

令和3年度リコール届出分析 概要

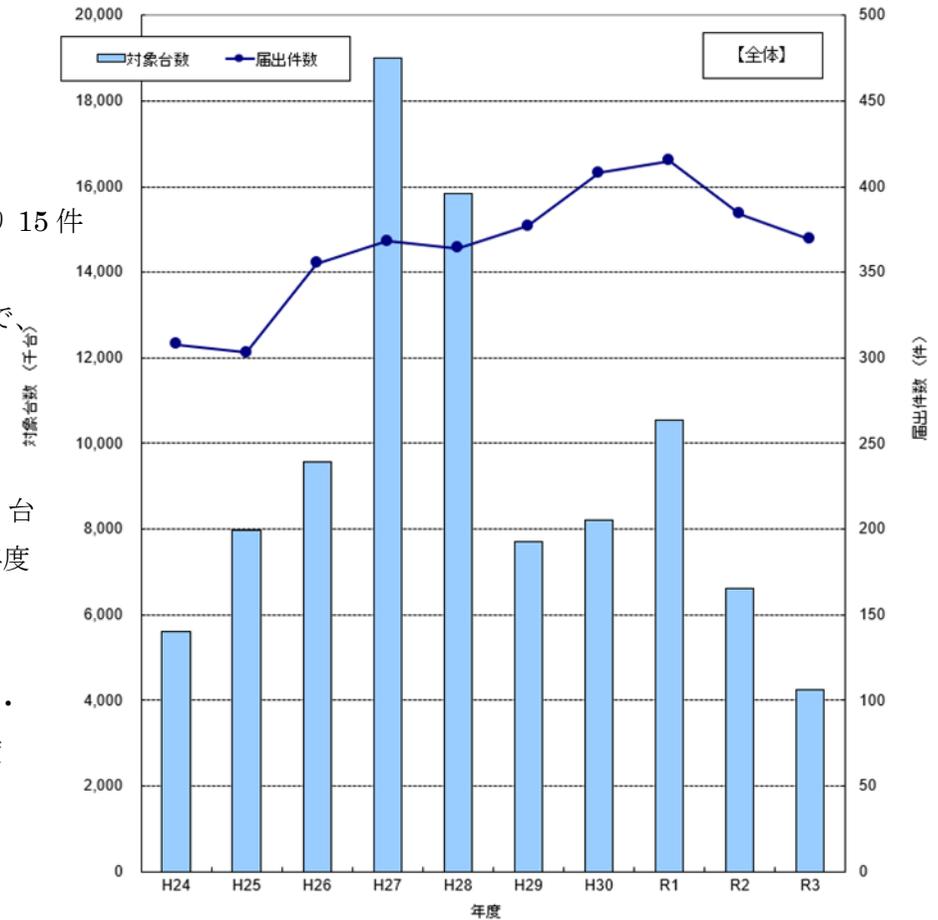
令和3年度の分析概要

(注) カッコ内は、前年度の数値を示す。

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、369件（384件・3.9%減）で、前年度より15件減少した。
- ・リコール対象台数は、4,257,931台（6,610,557台・35.6%減）で、前年度より2,352,626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、21,010台（226台・9296.5%増）で前年度より20,784台増加した。
- ・国産車は、195件（198件・1.5%減）、3,958,470台（6,099,410台・35.1%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、174件（186件・6.5%減）、299,461台（511,147台・41.4%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。
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、21,010台（226台・9296.5%増）で前年度より増加した。



