

リコール届出内容の分析結果

平成17年12月
国土交通省 自動車交通局

平成16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16年度のリコール届出件数は、438件であり、前年度の204件と比べ234件増加（対前年度比115%増）した。また、リコール対象台数は7,565千台で前年度の4,416千台に比べ3,149千台の増加（対前年度比71%増）であった。リコール件数及びリコール対象台数とも前年度の過去最高の記録を更新した。

リコール届出を車種（用途）別にみると、乗用車（軽乗用車を含む）がリコール届出件数185件（全体の42%）・リコール対象台数4,015千台（53%）で、貨物車（軽貨物を含む）は139件（32%）・3,020千台（40%）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75%、対象台数合計の93%を占めている。

表-1 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

車種（用途）別		国産車		輸入車		合計	
乗用車	件数	85	(43)	85	(62)	170	(105)
	対象台数	3,337	(3,325)	477	(156)	3,814	(3,481)
軽乗用車	件数	15	(13)	0	(0)	15	(13)
	対象台数	201	(50)	0	(0)	201	(50)
貨物車	件数	121	(45)	5	(9)	126	(54)
	対象台数	2,954	(598)	1	(2)	2,956	(600)
軽貨物車	件数	13	(7)	0	(0)	13	(7)
	対象台数	65	(101)	0	(0)	65	(101)
乗合車	件数	63	(23)	1	(0)	64	(23)
	対象台数	217	(51)	0	(0)	217	(51)
特殊車	件数	67	(21)	0	(2)	67	(23)
	対象台数	56	(2)	0	(0)	56	(2)
二輪車	件数	18	(18)	20	(16)	38	(34)
	対象台数	235	(106)	15	(16)	250	(122)
その他	件数	25	(9)	1	(3)	26	(12)
	対象台数	7	(2)	0	(6)	7	(8)
合計	件数	331	(123)	107	(81)	438	(204)
	対象台数	7,072	(4,235)	493	(181)	7,565	(4,416)

（対象台数の単位：千台）

（注）：合計は一致しない。1件の届出で複数の車種にまたがる場合は、届出件数をそれぞれの車種毎に計上しているためである。

（ ）内は、平成15年度の数である。

また、前年度の届出件数と比較すると、乗用車（118件→185件）、貨物車（61

件→139件)、乗合車(23件→64件)、特殊車(23件→67件)については大幅に増加し、二輪車(34件→38件)は微増であったが、全車種において過去最高であった。

国産車では、届出件数(123件→331件)については、前年度の約2.7倍、対象台数(4,235千台→7,072千台)については、約1.7倍に増加し、リコール件数及びリコール対象台数とも昨年を引き続き過去最高の記録を更新した。

国産車を車種別にみると、乗用車が100件(国産車全体の30%)・3,538千台(50%)、貨物車は134件(41%)・3,019千台(43%)、乗合車は63件(19%)・217千台(3%)、二輪車は18件(5%)・235千台(3%)となっており、届出件数、対象台数ともに二輪車を除き大幅に増加した。

輸入車では、届出件数(81件→107件)については、前年度の約1.3倍、対象台数(181千台→493千台)については、約2.7倍増加し、リコール件数及び対象台数とも過去最高であった。なお、車種別にみると、乗用車が85件・477千台で対象台数全体の97%を占めている。

2. 装置別リコール届出件数・割合

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、動力伝達装置、燃料装置、原動機、電気装置、かじ取装置、灯火装置、走行装置、緩衝装置、乗車装置、車枠・車体、排出ガス発散防止装置の順となっており、これらを合わせると508件(全体の98%)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(30件→76件)、動力伝達装置(26件→67件)、燃料装置(27件→58件)、原動機(31件→53件)、電気装置(16件→46件)、かじ取装置(23件→42件)、灯火装置(22件→35件)、走行装置(13件→32件)、緩衝装置(14件→28件)、乗車装置(14件→25件)、車枠・車体(9件→23件)、排出ガス発散防止装置(9件→23件)と全装置について増加している。

表-2 装置別届出件数(全体)

装置別	件数		割合(%)	
制動装置	76	(30)	15	(13)
動力伝達装置	67	(26)	13	(11)
燃料装置	58	(27)	11	(11)
原動機	53	(31)	10	(13)
電気装置	46	(16)	9	(7)
かじ取装置	42	(23)	8	(10)
灯火装置	35	(22)	7	(9)
走行装置	32	(13)	6	(6)
緩衝装置	28	(14)	5	(6)
乗車装置	25	(14)	5	(6)
車枠・車体	23	(9)	4	(4)
排出ガス発散防止装置	23	(9)	4	(4)
その他	6	(2)	1	(1)
合計	514	(236)	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、合計とは一致しない。

()内は、平成15年度の数である。

2. 2 国産車の概要

国産車では、リコール届出件数が137件から383件と大幅に増加している。装置別の件数を多い順にみると、制動装置、動力伝達装置、かじ取装置、燃料装置、原動機、電気装置、走行装置、灯火装置、排出ガス発散防止装置、緩衝装置の順となっており、これらを合わせると349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(12件→65件)、動力伝達装置(16件→60件)、かじ取装置(12件→37件)、燃料装置(17件→36件)、原動機(16件→34件)、電気装置(11件→33件)、走行装置(13件→28件)、灯火装置(12件→21件)、排出ガス発散防止装置(8件→20件)、緩衝装置(9件→15件)と全装置について増加しているが、特に、走る、曲がる、止まるの重要装置に係るものの増加が顕著である。

表-3 装置別届出件数(国産車)

装置別	件数	割合(%)
制動装置	65 (12)	17 (9)
動力伝達装置	60 (16)	16 (12)
かじ取装置	37 (12)	10 (9)
燃料装置	36 (17)	9 (12)
原動機	34 (16)	9 (12)
電気装置	33 (11)	9 (8)
走行装置	28 (13)	7 (9)
灯火装置	21 (12)	5 (9)
排ガス発散防止装置	20 (8)	5 (6)
緩衝装置	15 (9)	4 (7)
その他	34 (11)	9 (8)
合計	383 (137)	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、

合計とは一致しない。

()内は、平成15年度の数である。

2. 3 輸入車の概要

輸入車では、合計の件数が99件から131件と増加している。

装置別の件数を多い順にみると、燃料装置、原動機、灯火装置、緩衝装置、電気装置、制動装置、乗車装置、車枠・車体、動力伝達装置、かじ取装置の順となっており、これらを合わせると123件（全体の94%）を占めている。

装置別の対前年度との件数を比較すると、乗車装置(11件→11件)は同件数、制動装置(18件→11件)、動力伝達装置(10件→7件)、かじ取装置(11件→5件)は減少したが、燃料装置(10件→22件)、原動機(15件→19件)、灯火装置(10件→14件)、緩衝装置(5件→13件)、電気装置(5件→13件)、車枠・車体(2件→8件)については大幅に増加したため、全体的には増加した。

表-4 装置別届出件数(輸入車)

装置別	件数		割合(%)	
燃料装置	22	(10)	17	(10)
原動機	19	(15)	15	(15)
灯火装置	14	(10)	11	(10)
緩衝装置	13	(5)	10	(5)
電気装置	13	(5)	10	(5)
制動装置	11	(18)	8	(18)
乗車装置	11	(11)	8	(11)
車枠・車体	8	(2)	6	(2)
動力伝達装置	7	(10)	5	(10)
かじ取装置	5	(11)	4	(11)
その他	8	(2)	6	(2)
合計	131	(99)	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、合計とは一致しない。

()内は、平成15年度の数である。

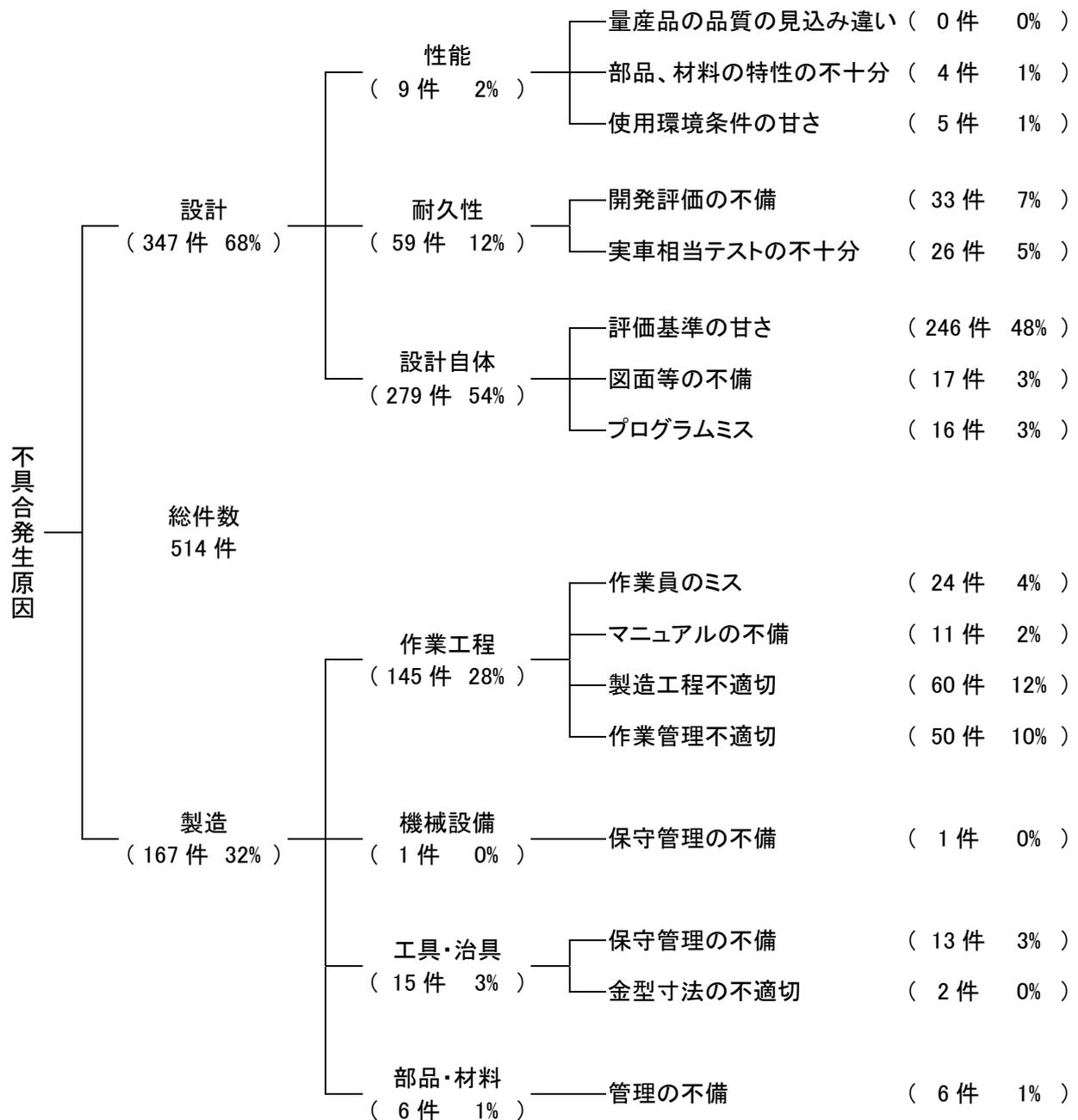
3. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合

3.1 全体の概要

リコール届出438件（不具合箇所別：514件・前年度236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347件で全体の68%（前年度131件・56%）、製造に係る原因に基づくものが167件で全体の32%（前年度105件・44%）となっており、設計に係る原因によるものが大幅に増加した。

