

令和2年度リコール届出分析 概要

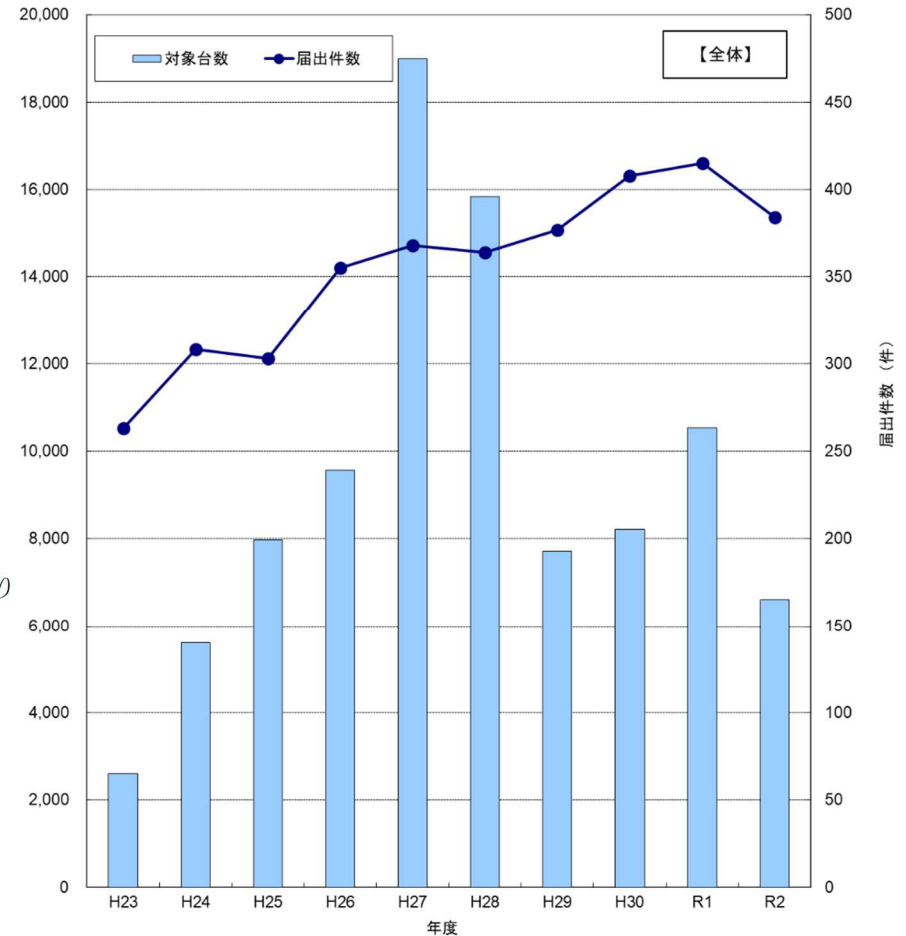
令和2年度の分析概要

(注) カッコ内は、前年度の数値又は前年度との増減率を示す。

1. 自動車のリコール届出

①リコール届出件数及び対象台数

- ・リコール届出件数は、384件(415件・7.5%減)で、前年度より31件減少した。
- ・リコール対象台数は、6,611千台(10,534千台・37.2%減)で、前年度より3,924千台減少した。
- ・タカタ製エアバッグに関するリコール対象台数は、225台(793千台・99.97%減)で前年度より793千台減少した。
- ・国産車は、198件(229件・13.5%減)、6,099千台(9,889千台・38.3%減)であり、リコールの届出件数、対象台数ともに前年度より減少した。なお、タカタ製エアバッグに関するリコール届出は無かった。
- ・輸入車は、186件(186件・増減なし)、511千台(645千台・20.8%減)であり、リコールの届出件数は増減がなく、対象台数は前年度より減少した。うち、タカタ製エアバッグに関するリコール届出の対象台数は、225台(70千台・99.7%減)で前年度より減少した。



過去10年間(平成23年度～令和2年度)のリコール届出件数及び対象台数の推移「全体」

②車種（用途）別リコール届出件数、対象台数及びその割合

- ・車種（用途）別リコール届出件数について、乗用車（軽乗用車含む。）【213件、全体の52.9%（241件）】、貨物車（軽貨物車含む。）【57件、全体の14.1%（86件）】、乗合車【18件、全体の4.5%（25件）】、その他【18件、全体の4.5%（31件）】は前年度より減少し、特殊車【58件、全体の14.4%（49件）】、二輪車【39件、全体の9.7%（30件）】は増加した。
- ・車種（用途）別リコール対象台数について、乗用車（軽自動車含む。）【4,937千台、全体の74.7%（9,122千台）】、乗合車【27千台、全体の0.4%（45千台）】、特殊車【29千台、全体の0.4%（38千台）】、その他【11千台、全体の0.2%（18千台）】は前年度より減少し、貨物車（軽貨物車含む。）【1,461千台、全体の22.1%（1,212千台）】、二輪車【144千台、全体の2.2%（99千台）】は増加した。