過去10年間（平成24年度～令和3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。）【199件、全体の51.7%（213件）】、乗合車【12件、全体の3.1%（18件）】、特殊車【47件、全体の12.2%（58件）】、二輪車【37件、全体の9.6%（39件）】は前年度より減少し、貨物車（軽貨物車含む。）【72件、全体の18.7%（57件）】は増加した。その他【18件、全体の4.7%（18件）】は前年と同件数だった。
- ・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。）【3,015千台、全体の70.8%（4,937千台）】、貨物車（軽貨物車含む。）【983千台、全体の23.1%（1,461千台）】、乗合車【10千台、全体の0.2%（27千台）】、その他【5千台、全体の0.1%（11千台）】は前年度より減少し、特殊車【98千台、全体の2.3%（29千台）】、二輪車【148千台、全体の3.5%（144千台）】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【62件、全体の15.7%（72件）】、制動装置【43件、全体の10.9%（34件）】、燃料装置【35件、全体の8.9%（42件）】、電気装置【28件、全体の7.1%（42件）】、灯火装置【27件、全体の6.9%（30件）】、車枠・車体【24件、全体の6.1%（32件）】、動力伝達装置【21件、全体の5.3%（44件）】、排出ガス発散防止装置【21件、全体の5.3%（20件）】、乗車装置【20件、全体の5.1%（17件）】、緩衝装置【19件、全体の4.8%（10件）】、走行装置【17件、全体の4.3%（17件）】、かじ取り装置【15件、全体の3.8%（14件）】の順となっており、その他【62件、全体の15.7%（31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

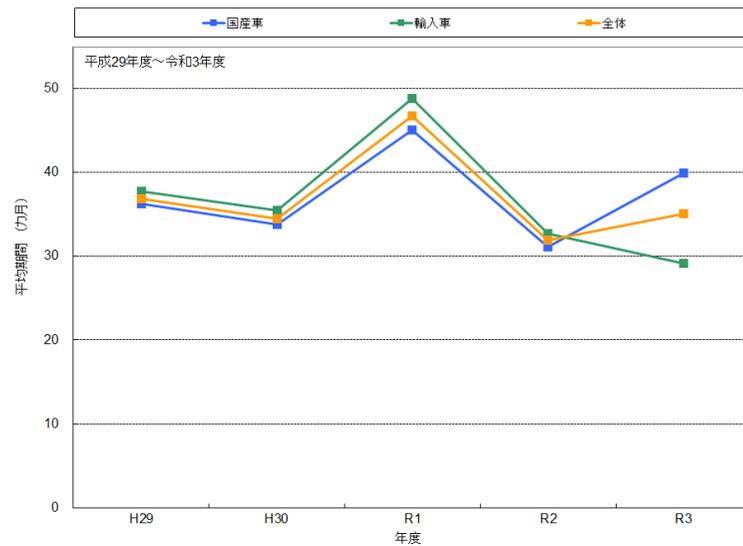
- ・不具合発生原因別のリコール届出件数は、設計に係るものが214件（207件）で全体の54.3%（51.4%）を占め、製造に係るものが166件（190件）で全体の42.1%（47.1%）となっている。
- ・設計に区分される項目で最も多いものは、「プログラムミス」で57件（39件）となり、リコール届出全体の14.5%を占めている。2番目に多いものが「評価基準の甘さ」の56件（71件）で全体の14.2%となり、続いて「開発評価の不備」が41件（46件）で全体の10.4%、「図面等の不備」が31件（7件）で全体の7.9%の順に多いものであった。
- ・製造に区分される項目で最も多いのは、「作業員のミス」で41件（16件）となり全体の10.4%を占め、2番目に「作業管理不適切」の37件（54件）で9.4%、3番目に「製造工程不適切」が36件（50件）で全体の9.1%と続いた。

