

平成 27 年度リコール届出内容の
分析結果について

平成 29 年 3 月

国土交通省 自動車局

目 次

1. リコール届出件数及び対象台数	1
1.1 リコール届出件数と対象台数の推移「全体」	1
1.2 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数.....	5
1.3 リコール率の推移.....	6
(1) 車種（用途）別のリコール率（5カ年リコール率）	6
(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）	7
(3) 5カ年リコール率の日米比較.....	8
1.4 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数	9
1.5 装置別リコール届出件数・割合	18
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.....	24
(1) 車種（用途）別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出状況.....	24
(2) 装置別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出状況.....	29
1.7 先進安全自動車（ASV）技術に関するリコール届出件数・割合.....	35
2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況	40
2.1 不具合発生原因の届出件数及びその割合	40
2.2 設計及び製造に区分した場合の装置別のリコール届出件数及びその割合	45
(1) 設計の区分における装置別のリコール届出件数及び割合.....	45
(2) 製造の区分における装置別のリコール届出件数及び割合.....	48
2.3 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.....	51
(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	51
(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	55
2.4 発生原因別の届出事例.....	58
(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.....	58
(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.....	68
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	76
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間	76
(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.....	76
(2) 「全体」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）	81
(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）	83
(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）	85
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.....	88
(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.....	88
(2) 「全体」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）	96
(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）	98
(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）	100
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.....	103

(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	103
(2) 電子制御部品関連届出についての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届出 状況	111
4. リコール届出対象車両の改修状況	119
5. 特定後付装置のリコール届出	120
6. 火災又はそのおそれ、制動力低下のおそれ、操舵装置の操作に支障のおそれ及び負傷 するおそれがあるものとしたリコール届出事例	122
7. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移	132
7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）	132
7.2 特定後付装置のリコール届出件数及び対象台数の推移	137
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	139
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	139
8.2 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	147
(1) 国産車の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届出状況	147
(2) 輸入車の車名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届出状況	157
8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況	163
9. 参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数	165

リコール届出内容の分析結果

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 27 年度のリコール届出件数は、368 件（国産車 232 件、輸入車 136 件）であり、前年度の 355 件と比べ 13 件増加（対前年度比 3.7%増、国産車同 13.7%増、輸入車同 9.9%減）している。また、リコール対象台数は 18,990,637 台（国産車 18,648,961 台、輸入車 341,676 台）で、前年度の 9,557,888 台に比べ 9,432,749 台増加（対前年度比 98.7%増、国産車同 104.5%増、輸入車同 22.4%減）している。前年度に対して、輸入車においては届出件数及び対象台数が減少しているが、国産車においては届出件数及び対象台数が輸入車の減少分を上回るほど増加（対象台数は 2 倍強増加）していることから、平成 27 年度において、届出件数が増加し、対象台数が前年度と比べてほぼ倍増している。国産車において、届出件数及び対象台数が大きく増加した理由は、タカタ株式会社製造のエアバッグ（以下、「タカタ製エアバッグ」という。）に関するリコール届出が前年度に対し大きく増加（届出件数 18 件増、対象台数 7,385,838 台増）したためである。

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 27 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。

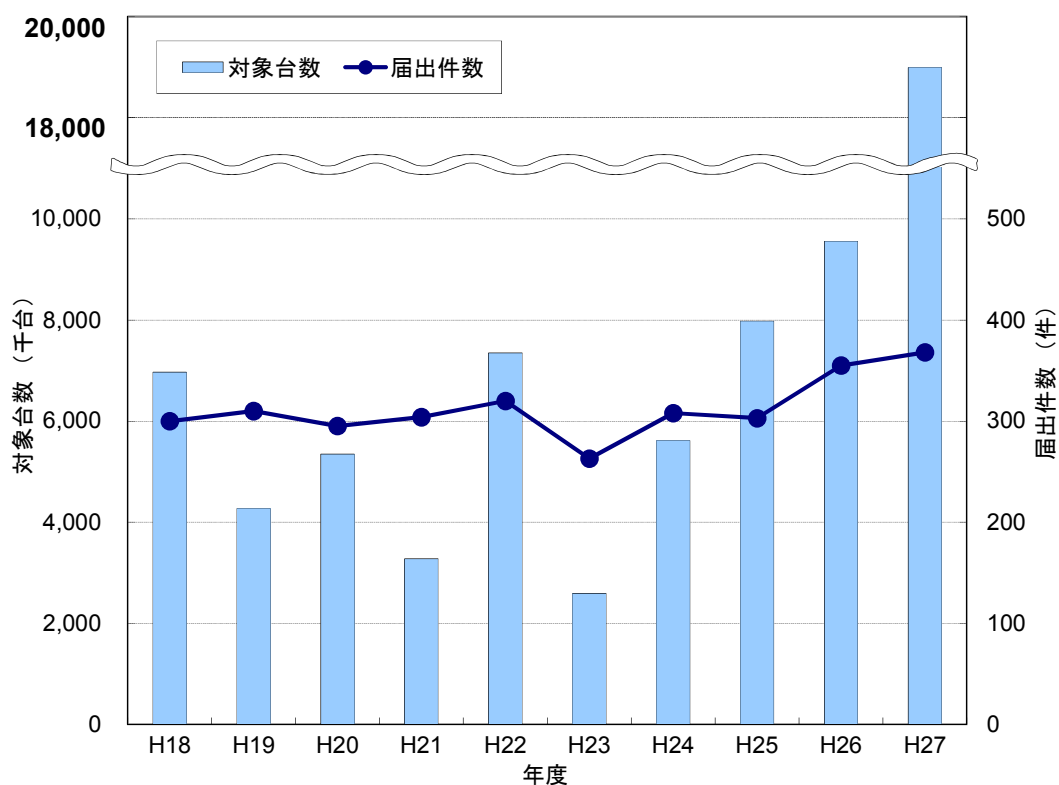


図 1-1 過去 10 年間（平成 18 年度～平成 27 年度）のリコール届出件数及び対象台数の推移「全体」

なお、タカタ製エアバッグのリコール届出状況については、国土交通省ウェブサイト「自動車のリコール・不具合情報（クルマの異常を連ラクダ!）」*1において公開されており、平成27年度までのリコール届出件数及び対象台数を表1-1に示す。また、表1-1に示す「全体」のタカタ製エアバッグのリコール届出状況を図1-1から除いたグラフを図1-2に示す。

図1-1に示すように、「全体」のタカタ製エアバッグのリコール届出を含めた届出件数及び対象台数は、平成25年度以降大きく増加しており、平成27年度における届出件数は昭和44年にリコール制度の創設以降において2番目に多い届出件数（最も多い届出件数は平成16年度の438件）で、対象台数は最も多い対象台数となっている。

しかし、タカタ製エアバッグのリコール届出を除くと、図1-2に示すように、「全体」の届出件数は前年度に対し平成27年度は14件減少（対前年度比約4%減）し、対象台数は2,079千台増加（対前年度比約28%増）している。また、タカタ製エアバッグのリコール届出を除く平成25年度以降の届出件数は約300前後で推移しているが、タカタ製エアバッグのリコール届出件数は平成26年度には22件（「全体」の届出件数の約6%）、平成27年度には49件（「全体」の届出件数の約13%）と増加したため、昭和44年にリコール制度の創設以降において、届出件数が2番目に多くなったと考えられる。

さらに、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた前年度に対する平成27年度の対象台数の増加量は、平成23年度から平成24年度増加量及び平成21年度から平成22年度増加量と比べてもとりわけ大きな増加量とはなっていない。それに対して、前年度に対する平成27年度のタカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数の増加量は7,385千台で、過去10年間の「全体」のリコール届出の対象台数の増加量に比べて圧倒的に多いため、平成27年度の「全体」のリコール届出の対象台数が昭和44年にリコール制度の創設以降において最高の対象台数及び増加量となった背景と考えられる。

表 1-1 国土交通省ウェブサイト*1で公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数（平成21年度～平成27年度）

年度	国産車		輸入車		全体	
	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数 (台)
H21	0	0	4	5,648	4	5,648
H22	3	111,224	0	0	3	111,224
H23	0	0	2	1,891	2	1,891
H24	0	0	0	0	0	0
H25	4	722,172	4	14,278	8	736,450
H26	15	2,052,396	7	144,483	22	2,196,879
H27	33	9,438,234	16	111,762	49	9,549,996

*1：国土交通省ウェブサイト

「自動車のリコール・不具合情報（クルマの異常を連ラクダ!）」
 タカタ製エアバッグに関するお知らせ
http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/recallinfo_000.html



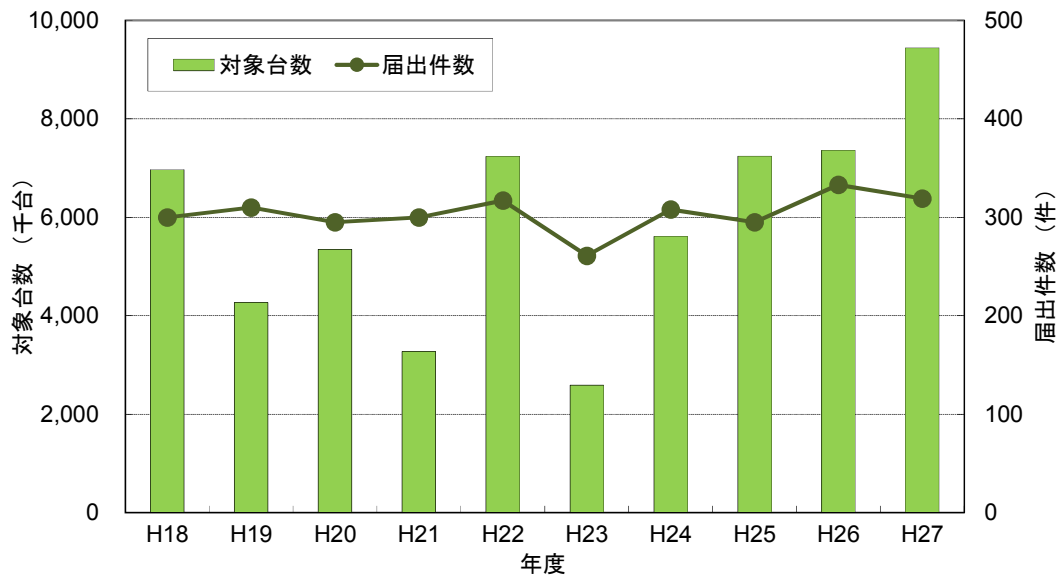


図 1-2 国土交通省ウェブサイトで公開のタカタ製エアバッグのリコール届件数及び対象台数を除いた過去 10 年間（平成 18 年度～平成 27 年度）のリコール届出件数及び対象台数の推移「全体」

平成 23 年度から平成 27 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 1-2 に示す。なお、タカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数を示す欄を黄色で示す。

表 1-2 から、過去 10 年間で最も対象台数が少ない平成 23 年度に対して、平成 24 年度から平成 26 年度ま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きたが、平成 27 年度においては、これまでの大規模なリコール届出をさらに大きく超えるリコール届出が多かったため、平均対象台数がほぼ倍増している。その中で、タカタ製エアバッグのリコール届出は、平成 25 年度に約 30 万台の対象台数の届出が 2 件、平成 26 年度には約 60 万台の対象台数の届出が 2 件含まれている。

また、平成 27 年度においては、上位 5 件が 100 万台を超える大規模リコール届出で、平成 24 年度から平成 26 年度までは上位 10 件の平均対象台数が 45 万台から 55 万台の規模であったが、平成 27 年度には 110 万台を超えた。その背景には、対象台数が約 80 万台から 160 万台のタカタ製エアバッグのリコール届出が 5 件含まれている。

表 1-2 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 23 年度～平成 27 年度）

項目		H23	H24	H25	H26	H27
リコール届出 上位 10 件の 対象台数（台）	1	299,320	1,518,098	986,232	919,684	1,872,903
	2	265,919	1,216,466	891,525	863,910	1,625,144
	3	264,329	498,793	764,744	704,449	1,616,125
	4	203,777	459,326	764,053	648,081	1,612,670
	5	157,621	194,434	650,109	601,722	1,300,983
	6	152,720	170,845	384,614	455,202	923,672
	7	101,053	156,672	304,862	425,825	883,291
	8	97,564	138,440	275,741	344,853	803,125
	9	97,412	97,457	263,942	251,194	600,965
	10	92,679	96,843	256,519	251,004	451,369
上位 10 件の 平均対象台数（台）		173,239	454,737	554,234	546,592	1,169,025
上位 10 件を含めた 平均対象台数（台）		9,864	18,224	26,332	26,924	51,605
上位 10 件を除いた 平均対象台数（台）		3,406	3,576	8,315	11,861	20,392

※：黄色の欄は、タカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数。

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 23 年度から平成 27 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 1-3 に示す。平成 27 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 28 件増加し、輸入車は 15 件減少した。過去 5 年の届出件数は、国産車はおよそ 180 件から 230 件へ緩やかな増加傾向にあり、輸入車は平成 26 年度までおよそ 80 件から 150 件へ増加傾向にあったが、平成 27 年度には小幅に減少、「全体」ではおよそ平成 23 年度の 260 件から平成 27 年度の 370 件へ増加傾向にある。

一方、過去 5 年の対象台数は、国産車はおよそ 240 万台からおよそ 1,800 万台と大幅に増加したのに対して、輸入車は平成 26 年度までおよそ 17 万台から 44 万台へ増加傾向にあったが、平成 27 年度には約 34 万台に減少している。

表 1-3 国産車・輸入車別リコール届出件数及び対象台数（平成 23 年度～平成 27 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)
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
H27	232	18,648,961	136	341,676	368	18,990,637
合計	1,034	43,315,225	563	1,419,155	1,597	44,734,380

1.3 リコール率の推移

(1) 車種（用途）別のリコール率（5カ年リコール率）

平成23年度から平成27年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成27年3月末現在の自動車保有車両数（以下、「保有車両数」という。）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1-4に示す。

表 1-4 車種（用途）別の5カ年リコール率

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	225	25,702	35,903	71.6
	輸入車	376	1,211	3,589	33.8
	全体	601	26,914	39,491	68.2
貨物車	国産車	254	3,439	5,973	57.6
	輸入車	17	10	56	17.4
	全体	271	3,448	6,029	57.2
軽自動車* ³	国産車	122	13,049	29,804	43.8
	輸入車	0	0	3	0.0
	全体	122	13,049	29,808	43.8
二輪車* ⁴	国産車	62	742	3,098	24.0
	輸入車	138	195	492	39.6
	全体	200	937	3,590	26.1
その他* ⁵	国産車	543	383	1,665	23.0
	輸入車	47	4	88	4.0
	全体	590	387	1,753	22.1
車種（用途）合計	国産車	1,206	43,315	76,443	56.7
	輸入車	578	1,419	4,227	33.6
	全体	1,784	44,734	80,670	55.5

*1：届出件数及び対象台数については、平成23年度から平成27年度の累計であり、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、国土交通省における報道発表資料の届出件数及び対象台数より多くなる。

*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平成27年3月現在の集計（小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く）から求めた。

*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原動機付自転車を含み、保有車両数は原動機付自転車を除く。

*5：届出件数及び対象台数は、乗合自動車、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、乗合自動車、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1-4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56.7%、輸入車で33.6%であり、国産車が約23ポイント高くなっている。平成22年度から平成26年度までの同区分合計の5カ年リコール率*6は、国産車43.3%、輸入車30.3%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おり、その増加割合は国産車が大きい。

*6：報告書「平成26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/jidosha/carinf/rcf/common/data/h26recallbunseki.pdf>

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 23 年度から平成 27 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 1-5 に示す。

表 1-5 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 23 年度～平成 27 年度）

リコール届出年度	届出件数 (件)	対象台数 (千台)	リコール届出年度の 前年度末の 保有車両数*1 (千台)	年度別リコール率 (%)
H23	263	2,594	78,635	3.3
H24	308	5,613	78,603	7.1
H25	303	7,979	79,112	10.1
H26	355	9,558	79,625	12.0
H27	368	18,991	80,272	23.7

*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 2010 年から 2014 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 1-6 に示す。

表 1-6 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（2010 年～2014 年）

リコール届出年*2 (暦年)	届出件数*3	対象台数*3 (千台)	保有車両数(千台) (リコール年の前年 12 月 末数値)*4	暦年別 リコール率 (%)
2010	647*5	19,691*5	254,213	7.7
2011	597*5	13,797*5	250,070*5	5.5
2012	583	16,496*5	253,216*5	6.5
2013	628*5	20,258*5	253,639	8.0
2014	777	50,506	255,877	19.7

*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 Files NHTSA/ODI Databases（2016 年 7 月 19 日現在）」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、2012 年及び 2013 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、平成 25 年度及び平成 26 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 1-5 及び表 1-6 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大幅に増加し、特に対象台数がほぼ倍増していることから、年度別リコール率（日本）及び暦年別リコール率（米国）も約 2 倍に上昇している。

(3) 5カ年リコール率の日米比較

日本における平成23年度から平成27年度までの、米国における暦年の2010年から2014年までの、各5年間におけるリコール対象台数の累計を、日本においては平成27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1-7に示す。

表 1-7 日本及び米国における5カ年リコール率の比較

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	1,784	44,816	80,670*1	55.6
米国	3,232	120,749	255,877	47.2

*1：届出件数及び対象台数は平成23年度から平成27年度の累計であり、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、国土交通省における報道発表資料より多くなる。

*2：日本の保有車両数には、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、また、平成27年度において大幅な対象台数の増加があったため、5カ年リコール率が大きく上昇した。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には差異がある。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 23 年度から平成 27 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 1-8 に示す。なお、表 1-8 に記載の「5 カ年平均」とは、平成 23 年度から平成 27 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 1-3 及び図 1-4 に、対象台数とその割合をグラフにしたものを図 1-5 及び図 1-6 に示す。

表 1-8 車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）			国産車							輸入車						全体					
			H23	H24	H25	H26*1	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26*1	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26*1	H27	5 力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	26	28	46	50	75	45	57	59	68	103	89	75	83	87	114	153	164	120
			(%)	13.1	11.0	19.8	21.0	26.5	18.7	67.9	62.1	65.4	65.6	64.5	65.1	29.3	24.9	33.9	38.7	39.0	33.7
		対象台数	(千台)	1,049	2,991	3,987	6,025	11,650	5,140	135	182	210	397	287	242	1,184	3,173	4,198	6,422	11,938	5,383
		(%)	43.3	55.3	51.7	66.1	62.5	59.3	78.9	90.2	79.6	90.2	84.0	85.4	45.6	56.5	52.6	67.2	62.9	60.1	
	軽	届出件数	(件)	11	9	13	21	27	16	0	0	0	0	0	0	11	9	13	21	27	16
			(%)	5.5	3.5	5.6	8.8	9.5	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	2.6	3.9	5.3	6.4	4.5
対象台数		(千台)	173	769	2,758	1,713	5,126	2,108	0	0	0	0	0	0	173	769	2,758	1,713	5,126	2,108	
	(%)	7.1	14.2	35.8	18.8	27.5	24.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	13.7	34.6	17.9	27.0	23.6		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	51	73	43	45	42	51	2	6	2	3	4	3	53	79	45	48	46	54
			(%)	25.6	28.7	18.5	18.9	14.8	21.1	2.4	6.3	1.9	1.9	2.9	2.9	18.7	22.6	13.4	12.2	10.9	15.2
		対象台数	(千台)	492	798	276	648	1,225	688	0	1	4	2	3	2	492	799	280	649	1,228	690
		(%)	20.3	14.7	3.6	7.1	6.6	7.9	0.0	0.5	1.6	0.4	0.9	0.7	19.0	14.2	3.5	6.8	6.5	7.7	
	軽	届出件数	(件)	8	7	5	9	12	8	0	0	0	0	0	0	8	7	5	9	12	8
			(%)	4.0	2.8	2.2	3.8	4.2	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	2.0	1.5	2.3	2.9	2.3
対象台数		(千台)	317	693	543	539	418	502	0	0	0	0	0	0	317	693	543	539	418	502	
	(%)	13.1	12.8	7.0	5.9	2.2	5.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.2	12.3	6.8	5.6	2.2	5.6		
乗合車	届出件数	(件)	24	35	39	30	30	32	1	0	0	1	3	1	25	35	39	31	33	33	
		(%)	12.1	13.8	16.8	12.6	10.6	13.1	1.2	0.0	0.0	0.6	2.2	0.9	8.8	10.0	11.6	7.8	7.8	9.1	
	対象台数	(千台)	26	63	22	31	51	38	0	0	0	0	0	0	26	63	22	31	52	39	
	(%)	1.1	1.2	0.3	0.3	0.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.0	1.1	0.3	0.3	0.3	0.4		
特殊車	届出件数	(件)	46	47	50	61	53	51	5	8	3	10	2	6	51	55	53	71	55	57	
		(%)	23.1	18.5	21.6	25.6	18.7	21.3	6.0	8.4	2.9	6.4	1.4	4.8	18.0	15.8	15.8	18.0	13.1	16.0	
	対象台数	(千台)	32	23	16	50	31	30	0	0	1	0	1	1	32	23	16	51	31	31	
	(%)	1.3	0.4	0.2	0.6	0.2	0.3	0.3	0.2	0.3	0.1	0.2	0.2	1.2	0.4	0.2	0.5	0.2	0.3		
二輪車*2	届出件数	(件)	12	7	10	12	21	12	18	16	31	37	36	28	30	23	41	49	57	40	
		(%)	6.0	2.8	4.3	5.0	7.4	5.1	21.4	16.8	29.8	23.6	26.1	23.9	10.6	6.6	12.2	12.4	13.5	11.2	
	対象台数	(千台)	327	63	104	106	142	148	36	18	49	41	50	39	363	81	153	147	192	187	
	(%)	13.5	1.2	1.3	1.2	0.8	1.7	20.8	9.1	18.6	9.3	14.7	13.7	14.0	1.5	1.9	1.5	1.0	2.1		
その他	届出件数	(件)	21	48	26	10	23	26	1	6	0	3	4	3	22	54	26	13	27	28	
		(%)	10.6	18.9	11.2	4.2	8.1	10.6	1.2	6.3	0.0	1.9	2.9	2.4	7.8	15.5	7.7	3.3	6.4	8.0	
	対象台数	(千台)	9	11	9	5	5	8	0	0	0	0	0	0	9	12	9	5	6	8	
	(%)	0.4	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1		
合計*3	届出件数	(件)	199	254	232	238	283	241	84	95	104	157	138	116	283	349	336	395	421	357	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	2,423	5,411	7,714	9,118	18,649	8,663	171	202	264	440	342	284	2,594	5,613	7,979	9,558	18,991	8,947	
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		

*1：昨年度の報告書「平成 26 年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」において、集計の誤りがあったため修正した。

*2：原動機付自転車を含む。

*3：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、届出件数の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 27 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 421 件であり、前年度と比べて 26 件増加（対前年度比約 7%増）しており、5 カ年平均と比べて 64 件多い。国産車のリコール届出件数の合計は 283 件であり、前年度と比べて 45 件増加（同約 19%増）しており、5 カ年平均と比べて 42 件多い。輸入車のリコール届出件数の合計は 138 件であり、前年度と比べて 19 件減少（同約 12%減）しており、5 カ年平均と比べて 22 件多い。

平成 27 年度の「全体」について、車種別の届出件数では、乗用車が 191 件で前年度と比べて 17 件増加（対前年度比約 10%増）と最も多く、次に貨物車が 58 件で前年度と比べて 1 件増加（同約 2%増）、二輪車が 57 件で前年度と比べて 8 件増加（同約 16%増）、特殊車が 55 件で前年度と比べて 16 件減少（同約 23%減）、乗合車が 33 件で前年度と比べて 2 件増加（同約 6%増）している。

平成 27 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 18,991 千台であり、前年度と比べて 9,433 千台増加（対前年度比約 99%増）している。これは、国産車の「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 11,650 千台で前年度と比べて 5,625 千台増加（同約 93%増）、「軽乗用車」の対象台数は 5,126 千台で前年度と比べて 3,413 千台増加（同約 199%増）している）。

また、輸入車については、届出件数及び対象台数ともに「普通・小型乗用車」の占める割合が最も高く、次に「二輪車」となっている。この 2 車種で、輸入車の届出件数の約 91%、対象台数の約 99%を占めている。平成 27 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 6 ポイント減少しており、5 カ年平均と比べて約 1 ポイント低い。そして、輸入車の「二輪車」の対象台数の割合は、前年度と比べて約 5 ポイント増加しており、5 カ年平均と比較して 1 ポイント高い。

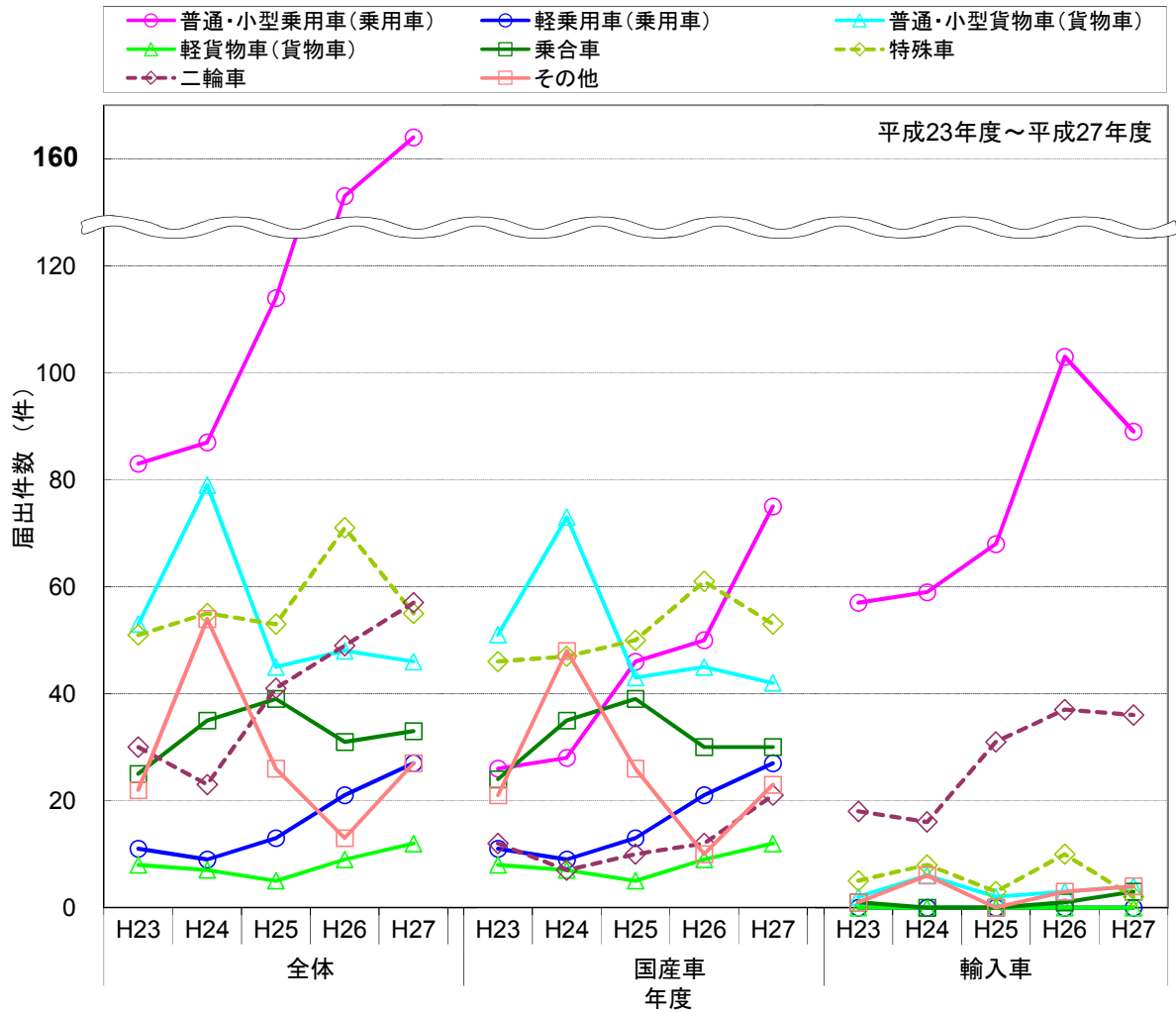


図 1-3 車種(用途)別の届出件数(平成23年度から平成27年度)

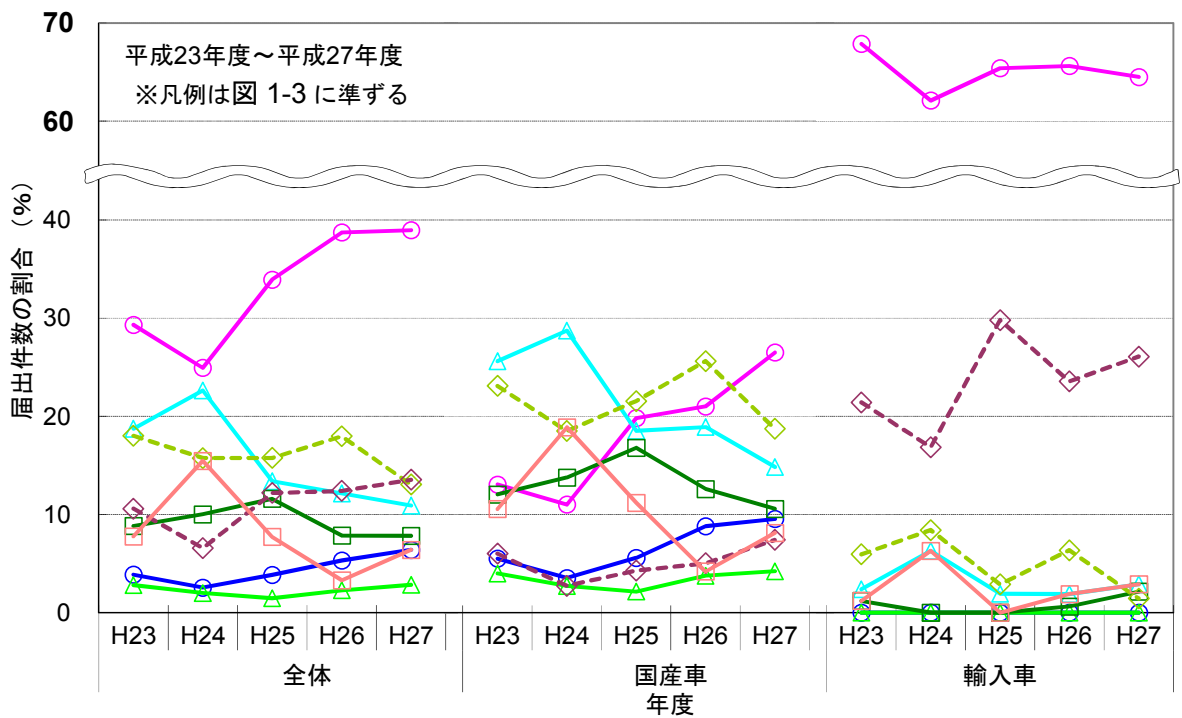


図 1-4 車種(用途)別の届出件数の割合(平成23年度から平成27年度)

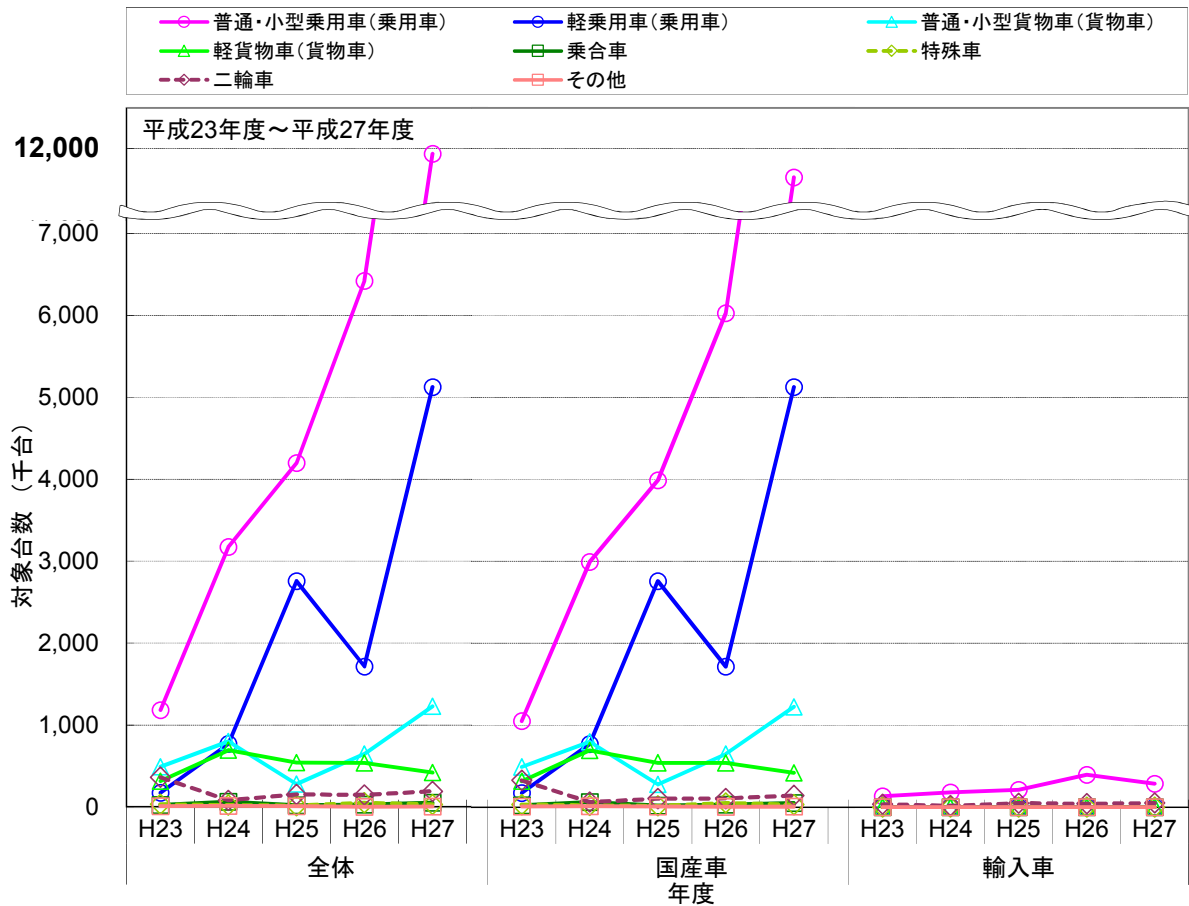


図 1-5 車種（用途）別の対象台数（平成 23 年度～平成 27 年度）

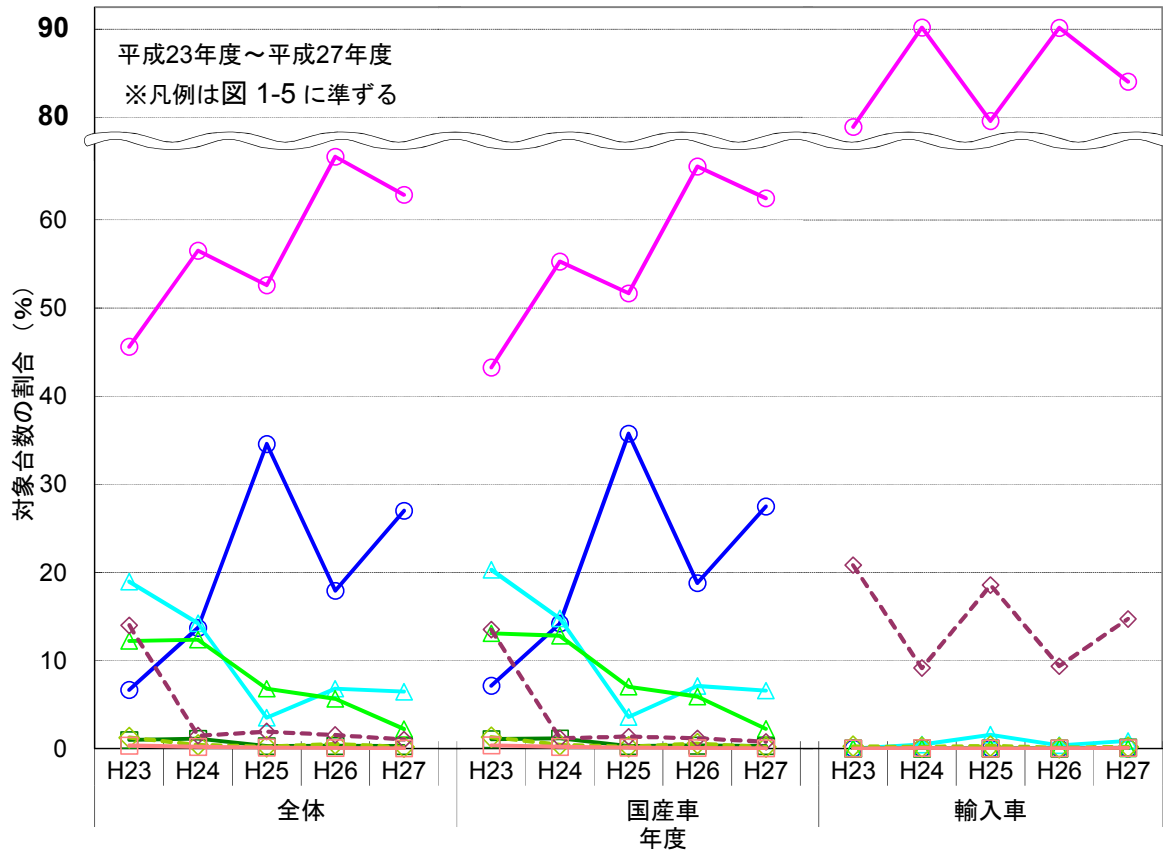


図 1-6 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 23 年度～平成 27 年度）

なお、平成 27 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が前年度に対し、大きく増加した理由について、「1. 1.1」で分析した内容と同様に、タカタ製エアバッグのリコール届出が影響していると考えられるため、タカタ製エアバッグのリコール届出の車種（用途）別の当該届出の届出件数及び対象台数を表 1-9 に示す。また、図 1-3 から図 1-6 について、表 1-9 に示す届出状況を除いたグラフを図 1-7 から図 1-10 にそれぞれ示す。

図 1-3 と図 1-7 を比較すると、図 1-3 では「全体」において平成 27 年度の「普通・小型乗用車」の届出件数は、前年度に対して他の車種（用途）と比べて大きく増加しているが、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた図 1-7 では、届出件数は平成 27 年度では前年度に対して減少している。国産車、輸入車においても同様の傾向であるが、国産車の方が「普通・小型乗用車」の届出件数の減少が大きい。

次に、図 1-5 と図 1-9 を比較すると、図 1-5 では「全体」及び国産車において平成 27 年度の「普通・小型乗用車」及び「軽乗用車」の対象台数は、前年度に対して著しく大きく増加しているが、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた図 1-9 では、「普通・小型乗用車」の対象台数は前年度に対して平成 27 年度では減少しており、「軽乗用車」の対象台数は前年度に対して平成 27 年度では大きく増加しているが、その対象台数はタカタ製エアバッグのリコール対象台数を含めた対象台数に対して約 100 万台少ない。さらには、図 1-5 では「普通・小型乗用車」の対象台数は平成 24 年度以降急増しているが、図 1-9 では平成 24 年度から平成 27 年度の増加幅は約 100 万台程度となっている。

対して、輸入車の対象台数は平成 23 年度から平成 25 年度を通してほぼ横ばいとなっている。

以上のことから、国産車における「普通・小型乗用車」及び「軽乗用車」を合わせた乗用車のタカタ製エアバッグのリコール届出が、国産車だけでなく「全体」における車種（用途）別のリコール対象台数を大幅に増加させたことが分かった。

表 1-9 タカタ製エアバッグのリコールの車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）			国産車							輸入車						全体					
			H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	0	0	4	13	28	9	2	0	4	7	15	6	2	0	8	20	43	15
			(%)	—	—	50.0	48.1	45.9	46.9	100	—	100	100	93.8	96.6	100	—	66.7	58.8	55.8	58.4
	対象台数	(千台)	0	0	718	1,876	7,670	2,053	2	0	14	144	110	54	2	0	732	2,020	7,780	2,107	
		(%)	—	—	99.5	91.4	81.3	84.0	100	—	100	100	98.8	99.5	100	—	99.5	92.0	81.5	84.4	
	軽	届出件数	(件)	0	0	1	4	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	9	3
			(%)	—	—	12.5	14.8	14.8	14.6	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	8.3	11.8	11.7	11.2
対象台数	(千台)	0	0	2	136	885	204	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	136	885	204	
	(%)	—	—	0.2	6.6	9.4	8.4	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	6.2	9.3	8.2		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	0	0	2	6	16	5	0	0	0	0	1	0	0	0	2	6	17	5
			(%)	—	—	25.0	22.2	26.2	25.0	0.0	—	0.0	0.0	6.3	3.4	0.0	—	16.7	17.6	22.1	20.0
	対象台数	(千台)	0	0	2	38	663	141	0	0	0	0	1	0	0	0	2	38	665	141	
		(%)	—	—	0.2	1.9	7.0	5.8	0.0	—	0.0	0.0	1.2	0.5	0.0	—	0.2	1.7	7.0	5.6	
	軽	届出件数	(件)	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1
			(%)	—	—	0.0	3.7	3.3	3.1	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	2.9	2.6	2.4
対象台数	(千台)	0	0	0	1	213	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	213	43		
	(%)	—	—	0.0	0.1	2.3	1.8	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	1.7		
乗合車	届出件数	(件)	0	0	1	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3	1	
		(%)	—	—	12.5	11.1	4.9	7.3	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	8.3	8.8	3.9	5.6	
対象台数	(千台)	0	0	0	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	2		
	(%)	—	—	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1		
特殊車	届出件数	(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		(%)	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	
対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	(%)	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0		
二輪車*1	届出件数	(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		(%)	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	
対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	(%)	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0		
その他	届出件数	(件)	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	
		(%)	—	—	0.0	0.0	4.9	3.1	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	3.9	2.4	
対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	(%)	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0		
合計*2	届出件数	(件)	0	0	8	27	61	19	2	0	4	7	16	6	2	0	12	34	77	25	
		(%)	—	—	100	100	100	100	100	—	100	100	100	100	100	—	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	0	0	722	2,052	9,438	2,443	2	0	14	144	112	54	2	0	736	2,197	9,550	2,497	
	(%)	—	—	100	100	100	100	100	—	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、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

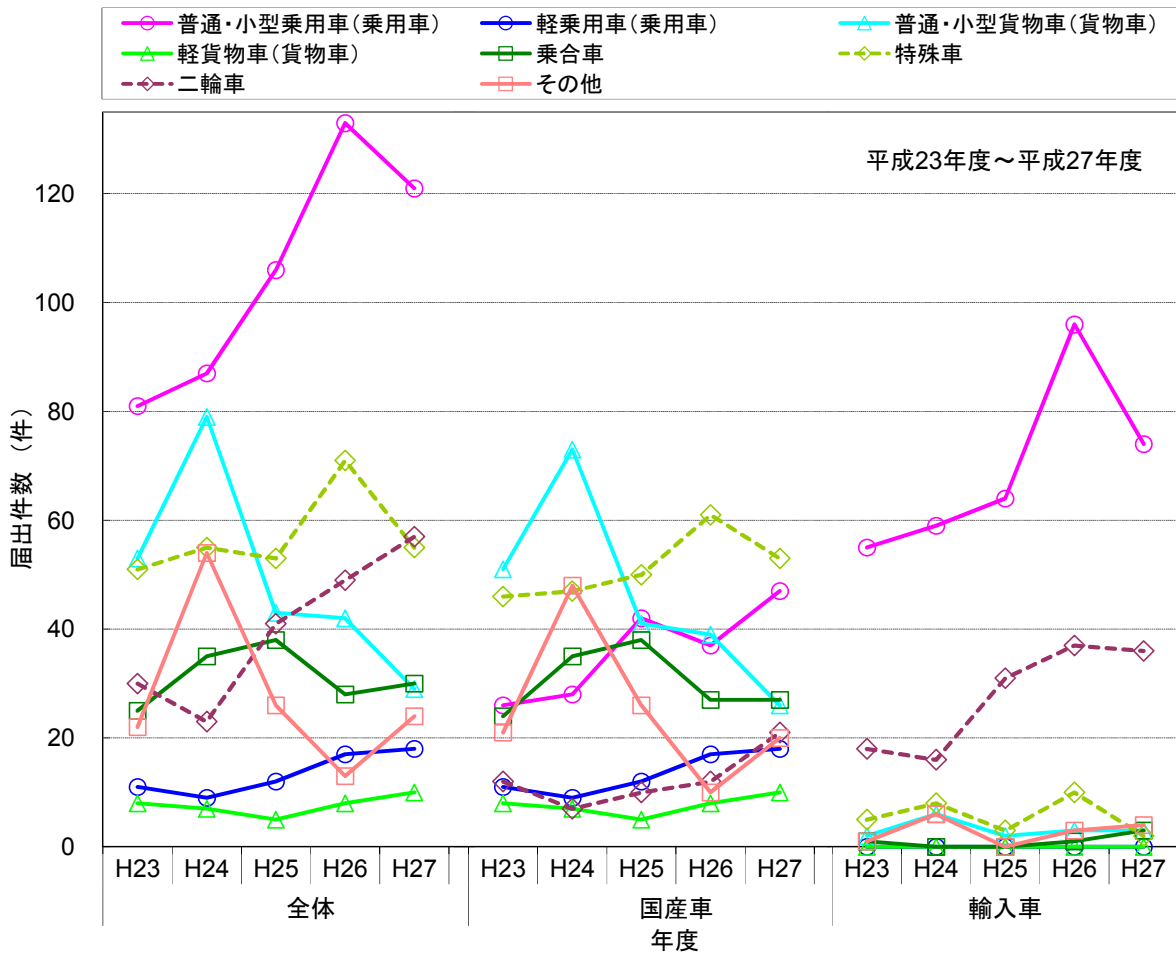


図 1-7 タカタ製エアバッグのリコールを除く車種（用途）別の届出件数（平成 23 年度から平成 27 年度）

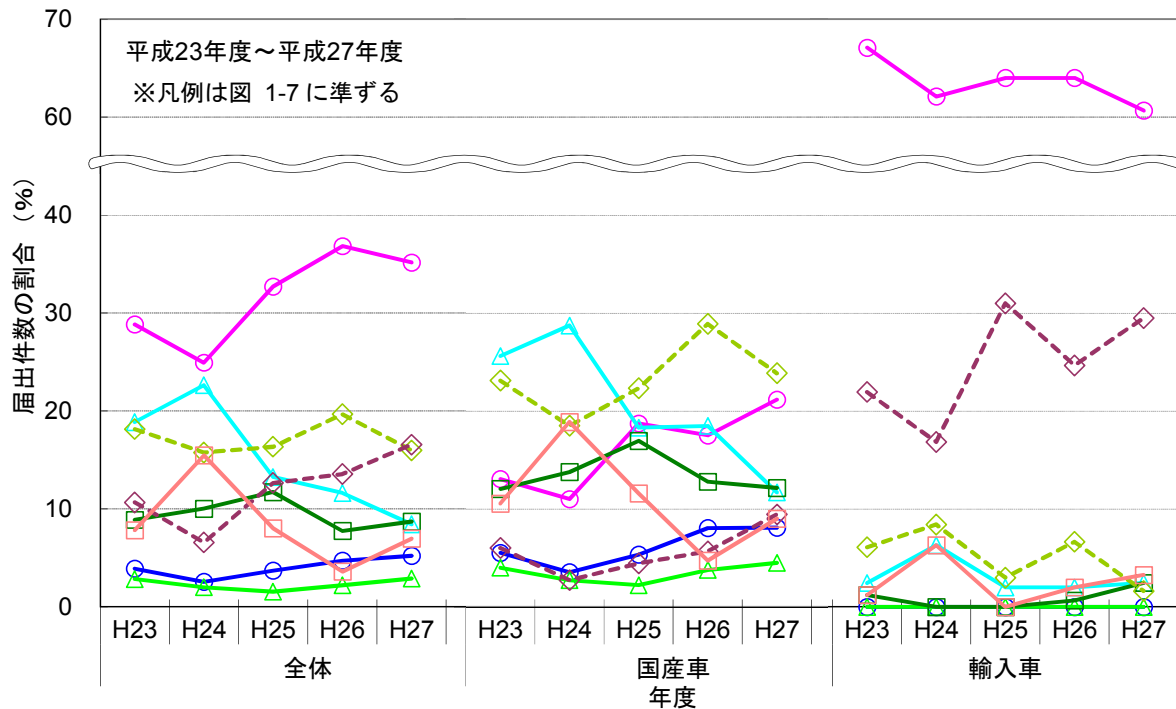


図 1-8 タカタ製エアバッグのリコールを除く車種（用途）別の届出件数の割合（平成 23 年度から平成 27 年度）

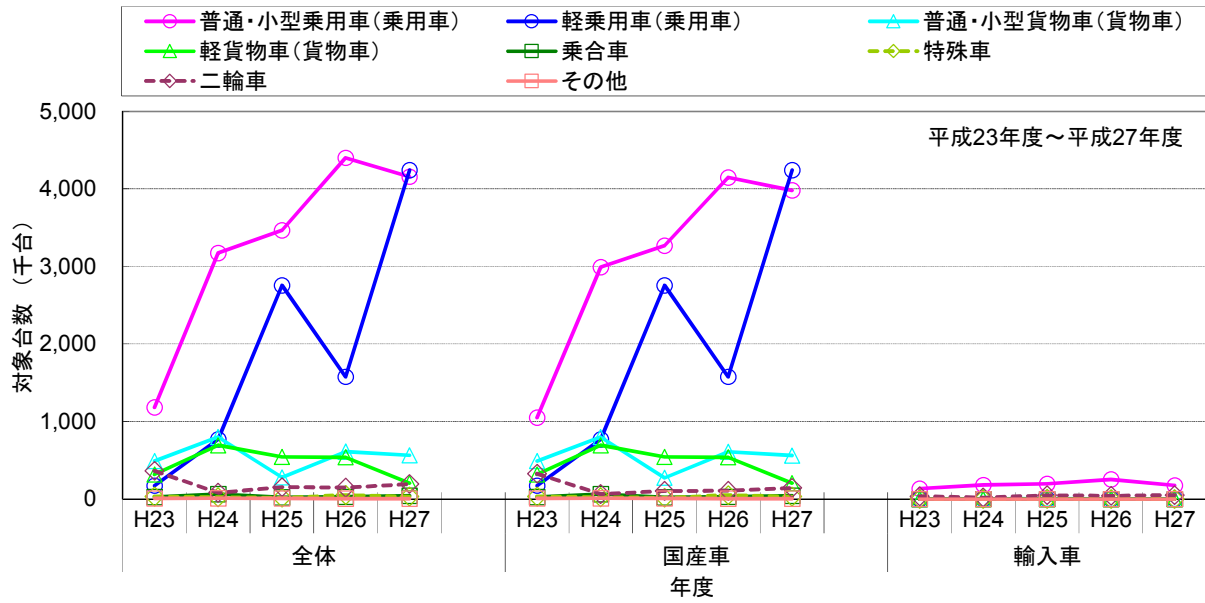


図 1-9 タカタ製エアバッグのリコールを除く車種 (用途) 別の対象台数 (平成 23 年度～平成 27 年度)

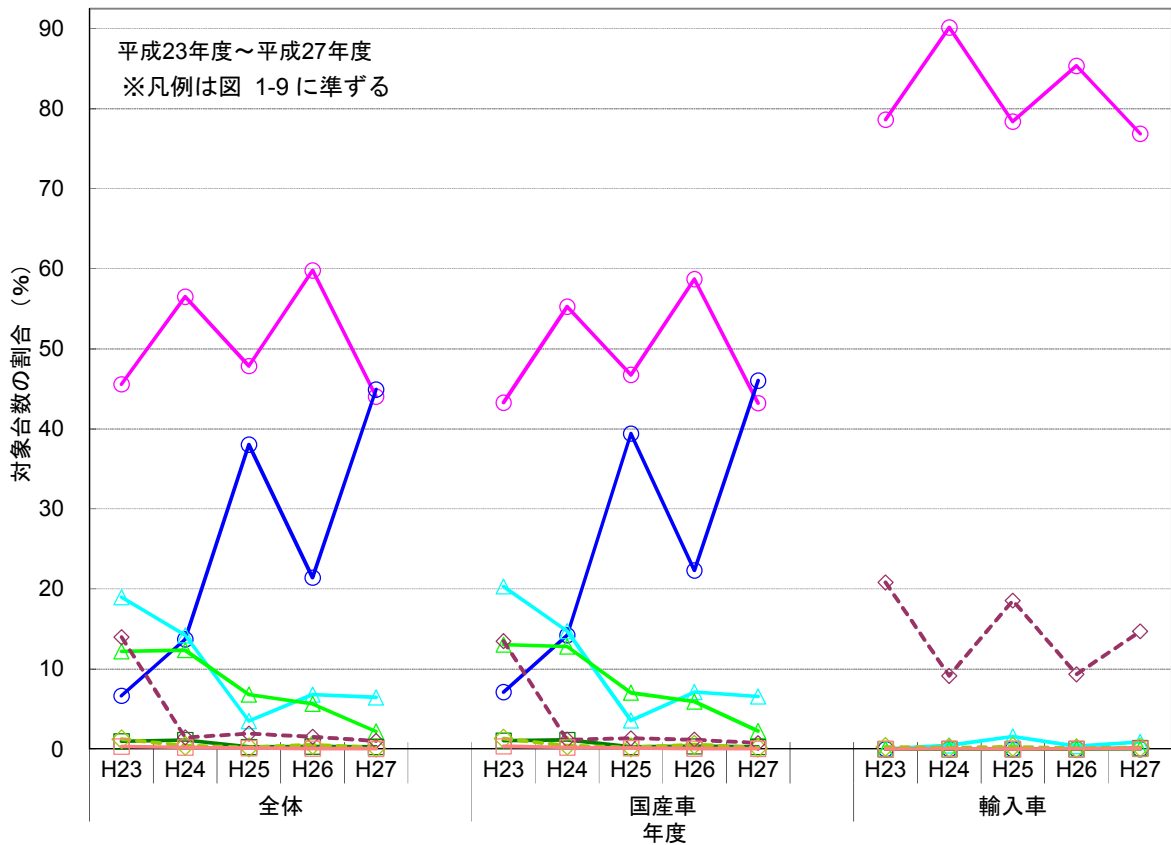


図 1-10 タカタ製エアバッグのリコールを除く車種 (用途) 別の対象台数の割合 (平成 23 年度～平成 27 年度)

1.5 装置別リコール届出件数・割合

平成 23 年度から平成 27 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 1-10 に示し、それをグラフにしたものを、「全体」は図 1-11 及び図 1-12 に、国産車は図 1-13 及び図 1-14 に、輸入車は図 1-15 及び図 1-16 にそれぞれ示す。なお、表 1-10 は、平成 27 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 1-10 装置別の届出件数及びその割合（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 カ年平均）

装置名	届出件数及びその割合		国産車						輸入車						全体						
			H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均	
原動機	届出件数	(件)	21	27	38	48	36	34	8	9	14	19	18	14	29	36	52	67	54	48	
		(%)	10.2	10.6	16.6	18.8	13.5	14.0	9.5	9.4	12.5	12.0	12.7	11.5	10.0	10.3	15.2	16.2	13.2	13.2	
電気装置	届出件数	(件)	29	26	21	22	32	26	5	13	11	8	14	10	34	39	32	30	46	36	
		(%)	14.1	10.2	9.2	8.6	12.0	10.7	6.0	13.5	9.8	5.1	9.9	8.6	11.8	11.1	9.4	7.3	11.3	10.0	
動力伝達装置	届出件数	(件)	30	27	45	40	30	34	7	15	14	12	10	12	37	42	59	52	40	46	
		(%)	14.6	10.6	19.7	15.7	11.3	14.2	8.3	15.6	12.5	7.6	7.0	9.8	12.8	12.0	17.3	12.6	9.8	12.8	
燃料装置	届出件数	(件)	21	29	14	16	20	20	9	7	9	23	20	14	30	36	23	39	40	34	
		(%)	10.2	11.4	6.1	6.3	7.5	8.3	10.7	7.3	8.0	14.6	14.1	11.5	10.4	10.3	6.7	9.4	9.8	9.3	
制動装置	届出件数	(件)	16	21	27	29	20	23	14	13	14	16	12	14	30	34	41	45	32	36	
		(%)	7.8	8.2	11.8	11.4	7.5	9.3	16.7	13.5	12.5	10.1	8.5	11.7	10.4	9.7	12.0	10.9	7.8	10.1	
乗車装置	届出件数	(件)	9	10	12	13	15	12	2	0	9	13	13	7	11	10	21	26	28	19	
		(%)	4.4	3.9	5.2	5.1	5.6	4.9	2.4	0.0	8.0	8.2	9.2	6.3	3.8	2.8	6.2	6.3	6.9	5.3	
かじ取装置	届出件数	(件)	17	10	7	10	13	11	7	7	0	8	5	5	24	17	7	18	18	17	
		(%)	8.3	3.9	3.1	3.9	4.9	4.7	8.3	7.3	0.0	5.1	3.5	4.6	8.3	4.8	2.1	4.4	4.4	4.7	
車枠・車体	届出件数	(件)	6	21	6	5	16	11	5	9	2	6	1	5	11	30	8	11	17	15	
		(%)	2.9	8.2	2.6	2.0	6.0	4.5	6.0	9.4	1.8	3.8	0.7	3.9	3.8	8.5	2.3	2.7	4.2	4.3	
灯火装置	届出件数	(件)	11	6	22	9	10	12	6	2	8	8	4	6	17	8	30	17	14	17	
		(%)	5.4	2.4	9.6	3.5	3.8	4.8	7.1	2.1	7.1	5.1	2.8	4.7	5.9	2.3	8.8	4.1	3.4	4.8	
排出ガス発散防止装置	届出件数	(件)	12	15	6	12	9	11	1	5	5	2	2	3	13	20	11	14	11	14	
		(%)	5.9	5.9	2.6	4.7	3.4	4.5	1.2	5.2	4.5	1.3	1.4	2.5	4.5	5.7	3.2	3.4	2.7	3.8	
緩衝装置	届出件数	(件)	3	1	3	6	2	3	3	2	4	9	7	5	6	3	7	15	9	8	
		(%)	1.5	0.4	1.3	2.4	0.8	1.2	3.6	2.1	3.6	5.7	4.9	4.2	2.1	0.9	2.1	3.6	2.2	2.2	
走行装置	届出件数	(件)	11	8	5	11	2	7	5	5	4	5	2	4	16	13	9	16	4	12	
		(%)	5.4	3.1	2.2	4.3	0.8	3.1	6.0	5.2	3.6	3.2	1.4	3.5	5.5	3.7	2.6	3.9	1.0	3.2	
その他	エアバッグ	届出件数	(件)	0	2	4	18	34	12	5	3	5	14	24	10	5	5	9	32	58	22
			(%)	0.0	0.8	1.7	7.1	12.8	4.8	6.0	3.1	4.5	8.9	16.9	8.6	1.7	1.4	2.6	7.7	14.2	6.0
	エアバッグ以外	届出件数	(件)	19	52	19	16	27	27	7	6	13	15	10	10	26	58	32	31	37	37
			(%)	9.3	20.4	8.3	6.3	10.2	11.0	8.3	6.3	11.6	9.5	7.0	8.6	9.0	16.5	9.4	7.5	9.1	10.2
合計*1	届出件数	(件)	205	255	229	255	266	242	84	96	112	158	142	118	289	351	341	413	408	360	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	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、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-8 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

