

平成 30 年度リコール届出内容の
分析結果について

令和 2 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.....	61
2.4 発生原因別の届出事例.....	63
(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.....	63
(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.....	76
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）.....	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）.....	103
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.....	105
(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.....	105
(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）.....	112
(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）.....	115

(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）.....	118
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.....	120
(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.....	120
(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.....	128
4. リコール届出対象車両の改修状況.....	133
5. 特定後付装置のリコール届出.....	134
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.....	135
7. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	152
7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）.....	152
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.....	156
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....	158
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.....	158
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.....	164
(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.....	164
(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.....	170
8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況.....	174
9. 参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数.....	176
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.....	177

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 30 年度のリコール届出件数は、408 件（国産車 230 件、輸入車 178 件）であり、前年度に比べ 31 件増加（対前年度比 8.2%増、国産車同 26 件増（12.7%増）、輸入車同 5 件増（2.9%増））している。また、リコール対象台数は、8,217,340 台（国産車 7,244,311 台、輸入車 973,029 台）であり、前年度に比べ 517,010 台増加（対前年度比 6.7%増、国産同（46,594 台増（0.6%増）、輸入車同（470,416 台増（93.6%増）））している。なお、届出件数及び対象台数は平成 31 年 3 月末時点のものである（以下同じ）。

平成 30 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）。

平成 30 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 30 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り、リコール対象台数は昨年度大きく減少した後やや増加している。

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 214 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 30 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 30 年度まで増加の傾向にある。特に平成 30 年度における対象台数は前年度に比べ 93.6%増と急増しているのが分かる。

これらのことから、平成 30 年度におけるリコール届出件数の増加には国産車における届出件数が、対象台数の増加には、輸入車における届出件数の増加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 程度であるので全体の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 21 年度～平成 30 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	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
H30	230	7,244,311	178	973,029	408	8,217,340

*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。

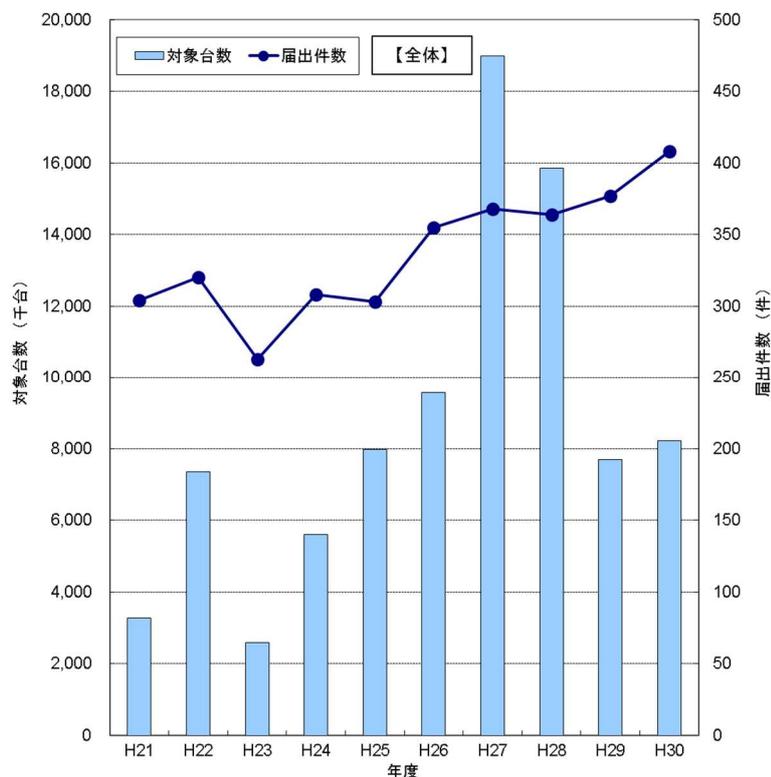


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 21 年度～平成 30 年度）
「全体」

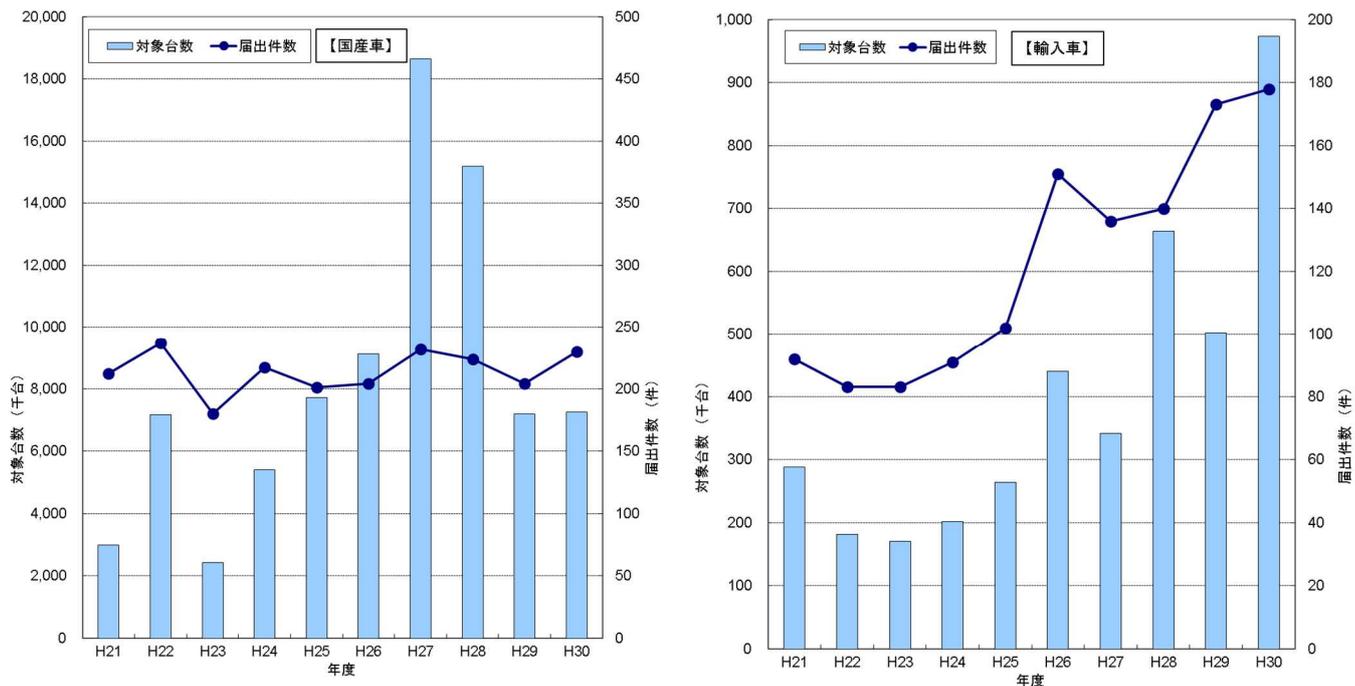


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 21 年度～平成 30 年度）

「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 30 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 30 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 26 件（国産車 9 件、輸入車 17 件）であり、前年度に比べ 6 件増加（対前年度比 30%増、国産車同増減無し、輸入車同 6 件増（54.5%増））している。また、リコール対象台数は、「全体」で 642,588 台（国産車 573,118 台、輸入車 69,470 台）であり、前年度に比べ 215,269 台減少（対前年度比 25.1%減、国産車同 162,949 台減（22.1%減）、輸入車同 52,320 台減（43.0%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 30 年度は 9 件、約 57 万台と減少しており、対象台数は減少傾向にある。

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 30 年度が最も多く 17 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、届出件数は増加したが対象台数は減少傾向にある。

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 30 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	
H30	9	573,118	17	69,470	26	642,588	
対前年度	数	0	-162,949	6	-52,320	6	-215,269
	比率	0%	-22.1%	54.5%	-43.0%	30.0%	-25.1%

*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。

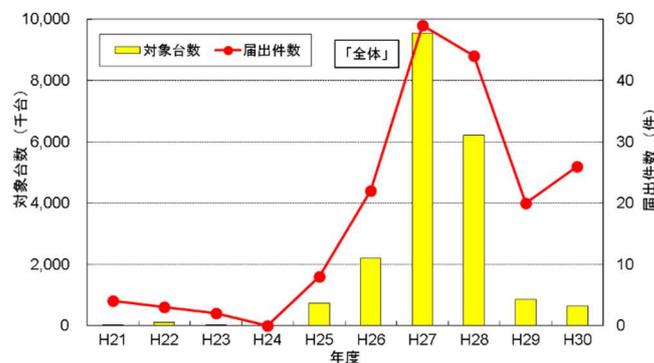


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 21 年度～平成 30 年度）

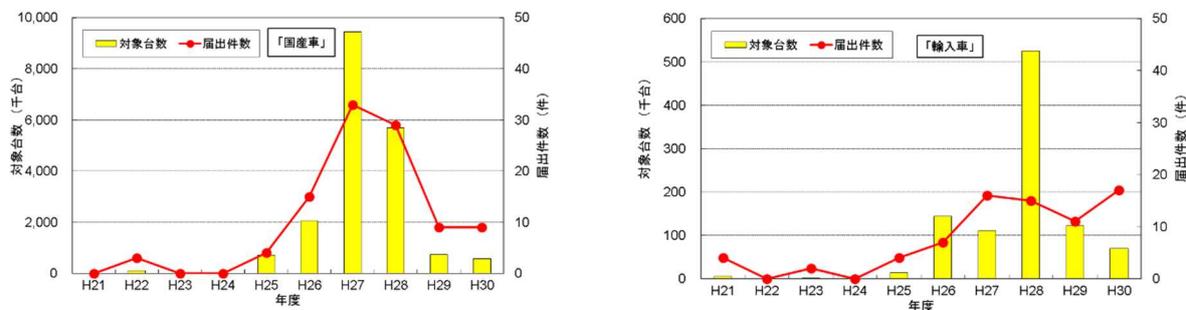


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 21 年度～平成 30 年度）

平成 31 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 31 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 92.8%、国産 94.1%、輸入車 66.5%となっている。なお、平成 30 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 61.1%、国産車 66.1%、輸入車 19.8%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、その対象台数は令和元年 8 月末で 16 万台（令和元年 11 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 33,307 件（概算値）*1となっている。（令和元年 11 月現在）

平成 30 年度に届出されたタカタ製エアバッグの改修率は 61.1%であるが、タカタ製エアバッグの全ての改修率は 92.8%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 31 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	5,648	100.0	5,648	5,648	100.0
H22	111,224	111,224	100.0	0	0	0.0	111,224	111,224	100.0
H23	0	0	0.0	1,891	1,891	100.0	1,891	1,891	100.0
H24	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
H25	722,172	707,323	97.9	14,278	13,815	96.8	736,450	721,138	97.9
H26	2,052,396	1,993,295	97.1	144,483	139,052	96.2	2,196,879	2,132,347	97.1
H27	9,438,234	9,035,269	95.7	111,762	101,590	90.9	9,549,996	9,136,859	95.7
H28	5,691,606	5,330,118	93.6	524,748	299,552	57.1	6,216,354	5,629,670	90.6
H29	736,067	635,532	86.3	121,790	85,694	70.4	857,857	721,226	84.1
H30	573,118	379,093	66.1	69,470	13,771	19.8	642,588	392,864	61.1
合計	19,324,817	18,191,854	94.1	994,070	661,013	66.5	20,318,887	18,852,867	92.8

*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 26 年度から平成 30 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 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 年度以降のリコール届出の対象台数が前年度まで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まで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 26 年度～平成 30 年度）

項目	H26	H27	H28* ¹	H29	H30	
リコール届出上位 10 件の対象台数 (台)	1	919,684	1,872,903	1,552,509	1,104,296	1,249,662
	2	863,910	1,625,144	1,159,578	622,348	553,870
	3	704,449	1,616,125	798,550	519,651	507,118
	4	648,081	1,612,670	783,422	499,765	461,216
	5	601,722	1,300,983	743,080	390,222	306,728
	6	455,202	923,672	727,012	316,759	298,445
	7	425,825	883,291	725,999	297,783	265,479
	8	344,853	803,125	668,816	265,008	235,293
	9	251,194	600,965	607,429	249,473	234,184
	10	251,004	451,369	496,084	222,261	232,708
上位 10 件の 平均対象台数 (台)	546,592	1,169,025	826,248	448,757	434,470	
上位 10 件が対象台数合 計で 占める割合	57.2%	61.6%	52.1%	58.3%	52.9%	
上位 10 件を含めた 平均対象台数 (台)	26,924	51,605	43,533	21,155	20,141	
上位 10 件を除いた 平均対象台数 (台)	11,861	20,392	21,423	9,076	9,730	

*：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 30 年度のリコール届出件数は、「全体」で 382 件（国産車 221 件、輸入車 161 件）であり、前年度から 25 件増加（対前年度比 7%増、国産車 26 件増（13%増）、輸入車同 1 件減（1%減））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 7,574,752 台（国産車 6,671,193 台、輸入車 903,559 台）であり、前年度に比べ 732,279 台増加（対前年度比 11%増、国産車同 209,543 台増（3%増）、輸入車同 522,736 台増（137%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 30 年度が過去 10 年間で最も多くなっており、リコール対象台数も前年度に比べ増加している。

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ったが、平成 30 年度において増加している。また平成 30 年度におけるリコール対象台数は、前年度に比べやや増加している。

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 年度で増加に転じ平成 30 年度では大きく増加し、過去 10 年間で最も多い約 90 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 21 年度～平成 30 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	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
H30	221	6,671,193	161	903,559	382	7,574,752

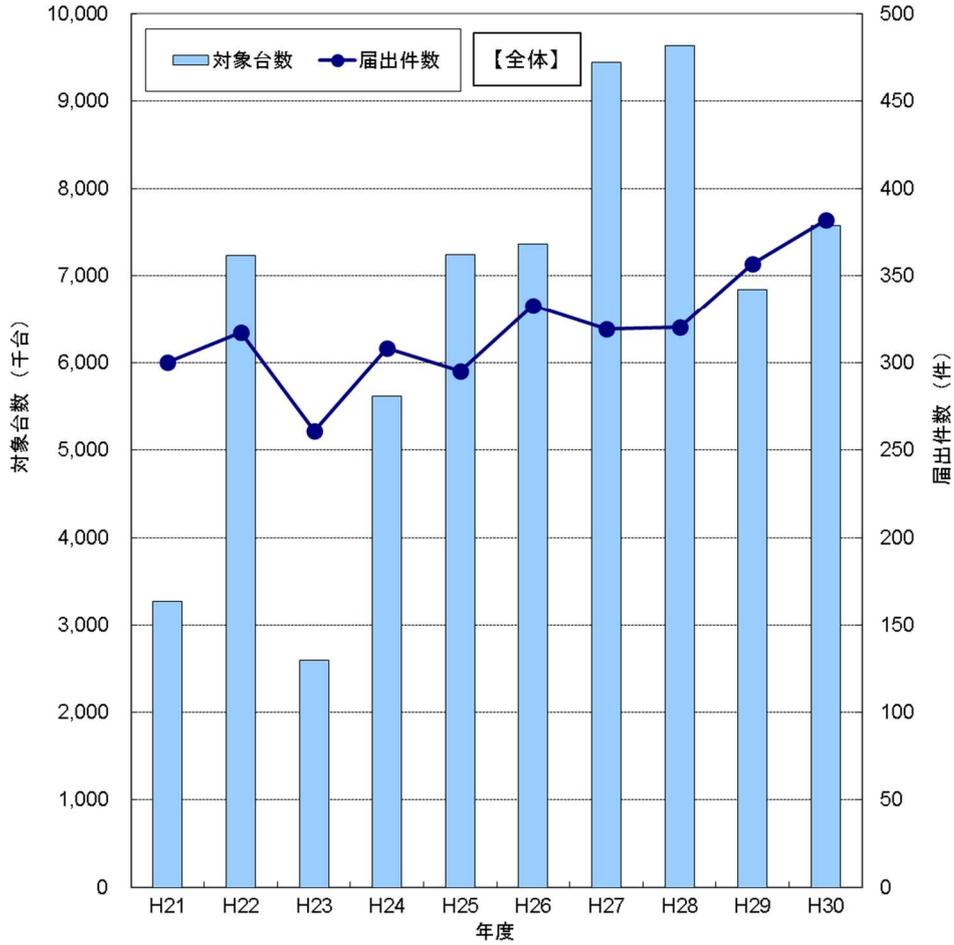


図 1-5 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 21 年度～平成 30 年度）「全体」

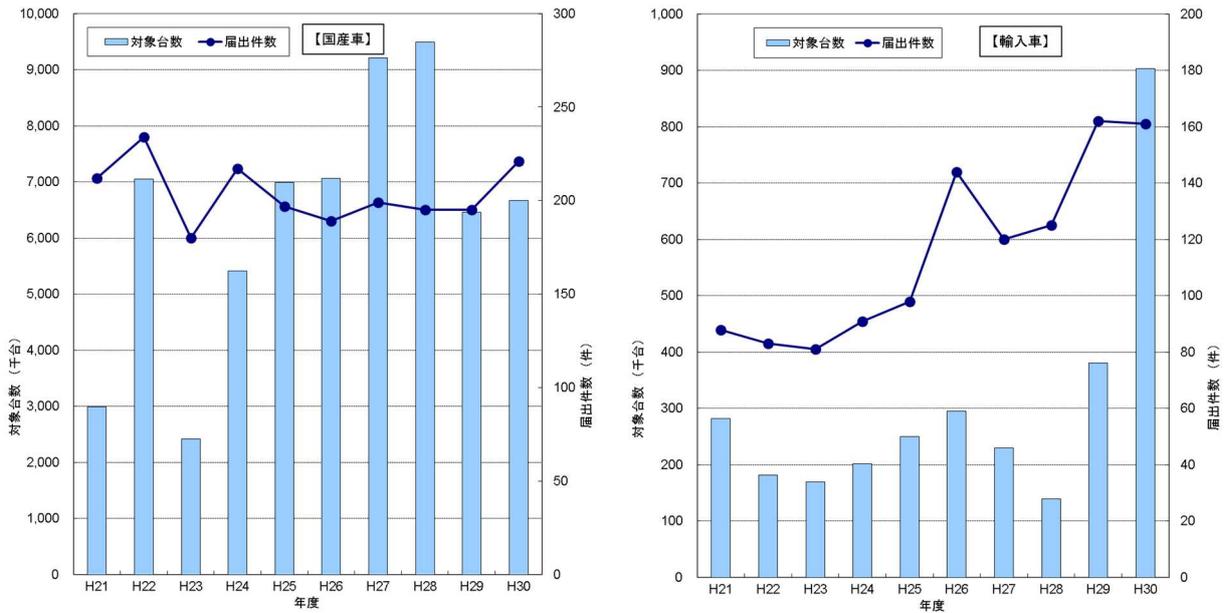


図 1-6 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 21 年度～平成 30 年度）「左図：国産車」「右図：輸入車」

さらに、平成 26 年度から平成 30 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 30 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 30 年度では約 42 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 26 年度～平成 30 年度）

項目		H26	H27	H28	H29	H30
リコール届出上位 10 件の対象台数（台）	1	919,684	1,872,903	1,552,509	1,104,296	1,249,662
	2	863,910	1,616,125	798,550	622,348	553,870
	3	704,449	923,672	743,080	519,651	507,118
	4	455,202	600,965	727,012	499,765	461,216
	5	425,825	451,369	607,429	390,222	306,728
	6	344,853	371,518	394,941	316,759	265,479
	7	251,194	346,199	325,755	265,008	235,293
	8	251,004	342,401	315,304	222,261	234,184
	9	191,596	254,317	248,753	210,876	232,708
	10	189,321	195,482	243,907	182,009	209,060
上位 10 件の平均対象台数（台）		459,704	697,495	595,724	433,320	425,532
上位 10 件が対象台数合計で占める割合		62.5%	73.9%	61.9%	63.3%	56.2%
上位 10 件を含めた平均対象台数（台）		22,105	29,594	30,093	19,167	19,829
上位 10 件を除いた平均対象台数（台）		8,557	7,980	11,847	7,231	8,923

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 26 年度から平成 30 年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成 31 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 73.8%、輸入車で 22.2%となっている。

表 1-7 車種（用途）別の 5カ年リコール率（平成 26 年度～平成 30 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	317	36,801	35,497	103.7
	輸入車	593	2,603	3,949	65.9
	全体	910	39,404	39,446	99.9
貨物車	国産車	278	4,961	5,998	82.7
	輸入車	15	9	65	13.0
	全体	293	4,970	6,063	82.0
軽自動車* ³	国産車	134	14,585	30,805	47.3
	輸入車	0	0	8,470	0.0
	全体	134	14,585	39,275	37.1
二輪車* ⁴	国産車	75	578	3,119	18.5
	輸入車	134	308	530	58.0
	全体	209	886	3,649	24.3
その他* ⁵	国産車	473	466	2,305	20.2
	輸入車	45	2	101	2.4
	全体	518	468	2,406	19.4
車種（用途）合計	国産車	1,277	57,391	77,723	73.8
	輸入車	787	2,922	13,116	22.2
	全体	2,064	60,312	90,839	66.4

*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 31 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。

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 26 年度から平成 30 年度までの各年度のリコール届出の対象台数をその同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 26 年度～平成 30 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 (%)
H26	355	9,558	80,272	11.9
H27	368	18,991	80,670	23.5
H28	364	15,846* ²	81,279	19.5
H29	377	7,700	81,563	9.4
H30	408	8,217	81,789	10.0

*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 2014 年から 2018 年までの各年のリコール届出対象台数をその同年 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（2014 年～2018 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 12 月末数値) * ⁴	暦年別 リコール率 (%)
2014	771	50,032	260,351	19.2
2015	863	49,865	263,610	18.9
2016	919	50,567	268,799	18.8
2017	810	30,669	272,481	11.3
2018	914	29,318	* ⁵	

*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。

*5：2018 年の保有車両数及びリコール率については、米国運輸省連邦道路庁（FHWA）ウェブサイトにて 2018 年の保有車両数が未更新のため(2019 年 11 月現在)記載していない。

1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成 26 年度から平成 30 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 26 年度から平成 30 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 30 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 442 件であり、前年度の 408 件と比べて 34 件増加（対前年度比約 8%増）しており、5 カ年平均 413 件と比べて 29 件多くなっている。対象台数の合計は、8,217 千台であり、前年度の 7,700 千台と比べて 517 千台増加（同約 7%増）しており、5 カ年平均 12,062 千台と比べて 3,845 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 199 件と同件数であり、5 カ年平均 182 件と比べると 17 件多くなっている。対象台数は 5,175 千台であり前年度の 4,455 千台と比べると 720 千台増加（同約 16%増）している。普通・小型貨物車においては、届出件数が 85 件で前年度の 59 件と比べて 26 件増加（同約 44%増）し、5 カ年平均 59 件と同件数だが対象台数は 903 千台であり、前年度の 863 千台から 40 千台増加（同約 5%増）している。また、軽乗用車の届出件数は 10 件であり、前年度の 19 件と比べ 9 件減少（同約 47%減）しており、対象台数は 1,581 千台で前年度の 1,591 千台から 10 千台減少（同約 1%減）している。乗合車の届出件数は 19 件であり、前年度の 21 件と比べ 2 件減少（同約 10%減）しているが、対象台数は 44 千台で前年度の 19 千台から 25 千台増加（同約 132%増）している。二輪車の届出件数は 42 件であり、前年度の 28 件に比べ 14 件増加（同約 50%増）しており、対象台数 368 千台は前年度の 52 千台から 316 千台増加（同約 608%増）している。特殊車の届出件数は 61 件であり、前年度の 51 件から 10 件増加（同約 20%増）し、対象台数も前年度の 63 千台から 22 千台増加（同約 35%増）し、85 千台となっている。その他の届出件数は 21 件であり、前年度の 23 件から 2 件減少（同約 9%減）しているが、対象台数は 22 千台で前年度の 8 千台から 14 千台増加（同約 175%増）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 263 件であり、前年度の 235 件と比べて 28 件増加（同約 12%増）しており、5 カ年平均の 255 件と比べて 8 件多くなっている。対象台数は 7,244 千台であり、前年度の 7,198 千台と比べて 46 千台増加（同約 1%増）しており、5 カ年平均 11,478 千台と比べて 4,234 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 56 件で前年度の 54 件と比べて 2 件増加（同約 4%増）し、5 カ年平均 63 件と比べると 7 件少なくなっている。また、対象台数は 4,398 千台で前年度の 3,965 千台から 433 千台増加（約 11%増）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 81 件で前年度の 58 件と比べて 23 件増加（同約 40%増）しており、対象台数は 900 千台であり、前年度の 863 千台と比べると 37 千台増加（同約 4%増）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 10 件で前年度の 19 件と比べ 9 件減少（同約 47%減）しており、対象台数は 1,581 千台で前年度の 1,591 千台から 10 千台減少（同約 1%減）している。乗合車の届出件数は 18 件であり、前年度の 18 件と同件数だが、対象台数は 44 千台であり前年度の 19 千台から 25 千台増加（同約 132%増）している。二輪車の

届出件数は20件で前年度の9件に比べ11件増加（同約122%増）し、対象台数も176千台であり前年度の40千台から136千台増加（同約340%増）している。特殊車の届出件数は53件で前年度の46件から7件増加（同約15%増）しているが、対象台数は85千台であり前年度の63千台から22千台増加（同約35%増）している。その他の届出件数は20件であり前年度の23件と比べると3件減少（同約13%減）し、対象台数も22千台で前年度の8千台から14千台増加（同約175%増）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は179件であり、前年度の173件と比べて6件増加（同約3%増）しており、5カ年平均の157件と比べて22件多くなっている。対象台数は973千台であり、前年度の503千台と比べて470千台増加（同約94%増）しており、5カ年平均584千台と比べて389千台多くなっている。

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143件で前年度の145件と比べると2件減少（同約1%減）しているが、対象台数は778千台であり前年度の490千台と比べると288千台増加（同約59%増）している。普通・小型貨物車においては、届出件数4件で前年度の1件と比べて3件増加（同約300%増）しており、対象台数も増加している。乗合車の届出件数は1件で前年度の3件と比べると2件減少（同約67%減）し、対象台数も減少している。二輪車の届出件数は22件で前年度の19件から3件増加（同約16%増）しており、対象台数は192千台であり、前年度の12千台と比べると180千台増と大きく増加（同約1500%増）している。特殊車の届出件数は8件で前年度の5件と比べると3件増加（同約60%増）し、対象台数も増加している。その他について前年度届出はなかったが、平成30年度は届出件数1件であり前年度から増加している。なお、普通・小型乗用は輸入車の全届出件数約80%を占め、対象台数全体では約80%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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

車種(用途)			国産車							輸入車						全体					
			H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	50	75	82	54	56	63	103	89	113	145	143	119	153	164	195	199	199	182
			(%)	21.0	26.5	31.8	23.0	21.3	24.8	65.6	64.5	80.7	83.8	79.9	75.3	38.7	39.0	49.0	48.8	45.0	44.1
		対象台数	(千台)	6,025	11,650	10,764	3,965	4,398	7,360	397	287	651	490	778	521	6,422	11,938	11,415	4,455	5,175	7,881
			(%)	66.1	62.5	70.9	55.1	60.7	64.1	90.2	84.0	98.0	97.5	79.9	89.1	67.2	62.9	72.0	57.9	63.0	65.3
	軽	届出件数	(件)	21	27	15	19	10	18	0	0	0	0	0	0	21	27	15	19	10	18
			(%)	8.8	9.5	5.8	8.1	3.8	7.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	6.4	3.8	4.7	2.3	4.5
	対象台数	(千台)	1,713	5,126	2,683	1,591	1,581	2,539	0	0	0	0	0	0	1,713	5,126	2,683	1,591	1,581	2,539	
		(%)	18.8	27.5	17.7	22.1	21.8	22.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.9	27.0	16.9	20.7	19.2	21.0	
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	45	42	52	58	81	56	3	4	3	1	4	3	48	46	55	59	85	59
			(%)	18.9	14.8	20.2	24.7	30.8	21.8	1.9	2.9	2.1	0.6	2.2	1.9	12.2	10.9	13.8	14.5	19.2	14.2
		対象台数	(千台)	648	1,225	1,325	863	900	992	2	3	1	0	3	2	649	1,228	1,326	863	903	994
			(%)	7.1	6.6	8.7	12.0	12.4	8.6	0.4	0.9	0.1	0.1	0.3	0.3	6.8	6.5	8.4	11.2	11.0	8.2
	軽	届出件数	(件)	9	12	8	8	5	8	0	0	0	0	0	0	9	12	8	8	5	8
			(%)	3.8	4.2	3.1	3.4	1.9	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	2.9	2.0	2.0	1.1	2.0
	対象台数	(千台)	539	418	247	649	38	378	0	0	0	0	0	0	539	418	247	649	38	378	
		(%)	5.9	2.2	1.6	9.0	0.5	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	2.2	1.6	8.4	0.5	3.1	
乗合車	届出件数	(件)	30	30	25	18	18	24	1	3	0	3	1	2	31	33	25	21	19	26	
		(%)	12.6	10.6	9.7	7.7	6.8	9.5	0.6	2.2	0.0	1.7	0.6	1.0	7.8	7.8	6.3	5.1	4.3	6.3	
	対象台数	(千台)	31	51	17	19	44	32	0	0	0	0	0	0	31	52	17	19	44	33	
		(%)	0.3	0.3	0.1	0.3	0.6	0.3	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.1	0.2	0.5	0.3	
特殊車	届出件数	(件)	61	53	48	46	53	52	10	2	2	5	8	5	71	55	50	51	61	58	
		(%)	25.6	18.7	18.6	19.6	20.2	20.4	6.4	1.4	1.4	2.9	4.5	3.4	18.0	13.1	12.6	12.5	13.8	14.0	
	対象台数	(千台)	50	31	31	63	85	52	0	1	0	0	0	0	51	31	31	63	85	52	
		(%)	0.6	0.2	0.2	0.9	1.2	0.5	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.5	0.2	0.2	0.8	1.0	0.4	
二輪車	届出件数	(件)	12	21	13	9	20	15	37	36	20	19	22	27	49	57	33	28	42	42	
		(%)	5.0	7.4	5.0	3.8	7.6	5.9	23.6	26.1	14.3	11.0	12.3	17.0	12.4	13.5	8.3	6.9	9.5	10.1	
	対象台数	(千台)	106	142	113	40	176	116	41	50	12	12	192	62	147	192	126	52	368	177	
		(%)	1.2	0.8	0.7	0.6	2.4	1.0	9.3	14.7	1.9	2.4	19.7	10.5	1.5	1.0	0.8	0.7	4.5	1.5	
その他	届出件数	(件)	10	23	15	23	20	18	3	4	2	0	1	2	13	27	17	23	21	20	
		(%)	4.2	8.1	5.8	9.8	7.6	7.1	1.9	2.9	1.4	0.0	0.6	1.3	3.3	6.4	4.3	5.6	4.8	4.9	
	対象台数	(千台)	5	5	2	8	22	9	0	0	0	0	0	0	5	6	2	8	22	9	
		(%)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.3	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.3	0.1	
合計	届出件数	(件)	238	283	258	235	263	255	157	138	140	173	179	157	395	421	398	408	442	413	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	9,118	18,649	15,182	7,198	7,244	11,478	440	342	664	503	973	584	9,558	18,991	15,846	7,700	8,217	12,062	
		(%)	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。

