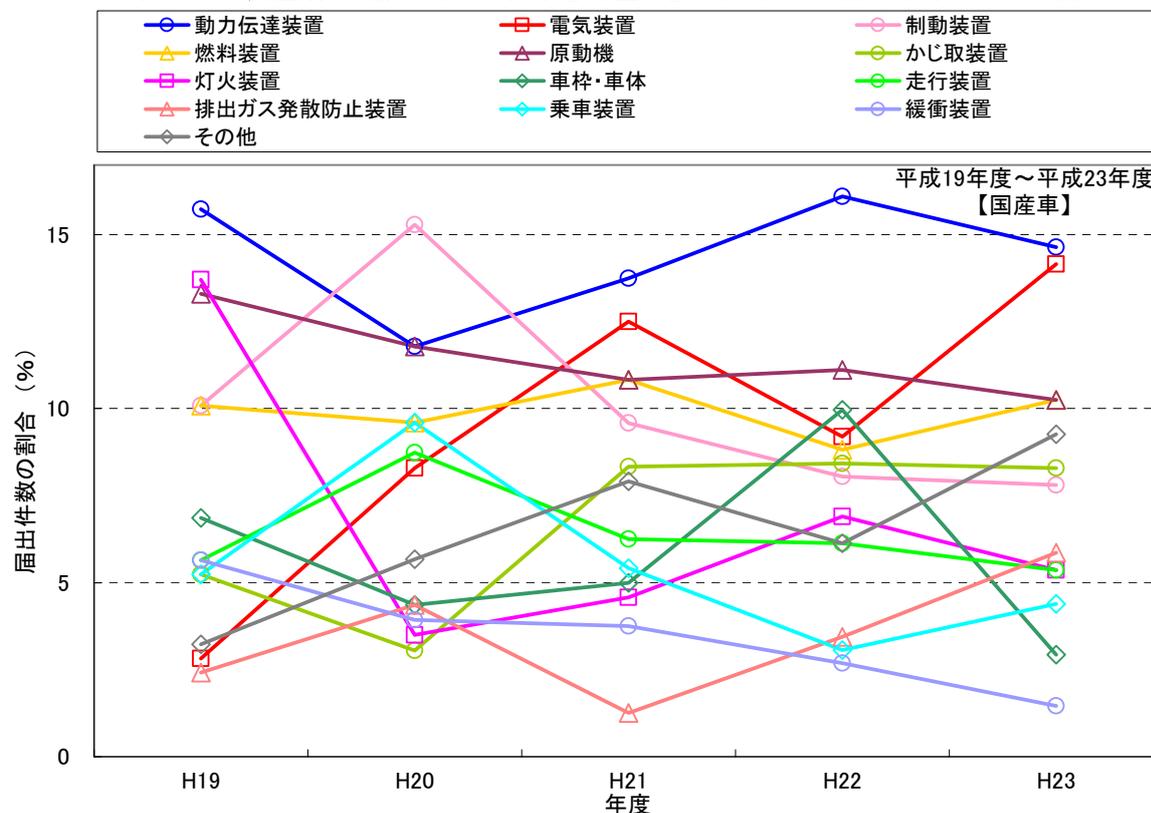


図 1-9 装置別の届出件数の割合【国産車】（平成19年度から平成23年度）



輸入車の装置別届出件数のうち、最も多かったのは制動装置（14件）であり、平成22年度の11件から3件増加（対前年度比約27%増）した。次に車体・車枠（10件）が続き、平成22年度の14件から4件減少（同約29%減）した。

図 1-10 装置別の届出件数（平成19年度から平成23年度）【輸入車】

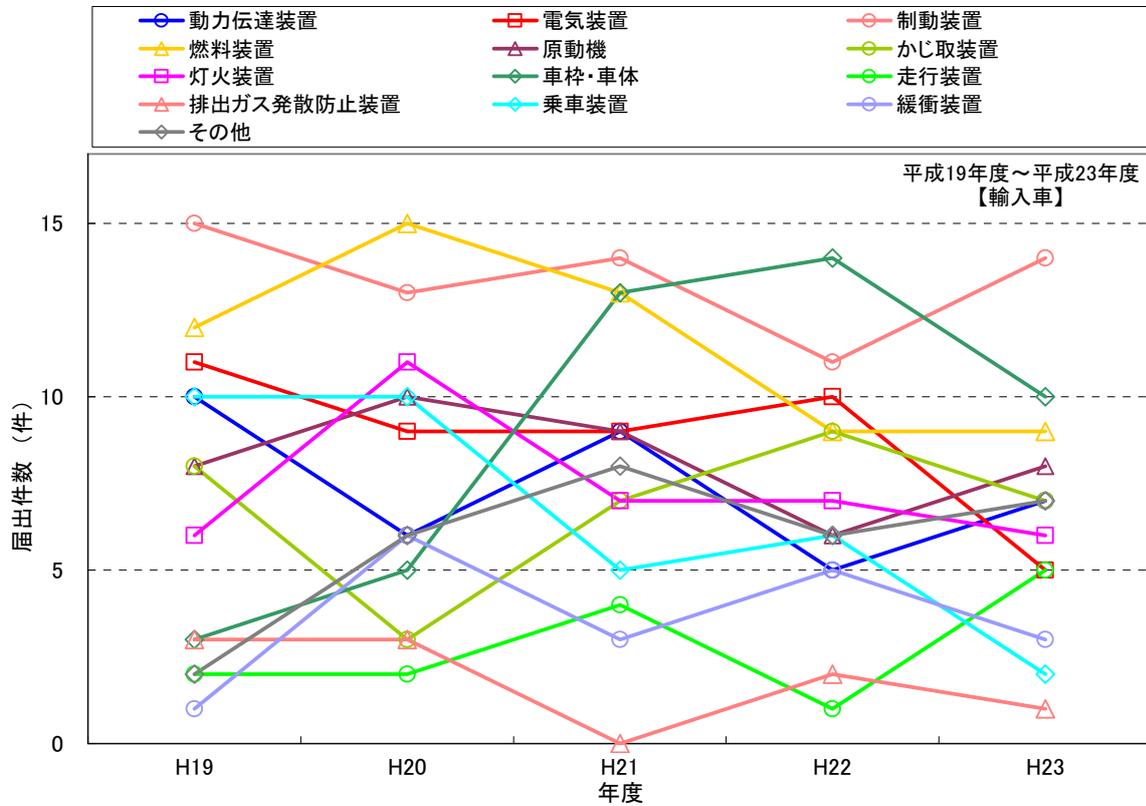
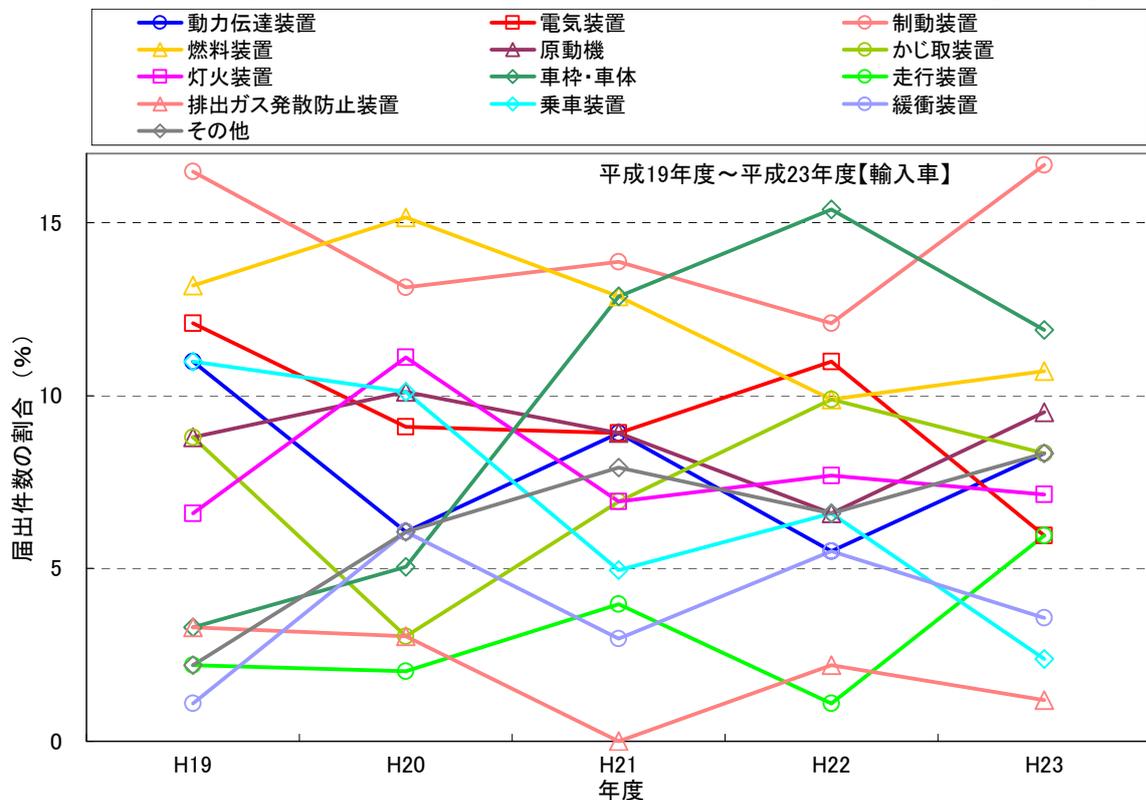


図 1-11 装置別の届出件数の割合（平成19年度から平成23年度）【輸入車】



平成 19 年度から平成 23 年度までのハイブリッド車におけるハイブリッドの構造等に関連するリコール届出については、国産車において、平成 19 年度に原動機で 1 件、平成 22 年度に原動機及び電気装置で各 1 件（合計 2 件）、平成 23 年度には原動機で 2 件と電気装置で 3 件の合計 5 件の届出件数があり、増加傾向にある。輸入車においては、平成 19 年度から平成 23 年度ではリコール届出がなかった。

なお、ここでいうハイブリッド車におけるハイブリッドの構造等に関連するリコール届出とは、リコール届出一覧表の内容に「ハイブリッド」の語句が含まれている届出のうち、不具合の原因にハイブリッド特有の構造(ハイブリッドシステム制御等)が直接的に関与している届出である。

2. リコール届出の不具合発生原因別の届出件数及びその割合

2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合

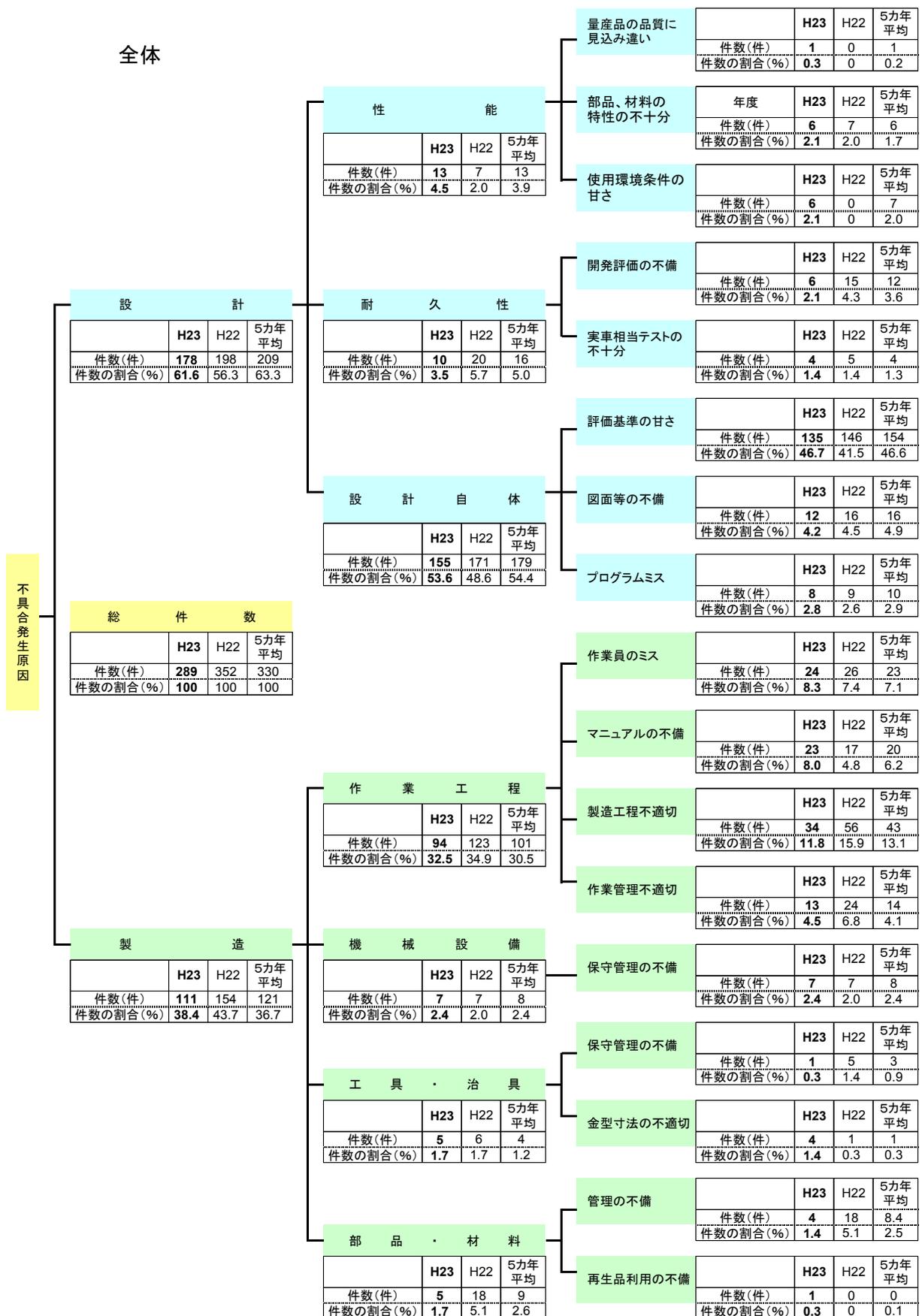
平成 19 年度から平成 23 年度までのリコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目・分類に区分けし、平成 23 年度、平成 22 年度、5 年平均の各届出件数及びその割合にしたものを、全体は図 2-1 に、国産車は図 2-3 に、輸入車は図 2-5 に、それぞれ示す。

また、平成 19 年度から平成 23 年度までのリコール届出について、表 2-1 に示す各区分（設計・製造）における全体、国産車及び輸入車の届出件数及びその割合の推移をグラフ化したものを、全体は図 2-2 に、国産車は図 2-4 に、輸入車は図 2-6 に、それぞれ示す。

表 2-1 不具合発生原因の区分・項目・分類

区 分	項 目	分 類
設 計	性 能	量産品の品質の見込み違い
		部品、材料の特性の不十分
		使用環境条件の甘さ
	耐久性	開発評価の不備
		実車相当テストの不十分
	設計自体	評価基準の甘さ
		図面等の不備
		プログラムミス
	製 造	作業工程
マニュアルの不備		
製造工程不適切		
作業管理不適切		
機械設備		保守管理の不備
工具・治具		保守管理の不備
		金型寸法の不適切
		強度不足
部品・材料		管理の不備
		再生品利用の不備

図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【全体】



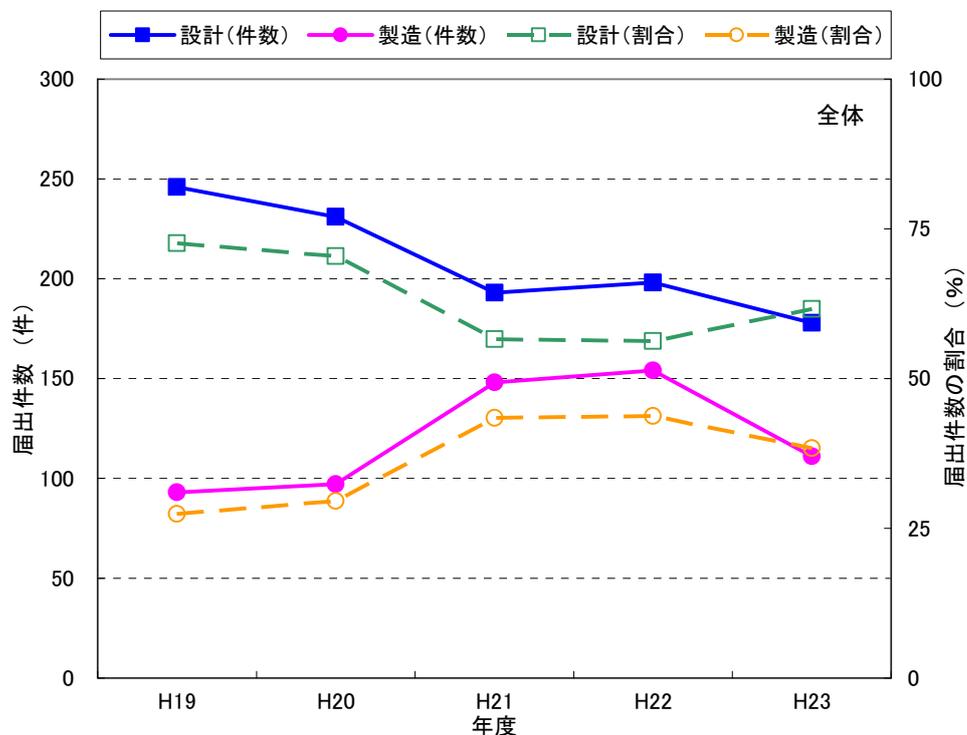
平成 23 年度の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」に該当するものは 178 件で、前年度の 198 件から 20 件減少（対前年度比約 10%減）し、5 カ年平均の 209 件から 31 件減少（対 5 カ年平均比約 15%減）している。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」（155 件）であり、前年度の 171 件から 16 件減少し、5 カ年平均の 179 件から 24 件減少している。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」に該当するものが 135 件で最も多く、前年度の 146 件から 11 件減少（約 8%減）しているが、届出件数の割合では、昨年度の 41.5%から 46.7%に増加している。

また、「製造」に該当するものは 111 件で、前年度の 154 件から 43 件減少（対前年度比約 28%減）し、5 カ年平均の 121 件から 10 件減少（対 5 カ年平均比約 8%減）している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」（94 件）であり、前年度の 123 件から 29 件減少し、5 カ年平均の 101 件から 7 件減少している。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」に該当するものが 34 件で最も多いが、昨年度の 56 件から 22 件減少（約 39%減）しており、届出件数の割合においても減少している。

平成 23 年度において、設計及び製造の各区分で最も件数の多い項目である「設計自体」及び「作業工程」については、平成 19 年度以降において毎年度件数が多く、届出件数の割合についても、設計自体が約 5 割、作業工程が約 3 割を占めており、大きな変動は見られない。

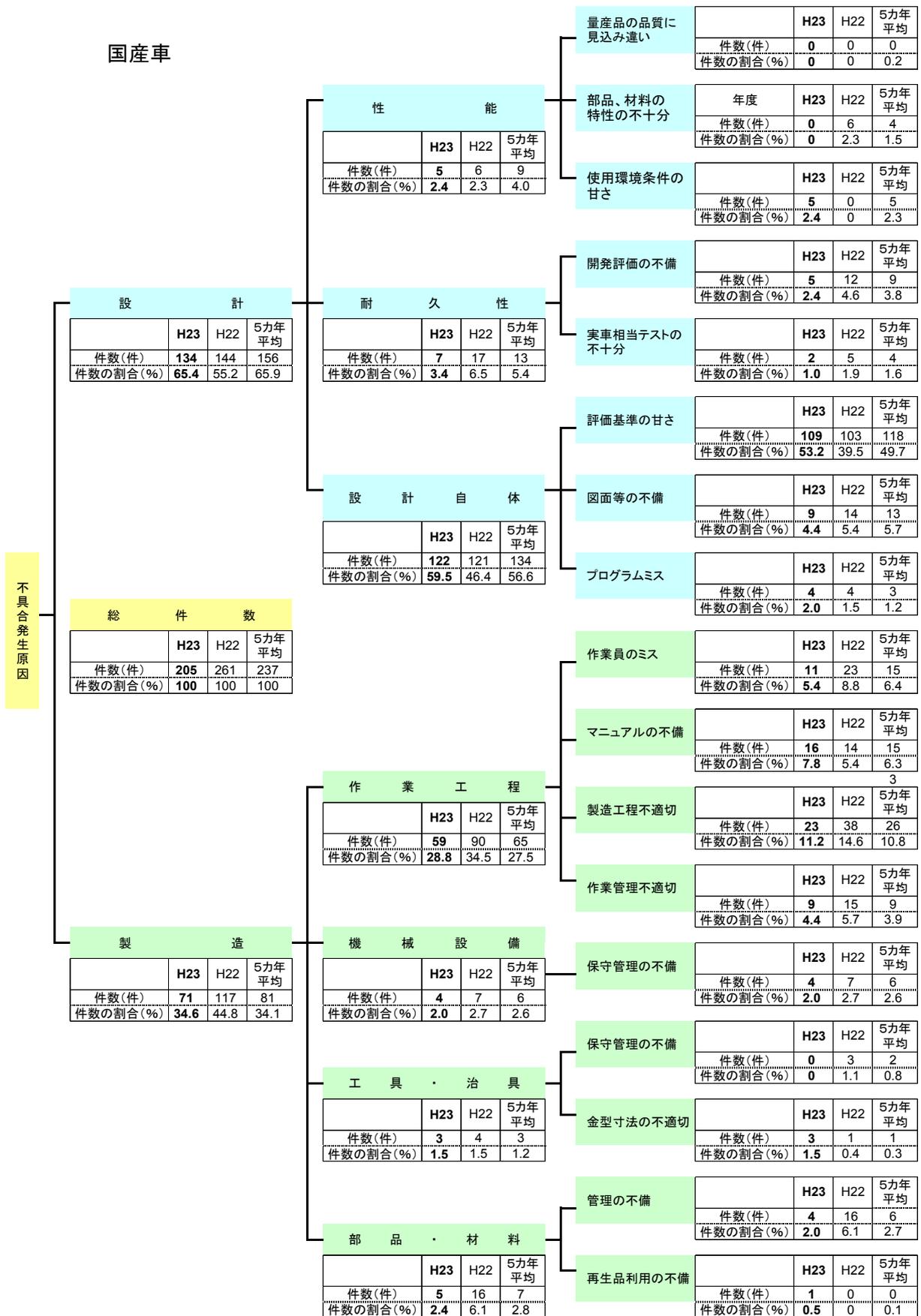
次に、平成 19 年度から平成 23 年度までのリコール届出について、発生原因を設計及び製造に区分した届出件数及びその割合の推移を図 2-2 に示す。

図 2-2 リコール届出における不具合発生原因の各区分（設計・製造）の届出件数及びその割合の推移【全体】（平成 19 年度～平成 23 年度）



不具合発生原因別の届出件数の割合の推移を見ると、平成 20 年度までは、設計起因と製造起因の割合は約 7 : 3 のであったが、平成 21 年度以降においては約 6 : 4 の割合で推移している。

図 2-3 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

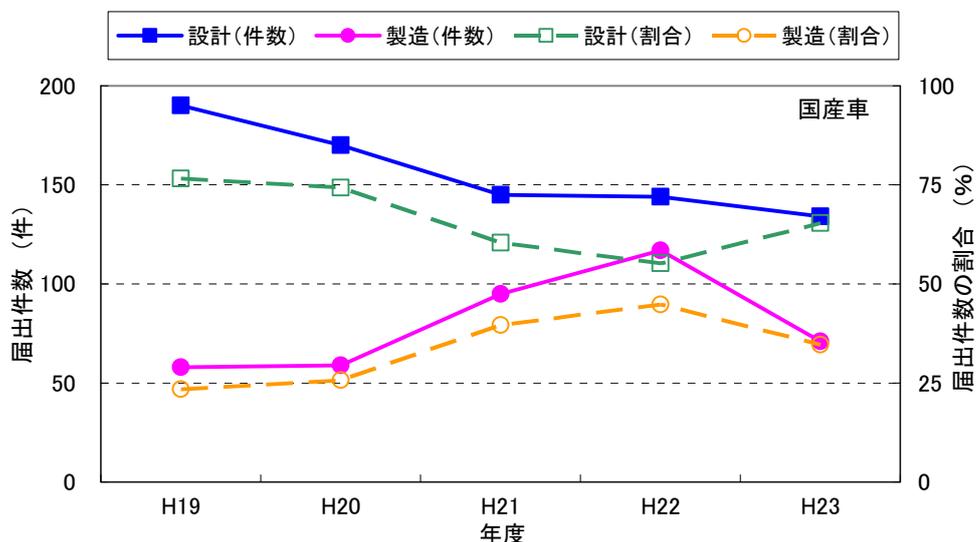


国産車の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」に該当するものは 134 件で、前年度の 144 件から 10 件減少（対前年度比約 7%減）し、5カ年平均の 156 件から 22 件減少（対 5カ年平均比約 14%減）している。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」（122 件）であり、前年度の 121 件から 1 件増加し、5カ年平均の 134 件から 12 件減少している。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」が 109 件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは 71 件で、前年度の 117 件から 46 件減少（対前年度比約 39%減）し、5カ年平均の 81 件から 10 件減少（対 5カ年平均比約 12%減）している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」（59 件）であり、前年度の 90 件から 31 件減少し、5カ年平均の 65 件から 6 件減少している。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」が 23 件で最も多くなっている。

