

平成 26 年度

リコール届出内容の分析結果について

平成 28 年 2 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	31
2.3 発生原因別の届出事例	35
(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	35
(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	43
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	49
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間	49
(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	49
(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	53
(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）	54
(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）	56
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	58
(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	58
(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	65
(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）	66
(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）	68
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	70
(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	70
(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	78

4. リコール届出対象車両の改修状況.....	85
5. 特定後付装置のリコール届出.....	86
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.....	88
7. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	92
7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）	92
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	95
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.....	96
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	96
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	101
(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	101
(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	109
8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況	114
9. 参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数	116

リコール届出内容の分析結果

平成 28 年 2 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 26 年度のリコール届出件数は、355 件（国産車 204 件、輸入車 151 件）であり、前年度の 303 件と比べ 52 件増加（対前年度比 17.2%増、国産車同 1.5%増、輸入車同 48.0%増）した。また、リコール対象台数は 9,557,888 台（国産車 9,117,705 台、輸入車 440,183 台）で前年度の 7,978,639 台に比べ 1,579,249 台の増加（対前年度比 19.8%増、国産車同 18.2%増、輸入車同 66.5%増）であった。平成 26 年度に届出件数及びリコール対象台数が、前年度と比べて共に増加した理由として、輸入車においては届出件数及び対象台数が大きく増加し、国産車においては届出件数が同程度であるものの、リコール届出 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 26 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号で記載する。

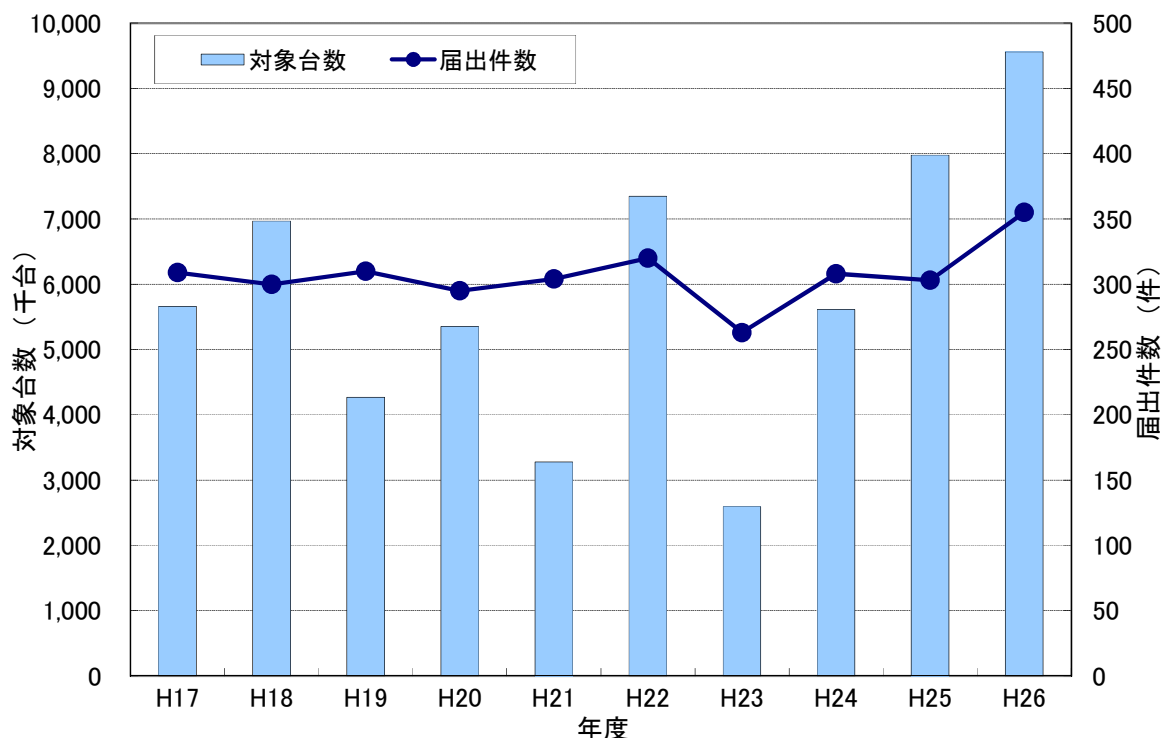


図 1-1 過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数の推移「全体」

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、平成 26 年度には増加に転じている。一方、対象台数は、隔年

で増減を繰り返す傾向が認められたが、平成 24 年度以降は増加傾向にある。平成 26 年度のリコール届出の状況は、過去 10 年間では届出件数及び対象台数が共に最大となっている。

平成 22 年度から平成 26 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 23 年度を除いた他の年度では、対象台数が極めて多い大規模なリコール届出が多く、「上位 10 件を含めた平均対象台数」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 26 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 万台となっており、これらの点では平成 25 年度と同様の傾向である。しかし、「上位 10 件を除いた平均対象台数」については、平成 26 年度は平成 25 年度に対し、約 3,500 台増加している。

これらから、「全体」のリコール届出の対象台数が前年度と比べて増加した要因は、平成 26 年度において、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 22 年度～平成 26 年度）

項目		H22	H23	H24	H25	H26
リコール届出 上位 10 件の 対象台数（台）	1	1,202,800	299,320	1,518,098	986,232	919,684
	2	882,006	265,919	1,216,466	891,525	863,910
	3	834,759	264,329	498,793	764,744	704,449
	4	734,392	203,777	459,326	764,053	648,081
	5	599,029	157,621	194,434	650,109	601,722
	6	581,192	152,720	170,845	384,614	455,202
	7	247,663	101,053	156,672	304,862	425,825
	8	181,658	97,564	138,440	275,741	344,853
	9	177,692	97,412	97,457	263,942	251,194
	10	167,883	92,679	96,843	256,519	251,004
上位 10 件の平均対象台数（台）		560,907	173,239	454,737	554,234	546,592
上位 10 件を含めた 平均対象台数（台）		22,963	9,864	18,224	26,332	26,924
上位 10 件を除いた 平均対象台数（台）		5,610	3,406	3,576	8,315	11,861

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 22 年度から平成 26 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 26 年度の国産車・輸入車のリコール届出件数は、前年度と比べて国産車は 3 件増加し、輸入車は 49 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 80 件から 150 件へと増加傾向を示し、「全体」ではおよそ 260～350 件の範囲で変動している。

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 240 万台から約 910 万台の範囲で変動したものとなっているのに対して、輸入車は対象台数がおよそ 17 万台から 44 万台前後で小さな変動で平成 25 年度まで推移している。

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 22 年度～平成 26 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)
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
H26	204	9,117,705	151	440,183	355	9,557,888
合計	1,039	31,833,049	510	1,258,986	1,549	33,092,035

1.3 リコール率の推移

(1) 車種（用途）別のリコール率

平成 22 年度から平成 26 年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成 26 年 3 月末現在の保有車両数で除した値（以下「5 カ年リコール率」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 カ年リコール率（平成 22 年度～平成 26 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 カ年リコール率 (%)
乗用車	国産車	213	19,041	36,286	52.5
	輸入車	349	988	3,535	27.9
	全体	562	20,028	39,821	50.3
貨物車	国産車	269	2,668	5,985	44.6
	輸入車	20	14	56	25.6
	全体	289	2,682	6,041	44.4
軽自動車* ³	国産車	112	10,088	29,091	34.7
	輸入車	0	0	3	0.0
	全体	112	10,088	29,094	34.7
二輪車	国産車	53	768	3,091	24.8
	輸入車	118	257	485	53.1
	全体	171	1,025	3,576	28.7
その他* ⁴	国産車	591	385	1,652	23.3
	輸入車	43	3	88	3.0
	全体	634	388	1,740	22.3
車種（用途） 合計	国産車	1,238	32,950	76,105	43.3
	輸入車	530	1,262	4,167	30.3
	全体	1,768	34,212	80,272	42.6

* 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による集計（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：届出件数及び対象台数は、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、保有車両数は、大型特殊自動車及び特種用途自動車の合計（軽特種車は除く）である。

表 1-3 によると、全車種（用途）区分合計の 5 カ年リコール率は、国産車で 43.3%、輸入車で 30.3%であり、国産車が約 13 ポイント高くなっている。平成 21 年度から平成 25 年度までの同区分合計の 5 カ年リコール率*¹は、国産車 34.1%、輸入車 27.3%であったことから、前年度と比較して国産車及び輸入車の 5 カ年リコール率が増加しているが、増加割合は日本車が大きい。

* 1：報告書：「平成 25 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/001085261.pdf>)

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 22 年度から平成 26 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 22 年度～26 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 (%)
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
H26	355	9,558	80,272	11.9

* 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（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 2009 年から 2013 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（2009 年～2013 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 (%)
2009	492	16,566	254,213	6.5
2010	648	20,070	250,070* ⁵	8.0
2011	598* ⁵	15,507* ⁵	253,216* ⁵	6.1
2012	583	16,496* ⁵	253,639	6.5
2013	630	21,250	255,877	8.3

* 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（2015 年 6 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、2011 年及び 2012 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、平成 24 年度及び平成 25 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ものの、日米ともにリコール届出件数及び対象台数が増加したことから、年度別リコール率（日本）及び暦年別リコール率（米国）も上昇している。

(3) 5カ年リコール率の日米比較

日本における平成 22 年度から平成 26 年度までの、米国における暦年の 2009 年から 2013 年までの、各 5 年間に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 26 年 3 月末、米国においては 2013 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	1,768	34,212	80,272*1	42.7
米国	2,951	89,889	255,877	35.1

* 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、日本においては、平成 24 年度以降年度別リコール率が上昇してきたため、5 カ年リコール率の日米比較では、日本の方が高い傾向にある。

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22年度から平成26年度までのリコール届出について、車種（用途）別に区分し、届出件数、対象台数及びそれらの割合を表1-7に示す。なお、表1-7に記載の「5カ年平均」とは、平成22年度から平成26年度の平均値である（以下「5カ年平均」という）。また、車種（用途）別の届出件数とその割合をグラフにしたものを図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26年度、平成25年度及び5カ年平均）

車種（用途）		国産車			輸入車			全体			
		H26	H25	5カ年平均	H26	H25	5カ年平均	H26	H25	5カ年平均	
乗用車	普通・小型	件数 (件)	65	46	43	110	68	70	175	114	112
		件数 (%)	22.1	19.8	17.2	67.1	65.4	65.8	38.2	33.9	31.8
	台数 (千台)	6,820	3,987	3,808	400	210	198	7,220	4,198	4,006	
	台数 (%)	67.2	51.7	57.8	90.2	79.6	78.3	68.1	52.6	58.5	
軽	件数 (件)	25	13	14	0	0	0	25	13	14	
	件数 (%)	8.5	5.6	5.8	0.0	0.0	0.0	5.5	3.9	4.1	
	台数 (千台)	1,836	2,758	1,547	0	0	0	1,836	2,758	1,547	
	台数 (%)	18.1	35.8	23.5	0.0	0.0	0.0	17.3	34.6	22.6	
貨物車	普通・小型	件数 (件)	48	43	54	3	2	4	51	45	58
		件数 (%)	16.3	18.5	21.7	1.8	1.9	3.8	11.1	13.4	16.3
	台数 (千台)	688	276	534	2	4	3	690	280	536	
	台数 (%)	6.8	3.6	8.1	0.4	1.6	1.1	6.5	3.5	7.8	
軽	件数 (件)	11	5	8	0	0	0	11	5	8	
	件数 (%)	3.7	2.2	3.2	0.0	0.0	0.0	2.4	1.5	2.3	
	台数 (千台)	553	543	471	0	0	0	553	543	471	
	台数 (%)	5.4	7.0	7.1	0.0	0.0	0.0	5.2	6.8	6.9	
乗合車	件数 (件)	32	39	33	1	0	1	33	39	33	
	件数 (%)	10.9	16.8	13.2	0.6	0.0	0.8	7.2	11.6	9.4	
	台数 (千台)	32	22	36	0	0	0	32	22	36	
	台数 (%)	0.3	0.3	0.5	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.5	
特殊車	件数 (件)	86	50	60	10	3	5	96	53	65	
	件数 (%)	29.3	21.6	24.2	6.1	2.9	4.9	21.0	15.8	18.4	
	台数 (千台)	65	16	33	0	1	0	66	16	34	
	台数 (%)	0.6	0.2	0.5	0.1	0.3	0.2	0.6	0.2	0.5	
二輪車*1	件数 (件)	15	10	11	37	31	24	52	41	34	
	件数 (%)	5.1	4.3	4.3	22.6	29.8	22.3	11.4	12.2	9.7	
	台数 (千台)	152	104	154	41	49	51	193	153	205	
	台数 (%)	1.5	1.3	2.3	9.3	18.6	20.4	1.8	1.9	3.0	
その他	件数 (件)	12	26	26	3	0	3	15	26	28	
	件数 (%)	4.1	11.2	10.4	1.8	0.0	2.5	3.3	7.7	8.0	
	台数 (千台)	6	9	8	0	0	0	6	9	8	
	台数 (%)	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	
合計*2	件数 (件)	294	232	248	164	104	106	458	336	354	
	件数 (%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	台数 (千台)	10,153	7,714	6,590	443	264	252	10,597	7,979	6,842	
	台数 (%)	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 26 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 458 件であり、前年度と比べて 122 件増加（対前年度比約 36%増）しており、5 カ年平均と比べて 104 件多い。国産車のリコール届出件数の合計は 294 件であり、前年度と比べて 62 件増加（同約 27%増）しており、5 カ年平均と比べて 46 件多い。輸入車のリコール届出件数の合計は 164 件であり、前年度と比べて 60 件増加（同約 58%増）しており、5 カ年平均と比べて 58 件多い。

平成 26 年度の「全体」について、車種別では、乗用車が 200 件で前年度と比べて 73 件増加（対前年度比約 57%増）と最も多く、次に特殊車が 96 件で前年度と比べて 43 件増加（同約 81%増）、貨物車が 62 件で前年度と比べて 12 件増加（同約 24%増）、二輪車が 52 件で前年度と比べて 11 件増加（同約 27%増）、乗合車が 33 件で前年度と比べて 6 件減少（同約 15%減）している。

平成 26 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 10,597 千台であり、前年度と比べて 2,618 千台増加（対前年度比約 33%増）している。これは、国産車の「普通・小型乗用車」の対象台数が前年度と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 6,820 千台で前年度と比べて 2,833 千台増加（同約 71%増）、「軽乗用車」の対象台数は 1,836 千台で前年度と比べて 922 千台減少（同約 33%減）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 90%、対象台数の約 99%を占めている。平成 26 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 ポイント増加しており、5 カ年平均と比べて約 12 ポイント高い。また、輸入車の「二輪車」の対象台数の割合は、前年度と比べて約 9 ポイント減少しており、5 カ年平均と比較して約 11 ポイント低い。

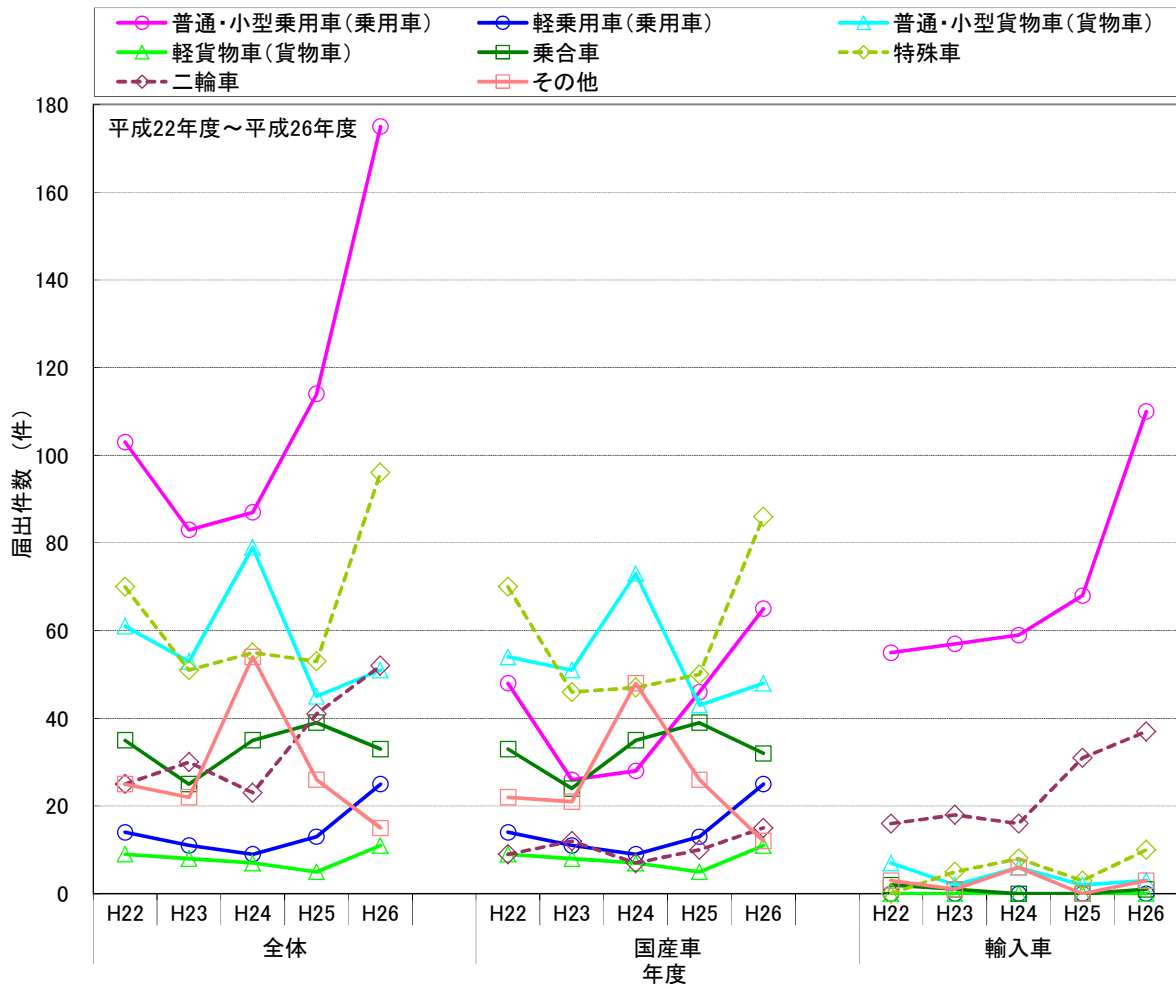


図 1-2 車種 (用途) 別の届出件数 (平成 22 年度から平成 26 年度)

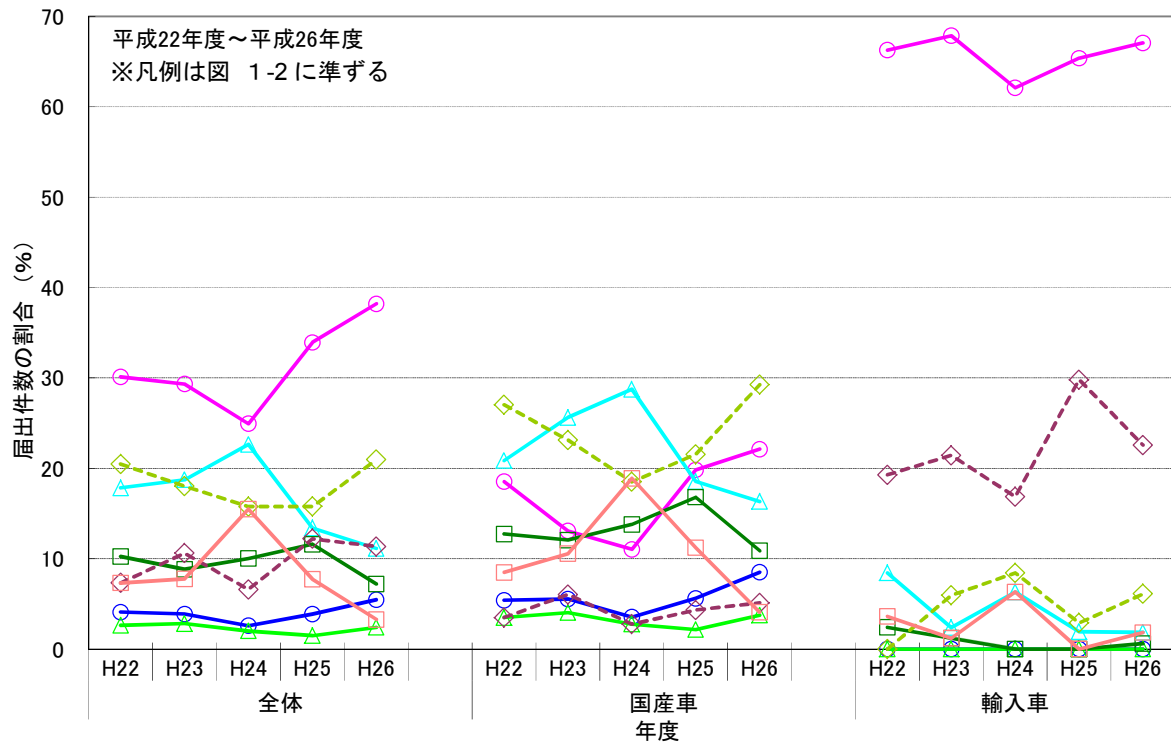


図 1-3 車種 (用途) 別の届出件数の割合 (平成 22 年度から平成 26 年度)

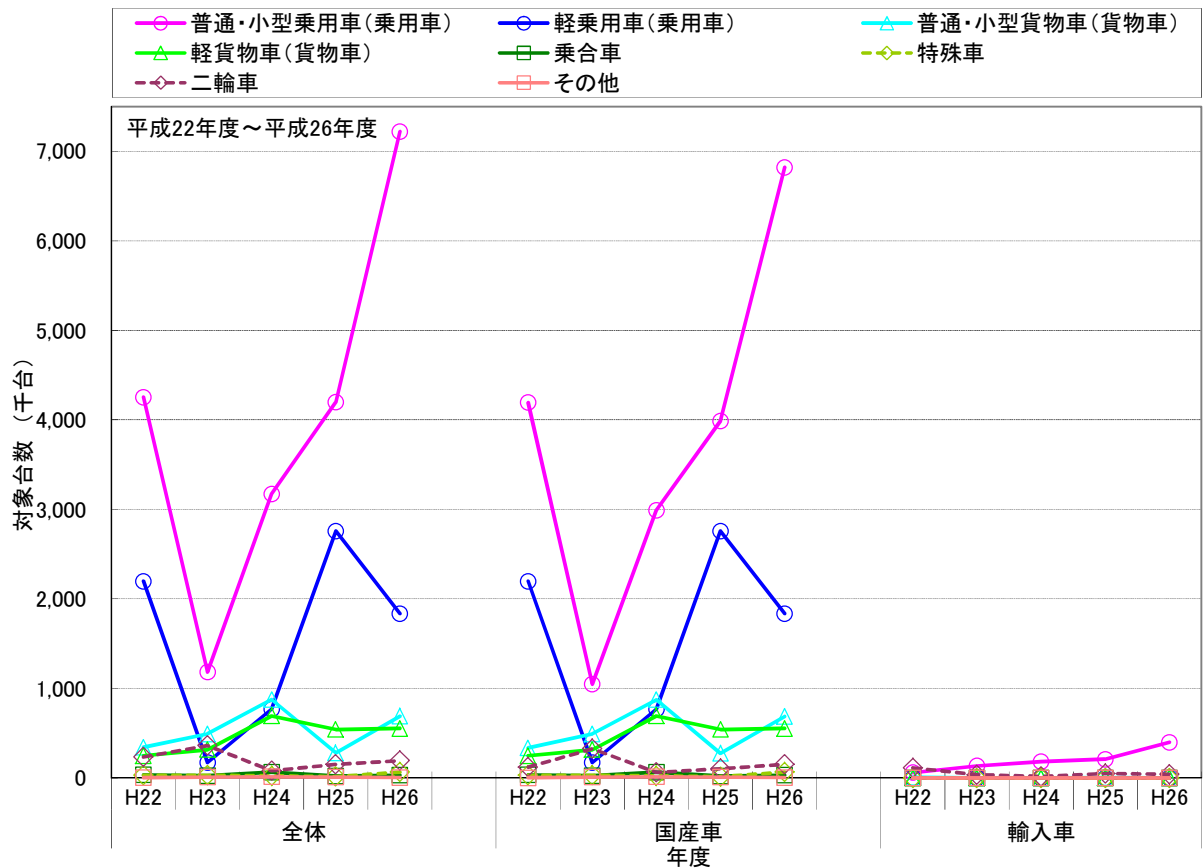


図 1-4 車種(用途)別の対象台数(平成22年度から平成26年度)

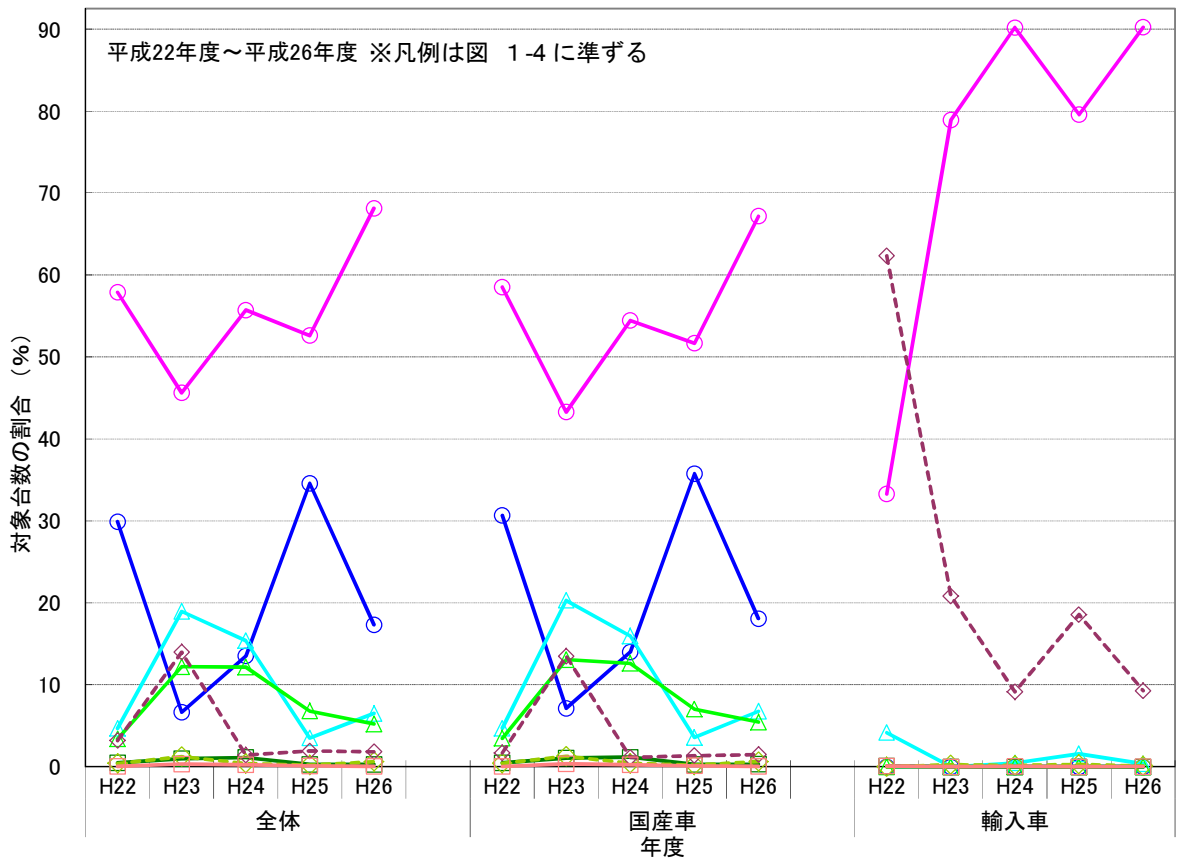


図 1-5 車種(用途)別の対象台数の割合(平成22年度から平成26年度)

1.5 装置別リコール届出件数・割合

平成 22 年度から平成 26 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 26 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 26 年度、平成 25 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		
			H26	H25	5 力年 平均	H26	H25	5 力年 平均	H26	H25	5 力年 平均
原動機	件数	(件)	48	38	33	19	14	11	67	52	44
		(%)	18.8	16.6	13.5	12.0	12.5	10.0	16.2	15.2	12.3
動力伝達 装置	件数	(件)	40	45	37	12	14	11	52	59	47
		(%)	15.7	19.7	15.3	7.6	12.5	9.9	12.6	17.3	13.6
制動装置	件数	(件)	29	27	23	16	14	14	45	41	36
		(%)	11.4	11.8	9.4	10.1	12.5	13.0	10.9	12.0	10.4
燃料装置	件数	(件)	16	14	21	23	9	11	39	23	32
		(%)	6.3	6.1	8.6	14.6	8.0	10.1	9.4	6.7	9.2
電気装置	件数	(件)	22	21	24	8	11	9	30	32	34
		(%)	8.6	9.2	10.3	5.1	9.8	9.1	7.3	9.4	9.8
乗車装置	件数	(件)	13	12	10	13	9	6	26	21	16
		(%)	5.1	5.2	4.3	8.2	8.0	5.0	6.3	6.2	4.6
かじ取 装置	件数	(件)	10	7	13	8	0	6	18	7	19
		(%)	3.9	3.1	5.5	5.1	0.0	6.1	4.4	2.1	5.7
灯火装置	件数	(件)	9	22	13	8	8	6	17	30	19
		(%)	3.5	9.6	5.6	5.1	7.1	5.8	4.1	8.8	5.6
走行装置	件数	(件)	11	5	10	5	4	4	16	9	14
		(%)	4.3	2.2	4.2	3.2	3.6	3.8	3.9	2.6	4.1
緩衝装置	件数	(件)	6	3	4	9	4	5	15	7	9
		(%)	2.4	1.3	1.6	5.7	3.6	4.1	3.6	2.1	2.4
排出ガス 発散防止 装置	件数	(件)	12	6	11	2	5	3	14	11	14
		(%)	4.7	2.6	4.5	1.3	4.5	2.9	3.4	3.2	4.0
車枠・車体	件数	(件)	5	6	13	6	2	8	11	8	21
		(%)	2.0	2.6	5.1	3.8	1.8	8.4	2.7	2.3	6.1
その他	件数	(件)	34	23	29	29	18	14	63	41	43
		(%)	13.3	10.0	12.0	18.4	16.1	11.7	15.3	12.0	12.1
合計*1	件数	(件)	255	229	241	158	112	108	413	341	349
		(%)	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 26 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 413 件であり、前年度と比べ 72 件増加（対前年度比約 21%増）した。国産車に関しては 255 件であり、前年度と比べて 26 件増加（同約 11%増）しており、輸入車に関しては 158 件で、前年度と比べて 46 件増加（同約 41%増）した。平成 26 年度の装置別の届出件数のうち、「全体」では、「原動機」67 件及び「動力伝達装置」52 件で届出件数合計の約 29%を占め、さらに「制動装置」45 件、「燃料装置」39 件を加えると、これら 4 装置で届出件数の約 49%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 51%及び約 46%をそれぞれ占めている。平成 26 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、「原動機」、「動力伝達装置」及び「制動装置」の上位 3 装置では、「原動機」は約 4 ポイント高いものの、他の 2 装置はほぼ同程度である。

平成 26 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、「原動機」が 48 件で前年度と比べて 10 件増加（対前年度比約 26%増）し、「動力伝達装置」が 40 件で前年度と比べて 5 件減少（同約 11%減）し、続いて「制動装置」の届出件数が 29 件で、前年度と比べて 2 件の増加（同約 7%増）となっている。平成 26 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 装置では、「原動機」は約 5 ポイント高いものの、他の 2 装置は 0～2 ポイントの増加と高くない。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「燃料装置」が 23 件で最も多く、前年度と比べて 14 件増加（対前年度比約 156%増）し、「原動機」が 19 件で前年度と比べて 5 件増加（同約 36%増）、続いて「制動装置」が 16 件で前年度と比べて 2 件増加（同約 14%増）となっている。「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国産車の特徴とは、輸入車は異なる傾向となっている。

