

平成 25 年度

リコール届出内容の分析結果について

平成 27 年 3 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	1
1.1 リコール届出件数と対象台数の推移「全体」	1
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（用途）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	7
1.5 装置別リコール届出件数・割合	11
1.6 電気自動車及びハイブリッド自動車におけるリコール届出件数・割合	16
1.7 先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出件数・割合	19
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	20
2.1 不具合発生原因の届出件数及びその割合	20
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	27
(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	27
(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	30
2.3 発生原因別の届出事例	33
(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	33
(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	40
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	45
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間	45
(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	45
(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	49
(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期間区分毎の届出件数及びその割合 （装置別）	50
(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期間区分毎の届出件数及びその割合 （装置別）	52
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	54
(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	54
(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	61
(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期間区分毎の届出件数及びその 割合（装置別）	62
(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期間区分毎の届出件数及びその 割合（装置別）	64
3.3 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出状況	66
(1) 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出件数及びその割合	66
(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期間区分毎の 届出状況の傾向	72

4.	リコール届出対象車両の改修状況.....	79
5.	特定後付装置のリコール届出.....	80
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のおそれがあるものとしたリコール届出事例.....	81
7.	参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	85
7.1	リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）	85
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	88
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.....	89
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	89
8.2	届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間	94
(1)	国産車の届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合	94
(2)	輸入車の車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合	99
8.3	届出者別リコール対象車両の改修状況	102
9.	参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数	104

リコール届出内容の分析結果

平成 27 年 3 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 25 年度のリコール届出件数は、303 件（国産車 201 件、輸入車 102 件）であり、前年度の 308 件と比べ 5 件減少（対前年度比約 2%減、国産車約 7%減、輸入車約 12%増）した。また、リコール対象台数は 7,978,639 台（国産車 7,714,208 台、輸入車 264,431 台）で前年度の 5,612,979 台に比べ 2,365,660 台の増加（対前年度比約 42%増、国産車同約 43%増、輸入車同約 31%増）であった。平成 25 年度のリコール対象台数が増加した理由として、国産車において対象台数が多い大規模リコールの届出が増加したことが考えられる。

ここで、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）平成 25 年度のリコール届出を含む過去 10 年間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。なお、当該報告書の図表内の年度を示す元号は、アルファベットを用い略称で記載する。

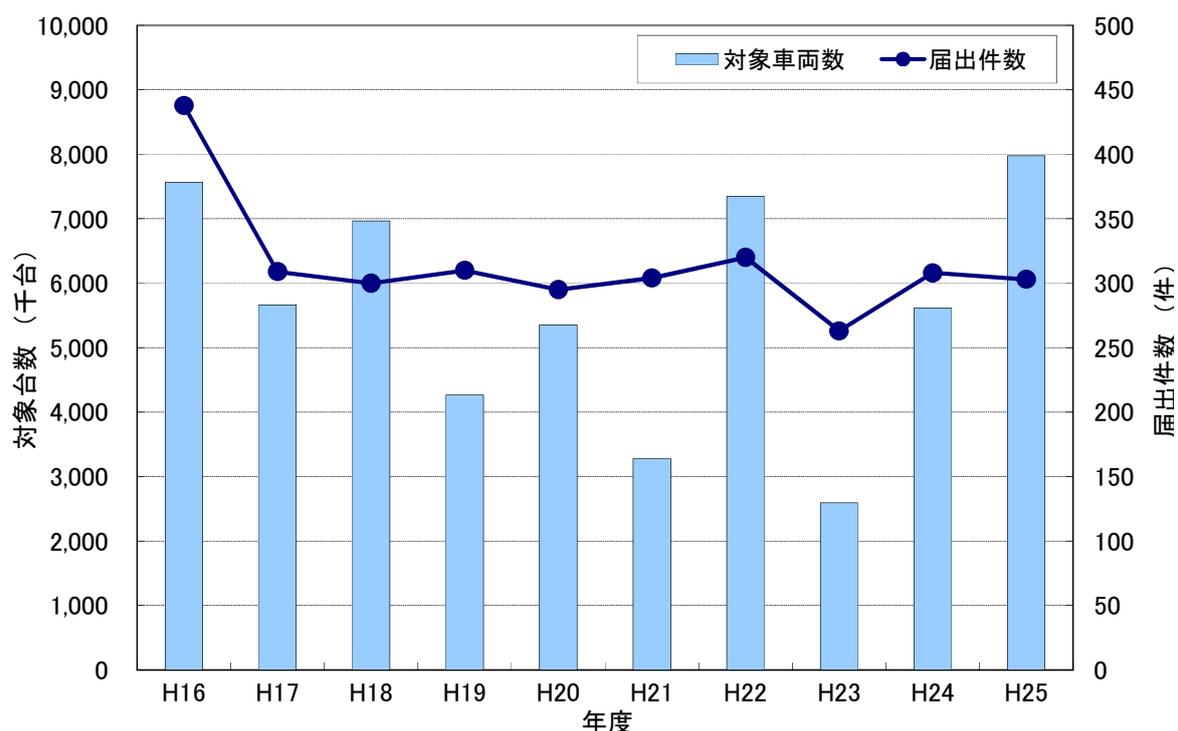


図 1-1 過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数の推移「全体」

過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数については、平成 17 年度以降リコール届出件数は、およそ 300 件前後で推移している。一方、対象台数は、隔年で増減を繰り返す傾向が認められ、「全体」に変動が大きい傾向がある。平成 25 年度のリコール届出の状況は、届出件数は通年と同程度であるが、対象台数においては前年度の平成 24 年度よりも 2,365,660 台増加（対前年度比約 42%増）し、また、過去 10 年間の対象台数が最大となっている。

平成 21 年度から平成 25 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。表から、平成 22 年度、同 24 年度及び同 25 年度では、対象台数が極めて多い大規模なリコール届出が他年度に比べ多く、「リコール届出 1 件当たりの対象台数」について比較しても、高い値を示していることが確認できる。また、平成 25 年度では、上位 10 件が 25 万台を超える大規模リコール届出で、上位 10 件のリコール届出 1 件当たりの対象台数は約 55 万台となっている。これらから、「全体」のリコール届出の対象台数が前年度以前に比較して増加した要因は、平成 25 年度において、対象台数が多い大規模なリコール届出の増加及び届出 1 件当たりの対象台数（平均対象台数）が増加したことが大きいことが確認できる。

表 1-1 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 21 年度～平成 25 年度）

項目		H21	H22	H23	H24	H25
リコール届出 上位 10 件の 対象台数（台）	1	432,366	1,202,800	299,320	1,518,098	986,232
	2	274,324	882,006	265,919	1,216,466	891,525
	3	269,402	834,759	264,329	498,793	764,744
	4	223,068	734,392	203,777	459,326	764,053
	5	217,592	599,029	157,621	194,434	650,109
	6	185,352	581,192	152,720	170,845	384,614
	7	116,425	247,663	101,053	156,672	304,862
	8	114,358	181,658	97,564	138,440	275,741
	9	102,785	177,692	97,412	97,457	263,942
	10	92,594	167,883	92,679	96,843	256,519
上位 10 件の平均対象台数 （台）		202,827	560,907	173,239	454,737	554,234
上位 10 件を含めた 平均対象台数（台）		10,784	22,963	9,864	18,224	26,332
上位 10 件を除いた 平均対象台数（台）		4,252	5,610	3,406	3,576	8,315

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 21 年度から平成 25 年度までの国産車・輸入車別のリコール届出件数及び対象台数を表 1-2 に示す。平成 25 年度の国産車・輸入車のリコール届出件数は、前年度に比べ国産車は 16 件減少し、輸入車は 11 件増加した。過去 5 年の届出件数は、国産車はおよそ 200 件前後、輸入車はおよそ 90～100 件前後であり、「全体」ではおよそ 300 件前後で推移している。一方、過去 5 年の対象台数は、国産車は対象台数の変動が極めて大きく約 300 万台から約 800 万台の範囲で変動したものとなっているのに対して、輸入車は台数の変動は小さく、およそ 20 万台から 30 万台前後で推移している。

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 21 年度～平成 25 年度）

年度	国産車		輸入車		全体	
	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数 (台)
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
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	201	7,714,208	102	264,431	303	7,978,639
合計	1,047	25,705,330	451	1,107,113	1,498	26,812,443

1.3 リコール率の推移

(1) 車種（用途）別のリコール率

平成 21 年度から平成 25 年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成 25 年 3 月末現在の保有車両数で除した値（以下「5 年リコール率」という）について、車種（用途）別に分類したものを表 1-3 に示す。

表 1-3 車種（用途）別の 5 年リコール率（平成 21 年度～平成 25 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	167	13,238	36,571	36.2
	輸入車	305	845	3,439	24.6
	全体	472	14,083	40,009	35.2
貨物車	国産車	277	2,600	6,012	43.2
	輸入車	20	34	56	61.6
	全体	297	2,635	6,068	43.4
軽自動車* ³	国産車	95	8,672	28,281	30.7
	輸入車	0	0	3	0.0
	全体	95	8,672	28,285	30.7
二輪車	国産車	49	910	3,070	29.6
	輸入車	98	225	465	48.3
	全体	147	1,135	3,536	32.1
その他* ⁴	国産車	582	366	1,637	22.4
	輸入車	35	2	90	2.7
	全体	617	369	1,727	21.3
車種（用途）合計	国産車	1,170	25,787	75,572	34.1
	輸入車	458	1,107	4,053	27.3
	全体	1,628	26,894	79,625	33.8

* 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（用途）に跨る場合には区分毎に集計しているため、表内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一般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：届出件数及び対象台数は、軽乗用車及び軽貨物車の合計で、保有車両数は、軽乗用車、軽貨物車及び軽特種車の合計である。

* 4：その他の区分は、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（用途）区分合計の 5 年リコール率は、国産車で 34.1%、輸入車で 27.3%であり、国産車が約 7 ポイント高くなっている。平成 20 年度から平成 24 年度までの同区分合計の 5 年リコール率は、国産車 30.8%、輸入車 28.3%であったことから、前年度に比較して国産車の 5 年リコール率が増加し、輸入車は若干減少している。

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 21 年度から平成 25 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値（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 21 年度～25 年度）

年度	届出件数 (件)	対象台数 (千台)	保有車両数* ¹ (千台)	年度別リコール率 (%)
H21	304	3,278	78,742	4.2
H22	320	7,348	78,635	9.3
H23	263	2,594	78,603	3.3
H24	308	5,613	79,112	7.1
H25	303	7,979	79,625	10.0

* 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一般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 2008 年から 2012 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（2008 年～2012 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 (%)
2008	684	10,212* ⁵	255,917	4.0
2009	492	16,566	254,212	6.9
2010	648	20,070	250,070* ⁵	8.0
2011	598* ⁵	15,507* ⁵	253,215* ⁵	6.1
2012	583	16,474	253,639	6.5

* 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道路交通安全局（NHTSA）ウェブサイトの「FLAT FILE COPIES OF NHTSA/ODI DATABASES（2014 年 10 月末現在）」から引用した。

* 4：保有車両数については、米国運輸省連邦道路庁（FHWA）ウェブサイトの「Highway Statistics Series」から引用した。

* 5：2010 年の保有車両数が 2011 年に、2011 年の保有車両数が 2013 年に、また、2008 年の対象台数、2011 年の届出件数及び対象台数がそれぞれ訂正されていたため、平成 23 年度及び平成 24 年度のリコール届出分析結果の数値とはそれぞれ異なる。

表 1-4 及び表 1-5 によると、日米共に保有車両数に大きな変動はないことから、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21年度から平成25年度までの、米国における暦年の2008年から2012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25年3月末、米国においては2012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

国名	届出件数*1	対象台数*1 (千台)	保有車両数*2 (千台)	5カ年リコール率 (%)
日本	1,628	26,894	79,625*1	33.8
米国	3,001	78,606	253,639	31.0

*1：リコール届出が複数の車種（用途）に跨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除く。

年度（暦年）別リコール率の日米比較では各年度（暦年）で差が大きい年もみられたが、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 21 年度から平成 25 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 力年平均」とは、平成 21 年度から平成 25 年度の平均値である（以下「5 力年平均」という）。また、車種（用途）別の届出件数とその割合をグラフにしたものを図 1-2 及び図 1-3 に、対象台数とその割合をグラフにしたものを図 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 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）			国産車			輸入車			全体			
			H25	H24	5 力年平均	H25	H24	5 力年平均	H25	H24	5 力年平均	
乗用車	普通・小型	件数	(件)	46	28	33	68	59	61	114	87	94
			(%)	19.8	11.0	14.3	65.4	62.1	66.6	33.9	24.9	29.0
		台数	(千台)	3,987	2,991	2,648	210	182	169	4,198	3,173	2,817
		(%)	51.7	54.4	51.3	79.6	90.1	76.4	52.6	55.7	52.4	
	軽	件数	(件)	13	9	12	0	0	0	13	9	12
			(%)	5.6	3.5	5.0	0.0	0.0	0.0	3.9	2.5	3.6
台数		(千台)	2,758	769	1,273	0	0	0	2,758	769	1,273	
	(%)	35.8	14.0	24.7	0.0	0.0	0.0	34.6	13.5	23.7		
貨物車	普通・小型	件数	(件)	43	73	55	2	6	4	45	79	59
			(%)	18.5	28.7	23.7	1.9	6.3	4.4	13.4	22.6	18.2
		台数	(千台)	276	875	520	4	1	7	280	876	527
		(%)	3.6	15.9	10.1	1.6	0.4	3.1	3.5	15.3	9.8	
	軽	件数	(件)	5	7	7	0	0	0	5	7	7
			(%)	2.2	2.7	3.1	0.0	0.0	0.0	1.5	2.0	2.2
台数		(千台)	543	693	461	0	0	0	543	693	461	
	(%)	7.0	12.6	8.9	0.0	0.0	0.0	6.8	12.1	8.6		
乗合車	件数	(件)	39	35	32	0	0	1	39	35	33	
		(%)	16.8	13.7	13.6	0.0	0.0	0.9	11.6	10.0	10.0	
	台数	(千台)	22	64	36	0	0	0	22	64	36	
	(%)	0.3	1.1	0.7	0.0	0.0	0.0	0.3	1.1	0.7		
特殊車	件数	(件)	50	47	57	3	8	4	53	55	61	
		(%)	21.6	18.5	24.5	2.9	8.4	3.9	15.8	15.7	18.7	
	台数	(千台)	16	23	27	1	0	0	16	23	27	
	(%)	0.2	0.4	0.5	0.3	0.1	0.2	0.2	0.4	0.5		
二輪車*1	件数	(件)	10	7	10	31	16	20	41	23	29	
		(%)	4.3	2.7	4.2	29.8	16.8	21.4	12.2	6.5	9.0	
	台数	(千台)	104	63	182	49	18	45	153	81	227	
	(%)	1.3	1.1	3.5	18.6	9.1	20.3	1.9	1.4	4.2		
その他	件数	(件)	26	48	27	0	6	3	26	54	30	
		(%)	11.2	18.8	11.6	0.0	6.3	2.8	7.7	15.4	9.2	
	台数	(千台)	9	14	10	0	0	0	9	14	10	
	(%)	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2		
合計*2	件数	(件)	232	254	234	104	95	92	336	349	326	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	台数	(千台)	7,714	5,493	5,157	264	202	221	7,979	5,694	5,379	
	(%)	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）に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

平成 25 年度の「全体」についての車種（用途）別リコール届出件数の合計は 336 件であり、前年度と比べ 13 件減少（対前年度比約 4%減）している。国産車のリコール届出件数の合計は 232 件であり、前年度と比べ 22 件減少（同約 9%減）している。輸入車のリコール届出件数の合計は 104 件であり、前年度と比べ 9 件増加（同約 9%増）している。

平成 25 年度の「全体」について、車種別では、乗用車 127 件で前年度に対し 31 件増加（対前年度比約 32%増）と最も多く、次に特殊車 53 件で前年度に対し 2 件減少（同約 4%減）、貨物車 50 件で前年度に対し 36 件減少（同約 42%減）、二輪車 41 件で前年度に対し 18 件増加（同約 78%増）、乗合車 39 件で前年度に対し 4 件増加（同約 11%増）している。

また、平成 25 年度の車種別リコール届出件数の割合について、5 カ年平均と比較すると、届出件数の割合で 10 ポイント以上の大幅な変化を示す車種（用途）は、「全体」、国産車、輸入車のいずれにおいても認められない。

平成 25 年度の「全体」における車種（用途）別のリコール対象台数の合計は 7,979 千台であり、前年度に比べ 2,285 千台増加（対前年度比約 40%増）している。これは国産車の「普通・小型乗用車」及び「軽乗用車」の対象台数が、前年度に比べてとりわけ大きく増加したことの影響が大きいと考えられる（国産車において、「普通・小型乗用車」の対象台数は 3,987 千台で前年度と比べ 996 千台増加（同約 33%増）、「軽乗用車」の対象台数は 2,758 千台で前年度と比べ 1,989 千台増加（同約 259%増）している）。

また、輸入車については、届出件数及び対象台数ともに「普通・小型乗用車」の占める割合が最も高く、次に「二輪車」となっている。この 2 車種で、輸入車の届出件数の約 95%、対象台数の約 98%を占めている。平成 25 年度においては、輸入車の「普通・小型乗用車」の対象台数の割合は、前年度と比較して約 11 ポイント減少し、5 カ年平均と比較して約 3 ポイント増加している。また、輸入車の「二輪車」の対象台数の割合は、前年度と比較して約 10 ポイント増加し、5 カ年平均と比較して約 2 ポイント減少している。

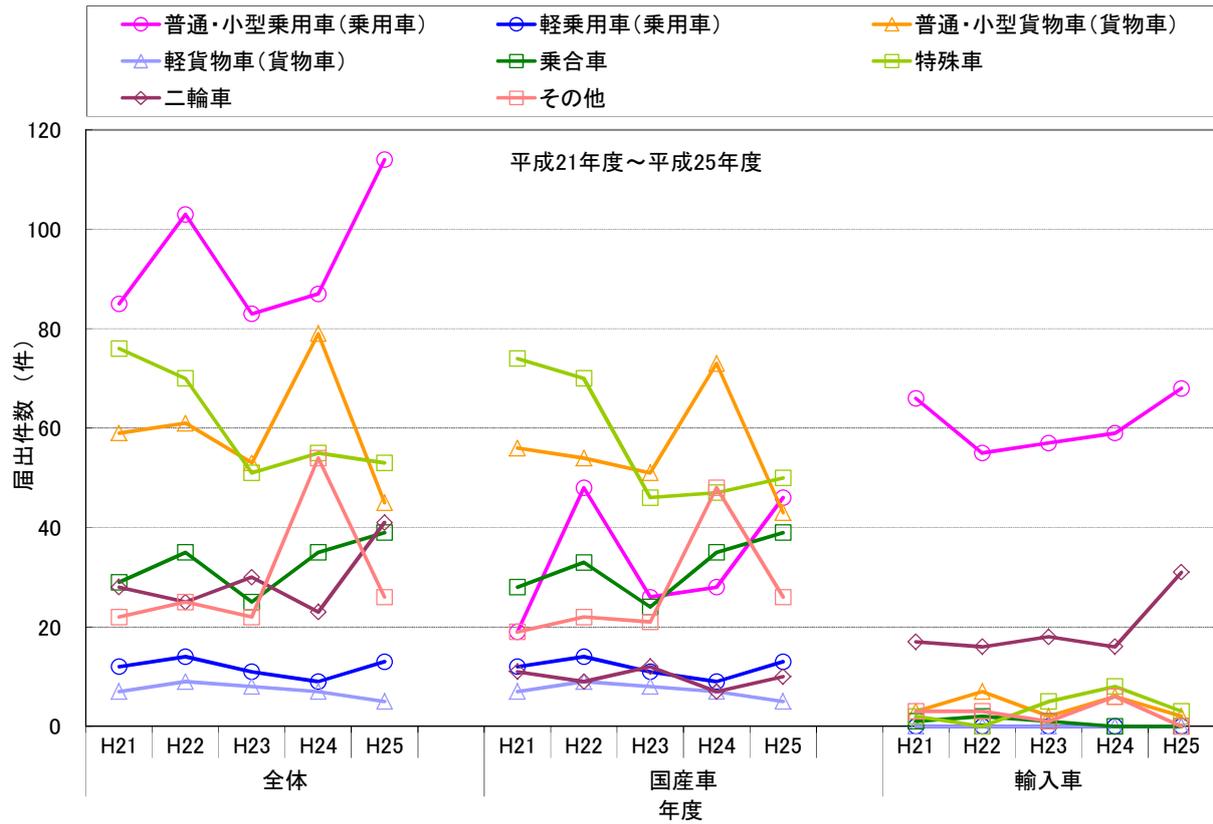


図 1-2 車種（用途）別の届出件数（平成 21 年度から平成 25 年度）

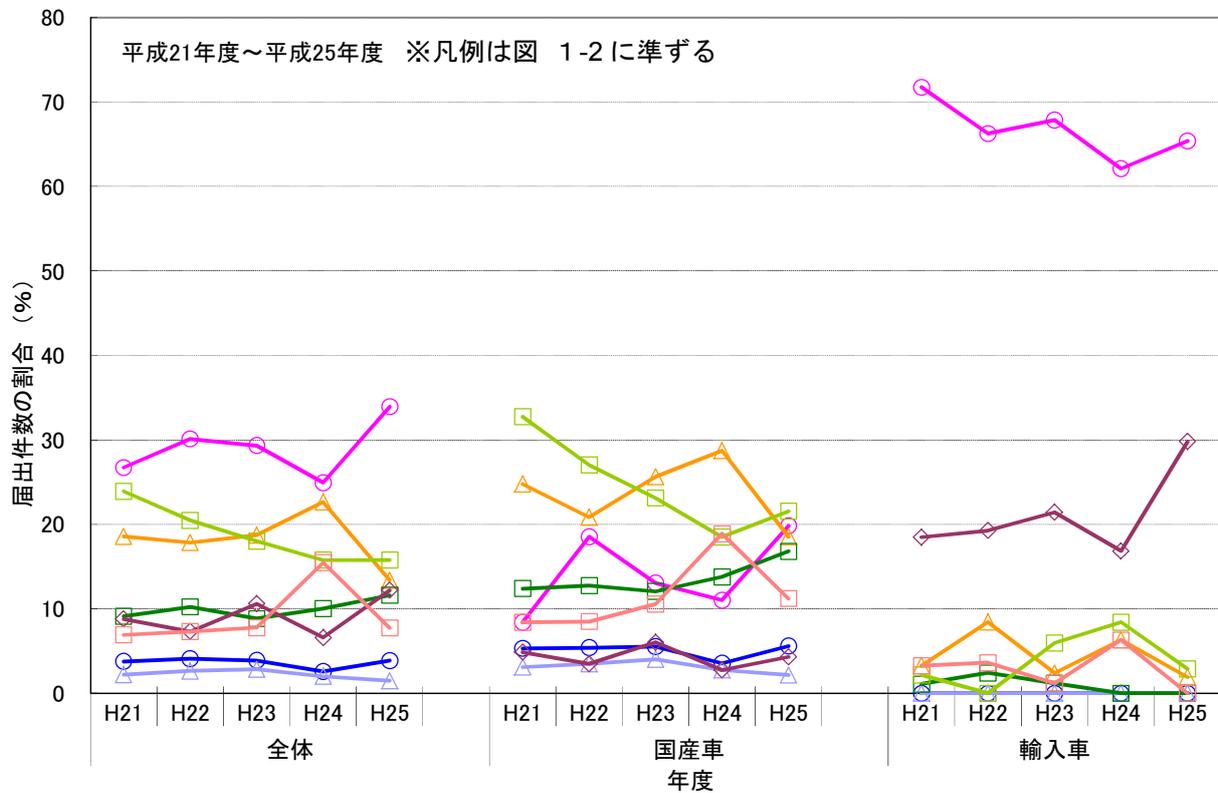


図 1-3 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 21 年度から平成 25 年度）

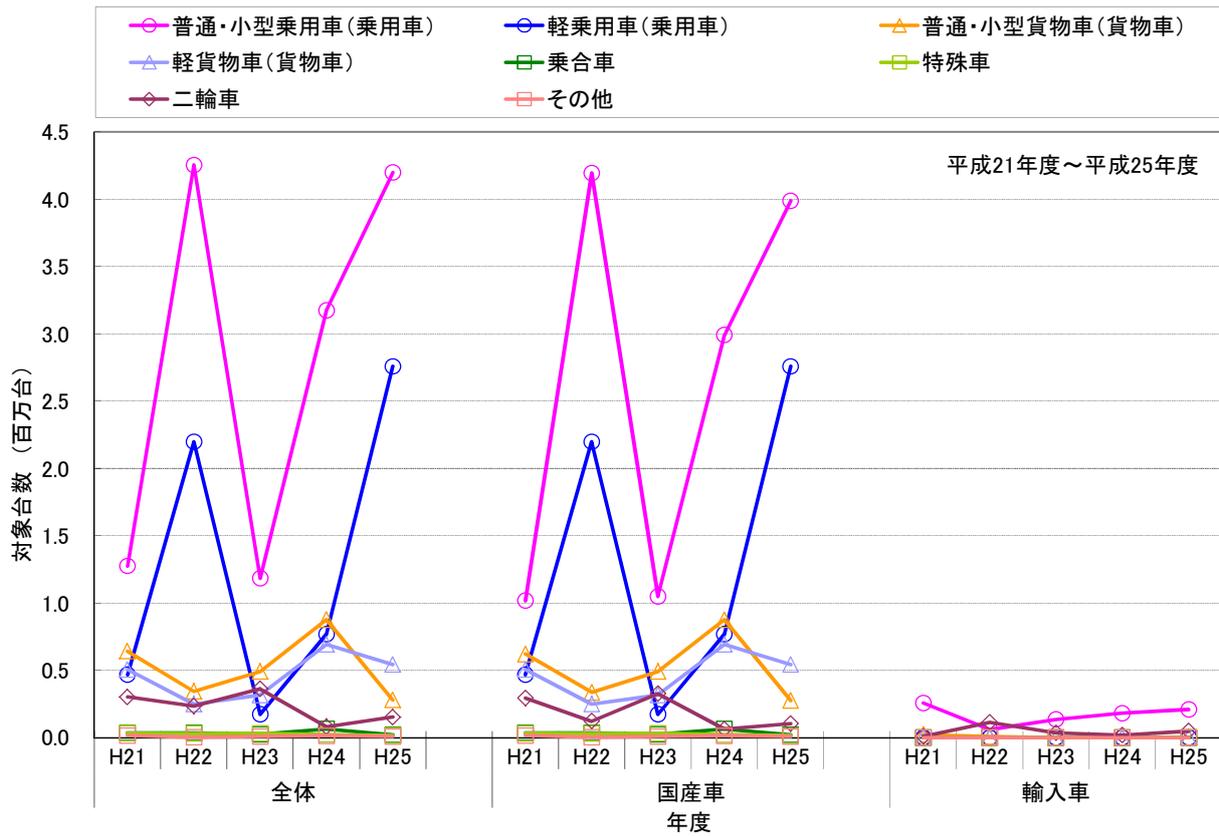


図 1-4 車種(用途)別の対象台数(平成21年度から平成25年度)

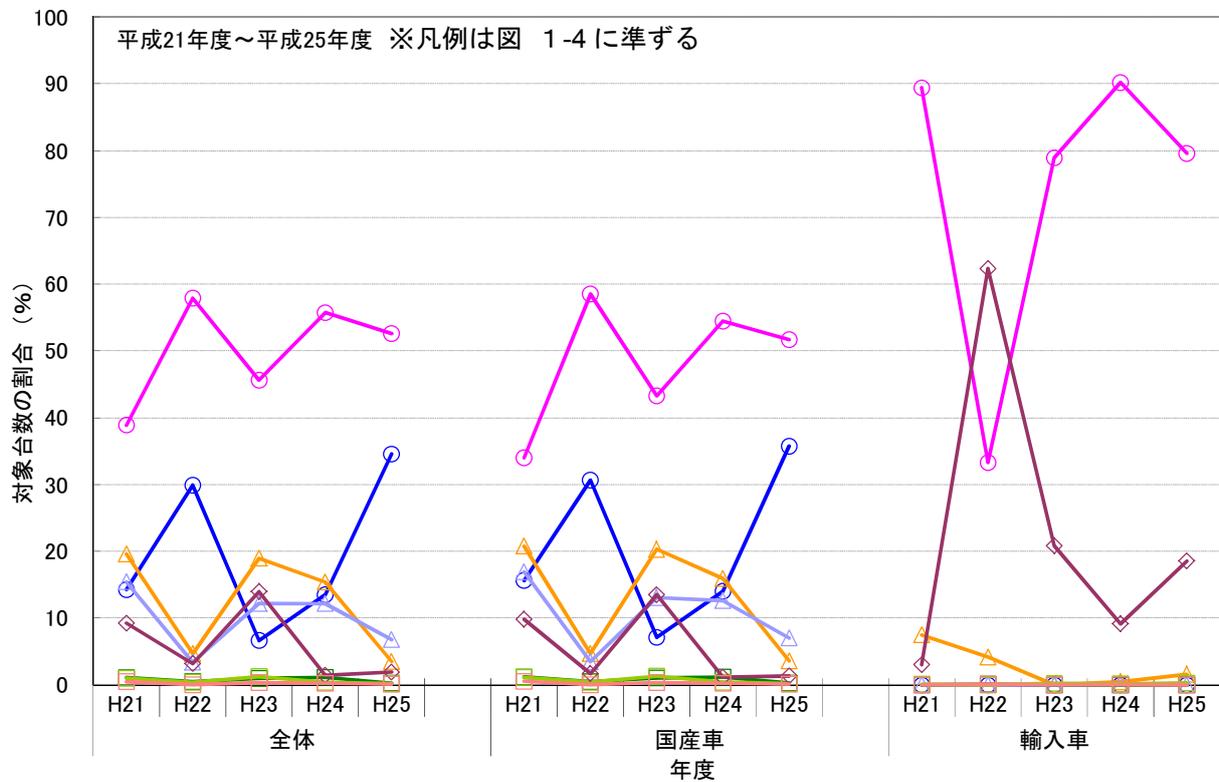


図 1-5 車種(用途)別の対象台数の割合(平成21年度から平成25年度)

1.5 装置別リコール届出件数・割合

平成 21 年度から平成 25 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、それをグラフにしたものを「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 25 年度の「全体」における届出件数が多い装置から順に記載している。

表 1-8 装置別の届出件数及びその割合（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数 及び割合		国産車			輸入車			全体		
			H25	H24	5 力年 平均	H25	H24	5 力年 平均	H25	H24	5 力年 平均
動力伝達 装置	件数	(件)	45	27	35	14	15	10	59	42	45
		(%)	19.7	10.6	14.9	12.5	15.6	10.3	17.3	12.0	13.6
原動機	件数	(件)	38	27	28	14	9	9	52	36	37
		(%)	16.6	10.6	11.8	12.5	9.4	9.5	15.2	10.3	11.2
制動装置	件数	(件)	27	21	22	14	13	13	41	34	35
		(%)	11.8	8.2	9.1	12.5	13.5	13.6	12.0	9.7	10.4
電気装置	件数	(件)	21	26	26	11	13	10	32	39	36
		(%)	9.2	10.2	10.9	9.8	13.5	9.9	9.4	11.1	10.6
灯火装置	件数	(件)	22	6	14	8	2	6	30	8	20
		(%)	9.6	2.4	5.7	7.1	2.1	6.2	8.8	2.3	5.9
燃料装置	件数	(件)	14	29	23	9	7	9	23	36	32
		(%)	6.1	11.4	9.5	8.0	7.3	9.7	6.7	10.3	9.6
乗車装置	件数	(件)	12	10	10	9	0	4	21	10	15
		(%)	5.2	3.9	4.4	8.0	0.0	4.5	6.2	2.8	4.4
排出ガス 発散防止 装置	件数	(件)	6	15	9	5	5	3	11	20	12
		(%)	2.6	5.9	3.8	4.5	5.2	2.7	3.2	5.7	3.5
走行装置	件数	(件)	5	8	11	4	5	4	9	13	15
		(%)	2.2	3.1	4.6	3.6	5.2	3.9	2.6	3.7	4.4
車枠・車 体	件数	(件)	6	21	14	2	9	10	8	30	24
		(%)	2.6	8.2	6.0	1.8	9.4	9.9	2.3	8.5	7.1
かじ取装 置	件数	(件)	7	10	15	0	7	6	7	17	21
		(%)	3.1	3.9	6.4	0.0	7.3	6.2	2.1	4.8	6.3
緩衝装置	件数	(件)	3	1	5	4	2	3	7	3	8
		(%)	1.3	0.4	1.9	3.6	2.1	3.5	2.1	0.9	2.4
その他	件数	(件)	23	54	26	18	9	10	41	63	36
		(%)	10.0	21.2	11.0	16.1	9.4	9.9	12.0	17.9	10.7
合計*1	件数	(件)	229	255	238	112	96	97	341	351	335
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100

*1：リコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

平成 25 年度の「全体」についての装置別リコール届出件数の合計は 341 件であり、前年度と比べ 10 件減少（対前年度比約 3%減）した。国産車に関しては 229 件であり、前年度と比べ 26 件減少（同約 10%減）しており、輸入車に関しては 112 件で、前年度と比べ 16 件増加（同約 16%

増)した。平成 25 年度の装置別の届出件数のうち、「全体」では、「動力伝達装置」59 件及び「原動機」52 件で、届出件数合計の約 33%を占め、さらに「制動装置」41 件、「電気装置」32 件を加えると、これら 4 装置で届出件数の約 54%を占める。これら 4 装置の届出件数の合計は、前年度及び 5 カ年平均においても、届出件数合計の約 43%及び約 46%を占めている。平成 25 年度の「全体」における装置別届出件数の割合を 5 カ年平均と比較すると、「動力伝達装置」、「原動機」及び「制動装置」の上位 3 装置は、約 2～4 ポイントそれぞれ増加している。

平成 25 年度の国産車における装置別届出件数についてみると、上位 3 装置については「全体」と同様の傾向で、「動力伝達装置」が 45 件で前年度と比べ 18 件増加(対前年度比約 67%増)し、続いて「原動機」及び「制動装置」の届出件数が 38 件及び 27 件と、前年度に対し、それぞれ 11 件及び 6 件の増加(同約 41%増及び約 29%増)となっている。平成 25 年度の国産車における装置別届出件数の割合を 5 カ年平均と比較すると、「動力伝達装置」、「原動機」及び「制動装置」の上位 3 装置は、約 3～5 ポイントそれぞれ増加している。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「動力伝達装置」、「原動機」及び「制動装置」がそれぞれ 14 件で最も多く、前年度から「動力伝達装置」は 1 件減少(対前年度比約 7%減)、「原動機」は 5 件増加(同約 56%増)、「制動装置」は 1 件増加(同約 8%増)した。「動力伝達装置」、「原動機」及び「制動装置」の届出件数が多いという特徴は、国産車と同様の傾向である。

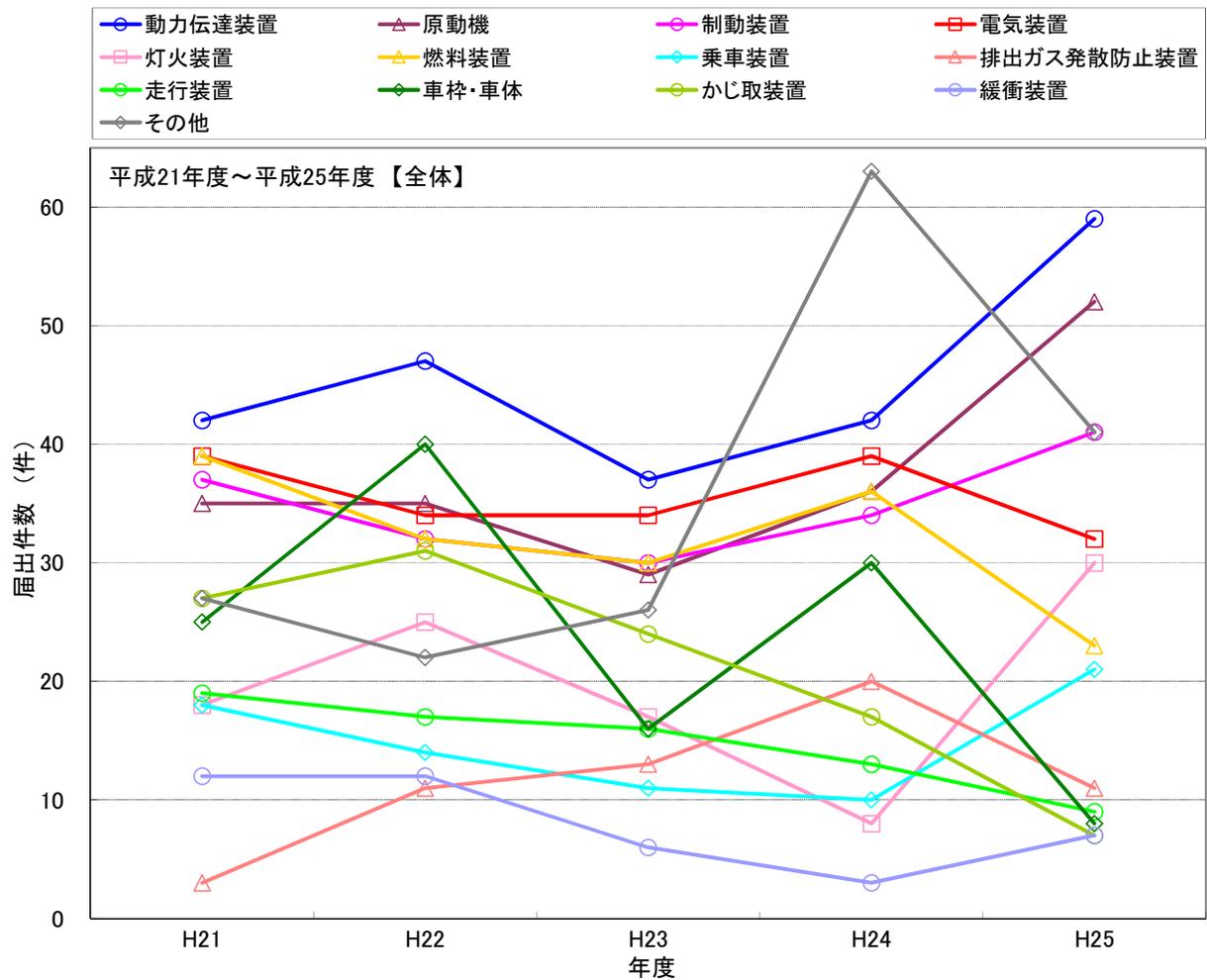


図 1-6 装置別の届出件数【全体】(平成 21 年度から平成 25 年度)