③装置別リコール届出件数及びその割合

- ・原動機【72件、全体の17.8%（62件）】、動力伝達装置【44件、全体の10.9%（55件）】、電気装置【42件、全体の10.4%（48件）】、燃料装置【42件、全体の10.4%（41件）】、制動装置【34件、全体の8.4%（46件）】、車枠・車体【32件、全体の7.9%（26件）】、灯火装置【30件、全体の7.4%（28件）】、排出ガス発散防止装置【20件、全体の4.9%（12件）】、走行装置【17件、全体の4.2%（6件）】、乗車装置【17件、全体の4.2%（23件）】、かじ取り装置【14件、全体の3.5%（16件）】、緩衝装置【10件、全体の2.5%（7件）】の順となっており、その他【31件、全体の7.7%（66件）】となっている。

④不具合発生原因別の届出件数及びその割合

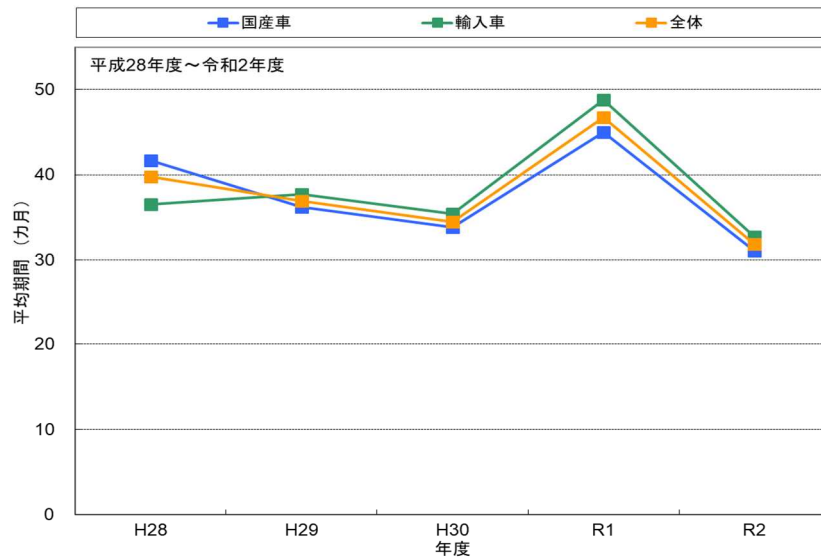
- ・不具合発生原因別のリコール届出件数は、設計に係るものが207件（252件・17.9%減）で全体の51.4%（57.9%）を占め、製造に係るものが190件（156件・21.8%増）で全体の47.1%（35.9%）となっている。
- ・設計に区分される項目で最も多いものは、「評価基準の甘さ」（71件、全体の17.6%）であり、続いて、「開発評価の不備」（46件、全体の11.4%）、「プログラムミス」（39件、全体の9.7%）、「使用環境条件の甘さ」（17件、全体の4.2%）の順に多いものであった。
- ・製造に区分される項目で最も多いのは、「作業管理不適切」（54件、全体の13.4%）であり、続いて、「製造工程不適切」（50件、全体の12.4%）、「保守管理の不備」（33件、全体の8.2%）、「マニュアルの不備」（19件、全体の4.7%）の順に多いものであった。