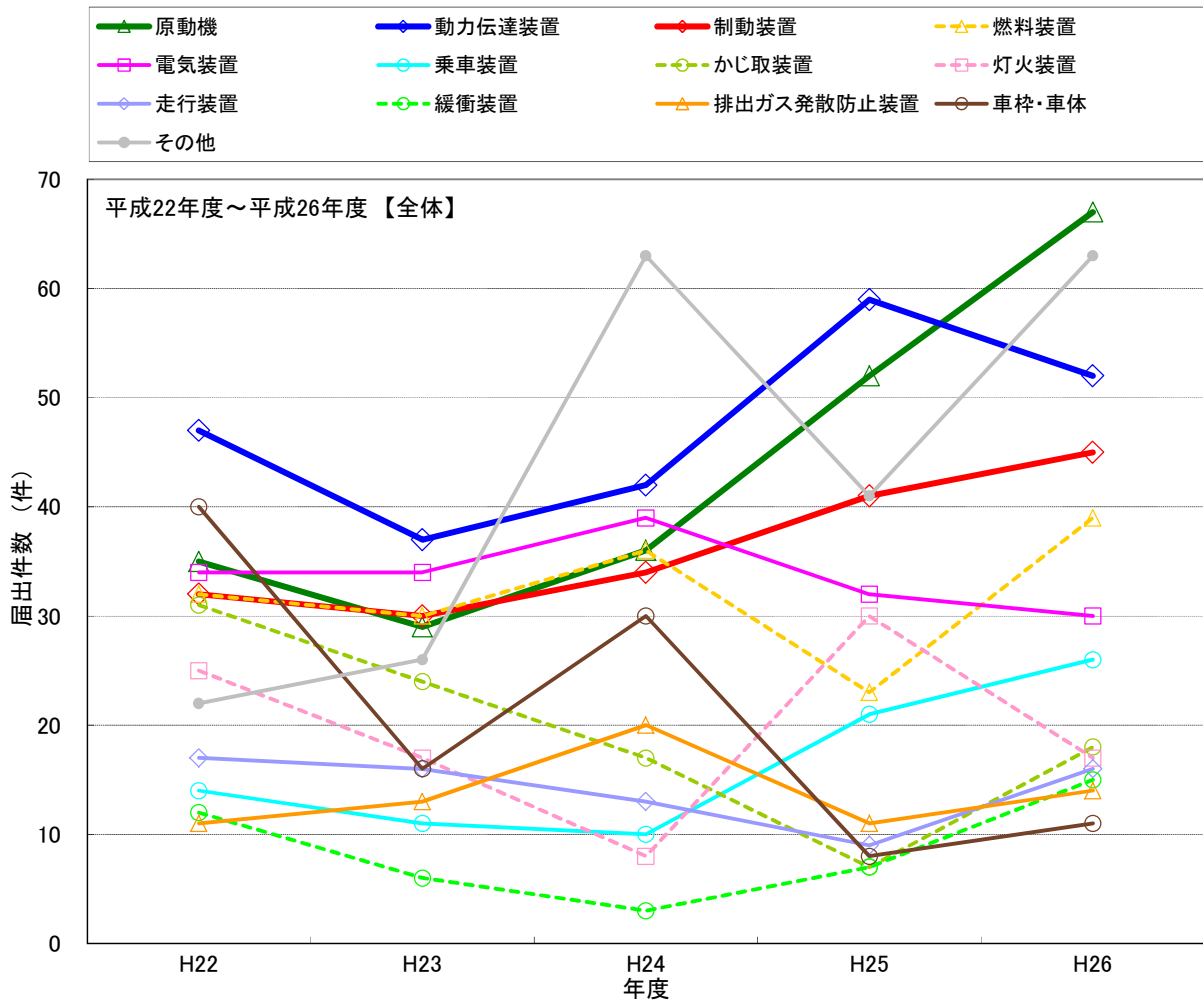


図 1-6 装置別の届出件数【全体】（平成 22 年度から平成 26 年度）

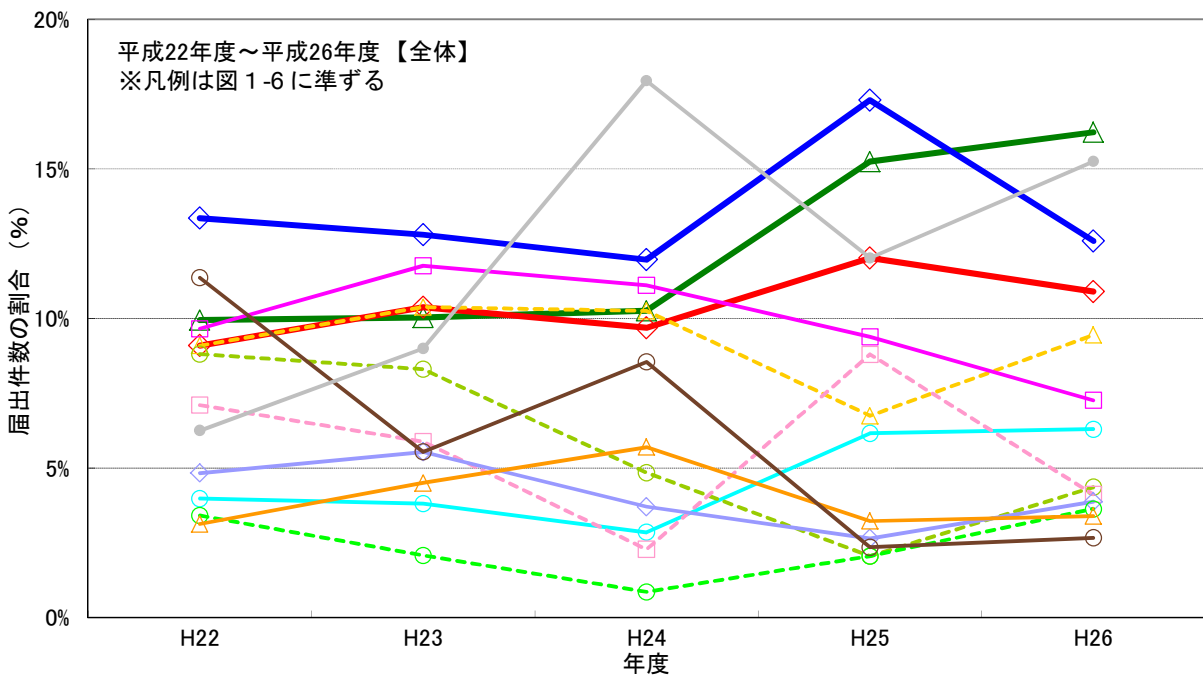


図 1-7 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 2122 年度から平成 26 年度）

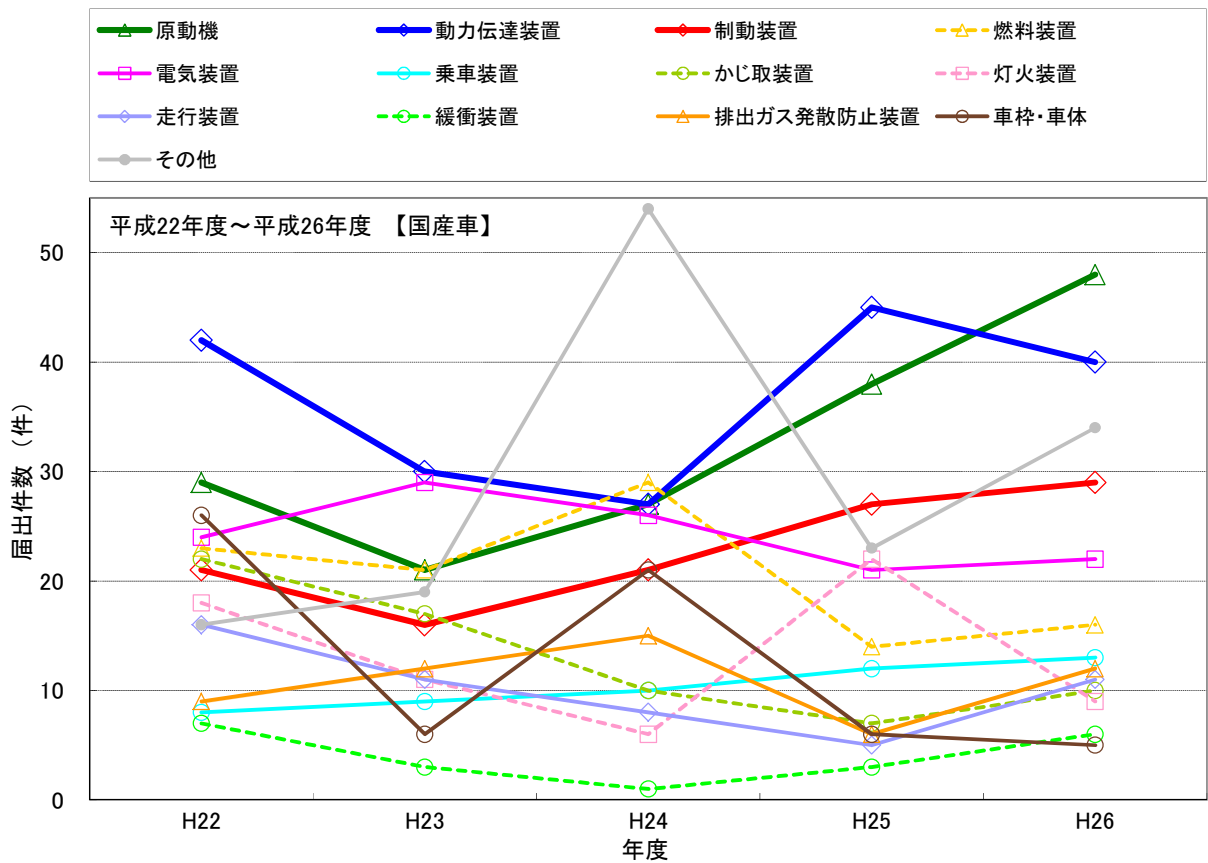


図 1-8 装置別の届出件数【国産車】（平成 22 年度から平成 26 年度）

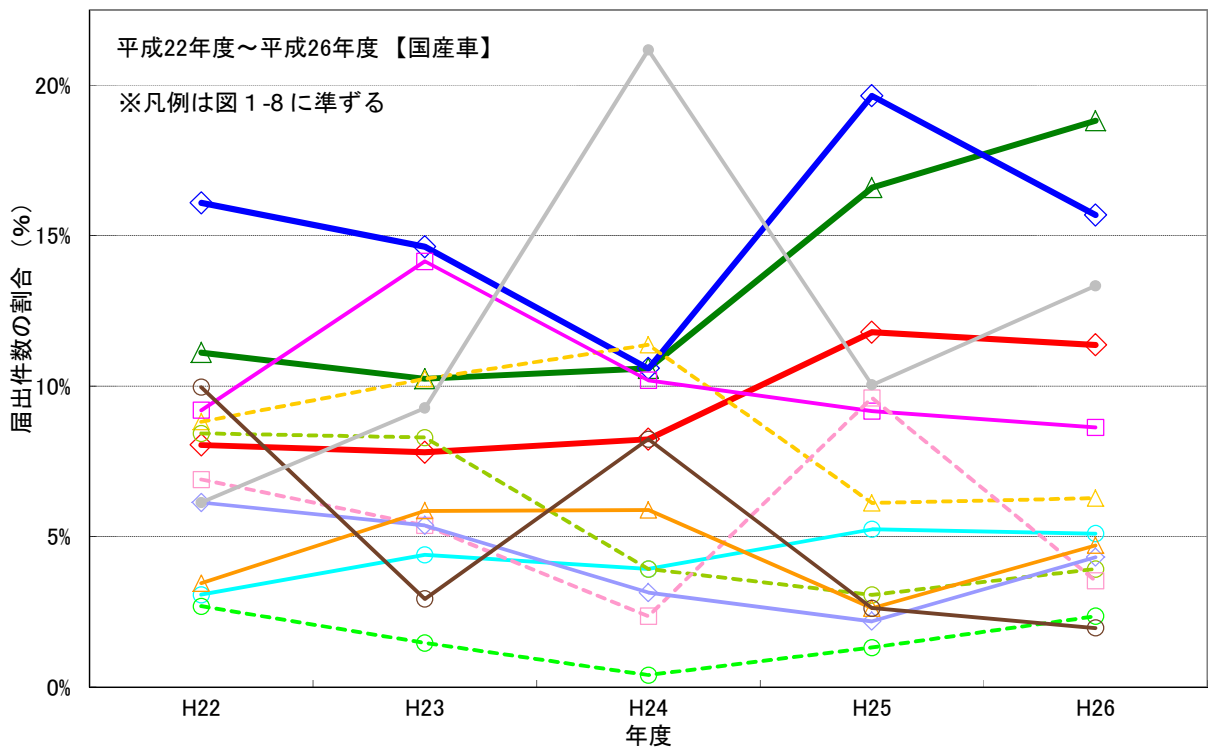


図 1-9 装置別の届出件数の割合【国産車】（平成 22 年度から平成 26 年度）

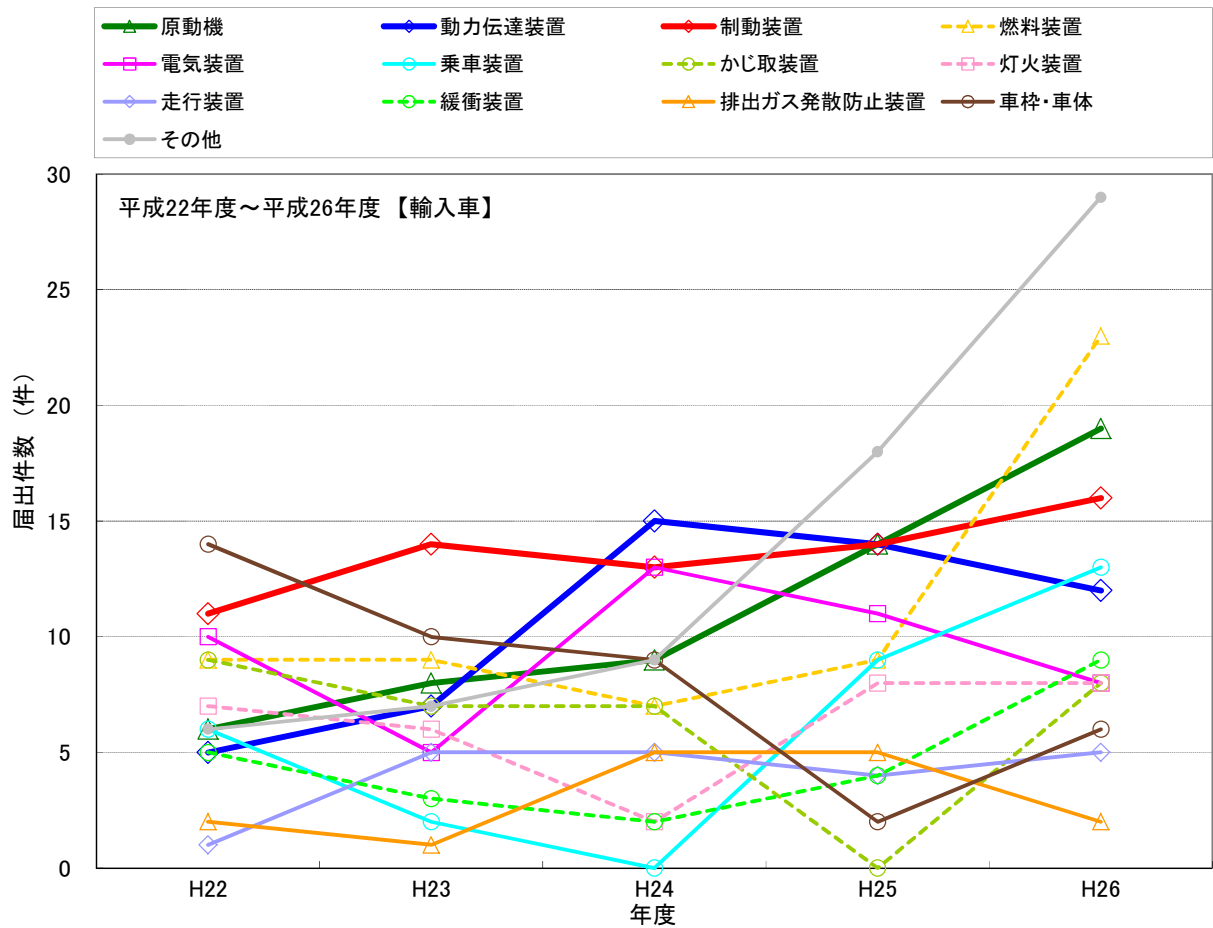


図 1-10 装置別の届出件数【輸入車】（平成 22 年度から平成 26 年度）

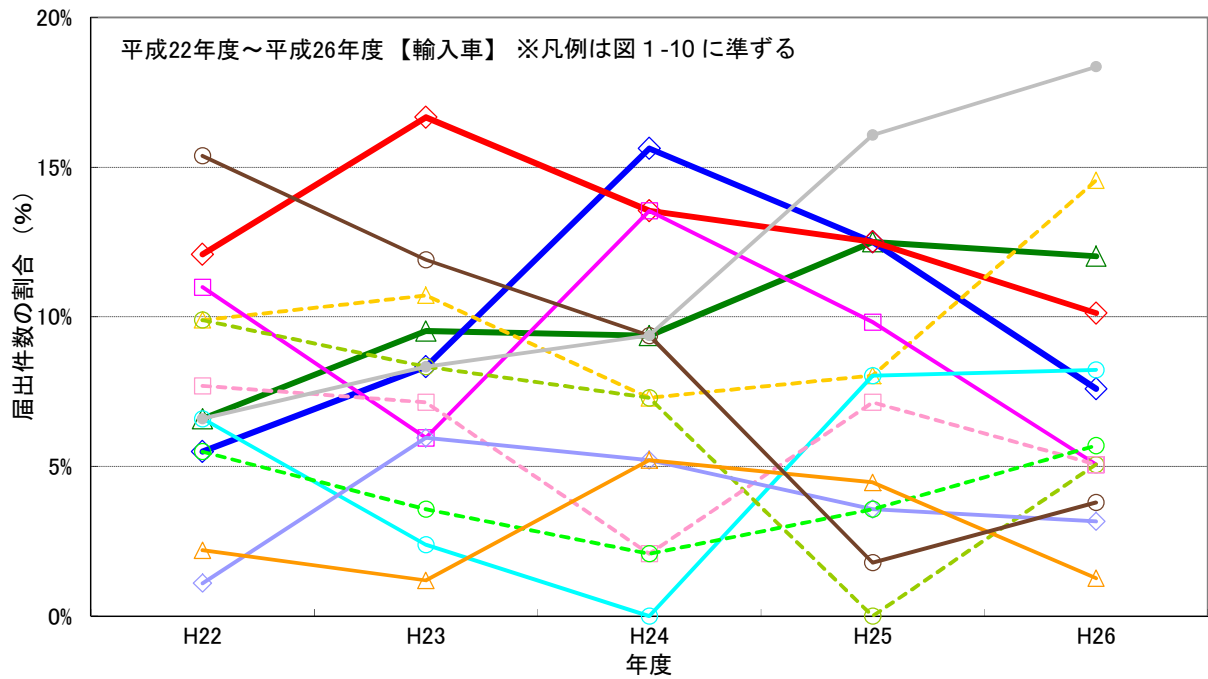


図 1-11 装置別の届出件数の割合【輸入車】（平成 22 年度から平成 26 年度）

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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）		国産車			輸入車			全体			
		H26	H25	5 力年平均	H26	H25	5 力年平均	H26	H25	5 力年平均	
乗用車	普通・小型	件数 (件)	8	9	4	0	0	0	8	9	5
		件数 (%)	4.4	6.2	3.1	0.0	0.0	0.3	2.7	4.2	2.0
		台数 (千台)	630	1,258	687	0	0	0	630	1,258	687
	軽	台数 (%)	6.3	16.6	12.5	0.0	0.0	0.0	6.1	16.1	10.4
		件数 (件)	2	1	1	0	0	0	2	1	1
		件数 (%)	1.1	0.7	0.8	0.0	0.0	0.0	0.7	0.5	0.5
貨物車	普通・小型	台数 (千台)	10	0	3	0	0	0	10	0	3
		台数 (%)	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
		件数 (件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	軽	件数 (%)	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
		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
乗合車	普通・小型	件数 (件)	1	2	1	0	0	0	1	2	1
		件数 (%)	0.6	1.4	1.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.9	0.6
		台数 (千台)	6	0	2	0	0	0	6	0	2
	軽	台数 (%)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
		件数 (件)	2	1	1	0	0	0	2	1	1
		件数 (%)	1.1	0.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.7	0.5	0.3
上記車種 (用途) の合計	普通・小型	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
		件数 (件)	2	1	1	0	0	0	2	1	1
	乗合車	件数 (%)	1.1	0.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.7	0.5	0.3
		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
EV 及び HV 以外の車両も含む上記車種 (用途) の合計* ³	普通・小型	件数 (件)	13	13	8	0	0	0	13	13	8
		件数 (%)	7.2	8.9	5.6	0.0	0.0	0.3	4.4	6.0	3.6
		台数 (千台)	647	1,259	692	0	0	0	647	1,259	692
	乗合車	台数 (%)	6.5	16.6	12.6	0.0	0.0	0.0	6.3	16.1	10.5
		件数 (件)	181	146	144	114	70	75	295	216	226
		件数 (%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
乗合車	台数 (千台)	9,930	7,585	5,511	402	215	200	10,332	7,800	6,596	
	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26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」及び国産車については、届出件数の合計は13件で、前年度と同じ件数である。輸入車については届出件数の合計は0件であった。

平成26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8件、軽乗用車2件）で前年度と同件数であり最も多く、次に乗合車2件で前年度と比べて1件増加、貨物車1件（普通・小型貨物車0件、軽貨物車1件）で前年度と比べて1件減少している。

平成26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647千台であり、前年度と比べて612千台減少している。EV及びHV以外の車両も含む乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）及び乗合車の合計に対する対象台数の割合については、「全体」は6.3%を占め前年度と比べて9.8ポイント減少、国産車は6.5%を占め前年度と比べて10.1ポイント減少、輸入車については0%であった。

乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）及び乗合車のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出において車種別の対象台数で最も多いのは、普通・小型乗用車の630千台で97.3%を占める。

次に、平成22年度から平成26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及びその割合*1（平成26年度、平成25年度及び5カ年平均）

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		
		H26	H25	5カ年平均	H26	H25	5カ年平均	H26	H25	5カ年平均
電気装置	件数	(件) 5	5	3	0	0	0	5	5	3
		(%) 6.4	4.8	3.8	0.0	0.0	0.0	4.3	3.7	2.8
原動機	件数	(件) 4	5	3	0	0	0	4	5	3
		(%) 5.1	4.8	3.3	0.0	0.0	0.0	3.5	3.7	2.4
制動装置	件数	(件) 2	1	1	0	0	0	2	1	1
		(%) 1.6	1.0	1.8	0.0	0.0	0.0	1.7	0.7	1.3
動力伝達装置	件数	(件) 1	6	2	0	0	0	1	6	2
		(%) 1.3	5.8	2.0	0.0	0.0	0.0	0.9	4.4	1.7
上記届出の装置の合計	件数	(件) 12	17	9	0	0	0	12	17	9
		(%) 15.4	16.3	10.9	0.0	0.0	0.0	10.4	12.5	8.2
EV及びHV以外の車両も含む上記装置の届出の合計*1*2	件数	(件) 78	104	79	37	32	27	115	136	105
		(%) 100	100	100	100	100	100	100	100	100

*1：届出件数及びその割合は、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 26 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、電気装置、原動機、制動装置、動力伝達装置の 4 装置に限られた。平成 26 年度の「全体」において、届出件数が最も多い装置は電気装置の 5 件で前年度と同じ件数であり、次に多い装置は原動機の 4 件で前年度と比べて 1 件減少である。制動装置は 2 件であるが、前年度と比べて 1 件増加している。動力伝達装置は平成 26 年度の中で最も届出件数が少ない 1 件で、前年度と比べて 5 件減少している。平成 22 年度から平成 26 年度を通して、4 装置合計の届出件数が数件から十数件と絶対的に届出件数が少ないこともあり、特定の装置の届出件数が多い傾向があると言い切れない。

4 装置の合計でみると、「全体」及び国産車の届出件数は 12 件で、前年度と比べて 5 件減少しており、5 カ年平均と比べて 3 件多い。輸入車は 0 件であった。

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 10.4% を占め前年度と比べて 2.1 ポイント減少、国産車は 15.4% を占め前年度と比べて 0.9 ポイント減少、輸入車は 0% であった。

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 22 年度から平成 26 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。輸入車においては、平成 26 年度に ACC 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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 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		
その他	設計もしくは製造の分類区分ができないもの 又は発生原因について調査中（平成 26 年度末現在）のもの	

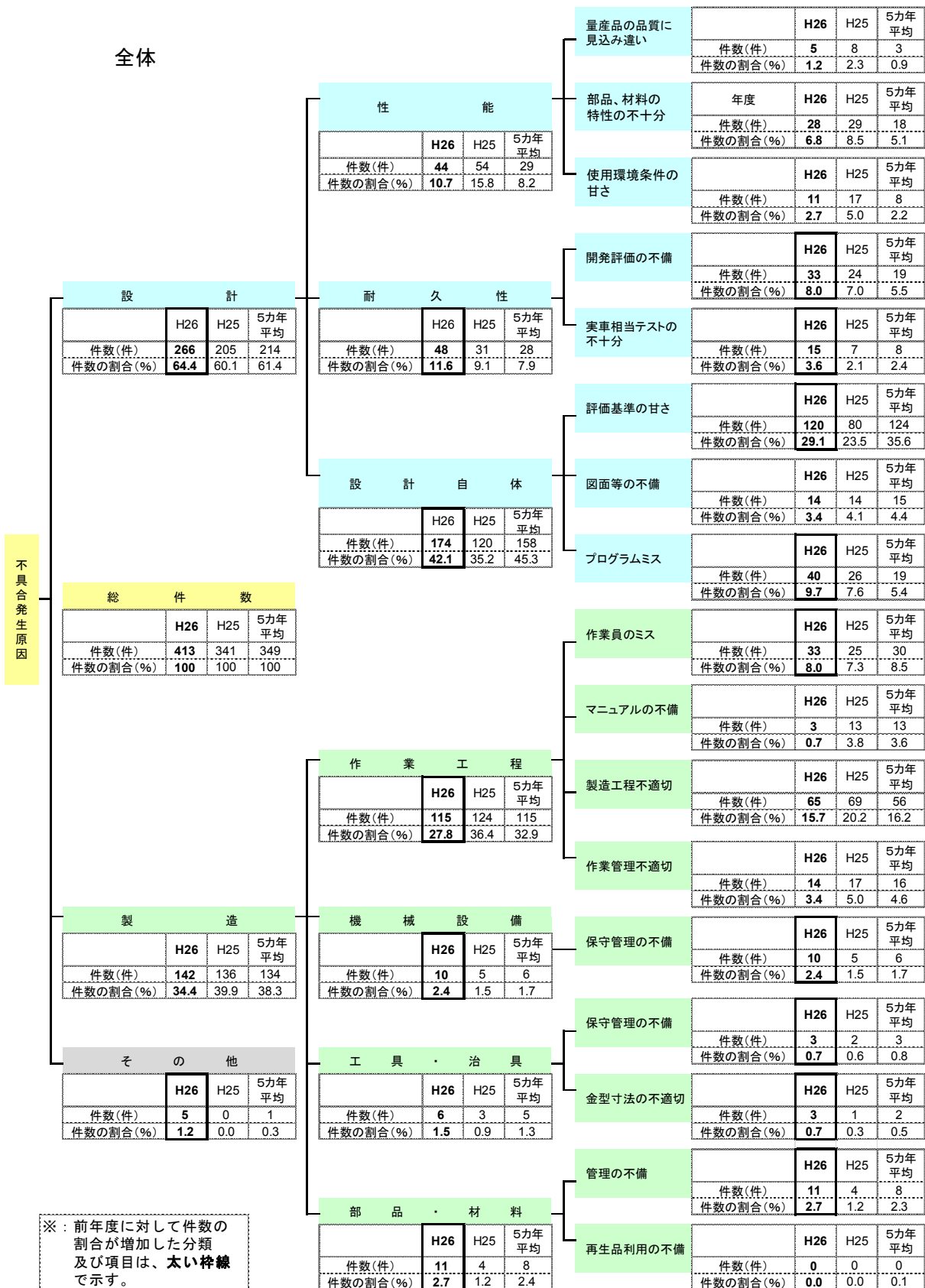


図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 カ年平均)

平成 26 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 266 件で、前年度と比べて 61 件増加（対前年度比約 30%増）しており、5 カ年平均と比べて 52 件（対 5 カ年平均比約 24%）多い。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」174 件であり、前年度と比べて 54 件増加しており、5 カ年平均と比べて 16 件多い。「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 120 件で最も多く、前年度と比べて 40 件増加（対前年度比約 50%増）しており、届出件数の割合においても、前年度と比べて約 6 ポイント増加し 29.1%となっている。

また、「製造」に該当するものは 142 件で、前年度と比べて 6 件増加（対前年度比約 4%増）しており、5 カ年平均と比べて 8 件（対 5 カ年平均比約 6%）多い。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」115 件であり、前年度と比べて 9 件減少しており、5 カ年平均と同件数である。「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 65 件で最も多く、前年度と比べて 4 件減少（対前年度比約 6%減）しており、届出件数の割合においても前年度と比べて約 5 ポイント減少し 15.7%となっている。

平成 26 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、毎年度件数が多く、届出件数の割合についても、「設計自体」が約 4 割、「作業工程」が約 3 割から約 4 割を占めている。

国産車

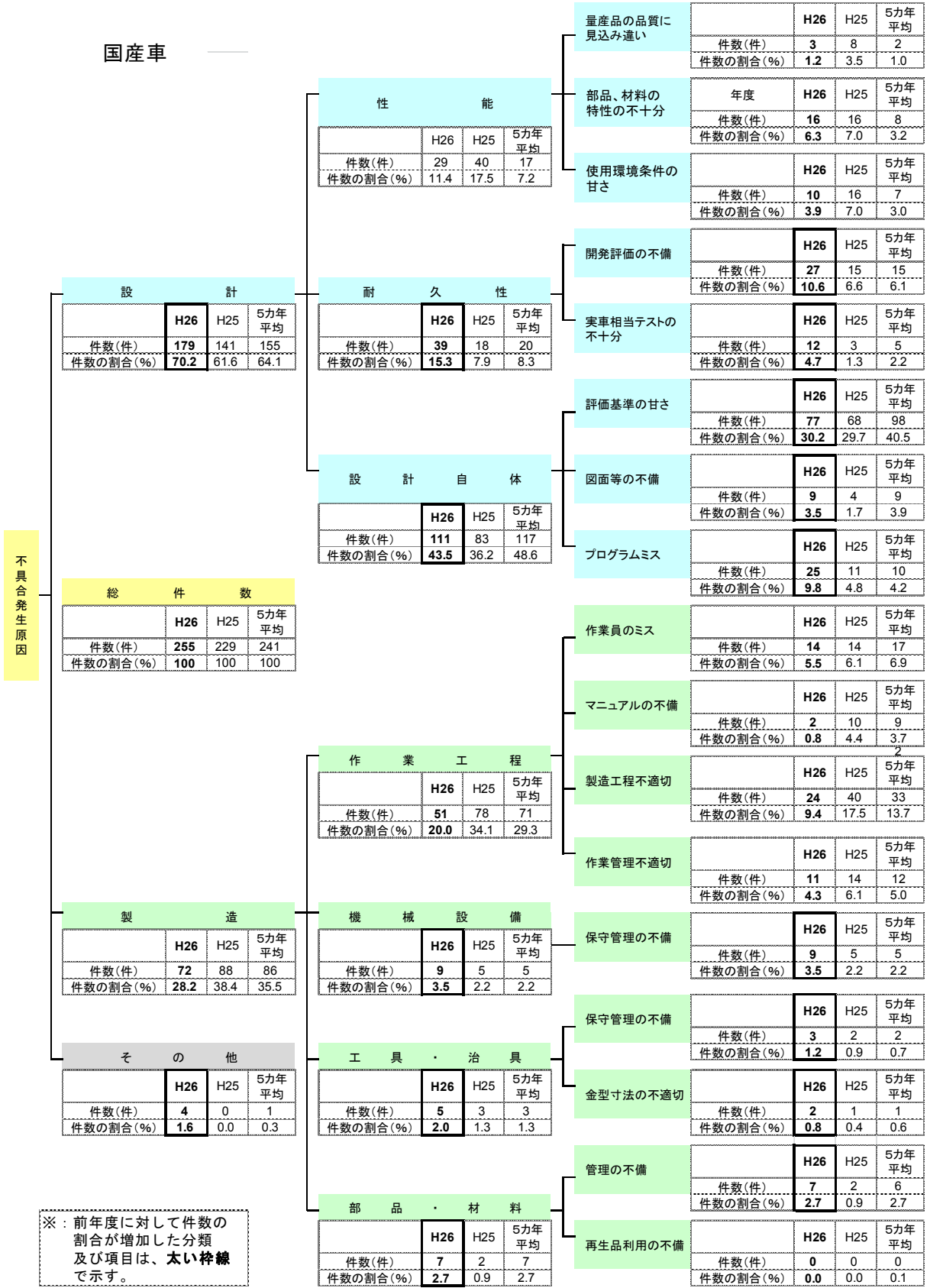


図 2-2 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】(平成 26 年度、平成 25 年度及び 5カ年平均)

平成 26 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 179 件で、前年度と比べて 38 件増加（対前年度比約 27%増）しており、5 カ年平均と比べて 24 件（対 5 カ年平均比約 15%）多い。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」111 件であり、前年度と比べて 28 件増加しているが、5 カ年平均と比べて 6 件少ない。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」が 77 件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは 72 件で、前年度と比べて 16 件減少（対前年度比 18%減）しており、5 カ年平均と比べて 14 件（対 5 カ年平均比約 16%）少ない。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」51 件であり、前年度と比べて 27 件減少しており、5 カ年平均から 20 件少ない。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」が 24 件で最も多くなっている。

輸入車

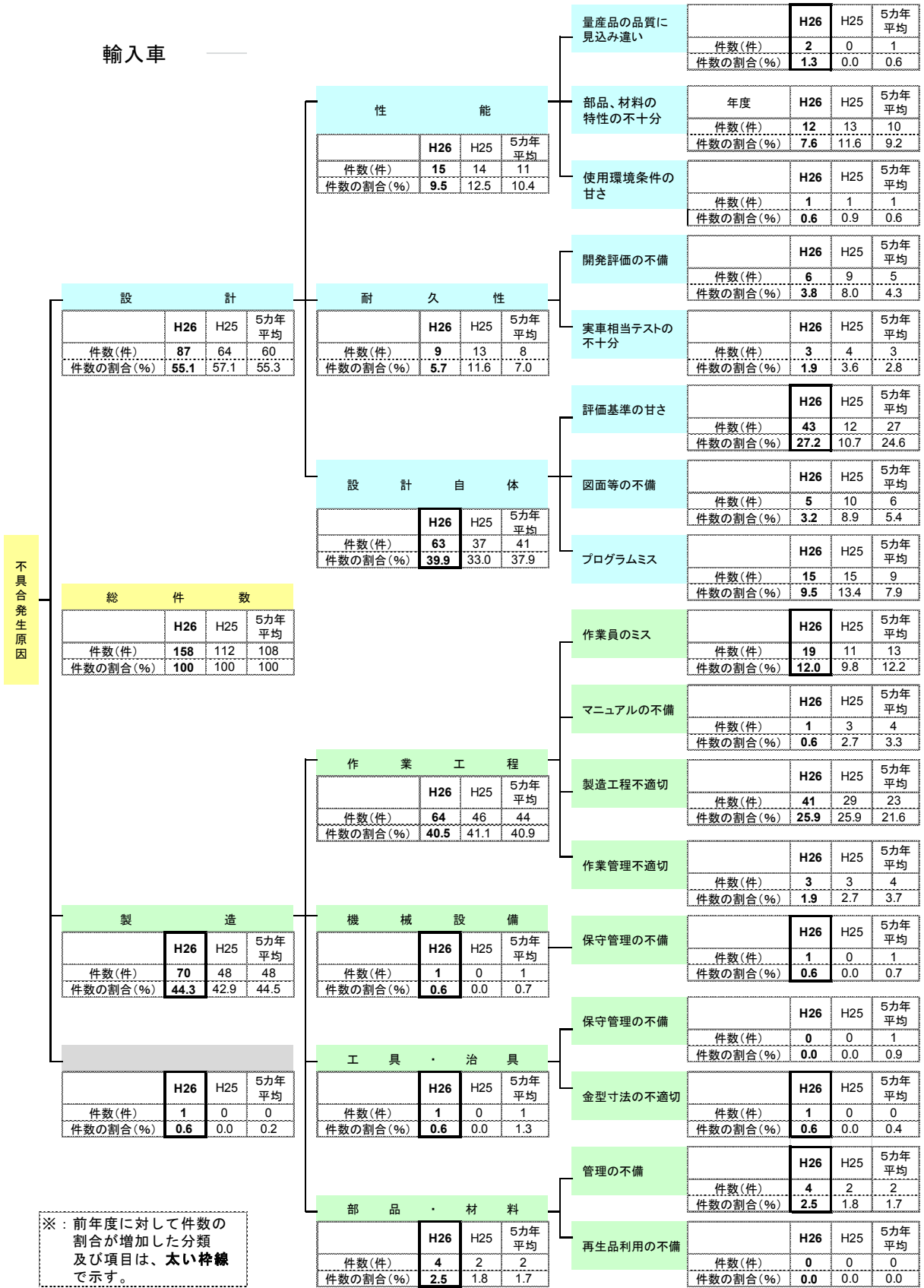


図 2-3 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 カ年平均）【輸入車】

平成 26 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 87 件で、前年度と比べて 23 件増加（対前年度比約 36%増）しており、5 カ年平均と比べて 27 件（対 5 カ年平均比約 45%）多い。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」63 件であり、前年度と比べて 26 件増加しており、5 カ年平均と比べて 22 件多い。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」が 43 件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは 70 件で、前年度と比べて 22 件増加（対前年度比約 46%増）しており、5 カ年平均と比べて 22 件（対 5 カ年平均比約 46%）多い。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」64 件であり、前年度から 18 件増加し、5 カ年平均と比べ 20 件多い。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」が 41 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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 年間の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 26 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 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H25		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)	40	83	28	74	23	71
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	17	10	26	10	29
その他	0	0	0	0	0	0
①性能	6	13	15	39	5	16
②耐久性	7	15	4	11	4	11
③設計自体	27	56	9	24	14	44
④作業工程	6	13	8	21	8	23
⑤機械設備	0	0	2	5	1	2
⑥工具・治具	1	2	0	0	0	1
⑦部品・材料	1	2	0	0	1	3
合計件数及び割合	48	100	38	100	33	100

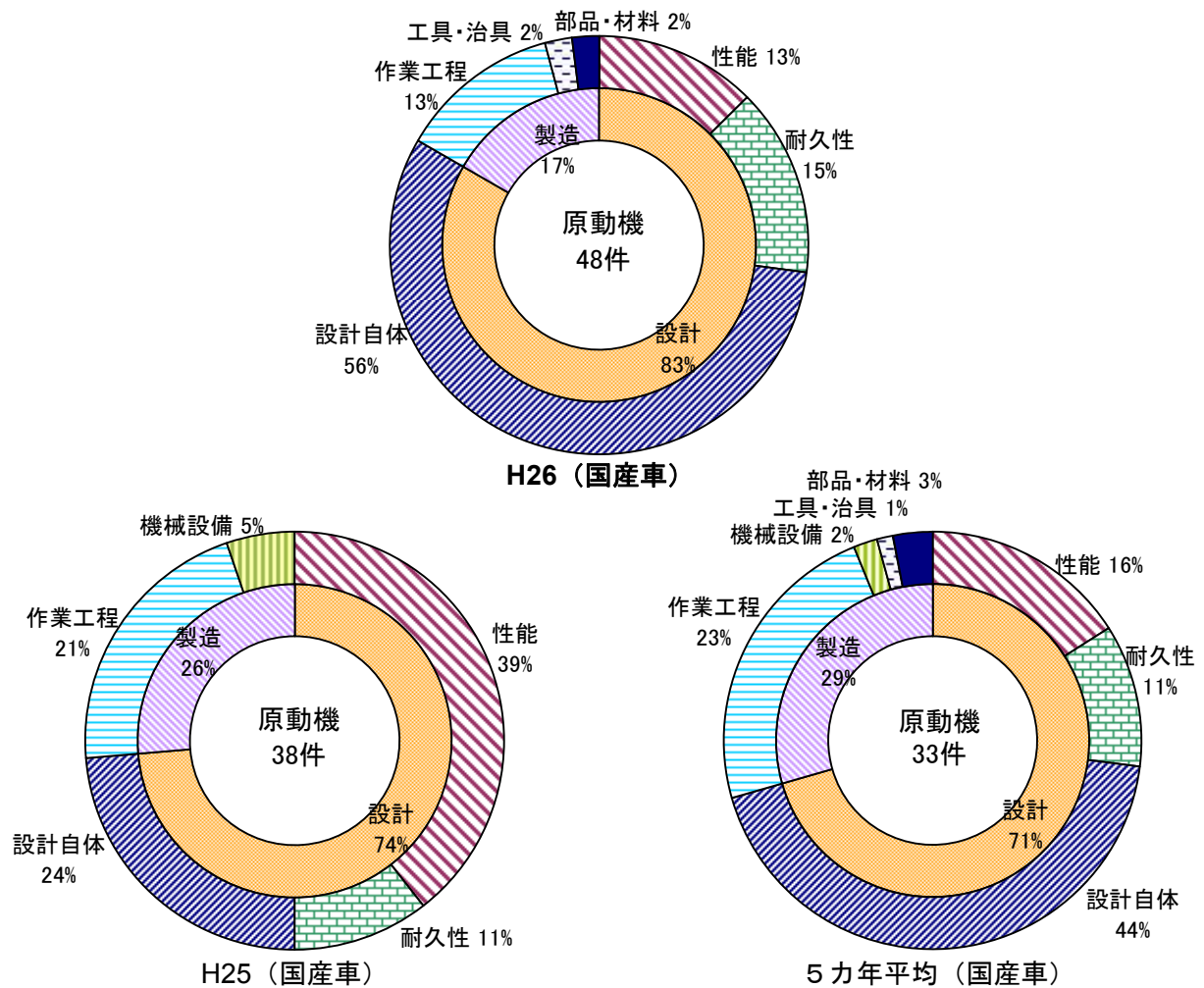


図 2-4 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数【国産車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

表 2-3 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H25		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)	30	75	28	62	24	65
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	25	17	38	13	35
その他	0	0	0	0	0	0
①性能	7	18	3	7	2	6
②耐久性	6	15	1	2	3	8
③設計自体	17	43	24	53	19	51
④作業工程	7	18	16	36	10	27
⑤機械設備	3	8	0	0	1	2
⑥工具・治具	0	0	1	2	1	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	2	4
合計件数及び割合	40	100	45	100	37	100

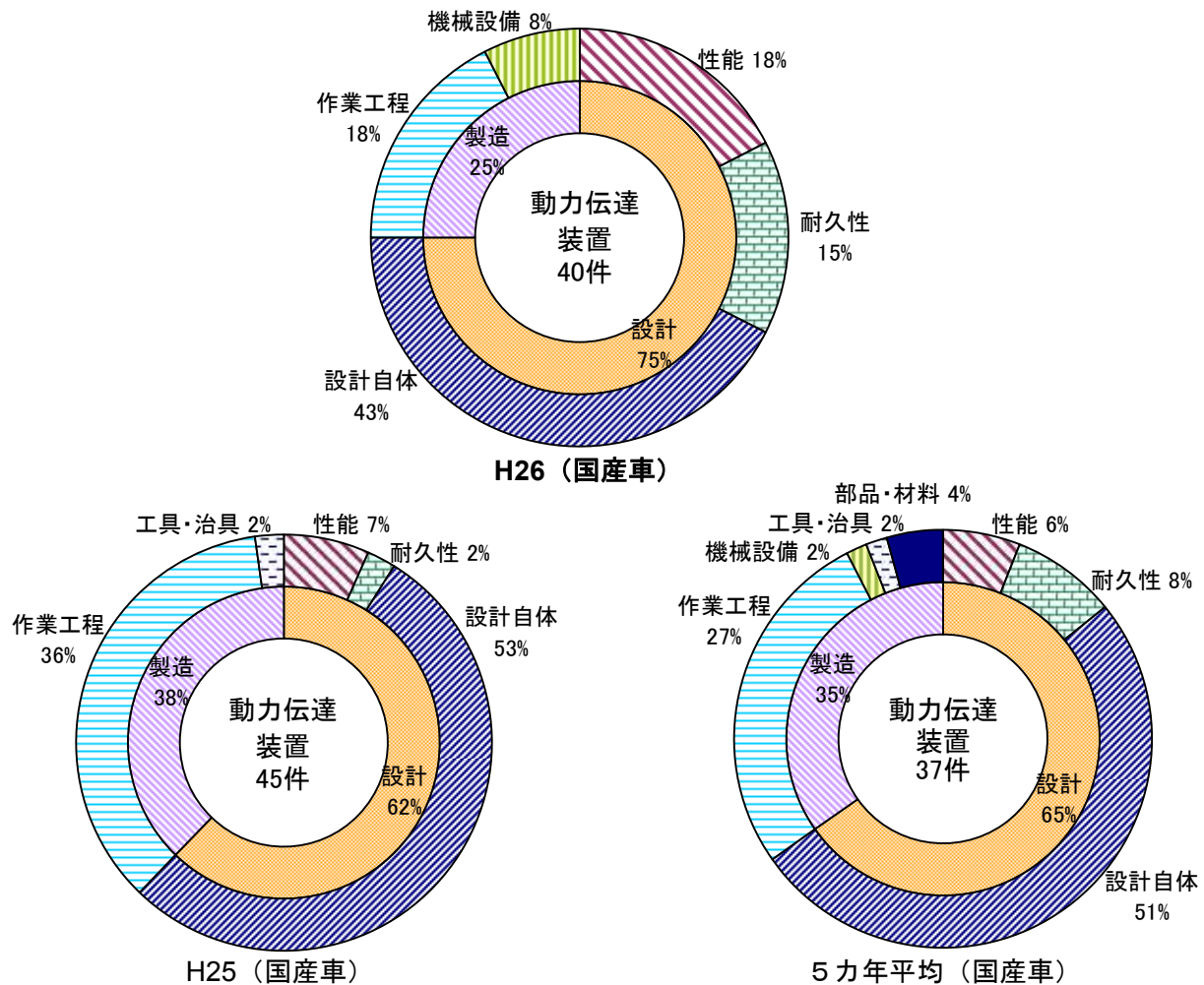


図 2-5 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数【国産車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H25		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	66	19	70	14	62
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	34	8	30	9	38
その他	0	0	0	0	0	0
①性能	5	17	5	19	2	10
②耐久性	1	3	3	11	1	5
③設計自体	13	45	11	41	11	46
④作業工程	6	21	7	26	7	29
⑤機械設備	1	3	0	0	1	3
⑥工具・治具	3	10	1	4	1	3
⑦部品・材料	0	0	0	0	1	3
合計件数及び割合	29	100	27	100	23	100