次に、平成 19 年度から平成 23 年度までの国産車のリコール届出について、発生原因を設計及び製造に区分した届出件数及びその割合の推移を図 2-4 に示す。

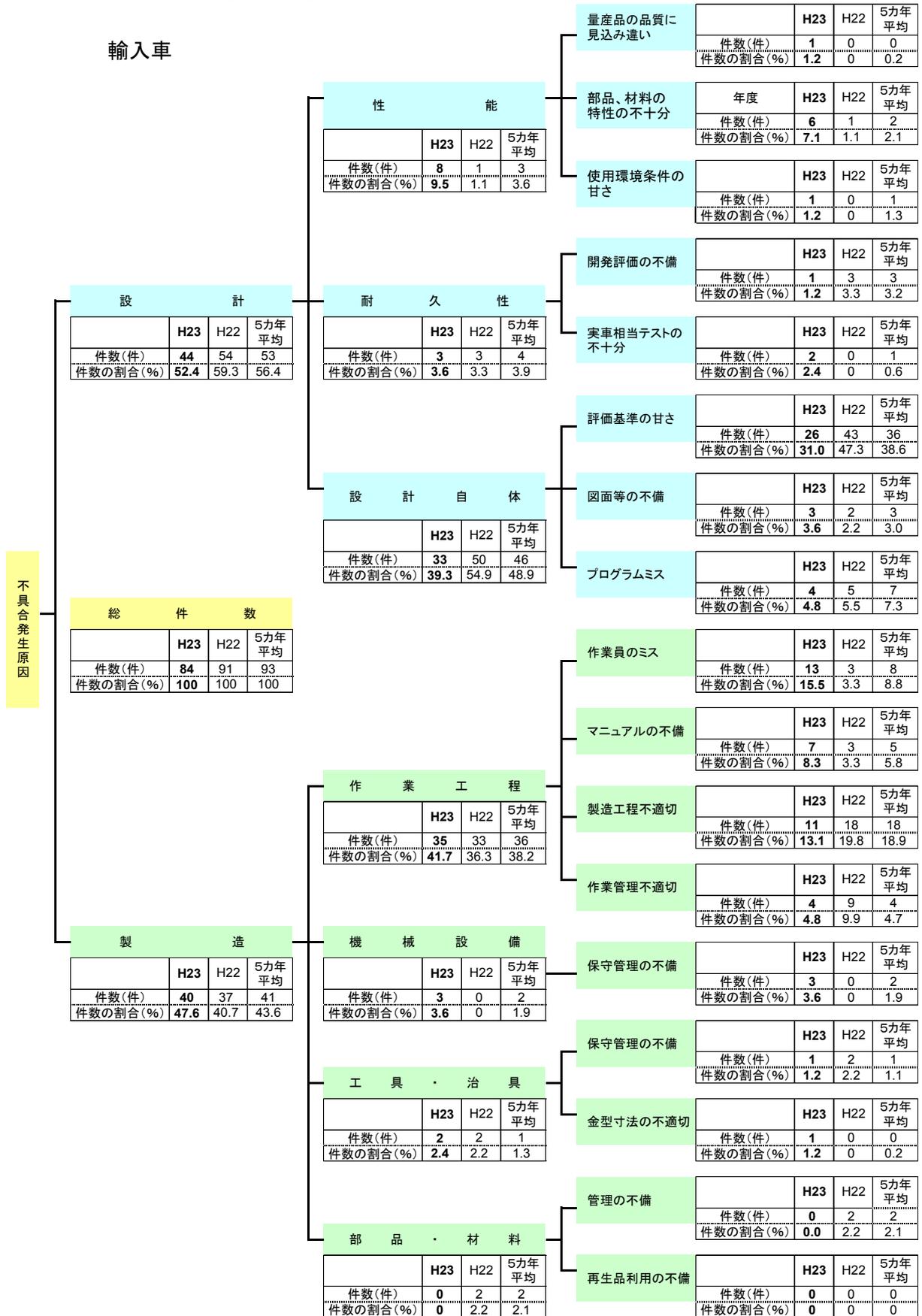
図 2-4 リコール届出における不具合発生原因の各区分（設計・製造）の届出件数及びその割合の推移（平成 19 年度～平成 23 年度）【国産車】



国産車で不具合発生原因別の傾向は、設計に起因するリコール届出件数及びその割合が減少し、製造に起因する届出件数が増加する傾向にあったが、平成 23 年度においては、設計起因及び製造起因の各届出件数は減少しており、設計起因に対して製造起因の減少率が高いことから、割合においては設計起因が増加し、それに伴い製造起因が減少している。

国産車の届出件数は、平成 23 年度では届出全体の約 71%を占めており、国産車の届出状況の推移が届出全体に与える影響は大きい。

図 2-5 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

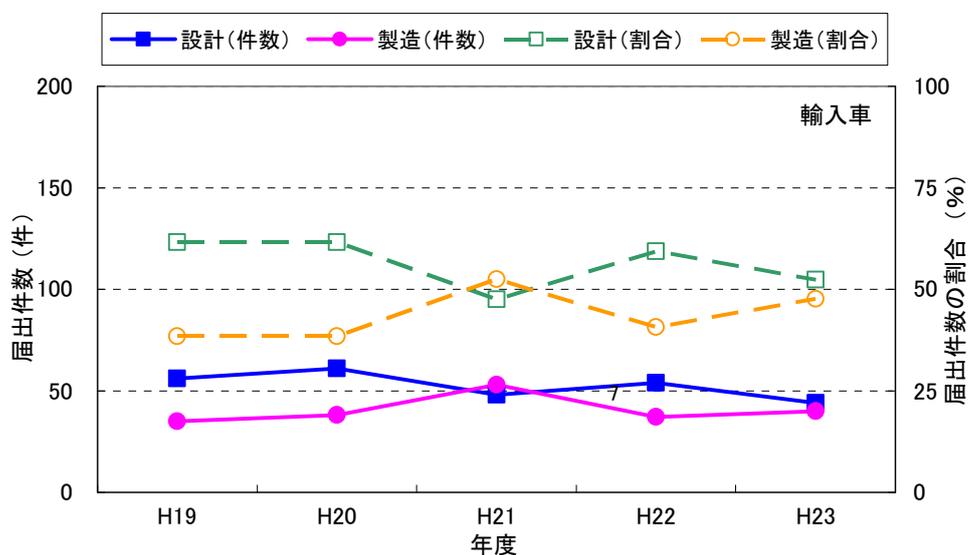


輸入車の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」に該当するものは44件で、前年度の54件から10件減少（対前年度比約19%減）し、5カ年平均の53件から9件減少（対5カ年平均比約17%減）している。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」（33件）であり、前年度の50件から17件減少し、5カ年平均の46件に比べ13件減少している。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」が26件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは40件で、前年度の37件から3件増加（対前年度比約8%増）し、5カ年平均の41件と比べ1件減少（対5カ年平均比約2%減）している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」（35件）であり、前年度の33件から2件増加し、5カ年平均の36件と比べ1件減少している。「作業工程」に該当するものでは「作業員のミス」が13件で最も多くなっている。

次に、平成19年度から平成23年度までの輸入車のリコール届出について、発生原因を設計及び製造区分した届出件数及びその割合の推移を図2-6に示す。

図 2-6 リコール届出における不具合発生原因の各区分（設計・製造）の届出件数及びその割合の推移（平成19年度～平成23年度）【輸入車】



輸入車での不具合発生原因別の傾向は、国産車とは異なり設計起因と製造起因の件数に差がなく、それぞれほぼ横ばいの状況である。

2.2 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合

① 国産車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合

平成19年度から平成23年度までの国産車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表2-1で示す区分・項目・分類に区分けし、平成23年度、平成22年度、5カ年平均の各届出件数及びその割合にしたものを表2-2から表2-5に、それらをグラフ化したものを図2-7から図2-10に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成23年度の装置別リコール届出から、届出件数が10%以上を占める装置を対象とした。

表2-2 動力伝達装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成23年度、平成22年度及び5カ年平均）【国産車】

動力伝達装置（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5カ年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	23	77	23	55	23	66
製造（④+⑤+⑥+⑦）	7	23	19	45	12	34
①性能	0	0	1	2	1	4
②耐久性	0	0	4	10	2	6
③設計自体	23	77	18	43	19	56
④作業工程	5	17	12	29	8	23
⑤機械設備	0	0	0	0	1	2
⑥工具・治具	0	0	2	5	1	4
⑦部品・材料	2	7	5	12	2	5
合計件数及び割合	30	100	42	100	34	100

図2-7 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成23年度、平成22年度及び5カ年平均）【国産車】

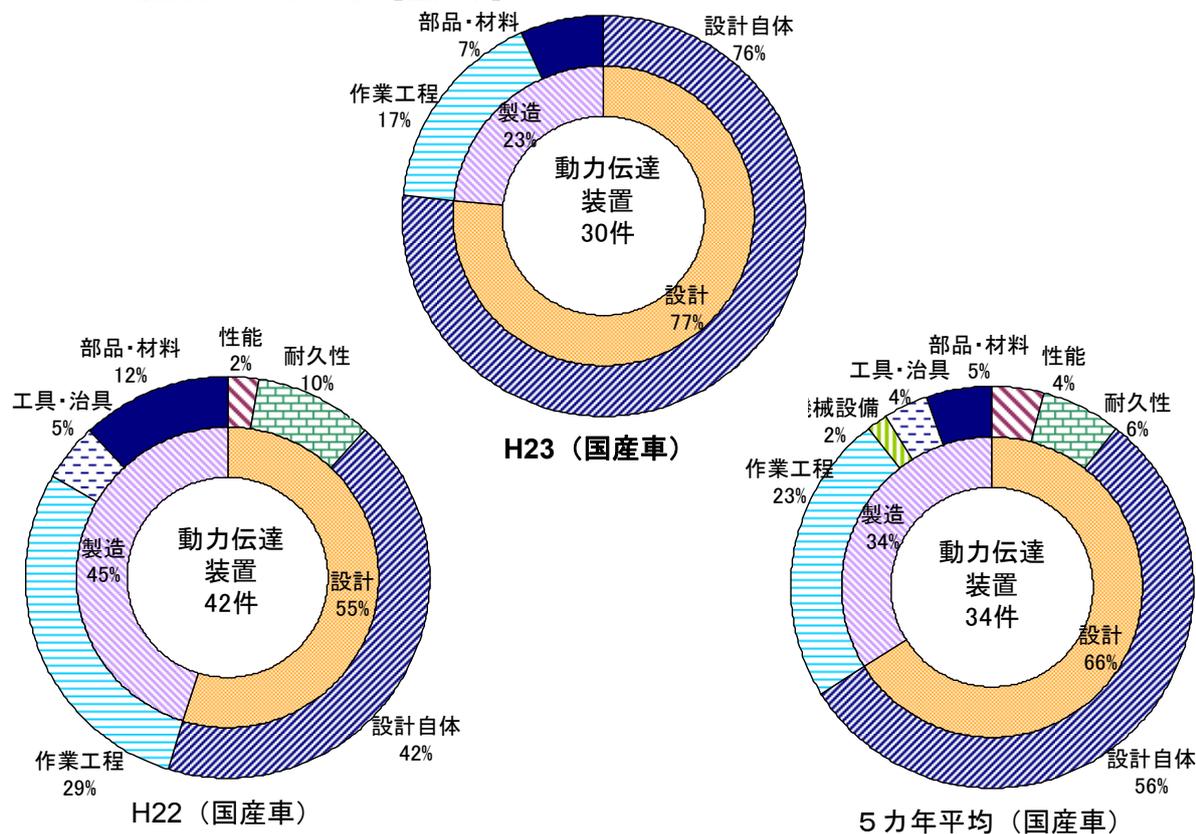


表 2-3 電気装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

電気装置（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	19	66	13	54	16	72
製造（④+⑤+⑥+⑦）	10	34	11	46	6	28
①性能	0	0	0	0	0	1
②耐久性	0	0	0	0	0	1
③設計自体	19	66	13	54	15	70
④作業工程	9	31	11	46	6	28
⑤機械設備	1	3	0	0	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0
合計件数及び割合	29	100	24	100	22	100

図 2-8 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

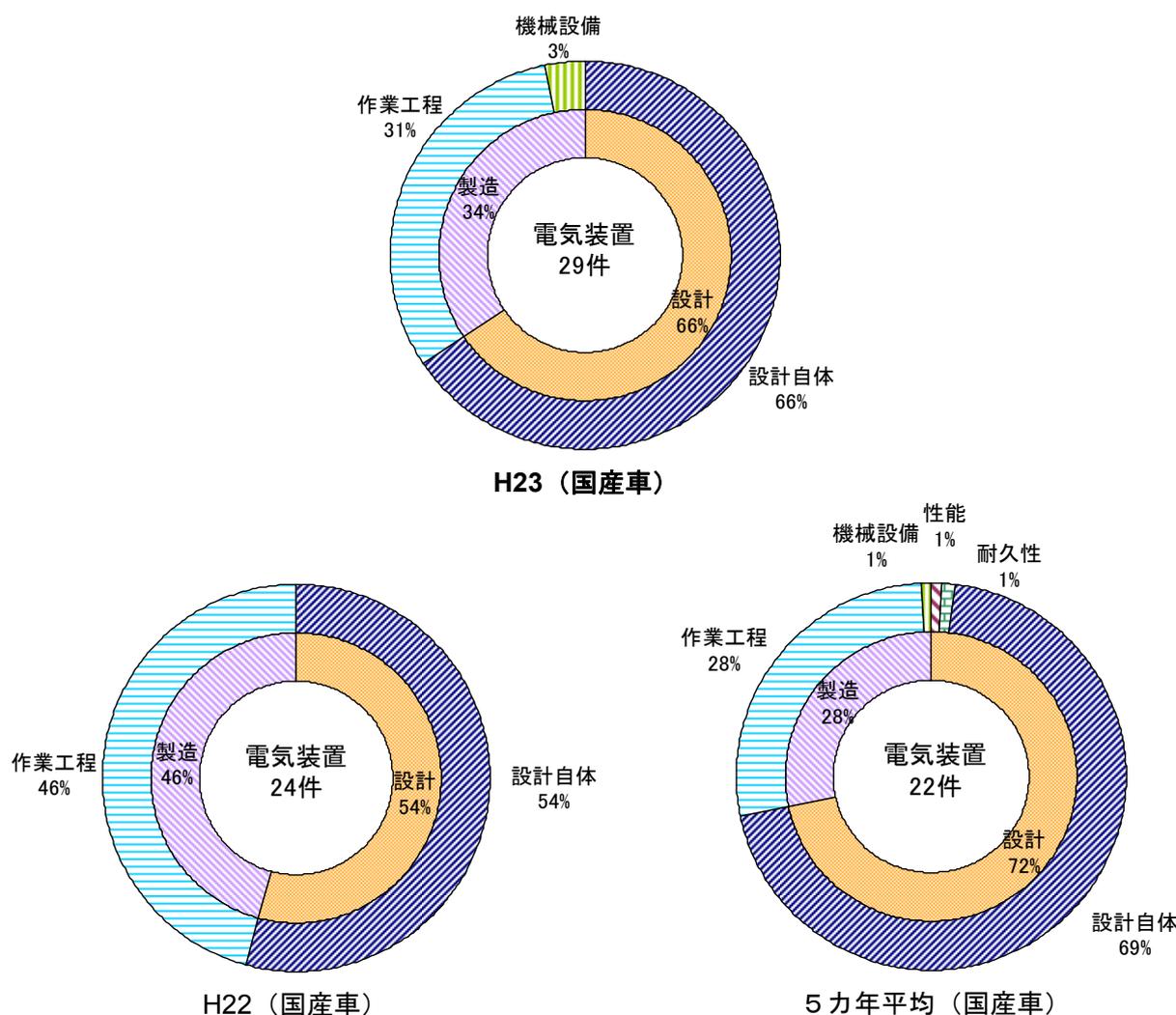


表 2-4 原動機における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

原動機（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	13	62	14	48	20	73
製造（④+⑤+⑥+⑦）	8	38	15	52	7	27
①性能	2	10	0	0	2	8
②耐久性	3	14	1	3	3	10
③設計自体	8	38	13	45	15	55
④作業工程	8	38	10	34	6	21
⑤機械設備	0	0	1	3	0	1
⑥工具・治具	0	0	1	3	0	1
⑦部品・材料	0	0	3	10	1	3
合計件数及び割合	21	100	29	100	27	100

図 2-9 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

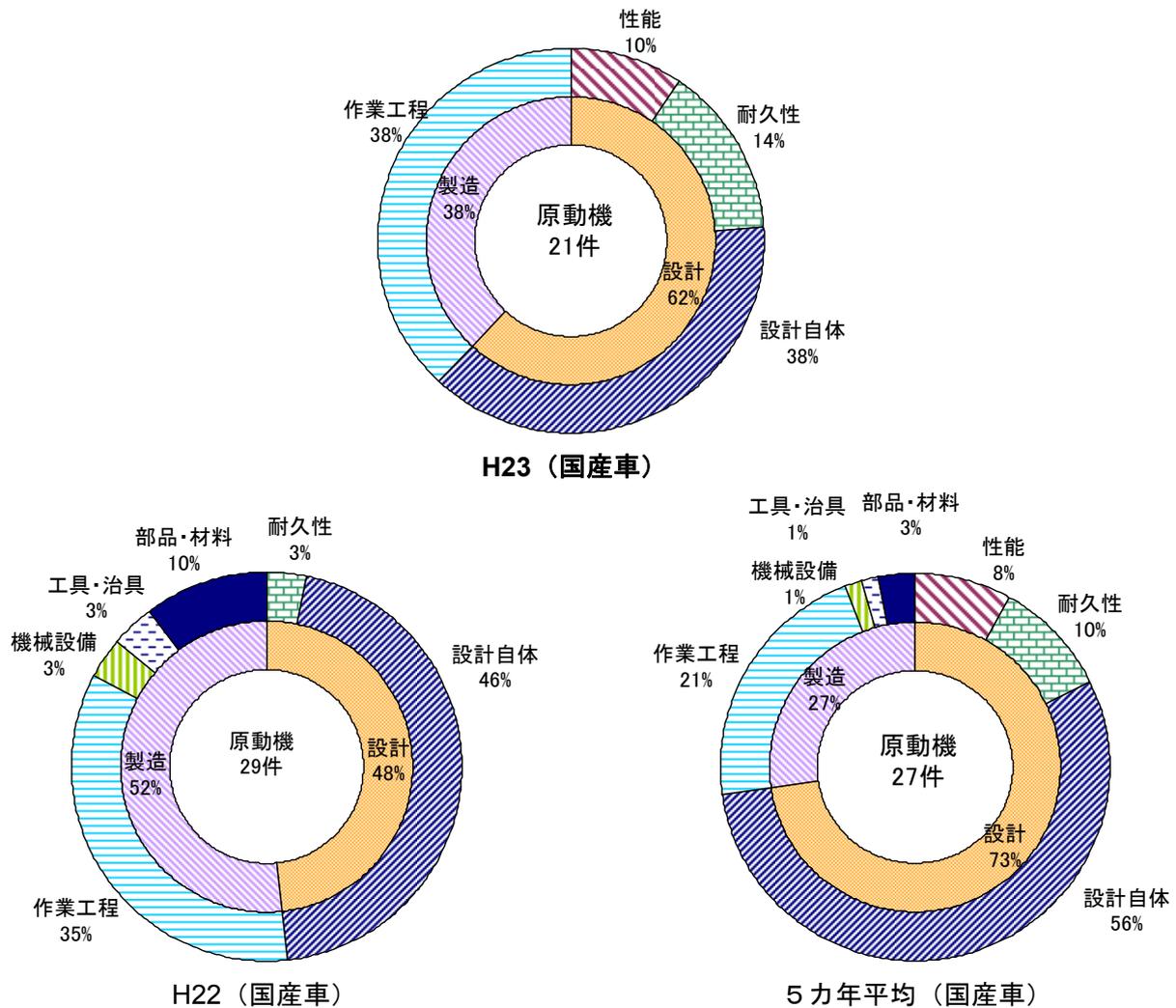
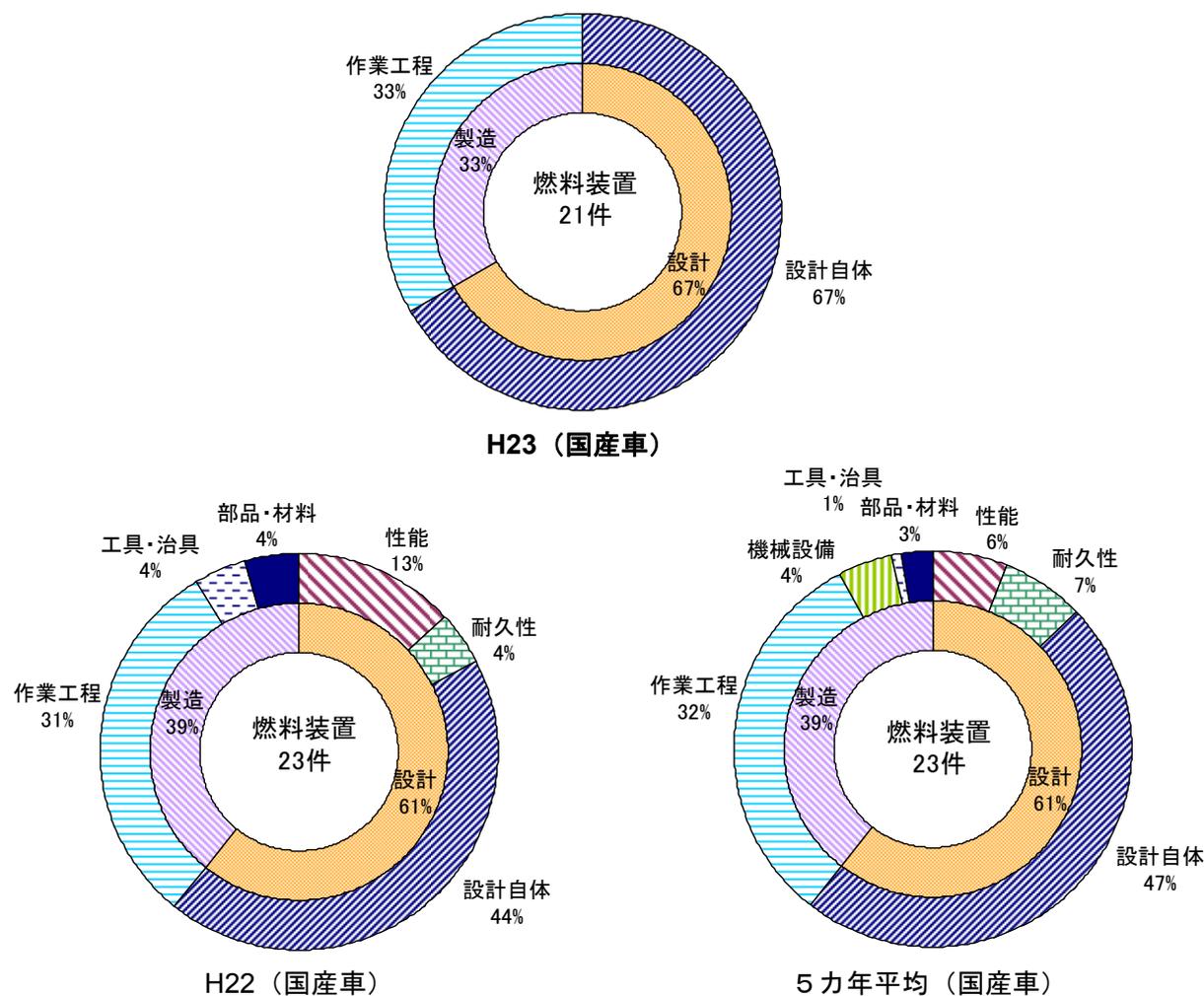


表 2-5 燃料装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

燃料装置（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	14	67	14	61	14	61
製造（④+⑤+⑥+⑦）	7	33	9	39	9	39
①性能	0	0	3	13	1	6
②耐久性	0	0	1	4	2	7
③設計自体	14	67	10	43	11	48
④作業工程	7	33	7	30	7	32
⑤機械設備	0	0	0	0	1	4
⑥工具・治具	0	0	1	4	0	1
⑦部品・材料	0	0	1	4	1	3
合計件数及び割合	21	100	23	100	23	100

図 2-10 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】



② 輸入車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合

平成 19 年度から平成 23 年度までの輸入車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 に示す区分・項目・分類に区分けし、平成 23 年度、平成 22 年度、5 力年平均の各届出件数及びその割合にしたものを表 2-6 から表 2-8 に、また、それらをグラフ化したものを図 2-11 から図 2-13 に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成 23 年度の装置別リコール届出から、届出件数が 10%以上を占める装置を対象とした。

表 2-6 制動装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

制動装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	8	57	6	55	9	64
製造（④+⑤+⑥+⑦）	6	43	5	45	5	36
①性能	2	14	0	0	1	7
②耐久性	1	7	0	0	0	3
③設計自体	5	36	6	55	7	54
④作業工程	5	36	5	45	5	34
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	1	7	0	0	0	1
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0
合計件数及び割合	14	100	11	100	13	100

図 2-11 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

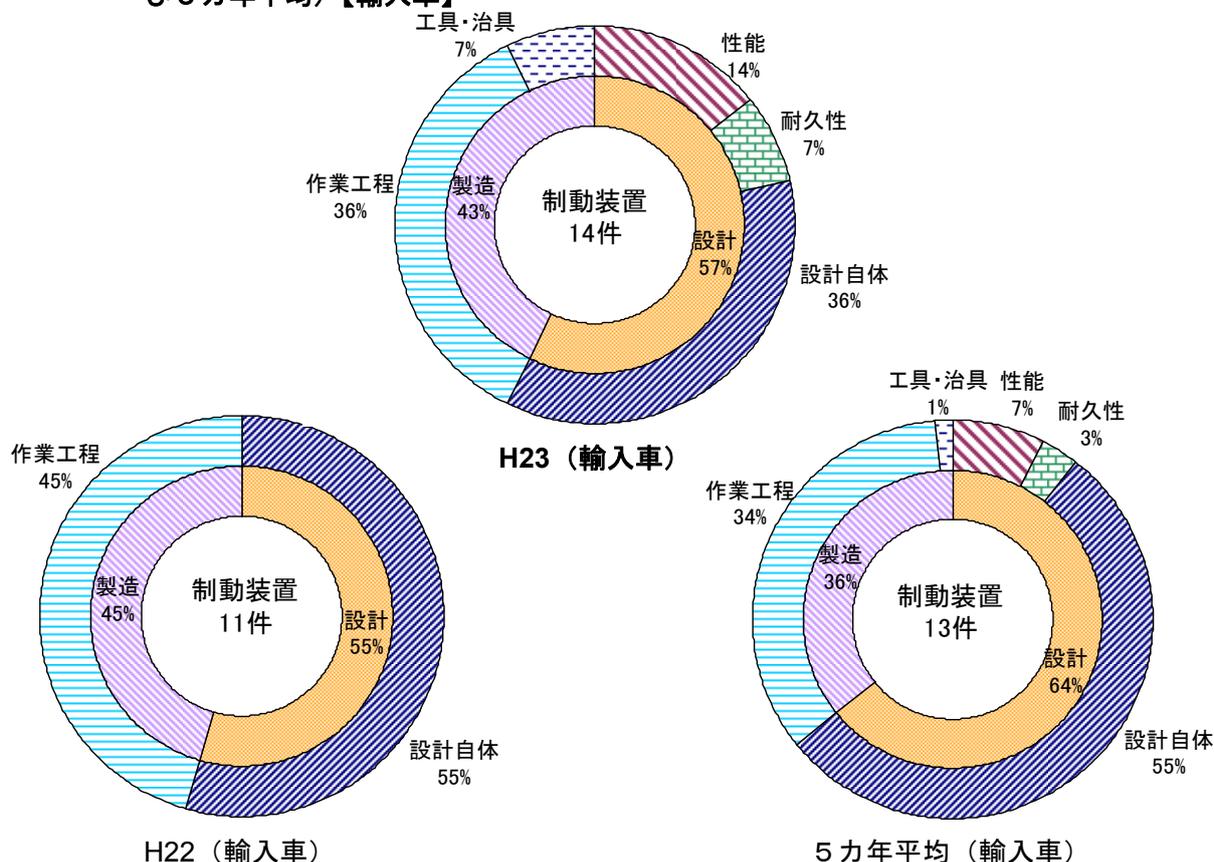


表 2-7 車枠・車体における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合(平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均)【輸入車】

車枠・車体 (輸入車)	H23		H22		5 力年平均	
	(件)	(%)	(件)	(%)	(件)	(%)
設計 (①+②+③)	7	70	10	71	6	64
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	3	30	4	29	3	36
①性能	3	30	1	7	1	9
②耐久性	0	0	0	0	0	4
③設計自体	4	40	9	64	5	51
④作業工程	3	30	4	29	2	27
⑤機械設備	0	0	0	0	1	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	2
合計件数及び割合	10	100	14	100	9	100