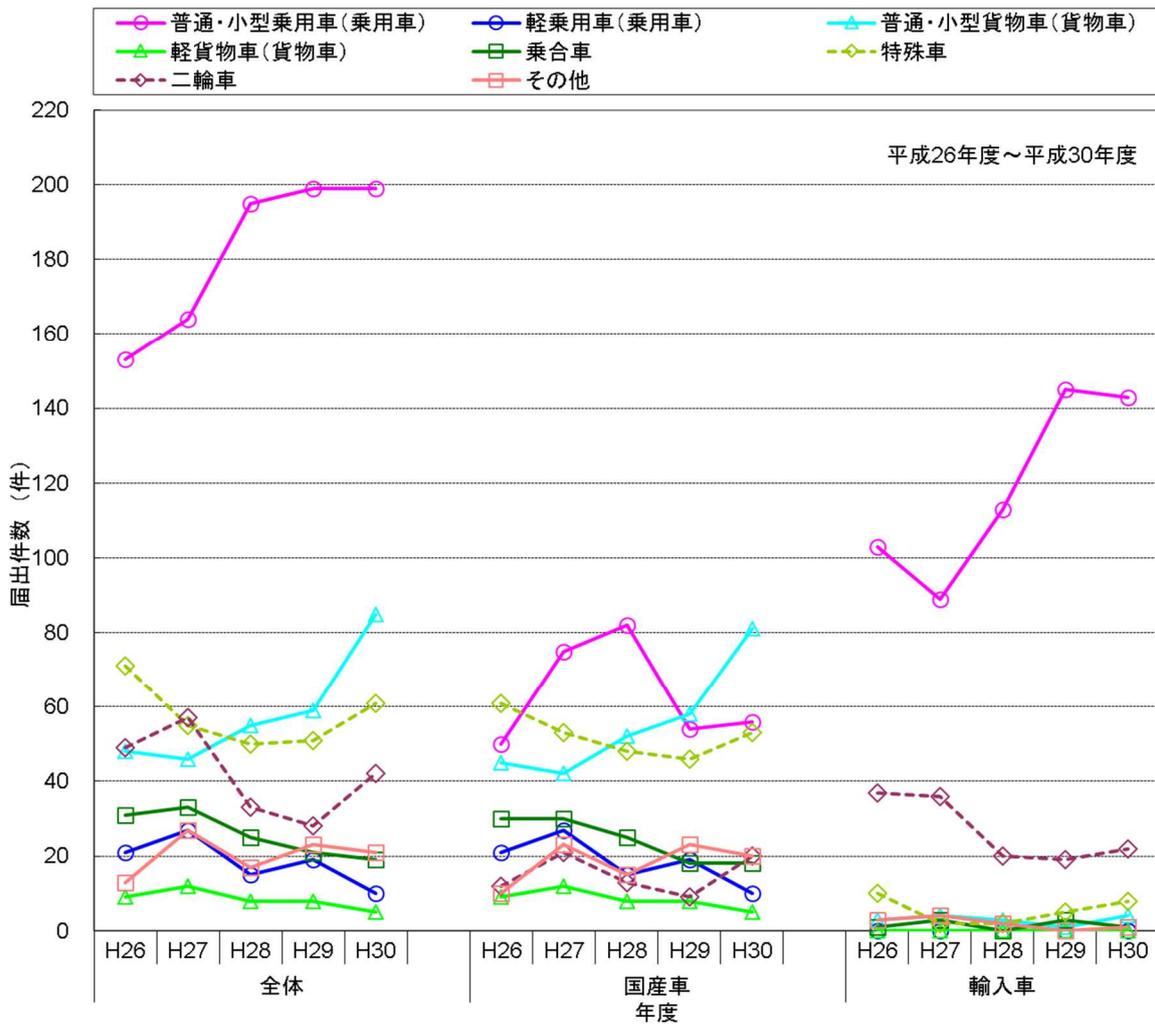


図 1-7 車種（用途）別の届出件数（平成 26 年度～平成 30 年度）

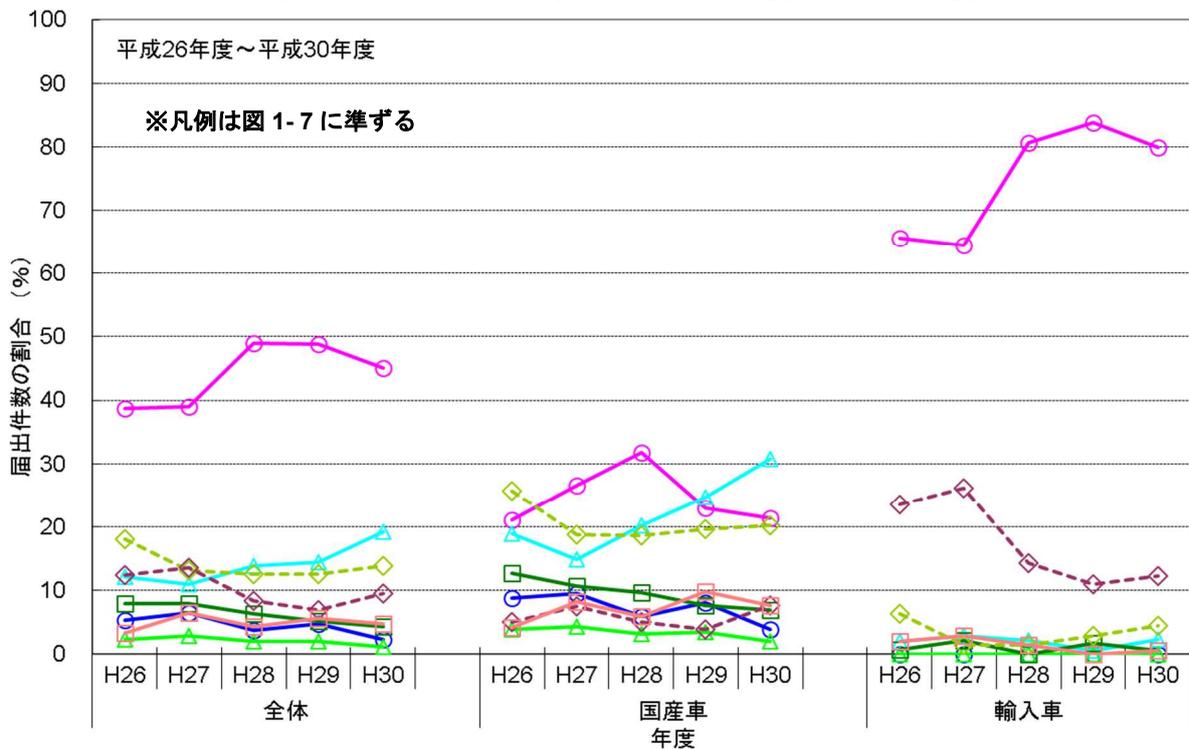


図 1-8 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 26 年度～平成 30 年度）

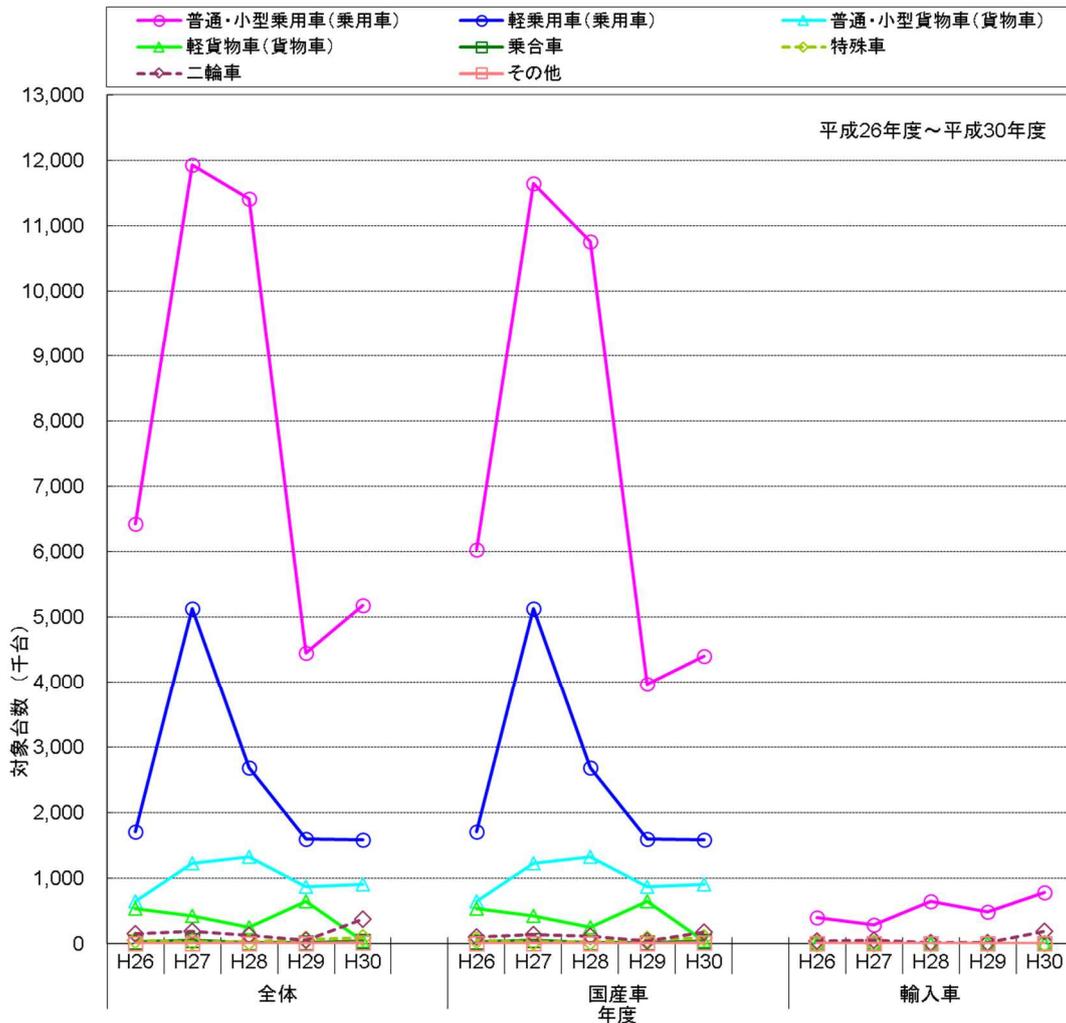


図 1-9 車種（用途）別の対象台数（平成 26 年度～平成 30 年度）

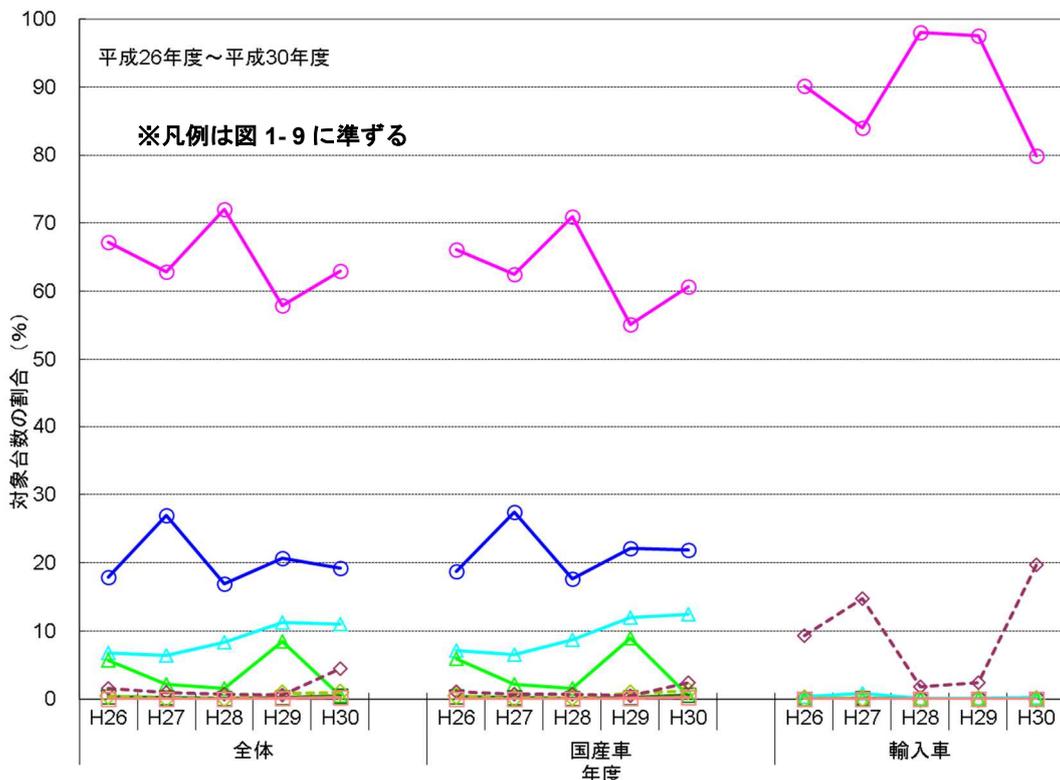


図 1-10 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 26 年度～平成 30 年度）

なお、平成 30 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 30 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 414 件であり、前年度の 384 件と比べると 30 件増加（対前年度比約 7.8%増）しており、5 カ年平均の 370 件と比べて 44 件多くなっている。また、「全体」の対象台数の合計は 7,575 千台であり、前年度の 6,842 千台から 732 千台増加（同約 11%増）しており、5 カ年平均 8,170 千台より 595 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 176 件で前年度の 180 件と比べて 4 件減少（同約 2%減）し、5 カ年平均 153 件と比べると 23 件多くなっている。対象台数は 4,567 千台であり前年度の 3,654 千台と比べると 913 千台増加（同約 25%増）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 80 件で前年度の 56 件と比べて 24 件増加（同約 43%増）し、5 カ年平均 51 件より 5 件多く、対象台数は 868 千台であり、前年度の 813 千台から 55 千台増加（同約 7%増）している。また、軽乗用車の届出件数は 10 件で前年度の 18 件と比べ 8 件減少（同約 44%減）しており、対象台数は 1,581 千台であり前年度の 1,589 千台から 8 千台減少（同約 1%減）している。乗合車の届出件数は 19 件で前年度の 20 件と比べ 1 件減少（同約 5%減）し、対象台数は 44 千台であり前年度の 14 千台から 30 千台増加（同約 214%増）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 252 件であり、前年度の 222 件と比べて 30 件増加（同約 14%増）しており、5 カ年平均の 225 件と比べて 27 件多くなっている。対象台数は 6,671 千台であり、前年度の 6,462 千台と比べて 210 千台増加（同約 3%増）しており、5 カ年平均 7,780 千台と比べて 1,109 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 49 件で前年度の 46 件と比べて 3 件増加（同約 7%増）し、5 カ年平均 47 件と比べると 2 件多くなっている。また、対象台数は 3,858 千台で前年度の 3,285 千台から 573 千台増加（同約 17%増）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 77 件で前年度の 55 件と比べて 22 件増加（同約 40%増）しており、対象台数は 867 千台であり、前年度の 813 千台と比べると 54 千台増加（同約 7%増）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 10 件で前年度の 18 件と比べ 8 件減少（同約 44%減）しており、対象台数は 1,581 千台であり前年度の 1,589 千台から 8 千台減少（同約 1%減）している。乗合車の届出件数は 18 件であり、前年度の 17 件から 1 件増加（同約 6%増）し、対象台数も 44 千台であり前年度の 14 千台から 30 千台増加（同 214%増）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は 162 件と前年度と同伴数であり、5 カ年平均の 144 件と比べて 18 件多くなっている。対象台数は 904 千台であり、前年度の 381 千台と比べて 523 千台増加（同約 137%増）し、5 カ年平均 390 千台と比べて 514 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 127 件で前年度の 134 件と比べると 7 件減少（同約 5%減）しており、対象台数も前年度の 368 千台から 342 千台増加（同約 93%増）し 710 千台になっている。普通・小型貨物車においては、届出件数 3 件で前年度の 1 件と比べて 2 件増加（同約 200%増）しており、対象台数も増加している。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。

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26年度～平成30年度及び5カ年平均）

車種(用途)		国産車						輸入車						全体							
		H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均		
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	13	28	25	8	7	16	7	15	15	11	16	13	20	43	40	19	23	29
		(%)	48.1	45.9	65.8	61.5	63.6	54.0	100.0	93.8	100.0	100.0	94.1	97.0	58.8	55.8	75.5	79.2	82.1	67.1	
	対象台数	(千台)	1,876	7,670	4,887	679	540	3,130	144	110	525	122	68	194	2,020	7,780	5,412	801	608	3,324	
		(%)	91.4	81.3	85.9	92.3	94.2	84.6	100.0	98.8	100.0	100.0	98.0	99.7	92.0	81.5	87.1	93.4	94.6	85.4	
	軽	届出件数	(件)	4	9	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	4	9	3	1	0	3
		(%)	14.8	14.8	7.9	7.7	0.0	11.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.8	11.7	5.7	4.2	0.0	7.9	
対象台数	(千台)	136	885	524	2	0	309	0	0	0	0	0	0	136	885	524	2	0	309		
	(%)	6.6	9.4	9.2	0.3	0.0	8.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.2	9.3	8.4	0.3	0.0	7.9		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	6	16	7	3	4	7	0	1	0	0	1	0	6	17	7	3	5	8
		(%)	22.2	26.2	18.4	23.1	36.4	24.0	0.0	6.3	0.0	0.0	5.9	3.0	17.6	22.1	13.2	12.5	17.9	17.6	
	対象台数	(千台)	38	663	204	50	33	198	0	1	0	0	1	1	38	665	204	50	35	198	
		(%)	1.9	7.0	3.6	6.8	5.8	5.3	0.0	1.2	0.0	0.0	2.0	0.3	1.7	7.0	3.3	5.8	5.4	5.1	
	軽	届出件数	(件)	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	1
		(%)	3.7	3.3	2.6	0.0	0.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.6	1.9	0.0	0.0	1.9	
対象台数	(千台)	1	213	75	0	0	58	0	0	0	0	0	0	1	213	75	0	0	58		
	(%)	0.1	2.3	1.3	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	1.2	0.0	0.0	1.5		
乗合車	届出件数	(件)	3	3	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3	3	2	1	0	2	
	(%)	11.1	4.9	5.3	7.7	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.8	3.9	3.8	4.2	0.0	4.2		
対象台数	(千台)	2	7	1	4	0	3	0	0	0	0	0	0	2	7	1	4	0	3		
	(%)	0.1	0.1	0.0	0.6	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.5	0.0	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	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	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	
	(%)	0.0	4.9	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	0.0	0.0	0.0	1.4		
対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
合計	届出件数	(件)	27	61	38	13	11	30	7	16	15	11	17	13	34	77	53	24	28	43	
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		
	対象台数	(千台)	2,052	9,438	5,692	736	573	3,698	144	112	525	122	69	194	2,197	9,550	6,216	858	643	3,893	
	(%)	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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

車種(用途)		国産車							輸入車					全体							
		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均		
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	37	47	57	46	49	47	96	74	98	134	127	106	133	121	155	180	176	153
			(%)	17.5	21.2	25.9	20.7	19.4	20.9	64.0	60.7	78.4	82.7	78.4	73.4	36.8	35.2	44.9	46.9	42.5	41.4
		対象台数	(千台)	4,149	3,981	5,877	3,285	3,858	4,230	252	177	126	368	710	327	4,401	4,158	6,003	3,654	4,567	4,557
		(%)	58.7	43.2	61.9	50.8	57.8	54.4	85.4	76.9	90.5	96.7	78.6	83.8	59.8	44.0	62.3	53.4	60.3	55.8	
	軽	届出件数	(件)	17	18	12	18	10	15	0	0	0	0	0	0	17	18	12	18	10	15
			(%)	8.1	8.1	5.5	8.1	4.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.7	5.2	3.5	4.7	2.4	4.1
対象台数		(千台)	1,578	4,241	2,159	1,589	1,581	2,230	0	0	0	0	0	0	1,578	4,241	2,159	1,589	1,581	2,230	
	(%)	22.3	46.0	22.7	24.6	23.7	28.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.4	44.9	22.4	23.2	20.9	27.3		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	39	26	45	55	77	48	3	3	3	1	3	3	42	29	48	56	80	51
			(%)	18.5	11.7	20.5	24.8	30.6	21.5	2.0	2.5	2.4	0.6	1.9	1.8	11.6	8.4	13.9	14.6	19.3	13.8
		対象台数	(千台)	610	561	1,121	813	867	794	2	2	1	0	1	1	611	563	1,122	813	868	796
		(%)	8.6	6.1	11.8	12.6	13.0	10.2	0.5	0.7	0.5	0.1	0.2	0.3	8.3	6.0	11.6	11.9	11.5	9.7	
	軽	届出件数	(件)	8	10	7	8	5	8	0	0	0	0	0	0	8	10	7	8	5	8
			(%)	3.8	4.5	3.2	3.6	2.0	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	2.9	2.0	2.1	1.2	2.1
対象台数		(千台)	538	205	172	649	38	320	0	0	0	0	0	0	538	205	172	649	38	320	
	(%)	7.6	2.2	1.8	10.0	0.6	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.3	2.2	1.8	9.5	0.5	3.9		
乗合車	届出件数	(件)	27	27	23	17	18	22	1	3	0	3	1	2	28	30	23	20	19	24	
		(%)	12.8	12.2	10.5	7.7	7.1	9.9	0.7	2.5	0.0	1.9	0.6	1.1	7.8	8.7	6.7	5.2	4.6	6.5	
	対象台数	(千台)	30	44	16	14	44	30	0	0	0	0	0	0	30	45	16	14	44	30	
	(%)	0.4	0.5	0.2	0.2	0.7	0.4	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.5	0.2	0.2	0.6	0.4		
特殊車	届出件数	(件)	61	53	48	46	53	52	10	2	2	5	8	5	71	55	50	51	61	58	
		(%)	28.9	23.9	21.8	20.7	21.0	23.2	6.7	1.6	1.6	3.1	4.9	3.7	19.7	16.0	14.5	13.3	14.7	15.6	
	対象台数	(千台)	50	31	31	63	85	52	0	1	0	0	0	0	51	31	31	63	85	52	
	(%)	0.7	0.3	0.3	1.0	1.3	0.7	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.7	0.3	0.3	0.9	1.1	0.6		
二輪車	届出件数	(件)	12	21	13	9	20	15	37	36	20	19	22	27	49	57	33	28	42	42	
		(%)	5.7	9.5	5.9	4.1	7.9	6.7	24.7	29.5	16.0	11.7	13.6	18.6	13.6	16.6	9.6	7.3	10.1	11.3	
	対象台数	(千台)	106	142	113	40	176	116	41	50	12	12	192	62	147	192	126	52	368	177	
	(%)	1.5	1.5	1.2	0.6	2.6	1.5	13.9	21.9	8.9	3.2	21.2	15.8	2.0	2.0	1.3	0.8	4.9	2.2		
その他	届出件数	(件)	10	20	15	23	20	18	3	4	2	0	1	2	13	24	17	23	21	20	
		(%)	4.7	9.0	6.8	10.4	7.9	7.8	2.0	3.3	1.6	0.0	0.6	1.4	3.6	7.0	4.9	6.0	5.1	5.3	
	対象台数	(千台)	5	5	2	8	22	9	0	0	0	0	0	0	5	5	2	8	22	9	
	(%)	0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	0.1		
合計	届出件数	(件)	211	222	220	222	252	225	150	122	125	162	162	144	361	344	345	384	414	370	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	7,065	9,211	9,490	6,462	6,671	7,780	296	230	139	381	904	390	7,361	9,441	9,630	6,842	7,575	8,170	
		(%)	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。

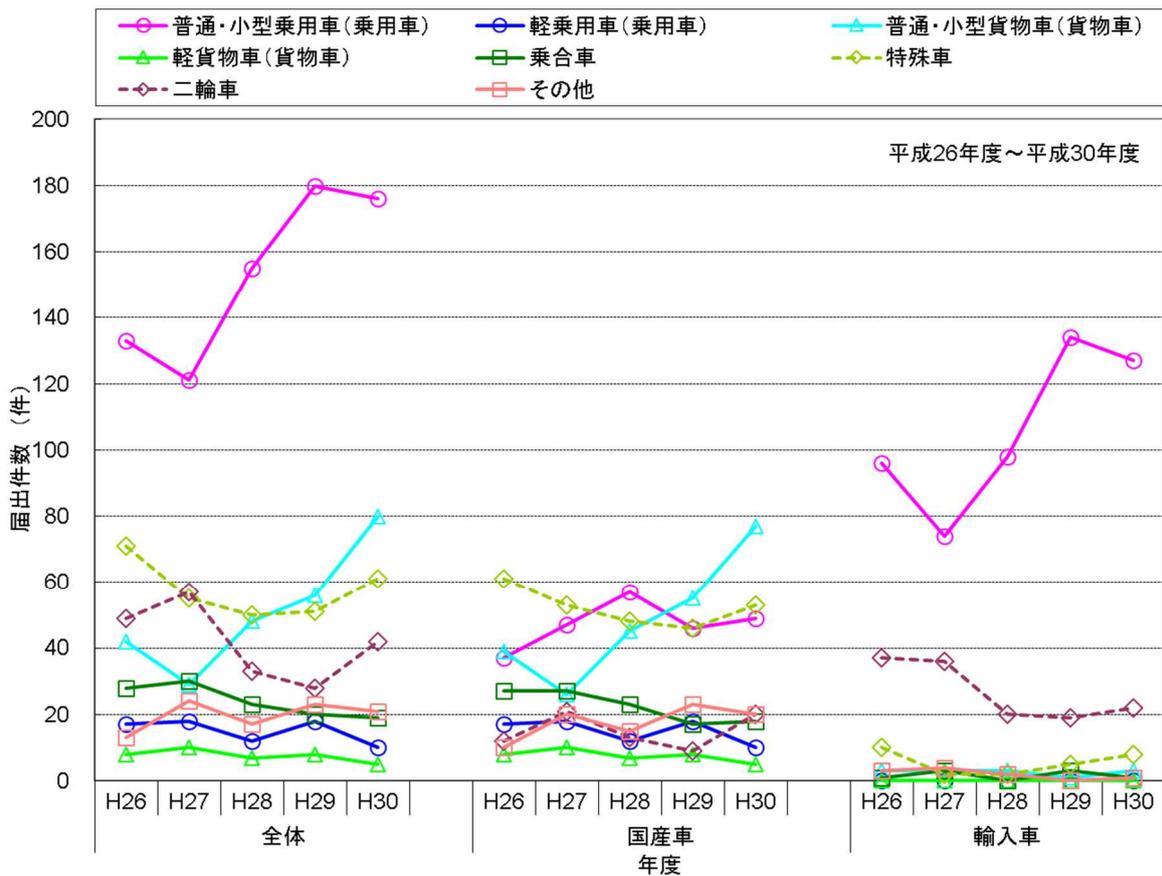


図 1-11 車種（用途）別の届出件数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 26 年度～平成 30 年度）

