

平成 29 年度リコール届出内容の
分析結果について

平成 31 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.....	1
1.2 リコール率の推移.....	10
(1) 車種（用途）別のリコール率（5 年リコール率）.....	10
(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）.....	11
1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数.....	12
1.4 装置別リコール届出件数・割合.....	23
1.5 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.....	28
(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.....	28
(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.....	32
1.6 先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出状況.....	37
2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況	42
2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合.....	42
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.....	48
(1) 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.....	48
(2) 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.....	52
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.....	56
(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.....	56
(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.....	59
2.4 発生原因別の届出事例.....	64
(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.....	64
(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.....	78
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	88
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間.....	88
(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.....	88
(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）.....	97
(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）.....	99
(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）.....	101
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.....	104
(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.....	104
(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）.....	111
(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）.....	113

(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）.....	115
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.....	118
(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.....	118
(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.....	126
4. リコール届出対象車両の改修状況.....	131
5. 特定後付装置のリコール届出.....	132
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.....	133
7. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	151
7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）.....	151
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.....	155
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....	157
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.....	157
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.....	163
(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.....	165
(2) 輸入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.....	169
8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況.....	173
9. 参考調査 3 初度登録年月日別自動車保有車両数.....	175
10. 参考調査 4 完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出.....	176

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

平成 29 年度のリコール届出件数は、377 件（国産車 204 件、輸入車 173 件）であり、前年度に比べ 13 件増加（対前年度比 3.6%増、国産車同 20 件減（8.9%減）、輸入車同 33 件増（23.6%増））している。また、リコール対象台数は、7,700,330 台（国産車 7,197,717 台、輸入車 502,613 台）であり、前年度に比べ 8,145,750 台減少（対前年度比 51.4%減、国産同（7,984,341 台減（52.6%減）、輸入車同（161,409 台減（24.3%減）））している。なお、届出件数及び対象台数は平成 30 年 3 月末時点のものである（以下同じ）。

平成 29 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国産車、輸入車及びそれぞれの値を合計した全体（以下、「全体」という。）を表 1-1 に、また、それぞれをグラフにしたものを図 1-1 及び図 1-2 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（以下同じ）。

「全体」における平成 29 年度のリコール届出件数は、過去 10 年間で最も多く、リコール制度が開始した昭和 44 年からは 2 番目に多い届出件数であった。また、図 1-1 からわかるように届出件数は増加傾向にあるが、リコール対象台数は前年度に対し大きく減少し、増加の傾向はみられない。

国産車におけるリコール届出件数は、過去 10 年間では平成 23 年度が最も少なく 180 件であり、平成 22 年度が最も多く 237 件となっている。過去 10 年間の平均届出件数は約 212 件であり、過去 10 年間で急激な増減はみられず 220 件前後で推移しているが、リコール対象台数は、各年度により大きく増減している。

輸入車におけるリコール届出件数は、過去 10 年間では平成 22 年度及び平成 23 年度が最も少なく 83 件であり、図 1-2 からわかるように届出件数は増加傾向にある。なお、輸入車における平成 29 年度のリコール届出件数は過去最も多い件数であった。リコール対象台数は、平成 20 年度から平成 23 年度までは減少傾向であったが、平成 24 年度から増加に転じ平成 29 年度まで増加の傾向にある。

これらのことから、平成 29 年度におけるリコール届出件数の増加や届出件数の増加傾向は、輸入車における届出件数が増加していることに起因していることがわかる。しかしながら、国産車に比べ輸入車のリコール対象台数は約 1/14 程度であるので対象台数が大きく変動する要因にはなっていない。

表 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 20 年度～平成 29 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)
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
H28*1	224	15,182,058	140	664,022	364	15,846,080
H29	204	7,197,717	173	502,613	377	7,700,330

*1：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

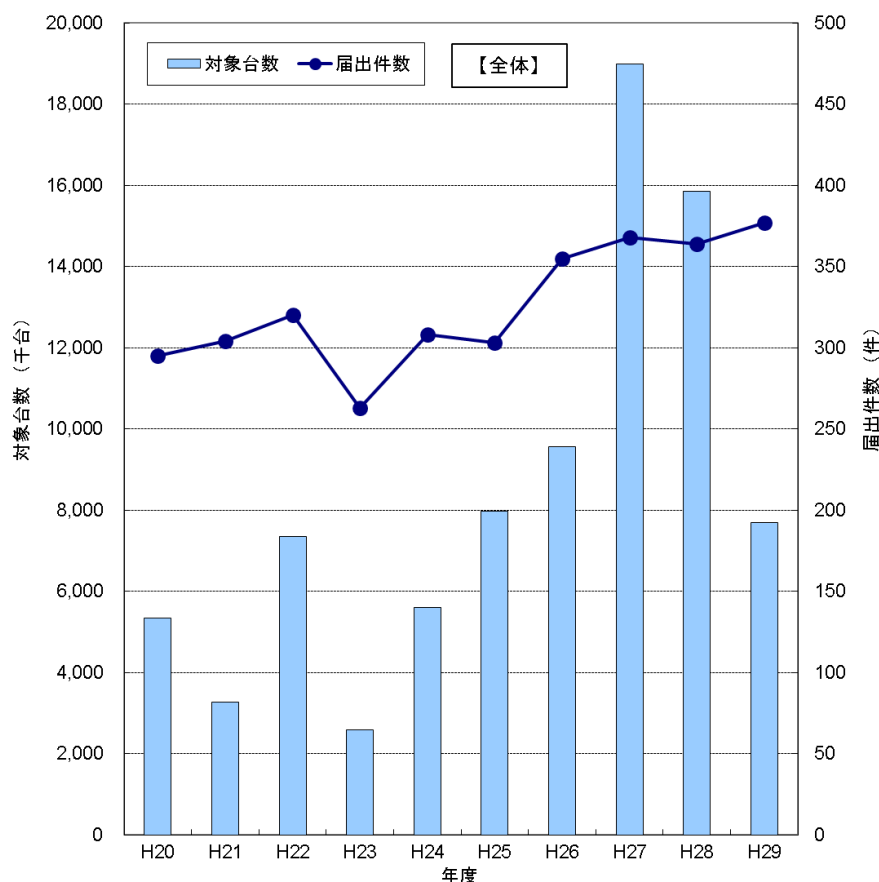


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 20 年度～平成 29 年度）

「全体」

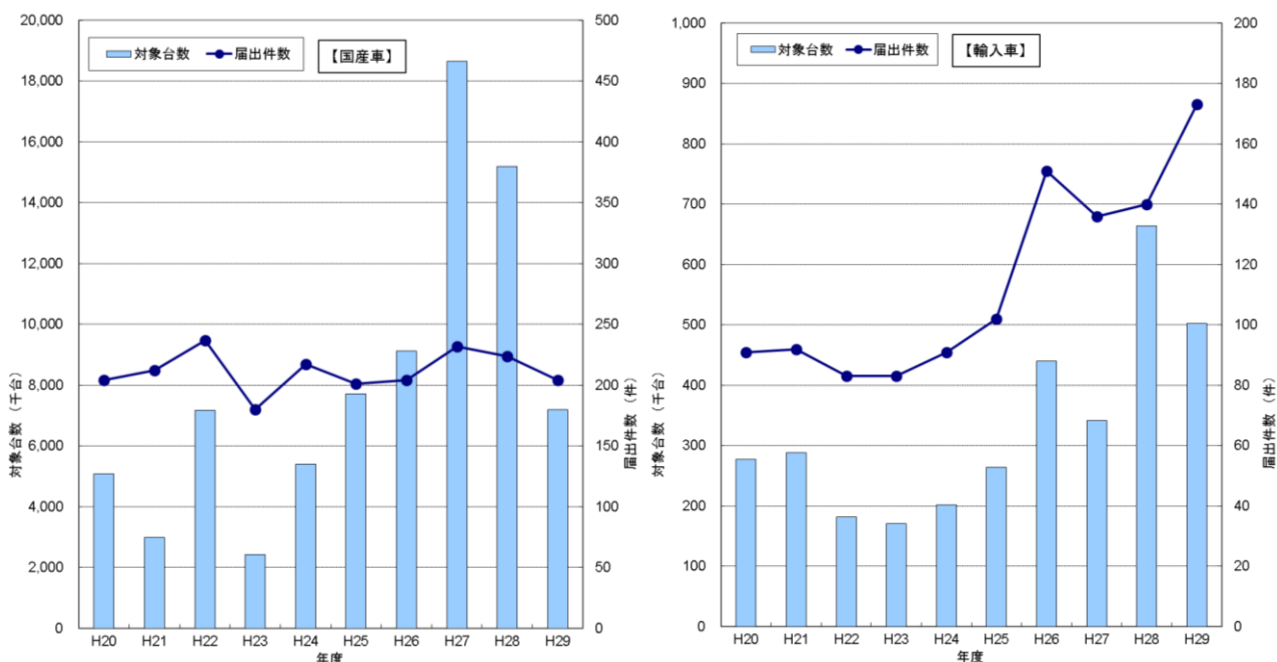


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 20 年度～平成 29 年度）

「左図：国産車」「右図：輸入車」

対象台数が大きく増減する理由として、平成 27 年度及び平成 28 年度に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ある。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!）」において公開されている。表 1-2 に平成 29 年度までのタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数を示し、表 1-2 をグラフ化したものを図 1-3 及び図 1-4 に示す。

平成 29 年度におけるタカタ製エアバッグのリコール届出件数は、「全体」で 20 件（国産車 9 件、輸入車 11 件）であり、前年度に比べ 24 件減少（対前年度比 54.5%減、国産車同 20 件減（69.0%減）、輸入車同 4 件減（26.7%減））している。また、リコール対象台数は、「全体」で 857,857 台（国産車 736,067 台、輸入車 121,790 台）であり、前年度に比べ 5,358,497 台減少（対前年度比 86.2%減、国産車同 4,955,539 台減（87.1%減）、輸入車同 402,958 台減（76.8%減））している。

国産車におけるタカタ製エアバッグのリコール届出について、平成 27 年度が届出件数及び対象台数が最も多く 33 件、約 944 万台であったのに対し、平成 29 年度は 9 件、約 74 万台と減少しており、届出件数及び対象台数ともに減少傾向にある。

輸入車におけるタカタ製エアバッグのリコール届出について、届出件数は平成 27 年度が最も多く 16 件、対象台数は平成 28 年度が最も多く約 52 万台となっており、国産車と同じく届出件数及び対象台数ともに減少傾向にある。

表 1-2 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 29 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	
H28*2	29	5,691,606	15	524,748	44	6,216,354	
H29	9	736,067	11	121,790	20	857,857	
対前年度	数	-20	-4,955,539	-4	-402,958	-24	-5,358,497
	比率	-69.0%	-87.1%	-26.7%	-76.8%	-54.5%	-86.2%

*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/rcf/recallinfo_000.html



*2：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

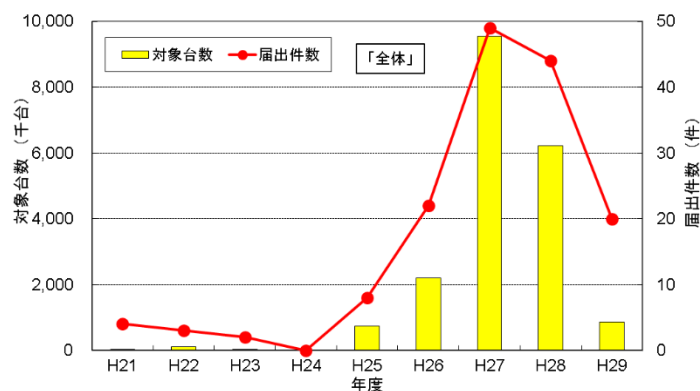


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 21 年度～平成 29 年度）

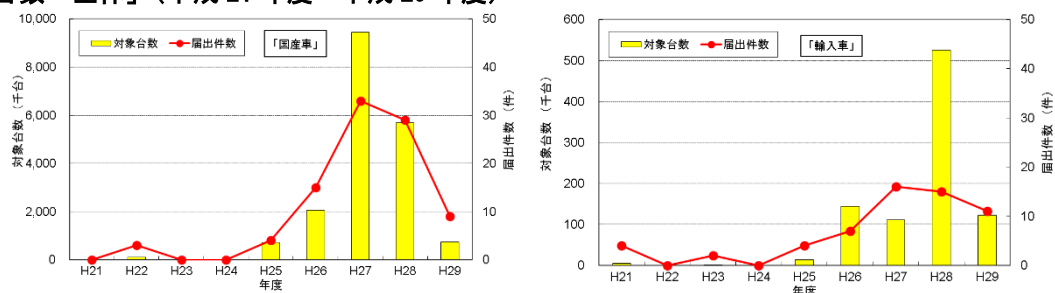


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 21 年度～平成 29 年度）

平成 30 年 3 月末時点におけるタカタ製エアバッグのリコール届出の改修率を表 1-3 に示す。平成 30 年 3 月末時点におけるタカタ製エアバッグのリコール届出の改修率は、「全体」で 84.2%、国産車 86.2%、輸入車 44.3%となっている。なお、平成 29 年度に届出されたタカタ製エアバッグのリコール届出の改修率は「全体」で 20.6%、国産車 20.9%、輸入車 19.4%となっている。

国土交通省はタカタ製エアバッグのリコール改修を促進するため、異常破裂する危険性が高い未改修車両について平成 30 年 5 月より車検で通さない特例措置を開始しており*1、その対象台数は平成 30 年 10 月末で 43 万台（平成 30 年 10 月末現在）となっている。また、運輸支局等において車検で通さなかった総件数は、平成 30 年 5 月から 16,657 件（概算値）*1となっている。（平成 30 年 12 月 4 日現在）

平成 29 年度に届出されたタカタ製エアバッグの改修率は 20.6%であるが、タカタ製エアバッグの全ての改修率は 84.2%となっており、届出件数及び対象台数も大幅に減少している。

表 1-3 タカタ製エアバッグのリコール届出の改修率（平成 30 年 3 月末時点）

年度	国産車			輸入車			全体		
	対象台数 (台)	実施台数 (台)	改修率 (%)	対象台数 (台)	実施台数 (台)	改修率 (%)	対象台数 (台)	実施台数 (台)	改修率 (%)
H21	0	0	0.0	5,648	5,486	97.1	5,648	5,486	97.1
H22	111,224	106,087	95.4	0	0	0.0	111,224	106,087	95.4
H23	0	0	0.0	1,891	1,873	99.0	1,891	1,873	99.0
H24	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
H25	722,172	694,245	96.1	14,278	13,705	96.0	736,450	707,950	96.1
H26	2,052,396	1,924,947	93.8	144,483	135,148	93.5	2,196,879	2,060,095	93.8
H27	9,438,234	8,501,502	90.1	111,762	94,388	84.5	9,549,996	8,595,890	90.0
H28	5,691,606	4,784,195	84.1	524,748 [*]	135,469	25.8	6,216,354 ²	4,919,664	79.1
H29	736,067	153,517	20.9	121,790	23,569	19.4	857,857	177,086	20.6
合計	18,751,699	16,164,493	86.2	924,600	409,638	44.3	19,676,299	16,574,131	84.2

*2：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

*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!）」
エアバッグのリコール未改修車両を車検で通さない措置について

http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/recallinfo_003.html

次に、平成 25 年度から平成 29 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 1-4 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欄を黄色で示す。

平成 25 年度及び平成 26 年度の上位 10 件の平均対象台数は約 55 万台であるが、平成 27 年度及び平成 28 年度の上位 10 件の平均対象台数は、平成 26 年度までの上位 10 件の平均対象台数を大きく超えており、平成 26 年までの大規模リコールを超えるリコール届出があったことがわかる。当該大規模リコールを超えるリコール届出については、前述したタカタ製エアバッグのリコール届出が影響している。平成 27 年度及び平成 28 年度では当該エアバッグの届出が上位 10 件中 5 件あり、平成 27 年度においては、対象台数 100 万台を超えるリコール届出 5 件中 3 件がタカタ製エアバッグの届出であることから当該年度の対象台数が急激に増加した理由は、タカタ製エアバッグのリコールによるものであることがわかる。

タカタ製エアバッグの対象台数がここまで多い理由としては、当該不具合部品をタカタ社のみが製造しており、共通部品として各メーカーが他車種に多く採用していたことが対象台数の急激な増加につながったものと考えられる。

なお、平成 29 年度のリコール届出の対象台数が前年度に対して大きく減少した理由は、タカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数が大幅に減少したこと、また、上位 10 件において対象台数が 100 万台を超えるリコール届出は 1 件のみであり、上位 10 件の平均対象台数も前年度に比べ大きく減少していることだと考えられる。

表 1-4 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 25 年度～平成 29 年度）

項目	H25	H26	H27	H28*1	H29	
リコール届出上位 10 件の対象台数（台）	1	986,232	919,684	1,872,903	1,552,509	1,104,296
	2	891,525	863,910	1,625,144	1,159,578	622,348
	3	764,744	704,449	1,616,125	798,550	519,651
	4	764,053	648,081	1,612,670	783,422	499,765
	5	650,109	601,722	1,300,983	743,080	390,222
	6	384,614	455,202	923,672	727,012	316,759
	7	304,862	425,825	883,291	725,999	297,783
	8	275,741	344,853	803,125	668,816	265,008
	9	263,942	251,194	600,965	607,429	249,473
	10	256,519	251,004	451,369	496,084	222,261
上位 10 件の平均対象台数（台）	554,234	546,592	1,169,025	826,248	448,757	
上位 10 件が対象台数合計で占める割合	69.5%	57.2%	61.6%	52.1%	58.3%	
上位 10 件を含めた平均対象台数（台）	26,332	26,924	51,605	43,533	21,155	
上位 10 件を除いた平均対象台数（台）	8,315	11,861	20,392	21,423	9,076	

*：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を示す。

*1：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の数値とは異なる。

前述のとおりタカタ製エアバッグのリコール届出は対象台数の増減に大きな影響があるため、過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数について、タカタ製エアバッグのリコール届出を除き「全体」、「国産車」及び「輸入車」別に表 1-5 に示し、グラフ化したものを図 1-5 及び図 1-6 に示す。

タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた平成 29 年度のリコール届出件数は、「全体」で 357 件（国産車 195 件、輸入車 162 件）であり、前年度から 37 件増加（対前年度比 11.6%増、国産車同数、輸入車同 37 件増（29.6%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いたリコール対象台数は、「全体」で 6,842,473 台（国産車 6,461,650 台、輸入車 380,823 台）であり、前年度に比べ 2,787,253 台減少（対前年度比 28.9%減、国産車同 3,028,802 台減（31.9%減）、輸入車同 241,549 台増（173.4%増））している。

タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた「全体」におけるリコール届出件数では平成 29 年度が過去 10 年間で最も多くなっているが、リコール対象台数は前年度に比べ減少している。

国産車における過去 10 年間のリコール届出件数は緩やかな減少傾向にある。また、平成 29 年度におけるリコール対象台数は、「全体」と同様に前年度に比べ減少している。

輸入車におけるリコール届出件数は、平成 29 年度における届出が過去 10 年間で最も多くなっており、届出件数は過去 10 年間で増加傾向にある。なお、リコール対象台数は前年度までは減少傾向にあったが、平成 29 年度は増加に転じ過去 10 年間で最も多く約 38 万台であった。

表 1-5 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 20 年度～平成 29 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)
H20	204	3,792,420	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	5,073,467	88	282,662	300	3,272,648
H22	234	2,989,986	83	181,507	317	7,237,068
H23	180	7,055,561	81	169,278	261	2,592,346
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	197	6,992,036	98	250,153	295	7,242,189
H26	189	7,065,309	144	295,700	333	7,361,009
H27	199	9,210,727	120	229,914	319	9,440,641
H28	195	9,490,452	125	139,274	320	9,629,726
H29	195	6,461,650	162	380,823	357	6,842,473

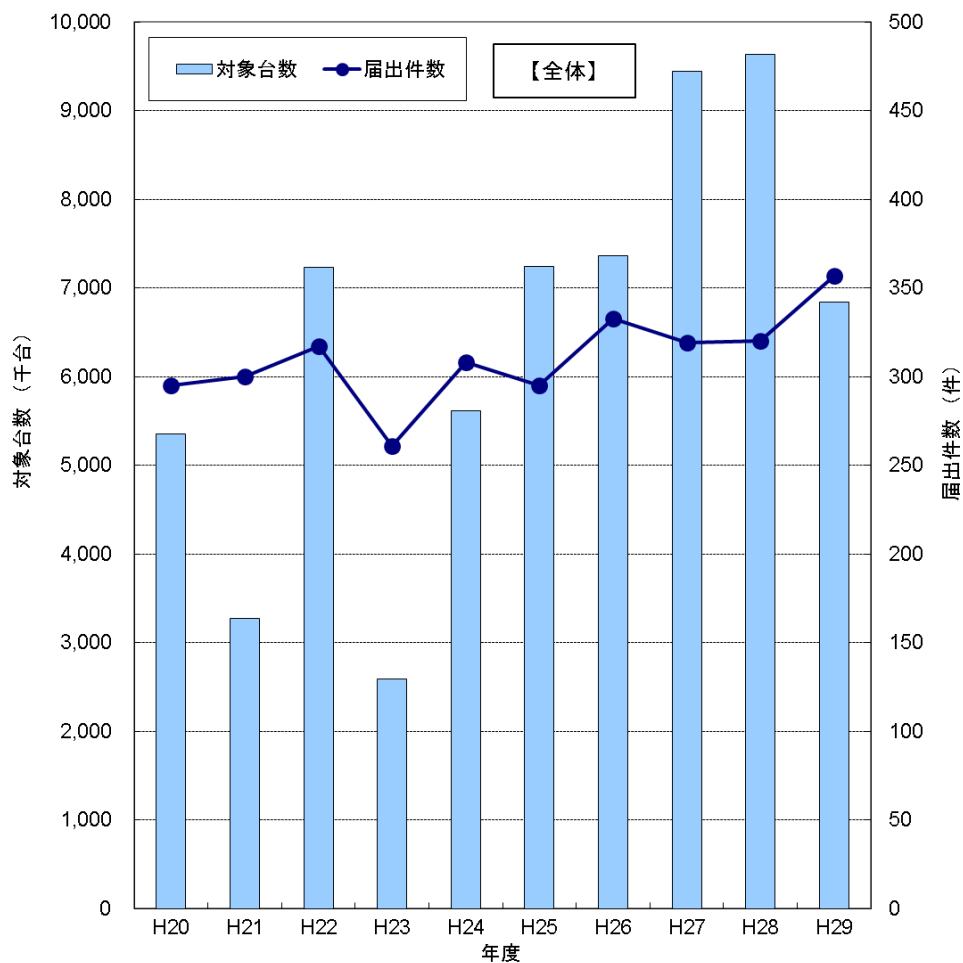


図 1-5 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 20 年度～平成 29 年度）「全体」

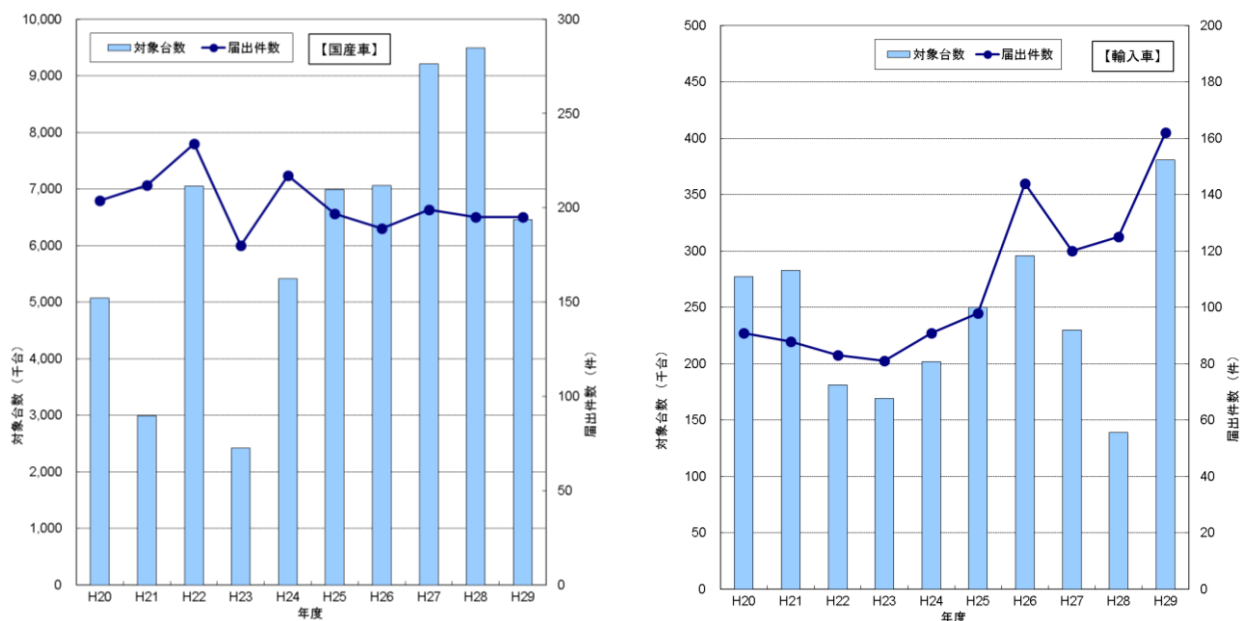


図 1-6 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 20 年度～平成 29 年度）「左図：国産車」「右図：輸入車」

さらに、平成 25 年度から平成 29 年度におけるタカタ製エアバッグのリコール届出を除いた対象台数が多い上位 10 件を表 1-6 に示す。

表 1-6 をみると、平成 29 年度において対象台数が 100 万台を超えるリコールは 1 件のみであった。また、上位 10 件の平均対象台数は、平成 27 年度において約 69 万台であったのに対し、平成 29 年度では約 43 万台と減少している。これらのことから、リコール対象台数が減少した要因は対象台数が多い大規模リコールが減少していることが要因であると考えられる。

表 1-6 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 25 年度～平成 29 年度）

項目		H25	H26	H27	H28	H29
リコール届出上位 10 件の対象台数（台）	1	986,232	919,684	1,872,903	1,552,509	1,104,296
	2	891,525	863,910	1,616,125	798,550	622,348
	3	764,744	704,449	923,672	743,080	519,651
	4	764,053	455,202	600,965	727,012	499,765
	5	650,109	425,825	451,369	607,429	390,222
	6	384,614	344,853	371,518	394,941	316,759
	7	263,942	251,194	346,199	325,755	265,008
	8	256,519	251,004	342,401	315,304	222,261
	9	229,351	191,596	254,317	248,753	210,876
	10	145,573	189,321	195,482	243,907	182,009
上位 10 件の平均対象台数（台）		533,666	459,704	697,495	595,724	433,320
上位 10 件が対象台数合計で占める割合		73.7%	62.5%	73.9%	61.9%	63.3%
上位 10 件を含めた平均対象台数（台）		24,550	22,105	29,594	30,093	19,167
上位 10 件を除いた平均対象台数（台）		6,686	8,557	7,980	11,847	7,231

1.2 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25年度から平成29年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成29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1-7に示す。

車種（用途）合計区分の5カ年リコール率は、国産車で75.3%、輸入車で50.0%となっている。平成24年度から平成28年度までの同区分の5カ年リコール率*6は、国産車73.2%、輸入車44.4%であったことから増加している。タカタ製エアバッグのリコール届出で対象台数が増加したことにより、5カ年リコール率が大きく増加したものと推察される。

表1-7 車種（用途）別の5カ年リコール率（平成25年度～平成29年度）

車種区分		届出件数*1 (件)	対象台数*1 (千台)	保有車両数*2 (千台)	5カ年リコール率 (%)
乗用車	国産車	307	36,391	35,727	101.9
	輸入車	518	2,035	3,765	54.1
	全体	825	38,427	39,492	97.3
貨物車	国産車	240	4,337	5,983	72.5
	輸入車	13	10	56	17.5
	全体	253	4,347	6,040	72.0
軽自動車*3	国産車	137	16,266	30,339	53.6
	輸入車	0	0	3	0.0
	全体	137	16,266	30,342	53.6
二輪車*4	国産車	65	506	3,098	16.3
	輸入車	143	165	514	32.1
	全体	208	670	3,612	18.6
その他*5	国産車	497	361	1,704	21.2
	輸入車	38	3	89	3.2
	全体	535	364	1,793	20.3
車種（用途）合計	国産車	1,246	57,861	76,852	75.3
	輸入車	712	2,213	4,427	50.0
	全体	1,958	60,074	81,279	73.9

*1：届出件数及び対象台数については、リコール届出が複数の車種（用途）に跨る場合には区分毎に集計しているため、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29年3月末現在の集計（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。

*6：報告書「平成28年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 25 年度から平成 29 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 1-8 に示す。

表 1-8 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 25 年度～平成 29 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 (%)
H25	303	7,979	79,112	10.1
H26	355	9,558	79,625	12.0
H27	368	18,991	80,272	23.7
H28	364	15,846*2	80,670	19.6
H29	377	7,700	81,279	9.5

*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。

*2：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

また、米国における 2012 年から 2016 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値（以下、「暦年別リコール率」という。）について、表 1-9 に示す。

表 1-9 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（2012 年～2016 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 (%)
2012	583	16,496	253,216	6.5
2013	627*5	20,258	253,639	8.0
2014	771*5	50,109	255,877	19.6
2015	863*5	50,293	260,351*5	19.2*5
2016	919	50,567	263,610	19.2

*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（2018 年 11 月 6 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。

*5：2015 年の保有車両数及び 2013 年、2014 年、2015 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 28 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。

1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成 25 年度から平成 29 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 1-10 に示す。なお、表 1-10 に記載の「5 カ年平均」とは、平成 25 年度から平成 29 年度の平均値（以下、「5 カ年平均」という。）である。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 1-7 及び図 1-8 に、対象台数とその割合をグラフにしたものを図 1-9 及び図 1-10 に示す。

平成 29 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 408 件であり、前年度の 398 件と比べて 10 件増加（対前年度比約 3%増）しており、5 カ年平均 392 件と比べて 16 件多くなっている。対象台数の合計は、7,700 千台であり、前年度の 15,846 千台と比べて 8,146 千台減少（同約 51%減）しており、5 カ年平均 12,015 千台と比べて 4,315 千台少なくなっている。

「全体」を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 199 件であり、前年度の 195 件と比べて 4 件増加（同約 2%増）し、5 カ年平均 165 件と比べると 34 件多くなっている。しかし、対象台数は 4,455 千台であり前年度の 11,415 千台と比べると 6,960 千台減少（同約 61%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数が 59 件で前年度の 55 件と比べて 4 件増加（同約 7%増）し、5 カ年平均 51 件より 8 件多いが対象台数は 863 千台であり、前年度の 1,326 千台から 463 千台減少（同約 35%減）している。また、軽乗用車の届出件数は 19 件であり、前年度の 15 件と比べ 4 件増加（同約 27%増）しているが、対象台数は 1,591 千台で前年度の 2,683 千台から 1,092 千台減少（同約 41%減）している。乗合車の届出件数は 21 件であり、前年度の 25 件と比べ 4 件減少（同約 16%減）しているが、対象台数は 19 千台で前年度の 17 千台から 2 千台増加（同約 12%増）している。二輪車の届出件数は 28 件であり、前年度の 33 件に比べ 5 件減少（同約 15%減）しており、対象台数 52 千台は前年度の 126 千台から 74 千台減少（同約 59%減）している。特殊車の届出件数は 51 件であり、前年度の 50 件から 1 件増加（同約 2%増）し、対象台数も前年度の 31 千台から 32 千台増加（同約 103%増）し、63 千台となっている。その他の届出件数は 23 件であり、前年度の 17 件から 6 件増加（同約 35%増）し、対象台数も 8 千台で前年度の 2 千台から 6 千台増加（同約 300%増）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 235 件であり、前年度の 258 件と比べて 23 件減少（同約 9%減）しており、5 カ年平均の 249 件と比べて 14 件少なくなっている。対象台数は 7,198 千台であり、前年度の 15,182 千台と比べて 7,984 千台減少（同約 53%減）しており、5 カ年平均 11,572 千台と比べて 4,374 千台少なくなっている。

国産車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 54 件で前年度の 82 件と比べて 28 件減少（同約 34%減）し、5 カ年平均 61 件と比べると 7 件少なくなっている。また、対象台数は 3,965 千台で前年度の 10,764 千台から 6,799 千台減少（同約 63%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 58 件で前年度の 52 件と比べて 6 件増加（同約 12%増）しており、対象台数は 863 千台であり、前年度の 1,325 千台と比べると 462 千台減少（同約 35%減）している。軽乗用車は国産車で届出しかないため「全体」と同じく、届出件数 19 件で前年度の 15 件と比べ 4 件増加（同約 27%増）しているが、対象台数は 1,591 千台であり前年度の 2,683 千台から 1,092 千台減少（同約 41%減）している。乗合車の届出件数は 18 件であり、前年度の 25 件

から7件減少（同約28%減）しているが、対象台数は19千台であり前年度の17千台から2千台増加（同約12%増）している。二輪車の届出件数は9件で前年度の13件に比べ4件減少（同約31%減）し、対象台数も40千台であり前年度の113千台から73千台減少（同約65%減）している。特殊車の届出件数は46件で前年度の48件から2件減少（同約4%減）しているが、対象台数は63千台であり前年度の31千台から32千台増加（同約103%増）している。その他の届出件数は23件であり前年度の15件と比べると8件増加（同約53%増）し、対象台数も8千台で前年度の2千台から6千台増加（同約300%増）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は173件であり、前年度の140件と比べて33件増加（同約24%増）しており、5カ年平均の142件と比べて31件多くなっている。対象台数は503千台であり、前年度の664千台と比べて161千台減少（同約24%減）しているが、5カ年平均443千台と比べて60千台多くなっている。

輸入車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は145件で前年度の113件と比べると32件増加（同約28%増）しているが、対象台数は490千台であり前年度の651千台と比べると161千台減少（同約25%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数1件で前年度の3件と比べて2件減少（同約67%減）しており、対象台数も減少している。乗合車について前年度届出はなかったが、平成29年度は届出件数3件であり前年度から増加している。二輪車の届出件数は19件で前年度の20件から1件減少（同約5%減）し対象台数に増減はみられなかった。特殊車については、平成29年度及び前年度において届出はなかった。その他については、平成29年度において届出はなく、前年度の2件から減少している。なお、普通・小型乗用は輸入車の全届出件数約84%を占め、対象台数全体では約98%を占める。

表 1-10 車種（用途）別届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）				国産車						輸入車						全体					
				H25	H26*1	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26*1	H27	H28*5	H29	5 力年平均	H25	H26*1	H27	H28*5	H29	5 力年平均
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	46	50	75	82	54	61	68	103	89	113	145	104	114	153	164	195	199	165
			(%)	19.8	21.0	26.5	31.8	23.0	24.6	65.4	65.6	64.5	80.7	83.8	72.8	33.9	38.7	39.0	49.0	48.8	42.1
	対象台数	(千台)	3,987	6,025	11,650	10,764	3,965	7,278	210	397	287	651	490	407	4,198	6,422	11,938	11,415	4,455	7,685	
		(%)	51.7	66.1	62.5	70.9	55.1	62.9	79.6	90.2	84.0	98.0	97.5	92.0	52.6	67.2	62.9	72.0	57.9	64.0	
	軽	届出件数	(件)	13	21	27	15	19	19	0	0	0	0	0	0	13	21	27	15	19	19
			(%)	5.6	8.8	9.5	5.8	8.1	7.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	5.3	6.4	3.8	4.7	4.9
対象台数	(千台)	2,758	1,713	5,126	2,683	1,591	2,774	0	0	0	0	0	0	2,758	1,713	5,126	2,683	1,591	2,774		
	(%)	35.8	18.8	27.5	17.7	22.1	24.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.6	17.9	27.0	16.9	20.7	23.1		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	43	45	42	52	58	48	2	3	4	3	1	3	45	48	46	55	59	51
			(%)	18.5	18.9	14.8	20.2	24.7	19.3	1.9	1.9	2.9	2.1	0.6	1.8	13.4	12.2	10.9	13.8	14.5	12.9
	対象台数	(千台)	276	648	1,225	1,325	863	867	4	2	3	1	0	2	280	649	1,228	1,326	863	869	
		(%)	3.6	7.1	6.6	8.7	12.0	7.5	1.6	0.4	0.9	0.1	0.1	0.4	3.5	6.8	6.5	8.4	11.2	7.2	
	軽	届出件数	(件)	5	9	12	8	8	8	0	0	0	0	0	0	5	9	12	8	8	8
			(%)	2.2	3.8	4.2	3.1	3.4	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.3	2.9	2.0	2.0	2.1
対象台数	(千台)	543	539	418	247	649	479	0	0	0	0	0	0	543	539	418	247	649	479		
	(%)	7.0	5.9	2.2	1.6	9.0	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.8	5.6	2.2	1.6	8.4	4.0		
乗合車	届出件数	(件)	39	30	30	25	18	28	0	1	3	0	3	1	39	31	33	25	21	30	
		(%)	16.8	12.6	10.6	9.7	7.7	11.4	0.0	0.6	2.2	0.0	1.7	1.0	11.6	7.8	7.8	6.3	5.1	7.6	
対象台数	(千台)	22	31	51	17	19	28	0	0	0	0	0	0	22	31	52	17	19	28		
	(%)	0.3	0.3	0.3	0.1	0.3	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.3	0.1	0.2	0.2		
特殊車	届出件数	(件)	50	61	53	48	46	52	3	10	2	2	5	4	53	71	55	50	51	56	
		(%)	21.6	25.6	18.7	18.6	19.6	20.7	2.9	6.4	1.4	1.4	2.9	3.1	15.8	18.0	13.1	12.6	12.5	14.3	
対象台数	(千台)	16	50	31	31	63	38	1	0	1	0	0	0	16	51	31	31	63	39		
	(%)	0.2	0.6	0.2	0.2	0.9	0.3	0.3	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.2	0.5	0.2	0.2	0.8	0.3		
二輪車*2	届出件数	(件)	10	12	21	13	9	13	31	37	36	20	19	29	41	49	57	33	28	42	
		(%)	4.3	5.0	7.4	5.0	3.8	5.2	29.8	23.6	26.1	14.3	11.0	20.1	12.2	12.4	13.5	8.3	6.9	10.6	
対象台数	(千台)	104	106	142	113	40	101	49	41	50	12	12	33	153	147	192	126	52	134		
	(%)	1.3	1.2	0.8	0.7	0.6	0.9	18.6	9.3	14.7	1.9	2.4	7.5	1.9	1.5	1.0	0.8	0.7	1.1		
その他*4	届出件数	(件)	26	10	23	15	23	19	0	3	4	2	0	2	26	13	27	17	23	21	
		(%)	11.2	4.2	8.1	5.8	9.8	7.8	0.0	1.9	2.9	1.4	0.0	1.3	7.7	3.3	6.4	4.3	5.6	5.4	
対象台数	(千台)	9	5	5	2	8	6	0	0	0	0	0	0	9	5	6	2	8	6		
	(%)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1		
合計*3	届出件数	(件)	232	238	283	258	235	249	104	157	138	140	173	142	336	395	421	398	408	392	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
対象台数	(千台)	7,714	9,118	18,649	15,182	7,198	11,572	264	440	342	664	503	443	7,979	9,558	18,991	15,846	7,700	12,015		
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		

*1：平成 26 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。ただし、対象台数は同数である。

*4：特種、軽特種及び二輪特種を含む。 *5：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果とは異なる。

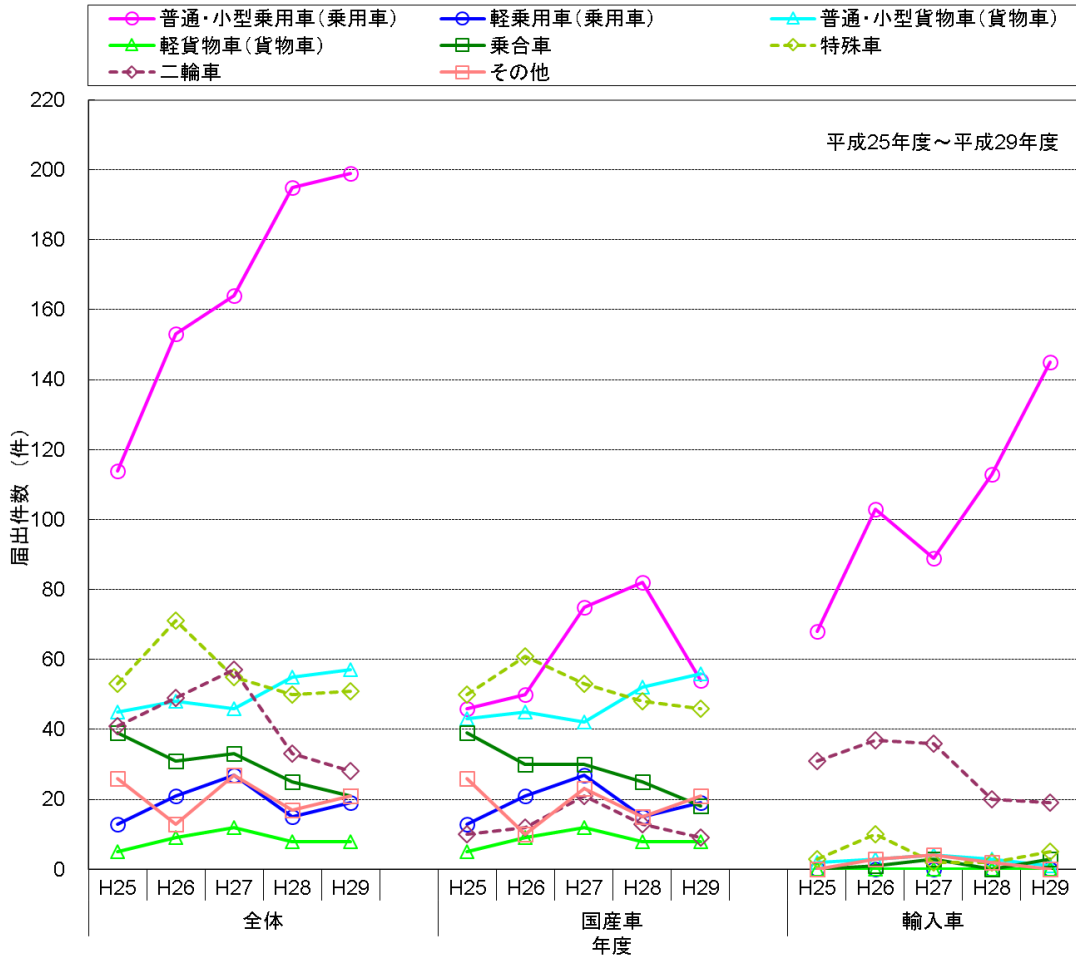


図 1-7 車種（用途）別の届出件数（平成 25 年度～平成 29 年度）

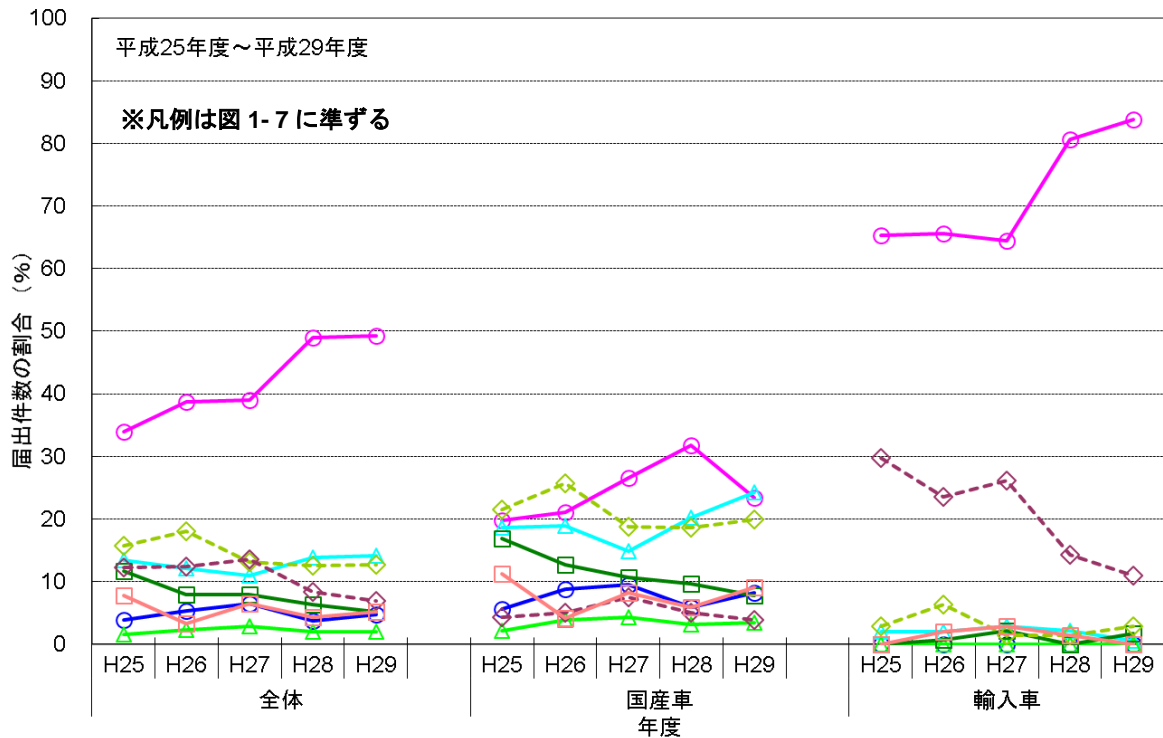


図 1-8 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 25 年度～平成 29 年度）

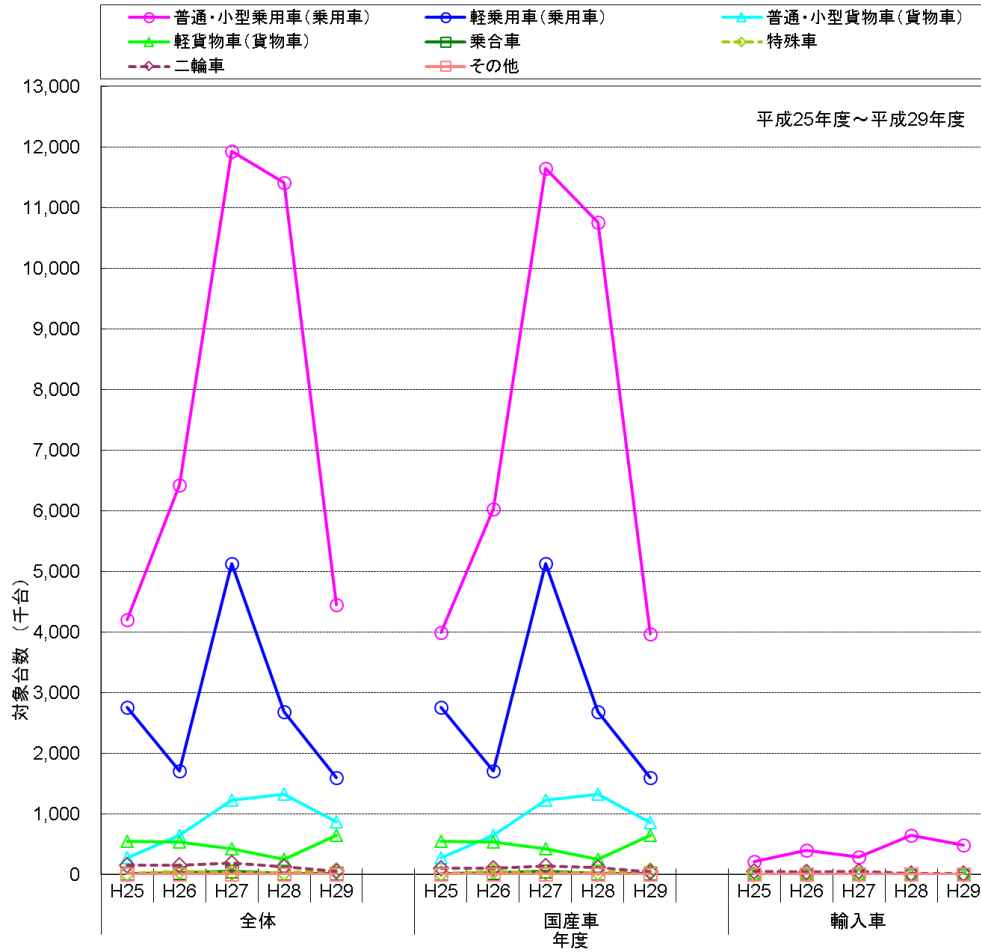


図 1-9 車種（用途）別の対象台数（平成 25 年度～平成 29 年度）

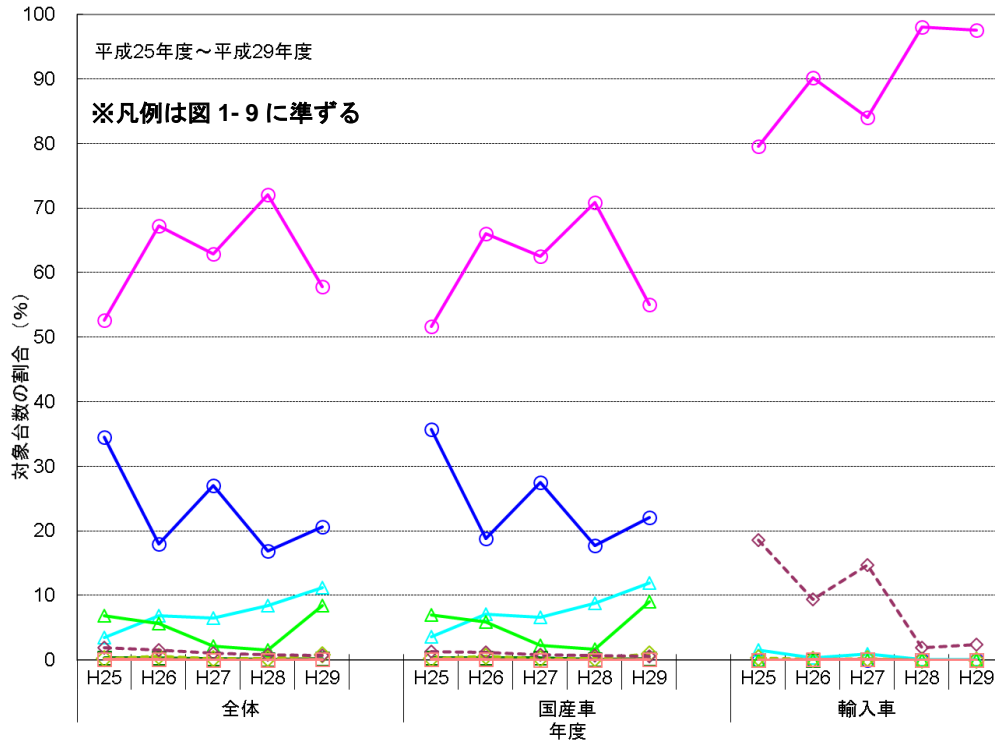


図 1-10 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 25 年度～平成 29 年度）

なお、平成 29 年度の車種（用途）別の届出件数及び対象台数及びそれらの割合について、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 1-11 に、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた車種（用途）別の当該届出の届出件数及び対象台数を表 1-12 に示す。また、表 1-12 をグラフにしたものを図 1-11 から図 1-14 にそれぞれ示す。

平成 29 年度の「全体」について、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた車種（用途）別リコール届出件数の合計は 384 件であり、前年度の 345 件と比べると 39 件増加（対前年度比約 11%増）しており、5 カ年平均の 352 件と比べて 32 件多くなっている。また、「全体」の対象台数の合計は 6,842 千台であり、前年度の 9,630 千台から 2,788 千台減少（同約 29%減）しており、5 カ年平均 8,103 千台より 1,261 千台少なくなっている。

「全体」を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 180 件で前年度の 155 件と比べて 25 件増加（同約 16%増）し、5 カ年平均 139 件と比べると 41 件多くなっている。しかし、対象台数は 3,654 千台であり前年度の 6,003 千台と比べると 2,349 千台減少（同約 39%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 56 件で前年度の 48 件と比べて 8 件増加（同約 17%増）し、5 カ年平均 44 件より 12 件多いが、対象台数は 813 千台であり、前年度の 1,122 千台から 309 千台減少（同約 28%減）している。また、軽乗用車の届出件数は 18 件で前年度の 12 件と比べ 6 件増加（同約 50%増）しているが、対象台数は 1,589 千台であり前年度の 2,159 千台から 570 千台減少（同約 26%減）している。乗合車の届出件数は 20 件で前年度の 23 件と比べ 3 件減少（同約 13%減）し、対象台数は 14 千台であり前年度の 16 千台から 2 千台減少（同約 12%減）している。なお、二輪車、特殊車及びその他においてはタカタ製エアバッグのリコール届出の影響はない。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 222 件であり、前年度の 220 件と比べて 2 件減少（同約 1%減）しており、5 カ年平均の 220 件と比べて 2 件多くなっている。対象台数は 6,462 千台であり、前年度の 9,491 千台と比べて 3,029 千台減少（同約 32%減）しており、5 カ年平均 7,844 千台と比べて 1,382 千台少なくなっている。

国産車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 46 件で前年度の 57 件と比べて 11 件減少（同約 19%減）し、5 カ年平均と同数となっている。また、対象台数は 3,285 千台で前年度の 5,877 千台から 2,592 千台減少（同約 44%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 55 件で前年度の 45 件と比べて 10 件増加（同約 22%増）しており、対象台数は 813 千台であり、前年度の 1,121 千台と比べると 308 千台減少（同約 27%減）している。軽乗用車は国産車で届出しかないため「全体」と同じく、届出件数 18 件で前年度の 12 件と比べ 6 件増加（同約 50%増）しているが、対象台数は 1,589 千台であり前年度の 2,159 千台から 570 千台減少（同約 26%減）している。乗合車の届出件数は 17 件であり、前年度の 23 件から 6 件減少（同約 26%減）し、対象台数も 14 千台であり前年度の 16 千台から 2 千台減少（同約 12%減）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は 162 件であり、前年度の 125 件と比べて 37 件増加（同約 30%増）しており、5 カ年平均の 132 件と比べて 30 件多くなっている。対象台数は 381 千台であり、前年度の 139 千台と比べて 242 千台増加（同約 174%増）し、5 カ年平均 259 千台と比べて 122 千台多くなっている。

輸入車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車は届出件数 134 件で前年度の 98 件と比べると 36 件増加（同約 37%増）しており、対象台数も前年度の 126 千台から 242 千台増加（同約 192%増）し 368 千台になっている。普通・小型貨物車においては、届出件数 1 件で前年度の 3 件と比べて 2 件減少（同約 67%減）しており、対象台数も減少している。輸入車において軽乗用車の届出はない。乗合車について前年度届出はなかったが、平成 29 年度は届出件数 3 件であり前年度から増加している。

表1-11 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25年度～平成29年度及び5カ年平均）

車種（用途）			国産車							輸入車					全体						
			H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均	H25	H26	H27	H28*3	H29	5カ年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	4	13	28	25	8	16	4	7	15	15	11	10	8	20	43	40	19	26
			(%)	50.0	48.1	45.9	65.8	61.5	53.1	100	100	93.8	100	100	98.1	66.7	58.8	55.8	75.5	79.2	65.0
	対象台数	(千台)	718	1,876	7,670	4,887	679	3,166	14	144	110	525	122	183	732	2,020	7,780	5,412	801	3,349	
		(%)	99.5	91.4	81.3	85.9	92.3	84.9	100	100	98.8	100	100	99.8	99.5	92.0	81.5	87.1	93.4	85.6	
	軽	届出件数	(件)	1	4	9	3	1	4	0	0	0	0	0	0	1	4	9	3	1	4
			(%)	12.5	14.8	14.8	7.9	7.7	12.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	11.8	11.7	5.7	4.2	9.0
対象台数	(千台)	2	136	885	524	2	310	0	0	0	0	0	0	2	136	885	524	2	310		
	(%)	0.2	6.6	9.4	9.2	0.3	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	6.2	9.3	8.4	0.3	7.9		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	2	6	16	7	3	7	0	0	1	0	0	2	6	17	7	3	7	
			(%)	25.0	22.2	26.2	18.4	23.1	23.1	0.0	0.0	6.3	0.0	0.0	1.9	16.7	17.6	22.1	13.2	12.5	17.5
	対象台数	(千台)	2	38	663	204	50	192	0	0	1	0	0	0	2	38	665	204	50	192	
		(%)	0.2	1.9	7.0	3.6	6.8	5.1	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.2	0.2	1.7	7.0	3.3	5.8	4.9	
	軽	届出件数	(件)	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	1
			(%)	0.0	3.7	3.3	2.6	0.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.6	1.9	0.0	2.0
対象台数	(千台)	0	1	213	75	0	58	0	0	0	0	0	0	0	1	213	75	0	58		
	(%)	0.0	0.1	2.3	1.3	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	1.2	0.0	1.5		
乗合車	届出件数	(件)	1	3	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2	1	2	
		(%)	12.5	11.1	4.9	5.3	7.7	6.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	8.8	3.9	3.8	4.2	5.0	
対象台数	(千台)	0	2	7	1	4	3	0	0	0	0	0	0	0	2	7	1	4	3		
	(%)	0.0	0.1	0.1	0.0	0.6	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.1	0.1	0.0	0.5	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	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	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	0.0	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	0.0	0.0	0.0	0.0		
その他	届出件数	(件)	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	
		(%)	0.0	0.0	4.9	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	0.0	0.0	1.5	
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		
合計*2	届出件数	(件)	8	27	61	38	13	29	4	7	16	15	11	11	12	34	77	53	24	40	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	722	2,052	9,438	5,692	736	3,728	14	144	112	525	122	183	736	2,197	9,550	6,216	858	3,911	
		(%)	100	100	100	100	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。

*3：平成28年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成28年度のリコール届出分析結果とは異なる。

表 1-12 車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合（タカタ製エアバッグ除く）（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 カ年平均）

車種（用途）		国産車								輸入車					全体						
		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均		
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	42	37	47	57	46	46	64	96	74	98	134	93	106	133	121	155	180	139
			(%)	18.8	17.5	21.2	25.9	20.7	20.8	64.0	64.0	60.7	78.4	82.7	70.7	32.7	36.8	35.2	44.9	46.9	39.5
	対象台数	(千台)	3,269	4,149	3,981	5,877	3,285	4,112	196	252	177	126	368	224	3,465	4,401	4,158	6,003	3,654	4,336	
		(%)	46.8	58.7	43.2	61.9	50.8	52.4	78.4	85.4	76.9	90.5	96.7	86.4	47.9	59.8	44.0	62.3	53.4	53.5	
	軽	届出件数	(件)	12	17	18	12	18	15	0	0	0	0	0	0	12	17	18	12	18	15
			(%)	5.4	8.1	8.1	5.5	8.1	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	4.7	5.2	3.5	4.7	4.4
対象台数	(千台)	2,756	1,578	4,241	2,159	1,589	2,464	0	0	0	0	0	0	2,756	1,578	4,241	2,159	1,589	2,464		
	(%)	39.4	22.3	46.0	22.7	24.6	31.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.1	21.4	44.9	22.4	23.2	30.4		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	41	39	26	45	55	41	2	3	3	3	1	2	43	42	29	48	56	44
			(%)	18.3	18.5	11.7	20.5	24.8	18.7	2.0	2.0	2.5	2.4	0.6	1.8	13.3	11.6	8.4	13.9	14.6	12.4
	対象台数	(千台)	274	610	561	1,121	813	676	4	2	2	1	0	2	278	611	563	1,122	813	678	
		(%)	3.9	8.6	6.1	11.8	12.6	8.6	1.7	0.5	0.7	0.5	0.1	0.7	3.8	8.3	6.0	11.6	11.9	8.4	
	軽	届出件数	(件)	5	8	10	7	8	8	0	0	0	0	0	0	5	8	10	7	8	8
			(%)	2.2	3.8	4.5	3.2	3.6	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.2	2.9	2.0	2.1	2.2
対象台数	(千台)	543	538	205	172	649	421	0	0	0	0	0	0	543	538	205	172	649	421		
	(%)	7.8	7.6	2.2	1.8	10.0	5.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.5	7.3	2.2	1.8	9.5	5.2		
乗合車	届出件数	(件)	38	27	27	23	17	26	0	1	3	0	3	1	38	28	30	23	20	28	
		(%)	17.0	12.8	12.2	10.5	7.7	12.0	0.0	0.7	2.5	0.0	1.9	1.1	11.7	7.8	8.7	6.7	5.2	7.9	
対象台数	(千台)	22	30	44	16	14	25	0	0	0	0	0	0	22	30	45	16	14	25		
	(%)	0.3	0.4	0.5	0.2	0.2	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.5	0.2	0.2	0.3		
特殊車	届出件数	(件)	50	61	53	48	46	52	3	10	2	2	5	4	53	71	55	50	51	56	
		(%)	22.3	28.9	23.9	21.8	20.7	23.5	3.0	6.7	1.6	1.6	3.1	3.3	16.4	19.7	16.0	14.5	13.3	15.9	
対象台数	(千台)	16	50	31	31	63	38	1	0	1	0	0	0	16	51	31	31	63	39		
	(%)	0.2	0.7	0.3	0.3	1.0	0.5	0.3	0.2	0.3	0.0	0.0	0.1	0.2	0.7	0.3	0.3	0.9	0.5		
二輪車*1	届出件数	(件)	10	12	21	13	9	13	31	37	36	20	19	29	41	49	57	33	28	42	
		(%)	4.5	5.7	9.5	5.9	4.1	5.9	31.0	24.7	29.5	16.0	11.7	21.7	12.7	13.6	16.6	9.6	7.3	11.8	
対象台数	(千台)	104	106	142	113	40	101	49	41	50	12	12	33	153	147	192	126	52	134		
	(%)	1.5	1.5	1.5	1.2	0.6	1.3	19.6	13.9	21.9	8.9	3.2	12.7	2.1	2.0	2.0	1.3	0.8	1.7		
その他	届出件数	(件)	26	10	20	15	23	19	0	3	4	2	0	2	26	13	24	17	23	21	
		(%)	11.6	4.7	9.0	6.8	10.4	8.6	0.0	2.0	3.3	1.6	0.0	1.4	8.0	3.6	7.0	4.9	6.0	5.9	
対象台数	(千台)	9	5	5	2	8	6	0	0	0	0	0	0	9	5	5	2	8	6		
	(%)	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1		
合計*2	届出件数	(件)	224	211	222	220	222	220	100	150	122	125	162	132	324	361	344	345	384	352	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
対象台数	(千台)	6,992	7,065	9,211	9,491	6,462	7,844	250	296	230	139	381	259	7,242	7,361	9,441	9,630	6,842	8,103		
	(%)	100	100	100	100	100	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。