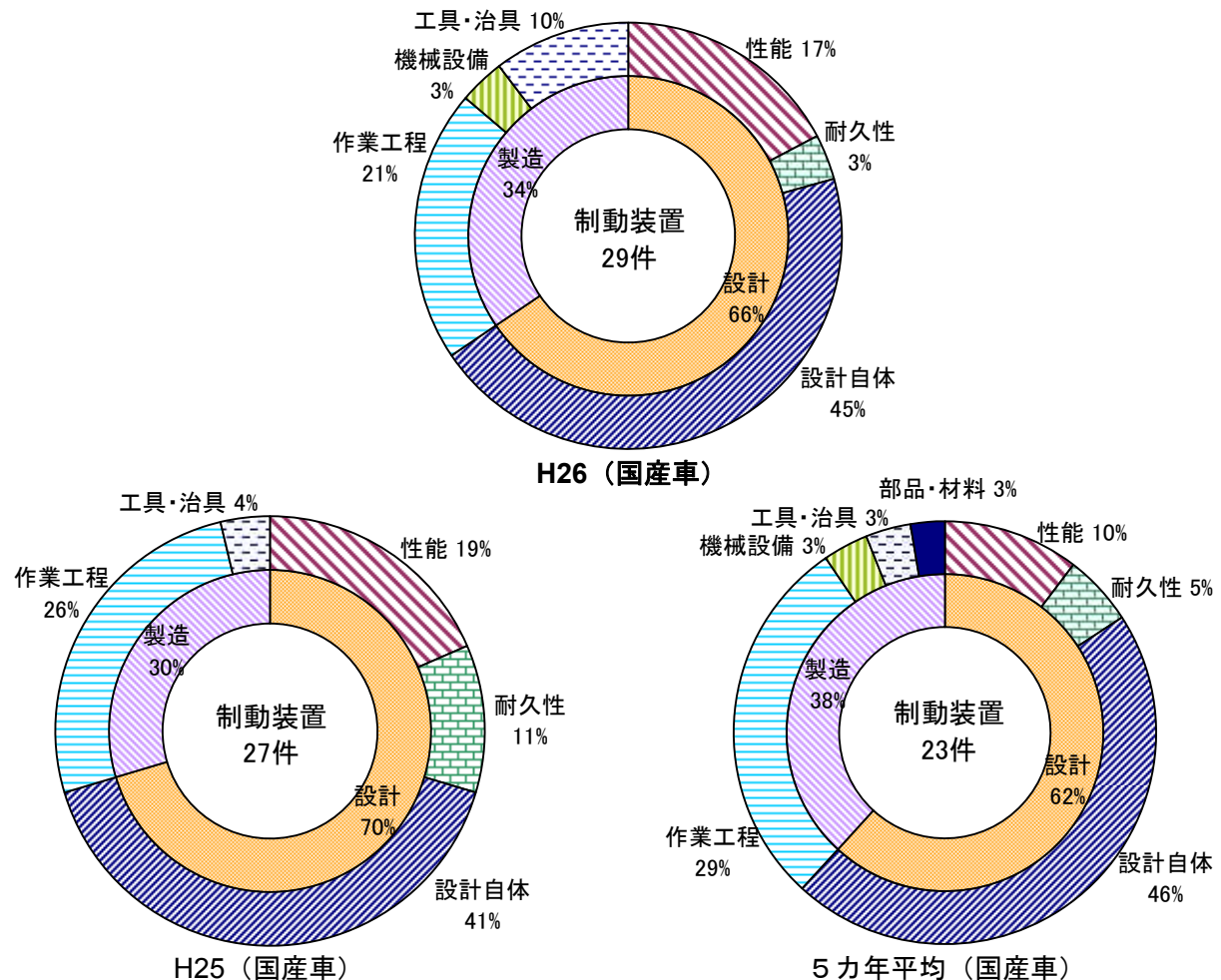


図 2-6 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数【国産車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

(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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 年間の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 26 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 燃料装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H25		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)	15	65	7	78	7	65
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	35	2	22	4	35
その他	0	0	0	0	0	0
①性能	3	13	2	22	2	16
②耐久性	4	17	3	33	2	16
③設計自体	8	35	2	22	4	33
④作業工程	8	35	2	22	4	32
⑤機械設備	0	0	0	0	0	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0
合計件数及び割合	23	100	9	100	11	100

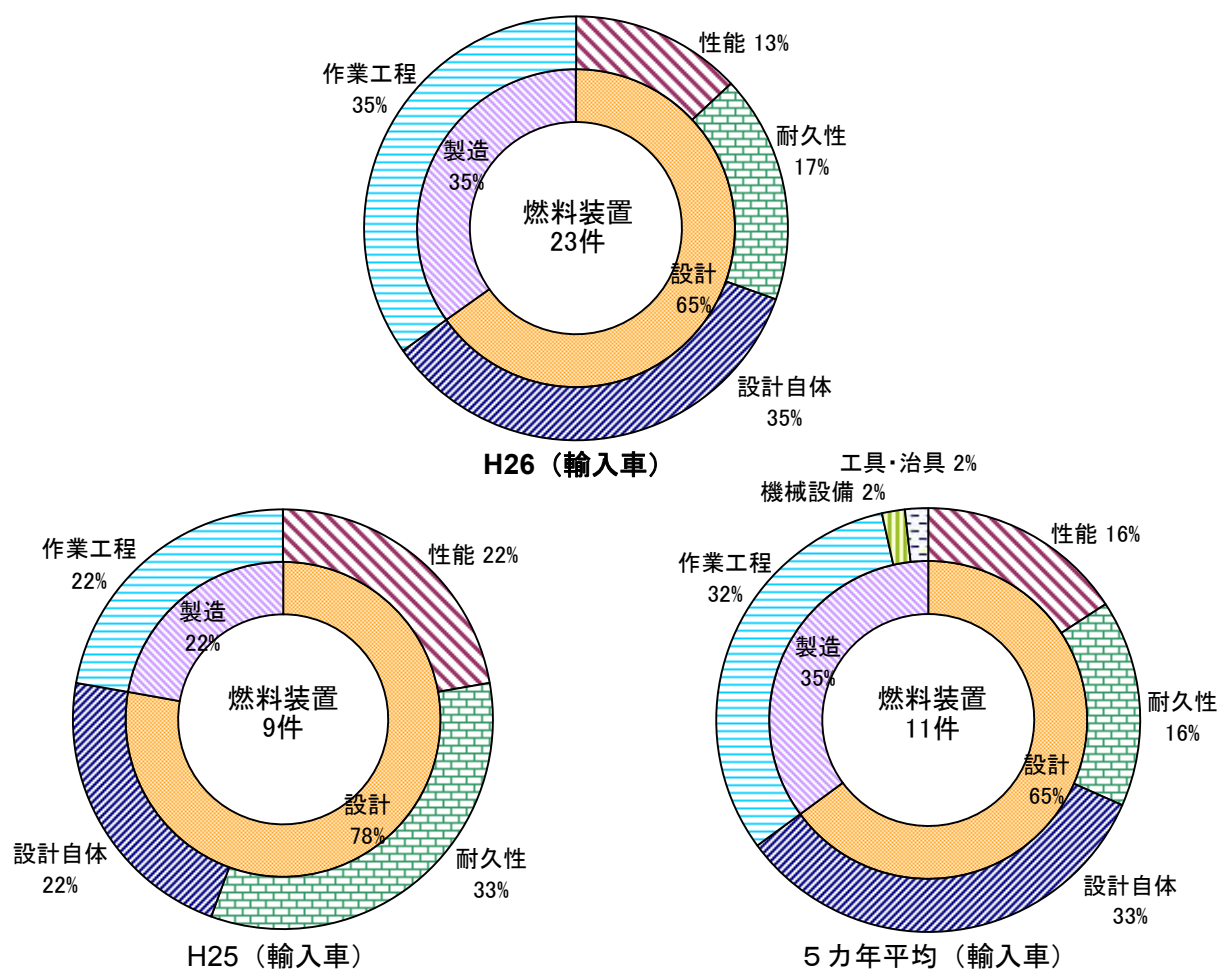


図 2-7 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数【輸入車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

表 2-6 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H25		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)	13	68	7	50	7	61
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	6	32	7	50	4	39
その他	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	2	14	1	9
②耐久性	2	11	0	0	1	5
③設計自体	11	58	5	36	5	46
④作業工程	6	32	7	50	4	39
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	0
合計件数及び割合	19	100	14	100	11	100

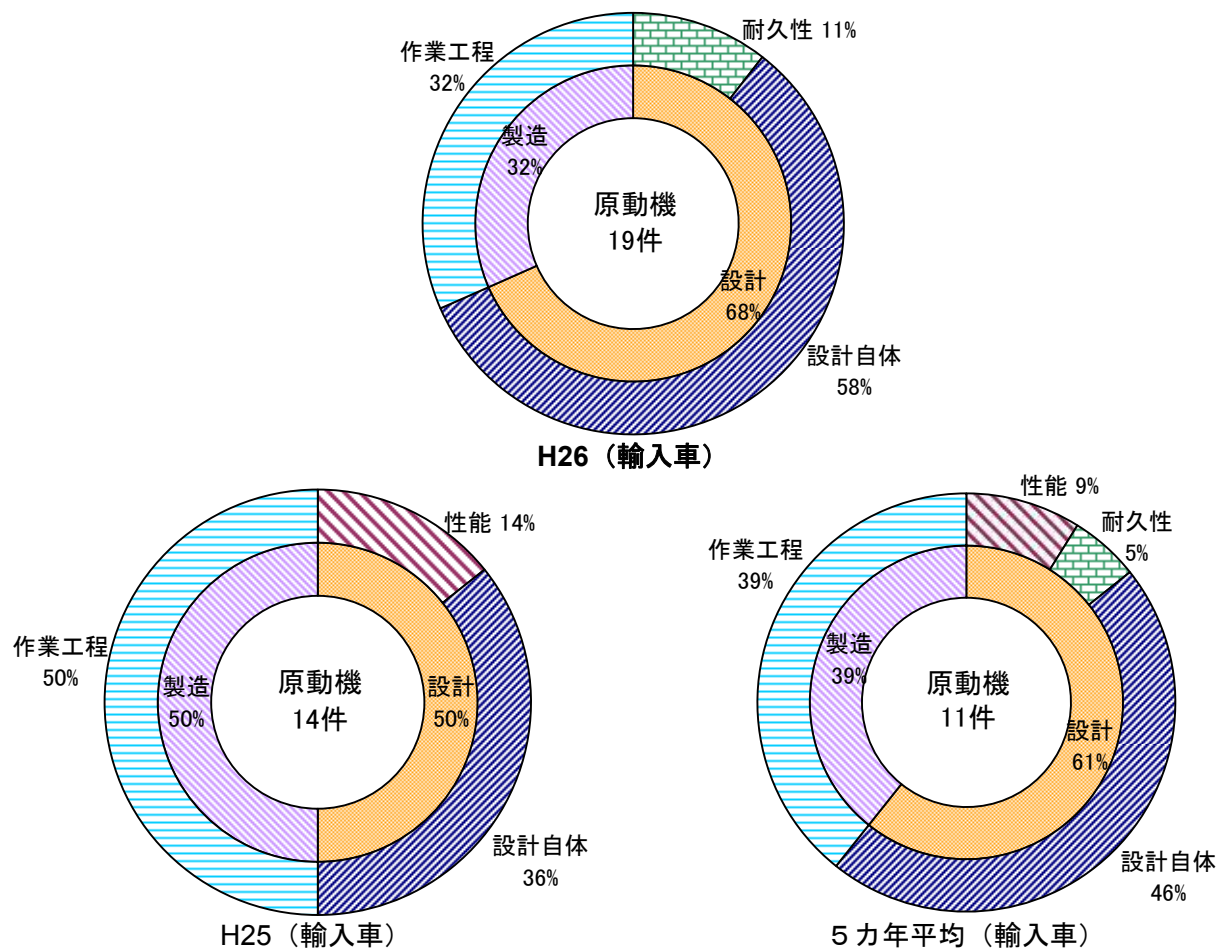


図 2-8 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数【輸入車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

表 2-7 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H25		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	38	6	43	7	49
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	63	8	57	7	51
その他	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	3	21	1	10
②耐久性	0	0	0	0	0	3
③設計自体	6	38	3	21	5	35
④作業工程	9	56	7	50	6	47
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	1	6	0	0	0	3
⑦部品・材料	0	0	1	7	0	1
合計件数及び割合	16	100	14	100	14	100

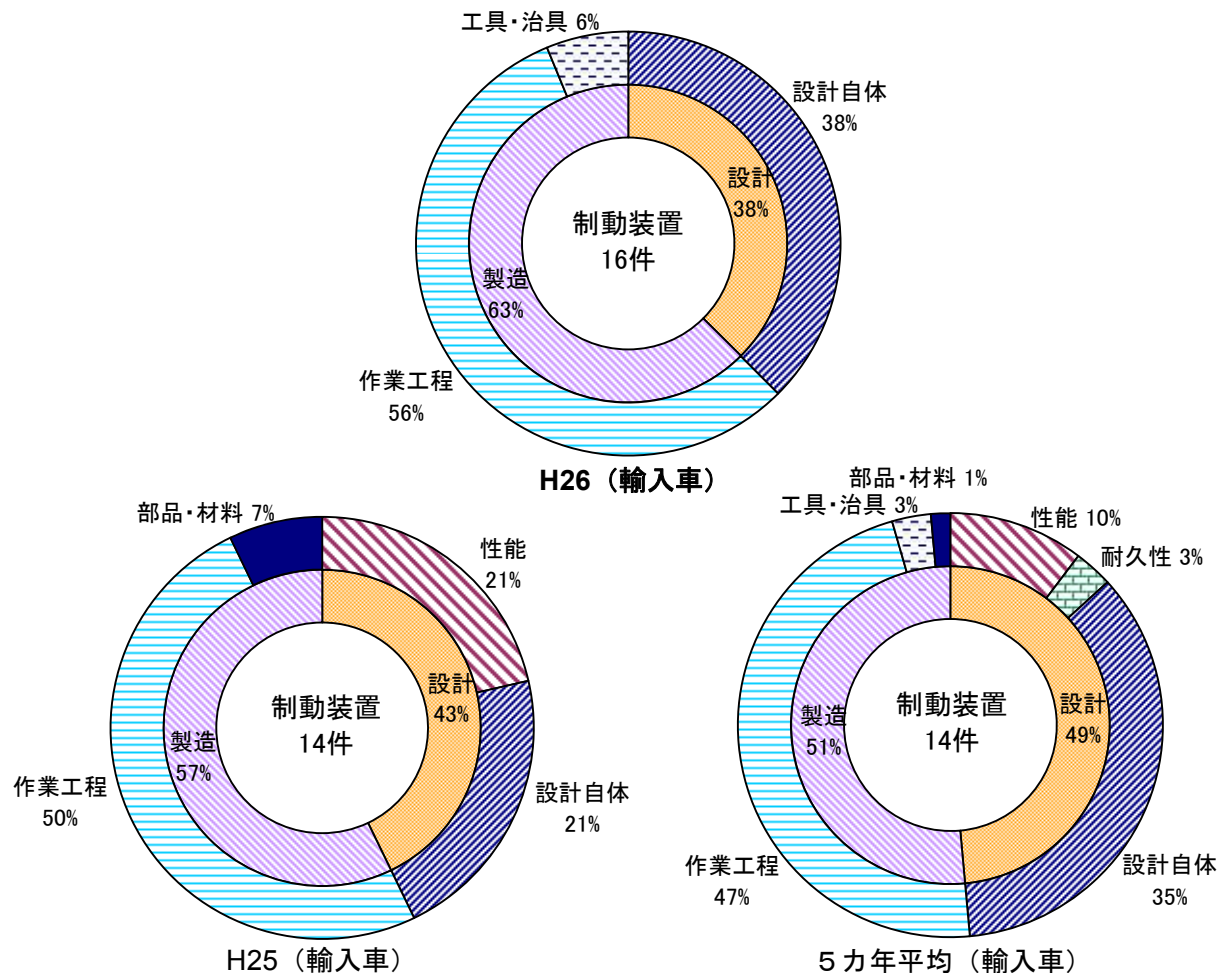


図 2-9 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数【輸入車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

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 26 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 2-16 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	原動機の燃料配管（デリバリパイプ）において、燃圧センサ締結面の平滑度が不適切なため、燃圧センサを規定トルクで締め付けても締結力が不足しているものがある。そのため、燃圧センサ締結部がゆるみ、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	244,153 台
事例 2	不具合の内容	イグニッションスイッチにおいて、接点部に使用するグリスが不適切なため、可動接点が固定接点から離れる際のアーク放電の熱によりグリスが炭化することがある。そのため、そのまま使用を続けると、グリスの絶縁性の低下と可動接点の摩耗による金属粉の堆積により接点間が導通し、発熱することでグリスが発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	125,755 台
事例 3	不具合の内容	燃料タンクに燃料ポンプを固定しているユニオンナットにおいて、正規品より寸法の大きなものが組み付けられた車両がある。そのため、タンクの内圧変化等により、燃料タンクとユニオンナットの嵌合部に緩みが発生し、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	36,706 台
事例 4	不具合の内容	ポリエチレン製の燃料タンクにおいて、製造管理が不適切なため、成形時に巣が発生しているものなどがある。そのため、タンクから燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	1,678 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	制動装置のブレーキマスターシリンダにおいて、シール溝の形状が不適切なため、ゴム製シールが当該溝に強く押し付けられた際にシールリップ部が傷付くことがある。そのため、傷を起点に亀裂が進行してブレーキ液が漏れ、警告灯が点灯し、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	704,295 台
事例 2	不具合の内容	エンジンの補機駆動用ベルトの材質が不適切なため、樹脂製プーリが傾斜状に摩耗するものがある。そのため、そのまま使用を続けると当該ベルトが損傷して外れ、警告灯が点灯するとともに、バッテリー上がりまたはオーバーヒートに至るおそれがある。また、油圧パワーステアリング車においては、操舵力が増大するおそれがある。
	対象台数	191,596 台
事例 3	不具合の内容	燃料蒸発ガス排出抑制装置において、蒸発ガス通路端部（樹脂製）の強度が不足しているため、酸性物質が付着すると亀裂が発生することがある。そのため、使用過程で亀裂が進展して満タン時に燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	189,321 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

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 4	不具合の内容	助手席エアバッグのインフレーター（膨張装置）について、長期間にわたり、著しく高温多湿な環境下にさらされると、当該インフレーターに水分が浸入する可能性があり、結果として、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、乗員が負傷するおそれがある。
	対象台数	100,226 台
事例 5	不具合の内容	コンビネーションメーター内の基板はんだ付け工程の管理が不適切なため、液晶表示部を固定している樹脂ケースの熱膨張・収縮の繰り返しにより、はんだ部に亀裂が発生するものがある。そのため、液晶表示部回路が導通不良となり、速度計、走行距離計及び燃料計等が表示不良となるおそれがある。
	対象台数	45,758 台
事例 6	不具合の内容	後輪用主ブレーキにおいて、ホイールシリンダのピストンの防錆性能が不足しているため、使用過程において外気の水分が当該シリンダ内に侵入するとピストンに錆が発生することがある。そのため、錆によりピストンの動きが悪くなることでシールが傷つけられ、ブレーキ液が漏れ、警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	17,004 台
事例 7	不具合の内容	タイミングチェーンテンショナーの張力調整機構の構造が不適切なため、タイミングチェーンにかかる張力が不足して、エンジン駆動中に異音が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、タイミングチェーンが破損し、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	8,831 台
事例 8	不具合の内容	ターボチャージャの可変ノズルベーンを駆動するリンク部の耐食性が不十分なため、当該リンク部が発錆して固着する場合がある。そのため、エンジン ECU が過給圧異常を検出してエンジン警告灯が点灯し、出力制限を伴うフェールセーフモードに入るとともに、排気ガス濃度が基準値を超過するおそれがある。
	対象台数	7,918 台
事例 9	不具合の内容	トランスファのオイルシール取付穴加工が不適切なため、オイルシールが抜けるものがある。そのため、オートマチックトランスミッションフルード(ATF)がトランスファへ流出し、ATF 油圧が低下し、変速不良とともにエンジン警告灯、警告表示が点灯、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。
	対象台数	4,983 台
事例 10	不具合の内容	農耕トラクタの前後進制御用電磁バルブにおいて、アウターケースの形状が不適切なため、トランスミッション内の微小異物がバルブ内部に入り、当該バルブが作動しなくなることがある。そのため、走行が停止したり、前後進の切替を行った時に、切り替えた向きと逆向きに動くおそれがある。
	対象台数	4,941 台
事例 11	不具合の内容	減速エネルギー回生システムを搭載したガソリン車において、フューエルポンプコントローラーのノイズフィルターの特性のばらつきにより、アイドルストップからのエンジン再始動時に、燃料ポンプに流れる電流のノイズ成分を過電流と誤検知し、故障と判定することがある。そのため、エンジン警告灯が点灯し、燃料ポンプの作動が停止してエンストするおそれがある。
	対象台数	4,736 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 1	不具合の内容	運転者席を前後調整するスライド機構において、固定用スプリングの強度が不足しているため、頻りに前後調整を行うと、当該スプリングが折損するものがある。そのため、座席が固定されず、最悪の場合、走行中に座席が動き出すおそれがある。
	対象台数	919,654 台
事例 2	不具合の内容	窓ふき器（ワイパー）モータ取付部において、排水口の形状が不適切なため、落ち葉等異物を取り除かずに使用すると排水口が詰まる場合がある。そのため、そのまま使用を続けると、溢れた水がモータ内部や制動灯等の電気配線に浸入し、最悪の場合、ワイパーや制動灯等が作動しなくなるおそれがある。
	対象台数	156,893 台
事例 3	不具合の内容	全輪駆動車の高圧燃料ポンプにおいて、フィルタ部の形状が不適切なため、燃料タンク内に水分が多い場合、極低温環境下における走行風の影響等により燃料配管中の水分が凍結し、当該フィルタ部に氷が詰まることがある。そのため、燃料噴射量が減少し、エンジン回転が不安定となり、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	43,050 台
事例 4	不具合の内容	ブレーキ倍力装置に負圧を供給するブレーキ負圧電動ポンプの排気穴の位置が不適切なため、凍結防止剤を含んだ泥・砂が排気穴に付着・侵入し、ポンプポデーが腐食することにより、排気穴が閉塞する場合がある。そのため、ブレーキ警告灯が点灯するとともに警告音が鳴り、ブレーキ負圧電動ポンプが停止し、そのままの状態で使用すると制動距離が長くなるおそれがある。
	対象台数	5,746 台
事例 5	不具合の内容	サンバイザやルーフトリムに関わる整備作業時において、パニティミラーランプ配線を必要以上に引き出した後、当該配線の位置を確認せずにサンバイザをスクリュで固定した場合、当該配線が損傷することがある。そのため、ショートが発生してパニティミラーランプが点灯せず、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	3,955 台
事例 6	不具合の内容	動力伝達装置において、主変速レバー取り付け部のフレーム剛性が不足しているため、フレームがたわみ主変速レバー支点部の位置が移動する場合がある。また、トランスミッションの固定方法が不適切なため、車軸からの負荷でトランスミッションケースに回転トルクがかかり、HST（静油圧式無段変速機）トラニオン位置が変化する場合がある。そのため、主変速レバーを中立位置にしても、機体が停止しないおそれがある。
	対象台数	1,934 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	ライトスイッチの基板を固定する台座の構造が不適切なため、熱膨張・収縮の繰り返しにより、台座と基板間のはんだ部に亀裂が発生するものがある。そのため、亀裂部が一時的に導通不良となり、最悪の場合、方向指示器、前照灯等が不灯となるおそれがある。
	対象台数	704,449 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 2	不具合の内容	点火コイル内部の電気ノイズを除去する雑防抵抗の構造が不適切なため、点火時の通電によるアーク放電により、当該抵抗端末部が断線するものがある。そのため、点火コイルの出力が不足してエンジン不調となり、エンジン警告灯が点灯するおそれがある。また、点火時に発生するノイズにより燃料噴射装置が正しく制御できず、エンジンが停止するおそれがある。
	対象台数	332,685 台
事例 3	不具合の内容	ドアミラーにおいて、鏡面部の接着力が不足しているため、使用過程における紫外線の影響等により、接着力が低下して接着面が剥離するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、鏡面部が脱落して、後方の交通状況等が確認できなくなるおそれがある。
	対象台数	251,004 台
事例 4	不具合の内容	電源供給回路において、電気ノイズに対する保護が不十分なため、車両の電装部品から発生するノイズの影響により電源制御ユニットが誤作動することがある。そのため、エンジン制御コンピュータ等に電源を供給するリレーが作動せず、走行中にメータパネルが消灯し、エンジンが停止するおそれがある。
	対象台数	237,815 台
事例 5	不具合の内容	ブロワモータのブラシの材質が不適切なため、最大風量での長時間使用を繰り返すと、ブラシが早期に摩耗する場合がある。そのため、ブロワモータの回転が遅くなり、そのまま使用を続けると作動が停止し、前面ガラスに曇りが生じた場合に安全な視野を確保できなくなるおそれがある。
	対象台数	120,021 台
事例 7	不具合の内容	補助制動灯において、LED素子内部の電気基板の設計が不適切なため、電気基板が腐食し導通不良を起こすものがある。そのため、そのまま使用を続けると、補助制動灯が点灯しなくなるおそれがある。
	対象台数	85,088 台
事例 8	不具合の内容	アイドリングストップ無し車のスターターモータにおいて、モータコイルとシャフトの嵌合力が不足しているため、始動時の入力によってモータコイルがずれるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ブラシが変形して始動不良となり、最悪の場合、ブラシホルダが破損し、ショートして発火するおそれがある。
	対象台数	54,589 台
事例 9	不具合の内容	小型トラック・バスに搭載した機械式自動変速機において、変速機のオイルクーラーホースの強度が不足しているため、ホース内の圧力変動によりホースの内側に亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ホース内側の亀裂が進行して圧力に耐えきれず、ホースが破損してオイルが漏れ、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。また、漏れたオイルにより、他車の安全な走行を妨げるおそれがある。
	対象台数	42,003 台
事例 10	不具合の内容	中型トラックの排気管において、溶接部の強度が不足しているため、排気管内圧により溶接部に過大な応力が発生し、排気管内部に亀裂が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、排気ガスが漏れるおそれがある。
	対象台数	30,970 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「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	キャブ外板に梯子等の取付け穴を備えた大・中型トラックにおいて、キャブの構造が不適切なため、梯子等の取付け穴から導電性の液体（塩水や洗剤）がキャブ内に浸入し、シートベルトリトラクタのテンションリデューサー（シートベルト装着時の圧迫感を緩和する装置）の配線用コネクタにかかることがある。さらに、液体の付着と乾燥が繰り返されると、コネクタの端子の腐食とともに樹脂の炭化が進行し、最悪の場合、トラッキング現象により火災に至るおそれがある。
	対象台数	137,135 台
事例 2	不具合の内容	ディーゼル車の燃料装置において、原動機に取り付けられている燃料フィルタの強度が不足しているため、頻繁に原動機の始動、停止を行うと燃料圧力の変動により、燃料フィルタのケースに亀裂が入るものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行してフィルタケースが破損して、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	67,652 台
事例 3	不具合の内容	小型トラックにおいて、バッテリーイコライザーの 12V と 24V 端子の防水加工に不適切なものがあり、融雪剤等の導電物質が付着すると、当該端子とバッテリーイコライザーのケースが通電して電氣的腐食が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該端子部でショートが発生し、最悪の場合、端子周りの樹脂部品、配線からの発煙、発火に至るおそれがある。
	対象台数	34,681 台
事例 4	不具合の内容	中型のダンプ架装用トラックにおいて、灯火器（尾灯、制動灯、後退灯及び方向指示器）のハーネス保護が不適切なため、ハーネスに着雪するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、雪が氷状となり走行時の振動によりハーネスに応力が加わり、最悪の場合、ハーネスが断線して、後部灯火器が不灯となるおそれがある。
	対象台数	10,795 台
事例 5	不具合の内容	大型観光バスにおいて、方向指示器の長時間点滅を繰り返して行くと、後面方向指示器の橙色キャップ上部が溶損する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該キャップの気化成分でレンズ内面が白濁すると共に、当該キャップ上部に穴が開くおそれがある。
	対象台数	4,509 台
事例 6	不具合の内容	バスのかじ取り装置において、ドラッグリンクとタイロッドアーム固定ボルトの隙間が少ないため、ハンドルを左へ最大限度まで切るとドラッグリンクと当該ボルト先端部が接触するおそれがある。
	対象台数	1,284 台
事例 7	不具合の内容	電子制御機械式自動変速機の 2 速-3 速のギヤ・シフトフォーク、ピストンロッドの強度が不足しているため、当該フォーク又はロッドに亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、当該フォーク又はロッドが折損し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。
	対象台数	1,538 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 1	不具合の内容	エアコンの外気導入口の構造が不適切なため、雨水がブロアファンモータ部に浸入し、当該モータの軸受け部が錆びて固着するものがある。そのため、ブロアファンモータが停止してデフロスタが作動しなくなる。また、マニュアルエアコン仕様車においては、ブロアファンモータの回転を制御する抵抗ユニット内の温度ヒューズの仕様が不適切なため溶断せず、最悪の場合、抵抗が過熱して火災に至るおそれがある。
	対象台数	455,202 台
事例 2	不具合の内容	運転者席において、座席を車体へ固定するためのブラケットの強度が不足しているため、座席に繰り返し負荷がかかると、当該ブラケットに亀裂が入るものがある。そのため、そのまま使用を続けると、異音やガタが発生し、最悪の場合、当該ブラケットが破損して座席が傾き、正しい運転姿勢が取れなくなるおそれがある。
	対象台数	344,853 台
事例 3	不具合の内容	ステアリングコラムを車室内（インストルメントパネル下）に取付ける固定用ブラケットの強度が不足しているため、ハンドルを端まで強く一杯に切る操作を繰り返すと亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、ステアリングコラムを固定できなくなるおそれがある。
	対象台数	156,388 台
事例 4	不具合の内容	ステアリングに取付けられている電気配線（スパイラルケーブル）において、当該配線のガイドの形状および位置が不適切なため、当該配線のうちエアバッグ用配線の部分とガイド端部が点接触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エアバッグ用配線が摩耗し、最悪の場合、当該配線が断線することでエアバッグ警告灯が点灯し、衝突時に運転者席用エアバッグが動作しなくなるおそれがある。
	対象台数	146,678 台
事例 5	不具合の内容	後部左右席の座席ベルトにおいて、リトラクタ構成部品の図面指示が不適切なため、ロック機構の樹脂レバーとホイールの隙間が不足しているものがある。そのため、シートベルトを引き出そうとすると樹脂レバーがホイールに干渉してベルトが引き出せず、乗員を拘束できなくなるおそれがある。
	対象台数	86,091 台
事例 6	不具合の内容	方向指示器のリレーの固定方法が不適切なため、当該リレーに接続する電気配線が走行中の振動により屈曲することがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該電気配線が屈曲を繰り返すことで断線し、方向指示器が不灯となるおそれがある。
	対象台数	63,671 台
事例 7	不具合の内容	リアコンビネーションランプにおいて、バルブマウントのコネクタ接続部の設計が不適切なため、使用過程で当該部の接触抵抗が増加して発熱するものがある。そのため、リアシグナル検知制御モジュールが抵抗増加を検知して、警告を表示するとともに、側方灯、尾灯、後部霧灯、駐車灯、制動灯、後退灯及び方向指示器の一部、または複数が不灯になるおそれや発熱によりコネクタ接続部が溶損するおそれがある。
	対象台数	44,417 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（評価基準の甘さ）		
事例 8	不具合の内容	前輪車軸部に装着されている车速センサーの構造が不適切なため、走行時にローターが傾くことにより内径摺動部の潤滑用グリスが押し出され、不足することがある。そのため、ローターが回転するときの摺動抵抗が増大し、ローター爪部に過大な負荷がかかり、そのまま使用を続けると、最悪の場合、ローターの爪部が破損し速度計が作動しなくなるおそれがある。
	対象台数	35,882 台
事例 9	不具合の内容	前輪の緩衝装置において、ラテラルロッドとアクスルハウジングを結合する締結構造が不適切なため、締結ボルトが緩み、異音やハンドル振動が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ボルトが脱落し、最悪の場合、かじ取り性能が低下するおそれがある。
	対象台数	31,744 台
事例 10	不具合の内容	四輪駆動車のリヤブレーキにおいて、ドラム取外し用ネジ穴の位置が不適切なため、当該ネジ穴からブレーキドラム内に水が浸入し、その状態で外気温が低い環境下に停車すると、浸入した水が凍結することがある。そのため、リヤブレーキがロックしてタイヤが回転できなくなり、最悪の場合、路面状況によっては横滑りするおそれがある。
	対象台数	27,607 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	ABS 付き車において、後輪の ABS センサ取付け部の構造が不適切なため、取付け面のシール性が低いものがある。そのため、シール部から浸入した泥水等がベアリング内に到達し、そのままの状態で使用を続けると、ベアリングが潤滑不良となり、最悪の場合、ベアリングが破損し、後輪アクスルシャフトが抜けて走行不能となるおそれがある。
	対象台数	18,998 台
事例 2	不具合の内容	サイドスタンド跳ね上げ忘れ防止装置において、電気配線の長さ及び取回しが不適切なため、当該電気配線と後輪駆動用チェーンが干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、後輪駆動用チェーンと干渉することで、当該電気配線が摩耗し、最悪の場合、電気配線が断線し、サイドスタンド跳ね上げ忘れ防止の安全装置が作動して、走行中にエンジンが停止するおそれがある。
	対象台数	3,739 台
事例 3	不具合の内容	燃料装置において、燃料パイプとインジェクタ構成部品の製造時の公差により、燃料パイプとインジェクタを適正に取り付けられないものがある。そのため、使用過程において取付部に隙間が生じて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	2,647 台
事例 4	不具合の内容	バッテリーのプラス端子に接続する電気配線の長さ及びシートブラケットの形状が不適切なため、電気配線がシートブラケットの上に乗り上げ、シートとシートブラケットの間に挟まることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該電気配線の被覆が損傷し短絡して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	1,818 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（図面等の不備）		
事例 5	不具合の内容	燃料ホースの取り回しが不適切なため、左スロットルボディアッシカバー端部と燃料ホースが干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、燃料ホースが損傷し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	1,374 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	エンジン制御コンピュータ（ECU）のプログラムが不適切なため、ECU が検知し学習しているクラッチ推定摩擦特性と実クラッチ摩擦特性がずれた状態で、EV 走行モードでの走行中にモータ駆動でエンジンが始動した際、モータから過大な駆動力が発生することがある。そのため、運転者が意図せず車速が一瞬増加するおそれがある。
	対象台数	175,356 台
事例 2	不具合の内容	エンジン制御コンピュータ（ECU）のプログラムが不適切なため、エンジン走行モードでの停車中にシフトレバーをDまたはRに操作して発進する際のギヤの噛み合い動作の間や、EV 走行モードで急勾配の坂道にゆっくり進入し、一時停止してエンジンが始動した時、アクセルペダルを強く踏込んでいると、モータから過大な駆動力が発生することがある。そのため、車両が急発進するおそれがある。
	対象台数	175,356 台
事例 3	不具合の内容	エンジン制御コンピュータ（ECU）のプログラムが不適切なため、車輪速データを正しく記憶せず、滑り易い路面を走行していると誤判定することがある。そのため、走行中にエンジン回転が僅かに上昇するとともに、ドライブプーリシャフトに高い負荷が加わり、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、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	138,377 台
事例 4	不具合の内容	過給器付エンジンの制御コンピュータにおいて、エンジン始動状態の判定プログラムが不適切なため、エンジン始動直後に素早く CVT のセレクト操作を行うと、スロットル開度補正制御が継続されることがある。そのため、通常よりもスロットル開度が大きくなり、最悪の場合、意図するよりも加速するおそれがある。
	対象台数	122,850 台
事例 5	不具合の内容	エンジン制御コンピュータ（ECU）のプログラムが不適切なため、エンジン停止直前にスタータ信号や吸気空気量センサ等のデータ処理プログラムを誤ったプログラムに書き換えてしまうことがある。そのため、ECU による正常な制御が行われず、エンジンが再始動しないおそれがある。また、アイドルリングストップシステム装着車においては、エンジンの再始動時に、スタータモータが断続的に回転して再始動せず、スタータモータが損傷する場合や、アイドルリングストップシステムによるエンジン始動後にエンジン不調となり、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	115,443 台

表 2-16 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	減速エネルギー回生システムにおいて、キャパシタの故障判定プログラムが不適切なため、キャパシタが正常であるにもかかわらず、故障と判定し、オルタネータの発電を停止して、充電警告灯が点灯するとともにディスプレイに「充電システム異常」と表示されることがある。そのまま走行を続けると、バッテリー電圧の低下により、段階的にエンジン警告灯の点灯や加速不良となり、最悪の場合、エンジンが停止して再始動できなくなるおそれがある。
	対象台数	27,627 台
事例 7	不具合の内容	過給機付車両のエンジン ECU のプログラムにおいて、燃料噴射量、空気量及びプラグ点火時期の制御等が不適切なため、エンジン回転速度が低速回転域で低下し、エンストに至るおそれがある。
	対象台数	24,309 台
事例 8	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、スロットルポジションセンサからの信号が異常だと判断した場合、フェールセーフ制御によりスロットル開度を固定状態にするが、当該制御中にスロットルポジションセンサからの信号が正常に戻った場合、スロットルが徐々に開くことがある。そのため、エンジン回転が徐々に上昇し、アクセルペダルを踏んでいないにもかかわらず加速するおそれがある。
	対象台数	18,525 台
事例 9	不具合の内容	ブレーキ倍力装置に負圧を供給するブレーキ負圧電動ポンプを制御する EV ECU の制御プログラムが不適切なため、リレー接点が固着したと誤判定する場合がある。そのため、ブレーキ警告灯が点灯するとともに警告音が鳴り、ブレーキ負圧電動ポンプが停止し、そのままの状態で使用すると制動距離が長くなるおそれがある。
	対象台数	15,675 台
事例 10	不具合の内容	エアバッグ制御コンピュータのプログラムが不適切なため、特定の衝突形態において、運転者席及び助手席エアバッグの展開信号を出さないことがある。そのため、衝突時に運転者席及び助手席エアバッグが展開せず、乗員保護性能が損なわれるおそれがある。
	対象台数	14,255 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 26 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 2-17 から表 2-22 に示す。