図 2-12 車枠・車体における不具合発生原因別リコール届出件数(平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均)【輸入車】

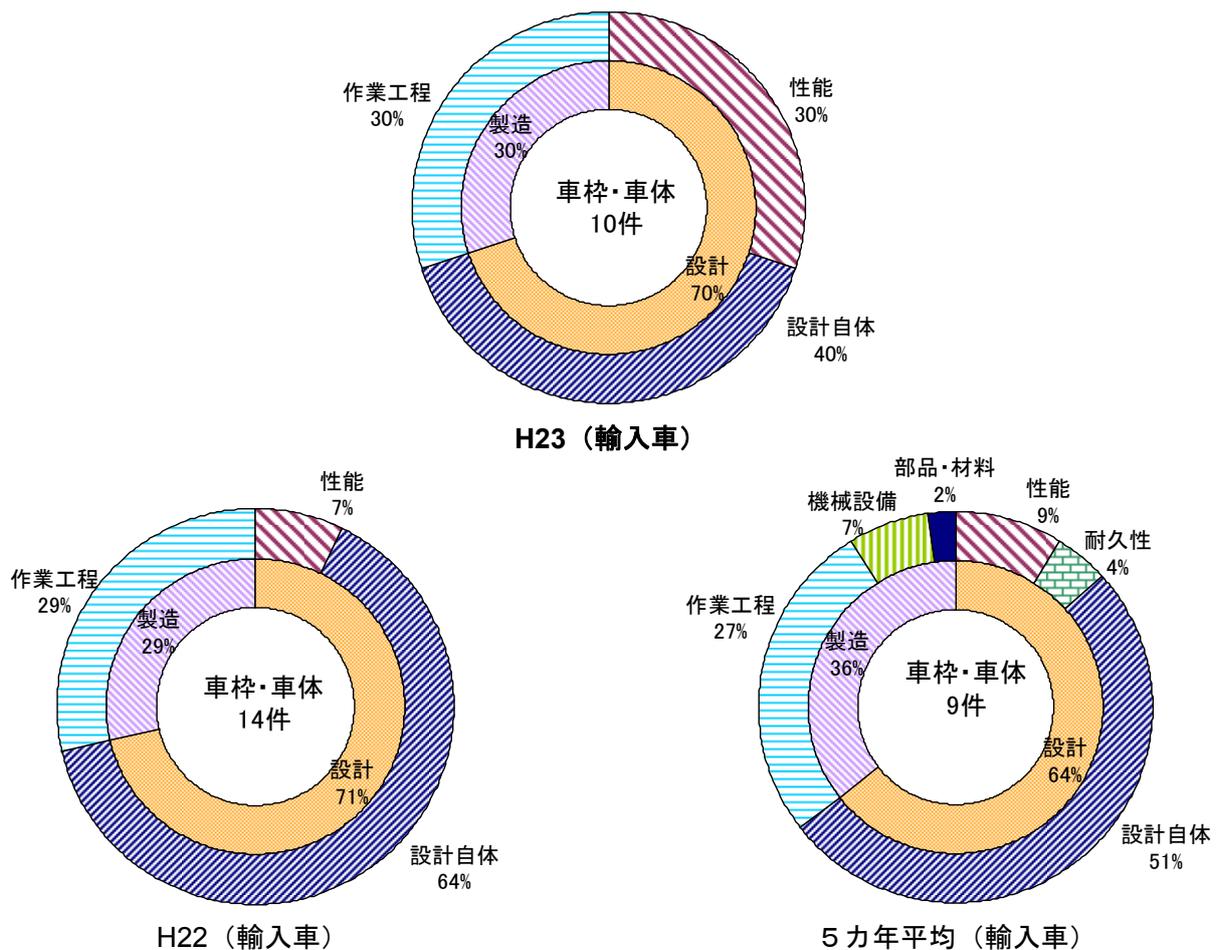
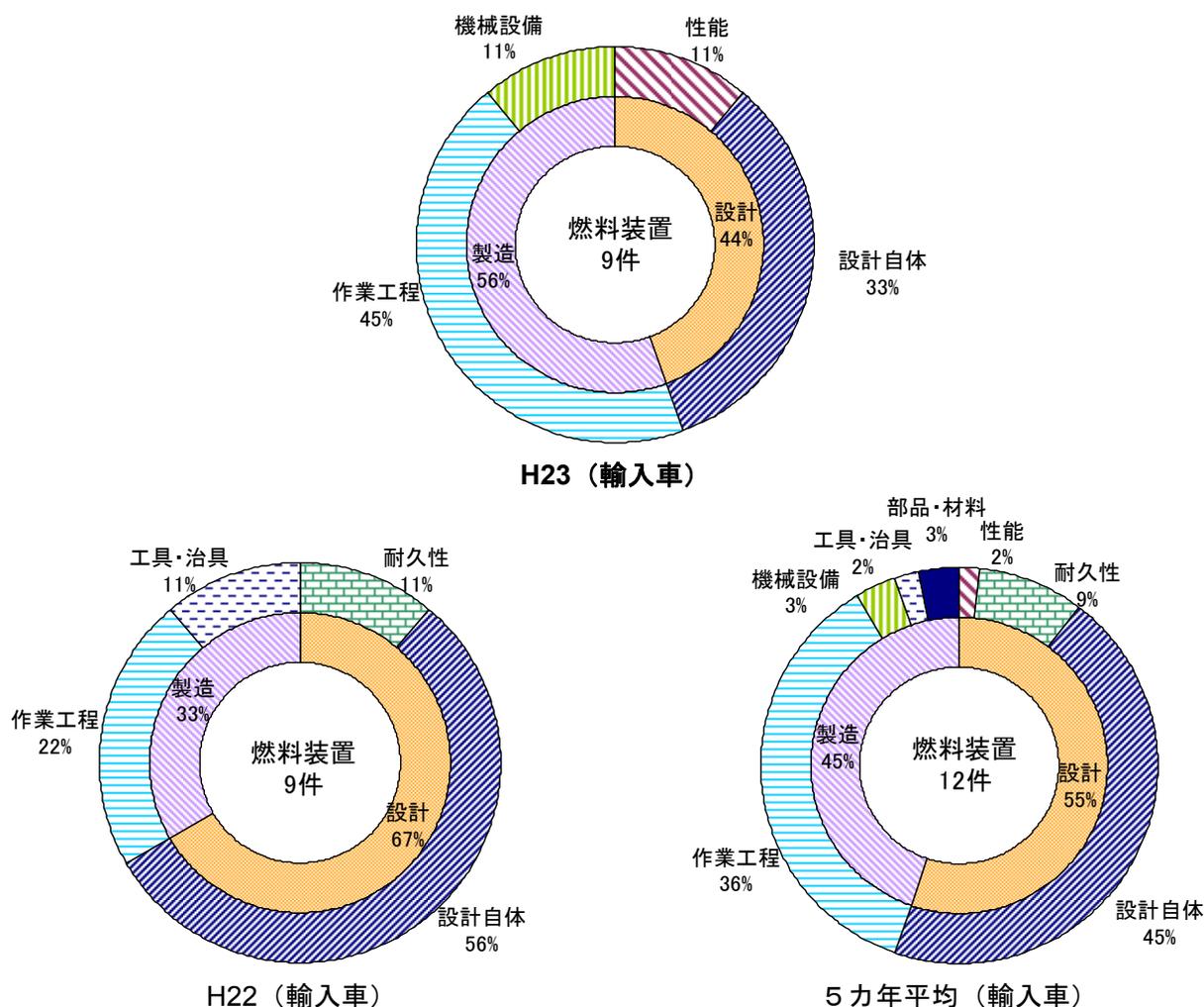


表 2-8 燃料装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

燃料装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
設計（①+②+③）	4	44	6	67	6	55
製造（④+⑤+⑥+⑦）	5	56	3	33	5	45
①性能	1	11	0	0	0	2
②耐久性	0	0	1	11	1	9
③設計自体	3	33	5	56	5	45
④作業工程	4	44	2	22	4	36
⑤機械設備	1	11	0	0	0	3
⑥工具・治具	0	0	1	11	0	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	3
合計件数及び割合	9	100	9	100	12	100

図 2-13 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】



2.3 発生原因別の届出事例

① 不具合原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合原因の事例

平成23年度に届出されたリコール届出の中から、表2-1に示す不具合発生原因の区分である「設計」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表2-9から表2-10に示す。

表 2-9 不具合発生原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合の事例

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）		
事例1	不具合の内容	重心高が高い形状のセミトレーラにおいて、旋回時における車軸及びホイールハブに繰り返し作用する応力が大きくなることについての評価が不十分であったため、ホイールハブに亀裂が発生する場合がある。そのため、ホイールハブに亀裂がある状態で使用を続けると、ホイールハブが破損し、最悪の場合、車輪が脱落するおそれがある。
	対象台数	557台
不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの（開発評価の不備）		
事例1	不具合の内容	ターボチャージャー付車両において、ターボチャージャーからオイルパンにオイルを戻すターボオイルリターンパイプとターボチャージャーとの間に装着しているガスケットの材質が不適切なため、排気管の熱膨張収縮および高負荷運転による振動との複合要因により、当該締結部のボルトが緩む場合がある。そのため、そのまま使用を続けると当該ボルトの緩みが進行し、エンジンオイルが漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	15,112台
不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの（評価基準の甘さ）		
事例1	不具合の内容	運転席側パワーウインドウスイッチのスイッチユニットの構造及び樹脂材が不適切なため、車内清掃用品等に含まれるシリコン成分がスイッチ接点部に付着した状態でのスイッチ操作を繰り返すと、接点の磨耗粉がスイッチの電源部とアース部の隙間に堆積して発熱し、スイッチユニットの樹脂材が炭化して電流がリークし続けるものがある。そのため、スイッチユニットの半田が溶け、外側カバーに垂れて発煙し、最悪の場合、カバーが発火するおそれがある。
	対象台数	203,777台
事例2	不具合の内容	リヤサスペンションにおいて、リヤロアアームとリヤアクスルハウジングを連結するブッシュブラケットの強度余裕が少ないため、右左折や発進停止の繰り返しにより、ブッシュブラケットが損傷し、リヤロアアームとリヤアクスルハウジングの連結が外れ異音が発生し、走行安定性が低下するおそれがある。
	対象台数	152,720台
事例3	不具合の内容	小型トラックの手動変速機において、変速機がバックギヤに入っていることを検知する後退灯スイッチのハーネスの配索が不適切なため、ハーネスの固定ブラケットの振動によりハーネスが折れ曲がり、被覆が損傷することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ハーネスが断線し、バックギヤに入っているにもかかわらず、後退灯が点灯しなくなるおそれがある。
	対象台数	90,362台

表 2-10 不具合発生原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの（評価基準の甘さ）		
事例 4	不具合の内容	運転者席および助手席のドアにおいて、ドアロック装置のレイアウトが不適切なため、当該ドアロック装置部に水が浸入するおそれがあり、ドアハンドルケーブルが被水して凍結した場合、ドアハンドルを操作してドアをあけるとドアが閉じられなくなるおそれがある。
	対象台数	42,041 台
不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの（図面等の不備）		
事例 1	不具合の内容	かじ取り装置のパワーステアリングシリンダにおいて、シリンダロッド端面の塗装が厚いため、タイロッドのロックナット締め付け時に塗膜が潰れ、そのままの状態で使用を続けると、ロックナットの締め付け力が低下することでロックナットが緩み、タイロッドエンドが外れ、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。
	対象台数	6,747 台
事例 2	不具合の内容	中型路線バスの後扉において、扉配線の取付け位置が不適切なため、扉エンジンロッドもしくは扉ブラケットが扉配線と干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該配線が断線し、最悪の場合、扉が開閉できなくなり、運行出来なくなるおそれがある。
	対象台数	331 台
不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの（プログラムミス）		
事例 1	不具合の内容	ハイブリッド車の補助動力モータを制御する ECU のプログラムが不適切なため、補助動力用バッテリーが低温や高温になることにより供給可能電力が低下した状態で、発進時や停止直前にエンストした場合、エンスト後も ECU はモータに発電を要求し続けることから、モータが逆転することがある。そのため、進行方向と逆に微速で走行するおそれがある。
	対象台数	7,783 台

② 不具合原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合原因の事例

平成 23 年度に届出されたリコール届出の中から、表 2-1 に示す不具合発生原因の区分である「製造」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表 2-11 から表 2-13 に示す。

表 2-11 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業員のミス）		
事例 1	不具合の内容	前後輪タイヤ・ホイールにおいて、チューブの組み付けが不適切なため、チューブがタイヤとリムに挟まれ損傷している場合がある。そのため、走行中に挟まれたチューブが外れた場合、損傷箇所から空気が漏れ、最悪の場合、バランスを失い転倒するおそれがある。
	対象台数	894 台
事例 2	不具合の内容	制動装置において、制動灯スイッチの組付け手順が不適切なため、ブレーキペダルと干渉しているものがあり、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキペダルを操作していない状態で、制動力が発生しているおそれがある。
	対象台数	483 台

表 2-12 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業員のミス）		
事例 3	不具合の内容	サイドフレームとフロントロアクロスメンバとの溶接が不適切なため、溶接部の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、走行時の振動等により当該溶接部が剥がれ、フロントロアクロスメンバの位置がずれて、最悪の場合、前車輪を取り付けているロアアーム後端部が抜け、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	421 台
不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（マニュアルの不備）		
事例 1	不具合の内容	路線バスのコモンレール式燃料噴射装置のコモンレールにおいて、材質及び加工不良により、コモンレールの強度が低下しているものがある。そのため、燃料供給時の圧力変動の繰り返しによりコモンレールに亀裂が生じ、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	9,560 台
事例 2	不具合の内容	大型トラックにおいて、変速機のアウトプットシャフトの溶接が不適切なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、アウトプットシャフトの溶接部が破損し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	396 台
不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（製造工程不適切）		
事例 1	不具合の内容	コンビネーションランプ（尾灯、制動灯及び方向指示器）のバルブホルダにおいて、電気配線の接続コネクタ部の端子が変形しているものがある。そのため、当該端子の接点部に絶縁物質が生成されて導通不良となり、当該ランプが点灯しなくなる、又は、方向指示器が正常に作動しなくなるおそれがある。
	対象台数	49,550 台
事例 2	不具合の内容	燃料フィルターホースにおいて、燃料タンクと固定しているクランプの締付けが不適切なため、当該ホースに亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ホースの亀裂が進行して燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	45,754 台
事例 3	不具合の内容	ブレーキマスターシリンダとブレーキアクチュエータ間のブレーキ配管において、製造工程での配管内部の洗浄が不適切なものがあり、異物が付着しているものがある。そのため、異物がブレーキマスターシリンダ内に移動してシール部に噛み込み、ブレーキペダルを踏んだ際の踏み代が増加し、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	21,636 台
事例 4	不具合の内容	リヤサスペンションにおいて、車体側面下部へ塗布する飛び石傷防止剤（ロッカープライマー）の塗布範囲管理が不適切なため、車体床下のトーションアクスル取付け面にロッカープライマーが付着し、トーションアクスル締結用ボルトの締付け力が不足しているものがある。そのため、悪路走行時に当該ボルトが緩み、最悪の場合、ボルトが外れ走行安定性が低下するおそれがある。
	対象台数	1,468 台

表 2-13 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業管理不適切）		
事例 1	不具合の内容	エンジンのクランク角センサの製造工程において、コイルの巻き付け作業が不適切なため、使用過程で当該コイルが断線する場合がある。そのため、走行中にエンジンが停止する、あるいは、エンジンが始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	101,053 台
事例 2	不具合の内容	エンジンのクランクシャフトプーリにおいて、プーリ外輪と防振ゴム間の接着剤塗布量が不足しているものがある。そのため、当該接着部が剥がれて、プーリ外輪が空転することで異音が発生したり、充電警告灯が点灯することがある。また、最悪の場合、パワーステアリングポンプ用ベルトが外れて、急にハンドル操作力が増大するおそれがある。
	対象台数	38,057 台
事例 3	不具合の内容	フロントワイパーモーターにおいて、アースターミナルが変形しているものがある。そのため、アースターミナル接点部が導通不良に至ることがあり、フロントワイパーが作動しなくなるおそれがある。
	対象台数	19,916 台
不具合発生原因の項目「機械設備」に問題があるもの（保守管理の不備）		
事例 1	不具合の内容	充電装置において、カレントリミッタ（整流器）の樹脂に硬化剤の割合が少ないものがあるため、温度上昇時に当該樹脂が過大に膨張し、内部のリード線が断線するものがある。そのため、リード線と素子の間で火花が発生し、最悪の場合、発火するおそれがある。
	対象台数	3,989 台
不具合発生原因の項目「工具・治具」に問題があるもの（金型寸法の不適切）		
事例 1	不具合の内容	小型トラックにおいて、ステアリングホイールのボス部に設けられているコンビネーションスイッチ位置決め用切欠きの加工位置が不適切なため、ステアリングホイールとスイッチ間の警音器用電気配線に無理な力がかかることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該配線が断線し、警音器が鳴らなくなるおそれがある。
	対象台数	24,343 台
不具合発生原因の項目「部品・材料」に問題があるもの（管理の不備）		
事例 1	不具合の内容	大型トラックにおいて、クラッチの断・接状態を検知するストロークセンサーの製造が不適切なため、ストロークセンサー内部に水が浸入してコイル間が短絡する場合がある。そのため、安全制御が働き、クラッチが切れたままの状態となり、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	1,454 台

3. 生産開始日から不具合発生初の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間

① 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分における届出状況の傾向

平成 19 年度から平成 23 年度のリコール届出において、生産（輸入車にあっては、生産又は輸入）を開始した日からリコール届出者が不具合に関する情報を初めて入手した日（以下「不具合発生初の初報日」という）までの期間を区分し、平成 23 年度、平成 22 年度、5 力年平均の各届出件数及びそれらの割合にしたものを国産車、輸入車及び全体については表 3-1 に、それをグラフ化したものを図 3-1 から図 3-4 に、また、平均期間については図 3-5 に、それぞれ示す。

表 3-1 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）

届出件数及び割合		年度	国産車			輸入車			全体		
			H23	H22	5 力年平均	H23	H22	5 力年平均	H23	H22	5 力年平均
0.5 年以内	件数	(件)	38	63	43	12	18	17	50	81	61
		(%)	18.5	24.1	18.3	14.3	19.8	18.5	17.3	23.0	18.4
0.5 年を超え	台数	(千台)	62	505	228	2	4	20	64	509	248
		(%)	2.5	6.6	4.9	1.2	1.9	6.4	2.4	6.5	5.0
1 年以内	件数	(件)	43	25	36	23	13	21	66	38	57
		(%)	21.0	9.6	15.6	27.4	14.3	22.6	22.8	10.8	17.6
1 年を超え	台数	(千台)	159	411	341	11	5	28	170	416	369
		(%)	6.3	5.3	8.0	6.6	2.9	9.6	6.4	5.3	8.0
2 年以内	件数	(件)	32	41	39	19	20	20	51	61	59
		(%)	15.6	15.7	16.5	22.6	22.0	21.8	17.6	17.3	17.9
2 年を超え	台数	(千台)	464	765	948	36	21	52	500	786	999
		(%)	18.6	9.9	21.9	20.8	11.5	18.5	18.7	10.0	21.5
3 年以内	件数	(件)	22	29	27	14	14	11	36	43	39
		(%)	10.7	11.1	11.6	16.7	15.4	12.4	12.5	12.2	11.8
3 年を超え	台数	(千台)	505	1010	803	8	118	110	514	1,129	913
		(%)	20.2	13.1	18.0	4.8	64.7	32.7	19.2	14.3	19.0
4 年以内	件数	(件)	21	16	18	5	7	6	26	23	24
		(%)	10.2	6.1	7.8	6.0	7.7	6.5	9.0	6.5	7.4
4 年を超え	台数	(千台)	996	1556	839	31	6	13	1,028	1,562	852
		(%)	39.8	20.2	20.1	18.2	3.4	5.6	38.4	19.8	19.1
5 年以内	件数	(件)	11	12	14	2	4	4	13	16	18
		(%)	5.4	4.6	6.1	2.4	4.4	4.3	4.5	4.5	5.6
5 年を超え	台数	(千台)	27	176	369	3	8	5	31	184	375
		(%)	1.1	2.3	8.2	1.9	4.3	2.1	1.1	2.3	7.6
合計*1	件数	(件)	205	261	237	84	91	93	289	352	330
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間(力月)	台数	(千台)	2501	7698	4,561	172	183	296	2,673	7,880	4,857
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100

* 1 : リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

注 : 本分析結果中の不具合発生初の初報日の定義は、過去の届出分析のものとは異なることから、平成 19 年度から平成 22 年度の届出分析結果の数値とは異なるものがある。(以下同じ)

平成 23 年度のリコール届出の生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分は、「0.5 年以内」50 件、「0.5 年超え 1 年以内」66 件、「1 年超え 2 年以内」51 件である。「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」を合わせた「1 年以内」の期間では 116 件であり、届出件数の合計の約 40%を占め、「2 年以内」の期間では 167 件であり、届出件数の合計の約 58%を占めている。前年度以前の届出状況と比較すると、平成 22 年度においては、「1 年以内」の期間が約 34%、「2 年以内」の期間が約 51%であり、また、5 カ年平均の「2 年以内」の期間も 5 割を超えていることから、大きな変化は見られない。一方、「5 年超え」については、平成 19 年度以降増加傾向にあり、5 カ年平均では約 21%であったが、平成 23 年度は 47 件（約 16%）と減少した。

対象台数については、全期間区分で減少しており、減少が大きい主な期間区分は、「5 年超え」の 2,928 千台減少（同約 89%減）である。

国産車は、届出件数の約 71%を占めるため、国産車の届出状況の推移が、届出件数（全体）に与える影響は大きい。よって、届出全体も同様の傾向にある。

輸入車においては、国産車とは異なる傾向を示しているが、これは、生産開始日及び不具合発生の初報日の実質的な内容が異なることが原因と考えられる。輸入車における生産開始日は、生産を開始した日又は日本への輸入開始日であり、日本への輸入開始前に本国や主要仕向け国の仕様が既に生産され、日本以外の国にて使用されている場合もある。この場合、輸入開始日からの期間を見た場合、国産車に比べ、不具合発生までの期間が短くなる傾向にある。また、輸入車のリコール届出者は、本国メーカーでなく、日本における輸入者（インポーター）であることが多く、日本以外の国において発生した不具合に対し、本国メーカーが原因調査を行った後に、当該不具合についてインポーターに通知する場合がある。この場合、インポーターが当該不具合の通知を受けた段階で、既に不具合の原因調査が行われていることが多く、その場合、調査のために要した時間が、不具合初報日までの期間に含まれてしまうなど、国産車と輸入車で当該期間の実質的な内容が異なることから、単純に比較することはできない。

対象台数については、国産車のように、期間に比例して増加するような傾向は見られない。

図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数（平成 19 年度～平成 23 年度）【国産車、輸入車及び全体】

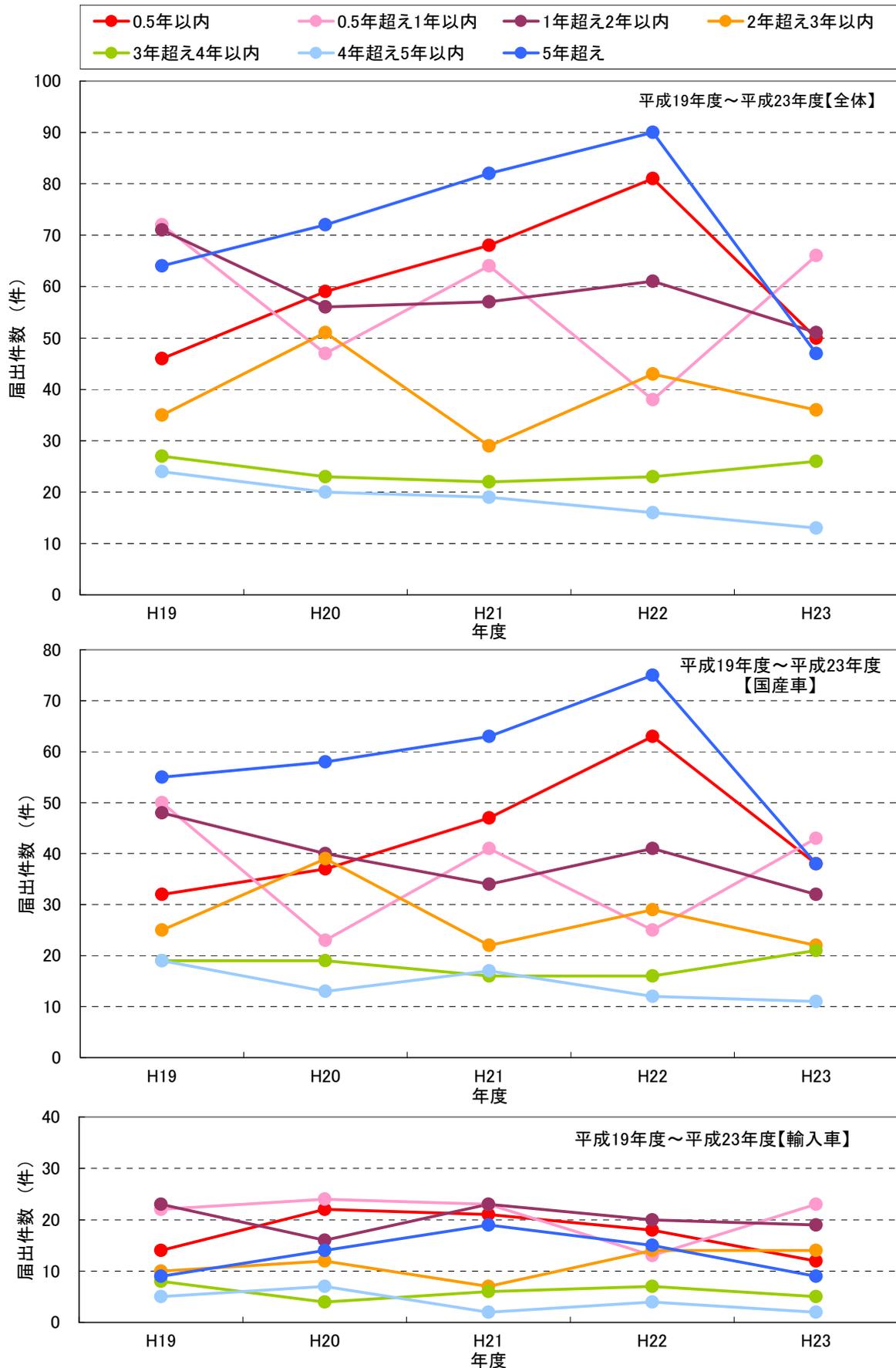


図 3-2 生産開始日から不具合発生時の初報日までの各期間区分の届出件数の割合（平成19年度～平成23年度）【国産車、輸入車及び全体】

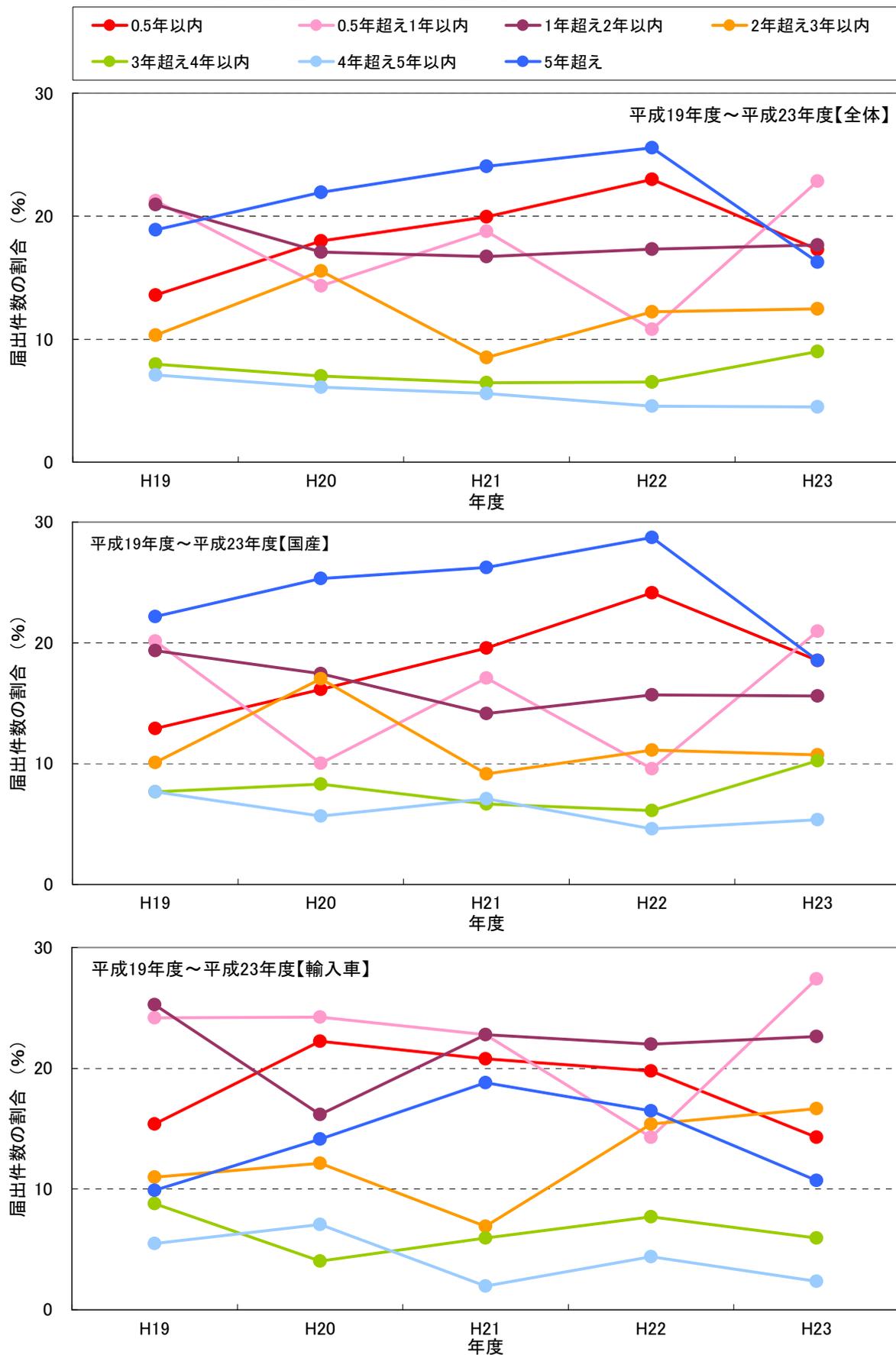


图 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数（平成19年度～平成23年度）【国産車、輸入車及び全体】