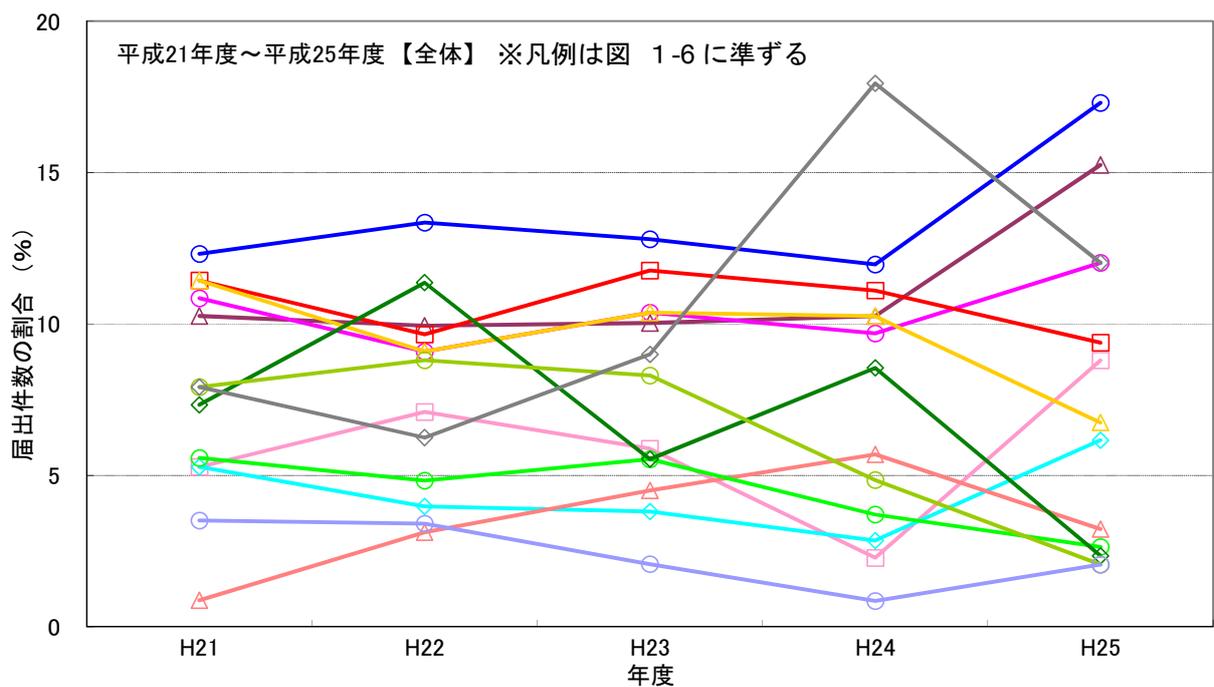


図 1-7 装置別の届出件数の割合【全体】(平成 21 年度から平成 25 年度)

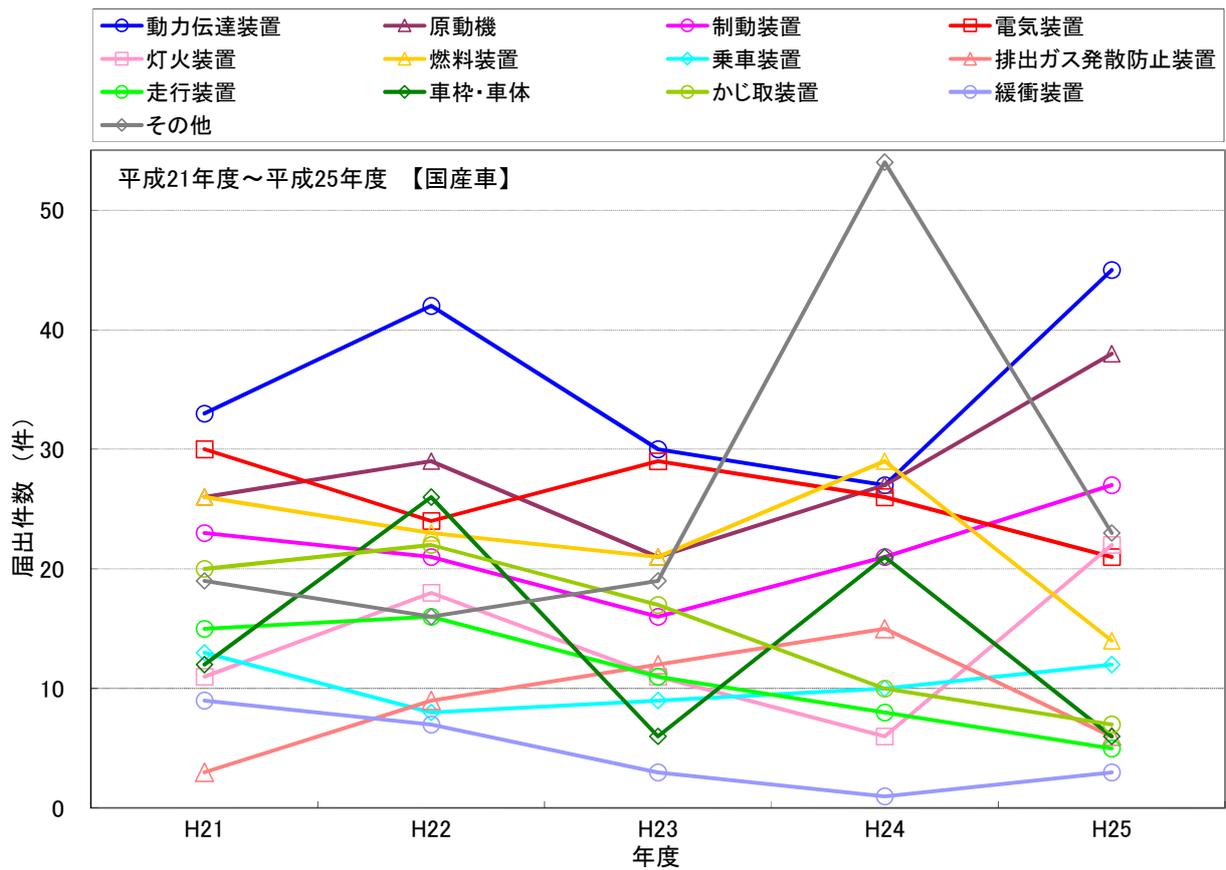


図 1-8 装置別の届出件数【国産車】（平成 21 年度から平成 25 年度）

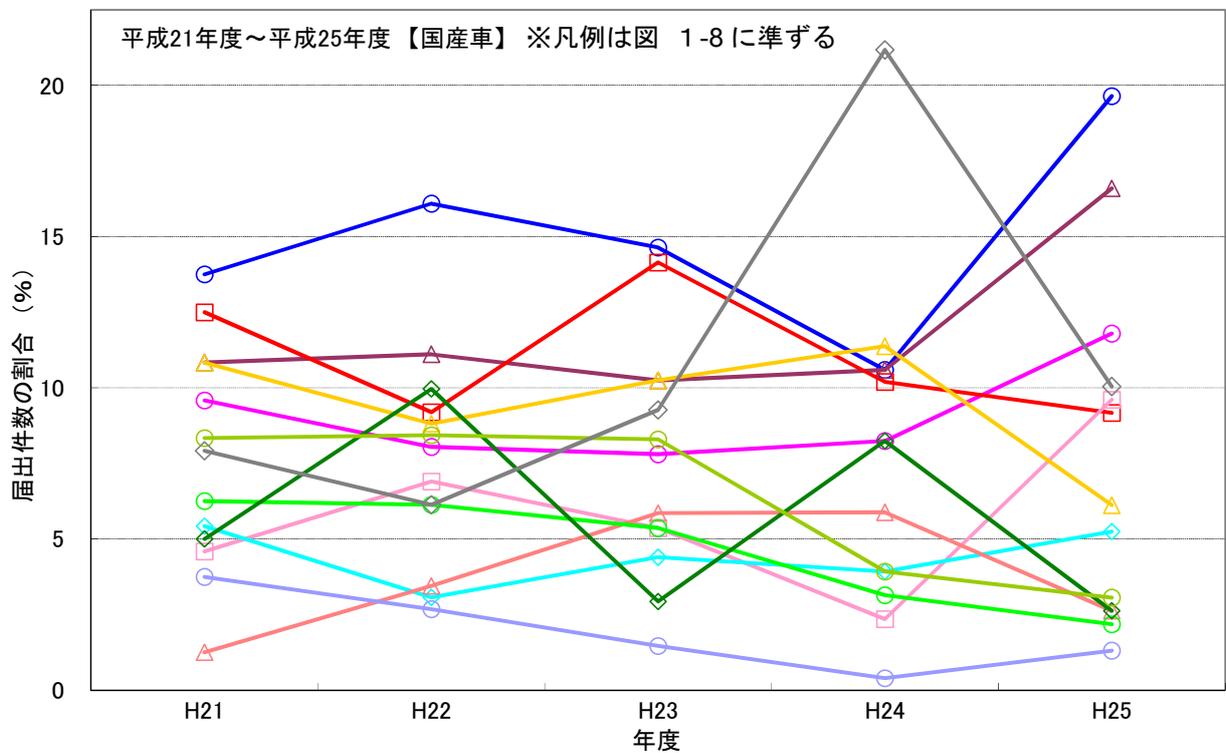


図 1-9 装置別の届出件数の割合【国産車】（平成 21 年度から平成 25 年度）

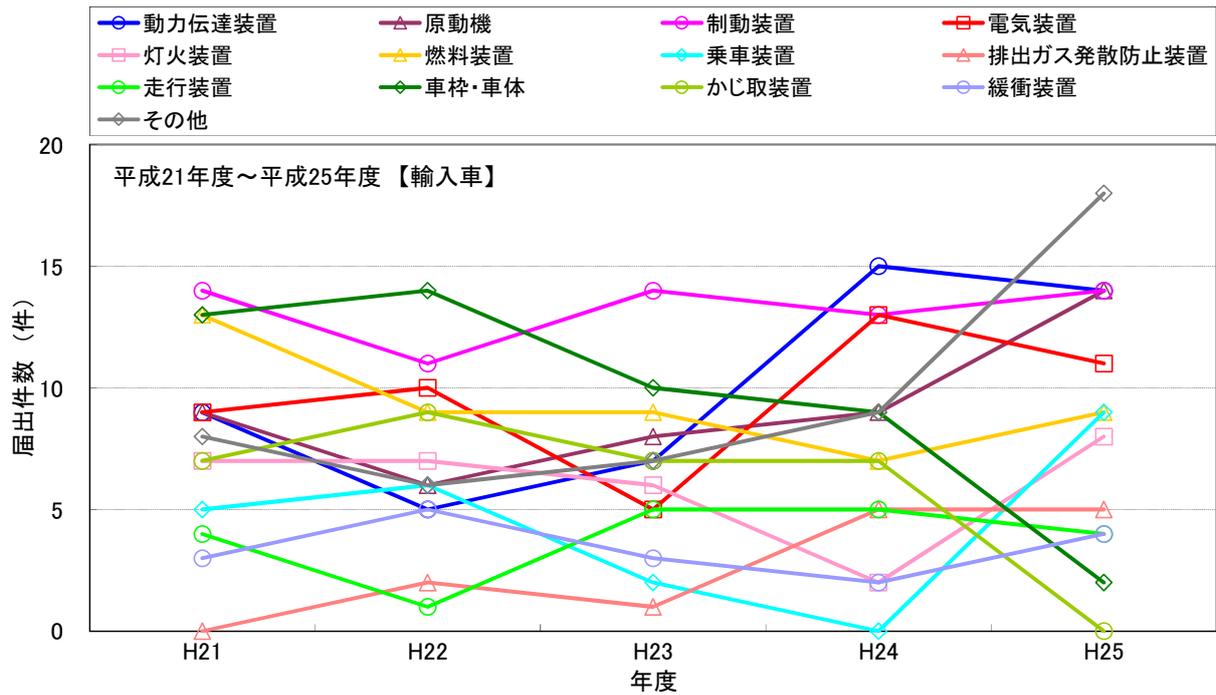


図 1-10 装置別の届出件数【輸入車】(平成 21 年度から平成 25 年度)

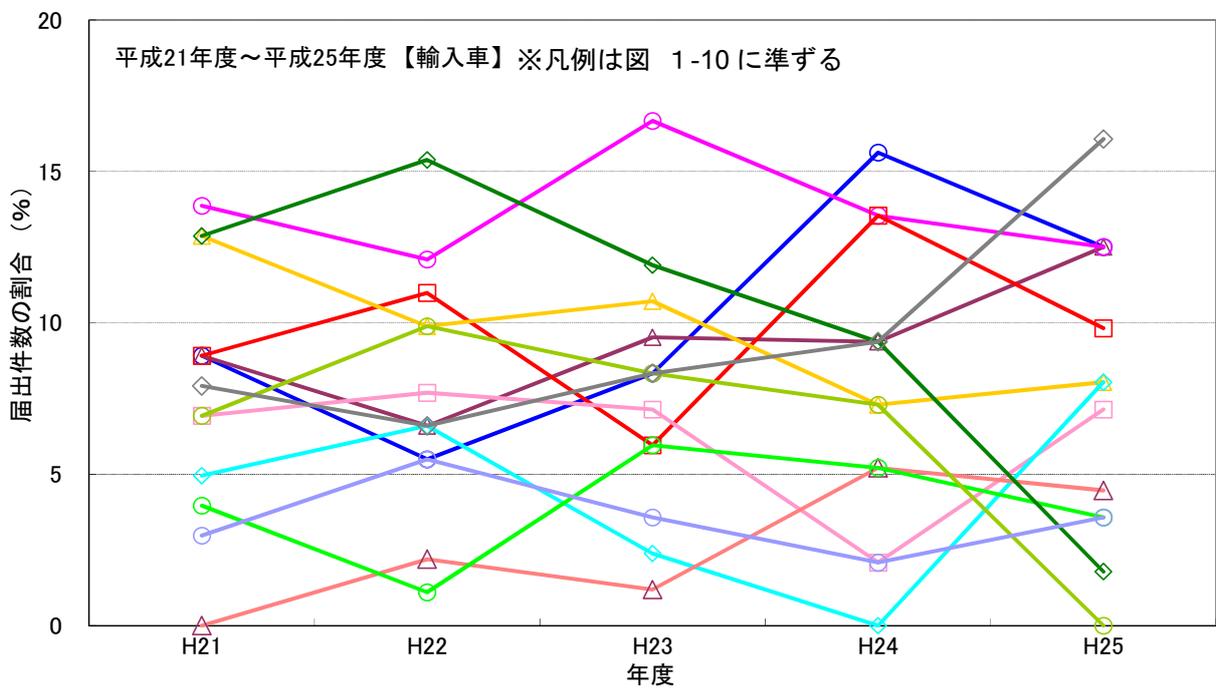


図 1-11 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 21 年度から平成 25 年度)

1.6 電気自動車及びハイブリッド自動車におけるリコール届出件数・割合

平成 21 年度から平成 25 年度までの電気自動車（以下「EV」という）及びハイブリッド自動車（プラグインハイブリッド自動車を含み、電動機を備えるものに限る、以下「HV」という）における特有の構造等に起因するリコール届出（対象車両が電気自動車及びハイブリッド自動車、不具合の原因に電気自動車及びハイブリッド自動車特有の構造*¹が直接的に関与している届出）で、車種（用途）別の届出状況を表 1-9 に示す。なお、調査対象の車種（用途）は、乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車とした。

表 1-9 車種（用途）別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数、対象台数及びそれらの割合*²（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）		国産車			輸入車			全体			
		H25	H24	5 力年平均	H25	H24	5 力年平均	H25	H24	5 力年平均	
乗用車	普通・小型	件数（件）	9	1	3	0	1	0	9	2	3
		件数（%）	6.2	0.7	2.1	0.0	1.5	0.3	4.2	0.9	1.5
	台数（千台）	1,258	1,518	605	0	0	0	1,258	1,518	605	
	台数（%）	16.6	28.2	12.3	0.0	0.0	0.0	16.1	27.2	11.8	
	軽	件数（件）	1	3	1	0	0	0	1	3	1
		件数（%）	0.7	2.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.5	1.4	0.4
	台数（千台）	0	4	1	0	0	0	0	4	1	
	台数（%）	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	
貨物車	普通・小型	件数（件）	0	1	0	0	0	0	0	1	0
		件数（%）	0.0	0.7	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2
	台数（千台）	0	1	0	0	0	0	0	1	0	
	台数（%）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	軽	件数（件）	2	3	1	0	0	0	2	3	1
		件数（%）	1.4	2.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.9	1.4	0.6
	台数（千台）	0	3	1	0	0	0	0	3	1	
	台数（%）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
乗合車	件数（件）	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
	件数（%）	0.7	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.1	
	台数（千台）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	台数（%）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
上記車種（用途）の合計	件数（件）	13	8	6	0	1	0	13	9	6	
	件数（%）	8.9	5.3	4.0	0.0	1.5	0.3	6.0	4.1	2.7	
	台数（千台）	1,259	1,526	607	0	0	0	1,259	1,526	607	
	台数（%）	16.6	28.3	12.3	0.0	0.0	0.0	16.1	27.4	11.9	
EV 及び HV 以外の車両も含む全届出の合計* ³	件数（件）	146	152	140	70	65	66	216	217	205	
	件数（%）	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	台数（千台）	7,585	5,393	4,939	215	183	176	7,800	5,576	5,115	
	台数（%）	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

* 1：ハイブリッドシステム及び電動機の制御、ハイブリッドシステムに関連する原動機（始動装置を含む）・動力伝達装置・排出ガス発散防止装置の制御、発電機の発電・充電制御及び構造、電動機の制御及び構造、バッテリーの制御（充放電、温度）及び構造、回生ブレーキを組み合わせた制動装置等をいう。

* 2：届出件数及び対象台数の割合は、乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車についての EV 及び HV 以外の車両も含む全装置の届出の合計に対して求めたものである。

* 3：リコール届出が複数の車種（用途）に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。また、同じ車種（用途）で複数の装置に跨る場合には、EV 及び HV における特有の構造等に起因しないリコール届出も含まれている。

平成 25 年度の車種（用途）別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出で、「全体」の届出件数の合計は 13 件で、前年度と比べ 4 件増加した。国産車は 13 件で、前年度と比べ 5 件増加した。輸入車は、平成 25 年度は 0 件、平成 24 年度は 1 件のため、「全体」は国産車の届出状況とほぼ同じである。

平成 25 年度の「全体」について、車種別では、乗用車 10 件（普通・小型乗用車 9 件、軽乗用車 1 件）で前年度に対し 5 件増加と最も多く、次に貨物車 2 件（普通・小型乗用車 0 件、軽乗用車 2 件）で前年度に対し 2 件減少、乗合車 1 件で前年度に対し 1 件増加している。

平成 25 年度の車種（用途）別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出で、「全体」の対象台数の合計は 1,259 千台であり、前年度に比べ 267 千台減少している。これら車種（用途）の EV 及び HV 以外の車両も含む全装置の届出の合計に対する対象台数の割合については、「全体」は 16.1%を占め前年度に対し 11.3 ポイント減少、国産車は 16.6%を占め前年度に対し 11.7 ポイント減少、輸入車については 0.0%で前年度と変わらない。

車種別では、普通・小型乗用車は 1,258 千台で、乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車の合計対象台数 1,259 千台の 99.9%を占める。

次に、平成 21 年度から平成 25 年度までの EV 及び HV における特有の構造等に起因するリコール届出（表 1-9 と同様の届出）で、装置別の届出状況を表 1-10 に示す。

表 1-10 装置別の電気自動車（EV）及びハイブリッド自動車（HV）の特有の構造等に起因する届出件数と割合*1（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出の装置名		国産車			輸入車			全体		
		H25	H24	5 力年平均	H25	H24	5 力年平均	H25	H24	5 力年平均
動力伝達装置	件数 (件)	6	1	1	0	1	0	6	2	2
	割合 (%)	5.8	1.2	1.9	0.0	2.9	0.7	4.4	1.7	1.6
原動機	件数 (件)	5	1	2	0	0	0	5	1	2
	割合 (%)	4.8	1.2	2.4	0.0	0.0	0.0	3.7	0.9	1.8
制動装置	件数 (件)	1	4	1	0	0	0	1	4	1
	割合 (%)	1.0	4.9	1.6	0.0	0.0	0.0	0.7	3.4	1.2
電気装置	件数 (件)	5	1	2	0	0	0	5	1	2
	割合 (%)	4.8	1.2	2.7	0.0	0.0	0.0	3.7	0.9	2.0
上記届出の装置の合計	件数 (件)	17	7	6	0	1	0	17	8	7
	割合 (%)	16.3	8.5	8.6	0.0	2.9	0.7	12.5	6.8	6.5
EV 及び HV 以外の車両も含む上記装置の届出の合計*2	件数 (件)	104	82	75	32	35	27	136	117	102
	割合 (%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100

* 1 : 届出件数及び対象台数の割合は、乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車についての EV 及び HV 以外の車両を含んだ全届出の合計に対して求めたものである。

* 2 : リコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

平成 25 年度の乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車の車種（用途）について、EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出の装置は、動力伝達装置、原動機、制動装置、電気装置の 4 装置に限られた。平成 25 年度の「全体」において、届出件数が最も多い装置は動力伝達装置の 6 件で前年度に対し 4 件増加、次に多い装置は原動機及び電気装置ともに 5 件で前年度に対しそれぞれ 4 件増加である。制動装置は 1 件であるが、前年度は 4 件で 3 件減少している。

4 装置の合計でみると、「全体」の届出件数は 17 件で、前年度と比べ 9 件増加した。国産車は 17 件で、前年度と比べ 10 件増加した。輸入車は 0 件で、前年度と比べ 1 件減少した。そして、5 カ年平均と比較すると、「全体」は 10 件増加、国産車は 11 件増加で、前年度と同様の届出件数の増加度合いであることから、平成 25 年度は、乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車の車種（用途）について、EV 及び HV の特有の構造等に起因する装置別の届出件数が大きく増加したと考えられる。

これら 4 装置の EV 及び HV 以外の車両も含む届出の合計に対する届出件数の割合について、「全体」は 12.5%を占め前年度に対し 5.7 ポイント増加、国産車は 16.3%を占め前年度に対し 7.8 ポイント増加、輸入車は 0.0%で前年度に対し 2.9 ポイント減少となっている。

1.7 先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出件数・割合

平成 21 年度から平成 25 年度までの「先進安全自動車（ASV）」*¹の技術に関するリコール届出については、国産車において、平成 25 年度に ACC 及び衝突被害軽減ブレーキ*¹の双方に係る届出が 1 件、衝突被害軽減ブレーキの届出が 1 件で、平成 24 年度に衝突被害軽減ブレーキの届出が 1 件あった。

* 1 : 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV : Advanced Safety Vehicle）をいう。今回対象とした技術は、衝突被害軽減ブレーキ（正式名称：前方障害物衝突被害軽減制動制御装置）、レーンキープアシスト（正式名称：車線維持支援装置）、全車速 ACC（正式名称：全車速域定速走行・車間距離制御装置）の 3 点である。これらの用語については、国土交通省自動車総合安全情報ウェブサイト（http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car_h23/asv.html）から引用した。

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 不具合発生原因の届出件数及びその割合

平成 21 年度から平成 25 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 25 年度、平成 24 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を、「全体」は図 2-1 に、国産車は図 2-2 に、輸入車は図 2-3 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	作業員のミス
		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

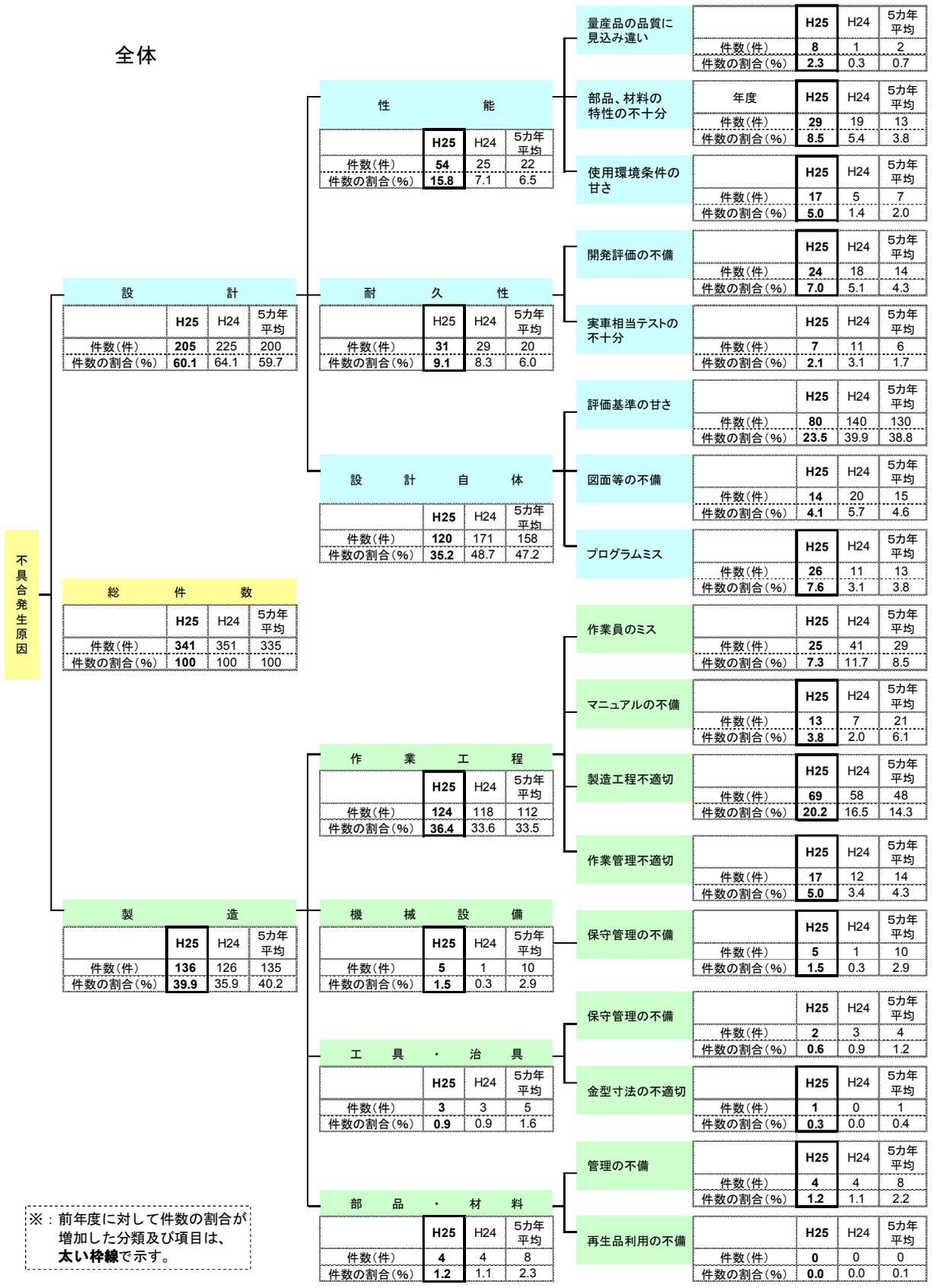


図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均)

平成 25 年度の「全体」における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 205 件で、前年度から 20 件減少（対前年度比約 9%減）し、5 カ年平均から 5 件増加（対 5 カ年平均比約 3%増）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」120 件であり、前年度から 51 件減少し、5 カ年平均から 38 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 80 件で最も多く、前年度から 60 件減少（対前年度比約 43%減）し、届出件数の割合においても、前年度から 23.5%に約 16 ポイント減少している。

また、「製造」に該当するものは 136 件で、前年度から 10 件増加（対前年度比約 8%増）し、5 カ年平均から 1 件増加（対 5 カ年平均比約 1%増）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」124 件であり、前年度から 6 件増加し、5 カ年平均から 12 件増加している。「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 69 件で最も多く、前年度から 11 件増加（対前年度比約 19%増）しており、届出件数の割合においても前年度から 20.2%に約 4 ポイント増加している。

平成 25 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 21 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」及び「作業工程」がそれぞれ約 4 割を占めている。

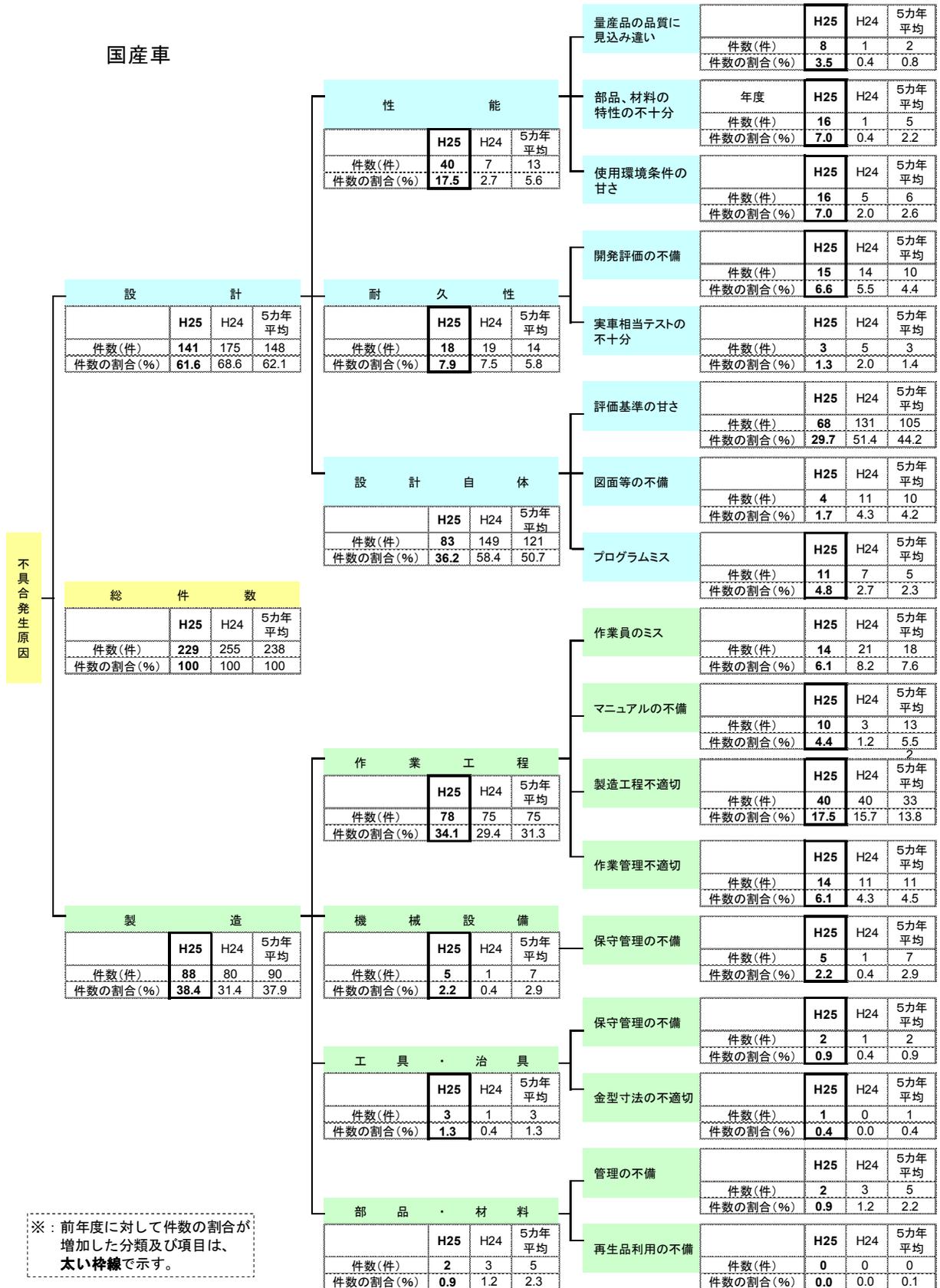


図 2-2 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】(平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 カ年平均)

平成 25 年度の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 141 件で、前年度から 34 件減少（対前年度比約 19%減）し、5 年平均から 7 件減少（対 5 年平均比約 5 %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」83 件であり、前年度から 66 件減少し、5 年平均から 38 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 68 件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは 88 件で、前年度から 8 件増加（対前年度比 10%増）し、5 年平均から 2 件減少（対 5 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」78 件であり、前年度及び 5 年平均からそれぞれ 3 件増加している。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」が 40 件で最も多くなっている。

輸入車

不具合発生原因

設 計				性 能			
	H25	H24	5カ年平均		H25	H24	5カ年平均
件数(件)	64	50	52	件数(件)	14	18	8
件数の割合(%)	57.1	52.1	53.7	件数の割合(%)	12.5	18.8	8.5
耐 久 性				設 計 自 体			
	H25	H24	5カ年平均		H25	H24	5カ年平均
件数(件)	13	10	6	件数(件)	37	22	37
件数の割合(%)	11.6	10.4	6.6	件数の割合(%)	33.0	22.9	38.6
製 造				機 械 設 備			
	H25	H24	5カ年平均		H25	H24	5カ年平均
件数(件)	48	46	45	件数(件)	0	0	2
件数の割合(%)	42.9	47.9	46.3	件数の割合(%)	0.0	0.0	1.9
作 業 工 程				工 具 ・ 治 具			
	H25	H24	5カ年平均		H25	H24	5カ年平均
件数(件)	46	43	40	件数(件)	0	2	2
件数の割合(%)	41.1	44.8	41.1	件数の割合(%)	0.0	2.1	1.7
部 品 ・ 材 料				部 品 ・ 材 料			
	H25	H24	5カ年平均		H25	H24	5カ年平均
件数(件)	2	1	2	件数(件)	2	1	2
件数の割合(%)	1.8	1.0	1.7	件数の割合(%)	1.8	1.0	1.7

総 件 数			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	112	96	97
件数の割合(%)	100	100	100

量産品の品質に見込み違い			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	0	0	0
件数の割合(%)	0.0	0.0	0.2

部品、材料の特性の不十分			
年度	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	13	18	8
件数の割合(%)	11.6	18.8	7.9

使用環境条件の甘さ			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	1	0	0
件数の割合(%)	0.9	0.0	0.4

開発評価の不備			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	9	4	4
件数の割合(%)	8.0	4.2	4.1

実車相当テストの不十分			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	4	6	2
件数の割合(%)	3.6	6.3	2.5

評価基準の甘さ			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	12	9	25
件数の割合(%)	10.7	9.4	25.4

図面等の不備			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	10	9	5
件数の割合(%)	8.9	9.4	5.6

プログラムミス			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	15	4	7
件数の割合(%)	13.4	4.2	7.6

作業員のミス			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	11	20	11
件数の割合(%)	9.8	20.8	11.0

マニュアルの不備			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	3	4	6
件数の割合(%)	2.7	4.2	6.2

製造工程不適切			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	29	18	19
件数の割合(%)	25.9	18.8	19.8

作業管理不適切			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	3	1	4
件数の割合(%)	2.7	1.0	4.1

保守管理の不備			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	0	0	2
件数の割合(%)	0.0	0.0	1.9

保守管理の不備			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	0	2	1
件数の割合(%)	0.0	2.1	1.4

金型寸法の不適切			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	0	0	0
件数の割合(%)	0.0	0.0	0.2

管理の不備			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	2	1	2
件数の割合(%)	1.8	1.0	1.7

再生品利用の不備			
	H25	H24	5カ年平均
件数(件)	0	0	0
件数の割合(%)	0.0	0.0	0.0

※：前年度に対して件数の割合が増加した分類及び項目は、太い枠線で示す。

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 25 年度、平成 24 年度及び 5 カ年平均）【輸入車】

平成 25 年度の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 64 件で、前年度から 14 件増加（対前年度比約 28%増）し、5 年平均から 12 件増加（対 5 年平均比約 23%増）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」37 件であり、前年度から 15 件増加し、5 年平均と同件数となっている。「設計自体」に該当するものでは「プログラムミス」が 15 件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは 48 件で、前年度から 2 件増加（対前年度比約 4%増）し、5 年平均と比べ 3 件増加（対 5 年平均比約 7%増）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」46 件であり、前年度から 3 件増加し、5 年平均と比べ 6 件増加している。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」が 29 件で最も多くなっている。

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 21 年度から平成 25 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 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均の各届出件数及びその割合を表 2-2 から表 2-4 に、それらをグラフにしたものを図 2-4 から図 2-6 に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成 25 年度の国産車における装置別リコール届出件数が 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【国産車】
(平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均)