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

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	フロントドアラッチ及びバックドアラッチにおいて、製造時に異なる材質の部品を使用したため、強度が不足するものがある。そのため、施錠及び開錠操作の繰り返しにより、当該部品が破損し、施錠または開錠ができなくなり、最悪の場合、ドアを開けることができなくなるおそれがある。
	対象台数	49,556 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（作業員のミス）		
事例 2	不具合の内容	エアバッグコントロールユニットにおいて、加速度センサ I C が製造不良のため、エアバッグが作動不良となるものがある。そのため、警告灯が点灯し、衝突時にエアバッグが展開しない場合や、走行中などに誤展開するおそれがある。
	対象台数	32,105 台
事例 3	不具合の内容	後輪ホイールにおいて、製造時のリム部の仕上げ加工が不適切なものがある。そのため、タイヤとの密着性が悪く、リム部とタイヤビード部の間から空気が漏れ、最悪の場合、走行安定性を損ない転倒するおそれがある。
	対象台数	20,780 台
事例 4	不具合の内容	可変バルブタイミングユニットにおいて、構成部品のスプロケット表面の加工が不適切なため、取付ボルトが緩むものがある。そのため、当該ユニットが適切に作動せず、エンジン警告灯が点灯しエンジン不調となり、最悪の場合、走行中に当該ユニットが破損して、エンストして再始動不能となるおそれがある。
	対象台数	15,957 台
事例 5	不具合の内容	大型及び中型トラックにおいて、内側ハブベアリングのグリース充填量が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ハブベアリングが潤滑不良になり、最悪の場合、走行不能または火災に至るおそれがある。
	対象台数	10,706 台
事例 6	不具合の内容	かじ取り装置において、カップリングとシャフトの接続作業が不適切なため、完全に接続されていないものがある。そのため、走行時等の振動で接続が緩み、ハンドルのガタや異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、接続が外れてかじ取りが出来なくなるおそれがある。
	対象台数	3,693 台
事例 7	不具合の内容	エアバッグ制御コンピュータにおいて、加速度センサーの製造が不適切なため、自己診断により当該センサーの異常を検知することがある。そのため、エアバッグ警告灯が点灯するとともに、フロントエアバッグ、サイドエアバッグ及びカーテンエアバッグが作動しないおそれがある。
	対象台数	1,127 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	エンジンルームにおいて、燃料ホースの取り回しの指示が不適切なため、燃料ホースとエアコンパイプが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、燃料ホースが摩耗して燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	1,951 台
事例 2	不具合の内容	ショベルローダのエンジン用電気配線において、電気配線の配索が不適切であったため、燃料チューブと電気配線が干渉するものがある。そのため、エンジンの振動により、電気回路が破損して短絡し、最悪の場合、始動不良に至るおそれがある。
	対象台数	130 台
事例 3	不具合の内容	大型トラックにおいて、変速機のアウトプットシャフトの溶接が不適切なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、アウトプットシャフトの溶接部が破損し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	33 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（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、出火したり乗員が負傷するおそれがある。
	対象台数	1,410,213 台
事例 2	不具合の内容	エンジンの燃料供給レールに取り付けている燃料圧力センサの締付けが不適切なため、エンジンの振動等により締付けが緩むものがある。そのため、燃料圧力センサの取付け部のねじを伝って燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	232,637 台
事例 3	不具合の内容	アクセルケーブルにおいて、ライナー部にアルミナ粉が混入した等の原因により、インナーケーブルが早期に摩耗するものがある。そのため、インナーケーブルがほつれてライナー部に引っ掛かり、エンジン回転が下がらなくなるおそれがある。また、インナーケーブルが折損し、走行不能になるおそれがある。
	対象台数	39,886 台
事例 4	不具合の内容	エンジン ECU の IC 製造工程管理が不適切なため、使用過程での環境温度変化により、IC 内部の配線が断線することがある。そのため、燃料ポンプ制御に異常が生じ、燃料が適正に供給されなくなり、最悪の場合、始動不能または走行中エンストに至るおそれがある。
	対象台数	31,672 台
事例 5	不具合の内容	直噴ターボディーゼルエンジンにおいて、燃料噴射ポンプのシールの製造および形状が不適切なため、シールに亀裂が入ることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行して貫通し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	22,307 台
事例 6	不具合の内容	エンジンルームにおいて、ラバーシールの隔壁への取付作業が不適切なため、エンジンフードを開けた際にフードの裏面に付着し、隔壁から外れるものがある。そのため、そのままフードを閉じると、ラバーシールの一部がエンジンと隔壁の間に落ちて、最悪の場合、高温になった触媒に接触して火災に至るおそれがある。
	対象台数	19,654 台
事例 7	不具合の内容	燃料ポンプにおいて、配線と端子の圧着作業が不適切なため、過度に圧着されているものがある。そのため、電気抵抗の増加によって当該部分が過熱して周辺部分が溶損し、燃料が漏れるおそれがある。
	対象台数	17,670 台
事例 8	不具合の内容	スペアタイヤキャリアを固定するフックの溶接が不適切なため、当該溶接部が剥がれ、フックが脱落することがある。そのため、スペアタイヤキャリアが傾き、最悪の場合、走行中にスペアタイヤが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。
	対象台数	15,990 台
事例 9	不具合の内容	イグニッションスイッチ用の配線束の固定が不適切なため、当該配線束がステアリングシャフトに干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ステアリングシャフトと摩擦することで当該配線束の被覆が破れ、最悪の場合、ショートによるエンストやエンジンが始動不能となるおそれがある。
	対象台数	13,915 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「作業工程」に問題があるもの（製造工程不適切）		
事例 1 0	不具合の 内容	駐車ブレーキ作動時に車体の直立を保持するスイングロック機構において、サポートブラケットの加工が不適切なため、スイングロックポールとスイングロックプレートの爪部の噛み合いが浅くなるものがある。そのため、スイングロックプレートの爪部に力が掛かる状態で駐車ブレーキを解除する操作等を繰り返すと、スイングロックプレートの爪部が早期に摩耗し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、駐車ブレーキを作動させても車体が傾くおそれがある。
	対象台数	9,109 台
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	運転者席側 SRS エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、インフレーター製造時におけるガス発生剤充填後の吸湿管理が不適切なため、使用過程での外気温等の影響によりガス発生剤が膨張し、密度が低下するものがある。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、乗員が負傷するおそれがある。
	対象台数	138,705 台
事例 2	不具合の 内容	エアバッグ制御コンピュータにおいて、加速度センサの製造が不適切なため、当該センサ内部の展開信号を出力する回路に亀裂が生じ、回路が断線されることがある。そのため、エアバッグ展開信号を誤って出力し、意図せずエアバッグが展開するおそれがある。
	対象台数	40,506 台
事例 3	不具合の 内容	ブレーキブースターのブレーキアシスト機構（※）を構成するスイッチスリーブの組付け工程が不適切なため、当該部品に亀裂が発生しているものがある。そのため、ブレーキアシスト機構が作動した際に、スイッチスリーブの爪が折損し、ブレーキペダルが戻らず発進できなくなるおそれがある。 （※）ブレーキアシスト機構：ブレーキペダルの踏み込み速度と踏み込む力によって、緊急時を判断し、ブレーキ液圧を高めてより強いブレーキ力を発生させる機構。
	対象台数	11,828 台
事例 4	不具合の 内容	制動灯スイッチにおいて、絶縁性潤滑油が付着した作業用手袋で組み付け作業をしたため、微量な潤滑油成分がスイッチ接点部に浸入し、当該接点部に絶縁物が生成されることがある。そのため、当該接点部の電気抵抗が増大して導通不良となり、制動灯が点灯しなくなるおそれがある。なお、一部の車種において、制動灯が点灯しなくなった場合、シフトレバーがパーキング位置から動かなくなる事象も発生する。
	対象台数	7,983 台
事例 5	不具合の 内容	アンチロックブレーキシステム（ABS）の油圧調整装置において、組付工程の設備保全が不適切なため、調圧用スプリングが組み付けられていないものがある。そのため、ABS 作動時に調圧が遅れて、走行安定性を損なうおそれがある。
	対象台数	1,330 台

表 2-21 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「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	前輪緩衝装置のロアアームとナックルアームを連結しているボールジョイントにおいて、ナックルアームとボールジョイントを締結した後の部品搬送工程の管理が不適切なため、搬送設備がボールジョイントのゴム製ブーツ部と干渉して、ブーツが損傷することがある。そのため、ブーツ損傷部からグリースが漏れて、ボールジョイントが早期に摩耗し、最悪の場合、ボールジョイントがナックルアームから外れ、走行不能になるおそれがある。
	対象台数	41,446 台
事例 2	不具合の内容	フロントブレーキキャリパ組付工程の管理が不適切なため、キャリパ取付けボルトの締付けが不十分なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み、制動時に異音が発生し、最悪の場合、当該ボルトが脱落して、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	11,029 台
事例 3	不具合の内容	助手席用エアバッグブラケットの溶接が不適切なため、当該溶接部が剥れるものがある。そのまま使用を続けるとエアバッグブラケットの車体固定部に過大な力が加わり、最悪の場合、車体固定部が破損し、衝突時にエアバッグが正常に展開しないおそれがある。
	対象台数	3,746 台
事例 4	不具合の内容	変速機において、シフトレバーの製造が不適切なため、爪部の R 形状が指示どおりでないものがある。そのため、変速操作により、当該爪部に過大な負荷がかかり亀裂が生じ、そのまま使用を続けると、亀裂が進行して折損し、最悪の場合、変速操作ができなくなるおそれがある。
	対象台数	1,384 台
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	刈取脱穀作業車のエンジン冷却ファン駆動用 HST（静油圧式無段変速機）において、伝達ベルトに張力をかけるためのテンションアームの支点ピンの製造指示が不適切なため、テンションプーリーが傾いているものがある。また、HST（静油圧式無段変速機）を駆動させるベルトの張力の設定が不適切なものがある。そのため、伝達ベルトがテンションプーリーから外れ、そのままの状態で使用を続けると、冷却ファンが駆動されず、最悪の場合、エンジンがオーバーヒートに至るおそれがある。
	対象台数	230 台
事例 2	不具合の内容	かじ取装置において、ハンドルとギヤボックスをつなぐ連結軸（インタミディエイトシャフト）の溶接設備の設定位置が不適切なため、連結軸の接合部に溶接不良のものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該接合部が破損し、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。
	対象台数	121 台
事例 3	不具合の内容	ブレーキマスタシリンダの製造工程において、検査時の治具が不適切なため、締結部に亀裂が発生したものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進展して破断し、制動距離が長くなるおそれがある。
	対象台数	27 台

表 2-22 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（金型寸法の不適切）		
事例 1	不具合の内容	後輪ブレーキのアップスプリング製造工程において、治具の形状が不適切なためスプリングに傷がついたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該アップスプリングが折損し、最悪の場合、ブレーキを解除しても制動力が完全に解除されないおそれがある。
	対象台数	63,805 台
事例 2	不具合の内容	押しボタン式の駐車ブレーキスイッチにおいて、製造工程での加工が不適切なため、スイッチ内部の摺動部分の隙間が狭いものがある。そのため、外気温度が低い場合、当該スイッチ本体が温度低下により収縮することで摺動部分の抵抗が増加し、最悪の場合、駐車ブレーキスイッチを操作しても駐車ブレーキの解除が出来なくなるおそれがある。
	対象台数	330 台
事例 3	不具合の内容	押しボタン式の駐車ブレーキスイッチと非常停止スイッチにおいて、製造管理が不適切なため、スイッチ内部の摺動部分の隙間が狭いものがある。そのため、外気温度が低い場合、当該スイッチ本体が温度低下により収縮することで摺動部分の抵抗が増加し、最悪の場合、駐車ブレーキまたは非常停止の解除が出来なくなるおそれがある。
	対象台数	87 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	運転席用エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、エアバッグ膨張ガス流路を形成している仕切り板に異品を組み付けたものがある。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、乗員が負傷するおそれがある。
	対象台数	105,218 台
事例 2	不具合の内容	農業用薬剤散布車の原動機において、正規品とは形状が異なる誤品（旧部品）のラジエータロアホースを組付けたため、当該ホースが作業機駆動用のベルトに接触する場合がある。そのため、そのまま使用を続けるとホースが破損し冷却水が漏れて、最悪の場合、原動機がオーバーヒートするおそれがある。
	対象台数	18 台
事例 3	不具合の内容	窓ガラスにおいて、窓ガラス製造元の商標ステッカーが貼り付けられているため、道路運送車両の保安基準第 29 条に適合していない。
	対象台数	18 台

3. 生産開始日から不具合発生初の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間

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

平成 22 年度から平成 26 年度のリコール届出において、生産（輸入車にあっては、生産又は輸入）を開始した日からリコール届出者が不具合に関する情報を初めて入手した日（以下「不具合発生初の初報日」という）までの期間を区分し、「全体」、国産車及び輸入車について、平成 26 年度、平成 25 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初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 26 年度、平成 25 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		
			H26	H25	5 力年平均	H26	H25	5 力年平均	H26	H25	5 力年平均
0.5 年以内	件数	(件)	54	60	53	33	24	22	87	84	75
	件数	(%)	21.2	26.2	22.0	20.9	21.4	20.1	21.1	24.6	21.4
0.5 年超え 1 年以内	件数	(件)	40	30	34	30	21	20	70	51	54
	件数	(%)	15.7	13.1	14.1	19.0	18.8	18.3	16.9	15.0	15.4
1 年超え 2 年以内	件数	(件)	37	35	39	40	24	24	77	59	63
	件数	(%)	14.5	15.3	16.0	25.3	21.4	22.2	18.6	17.3	17.9
2 年超え 3 年以内	件数	(件)	27	27	26	13	12	13	40	39	39
	件数	(%)	10.6	11.8	10.9	8.2	10.7	12.0	9.7	11.4	11.2
3 年超え 4 年以内	件数	(件)	22	14	18	12	3	7	34	17	25
	件数	(%)	8.6	6.1	7.5	7.6	2.7	6.3	8.2	5.0	7.1
4 年超え 6 年以内	件数	(件)	36	21	25	15	9	10	51	30	35
	件数	(%)	14.1	9.2	10.2	9.5	8.0	9.2	12.3	8.8	9.9
6 年超え 8 年以内	件数	(件)	12	12	14	2	6	5	14	18	19
	件数	(%)	4.7	5.2	6.0	1.3	5.4	4.3	3.4	5.3	5.4
8 年超え 10 年以内	件数	(件)	5	3	9	2	9	3	7	12	13
	件数	(%)	2.0	1.3	3.9	1.3	8.0	3.0	1.7	3.5	3.6
10 年超え	件数	(件)	22	27	23	11	4	5	33	31	28
	件数	(%)	8.6	11.8	9.5	7.0	3.6	4.6	8.0	9.1	8.0
合計*1	件数	(件)	255	229	241	158	112	108	413	341	349
	件数	(%)	100	100.0	100	100	100.0	100	100	100.0	100
平均期間（力月）			40.4	46.8	43.6	31.6	32.7	31.9	37.0	42.2	40.0

* 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「不具合発生初の初報日」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 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 26 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」87 件、「1 年超え 2 年以内」77 件、「0.5 年超え 1 年以内」70 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 157 件であり、届出件数の合計の約 38%を占め、「2 年以内」の期間では 234 件であり、届出件数の合計の約 57%を占めている。

一方、「3 年超え 4 年以内」及び「4 年超え 6 年以内」の期間区分についての届出件数は平成 22 年度以降において増減を繰り返す傾向にあるが、「6 年超え 8 年以内」及び「8 年超え 10 年以内」の期間区分についての届出件数は平成 24 年度以降において減少傾向にある。また、「10 年超え」の期間区分についての届出件数は、平成 23 年度以降増加傾向にあるが、平成 25 年度以降の増加率は鈍くなっている。

平成 26 年度の国産車は、届出件数の約 62%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ものの、輸入車の届出状況の推移が「全体」に影響を与える期間区分もあり、国産車は「全体」の届出状況と傾向が異なる期間区分がある。例えば、「0.5 年以内」の期間区分については、国産車は前年度と比べ 6 件減少（対前年度比約 10%減）しているが、「全体」では前年度と比べ 3 件増加（対前年度比約 4%増）している。また、「10 年超え」の期間区分については、国産車は前年度と比べ 5 件減少（対前年度比約 19%減）しているが、「全体」では前年度と比べ 2 件増加（対前年度比約 6%増）している。

平成 26 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、「1 年超え 2 年以内」40 件、「0.5 年以内」33 件、「0.5 年超え 1 年以内」30 件である。「2 年以内」の期間区分における届出件数の割合は約 65%を占め、国産車と比べて約 14 ポイント多く、また、「4 年超え」の期間における届出件数の割合は約 19%を占め、国産車と比べて約 10 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 31.6 カ月、国産車が 40.4 カ月となっており、輸入車の平均期間が約 10 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ケースがある。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。

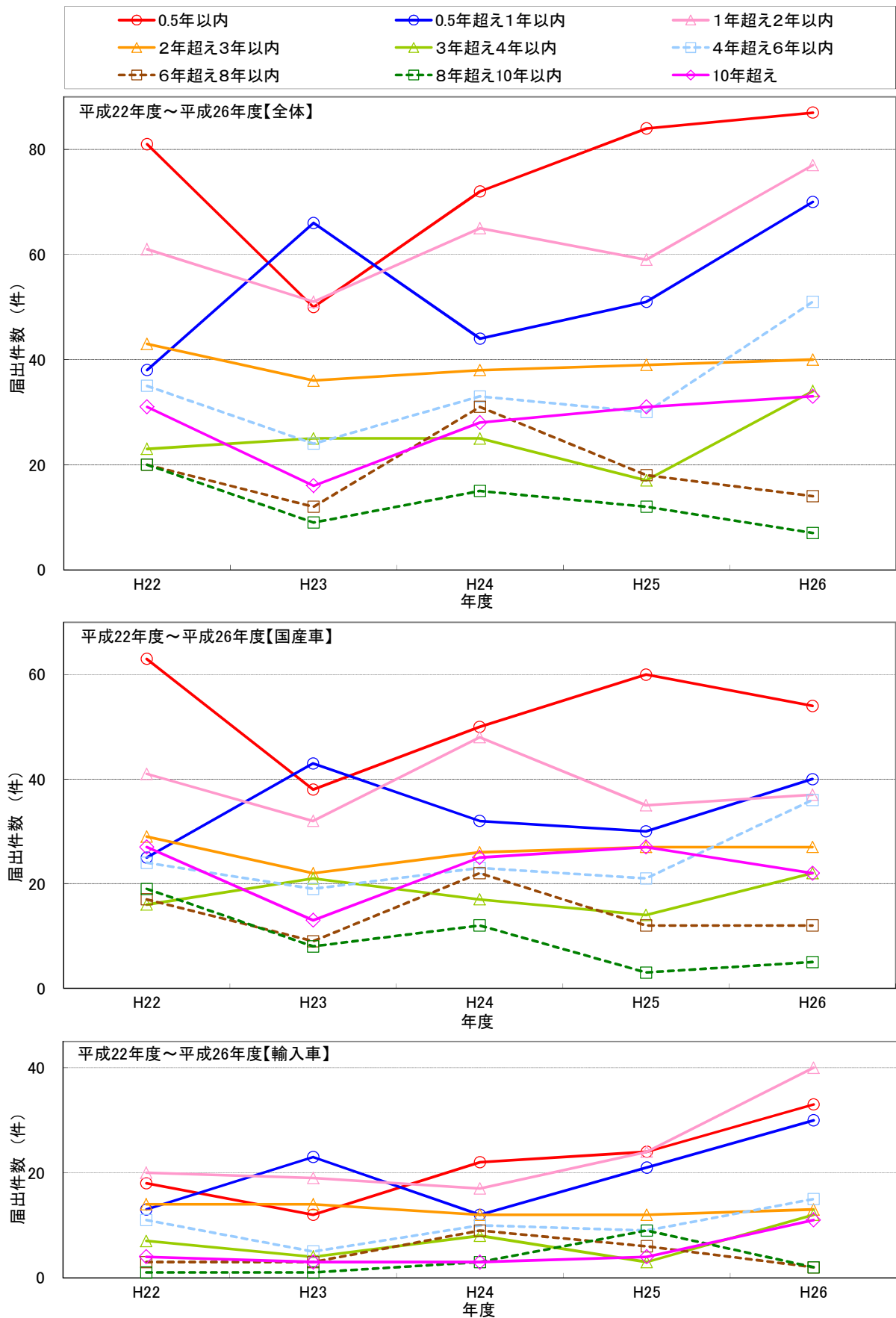


図3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数（平成22年度～平成26年度）【国産車、輸入車及び全体】

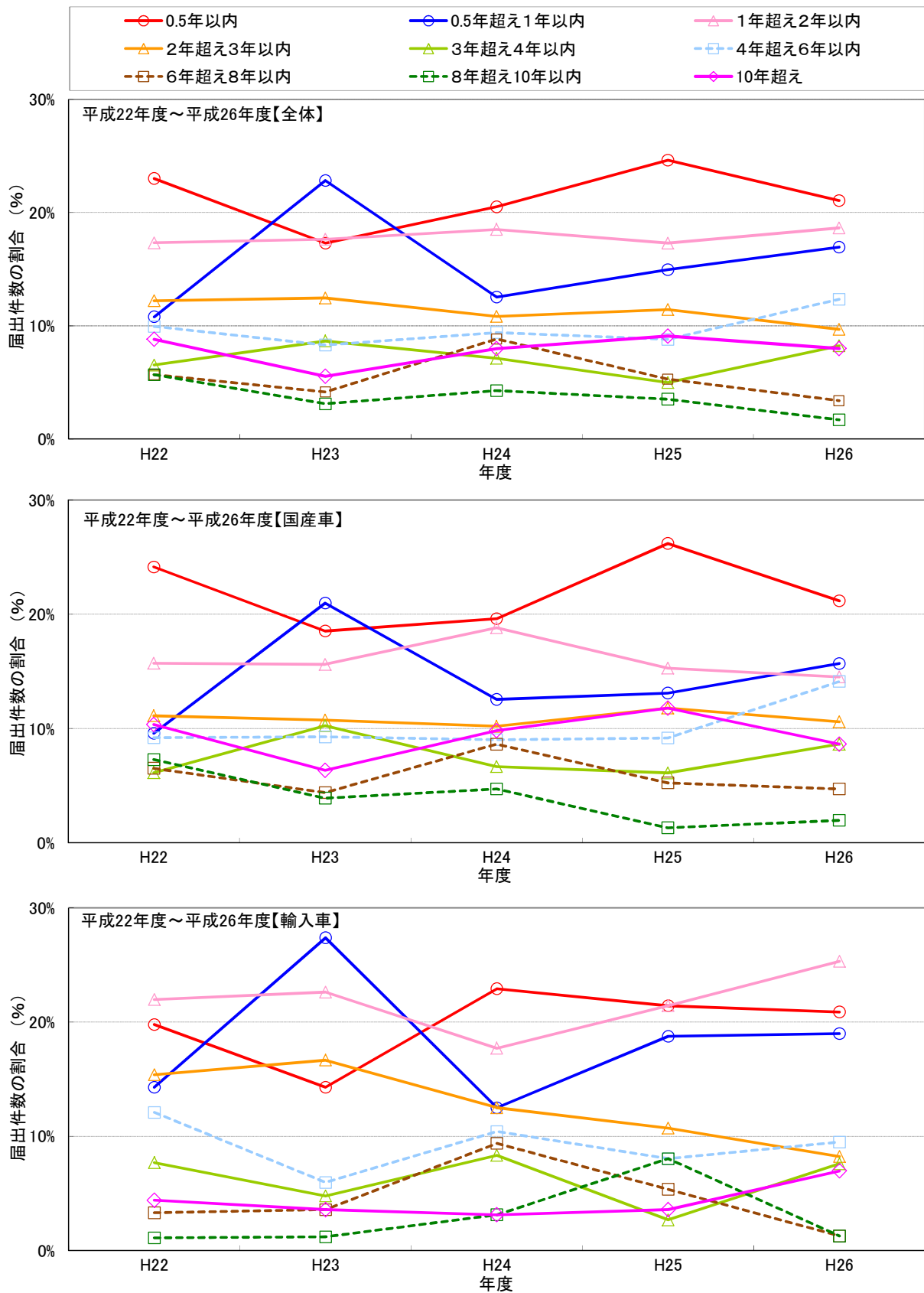


図3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合（平成22年度～平成26年度）【国産車、輸入車及び全体】

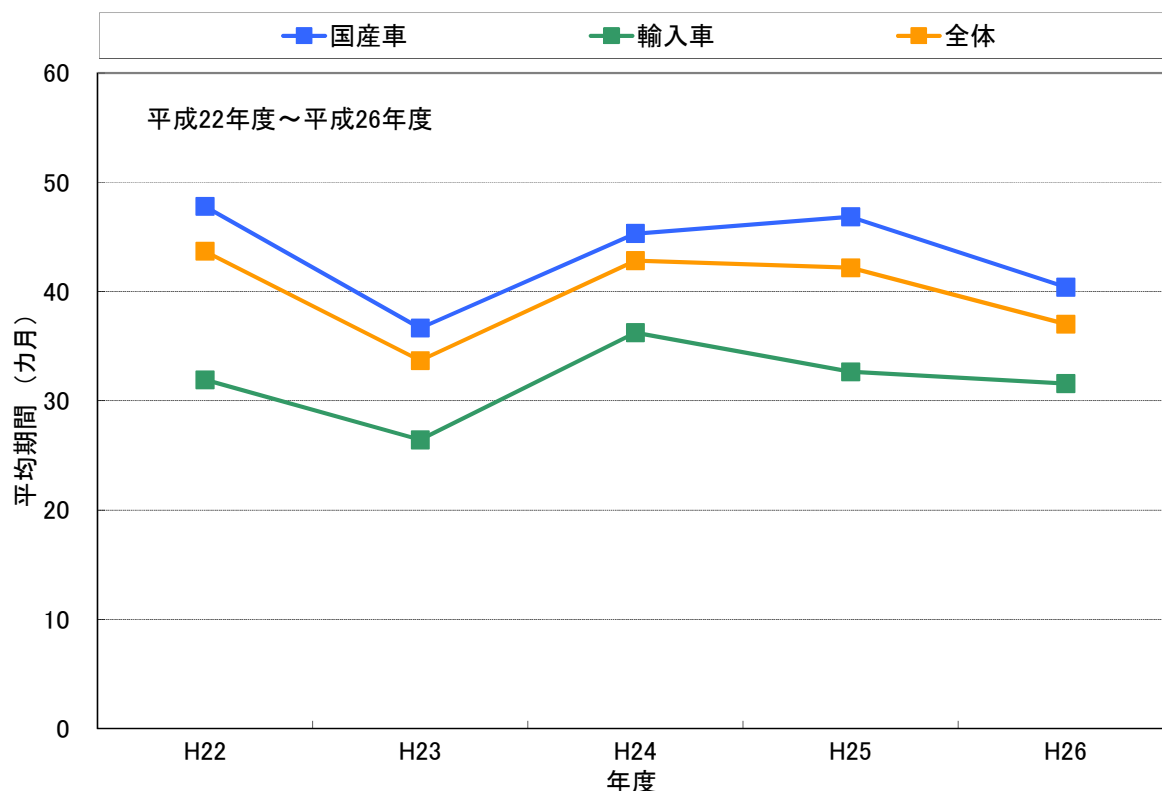


図3-3 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間（平成22年度～平成26年度）

(2)装置別の生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間

平成22年度から平成26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初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初の初報日までの平均期間【全体】（平成22年度～平成26年度及び5力年平均）

装置名	平均期間 (力月)					
	H22	H23	H24	H25	H26	5力年平均
原動機	22.3	33.3	43.1	24.8	21.7	27.6
動力伝達装置	38.6	28.1	34.7	40.4	25.4	33.8
制動装置	61.9	29.2	51.4	30.2	23.0	37.8
燃料装置	53.1	33.1	37.3	35.2	37.7	39.4
電気装置	31.4	21.9	37.8	56.7	25.6	34.7
乗車装置	35.2	29.9	4.7	23.6	32.4	26.9
かじ取装置	21.5	25.6	39.2	12.1	47.4	29.8
灯火装置	60.7	32.8	27.1	81.4	31.4	54.3
走行装置	86.2	56.0	58.6	50.6	49.4	61.5
緩衝装置	44.0	43.8	59.0	66.7	13.2	38.0
排出ガス発散防止装置	27.8	36.8	39.4	14.7	24.0	30.0
車枠・車体	46.8	57.6	37.1	45.1	59.9	46.9
その他	54.0	40.5	58.6	58.0	79.8	62.0

(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）

平成 22 年度から平成 26 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、国産車の届出件数及びその割合（装置別）を、平成 26 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 3-4 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 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【国産車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	14	29.2	13	34.2	8	25.2
0.5 年超え 1 年以内	10	20.8	5	13.2	5	16.6
1 年超え 2 年以内	7	14.6	4	10.5	5	16.6
2 年超え 3 年以内	6	12.5	6	15.8	4	13.5
3 年超え 4 年以内	3	6.3	5	13.2	3	10.4
4 年超え 6 年以内	7	14.6	2	5.3	2	6.7
6 年超え 8 年以内	1	2.1	2	5.3	2	6.1
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	2.6	1	2.5
10 年超え	0	0.0	0	0.0	1	2.5
合計件数及び割合	48	100	38	100.0	33	100

表 3-4 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【国産車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	9	22.5	16	35.6	9	23.4
0.5 年超え 1 年以内	8	20.0	4	8.9	4	12.0
1 年超え 2 年以内	8	20.0	4	8.9	6	17.4
2 年超え 3 年以内	3	7.5	5	11.1	5	13.0
3 年超え 4 年以内	4	10.0	0	0.0	4	11.4
4 年超え 6 年以内	4	10.0	6	13.3	3	8.2
6 年超え 8 年以内	2	5.0	3	6.7	2	6.0
8 年超え 10 年以内	2	5.0	1	2.2	1	3.3
10 年超え	0	0.0	6	13.3	2	5.4
合計件数及び割合	40	100	45	100	37	100

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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	10	34.5	6	22.2	6	27.2
0.5 年超え 1 年以内	2	6.9	3	11.1	3	12.3
1 年超え 2 年以内	5	17.2	7	25.9	4	19.3
2 年超え 3 年以内	3	10.3	5	18.5	2	9.6
3 年超え 4 年以内	4	13.8	1	3.7	2	7.0
4 年超え 6 年以内	4	13.8	3	11.1	3	12.3
6 年超え 8 年以内	1	3.4	0	0.0	0	0.9
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	3.7	1	5.3
10 年超え	0	0.0	1	3.7	1	6.1
合計件数及び割合	29	100	27	100.0	23	100

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 22 年度～平成 26 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間（力月）					
	H22	H23	H24	H25	H26	5 力年平均
原動機	22.0	34.5	51.9	24.2	22.1	29.1
動力伝達装置	36.5	32.1	33.0	44.1	27.3	35.1
制動装置	72.8	24.9	47.6	29.9	25.5	39.3
燃料装置	51.6	36.4	35.6	37.9	34.7	39.5
電気装置	31.9	21.8	31.7	69.4	30.7	35.7
乗車装置	41.2	32.3	4.7	24.1	32.1	26.4
かじ取装置	23.3	31.1	45.5	12.1	64.5	33.7
灯火装置	73.8	31.8	26.1	99.1	50.6	67.7
走行装置	90.1	75.3	80.5	68.4	51.2	74.9
緩衝装置	52.1	46.2	81.6	59.7	18.9	43.9
排出ガス発散防止装置	32.3	37.5	39.6	12.0	25.2	31.7
車枠・車体	60.2	82.8	50.3	55.4	111.6	62.6
その他	61.3	49.9	62.4	67.0	91.9	68.3

(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 22 年度から平成 26 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 26 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 燃料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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	13.0	0	0.0	2	15.8
0.5 年超え 1 年以内	5	21.7	0	0.0	2	14.0
1 年超え 2 年以内	5	21.7	5	55.6	2	21.1
2 年超え 3 年以内	2	8.7	0	0.0	2	14.0
3 年超え 4 年以内	3	13.0	1	11.1	1	8.8
4 年超え 6 年以内	2	8.7	3	33.3	1	12.3
6 年超え 8 年以内	1	4.3	0	0.0	1	7.0
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 年超え	2	8.7	0	0.0	1	7.0
合計件数及び割合	23	100	9	100	11	100

表 3-8 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	26.3	2	14.3	2	19.6
0.5 年超え 1 年以内	2	10.5	4	28.6	3	23.2
1 年超え 2 年以内	7	36.8	2	14.3	2	21.4
2 年超え 3 年以内	1	5.3	3	21.4	2	14.3
3 年超え 4 年以内	3	15.8	0	0.0	1	10.7
4 年超え 6 年以内	1	5.3	1	7.1	1	5.4
6 年超え 8 年以内	0	0.0	2	14.3	0	3.6
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	1.8
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及び割合	19	100	14	100.0	11	100

表3-9 制動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【輸入車】(平成26年度、平成25年度及び5カ年平均)

期間区分	H26		H25		5カ年平均	
	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	18.8	5	35.7	4	29.4
0.5年超え1年以内	4	25.0	2	14.3	2	11.8
1年超え2年以内	3	18.8	2	14.3	2	11.8
2年超え3年以内	3	18.8	1	7.1	2	13.2
3年超え4年以内	3	18.8	0	0.0	1	7.4
4年超え6年以内	0	0.0	1	7.1	2	11.8
6年超え8年以内	0	0.0	2	14.3	1	7.4
8年超え10年以内	0	0.0	1	7.1	0	2.9
10年超え	0	0.0	0	0.0	1	4.4
合計件数及び割合	16	100	14	100	14	100

表3-10 各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平均期間【輸入車】(平成22年度～平成26年度及び5カ年平均)

装置名	平均期間(カ月)					
	H22	H23	H24	H25	H26	5カ年平均
原動機	23.5	30.1	16.5	26.5	20.7	23.1
動力伝達装置	55.6	11.1	37.7	28.5	19.2	29.2
制動装置	41.1	34.2	57.6	30.7	18.3	35.3
燃料装置	57.0	25.4	44.4	30.9	39.7	39.4
電気装置	30.1	22.2	50.0	32.5	11.8	32.2
乗車装置	27.2	18.8	—	22.9	32.7	27.7
かじ取装置	17.0	12.4	30.3	—	26.1	21.3
灯火装置	27.1	34.5	30.3	32.6	9.7	25.7
走行装置	22.6	13.7	23.5	28.5	45.4	27.5
緩衝装置	32.6	41.4	47.7	71.9	9.3	32.8
排出ガス発散防止装置	7.6	28.0	38.7	17.9	16.7	24.0
車枠・車体	21.9	42.5	6.4	14.4	16.9	22.4
その他	34.4	15.2	35.4	46.4	65.7	48.9

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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	届出件数、 対象台数 及び割合	国産車			輸入車			全体		
		H26	H25	5 力年 平均	H26	H25	5 力年 平均	H26	H25	5 力年 平均
2 力月 以内	件数 (件)	43	42	46	56	48	41	99	90	87
	数 (%)	16.9	18.3	19.3	35.4	42.9	37.9	24.0	26.4	25.0
2 力月 超え	件数 (千台)	1,280	272	375	54	58	39	1,335	330	415
	数 (%)	12.6	3.3	5.4	12.3	20.9	15.3	12.6	3.8	5.8
4 力月 以内	件数 (件)	41	38	40	44	23	24	85	61	65
	数 (%)	16.1	16.6	16.7	27.8	20.5	22.6	20.6	17.9	18.5
4 力月 超え	件数 (千台)	411	326	199	142	48	44	553	374	243
	数 (%)	4.1	3.9	2.9	32.0	17.4	17.2	5.2	4.3	3.4
6 力月 以内	件数 (件)	23	19	20	17	16	12	40	35	32
	数 (%)	9.0	8.3	8.2	10.8	14.3	11.1	9.7	10.3	9.1
6 力月 超え	件数 (千台)	683	259	196	12	7	21	695	266	217
	数 (%)	6.7	3.1	2.8	2.7	2.6	8.0	6.6	3.1	3.0
8 力月 以内	件数 (件)	23	26	20	9	5	5	32	31	26
	数 (%)	9.0	11.4	8.4	5.7	4.5	5.0	7.7	9.1	7.3
8 力月 超え	件数 (千台)	674	414	289	5	7	4	679	421	293
	数 (%)	6.6	5.0	4.2	1.1	2.6	1.5	6.4	4.9	4.1
10 力月 以内	件数 (件)	11	12	12	6	2	4	17	14	16
	数 (%)	4.3	5.2	5.1	3.8	1.8	3.3	4.1	4.1	4.5
10 力月 超え	件数 (千台)	416	321	194	41	1	11	457	321	205
	数 (%)	4.1	3.8	2.8	9.3	0.2	4.4	4.3	3.7	2.9
12 力月 以内	件数 (件)	12	12	9	4	2	3	16	14	12
	数 (%)	4.7	5.2	3.9	2.5	1.8	2.4	3.9	4.1	3.4
12 力月 超え	件数 (千台)	369	4	89	15	8	5	384	12	94
	数 (%)	3.6	0.0	1.3	3.3	3.0	1.9	3.6	0.1	1.3
24 力月 以内	件数 (件)	40	24	34	8	10	9	48	34	44
	数 (%)	15.7	10.5	14.3	5.1	8.9	8.5	11.6	10.0	12.5
24 力月 超え	件数 (千台)	1,067	632	1,046	40	19	42	1,107	651	1,089
	数 (%)	10.5	7.6	15.1	9.1	6.9	16.4	10.4	7.5	15.1
48 力月 以内	件数 (件)	36	33	35	9	3	7	45	36	42
	数 (%)	14.1	14.4	14.4	5.7	2.7	6.7	10.9	10.6	12.0
48 力月 超え	件数 (千台)	1,577	1,630	2,088	69	112	71	1,647	1,742	2,159
	数 (%)	15.5	19.5	30.1	15.6	40.3	27.6	15.5	20.2	30.0
合計*1	件数 (件)	26	23	24	5	3	3	31	26	26
	数 (%)	10.2	10.0	9.8	3.2	2.7	2.6	7.5	7.6	7.6
合計*1	件数 (千台)	3,676	4,486	2,452	65	17	20	3,741	4,503	2,472
	数 (%)	36.2	53.8	35.4	14.7	6.1	7.8	35.3	52.2	34.4
平均期間（力月）		18.4	17.7	17.5	7.9	6.4	8.2	14.4	14.0	14.6

* 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 26 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」99 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」85 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」48 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」45 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」40 件、「48 カ月超え」31 件である。これを「6 ヶ月以内」の期間でみた場合、平成 26 年度は 224 件（届出件数「全体」の約 54%）となり、前年度以前の同期間の届出状況と比べると、平成 25 年度は 186 件（同約 55%）、5 カ年平均は 184 件（同約 53%）であり、平成 26 年度は、平成 25 年度と比べてこの期間の届出件数の割合が約 1 ポイント減少している。

さらに、「6 ヶ月以内」の期間でみた場合、平成 24 年度は 212 件（同約 60%）^{*1}であるので、平成 24 年度以降は、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。「6 ヶ月以内」の期間の対象台数については、平成 26 年度は 2,583 千台（対象台数「全体」の約 24%）、前年度は 971 千台（同約 11%）、平成 24 年度は 262 千台（同約 4%）であり、届出 1 件当たりの平均対象台数が小規模となっている。

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、前年度と比べて、届出件数が 9 件増加（対前年度比約 25%増）しており、対象台数が 95 千台減少（同約 5%減）している。「全体」の「48 カ月超え」の期間区分については、前年度と比べて、届出件数が 5 件増加（同約 19%増）しており、対象台数が 762 千台減少（同約 17%減）している。「全体」の「24 カ月超え」の期間区分についての届出件数及び対象台数は、平成 26 年度においては 76 件（届出件数「全体」の約 18%）及び 5,387 千台（対象台数「全体」の約 51%）、前年度においては 62 件（届出件数「全体」の約 18%）及び 6,245 千台（対象台数「全体」の約 72%）、平成 24 年度においては 66 件（届出件数「全体」の約 19%）及び 5,640 千台（対象台数「全体」の約 92%）^{*1}である。したがって、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は、平成 26 年度においても、届出 1 件当たりの平均対象台数が大規模であるが、「全体」に対する対象台数の割合は平成 24 年度以降減少している。