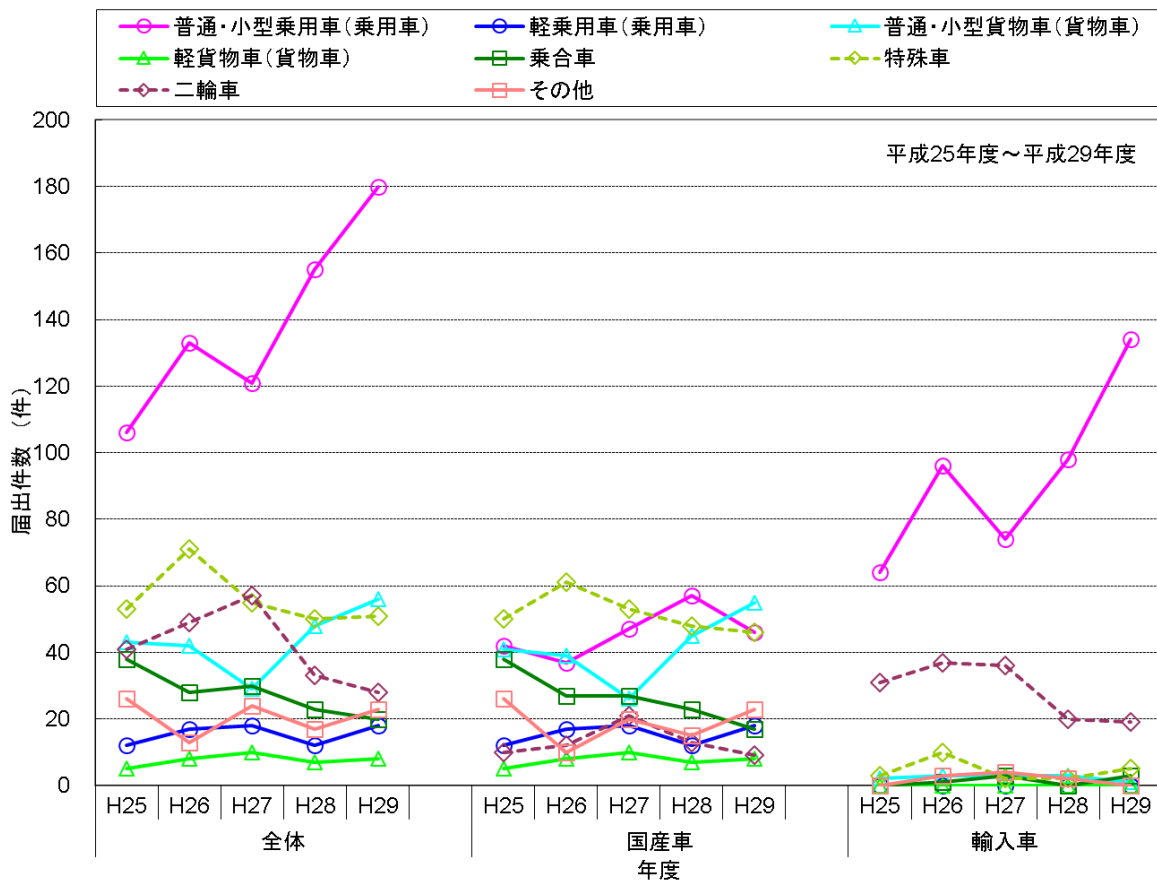


図 1-11 車種（用途）別の届出件数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 25 年度～平成 29 年度）

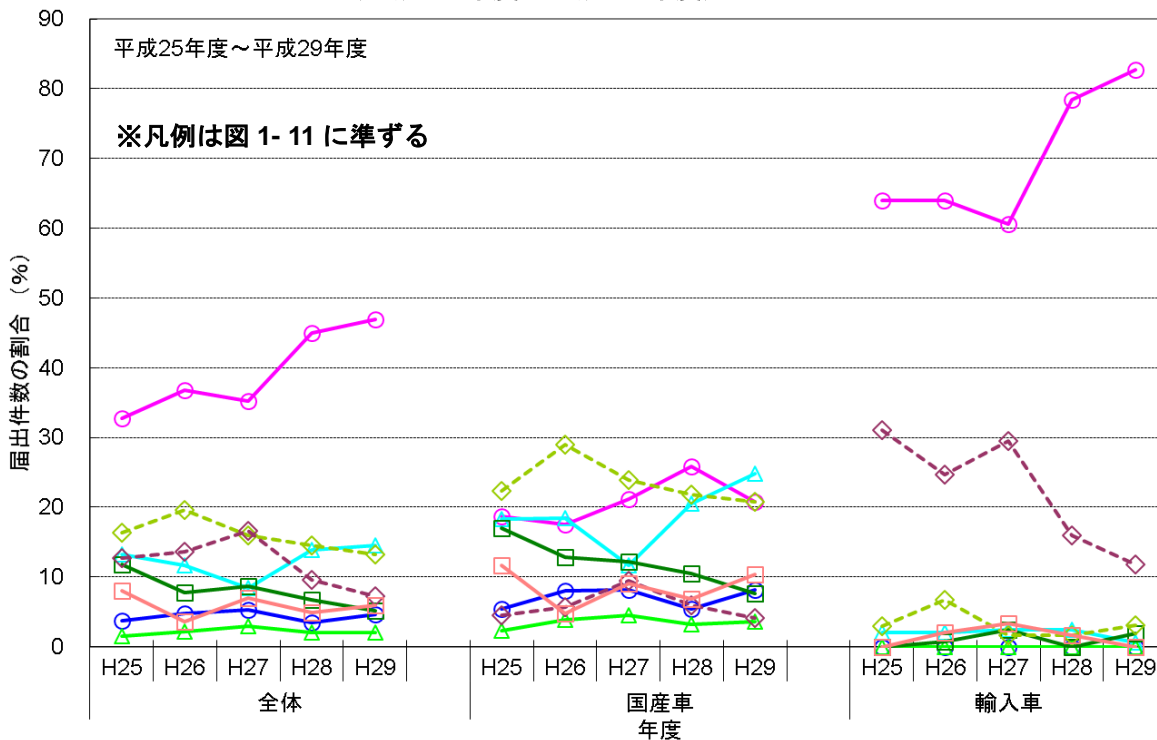


図 1-12 車種（用途）別の届出件数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 25 年度～平成 29 年度）

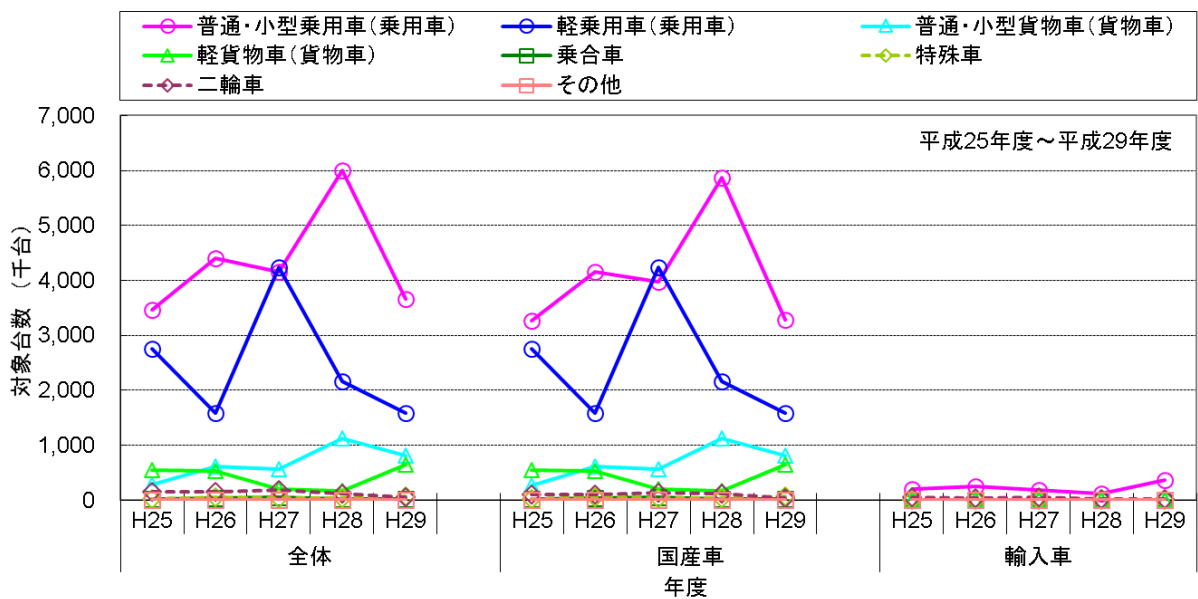


図 1-13 車種（用途）別の対象台数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 25 年度～平成 29 年度）

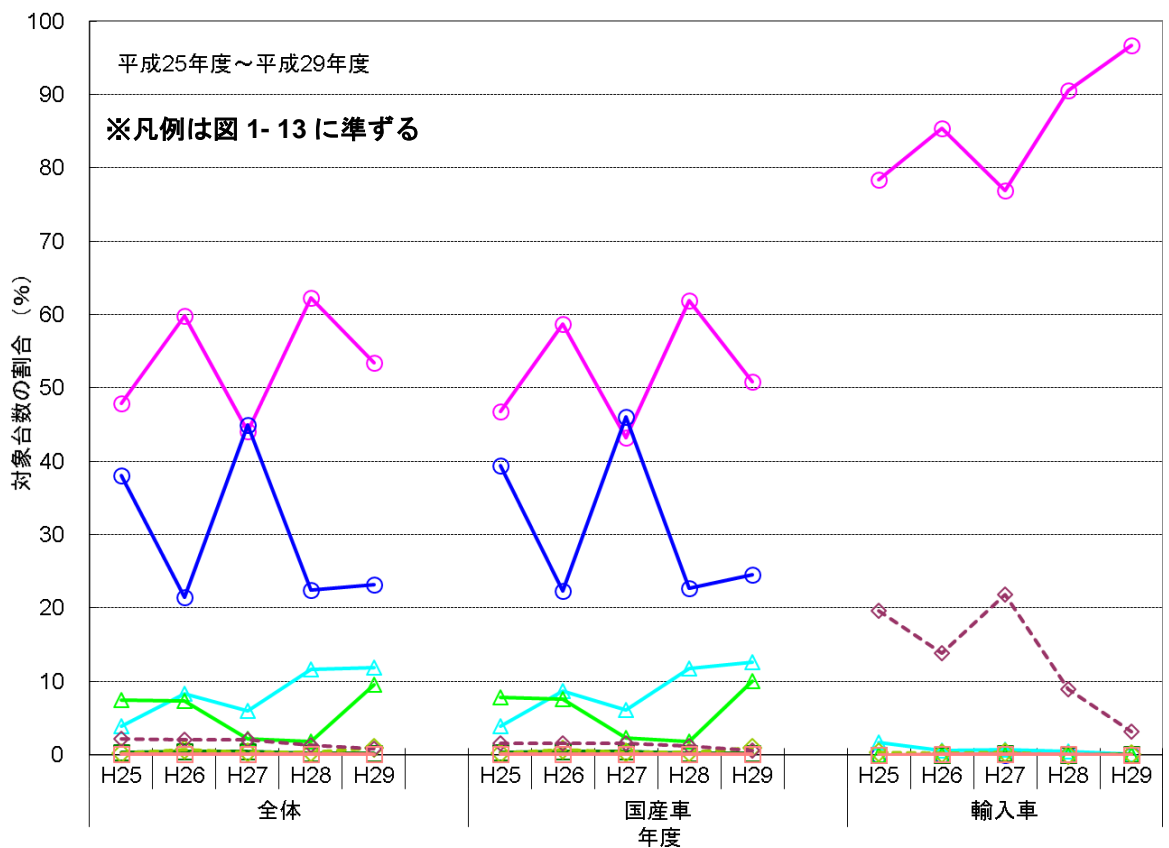


図 1-14 車種（用途）別の対象台数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 25 年度～平成 29 年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

平成 25 年度から平成 29 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 1-13 に示し、それをグラフにしたものを、「全体」は図 1-15 及び図 1-16 に、「国産車」は図 1-17 及び図 1-18 に、「輸入車」は図 1-19 及び 1-20 にそれぞれ示す。なお、表 1-13 は、平成 29 年の「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。

平成 29 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 424 件であり、前年度の 392 件と比べ 32 件増加（対前年度比約 8%増）した。国産車については 235 件であり、前年度の 247 件と比べて 12 件減少（同約 5%減）しており、輸入車については 189 件で、前年度の 145 件と比べて 44 件増加（同約 30%増）している。

平成 29 年度の装置別の届出件数のうち「全体」において最も届出件数が多かったのは「原動機」で 59 件であり、前年度の 47 件から 12 件増加（同約 26%増）している。次いで多かった装置は「電気装置」であり、届出件数は 46 件で前年度の 35 件から 11 件増加（同約 31%増）している。これら 2 装置で届出件数合計の約 25%を占める。さらに「制動装置」の届出件数が 42 件であり、前年度 35 件から 7 件増加（同約 20%増）し、「燃料装置」の届出件数が 36 件で、前年度の 34 件から 2 件増加（同約 6%増）している。これら 2 装置を加えた上位 4 装置で合計 177 件となり届出件数の「全体」の約 42%を占める。これら上位 4 装置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、届出件数の約 44%及び約 45%をそれぞれ占めている。

平成 29 年度の国産車における装置別届出件数についてみると、「原動機」が 38 件で最も多く、前年度の 35 件と比べて 3 件増加（同約 9%増）している。次いで「電気装置」の届出件数は 36 件で前年度の 21 件と比べて 15 件増加（同約 71%増）し、続いて「制動装置」の届出件数が 21 件で前年度の 25 件から 4 件減少（同約 16%減）している。また、「動力伝達装置」の届出件数が 20 件となっており、前年度の 35 件から 15 件と大きく減少（同約 43%減）している。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「乗車装置」が最も多く 24 件であり、前年度の 13 件から 11 件増加（同約 85%増）している。「原動機」の届出件数は 21 件で前年度 12 件から 9 件増加（同約 75%増）している。また、前年度最も届出件数の多かった「動力伝達装置」は 10 件であり、前年度の 20 件から 10 件減少（同約 50%減）している。輸入車において、5 カ年平均をみると「燃料装置」の届出件数が最も多くなっており、国産車では「原動機」が多く、異なる傾向を示している。

平成 29 年度においては、輸入車において 14 装置中 10 装置で届出件数が増加しているため「全体」における合計の届出件数が大きく増加している。

表 1-13 装置別の届出件数及びその割合（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		国産車						輸入車						全体						
			H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	
原動機	届出 件数	(件)	38	48	36	35	38	39	14	19	18	12	21	17	52	67	54	47	59	56	
		(%)	16.6	18.8	13.5	14.2	16.2	15.8	12.5	12.0	12.7	8.3	11.1	11.3	15.2	16.2	13.2	12.0	13.9	14.1	
電気装置	届出 件数	(件)	21	22	32	21	36	26	11	8	14	14	10	11	32	30	46	35	46	38	
		(%)	9.2	8.6	12.0	8.5	15.3	10.7	9.8	5.1	9.9	9.7	5.3	7.6	9.4	7.3	11.3	8.9	10.8	9.6	
制動装置	届出 件数	(件)	27	29	20	25	21	24	14	16	12	10	21	15	41	45	32	35	42	39	
		(%)	11.8	11.4	7.5	10.1	8.9	9.9	12.5	10.1	8.5	6.9	11.1	9.8	12.0	10.9	7.8	8.9	9.9	9.9	
燃料装置	届出 件数	(件)	14	16	20	20	14	17	9	23	20	14	22	18	23	39	40	34	36	34	
		(%)	6.1	6.3	7.5	8.1	6.0	6.8	8.0	14.6	14.1	9.7	11.6	11.8	6.7	9.4	9.8	8.7	8.5	8.7	
動力伝達装置	届出 件数	(件)	45	40	30	35	20	34	14	12	10	20	10	13	59	52	40	55	30	47	
		(%)	19.7	15.7	11.3	14.2	8.5	13.8	12.5	7.6	7.0	13.8	5.3	8.8	17.3	12.6	9.8	14.0	7.1	11.9	
乗車装置	届出 件数	(件)	12	13	15	7	4	10	9	13	13	13	24	14	21	26	28	20	28	25	
		(%)	5.2	5.1	5.6	2.8	1.7	4.1	8.0	8.2	9.2	9.0	12.7	9.7	6.2	6.3	6.9	5.1	6.6	6.2	
車枠・車体	届出 件数	(件)	6	5	16	14	18	12	2	6	1	5	9	5	8	11	17	19	27	16	
		(%)	2.6	2.0	6.0	5.7	7.7	4.8	1.8	3.8	0.7	3.4	4.8	3.1	2.3	2.7	4.2	4.8	6.4	4.1	
灯火装置	届出 件数	(件)	22	9	10	9	11	12	8	8	4	3	9	6	30	17	14	12	20	19	
		(%)	9.6	3.5	3.8	3.6	4.7	5.0	7.1	5.1	2.8	2.1	4.8	4.3	8.8	4.1	3.4	3.1	4.7	4.7	
かじ取装置	届出 件数	(件)	7	10	13	10	8	10	0	8	5	4	11	6	7	18	18	14	19	15	
		(%)	3.1	3.9	4.9	4.0	3.4	3.9	0.0	5.1	3.5	2.8	5.8	3.8	2.1	4.4	4.4	3.6	4.5	3.8	
排出ガス発散防止 装置	届出 件数	(件)	6	12	9	8	10	9	5	2	2	3	2	3	11	14	11	11	12	12	
		(%)	2.6	4.7	3.4	3.2	4.3	3.7	4.5	1.3	1.4	2.1	1.1	1.9	3.2	3.4	2.7	2.8	2.8	3.0	
緩衝装置	届出 件数	(件)	3	6	2	9	9	6	4	9	7	8	5	7	7	15	9	17	14	12	
		(%)	1.3	2.4	0.8	3.6	3.8	2.4	3.6	5.7	4.9	5.5	2.6	4.4	2.1	3.6	2.2	4.3	3.3	3.1	
走行装置	届出 件数	(件)	5	11	2	2	7	5	4	5	2	2	4	3	9	16	4	4	11	9	
		(%)	2.2	4.3	0.8	0.8	3.0	2.2	3.6	3.2	1.4	1.4	2.1	2.3	2.6	3.9	1.0	1.0	2.6	2.2	
その他	エアバッグ*2	届出 件数	(件)	4	18	34	35	15	21	5	14	24	25	27	19	9	32	58	60	42	40
			(%)	1.7	7.1	12.8	14.2	6.4	8.6	4.5	8.9	16.9	17.2	14.3	12.7	2.6	7.7	14.2	15.3	9.9	10.2
	エアバッグ 以外*2	届出 件数	(件)	19	16	27	17	24	21	13	15	10	12	14	13	32	31	37	29	38	33
			(%)	8.3	6.3	10.2	6.9	10.2	8.4	11.6	9.5	7.0	8.3	7.4	8.6	9.4	7.5	9.1	7.4	9.0	8.4
合計*1	届出 件数	(件)	229	255	266	247	235	246	112	158	142	145	189	149	341	413	408	392	424	396	
		(%)	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 1-10 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

*2：エアバッグは「その他」の装置に分類されているが、エアバッグ届出件数増加のため、便宜上「エアバッグ」と「エアバッグ以外」に区別し集計している。

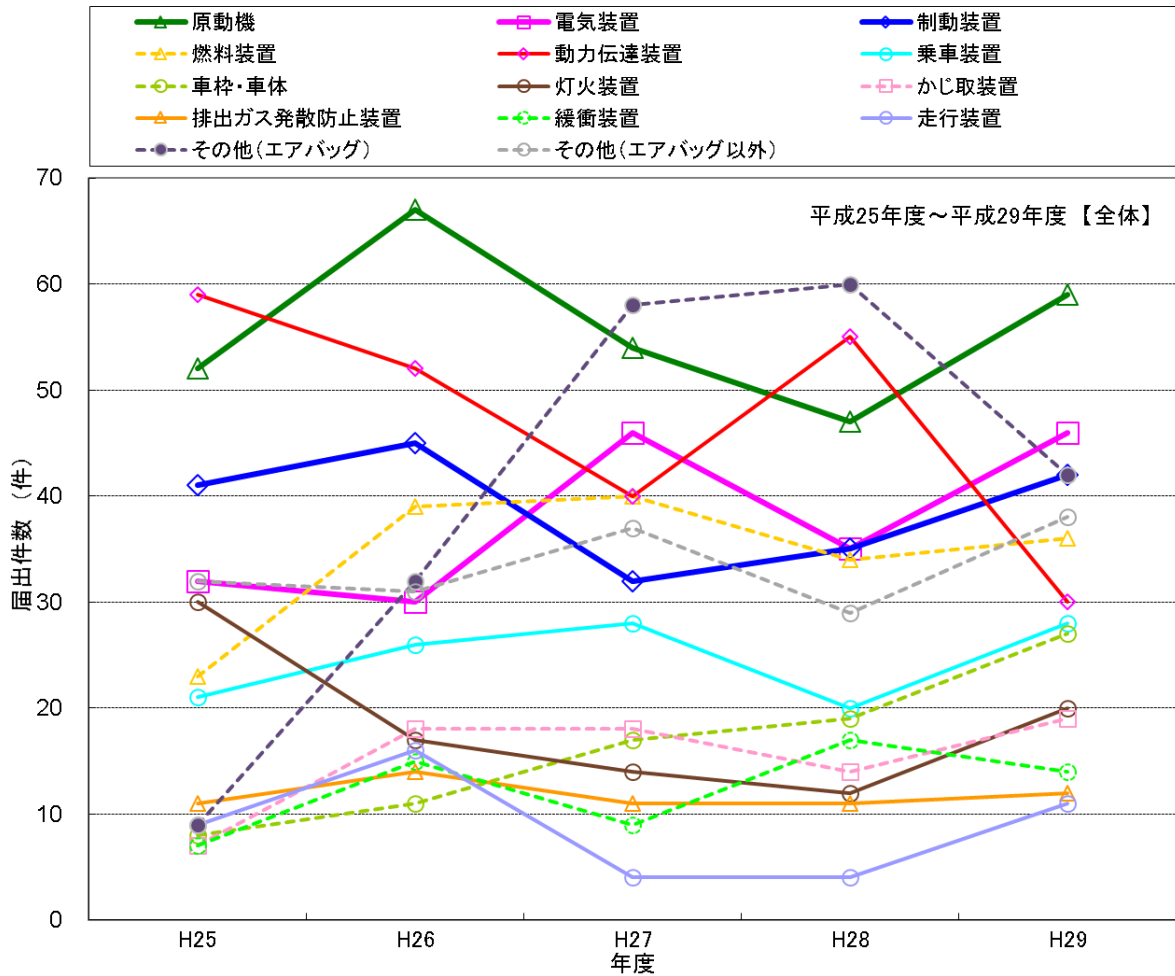


図 1-15 装置別の届出件数【全体】(平成 25 年度～平成 29 年度)

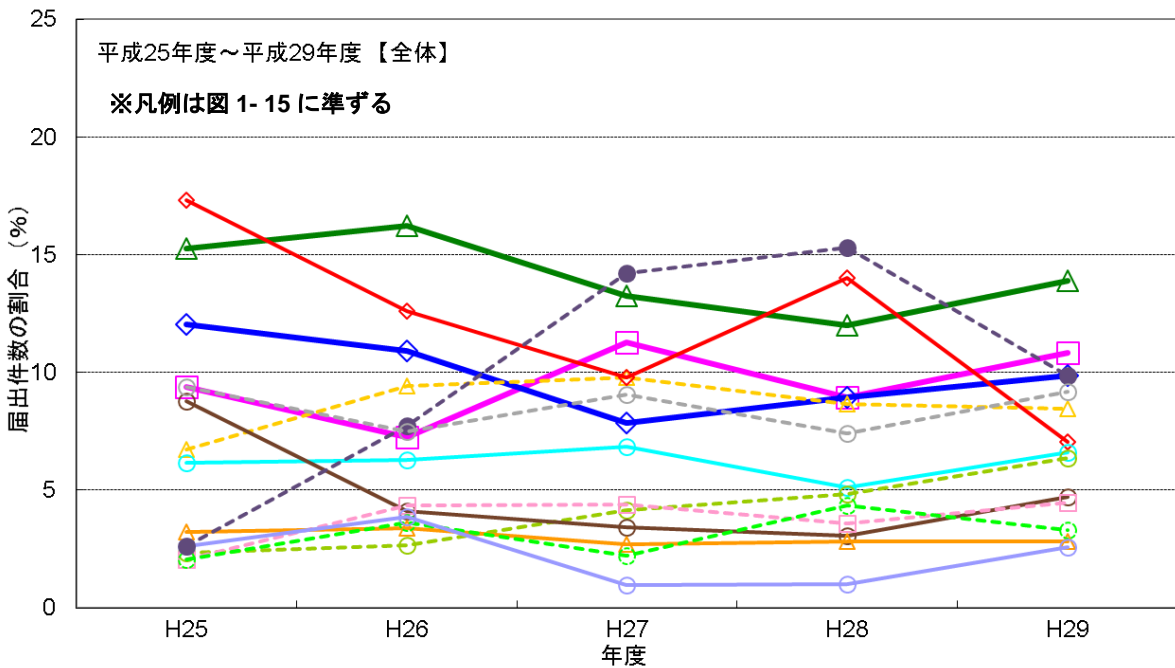


図 1-16 装置別の届出件数の割合【全体】(平成 25 年度～平成 29 年度)

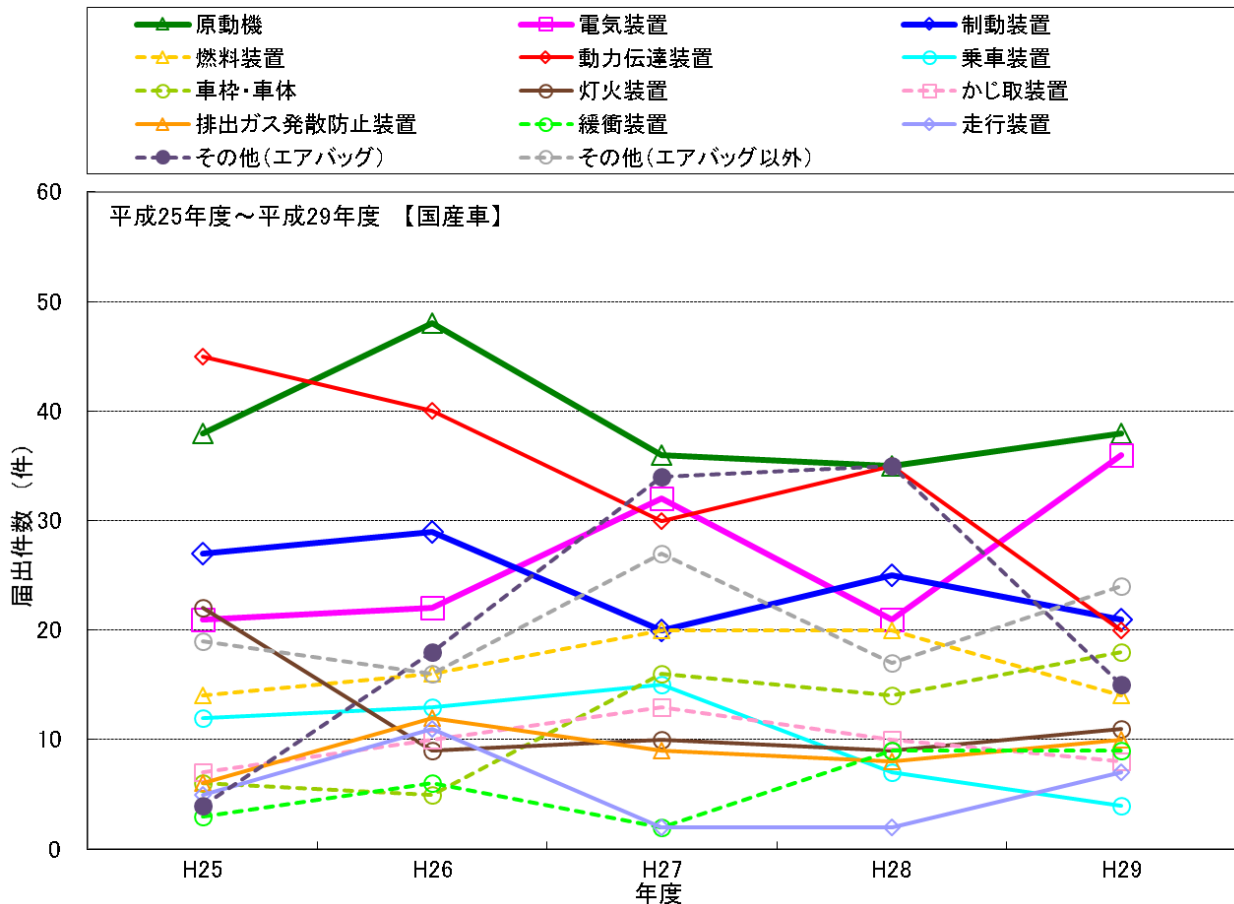


図 1-17 装置別の届出件数【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

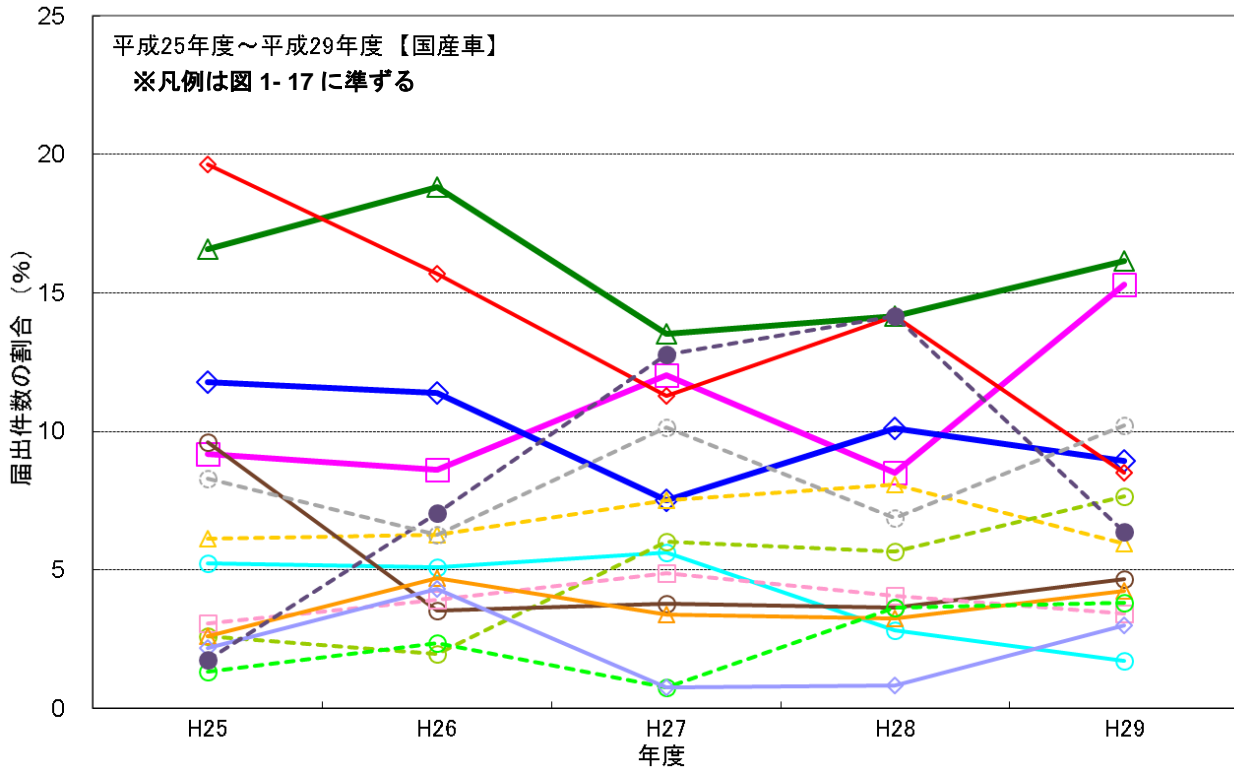


図 1-18 装置別の届出件数の割合【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

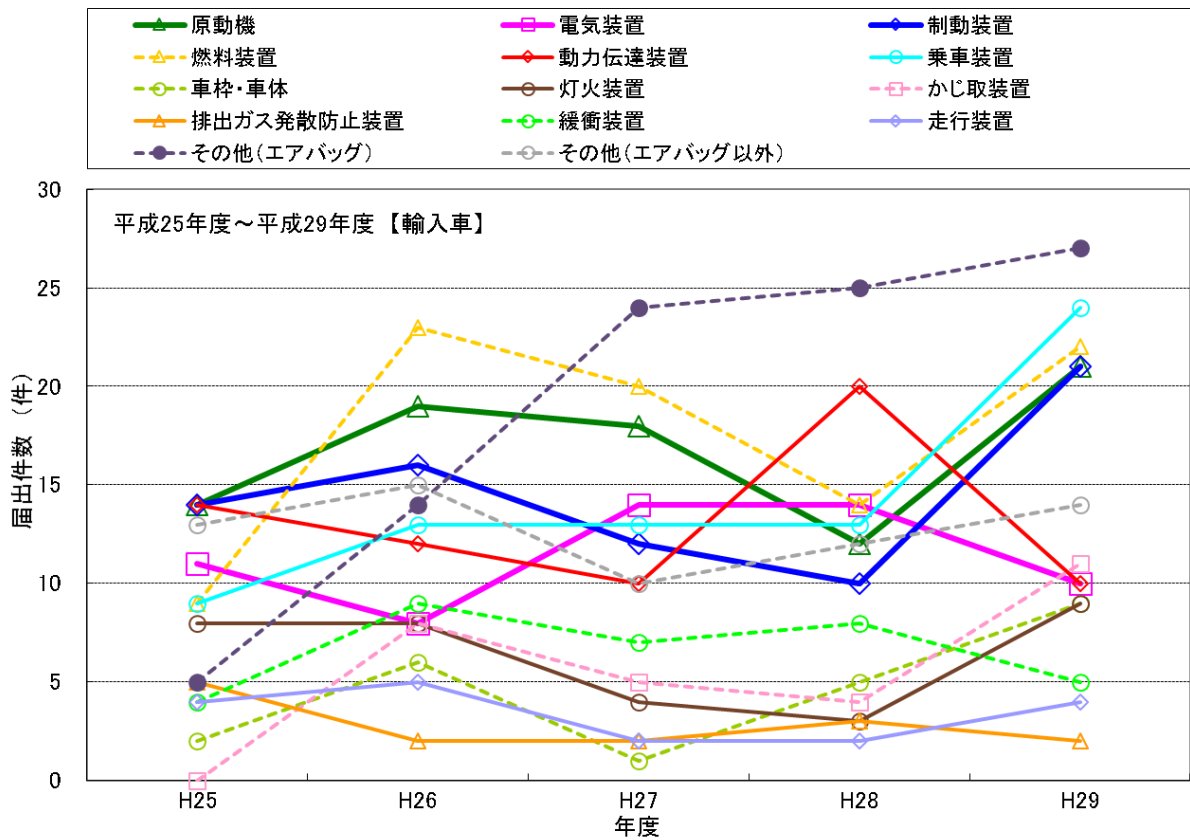


図 1-19 装置別の届出件数【輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

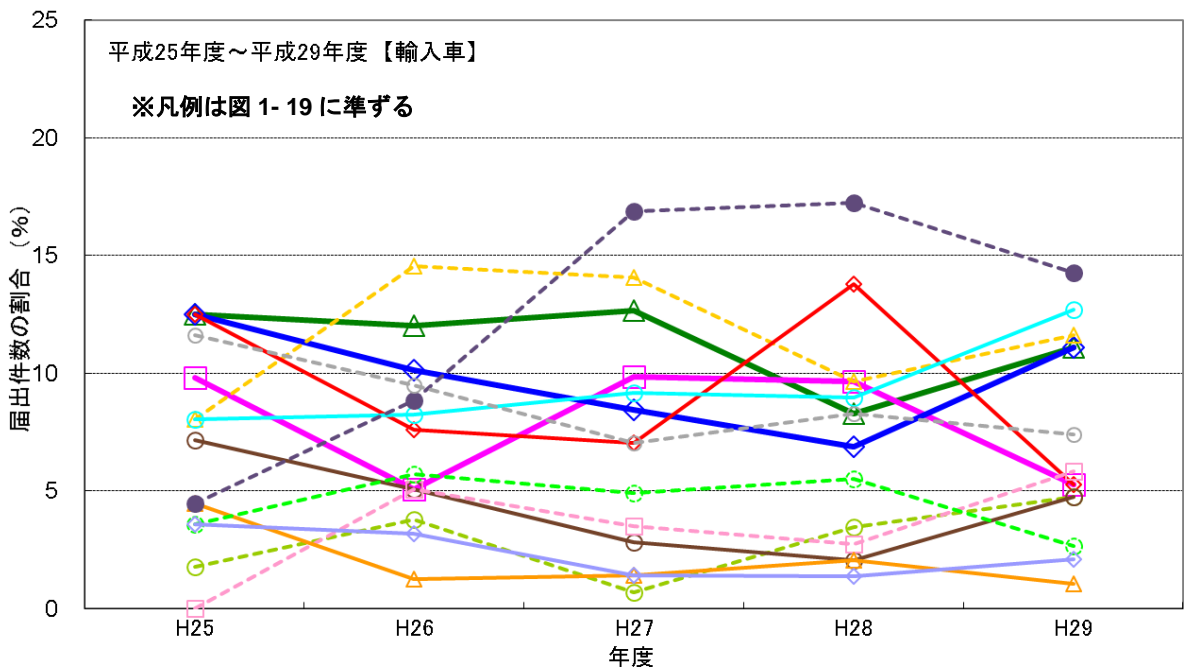


図 1-20 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

1.5 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 25 年度から平成 29 年度までの電気自動車（Electric Vehicle 以下、「EV」という。）及びハイブリッド自動車*¹（Hybrid Vehicle 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示す。なお、調査対象の車種（用途）は、乗用車（軽乗用車を含む。）、貨物車（軽貨物車を含む。）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 1-14 に示す。なお、表 1-14 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 1-14 をグラフにしたものを図 1-21 から図 1-24 にそれぞれ示す。

平成 29 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」の届出件数は 8 件で、前年度と比べて 3 件増加している。国産車の届出件数は 6 件で、前年度と比べて 2 件増加している。また、輸入車の届出件数は 2 件で、前年度と比べて 1 件増加している。

平成 29 年度の「全体」について、車種（用途）別では、普通・小型乗用車のみで 8 件で、前年度と比べて 2 件増加しており、その他の車種（用途）中では届出がなかった。

平成 29 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」の対象台数は 227（千台）であり、前年度の 15 千台と比べて 215（千台）増加している。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」が 3.0%、国産車が 3.2%及び輸入車が 0.7%となっており、前年度と比べて増加している。

*1：プラグインハイブリッド自動車を含む、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送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 1-14 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25年度～平成29年度及び5カ年平均）

車種（用途）				国産車					輸入車					全体							
				H25	H26*2	H27	H28	H29	5カ年平均	H25	H26*2	H27	H28	H29	5カ年平均	H25	H26*2	H27	H28	H29	5カ年平均
乗用車	普通・小型	届出	(件)	9	4	5	1	6	5	0	0	3	1	2	1	9	4	8	2	8	6
		件数	(%)	6.2	2.6	2.7	0.5	3.9	3.0	0.0	0.0	3.1	0.9	1.3	1.1	4.2	1.5	2.8	0.7	2.6	2.3
		対象	(千台)	1,258	522	458	11	224	546	0	0	6	1	3	2	1,258	522	463	12	227	548
		台数	(%)	16.6	5.8	2.5	0.1	3.2	4.8	0.0	0.0	2.0	0.1	0.7	0.5	16.1	5.6	2.5	0.1	3.0	4.6
	軽	届出	(件)	1	2	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	2	2	1	0	1	
		件数	(%)	0.7	1.3	1.1	0.5	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.8	0.7	0.3	0.0	0.4	
貨物車	普通・小型	対象	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		台数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	軽	届出	(件)	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	1	
		件数	(%)	1.4	0.6	0.5	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.4	0.4	0.0	0.0	0.3	
乗合車	普通・小型	対象	(千台)	0	6	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	2	
		台数	(%)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	
	軽	届出	(件)	1	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	1	
		件数	(%)	0.7	1.3	0.0	1.1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.8	0.0	0.7	0.0	0.4	
上記車種（用途）の合計	普通・小型	対象	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		台数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	軽	届出	(件)	13	9	8	4	6	8	0	0	3	1	2	1	13	9	11	5	8	9
		件数	(%)	8.9	5.8	4.3	2.2	3.9	4.9	0.0	0.0	3.1	0.9	1.3	1.1	6.0	3.4	3.9	1.7	2.6	3.4
EV及びHV以外の車両も含む届出の合計*3	普通・小型	対象	(千台)	1,259	538	460	15	224	552	0	0	6	1	3	2	1,259	538	466	15	227	554
		台数	(%)	16.6	6.0	2.5	0.1	3.2	4.8	0.0	0.0	2.0	0.1	0.7	0.5	16.1	5.7	2.5	0.1	3.0	4.7
	軽	届出	(件)	146	155	186	182	155	165	70	107	96	116	149	108	216	262	282	298	304	272
		件数	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
EV及びHV以外の車両も含む届出の合計*3	軽	対象	(千台)	7,585	8,956	18,471	15,036	7,085	11,427	215	398	291	654	491	409	7,800	9,355	18,762	15,690	7,576	11,836
		台数	(%)	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：平成26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。

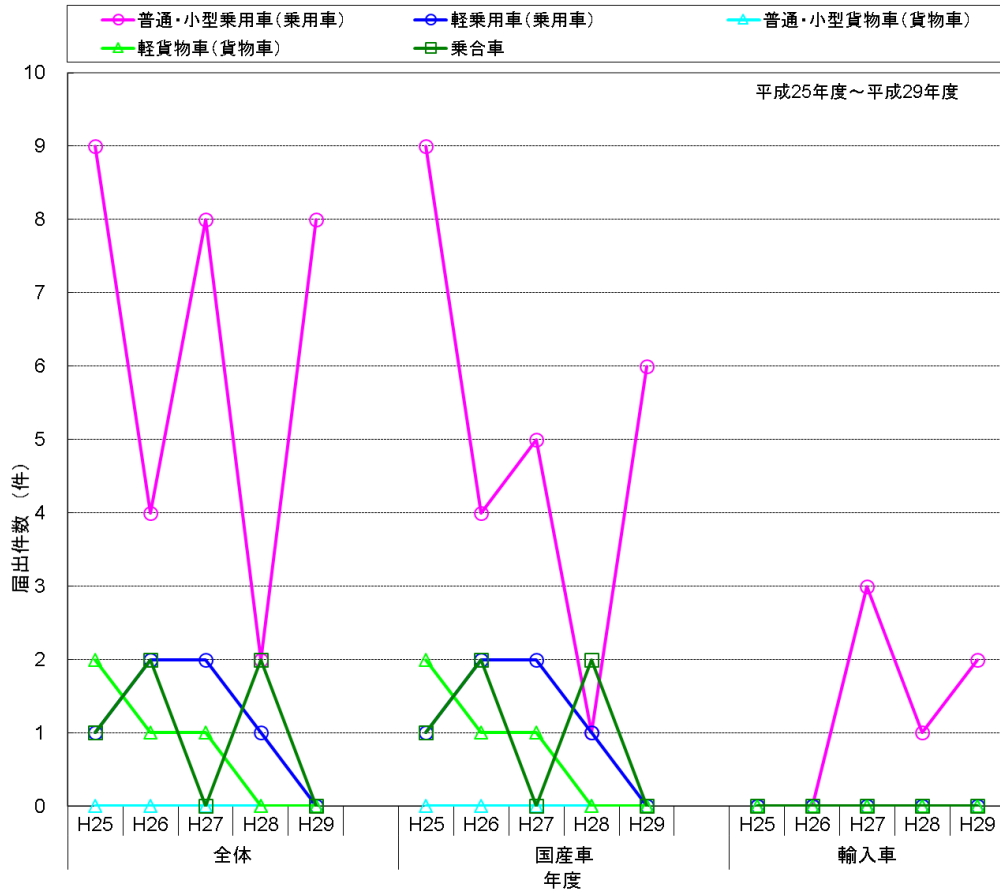


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の届出件数（平成 25 年度～平成 29 年度）

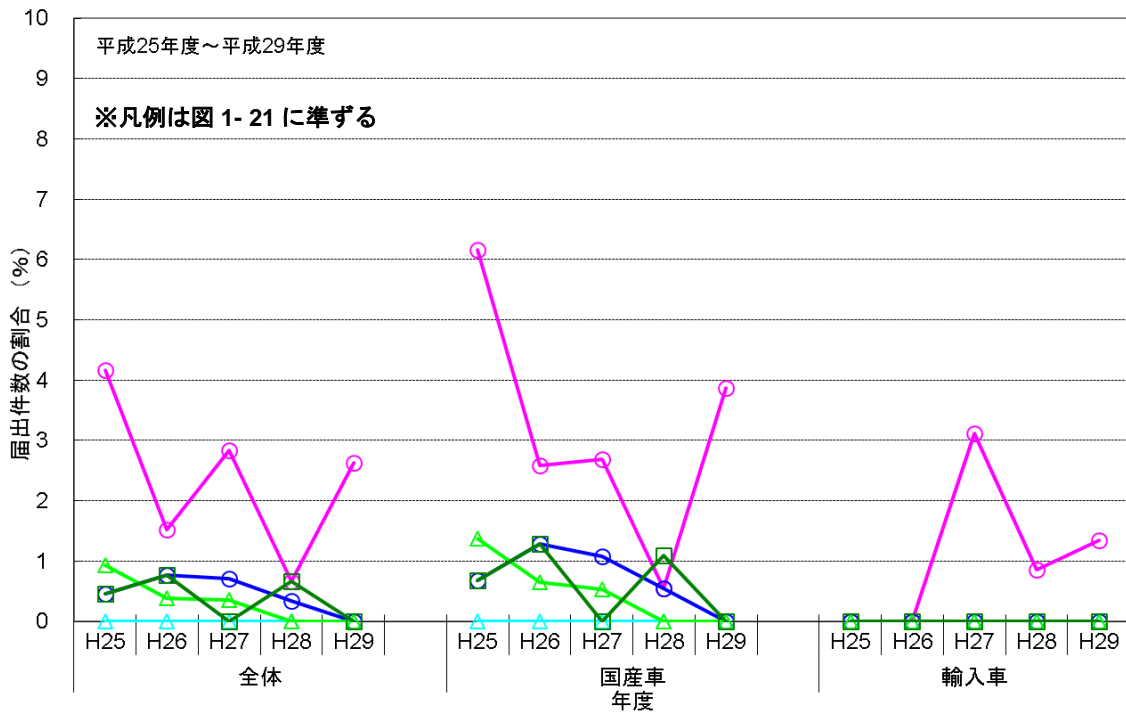


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の届出件数の割合（平成 25 年度～平成 29 年度）

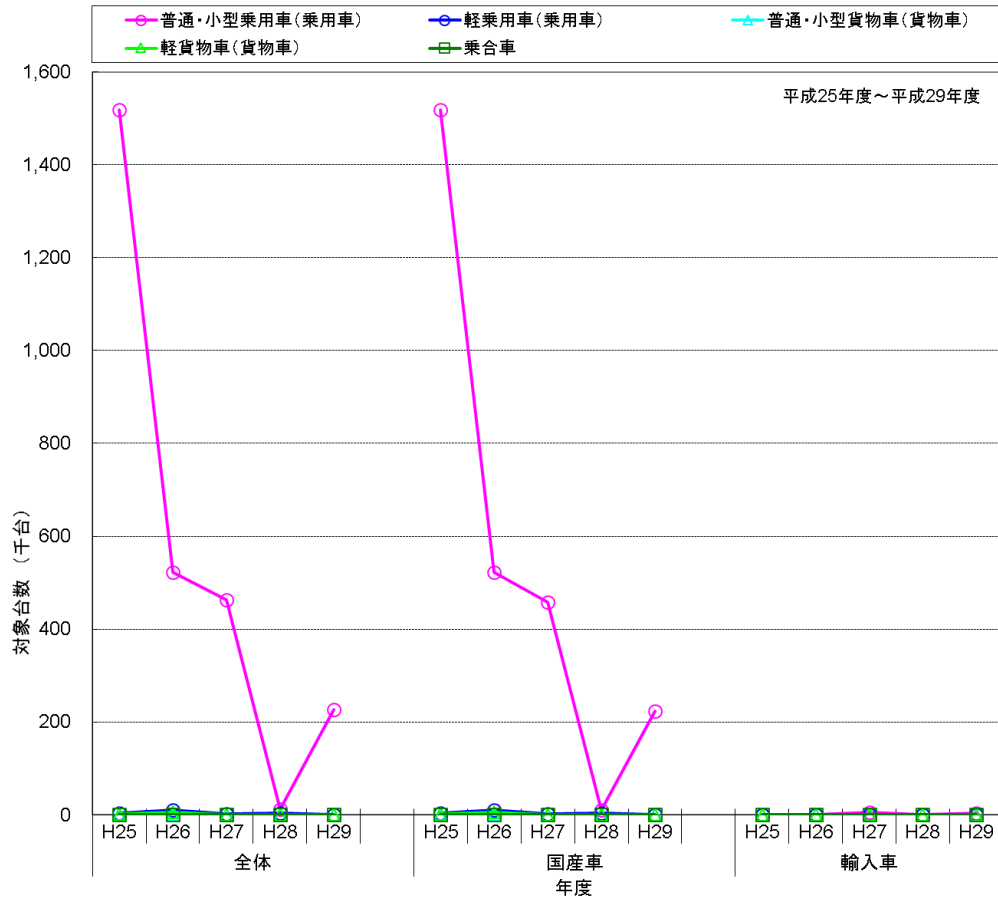


図 1-23 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の対象台数(平成25年度～平成29年度)

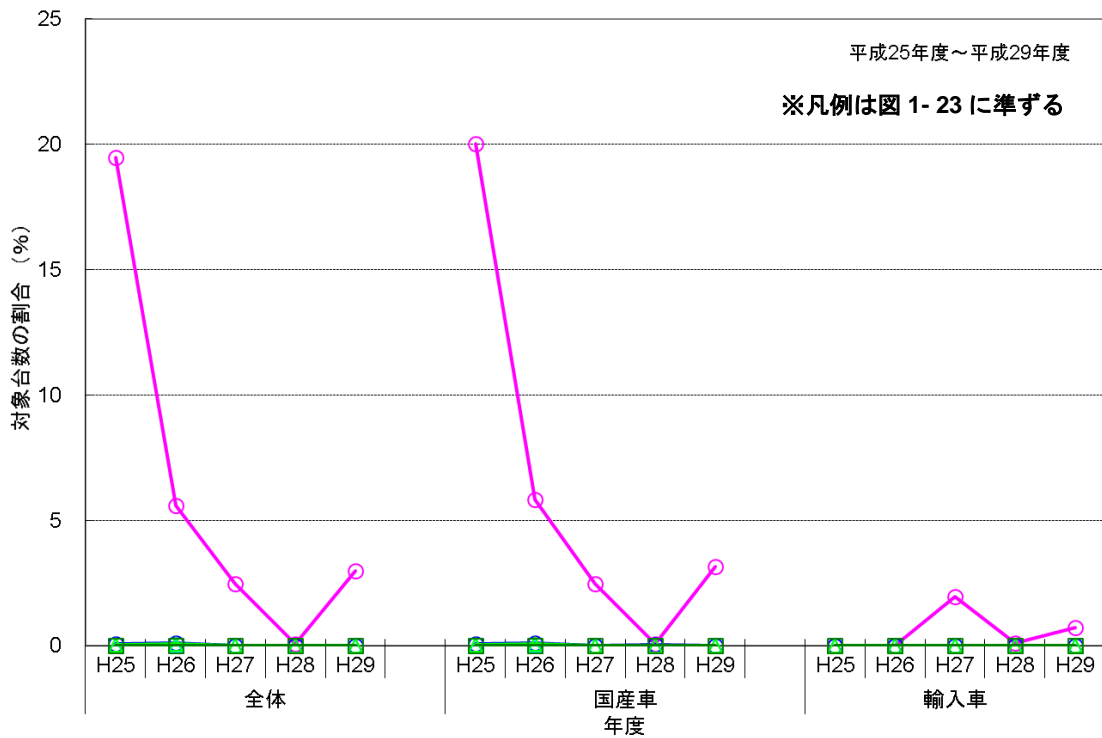


図 1-24 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の対象台数の割合(平成25年度～平成29年度)

(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

平成25年度から平成29年度までに届出されたりコール届出の中から、EV及びHVにおける特有の構造等に起因するリコール届出の装置別の届出件数及びその割合を表1-15に示す。なお、表1-15に示す届出件数及び割合は、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の合計を100としている）。また、表1-15では平成29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25年度から平成29年度までEV及びHVの特有の構造等に起因する届出がなかった装置は省略している。さらに、表1-15をグラフにしたものを図1-25及び図1-26にそれぞれ示す。その他に、表1-15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1-27及び図1-28に示す。

平成29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装置は、電気装置、動力伝達装置、原動機、燃料装置及び制動装置の5装置に限られる。

平成29年度の「全体」において、電気装置、動力伝達装置及び原動機の届出件数がそれぞれ2件であり、前年度と比較すると電気装置が2件減少し原動機が1件増加している。なお、動力伝達装置については同件数である。また、その他（エアバッグ以外）については平成27年度に1件あったが、平成28年度からは届出がなく0件であった。

平成25年度から平成29年度を通して、「全体」における装置合計の届出件数が少なく、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。

届出のあった5装置に、その他（エアバッグ以外）を加えた装置の合計でみると、「全体」の届出件数は8件で、前年度と比べて1件増加、5カ年平均と比べて3件少ない。国産車の届出件数は6件で前年度と同数であり、5カ年平均より4件少ない。輸入車の届出件数は、2件で前年度と比べて1件増加し、5カ年平均と比べて1件多い。

平成29年度において、これら6装置のEV及びHV以外の車両を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3.7%を占め前年度と比べて0.5ポイント増加、国産車は5.4%を占め前年度と比べて約1ポイント増加、輸入車は1.9%であり、前年度と比べて0.7ポイント増加している。

表 1-15 装置別の EV 及び 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 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出の装置名			国産車						輸入車						全体					
			H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
電気装置	届出件数	(件)	5	5	3	3	2	4	0	0	1	1	0	0	5	5	4	4	2	4
		(%)	4.5	4.6	2.4	2.2	1.8	3.0	0.0	0.0	1.4	1.2	0.0	0.5	3.0	2.7	2.0	1.8	0.9	2.0
動力伝達装置	届出件数	(件)	6	1	1	2	2	2	0	0	1	0	0	0	6	1	2	2	2	3
		(%)	5.4	0.9	0.8	1.5	1.8	2.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.3	3.7	0.5	1.0	0.9	0.9	1.3
原動機	届出件数	(件)	5	4	1	1	2	3	0	0	0	0	0	0	5	4	1	1	2	3
		(%)	4.5	3.7	0.8	0.7	1.8	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	2.2	0.5	0.5	0.9	1.3
燃料装置	届出件数	(件)	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	1
		(%)	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	1.4	0.0	0.9	0.5	0.0	0.0	1.0	0.0	0.5	0.3
制動装置	届出件数	(件)	1	3	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	3	1	0	1	1
		(%)	0.9	2.8	0.8	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.3	0.6	1.6	0.5	0.0	0.5	0.6
その他（エアバッグ以外）	届出件数	(件)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
		(%)	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.1
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	17	13	8	6	6	10	0	0	3	1	2	1	17	13	11	7	8	11
		(%)	15.3	12.0	6.3	4.4	5.4	8.4	0.0	0.0	4.2	1.2	1.9	1.5	10.4	7.0	5.6	3.2	3.7	5.7
EV 及び HV 以外の車両も含む上記装置の届出の合計*2	届出件数	(件)	111	108	127	135	112	119	53	77	71	86	106	79	164	185	198	221	218	197
		(%)	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 1-14 に示す車種（用途）別の届出件数の合計より多くなる。

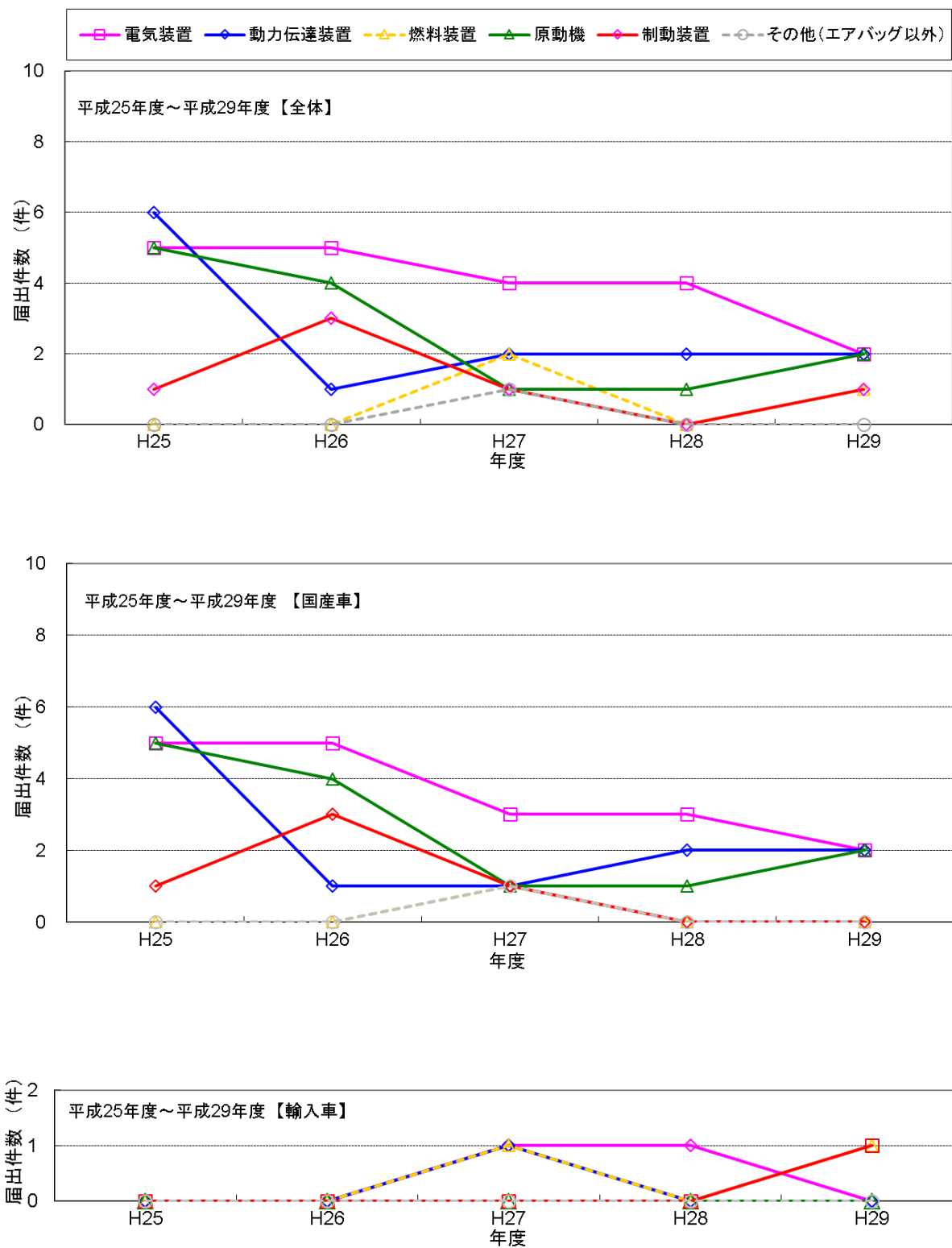


図 1-25 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数
(平成25年度～平成29年度)