平成 27 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 408 件であり、前年度と比べ 5 件減少（対前年度比約 1%減）した。国産車については 266 件であり、前年度と比べて 11 件増加（同約 4%増）しており、輸入車については 142 件で、前年度と比べて 16 件減少（同約 10%減）した。平成 27 年度の装置別の届出件数のうち、「全体」では、「原動機」54 件及び「電気装置」46 件で届出件数合計の約 25%を占め、さらに「動力伝達装置」40 件、「燃料装置」40 件を加えると、これら 4 装置で合計 180 件となり届出件数の「全体」の約 44%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 46%及び約 45%をそれぞれ占めている。平成 27 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」、「電気装置」、「動力伝達装置」及び「燃料装置」の上位 4 装置では、「動力伝達装置」の 5 カ年平均が 3 ポイント高いが、他の 3 装置ではほぼ同程度である。

平成 27 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 36 件で前年度と比べて 12 件減少（対前年度比約 25%減）し、「電気装置」が 32 件で前年度と比べて 10 件増加（同約 45%増）し、続いて「動力伝達装置」の届出件数が 30 件で、前年度と比べて 10 件の減少（同 25%減）となっている。平成 27 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、「原動機」、「電気装置」及び「動力伝達装置」の上位 3 装置では、「動力伝達装置」の 5 カ年平均が約 3 ポイント高いが、他の 2 装置ではほぼ同程度である。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「燃料装置」が 20 件で最も多く、前年度と比べて 3 件減少（対前年度比約 13%減）し、「原動機」が 18 件で前年度と比べて 1 件減少（同約 5%減）、続いて「電気装置」が 14 件で前年度と比べて 6 件増加（同 75%増）となっている。「燃料装置」の届出件数が最も多いという輸入車は、「原動機」、「電気装置」、「動力伝達装置」の届出件数が多い国産車の特徴とは異なる傾向となっている。

なお、表 1-10 において、エアバッグは「その他」の装置に分類されているが、平成 27 年度ではエアバッグの届出件数が大幅に増加したため、平成 23 年度から平成 27 年度までのリコール届出については便宜上「エアバッグ」と「エアバッグ以外」に区分けして集計している。

さらに、「全体」において、5 カ年を通して原動機、電気装置及び動力伝達装置の届出件数が多い理由について、設計及び製造が起因の不具合発生及び頻度がリコール届出件数と比例していると考えられるため、各装置の不具合発生及び頻度を見積もることの可能性を検討した。

不具合発生及び頻度は、各装置の〔部品点数〕×〔熱処理・表面処理を含んだ加工工数〕×〔製造に要求される難易度（加工精度、歩留まり、工場環境管理等）〕に比例し、さらに設計・製造時のヒューマンエラーが係わっていると大雑把に推測される。そこで、まず装置別の部品点数を調査する方法を検討したが、大きく 2 点の問題が明らかとなった。この 2 点の問題の解決方法が見当たらないため、当該分析調査では、これ以上進めることができなかった。

- ①一般社団法人日本自動車部品工業会において、自動車部品出荷動向調査結果が毎年度公表されており、「エンジン部品」「電装品・電磁部品」「駆動・伝導及び操縦装置部品」等の項目毎に出荷額（円）で表示されている。
- ②部品点数の集計方法が、自動車メーカー及び装置メーカー（サプライヤー）で異なり、また、装置メーカーの中でも、部品1点の数え方が異なる。

*1：出荷動向調査（JAPIA の正会員会社を対象として自動車部品の出荷動向を調査したもの）
<http://www.japia.or.jp/research/foword.html>

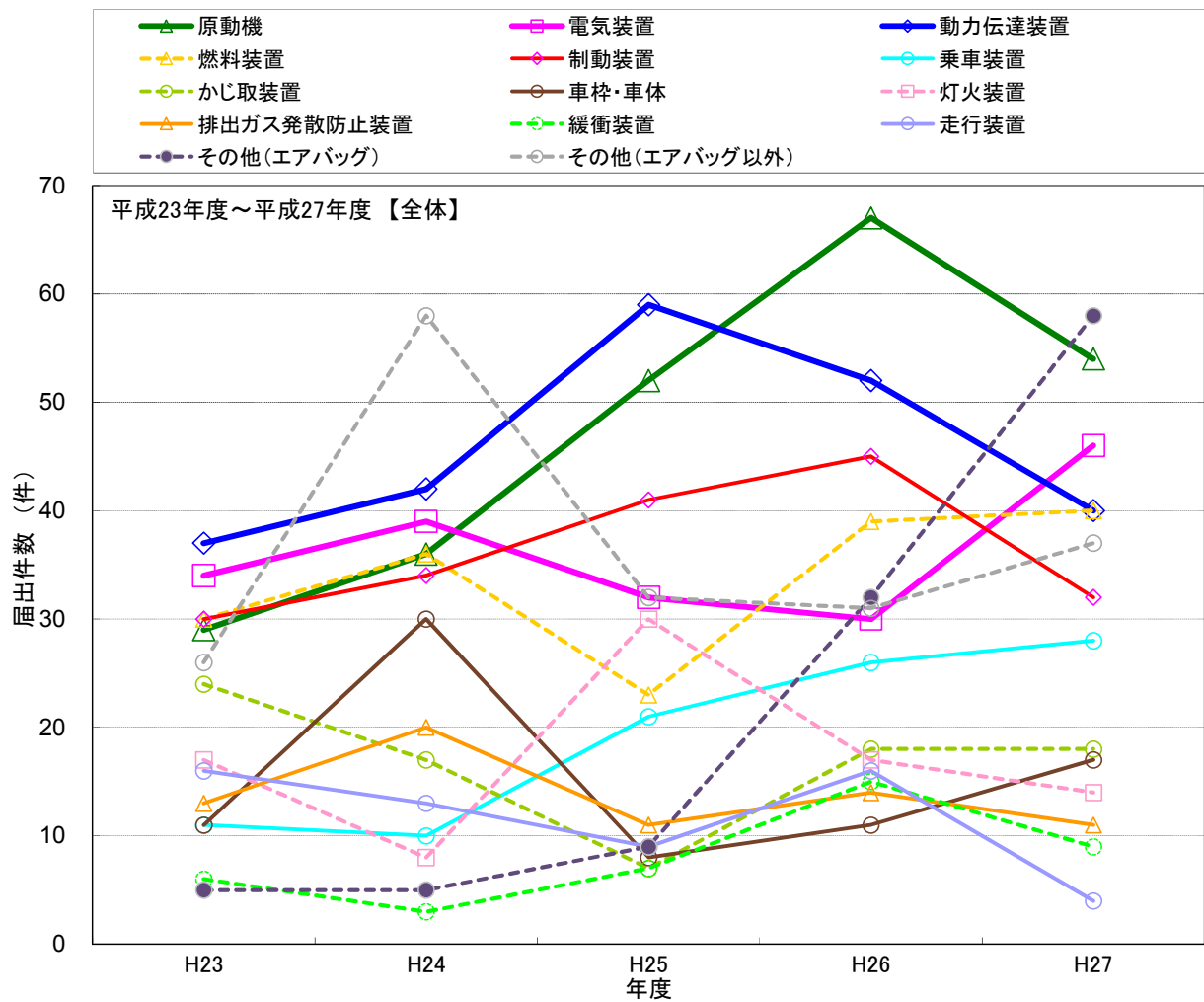


図 1-11 装置別の届出件数【全体】（平成 23 年度～平成 27 年度）

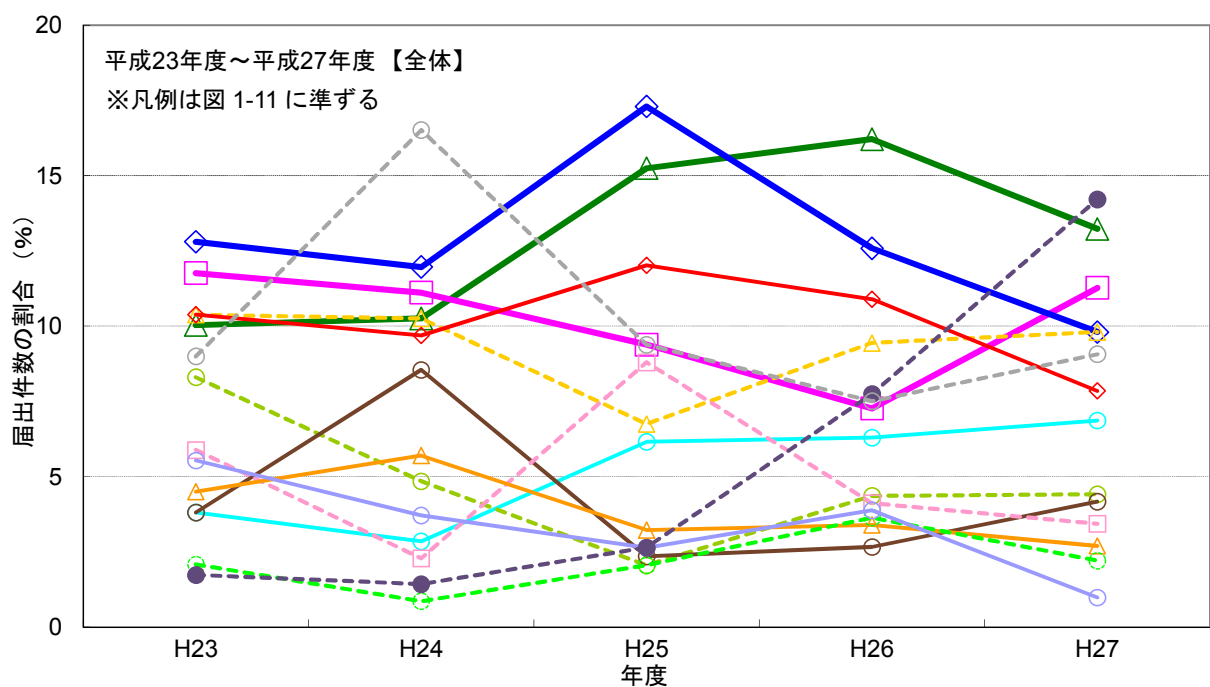


図 1-12 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 23 年度～平成 27 年度）

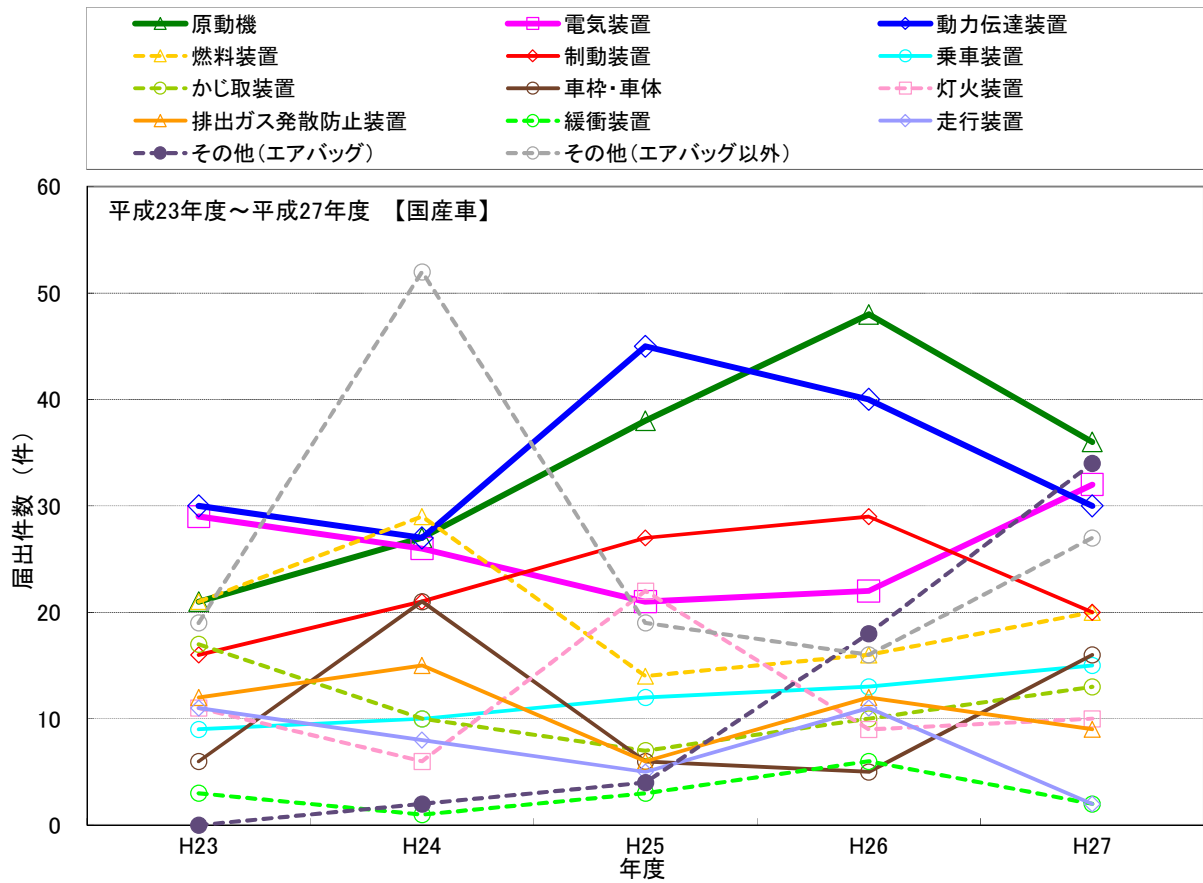


図 1-13 装置別の届出件数【国産車】(平成 23 年度～平成 27 年度)

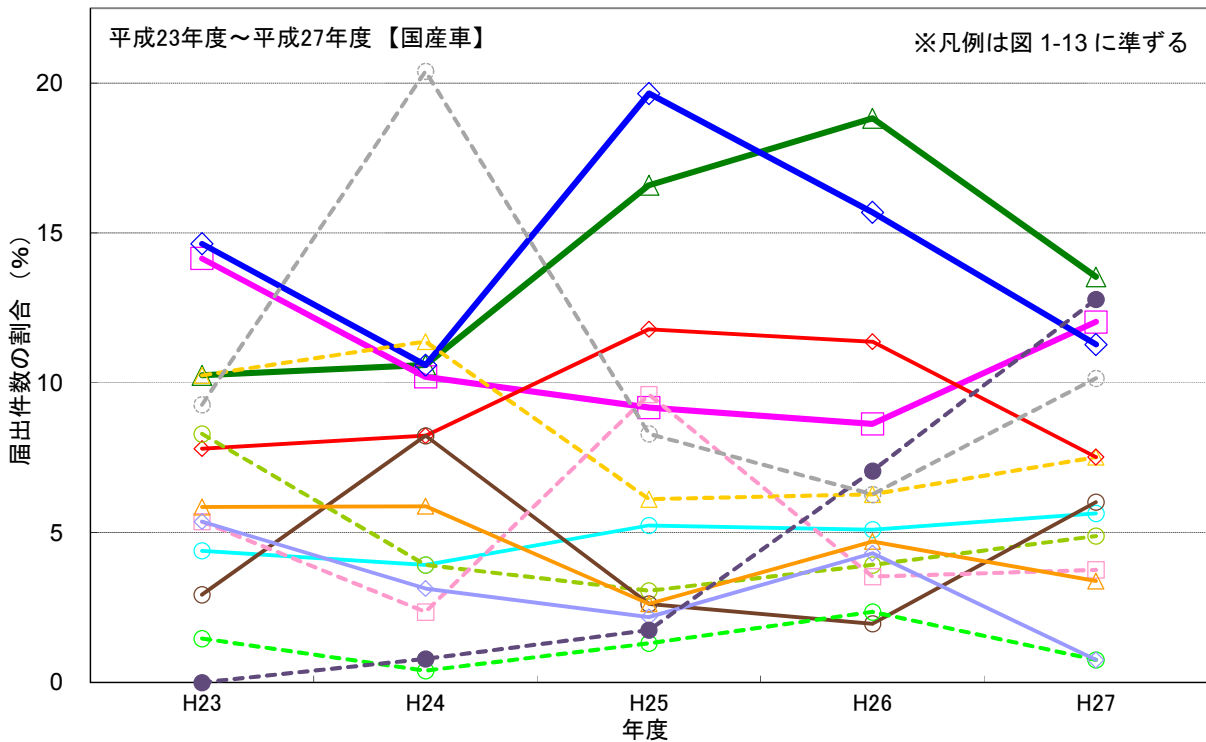


図 1-14 装置別の届出件数の割合【国産車】(平成 23 年度～平成 27 年度)

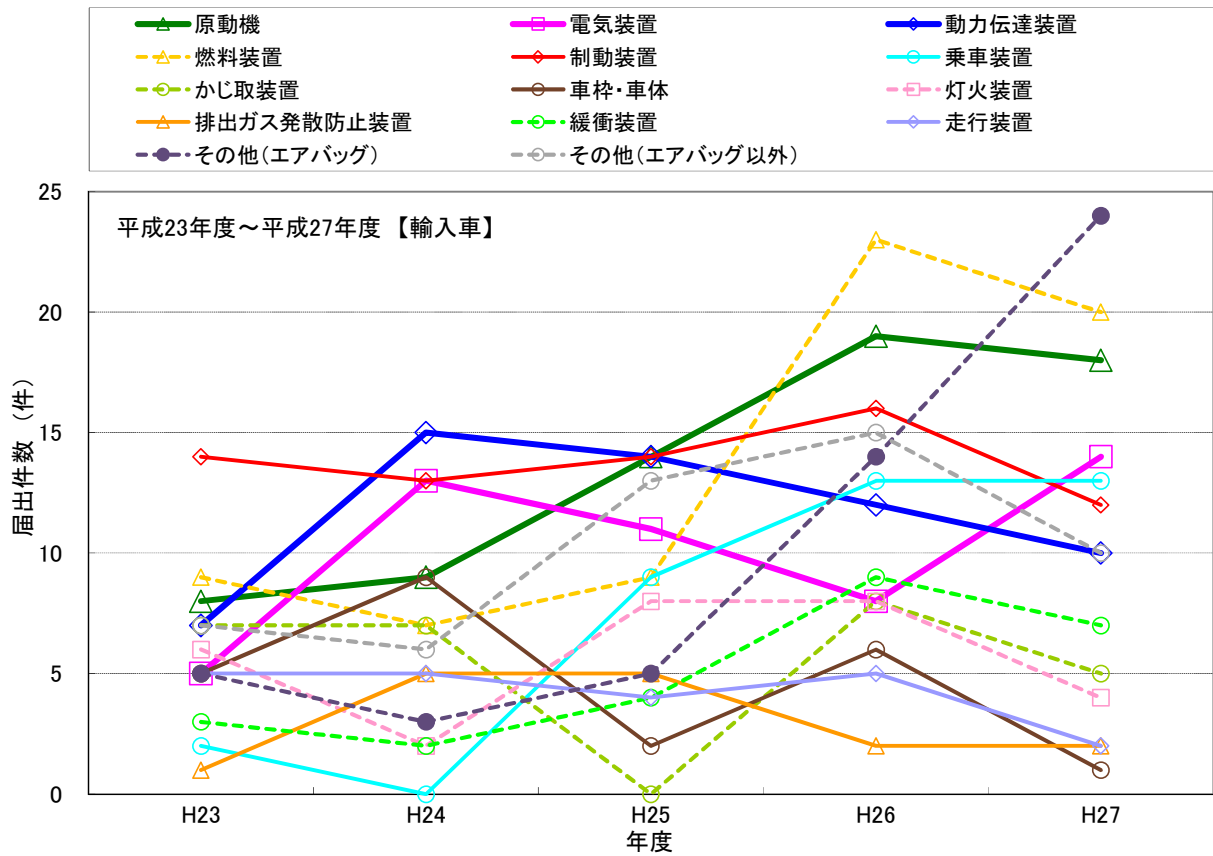


図 1-15 装置別の届出件数【輸入車】(平成 23 年度～平成 27 年度)

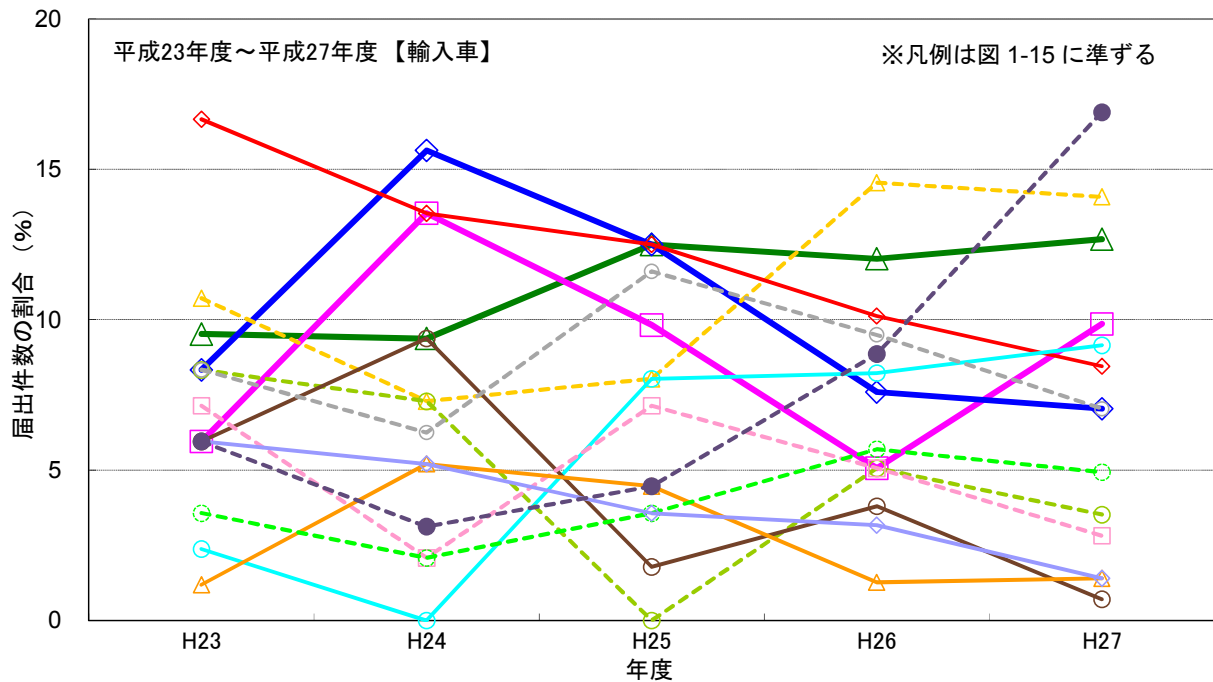


図 1-16 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 23 年度～平成 27 年度)

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 23 年度から平成 27 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*1（以下、「HV」という。）における特有の構造等*2に起因するリコール届出*3について、車種（用途）別及び装置別の届出状況を次項以降に示す。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）及び乗合車とした。

(1) 車種（用途）別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出状況

車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合を表 1-11 に示す。なお、表 1-11 に示す届出件数及び対象台数についての割合は、EV 及び HV 以外の車両も含む届出に対する割合を示す（EV 及び HV 以外の車両も含む届出における調査対象の車種（用途）の届出件数及び対象台数の合計をそれぞれ 100 としている）。

また、表 1-11 をグラフにしたものを 図 1-17 から図 1-20 にそれぞれ示す。

*1：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。

*2：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、ハイブリッドシステム又は電動機の採用で従来構造と異なる仕様の装置を含む。

*3：対象車両が EV 及び HV で、不具合の原因に EV 及び HV 特有の構造等が直接的に関与している届出。

表 1-11 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*1（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）			国産車						輸入車						全体						
			H23	H24	H25	H26*2	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26*2	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26*2	H27	5 力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	3	1	9	4	5	4	0	1	0	0	3	1	3	2	9	4	8	5
			(%)	2.5	0.7	6.2	2.6	2.7	2.9	0.0	1.5	0.0	0.0	3.1	1.0	1.7	0.9	4.2	1.5	2.8	2.2
		対象台数	(千台)	19	1,518	1,258	522	458	755	0	0	0	0	6	1	19	1,518	1,258	522	463	756
		(%)	0.9	28.6	16.6	5.8	2.5	8.9	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.5	0.9	27.6	16.1	5.6	2.5	8.7	
	軽	届出件数	(件)	0	3	1	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2	2	2
			(%)	0.0	2.0	0.7	1.3	1.1	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.5	0.8	0.7	0.7
対象台数		(千台)	0	4	0	10	1	3	0	0	0	0	0	0	0	4	0	10	1	3	
	(%)	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
			(%)	0.8	0.7	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.5	0.0	0.0	0.0	0.2
		対象台数	(千台)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	軽	届出件数	(件)	0	3	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	2	1	1	1
			(%)	0.0	2.0	1.4	0.6	0.5	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.9	0.4	0.4	0.6
対象台数		(千台)	0	3	0	6	1	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	6	1	2	
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0		
乗合車	届出件数	(件)	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	
		(%)	0.0	0.0	0.7	1.3	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.8	0.0	0.3	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
上記車種（用途）の合計	届出件数	(件)	4	8	13	9	8	8	0	1	0	0	3	1	4	9	13	9	11	9	
		(%)	3.3	5.3	8.9	5.8	4.3	5.5	0.0	1.5	0.0	0.0	3.1	1.0	2.2	4.1	6.0	3.4	3.9	4.0	
	対象台数	(千台)	20	1,526	1,259	538	460	760	0	0	0	0	6	1	20	1,526	1,259	538	466	762	
		(%)	1.0	28.7	16.6	6.0	2.5	9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.5	0.9	27.8	16.1	5.7	2.5	8.7	
EV 及び HV 以外の車両も含む届出の合計*3	届出件数	(件)	120	152	146	155	186	152	60	65	70	107	96	80	180	217	216	262	282	231	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	2,056	5,314	7,585	8,956	18,471	8,476	135	183	215	398	291	244	2,191	5,497	7,800	9,355	18,762	8,721	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

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

*2：昨年度の報告書「平成 26 年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」において、集計の誤りがあったため修正した。

*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 27 年度の車種（用途）別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出で、「全体」の届出件数の合計は 11 件で、前年度と比べて 2 件増加している。国産車の届出件数は 8 件で、前年度と比べて 1 件減少している。輸入車の届出件数は 3 件で、前年度と比べて 3 件増加している。

平成 27 年度の「全体」について、車種別では、乗用車が 10 件（普通・小型乗用車 8 件、軽乗用車 2 件）で、前年度と比べて 4 件増加し調査対象の車種（用途）中では最も多く、次に貨物車が 1 件（普通・小型貨物車 0 件、軽貨物車 1 件）で前年度と同件数である。乗合車の届出件数は 0 件で前年度と比べて 2 件減少している。

平成 27 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 466 千台であり、前年度と比べて 72 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 2.5% を占め前年度と比べて約 3 ポイント減少、国産車は 2.5% を占め前年度と比べて約 4 ポイント減少、輸入車は 2.0% を占め前年度と比べて 2 ポイント増加している。

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 463 千台で EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出の合計対象台数の約 99% を占める。

なお、国産車において前年度に対する届出件数及びその割合が減少している理由としては、EV 及び HV の車両の市場への普及及び技術開発が安定してきたことが推測でき、また、輸入車において、前年度に対する届出件数及びその割合が増加している背景としては、数年前から輸入車の EV 及び HV の新規車種の市場投入数が増加していることが推測できる。

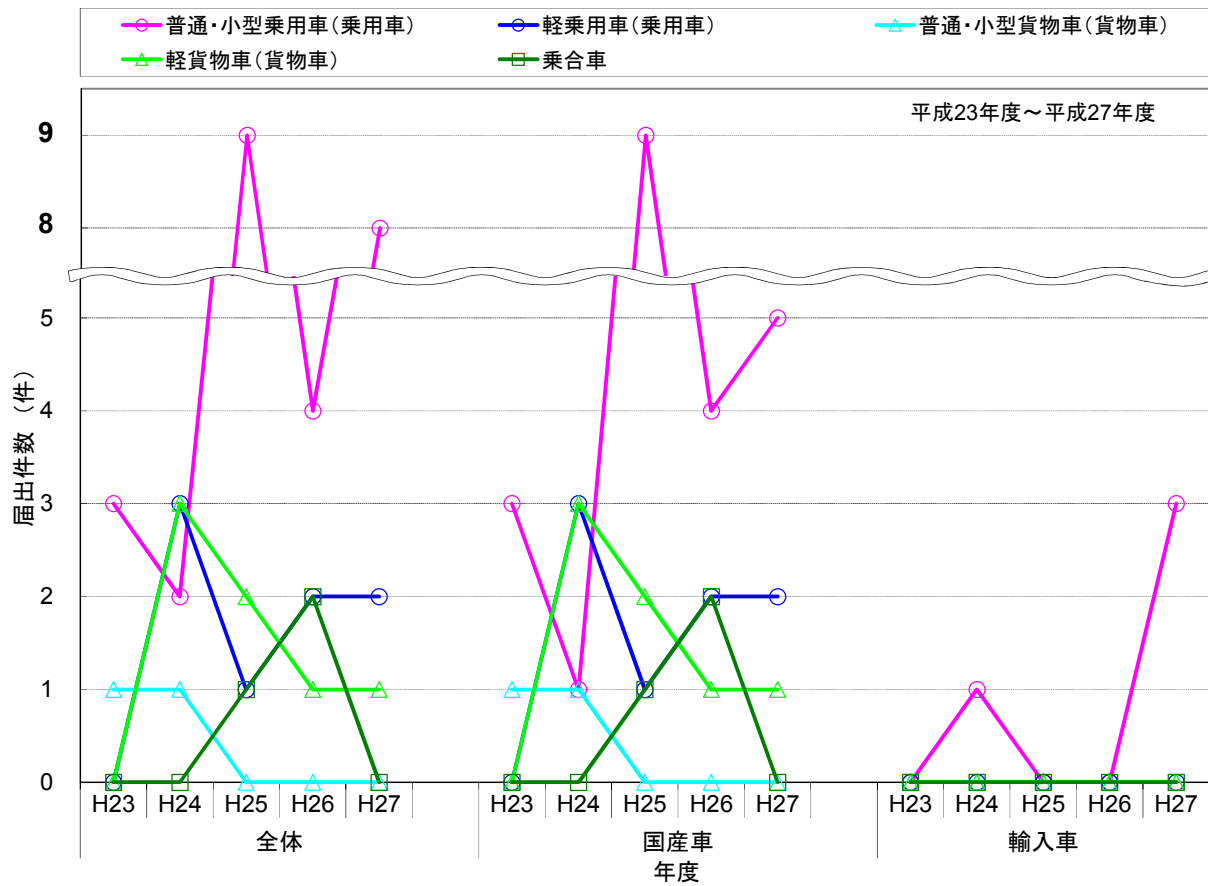


図 1-17 車種 (用途) 別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数 (平成 23 年度～平成 27 年度)

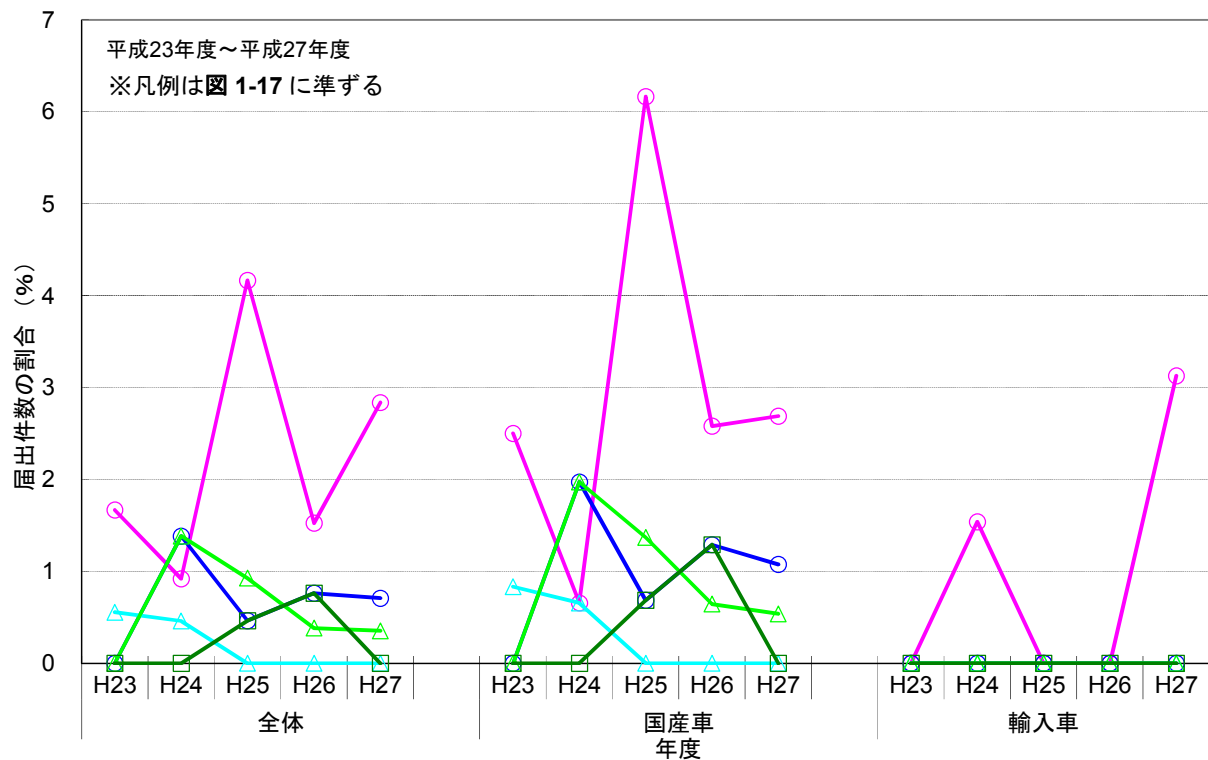


図 1-18 車種 (用途) 別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数の割合 (平成 23 年度～平成 27 年度)

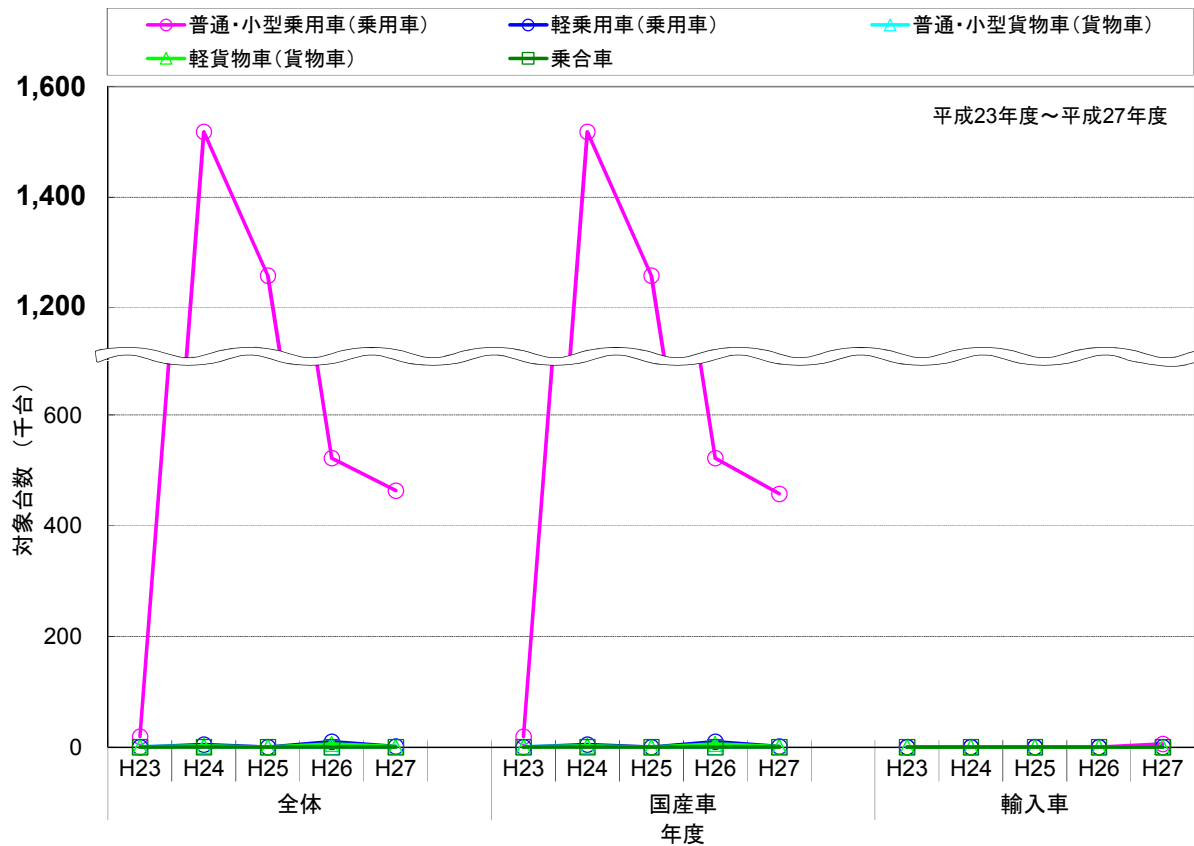


図 1-19 車種（用途）別のEV及びHVの特有の構造等に起因する対象台数（平成23年度～平成27年度）

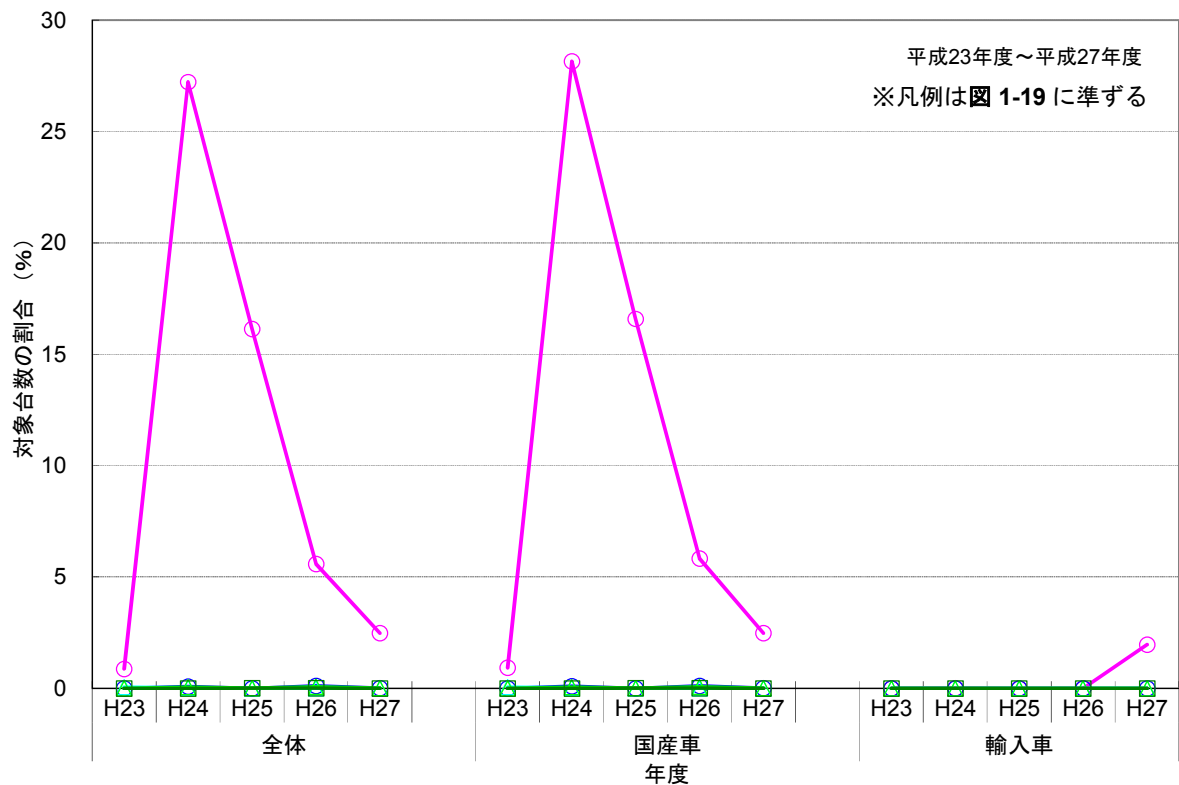


図 1-20 車種（用途）別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出件数の割合（平成23年度～平成27年度）

(2) 装置別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出状況

装置別の届出件数及びその割合を表 1-12 に示す。なお、表 1-12 に示す届出件数の割合は、EV 及び HV 以外の車両も含む届出に対する割合を示す (EV 及び HV 以外の車両も含む届出における調査対象の車種 (用途) の装置別の届出件数及び対象台数の合計をそれぞれ 100 としている)。また、表 1-12 では平成 27 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、平成 23 年度から平成 27 年度まで EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出が全くなかった装置は省略している。そして、表 1-12 をグラフにしたものを図 1-21 及び図 1-22 にそれぞれ示す。そのほかに、表 1-12 に示す 6 装置の装置別の合計の届出件数及びその割合を図 1-23 及び図 1-24 に示す。

表 1-12 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23年度～平成27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						
		H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均	
電気装置	届出件数	(件)	3	1	5	5	3	3	0	0	0	0	1	0	3	1	5	5	4	4
		(%)	3.9	0.9	4.5	4.6	2.4	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.4	2.7	0.6	3.0	2.7	2.0	2.2
動力伝達装置	届出件数	(件)	0	1	6	1	1	2	0	1	0	0	1	0	0	2	6	1	2	2
		(%)	0.0	0.9	5.4	0.9	0.8	1.7	0.0	2.1	0.0	0.0	1.4	0.7	0.0	1.2	3.7	0.5	1.0	1.3
燃料装置	届出件数	(件)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.2
原動機	届出件数	(件)	2	1	5	4	1	3	0	0	0	0	0	0	2	1	5	4	1	3
		(%)	2.6	0.9	4.5	3.7	0.8	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.6	3.0	2.2	0.5	1.6
制動装置	届出件数	(件)	0	4	1	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	4	1	3	1	2
		(%)	0.0	3.4	0.9	2.8	0.8	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.6	1.6	0.5	1.1
その他（エアバッグ以外）	届出件数	(件)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.1
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	5	7	17	13	8	10	0	1	0	0	3	1	5	8	17	13	11	11
		(%)	6.5	6.0	15.3	12.0	6.3	9.3	0.0	2.1	0.0	0.0	4.2	1.4	4.5	4.8	10.4	7.0	5.6	6.6
EV及びHV以外の車両も含む上記装置の届出の合計*1*2	届出件数	(件)	77	117	111	108	127	108	34	48	53	77	71	57	111	165	164	185	198	165
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	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届出の各装置別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、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-11 に示す車種（用途）別の届出件数の合計より多くなる。

平成 27 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、原動機、電気装置、動力伝達装置、燃料装置、制動装置及びその他（エアバッグ以外）の 6 装置に限られたが、前年度と比べて燃料装置及びその他（エアバッグ以外）の 2 装置が増加している。

平成 27 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 4 件で前年度と比べて 1 件減少している。次に多い装置は動力伝達装置及び燃料装置の各 2 件で、前年度と比べて動力伝達装置は 1 件増加、燃料装置は 2 件増加している。原動機、制動装置及びその他（エアバッグ以外）は各 1 件で、前年度と比べて原動機は 3 件減少、制動装置は 2 件減少、その他（エアバッグ以外）は 1 件増加している。

平成 23 年度から平成 27 年度を通して、「全体」における 6 装置合計の届出件数が 5 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判断できない。

6 装置の合計で見ると、「全体」の届出件数は 11 件で、前年度と比べて 2 件減少、5 カ年平均と比べて同件数である。国産車の届出件数は 8 件で前年度と比べて 5 件減少、5 カ年平均と比べて 2 件減少している。輸入車の届出件数は 3 件で、前年度と比べて 3 件増加、5 カ年平均と比べて 2 件増加している。

平成 27 年度において、これら 6 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 5.6%を占め前年度と比べて約 1 ポイント減少、国産車は 6.3%を占め前年度と比べて約 6 ポイント減少、輸入車は 4.2%を占め前年度と比べて約 4 ポイント増加している。

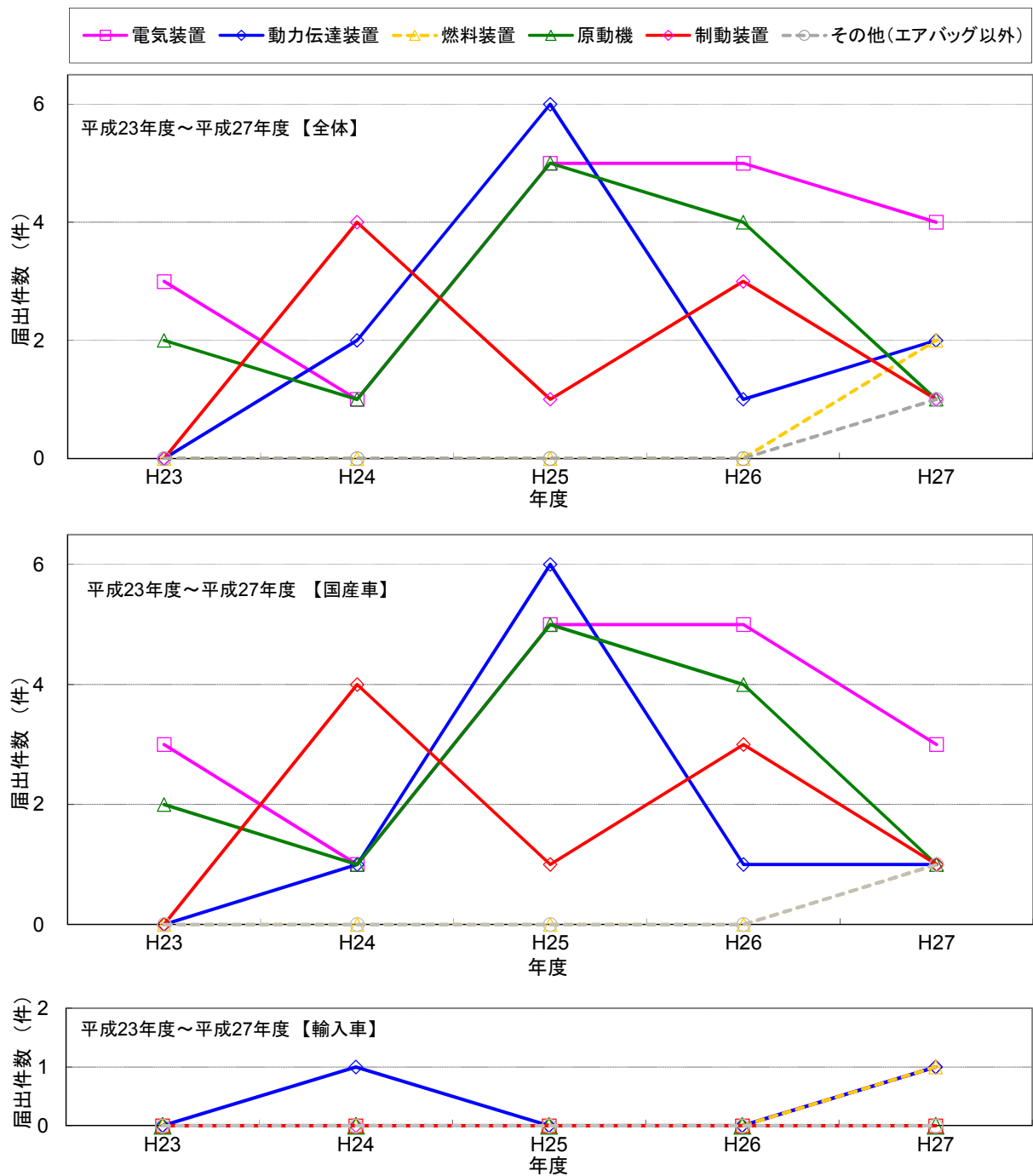


図 1-21 装置別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出件数（平成23年度～平成27年度）

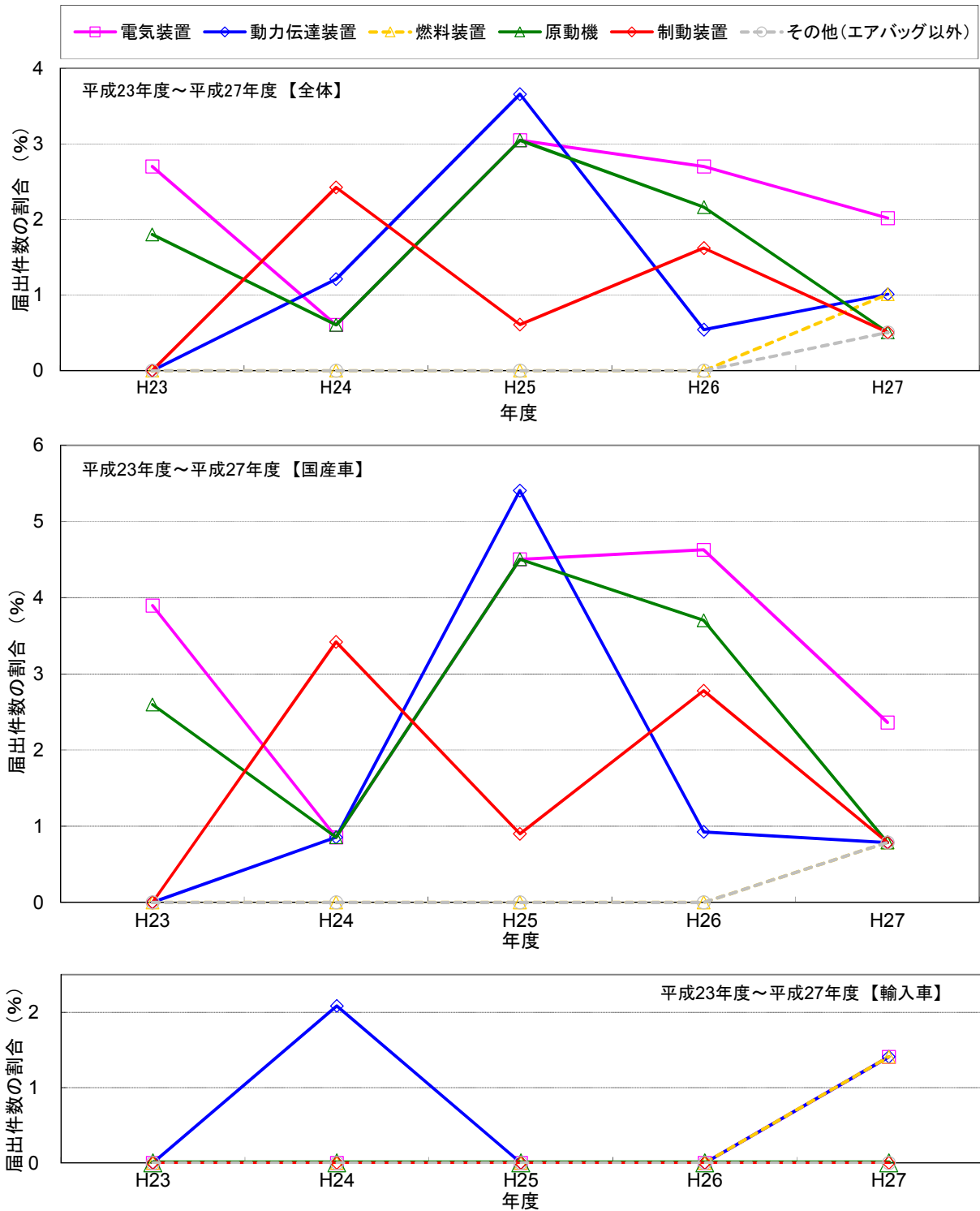


図 1-22 装置別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数の割合（平成 23 年度～平成 27 年度）

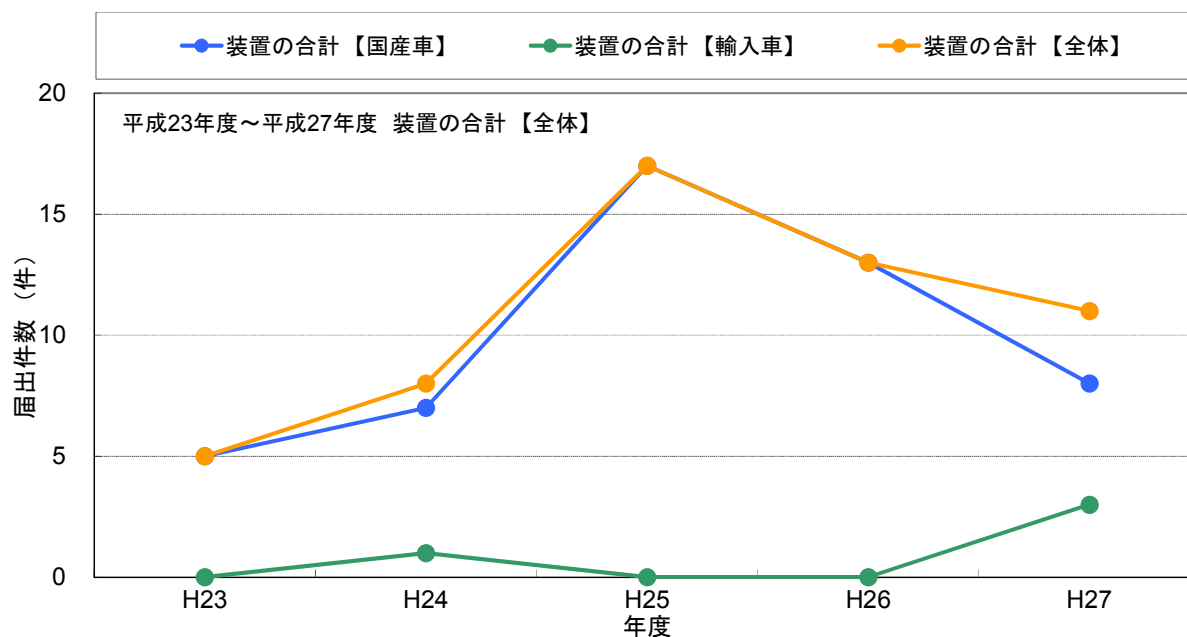


図 1-23 装置別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出における装置の合計の届出件数 (平成 23 年度～平成 27 年度)

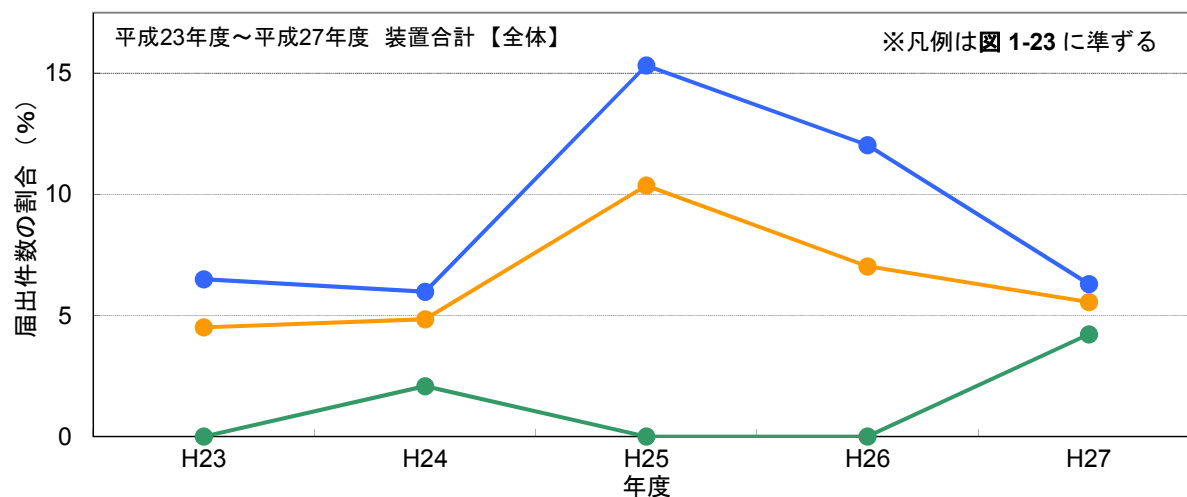


図 1-24 装置別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出における装置の合計の届出件数の割合 (平成 23 年度～平成 27 年度)

1.7 先進安全自動車（ASV）技術に関するリコール届出件数・割合

国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている「先進安全自動車（以下、「ASV」という。）」の実用化された ASV 技術*1のうち、「衝突被害軽減ブレーキ」*1、「レーンキープアシスト」*1、「ACC（全車速 ACC）」*1を対象とした平成 23 年度から平成 27 年度の届出状況を表 1-13 に示す。また、表 1-13 をグラフにしたものを図 1-25 に示す。