* 1 : 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>)

平成 22 年度から平成 26 年度のリコール届出件数の推移を示す図 3-4 をみると、「全体」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 22 年度から平成 26 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 年度から平成 25 年度まで減少傾向にあったが、平成 26 年度には増加している。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 22 年度から平成 26 年度を通してみると、届出件数においては緩やかな増加傾向にある。

平成 22 年度から平成 26 年度のリコール届出件数の割合の推移を示す図 3-5 をみると、「全体」については、「2 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 22 年度から平成 26 年度を通してみると同程度となっている。「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分では、平成 22 年度から平成 26 年度を通してみると穏やかな増加傾向にある。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 年度から平成 24 年度まで減少傾向にあったが、平成 25 年度以降増加しているが軽微である。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 23 年度から平成 26 年度を通してみると、同程度にある。

一方、平成 22 年度から平成 26 年度のリコール届出の対象台数及びその割合の推移を示す図 3-6 及び図 3-7 をみると、「全体」については、平成 24 年度以降「24 カ月超え 48 カ月以内」及び「48 カ月超え」の期間区分が、入れ替わるように大きく増減を繰り返している。

「48 カ月超え」の期間区分における対象台数及びその割合は、平成 23 年度から平成 25 年度までは大幅に増加しており、平成 26 年度では減少しているが、同期間の対象台数及びその割合は他の期間区分に対し突出して多い。

国産車は、届出件数においては「全体」の約 62%、対象台数においては「全体」の約 96% 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 56 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 100 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 40% (102 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 22 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。

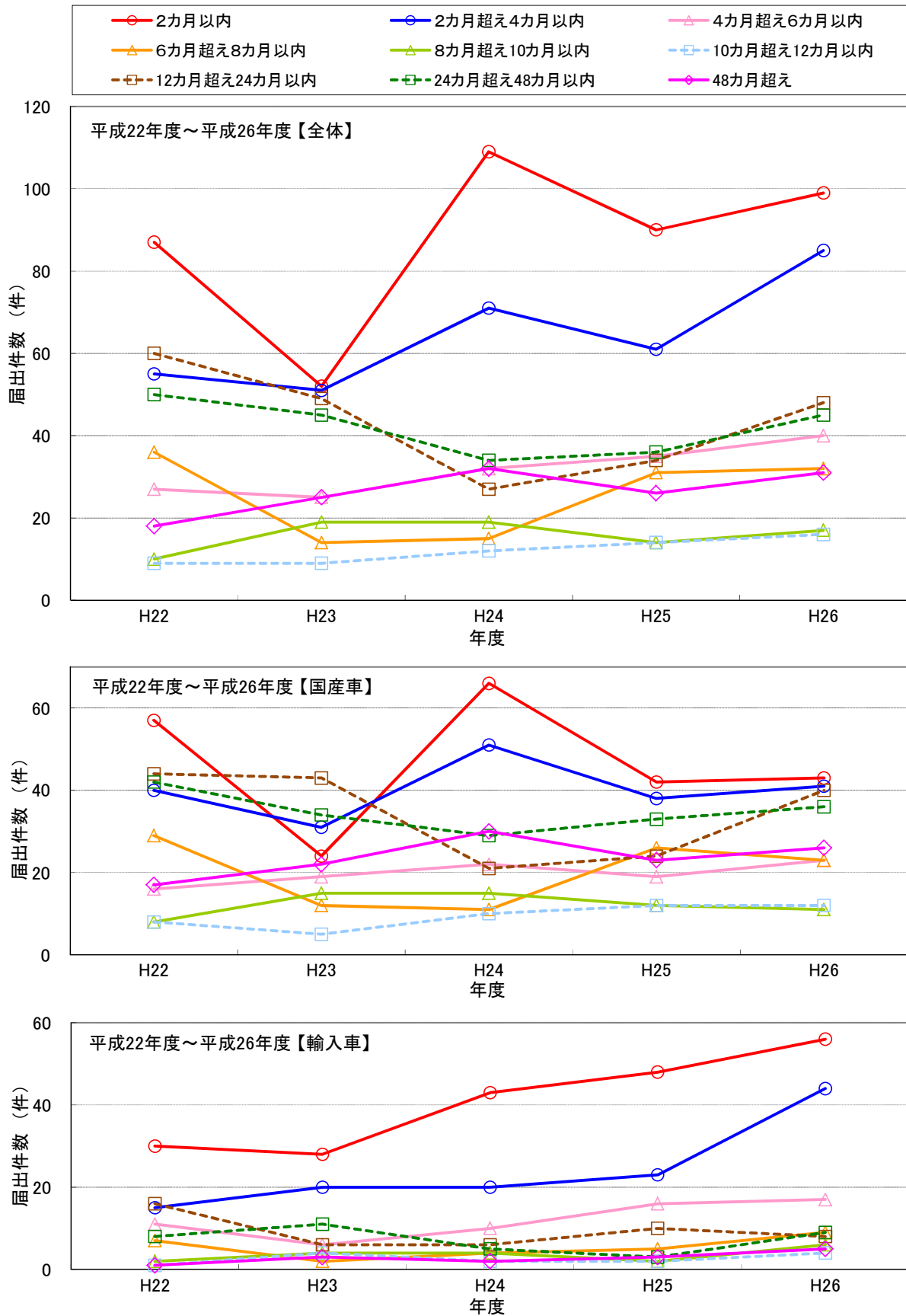


図3-4 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数（平成22年度～平成26年度）

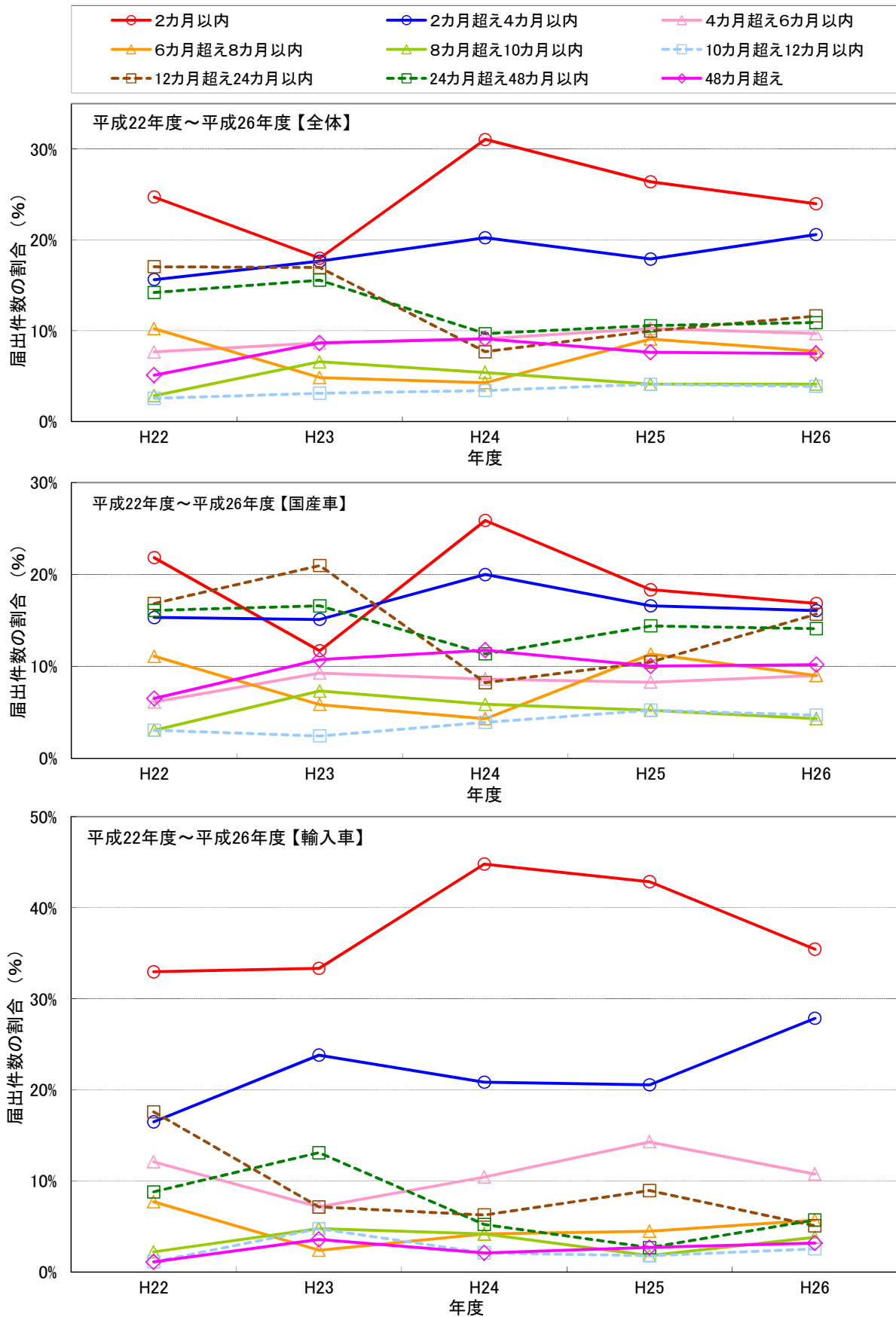


図3-5 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合（平成22年度～平成26年度）

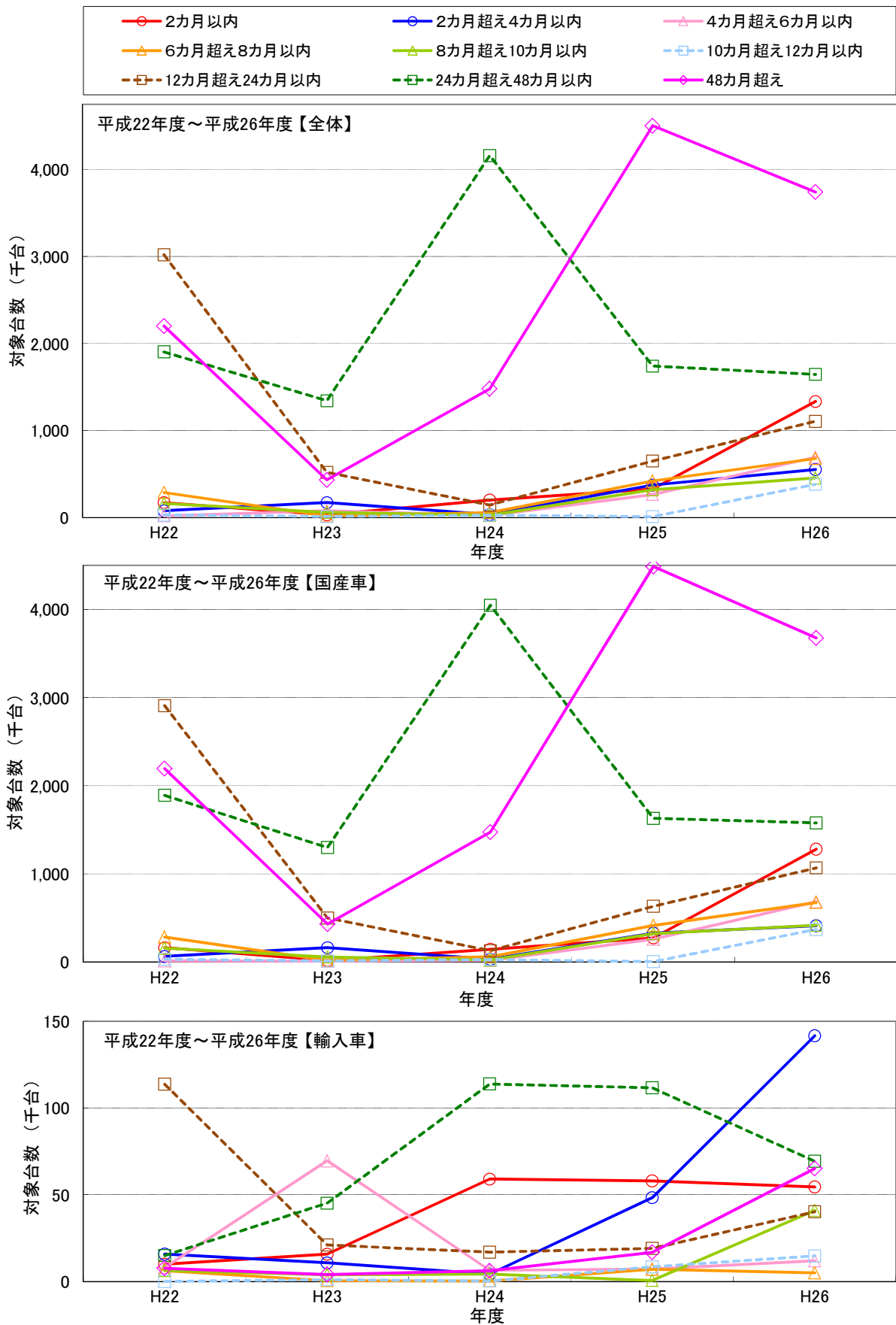


図3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数（平成22年度～平成26年度）

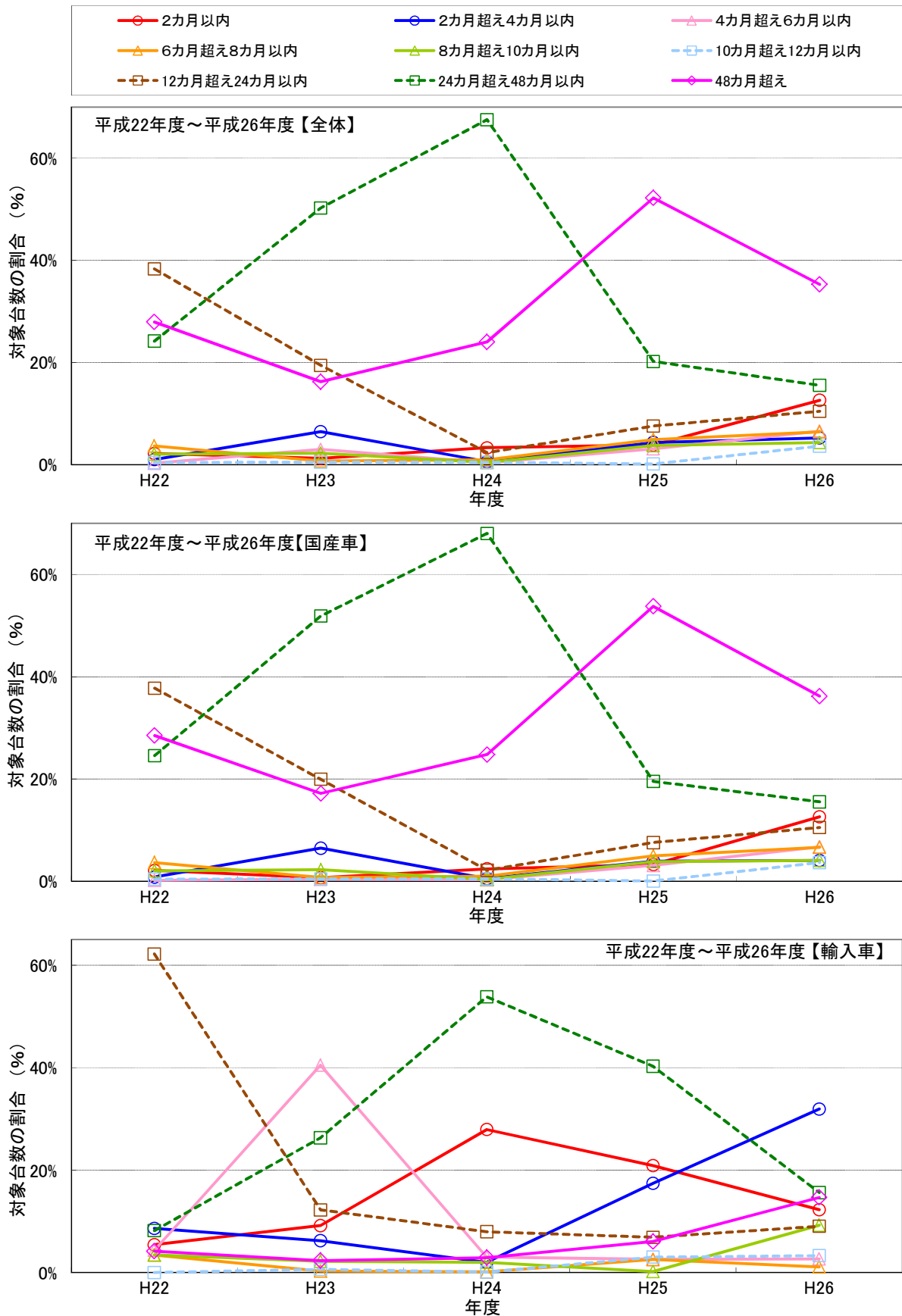


図3-7 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合（平成22年度～平成26年度）

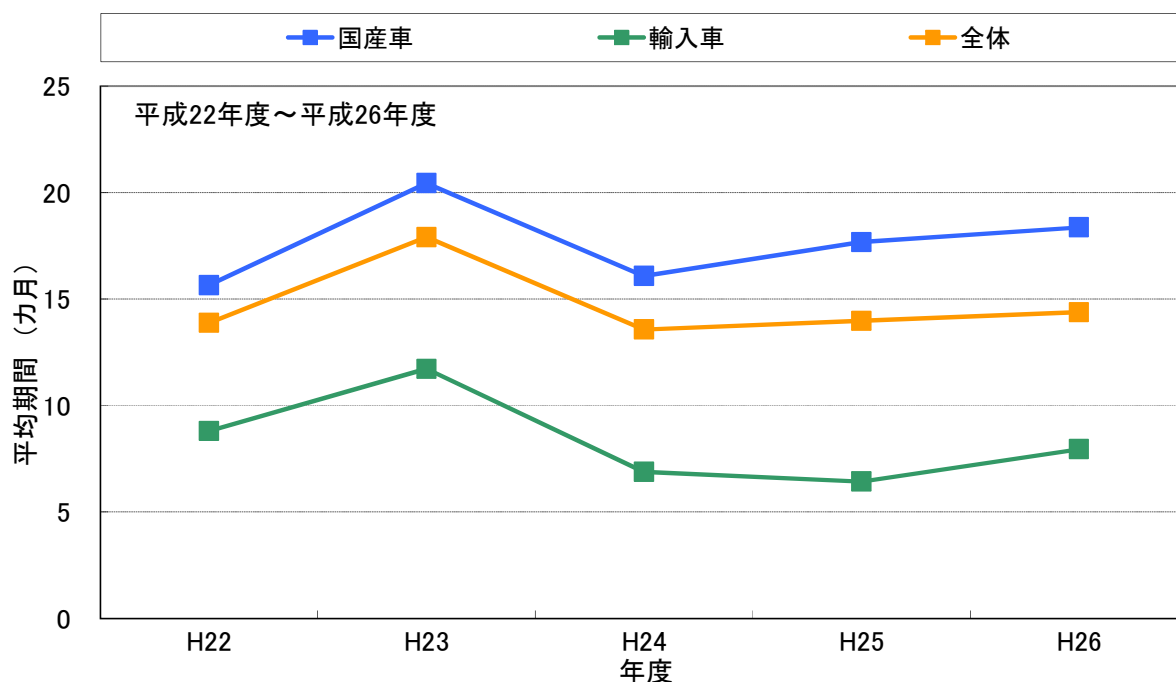


図3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成22年度～平成26年度）

(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

平成22年度から平成26年度のリコール届出において、年度毎の各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表3-12に示す。

表3-12 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【全体】（平成22年度～平成26年度及び5カ年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H22	H23	H24	H25	H26	5カ年平均
原動機	20.2	19.2	23.8	27.3	19.0	22.0
動力伝達装置	12.5	21.8	18.6	12.1	13.0	15.0
制動装置	12.3	8.9	6.8	12.2	16.9	11.9
燃料装置	17.8	26.2	16.9	11.3	14.3	17.4
電気装置	13.5	14.3	13.2	14.8	9.9	13.2
乗車装置	6.2	14.9	4.4	3.1	7.8	6.9
かじ取装置	10.9	18.5	11.5	26.3	19.1	15.5
灯火装置	14.0	17.9	19.1	15.1	21.8	16.8
走行装置	13.2	7.5	11.0	4.6	15.6	10.9
緩衝装置	15.9	24.7	3.0	12.7	6.5	12.4
排出ガス発散防止装置	22.2	22.1	30.0	9.2	21.3	22.2
車枠・車体	11.9	18.7	5.4	6.9	15.0	11.1
その他	12.0	19.5	7.4	10.0	10.3	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 22 年度から平成 26 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 26 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 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	5	10.4	2	5.3	4	11.0
2 力月超え 4 力月以内	5	10.4	6	15.8	5	14.1
4 力月超え 6 力月以内	4	8.3	1	2.6	2	4.9
6 力月超え 8 力月以内	7	14.6	4	10.5	3	9.2
8 力月超え 10 力月以内	4	8.3	1	2.6	1	4.3
10 力月超え 12 力月以内	2	4.2	2	5.3	1	4.3
12 力月超え 24 力月以内	8	16.7	3	7.9	4	12.9
24 力月超え 48 力月以内	6	12.5	8	21.1	7	22.1
48 力月超え	7	14.6	11	28.9	6	17.2
合計件数及び割合	48	100	38	100	33	100

表 3-14 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	3	7.5	11	24.4	6	15.8
2 力月超え 4 力月以内	9	22.5	8	17.8	5	14.1
4 力月超え 6 力月以内	9	22.5	2	4.4	4	10.9
6 力月超え 8 力月以内	4	10.0	6	13.3	4	11.4
8 力月超え 10 力月以内	1	2.5	3	6.7	1	3.8
10 力月超え 12 力月以内	0	0.0	2	4.4	1	3.8
12 力月超え 24 力月以内	7	17.5	2	4.4	6	15.8
24 力月超え 48 力月以内	7	17.5	9	20.0	6	16.3
48 力月超え	0	0.0	2	4.4	3	8.2
合計件数及び割合	40	100	45	100	37	100

表 3-15 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【国産車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	8	27.6	2	7.4	5	20.2
2 力月超え 4 力月以内	3	10.3	5	18.5	3	14.9
4 力月超え 6 力月以内	1	3.4	1	3.7	1	6.1
6 力月超え 8 力月以内	0	0.0	2	7.4	2	7.0
8 力月超え 10 力月以内	0	0.0	1	3.7	2	7.0
10 力月超え 12 力月以内	2	6.9	4	14.8	2	7.9
12 力月超え 24 力月以内	7	24.1	8	29.6	5	21.9
24 力月超え 48 力月以内	5	17.2	2	7.4	2	7.9
48 力月超え	3	10.3	2	7.4	2	7.0
合計件数及び割合	29	100	27	100	23	100

表 3-16 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【国産車】（平成 22 年度～平成 26 年度）

装置名	平均期間（力月）					
	H22	H23	H24	H25	H26	5 力年平均
原動機	21.3	22.9	28.9	36.2	20.3	26.0
動力伝達装置	13.3	24.0	26.4	13.0	12.9	16.8
制動装置	15.6	9.5	8.0	16.4	23.8	15.6
燃料装置	22.4	29.0	18.0	16.4	19.1	21.2
電気装置	15.3	15.3	14.8	19.7	11.8	15.3
乗車装置	4.8	16.1	4.4	3.6	13.4	8.6
かじ取装置	9.4	19.8	14.0	26.3	26.0	17.1
灯火装置	15.1	18.2	24.0	12.1	26.7	17.0
走行装置	13.9	9.6	13.2	5.1	21.3	13.6
緩衝装置	16.0	15.8	3.1	27.9	12.7	16.1
排出ガス発散防止装置	25.2	21.2	37.9	13.5	23.8	26.2
車枠・車体	14.1	42.2	6.9	9.0	27.1	14.9
その他	15.9	23.2	7.1	11.4	15.5	12.8

(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 22 年度から平成 26 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 26 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 燃料装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 カ年平均）

期間区分	H26		H25		5 カ年平均	
	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	10	43.5	6	42.9	4	38.6
2 カ月超え 4 カ月以内	4	17.4	3	21.4	2	19.3
4 カ月超え 6 カ月以内	3	13.0	0	0.0	1	10.5
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	1	7.1	1	5.3
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	7.1	0	1.8
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	7.0
12 カ月超え 24 カ月以内	2	8.7	1	7.1	1	5.3
24 カ月超え 48 カ月以内	3	13.0	2	14.3	1	8.8
48 カ月超え	1	4.3	0	0.0	0	3.5
合計件数及び割合	23	100	14	100	11	100

表 3-18 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 26 年度、平成 25 年度及び 5 カ年平均）

期間区分	H26		H25		5 カ年平均	
	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	2	10.5	9	64.3	5	44.6
2 カ月超え 4 カ月以内	8	42.1	0	0.0	2	21.4
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	3	21.4	1	5.4
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0
8 カ月超え 10 カ月以内	3	15.8	1	7.1	1	7.1
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	7.1	0	1.8
12 カ月超え 24 カ月以内	3	15.8	0	0.0	1	7.1
24 カ月超え 48 カ月以内	1	5.3	0	0.0	0	3.6
48 カ月超え	2	10.5	0	0.0	1	8.9
合計件数及び割合	19	100	14	100	11	100

表 3-19 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H25		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	6	37.5	6	42.9	5	38.2
2 力月超え 4 力月以内	3	18.8	4	28.6	3	22.1
4 力月超え 6 力月以内	2	12.5	1	7.1	1	8.8
6 力月超え 8 力月以内	2	12.5	1	7.1	1	10.3
8 力月超え 10 力月以内	1	6.3	0	0.0	1	5.9
10 力月超え 12 力月以内	1	6.3	0	0.0	0	1.5
12 力月超え 24 力月以内	1	6.3	2	14.3	1	8.8
24 力月超え 48 力月以内	0	0.0	0	0.0	1	4.4
48 力月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及び割合	16	100	14	100	14	100

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 22 年度～平成 26 年度）

装置名	平均期間（力月）					
	H22	H23	H24	H25	H26	5 力年平均
原動機	15.2	9.6	8.3	3.1	15.5	10.4
動力伝達装置	5.2	12.3	4.4	9.1	13.4	8.8
制動装置	5.8	8.3	4.9	4.3	4.5	5.5
燃料装置	6.0	19.5	12.6	3.4	10.9	10.5
電気装置	9.1	8.2	10.0	5.5	4.4	7.6
乗車装置	8.1	9.4	—	2.5	2.3	4.0
かじ取装置	14.4	15.1	8.0	—	10.5	12.1
灯火装置	11.1	17.4	4.3	23.4	16.2	16.4
走行装置	2.0	2.7	7.6	4.0	3.0	4.2
緩衝装置	15.8	33.5	3.0	1.2	2.4	9.2
排出ガス発散防止装置	8.5	33.2	6.0	4.0	6.7	7.6
車枠・車体	7.9	4.6	2.0	0.7	5.0	5.0
その他	1.6	9.5	9.1	8.1	4.1	6.1

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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 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 26 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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

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		
			H26	H25	5 力年平均	H26	H25	5 力年平均	H26	H25	5 力年平均
原動機	電子制御部品関連	件数 (件)	19	12	10	2	4	3	21	16	13
		比率 (%)	39.6	31.6	29.4	10.5	28.6	28.6	31.3	30.8	29.2
	装置合計	件数 (件)	48	38	33	19	14	11	67	52	44
電気装置	電子制御部品関連	件数 (件)	6	3	7	1	5	2	7	8	9
		比率 (%)	27.3	14.3	28.7	12.5	45.5	17.0	23.3	25.0	25.4
	装置合計	件数 (件)	22	21	24	8	11	9	30	32	34
灯火装置	電子制御部品関連	件数 (件)	1	1	1	5	5	3	6	6	3
		比率 (%)	11.1	4.5	4.5	62.5	62.5	41.9	35.3	20.0	16.5
	装置合計	件数 (件)	9	22	13	8	8	6	17	30	19
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数 (件)	5	10	7	1	4	2	6	14	8
		比率 (%)	12.5	22.2	17.9	8.3	28.6	17.0	11.5	23.7	17.7
	装置合計	件数 (件)	40	45	37	12	14	11	52	59	47
乗車装置	電子制御部品関連	件数 (件)	4	0	1	1	1	1	5	1	1
		比率 (%)	30.8	0.0	7.7	7.7	11.1	10.0	19.2	4.8	8.5
	装置合計	件数 (件)	13	12	10	13	9	6	26	21	16
制動装置	電子制御部品関連	件数 (件)	3	4	2	2	0	1	5	4	3
		比率 (%)	10.3	14.8	8.8	12.5	0.0	7.4	11.1	9.8	8.2
	装置合計	件数 (件)	29	27	23	16	14	14	45	41	36
燃料装置	電子制御部品関連	件数 (件)	2	1	2	2	0	1	4	1	3
		比率 (%)	12.5	7.1	8.7	8.7	0.0	7.0	10.3	4.3	8.1
	装置合計	件数 (件)	16	14	21	23	9	11	39	23	32
かじ取装置	電子制御部品関連	件数 (件)	0	3	2	3	0	1	3	3	4
		比率 (%)	0.0	42.9	18.2	37.5	—	19.4	16.7	42.9	18.6
	装置合計	件数 (件)	10	7	13	8	0	6	18	7	19
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数 (件)	2	0	1	0	2	1	2	2	2
		比率 (%)	16.7	0.0	13.0	0.0	40.0	20.0	14.3	18.2	14.5
	装置合計	件数 (件)	12	6	11	2	5	3	14	11	14
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)	11	5	10	5	4	4	16	9	14
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)	6	3	4	9	4	5	15	7	8.6
車枠・車体	電子制御部品関連	件数 (件)	0	0	1	0	0	1	0	0	2
		比率 (%)	0.0	0.0	7.8	0.0	0.0	7.3	0.0	0.0	7.6
	装置合計	件数 (件)	5	6	13	6	2	8	11	8	21
その他	電子制御部品関連	件数 (件)	6	3	3	7	5	4	13	8	7
		比率 (%)	17.6	13.0	11.6	24.1	27.8	27.5	20.6	19.5	16.7
	装置合計	件数 (件)	34	23	29	29	18	14	63	41	43
合計*2	電子制御部品関連	件数 (件)	48	37	37	24	26	18	72	63	54
		比率 (%)	18.8	16.2	15.2	15.2	23.2	16.5	17.4	18.5	15.6
	装置合計	件数 (件)	255	229	241	158	112	108	413	341	349

* 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。

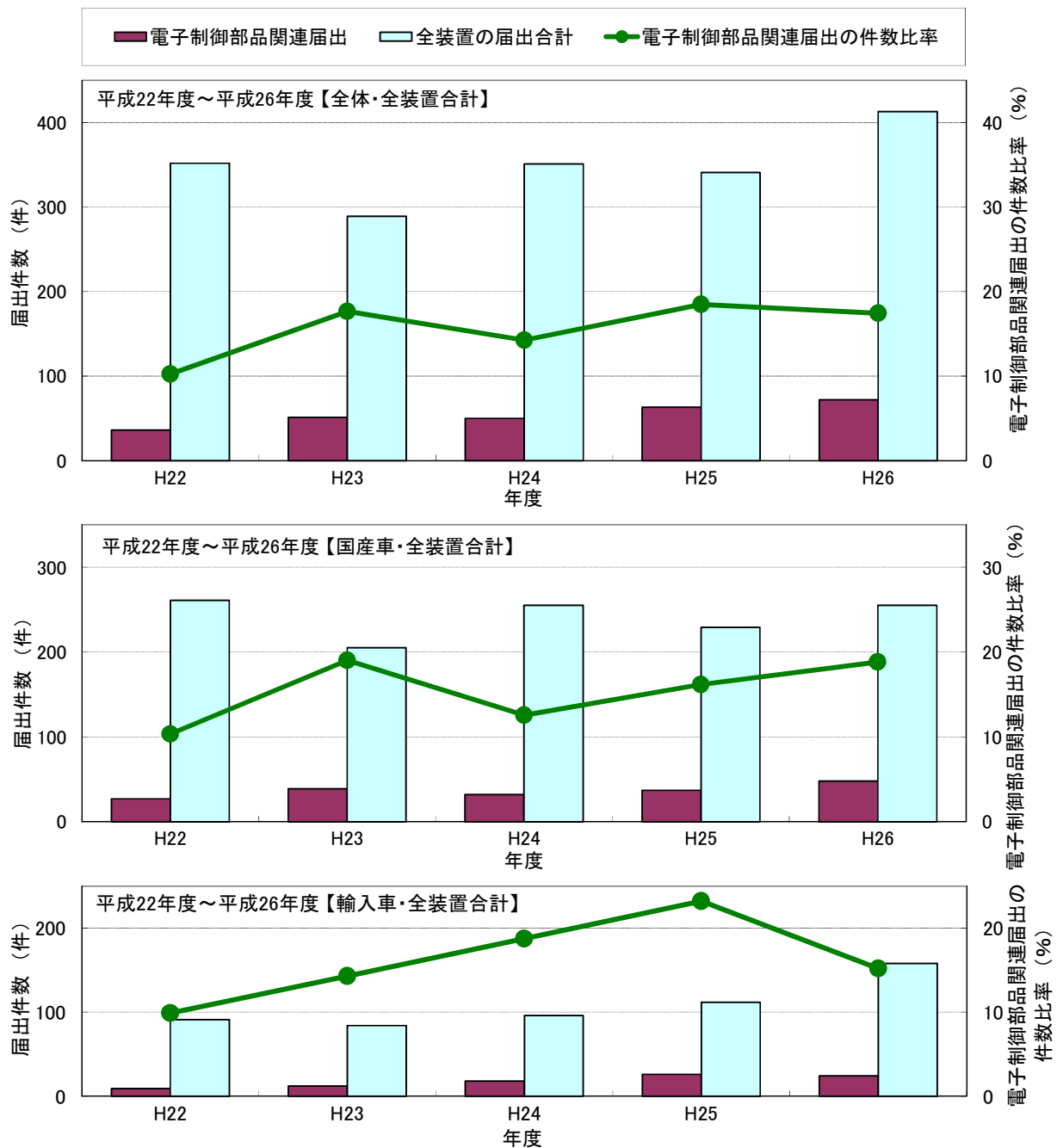


図 3-9 全装置合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移(平成 22～平成 26 年度)

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 26 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 22 年度から平成 26 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。

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 22 年度以降若干の増減があるものの、平成 22 年度から平成 26 年度までを通してみると緩やかな増加傾向にある。国産車は、平成 22 年度から平成 23 年度までは件数比率は増加したものの、平成 24 年度に一旦下降後は緩やかに増加し、平成 26 年度には 18.8%まで件数比率が増加している。また、輸入車の電子制御部品関連届出の件数比率は、平成 22 年度から平成 25 年度まで緩やかに増加し、平成 24 年度から平成 25 年度にかけては国産車よりも高い比率となっていたが、平成 26 年度には 15.2%まで低下した。