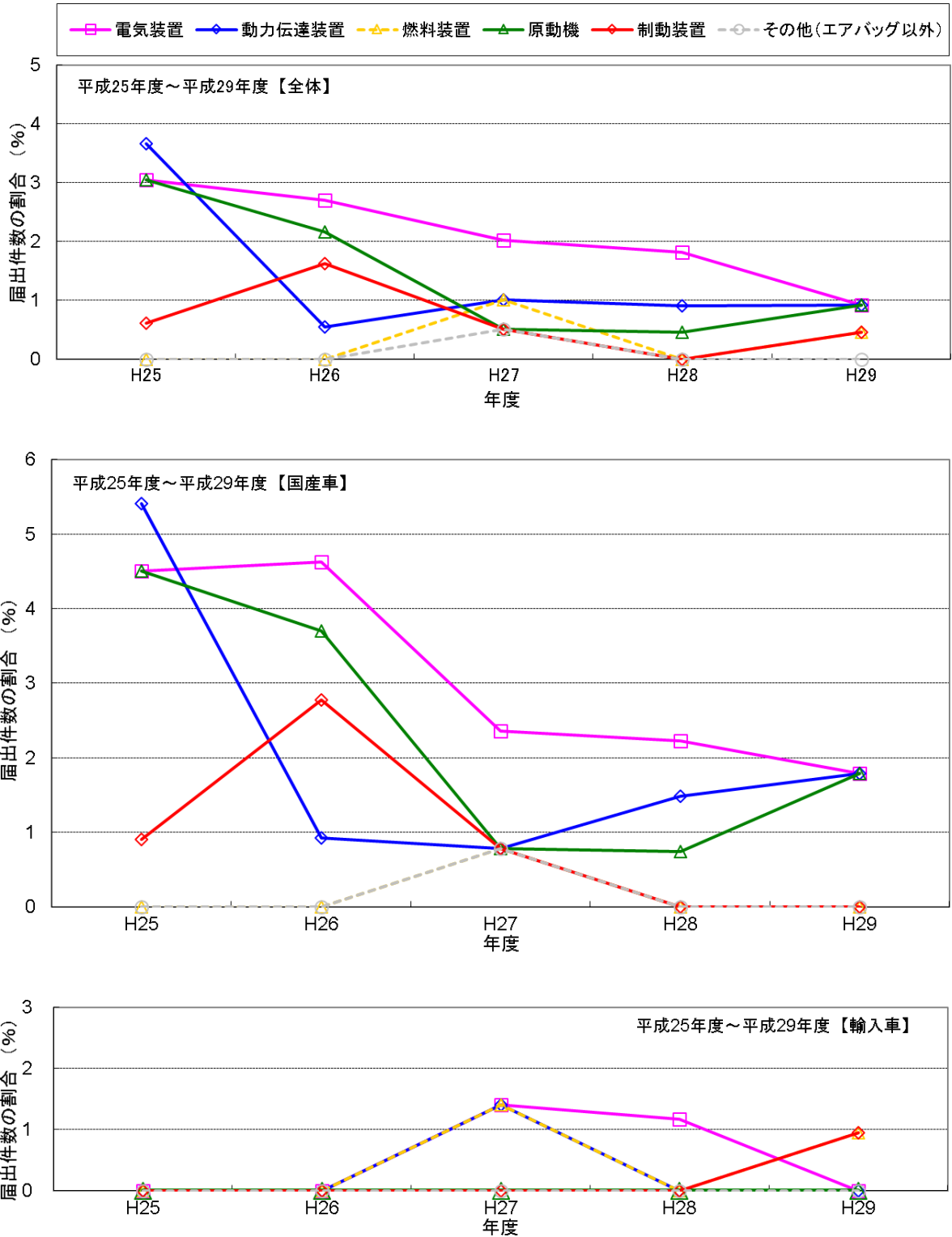


図 1-26 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合（平成25年度～平成29年度）

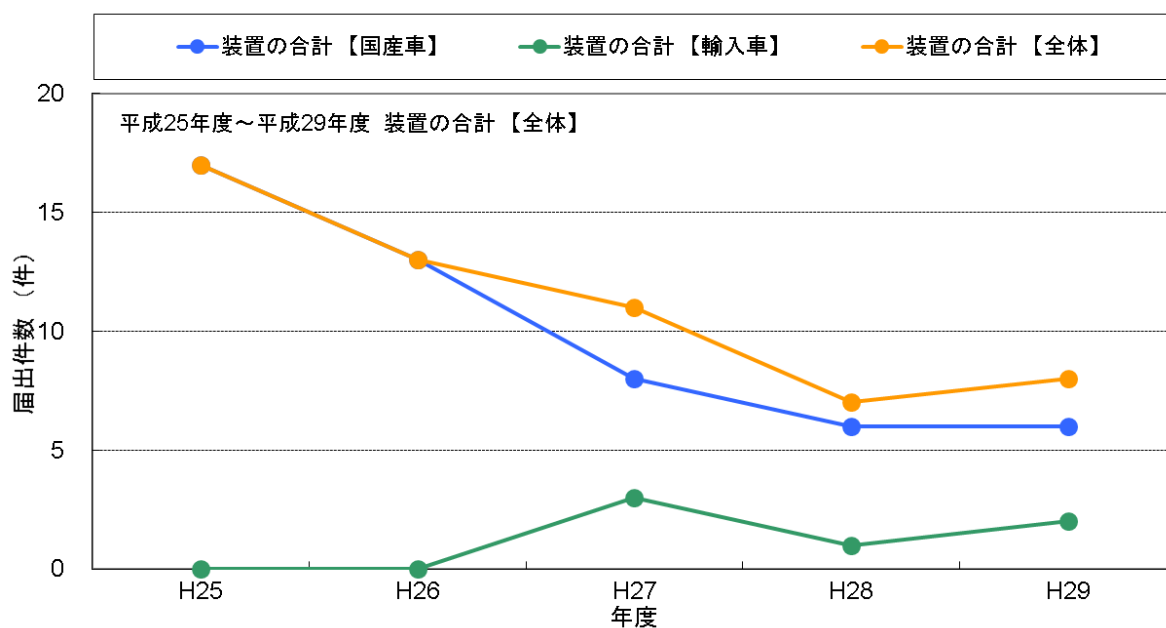


図 1-27 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(平成 25 年度～平成 29 年度)

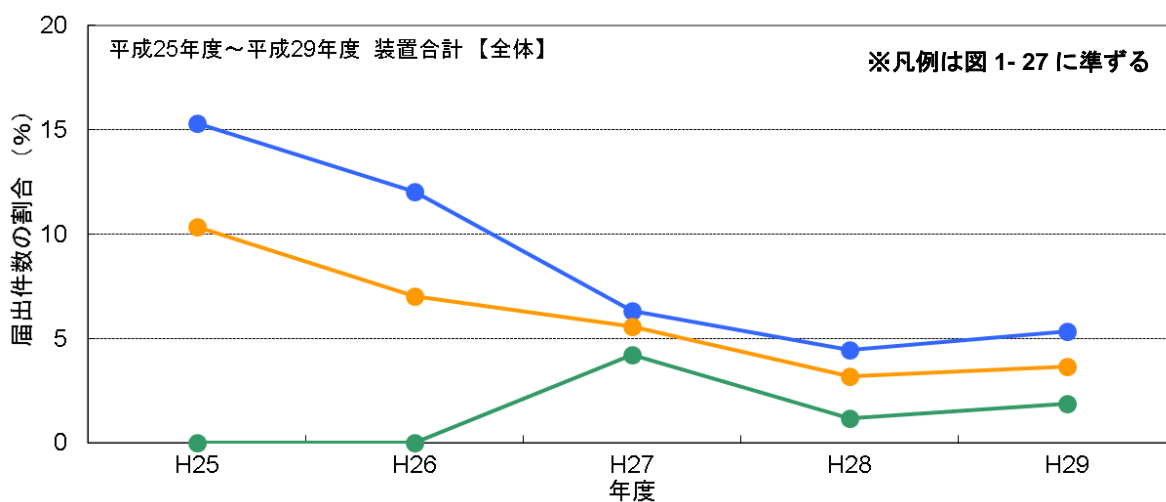


図 1-28 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (平成 25 年度～平成 29 年度)

1.6 先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出状況

「先進安全自動車（Advanced Safety Vehicle 以下、「ASV」という。）」とは、先進技術を利用して安全運転に資するシステムを搭載した自動車である。実用化されたASV技術^{*1}には、以下図1-28のようなシステムがある。それらのうち、「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25年度から平成29年度の届出状況を表1-16に示す。また、表1-16をグラフにしたものを図1-29に示す。

なお、平成29年度における届出はなかった。

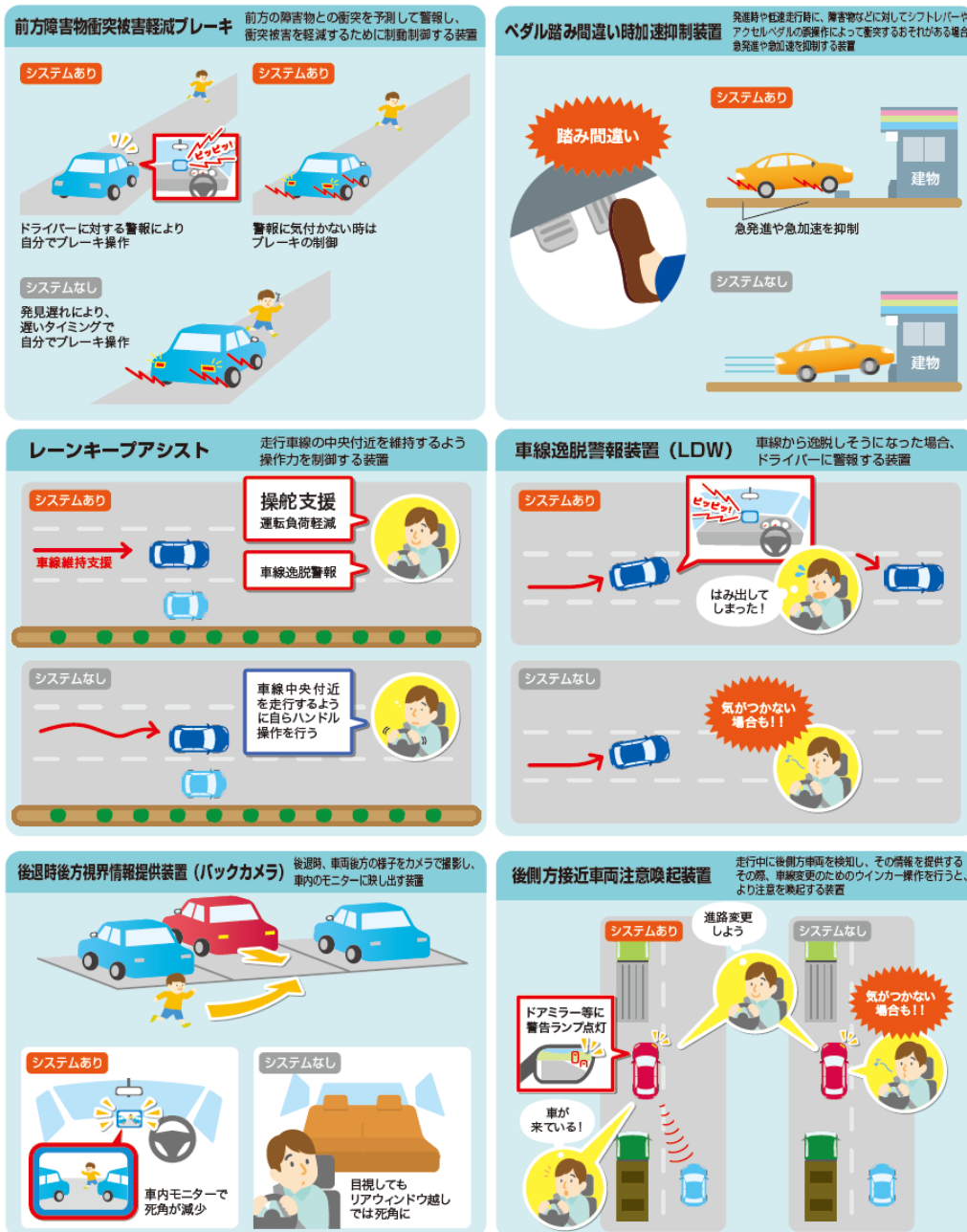


図1-28 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/japanese/practical.html>

表 1-16 ASV技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 カ年平均）

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					
	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均
衝突被害軽減ブレーキ	2	0	3	2	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	4	2	0	2
ブレーキ	25,684	0	12,728	13,190	0	10,320	0	0	17	0	0	3	25,684	0	12,745	13,190	0	10,324
レーンキープアシスト	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ACC	1	0	1*2	0	0	0	0	1	1*2	0	0	0*2	1	1	2*2	0	0	1
	7,256	0	15*2	0	0	1,454*2	0	139	17*2	0	0	31*2	7,256	139	32*2	0	0	1,485*2
合計	2	0	3*2	2	0	1*2	0	1	1*2	0	0	0*2	2	1	4*2	2	0	2*2
	25,684	0	12,728*2	13,190	0	10,320*2	0	139	17*2	0	0	3*2	25,684	139	12,745*2	13,190	0	10,324*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。

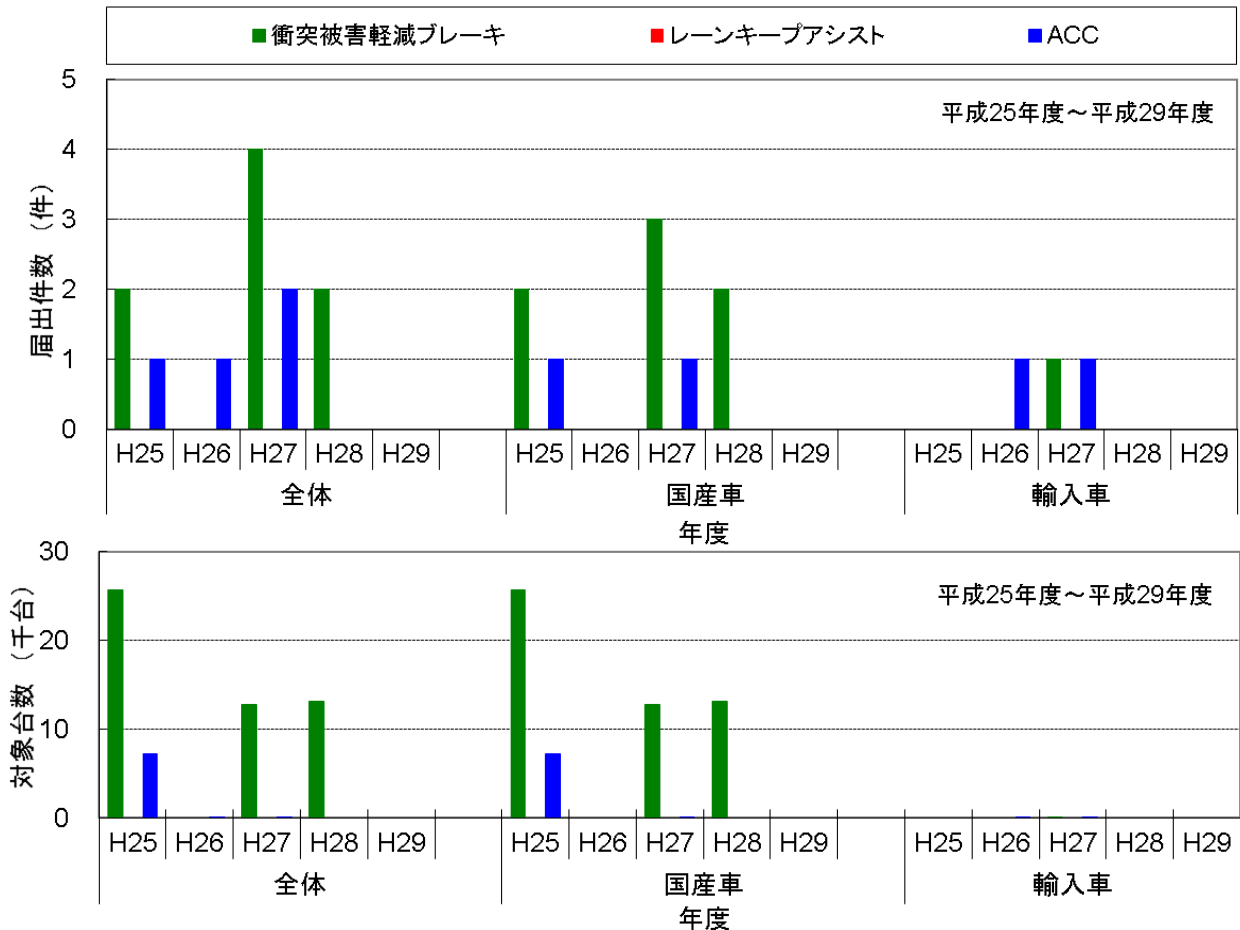


図 1-29 ASV技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 25 年度～平成 29 年度）

平成 25 年度から平成 29 年度までのASV技術に関するリコール届出は、表 1-16 及び図 1-29 に示すように、0～3 件で推移している。

ASV技術が装着された保有車両数*1（以下、「ASV技術装着台数」という。）を表 1-17 示す。また、表 1-17 をグラフにしたものを図 1-30 に示す。

表 1-17 ASV技術の装着台数（平成 25 年～平成 29 年）

ASV 技術の名称		装着台数（台）				
		H25	H26	H27	H28	H29
衝突被害軽減 ブレーキ	【乗用車】	197,419	520,530	705,449	1,832,277	2,671,767
	【大型車】	20,267	26,368	34,666	42,844	59,153
	【乗用車及び 大型車の合計】	217,686	546,898	740,115	1,875,121	2,730,920
レーンキープアシスト【乗用車】		12,953	59,294	186,508	588,355	915,871
全車速 ACC【乗用車】		98,061	122,750	222,726	586,543	606,850

*1：国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトASV技術装着台数
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/resource/data/H28souchakudaisuu.pdf>

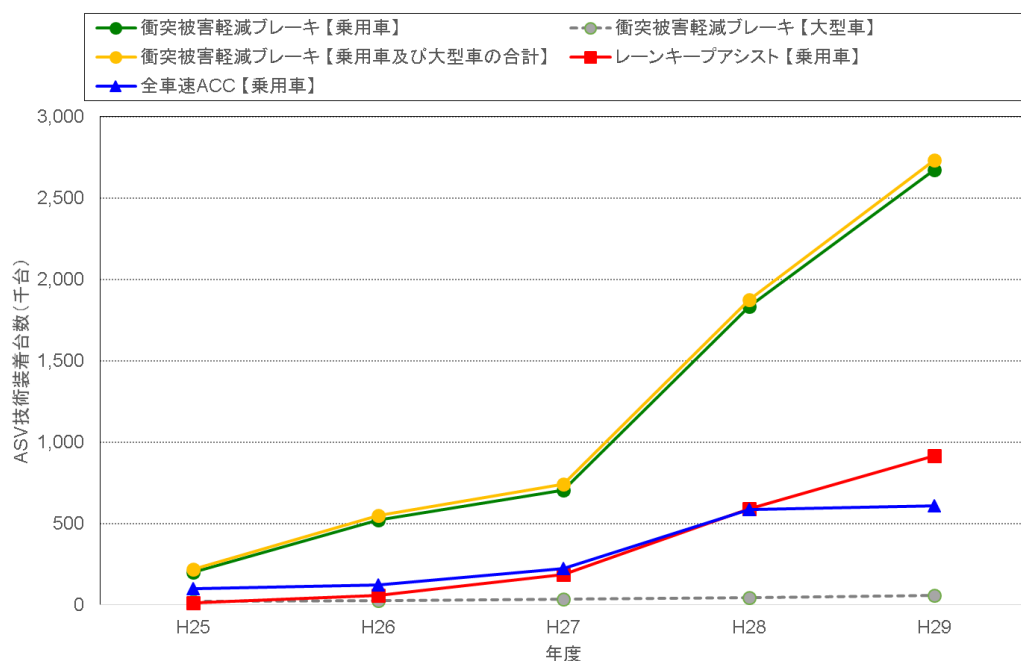




図 1-30 ASV技術の装着台数 (平成 25 年度～平成 29 年度)

表 1-17 及び図 1-30 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 25 年度から増加傾向にある。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は大きく、平成 25 年度以降は著しく増加している。

また、国土交通省及び経済産業省は高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、ASV技術を搭載した車両に「セーフティ・サポートカー（サポカー）」、「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」と愛称をつけ、普及啓発に取り組んでおり、ASV技術装着台数はさらに増加していくものと思われる。以下に「セーフティ・サポートカー（サポカー）」及び「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」の概要を表 1-18 に、サポカーSの区分を表 1-19 示す。

表 1-18 サポカー及びサポカーSの概要




	<p>「セーフティ・サポートカー（サポカー）」とは、自動ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車</p>
	<p>「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」とは、自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車</p>

*：経済産業省ウェブサイト「サポカー／サポカーSで未来はもっと明るくなる。」

<https://www.safety-support-car.go.jp/>

なお、安全運転を支援する装置は、交通事故の防止や被害の軽減に役立つが、これらの装置も万能ではなく、条件によっては作動しない場合があることに注意が必要である。

表 1-19 サポカーSの区分

ワイド		自動ブレーキ（対歩行者）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置* ¹ 、車線逸脱警報* ² 、先進ライト* ³
ベーシック+		自動ブレーキ（対車両）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置* ¹
ベーシック		低速自動ブレーキ（対車両）* ⁴ 、ペダル踏み間違い時加速抑制装置* ¹

*1：マニュアル車は除く。

*2：車線維持支援装置でも可。

*3：自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。

*4：作動速度領域が時速 30km 以下のもの。

このほか、表 1-20 に掲げる先進安全技術その他の高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断に応じ、各先進安全技術の普及に活用することができる。

表 1-20 その他の先進安全技術

事故類型		対応する先進安全技術
人対車両	横断中	衝突警報
	交差点における事故	交差点安全支援機能（TSPS* ¹ /DSSS* ² ）
	低速走行中の事故（後退時等）	アラウンドビューモニター リアビューモニター
	夜間・薄暮時における事故	オートライト
車両相互	正面衝突	車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置、ふらつき注意喚起装置
	正面衝突（逆走起因）	道路標識認識装置 逆走防止装置（カーナビ連携）
	追突	車間距離制御装置、衝突警報【再掲】、先行車発進お知らせ機能
	出会い頭衝突	道路標識認識装置【再掲】
	進路変更時衝突	後側方接近車両注意喚起装置
	交差点における事故	交差点安全支援機能（TSPS/DSSS）【再掲】
	低速走行中の事故（後退時等）	アラウンドビューモニター【再掲】、車線維持支援制御装置【再掲】、ふらつき注意喚起装置【再掲】
車両単独	車線逸脱警報装置【再掲】、車線維持支援制御装置【再掲】 ふらつき注意喚起装置【再掲】	
その他	ヘッドアップディスプレイ	

*1：Traffic Signal Prediction Systems（信号情報活用運転支援システム）

*2：Driving Safety Support Systems（安全運転支援システム）

2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況

2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合

平成 25 年度から平成 29 年度までのリコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目・分類に区分けし、平成 25 年度から平成 29 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 29 年度末現在）のもの	

「全体」を表す図 2-1 をみると、平成 29 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 424 件で前年度と比べて 32 件増加しており、5 カ年平均と比べると 28 件多くなっていた。そのうち、「設計」に区分されるものが 233 件で、前年度と比べて 30 件増加しており、5 カ年平均と比べると 8 件多くなっていた。また、「製造」に区分されるものは 157 件であり、前年度に比べ 24 件増加し、5 カ年平均と比べても 15 件多かった。届出件数割合の 5 カ年平均をみると「設計」約 55%、「製造」約 37%であり、「設計」の区分が不具合発生の原因になっている届出が多い傾向にある。なお、平成 27 年度及び平成 28 年度の「その他」の区分が増加しているのはタカタ製エアバッグのリコール届出が当該区分に該当しているためである。

項目別にみると、「設計」に区分されるもので最も多い項目は、「設計自体」の 146 件であり、前年度と比べて 12 件増加し、5 カ年平均と比べても 2 件多くなっている。「設計自体」に該当する分類では「評価基準の甘さ」が 86 件で最も多い。当該分類「評価基準の甘さ」は、5 カ年平均の届出割合が 23.6%であり、「設計」区分の中で過去 5 年間常に届出件数が最も多く、その割合も最も高くなっている。次いで届出件数が多いのは「プログラムミス」35 件、「使用環境条件の甘さ」30 件となっている。分類「使用環境条件の甘さ」については、前年度の 11 件から 19 件と大きく増加している。「製造」に区分されるものは全ての項目で届出件数が増加しているが、最も多い項目は、「作業工程」121 件であり、前年度に比べ 11 件増加し、5 カ年平均と比べても 2 件多い。

「作業工程」に該当する分類では「製造工程不適切」が 53 件と最も多く、前年度から 10 件増加しているが、5 カ年平均より 5 件少なく平成 25 年度からみると減少傾向にある。なお、当該分類「製造工程不適切」は、5 カ年平均の届出件数割合が 14.7%であり、「製造」区分の中で過去 5 年間常に届出件数が最も多く、その割合も最も高い。

国産車を表す図 2-2 をみると、平成 29 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 235 件で前年度と比べて 12 件減少し、5 カ年平均と比べても 11 件少なくなっていた。そのうち、「設計」区分に該当するものは 138 件で、前年度と比べて 12 件減少しており、5 カ年平均と比べて 15 件少なかった。対して「製造」区分に該当するものは 82 件で、前年度と比べて 20 件増加しており、5 カ年平均と比べて 6 件多くなっている。なお、国産車における届出件数割合を 5 カ年平均でみると、「設計」約 62%、「製造」約 31%であり「設計」の区分が不具合発生の原因になっている届出が多い傾向にある。

項目別にみると、「設計」に区分されるもので最も多い項目は、「設計自体」83 件であるが、前年度と比べて 9 件減少しており 5 カ年平均と比べても 12 件少ない。また、「設計自体」項目に該当する全ての分類で届出件数が減少している。「設計自体」項目中の「評価基準の甘さ」分類は 55 件で最も多くなっているが、前年度と同数であり平成 25 年度からみると減少傾向にある。なお、当該分類「評価基準の甘さ」が過去 5 年間常に届出件数が多く、その割合も最も高い。次いで、「性能」項目が 28 件と前年度より 13 件増加し、全ての分類で届出件数が増加している。「製造」に区分されるものは全ての項目で届出件数が増加しているが、最も届出件数が多い項目は、「作業工程」59 件であり、前年度と比べて 11 件増加している。「作業工程」に該当する分類では「作業員のミス」が 19 件で最も多くなっている。国産車における不具合発生原因は、「設計」に区分されるものが多く、その中でも「設計自体」の「評価基準の甘さ」が最も多い分類になっているが、その件数は減少傾向にある。しかしながら、「製造」に区分される不具合原因が増加している。

輸入車を表す図 2-3 をみると、平成 29 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 189 件で前年度から 44 件と大きく増加し、5 年平均と比べても 40 件多い。そのうち、「設計」区分に該当するものは 95 件で、前年度と比べて 42 件増加しており、5 年平均と比べても 23 件多い。「製造」に該当するものは 75 件で、前年度と比べて 4 件増加している。輸入車における届出件数割合を 5 年平均でみると、「設計」48.5%、「製造」44.1%と「設計」に区分される届出が多いが、「設計」及び「製造」に両方の届出件数が増加傾向にある。

「設計」に該当する項目は、全て増加しているが最も多いものは、「設計自体」63 件であり、前年度と比べて 21 件増加していた。「設計自体」項目中では「評価基準の甘さ」分類が 31 件で最も多くなっている。なお、「プログラムミス」が 25 件と前年度から 13 件増加し、「設計」区分中で 2 番目に多い届出件数になっている。また、「性能」項目中の「使用環境条件の甘さ」分類は、前年度の 3 件から 5 倍の 15 件になり、大きく増加している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」62 件であるが、前年度と同数であり、5 年平均より 3 件多い。「作業工程」項目中では「製造工程不適切」分類が 35 件で最も多くなっており、前年度と比べて 15 件増加している。なお、「機械設備」項目中の「保守管理の不備」分類が増加しているが、その他全ての分類で届出件数は同数または減少している。輸入車における不具合発生原因は、「製造工程不適切」が増加し、前年度まで多かった「作業員のミス」、「マニュアルの不備」、「作業管理不適切」といった分類は減少しているが、「製造」に区分されるものは増加傾向にある。また、「設計」に区分されるものは前年度まで減少傾向であったが、平成 29 年度は大きく増加していた。

これらのことから、平成 29 年度「全体」の不具合発生原因で「設計」区分中、「評価基準の甘さ」分類は、国産車及び輸入車において届出件数が多くその割合が高くなっている。「設計」区分中において多い「プログラムミス」は輸入車で届出が多かった。また、「設計」区分中、「使用環境条件の甘さ」分類は、国産車及び輸入車において大きく増加している。「製造」に区分される届出件数が大きく増加した要因は、国産車によるものが大きく、全ての項目で届出件数が増加していた。

※：太い枠線は、前年度に対してが
増加した項目及び分類である。

全体

不
具
合
発
生
原
因

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	205	266	219	203	233	225	
件数(%)	60.1	64.4	53.7	51.8	55.0	56.9	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	341	413	408	392	424	396	
件数(%)	100	100	100	100	100	100	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	136	142	142	133	157	142	
件数(%)	39.9	34.4	34.8	33.9	37.0	35.9	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	0	5	47	56	34	28	
件数(%)	0.0	1.2	11.5	14.3	8.0	7.2	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	54	44	37	22	48	41	
件数(%)	15.8	10.7	9.1	5.6	11.3	10.4	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	31	48	36	47	39	40	
件数(%)	9.1	11.6	8.8	12.0	9.2	10.2	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	120	174	146	134	146	144	
件数(%)	35.2	42.1	35.8	34.2	34.4	36.4	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	124	115	124	110	121	119	
件数(%)	36.4	27.8	30.4	28.1	28.5	30.0	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	5	10	4	10	21	10	
件数(%)	1.5	2.4	1.0	2.6	5.0	2.5	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	3	6	8	11	12	8	
件数(%)	0.9	1.5	2.0	2.8	2.8	2.0	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	4	11	6	2	3	5	
件数(%)	1.2	2.7	1.5	0.5	0.7	1.3	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	8	5	3	0	3	4	
件数(%)	2.3	1.2	0.7	0.0	0.7	1.0	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	29	28	10	11	15	19	
件数(%)	8.5	6.8	2.5	2.8	3.5	4.7	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	17	11	24	11	30	19	
件数(%)	5.0	2.7	5.9	2.8	7.1	4.7	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	24	33	26	36	23	28	
件数(%)	7.0	8.0	6.4	9.2	5.4	7.2	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	7	15	10	11	16	12	
件数(%)	2.1	3.6	2.5	2.8	3.8	3.0	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	80	120	99	81	86	93	
件数(%)	23.5	29.1	24.3	20.7	20.3	23.6	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	14	14	23	27	25	21	
件数(%)	4.1	3.4	5.6	6.9	5.9	5.2	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	26	40	24	26	35	30	
件数(%)	7.6	9.7	5.9	6.6	8.3	7.6	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	25	33	26	35	31	30	
件数(%)	7.3	8.0	6.4	8.9	7.3	7.6	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	13	3	13	11	16	11	
件数(%)	3.8	0.7	3.2	2.8	3.8	2.8	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	69	65	60	43	53	58	
件数(%)	20.2	15.7	14.7	11.0	12.5	14.7	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	17	14	25	21	21	20	
件数(%)	5.0	3.4	6.1	5.4	5.0	5.0	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	5	10	4	10	21	10	
件数(%)	1.5	2.4	1.0	2.6	5.0	2.5	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	2	3	7	8	12	6	
件数(%)	0.6	0.7	1.7	2.0	2.8	1.6	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	1	3	1	3	0	2	
件数(%)	0.3	0.7	0.2	0.8	0.0	0.4	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	4	11	5	2	3	5	
件数(%)	1.2	2.7	1.2	0.5	0.7	1.3	

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	0	0	1	0	0	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	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 25 年度～平成 29 年度及び 5 カ年平均)

※：太い枠線は、前年度に対してが
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						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	141	179	156	150	138	153
件数(%)	61.6	70.2	58.6	60.7	58.7	62.0

総 届 出 件 数						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	229	255	266	247	235	246
件数(%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	88	72	77	62	82	76
件数(%)	38.4	28.2	28.9	25.1	34.9	30.9

そ の 他						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	0	4	33	35	15	17
件数(%)	0.0	1.6	12.4	14.2	6.4	7.1

性 能						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	40	29	25	15	28	27
件数(%)	17.5	11.4	9.4	6.1	11.9	11.1

耐 久 性						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	18	39	26	43	27	31
件数(%)	7.9	15.3	9.8	17.4	11.5	12.4

設 計 自 体						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	83	111	105	92	83	95
件数(%)	36.2	43.5	39.5	37.2	35.3	38.5

作 業 工 程						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	78	51	64	48	59	60
件数(%)	34.1	20.0	24.1	19.4	25.1	24.4

機 械 設 備						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	5	9	3	9	13	8
件数(%)	2.2	3.5	1.1	3.6	5.5	3.2

工 具 ・ 治 具						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	3	5	7	4	8	5
件数(%)	1.3	2.0	2.6	1.6	3.4	2.2

部 品 ・ 材 料						
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
届出(件)	2	7	3	1	2	3
件数(%)	0.9	2.7	1.1	0.4	0.9	1.2

量製品の品質に見込み違い	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	8	3	3	0	3	3
部品、材料の特性の不十分	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	16	16	3	7	10	10
使用環境条件の甘さ	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	16	10	19	8	15	14
開発評価の不備	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	15	27	19	34	14	22
実車相当テストの不十分	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	3	12	7	9	13	9
評価基準の甘さ	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	68	77	77	55	55	66
図面等の不備	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	4	9	16	23	18	14
プログラムミス	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	11	25	12	14	10	14
作業員のミス	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	14	14	14	11	19	14
マニュアルの不備	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	10	2	11	5	10	8
製造工程不適切	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	40	24	18	23	18	25
作業管理不適切	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	14	11	21	9	12	13
保守管理の不備	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	5	9	3	9	13	8
保守管理の不備	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	2	3	6	4	8	5
金型寸法の不適切	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	1	2	1	0	0	1
管理の不備	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	2	7	2	1	2	3
再生品利用の不備	届出(件)	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
	件数(%)	0	0	1	0	0	0

図 2-2 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 カ年平均)

※：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

		H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
設計							
届出(件)		64	87	63	53	95	72
件数(%)		57.1	55.1	44.4	36.6	50.3	48.5
性能							
届出(件)		14	15	12	7	20	14
件数(%)		12.5	9.5	8.5	4.8	10.6	9.1
耐久							
届出(件)		13	9	10	4	12	10
件数(%)		11.6	5.7	7.0	2.8	6.3	6.4
設計自体							
届出(件)		37	63	41	42	63	49
件数(%)		33.0	39.9	28.9	29.0	33.3	33.0
総届出件数							
届出(件)		112	158	142	145	189	149
件数(%)		100	100	100	100	100	100
製造							
届出(件)		48	70	65	71	75	66
件数(%)		42.9	44.3	45.8	49.0	39.7	44.1
その他							
届出(件)		0	1	14	21	19	11
件数(%)		0.0	0.6	9.9	14.5	10.1	7.4
作業工程							
届出(件)		46	64	60	62	62	59
件数(%)		41.1	40.5	42.3	42.8	32.8	39.4
機械設備							
届出(件)		0	1	1	1	8	2
件数(%)		0.0	0.6	0.7	0.7	4.2	1.5
工具・治具							
届出(件)		0	1	1	7	4	3
件数(%)		0.0	0.6	0.7	4.8	2.1	1.7
部品・材料							
届出(件)		2	4	3	1	1	2
件数(%)		1.8	2.5	2.1	0.7	0.5	1.5
量産品の品質に見込み違い							
届出(件)		0	2	0	0	0	0
件数(%)		0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.3
部品、材料の特性の不十分							
届出(件)		13	12	7	4	5	8
件数(%)		11.6	7.6	4.9	2.8	2.6	5.5
使用環境条件の甘さ							
届出(件)		1	1	5	3	15	5
件数(%)		0.9	0.6	3.5	2.1	7.9	3.4
開発評価の不備							
届出(件)		9	6	7	2	9	7
件数(%)		8.0	3.8	4.9	1.4	4.8	4.4
実車相当テストの不十分							
届出(件)		4	3	3	2	3	3
件数(%)		3.6	1.9	2.1	1.4	1.6	2.0
評価基準の甘さ							
届出(件)		12	43	22	26	31	27
件数(%)		10.7	27.2	15.5	17.9	16.4	18.0
図面等の不備							
届出(件)		10	5	7	4	7	7
件数(%)		8.9	3.2	4.9	2.8	3.7	4.4
プログラムミス							
届出(件)		15	15	12	12	25	16
件数(%)		13.4	9.5	8.5	8.3	13.2	10.6
作業員のミス							
届出(件)		11	19	12	24	12	16
件数(%)		9.8	12.0	8.5	16.6	6.3	10.5
マニュアルの不備							
届出(件)		3	1	2	6	6	4
件数(%)		2.7	0.6	1.4	4.1	3.2	2.4
製造工程不適切							
届出(件)		29	41	42	20	35	33
件数(%)		25.9	25.9	29.6	13.8	18.5	22.4
作業管理不適切							
届出(件)		3	3	4	12	9	6
件数(%)		2.7	1.9	2.8	8.3	4.8	4.2
保守管理の不備							
届出(件)		0	1	1	1	8	2
件数(%)		0.0	0.6	0.7	0.7	4.2	1.5
保守管理の不備							
届出(件)		0	0	1	4	4	2
件数(%)		0.0	0.0	0.7	2.8	2.1	1.2
金型寸法の不適切							
届出(件)		0	1	0	3	0	1
件数(%)		0.0	0.6	0.0	2.1	0.0	0.5
管理の不備							
届出(件)		2	4	3	1	1	2
件数(%)		1.8	2.5	2.1	0.7	0.5	1.5
再生品利用の不備							
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【輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 カ年平均)

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その割合

平成 25 年度から平成 29 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 29 年度における届出件数が多い順に記載している。

「全体」を示す表 2-2 を見ると、平成 29 年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 39 件で最も多くなっており、前年度の 38 件から 1 件増加し、5 カ年平均においても 40 件で全装置の中で最も多くなっている。次いで、届出件数の多かった装置は電気装置 37 件であり、平成 27 年度から届出件数が増加している。燃料装置における届出件数は前年度と同件数であった。制動装置は 25 件で前年度の 12 件から 13 件と大きく増加している。動力伝達装置における届出件数は 17 件で前年度の 29 件から 12 件と大きく減少している。車枠・車体の届出件数は 16 件と前年度の 7 件から 9 件増加している。

国産車を示す表 2-3 を見ると、平成 29 年度において電気装置の届出件数が 28 件と最も多く前年度の 19 件から 9 件増加していた。原動機については、届出件数 23 件であり前年度の 32 件から 9 件減少しているが、届出件数の 5 カ年平均が全装置の中で最も多く、届出件数が多い装置であることがわかる。また、動力伝達装置については届出件数 12 件であり前年度の 24 件から 12 件減少している。燃料装置についても届出件数が 9 件で前年度の 18 件から 9 件減少している。なお、車枠・車体が 12 件で前年度の 5 件から 7 件増加し、制動装置については 11 件で前年度の 9 件から 2 件増加している。

輸入車を示す表 2-4 を見ると、燃料装置及び原動機の届出件数が 16 件と最も多く、5 カ年平均においても両装置は 11 件と全装置の中で最も多くなっている。燃料装置は、前年度 7 件から 9 件増加し、原動機については、前年度 6 件から 10 件増加している。次いで制動装置での届出件数が多く 14 件で前年度の 3 件から 11 件増加している。電気装置は 9 件であり、前年度の 12 件から 3 件減少している。動力伝達装置の届出件数は 5 件で前年度と同件数であり、車枠・車体については届出件数 4 件で前年度 2 件から 2 件増加している。国産車と比較すると輸入車では燃料装置が上位にあり、国産車で上位にある動力伝達装置の順位が低くなっている。

これらのことから、「設計」区分におけるリコール届出について原動機が最も多くなった要因は、国産車で届出が減少したものの、輸入車において増加したことから「全体」において最も届出件数が多くなっていた。また、電気装置については国産車の届出件数が増加していたことが影響しており、燃料装置は、国産車で届出件数が半数になっていたものの、輸入車において最も届出件数が多かったことから前年度と比べて同件数になっていた。車枠・車体については、国産車及び輸入車のどちらも増加していたが、国産車で届出件数増加が大きく影響していた。制動装置は、国産車及び輸入車どちらも届出件数は増加していたが、輸入車で届出が大きく増加したことが影響していた。また、動力伝達装置における届出件数の減少は国産車における届出件数の減少が影響していた。

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 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
原動機	件数	(件)	35	53	34	38	39	40
		(%)	17.1	19.9	15.5	18.7	16.7	17.7
電気装置	件数	(件)	21	19	36	31	37	29
		(%)	10.2	7.1	16.4	15.3	15.9	12.8
燃料装置	件数	(件)	14	29	20	25	25	23
		(%)	6.8	10.9	9.1	12.3	10.7	10.0
制動装置	件数	(件)	25	25	18	12	25	21
		(%)	12.2	9.4	8.2	5.9	10.7	9.3
動力伝達装置	件数	(件)	38	36	26	29	17	29
		(%)	18.5	13.5	11.9	14.3	7.3	13.0
車枠・車体	件数	(件)	6	4	11	7	16	9
		(%)	2.9	1.5	5.0	3.4	6.9	3.9
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	9	13	11	9	10	10
		(%)	4.4	4.9	5.0	4.4	4.3	4.6
灯火装置	件数	(件)	19	15	10	6	10	12
		(%)	9.3	5.6	4.6	3.0	4.3	5.3
乗車装置	件数	(件)	9	18	14	11	9	12
		(%)	4.4	6.8	6.4	5.4	3.9	5.4
緩衝装置	件数	(件)	2	3	0	8	7	4
		(%)	1.0	1.1	0.0	3.9	3.0	1.8
かじ取装置	件数	(件)	2	10	9	9	6	7
		(%)	1.0	3.8	4.1	4.4	2.6	3.2
走行装置	件数	(件)	5	7	2	1	6	4
		(%)	2.4	2.6	0.9	0.5	2.6	1.9
その他（エアバッグ）	件数	(件)	1	6	5	3	6	4
		(%)	0.5	2.3	2.3	1.5	2.6	1.9
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	19	28	23	14	20	21
		(%)	9.3	10.5	10.5	6.9	8.6	9.2
合計	件数	(件)	205	266	219	203	233	225
		(%)	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 25 年度～平成 29 年度及び 5 年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
電気装置	件数	(件)	11	17	29	19	28	21
		(%)	7.8	9.5	18.6	12.7	20.3	13.6
原動機	件数	(件)	28	40	23	32	23	29
		(%)	19.9	22.3	14.7	21.3	16.7	19.1
動力伝達装置	件数	(件)	28	30	20	24	12	23
		(%)	19.9	16.8	12.8	16.0	8.7	14.9
車枠・車体	件数	(件)	4	3	11	5	12	7
		(%)	2.8	1.7	7.1	3.3	8.7	4.6
制動装置	件数	(件)	19	19	12	9	11	14
		(%)	13.5	10.6	7.7	6.0	8.0	9.2
燃料装置	件数	(件)	7	14	12	18	9	12
		(%)	5.0	7.8	7.7	12.0	6.5	7.9
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	4	12	9	8	8	8
		(%)	2.8	6.7	5.8	5.3	5.8	5.4
走行装置	件数	(件)	3	4	1	0	6	3
		(%)	2.1	2.2	0.6	0.0	4.3	1.8
緩衝装置	件数	(件)	2	2	0	5	5	3
		(%)	1.4	1.1	0.0	3.3	3.6	1.8
灯火装置	件数	(件)	14	8	7	5	4	8
		(%)	9.9	4.5	4.5	3.3	2.9	5.0
乗車装置	件数	(件)	7	9	8	4	3	6
		(%)	5.0	5.0	5.1	2.7	2.2	4.1
かじ取装置	件数	(件)	2	5	7	9	2	5
		(%)	1.4	2.8	4.5	6.0	1.4	3.3
その他（エアバッグ）	件数	(件)	0	0	1	2	2	1
		(%)	0.0	0.0	0.6	1.3	1.4	0.7
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	12	16	16	10	13	13
		(%)	8.5	8.9	10.3	6.7	9.4	8.9
合計	件数	(件)	141	179	156	150	138	153
		(%)	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 25 年度～平成 29 年度及び 5 年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H25	H26	H26	H28	H29	5 力年平均
燃料装置	件数	(件)	7	15	8	7	16	11
		(%)	10.9	17.2	12.7	13.2	16.8	14.6
原動機	件数	(件)	7	13	11	6	16	11
		(%)	10.9	14.9	17.5	11.3	16.8	14.6
制動装置	件数	(件)	6	6	6	3	14	7
		(%)	9.4	6.9	9.5	5.7	14.7	9.7
電気装置	件数	(件)	10	2	7	12	9	8
		(%)	15.6	2.3	11.1	22.6	9.5	11.0
乗車装置	件数	(件)	2	9	6	7	6	6
		(%)	3.1	10.3	9.5	13.2	6.3	8.3
灯火装置	件数	(件)	5	7	3	1	6	4
		(%)	7.8	8.0	4.8	1.9	6.3	6.1
動力伝達装置	件数	(件)	10	6	6	5	5	6
		(%)	15.6	6.9	9.5	9.4	5.3	8.8
かじ取装置	件数	(件)	0	5	2	0	4	2
		(%)	0.0	5.7	3.2	0.0	4.2	3.0
車枠・車体	件数	(件)	2	1	0	2	4	2
		(%)	3.1	1.1	0.0	3.8	4.2	2.5
緩衝装置	件数	(件)	0	1	0	3	2	1
		(%)	0.0	1.1	0.0	5.7	2.1	1.7
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	5	1	2	1	2	2
		(%)	7.8	1.1	3.2	1.9	2.1	3.0
走行装置	件数	(件)	2	3	1	1	0	1
		(%)	3.1	3.4	1.6	1.9	0.0	1.9
その他（エアバッグ）	件数	(件)	1	6	4	1	4	3
		(%)	1.6	6.9	6.3	1.9	4.2	4.4
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	7	12	7	4	7	7
		(%)	10.9	13.8	11.1	7.5	7.4	10.2
合計	件数	(件)	64	87	63	53	95	72
		(%)	100	100	100	100	100	100

(2) 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

平成 25 年度から平成 29 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 29 年度における届出件数が多い順に記載している。

「全体」を示す表 2-5 を見ると、平成 29 年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 20 件で最も多くなっており、前年度の 9 件から 11 件増加していた。なお、5 カ年平均では制動装置、動力伝達装置に次いで 3 番目に多い装置となっていた。5 カ年平均で届出件数が最も多い制動装置は届出件数 17 件で前年度の 21 件から 4 件減少していた。動力伝達装置においては、届出件数 12 件で前年度の 23 件から 11 件減少していた。乗車装置は届出件数 16 件で前年度の 9 件から 7 件増加し、かじ取装置についても前年度の 5 件から 8 件増加し 13 件になっていた。

国産車を示す表 2-6 を見ると、平成 29 年度においては原動機の届出件数が最も多くなっており、その件数は 15 件で前年度の 3 件から 12 件増加し、5 カ年平均の 10 件より 5 件多くなっている。制動装置は 10 件で前年度の 14 件から 4 件減少し、5 カ年平均と同件数である。動力伝達装置は 8 件で前年度の 11 件から 3 件減少しており、5 カ年平均 11 件より 3 件少ない。乗車装置については、届出件数 1 件で前年度の 3 件から 2 件減少し、かじ取装置については届出件数 6 件で前年度の 1 件から 5 件増加していた。

輸入車を示す表 2-7 を見ると、乗車装置の届出件数が 15 件で最も多くなっており、前年度の 6 件から 9 件増加し、5 カ年平均の 6 件より 9 件多くなっていた。5 カ年平均で件数が最も多い制動装置は、前年度 7 件と同件数であり 5 カ年平均 8 件より 1 件少ない。かじ取装置の届出件数は 7 件で前年度 4 件から 3 件増加していた。原動機の届出件数は 5 件であり、前年度の 6 件から 1 件減少していた。動力伝達装置の届出件数は 4 件であり、前年度の 12 件から 8 件減少していた。

これらのことから、「製造」区分におけるリコール届出について原動機が最も多くなった要因は、輸入車での届出は減少したものの、国産車において届出が増加したことから「全体」において最も多くなっていた。また、制動装置については、国産車の届出件数が減少し、輸入車の届出件数が同数であったことから「全体」においては減少していた。動力伝達装置においては、国産車及び輸入車どちらも減少しているが輸入車での届出件数が大きく減少していることが影響していた。乗車装置は国産車での届出件数は減少していたものの、輸入車において届出が増加したことが影響し、かじ取装置においては、国産車及び輸入車どちらも増加していることが影響していた。

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 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
原動機	件数	(件)	17	14	20	9	20	16
		(%)	12.5	9.9	14.1	6.8	12.7	11.3
制動装置	件数	(件)	16	20	14	21	17	18
		(%)	11.8	14.1	9.9	15.8	10.8	12.4
乗車装置	件数	(件)	5	8	11	9	16	10
		(%)	3.7	5.6	7.7	6.8	10.2	6.9
かじ取装置	件数	(件)	12	8	9	5	13	9
		(%)	8.8	5.6	6.3	3.8	8.3	6.6
動力伝達装置	件数	(件)	21	16	14	23	12	17
		(%)	15.4	11.3	9.9	17.3	7.6	12.1
燃料装置	件数	(件)	9	10	20	9	11	12
		(%)	6.6	7.0	14.1	6.8	7.0	8.3
車枠・車体	件数	(件)	2	7	6	12	9	7
		(%)	1.5	4.9	4.2	9.0	5.7	5.1
灯火装置	件数	(件)	11	2	4	5	9	6
		(%)	8.1	1.4	2.8	3.8	5.7	4.4
電気装置	件数	(件)	11	11	10	4	9	9
		(%)	8.1	7.7	7.0	3.0	5.7	6.3
緩衝装置	件数	(件)	5	12	9	9	7	8
		(%)	3.7	8.5	6.3	6.8	4.5	5.9
走行装置	件数	(件)	4	9	2	1	5	4
		(%)	2.9	6.3	1.4	0.8	3.2	3.0
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	2	1	0	2	2	1
		(%)	1.5	0.7	0.0	1.5	1.3	1.0
その他（エアバッグ）	件数	(件)	8	21	9	11	15	13
		(%)	5.9	14.8	6.3	8.3	9.6	9.0
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	13	3	14	13	12	11
		(%)	9.6	2.1	9.9	9.8	7.6	7.7
合計	件数	(件)	136	142	142	133	157	142
		(%)	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 25 年度～平成 29 年度及び 5 年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
原動機	件数	(件)	10	8	13	3	15	10
		(%)	11.4	11.1	16.9	4.8	18.3	12.9
制動装置	件数	(件)	8	10	8	14	10	10
		(%)	9.1	13.9	10.4	22.6	12.2	13.1
動力伝達装置	件数	(件)	17	10	10	11	8	11
		(%)	19.3	13.9	13.0	17.7	9.8	14.7
電気装置	件数	(件)	10	5	3	2	8	6
		(%)	11.4	6.9	3.9	3.2	9.8	7.3
灯火装置	件数	(件)	8	1	3	3	7	4
		(%)	9.1	1.4	3.9	4.8	8.5	5.8
かじ取装置	件数	(件)	5	5	6	1	6	5
		(%)	5.7	6.9	7.8	1.6	7.3	6.0
車枠・車体	件数	(件)	2	2	5	9	5	5
		(%)	2.3	2.8	6.5	14.5	6.1	6.0
燃料装置	件数	(件)	7	2	8	2	5	5
		(%)	8.0	2.8	10.4	3.2	6.1	6.3
緩衝装置	件数	(件)	1	4	2	4	4	3
		(%)	1.1	5.6	2.6	6.5	4.9	3.9
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	2	0	0	0	2	1
		(%)	2.3	0.0	0.0	0.0	2.4	1.0
乗車装置	件数	(件)	5	4	4	3	1	3
		(%)	5.7	5.6	5.2	4.8	1.2	4.5
走行装置	件数	(件)	2	7	1	0	1	2
		(%)	2.3	9.7	1.3	0.0	1.2	2.9
その他（エアバッグ）	件数	(件)	4	14	3	4	4	6
		(%)	4.5	19.4	3.9	6.5	4.9	7.6
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	7	0	11	6	6	6
		(%)	8.0	0.0	14.3	9.7	7.3	7.9
合計	件数	(件)	88	72	77	62	82	76
		(%)	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 25 年度～平成 29 年度及び 5 年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
乗車装置	件数	(件)	0	4	7	6	15	6
		(%)	0.0	5.7	10.8	8.5	20.0	9.7
制動装置	件数	(件)	8	10	6	7	7	8
		(%)	16.7	14.3	9.2	9.9	9.3	11.6
かじ取装置	件数	(件)	7	3	3	4	7	5
		(%)	14.6	4.3	4.6	5.6	9.3	7.3
燃料装置	件数	(件)	2	8	12	7	6	7
		(%)	4.2	11.4	18.5	9.9	8.0	10.6
原動機	件数	(件)	7	6	7	6	5	6
		(%)	14.6	8.6	10.8	8.5	6.7	9.4
動力伝達装置	件数	(件)	4	6	4	12	4	6
		(%)	8.3	8.6	6.2	16.9	5.3	9.1
車枠・車体	件数	(件)	0	5	1	3	4	3
		(%)	0.0	7.1	1.5	4.2	5.3	4.0
走行装置	件数	(件)	2	2	1	1	4	2
		(%)	4.2	2.9	1.5	1.4	5.3	3.0
緩衝装置	件数	(件)	4	8	7	5	3	5
		(%)	8.3	11.4	10.8	7.0	4.0	8.2
灯火装置	件数	(件)	3	1	1	2	2	2
		(%)	6.3	1.4	1.5	2.8	2.7	2.7
電気装置	件数	(件)	1	6	7	2	1	3
		(%)	2.1	8.6	10.8	2.8	1.3	5.2
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	0	1	0	2	0	1
		(%)	0.0	1.4	0.0	2.8	0.0	0.9
その他（エアバッグ）	件数	(件)	4	7	6	7	11	7
		(%)	8.3	10.0	9.2	9.9	14.7	10.6
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	6	3	3	7	6	5
		(%)	12.5	4.3	4.6	9.9	8.0	7.6
合計	件数	(件)	48	70	65	71	75	66
		(%)	100	100	100	100	100	100

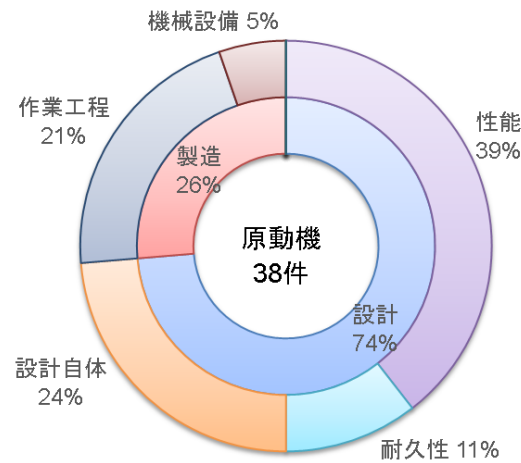
2.3 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合

(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

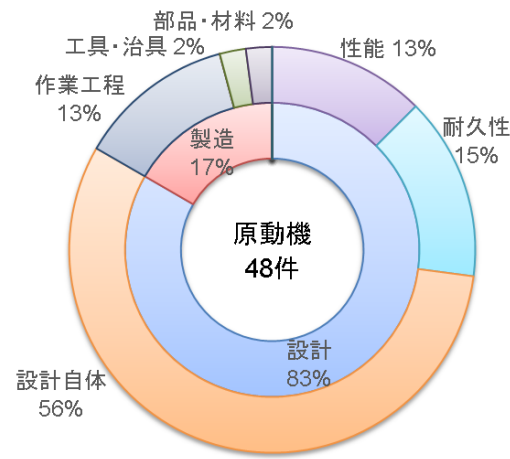
平成 25 年度から平成 29 年度までの国産車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目に区分けし、平成 25 年度から平成 29 年度及び 5 年平均の各届出件数及びその割合を表 2-8 及び表 2-9 に、それらをグラフにしたものを図 2-4 及び図 2-5 にそれぞれ示す。なお、当該統計については、平成 29 年度の国産車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【原動機】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象とした。

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 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

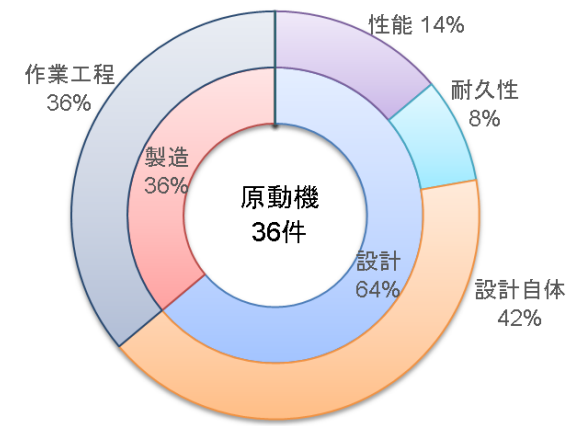
発生原因	H25		H26		H27		H28		H29		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
設計 (①+②+③)	28	74	40	83	23	64	32	91	23	61	29	75
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	26	8	17	13	36	3	9	15	39	10	25
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	15	39	6	13	5	14	5	14	7	18	8	19
②耐久性	4	11	7	15	3	8	13	37	5	13	6	16
③設計自体	9	24	27	56	15	42	14	40	11	29	15	39
④作業工程	8	21	6	13	13	36	2	6	8	21	7	19
⑤機械設備	2	5	0	0	0	0	1	3	3	8	1	3
⑥工具・治具	0	0	1	2	0	0	0	0	4	11	1	3
⑦部品・材料	0	0	1	2	0	0	0	0	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	38	100	48	100	36	100	35	100	38	100	39	100



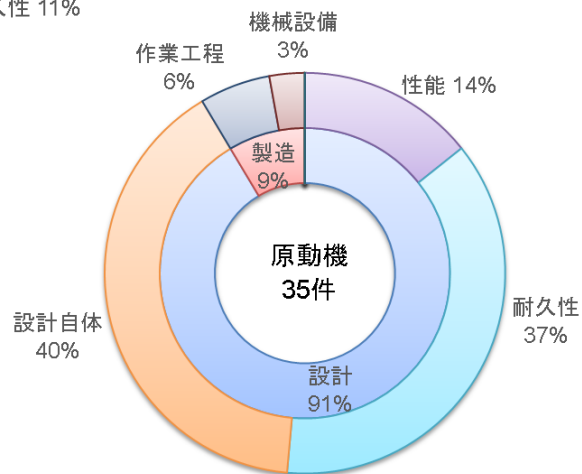
H25 (国産車)



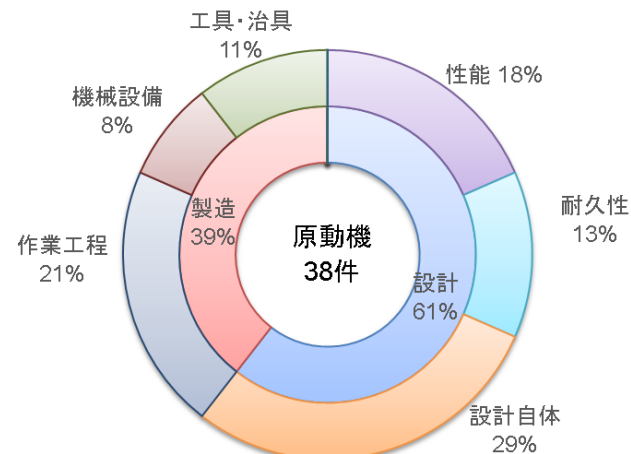
H26 (国産車)



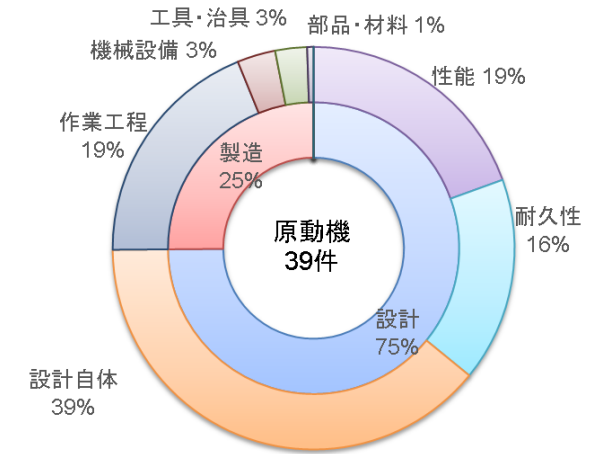
H27 (国産車)



H28 (国産車)



H29 (国産車)



5 力年平均 (国産車)

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 25 年度～平成 29 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 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H25		H26		H27		H28		H29		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)	11	52	17	77	29	91	19	90	28	78	21	79
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	48	5	23	3	9	2	10	8	22	6	21
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	1	5	1	5	3	9	2	10	1	3	2	6
②耐久性	2	10	6	27	11	34	3	14	4	11	5	20
③設計自体	8	38	10	45	15	47	14	67	23	64	14	53
④作業工程	9	43	5	23	3	9	2	10	7	19	5	20
⑤機械設備	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	1
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	21	100	22	100	32	100	21	100	36	100	26	100

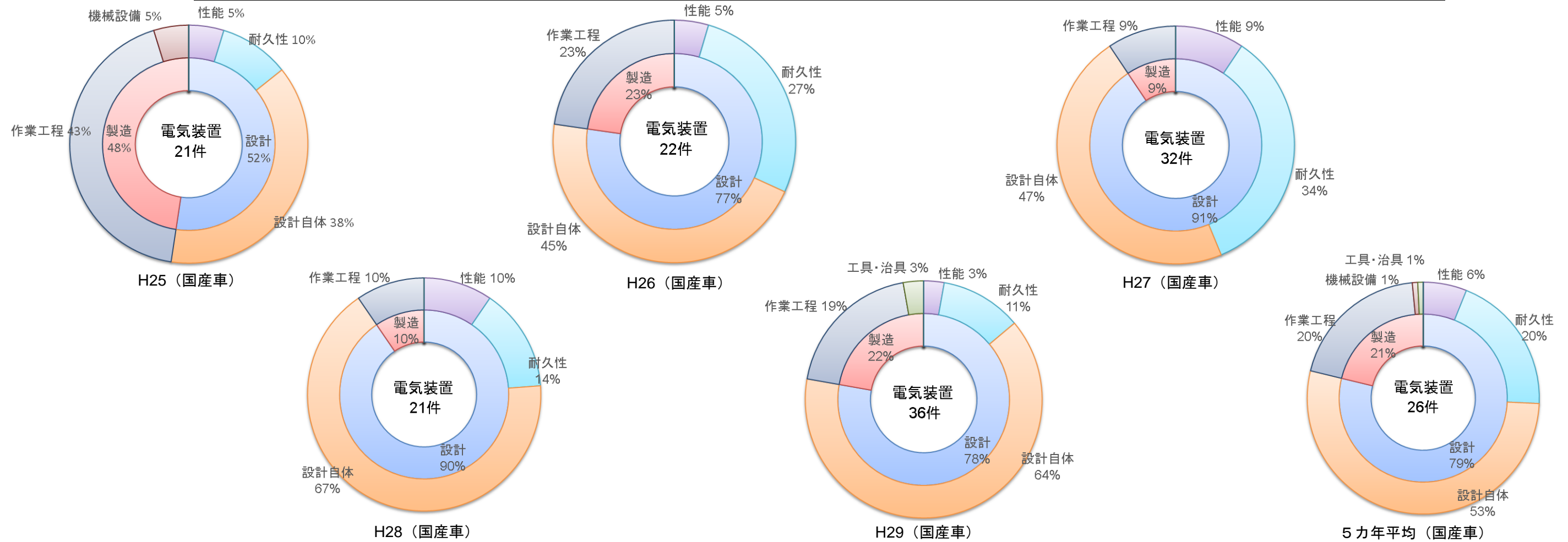


図 2-5 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

(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 25 年度から平成 29 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 で示す区分・項目に区分けし、平成 25 年度から平成 29 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を表 2-10、表 2-11、表 2-12 及び表 2-13 に、それをグラフにしたものを図 2-6、図 2-7、図 2-8 及び図 2-9 に示す。なお、当該統計については、平成 29 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（【原動機】、【制動装置】、【燃料装置】及び【乗車装置】表 1-13 参照）を対象とした。