なお、平成 27 年度は、国産車において、「衝突被害軽減ブレーキ」及び「ACC」の双方に係る届出 1 件、「衝突被害軽減ブレーキ」の届出 2 件あり、輸入車においては、「衝突被害軽減ブレーキ」及び「ACC」の双方に係る届出が 1 件あった。

表 1-13 平成 23 年度から平成 27 年度における「先進安全自動車 (ASV)」*1 技術に関するリコール届出件数及び対象台数 (平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

先進安全自動車 (ASV) の技術に関する届出	国産車						輸入車						全体						
	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	
衝突被害軽減ブレーキ	件数 (件)	0	1	2	0	3	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	4	1
	台数 (台)	0	7,926	25,684	0	12,728	9,268	0	0	0	0	17	3	0	7,926	25,684	0	12,745	9,271
レーンキープアシスト	件数 (件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	台数 (台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ACC	件数 (台)	0	0	1	0	1*2	0*2	0	0	0	1	1*2	0*2	0	0	1	1	2*2	1*2
	台数 (台)	0	0	7,256	0	15*2	1,454*2	0	0	0	139	17*2	31*2	0	0	7,256	139	32*2	1,485*2
合計	件数 (件)	0	1	2	0	3*2	1*2	0	0	0	1	1*2	0*2	0	1	2	1	4*2	1*2
	台数 (台)	0	7,926	25,684	0	12,728*2	9,268*2	0	0	0	139	17*2	31*2	0	7,926	25,684	139	12,745*2	9,271*2

*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) の技術のうち、「実用化された ASV 技術」の中から、「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 点をここでは対象としている。「実用化された ASV 技術」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/01asv/japanese/practical.html>) を参照。

*2：「衝突被害軽減ブレーキ」及び「ACC」の双方に係る届出のため、届出件数及び対象台数の合計を集計する際に二重の集計にならないようにしている。

平成 23 年度から平成 27 年度までの ASV 技術に関するリコール届出は、表 1-13 及び図 1-25 に示すように、リコール届出が全くなされなかった年度もあるが、平成 23 年度から平成 27 年度を通してみると、届出件数は増加傾向にある。しかし、届出件数が絶対的に少ないため対象台数が増加傾向にあると判断できない。

ここで、平成 23 年度から平成 27 年度を通してみた場合に「全体」における ASV 技術に関するリコール届出が増加している理由について、また、「衝突被害軽減ブレーキ」の届出件数及び対象台数が「レーンキープアシスト」及び「ACC」よりも多い理由については、ASV 技術が装着された保有車両数が関係していることが考えられる。

ASV 技術が装着された保有車両数（以下、「ASV 技術装着台数」という。）については、国土交通省同ウェブサイト「関連資料」メニュー*1に掲載の「ASV 装着台数」を用いて、平成 23 年から平成 27 年の統計を表及びグラフにしたものを表 1-14 及び図 1-26 にそれぞれ示す。

表 1-14 及び図 1-26 をみると、それぞれの ASV 技術（衝突被害軽減ブレーキ、レーンキープアシスト、全車速 ACC）の各装着台数は、平成 23 年度以降増加傾向にある。特に、乗用車の「衝突被害軽減ブレーキ」の装着台数の増加幅が最も大きく、平成 25 年度以降は著しく増加している。

また、平成 27 年度における乗用車の「衝突被害軽減ブレーキ」の装着台数は、「レーンキープアシスト」の装着台数の約 4 倍、「全車速 ACC」の装着台数の約 3 倍となっていることが、「衝突被害軽減ブレーキ」の届出件数及び対象台数が「レーンキープアシスト」及び「ACC」よりも多い理由と考えられる。しかし、平成 26 年度以降は、「レーンキープアシスト」及び「全車速 ACC」の装着台数の増加幅が、平成 26 年以前よりも顕著に大きくなっていることから、今後は「レーンキープアシスト」及び「ACC」についてのリコールの届出が出されることが予想できる。

*1：国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイト「関連資料」メニュー「ASV 技術装着台数」
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/japanese/relation1.html>

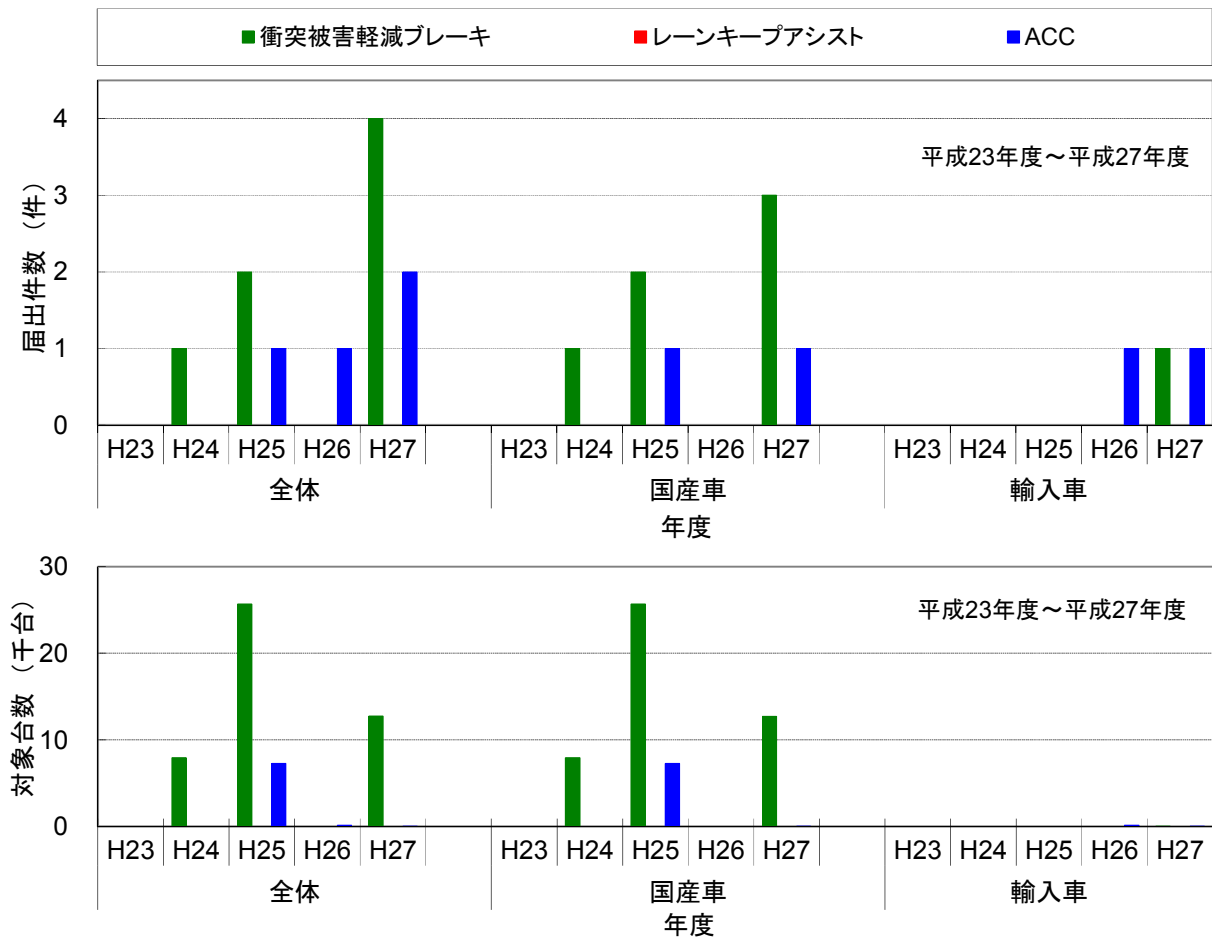


図 1-25 ASV の技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 23 年度～平成 27 年度）

表 1-14 ASV 技術の装着台数（平成 23 年～平成 27 年）

ASV 技術の名称		装着台数（台）				
		H23	H24	H25	H26	H27
衝突被害軽減 ブレーキ	【乗用車】	46,627	100,290	197,419	520,530	705,449
	【大型車】	12,525	19,902	20,267	26,368	34,666
	【乗用車及び 大型車の合計】	59,152	120,192	217,686	546,898	740,115
レーンキープアシスト【乗用車】		4,110	5,922	12,953	59,294	186,508
全車速 ACC【乗用車】		24,843	68,639	98,061	122,750	222,726

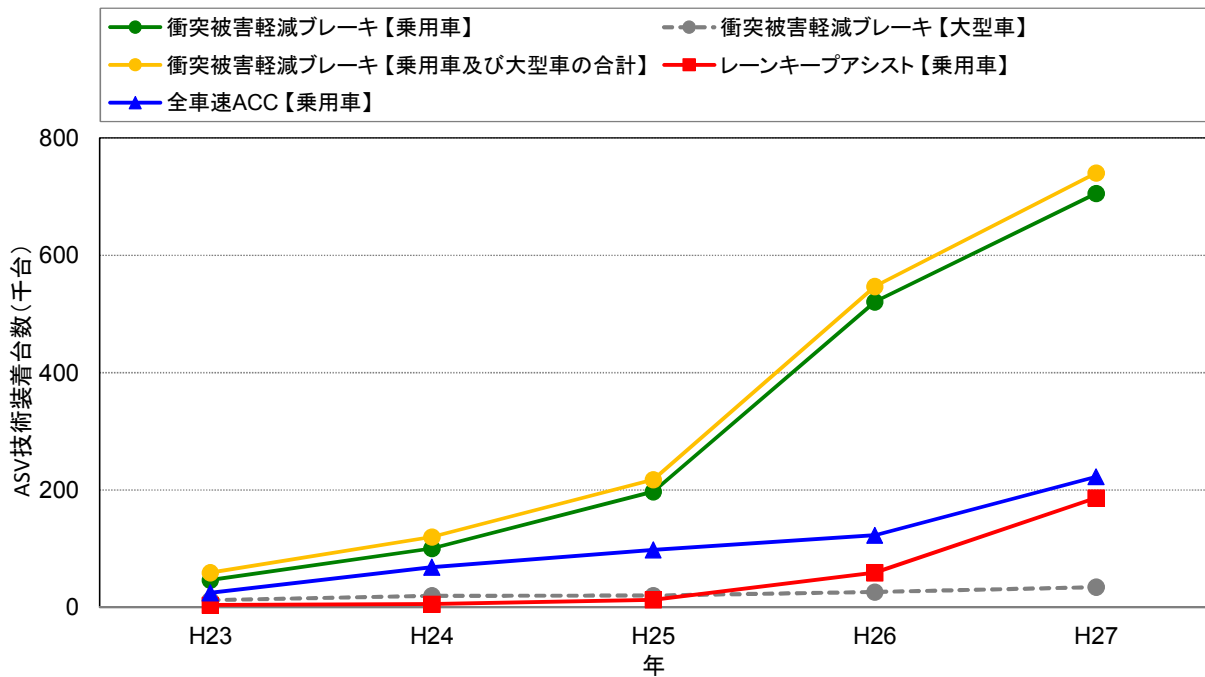


図 1-26 ASV 技術の装着台数（平成 23 年～平成 27 年）

2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況

2.1 不具合発生原因の届出件数及びその割合

平成 23 年度から平成 27 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 23 年度から平成 27 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
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 27 年度末現在）のもの	

図 2-1 をみると、平成 27 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 219 件で、前年度と比べて 47 件減少（対前年度比約 18%減）しており、5 カ年平均と同件数である。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」146 件であり、前年度と比べて 28 件減少しており、5 カ年平均と比べて 7 件少ない。「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 99 件で最も多く、前年度と比べて 21 件減少（対前年度比約 18%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 24.3%となっている。なお、「設計」に該当するもので届出件数の割合が、前年度と比べて増加した分類は、「性能」の「使用環境条件の甘さ」及び「設計自体」の「図面等の不備」である。

また、「製造」に該当するものは142件で、前年度と同件数であり、5カ年平均と比べて11件多い（対5カ年平均比約8%増）。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」124件であり、前年度と比べて9件増加しており、5カ年平均と比べて9件多い。「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60件で最も多く、前年度と比べて5件減少（対前年度比約8%減）しており、届出件数の割合においても前年度と比べて1ポイント減少し14.7%となっている。なお、「製造」に該当するもので届出件数の割合が、前年度と比べて増加した分類は、「作業工程」の「マニュアルの不備」及び「作業管理不適切」、「工具・治具」の「保守管理の不備」、「部品・材料」の「再生品利用の不備」である。

平成27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割を占めている。

図2-2をみると、平成27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156件で、前年度と比べて23件減少（対前年度比約13%減）しており、5カ年平均と比べて1件少ない（対5カ年平均比約1%減）。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」105件であり、前年度と比べて6件減少しており、5カ年平均と比べて9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77件で、前年度と比べて5件増加（対前年度比7%増）しており、5カ年平均と比べて1件少ない（対5カ年平均比約1%減）。「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、前年度と比べて13件増加しており、5カ年平均から1件少ない。「作業工程」に該当するものでは「作業管理不適切」が21件で最も多くなっている。

図2-3をみると、平成27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63件で、前年度と比べて24件減少（対前年度比約28%減少）しており、5カ年平均と比べて1件多い（対5カ年平均比約2%増）。「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」41件であり、前年度と比べて22件減少しており、5カ年平均と比べて2件多い（対5カ年平均比約5%増）。「設計自体」に該当するものでは「評価基準の甘さ」が22件で最も多くなっている。

また、「製造」に該当するものは65件で、前年度と比べて5件減少（対前年度比約7%減）しており、5カ年平均と比べて11件多い（対5カ年平均比約20%増）。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」60件であり、前年度から4件減少し、5カ年平均と比べ10件多い。「作業工程」に該当するものでは「製造工程不適切」が42件で最も多くなっている。

※：太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

不
具
合
発
生
原
因

全体

設 計						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	178	225	205	266	219	219
件数 (%)	61.6	64.1	60.1	64.4	53.7	60.7

総 届 出 件 数						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	289	351	341	413	408	360
件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	111	126	136	142	142	131
件数 (%)	38.4	35.9	39.9	34.4	34.8	36.5

そ の 他						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	0	0	0	5	47	10
件数 (%)	0.0	0.0	0.0	1.2	11.5	2.9

性 能						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	13	25	54	44	37	35
件数 (%)	4.5	7.1	15.8	10.7	9.1	9.6

耐 久 性						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	10	29	31	48	36	31
件数 (%)	3.5	8.3	9.1	11.6	8.8	8.5

設 計 自 体						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	155	171	120	174	146	153
件数 (%)	53.6	48.7	35.2	42.1	35.8	42.5

作 業 工 程						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	94	118	124	115	124	115
件数 (%)	32.5	33.6	36.4	27.8	30.4	31.9

機 械 設 備						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	7	1	5	10	4	5
件数 (%)	2.4	0.3	1.5	2.4	1.0	1.5

工 具 ・ 治 具						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	5	3	3	6	8	5
件数 (%)	1.7	0.9	0.9	1.5	2.0	1.4

部 品 ・ 材 料						
	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)	5	4	4	11	6	6
件数 (%)	1.7	1.1	1.2	2.7	1.5	1.7

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			量産品の品質に見込み違い	1	1	8	5	3
			0.3	0.3	2.3	1.2	0.7	1.0

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			部品、材料の特性の不十分	6	19	29	28	10
			2.1	5.4	8.5	6.8	2.5	5.1

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			使用環境条件の甘さ	6	5	17	11	24
			2.1	1.4	5.0	2.7	5.9	3.5

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			開発評価の不備	6	18	24	33	26
			2.1	5.1	7.0	8.0	6.4	5.9

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			実車相当テストの不十分	4	11	7	15	10
			1.4	3.1	2.1	3.6	2.5	2.6

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			評価基準の甘さ	135	140	80	120	99
			46.7	39.9	23.5	29.1	24.3	31.9

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			図面等の不備	12	20	14	14	23
			4.2	5.7	4.1	3.4	5.6	4.6

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			プログラムミス	8	11	26	40	24
			2.8	3.1	7.6	9.7	5.9	6.0

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			作業員のミス	24	41	25	33	26
			8.3	11.7	7.3	8.0	6.4	8.3

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			マニュアルの不備	23	7	13	3	13
			8.0	2.0	3.8	0.7	3.2	3.3

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			製造工程不適切	34	58	69	65	60
			11.8	16.5	20.2	15.7	14.7	15.9

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			作業管理不適切	13	12	17	14	25
			4.5	3.4	5.0	3.4	6.1	4.5

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			保守管理の不備	7	1	5	10	4
			2.4	0.3	1.5	2.4	1.0	1.5

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			保守管理の不備	1	3	2	3	7
			0.3	0.9	0.6	0.7	1.7	0.9

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			金型寸法の不適切	4	0	1	3	1
			1.4	0.0	0.3	0.7	0.2	0.5

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			管理の不備	4	4	4	11	5
			1.4	1.1	1.2	2.7	1.2	1.6

不具合発生原因	届出 (件)	件数 (%)	H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
			再生品利用の不備	1	0	0	0	1
			0.3	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1

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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

※：太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

国産車

不
具
合
発
生
原
因

設 計		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		134	175	141	179	156	157
件数 (%)		65.4	68.6	61.6	70.2	58.6	64.9

総 届 出 件 数		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		205	255	229	255	266	242
件数 (%)		100	100	100	100	100	100

製 造		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		71	80	88	72	77	78
件数 (%)		34.6	31.4	38.4	28.2	28.9	32.1

そ の 他		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	0	0	4	33	7
件数 (%)		0.0	0.0	0.0	1.6	12.4	3.1

性 能		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		5	7	40	29	25	21
件数 (%)		2.4	2.7	17.5	11.4	9.4	8.8

耐 久 性		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		7	19	18	39	26	22
件数 (%)		3.4	7.5	7.9	15.3	9.8	9.0

設 計 自 体		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		122	149	83	111	105	114
件数 (%)		59.5	58.4	36.2	43.5	39.5	47.1

作 業 工 程		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		59	75	78	51	64	65
件数 (%)		28.8	29.4	34.1	20.0	24.1	27.0

機 械 設 備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		4	1	5	9	3	4
件数 (%)		2.0	0.4	2.2	3.5	1.1	1.8

工 具 ・ 治 具		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		3	1	3	5	7	4
件数 (%)		1.5	0.4	1.3	2.0	2.6	1.6

部 品 ・ 材 料		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		5	3	2	7	3	4
件数 (%)		2.4	1.2	0.9	2.7	1.1	1.7

量産品の品質に見込み違い		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	1	8	3	3	3
件数 (%)		0.0	0.4	3.5	1.2	1.1	1.2

部品、材料の特性の不十分		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	1	16	16	3	7
件数 (%)		0.0	0.4	7.0	6.3	1.1	3.0

使用環境条件の甘さ		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		5	5	16	10	19	11
件数 (%)		2.4	2.0	7.0	3.9	7.1	4.5

開発評価の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		5	14	15	27	19	16
件数 (%)		2.4	5.5	6.6	10.6	7.1	6.6

実車相当テストの不十分		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		2	5	3	12	7	6
件数 (%)		1.0	2.0	1.3	4.7	2.6	2.4

評価基準の甘さ		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		109	131	68	77	77	92
件数 (%)		53.2	51.4	29.7	30.2	28.9	38.2

図面等の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		9	11	4	9	16	10
件数 (%)		4.4	4.3	1.7	3.5	6.0	4.0

プログラムミス		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		4	7	11	25	12	12
件数 (%)		2.0	2.7	4.8	9.8	4.5	4.9

作業員のミス		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		11	21	14	14	14	15
件数 (%)		5.4	8.2	6.1	5.5	5.3	6.1

マニュアルの不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		16	3	10	2	11	8
件数 (%)		7.8	1.2	4.4	0.8	4.1	3.5

製造工程不適切		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		23	40	40	24	18	29
件数 (%)		11.2	15.7	17.5	9.4	6.8	12.0

作業管理不適切		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		9	11	14	11	21	13
件数 (%)		4.4	4.3	6.1	4.3	7.9	5.5

保守管理の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		4	1	5	9	3	4
件数 (%)		2.0	0.4	2.2	3.5	1.1	1.8

保守管理の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	1	2	3	6	2
件数 (%)		0.0	0.4	0.9	1.2	2.3	1.0

金型寸法の不適切		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		3	0	1	2	1	1
件数 (%)		1.5	0.0	0.4	0.8	0.4	0.6

管理の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		4	3	2	7	2	4
件数 (%)		2.0	1.2	0.9	2.7	0.8	1.5

再生品利用の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		1	0	0	0	1	0
件数 (%)		0.5	0.0	0.0	0.0	0.4	0.2

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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

※：太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

輸入車

不
具
合
発
生
原
因

設 計		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		44	50	64	87	63	62
件数 (%)		52.4	52.1	57.1	55.1	44.4	52.0

総 届 出 件 数		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		84	96	112	158	142	118
件数 (%)		100	100	100	100	100	100

製 造		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		40	46	48	70	65	54
件数 (%)		47.6	47.9	42.9	44.3	45.8	45.4

そ の 他		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	0	0	1	14	3
件数 (%)		0.0	0.0	0.0	0.6	9.9	2.5

性 能		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		8	18	14	15	12	13
件数 (%)		9.5	18.8	12.5	9.5	8.5	11.3

耐 久 性		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		3	10	13	9	10	9
件数 (%)		3.6	10.4	11.6	5.7	7.0	7.6

設 計 自 体		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		33	22	37	63	41	39
件数 (%)		39.3	22.9	33.0	39.9	28.9	33.1

作 業 工 程		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		35	43	46	64	60	50
件数 (%)		41.7	44.8	41.1	40.5	42.3	41.9

機 械 設 備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		3	0	0	1	1	1
件数 (%)		3.6	0.0	0.0	0.6	0.7	0.8

工 具 ・ 治 具		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		2	2	0	1	1	1
件数 (%)		2.4	2.1	0.0	0.6	0.7	1.0

部 品 ・ 材 料		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	1	2	4	3	2
件数 (%)		0.0	1.0	1.8	2.5	2.1	1.7

量産品の品質に見込み違い		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		1	0	0	2	0	1
件数 (%)		1.2	0.0	0.0	1.3	0.0	0.5

部品、材料の特性の不十分		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		6	18	13	12	7	11
件数 (%)		7.1	18.8	11.6	7.6	4.9	9.5

使用環境条件の甘さ		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		1	0	1	1	5	2
件数 (%)		1.2	0.0	0.9	0.6	3.5	1.4

開発評価の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		1	4	9	6	7	5
件数 (%)		1.2	4.2	8.0	3.8	4.9	4.6

実車相当テストの不十分		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		2	6	4	3	3	4
件数 (%)		2.4	6.3	3.6	1.9	2.1	3.0

評価基準の甘さ		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		26	9	12	43	22	22
件数 (%)		31.0	9.4	10.7	27.2	15.5	18.9

図面等の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		3	9	10	5	7	7
件数 (%)		3.6	9.4	8.9	3.2	4.9	5.7

プログラムミス		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		4	4	15	15	12	10
件数 (%)		4.8	4.2	13.4	9.5	8.5	8.4

作業員のミス		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		13	20	11	19	12	15
件数 (%)		15.5	20.8	9.8	12.0	8.5	12.7

マニュアルの不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		7	4	3	1	2	3
件数 (%)		8.3	4.2	2.7	0.6	1.4	2.9

製造工程不適切		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		11	18	29	41	42	28
件数 (%)		13.1	18.8	25.9	25.9	29.6	23.8

作業管理不適切		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		4	1	3	3	4	3
件数 (%)		4.8	1.0	2.7	1.9	2.8	2.5

保守管理の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		3	0	0	1	1	1
件数 (%)		3.6	0.0	0.0	0.6	0.7	0.8

保守管理の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		1	2	0	0	1	1
件数 (%)		1.2	2.1	0.0	0.0	0.7	0.7

金型寸法の不適切		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		1	0	0	1	0	0
件数 (%)		1.2	0.0	0.0	0.6	0.0	0.3

管理の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	1	2	4	3	2
件数 (%)		0.0	1.0	1.8	2.5	2.1	1.7

再生品利用の不備		H23	H24	H25	H26	H27	5力年平均
届出 (件)		0	0	0	0	0	0
件数 (%)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）【輸入車】

2.2 設計及び製造に区分した場合の装置別のリコール届出件数及びその割合

(1) 設計の区分における装置別のリコール届出件数及び割合

平成 23 年度から平成 27 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 で示す区分のうち、設計の区分における「全体」、国産車及び輸入車の装置別のリコール届出件数及びその割合について、「全体」は表 2-2 に、国産車は表 2-3 に、輸入車は表 2-4 に、それぞれ示す。なお、それぞれの表は平成 27 年度における届出件数が多い順に記載している。

表 2-2 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【全体】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

全体	届出件数及び割合	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
電気装置	件数	(件) 21	22	21	19	36	24
		(%) 11.8	9.8	10.2	7.1	16.4	10.9
原動機	件数	(件) 19	24	35	53	34	33
		(%) 10.7	10.7	17.1	19.9	15.5	15.1
動力伝達装置	件数	(件) 25	21	38	36	26	29
		(%) 14.0	9.3	18.5	13.5	11.9	13.4
燃料装置	件数	(件) 18	19	14	29	20	20
		(%) 10.1	8.4	6.8	10.9	9.1	9.1
制動装置	件数	(件) 15	15	25	25	18	20
		(%) 8.4	6.7	12.2	9.4	8.2	9.0
車枠・車体	件数	(件) 7	17	6	4	11	9
		(%) 3.9	7.6	2.9	1.5	5.0	4.1
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 11	17	9	13	11	12
		(%) 6.2	7.6	4.4	4.9	5.0	5.6
乗車装置	件数	(件) 7	6	9	18	14	11
		(%) 3.9	2.7	4.4	6.8	6.4	4.9
かじ取装置	件数	(件) 12	10	2	10	9	9
		(%) 6.7	4.4	1.0	3.8	4.1	3.9
灯火装置	件数	(件) 12	6	19	15	10	12
		(%) 6.7	2.7	9.3	5.6	4.6	5.7
走行装置	件数	(件) 8	6	5	7	2	6
		(%) 4.5	2.7	2.4	2.6	0.9	2.6
緩衝装置	件数	(件) 3	2	2	3	0	2
		(%) 1.7	0.9	1.0	1.1	0.0	0.9
その他（エアバッグ）	件数	(件) 3	4	1	6	5	4
		(%) 1.7	1.8	0.5	2.3	2.3	1.7
その他（エアバッグ以外）	件数	(件) 17	56	19	28	23	29
		(%) 9.6	24.9	9.3	10.5	10.5	13.1
合計	件数	(件) 178	225	205	266	219	219
		(%) 100	100	100	100	100	100

表 2-3 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

国産車	届出件数及び割合	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
電気装置	件数	(件) 19	15	11	17	29	18
		(%) 14.2	8.6	7.8	9.5	18.6	11.6
原動機	件数	(件) 13	20	28	40	23	25
		(%) 9.7	11.4	19.9	22.3	14.7	15.8
動力伝達装置	件数	(件) 23	16	28	30	20	23
		(%) 17.2	9.1	19.9	16.8	12.8	14.9
燃料装置	件数	(件) 14	14	7	14	12	12
		(%) 10.4	8.0	5.0	7.8	7.7	7.8
制動装置	件数	(件) 7	8	19	19	12	13
		(%) 5.2	4.6	13.5	10.6	7.7	8.3
車枠・車体	件数	(件) 3	13	4	3	11	7
		(%) 2.2	7.4	2.8	1.7	7.1	4.3
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 10	14	4	12	9	10
		(%) 7.5	8.0	2.8	6.7	5.8	6.2
乗車装置	件数	(件) 7	6	7	9	8	7
		(%) 5.2	3.4	5.0	5.0	5.1	4.7
かじ取装置	件数	(件) 10	6	2	5	7	6
		(%) 7.5	3.4	1.4	2.8	4.5	3.8
灯火装置	件数	(件) 8	4	14	8	7	8
		(%) 6.0	2.3	9.9	4.5	4.5	5.2
走行装置	件数	(件) 5	4	3	4	1	3
		(%) 3.7	2.3	2.1	2.2	0.6	2.2
緩衝装置	件数	(件) 2	1	2	2	0	1
		(%) 1.5	0.6	1.4	1.1	0.0	0.9
その他（エアバッグ）	件数	(件) 0	2	0	0	1	1
		(%) 0.0	1.1	0.0	0.0	0.6	0.4
その他（エアバッグ以外）	件数	(件) 13	52	12	16	16	22
		(%) 9.7	29.7	8.5	8.9	10.3	13.9
合計	件数	(件) 134	175	141	179	156	157
		(%) 100	100	100	100	100	100

表 2-4 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】(平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

輸入車	届出件数及び割合	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	件数	(件) 6	4	7	13	11	8
	(%)	13.6	8.0	10.9	14.9	17.5	13.3
燃料装置	件数	(件) 4	5	7	15	8	8
	(%)	9.1	10.0	10.9	17.2	12.7	12.7
電気装置	件数	(件) 2	7	10	2	7	6
	(%)	4.5	14.0	15.6	2.3	11.1	9.1
乗車装置	件数	(件) 0	0	2	9	6	3
	(%)	0.0	0.0	3.1	10.3	9.5	5.5
制動装置	件数	(件) 8	7	6	6	6	7
	(%)	18.2	14.0	9.4	6.9	9.5	10.7
動力伝達装置	件数	(件) 2	5	10	6	6	6
	(%)	4.5	10.0	15.6	6.9	9.5	9.4
かじ取装置	件数	(件) 2	4	0	5	2	3
	(%)	4.5	8.0	0.0	5.7	3.2	4.2
灯火装置	件数	(件) 4	2	5	7	3	4
	(%)	9.1	4.0	7.8	8.0	4.8	6.8
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 1	3	5	1	2	2
	(%)	2.3	6.0	7.8	1.1	3.2	3.9
走行装置	件数	(件) 3	2	2	3	1	2
	(%)	6.8	4.0	3.1	3.4	1.6	3.6
緩衝装置	件数	(件) 1	1	0	1	0	1
	(%)	2.3	2.0	0.0	1.1	0.0	1.0
車枠・車体	件数	(件) 4	4	2	1	0	2
	(%)	9.1	8.0	3.1	1.1	0.0	3.6
その他(エアバッグ)	件数	(件) 3	2	1	6	4	3
	(%)	6.8	4.0	1.6	6.9	6.3	5.2
その他(エアバッグ以外)	件数	(件) 4	4	7	12	7	7
	(%)	9.1	8.0	10.9	13.8	11.1	11.0
合計	件数	(件) 44	50	64	87	63	62
	(%)	100	100	100	100	100	100

設計の区分において、「全体」を示す表 2-2、国産車を示す表 2-3 及び輸入車を示す表 2-4 の届出件数が多い装置の順位を比較すると、「全体」及び国産車では、装置の順序が同じとなっており、上位には制御システムが伴っている装置が多い。輸入車では燃料装置が上位で、「全体」及び国産車では上位にある動力伝達装置の順位が低い。

上位の装置の順位が異なる理由を国産車及び輸入車の車種構成の違いから推測した。例えば、国産車の方が EV 及び HV の車種が多く、また、HV では動力伝達装置に他の装置と関連して制御するシステムが伴うため、その影響を「1. 1.6(2)」の表 1-12 と比較してみたが、EV 及び HV の電気装置及び動力伝達装置の届出件数を差し引いても、「全体」と国産車の電気装置及

び動力伝達装置の順位が変わるほどの届出件数の差がなかった。なお、輸入車では、上位の燃料装置は、平成 23 年から平成 25 年度までは 2 つ順位が低く（上位から 4 番目）、その順位は平成 27 年度における「全体」及び国産車と変わらないため、一時的な傾向と推測される。

(2) 製造の区分における装置別のリコール届出件数及び割合

平成 23 年度から平成 27 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 で示す区分のうち、製造の区分における「全体」、国産車及び輸入車の装置別のリコール届出件数及びその割合について、「全体」は表 2-5 に、国産車は表 2-6 に、輸入車は表 2-7 に、それぞれ示す。なお、それぞれの表は平成 27 年度における届出件数が多い順に記載している。

表 2-5 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【全体】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

全体	届出件数及び割合	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	件数	10	12	17	14	20	15
	(%)	9.0	9.5	12.5	9.9	14.1	11.1
動力伝達装置	件数	12	21	21	16	14	17
	(%)	10.8	16.7	15.4	11.3	9.9	12.8
制動装置	件数	15	19	16	20	14	17
	(%)	13.5	15.1	11.8	14.1	9.9	12.8
かじ取装置	件数	12	7	5	8	9	8
	(%)	10.8	5.6	3.7	5.6	6.3	6.2
燃料装置	件数	12	17	9	10	20	14
	(%)	10.8	13.5	6.6	7.0	14.1	10.4
車枠・車体	件数	4	13	2	7	6	6
	(%)	3.6	10.3	1.5	4.9	4.2	4.9
乗車装置	件数	4	4	12	8	11	8
	(%)	3.6	3.2	8.8	5.6	7.7	5.9
電気装置	件数	13	17	11	11	10	12
	(%)	11.7	13.5	8.1	7.7	7.0	9.4
灯火装置	件数	5	2	11	2	4	5
	(%)	4.5	1.6	8.1	1.4	2.8	3.7
緩衝装置	件数	3	1	5	12	9	6
	(%)	2.7	0.8	3.7	8.5	6.3	4.6
走行装置	件数	8	7	4	9	2	6
	(%)	7.2	5.6	2.9	6.3	1.4	4.6
排出ガス発散防止装置	件数	2	3	2	1	0	2
	(%)	1.8	2.4	1.5	0.7	0.0	1.2
その他（エアバッグ）	件数	2	1	8	21	9	8
	(%)	1.8	0.8	5.9	14.8	6.3	6.2
その他（エアバッグ以外）	件数	9	2	13	3	14	8
	(%)	8.1	1.6	9.6	2.1	9.9	6.2
合計	件数	111	126	136	142	142	131
	(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-6 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

国産車	届出件数及び割合	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	件数	(件) 8	7	10	8	13	9
	(%)	11.3	8.8	11.4	11.1	16.9	11.9
動力伝達装置	件数	(件) 7	11	17	10	10	11
	(%)	9.9	13.8	19.3	13.9	13.0	14.2
制動装置	件数	(件) 9	13	8	10	8	10
	(%)	12.7	16.3	9.1	13.9	10.4	12.4
かじ取装置	件数	(件) 7	4	5	5	6	5
	(%)	9.9	5.0	5.7	6.9	7.8	7.0
燃料装置	件数	(件) 7	15	7	2	8	8
	(%)	9.9	18.8	8.0	2.8	10.4	10.1
車枠・車体	件数	(件) 3	8	2	2	5	4
	(%)	4.2	10.0	2.3	2.8	6.5	5.2
乗車装置	件数	(件) 2	4	5	4	4	4
	(%)	2.8	5.0	5.7	5.6	5.2	4.9
電気装置	件数	(件) 10	11	10	5	3	8
	(%)	14.1	13.8	11.4	6.9	3.9	10.1
灯火装置	件数	(件) 3	2	8	1	3	3
	(%)	4.2	2.5	9.1	1.4	3.9	4.4
緩衝装置	件数	(件) 1	0	1	4	2	2
	(%)	1.4	0.0	1.1	5.6	2.6	2.1
走行装置	件数	(件) 6	4	2	7	1	4
	(%)	8.5	5.0	2.3	9.7	1.3	5.2
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 2	1	2	0	0	1
	(%)	2.8	1.3	2.3	0.0	0.0	1.3
その他（エアバッグ）	件数	(件) 0	0	4	14	3	4
	(%)	0.0	0.0	4.5	19.4	3.9	5.4
その他（エアバッグ以外）	件数	(件) 6	0	7	0	11	5
	(%)	8.5	0.0	8.0	0.0	14.3	6.2
合計	件数	(件) 71	80	88	72	77	78
	(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-7 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】(平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

輸入車	届出件数及び割合	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
燃料装置	件数	(件) 5	2	2	8	12	6
	(%)	12.5	4.3	4.2	11.4	18.5	10.8
原動機	件数	(件) 2	5	7	6	7	5
	(%)	5.0	10.9	14.6	8.6	10.8	10.0
電気装置	件数	(件) 3	6	1	6	7	5
	(%)	7.5	13.0	2.1	8.6	10.8	8.6
乗車装置	件数	(件) 2	0	7	4	7	4
	(%)	5.0	0.0	14.6	5.7	10.8	7.4
緩衝装置	件数	(件) 2	1	4	8	7	4
	(%)	5.0	2.2	8.3	11.4	10.8	8.2
制動装置	件数	(件) 6	6	8	10	6	7
	(%)	15.0	13.0	16.7	14.3	9.2	13.4
動力伝達装置	件数	(件) 5	10	4	6	4	6
	(%)	12.5	21.7	8.3	8.6	6.2	10.8
かじ取装置	件数	(件) 5	3	0	3	3	3
	(%)	12.5	6.5	0.0	4.3	4.6	5.2
灯火装置	件数	(件) 2	0	3	1	1	1
	(%)	5.0	0.0	6.3	1.4	1.5	2.6
走行装置	件数	(件) 2	3	2	2	1	2
	(%)	5.0	6.5	4.2	2.9	1.5	3.7
車枠・車体	件数	(件) 1	5	0	5	1	2
	(%)	2.5	10.9	0.0	7.1	1.5	4.5
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 0	2	0	1	0	1
	(%)	0.0	4.3	0.0	1.4	0.0	1.1
その他(エアバッグ)	件数	(件) 2	1	4	7	6	4
	(%)	5.0	2.2	8.3	10.0	9.2	7.4
その他(エアバッグ以外)	件数	(件) 3	2	6	3	3	3
	(%)	7.5	4.3	12.5	4.3	4.6	6.3
合計	件数	(件) 40	46	48	70	65	54
	(%)	100	100	100	100	100	100

製造の区分において、「全体」を示す表 2-5、国産車を示す表 2-6 及び輸入車を示す表 2-7 の届出件数が多い装置の順位を比較すると、設計の区分と同様に、「全体」及び国産車では、装置の順序が同じであり、また、輸入車では燃料装置が上位で、「全体」及び国産車では上位にある動力伝達装置の順位が低い点は、設計の区分と同様である。

電気装置は、「全体」、国産車及び輸入車とも順位が低い。その理由としては、電気装置においては、製造ラインが自動化されている割合が他の装置に比べて高いことが挙げられる。

2.3 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 23 年度から平成 27 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 23 年度から平成 27 年度及び 5 年平均の各届出件数及びその割合を表 2-8 から表 2-10 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 27 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 2-8 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
設計 (①+②+③)	13	62	20	74	28	74	40	83	23	64	25	73
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	38	7	26	10	26	8	17	13	36	9	27
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	2	10	3	11	15	39	6	13	5	14	6	18
②耐久性	3	14	3	11	4	11	7	15	3	8	4	12
③設計自体	8	38	14	52	9	24	27	56	15	42	15	43
④作業工程	8	38	6	22	8	21	6	13	13	36	8	24
⑤機械設備	0	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1
⑦部品・材料	0	0	1	4	0	0	1	2	0	0	0	1
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	21	100	27	100	38	100	48	100	36	100	34	100

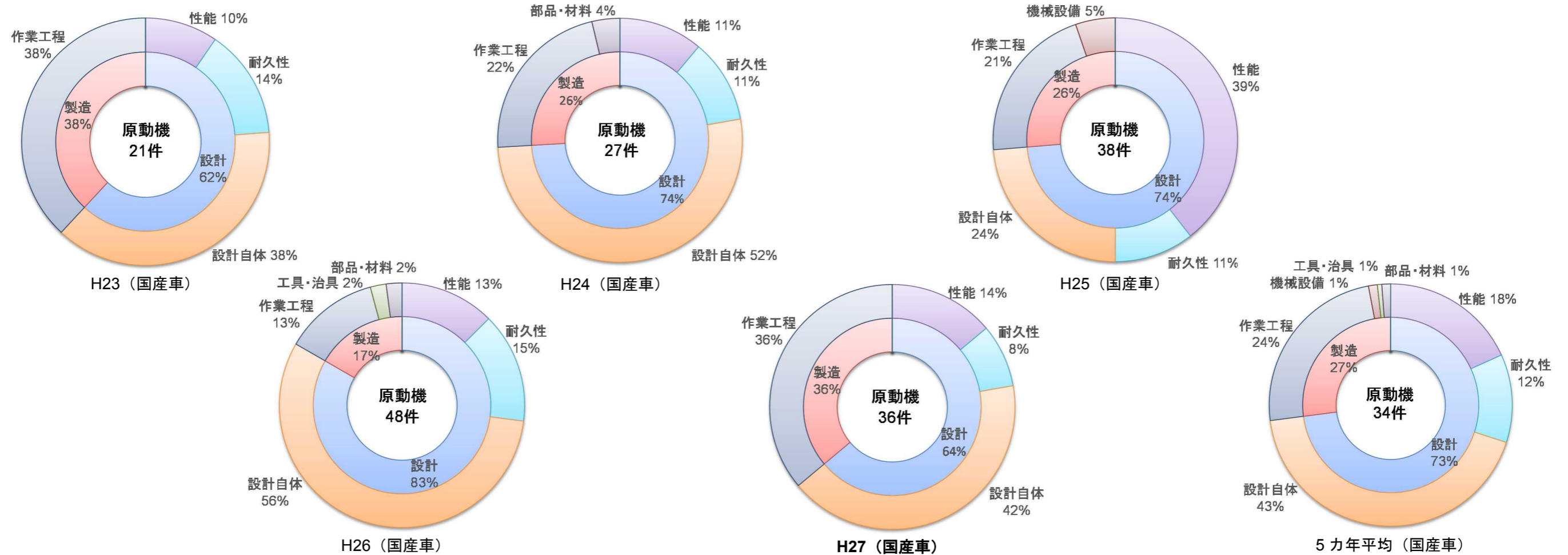


図 2-4 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

表 2-9 電気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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H23		H24		H25		H26		H27		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 (%)	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	15	58	11	52	17	77	29	91	18	70
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	34	11	42	10	48	5	23	3	9	8	30
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	0	0	1	5	1	5	3	9	1	4
②耐久性	0	0	2	8	2	10	6	27	11	34	4	16
③設計自体	19	66	13	50	8	38	10	45	15	47	13	50
④作業工程	9	31	11	42	9	43	5	23	3	9	7	28
⑤機械設備	1	3	0	0	1	5	0	0	0	0	0	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	29	100	26	100	21	100	22	100	32	100	26	100

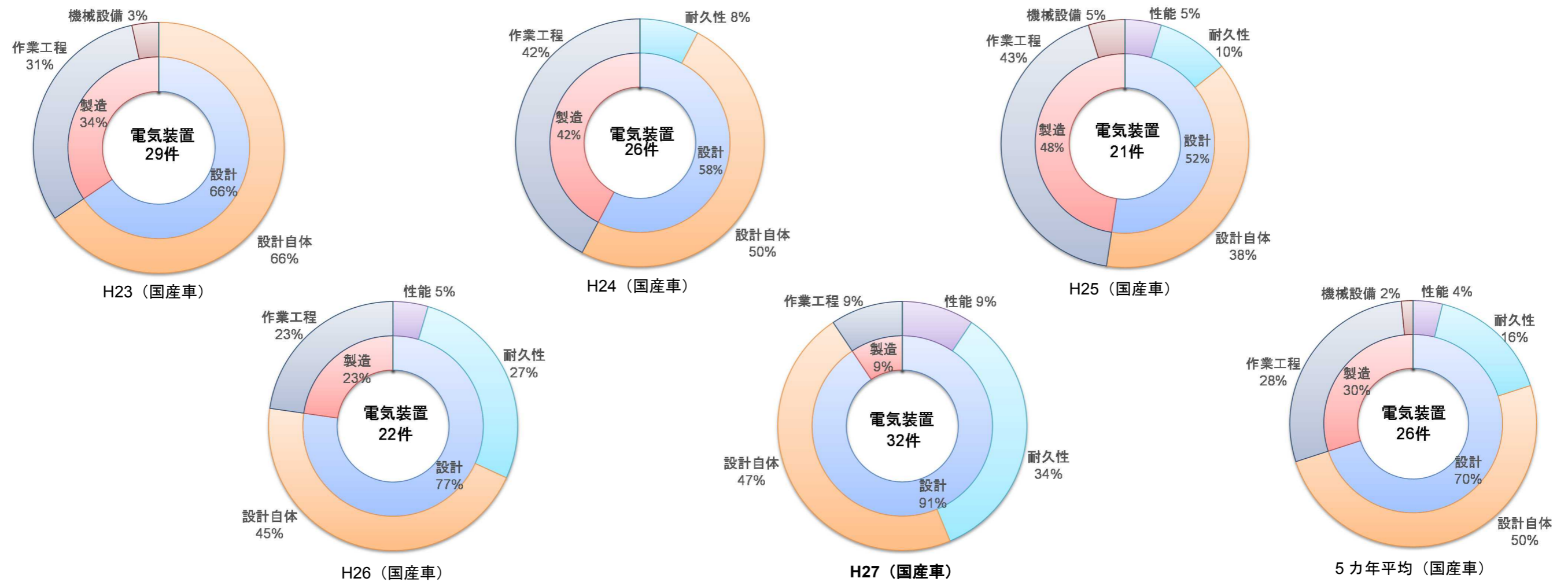


図 2-5 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

表 2-10 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H23		H24		H25		H26		H27		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 (%)	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)	23	77	16	59	28	62	30	75	20	67	23	68
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	23	11	41	17	38	10	25	10	33	11	32
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	0	0	3	7	7	18	3	10	3	8
②耐久性	0	0	4	15	1	2	6	15	3	10	3	8
③設計自体	23	77	12	44	24	53	17	43	14	47	18	52
④作業工程	5	17	10	37	16	36	7	18	7	23	9	26
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	3	8	0	0	1	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	1	2	0	0	3	10	1	2
⑦部品・材料	2	7	1	4	0	0	0	0	0	0	1	2
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	30	100	27	100	45	100	40	100	30	100	34	100

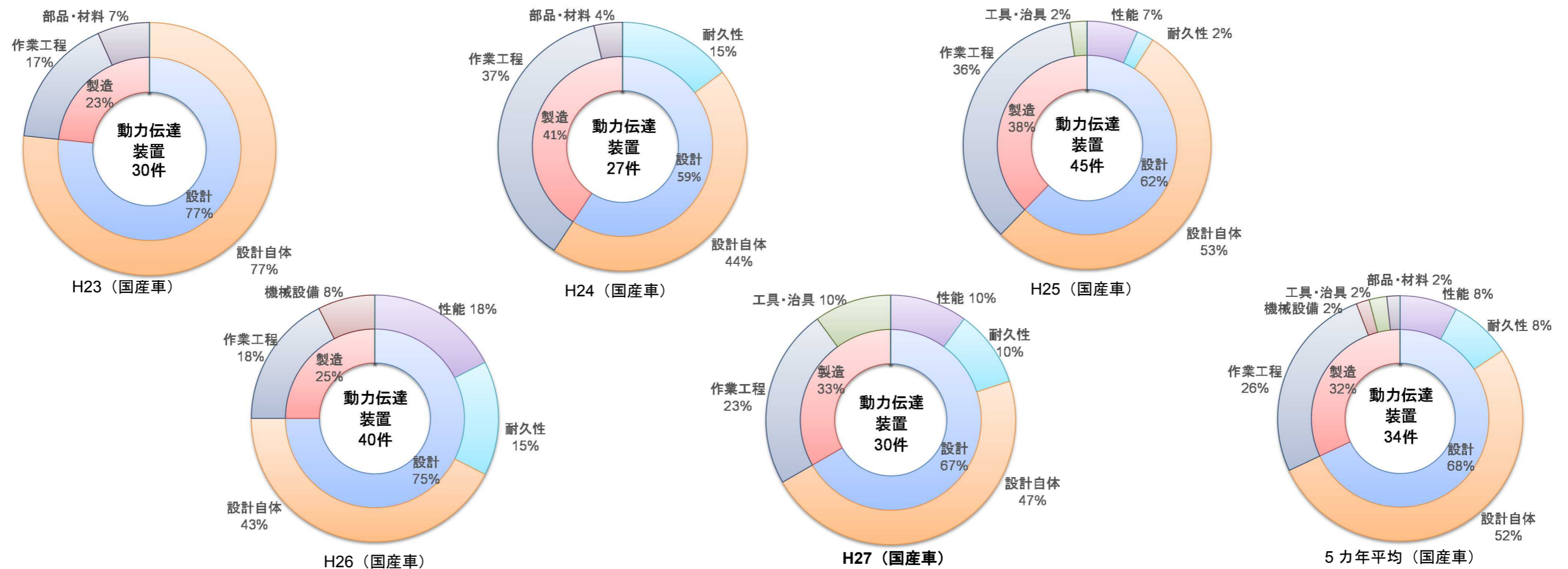


図 2-6 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

(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 23 年度から平成 27 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 23 年度から平成 27 年度及び 5 年平均の各届出件数及びその割合を表 2-11 から表 2-12 に、また、それらをグラフにしたものを図 2-7 から図 2-8 に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成 27 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 2-11 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H23		H24		H25		H26		H27		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 (%)	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)	4	44	5	71	7	78	15	65	8	40	8	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	5	56	2	29	2	22	8	35	12	60	6	43
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	1	11	3	43	2	22	3	13	4	20	3	19
②耐久性	0	0	1	14	3	33	4	17	0	0	2	12
③設計自体	3	33	1	14	2	22	8	35	4	20	4	26
④作業工程	4	44	2	29	2	22	8	35	12	60	6	41
⑤機械設備	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	9	100	7	100	9	100	23	100	20	100	14	100

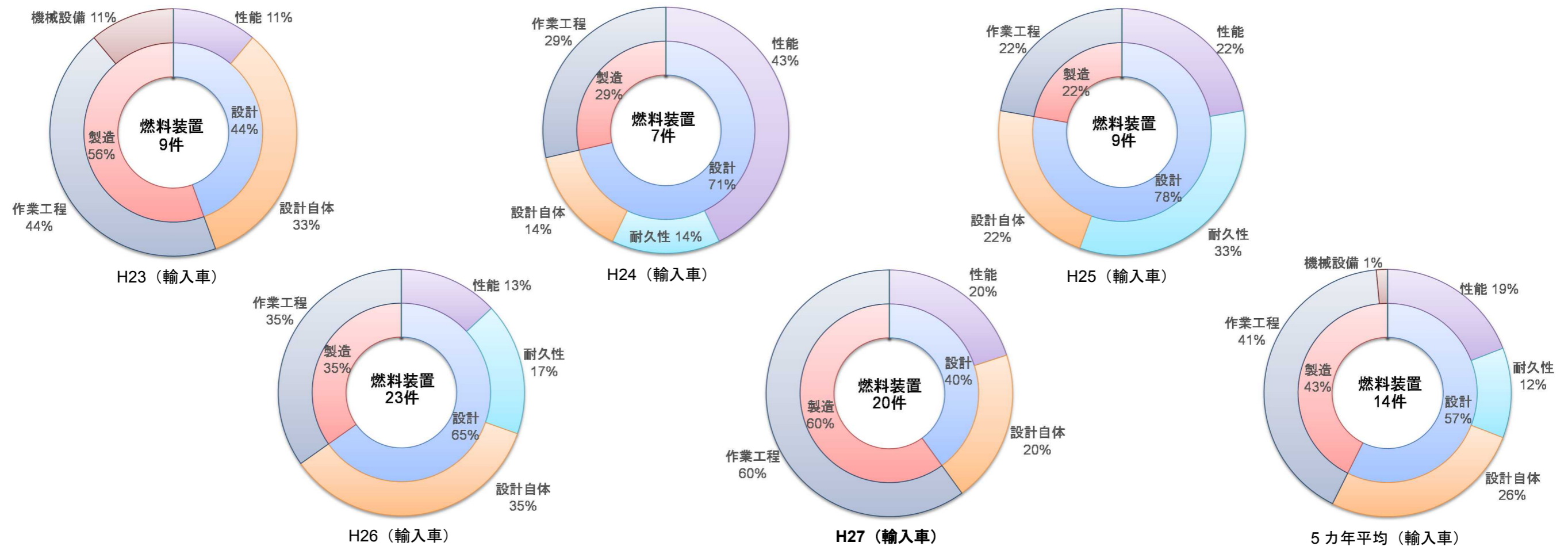


図 2-7 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

表 2-12 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H23		H24		H25		H26		H27		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 (%)	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	75	4	44	7	50	13	68	11	61	8	60
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	2	25	5	56	7	50	6	32	7	39	5	40
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	3	33	2	14	0	0	2	11	1	10
②耐久性	0	0	1	11	0	0	2	11	1	6	1	6
③設計自体	6	75	0	0	5	36	11	58	8	44	6	44
④作業工程	2	25	5	56	7	50	6	32	7	39	5	40
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	8	100	9	100	14	100	19	100	18	100	14	100

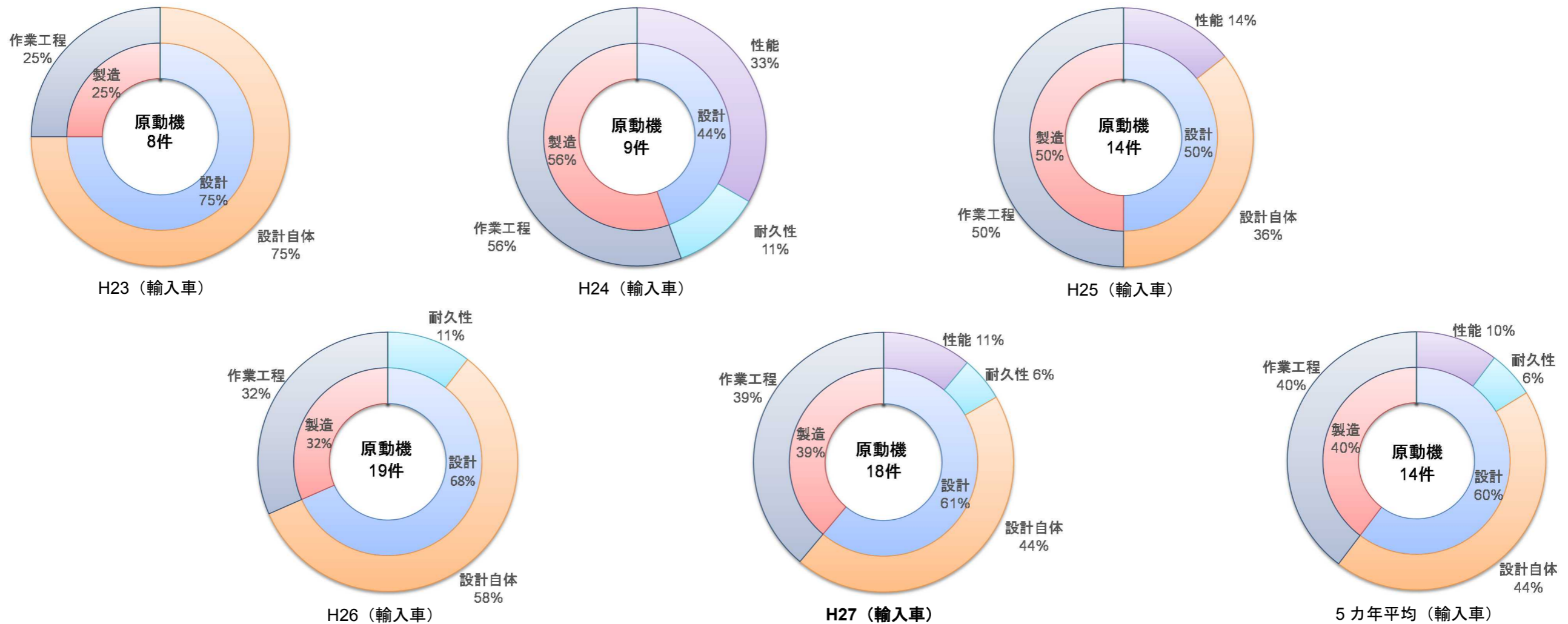


図 2-8 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

2.4 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 27 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 2-13 から表 2-22 に示す。

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

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	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	1,872,903 台	不具合件数：89 件 事故の有無：発煙 67 件
事例 2	不具合の内容	イグニッションスイッチにおいて、スイッチ内部の接点に過剰な量のグリスが塗布されたため、スイッチ操作時に発生するアーク放電の熱によりグリスが炭化して可動接点と固定接点間に堆積し、スイッチ内部の絶縁性が低下することがある。そのため、そのまま使用を続けると接点間が導通してスイッチが発熱、発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	923,672 台	不具合件数：36 件 事故の有無：火災 13 件
事例 3	不具合の内容	機械式自動変速機の自動クラッチ装置において、モーター内部のブラシのリード線の配索が不適切なため、リード線がガイドに引っかかるものがある。そのため、ブラシの摺動が悪くなり導通不良を起こし、最悪の場合、モーターが作動せず、走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,229 台	不具合件数：176 件 事故の有無：0 件
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	オイルフィルターモジュールにおいて、オイルフィルターハウジングの材質が不適切なため、エンジンの温度の影響を受け、熱膨張をするものがある。そのため、熱膨張を繰り返すことで当該ハウジングが変形して、シーリング部の密閉性が不足し、冷却水やオイルが漏れ、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	5,250 台	不具合件数：17 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	サイドスタンドスイッチの接点部の材質が不適切なため、使用過程において、接点部が摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けると、摩耗が進行して当該スイッチの動きが悪くなり、エンジン回転が上がらず発進できなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,836 台	不具合件数：9 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	サドルバッグを車体に固定する固定具の強度が不足しているものがあるため、固定具が破損するものがある。そのため、サドルバッグが脱落し、最悪の場合、他の交通の妨げとなるおそれがある。	
	対象台数	4,707 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	燃料ポンプにおいて、燃料タンク内の燃料ポンプと配管の固定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、燃料ポンプと配管が外れ、エンジンに燃料を圧送できず、最悪の場合、走行中にエンジンが停止し再始動が不能となるおそれがある。	
	対象台数	4,268 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件