発生原因	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	28	62	16	59	22	62
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	17	38	11	41	14	38
①性能	3	7	0	0	1	3
②耐久性	1	2	4	15	2	7
③設計自体	24	53	12	44	18	51
④作業工程	16	36	10	37	10	29
⑤機械設備	0	0	0	0	0	1
⑥工具・治具	1	2	0	0	1	4
⑦部品・材料	0	0	1	4	2	5
合計件数及び割合	45	100	27	100	35	100

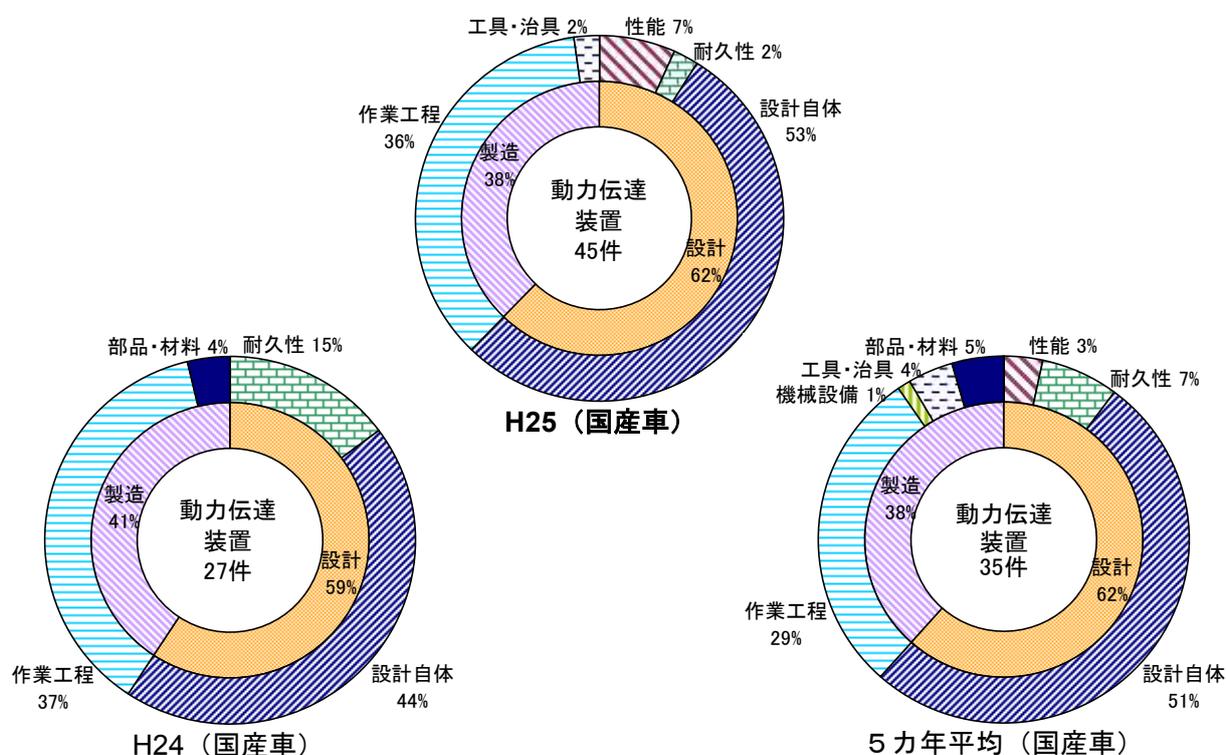


図 2-4 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数【国産車】(平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均)

表 2-3 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【国産車】（平成25年度、平成24年度及び5力年平均）

発生原因	H25		H24		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	28	74	20	74	19	67
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	26	7	26	9	33
①性能	15	39	3	11	4	15
②耐久性	4	11	3	11	2	9
③設計自体	9	24	14	52	12	44
④作業工程	8	21	6	22	7	26
⑤機械設備	2	5	0	0	1	3
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	1
⑦部品・材料	0	0	1	4	1	4
合計件数及び割合	38	100	27	100	28	100

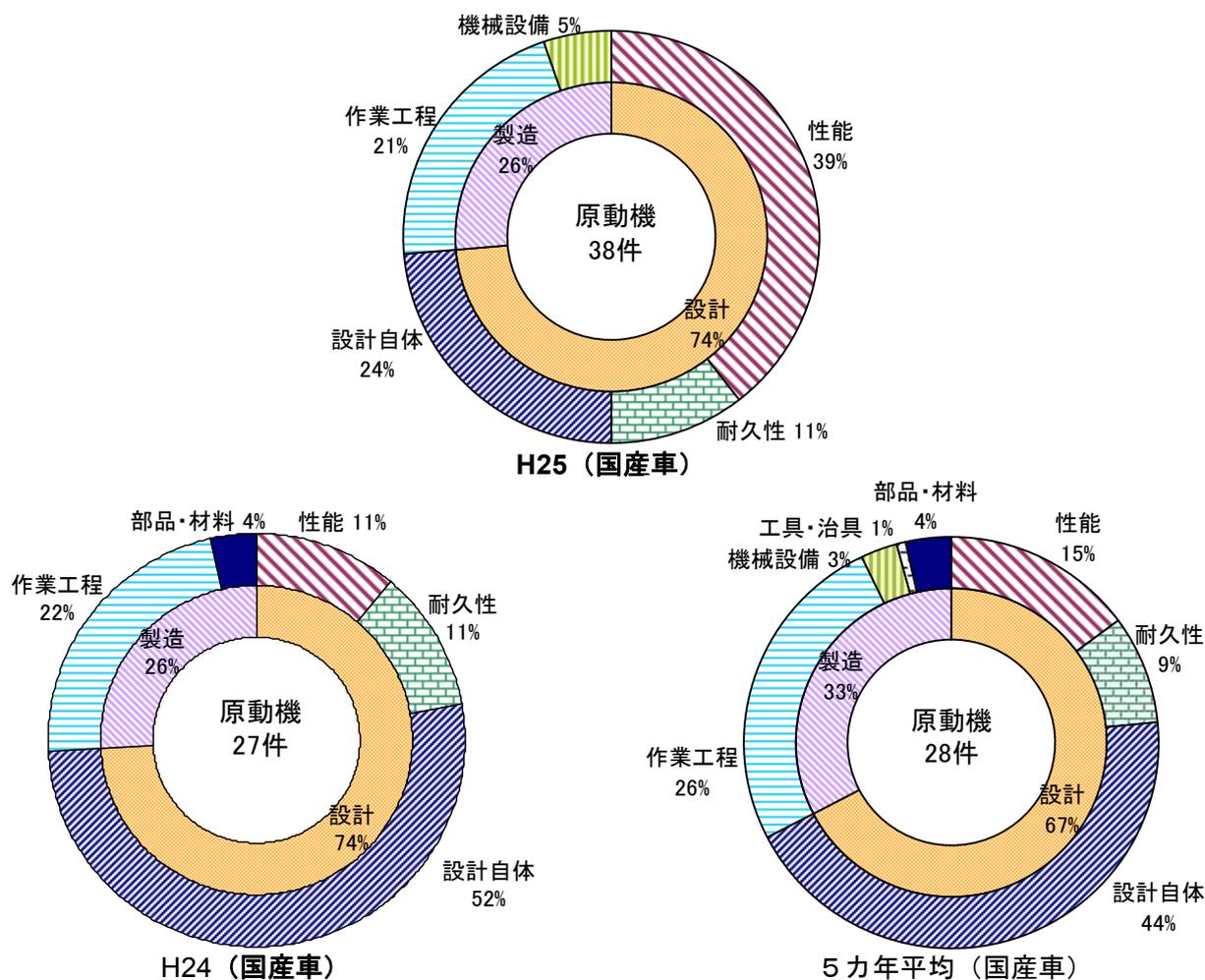


図 2-5 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数【国産車】（平成25年度、平成24年度及び5力年平均）

表 2-4 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【国産車】（平成25年度、平成24年度及び5力年平均）

発生原因	H25		H24		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	19	70	8	38	12	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	30	13	62	9	43
①性能	5	19	2	10	1	6
②耐久性	3	11	0	0	1	4
③設計自体	11	41	6	29	10	47
④作業工程	7	26	13	62	8	35
⑤機械設備	0	0	0	0	1	4
⑥工具・治具	1	4	0	0	0	1
⑦部品・材料	0	0	0	0	1	3
合計件数及び割合	27	100	21	100	22	100

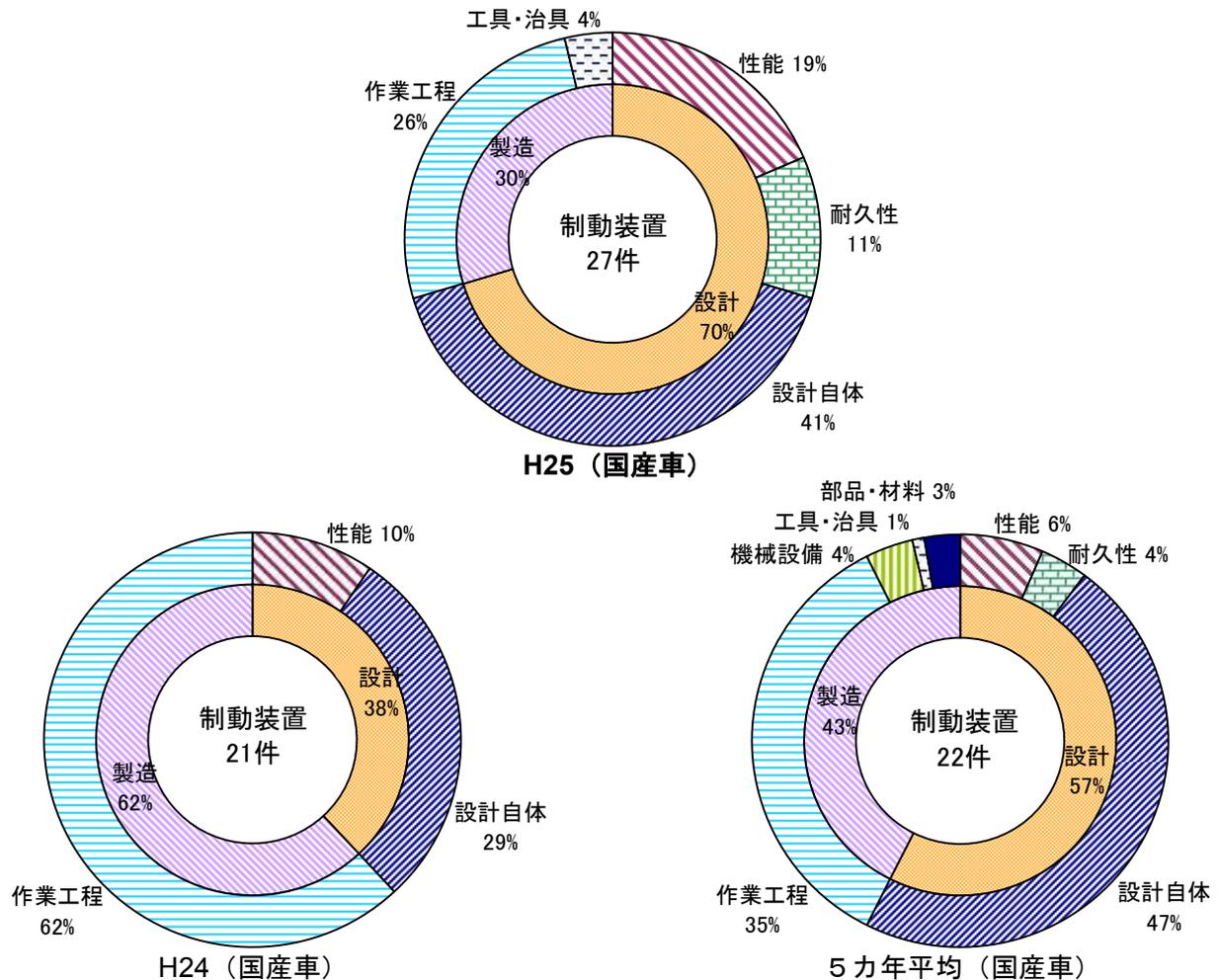


図 2-6 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数【国産車】（平成25年度、平成24年度及び5力年平均）

(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 24 年度から平成 25 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 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均の各届出件数及びその割合を表 2-5 から表 2-7 に、また、それらをグラフにしたものを図 2-7 から図 2-9 に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成 25 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置を対象とした。

表 2-5 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【輸入車】
(平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均)

発生原因	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	10	71	5	33	4	40
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	4	29	10	67	6	60
①性能	1	7	1	7	1	6
②耐久性	4	29	0	0	1	10
③設計自体	5	36	4	27	2	24
④作業工程	4	29	9	60	6	56
⑤機械設備	0	0	0	0	0	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	1	7	0	2
合計件数及び割合	14	100	15	100	10	100

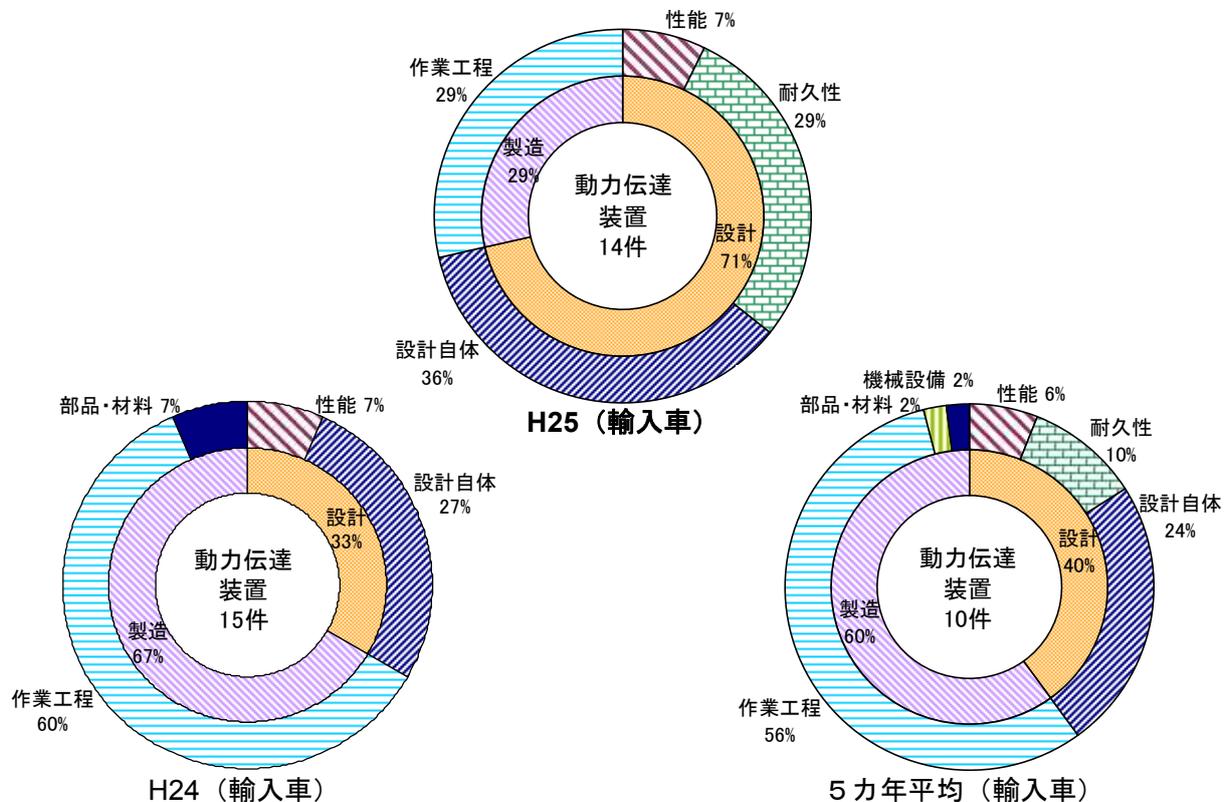


図 2-7 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数【輸入車】(平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均)

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【輸入車】（平成25年度、平成24年度及び5力年平均）

発生原因	H25		H24		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	6	43	7	54	8	58
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	57	6	46	6	42
①性能	3	21	2	15	1	11
②耐久性	0	0	1	8	0	3
③設計自体	3	21	4	31	6	44
④作業工程	7	50	6	46	5	39
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	2
⑦部品・材料	1	7	0	0	0	2
合計件数及び割合	14	100	13	100	13	100

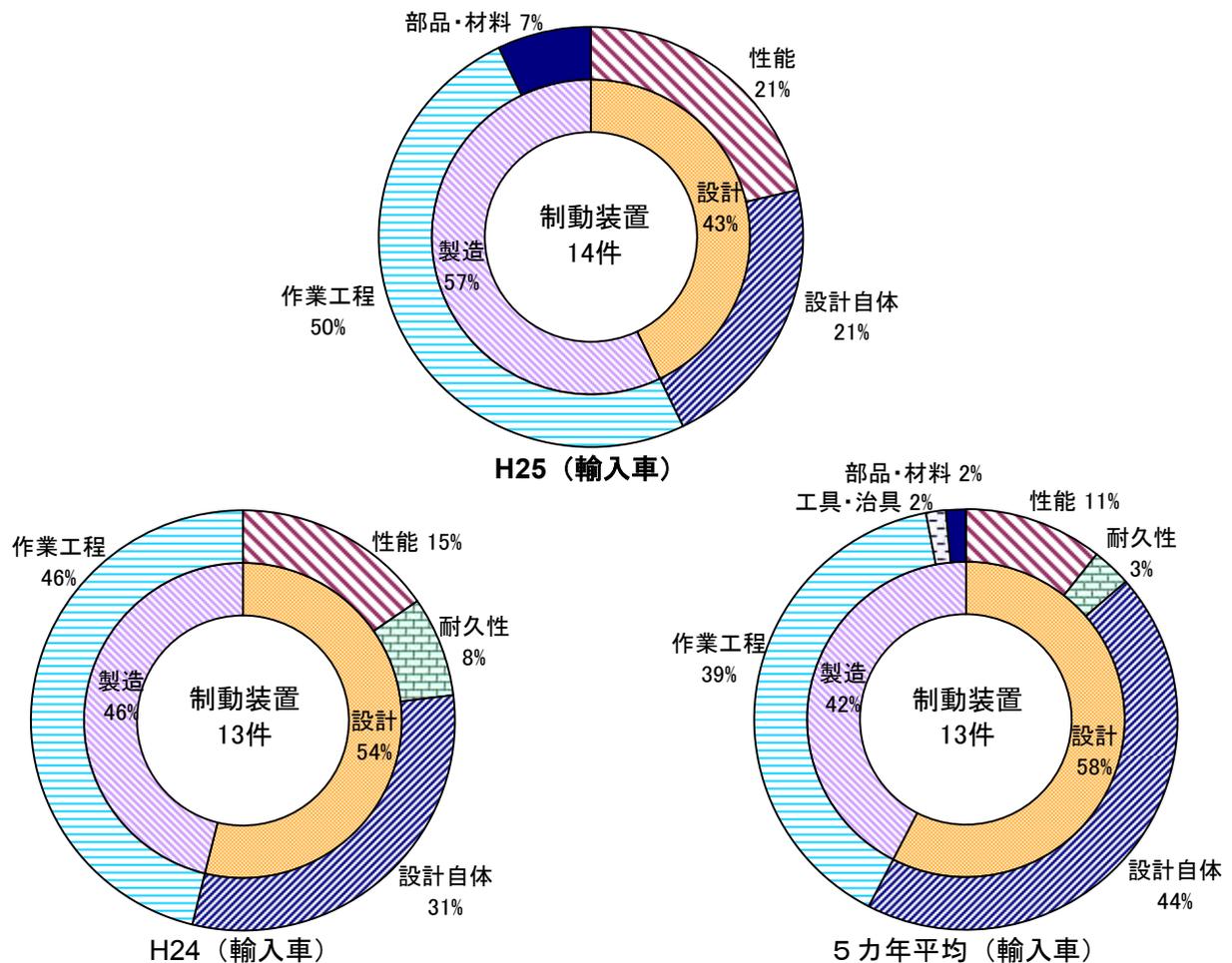


図 2-8 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数【輸入車】（平成25年度、平成24年度及び5力年平均）

表 2-7 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【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	7	50	4	44	5	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	50	5	56	4	43
①性能	2	14	3	33	1	11
②耐久性	0	0	1	11	0	2
③設計自体	5	36	0	0	4	43
④作業工程	7	50	5	56	4	41
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0
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	14	100	9	100	9	100

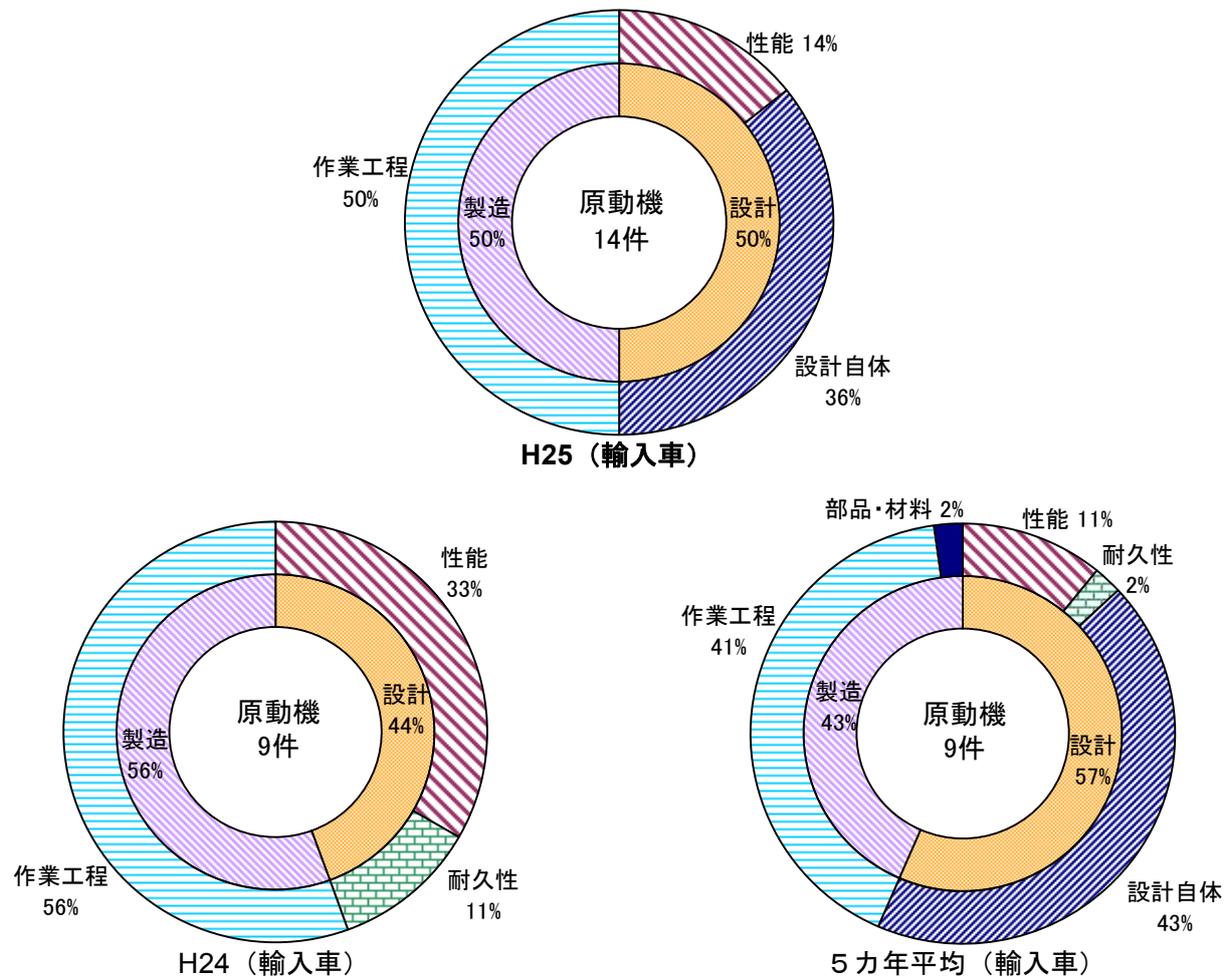


図 2-9 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

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25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2-8から表2-15に示す。

表 2-8 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（量製品の品質の見込み違い）		
事例1	不具合の内容	ディーゼルエンジン搭載車のプライミングポンプにおいて、成形時の残留応力が高いものがあるため、使用過程におけるオゾン劣化により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、亀裂が貫通して、駐車中に燃料が漏れ、エンジンの始動が困難になるおそれがある。
	対象台数	15,652 台
事例2	不具合の内容	後席ドアにおいて、アウトサイドハンドルとドアロック装置を連結するケーブルの戻りが遅くなることのあるため、当該ハンドルを離して戻す操作をした際に当該ケーブルがロック位置まで戻らないことがある。このため、ドアを閉じることができなくなり、最悪の場合、走行中にドアが開くおそれがある。
	対象台数	2,682 台
不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）		
事例1	不具合の内容	アクセルペダルの踏み込み量を検知するアクセルセンサにおいて、アクセルペダルを横方向に押す力が働くような踏み方をした場合に、当該センサ内部の接点の接触力が不足して接触不良を起こすことがある。このため、当該センサ信号が出力不良となることで、フェールセーフ制御が作動してスロットルバルブ開度を制限し、加速不良となるおそれがある。また、フェールセーフ制御時の吸入空気量設定が不適切なため、スロットルバルブに汚れが堆積している場合に、アイドル回転付近での空気量が不足して、エンストに至るおそれがある。
	対象台数	764,744 台
事例2	不具合の内容	冷機時の長時間暖機運転や短距離走行の使用頻度が高い車両において、ブローパイプの凝縮結露でエンジンオイルに水分が混ざり、長期の使用過程でシリンダヘッドプラグのシール材表面が吸水して加水分解すると硬化し、シール性が低下してエンジンオイルが滲むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、しみ出たオイルが排気管カバー内に溜まり、発煙・発火するおそれがある。
	対象台数	145,573 台
事例3	不具合の内容	電動式パワーステアリングコンピュータにおいて、密閉式のモータ駆動用リレーの端子間距離およびコイル線の湿度管理が不適切なため、使用過程でコイル線に吸着した水分が結露水となり、端子間に付着して短絡回路が形成されることがある。そのため、コンピュータが異常を検出し、ハンドルの操作力が増大するおそれがある。
	対象台数	130,044 台
事例4	不具合の内容	エアコンのエバポレータにおいて、製造方法が不適切なため、一部のコンプレッサとの組み合わせにより当該部品の内部から腐食して穴があき、冷媒および潤滑油が漏れることがある。そのため、エアコンの効きが悪くなり、最悪の場合、コンプレッサが潤滑不足でロックし、低速走行中にエンストするおそれがある。
	対象台数	86,288 台

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（続き）

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）		
事例 5	不具合の内容	エンジン冷却系のコンデンスタンク（冷却水内の気泡を分離するための装置）において、エンジンを高回転で運転すると、気水分離機能が適切に働かず、冷却水が溢れ出ることがある。繰り返し冷却水が溢れ出し、冷却水が不足したまま使用すると、オーバーヒートが発生し、最悪の場合、エンストして再始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	81,631 台
事例 6	不具合の内容	すれ違い用前照灯のアース回路の一部であるバルブ固定用サポータースプリングが不適切なため、コネクタ組み付けのばらつきや点灯熱による経年劣化により接点圧が不十分となり、振動等によりアース回路接点部でスパークが発生し接点部が発熱する場合がある。そのため、そのまま使用を続けると、サポータースプリングが熱変形し、最悪の場合、すれ違い用前照灯が不灯となるおそれがある。
	対象台数	74,199 台
事例 7	不具合の内容	原動機の吸気側可変バルブ制御装置において、冷間始動直後まれに当該装置内に発生する大きな衝撃力により、装置本体を組み付けているボルトが緩むことがある。このため、吸気バルブの制御ができなくなってエンストするおそれがある。
	対象台数	59,330 台
事例 8	不具合の内容	ディーゼルトーボエンジン搭載車において、スロットルチャンバーに接続しているインタークーラーホース用クランプの締結力が不足しているものがあり、そのまま使用を続けると、エンジンの揺動等により当該ホースが抜けて加速不良となり、最悪の場合、エンストに至るおそれがある。
	対象台数	18,450 台
事例 9	不具合の内容	ハイブリッドシステムの電力変換器（DC-AC インバータ）において、モータを制御する回路上または発電機を制御する回路上の素子間にばらつきがあると、素子温度が上昇して放熱用半田の許容温度を超え、放熱用半田および素子が損傷することがある。そのため、警告表示が出て走行不能となることがある。最悪の場合、高電圧システムの電流が制御系回路に流れ、電源回路のヒューズが切れて警告表示が出ることなく走行不能となるおそれがある。
	対象台数	15,332 台
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	エンジンのクランク角センサにおいて、内部コイルの高温時の耐久性が不足しているため、登坂や渋滞等によってエンジンルーム内が高温になった状態で、全開走行等のエンジン回転数が高い運転を繰り返すと、振動で内部コイルが断線し、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	505,068 台
事例 2	不具合の内容	高圧燃料ポンプにおいて、ポンプカバーの形状が不適切なため、外気温が極めて低い場合に走行風の影響を受け、燃料中の水分がポンプ内のフィルタ部で氷結することがある。そのため、当該フィルタが詰まり、警告灯が点灯するとともにエンジンが不調となり、最悪の場合、走行中にエンストするおそれがある。
	対象台数	256,519 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「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）		
事例 3	不具合の内容	大・中型トラック、バスにおいて、駐車ブレーキのハンドコントロールバルブ内ピストンの構造が不適切なため、使用過程における圧縮空気中に含まれる水分によってピストンの全長が増大し、排気バルブの開度が小さくなる場合がある。そのため、駐車ブレーキチャンバーからの排気が遅くなり、駐車ブレーキに作動遅れが生じ、そのままの状態で使用を続けると、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、車両が動き出すおそれがある。
	対象台数	35,663 台
事例 4	不具合の内容	前方障害物衝突軽減装置（プリクラッシュセーフティシステム）において、ミリ波レーダーによる障害物検知ソフトが不適切なため、乱反射したミリ波情報を稀に前方障害物と誤認識し、衝突の可能性がないのに自動ブレーキが作動して、予期せぬ急制動がかかるおそれがある。
	対象台数	18,428 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	原動機のエアインテークダクトの固定用クリップにおいて、クリップ取外しのため一旦押し込む際、必要以上の力で押し込むことでクリップに亀裂が発生する場合がある。そのままクリップを再使用すると亀裂が進行し、使用過程でクリップが破損してエアインテークダクトが外れ、最悪の場合、エキゾーストマニホールド上に落下して、溶損や発火に至るおそれがある。
	対象台数	650,109 台
事例 2	不具合の内容	エンジンのクランク角センサにおいて、内部コイルの耐久性が不足しているため、低速ギア使用による全開加速走行など、エンジン回転数が高い運転を繰返すと、クランク角センサに過大な振動が加わり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	891,525 台
事例 3	不具合の内容	電子制御ブレーキシステムにおいて、アキュームレータ（蓄圧器）の強度検討が不足していたため、走行時の上下振動により、蓄圧容器の一部に大きな力が加わることがある。そのため、使用過程で当該容器に疲労亀裂が入り、容器内のブレーキフルードに窒素ガスが徐々に浸入してブレーキペダルの踏み代が増加し、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	116,994 台
事例 4	不具合の内容	7速DSG型自動変速機を搭載した車両において、自動変速機制御コンピュータの基盤材質が不適切であるため、内部ショートが発生し電源用ヒューズが溶断するおそれがある。走行中に不具合が発生した場合、クラッチの締結が開放されることによって、車両の運行を維持するための駆動力が伝達されず惰性走行状態となり、車両停車後に再発進不能となる。なお、不具合が発生しても、車両を安全に停車させるための制動、操舵にかかわる機能は保持される。駐車中に不具合が発生した場合、エンジンを始動できない、または始動できても発進不能となる。
	対象台数	91,015 台
事例 5	不具合の内容	エンジン制御コンピュータにおいて、エンジン低回転時に、エアコンのコンプレッサ内部が破損するなどしてエンジン回転数が急激に低下した場合の復帰制御が不適切なため、復帰制御が間に合わないことがあり、最悪の場合、低速走行中にエンストするおそれがある。
	対象台数	51,069 台

表 2-11 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「耐久性」に問題があるもの（開発評価の不備）		
事例 6	不具合の内容	7速 DSG 型自動変速機を搭載した車両において、ギアオイルが不適切であるため、自動変速機制御コンピュータの基盤に内部ショートが発生し電源用ヒューズが溶断するおそれがある。走行中に不具合が発生した場合、クラッチの締結が開放されることによって、車両の運行を維持するための駆動力が伝達されず惰性走行状態となり、車両停車後に再発進不能となる。なお、不具合が発生しても、車両を安全に停車させるための制動、操舵にかかわる機能は保持される。駐車中に不具合が発生した場合、エンジンを始動できない、または始動できても発進不能となる。
	対象台数	16,774 台
事例 7	不具合の内容	後席アクセスドアにおいて、前席用シートベルト巻取装置取付部の強度が不足しているため、強閉操作を長期間繰り返すと、当該取付部が破損し、シートベルトが正常に作動しなくなるおそれがある。最悪の場合、シートベルト巻取装置が脱落し、シートベルトが使用できなくなる。
	対象台数	12,183 台
事例 8	不具合の内容	ドアに組み付けている方向指示器において、バルブとソケットの接点端子の接圧が低い場合、方向指示器を作動させたままドアの開閉を頻繁に繰り返した場合、接点が発熱して端子が破損するものがあり、そのまま使用を続けると、最悪の場合、当該方向指示器が作動しなくなるおそれがある。
	対象台数	11,516 台
不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの（実車相当テストの不十分）		
事例 1	不具合の内容	大型トラック・バスにおいて、燃料ホースから溶け出した亜鉛が軽油中の成分と反応して生成された化合物によって燃料噴射装置の内部バルブが固着する可能性がある。そのため、エンジンの異音、白煙の発生、エンジン制御システム異常の警告灯点灯、マフラー内に溜まった燃料の発火などが生じ、最悪の場合、エンジンの始動不良や吹け上がり等に至るおそれがある。
	対象台数	13,564 台
事例 2	不具合の内容	原動機室内の燃料パイプのフレアリング加工部が、エンジンの固有振動により固定用クリップと接触することで損傷し燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	395 台
事例 3	不具合の内容	ディーラーオプションとして販売したラゲッジケースにおいてラゲッジラックホルダーの形状が不適切なため、走行振動によりラゲッジラックとラゲッジラックホルダーを固定しているボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態で行くと、ラゲッジラックホルダーが損傷したり、ラゲッジラックとともにケースが外れるおそれがある。
	対象台数	356 台
事例 4	不具合の内容	左右のリヤマフラ出口のテールパイプの肉厚が不足しているため、走行時の振動により亀裂が生じ、最悪の場合、テールパイプが脱落するおそれがある。
	対象台数	340 台
事例 5	不具合の内容	アスファルトフィニッシュに備える走行装置及び作業装置の作動状態を切り替えるトグルスイッチの防水構造が不適切なため、当該スイッチ内部の接点部に水が侵入し、接点不良が発生する可能性がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行装置又は作業装置が誤作動を起こすなど正常な操作ができなくなるおそれがある。
	対象台数	197 台

表 2-12 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 1	不具合の内容	ハイブリッドシステムにおいて、制御ソフトが不適切なため、加速時などの高負荷走行時に、昇圧回路の素子に想定外の熱応力が加わることがある。そのため、使用過程で当該素子が損傷し、警告灯が点灯して、フェールセーフのモータ走行となる。また、素子損傷時に電気ノイズが発生した場合、ハイブリッドシステムが停止し、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	986,232 台
事例 2	不具合の内容	CVT（無段変速機）の油圧制御プログラムが不適切なため、シフト操作とほぼ同時にアクセルを踏み込む急な発進操作を行った場合やエンジンを空吹かす等、高回転状態からイグニッションスイッチを切る操作を行った場合に CVT 内に高油圧が発生し、セカンダリシャフトに想定以上の負荷が加わることがある。そのため、そのような操作を繰り返すと当該シャフトが破損して、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	745,698 台
事例 3	不具合の内容	エンジン制御コンピュータのプログラムが不適切なため、エンジン高回転時からのアクセルオフによる減速時にエンジンの吸入空気量が不足することがあり、燃料がエンジン内で燃焼せず排出され、前側の排出ガス浄化触媒で燃焼することで触媒内部が高温になり、触媒が破損することがある。このため、破損した触媒の破片により異音が発生し、また、後側触媒に詰まると加速不良となり、最悪の場合、エンジン不調後にエンストすることがある。
	対象台数	121,865 台
事例 4	不具合の内容	助手席ドアにおいて、ドア内部に入った水がドアロックケーブル端部に到達するものがあり、ドアロックケーブル内に浸入した水が凍結することがある。そのため、その状態でドアを開けたあとドアロックケーブルが戻らず、ドアが閉まらなくなるおそれがある。
	対象台数	68,913 台
事例 5	不具合の内容	トラックのインパネ下側に設置されている ABS、機械式自動変速機、AT または四輪駆動制御ユニットにおいて、上方に設置されているヒータ内を循環する冷却液（不凍液）のメンテナンス（交換）が不適切な場合、冷却回路に錆が発生することで、ヒータコアに亀裂が発生し、冷却液が漏れて制御ユニットに滴下することがある。そのため、そのまま使用を続けると、制御ユニット内部に冷却液が浸入し、制御回路の短絡により警告灯が点灯し、制御に支障を来し、または、火災に至るおそれがある。
	対象台数	36,823 台
事例 6	不具合の内容	4B10 エンジン搭載車において、エンジン ECU のプログラムが不適切なため、アイドル回転時の空気量が不足または空燃比が薄くなる場合があり、アイドル回転付近でエンストに至るおそれがある。
	対象台数	22,619 台