表 2-10 原動機における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H25		H26		H27		H28		H29		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)	7	50	13	68	11	61	6	50	16	76	11	63
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	50	6	32	7	39	6	50	5	24	6	37
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	2	14	0	0	2	11	1	8	4	19	2	11
②耐久性	0	0	2	11	1	6	1	8	1	5	1	6
③設計自体	5	36	11	58	8	44	4	33	11	52	8	46
④作業工程	7	50	6	32	7	39	5	42	5	24	6	36
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	1	8	0	0	0	1
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	14	100	19	100	18	100	12	100	21	100	17	100

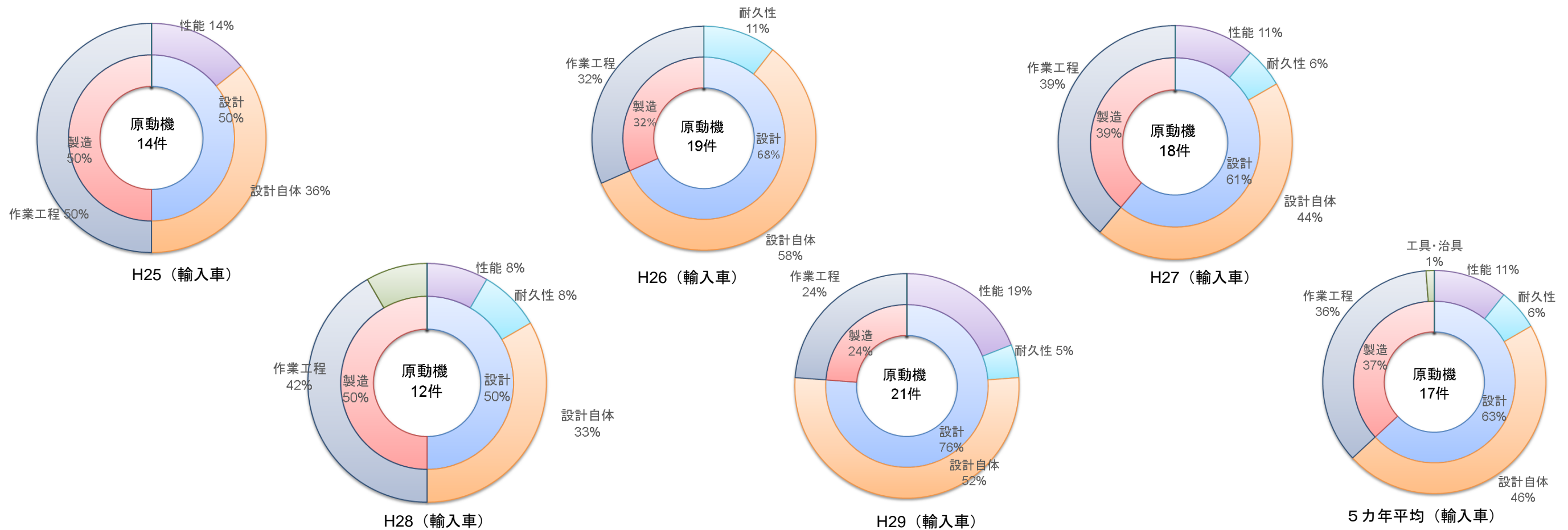


図 2-6 原動機におけるリコール届出件数の割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

表 2-11 制動装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H25		H26		H27		H28		H29		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	43	6	38	6	50	3	30	14	67	7	48
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	57	10	63	6	50	7	70	7	33	8	52
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	3	21	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4
②耐久性	0	0	0	0	0	0	0	0	3	14	1	4
③設計自体	3	21	6	38	6	50	3	30	11	52	6	40
④作業工程	7	50	9	56	4	33	5	50	6	29	6	42
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	1
⑥工具・治具	0	0	1	6	1	8	2	20	0	0	1	5
⑦部品・材料	1	7	0	0	1	8	0	0	0	0	0	3
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	14	100	16	100	12	100	10	100	21	100	15	100

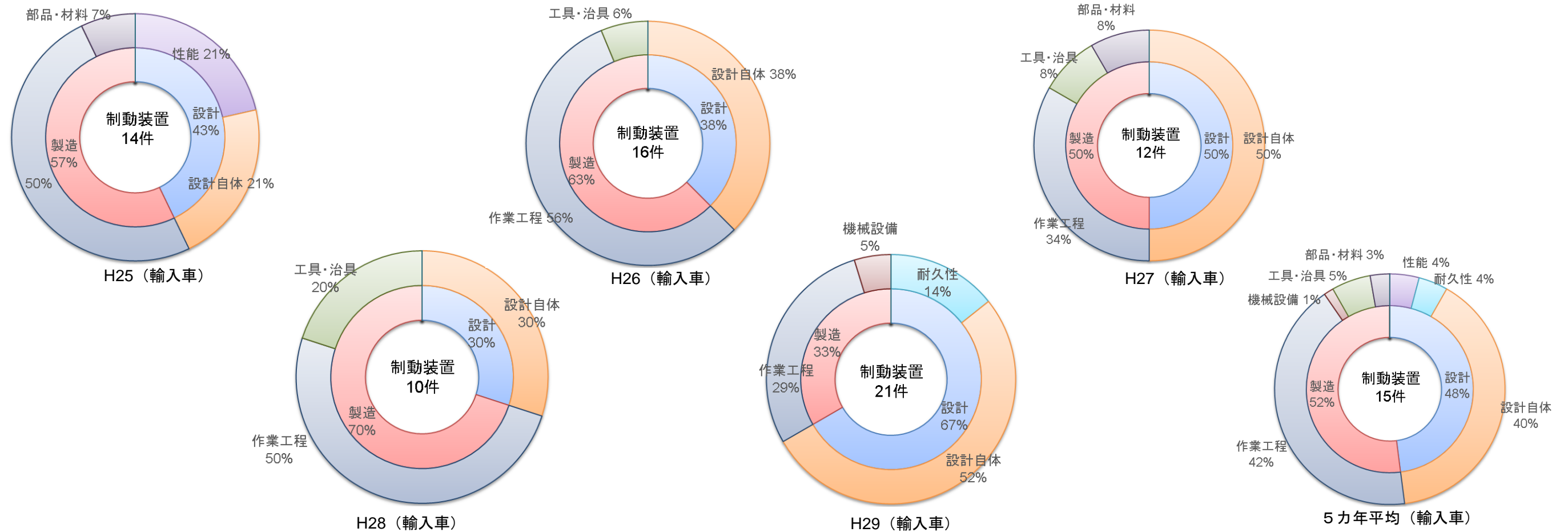


図 2-7 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

表 2-12 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 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H25		H26		H27		H28		H29		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)	7	78	15	65	8	40	7	50	16	73	11	60
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	2	22	8	35	12	60	7	50	6	27	7	40
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	2	22	3	13	4	20	2	14	7	32	4	20
②耐久性	3	33	4	17	0	0	1	7	2	9	2	11
③設計自体	2	22	8	35	4	20	4	29	7	32	5	28
④作業工程	2	22	8	35	12	60	6	43	5	23	7	38
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	1	7	1	5	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	9	100	23	100	20	100	14	100	22	100	18	100

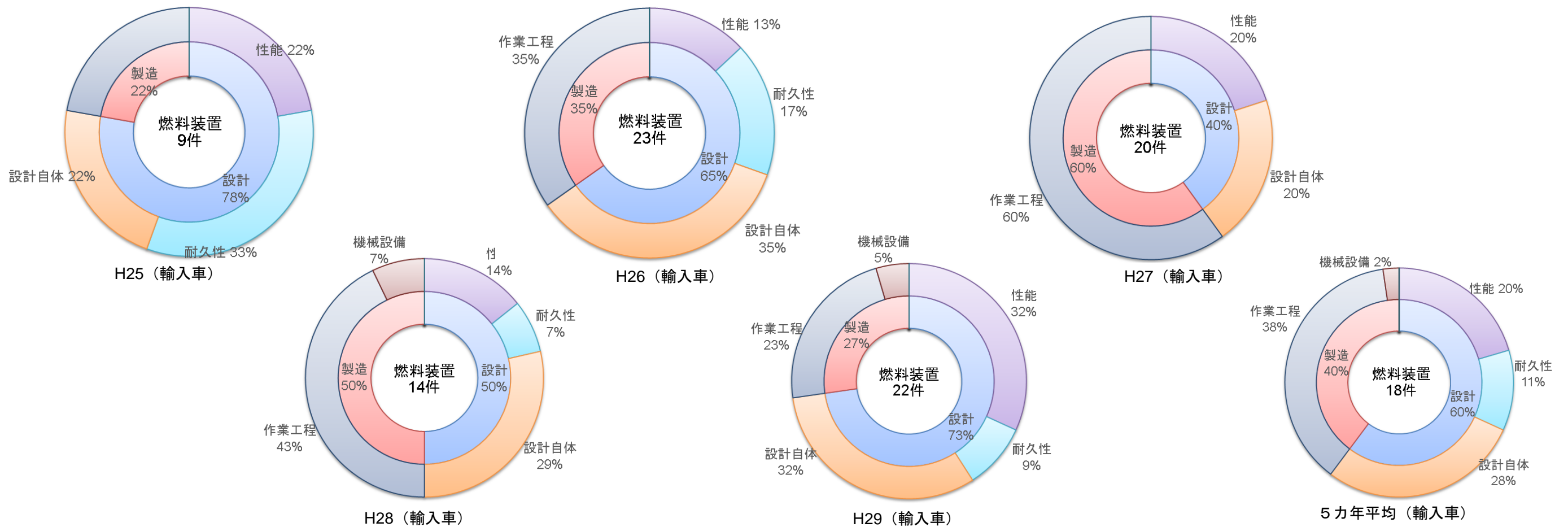


図 2-8 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

表 2-13 乗車装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H25		H26		H27		H28		H29		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)	2	22	9	69	6	46	7	54	6	25	6	42
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	78	4	31	7	54	6	46	15	63	8	54
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	3	13	1	4
①性能	0	0	2	15	2	15	0	0	1	4	1	7
②耐久性	1	11	1	8	0	0	0	0	0	0	0	3
③設計自体	1	11	6	46	4	31	7	54	5	21	5	32
④作業工程	7	78	4	31	7	54	4	31	11	46	7	46
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	2	15	3	13	1	7
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	3	13	1	4
合計件数及びその割合	9	100	13	100	13	100	13	100	24	100	14	100

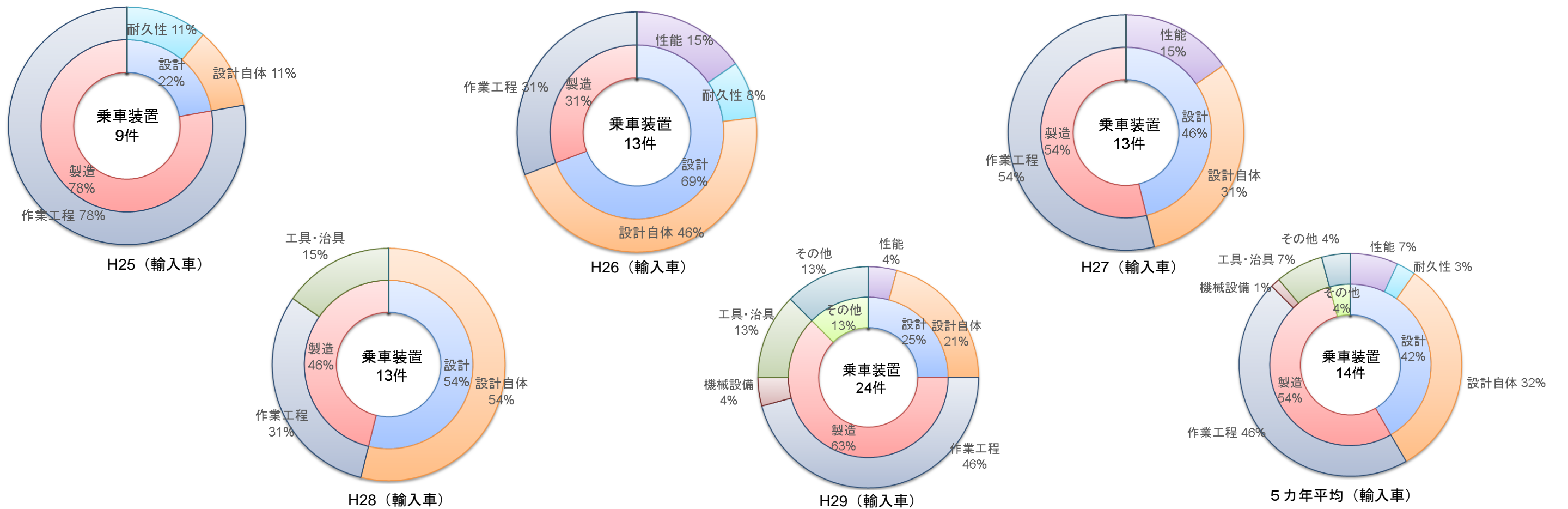


図 2-9 乗車装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

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 29 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 2-14 から表 2-27 に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故の有無はリコール届出に記載されているものである。

表 2-14 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例

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	ブレーキマスターシリンダにおいて、倍力装置内部のスプリングの製造のバラツキを考慮した設計をしていなかったため、ピストンが傾いて押されカップシールとの摺動抵抗が高くなり、ブレーキペダルを速く踏みこんだ際にカップシールが捲れることがある。そのため、シール部から倍力装置内部にブレーキ液が漏れ、そのままの状態で使用を続けると警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下して制動距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	14,615 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 2	不具合の内容	メインハーネスにおいて、配索のバラツキにより、洗車等の水が整流器に接続するカプラカバー内に溜まり、電気配線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、電気配線が断線して充電できず、警音器や方向指示器等の灯火器類が正しく作動しなくなるおそれがある。また、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	3,571 台	不具合件数:1 件 事故の有無:無し
事例 3	不具合の内容	塵芥車の積込装置側面の開閉式のサイドカバーにおいて、ロアカバーとアツパカバーの固定方法が不適切なため、走行中の走行風等によりロアカバー上部の固定が外れることがある。そのため、そのままの状態で行くと、最悪の場合、ロアカバーが破損・脱落して、他の交通の妨げになるおそれがある。	
	対象台数	1,049 台	不具合件数:2 件 事故の有無:無し

表 2-15 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（続き）

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(部品、材料の特性の不十分)			
事例 1	不具合の内容	エンジンの防振ゴム付クランクプーリにおいて、構造が不適切なため、使用過程においてクランクプーリ本体と防振ゴム部の接着面が剥離するものがある。そのため、当該クランクプーリのリング部が空転又は外れ、発電機が作動しなくなり、エンジンが停止するおそれがある。また、最悪の場合、外れたリング部が他の交通への妨げになるおそれがある。	
	対象台数	622,348 台	不具合件数: 403 件 事故の有無: 1 件
事例 2	不具合の内容	四輪駆動車のリヤ車輪速センサーにおいて、センサーの樹脂材質が不適切なため、樹脂が吸水することがある。そのため、センサー内部の電子部品がショートし、センサーが異常な信号を出力して、ABS警告灯が点灯して機能が停止または、速度計が作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	126,171 台	不具合件数: 614 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	マイルドハイブリッド車およびハイブリッド車において、ISG(モーター機能付発電機)とウォーターポンプを駆動しているウォーターポンプベルトの強度が不足しているため、使用過程で破断することがある。そのため、ISGとウォーターポンプが作動しなくなり、発電不良により充電警告灯が点灯し、冷却水温上昇により水温警告灯が点灯する。また、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	112,725 台	不具合件数: 218 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	エンジンの補機駆動ベルト用オートテンショナーにおいて、取り付けフランジ部の形状が不適切なため、オートテンショナーのベアリングが経年変化で摩耗し摺動抵抗が増大した状態で高負荷運転を繰り返した場合にフランジ部に亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けるとフランジ部が破損し、最悪の場合、当該ベルトが外れ、警告灯が点灯し、ステアリング操舵力が増大するとともに、バッテリー上がりやオーバーヒートに至るおそれがある。	
	対象台数	79,208 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	大型トラックの低床4軸車において、整備解説書で指示したフロントハブベアリングの予圧の設定値が不適切なため、ベアリングの予圧が過大に設定されることがある。また、整備時にアウターベアリングを挿入する際、ベアリングのころ等を傷つけると、過大に設定された予圧により、ころの表面が剥離することがある。そのため、アウターベアリングにガタが生じ、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキが引き摺り、最悪の場合、火災や脱輪に至るおそれがある。	
	対象台数	39,687 台	不具合件数: 76 件 事故の有無: 58 件

表 2-16 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（続き）

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）			
事例 6	不具合の内容	ハイマウントストップランプの構造が不適切なため、温度変化による膨張・収縮を吸収しきれず、ランプの溶着部分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、ランプ内部に雨水等が浸入し、最悪の場合、当該ランプが点灯しなくなるおそれがある。	
	対象台数	19,512 台	不具合件数: 34 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	大型トラックのアクセルペダルにおいて、①アクセルペダルのパッド部の強度が不足しているため、アクセルペダルを長時間一定の力で踏むとパッド部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、パッド部が破損し、最悪の場合、破損したパッド部がアクセルリンクに引っかかり、エンジン回転が下がらなくなるおそれがある。	
	対象台数	16,539 台	不具合件数: 13 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	大型トラックのアクセルペダルにおいて、②ヒールスタンドの形状が不適切なため、ヒンジ部に大きな力がかかることがある。そのため、ヒンジ部が破損するおそれがある。	
	対象台数	16,539 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	サンルーフ付き車両のサンルーフガラスの外枠部において、樹脂材料の選定が不適切なため、温度・湿度の変化によりサンルーフガラスとの接着力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、サンルーフガラスが外枠部から剥離し、最悪の場合、走行中の振動や風圧によってサンルーフガラスが脱落するおそれがある。	
	対象台数	4,012 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	電動パワーステアリングにおいて、制御信号用コネクタの製造が不適切なため、水分がコントロールユニットに浸入することがある。そのため、電気信号に影響を与え、警告灯が点灯して、ステアリングのアシスト機能を失うおそれがある。	
	対象台数	1,557 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	バックドアのガス封入式ステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、沿岸地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみ、エンドキャップが割れ、バックドアを開く際に外筒が破損し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。	
	対象台数	61,847 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-17 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 2	不具合の内容	1. エンジン冷却装置において、冷却水の温度制御が不適切なため、特定の外気温でエンジンを始動後、急発進等を行うと、冷却水の温度が急上昇することがある。そのため、冷却水の温度の影響によりシリンダーヘッド部に熱応力が発生して亀裂が生じ、亀裂部位からエンジンオイルが漏れ、漏れたオイルが高温の排気管等にかかり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	36,299 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	燃料ポンプにおいて、バッテリーから供給される電圧の変動と、燃料ポンプの製造バラツキにより、内部部品が早期に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、摩耗が進行し、燃料ポンプが作動不良となり、エンジンが始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	29,063 台	不具合件数: 12 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	テールゲートのガス封入式オープンスターにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、沿岸地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみエンドキャップが割れ、テールゲートを開く際に外筒が破損し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。	
	対象台数	27,372 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	エンジン制御プログラムとPHEVシステム制御プログラム、および点火プラグの仕様が不適切なため、エンジンの始動時間が短い状態でモーターのみで走行するEV走行を繰り返すと、点火プラグのくすぶりが発生することがある。そのため、エンジンの始動が必要となった際、点火プラグがくすぶっていることからエンジンが始動せず、EVバッテリーの充電が行われず、そのままEV走行を続けると、バッテリー残量が無くなり、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	23,179 台	不具合件数: 15 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	始動装置において、使用方法に対する評価が不十分なため、エンジン、スタータの内部部品が故障により固着して、スタータモーターが回転できない状態で始動操作を繰り返すとスタータの電気回路に過電流が流れ、始動電流リミッタが発熱することがある。そのため、始動電流リミッタの周辺部位が溶損、発煙し、最悪の場合、発火するおそれがある。	
	対象台数	22,404 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し

表 2-18 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（続き）

事例 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、ガス発生剤の吸湿防止が不適切なため、温度および湿度変化の繰り返しによりガス発生剤が劣化することがある。このため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損するおそれがある。		
	対象台数	19,643 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	中型トラックにおいて、突入防止装置の固定金具の強度が不足しているため、突入防止装置が路面等の段差と干渉した際に、固定金具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、固定金具が破断し、最悪の場合、突入防止装置が道路上に落下して、他の交通の安全を妨げるおそれがある。		
	対象台数	16,996 台	不具合件数: 39 件	事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	電気装置において、ステアリングコラムの設計が不適切なため、砂塵等がステアリングコラム内に侵入することがある。そのため、ハンドル操作時にステアリングコラム内の配線が砂塵等と接触して断線し、エアバッグ警告灯が点灯して、最悪の場合、衝突時に運転者席側のエアバッグが展開しないおそれがある。または、警音器を操作しても警音器が作動しないおそれがある。		
	対象台数	16,198 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	燃料装置において、燃料ポンプフィルターフランジの取付位置が不適切なため、当該フランジ部が雨水等の被水により早期に劣化することがある。そのため、フランジ部の強度が低下し、そのままの状態で使用を続けると、燃料の圧力によりフランジ部に亀裂が生じ、亀裂部位から燃料が漏れるおそれがある。		
	対象台数	13,968 台	不具合件数: 16 件	事故の有無: 無し
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	フロントワイパーモーターにおいて、フロントデッキ部の防水構造が不適切なため、フロントデッキガーニッシュとウインドシールドガラスの間から伝った水がモーター内部に浸入し、モーターの内部が腐食することがある。そのため、最悪の場合、ワイパーモーターが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	73,235 台	不具合件数: 13 件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	ディーゼルエンジンの排気ガス再循環(EGR)クーラーバイパスバルブを制御するソレノイドバルブにおいて、当該バルブの使用環境に対する外装樹脂材の選定が不適切なため、内部のコイル線との熱膨張差が大きく、コイル線に繰り返し過大な応力がかかることがある。そのため、そのまま使用を続けると、コイル線が断線し、エンジン警告灯が点灯するとともに、フェールセーフによりEGR制御が停止し、最悪の場合、窒素酸化物の排出量が増加するおそれがある。		
	対象台数	40,390 台	不具合件数: 44 件	事故の有無: 無し

表 2-19 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 3	不具合の内容	2. エンジン冷却装置において、エキスパンションタンクとエンジンをつなぐホース(ブリーダーホース)の耐熱性が不足しているため、特定の条件下(長期間のアイドリング状態等)のエンジン熱の影響により、当該ホースが劣化し、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、亀裂部位から冷却水が漏れ、警告灯が点灯、最悪の場合、オーバーヒートに至るおそれがある。	
	対象台数	35,940 台	不具合件数: 39 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	フロントワイパーにおいて、フロントデッキ部の防水構造が不適切なため、フロントデッキガーニッシュとウインドシールドガラスの間から伝った水がワイパーモーターとワイパーリンクのジョイント部に浸入することにより、ジョイント部内部に錆が発生し異常摩耗を起こすことがある。そのため、最悪の場合、ワイパーモーターとワイパーリンクのジョイント部が外れ、ワイパーが作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	32,028 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	制動装置において、ABS/ESCコントロールユニットの耐久性の評価が不十分なため、エンジン熱等により、基盤に組み付けられたICチップ(パワーコントロールユニット)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、亀裂が進展し、ICチップへの電源供給が断たれ、警告灯が点灯するとともに、ABSおよび、ESC(横滑り防止装置)が作動しないおそれがある。	
	対象台数	19,447 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	ブレーキマスターシリンダにおいて、ピストン部のシール形状が不適切なため、ブレーキペダルを踏んだ際にシールが捲れることがある。そのため、シール部からブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下して制動距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	14,935 台	不具合件数: 24 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	エアバッグコントロールユニットにおいて、電気ノイズに対する耐力が不足しているため、衝突時にバッテリー配線が断線した際、断線の影響で生じる電気ノイズにより、ユニット内の電子基板が損傷することがある。そのため、衝突時にエアバッグの展開および、シートベルトプリテンショナーが作動せず、最悪の場合、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。	
	対象台数	7,079 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-20 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 8	不具合の内容	車いす乗降用スロープ装着車において、スロープヒンジ及び車体取付ブラケットの設計が不適切なため、スロープ開閉と車いす乗降を繰り返すと、ヒンジ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、ヒンジが破断してスロープが傾き、最悪の場合、車いす利用者及び介助者が転倒するおそれがある。	
	対象台数	5,693 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	V型エンジンの左右シリンダバンクに配置された高圧燃料ポンプにおいて、ポンプが交互に噴射する際に発生する共振により、燃圧変動が想定外に大きくなり、パルセーションダンパ(燃圧変動減衰器)の固定部が摺動して摩耗することがある。そのため、当該ダンパが損傷して異音や振動が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、燃料漏れに至るおそれがある。	
	対象台数	4,937 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	エアバッグコントロールユニットにおいて、当該ユニットの内部基板の設計が不適切なため、使用過程で電気ノイズに対する耐力が低下することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電装部品から生じる電気ノイズにより、ユニットが誤作動し、走行中意図せずにエアバッグが展開するおそれがある。また、シートベルトプリテンション装着車は、走行中意図せずにシートベルトプリテンショナが作動するおそれがある。	
	対象台数	4,693 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	電動パワーステアリングのコントローラに接続される電気配線の固定方法が不適切なため、走行時の車両振動等によりコントローラと電気配線のコネクタ部の端子が摩耗して絶縁物が生成され、導通不良に至ることがある。そのため、警告灯が点灯するとともに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	519,651 台	不具合件数: 214 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	ディーゼルエンジンのバキュームポンプにおいて、オイルホースの耐久性が不足しているため、オイルの圧力変動による変形が繰り返されて当該ホースに亀裂が生じるものがある。そのため、エンジンオイルが漏れて警告灯が点灯し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、エンジンが潤滑不良となり、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	38,358 台	不具合件数: 77 件 事故の有無: 無し

表 2-21 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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3	不具合の内容	大型トラック・バスのエンジンにおいて、使用者ならびに自動車整備事業者に対して、燃料噴射装置を定期的に洗浄するよう情報提供していなかったため、洗浄が行われないと、燃料の温度変化等で燃料中に化合物が生成され、燃料噴射装置内部のバルブが固着することがある。そのため、エンジンの燃料噴射が適正に行われず、エンジンの始動不良や白煙の発生、エンジン制御システム異常の警告灯点灯等が発生し、最悪の場合、排気管に溜まった燃料が発火して、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	32,065 台	不具合件数: 979 件 事故の有無: 4 件
事例4	不具合の内容	プラグインハイブリッド車の駆動用バッテリーにおいて、ハイブリッドシステム保護用ヒューズ(EVヒューズ)の容量が不適切なため、高負荷運転を繰り返すと当該ヒューズが疲労断線することがある。そのため、警告灯が点灯し、最悪の場合、ハイブリッドシステムが停止して走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	20,442 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	大型トラックに搭載されている高圧エアシステムにおいて、エアコンプレッサの選定が不適切なため、エアコンプレッサにより圧縮された空気中に含まれている油分が炭化し、エアチャージパイプ内に堆積することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、堆積した炭化物によりエアチャージパイプが破損してエアが圧送できなくなり、最悪の場合、路上故障に至るおそれがある。	
	対象台数	11,419 台	不具合件数: 42 件 事故の有無: 無し
事例6	不具合の内容	大型バスの発電機に接続されているワイヤーハーネスにおいて、電源ケーブルと信号線の固定方法が不適切なため、走行中の車体振動により信号線が損傷・断線することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、発電制御ができなくなり、発電機によるバッテリーの充電が行われず警告灯が点灯し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	
	対象台数	2,736 台	不具合件数: 15 件 事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	中型トラックの自動変速機において、アウトプットフランジの端面の硬度が不足しているため、走行時のエンジン共振によりフランジ端面が摩耗し、フランジ締め付けボルトが緩むものがある。そのため、自動変速機から異音やオイル漏れが発生し、最悪の場合、当該ボルトが折損してプロペラシャフトが脱落し、走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	2,575 台	不具合件数: 7 件 事故の有無: 無し

表 2-22 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 8	不具合の内容	大型バスの発電機に接続されているワイヤーハーネスにおいて、電源ケーブルと信号線の固定方法が不適切なため、走行中の車体振動により信号線が損傷・断線することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、発電制御ができなくなり、発電機によるバッテリーの充電が行われず警告灯が点灯し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	
	対象台数	1,223 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	エンジン制御コンピュータのプログラムが不適切なため、1速から2速への変速時にギアが2速に入らずニュートラルになった時に、スロットルを開けるとエンジンが空ぶかし状態となり、その状態でクラッチを切らずに2速に入れ直すと、動力伝達装置に過大な力がかかる。そのため、ドライブチェーンが異常に伸び、最悪の場合、外れるもしくは切れて走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	980 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	車両の電装部品へ電力を供給するパワーディストリビューションボックスとバッテリーを接続するバッテリープラスケーブルにおいて、接続部分のコネクターのメッキ及び構造が不適切なため、車両振動によって発生する腐食により接触抵抗が増大するおそれがある。そのため、当該ボックスから電装部品へ十分な電力を供給できず、最悪の場合、走行中にエンジンが停止する。	
	対象台数	513 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	フロントワイパーにおいて、モーターの防水構造が不適切なため、外部からの水がモーター内部に浸入し、モーター内部の部品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、ワイパーが作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	265,008 台	不具合件数: 127 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	ドアミラーにおいて、ミラースイッチ内部の可動接点の表面処理が不適切なため、当該スイッチ操作時に可動接点が摩耗し、摩耗粉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、摩耗粉が堆積して酸化し接触抵抗が増大することで、走行中または停車中にドアミラーが格納するおそれがある。	
	対象台数	222,261 台	不具合件数: 122 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	小型トラックの手動式パーキングブレーキにおいて、レバー保持機構のばね力が不適切なため、当該レバーを引き上げた際に、保持機構の歯先どうしがつり合うと、その後、エンジン等の振動でつり合いが外れてレバーが解除することがある。そのため、最悪の場合、車両が動き出すおそれがある。	
	対象台数	182,009 台	不具合件数: 37 件 事故の有無: 19 件

表 2-23 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 4	不具合の内容	ディーゼルエンジンにおいて、低車速で加減速する走行を繰り返すと、燃焼時に発生する煤の量が増え、インジェクタ噴孔部に堆積し、燃料の噴霧状態が悪化することで、さらに煤の量が増え、排気側バルブガイド周辺に堆積することがある。そのため、排気バルブが動きにくくなり、圧縮低下による加速不良や車体振動が発生するとともに、エンジン警告灯が点灯あるいはグローランプが点滅し、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	158,785 台	不具合件数: 720 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	(1)後輪のブレーキキャリアにおいて、駐車ブレーキ駆動用シャフトのブーツのシール性能が不足しているため、シャフト部に水が浸入し、シャフトに錆が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シャフトの錆がキャリア内部まで進行しシャフトの回転が阻害され、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、駐車中の車両が動き出すおそれがある。	
	対象台数	92,307 台	不具合件数: 266 件 事故の有無: 無し
事例 6	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締結する取付け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、そのままの状態で使用を続けると、取付けボルトの締結部が緩んでサプライポンプの振動が増大し、最悪の場合、燃料パイプに亀裂が発生し、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	83,591 台	不具合件数: 134 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	後輪のブレーキキャリアにおいて、ブーツのシール構造が不適切なため、キャリア内部に水が浸入し、シャフトに錆が発生し腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シャフトの摺動性が悪化し、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、車両が動き出すおそれがある。	
	対象台数	49,166 台	不具合件数: 88 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	左側前輪のドライブシャフトにおいて、ダストブーツの設定が不適切なため、走行中の揺動によって蛇腹同士が擦れて、ダストブーツが早期に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、摩耗が進行しダストブーツが破損してグリスが漏れ、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	41,300 台	不具合件数: 78 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	農耕トラクタの動力伝達装置において、作業時の旋回性を向上させる旋回時前輪増速制御用コントローラの設計が不適切なため、基板にイオンマイグレーションが生じ、回路が短絡することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、短絡部が異常発熱して溶損し、回路が断たれ、最悪の場合、旋回時前輪増速機能が損なわれるおそれがある。	
	対象台数	29,848 台	不具合件数: 12 件 事故の有無: 無し

表 2-24 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 10	不具合の内容	リヤコンビネーションランプにおいて、バルブを取り付けるバルブホルダーの設計が不適切なため、走行振動等により接触不良が発生することがある。そのため、警告灯が点灯し、最悪の場合、制動灯および尾灯が点灯しないおそれがある。	
	対象台数	18,686 台	不具合件数: 1,793 件 事故の有無: 無し
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	取扱説明書において、「i-Size(アイサイズ)チャイルドシートの座席位置別適合性一覧表」が記載されていないため、保安基準第22条の3 細目告示第30条(協定規則第16号第6改訂版)に適合しない。なお、チャイルドシート固定時の機能上に問題はない。	
	対象台数	42,080 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	取扱説明書において、「i-Size(アイサイズ)チャイルドシートの座席位置別適合性一覧表」が記載されていないため、保安基準第22条の3 細目告示第30条(協定規則第16号第6改訂版)に適合しない。なお、チャイルドシート固定時の機能上に問題はない。	
	対象台数	30,250 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	エアコンユニットのPTCヒータにおいて、電気配線の固定が不適切なため、走行中の振動等により揺動し端子が摩耗することがある。そのため、そのままの状態で使用すると、端子間の抵抗が増加し異常発熱して、発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	26,912 台	不具合件数: 6 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	取扱説明書において、「i-Size(アイサイズ)チャイルドシートの座席位置別適合性一覧表」が記載されていないため、保安基準第22条の3 細目告示第30条(協定規則第16号第6改訂版)に適合しない。なお、チャイルドシート固定時の機能上に問題はない。	
	対象台数	17,643 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	ステアリングシャフトとステアリングギヤボックスを繋ぐ継手部品(ステアリングカップリング)において、継手部品のナットを締め付けるトルクが不足しているため、すえ切りや低速での切り返し時に継手部品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、摩耗が進行してハンドル操作をステアリングギヤボックスに伝えることができず、最悪の場合、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。	
	対象台数	5,586 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し

表 2-25 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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	3. 農耕トラクタのハーネスにおいて、リレー接合用のカプラーの選定が不適切なため、接触不良が発生するものがある。そのため、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	3,866 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	バン架装車において、荷室架装時の車台側締結位置の指示が不適切なため、荷室前側の車台締結を設計意図と異なる位置で締結したものがある。そのため、走行中の荷室揺動による前輪サスペンションのアンカーボルトへの入力が大きく、そのまま使用を続けると、当該ボルトが折損して車両姿勢が変化し、また、折損したボルトが燃料タンクを損傷させ、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	1,440 台	不具合件数: 6 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	① 電源電圧が12Vのテールゲートリフタ装着車の後部反射器において、選定が不適切なため、反射特性が基準値を満足せず、保安基準第38条の規定に適合しない。	
	対象台数	1,153 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	燃料装置において、燃料ホースの組付け指示が不適切なため、燃料ホースが車体若しくは蒸発ガスホースと接触しているものがある。そのため、走行時の振動によりホースが損傷し、燃料が漏れ、漏れて気化した燃料がパージバルブ電気コネクタ等で着火し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	895 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	番号灯において、番号灯ケースの材料が不適切なため、ウォッシャー液等の洗浄剤により当該ケースが早期に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、番号灯ケースの固定部が破損し、最悪の場合、番号灯が脱落するおそれがある。	
	対象台数	719 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	ディーゼルエンジンにおいて、エンジンの保護制御が不適切なため、無負荷状態でアクセルを全開した際に燃焼異常が発生しても、エンジン保護機能が作動しない。そのため、燃焼異常により燃焼圧力が上昇し、最悪の場合、エンジンが破損するおそれがある。	
	対象台数	158,286 台	不具合件数: 21 件 事故の有無: 無し

表 2-26 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 2	不具合の内容	エンジン冷却装置において、エンジンコントロールユニットのプログラムが不適切なため、異物等により補助クーラントポンプの作動が妨げられた際、当該ポンプ内のモーターに電源が供給され続けることがある。そのため、ポンプおよびポンプの配線が発熱して溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	25,738 台	不具合件数: 9 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	電動パーキングブレーキにおいて、ブレーキ制御コンピュータの断線検出プログラムが不適切なため、作動または解除操作を長期間行わないと当該パーキングブレーキ用モータ接点に生成された酸化皮膜により接触抵抗が増加して、断線と判定することがある。そのため、警告灯が点灯して、電動パーキングブレーキが作動しないおそれがある。	
	対象台数	22,223 台	不具合件数: 155 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	大型トラックの尿素選択還元型触媒システム(尿素SCRシステム)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、尿素水の残量低下時及び尿素水の品質異常時に、運転者に対して警報し、警報が解除されない場合に、エンジンの再始動禁止制御が作動せず、排出ガスが基準値を満足しなくなるおそれがある。	
	対象台数	16,660 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	車載式故障診断装置において、燃料システム制御モジュールのプログラムが不適切なため、燃料圧力等に異常が生じた場合、メーターパネル内の警告灯が点灯しない。そのため、保安基準第31条の基準に適合しない。	
	対象台数	16,532 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	補助電源モジュールの制御プログラムが不適切なため、減速時アイドルストップ状態から再加速に切り替わる過渡期に、スタータ機能付発電機に流れる大電流を過大と判断し、鉛バッテリーへの充電回路を遮断したままとする保護制御に入ることがある。このため、表示灯が点滅し、そのままの状態で使用を続けると、鉛バッテリーが放電し、最悪の場合、エンストやエンジン始動不能に至るおそれがある。	
	対象台数	12,500 台	不具合件数: 7 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	横滑り防止装置(ESP)において、ESPコントロールユニットの制御プログラムが不適切なため、クルーズコントロール作動中に当該ユニットと運転者支援システムの通信が途絶えた場合、エンジントルク信号をエンジンコントロールユニットに送信し続けることがある。そのため、車両が走行し続け、ブレーキオーバーライド機能が作動せず、ブレーキ操作時に操作力が増大し、最悪の場合、制動停止距離が伸びるおそれがある。	
	対象台数	5,553 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-27 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（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 8	不具合の 内容	制動灯の点灯制御を行うゲートウェイコントロールユニットのプログラムが不適切なため、緊急ブレーキを作動させた際、制動信号がボディコントロールモジュールに送信されず、制動灯が点灯しない。そのため、保安基準第12条(協定規則第13H号の技術的要件)の基準に適合しない。		
	対象台数	3,763 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 9	不具合の 内容	LED式の前面灯火器装着車において、車幅灯の制御を行うオンボードサプライコントロールユニットのプログラムが不適切なため、車幅灯が点灯状態で方向指示器および非常点滅表示灯を作動させた際、車幅灯が点滅する。そのため、保安基準第34条の基準に適合しない。		
	対象台数	3,763 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 10	不具合の 内容	四輪駆動コントロールユニットのプログラムが不適切なため、滑りやすい路面等で走行した際、後軸への駆動力の分配が適切に行われないことがある。そのため、駆動力が前軸に多く分配され、前輪が空転するおそれがある。		
	対象台数	3,763 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

(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 29 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 2-28 から表 2-37 に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故の有無はリコール届出に記載されているものである。

表 2-28 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例

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	(2)後輪のブレーキキャリアパーにおいて、製造工程での検査不良により検査規格を外れる部品が流出したため、ブレーキパッドとブレーキディスクとの隙間を自動調整する機構が作動しなくなるものがある。そのため、ブレーキパッドの摩耗が進行しても、ブレーキパッドとブレーキディスクの隙間が自動調整されず、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、駐車中の車両が動き出すおそれがある。	
	対象台数	8,710 台	不具合件数: 19 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	助手席の着座検知システム用コントロールユニットにおいて、当該ユニットの組付作業が不適切なため、圧力ホースが正しく組み付けられていないものがある。そのため、着座した乗員を正しく認識できないことから、衝突時にエアバッグが正常に作動せず、乗員に過度の傷害を与えるおそれがある。	
	対象台数	2,932 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	エンジン冷却装置において、エンジンオイルクーラーホースの組付け作業が不適切なため、固定金具(クランプ)が締結されていないものがある。そのため、油圧により当該ホースが外れ、オイルが漏れ、漏れたオイルがリヤタイヤに付着し、車両の制御ができなくなり、最悪の場合、転倒するおそれがある。	
	対象台数	1,100 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	大型トラックにおいて制動装置における前輪ブレーキチャンバの組付作業が不適切なため、プラグ(閉止栓)またはテストニップルおよびブレーキホース接続部(ニップルおよびホース接続ナット)の締付トルク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、当該プラグ等が緩みエア漏れが生じ、最悪の場合、脱落してエアが供給されず制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	1,081 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	前席および後席のドアにおいて、ドアロック装置の組付け作業が不適切なため、ロック機構が固着することがある。そのため、ドアの開閉ができなくなったり、走行時の振動によりドアロックが解除し、最悪の場合、走行中にドアが開くおそれがある。	
	対象台数	812 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-29 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（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 6	不具合の内容	尾灯と制動灯の兼用灯火において、ソケット部の製造が不適切なため、バルブ固定金具の圧入が不足しているものがある。そのため、走行時の振動で金具が抜け出し、そのままの状態で使用を続けると、金具が外れてバルブが脱落し、最悪の場合、尾灯と制動灯が不灯となるおそれがある。	
	対象台数	811 台	不具合件数: 6 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	静油圧変速機のポンプとモータ間のホースにおいて、当該ホースが図面指示どおりに組み付けられていないため、後輪のブレーキバルブに繋がるブレーキホースと接触しているものがある。そのため、稼働中の振動等により静油圧変速機からのホース若しくはブレーキホースが摩耗し作動油漏れが発生すると、最悪の場合、走行不能若しくは制動距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	345 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	脱着装置付コンテナ専用車の塵芥収集用コンテナにおいて、後端メンバとリヤカバーの溶接が不適切なため、走行時の振動等により、当該溶接部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、亀裂が進行し、最悪の場合、リヤカバーが脱落し、他の交通の妨げになるおそれがある	
	対象台数	305 台	不具合件数: 5 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	中型トラックのドラッグリンクにおいて、ボールジョイント接合部の溶接作業が不適切なため、溶接位置が正規と異なるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボールジョイント接合部の溶接が剥がれてボールジョイントが外れ、ハンドル操舵ができなくなるおそれがある。	
	対象台数	294 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	3分割式の突入防止装置において、取付作業が不適切なため、外側突入防止装置のステーが誤った位置に取り付けられているものがある。このため、試験荷重を付した状態における当該装置の変位量が基準値を超え、道路運送車両の保安基準に適合しない。	
	対象台数	148 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	中型トラックにおいて、右側フロントリーフスプリングのシャックル取付け用ナットを固定するロックプレートの組付けが不適切なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ナットが緩み、最悪の場合、シャックルが脱落するおそれがある。	
	対象台数	22,062 台	不具合件数: 42 件 事故の有無: 無し

表 2-30 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（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 2	不具合の内容	冷蔵冷凍車の縦根太とシャーシフレームを固定しているUボルト（以下、「縦根太固定用Uボルト」という。）において、取付位置が不適切なため、悪路走行時に、後軸の左側リーフスプリングを固定しているUボルト（以下、「リーフ固定用Uボルト」という。）が干渉することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、縦根太固定用Uボルトとリーフ固定用Uボルトが破損し、リーフスプリングがずれて、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。	
	対象台数	2,885 台	不具合件数: 12 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	ボディコントロールモジュールにおいて、プログラム設定の作業指示が不適切なため、誤ったプログラムを設定した。そのため、衝突時にドアロックが自動で解除せず、保安基準第18条の基準に適合しない。	
	対象台数	1,191 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	冷却装置（ラジエタドレンホース、ラジエタリザーバータンクホース）及び燃料装置（燃料タンクからエンジンに燃料を供給するホース）において、製造時の組付け指示が不適切なため、ホースを固定するクリップでホース表層面に傷をつけたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ホースに亀裂が入り、冷却系のホースであれば冷却水が漏れるほか、燃料系のホースであれば燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	1,050 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	動力伝達装置において、主変速レバーとトラニオンレバーをつなぐ主変速ロッドの組付けの指示が不適切なため、主変速レバーを最後進位置にした場合、当該ロッドがキャビンフレームに引っ掛かることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、変速レバーが前進側に戻せず、車両が後退し続けるおそれがある。	
	対象台数	848 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	大型・中型路線バスにおいて、⑤中扉の光電管配線端子の接続作業が不適切なため、走行時の振動で配線が断線することがある。また、当該端子の防水処理が不適切なため、水浸入で配線が短絡することがある。そのため、最悪の場合、中扉が開閉できなくなるおそれがある。	
	対象台数	717 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	大型・中型路線バスにおいて、⑤中扉の光電管配線端子の接続作業が不適切なため、走行時の振動で配線が断線することがある。また、当該端子の防水処理が不適切なため、水浸入で配線が短絡することがある。そのため、最悪の場合、中扉が開閉できなくなるおそれがある。	
	対象台数	487 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-31 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（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 8	不具合の内容	大型トラックのブレーキペダルにおいて、当該ペダルのシャフト部を固定するスプリットピン（割りピン）の組付けが不適切なため、フットブレーキ操作によってシャフト部からスプリットピンが脱落することがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、ブレーキペダルとプレートの結合部からシャフトがずれて、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	397 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	シヨベル・ローダの原動機において、アフタークーラとエンジン間のホースを留めるバンドの組み付けが不適切なため、バンドの締め付けボルトが燃料フィルタとサンプライポンプ間の燃料ホースと接触するものがある。そのため、エンジン稼働中の振動等により、燃料ホースの被覆が損傷し、そのままの状態を使用を続けると、燃料ホースに穴が開き、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	60 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	制動装置において、リヤブレーキホースの組付指示が不適切なため、当該ホースと消音器が接触しているものがある。そのため、消音器の熱によりホースの接触部が溶損し、ブレーキフルードが漏れ、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	50 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	バックドアのガス封入式バルンサにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、外筒が腐食するものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、腐食が進行して封入されたガス圧により外筒が破損し、最悪の場合、バックドアを開く際に周囲の人が負傷するおそれがある。	
	対象台数	499,765 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	電気式無段変速機の発電用モータにおいて、モータシャフトのマグネット保持用プレートのかしめが不適切なため、長時間のアイドルや高負荷走行により当該プレートが摩耗し、コイルと接触して短絡することがある。そのため、警告灯が点灯し、最悪の場合、ハイブリッドシステムが停止して走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	55,628 台	不具合件数: 156 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	エンジンコントロールユニットの電源制御等に使用されるリレーにおいて、リレー内部の溶接が不適切なため、使用過程で溶接部が異常発熱して溶接が外れ、導通不良となることがある。そのため、走行中にエンストして再始動不能となるおそれがある。また、アイドルストップ付車両は、エンジン警告灯が点灯してエンジン出力が制限されるおそれがある。	
	対象台数	41,697 台	不具合件数: 28 件 事故の有無: 無し

表 2-32 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（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 4	不具合の内容	制動倍力装置（ブレーキブースター）において、バキュームパイプ接続部の材質、バキュームパイプ（接続部を含む）の製造が不適切なため、走行振動やエンジン振動でバキュームパイプ接続部が折損することがある。そのため、倍力装置が機能せず、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	15,832 台	不具合件数: 28 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	燃料装置において、燃料タンクの製造が不適切なため、当該タンク上部に取り付けられたカバープレートが正しく溶接されていないものがある。そのため、走行振動等により溶接部に亀裂が生じ、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展し、亀裂部位から燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	14,957 台	不具合件数: 86 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	ディーゼル車の排出ガス発散防止装置において、フロントパイプに取り付けられている尿素水インジェクタ固定用フランジの材質が不適切なため、錆によりフランジが亀裂して脱落することがある。そのため、尿素水インジェクタも脱落し、排出ガスが基準値を満足しなくなるおそれがある。	
	対象台数	11,955 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	車両接近通報装置のスピーカーにおいて、車体に取り付けるための金属ブラケットの塗装が不適切なため、早期に腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行してブラケットが破断し、スピーカーが脱落して他の交通の妨げになるおそれがある。	
	対象台数	7,582 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	座席ベルトのシートベルトプリテンションにおいて、製造管理が不適切なため、点火剤が設計通り調合されていないものがある。そのため、衝突時にシートベルトの弛みを巻きとることができず、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。	
	対象台数	4,538 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	ダッシュボードの製造が不適切なため、助手席側エアバッグの開口部が正しく加工されていないものがある。そのため、衝突時にエアバッグが正常に展開せず、最悪の場合、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。	
	対象台数	3,980 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	燃料装置において、高圧燃料ポンプの製造が不適切なため、当該ポンプで燃料を高圧化するピストンが磨耗することがある。そのため、燃料の供給が低下し、そのままの状態で使用を続けると、警告灯が点灯し、エンジン出力が低下、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	3,656 台	不具合件数: 11 件 事故の有無: 無し

表 2-33 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（続き）

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(作業管理不適切)			
事例 1	不具合の内容	大型トラックにおいて、パワーステアリングオイルパイプの製造時の組付けが不適切なため、パイプが変形して取付けられているものがある。そのため、パイプと接続しているパワーステアリングオイルホースに引張力が作用し、そのまま使用を続けると、当該ホースがパワーステアリングオイルタンクから抜けてオイルが漏れ、最悪の場合、操舵力が増大するおそれがある。	
	対象台数	62,484 台	不具合件数: 26 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	ディーゼルエンジンの燃料装置において、燃料供給ホースの製造が不適切なため、ホースの厚みが均一でないものがある。そのため、燃料の圧力の変動によって燃料供給ホースが損傷し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	4,461 台	不具合件数: 14 件 事故の有無: 無し
事例 3	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、組付け作業が不適切なため、ホース内面に異物が付着しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ホースに挿入されているチェックバルブが固着して負圧が十分に供給されず、ブレーキペダルの操作力が増大するおそれがある。	
	対象台数	3,397 台	不具合件数: 34 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	後部反射器において、当該反射器の製造が不適切なため、反射器の表面部(レンズ部)が正しく成型されていないものがある。そのため、反射照度が不足し、保安基準第38条の基準に適合しないおそれがある。	
	対象台数	529 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	左右の後写鏡において、ステーの製造が不適切なため、締付け部の寸法が小さいものがある。そのため、ステーの保持力が不足し、走行中の風圧等によりステーが回転し、後方の交通状況を確認できなくなるおそれがある。	
	対象台数	236 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	大型トラックにおいて、排出ガス発散防止装置の遮熱板の組み付け工程が不適切なため、誤った仕様の遮熱板を組み付けたものがある。そのため、前輪タイヤの最後部の後端と当該遮熱板の距離が400mmを超え、巻込防止装置に係る保安基準に適合しなくなるおそれがある。	
	対象台数	143 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	セミトレーラの制動装置において、ブレーキシューとライニングの組付けが不適切なため、リベットで適切に固定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、ライニングが外れ、外れたライニングが、ドラムとブレーキカム、または、他のライニングとの間に挟まり、ブレーキが引きずった状態となり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	71 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し

表 2-34 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（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 8	不具合の内容	スピードメータにおいて、メータークラスターパネルの製造が不適切なため、車室内の温度が高い場合、スピードメータの駆動ギアが作動しないことがある。そのため、速度を正しく表示せず、保安基準第46条の基準に適合しないおそれがある。	
	対象台数	61 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 9	不具合の内容	原動機のプライマリドリブンギヤの製造が不適切なため、当該ギヤの歯面が滑らかに加工されていないものがある。そのため、加速時の騒音が、協定規則第41号の要件に適合しないおそれがある。	
	対象台数	36 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 10	不具合の内容	ショベル・ローダの原動機において、オイルフィルターカートリッジの組付けの作業指示及び作業が不適切なため、締付けトルクが低く、走行時の振動等により緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エンジンオイルが漏れ、警告灯が点灯し、最悪の場合、エンジンが焼きつくおそれがある。	
	対象台数	36 台	不具合件数:1 件 事故の有無:無し
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	フロントサスペンションフレームの製造が不適切なため、塩水等の腐食促進物質によってサスペンションフレームのロアアーム取付ブラケットが腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、ロアアーム取付ブラケットが破損して、最悪の場合、ロアアームが脱落して走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	210,876 台	不具合件数:30 件 事故の有無:無し
事例 2	不具合の内容	エアバッグ制御システムにおいて、①加速度センサまたは②圧力センサ内ICチップの製造条件が不適切なため、IC内部で断線することがある。そのため、エアバッグ警告灯が点灯し、エアバッグが正常に作動しないおそれがある。	
	対象台数	70,207 台	不具合件数:323 件 事故の有無:無し
事例 3	不具合の内容	中型トラックの空気油圧複合式ブレーキにおいて、後輪用ホイールシリンダのピストンカップ溝の加工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、ピストンカップの定期交換時期より早く、ピストンカップ溝とピストンカップ内径間のシール性能が低下し、後輪用ホイールシリンダよりブレーキ液が漏れるおそれがある。	
	対象台数	14,549 台	不具合件数:1231 件 事故の有無:無し

表 2-35 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（続き）

不具合発生原因の項目「機械設備」に問題があるもの（保守管理の不備）			
事例 4	不具合の内容	デジタル式運行記録計（自TDⅡ-6）を搭載した車両において、それぞれのデジタル式運行記録計を特定するための識別符号（ID）が重複しているものがある。そのため、同一の利用者で当該識別符号（ID）が重複した場合、利用者ソフトウェアで運行データを表示することができない。	
	対象台数	5,752 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	自動変速機のセレクトレバーにおいて、溶接設備の設定が不適切なため、セレクトレバーとブラケットの溶接が不十分なものがある。そのため、セレクトレバー操作により溶接部が破断し、操作できなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,289 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	燃料タンクにおいて、樹脂成形時の冷却が不十分であったため、燃料ポンプ取り付けねじ部に成形不良が生じ、燃料ポンプを取り付けた状態でのシール性能が低下するものがある。そのため、満タン給油時に当該部から燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	2,273 台	不具合件数: 12 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	動力伝達装置において、トランスミッションセンサー配線の製造およびトランスミッションコントロールモジュールのプログラムが不適切なため、当該配線の電気抵抗が増加し、トランスミッションギヤが正しく制御できないことがある。そのため、走行中に警告灯が点灯し、意図せずにギヤがニュートラルとなり、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	1,445 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	緩衝装置のリヤサスペンショントールリンクの溶接部が正しく溶接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、溶接部が破損し、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	717 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	樹脂製燃料タンクにおいて、溶着設備の条件設定が不適切なため、燃料タンクに対してインレットパイプが傾いた状態で溶着され、接合面が部分的に溶け込み不足となっているものがある。そのため、当該接合面がはがれて、給油時や満タン時に燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	640 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	エアバッグのインフレーター（膨張装置）において、製造管理が不適切なため、点火剤が設計通り調査されていないものがある。そのため、衝突時にエアバッグが展開せず、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。	
	対象台数	280 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-36 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（続き）

不具合発生原因の項目「工具・治具」に問題があるもの（保守管理の不備）			
事例 1	不具合の内容	電源分配器の基板において、回路基板の製造時に不要な半田が付着した状態で防湿材がコーティングされたものがあり、使用過程においてコーティングに亀裂が発生することがある。そのため、高温環境下において電極間の微細な導通が発生して電極成分が移動し、短絡回路が形成されると、短絡電流の発熱によって、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。	
	対象台数	316,759 台	不具合件数: 10 件 事故の有無: 8 件
事例 2	不具合の内容	乗降扉のドアラッチにおいて、構成部品の製造が不適切なため、部品の精度が規格を外れているものがあり、気温が高くなるとロック機構の動きが悪くなることがある。そのため、乗降扉が確実にロックされず、最悪の場合、運行中に乗降扉が開くおそれがある。	
	対象台数	73,911 台	不具合件数: 14 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	配光可変型前照灯装着車において、前照灯の光軸を調整するヘッドライト・レベリング・アクチュエータの樹脂成型工程が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ヘッドライト・レベリング・アクチュエータが損傷し、前照灯の光軸が下向きのままになり、前方を照射できなくなるおそれがある。	
	対象台数	16,265 台	不具合件数: 168 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	中型トラック及びバスのエンジンにおいて、コンロッドブッシュ挿入時の製造条件が不適切なため、ブッシュの保持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、当該ブッシュが摩耗、損傷することで異音が発生し、最悪の場合、エンジンが破損して走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	8,802 台	不具合件数: 100 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	中型トラックのエンジンにおいて、コンロッドブッシュ挿入時の製造条件が不適切なため、ブッシュの保持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、当該ブッシュが摩耗、損傷することで異音が発生し、最悪の場合、エンジンが破損して走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	2,075 台	不具合件数: 10 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	後部座席（3列目）の右側シートベルトにおいて、シートベルトプリテンショナーの製造が不適切なため、ガス発生装置が正しく組み付けられていないものがある。そのため、衝突時にプリテンショナーが作動した際、ガス発生装置の容器が内張りを破って車室内に飛び出すおそれがある。	
	対象台数	292 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-37 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例（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 7	不具合の内容	後部座席のシートベルトにおいて、シートベルトバックルを座席に固定する取付金具の製造が不適切なため、当該取付金具の強度が不足しているものがある。そのため、急ブレーキ時または、衝突時の衝撃で取付金具が破断し、適切に乗員が拘束できず、最悪の場合、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。	
	対象台数	224 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 8	不具合の内容	バスのエンジンにおいて、コンロッドブッシュ挿入時の製造条件が不適切なため、ブッシュの保持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、当該ブッシュが摩耗、損傷することで異音が発生し、最悪の場合、エンジンが破損して走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	161 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 9	不具合の内容	助手席シートベルトにおいて、シートベルトリトラクタ(ベルト巻取り装置)の製造が不適切なため、急ブレーキ時等にシートベルトが固定されないことがある。そのため、衝突時に乗員を拘束できず、最悪の場合、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。	
	対象台数	98 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 10	不具合の内容	ホイール・クレーンのエンジンにおいて、コンロッドブッシュ挿入時の製造条件が不適切なため、ブッシュの保持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、最悪の場合、エンジンが破損し、走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	17 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
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	中型・小型トラックの自動変速機において、オイルホースの製造が不適切なため、ホースの強度が不足しているものがある。そのため、オイルの圧力に耐えられず、オイルホースに亀裂が生じ、オイルが漏れて変速不良となり、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。	
	対象台数	45,855 台	不具合件数:39 件 事故の有無:無し
事例 2	不具合の内容	ショベル・ローダの方向指示器において、方向指示器の点滅速度を制御する部品が不適切なため、点滅回数が保安基準第41条で定める点滅回数より少ないものがある。そのため、当該基準に適合しないおそれがある。	
	対象台数	860 台	不具合件数:1 件 事故の有無:無し
事例 3	不具合の内容	ショベル・ローダの方向指示器において、方向指示器の点滅速度を制御する部品が不適切なため、点滅回数が保安基準第41条で定める点滅回数より少ないものがある。そのため、当該基準に適合しないおそれがある。	
	対象台数	18 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し

3. 生産開始日から不具合発生の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間

(1) 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況

平成 25 年度から平成 29 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件数状況を表 3-1 に対象台数を表 3-2 に示す。また、それぞれをグラフにしたものを図 3-1 から図 3-4 に示し、平均期間については図 3-5 に示す。

表 3-1 をみると、平成 29 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、「1 年超え 2 年以内」84 件(前年度から 9 件減少)、「0.5 年以内」82 件(同 11 件増加)、「0.5 年超え 1 年以内」72 件(同 15 件増加)であった。「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 154 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 238 件であり、届出件数の合計の約 56%を占めていた。

平成 25 年度から平成 29 年度の届出件数の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「2 年超え 3 年以内」の期間区分については緩やかな減少傾向にあり、「3 年超え 4 年以内」、「4 年超え 6 年以内」及び「6 年超え 8 年以内」の期間区分についての届出件数は平成 25 年度以降において増減を繰り返す傾向にある。また、「8 年超え 10 年以内」の期間区分については緩やかな増加傾向にある。「10 年超え」の期間区分については、平成 27 年度に最も多くなっていたが平成 28 年度以降は減少傾向にある。

平成 29 年度の国産車における各期間区分及び届出件数は、「0.5 年以内」が最も多く 54 件であり、届出件数の合計の約 23%を占めている。また、「0.5 年超え 1 年以内」では 43 件と前年度から 17 件増加していた。なお、「1 年以内」の期間で届出件数の合計の約 41%を占める。「1 年超え 2 年以内」の期間区分は 41 件となっており、前年度から 21 件減少していた。「2 年以内」の期間では、約 59%を占めている。図 3-1 の国産車をみると、「6 年超え 8 年以内」、「8 年超え 10 年以内」及び「10 年超え」の期間区分における届出件数は平成 27 年度に最も多くなっていたが平成 28 年度からは減少している。生産開始日から不具合初報日までの平均期間は約 36 カ月であり前年度から短くなっており、5 カ年平均よりも短くなっていた。