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

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）			
事例 5	不具合の内容	後輪用制動灯スイッチの接点部の材質が不適切なため、使用過程において、接点部が摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けると、摩耗が進行して当該スイッチの動きが悪くなり、制動灯が不灯となるおそれがある。	
	対象台数	2,794 台	不具合件数：60 件 事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	小型ノンステップバスの扉において、扉の位置を検知するスイッチの回路が不適切なため、当該スイッチがオンになった際、接点に定格値を超える電流が流れ、接点が荒れるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、接点どうしが導通したままとなり、最悪の場合、扉が閉められなくなるおそれがある。	
	対象台数	1,309 台	不具合件数：22 件 事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	運転席及び助手席の電動シートにおいて、高さ調整機能のジョイント部の製造が不適切なため、電動シート作動時にジョイント部を固定しているボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、固定しているボルトが外れ、最悪の場合、急激にシート位置が変化するおそれがある。	
	対象台数	424 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	クレーン用台車の一酸化炭素等発散防止装置において、DPF（粒子状物質除去フィルタ）に軽油を送るホースの耐オゾン性が不足している。そのため、当該ホースが早期に劣化して亀裂が生じ、燃料が漏れ、DPF への燃料供給ができず、堆積したススの燃焼ができなくなる。	
	対象台数	23 台	不具合件数：10 件 事故の有無：0 件
事例 9	不具合の内容	エンジンのタイミングチェーンテンションにおいて、シーリング・リングの材質が不適切なため、エンジンオイルが漏れるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、警告灯が点灯し、エンジンが損傷するほか、最悪の場合、漏れたエンジンオイルから火災に至るおそれがある。	
	対象台数	1 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
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	DPR（排出ガス浄化装置）において、電気式燃料遮断弁のシール構造が不適切なため、防水用キャップと遮断弁本体の合わせ面から水が浸入することがある。そのため、遮断弁内部のコイル線が短絡又は断線して、警告灯が点灯するとともに、コイル線の発熱により樹脂部品が損傷して、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	103,849 台	不具合件数：23 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	中型トラックのバッテリーケーブルにおいて、中間分岐部の防水性が不足しているため、分岐部内部に水が浸入し、分岐部内部の端子が腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると、腐食が進行し、最悪の場合、端子が折損してバッテリー電源が断たれ、走行中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	98,377 台	不具合件数：6 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	小型トラック・バスにおいて、戻り側燃料ホースの材質が不適切なため、架装時、車両洗車時等に使用される化学物質により、燃料ホースが膨潤するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料ホースの接続部が外れて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	78,152 台	不具合件数：108 件 事故の有無：火災 1 件

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「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）			
事例4	不具合の内容	大型トラック及びバスのエンジンにおいて、エンジンオイルの交換時期の設定が不適切なため、使用条件が厳しい場合、設定期間より早くエンジンオイルが劣化することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルミストセパレータにスラッジ（燃焼で発生する煤やオイル中の劣化物）が堆積して、目詰まりを起し、クランクケースの内圧が上昇、エンジンオイルが吸気系に流入して、最悪の場合、意図せずエンジン回転が上昇し、エンジンが破損するおそれがある。	
	対象台数	40,331台	不具合件数：348件 事故の有無：0件
事例5	不具合の内容	機械式自動変速機の自動クラッチ装置において、作動用モーターの配線の配索が不適切なため、防水用グロメットが変更してモーター内部に水が浸入することがある。そのため、ブラシの摺動が悪くなり警告灯が点灯し、最悪の場合、ブラシが固着してクラッチが作動せず、走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,229台	不具合件数：176件 事故の有無：0件
事例6	不具合の内容	スロットルボディホルダの耐熱性が不足しているため、エンジンからの熱により硬化することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、振動により亀裂が発生し、亀裂部から空気を過剰に吸入してエンジン不調となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	3,629台	不具合件数：8件 事故の有無：0件
事例7	不具合の内容	エンジンルーム内の燃料ポンプリレーにおいて、当該リレーの耐熱性が低い場合、エンジンルーム内の熱により、リレー内部で接触不良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、燃料ポンプが停止し、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	3,240台	不具合件数：1件 事故の有無：0件
事例8	不具合の内容	ホイール・クレーンの原動機において、エンジンオイルの潤滑性が低下した状況下におけるターボチャージャーのスラストベアリングの耐久性が不足しているため、当該状況下で繰り返しエンジンに高負荷を加えたり高回転域で使用すると、スラストベアリング及びスラストリングに摩耗を生じることがある。そのため、ターボチャージャーのシャフトにガタつきが生じ、そのままの状態で使用を続けると、ターボチャージャーのシールリングが損傷してエンジンオイルが漏れ出し、当該オイルがエンジン内部、排気系に入り込み、白煙、異音、エンジン回転数の上昇等の不具合が発生し、最悪の場合、エンジンが破損するおそれがある。	
	対象台数	1,673台	不具合件数：88件 事故の有無：0件
事例9	不具合の内容	小型ノンステップバスの扉において、扉開閉用エアシリンダの電磁弁とエア配管の容量が不適切なため、扉の開閉中に反転操作を行った場合、扉が通常より速く動くことがある。	
	対象台数	1,512台	不具合件数：11件 事故の有無：0件
事例10	不具合の内容	ルートバンの助手席側手動鏡面調整式の後写鏡において、鏡面と本体の固定方法が不適切なため、走行振動等により鏡面と本体の嵌合爪が摩耗することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、嵌合爪が折損し、最悪の場合、鏡面が脱落して、後方の交通状況等が確認できないおそれがある。	
	対象台数	1,381台	不具合件数：8件 事故の有無：0件

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「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	ターン／ライトスイッチにおいて、取付剛性不足のため、スイッチ操作によりコネクタの端子が摩耗し、その摩耗層が酸化して絶縁物が生成されるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、絶縁物が端子の間にかみ込み、導通不良となり、前照灯、車幅灯、前部霧灯、後部霧灯、尾灯、番号灯及び当該スイッチ連動の車室内照明が不灯、あるいは点滅、又は、方向指示器が不灯となるおそれがある。	
	対象台数	372,918 台	不具合件数：53 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	整流器において、パワーモジュール（電力用複合素子）製造時の吸湿管理が不適切なため、長時間のアイドリング後にエンジンを高回転で持続した場合、冷却フィン付きケースとパワーモジュールの接着が剥がれ、パワーモジュール内部の整流素子の温度が、耐熱温度以上に上昇し、発電電流の制御ができなくなるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、バッテリーが充電不足となり、最悪の場合、走行中に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	48,707 台	不具合件数：300 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	発電機において、ステーターコイルの耐熱性が不足しているため、当該コイルが高温になると絶縁材が炭化してコイルの一部が短絡することがある。そのため、充電量が少なくなり、そのまま使用を続けると、バッテリーが放電してエンジン不調となり、最悪の場合、エンジンが停止して再始動ができなくなるおそれがある。	
	対象台数	34,024 台	不具合件数：64 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	過給器付きエンジンの点火コイルにおいて、耐久性が不足しているため、通電による発熱等の繰り返しにより内部素子が破損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、点火コイルが点火できず、エンジンが失火して加速不良となり、最悪の場合、走行中エンストして再始動不能となるおそれがある。	
	対象台数	26,725 台	不具合件数：144 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	リアホイールやブレーキディスクの脱着作業において、ホイールフランジの取付ボルトの締め付けを規定値以上で締め付けた際、ホイールフランジに亀裂が入ることがある。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、ホイールが外れ走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	11,774 台	不具合件数：12 件 事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	フロントローダーが装着されている農耕トラクタの前輪ホイールにおいて、ホイールの取付ボルトの選定が不適切なため、平座金とボルトの隙間が大きく、締め付け時に平座金が同期して回らず、ばね座金が平座金の面荒れを発生させるところがある。そのため、当該ボルトの締め付け力が低下し、ボルトが緩み、そのままの状態で使用を続けると、ホイールに過大な力が加わり、亀裂が生じ、最悪の場合、作業中にホイールが外れるおそれがある。	
	対象台数	4,271 台	不具合件数：15 件 事故の有無：0 件

表 2-17 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 7	不具合の内容	中型トラックのダンプ及びミキサー仕様車において、前部潜り込み防止装置用ブラケットの形状が不適切なため、ハンドルを右に操舵した場合に、ピットマンアーム及びドラッグリンクブーツが前部潜り込み防止装置用ブラケットと干渉するものがあり、保安基準不適合のおそれがある。	
	対象台数	1,991 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	農耕トラクタの消音器において、熱疲労に対する強度が不足しているため、原動機の排気熱及び振動により消音器に亀裂が生じることがある。そのため、亀裂部位から排出ガスが漏れ燃料タンクにあたり、そのままの状態を使用を続けると、燃料タンクが損傷し燃料が漏れ、最悪の場合、漏れた燃料が消音器に付着して、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	1,295 台	不具合件数：32 件 事故の有無：発煙 3 件
事例 9	不具合の内容	ワイヤハーネスの配索設計が不適切なため、燃料タンク裏面と干渉していることがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行中の振動によりワイヤハーネスの被覆が摩耗して短絡し、エンジン不調となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	1,023 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 10	不具合の内容	始動装置において、イグニッションスイッチリード線とワイヤハーネスを接続するカプラの構造が不適切なため、使用過程において、当該カプラ内部の端子が、被水により腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると、腐食が進行して導通不良となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	1,023 台	不具合件数：1 件 事故の有無：0 件
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	ディーゼルターボエンジン搭載車において、過給機の負圧ホースの耐久性が不足しているため、エンジンからの被熱により当該ホースに亀裂が発生するおそれがある。また、DPF（ディーゼル粒子状物質除去装置）のPM（黒煙等からなる粒子状物質）除去制御プログラムが不適切なため、PM が過度に多量に堆積した場合であっても DPF の再生を行うことがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ホースの亀裂による負圧低下のために発生する異常燃焼により PM が過度に堆積され、その DPF の再生時に DPF が過度に高温となって破損し、最悪の場合、アンダーカバーが焼損するおそれがある。	
	対象台数	29,760 台	不具合件数：3 件 事故の有無：部分焼損 3 件
事例 2	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・シフトフォーク及びスプリッタ・ピストンロッドの強度が不足しているため、当該フォーク及びロッドに亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態を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	4,368 台	不具合件数：175 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	エンジンルーム内フューズボックスにおいて、排気管の熱影響によりフューズボックスが収縮することがある。そのため、そのまま使用を続けると、フューズボックス内のすれ違い用前照灯の電気回路が折損し、最悪の場合、すれ違い用前照灯が不点灯になるおそれがある。	
	対象台数	1,057 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件

表 2-18 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 4	不具合の内容	ホイール・クレーンにおいて、スターターモーターの電気配線の配索設計が不適切なため、電気配線と作動油の配管が接触し電気配線の被覆が損傷することがある。そのため、配線と配管が接触するとスパークが発生し、配線が断線、又は配管が損傷して、エンジンが始動できない、もしくは作動油が漏れるおそれがある。	
	対象台数	277 台	不具合件数：1 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	除雪車において、原動機を始動させる電気配線設計が不適切なため、走行時の振動等により電気配線が揺れ、電気配線と端子の接続部に力が加わることがある。そのため、当該部に繰り返し力が加わると、電気配線が切断し、原動機が始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	150 台	不具合件数：3 件 事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	農耕トラクタの制動装置において、ブレーキロッドの形状が不適切なため、当該ロッドとクラッチハウジングケース及びパワーステアリング配管との隙間が狭いものがある。そのため、ブレーキペダルの遊び調整を行うと、隙間がさらに狭くなり、制動装置を作動させると、ブレーキロッドとクラッチハウジングケース及びパワーステアリング配管が接触するおそれがある。	
	対象台数	117 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	タンクセミトレーラにおいて、車枠（横ハリ）の強度検討が不適切なため、急旋回時、検討値以上の負荷が加わり、亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、車枠（横ハリ）が折損し、走行安定性が損なわれるおそれがある。	
	対象台数	61 台	不具合件数：12 件 事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	警音器において、警音器を作動させた際、逆起電力が発生し、カムポジションセンサーが損傷するものがある。そのため、点火信号が正しく出力されず、エンジンが始動できないおそれがある。	
	対象台数	61 台	不具合件数：16 件 事故の有無：0 件
事例 9	不具合の内容	刈取脱穀作業車の原動機において、エンジン制御ユニットのプログラムが不適切なため、エンジンの出力回転数が高い状態で出力トルクが低い場合、排気ガス中に含まれる未燃燃料の濃度が高くなり、当該燃料が EGR クーラーに廻り込み、カーボンデポジットが生成されて吸気バルブ及び EGR バルブに付着することがある。そのため、そのままの状態では長時間駐車されるとカーボンデポジットの粘度が増加し、エンジン始動した際などに、吸気バルブが摺動不良となり、プッシュロッドがロッカアームから外れ、シリンダ内の燃焼が不良となり未燃燃料が DOC へ流れ込み異常燃焼するとともに、EGR バルブの摺動も不良となり、エンジンの出力が制限されるおそれがある。	
	対象台数	57 台	不具合件数：14 件 事故の有無：0 件
事例 10	不具合の内容	スターターモーターにおいて、バッテリー電圧が低い状態でセルスタートボタンを押し続けると、定格より大きな電流がスターターモーターに流れることがある。そのため、スターターリレーのヒューズが切れ、スターターモーターからの逆起電力が発生し、カムポジションセンサーが損傷して、エンジンが始動できないおそれがある。	
	対象台数	31 台	不具合件数：9 件 事故の有無：0 件

表 2-19 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	エアコンのコンプレッサーにおいて、コンプレッサーオイルの充てん量が不適切なため、エアコン使用時にコンプレッサー内の潤滑が不足することがある。そのため、そのまま使用を続けると、コンプレッサー内部が焼き付き、コンプレッサーがロックし、最悪の場合、エンジン回転数が低下時に走行中エンストすることがある。	
	対象台数	1,616,125 台	不具合件数：245 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	運転席ドア部のパワーウィンドウスイッチにおいて、スイッチ潤滑用グリスの塗布方法が不適切なため、グリス量が不足しているものがある。そのため、端子摺動部から出る摩耗粉と水分等の浸入により短絡回路が形成され、端子が発熱して当該スイッチ及び周辺の樹脂部品が焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	600,965 台	不具合件数：46 件 事故の有無：ドアトリム一部焼損 2 件
事例 3	不具合の内容	ハイブリッドシステムにおいて、制御ソフトが不適切なため、電力変換器(DC-AC インバータ)の昇圧回路用素子が熱応力で損傷することがある。そのため、警告灯が点灯しフェールセーフのモーター走行となり、素子損傷時に電気ノイズが発生した場合には、ハイブリッドシステムが停止し、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	351,736 台	不具合件数：78 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	無段変速機の油圧クラッチ機構において、油圧を保持するための環状シール部の寸法精度が不適切なため、シールが偏心した状態で組み付けられているものがある。そのため、当該シールが損傷してクラッチが作動不良となり、走行不能に至るおそれがある。	
	対象台数	346,199 台	不具合件数：74 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	エンジン ECU の制御プログラムにおいて、アイドリング時の空気量を補正する学習上限値の設定が不適切なため、カーボンがスロットルバルブに堆積した場合に、アイドリング時の空気量が不足するものがある。そのため、アイドリング回転付近でエンストに至るおそれがある。	
	対象台数	195,482 台	不具合件数：98 件 事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	後部座席において、金属製フレームの形状が不適切なため、事故時の衝撃により当該フレームとシートベルトが干渉することがある。そのため、シートベルトが損傷して乗員を拘束できなくなるおそれがある。	
	対象台数	176,819 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	排気ガス再循環装置 (EGR) の EGR クーラー及び EGR バルブハウジングにおいて、一部の材質が不適切なため排気ガス凝縮水により腐食し、腐食片が EGR バルブに噛み込んだり、EGR バルブハウジングに穴あきが発生したりするものがある。そのため、燃焼不良となり、エンスト、再始動不能に至るおそれがある。	
	対象台数	142,847 台	不具合件数：534 件 事故の有無：物損 1 件
事例 8	不具合の内容	ボンネット固定部の車体強度が不足しているため、ボンネット主ロックが解除された状態で高速走行すると、風圧等により副ロック装置取付部が変形することがある。そのため、副ロックの噛み合いが外れて走行中にボンネットが開くおそれがある。	
	対象台数	140,542 台	不具合件数：2 件 事故の有無：0 件

表 2-20 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 9	不具合の内容	ハイブリッド車の燃料ポンプにおいて、ポンプモータの回転数の設定が不適切なため、モータブラシが振動をおこし、早期に摩滅することがある。そのため、警告灯が点灯するとともに、燃料が供給できず、エンジンによる走行ができなくなり、走行不能に至るおそれがある。	
	対象台数	94,194 台	不具合件数：52 件 事故の有無：0 件
事例 10	不具合の内容	プッシュスタート付車のエンジン始動装置（スターター）において、スターター作動制御プログラムが不適切なため、プッシュスタートボタンの操作の直後に、シフトをPからNレンジに操作をすると、スターター内部が焼きつくことがある。そのため、スターター内部が固着により異音が発生し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、エンジンが始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	92,249 台	不具合件数：252 件 事故の有無：0 件
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	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、一定車速での走行時に大きなアクセルペダル操作を繰り返すと、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エンジン制御コンピュータ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	141,637 台	不具合件数：29 件 事故の有無：0 件
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、そのまま使用を続けると、プラグシールが劣化して放電し、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し、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	112,680 台	不具合件数：427 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	燃料フィルターにおいて、ドレンプラグ取付部の平面が確保できていないため、製造時に過大なトルクでドレンプラグを締め付けた場合に、ガスケットが変形もしくは圧縮割れが発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けたり、定期点検時にドレンプラグを緩め、再締め付け作業を行うと、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	74,350 台	不具合件数：32 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	走行装置（ホイール）において、「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に規定されている当該技術基準に適合することを保証された製品に対して行う表示（ホイールサイズ）が不鮮明なため、保安基準の適合性が確認できない。	
	対象台数	2,032 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	走行用前照灯において、バルブの固定用スプリングの形状が不適切なため、走行用前照灯の製造時に当該スプリングがバックカバーに干渉する。そのため、バルブが正常に固定されず、走行用前照灯の照射方向が、保安基準第32条に適合しないおそれがある。	
	対象台数	841 台	不具合件数：6 件 事故の有無：0 件

表 2-21 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6	不具合の内容	ロード・ローラにおいて、後輪走行モーターの取付部のボルト座面の塗装指示が不適切なため、塗膜が潰れてボルトの締結力が低下することがある。そのため、走行時の振動により当該ボルトが緩み、そのままの状態で使用を続けると、ボルトが脱落し、最悪の場合、走行モーターが外れて走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	787台	不具合件数：4件 事故の有無：0件
事例7	不具合の内容	ロード・ローラにおいて、ワイヤハーネスの製造指示が不適切なため、ハーネス内の電線がねじれているものがある。そのため、左右ステアリング操作を繰り返しおこなうと、当該ハーネス内で電線同士が接触して断線し、最悪の場合、エンジンが始動できない、前照灯の不点灯、意図せず駐車ブレーキが作動する等の不具合が発生するおそれがある。	
	対象台数	694台	不具合件数：29件 事故の有無：0件
事例8	不具合の内容	大型バスの非常口において、車外より開放したことを警告する警報スイッチが備えられていないため、非常口扉を開放した際、警報装置が作動しない。	
	対象台数	375台	不具合件数：1件 事故の有無：0件
事例9	不具合の内容	動力伝達装置において、トランスファーシャフトとフランジを固定するボルトの取付指示が不適切なため、ネジロック剤の塗布量ならびに締付トルクにばらつきがある。そのため、走行時の振動により当該ボルトが緩み、そのままの状態で使用を続けると、フランジにガタが生じて、ボルトに無理な力が繰り返し加わり、ボルトが折損し、最悪の場合、プロペラシャフトが外れ走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	178台	不具合件数：5件 事故の有無：0件
事例10	不具合の内容	運転席及び助手席のシートベルトにおいて、シートベルトプリテンショナのロック機構が不適切なため、衝突時等にシートベルトプリテンショナをロックできないものがある。そのため、適切に乗員を拘束できないおそれがある。	
	対象台数	178台	不具合件数：0件 事故の有無：0件
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	パドルシフト搭載車において、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、アクセルペダルから足を離した減速中にパドルシフト操作により2速から1速へ変速すると、無段変速機のドライブプリーシャフトに高い負荷が加わることがある。そのため、その状態を繰り返すとシャフトが折損し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	105,351台	不具合件数：9件 事故の有無：0件
事例2	不具合の内容	エンジン制御用コンピュータにおいて、排気ガス再循環（EGR）バルブの制御プログラムが不適切なため、アクセルペダルの操作を繰り返すと、制御指示に対しEGRバルブの開度がずれて閉じなくなることがある。そのため、排気ガスが常時循環してエンジン不調となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	45,937台	不具合件数：9件 事故の有無：0件
事例3	不具合の内容	急制動及び事故発生時に緊急点滅表示灯及び非常点滅表示灯により後続車に注意をうながすシステムにおいて、制御プログラムが不適切なため、当該システムの作動時に非常点滅表示灯の点滅回数が保安基準に適合しない。	
	対象台数	40,836台	不具合件数：0件 事故の有無：0件

表 2-22 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4	不具合の内容	ディーゼルエンジン車のDPF（ディーゼル粒子状物質除去装置）において、高速走行などの高負荷運転後の再生（捕集した粒子状物質の燃焼除去）時に、排気ガス温度が高い場合がある。そのため、高速走行などの高負荷運転後に、排気管出口付近が草などで覆われるような場所に停車してDPFの再生を行なった場合、排気管後方の草などが発火し、車体などを焼損するおそれがある。	
	対象台数	36,096台	不具合件数：3件 事故の有無：部分焼損1件
事例5	不具合の内容	前方障害物衝突軽減制御装置（衝突軽減ブレーキシステム）装着車において、ミリ波レーダーによる障害物検知プログラムが不適切なため、路肩や中央分離帯に防護柵があり、先行車との車間距離が離れた際に、受信したミリ波情報を稀に前方障害物と誤認識することがある。そのため、衝突の可能性がないのに、マルチインフォメーションディスプレイに警告表示がされるとともに警告音を発し、予期せぬ急制動がかかるおそれがある。	
	対象台数	10,760台	不具合件数：2件 事故の有無：物損1件
事例6	不具合の内容	ハイブリッド車のCVT制御コンピュータにおいて、プログラムが不適切なため、減速によるEVモード移行後に極低速走行を継続した場合、モーターとCVT間の動力伝達に異常があると誤判定することがあり、警告灯が点灯してモーターが停止し、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	9,759台	不具合件数：3件 事故の有無：0件
事例7	不具合の内容	燃料ポンプにおいて、当該ポンプを制御する燃料ポンプコントロールユニットのプログラムが不適切なため、モーター走行からエンジン走行に切り替わる際、燃料ポンプが作動しないことがある。そのため、エンジンが始動せず、走行不能に至るおそれがある。	
	対象台数	5,106台	不具合件数：23件 事故の有無：0件
事例8	不具合の内容	機械式自動変速機の自動クラッチ装置において、制御プログラムが不適切なため、車両の発進、停止を頻繁に行うと、作動用モーターのブラシが早期に摩耗することがある。	
	対象台数	4,229台	不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例9	不具合の内容	機械式自動変速機を制御するコントローラにおいて、制御プログラムが不適切なため、下り坂でアイドリングストップした状態で、DレンジからRレンジにシフトする操作を行うと、アイドリングストップ後に再発進を補助する自動ブレーキシステムが解除できない。そのため、ブレーキが掛かったままとなり、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	4,041台	不具合件数：2件 事故の有無：0件
事例10	不具合の内容	電動駐車ブレーキの制御プログラムが不適切なため、駐車ブレーキの作動若しくは解除時に、電動パーキングユニットにおける駐車ブレーキのケーブル巻き取り値に誤差が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、制御プログラムがエラー状態となり、駐車ブレーキが作動又は解除できなくなるほか、解除時に駐車ブレーキが半締結状態となり、そのまま走行を続けると、駐車ブレーキが引きずりをおこし、ブレーキシューが加熱され、最悪の場合、ブレーキシューが剥がれるおそれがある。	
	対象台数	1,963台	不具合件数：45件 事故の有無：0件

(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 27 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 2-23 から表 2-30 に示す。

表 2-23 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	フロントフォークにおいて、ブッシュホルダ端部の面取り加工及びピボットアームブッシュの表面処理が不適切なため、ブッシュホルダとブッシュ間のグリスが流出すると、フロントピボットアームとブッシュ側面の摺動抵抗が大きくなるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、右側フロントピボットアームへ過大な応力が加わり折損し、最悪の場合、前輪ブレーキ操作時にフロントブレーキケーブルが引っ張られ、前輪がロックして転倒や走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	8,145 台	不具合件数：4 件 事故の有無：軽傷 1 件、物損 1 件
事例 2	不具合の内容	制動装置のブレーキペダルにおいて、ペダルアッセンブリ組み立て時にブレーキペダルシャフト抜け止めのサークリップが装着されていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキペダルシャフトがブレーキペダルブラケットから抜け、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。	
	対象台数	6,101 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	左右前輪のフェンダー内に取り付けるインナーアーチライナーの組み付けを誤り、インナーアーチライナーがブレーキホースに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、ブレーキホースが損傷しブレーキフルードが漏れ、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	3,573 台	不具合件数：0 件 0 件
事例 4	不具合の内容	燃料パイプと燃料ホースの継ぎ手部（クイックコネクター）の嵌合作業が不適切なため、一部の車両において、クイックコネクターが正しく嵌合していないものがある。そのため、嵌合部より燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	1,901 台	不具合件数：2 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	ブレーキブースターのリップシールの組付け作業が不適切なため、グリスが塗布されずに組付けられたものがある。そのため、リップシールの摺動抵抗が増大して捲れるとエアが漏れ、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	1,682 台	不具合件数：5 件 事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	非常口扉の室内操作ハンドルの溶接が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、ハンドルを操作した場合、溶接が外れ、非常口扉を開けることができなくなるおそれがある。	
	対象台数	1,076 台	不具合件数：2 件 事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	燃料配管に取り付けている燃料圧力センサーにおいて、製造が不適切なため、センサーの締め付けが不十分なものがある。そのため、燃料圧力センサー取付け部から燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	813 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	前席座席ベルトにおいて、プリテンショナーとシートベルトアンカーの取り付けが不適切なため、最悪の場合、座席ベルトが外れ乗員を拘束できなくなるおそれがある。	
	対象台数	681 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件

表 2-24 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 9	不具合の内容	フロントシートベルトの巻取り装置において、製造時に左右の組み付けを誤ったものがある。そのため、衝撃を感知するセンサーが正しく作動せず、最悪の場合、衝突時等にシートベルトをロックできず、適切に乗員を拘束できないおそれがある。	
	対象台数	560 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 10	不具合の内容	バッテリートレイに取り付けているエンジンハーネスを固定するためのハーネスサポートにおいて、製造時に誤った部品が取り付けられているものがあり、ラジエターホースと干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ラジエターホースが損傷し、冷却水が漏れ、最悪の場合、エンジンがオーバーヒートするおそれがある。	
	対象台数	522 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
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	3 列目左右座席ベルトにおいて、上部アンカー取付けボルトの締付けトルク設定が不適切なため、基準値を下回る締付けトルクで組付けられたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ボルトが緩み、乗員を拘束できなくなるおそれがある。	
	対象台数	1,390 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	制動倍力装置のバキュームホースにおいて、当該バキュームホースの取り回しが不適切なため、エンジン前部のドライブプリー又はベルトに接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、バキュームホースに穴が開き、倍力装置が機能せず、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	741 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	1 台積車両運搬車の作業用装置油圧ポンプにおいて、接続フランジの製造指示が不適切なため、接続フランジとオイルポンプシャフトを固定するセットスクリューの取付け穴の位置が設計と異なっているものがある。そのため、走行時の振動等により、セットスクリューが緩み、そのままの状態で使用を続けると、接続フランジが脱落してシャフトが外れ、他の交通を妨げるおそれがある。	
	対象台数	570 台	不具合件数：3 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	過給機付車両の駐車用ブレーキケーブルにおいて、組付作業が不適切なため、右側駐車用ブレーキケーブルと燃料タンク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タンクのコーティングが剥がれ、本体が腐食し、最悪の場合、穴が開いて、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	486 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	農耕トラクタのかじ取り装置において、シリンダキャップの製造指示が不適切なため、シリンダキャップの角部の面取りが大きいものがある。そのため、ハンドル操作を行うとシリンダキャップが当該キャップの位置ずれを防止するための止め輪を噛み込み、そのままの状態で使用を続けると、止め輪が破損し、シリンダキャップが外れて、オイルが漏れ、最悪の場合、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。	
	対象台数	108 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件

表 2-25 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（マニュアルの不備）			
事例 6	不具合の内容	ホイール・クレーンのかじ取装置の油圧ステアリングシリンダの製造が不適切なため、シリンダ内部のシールが逆向きに組み付けられたものがある。そのため、シリンダ内部のシール性が確保できず、作動油が漏れるおそれがある。	
	対象台数	103 台	不具合件数：5 件 事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	バキュームポンプにおいて、組み付け作業が不適切なため、ポンプのオイル給油穴にシール剤が浸入することがある。そのため、バキュームポンプ内のオイルが不足し、油膜によるシール性低下から負圧不足となり、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	98 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	マニュアルトランスミッション仕様車のクラッチリザーブホースにおいて、接続部の O リングの材質が不適切なものがある。そのため、長期使用により当該 O リングに亀裂が発生してオイルが漏れ、最悪の場合、変速できなくなるおそれがある。	
	対象台数	95 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 9	不具合の内容	燃料タンクにおいて、ブリーザホースの組付けの作業指示が不適切なため、ホースが屈曲して組付けられているものがある。そのため、ホースが閉塞し、燃料タンクの内圧調整ができず変形して、最悪の場合、燃料タンクが損傷して燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	92 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
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	燃料ポンプにおいて、製造時の燃料流量の管理が不適切なため、燃料流量が少ないものがある。また、エンジンを制御するコントロールユニット（エンジン ECU）の制御プログラムが不適切なため、燃料噴射量が過剰となることがある。これらに加えて、点火プラグの仕様が不適切なため、点火プラグのくすぶりが発生し、始動時間が長くなったり、始動不能に至ったりするおそれがある。	
	対象台数	451,369 台	不具合件数：2,212 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	自動変速機において、シフトケーブル固定部の組付けが不適切なため、当該固定部の嵌合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、シフトケーブルが固定部から外れてシフトレバーの位置と異なるレンジに固定され、最悪の場合、意図せず車両が動き出すおそれがある。	
	対象台数	128,866 台	不具合件数：30 件 事故の有無：物損 1 件
事例 3	不具合の内容	プッシュエンジンスタータースイッチを組み付けるイモビライザーアンテナの成形条件が不適切なため、熱収縮により、当該プッシュエンジンスタータースイッチとの隙間が狭くなり、摺動抵抗が増加したものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該スイッチ操作時に押したまま戻らず、緊急停止操作と判定してエンジンを停止することがあり、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	91,260 台	不具合件数：14 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	ブロワモーターの製造が不適切なため、モーター内部のシャフトと軸受の芯がずれた状態で組み付けられたものがあり、シャフトと軸受が異常摩耗することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シャフトと軸受が固着し、最悪の場合、ブロワモーターが作動停止して、デフロスタが機能せず安全な視野を確保できないおそれがある。	
	対象台数	69,199 台	不具合件数：199 件 事故の有無：0 件

表 2-26 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 5	不具合の内容	エンジン補機ベルトにおいて、ベルト製造時の芯線の張力が不均等なため、ベルトの強度が低下しているものがある。そのため、エンジンの駆動力によりベルトが破断し、オルタネータやウォーターポンプが停止して警告灯が点灯し、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	63,768 台	不具合件数：106 件 事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	前照灯や窓ふき器などを制御する ETACS ECU 内部の電子部品の製造が不適切なため、電子部品の抵抗値が増大することがある。そのため、ETACS ECU 内部の電圧が不安定になり、最悪の場合、ETACS ECU の機能が停止して、前照灯が点灯中に消灯したり窓ふき器が作動不良となるおそれがある。	
	対象台数	43,326 台	不具合件数：464 件 事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	フロント・ドライブ・シャフトにおいて、ホイール側ジョイント部のインナー・レースの加工が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、繰り返しの加速等によりインナー・レースの歯が摩滅し、最悪の場合、タイヤに駆動力が伝わらなくなり、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	37,996 台	不具合件数：117 件 事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	エアバッグ等（乗員補助拘束装置）を制御する SRS コントロールユニットにおいて、当該ユニットの集積回路の製造が不適切なため、回路内の半導体が腐食するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、半導体が膨張し、電気回路が遮断され、衝突時等に乗員補助拘束装置が作動しないおそれがあるほか、特定の電気回路が遮断されると、突然、乗員補助拘束装置が作動するおそれがある。	
	対象台数	26,167 台	不具合件数：8 件 事故の有無：0 件
事例 9	不具合の内容	直噴ターボエンジンの吸気ダクトにおいて、製造管理が不適切なため、正規と異なる材料で製造されたものがある。そのため、使用過程で耐油性能や耐熱性能が低下し、当該ダクトに亀裂が発生してエンジン不調となり、最悪の場合、エンストするおそれがある。	
	対象台数	17,119 台	不具合件数：3 件 事故の有無：0 件
事例 10	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	16,366 台	不具合件数：2 件 事故の有無：0 件
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	小型トラックの燃料噴射装置において、サプライポンプをエンジンに取付ける締付指示が不適切なため、締結力が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、サプライポンプ取付けボルトの締結部が緩んで振動が増大し、最悪の場合、燃料パイプが亀裂し、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	97,120 台	不具合件数：90 件 事故の有無：0 件

表 2-27 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業管理不適切）			
事例 2	不具合の内容	エンジンの始動装置において、スターターマグネチックスイッチの防水用シール剤の充填が不適切なため、シール剤がスターターマグネチックスイッチのヒューズを組み付ける端子内部に浸入するものがある。そのため、使用過程で端子内部に浸入したシール剤が軟化してヒューズ端子の接圧が低下し、接触抵抗が増加して発熱し、そのままの状態で使用を続けると、ヒューズ組付部が溶損して導通不良となり、エンストして再始動できない、又は、スターターマグネチックスイッチの回路が短絡して火災に至るおそれがある。	
	対象台数	30,003 台	不具合件数：24 件 事故の有無：部分焼損 1 件
事例 3	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	13,708 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	駆動用モーターを制御するモーターコントロールユニット（MCU）において、内部の絶縁基板の製造工程管理が不適切なため、当該絶縁基板の絶縁抵抗が低下するものがある。そのため、回路電圧が不安定となり、警告灯が点灯するとともに、フェールセーフ制御により駆動用モーターの出力が制限され、最悪の場合、再起動不可及び駆動用バッテリーへの充電不可となるおそれがある。	
	対象台数	1,489 台	不具合件数：176 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	大・中型バスの原動機において、スターターのバッテリー側配線の締付けに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、車両振動によって当該配線が緩んで端子部がモーター側配線と短絡し、最悪の場合、火災やスターターリレー配線の断線が生じて始動不能に至るおそれがある。	
	対象台数	982 台	不具合件数：6 件 事故の有無：火災 1 件（部分焼損）
事例 6	不具合の内容	電気温水ヒーターにおいて、温度を制御する素子の製造工程管理が不適切なため、電気温水ヒーターの繰り返し使用により、当該素子に亀裂が発生するものがある。そのため、ヒーター制御が不安定となって暖房性能が低下し、前面ガラス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	807 台	不具合件数：45 件 事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	ハイブリッド車のリチウムイオンバッテリーにおいて、バッテリーコントローラーに接続するハーネスの検査方法が不適切なため、コネクタ端子の隙間が広がったものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行中の振動等により当該コネクタが接触不良となり、最悪の場合、走行中にエンジン及びモーターが停止し、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	442 台	不具合件数：1 件 事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	農耕トラクタの原動機において、製造工程でのオイルフィルターの取付が不適切なため、Oリングが正確に組み付けられていないおそれがある。そのため、オイルフィルターの合わせ面の密着性が低下し、エンジンオイルが漏れるおそれがある。	
	対象台数	314 台	不具合件数：1 件 事故の有無：0 件

表 2-28 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業管理不適切）			
事例 9	不具合の内容	農耕トラクタの原動機において、製造工程でのターボチャージャー潤滑用オイルパイプのフレアナット部のナットの締め付けトルクにばらつきがあるため、締め付けトルクが不足していることがある。そのため、そのままの状態で使用すると、当該ナットが緩み、エンジンオイルが漏れるおそれがある。	
	対象台数	314 台	不具合件数：1 件 事故の有無：0 件
事例 10	不具合の内容	農耕トラクタの原動機において、製造工程でオイルパンドレンボルトを締め付ける際、締め付けトルクの確認が不適切なため、締め付けトルクが不足しているおそれがある。そのため、走行時の振動により当該ボルトが緩み、そのままの状態で使用を続けると、ボルトが脱落し、エンジンオイルが漏れるおそれがある。	
	対象台数	314 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
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	足踏み式駐車ブレーキにおいて、ブラケットの製造が不適切なため、ブラケットとポールとの隙間が狭いものがある。そのため、駐車ブレーキ操作時にブラケットとポールの抵抗が大きくなり、最悪の場合、駐車ブレーキを保持することができなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,673 台	不具合件数：5 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	ワイパースイッチにおいて、製造が不適切なため、接点部にグリスが塗布されていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接点部の摺動抵抗が大きくなり接点が変形し、最悪の場合、導通不良となりワイパーが作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	1,341 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 3	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、構成部品の形状が不適切なため、圧入組付け時に樹脂製の異物が発生することがある。そのため、当該異物が油圧制御弁などに噛み込んで 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	1,077 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	運転者席側エアバッグにおいて、エアバッグモジュールの製造が不適切なため、衝突時にエアバッグの展開が不十分になり、乗員保護性能が損なうおそれがある。	
	対象台数	156 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
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	電動パワーステアリングギヤにおいて、操舵力を検出するトルクセンサーと電気配線の接続部の端子かしめ方法が不適切なため、導通不良が発生するものがある。そのため、警告灯が点灯してパワーステアリングのアシスト機能が停止し、ステアリングの操作力が増大するおそれがある。	
	対象台数	21,811 台	不具合件数：125 件 事故の有無：0 件
事例 2	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、構成部品の形状が不適切なため、圧入組付け時に樹脂製の異物が発生することがある。そのため、当該異物が油圧制御弁などに噛み込んで 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	10,305 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件

表 2-29 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合の事例（続き）

不具合発生原因の項目「工具・治具」に問題があるもの（保守管理の不備）			
事例 3	不具合の内容	自動変速機を搭載した大型路線バスにおいて、トルクコンバーター部バックリングプレートのトルクコンバーターカバーへの取付けボルト締付け方法及びトルクコンバーターカバーのねじ部加工が不適切なため、当該ボルトの軸力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折損し、折損したボルトがトルクコンバーターカバーとタービンとの間に挟まり、最悪の場合、トルクコンバーターがロックアップした状態となり、エンストして走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	3,407 台	不具合件数：30 件 事故の有無：0 件
事例 4	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、燃圧センサーの締結用工具が不適切なため、締結作業時に当該工具が周辺部品と干渉し締結力が不足しているものがある。そのため、締結部がシール不良となり燃料臭がしたり、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	3,067 台	不具合件数：71 件 事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	横滑り防止装置（ESP）コントロールユニットにおいて、サービス工場での修理等の際に誤ったプログラムが書き込まれたため、ESP の機能及び前走車追従走行装置が適切に作動しないことがある。そのため、ESP 故障時に警告灯が点灯しない他、前走車追従走行装置作動時の車両停止保持機能が作動せず、前車停車時に車両が動き出し、最悪の場合、追突するおそれがある。	
	対象台数	17 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
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	後部座席の製造指示が不適切なため、座席を車体へ固定するためのラッチの内部部品の隙間が狭いものがある。そのため、ロック解除レバーの動きが悪くなり、最悪の場合、後部座席が確実に固定することができなくなるおそれがある。	
	対象台数	761 台	不具合件数：1 件 事故の有無：0 件
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	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装置が不適切なため、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飛散して飛び散り、出火したり負傷するおそれがある。	
	対象台数	15,300 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	前照灯において、電球の製造工程が不適切なため、電球内のフィラメントに異材が使用され、フィラメントの剛性が低いものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行時の振動でフィラメントが断線して前照灯が不灯となり、断線したフィラメントがアース線に接触してヒューズが切断し、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	8,361 台	不具合件数：100 件 事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	大型トラックのハイライフモデルにおいて、前部上側端灯間の中央部分にあるサインボードの構造が不適切なため、保安基準第 42 条に定める基準に適合しないおそれがある。	
	対象台数	119 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件

表 2-30 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「部品・材料」に問題があるもの（管理の不備）			
事例 4	不具合の内容	リアブレーキのマスターシリンダーにおいて、マスターシリンダー内のピストンカップシールの素材が不適切なため、当該カップシール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、ピストンカップシールが裂け、最悪の場合、制動時に油圧が発生せず、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	15 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
事例 5	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装置が不適切なため、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	6 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件
不具合発生原因の項目「部品・材料」に問題があるもの（再生品利用の不備）			
事例 1	不具合の内容	フレームの製造不良時の処理方法が不適切なため、フレームのサイドスタンドブラケット取付け部の硬度が低下している。そのため、フレームのサイドスタンドブラケット取付け部が損傷し、サイドスタンド使用中に車両が転倒するおそれがある。	
	対象台数	17 台	不具合件数：0 件 事故の有無：0 件

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

平成 23 年度から平成 27 年度のリコール届出において、生産（輸入車にあつては生産又は輸入、以下同じ。）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」、国産車及び輸入車の届出状況を表 3-1 に、それをグラフにしたものを図 3-1 及び図 3-2 に、また、平均期間については図 3-3 に、それぞれ示す。

表 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数及びその割合（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分			国産車						輸入車						全体					
			H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
0.5 年以内	届出 件数	(件)	38	50	60	54	59	52	12	22	24	33	25	23	50	72	84	87	84	75
		(%)	18.5	19.6	26.2	21.2	22.2	21.6	14.3	22.9	21.4	20.9	17.6	19.6	17.3	20.5	24.6	21.1	20.6	20.9
0.5 年超え 1 年以内	届出 件数	(件)	43	32	30	40	44	38	23	12	21	30	17	21	66	44	51	70	61	58
		(%)	21.0	12.5	13.1	15.7	16.5	15.6	27.4	12.5	18.8	19.0	12.0	17.4	22.8	12.5	15.0	16.9	15.0	16.2
1 年超え 2 年以内	届出 件数	(件)	32	48	35	37	39	38	19	17	24	40	31	26	51	65	59	77	70	64
		(%)	15.6	18.8	15.3	14.5	14.7	15.8	22.6	17.7	21.4	25.3	21.8	22.1	17.6	18.5	17.3	18.6	17.2	17.9
2 年超え 3 年以内	届出 件数	(件)	22	26	27	27	17	24	14	12	12	13	20	14	36	38	39	40	37	38
		(%)	10.7	10.2	11.8	10.6	6.4	9.8	16.7	12.5	10.7	8.2	14.1	12.0	12.5	10.8	11.4	9.7	9.1	10.5
3 年超え 4 年以内	届出 件数	(件)	21	17	14	22	17	18	4	8	3	12	12	8	25	25	17	34	29	26
		(%)	10.2	6.7	6.1	8.6	6.4	7.5	4.8	8.3	2.7	7.6	8.5	6.6	8.7	7.1	5.0	8.2	7.1	7.2
4 年超え 6 年以内	届出 件数	(件)	19	23	21	36	18	23	5	10	9	15	8	9	24	33	30	51	26	33
		(%)	9.3	9.0	9.2	14.1	6.8	9.7	6.0	10.4	8.0	9.5	5.6	7.9	8.3	9.4	8.8	12.3	6.4	9.1
6 年超え 8 年以内	届出 件数	(件)	9	22	12	12	17	14	3	9	6	2	9	6	12	31	18	14	26	20
		(%)	4.4	8.6	5.2	4.7	6.4	6.0	3.6	9.4	5.4	1.3	6.3	4.9	4.2	8.8	5.3	3.4	6.4	5.6
8 年超え 10 年以内	届出 件数	(件)	8	12	3	5	17	9	1	3	9	2	4	4	9	15	12	7	21	13
		(%)	3.9	4.7	1.3	2.0	6.4	3.7	1.2	3.1	8.0	1.3	2.8	3.2	3.1	4.3	3.5	1.7	5.1	3.6
10 年超え	届出 件数	(件)	13	25	27	22	38	25	3	3	4	11	16	7	16	28	31	33	54	32
		(%)	6.3	9.8	11.8	8.6	14.3	10.3	3.6	3.1	3.6	7.0	11.3	6.3	5.5	8.0	9.1	8.0	13.2	9.0
合計*1	届出 件数	(件)	205	255	229	255	266	242	84	96	112	158	142	118	289	351	341	413	408	360
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間（力月）			36.6	45.3	46.8	40.4	46.0	43.2	26.4	36.2	32.7	31.6	41.5	34.2	33.7	42.8	42.2	37.0	44.4	40.3

*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、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-8 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

表 3-1 をみると、平成 27 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及び届出件数は、「0.5 年
以内」84 件、「1 年超え 2 年以内」70 件、「0.5 年超え 1 年以内」61 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 145 件であり、届出件数の合計の
約 36%を占め、「2 年以内」の期間では 215 件であり、届出件数の合計の約 53%を占めている。

一方、平成 23 年度から平成 27 年度の届出件数の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「3
年超え 4 年以内」、「4 年超え 6 年以内」、「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 23 年度以降において増減を繰り返す傾向にある。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 26 年度
以降は急増している。

表 3-1 をみると、平成 27 年度の国産車は、届出件数の約 65%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」、「0.5 年超え 1 年以内」及び「1 年超え 2 年以内」の期間区分につ
いては、国産車は前年度と比べ「0.5 年超え 1 年以内」は 5 件増加（対前年度比約 9%増）、「0.5
年超え 1 年以内」は 4 件増加（同約 10%増）、「1 年超え 2 年以内」は 2 件増加（同約 5%増）
しているが、「全体」では前年度と比べ「0.5 年超え 1 年以内」は 3 件減少（対前年度比約 4%
減）、「0.5 年超え 1 年以内」は 9 件減少（同約 13%減）、「1 年超え 2 年以内」は 7 件減少（同
約 9%減）している。

表 3-1 をみると、平成 27 年度の輸入車においては、届出件数の多い主な期間区分及び届出
件数は、「1 年超え 2 年以内」31 件、「0.5 年以内」25 件、「2 年超え 3 年以内」20 件、「0.5 年
超え 1 年以内」17 件である。「3 年以内」の期間区分における届出件数の割合は約 66%を占め、
国産車と比べて約 6 ポイント多い。

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 41.5 カ月、
国産車が 46.0 カ月となっており、輸入車の平均期間が約 5 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（輸入）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（輸入）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（輸入）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。ここで輸入開始日からの期間をみた場合、国産車に比べ不具合発生までの
期間が短くなる傾向にある。また、輸入車のリコール届出者は、本国メーカーでなく、日本に
おける輸入者（インポーター）であることが多く、日本以外の国において発生した不具合に対
し、本国メーカーが原因調査を行った後に、当該不具合についてインポーターに通知する場
合がある。この場合、インポーターが当該不具合の通知を受けた段階で、既に不具合の原因調
査が行われていることが多く、その場合は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等、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。

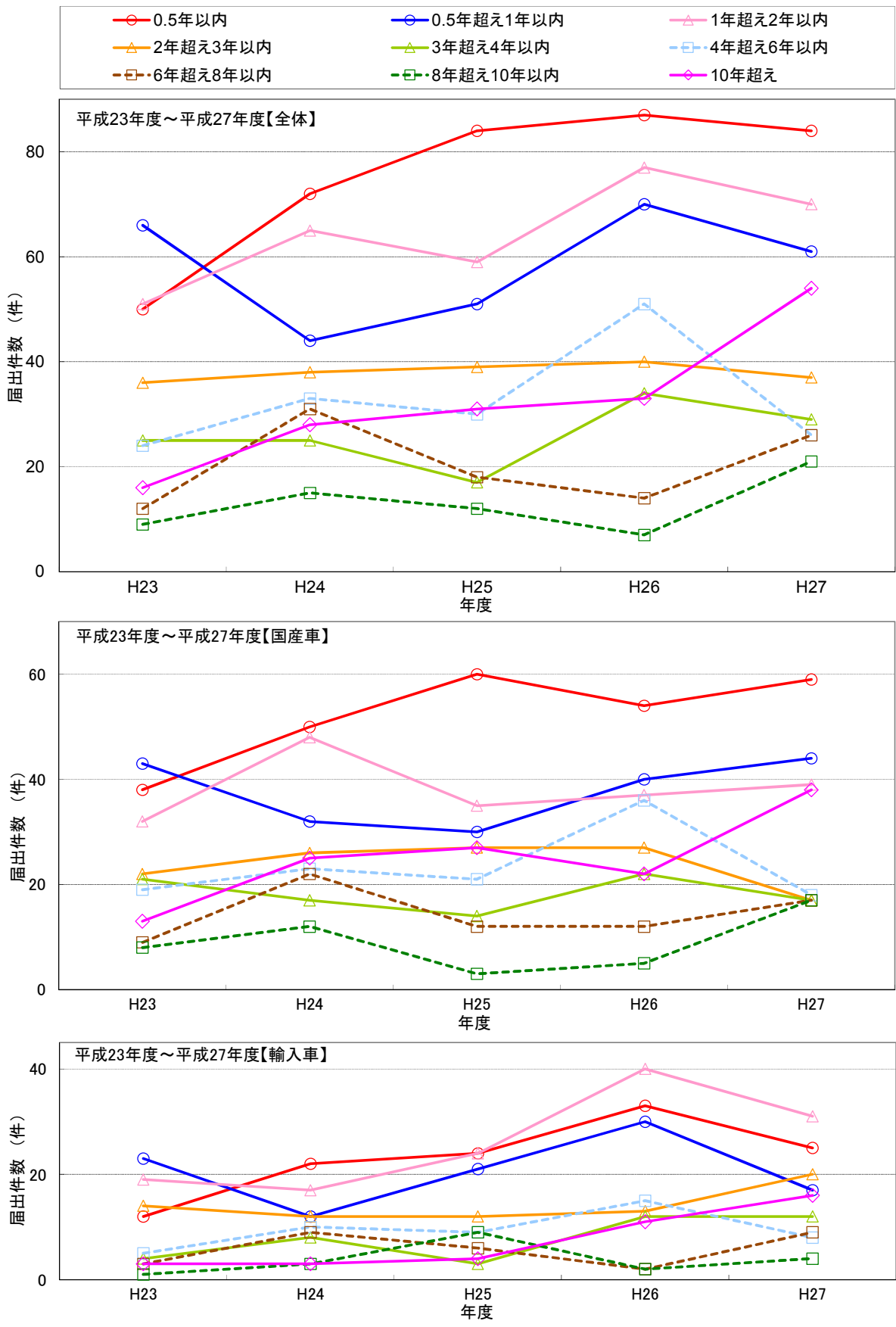


図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数【国産車、輸入車及び全体】(平成 23 年度～平成 27 年度)

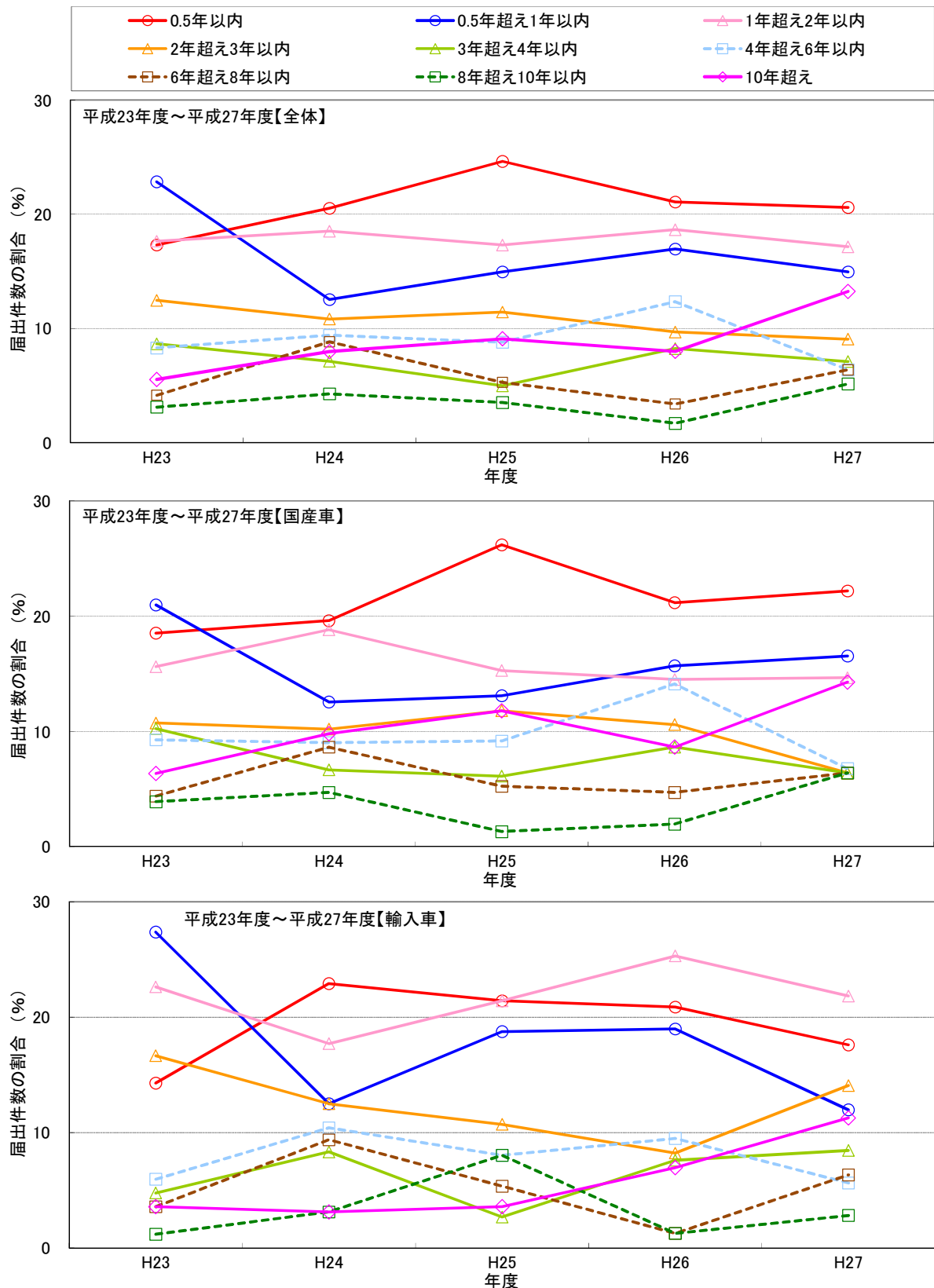


図 3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合【国産車、輸入車及び全体】（平成 23 年度～平成 27 年度）

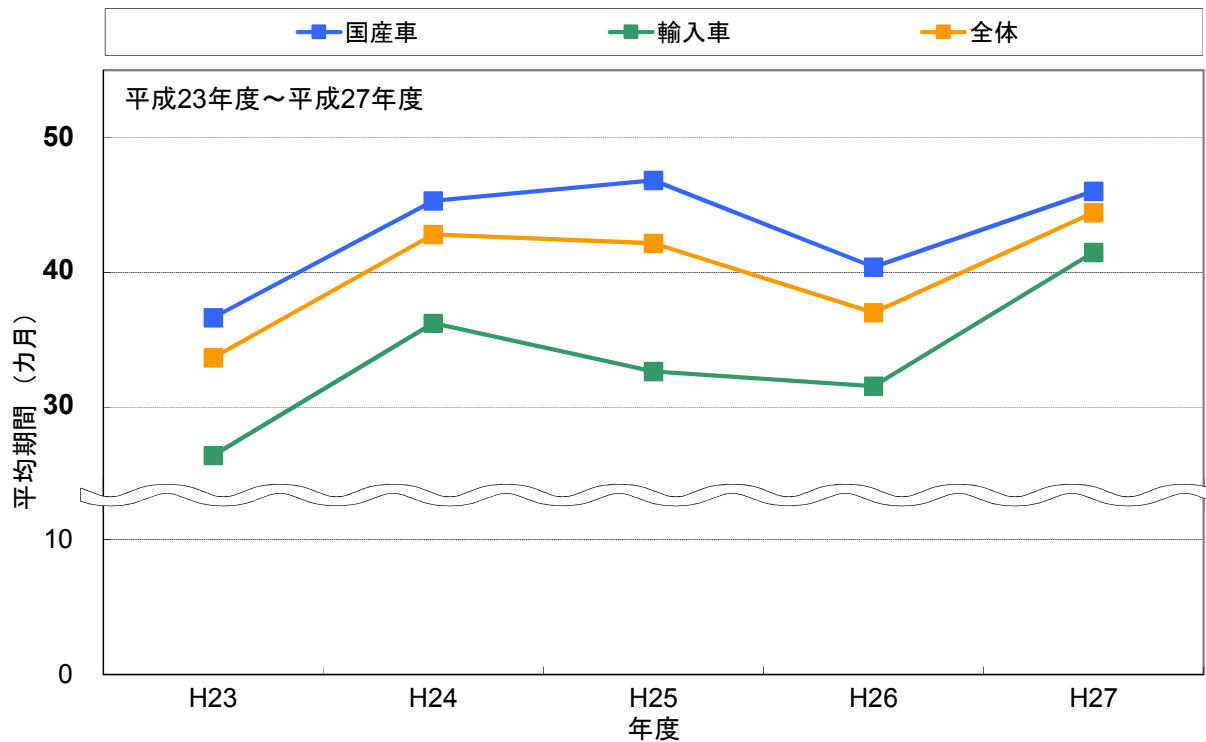


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間（平成 23 年度～平成 27 年度）

(2) 「全体」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 23 年度から平成 27 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、「全体」の届出件数及びその割合（装置別）を、平成 27 年度の「全体」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、表 3-2 から表 3-3 にそれぞれ示す。また、表 3-4 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-2 原動機における生産開始日から不具合発生の日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】(平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	3	10.3	3	8.3	15	28.8	19	28.4	12	22.2	10	21.8
0.5 年超え 1 年以内	5	17.2	6	16.7	9	17.3	12	17.9	16	29.6	10	20.2
1 年超え 2 年以内	6	20.7	8	22.2	6	11.5	14	20.9	7	13.0	8	17.2
2 年超え 3 年以内	5	17.2	6	16.7	9	17.3	7	10.4	6	11.1	7	13.9
3 年超え 4 年以内	5	17.2	5	13.9	5	9.6	6	9.0	5	9.3	5	10.9
4 年超え 6 年以内	2	6.9	0	0.0	3	5.8	8	11.9	4	7.4	3	7.1
6 年超え 8 年以内	1	3.4	3	8.3	4	7.7	1	1.5	4	7.4	3	5.5
8 年超え 10 年以内	1	3.4	2	5.6	1	1.9	0	0.0	0	0.0	1	1.7
10 年超え	1	3.4	3	8.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.7
合計件数及びその割合	29	100	36	100	52	100	67	100	54	100	48	100