⑤生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間

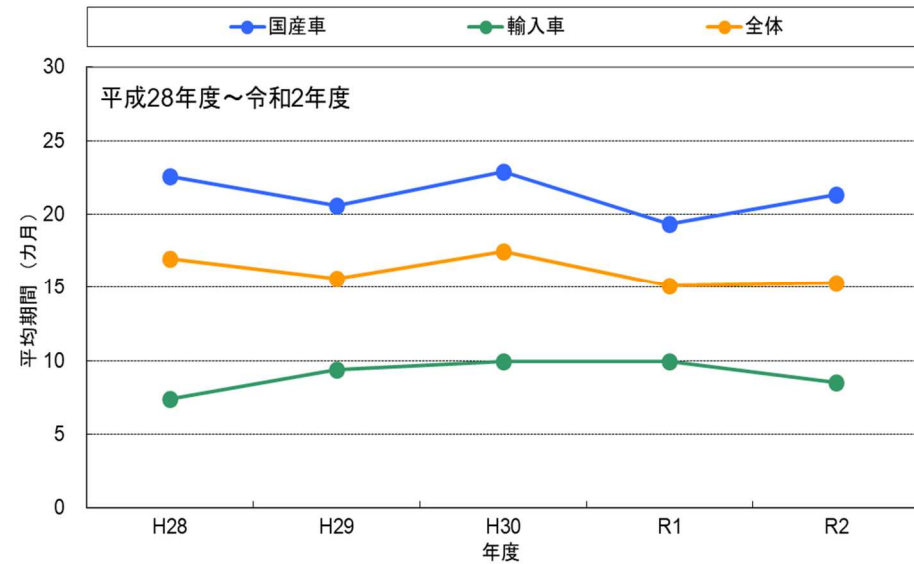
- ・国産車では、平均 31.1 ヶ月（45.0 ヶ月）であり、前年度より短くなった。
- ・輸入車では、平均 32.7 ヶ月（48.8 ヶ月）であり、前年度より短くなった。

⑥不具合発生初の初報日からリコール届出日までの期間

- ・国産車では、平均 21.3 ヶ月（19.3 ヶ月）であり、前年度より長くなった。
- ・輸入車では、平均 8.5 ヶ月（10.0 ヶ月）であり、前年度より短くなった。



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28年度～令和2年度)



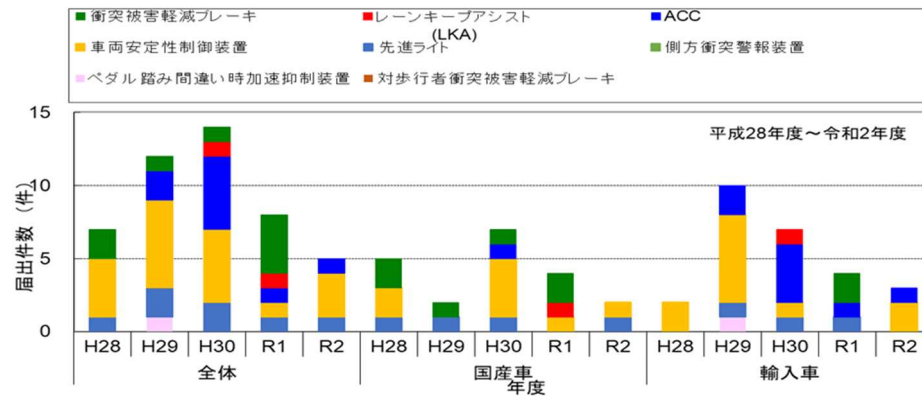
不具合発生初の初報日からリコール届出日までの平均期間
(平成28年度～令和2年度)

⑦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

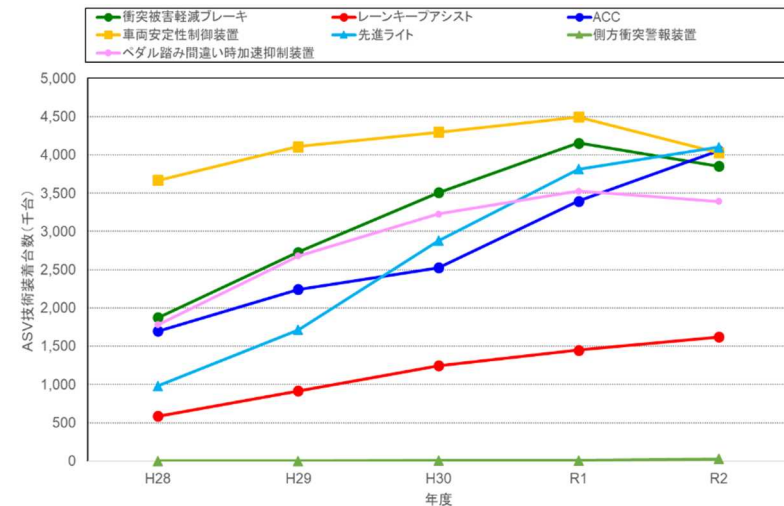
- 令和2年度の車種（用途）別の電気自動車及びハイブリッド自動車の特有の構造等に起因する届出で、「全体」の届出件数の合計は7件（10件）で、国産車は4件（6件）、輸入車は3件（4件）であった。車種別では、乗用車（軽乗用車含む。）は7件（9件）、貨物車（軽貨物車含む。）は0件（1件）であった。
- 令和2年度の装置別の電気自動車及びハイブリッド自動車の特有の構造に起因する届出については、装置は、原動機、電気装置及び動力伝達装置の3装置に限られ、「全体」の届出件数が多い順に、原動機5件（5件）、電気装置3件（1件）、動力伝達装置1件（1件）であった。