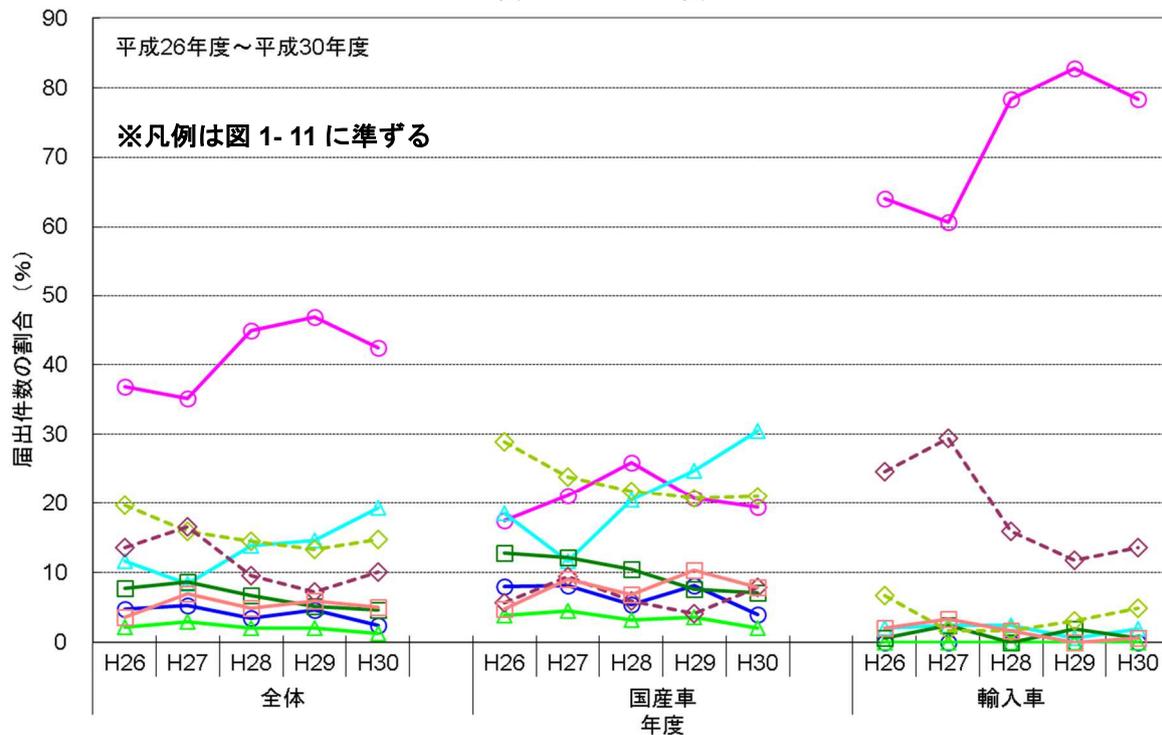


図 1-12 車種（用途）別の届出件数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 26 年度～平成 30 年度）

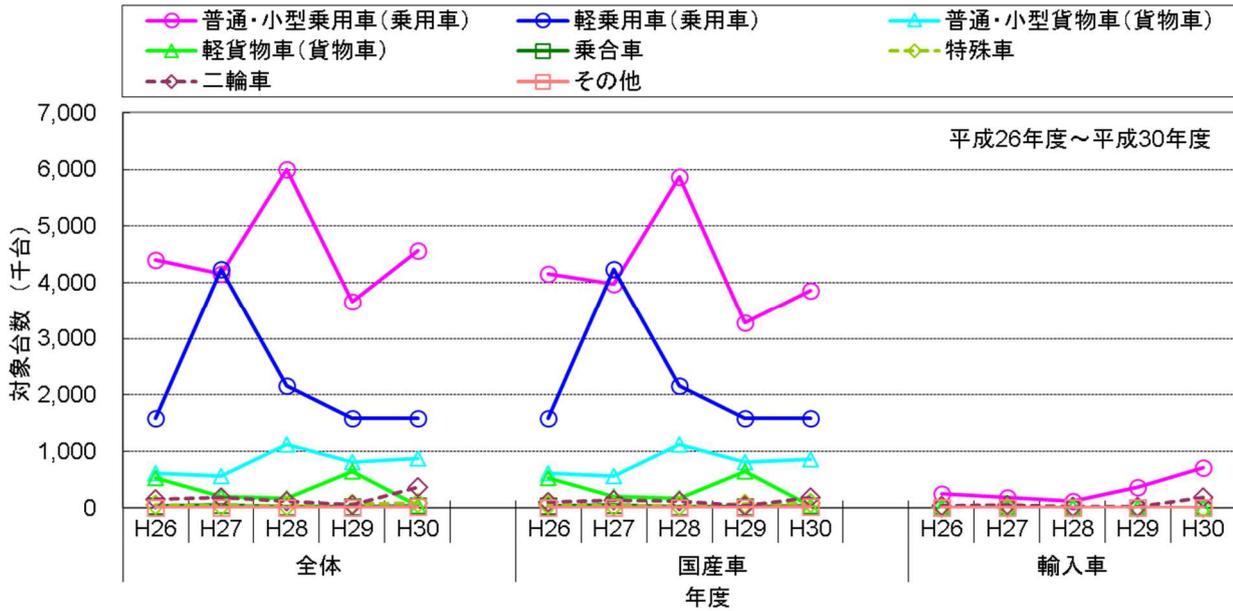


図 1-13 車種（用途）別の対象台数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 26 年度～平成 30 年度）

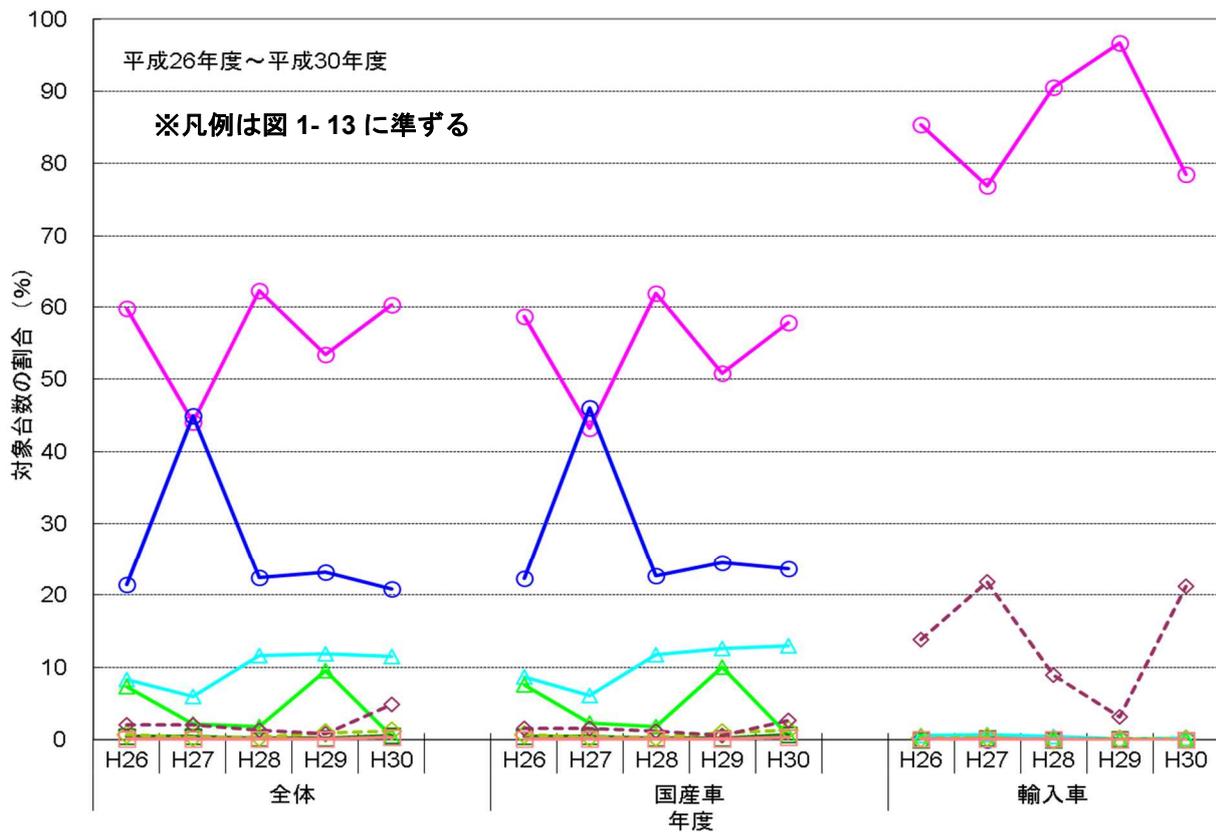


図 1-14 車種（用途）別の対象台数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 26 年度～平成 30 年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

平成 26 年度から平成 30 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 30 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 30 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 453 件であり、前年度の 424 件と比べ 29 件増加（対前年度比約 7%増）した。国産車については 262 件であり、前年度の 235 件と比べて 27 件増加（同約 11%増）しており、輸入車については 191 件で、前年度の 189 件と比べて 2 件増加（同約 1%増）している。

平成 30 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 61 件であり、前年度の 59 件から 2 件増加（同約 3%増）している。次いで多かった装置は「動力伝達装置」であり、届出件数は 48 件で前年度の 30 件から 18 件増加（同約 60%増）している。これら 2 装置で届出件数合計の約 24%を占める。さらに「電気装置」の届出件数が 46 件であり、前年度と同件数であり、「制動装置」の届出件数が 41 件で、前年度の 42 件から 1 件減少（同約 2%減）している。これら 2 装置を加えた上位 4 装置で合計 196 件となり届出件数の「全体」の約 43%を占める。これら上位 4 装置の届出件数の合計は、前年度及び 5 カ年平均においてどちらも、届出件数の約 42%をそれぞれ占めている。

平成 30 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 43 件で最も多く、前年度の 38 件と比べて 5 件増加（同約 13%増）している。次いで「動力伝達装置」の届出件数は 35 件で前年度の 20 件と比べて 15 件増加（同約 75%増）し、続いて「電気装置」の届出件数が 27 件で前年度の 36 件から 9 件減少（同約 25%減）している。また、「制動装置」の届出件数が 23 件となっており、前年度の 21 件から 2 件増加（同約 10%増）している。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「排出ガス発散防止装置」が最も多く 20 件であり、前年度の 2 件から 18 件増加（同約 900%増）している。「電気装置」の届出件数は 19 件で前年度 10 件から 9 件増加（同約 90%増）している。「原動機」、「制動装置」そして「燃料装置」が同件数で続き、いずれも前年度より件数は減少している。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。

表 1-13 装置別の届出件数及びその割合（平成 26 年度～平成 30 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						
			H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	
原動機	届出件数	(件)	48	36	35	38	43	40	19	18	12	21	18	18	67	54	47	59	61	58	
		(%)	18.8	13.5	14.2	16.2	16.4	15.8	12.0	12.7	8.3	11.1	9.4	10.7	16.2	13.2	12.0	13.9	13.5	13.8	
動力伝達装置	届出件数	(件)	40	30	35	20	35	32	12	10	20	10	13	13	52	40	55	30	48	41	
		(%)	15.7	11.3	14.2	8.5	13.4	12.6	7.6	7.0	13.8	5.3	6.8	7.9	12.6	9.8	14.0	7.1	10.6	9.7	
電気装置	届出件数	(件)	22	32	21	36	27	28	8	14	14	10	19	13	30	46	35	46	46	39	
		(%)	8.6	12.0	8.5	15.3	10.3	10.9	5.1	9.9	9.7	5.3	9.9	7.9	7.3	11.3	8.9	10.8	10.2	9.3	
制動装置	届出件数	(件)	29	20	25	21	23	24	16	12	10	21	18	15	45	32	35	42	41	37	
		(%)	11.4	7.5	10.1	8.9	8.8	9.3	10.1	8.5	6.9	11.1	9.4	9.3	10.9	7.8	8.9	9.9	9.1	8.9	
車枠・車体	届出件数	(件)	5	16	14	18	28	16	6	1	5	9	12	7	11	17	19	27	40	45	
		(%)	2.0	6.0	5.7	7.7	10.7	6.4	3.8	0.7	3.4	4.8	6.3	4.0	2.7	4.2	4.8	6.4	8.8	10.8	
燃料装置	届出件数	(件)	16	20	20	14	20	18	23	20	14	22	18	19	39	40	34	36	38	24	
		(%)	6.3	7.5	8.1	6.0	7.6	7.1	14.6	14.1	9.7	11.6	9.4	11.8	9.4	9.8	8.7	8.5	8.4	5.8	
排出ガス発散防止装置	届出件数	(件)	12	9	8	10	16	11	2	2	3	2	20	6	14	11	11	12	36	23	
		(%)	4.7	3.4	3.2	4.3	6.1	4.3	1.3	1.4	2.1	1.1	10.5	3.5	3.4	2.7	2.8	2.8	7.9	5.5	
乗車装置	届出件数	(件)	13	15	7	4	4	9	13	13	13	24	16	16	26	28	20	28	20	16	
		(%)	5.1	5.6	2.8	1.7	1.5	3.4	8.2	9.2	9.0	12.7	8.4	9.6	6.3	6.9	5.1	6.6	4.4	3.8	
灯火装置	届出件数	(件)	9	10	9	11	8	9	8	4	3	9	8	6	17	14	12	20	16	17	
		(%)	3.5	3.8	3.6	4.7	3.1	3.7	5.1	2.8	2.1	4.8	4.2	3.9	4.1	3.4	3.1	4.7	3.5	4.0	
走行装置	届出件数	(件)	11	2	2	7	15	7	5	2	2	4	1	3	16	4	4	11	16	17	
		(%)	4.3	0.8	0.8	3.0	5.7	2.9	3.2	1.4	1.4	2.1	0.5	1.7	3.9	1.0	1.0	2.6	3.5	4.0	
かじ取装置	届出件数	(件)	10	13	10	8	6	9	8	5	4	11	8	7	18	18	14	19	14	13	
		(%)	3.9	4.9	4.0	3.4	2.3	3.7	5.1	3.5	2.8	5.8	4.2	4.4	4.4	4.4	3.6	4.5	3.1	3.1	
緩衝装置	届出件数	(件)	6	2	9	9	4	6	9	7	8	5	5	7	15	9	17	14	9	10	
		(%)	2.4	0.8	3.6	3.8	1.5	2.4	5.7	4.9	5.5	2.6	2.6	4.1	3.6	2.2	4.3	3.3	2.0	2.4	
その他	エアバッグ	届出件数	(件)	18	34	35	15	12	23	14	24	25	27	23	23	32	58	60	42	35	45
		(%)	7.1	12.8	14.2	6.4	4.6	9.0	8.9	16.9	17.2	14.3	12.0	13.7	7.7	14.2	15.3	9.9	7.7	10.9	
	エアバッグ以外	届出件数	(件)	16	27	17	24	21	21	15	10	12	14	12	13	31	37	29	38	33	34
		(%)	6.3	10.2	6.9	10.2	8.0	8.3	9.5	7.0	8.3	7.4	6.3	7.6	7.5	9.1	7.4	9.0	7.3	8.0	
合計	届出件数	(件)	255	266	247	235	262	253	158	142	145	189	191	165	413	408	392	424	453	418	
		(%)	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。