表 3-3 電気装置における生産開始日から不具合発生の日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】(平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	6	17.6	6	15.4	7	21.9	8	26.7	8	17.4	7	19.3
0.5 年超え 1 年以内	13	38.2	3	7.7	3	9.4	5	16.7	9	19.6	7	18.2
1 年超え 2 年以内	4	11.8	9	23.1	4	12.5	8	26.7	8	17.4	7	18.2
2 年超え 3 年以内	6	17.6	4	10.3	3	9.4	0	0.0	4	8.7	3	9.4
3 年超え 4 年以内	1	2.9	5	12.8	3	9.4	3	10.0	4	8.7	3	8.8
4 年超え 6 年以内	2	5.9	6	15.4	3	9.4	3	10.0	6	13.0	4	11.0
6 年超え 8 年以内	1	2.9	3	7.7	3	9.4	2	6.7	4	8.7	3	7.2
8 年超え 10 年以内	0	0.0	2	5.1	2	6.3	1	3.3	1	2.2	1	3.3
10 年超え	1	2.9	1	2.6	4	12.5	0	0.0	2	4.3	2	4.4
合計件数及びその割合	34	100	39	100	32	100	30	100	46	100	36	100

表 3-4 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間（力月）					
	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	33.3	43.1	24.8	21.7	22.9	27.3
電気装置	21.9	37.8	56.7	25.6	34.2	35.2
動力伝達装置	28.1	34.7	40.4	25.4	34.4	32.9
燃料装置	33.1	37.3	35.2	37.7	22.1	32.7
制動装置	29.2	51.4	30.2	23.0	22.6	30.9
乗車装置	29.9	4.7	23.6	32.4	67.9	37.6
かじ取装置	25.6	39.2	12.1	47.4	26.7	32.1
車枠・車体	49.1	37.1	45.1	59.9	56.4	47.2
灯火装置	32.8	27.1	81.4	31.4	38.5	49.9
排出ガス発散防止装置	36.8	39.4	14.7	24.0	19.0	28.6
緩衝装置	43.8	59.0	66.7	13.2	13.2	30.6
走行装置	56.0	58.6	50.6	49.4	21.0	51.5
その他（エアバッグ）	76.2	40.7	133.3	105.1	119.1	110.6
その他（エアバッグ以外）	40.5	60.1	36.8	53.7	30.8	46.3

(3) 国産車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（装置別）

平成 23 年度から平成 27 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初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 27 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、表 3-5 から表 3-7 にそれぞれ示す。また、表 3-8 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-5 原動機における生産開始日から不具合発生時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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	3	14.3	1	3.7	13	34.2	14	29.2	9	25.0	8	23.5
0.5 年超え 1 年以内	3	14.3	4	14.8	5	13.2	10	20.8	12	33.3	7	20.0
1 年超え 2 年以内	5	23.8	6	22.2	4	10.5	7	14.6	4	11.1	5	15.3
2 年超え 3 年以内	3	14.3	4	14.8	6	15.8	6	12.5	2	5.6	4	12.4
3 年超え 4 年以内	3	14.3	4	14.8	5	13.2	3	6.3	3	8.3	4	10.6
4 年超え 6 年以内	1	4.8	0	0.0	2	5.3	7	14.6	3	8.3	3	7.6
6 年超え 8 年以内	1	4.8	3	11.1	2	5.3	1	2.1	3	8.3	2	5.9
8 年超え 10 年以内	1	4.8	2	7.4	1	2.6	0	0.0	0	0.0	1	2.4
10 年超え	1	4.8	3	11.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.4
合計件数及びその割合	21	100	27	100	38	100	48	100	36	100	34	100

表 3-6 電気装置における生産開始日から不具合発生時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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	6	20.7	5	19.2	4	19.0	6	27.3	6	18.8	5	20.8
0.5 年超え 1 年以内	11	37.9	2	7.7	2	9.5	3	13.6	7	21.9	5	19.2
1 年超え 2 年以内	3	10.3	7	26.9	2	9.5	4	18.2	7	21.9	5	17.7
2 年超え 3 年以内	5	17.2	3	11.5	1	4.8	0	0.0	0	0.0	2	6.9
3 年超え 4 年以内	0	0.0	4	15.4	2	9.5	3	13.6	2	6.3	2	8.5
4 年超え 6 年以内	2	6.9	3	11.5	3	14.3	3	13.6	4	12.5	3	11.5
6 年超え 8 年以内	1	3.4	0	0.0	3	14.3	2	9.1	3	9.4	2	6.9
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	3.8	0	0.0	1	4.5	1	3.1	1	2.3
10 年超え	1	3.4	1	3.8	4	19.0	0	0.0	2	6.3	2	6.2
合計件数及びその割合	29	100	26	100	21	100	22	100	32	100	26	100

表 3-7 動力伝達装置における生産開始日から不具合発生時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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	6	20.0	6	22.2	16	35.6	9	22.5	6	20.0	9	25.0
0.5 年超え 1 年以内	5	16.7	0	0.0	4	8.9	8	20.0	3	10.0	4	11.6
1 年超え 2 年以内	5	16.7	7	25.9	4	8.9	8	20.0	7	23.3	6	18.0
2 年超え 3 年以内	3	10.0	5	18.5	5	11.1	3	7.5	2	6.7	4	10.5
3 年超え 4 年以内	6	20.0	4	14.8	0	0.0	4	10.0	3	10.0	3	9.9
4 年超え 6 年以内	2	6.7	2	7.4	6	13.3	4	10.0	3	10.0	3	9.9
6 年超え 8 年以内	1	3.3	1	3.7	3	6.7	2	5.0	4	13.3	2	6.4
8 年超え 10 年以内	1	3.3	1	3.7	1	2.2	2	5.0	1	3.3	1	3.5
10 年超え	1	3.3	1	3.7	6	13.3	0	0.0	1	3.3	2	5.2
合計件数及びその割合	30	100	27	100	45	100	40	100	30	100	34	100

表 3-8 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	34.5	51.9	24.2	22.1	22.3	28.9
電気装置	21.8	31.7	69.4	30.7	36.3	36.5
動力伝達装置	32.1	33.0	44.1	27.3	36.8	35.1
燃料装置	36.4	35.6	37.9	34.7	15.3	31.9
制動装置	24.9	47.6	29.9	25.5	13.5	28.5
乗車装置	32.3	4.7	24.1	32.1	101.9	43.6
かじ取装置	31.1	45.5	12.1	64.5	32.1	37.4
車枠・車体	82.8	50.3	55.4	111.6	58.1	62.5
灯火装置	31.8	26.1	99.1	50.6	32.3	59.7
排出ガス発散防止装置	37.5	39.6	12.0	25.2	19.7	29.6
緩衝装置	46.2	81.6	59.7	18.9	27.1	37.8
走行装置	75.3	80.5	68.4	51.2	24.5	65.6
その他（エアバッグ）	—	27.6	140.9	112.5	124.6	118.6
その他（エアバッグ以外）	49.9	63.8	51.5	68.7	32.5	54.3

(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 23 年度から平成 27 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 27 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、表 3-9 から表 3-10 にそれぞれ示す。また、表 3-11 に装置別の各年度の平均期間を示す。

表 3-9 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	3	33.3	1	14.3	0	0.0	3	13.0	2	10.0	2	13.2
0.5 年超え 1 年以内	3	33.3	0	0.0	0	0.0	5	21.7	1	5.0	2	13.2
1 年超え 2 年以内	0	0.0	1	14.3	5	55.6	5	21.7	10	50.0	4	30.9
2 年超え 3 年以内	1	11.1	2	28.6	0	0.0	2	8.7	3	15.0	2	11.8
3 年超え 4 年以内	0	0.0	1	14.3	1	11.1	3	13.0	0	0.0	1	7.4
4 年超え 6 年以内	1	11.1	0	0.0	3	33.3	2	8.7	2	10.0	2	11.8
6 年超え 8 年以内	1	11.1	2	28.6	0	0.0	1	4.3	1	5.0	1	7.4
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	1.5
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	8.7	0	0.0	0	2.9
合計件数及びその割合	9	100	7	100	9	100	23	100	20	100	14	100

表 3-10 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	0	0.0	2	22.2	2	14.3	5	26.3	3	16.7	2	17.6
0.5 年超え 1 年以内	2	25.0	2	22.2	4	28.6	2	10.5	4	22.2	3	20.6
1 年超え 2 年以内	1	12.5	2	22.2	2	14.3	7	36.8	3	16.7	3	22.1
2 年超え 3 年以内	2	25.0	2	22.2	3	21.4	1	5.3	4	22.2	2	17.6
3 年超え 4 年以内	2	25.0	1	11.1	0	0.0	3	15.8	2	11.1	2	11.8
4 年超え 6 年以内	1	12.5	0	0.0	1	7.1	1	5.3	1	5.6	1	5.9
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	2	14.3	0	0.0	1	5.6	1	4.4
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及びその割合	8	100	9	100	14	100	19	100	18	100	14	100

表 3-11 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間【輸入車】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間（力月）					
	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	30.1	16.5	26.5	20.7	24.1	23.4
電気装置	22.2	50.0	32.5	11.8	29.4	31.9
動力伝達装置	11.1	37.7	28.5	19.2	27.1	26.6
燃料装置	25.4	44.4	30.9	39.7	28.9	34.0
制動装置	34.2	57.6	30.7	18.3	37.6	34.8
乗車装置	18.8	—	22.9	32.7	28.7	28.2
かじ取装置	12.4	30.3	—	26.1	12.5	21.1
車枠・車体	8.7	6.4	14.4	16.9	28.4	11.3
灯火装置	34.5	30.3	32.6	9.7	54.2	29.4
排出ガス発散防止装置	28.0	38.7	17.9	16.7	15.8	25.1
緩衝装置	41.4	47.7	71.9	9.3	9.2	26.2
走行装置	13.7	23.5	28.5	45.4	17.6	26.8
その他（エアバッグ）	76.2	49.5	127.1	95.7	111.3	101.5
その他（エアバッグ以外）	15.2	28.3	15.3	37.8	26.1	25.5

3.2 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間

(1) 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分における届出状況

平成 23 年度から平成 27 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 3-12 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 3-12 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	届出件数、対象台数 及びそれらの割合		国産車						輸入車						全体					
			H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
2 カ月以内	届出件数	(件)	24	66	42	43	48	45	28	43	48	56	45	44	52	109	90	99	93	89
		(%)	11.7	25.9	18.3	16.9	18.0	18.4	33.3	44.8	42.9	35.4	31.7	37.2	18.0	31.1	26.4	24.0	22.8	24.6
	対象台数	(千台)	17	144	272	1,280	3,720	1,087	16	59	58	54	63	50	33	203	330	1,335	3,783	1,137
		(%)	0.7	2.4	3.3	12.6	19.6	11.8	9.2	27.9	20.9	12.3	18.5	17.3	1.2	3.3	3.8	12.6	19.6	12.0
2 カ月超え 4 カ月以内	届出件数	(件)	31	51	38	41	46	41	20	20	23	44	34	28	51	71	61	85	80	70
		(%)	15.1	20.0	16.6	16.1	17.3	17.1	23.8	20.8	20.5	27.8	23.9	23.8	17.6	20.2	17.9	20.6	19.6	19.3
	対象台数	(千台)	162	31	326	411	1,296	445	11	4	48	142	81	57	173	36	374	553	1,378	503
		(%)	6.5	0.5	3.9	4.1	6.8	4.9	6.2	2.0	17.4	32.0	23.8	19.8	6.5	0.6	4.3	5.2	7.1	5.3
4 カ月超え 6 カ月以内	届出件数	(件)	19	22	19	23	20	21	6	10	16	17	13	12	25	32	35	40	33	33
		(%)	9.3	8.6	8.3	9.0	7.5	8.5	7.1	10.4	14.3	10.8	9.2	10.5	8.7	9.1	10.3	9.7	8.1	9.2
	対象台数	(千台)	10	17	259	683	495	293	70	6	7	12	6	20	79	24	266	695	501	313
		(%)	0.4	0.3	3.1	6.7	2.6	3.2	40.5	3.0	2.6	2.7	1.7	7.0	3.0	0.4	3.1	6.6	2.6	3.3
6 カ月超え 8 カ月以内	届出件数	(件)	12	11	26	23	23	19	2	4	5	9	9	6	14	15	31	32	32	25
		(%)	5.9	4.3	11.4	9.0	8.6	7.9	2.4	4.2	4.5	5.7	6.3	4.9	4.8	4.3	9.1	7.7	7.8	6.9
	対象台数	(千台)	18	58	414	674	2,027	638	0	0	7	5	12	5	19	58	421	679	2,039	643
		(%)	0.7	1.0	5.0	6.6	10.7	7.0	0.3	0.1	2.6	1.1	3.6	1.7	0.7	0.9	4.9	6.4	10.6	6.8
8 カ月超え 10 カ月以内	届出件数	(件)	15	15	12	11	11	13	4	4	2	6	5	4	19	19	14	17	16	17
		(%)	7.3	5.9	5.2	4.3	4.1	5.3	4.8	4.2	1.8	3.8	3.5	3.5	6.6	5.4	4.1	4.1	3.9	4.7
	対象台数	(千台)	56	22	321	416	948	353	4	4	1	41	19	14	60	27	321	457	967	366
		(%)	2.2	0.4	3.8	4.1	5.0	3.8	2.2	2.0	0.2	9.3	5.7	4.8	2.2	0.4	3.7	4.3	5.0	3.9
10 カ月超え 12 カ月以内	届出件数	(件)	5	10	12	12	12	10	4	2	2	4	3	3	9	12	14	16	15	13
		(%)	2.4	3.9	5.2	4.7	4.5	4.2	4.8	2.1	1.8	2.5	2.1	2.5	3.1	3.4	4.1	3.9	3.7	3.7
	対象台数	(千台)	12	27	4	369	1,977	478	1	0	8	15	2	5	13	28	12	384	1,979	483
		(%)	0.5	0.5	0.0	3.6	10.4	5.2	0.6	0.1	3.0	3.3	0.5	1.8	0.5	0.5	0.1	3.6	10.3	5.1
12 カ月超え 24 カ月以内	届出件数	(件)	43	21	24	40	41	34	6	6	10	8	20	10	49	27	34	48	61	44
		(%)	21.0	8.2	10.5	15.7	15.4	14.0	7.1	6.3	8.9	5.1	14.1	8.4	17.0	7.7	10.0	11.6	15.0	12.2
	対象台数	(千台)	499	128	632	1,067	1,701	805	21	17	19	40	37	27	520	145	651	1,107	1,738	832
		(%)	19.9	2.1	7.6	10.5	9.0	8.8	12.3	8.0	6.9	9.1	10.8	9.3	19.4	2.3	7.5	10.4	9.0	8.8
24 カ月超え 48 カ月以内	届出件数	(件)	34	29	33	36	39	34	11	5	3	9	5	7	45	34	36	45	44	41
		(%)	16.6	11.4	14.4	14.1	14.7	14.1	13.1	5.2	2.7	5.7	3.5	5.6	15.6	9.7	10.6	10.9	10.8	11.3
	対象台数	(千台)	1,298	4,046	1,630	1,577	1,313	1,973	45	114	112	69	36	75	1,343	4,160	1,742	1,647	1,349	2,048
		(%)	51.9	68.0	19.5	15.5	6.9	21.5	26.3	53.8	40.3	15.6	10.5	26.0	50.2	67.5	20.2	15.5	7.0	21.6
48 カ月超え	届出件数	(件)	22	30	23	26	26	25	3	2	3	5	8	4	25	32	26	31	34	30
		(%)	10.7	11.8	10.0	10.2	9.8	10.5	3.6	2.1	2.7	3.2	5.6	3.5	8.7	9.1	7.6	7.5	8.3	8.2
	対象台数	(千台)	430	1,473	4,486	3,676	5,461	3,105	4	6	17	65	86	36	434	1,480	4,503	3,741	5,547	3,141
		(%)	17.2	24.8	53.8	36.2	28.8	33.8	2.4	2.9	6.1	14.7	25.0	12.3	16.2	24.0	52.2	35.3	28.8	33.2
合計*1	届出件数	(件)	205	255	229	255	266	242	84	96	112	158	142	118	289	351	341	413	408	360
		(%)	100.0	100.0	100.0	100	100	100	100.0	100.0	100.0	100	100	100	100.0	100.0	100.0	100	100	100
	対象台数	(千台)	2,501	5,947	8,344	10,153	18,940	9,177	172	211	277	443	342	289	2,673	6,159	8,621	10,597	19,282	9,466
		(%)	100	100	100	100	100	100	100.0	100.0	100.0	100	100	100	100.0	100.0	100.0	100	100	100
平均期間（カ月）			20.4	16.1	17.7	18.4	18.0	18.0	11.7	6.9	6.4	7.9	10.3	8.6	17.9	13.6	14.0	14.4	15.3	14.9

*1：リコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-8 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

表 3-12 をみると、平成 27 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」93 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」80 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」33 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」61 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」44 件である。これを「6 ヶ月以内」の期間でみた場合、平成 27 年度は 206 件（届出件数「全体」の約 50%）となり、前年度以前の同期間の届出状況と比べると、前年度は 224 件（同約 54%）、5 カ年平均は 192 件（同約 53%）であり、平成 27 年度は、前年度と比べてこの期間の届出件数の割合が約 4 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、平成 25 年度は 186 件（同約 55%）*2 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 27 年度は 5,662 千台（対象台数「全体」の約 29%）、前年度は 2,583 千台（同約 24%）、平成 25 年度は 970 千台（同約 11%）、平成 24 年度は 263 千台（同約 4%）であり、毎年度「6 ヶ月以内」の期間の対象台数が増加している。

そして、「全体」の「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分については、平成 27 年度は届出件数が 61 件（「全体」の約 15%）、対象台数が 1,738 千台（同約 9%）で、前年度と比べて届出件数が 13 件増加（対前年度比約 27%増）、対象台数が 631 千台増加（同約 57%増）している。また、「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、平成 27 年度は届出件数が 44 件（「全体」の約 11%）、対象台数が 1,349 千台（同約 7%）で、前年度と比べて届出件数が 1 件減少（対前年度比約 2%減）しており、対象台数が 298 千台減少（同約 18%減）している。そのほか、「全体」の「48 カ月超え」の期間区分については、平成 27 年度は届出件数が 34 件（「全体」の約 8%）、対象台数が 5,547 千台（同約 29%）で、前年度と比べて届出件数が 3 件増加（同約 10%増）しており、対象台数が 1,806 千台増加（同約 48%増）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 27 年度においては 78 件（届出件数「全体」の約 19%）及び 6,896 千台（対象台数「全体」の約 36%）、前年度においては 76 件（届出件数「全体」の約 18%）及び 5,388 千台（対象台数「全体」の約 51%）、平成 25 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%）*2、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 27 年度においては、「24 カ月超え」の期間区分についての対象台数が前年度と比べて増加しているが、「全体」に対する対象台数の割合は平成 24 年度以降毎年度減少している。

*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>

*2：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/001085262.pdf>

平成 23 年度から平成 27 年度の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 23 年度から平成 27 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」期間区分については、平成 23 年度から平成 24 年度まで減少傾向にあったが、平成 25 年度以降は増加傾向にある。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 23 年度から平成 27 年度を通してみると、届出件数においては緩やかで軽微な増加傾向にある。

平成 23 年度から平成 27 年度の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、平成 24 年度以降は減少傾向にある。「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分では、緩やかな増減を繰り返している。また、「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分については、平成 23 年度から平成 24 年度まで減少傾向にあったが、平成 25 年度以降緩やかな増加傾向である。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 23 年度から平成 27 年度を通してみると、同程度にある。

一方、平成 23 年度から平成 27 年度の対象台数及びその割合推移を示す図 3-6 及び図 3-7 をみると、「全体」については、「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分は平成 24 年度以降大きく減少しているが、「48 カ月超え」の期間区分は平成 24 年度以降増減を繰り返しながら大幅な増加傾向にある。しかし、「48 カ月超え」の期間区分における対象台数の割合は、平成 23 年度から平成 25 年度までは大幅に増加しているが、平成 25 年度以降は大きく減少している。

国産車は、装置別の届出件数においては「全体」の約 65%、装置別の対象台数においては「全体」の約 98%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 3-12 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 45 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 79 件となり、全期間区分の届出件数合計の約 56%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% (106 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 33 件で届出件数の約 23%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、平成 23 年度から平成 27 年度の届出件数及びその割合の推移を示す図 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。

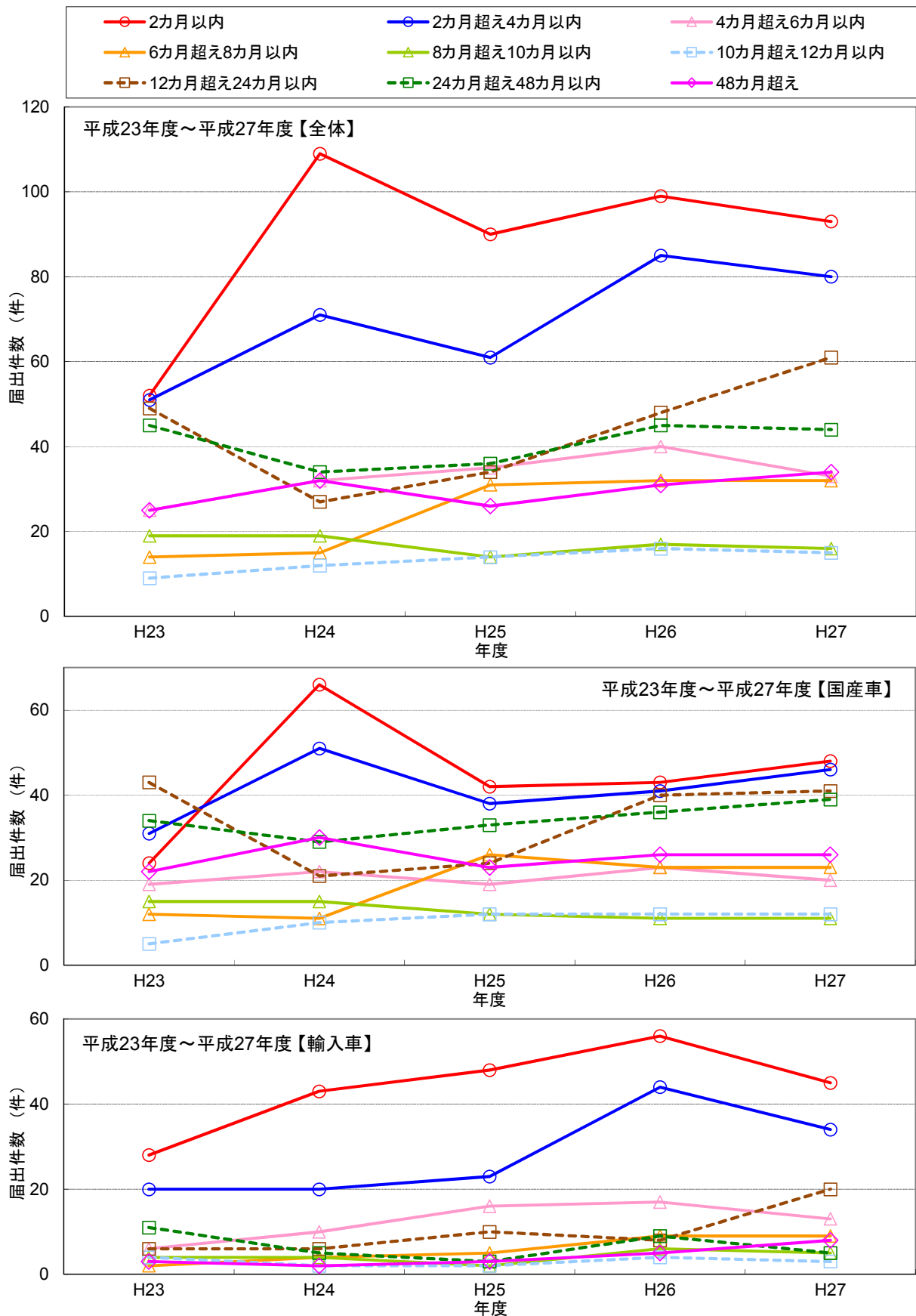


図 3-4 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数（平成 23 年度～平成 27 年度）

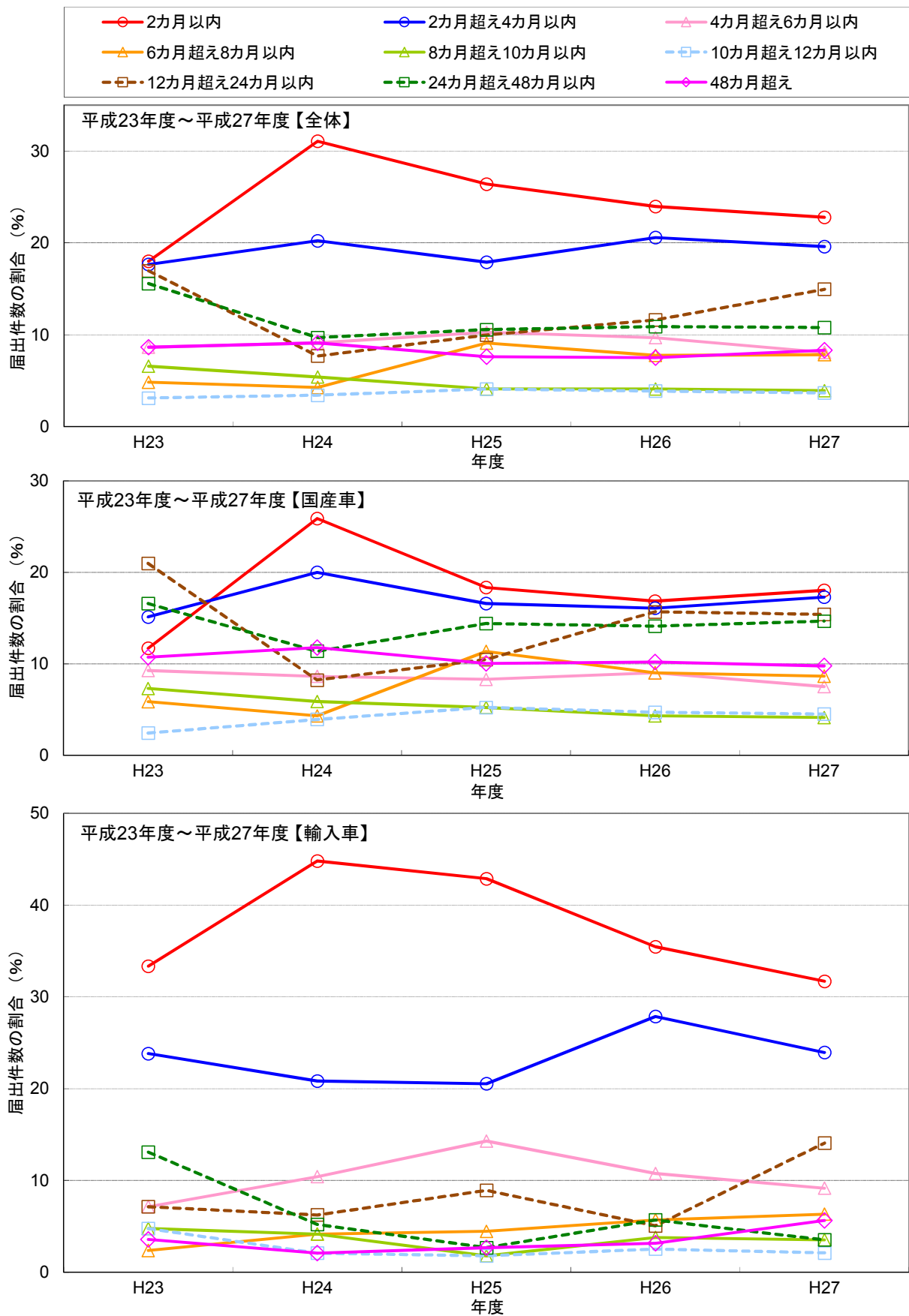


図 3-5 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合（平成 23 年度～平成 27 年度）

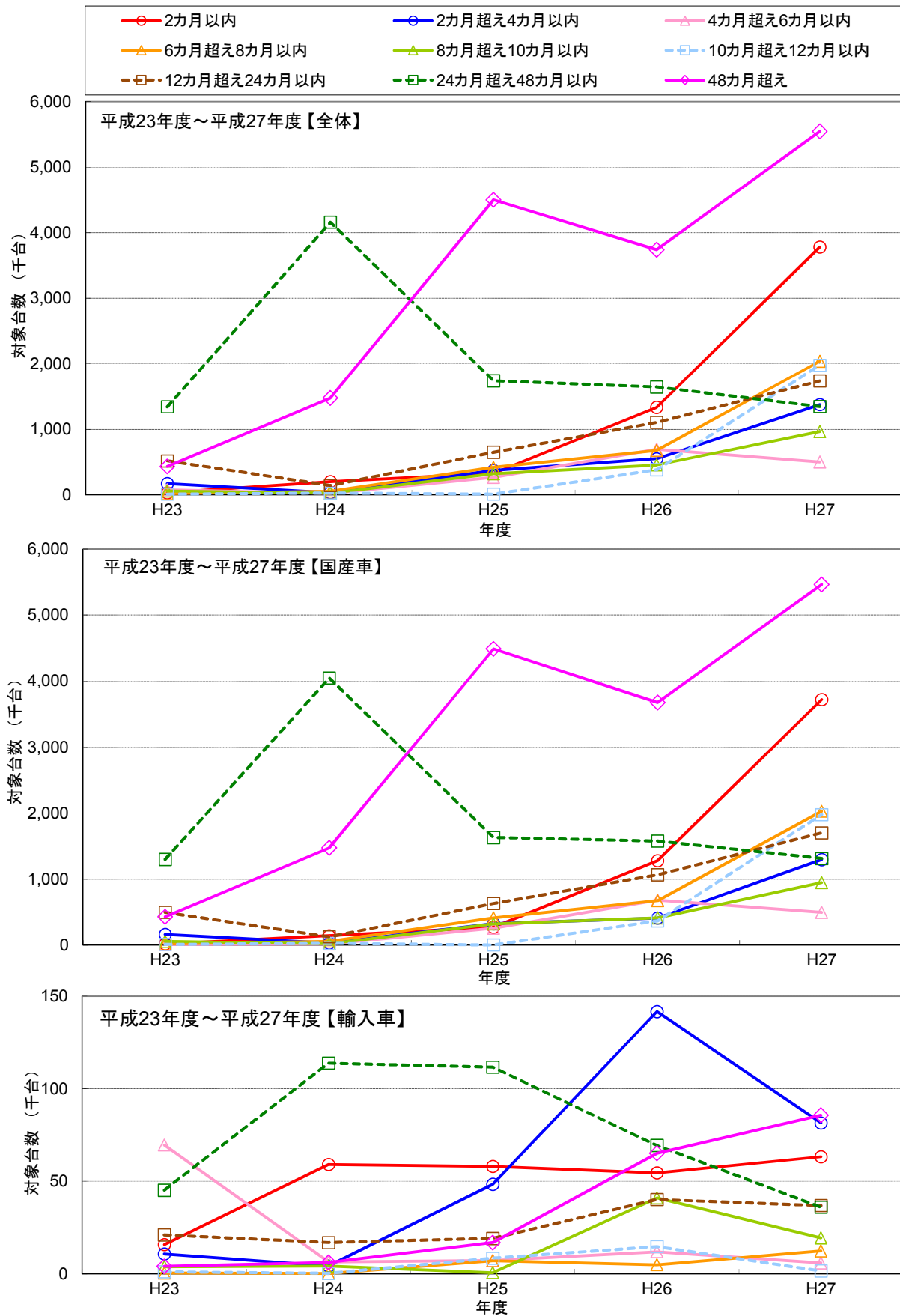


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数（平成 23 年度～平成 27 年度）

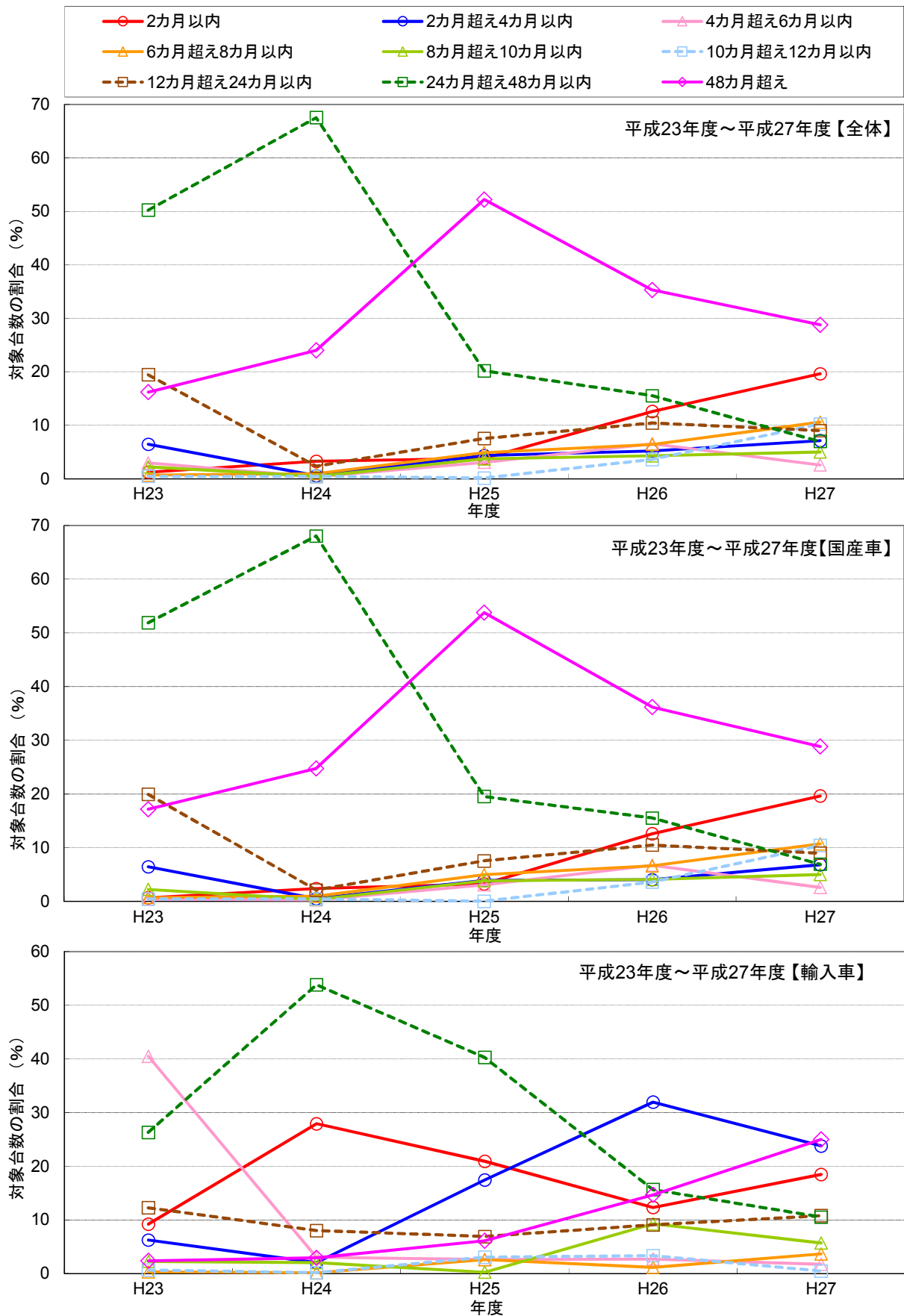


図 3-7 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合（平成 23 年度～平成 27 年度）

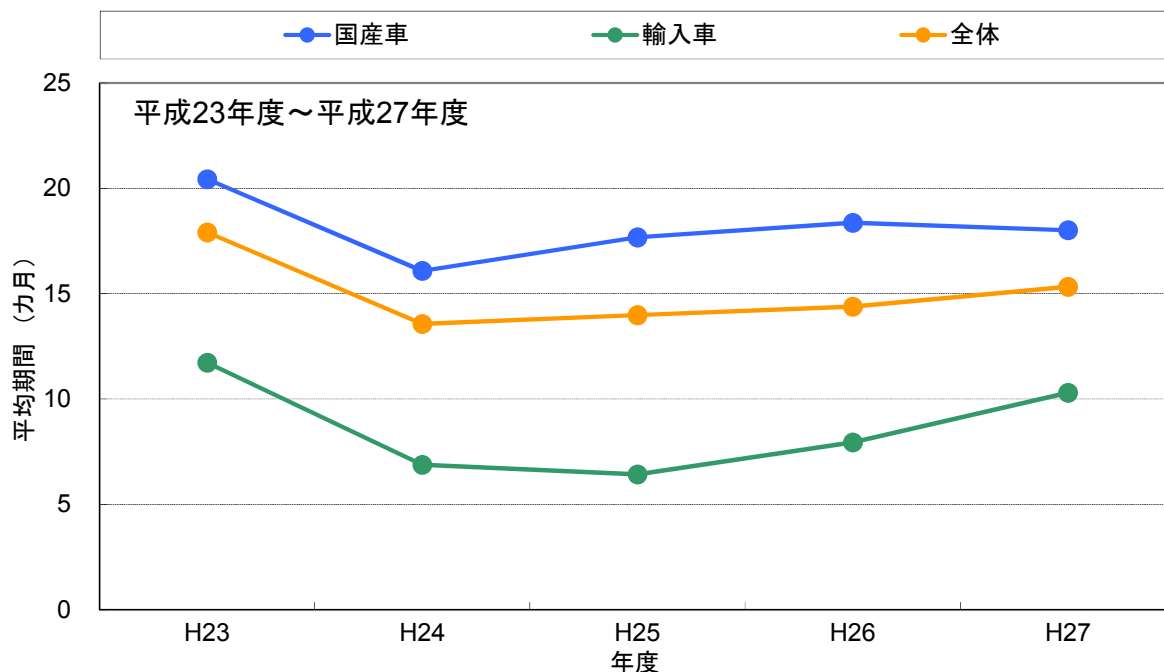


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 23 年度～平成 27 年度）

(2) 「全体」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 23 年度から平成 27 年度の「全体」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 27 年度の「全体」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、表 3-13 から表 3-14 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-15 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【全体】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	7	24.1	11	30.6	11	21.2	7	10.4	7	13.0	9	18.1
2 カ月超え 4 カ月以内	5	17.2	1	2.8	6	11.5	13	19.4	6	11.1	6	13.0
4 カ月超え 6 カ月以内	1	3.4	2	5.6	4	7.7	4	6.0	4	7.4	3	6.3
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	2	5.6	4	7.7	7	10.4	3	5.6	3	6.7
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.4	1	2.8	2	3.8	7	10.4	4	7.4	3	6.3
10 カ月超え 12 カ月以内	1	3.4	2	5.6	3	5.8	2	3.0	1	1.9	2	3.8
12 カ月超え 24 カ月以内	7	24.1	1	2.8	3	5.8	11	16.4	15	27.8	7	15.5
24 カ月超え 48 カ月以内	3	10.3	10	27.8	8	15.4	7	10.4	12	22.2	8	16.8
48 カ月超え	4	13.8	6	16.7	11	21.2	9	13.4	2	3.7	6	13.4
合計件数及びその割合	29	100	36	100	52	100	67	100	54	100	48	100

表 3-14 電気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【全体】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	5	14.7	11	28.2	9	28.1	7	23.3	5	10.9	7	20.4
2 カ月超え 4 カ月以内	9	26.5	6	15.4	5	15.6	4	13.3	10	21.7	7	18.8
4 カ月超え 6 カ月以内	3	8.8	1	2.6	2	6.3	3	10.0	8	17.4	3	9.4
6 カ月超え 8 カ月以内	1	2.9	3	7.7	0	0.0	7	23.3	3	6.5	3	7.7
8 カ月超え 10 カ月以内	4	11.8	7	17.9	1	3.1	2	6.7	1	2.2	3	8.3
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	2	6.3	2	6.7	3	6.5	1	3.9
12 カ月超え 24 カ月以内	6	17.6	3	7.7	6	18.8	2	6.7	6	13.0	5	12.7
24 カ月超え 48 カ月以内	3	8.8	6	15.4	4	12.5	2	6.7	5	10.9	4	11.0
48 カ月超え	3	8.8	2	5.1	3	9.4	1	3.3	5	10.9	3	7.7
合計件数及びその割合	34	100	39	100	32	100	30	100	46	100	36	100

表 3-15 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	19.2	23.8	27.3	19.0	17.2	21.1
電気装置	14.3	13.2	14.8	9.9	18.0	14.3
動力伝達装置	21.8	18.6	12.1	13.0	20.0	16.4
燃料装置	26.2	16.9	11.3	14.3	13.6	16.4
制動装置	8.9	6.8	12.2	16.9	8.9	11.3
乗車装置	14.9	4.4	3.1	7.8	15.3	9.4
かじ取装置	18.5	11.5	26.3	19.1	12.2	16.5
車枠・車体	25.4	5.4	6.9	15.0	16.8	12.3
灯火装置	17.9	19.1	15.1	21.8	16.4	17.6
排出ガス発散防止装置	22.1	30.0	9.2	21.3	24.8	22.6
緩衝装置	24.7	3.0	12.7	6.5	2.7	9.2
走行装置	7.5	11.0	4.6	15.6	33.5	11.8
その他（エアバッグ）	4.0	40.4	9.0	2.6	7.0	7.3
その他（エアバッグ以外）	19.5	4.5	10.2	18.1	23.6	13.8

(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 23 年度から平成 27 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 27 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、表 3-16 から表 3-18 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-19 に示す。

表 3-16 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	2	9.5	3	11.1	2	5.3	5	10.4	5	13.9	3	10.0
2 カ月超え 4 カ月以内	4	19.0	1	3.7	6	15.8	5	10.4	2	5.6	4	10.6
4 カ月超え 6 カ月以内	1	4.8	2	7.4	1	2.6	4	8.3	3	8.3	2	6.5
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	2	7.4	4	10.5	7	14.6	0	0.0	3	7.6
8 カ月超え 10 カ月以内	1	4.8	1	3.7	1	2.6	4	8.3	3	8.3	2	5.9
10 カ月超え 12 カ月以内	1	4.8	2	7.4	2	5.3	2	4.2	1	2.8	2	4.7
12 カ月超え 24 カ月以内	6	28.6	1	3.7	3	7.9	8	16.7	9	25.0	5	15.9
24 カ月超え 48 カ月以内	3	14.3	10	37.0	8	21.1	6	12.5	12	33.3	8	22.9
48 カ月超え	3	14.3	5	18.5	11	28.9	7	14.6	1	2.8	5	15.9
合計件数及びその割合	21	100	27	100	38	100	48	100	36	100	34	100

表 3-17 電気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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	5	17.2	5	19.2	4	19.0	4	18.2	2	6.3	4	15.4
2 カ月超え 4 カ月以内	5	17.2	3	11.5	3	14.3	3	13.6	6	18.8	4	15.4
4 カ月超え 6 カ月以内	3	10.3	1	3.8	0	0.0	1	4.5	5	15.6	2	7.7
6 カ月超え 8 カ月以内	1	3.4	2	7.7	0	0.0	6	27.3	2	6.3	2	8.5
8 カ月超え 10 カ月以内	4	13.8	7	26.9	1	4.8	2	9.1	1	3.1	3	11.5
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	2	9.5	1	4.5	3	9.4	1	4.6
12 カ月超え 24 カ月以内	6	20.7	2	7.7	5	23.8	2	9.1	5	15.6	4	15.4
24 カ月超え 48 カ月以内	2	6.9	4	15.4	3	14.3	2	9.1	5	15.6	3	12.3
48 カ月超え	3	10.3	2	7.7	3	14.3	1	4.5	3	9.4	2	9.2
合計件数及びその割合	29	100	26	100	21	100	22	100	32	100	26	100

表 3-18 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	3	10.0	2	7.4	11	24.4	3	7.5	5	16.7	5	14.0
2 カ月超え 4 カ月以内	2	6.7	2	7.4	8	17.8	9	22.5	2	6.7	5	13.4
4 カ月超え 6 カ月以内	4	13.3	2	7.4	2	4.4	9	22.5	3	10.0	4	11.6
6 カ月超え 8 カ月以内	4	13.3	2	7.4	6	13.3	4	10.0	2	6.7	4	10.5
8 カ月超え 10 カ月以内	2	6.7	0	0.0	3	6.7	1	2.5	1	3.3	1	4.1
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	3	11.1	2	4.4	0	0.0	1	3.3	1	3.5
12 カ月超え 24 カ月以内	5	16.7	6	22.2	2	4.4	7	17.5	7	23.3	5	15.7
24 カ月超え 48 カ月以内	4	13.3	4	14.8	9	20.0	7	17.5	6	20.0	6	17.4
48 カ月超え	6	20.0	6	22.2	2	4.4	0	0.0	3	10.0	3	9.9
合計件数及びその割合	30	100	27	100	45	100	40	100	30	100	34	100

表 3-19 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 23 年度～平成 27 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
原動機	22.9	28.9	36.2	20.3	19.2	25.3
電気装置	15.3	14.8	19.7	11.8	20.6	16.6
動力伝達装置	24.0	26.4	13.0	12.9	18.1	17.9
燃料装置	29.0	18.0	16.4	19.1	20.9	20.8
制動装置	9.5	8.0	16.4	23.8	8.8	14.4
乗車装置	16.1	4.4	3.6	13.4	19.4	11.8
かじ取装置	19.8	14.0	26.3	26.0	15.4	19.7
車枠・車体	42.2	6.9	9.0	27.1	17.5	16.1
灯火装置	18.2	24.0	12.1	26.7	14.9	17.3
排出ガス発散防止装置	21.2	37.9	13.5	23.8	26.9	26.5
緩衝装置	15.8	3.1	27.9	12.7	4.3	14.6
走行装置	9.6	13.2	5.1	21.3	64.4	16.2
その他（エアバッグ）	—	71.2	7.4	3.3	8.4	8.9
その他（エアバッグ以外）	23.2	4.6	12.2	29.3	26.6	15.8

(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 23 年度から平成 27 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 27 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、表 3-20 から表 3-21 に示す。また、各装置における年度毎の平均期間を表 3-22 に示す。

表 3-20 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	2	22.2	2	28.6	5	55.6	10	43.5	8	40.0	5	39.7
2 カ月超え 4 カ月以内	2	22.2	2	28.6	1	11.1	4	17.4	6	30.0	3	22.1
4 カ月超え 6 カ月以内	1	11.1	1	14.3	1	11.1	3	13.0	0	0.0	1	8.8
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	11.1	0	0.0	0	0.0	0	1.5
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	1.5
10 カ月超え 12 カ月以内	3	33.3	0	0.0	1	11.1	0	0.0	0	0.0	1	5.9
12 カ月超え 24 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	8.7	5	25.0	1	10.3
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	2	28.6	0	0.0	3	13.0	0	0.0	1	7.4
48 カ月超え	1	11.1	0	0.0	0	0.0	1	4.3	0	0.0	0	2.9
合計件数及びその割合	9	100	7	100	9	100	23	100	20	100	14	100

表 3-21 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 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H23		H24		H25		H26		H27		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	5	62.5	8	88.9	9	64.3	2	10.5	2	11.1	5	38.2
2 カ月超え 4 カ月以内	1	12.5	0	0.0	0	0.0	8	42.1	4	22.2	3	19.1
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	0	0.0	3	21.4	0	0.0	1	5.6	1	5.9
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	16.7	1	4.4
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	7.1	3	15.8	1	5.6	1	7.4
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	7.1	0	0.0	0	0.0	0	1.5
12 カ月超え 24 カ月以内	1	12.5	0	0.0	0	0.0	3	15.8	6	33.3	2	14.7
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.3	0	0.0	0	1.5
48 カ月超え	1	12.5	1	11.1	0	0.0	2	10.5	1	5.6	1	7.4
合計件数及びその割合	8	100	9	100	14	100	19	100	18	100	14	100

表 3-22 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 23 年度～平成 27 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均
原動機	9.6	8.3	3.1	15.5	13.1	10.7
電気装置	8.2	10.0	5.5	4.4	11.8	8.5
動力伝達装置	12.3	4.4	9.1	13.4	25.9	12.1
燃料装置	19.5	12.6	3.4	10.9	6.2	9.9
制動装置	8.3	4.9	4.3	4.5	9.1	6.1
乗車装置	9.4	—	2.5	2.3	10.5	5.6
かじ取装置	15.1	8.0	—	10.5	3.9	9.8
車枠・車体	5.3	2.0	0.7	5.0	6.4	3.6
灯火装置	17.4	4.3	23.4	16.2	20.1	18.2
排出ガス発散防止装置	33.2	6.0	4.0	6.7	15.4	8.5
緩衝装置	33.5	3.0	1.2	2.4	2.2	5.9
走行装置	2.7	7.6	4.0	3.0	2.6	4.2
その他（エアバッグ）	4.0	19.8	10.3	1.8	5.0	5.4
その他（エアバッグ以外）	9.5	3.7	7.3	6.2	15.5	8.5

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 23 年度から平成 27 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、届出件数及び比率を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表 3-23 に示す。ここでの比率は、電子制御部品関連届出ではない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。）を含む届出件数の合計に対する 比率としている（以下、表 3-23 及び図 3-9 から図 3-13 まで同じ）。なお、平成 27 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、全装置の合計について、平成 23 年度から平成 27 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 3-23 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 23 年度～平成 27 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						
			H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	7	7	12	19	9	11	5	4	4	2	8	5	12	11	16	21	17	15	
		比率(%)	33.3	25.9	31.6	39.6	25.0	31.8	62.5	44.4	28.6	10.5	44.4	33.8	41.4	30.6	30.8	31.3	31.5	32.4	
	装置合計	件数(件)	21	27	38	48	36	34	8	9	14	19	18	14	29	36	52	67	54	48	
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	12	7	3	6	13	8	0	0	5	1	3	2	12	7	8	7	16	10	
		比率(%)	41.4	26.9	14.3	27.3	40.6	31.5	0.0	0.0	45.5	12.5	21.4	17.6	35.3	17.9	25.0	23.3	34.8	27.6	
	装置合計	件数(件)	29	26	21	22	32	26	5	13	11	8	14	10	34	39	32	30	46	36	
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	1	4	3	5	3	0	2	0	2	4	2	0	3	4	5	9	4	
		比率(%)	0.0	4.8	14.8	10.3	25.0	11.5	0.0	15.4	0.0	12.5	33.3	11.6	0.0	8.8	9.8	11.1	28.1	11.5	
	装置合計	件数(件)	16	21	27	29	20	23	14	13	14	16	12	14	30	34	41	45	32	36	
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	6	4	10	5	5	6	1	3	4	1	1	2	7	7	14	6	6	8	
		比率(%)	20.0	14.8	22.2	12.5	16.7	17.4	14.3	20.0	28.6	8.3	10.0	17.2	18.9	16.7	23.7	11.5	15.0	17.4	
	装置合計	件数(件)	30	27	45	40	30	34	7	15	14	12	10	12	37	42	59	52	40	46	
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	5	0	1	2	3	2	1	0	0	2	2	1	6	0	1	4	5	3	
		比率(%)	23.8	0.0	7.1	12.5	15.0	11.0	11.1	0.0	0.0	8.7	10.0	7.4	20.0	0.0	4.3	10.3	12.5	9.5	
	装置合計	件数(件)	21	29	14	16	20	20	9	7	9	23	20	14	30	36	23	39	40	34	
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	1	1	1	3	1	0	1	5	5	1	2	0	2	6	6	4	4	
		比率(%)	0.0	16.7	4.5	11.1	30.0	10.3	0.0	50.0	62.5	62.5	25.0	42.9	0.0	25.0	20.0	35.3	28.6	20.9	
	装置合計	件数(件)	11	6	22	9	10	12	6	2	8	8	4	6	17	8	30	17	14	17	
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	3	0	2	2	0	3	0	3	2	2	3	5	3	3	4	4	
		比率(%)	17.6	20.0	42.9	0.0	15.4	17.5	0.0	42.9	—	37.5	40.0	29.6	12.5	29.4	42.9	16.7	22.2	21.4	
	装置合計	件数(件)	17	10	7	10	13	11	7	7	0	8	5	5	24	17	7	18	18	17	
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	4	1	1	0	0	1	1	3	1	0	0	1	5	4	2	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	30.8	6.7	8.5	0.0	—	11.1	7.7	23.1	13.5	0.0	0.0	4.8	19.2	14.3	10.4	
	装置合計	件数(件)	9	10	12	13	15	12	2	0	9	13	13	7	11	10	21	26	28	19	
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	0	2	1	2	0	1	2	0	1	1	3	3	2	2	2	2	
		比率(%)	25.0	13.3	0.0	16.7	11.1	14.8	0.0	20.0	40.0	0.0	50.0	26.7	23.1	15.0	18.2	14.3	18.2	17.4	
	装置合計	件数(件)	12	15	6	12	9	11	1	5	5	2	2	3	13	20	11	14	11	14	
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	0	5	0	0	0	1	3	0	0	0	0	1	3	5	0	0	0	2	
		比率(%)	0.0	23.8	0.0	0.0	0.0	9.3	30.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.7	18.8	16.7	0.0	0.0	0.0	9.8	
	装置合計	件数(件)	6	21	6	5	16	11	10	9	2	6	1	6	16	30	8	11	17	16	
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	装置合計	件数(件)	3	1	3	6	2	3	3	2	4	9	7	5	6	3	7	15	9	8	
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	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	8	5	11	2	7	5	5	4	5	2	4	16	13	9	16	4	12	
その他	エアバッグ	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	2	1	1	0	1	1	3	6	2	0	1	1	5	7	3
			比率(%)	—	0.0	0.0	11.1	2.9	5.2	—	33.3	20.0	21.4	25.0	23.9	—	20.0	11.1	15.6	12.1	13.5
		装置合計	件数(件)	0	2	4	18	34	12	0	3	5	14	24	9	0	5	9	32	58	21
エアバッグ以外	電子制御部品関連	件数(件)	3	3	3	4	2	3	2	3	4	4	2	3	5	6	7	8	4	6	
		比率(%)	15.8	5.8	15.8	25.0	7.4	11.3	28.6	50.0	30.8	26.7	20.0	29.4	19.2	10.3	21.9	25.8	10.8	16.3	
	装置合計	件数(件)	19	52	19	16	27	27	7	6	13	15	10	10	26	58	32	31	37	37	
全装置の合計*3	電子制御部品関連	件数(件)	39	32	37	48	45	40	12	18	26	24	33	23	51	50	63	72	78	63	
		比率(%)	19.0	12.5	16.2	18.8	16.9	16.6	14.3	18.8	23.2	15.2	23.2	19.1	17.6	14.2	18.5	17.4	19.1	17.4	
	装置合計	件数(件)	205	255	229	255	266	242	84	96	112	158	142	118	289	351	341	413	408	360	

*1：各装置における一般部品届出を含む届出件数の合計（表 3-23 における「装置合計」）に対する電子制御部品関連届出の届出件数比率。

*2：表 1-10 の各装置の届出件数を示す。

*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、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-8 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる

全装置の合計について表 3-23 をみると、平成 27 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 78 件であり、前年度と比べて 6 件増加（対前年度比約 8%増）し、5 カ年平均と比べて 15 件増加（対 5 カ年平均比約 24%増）している。国産車については、前年度と比べて 3 件減少（対前年度比約 6%減）、5 カ年平均と比べて 5 件増加（対 5 カ年平均比約 13%増）している。輸入車については、前年度と比べて 9 件増加（対前年度比約 38%増）、5 カ年平均と比べて 10 件増加（対 5 カ年平均比約 43%増）している。

次に図 3-9 をみると、全装置の合計における「全体」の電子制御部品関連届出の件数比率は、平成 23 年度から平成 27 年度までを通してみると緩やかな増減を繰り返しての軽微な増加傾向にある。また、国産車の電子制御部品関連届出の件数比率は、平成 23 年度から平成 24 年度までは減少しているが、平成 24 年度から平成 26 年度までは緩やかに増加し、平成 27 年度には若干減少しており、平成 23 年度から平成 27 年度を通してみると横ばいとなっている。そして、輸入車の電子制御部品関連届出の件数比率は、平成 25 年度から平成 26 年度にかけて減少しているが、平成 23 年度から平成 27 年度までを通してみると緩やかな増加傾向にある。

一方で、「全体」、国産車、輸入車の電子制御部品関連届出のそれぞれの件数比率を平成 23 年度から平成 27 年度までを通してみると、半減や倍増するという大きな変化はなく、約 15%から 23%の間で推移している。考えられる理由としては、技術の進歩で機械的に作動する装置やユーザーが直接操作する装置が電子制御部品に置き換わってきたとしても、装置内の電子制御部により制御・操作される機械部品又は電子制御部を構成する機械部品の存在、また、技術上の問題又はコスト上等の問題から電子制御部品に置き換えられていない装置の存在を考慮すると、不具合事象は電子制御部品と機械部品双方に発生するため電子制御部品関連届出の件数比率には、ある一定の幅があると考えられる。