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16年4月～17年3月届出個所別）

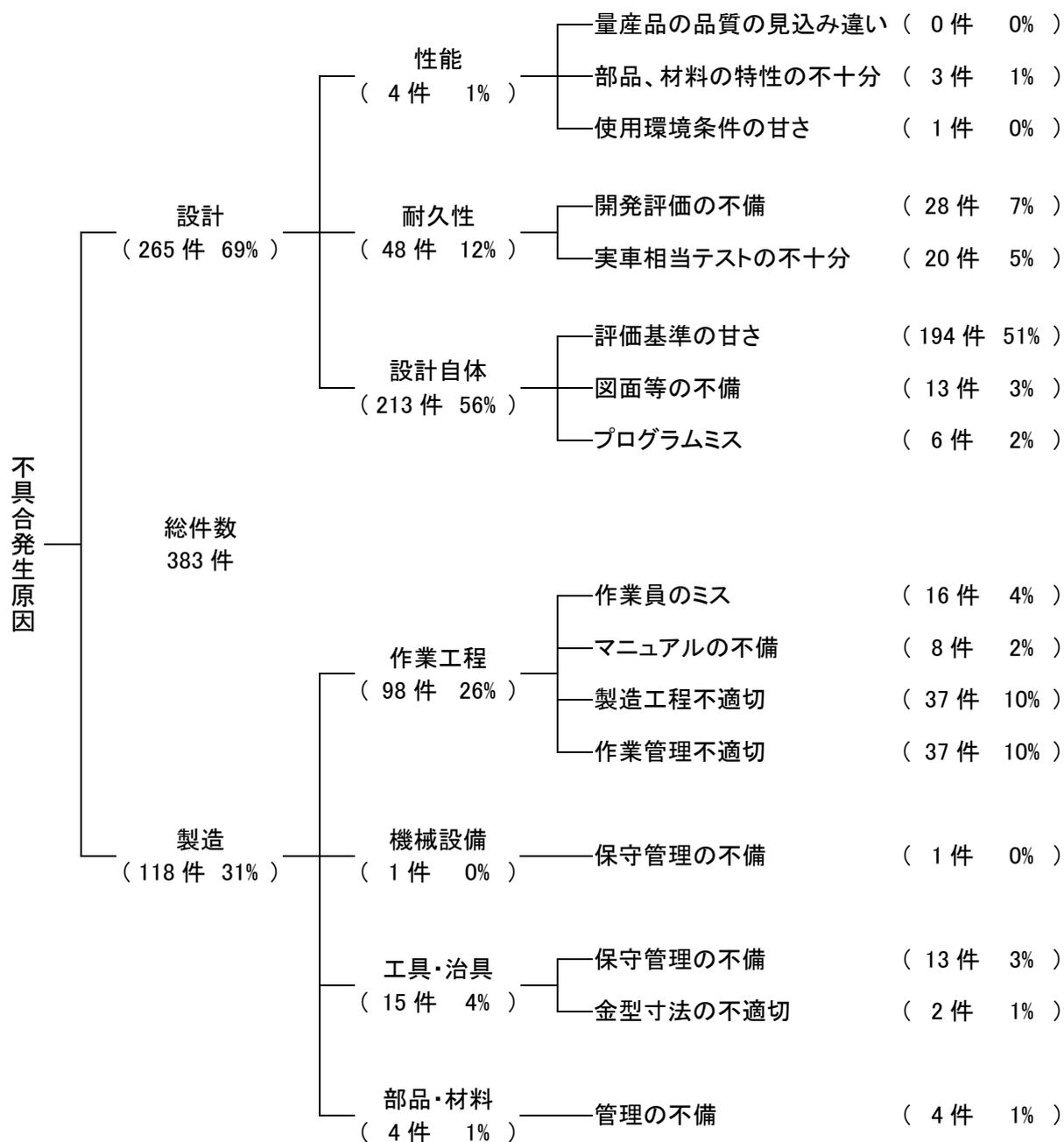


3. 2 国産車の概要

国産車のリコール届出331件(不具合箇所別：383件・前年度137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265件で全体の69%（前年度82件・60%）、製造に係る原因によるものが118件で全体の31%（前年度55件・40%）となっており、設計に係る原因によるものの増加が顕著であり、「評価基準の甘さ」については、昨年度66件（48%）に対し、平成16年度は194件（51%）に増加している。

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16年4月～17年3月届出個所別)

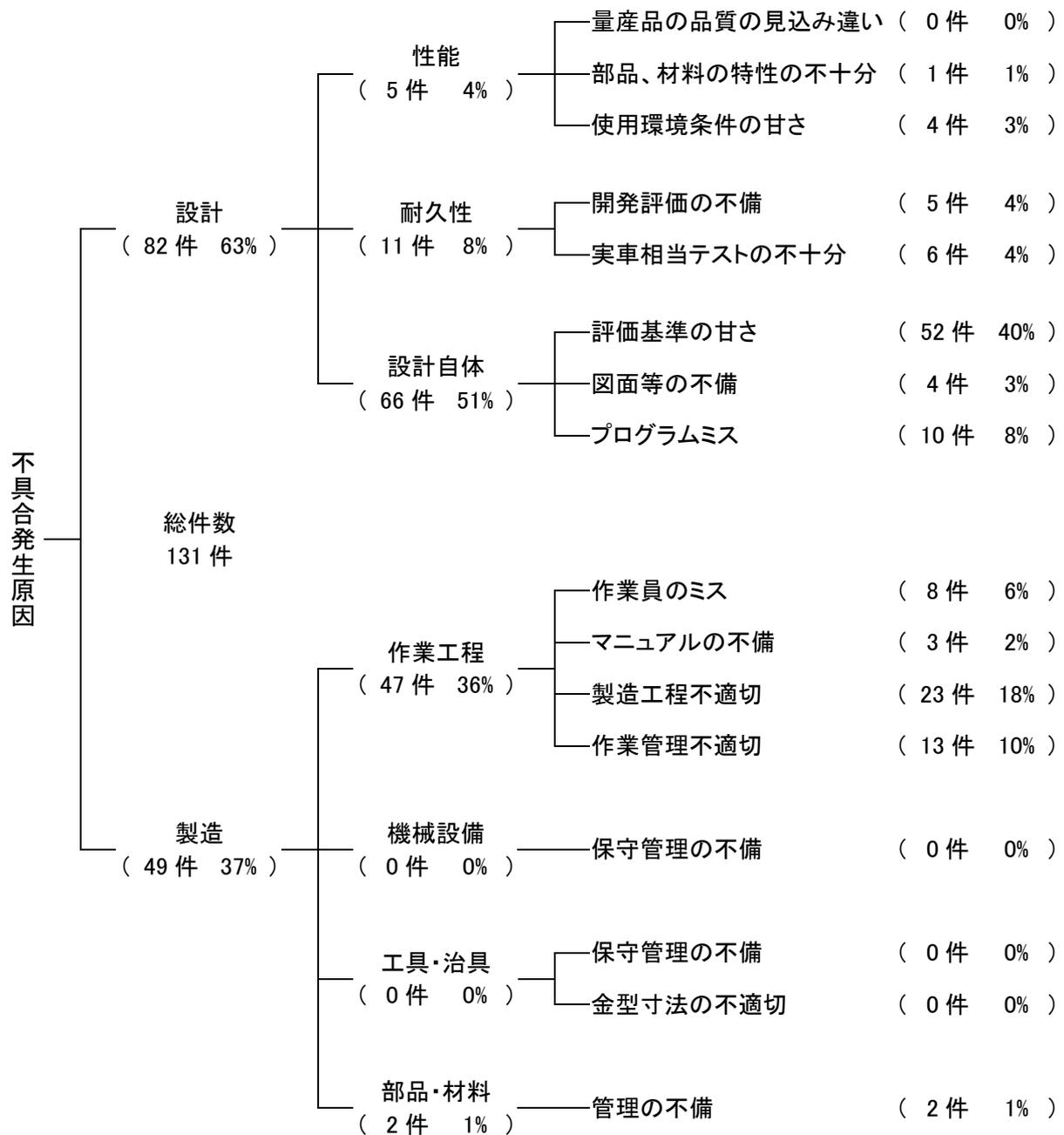


3.3 輸入車の概要

輸入車のリコール届出107件（不具合箇所別：131件・前年度99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82件で全体の63%（前年度49件・49%）、製造に係る原因によるものが49件で全体の37%（前年度50件・51%）をそれぞれ占めており、設計に係る原因によるものが大幅に増加した。

図-3 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(輸入車、平成16年4月～17年3月届出個所別)



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(65件)、動力伝達装置(60件)、かじ取装置(37件)、燃料装置(36件)、原動機(34件)、電気装置(33件)、走行装置(28件)の7つの装置について、不具合原因別に分類したものを図4から図10に示す。

制動装置の不具合は、設計に係る原因が55%で製造に係る原因が45%、動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因が65%で製造に係る原因が35%、かじ取装置の不具合は、設計に係る原因が84%で製造に係る原因が16%、燃料装置の不具合は、設計に係る原因が67%で製造に係る原因が33%、原動機の不具合は、設計に係る原因が68%で製造に係る原因が32%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が91%で製造に係る原因が9%、走行装置の不具合は、設計に係る原因が71%で製造に係る原因が29%をそれぞれ占めている。

図-4 制動装置の不具合原因

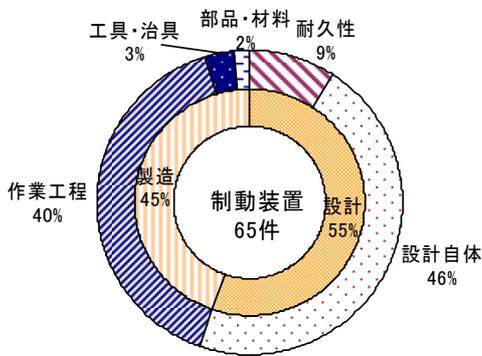


図-5 動力伝達装置の不具合原因

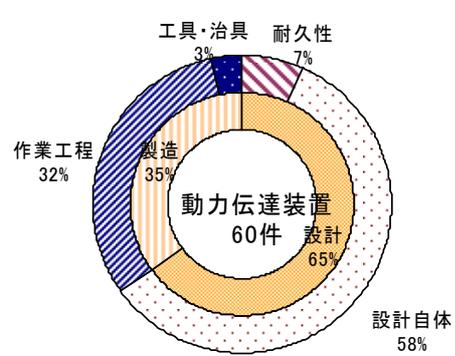


図-6 かじ取装置の不具合原因

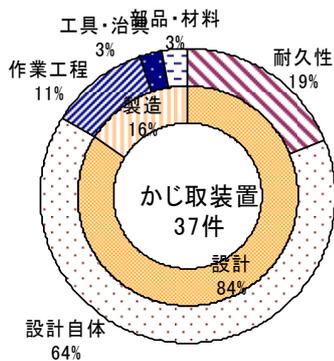


図-7 燃料装置の不具合原因

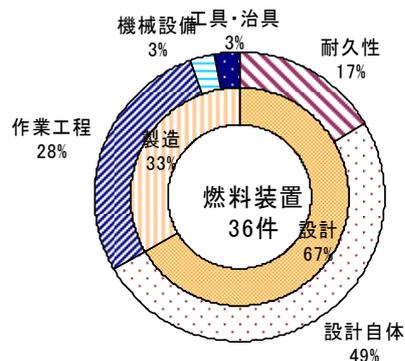


図-8 原動機の不具合原因

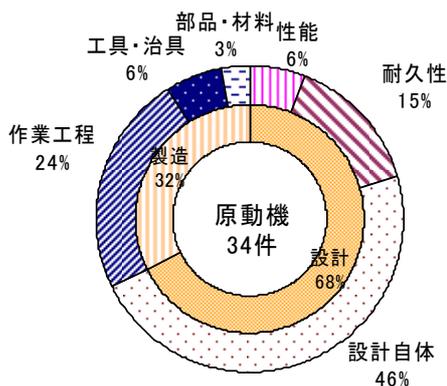


図-9 電気装置の不具合原因

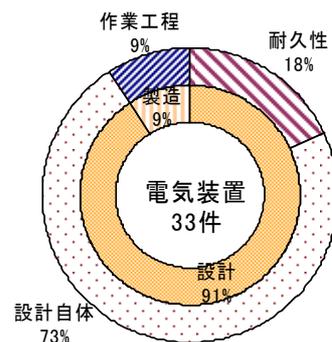
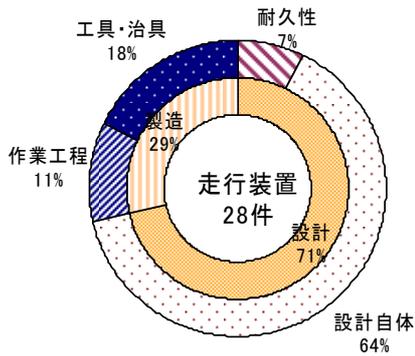


図-10 走行装置の不具合原因



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(22件)、原動機(19件)、灯火装置(14件)、緩衝装置(13件)、電気装置(13件)、車枠・車体(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11から図16に示す。