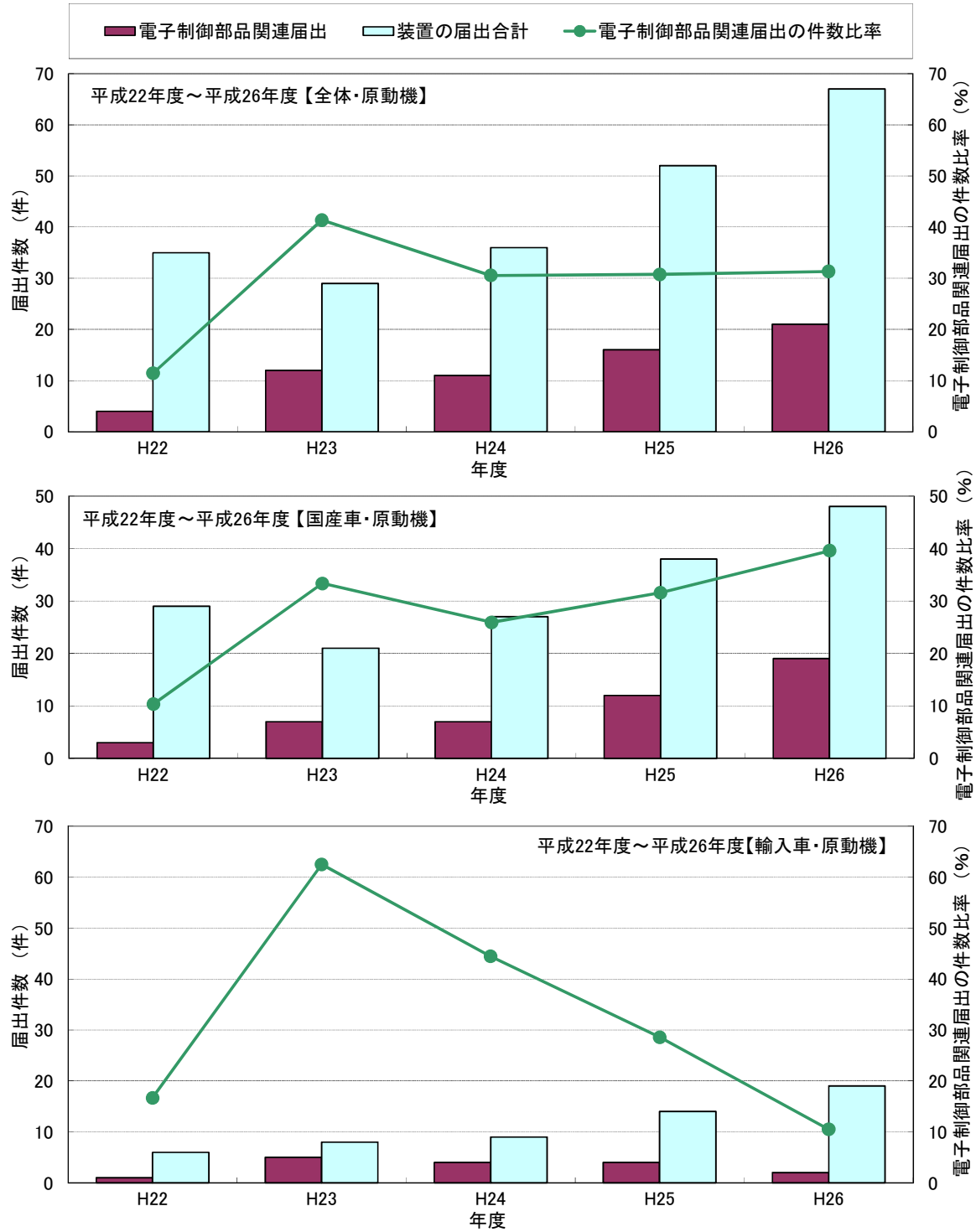


図 3-10 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 22～平成 26 年度）

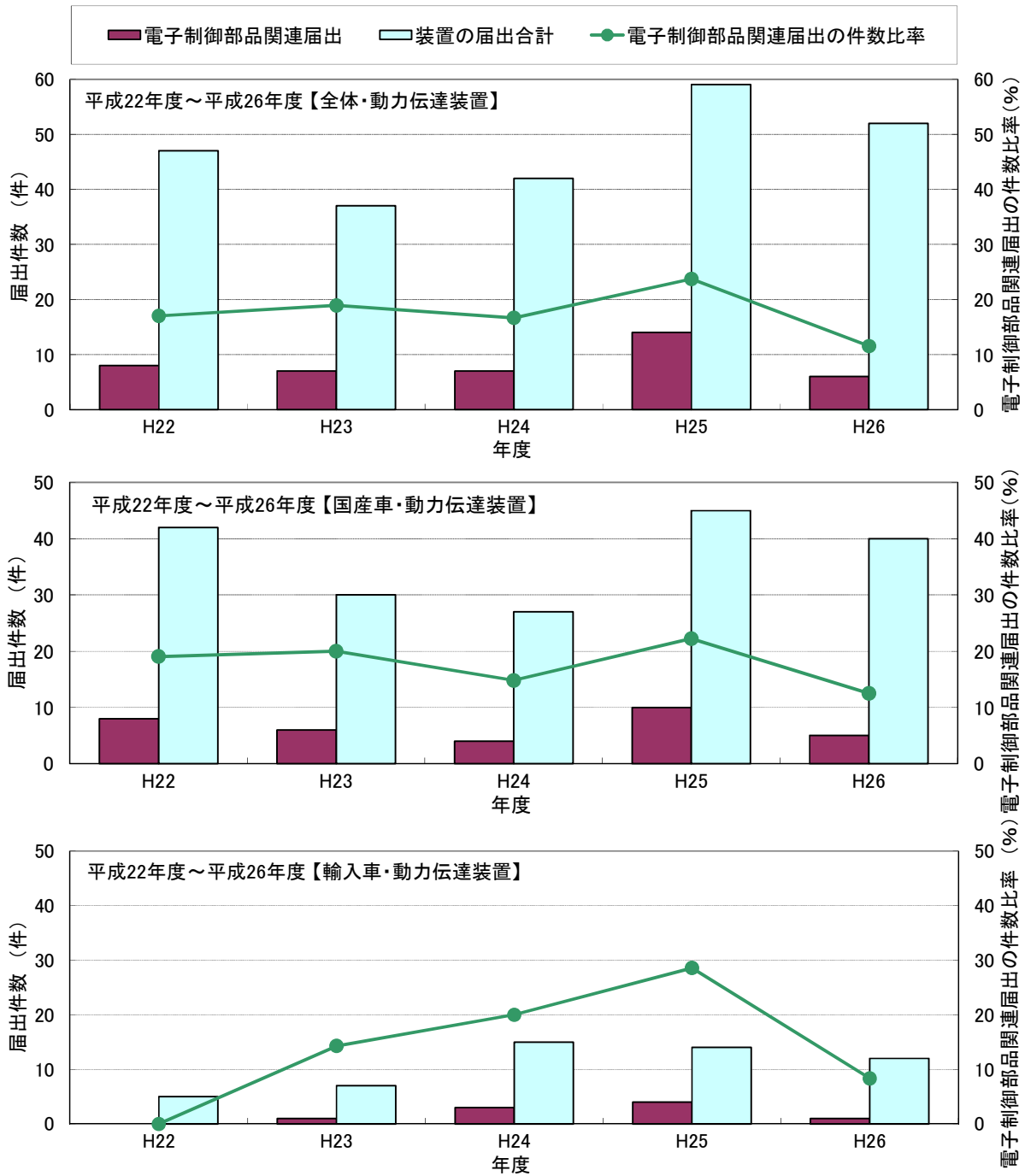


図 3-11 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 22～平成 26 年度）

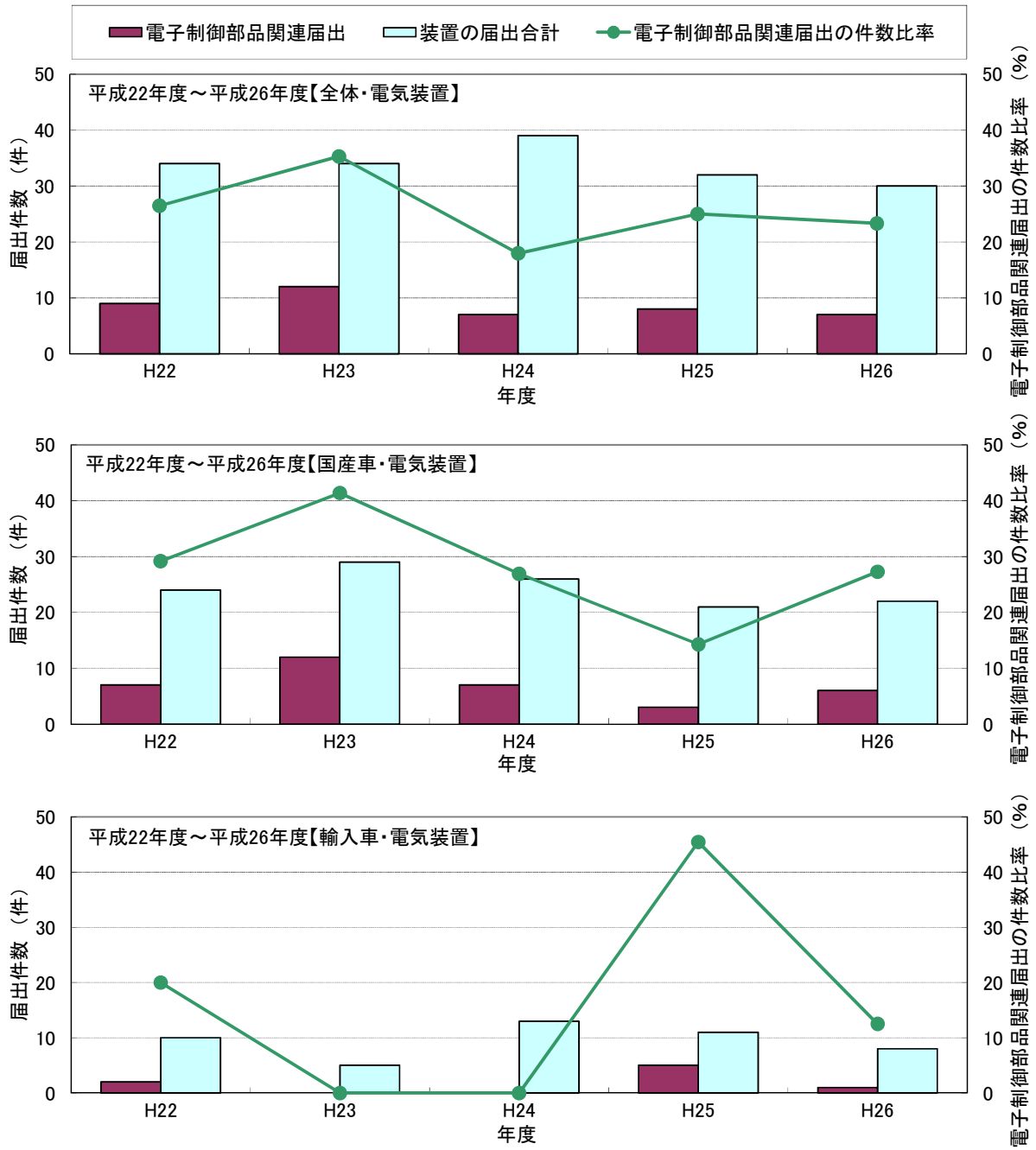


図3-12 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成22～平成26年度）

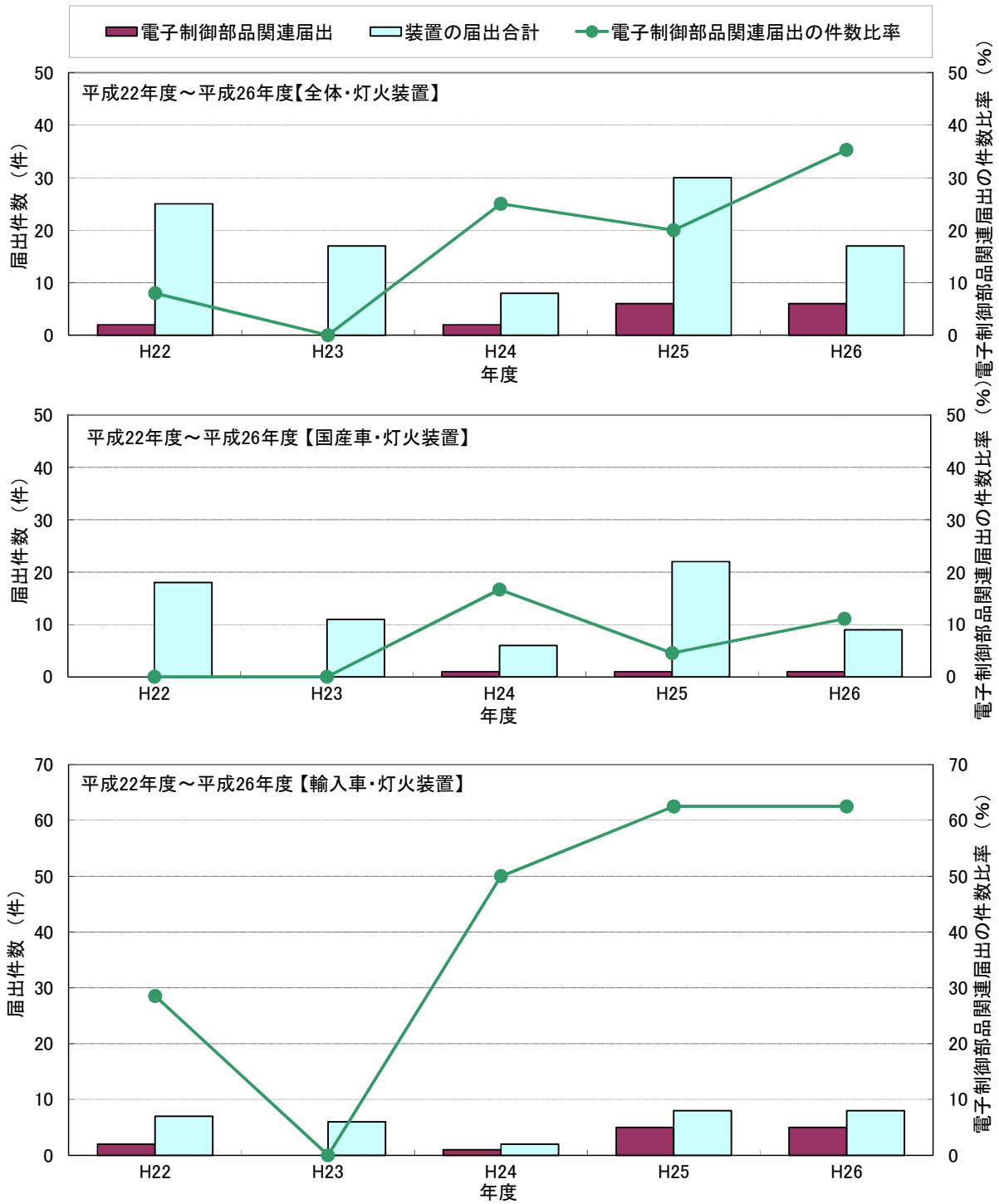


図 3-13 灯火装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 22～平成 26 年度）

(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 22 年度から平成 26 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 26 年度、平成 25 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 26 年度、平成 25 年度及び 5 力年平均）

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		
			H26	H25	5力年平均	H26	H25	5力年平均	H26	H25	5力年平均
2カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	5	4	4	8	9	7	13	13	10
		比率(%)	10.4	10.8	9.8	33.3	34.6	37.1	18.1	20.6	18.8
	装置合計	件数(件)	43	42	46	56	48	41	99	90	87
2カ月超え 4カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	5	11	6	10	5	4	15	16	10
		比率(%)	10.4	29.7	16.4	41.7	19.2	23.6	20.8	25.4	18.8
	装置合計	件数(件)	41	38	40	44	23	24	85	61	65
4カ月超え 6カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	5	2	3	4	5	3	9	7	6
		比率(%)	10.4	5.4	8.2	16.7	19.2	16.9	12.5	11.1	11.0
	装置合計	件数(件)	23	19	20	17	16	12	40	35	32
6カ月超え 8カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	6	2	3	1	1	1	7	3	4
		比率(%)	12.5	5.4	8.2	4.2	3.8	3.4	9.7	4.8	6.6
	装置合計	件数(件)	23	26	20	9	5	5	32	31	26
8カ月超え 10カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	5	0	2	0	0	1	5	0	3
		比率(%)	10.4	0.0	6.0	0.0	0.0	3.4	6.9	0.0	5.1
	装置合計	件数(件)	11	12	12	6	2	4	17	14	16
10カ月超え 12カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	5	3	2	0	0	0	5	3	2
		比率(%)	10.4	8.1	6.6	0.0	0.0	0.0	6.9	4.8	4.4
	装置合計	件数(件)	12	12	9	4	2	3	16	14	12
12カ月超え 24カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	7	3	6	0	3	1	7	6	7
		比率(%)	14.6	8.1	15.8	0.0	11.5	6.7	9.7	9.5	12.9
	装置合計	件数(件)	40	24	34	8	10	9	48	34	44
24カ月超え 48カ月以内	電子制御部品関連	件数(件)	7	4	6	1	2	1	8	6	7
		比率(%)	14.6	10.8	17.5	4.2	7.7	5.6	11.1	9.5	13.6
	装置合計	件数(件)	36	33	35	9	3	7	45	36	42
48カ月超え	電子制御部品関連	件数(件)	3	8	4	0	1	1	3	9	5
		比率(%)	6.3	21.6	11.5	0.0	3.8	3.4	4.2	14.3	8.8
	装置合計	件数(件)	26	23	24	5	3	3	31	26	26
期間区分合計*3	電子制御部品関連	件数(件)	48	37	37	24	26	18	72	63	54
		比率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	装置合計	件数(件)	255	229	241	158	112	108	413	341	349

* 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 26 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 15 件、次いで「2 カ月以内」13 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」9 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」8 件の順になっている。平成 26 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 25 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 33 件増加（対前年度比約 22%増）したが、電子制御部品関連届出の件数は平成 25 年度に対し 1 件減少（対前年度比約 3%減）した。これにより、同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は、46.0%から 38.9%に約 7 ポイント減少している。

国産車については、電子制御部品関連届出の件数は、「12 カ月超え 24 カ月以内」及び「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分がともに 7 件で最も多く、次いで、「6 カ月超え 8 カ月以内」6 件の順となっている。平成 25 年度と比較して、これらの期間区分における電子制御部品関連届出の件数は増加している。

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く 8 件である。

平成 22 年度から平成 26 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、「全体」では、平成 23 年度以降において電子制御部品関連届出の件数が大きく増加した「2 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」及び「48 カ月超え」の期間区分は、平成 26 年度には大きく減少するか、横ばいとなっている。それに対し、「4 カ月超え 6 カ月以内」、「10 カ月超え 12 カ月以内」、「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 年度から平成 26 年度を通してみると、増加傾向にある。

国産車では、平成 22 年度から平成 26 年度まで通して「4 カ月超え 6 カ月以内」及び「10 カ月超え 12 カ月以内」は緩やかな増加傾向であるが、それ以外の期間区分では、増減を繰り返している。

輸入車では、平成 22 年度から平成 26 年度を通してみると、「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」の期間区分は増加傾向にある。

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「4 カ月超え 6 カ月以内」及び「10 カ月超え 12 カ月以内」の期間区分は緩やかな増加傾向にあるが、それ以外の期間区分では、増減を繰り返している。

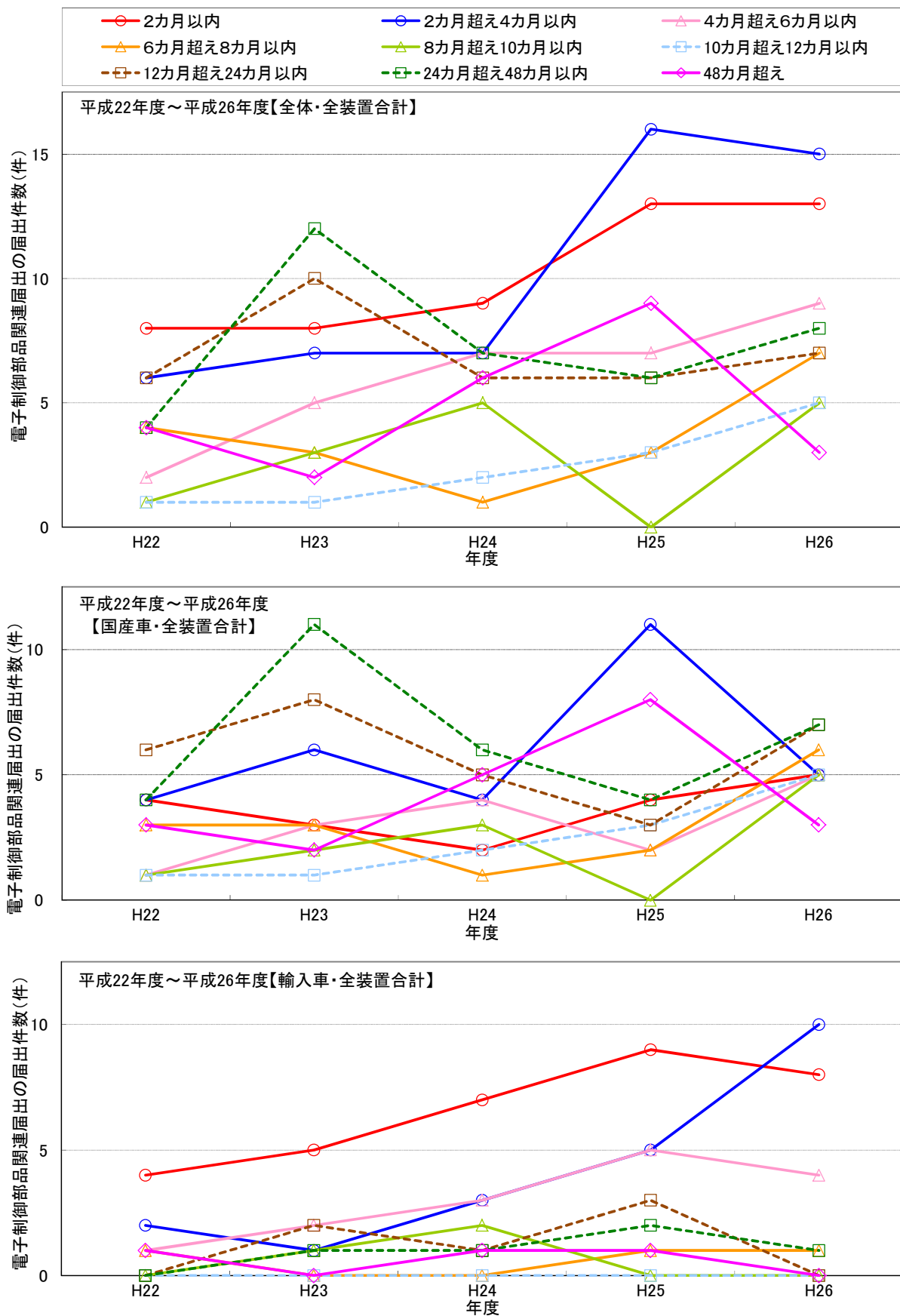
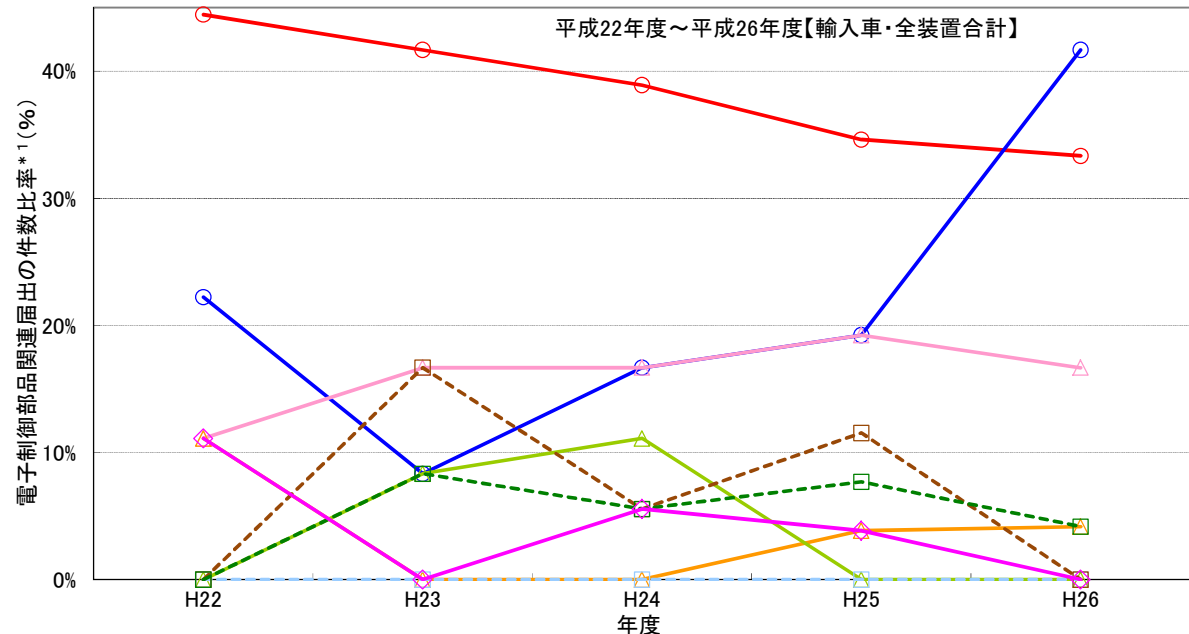
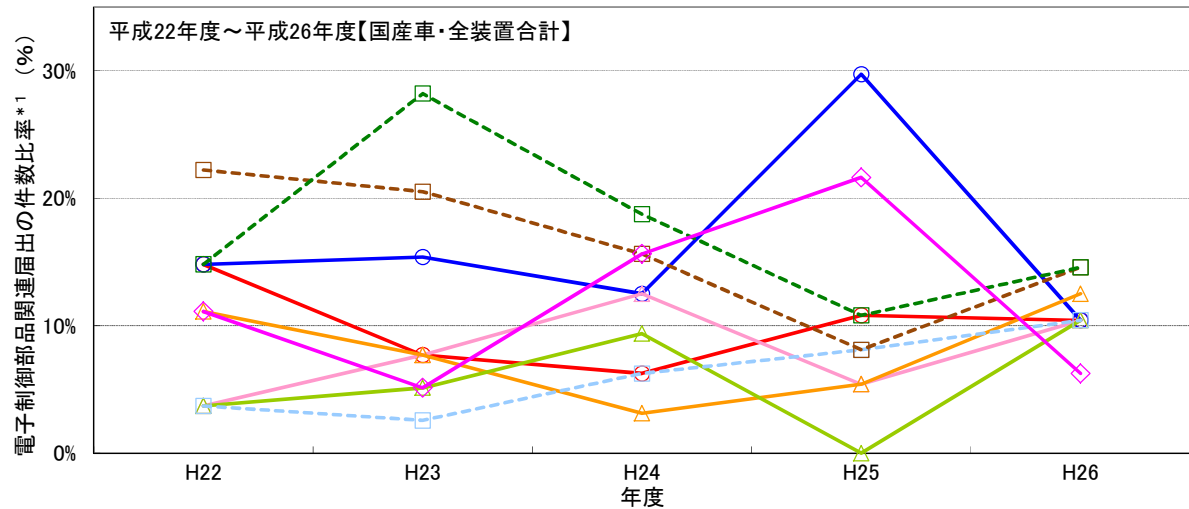
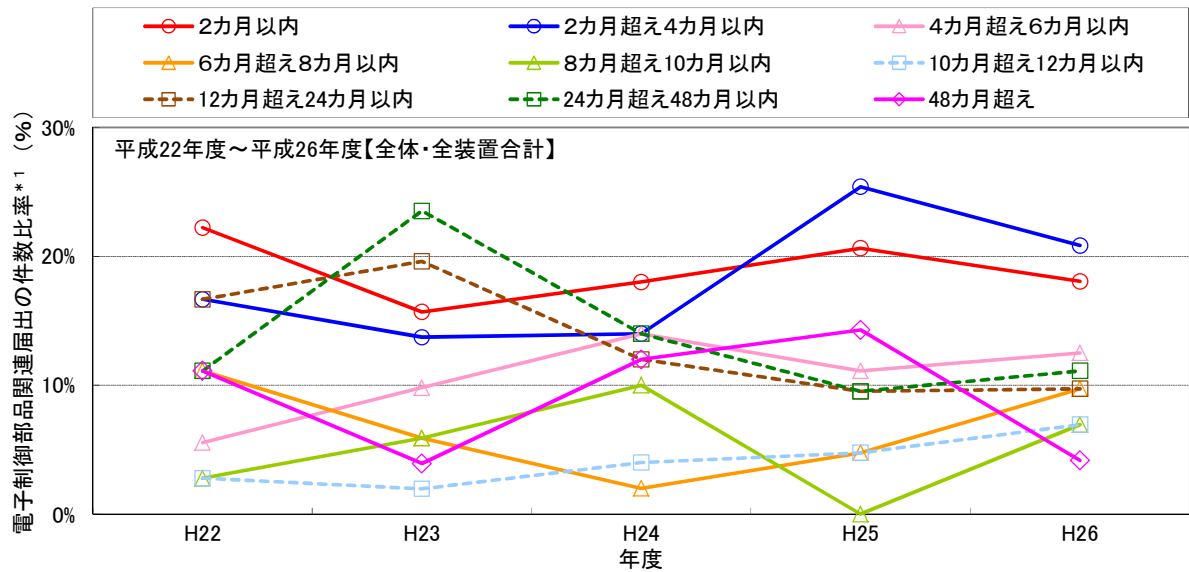


図3-14 電子制御部品関連届出の不具合発生からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置合計】（平成22年度～平成26年度）



* 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初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率*1【全装置合計】(平成22年度～平成26年度)

次に、平成 22 年度から平成 26 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 22 年度～平成 26 年度及び 5 力年平均）

届出の区分け		平均期間（力月）					
		H22	H23	H24	H25	H26	5 力年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	18.4	19.5	21.9	23.8	16.8	19.9
	一般部品届出*1	15.3	20.7	15.2	16.5	18.7	17.1
輸入車	電子制御部品 関連届出	8.5	8.0	8.3	9.5	4.3	7.5
	一般部品届出*1	8.8	12.3	6.6	5.5	8.6	8.3
全体	電子制御部品 関連届出	15.9	16.8	17.0	17.9	12.7	15.9
	一般部品届出*1	13.6	18.1	13.0	13.1	14.7	14.4

* 1：電子制御部品関連届出を除く。

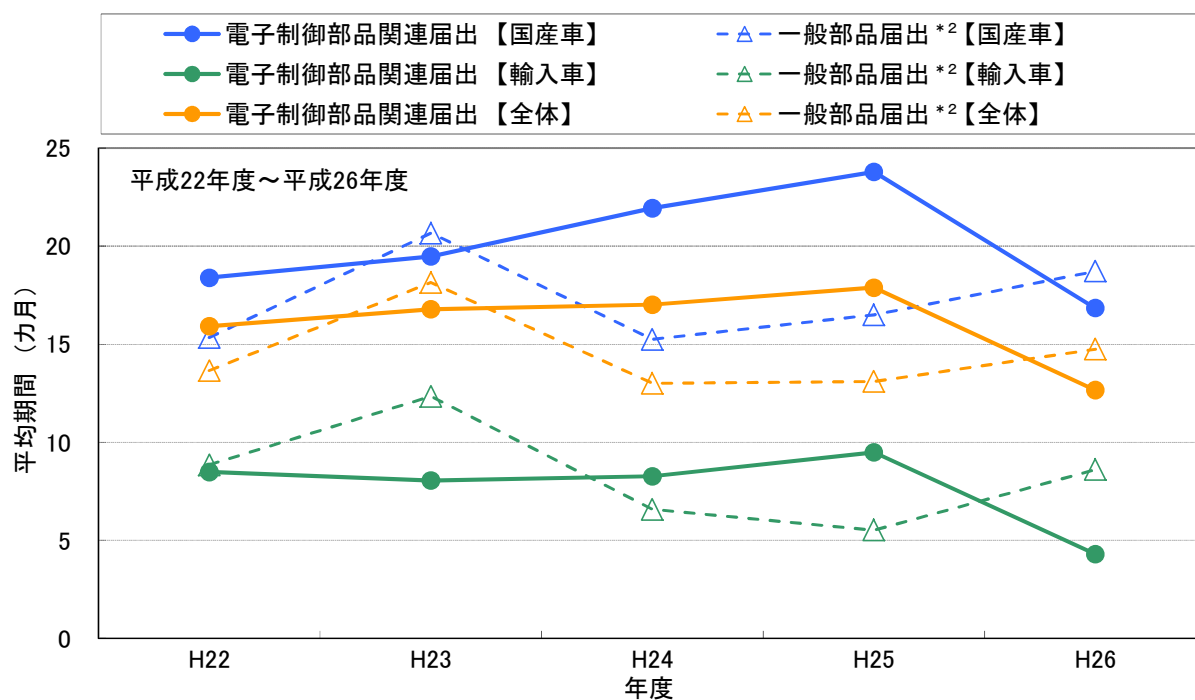


図 3-16 電子制御部品関連届出及び一般部品届出*1 についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 22 年度～平成 26 年度）

平成 26 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、平成 25 年度と比べて電子制御部品関連届出において短くなっており、平成 22 年以降で最も短くなっている。しかも、一般部品届出の平均期間よりも短く、平成 26 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、国産車で約 1.9 カ月（差の割合では約 10%）、輸入車で約 4.3 カ月（差の割合では約 50%）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 5.2 カ月短縮（対前年度比約 29%短縮）、国産車では 7 カ月短縮（同約 29%短縮）、輸入車では 5.2 カ月短縮（同約 55%短縮）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 3.2 カ月短縮（対 5 カ年平均比約 20%短縮）、国産車では 3.1 カ月短縮（同約 16%短縮）、輸入車では 3.2 カ月短縮（同約 43%短縮）となっている。

前年度の報告書*¹では、国産車においては平成 21 年度から平成 25 年度までは、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を確認できるとしたが、平成 26 年度の電子制御部品関連届出と一般部品届出の平均期間の差を見る限り、上記の傾向はみられていない。

* 1 : 報告書：「平成 25 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/001085261.pdf>)

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成24年度から平成26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27年3月末時点及び平成26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26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71.1%、輸入車55.2%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成25年度に届出されたものについては、平成26年3月末時点で、国産車66.5%、輸入車が71.0%であり、国産車は平均改修率が向上しているが、輸入車は平均回収率が悪化している。

一方、平成25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27年3月末時点で85.8%、平成26年3月末時点で66.5%となっており、輸入車では平成27年3月末時点で90.2%、平成26年3月末時点で71.0%となっている。そして、平成24年度に届出されたもの(2～3年経過)は国産車では平成27年3月末時点で88.5%、平成26年3月末時点で83.2%となっており、輸入車では平成27年3月末時点で90.3%、平成26年3月末時点で87.0%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24年度から平成26年度届出分)

届出年度	平成27年3月末時点(平成26年3月末時点)*2での平均改修率(%)			
	国産車		輸入車	
H26	71.1		55.2	
H25	85.8	(66.5)*2	90.2	(71.0)*2
H24	88.5	(83.2)*2	90.3	(87.0)*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27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26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26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及表5-3にそれぞれ示す。

表5-1 平成26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)	1	2	3
	対象装置数(台)	98	35,757	35,855
タイヤ	届出件数(件)	1	0	1
	対象装置数(本)	340	0	340

表5-2 チャイルドシートのリコール届出内容

国産装置	事例1	
	不具合の内容	年少者用補助乗車装置(チャイルドシート)のノンスリップパッドのベルト強度が不足しているものがあるため、衝突時に幼児の頭部移動量が過大となり、保安基準不適合となるおそれがある。
	対象装置数	98台
	不具合の原因	設計自体(図面等の不備)
	不具合発生の初報日から届出までの期間	0.3ヶ月
輸入装置	事例1	
	不具合の内容	幼児拘束装置(チャイルドシート)の「取扱説明書」の内容が一部不適切なため、誤った使用方法により、保安基準不適合となるおそれがある。
	対象装置数	2,416台
	不具合の原因	作業工程(マニュアルの不備)
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.5ヶ月
	事例2	
	不具合の内容	年少者用補助乗車装置(チャイルドシート)に取付けられているバックルの内部部品の強度が不足しているため、使用過程により、当該部品が破損することがある。そのため、バックルのロック機構が正常に作動せず、最悪の場合、ロックがかからないおそれがある。
	対象装置数	33,341台
	不具合の原因	性能(使用環境条件の甘さ)
	不具合発生の初報日から届出までの期間	35.7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	スチールベルト層の構造設計が不適切なため、走行中の衝撃等によりスチールベルトコード付近に局部的に剥離が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると剥離が拡がりタイヤが変形して、最悪の場合、エア漏れに至るおそれがある。
	対象装置数	340本
	不具合の原因	設計自体（評価基準の甘さ）
	不具合発生の日から届出までの期間	3.4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 26 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	455,202 台	エアコンの外気導入口の構造が不適切なため、雨水がブロアファンモータ部に浸入し、当該モータの軸受け部が錆びて固着するものがある。そのため、ブロアファンモータが停止してデフロスタが作動しなくなる。また、マニュアルエアコン仕様車においては、ブロアファンモータの回転を制御する抵抗ユニット内の温度ヒューズの仕様が不適切なため溶断せず、最悪の場合、抵抗が過熱して火災に至るおそれがある。
事例 2	137,135 台	キャブ外板に梯子等の取付け穴を備えた大・中型トラックにおいて、キャブの構造が不適切なため、梯子等の取付け穴から導電性の液体（塩水や洗剤）がキャブ内に浸入し、シートベルトリトラクタのテンションリデューサー（シートベルト装着時の圧迫感を緩和する装置）の配線用コネクタにかかることがある。さらに、液体の付着と乾燥が繰り返されると、コネクタの端子の腐食とともに樹脂の炭化が進行し、最悪の場合、トラッキング現象により火災に至るおそれがある。
事例 3	125,755 台	イグニッションスイッチにおいて、接点部に使用するグリスが不適切なため、可動接点が固定接点から離れる際のアーク放電の熱によりグリスが炭化することがある。そのため、そのまま使用を続けると、グリスの絶縁性の低下と可動接点の摩耗による金属粉の堆積により接点間が導通し、発熱することでグリスが発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 4	19,654 台	エンジンルームにおいて、ラバーシールの隔壁への取付作業が不適切なため、エンジンフードを開けた際にフードの裏面に付着し、隔壁から外れるものがある。そのため、そのままフードを閉じると、ラバーシールの一部がエンジンと隔壁の間に落ちて、最悪の場合、高温になった触媒に接触して火災に至るおそれがある。
事例 5	19,151 台	始動装置のスタータにおいて、スタータ駆動用リレーの通電設定が不適切なため、接点部に銀成分が凝集するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接点部から銀成分がはがれ落ち、回路内に挟まると当該リレーが通電状態となりスタータが回転し続け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 6	10,706 台	大型及び中型トラックにおいて、内側ハブベアリングのグリス充填量が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ハブベアリングが潤滑不良になり、最悪の場合、走行不能または火災に至るおそれがある。
事例 7	14,568 台	車両後部に組み付けられた燃料タンクにおいて、特殊な状況で追突を受けると、燃料タンクが破損し、燃料漏れが発生することがある。そのため、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。なお、衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準を満たしているが、乗員の安全性を向上させるために行う措置である。

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 8	4,504 台	ヒーターへの冷却水の流入を制御しているヒーターシャットオフバルブにおいて、当該バルブ内部の設計が不適切なため、冷却水が内部で漏れるものがある。そのため、漏れた冷却水が気化して電子基板へ結露することでショートが発生して当該バルブが作動不良となり、最悪の場合、電子基板が過熱して火災に至るおそれがある。
事例 10	3,955 台	サンバイザやルーフトリムに関わる整備作業時において、バニティミラーランプ配線を必要以上に引き出した後、当該配線の位置を確認せずにサンバイザをスクリュで固定した場合、当該配線が損傷することがある。そのため、ショートが発生してバニティミラーランプが点灯せず、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 11	1,944 台	燃料装置において、燃料パイプとインジェクタ構成部品の製造時の公差により、燃料パイプとインジェクタを適正に取り付けられないものがある。そのため、使用過程において取付部に隙間が生じて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 12	1,818 台	バッテリーのプラス端子に接続する電気配線の長さ及びシートブラケットの形状が不適切なため、電気配線がシートブラケットの上に乗り上げ、シートとシートブラケットの間に挟まることがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、当該電気配線の被覆が損傷し短絡して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
事例 13	1,460 台	番号灯において、樹脂製カバーの材質が不適切なため、長時間使用を続けるとバルブの熱によって当該カバーが溶損し、最悪の場合、車両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	704,295 台	制動装置のブレーキマスターシリンダにおいて、シール溝の形状が不適切なため、ゴム製シールが当該溝に強く押し付けられた際にシールリップ部が傷付くことがある。そのため、傷を起点に亀裂が進行してブレーキ液が漏れ、警告灯が点灯し、制動力が低下するおそれがある。
事例 2	17,004 台	後輪用主ブレーキにおいて、ホイールシリンダのピストンの防錆性能が不足しているため、使用過程において外気の水分会が当該シリンダ内に侵入するとピストンに錆が発生することがある。そのため、錆によりピストンの動きが悪くなることでシールが傷つけられ、ブレーキ液が漏れ、警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。
事例 3	15,675 台	ブレーキ倍力装置に負圧を供給するブレーキ負圧電動ポンプを制御する EV ECU の制御プログラムが不適切なため、リレー接点が固着したと誤判定する場合がある。そのため、ブレーキ警告灯が点灯するとともに警告音が鳴り、ブレーキ負圧電動ポンプが停止し、そのままの状態で使用すると制動距離が長くなるおそれがある。