なお、図 3-9 の平成 23 年度から平成 27 年度を通してみると、国産車の電子制御部品関連届出の件数比率よりも輸入車の方が高い年度が多く、表 3-23 の 5 カ年平均を比べても輸入車が約 3 ポイント高い。

さらに、表 3-23 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 27 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、電気装置、制動装置及び動力伝達装置）について、平成 23 年度から平成 27 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、電気装置については図 3-11、制動装置については図 3-12、動力伝達装置については図 3-13 に、それぞれ示す。

これら 4 装置（原動機、電気装置、制動装置及び動力伝達装置）が「全体」の電子制御部品関連届出の件数が上位となっている理由としては、燃費向上や安全運転の支援システムの市場ニーズ及び年々厳しくなっている環境規制に対応するために、ハイブリッド車、電気自動車、動力伝達装置の多段化、燃焼を含めた排ガスの環境性能等の技術向上のため、これら 4 装置の電子制御化が進んでいるからと考えられる。また、近年は ASV 技術の装着台数が増加してきているため、電気装置及び制動装置の電子制御部品関連届出の件数がさらに増加していくと推測できる。

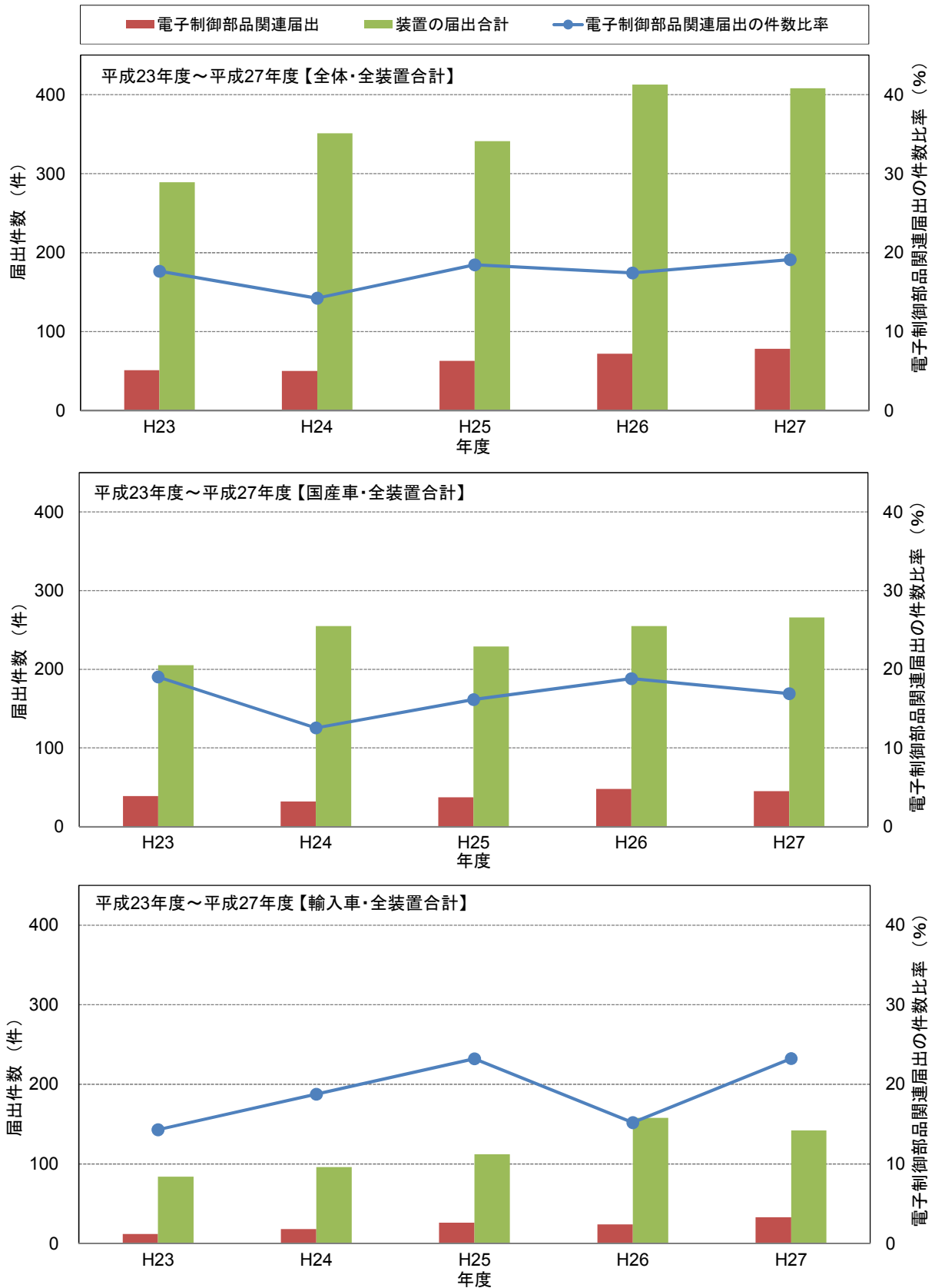


図 3-9 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 23～平成 27 年度）

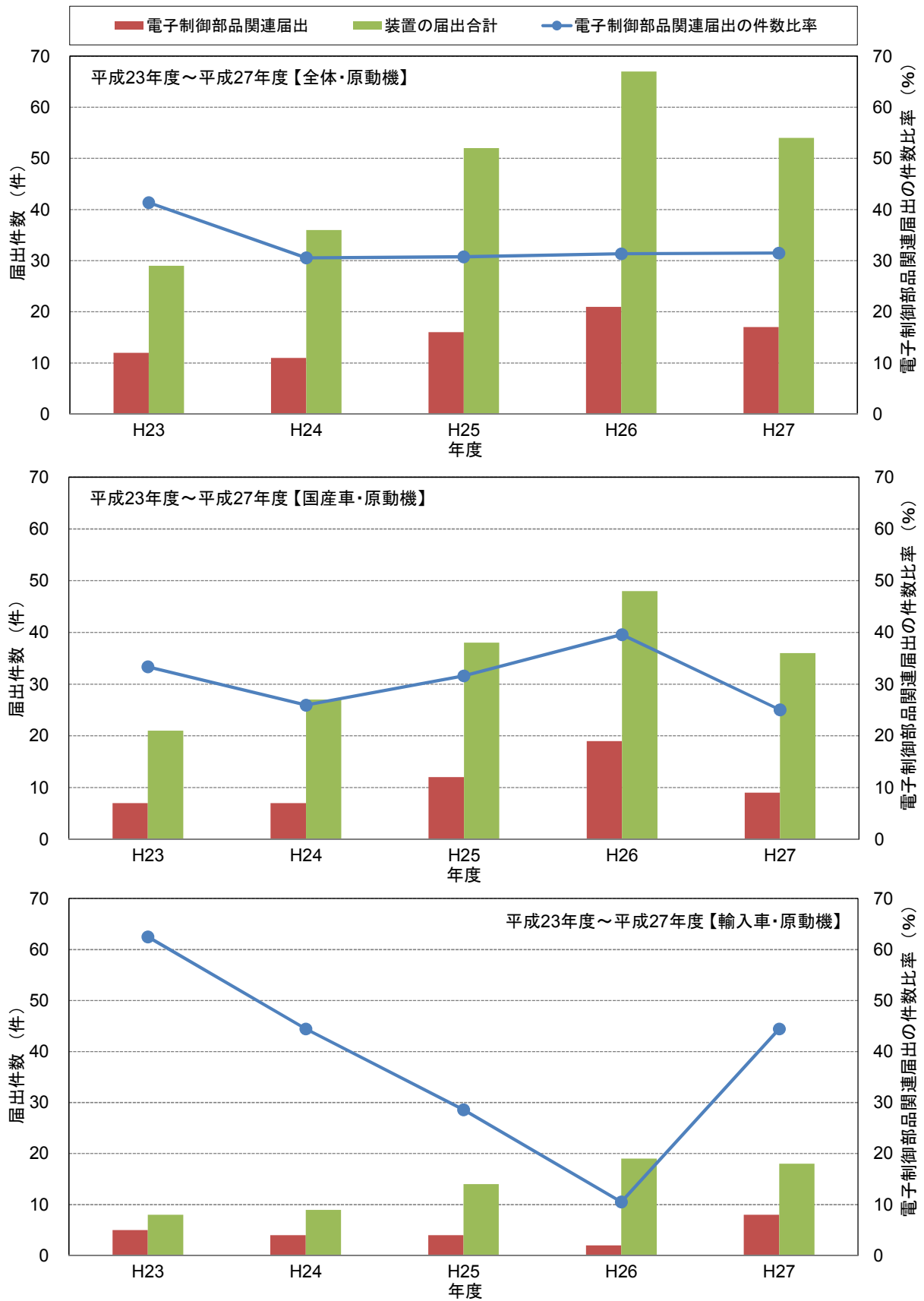


図 3-10 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 23～平成 27 年度）

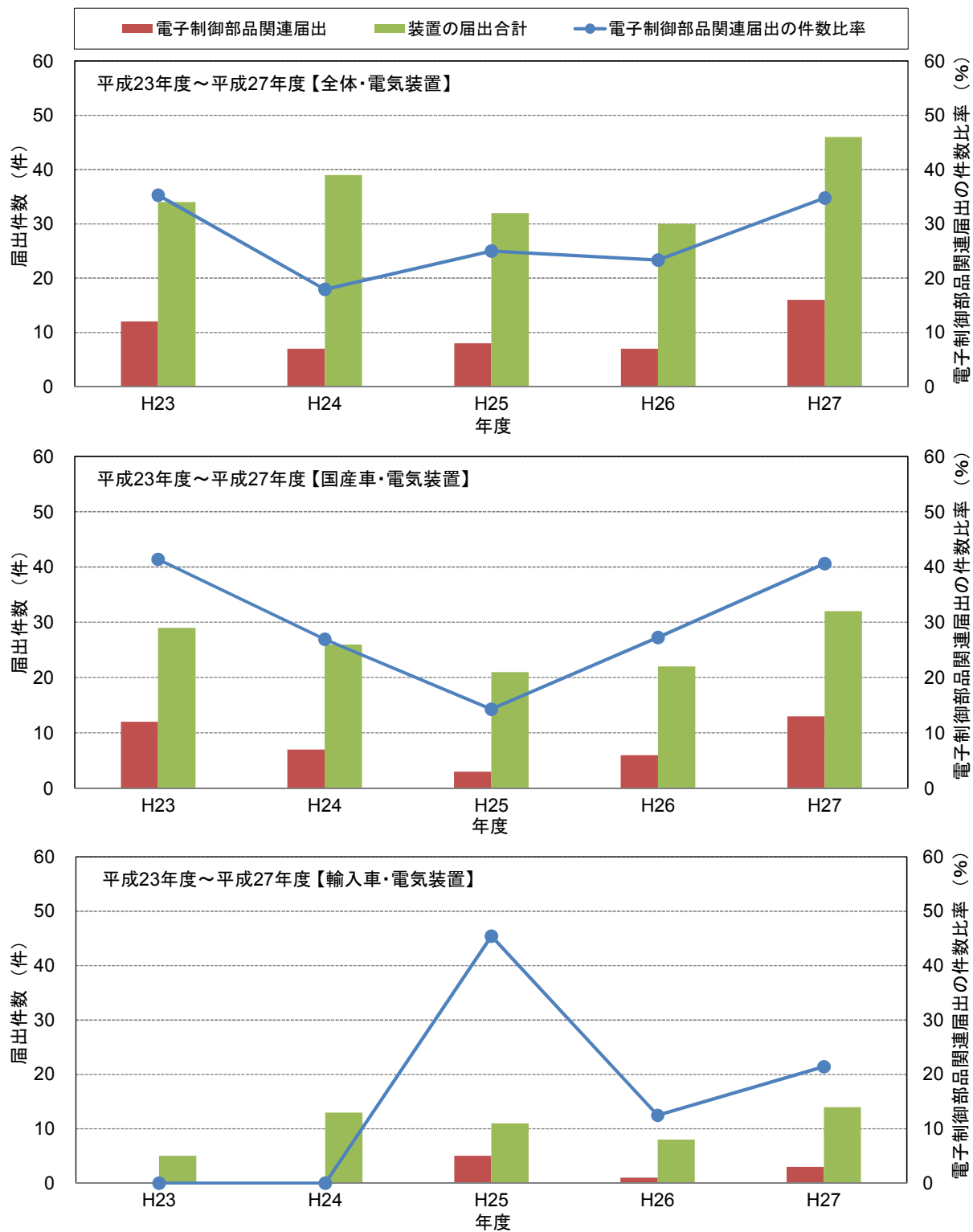


図 3-11 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 23～平成 27 年度）

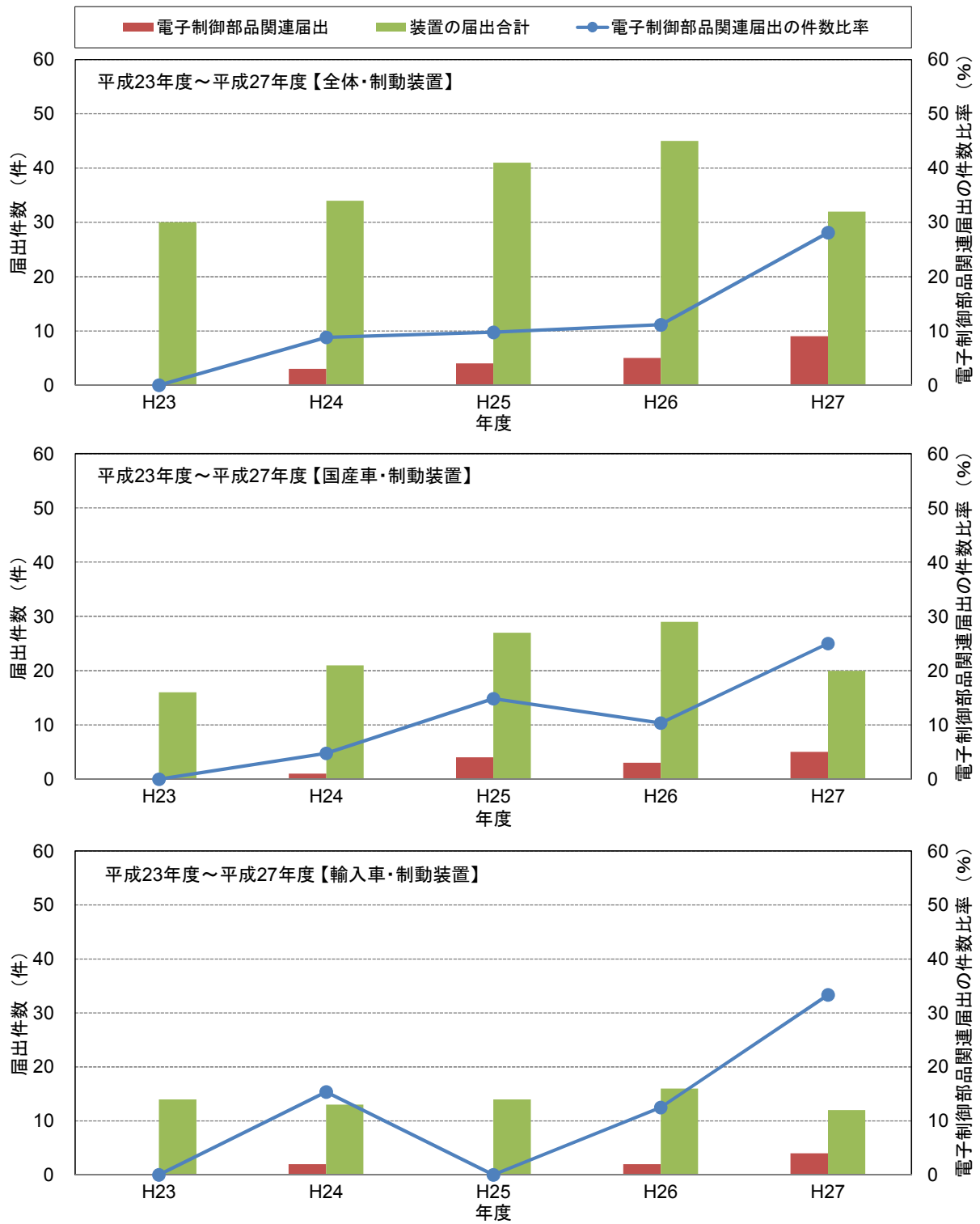


図 3-12 制動装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成 23～平成 27 年度）

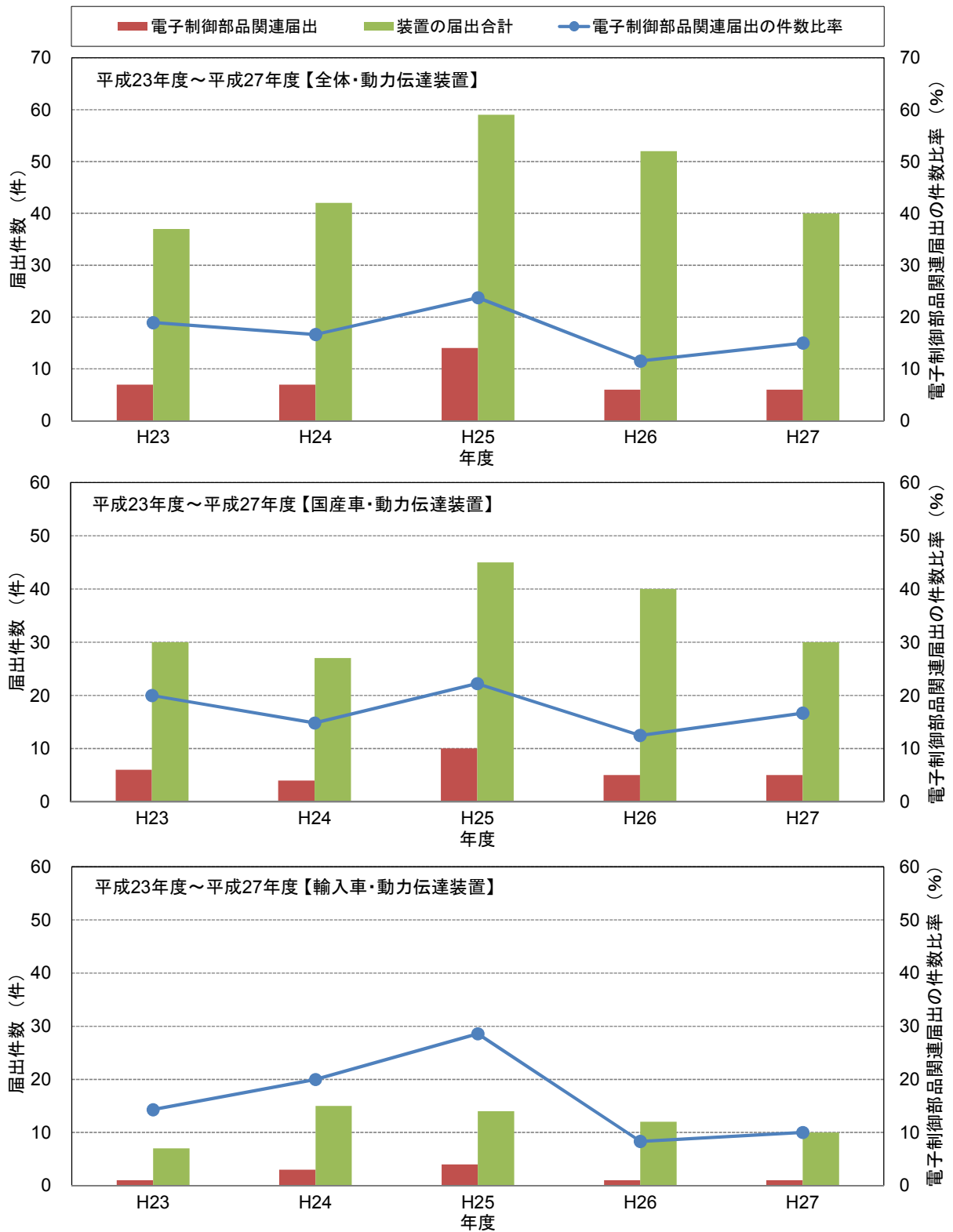


図 3-13 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移（平成23～平成27年度）

(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

平成 23 年度から平成 27 年度の電子制御部品関連届出の全装置の合計における、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、届出件数及び電子制御部品関連届出の件数の期間区分合計に対する比率(以下、表 3-24、図 3-14 及び図 3-15 まで同じ)を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表 3-24 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 3-24 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【全装置の合計】（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

装置名	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					
			H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均	H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
2 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	2	4	5	5	4	5	7	9	8	5	7	8	9	13	13	10	11
		比率(%)	7.7	6.3	10.8	10.4	11.1	9.5	41.7	38.9	34.6	33.3	15.2	30.1	15.7	18.0	20.6	18.1	12.8	16.9
装置合計		届出件数(件)	24	66	42	43	48	45	28	43	48	56	45	44	52	109	90	99	93	89
		比率(%)	15.4	12.5	29.7	10.4	13.3	15.9	8.3	16.7	19.2	41.7	36.4	27.4	13.7	14.0	25.4	20.8	23.1	20.1
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	4	11	5	6	6	1	3	5	10	12	6	7	7	16	15	18	13
		比率(%)	7.7	12.5	5.4	10.4	13.3	10.0	16.7	16.7	19.2	16.7	6.1	14.2	9.8	14.0	11.1	12.5	10.3	11.5
装置合計		届出件数(件)	31	51	38	41	46	41	20	20	23	44	34	28	51	71	61	85	80	70
		比率(%)	7.7	3.1	5.4	12.5	2.2	6.5	0.0	0.0	3.8	4.2	3.0	2.7	5.9	2.0	4.8	9.7	2.6	5.1
6 カ月超え 8 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	1	2	6	1	3	0	0	1	1	1	1	3	1	3	7	2	3
		比率(%)	5.1	9.4	0.0	10.4	2.2	5.5	8.3	11.1	0.0	0.0	0.0	2.7	5.9	10.0	0.0	6.9	1.3	4.5
装置合計		届出件数(件)	12	11	26	23	23	19	2	4	5	9	9	6	14	15	31	32	32	25
		比率(%)	2	3	0	5	1	2	1	2	0	0	0	1	3	5	0	5	1	3
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	3	0	5	1	2	1	2	0	0	0	1	3	5	0	5	1	3
		比率(%)	1	2	3	5	3	3	0	0	0	0	2	0	1	2	3	5	5	3
装置合計		届出件数(件)	15	15	12	11	11	13	4	4	2	6	5	4	19	19	14	17	16	17
		比率(%)	8	5	3	7	12	7	2	1	3	0	7	3	10	6	6	7	19	10
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	1	2	3	5	3	3	0	0	0	0	2	0	1	2	3	5	5	3
		比率(%)	2.6	6.3	8.1	10.4	6.7	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.1	1.8	2.0	4.0	4.8	6.9	6.4	5.1
装置合計		届出件数(件)	5	10	12	12	12	10	4	2	2	4	3	3	9	12	14	16	15	13
		比率(%)	8	5	3	7	12	7	2	1	3	0	7	3	10	6	6	7	19	10
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	8	5	3	7	12	7	2	1	3	0	7	3	10	6	6	7	19	10
		比率(%)	20.5	15.6	8.1	14.6	26.7	17.4	16.7	5.6	11.5	0.0	21.2	11.5	19.6	12.0	9.5	9.7	24.4	15.3
装置合計		届出件数(件)	43	21	24	40	41	34	6	6	10	8	20	10	49	27	34	48	61	44
		比率(%)	11	6	4	7	6	7	1	1	2	1	1	1	12	7	6	8	7	8
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	11	6	4	7	6	7	1	1	2	1	1	1	12	7	6	8	7	8
		比率(%)	28.2	18.8	10.8	14.6	13.3	16.9	8.3	5.6	7.7	4.2	3.0	5.3	23.5	14.0	9.5	11.1	9.0	12.7
装置合計		届出件数(件)	34	29	33	36	39	34	11	5	3	9	5	7	45	34	36	45	44	41
		比率(%)	2	5	8	3	5	5	0	1	1	0	3	1	2	6	9	3	8	6
48 カ月超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	5	8	3	5	5	0	1	1	0	3	1	2	6	9	3	8	6
		比率(%)	5.1	15.6	21.6	6.3	11.1	11.4	0.0	5.6	3.8	0.0	9.1	4.4	3.9	12.0	14.3	4.2	10.3	8.9
装置合計		届出件数(件)	22	30	23	26	26	25	3	2	3	5	8	4	25	32	26	31	34	30
		届出件数(件)	39	32	37	48	45	40	12	18	26	24	33	23	51	50	63	72	78	63
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	比率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
		届出件数(件)	205	255	229	255	266	242	84	96	112	158	142	118	289	351	341	413	408	360

*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、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-8 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

表 3-24 をみると、平成 27 年度の電子制御部品関連届出の件数は、「全体」については、「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分が最も多く 19 件、次いで「2 カ月超え 4 カ月以内」18 件、「2 カ月以内」10 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」及び「48 カ月超え」の各 8 件の順になっている。表 3-12 に示す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一般部品届出も含む場合と比べると、「全体」では「2 カ月以内」、「2 カ月超え 4 カ月以内」及び「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分は同様に届出件数が多く上位になっている。

平成 27 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「4 カ月以内」の期間区分では、前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 11 件減少（対前年度比約 6%減）し、電子制御部品関連届出の件数は前年度に対し同件数である。これにより、「4 カ月以内」の期間区分の一般部品届出を含む届出件数に対する電子制御部品関連届出の件数比率は 15.2%から 16.2%に 1 ポイント増加しているが、期間区分合計の電子制御部品関連届出の件数に対する比率では、期間区分合計の電子制御部品関連届出の件数が前年度に対し 6 件増加しているため 38.9%から 35.9%に約 3 ポイント減少している。

表 3-24 をみると、平成 27 年度において、国産車の電子制御部品関連届出の件数は、「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分がともに 12 件で最も多く、次いで、「2 カ月超え 4 カ月以内」、「4 カ月超え 6 カ月以内」及び「24 カ月超え 48 カ月以内」の各 6 件の順となっている。

前年度と比較して、これらの期間区分のうち、「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分を除いて電子制御部品関連届出の件数は増加しているが、「6 カ月超え 8 カ月以内」、「8 カ月超え 10 カ月以内」及び「10 カ月超え 12 カ月以内」の期間区分では電子制御部品関連届出の件数は減少しており、これら 3 つの期間区分を合わせた電子制御部品関連届出の件数は前年度に対し 11 件減少し、国産車における電子制御部品関連届出の件数の期間区分合計が前年度に対し 3 件減少した理由となっている。

輸入車については、電子制御部品関連届出の件数は、「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分が最も多く 12 件である。

平成 23 年度から平成 27 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 3-24 及び図 3-14 をみると、「全体」では、「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分は、平成 23 年度から平成 27 年度までを通して電子制御部品関連届出の件数が大きく増加している。また、平成 23 年度から平成 24 年度まで電子制御部品関連届出の件数が減少し、平成 26 年度まで横ばいであった「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分は、平成 27 年度には大幅に増加している。それに対し、「6 カ月超え 8 カ月以内」、「8 カ月超え 10 カ月以内」及び「48 カ月超え」の期間区分は、平成 23 年度から平成 27 年度を通してみると、増減を繰り返しながらの横ばいにある。

国産車では、「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分は平成 23 年度から平成 25 年度までは電子制御部品関連届出の届出件数は減少しているが、平成 25 年度から平成 27 年度は大幅に増加している。また、平成 23 年度から平成 27 年度までを通して「2 カ月以内」は緩やかな増加傾向であるが、「12 カ月超え 24 カ月以内」及び「2 カ月以内」を除いた期間区分では、増減を繰り返している。

輸入車では、平成 23 年度から平成 27 年度を通してみると、「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分は大幅な増加傾向にある。「2 カ月以内」の期間区分は、平成 23 年度から平成 25 年度までは増加しているが、平成 25 年度から平成 27 年度は平成 23 年度と同件数まで減少している。

そして、表 3-24 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「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分では平成 23 年度から平成 27 年度を通して大幅な減少傾向にあり、「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。

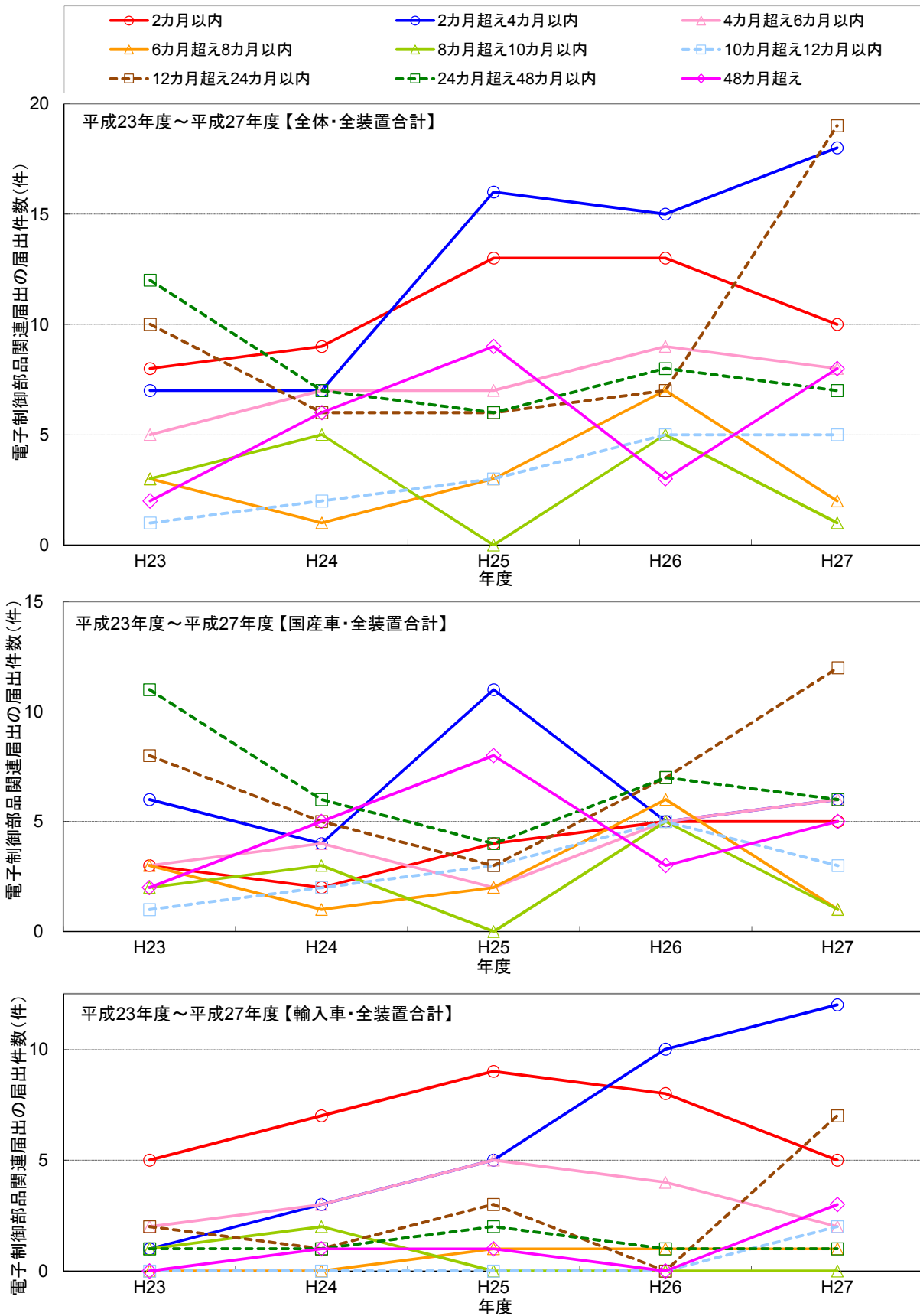
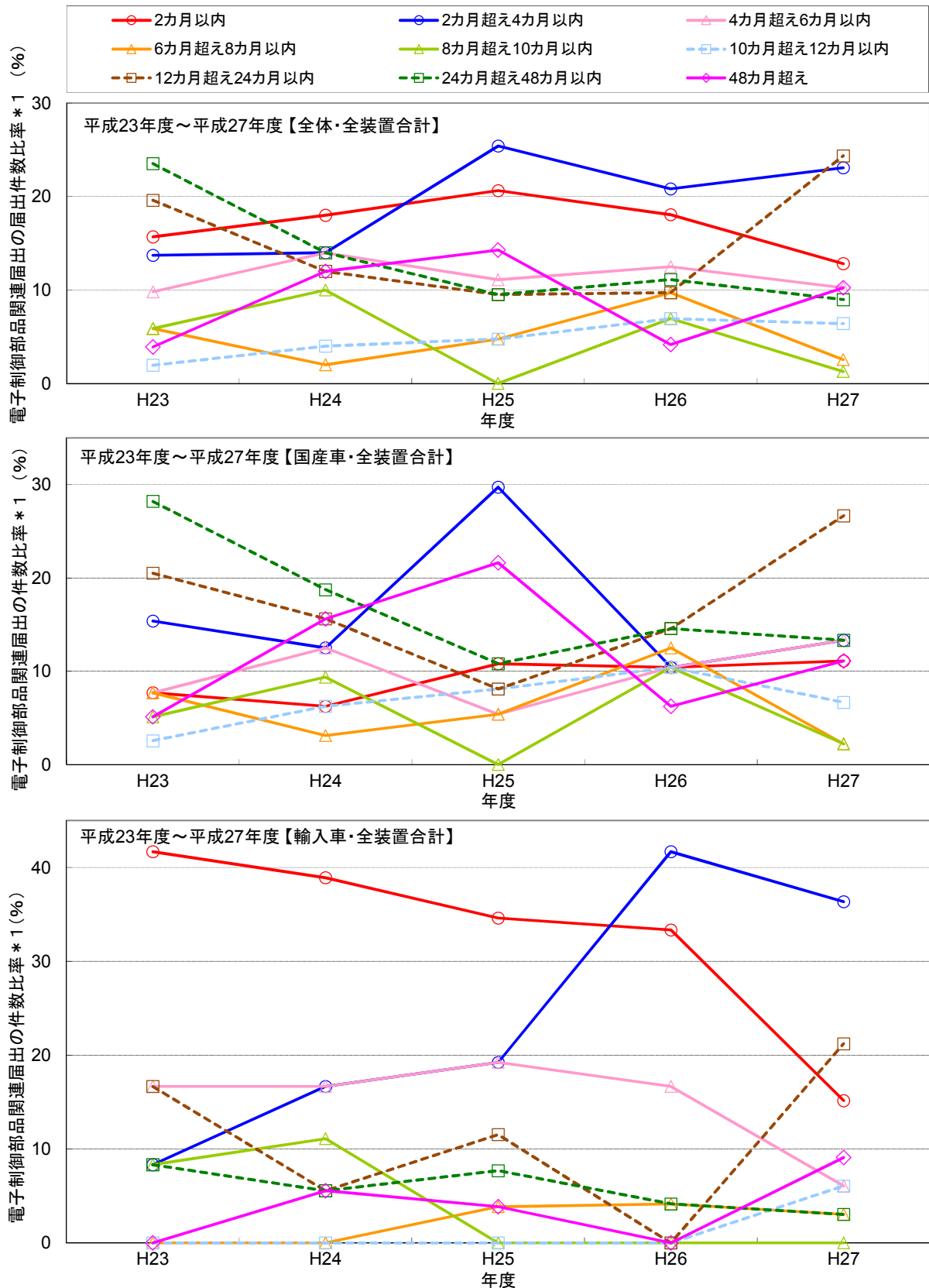


図 3-14 電子制御部品関連届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】(平成 23 年度～平成 27 年度)



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

図 3-15 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率*1【全装置の合計】(平成23年度～平成27年度)

次に、平成 23 年度から平成 27 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届出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 3-25 及び図 3-16 示す。

表 3-25 電子制御部品関連届出及び一般部品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平均期間（平成 23 年度～平成 27 年度及び 5 力年平均）

届出の区分け		平均期間（力月）					
		H23	H24	H25	H26	H27	5 力年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	19.5	21.9	23.8	16.8	20.5	20.3
	一般部品届出	20.7	15.2	16.5	18.7	17.5	17.6
輸入車	電子制御部品 関連届出	8.0	8.3	9.5	4.3	14.3	9.4
	一般部品届出	12.3	6.6	5.5	8.6	9.1	8.4
全体	電子制御部品 関連届出	16.8	17.0	17.9	12.7	17.9	16.4
	一般部品届出	18.1	13.0	13.1	14.7	14.7	14.6

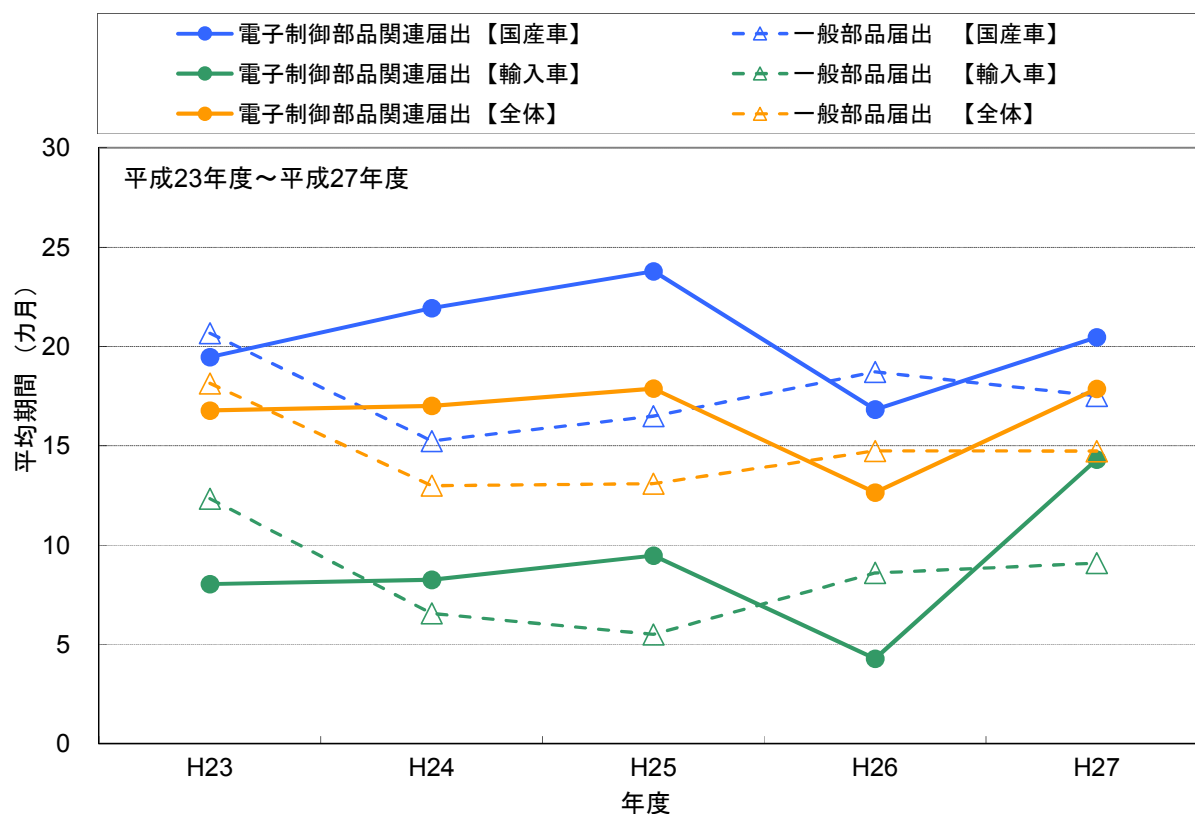


図 3-16 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 23 年度～平成 27 年度）

平成 27 年度の電子制御部品関連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平均期間は、「全体」17.9 カ月、国産車 20.5 カ月及び輸入車 14.3 カ月で、一般部品届出における同平均期間は、「全体」14.7 カ月、国産車 17.5 カ月及び輸入車 9.1 カ月で、電子制御部品関連届出と般部品届出における同平均期間の差は、「全体」3.2 カ月、国産車 3.0 カ月及び輸入車 5.2 カ月で、電子制御部品関連届出における同平均期間が顕著に長くなっている。

また、平成 27 年度の前年度に対する電子制御部品関連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平均期間は、「全体」5.2 カ月延長（対前年度比約 41%延長）、国産車 3.7 カ月延長（同約 22%延長）及び輸入車 10.0 カ月延長（同約 233%延長）で、一般部品届出における同平均期間は、「全体」は横ばい（対前年度比 100%）、国産車では 1.2 ヶ月短縮（対前年度比約 6%短縮）、輸入車では 0.5 ヶ月延長（対前年度比約 6%延長）となっている。

そして、平成 27 年度の 5 カ年平均に対する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平均期間は、「全体」1.5 カ月延長（対 5 カ年平均比約 9%延長）、国産車 0.2 カ月延長（同約 1%延長）及び輸入車 4.9 カ月延長（同約 52%延長）で、一般部品届出における同平均期間は、「全体」では 0.1 ヶ月延長（対前年度比約 1%）、国産車では 0.1 ヶ月短縮（対前年度比約 1%短縮）、輸入車では 0.7 ヶ月延長（対前年度比約 8%延長）となっている。

このように平成 27 年度の電子制御部品関連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平均期間は、総じて一般部品届出における同平均期間よりも長くなっている。

さらに、平成 27 年度における輸入車の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平均期間は 14.3 カ月で、平成 23 年度から平成 27 年度の間で最も長くなっており、同年度の一般届出部品における同平均期間は 9.1 ヶ月で、その差が 5.2 カ月で最も大きい。したがって、昨年度の報告書*1では、輸入車の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平均期間の 5 カ年平均（平成 22 年度から平成 26 年度）は 7.5 カ月で一般部品届出の同平均期間 8.3 カ月より 0.8 カ月短かったが、平成 27 年度の輸入車の電子制御部品関連届出の同平均期間の 5 カ年平均（平成 23 年度から平成 27 年度）は 9.4 カ月で一般部品届出の同平均期間の 5 カ年平均 8.4 カ月より 1.0 カ月延長となった。また、これにより、平成 23 年度から平成 27 年度の 5 カ年平均において、「全体」、国産車及び輸入車ともに電子制御部品関連届出の同平均期間が一般部品届出の同平均期間よりも長くなっている。

*1：報告書「平成 26 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/jidosha/carinf/rcl/common/data/h26recallbunseki.pdf>

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成 25 年度から平成 27 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 28 年 3 月末時点及び平成 27 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 27 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、「全体」53.6%、国産車 53.7%、輸入車 49.4%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成 26 年度に届出されたものについては、平成 27 年 3 月末時点で、「全体」70.4%、国産車 71.1%、輸入車 55.2%であり、「全体」、国産車及び輸入車の全てで平均改修率が悪化している。平成 27 年度に届出されたものの平均改修率が悪化している理由としては、対象台数が多いタカタ製エアバッグのリコール届出には年式の古いものから新品と順次交換する届出及び交換用部品の準備に時間を要する届出を含んでいるため、その影響が考えられる。

一方、平成 26 年度に届出されたもの（1～2 年経過）の平均改修率は、「全体」では平成 28 年 3 月末時点で 86.0%、平成 27 年 3 月末時点で 70.4%、国産車では平成 28 年 3 月末時点で 86.5%、平成 27 年 3 月末時点で 71.1%となっており、輸入車では平成 28 年 3 月末時点で 76.1%、平成 27 年 3 月末時点で 55.2%となっている。そして、平成 25 年度に届出されたもの（2～3 年経過）の平均改修率は、「全体」では平成 28 年 3 月末時点で 90.7%、平成 27 年 3 月末時点で 86.0%、国産車では平成 28 年 3 月末時点で 90.6%、平成 27 年 3 月末時点で 85.8%となっており、輸入車では平成 28 年 3 月末時点で 92.3%、平成 27 年 3 月末時点で 90.2%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 25 年度から平成 27 年度届出分）

届出年度	平成 28 年 3 月末時点（平成 27 年 3 月末時点）*2での 平均改修率（%）					
	国産車		輸入車		全体	
H27	53.7		49.4		53.6	
H26	86.5	(71.1) *2	76.1	(55.2) *2	86.0	(70.4) *2
H25	90.6	(85.8) *2	92.3	(90.2) *2	90.7	(86.0) *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 28 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 27 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27年度のリコール届出件数及び対象装置数についてまとめたものを表5-1に示す。また、チャイルドシート及びタイヤのリコール届出内容を表5-2及び表5-3にそれぞれ示す。

表 5-1 平成 27 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	1	2
	対象装置数 (台)	10,728	119,897	130,625
タイヤ	届出件数 (件)	1	0	1
	対象装置数 (本)	468	0	468

表 5-2 チャイルドシートのリコール届出内容

事例 1		
国産装置	不具合の内容	年少者補助乗車装置（チャイルドシート）において、股ベルトアッセンブリー取付部の金属製プレートの端部処理が不適切なため、当該プレートとの摩擦により股ベルトが損傷することがある。そのため、そのまま使用を続けると損傷が進行し、最悪の場合、当該ベルトが破断して、乗員を十分に拘束できないおそれがある。
	対象装置数	10,728台
	不具合件数	1件
	事故の有無	0件
	不具合の原因	耐久性（開発評価の不備）
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.3カ月
事例 1		
輸入装置	不具合の内容	年少者用補助乗車装置（チャイルドシート）において、 ①製造管理が不適切なため、腰及び股ベルトの取付け部が嵌合不良となっているものがある。そのため、衝突時にベルトが外れて、乗員を確実に拘束できないおそれがある。 ②回転操作レバーに取り付けられているロッドカラーと操作スイッチ（ストッパー）の寸法のバラツキを考慮していないため、双方が接触して、回転操作レバーが元の位置に戻らないことがある。そのため、チャイルドシートの回転を固定させるためのロック機構が作動できず、チャイルドシートの回転が固定できないおそれがある。
	対象装置数	①119,897台 ②76,257台
	不具合件数	①74件 ②825件
	事故の有無	①0件 ②0件
	不具合の原因	①作業工程（作業管理不適切） ②設計自体（評価基準の甘さ）
	不具合発生の初報日から届出までの期間	①13.2カ月 ②20.1カ月

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	乗用車用タイヤにおいて、製造工程が不適切なため、トレッドゴムの強度が不足しているものがある。そのため、トレッドに膨れが生ずることで振動、異音が生じ、そのまま使用を続けると、最悪の場合トレッドの一部が剥がれるおそれがある。
	対象装置数	468本
	不具合件数	2件（いずれも膨れのみ。バーストに至った事例なし）
	事故の有無	0件
	不具合の原因	作業工程（製造工程不適切）
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.3カ月
輸入装置	リコール届出なし	

6. 火災又はそのおそれ、制動力低下のおそれ、操舵装置の操作に支障のおそれ及び負傷するおそれがあるものとしたリコール届出事例

平成 27 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（出火、発火を含む）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、負傷するおそれがある場合にそれぞれ分けて、表 6-1 から表 6-10 にそれぞれ示す。

表 6-1 火災（出火、発火を含む）又はそのおそれがあるとしたリコール届出事例

事例 1	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	1,872,903 台	不具合件数：89 件	事故の有無：発煙 67 件
事例 2	不具合の内容	イグニッションスイッチにおいて、スイッチ内部の接点に過剰な量のグリスが塗布されたため、スイッチ操作時に発生するアーク放電の熱によりグリスが炭化して可動接点と固定接点間に堆積し、スイッチ内部の絶縁性が低下することがある。そのため、そのまま使用を続けると接点間が導通してスイッチが発熱、発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	923,672 台	不具合件数：36 件	事故の有無：火災 13 件
事例 3	不具合の内容	運転席ドア部のパワーウィンドウスイッチにおいて、スイッチ潤滑用グリスの塗布方法が不適切なため、グリス量が不足しているものがある。そのため、端子摺動部から出る摩耗粉と水分等の浸入により短絡回路が形成され、端子が発熱して当該スイッチ及び周辺の樹脂部品が焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	600,965 台	不具合件数：46 件	事故の有無：ドアトリム一部焼損 2 件
事例 4	不具合の内容	小型トラック・バスにおいて、戻り側燃料ホースの材質が不適切なため、架装時、車両洗車時等に使用される化学物質により、燃料ホースが膨潤するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料ホースの接続部が外れて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	78,152 台	不具合件数：108 件	事故の有無：火災 1 件
事例 5	不具合の内容	エンジンの始動装置において、スターターマグネチックスイッチの防水用シール剤の充填が不適切なため、シール剤がスターターマグネチックスイッチのヒューズを組み付ける端子内部に浸入するものがある。そのため、使用過程で端子内部に浸入したシール剤が軟化してヒューズ端子の接圧が低下し、接触抵抗が増加して発熱し、そのままの状態で使用を続けると、ヒューズ組付部が溶損して導通不良となり、エンストして再始動できない、又は、スターターマグネチックスイッチの回路が短絡して火災に至るおそれがある。		
	対象台数	30,003 台	不具合件数：24 件	事故の有無：部分焼損 1 件
事例 6	不具合の内容	大型トラック及びバスのエンジンにおいて、オイルポンプの製造のばらつきにより、ポンプのギヤシャフトが傾くことがある。そのため、ギヤの歯面が摩耗し、そのままの状態で使用を続けると、ギヤが破損してエンジンへの供給油圧が低下し、最悪の場合、エンジンが焼き付き路上故障や火災に至るおそれがある。		
	対象台数	16,732 台	不具合件数：61 件	事故の有無：部分焼損 1 件

表 6-2 火災（出火、発火を含む）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7	不具合の内容	前後輪のブレーキが連動して作動する機能（デュアルコンバインドブレーキシステム）が付いた制動装置において、制動時に前輪から後輪へ制動力を伝えるセカンドマスタシリンダの構造が不適切なため、ブレーキホースから溶け出した亜鉛化合物とブレーキ液中の成分が反応して生成された化合物によって、ブレーキの液圧を解除するための油路が閉塞することがある。そのため、後輪ブレーキが引きずり、そのまま走行を続けると、後輪ブレーキが過熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	5,519 台	不具合件数：5 件	事故の有無：0 件
事例8	不具合の内容	エンジンの低圧側の燃料ホースにおいて、当該ホースの材質が不適切なため、強度が不足しているものがある。また、ホース外径に対して不適切なホースクランプが取り付けられているものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、ホース接続部が損傷し、燃料が漏れ、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,692 台	不具合件数：1 件	事故の有無：0 件
事例9	不具合の内容	電気部品の作動を制御する BCM（ボディ・コントロール・モジュール）において、方向指示器用回路が不適切なため、ヘッドランプに帯電した静電気により方向指示器制御用の素子が破損し、方向指示器が点灯したままになることがある。そのため、そのまま点灯させておくと当該素子が発熱して焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,343 台	不具合件数：3 件	事故の有無：発煙 2 件
事例10	不具合の内容	農耕トラクタの消音器において、熱疲労に対する強度が不足しているため、原動機の排気熱及び振動により消音器に亀裂が生じることがある。そのため、亀裂部位から排出ガスが漏れ燃料タンクにあたり、そのままの状態を使用を続けると、燃料タンクが損傷し燃料が漏れ、最悪の場合、漏れた燃料が消音器に付着して、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,295 台	不具合件数：32 件	事故の有無：発煙 3 件
事例11	不具合の内容	大・中型バスの原動機において、スターターのバッテリー側配線の締付けに不適切なものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、車両振動によって当該配線が緩んで端子部がモーター側配線と短絡し、最悪の場合、火災やスターターリレー配線の断線が生じて始動不能に至るおそれがある。		
	対象台数	982 台	不具合件数：6 件	事故の有無：火災 1 件（部分焼損）
事例12	不具合の内容	冷却ファンの制御基板に不良品が組み付けられているため、冷却水温が上昇しても、冷却ファンのモーターに電流が流れず、冷却ファンが作動しないことがある。そのため、そのまま使用を続けると、エンジンがオーバーヒートする。又は、制御基板が発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	945 台	不具合件数：3 件	事故の有無：火災 3 件
事例13	不具合の内容	エンジンルーム隔壁にバッテリーケーブル端子を固定するスタッドボルトにおいて、当該ケーブルを固定するナットの締め付けトルクが不適切なため、走行中の振動によりナットが緩むものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、バッテリーケーブル端子が接触不良となり、エンジンが始動不良となるほか、接触不良から抵抗値が上がることで発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	705 台	不具合件数：3 件	事故の有無：0 件
事例14	不具合の内容	リヤガラスの曇り取り装置を制御するプログラムが不適切なため、オートモードにおいて、電源を供給し続けることがある。そのため、当該装置が発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	550 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件

表 6-3 火災（出火、発火を含む）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 15	不具合の 内容	燃料タンク内の圧力を調整するベントホースにおいて、当該ホースの設計が不適切なため、エンジンの熱で燃料タンクの圧力が上がると、当該ホースから燃料が流出するおそれがある。そのため、流出した燃料がフレームを伝い、最悪の場合、エンジン付近に滴下し、火災に至るおそれがある。
	対象台数	372台 不具合件数：1件 事故の有無：1件
事例 16	不具合の 内容	ロータリ除雪車の原動機において、燃料フィルターのマウントブラケットの設計が不適切なため、原動機からの振動に対して防振性が不足している。そのため、原動機からの振動により、燃料フィルターに亀裂が生じ、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	215台 不具合件数：5件 事故の有無：0件
事例 17	不具合の 内容	バッテリーケーブルにおいて、当該ケーブルの固定方法が不適切なこと。また、スターターモーターの端子部の絶縁カバーが適切に取り付けられていないものがある。そのため、走行中の振動により、バッテリーケーブルに巻いてある導通性のある耐熱シールド部がスターターモーターの端子部に接触し通電するものがある。さらに、エンジン等の金属部分に接触すると短絡して発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	196台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 18	不具合の 内容	燃料タンクにおいて、タンク内部の燃料オーバーフローホースを固定するためのネジ穴がタンク外側でふさがれていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料が漏れ、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。
	対象台数	138台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 19	不具合の 内容	オルタネータにおいて、製造時に発電容量の不十分なオルタネータを組み付けたものがある。そのため、電動油圧式パワーステアリングの操作を行うなど、電気を多く消費すると、オルタネータに電気負荷が掛かり、オルタネータ内部のダイオードが発熱し、エンジンルームの高温と重なることで、ダイオードが熱疲労を起こし、通電しなくなることから充電不良となるほか、最悪の場合、ダイオードから出火し、火災に至るおそれがある。
	対象台数	70台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 20	不具合の 内容	エンジンルーム内の左ラジエーターファンの配線の取回しが不適切なため、走行中の振動により当該配線がエンジンの遮熱板に干渉し、配線の被覆が損傷する。そのため、そのままの状態で使用を続けると、配線が剥き出しとなり、エンジンの遮熱板と接触することで短絡し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。
	対象台数	28台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 21	不具合の 内容	連節バスの後側車両において、天井エアコンユニット部の天井パネル下面に生じた結露水が配電盤への滴下を繰り返すことがある。そのため、配電盤内の電気回路が腐食によって短絡して警告灯の誤点灯等が生じ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	21台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 22	不具合の 内容	燃料配管において、接続部分のコーティング処理が不適切なため、接続時にコーティングが剥がれているものがある。そのため、接続部分が密着不良となり、微量の燃料が気体となって漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	8台 不具合件数：0件 事故の有無：0件

表 6-4 火災（出火、発火を含む）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 2 3	不具合の 内容	エンジンルームにおいて、ラバーシールの製造が不適切なため、隔壁への取付け保持力が弱いものがある。そのため、エンジンフードを開けた際にフードの裏面に付着し、隔壁から外れる可能性があり、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、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	3台	不具合件数：0件	事故の有無：0件
事例 2 4	不具合の 内容	エンジンのタイミングチェーンテンションにおいて、シーリング・リングの材質が不適切なため、エンジンオイルが漏れるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、警告灯が点灯し、エンジンが損傷するほか、最悪の場合、漏れたエンジンオイルから火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1台	不具合件数：0件	事故の有無：0件
事例 2 5	不具合の 内容	助手席用一段展開制御式エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、エアバッグ展開時に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	1,612,670台	不具合件数：0件	事故の有無：0件
事例 2 6	不具合の 内容	エアバッグ展開時に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	309,840台	不具合件数：1件	事故の有無：人身1件
事例 2 7	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装置が不適切なため、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	17,536台	不具合件数：0件	事故の有無：0件
事例 2 8	不具合の 内容	運転席ドア部のパワーウィンドウスイッチにおいて、内部構造が不適切なため、多量の水分がスイッチ内部に浸入すると、スイッチ内部の基板に異常電流が流れることがある。そのため、当該部位が発熱、溶損し、最悪の場合、発火するおそれがある。		
	対象台数	62,399台	不具合件数：27件	事故の有無：火災1件
事例 2 9	不具合の 内容	ディーゼルエンジン車のDPF（ディーゼル粒子状物質除去装置）において、高速走行などの高負荷運転後の再生（捕集した粒子状物質の燃焼除去）時に、排気ガス温度が高い場合がある。そのため、高速走行などの高負荷運転後に、排気管出口付近が草などで覆われるような場所に停車してDPFの再生を行った場合、排気管後方の草などが発火し、車体などを焼損するおそれがある。		
	対象台数	36,096台	不具合件数：3件	事故の有無：部分焼損1件
事例 3 0	不具合の 内容	刈取脱穀作業車の排気管において、排気管接続部の設計が不適切なため、湿田で刈取脱穀作業を行うと泥が排気管の接続部に詰まることがある。そのため、排気管内に外気を取り入れることができず、排気ガスの温度が低下せず、排気管表面温度が高くなり、最悪の場合、排気管の表面に堆積したワラが発火するおそれがある。		
	対象台数	1,234台	不具合件数：4件	事故の有無：部分焼損4件
事例 3 1	不具合の 内容	刈取脱穀作業車の脱穀機において、脱穀後のワラを排出する装置の設計が不適切なため、駆動プーリ部にワラが巻き付くことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、駆動ベルトの摩擦熱により巻き付いたワラが発火するおそれがある。		
	対象台数	407台	不具合件数：2件	事故の有無：部分焼損2件