表 2-13 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 7	不具合の内容	トラックのインパネ下側に設置されている自動クラッチ付機械式変速機制御ユニット、CNG エンジン制御ユニットまたはトレーラ情報制御ユニットにおいて、上方に設置されているヒータ内を循環する冷却液（不凍液）のメンテナンス（交換）が不適切な場合、冷却回路に錆が発生することで、ヒータコアに亀裂が発生し、冷却液が漏れて制御ユニットに滴下することがある。そのため、そのまま使用を続けると、制御ユニット内部に冷却液が浸入し、制御回路の短絡により警告灯が点灯し、制御に支障を来し、または、火災に至るおそれがある。
	対象台数	13,523 台
事例 8	不具合の内容	大型トラックのエアブレーキにおいて、DPF 装置上部のエアチューブの耐熱性が不足しているため、DPF 装置の熱の影響により、エアチューブの一部が溶損してエアが漏れるものがある。そのため、制動力の低下または駐車ブレーキが解除不能になるおそれがある。また、標準車と排気管の取付構造が異なる冷蔵冷凍車において、排気管ステーのゴム部品の耐熱性が不足しているため、DPF 装置の熱の影響によりゴムが劣化すると、取付部のガタが大きくなり異音が発生するおそれがある。
	対象台数	13,090 台
事例 9	不具合の内容	パーキングスタンド（後輪を接地させたまま車体を保持するためのスタンド）を上げ下ろしするための構造において、設計が不適切なため、後輪のブレーキレバーを強い力で最大引き量またはその近くまで握らないとパーキングスタンドが下ろせない。そのため、パーキングスタンドを使用するたびに、後輪のブレーキケーブルが過度に引っ張られ、使用過程において、当該ケーブルが切損し、後輪ブレーキが利かなくなるおそれがある。
	対象台数	11,279 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	燃料ポンプ配線において、車両配線の長さが不適切なため、燃料ポンプ側のコネクタと車両配線側のコネクタとの接続が不完全となることで発生する摩耗により導通不良となり、コネクタのプラスチック部分を溶解させたり、エンジンに燃料を供給できずに始動できない、または、走行中にエンストするおそれがある。
	対象台数	5,786 台
事例 2	不具合の内容	前軸にスプリングブレーキチャンバを装着した大型トラックにおいて、ABS コントロールバルブのブラケットの形状が不適切なため、前軸右輪のスプリングブレーキチャンバと ABS コントロールバルブのカバーの間隙が少ない。そのため、積車状態で右輪のみが大きな段差を走行した際に、当該部品が干渉し、ブレーキチャンバが破損することがあり、最悪の場合、エアが漏れ、走行中に駐車ブレーキが作動し走行できなくなるおそれがある。
	対象台数	3,743 台
事例 3	不具合の内容	ステアリングロックを制御するハンズフリーユニットにおいて、関連する構成部品の誤差ステアリングロックを制御するハンズフリーユニットにおいて、関連する構成部品の誤差の積み重ねにより、ハンドルをハンドルロック位置に操作しても、それを検出するためのスイッチを押し切れないため、ステアリングロックができない場合がある。
	対象台数	2,003 台

表 2-14 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（図面等の不備）		
事例 4	不具合の内容	車両下部のリアブレーキパイプにおいて、ブレーキパイプと排気管の遮熱板のクリアランスが不十分なため、走行中の振動により、ブレーキパイプと遮熱板が接触して摩耗することがある。摩耗が進行するとブレーキパイプに穴が開き、ブレーキフルードが漏れることで警告灯と警告メッセージが表示される。そのままの状態で使用を続けると、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	1,525 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	一次減速機構付無段変速機の油圧制御プログラムが不適切なため、変速レバーを前進又は後退位置へ操作後、すばやいアクセル操作を行うと、無段変速機のドライブプーリシャフトに高い負荷が加わることがある。そのため、その状態を繰り返すとシャフトが折損し走行不能となるおそれがある。
	対象台数	384,614 台
事例 2	不具合の内容	ハイブリッド車の7速 DCT 型自動変速機において、変速機内の1速ギヤのハブ上をスリーブが滑らかに動かないものがある。そのため、1速ギヤがかみ合わないために、発進不良（発進までに時間がかかる、発進しない等）、坂道でのずり下がり、加速不良（エンジンの吹け上がり）が発生したり、急に1速がかみ合うために、意図しない急発進等をする場合がある。また、メータディスプレイのシフトポジションが全点灯し、またはトランスミッション警告灯が点滅し、メータディスプレイに「トランスミッション点検」の表示がされることがある。
	対象台数	81,353 台
事例 3	不具合の内容	7速 DCT 型自動変速機を搭載した車両において、エンジン制御ユニット（ECU）のプログラムが不適切なため、低車速でアクセルをオフにした際、エンジンにかかるモータの充電負荷よりエンジン出力が低いため、エンジン回転数が低下することがある。そのため、エンジンの回転が不安定になりエンストするおそれがある。（停止後の再起動及び走行は可能）
	対象台数	36,100 台
事例 4	不具合の内容	7速 DCT 型自動変速機を搭載した車両において、トランスミッションドライブユニット（TDU）のプログラムが不適切なため、車両起動時にギヤチェンジ用アクチュエータの出力を監視している2種類のIC間でクロック精度に差があり、起動準備が完了しているにもかかわらず未完了と誤判断することがある。そのため、メータディスプレイのトランスミッション警告灯が点滅し、「トランスミッション点検」の表示が点灯するとともに、駐車状態から起動しなくなるおそれがある。
	対象台数	36,100 台
事例 5	不具合の内容	7速 DCT 型自動変速機を搭載した車両において、トランスミッションドライブユニット（TDU）のプログラムが不適切なため、車両起動時にプログラムが立ち上がる際、起動に必要な一部データを消去してしまうことがある。そのため、パワースイッチを押しても駐車状態から起動しなくなるおそれがある。
	対象台数	36,100 台

表 2-15 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（プログラムミス）		
事例 6	不具合の内容	7速 DCT 型自動変速機を搭載した車両において、ハイドロスタティッククラッチアクチュエータ（HCA）のプログラムが不適切なため、クラッチの締結力を制御するピストンの移動量を検出するセンサが移動量を誤検知することがある。そのため、HCA 内部異常と判断し、メータディスプレイのトランスミッション警告灯が点滅し、「トランスミッション点検」の表示が点灯するとともに、発進や後退ができなくなるおそれがある。
	対象台数	36,100 台
事例 7	不具合の内容	エンジンコントロールユニットのソフトウェアにおいて、プライマリーO ₂ センサーの不具合を検知する OBD 機能が設定されていない。そのため、プライマリーO ₂ センサーに不具合があった場合、警告灯が点灯しない。
	対象台数	8,507 台
事例 8	不具合の内容	工場装着のナビゲーションシステム装着車両において、ナビゲーションのプログラムが不適切なため、カメラスイッチ操作を行ってもナビゲーション画面がサイドビューカメラ画像に切り替わらない場合があり、このとき、直前直左の状態を確認できない。
	対象台数	6,707 台
事例 9	不具合の内容	ETACS ECU（方向指示器、非常点滅表示灯などを制御する ECU）のプログラムが不適切なため、エレクトリックテールゲート作動時のハザードアンサーバック（非常点滅表示灯点滅による作動受付確認）が作動しない場合があり、このとき、方向指示器レバーの操作をおこなっても方向指示器が点灯しない。
	対象台数	5,249 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 25 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 2-16 から表 2-20 に示す。

表 2-16 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	原動機において、ロッカーアームシャフトの回転を抑止するシーリングボルトに誤った防錆剤を塗布したため、エンジンの熱により締め付けトルクが低下して、当該ボルトが緩み脱落するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとエンジンオイルが漏れ、最悪の場合、ロッカーアームシャフトが抜けて、走行中にエンジンが停止し再始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	3,839 台
事例 2	不具合の内容	無段変速機（CVT）仕様車及び自動変速機（AT）仕様車において、ドライブプレートとトルクコンバータを締結するボルトの締付力が不足しているため、当該ボルトが緩み、脱落することがある。そのため、異音が発生し、最悪の場合、脱落したボルトがドライブプレートとシリンダブロックの間に噛み込み、エンストして再始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	3,301 台

表 2-17 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	ドラム式の制動装置において、ブレーキシューの製造が不適切なため、ブレーキシューとライニングの接着が不十分なものがある。そのため、ブレーキ操作を繰り返すとライニングが剥がれ、制動時にドラムとシューの隙間に噛み込み、意図した以上の制動力が加わることがあるため、低速時に走行安定性を損なうおそれがある。
	対象台数	1,380 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	前輪ブレーキにおいて、ケーブルエンドへのインナワイヤ鑄込み位置が不適切なため、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し行うと、ケーブルエンドが破損し、前輪ブレーキが利かなくなるおそれがある。
	対象台数	72,090 台
事例 2	不具合の内容	販売店オプション部品として設定し販売した寒冷地用前輪ブレーキケーブルを装着した車両において、ケーブルエンドへのインナワイヤ鑄込み位置が不適切なため、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し行うと、ケーブルエンドが破損し、前輪ブレーキが利かなくなるおそれがある。
	対象台数	40,672 台
事例 3	不具合の内容	制動装置のバキュームホースにおいて、組付け時の方向指示が不適切なため、当該ホースと樹脂製のエンジンカバーが干渉しているおそれがある。そのため、そのまま長期間使用を続けると、当該ホースに穴があき、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	9,214 台
事例 4	不具合の内容	ショベルローダのワイヤーハーネスにおいて、製造時にワイヤーハーネスを不適切な位置にクランプしたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ステアリング操作時にハーネスが引っ張られ断線し、警音器、方向指示器、前照灯の作動不良が起こるおそれがある。
	対象台数	1,927 台
事例 5	不具合の内容	緊急車両のサイレンにおいて、水抜き用の穴がなかったため、水溜り路の走行や洗車等によりサイレン内部に水が溜まることがある。そのため、そのまま使用を続けると、サイレンの音圧が低下して、保安基準を満たさなくなるおそれがある。
	対象台数	1,070 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	助手席用エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、ガス発生剤の成型工程が不適切又は成型後の吸湿防止措置が不適切なため、密度が不足したガス発生剤が組み込まれたものがある。そのため、エアバッグ展開時にインフレーター内圧が異常上昇し、インフレーター容器が破損して飛び散り、出火するおそれがある。
	対象台数	736,450 台

表 2-18 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（製造工程不適切）		
事例 2	不具合の内容	アイドリングストップ付車の発電機において、プーリーの締付けが不適切なため、当該プーリーが緩むことで異音が発生し、当該プーリーが脱落することがある。そのため、当該発電機が発電しなくなり警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、エンストして再始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	85,220 台
事例 3	不具合の内容	負圧式ブレーキ倍力装置（マスタパワー）において、製造工程でのマスタパワーの筐体加締め位置が不適切なため、ブレーキペダルを踏むとマスタパワー内の負圧を保持するシールがずれ、負圧が保持できなくなるものがある。そのため、ブレーキを踏んだ際に、運転者の予測より制動停止距離が伸びるおそれがある。
	対象台数	70,415 台
事例 4	不具合の内容	トラックの燃料タンクにおいて、燃料タンクバンドを過大な締付けトルクで固定したため、当該タンク内部のバッフル板（燃料液面の揺動を抑止する仕切板）のスポット溶接部に過大な力が加わっているものがある。そのため、車両走行時の振動により、当該溶接部に亀裂が入り、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	33,426 台
事例 5	不具合の内容	小型トラック・バスの機械式自動変速機において、油圧回路部品(バルブボディ)製造時の内部洗浄が不適切なため、異物が回路内に残留しているものがある。そのため、クラッチ制御用油圧バルブの作動不良が生じて、変速ショック、変速不良等が発生し、最悪の場合、車両減速停止する際等にエンストしたり、ギヤ段のニュートラル固定により発進できなくなるおそれがある。
	対象台数	32,919 台
事例 6	不具合の内容	小型トラックと大型バスの運転席または助手席用シートベルトにおいて、巻取装置内部のロック機構部の製造方法が不適切なため、圧入部が緩み、シートベルト脱着時に異音や引っ掛かりが発生するおそれがある。そのまま使用を続けると、最悪の場合、圧入部品が外れ、衝突時にシートベルトのロックが作動しなくなる。
	対象台数	12,230 台
事例 7	不具合の内容	届出番号外-1809 によるリコール届出の改善作業で交換した HID（放電式）前照灯のバラストモジュール（点灯装置）の電子基板に製造時の帯電防止処理不良のものがあるため、静電気放電により電子基板が破損して HID 前照灯が不灯になるおそれがある。
	対象台数	3,305 台
事例 8	不具合の内容	後輪のトーインを調整するタイロッドにおいて、防錆処理が不適切なものがある。そのため、タイロッドのねじ山部分に錆が発生して締め込み部分が緩むことで、異音が発生したり、高速旋回時の走行安定性が損なわれるおそれがある。そのままの状態で使用を続けると、タイロッドの締め込み部分が外れて、最悪の場合、通常走行においても走行安定性が損なわれるおそれがある
	対象台数	1,649 台
事例 9	不具合の内容	走行装置（ホイール）において、「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に規定されている当該技術基準に適合することを保証された製品に対して行う表示（車両の製造者名又装置又は商標）がされていないため、保安基準の適合性が確認できない。
	対象台数	1,479 台

表 2-19 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	ステアリングホイールにおいて、固定ボルトの締め付けが不適切なものがあるため、走行中の振動等により当該固定ボルトが緩んで、ステアリングホイールとステアリングコラムのセレーション勘合部でガタが発生することがある。そのまま使用を続けると、当該セレーション勘合部が摩耗してガタが更になり、最悪の場合、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。
	対象台数	263,942 台
事例 2	不具合の内容	前席用シートベルトにおいて、巻取装置内部のロック機構部の製造方法が不適切なため、圧入部が緩み、シートベルト脱着時に異音や引っ掛かりが発生するおそれがある。そのまま使用を続けると、最悪の場合、圧入部品が外れ、衝突時にシートベルトのロックが作動しなくなる。
	対象台数	253,009 台
事例 3	不具合の内容	<p>プラグインハイブリッド車の駆動用電池において、以下の事象が発生するおそれがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクリーニング工程（電池セル内の異物検出性向上のため実施している工程）において、作業者が誤って電池セルを落下させ、電池セル内部部品のエレメントが移動しエレメントのセパレータが損傷した状態で、移動したエレメントと集電体の隙間が減少した不良品を流出させたため、使用過程で充電中に電池セルの内部短絡が発生する可能性がある。そのため、電圧が低下、EV システム警告灯が点灯し走行不能となり、最悪の場合、電池セルおよび周辺部品の一部が溶損する。 ・スクリーニング工程の不活性化工程において、衝撃値の設定が不適切であり、電池セル内部部品（エレメント）の一部から剥離した銅異物が発生し、同工程中に正極に運ばれることで、使用過程で軽微な内部短絡が発生する可能性がある。そのため、電圧が低下し、EV システム警告灯が点灯して満充電ができない状態やフェールセーフ状態（出力を 30%に制限し、最高速度を 50km/h に制限する走行状態）となる。
	対象台数	4,313 台
事例 4	不具合の内容	エアコンコンプレッサにおいて、プーリ部のアーマチュア(エアコンコンプレッサとプーリを断続する円盤)を成形する際の型が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、使用過程で当該アーマチュアが脱落してエアコンが効かなくなり、最悪の場合、当該アーマチュアが路上に落下するおそれがある。
	対象台数	3,136 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	電動パワーステアリングコントロールユニット（EPS ECU）内部のマイコン電源電圧を監視する回路の素子の製造工程が不適切なため、素子が特性不良となったものがある。そのため、電源電圧監視回路が誤作動し、インフォメーション画面に「パワーステアリングシステム点検」を表示するとともに、EPS のアシスト機能が停止し、ハンドルの操舵力が増大するおそれがある。
	対象台数	6,558 台

表 2-20 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「工具・治具」に問題があるもの（保守管理の不備）		
事例 1	不具合の内容	リフトゲートのラッチにおいて、製造不良により当該ラッチ内部の部品寸法が不適切なため、ロック機構が正常に作動せず、リフトゲートが完全にロックしないことがある。そのため、最悪の場合、走行中にリフトゲートが開くおそれがある。
	対象台数	5,819 台
事例 2	不具合の内容	ABS(アンチロックブレーキシステム)のハイドロリックユニットにおいて、製造工程が不適切なため、異物が混入しているものがあり、最悪の場合、ABSが適切に作動しないおそれがある。
	対象台数	940 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	無段変速機（CVT）のセレクトレバーにおいて、表皮成形設備の治具が不適切なため、セレクトボタンとの嵌合部が削れたものがあり、セレクトボタン操作時に嵌合が外れて、セレクトボタンが操作できなくなるおそれがある。このため、Pレンジからシフトできなくなる、または、PおよびRレンジにシフトできなくなるおそれがある。
	対象台数	4,906 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	主制動装置のブレーキパッドにおいて、摩擦材とバックプレートの接着が不十分であったため、使用環境によって接着面へ水が浸入し、錆が発生することにより、最悪の場合、摩擦材が脱落してブレーキが利かなくなるおそれがある。
	対象台数	2,241 台
事例 2	不具合の内容	エンジンの燃料噴射ポンプにおいて、デリベリホルダ内部のデリベリガイドの熱処理が不適切なため、シール部に初期亀裂が発生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、当該初期亀裂が進展し燃料漏れが発生するおそれがある。
	対象台数	437 台

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

3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間

(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

平成 21 年度から平成 25 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「不具合発生の初報日」という）までの期間を区分し、「全体」、国産車及び輸入車について、平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均の各届出件数及びそれらの割合を表 3-1 に、それをグラフにしたものを図 3-1 及び図 3-2 に、また、平均期間については図 3-3 に、それぞれ示す。

表 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及びその割合（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	届出件数 及び割合		国産車			輸入車			全体		
			H25	H24	5 力年 平均	H25	H24	5 力年 平均	H25	H24	5 力年 平均
0.5 年以内	件数	(件)	60	50	52	24	22	19	84	72	71
	(%)	(%)	26.2	19.6	21.7	21.4	22.9	20.0	24.6	20.5	21.2
0.5 年超え 1 年以内	件数	(件)	30	32	34	21	12	18	51	44	53
	(%)	(%)	13.1	12.5	14.4	18.8	12.5	19.0	15.0	12.5	15.7
1 年超え 2 年以内	件数	(件)	35	48	38	24	17	21	59	65	59
	(%)	(%)	15.3	18.8	16.0	21.4	17.7	21.3	17.3	18.5	17.5
2 年超え 3 年以内	件数	(件)	27	26	25	12	12	12	39	38	37
	(%)	(%)	11.8	10.2	10.6	10.7	12.5	12.2	11.4	10.8	11.1
3 年超え 4 年以内	件数	(件)	14	17	17	3	8	6	17	25	22
	(%)	(%)	6.1	6.7	7.1	2.7	8.3	5.8	5.0	7.1	6.7
4 年超え 5 年以内	件数	(件)	13	13	13	6	5	4	19	18	17
	(%)	(%)	5.7	5.1	5.5	5.4	5.2	4.1	5.6	5.1	5.1
5 年超え	件数	(件)	50	69	59	22	20	17	72	89	76
	(%)	(%)	21.8	27.1	24.8	19.6	20.8	17.6	21.1	25.4	22.7
合計*1	件数	(件)	229	255	238	112	96	97	341	351	335
	(%)	(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
平均期間（力月）			46.8	45.3	44.7	32.7	36.2	31.7	42.2	42.8	40.9

* 1：リコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

注：当該分析結果中の「不具合発生の初報日」の定義は、過去の届出分析の報告書とは異なることから、平成 21 年度から平成 22 年度の届出分析結果報告書の数値とは異なるものがある（以下同じ）。

平成 25 年度の「全体」における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」84 件、「5 年超え」72 件、「1 年超え 2 年以内」59 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 135 件であり、届出件数の合計の約 39%を占め、「2 年以内」の期間では 194 件であり、届出件数の合計の約 57%を占めている。

一方、「5 年超え」の期間区分については、平成 21 年度以降は増減を繰り返す傾向にあり、平成 23 年度は 47 件（届出件数の合計の約 16%）と減少した*1が、平成 24 年度は 89 件（同約 25%）に増加し、平成 25 年度は 72 件（同約 21%）に減少となっている。

平成 25 年度の国産車は、届出件数の約 67%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、「全体」の届出状況も同様の傾向にある。また、平成 25 年度における国産車の「5 年超え」の期間区分の届出件数が 50 件と、前年度に対し 19 件減少（対前年度比約 28%減、届出件数の割合は約 5 ポイント減）したことから、「全体」も減少している。

平成 25 年度の輸入車においては、届出件数の多い主な期間区分は、「0.5 年以内」及び「1 年超え 2 年以内」でそれぞれ 24 件、「5 年超え」で 22 件である。「0.5 年以内」の期間における届出件数の割合は約 21%を占め、国産車と比べて約 5 ポイント少なく、また、「5 年超え」の期間における届出件数の割合は約 20%を占め、国産車と比べて約 2 ポイント少ない。さらに、生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間については、輸入車は 32.7 カ月、国産車が 46.8 カ月となっており、輸入車の平均期間が約 14 カ月短い。このように、輸入車のリコール届出における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間が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みた場合、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。

* 1 : 昨年度の報告書：「平成 24 年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001033852.pdf>)

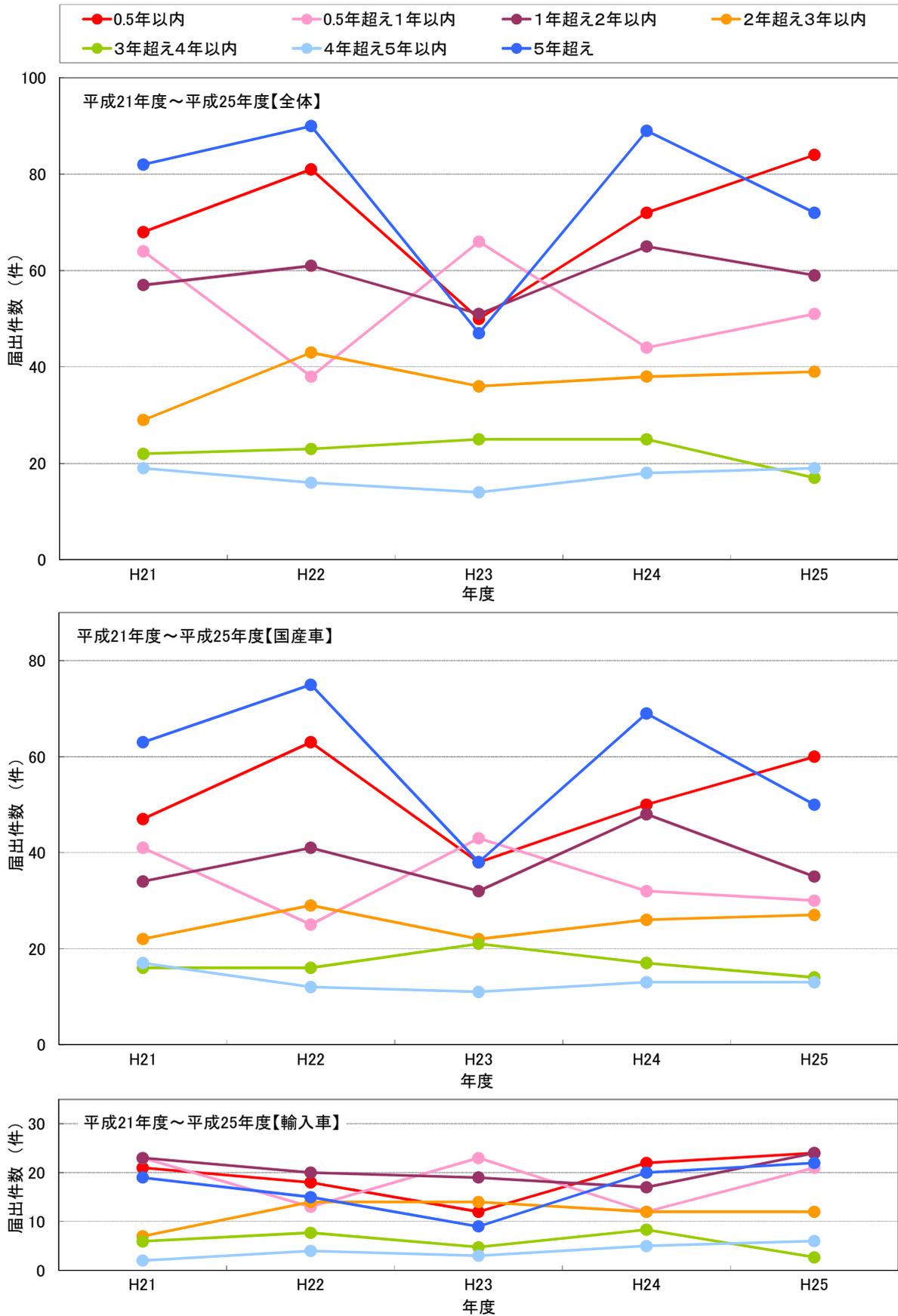


図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数（平成 21 年度～平成 25 年度）【国産車、輸入車及び全体】

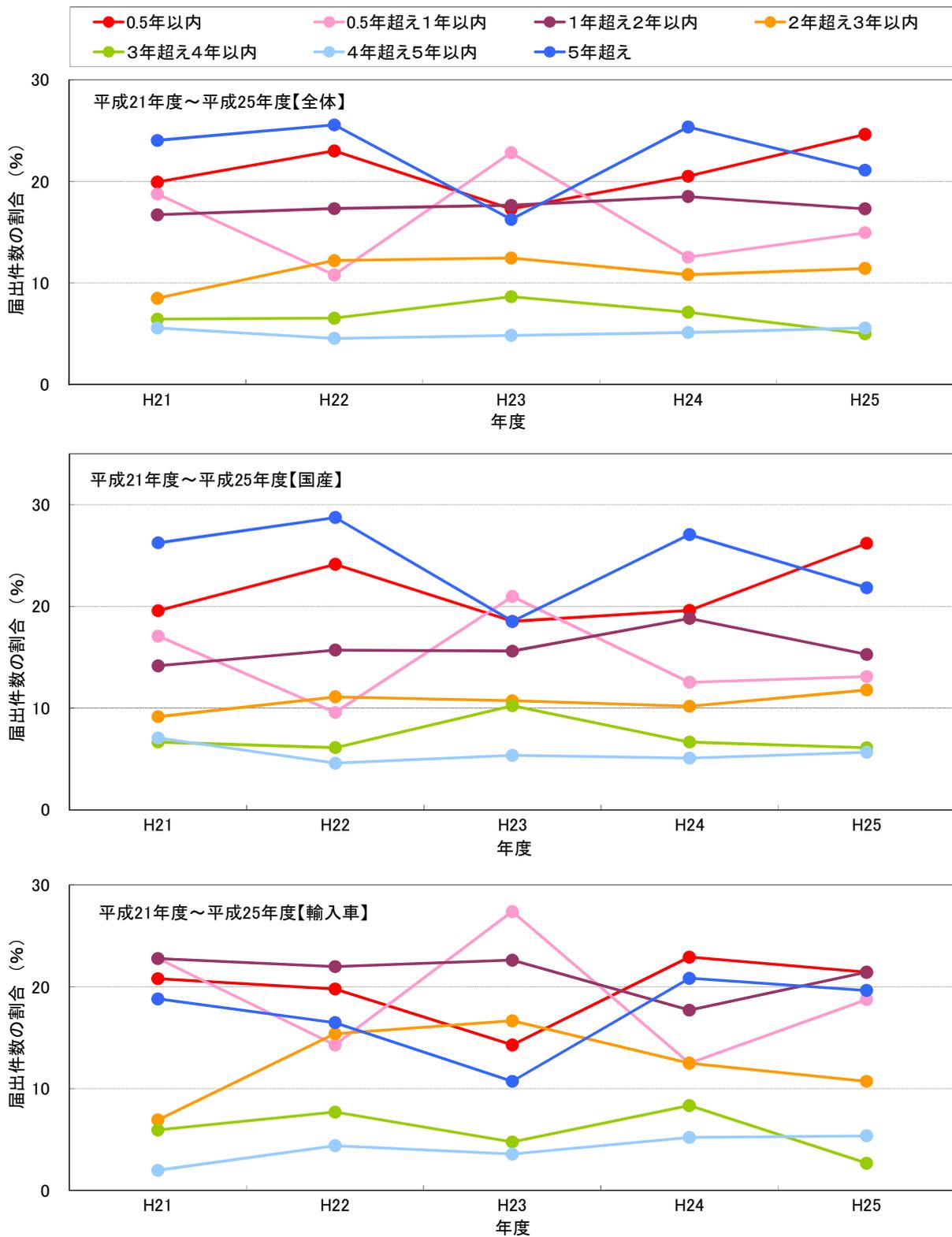


図 3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合（平成 21 年度～平成 25 年度）【国産車、輸入車及び全体】

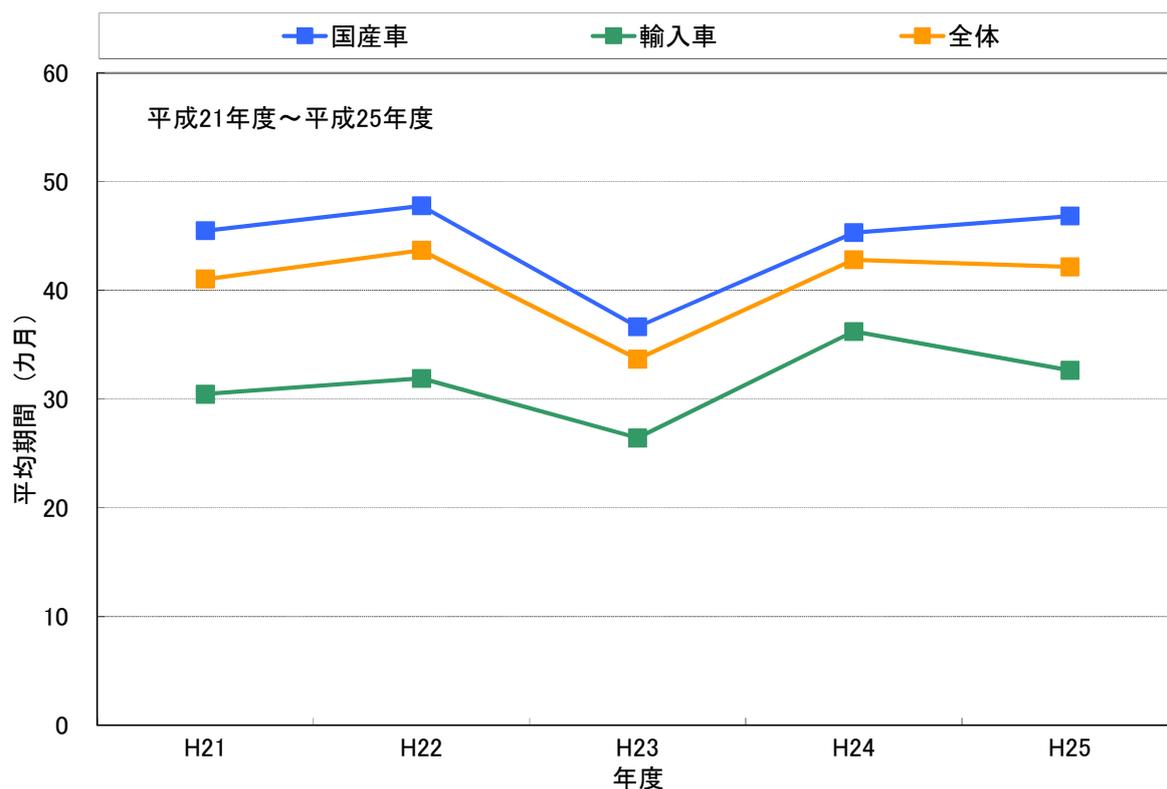


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間（平成 21 年度～平成 25 年度）

(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

平成 21 年度から平成 25 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の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の初報日までの平均期間【全体】（平成 21 年度～平成 25 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間（力月）					
	H21	H22	H23	H24	H25	5 力年平均
動力伝達装置	43.3	38.6	28.1	34.7	40.4	37.5
原動機	34.8	22.3	33.3	43.1	24.8	31.0
制動装置	33.4	61.9	29.2	51.4	30.2	40.7
電気装置	36.5	31.4	21.9	37.8	56.7	36.6
灯火装置	40.1	60.7	32.8	27.1	81.4	55.7
燃料装置	35.6	53.1	33.1	37.3	35.2	38.9
乗車装置	38.1	35.2	29.9	4.7	23.6	27.7
排出ガス発散防止装置	79.2	27.8	36.8	39.4	14.7	34.0
走行装置	72.7	86.2	56.0	58.6	50.6	67.0
車枠・車体	35.8	46.8	57.6	37.1	45.1	43.4
かじ取装置	46.5	21.5	25.6	39.2	12.1	31.0
緩衝装置	45.0	44.0	43.8	59.0	66.7	49.4
その他	44.1	54.0	40.5	58.6	58.0	53.1

(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期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 21 年度から平成 25 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 25 年度の国産車における装置別リコール届出件数が 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 3-5 にそれぞれ示す。また、表 3-6 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開始日から不具合発生の特報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	16	35.6	6	22.2	8	22.6
0.5 年超え 1 年以内	4	8.9	0	0.0	4	11.3
1 年超え 2 年以内	4	8.9	7	25.9	5	15.3
2 年超え 3 年以内	5	11.1	5	18.5	5	13.0
3 年超え 4 年以内	0	0.0	4	14.8	4	11.9
4 年超え 5 年以内	4	8.9	1	3.7	1	4.0
5 年超え	12	26.7	4	14.8	8	22.0
合計件数及び割合	45	100.0	27	100.0	35	100.0

表 3-4 原動機における生産開始日から不具合発生の特報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	13	34.2	1	3.7	6	21.3
0.5 年超え 1 年以内	5	13.2	4	14.8	4	14.9
1 年超え 2 年以内	4	10.5	6	22.2	5	19.1
2 年超え 3 年以内	6	15.8	4	14.8	3	12.1
3 年超え 4 年以内	5	13.2	4	14.8	3	10.6
4 年超え 5 年以内	1	2.6	0	0.0	2	5.7
5 年超え	4	10.5	8	29.6	5	16.3
合計件数及び割合	38	100.0	27	100.0	28	100.0

表 3-5 制動装置における生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】(平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	6	22.2	6	28.6	5	25.0
0.5 年超え 1 年以内	3	11.1	2	9.5	3	15.7
1 年超え 2 年以内	7	25.9	5	23.8	4	18.5
2 年超え 3 年以内	5	18.5	3	14.3	2	10.2
3 年超え 4 年以内	1	3.7	1	4.8	1	5.6
4 年超え 5 年以内	3	11.1	0	0.0	1	5.6
5 年超え	2	7.4	4	19.0	4	19.4
合計件数及び割合	27	100.0	21	100.0	22	100.0

表 3-6 各装置における生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間【国産車】(平成 21 年度～平成 25 年度及び 5 力年平均)

装置名	平均期間 (カ月)					
	H21	H22	H23	H24	H25	5 力年平均
動力伝達装置	51.8	36.5	32.1	33.0	44.1	40.0
原動機	36.4	22.0	34.5	51.9	24.2	32.8
制動装置	26.4	72.8	24.9	47.6	29.9	40.2
灯火装置	57.3	73.8	31.8	26.1	99.1	68.3
電気装置	33.8	31.9	21.8	31.7	69.4	36.1
燃料装置	33.8	51.6	36.4	35.6	37.9	38.9
乗車装置	48.6	41.2	32.3	4.7	24.1	30.5
かじ取装置	54.9	23.3	31.1	45.5	12.1	35.2
車枠・車体	29.3	60.2	82.8	50.3	55.4	53.5
排出ガス発散防止装置	79.2	32.3	37.5	39.6	12.0	36.5
走行装置	89.8	90.1	75.3	80.5	68.4	83.7
緩衝装置	46.7	52.1	46.2	81.6	59.7	51.5
その他	55.2	61.3	49.9	62.4	67.0	60.2

(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期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 21 年度から平成 25 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 25 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に、表 3-7 から表 3-9 にそれぞれ示す。また、表 3-10 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-7 動力伝達装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	3	21.4	1	6.7	2	18.0
0.5 年超え 1 年以内	3	21.4	4	26.7	2	22.0
1 年超え 2 年以内	3	21.4	5	33.3	3	30.0
2 年超え 3 年以内	2	14.3	2	13.3	1	10.0
3 年超え 4 年以内	0	0.0	1	6.7	1	6.0
4 年超え 5 年以内	1	7.1	0	0.0	0	2.0
5 年超え	2	14.3	2	13.3	1	12.0
合計件数及び割合	14	100.0	15	100.0	10	100.0

表 3-8 制動装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	5	35.7	6	46.2	4	28.8
0.5 年超え 1 年以内	2	14.3	0	0.0	1	10.6
1 年超え 2 年以内	2	14.3	0	0.0	2	12.1
2 年超え 3 年以内	1	7.1	1	7.7	1	9.1
3 年超え 4 年以内	0	0.0	0	0.0	0	3.0
4 年超え 5 年以内	0	0.0	1	7.7	1	4.5
5 年超え	4	28.6	5	38.5	4	31.8
合計件数及び割合	14	100.0	13	100.0	13	100.0