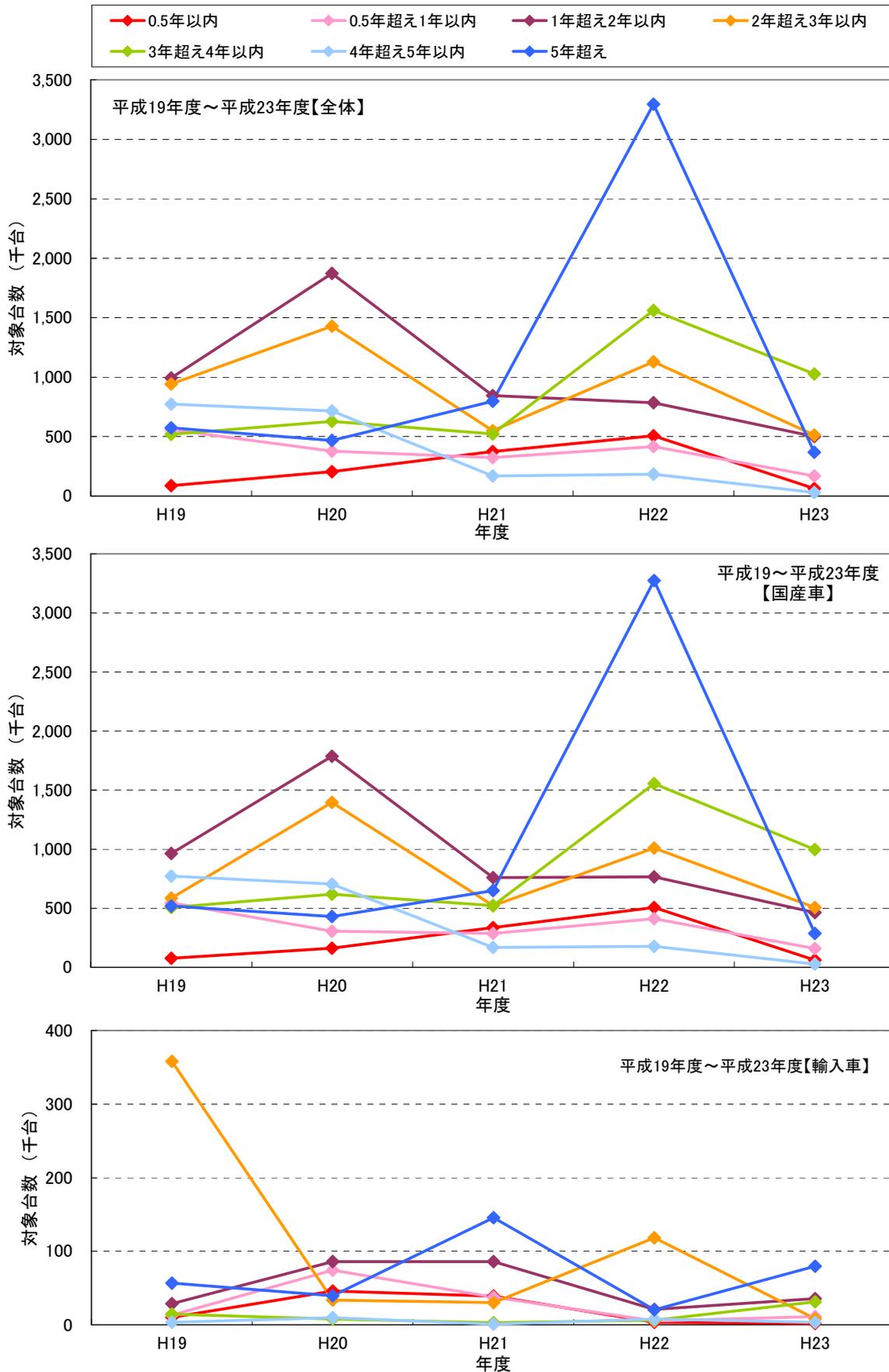


図 3-4 生産開始日から不具合発生時の初報日までの各期間区分の対象台数の割合（平成19年度～平成23年度）【国産車、輸入車及び全体】

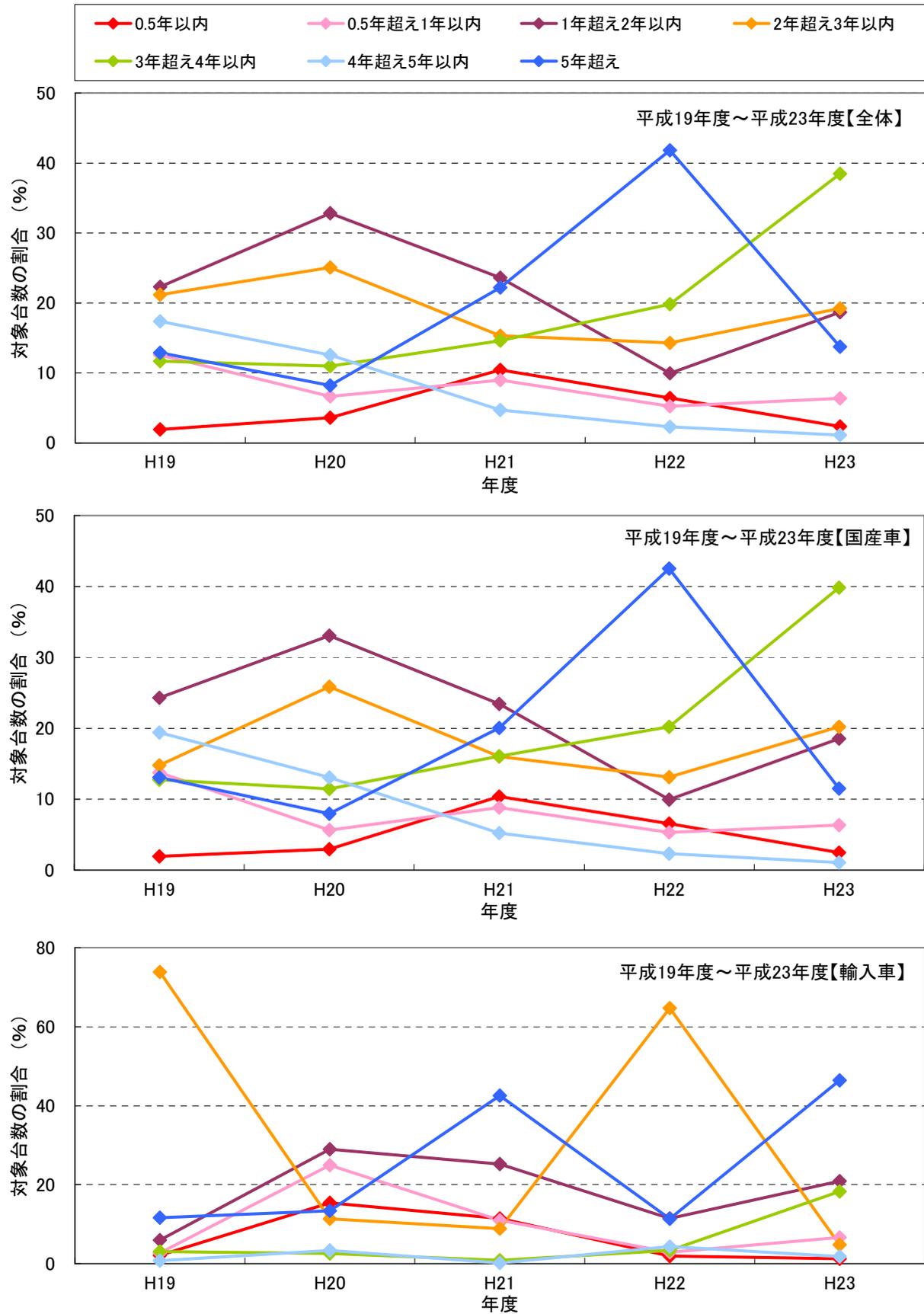
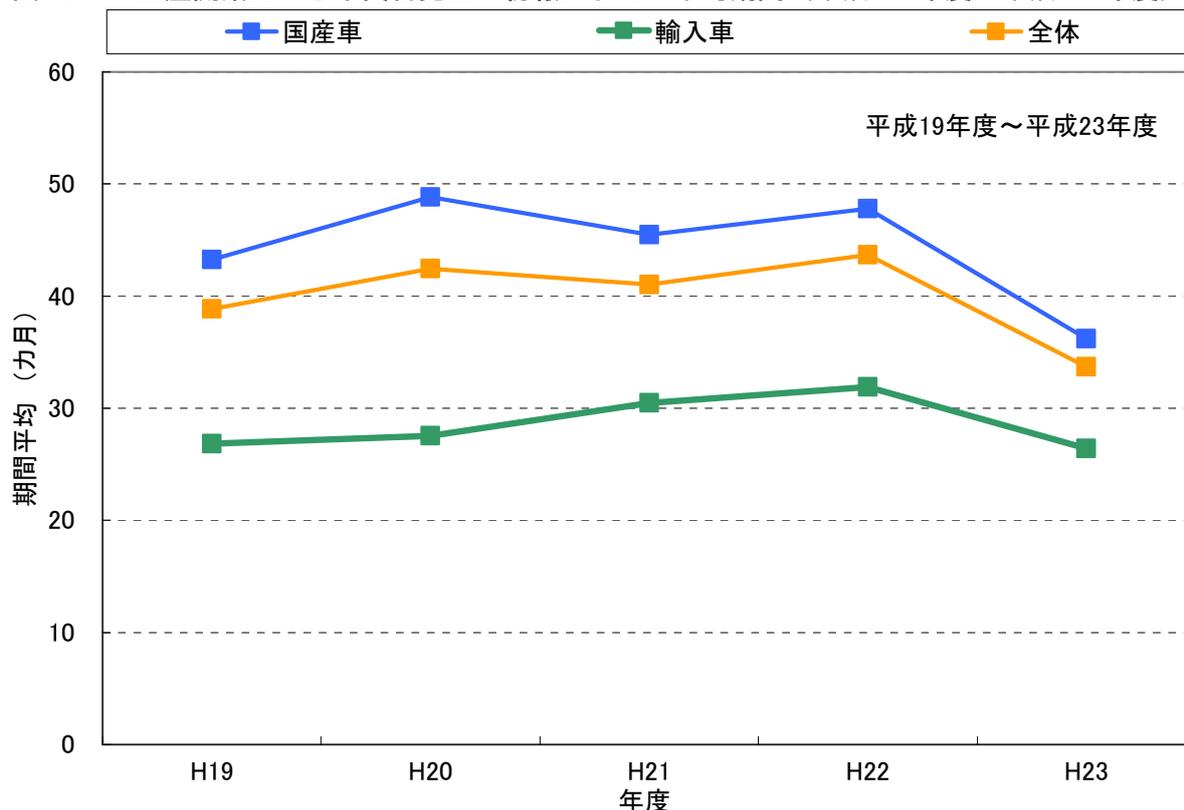


図 3-5 生産開始日から不具合発生 of 初報日までの平均期間（平成 19 年度～平成 23 年度）



② 装置別の生産開始日から不具合発生 of 初報日までの平均期間

平成 19 年度から平成 23 年度のリコール届出において、年度毎の各装置における生産を開始してから不具合発生 of 初報日までの平均期間を表 3-2 に示す。

表 3-2 各装置における生産開始日から不具合発生 of 初報日までの平均期間（平成 19 年度～平成 23 年度及び 5 力年平均）【全体】

装置名	平均期間 (力月)	H19	H20	H21	H22	H23	5 力年平均
動力伝達装置		42.8	62.0	43.3	38.6	28.1	42.4
電気装置		40.6	40.4	36.5	31.4	21.9	33.3
制動装置		40.1	41.2	33.4	61.9	29.2	41.1
燃料装置		29.2	28.9	35.6	53.1	33.1	35.6
原動機		33.1	43.5	34.8	22.3	33.3	33.5
かじ取装置		39.7	26.5	46.5	21.5	25.6	32.2
灯火装置		11.6	28.0	40.1	60.7	32.8	31.9
車枠・車体		74.2	49.3	35.8	46.8	57.6	51.0
走行装置		82.7	61.0	72.7	86.2	56.0	71.2
排出ガス発散防止装置		19.6	19.5	79.2	27.8	36.8	29.6
乗車装置		45.7	56.7	38.1	35.2	29.9	44.6
緩衝装置		42.1	46.6	45.0	44.0	43.8	44.3
その他		33.4	22.8	44.1	54.0	40.5	40.4

③ 国産車における生産開始日から不具合発生の特報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 19 年度から平成 23 年度のリコール届出における、生産を開始してから不具合発生の特報日までの各期間区分について、国産車の届出件数及びその割合（装置別）を、平成 23 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に、表 3-3 から表 3-6 にそれぞれ示す。また、表 3-7 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-3 動力伝達装置における生産を開始してから不具合発生の特報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

動力伝達装置（国産車）	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	6	20.0	6	14.3	5	15.2
0.5 年超え 1 年以内	5	16.7	5	11.9	6	17.5
1 年超え 2 年以内	5	16.7	8	19.0	6	16.4
2 年超え 3 年以内	3	10.0	8	19.0	4	12.3
3 年超え 4 年以内	6	20.0	7	16.7	5	14.0
4 年超え 5 年以内	2	6.7	0	0	1	1.8
5 年超え	3	10.0	8	19.0	8	22.8
合計件数及び割合	30	100	42	100	34	100

表 3-4 電気装置における生産を開始してから不具合発生の特報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

電気装置（国産車）	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	6	20.7	6	25.0	5	22.9
0.5 年超え 1 年以内	11	37.9	1	4.2	5	21.1
1 年超え 2 年以内	3	10.3	7	29.2	3	14.7
2 年超え 3 年以内	5	17.2	3	12.5	3	13.8
3 年超え 4 年以内	0	0	1	4.2	1	4.6
4 年超え 5 年以内	2	6.9	1	4.2	1	6.4
5 年超え	2	6.9	5	20.8	4	16.5
合計件数及び割合	29	100	24	100	22	100

表 3-5 原動機における生産を開始してから不具合発生の初報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

原動機（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	3	14.3	10	34.5	5	18.4
0.5 年超え 1 年以内	3	14.3	5	17.2	4	14.0
1 年超え 2 年以内	5	23.8	5	17.2	5	18.4
2 年超え 3 年以内	3	14.3	3	10.3	5	16.9
3 年超え 4 年以内	3	14.3	2	6.9	2	7.4
4 年超え 5 年以内	1	4.8	1	3.4	3	9.6
5 年超え	3	14.3	3	10.3	4	15.4
合計件数及び割合	21	100	29	100	27	100

表 3-6 燃料装置における生産を開始してから不具合発生の初報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

燃料装置（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	1	4.8	5	21.7	4	17.1
0.5 年超え 1 年以内	2	9.5	3	13.0	4	15.4
1 年超え 2 年以内	5	23.8	3	13.0	5	21.4
2 年超え 3 年以内	4	19.0	2	8.7	3	12.8
3 年超え 4 年以内	3	14.3	0	0	1	5.1
4 年超え 5 年以内	3	14.3	2	8.7	2	7.7
5 年超え	3	14.3	8	34.8	5	20.5
合計件数及び割合	21	100	23	100	23	100

表 3-7 各装置における生産を開始してから不具合発生の初報日までの平均期間（平成 19 年度～平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

平均期間（力月）	H19	H20	H21	H22	H23	5 力年平均
動力伝達装置	43.1	65.8	51.8	36.5	32.1	44.8
電気装置	29.2	44.7	33.8	31.9	21.8	31.8
原動機	35.8	43.3	36.4	22.0	34.5	34.3
燃料装置	33.6	27.0	33.8	51.6	36.4	36.4
かじ取装置	48.9	37.1	54.9	23.3	31.1	38.4
制動装置	47.5	52.2	26.4	72.8	24.9	46.2
排出ガス発散防止装置	18.0	18.3	79.2	32.3	37.5	31.7
灯火装置	11.7	26.8	57.3	73.8	31.8	35.6
走行装置	92.0	62.1	89.8	90.1	75.3	80.9
乗車装置	66.4	73.0	48.6	41.2	32.3	57.3
車枠・車体	86.0	64.3	29.3	60.2	82.8	63.6
緩衝装置	43.2	56.1	46.7	52.1	46.2	48.4
その他	33.3	24.2	55.2	61.3	49.9	47.4

④ 輸入車における生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 19 年度から平成 23 年度のリコール届出における、生産を開始してから不具合発生の初報日までの各期間区分について、輸入車の届出件数及びその割合（装置別）を、平成 23 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に表 3-8 から表 3-10 にそれぞれ示す。また、表 3-11 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-8 制動装置における生産を開始してから不具合発生の初報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

制動装置（輸入車）	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	4	28.6	2	18.2	3	22.4
0.5 年超え 1 年以内	1	7.1	1	9.1	3	20.9
1 年超え 2 年以内	3	21.4	0	0	2	17.9
2 年超え 3 年以内	2	14.3	2	18.2	1	6.0
3 年超え 4 年以内	1	7.1	2	18.2	1	6.0
4 年超え 5 年以内	1	7.1	0	0	1	6.0
5 年超え	2	14.3	4	36.4	3	20.9
合計件数及び割合	14	100	11	100	13	100

表 3-9 車枠・車体における生産を開始してから不具合発生の初報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

車枠・車体（輸入車）	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	2	20.0	2	14.3	2	22.2
0.5 年超え 1 年以内	2	20.0	2	14.3	2	17.8
1 年超え 2 年以内	2	20.0	4	28.6	2	22.2
2 年超え 3 年以内	1	10.0	2	14.3	1	6.7
3 年超え 4 年以内	0	0	3	21.4	1	11.1
4 年超え 5 年以内	0	0	1	7.1	0	2.2
5 年超え	3	30.0	0	0	2	17.8
合計件数及び割合	10	100	14	100	9	100

表 3-10 燃料装置における生産を開始してから不具合発生の特報日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

燃料装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
0.5 年以内	3	33.3	2	22.2	3	25.9
0.5 年超え 1 年以内	3	33.3	0	0	1	12.1
1 年超え 2 年以内	0	0	1	11.1	2	19.0
2 年超え 3 年以内	1	11.1	3	33.3	1	12.1
3 年超え 4 年以内	0	0	0	0	0	3.4
4 年超え 5 年以内	0	0	1	11.1	1	6.9
5 年超え	2	22.2	2	22.2	2	20.7
合計件数及び割合	9	100	9	100	12	100

表 3-11 各装置における生産を開始してから不具合発生の特報日までの平均期間（平成 19 年度～平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

平均期間（力月）	H19	H20	H21	H22	H23	5 力年平均
制動装置	27.9	11.6	45.1	41.1	34.2	31.8
車枠・車体	7.7	19.4	41.8	21.9	42.5	31.0
燃料装置	20.1	31.7	39.0	57.0	25.4	33.9
原動機	21.9	44.0	30.4	23.5	30.1	31.0
かじ取装置	24.7	1.7	22.6	17.0	12.4	17.6
動力伝達装置	41.2	44.7	12.1	55.6	11.1	30.9
灯火装置	11.2	28.9	13.1	27.1	34.5	23.6
電気装置	47.8	31.4	45.6	30.1	22.2	37.1
走行装置	17.9	49.9	8.5	22.6	13.7	18.6
緩衝装置	26.5	32.3	40.0	32.6	41.4	34.9
乗車装置	18.6	20.8	11.0	27.2	18.8	19.7
排出ガス発散防止装置	22.8	23.5	—	7.6	28.0	20.2
その他	33.5	19.9	17.9	34.4	15.2	22.1

3.2 不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間

① 不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分における届出状況の傾向

平成 19 年度から平成 23 年度のリコール届出における、不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分について、国産車、輸入車及び全体の届出状況を表 3-12 に、それをグラフ化したものを図 3-6 から図 3-9 に、平均期間については図 3-10 に、それぞれ示す。

表 3-12 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）

届出件数及び割合			国産車			輸入車			全体		
			H23	H22	5力年平均	H23	H22	5力年平均	H23	H22	5力年平均
2カ月以内	件数	(件)	24	57	42	28	30	28	52	87	70
	割合	(%)	11.7	21.8	17.7	33.3	33.0	30.0	18.0	24.7	21.2
2カ月を超え 4カ月以内	件数	(千台)	17	162	48	16	10	16	33	172	65
	割合	(%)	0.7	2.1	1.1	9.2	5.5	5.5	1.2	2.2	1.3
4カ月を超え 6カ月以内	件数	(件)	31	40	31	20	15	18	51	55	49
	割合	(%)	15.1	15.3	13.1	23.8	16.5	19.5	17.6	15.6	14.9
6カ月を超え 8カ月以内	件数	(千台)	162	63	118	11	16	18	173	79	136
	割合	(%)	6.5	0.8	2.6	6.2	8.7	6.1	6.5	1.0	2.8
8カ月を超え 10カ月以内	件数	(件)	19	16	24	6	11	10	25	27	33
	割合	(%)	9.3	6.1	10.0	7.1	12.1	10.5	8.7	7.7	10.1
10カ月を超え 12カ月以内	件数	(千台)	10	12	78	70	8	20	79	20	98
	割合	(%)	0.4	0.2	1.7	40.5	4.4	6.6	3.0	0.3	2.0
12カ月を超え 24カ月以内	件数	(件)	12	29	20	2	7	5	14	36	25
	割合	(%)	5.9	11.1	8.3	2.4	7.7	5.8	4.8	10.2	7.6
24カ月を超え 48カ月以内	件数	(千台)	18	282	179	0	6	4	19	289	182
	割合	(%)	0.7	3.7	3.9	0.3	3.4	1.3	0.7	3.7	3.8
48カ月を超え	件数	(件)	15	8	13	4	2	5	19	10	17
	割合	(%)	7.3	3.1	5.3	4.8	2.2	4.9	6.6	2.8	5.2
合計*1	件数	(千台)	56	156	142	4	6	6	60	162	148
	割合	(%)	2.2	2.0	3.1	2.2	3.5	2.2	2.2	2.1	3.1
期間平均(力月)	件数	(件)	5	8	15	4	1	3	9	9	18
	割合	(%)	2.4	3.1	6.2	4.8	1.1	3.2	3.1	2.6	5.3
合計*1	件数	(千台)	12	31	142	1	0	14	13	31	156
	割合	(%)	0.5	0.4	3.1	0.6	0.0	4.8	0.5	0.4	3.2
合計*1	件数	(件)	43	44	40	6	16	10	49	60	50
	割合	(%)	21.0	16.9	16.9	7.1	17.6	10.9	17.0	17.0	15.2
合計*1	件数	(千台)	499	2,907	1,422	21	114	52	520	3,021	1,474
	割合	(%)	19.9	37.8	31.2	12.3	62.2	17.4	19.4	38.3	30.3
合計*1	件数	(件)	34	42	35	11	8	11	45	50	45
	割合	(%)	16.6	16.1	14.7	13.1	8.8	11.4	15.6	14.2	13.8
合計*1	件数	(千台)	1,298	1,890	1,635	45	15	75	1,343	1,905	1,710
	割合	(%)	51.9	24.6	35.8	26.3	8.2	25.5	50.2	24.2	35.2
合計*1	件数	(件)	22	17	19	3	1	3	25	18	22
	割合	(%)	10.7	6.5	7.9	3.6	1.1	3.6	8.7	5.1	6.7
合計*1	件数	(千台)	430	2,194	797	4	8	90	434	2,201	888
	割合	(%)	17.2	28.5	17.5	2.4	4.2	30.5	16.2	27.9	18.3
期間平均(力月)			20.4	15.7	16.2	11.7	8.8	11.2	17.9	13.9	14.8