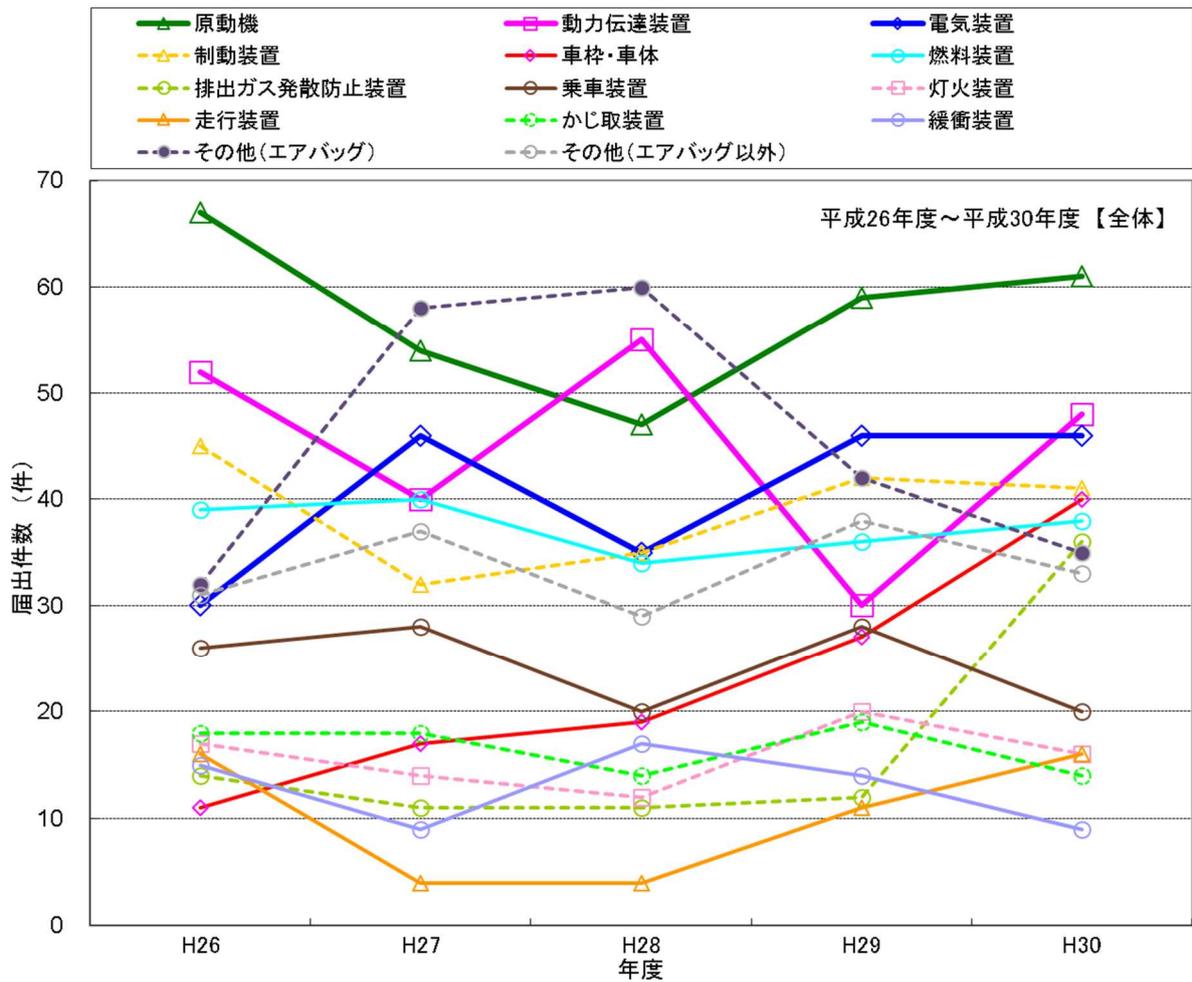


図 1-15 装置別の届出件数【全体】（平成 26 年度～平成 30 年度）

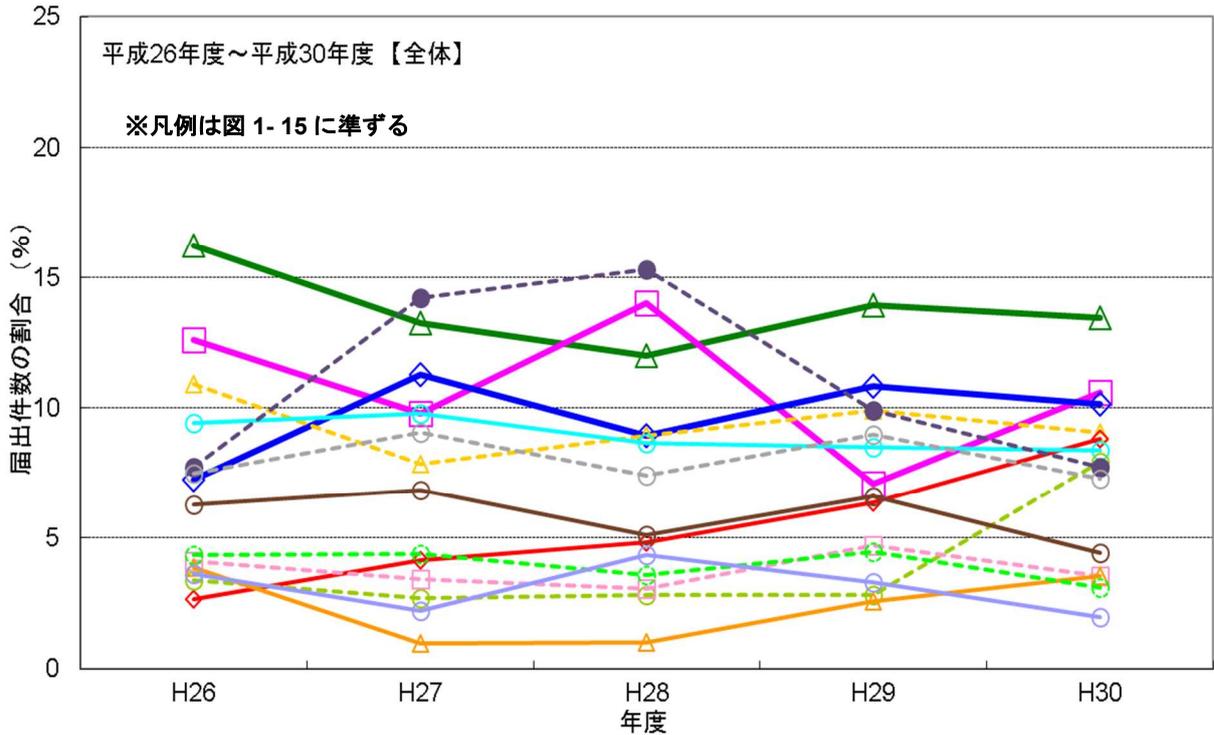


図 1-16 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 26 年度～平成 30 年度）

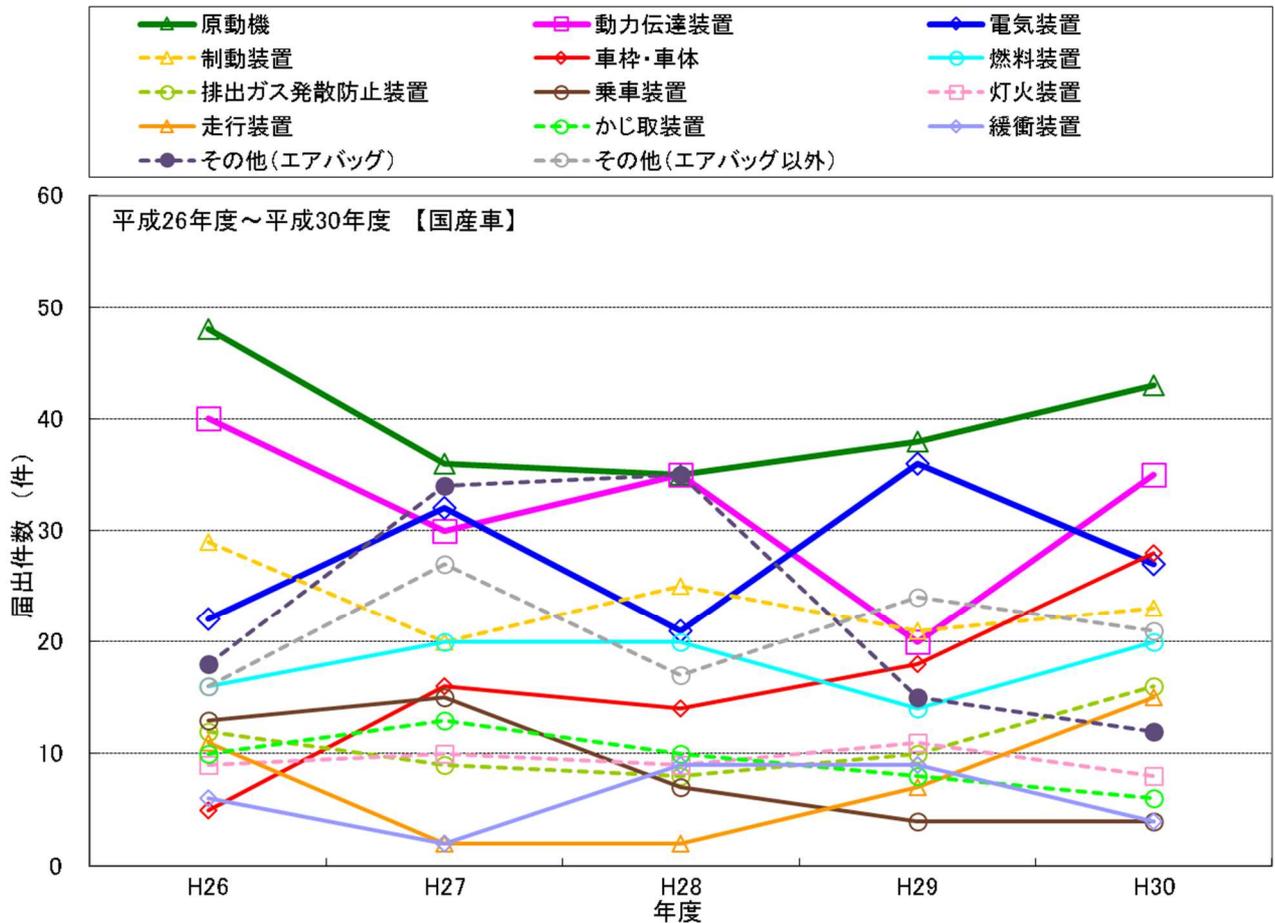


図 1-17 装置別の届出件数【国産車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

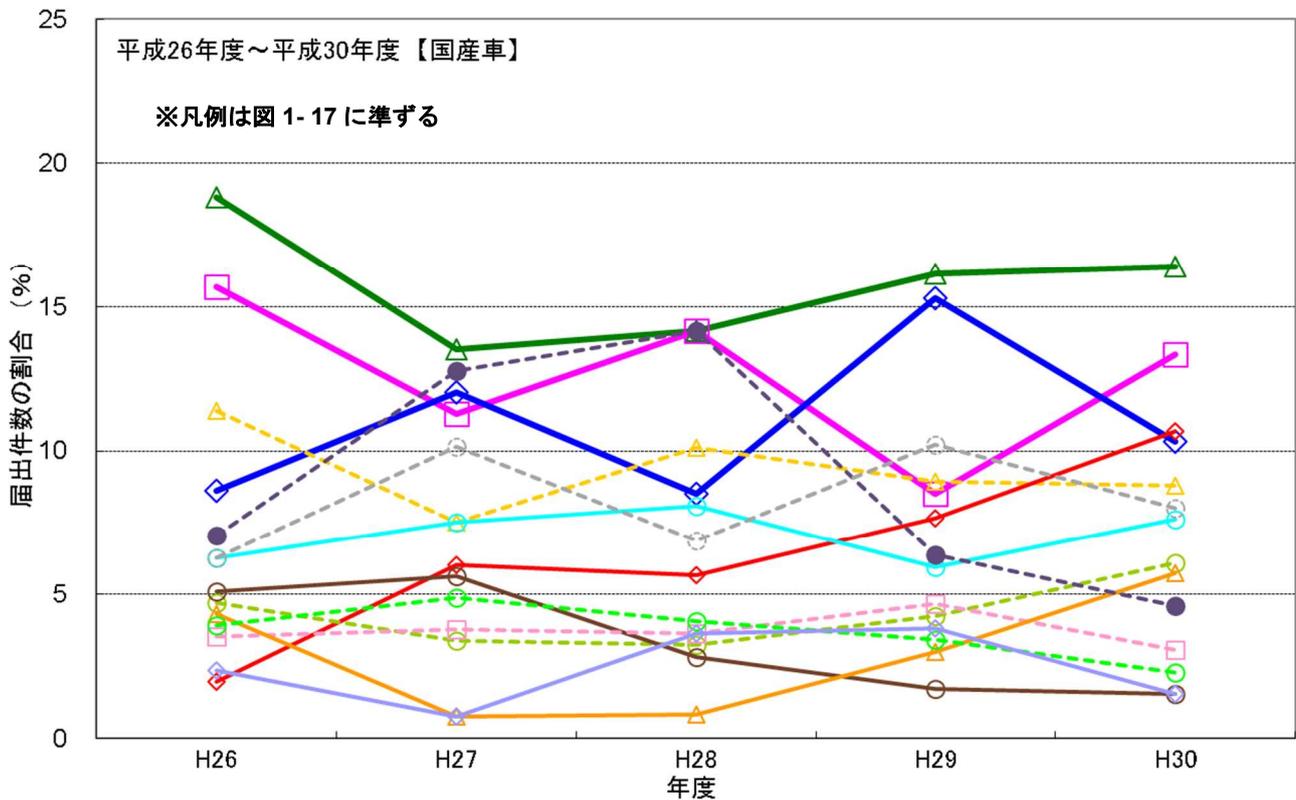


図 1-18 装置別の届出件数の割合【国産車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

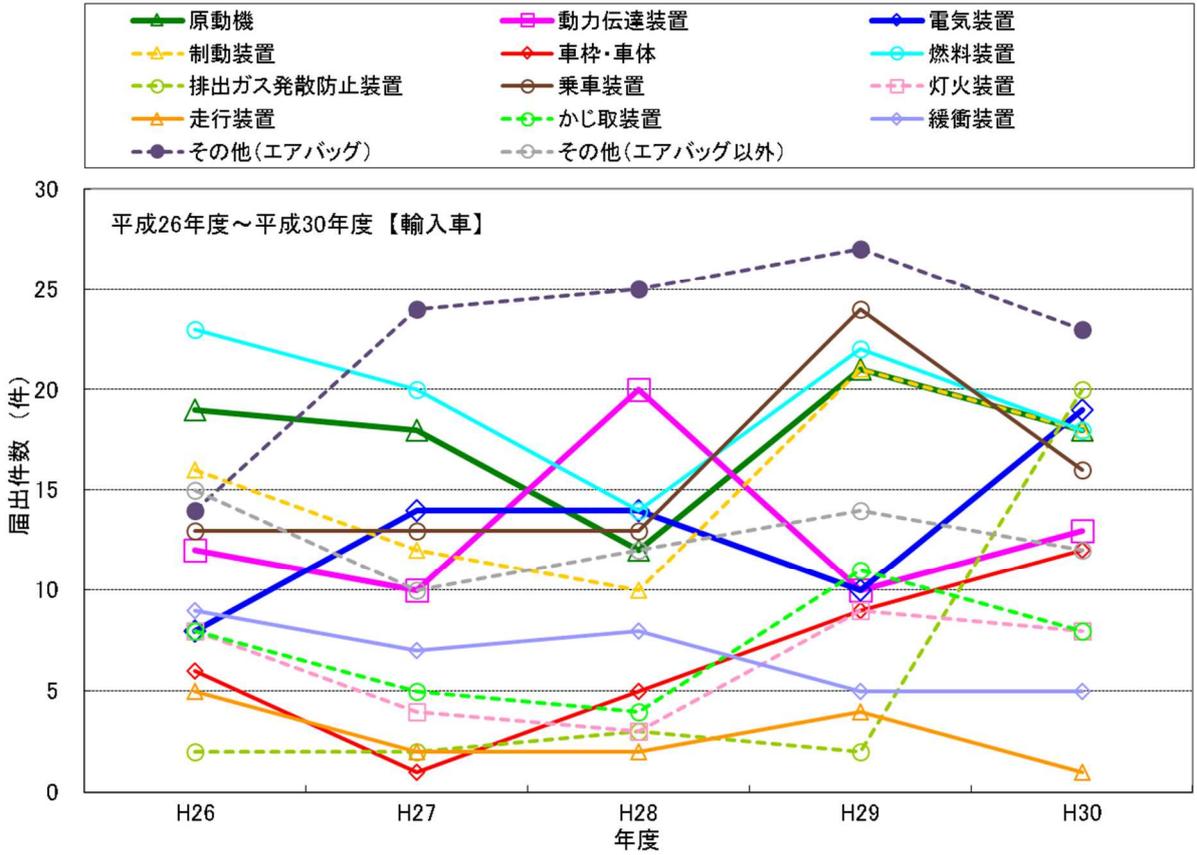


図 1-19 装置別の届出件数【輸入車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

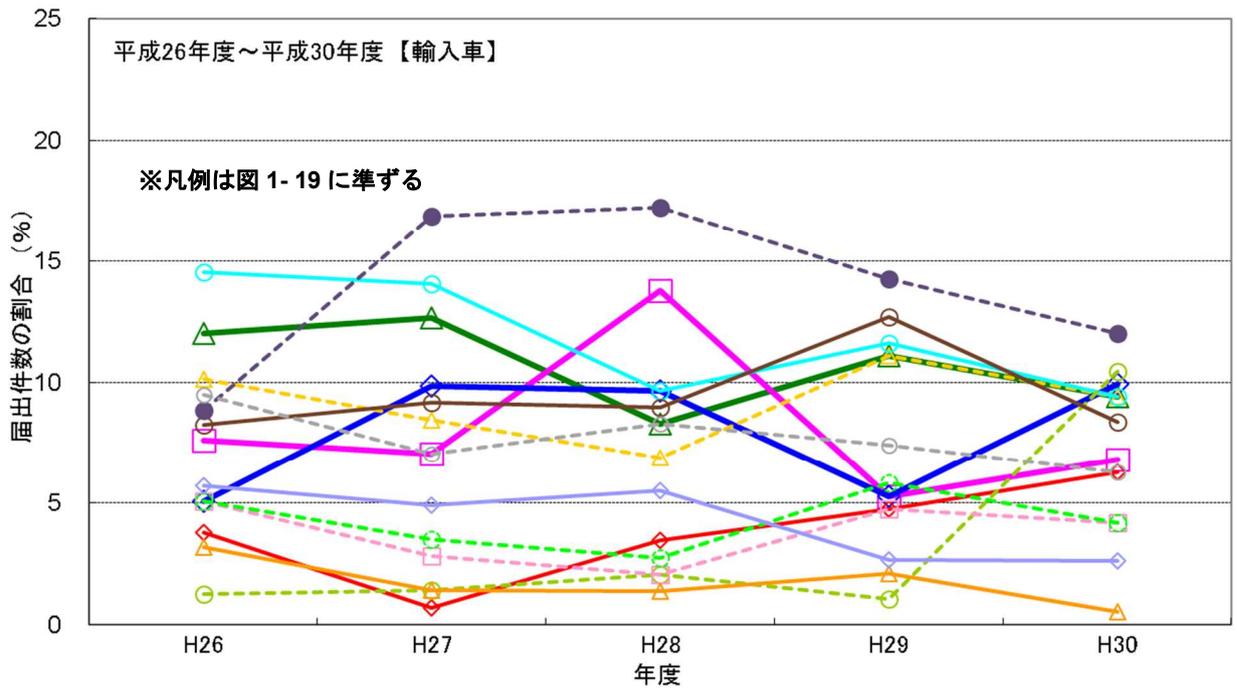


図 1-20 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

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 26 年度から平成 30 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 30 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 9 件で、前年度と比べて 1 件増加している。国産車の届出件数は 8 件で、前年度と比べて 2 件増加している。また、輸入車の届出件数は 1 件で、前年度と比べて 1 件減少している。

平成 30 年度の「全体」について、車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 8 件であり、前年度と比べて 2 件増加している。普通・小型貨物車の届出件数は 2 件、軽乗用車の届出件数は 1 件であり、どちらも前年度は届出がなかった。

平成 30 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 1,870 千台であり、前年度の 227 千台と比べて 1,643 千台増と大きく増加している。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 24.2%、国産車が 26.9%及び輸入車が 0.1%となっており、国産車において前年度と比べて大きく増加している。

*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 の特有の構造等起因する届出件数、対象台数及びそれらの割合*1（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

車種(用途)別				国産車					輸入車					全体							
				H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	4	5	1	6	5	4	0	3	1	2	1	1	4	8	2	8	6	6
			(%)	2.6	2.7	0.5	3.8	2.9	2.5	0.0	3.1	0.9	1.3	0.7	1.1	1.5	2.8	0.7	2.6	1.9	1.9
		対象台数	(千台)	522	458	11	224	1,823	608	0	6	1	3	0	2	522	463	12	227	1,824	610
			(%)	5.8	2.5	0.1	3.2	26.2	5.4	0.0	2.0	0.1	0.7	0.1	0.4	5.6	2.5	0.1	3.0	23.6	5.2
	軽	届出件数	(件)	2	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	1	1
			(%)	1.3	1.1	0.5	0.0	0.6	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.7	0.3	0.0	0.3	0.4
対象台数	(千台)	10	1	3	0	40	11	0	0	0	0	0	0	10	1	3	0	40	11		
	(%)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	0.1		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
			(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1
		対象台数	(千台)	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1
			(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
	軽	届出件数	(件)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
			(%)	0.6	0.5	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1
対象台数	(千台)	6	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	1		
	(%)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
乗合車	届出件数	(件)	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	1	
		(%)	1.3	0.0	1.1	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.7	0.0	0.0	0.3	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
上記車種(用途)の合計	届出件数	(件)	9	8	4	6	8	7	0	3	1	2	1	1	9	11	5	8	9	8	
		(%)	5.8	4.3	2.2	3.8	4.7	4.1	0.0	3.1	0.9	1.3	0.7	1.1	3.4	3.9	1.7	2.6	2.8	2.9	
	対象台数	(千台)	538	460	15	224	1,870	621	0	6	1	3	0	2	538	466	15	227	1,870	623	
		(%)	6.0	2.5	0.1	3.2	26.9	5.5	0.0	2.0	0.1	0.7	0.1	0.4	5.7	2.5	0.1	3.0	24.2	5.3	
EV 及び HV 以外の車両を含む届出の合計	届出件数	(件)	155	186	182	157	170	170	107	96	116	149	148	123	262	282	298	306	318	293	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	8,956	18,471	15,036	7,086	6,961	11,302	398	291	652	491	781	522	9,355	18,762	15,687	7,577	7,741	11,824	
		(%)	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。

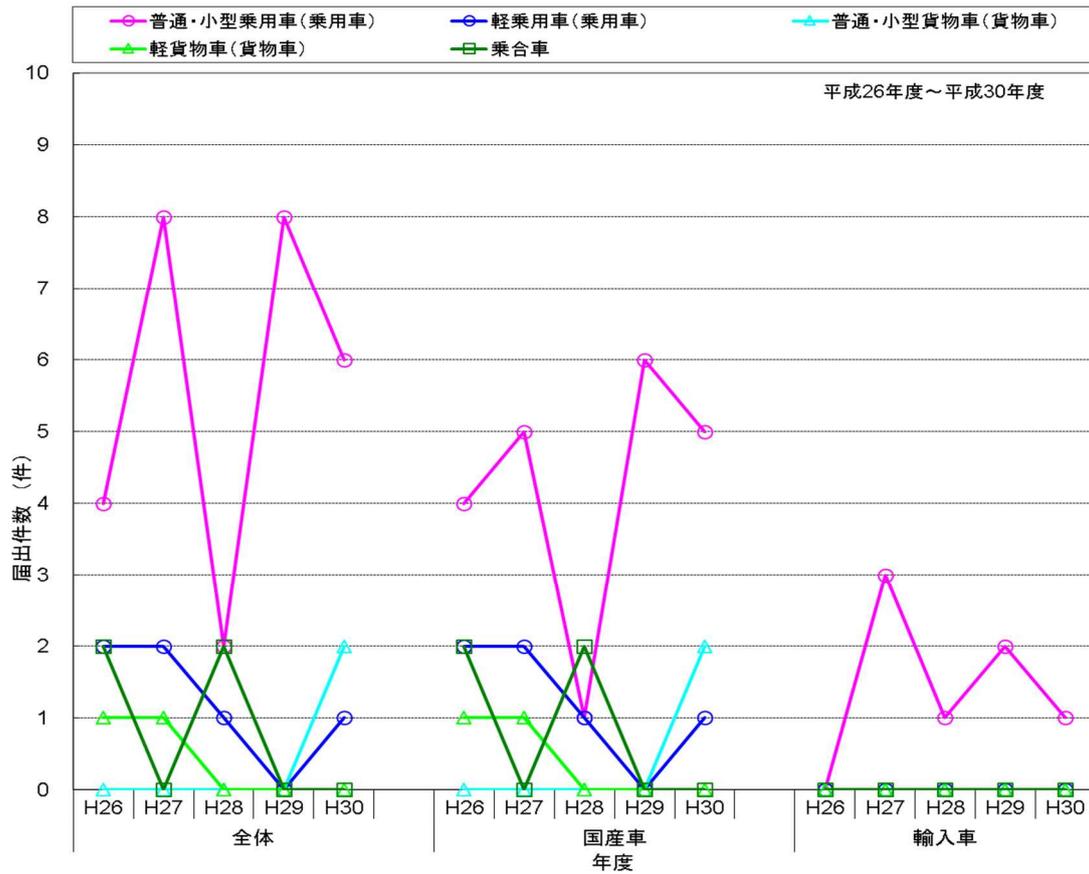


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数
(平成26年度～平成30年度)

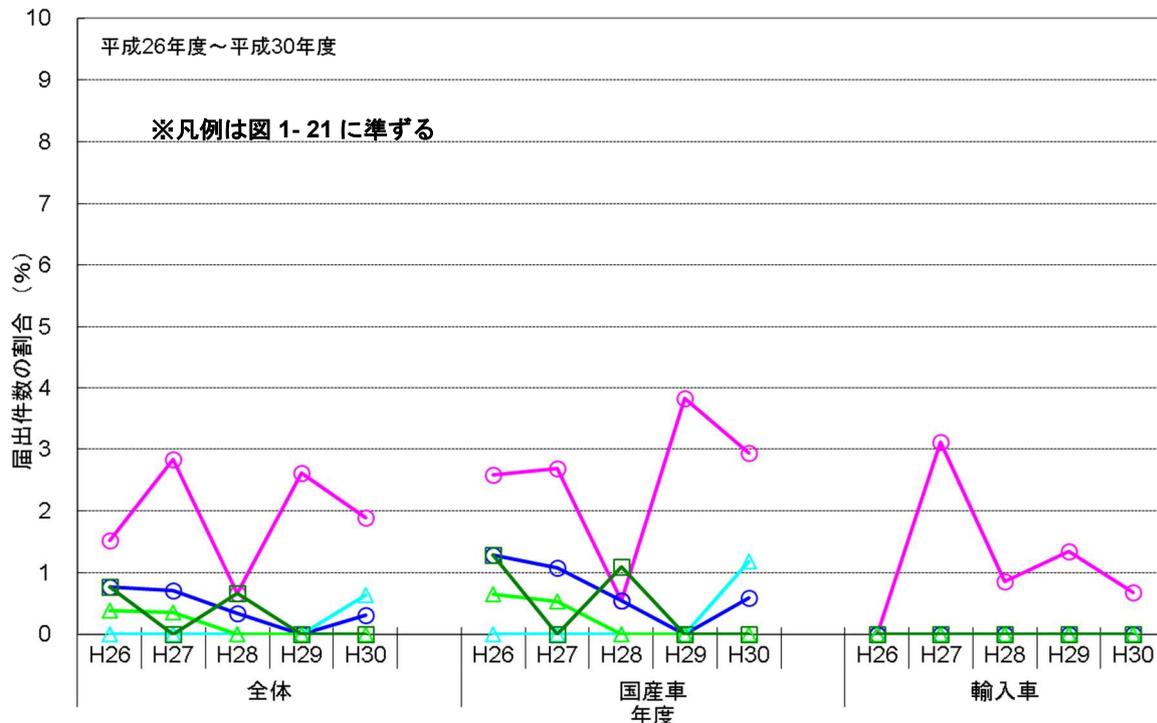


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数の割合
(平成26年度～平成30年度)

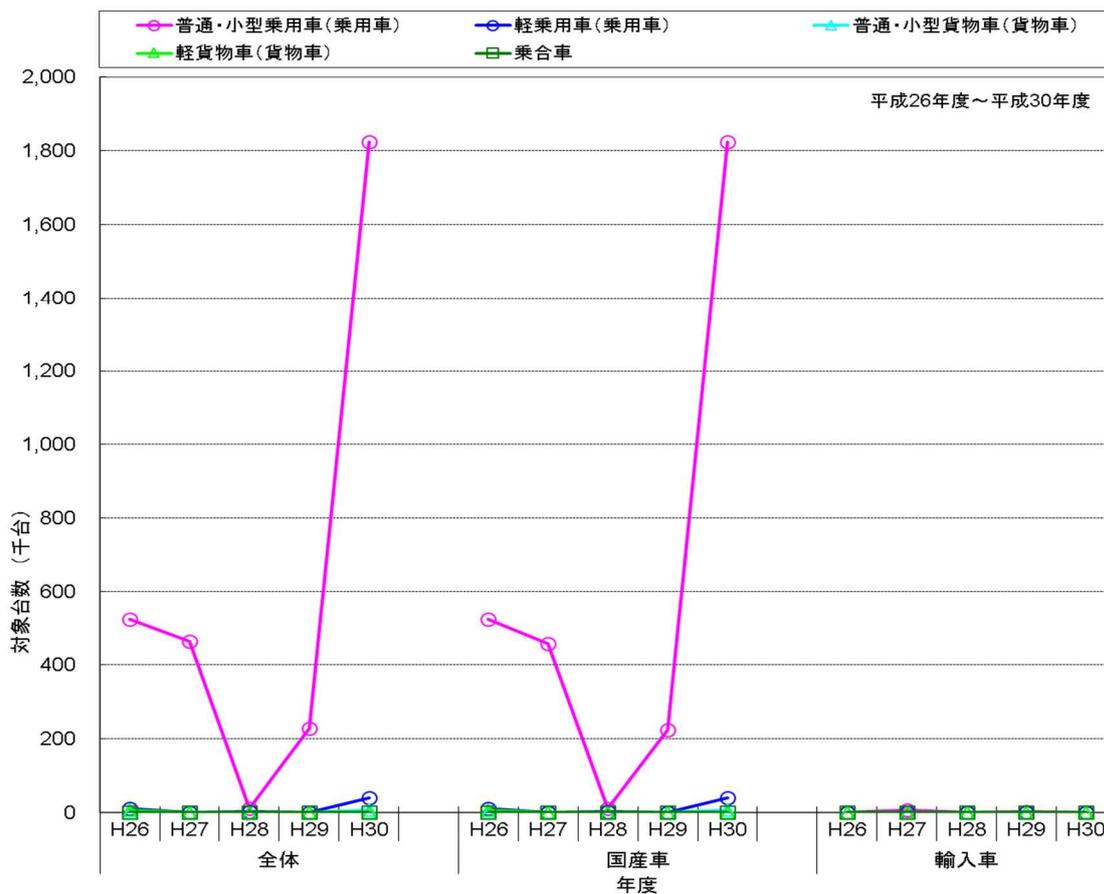


図 1-23 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数（平成26年度～平成30年度）

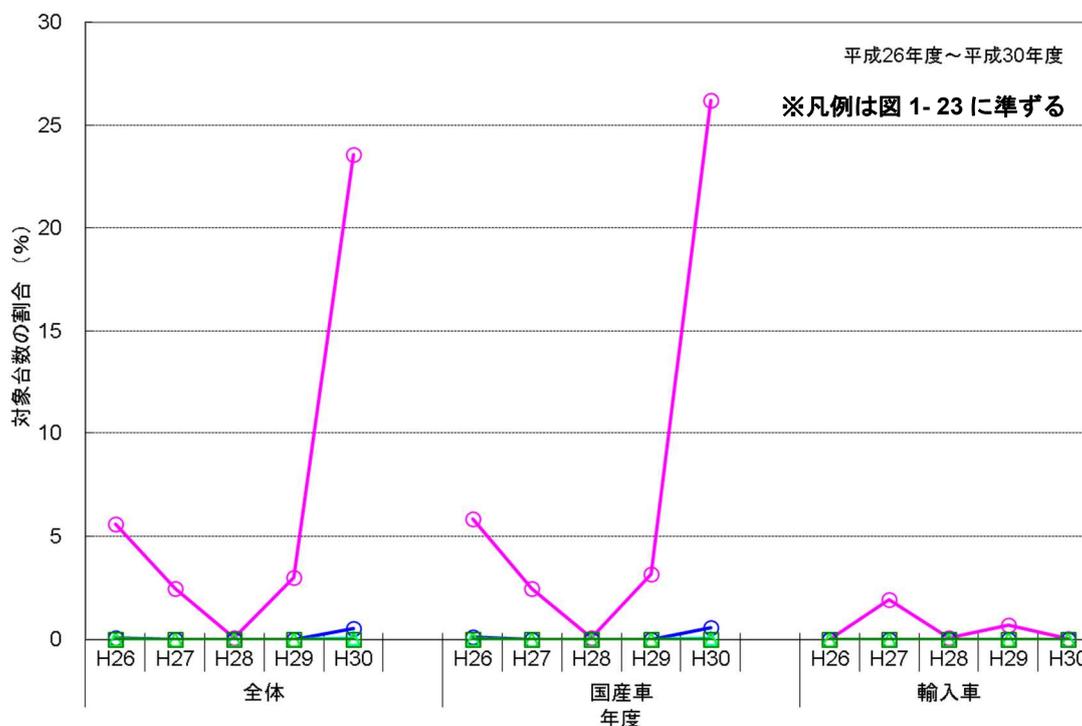


図 1-24 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数の割合（平成26年度～平成30年度）

(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26年度から平成30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30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26年度から平成30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30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30年度の「全体」において、「電気装置」の届出件数は5件あり、前年度の2件と比べて3件増加している。「燃料装置」の届出件数は3件あり、前年度の1件と比べて2件増加している。「動力伝達装置」及び「その他（エアバッグ以外）」の届出件数がそれぞれ1件であり、前年度と比較すると「動力伝達装置」が1件減少し、前年度において届出がなかった「その他（エアバッグ以外）」が1件増加している。「原動機」、「制動装置」についてはどちらも平成30年度においては届出がなく、前年度より減少している。

平成26年度から平成30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が、当該5カ年において「電気装置」と「動力伝達装置」のみ毎年届出がされている。

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10件で、前年度と比べて2件増加、5カ年平均と同数である。国産車の届出件数は9件で前年度と比べて3件増加しており、5カ年平均より1件多い。輸入車の届出件数は、1件で前年度と比べて1件減少し、5カ年平均と同数である。

平成30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4.6%を占め前年度と比べて0.9ポイント増加、国産車は7.6%を占め前年度と比べて2.2ポイント増加、輸入車は1.0%であり、前年度と比べて0.9ポイント減少している。

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26年度～平成30年度及び5カ年平均）

EV及びHVの特有の構造等に起因する届出の装置名			国産車						輸入車						全体					
			H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
電気装置	届出件数	(件)	5	3	3	2	4	3	0	1	1	0	1	1	5	4	4	2	5	4
		(%)	4.6	2.4	2.2	1.8	3.4	2.8	0.0	1.4	1.2	0.0	1.0	0.7	2.7	2.0	1.8	0.9	2.3	1.9
動力伝達装置	届出件数	(件)	1	1	2	2	1	1	0	1	0	0	0	0	1	2	2	2	1	2
		(%)	0.9	0.8	1.5	1.8	0.8	1.2	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.2	0.5	1.0	0.9	0.9	0.5	0.8
原動機	届出件数	(件)	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	1	2	0	1
		(%)	3.7	0.8	0.7	1.8	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	2.2	0.5	0.5	0.9	0.0	0.3
燃料装置	届出件数	(件)	0	1	0	0	3	2	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	3	2
		(%)	0.0	0.8	0.0	0.0	2.5	1.8	0.0	1.4	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.5	1.4	1.1
制動装置	届出件数	(件)	3	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	3	1	0	1	0	1
		(%)	2.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.2	1.6	0.5	0.0	0.5	0.0	0.5
その他（エアバッグ以外）	届出件数	(件)	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
		(%)	0.0	0.8	0.0	0.0	0.8	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	0.2
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	13	8	6	6	9	8	0	3	1	2	1	1	13	11	7	8	10	10
		(%)	12.0	6.3	4.4	5.4	7.6	7.0	0.0	4.2	1.2	1.9	1.0	1.6	7.0	5.6	3.2	3.7	4.6	4.7
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)	108	127	135	112	119	120	77	71	86	106	99	88	185	198	221	218	218	208
		(%)	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。

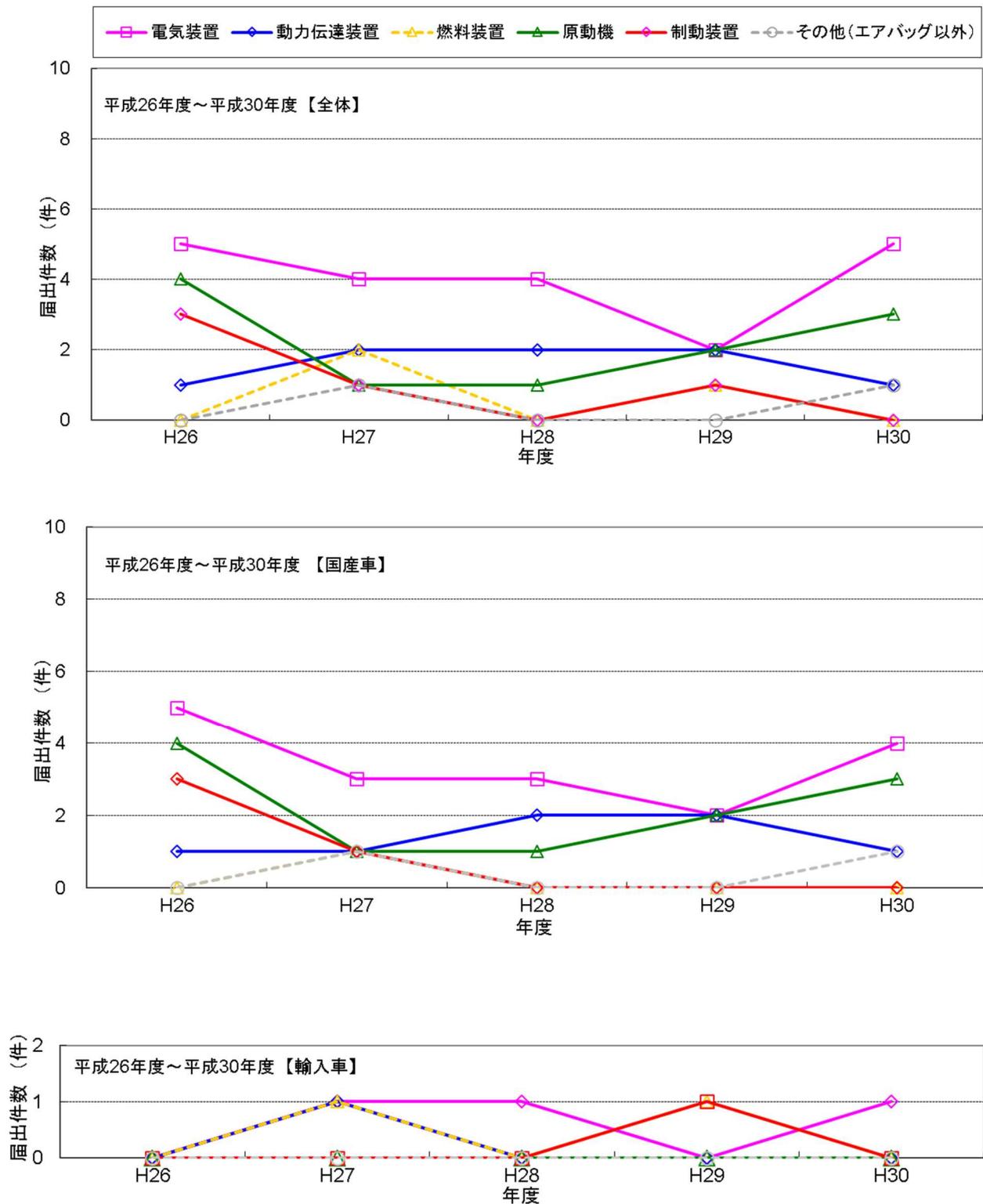


図 1-25 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数
(平成26年度～平成30年度)

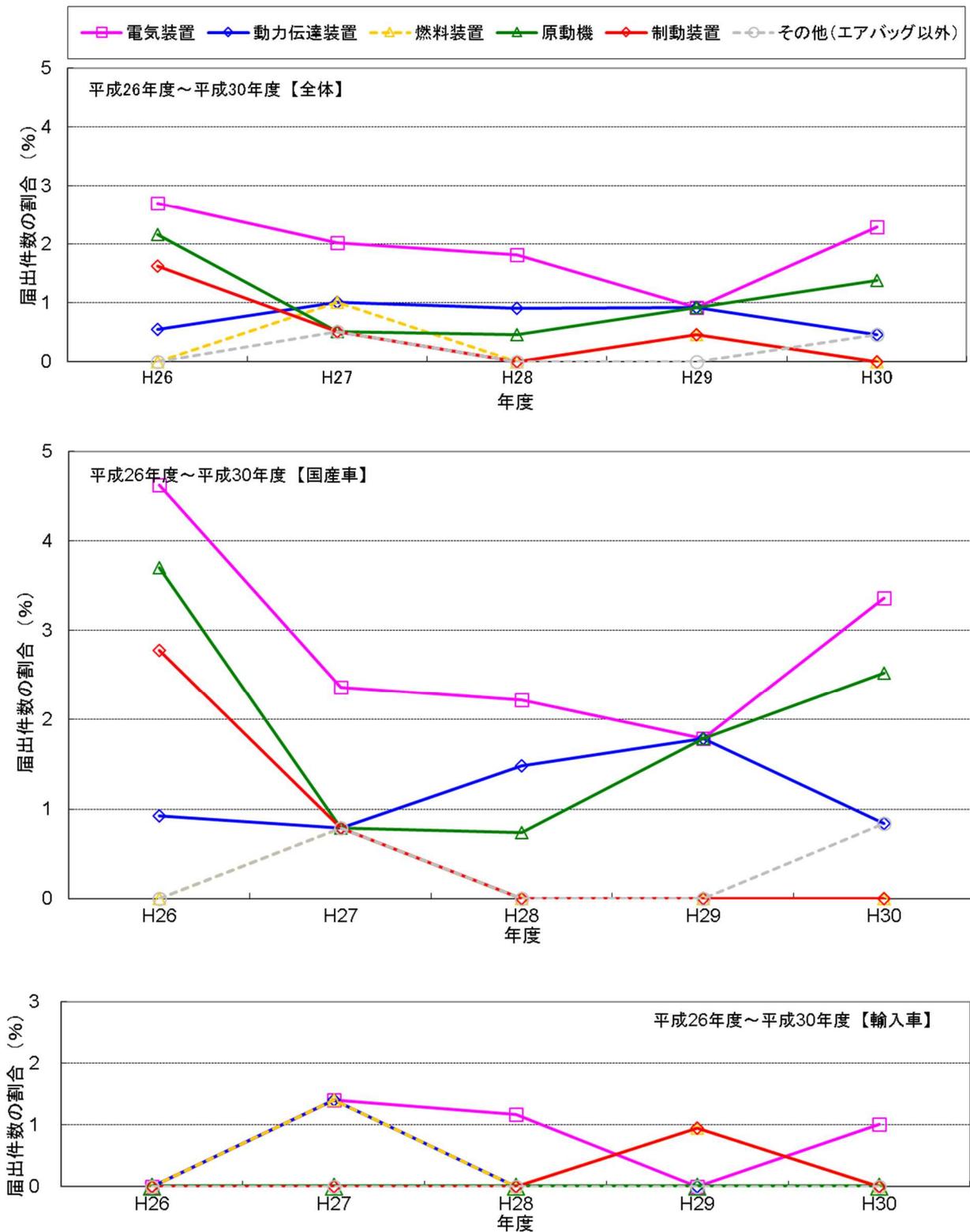


図 1-26 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合 (平成26年度～平成30年度)