燃料装置の不具合は、設計に係る原因が68%で製造に係る原因が32%、原動機の不具合は、設計に係る原因が63%で製造に係る原因が37%、灯火装置の不具合は、設計に係る原因が71%で製造に係る原因が29%、緩衝装置の不具合は、設計に係る原因が31%で製造に係る原因が69%、電気装置の不具合は、設計に係る原因が77%で製造に係る原因が23%、車枠・車体の不具合は、設計に係る原因が87%で製造に係る原因が13%を占めている。

図-11 燃料装置の不具合原因

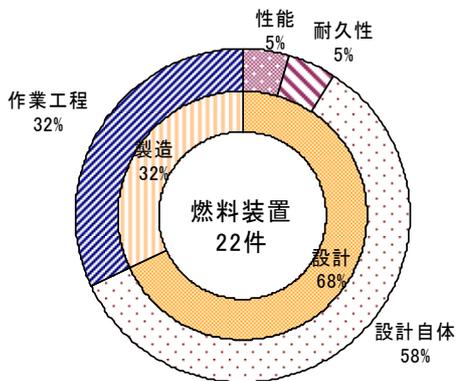


図-12 原動機の不具合原因

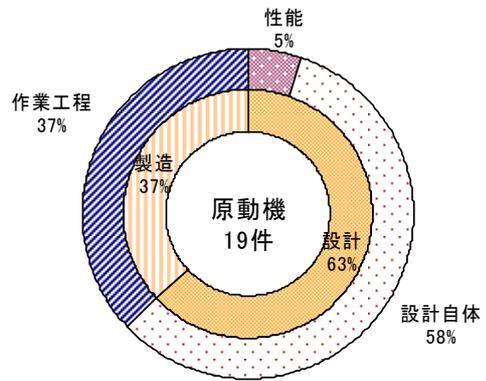


図-13 灯火装置の不具合原因

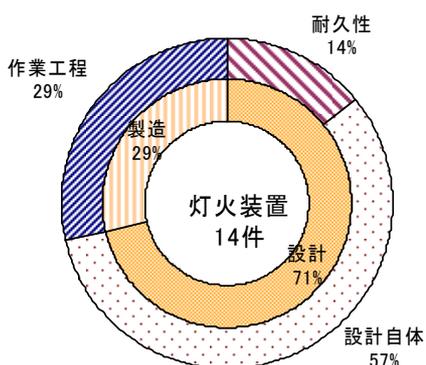


図-14 緩衝装置の不具合原因

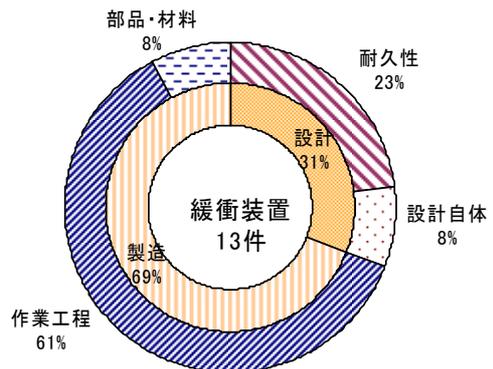


図-15 電気装置の不具合原因

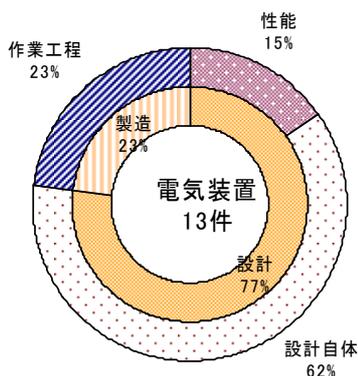
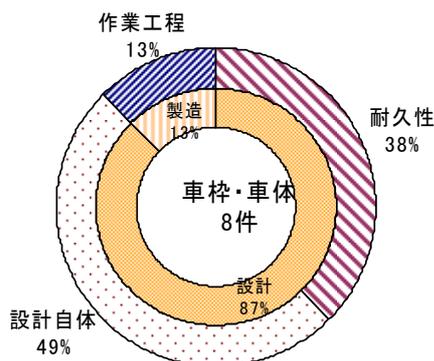


図-16 車枠・車体の不具合原因



3. 6 設計に起因する不具合の内訳と事例（国産車）

設計に起因する不具合の内訳をみると、設計自体に問題があったものが、213件(全体の56%)で一番多く、ついで、耐久性に問題があったものが48件(12%)、性能に問題があったものが4件(1%)の順となっている。

また、設計自体に問題があった213件中、評価基準の甘さによるものが194件で、全発生原因の51%を占め、対前年度と比較すると増加(66件→194件)は顕著である。

平成16年度の代表的な事例を以下に示す。

3. 6. 1 性能に問題があったもの（部品、材料の特性の不十分）の例

- ①不具合の内容: アクセルケーブル端部の金具の形状及びカバーの材質が不適切なため、当該カバーが経時劣化してインナーケーブルに付着することがある。そのため、インナーケーブルが当該部金具に引っ掛かり、最悪の場合、アクセルペダルを戻しても原動機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: 9, 931台

不具合原因: アクセルケーブル端部の金具の形状及びカバーの材質が不適切

3. 6. 2 性能に問題があったもの（使用環境条件の甘さ）の例

- ①不具合の内容: コラム式自動変速機付き車において、シフトレバー内部にある樹脂製ベースプレートとガイドプレートの締付け構造が不適切なため、炎天下の屋外駐車などにより車内温度が高温となり、当該締付け部の締付け軸力が低下し、シフト操作の繰り返しの繰り返しにより締付けねじが緩んで異音や引っ掛かりが発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、ねじが脱落してガイドプレートが外れ、シフト機構と連動しているキーインターロック装置が正常に作動しなくなり、イグニッションキーが抜けず、かじ取り装置の施錠装置が機能しなくなるおそれがある。

リコール対象台数：67, 119台

不 具 合 原 因：シフトレバー内部にある樹脂製ベースプレートとガイドプレートの高気温環境における材質及び締付け構造が不適切

3. 6. 3 耐久性に問題があったもの（開発評価の不備）の例

- ①不 具 合 の 内 容：発進加速時のエンジン回転方向の揺動の繰返しにより、エンジンリヤマウントのゴム部に亀裂が発生し、破断することがある。そのため、そのまま使用を続けると、エンジンフロントマウントも損傷し、最悪の場合、変速機操作力伝達機構の原動機側支持部が外れて、変速操作が出来なくなるおそれがある。

リコール対象台数：28, 651台

不 具 合 原 因：エンジンを支持しているエンジンリヤマウントにおいて、防振ゴム部の強度が不足

- ②不 具 合 の 内 容：エンジンからの熱によりナイロンチューブが軟化するものがある。そのため、ナイロンチューブが損傷してエアが漏れ、走行中に駐車ブレーキが作動して、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：1, 812台

不 具 合 原 因：駐車ブレーキ（ホイールパーキングブレーキ）用エア配管（ナイロンチューブ）の取り回しが不適切

- ③不 具 合 の 内 容：走行時の車両振動等により、車両前部の車枠と車体間の電気配線の被覆に亀裂が入るものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、被覆が損傷して芯線が腐食断線し、最悪の場合、灯火類が点灯しなくなる、または、エンジンが停止して再始動不能となるおそれがある。

リコール対象台数：53, 717台

不 具 合 原 因：低温時における電気配線の車体上下動に対する配線被覆材の耐久性が不足

- ④不 具 合 の 内 容：長期間にわたり強い日射にさらされると徐々にレンズの赤色が褪色し、リヤコンビネーションランプの尾灯と制動灯兼用の灯光の色が保安基準に適合しなくなるおそれがある

リコール対象台数：653, 715台

不 具 合 原 因：リヤコンビネーションランプの尾灯と制動灯兼用の赤色レンズの耐候性が不十分

- ⑤不 具 合 の 内 容：燃料噴射ポンプの噴射管を固定するゴム付金具のゴムが劣化すると取付ボルト、ナットが弛み、当該金具及びボルト、ナッ

トが脱落することがある。そのため、脱落したボルト、ナットがスタータモーターと端子の間に挟まるとショートし、最悪の場合、スタータハーネスが損傷し始動不能となる、又は火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：75, 596台

不具合原因：燃料噴射ポンプの噴射管を固定するゴム付金具の締付構造が不適切

3.6.4 耐久性に問題があったもの（実車相当テストの不備）の例

- ①不具合の内容：前輪車軸懸架方式の小型トラックにおいて、タイロッドエンドのボールジョイントに泥水が浸入し、樹脂ベアリングが摩耗してガタが発生することがあり、そのままの状態で使用を続けるとガタが増大し、最悪の場合、ボールジョイントがタイロッドから外れ走行不能になるおそれがある。

リコール対象台数：258, 415台

不具合原因：タイロッドエンドのボールジョイントのダストブーツのシール構造が不適切

- ②不具合の内容：フロントハブのフランジ隅部に微小亀裂が発生する場合がある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、破断するおそれがある。

リコール対象台数：30, 573台

不具合原因：ホイールナットの過大締付けトルクや過積載等の想定を超える使用環境に対しはぶの強度が余裕が十分ではないため、フランジ隅部への応力が過大となる。

3.6.5 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：エンジン始動用のキースイッチの配線端子穴径が、キースイッチに固定するためのボルト・ワッシャの径に比べて大きいため、そのままの状態で使用を続けると、固定ボルトがゆるみ導通不良となり、最悪の場合、エンジン始動不能又は突然エンジンが停止するおそれがある。

リコール対象台数：12台

不具合原因：エンジン始動用のキースイッチの配線端子穴径が不適切

- ②不具合の内容：パワーステアリング装着車において、ナックルアームの強度が不足しているため、据切りの多用や操舵頻度の高い走行を繰り返すと、当該アーム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、最悪の場合、ナックルアームが折損して操舵不能となるおそれがある。

リコール対象台数：254, 252台

不 具 合 原 因：ナックルアームの強度不足

- ③不 具 合 の 内 容：かじ取り装置のリレーロッドの強度が不足しているため、ハンドルの据え切り操作等の操舵力が高くなる使用を頻繁に長期間続けると亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、リレーロッドが折損し操舵ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：330, 496台

不 具 合 原 因：リレーロッドの強度不足

- ④不 具 合 の 内 容：後2軸トラックの後々軸（非駆動軸）においてリヤばねのズレ止めの形状が不適切なため、高重心積載状態で急旋回を行った場合、リヤばねが当該ズレ止メーカーら外れ、車両が傾き、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。

リコール対象台数：14, 347台

不 具 合 原 因：リヤばねズレ止めの形状が不適切

- ⑤不 具 合 の 内 容：中型トラックの手動式キャブチルトにおいて、キャブフックと周辺部品の隙間が不適切なため、キャブを降ろした際にキャブフックが周辺部品と干渉し、キャブフック取付部が損傷するものがある。そのため、そのままの状態でもロック操作を実施するとキャブが正しくロックされず、最悪の場合、走行中にキャブがチルトするおそれがある。

リコール対象台数：91, 524台

不 具 合 原 因：キャブフックと周辺部品の隙間が不適切

- ⑥不 具 合 の 内 容：駐車ブレーキケーブルのセンターブレーキ側ケーブルエンド（センターブレーキレバーとの接続固定用ケーブル先端部の金具）の形状が不適切なため、ケーブルエンドがレバーの溝に斜めに嵌まるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用するとケーブル先端が屈曲、疲労切損し、最悪の場合、駐車時に制動力が確保できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：367, 697台

不 具 合 原 因：センターブレーキ側ケーブルエンドの形状が不適切

- ⑦不 具 合 の 内 容：駐車ブレーキ（ホイールパーキングブレーキ）用エア配管（ナイロンチューブ）の取り回しに余裕がないため、走行時やハイトコントロール作動時のリヤーアクスルの上下動により、当該ナイロンチューブとVロッドが干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、エア配管のナイロンチューブが損傷して穴が開き、エアが漏れるおそれがある。

リコール対象台数：11,570台

不 具 合 原 因：駐車ブレーキ用エア配管の取り回しの余裕不足

- ⑧不 具 合 の 内 容：リヤハブのフランジ付け根部の強度が十分でないため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合等に、当該部分に亀裂が発生するものがある。また、初期の車両において、フランジ付け根部付近の加工不良などの要因が重なると応力が集中し、この亀裂の発生が早まる可能性がある。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、当該部分が破断して、走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：183,639台