* 1：リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

平成 23 年度の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分は、「2カ月以内」52 件、「2カ月を超え 4カ月以内」51 件、「12カ月を超え 24カ月以内」49 件、「24カ月を超え 48カ月以内」45 件である。これを「12ヶ月以内」の期間で見た場合、170 件（届出件数全体の約 59%）となり、前年度以前の届出状況と比べると、平成 22 年度も、5 力年平均も約 64%であることから、届出の過半数が、不具合の初報から 1 年以内にリコール届出されており、その傾向に大きな変化は見られない。

前年度と比べて、届出件数が減少した主な期間区分は、「2カ月以内」が35件減少（対前年度比約40%減）、「6ヶ月超え8ヶ月以内」が22件減少（同約61%減）であり、「12ヶ月以内」の期間では54件減少（同約24%減）している。一方「48ヶ月超え」では届出件数が7件増加しているが、対象台数については、1,767千台減少（同約80%減）している。

平成19年度から平成23年度のリコール届出件数の推移については、図3-6及び図3-7を見ると、「2カ月以内」、「2カ月超え4カ月以内」、「6カ月超え8カ月以内」、「12カ月超え24カ月以内」及び「24カ月超え48か月以内」の期間区分においては、平成19年度から平成22年度までの届出件数についてはその割合も含めおおむね増加傾向にあるが、平成23年度では減少し、特に「2カ月以内」及び「6カ月超え8カ月以内」の期間区分での減少が大きい。また、「4カ月超え6カ月以内」及び「10カ月超え12カ月以内」の期間区分については、届出件数及びその割合も含め、平成19年度から平成23年度までおおむね緩やかな減少が続いている。一方、図3-8及び図3-9を見ると、「12カ月超え」以上の期間区分において、他の期間区分より対象台数が多い傾向が見られる。

次に、国産車の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、前年度と比べて、届出件数が減少した主な期間区分は、「2カ月以内」が33件減少（対前年度比約58%減）である。

国産車は、届出件数の全体の約71%を占めるため、国産車の届出状況の推移が届出全体に与える影響は大きく、届出全体も同様の傾向にある。

輸入車の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分を挙げると、「2カ月以内」が28件である。「2カ月以内」及び「2カ月超え4カ月以内」を合わせた「4カ月以内」の期間では48件となり、全期間区分の届出件数の合計の約57%を占める。さらに、国産車では、「2カ月以内」の期間区分に対し「2カ月超え4カ月以内」の期間区分の届出件数が多いが、輸入車では反対に少なく、また国産車では全期間区分合計の届出件数の約38%を占めた「12カ月超え24カ月以内」と「24カ月超え48カ月以内」を合わせた「12カ月超え48カ月以内」の期間では、輸入車は17件で届出件数の20%に留まる等、国産車とは異なる傾向を示す。これは、生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況の傾向と同様に、輸入車における不具合発生の初報日の実質的な内容が国産車と異なることが大きく影響していると考えられ、図3-6及び図3-7においてもその傾向が見て取ることができる。

図 3-6 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数（平成19年度～平成23年度）

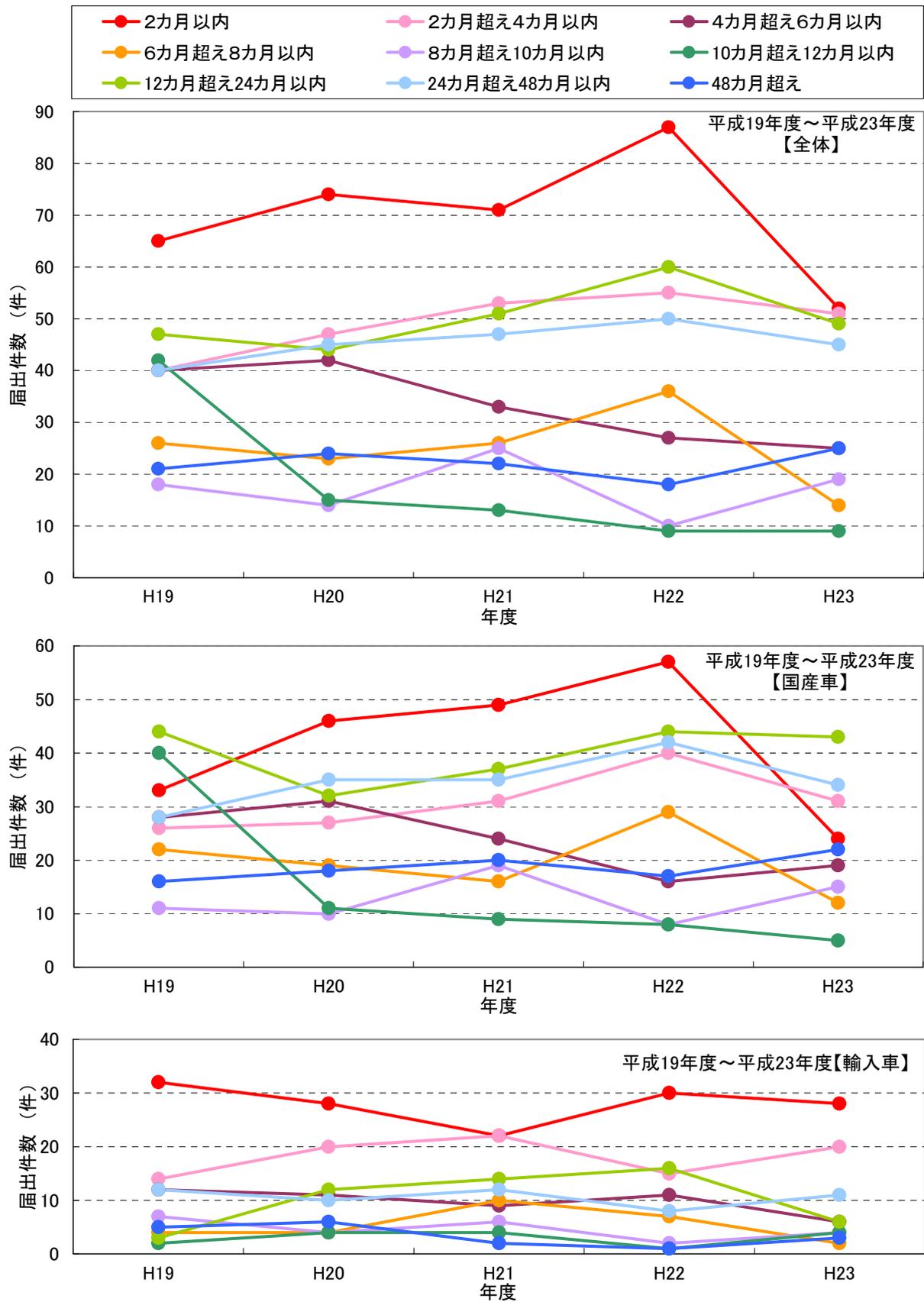


図 3-7 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合（平成 19 年度～平成 23 年度）

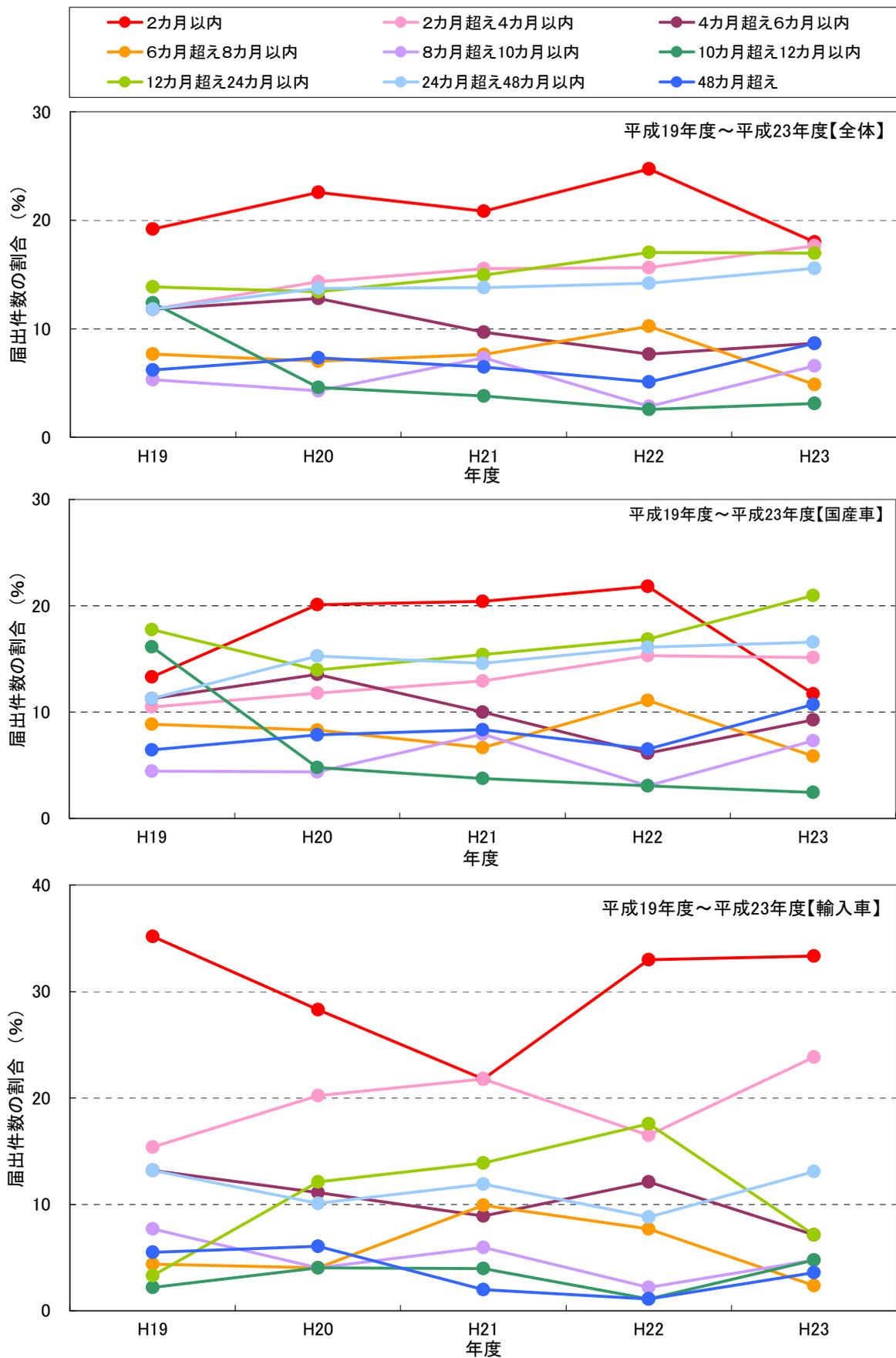


図 3-8 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数（平成19年度～平成23年度）

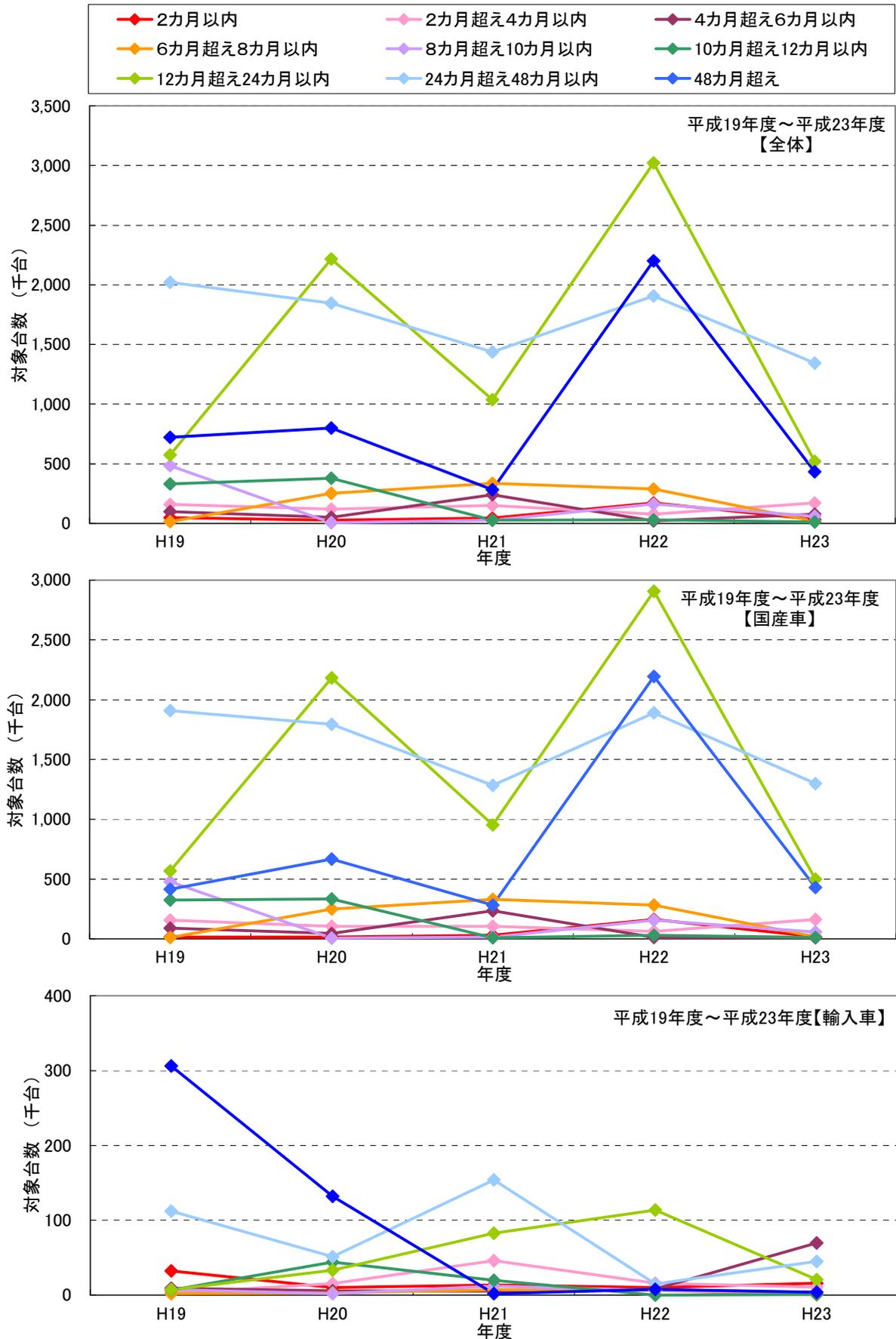


図 3-9 不具合発生からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合（平成 19 年度～平成 23 年度）

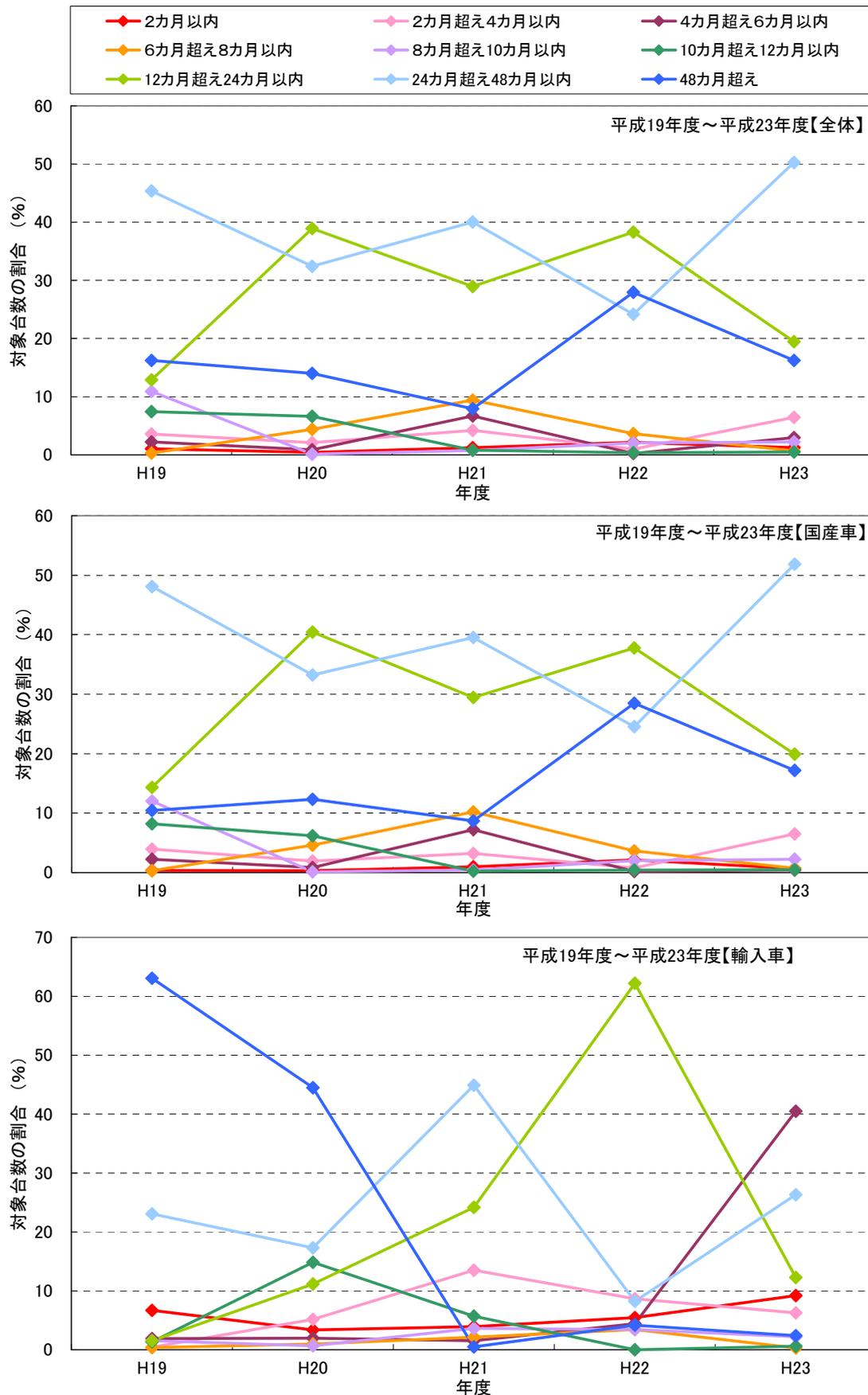


図 3-10 不具合発生の特報日からリコール届出日までの平均期間(平成19年度～平成23年度)

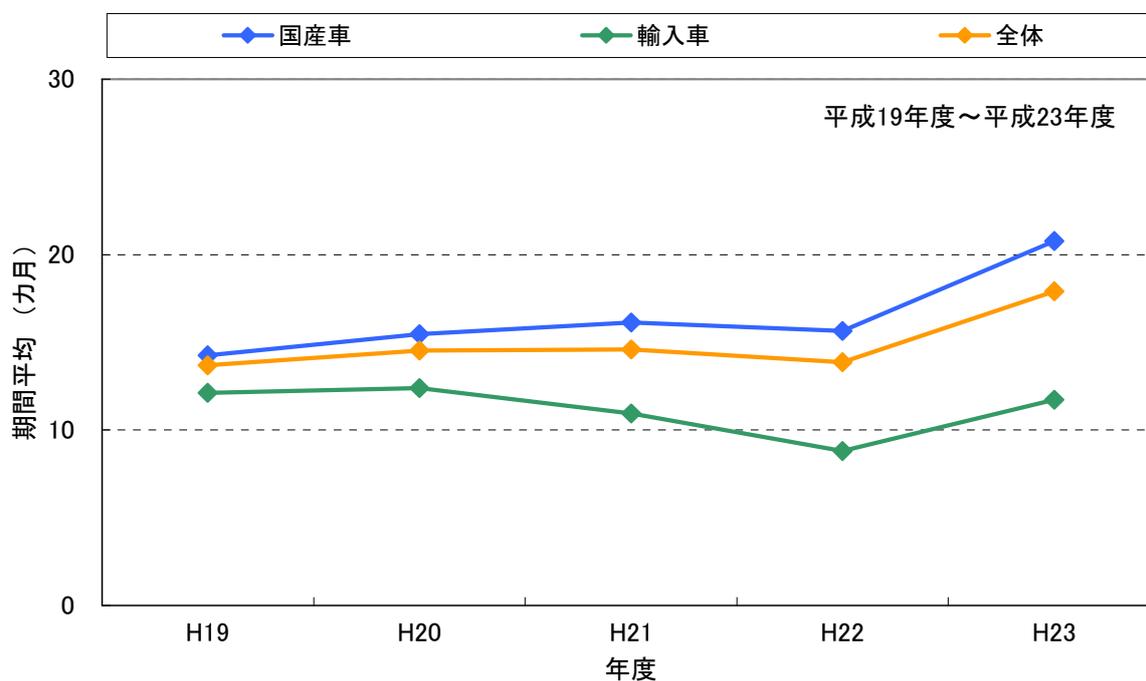


表 3-12 においては、不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間が均一の区分になっていないことから、国産車の各期間区分の届出件数及び対象台数を単位期間（1カ月間）当たりの平均値に換算した届出状況を表 3-13 に示す。平成 23 年度においては、6 カ月以内に該当する期間区分の届出件数が多くなっており、5 カ年平均を見ても同様の傾向にある。また、不具合発生の特報日から届出に至るまでに要する期間が長くなるとともに届出件数が減少する傾向にある。

表 3-13 国産車における不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分毎の単位期間当たりの届出件数及び対象台数（平均値）（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）

不具合特報日からリコール届出日までの各期間区分における単位期間当たりの届出件数及び対象台数（平均）	H23		H22		5 力年平均	
	件数（件）	台数（千台）	件数（件）	台数（千台）	件数（件）	台数（千台）
2 力月以内	12	9	29	81	21	24
2 力月超え 4 力月以内	16	81	20	31	16	59
4 力月超え 6 力月以内	10	5	8	6	12	39
6 力月超え 8 力月以内	6	9	15	141	10	89
8 力月超え 10 力月以内	8	28	4	78	6	71
10 力月超え 12 力月以内	3	6	4	16	7	71
12 力月超え 24 力月以内	4	42	4	242	3	119
24 力月超え 48 力月以内	3	108	4	158	3	136
48 力月超え* ¹	1	15	3	442	1	35
「48 力月超え」の期間区分内の期間の平均から 48 力月を差し引いた値* ¹	28.6		5.0		22.5	

* 1：「48 力月超え」の期間区分では、期間の上限が定められていないため、各年度の「48 力月超え」の期間の平均を求め、その値から 48 力月を差し引いた値で届出件数及び対象台数を除したものを単位期間（1 力月間）当たりの届出件数及び対象台数とした。

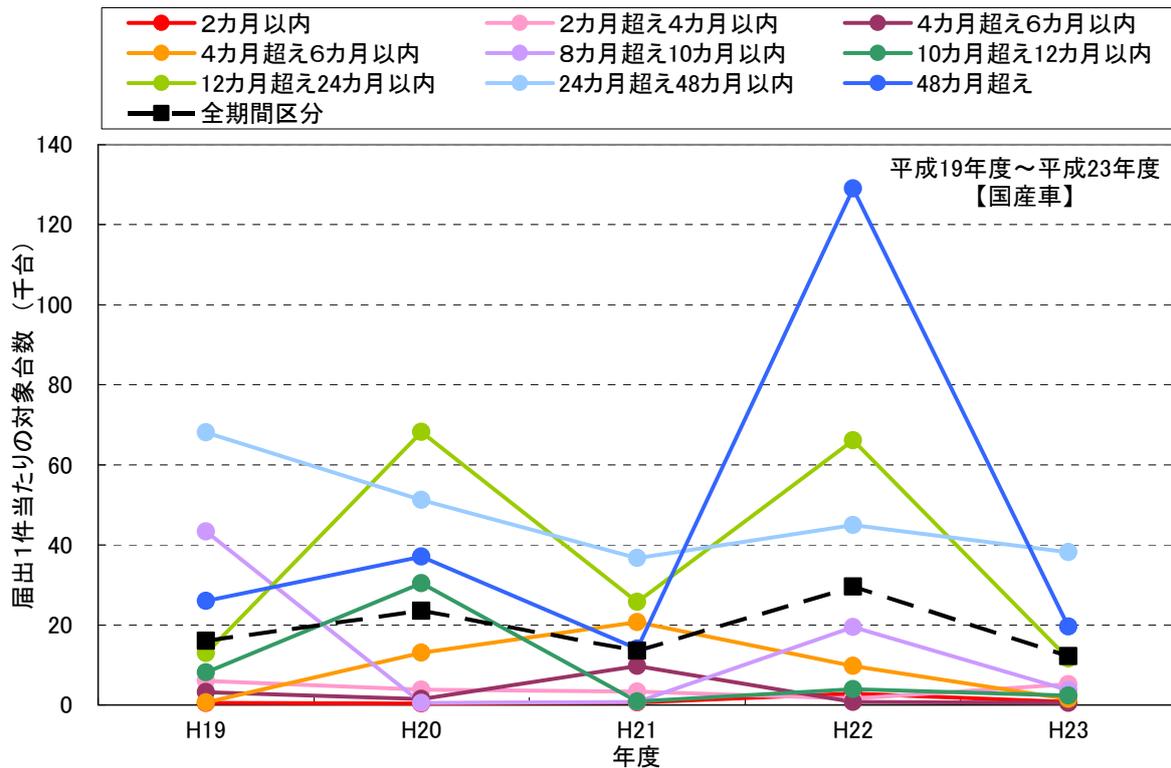
次に、国産車の 12 力月を超えた期間区分において、対象台数が他の期間区分より多い傾向にあるため、各期間区分における届出件数 1 件当たりの平均対象台数を表 3-14 に、それをグラフ化したものを図 3-11 に示す。表 3-14 及び図 3-11 によると、「12 力月超え」の期間区分においては、リコール届出 1 件当たりの対象台数が、国産車の全期間区分における届出 1 件当たりの対象台数より規模が大きいことが解る。これは、届出までの期間において、対象となる車両を継続して生産していることなどが原因と推測される。

表 3-14 国産車における不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出 1 件当たりの対象台数（平均値）（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）

届出 1 件当たりの対象台数（平均）	H23	H22	5 力年平均
	台数（千台）	台数（千台）	台数（千台）
2 力月以内	1	3	1
2 力月超え 4 力月以内	5	2	4
4 力月超え 6 力月以内	1	1	3
6 力月超え 8 力月以内	2	10	9
8 力月超え 10 力月以内	4	20	11
10 力月超え 12 力月以内	2	4	10
12 力月超え 24 力月以内	12	66	36
24 力月超え 48 力月以内	38	45	47
48 力月超え	20	129	43
全期間区分* ²	12	29	19

* 2：表 3-12 の合計から求めた値。

図 3-11 国産車における不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出1件当たりの対象台数



② 装置別の不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間

平成19年度から平成23年度のリコール届出において、年度毎の各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表3-15に示す。

表 3-15 各装置における不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間（平成19年度～平成23年度及び5カ年平均）【全体】