平成 29 年度の輸入車における届出件数の多い主な期間区分は、「1 年超え 2 年以内」43 件(12 件増加)、「0.5 年超え 1 年以内」29 件(2 件減少)、「0.5 年以内」28 件(7 件増加)であった。「2 年以内」の期間区分における届出件数の割合は約 53%を占めていた。届出件数の合計が前年度から大きく増加しており、「0.5 年超え 1 年以内」の期間区分以外全ての期間区分で届出件数が増加し、生産開始日から不具合発生日までの平均期間は約 38 カ月となり、5 カ年平均より長くなっている。

なお、国産車について平成 28 年度は「8 年超え 10 年以内」及び「10 年超え」の期間区分が減少し、平成 29 年度においては「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」の期間区分が増加していることから、生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間が短くなっている。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。

表 3-1 生産開始日から不具合発生の日までの各期間区分の届出件数及びその割合

期間区分			国産車						輸入車						全体					
			H25	H26	H27	H28	H29	5力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5力年平均
0.5年以内	届出 件数	(件)	60	54	59	50	54	55	24	33	25	21	28	26	84	87	84	71	82	82
		(%)	26.2	21.2	22.2	20.2	23.0	22.5	21.4	20.9	17.6	14.5	14.8	17.6	24.6	21.1	20.6	18.1	19.3	20.6
0.5年超え 1年以内	届出 件数	(件)	30	40	44	26	43	37	21	30	17	31	29	26	51	70	61	57	72	62
		(%)	13.1	15.7	16.5	10.5	18.3	14.9	18.8	19.0	12.0	21.4	15.3	17.2	15.0	16.9	15.0	14.5	17.0	15.7
1年超え 2年以内	届出 件数	(件)	35	37	39	62	41	43	24	40	31	31	43	34	59	77	70	93	84	77
		(%)	15.3	14.5	14.7	25.1	17.4	17.4	21.4	25.3	21.8	21.4	22.8	22.7	17.3	18.6	17.2	23.7	19.8	19.4
2年超え 3年以内	届出 件数	(件)	27	27	17	22	17	22	12	13	20	12	18	15	39	40	37	34	35	37
		(%)	11.8	10.6	6.4	8.9	7.2	8.9	10.7	8.2	14.1	8.3	9.5	10.1	11.4	9.7	9.1	8.7	8.3	9.4
3年超え 4年以内	届出 件数	(件)	14	22	17	14	20	17	3	12	12	13	22	12	17	34	29	27	42	30
		(%)	6.1	8.6	6.4	5.7	8.5	7.1	2.7	7.6	8.5	9.0	11.6	8.3	5.0	8.2	7.1	6.9	9.9	7.5
4年超え 6年以内	届出 件数	(件)	21	36	18	23	23	24	9	15	8	14	17	13	30	51	26	37	41	37
		(%)	9.2	14.1	6.8	9.3	9.8	9.8	8.0	9.5	5.6	9.7	9.0	8.4	8.8	12.3	6.4	9.4	9.7	9.4
6年超え 8年以内	届出 件数	(件)	12	12	17	16	14	14	6	2	9	6	12	7	18	14	26	22	26	21
		(%)	5.2	4.7	6.4	6.5	6.0	5.8	5.4	1.3	6.3	4.1	6.3	4.7	5.3	3.4	6.4	5.6	6.1	5.4
8年超え 10年以内	届出 件数	(件)	3	5	17	14	9	10	9	2	4	9	10	7	12	7	21	23	19	16
		(%)	1.3	2.0	6.4	5.7	3.8	3.9	8.0	1.3	2.8	6.2	5.3	4.6	3.5	1.7	5.1	5.9	4.5	4.1
10年超え	届出 件数	(件)	27	22	38	20	14	24	4	11	16	8	9	10	31	33	54	28	23	34
		(%)	11.8	8.6	14.3	8.1	6.0	9.8	3.6	7.0	11.3	5.5	4.8	6.4	9.1	8.0	13.2	7.1	5.4	8.5
合計*1	届出 件数	(件)	229	255	266	247	235	246	112	158	142	145	189	149	341	413	408	392	424	396
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間(カ月)			46.8	40.4	46.0	41.7	36.2	42.3	32.7	31.6	41.5	36.5	37.7	36.1	42.2	37.0	44.4	39.8	36.9	40.0

*1：一つのリコール届出の中に期間区分が異なる事案が含まれており、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 1-10 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

表 3-2 生産開始日から不具合発生の日までの各期間区分の対象台数及びその割合

期間区分			国産車					輸入車					全体							
			H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
0.5年以内	対象 台数	(千台)	684	1,242	972	950	133	792	19	28	10	5	7	14	683	1,270	982	955	140	806
		(%)	8.0	12.2	5.1	5.9	1.8	6.5	6.9	6.3	3.0	0.7	1.3	3.1	7.9	12.0	5.1	5.7	1.8	6.4
0.5年超え 1年以内	対象 台数	(千台)	1,551	553	814	899	627	889	34	27	19	23	34	27	1,585	581	833	921	661	916
		(%)	18.6	5.5	4.3	5.5	8.5	7.3	12.4	6.1	5.6	3.4	6.1	6.0	18.4	5.5	4.3	5.5	8.3	7.2
1年超え 2年以内	対象 台数	(千台)	843	575	304	1,453	2,170	1,069	51	146	91	49	68	81	894	721	396	1,502	2,239	1,150
		(%)	10.1	5.7	1.6	9.0	29.3	8.8	18.4	33.0	26.7	7.3	12.5	17.8	10.4	6.8	2.1	8.9	28.1	9.1
2年超え 3年以内	対象 台数	(千台)	2,584	1,058	376	1,520	498	1,207	105	38	16	11	96	53	2,689	1,096	392	1,531	594	1,260
		(%)	31.0	10.4	2.0	9.4	6.7	9.9	38.0	8.7	4.8	1.6	17.4	11.7	31.2	10.3	2.0	9.1	7.5	9.9
3年超え 4年以内	対象 台数	(千台)	1,040	1,631	847	1,051	750	1,064	15	14	47	17	172	53	1,055	1,645	894	1,068	922	1,117
		(%)	12.5	16.1	4.5	6.5	10.1	8.7	5.3	3.2	13.6	2.6	31.3	11.6	12.2	15.5	4.6	6.3	11.6	8.8
4年超え 6年以内	対象 台数	(千台)	709	2,621	1,968	2,582	682	1,712	24	26	20	34	71	35	733	2,647	1,989	2,616	752	1,747
		(%)	8.5	25.8	10.4	15.9	9.2	14.0	8.7	5.9	5.9	5.1	12.9	7.7	8.5	25.0	10.3	15.5	9.5	13.8
6年超え 8年以内	対象 台数	(千台)	29	491	4,376	3,370	1,017	1,857	3	0	20	45	45	23	33	492	4,395	3,415	1,061	1,879
		(%)	0.4	4.8	23.1	20.8	13.7	15.2	1.1	0.1	5.7	6.7	8.1	5.0	0.4	4.6	22.8	20.2	13.3	14.8
8年超え 10年以内	対象 台数	(千台)	146	27	1,662	1,589	1,197	924	14	1	7	41	28	18	160	27	1,670	1,630	1,225	942
		(%)	1.8	0.3	8.8	9.8	16.1	7.6	4.9	0.2	2.1	6.2	5.2	4.0	1.9	0.3	8.7	9.7	15.4	7.4
10年超え	対象 台数	(千台)	778	1,955	7,620	2,802	337	2,698	12	162	112	443	28	151	789	2,117	7,732	3,245	365	2,850
		(%)	9.3	19.3	40.2	17.3	4.6	22.1	4.2	36.5	32.6	66.3	5.1	33.2	9.2	20.0	40.1	19.2	4.6	22.5
合計*1	対象 台数	(千台)	8,344	10,153	18,940	16,214	7,411	12,213	277	443	342	668	548	456	8,621	10,597	19,282	16,882	7,959	12,668
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

*1：一つのリコール届出の中に期間区分が異なる事案が含まれており、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 1-10 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

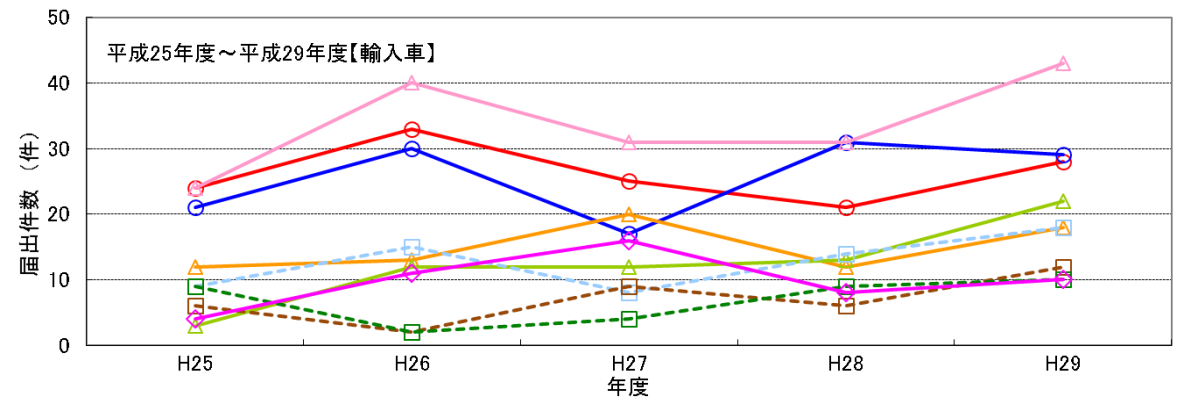
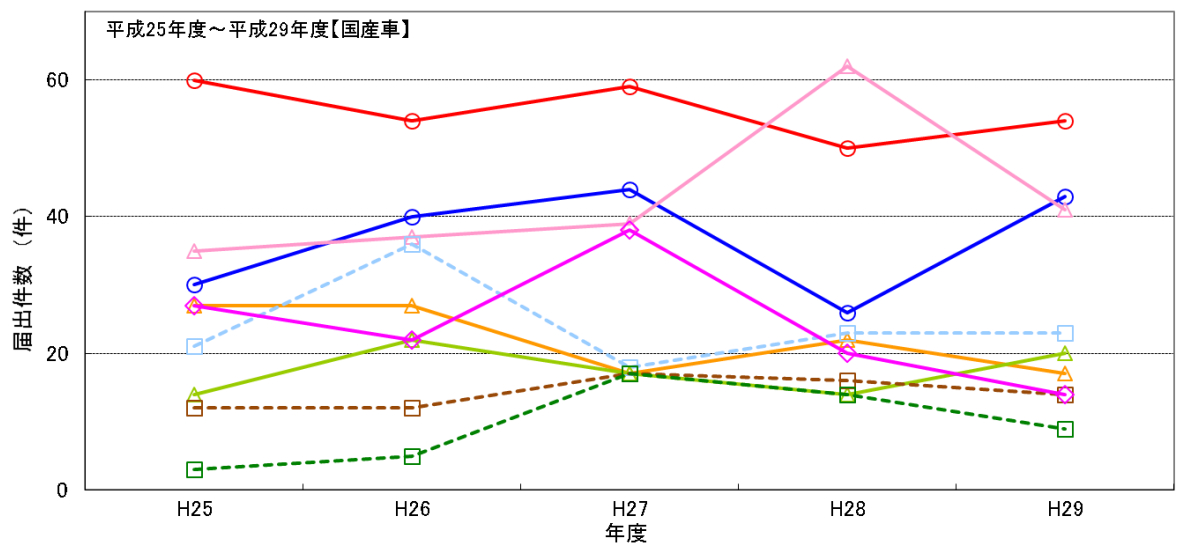
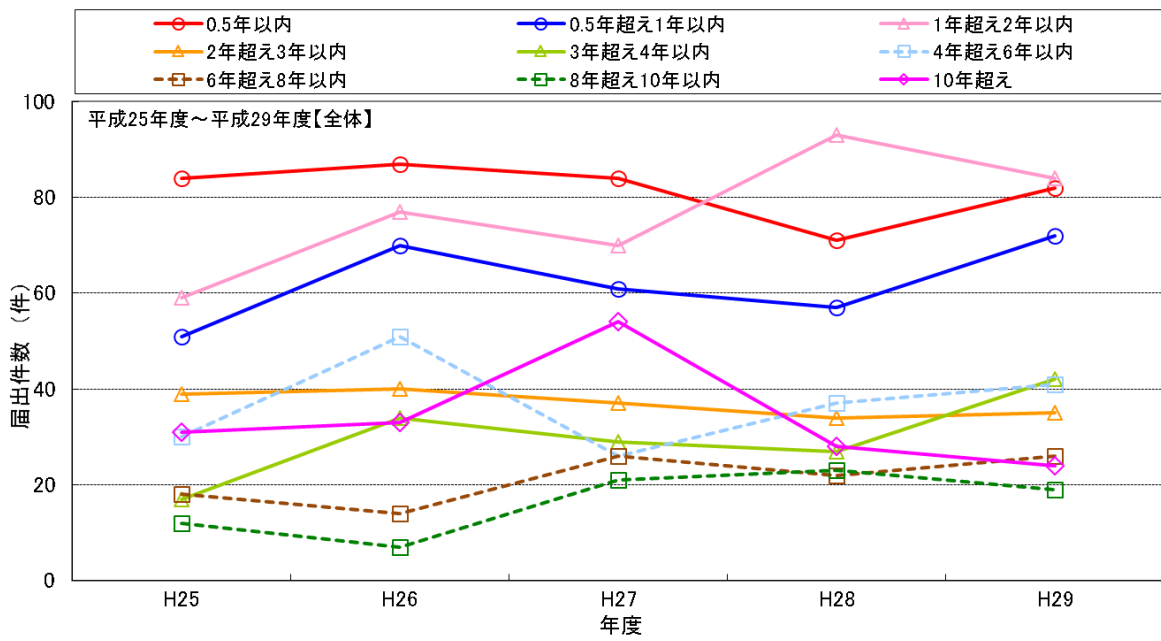


図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

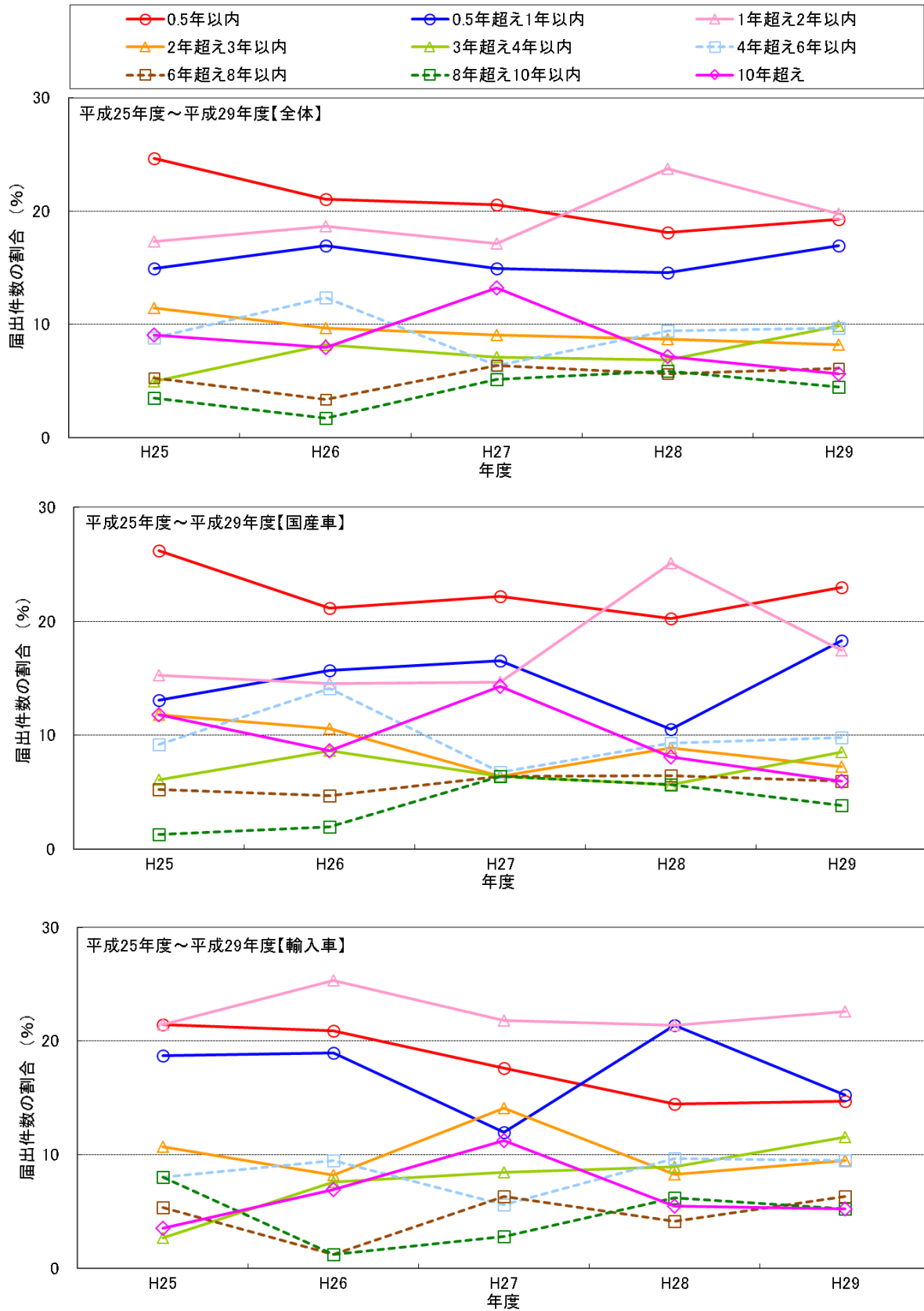


図 3-2 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数の割合
【全体、国産車、輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

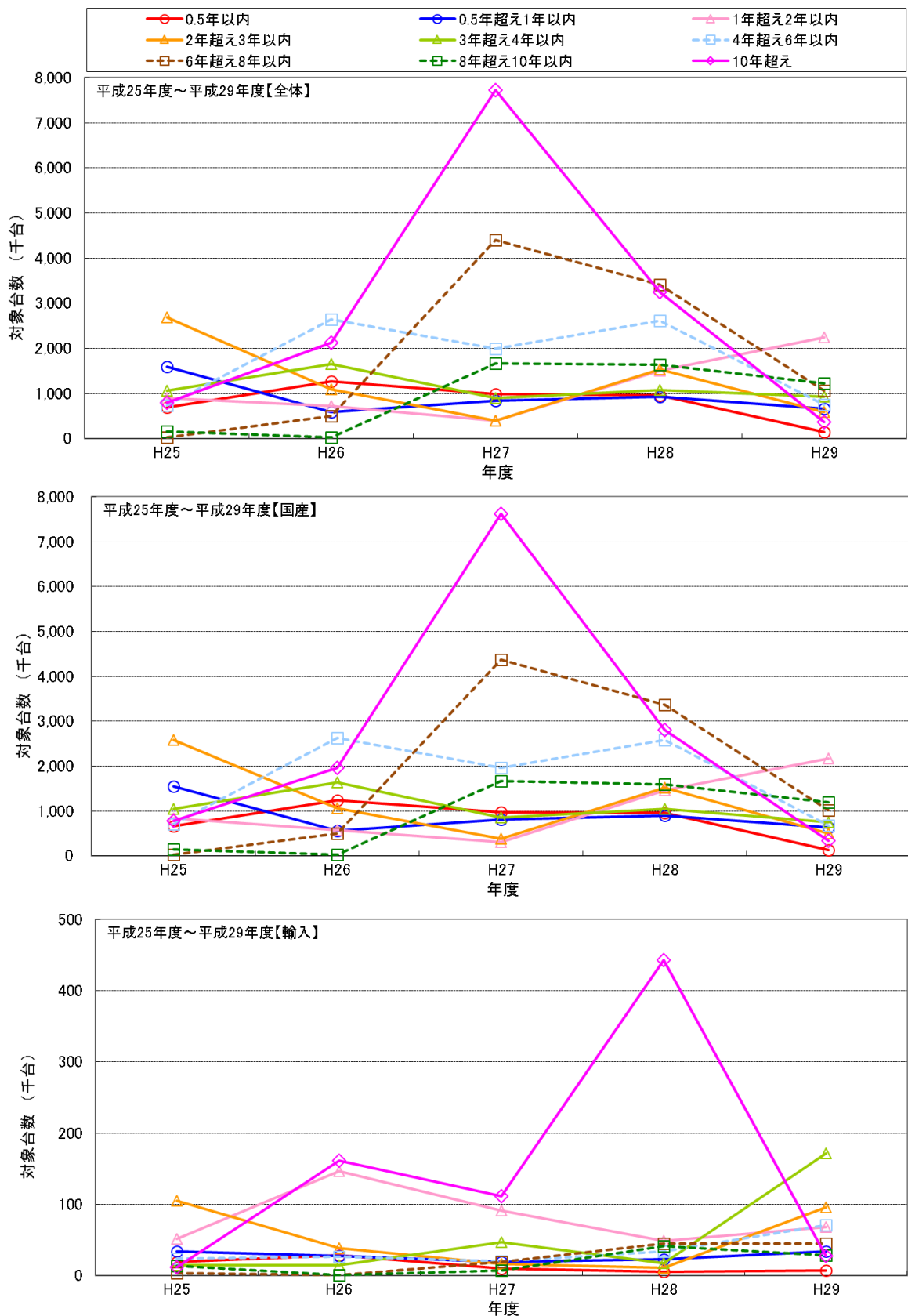


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

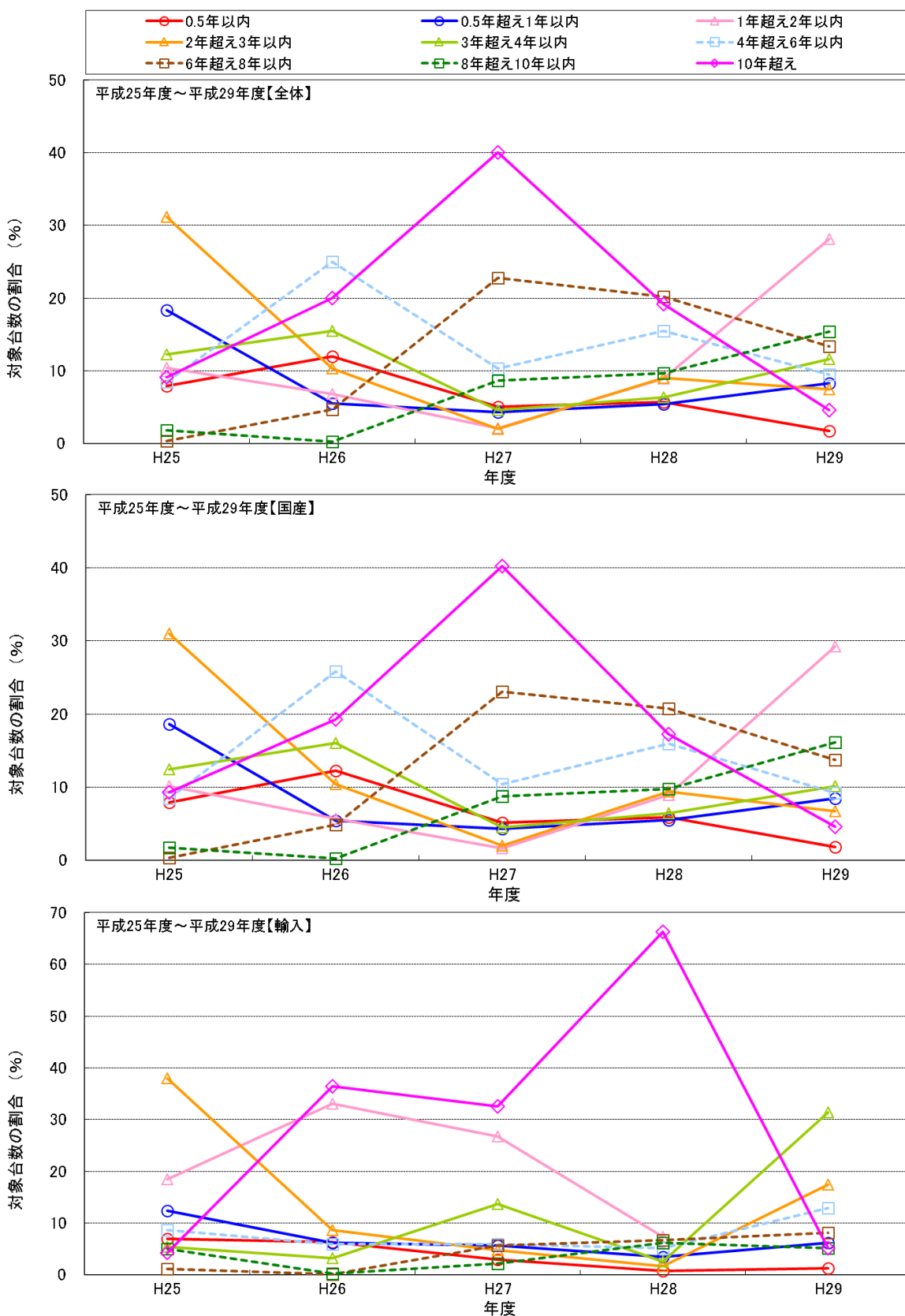


図 3-4 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の対象台数の割合
【全体、国産車、輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

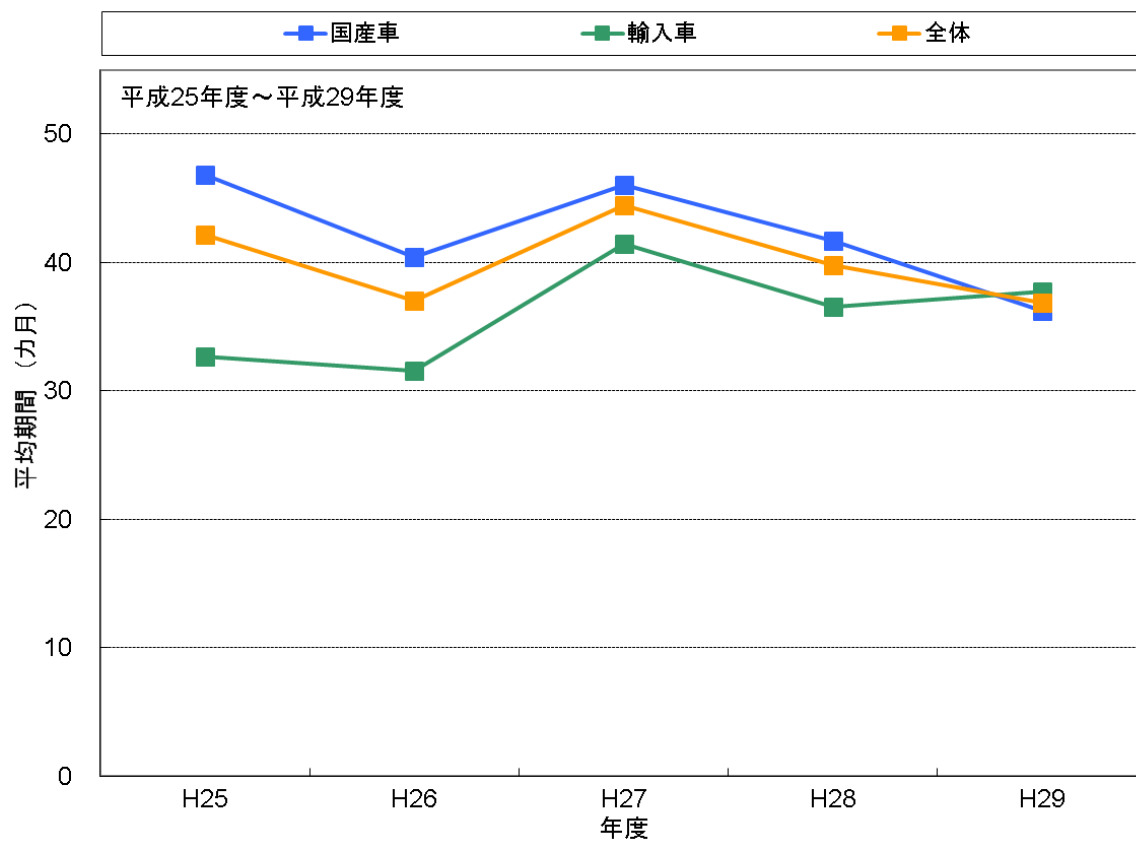


図 3-5 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

(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 25 年度から平成 29 年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、「全体」における装置別の各年度の平均期間を表 3-3 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 29 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（【原動機】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-4 から表 3-5 にそれぞれ示す。

表 3-3 をみると、原動機において前年度より平均期間が長くなり、5 カ年平均よりも長くなっていた。電気装置においては、前年度から不具合発生までの平均期間が長くなっているが、5 カ年平均よりも短くなっていた。また、燃料装置において過去 5 年間で最も長くなっていた。生産開始から不具合発生までの 5 カ年平均が最も長い装置はその他を除くと車枠・車体の 55 カ月であり、次いで走行装置 52.7 カ月となっていた。また、最も短い装置は排出ガス発散防止装置で 20.2 カ月となっていた。

表 3-3 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【全体】（平成 25 年度～平成 29 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均
原動機	24.8	21.7	22.9	22.8	32.4	25.0
電気装置	56.7	25.6	34.2	29.2	33.7	35.6
動力伝達装置	40.4	25.4	34.4	28.6	30.0	32.0
燃料装置	35.2	37.7	22.1	25.8	43.8	32.7
制動装置	30.2	23.0	22.6	24.5	26.1	25.4
乗車装置	23.6	32.4	67.9	22.0	30.0	36.7
かじ取装置	12.1	47.4	26.7	46.9	37.6	36.7
車枠・車体	45.1	59.9	56.4	74.0	41.8	55.0
灯火装置	81.4	31.4	38.5	31.1	27.4	47.7
排出ガス発散防止装置	14.7	24.0	19.0	20.2	21.8	20.2
緩衝装置	66.7	13.2	13.2	35.4	34.8	30.2
走行装置	50.6	49.4	21.0	115.0	48.3	52.7
その他（エアバッグ）	133.3	105.1	119.1	88.2	60.6	96.1
その他（エアバッグ以外）	36.8	53.7	30.8	25.3	40.9	37.5

表 3-4 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	15	28.8	19	28.4	12	22.2	9	19.1	12	20.3	13	24.0
0.5 年超え 1 年以内	9	17.3	12	17.9	16	29.6	8	17.0	8	13.6	11	19.0
1 年超え 2 年以内	6	11.5	14	20.9	7	13.0	15	31.9	15	25.4	11	20.4
2 年超え 3 年以内	9	17.3	7	10.4	6	11.1	5	10.6	6	10.2	7	11.8
3 年超え 4 年以内	5	9.6	6	9.0	5	9.3	2	4.3	4	6.8	4	7.9
4 年超え 6 年以内	3	5.8	8	11.9	4	7.4	5	10.6	7	11.9	5	9.7
6 年超え 8 年以内	4	7.7	1	1.5	4	7.4	1	2.1	3	5.1	3	4.7
8 年超え 10 年以内	1	1.9	0	0.0	0	0.0	1	2.1	2	3.4	1	1.4
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.1	2	3.4	1	1.1
合計件数及びその割合	52	100	67	100	54	100	47	100	59	100	56	100

表 3-5 電気装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	7	21.9	8	26.7	8	17.4	5	14.3	6	13.0	7	18.0
0.5 年超え 1 年以内	3	9.4	5	16.7	9	19.6	5	14.3	15	32.6	7	19.6
1 年超え 2 年以内	4	12.5	8	26.7	8	17.4	11	31.4	9	19.6	8	21.2
2 年超え 3 年以内	3	9.4	0	0.0	4	8.7	2	5.7	3	6.5	2	6.3
3 年超え 4 年以内	3	9.4	3	10.0	4	8.7	4	11.4	1	2.2	3	7.9
4 年超え 6 年以内	3	9.4	3	10.0	6	13.0	6	17.1	5	10.9	5	12.2
6 年超え 8 年以内	3	9.4	2	6.7	4	8.7	0	0.0	3	6.5	2	6.3
8 年超え 10 年以内	2	6.3	1	3.3	1	2.2	2	5.7	1	2.2	1	3.7
10 年超え	4	12.5	0	0.0	2	4.3	0	0.0	3	6.5	2	4.8
合計件数及びその割合	32	100	30	100	46	100	35	100	46	100	38	100

(3) 国産車における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 25 年度から平成 29 年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、国産車における装置別の各年度の平均期間を表 3-6 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 29 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（【原動機】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-7 及び表 3-8 にそれぞれ示す。

表 3-6 をみると、燃料装置において不具合発生までの平均期間が過去 5 年間で最も長くなっており、表 3-2（全体）における不具合発生までの期間が伸びたのは国産車の影響によるものであることがわかる。また、原動機及び電気装置においては、5 カ年平均より短くなっていた。不具合発生までの期間が 5 カ年平均で最も長い装置はその他を除くと、走行装置の 69.7 カ月であった。次いで車枠・車体の 65.0 カ月となっていた。なお、不具合までの平均期間が最も短い装置は排出ガス発散防止装置の 21.0 カ月となっていた。

表 3-6 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 25 年度～平成 29 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均
原動機	24.2	22.1	22.3	24.5	25.0	23.5
電気装置	69.4	30.7	36.3	21.9	24.9	35.2
動力伝達装置	44.1	27.3	36.8	34.7	24.1	34.6
燃料装置	37.9	34.7	15.3	26.3	43.2	30.0
制動装置	29.9	25.5	13.5	18.9	24.5	23.0
乗車装置	24.1	32.1	101.9	9.7	32.6	47.7
かじ取装置	12.1	64.5	32.1	48.6	54.8	43.1
車枠・車体	55.4	111.6	58.1	82.3	48.0	65.0
灯火装置	99.1	50.6	32.3	25.6	37.2	59.0
排出ガス発散防止装置	12.0	25.2	19.7	24.1	20.2	21.0
緩衝装置	59.7	18.9	27.1	54.0	46.5	43.1
走行装置	68.4	51.2	24.5	220.2	69.7	69.7
その他（エアバッグ）	140.9	112.5	124.6	98.6	71.2	107.0
その他（エアバッグ以外）	51.5	68.7	32.5	15.2	43.8	41.4

表 3-7 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	13	34.2	14	29.2	9	25.0	8	22.9	10	26.3	11	27.7
0.5 年超え 1 年以内	5	13.2	10	20.8	12	33.3	4	11.4	5	13.2	7	18.5
1 年超え 2 年以内	4	10.5	7	14.6	4	11.1	11	31.4	11	28.9	7	19.0
2 年超え 3 年以内	6	15.8	6	12.5	2	5.6	4	11.4	3	7.9	4	10.8
3 年超え 4 年以内	5	13.2	3	6.3	3	8.3	1	2.9	2	5.3	3	7.2
4 年超え 6 年以内	2	5.3	7	14.6	3	8.3	4	11.4	4	10.5	4	10.3
6 年超え 8 年以内	2	5.3	1	2.1	3	8.3	1	2.9	2	5.3	2	4.6
8 年超え 10 年以内	1	2.6	0	0.0	0	0.0	1	2.9	1	2.6	1	1.5
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.9	0	0.0	0	0.5
合計件数及びその割合	38	100	48	100	36	100	35	100	38	100	39	100

表 3-8 電気装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	4	19.0	6	27.3	6	18.8	5	23.8	6	16.7	5	20.5
0.5 年超え 1 年以内	2	9.5	3	13.6	7	21.9	1	4.8	14	38.9	5	20.5
1 年超え 2 年以内	2	9.5	4	18.2	7	21.9	9	42.9	8	22.2	6	22.7
2 年超え 3 年以内	1	4.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.8	0	1.5
3 年超え 4 年以内	2	9.5	3	13.6	2	6.3	2	9.5	1	2.8	2	7.6
4 年超え 6 年以内	3	14.3	3	13.6	4	12.5	4	19.0	3	8.3	3	12.9
6 年超え 8 年以内	3	14.3	2	9.1	3	9.4	0	0.0	1	2.8	2	6.8
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	4.5	1	3.1	0	0.0	1	2.8	1	2.3
10 年超え	4	19.0	0	0.0	2	6.3	0	0.0	1	2.8	1	5.3
合計件数及びその割合	21	100	22	100	32	100	21	100	36	100	26	100

(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 25 年度から平成 29 年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、輸入車における装置別の各年度の平均期間を表 3-9 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 29 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（【原動機】、【制動装置】、【燃料装置】及び【乗車装置】表 1-13 参照）を対象に表 3-10 から表 3-13 にそれぞれ示す。

表 3-9 をみると、原動機及び電気装置において、前年度より不具合発生までの平均期間が大きく延びており 5 カ年平均よりも長くなっていた。なお、不具合発生までの平均期間が 5 カ年平均で最も長い装置はその他を除くと、電気装置の 36.5 カ月であり、次いで燃料装置の 35.2 カ月となっていた。国産車と異なり車枠・車体及び走行装置の不具合発生までの平均期間が短くなっていたが、平均期間が最も短い装置は国産車と同じく排出ガス発散防止装置となっていた。

表 3-9 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 25 年度～平成 29 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
原動機	26.5	20.7	24.1	17.8	45.8	28.3
電気装置	32.5	11.8	29.4	40.2	65.5	36.5
動力伝達装置	28.5	19.2	27.1	18.1	41.8	25.4
燃料装置	30.9	39.7	28.9	25.2	44.2	35.2
制動装置	30.7	18.3	37.6	38.5	27.7	29.4
乗車装置	22.9	32.7	28.7	28.6	29.5	28.9
かじ取装置	—	26.1	12.5	42.6	25.2	25.6
車枠・車体	14.4	16.9	28.4	50.8	29.2	29.4
灯火装置	32.6	9.7	54.2	47.8	15.3	26.1
排出ガス発散防止装置	17.9	16.7	15.8	9.8	29.9	17.4
緩衝装置	71.9	9.3	9.2	14.5	13.8	18.8
走行装置	28.5	45.4	17.6	9.7	10.8	25.8
その他（エアバッグ）	127.1	95.7	111.3	73.7	54.7	83.8
その他（エアバッグ以外）	15.3	37.8	26.1	39.4	35.9	31.3

表 3-10 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	2	14.3	5	26.3	3	16.7	1	8.3	2	9.5	3	15.5
0.5 年超え 1 年以内	4	28.6	2	10.5	4	22.2	4	33.3	3	14.3	3	20.2
1 年超え 2 年以内	2	14.3	7	36.8	3	16.7	4	33.3	4	19.0	4	23.8
2 年超え 3 年以内	3	21.4	1	5.3	4	22.2	1	8.3	3	14.3	2	14.3
3 年超え 4 年以内	0	0.0	3	15.8	2	11.1	1	8.3	2	9.5	2	9.5
4 年超え 6 年以内	1	7.1	1	5.3	1	5.6	1	8.3	3	14.3	1	8.3
6 年超え 8 年以内	2	14.3	0	0.0	1	5.6	0	0.0	1	4.8	1	4.8
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	4.8	0	1.2
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	9.5	0	2.4
合計件数及びその割合	14	100	19	100	18	100	12	100	21	100	17	100

表 3-11 制動装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	5	35.7	3	18.8	3	25.0	1	10.0	2	9.5	3	19.2
0.5 年超え 1 年以内	2	14.3	4	25.0	1	8.3	1	10.0	2	9.5	2	13.7
1 年超え 2 年以内	2	14.3	3	18.8	1	8.3	4	40.0	9	42.9	4	26.0
2 年超え 3 年以内	1	7.1	3	18.8	2	16.7	0	0.0	5	23.8	2	15.1
3 年超え 4 年以内	0	0.0	3	18.8	3	25.0	1	10.0	1	4.8	2	11.0
4 年超え 6 年以内	1	7.1	0	0.0	1	8.3	2	20.0	0	0.0	1	5.5
6 年超え 8 年以内	2	14.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	2.7
8 年超え 10 年以内	1	7.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	9.5	1	4.1
10 年超え	0	0.0	0	0.0	1	8.3	1	10.0	0	0.0	0	2.7
合計件数及びその割合	14	100	16	100	12	100	10	100	21	100	15	100

表 3-12 燃料装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	3	13.0	2	10.0	3	21.4	3	13.6	2	12.5
0.5 年超え 1 年以内	0	0.0	5	21.7	1	5.0	0	0.0	1	4.5	1	8.0
1 年超え 2 年以内	5	55.6	5	21.7	10	50.0	6	42.9	5	22.7	6	35.2
2 年超え 3 年以内	0	0.0	2	8.7	3	15.0	2	14.3	3	13.6	2	11.4
3 年超え 4 年以内	1	11.1	3	13.0	0	0.0	1	7.1	4	18.2	2	10.2
4 年超え 6 年以内	3	33.3	2	8.7	2	10.0	1	7.1	1	4.5	2	10.2
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	4.3	1	5.0	1	7.1	3	13.6	1	6.8
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	0.0	1	4.5	0	2.3
10 年超え	0	0.0	2	8.7	0	0.0	0	0.0	1	4.5	1	3.4
合計件数及びその割合	9	100	23	100	20	100	14	100	22	100	18	100

表 3-13 乗車装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	1	11.1	3	23.1	3	23.1	0	0.0	1	4.2	2	11.1
0.5 年超え 1 年以内	4	44.4	3	23.1	2	15.4	4	30.8	10	41.7	5	31.9
1 年超え 2 年以内	2	22.2	0	0.0	3	23.1	4	30.8	3	12.5	2	16.7
2 年超え 3 年以内	0	0.0	2	15.4	1	7.7	1	7.7	2	8.3	1	8.3
3 年超え 4 年以内	1	11.1	1	7.7	1	7.7	2	15.4	4	16.7	2	12.5
4 年超え 6 年以内	0	0.0	3	23.1	1	7.7	1	7.7	2	8.3	1	9.7
6 年超え 8 年以内	1	11.1	0	0.0	2	15.4	1	7.7	0	0.0	1	5.6
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	7.7	0	0.0	0	0.0	2	8.3	1	4.2
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	9	100	13	100	13	100	13	100	24	100	14	100

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 25 年度から平成 29 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 3-14 に、それをグラフにしたものを図 3-6 から図 3-9 に、また、平均期間については図 3-10 に、それぞれ示す。

表 3-14 をみると、平成 29 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」77 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」89 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」41 件であり、「6 カ月以内」の期間でみた場合、平成 29 年度は 207 件（届出件数「全体」の約 49%）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 188 件（同約 48%）、5 カ年平均は 203 件（同約 51%）であり、平成 29 年度は、前年度と比べてこの期間の届出件数の割合が約 1 ポイント増加している。さらに、平成 25 年度は 186 件（同約 55%）、平成 26 年度は 224 件（同約 54%）、平成 27 年度は 206 件（同約 50%）であり、平成 25 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の期間が半年以内に届出される傾向となっている。「6 カ月以内」の期間における対象台数については、平成 29 年度は 2,060 千台（対象台数「全体」の約 26%）となっており、前年度は 5,511 千台（同約 33%）、平成 27 年度は 5,662 千台（同約 29%）、平成 26 年度は 2,583 千台（同約 24%）、平成 25 年度は 970 千台（同約 11%）であり、平成 25 年度から平成 28 年度までは当該「6 カ月以内」の期間の対象台数は増加傾向にあったが、平成 29 年度では前年度と比べて減少している。

また、「全体」における「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分については、平成 29 年度は届出件数が 80 件（「合計」の約 19%）、対象台数が 1,976 千台（同約 25%）で、前年度と比べて届出件数は 33 件増加（対前年度比約 70%増）し、対象台数が 157 千台増加（同約 8%増）している。「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、平成 29 年度は届出件数が 39 件（「合計」の約 9%）、対象台数が 1,283 千台（同約 16%）で、前年度と比べて届出件数が 9 件減少（対年度比約 19%減）し、対象台数が 2,281 千台減少（同約 64%減）している。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 29 年度は届出件数 30 件（「合計」の約 7%）、対象台数が 2,305 千台（同約 29%）で、前年度と比べて届出件数が 11 件減少（同約 27%減）し、対象台数は 510 千台減少（同約 18%減）している。

「全体」の「24 カ月超え」の期間において届出件数及び対象台数は、平成 29 年度は 69 件（「合計」の約 16%）及び 3,588 千台（「合計」の約 45%）であり、前年度と比べると届出件数は 20 件減少（対前年度比約 22%減）、対象台数は 2,791 千台減少（同約 44%減）している。前年度においては 89 件（「合計」の約 16%）、平成 27 年度においては 78 件（「合計」の約 19%）及び 6,896 千台（「合計」の約 36%）、平成 26 年度は 76 件（「合計」の約 18%）及び 5,388 千台（「合計」の約 51%）、平成 25 年度は 62 件（「合計」の約 18%）及び 6,245 千台（「合計」の約 72%）となっている。

表 3-14 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 25 年度～平成 29 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							
			H25	H26	H27	H28* ³	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28* ²	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28* ² * ³	H29	5 力年平均
2 力月 以内	届出件 数	(件)	42	43	48	39	40	42	48	56	45	55	37	48	90	99	93	94	77	91
		(%)	18.3	16.9	18.0	15.8	17.0	17.2	42.9	35.4	31.7	37.9	19.6	32.3	26.4	24.0	22.8	24.0	18.2	22.9
	対象台 数	(千台)	272	1,280	3,720	2,218	1,777	1,854	58	54	63	521	58	151	330	1,335	3,783	2,739	1,835	2,005
		(%)	3.3	12.6	19.6	13.7	24.0	15.2	20.9	12.3	18.5	78.0	10.5	33.1	3.8	12.6	19.6	16.2	23.1	15.8
2 力月超え 4 力月以内	届出件 数	(件)	38	41	46	28	25	36	23	44	34	35	64	40	61	85	80	63	89	76
		(%)	16.6	16.1	17.3	11.3	10.6	14.4	20.5	27.8	23.9	24.1	33.9	26.8	17.9	20.6	19.6	16.1	21.0	19.1
	対象台 数	(千台)	326	411	1,296	136	59	446	48	142	81	14	90	75	374	553	1,378	150	149	521
		(%)	3.9	4.1	6.8	0.8	0.8	3.6	17.4	32.0	23.8	2.1	16.4	16.5	4.3	5.2	7.1	0.9	1.9	4.1
4 力月超え 6 力月以内	届出件 数	(件)	19	23	20	19	22	21	16	17	13	12	19	15	35	40	33	31	41	36
		(%)	8.3	9.0	7.5	7.7	9.4	8.4	14.3	10.8	9.2	8.3	10.1	10.3	10.3	9.7	8.1	7.9	9.7	9.1
	対象台 数	(千台)	259	683	495	2,604	66	821	7	12	6	18	11	11	266	695	501	2,622	76	832
		(%)	3.1	6.7	2.6	16.1	0.9	6.7	2.6	2.7	1.7	2.6	2.0	2.3	3.1	6.6	2.6	15.5	1.0	6.6
6 力月超え 8 力月以内	届出件 数	(件)	26	23	23	21	16	22	5	9	9	10	7	8	31	32	32	31	23	30
		(%)	11.4	9.0	8.6	8.5	6.8	8.8	4.5	5.7	6.3	6.9	3.7	5.4	9.1	7.7	7.8	7.9	5.4	7.5
	対象台 数	(千台)	414	674	2,027	706	77	779	7	5	12	50	13	17	421	679	2,039	755	90	797
		(%)	5.0	6.6	10.7	4.4	1.0	6.4	2.6	1.1	3.6	7.4	2.4	3.8	4.9	6.4	10.6	4.5	1.1	6.3
8 力月超え 10 力月以内	届出件 数	(件)	12	11	11	12	21	13	2	6	5	5	5	5	14	17	16	17	26	18
		(%)	5.2	4.3	4.1	4.9	8.9	5.4	1.8	3.8	3.5	3.4	2.6	3.1	4.1	4.1	3.9	4.3	6.1	4.6
	対象台 数	(千台)	321	416	948	1,345	131	632	1	41	19	3	45	22	321	457	967	1,348	176	654
		(%)	3.8	4.1	5.0	8.3	1.8	5.2	0.2	9.3	5.7	0.4	8.2	4.8	3.7	4.3	5.0	8.0	2.2	5.2
10 力月超え 12 力月以内	届出件 数	(件)	12	12	12	18	8	12	2	4	3	2	11	4	14	16	15	20	19	17
		(%)	5.2	4.7	4.5	7.3	3.4	5.0	1.8	2.5	2.1	1.4	5.8	2.9	4.1	3.9	3.7	5.1	4.5	4.2
	対象台 数	(千台)	4	369	1,977	1,069	52	694	8	15	2	1	16	8	12	384	1,979	1,071	69	703
		(%)	0.0	3.6	10.4	6.6	0.7	5.7	3.0	3.3	0.5	0.2	3.0	1.9	0.1	3.6	10.3	6.3	0.9	5.5
12 力月超え 24 力月以内	届出件 数	(件)	24	40	41	33	49	37	10	8	20	14	31	17	34	48	61	47	80	54
		(%)	10.5	15.7	15.4	13.4	20.9	15.2	8.9	5.1	14.1	9.7	16.4	11.1	10.0	11.6	15.0	12.0	18.9	13.7
	対象台 数	(千台)	632	1,067	1,701	1,807	1,815	1,404	19	40	37	13	161	54	651	1,107	1,738	1,819	1,976	1,458
		(%)	7.6	10.5	9.0	11.1	24.5	11.5	6.9	9.1	10.8	1.9	29.5	11.9	7.5	10.4	9.0	10.8	24.8	11.5
24 力月超え 48 力月以内	届出件 数	(件)	33	36	39	38	29	35	3	9	5	10	10	7	36	45	44	48	39	42
		(%)	14.4	14.1	14.7	15.4	12.3	14.2	2.7	5.7	3.5	6.9	5.3	5.0	10.6	10.9	10.8	12.2	9.2	10.7
	対象台 数	(千台)	1,630	1,577	1,313	3,524	1,173	1,844	112	69	36	40	110	73	1,742	1,647	1,349	3,564	1,283	1,917
		(%)	19.5	15.5	6.9	21.7	15.8	15.1	40.3	15.6	10.5	5.9	20.1	16.1	20.2	15.5	7.0	21.1	16.1	15.1
48 力月超え	届出件 数	(件)	23	26	26	39	25	28	3	5	8	2	5	5	26	31	34	41	30	32
		(%)	10.0	10.2	9.8	15.8	10.6	11.3	2.7	3.2	5.6	1.4	2.6	3.1	7.6	7.5	8.3	10.5	7.1	8.2
	対象台 数	(千台)	4,486	3,676	5,461	2,805	2,262	3,738	17	65	86	9	44	44	4,503	3,741	5,547	2,815	2,305	3,782
		(%)	53.8	36.2	28.8	17.3	30.5	30.6	6.1	14.7	25.0	1.4	7.9	9.7	52.2	35.3	28.8	16.7	29.0	29.9
合計* ¹	届出件 数	(件)	229	255	266	247	235	246	112	158	142	145	189	149	341	413	408	392	424	396
		(%)	100.0	100	100	100	100	100	100.0	100	100	100	100	100	100.0	100	100	100	100	100
	対象台 数	(千台)	8,344	10,153	18,940	16,214	7,411	12,213	277	443	342	668	548	456	8,621	10,597	19,282	16,882	7,959	12,668
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間（力月）			17.7	18.4	18.0	22.6	20.6	19.4	6.4	7.9	10.3	7.4	9.4	8.4	14.0	14.4	15.3	17.0	15.6	15.3

*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。

*2：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったため、平成 28 年度のリコール届出分析結果とは異なる。

*3：平成 28 年度の報告書「平成 28 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。

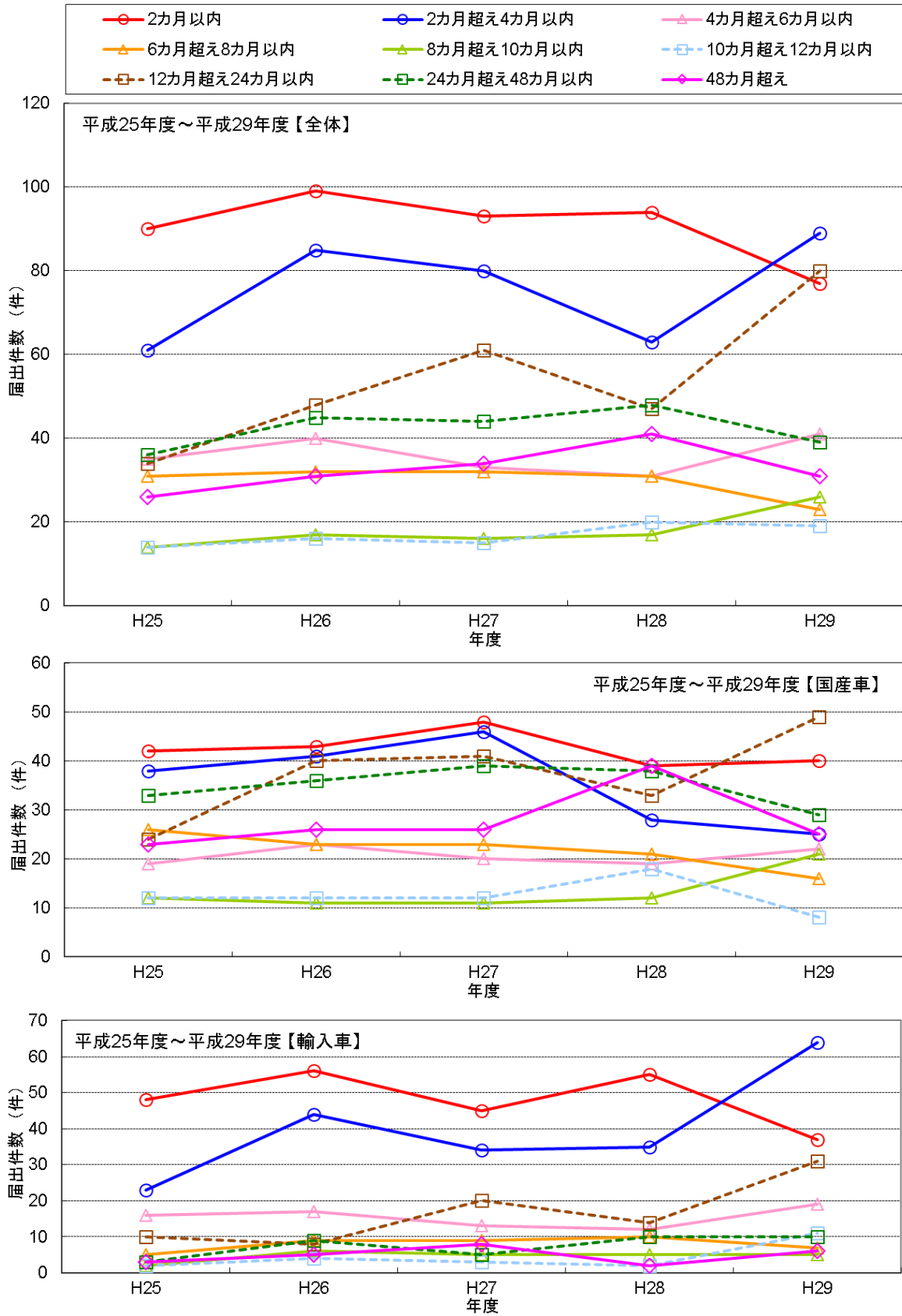


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 25 年度～平成 29 年度)

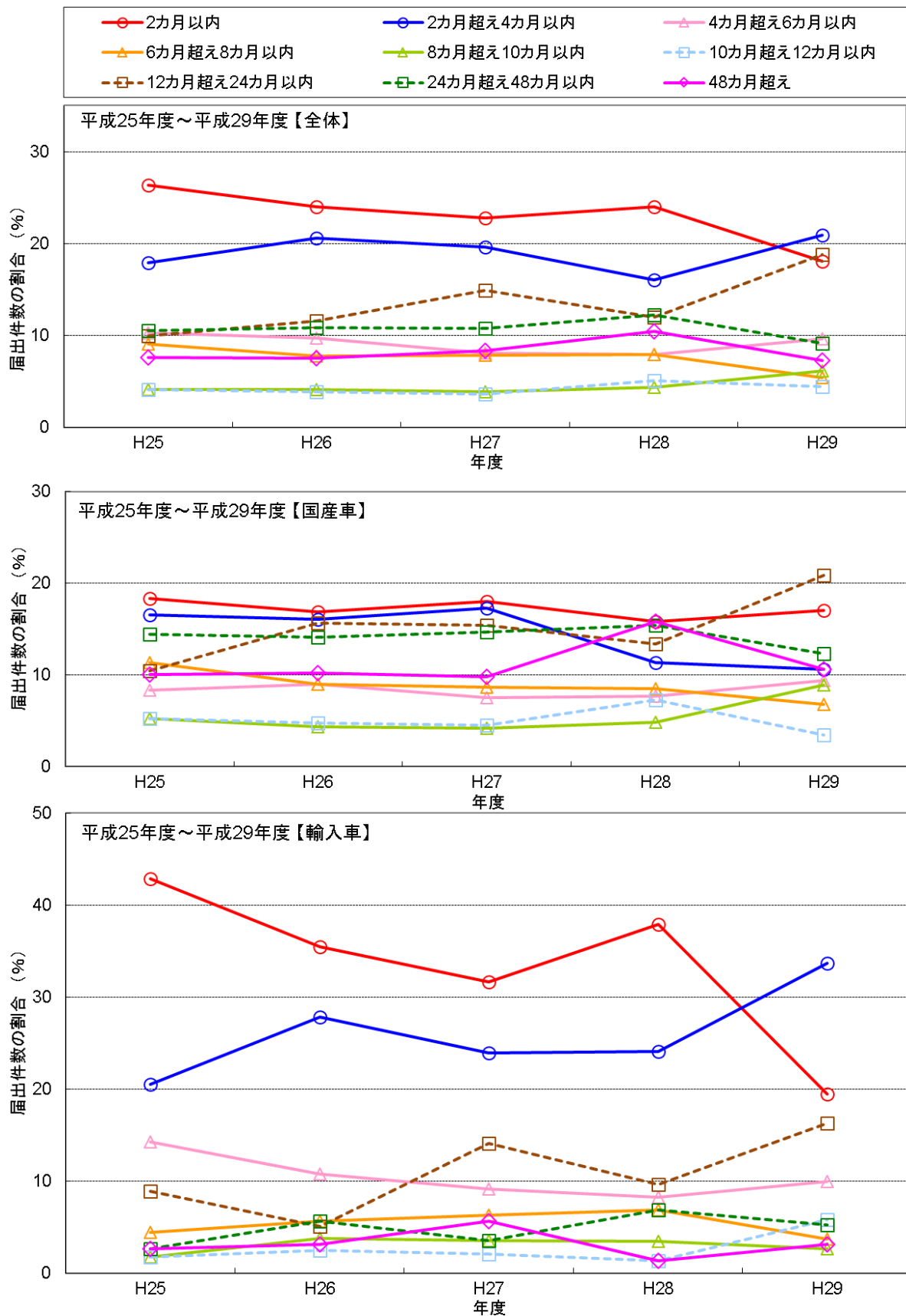


図 3-7 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (平成 25 年度～平成 29 年度)

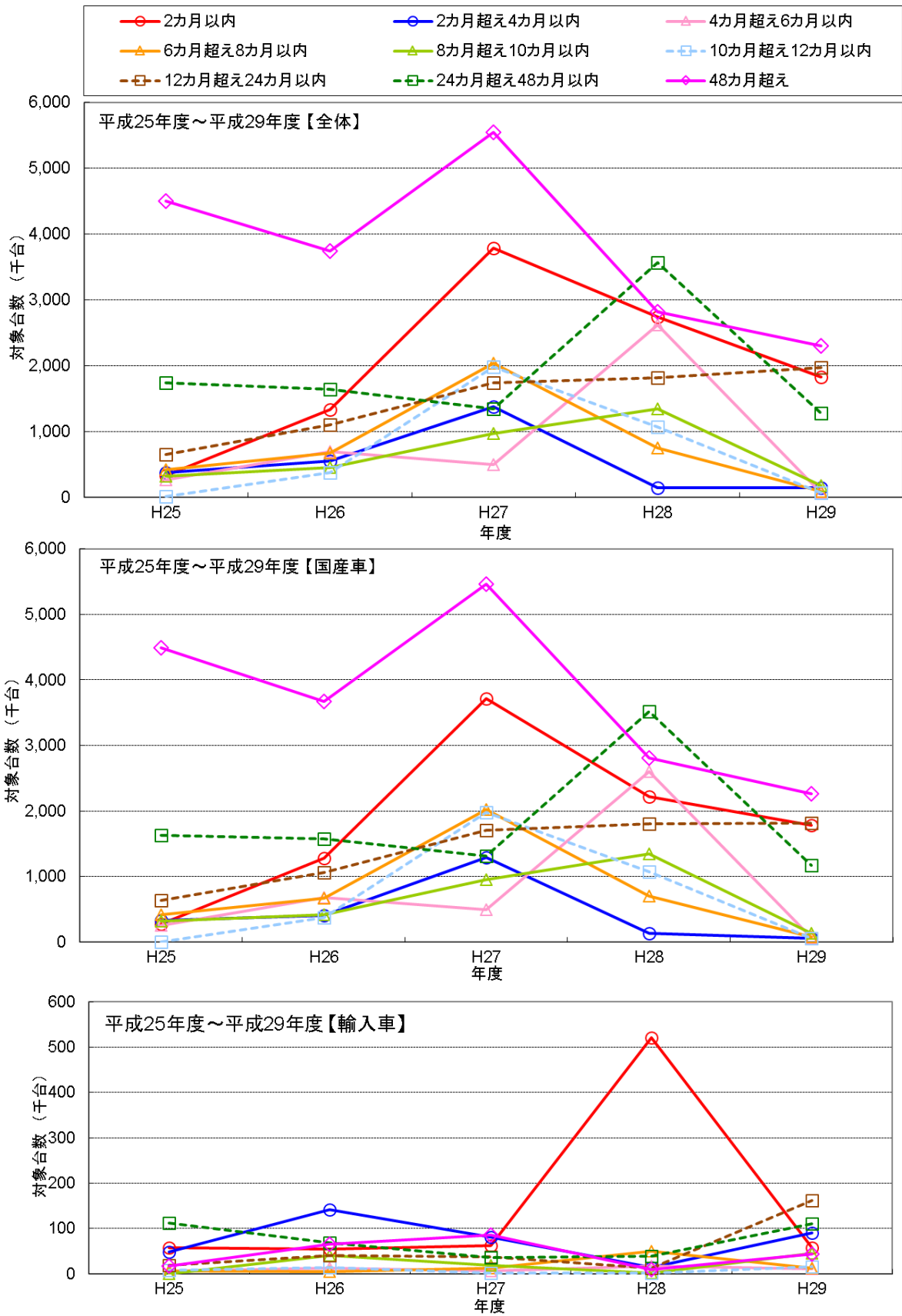


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数 (平成 25 年度～平成 29 年度)