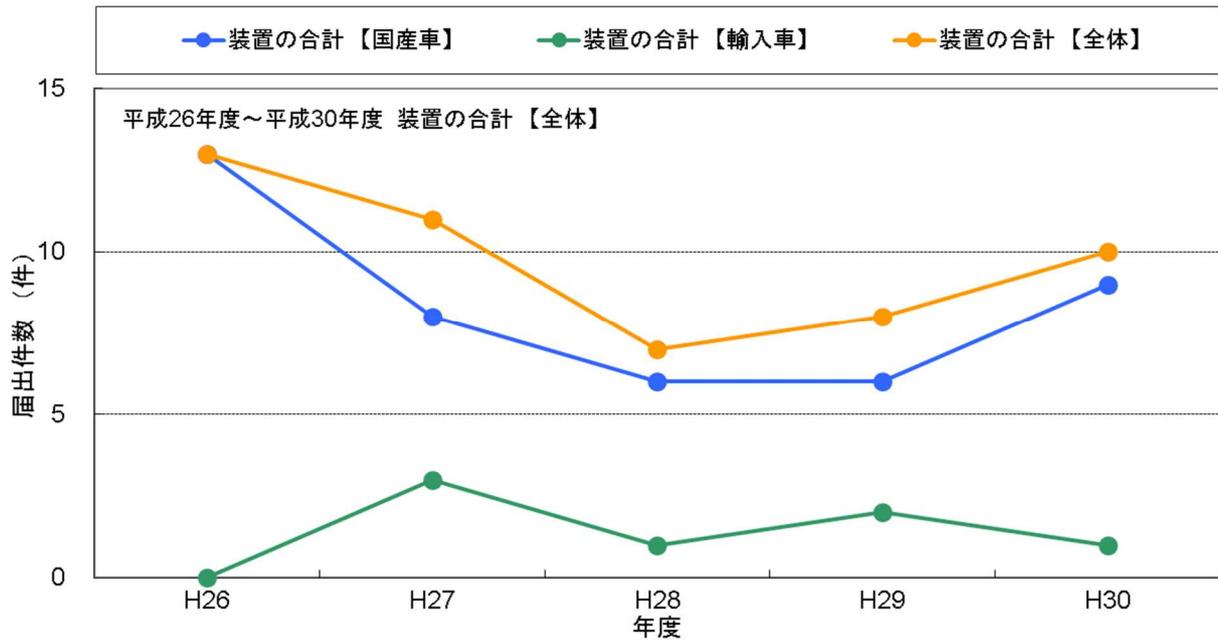


図 1-27 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(平成 26 年度～平成 30 年度)

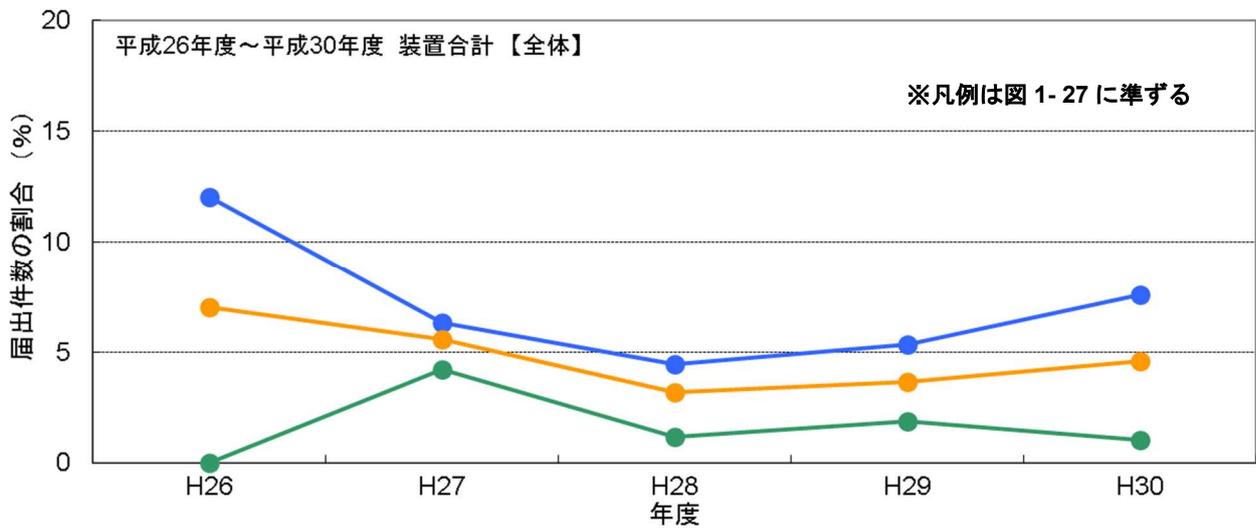


図 1-28 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (平成 26 年度～平成 30 年度)

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26年度から平成30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30年度における届出はなかった。

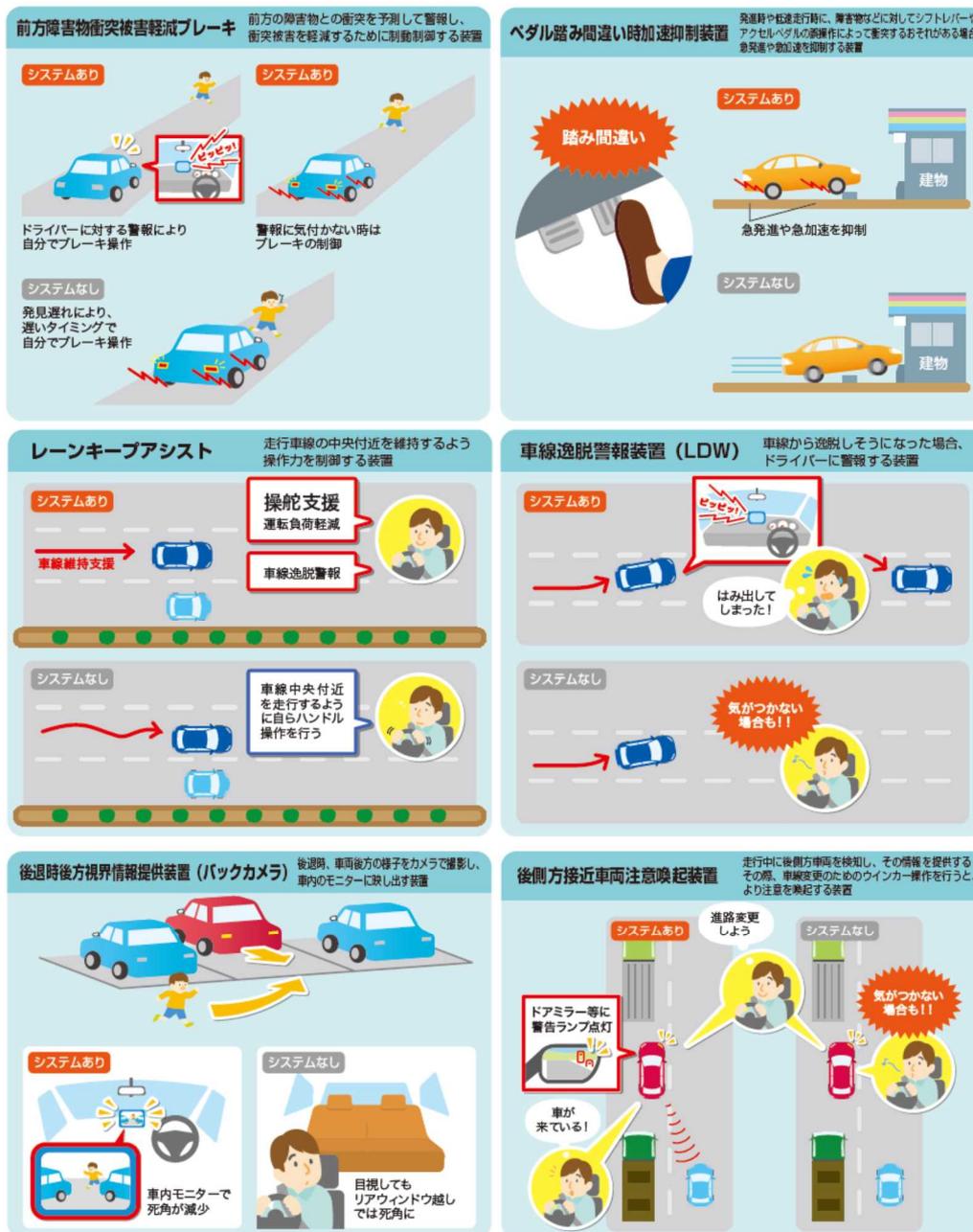


図1-28 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/japanese/practical.html>

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 26 年度～平成 30 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						
	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均	
衝突被害軽減ブレーキ	0	3	2	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	4	2	0	1	1	
ブレーキ	0	12,728	13,190	0	18,199	8,823	0	17	0	0	0	3	0	12,745	13,190	0	18,199	8,827	
レーンキープアシスト	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	
アシスト	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163	33	0	0	0	0	163	33	
ACC	件数 (台)	0	1*2	0	0	1*2	0*2	1	1*2	0	0	0	0*2	1	2*2	0	0	1*2	1*2
	台数 (台)	0	15*2	0	0	18,199*2	3,643*2	139	17*2	0	0	0	31*2	139	32*2	0	0	18,199*2	3,674*2
合計	件数 (件)	0	3*2	2	0	1*2	1*2	1	1*2	0	0	1	1*2	1	4*2	2	0	2*2	2*2
	台数 (台)	0	12,728*2	13,190	0	18,199*2	8,823*2	139	17*2	0	0	163	64*2	139	12,745*2	13,190	0	18,362*2	8,866*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。

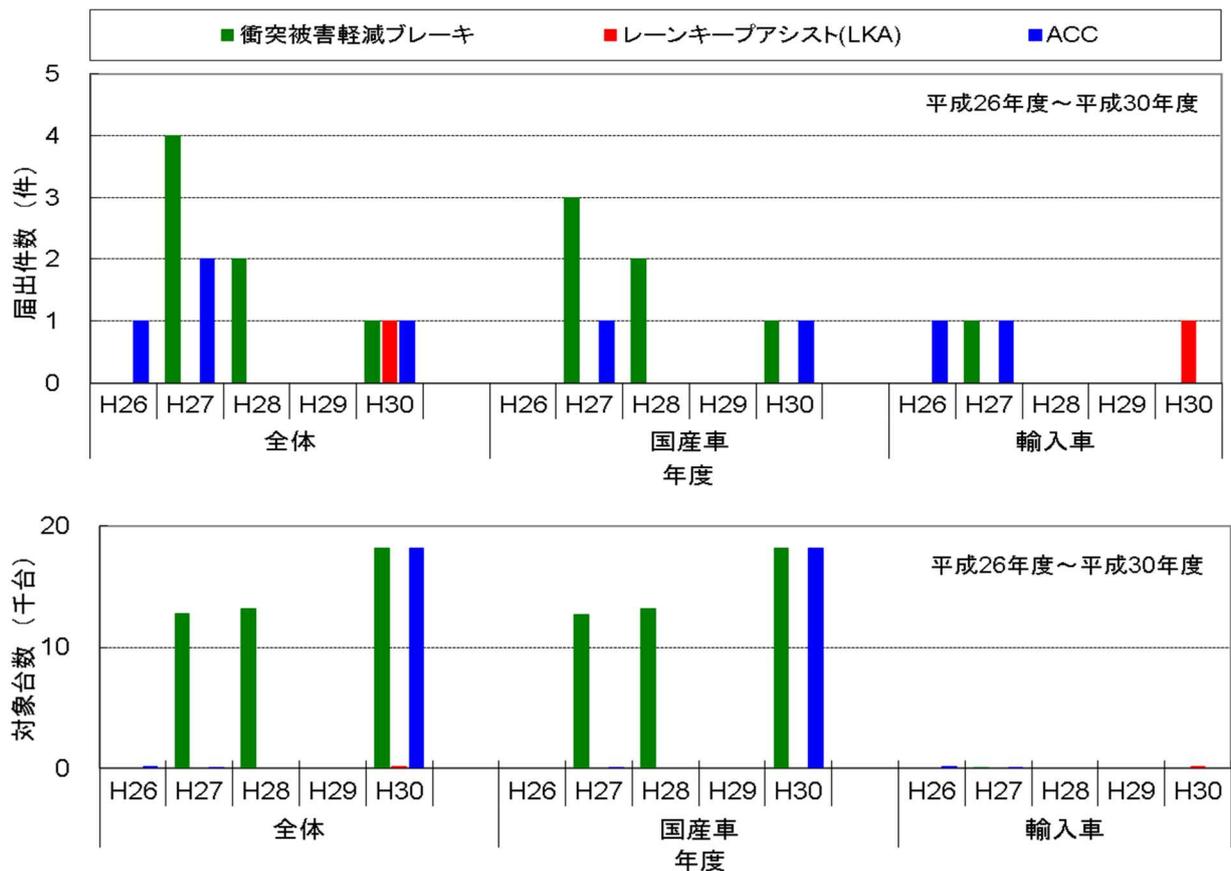


図 1-29 A S V技術に関するリコール届出件数及び対象台数 (平成 26 年度～平成 30 年度)

平成 26 年度から平成 30 年度までの A S V 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、0～4 件で推移している。

A S V 技術が装着された保有車両数*1 (以下、「A S V 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 A S V 技術の装着台数 (平成 26 年～平成 30 年)

ASV 技術の名称		装着台数 (台)				
		H26	H27	H28	H29	H30
衝突被害軽減 ブレーキ	【乗用車】	520,530	705,449	1,832,277	2,671,767	3,413,936
	【大型車】	26,368	34,666	42,844	59,153	94,485
	【乗用車及び 大型車の合計】	546,898	740,115	1,875,121	2,730,920	3,508,421
レーンキープアシスト【乗用車】		59,294	186,508	588,355	915,871	1,247,717
全車速 ACC【乗用車】		122,750	222,726	586,543	606,850	771,752

*1：国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイト A S V 技術装着台数
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/resource/data/r1souchakudaisu.pdf>

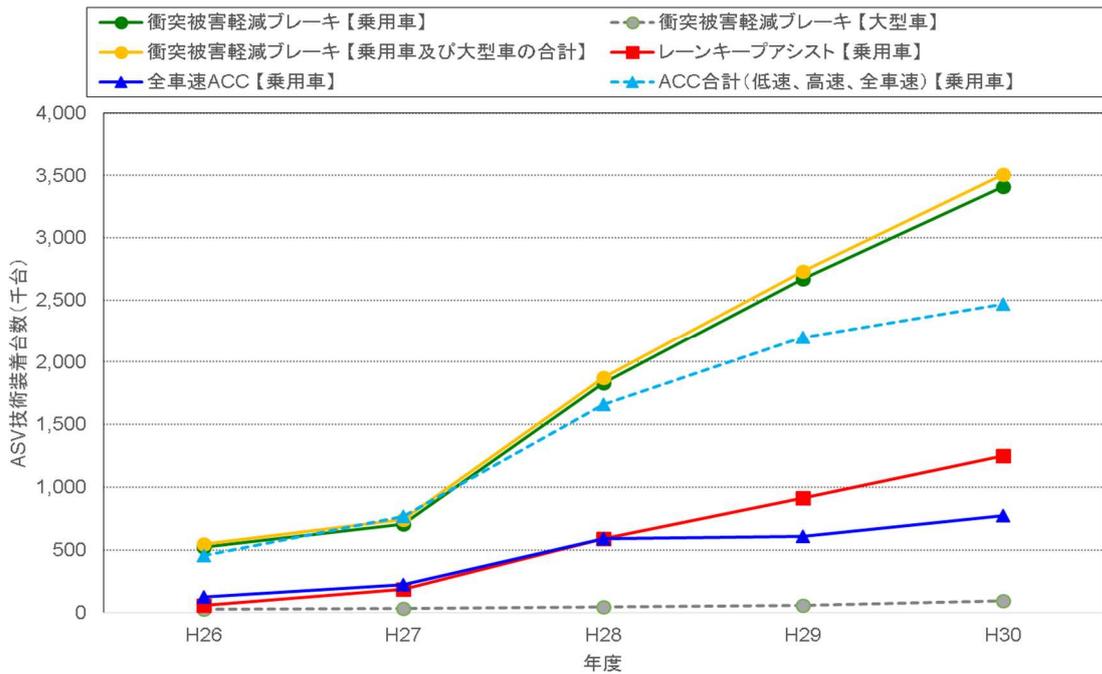


図 1-30 ASV技術の装着台数 (平成 26 年度～平成 30 年度)

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 26 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 26 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 26 年度から平成 30 年度までのリコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目・分類に区分けし、平成 26 年度から平成 30 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 30 年度末現在）のもの	

「全体」を表す図 2-1 をみると、平成 30 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 451 件で前年度と比べて 27 件増加しており、5 カ年平均と比べると 33 件多くなっていた。そのうち、「設計」に区分されるものが 269 件で、前年度と比べて 36 件増加しており、5 カ年平均と比べると 31 件多くなっていた。また、「製造」に区分されるものは 149 件であり、前年度に比べ 8 件減少し、5 カ年平均と比べると 4 件多かった。届出件数割合の 5 カ年平均をみると「設計」約 60%、「製造」約 33%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 180 件であり、前年度と比べて 34 件増加し、5 カ年平均と比べても 24 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 117 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 24.1%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。特に平成 30 年度においては前年度の 86 件から 31 件増と大きく増加している。次いで届出件数が多いのは「プログラムミス」42 件、「部品、材料の特性の不十分」27 件となっている。「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」127 件であり、前年度に比べ 6 件増加し、5 カ年平均と比べても 8 件多い。「作業工程」に該当する分類では「作業管理不適切」が 52 件と最も多く、前年度から 31 件と大きく増加している。なお、5 カ年平均の届出件数割合が最も高いのは「製造工程不適切」の 12.3%であり、「製造」区分の中で平成 26 年度から平成 29 年度までの過去 4 年間では常に届出件数が最も多かったが、平成 30 年度においては前年度の 53 件から 18 件と大きく減少し、36 件となっている。

国産車を表す図 2-2 をみると、平成 30 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 260 件で前年度と比べて 25 件増加し、5 カ年平均と比べても 7 件多くなっていた。そのうち、「設計」区分に該当するものは 173 件で、前年度と比べて 35 件増加しており、5 カ年平均と比べて 14 件多かった。対して「製造」区分に該当するものは 72 件で、前年度と比べて 10 件減少しており、5 カ年平均と比べて 1 件少なくなっている。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 63%、「製造」約 29%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」115 件であり、前年度と比べて 32 件増加しており 5 カ年平均と比べても 14 件多い。「設計自体」項目中の「評価基準の甘さ」分類は 78 件となっており、過去 5 年間で最も多くなっている。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」及び「耐久性」項目が同数 29 件となっており、どちらも前年度より増加している。「製造」に区分されるものにおいて届出件数が増加している項目はなく、最も届出件数が多い項目は、「作業工程」59 件であり、前年度と同数である。「作業工程」に該当する分類では「作業管理不適切」が 22 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。

輸入車を表す図 2-3 をみると、平成 30 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 191 件で前年度から 2 件増加し、5 カ年平均と比べても 26 件多い。そのうち、「設計」区分に該当するものは 96

件で、前年度と比べて1件増加しており、5カ年平均と比べても17件多い。「製造」に該当するものは77件で、前年度と比べて2件増加している。輸入車における届出件数割合を5カ年平均で見ると、「設計」47.8%、「製造」40.3%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」65件であり、前年度と比べて2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39件で最も多くなっている。なお、「プログラムミス」が23件と前年度から2件減少し、「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「部品、材料の特性の不十分」分類は、前年度の5件から9件増加し14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」68件であるが、前年度より6件増加しており、5カ年平均より5件多い。「作業工程」項目中では「作業管理不適切」分類が30件で最も多くなり、前年度と比べて21件と大きく増加している。なお、「作業工程」項目中の「作業員のミス」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、「作業管理不適切」が増加し、前年度まで多かった「作業工程不適切」、「マニュアルの不備」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。

これらのことから、平成30年度「全体」の不具合発生原因で「設計」区分の増加が総届出件数の増加につながっていることが分かる。「設計」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、「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。

また、「製造」区分においては、「作業管理不適切」分類が、国産車及び輸入車において大きく増加している。しかし、「全体」の不具合発生原因における「製造」区分の件数は減少している。

※: 太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

全体

設 計						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	266	219	203	233	269	238
件数(%)	64.4	53.7	51.8	55.0	59.6	57.0

総 届 出 件 数						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	413	408	392	424	451	418
件数(%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	142	142	133	157	149	145
件数(%)	34.4	34.8	33.9	37.0	33.0	34.6

そ の 他						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	5	47	56	34	33	35
件数(%)	1.2	11.5	14.3	8.0	7.3	8.4

性 能						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	44	37	22	48	52	41
件数(%)	10.7	9.1	5.6	11.3	11.5	9.7

耐 久 性						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	48	36	47	39	37	41
件数(%)	11.6	8.8	12.0	9.2	8.2	9.9

設 計 自 体						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	174	146	134	146	180	156
件数(%)	42.1	35.8	34.2	34.4	39.9	37.4

作 業 工 程						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	115	124	110	121	127	119
件数(%)	27.8	30.4	28.1	28.5	28.2	28.6

機 械 設 備						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	10	4	10	21	14	12
件数(%)	2.4	1.0	2.6	5.0	3.1	2.8

工 具 ・ 治 具						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	6	8	11	12	6	9
件数(%)	1.5	2.0	2.8	2.8	1.3	2.1

部 品 ・ 材 料						
	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
届出(件)	11	6	2	3	2	5
件数(%)	2.7	1.5	0.5	0.7	0.4	1.1

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
量製品の品質に見込み違い	届出(件)	5	3	0	3	1	2
	件数(%)	1.2	0.7	0.0	0.7	0.2	0.6

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
部品、材料の特性の不十分	届出(件)	28	10	11	15	27	18
	件数(%)	6.8	2.5	2.8	3.5	6.0	4.4

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
使用環境条件の甘さ	届出(件)	11	24	11	30	24	20
	件数(%)	2.7	5.9	2.8	7.1	5.3	4.8

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
開発評価の不備	届出(件)	33	26	36	23	26	29
	件数(%)	8.0	6.4	9.2	5.4	5.8	6.9

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
実車相当テストの不十分	届出(件)	15	10	11	16	11	13
	件数(%)	3.6	2.5	2.8	3.8	2.4	3.0

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
評価基準の甘さ	届出(件)	120	99	81	86	117	101
	件数(%)	29.1	24.3	20.7	20.3	25.9	24.1

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
図面等の不備	届出(件)	14	23	27	25	21	22
	件数(%)	3.4	5.6	6.9	5.9	4.7	5.3

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
プログラムミス	届出(件)	40	24	26	35	42	33
	件数(%)	9.7	5.9	6.6	8.3	9.3	8.0

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
作業員のミス	届出(件)	33	26	35	31	26	30
	件数(%)	8.0	6.4	8.9	7.3	5.8	7.2

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
マニュアルの不備	届出(件)	3	13	11	16	13	11
	件数(%)	0.7	3.2	2.8	3.8	2.9	2.7

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
製造工程不適切	届出(件)	65	60	43	53	36	51
	件数(%)	15.7	14.7	11.0	12.5	8.0	12.3

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
作業管理不適切	届出(件)	14	25	21	21	52	27
	件数(%)	3.4	6.1	5.4	5.0	11.5	6.4

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
保守管理の不備	届出(件)	10	4	10	21	14	12
	件数(%)	2.4	1.0	2.6	5.0	3.1	2.8

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
保守管理の不備	届出(件)	3	7	8	12	6	7
	件数(%)	0.7	1.7	2.0	2.8	1.3	1.7

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
金型寸法の不適切	届出(件)	3	1	3	0	0	1
	件数(%)	0.7	0.2	0.8	0.0	0.0	0.3

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
管理の不備	届出(件)	11	5	2	3	2	5
	件数(%)	2.7	1.2	0.5	0.7	0.4	1.1

		H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
再生品利用の不備	届出(件)	0	1	0	0	0	0
	件数(%)	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0

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 力年平均)

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

国産車

不
具
合
発
生
原
因

設 計						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	179	156	150	138	173	159
件数(%)	70.2	58.6	60.7	58.7	66.5	63.0

総 届 出 件 数						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	255	266	247	235	260	253
件数(%)	100	101	100	99	100	100

製 造						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	72	77	62	82	72	73
件数(%)	28.2	28.9	25.1	34.9	27.7	28.9

そ の 他						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	4	33	35	15	15	20
件数(%)	1.7	13.5	13.7	5.8	5.8	8.1

性 能						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	29	25	15	28	29	25
件数(%)	11.4	9.4	6.1	11.9	11.2	10.0

耐 久 性						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	39	26	43	27	29	33
件数(%)	15.3	9.8	17.4	11.5	11.2	13.0

設 計 自 体						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	111	105	92	83	115	101
件数(%)	43.5	39.5	37.2	35.3	44.2	40.1

作 業 工 程						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	51	64	48	59	59	56
件数(%)	20.0	24.1	19.4	25.1	22.7	22.2

機 械 設 備						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	9	3	9	13	7	8
件数(%)	3.5	1.1	3.6	5.5	2.7	3.2

工 具 ・ 治 具						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	5	7	4	8	4	6
件数(%)	2.0	2.6	1.6	3.4	1.5	2.2

部 品 ・ 材 料						
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
届出(件)	7	3	1	2	2	3
件数(%)	2.7	1.1	0.4	0.9	0.8	1.2

量製品の品質に見込み違い	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	3	3	0	3	1	2
		1.2	1.1	0.0	1.3	0.4	0.8
部品、材料の特性の不十分	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	16	3	7	10	13	10
		6.3	1.1	2.8	4.3	5.0	3.9
使用環境条件の甘さ	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	10	19	8	15	15	13
		4.1	7.1	3.2	6.4	5.8	5.3
開発評価の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	27	19	34	14	21	23
		10.8	7.4	13.1	6.0	8.1	9.1
実車相当テストの不十分	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	12	7	9	13	8	10
		4.9	2.6	3.8	5.5	3.1	3.9
評価基準の甘さ	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	77	77	55	55	78	68
		32.4	28.2	22.5	23.4	30.0	27.1
図面等の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	9	16	23	18	18	17
		3.8	6.4	9.4	7.7	6.9	6.7
プログラムミス	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	25	12	14	10	19	16
		10.2	4.7	5.9	4.3	7.3	6.3
作業員のミス	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	14	14	11	19	13	14
		6.0	5.4	4.7	8.1	5.0	5.6
マニュアルの不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	2	11	5	10	10	8
		0.9	4.3	2.1	4.3	3.8	3.0
製造工程不適切	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	24	18	23	18	14	19
		10.0	7.2	9.3	7.7	5.4	7.7
作業管理不適切	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	11	21	9	12	22	15
		4.7	8.2	3.7	5.1	8.5	5.9
保守管理の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	9	3	9	13	7	8
		3.7	1.2	3.7	5.5	2.7	3.2
保守管理の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	3	6	4	8	4	5
		1.3	2.4	1.6	3.4	1.5	2.0
金型寸法の不適切	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	2	1	0	0	0	1
		0.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.2
管理の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	7	2	1	2	2	3
		2.9	0.8	0.4	0.9	0.8	1.1
再生品利用の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
	件数(%)	0	1	0	0	0	0
		0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1

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

設 計						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	87	63	53	95	96	79
	55.1	44.4	36.6	50.3	50.3	47.8

総 届 出 件 数						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	158	142	145	189	191	165
	100	100	97	100	100	100

製 造						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	70	65	71	75	77	72
	44.3	45.8	49.0	39.7	40.3	43.4

そ の 他						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	1	14	21	19	18	15
	0.8	10.1	11.0	9.9	9.4	8.8

性 能						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	15	12	7	20	23	15
	9.5	8.5	4.8	10.6	12.0	9.3

耐 久 性						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	9	10	4	12	8	9
	5.7	7.0	2.8	6.3	4.2	5.2

設 計 自 体						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	63	41	42	63	65	55
	39.9	28.9	29.0	33.3	34.0	33.2

作 業 工 程						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	64	60	62	62	68	63
	40.5	42.3	42.8	32.8	35.6	38.3

機 械 設 備						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	1	1	1	8	7	4
	0.6	0.7	0.7	4.2	3.7	2.2

工 具 ・ 治 具						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	1	1	7	4	2	3
	0.6	0.7	4.8	2.1	1.0	1.8

部 品 ・ 材 料						
届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
件数(%)	4	3	1	1	0	2
	2.5	2.1	0.7	0.5	0.0	1.1

量製品の品質に見込み違い	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	2	0	0	0	0	0
		1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
部品、材料の特性の不十分	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	12	7	4	5	14	8
		7.7	4.9	2.8	2.6	7.3	5.1
使用環境条件の甘さ	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	1	5	3	15	9	7
		0.7	3.6	2.1	7.9	4.7	4.0
開発評価の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	6	7	2	9	5	6
		3.9	5.1	1.3	4.8	2.6	3.5
実車相当テストの不十分	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	3	3	2	3	3	3
		1.9	2.3	1.2	1.6	1.6	1.7
評価基準の甘さ	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	43	22	26	31	39	32
		27.6	16.8	15.7	16.4	20.4	19.5
図面等の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	5	7	4	7	3	5
		3.7	5.2	2.3	3.7	1.6	3.2
プログラムミス	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	15	12	12	25	23	17
		10.9	9.1	6.9	13.2	12.0	10.5
作業員のミス	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	19	12	24	12	13	16
		14.2	9.1	12.8	6.3	6.8	9.7
マニュアルの不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	1	2	6	6	3	4
		0.8	1.4	3.4	3.2	1.6	2.2
製造工程不適切	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	41	42	20	35	22	32
		32.0	28.4	11.4	18.5	11.5	19.4
作業管理不適切	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	3	4	12	9	30	12
		2.3	3.2	6.3	4.8	15.7	7.0
保守管理の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	1	1	1	8	7	4
		0.8	0.7	0.7	4.2	3.7	2.2
保守管理の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	0	1	4	4	2	2
		0.0	0.7	2.1	2.1	1.0	1.3
金型寸法の不適切	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	1	0	3	0	0	1
		0.8	0.0	1.5	0.0	0.0	0.5
管理の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	4	3	1	1	0	2
		3.1	2.1	0.5	0.5	0.0	1.1
再生品利用の不備	届出(件)	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均
	件数(%)	0	0	0	0	0	0
		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 力年平均)