表 6-5 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 1	不具合の内容	ブレーキブースターにおいて、車室内側ホース接続部の位置が不適切なため、運転者の足が当たるおそれがある。そのため、当該ホース接続部を強く踏み下ろされた場合、接続部が外れてブレーキ倍力が不足し、制動停止距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	29,255 台	不具合件数：3 件	事故の有無：物損 1 件
事例 2	不具合の内容	制動装置のブレーキペダルにおいて、ペダルアッセンブリ組み立て時にブレーキペダルシャフト抜け止めのサークリップが装着されていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキペダルシャフトがブレーキペダルブラケットから抜け、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	6,101 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	足踏み式駐車ブレーキにおいて、ブラケットの製造が不適切なため、ブラケットとポールとの隙間が狭いものがある。そのため、駐車ブレーキ操作時にブラケットとポールの抵抗が大きくなり、最悪の場合、駐車ブレーキを保持することができなくなるおそれがある。		
	対象台数	4,673 台	不具合件数：5 件	事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	左右前輪のフェンダー内に取り付けるインナーアーチライナーの組み付けを誤り、インナーアーチライナーがブレーキホースに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、ブレーキホースが損傷しブレーキフルードが漏れ、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	3,573 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	後輪ブレーキ配管において、リヤブレーキホースとリヤブレーキパイプを締結するボルトの締付け作業が不適切なため、当該ボルトの締付け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、締付け部が緩んでブレーキ液が漏れ、最悪の場合、リヤブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	2,568 台	不具合件数：3 件	事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	ブレーキブースターのリップシールの組付け作業が不適切なため、グリスが塗布されずに組付けられたものがある。そのため、リップシールの摺動抵抗が増大して捲れるとエアが漏れ、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	1,682 台	不具合件数：5 件	事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	フロントブレーキホースにおいて、ブレーキホースを保護するカバーの材質及び、保護カバーの長さが不適切なため、ハンドル操作によって、保護カバーが支点となり、ブレーキホースに負荷が掛かるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、繰り返しの負荷によりブレーキホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキオイルが漏れ、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	1,288 台	不具合件数：1 件	事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	ホイール・クレーンの駐車ブレーキにおいて、ブレーキチャンバを取り付けるブラケットの表面処理が不適切なため、ブラケットを取り付けるボルトの軸力が低いものがある。そのため、走行等の振動によりボルトが緩みブレーキチャンバの取付位置がずれ、最悪の場合、駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	854 台	不具合件数：2 件	事故の有無：0 件

表 6-6 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例（つづき）

事例 9	不具合の内容	制動倍力装置のバキュームホースにおいて、当該バキュームホースの取り回しが不適切なため、エンジン前部のドライブプーリー又はベルトに接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、バキュームホースに穴が開き、倍力装置が機能せず、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	741 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 10	不具合の内容	ホイールクレーンの制動装置において、駐車ブレーキチャンバのサポートの強度が不足しているため、サポートに亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとサポートが折損し、駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	675 台	不具合件数：1 件	事故の有無：0 件
事例 11	不具合の内容	ロード・ローラにおいて、車体屈折部に配索したワイヤハーネスを保護するゴム製保護マットの結束バンドによる締め付けが不適切なため、車体屈折操作時のワイヤハーネスの可動性が損なわれているものがある。そのため、当該ハーネスに無理な力が加わり、そのままの状態で使用を続けると、ハーネスが損傷し、最悪の場合、走行中にエンジンが停止、ブレーキが作動しなくなる等の不具合が発生するおそれがある。		
	対象台数	573 台	不具合件数：17 件	事故の有無：0 件
事例 11	不具合の内容	農業用薬剤散布車の動力伝達装置及び始動装置において、セーフティスイッチの防塵設計が不適切なため、スイッチ内部に砂粒が入りスイッチが固着することがある。そのため、走行モーターへのオイルの流入を制御するバイパスバルブの制御ができなくなり、ブレーキをかけようとしても走行モーターにオイルが流れ続け、車両が停止しないおそれがある。また、エンジン始動する際に始動安全装置が作動せずにエンジンを始動することができないおそれがある。		
	対象台数	519 台	不具合件数：2 件	事故の有無：0 件
事例 12	不具合の内容	大型ダンプ車において、ダンプ操作用コントロールケーブルの固定クリップの強度が不足しているため、トランスミッションの振動により固定クリップが破損することがある。そのため、コントロールケーブルがエアチューブに接触し、そのままの状態で使用すると、エアチューブが損傷して、最悪の場合、エアが漏れ、クラッチ・補助ブレーキ（リターダ）等の機能が失陥する。		
	対象台数	324 台	不具合件数：1 件	事故の有無：0 件
事例 13	不具合の内容	大型トラックの車体構造部において、架装に係る設計が不適切なため、縦根太と横根太を結合するブラケットと、電気配線またはエア配管の隙間が少ないものがある。そのため、走行時の振動等により当該ブラケットと電気配線等が接触し、そのまま使用を続けると、電気配線等が損傷して、最悪の場合、意図せずにエンジンが停止、又はブレーキが効きづらくなるおそれがある。		
	対象台数	175 台	不具合件数：1 件	事故の有無：0 件
事例 14	不具合の内容	駐車ブレーキにおいて、駐車ブレーキ用キャリパ取付ボルトに緩み止め防止剤の塗布が不十分なため、当該ボルトが緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行中にキャリパにガタが生じて異音が発生し、最悪の場合、当該ボルトが脱落して、駐車ブレーキの制動力が不足するおそれがある。		
	対象台数	100 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 15	不具合の内容	バキュームポンプにおいて、組み付け作業が不適切なため、ポンプのオイル給油穴にシール剤が浸入することがある。そのため、バキュームポンプ内のオイルが不足し、油膜によるシール性低下から負圧不足となり、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	98 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件

表 6-7 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 16	不具合の 内容	前輪取付部のホイールスペーサーにおいて、誤品が組み付けられたものがある。そのため、前輪にガタが生じ、そのまま使用を続けるとブレーキディスクが損傷し、最悪の場合、前輪ブレーキ制動力の低下及びABSシステムの機能に支障をきたすおそれがある。
	対象台数	98台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 17	不具合の 内容	リヤショックアブソーバにおいて、取付部分の溶接が不適切なため、当該部分が破損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行安定性に支障をきたすほか、最悪の場合、外れたショックアブソーバがブレーキ配管を損傷させ、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	91 不具合件数：0 事故の有無：0
事例 18	不具合の 内容	ショベルローダの駐車ブレーキにおいて、製造指示が不適切なため、駐車ブレーキを作動させるレバーとプッシュロッド結合部のワッシャの組付け位置が誤ったものがある。そのため、走行時の振動等によりピンがずれ、そのままの状態で使用を続けると、ピンの脱落を防止するスプリットピンが損傷し、最悪の場合、ピンが脱落してレバーとプッシュロッドの結合が外れ、駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。
	対象台数	41台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 19	不具合の 内容	リヤブレーキのマスターシリンダーにおいて、マスターシリンダー内のピストンカップシールの素材が不適切なため、当該カップシール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、ピストンカップシールが裂け、最悪の場合、制動時に油圧が発生せず、制動力が低下するおそれがある。
	対象台数	15台 不具合件数：0件 事故の有無：0件
事例 20	不具合の 内容	クレーン用台車の制動装置において、エアコンプレッサ配管の固定方法が不適切なため、原動機の振動で配管継ぎ手部に亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行してエアが漏れ、最悪の場合、主ブレーキが利かなくなるおそれがある。
	対象台数	14台 不具合件数：3件 事故の有無：0件

表 6-8 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 1	不具合の内容	電動パワーステアリングギヤにおいて、操舵力を検出するトルクセンサーと電気配線の接続部の端子かしめ方法が不適切なため、導通不良が発生するものがある。そのため、警告灯が点灯してパワーステアリングのアシスト機能が停止し、ステアリングの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	21,811 台	不具合件数：125 件	事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	農耕トラクタのかじ取り装置において、ナックルアームの強度が不足しているため、ステアリングを操作するとナックルアームの一部に応力が集中し、亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し、ナックルアームとハブの結合力が低下して、ハブとフロントギヤケースの結合部からオイルが漏れ、最悪の場合、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	3,835 台	不具合件数：50 件	事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	大型観光バスにおいて、パワーステアリングオイルポンプの吐出量のバラツキにより、オイルの温度がリターンホースの耐熱温度を超えるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、リターンホースがパワーステアリングオイルタンクから外れてオイルが漏れ、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	2,342 台	不具合件数：11 件	事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	フロントサブフレームとロアアームを取り付けているボルトにおいて、ボルトの強度が不足しているため、当該ボルトが折損し、異音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、ロアアームが外れ、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	1,400 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	電動パワーステアリングの制御プログラムが不適切なため、冷間時において、電動パワーステアリングに不具合が発生していないにもかかわらず、当該プログラムが故障と判断することがある。そのため、警告灯が点灯してパワーステアリングのアシスト機能が停止し、ステアリングの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	784 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	かじ取り装置において、ステアリングギヤボックスを車体に固定するボルトの強度が不足しているため、当該ボルトが折損し異音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、ステアリングギヤボックスが車体から外れ、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	469 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 7	不具合の内容	ホイールクレーンにおいて、製造工程が不適切なため、サスペンションロック用油圧シリンダを作動させるバルブの取付ボルトの締付トルクが不足しているものがある。そのため、走行中の振動により取付ボルトに緩みが生じ、そのままの状態で使用を続けると、バルブの取付部より作動油が漏れ、最悪の場合、当該作動油がステアリング機構にも使用されていることから、走行中、操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	179 台	不具合件数：1 件	事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	農耕トラクタのかじ取り装置において、シリンダキャップの製造指示が不適切なため、シリンダキャップの角部の面取りが大きいものがある。そのため、ハンドル操作を行うとシリンダキャップが当該キャップの位置ずれを防止するための止め輪を噛み込み、そのままの状態で使用を続けると、止め輪が破損し、シリンダキャップが外れて、オイルが漏れ、最悪の場合、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	108 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件

表 6-9 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 9	不具合の 内容	パワーステアリング用油圧ポンプにおいて、当該ポンプの取付ボルトの選定が不適切なため、取付ボルトが正しく組み付いていない。そのため、走行振動等により取付ボルトのねじ山が損傷し、そのままの状態で使用を続けると、取付ボルトに緩みが生じ、パワーステアリング用油圧ポンプの取付部からオイルが漏れて油圧が低下し、ハンドル操作が重くなるおそれがある。また、オイルがなくなると走行モーターが作動せずに走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	68 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 10	不具合の 内容	かじ取り装置において、ステアリングアームの製造工程が不適切なため、タイロッドのロックナット部分が緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ハンドルにガタが生じ、最悪の場合、ステアリングアームが曲がり、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	54 台	不具合件数：2 件	事故の有無：0 件
事例 10	不具合の 内容	クレーン用台車のかじ取装置において、舵角センサーの取り付け指示が不適切なため、舵角センサー同士が干渉することがある。そのため、センサーが正常に機能せず、最悪の場合、運転者の意思に反した操舵をするおそれがある。		
	対象台数	13 台	不具合件数：2 件	事故の有無：0 件
事例 11	不具合の 内容	フォーク・ローダのかじ取り装置において、キングピンの設計が不適切なため、キングピンの切り欠き部に応力が集中し亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行してキングピンが破断し、最悪の場合、走行中、破断したキングピンが外に抜け出し、走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	10 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 12	不具合の 内容	電動パワーステアリング（EPS）において、操作状況を検知するセンサーユニットの製造が不適切なため、ローターコアとローターシャフトにガタが生じているものがある。そのため、EPS コントロールユニットが直進位置を認識できず、警告灯が点灯してパワーステアリングのアシスト機能が停止し、ステアリングの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	1 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件

表 6-10 負傷するおそれがあるとしたリコール届出事例

事例 1	不具合の内容	助手席用一段展開制御式エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、エアバッグ展開時に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	1,612,670 台	不具合件数：0 件	事故の有無：
事例 2	不具合の内容	特定の助手席側エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	317,507 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	エアバッグ展開時に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	309,840 台	不具合件数：1 件	事故の有無：人身 1 件
事例 4	不具合の内容	特定の運転者席側 SRS エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、エアバッグ展開時にインフレーター内圧で容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	152,200 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	運転者席側エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、エアバッグ展開時にインフレーター内圧で容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	61,700 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 6	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装置が不適切なため、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	17,536 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 7	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	13,708 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 8	不具合の内容	助手席サンバイザにおいて、サンバイザの保持力が不適切なため、サンバイザ使用中に助手席エアバッグが展開すると、サンバイザの位置によっては、当該エアバッグが強く接触し、サンバイザ及びサンバイザホルダが脱落する場合がある。そのため、サンバイザ及びサンバイザホルダが車両後方に飛ばされ、最悪の場合、助手席乗員に当たり、負傷するおそれがある。		
	対象台数	500 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 9	不具合の内容	パワーリフトゲート装着車において、リフトゲートアクチュエーターを制御するリフトゲートコントロールモジュールのプログラムが不適切なため、リフトゲートダンパーのガス圧が減少して当該ゲートを保持できなくなった際、不具合を検知できないものがある。そのため、急激にゲートが閉まり、使用者がゲートに挟まれ、負傷するおそれがある。		
	対象台数	87 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件

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 27 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、国産車については図 7-2 及び輸入車については図 7-3 にそれぞれ示す。

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 27 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)
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
H27	232	18,648,961	136	341,676	368	18,990,637
合計	3,723	119,955,142	2,280	7,481,285	6,003	127,436,427

図 7-1 には、リコール制度の変遷*¹を追記した。リコール制度の変遷とリコール届出件数及び対象台数の推移を比較すると、特定の出来事が届出件数及び対象台数に直接的に影響しているようには判断できなかった。

しかし、平成 7 年 1 月のリコール制度を法律へ格上げした以降から平成 16 年にかけて、法律改正及び自動車メーカーへ勧告及び過料の通知を随時行ってきたことにより、徐々にリコール届出件数及び対象台数が増加している。また、平成 15 年 1 月の法律改正により、リコール命令規定の創設及び罰則の強化をきっかけに、それ以降から平成 27 年度までを通してみると、リコール届出件数及び対象台数が著しく増加している傾向がある。

* 1 : 平成 19 年度第 1 回リコール検討会配布資料から要約
http://www.mlit.go.jp/jidosha/recallkentokai/recall_01.html

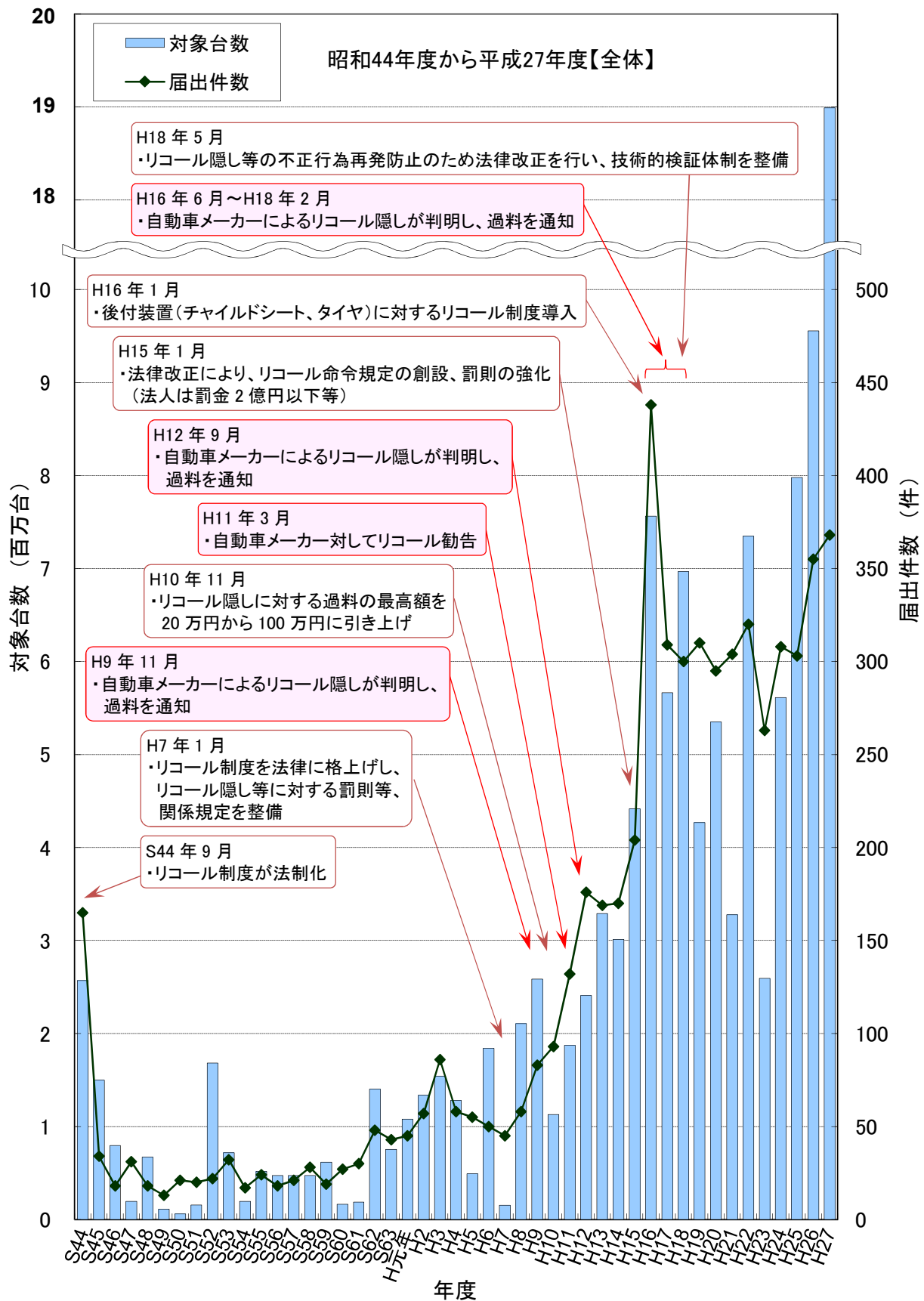


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和44年度~平成27年度)

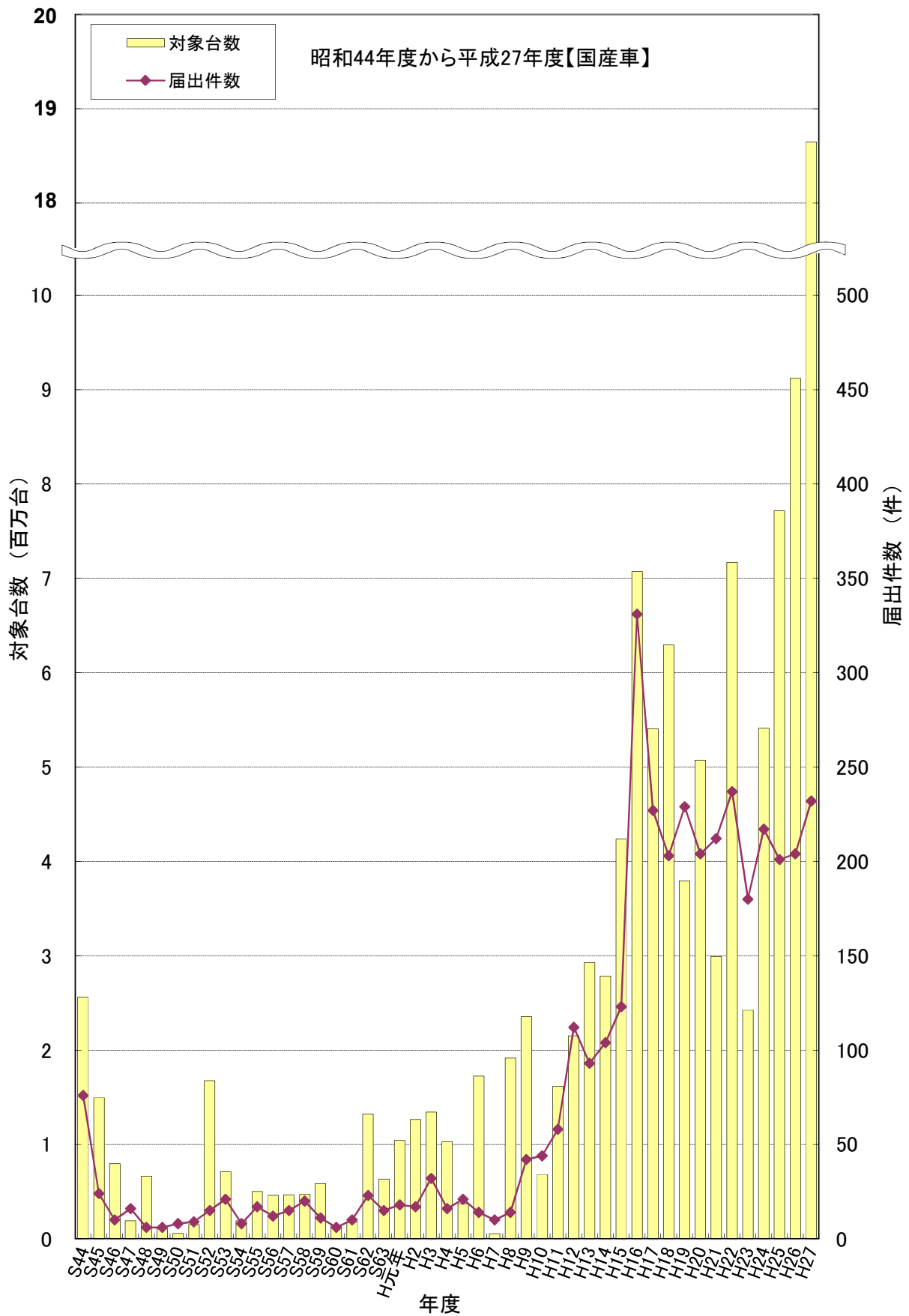


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】(昭和 44 年度～平成 27 年度)

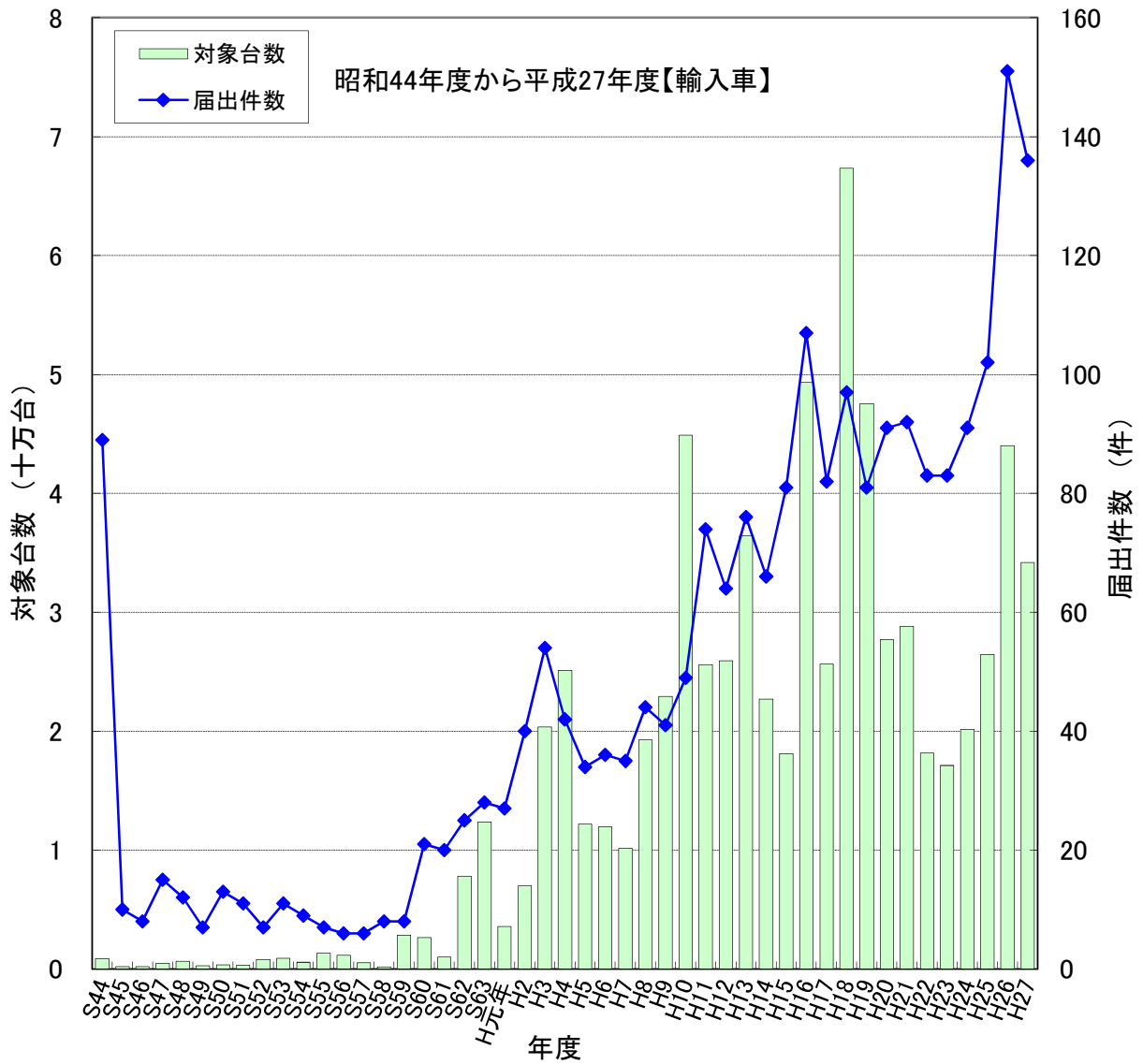


図 7-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】(昭和 44 年度～平成 27 年度)

7.2 特定後付装置のリコール届出件数及び対象台数の推移

平成16年1月から施行された特定後付装置（チャイルドシート及びタイヤ）のリコール制度において、平成16年度から平成27年度までのリコール届出件数及び対象装置数について、国産装置、輸入装置及び全体（国産装置＋輸入装置）に分けて、チャイルドシートは表7-2に、タイヤは表7-3に、チャイルドシート及びタイヤの合計である特定後付装置合計は表7-4に示す。

表 7-2 特定後付装置であるチャイルドシートの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27年度）

年度	チャイルドシート					
	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	1	12	2	6,208
H17	0	0	0	0	0	0
H18	0	0	0	0	0	0
H19	2	100,964	0	0	2	100,964
H20	0	0	0	0	0	0
H21	0	0	0	0	0	0
H22	0	0	0	0	0	0
H23	1	45,624	0	0	1	45,624
H24	0	0	0	0	0	0
H25	0	0	1	13,459	1	13,459
H26	1	98	2	35,757	3	35,855
H27	1	10,728	1	119,897	2	130,625
合計	6	163,610	5	169,125	11	332,735

表 7-3 特定後付装置であるタイヤの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27年度）

年度	タイヤ					
	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	0	0	1	88	1	88
H17	0	0	1	435	1	435
H18	0	0	0	0	0	0
H19	1	22,464	0	0	1	22,464
H20	0	0	0	0	0	0
H21	0	0	0	0	0	0
H22	0	0	1	1,017	1	1,017
H23	0	0	0	0	0	0
H24	1	14,396	0	0	1	14,396
H25	1	1,204,707	0	0	1	1,204,707
H26	0	0	1	340	1	340
H27	1	468	0	0	1	468
合計	4	1,242,035	4	1,880	8	1,243,915

表 7-4 特定後付装置（チャイルドシート及びタイヤ）合計の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 27 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	1* ¹	98* ¹	3* ¹	36,097* ¹	4	36,195
H27	2	11,196	1	119,897	3	131,093
合計	10	1,405,645	9	171,005	19	1,576,650

*1：昨年度の報告書「平成 26 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/jidosha/carinf/rcl/common/data/h26recallbunseki.pdf>）において、集計の誤りがあったため修正した。

特定後付装置のリコール届出のうち、チャイルドシートがタイヤより平成 16 年 1 月施行以降のリコール届出件数が多いこと、平成 25 年度以降でみると届出件数及び対象台数が増加傾向にあるため、チャイルドシートについて焦点を当てる。

一般社団法人日本自動車部品工業会（JAPIA）の正会員・準会員企業のチャイルドシートメーカー（一部輸入品を含む）10 社の出荷総量は平成 24 年度分で約 115 万台*²であった。国内におけるチャイルドシート市場について、JAPIA 正会員・準会員企業のほかに、JAPIA 非会員企業を含めた統計情報が見当たらないため、毎年のチャイルドシートの販売総量は JAPIA の出荷総量より多い数量と推測されるが、実態を把握できないことが分かった。

また、リコール届出の義務はメーカー及び正規インポーターに限られるため、これまでチャイルドシートのリコール届出を行った事業者（メーカー、インポーター）は、JAPIA 会員（正会員、準会員）、自動車インポーターに限られる。したがって、表 7-2 に示す特定後付装置のリコール制度が開始された平成 16 年 1 月から平成 27 年度届出分までの届出件数合計及び対象装置数合計における届出者数の内訳は、国産装置は 3 届出者（全て JAPIA 正会員）、輸入装置*³は 5 届出者（JAPIA 正会員：3 届出者、準会員：1 届出者、自動車インポーター：1 届出者）である。

チャイルドシートには自動車の登録制度のような登録制度がないことから、事業者自らが、リコール改善措置のためのユーザー情報を事前に把握していると推測される。そこで、チャイルドシートのユーザー情報の把握状況を調査したところ、「ユーザー登録の案内」をウェブサイトを設置する又は「お客様登録カード」を商品に付属する、そのほか販路が限られているチャイルドシートでは販売時に購入ユーザー情報を全て把握する等して、リコール改善措置を可能としていることが、全ての JAPIA 正会員・準会員事業者で確認された。

*2：チャイルドシートの国内出荷台数（<http://www.japia.or.jp/work/sheetbelt.html>）

*3：輸入装置は国内ブランドも含む。

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23年度から平成27年度までの主な国産車14届出者（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23年度～27年度）*1

届出者名		H23	H24	H25	H26	H27
トヨタ自動車	件数(件)	7	10	10	16	19
	台数(台)	125,964	2,144,091	1,650,844	3,241,894	5,095,322
本田技研工業*2	件数(件)	7	5	11	10	21
	台数(台)	294,354	119,659	1,097,257	1,571,581	4,518,786
スズキ*2	件数(件)	6	3	5	14	17
	台数(台)	82,553	59,130	321,256	1,167,264	3,585,153
ダイハツ工業	件数(件)	2	5	3	3	9
	台数(台)	115,380	184,417	1,724,491	79,106	783,910
日産自動車	件数(件)	8	14	18	13	15
	台数(台)	462,338	859,938	1,740,863	1,113,797	884,189
三菱自動車工業	件数(件)	11	9	17	13	15
	台数(台)	497,674	1,350,569	889,937	1,197,276	1,402,673
マツダ	件数(件)	4	1	2	3	15
	台数(台)	35,086	8,902	10,203	44,195	1,605,777
富士重工業	件数(件)	1	4	1	4	5
	台数(台)	437	39,267	22	58,914	188,446
いすゞ自動車	件数(件)	19	17	12	16	10
	台数(台)	377,317	267,656	91,787	95,455	226,918
日野自動車	件数(件)	13	13	16	12	11
	台数(台)	33,754	11,826	18,471	247,238	114,397
三菱ふそう トラック・バス	件数(件)	13	17	19	16	11
	台数(台)	17,743	284,441	91,471	135,775	156,645
UD トラックス	件数(件)	7	6	8	6	2
	台数(台)	40,433	10,247	39,639	19,320	4,414
ヤマハ発動機*3	件数(件)	6	3	3	6	5
	台数(台)	286,025	20,634	17,134	92,511	41,754
川崎重工業*3	件数(件)	3	3	3	1	1
	台数(台)	6,891	21,442	1,433	1,374	5,973

*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。ただし、国産車としての届出の中に、海外で生産された車名も含む届出がある。また、届出者の車名と異なる OEM 供給先の車名が含まれる届出もある。（以下、同じ。）

*2：二輪車を含む（以下、同じ）。

*3：届出は、二輪車のみである（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 23 年度～27 年度）*1

車名*2	届出件数	H23	H24	H25	H26	H27
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	4	12	19	21	14
	台数(台)	19,663	149,923	46,420	150,680	96,793
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	4	7	7	6	15
	台数(台)	4,619	8,286	1,512	68,314	107,247
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	1	0	3	9	1
	台数(台)	50,736	0	114,654	72,917	1,480
アウディ*6	件数(件)	1	2	5	3	2
	台数(台)	37	437	19,058	16,200	1,437
ボルボ*7	件数(件)	5	7	2	4	3
	台数(台)	4,954	4,857	1,602	2,376	458
フィアット*8	件数(件)	5	1	0	1	1
	台数(台)	3,834	90	0	13,915	283

*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。（以下、同じ）。

*2：平成 27 年度の新車販売台数上位 6 車名を選択した（日本自動車輸入組合（<http://www.jaia-jp.org/>）による）。

*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「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）。

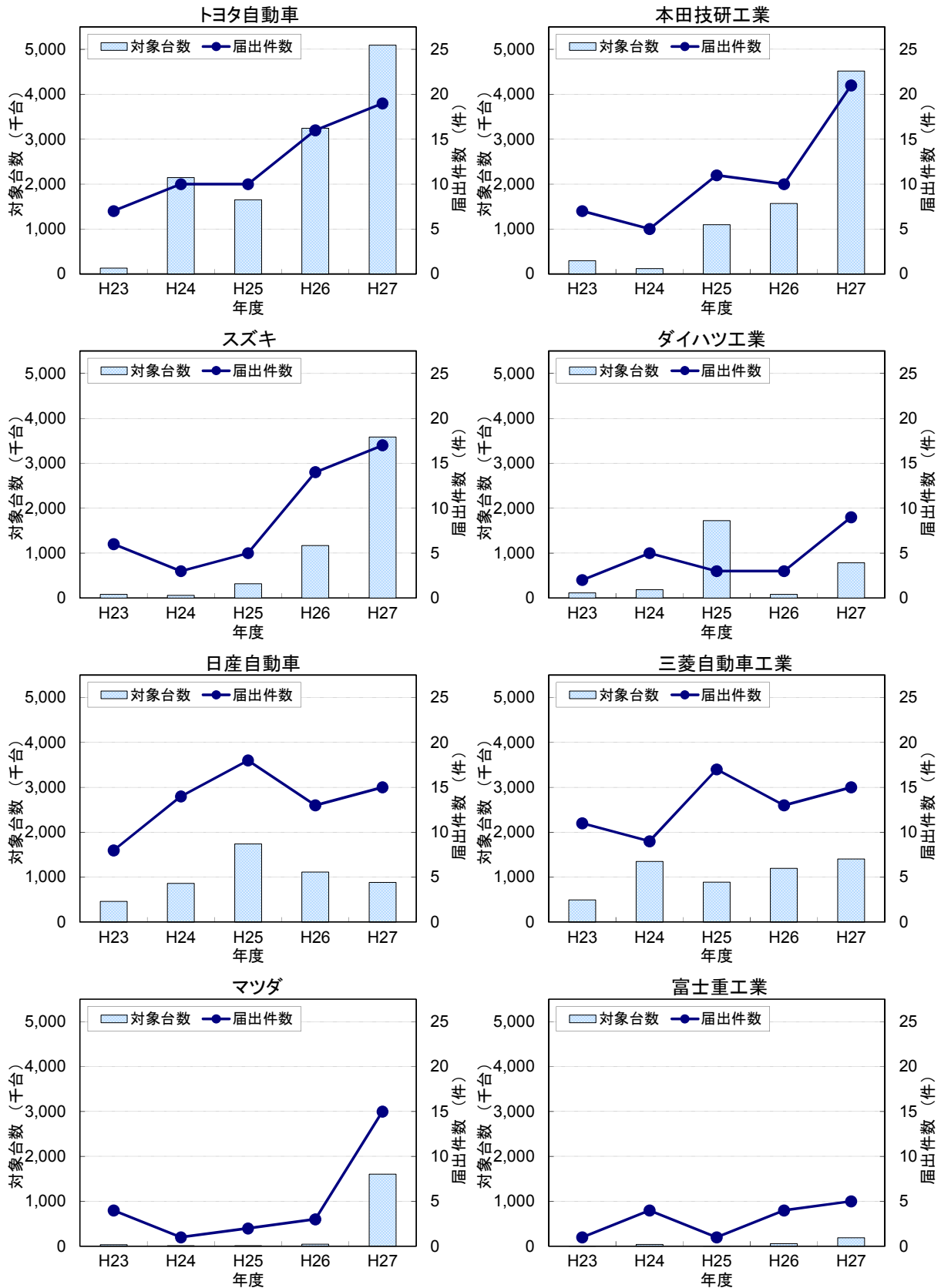
*6：届出者の「アウディジャパン」が輸入した車名「ランボルギーニ」を除く（以下、同じ）。

*7：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）

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

主な国産車 14 届出者の届出件数及び対象台数について、表 8-1、図 8-1 及び図 8-2 をみると、平成 23 年度から平成 27 年度を通して届出件数が増加傾向にあるのは、トヨタ自動車、本田技研工業、スズキ、ダイハツ工業、日産自動車、三菱自動車工業、マツダ及び富士重工業の乗用車系の届出者であり、貨物車及び乗合車系のいすゞ自動車、日野自動車、三菱ふそうトラック・バス、UD トラックス及び二輪車の川崎重工業は、届出件数が減少傾向にある。対象台数については、平成 23 年度から平成 27 年度を通して顕著な増加傾向にあるのは、トヨタ自動車、本田技研工業、スズキ、マツダである。そのほかの届出者は、顕著に対象台数が減少傾向にはなく、増減を繰り返しているか、ほぼ横ばいの傾向となっている。

主な輸入車 6 車名の届出件数及び対象台数について、表 8-2 及び図 8-3 をみると、平成 23 年度から平成 27 年度を通して届出件数及び対象台数がともに増加傾向にあるのはメルセデス・ベンツで、BMW、フォルクスワーゲン及びアウディは、平成 25 年度もしくは平成 26 年度まで届



出件数が増加傾向にあったが、平成 27 年度には届出件数が減少し、対象台数については増減を繰り返している。

図 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 23 年度～27 年度)

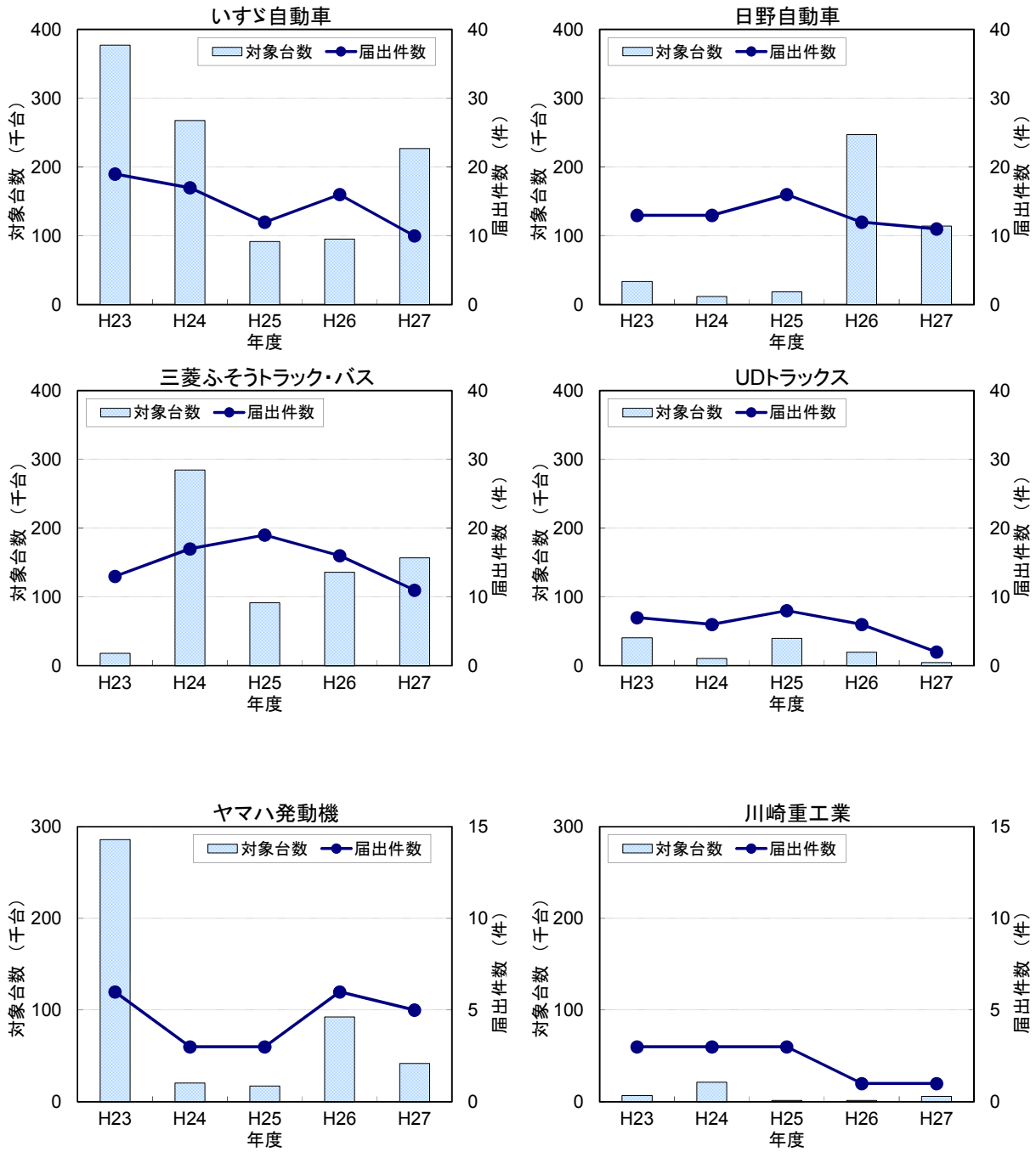


図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 23 年度～27 年度) (続き)

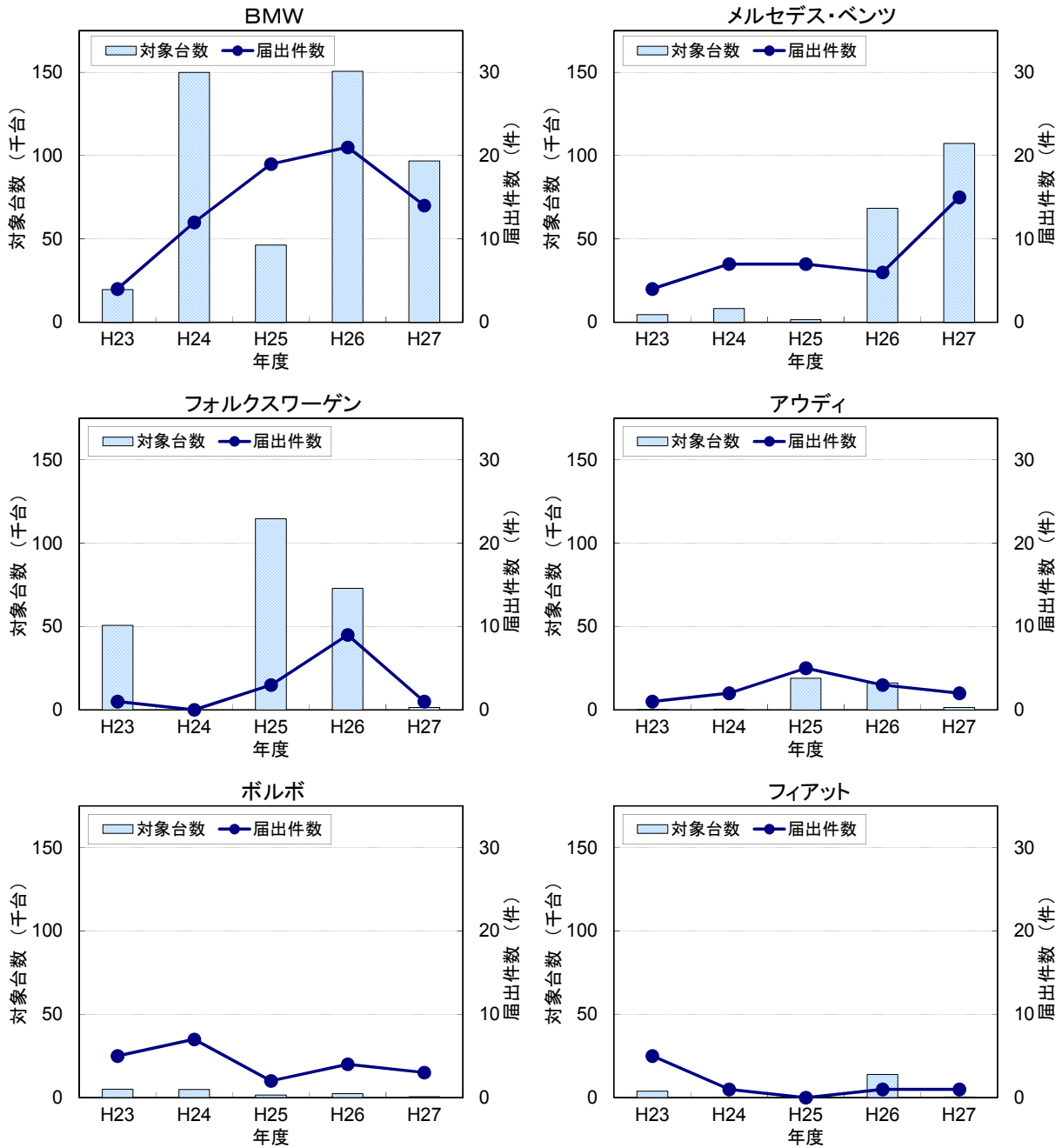


図 8-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 23 年度～27 年度)

主な国産車 14 届出者の届出件数及び対象台数を示す表 8-1、図 8-1 及び図 8-2 に対し、保有車両数を考慮したリコール率を求めた。また、リコール率については、表 1-4 の車種 (用途) 別のリコール率と比較しやすいように 5 年リコール率とし、表 8-3 に示す。

表 8-3 届出者別の5カ年リコール率【国産車】*1

届出者名	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 (%)
トヨタ自動車	62	12,258,115	20,759,694	59.0
本田技研工業	54	7,601,637	11,235,980	67.7
スズキ	45	5,215,356	10,412,132	50.1
ダイハツ工業	22	2,887,304	9,213,576	31.3
日産自動車	68	5,061,125	9,173,830	55.2
三菱自動車工業	65	5,338,129	4,121,075	129.5
マツダ	25	1,704,163	3,314,288	51.4
富士重工業	15	287,086	3,296,968	8.7
いすゞ自動車	74	1,059,133	1,273,590	83.2
日野自動車	65	425,686	744,262	57.2
三菱ふそうトラック・バス	76	686,075	514,410	133.4
UD トラックス	29	114,053	270,291	42.2
ヤマハ発動機	23	458,058	866,187	52.9
川崎重工業	11	37,113	673,012	5.5

*1：届出件数及び対象台数については、平成23年度から平成27年度の累計であり、集計の便宜上、国土交通省における報道発表資料の届出件数及び対象台数と同じである。

*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平成27年3月現在の集計（小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く）から求めた。

主な国産車14届出者の中で、5カ年リコール率が著しく高いのは、三菱ふそうトラック・バス及び三菱自動車工業で、表1-4の車種（用途）別における貨物車、乗用車及び軽自動車5カ年リコール率を押し上げる要因となっていると考えられる。

5カ年リコール率が著しく低いのは富士重工業で、その理由としては、すでに軽自動車開発を撤退し乗用車に車種を絞っているが、車格が類似しているモデルが多く、設備が異なるエンジンの種類も少ないことから設備投資が他の届出者に対し低い可能性があると考えられ（正確を期すには、各届出者の四半期報告や決算報告を調査する必要がある）、共有するユニットが多い可能性から設計における不具合発生率が少ない可能性があると考えられる。反対に、共有するユニットが多いと、1つの設計が原因の不具合が多く車種に発生する可能性も考えられる。なお、設計における不具合発生率が少ないか否かについては、富士重工業の発生原因別の届出件数を調査する必要がある。

二輪車については、本田技研工業及びスズキに二輪車が含まれているため、ヤマハ発動機及び川崎重工業を含めて、二輪車の5カ年リコール率については、現状のままでは比較分析ができない。

次に、主な輸入車6車名の届出件数及び対象台数を示す表 8-2 及び図 8-3 に対し、保有車両数を考慮したリコール率を求めた。また、リコール率については、表 1-4 の車種（用途）別のリコール率と比較しやすいように5カ年リコール率とし、表 8-4 に示す。

表 8-4 車名別の5カ年リコール率【輸入車】*1

車名	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 (%)
BMW*3	70	463,479	830,924	55.8
メルセデス・ベンツ	39	189,978	802,708	23.7
フォルクスワーゲン	14	239,787	606,552	39.5
アウディ	13	37,169	311,595	11.9
ボルボ	21	14,247	170,812	8.3
フィアット	8	18,122	73,856	24.5

*1：届出件数及び対象台数については、平成23年度から平成27年度の累計であり、集計の便宜上、国土交通省における報道発表資料の届出件数及び対象台数と同じである。

*2：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会による平成27年3月現在の集計（乗用車のみ）及び日本自動車輸入組合の平成27年度新車・中古車登録台数から求めた。

*3：届出件数及び対象台数には、二輪車を含む。

主な6車名の輸入車においては、BMWを除いて5カ年リコール率が小型乗用車を主に生産する国産車メーカーと同程度に高い車名はない。主な6車名の中でBMWの5カ年リコール率が最も高い理由として以下の4点を挙げる。

- 輸入車ブランドの中で最も多い車種構成（車両販売価格200万円代～2,000万円代。原動機：並列3気筒～V12気筒、NA及過給機付、ハイブリッド車、EV車。駆動方式：FF、FR、4WD。）であること。
- 生産国はドイツだけでなく、英国、米国、オーストラリア、南アフリカを含めた国で生産されていること。
- 第二次世界大戦後の歴史では、二輪車からの開発・生産から始まり、現在のようなモノコックボディの小型乗用車の開発・生産は1960年代で、他の輸入車ブランドや国産車メーカーに対しても歴史が短いこと。そして、1994年のイギリスのローバーグループ（ローバー、ランドローバー、ミニ）の買収までは、直列4気筒、直列6気筒、V8気筒及びV12気筒エンジンのFR車の車種しかなく、四輪車の生産台数は1993年には約53万台*4しかなかったこと（参考：国産メーカーでは、富士重工業の1997年の米国工場を含めた生産台数が約53万台*5）。

*4：BMW Group Annual Report 1999 より。

*5：富士重工業アニュアルレポート英語版 1998年より。

- ローバーグループ買収直後に生産台数100万台を一時的に超えたが、ミニブランド以外を売却し、BMW MINIとして販売開始した2001年は約95万台の生産台数で、100万台を超えたのは翌年の2002年*1であった。その後、急速に車種拡大をしてきたため（BMW MINI、ロールスロイスを含めた2015年の販売台数は約226万台*2：BMW約193万台、BMW MINI約34万台、ロールスロイス約4千台）、国産メーカーや他のドイツ車に比較して、多品種・大量生産における不具合対策に対する経験やノウハウが不足している可能性があると考えられること（参考：2016年の富士重工業の生産台数（国内・海外）約102万台*3、2014年及び2015年の本田技研工業の生産台数（国内・海外）約450万台*4、2016年のマツダの生産台数（国内・海外）約160万台*5）。

アウディがフォルクスワーゲンに対し、5カ年リコール率が低い理由としては、フォルクスワーゲンと共用する部品が多いが、アウディは車両販売価格帯がフォルクスワーゲンより高いことから、設計・製造コストをかけることができること、また、フォルクスワーゲンよりも車種数が少ないため設計・製造が原因の不具合発生が少ないこと、生産国がドイツ及びベルギーに限られていることが考えられる。フォルクスワーゲンは、ドイツ、ポルトガル、スペインのほかに、開発途上国を含めた国（南アフリカ、東欧、メキシコ）で生産されている。

ボルボの5カ年リコール率が著しく低い理由としては、生産国がスウェーデン（少数がベルギーという情報もある）であるほかに、平成24年度後半に投入された車種（通称名：V40）により平成25年度の保有車両数が平成22年度以前に対しほぼ倍増しており、これまでの5カ年のリコール届出は、平成24年度後半に投入されたV40より古い車種の対象台数が大半を占めていることが考えられる。

*1：BMW Group Annual Report 2002 (<https://www.bmwgroup.com/en/investor-relations/financial-reports.html>) より。

*2：BMW Group Annual Report 2015（URLは*1と同じ）より。

*3：富士重工業の財務・業績（月次生産・国内販売・輸出実績）
(<http://www.fhi.co.jp/ir/finance/performance.html>) より。

*4：本田技研工業の投資家情報（生産・販売・輸出月次データ）
(http://www.honda.co.jp/investors/financial_data/monthly/) より。

*5：平成29年1月30日付けマツダニュースリリース
(<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2017/201701/170130a.html>) より。

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状況

平成 23 年度から平成 27 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平成 23 年度から平成 27 年度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 8-5 及び表 8-6 に、それらをグラフにしたものを図 8-4 から図 8-11 及び図 8-7 にそれぞれ示す。また、各年度の届出者別の平均期間を表 8-7 に示す。

表 8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数、対象台数及びそれらの割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度合計）

期間区分	H23～H27 合計の届出件数、対象台数及びそれらの割合		トヨタ自動車	本田技研工業	スズキ	ダイハツ工業	日産自動車	三菱自動車工業	マツダ	富士重工業
	件数	(%)								
2 カ月以内	件数	(件)	13	9	14	7	14	15	7	4
		(%)	18.6	14.3	28.6	29.2	15.6	18.1	28.0	26.7
2 カ月を超え 4 カ月以内	台数	(千台)	2,207	1,641	72	336	710	224	148	9
		(%)	17.1	20.2	1.4	10.0	13.1	4.0	8.7	3.1
2 カ月を超え 4 カ月を超え 6 カ月以内	件数	(件)	9	13	9	2	14	12	3	3
		(%)	12.9	20.6	18.4	8.3	15.6	14.5	12.0	20.0
4 カ月を超え 6 カ月以内	台数	(千台)	63	1,127	143	69	384	128	124	108
		(%)	0.5	13.8	2.7	2.0	7.1	2.3	7.3	37.7
4 カ月を超え 6 カ月を超え 8 カ月以内	件数	(件)	6	6	5	1	4	2	2	2
		(%)	8.6	9.5	10.2	4.2	4.4	2.4	8.0	13.3
6 カ月を超え 8 カ月以内	台数	(千台)	833	1	247	1	313	7	6	0
		(%)	6.5	0.0	4.7	0.0	5.8	0.1	0.3	0.2
6 カ月を超え 8 カ月を超え 10 カ月以内	件数	(件)	5	8	3	1	3	6	3	1
		(%)	7.1	12.7	6.1	4.2	3.3	7.2	12.0	6.7
8 カ月を超え 10 カ月以内	台数	(千台)	1,510	1,146	65	259	12	50	99	10
		(%)	11.7	14.1	1.2	7.7	0.2	0.9	5.8	3.5
8 カ月を超え 10 カ月を超え 12 カ月以内	件数	(件)	1	5	1	2	3	2	2	0
		(%)	1.4	7.9	2.0	8.3	3.3	2.4	8.0	0.0
10 カ月を超え 12 カ月以内	台数	(千台)	46	1,460	1	45	29	5	69	0
		(%)	0.4	17.9	0.0	1.3	0.5	0.1	4.0	0.0
10 カ月を超え 12 カ月を超え 24 カ月以内	件数	(件)	0	3	2	0	4	4	3	0
		(%)	0.0	4.8	4.1	0.0	4.4	4.8	12.0	0.0
12 カ月を超え 24 カ月以内	台数	(千台)	0	1,760	11	0	281	57	237	0
		(%)	0.0	21.6	0.2	0.0	5.2	1.0	13.9	0.0
12 カ月を超え 24 カ月を超え 48 カ月以内	件数	(件)	11	12	4	2	13	12	3	3
		(%)	15.7	19.0	8.2	8.3	14.4	14.5	12.0	20.0
24 カ月を超え 48 カ月以内	台数	(千台)	1,114	489	105	221	392	657	35	90
		(%)	8.6	6.0	2.0	6.6	7.2	11.7	2.1	31.5
24 カ月を超え 48 カ月を超え 72 カ月以内	件数	(件)	13	4	6	3	18	13	0	2
		(%)	18.6	6.3	12.2	12.5	20.0	15.7	0.0	13.3
48 カ月を超え	台数	(千台)	5,131	249	175	241	1,192	1,829	0	69
		(%)	39.7	3.1	3.3	7.1	22.0	32.7	0.0	24.1
48 カ月を超え	件数	(件)	12	3	5	6	17	17	2	0
		(%)	17.1	4.8	10.2	25.0	18.9	20.5	8.0	0.0
合計*1	台数	(千台)	2,004	273	4,415	2,201	2,102	2,636	986	0
		(%)	15.5	3.3	84.4	65.2	38.8	47.1	57.9	0.0
合計*1	件数	(件)	70	63	49	24	90	83	25	15
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100
合計*1	台数	(千台)	12,908	8,146	5,233	3,374	5,413	5,592	1,704	287
		(%)	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 8-6 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届出件数、対象台数及びそれらの割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度合計）（続き）