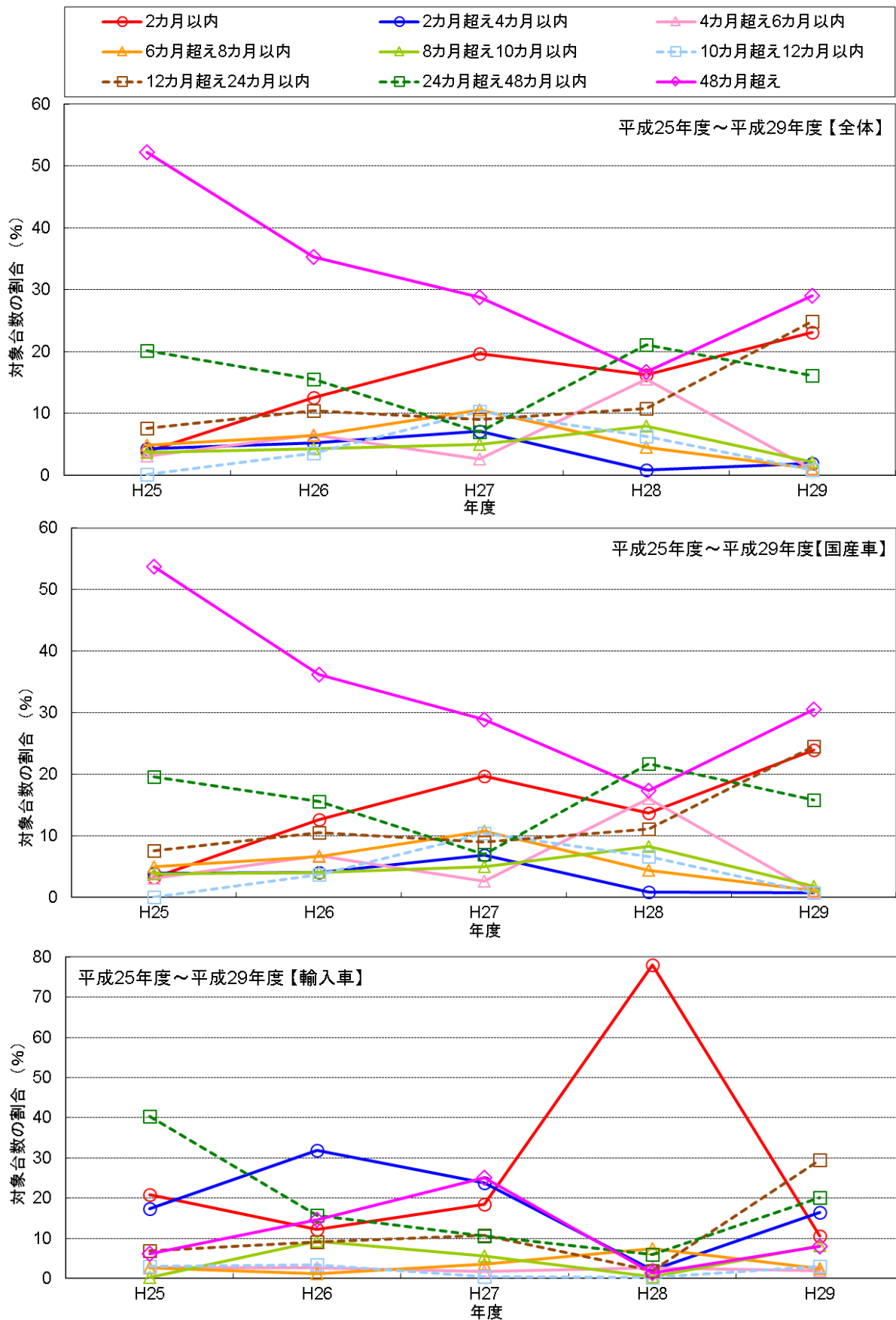


図 3-9 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (平成 25 年度～平成 29 年度)

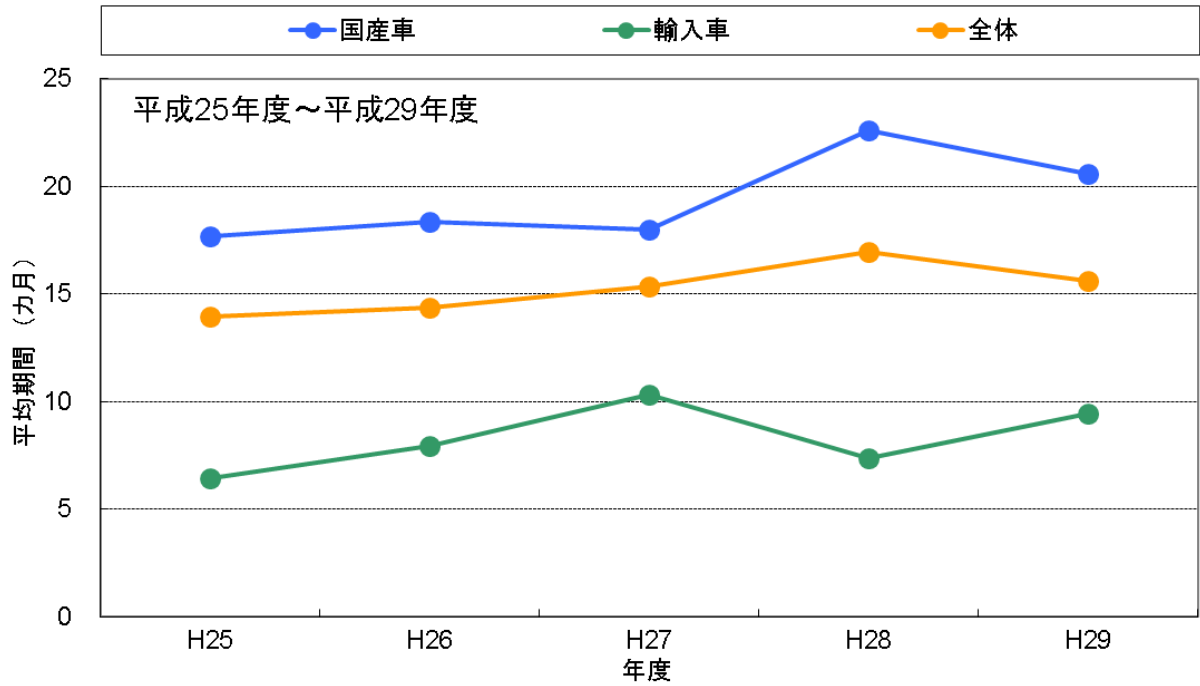


図 3-10 不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間
(平成 25 年度～平成 29 年度)

(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 25 年度から平成 29 年度の「全体」のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-15 に示す。また、平成 29 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（【原動機】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-16 及び表 3-17 に示す。

表 3-15 をみると、原動機においては前年度より平均期間が短くなり、5 カ年平均よりも短くなっていた。電気装置においても前年度から短くなり、5 カ年平均よりも短くなっていた。不具合発生の初報日からリコール届出日までの 5 カ年平均が最も長い装置は、原動機の 22.5 カ月であり、次いで動力伝達装置の 18.8 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと乗車装置で 9.1 カ月となっていた。

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 25 年度～平成 29 年度及び 5 カ年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均
原動機	27.3	19.0	17.2	30.5	20.6	22.5
電気装置	14.8	9.9	18.0	15.7	13.5	14.6
動力伝達装置	12.1	13.0	20.0	27.7	24.4	18.8
燃料装置	11.3	14.3	13.6	20.5	17.1	15.5
制動装置	12.2	16.9	8.9	11.3	18.5	14.0
乗車装置	3.1	7.8	15.3	13.3	5.7	9.1
かじ取装置	26.3	19.1	12.2	7.3	10.6	13.8
車枠・車体	6.9	15.0	16.8	15.7	14.2	14.5
灯火装置	15.1	21.8	16.4	15.6	8.5	15.2
排出ガス発散防止装置	9.2	21.3	24.8	16.0	8.2	16.0
緩衝装置	12.7	6.5	2.7	14.8	31.0	14.5
走行装置	4.6	15.6	33.5	4.4	27.4	16.9
その他（エアバッグ）	9.0	2.6	7.0	5.1	10.5	6.6
その他（エアバッグ以外）	10.2	18.1	23.6	15.4	12.3	16.0

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【全体】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	11	21.2	7	10.4	7	13.0	3	6.4	14	23.7	8	15.1
2 カ月超え 4 カ月以内	6	11.5	13	19.4	6	11.1	4	8.5	10	16.9	8	14.0
4 カ月超え 6 カ月以内	4	7.7	4	6.0	4	7.4	2	4.3	3	5.1	3	6.1
6 カ月超え 8 カ月以内	4	7.7	7	10.4	3	5.6	4	8.5	1	1.7	4	6.8
8 カ月超え 10 カ月以内	2	3.8	7	10.4	4	7.4	0	0.0	4	6.8	3	6.1
10 カ月超え 12 カ月以内	3	5.8	2	3.0	1	1.9	1	2.1	2	3.4	2	3.2
12 カ月超え 24 カ月以内	3	5.8	11	16.4	15	27.8	12	25.5	7	11.9	10	17.2
24 カ月超え 48 カ月以内	8	15.4	7	10.4	12	22.2	10	21.3	11	18.6	10	17.2
48 カ月超え	11	21.2	9	13.4	2	3.7	11	23.4	7	11.9	8	14.3
合計件数及びその割合	52	100	67	100	54	100	47	100	59	100	56	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【全体】（平成 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	9	28.1	7	23.3	5	10.9	11	31.4	4	8.7	7	19.0
2 カ月超え 4 カ月以内	5	15.6	4	13.3	10	21.7	4	11.4	7	15.2	6	15.9
4 カ月超え 6 カ月以内	2	6.3	3	10.0	8	17.4	1	2.9	6	13.0	4	10.6
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	7	23.3	3	6.5	4	11.4	6	13.0	4	10.6
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.1	2	6.7	1	2.2	2	5.7	12	26.4	4	9.5
10 カ月超え 12 カ月以内	2	6.3	2	6.7	3	6.5	1	2.9	0	0.0	2	4.2
12 カ月超え 24 カ月以内	6	18.8	2	6.7	6	13.0	2	5.7	7	15.2	5	12.2
24 カ月超え 48 カ月以内	4	12.5	2	6.7	5	10.9	7	20.0	1	2.2	4	10.1
48 カ月超え	3	9.4	1	3.3	5	10.9	3	8.6	3	6.5	3	7.9
合計件数及びその割合	32	100	30	100	46	100	35	100	46	100	38	100

(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 25 年度から平成 29 年度の国産車のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-18 に示す。また、平成 29 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（【原動機】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-19 及び表 3-20 に示す。

表 3-18 をみると、原動機においては前年度より平均期間が短くなり、5 カ年平均よりも短くなっていた。電気装置においても前年度から短くなり、5 カ年平均よりも短くなっていた。不具合発生の初報日からリコール届出日までの 5 カ年平均が最も長い装置は、原動機の 27.4 カ月であり、次いで緩衝装置の 26.1 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと乗車装置で 13.2 カ月となっていた。

表 3-18 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 25 年度～平成 29 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均
原動機	36.2	20.3	19.2	37.5	25.9	27.4
電気装置	19.7	11.8	20.6	19.9	15.9	17.6
動力伝達装置	13.0	12.9	18.1	38.6	31.6	21.3
燃料装置	16.4	19.1	20.9	26.2	11.8	19.5
制動装置	16.4	23.8	8.8	14.2	26.0	18.1
乗車装置	3.6	13.4	19.4	20.9	4.1	13.2
かじ取装置	26.3	26.0	15.4	9.1	22.1	19.0
車枠・車体	9.0	27.1	17.5	19.2	17.3	17.8
灯火装置	12.1	26.7	14.9	15.2	4.8	13.9
排出ガス発散防止装置	13.5	23.8	26.9	18.6	9.7	19.0
緩衝装置	27.9	12.7	4.3	22.0	43.2	26.1
走行装置	5.1	21.3	64.4	4.6	41.5	25.5
その他（エアバッグ）	7.4	3.3	8.4	6.9	16.8	8.2
その他（エアバッグ以外）	12.2	29.3	26.6	22.4	14.8	20.9

表 3-19 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	5.3	5	10.4	5	13.9	0	0.0	10	26.3	4	11.3
2 カ月超え 4 カ月以内	6	15.8	5	10.4	2	5.6	2	5.7	3	7.9	4	9.2
74 カ月超え 6 カ月以内	1	2.6	4	8.3	3	8.3	1	2.9	0	0.0	2	4.6
6 カ月超え 8 カ月以内	4	10.5	7	14.6	0	0.0	2	5.7	0	0.0	3	6.7
8 カ月超え 10 カ月以内	1	2.6	4	8.3	3	8.3	0	0.0	2	5.3	2	5.1
10 カ月超え 12 カ月以内	2	5.3	2	4.2	1	2.8	1	2.9	2	5.3	2	4.1
12 カ月超え 24 カ月以内	3	7.9	8	16.7	9	25.0	9	25.7	6	15.8	7	17.9
24 カ月超え 48 カ月以内	8	21.1	6	12.5	12	33.3	9	25.7	9	23.7	9	22.6
48 カ月超え	11	28.9	7	14.6	1	2.8	11	31.4	6	15.8	7	18.5
合計件数及びその割合	38	100	48	100	36	100	35	100	38	100	39	100

表 3-20 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 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	4	19.0	4	18.2	2	6.3	3	14.3	2	5.6	3	11.4
2 カ月超え 4 カ月以内	3	14.3	3	13.6	6	18.8	2	9.5	3	8.3	3	12.9
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	1	4.5	5	15.6	1	4.8	5	13.9	2	9.1
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	6	27.3	2	6.3	3	14.3	5	13.9	3	12.1
8 カ月超え 10 カ月以内	1	4.8	2	9.1	1	3.1	1	4.8	11	30.6	3	12.1
10 カ月超え 12 カ月以内	2	9.5	1	4.5	3	9.4	1	4.8	0	0.0	1	5.3
12 カ月超え 24 カ月以内	5	23.8	2	9.1	5	15.6	2	9.5	6	16.7	4	15.2
24 カ月超え 48 カ月以内	3	14.3	2	9.1	5	15.6	6	28.6	1	2.8	3	12.9
48 カ月超え	3	14.3	1	4.5	3	9.4	2	9.5	3	8.3	2	9.1
合計件数及びその割合	21	100	22	100	32	100	21	100	36	100	26	100

(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 25 年度から平成 29 年度の輸入車のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-21 に示す。また、平成 29 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（【原動機】、【制動装置】、【燃料装置】及び【乗車装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-22 から表 3-25 にそれぞれ示す。

表 3-21 をみると、原動機においては前年度より平均期間が長くなっているが、5 カ年平均とほぼ同じであった。電気装置においては前年度より平均期間が短くなり、5 カ年平均よりも短くなっていた。不具合発生の初報日からリコール届出日までの 5 カ年平均が最も長い装置は、灯火装置の 17.7 カ月であり、次いで動力伝達装置の 12.4 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと走行装置で 3.2 カ月となっていた。

表 3-21 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 25 年度～平成 29 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H25	H26	H27	H28	H29	5カ年平均
原動機	3.1	15.5	13.1	10.1	10.9	11.0
電気装置	5.5	4.4	11.8	9.3	5.0	7.7
動力伝達装置	9.1	13.4	25.9	8.7	9.8	12.4
燃料装置	3.4	10.9	6.2	12.3	20.6	11.7
制動装置	4.3	4.5	9.1	4.1	11.0	7.0
乗車装置	2.5	2.3	10.5	9.2	6.0	6.3
かじ取装置	—	10.5	3.9	2.8	2.2	5.0
車枠・車体	0.7	5.0	6.4	6.0	8.0	6.1
灯火装置	23.4	16.2	20.1	16.7	13.1	17.7
排出ガス発散防止装置	4.0	6.7	15.4	8.8	0.7	6.6
緩衝装置	1.2	2.4	2.2	6.7	9.0	4.3
走行装置	4.0	3.0	2.6	4.2	2.6	3.2
その他（エアバッグ）	10.3	1.8	5.0	2.5	7.1	4.8
その他（エアバッグ以外）	7.3	6.2	15.5	5.4	8.1	8.1

表 3-22 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	9	64.3	2	10.5	2	11.1	3	25.0	4	19.0	4	23.8
2 カ月超え 4 カ月以内	0	0.0	8	42.1	4	22.2	2	16.7	7	33.3	4	25.0
74 カ月超え 6 カ月以内	3	21.4	0	0.0	1	5.6	1	8.3	3	14.3	2	9.5
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	0	0.0	3	16.7	2	16.7	1	4.8	1	7.1
8 カ月超え 10 カ月以内	1	7.1	3	15.8	1	5.6	0	0.0	2	9.5	1	8.3
10 カ月超え 12 カ月以内	1	7.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.2
12 カ月超え 24 カ月以内	0	0.0	3	15.8	6	33.3	3	25.0	1	4.8	3	15.5
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	1	5.3	0	0.0	1	8.3	2	9.5	1	4.8
48 カ月超え	0	0.0	2	10.5	1	5.6	0	0.0	1	4.8	1	4.8
合計件数及びその割合	14	100	19	100	18	100	12	100	21	100	17	100

表 3-23 制動装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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	6	42.9	6	37.5	3	25.0	5	50.0	5	23.8	5	34.2
2 カ月超え 4 カ月以内	4	28.6	3	18.8	4	33.3	3	30.0	8	38.1	4	30.1
74 カ月超え 6 カ月以内	1	7.1	2	12.5	1	8.3	1	10.0	0	0.0	1	6.8
6 カ月超え 8 カ月以内	1	7.1	2	12.5	0	0.0	0	0.0	1	4.8	1	5.5
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	6.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.4
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	6.3	0	0.0	0	0.0	2	9.5	1	4.1
12 カ月超え 24 カ月以内	2	14.3	1	6.3	2	16.7	1	10.0	3	14.3	2	12.3
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	0	0.0	2	16.7	0	0.0	0	0.0	0	2.7
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	9.5	0	2.7
合計件数及びその割合	14	100	16	100	12	100	10	100	21	100	15	100

表 3-24 燃料装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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 力月以内	5	55.6	10	43.5	8	40.0	1	7.1	1	4.5	5	28.4
2 力月超え 4 力月以内	1	11.1	4	17.4	6	30.0	2	14.3	3	13.6	3	18.2
74 力月超え 6 力月以内	1	11.1	3	13.0	0	0.0	2	14.3	3	13.6	2	10.2
6 力月超え 8 力月以内	1	11.1	0	0.0	0	0.0	2	14.3	2	9.1	1	5.7
8 力月超え 10 力月以内	0	0.0	0	0.0	1	5.0	1	7.1	0	0.0	0	2.3
10 力月超え 12 力月以内	1	11.1	0	0.0	0	0.0	1	7.1	0	0.0	0	2.3
12 力月超え 24 力月以内	0	0.0	2	8.7	5	25.0	2	14.3	7	31.8	3	18.2
24 力月超え 48 力月以内	0	0.0	3	13.0	0	0.0	3	21.4	4	18.2	2	11.4
48 力月超え	0	0.0	1	4.3	0	0.0	0	0.0	2	9.1	1	3.4
合計件数及びその割合	9	100	23	100	20	100	14	100	22	100	18	100

表 3-25 乗車装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

期間区分	H25		H26		H27		H28		H29		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 力月以内	2	22.2	9	69.2	4	30.8	4	30.8	4	16.7	5	31.9
2 力月超え 4 力月以内	5	55.6	2	15.4	3	23.1	5	38.5	8	33.3	5	31.9
74 力月超え 6 力月以内	2	22.2	2	15.4	3	23.1	2	15.4	4	16.7	3	18.1
6 力月超え 8 力月以内	0	0.0	0	0.0	1	7.7	0	0.0	2	8.3	1	4.2
8 力月超え 10 力月以内	0	0.0	0	0.0	1	7.7	0	0.0	1	4.2	0	2.8
10 力月超え 12 力月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	12.5	1	4.2
12 力月超え 24 力月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	7.7	2	8.3	1	4.2
24 力月超え 48 力月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
48 力月超え	0	0.0	0	0.0	1	7.7	1	7.7	0	0.0	0	2.8
合計件数及びその割合	9	100	13	100	13	100	13	100	24	100	14	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

(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 25 年度から平成 29 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 3-26 に示す。ここでの比率は、電子制御部品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 3-26 及び図 3-11 から図 3-15 まで同じ）。なお、平成 29 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 25 年度から平成 29 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 3-11 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。

全装置の合計について表 3-26 をみると、平成 29 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 84 件であり、前年度と比べて 9 件増加（対前年度比約 12%増）し、5 カ年平均と比べて 10 件多い。国産車については 35 件で、前年度と比べて 8 件減少（同約 19%減）しており、5 カ年平均と比べて 7 件少ない。輸入車については 49 件で、前年度と比べて 17 件増加（同約 53%増）しており、5 カ年平均と比べて 16 件多い。

図 3-11 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 25 年度から平成 29 年度まで緩やかに増加している。国産車における当該比率は、平成 27 年度から緩やかに減少している。また、輸入車においては平成 29 年度において増加しているため、国産車と輸入車の合計である「全体」は緩やかな増加になっている。

なお、国産車と輸入車を比べると電子制御部品関連届出の件数比率は、輸入車の方が高く、5 カ年平均では、輸入車約 22%、国産車約 17%となっており、輸入車が約 5 ポイント高い。

表 3-26 装置別の電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率*1（平成 25 年度～平成 29 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						
			H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	
原動機	電子制御 部品関連	件数(件)	12	19	9	13	14	13	4	2	8	3	9	5	16	21	17	16	23	19	
		比率(%)	31.6	39.6	25.0	37.1	36.8	34.4	28.6	10.5	44.4	25.0	42.9	31.0	30.8	31.3	31.5	34.0	39.0	33.3	
	装置合計*2	件数(件)	38	48	36	35	38	39	14	19	18	12	21	17	52	67	54	47	59	56	
動力伝達装置	電子制御 部品関連	件数(件)	10	5	5	2	6	6	4	1	1	6	4	3	14	6	6	8	10	9	
		比率(%)	22.2	12.5	16.7	5.7	30.0	16.5	28.6	8.3	10.0	30.0	40.0	24.2	23.7	11.5	15.0	14.5	33.3	18.6	
	装置合計*2	件数(件)	45	40	30	35	20	34	14	12	10	20	10	13	59	52	40	55	30	47	
制動装置	電子制御 部品関連	件数(件)	4	3	5	5	2	4	0	2	4	2	7	3	4	5	9	7	9	7	
		比率(%)	14.8	10.3	25.0	20.0	9.5	15.6	0.0	12.5	33.3	20.0	33.3	20.5	9.8	11.1	28.1	20.0	21.4	17.4	
	装置合計*2	件数(件)	27	29	20	25	21	24	14	16	12	10	21	15	41	45	32	35	42	39	
電気装置	電子制御 部品関連	件数(件)	3	6	13	10	5	7	5	1	3	6	2	3	8	7	16	16	7	11	
		比率(%)	14.3	27.3	40.6	47.6	13.9	28.0	45.5	12.5	21.4	42.9	20.0	29.8	25.0	23.3	34.8	45.7	15.2	28.6	
	装置合計*2	件数(件)	21	22	32	21	36	26	11	8	14	14	10	11	32	30	46	35	46	38	
乗車装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	4	1	0	0	1	1	1	3	4	7	3	1	5	4	4	7	4	
		比率(%)	0.0	30.8	6.7	0.0	0.0	9.8	11.1	7.7	23.1	30.8	29.2	22.2	4.8	19.2	14.3	20.0	25.0	17.1	
	装置合計*2	件数(件)	12	13	15	7	4	10	9	13	13	13	24	14	21	26	28	20	28	25	
灯火装置	電子制御 部品関連	件数(件)	1	1	3	2	1	2	5	5	1	1	4	3	6	6	4	3	5	5	
		比率(%)	4.5	11.1	30.0	22.2	9.1	13.1	62.5	62.5	25.0	33.3	44.4	50.0	20.0	35.3	28.6	25.0	25.0	25.8	
	装置合計*2	件数(件)	22	9	10	9	11	12	8	8	4	3	9	6	30	17	14	12	20	19	
排出ガス発散 防止装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	2	1	1	1	1	2	0	1	1	2	1	2	2	2	2	3	2	
		比率(%)	0.0	16.7	11.1	12.5	10.0	11.1	40.0	0.0	50.0	33.3	100	42.9	18.2	14.3	18.2	18.2	25.0	18.6	
	装置合計*2	件数(件)	6	12	9	8	10	9	5	2	2	3	2	3	11	14	11	11	12	12	
かじ取装置	電子制御 部品関連	件数(件)	3	0	2	2	0	1	0	3	2	2	2	2	3	3	4	4	2	3	
		比率(%)	42.9	0.0	15.4	20.0	0.0	14.6	0.0	37.5	40.0	50.0	18.2	32.1	42.9	16.7	22.2	28.6	10.5	21.1	
	装置合計*2	件数(件)	7	10	13	10	8	10	0	8	5	4	11	6	7	18	18	14	19	15	
燃料装置	電子制御 部品関連	件数(件)	1	2	3	2	0	2	0	2	2	1	1	1	1	4	5	3	1	3	
		比率(%)	7.1	12.5	15.0	10.0	0.0	9.5	0.0	8.7	10.0	7.1	4.5	6.8	4.3	10.3	12.5	8.8	2.8	8.1	
	装置合計*2	件数(件)	14	16	20	20	14	17	9	23	20	14	22	18	23	39	40	34	36	34	
緩衝装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	3.4	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	3.0	0.0	0.0	0.0	5.9	7.1	3.2	
	装置合計*2	件数(件)	3	6	2	9	9	6	4	9	7	8	5	7	7	15	9	17	14	12	
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	1	0	0	0	0	0	1	0	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	3.2	
	装置合計*2	件数(件)	5	11	2	2	7	5	4	5	2	2	4	3	9	16	4	4	11	9	
車枠・車体	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*2	件数(件)	6	5	16	14	18	12	2	6	1	5	9	5	8	11	17	19	27	16	
その他	エアバッグ	電子制御 部品関連	件数(件)	0	2	1	1	2	1	1	3	6	4	6	4	1	5	7	5	8	5
		比率(%)	0.0	11.1	2.9	2.9	13.3	5.7	20.0	21.4	25.0	16.0	22.2	21.1	11.1	15.6	12.1	8.3	19.0	12.9	
	装置合計*2	件数(件)	4	18	34	35	15	21	5	14	24	25	27	19	9	32	58	60	42	40	
	エアバッグ 以外	電子制御 部品関連	件数(件)	3	4	2	5	3	3	4	4	2	1	4	3	7	8	4	6	7	6
比率(%)		15.8	25.0	7.4	29.4	12.5	16.5	30.8	26.7	20.0	8.3	28.6	23.4	21.9	25.8	10.8	20.7	18.4	19.2		
装置合計*2	件数(件)	19	16	27	17	24	21	13	15	10	12	14	13	32	31	37	29	38	33		
全装置の合計*3	電子制御 部品関連	件数(件)	37	48	45	43	35	42	26	24	33	32	49	33	63	72	78	75	84	74	
		比率(%)	16.2	18.8	16.9	17.4	14.9	16.9	23.2	15.2	23.2	22.1	25.9	22.0	18.5	17.4	19.1	19.1	19.8	18.8	
	装置合計*2	件数(件)	229	255	266	247	235	246	112	158	142	145	189	149	341	413	408	392	424	396	

*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 3-21 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 1-13 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 1-9 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

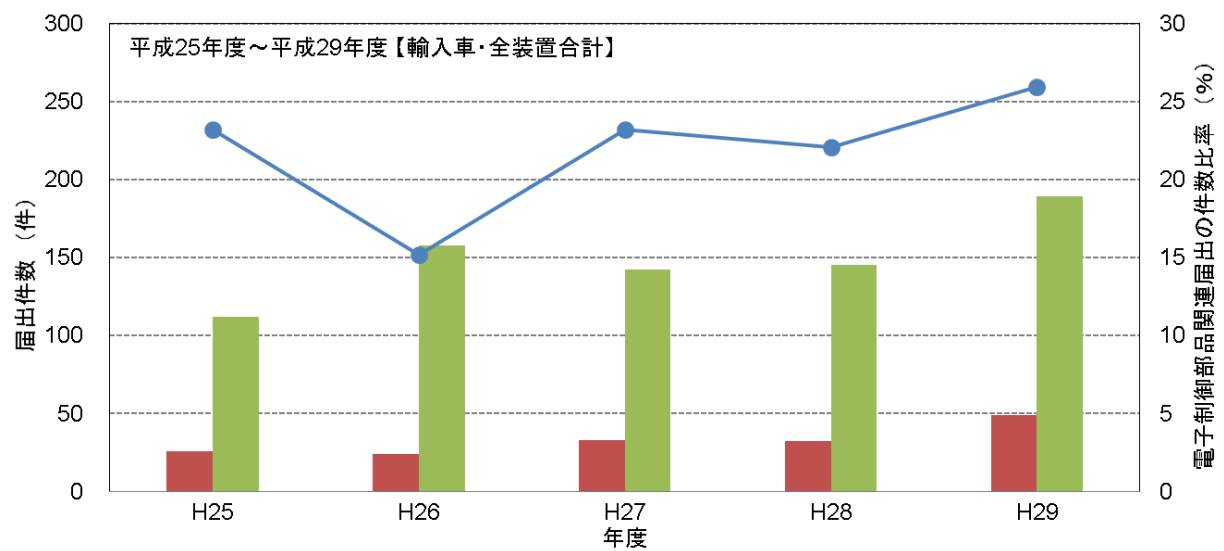
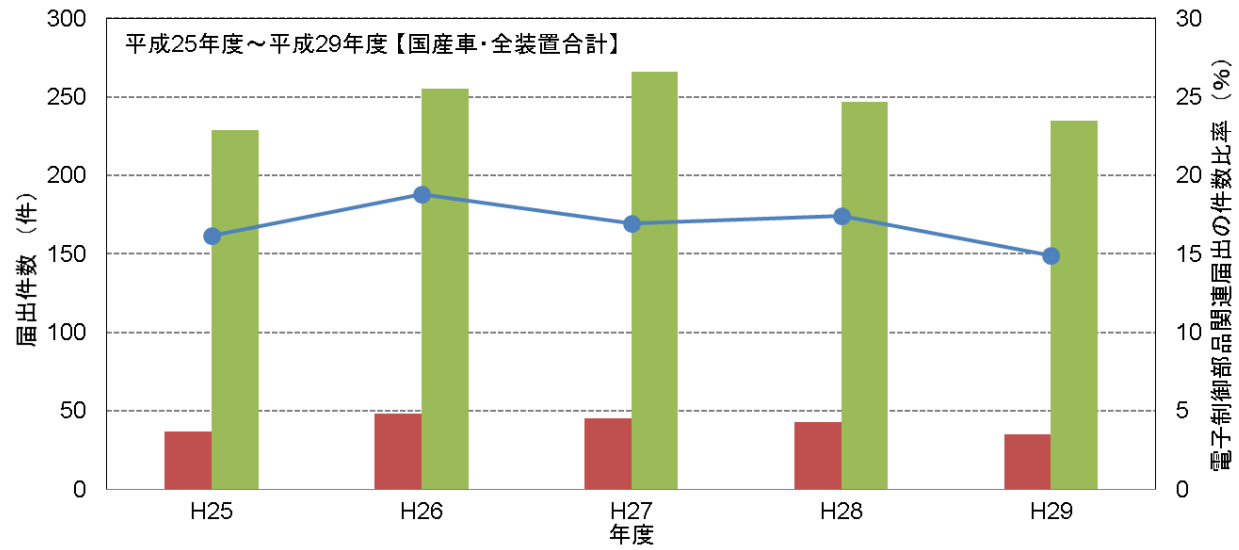
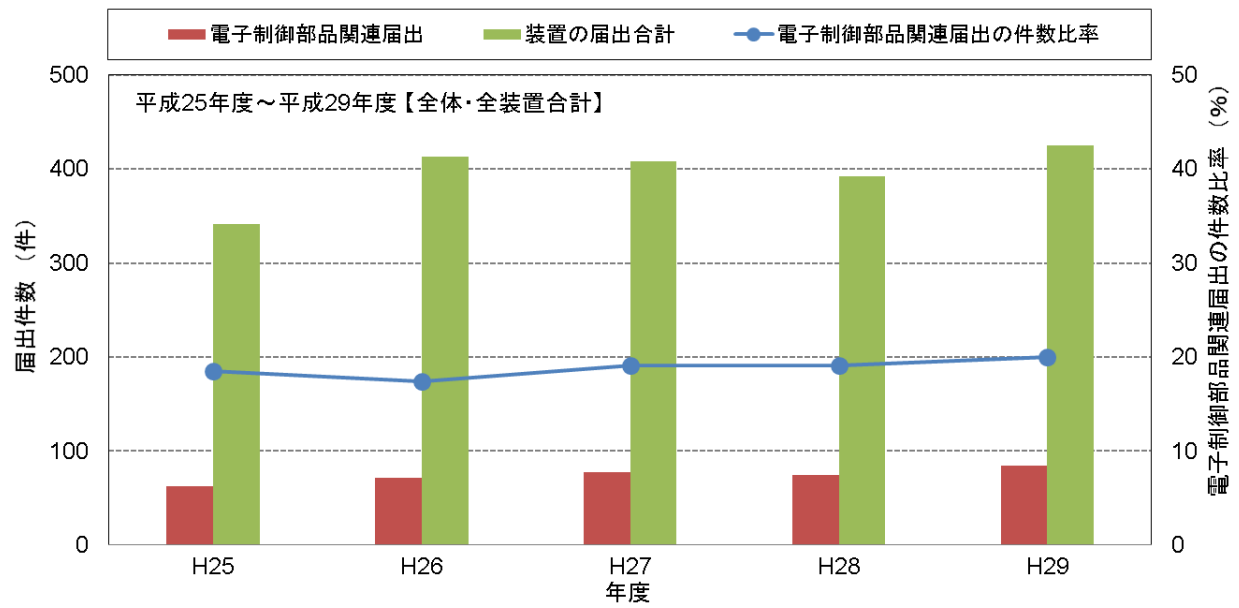


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 25 年度～平成 29 年度)

表 3-26 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 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ものと考えられる。

平成 25 年度から平成 29 年度の 5 年平均における「全体」の電子制御部品関連届出の件数が上位 4 装置（原動機、動力伝達装置、制動装置及び電気装置）について、平成 25 年度から平成 29 年度までの電子制御関連届出の件数及び件数比率の推移をグラフにしたものを、原動機については図 3-12、動力伝達装置については図 3-13、制動装置については図 3-14、電気装置については図 3-15 にそれぞれ示す。

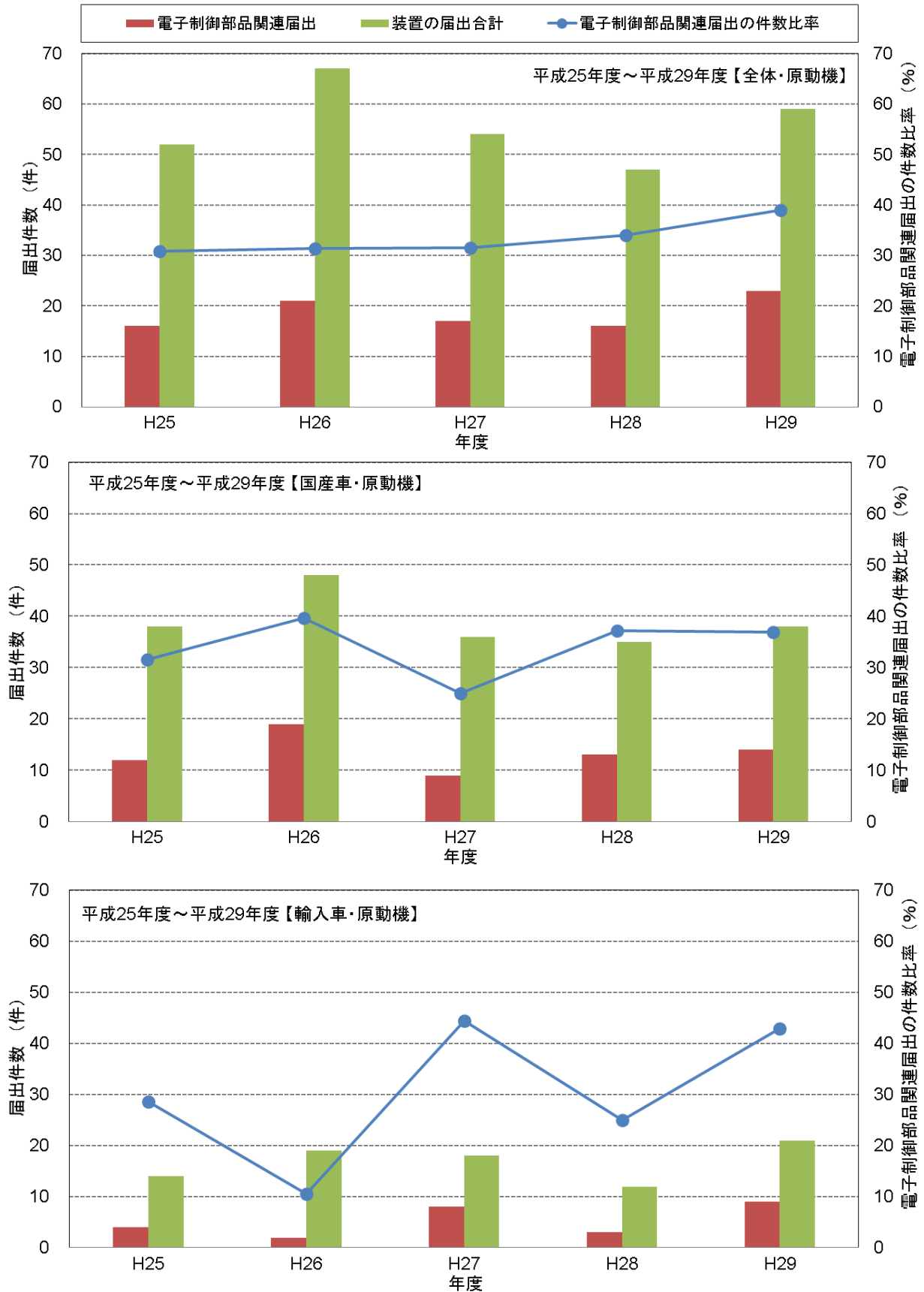


図 3-12 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 25 年度～平成 29 年度)

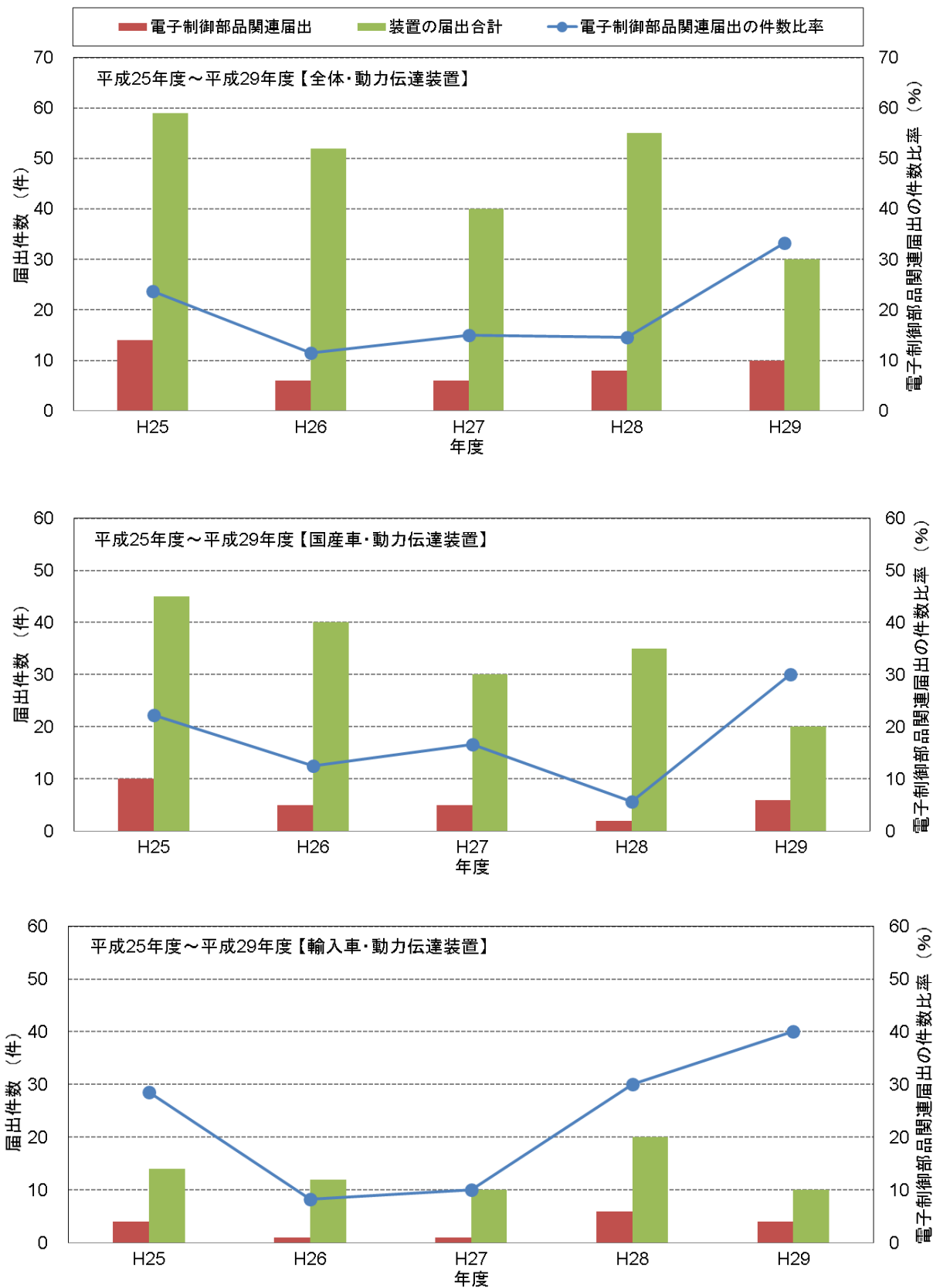


図 3-13 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 25 年度～平成 29 年度)

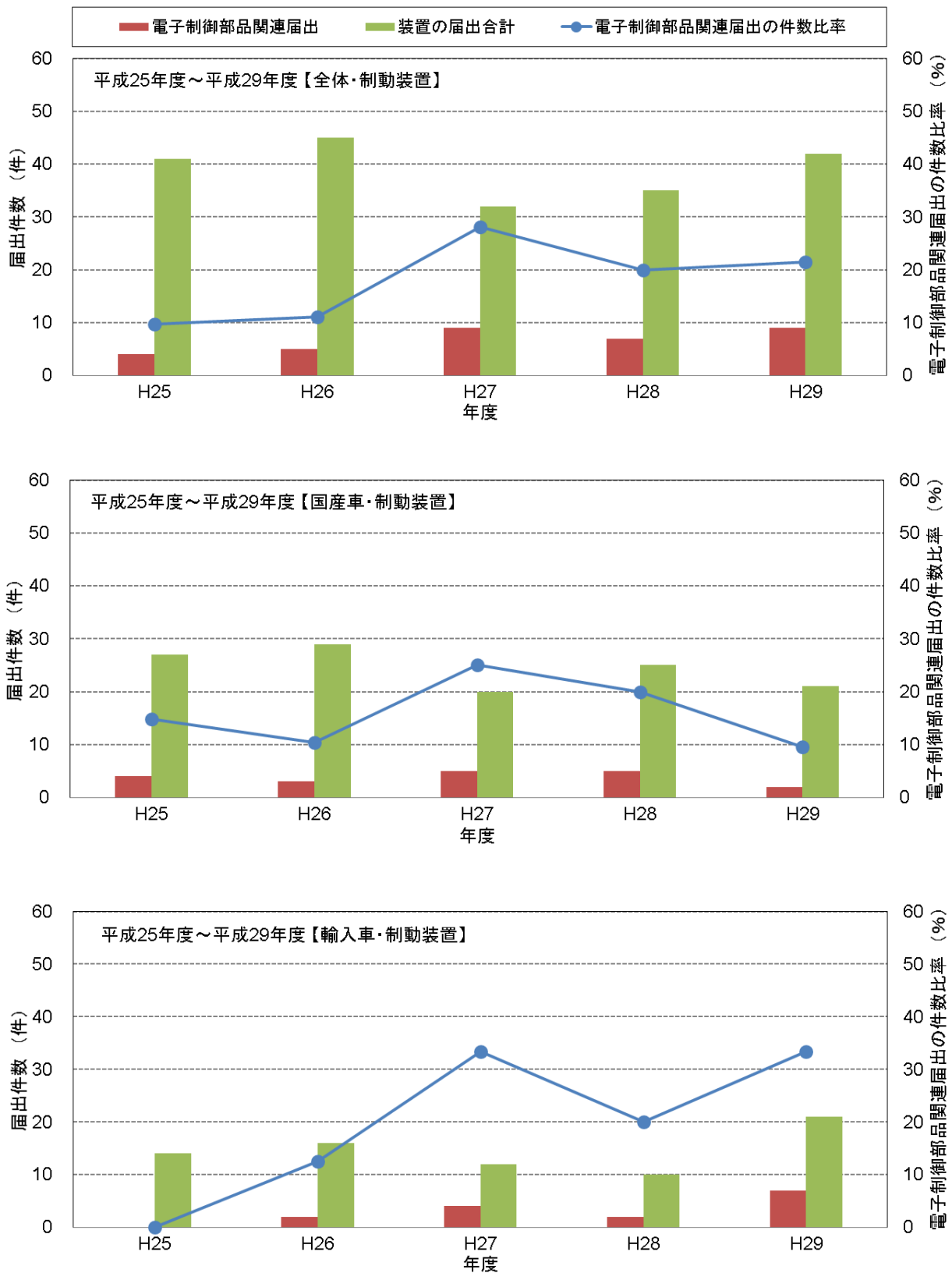


図 3-14 制動装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 25 年度～平成 29 年度)

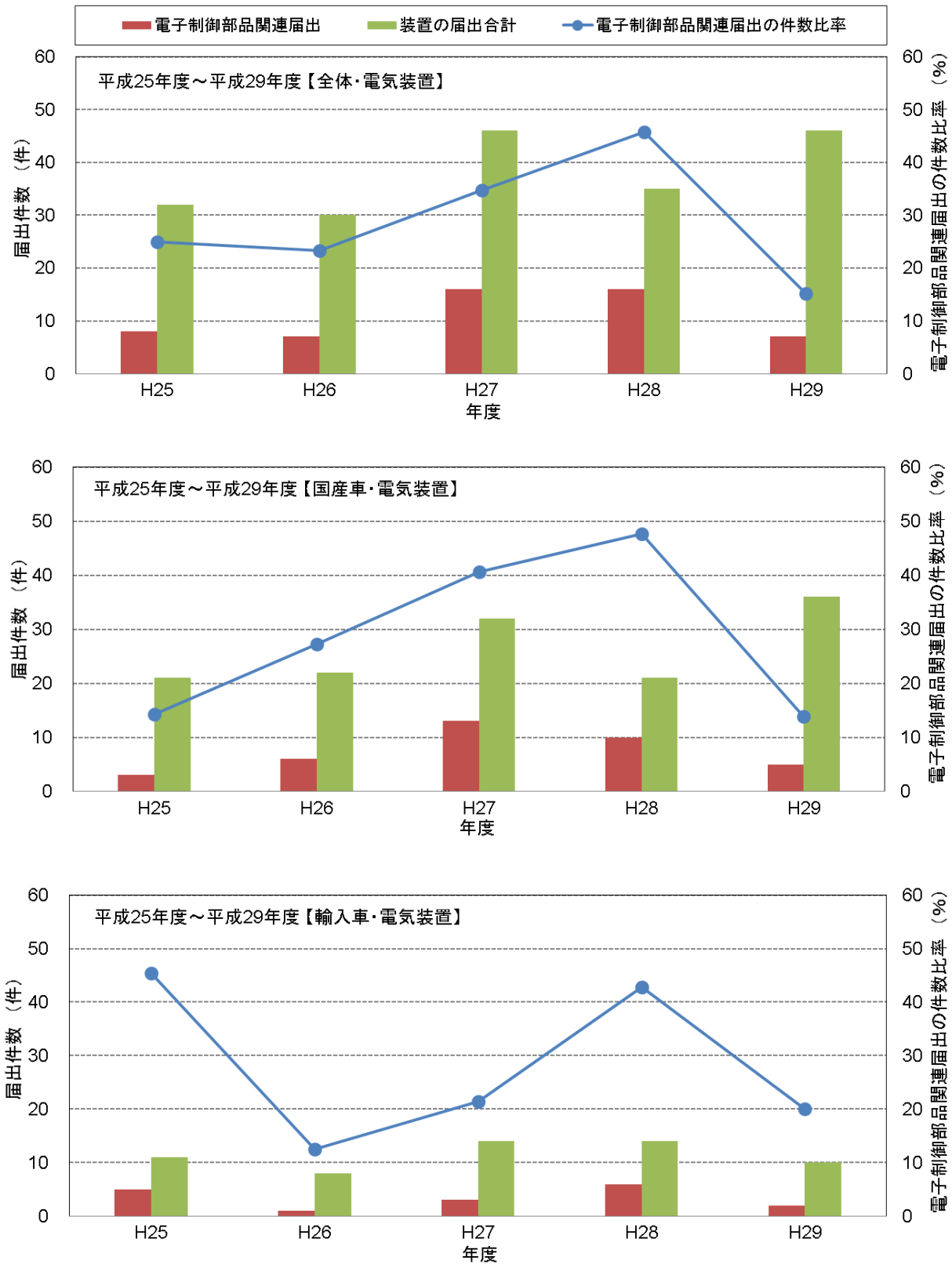


図 3-15 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 25 年度～平成 29 年度)

(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 25 年度から平成 29 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 3-27、図 3-16 及び図 3-17 まで同じ）を「全体」、国産車及び輸入車にわけて表 3-27 に、また、それらをグラフにしたものを図 3-16 及び図 3-17 に示す。

表 3-27 をみると、平成 29 年度における電子制御部品関連の届出の件数は、「全体」において「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分が最も多く 18 件、次いで「2 カ月以内」15 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」13 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」10 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」9 件の順になっている。「6 カ月以内」の期間でみた場合、43 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 51%）となり、前年度と比べて 8 件増加（対前年度比約 23%増）している。「24 カ月超え」の期間でみた場合は、14 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 17%）となっており、前年度と比べると 9 件減少（対前年度比約 39%減）している。6 カ月以内と不具合発生の初報日から早期に届出られるものが増加し、不具合発生の初報日から 48 カ月を超えるような届出は減少している。

国産車では、「6 カ月以内」における期間区分が 10 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 30%）となっており、前年度と比べて 4 件減少（対前年度比約 29%減）し、5 カ年平均 15 件より 5 件少ない。また、「24 カ月超え」の期間区分では、10 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 30%）あり、前年度と比べて 9 件減少（対前年度比約 47%減）となっていた。

輸入車では、「6 カ月以内」における期間区分が 33 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 67%）となっており、前年度と比べて 12 件増加（対前年度比約 57%増）している。「24 カ月超え」の期間区分では 4 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 8%）であることから、輸入車における届出は国産車と比較すると不具合発生の初報日から 6 カ月以内に届出されているものが多かった。

表 3-27 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 25 年度～平成 29 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					
			H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均	H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
2 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	5	5	9	3	5	9	8	5	11	12	9	13	13	10	20	15	14
		比率(%)	10.8	10.4	11.1	20.9	8.6	12.5	34.6	33.3	15.2	34.4	24.5	27.4	20.6	18.1	12.8	26.7	17.9	19.1
	装置合計	届出件数(件)	42	43	48	39	40	42	48	56	45	55	37	48	90	99	93	94	77	91
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	11	5	6	3	4	6	5	10	12	9	14	10	16	15	18	12	18	16
		比率(%)	29.7	10.4	13.3	7.0	11.4	13.9	19.2	41.7	36.4	28.1	28.6	30.5	25.4	20.8	23.1	16.0	21.4	21.2
	装置合計	届出件数(件)	38	41	46	28	25	36	23	44	34	35	64	40	61	85	80	63	89	76
4 カ月超え 6 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	5	6	2	3	4	5	4	2	1	7	4	7	9	8	3	10	7
		比率(%)	5.4	10.4	13.3	4.7	8.6	8.7	19.2	16.7	6.1	3.1	14.3	11.6	11.1	12.5	10.3	4.0	11.9	9.9
	装置合計	届出件数(件)	19	23	20	19	22	21	16	17	13	12	19	15	35	40	33	31	41	36
6 カ月超え 8 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	6	1	2	5	3	1	1	1	1	1	1	3	7	2	3	6	4
		比率(%)	5.4	12.5	2.2	4.7	14.3	7.7	3.8	4.2	3.0	3.1	2.0	3.0	4.8	9.7	2.6	4.0	7.1	5.6
	装置合計	届出件数(件)	26	23	23	21	16	22	5	9	9	10	7	8	31	32	32	31	23	30
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	0	5	1	2	2	2	0	0	0	1	0	0	0	5	1	3	2	2
		比率(%)	0.0	10.4	2.2	4.7	5.7	4.8	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.6	0.0	6.9	1.3	4.0	2.4	3.0
	装置合計	届出件数(件)	12	11	11	12	21	13	2	6	5	5	5	5	14	17	16	17	26	18
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	5	3	0	2	3	0	0	2	0	4	1	3	5	5	0	6	4
		比率(%)	8.1	10.4	6.7	0.0	5.7	6.3	0.0	0.0	6.1	0.0	8.2	3.7	4.8	6.9	6.4	0.0	7.1	5.1
	装置合計	届出件数(件)	12	12	12	18	8	12	2	4	3	2	11	4	14	16	15	20	19	17
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	7	12	6	6	7	3	0	7	5	7	4	6	7	19	11	13	11
		比率(%)	8.1	14.6	26.7	14.0	17.1	16.3	11.5	0.0	21.2	15.6	14.3	13.4	9.5	9.7	24.4	14.7	15.5	15.1
	装置合計	届出件数(件)	24	40	41	33	49	37	10	8	20	14	31	17	34	48	61	47	80	54
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	7	6	12	6	7	2	1	1	2	3	2	6	8	7	14	9	9
		比率(%)	10.8	14.6	13.3	27.9	17.1	16.8	7.7	4.2	3.0	6.3	6.1	5.5	9.5	11.1	9.0	18.7	10.7	11.8
	装置合計	届出件数(件)	33	36	39	38	29	35	3	9	5	10	10	7	36	45	44	48	39	42
48 カ月超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	8	3	5	7	4	5	1	0	3	2	1	1	9	3	8	9	5	7
		比率(%)	21.6	6.3	11.1	16.3	11.4	13.0	3.8	0.0	9.1	6.3	2.0	4.3	14.3	4.2	10.3	12.0	6.0	9.1
	装置合計	届出件数(件)	23	26	26	39	25	28	3	5	8	2	5	5	26	31	34	41	30	32
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	届出件数(件)	37	48	45	43	35	42	26	24	33	32	49	33	63	72	78	75	84	74
		比率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	装置合計	届出件数(件)	229	255	266	247	235	246	112	158	142	145	189	149	341	413	408	392	424	396

*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)の届出件数より多くなる。

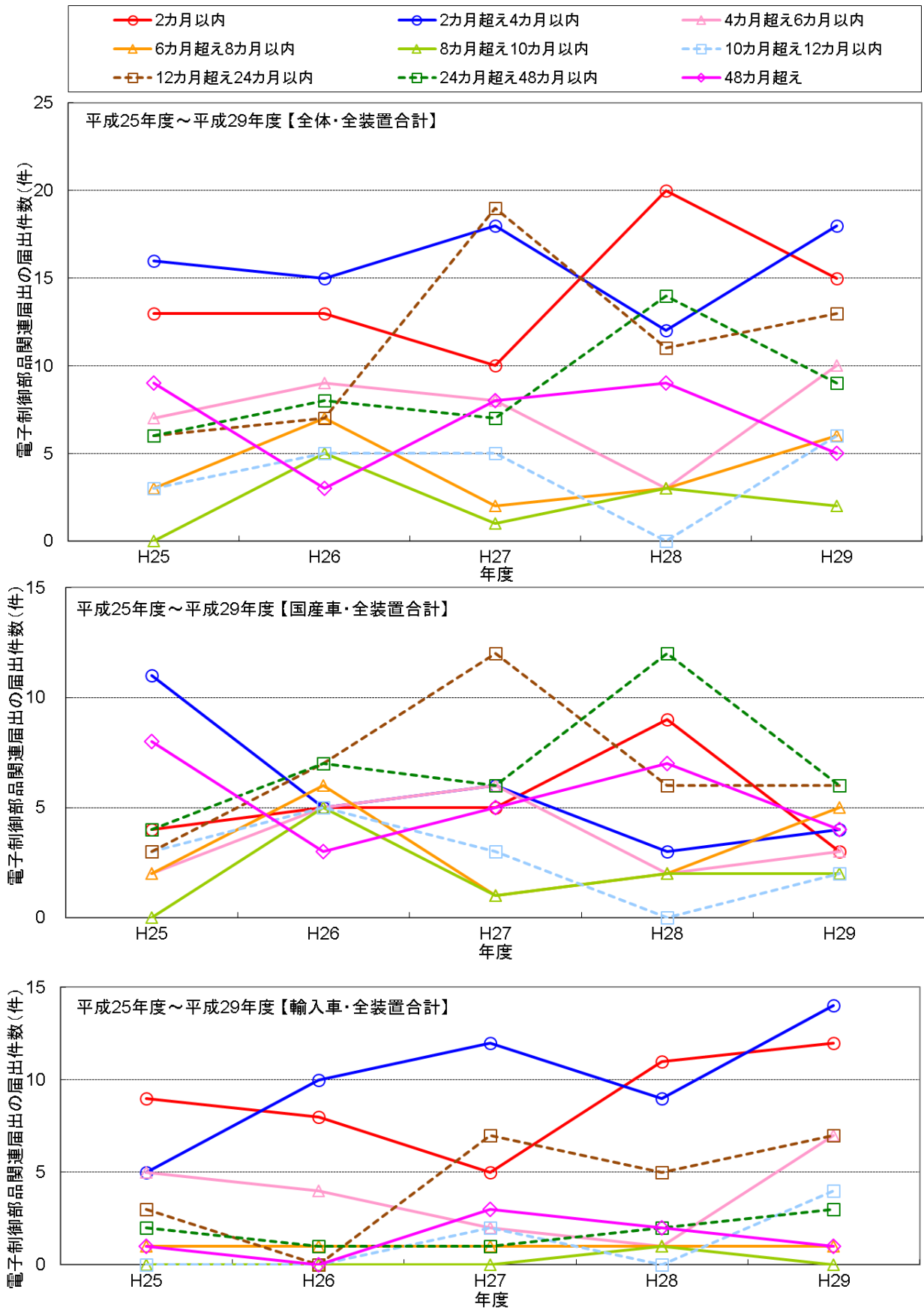
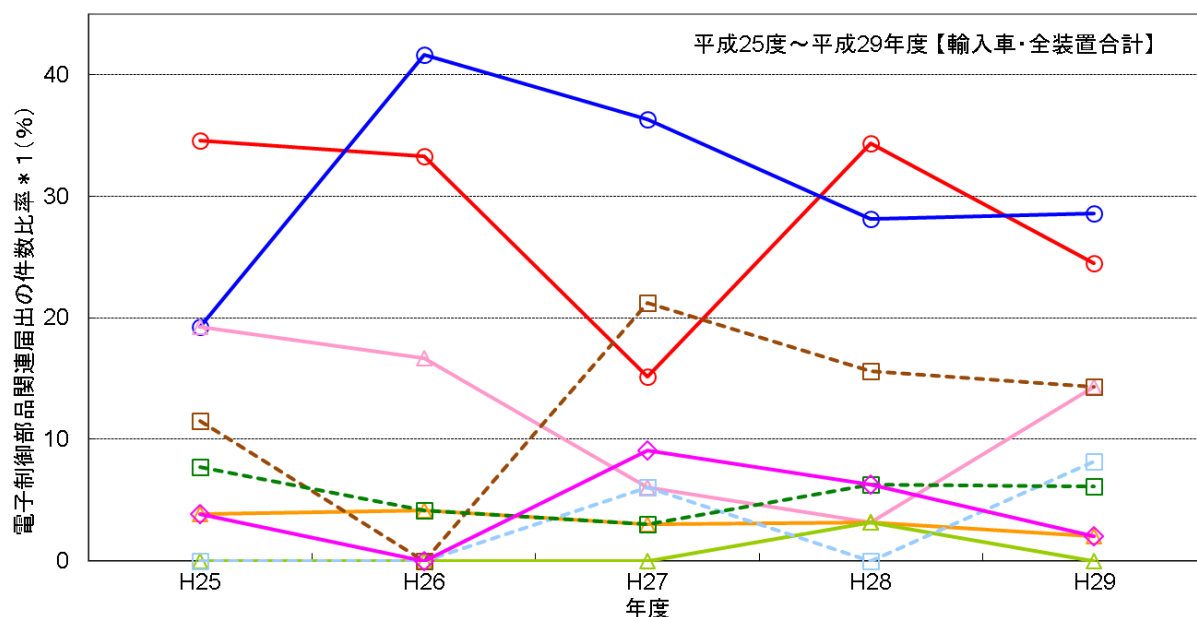
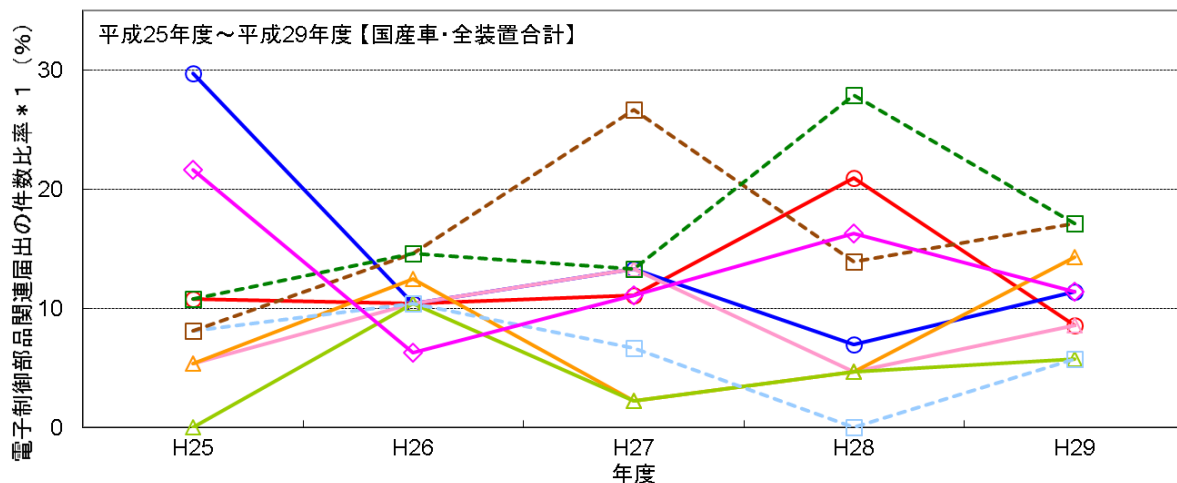
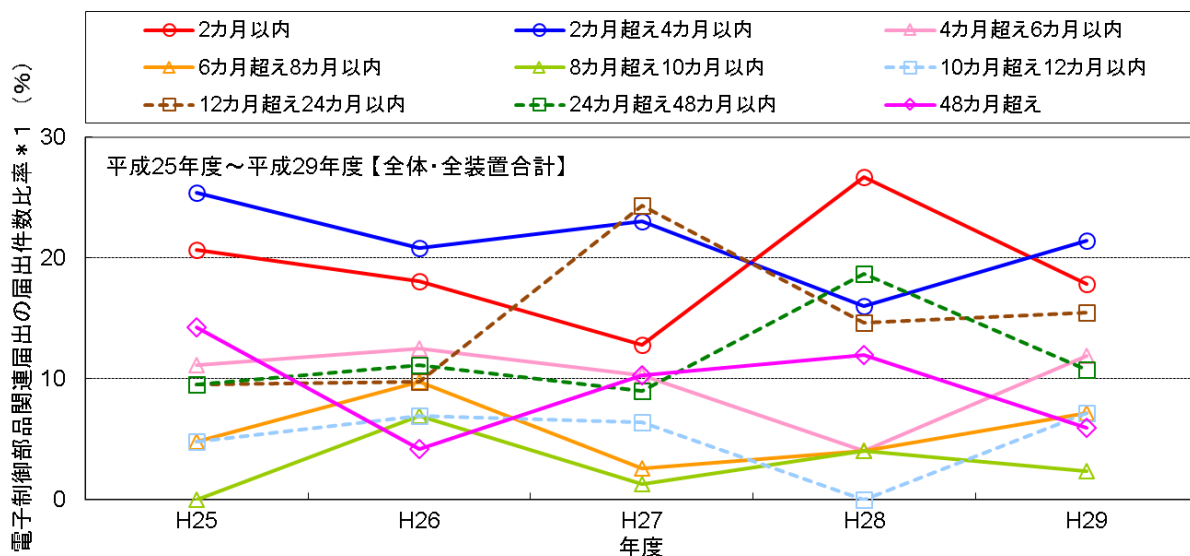