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 4	11,029 台	フロントブレーキキャリパ組付工程の管理が不適切なため、キャリパ取付けボルトの締付けが不十分なものがある。そのため、そのままの状態を使用続けると、当該ボルトが緩み、制動時に異音が発生し、最悪の場合、当該ボルトが脱落して、制動力が低下するおそれがある。
事例 5	5,746 台	ブレーキ倍力装置に負圧を供給するブレーキ負圧電動ポンプの排気穴の位置が不適切なため、凍結防止剤を含んだ泥・砂が排気穴に付着・侵入し、ポンプポデーが腐食することにより、排気穴が閉塞する場合がある。そのため、ブレーキ警告灯が点灯するとともに警告音が鳴り、ブレーキ負圧電動ポンプが停止し、そのままの状態で使用すると制動距離が長くなるおそれがある。
事例 6	3,445 台	ブレーキ倍力装置の配置が不適切なため、当該装置に雨水等がかかり、錆が発生するものがある。そのため、錆が進行し倍力装置が腐食して負圧を維持できなくなることで、アシスト機能が失われ、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。
事例 7	2,478 台	農耕トラクタの制動装置において、ブレーキバルブの構造が不適切なため、イコライザバルブ内に圧力が残る場合がある。そのため、そのままの状態を使用続けると、ブレーキバルブ内の油温上昇に伴い、イコライザバルブ内に残った圧力が高くなり、最悪の場合、ブレーキペダルを踏み込めなくなる。
事例 8	2,392 台	イグニッションキーにキーホルダー等を装着していると、走行振動等により、イグニッションキーが“RUN”位置以外に動いてしまうことがある。その場合、車両電源が断たれるため、エンジンが停止するとともに、ブレーキ補助やパワーステアリング等が機能せず、運転操作に支障をきたす。また、この状態で事故を起こした場合、エアバッグが展開しないことがあり、被害が拡大するおそれがある。
事例 9	1,460 台	フロントブレーキマスターシリンダーにおいて、リザーバータンクのねじ山加工後の洗浄が不適切なため、当該部に異物が付着しているものがある。そのため、そのままの状態を使用続けると、異物によって当該部が腐食してブレーキ液が漏れ出し、制動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	191,596 台	エンジンの補機駆動用ベルトの材質が不適切なため、樹脂製プーリが傾斜状に摩耗するものがある。そのため、そのまま使用続けると当該ベルトが損傷して外れ、警告灯が点灯するとともに、バッテリー上がりまたはオーバーヒートに至るおそれがある。また、油圧パワーステアリング車においては、操舵力が増大するおそれがある。
事例 2	156,388 台	ステアリングコラムを車室内（インストルメントパネル下）に取付ける固定用ブラケットの強度が不足しているため、ハンドルを端まで強く一杯に切る操作を繰り返すと亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用続けると亀裂が進行し、最悪の場合、ステアリングコラムを固定でき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 3	31,744 台	前輪の緩衝装置において、ラテラルロッドとアクスルハウジングを結合する締結構造が不適切なため、締結ボルトが緩み、異音やハンドル振動が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ボルトが脱落し、最悪の場合、かじ取り性能が低下するおそれがある。
事例 4	13,915 台	イグニッションスイッチ用の配線束の固定が不適切なため、当該配線束がステアリングシャフトに干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ステアリングシャフトと摩擦することで当該配線束の被覆が破れ、最悪の場合、ショートによるエンストやエンジンが始動不能となるおそれがある。
事例 5	6,957 台	ホイール・クレーンのかじ取り装置において、タイロッドエンドのクランプボルトの締め付けトルクが不適切なため、締め付け力が低下するものがある。そのため、タイロッドエンド部のねじ部にガタが生じ、そのままの状態で使用を続けると、タイロッドエンド部のネジ山が損傷して、最悪の場合、タイロッドエンド部からタイロッドが抜けて操舵不能になるおそれがある。
事例 6	3,693 台	かじ取り装置において、カップリングとシャフトの接続作業が不適切なため、完全に接続されていないものがある。そのため、走行時等の振動で接続が緩み、ハンドルのガタや異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、接続が外れてかじ取りが出来なくなるおそれがある。
事例 7	2,893 台	ステアリングコラムにおいて、アウターチューブの真円度が不適切なため、内側のベアリングに掛かる荷重が不均一なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ベアリングが破損してハンドルの上下方向のガタが大きくなり、最悪の場合、ハンドル前後方向の固定ができなくなるおそれがある。
事例 8	2,392 台	イグニッションキーにキーホルダー等を装着していると、走行振動等により、イグニッションキーが“RUN”位置以外に動いてしまうことがある。その場合、車両電源が断たれるため、エンジンが停止するとともに、ブレーキ補助やパワーステアリング等が機能せず、運転操作に支障をきたす。また、この状態で事故を起こした場合、エアバッグが展開しないことがあり、被害が拡大するおそれがある。
事例 9	1,297 台	電動パワーステアリングギヤボックスにおいて、内部部品の製造が不適切なため、電気信号の通信障害が発生するものがある。そのため、フェールセーフ機能が作動して、パワーアシストが停止することでハンドル操作に支障をきたすおそれがある。
事例 10	1,248 台	フロントサスペンションにおいて、ロアアーム取り付けボルトの強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボルトが破損して、異音が発生し、最悪の場合、ステアリング操作に支障をきたすおそれがある。
事例 11	1,038 台	刈取脱穀作業車の動力伝達装置において、操舵を制御するサイドクラッチシフトの強度が不足及び低油温（20℃以下）時の油圧制御が不適切なものがある。そのため、操舵時に想定より高い油圧が発生することによりサイドクラッチシフトが変形しそのまま使用を続けると、最悪の場合、操舵後に直進状態に戻そうとしても直進しないおそれがある。

7. 参考調査1 リコール届出件数及び対象台数の推移

7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）

昭和44年度から平成26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～平成26年度届出分）

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)
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
H26	204	9,117,705	151	440,183	355	9,557,888
合計	3,491	101,306,181	2,144	7,139,609	5,635	108,445,790

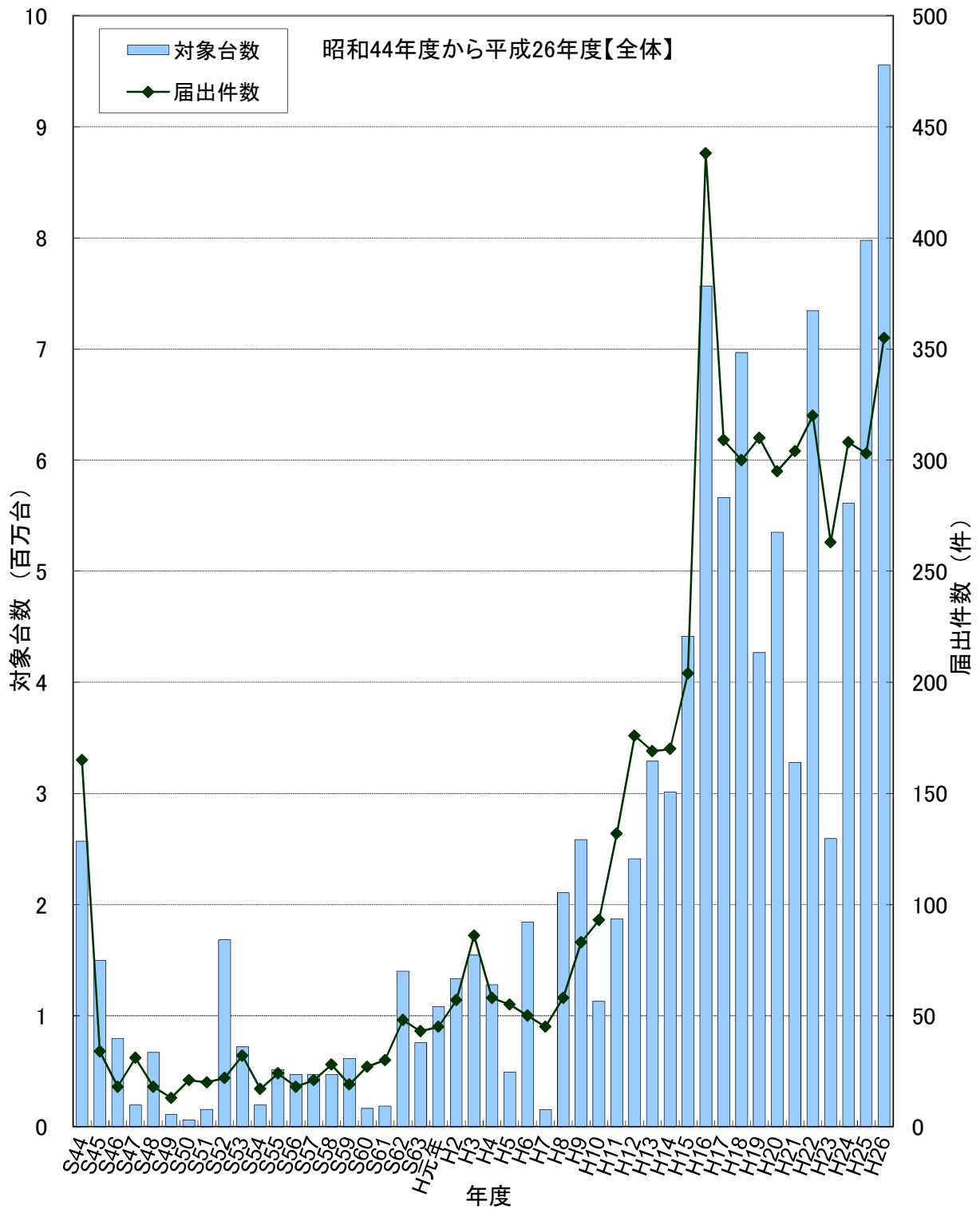


図7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和44年度～平成26年度届出分)

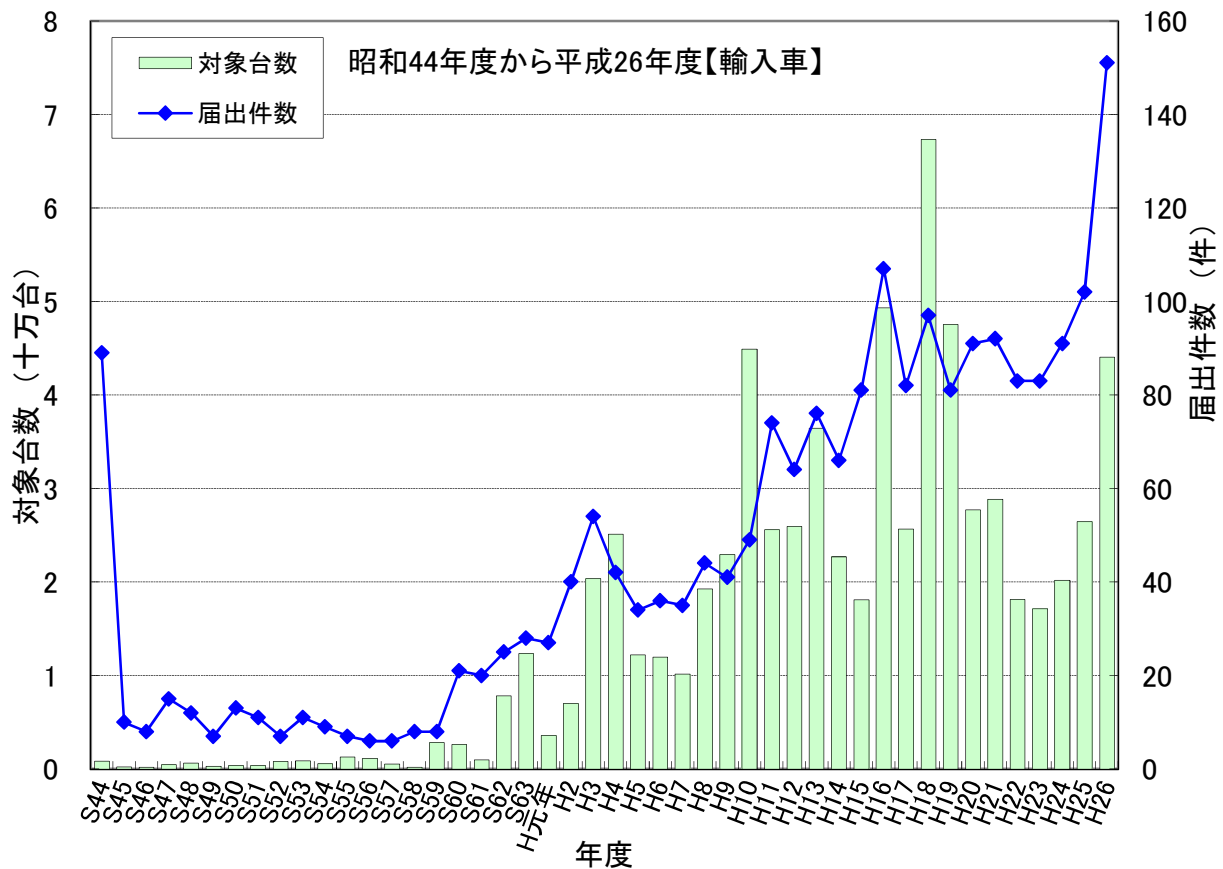
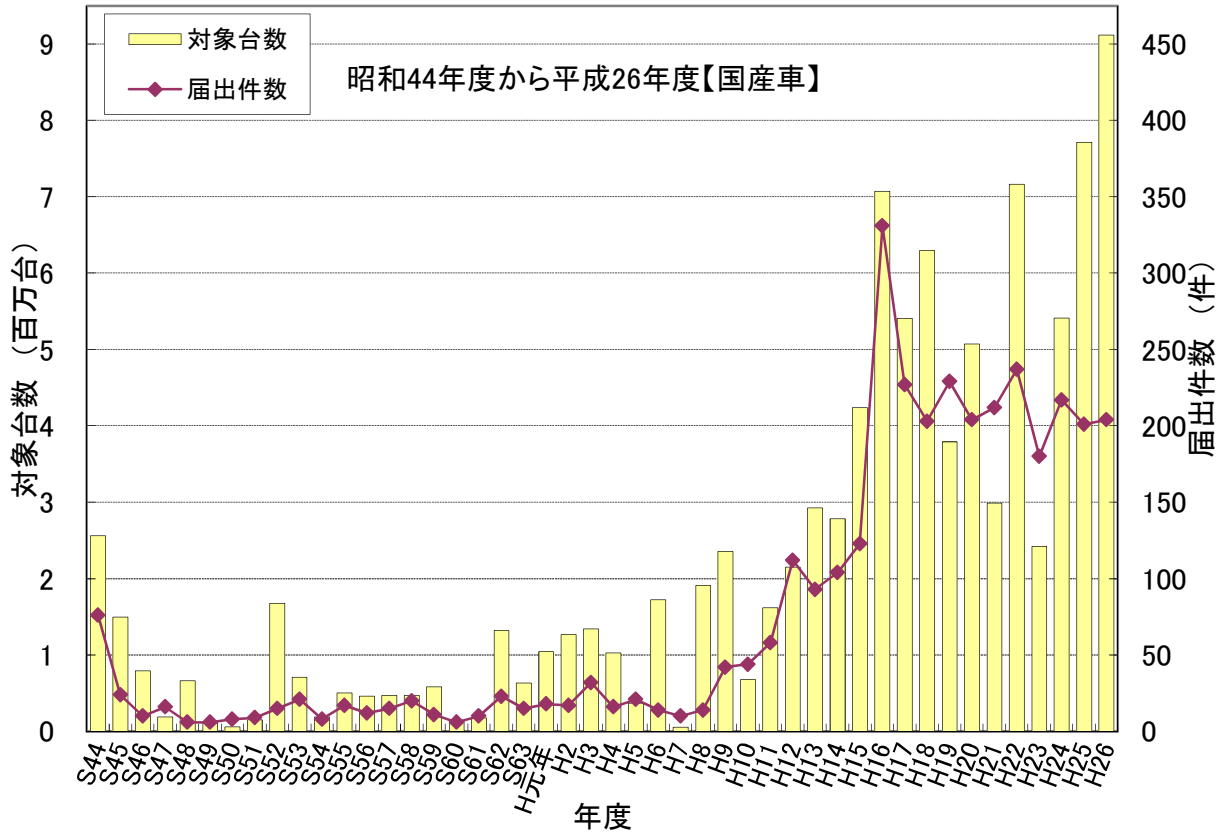


図7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車、輸入車】(昭和44年度～平成26年度届出分)

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

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（国産・輸入）の平成 16 年度から平成 26 年度までの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 26 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
H26	2	438	2	35,757	4	36,195
合計	9	1,394,789	7	50,768	16	1,445,557

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 22 年度から平成 26 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 6 車名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 22 年度～26 年度）*1

届出者名	届出件数	H22	H23	H24	H25	H26
	対象台数					
トヨタ自動車	件数（件）	14	7	10	10	16
	台数（台）	2,121,187	125,964	2,144,091	1,650,844	3,241,894
本田技研工業*2	件数（件）	9	7	5	11	10
	台数（台）	1,048,443	294,354	119,659	1,097,257	1,571,581
スズキ*2	件数（件）	13	6	3	5	14
	台数（台）	407,368	82,553	59,130	321,256	1,167,264
日産自動車	件数（件）	11	8	14	18	13
	台数（台）	947,306	462,338	859,938	1,740,863	1,113,797
ダイハツ工業	件数（件）	11	2	5	3	3
	台数（台）	1,769,774	115,380	184,417	1,724,491	79,106
三菱自動車工業	件数（件）	10	11	9	17	13
	台数（台）	254,066	497,674	1,350,569	889,937	1,197,276
富士重工業	件数（件）	4	1	4	1	4
	台数（台）	129,282	437	39,267	22	58,914
マツダ	件数（件）	3	4	1	2	3
	台数（台）	64,602	35,086	8,902	10,203	44,195
いすゞ自動車	件数（件）	23	19	17	12	16
	台数（台）	295,443	377,317	267,656	91,787	95,455
日野自動車工業	件数（件）	14	13	13	16	12
	台数（台）	6,919	33,754	11,826	18,471	247,238
三菱ふそう トラック・バス	件数（件）	19	13	17	19	16
	台数（台）	43,472	17,743	284,441	91,471	135,775
UD トラックス	件数（件）	9	7	6	8	6
	台数（台）	9,984	40,433	10,247	39,639	19,320
ヤマハ発動機	件数（件）	3	6	3	3	6
	台数（台）	34,806	286,025	20,634	17,134	92,511
川崎重工業	件数（件）	0	3	3	3	1
	台数（台）	0	6,891	21,442	1,433	1,374

* 1 : 国産車の届出者によっては、海外で生産された車両のリコール届出において、国産車の届出としているもの、あるいは輸入車の届出としているものがあるが、ここでは国産車としての届出のみを集計している（以下同じ）。

* 2 : 二輪車を含む（以下同じ）。

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 22 年度～26 年度) *1

車名	届出件数	H22	H23	H24	H25	H26
	対象台数					
フォルクスワーゲン*2	件数(件)	0	1	0	3	9
	台数(台)	0	50,736	0	114,654	72,917
BMW*3	件数(件)	14	4	12	19	21
	台数(台)	18,081	19,663	149,923	46,420	150,680
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	3	4	7	7	6
	台数(台)	14,038	4,619	8,286	1,512	68,314
アウディ*5	件数(件)	1	1	2	5	3
	台数(台)	817	37	437	19,058	16,200
ボルボ*6	件数(件)	7	5	7	2	4
	台数(台)	4,360	4,954	4,857	1,602	2,376
フィアット*7	件数(件)	0	5	1	0	1
	台数(台)	0	3,834	90	0	13,915

*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（以下同じ）。

*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（以下同じ）。

*3：二輪車を含む。また、「BMWアルピナ」を除く（以下同じ）。

*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（以下同じ）。また、届出者の「メルセデス・ベンツ日本」が輸入した車名「スマート」を除く（以下同じ）。

*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（以下同じ）。

*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」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。また、届出者の「新明和工業」及び「日本トレクス」の平成 24 年度国産車届出分に含む車名「ボルボ」を除く。（以下同じ）

*7：届出者の「フィアットクライスラー・ジャパン」「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「アバルト」を含み、車名「アルファロメオ」を除く（以下同じ）。

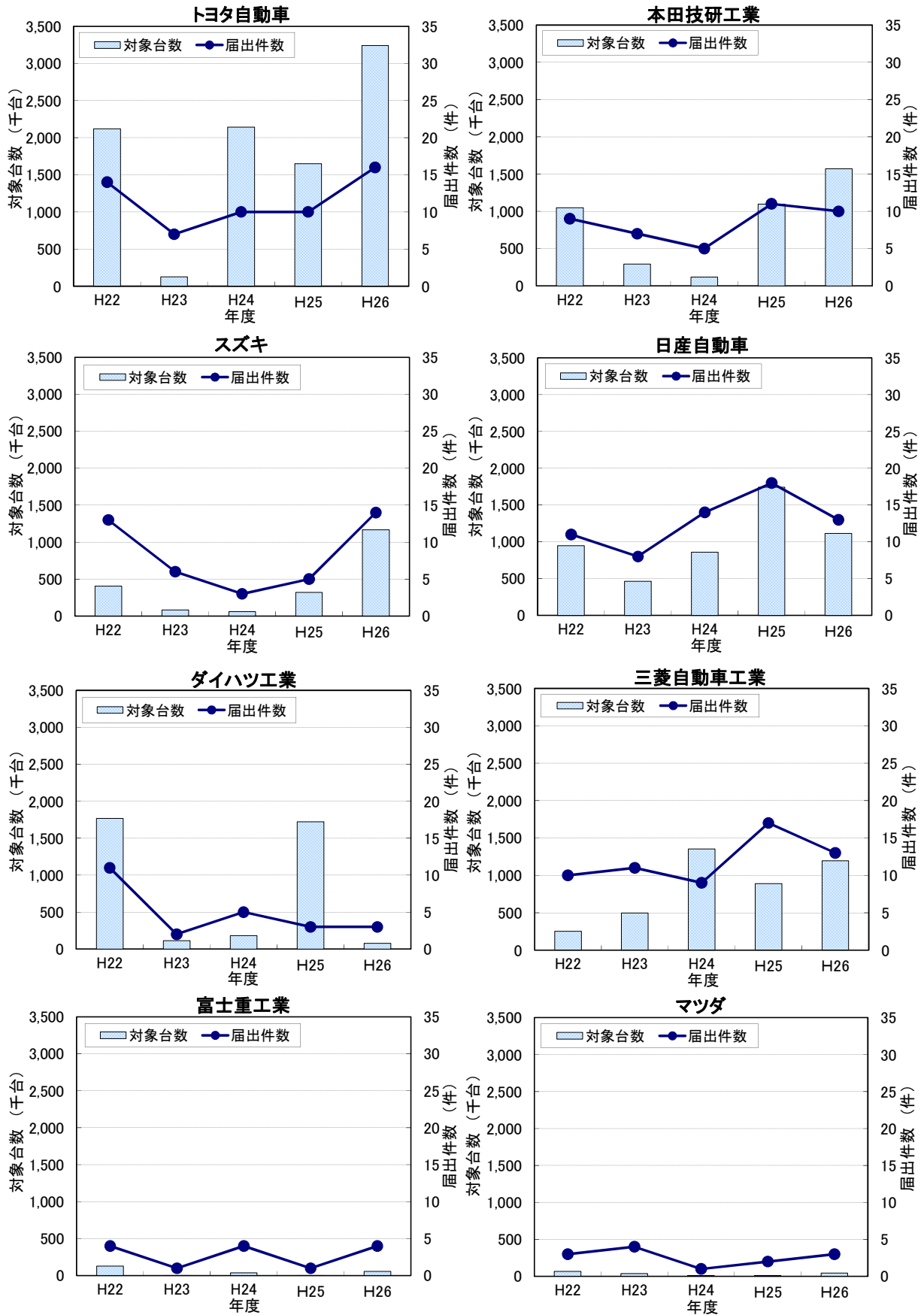


図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数 (平成 22 年度～26 年度) 【国産車】

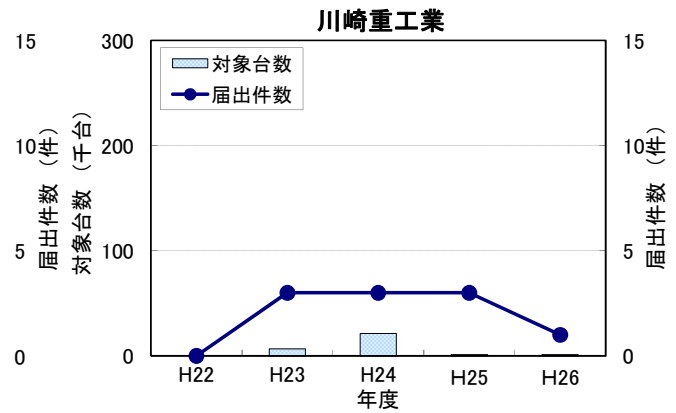
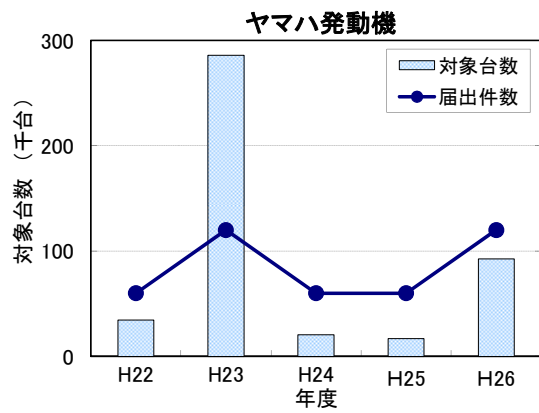
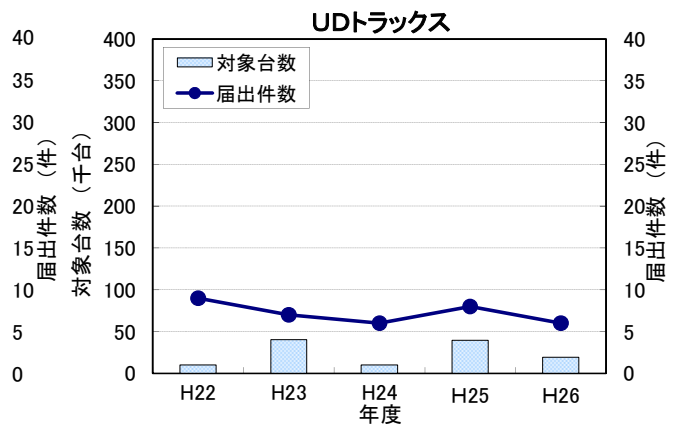
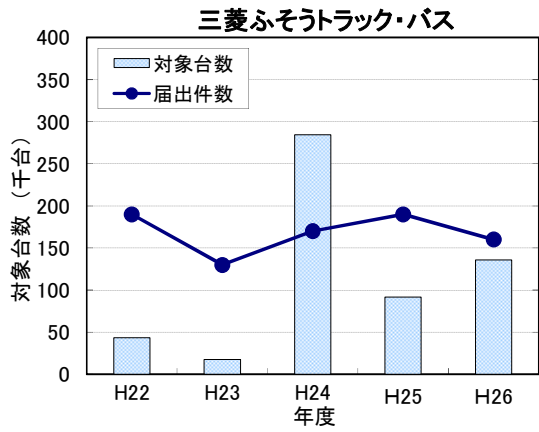
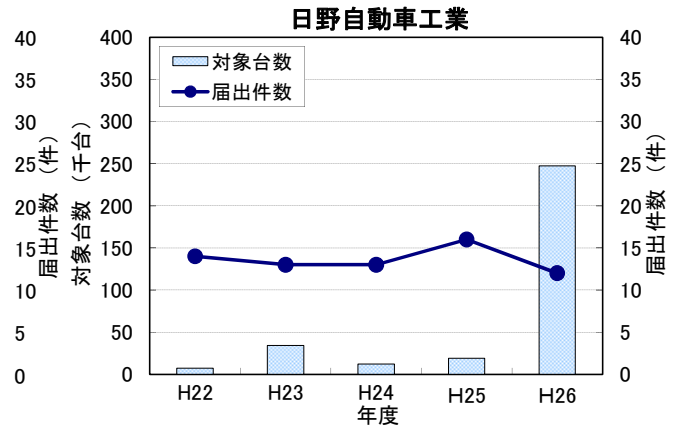
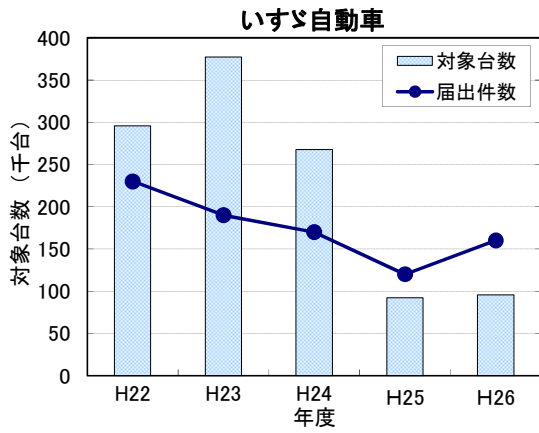


図8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数（平成22年度～26年度）【国産車】（続き）

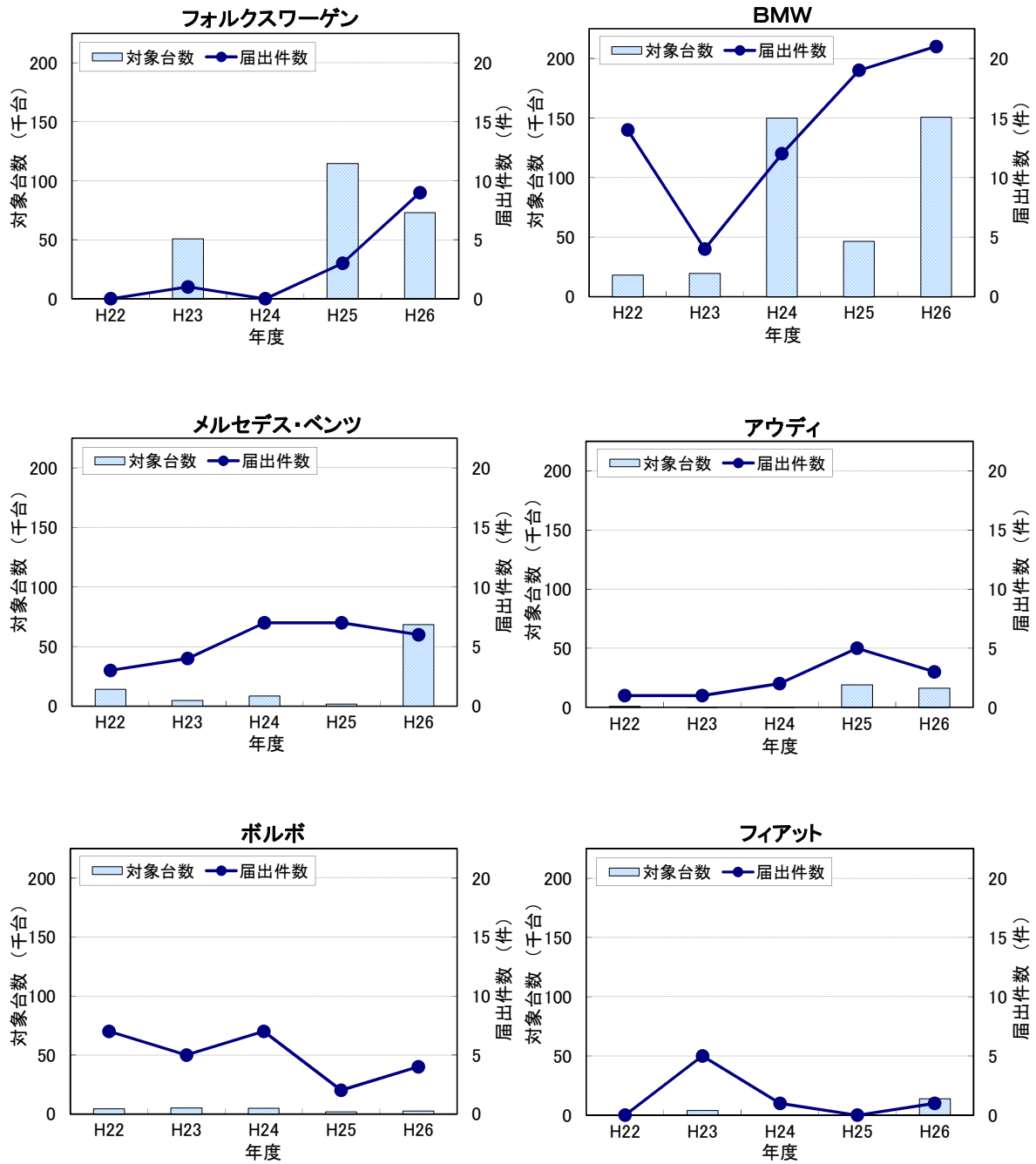


図 8-3 車名別リコール届出件数及び対象台数（平成 22 年度～26 年度）【輸入車】

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 22 年度から平成 26 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及び対象台数をそれぞれ合計したものについて、また、それらの割合について、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 8-11 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 22 年度～平成 26 年度合計）

期間区分	H22～H26 合計の届出件数及び割合		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)	9	6	13	15	6	18	5	4
		(%)	13.6	12.0	30.2	17.2	22.2	23.4	35.7	30.8
	台数	(千台)	236	895	70	389	120	42	9	25
		(%)	2.3	19.1	3.4	7.1	2.7	1.0	4.0	15.5
2 カ月超え	件数	(件)	10	11	7	12	1	10	1	0
		(%)	15.2	22.0	16.3	13.8	3.7	13.0	7.1	0.0
4 カ月以内	台数	(千台)	66	255	115	342	69	25	8	0
		(%)	0.6	5.4	5.6	6.3	1.6	0.6	3.3	0.0
4 カ月超え	件数	(件)	6	2	4	2	1	2	2	2
		(%)	9.1	4.0	9.3	2.3	3.7	2.6	14.3	15.4
6 カ月以内	台数	(千台)	658	1	238	22	2	7	0	6
		(%)	6.3	0.0	11.6	0.4	0.1	0.2	0.2	3.6
6 カ月超え	件数	(件)	3	8	5	3	0	6	2	1
		(%)	4.5	16.0	11.6	3.4	0.0	7.8	14.3	7.7
8 カ月以内	台数	(千台)	22	1,007	250	12	0	50	37	35
		(%)	0.2	21.5	12.2	0.2	0.0	1.2	16.4	21.6
8 カ月超え	件数	(件)	0	4	0	4	2	2	0	1
		(%)	0.0	8.0	0.0	4.6	7.4	2.6	0.0	7.7
10 カ月以内	台数	(千台)	0	657	0	64	158	5	0	5
		(%)	0.0	14.0	0.0	1.2	3.6	0.1	0.0	2.9
10 カ月超え	件数	(件)	0	0	1	3	0	5	0	2
		(%)	0.0	0.0	2.3	3.4	0.0	6.5	0.0	15.4
12 カ月以内	台数	(千台)	0	0	10	279	0	59	0	56
		(%)	0.0	0.0	0.5	5.1	0.0	1.4	0.0	34.3
12 カ月超え	件数	(件)	11	9	3	15	6	10	1	2
		(%)	16.7	18.0	7.0	17.2	22.2	13.0	7.1	15.4
24 カ月以内	台数	(千台)	948	446	214	1,092	1,561	62	10	35
		(%)	9.1	9.5	10.4	20.1	35.7	1.5	4.5	21.5
24 カ月超え	件数	(件)	16	5	6	17	3	10	3	1
		(%)	24.2	10.0	14.0	19.5	11.1	13.0	21.4	7.7
48 カ月以内	台数	(千台)	5,840	407	226	1,126	241	1,435	163	1
		(%)	56.0	8.7	11.0	20.7	5.5	33.7	71.7	0.7
48 カ月超え	件数	(件)	11	5	4	16	8	14	0	0
		(%)	16.7	10.0	9.3	18.4	29.6	18.2	0.0	0.0
	台数	(千台)	2,664	1,016	930	2,118	2,218	2,575	0	0
		(%)	25.5	21.7	45.3	38.9	50.8	60.5	0.0	0.0
合計*1	件数	(件)	66	50	43	87	27	77	14	13
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	10,434	4,683	2,053	5,444	4,368	4,259	228	163
	(%)	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 22 年度～平成 26 年度合計）（続き）

期間区分	H22～H26 合計の届出件数及び割合		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	ヤマハ発動機	川崎重工業
2 カ月以内	件数	(件)	12	17	14	4	2	1
		(%)	11.5	21.5	15.2	10.5	8.3	7.7
2 カ月を超え 4 カ月以内	件数	(件)	6	11	12	4	2	3
		(%)	5.8	13.9	13.0	10.5	8.3	23.1
4 カ月を超え 6 カ月以内	台数	(千台)	5	2	38	11	32	3
		(%)	0.4	0.5	6.1	9.4	6.2	7.5
6 カ月を超え 8 カ月以内	件数	(件)	5	9	7	3	3	1
		(%)	4.8	11.4	7.6	7.9	12.5	7.7
8 カ月を超え 10 カ月以内	台数	(千台)	2	5	8	2	6	0
		(%)	0.2	1.6	1.3	1.6	1.2	0.0
10 カ月を超え 12 カ月以内	件数	(件)	4	3	10	6	2	1
		(%)	3.8	3.8	10.9	15.8	8.3	7.7
12 カ月を超え 24 カ月以内	台数	(千台)	3	1	5	7	4	1
		(%)	0.2	0.2	0.7	6.0	0.7	2.1
24 カ月を超え 48 カ月以内	件数	(件)	5	2	9	4	2	2
		(%)	4.8	2.5	9.8	10.5	8.3	15.4
48 カ月を超え	台数	(千台)	1	1	35	7	4	5
		(%)	0.1	0.2	5.5	6.0	0.7	11.7
合計*1	件数	(件)	5	6	6	3	2	0
		(%)	4.8	7.6	6.5	7.9	8.3	0.0
合計*1	台数	(千台)	1	7	5	1	17	0
		(%)	0.1	2.1	0.8	1.1	3.3	0.0
合計*1	件数	(件)	11	15	13	6	9	3
		(%)	10.6	19.0	14.1	15.8	37.5	23.1
合計*1	台数	(千台)	120	109	160	15	415	13
		(%)	10.2	33.3	25.7	12.8	81.3	28.5
合計*1	件数	(件)	36	9	16	5	1	2
		(%)	34.6	11.4	17.4	13.2	4.2	15.4
合計*1	台数	(千台)	733	33	134	54	4	23
		(%)	62.6	10.1	21.5	44.9	0.9	50.2
合計*1	件数	(件)	20	7	5	3	1	0
		(%)	19.2	8.9	5.4	7.9	4.2	0.0
合計*1	台数	(千台)	291	166	204	22	11	0
		(%)	24.8	50.5	32.7	18.1	2.2	0.0
合計*1	件数	(件)	104	79	92	38	24	13
		(%)	100	100	100	100	100	100
合計*1	台数	(千台)	1,172	328	624	120	511	46
		(%)	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。