平均期間（カ月）	H19	H20	H21	H22	H23	5カ年平均
動力伝達装置	19.6	18.9	19.3	12.5	21.8	18.2
電気装置	18.8	16.8	16.2	13.5	14.3	15.6
制動装置	6.7	9.7	10.8	12.3	8.9	9.6
燃料装置	18.0	16.1	14.2	17.8	26.2	18.1
原動機	15.9	22.3	18.0	20.2	19.2	19.1
かじ取装置	6.7	19.9	13.4	10.9	18.5	13.1
灯火装置	9.6	13.5	8.5	14.0	17.9	12.1
車枠・車体	15.3	5.8	8.7	11.9	18.7	12.0
走行装置	13.6	16.3	23.1	13.2	7.5	15.1
排出ガス発散防止装置	8.7	8.8	27.1	22.2	22.1	16.4
乗車装置	7.7	7.4	6.7	6.2	14.9	8.0
緩衝装置	23.6	23.7	25.2	15.9	24.7	22.5
その他	9.4	9.8	10.1	12.0	19.5	12.7

③ 国産車における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 19 年度から平成 23 年度の国産車のリコール届出における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 23 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に表 3-16 から表 3-19 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-20 に示す。

表 3-16 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎のリコール届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 カ年平均）【国産車】

動力伝達装置（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 カ年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	3	10.0	10	23.8	5	14.0
2 カ月超え 4 カ月以内	2	6.7	5	11.9	3	8.8
4 カ月超え 6 カ月以内	4	13.3	3	7.1	3	8.2
6 カ月超え 8 カ月以内	4	13.3	5	11.9	4	11.1
8 カ月超え 10 カ月以内	2	6.7	1	2.4	3	9.9
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0	2	4.8	1	2.9
12 カ月超え 24 カ月以内	5	16.7	9	21.4	6	18.1
24 カ月超え 48 カ月以内	4	13.3	6	14.3	6	17.0
48 カ月超え	6	20.0	1	2.4	3	9.9
合計件数及び割合	30	100	42	100	34	100

表 3-17 電気装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 カ年平均）【国産車】

電気装置（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 カ年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	5	17.2	1	4.2	3	11.9
2 カ月超え 4 カ月以内	5	17.2	4	16.7	2	10.1
4 カ月超え 6 カ月以内	3	10.3	2	8.3	3	11.9
6 カ月超え 8 カ月以内	1	3.4	5	20.8	2	11.0
8 カ月超え 10 カ月以内	4	13.8	0	0	2	8.3
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0	2	8.3	1	6.4
12 カ月超え 24 カ月以内	6	20.7	5	20.8	5	21.1
24 カ月超え 48 カ月以内	2	6.9	3	12.5	2	10.1
48 カ月超え	3	10.3	2	8.3	2	9.2
合計件数及び割合	29	100	24	100	22	100

表 3-18 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

原動機（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	2	9.5	6	20.7	3	12.5
2 カ月超え 4 カ月以内	4	19.0	7	24.1	4	15.4
4 カ月超え 6 カ月以内	1	4.8	0	0	1	4.4
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0	2	6.9	3	9.6
8 カ月超え 10 カ月以内	1	4.8	0	0	0	1.5
10 カ月超え 12 カ月以内	1	4.8	0	0	1	2.2
12 カ月超え 24 カ月以内	6	28.6	3	10.3	5	18.4
24 カ月超え 48 カ月以内	3	14.3	9	31.0	7	27.2
48 カ月超え	3	14.3	2	6.9	2	8.8
合計件数及び割合	21	100	29	100	27	100

表 3-19 燃料装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【国産車】

燃料装置（国産車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 カ月以内	0	0	4	17.4	4	16.2
2 カ月超え 4 カ月以内	3	14.3	3	13.0	2	10.3
4 カ月超え 6 カ月以内	1	4.8	0	0	2	6.8
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0	1	4.3	1	5.1
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0	2	8.7	1	4.3
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0	1	4.3	2	7.7
12 カ月超え 24 カ月以内	6	28.6	4	17.4	4	18.8
24 カ月超え 48 カ月以内	9	42.9	5	21.7	5	19.7
48 カ月超え	2	9.5	3	13.0	3	11.1
合計件数及び割合	21	100	23	100	23	100

表 3-20 各装置における不具合発生の不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間（平成 19 年度～平成 23 年度及び 5 力年平均）【国産車】

平均期間（力月）	H19	H20	H21	H22	H23	5 力年平均
動力伝達装置	15.1	21.3	20.9	13.3	24.0	18.3
電気装置	13.5	17.6	16.2	15.3	15.3	15.8
原動機	17.5	21.3	20.6	21.3	22.9	20.5
燃料装置	19.5	15.7	14.6	22.4	29.0	20.0
かじ取装置	9.8	18.6	16.7	9.4	19.8	14.4
制動装置	9.6	10.3	13.0	15.6	9.5	11.5
排出ガス発散防止装置	10.8	10.9	27.1	25.2	21.2	18.4
灯火装置	9.1	12.9	4.6	15.1	18.2	11.4
走行装置	15.4	15.0	28.6	13.9	9.6	16.7
乗車装置	12.0	9.2	7.5	4.8	16.1	9.8
車枠・車体	17.6	7.2	9.0	14.1	42.2	15.5
緩衝装置	20.4	35.2	20.5	16.0	15.8	22.5
その他	10.9	9.2	10.3	15.9	23.2	14.6

④ 輸入車における不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 19 年度から平成 23 年度の輸入車のリコール届出において、不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分について、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 23 年度の装置別届出件数が全届出件数の 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に表 3-21 から表 3-23 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-24 に示す。

表 3-21 制動装置における不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

制動装置（輸入車） 届出件数及びその割合	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 力月以内	3	21.4	4	36.4	6	44.8
2 力月超え 4 力月以内	4	28.6	2	18.2	3	19.4
4 力月超え 6 力月以内	1	7.1	2	18.2	2	13.4
6 力月超え 8 力月以内	1	7.1	2	18.2	1	7.5
8 力月超え 10 力月以内	2	14.3	0	0	0	3.0
10 力月超え 12 力月以内	0	0	0	0	0	1.5
12 力月超え 24 力月以内	1	7.1	0	0	0	3.0
24 力月超え 48 力月以内	2	14.3	1	9.1	1	6.0
48 力月超え	0	0	0	0	0	1.5
合計件数及び割合	14	100	11	100	13	100

表 3-22 車枠・車体における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

車枠・車体（輸入車）	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 力月以内	4	40.0	4	28.6	3	31.1
2 力月超え 4 力月以内	3	30.0	2	14.3	2	26.7
4 力月超え 6 力月以内	1	10.0	3	21.4	1	11.1
6 力月超え 8 力月以内	0	0	0	0	1	6.7
8 力月超え 10 力月以内	1	10.0	1	7.1	1	8.9
10 力月超え 12 力月以内	0	0	0	0	0	0
12 力月超え 24 力月以内	1	10.0	4	28.6	1	11.1
24 力月超え 48 力月以内	0	0	0	0	0	4.4
48 力月超え	0	0	0	0	0	0
合計件数及び割合	10	100	14	100	9	100

表 3-23 燃料装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及びその割合（平成 23 年度、平成 22 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

燃料装置（輸入車）	H23		H22		5 力年平均	
	（件）	（%）	（件）	（%）	（件）	（%）
2 力月以内	2	22.2	3	33.3	3	22.4
2 力月超え 4 力月以内	2	22.2	2	22.2	2	15.5
4 力月超え 6 力月以内	1	11.1	0	0	1	5.2
6 力月超え 8 力月以内	0	0	2	22.2	1	8.6
8 力月超え 10 力月以内	0	0	1	11.1	1	10.3
10 力月超え 12 力月以内	3	33.3	0	0	1	6.9
12 力月超え 24 力月以内	0	0	1	11.1	1	10.3
24 力月超え 48 力月以内	0	0	0	0	2	19.0
48 力月超え	1	11.1	0	0	0	1.7
合計件数及び割合	9	100	9	100	12	100

表 3-24 装置別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 19 年度～平成 23 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

平均期間（力月）	H19	H20	H21	H22	H23	5 力年平均
制動装置	1.9	7.9	7.2	5.8	8.3	6.2
車枠・車体	1.9	3.1	8.3	7.9	4.6	6.4
燃料装置	14.8	16.6	13.4	6.0	19.5	14.3
原動機	9.7	25.2	10.5	15.2	9.6	14.5
かじ取装置	1.6	23.1	4.0	14.4	15.1	10.2
動力伝達装置	37.2	7.9	13.5	5.2	12.3	17.7
灯火装置	12.0	13.8	14.8	11.1	17.4	13.8
電気装置	22.1	15.0	16.2	9.1	8.2	14.9
走行装置	1.2	29.0	2.2	2.0	2.7	6.0
緩衝装置	68.6	6.4	39.4	15.8	33.5	22.5
乗車装置	2.2	3.4	4.7	8.1	9.4	4.5
排出ガス発散防止装置	4.6	1.8	—	8.5	33.2	7.7
その他	3.7	11.1	9.7	1.6	9.5	7.9

3.3 電子制御の不具合に関連するリコール届出状況

① 電子制御の不具合に関連するリコール届出件数及びその割合

平成 19 年度から平成 23 年度の装置別の電子制御の不具合に関連する届出（以下「電子制御部品関連届出」という）における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、平成 23 年度、平成 22 年度、5 力年平均の各届出件数及び一般部品を含めた届出件数に対する比率を国産車、輸入車及び全体に分けて表 3-25 に示す。

なお、ここでいう電子制御部品関連届出とは、リコール届出一覧表の内容に電子制御部品の語句が含まれている届出のうち、不具合の原因に電子制御部品が直接的に関与している届出である。

表 3-25 装置別の電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率*1（平成23年度、平成22年度及び5カ年平均）

装置名	関連の区分け	届出件数及び比率	国産車			輸入車			全体		
			H23	H22	5カ年平均	H23	H22	5カ年平均	H23	H22	5カ年平均
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	12	7	5	0	2	2	12	9	7
	部品関連	比率(%)	41.4	29.2	22.0	—	20.0	25.0	26.1	20.9	18.6
	装置合計	件数(件)	29	24	22	5	10	9	34	34	31
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	7	3	5	5	1	3	12	4	7
	部品関連	比率(%)	33.3	10.3	16.9	62.5	16.7	31.7	29.3	10.3	16.9
	装置合計	件数(件)	21	29	27	8	6	8	29	35	35
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	6	8	3	1	0	1	7	8	4
	部品関連	比率(%)	20.0	19.0	9.4	14.3	—	10.8	15.9	14.5	8.8
	装置合計	件数(件)	30	42	34	7	5	7	37	47	42
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	5	1	1	1	1	1	6	2	2
	部品関連	比率(%)	23.8	4.3	6.0	11.1	11.1	5.2	16.7	5.9	5.4
	装置合計	件数(件)	21	23	23	9	9	12	30	32	35
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	3	0	1	3	0	1
	部品関連	比率(%)	—	—	—	30.0	—	8.9	15.8	—	3.3
	装置合計	件数(件)	6	26	14	10	14	9	16	40	23
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	0	1	0	0	0	3	0	2
	部品関連	比率(%)	25.0	—	17.5	—	—	22.2	18.8	—	15.5
	装置合計	件数(件)	12	9	8	1	2	2	13	11	10
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	4	2	0	0	0	3	4	2
	部品関連	比率(%)	17.6	18.2	10.1	—	—	—	17.6	18.2	15.4
	装置合計	件数(件)	17	22	16	7	9	7	24	31	23
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	2	2	0	1	1	0	3	4
	部品関連	比率(%)	—	9.5	9.2	—	9.1	10.4	—	8.6	8.8
	装置合計	件数(件)	16	21	24	14	11	13	30	32	37
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	1	2	0	1	2
	部品関連	比率(%)	—	—	—	—	16.7	36.4	—	6.7	10.9
	装置合計	件数(件)	9	8	13	2	6	7	11	14	20
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	2	2	0	2	2
	部品関連	比率(%)	—	—	2.4	—	28.6	21.6	0	28.6	30.3
	装置合計	件数(件)	11	18	16	6	7	7	17	25	24
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	部品関連	比率(%)	—	—	—	—	—	5.6	—	—	1.6
	装置合計	件数(件)	3	7	8	3	5	4	6	12	12
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	部品関連	比率(%)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	装置合計	件数(件)	11	16	15	5	1	3	16	17	18
その他	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	2	2	1	1	5	3	3
	部品関連	比率(%)	13.6	11.1	9.6	28.6	16.7	24.1	16.1	12.0	12.6
	装置合計	件数(件)	19	16	15	7	6	6	26	22	21
合計*2	電子制御部品関連	件数(件)	39	27	21	12	9	14.4	51	36	36
	部品関連	比率(%)	19.0	10.3	9.0	14.3	9.9	15.5	17.6	10.2	10.8
	装置合計	件数(件)	205	261	237	84	91	93	289	352	330

*1：各装置における一般部品を含めた届出件数の合計に対する電子制御部品関連届出の届出件数比率。

*2：リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

表 3-25 を見ると、年度により電子制御部品関連届出の件数が0件の装置もあり、それらの装置では、平成19年度から平成23年度の最近5年間で該当する届出がほとんどない装置もある。これは、装置毎に、電子制御部品の採用率が異なることが影響していると考えられる。

平成23年度において、電子制御部品関連届出の件数が上位の4装置（電気装置、原動機、動

力伝達装置及び燃料装置)に絞って、最近5年間電子制御部品関連届出の件数及び比率の推移をグラフ化したものを、4装置の合計については図 3-12、電気装置については図 3-13、原動機については図 3-14、動力伝達装置については図 3-15、燃料装置については図 3-16に、それぞれ示す。

図 3-12 4装置（電気装置、原動機、動力伝達装置及び燃料装置）合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成19～平成23年度）

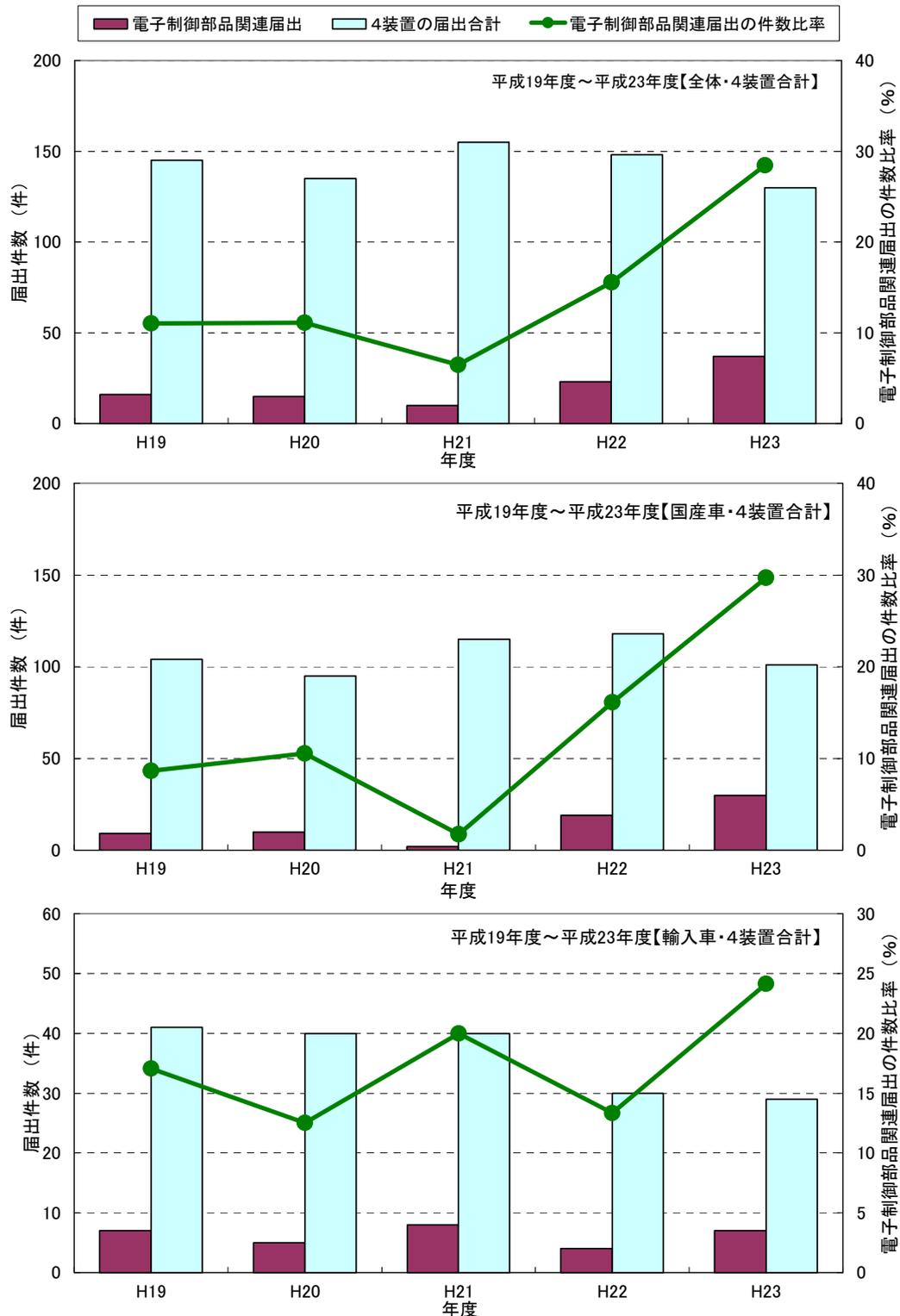


図 3-12 を見ると、4 装置（電気装置、原動機、動力伝達装置及び燃料装置）合計において、全体では、平成 21 年度以降増加傾向にあり、平成 23 年度の電子制御部品関連届出の件数比率は 28.5% となっている。国産車では、平成 19 年度から平成 20 年度は緩やかに増加し、平成 21 年度に一時的な減少があったものの、その後大きく増加し、平成 23 年度では 29.7% となっている。また、輸入車では、年度毎の上下動が大きいものの、平成 19 年度以降、微増の傾向にある。

図 3-13 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移(平成 19 年度～平成 23 年度)