⑤生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間

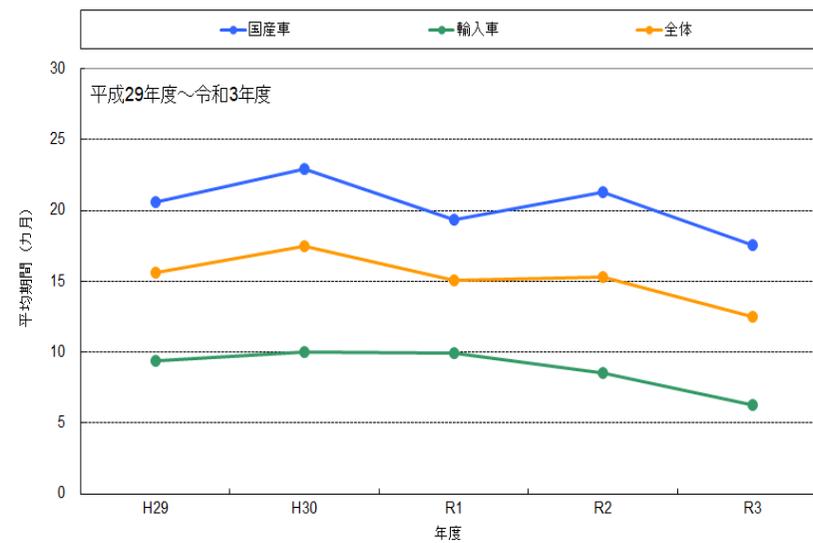
- ・国産車では、平均 43.1 ヶ月（31.1 ヶ月）であり、前年度より長くなった。
- ・輸入車では、平均 29.4 ヶ月（32.7 ヶ月）であり、前年度より短くなった。

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 17.5 ヶ月（21.3 ヶ月）であり、前年度より短くなった。
- ・輸入車では、平均 6.2 ヶ月（8.5 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 29 年度～令和 3 年度)



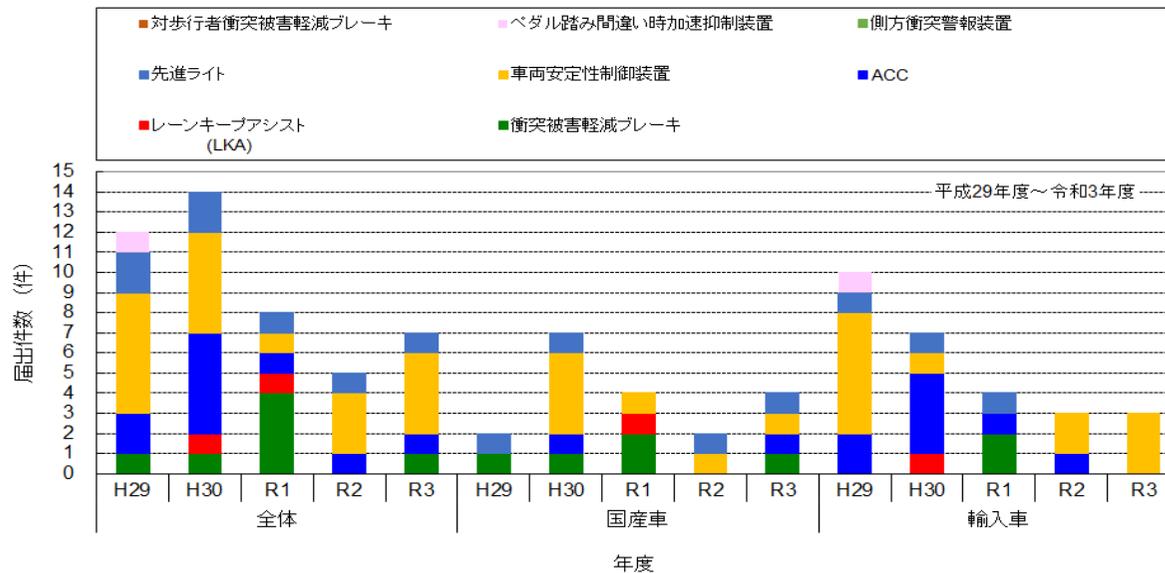
不具合発生初の初報日からリコール届出日までの平均期間
(平成 29 年度～令和 3 年度)