不 具 合 原 因：リヤハブのフランジ付け根部の強度不足

- ⑨不 具 合 の 内 容：エアコン用ハーネスのヒューズ端子部の防水構造および耐熱温度の設定が不適切なため、エアコン用ヒューズホルダ内に雨水が浸入した場合、ヒューズ端子が腐蝕して接触抵抗が増大し、負荷電流による発熱で端子が変形して接触不良となるものがある。そのため、走行中の振動によりアーク放電が発生して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：129,138台

不 具 合 原 因：エアコン用ハーネスのヒューズ端子部の防水構造および耐熱温度の設定が不適切

- ⑩不 具 合 の 内 容：方向指示器において、バルブの橙色コーティング塗装材料が不適切なため、コーティング塗装寿命が不足している。そのため、そのままの状態で使用を続けると、橙色コーティング塗装が剥離し、灯光色が白色となるおそれがある。

リコール対象台数：106,839台

不 具 合 原 因：バルブの橙色コーティング塗装材料が不適切

- ⑪不 具 合 の 内 容：エンジンと変速機(トランスミッション)の結合部(クラッチハウジング)の剛性が不足しているものがあり、また、トランスミッション・メインシャフト後部のスプライン部と継ぎ手(アウトプットフランジ)の噛み合い部分の隙間が不適切なため、当該隙間が経年変化などで増大すると、高速走行時の駆動系振動が大きくなり、クラッチハウジングに亀裂が生じるものがある。また、クラッチハウジングに鋳造時の傷などがある場合、この亀裂の発生が早まる可能性がある。このため、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、クラッチハウジングが破断してトランスミッション又はプロペラシャフトが脱落、又は周辺部品を破損させ二次的不具合

を生じるおそれがある。

リコール対象台数：168,002台

不 具 合 原 因：エンジンと変速機の結合部の剛性不足およびトランスミッション・メインシャフト後部のスプライン部と継ぎ手の噛み合い部分の隙間が不適切

- ⑫不 具 合 の 内 容：燃料タンクの燃料給油用パイプと通気用パイプの材質が不適切なため、凍結防止剤や海水等の影響により局部的に腐食が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該パイプに微細な穴が開き、燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：168,049台

不 具 合 原 因：燃料給油用パイプと通気用パイプの材質が不適切

3. 6. 6 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：車枠に取付けられているヒートプロテクタ取付金具の形状が不適切なため、強度が不足しており、走行中の振動等により金具が折損して、ヒートプロテクタがブレーキパイプと接触することがある。そのため、そのまま使用を続けるとブレーキパイプが損傷し、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：9,402台

不 具 合 原 因：ヒートプロテクタ取付金具の形状が不適切

3. 6. 7 設計自体に問題があるもの（プログラムミス）の例

- ①不 具 合 の 内 容：原動機制御コンピュータのプログラムが不適切なため、空燃比の補助制御をしているリヤ側の酸素センサが破損した場合であっても、警告灯が点灯しない。また、イグニッションコイルにおいて発生する点火ノイズの影響により、リヤ酸素センサの素子が破損する場合があります。その場合にも警告灯が点灯せず、そのまま使用を続けると、空燃比補助制御が正確に出来なくなり、排出ガスが基準を満足しないおそれがある。

リコール対象台数：73,556台

不 具 合 原 因：原動機制御コンピュータのプログラムが不適切

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の内訳をみると、作業工程に問題があったものが98件（全体の26%）と一番多く、工具・治具に問題があったものが15件（4%）、部品・材料の管理に問題があったものが4件（1%）、機械設備に問題があったものが1件（0.2%）の順となっており、作業工程に問題があったものの中では、製造工程不適切と作業管理不適切なものがそれぞれ37件、全発生原因中の20%を占めている。

対前年度の件数と比較すると、製造工程不適切（21件→37件）及び作業管理不

適切（10件→37件）など作業工程に関するものの増加が顕著であり、機械設備に関するもの（2件→1件）が減少したものの、全体の件数（55件→118件）が大幅に増加した。

平成16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：シフトケーブルを変速レバーに接続する取付けナットの締付けが不十分なためトルクが不足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、当該ナットが緩み、最悪の場合、シフトケーブルが外れシフト操作ができなくなるおそれがある。

リコール対象台数：6, 168台

不具合原因：取付けナットの締付けが不十分

- ②不具合の内容：製造工程において作業管理が不適切なため、燃料タンク取付けナットのトルク確認作業が実施されていないものがある。そのため、当該ナットの締付けが不十分な場合、そのままの状態で使用を続けると当該ナットが緩み、燃料タンクの取付け部付近に亀裂が発生して燃料が漏れ、最悪の場合、燃料タンクが脱落するおそれがある。

リコール対象台数：3, 274台

不具合原因：製造工程での作業管理（締付けトルクのチェック）が不適切

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：エンジンオイルクーラーホースの組付作業が不適切なため、ホースとけん引フックとの隙間が不十分なものがある。そのため、急発進等のエンジンの挙動により、当該ホースとけん引フックが干渉し、そのままの状態で使用を続けると、ホースが損傷し、エンジンオイルが漏れ、最悪の場合、エンジンが焼きつくおそれがある。

リコール対象台数：19, 802台

不具合原因：エンジンオイルクーラーホースの組付作業の不適切

3. 7. 3 作業工程の管理に問題があるもの（製造工程不適切）の例

- ①不具合の内容：運転者席のエアバッグ装置において、半田部分にクラックが入りエアバッグ警告灯が点灯することがあるため、そのままの状態ではホーンを非常に強く叩く又は車両に深くくぼみを通過するなどの衝撃が加わった場合に、エアバッグが展開するおそれがある。

リコール対象台数：67, 806台

不具合原因：コントロールユニット内部の衝撃波センサに半田不良のもの

がある。

- ②不具合の内容：ブレーキマスターシリンダの内部金具の洗浄が不適切なため、シリンダ後端のゴム製シール取付け溝部に錆が発生し、シール不良となるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該シール部より制動液が漏れるおそれがある。また、制動液に微量の空気が入り込み、制動停止距離が伸びるおそれがある。

リコール対象台数：176，372台

不具合原因：ブレーキマスターシリンダの内部金具の洗浄が不適切

- ③不具合の内容：ブレーキマスターシリンダ内部のピストンカップに製造工程時のバリが混入しているものがあるため、ピストンカップに亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用すると、最悪の場合、ピストンカップが破損し、油圧が伝達されず、制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：88，530台

不具合原因：ピストンカップにバリが混入

- ④不具合の内容：車両製作工程で制動灯スイッチの接点部に不適切な潤滑剤が付着したため、接点の断続の際に発生する熱により潤滑剤成分が酸化し、当該接点部の接触抵抗が増大するものがある。そのため、接点にはたらく電気負荷が小さいと、当該スイッチが導通不良となり、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：93，262台

不具合原因：制動灯スイッチの接点部の製作工程が不適切

3.7.4 作業工程に問題があるもの（作業管理不適切）の例

- ①不具合の内容：駐車ブレーキペダル本体とブレーキワイヤを固定するための金具との溶接が不適切なため、駐車ブレーキ操作の繰り返しにより当該溶接部が剥がれるものがある。そのため、駐車ブレーキペダルを踏んでも、駐車ブレーキが効かなくなる、または、解除できなくなるおそれがある。

リコール対象台数：2，118台

不具合原因：駐車ブレーキペダル本体とブレーキワイヤを固定するための金具との溶接が不適切

- ②不具合の内容：4輪駆動車の後軸用動力伝達装置において、リヤアクスルシャフトの加工寸法が不適切なものがあり、また当該シャフトにリヤブレーキドラムを固定するロックナットの締付けが不十分なものがあるため、発進および旋回等の繰り返しによ

り当該ロックナットが緩むことがある。そのため、最悪の場合、当該ロックナットが外れ、車輪が脱落するおそれがある。

リコール対象台数：81, 531台

不具合原因：リヤアクスルシャフトの加工寸法及びロックナットの締付けが不適切

- ③不具合の内容：前照灯スイッチにおいて、接点しゅう動部の潤滑用グリスに不適切なものが混入したため、使用過程で磨耗粉、または潤滑用グリスの酸化物が当該しゅう動部に生成し、接点部の接触抵抗が増大することがある。そのため、そのまま使用すると、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：1, 292台

不具合原因：接点しゅう動部の潤滑用グリスが不適切

3.7.5 機械設備に問題があるもの（保守管理の不備）の例

- ①不具合の内容：配管表面のメッキ工程が不適切なものであるため、そのままの状態で使用を続けると、燃料配管が腐食し、最悪の場合、穴があき燃料が漏れるおそれがある。

リコール対象台数：599台

不具合原因：燃料配管製造時のメッキ工程が不適切

3.7.6 工具・治具に問題があるもの（保守管理の不備）の例

- ①不具合の内容：かじ取り装置において、パワーステアリング用油圧ポンプ・プーリーの加工が不適切なため、プーリー取付ナットの締付力が低下するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該プーリー取付ナットが緩み、パワーステアリング用油圧ポンプからプーリーが外れ、充電警告灯が点灯し、ハンドルの操作力が増大するとともにウォーターポンプが作動しなくなり、オーバーヒートして走行不能となるおそれがある。

リコール対象台数：19, 492台

不具合原因：パワーステアリング用油圧ポンプ・プーリーの加工が不適切

- ②不具合の内容：車軸組立の際、前輪ハブ外側軸受け部のロックナット締付けが不適切なものと及び前輪ハブ外側軸受け部と前輪ハブ胴部のグリース充填量が不足しているものがある。そのため、当該軸受けが締付不良または、潤滑不良により発熱、破損し、最悪の場合、走行不能または、火災に至るおそれがある。

リコール対象台数：56, 229台

不具合原因：前輪ハブ外側軸受け部のロックナット締付け及びグリース充填量が不適切

3. 7. 7 工具・治具に問題があるもの（金型寸法の不適切）の例

- ①不 具 合 の 内 容：高輝度放電灯式前照灯において、ヘッドランプ組み立て後にレンズとハウジングのシール位置がずれ、ヘッドライトの点灯・消灯の繰り返しを行うと、シール部が部分的に剥がれて雨天走行時等にヘッドランプ内に水が浸入するものがあるため、浸入した水がヘッドランプ内下部に取り付けられているコントロールユニットに入り、電圧制御回路が短絡して、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：17,070台

不 具 合 原 因：高輝度放電灯式前照灯において、ハウジングにレンズを取り付ける組み立て工程で使用する治具の寸法が不適切

3. 7. 8 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：スプリング式駐車ブレーキ装着車において、ブレーキシューを拡張するウェッジが破損して、最悪の場合、駐車ブレーキが作動不良となり、駐車制動力が低下するおそれがある。

リコール対象台数：2,915台

不 具 合 原 因：ブレーキシューを拡張するウェッジ先端部のローラの熱処理が不適切又は当該ウェッジの構成部品の組付けが不適切

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-17に示す。

生産開始から初報までの期間は、1年以内に発生したものが36%、2年以内に発生したものが51%で、それぞれ前年度に比べ3%ずつ減少した。3年以内では65%、4年以内では73%、5年を超えるものも19%で前年度と同じであった。