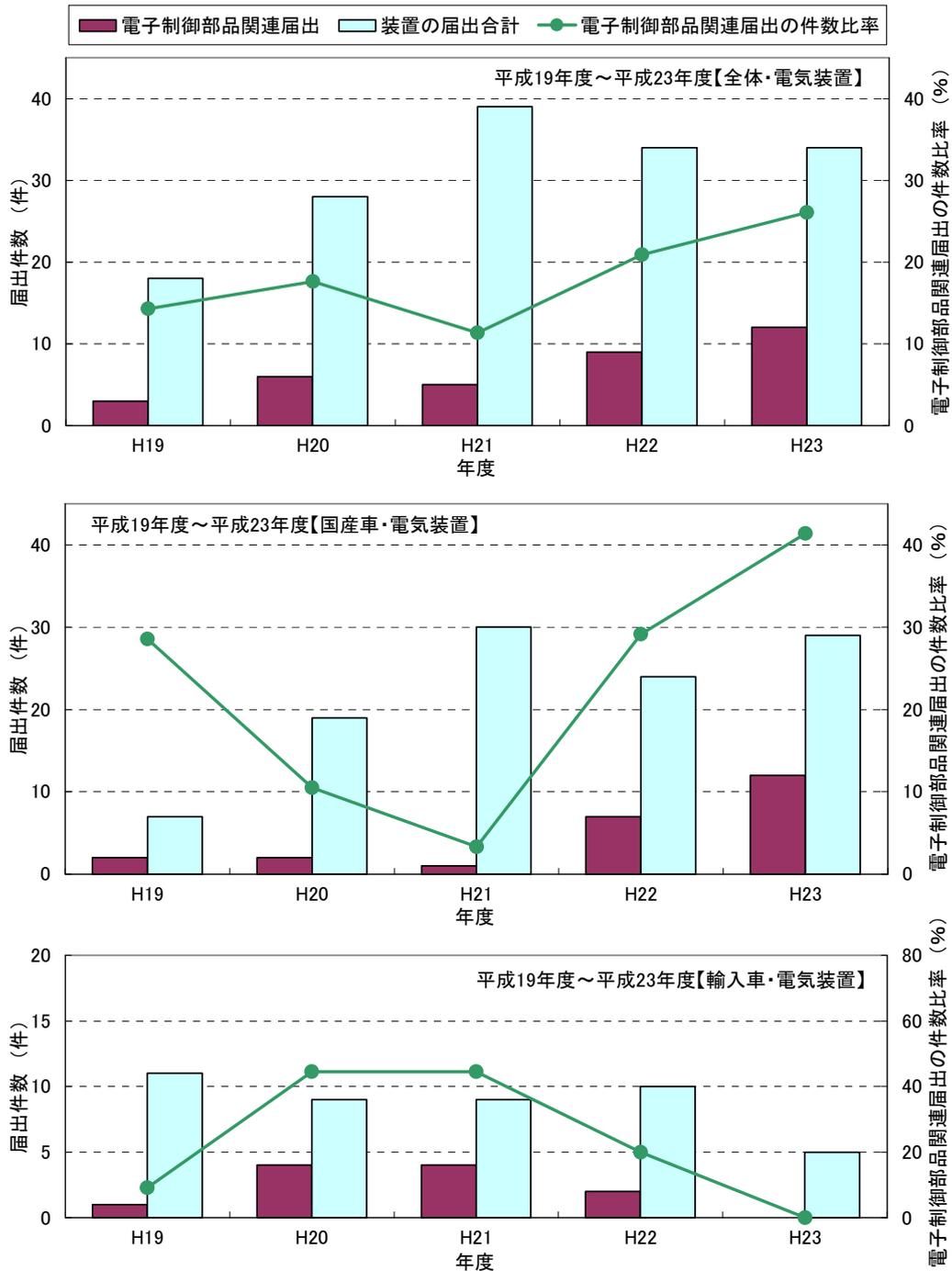


図 3-14 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 19 年度～平成 23 年度）

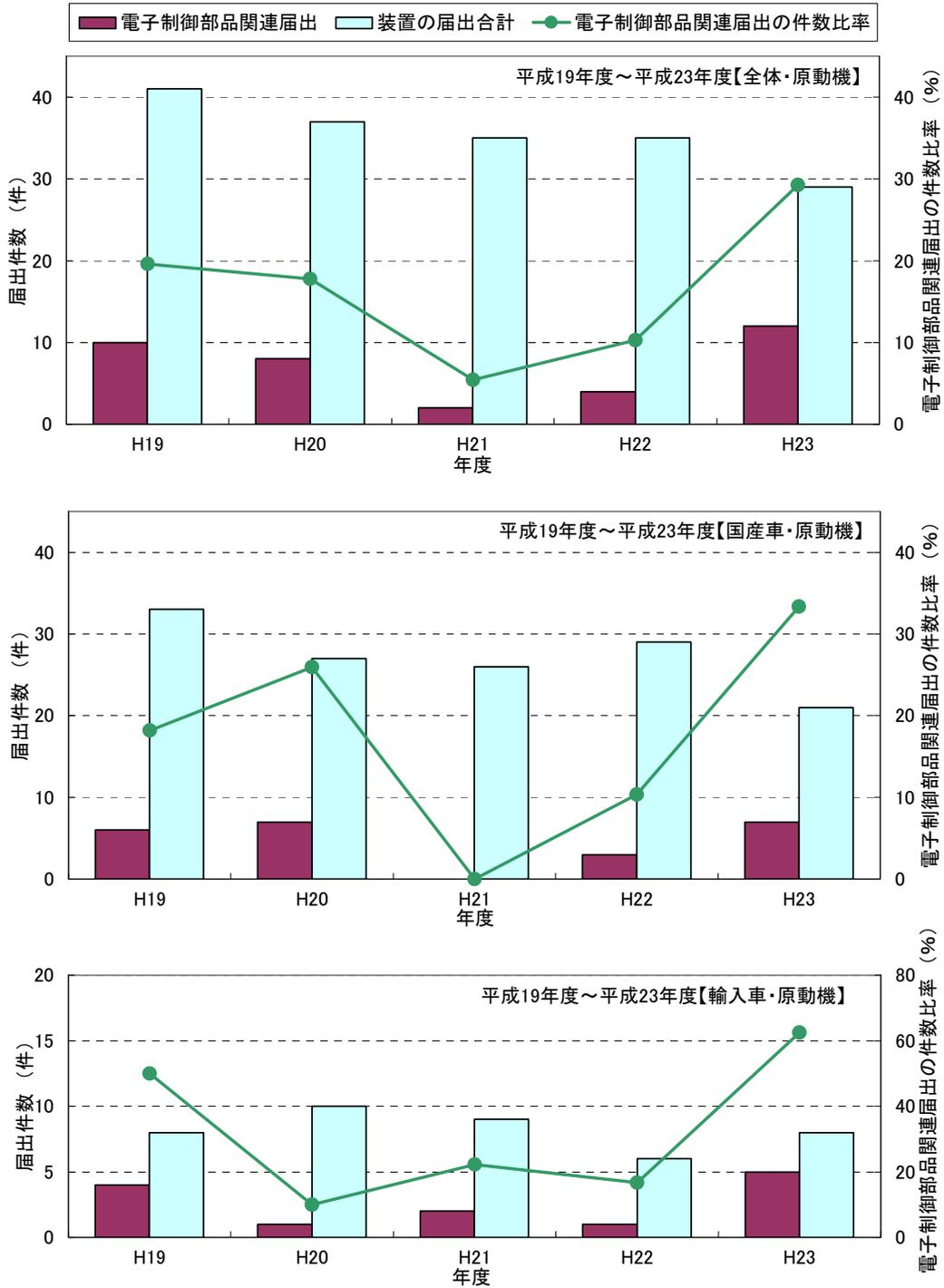


図 3-15 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 19～平成 23 年度）

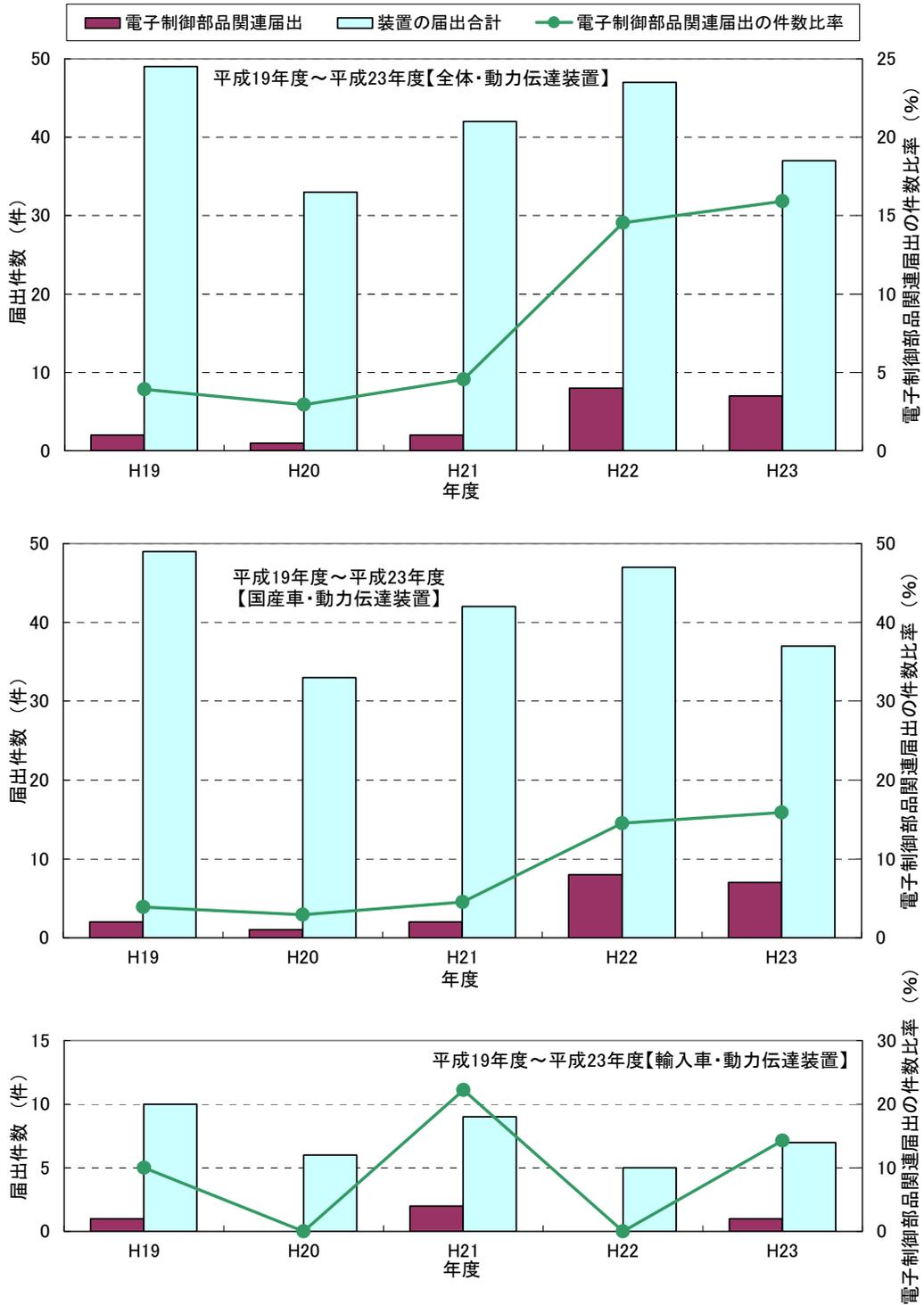
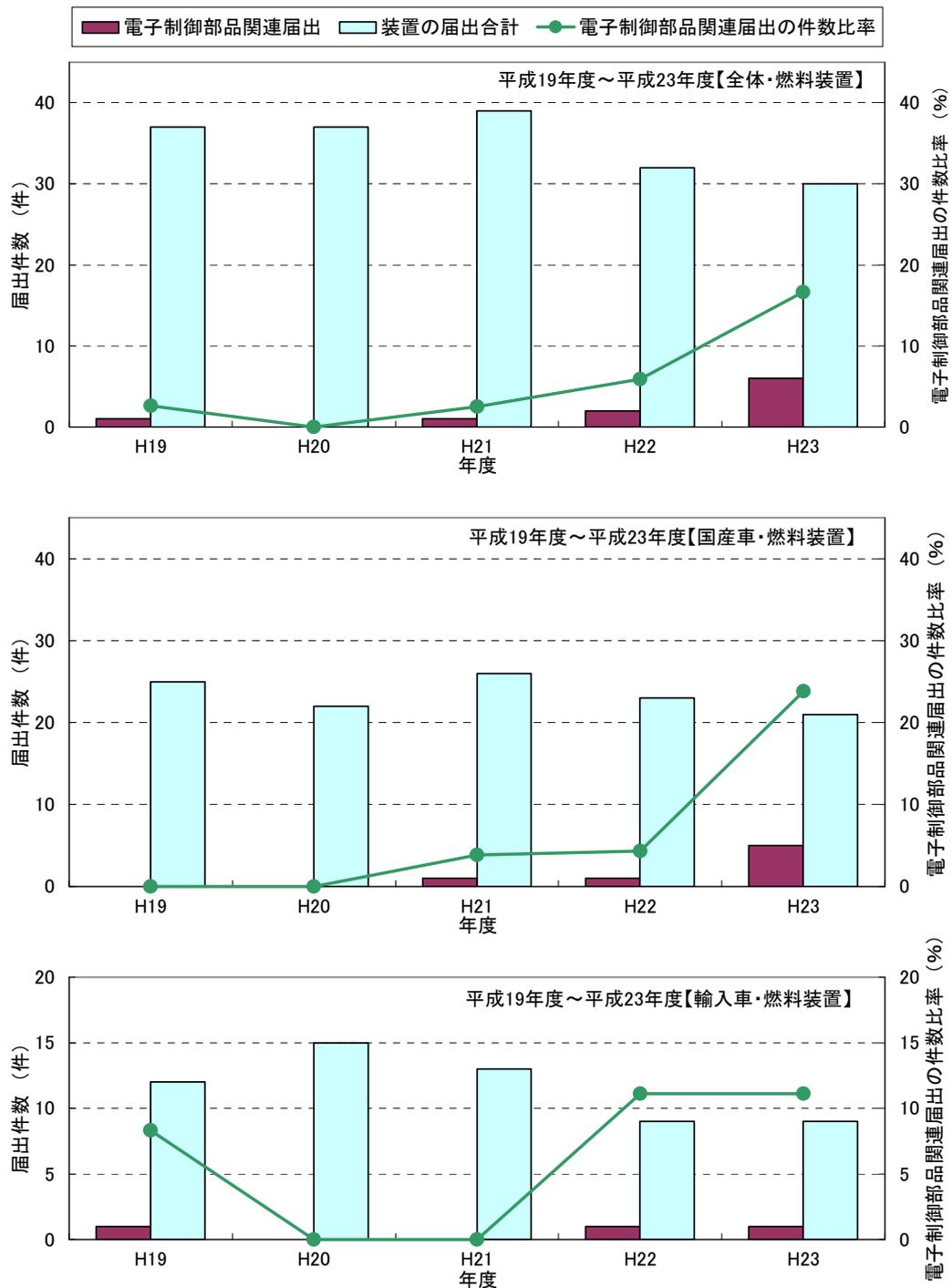


図 3-16 燃料装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移(平成 19～平成 23 年度)



② 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出状況の傾向

平成 19 年度から平成 23 年度の電子制御部品関連届出の全装置合計における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、平成 23 年度、平成 22 年度、5 カ年平均の各届出件数及びその比率を国産車、輸入車及び全体に分けて表 3-26 に示す。

表 3-26 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分毎の届出件数及び比率*1（平成 19 年度～平成 23 年度及び 5 カ年平均）【全装置合計】

装置名	関連の区分け	届出件数及び比率	国産車			輸入車			全体		
			H23	H22	5カ年平均	H23	H22	5カ年平均	H23	H22	5カ年平均
2 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	3	4	2	5	4	6	8	8	8
		比率 (%)	12.5	7.0	5.3	17.9	13.3	20.0	15.4	9.2	11.2
	合計	件数 (件)	24	57	42	28	30	28	52	87	70
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	6	4	3	1	2	2	7	6	5
		比率 (%)	19.4	10.0	10.3	20	15	18	13.7	10.9	10.2
	合計	件数 (件)	31	40	31	5.0	13.3	9.9	51	55	49
4 カ月超え 6 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	3	1	2	2	1	2	5	2	4
		比率 (%)	15.8	6.3	8.5	33.3	9.1	20.4	20.0	7.4	12.0
	合計	件数 (件)	19	16	24	6	11	10	25	27	33
6 カ月超え 8 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	3	3	2	0	1	1	3	4	3
		比率 (%)	25.0	10.3	12.2	0.0	14.3	18.5	21.4	11.1	13.6
	合計	件数 (件)	12	29	20	2	7	5	14	36	25
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	2	1	1	1	0	1	3	1	2
		比率 (%)	13.3	12.5	6.3	25.0	0.0	17.4	15.8	10.0	9.3
	合計	件数 (件)	15	8	13	4	2	5	19	10	17
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	1	1	1	0	0	0	1	1	1
		比率 (%)	20.0	12.5	8.2	0.0	0.0	6.7	11.1	11.1	8.0
	合計	件数 (件)	5	8	15	4	1	3	9	9	18
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	8	6	4	2	0	2	10	6	6
		比率 (%)	18.6	13.6	10.0	33.3	0.0	15.7	20.4	10.0	11.2
	合計	件数 (件)	43	44	40	6	16	10	49	60	50
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御部品関連	件数 (件)	11	4	4	1	0	1	12	4	5
		比率 (%)	32.4	9.5	12.1	9.1	0.0	11.3	26.7	8.0	11.9
	合計	件数 (件)	34	42	35	11	8	11	45	50	45
48 カ月超え	電子制御部品関連	件数 (件)	2	3	1	0	1	0	2	4	1
		比率 (%)	9.1	17.6	6.5	0.0	100	5.9	8.0	22.2	6.4
	合計	件数 (件)	22	17	19	3	1	3	25	18	22
合計*2	電子制御部品関連	件数 (件)	39	27	21	12	9	14.4	51	36	36
		比率 (%)	19.0	10.3	9.0	14.3	9.9	15.5	17.6	10.2	10.8
	合計	件数 (件)	205	261	237	84	91	93	289	352	330

* 1 : 各装置における一般部品を含めた届出件数の合計に対する電子制御部品関連届出の届出件数比率。

* 2 : リコール届出が複数の装置にまたがる場合には区分毎に集計しているため、合計件数は国土交通省における報道発表資料の届出件数より多くなる。

平成 23 年度の電子制御部品関連届出の件数は、「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分が最も多く、次いで「12 カ月超え 24 カ月以内」、「2 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」の順になっており、届出全体と同様の傾向を示している。しかし、平成 23 年度において一般部品を含めた届出件数の多い期間区分については、平成 22 年度と比較した場合、減少している状況であるが、電子制御部品関連届出の件数にあっては、それに反しておおむね増加を示していることから、電子制御関連届出の占める割合は増加傾向にあるといえる。

国産車の電子制御部品関連届出では、「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分が最も多く、次いで「12 カ月超え 24 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」の順となっており、これらの期間区分は、平成 21 年度から平成 23 年度にかけて届出件数が大きく増加した。

輸入車については、届出件数が少なく国産車のような特徴的な部分は見られなかった。

次に、図 3-12 の電子制御部品関連届出の件数が上位の 4 装置（電気装置、原動機、動力伝達装置及び燃料装置）合計について、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分での届出状況をを図 3-17 及び図 3-18 にそれぞれ示す。

図 3-17 電子制御部品関連届出の不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【電気装置、原動機、動力伝達装置及び燃料装置の4装置】（平成19年度～平成23年度）

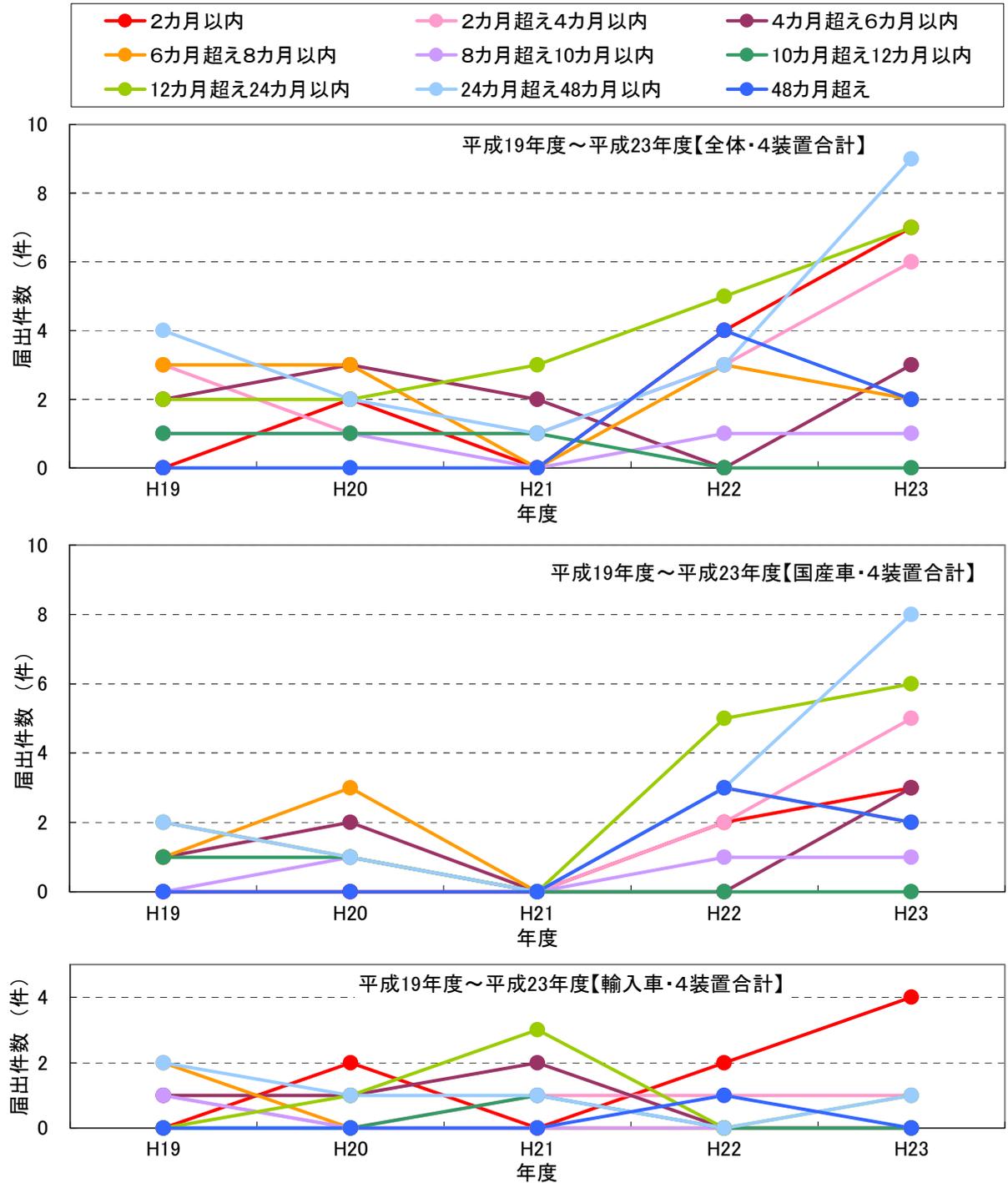


図 3-18 電子制御部品関連届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率【電気装置、原動機、動力伝達装置及び燃料装置の4装置】（平成19年度～平成23年度）

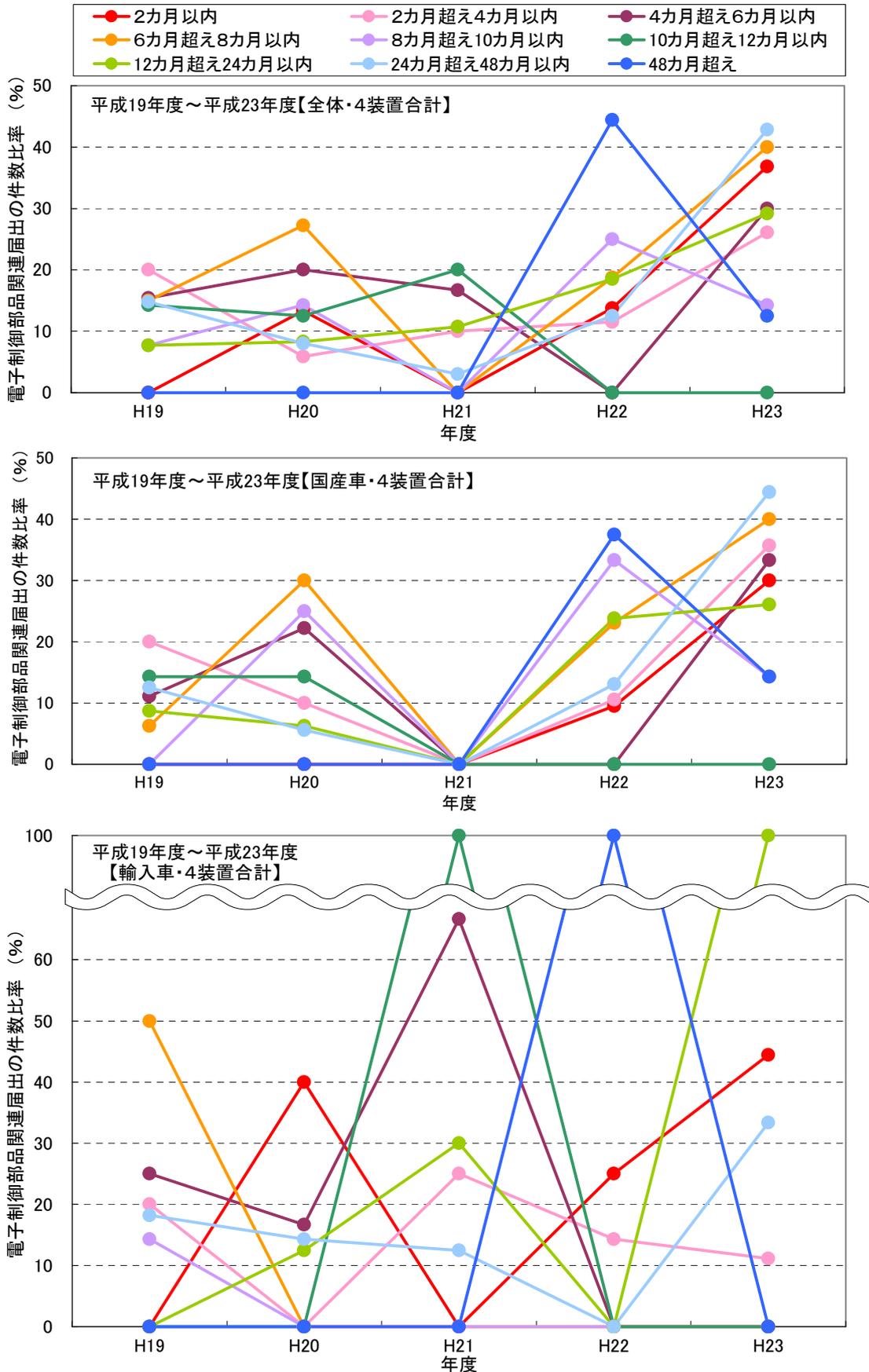


図 3-17 を見ると、電子制御部品関連届出が多い上位 4 装置合計において、全体及び国産車では「2 カ月以内」、「2 カ月を超え 4 カ月以内」、「12 カ月を超え 24 カ月以内」及び「24 カ月を超え 48 カ月以内」の 4 つの期間区分については、平成 21 年度以降電子制御部品関連届出の件数は大きく増加しているが、図 3-18 で示すように件数の比率で見た場合、「8 カ月を超え 10 カ月以内」及び「48 カ月を超え」の 2 つの期間区分を除き増加している。

一方、輸入車では、「2 カ月以内」の期間区分において、平成 21 年度以降、電子制御部品関連届出の件数が増加しているが、他の期間区分では大きな変化は見られない。

電子制御部品関連届出においては、不具合発生の初報日からリコール届出日までが、4 カ月以内に区分される届出までの期間が短いものと、12 カ月を超え 48 カ月以内に区分される届出までに長期の時間を要しているものにおいて届出件数が多く、届出全体の傾向と比較して多少増加傾向を示しているが、電子制御部品特有の大きな傾向は見られなかった。

4. リコール届出対象車の改修状況

リコール届出後の改善措置の平均改修状況は、平成23年度に届出されたもの（改修期間1年以内）が国産車70.3%（輸入車62.8%）となっている。前年度の状況と比較した場合、平成22年度に届出されたものについては平成23年3月末時点で、国産車66.9%（輸入車53.4%）であったことから、改修率が向上しているといえる。

一方、平成22年度に届出されたもの（1～2年経過）は国産車85.9%（輸入車70.3%）となっており、平成21年度に届出されたもの（2～3年経過）は国産車87.7%（輸入車89.1%）であり、前年度に比較して全体の改修率は上がっている。

図 4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1

届出年度	国産車 (%)		輸入車 (%)	
H23	70.3		62.8	
H22	85.9	(66.9) *2	70.3	(53.4) *2
H21	87.7	(83.2) *2	89.1	(85.7) *2

*1：平均改修率は、リコール届出から平成24年3月末までの累計である。

*2：()内は、平成23年3月末までの平均改修率の累計である。

5. 特定後付装置のリコール届出

平成16年1月から施行されたチャイルドシート及びタイヤの特定後付装置に係る平成23年度のリコール届出件数及び対象装置数についてまとめたものを表 5-1に示す。また、チャイルドシート及びタイヤのリコール届出内容を表 5-2及び表 5-3にそれぞれ示す。

表 5-1 特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置数

装置別		国産装置	輸入装置	合計
チャイルドシート	届出件数 (件)	1	0	1
	対象装置数 (台)	45,624	0	45,624
タイヤ	届出件数 (件)	0	0	0
	対象装置数 (台)	0	0	0

表 5-2 チャイルドシートのリコール届出内容

事例 1		
国産装置	不具合の内容	年少者用補助乗車装置（チャイルドシート）のアジャストレバーの固定方法が不適切なため、乳幼児の乗せ降ろしの際にハーネスアジャスターを繰り返し使用することにより、当該部分のタッピンネジが緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ネジが外れ、ハーネスアジャスターによる調整がなくなり、次回使用時に使用できないおそれがある。
	対象装置数	45,624 台
	不具合の原因	設計自体（評価基準の甘さ）
	不具合発生の日から届出までの期間	4.2 ヶ月
輸入装置	リコール届出なし	

表 5-3 タイヤのリコール届出内容

国産装置	リコール届出なし
輸入装置	リコール届出なし

6. 火災又はそのおそれ、制動力低下及び操舵装置の操作に支障があるおそれがあるものとしたリコール届出事例

平成 23 年度リコール届出のうち、重大事故等に結びつくおそれのある事例を、火災又はそのおそれの場合、制動力低下の場合及び操舵装置の操作に支障があるおそれの場合にそれぞれ分けて、表 6-1、表 6-2 及び表 6-3 にそれぞれ示す。

表 6-1 火災又はそのおそれとしたリコール届出事例

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 1	157,621 台	坂道発進補助装置（HSA：ヒル・スタート・エイド）の作動を停止する HSA オフスイッチにおいて、結露水が当該スイッチ内に浸入すると、スイッチ内部のスイッチ照明用アース端子と HSA コントロールユニット電源端子間の絶縁性能が低下することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、HSA オフスイッチ内部が発熱し、焼損するおそれがある。
事例 2	7,413 台	トラックの車両後部に架装した荷役装置（テールゲートリフタ）を作動させるための電動油圧発生装置（パワーユニット）において、走行中の飛び石等で当該パワーユニットのユニットカバーが破損することにより、融雪剤、汚泥及び雨水等がマグネットスイッチ部に堆積し、加えてマグネットスイッチカバーに割れ等があった場合、融雪剤が雨水等により溶けて塩水となり、当該マグネットスイッチの内部に侵入する場合がある。そのため、マグネットスイッチがショートし、火災に至るおそれがある。
事例 3	5,451 台	インジェクタの内部が粗悪燃料の使用等によって異常摩耗すると、燃料噴射量が増大し、ピストンに亀裂が発生して穴が開き、この穴開き部分から燃焼ガスがクランクケース内に漏れて内圧が上昇する。そのため、ロッカーカバーからエンジンオイルが噴出し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。
事例 4	2,647 台	制動装置用エアタンクの排水用ドレンコックにおいて、排水ピンの加工工具の管理が不適切なため排水ピンの Oリングのかしめ固定が不十分のものがあり、排水操作を行うと Oリングが外れエアが漏れるとともに駐車ブレーキが利いたままの状態となる。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキ周りが過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 5	1,634 台	刈取脱穀作業車の燃料装置において、インジェクションパイプの固定方法が不適切なため、作業時に共振を起こす場合がある。そのため、当該パイプに亀裂が生じ、燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 6	1,362 台	エアインテークダクトの構造が不適切なため、当該ダクトの金属コネクタ一部と燃料パイプが接触することがある。そのため、燃料パイプが磨耗し、最悪の場合、当該パイプに穴が開き、燃料が漏れることで火災に至るおそれがある。
事例 7	491 台	大中型バスに搭載された原動機において、高圧燃料噴射パイプの製造時のばらつきにより、当該パイプのコネクタ一部内面に発生したしわに燃料噴射圧が加わり、当該パイプのコネクタ一部に亀裂が入り燃料がにじみ滴下するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、にじみ滴下した燃料がエンジン上部にあるロッカーカバーの溝に溜まり、車両の挙動により溜まった燃料が外部に漏れ出し、火災に至るおそれがある。

表 6-2 制動力低下のおそれとしたリコール届出事例

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 1	30,533 台	前輪ブレーキにおいて、ケーブルエンドのカバーの材質が不適切なため、坂道などの駐停車時に使用するパーキングレバーの操作を繰り返す行くと、インナワイヤが切損し、前輪ブレーキが効かなくなるおそれがある。
事例 2	14,107 台	後輪制動装置において、ブレーキケーブル周りの防水構造が不適切なため、雨天時の走行等により、当該ケーブル内部に水が浸入することがある。そのため、外気温が氷点下の環境において当該ケーブル内部に滞留した水が凍結し、最悪の場合、ブレーキ操作ができなくなるおそれがある。
事例 3	336 台	大型トラックのブレーキ用エアホースにおいて、当該ホースの取付け位置が不適切なため、エアパイプクリップ固定ボルトとプロテクタの間に挟まれるものがある。そのため、当該ホースに穴が開き、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。

表 6-3 操舵装置の操作に支障があるおそれとしたリコール届出事例

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 1	47,784 台	電動式パワーステアリングギヤボックスにおいて、ハンドルを強く一杯に切るような操作を繰り返すと、ピニオンシャフト固定用ナットが緩むことがある。そのため、そのまま使用を続けると、ピニオンシャフトが固定できないためにモータの力が十分伝達されずハンドルが重くなり、最悪の場合、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。
事例 2	5,955 台	かじ取り装置において、製造工程の管理が不適切なため、操舵力を伝える歯車を固定するナットの締付け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、当該ナットが緩み、操舵不能となるおそれがある。
事例 3	4,902 台	大型トラックにおいて、かじ取り装置のパワーステアリング高圧側ホースの固定方法が不適切なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ホースが損傷し、パワーステアリングオイルが漏れ、ハンドルの操作力が増大するおそれがある。
事例 4	1,016 台	前 2 軸の大型トラックにおいて、パワーステアリングパイプと泥除けカバーの隙間が少ないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行中の振動によりパワーステアリングパイプが泥除けカバーと干渉して損傷し、パワーステアリングオイルが漏れて操舵力が増大するおそれがある。

7. 参考調査1：リコール届出件数及び対象台数の推移

7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）

昭和44年度から平成23年度までのリコール届出件数及び対象台数を国産車、輸入車及び全体について表7-1に示し、それをグラフ化したものを全体については図7-1に、国産車及び輸入車については図7-2に示す。