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3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11件（7件）で、国産車は7件（4件）、輸入車は4件（3件）であった。車種別では、乗用車（軽乗用車含む。）は8件（7件）、貨物車（軽貨物車含む。）は2件（0件）であり、特殊自動車（電動フォークリフト）が1件（0件）であった。
- 令和3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等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、電気装置5件（3件）、原動機4件（5件）、その他2件（0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

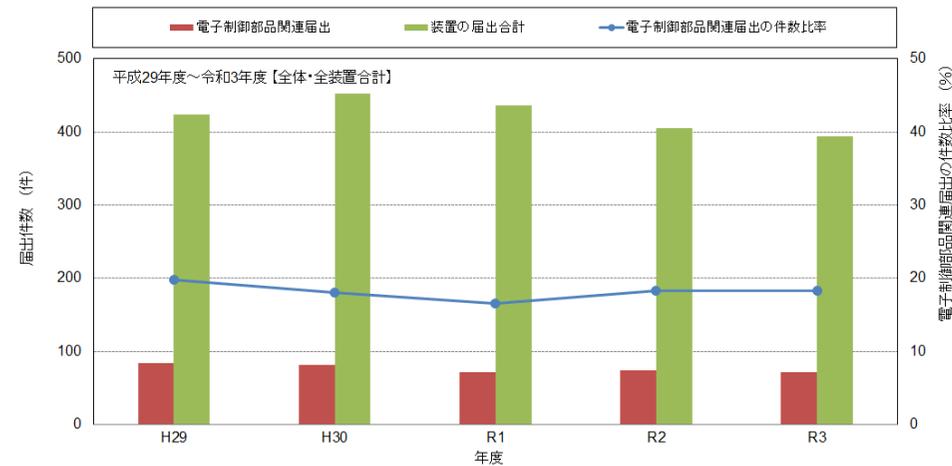
- 令和3年度のASVの技術に関するリコール届出については、7件（5件）であった。
- 令和3年度においての対象台数は、37,285台（40,309台）となっている。



ASV技術に関するリコール届出件数（平成29年度～令和3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、72件（74件）であり、過去5年間では大きな増減はなく推移している。なお、届出件数は、原動機【21件（27件）、同装置届出内の33.9%】、制動装置【11件（7件）、同装置届出内の25.6%】、排出ガス発散防止装置【9件（6件）、同装置届出内の42.9%】、電気装置【5件（6件）、同装置届出内の17.9%】、乗車装置【5件（2件）、同装置届出内の25.0%】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29年度～令和3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8.4ヶ月（17.9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13.4ヶ月（14.7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、令和3年度は0件だった。

3. 令和3年度リコール届出状況の考察

- ・届出件数は過去10年間では上から5番目と、ちょうど中間に位置する件数となっているが、直近5年間でみると最も少なくなっており、平成29年から令和2年にかけて増加傾向であったのに対し、平成26年～平成28年頃の件数に戻ったこととなる。また、届出の対象台数については、過去10年間でも最小となっている。また、リコール届出1件あたりの平均対象台数についても、過去10年間で最も少ない年度となっている。
- ・リコール対象台数が前年度より大きく減少した要因は、軽自動車（乗用・貨物）の届出対象台数が大きく減少したためである。
- ・発生原因別では「設計」原因ではわずかに増加したが、「製造」原因においては減少していたため、合計の件数では減少することとなった。
- ・令和3年度のリコール届出において、上記の他は特に目立った特徴は見受けられず、前年度から件数・対象台数を全体的に減少させたような数値となっているものが多い。前述したように、前年度同様に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事によるものと考ええる。
- ・令和2年11月より、プログラム変更による改善の措置についてはOTA（On The Air）による措置が可能となり、令和3年度において3件の届出があった。今後、一定数までは増加すると考えるが、部品の点検や交換等が伴う措置もあり、プログラム変更が全てOTAになることはないと考ええる。
- ・特定後付装置のリコールについてはチャイルドシート、タイヤ共に0件であったが、制度開始以降0～4件で推移しており、今回も例年の傾向と大きく外れるものではなかった。