生産開始から初報までの平均の期間は、39.2ヶ月（前年度は32.6ヶ月）であった。

図-17-1 国産車の生産開始から初報までの期間

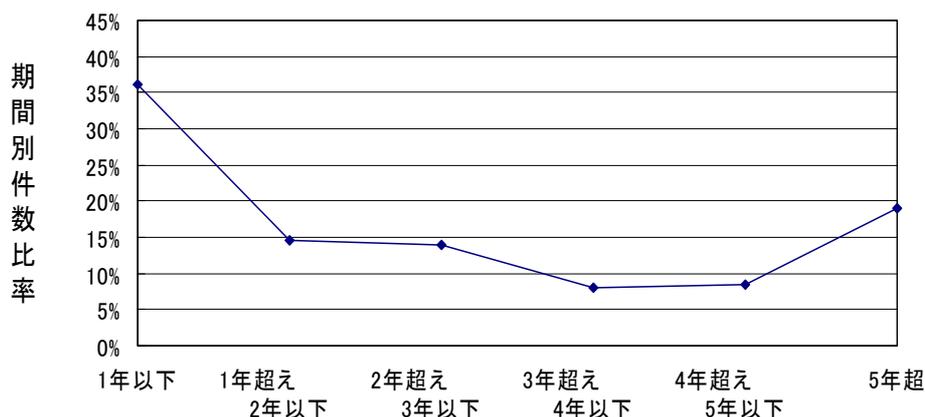


図-17-2 装置別の国産車の生産開始から初報までの期間

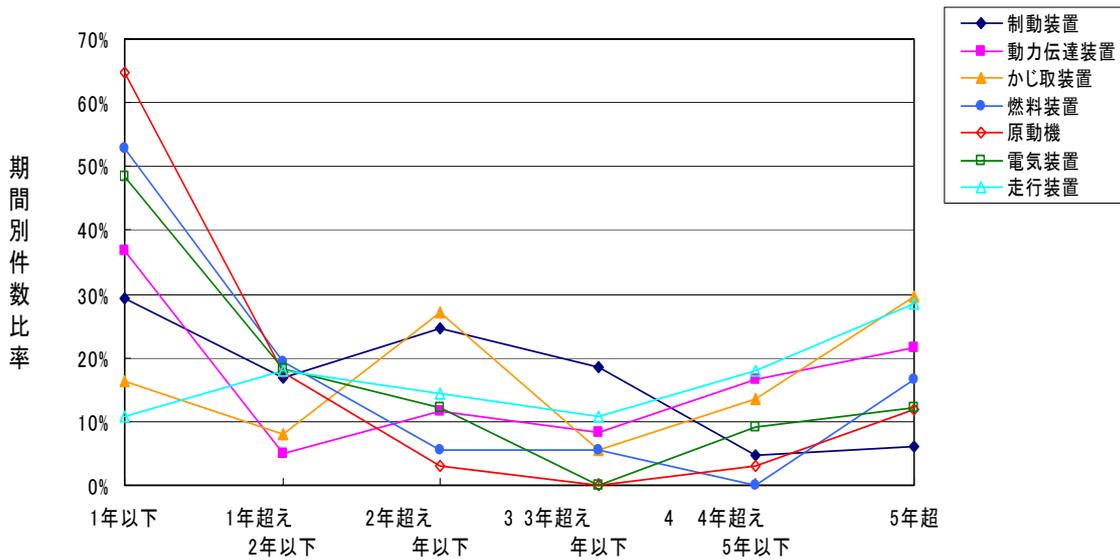


図-17-2 は装置別の国産車の生産開始から初報までの期間を示したものである。これをみると、原動機の初報（2年以内に発生したものが約82%）、燃料装置の初報（2年以内に発生したものが約72%）、及び電気装置の初報（2年以内に発生したものが約67%）については比較的早い段階で発生している。

4. 2 不具合の初報入手からリコール届出までの期間

自動車メーカーがユーザー等からの初報を入手してからリコール届出をするまでの期間毎にまとめたものが図-18-1（件数）、図-18-2（台数）である。

初報からリコール届出までの期間毎の件数についてみると、2ヶ月以内が14%、2～4ヶ月以内12%、4～6ヶ月以内10%であり、6ヶ月以内に届出されたものが約36%であった。

また、6ヶ月以内に届出されるものが36%と前年度の50%より大幅に低下し、1年を超えるものが、前年度26%から51%と大幅に増加した。

初報からリコール届出までの平均の期間は、33.3ヶ月で前年度の10.3ヶ月より長くなったが、これは三菱自工及び三菱ふそう（以下「三菱」という。）のリコール届出が影響しているものと思われる。

図-18-1 国産車の初報入手からリコール届出までの期間
(期間別件数)

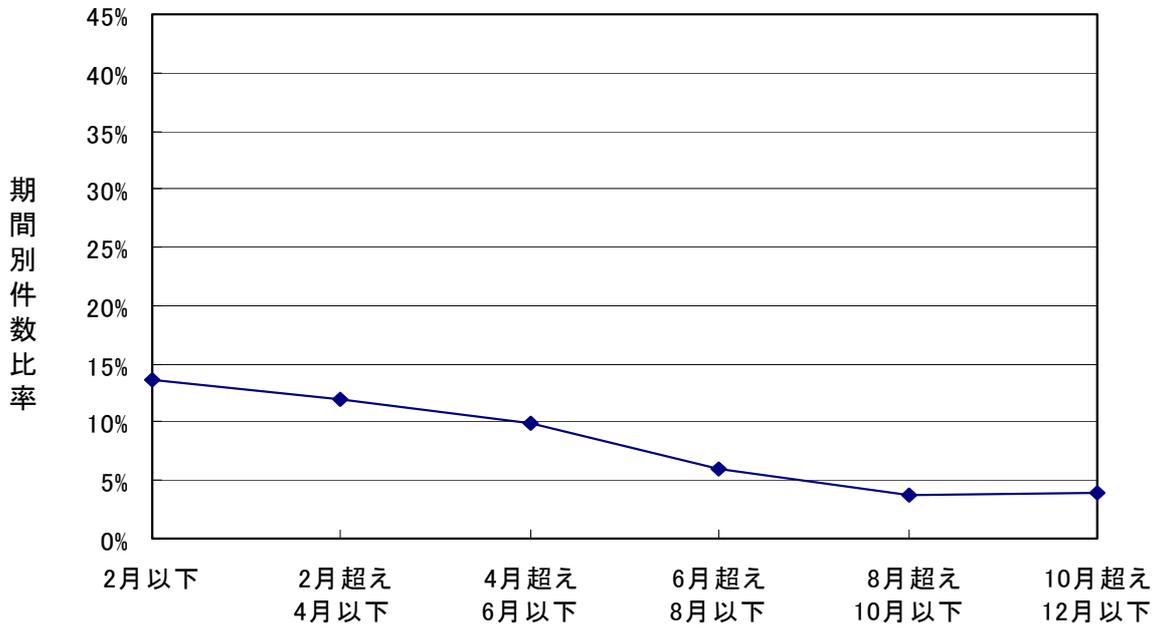
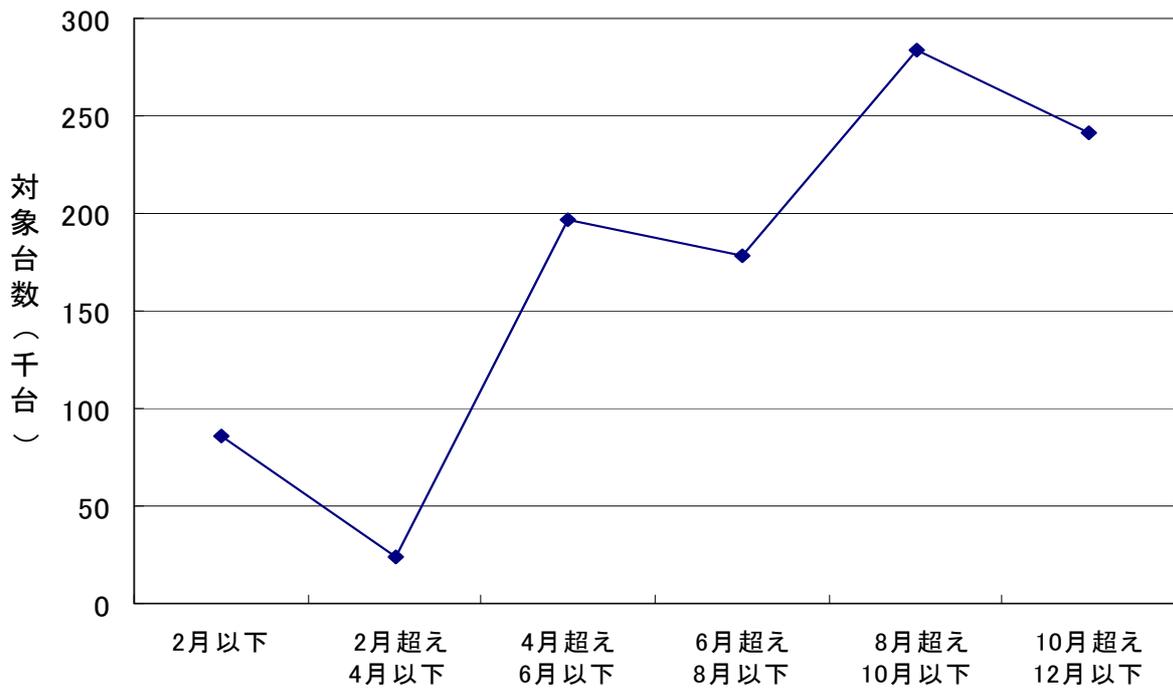


図18-2 国産車の初報入手からリコール届出までの期間
(対象台数)



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、16年度に届出のあった案件(回収期間1年以内)については、国産車45.9%(輸入車74.2%)と回収率は低いものの、15年度に届出のあった案件(1~2年経過)が84.2%(輸入車73.2%)、14年度に届出のあった案件(2~3年経過)が86.4%(輸入車80.9%)と回収率は上がっており、昨年度に比較して全体の回収率は上がっている。

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

表-5 リコール平均回収状況

届出年度	国産車		輸入車	
16	45.9%		74.2%	
15	84.2%	(71.3%)	73.2%	(87.2%)
14	86.4%	(78.7%)	83.4%	(80.9%)
13	89.0%	(84.8%)	83.1%	(81.4%)

注： 平均回収率は、リコール届出から平成17年3月末までの累計である。

()内は、平成16年3月末までの平均回収率の累計である。

6. 国産車の今年度の特徴

今年度は、三菱の過去の問題が表面化し、両社からのリコール届出が増加したこと、また、他のメーカーからのリコール届出も増加したことにより、リコール届け件数が、昨年度に比べ大幅に増加し170%増となった。

6. 1 三菱を除いた車種(用途)別リコール届出件数及び対象台数

三菱を除いた車種(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-6に示す。この結果をみると、三菱のリコール届出件数は、前年度のリコール届出件数を上回る144件の届出件数であったが、三菱を除いた件数も187件と前年度を上回る件数となっている。また、リコール対象台数についても同様な傾向を示している。

表-6 三菱を除いたリコール届出件数及び対象台数

車種(用途)別		国産車(全体)	国産車(三菱)	国産車(除く三菱)	国産車(前年度分)
乗用車	件数	85	38	47	43
	対象台数	3,337	626	2,711	3,325
軽乗用車	件数	15	8	7	13
	対象台数	201	107	94	50
貨物車	件数	121	69	52	45
	対象台数	2,954	1,915	1,040	598
軽貨物車	件数	13	9	4	7
	対象台数	65	21	44	101
乗合車	件数	63	45	18	23
	対象台数	217	195	22	51
特殊車	件数	67	18	49	21
	対象台数	56	8	49	2
二輪車	件数	18	0	18	18
	対象台数	235	0	235	106
その他	件数	25	6	19	9
	対象台数	7	3	4	2
合計	件数	331	144	187	123
	対象台数	7,072	2,874	4,199	4,235

(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、それぞれの車種に計上した。

6. 2 三菱を除いた装置別リコール届出件数

三菱を除いた装置別届出件数についてまとめたものを表-7 に示す。この結果をみると、制動装置、動力伝達装置、かじ取装置、燃料装置に関するリコールが前年度に比べ急増している。また、三菱を除いた届出件数についても特段偏りなく、届出が行われていることが分かる。