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 26 年度から平成 30 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 30 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 30 年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 46 件で最も多くなっており、前年度の 39 件から 7 件増加し、5 カ年平均においても 42 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動力伝達装置 39 件であり、前年度の 17 件から 22 件増と大きく増加している。平成 27 年度から増加傾向にあった電気装置、制動装置及び車体・車枠はいずれも前年度と比べて減少している。排出ガス発散防止装置の届出件数は 21 件であり、前年度の 10 件から 11 件増と大きく増加している。

国産車を示す表 2-3 を見ると、平成 30 年度において原動機の届出件数が 36 件と最も多く前年度の 23 件から 13 件増加している。5 カ年平均も全装置の中最も多く、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 31 件であり前年度の 12 件から 19 件増と大きく増加している。また、電気装置については届出件数 20 件であり、前年度の 28 件から 8 件減少している。燃料装置については届出件数が 15 件で前年度の 9 件から 6 件増加している。なお、車枠・車体が 15 件で前年度の 12 件から 3 件増加し、制動装置については 14 件で前年度の 11 件から 3 件増加している。

輸入車を示す表 2-4 を見ると、電気装置の届出件数が 13 件と最も多い。次いで排出ガス発散防止装置での届出件数が多く 11 件で前年度の 2 件から 9 件増加している。原動機及び燃料装置は 5 カ年平均において電気装置と比べて件数が多いが、原動機は前年度から 6 件減少し 10 件となり、燃料装置においては前年度から 10 件減少し 6 件となっており、両装置とも前年度と比べて減少している。制動装置の届出件数は 10 件と前年度の 14 件から 4 件減少している。乗車装置は前年度から 4 件増加し 10 件であり、車枠・車体も前年度から 2 件増加し 6 件となっている。国産車と比較すると輸入車では排出ガス発散防止装置が上位にあり、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ており、輸入車で届出が減少したものの、国産車において大きく増加したことから「全体」において最も届出件数が多くなっていた。また、動力伝達装置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、国産車の届出件数が増加していたことが影響していた。制動装置は、国産車で届出件数が増加していたものの、輸入車において減少していたことから前年度と比べて減少していた。電気装置は、国産車の届出が減少しており、輸入車の届出は増加していたが全体では減少していた。排出ガス発散防止装置においては、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、燃料装置における届出件数の減少は輸入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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
原動機	件数	(件)	53	34	38	39	46	42
		(%)	20	15.5	18.7	16.7	17.1	17.6
動力伝達装置	件数	(件)	36	26	29	17	39	29
		(%)	13.5	11.9	14.3	7.3	14.5	12.4
電気装置	件数	(件)	19	36	31	37	33	31
		(%)	7.1	16.4	15.3	15.9	12.3	13.1
制動装置	件数	(件)	25	18	12	25	24	21
		(%)	9.4	8.2	5.9	10.7	8.9	8.7
燃料装置	件数	(件)	29	20	25	25	21	24
		(%)	10.9	9.1	12.3	10.7	7.8	10.1
車枠・車体	件数	(件)	4	11	7	16	21	12
		(%)	1.5	5.0	3.4	6.9	7.8	5.0
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	13	11	9	10	21	13
		(%)	4.9	5.0	4.4	4.3	7.8	5.4
乗車装置	件数	(件)	18	14	11	9	12	13
		(%)	6.8	6.4	5.4	3.9	4.5	5.4
灯火装置	件数	(件)	15	10	6	10	10	10
		(%)	5.6	4.6	3.0	4.3	3.7	4.3
かじ取装置	件数	(件)	10	9	9	6	9	9
		(%)	3.8	4.1	4.4	2.6	3.3	3.6
走行装置	件数	(件)	7	2	1	6	5	4
		(%)	2.6	0.9	0.5	2.6	1.9	1.8
緩衝装置	件数	(件)	3	0	8	7	4	4
		(%)	1.1	0.0	3.9	3.0	1.5	1.8
その他(エアバ ッグ)	件数	(件)	6	5	3	6	4	5
		(%)	2.3	2.3	1.5	2.6	1.5	2.0
その他(エアバ ッグ以外)	件数	(件)	28	23	14	20	20	21
		(%)	10.5	10.5	6.9	8.6	7.4	8.8
合 計	件数	(件)	266	219	203	233	269	238
		(%)	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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
原動機	件数	(件)	40	23	32	23	36	31
		(%)	22	14.7	21.3	16.7	20.8	19.3
動力伝達装置	件数	(件)	30	20	24	12	31	23
		(%)	16.8	12.8	16.0	8.7	17.9	14.7
電気装置	件数	(件)	17	29	19	28	20	23
		(%)	9.5	18.6	12.7	20.3	11.6	14.2
燃料装置	件数	(件)	14	12	18	9	15	14
		(%)	7.8	7.7	12.0	6.5	8.7	8.5
車枠・車体	件数	(件)	3	11	5	12	15	9
		(%)	1.7	7.1	3.3	8.7	8.7	5.8
制動装置	件数	(件)	19	12	9	11	14	13
		(%)	11	7.7	6.0	8.0	8.1	8.2
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	12	9	8	8	10	9
		(%)	6.7	5.8	5.3	5.8	5.8	5.9
灯火装置	件数	(件)	8	7	5	4	6	6
		(%)	4.5	4.5	3.3	2.9	3.5	3.8
かじ取装置	件数	(件)	5	7	9	2	5	6
		(%)	2.8	4.5	6.0	1.4	2.9	3.5
走行装置	件数	(件)	4	1	0	6	4	3
		(%)	2.2	0.6	0.0	4.3	2.3	1.9
乗車装置	件数	(件)	9	8	4	3	2	5
		(%)	5.0	5.1	2.7	2.2	1.2	3.3
緩衝装置	件数	(件)	2	0	5	5	1	3
		(%)	1.1	0.0	3.3	3.6	0.6	1.6
その他(エアバ ッグ)	件数	(件)	0	1	2	2	2	1
		(%)	0.0	0.6	1.3	1.4	1.2	0.9
その他(エアバ ッグ以外)	件数	(件)	16	16	10	13	12	13
		(%)	8.9	10.3	6.7	9.4	6.9	8.4
合 計	件数	(件)	179	156	150	138	173	159
		(%)	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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
電気装置	件数	(件)	2	7	12	9	13	9
		(%)	2	11.1	22.6	9.5	13.5	10.9
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	1	2	1	2	11	3
		(%)	1.1	3.2	1.9	2.1	11.5	4.3
原動機	件数	(件)	13	11	6	16	10	11
		(%)	14.9	17.5	11.3	16.8	10.4	14.2
制動装置	件数	(件)	6	6	3	14	10	8
		(%)	6.9	9.5	5.7	14.7	10.4	9.9
乗車装置	件数	(件)	9	6	7	6	10	8
		(%)	10.3	9.5	13.2	6.3	10.4	9.6
動力伝達装置	件数	(件)	6	6	5	5	8	6
		(%)	6.9	9.5	9.4	5.3	8.3	7.6
燃料装置	件数	(件)	15	8	7	16	6	10
		(%)	17.2	12.7	13.2	16.8	6.3	13.2
車枠・車体	件数	(件)	1	0	2	4	6	3
		(%)	1.1	0.0	3.8	4.2	6.3	3.3
かじ取装置	件数	(件)	5	2	0	4	4	3
		(%)	5.7	3.2	0.0	4.2	4.2	3.8
灯火装置	件数	(件)	7	3	1	6	4	4
		(%)	8.0	4.8	1.9	6.3	4.2	5.3
緩衝装置	件数	(件)	1	0	3	2	3	2
		(%)	1.1	0.0	5.7	2.1	3.1	2.3
走行装置	件数	(件)	3	1	1	0	1	1
		(%)	3.4	1.6	1.9	0.0	1.0	1.5
その他(エアバッグ)	件数	(件)	6	4	1	4	2	3
		(%)	6.9	6.3	1.9	4.2	2.1	4.3
その他(エアバッグ以外)	件数	(件)	12	7	4	7	8	8
		(%)	13.8	11.1	7.5	7.4	8.3	9.6
合計	件数	(件)	87	63	53	95	96	79
		(%)	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 26 年度から平成 30 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 30 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 30 年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、制動装置が 27 件で最も多くなっており、前年度の 17 件から 10 件増加していた。なお、5 カ年平均においても 20 件と最も多い装置となっている。「全体」においてかじ取り装置以外の全ての装置で届出件数が前年度と比べて増加しており、合計は 263 件と前年度から 106 件と大きく増加している。特に大きく増加している装置として、電気装置と排出ガス発散防止装置がある。電気装置は 26 件で前年度の 9 件から 17 件増加しており、排出ガス発散防止装置は前年度の 2 件から 22 件増加し 24 件となっている。

国産車を示す表 2-6 を見ると、平成 30 年度においては車枠・車体及び走行装置の届出件数が同数で最も多くなっており、車枠・車体においては 11 件で前年度の 5 件から 6 件増加し、走行装置においては 11 件で前年度の 1 件から 10 件増加している。なお、どちらも 5 カ年平均と比べて件数が多くなっている。制動装置は 9 件で前年度の 10 件から 1 件減少しているが、5 カ年平均においては 10 件と最も多い。原動機は 7 件で前年度の 15 件から 8 件減少しており、5 カ年平均 9 件より 2 件少ない。電気装置については、届出件数 7 件で前年度の 8 件から 1 件減少し、燃料装置については届出件数 5 件で前年度と同数である。動力伝達装置装置については、届出件数 4 件で前年度の 8 件から 4 件減少し、排出ガス発散防止装置については届出件数 4 件で前年度の 2 件より 2 件増加している。合計は前年度の 82 件から 10 件減少し 72 件となっている。

輸入車を示す表 2-7 を見ると、排出ガス発散防止装置の届出件数が 20 件で最も多くなっており、前年度は 0 件であったため大きく増加している。なお、5 カ年平均は 5 件で 15 件多くなっていった。次いで、届出件数の多かった装置は電気装置 19 件であり、前年度の 1 件から 18 件増と大きく増加しており、5 カ年平均の 7 件より 12 件多くなっている。輸入車では、走行装置以外の全ての装置において届出件数が増加しており、緩衝装置以外の装置においては 5 カ年平均より件数が多くなっている。上位 5 つの装置においては、前年度と比べてそれぞれ 10 件以上増加している。なお、合計は 191 件と前年度の 75 件から 116 件増と大きく増加している。

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前年度より大きく増加した要因は、国産車で届出は減少したものの、輸入車の複数の装置において届出が大きく増加したことから「全体」において最も多くなっていた。特に排出ガス発散防止装置及び電気装置の届出が大きく増加した要因は、輸入車の届出件数が大きく影響している。また、制動装置及び原動機については、国産車の届出件数は減少しているが、輸入車の届出件数が増加したことから「全体」においては増加していた。

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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
	件数	(%)						
制動装置	件数	(件)	20	14	21	17	27	20
		(%)	14	9.9	15.8	10.8	10.3	11.8
電気装置	件数	(件)	11	10	4	9	26	12
		(%)	7.7	7.0	3.0	5.7	9.9	7.2
原動機	件数	(件)	14	20	9	20	25	18
		(%)	9.9	14.1	6.8	12.7	9.5	10.5
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	1	0	2	2	24	6
		(%)	0.7	0.0	1.5	1.3	9.1	3.5
燃料装置	件数	(件)	10	20	9	11	23	15
		(%)	7.0	14.1	6.8	7.0	8.7	8.7
車枠・車体	件数	(件)	7	6	12	9	23	11
		(%)	4.9	4.2	9.0	5.7	8.7	6.8
乗車装置	件数	(件)	8	11	9	16	18	12
		(%)	5.6	7.7	6.8	10.2	6.8	7.4
動力伝達装置	件数	(件)	16	14	23	12	17	16
		(%)	11.3	9.9	17.3	7.6	6.5	9.8
走行装置	件数	(件)	9	2	1	5	12	6
		(%)	6.3	1.4	0.8	3.2	4.6	3.5
灯火装置	件数	(件)	2	4	5	9	10	6
		(%)	1.4	2.8	3.8	5.7	3.8	3.6
かじ取装置	件数	(件)	8	9	5	13	9	9
		(%)	5.6	6.3	3.8	8.3	3.4	5.3
緩衝装置	件数	(件)	12	9	9	7	8	9
		(%)	8.5	6.3	6.8	4.5	3.0	5.4
その他(エアバッグ)	件数	(件)	21	9	11	15	25	16
		(%)	14.8	6.3	8.3	9.6	9.5	9.7
その他(エアバッグ以外)	件数	(件)	3	14	13	12	16	12
		(%)	2.1	9.9	9.8	7.6	6.1	6.9
合 計	件数	(件)	142	142	133	157	263	167
		(%)	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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
車枠・車体	件数	(件)	2	5	9	5	11	6
		(%)	3	6.5	14.5	6.1	15.3	8.8
走行装置	件数	(件)	7	1	0	1	11	4
		(%)	9.7	1.3	0.0	1.2	15.3	5.5
制動装置	件数	(件)	10	8	14	10	9	10
		(%)	13.9	10.4	22.6	12.2	12.5	14.0
原動機	件数	(件)	8	13	3	15	7	9
		(%)	11.1	16.9	4.8	18.3	9.7	12.6
電気装置	件数	(件)	5	3	2	8	7	5
		(%)	6.9	3.9	3.2	9.8	9.7	6.8
燃料装置	件数	(件)	2	8	2	5	5	4
		(%)	2.8	10.4	3.2	6.1	6.9	6.0
動力伝達装置	件数	(件)	10	10	11	8	4	9
		(%)	13.9	13.0	17.7	9.8	5.6	11.8
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	0	0	0	2	4	1
		(%)	0.0	0.0	0.0	2.4	5.6	1.6
緩衝装置	件数	(件)	4	2	4	4	3	3
		(%)	5.6	2.6	6.5	4.9	4.2	4.7
乗車装置	件数	(件)	4	4	3	1	2	3
		(%)	5.6	5.2	4.8	1.2	2.8	3.8
灯火装置	件数	(件)	1	3	3	7	2	3
		(%)	1.4	3.9	4.8	8.5	2.8	4.4
かじ取装置	件数	(件)	5	6	1	6	1	4
		(%)	6.9	7.8	1.6	7.3	1.4	5.2
その他(エアバ ッグ)	件数	(件)	14	3	4	4	2	5
		(%)	19.4	3.9	6.5	4.9	2.8	7.4
その他(エアバ ッグ以外)	件数	(件)	0	11	6	6	4	5
		(%)	0.0	14.3	9.7	7.3	5.6	7.4
合 計	件数	(件)	72	77	62	82	72	73
		(%)	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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	1	0	2	0	20	5
		(%)	1	0.0	2.8	0.0	10.5	4.9
電気装置	件数	(件)	6	7	2	1	19	7
		(%)	8.6	10.8	2.8	1.3	9.9	7.4
原動機	件数	(件)	6	7	6	5	18	8
		(%)	8.6	10.8	8.5	6.7	9.4	8.9
燃料装置	件数	(件)	8	12	7	6	18	10
		(%)	11.4	18.5	9.9	8.0	9.4	10.8
制動装置	件数	(件)	10	6	7	7	18	10
		(%)	14.3	9.2	9.9	9.3	9.4	10.2
乗車装置	件数	(件)	4	7	6	15	16	10
		(%)	5.7	10.8	8.5	20.0	8.4	10.2
動力伝達装置	件数	(件)	6	4	12	4	13	8
		(%)	8.6	6.2	16.9	5.3	6.8	8.3
車枠・車体	件数	(件)	5	1	3	4	12	5
		(%)	7.1	1.5	4.2	5.3	6.3	5.3
かじ取装置	件数	(件)	3	3	4	7	8	5
		(%)	4.3	4.6	5.6	9.3	4.2	5.3
灯火装置	件数	(件)	1	1	2	2	8	3
		(%)	1.4	1.5	2.8	2.7	4.2	3.0
緩衝装置	件数	(件)	8	7	5	3	5	6
		(%)	11.4	10.8	7.0	4.0	2.6	5.9
走行装置	件数	(件)	2	1	1	4	1	2
		(%)	2.9	1.5	1.4	5.3	0.5	1.9
その他(エアバ ッグ)	件数	(件)	7	6	7	11	23	11
		(%)	10.0	9.2	9.9	14.7	12.0	11.4
その他(エアバ ッグ以外)	件数	(件)	3	3	7	6	12	6
		(%)	4.3	4.6	9.9	8.0	6.3	6.6
合 計	件数	(件)	70	65	71	75	191	94
		(%)	100	100	100	100	100	100

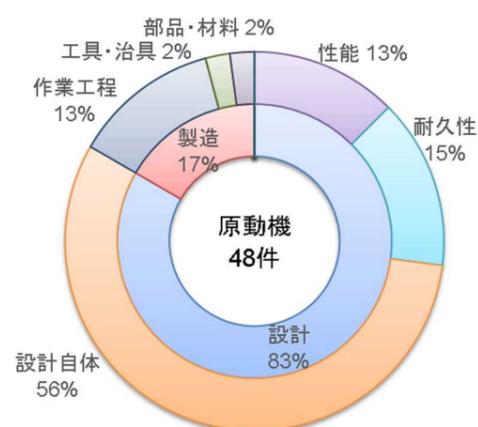
2.3 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合

(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

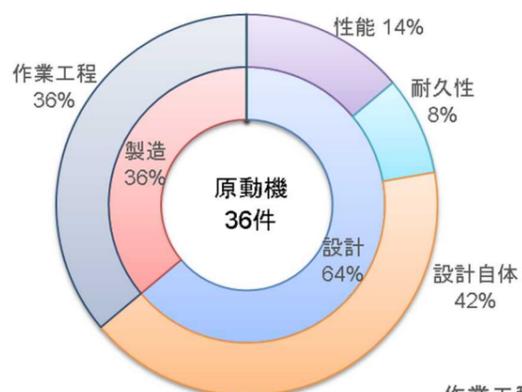
平成 26 年度から平成 30 年度までの国産車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目に区分けし、平成 26 年度から平成 30 年度及び 5 年平均の各届出件数及びその割合を表 2-8、表 2-9、表 2-10 及び表 2-11 に、それらをグラフにしたものを図 2-4、図 2-5、図 2-6 及び図 2-7 にそれぞれ示す。なお、当該統計については、平成 30 年度の国産車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【原動機】、【動力伝達装置】、【電気装置】及び【車枠・車体】表 1-13 参照）を対象とした。

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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

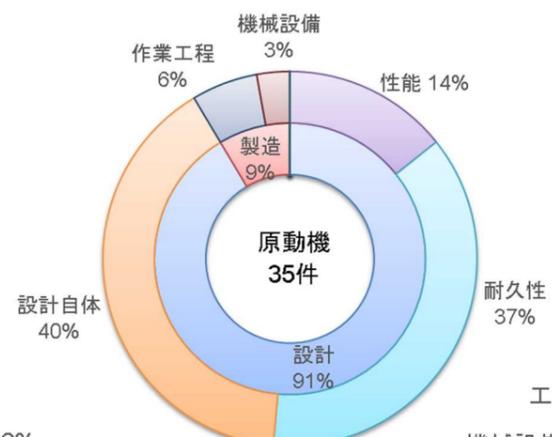
発生原因	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	40	83	23	64	32	91	23	61	36	84	31	77
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	17	13	36	3	9	15	39	7	16	9	23
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	6	13	5	14	5	14	7	18	5	12	6	14
②耐久性	7	15	3	8	13	37	5	13	8	19	7	18
③設計自体	27	56	15	42	14	40	11	29	23	53	18	45
④作業工程	6	13	13	36	2	6	8	21	6	14	7	18
⑤機械設備	0	0	0	0	1	3	3	8	1	2	1	3
⑥工具・治具	1	2	0	0	0	0	4	11	0	0	1	3
⑦部品・材料	1	2	0	0	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	48	100	36	100	35	100	38	100	43	100	40	100



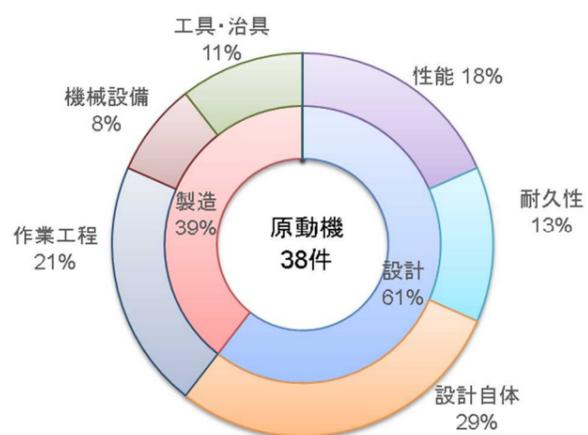
H26 (国産車)



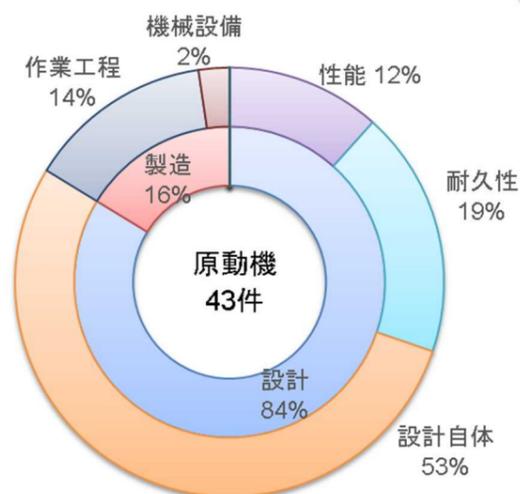
H27 (国産車)



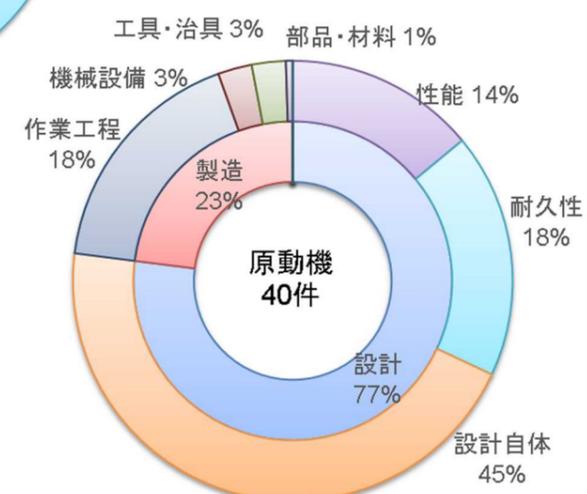
H28 (国産車)



H29 (国産車)



H30 (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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

表 2-9 動力伝達装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	30	75	20	67	24	69	12	60	31	89	23	73
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	25	10	33	11	31	8	40	4	11	9	27
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	7	18	3	10	0	0	0	0	7	20	3	11
②耐久性	6	15	3	10	10	29	2	10	6	17.1	5	17
③設計自体	17	43	14	47	14	40	10	50	18	51.4	15	46
④作業工程	7	18	7	23	6	17	5	25	3	8.6	6	18
⑤機械設備	3	8	0	0	3	9	2	10	0	0	2	5
⑥工具・治具	0	0	3	10	2	6	0	0	0	0	1	3
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	1	5	1	2.9	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	40	100	30	100	35	100	20	100	35	100	32	100

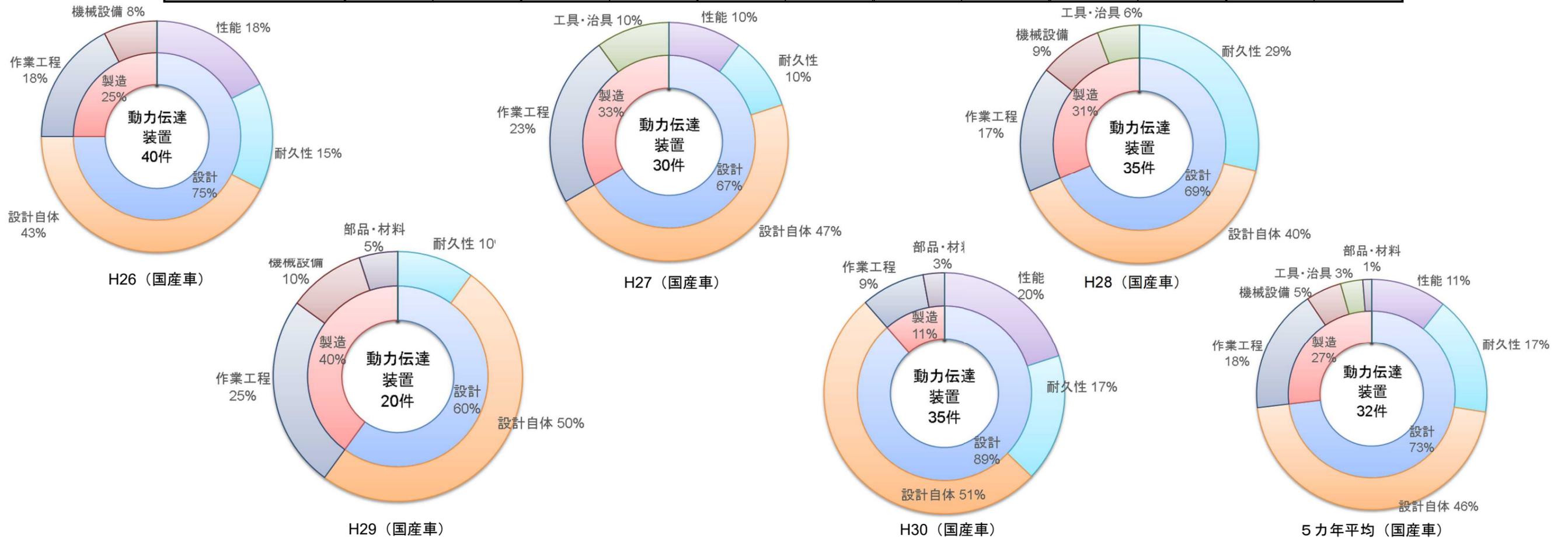


図 2-5 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

表 2-10 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 26 年度～平成 30 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H26		H27		H28		H29		H30		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	17	77	29	91	19	90	28	78	20	74	23	82
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	5	23	3	9	2	10	8	22	7	26	5	18
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	1	5	3	9	2	10	1	3	3	11	2	7
②耐久性	6	27	11	34	3	14	4	11	2	7	5	19
③設計自体	10	45	15	47	14	67	23	64	15	56	15	56
④作業工程	5	23	3	9	2	10	7	19	5	19	4	16
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	1	3	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	22	100	32	100	21	100	36	100	27	100	28	100

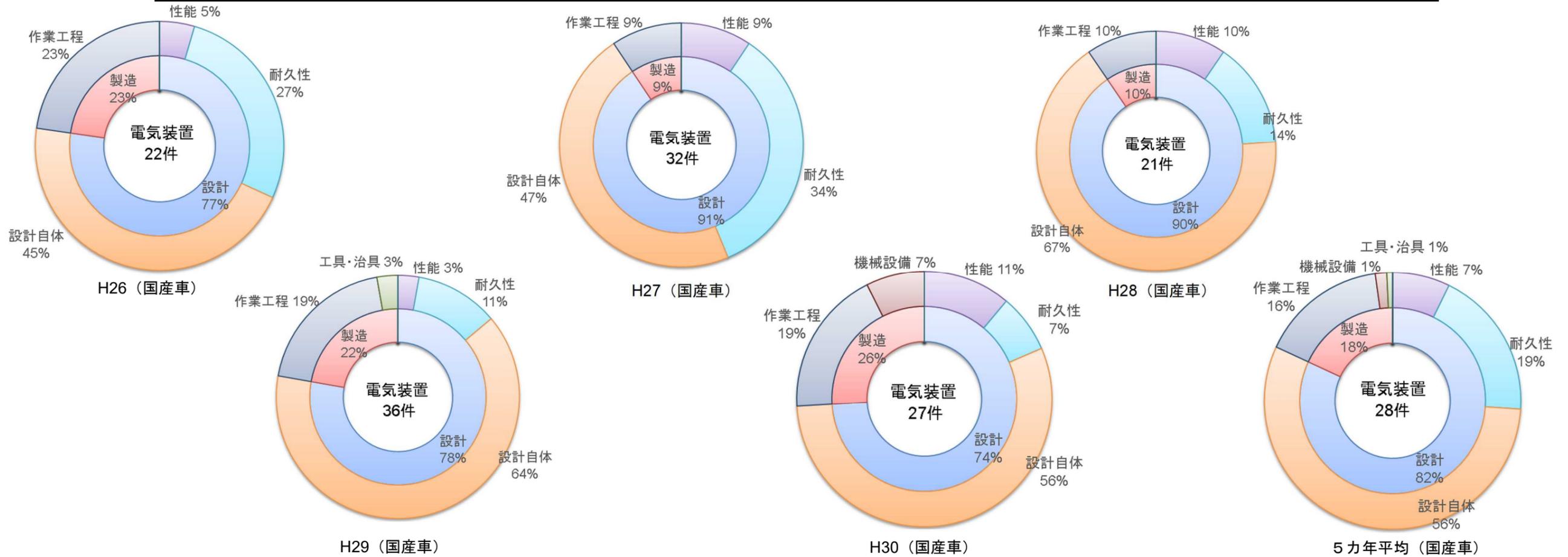


図 2-6 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 カ年平均）

表 2-11 車枠・車体における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	3	60	11	69	5	36	12	67	15	54	9	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	2	40	5	31	9	64	5	28	13	46	7	42
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	1
①性能	0	0	0	0	0	0	8	44	0	0	2	10
②耐久性	2	40	4	25	0	0	2	11	3	11	2	14
③設計自体	1	20	7	44	5	36	2	11	12	43	5	33
④作業工程	2	40	4	25	8	57	4	22	9	32	5	33
⑤機械設備	0	0	0	0	1	7	1	6	1	4	1	4
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11	1	4
⑦部品・材料	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	1
⑧その他	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	1
合計件数及びその割合	5	100	16	100	14	100	18	100	28	100	16	100