表 3-9 原動機における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	2	14.3	2	22.2	2	19.6
0.5 年超え 1 年以内	4	28.6	2	22.2	2	26.1
1 年超え 2 年以内	2	14.3	2	22.2	1	15.2
2 年超え 3 年以内	3	21.4	2	22.2	2	17.4
3 年超え 4 年以内	0	0.0	1	11.1	1	8.7
4 年超え 5 年以内	1	7.1	0	0.0	0	4.3
5 年超え	2	14.3	0	0.0	1	8.7
合計件数及び割合	14	100.0	9	100.0	9	100.0

表 3-10 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間【輸入車】（平成 21 年度～平成 25 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H21	H22	H23	H24	H25	5 力年平均
動力伝達装置	12.1	55.6	11.1	37.7	28.5	28.6
制動装置	45.1	41.1	34.2	57.6	30.7	41.5
原動機	30.4	23.5	30.1	16.5	26.5	25.5
電気装置	45.6	30.1	22.2	50.0	32.5	38.1
燃料装置	39.0	57.0	25.4	44.4	30.9	39.1
乗車装置	11.0	27.2	18.8	—	22.9	21.0
灯火装置	13.1	27.1	34.5	30.3	32.6	27.0
排出ガス発散防止装置	—	7.6	28.0	38.7	17.9	25.1
走行装置	8.5	22.6	13.7	23.5	28.5	18.8
緩衝装置	40.0	32.6	41.4	47.7	71.9	46.5
車枠・車体	41.8	21.9	42.5	6.4	14.4	28.3
かじ取装置	22.6	17.0	12.4	30.3	—	20.3
その他	17.9	34.4	15.2	35.4	46.4	33.5

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

(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

平成21年度から平成25年度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、「全体」、国産車及び輸入車の届出状況を表3-11に、それをグラフにしたものを図3-4から図3-7に、平均期間については図3-8に、それぞれ示す。

表3-11 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25年度、平成24年度及び5カ年平均）

期間区分	届出件数、対象台数及び割合		国産車			輸入車			全体		
			H25	H24	5カ年平均	H25	H24	5カ年平均	H25	H24	5カ年平均
2カ月以内	件数	(件)	42	66	48	48	43	34	90	109	82
		(%)	18.3	25.9	20.0	42.9	44.8	35.3	26.4	31.1	24.4
	台数	(千台)	272	144	125	58	59	31	330	203	157
2カ月を超え 4カ月以内	件数	(件)	38	51	38	23	20	20	61	71	58
		(%)	16.6	20.0	16.1	20.5	20.8	20.7	17.9	20.2	17.4
	台数	(千台)	326	31	137	48	4	25	374	36	162
4カ月を超え 6カ月以内	件数	(件)	19	22	20	16	10	10	35	32	30
		(%)	8.3	8.6	8.4	14.3	10.4	10.7	10.3	9.1	9.1
	台数	(千台)	259	17	107	7	6	19	266	24	126
6カ月を超え 8カ月以内	件数	(件)	26	11	19	5	4	6	31	15	24
		(%)	11.4	4.3	7.9	4.5	4.2	5.8	9.1	4.3	7.3
	台数	(千台)	414	58	221	7	0	4	421	58	225
8カ月を超え 10カ月以内	件数	(件)	12	15	14	2	4	4	14	19	17
		(%)	5.2	5.9	5.8	1.8	4.2	3.7	4.1	5.4	5.2
	台数	(千台)	321	22	114	1	4	5	321	27	119
10カ月を超え 12カ月以内	件数	(件)	12	10	9	2	2	3	14	12	11
		(%)	5.2	3.9	3.7	1.8	2.1	2.7	4.1	3.4	3.4
	台数	(千台)	4	27	16	8	0	6	12	28	22
12カ月を超え 24カ月以内	件数	(件)	24	21	34	10	6	10	34	27	44
		(%)	10.5	8.2	14.2	8.9	6.3	10.7	10.0	7.7	13.2
	台数	(千台)	632	128	1,024	19	17	51	651	145	1,075
24カ月を超え 48カ月以内	件数	(件)	33	29	35	3	5	8	36	34	42
		(%)	14.4	11.4	14.5	2.7	5.2	8.1	10.6	9.7	12.7
	台数	(千台)	1,630	4,046	2,029	112	114	88	1,742	4,160	2,117
48カ月を超え	件数	(件)	23	30	22	3	2	2	26	32	25
		(%)	10.0	11.8	9.4	2.7	2.1	2.3	7.6	9.1	7.3
	台数	(千台)	4,486	1,473	1,773	17	6	7	4,503	1,480	1,780
合計*1	件数	(件)	229	255	238	112	96	97	341	351	335
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	8,344	5,947	5,546	277	211	237	8,621	6,159	5,783
	(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
平均期間(カ月)			17.7	16.1	17.1	6.4	6.9	8.8	14.0	13.6	14.7

*1：リコール届出が複数の装置に跨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 3-11 をみると、平成 25 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、「全体」の届出件数の多い主な期間区分は、「2 カ月以内」90 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」61 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」36 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」35 件、「48 カ月超え」26 件である。これを「6 ヶ月以内」の期間でみた場合、平成 25 年度は 186 件（届出件数「全体」の約 55%）となり、前年度以前の同期間の届出状況と比べると、平成 24 年度は 212 件（同約 60%）、5 カ年平均は 170 件（同約 51%）であり、平成 25 年度は、平成 24 年度に対し届出件数の割合が約 6 ポイント減少している。また、「6 ヶ月以内」の期間でみた場合、平成 23 年度は 128 件（同約 44%）*1、5 カ年平均は 155 件（同約 47%）であるので、平成 25 年度は平成 24 年度に続いて、リコール届出の過半数は不具合発生の初報日からリコール届出日までが半年以内で届出される傾向となっている。

そして、「全体」の「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、前年度に対し、届出件数が 2 件増加（対前年度比約 6%増）したものの、対象台数が 2,418 千台減少（同約 58%減）した。「全体」の「48 カ月超え」の期間区分については、前年度に対し、届出件数が 6 件減少（同約 19%減）したものの、対象台数が 3,023 千台増加（同約 204%増）した。したがって、前年度に対し、平成 25 年度においては、届出 1 件当たりの対象台数が多い大規模なリコール届出は、不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間が、長期の期間区分で大規模なリコール届出がみられる。

図 3-4 及び図 3-5 をみると、「全体」の平成 21 年度から平成 25 年度のリコール届出件数の推移については、「2 カ月以内」及び「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分では、毎年度大きく増減を繰り返しているが、平成 21 年度から平成 25 年度を通してみると増加傾向にある。また、「12 カ月超え 24 カ月以内」及び「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、平成 22 年度以降、平成 25 年度まで減少傾向にある。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 22 年度及び平成 25 年度に届出件数が若干減少したが、平成 21 年度から平成 25 年度を通してみると緩やかな増加傾向にある。

一方、図 3-6 及び図 3-7 をみると、「全体」については、「24 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及びその割合が顕著に多い傾向はみられる。平成 23 年度以降では、「48 カ月超え」の期間区分における対象台数の割合の増加が顕著である。

* 1 : 昨年度の報告書：「平成 24 年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001033852.pdf>)

国産車は、届出件数の「全体」の約 67%を占めるため、国産車の届出状況の推移が「全体」に与える影響は大きく、「全体」の届出傾向と同様となっている。

輸入車については、表 3-11 をみると、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 48 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 71 件となり、全期間区分の届出件数合計の約 63%を占める。また、国産車では全期間区分合計の届出件数の約 35% (80 件) を占める「12 カ月超え 24 カ月以内」、「24 カ月超え 48 カ月以内」及び「48 カ月超え」を合わせた「12 カ月超え」の期間では、輸入車は 16 件で届出件数の約 14%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 3-4 及び図 3-5 においてもその傾向が見て取ることができる。

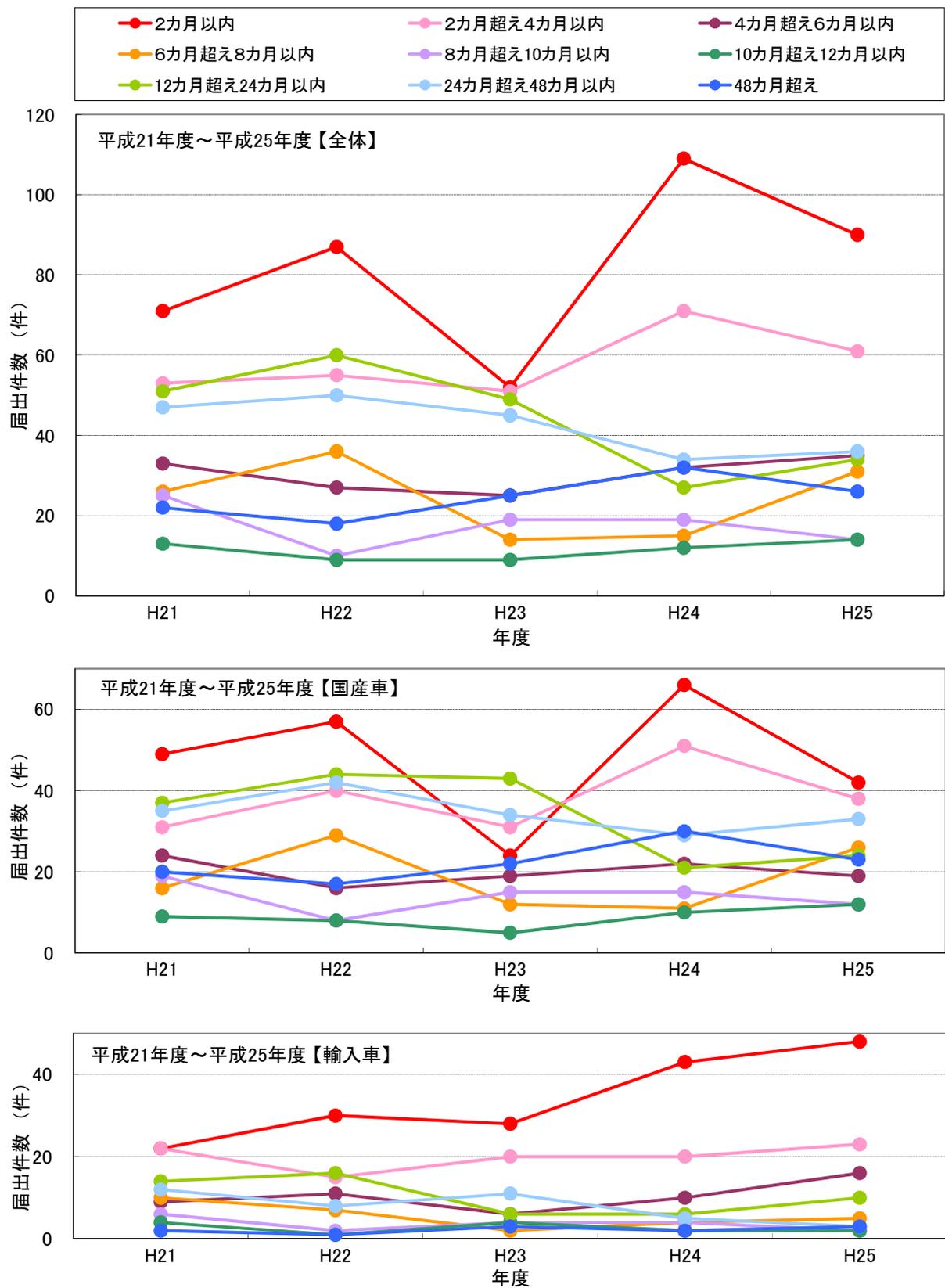


図 3-4 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数（平成 21 年度～平成 25 年度）

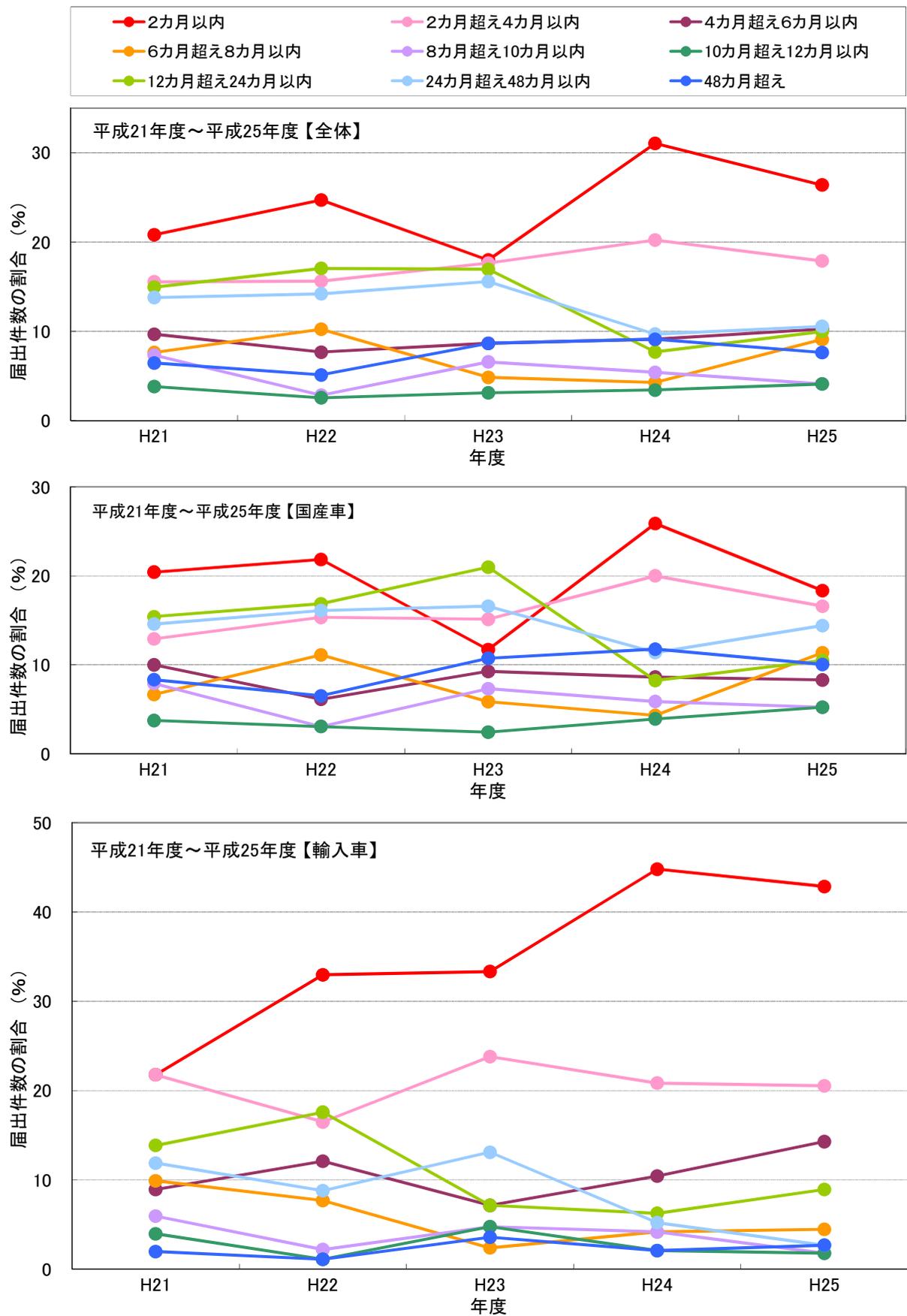


図 3-5 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合（平成21年度～平成25年度）

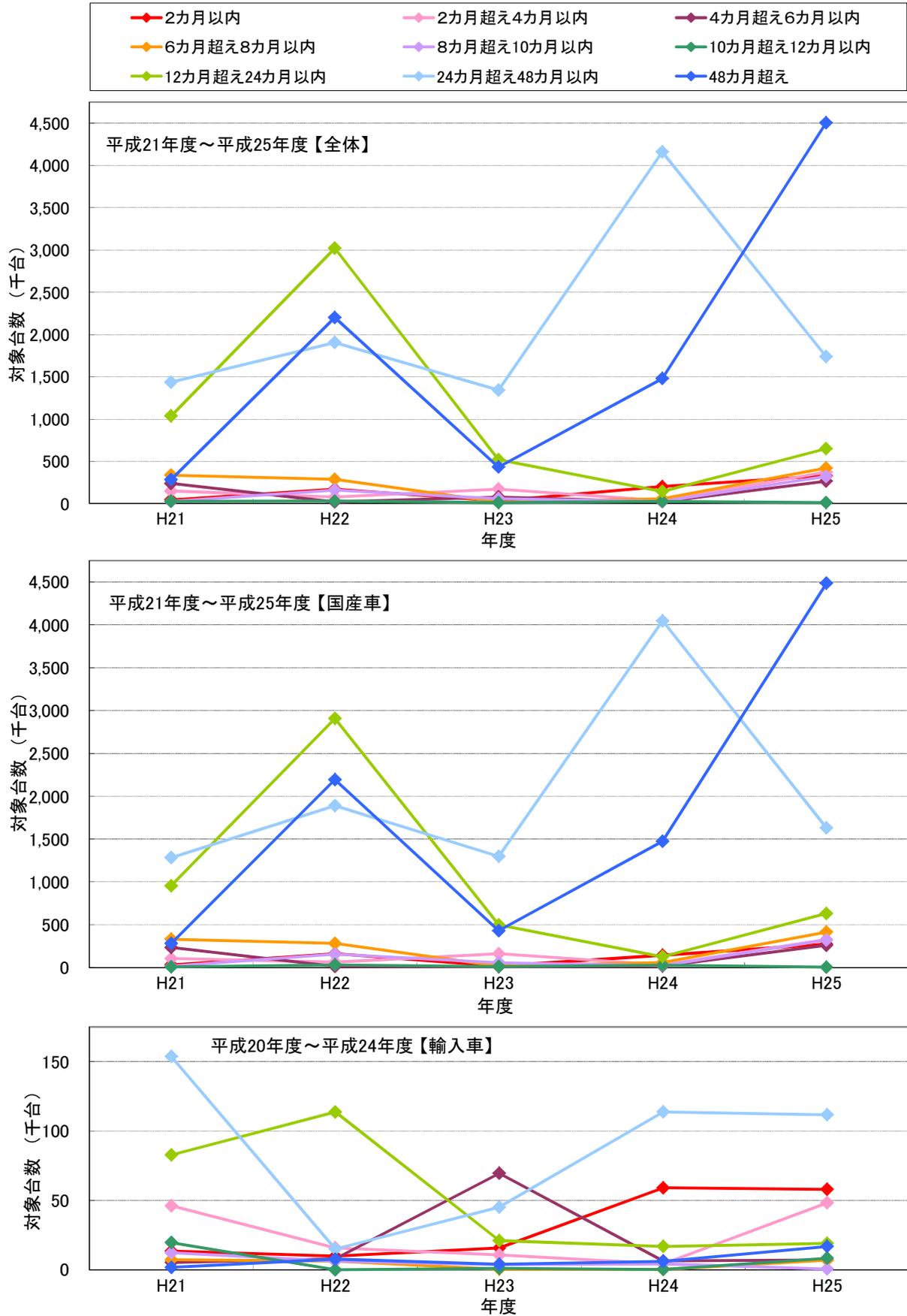


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数（平成 21 年度～平成 25 年度）

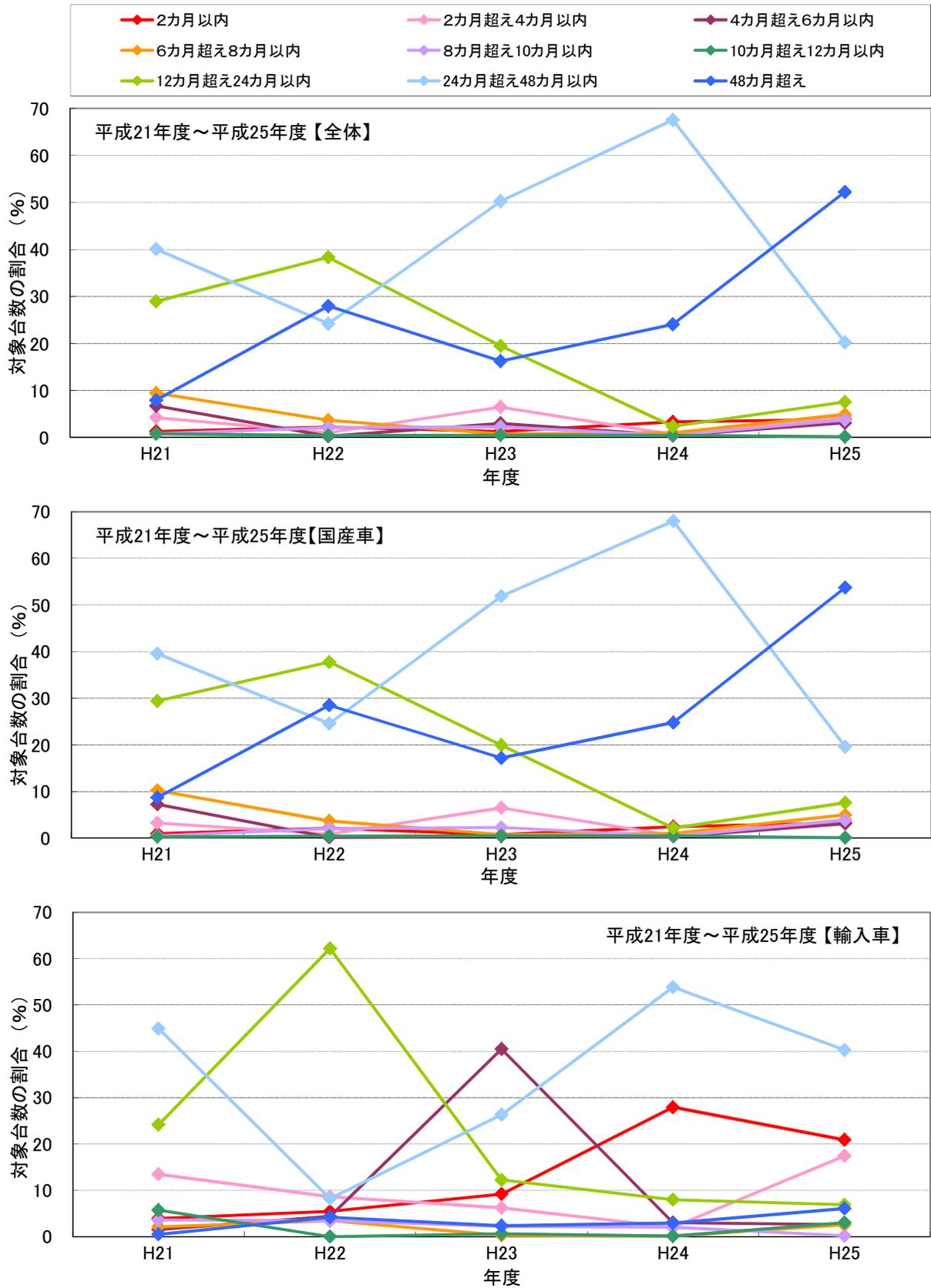


図 3-7 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合（平成21年度～平成25年度）

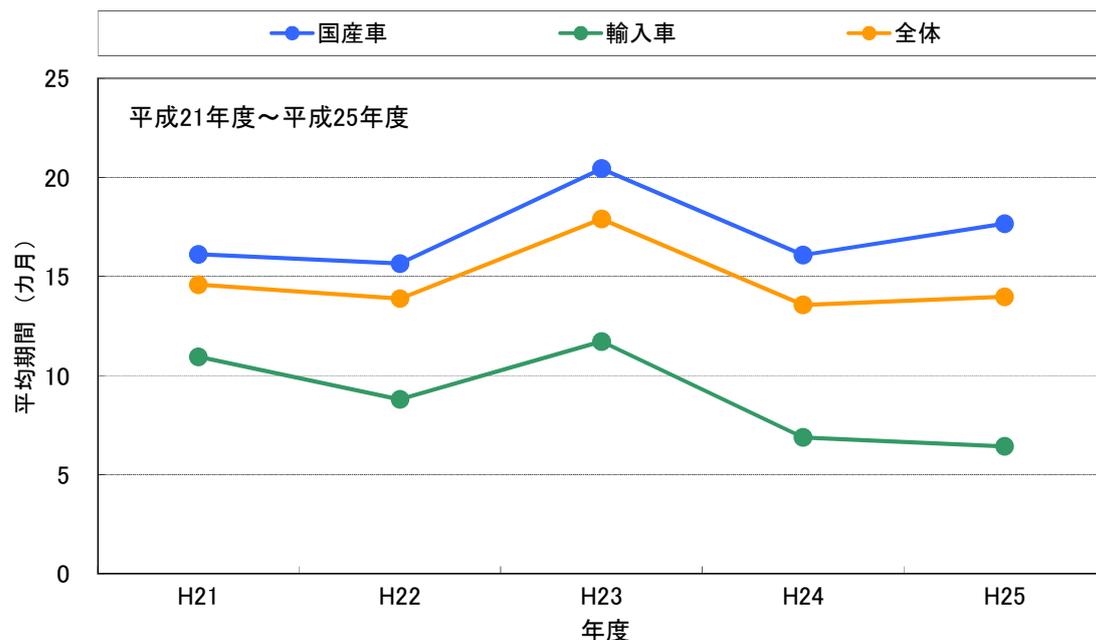


図 3-8 不具合発生からリコール届出までの平均期間（平成 21 年度～平成 25 年度）

(2) 装置別の不具合発生からリコール届出までの平均期間

平成 21 年度から平成 25 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からリコール届出までの平均期間を表 3-12 に示す。

表 3-12 各装置における不具合発生からリコール届出までの平均期間【全体】（平成 21 年度～平成 25 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間 (カ月)					
	H21	H22	H23	H24	H25	5 力年平均
動力伝達装置	19.3	12.5	21.8	18.6	12.1	16.3
原動機	18.0	20.2	19.2	23.8	27.3	22.3
制動装置	10.8	12.3	8.9	6.8	12.2	10.3
電気装置	16.2	13.5	14.3	13.2	14.8	14.4
灯火装置	8.5	14.0	17.9	19.1	15.1	14.4
燃料装置	14.2	17.8	26.2	16.9	11.3	17.4
乗車装置	6.7	6.2	14.9	4.4	3.1	6.5
排出ガス発散防止装置	27.1	22.2	22.1	30.0	9.2	22.6
走行装置	23.1	13.2	7.5	11.0	4.6	13.1
車枠・車体	8.7	11.9	18.7	5.4	6.9	10.2
かじ取装置	13.4	10.9	18.5	11.5	26.3	14.4
緩衝装置	25.2	15.9	24.7	3.0	12.7	18.5
その他	10.1	12.0	19.5	7.4	10.0	10.7

(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期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 21 年度から平成 25 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 25 年度の国産車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に、表 3-13 から表 3-15 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-16 に示す。

表 3-13 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期間区分毎のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
2 力月以内	11	24.4	2	7.4	6	16.4
2 力月超え 4 力月以内	8	17.8	2	7.4	4	10.2
4 力月超え 6 力月以内	2	4.4	2	7.4	3	7.9
6 力月超え 8 力月以内	6	13.3	2	7.4	4	10.7
8 力月超え 10 力月以内	3	6.7	0	0.0	2	6.8
10 力月超え 12 力月以内	2	4.4	3	11.1	2	4.5
12 力月超え 24 力月以内	2	4.4	6	22.2	5	15.3
24 力月超え 48 力月以内	9	20.0	4	14.8	6	18.1
48 力月超え	2	4.4	6	22.2	4	10.2
合計件数及び割合	45	100.0	27	100.0	35	100.0

表 3-14 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期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
2 力月以内	2	5.3	3	11.1	4	13.5
2 力月超え 4 力月以内	6	15.8	1	3.7	4	14.9
4 力月超え 6 力月以内	1	2.6	2	7.4	1	3.5
6 力月超え 8 力月以内	4	10.5	2	7.4	2	6.4
8 力月超え 10 力月以内	1	2.6	1	3.7	1	2.1
10 力月超え 12 力月以内	2	5.3	2	7.4	1	3.5
12 力月超え 24 力月以内	3	7.9	1	3.7	3	12.1
24 力月超え 48 力月以内	8	21.1	10	37.0	8	27.7
48 力月超え	11	28.9	5	18.5	5	16.3
合計件数及び割合	38	100.0	27	100.0	28	100.0

表 3-15 制動装置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期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
2 力月以内	2	7.4	7	33.3	4	19.4
2 力月超え 4 力月以内	5	18.5	2	9.5	3	13.9
4 力月超え 6 力月以内	1	3.7	2	9.5	2	9.3
6 力月超え 8 力月以内	2	7.4	2	9.5	2	10.2
8 力月超え 10 力月以内	1	3.7	4	19.0	2	8.3
10 力月超え 12 力月以内	4	14.8	1	4.8	2	8.3
12 力月超え 24 力月以内	8	29.6	2	9.5	4	18.5
24 力月超え 48 力月以内	2	7.4	0	0.0	1	5.6
48 力月超え	2	7.4	1	4.8	1	6.5
合計件数及び割合	27	100.0	21	100.0	22	100.0

表 3-16 各装置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平均期間【国産車】（平成 21 年度～平成 25 年度）

装置名	平均期間（力月）					
	H21	H22	H23	H24	H25	5 力年平均
動力伝達装置	20.9	13.3	24.0	26.4	13.0	18.5
原動機	20.6	21.3	22.9	28.9	36.2	26.9
制動装置	13.0	15.6	9.5	8.0	16.4	12.9
灯火装置	4.6	15.1	18.2	24.0	12.1	13.7
電気装置	16.2	15.3	15.3	14.8	19.7	16.1
燃料装置	14.6	22.4	29.0	18.0	16.4	19.9
乗車装置	7.5	4.8	16.1	4.4	3.6	7.1
かじ取装置	16.7	9.4	19.8	14.0	26.3	15.8
車枠・車体	9.0	14.1	42.2	6.9	9.0	13.1
排出ガス発散防止装置	27.1	25.2	21.2	37.9	13.5	26.9
走行装置	28.6	13.9	9.6	13.2	5.1	16.1
緩衝装置	20.5	16.0	15.8	3.1	27.9	18.7
その他	10.3	15.9	23.2	7.1	11.4	11.7

(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期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 21 年度から平成 25 年度の輸入車のリコール届出において、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について、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 25 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置を対象に多いものから順に、表 3-17 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 3-17 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期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
2 カ月以内	6	42.9	5	33.3	3	30.0
2 カ月超え 4 カ月以内	3	21.4	4	26.7	2	24.0
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	4	26.7	1	14.0
6 カ月超え 8 カ月以内	1	7.1	0	0.0	0	4.0
8 カ月超え 10 カ月以内	1	7.1	0	0.0	0	4.0
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	6.7	1	6.0
12 カ月超え 24 カ月以内	1	7.1	1	6.7	1	6.0
24 カ月超え 48 カ月以内	2	14.3	0	0.0	1	12.0
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及び割合	14	100.0	15	100.0	10	100.0

表 3-18 制動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期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
2 カ月以内	6	42.9	7	53.8	5	36.4
2 カ月超え 4 カ月以内	4	28.6	2	15.4	3	24.2
4 カ月超え 6 カ月以内	1	7.1	0	0.0	1	10.6
6 カ月超え 8 カ月以内	1	7.1	1	7.7	1	9.1
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	7.7	1	4.5
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	2	14.3	2	15.4	1	9.1
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	6.1
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及び割合	14	100.0	13	100.0	13	100.0

表 3-19 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期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度、平成 24 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H24		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
2 力月以内	9	64.3	8	88.9	5	54.3
2 力月超え 4 力月以内	0	0.0	0	0.0	1	10.9
4 力月超え 6 力月以内	3	21.4	0	0.0	1	6.5
6 力月超え 8 力月以内	0	0.0	0	0.0	0	2.2
8 力月超え 10 力月以内	1	7.1	0	0.0	0	4.3
10 力月超え 12 力月以内	1	7.1	0	0.0	0	2.2
12 力月超え 24 力月以内	0	0.0	0	0.0	1	8.7
24 力月超え 48 力月以内	0	0.0	0	0.0	0	4.3
48 力月超え	0	0.0	1	11.1	1	6.5
合計件数及び割合	14	100.0	9	100.0	9	100.0

表 3-20 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【輸入車】（平成 21 年度～平成 25 年度）

装置名	平均期間（力月）					
	H21	H22	H23	H24	H25	5 力年平均
動力伝達装置	13.5	5.2	12.3	4.4	9.1	8.5
制動装置	7.2	5.8	8.3	4.9	4.3	6.1
原動機	10.5	15.2	9.6	8.3	3.1	8.3
電気装置	16.2	9.1	8.2	10.0	5.5	9.8
燃料装置	13.4	6.0	19.5	12.6	3.4	11.1
乗車装置	4.7	8.1	9.4	—	2.5	5.1
灯火装置	14.8	11.1	17.4	4.3	23.4	16.1
排出ガス発散防止装置	—	8.5	33.2	6.0	4.0	7.7
走行装置	2.2	2.0	2.7	7.6	4.0	4.1
緩衝装置	39.4	15.8	33.5	3.0	1.2	18.2
車枠・車体	8.3	7.9	4.6	2.0	0.7	5.9
かじ取装置	4.0	14.4	15.1	8.0	—	10.6
その他	9.7	1.6	9.5	9.1	8.1	8.0

3.3 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出状況

(1) 電子制御部品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 21 年度から平成 25 年度の装置別の電子制御部品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 25 年度、平成 24 年度及び 5 年平均の各届出件数及びそれらの比率を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表 3-21 に示す。なお、平成 25 年度の「全体」における電子制御部品関連届出件数が多い装置から順に記載している。また、全装置合計について、平成 21 年度から平成 25 年度の電子制御部品関連届出の件数及び比率の推移をグラフにしたものを、図 3-9 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名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 3-21 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25年度、平成24年度及び5カ年平均）

装置名	関連届出の区分け	届出件数及び比率	国産車			輸入車			全体		
			H25	H24	5カ年平均	H25	H24	5カ年平均	H25	H24	5カ年平均
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	12	7	6	4	4	3	16	11	9
		比率(%)	31.6	25.9	20.6	28.6	44.4	34.8	30.8	30.6	24.1
	装置合計	件数(件)	38	27	28	14	9	9	52	36	37
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	10	4	6	4	3	2	14	7	8
		比率(%)	22.2	14.8	15.8	28.6	20.0	20.0	23.7	16.7	16.7
	装置合計	件数(件)	45	27	35	14	15	10	59	42	45
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	7	6	5	0	2	8	7	8
		比率(%)	14.3	26.9	23.1	45.5	0.0	22.9	25.0	17.9	23.0
	装置合計	件数(件)	21	26	26	11	13	10	32	39	36
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	1	0	5	1	2	6	2	2
		比率(%)	4.5	16.7	2.9	62.5	50.0	33.3	20.0	25.0	12.2
	装置合計	件数(件)	22	6	14	8	2	6	30	8	20
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	4	1	2	0	2	1	4	3	3
		比率(%)	14.8	4.8	11.1	0.0	15.4	6.1	9.8	8.8	9.2
	装置合計	件数(件)	27	21	22	14	13	13	41	34	35
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	2	0	3	1	3	5	3
		比率(%)	42.9	20.0	15.8	—	42.9	10.0	42.9	29.4	14.2
	装置合計	件数(件)	7	10	15	0	7	6	7	17	21
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	2	1	2	1	1	2	3	2
		比率(%)	0.0	13.3	11.1	40.0	20.0	23.1	18.2	15.0	13.8
	装置合計	件数(件)	6	15	9	5	5	3	11	20	12
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	0	2	0	0	0	1	0	2
		比率(%)	7.1	0.0	7.1	0.0	0.0	4.3	4.3	0.0	6.3
	装置合計	件数(件)	14	29	23	9	7	9	23	36	32
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	1	0	1	1	0	1
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	11.1	—	13.6	4.8	0.0	4.1
	装置合計	件数(件)	12	10	10	9	0	4	21	10	15
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	0	5	1	0	0	1	0	5	2
		比率(%)	0.0	23.8	7.0	0.0	0.0	8.3	0.0	16.7	7.6
	装置合計	件数(件)	6	21	14	2	9	10	8	30	24
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	装置合計	件数(件)	5	8	11	4	5	4	9	13	15
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	装置合計	件数(件)	3	1	5	4	2	3	7	3	8
その他	電子制御部品関連	件数(件)	3	3	2	5	4	3	8	7	5
		比率(%)	13.0	5.6	9.2	27.8	44.4	29.2	19.5	11.1	14.5
	装置合計	件数(件)	23	54	26	18	9	10	41	63	36
合計*2	電子制御部品関連	件数(件)	37	32	29	26	18	16	63	50	45
		比率(%)	16.2	12.5	12.0	23.2	18.8	16.5	18.5	14.2	13.3
	装置合計	件数(件)	229	255	238	112	96	97	341	351	335

*1：各装置における一般部品の不具合に関連する届出を含む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跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

表 3-21 をみると、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5カ年平均においても届出件数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。そこで、平成 25 年度における「全体」の電子制御部品関連届出の件数が上位の 4 装置（原動機、動力伝達装置、電気装置、及び灯火装置）について、平成 21 年度から平成 25 年度の電子制御部品関連届出の件数及び比率の推移をグラフにしたものを、原動機については図 3-10、動力伝達装置については図 3-11、電気装置については図 3-12、灯火装置については図 3-13 に、それぞれ示す。