表-7 三菱を除いた装置別届出件数

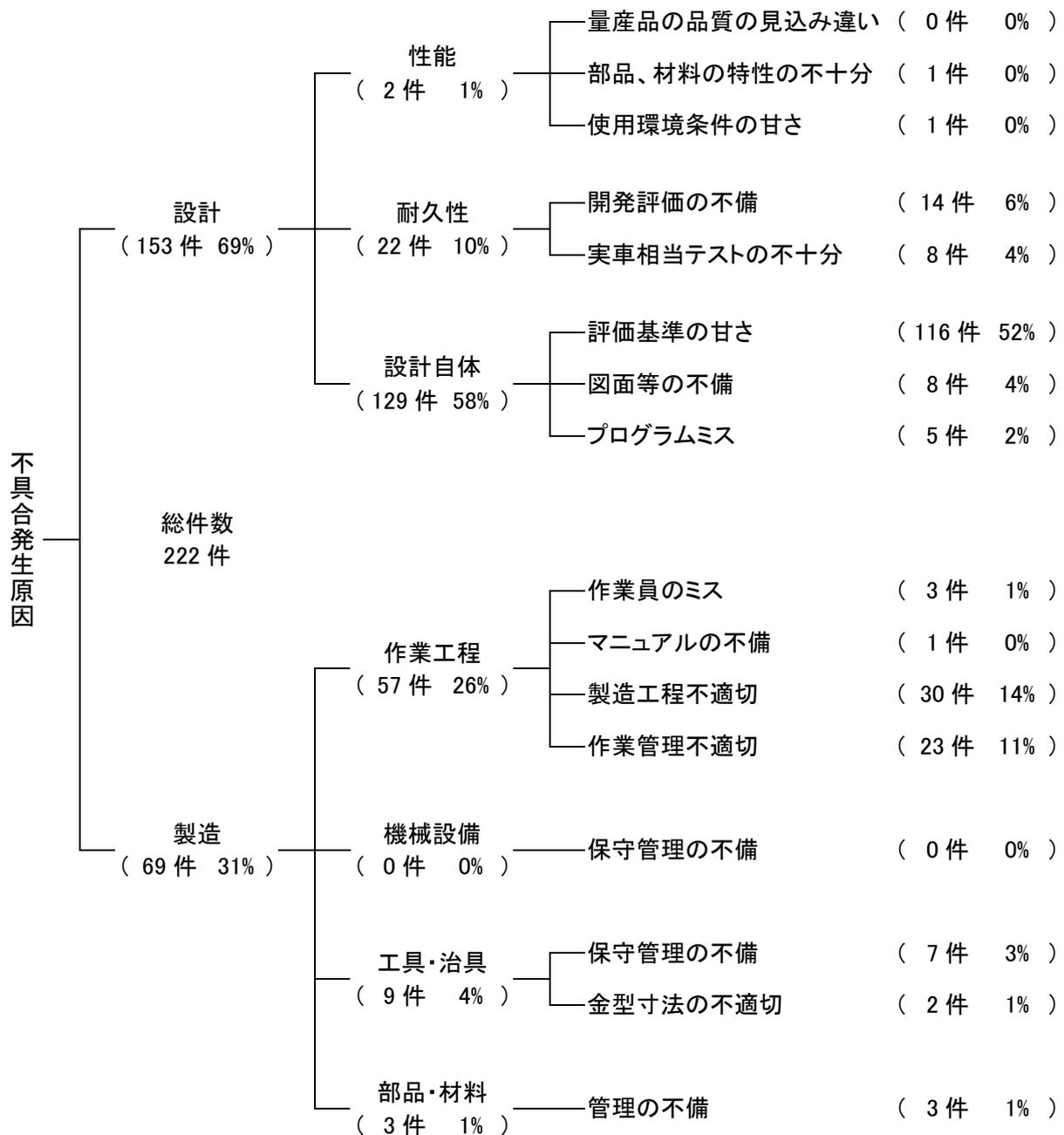
装置別	件数				割合(%)			
	全体	三菱	以外	前年度	全体	三菱	以外	前年度
制動装置	65	27	38	12	17	15	18	9
動力伝達装置	60	29	31	16	16	17	15	12
かじ取装置	37	9	28	12	10	5	13	9
燃料装置	36	14	22	17	9	8	11	12
電気装置	33	16	17	11	9	9	8	8
灯火装置	21	5	16	12	5	3	8	9
走行装置	28	13	15	13	7	7	7	9
原動機	34	21	13	16	9	12	6	12
車枠・車体	15	6	9	7	4	3	4	5
乗車装置	14	5	9	3	4	3	4	2
緩衝装置	15	9	6	9	4	5	3	7
排ガス発散防止装置	20	20	0	8	5	11	0	6
その他	5	1	4	1	1	1	2	1
合計	383	175	208	137	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、それぞれの装置に集計した。

6. 3 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

三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合についてまとめたものを図-19に示す。この結果をみると、設計に係る原因によるものが153件で全体の69%（前年度82件・60%）、製造に係る原因によるものが69件で全体の31%（前年度55件・40%）となり、設計に係る原因によるものが増加している。なお、設計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、昨年度66件（48%）に対し、116件（52%）と大幅に増加している。いずれも国産車全体の傾向と同様であった。

図-19 三菱を除いたリコール届出の不具合発生原因別件数・割合
（国産車、平成16年4月～17年3月届出個所別）



7. 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に係る特定後付装置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-8である。

表-8 特定後付装置別リコール届出件数及び対象台数

装置別		国産品	輸入品	合計
チャイルドシート	件数	1	1	2
	対象台数	6,196	12	6,208
タイヤ	件数	0	1	1
	対象数	0	88	88

7. 1 チャイルドシートの届出内容

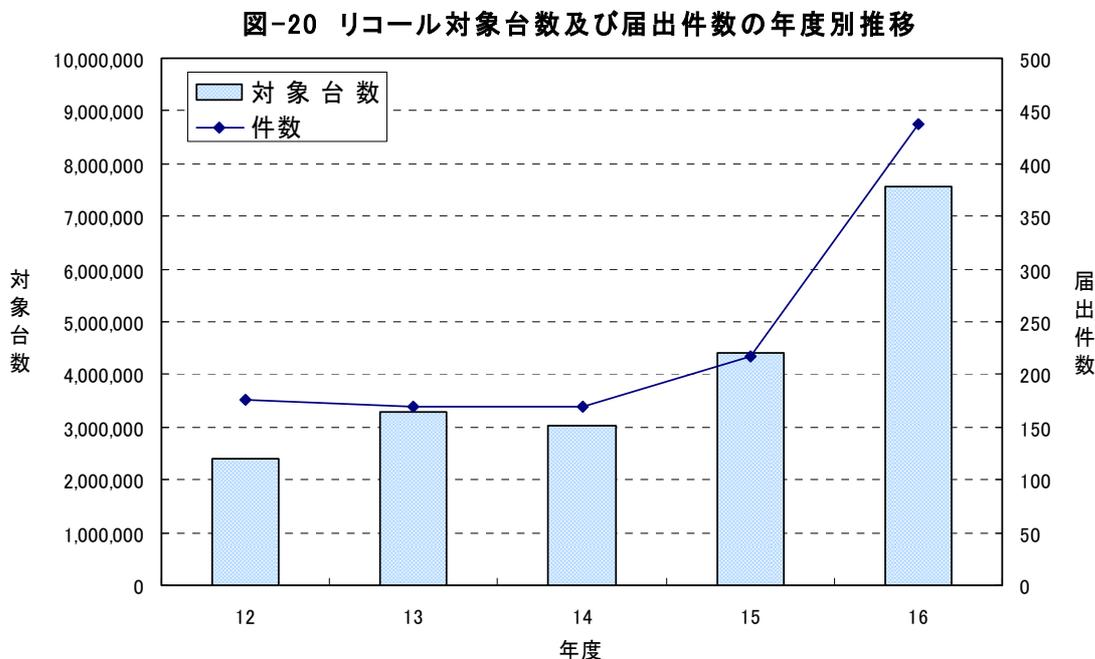
(1) 国産品	
不具合の内容：	ロックオフデバイス（チャイルドシートの固定金具）等構成部品を複数変更したため、衝突時の幼児の頭部移動量が過大となり、保安基準に適合しないおそれがある。
リコール対象台数	6,196 台
不具合の原因	設計（評価基準の甘さ）
不具合初報日から届出までの期間	13.5 ヶ月
対策内容	全品、代替品と交換する。
(2) 輸入品	
不具合の内容	チャイルドシートのロックングバー（ISO-FIX 固定システム用）において、ロック部の加工が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、当該シートを ISO-FIX システムで固定した状態で衝突等の負荷を受けた際、当該ロックが車両側の固定フックから外れ、乗員を拘束出来ないおそれがある。
リコール対象台数	12 台
不具合の原因	設計（評価基準の甘さ）
不具合初報日から届出までの期間	0.9 ヶ月
対策内容	全品、車両から取り外して回収する。

7. 2 タイヤの届出内容

(1)国産品	リコール届出なし
(2)輸入品	
不具合の内容	スチールベルトの製造過程において、誤って異なるコンパウンドが使用されたため、スチールコードと周囲のゴムに接着不良のものがある。このため、タイヤの一部が変形して走行中に乗り心地の悪化や振動が発生し、そのまま走行を繰り返すと、最悪の場合、トレッド部が剥離するおそれがある。
リコール対象台数	88 台
不具合の原因	部品・材料（管理の不備）
不具合初報日から届出までの期間	0.6 ヶ月
対策内容	全タイヤ、当該タイヤの良品と交換する。

参考1 **最近5年間のリコール届出の傾向（平成12年度～16年度）**

1. リコール届出件数及び対象台数の推移（平成12年度～16年度）



2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

平成12年度から平成16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16年度の届出件数、対象台数は、国産車及び輸入車ともに過去最高を更新した。

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

表-9 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

事項 年度	国産車		輸入車		合計	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
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
合計	763	19,170,914	394	1,525,072	1,157	20,695,986

3. 車種別リコール届出件数及び対象台数

リコール届出を車種(用途)別にまとめたものを表-10に示す。これをみると、国産車では、乗用車が281件・12,896千台で対象台数全体の67%、同様に貨物車は291件・5,331千台で対象台数全体の27%となっている。

また、輸入車では乗用車が321件・1,443千台で対象台数全体の96%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12年度～16年度計)

車種(用途)別		国産車	輸入車	計
乗用車	件数	281	321	602
	対象台数	12,896,408	1,443,367	14,339,775
貨物車	件数	291	20	311
	対象台数	5,331,222	4,847	5,336,069
その他	件数	376	69	445
	対象台数	976,839	43,203	1,020,042
合計	件数	878	405	1,283
	対象台数	19,204,469	1,491,417	20,695,886

(対象台数の単位:台)

注:1件の届出で、複数の車種にまたがる場合の件数は、各車種毎に集計した。

4. 装置別リコール届出件数・割合

リコール届出を装置別に区分したものを表-11に示す。多い順にみると、全体では制動装置が201件・15%、原動機が170件・13%、動力伝達装置が154件・12%、燃料装置が139件・11%、電気装置が114件・9%の順となっている。

表-11 装置別リコール届出件数 (平成12年度～16年度計)

装置別	国産車	輸入車	計
制動装置	136 (16%)	65 (14%)	201 (15%)
原動機	96 (11%)	74 (16%)	170 (13%)
動力伝達装置	124 (15%)	30 (6%)	154 (12%)
燃料装置	79 (9%)	60 (13%)	139 (11%)
電気装置	76 (9%)	38 (8%)	114 (9%)
その他	341 (40%)	201 (43%)	542 (41%)
合計	852 (100%)	468 (100%)	1320 (100%)

注:1件の届出で複数の装置に不具合がある場合は、各装置毎に集計した。

国産車は、制動装置、動力伝達装置、原動機の順で合わせて356件・41%を占めており、輸入車は、原動機、制動装置、燃料装置の順で合わせて199件・42%を占めている。

5. 車種別のリコール率

5. 1 車種別のリコール率

最近5年間（平成12年度から平成16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を（以下「リコール率」という。）を表-12に示す。

表-12 最近5年間の車種別リコール率(平成12年度～16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	224	10,761	39,235	27.4%
		輸入車	321	1,443	3,383	42.7%
		計	545	12,205	42,618	28.6%
	貨 物 車	国産車	251	4,345	7,243	60.0%
		輸入車	20	5	33	14.7%
		計	271	4,350	7,276	59.8%
	そ の 他	国産車	307	371	1,880	19.7%
		輸入車	11	12	140	8.4%
		計	318	383	2,021	18.9%
	計	国産車	782	15,478	48,358	32.0%
		輸入車	352	1,460	3,556	41.1%
		計	1,134	16,937	51,914	32.6%
軽自動車	国産車	97	3,121	22,265	14.0%	
	輸入車	0	0	0	0.0%	
	計	97	3,121	22,265	14.0%	
二輪車	国産車	45	222	2,971	7.5%	
	輸入車	58	31	203	15.5%	
	計	103	253	3,174	8.0%	
合 計	国産車	741	18,820	73,594	25.6%	
	輸入車	392	1,491	3,759	39.7%	
	計	1,133	20,311	77,353	26.3%	

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15年3月末現在）で除して求めた。（原動機付自転車を除く。）