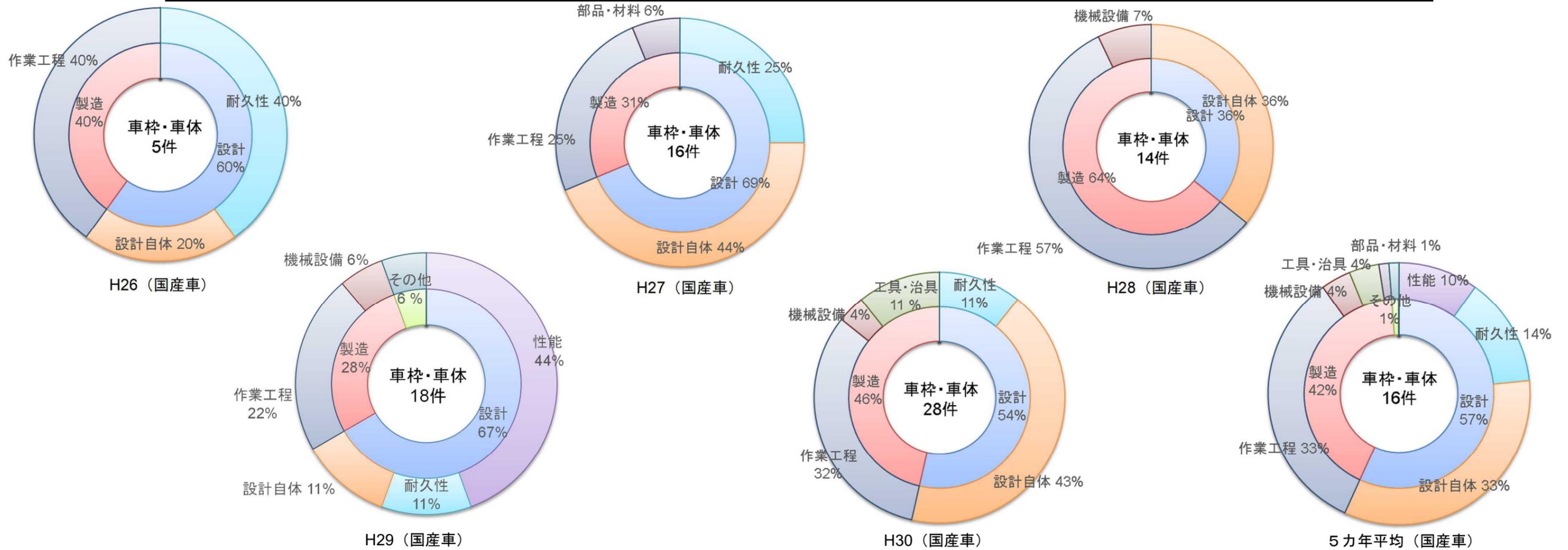


図 2-7 車枠・車体における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

(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 26 年度から平成 30 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 26 年度から平成 30 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を表 2-12 に、それをグラフにしたものを図 2-8 に示す。なお、当該統計については、平成 30 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（【排出ガス発散防止装置】表 1-13 参照）を対象とした。

表 2-12 排出ガス発散防止装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H26		H27		H28		H29		H30		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	1	50	2	100	1	33	2	100	11	55	3	59
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	1	50	0	0	2	67	0	0	8	40	2	38
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	3
①性能	0	0	1	50	0	0	0	0	1	5	0	7
②耐久性	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	1	10
③設計自体	1	50	1	50	1	33	2	100	7	35	2	41
④作業工程	1	50	0	0	2	67	0	0	8	40	2	38
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	3
合計件数及びその割合	2	100	2	100	3	100	2	100	20	100	6	100

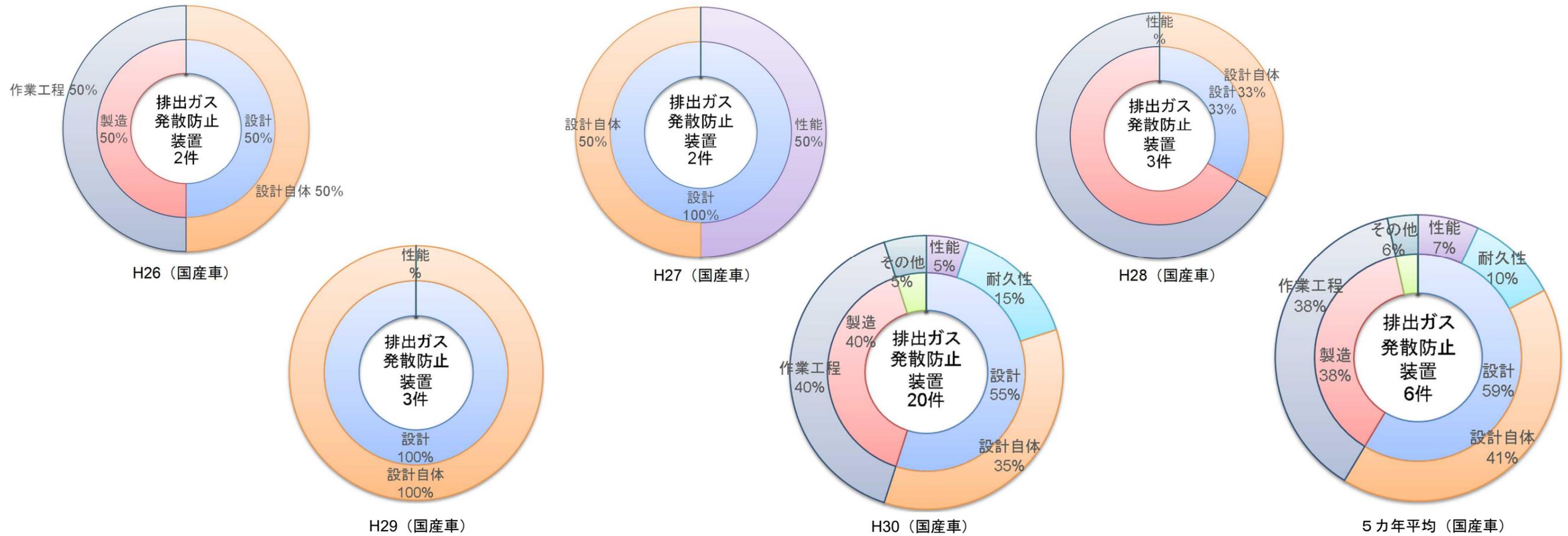


図 2-8 排出ガス発散防止装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 カ年平均）

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 30 年度に届出されたリコール届出の中から、表 2-1 に示す不具合発生原因の区分である「設計」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表 2-13 から表 2-26 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 2-13 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	ディーゼル車の排気ガス再循環装置のEGRクーラ(再循環ガス冷却部)において、バイパスパイプの強度が不足しているため、冷熱の繰返しで当該パイプ接続部に亀裂が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると、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	64,656 台	不具合件数:121 件 事故の有無:無し

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(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	機械式自動変速機(AGS)のクラッチケーブルアンカの組付指示が不適切なため、当該アンカとレリーズフォークのスリットが一致し、クラッチケーブルのクランプ部に応力が集中するものがある。そのため、変速が繰返し行われると、クラッチケーブルが破断して、警告灯が点灯するとともに、変速不能及び走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	238,157 台	不具合件数:163 件 事故の有無:無し
事例 2	不具合の内容	機械式自動変速機(AGS)の変速を行なうための部品(セレクトピストン)の構造が不適切なため、セレクトピストンの耐久性が不足しているものがある。そのため、変速が繰返し行われると、セレクトピストンが破損して、警告灯が点灯するとともに、変速不能及び走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	232,767 台	不具合件数:434 件 事故の有無:無し
事例 3	不具合の内容	燃料蒸発ガス排出抑制装置において、蒸発ガス通路端部(樹脂製)の強度が不足しているため、燃料による膨潤等で亀裂が発生することがある。そのため、長期間使用を続けると亀裂が貫通し、燃料が漏れて、燃料臭がするおそれがある。	
	対象台数	125,151 台	不具合件数:101 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 4	不具合の内容	ブレーキレバーブラケットのストップスイッチ位置決め溝の寸法が不適切なため、ストップスイッチが雨水等の被水による膨潤と収縮を繰り返して変形すると、当該ブラケットの位置決め溝端部まで押し込まれるものがある。そのため、ブレーキレバーを放した状態でも、制動灯が点灯したままになるおそれがある。	
	対象台数	114,602 台	不具合件数: 45 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	エアコンディショナーのブロワーファンレギュレーターへ電力を供給するワイヤーハーネスの端子において、当該端子のメッキ素材が不適切なため、車両振動によってメッキが損傷し、摩擦腐食が発生することがある。そのため、電気抵抗が高くなりワイヤーハーネスの端子が発熱し損傷して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	100,228 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 1 件
事例 6	不具合の内容	機械式自動変速機 (AGS) のギヤ位置を検知するための部品 (アンチローテーションピン) の材質が不適切なため、アンチローテーションピンの耐久性が不足しているものがある。そのため、変速が繰り返し行われると、アンチローテーションピンが破損して、警告灯が点灯するとともに、変速不能及び走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	51,672 台	不具合件数: 117 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	ブレーキレバーブラケットのストップスイッチ位置決め溝の寸法が不適切なため、ストップスイッチが雨水等の被水による膨潤と収縮を繰り返して変形すると、当該ブラケットの位置決め溝端部まで押し込まれるものがある。そのため、ブレーキレバーを放した状態でも、制動灯が点灯したままになるおそれがある。	
	対象台数	37,774 台	不具合件数: 34 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	ラジエターホースの材料及び加工条件が不適切なため、当該ホースの耐久性が不足しているものがある。そのため、冷却水の圧力により当該ホースが損傷して冷却水が漏れ、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	27,840 台	不具合件数: 145 件 事故の有無: 無し

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 9	不具合の内容	エンジン冷却装置において、補助クーラントポンプの湿度に対する対応策が不十分なため、ポンプ内に湿気が蓄積し、ポンプ内の電子基板が水分に浸食されることがある。そのため、電子基板が浸食及び短絡し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	25,265 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 10	不具合の内容	大型トラックにおいて、車速センサ内部の熱膨張に対する検討が不足していたため、高温時に構成部品どうしが干渉することで素子ハンダ部に過大な力が加わることがある。そのため、素子ハンダ部に亀裂が生じ、素子ハンダ部が導通不良となり、警告灯が点灯するとともに自動変速不良や速度計の指示不良となるおそれがある。	
	対象台数	6,578 台	不具合件数:161 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	機械式自動変速機（AGS）のトランスミッションフロントケース（以下、フロントケース）の形状が不適切であり及びクラッチリリースベアリングの被水条件下での耐久性が不足しているものがある。そのため、フロントケース内に水が浸入すると、当該ベアリング内部のグリスが被水して潤滑性が低下し、クラッチ操作が繰り返し行われると、最悪の場合、当該ベアリングが破損してクラッチ操作が不能となり、変速不能及び走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	265,479 台	不具合件数: 584 件 事故の有無:無し
事例 2	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	131,228 台	不具合件数: 0 件 事故の有無:無し
事例 3	不具合の内容	灯火装置用ヒューズの端子部のコーティング材質が不適切なため、車体の振動によって生じた端子部分の傷に熱の影響が加わることによって、非電導物質（酸化亜鉛）が生成され、接触不良が発生し、前照灯、前部霧灯、車幅灯、番号灯、尾灯、後部霧灯、制動灯、補助制動灯、後退灯及び方向指示器の一部、または複数不灯になる、更に接触不良が進行すると接触部の熱影響によりヒューズホルダーが溶損するおそれがある。	
	対象台数	101,446 台	不具合件数: 1,196 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 4	不具合の内容	小型トラック・バスにおいて、エンジンオイル交換時期を誤って設定したため、本来の交換時期を超えて使用を続けるとエンジンオイル量が不足した状態となり、また、日常点検によるエンジンオイル管理の未実施等によって、タイミングチェーンの振れが大きくなり異音や出力不足等が生じ、最悪の場合、タイミングチェーンが切損して走行不能に至るおそれがある。	
	対象台数	67,732 台	不具合件数： 1,170 件 事故の有無：無し
事例 5	不具合の内容	機械式自動変速機（AGS）のセレクトアツシのコネクタの配置が不適切なため、結露した水滴が当該コネクタに滴下し、端子間が短絡することがある。そのため、警告灯が点灯するとともに、変速不能及び走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	58,220 台	不具合件数： 78 件 事故の有無：無し
事例 6	不具合の内容	動力伝達装置に組み込まれている車速センサにおいて、②外部磁力に対する検討が不足していたため、鉄くずを積載するための電磁石等で動力伝達装置が一時的に磁化するとセンサ内部の磁界が乱れることがある。そのため、車速センサが出力できなくなり、警告灯が点灯し、速度計が指示不良となるおそれがある。	
	対象台数	55,731 台	不具合件数： 449 件 事故の有無：無し
事例 7	不具合の内容	中型トラックのブレーキシステムにおいて、エア制御弁の排気部構造が不適切なため、雪道走行等で排気部に水分が付着すると、凍結して排気部が閉塞することがある。そのため、ブレーキペダルを戻してもエアが排出できず、ブレーキが引きずり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	13,833 台	不具合件数： 3 件 事故の有無：無し
事例 8	不具合の内容	ブレーキフルードの成分が不適切なため、経年劣化により大気中の水分を吸収しやすくなるものがある。そのため、ブレーキフルードがゲル状に変化し、ABSユニットの加圧バルブに詰まり、加圧バルブが戻りきらないことによりキャリアパーへのブレーキ液圧が上がらず、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。	
	対象台数	13,704 台	不具合件数： 51 件 事故の有無：無し
事例 9	不具合の内容	中型トラックの排出ガス浄化装置において、添加弁の燃料配管の固定方法が不適切なため、雪道走行等で配管周辺部に堆積した氷塊の重みで、配管が変形したり、折損することがある。そのため、燃料が漏れるとともに排出ガス浄化装置が作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	8,969 台	不具合件数： 2 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）

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 10	不具合の 内容	大型バスにおいて、オプション設定されているフロントドアガラスヒーターの配線の固定方法が不適切なため、ドア開閉時にアーム部（上側水平バー）の配線に局部的な曲げが生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ドア開閉に伴って当該配線が繰り返し曲げられることで配線が断線し、発煙が生じるおそれがある。	
	対象台数	7,120 台	不具合件数： 21 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	小型トラック・バスにおいて、発電機用プーリー内部のグリスの耐久性が不足しているため、エンジンの低回転領域を主体に使用を続けると、グリスが早期に劣化して当該プーリーが破損することがある。そのため、最悪の場合、当該プーリーが脱落するおそれがある。	
	対象台数	127,407 台	不具合件数： 197 件 事故の有無：無し
事例 2	不具合の 内容	小型トラック・バスにおいて、ブローバイガス還元装置の遠心分離フィルターのメンテナンス設定が不適切なため、長時間アイドルを頻繁に行ったり、エンジンオイルのメンテナンスを適切に行わないと、当該フィルターにエンジンオイル中の汚れが堆積して目詰まりすることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、クランクケース内圧の上昇によってエンジンオイルが吸排気系に流入して白煙等が発生し、最悪の場合、意図せぬエンジン回転数の上昇等が生じてエンジンが破損する、または、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	126,357 台	不具合件数： 1,184 件 事故の有無：3 台
事例 3	不具合の 内容	小型トラックのエンジンのロッカーアームシャフトにおいて、取付けボルトの締結力が不適切なため、当該ボルトが緩むものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ボルトが折損して異音が生じ、最悪の場合、走行中にエンストし、再始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	86,070 台	不具合件数： 250 件 事故の有無：無し
事例 4	不具合の 内容	発電機において、補機ベルトの張力に対してプーリー内のベアリングの耐久性が不足しているため、使用過程において当該ベアリングが破損することがある。そのため、エンジン回転変動を吸収する機能が損なわれてベルト張力が増加し、そのまま使用を続けると、当該ベルトで駆動するパワーステアリングポンプのブラケットが破損して、最悪の場合、パワーステアリングポンプが作動不良となり、操舵力が増大するおそれがある。	
	対象台数	78,851 台	不具合件数： 106 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 5	不具合の内容	ディーゼルエンジンの排気ガス再循環装置(EGR)モジュールにおいて、排気ガス冷却装置の耐久性が不十分であるため、冷却水が漏れるものがある。そのため、排気ガスに含まれる煤が冷却水と混合して排気ガス再循環装置(EGR)モジュールの内部に堆積し、高温になった堆積物がインテークマニホールドに流入し付着して、インテークマニホールドが溶損すると、エンジン出力が低下するとともに、エンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	39,716 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	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、電気ノイズの影響に対する検討が不十分なため、ノイズ耐力が不足しているものがある。そのため、車両の電装部品から発生するノイズにより、使用過程で当該ユニット内のICチップが損傷し、最悪の場合、走行中にエアバッグが展開するおそれがある。	
	対象台数	36,002 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	エアサスペンションを装着した大型トラック・バスにおいて、リヤブレーキシューを固定しているスプリングの設定が不適切なため、走行時の振動入力によって当該シューが振動してクリップ(シュークリアランスを調整するアジャスターを保持している部品)を叩き、クリップが変形又は破損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シュークリアランスが増大し、最悪の場合、リヤブレーキの制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	12,125 台	不具合件数: 85 件 事故の有無: 1 台
事例 8	不具合の内容	エアフローセンサーにおいて、硫化腐食耐性の評価が不十分なため、吸気系ゴムホースから発生した硫黄ガスにより、内部の抵抗が腐食し断線することがある。そのため、EVシステム警告灯が点灯し、フェールセーフにより走行出力が制限され、さらにエンジンが始動しないおそれがある。エンジンが始動しない場合、充電が行われなため、そのまま走行を続けると、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	11,413 台	不具合件数: 85 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	大型トラックの排出ガス発散防止装置において、尿素水ホースの耐熱性が不足しているため、DPD(粒子状物質除去装置)の熱により当該ホースのコネクタ部が溶損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、尿素水が漏れ、排出ガスが基準値を満足しないおそれがある。	
	対象台数	9,893 台	不具合件数: 54 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 10	不具合の 内容	大型バスにおいて、オプション設定されているフロントドアガラスヒーター回路に使用しているヒューズの選定が不適切なため、当該ヒューズの結線部の温度上昇によりヒューズホルダーが溶損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ヒューズの結線部が露出して短絡が生じ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	7,120 台	不具合件数： 26 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	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部分のカバーのグリス量が不適切なため、使用中のカバー内の圧力が上昇し当該レバーが押されることによりサーボスプールが押される場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、サーボスプールの摺動抵抗が大きくなり、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： 16 件 事故の有無：無し
事例 2	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ものがある。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おそれがある。	
	対象台数	2,195 台	不具合件数： 0 件 事故の有無：無し
事例 3	不具合の 内容	農耕トラクタの水平制御用バルブにおいて、油圧絞り弁の構造が不適切なため、重作業機を装着して作業した場合、油圧ポンプに過大な圧力がかかることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、油圧ポンプのオイルシールが破損し、エンジン内に作動油が流入して、最悪の場合、トランスミッションが作動不良となり、走行不能になるおそれがある。	
	対象台数	2,036 台	不具合件数： 16 件 事故の有無：無し
事例 4	不具合の 内容	後部格納式テールゲートリフタのメインフレームにおいて、リヤバンパステーク取付部の強度確認が不足しているため、走行時の振動等により亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、有効に突入を防止できないおそれがある。	
	対象台数	1,086 台	不具合件数： 5 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5	不具合の内容	刈取脱穀作業車のディーゼルエンジンにおいて、エンジン制御コンピュータの燃料噴射制御が不適切なため、燃料のプレ噴射量が不足し燃焼時に未燃物質が発生することがある。そのため、インレット及びエキゾーストバルブが開いた際に未燃物質がバルブガイド周辺に入り堆積、硬化して、当該バルブが動きにくくなり異音が発生し、最悪の場合、エンジンが停止して、再始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	873 台	不具合件数： 6 件 事故の有無：無し
事例6	不具合の内容	燃料タンクのブリーザーホース(給油時に燃料タンク内の空気を逃がすホース)において、当該ホースの材質が不適切なため、排気系の熱影響によりホースが劣化し亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	589 台	不具合件数： 2 件 事故の有無：無し
事例7	不具合の内容	エンジンオイルクーラーのホース接続部において、振動の解析、テストが不十分なため、強度が不足しているものがある。そのため、走行振動等により当該接続部が損傷し、最悪の場合、エンジンオイルが漏れるおそれがある。	
	対象台数	390 台	不具合件数： 0 件 事故の有無：無し
事例8	不具合の内容	低床式2軸の大型トラックのかじ取り装置において、前前軸タイロッド左側のクランプボルト/ナットの締付けトルクが不適切なため、クランプの締付力が低下するものがある。そのため、タイロッドエンド部のねじ部にガタが生じ、泥水や融雪剤などが浸入し、そのままの状態で使用を続けると、タイロッドエンド部のねじ山が損傷して、最悪の場合、タイロッドエンド部からタイロッドが抜けて操舵不能になるおそれがある。	
	対象台数	217 台	不具合件数： 1 件 事故の有無：無し
事例9	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ものがある。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おそれがある。	
	対象台数	70 台	不具合件数： 0 件 事故の有無：無し
事例10	不具合の内容	モータ・スパーのフレームにおいて、前輪支持部の強度が不足しているため、走行時の振動等により亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該支持部が破損し、最悪の場合、前輪操舵用チェーンに干渉して、ハンドルの操舵力が増大するおそれがある。	
	対象台数	41 台	不具合件数： 0 件 事故の有無：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「設計自体」に問題があるもの（評価基準の甘さ）			
事例 1	不具合の内容	エンジンルーム内の電気配線において、組付ばらつきの検討が不足していたため、当該配線が保護カバーのない箇所周辺部品と干渉しているものがある。そのため、走行時の振動により当該配線の被覆が損傷して、配線同士が短絡、発熱し、焼損することがあり、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。	
	対象台数	553,870 台	不具合件数： 1 件 事故の有無：1 台
事例 2	不具合の内容	エンジン補機ベルトの構造が不適切なため、当該ベルトの耐久性が不足しているものがある。そのため、ベルトの共振により当該ベルトが破断し、オルタネータやウォーターポンプが停止して警告灯が点灯し、最悪の場合、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	461,216 台	不具合件数： 920 件 事故の有無：無し
事例 3	不具合の内容	制動灯スイッチにおいて、接点方式が不適切なため、車内清掃用品や化粧品類などから揮発するシリコンガスの影響で接点部に絶縁被膜が生成され導通不良となることがある。そのため、制動灯が点灯しなくなり、横滑り防止装置の警告灯点灯やエンジン始動不良になるおそれがある。	
	対象台数	306,728 台	不具合件数： 1,399 件 事故の有無：無し
事例 4	不具合の内容	エンジンの吸気側バルブスプリングにおいて、スプリング荷重の設定が不適切なため、吸気バルブの閉じ力が弱く、吸気バルブとバルブシート間に挟まる煤を押し潰すことができず、圧縮不良となることがある。そのため、エンジン回転が不安定になり、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	235,293 台	不具合件数： 255 件 事故の有無：無し
事例 5	不具合の内容	燃料ポンプにおいて、ポンプにつながるワイヤハーネスの材質が不適切なため、車両使用過程の動きでコネクタ端子の接触状態が悪化し、導通不良となることがある。そのため、ポンプが作動せず、走行中のエンジン停止や始動不良が発生するおそれがある。	
	対象台数	232,708 台	不具合件数： 57 件 事故の有無：無し
事例 6	不具合の内容	ブレーキマスタシリンダにおいて、セカンダリカップの材質と形状が不適切なため、カップがリザーバタンクホースからブレーキ液中に溶け出した可塑剤により膨潤し、また、走行中のエンジンからの熱影響により膨張すると、変形することがある。そのため、シール性能が低下して、ブレーキペダルをゆっくり踏むとシール部からブレーキ液が漏れ、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	209,060 台	不具合件数： 142 件 事故の有無：2 台