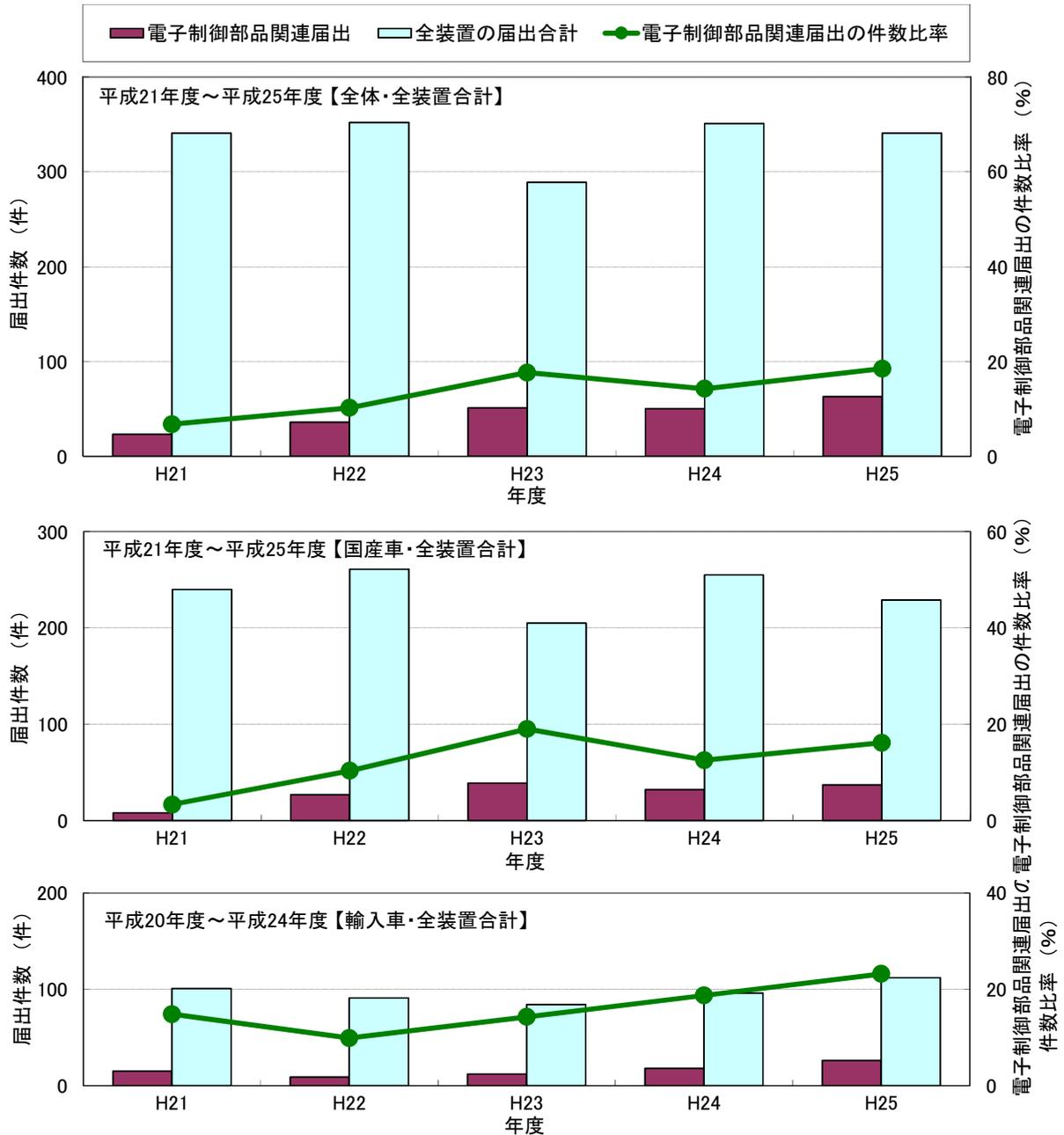


図 3-9 全装置合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 21～平成 25 年度）

表 3-21 及び図 3-9 をみると、全装置合計において電子制御部品関連届出の件数比率は、「全体」では、平成 21 年度から増加し平成 24 年度では一旦減少したが、平成 25 年度は 18.5% に増加しており、平成 21 年度から通してみると平成 25 年度まで増加傾向にある。国産車は装置別の

合計届出件数の「全体」の約 67%を占めるため、「全体」と同様となっている。また、輸入車の電子制御部品関連届出の件数比率は、平成 21 年度から平成 22 年度へは緩やかに減少していたが、平成 22 年度から平成 25 年度まで緩やかに増加し、平成 24 年度以降は国産車よりも高い比率となっている。

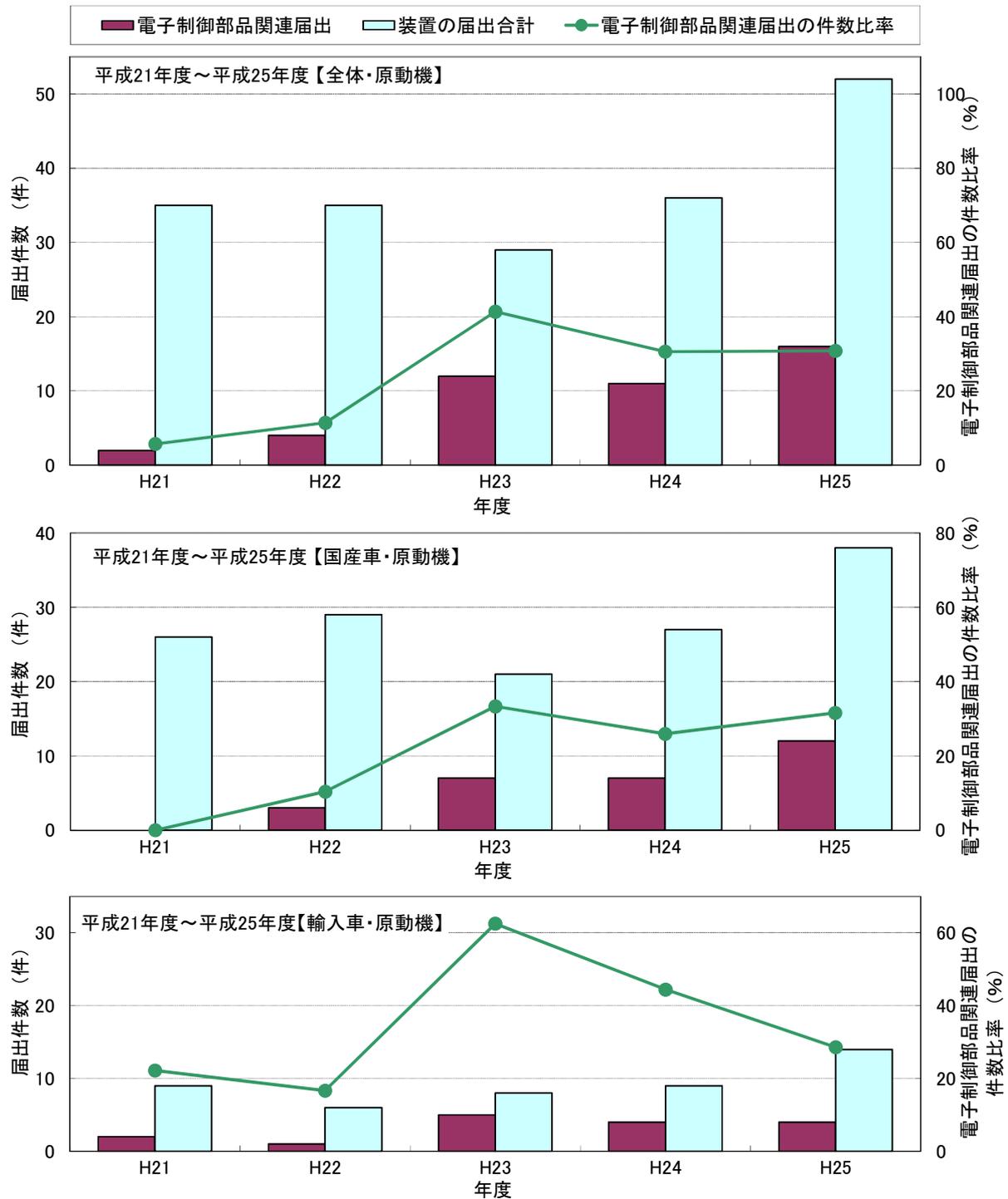


図 3-10 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 21～平成 25 年度）

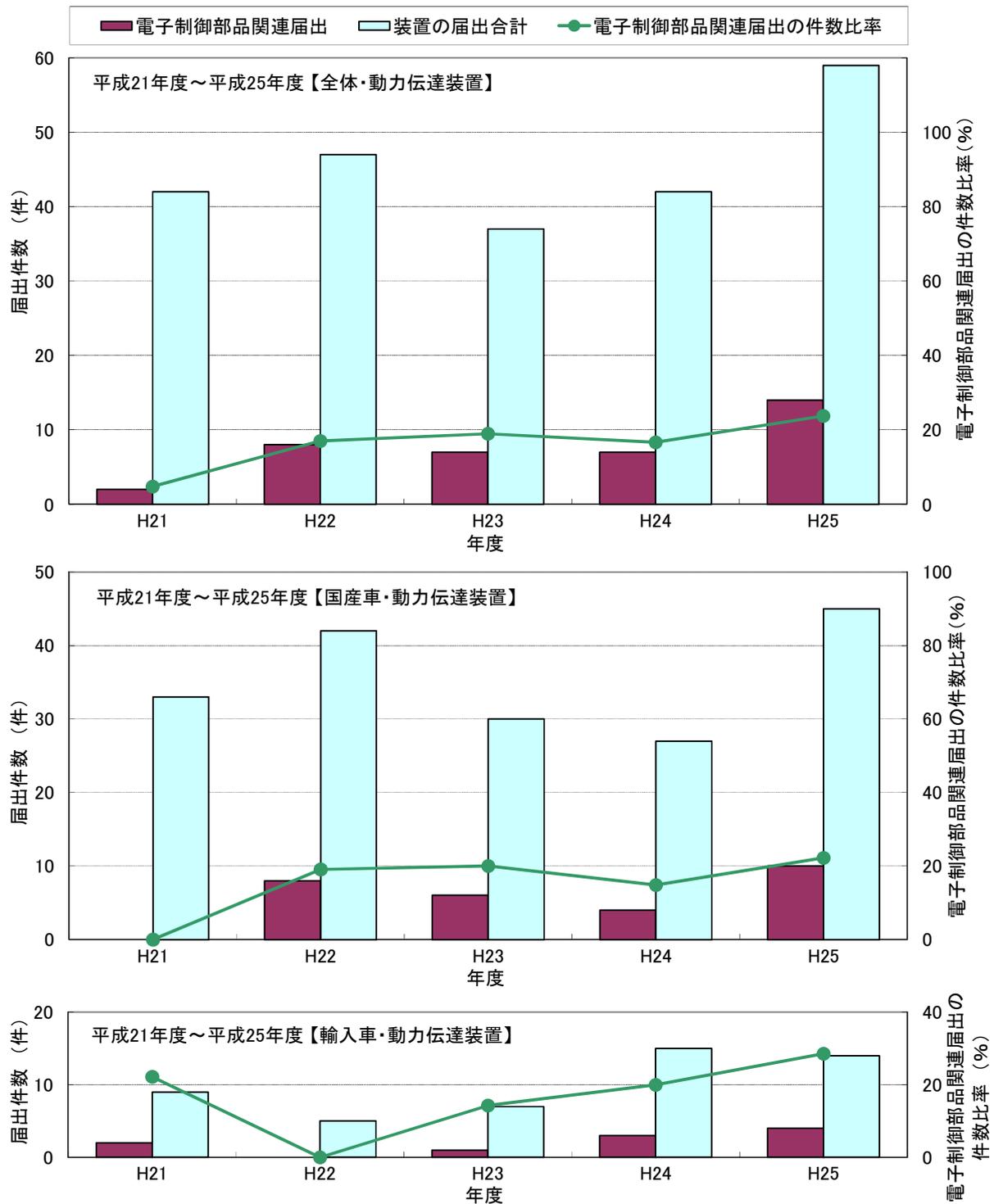


図 3-11 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 21～平成 25 年度）

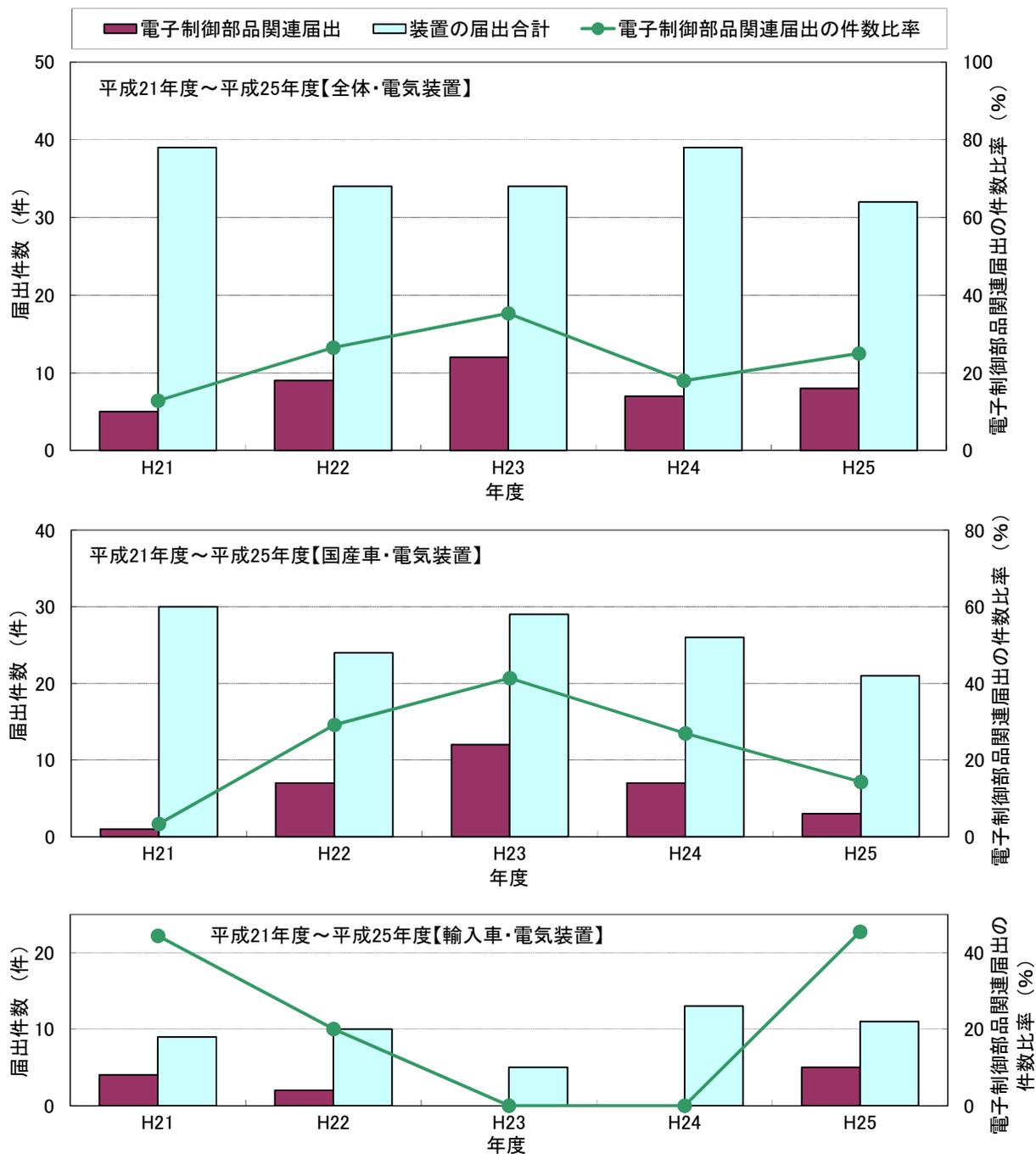


図 3-12 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成21～平成25年度）

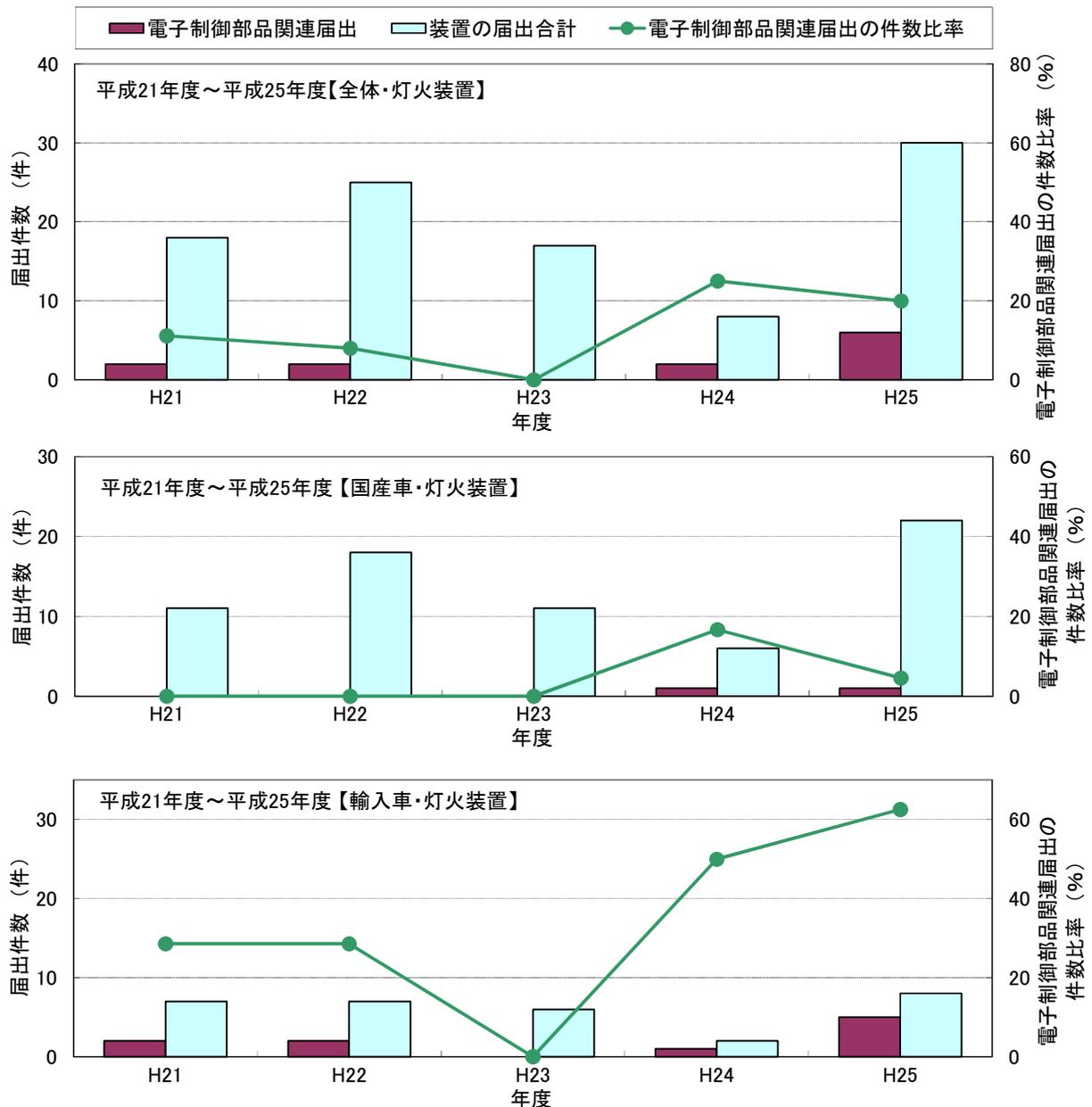


図 3-13 灯火装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成21～平成25年度）

(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期間区分毎の届出状況の傾向

平成21年度から平成25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25年度、平成24年度及び5カ年平均の各届出件数及びそれらの比率を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表3-22に、また、それらをグラフにしたものを図3-14及び図3-15に示す。

表 3-22 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期間区分毎の届出件数及び比率*1【全装置合計】(平成25年度、平成24年度及び5カ年平均)

期間区分	電子制御部品関連届出及び装置合計*2	届出件数及び比率*1	国産車			輸入車			全体		
			H25	H24	5カ年平均	H25	H24	5カ年平均	H25	H24	5カ年平均
2カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	4	2	3	9	7	5	13	9	8
		比率(%)	10.8	6.3	10.5	34.6	38.9	33.8	20.6	18.0	18.8
	装置合計	件数(件)	42	66	48	48	43	34	90	109	82
2カ月を超え4カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	11	4	5	5	3	3	16	7	8
		比率(%)	29.7	12.5	17.5	19.2	16.7	17.5	25.4	14.0	17.5
	装置合計	件数(件)	38	51	38	23	20	20	61	71	58
4カ月を超え6カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	2	4	3	5	3	3	7	7	5
		比率(%)	5.4	12.5	9.1	19.2	16.7	16.3	11.1	14.0	11.7
	装置合計	件数(件)	19	22	20	16	10	10	35	32	30
6カ月を超え8カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	2	1	2	1	0	1	3	1	2
		比率(%)	5.4	3.1	6.3	3.8	0.0	3.8	4.8	2.0	5.4
	装置合計	件数(件)	26	11	19	5	4	6	31	15	24
8カ月を超え10カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	0	3	1	0	2	1	0	5	2
		比率(%)	0.0	9.4	4.2	0.0	11.1	6.3	0.0	10.0	4.9
	届出合計	件数(件)	12	15	14	2	4	4	14	19	17
10カ月を超え12カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	2	0	0	0	3	2	2
		比率(%)	8.1	6.3	5.6	0.0	0.0	1.3	4.8	4.0	4.0
	装置合計	件数(件)	12	10	9	2	2	3	14	12	11
12カ月を超え24カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	3	5	4	3	1	2	6	6	6
		比率(%)	8.1	15.6	15.4	11.5	5.6	11.3	9.5	12.0	13.9
	装置合計	件数(件)	24	21	34	10	6	10	34	27	44
24カ月を超え48カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	4	6	5	2	1	1	6	7	6
		比率(%)	10.8	18.8	18.2	7.7	5.6	6.3	9.5	14.0	13.9
	装置合計	件数(件)	33	29	35	3	5	8	36	34	42
48カ月を超え	電子制御部品関連	件数(件)	8	5	4	1	1	1	9	6	4
		比率(%)	21.6	15.6	13.3	3.8	5.6	3.8	14.3	12.0	9.9
	装置合計	件数(件)	23	30	22	3	2	2	26	32	25
期間区分合計*3	電子制御部品関連	件数(件)	37	32	29	26	18	16	63	50	45
		比率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	装置合計	件数(件)	229	255	238	112	96	97	341	351	335

*1：期間区分合計における電子制御部品関連届出の届出件数に対する各期間区分における電子制御部品関連届出の届出件数の比率。

*2：装置合計は、一般部品の不具合に関連する届出も含む。

*3：リコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

平成 25 年度の電子制御部品関連届出の件数は、「全体」については、「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分が最も多く、次いで「2 カ月以内」、「48 カ月超え」、「4 カ月超え 6 カ月以内」、「24 カ月超え 48 カ月以内」の順になっている。平成 25 年度において「2 カ月以内」及び「2 カ月超え 4 カ月以内」を合わせた期間区分では、平成 24 年度に対し一般部品の不具合に関連する届出を含めた届出件数は 29 件減少（対前年度比約 16%減）したが、電子制御部品関連届出の件数は平成 24 年度に対し 13 件増加（対前年度比約 81%増）し、全期間区分の一般部品の不具合に関連する届出を含む届出件数の合計に対する電子制御部品関連届出の件数比率でも 32.0%から 46.0%に 14 ポイント増加している。

国産車については、電子制御部品関連届出の件数は、「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分が最も多く、次いで「48 カ月超え」、「24 カ月超え 48 カ月以内」、「2 カ月以内」の順となっている。平成 24 年度と比較して、これらの期間区分のうち、「2 カ月超え 4 カ月以内」、「48 カ月超え」及び「2 カ月以内」の期間区分での電子制御部品関連届出の件数は増加し、「24 カ月超え 48 カ月以内」は減少している。

輸入車については、電子制御部品関連届出の件数は、「2 カ月以内」の期間区分が最も多い。

平成 21 年度から平成 25 年度までの電子制御部品関連届出の届出状況の推移については、表 3 22 及び図 3 14 をみると、電子制御部品関連届出の件数が大きく増加した期間区分は、平成 23 年度以降においては、「全体」では「2 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」及び「48 カ月超え」の 3 つの期間区分、国産車では「10 カ月超え 12 カ月以内」及び「48 カ月超え」の 2 つの期間区分、輸入車では「2 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」及び「4 カ月超え 6 カ月以内」の期間区分である。そして、表 3 22 及び図 3 15 をみると、電子制御部品関連届出の件数比率では、「全体」では「2 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」及び「48 カ月超え」の 3 つの期間区分が平成 23 年度以降増加しているが、それに対して、平成 23 年度まで増加傾向にあった「12 カ月超え 24 カ月以内」及び「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分は平成 24 年度以降大きく減少している。

国産車においては、「全体」と同様の傾向であるが、「2 カ月以内」の期間区分については、平成 21 年度から平成 25 年度まで通してみると、電子制御部品関連届出の件数比率が大きく減少している。

輸入車においては、「2 カ月以内」の期間区分については、平成 22 年度には、他の期間区分と比べて、また、同期間区分内で、件数比率が最も高かったが、平成 22 年度から平成 25 年度にかけては減少している。また、「4 カ月超え 6 カ月以内」の期間区分については、平成 23 年度以降緩やかに増加している。「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分については、平成 21 年度以降増減を繰り返しているが、平成 25 年度には「4 カ月超え 6 カ月以内」と等しい件数比率となっている。輸入車においては、「2 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」及び「4 カ月超え 6 カ月以内」を合わせた「6 カ月以内」の期間区分が、高い件数比率となっている。

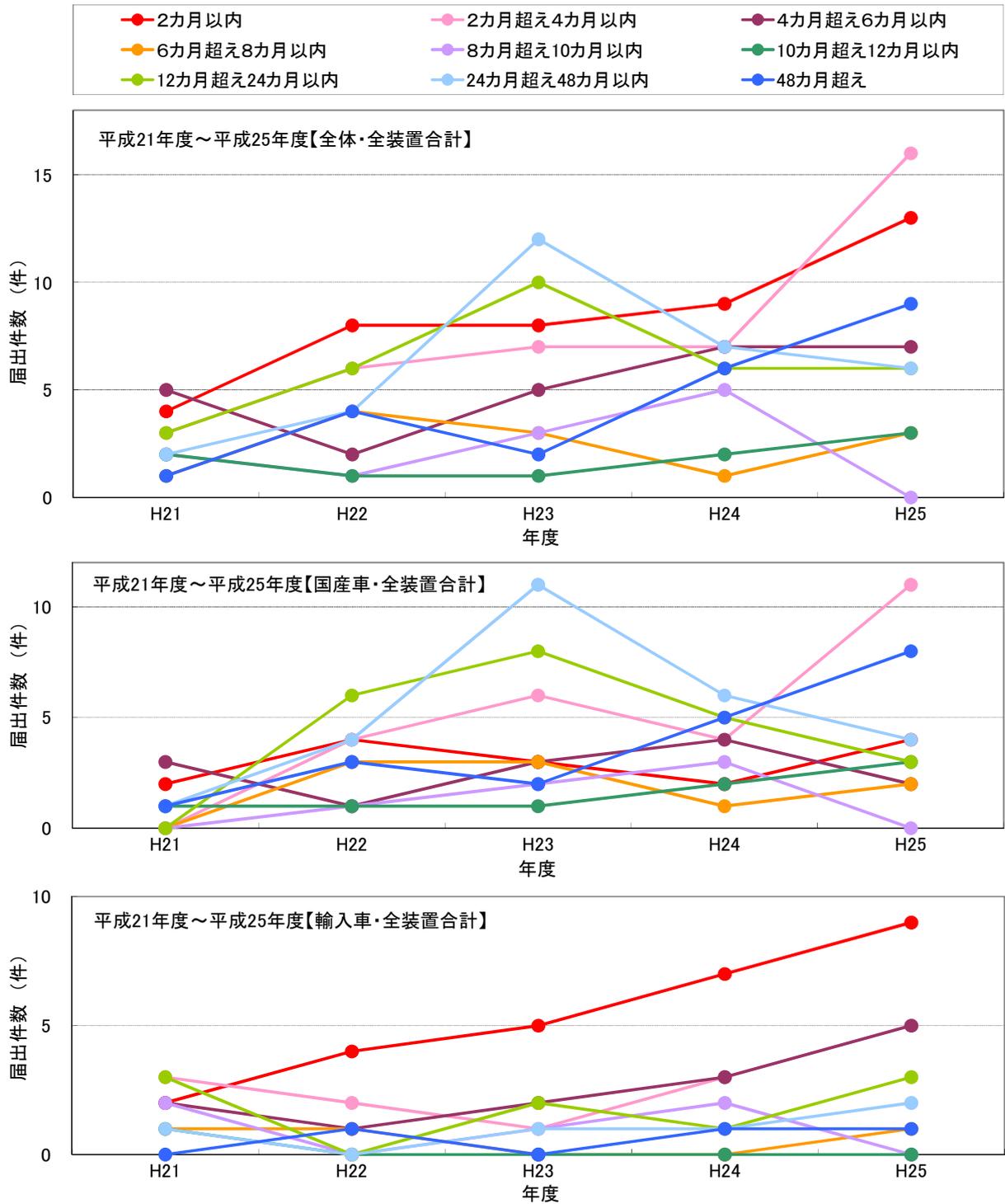
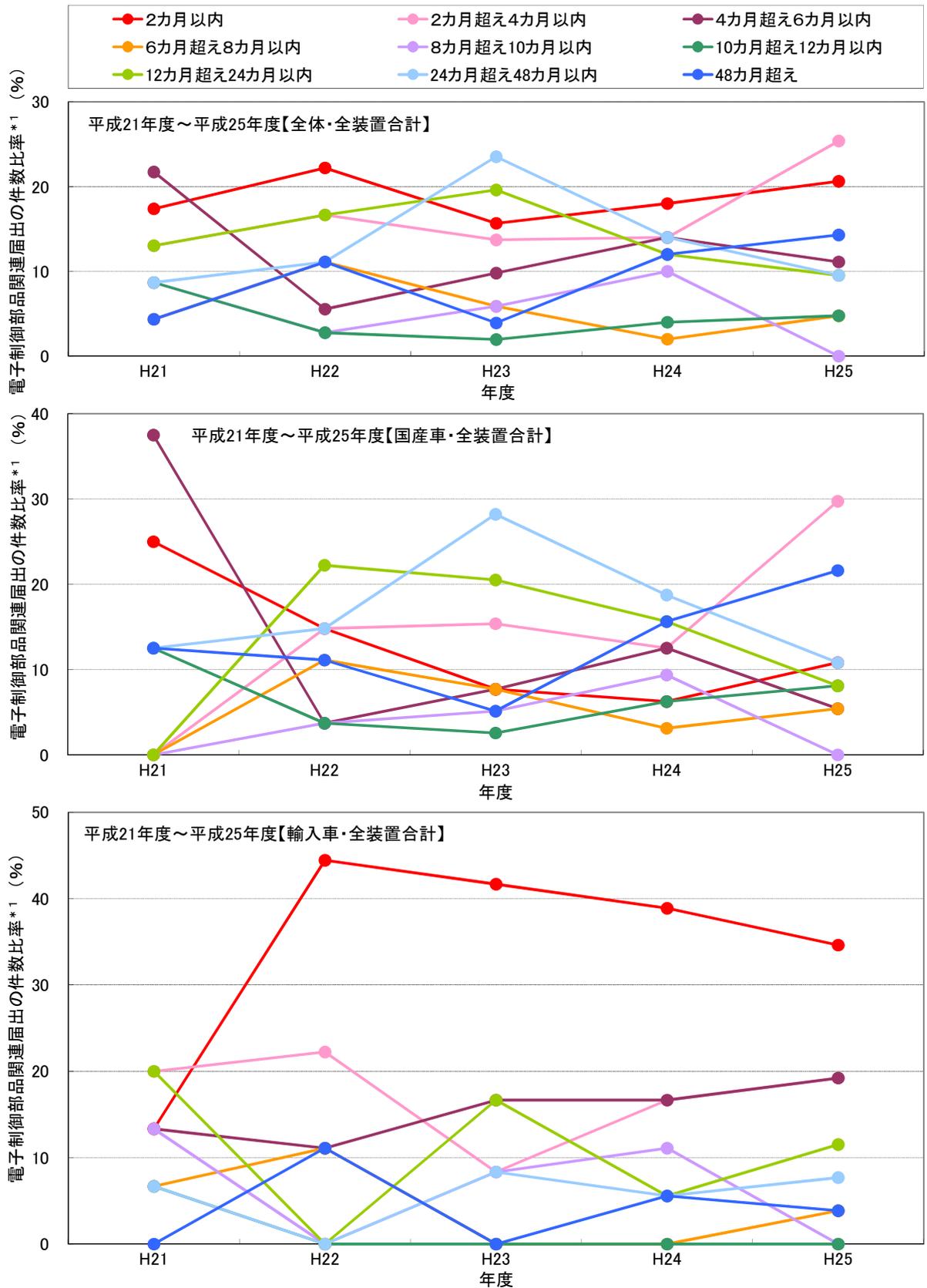


図 3-14 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置合計】(平成21年度～平成25年度)



* 1 : 期間区分合計における電子制御部品関連届出の届出件数に対する各期間区分における電子制御部品関連届出の届出件数の比率。

図 3-15 電子制御部品関連届出の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の比率*1【全装置合計】(平成21年度～平成25年度)

次に、平成 21 年度から平成 25 年度における電子制御部品関連届出及び電子制御部品関連届出を除いた一般部品の不具合に関連する届出（以下「一般部品届出」という。）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について、国産車、輸入車及び「全体」に分けて表 3-23 及び図 3-16 に示す。

表 3-23 電子制御部品関連届出及び一般部品届出*1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平均期間（平成 21 年度～平成 25 年度及び 5 力年平均）

届出の区分け		平均期間（カ月）					5 力年平均
		H21	H22	H23	H24	H25	
国産車	電子制御部品 関連届出	18.7	18.4	19.5	21.9	23.8	20.9
	一般部品届出*1	16.0	15.3	20.7	15.2	16.5	16.5
輸入車	電子制御部品 関連届出	9.6	8.5	8.0	8.3	9.5	8.9
	一般部品届出*1	11.2	8.8	12.3	6.6	5.5	8.8
全体	電子制御部品 関連届出	12.8	15.9	16.8	17.0	17.9	16.6
	一般部品届出*1	14.7	13.6	18.1	13.0	13.1	14.4

* 1：電子制御部品関連届出を除く。

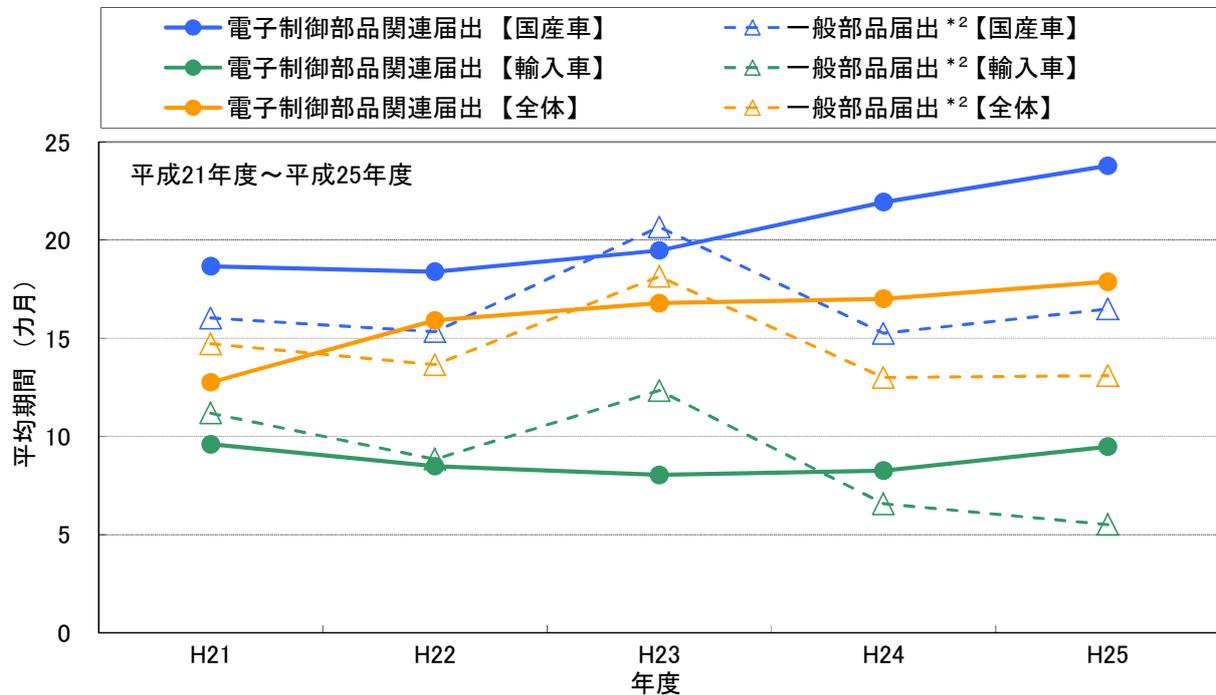


図 3-16 電子制御部品関連届出及び一般部品届出*1についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 21 年度～平成 25 年度）