期間区分	H23～H27 合計 の届出件数、 対象台数及び それらの割合		いすゞ自 動車	日野自動 車	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)	8	17	9	2	4	1
		(%)	9.2	20.7	10.3	6.9	14.8	6.7
2 カ月 を超え 4 カ月 以内	台数	(千台)	20	7	33	0	18	0
		(%)	1.8	1.6	4.2	0.2	3.4	0.0
2 カ月 を超え 4 カ月 を超え 6 カ月 以内	件数	(件)	8	8	10	3	1	3
		(%)	9.2	9.8	11.5	10.3	3.7	20.0
4 カ月 を超え 6 カ月 以内	台数	(千台)	5	1	37	11	1	3
		(%)	0.5	0.3	4.8	9.6	0.1	6.2
4 カ月 を超え 6 カ月 を超え 8 カ月 以内	件数	(件)	4	7	8	1	4	1
		(%)	4.6	8.5	9.2	3.4	14.8	6.7
6 カ月 を超え 8 カ月 以内	台数	(千台)	1	4	19	1	11	0
		(%)	0.1	1.0	2.4	0.6	2.1	0.0
6 カ月 を超え 8 カ月 を超え 10 カ月 以内	件数	(件)	6	3	9	4	1	2
		(%)	6.9	3.7	10.3	13.8	3.7	13.3
8 カ月 を超え 10 カ月 以内	台数	(千台)	10	3	2	3	3	7
		(%)	0.9	0.7	0.3	2.7	0.5	12.5
8 カ月 を超え 10 カ月 を超え 12 カ月 以内	件数	(件)	5	4	8	4	2	2
		(%)	5.7	4.9	9.2	13.8	7.4	13.3
10 カ月 を超え 12 カ月 以内	台数	(千台)	1	28	34	7	4	5
		(%)	0.1	6.3	4.4	6.3	0.7	9.6
10 カ月 を超え 12 カ月 を超え 24 カ月 以内	件数	(件)	4	7	6	2	2	0
		(%)	4.6	8.5	6.9	6.9	7.4	0.0
12 カ月 を超え 24 カ月 以内	台数	(千台)	1	11	6	1	17	0
		(%)	0.1	2.5	0.7	1.0	3.2	0.0
12 カ月 を超え 24 カ月 を超え 48 カ月 以内	件数	(件)	8	14	17	5	9	3
		(%)	9.2	17.1	19.5	17.2	33.3	20.0
24 カ月 を超え 48 カ月 以内	台数	(千台)	134	109	206	11	415	13
		(%)	12.1	24.2	26.5	10.1	79.8	23.6
24 カ月 を超え 48 カ月 を超え 72 カ月 以内	件数	(件)	25	13	17	4	2	3
		(%)	28.7	15.9	19.5	13.8	7.4	20.0
48 カ月 を超え 72 カ月 以内	台数	(千台)	554	41	267	53	7	27
		(%)	50.3	9.1	34.5	46.7	1.4	48.0
48 カ月 を超え 72 カ月 を超え 96 カ月 以内	件数	(件)	19	9	3	4	2	0
		(%)	21.8	11.0	3.4	13.8	7.4	0.0
72 カ月 を超え 96 カ月 以内	台数	(千台)	374	245	171	26	45	0
		(%)	34.0	54.3	22.1	22.9	8.7	0.0
合計*1	件数	(件)	87	82	87	29	27	15
		(%)	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	1,100	452	776	114	521	55
		(%)	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。

主な国産車 14 届出者のうち乗用車系の 8 届出者について、表 8-5、図 8-4 から図 8-7 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期間が長期化していると考えられる「24 カ月超え」において、以下の 4 点が特徴として挙げられる。なお、() 内は、「平成 22 年度から平成 26 年度の届出合計」*1の数値である。

- 届出件数が多い順に3届出者を挙げると、日産自動車35件（33件）、三菱自動車30件（24件）、トヨタ自動車25件（27件）である。
- 届出件数の割合が30%を超える届出者を多い順に挙げると、日産自動車38.9%（37.9%）、ダイハツ工業37.5%（40.7%）、三菱自動車36.2%（31.2%）、トヨタ自動車35.7%（40.9%）である。
- 対象台数が多い順に3届出者を挙げると、トヨタ自動車7,135千台（8,504千台）、スズキ4,590千台（1,156千台）、三菱自動車4,465千台（4,010千台）である。
- 対象台数の割合が50%を超える届出者を多い順に挙げると、スズキ87.7%（56.3%）、三菱自動車79.8%（94.2%）、ダイハツ工業72.3%（56.3%）、日産自動車60.8%（59.6%）、マツダ57.9%（0.7%）、トヨタ自動車55.2%（81.5%）である。とりわけ、スズキ、ダイハツ工業及びマツダにおいては、「48カ月超え」の期間の対象台数の割合が、スズキ84.4%（45.3%）、ダイハツ工業65.2%（50.8%）、マツダ57.9%（0.0%）を占めている。

平成 23 年度から平成 27 年度の届出合計と平成 22 年度から平成 26 年度の届出合計の数値から考えてみると、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化する傾向にある届出者は、届出件数の割合の観点からは、日産自動車、ダイハツ工業、三菱自動車及びトヨタ自動車、対象台数の割合の観点からは、スズキ、ダイハツ工業、三菱自動車、トヨタ自動車が挙げられる。

主な国産車 14 届出者のうち貨物車及び乗合車系の 4 届出者について、表 8-5、図 8-4 から図 8-7 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期間が長期化していると考えられる「24 カ月超え」において、以下の 4 点が特徴として挙げられる。なお、() 内は、「平成 22 年度から平成 26 年度の届出合計」*1の数値である。

- 届出件数が最も多い届出者は、いすゞ自動車44件（56件）で、次に日野自動車22件（16件）、三菱ふそうトラック・バス20件（21件）、UDトラックス8件（8件）である。
- 届出件数の割合が30%を超える届出者は、いすゞ自動車50.5%（53.8%）のみで、日野自動車26.9%（20.3%）、三菱ふそうトラック・バス22.9%（22.8%）、UDトラックス27.6%（21.1%）である。
- 対象台数が多い順に3届出者を挙げると、いすゞ自動車928千台（1,024千台）で、次に三菱ふそうトラック・バス438千台（338千台）、日野自動車286千台（199千台）、UDトラックス64千台（76千台）である。
- 対象台数の割合が多い届出者を順に挙げると、いすゞ自動車84.3%（87.4%）、UDトラックス69.6%（63%）、日野自動車63.4%（60.6%）、三菱ふそうトラック・バス56.6%

(63%)である。とりわけ、日野自動車においては、「48カ月超え」の期間の対象台数の割合が54.3% (50.5%) を占めている。

平成 23 年度から平成 27 年度の届出合計と平成 22 年度から平成 26 年度の届出合計の数値から考えてみると、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化する傾向にある届出者は、届出件数の割合及び対象台数の割合の観点からは、いずれ自動車も他社の 3 社に対し顕著である。

ただし、再リコールの届出件数の割合及び対象台数の割合を考慮していないため、再リコールが多い届出者は、他社よりも不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間が今回の分析では長期化しにくい傾向となることが考えられる。

* 1 : 報告書「平成 26 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/jidosha/carinf/rcl/common/data/h26recallbunseki.pdf>)

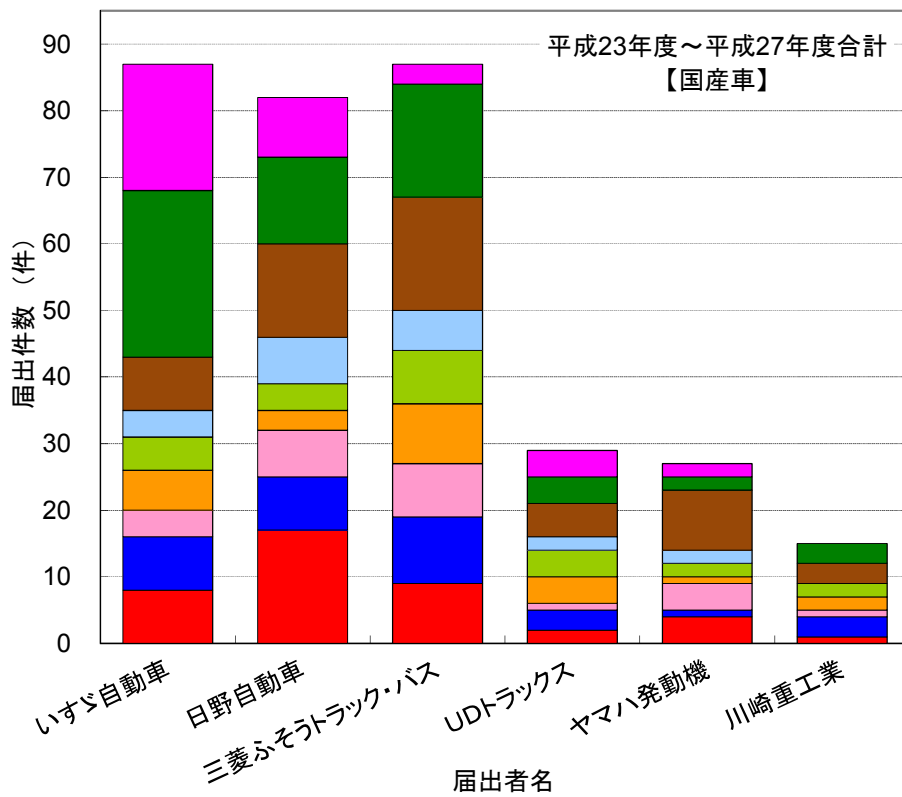
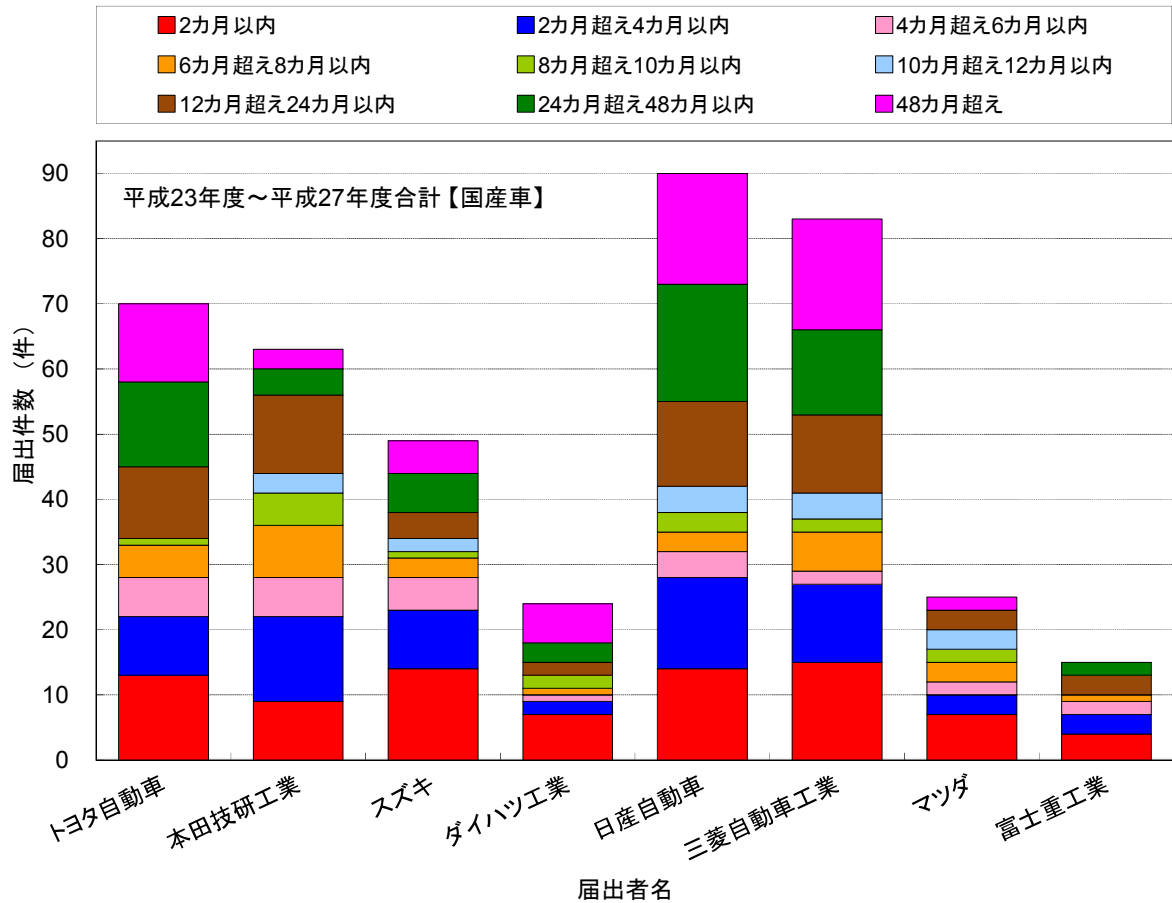


図 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度合計）

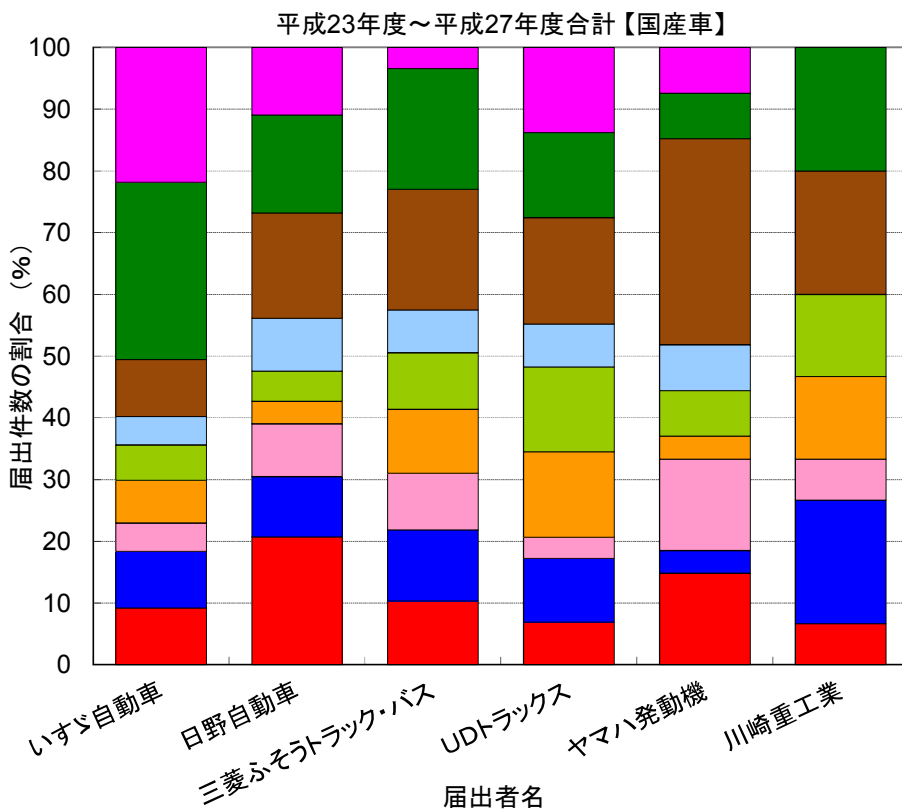
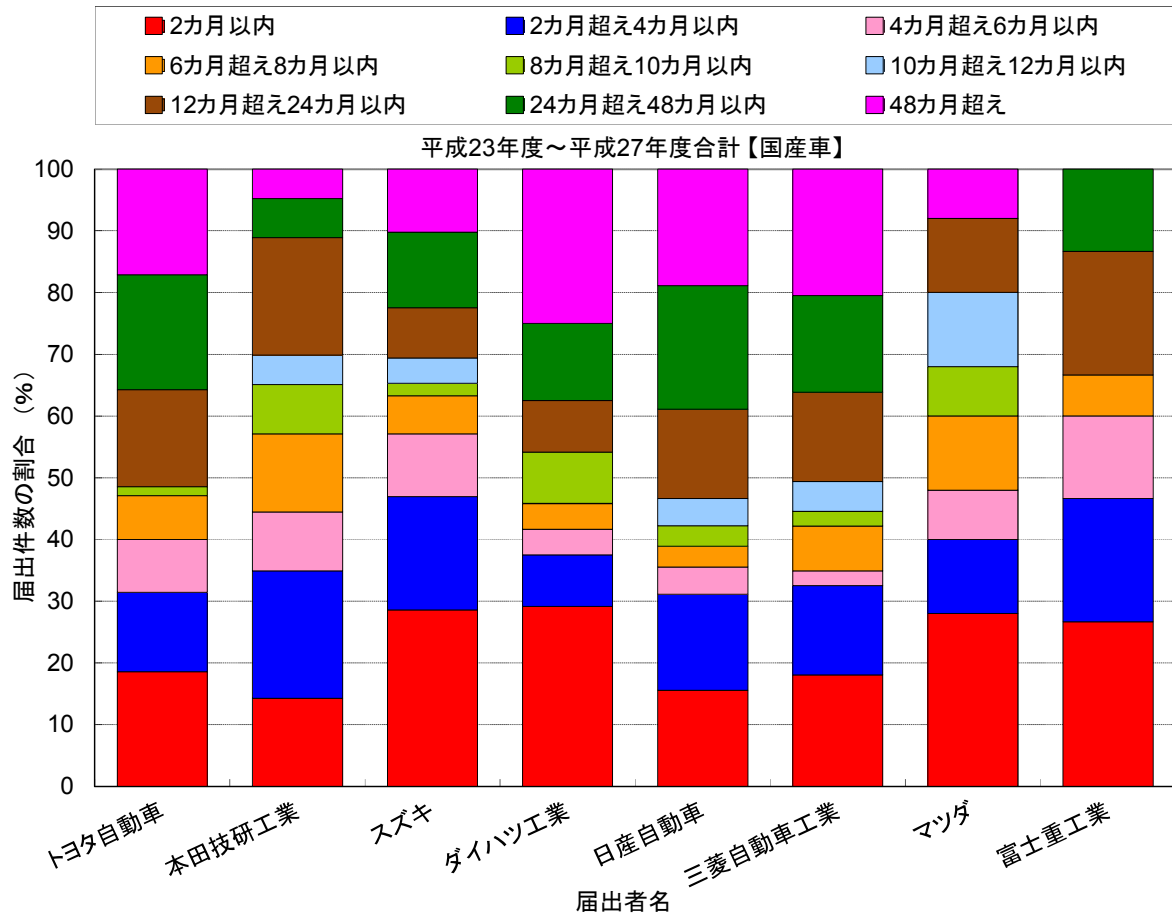


図 8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度合計）

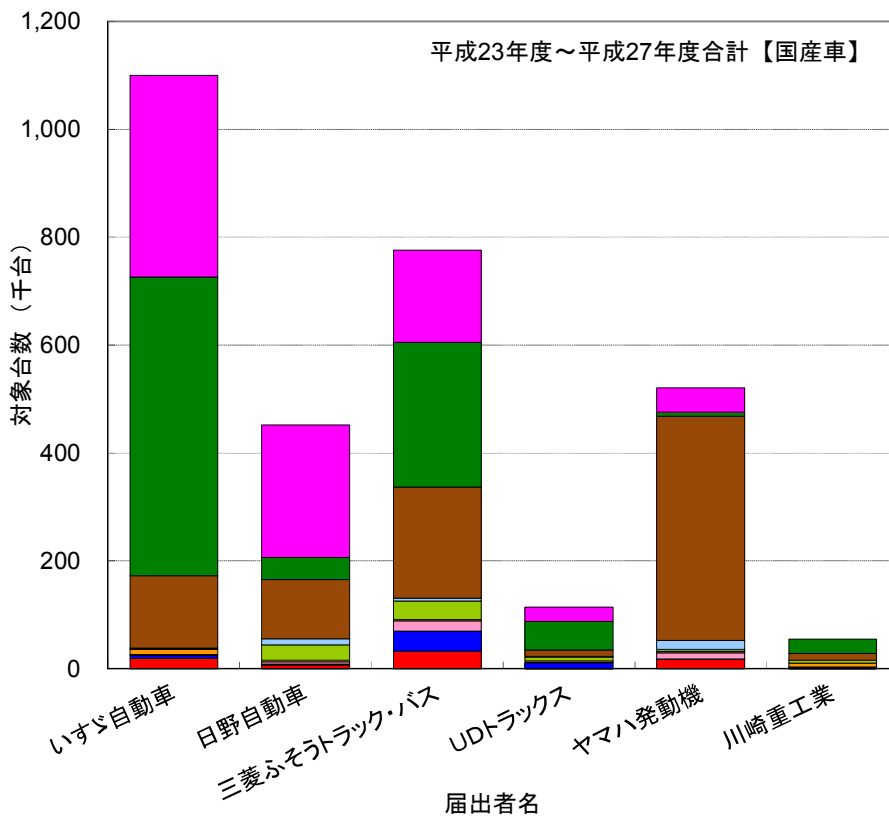
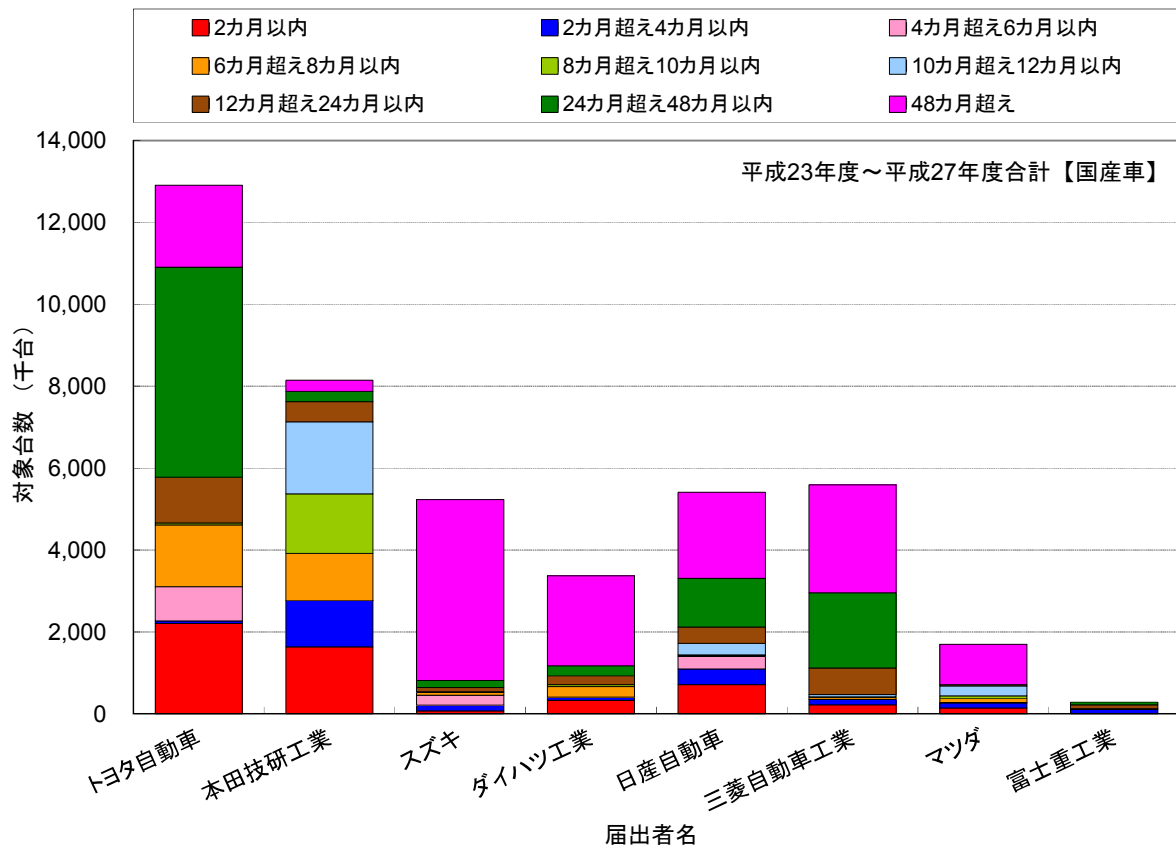


図 8-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(平成 23 年度～平成 27 年度合計)

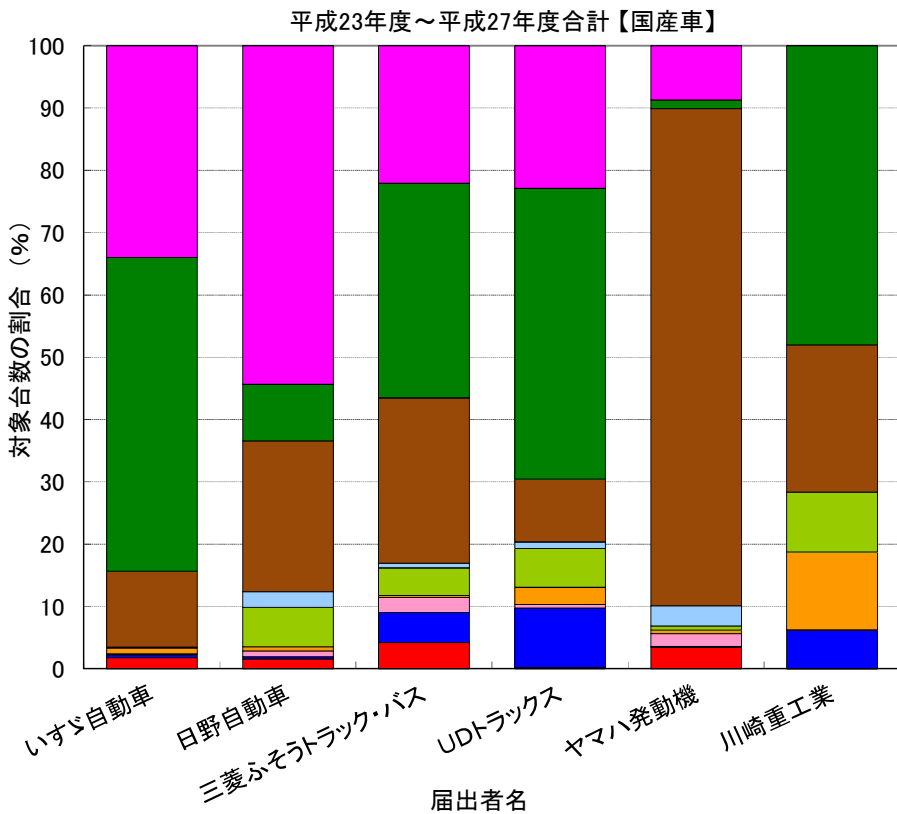
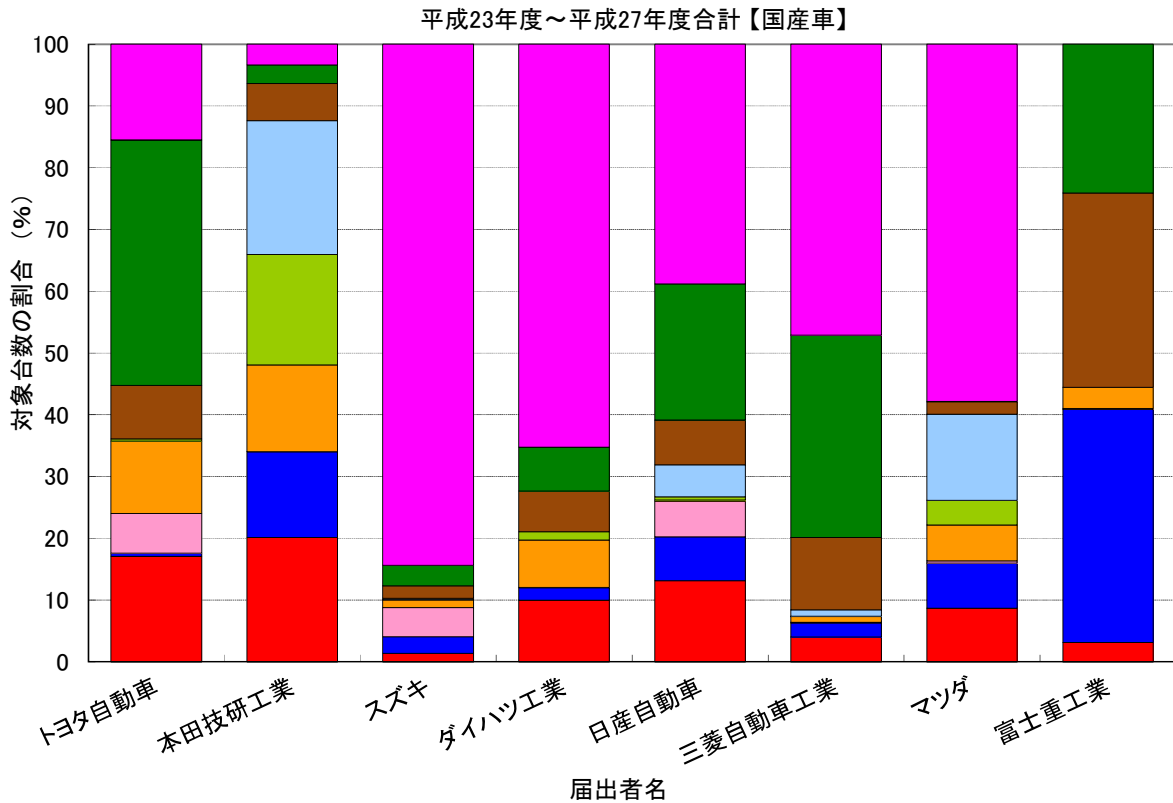
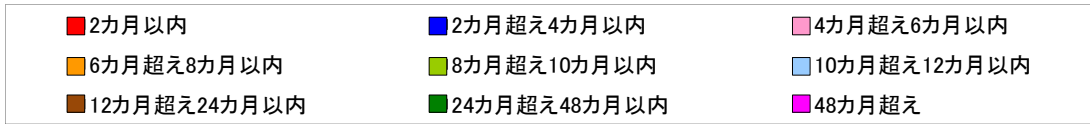


図 8-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(平成 23 年度～平成 27 年度合計)

表 8-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間【国産車】（平成 23 年度～平成 27 年度）

届出者名	平均期間（カ月）					
	H23	H24	H25	H26	H27	5カ年平均
トヨタ自動車	28.3	22.2	20.0	25.3	22.1	23.3
本田技研工業	14.7	32.4	15.6	6.2	9.0	12.3
スズキ	10.0	0.4	9.3	21.3	19.2	16.3
ダイハツ工業	48.5	39.9	44.3	3.6	6.6	24.5
日産自動車	15.1	40.3	31.1	16.5	18.1	25.7
三菱自動車工業	21.8	16.8	22.0	32.5	28.0	25.2
マツダ	9.8	1.8	2.7	7.0	29.0	20.1
富士重工業	5.0	11.3	1.4	12.6	8.2	9.5
いすゞ自動車	24.5	41.7	23.7	23.9	14.1	28.4
日野自動車	18.0	11.5	12.8	23.8	25.4	17.9
三菱ふそうトラック・バス	11.3	10.9	20.8	17.1	17.0	15.7
UD トラックス	29.5	16.6	16.6	16.7	43.3	21.6
ヤマハ発動機	12.7	11.6	37.8	10.9	19.6	16.3
川崎重工業	15.8	18.3	5.8	4.0	25.6	14.8

(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状況

平成 23 年度から平成 27 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平成 23 年度から平成 27 年度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、主な輸入車（6 車名）に区分したものを表 8-8 に、それをグラフにしたものを図 8-8 から図 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 8-9 に示す。

表 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、対象台数及びそれらの割合【輸入車】（平成 23 年度～平成 27 年度合計）

期間区分	H23～H27 合計の届出 件数、対象 台数及びそ れらの割合	BMW	メルセデ ス・ベン ツ	フォルク スワーゲ ン	アウディ	ボルボ	フィアッ ト
2 カ月 以内	件数 (件)	32	11	6	10	10	0
	件数 (%)	45.1	27.5	40.0	66.7	41.7	0.0
2 カ月 を超え 4 カ月 以内	台数 (千台)	69	7	3	16	9	0
	台数 (%)	14.9	3.9	1.3	40.8	60.5	0.0
2 カ月 を超え 6 カ月 以内	件数 (件)	10	9	3	4	5	3
	件数 (%)	14.1	22.5	20.0	26.7	20.8	37.5
4 カ月 を超え 6 カ月 以内	台数 (千台)	170	6	17	9	3	1
	台数 (%)	36.6	2.9	7.2	24.1	17.1	2.8
6 カ月 を超え 8 カ月 以内	件数 (件)	7	8	1	0	3	1
	件数 (%)	9.9	20.0	6.7	0.0	12.5	12.5
6 カ月 を超え 10 カ月 以内	台数 (千台)	6	6	51	0	0	0
	台数 (%)	1.3	3.2	21.1	0.0	1.2	0.4
8 カ月 を超え 12 カ月 以内	件数 (件)	3	1	0	0	1	0
	件数 (%)	4.2	2.5	0.0	0.0	4.2	0.0
8 カ月 を超え 12 カ月 を超え 18 カ月 以内	台数 (千台)	5	2	0	0	0	0
	台数 (%)	1.2	1.3	0.0	0.0	0.6	0.0
10 カ月 を超え 12 カ月 を超え 18 カ月 を超え 24 カ月 以内	件数 (件)	2	2	1	0	1	1
	件数 (%)	2.8	5.0	6.7	0.0	4.2	12.5
10 カ月 を超え 12 カ月 を超え 18 カ月 を超え 24 カ月 を超え 30 カ月 以内	台数 (千台)	1	23	16	0	0	3
	台数 (%)	0.2	12.2	6.6	0.0	2.2	19.3
12 カ月 を超え 18 カ月 を超え 24 カ月 を超え 30 カ月 を超え 36 カ月 以内	件数 (件)	2	3	0	0	1	2
	件数 (%)	2.8	7.5	0.0	0.0	4.2	25.0
12 カ月 を超え 18 カ月 を超え 24 カ月 を超え 30 カ月 を超え 36 カ月 を超え 42 カ月 以内	台数 (千台)	1	1	0	0	0	14
	台数 (%)	0.3	0.6	0.0	0.0	0.6	77.0
18 カ月 を超え 24 カ月 を超え 30 カ月 を超え 36 カ月 を超え 42 カ月 を超え 48 カ月 以内	件数 (件)	8	2	1	0	0	1
	件数 (%)	11.3	5.0	6.7	0.0	0.0	12.5
24 カ月 を超え 30 カ月 を超え 36 カ月 を超え 42 カ月 を超え 48 カ月 を超え 54 カ月 以内	台数 (千台)	45	6	18	0	0	0
	台数 (%)	9.6	2.9	7.6	0.0	0.0	0.5
24 カ月 を超え 30 カ月 を超え 36 カ月 を超え 42 カ月 を超え 48 カ月 を超え 54 カ月 を超え 60 カ月 以内	件数 (件)	3	1	3	1	2	0
	件数 (%)	4.2	2.5	20.0	6.7	8.3	0.0
24 カ月 を超え 30 カ月 を超え 36 カ月 を超え 42 カ月 を超え 48 カ月 を超え 54 カ月 を超え 60 カ月 を超え 66 カ月 以内	台数 (千台)	124	30	135	14	1	0
	台数 (%)	26.7	15.8	56.1	35.1	7.3	0.0
48 カ月 を超え 60 カ月 以内	件数 (件)	4	3	0	0	1	0
	件数 (%)	5.6	7.5	0.0	0.0	4.2	0.0
48 カ月 を超え 60 カ月 を超え 72 カ月 以内	台数 (千台)	42	109	0	0	2	0
	台数 (%)	9.1	57.2	0.0	0.0	10.4	0.0
合計*1	件数 (件)	71	40	15	15	24	8
	件数 (%)	100	100	100	100	100	100
	台数 (千台)	464	190	240	39	15	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。

主な6車名の輸入車について、表 8-8、図 8-8 から図 8-11 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期間が長期化していると考えられる「24 カ月超え」において、以下の4点が特徴として挙げられる。なお、() 内は、「平成 22 年度から平成 26 年度の届出合計」*¹の数値である。

- 届出件数が多い車名を順に挙げると、BMW7件（8件）、メルセデス・ベンツ4件（1件）、フォルクスワーゲン3件（3件）、ボルボ3件（3件）、アウディ1件（1件）、フィアット0件（0件）である。
- 国産者の届出者のように届出件数の割合が30%を超える車名はなく、届出件数の割合が多い車名を順に挙げると、フォルクスワーゲン20.0%（21.4%）、ボルボ12.5%（11.5%）、BMW9.8%（11.2%）、メルセデス・ベンツ9.8%（3.6%）、アウディ6.7%（7.1%）、フィアット0%（0%）である。
- 対象台数が多い車名を順に挙げると、BMW166千台（159千台）、メルセデス・ベンツ139千台（44千台）、フォルクスワーゲン135千台（135千台）、アウディ14千台（14千台）、ボルボ3千台（3千台）、フィアット0千台（0千台）である。
- 対象台数の割合が多い車名を順に挙げると、メルセデス・ベンツ73.0%（45.9%）、フォルクスワーゲン56.1%（0%）、BMW35.8%（41.5%）、アウディ35.1%（35.7%）、ボルボ17.7%（14.1%）、フィアット0%（0%）である。とりわけ、メルセデス・ベンツにおいては、「48カ月超え」の期間の対象台数の割合が57.2%（45.9%）を占めている。

平成 23 年度から平成 27 年度の届出合計と平成 22 年度から平成 26 年度の届出合計の数値から考えてみると、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化する傾向にある車名は、届出件数の割合の観点からはフォルクスワーゲン、対象台数の割合の観点からはメルセデス・ベンツである。

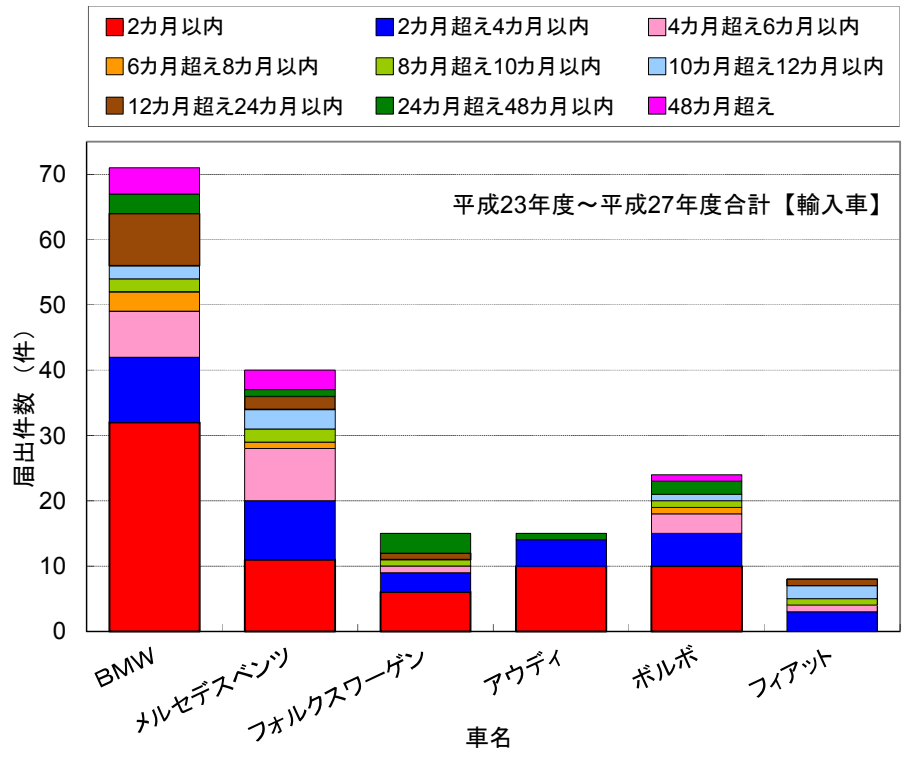


図 8-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】
(平成 23 年度～平成 27 年度合計)

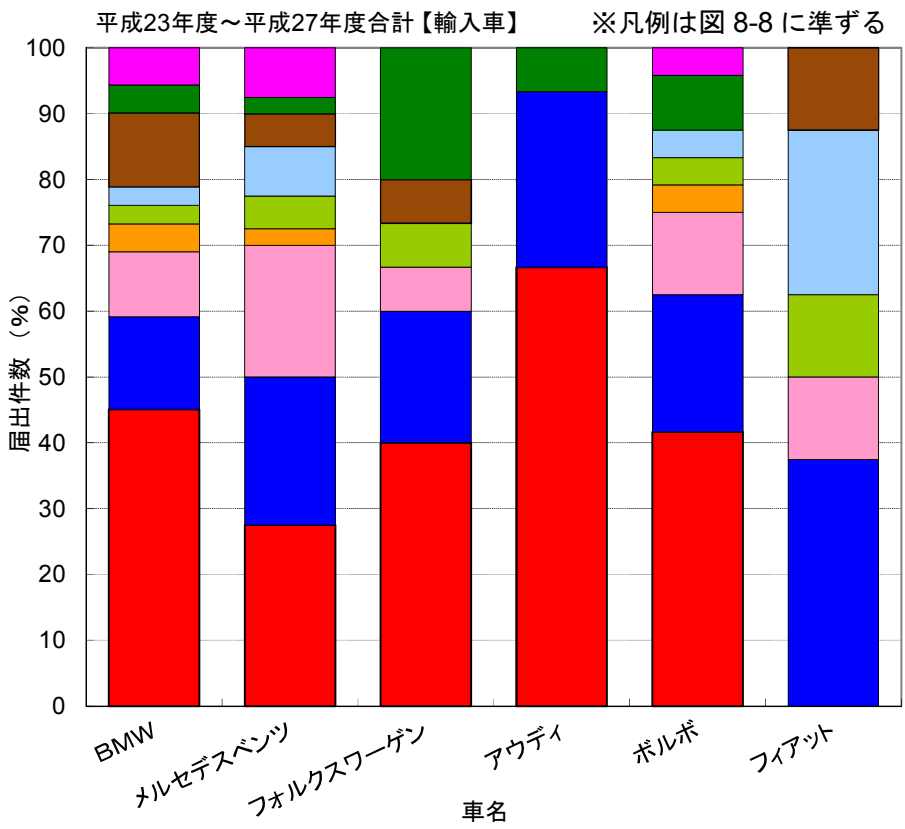


図 8-9 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】
(平成 23 年度～平成 27 年度合計)

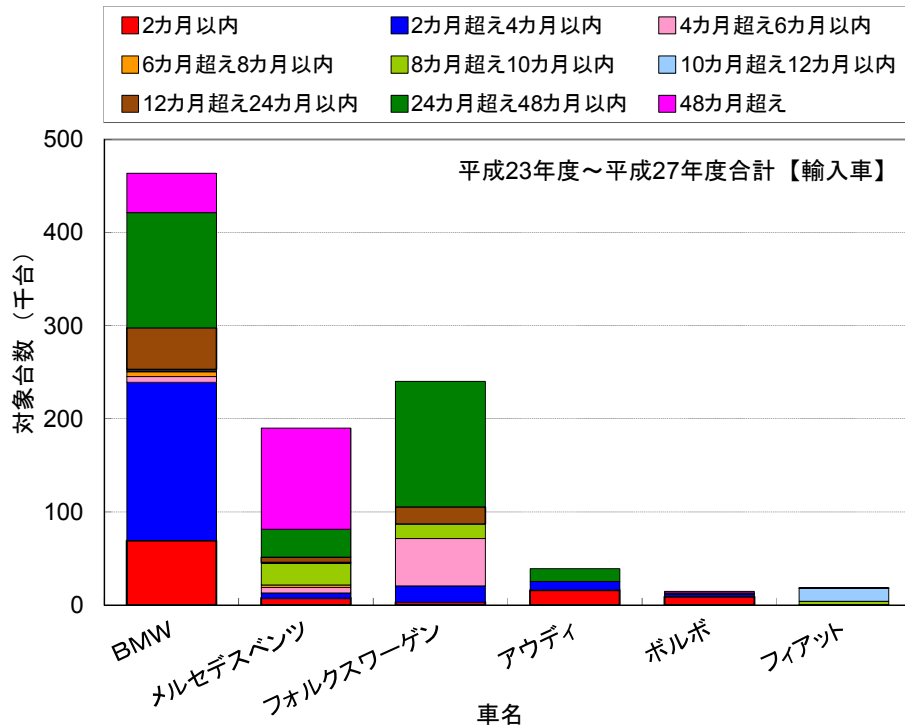


図 8-10 車名別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数輸入車【平成23年度～平成27年度合計】

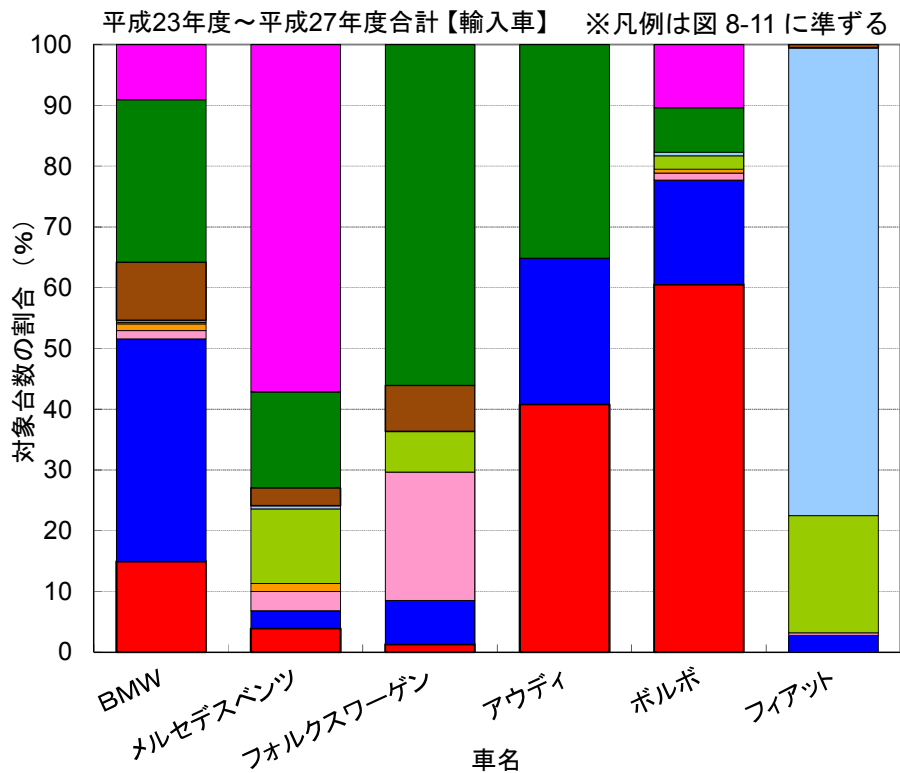


図 8-11 車名別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成23年度～平成27年度合計）

表 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平均期間【輸入車】（平成 23 年度～平成 27 年度）

車名	平均期間（カ月）					5 カ年平均
	H23	H24	H25	H26	H27	
BMW	10.4	6.7	9.9	10.9	9.8	9.7
メルセデス・ベンツ	6.6	4.2	2.7	17.1	19.0	11.6
フォルクスワーゲン	4.6	—	23.0	7.3	1.1	9.9
アウディ	1.2	1.5	9.9	1.6	1.5	4.3
ボルボ	16.7	4.8	1.9	19.9	2.7	9.6
フィアット	9.5	3.1	—	10.2	3.0	8.0

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 24 年度から平成 27 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 28 年 3 月末時点及び平成 27 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 届出者（14 社）及び主な輸入車：6 届出者）に表 8-10 に示す。

表 8-10 届出者別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 27 年度届出分）

平成 28 年 3 月末時点（平成 27 年 3 月末時点）*2での平均改修率（％）							
届出者名	H24 年度 届出分		H25 年度 届出分		H26 年度 届出分		H27 年度 届出分
トヨタ自動車	95.4	(93.7)	96.7	(95.2)	89.5	(80.8)	34.9
本田技研工業	92.2	(90.1)	92.2	(89.7)	88.9	(78.7)	64.9
スズキ	95.1	(94.0)	92.0	(86.8)	78.9	(53.7)	50.0
ダイハツ工業	92.5	(91.1)	86.7	(79.7)	86.5	(60.2)	52.2
日産自動車	88.9	(84.6)	89.4	(84.5)	90.0	(65.1)	78.3
三菱自動車工業	88.5	(82.6)	89.0	(81.2)	83.6	(70.8)	67.3
マツダ	100.0	(100)	91.0	(87.5)	95.0	(89.6)	68.1
富士重工業	98.1	(97.4)	100	(100)	93.1	(72.1)	43.4
いすゞ自動車	93.6	(89.2)	80.4	(65.0)	82.6	(58.5)	59.8
日野自動車	95.8	(95.1)	87.8	(83.4)	74.0	(31.1)	64.3
三菱ふそうトラック・バス	86.7	(83.6)	90.1	(84.8)	79.0	(58.9)	23.8
UD トラックス	93.5	(92.3)	75.1	(63.3)	74.2	(38.2)	30.3
ヤマハ発動機	83.7	(81.3)	83.7	(78.8)	74.3	(48.5)	65.1
川崎重工業	80.9	(78.8)	91.4	(89.4)	88.6	(81.4)	52.5
ビー・エム・ダブリュー*3	92.0	(91.5)	83.7	(80.4)	53.8	(30.7)	29.0
メルセデス・ベンツ日本*4	96.5	(95.5)	99.6	(98.5)	90.0	(68.2)	52.7
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	—	(—)	98.9	(97.6)	98.3	(74.1)	84.4
アウディジャパン*6	88.6	(87.3)	98.0	(95.7)	97.9	(75.6)	90.8
ボルボ・カー・ジャパン*7	99.1	(98.9)	97.9	(97.3)	97.6	(91.4)	65.2
FCA ジャパン*8	90.7	(88.7)	76.1	(76.1)	91.7	(87.0)	51.9

*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 28 年 3 月末までの各累計台数を用いている（以下、同じ）。

*2：括弧内数値は、平成 27 年 3 月末時点での平均改修率である（以下、同じ）。

*3：二輪車を含む（以下、同じ）。

*4：届出者の「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」を除き、「メルセデス・ベンツ日本」が輸入した車名「スマート」を含む。

*5：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。

*6：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。

*7：届出者の「ボルボ・カーズ・ジャパン」（平成 24 年度届出分）及び届出者の「ボルボ・カー・ジャパン」（平成 25 年度以降の届出分）が輸入し車名「ボルボ」を含み、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。

*8：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「フィアット」、車名「アバルト」及び車名「アルファロメオ」を含み、「FCA ジャパン」が輸入した車名「フィアット」及び「クライスラー」を含む（以下、同じ）。

表 8-10 の平均改修率について、平成 28 年 3 月末時点における平成 27 年度届出分と平成 27 年 3 月末時点における平成 26 年度届出分を比較すると、平成 26 年度届出分から平成 27 年度届出分の平均改修率が大きく低下した届出者のうち、タカタ製エアバッグのリコール届出の影響*1を受けたものが見受けられる。

例えば、平均改修率が 45.9 ポイント低下したトヨタ自動車の場合は、タカタ製エアバッグのリコール届出の平成 27 年度届出分の対象台数が 3,335 千台でその平均改修率が 11.7%である。その他の届出者（国産車・輸入車）を含め、タカタ製エアバッグのリコール届出の平成 27 年度届出分の平均改修率及び対象台数、そして、タカタ製エアバッグのリコール届出以外も含めた平成 27 年度届出分に対して占める割合を表 8-11 に示す。

表 8-11 タカタ製エアバッグの平成 27 年度届出分の平均改修率（対象台数）及び平成 27 年度届出分の対象台数に占める割合（平成 27 年度にタカタ製エアバッグのリコール届出がない届出者は除く）

届出者名	平成 28 年 3 月末時点での平均改修率（%）		タカタ製エアバッグが平成 27 年度届出分に占める対象台数の割合（%）
	タカタ製エアバッグの平成 27 年度届出分（対象台数）	H27 年度届出分*2	
トヨタ自動車	11.7 (3,335 千台)	34.9	65.5
本田技研工業	62.1 (4,041 千台)	64.9	91.0
ダイハツ工業	55.5 (552 千台)	52.2	70.4
日産自動車	78.5 (634 千台)	78.3	71.7
三菱自動車工業	27.2 (284 千台)	67.3	20.2
マツダ	27.6 (431 千台)	68.1	26.9
富士重工業	39.7 (91 千台)	43.4	48.4
ビー・エム・ダブリュー	0.5 (58 千台)	29.0	60.0
FCA ジャパン	40.3 (3 千台)	51.9	30.5

また、タカタ製エアバッグのリコールの届出がない、もしくはタカタ製エアバッグのリコール届出が平均改修率に大きく影響しているとは考えられない届出者について、平均改修率が平成 27 年 3 月末時点における平成 26 年度届出分に対し、平成 28 年 3 月末時点における平成 27 年度届出分の平均改修率が大きく低下している届出者については、平成 27 年度の後半に届出がなされているものの影響と考えることができる。

例えば、三菱ふそうトラック・バスにおいては、平成 27 年 12 月 10 日付け届出の 2 件の対象台数が平成 27 年度届出分の 75.6%を占め、それら 2 件の平均改修率は 8.9%である。また、タカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数が平成 27 年度届出分の対象台数の 48.4%しか占めない富士重工業については、平成 28 年 3 月 17 日付け届出の 2 件（タカタ製エアバッグのリコールではない）の対象台数が平成 27 年度届出分の 42.8%を占め、それら 2 件の平均改修率は 41.8%である。

*1：「4. リコール届出対象車両の改修状況」を参照。

*2：表 8-10 における「H27 年度届出分」と同じ。

9. **参考調査 3** 初度登録年別自動車保有車両数

国産車及び輸入車の初度登録年別の保有車両数については、一般財団法人自動車検査登録情報協会による平成 27 年 3 月現在の平成 15 年以前から平成 27 年までの初度登録年別の保有車両数を表 9-1 及び図 9-1 に示す。

表 9-1 及び図 9-1 をみると、平成 15 年以前の初度登録年の保有車両数は、平成 26 年の初度登録年の保有車両数に対し、国産車では約 4.7 倍、輸入車では約 3.5 倍となっている。

表 9-1 平成 15 年以前から平成 27 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												
	H15 以前	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
国産車 (台)	13,973,536	2,566,690	2,792,955	2,768,786	2,632,785	2,585,802	2,490,243	2,797,278	2,331,053	3,028,669	2,938,569	2,989,778	854,240
輸入車 (台)	1,188,100	201,705	219,573	232,876	248,821	207,735	178,092	219,482	266,650	311,188	350,520	342,258	94,307

*1：自動車保有車両数については、平成 27 年 3 月現在の各年の 1 月から 12 月まで（平成 27 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 27 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。

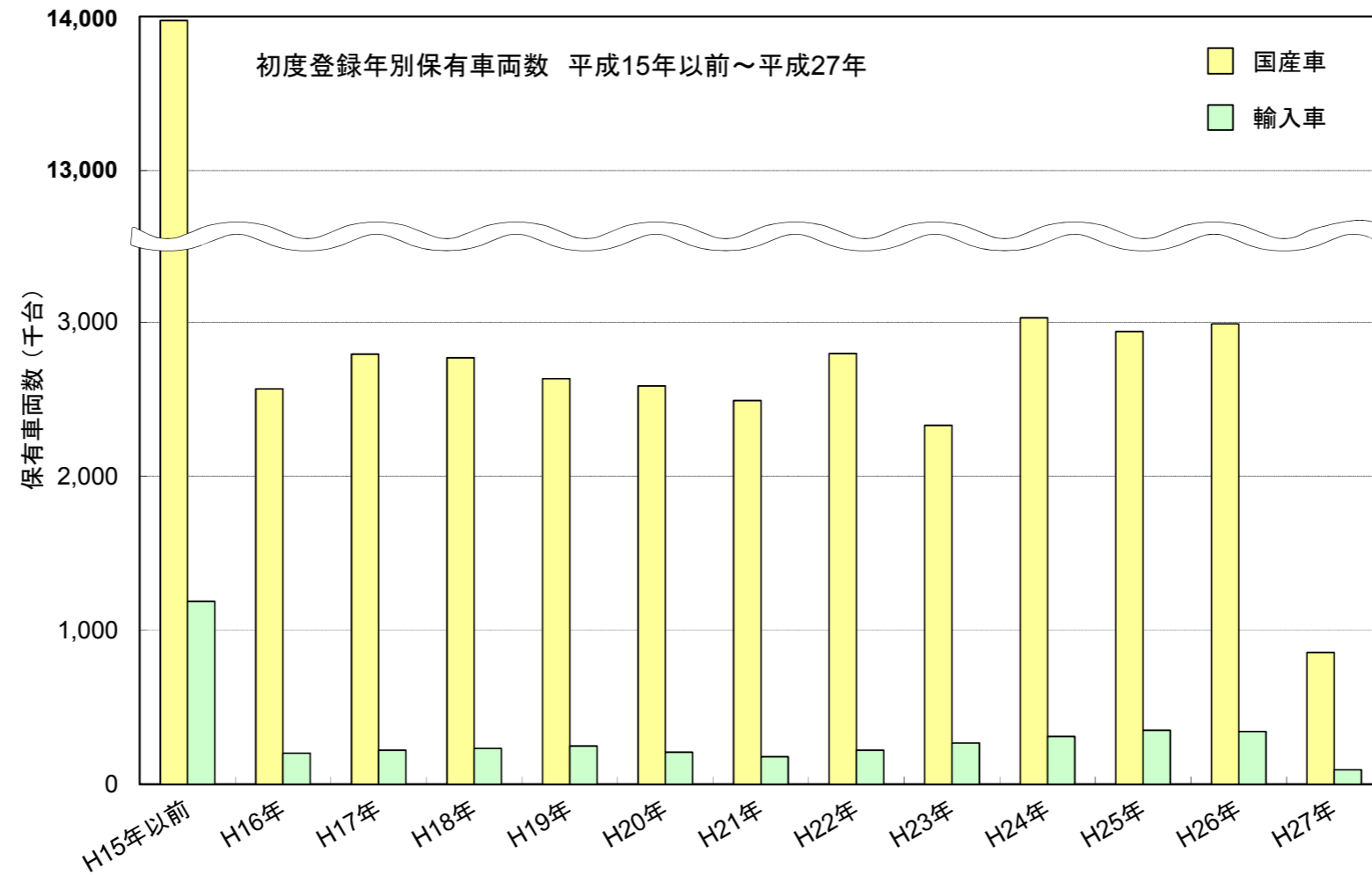


図 9-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（平成 15 年以前～平成 27 年）