図 3-16 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】(平成 25 年度～平成 29 年度)



*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 3-17 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25年度～平成29年度)

次に、平成 25 年度から平成 29 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」にわけて表 3-28 及び図 3-18 に示す。

表 3-28 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 25 年度～平成 29 年度及び 5 力年平均）

届出の区分け		平均期間（力月）					
		H25	H26	H27	H28	H29	5 力年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	23.8	16.8	20.5	26.7	22.6	21.9
	一般部品届出	16.5	18.7	17.5	21.7	20.3	18.9
輸入車	電子制御部品 関連届出	9.5	4.3	14.3	11.1	8.2	9.6
	一般部品届出	5.5	8.6	9.1	6.3	9.9	8.1
全体	電子制御部品 関連届出	17.9	12.7	17.9	20.0	14.2	16.5
	一般部品届出	13.1	14.7	14.7	16.2	16.0	15.0

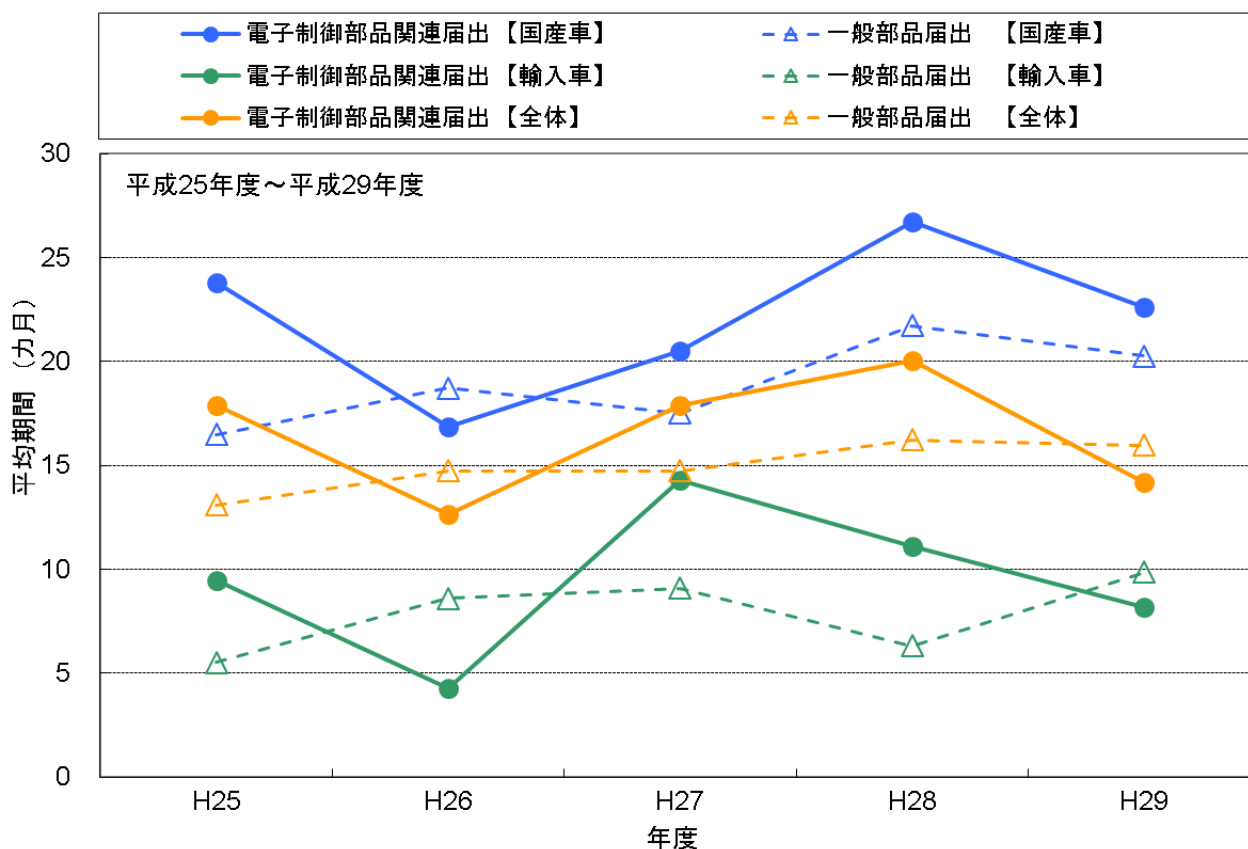


図 3-18 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 25 年度～平成 29 年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成 27 年度から平成 29 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 30 年 3 月末時点及び平成 29 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 29 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」56.3%、国産車 56.5%、輸入車 53.4%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成 28 年度に届出されたものについては、平成 29 年 3 月末時点で、「全体」57.9%、国産車 59.7%、輸入車 16.4%であり、輸入車で平均改修率が大きく改善されていた。平成 28 年度に届出された輸入車の平均改修率が悪化していた理由として、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。

平成 28 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 30 年 3 月末時点で 85.0%、平成 29 年 3 月末時点で 57.9%、国産車では平成 30 年 3 月末時点で 87.1%、平成 29 年 3 月末時点で 59.7%となっており、輸入車では平成 30 年 3 月末時点で 38.1%、平成 29 年 3 月末時点で 16.4%となっていた。平成 27 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 30 年 3 月末時点で 90.9%、平成 29 年 3 月末時点で 81.2%、国産車では平成 30 年 3 月末時点で 91.0%、平成 29 年 3 月末時点で 81.3%となっており、輸入車では平成 30 年 3 月末時点で 84.6%、平成 29 年 3 月末時点で 72.3%となっていた。

表 4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1（平成 27 年度から平成 29 年度届出分）

届出年度	平成 30 年 3 月末時点（平成 29 年 3 月末時点）*2での 平均改修率（%）					
	国産車		輸入車		全体	
H29	56.5%		53.4		56.3	
H28	87.1%	(59.7) *2	38.1%	(16.4) *2	85.0%	(57.9) *2
H27	91.0%	(81.3) *2	84.6%	(72.4) *2	90.9%	(81.2) *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 30 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 29 年度 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29年度のリコール届出件数及び対象装置数にまとめたものを表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28年度の特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置数

装特定後付装置名	届出件数	国産装置	輸入装置	合計
	対象装置数			
チャイルドシート	届出件数(件)	0	1	1
	対象装置数(台)	0	20	20
タイヤ	届出件数(件)	0	0	0
	対象装置数(本)	0	0	0

表5-2 チャイルドシートのリコール届出内容(平成29年度)

事例1		
輸 入 装 置	不具合の内容	年少者用補助乗車装置(チャイルドシート)の製造工程において、肩ベルトの伸縮を制御するハーネスベルトアジャスターの修正が不適切なため、ストッパ機能が効かず、衝突時に肩ベルトが緩み、乗員を確実に拘束できないおそれがある。
	対象装置数	20台
	不具合件数	0件
	事故の有無	0件
	不具合の原因	作業工程(作業員のミス)
	不具合発生の日から届出までの期間	2カ月

表5-3 タイヤのリコール届出内容(平成29年度分)

事例	
国産装置	リコール届出なし
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 29 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わけて、表 6-1 から表 6-18 にそれぞれ示す。なお、不具合件数及び事故の有無についてはリコール届出に記載されているものである。

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	電源分配器の基板において、回路基板の製造時に不要な半田が付着した状態で防湿材がコーティングされたものがあり、使用過程においてコーティングに亀裂が発生することがある。そのため、高湿環境下において電極間の微細な導通が発生して電極成分が移動し、短絡回路が形成されると、短絡電流の発熱によって、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	316,759 台	不具合件数: 10 件	事故の有無: 8 件
事例 2	不具合の内容	大型トラックの低床4軸車において、整備解説書で指示したフロントハブベアリングの予圧の設定値が不適切なため、ベアリングの予圧が過大に設定されることがある。また、整備時にアウターベアリングを挿入する際、ベアリングのころ等を傷つけると、過大に設定された予圧により、ころの表面が剥離することがある。そのため、アウターベアリングにガタが生じ、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキが引き摺り、最悪の場合、火災や脱輪に至るおそれがある。		
	対象台数	39,687 台	不具合件数: 76 件	事故の有無: 58 件
事例 3	不具合の内容	1. エンジン冷却装置において、冷却水の温度制御が不適切なため、特定の外気温でエンジンを始動後、急発進等を行うと、冷却水の温度が急上昇することがある。そのため、冷却水の温度の影響によりシリンダーヘッド部に熱応力が発生して亀裂が生じ、亀裂部位からエンジンオイルが漏れ、漏れたオイルが高温の排気管等にかかり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	36,299 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	大型トラック・バスのエンジンにおいて、使用者ならびに自動車整備事業者に対して、燃料噴射装置を定期的に洗浄するよう情報提供していなかったため、洗浄が行われないと、燃料の温度変化等で燃料中に化合物が生成され、燃料噴射装置内部のバルブが固着することがある。そのため、エンジンの燃料噴射が適正に行われず、エンジンの始動不良や白煙の発生、エンジン制御システム異常の警告灯点灯等が発生し、最悪の場合、排気管に溜まった燃料が発火して、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	32,065 台	不具合件数: 979 件	事故の有無: 4 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5	不具合の内容	(1)燃料ポンプにおいて、樹脂製パイプ部の耐久性が不足しているため、パイプ内を流れる燃料の圧力と、エンジンや排気管からの熱影響を受けて当該パイプが劣化することがある。そのため、そのまま使用を続けると劣化が進行して、パイプに亀裂が入り燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	29,902 台	不具合件数:11 件	事故の有無:無し
事例6	不具合の内容	農耕トラクタの動力伝達装置において、作業時の旋回性を向上させる旋回時前輪増速制御用コントローラの設計が不適切なため、基板にイオンマイグレーションが生じ、回路が短絡することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、短絡部が異常発熱して溶損し、回路が断たれ、最悪の場合、旋回時前輪増速機能が損なわれるおそれがある。		
	対象台数	29,848 台	不具合件数:12 件	事故の有無:無し
事例7	不具合の内容	エアコンユニットのPTCヒータにおいて、電気配線の固定が不適切なため、走行中の振動等により揺動し端子が摩耗することがある。そのため、そのままの状態で使用すると、端子間の抵抗が増加し異常発熱して、発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	26,912 台	不具合件数:6 件	事故の有無:無し
事例8	不具合の内容	エンジン冷却装置において、エンジンコントロールユニットのプログラムが不適切なため、異物等により補助クーラントポンプの作動が妨げられた際、当該ポンプ内のモーターに電源が供給され続けることがある。そのため、ポンプおよびポンプの配線が発熱して溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	25,738 台	不具合件数:9 件	事故の有無:無し
事例9	不具合の内容	始動装置において、使用方法に対する評価が不十分なため、エンジン、スタータの内部部品が故障により固着して、スタータモーターが回転できない状態で始動操作を繰り返すとスタータの電気回路に過電流が流れ、始動電流リミッタが発熱することがある。そのため、始動電流リミッタの周辺部位が溶損、発煙し、最悪の場合、発火するおそれがある。		
	対象台数	22,404 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例10	不具合の内容	運転者席において、電動調整機構(電動パワーシート)の配線の配索が不適切なため、シートが稼動した際、当該配線がパワーシートモーターの端部と接触することがある。そのため、配線が損傷して短絡し、パワーシートが動かなくなり、最悪の場合、短絡部位が発熱し、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	4,276 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

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 1 1	不具合の 内容	サンバイザーに関わる整備作業時において、作業要領書に基づく指示が不適切なため、バニティミラーランプの配線がボディパネルと接触し、損傷することがある。そのため、当該配線が短絡して発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	2,235 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 1 2	不具合の 内容	農耕トラクタの電気配線において、イグニッションスイッチハーネスの配策が不適切なため、アクセルレバー取付部と接触し、当該ハーネスの被覆が損傷することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、イグニッションスイッチハーネスの損傷箇所がアクセルレバー取付部と接触、短絡し、最悪の場合、電流が流れたアクセルワイヤが異常発熱して被覆が溶損し、当該ワイヤの可動性が損なわれ、エンジン回転の調整が不能となるおそれがある。		
	対象台数	2,042 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 1 3	不具合の 内容	モータ駆動用電力を発電する原動機(レンジエクステンダー)において、蒸発ガスを燃料蒸発ガス発散抑止装置(キャニスター)から原動機に送るホース(パージエアホース)の配素が不適切なため、当該ホースが電源ケーブルと干渉することがある。そのため、走行時の振動等によりホースが損傷して損傷箇所から蒸発ガスが漏れ、漏れた蒸発ガスが触媒等の高温部位にかかると、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,458 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 1 4	不具合の 内容	原動機の冷却装置において、ターボチャージャーの冷却水リターンホースの配素が不適切なため、高温の冷却水がリザーブタンクに直接戻り、リザーブタンクが熱影響により早期に劣化し、亀裂が生じることがある。そのため、亀裂部位から冷却水が漏れ、そのままの状態で使用を続けると、オーバーヒート警告灯が点灯し、エンジン出力が制限され、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,263 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 1 5	不具合の 内容	横滑り防止装置(ESP)において、制御プログラムが不適切なため、衝突被害軽減ブレーキまたは、車間制御付きクルーズコントロールが作動中に、道路状況の変化や運転者のハンドル操作により機能が解除となった際、ブレーキの油圧が完全に解放されないことがある。そのため、ブレーキが引きずり、そのまま走行を続けると、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	1,047 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

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 16	不具合の 内容	燃料装置において、燃料ホースの組付け指示が不適切なため、燃料ホースが車体若しくは蒸発ガスホースと接触しているものがある。そのため、走行時の振動によりホースが損傷し、燃料が漏れ、漏れて気化した燃料がパージバルブ電気コネクタ等で着火し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	895 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例 17	不具合の 内容	大型トラックにおいて、エアサスペンション仕様の車高調整装置装備車におけるショックアブソーバのピストン構造が不適切なため、横力によってピストンとシリンダの接触面圧が過大となり、荷役作業時等で最大車高まで上昇させ下降する動作を繰り返すと、ピストンリング溝部で内壁を傷つけることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ショックアブソーバのピストンリング部に金属片が溜まり固着して、曲りや折損が発生し、最悪の場合、タイヤと干渉してバーストまたは発熱により発火するおそれがある。		
	対象台数	878 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 1 件
事例 18	不具合の 内容	制動装置において、マスターシリンダからABSモジュレータバルブ間のブレーキパイプの配素が不適切なため、当該ブレーキパイプがエキゾーストマニホールドの遮熱板と接触していることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等によりブレーキパイプが損傷してブレーキ液が漏れ、警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下する。または、漏れたブレーキ液が高温の排気管等にかかり火災に至るおそれがある。		
	対象台数	686 台	不具合件数: 20 件	事故の有無: 無し
事例 19	不具合の 内容	運転者席及び助手席のシートヒーターにおいて、ヒータースイッチの電気配線の配素が不適切なため、当該スイッチがオンの状態でエンジンを停止してもシートヒーターが作動し続けることがある。そのため、ヒーターの制御を行うECU(ヒーターECU)が発熱し、そのままの状態で使用を続けると、ヒーターECUが溶損、発火し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	682 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 20	不具合の 内容	排気管において、断熱材の固定方法が不適切なため、断熱材の合わせ部が熱影響によって剥がれ、高温の排気管が露出することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、露出部に堆積した藁等が発火し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	468 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 1 件
事例 21	不具合の 内容	エアコンユニットにおいて、補助ヒーターの製造が不適切なため、配線接続部(コネクタ)の端子部が腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電気抵抗が大きくなり、当該端子部が発熱して発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	168 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

表 6-5 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 2	不具合の 内容	燃料ホースの取付けが不適切なため、当該ホースが燃料タンクやエンジンと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、燃料ホースが損傷し、最悪の場合、燃料が漏れ火災に至るおそれがある。		
	対象台数	143 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 2 3	不具合の 内容	1. 空調装置のブロアモーターを制御するブロアモーターレジスターの設計が不適切なため、回路内の電流が上昇して過熱状態になっても、ヒューズが切れないことがある。そのため、ブロアモーターハウジングが溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	131 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 2 4	不具合の 内容	2. 空調装置の外気導入口において、防水カバーの取付けが不適切なため、ブロアモーターハウジング部に雨水が浸入することがある。そのため、ブロアモーター軸部分が腐食してモーターの動きが重くなり、回路内の電流値が上昇することでブロアモーターハウジングが溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	131 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 2 5	不具合の 内容	セミトレーラの制動装置において、ブレーキシューとライニングの組付けが不適切なため、リベットで適切に固定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、ライニングが外れ、外れたライニングが、ドラムとブレーキカム、または、他のライニングとの間に挟まり、ブレーキが引きずった状態となり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	71 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 2 6	不具合の 内容	シヨベル・ローダの原動機において、アフタークーラとエンジン間のホースを留めるバンドの組み付けが不適切なため、バンドの締め付けボルトが燃料フィルタとサプライポンプ間の燃料ホースと接触するものがある。そのため、エンジン稼働中の振動等により、燃料ホースの被覆が損傷し、そのままの状態で使用を続けると、燃料ホースに穴が開き、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	60 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 2 7	不具合の 内容	大型トラックの後2軸エアサスペンション仕様において、車高調整装置の最大車高設定値が不適切なため、荷役作業時等で最大車高まで上昇させた場合に、後後軸のショックアブソーバーが最大可動範囲を超え、その後車高を下降した際に内部部品が変形してスムーズに下降しなくなることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ショックアブソーバーのピストンロッドが折損して、エアスプリングと干渉しエア漏れを起こす、もしくはタイヤと干渉してバーストし、最悪の場合、発熱により発火するおそれがある。		
	対象台数	50 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-6 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 28	不具合の 内容	制動装置において、リヤブレーキホースの組付指示が不適切なため、当該ホースと消音器が接触しているものがある。そのため、消音器の熱によりホースの接触部が溶損し、ブレーキフルードが漏れ、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	50 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 29	不具合の 内容	ショベル・ローダに装着するロータリ除雪機において、バッテリーケーブルの取付指示が不適切なため、走行中の振動等により、油圧ホースに干渉し、被覆等が損傷することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、バッテリーケーブル及び油圧ホースのワイヤが露出、接触して短絡し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	41 台	不具合件数:2 件	事故の有無:2 件
事例 30	不具合の 内容	消防用自動車の電気装置において、電気回路内に組み込まれているヒューズブルリンクの接続端子のかしめが不適切なため、抵抗値が大きくなり端子部が発熱することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、端子のかしめ部が異常発熱して溶損し、電気回路が絶たれ、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	29 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 31	不具合の 内容	連節バスの原動機において、燃料ホース同士が接触することを防止するスペーサの保持力が不足しているため、原動機等の振動により、当該スペーサが緩んだり脱落するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料ホース同士が接触して穴が開き、最悪の場合、燃料が漏れて火災に至るおそれがある。		
	対象台数	25 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 32	不具合の 内容	燃料装置において、燃料ポンプフィルターフランジの燃料圧力に対する強度が不足のため、フランジ部に亀裂が発生することがある。そのため、亀裂部から燃料が漏れ、漏れて気化した燃料が高温の排気管により着火し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	3 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し

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

事例 1	不具合の内容	<p>小型トラックの手動式パーキングブレーキにおいて、レバー保持機構のばね力が不適切なため、当該レバーを引き上げた際に、保持機構の歯先どうしがつり合うと、その後、エンジン等の振動でつり合いが外れてレバーが解除することがある。そのため、最悪の場合、車両が動き出すおそれがある。</p>		
	対象台数	182,009 台	不具合件数: 37 件	事故の有無: 19 件
事例 2	不具合の内容	<p>(1)後輪のブレーキキャリパーにおいて、駐車ブレーキ駆動用シャフトのブーツのシール性能が不足しているため、シャフト部に水が浸入し、シャフトに錆が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シャフトの錆がキャリパー内部まで進行しシャフトの回転が阻害され、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、駐車中の車両が動き出すおそれがある。</p>		
	対象台数	92,307 台	不具合件数: 266 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	<p>後輪のブレーキキャリパーにおいて、ブーツのシール構造が不適切なため、キャリパー内部に水が浸入し、シャフトに錆が発生し腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シャフトの摺動性が悪化し、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、車両が動き出すおそれがある。</p>		
	対象台数	49,166 台	不具合件数: 88 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	<p>電動パーキングブレーキにおいて、ブレーキ制御コンピュータの断線検出プログラムが不適切なため、作動または解除操作を長期間行わないと当該パーキングブレーキ用モータ接点に生成された酸化皮膜により接触抵抗が増加して、断線と判定することがある。そのため、警告灯が点灯して、電動パーキングブレーキが作動しないおそれがある。</p>		
	対象台数	22,223 台	不具合件数: 155 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	<p>制動装置において、ABS/ESCコントロールユニットの耐久性の評価が不十分なため、エンジン熱等により、基盤に組み付けられたICチップ(パワーコントロールユニット)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、亀裂が進展し、ICチップへの電源供給が断たれ、警告灯が点灯するとともに、ABSおよび、ESC(横滑り防止装置)が作動しないおそれがある。</p>		
	対象台数	19,447 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	<p>制動倍力装置(ブレーキブースター)において、バキュームパイプ接続部の材質、バキュームパイプ(接続部を含む)の製造が不適切なため、走行振動やエンジン振動でバキュームパイプ接続部が折損することがある。そのため、倍力装置が機能せず、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。</p>		
	対象台数	15,832 台	不具合件数: 28 件	事故の有無: 無し

表 6-8 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 7	不具合の 内容	ブレーキマスターシリンダにおいて、ピストン部のシール形状が不適切なため、ブレーキペダルを踏んだ際にシールが捲れることがある。そのため、シール部からブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下して制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	14,935 台	不具合件数: 24 件	事故の有無: 無し
事例 8	不具合の 内容	ブレーキマスターシリンダにおいて、倍力装置内部のスプリングの製造のバラツキを考慮した設計をしていなかったため、ピストンが傾いて押されカップシールとの摺動抵抗が高くなり、ブレーキペダルを速く踏みこんだ際にカップシールが捲れることがある。そのため、シール部から倍力装置内部にブレーキ液が漏れ、そのままの状態で使用を続けると警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下して制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	14,615 台	不具合件数: 12 件	事故の有無: 無し
事例 9	不具合の 内容	中型トラックの空気油圧複合式ブレーキにおいて、後輪用ホイールシリンダのピストンカップ溝の加工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、ピストンカップの定期交換時期より早く、ピストンカップ溝とピストンカップ内径間のシール性能が低下し、後輪用ホイールシリンダよりブレーキ液が漏れるおそれがある。		
	対象台数	14,549 台	不具合件数: 1,231 件	事故の有無: 無し
事例 10	不具合の 内容	(2)後輪のブレーキキャリパーにおいて、製造工程での検査不良により検査規格を外れる部品が流出したため、ブレーキパッドとブレーキディスクとの隙間を自動調整する機構が作動しなくなるものがある。そのため、ブレーキパッドの摩耗が進行しても、ブレーキパッドとブレーキディスクの隙間が自動調整されず、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、駐車中の車両が動き出すおそれがある。		
	対象台数	8,710 台	不具合件数: 19 件	事故の有無: 無し
事例 11	不具合の 内容	横滑り防止装置(ESP)において、ESPコントロールユニットの制御プログラムが不適切なため、クルーズコントロール作動中に当該ユニットと運転者支援システムの通信が途絶えた場合、エンジントルク信号をエンジンコントロールユニットに送信し続けることがある。そのため、車両が走行し続け、ブレーキオーバーライド機能が作動せず、ブレーキ操作時に操作力が増大し、最悪の場合、制動停止距離が伸びるおそれがある。		
	対象台数	5,553 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 12	不具合の 内容	制動装置において、ABS/ESCコントロールユニットの耐久性の評価が不十分なため、エンジン熱等により、基盤に組み付けられたICチップ(パワーコントロールユニット)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、亀裂が進展し、ICチップへの電源供給が断たれ、警告灯が点灯するとともに、ABSおよび、ESC(横滑り防止装置)が作動しないおそれがある。		
	対象台数	3,465 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

表 6-9 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 1 3	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、組付け作業が不適切なため、ホース内面に異物が付着しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ホースに挿入されているチェックバルブが固着して負圧が十分に供給されず、ブレーキペダルの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	3,397 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 1 4	不具合の 内容	制動装置において、ブレーキ用エアチューブの配策が不適切なため、起伏の大きい悪路を走行した際に、当該チューブがプロペラシャフトと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、当該チューブが損傷してエア漏れによるブレーキ警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	2,825 台	不具合件数:10 件	事故の有無:無し
事例 1 5	不具合の 内容	ホイール・クリーンの制動装置において、ブレーキキャリパの製造が不適切なため、キャップの締付けトルクが低く、ブレーキを作動させる際の液圧でキャップが緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、キャップ部のシール効果が低下して、ブレーキ液が漏れ、ブレーキ警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	1,607 台	不具合件数:7 件	事故の有無:無し
事例 1 6	不具合の 内容	フロントブレーキにおいて、マスターシリンダの設計が不適切なため、シリンダ内のピストンの強度が不足しているものがある。そのため、ブレーキ作動時のブレーキ液圧により、当該ピストンに亀裂が生じ、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展してピストンが破損し、最悪の場合、フロントブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	1,398 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 1 7	不具合の 内容	大型トラックにおいて制動装置における前輪ブレーキチャンバの組付作業が不適切なため、プラグ（閉止栓）またはテストニップルおよびブレーキホース接続部（ニップルおよびホース接続ナット）の締付トルク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、当該プラグ等が緩みエア漏れが生じ、最悪の場合、脱落してエアが供給されず制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	1,081 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 1 8	不具合の 内容	農耕トラクタの制動装置において、マスタシリンダの設計が不適切なため、ブレーキオイルのエア抜き作業をした際、サークリップにロッドが接触し、サークリップが変形して、ピストンが戻ることができず、ピストンがリリーフポートを塞ぐことがある。そのため、変速機等の熱によりブレーキオイルが膨張した際、配管内の圧力が上昇しブレーキオイルがリリーフポートからリザーバーに戻ることができず、ブレーキが引きずるおそれがある。		
	対象台数	779 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-10 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 19	不具合の 内容	<p>駐車ブレーキにおいて、駐車ブレーキケーブルを駐車ブレーキレバーに固定するロックナットの選定および当該ケーブル装着時の作業指示が不適切なため、当該ナットの緩み止め剤の効果が低下していることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ナットが緩み、レバーの引き代が増加し、最悪の場合、駐車ブレーキの制動力が低下するおそれがある。</p>		
	対象台数	690 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 20	不具合の 内容	<p>制動装置において、マスターシリンダからABSモジュレータバルブ間のブレーキパイプの配索が不適切なため、当該ブレーキパイプがエキゾーストマニホールドの遮熱板と接触していることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等によりブレーキパイプが損傷してブレーキ液が漏れ、警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下する。または、漏れたブレーキ液が高温の排気管等にかかり火災に至るおそれがある。</p>		
	対象台数	686 台	不具合件数: 10 件	事故の有無: 無し
事例 21	不具合の 内容	<p>フロントブレーキにおいて、マスターシリンダの設計が不適切なため、シリンダ内のピストンの強度が不足しているものがある。そのため、ブレーキ作動時のブレーキ液圧により、当該ピストンに亀裂が生じ、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展してピストンが破損し、最悪の場合、フロントブレーキが効かなくなるおそれがある。</p>		
	対象台数	581 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例 22	不具合の 内容	<p>大型トラックのブレーキペダルにおいて、当該ペダルのシャフト部を固定するスプリットピン(割りピン)の組付けが不適切なため、フットブレーキ操作によってシャフト部からスプリットピンが脱落することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキペダルとプレートの結合部からシャフトがずれて、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。</p>		
	対象台数	397 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 23	不具合の 内容	<p>静油圧変速機のポンプとモータ間のホースにおいて、当該ホースが図面指示どおりに組み付けられていないため、後輪のブレーキバルブに繋がるブレーキホースと接触しているものがある。そのため、稼働中の振動等により静油圧変速機からのホース若しくはブレーキホースが摩耗し作動油漏れが発生すると、最悪の場合、走行不能若しくは制動距離が長くなるおそれがある。</p>		
	対象台数	345 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例 24	不具合の 内容	<p>コントロールケーブルとエアチューブが接触しないよう配索を変更し、コントロールケーブルの固定クリップを対策品に交換する。エアチューブに保護材を巻きつける。なお、エアチューブに接触痕がある場合には、エアチューブを補修または新品に交換する。</p>		
	対象台数	329 台	不具合件数: 3 件	事故の有無: 無し

表 6-11 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 25	不具合の 内容	大型トラクタのブレーキリレーバルブにおいて、ブレーキ圧を計測する圧力センサの製造が不適切なため、圧力センサのICチップがセンサ基板から剥離するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ブレーキエア圧を正しく計測できず、最悪の場合、後軸左右の制動力に差異が生じ、走行安定性が損なわれるおそれがある。		
	対象台数	233 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 26	不具合の 内容	横滑り防止装置(ESP)において、ブレーキ液の圧力を制御する液圧調整器(ESPブロック)の製造が不適切なため、電子制御によるブレーキ液の圧力調整が行われないことがある。そのため、アンチロックブレーキシステム(ABS)及びESP機能が作動せず、最悪の場合、急制動時または、旋回時等に走行安定性を損なうおそれがある。		
	対象台数	206 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 27	不具合の 内容	フロントブレーキにおいて、マスターシリンダーの設計が不適切なため、シリンダー内のピストンの強度が不足しているものがある。そのため、ブレーキ作動時のブレーキ液圧により、当該ピストンに亀裂が生じ、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展してピストンが破損し、最悪の場合、フロントブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	72 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 28	不具合の 内容	制動装置において、ABSフロントブレーキパイプの配素が不適切なため、エンジン振動等により、当該パイプが二次空気導入装置と接触し、損傷することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、パイプの損傷部からブレーキフルードが漏れ、最悪の場合、フロントブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	71 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 29	不具合の 内容	制動装置において、リヤブレーキホースの組付指示が不適切なため、当該ホースと消音器が接触しているものがある。そのため、消音器の熱によりホースの接触部が溶損し、ブレーキフルードが漏れ、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	50 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 30	不具合の 内容	エンジン冷却装置において、左側のエンジンオイルクーラーホース(送り側)の製造が不適切なため、耐熱性が不足したクーラーホースが組み付けられたものがある。そのため、エンジンオイルの熱影響により、クーラーホースが破損してオイルが漏れ、最悪の場合、漏れたオイルがフロントブレーキディスクに付着し、フロントブレーキの制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	34 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-12 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 3 1	不具合の 内容	制動倍力装置 のバキュームポンプ の作動を制御する負圧スイッチにおいて、製造時にスイッチ内のシリコンゴムの二次加硫をしていないものがあり、スイッチ内にシロキサン等のガスが発生し、可動接点が固定接点から離れる際のアーク放電により、接点部に絶縁性の高いシリコン化合物が生成されることがある。そのため、接点の抵抗が増え導通不良となり、負圧タンク内の負圧が低下しても、負圧スイッチが作動しないためバキュームポンプが作動せず、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。また、負圧タンク内の負圧が低下した際、警告ブザー が鳴るが、音量が小さいため、運転者が負圧低下に気付かないおそれがある。		
	対象台数	23 台	不具合件数:5 件	事故の有無:無し
事例 3 2	不具合の 内容	制御プログラム管理サーバの不具合により、特定の日に整備作業等を行ったコントロールユニット等において、書き込まれた制御プログラムの内容に不適切なものがある。そのため、(10) 車両に合わせた適切な制動力が設定されず、制動距離が伸びる場合や駐車ブレーキ性能が低下するおそれがある。		
	対象台数	19 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 3 3	不具合の 内容	制動装置において、リヤのブレーキマスターシリンダとリザーブタンクを接続するホース(ブレーキリザーバーホース)の製造管理が不適切なため、耐油性の低いホースが組み付けられたものがある。そのため、ブレーキ液が当該ホースに浸潤し、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキ液がホースからしみ漏れるおそれがある。		
	対象台数	17 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 3 4	不具合の 内容	制動装置のブレーキピストンにおいて、ピストン部に誤ったオイルシールを組み付けたため、シール性が不足しているものがある。そのため、ブレーキ液が漏れ、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキ液が減少して警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	15 台	不具合件数:17 件	事故の有無:無し
事例 3 5	不具合の 内容	エンジン冷却装置において、エンジンオイルクーラーホースの組付け作業が不適切なため、当該クーラーホース接続部のスリーブが正しく嵌合されていないものがある。そのため、クーラーホース接続部からエンジンオイルが漏れ、漏れたエンジンオイルがフロントブレーキディスクに付着し、最悪の場合、フロントブレーキの制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	14 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-13 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 36	不具合の 内容	ブレーキ倍力装置用のバキュームホースの製造が不適切なため、使用過程において内壁が剥離して管内を塞ぎ、負圧の供給が不足することがある。そのため、倍力装置の機能が低下し、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	13 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 37	不具合の 内容	中型トラックの空気式ブレーキにおいて、リレーバルブの固定金具の締付け作業が不適切なため、締付けボルトの一部が欠品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、走行振動等により当該固定金具が外れ、エア配管が損傷し、エアが漏れるおそれがある。		
	対象台数	6 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-14 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のコントローラに接続される電気配線の固定方法が不適切なため、走行時の車両振動等によりコントローラと電気配線のコネクタ部の端子が摩耗して絶縁物が生成され、導通不良に至ることがある。そのため、警告灯が点灯するとともに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	519,651 台	不具合件数: 214 件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	エンジンの補機駆動ベルト用オートテンショナーにおいて、取り付けフランジ部の形状が不適切なため、オートテンショナーのベアリングが経年変化で摩耗し摺動抵抗が増大した状態で高負荷運転を繰り返した場合にフランジ部に亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けるとフランジ部が破損し、最悪の場合、当該ベルトが外れ、警告灯が点灯し、ステアリング操舵力が増大するとともに、バッテリー上がりやオーバーヒートに至るおそれがある。		
	対象台数	79,208 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	大型トラックにおいて、パワーステアリングオイルパイプの製造時の組付けが不適切なため、パイプが変形して取付けられているものがある。そのため、パイプと接続しているパワーステアリングオイルホースに引張力が作用し、そのまま使用を続けると、当該ホースがパワーステアリングオイルタンクから抜けてオイルが漏れ、最悪の場合、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	62,484 台	不具合件数: 26 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	ステアリングシャフトとステアリングギヤボックスを繋ぐ継手部品(ステアリングカップリング)において、継手部品のナットを締め付けるトルクが不足しているため、すえ切りや低速での切り返し時に継手部品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、摩耗が進行してハンドル操作をステアリングギヤボックスに伝えることができず、最悪の場合、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	5,586 台	不具合件数: 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	刈取脱穀作業車の静油圧変速機において、旋回用及び直進用の緊急操作レバー一部の構造が不適切なため、雨水等が当該レバーの根元部に浸入し、当該箇所には錆が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、旋回用及び直進用の緊急操作レバーが錆で固着し、静油圧変速機の操作ができず、最悪の場合、操舵不能や走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	3,820 台	不具合件数: 10 件	事故の有無: 無し

表 6-15 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6	不具合の内容	電動パワーステアリングにおいて、制御信号用コネクタの製造が不適切なため、水分がコントロールユニットに浸入することがある。そのため、電気信号に影響を与え、警告灯が点灯して、ステアリングのアシスト機能を失うおそれがある。		
	対象台数	1,557 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	フロントサスペンション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	732 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	ショベル・ローダのかじ取り用シリンダ操作ポンプにおいて、当該ポンプに接続している油圧ホースがねじられて取り付けられているため、油圧が掛かるとホースに戻る力が働き、接続部が緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、作動油が漏れ、最悪の場合、操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	720 台	不具合件数: 12 件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	はしご消防車において、ステアリングアイドラアームの強度が不足しているため、据え切り操作を繰り返すと、当該アームに亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、アームが折損し、操舵できなくなるおそれがある。		
	対象台数	480 台	不具合件数: 18 件	事故の有無: 無し
事例10	不具合の内容	フロントフェンダにおいて、ハウジングライナーの形状が不適切なため、ハンドルを最大切れ角まで操舵した場合、フロントタイヤがハウジングライナーに接触する。そのため、保安基準第11条の基準に適合しない。		
	対象台数	313 台	不具合件数: 4 件	事故の有無: 無し
事例11	不具合の内容	中型トラックのドラッグリンクにおいて、ボールジョイント接合部の溶接作業が不適切なため、溶接位置が正規と異なるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボールジョイント接合部の溶接が剥がれてボールジョイントが外れ、ハンドル操舵ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	294 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例12	不具合の内容	大型トラックにおいて、④前2軸車の前前軸タイロッドエンドのクランプ部の組付作業が不適切なため、取付ボルトの締め付けトルク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、取付ボルトが緩みタイロッドエンド部にガタが生じ、最悪の場合、タイロッドからタイロッドエンド部が抜けて、操舵不能になるおそれがある。		
	対象台数	217 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し

表 6-16 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 13	不具合の 内容	ステアリングギヤボックスにおいて、ラックギヤの製造が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、使用過程において、損傷し、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	211 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 14	不具合の 内容	大型トラックにおいて前前軸右側タイロッドエンドの固定クランプ締付けボルトのメッキ前処理(酸洗い)工程が不適切なため、水素脆化によりボルトの強度が低下しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボルトが破断してタイロッドエンド部にガタが生じ、最悪の場合、タイロッドチューブが破損して、操舵不能になるおそれがある。		
	対象台数	112 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 15	不具合の 内容	農耕トラクタの旋回用静油圧変速機において、緊急操作レバー一部の構造が不適切なため、レバーの根元に水が溜まり錆が発生することがある。そのため、緊急操作レバーが錆で固着し、旋回用静油圧変速機の操作ができず、最悪の場合、操舵不能になるほか、エンストに至るおそれがある。		
	対象台数	97 台	不具合件数:10 件	事故の有無:無し
事例 16	不具合の 内容	かじ取装置において、左フロントのステアリングナックルの製造工程が不適切なため、内部に錆が発生し、当該ステアリングナック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、悪路走行時等の衝撃により、当該ナックルが破損し、最悪の場合、操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	34 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 17	不具合の 内容	かじ取装置において、左前輪のアクスルキャリアの製造が不適切なため、悪路走行等の衝撃により、当該アクスルキャリア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、亀裂が進展し、アクスルキャリアが破損し、最悪の場合、操舵不能または、走行不能になるおそれがある。		
	対象台数	14 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 18	不具合の 内容	小型トラックのかじ取装置において、ナックルの製造が不適切なため、アッパーリンク取付部の形状が正しく成型されていないものがある。そのため、当該取付部の強度が不足し、そのままの状態で使用を続けると、走行振動等により取付部の内径が拡大してがたつきが生じ、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。		
	対象台数	10 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-17 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 19	不具合の 内容	かじ取装置において、製造時の作業管理が不適切なため、ギヤボックスとステアリングシャフトを締結するボルトとナットを適正なトルクで締め付けていないものがある。そのため、走行時の振動等によりナットが緩み、脱落し、最悪の場合、操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	6台	不具合件数:0件	事故の有無:無し
事例 20	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、電動モータ内部の製造管理が不適切なため、端子部の溶接が行わ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、端子部の接続が外れてしまいパワーステアリングのアシストが失われるおそれがある。		
	対象台数	5台	不具合件数:0件	事故の有無:無し
事例 21	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、制御ユニットの製造が不適切なため、ユニット内の基板の端子部が、適切に溶接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、走行振動により端子部の溶接が剥がれ、警告等が点灯し、最悪の場合、パワーステアリングのアシスト機能が失われ、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	2台	不具合件数:4件	事故の有無:無し
事例 22	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、制御ユニット内のトランジスタを固定するブラケットの製造が不適切なため、走行振動等により当該ブラケットが破損することがある。そのため、制御ユニット内の温度が上昇し、そのままの状態で使用を続けると、警告灯が点灯するとともにパワーステアリングのアシスト機能が失われ、操舵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:無し

表 6-18 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	バックドアのガス封入式バランサにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、外筒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、腐食が進行して封入されたガス圧により外筒が破損し、最悪の場合、バックドアを開く際に周囲の人が負傷するおそれがある。		
	対象台数	499,765 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	バックドアのガス封入式ステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、沿岸地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみ、エンドキャップが割れ、バックドアを開く際に外筒が破損し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。		
	対象台数	61,847 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	テールゲートのガス封入式オープンステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、沿岸地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみエンドキャップが割れ、テールゲートを開く際に外筒が破損し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。		
	対象台数	27,372 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	車体(ボディ)において、製造機器のプログラムが不適切なため、車体後部のフレームとクロスメンバーが設計どおりに溶接されていない。そのため、車体後部の強度が不足し、追突事故時に最後部座席の乗員が過度の負傷を負うおそれがある。		
	対象台数	22,928 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
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	227 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	フロントシートベルトにおいて、シートベルトプリテンショナの製造が不適切なため、ガス発生装置が正しく組み付けられていないものがある。そのため、衝突時にプリテンショナーが作動した際、ガス発生装置の容器が内張りを破って車室内に飛び出し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	176 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	運転者席側の2段式エアバッグ装置において、当該装置のインフレーター(膨張装置)の製造が不適切なため、2段目のガス発生剤が設計通りに充填されていないものがある。そのため、衝突時に2段目のエアバッグが展開せず、最悪の場合、運転者が過度の負傷を負うおそれがある。		
	対象台数	2 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

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 29 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、国産車について図 7-2 に、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 29 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
H28	224	15,182,058	140	664,022	364	15,848,401
H29	204	7,197,717	173	502,613	377	7,700,330
合計	4,151	142,335,530	2,593	8,647,920	6,744	150,983,450

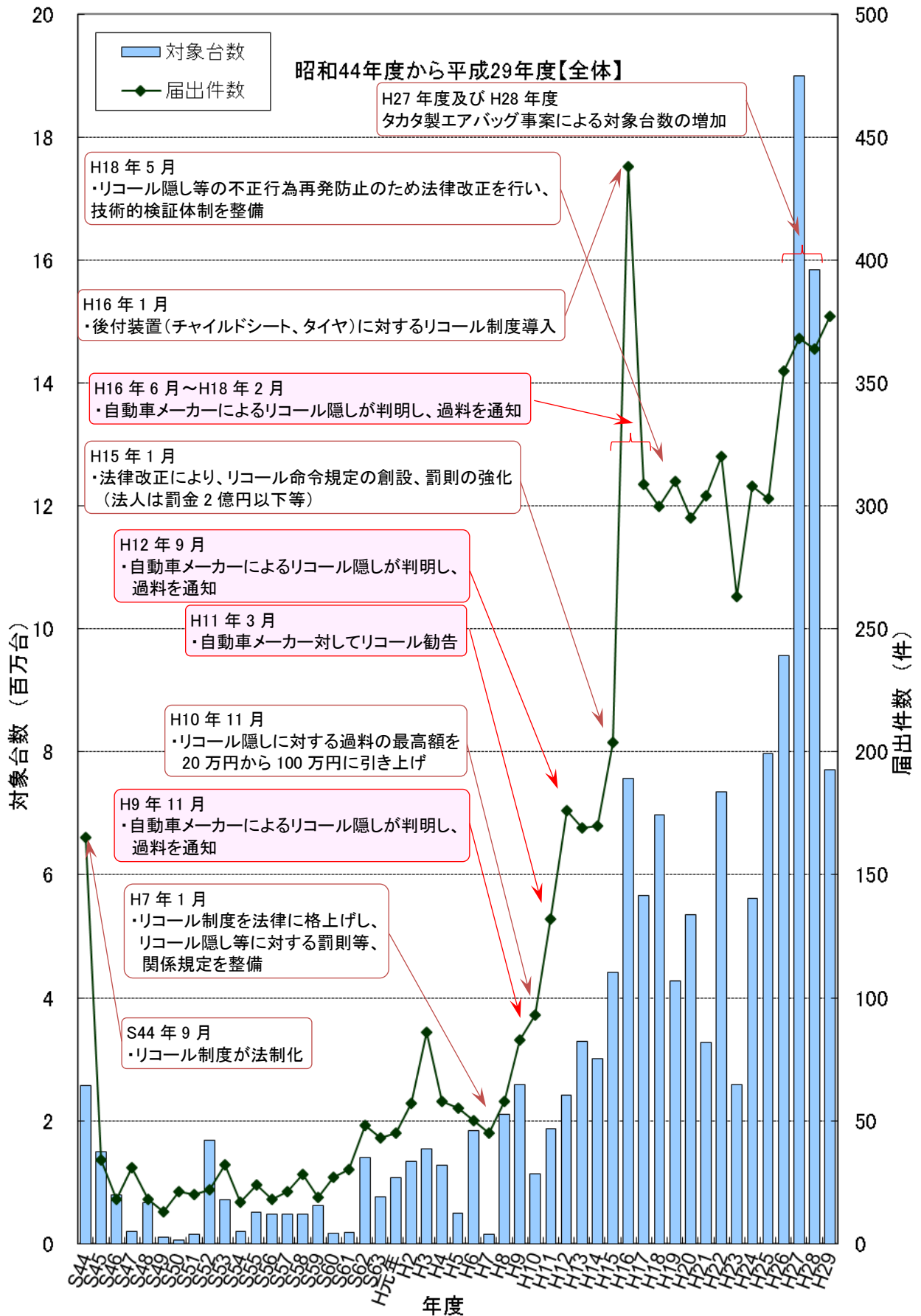


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和 44 年度～平成 29 年度)

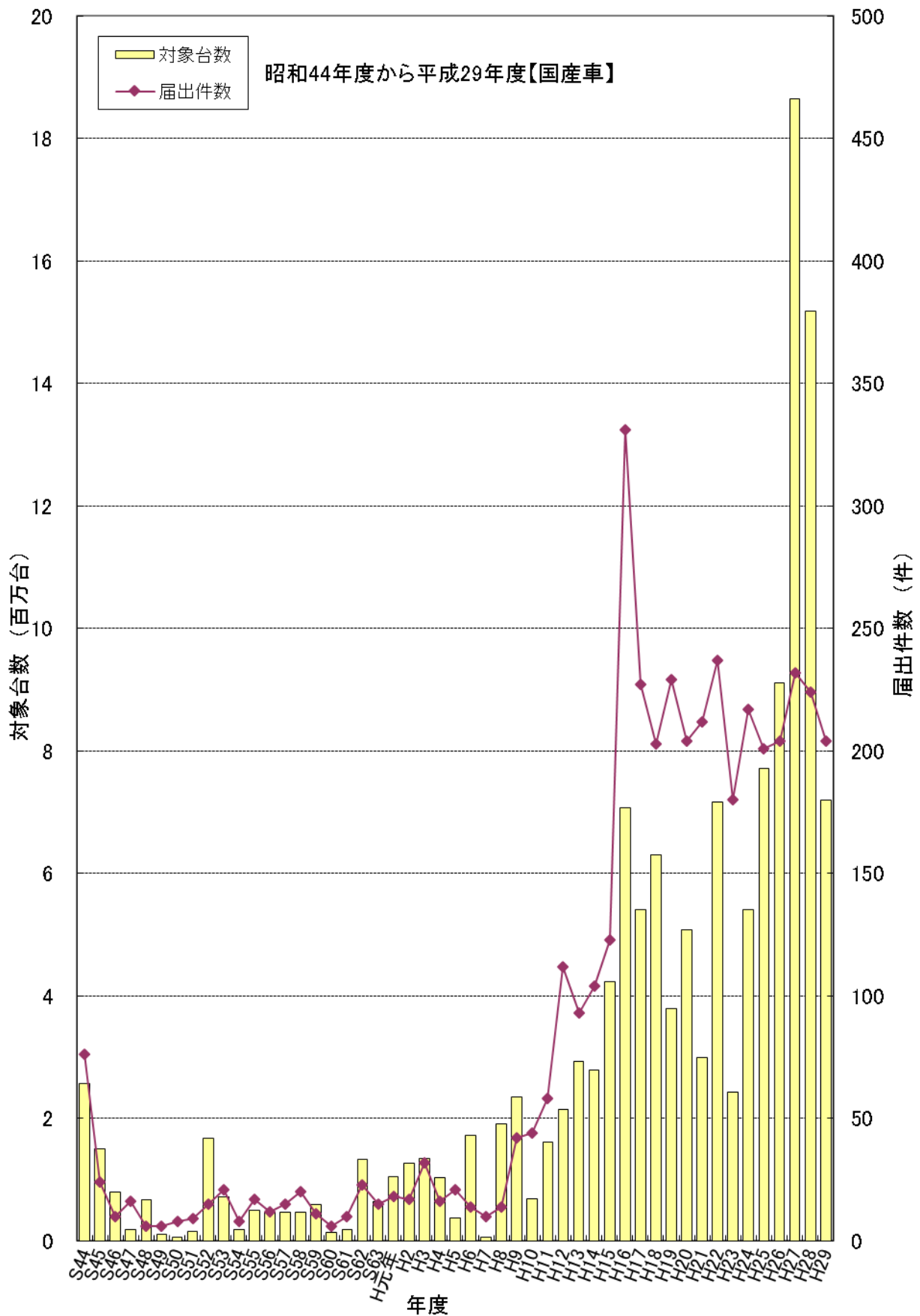


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】（昭和 44 年度～平成 29 年度）

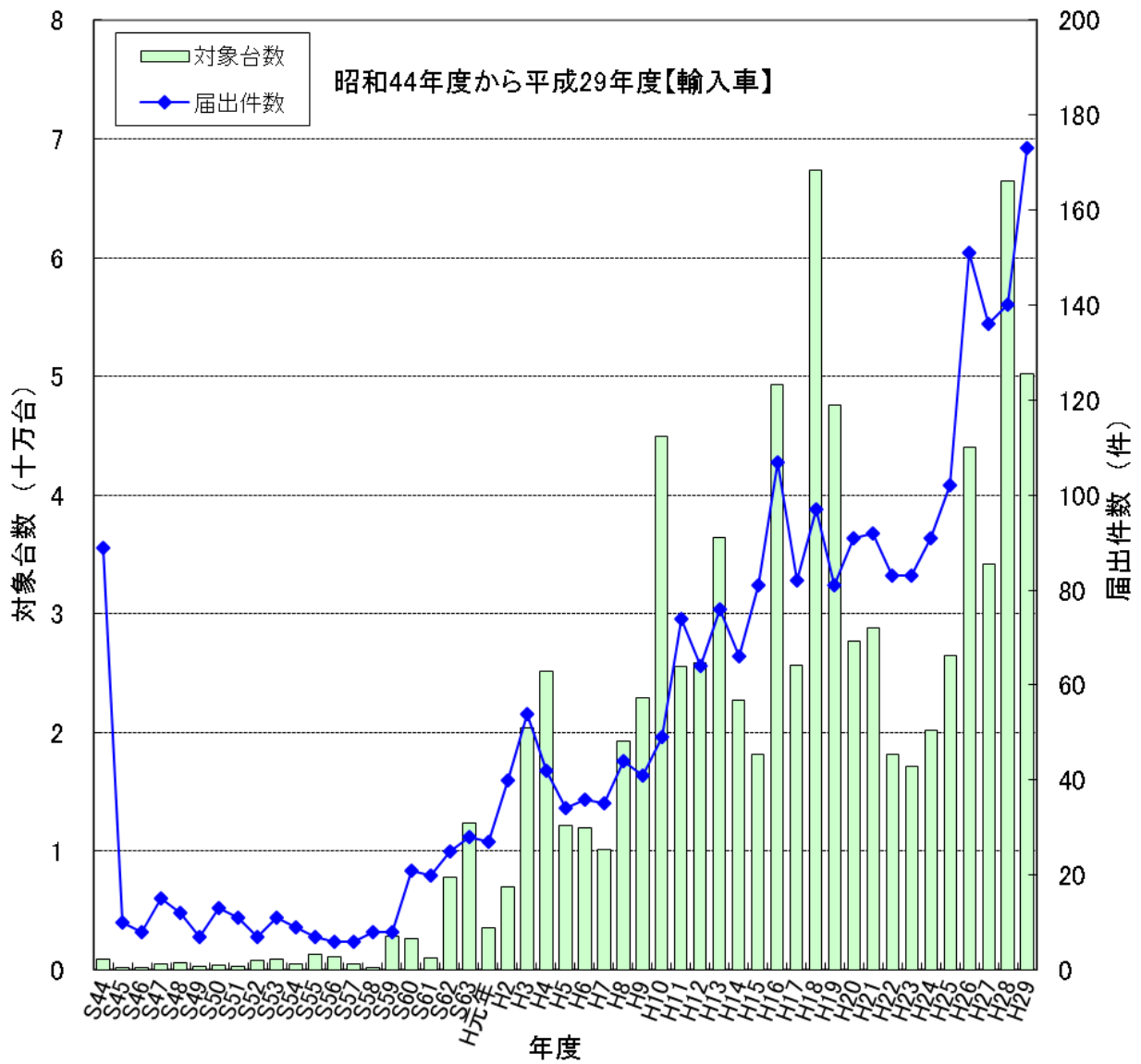


図 7-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】（昭和 44 年度～平成 29 年度）

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29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29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
H28	0	0	0	0	0	0
H29	0	0	1	20	1	20
合計	6	163,610	6	169,145	12	332,755

表7-3 特定後付装置であるタイヤの届出件数及び対象台数の年度別届出件数（平成16年度～平成29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
H28	0	0	0	0	0	0
H29	0	0	0	0	0	0
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台数の年度別届出件数（平成 16 年度～平成 29 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	98	3	36,097	4	36,195
H27	2	11,196	1	119,897	3	131,093
H28	0	0	0	0	0	0
H29	0	0	1	20	1	20
合計	10	1,405,645	10	171,025	20	1,576,670

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25年度から平成29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、保有車両数を考慮したリコール率を表8-3に示す。さらに、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。また、保有車両数を考慮したリコール率を表8-4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25年度～平成29年度）*1

届出者名		H25	H26	H27	H28	H29
トヨタ自動車	件数(件)	10	16	19	20	13
	台数(台)	1,650,844	3,241,894	5,095,322	5,198,375	457,583
本田技研工業*2	件数(件)	11	10	21	8	5
	台数(台)	1,097,257	1,571,581	4,518,786	2,274,533	363,739
スズキ*2	件数(件)	5	14	17	11	11
	台数(台)	321,256	1,167,264	3,585,153	493,704	1,791,026
ダイハツ工業	件数(件)	3	3	9	2	5
	台数(台)	1,724,491	79,106	783,910	848,419	126,354
日産自動車	件数(件)	18	13	15	13	10
	台数(台)	1,740,863	1,113,797	884,189	1,150,506	1,853,793
三菱自動車工業	件数(件)	17	13	15	15	15
	台数(台)	889,937	1,197,276	1,402,673	1,779,827	514,637
マツダ	件数(件)	2	3	15	20	8
	台数(台)	10,203	44,195	1,605,777	1,608,343	260,129
SUBARU	件数(件)	1	4	5	15	9
	台数(台)	22	58,914	188,446	1,135,297	1,113,742
いすゞ自動車	件数(件)	12	16	10	9	18
	台数(台)	91,787	95,455	226,918	116,782	271,382
日野自動車	件数(件)	16	12	11	18	18
	台数(台)	18,471	247,238	114,397	351,437	270,939
三菱ふそう トラック・バス	件数(件)	19	16	11	15	4
	台数(台)	91,471	135,775	156,645	31,577	44,708
UDトラックス	件数(件)	8	6	2	4	8
	台数(台)	39,639	19,320	4,414	76,075	10,729
ヤマハ発動機*3	件数(件)	3	6	5	7	4
	台数(台)	17,134	92,511	41,754	75,353	9,134
川崎重工業*3	件数(件)	3	1	1	1	3
	台数(台)	1,433	1,374	5,973	1,335	29,882

*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 25 年度～平成 29 年度) *1

車名*2	届出件数	H25	H26	H27	H28	H29
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	19	21	14	16	15
	台数(台)	46,420	150,680	96,793	182,809	135,073
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	7	6	15	22	35
	台数(台)	1,512	68,314	107,247	193,027	107,888
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	3	9	1	8	7
	台数(台)	114,654	72,917	1,480	132,260	54,298
アウディ*6	件数(件)	5	3	2	5	8
	台数(台)	19,058	16,200	1,437	68,938	47,357
ボルボ*7	件数(件)	2	4	3	8	6
	台数(台)	1,602	2,376	458	8,179	7,925
ジープ*8	件数(件)	3	8	7	7	12
	台数(台)	6,061	23,589	5,999	11,147	45,201

*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 29 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。

*8: 届出者の「FCA ジャパン」及び「クライスラー日本」が輸入した車名「ジープ」及び車名「クライスラー」であり、かつ、通称名に「ジープ」の記載があるもの(以下、同じ)。