⑧先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出件数

- 令和2年度のASVの技術に関するリコール届出については、5件（8件）であった。
- 令和2年度においての対象台数は、40,309台となっている。
- ASV技術の各装着台数は、平成27年以降増加傾向にある。



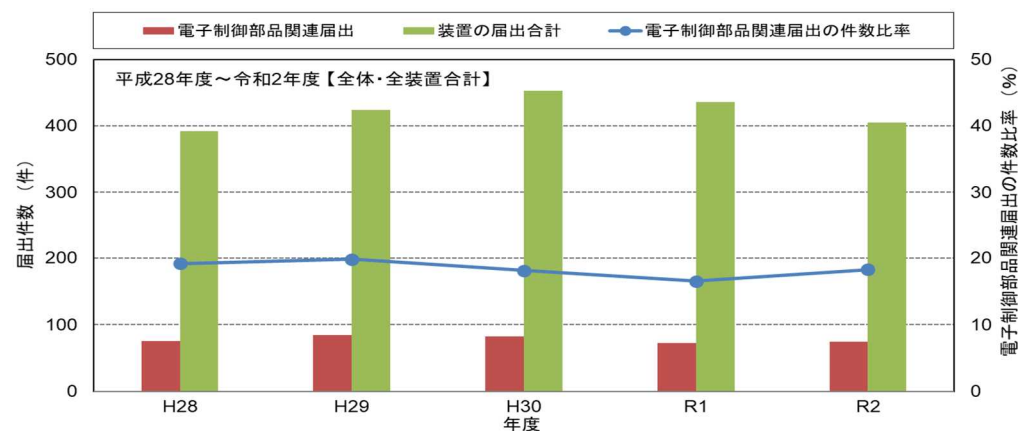
ASV技術に関するリコール届出件数（平成28年度～令和2年度）



ASV技術の装着台数（平成28年度～令和2年度）

⑨電子制御部品の不具合に関連する届出についての届出件数及び件数比率

- 電子制御部品の不具合に関連する届出件数の合計は、74 件（72 件・2.8%増）であり、過去 5 年間では緩やかな増加傾向にあるが、全体における件数比率は、緩やかな増減で推移している。なお、届出件数は、原動機【27 件、全体の 37.5%（28 件）】、動力伝達装置【12 件、全体の 27.3%（8 件）】、制動装置【7 件、全体の 20.6%（11 件）】、電気装置【6 件、全体の 14.3%（4 件）】、排出ガス発散防止装置【6 件、全体の 30.0%（0 件）】の順となっている。



全装置の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 28 年度～令和 2 年度）

- 電子制御部品の不具合に関連する届出についての不具合発生の初報日からリコール届出までの期間は、平均 17.9 ヶ月（7.8 ヶ月）である。なお、電子制御部品の不具合に関する届出を除く一般部品の不具合に関する届出についての不具合発生の初報日からリコール届出までの期間は、平均 14.7 ヶ月（16.5 ヶ月）である。

2. 特定後付装置のリコール届出

- 特定後付装置（タイヤ、チャイルドシート）のリコール届出は、チャイルドシートについては届出件数 1 件、対象装置数 303 台であり、タイヤについては届出件数 2 件、対象装置数 810 台であった。

3. 令和2年度リコール届出状況の考察

- ・届出件数は過去10年間で3番目に多い件数だが、対象台数は過去10年間で3番目に少ない年度であった。
- ・「年度別リコール率」については、過去5年間で最も少なくなっていた。
- ・車種別では普通・小型貨物車の届出件数が減少傾向になっており、普通・小型乗用車の対象台数は5カ年平均と比べて大きく減少していた。
- ・装置別の届出件数では原動機、灯火装置及び燃料装置の増加傾向が見られた。
- ・発生原因別では「設計」起因する届出件数が減少し、「製造」に起因する届出件数が過去5年間で最も多くなっていた。
- ・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平均期間は過去5年間で最も短くなっており、初期型の不具合に関するリコール届出が多かったことが分かる。
- ・令和2年度のリコール届出においてその他に目立った特徴は見受けられないと考えるが、それは従前のタカタ製エアバッグや完成検査に関するリコール届出など、統計に大きく影響を及ぼすようなリコール届出がなかったためと推定する。