表7-1 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23年度までの43年間）

事項 年度	国産車		輸入車		全体（国産車+輸入車）	
	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数	届出件数	対象台数
S44	76	2,561,623	89	8,610	165	2,570,233
S45	24	1,495,096	10	2,078	34	1,497,174
S46	10	794,893	8	1,955	18	796,848
S47	16	190,695	15	4,769	31	195,464
S48	6	662,877	12	6,412	18	669,289
S49	6	108,887	7	2,889	13	111,776
S50	8	56,342	13	3,670	21	60,012
S51	9	151,518	11	3,399	20	154,917
S52	15	1,675,857	7	7,958	22	1,683,815
S53	21	710,252	11	8,942	32	719,194
S54	8	189,477	9	5,551	17	195,028
S55	17	502,331	7	13,117	24	515,448
S56	12	460,925	6	11,425	18	472,350
S57	15	467,577	6	5,277	21	472,854
S58	20	470,907	8	1,877	28	472,784
S59	11	585,767	8	28,481	19	614,248
S60	6	138,397	21	26,377	27	164,774
S61	10	176,305	20	9,841	30	186,146
S62	23	1,323,055	25	78,238	48	1,401,293
S63	15	632,721	28	123,658	43	756,379
H元年	18	1,044,198	27	35,827	45	1,080,025
H2	17	1,266,116	40	70,040	57	1,336,156
H3	32	1,341,101	54	203,487	86	1,544,588
H4	16	1,026,896	42	251,344	58	1,278,240
H5	21	369,806	34	122,009	55	491,815
H6	14	1,722,353	36	119,721	50	1,842,074
H7	10	52,880	35	101,337	45	154,217
H8	14	1,913,722	44	192,645	58	2,106,367
H9	42	2,355,792	41	229,227	83	2,585,019
H10	44	680,216	49	448,935	93	1,129,151
H11	58	1,616,215	74	255,875	132	1,872,090
H12	112	2,151,728	64	259,112	176	2,410,840
H13	93	2,926,499	76	364,378	169	3,290,877
H14	104	2,784,850	66	227,024	170	3,011,874
H15	123	4,235,340	81	181,131	204	4,416,471
H16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
H17	227	5,406,616	82	256,376	309	5,662,992
H18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
H19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
H20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
H22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
合計	2,869	79,062,985	1,800	6,233,299	4,669	82,702,047

図 7-1 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 23 年度までの 43 年間）【全体】

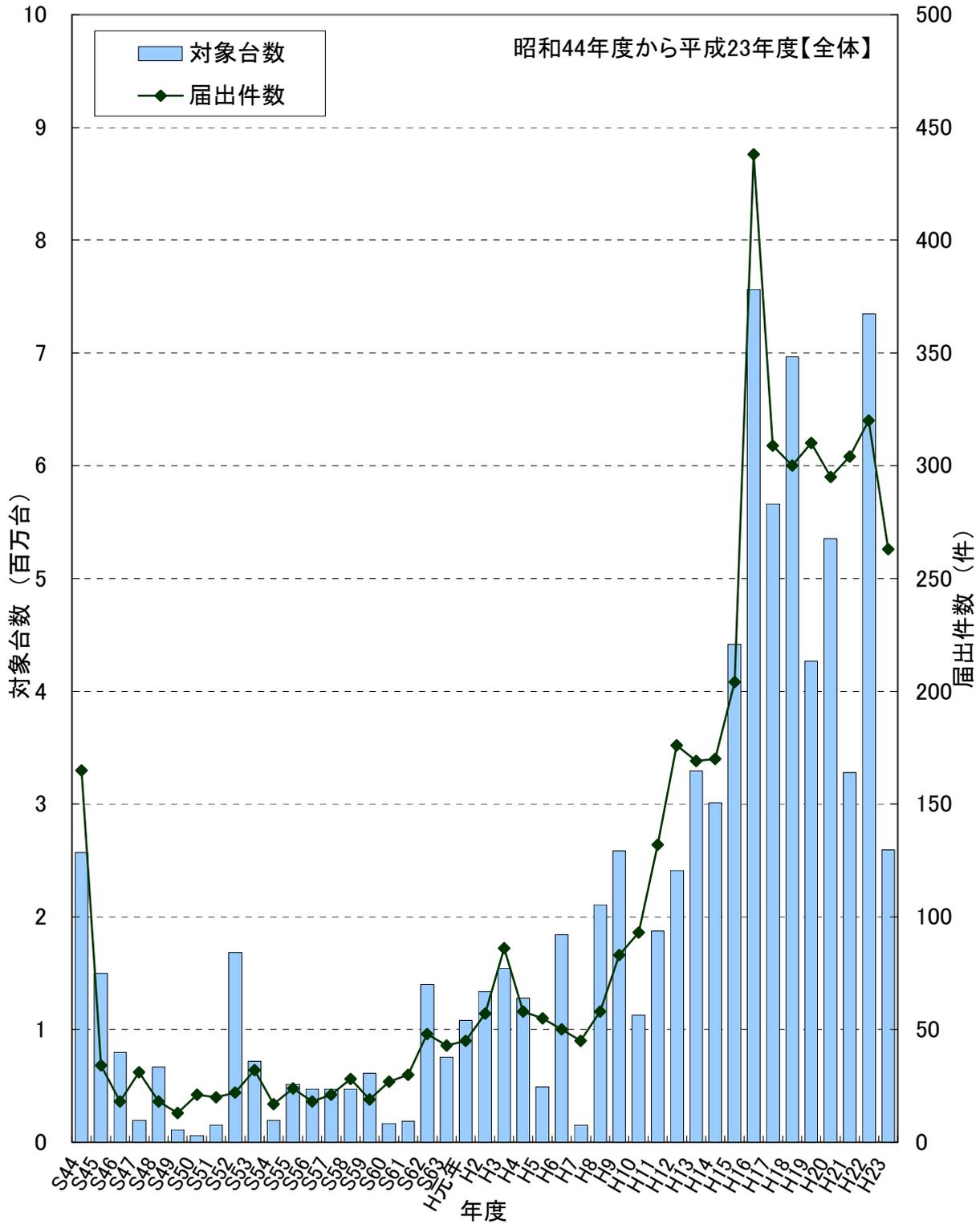
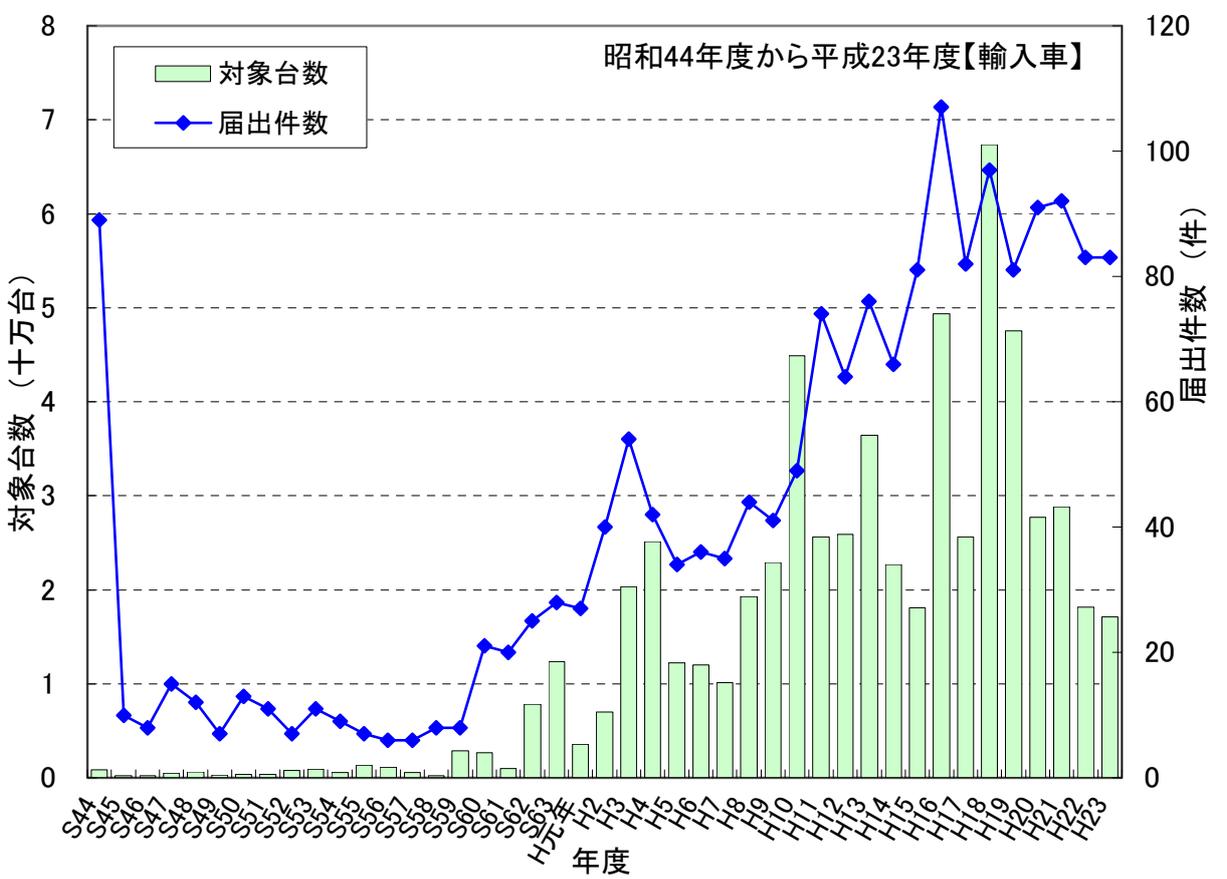
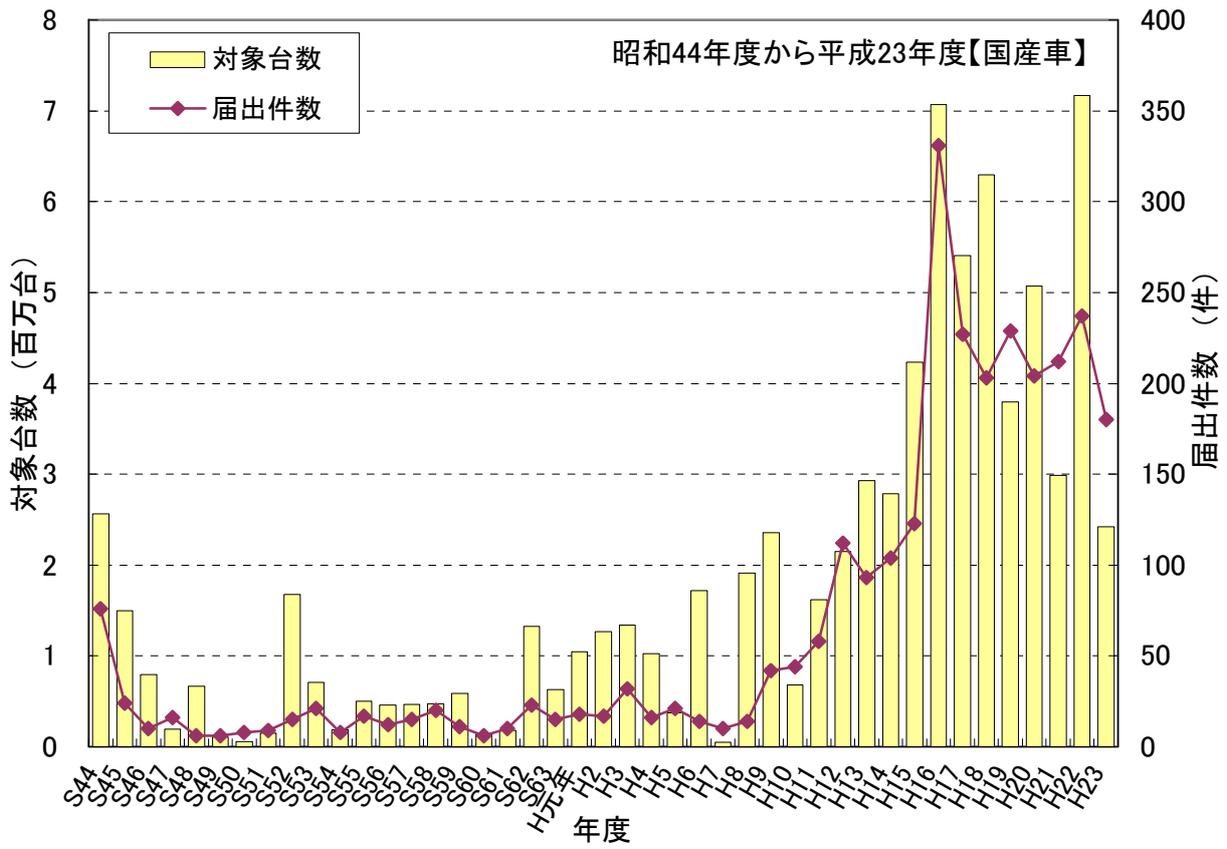


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移（昭和 44 年度から平成 23 年度までの 43 年間）【国産車、輸入車】



7.2 特定後付装置リコール届出件数及び対象台数の推移

特定後付装置（国産・輸入）の装置別リコール届出件数及び対象装置数を表 7-2 に示す。

表 7-2 特定後付装置（国産・輸入）の装置別リコール届出件数及び対象装置数の年度別届出件数（平成 16 年度～平成 23 年度）

事項 年度	国産装置		輸入装置		全体 (国産装置+輸入装置)	
	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数
H16	1	6,196	2	100	3	6,296
H17	0	0	1	435	1	435
H18	0	0	0	0	0	0
H19	3	123,428	0	0	3	123,428
H20	0	0	0	0	0	0
H21	0	0	0	0	0	0
H22	0	0	1	1,017	1	1,017
H23	1	45,624	0	0	1	45,624
合計	5	175,248	4	1,552	9	176,800

8. 参考調査2：届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出等の状況

8.1 届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出件数及び対象台数

平成19年度から平成23年度までの国産車の届出者のうち、14社のリコール届出件数及び対象台数を表8-1に、それらをグラフ化したものを図8-1及び図8-2に、また、主な輸入車のリコール届出件数及び対象台数を表8-2に示す。

表8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数（平成19年度～23年度）【国産車】

届出者名		年度	H19	H20	H21	H22	H23
トヨタ自動車	件数(件)		6	7	5	14	7
	台数(台)		809,394	1,168,734	563,132	2,121,187	125,964
日産自動車	件数(件)		11	7	14	11	8
	台数(台)		607,554	566,271	625,738	947,306	462,338
三菱自動車工業	件数(件)		12	8	3	10	11
	台数(台)		290,122	295,672	83,412	254,066	497,674
三菱ふそうトラック・バス	件数(件)		28	25	19	19	13
	台数(台)		68,240	216,679	184,575	43,472	17,743
マツダ	件数(件)		7	6	3	3	4
	台数(台)		323,528	241,292	93,476	64,602	35,086
本田技研工業	件数(件)		10	8	3	9	7
	台数(台)		392,486	801,714	5,817	1,048,443	294,354
いすゞ自動車	件数(件)		19	27	21	23	19
	台数(台)		184,996	531,975	91,270	295,443	377,317
富士重工業	件数(件)		6	3	2	4	1
	台数(台)		44,438	227,686	7,814	129,282	437
ダイハツ工業	件数(件)		4	6	7	11	2
	台数(台)		433,033	300,488	462,389	1,769,774	115,380
スズキ	件数(件)		6	5	11	13	6
	台数(台)		468,654	478,075	725,947	407,368	82,553
日野自動車工業	件数(件)		13	17	9	14	13
	台数(台)		13,402	82,996	56,612	6,919	33,754
UDトラックス*1	件数(件)		9	16	11	9	7
	台数(台)		23,341	33,150	23,689	9,984	40,433
ヤマハ発動機	件数(件)		5	2	1	3	6
	台数(台)		77,952	54,284	7,386	34,806	286,025
川崎重工業	件数(件)		5	2	4	0	3
	台数(台)		2,317	967	2,198	0	6,891

*1：平成21年度リコール届出分まで、届出者名は日産ディーゼル工業。

表 8-2 車名別リコール届出件数及び対象台数（平成 19 年度～23 年度）【輸入車】*1

車名		年度				
		H19	H20	H21	H22	H23
BMW	件数（件）	11	12	7	14	4
	台数（台）	4,229	9,004	24,762	18,081	19,663
フォルクスワーゲン	件数（件）	3	7	6	0	1
	台数（台）	264,935	95,909	80,821	0	50,736
ボルボ	件数（件）	9	6	6	7	7
	台数（台）	8,700	29,842	29,427	4,360	4,954
メルセデス・ベンツ	件数（件）	6	6	5	3	4
	台数（台）	73,364	7,318	22,298	14,038	4,619
アウディ	件数（件）	0	3	4	1	1
	台数（台）	0	65,018	4,480	817	37
プジョー	件数（件）	1	3	6	4	3
	台数（台）	19,916	16,925	7,021	5,172	1,151

*1：リコール届出者が自動車製作者と輸入契約を結び、日本国内にて販売している車両（いわゆる正規輸入車）であって、種別・用途を問わず車名毎に区分し集計したものである。よって、平成 19 年度から平成 22 年度の届出分析結果の数値とは異なるものがある。

図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数（平成 19 年度～23 年度）【国産車】

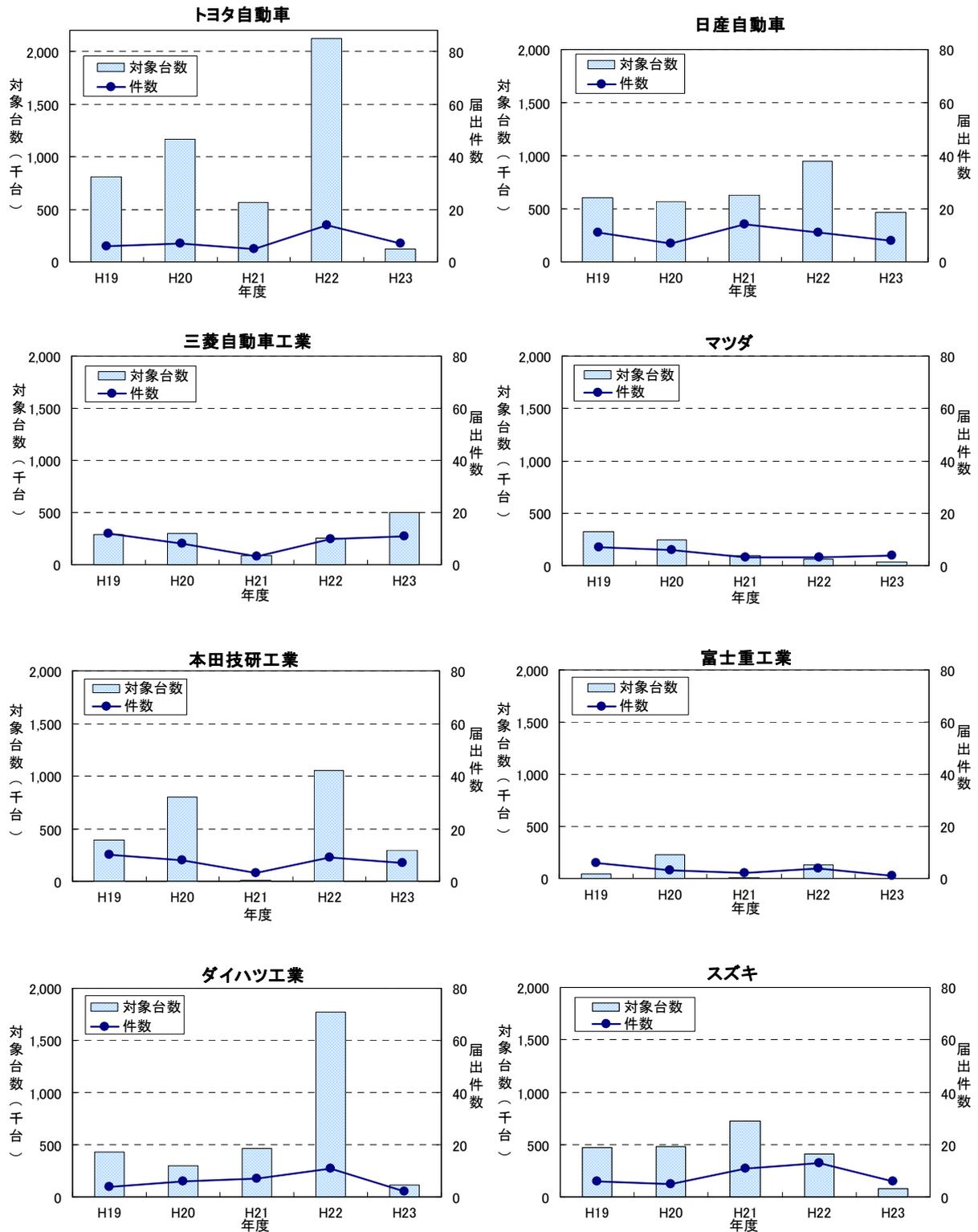
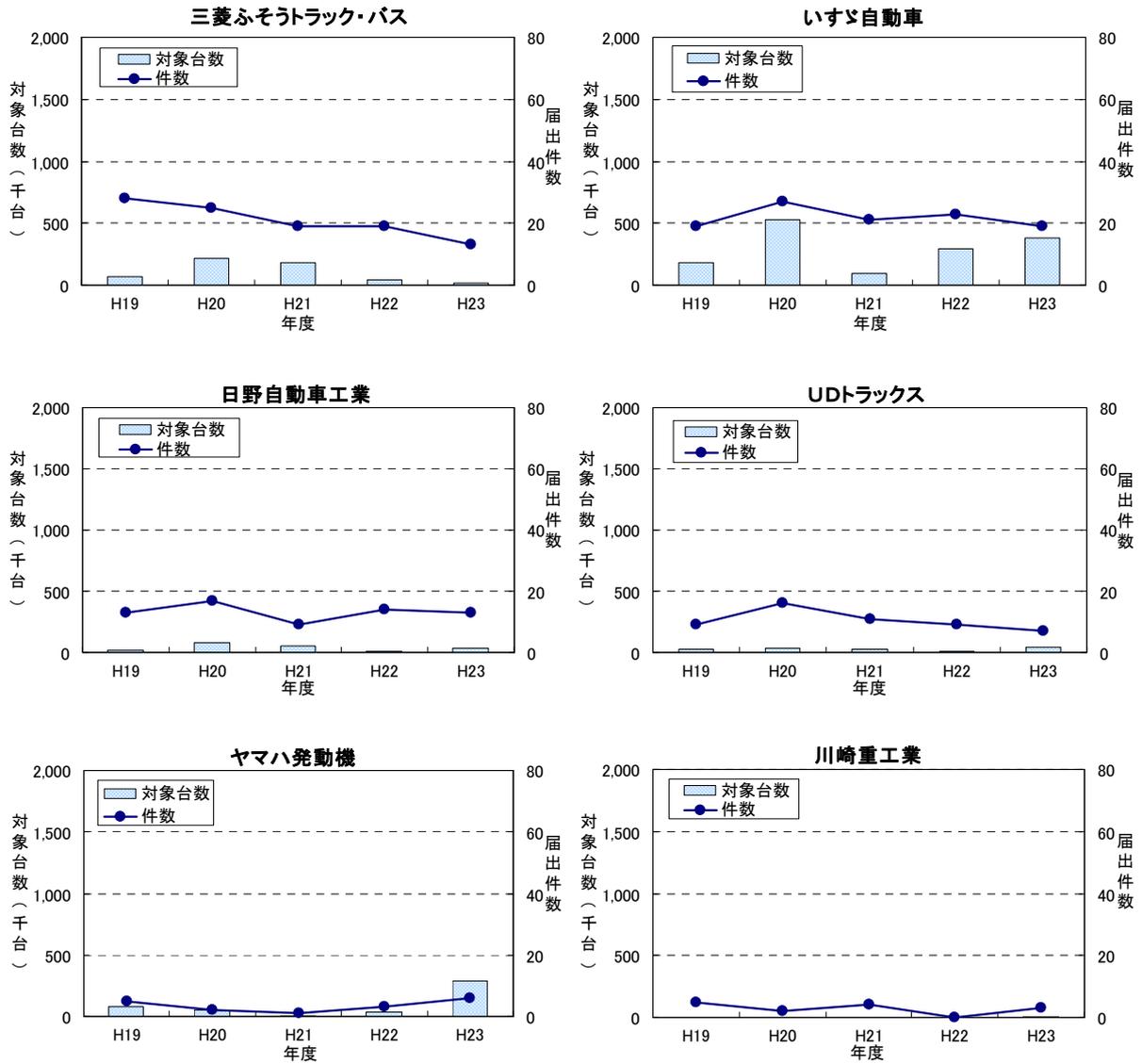


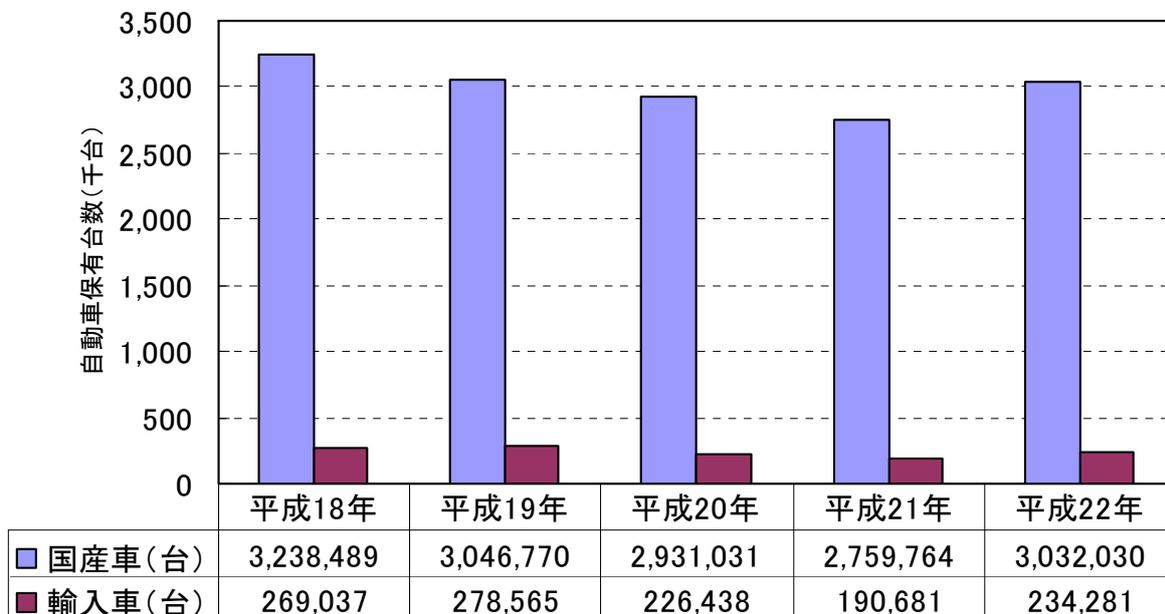
図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数（平成 19 年度～23 年度）【国産車】（続き）



9. 参考調査3：初度登録年別自動車保有車両数

平成18年から平成22年に登録された自動車保有車両数について、国産車及び輸入車それぞれの保有車両数を図9-1に示す。

図9-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数*1（平成18年～平成22年）



*1：台数については、平成23年3月現在の各年の1月から12月までの車両数*2である。ただし、軽自動車、特殊、非けん引車及び原動機付自転車は除く。

*2：一般財団法人自動車検査登録情報協会発行の「自検協統計 自動車保有車両数 No.38 一」から引用。