- 届出件数は、複数の車種にまたがる場合には、各区分毎に集計しているため、合計数字と異なる。
- 保有台数は、(社)自動車検査登録協力会及び(社)全国軽自動車協会連合会の集計数字(小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く。)から求めた。
- 軽自動車は、軽乗用車及び軽貨物車の合計である。
- 二輪車は、小型二輪車及び軽二輪車の合計である。

これによると、リコール率は、車種によって大きな差があるが、全体の平均では、26.3%となっている。

また、国産車のリコール率は25.6%、輸入車のリコール率は39.7%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1.5倍となっている。

5. 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12年度から平成16年度)

平成12年度からの年度別リコール率は、表-13のとおりであり、平成15年度及び平成16年度は大幅に増加し、米国のリコール率を超える状況となっている。

表-13 年度別届出件数、対象台数及びリコール率(平成12年度～16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)
12	176	2,411	74,583	3.2%
13	169	3,291	75,346	4.4%
14	170	3,012	76,401	3.9%
15	204	4,416	76,863	5.7%
16	438	7,566	77,353	9.8%

注: 保有台数は、原動機付自転車、小型特殊自動車を除く。

②米国における暦年別リコール率(1999年から2003年)

1999年からの暦年別リコール率は、表-14のとおりであり、2001年には大幅に減少したが、2002年は再び増加傾向を示している。

表-14 暦年別届出件数、対象台数及びリコール率(1999年～2003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)
1999	417	21,422	214,302	10.0%
2000	548	24,333	221,474	11.0%
2001	202	11,954	223,446	5.3%
2002	443	20,789	225,452	9.2%
2003	527	19,062	229,620	8.3%

6. リコール届出の不具合発生原因別の件数・割合（国産車）

最近の5年間における国産車のリコール届出848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-15のとおりである。

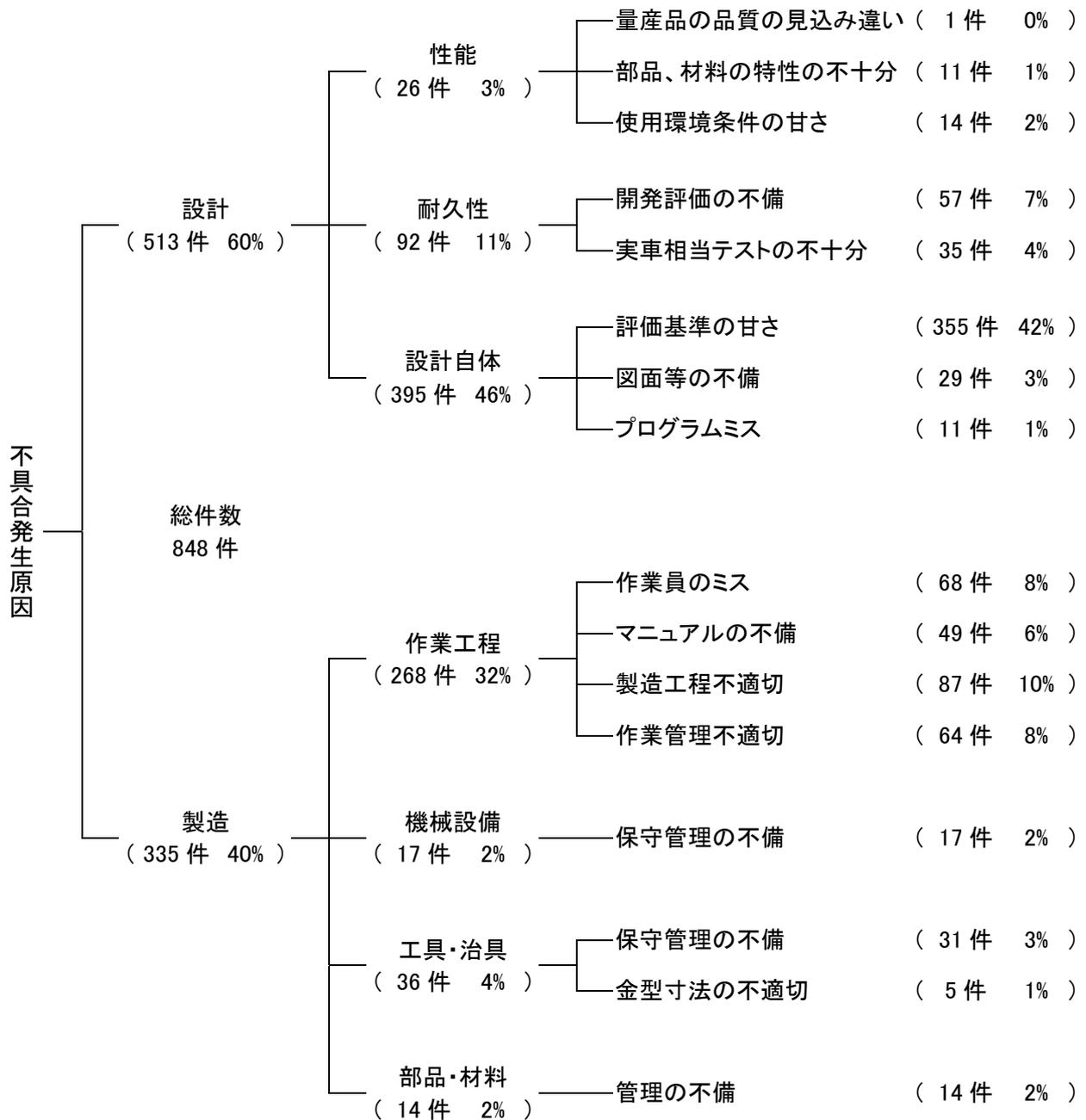
リコール届出の不具合事例を発生原因別にみると、図-21のとおり設計に係る原因によるものが513件で60%、製造に係る原因によるものが335件で40%となっており、設計に起因するものが製造に起因するものの約1.5倍となっている。

表-15 発生原因（設計・製造）別推移

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	合計
設計	66 (55%)	43 (43%)	57 (54%)	82 (60%)	265 (69%)	513 (60%)
製造	55 (45%)	58 (57%)	49 (46%)	55 (40%)	118 (31%)	335 (40%)
合計	121 (100%)	101 (100%)	106 (100%)	137 (100%)	383 (100%)	848 (100%)

注：1件の届出で複数の装置に不具合があるため、届出件数の合計数とは相違する。

図-21 リコール届出の不具合発生原因別件数・割合
(国産車、平成12年度～16年度届出事例)



装置別の不具合件数が比較的多い制動装置(147件)、動力伝達装置(130件)、原動機(112件)について、不具合原因別に分類したものを図-22から図-24に示す。制動装置の不具合は、設計に係る原因によるものが52%であるのに対し、製造に係る原因によるものが48%、動力伝達装置の不具合は、設計に係る原因によるものが56%であるのに対し、製造に係る原因によるものが44%となっており、若干設計に起因するものが多い。また、原動機の不具合は、設計に係る原因によるものが66%であるのに対し、製造に係る原因によるものが34%となっており、設計に係る原因によるものが製造に係る原因によるものの約2倍となっている。

図-22 制動装置の不具合原因

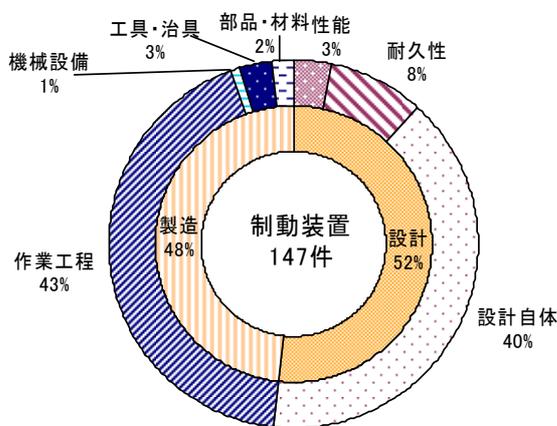


図-23 動力伝達装置の不具合原因

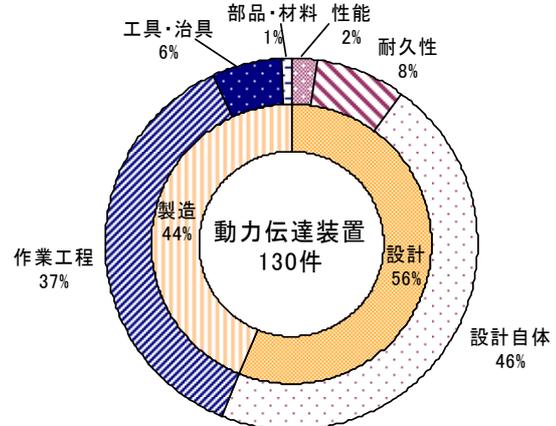
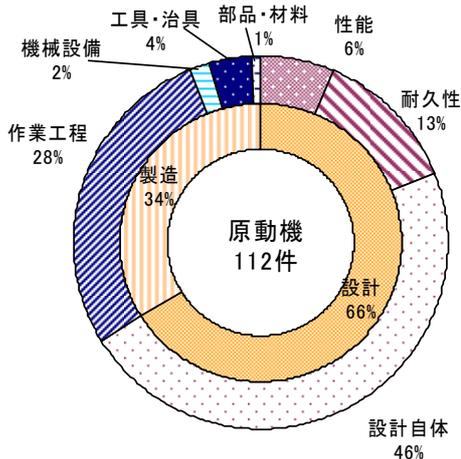


図-24 原動機の不具合原因



7. 国産車の生産開始から不具合発生及びリコール届出までの期間

7. 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16年度と平成11年度から15年度までの5年間の平均を比較したものを図-25に示す。

この図から16年度は過去5年間の平均と比べると、生産開始から初報までの期間がやや長くなっている傾向がみられる。16年度も過去5年間の平均と同じく1年以内に発生したものが一番多く、過去5年間平均の40%に比べると36%で4%の減少となっている。また、2年以内に発生したものの比較においても過去5年平均の61%に比べ51%で10%減少しており、4年を超えるものの割合が高くなっている傾向を示しているが、これは三菱の届出の関係で過去に生産されたものが多数届出されたことが影響しているものと考えられる。

図25 国産車の生産開始から初報までの期間(平成16年度・平均)

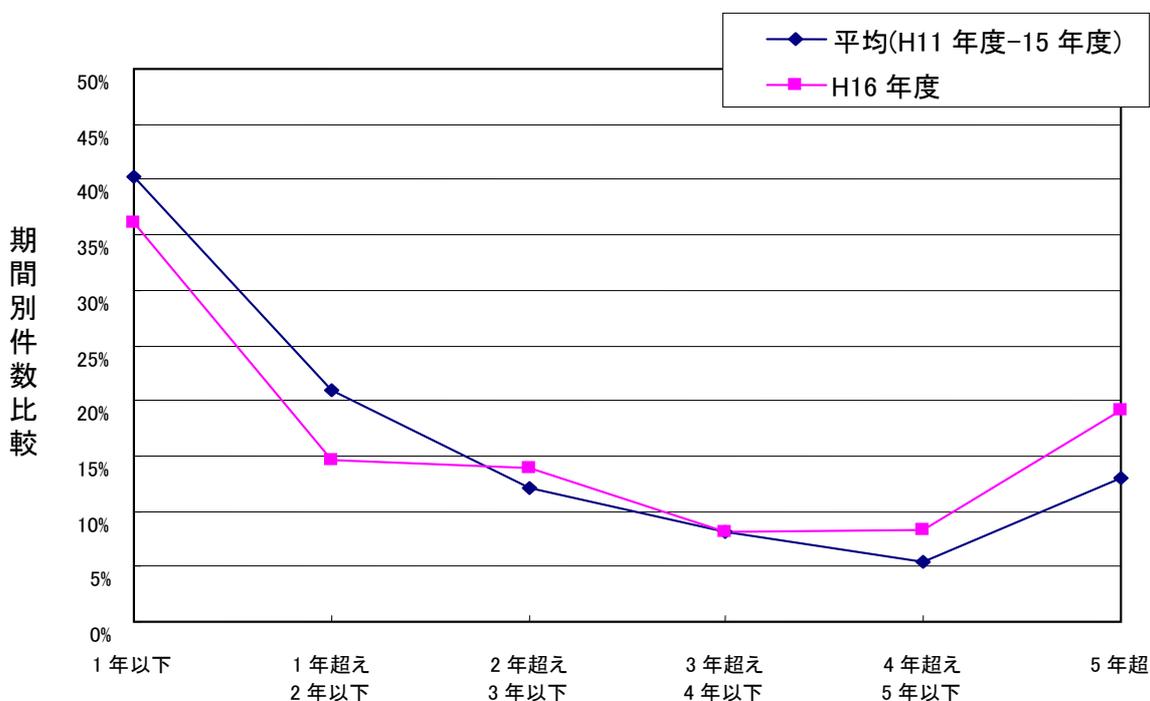


表-16 国産車の生産開始から初報までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平均
平均期間	23.7	24.4	27.2	32.6	32.7	28.1