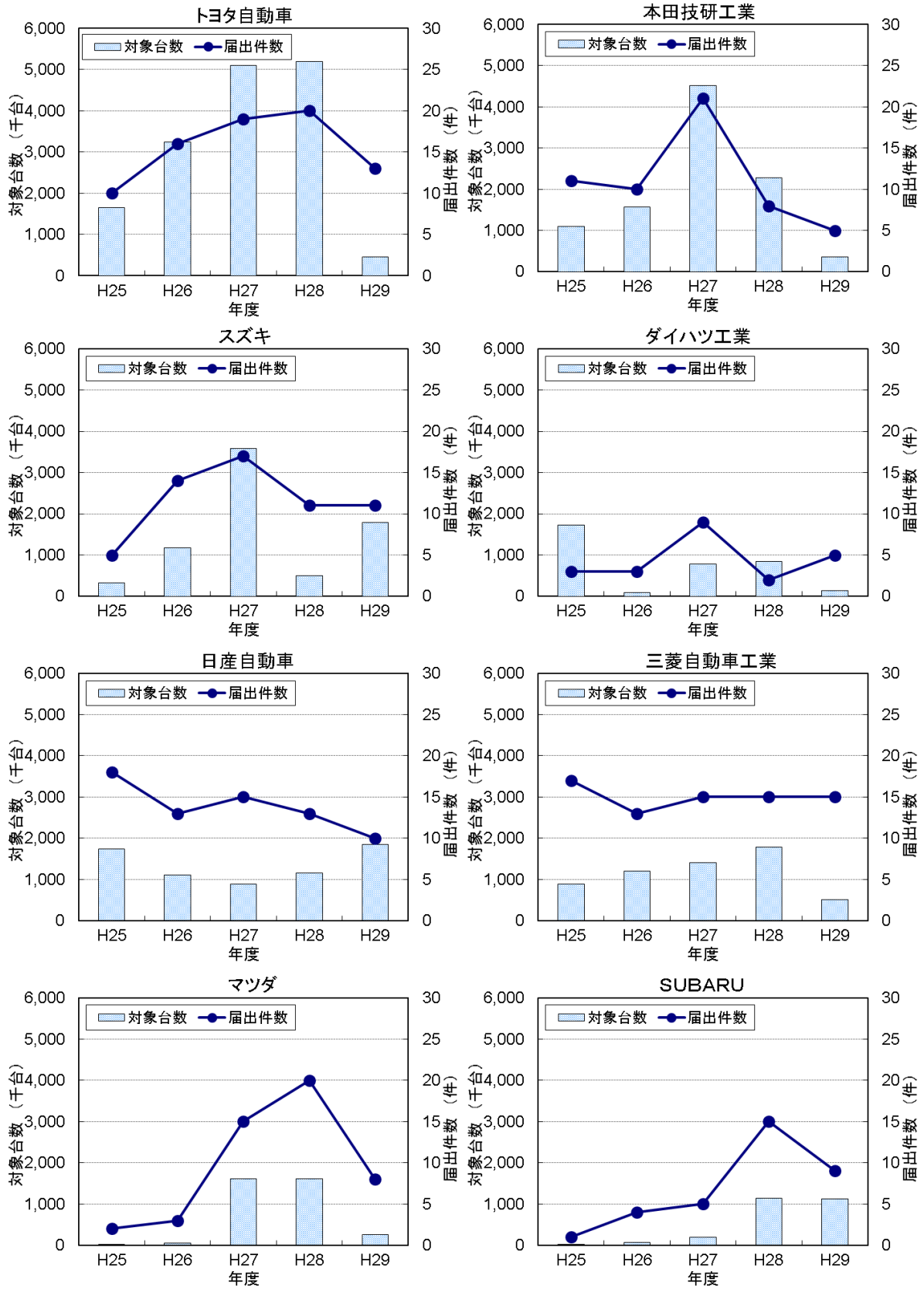


図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

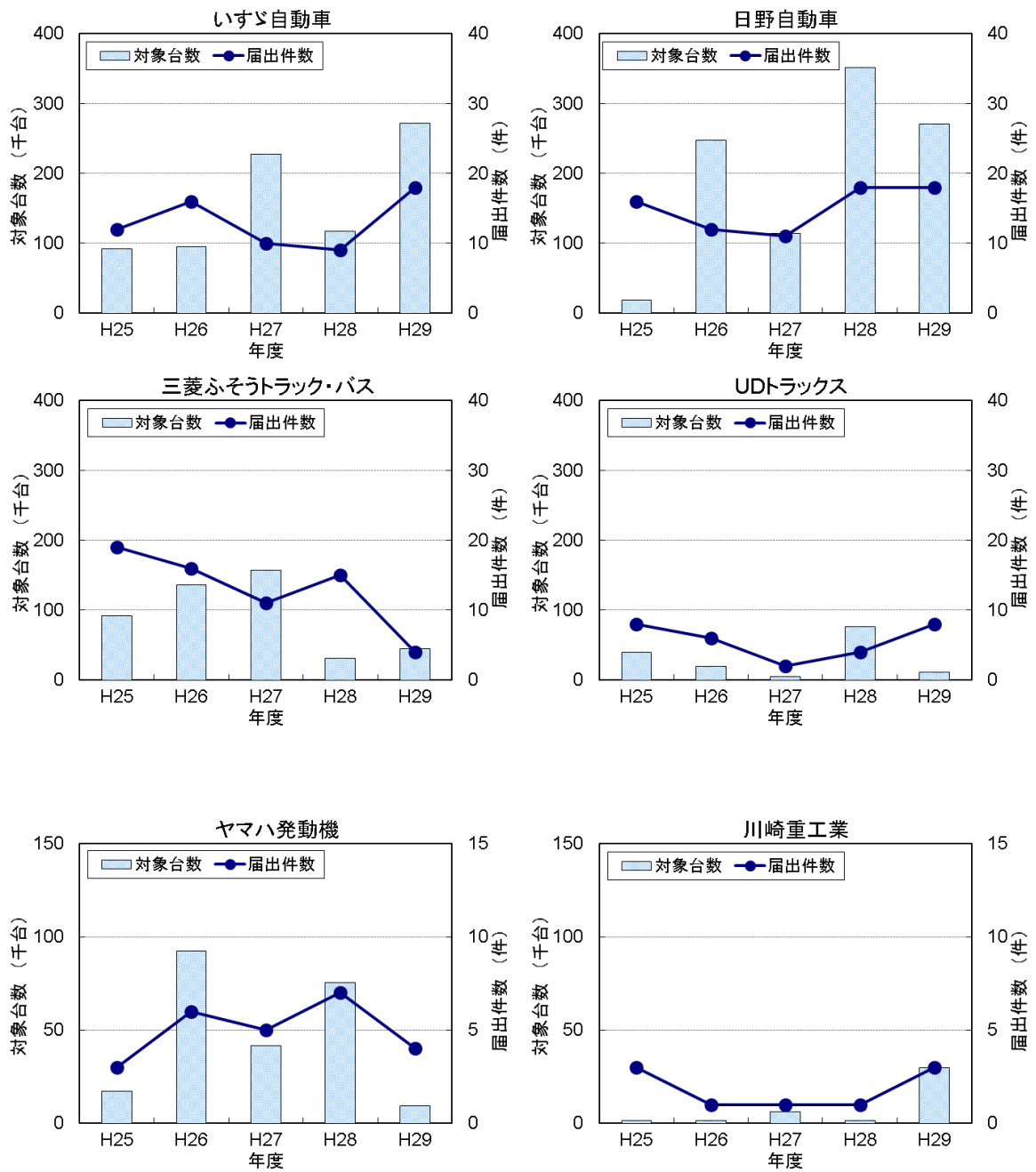


図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

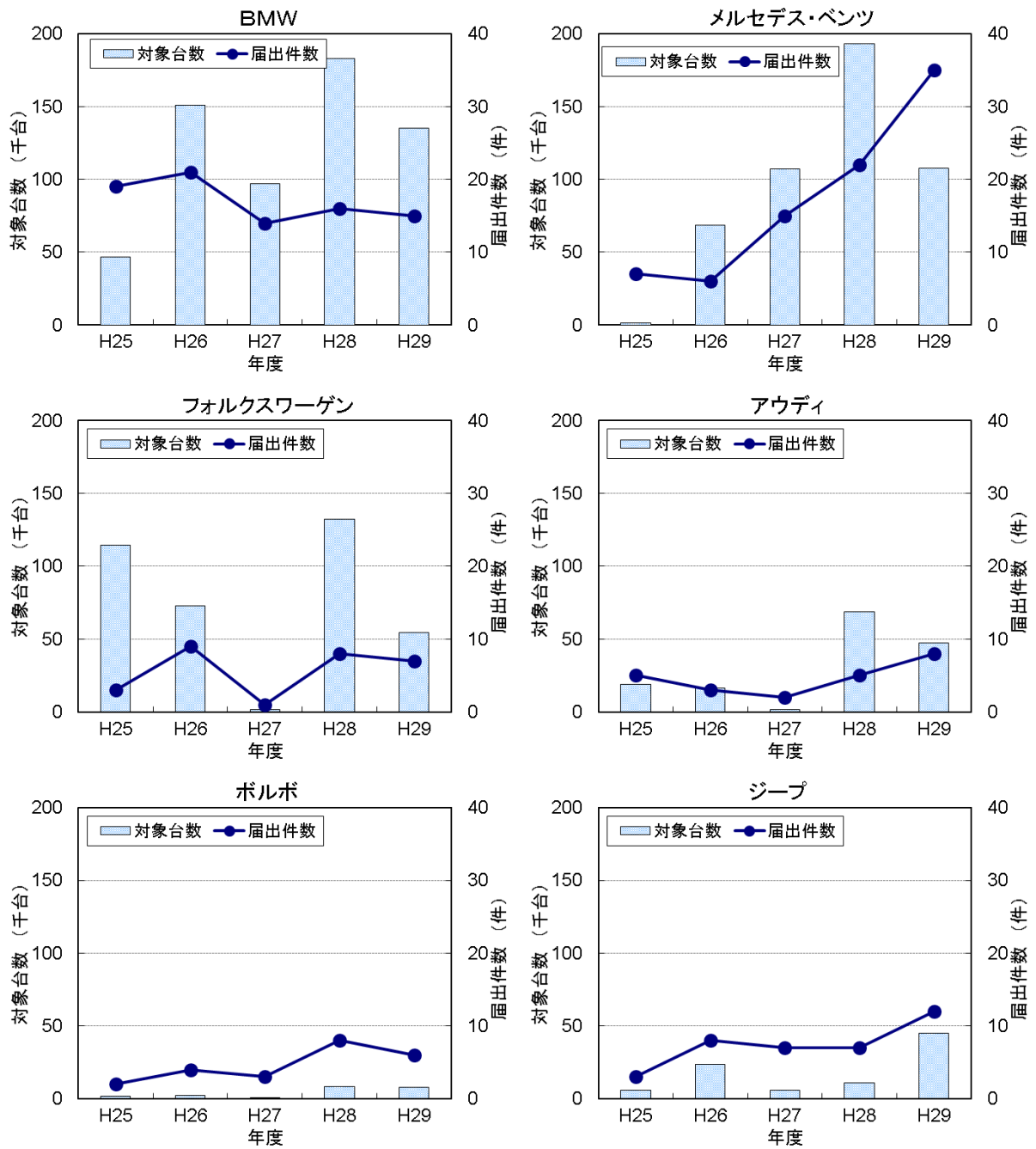


図 8-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 25 年度～平成 29 年度)

表 8-3 届出者別の 5 力年リコール率【国産車】*1

届出者名	届出件数*1 (件)	対象台数*1 (台)	保有車両数*2 (台)	5 力年リコール率 (%)
トヨタ自動車	78	15,644,018	21,042,911	74.3
本田技研工業	55	9,825,896	11,369,463	86.4
スズキ	58	7,358,403	10,603,852	69.4
ダイハツ工業	22	3,562,280	9,533,644	37.4
日産自動車	69	6,743,148	9,040,949	74.6
三菱自動車工業	75	5,784,350	3,648,477	158.5
マツダ	48	3,528,647	3,294,233	107.1
S U B A R U	34	2,496,421	3,206,900	77.8
いすゞ自動車	65	802,324	1,311,167	61.2
日野自動車	75	1,002,482	813,629	123.2
三菱ふそうトラック・バス	65	460,176	574,136	80.2
UD トラックス	28	150,177	259,947	57.8
ヤマハ発動機	25	235,886	882,139	26.7
川崎重工業	9	39,997	685,182	5.8

*1：届出件数及び対象台数については、平成 25 年度から平成 29 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 28 年度 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。

表 8-4 車名別の 5 力年リコール率【輸入車】*1

車名	届出件数*1 (件)	対象台数*1 (台)	保有車両数*2 (台)	5 力年リコール率 (%)
BMW*3	85	611,775	867,869	70.5
メルセデス・ベンツ	86	477,993	817,441	58.5
フォルクスワーゲン	28	375,609	558,061	67.3
アウディ	24	156,753	315,796	49.6
ボルボ	24	56,839	173,238	32.8
ジープ	37	91,997	52,396	175.6

*1：届出件数及び対象台数については、平成 25 年度から平成 29 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 29 年度 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 28 年度新車・中古車登録数から求めた。

*3：届出件数及び対象台数には、二輪車を含む。

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 25 年度から平成 29 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平均期間を届出者別に表 8-5 に示す。また、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 25 年度から平成 29 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、さらに、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 8-6 に、それらをグラフにしたものを図 8-4 から図 8-7 にそれぞれ示す。

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平均期間
【国産車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

届出者名	平均期間（カ月）					5カ年平均
	H25	H26	H27	H28	H29	
トヨタ自動車	20.0	25.3	22.1	21.0	15.9	21.2
本田技研工業	15.6	6.2	9.0	7.3	10.3	9.7
スズキ	9.3	21.3	19.2	25.1	39.1	23.5
ダイハツ工業	44.3	3.6	6.6	29.1	12.2	17.1
日産自動車	31.1	16.5	18.1	14.2	18.3	20.3
三菱自動車工業	22.0	32.5	28.0	30.2	22.5	27.0
マツダ	2.7	7.0	29.0	19.0	23.7	21.4
SUBARU	1.4	12.6	8.2	26.1	33.3	23.0
いすゞ自動車	23.7	23.9	14.1	38.2	16.4	22.0
日野自動車	12.8	23.8	25.4	46.3	32.6	29.6
三菱ふそうトラック・バス	20.8	17.1	17.0	33.5	46.5	23.2
UDトラックス	16.6	16.7	43.3	27.3	17.7	20.0
ヤマハ発動機	37.8	10.9	19.6	10.6	21.4	16.3
川崎重工業	5.8	4.0	25.6	2.8	16.1	12.3

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 25 年度～平成 29 年度合計)

期間区分	H25～H29 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	SUBARU	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
	件数	台数														
2 カ月以内	件数	(件)	18	12	12	6	15	13	13	7	9	18	6	7	5	3
		(%)	21.2	18.8	19.7	25.0	19.5	13.5	24.1	20.6	12.5	19.8	8.2	21.2	15.6	30.0
	台数	(千台)	2,314	2,918	79	339	1,866	309	662	733	20	7	6	2	4	1
		(%)	14.2	28.1	1.1	8.4	27.3	5.0	15.6	29.4	2.4	0.6	1.1	1.1	1.3	1.9
2 カ月超え 4 カ月以内	件数	(件)	8	13	10	2	10	14	8	4	10	4	7	8	2	2
		(%)	9.4	20.3	16.4	8.3	13.0	14.6	14.8	11.8	13.9	4.4	9.6	24.2	6.3	20.0
	台数	(千台)	85	1,126	128	69	298	207	128	109	3	1	23	14	17	3
		(%)	0.5	10.9	1.7	1.7	4.4	3.4	3.0	4.3	0.3	0.1	4.3	9.3	5.1	6.2
4 カ月超え 6 カ月以内	件数	(件)	7	7	6	1	5	3	2	1	3	2	6	1	5	0
		(%)	8.2	10.9	9.8	4.2	6.5	3.1	3.7	2.9	4.2	2.2	8.2	3.0	15.6	0.0
	台数	(千台)	2,204	669	258	1	313	503	6	27	18	0	15	47	26	0
		(%)	13.6	6.5	3.5	0.0	4.6	8.2	0.1	1.1	2.2	0.0	2.8	31.1	7.8	0.0
6 カ月超え 8 カ月以内	件数	(件)	8	8	3	1	3	3	7	4	6	5	9	3	3	2
		(%)	9.4	12.5	4.9	4.2	3.9	3.1	13.0	11.8	8.3	5.5	12.3	9.1	9.4	20.0
	台数	(千台)	1,544	1,125	65	259	21	114	548	152	14	3	2	3	26	7
		(%)	9.5	10.9	0.9	6.4	0.3	1.9	12.9	6.1	1.7	0.3	0.4	1.9	7.9	15.8
8 カ月超え 10 カ月以内	件数	(件)	4	5	3	2	5	4	2	0	7	7	3	1	3	1
		(%)	4.7	7.8	4.9	8.3	6.5	4.2	3.7	0.0	9.7	7.7	4.1	3.0	9.4	10.0
	台数	(千台)	55	1,572	21	45	787	497	69	0	35	29	18	1	4	0
		(%)	0.3	15.2	0.3	1.1	11.5	8.1	1.6	0.0	4.3	2.5	3.5	0.5	1.3	1.1
10 カ月超え 12 カ月以内	件数	(件)	2	3	2	1	4	6	4	4	3	8	4	1	3	0
		(%)	2.4	4.7	3.3	4.2	5.2	6.3	7.4	11.8	4.2	8.8	5.5	3.0	9.4	0.0
	台数	(千台)	753	1,760	13	20	279	147	253	182	1	13	3	0	38	0
		(%)	4.6	17.0	0.2	0.5	4.1	2.4	6.0	7.3	0.1	1.1	0.6	0.2	11.4	0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	件数	(件)	13	13	6	6	13	13	5	8	6	13	10	3	5	0
		(%)	15.3	20.3	9.8	25.0	16.9	13.5	9.3	23.5	8.3	14.3	13.7	9.1	15.6	0.0
	台数	(千台)	1,357	970	717	1,123	887	732	199	240	237	179	142	14	149	0
		(%)	8.3	9.4	9.7	27.7	13.0	11.9	4.7	9.6	28.9	15.5	26.7	9.4	44.6	0.0
24 カ月超え 48 カ月以内	件数	(件)	11	1	8	1	12	21	8	3	20	13	18	4	3	2
		(%)	12.9	1.6	13.1	4.2	15.6	21.9	14.8	8.8	27.8	14.3	24.7	12.1	9.4	20.0
	台数	(千台)	4,482	14	472	50	1,060	1,206	980	212	293	50	275	39	18	33
		(%)	27.6	0.1	6.4	1.2	15.5	19.6	23.1	8.5	35.6	4.4	51.8	25.6	5.3	74.9
48 カ月超え	件数	(件)	14	2	11	4	10	19	5	3	8	21	10	5	3	0
		(%)	16.5	3.1	18.0	16.7	13.0	19.8	9.3	8.8	11.1	23.1	13.7	15.2	9.4	0.0
	台数	(千台)	3,469	216	5,622	2,142	1,314	2,426	1,395	842	201	874	47	32	51	0
		(%)	21.3	2.1	76.2	52.9	19.3	39.5	32.9	33.7	24.4	75.5	8.8	20.8	15.2	0.0
合計*1	件数	(件)	85	64	61	24	77	96	54	34	72	91	73	33	32	10
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	16,266	10,370	7,376	4,049	6,824	6,142	4,239	2,497	821	1,158	531	152	333	44
		(%)	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装置区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

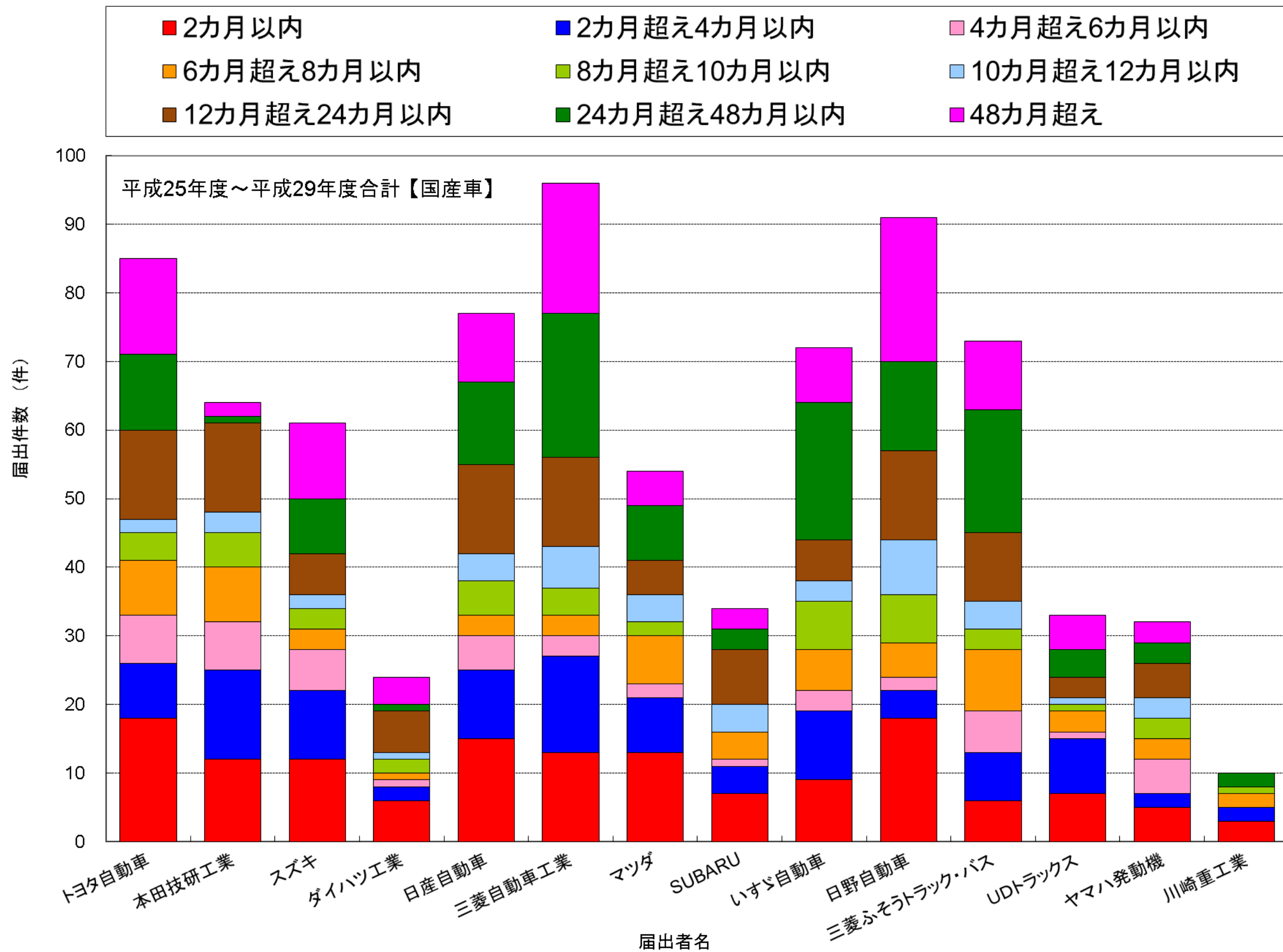


図 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成 25 年度～平成 29 年度合計）

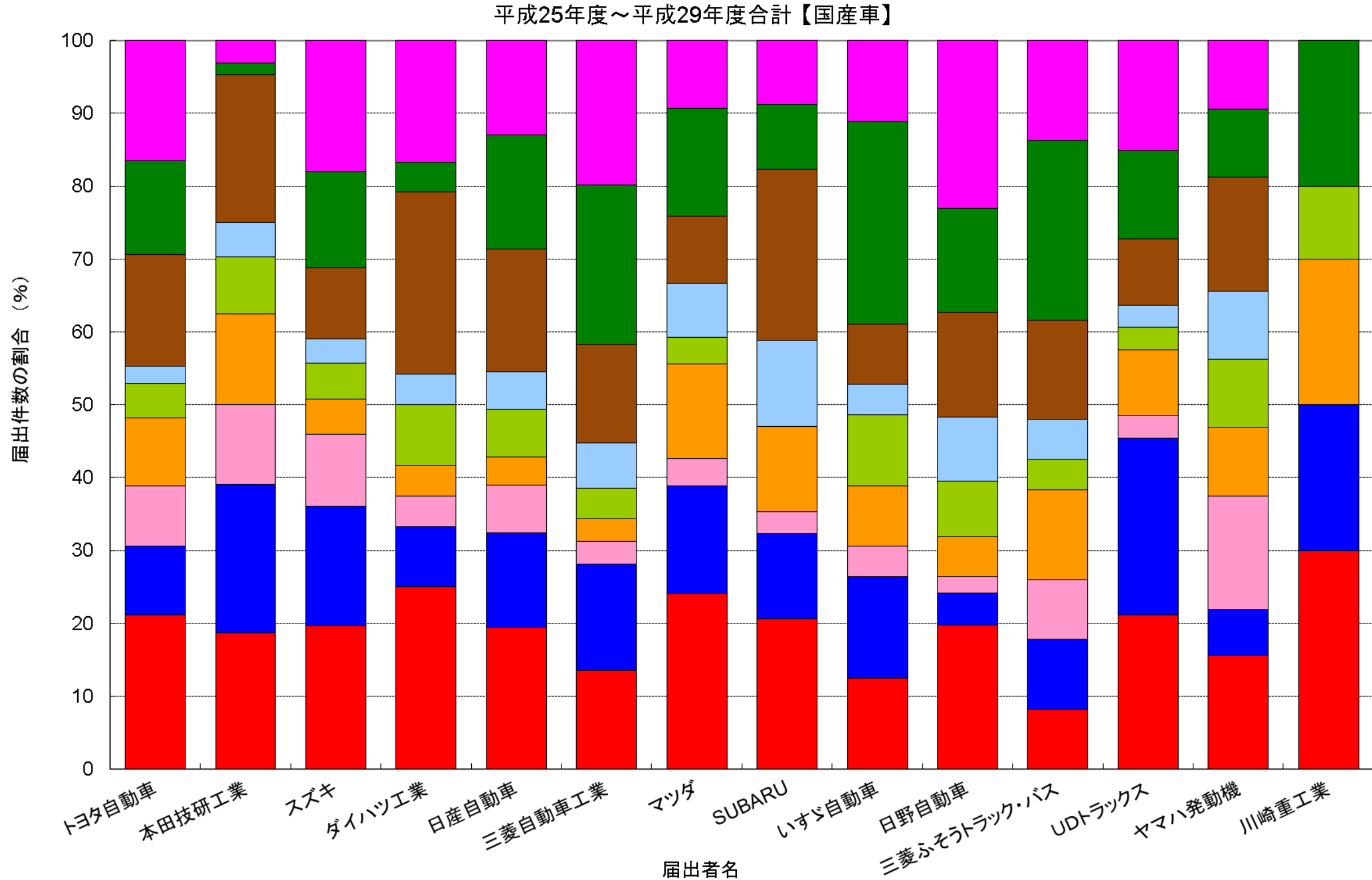
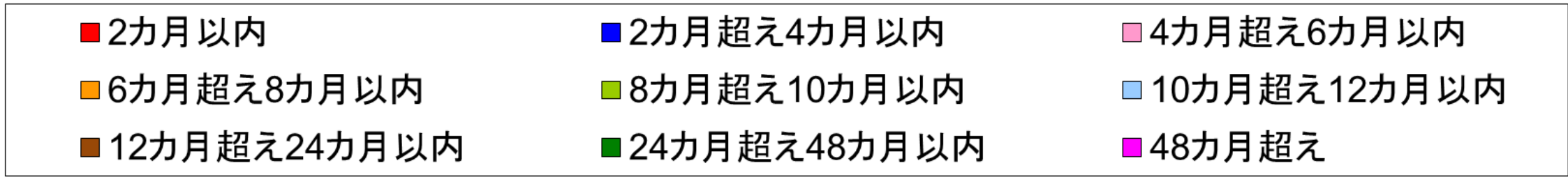


図 8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度合計)

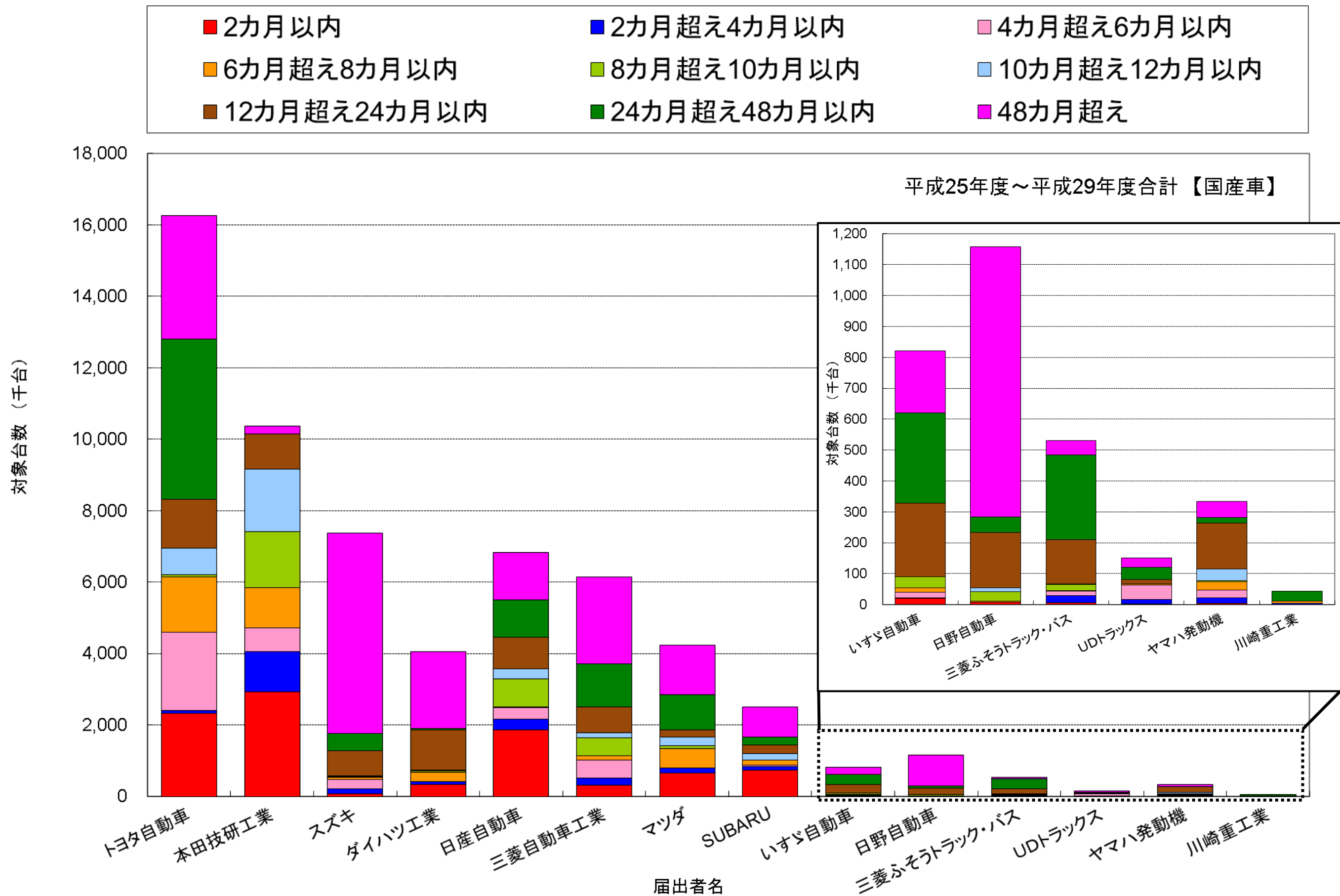
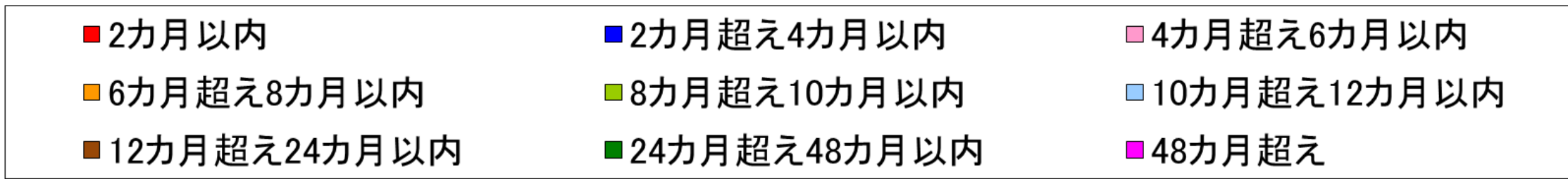


図 8-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度合計)



平成25年度～平成29年度合計【国産車】

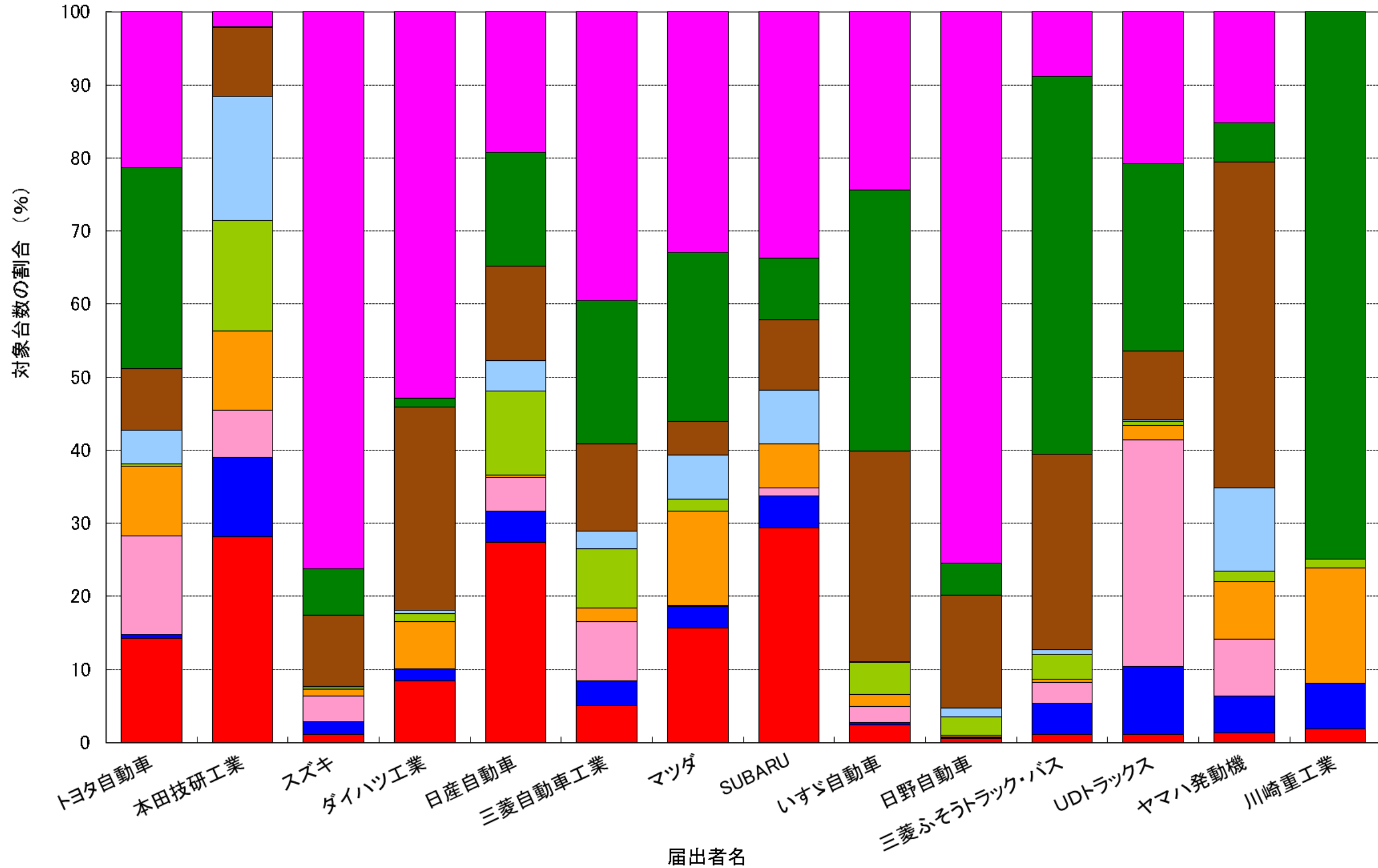


図 8-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(平成 25 年度～平成 29 年度合計)

(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 25 年度から平成 29 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平均期間を届出者別に表 8-7 に示す。また、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 25 年度から平成 29 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、さらに、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、それら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。

表 8-7 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度）

車名	平均期間（カ月）					
	H25	H26	H27	H28	H29	5 カ年平均
BMW	9.9	10.9	9.8	7.9	6.6	9.2
メルセデス・ベンツ	2.3	17.1	19.0	5.3	7.0	9.0
フォルクスワーゲン	23.0	7.3	1.1	1.8	30.2	12.7
アウディ	9.9	1.6	1.5	12.0	17.0	11.3
ボルボ	1.9	19.9	2.7	5.2	11.4	8.5
ジープ	2.6	5.7	2.9	2.1	4.5	3.8

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 25 年度～平成 29 年度合計）

期間区分	H25～H29 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	ジープ
	件数	(%)						
2 カ月以内	件数	(件)	29	27	12	8	6	10
		(%)	33.7	30.7	41.4	29.6	22.2	27.0
台数	(千台)	182	168	134	83	2	15	
	(%)	29.8	35.3	35.7	49.8	1.9	16.7	
2 カ月を超え 4 カ月以内	件数	(件)	20	24	7	8	10	20
		(%)	23.3	27.3	24.1	29.6	37.0	54.1
台数	(千台)	175	46	19	10	5	47	
	(%)	28.6	9.6	5.0	6.2	5.1	51.2	
4 カ月を超え 6 カ月以内	件数	(件)	10	12	0	1	2	2
		(%)	11.6	13.6	0.0	3.7	7.4	5.4
台数	(千台)	24	4	0	1	0	4	
	(%)	3.9	0.9	0.0	0.7	0.1	3.8	
6 カ月を超え 8 カ月以内	件数	(件)	6	4	0	0	4	1
		(%)	7.0	4.5	0.0	0.0	14.8	2.7
台数	(千台)	10	40	0	0	10	0	
	(%)	1.6	8.4	0.0	0.0	11.1	0.5	
8 カ月を超え 10 カ月以内	件数	(件)	1	3	1	0	1	1
		(%)	1.2	3.4	3.4	0.0	3.7	2.7
台数	(千台)	1	24	16	0	36	4	
	(%)	0.2	5.1	4.2	0.0	39.1	4.3	
10 カ月を超え 12 カ月以内	件数	(件)	3	1	0	4	0	0
		(%)	3.5	1.1	0.0	14.8	0.0	0.0
台数	(千台)	3	0	0	15	0	0	
	(%)	0.4	0.0	0.0	8.9	0.0	0.0	
12 カ月を超え 24 カ月以内	件数	(件)	8	11	3	1	2	3
		(%)	9.3	12.5	10.3	3.7	7.4	8.1
台数	(千台)	116	33	39	0	2	22	
	(%)	19.0	6.8	10.4	0.2	2.3	23.5	
24 カ月を超え 48 カ月以内	件数	(件)	5	2	5	4	1	0
		(%)	5.8	2.3	17.2	14.8	3.7	0.0
台数	(千台)	59	37	157	43	36	0	
	(%)	9.7	7.7	41.8	25.8	38.7	0.0	
48 カ月を超え	件数	(件)	4	4	1	1	1	0
		(%)	4.7	4.5	3.4	3.7	3.7	0.0
台数	(千台)	42	124	10	14	2	0	
	(%)	6.9	26.1	2.8	8.4	1.7	0.0	
合計*1	件数	(件)	86	88	29	27	27	37
		(%)	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	612	477	376	166	93	92
		(%)	100	100	100	100	100	100

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

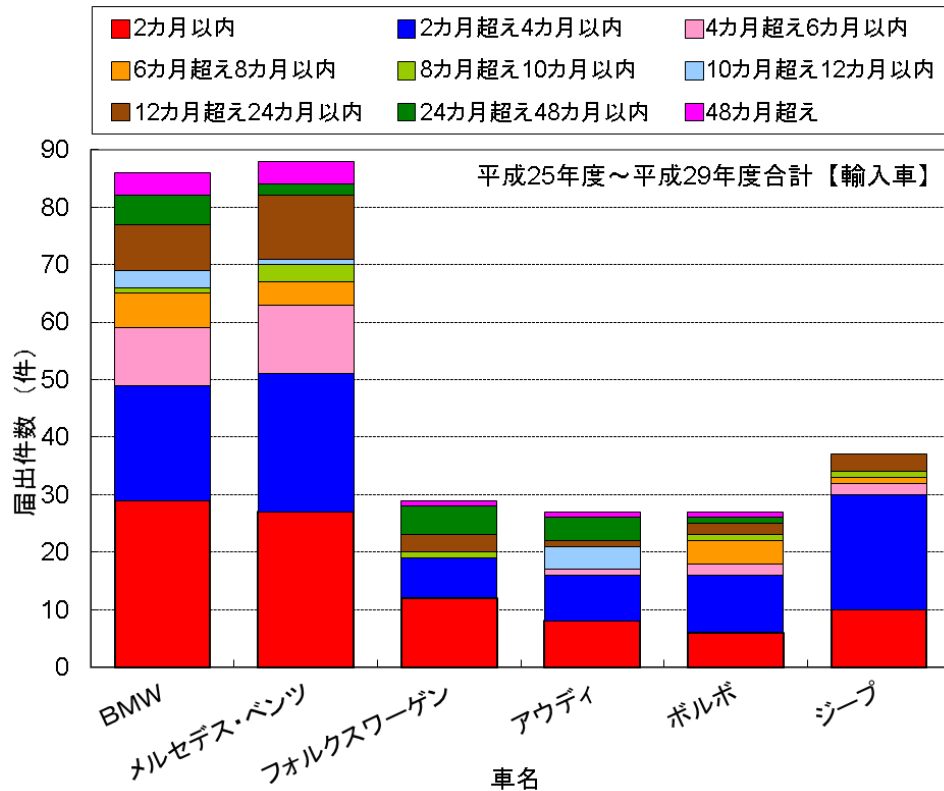


図 8-8 車名別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度合計）

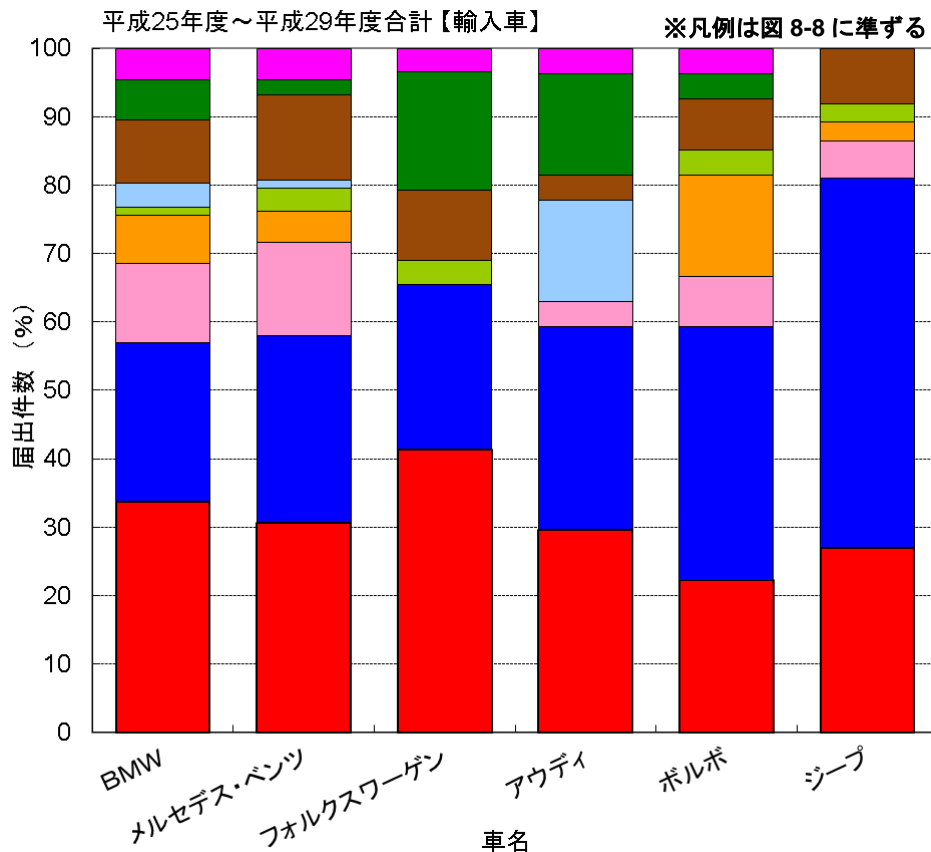


図 8-9 不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度合計）

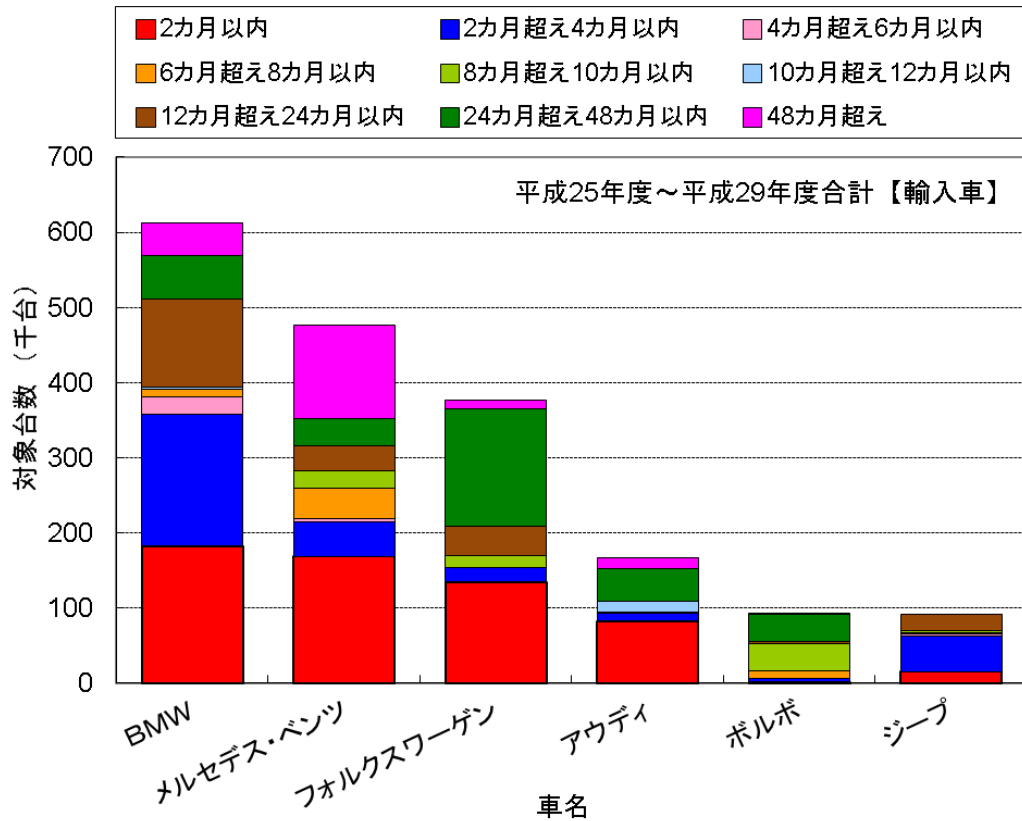


図 8-10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度合計）

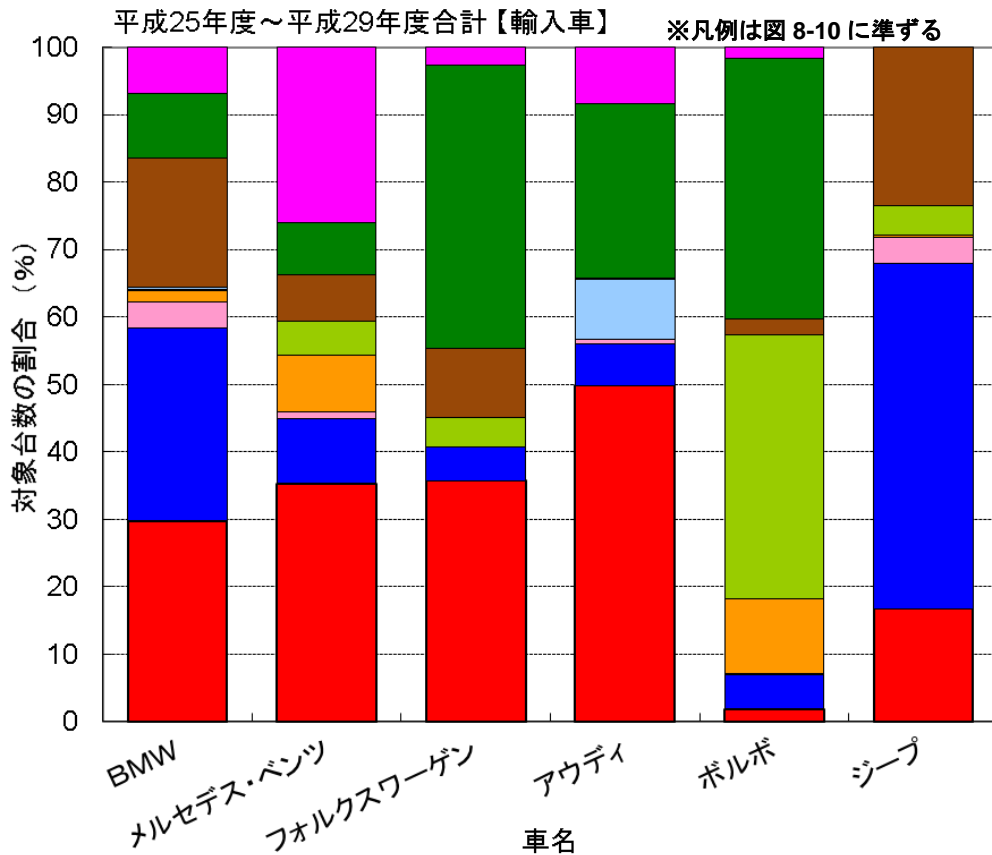


図 8-11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成 25 年度～平成 29 年度合計）

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 26 年度から平成 29 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 30 年 3 月末時点及び平成 29 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 8-9 に示す。

表 8-9 届出者別リコール届出後の改善措置の平均改修率*1
(平成 26 年度から平成 29 年度届出分)

平成 30 年 3 月末時点（平成 29 年 3 月末時点）*2での平均改修率（%）							
届出者名	H26 年度 届出分		H27 年度 届出分		H28 年度 届出分		H29 年度 届出分
トヨタ自動車	95.7	(93.2)	89.6	(75.2)	88.9	(63.3)	36.2
本田技研工業	97.2	(93.3)	94.5	(85.6)	92.5	(77.0)	86.6
スズキ	89.4	(86.4)	87.9	(83.7)	88.7	(73.1)	62.0
ダイハツ工業	95.9	(93.9)	87.9	(79.0)	79.0	(61.7)	87.3
日産自動車	95.6	(94.0)	88.0	(79.8)	90.7	(75.6)	44.1
三菱自動車工業	89.1	(87.2)	95.5	(86.1)	85.9	(55.5)	72.7
マツダ	98.1	(96.7)	93.7	(82.1)	87.2	(37.8)	73.7
SUBARU	96.2	(94.1)	94.3	(87.2)	78.5	(33.6)	53.7
いすゞ自動車	93.4	(90.2)	88.9	(81.8)	81.3	(59.0)	58.0
日野自動車	85.2	(81.2)	88.5	(82.7)	76.0	(38.8)	62.8
三菱ふそうトラック・バス	86.8	(84.2)	73.5	(65.1)	55.9	(28.2)	21.9
UD トラックス	85.7	(76.2)	75.0	(65.0)	61.3	(14.7)	16.8
ヤマハ発動機	83.3	(81.0)	81.2	(77.2)	82.3	(49.1)	62.1
川崎重工業	91.8	(90.5)	80.7	(74.8)	86.7	(82.2)	44.5
ビー・エム・ダブリュー*3	88.8	(57.2)	78.6	(47.4)	56.1	(14.0)	30.7
メルセデス・ベンツ日本*4	93.0	(92.2)	85.7	(82.2)	17.4	(8.8)	65.9
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	99.4	(99.2)	97.6	(95.7)	27.0	(7.3)	55.2
アウディジャパン*6	99.2	(98.9)	99.4	(98.7)	21.7	(15.4)	78.4
ボルボ・カー・ジャパン*7	99.6	(99.6)	92.2	(87.5)	94.7	(44.0)	82.7
FCA ジャパン*8	93.0	(92.6)	83.0	(76.4)	63.2	(35.5)	34.5

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出日から平成 30 年度 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 29 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・ジャパン」が輸入した車名「ボルボ」を含み、届出者の「UD トラックス」が輸入した貨物車等の車名「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「アパルト」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）。

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平成 29 年度届出分の平均改修率（対象台数）及び平成 29 年度届出分の対象台数に占める割合を表 8-10 に示す。

表 8-10 タカタ製エアバッグの平成 29 年度届出分の平均改修率（対象台数）及び平成 29 年度届出分の対象台数に占める割合（平成 29 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 30 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 29 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 29 年度届出分（対象台数）	H29 年度届出分	
トヨタ自動車	2.2 (250 千台)	36.2	54.6
本田技研工業	70.5 (113 千台)	86.6	31.2
日産自動車	10.7 (298 千台)	44.1	16.1
三菱自動車工業	76.7 (47 千台)	72.7	9.1
SUBARU	1.0 (27 千台)	53.7	2.4
日野自動車	2.6 (1 千台)	62.8	0.5
ビー・エム・ダブリュー	19.4 (85 千台)	30.7	62.6
メルセデス・ベンツ日本	0.0 (18 千台)	65.9	16.3
FCA ジャパン	0.6 (4 千台)	34.5	8.6

9. 参考調査3 初度登録年月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29年3月末現在の平成25年から平成29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 平成25年から平成28年に登録された自動車保有車両数

区分け	各年に登録された自動車保有車両数*1				
	H25	H26	H27	H28	H29
国産車(台)	2,835,692	2,893,970	2,809,213	2,922,061	943,856
輸入車(台)	337,797	330,978	333,076	350,249	94,846

*1：自動車保有車両数については、平成29年3月現在の各年の1月から12月まで（平成29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の集計による。

*3：平成29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。

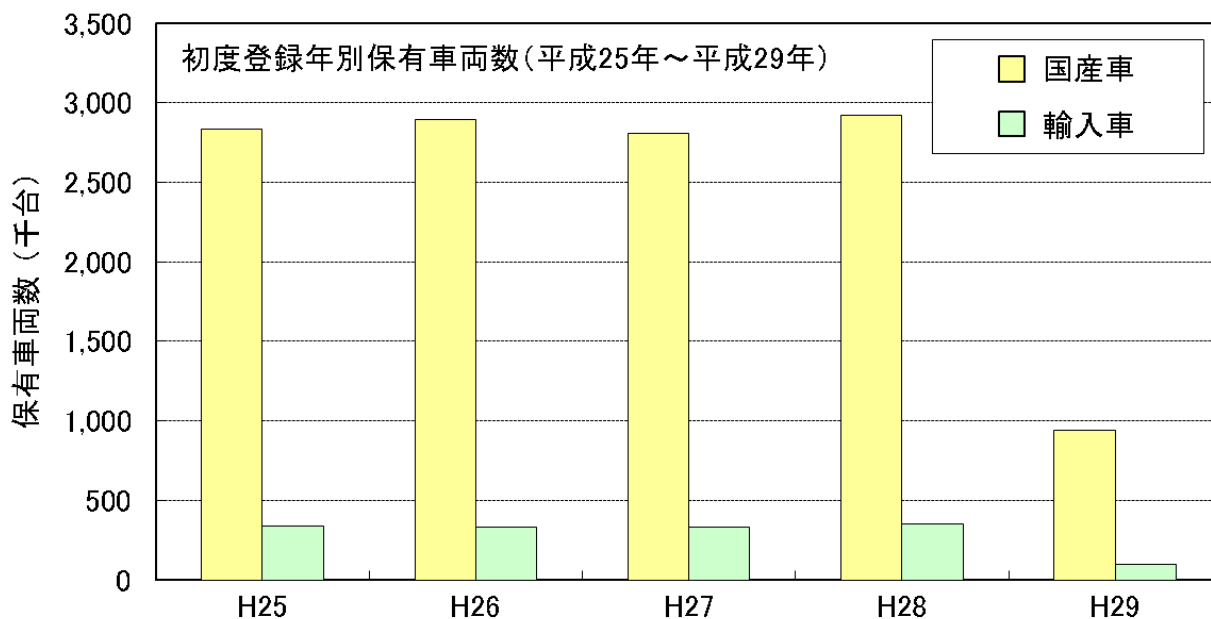


図9-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（平成25年～平成29年）

10. 参考調査4 完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出

平成29年度には完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出が4件あり、その合計対象台数は1,560,248台であった。表10-1に当該4件の対象台数を示し、表10-2にタカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除いた対象台数が多い上位10件を示す。また、表10-3にタカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除いたリコール届出件数と対象台数を示し、それをグラフにしたものを図10-1に示す。なお、輸入車においては当該届出がないためグラフは省略する。

表10-1 完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出

リコール届出番号	リコール届出日	対象台数(台)
4126	平成29年10月6日	1,104,296
4137	平成29年11月16日	390,222
4136	平成29年10月25日	38,664
4188	平成29年10月25日	27,066
		合計:1,560,248

表10-2 リコール届出の対象台数が多い上位10件

(タカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除く)
(平成25年度～平成29年度)

項目		H25	H26	H27	H28	H29
リコール届出上位10件 の対象台数(台)	1	986,232	919,684	1,872,903	1,552,509	622,348
	2	891,525	863,910	1,616,125	798,550	519,651
	3	764,744	704,449	923,672	743,080	499,765
	4	764,053	455,202	600,965	727,012	316,759
	5	650,109	425,825	451,369	607,429	265,008
	6	384,614	344,853	371,518	394,941	222,261
	7	263,942	251,194	346,199	325,755	210,876
	8	256,519	251,004	342,401	315,304	182,009
	9	229,351	191,596	254,317	248,753	158,785
	10	145,573	189,321	195,482	243,907	126,171
上位10件の 平均対象台数(台)		533,666	459,704	697,495	595,724	312,363
上位10件が対象台数合計で 占める割合		73.7%	62.5%	73.9%	61.9%	45.7%
上位10件を含めた 平均対象台数(台)		24,550	22,105	29,594	30,093	19,384
上位10件を除いた 平均対象台数(台)		6,686	8,557	7,980	11,847	10,842

表 10-3 リコール届出件数及び対象台数

(タカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除く)
(平成 20 年度～平成 29 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)
H20	204	3,792,420	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	5,073,467	88	282,662	300	3,272,648
H22	234	2,989,986	83	181,507	317	7,237,068
H23	180	7,055,561	81	169,278	261	2,592,346
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	197	6,992,036	98	250,153	295	7,242,189
H26	189	7,065,309	144	295,700	333	7,361,009
H27	199	9,210,727	120	229,914	319	9,440,641
H28	195	9,490,452	125	139,274	320	9,629,726
H29	191	4,901,402	162	380,823	353	5,282,225

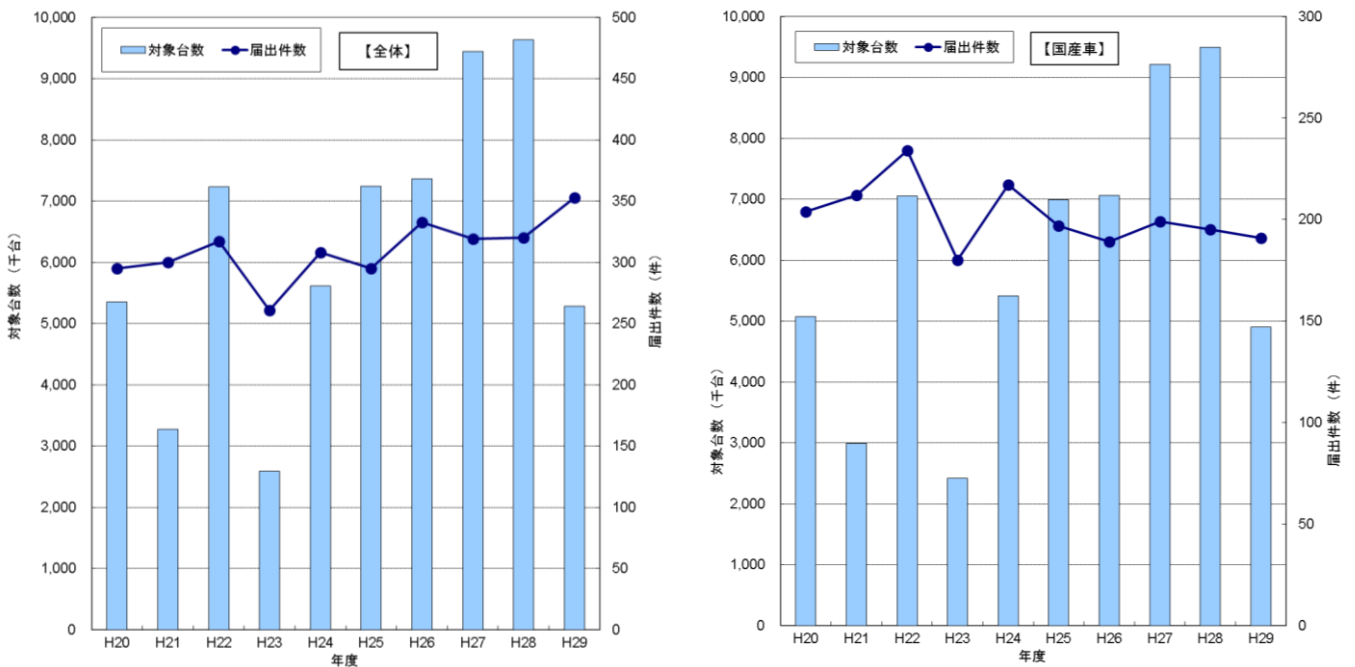


図 10-1 リコール届出件数及び対象台数

(タカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除く)
(平成 20 年度～平成 29 年度)「左図：全体」、「右図：国産車」

参考資料

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！）公表資料”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/data.html>

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！）公表資料 各年度のリコール届出件数及び対象台数”
http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/data_sub/data004.html

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

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！）エアバッグのリコール未改修車両を車検で通さない措置について”
http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/recallinfo_003.html

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！）平成 28 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h28recallbunseki.pdf>

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！）平成 27 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h27recallbunseki.pdf>

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！）平成 26 年度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>

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！）平成 25 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h25recallbunseki.pdf>

一般財団法人自動車検査登録情報協会
自動車保有車両数

一般社団法人全国軽自動車協会連合会
軽自動車車両数

米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）ウェブサイト“Flat Files NHTSA/ODI Databases ”
<https://www-odi.nhtsa.dot.gov/owners/SearchSafetyIssues>

米国運輸省連邦道路庁（FHWA）ウェブサイト“Highway Statistics Series ”
<https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics.cfm>