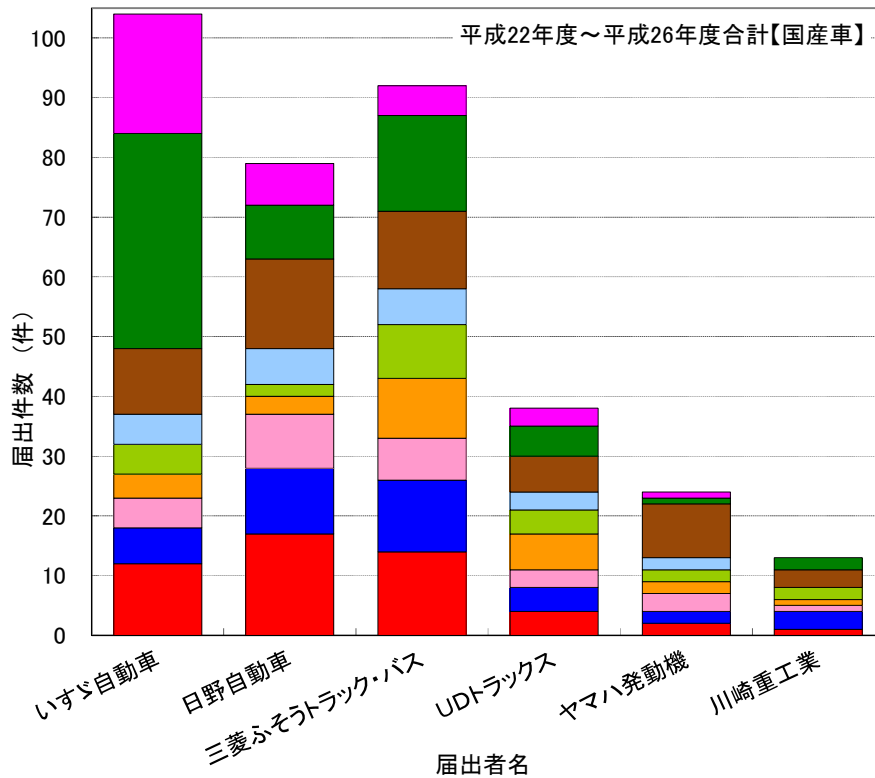
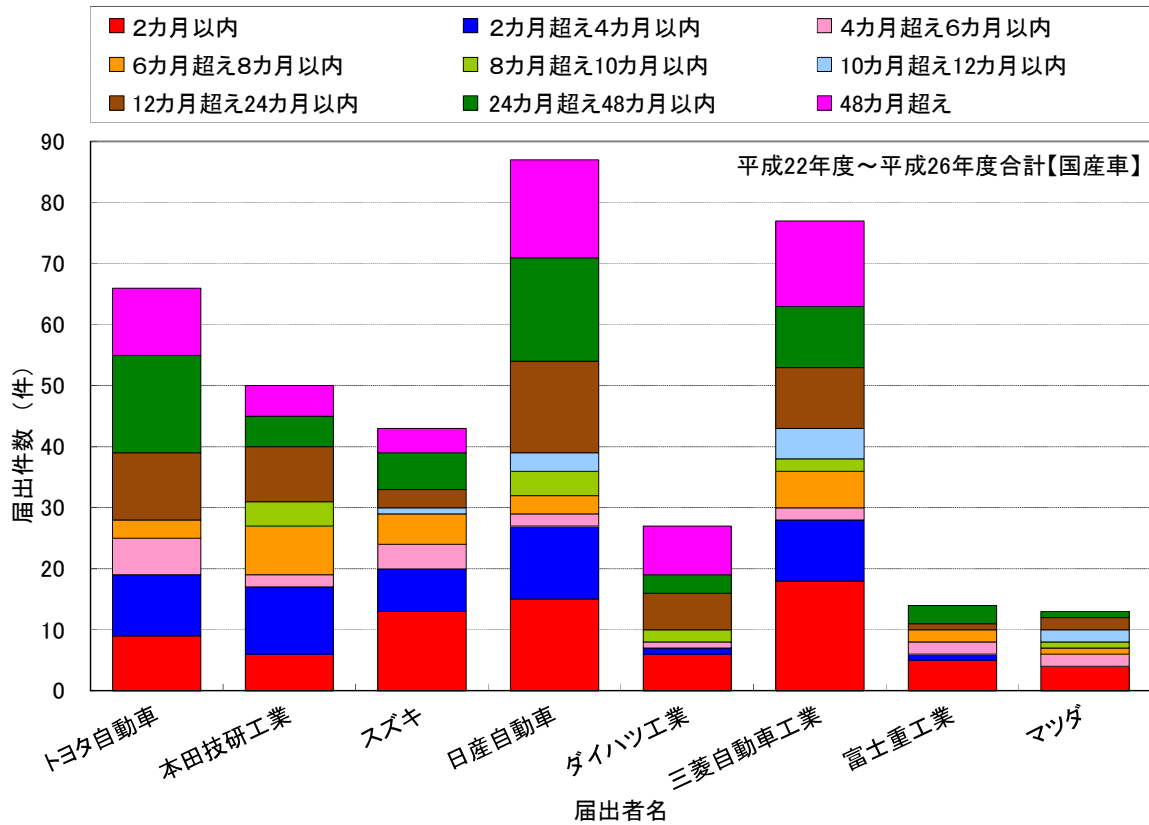


図8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】
(平成22年度～平成26年度合計)

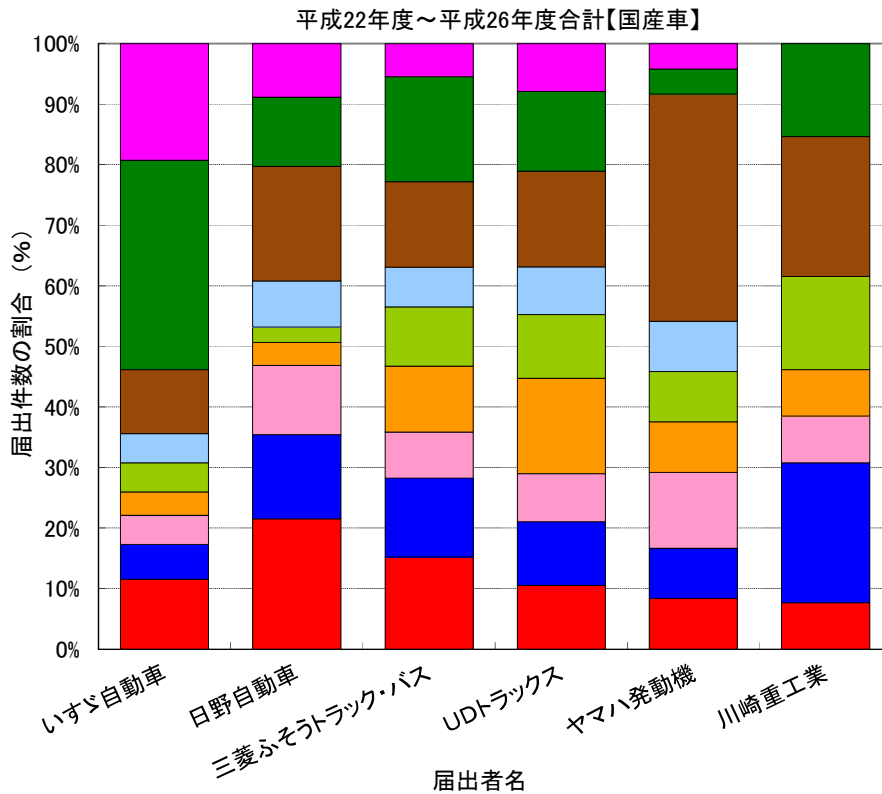
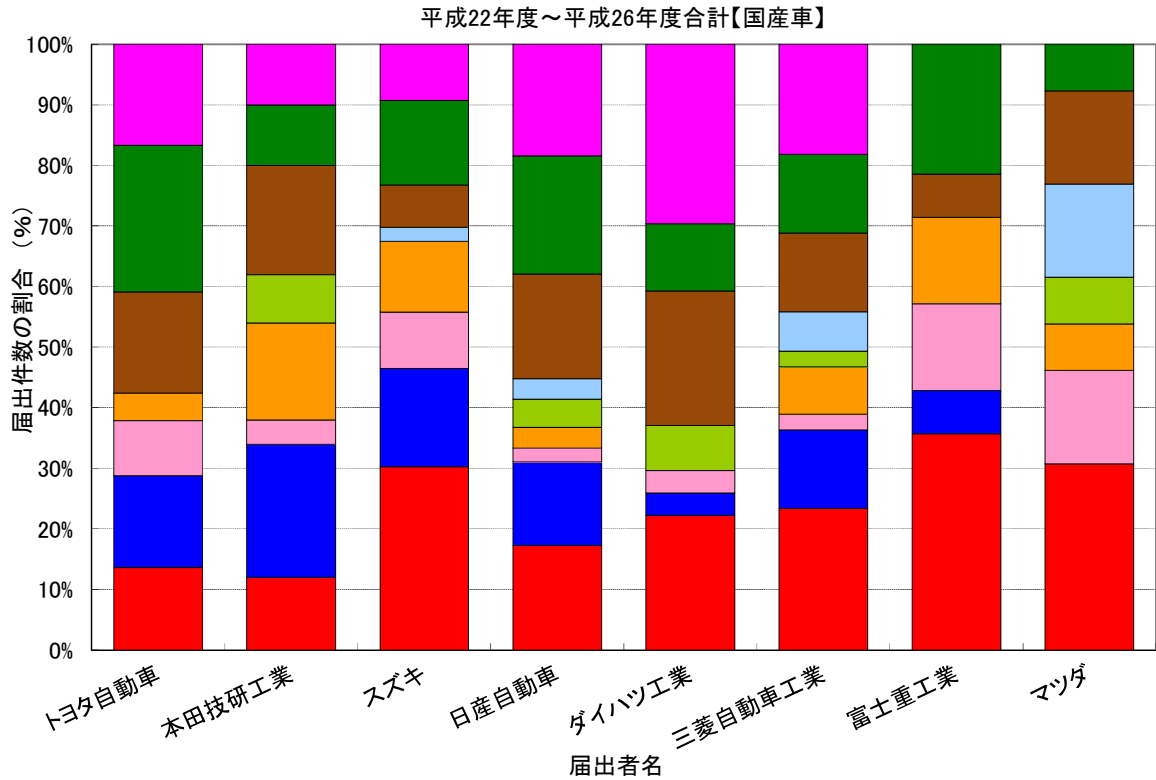
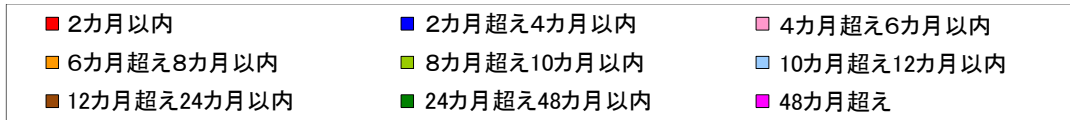


図8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】（平成22年度～平成26年度合計）

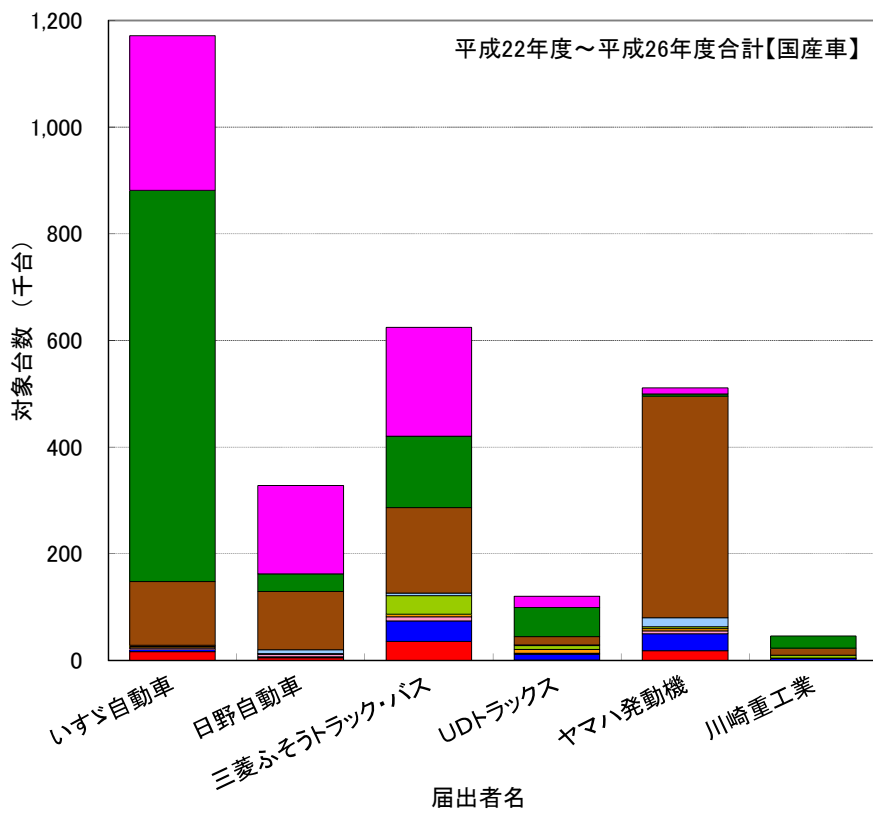
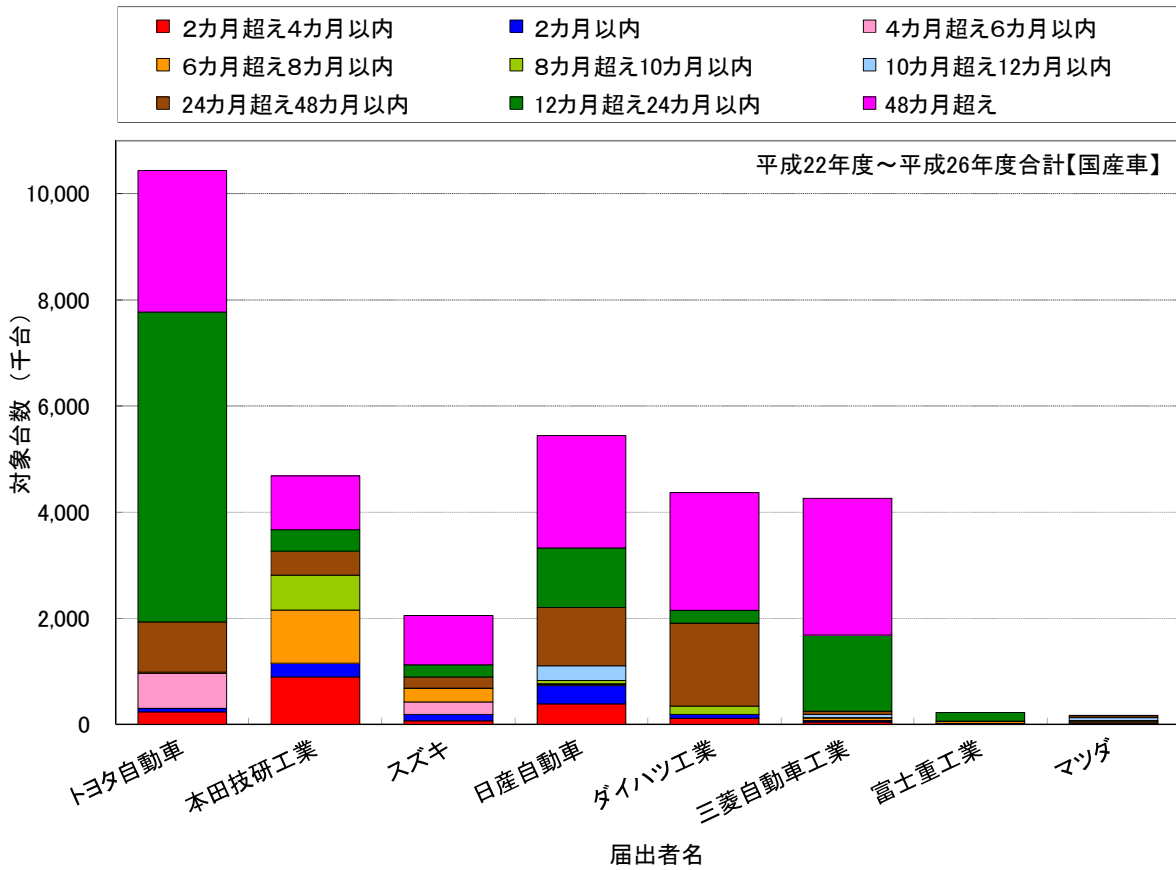


図8-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】
(平成22年度～平成26年度合計)

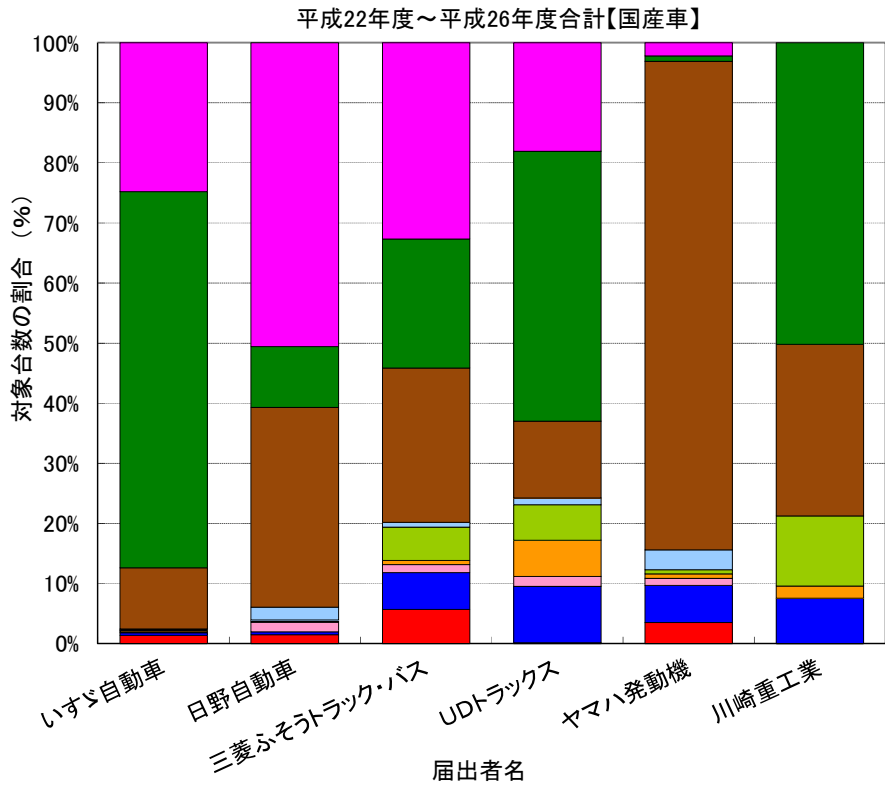
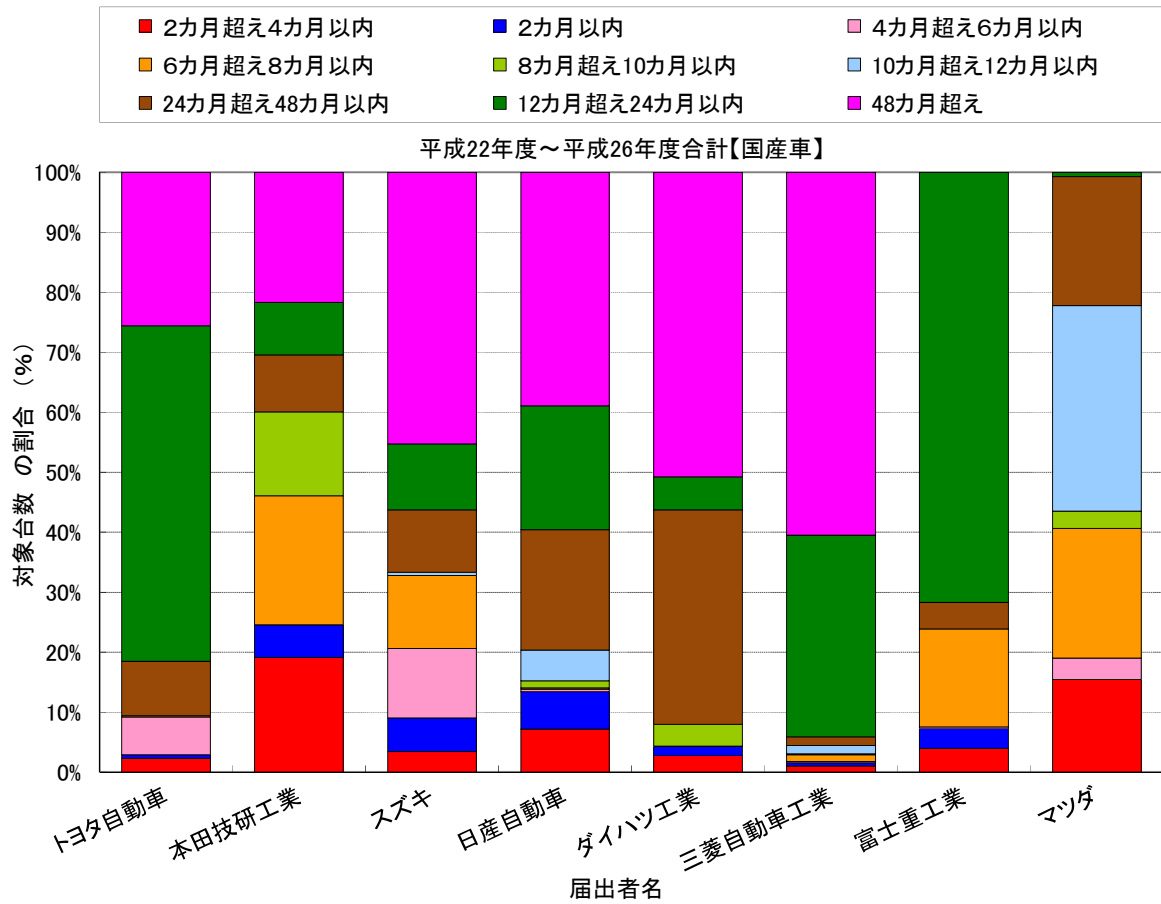


図8-7 届出者別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】（平成22年度～平成26年度合計）

表 8-5 届出者別不具合発生之初報日からリコール届出日までの平均期間【国産車】（平成 22 年度～平成 26 年度）

届出者名	平均期間（カ月）					
	H22	H23	H24	H25	H26	5カ年平均
トヨタ自動車	24.8	28.3	22.2	20.0	25.3	24.0
本田技研工業	23.4	14.7	32.4	15.6	6.2	16.1
スズキ	14.5	10.0	0.4	9.3	21.3	14.5
日産自動車	18.8	15.1	40.3	31.1	16.5	26.1
ダイハツ工業	24.0	48.5	39.9	44.3	3.6	30.3
三菱自動車工業	11.4	21.8	16.8	22.0	32.5	22.7
富士重工業	10.9	5.0	11.3	1.4	12.6	10.4
マツダ	17.3	9.8	1.8	2.7	7.0	9.2
いすゞ自動車	23.5	24.5	41.7	23.7	23.9	28.5
日野自動車工業	13.8	18.0	11.5	12.8	23.8	15.4
三菱ふそうトラック・バス	18.6	11.3	10.9	20.8	17.1	16.1
UD トラックス	12.5	29.5	16.6	16.6	16.7	17.8
ヤマハ発動機	5.7	12.7	11.6	37.8	10.9	14.2
川崎重工業	—	15.8	18.3	5.8	4.0	13.1

(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

平成 22 年度から平成 26 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、主な輸入車（6 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 8-8 及び図 8-11 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 22 年度～平成 26 年度合計）

期間区分	H22～H26 合計の 届出件数 及び割合	フォルク スワーゲン	BMW	メルセデ ス・ベンツ	アウディ	ボルボ	フィアッ ト
2 カ月 以内	件数 (件)	5	30	9	9	12	0
	件数 (%)	35.7	42.3	32.1	64.3	46.2	0.0
2 カ月 超え	台数 (千台)	2	70	7	15	11	0
	台数 (%)	0.7	18.2	7.6	39.8	59.5	0.0
4 カ月 以内	件数 (件)	3	13	7	3	4	2
	件数 (%)	21.4	18.3	25.0	21.4	15.4	28.6
4 カ月 超え	台数 (千台)	17	114	12	9	3	0
	台数 (%)	7.3	29.5	12.8	22.4	14.3	1.3
6 カ月 以内	件数 (件)	1	7	5	0	4	1
	件数 (%)	7.1	9.9	17.9	0.0	15.4	14.3
6 カ月 超え	台数 (千台)	51	8	6	0	2	0
	台数 (%)	21.3	2.0	6.2	0.0	9.5	0.4
8 カ月 以内	件数 (件)	0	3	1	0	1	0
	件数 (%)	0.0	4.2	3.6	0.0	3.8	0.0
8 カ月 超え	台数 (千台)	0	4	2	0	0	0
	台数 (%)	0.0	1.0	2.4	0.0	0.5	0.0
10 カ月 以内	件数 (件)	1	2	2	0	1	1
	件数 (%)	7.1	2.8	7.1	0.0	3.8	14.3
10 カ月 超え	台数 (千台)	16	1	23	0	0	3
	台数 (%)	6.7	0.3	24.0	0.0	1.8	19.6
12 カ月 以内	件数 (件)	0	1	3	0	1	2
	件数 (%)	0.0	1.4	10.7	0.0	3.8	28.6
12 カ月 超え	台数 (千台)	0	1	1	0	0	14
	台数 (%)	0.0	0.2	1.1	0.0	0.5	78.2
24 カ月 以内	件数 (件)	1	7	0	1	0	1
	件数 (%)	7.1	9.9	0.0	7.1	0.0	14.3
24 カ月 超え	台数 (千台)	18	28	0	1	0	0
	台数 (%)	7.7	7.4	0.0	2.1	0.0	0.5
48 カ月 以内	件数 (件)	3	5	0	1	2	0
	件数 (%)	21.4	7.0	0.0	7.1	7.7	0.0
48 カ月 超え	台数 (千台)	135	129	0	14	1	0
	台数 (%)	56.4	33.6	0.0	35.7	5.8	0.0
合計*1	件数 (件)	0	3	1	0	1	0
	件数 (%)	0.0	4.2	3.6	0.0	3.8	0.0
合計*1	台数 (千台)	0	30	44	0	2	0
	台数 (%)	0.0	7.9	45.9	0.0	8.3	0.0
合計*1	件数 (件)	14	71	28	14	26	7
	件数 (%)	100	100	100	100	100	100
合計*1	台数 (千台)	239	385	97	39	19	18
	台数 (%)	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。

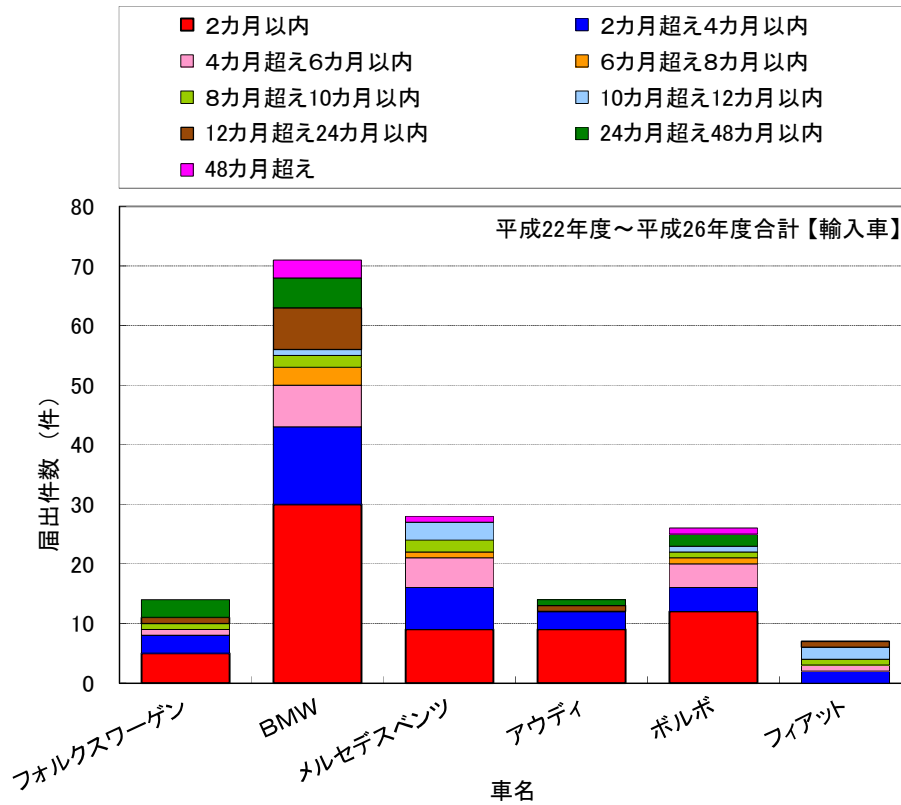


図8-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】
(平成22年度～平成26年度合計)

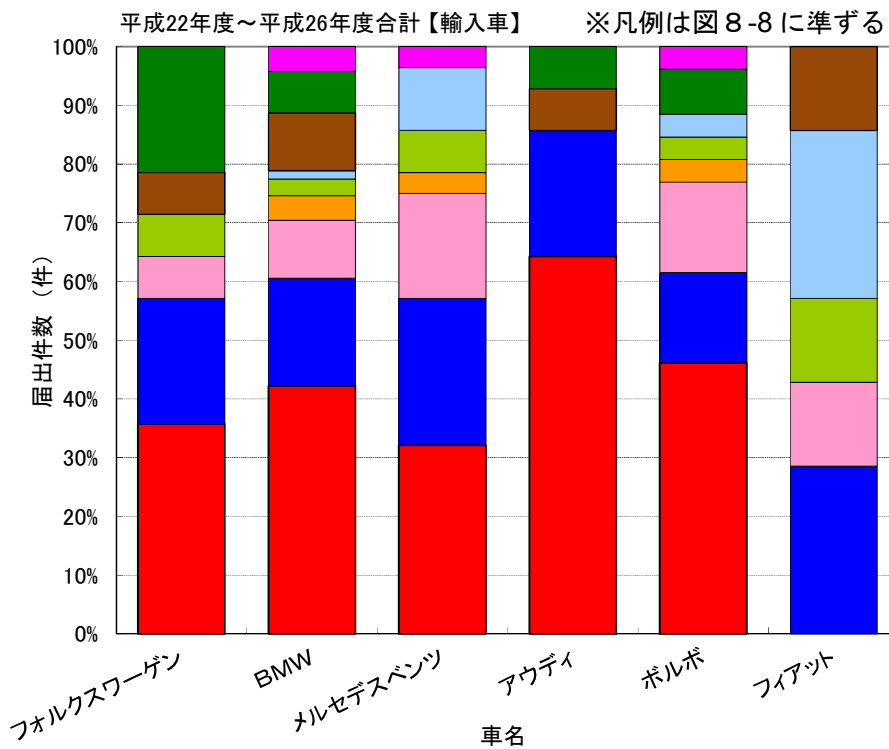


図8-9 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】
(平成22年度～平成26年度合計)

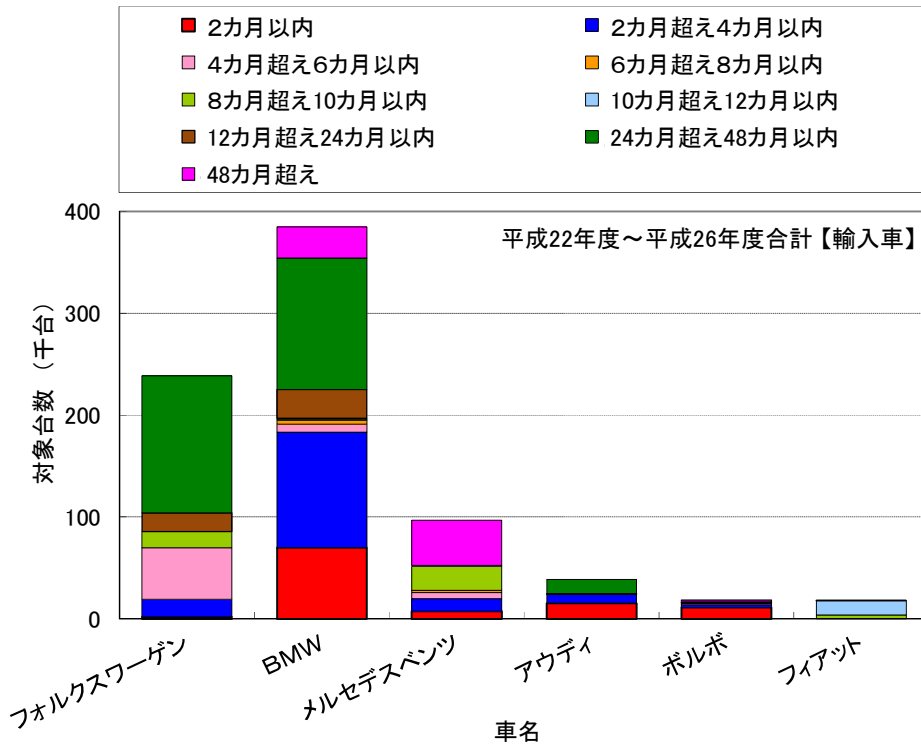


図 8 -10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数輸入車】
 (平成 22 年度～平成 26 年度合計)

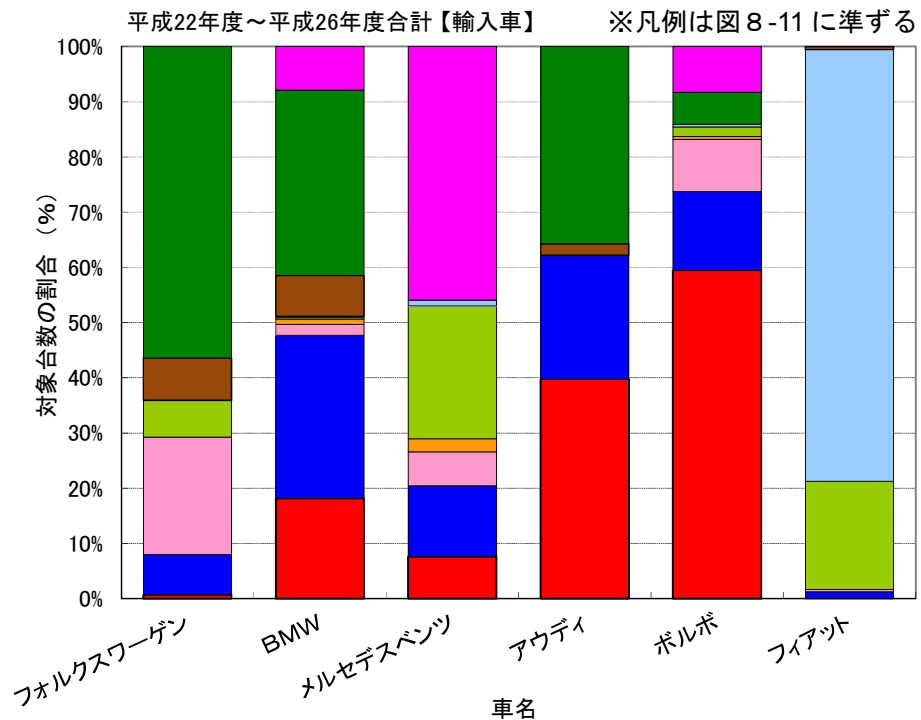


図 8 -11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合
 【輸入車】 (平成 22 年度～平成 26 年度合計)

表 8-7 車別不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間【輸入車】（平成 22 年度～平成 26 年度）

車名	平均期間（カ月）					
	H22	H23	H24	H25	H26	5カ年平均
フォルクスワーゲン	—	4.6	—	23.0	7.3	10.5
BMW	9.8	10.4	6.7	9.9	10.9	9.7
メルセデス・ベンツ	3.5	6.6	4.2	2.7	17.1	6.8
アウディ	12.4	1.2	1.5	9.9	1.6	5.3
ボルボ	2.4	16.7	4.8	1.9	19.9	9.0
フィアット	—	9.5	3.1	—	10.2	8.7

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 23 年度から平成 26 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 27 年 3 月末時点及び平成 26 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 23 年度から平成 26 年度届出分）

届出者名	平成 27 年 3 月末時点（平成 26 年 3 月末時点）*2での 平均改修率（%）							
	H23 年度 届出分		H24 年度 届出分		H25 年度 届出分		H26 年度 届出分	
トヨタ自動車	95.7	(94.5)	93.7	(91.1)	95.2	(83.5)	80.8	
本田技研工業	96.9	(96.1)	90.1	(86.1)	89.7	(83.6)	78.7	
スズキ	82.0	(80.4)	94.0	(88.4)	86.8	(77.8)	53.7	
日産自動車	96.0	(94.9)	84.6	(79.1)	84.5	(75.3)	65.1	
ダイハツ工業	90.9	(89.2)	91.1	(85.6)	79.7	(33.7)	60.2	
三菱自動車工業	90.1	(87.2)	82.6	(74.6)	81.2	(65.4)	70.8	
富士重工業	100	(98.9)	97.4	(96.8)	100	(95.5)	72.1	
マツダ	94.6	(93.2)	100	(100)	87.5	(78.2)	89.6	
いすゞ自動車	84.3	(82.0)	89.2	(80.9)	65.0	(20.3)	58.5	
日野自動車工業	91.9	(89.8)	95.1	(92.1)	83.4	(46.6)	31.1	
三菱ふそう トラック・バス	90.1	(85.0)	83.6	(73.0)	84.8	(53.7)	58.9	
UD トラックス	88.5	(86.5)	92.3	(87.0)	63.3	(23.1)	38.2	
ヤマハ発動機	85.1	(83.3)	81.3	(75.3)	78.8	(23.2)	48.5	
川崎重工業	83.7	(81.9)	78.8	(76.3)	89.4	(68.5)	81.4	

*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、リコール届出日から平成 27 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 26 年 3 月末時点での平均改修率である。

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 23 年度から平成 26 年度届出分）

届出者名	平成 27 年 3 月末時点（平成 26 年 3 月末時点）での 平均改修率（％）							
	H23 年度 届出分		H24 年度 届出分		H25 年度 届出分		H26 年度 届出分	
フォルクスワーゲン グループジャパン* ¹	93.6	(91.0)	—	(—)	97.6	(79.9)	74.1	
ビー・エム・ダブ リユー* ²	98.1	(97.8)	91.5	(88.4)	80.4	(42.3)	30.7	
メルセデス・ベンツ 日本* ³	68.2	(64.4)	95.5	(91.3)	98.5	(86.2)	68.2	
アウディジャパン* ⁴	97.3	(94.6)	87.3	(82.1)	95.7	(79.8)	75.6	
ボルボ・カー・ジャパ ン* ⁵	99.1	(98.8)	98.9	(98.3)	97.3	(92.7)	91.4	
フィアットグループ オートモービルズ ジャパン* ⁶	91.3	(84.5)	88.7	(86.6)	76.1	(71.6)	87.0	

* 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」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「フィアットクライスラー・ジャパン」、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「アバルト」及び車名「アルファロメオ」を含む。

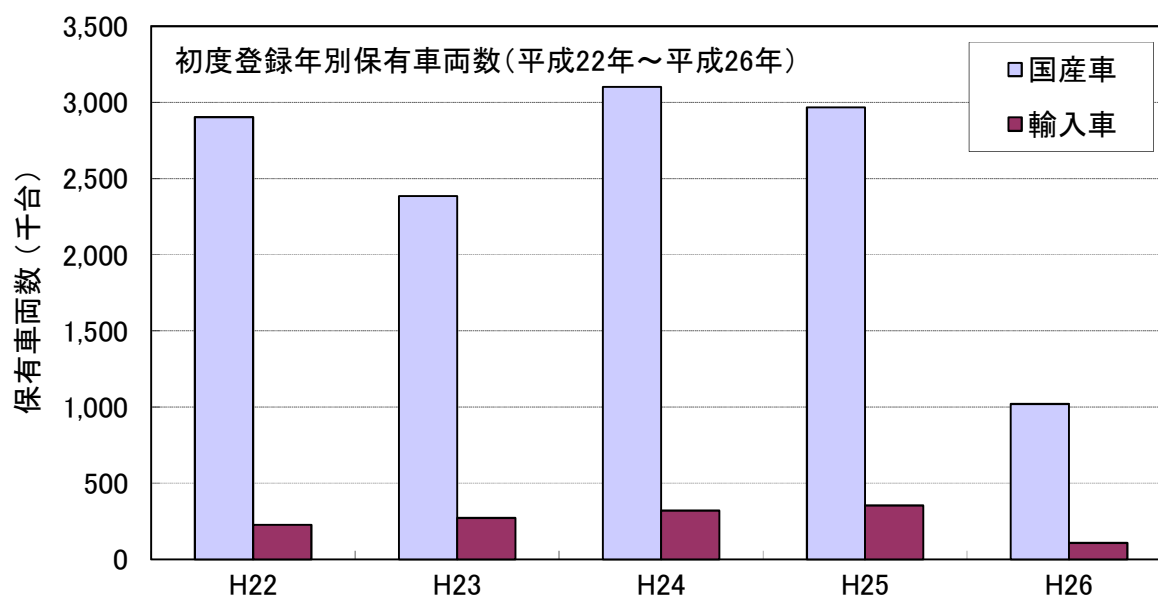
9. 参考調査3 初度登録年別自動車保有車両数

平成22年から平成26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22年から平成26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				
	H22	H23	H24	H25	H26
国産車(台)	2,903,116	2,385,359	3,102,382	2,966,833	1,020,567
輸入車(台)	226,256	271,848	320,233	353,984	107,279

*1：自動車保有車両数については、平成26年3月現在の各年の1月から12月まで（平成26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による集計から求めた。



*3：平成26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22年～平成26年）