表-17 国産車の生産開始から不具合の初報までの年度別平均期間

期 間	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	合計
5年超	10	11	13	26	73	133 (15.6)
4年超5年以下	8	2	4	10	32	56 (6.6)
3年超4年以下	9	6	10	13	31	69 (8.1)
2年超3年以下	15	15	13	13	53	109 (12.8)
1年超2年以下	22	31	27	21	56	157 (18.4)
60日超1年以下	39	24	22	42	98	225 (26.4)
60日以内	18	12	21	12	40	103 (12.1)
計	121	101	110	137	383	852 (100)

7. 2 初報入手からリコール届出までの期間

自動車メーカーがユーザー等からの初報を入手してからリコール届出するまでの期間について、平成16年度と平成11年度から15年度までの5年間の平均を比較したものを図-26に示す。

この図から16年度は過去5年間の平均と比べると、初報からリコール届出までの期間がやや長くなっている。16年度には2ヶ月以内に届けられたものが14%（過去5年平均22%）、2～4ヶ月以内に届けられたものが12%（過去5年平均21%）、4～6ヶ月以内に届けられたものが10%（過去5年平均12%）といずれも減少しているが、1年を超えるものは51%と、過去5年平均21%に比べ大幅に増加している。また、16年度の平均期間は33.3ヶ月であり、過去5年間の平均期間の14.1ヶ月と比べると大幅に長くなっており、三菱の届出の影響を受けた結果となっているものと考えられる。

図-26 国産車の初報入手からリコール届出までの期間(平成16年度・平均)

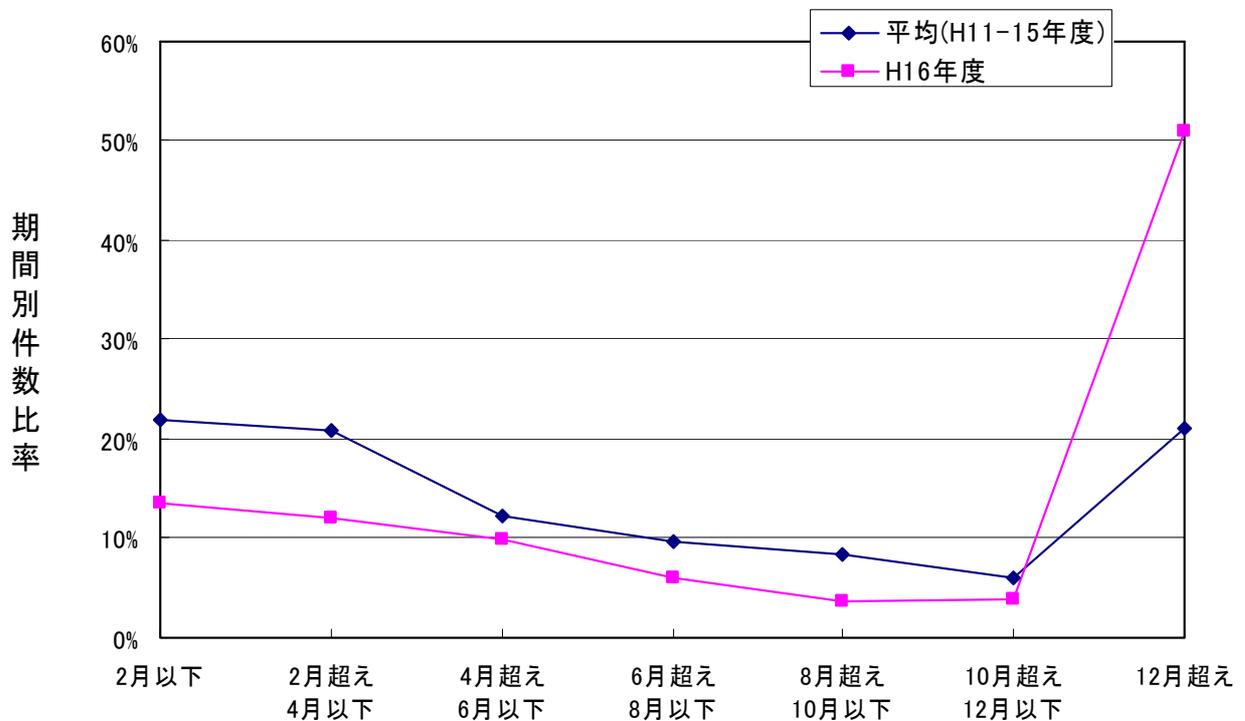


表-18 国産車の初報入手からリコール届出までの年度別平均期間

(単位:月)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平均
平均期間	9.1	8.8	9.2	10.3	33.3	14.1

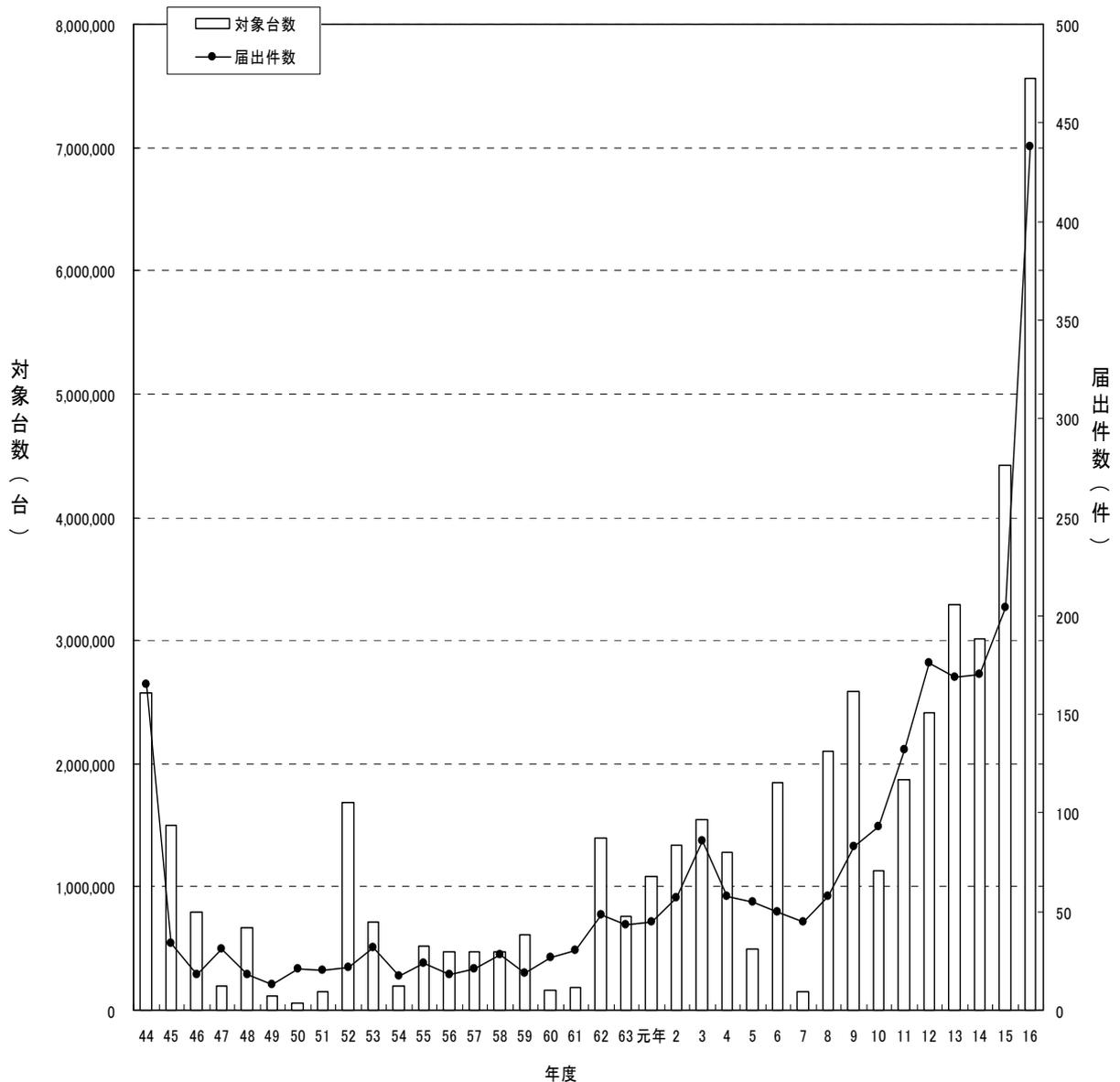
参考2 **リコール届出全体の傾向分析（昭和44年度から平成16年度：36年間）**

1. **リコール対象台数の推移**

リコール対象台数の過去35年間の推移は図-27のとおりとなっている。

平成16年度は、届出件数、対象台数とも、対前年度よりも大幅に増加し、過去最高の記録となり、自動車保有車両数の約1割を占めている。

図-27 リコール対象台数の年度別推移
（昭和44年度から平成16年度までの36年間）



2. 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数

表-19 国産車・輸入車別のリコール届出件数及び対象台数の年度別件数
(昭和44年度～平成16年度)

事項 年度	国産車		輸入車		計	
	件数	対象台数	件数	対象台数	件数	対象台数
44	76	2,561,623	89	8,610	165	2,570,233
45	24	1,495,096	10	2,078	34	1,497,174
46	10	794,893	8	1,955	18	796,848
47	16	190,695	15	4,769	31	195,464
48	6	662,877	12	6,412	18	669,289
49	6	108,887	7	2,889	13	111,776
50	8	56,342	13	3,670	21	60,012
51	9	151,518	11	3,399	20	154,917
52	15	1,675,857	7	7,958	22	1,683,815
53	21	710,252	11	8,942	32	719,194
54	8	189,477	9	5,551	17	195,028
55	17	502,331	7	13,117	24	515,448
56	12	460,925	6	11,425	18	472,350
57	15	467,577	6	5,277	21	472,854
58	20	470,907	8	1,877	28	472,784
59	11	585,767	8	28,481	19	614,248
60	6	138,397	21	26,377	27	164,774
61	10	176,305	20	9,841	30	186,146
62	23	1,323,055	25	78,238	48	1,401,293
63	15	632,721	28	123,658	43	756,379
元年	18	1,044,198	27	35,827	45	1,080,025
2	17	1,266,116	40	70,040	57	1,336,156
3	32	1,341,101	54	203,487	86	1,544,588
4	16	1,026,896	42	251,344	58	1,278,240
5	21	369,806	34	122,009	55	491,815
6	14	1,722,353	36	119,721	50	1,842,074
7	10	52,880	35	101,337	45	154,217
8	14	1,913,722	44	192,645	58	2,106,367
9	42	2,355,792	41	229,227	83	2,585,019
10	44	680,216	49	448,935	93	1,129,151
11	58	1,616,215	74	255,875	132	1,872,090
12	112	2,151,728	64	259,112	176	2,410,840
13	93	2,926,499	76	364,378	169	3,290,877
14	104	2,784,850	66	227,024	170	3,011,874
15	123	4,235,340	81	181,131	204	4,416,471
16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
合計	1,377	45,915,711	1,191	3,910,043	2,568	49,825,754

昭和44年度から平成16年度までの36年間の国産車・輸入車別のリコール届出件数及び対象台数を表-19に示す。

国産車の届出総件数及び総対象台数は1,377件(4,591万台)であり、これに対して輸入車は1,191件(390万台)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53%であるが、対象台数合計でみると全体の92%を占めている。

3. リコール率の日米比較

平成11年から平成15年までの5年間のリコール届出について、日米それぞれのリコール対象台数の累計数を平成15年12月末の保有台数で除した値(リコール率)で比較してみると、表-20のとおりとなり、日本は米国の1/3程度となっている。

表-20 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	1,157	20,696	77,353	26.8%
米国	2,137	97,560	229,620	42.5%

(単位:千台)