平成 25 年度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は、「全体」、国産車、輸入車ともに、電子制御部品関連届出が一般部品届出に対して長期になっており、とりわけ、「全体」及び国産車では平成 21 年以降で最も長期となっている。また、平成 25 年度における電子制御部品関連届出の一般部品届出に対する平均期間の差は、国産車で期間の差は 7.3 カ月（差の割合では約 44%）、輸入車で期間の差の割合は約 73%（期間の差は 4 カ月）である。

前年度に対する電子制御部品関連届出の平均期間は、「全体」では 0.9 カ月延び（対前年度比約 5%延び）、国産車では 1.9 カ月延び（同約 9%延び）、輸入車では 1.2 カ月延び（同約 14%延び）となっている。5 カ年平均に対する電子制御部品関連届出の平均期間は、「全体」では 1.3 カ月延び（対 5 カ年平均比約 8%延び）、国産車では 2.9 カ月延び（同約 14%延び）、輸入車では 0.6 カ月延び（同約 7%延び）となっている。

国産車においては、電子制御部品関連届出の平均期間は、前年度に対する延び（1.9 カ月延び、対前年比約 9%延び）よりも 5 カ年平均に対する延び（2.9 カ月延び、対 5 カ年平均比約 14%延び）が大きい。さらに、国産車の平成 21 年度に対する電子制御部品関連届出の平均期間の延びは 5.1 カ月（対平成 21 年度比約 27%）であり、また、一般部品届出の平均期間は、平成 21 年度は 16.0 カ月、5 カ年平均は 16.5 カ月である。以上から、国産車においては、平成 21 年度以降、電子制御部品関連届出の平均期間及び電子制御部品関連届出と一般部品届出の平均期間の差がそれぞれ大きくなる傾向にあり、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、より長期化していると確認できる。

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成23年度から平成25年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の平成26年3月末時点及び平成25年3月末時点における改善措置の改修状況について、届出年度別の平均改修率を表 4-1に示す。

平成25年度に届出されたもの（改修期間1年以内）の平均改修率は、国産車66.5%、輸入車71.0%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成24年度に届出されたものについては、平成25年3月末時点で、国産車63.7%、輸入車が38.6%であり、平均改修率が向上している。

一方、平成24年度に届出されたもの（1～2年経過）の平均改修率は、国産車では平成26年3月末時点で83.2%、平成25年3月末時点で63.7%となっており、輸入車では平成26年3月末時点で87.0%、平成25年3月末時点で38.6%となっている。そして、平成23年度に届出されたもの（2～3年経過）は国産車では平成26年3月末時点で88.7%、平成25年3月末時点で84.5%となっており、輸入車では平成26年3月末時点で87.5%、平成25年3月末時点で83.8%となっている。

表 4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1（平成23年度から平成25年度届出分）

届出年度	平成26年3月末時点（平成25年3月末時点）*2での平均改修率（%）			
	国産車		輸入車	
H25	66.5		71.0	
H24	83.2	(63.7) *2	87.0	(38.6) *2
H23	88.7	(84.5) *2	87.5	(83.8) *2

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出から平成26年3月末までの各累計台数を用いている。

*2：括弧内数値は、平成25年3月末時点での平均改修率である。

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25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 平成 25 年度の特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置数

装特定後付装置名	届出件数	国産装置	輸入装置	合計
	対象装置数			
チャイルドシート	届出件数 (件)	0	1	1
	対象装置数 (台)	0	13,459	13,459
タイヤ	届出件数 (件)	1	0	1
	対象装置数 (本)	1,204,707	0	1,204,707

表 5-2 チャイルドシートのリコール届出内容

国産装置	リコール届出なし	
事例 1		
輸入装置	不具合の内容	年少者用補助乗車装置（チャイルドシート）のベルトアジャスタ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ベルトアジャスターを繰返し使用することにより、当該部分のタッピングネジが緩むことがある。そのためそのままの状況で使用を続けると、最悪の場合、ネジが外れ、ベルトアジャスターによる調整が出来なくなり、使用できないおそれがある。
	対象装置数	13,459 台
	不具合の原因	作業工程（製造工程不適切）
	不具合発生の初報日から届出までの期間	18.7ヶ月

表 5-3 タイヤのリコール届出内容

事例 1		
国産装置	不具合の内容	栃木工場で製造されたトラック・バス用タイヤの一部において、タイヤ内面のゴム部材を変更後、製造工程の一部の問題により、このゴム部材のジョイント部の接着面強度が不足し、走行により割れが生じる場合がある。使用を続けると割れが進展し、その部分からサイドウォール部にエアが流入して滞留・膨れが発生し、最悪の場合、エア漏れに至り走行不能になるおそれがある。
	対象装置数	1,204,707 本
	不具合の原因	作業工程（製造工程不適切）
	不具合発生の初報日から届出までの期間	6.2 ヶ月
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のおそれがあるもの としたリコール届出事例

平成 25 年度におけるリコール届出のうち、重大事故等に結びつくおそれがある事例を、火災又はそのおそれの場合、制動力低下のおそれの場合、操舵装置の操作に支障のおそれがある場合にそれぞれ分けて、表 6-1 から表 6-6 にそれぞれ示す。

表 6-1 火災又はそのおそれがある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	36,823 台	トラックのインパネ下側に設置されている ABS、機械式自動変速機、AT または四輪駆動制御ユニットにおいて、上方に設置されているヒータ内を循環する冷却液（不凍液）のメンテナンス（交換）が不適切な場合、冷却回路に錆が発生することで、ヒータコアに亀裂が発生し、冷却液が漏れて制御ユニットに滴下することがある。そのため、そのまま使用を続けると、制御ユニット内部に冷却液が浸入し、制御回路の短絡により警告灯が点灯し、制御に支障を来し、または、火災に至るおそれがある。
事例 2	13,523 台	トラックのインパネ下側に設置されている自動クラッチ付機械式変速機制御ユニット、CNG エンジン制御ユニットまたはトレーラ情報制御ユニットにおいて、上方に設置されているヒータ内を循環する冷却液（不凍液）のメンテナンス（交換）が不適切な場合、冷却回路に錆が発生することで、ヒータコアに亀裂が発生し、冷却液が漏れて制御ユニットに滴下することがある。そのため、そのまま使用を続けると、制御ユニット内部に冷却液が浸入し、制御回路の短絡により警告灯が点灯し、制御に支障を来し、または、火災に至るおそれがある。
事例 3	6,430 台	大型トラック・バスのエアブレーキにおいて、セーフティバルブ（エアラインの保護を目的にエアラインが高圧になった場合に弁が開き圧力をさげるもの）のエア排出量が不足しているため、エアラインが高圧になることで ASR バルブ（滑りやすい路面等でタイヤの空転を抑えるために一時的に制動をかける電磁弁）が誤作動し、ブレーキの引き摺りを起こすものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとブレーキが過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 4	1,532 台	燃料ポンプの燃料ホース取り付け部分において、樹脂部品の材質が不適切なため、燃料との接触面に微細なひび割れが発生する。ひび割れが拡大すると、燃料漏れにより燃料臭がしたり、エンジンへの供給量が低下する。最悪の場合、走行中のエンジンストールや火災が発生するおそれがある。
事例 5	495 台	バスにおいて、配電盤裏側にボルト・ナットの先端が突出しているため、電気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、配線被覆が摩耗し、最悪の場合、短絡が発生し、火災になるおそれがある。
事例 6	338 台	危険物（灯油・軽油）配送用のタンク車において、極低温時のベーンポンプ内軸シールの性能評価が不十分であったため、極低温状態では軸シールの追従性が悪くなり、シール性能が低下するものがある。そのため、極低温の環境下で、危険物の排出操作を行うと、ベーンポンプにより加圧された危険物が軸シールからベーンポンプのベアリング部に浸入し、ベーンポンプのリリーフフィッティング部から漏れだし、最悪の場合、漏れた危険物が、排気管等の高温部に付着することで発火し、車両火災に至るおそれがある。

表 6-2 火災又はそのおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例7	298台	二階建ての大型バスにおいて、エアコンユニット用配線のコネクタの防水性が不十分なため、走行中に後輪が巻き上げた冬季の融雪剤を含む塩水等がコネクタに浸入する場合がある。そのため、使用過程において、被水と乾燥を繰り返すと、当該コネクタ内でのショートとコネクタ付近でのアークが発生することで、当該コネクタや配線の焼損が生じ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例8	298台	電装部品の作動を制御する BCM（ボディ・コントロール・モジュール）において、回路が不適切なため、ドアロック作動時のノイズにより方向指示器用の素子が破損し、方向指示器が点灯したままになることがある。そのまま点灯させておくと、最悪の場合、当該素子が発熱して焼損し、火災に至るおそれがある。

表 6-3 制動力低下のおそれがある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	116,994台	電子制御ブレーキシステムにおいて、アキュムレータ（蓄圧器）の強度検討が不足していたため、走行時の上下振動により、蓄圧容器の一部に大きな力が加わることがある。そのため、使用過程で当該容器に疲労亀裂が入り、容器内のブレーキフルードに窒素ガスが徐々に浸入してブレーキペダルの踏み代が増加し、制動力が低下するおそれがある。
事例2	70,415台	負圧式ブレーキ倍力装置（マスタパワー）において、製造工程でのマスタパワーの筐体加締め位置が不適切なため、ブレーキペダルを踏むとマスタパワー内の負圧を保持するシールがずれ、負圧が保持できなくなるものがある。そのため、ブレーキを踏んだ際に、運転者の予測より制動停止距離が伸びるおそれがある。
事例3	35,663台	大・中型トラック、バスにおいて、駐車ブレーキのハンドコントロールバルブ内ピストンの構造が不適切なため、使用過程における圧縮空気中に含まれる水分によってピストンの全長が増大し、排気バルブの開度が小さくなる場合がある。そのため、駐車ブレーキチャンバーからの排気が遅くなり、駐車ブレーキに作動遅れが生じ、そのままの状態で使用を続けると、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、車両が動き出すおそれがある。
事例4	13,090台	大型トラックのエアブレーキにおいて、DPF 装置上部のエアチューブの耐熱性が不足しているため、DPF 装置の熱の影響により、エアチューブの一部が溶損してエアが漏れるものがある。そのため、制動力の低下または駐車ブレーキが解除不能になるおそれがある。また、標準車と排気管の取付構造が異なる冷蔵冷凍車において、排気管ステーのゴム部品の耐熱性が不足しているため、DPF 装置の熱の影響によりゴムが劣化すると、取付部のガタが大きくなり異音が発生するおそれがある。
事例5	9,214台	制動装置のバキュームホースにおいて、組付け時の方向指示が不適切なため、当該ホースと樹脂製のエンジンカバーが干渉しているおそれがある。そのため、そのまま長期間使用を続けると、当該ホースに穴があき、制動力が低下するおそれがある。

表 6-4 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例 6	7,465 台	エンジンのインテーク側カムシャフトにおいて、構成部品の設計が不適切なものがある。そのため、制動倍力装置に供給される負圧を生成するバキュームポンプへ潤滑オイルが十分に供給されず、バキュームポンプが潤滑不良で固着して、制動倍力装置へ負圧が供給されなくなることにより、最悪の場合、制動停止距離が長くなるおそれがある。
事例 7	1,525 台	車両下部のリアブレーキパイプにおいて、ブレーキパイプと排気管の遮熱板のクリアランスが不十分なため、走行中の振動により、ブレーキパイプと遮熱板が接触して摩耗することがある。摩耗が進行するとブレーキパイプに穴が開き、ブレーキフルードが漏れることで警告灯と警告メッセージが表示される。そのままの状態で使用を続けると、制動力が低下するおそれがある。
事例 8	274 台	リアブレーキホースの取付位置及び取付方法が不適切なため、リアブレーキホースが損傷してブレーキフルードが漏れてリアブレーキの制動力が低下するおそれがある。
事例 9	152 台	大型ダンプ車において、ダンプ操作のコントロールワイヤの配線を誤ったため、走行中の振動によりコントロールワイヤがリヤブレーキ用エアチューブと接触するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該エアチューブが損傷しエアが漏れ、最悪の場合、制動能力が低下するおそれがある。

表 6-5 操舵装置の操作に支障のおそれがある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	263,942 台	ステアリングホイールにおいて、固定ボルトの締め付けが不適切なものがあるため、走行中の振動等により当該固定ボルトが緩んで、ステアリングホイールとステアリングコラムのセレーション勘合部でガタが発生することがある。そのまま使用を続けると、当該セレーション勘合部が摩耗してガタが更に大きくなり、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	130,044 台	電動式パワーステアリングコンピュータにおいて、密閉式のモータ駆動用リレーの端子間距離およびコイル線の湿度管理が不適切なため、使用過程でコイル線に吸着した水分が結露水となり、端子間に付着して短絡回路が形成されることがある。そのため、コンピュータが異常を検出し、ハンドルの操作力が増大するおそれがある。
事例 3	6,562 台	電動パワーステアリングコントロールユニット（EPS ECU）内部のマイコン電源電圧を監視する回路の素子の製造工程が不適切なため、素子が特性不良となったものがある。そのため、電源電圧監視回路が誤作動し、インフォメーション画面に「パワーステアリングシステム点検」を表示するとともに、EPS のアシスト機能が停止し、ハンドルの操舵力が増大するおそれがある。
事例 4	364 台	特殊操舵モードを備える車両において、かじ取り方式を切り換えるステアリング切替バルブの油圧配管内の微小異物がバルブ内部に入り、バルブ内部のスプールの動きがしぶくなることがある。そのままの状態で使用を続けると、切替バルブが作動しなくなり、かじ取り方式を特殊操舵モードで使用した後、正常操舵モードに戻そうとしても戻らず、タイヤが切れなくなるおそれがある。

表 6-6 操舵装置の操作に支障のおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例	リコール対象台数	不具合の内容
事例5	57台	<p>原動機により PTO（パワー・テイク・オフ）パーツを介して駆動する油圧ポンプ（ブレーキ装置、パワーステアリング装置、除雪装置へ油圧を供給）において、油圧ポンプ入力軸の長さが適正值より長いため PTO パーツの内部部品が変形して油圧ポンプが駆動しなくなり、油圧の供給を受ける装置の性能が低下するおそれがある。このため、ブレーキ装置に関しては解除していた駐車ブレーキが作動して走行抵抗が増加し、走行不能となることがある。</p>
事例6	53台	<p>左右のメインハーネスガイド固定ボルトの仕様が不適切なため、振動により当該ボルトが緩んで抜けてくるおそれがある。最悪の場合、ハンドル操作を行う際に当該ボルトがフロントフォークに接触してハンドル操作ができずに転倒するおそれがある。</p>
事例7	36台	<p>大型路線バスのハイブリッド車において、電流の変換装置であるインバータの耐久信頼性が不足しているものがある。そのため、インバータ破損により車両駆動用モータや補機用モータが作動せず、ハイブリッドシステム警告灯の点灯、出力低下が発生し、最悪の場合、走行不能、パワーステアリング機能不良となるおそれがある。</p>

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25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、それをグラフにしたものを「全体」については図7-1に、国産車及び輸入車については表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25年度までの45年間）

年度	国産車		輸入車		全体	
	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
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	201	7,714,208	102	264,431	303	7,978,639
合計	3,287	92,188,476	1,993	6,699,426	5,280	98,887,902

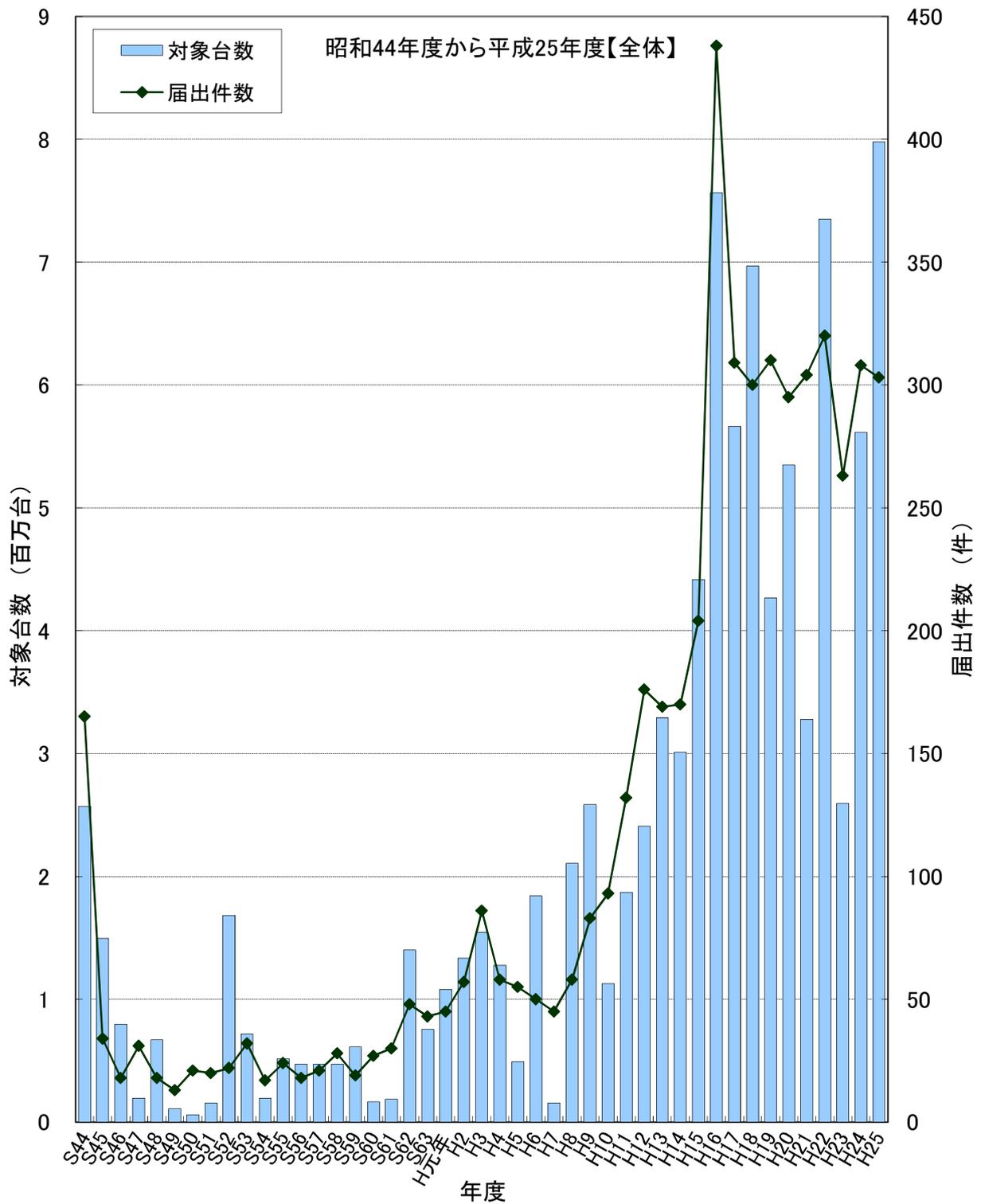


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和44年度から平成25年度までの45年間)

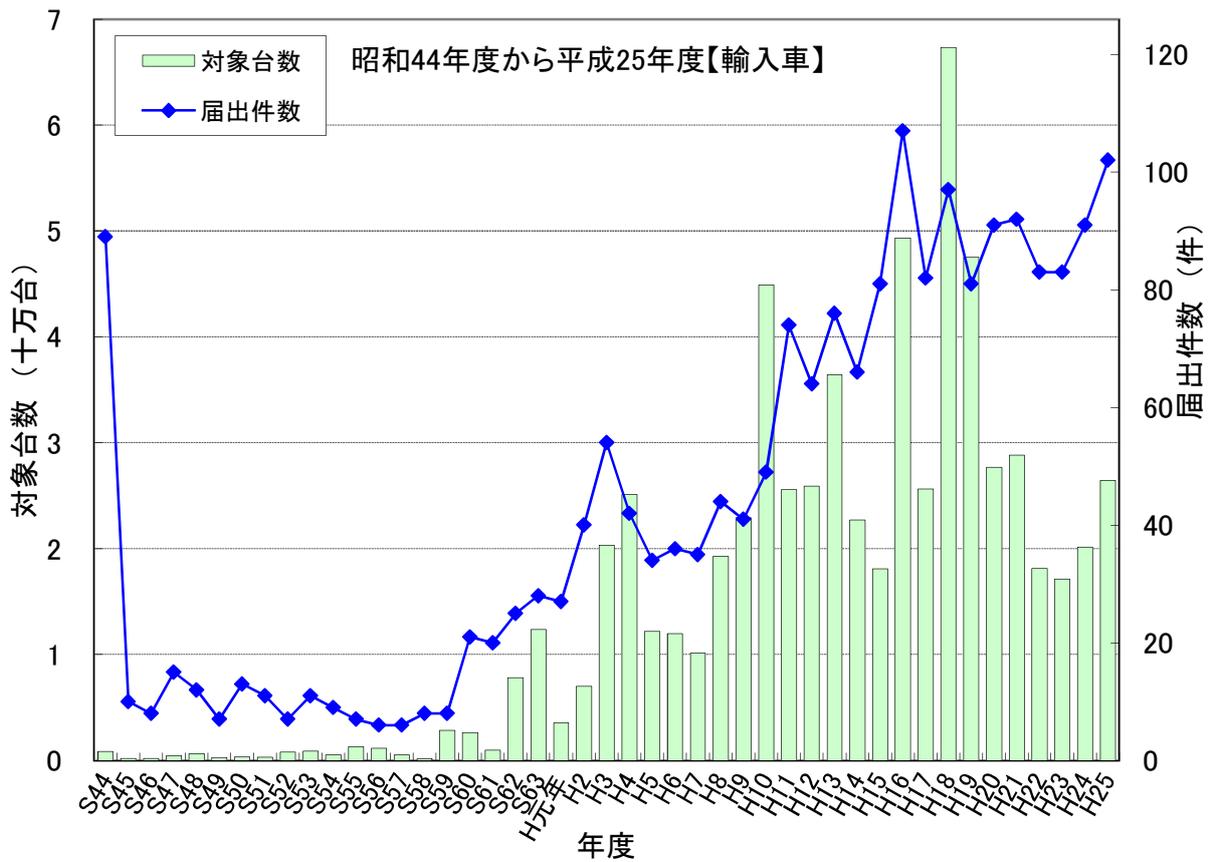
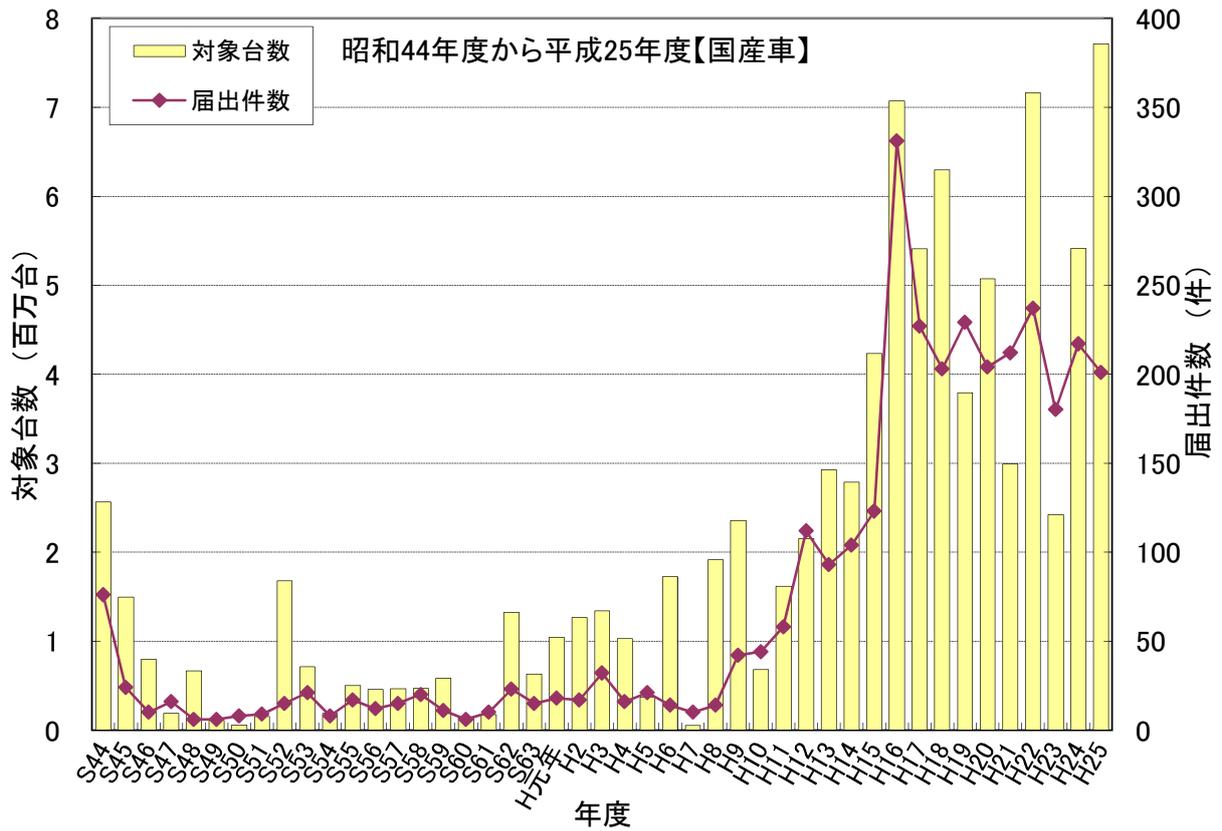


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車、輸入車】(昭和44年度から平成25年度までの45年間)

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 25 年度）

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
H24	1	14,396	0	0	1	14,396
H25	1	1,204,707	1	13,459	2	1,218,166
合計	7	1,394,351	5	15,011	12	1,409,362

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 21 年度から平成 25 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、それらをグラフにしたものを図 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、それをグラフにしたものを図 8-3 に示す。なお、各図表においては、届出者名の法人格の記載は省略した（以下同じ）。

表 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】（平成 21 年度～25 年度）

届出者名	届出件数 対象台数	H21	H22	H23	H24	H25
トヨタ自動車	件数（件）	5	14	7	10	10
	台数（台）	563,132	2,121,187	125,964	2,144,091	1,650,517
本田技研工業* ¹	件数（件）	3	9	7	5	11
	台数（台）	5,817	1,048,443	294,354	119,659	1,097,257
スズキ* ¹	件数（件）	11	13	6	3	5
	台数（台）	725,947	407,368	82,553	59,130	321,256
日産自動車	件数（件）	14	11	8	14	18
	台数（台）	625,738	947,306	462,338	859,938	1,740,863
ダイハツ工業	件数（件）	7	11	2	5	3
	台数（台）	462,389	1,769,774	115,380	184,417	1,724,491
三菱自動車工業	件数（件）	3	10	11	9	17
	台数（台）	83,412	254,066	497,674	1,350,569	889,937
富士重工業	件数（件）	2	4	1	4	1
	台数（台）	7,814	129,282	437	39,267	22
マツダ	件数（件）	3	3	4	1	2
	台数（台）	93,476	64,602	35,086	8,902	10,203
いすゞ自動車	件数（件）	21	23	19	17	12
	台数（台）	91,270	295,443	377,317	267,656	91,787
日野自動車工業	件数（件）	9	14	13	13	16
	台数（台）	56,612	6,919	33,754	11,826	18,471
三菱ふそう トラック・バス	件数（件）	19	19	13	17	19
	台数（台）	184,575	43,472	17,743	284,441	91,471
UD トラックス* ²	件数（件）	11	9	7	6	8
	台数（台）	23,689	9,984	40,433	10,247	39,639
ヤマハ発動機	件数（件）	1	3	6	3	3
	台数（台）	7,386	34,806	286,025	20,634	17,134
川崎重工業	件数（件）	4	0	3	3	3
	台数（台）	2,198	0	6,891	21,442	1,433

* 1：二輪車を含む。

* 2：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【輸入車】（平成 21 年度～25 年度）*1

車名	届出件数	H21	H22	H23	H24	H25
	対象台数					
フォルクスワーゲン*2	件数(件)	6	0	1	0	3
	台数(台)	80,821	0	50,736	0	114,654
BMW*3	件数(件)	7	14	4	12	19
	台数(台)	24,762	18,081	19,663	149,923	46,420
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	5	3	4	7	7
	台数(台)	22,298	14,038	4,619	8,286	1,512
アウディ*5	件数(件)	4	1	1	2	5
	台数(台)	4,480	817	37	437	19,058
ボルボ*6	件数(件)	6	7	5	7	2
	台数(台)	29,427	4,360	4,954	4,857	1,602
フィアット*7	件数(件)	4	0	5	1	0
	台数(台)	4,518	0	3,834	90	0

*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 20 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。

*2：届出者の「フォルクスワーゲングループジャパン」が輸入した車名「ベントレー」を除く。

*3：二輪車を含む。また、「BMWアルピナ」を除く。

*4：届出者の「メルセデス・ベンツ日本」及び「三菱ふそうトラック・バス」が輸入した車名「メルセデス・ベンツ」である。

*5：届出者の「アウディジャパン」が輸入した車名「ランボルギーニ」を除く。

*6：届出者の「ボルボ・カー・ジャパン」（平成 25 年度届出分より）、届出者の「ボルボ・カーズ・ジャパン」（平成 21 年度届出分まで「ピー・イー・ジー・インポート」）及び届出者の「UD トラックス」が、輸入した車名「ボルボ」である。

*7：届出者の「フィアットグループオートモービルズジャパン」が輸入した車名「アルファロメオ」を除く。

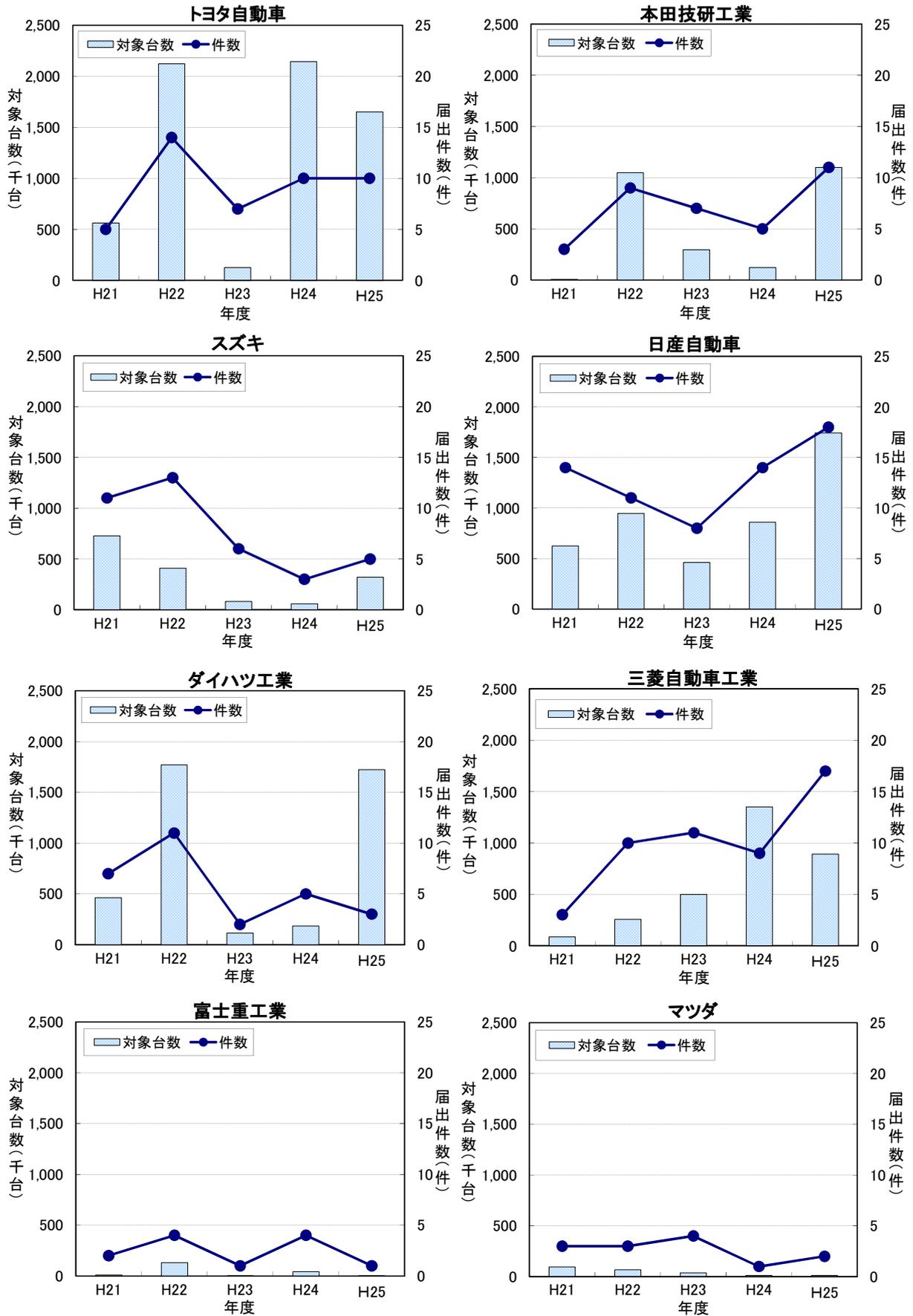


図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数 (平成 21 年度~25 年度) 【国産車】

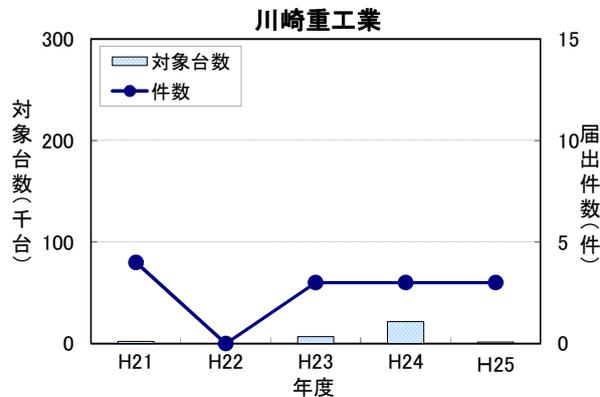
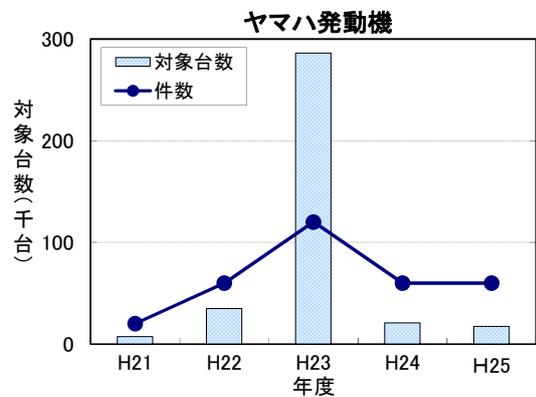
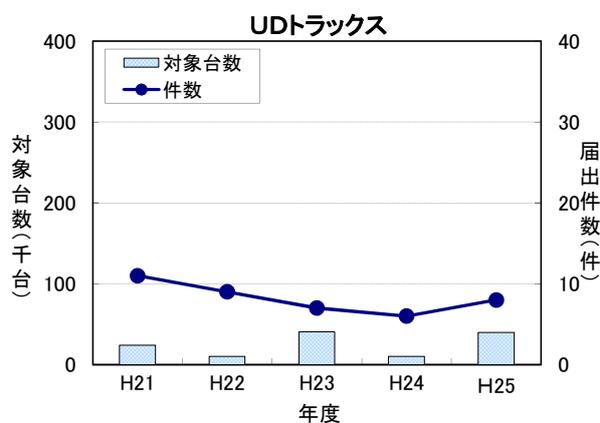
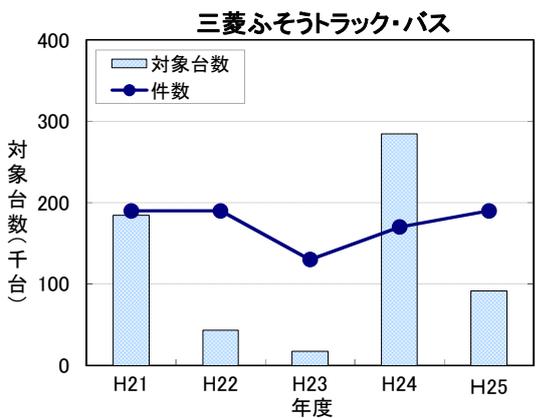
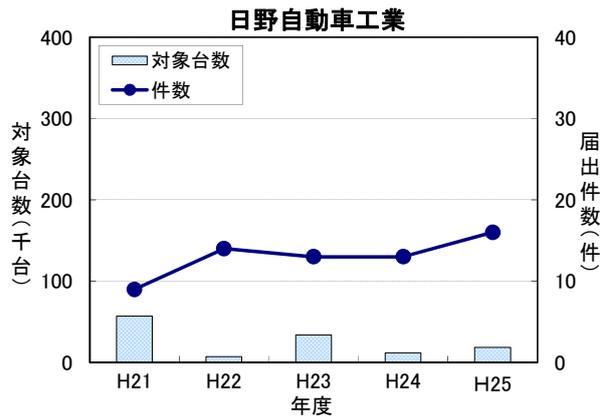
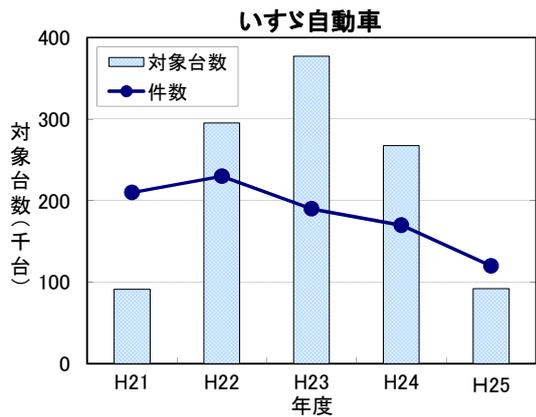


図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数（平成 21 年度～25 年度）【国産車】（続き）

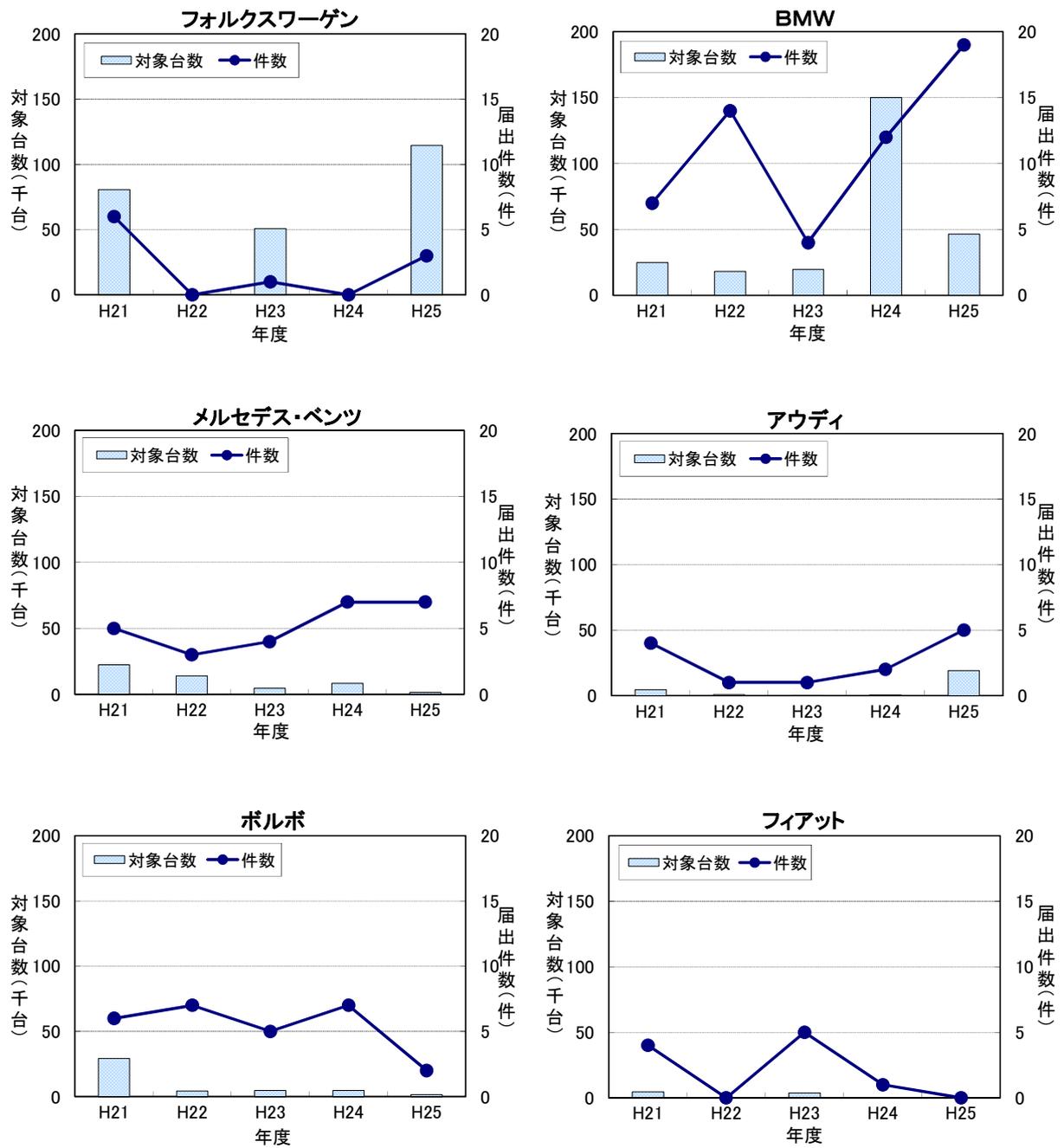


図 8-3 車名別リコール届出件数及び対象台数（平成 21 年度～25 年度）【輸入車】

8.2 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間

(1) 国産車の届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合

平成 21 年度から平成 25 年度のリコール届出において、不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数を合計したものについて、また、それらの届出件数合計の割合について、主な国産車の届出者（14 社）に区分したものを表 8-3 及び表 8-4 に、それらをグラフにしたものを図 8-4 及び図 8-5 にそれぞれ示す。また、各年度の届出者別の平均期間を表 8-5 に示す。

表 8-3 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 21 年度～平成 25 年度合計）

期間区分	H21～H25 合計届出件数 及び割合	トヨタ 自動車	本田技 研工業	スズキ	日産自 動車	ダイハ ツ工業	三菱自 動車工 業	富士重 工業	マツダ
2 カ月以内	件数 (件)	4	5	16	14	6	18	4	5
	(%)	7.7	12.8	40.0	16.3	19.4	30.0	33.3	33.3
2 カ月超え 4 カ月以内	件数 (件)	8	7	5	12	1	10	1	0
	(%)	15.4	17.9	12.5	14.0	3.2	16.7	8.3	0.0
4 カ月超え 6 カ月以内	件数 (件)	5	3	3	2	1	2	2	2
	(%)	9.6	7.7	7.5	2.3	3.2	3.3	16.7	13.3
6 カ月超え 8 カ月以内	件数 (件)	3	5	4	1	0	5	2	3
	(%)	5.8	12.8	10.0	1.2	0.0	8.3	16.7	20.0
8 カ月超え 10 カ月以内	件数 (件)	0	2	0	4	2	1	0	0
	(%)	0.0	5.1	0.0	4.7	6.5	1.7	0.0	0.0
10 カ月超え 12 カ月以内	件数 (件)	0	0	1	1	1	3	0	1
	(%)	0.0	0.0	2.5	1.2	3.2	5.0	0.0	6.7
12 カ月超え 24 カ月以内	件数 (件)	9	7	3	21	9	5	0	3
	(%)	17.3	17.9	7.5	24.4	29.0	8.3	0.0	20.0
24 カ月超え 48 カ月以内	件数 (件)	16	5	6	16	3	9	3	1
	(%)	30.8	12.8	15.0	18.6	9.7	15.0	25.0	6.7
48 カ月超え	件数 (件)	7	5	2	15	8	7	0	0
	(%)	13.5	12.8	5.0	17.4	25.8	11.7	0.0	0.0
合計*1	件数 (件)	52	39	40	86	31	60	12	15
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100

* 1 : リコール届出が複数の装置に跨る場合には装置区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

表 8-4 届出者別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 21 年度～平成 25 年度合計）（続き）

期間区分	H21～H25 合計届出件数 及び割合		いすゞ自 動車	日野自動 車工業	三菱ふそ うトラック ・バス	UD トラック ス*2	ヤマハ発 動機	川崎重工 業
	件数	(%)						
2 カ月以内	件数	(件)	13	21	16	4	1	3
		(%)	12	27.6	17.2	8.9	5.9	18.8
2 カ月超え 4 カ月以内	件数	(件)	4	10	15	2	2	3
		(%)	4	13.2	16.1	4.4	11.8	18.8
4 カ月超え 6 カ月以内	件数	(件)	5	9	7	5	0	1
		(%)	5	11.8	7.5	11.1	0.0	6.3
6 カ月超え 8 カ月以内	件数	(件)	3	4	9	7	2	1
		(%)	3	5.3	9.7	15.6	11.8	6.3
8 カ月超え 10 カ月以内	件数	(件)	6	3	8	5	3	3
		(%)	5	3.9	8.6	11.1	17.6	18.8
10 カ月超え 12 カ月以内	件数	(件)	5	4	4	3	2	0
		(%)	5	5.3	4.3	6.7	11.8	0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	件数	(件)	16	12	13	7	5	3
		(%)	15	15.8	14.0	15.6	29.4	18.8
24 カ月超え 48 カ月以内	件数	(件)	35	8	16	10	1	2
		(%)	32	10.5	17.2	22.2	5.9	12.5
48 カ月超え	件数	(件)	23	5	5	2	1	0
		(%)	21	6.6	5.4	4.4	5.9	0.0
合計*1	件数	(件)	110	76	93	45	17	16
		(%)	100	100	100	100	100	100

* 1 : リコール届出が複数の装置に跨る場合には装置区分毎に集計しているため、合計件は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

* 2 : 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。

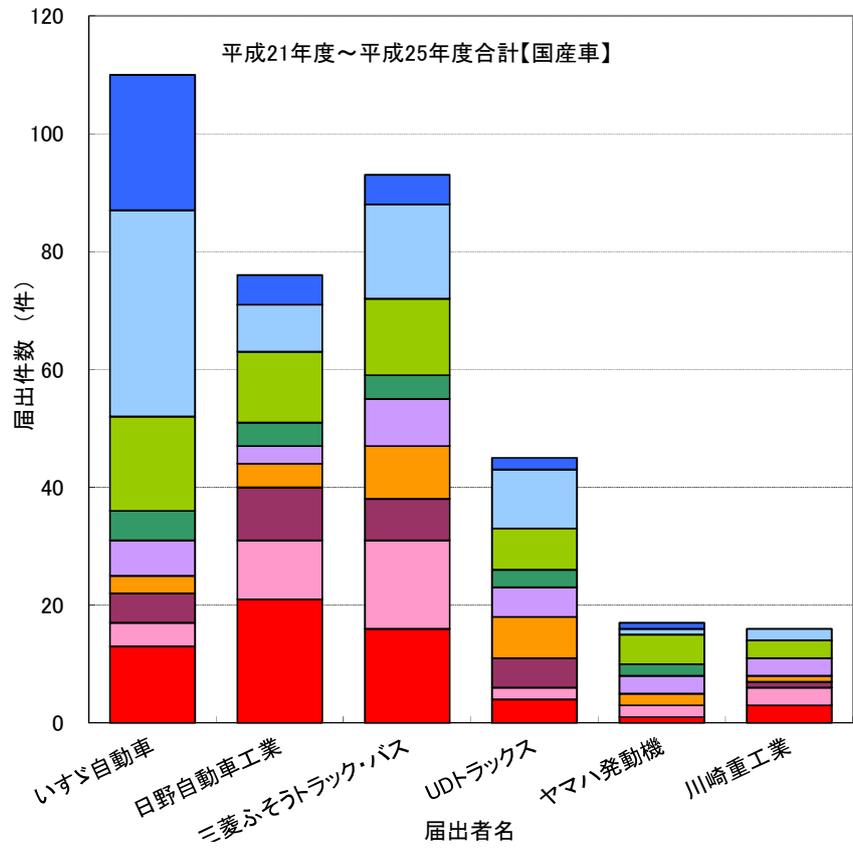
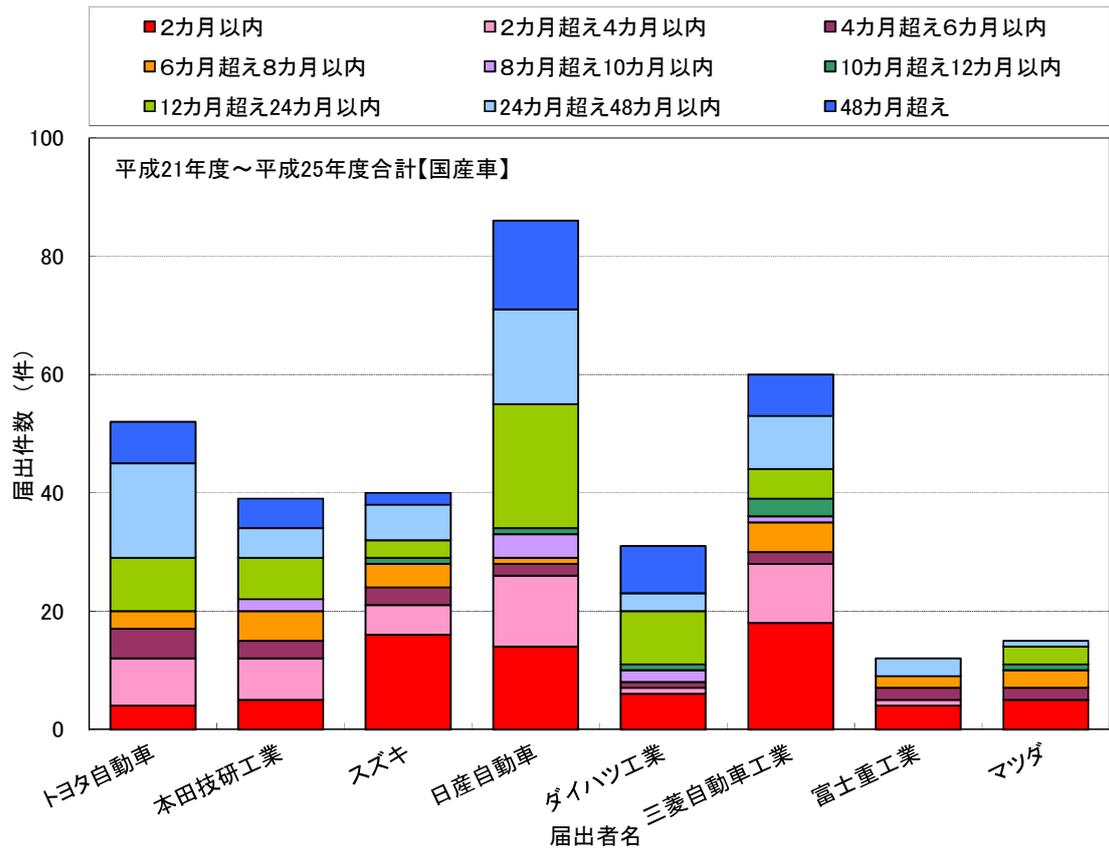


図 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成21年度～平成25年度合計）

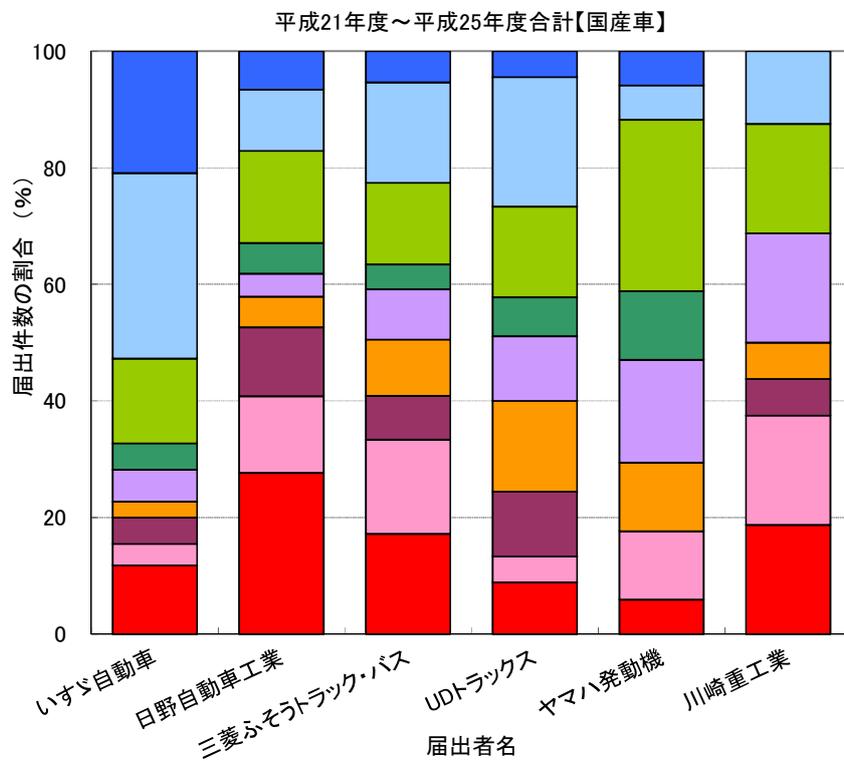
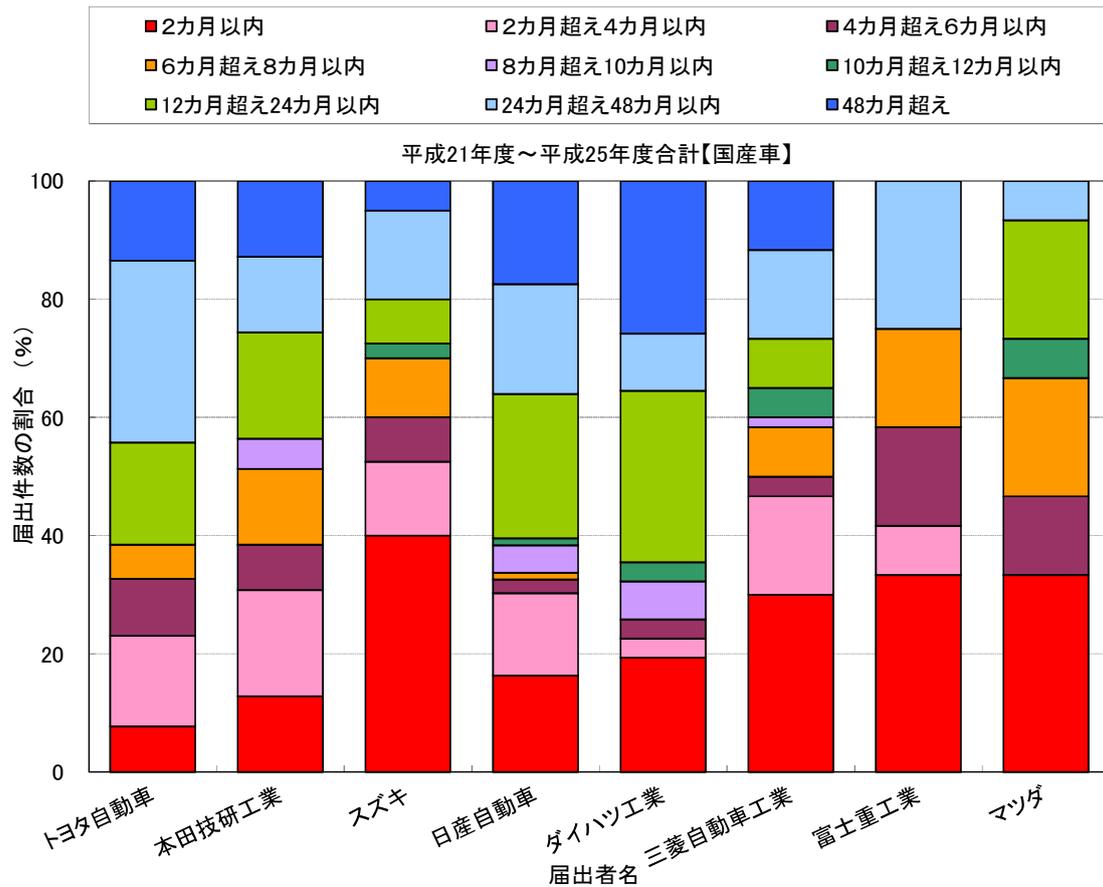


図 8-5 届出者別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】(平成21年度～平成25年度合計)

表 8-5 届出者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【国産車】（平成 21 年度～平成 25 年度）

届出者名	平均期間（カ月）					5カ年平均
	H21	H22	H23	H24	H25	
トヨタ自動車	21.6	24.8	28.3	22.2	20.0	23.3
本田技研工業	3.9	23.4	14.7	32.4	15.6	18.7
スズキ	14.0	14.5	10.0	0.4	9.3	11.9
日産自動車	17.1	18.8	15.1	40.3	31.1	26.4
ダイハツ工業	12.0	24.0	48.5	39.9	44.3	28.7
三菱自動車工業	18.5	11.4	21.8	16.8	22.0	18.9
富士重工業	15.1	10.9	5.0	11.3	1.4	10.4
マツダ	6.3	17.3	9.8	1.8	2.7	8.6
いすゞ自動車	27.3	23.5	24.5	41.7	23.7	29.0
日野自動車工業	7.4	13.8	18.0	11.5	12.8	13.0
三菱ふそうトラック・バス	14.1	18.6	11.3	10.9	20.8	15.5
UD トラックス* ¹	17.7	12.5	29.5	16.6	16.6	17.9
ヤマハ発動機	8.3	5.7	12.7	11.6	37.8	15.4
川崎重工業	3.5	—	15.8	18.3	5.8	11.3

* 1 : 平成 21 年度リコール届出分まで、「日産ディーゼル工業」。

(2) 輸入車の車名別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合

平成 21 年度から平成 25 年度のリコール届出において、不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数を合計したものについて、また、それらの届出件数合計の割合について、主な輸入車（5 車名）に区分したものを表 8-6 に、それをグラフにしたものを図 8-6 及び図 8-7 にそれぞれ示す。また、各年度の車名別の平均期間を表 8-7 に示す。

表 8-6 車名別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 21 年度～平成 25 年度合計）

期間区分	H21～H25 合計届出件 数及び割合	フォルク スワーゲ ン*1	BMW*2	メルセデ ス・ベン ツ*3	アウディ *4	ボルボ*5	フィアッ ト*6	
2 カ月以内	件数	(件)	0	21	7	8	13	1
	(%)	0.0	37.5	25.9	57.1	44.8	10.0	
2 カ月超え 4 カ月以内	件数	(件)	2	13	7	2	3	3
	(%)	20.0	23.2	25.9	14.3	10.3	30.0	
4 カ月超え 6 カ月以内	件数	(件)	1	6	6	1	4	1
	(%)	10.0	10.7	22.2	7.1	13.8	10.0	
6 カ月超え 8 カ月以内	件数	(件)	1	1	2	0	0	2
	(%)	10.0	1.8	7.4	0.0	0.0	20.0	
8 カ月超え 10 カ月以内	件数	(件)	1	1	1	1	1	1
	(%)	10.0	1.8	3.7	7.1	3.4	10.0	
10 カ月超え 12 カ月以内	件数	(件)	0	0	2	0	3	1
	(%)	0.0	0.0	7.4	0.0	10.3	10.0	
12 カ月超え 24 カ月以内	件数	(件)	1	7	1	1	3	1
	(%)	10.0	12.5	3.7	7.1	10.3	10.0	
24 カ月超え 48 カ月以内	件数	(件)	4	4	1	1	2	0
	(%)	40.0	7.1	3.7	7.1	6.9	0.0	
48 カ月超え	件数	(件)	0	3	0	0	0	0
	(%)	0.0	5.4	0.0	0.0	0.0	0.0	
合計*7*8	件数	(件)	10	56	27	14	29	10
	(%)	100	100	100	100	100	100	

* 1 : 届出者の「フォルクスワーゲングループジャパン」が輸入した車名「ベントレー」を除く。

* 2 : 二輪車を含む。また、「BMWアルピナ」を除く。

* 3 : 届出者の「メルセデス・ベンツ日本」及び「三菱ふそうトラック・バス」が輸入した車名「メルセデス・ベンツ」である。

* 4 : 届出者の「アウディジャパン」が輸入した車名「ランボルギーニ」を除く。

* 5 : 届出者の「ボルボ・カー・ジャパン」（平成 25 年度届出分より）、届出者の「ボルボ・カーズ・ジャパン」（平成 21 年度届出分までピー・エー・ジー・インポート）及び届出者の「UDトラック」が、輸入した車名ボルボである。

* 6 : 届出者の「フィアットグループオートモービルズジャパン」が輸入した車名「アルファロメオ」を除く。

* 7 : 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 20 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。

* 8 : リコール届出が複数の装置に跨る場合には装置区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

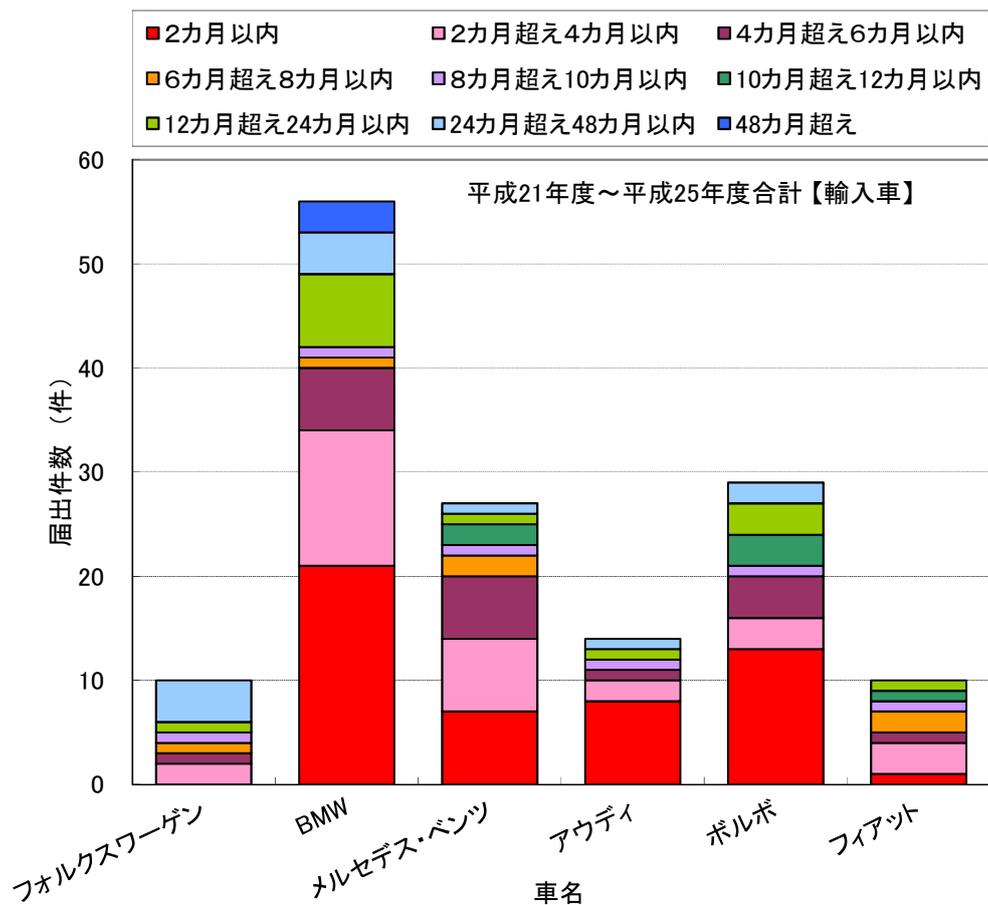


図 8-6 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（平成 21 年度～平成 25 年度合計）

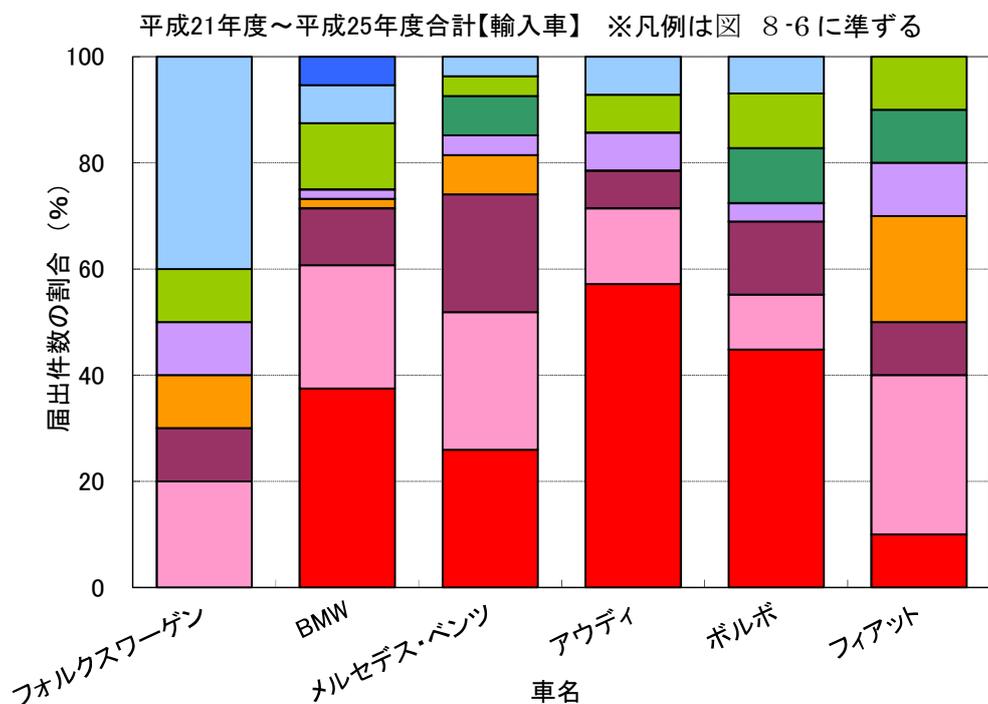


図 8-7 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 21 年度～平成 25 年度合計）

表 8-7 車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【輸入車】（平成 21 年度～平成 25 年度）*1

車名	平均期間（カ月）					5カ年平均
	H21	H22	H23	H24	H25	
フォルクスワーゲン*2	16.0	—	4.6	—	23.0	21.2
BMW*3	23.9	9.8	10.4	6.7	9.9	11.0
メルセデス・ベンツ*4	15.2	3.5	6.6	4.2	2.7	6.1
アウディ*5	4.7	12.4	1.2	1.5	9.9	6.2
ボルボ*6	9.8	2.4	16.7	4.8	1.9	7.7
フィアット*7	4.7	—	9.5	3.1	—	6.9

*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 20 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。

*2：届出者の「フォルクスワーゲングループジャパン」が輸入した車名「ベントレー」を除く。

*3：二輪車を含む。また、「BMWアルピナ」を除く。

*4：届出者の「メルセデス・ベンツ日本」及び「三菱ふそうトラック・バス」が輸入した車名「メルセデス・ベンツ」である。

*5：届出者の「アウディジャパン」が輸入した車名「ランボルギーニ」を除く。

*6：届出者の「ボルボ・カー・ジャパン」（平成 25 年度届出分より）、届出者の「ボルボ・カーズ・ジャパン」（平成 21 年度届出分まで「ピー・エー・ジー・インポート」）及び届出者の「UD トラックス」が、輸入した車名「ボルボ」である。

*7：届出者の「フィアットグループオートモービルズジャパン」が輸入した車名「アルファロメオ」を除く。

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 22 年度から平成 25 年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の平成 26 年 3 月末時点及び平成 25 年 3 月末時点における改善措置の改修状況について、届出年度別の平均改修率を、届出者別（国産車：14 社及び主な輸入車：6 届出者）に表 8-8 及び表 8-9 に示す。

表 8-8 届出者別リコール届出後の改善措置の平均改修率*1【国産車】（平成 22 年度から平成 25 年度届出分）

届出者名	平成 26 年 3 月末時点（平成 25 年 3 月末時点）*2での 平均改修率（%）			
	H22 年度 届出分	H23 年度 届出分	H24 年度 届出分	H25 年度 届出分
トヨタ自動車	96.0 (94.6)	94.5 (92.1)	91.1 (82.5)	83.5
本田技研工業	94.7 (93.6)	96.1 (94.3)	86.1 (49.2)	83.6
スズキ	91.2 (89.2)	80.4 (77.6)	88.4 (81.5)	77.8
日産自動車	89.8 (87.8)	94.9 (92.1)	79.1 (68.4)	75.3
ダイハツ工業	82.7 (79.0)	89.2 (83.9)	85.6 (78.6)	33.7
三菱自動車工業	89.6 (85.3)	87.2 (80.0)	74.6 (34.1)	65.4
富士重工業	95.6 (94.2)	98.9 (98.9)	96.8 (70.2)	95.5
マツダ	98.7 (98.3)	93.2 (91.0)	100 (0.6)	78.2
いすゞ自動車	94.8 (93.3)	82.0 (77.0)	80.9 (59.7)	20.3
日野自動車工業	92.8 (91.4)	89.8 (86.6)	92.1 (69.6)	46.6
三菱ふそうトラック・バス	68.8 (66.9)	85.0 (82.3)	73.0 (49.6)	53.7
UD トラックス*3	83.0 (75.2)	86.5 (81.7)	87.0 (69.3)	23.1
ヤマハ発動機	91.5 (90.2)	83.3 (79.8)	75.3 (32.0)	23.2
川崎重工業	—	81.9 (78.3)	76.3 (66.3)	68.5

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出から平成 26 年 3 月末までの各累計台数を用いている。

*2：括弧内数値は、平成 25 年 3 月末時点での平均改修率である。

*3：平成 21 年度リコール届出分まで、「日産ディーゼル工業」。

表 8-9 届出者別リコール届出後の改善措置の平均改修率【輸入車】（平成 22 年度から平成 25 年度届出分）

届出者名	平成 26 年 3 月末時点（平成 25 年 3 月末時点）での 平均改修率（％）			
	H22 年度 届出分	H23 年度 届出分	H24 年度 届出分	H25 年度 届出分
フォルクスワーゲングループ ジャパン* ¹	97.0 (97.0)	91.0 (85.7)	—	79.9
ビー・エム・ダブリュー* ²	91.6 (90.3)	97.8 (96.8)	88.4 (28.9)	42.3
メルセデス・ベンツ日本* ³	99.5 (99.4)	64.4 (61.2)	91.3 (76.3)	86.2
アウディ ジャパン* ⁴	97.0 (96.7)	94.6 (91.9)	82.1 (65.6)	79.8
ボルボ・カー・ジャパン* ⁵	99.2 (98.8)	98.8 (97.8)	98.3 (94.6)	92.7
フィアットグループオート モービルズジャパン* ⁶	85.9 (85.9)	84.5 (82.8)	86.6 (64.9)	71.6

* 1：届出者の「フォルクスワーゲングループジャパン」が輸入した車名「ベントレー」を含む。

* 2：二輪車を含む。

* 3：届出者「三菱ふそうトラック・バス」が輸入した車名「メルセデス・ベンツ」は含まない。

* 4：届出者の「アウディジャパン」が輸入した車名「ランボルギーニ」を含む。

* 5：届出者の「ボルボ・カー・ジャパン」（平成 25 年度届出分より）、届出者の「ボルボ・カーズ・ジャパン」（平成 21 年度届出分まで「ピー・エー・ジー・インポート」）以外の届出者の「UDトラックス」が、輸入した貨物等の車名「ボルボ」は除く。

* 6：届出者の「フィアットグループオートモービルズジャパン」が輸入した車名「アルファロメオ」を含む。

9. 参考調査3 初度登録年別自動車保有車両数

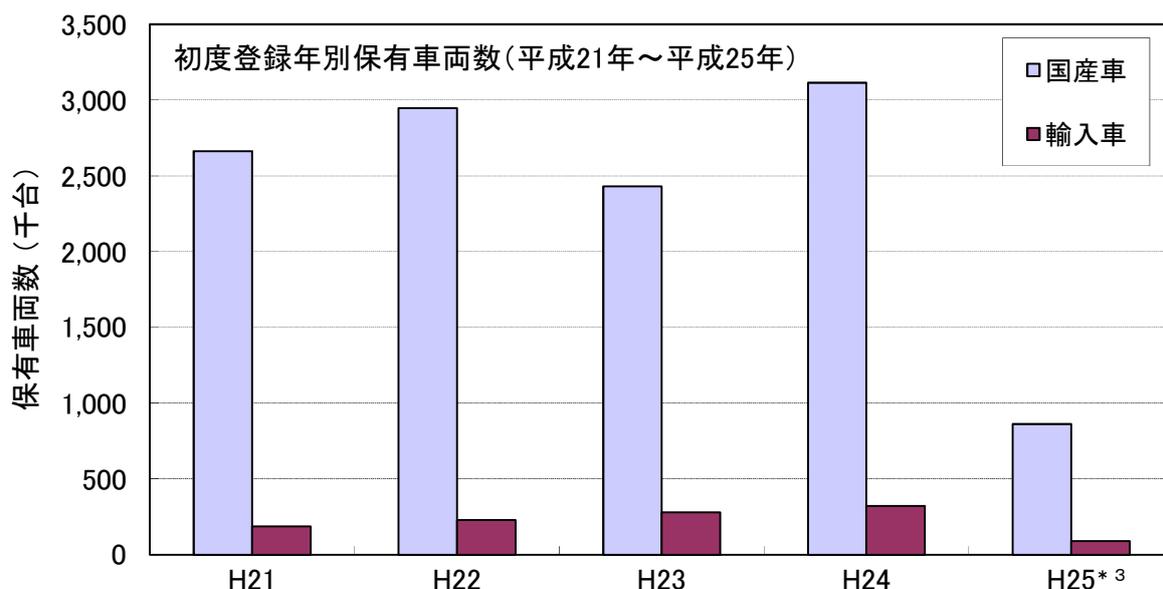
平成21年から平成25年に登録された自動車保有車両数について、国産車及び輸入車それぞれの保有車両数を表9-1及び図9-1に示す。

表9-1 平成21年から平成25年に登録された自動車保有車両数*1

区分け	各年に登録された自動車保有車両数*1				
	H21	H22	H23	H24	H25
国産車 (台)	2,662,685	2,946,878	2,431,067	3,114,213	862,051
輸入車 (台)	186,302	228,621	279,083	322,052	90,322

*1：自動車保有車両数については、平成25年3月現在の各年の1月から12月まで（平成25年分は1月から3月まで）の保有車両数*2である。ただし、軽自動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.40」から引用。



*3：平成25年の保有車両数（軽自動車及び原動機付自転車は除く）は1月から3月までである。

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（平成21年～平成25年）