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 7	不具合の内容	ステアリングコラムモジュールのアース配策が不十分のため、ステアリングコラムモジュールカバーの隙間から異物が侵入した際、当該アースが断線するものがある。そのため、エアバッグの警告灯が点灯し、最悪の場合、帯電した静電気が放電されず意図せずエアバッグが展開するおそれがある。	
	対象台数	173,190 台	不具合件数： 0 件 事故の有無：無し
事例 8	不具合の内容	原動機の動弁機構部において、設計が不適切なため、バルブスプリングの設計条件よりも過大な荷重及び一般的な製造ばらつきによる当該スプリング材料中の微小異物によって、当該スプリングが折損することがある。そのため、エンジンから異音が発生し、また、エンジン不調となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	101,153 台	不具合件数： 94 件 事故の有無：無し
事例 9	不具合の内容	大型トラックのE13C型エンジンにおいて、吸気バルブ用ロッカー一部の寸法が不適切なため、バルブが傾いた状態となりバルブガイド部が偏摩耗することがある。そのため、異常な打音や振動が発生し、そのまま使用を続けると、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	93,986 台	不具合件数： 134 件 事故の有無：無し
事例 10	不具合の内容	灯火等の点灯を制御するLEDコントロールユニットにおいて、ディマスイッチ、ウインカスイッチ、ハザードスイッチに印加する電圧設定が不適切なため、接点に酸化物が生成され接触抵抗が増大するものがある。そのため、スイッチが導通不良となり走行用前照灯、方向指示器、非常点滅表示灯が点灯しないおそれがある。	
	対象台数	86,981 台	不具合件数： 156 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	ホーンスイッチの配線において配線設計が不適切なため、組付け作業によっては配線がステアリングコラムのブラケットに接触しているものがある。そのため、走行振動等により配線の被覆が損傷してショートすることで、警音器が意図せず吹鳴し、最悪の場合、ヒューズが切れ、非常点滅表示灯不灯、方向指示器不灯、警音器不鳴になるおそれがある。	
	対象台数	60,215 台	不具合件数： 55 件 事故の有無：無し
事例 2	不具合の内容	電動パーキングブレーキにおいて、制御用コンピュータ電源回路の異常検出プログラムが不適切なため、バッテリーが劣化しているとアイドルストップから再始動する際の電圧低下を異常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	35,213 台	不具合件数： 24 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（図面等の不備）			
事例 3	不具合の内容	農耕トラクタの燃料キャップの形状が不適切なため、燃料キャップが締まらないものや、強く締めるとねじが破損するものがある。そのため、燃料キャップが外れ、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	9,981 台	不具合件数： 201 件 事故の有無：無し
事例 4	不具合の内容	バスの中扉出入口に設置してある反転式スロープ板において、取っ手の部品寸法が不適切なため、取っ手を操作した際、取っ手が突出するものがある。そのため、乗客が当該取っ手につまずいて転倒するおそれがある。	
	対象台数	2,508 台	不具合件数： 2 件 事故の有無：無し
事例 5	不具合の内容	小型ダンプトラックのダンプ作動用油圧ホース固縛ステーと後輪用ブレーキ配管の隙が小さいため、走行振動で当該ステーと後輪用ブレーキ配管が干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、後輪用ブレーキ配管が損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	1,563 台	不具合件数： 1 件 事故の有無：無し
事例 6	不具合の内容	小型ダンプトラックのダンプ作動用油圧ホース固縛ステーと後輪用ブレーキ配管の隙が小さいため、走行振動でダンプ作動用油圧ホース固縛ステーと後輪用ブレーキ配管が干渉するおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、後輪用ブレーキ配管が損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	1,443 台	不具合件数： 1 件 事故の有無：無し
事例 7	不具合の内容	バスの中扉出入口に設置してある反転式スロープ板において、取っ手の部品寸法が不適切なため、取っ手を操作した際、取っ手が突出するものがある。そのため、乗客が当該取っ手につまずいて転倒するおそれがある。	
	対象台数	1,385 台	不具合件数： 0 件 事故の有無：無し
事例 8	不具合の内容	ドライブチェーンガード及びスイングアーム締結部のカラーの形状が不適切なため、悪路走行時の振動により締結部のボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが脱落し、当該ガードが大きく振れてドライブチェーンと接触し、最悪の場合、当該ガードが破損して道路上に落下し、他の交通の妨げになるおそれがある。	
	対象台数	968 台	不具合件数： 0 件 事故の有無：無し
事例 9	不具合の内容	排出ガス発散防止装置のNOxセンサにおいて、車両への製造組付指示が不適切なため、誤った仕様のNOxセンサが装着されている。そのため、NOxの排出量が基準値を満足しなくなるおそれがある。	
	対象台数	216 台	不具合件数： 0 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 10	不具合の内容	ホイール・クレーンの制動装置において、ブレーキ配管継手の寸法が不適切なため、継手のねじ込み深さが不十分な状態で締め付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、継手部からブレーキ液が漏れ、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	214 台	不具合件数: 3 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	ハイブリッドシステムにおいて、異常判定時の制御プログラムが不適切なため、急加速時等の高負荷走行中に昇圧回路の素子が損傷した場合に、フェールセーフモードに移行すべきところ、移行できないことがある。そのため、警告灯が点灯し、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	1,249,662 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	電動パワーステアリングコントローラの不具合を検出するプログラムが不適切なため、エンジン始動時またはアイドリングストップ後の再始動時にバッテリー電圧の低下時、不具合として誤って検出することがある。そのため、警告灯が点灯するとともにステアリングのアシスト機能が停止し、操舵力が増大するおそれがある。	
	対象台数	507,118 台	不具合件数: 31 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	エンジンの排気圧センサにおいて、異常判定プログラムが不適切なため、センサ内部への水分の浸入により、センサの出力値がずれ、排出ガスが基準値を満足しなくなる場合に、異常判定しない。そのため、そのままの状態で使用を続けると、浸入した水分により排気圧センサ内の電子回路が腐食し、断線することでエンジン警告灯が点灯し、フェールセーフ制御によりアイドリングストップが作動しなくなり、変速ショックが大きくなるおそれがある。	
	対象台数	235,293 台	不具合件数: 442 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	エンジンの吸気シャッターバルブにおいて、制御プログラムが不適切なため、バルブ周辺に付着する煤などにより、バルブ開度が正しく制御されなくなり、エンジン警告灯が点灯した際、フェールセーフが十分に機能せず、バルブが全開しないことがある。そのため、煤などの付着により、バルブが全閉のまま固着した場合、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	235,293 台	不具合件数: 28 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	アイドリングストップ機能付き車のエンジンECUにおいて、制御プログラムが不適切なため、触媒劣化診断が適正に実施されないことがある。そのため、触媒が劣化しても警告灯が点灯しないおそれがある。	
	対象台数	92,042 台	不具合件数: 0 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 6	不具合の内容	アイドリングストップ機能付き車において、アイドリングストップ制御プログラムが不適切なため、バッテリーが劣化している状態でもアイドリングストップが作動することがある。そのため、信号などの停車時にアイドリングストップが作動した後に、エンジンが再始動しないおそれがある。	
	対象台数	92,042 台	不具合件数： 76 件 事故の有無：無し
事例 7	不具合の内容	車載通信コントローラの制御プログラムが不適切なため、イグニッションスイッチをオフにした際に、当該コントローラの通信機能が停止することがある。そのため、外部故障診断機使用時に、故障データを読み出せないおそれがある。また、イグニッションをオフにしても当該コントローラに待機電流が流れ続けるため、車両を使用せずに数日間駐車した場合、バッテリーが上がり、エンジンが始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	49,487 台	不具合件数： 48 件 事故の有無：無し
事例 8	不具合の内容	トラック及びバスのエンジン制御ユニットにおいて、データ保存メモリの制御プログラムが不適切なため、走行に必要なデータの一部が消失することがある。そのため、エンジン警告灯が点灯し、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	23,806 台	不具合件数： 10 件 事故の有無：無し
事例 9	不具合の内容	減速エネルギー回生システム（i-ELOOP）を搭載した車両において、DC-DCコンバータの制御プログラムが不適切なため、電気回路が故障した場合にi-ELOOP警告灯点灯およびi-stop警告灯が点滅するとともに、通電停止のためのバイパスモードが作動するが、プッシュボタンスタートを押して電源ポジションをOFFにした際、解除することがある。そのため、そのまま使用を続けると、DC-DCコンバータ内部の電気回路がショートし、充電不良となりバッテリーが上がり、エンジンが停止するおそれがある。または、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	15,105 台	不具合件数： 7 件 事故の有無：5 台
事例 10	不具合の内容	パワートレインコントロールモジュールの制御プログラムが不適切なため、オートクルーズ作動時にモジュールの通信配線に障害が生じた場合、オートクルーズが解除不能となることがある。そのため、意図せずに車両が加速するおそれがある。	
	対象台数	10,566 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 30 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 2-27 から表 2-38 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 2-27 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	<p>ブレーキ hidroリックユニットの ECU において、制御プログラムが不適切なため、hidroリックユニットのポンプモーターの制御切り替え時に電氣的ノイズが発生し、ECU の制御が中断されることがある。そのため、ASC※1 や ABS※2 の機能が一時中断し、その間の車両安定性が損なわれるおそれがある。また、ACC※3、FCM※4、BAH※5、HSA※6、S-AWC※7 機能付き車は、作動中に機能が停止するおそれがある。</p> <p>※1 ASC:横滑り防止システム ※2 ABS:制動時にタイヤロックを防止するシステム ※3 ACC:設定車速を維持すると共に先行車に近づいた場合は減速して車間距離を保つシステム ※4 FCM:自動でブレーキをかけて衝突の被害を軽減するシステム ※5 BAH:停車後ブレーキペダルを離してもブレーキ力を保持して車両停止状態を保つ機能 ※6 HSA:坂道発進の際に車両のずり下がり抑制する機能 ※7 S-AWC:車両運動統合制御システム</p>	
	対象台数	18,199 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	<p>シフトシャフトの Springs の製造管理が不適切なため、当該 Springs の耐久性が不足しているものがある。そのため、変速操作を繰り返す行くと、当該 Springs が破損し、走行中に変速ができなくなるおそれがある。</p>	
	対象台数	16,720 台	不具合件数: 37 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	<p>緩衝装置において、前軸のショックアブソーバ下部取付けボルトおよび後軸のショックアブソーバ上部取付けボルト/ナットの締付け管理が不適切なため、当該ボルト/ナットが締付けトルクの不足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、当該ボルト/ナットが脱落しショックアブソーバの片側が外れて、周辺部と接触し異音がするとともに接触した部品を損傷させるおそれがある。</p>	
	対象台数	4,322 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し

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 4	不具合の内容	ブレーキ倍力装置の防水カバーが作業要領書どおり適切に取り付けられていないものがある。そのため、当該装置に雨水がかかり、腐食して負圧が失われ、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。	
	対象台数	3,445 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	リアスポイラーの製造工程管理が不適切なため、リアスポイラー取付けボルトが装着されていないものがある。そのため、走行中リアスポイラーから異音(風きり音)が発生し、最悪の場合、高速度で走行するとリアスポイラーが脱落するおそれがある。	
	対象台数	1,215 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	助手席エアバッグの取付作業が不適切なため、助手席エアバッグ固定用スクリュが取付けら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、乗員保護性能が低下するおそれがある。	
	対象台数	1,193 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	原動機に装着されている燃料パイプの取付けボルトにおいて、取付作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため走行振動等により当該ボルトが緩み、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	1,175 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	動機に装着されている燃料パイプの取付けボルトにおいて、取付作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため走行振動等により当該ボルトが緩み、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	588 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	エンジンの燃料供給制御プログラムにおいて、仕様地設定が不適切なため、誤った仕様地プログラムが設定されている。そのため、NOxの排出量が基準値を満たさないおそれがある。	
	対象台数	355 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	燃料パイプの配策時において、取付手順を誤ったため、燃料パイプが燃料リターンパイプのコネクターと接触するものがある。そのため、エンジンの振動により燃料パイプの被覆が損傷し、最悪の場合、燃料パイプに穴があき燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	302 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

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	大型トラック及びトラクタにおいて、スペアタイヤキャリアを車体に固定するボルト／ナットの締付けが不適切なため、締付けトルクが不足し、軸力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、走行時の振動等によりボルト／ナットが緩み、最悪の場合、ボルト／ナットが外れ、当該キャリアとともにスペアタイヤが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。	
	対象台数	1,060 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	大型トラックの冷却装置において、ラジエーターホースの組付け方法が不適切なため、当該ホースとエンジンアンダーカバーの隙間が狭いものがある。そのため、当該ホースが膨張した場合、エンジンアイドル時においてエンジンアンダーカバーが振動することにより双方が干渉して、当該ホースが損傷することがある。そのままの状態で使用を続けると、当該ホースに亀裂が生じ冷却水が漏れ、そのため、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	708 台	不具合件数: 12 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	リヤブレーキホース及びリヤホイール回転センサリード線の配策作業指示が不適切なため、リヤブレーキホース及びリヤホイール回転センサリード線がリヤタイヤ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、リヤブレーキホース及びリヤホイール回転センサリード線が損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある、または、速度計が正しく表示されず、ABSインジケータライトが点灯するとともに、ABSが作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	395 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	燃料蒸発ガス抑止装置において、キャニスタチャージチューブの配策作業指示が不適切なため、当該チューブがエキゾーストパイプに接触して炭化するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行振動等で当該チューブが損傷し、燃料蒸発ガスが漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	180 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	シヨベルローダの一酸化炭素等発散防止装置において、尿素選択還元型触媒(以下、SCR)システムの尿素水配管の取り回しが不適切なため、SCRの高温部と適切な距離が保てなくなるものがある。このため、配管がSCRの高温部に接近して損傷し、尿素水が流出した場合、エラー検知により、保護動作としてエンジンの出力が低下する、またはエンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	58 台	不具合件数: 0 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

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(マニュアルの不備)			
事例 6	不具合の内容	<p>大型総輪駆動車の冷却装置において、ラジエータ冷却ファンと締結するファンハブに取付けたスタッドボルトの締付け方法が不適切なため、当該ハブのスタッドボルト挿入部に亀裂が発生し緩むものがある。そのため、冷却ファンが回転振れし当該ハブ固定部のウォーターポンプハウジングに負荷が掛かりウォーターポンプハウジングが破断すると、冷却ファンと一体でラジエータ側へ脱落して、最悪の場合、ラジエータコアが損傷し冷却水漏れにより走行不能、または、ウォーターポンプハウジングの一部破片が路上に落下するおそれがある。</p>	
	対象台数	31 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	<p>中型トラックの製造工程において、ボディコントロールモジュールへの設定値の書き込み処理が不適切なため、車両仕様に合致しない値を書き込んだものがある。そのため、制動灯制御機能、エアコンコンプレッサー制御機能が正しく作動しない。</p>	
	対象台数	24 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	<p>車両運搬車の燃料タンクのブリーザパイプにおいて、製造指示が不適切なため、当該パイプの内部寸法が長くなっているものがある。そのため、燃料を給油口の縁いっぱいまで供給すると、走行中、ブリーザホースから燃料が漏れるおそれがある。</p>	
	対象台数	21 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	<p>車両運搬車の燃料タンクにおいて、作業指示が不適切なため、空気取り込み用チェック弁の組み付け時にOリングが誤って二重に取り付けられており、燃料タンク内部に空気が十分に送り込まれないことがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、エンジンへの燃料供給による負圧で燃料タンクが凹み、最悪の場合、燃料供給が停止し、エンジンが停止するおそれがある。</p>	
	対象台数	9 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	<p>コンクリートポンプ車の油圧ポンプ用PTOにおいて、当該PTOフランジとプロペラシャフトを締結するボルト及びナットに強度が不足している異品が組み付けられているため、走行時及びPTO駆動時の負荷等により当該ボルトが折損し、最悪の場合、プロペラシャフトが脱落して、他の交通の安全を妨げるおそれがある。</p>	
	対象台数	8 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 1 件

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

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	エンジンのブローバイガス還元装置において、ブローバイガスヒーターの成形加工が不適切なため、外装樹脂にクラックが発生するものがある。そのため、クラックに水分が浸入すると、クラックが拡大し樹脂内部にある電熱線ヒーターの回路が短絡して警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、ヒーターが異常発熱して外装が溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	70,978台	不具合件数: 0件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	前輪独立懸架方式の大・中型バスにおいて、センターメンバーの製造が不適切なため、センターメンバー内部に融雪剤等を含んだ水が浸入し、ロアアーム取付部付近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、センターメンバーが破損して、最悪の場合、ロアアームが脱落して操舵不能となるおそれがある。	
	対象台数	14,780台	不具合件数: 26件 事故の有無: 3件
事例 3	不具合の内容	ランフラットタイヤにおいて、タイヤとホイールの組付工程が不適切なため、タイヤのサイドウォール内面補強層に亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、異音や振動が発生し、最悪の場合、トレッドの一部が剥がれ、走行安定性を損なうおそれがある。	
	対象台数	13,391台	不具合件数: 24件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	ディーゼルエンジンの燃料ホースにおいて、製造機械の設定が不適切なため、ホース内部に亀裂が発生するものがある。そのため、燃料の圧力により亀裂が進行し、最悪の場合、燃料ホースから燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	8,252台	不具合件数: 0件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	刈取脱穀作業車のスタータスイッチハーネスにおいて、当該ハーネスの取り回しが不適切なため、ハンドル操作時にステアリングコラム内のリンクとハーネスが接触するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ハンドル操作の繰り返しによりハーネスの被覆が損傷し、最悪の場合、短絡し、ヒューズが切れることにより燃料の供給が遮断され、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	7,061台	不具合件数: 3件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	ステアリングシャフトブーツにおいて、取付作業指示が不適切なため、運転支援システムの作動中に運転者がステアリングから手を離れた際に警告が出ないことがある。そのため、車両を完全に停止させるシステムが作動しないおそれがある。	
	対象台数	1,259台	不具合件数: 0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

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 7	不具合の 内容	燃料タンクの右側と左側の残量差を調整する燃料ポンプの製造工程において、燃料供給バルブを損傷させたため、作動不良を起こすものがある。そのため、燃料タンク内に燃料が残っていても燃料をエンジンに供給できず、最悪の場合、エンストするおそれがある。	
	対象台数	1,215 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の 内容	ABS(アンチロックブレーキシステム)のハイドロリックユニットにおいて、構成部品の組付け治具形状が不適切なため、組付け時にアルミ片が発生することがある。そのため、ABS作動時に当該アルミ片が逆止弁へ噛み込むと前輪または、後輪がロックするおそれがある。	
	対象台数	1,063 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の 内容	スターター電源供給ハーネスの取り付けが不適切なため、当該ハーネスがEGRバルブ周辺と接触するものがある。そのため、エンジンの振動等によりハーネスの被覆が損傷し、最悪の場合、短絡して火災に至るおそれがある。	
	対象台数	864 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、コントロールユニットの端子部の製造条件が不適切なため、回路が絶縁されずに導通するものがある。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	775 台	不具合件数: 2 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

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	電動パーキングブレーキのコントロールユニットにおいて、部品製造時の基板取扱いが不適切なため、基板上素子の強度が不足しているものがある。または、センサ部品の構造及び製造時の管理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、これらが搭載された車両の使用過程で素子やセンサ部品が破損し、警告灯を点灯させ電動パーキングブレーキが作動しない、もしくは低速走行時に運転者が意図しない瞬間的なパーキングブレーキ作動が起きるおそれがある。	
	対象台数	126,230 台	不具合件数: 243 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	動力伝達装置に組み込まれている車速センサにおいて、内部基板部のハンダ量が不足しているため、使用過程でハンダ部に亀裂が発生するものがある。そのため、一時的にハンダ部が導通不良となり、警告灯が点灯し、速度計が指示不良となるおそれがある。	
	対象台数	55,731 台	不具合件数: 86 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	駐車ブレーキ装置において、組み付け作業指示が不適切なため、ブレーキレバーとブレーキケーブルの接続部に緩み留め防止ナットが付いていない。そのため、走行振動等により当該接続部が緩み、駐車ブレーキの引き代が大きくなり、最悪の場合、駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。	
	対象台数	9,666 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	トレーラの車軸において、車軸を製作する自動溶接機の施工管理が不十分なため、一部の車両で溶接の溶け込み不足がある。そのため、当該車軸に亀裂が発生する場合があります、そのままの状態で行き続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、車軸が折損するおそれがある。	
	対象台数	6,905 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 1 件
事例 5	不具合の内容	排気ガスの差圧センサ製作時において、センサ出力の公差設定が不適切なため、使用過程においてエンジンコントロールユニットが故障を検出するものがある。そのため、エンジン警告灯(MIL)が点灯し、排気ガス浄化装置(DPF)及び排気ガス再循環装置(EGR)が停止して、保安基準第31条の基準に適合しなくなるおそれがある。	
	対象台数	3,782 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	ディーゼルエンジンの燃料ホースにおいて、組み付け指示が不適切なため、他の部品と干渉するものがある。そのため、走行振動等により燃料ホースの表皮が摩耗して穴が空き、燃料漏れが発生し、最悪の場合、燃料供給が不足し走行中にエンジンストールが発生するおそれがある。	
	対象台数	3,687 台	不具合件数: 3 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

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 7	不具合の 内容	ラジエーターとリザーバータンクを繋ぐホース及びリザーバータンクのブリーザーホースの材料の配合量が不適切なため、当該ホースの耐久性が不足しているものがある。そのため、当該ホースが早期に劣化して亀裂が生じ、最悪の場合、亀裂部から冷却水が漏れるおそれがある。	
	対象台数	3,636 台	不具合件数: 17 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の 内容	排気ガスの差圧センサ製作時において、センサ出力の公差設定が不適切なため、使用過程においてエンジンコントロールユニットが故障を検出するものがある。そのため、エンジン警告灯(MIL)が点灯し、排気ガス浄化装置(DPF)及び排気ガス再循環装置(EGR)が停止して、保安基準第31条の基準に適合しなくなるおそれがある。	
	対象台数	2,012 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の 内容	車両側面後方に取り付けられている左右ベルトライントリムにおいて、接着の作業指示が不適切なため、接着が不十分なものがある。そのため、走行時の風圧等によってベルトライントリムが脱落し、最悪の場合、他の交通を妨げるおそれがある。	
	対象台数	1,372 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の 内容	ショベルローダのアクスルにおいて、減速機であるファイナルドライブの組付けが不適切なため、ファイナルドライブ固定用ボルトが取付けられていないものがある。そのため、走行振動等によりアクスルとファイナルドライブの嵌合が緩み、最悪の場合、ファイナルドライブ及びホイールがアクスルから脱落し、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	1,368 台	不具合件数: 2 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

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	補助電源モジュールの構成部品(素子)の溶着が不適切なため、当該素子内部に亀裂が生じているものがある。そのため、通電の繰返しにより当該素子が損傷し、アイドルストップシステムOFF表示灯が点滅してアイドルストップ機能が停止、または、エンストするおそれがある。	
	対象台数	234,184 台	不具合件数: 659 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	イグニッションスイッチのポジション保持用スプリングにおいて、成形設備のメンテナンスが不適切なため、成形時に傷がついたものがある。そのため、イグニッションキー操作の繰返しによって当該スプリングが破損し、イグニッションキーに多数のキーホルダー等の重量物を装着していると、走行中の振動等によりイグニッションキーがON位置以外に回転し、車両電源が断たれてエンジンが停止するおそれがある。なお、この状態で事故を起こした場合、エアバッグが展開しない。	
	対象台数	38,533 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、満タン時に当該部から燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	18,689 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	エアバッグ制御システムにおいて、加速度センサ内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できないおそれがある。	
	対象台数	1,239 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	ボンネットの OUTER パネルと INNER パネルを接合する接着剤の塗布量および防錆処理の温度管理が不適切なため、当該接合部の接着力が不足しているものがある。そのため、走行振動等により当該接合が剥がれて、異音が発生し、最悪の場合、OUTER パネルが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。	
	対象台数	909 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	運転席及び助手席のバックレストのロック機構において、構成部品の寸法が不適切なため、ロック機構が正常に作動せず、バックレストが確実に固定されないことがある。そのため、衝突等によりバックレストに強い力が加わった際、バックレストが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。	
	対象台数	648 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

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 7	不具合の内容	リヤブレーキキャリパーのピストンにおいて、メッキ加工が不適切であるため、ピストンの鉄部分とブレーキフルードの酸化反応が起きることがある。そのため、酸化反応の際に発生した気泡がブレーキラインに滞留し、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。	
	対象台数	159 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	助手席乗員重量区分システムにおいて、製造時の重量校正が不適切なため、本来の重量より重たく判断することがある。そのため、手荷物など、わずかな重量を検出した場合に、人が着座していると認識し、衝突時に意図せずエアバッグが展開するおそれがある。	
	対象台数	102 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	大型トラックの燃料装置において、燃料タンク保持ブラケットの成型加工が不適切なため、当該ブラケットに固定しているサイドガードブラケットが傾斜して、燃料タンク底面との隙間が確保されていないものがある。そのため、走行時の振動等で燃料タンク底面とサイドガードブラケットが接触して、そのままの状態で使用を続けると、燃料タンクが損傷し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	42 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	エンジンスターターを制御しているリレーの成形加工が不適切なため、リレー内部の接点に変形しているものがある。そのため、リレーの接点が常に接続されると、スターターが回り続け、最悪の場合、スターターが高温になり火災に至るおそれがある。または、リレーの接点が接続されないとエンジンが始動できないおそれがある。	
	対象台数	28 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

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	中型トラックの横吊り式スペアタイヤキャリアにおいて巻き取り機構の溶接が不適切なため、溶接強度のばらつきが大きく、十分な安全率を確保できていないものがある。そのため、タイヤ固定時に正規の締付方法によらず過大なトルクで締め付けると溶接部が剥がれて、スペアタイヤが脱落するおそれがある。	
	対象台数	27,003 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	冷蔵冷凍車の荷箱及びサブフレーム固定ブラケット締結ボルトにおいて、締結用工具の管理が不適切な為、締結トルクが不足しているものがある。そのため、走行時の振動等により、当該ボルトが緩み、最悪の場合、各ブラケットが脱落するおそれがある。	
	対象台数	19,584 台	不具合件数: 16 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	大型バスにおいて、VSC(車両安定制御システム)オフスイッチの識別表示が不適切なため、協定規則第121号に適合しない。	
	対象台数	360 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	大型バスにおいて、VSC(車両安定制御システム)オフスイッチの識別表示が不適切なため、協定規則第121号に適合しない。	
	対象台数	165 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	ABS(アンチロックブレーキシステム)の hidroリックABSユニットにおいて、構成部品の組付け治具形状が不適切なため、組付け時にアルミ片が発生することがある。そのため、ABS作動時に当該アルミ片が逆止弁へ噛み込むと、前輪または後輪がロックするおそれがある。	
	対象台数	52 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	大型トラクタの後2軸リーフサスペンション仕様車において、リーフスプリング端部とラバースプリングを固定する六角穴付ボルトの締付けが不適切なため、走行振動等により当該ボルトが緩み、リーフスプリングが遊動して異音が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ボルトとラッチが外れプレートが脱落し、他の交通の安全を妨げるおそれがある。	
	対象台数	6 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	農耕トラクタのクランクシャフトにおいて、組立工具の管理が不適切なため、フロントハブ固定ボルトのトルクが不足しているものがある。そのため、クランクシャフトのハブがクランクシャフト内で空転し、ファン、ウォーターポンプ、オルタネーター、フロントPTOが駆動せず、最悪の場合、エンジンがオーバーヒートするおそれがある。	
	対象台数	2 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-38 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「工具・治具」に問題があるもの（保守管理の不備）			
事例 8	不具合の内容	中型トラックの横吊り式スペアタイヤキャリアにおいて②巻き取り機構の溶接が不適切なため、溶接強度のばらつきが大きく、十分な安全率を確保できていないものがある。そのため、タイヤ固定時に正規の締付方法によらず過大なトルクで締め付けると溶接部が剥がれて、スペアタイヤが脱落するおそれがある。	
	対象台数	1台	不具合件数：0件 事故の有無：無し
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	無段変速機(CVT)コントローラにおいて、内部基板に装着している抵抗の製造管理が不適切なため、接合部に亀裂が生じて、抵抗値が高くなることもある。そのため、CVTの油圧制御が不良となり、走行中に車速が低下し、加速が困難になるおそれがある。	
	対象台数	2,390台	不具合件数：0件 事故の有無：無し
事例 2	不具合の内容	後席の右および中央座席ベルトにおいて、車両組立工程への部品供給が不適切なため、ベルト長さが異なるバックルが組み付けられたものがある。そのため、衝突等による衝撃を受けた場合の乗員の保護性能を満足しないおそれがある。	
	対象台数	13台	不具合件数：0件 事故の有無：無し

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 26 年度から平成 30 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 30 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」97 件（前年度から 13 件増加）、「0.5 年超え 1 年以内」95 件（同 23 件増加）、「0.5 年以内」69 件（同 13 件減少）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 164 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 261 件であり、届出件数の合計の約 58%を占めていた。

平成 26 年度から平成 30 年度の届出件数の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「0.5 年以内」の期間区分については緩やかな減少傾向にあり、「1 年超え 2 年以内」、「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 26 年度以降において増減を繰り返す傾向にある。また、「0.5 年超え 1 年以内」の期間区分については緩やかな増加傾向にある。「2 年超え 3 年以内」の期間区分については、平成 29 年度までは減少傾向にあったが、平成 30 年度においては増加している。

平成 30 年度の国産車における各期間区分及び届出件数は、「0.5 年超え 1 年以内」が最も多く 56 件であり、届出件数の合計の約 22%を占めている。また、「0.5 年以内」では 49 件と前年度から 5 件減少していた。なお、「1 年以内」の期間で届出件数の合計の約 40%を占める。「1 年超え 2 年以内」の期間区分は 47 件となっており、前年度から 6 件増加していた。「2 年以内」の期間では、約 58%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 年度からは減少傾向にある。生産開始日から不具合初報日までの平均期間は約 32 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 30 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」50 件（17 件増加）、「0.5 年超え 1 年以内」39 件（10 件増加）、「2 年超え 3 年以内」22 件（4 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 57%を占めていた。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。

なお、国産車について前年度と比較して「3 年超え 4 年以内」、「6 年超え 8 年以内」及び「8 年超え 10 年以内」の期間区分が減少し、「0.5 年超え 1 年以内」及び「2 年超え 3 年以内」の期間区分が大きく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5カ年平均期間をみた場合、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							
			H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
0.5年以内	届出	(件)	54	59	50	54	49	53	33	25	21	28	20	25	87	84	71	82	69	79
	件数	(%)	21.2	22.2	20.2	23.0	18.7	21.0	20.9	17.6	14.5	14.8	10.5	15.4	21.1	20.6	18.1	19.3	15.2	18.8
0.5年超え 1年以内	届出	(件)	40	44	26	43	56	42	30	17	31	29	39	29	70	61	57	72	95	71
	件数	(%)	15.7	16.5	10.5	18.3	21.4	16.5	19.0	12.0	21.4	15.3	20.4	17.7	16.9	15.0	14.5	17.0	21.0	17.0
1年超え 2年以内	届出	(件)	37	39	62	41	47	45	40	31	31	43	50	39	77	70	93	84	97	84
	件数	(%)	14.5	14.7	25.1	17.4	17.9	17.9	25.3	21.8	21.4	22.8	26.2	23.6	18.6	17.2	23.7	19.8	21.4	20.1
2年超え 3年以内	届出	(件)	27	17	22	17	38	24	13	20	12	18	22	17	40	37	34	35	60	41
	件数	(%)	10.6	6.4	8.9	7.2	14.5	9.6	8.2	14.1	8.3	9.5	11.5	10.3	9.7	9.1	8.7	8.3	13.2	9.9
3年超え 4年以内	届出	(件)	22	17	14	20	15	18	12	12	13	22	17	15	34	29	27	42	32	33
	件数	(%)	8.6	6.4	5.7	8.5	5.7	7.0	7.6	8.5	9.0	11.6	8.9	9.2	8.2	7.1	6.9	9.9	7.1	7.8
4年超え 6年以内	届出	(件)	36	18	23	23	26	25	15	8	14	17	18	15	51	26	37	41	44	40
	件数	(%)	14.1	6.8	9.3	9.8	9.9	10.0	9.5	5.6	9.7	9.0	9.4	8.8	12.3	6.4	9.4	9.7	9.7	9.5
6年超え 8年以内	届出	(件)	12	17	16	14	8	13	2	9	6	12	8	7	14	26	22	26	16	21
	件数	(%)	4.7	6.4	6.5	6.0	3.1	5.3	1.3	6.3	4.1	6.3	4.2	4.5	3.4	6.4	5.6	6.1	3.5	5.0
8年超え 10年以内	届出	(件)	5	17	14	9	6	10	2	4	9	10	6	6	7	21	23	19	12	16
	件数	(%)	2.0	6.4	5.7	3.8	2.3	4.0	1.3	2.8	6.2	5.3	3.1	3.8	1.7	5.1	5.9	4.5	2.6	3.9
10年超え	届出	(件)	22	38	20	14	17	22	11	16	8	9	11	11	33	54	28	23	28	33
	件数	(%)	8.6	14.3	8.1	6.0	6.5	8.8	7.0	11.3	5.5	4.8	5.8	6.7	8.0	13.2	7.1	5.4	6.2	7.9
合計*1	届出	(件)	255	266	247	235	262	253	158	142	145	189	191	165	413	408	392	424	453	418
	件数	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間(カ月)			40.4	46.0	41.7	36.2	31.9	39.3	31.6	41.5	36.5	37.7	35.5	36.4	37.0	44.4	39.8	36.9	33.4	38.2

*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							
			H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
0.5年以内	対象 台数	(千台)	1,242	972	950	133	332	726	28	10	5	7	12	12	1,270	982	955	140	344	738
		(%)	12.2	5.1	5.9	1.8	3.8	5.8	6.3	3.0	0.7	1.3	1.2	2.5	12.0	5.1	5.7	1.8	3.5	5.6
0.5年超え 1年以内	対象 台数	(千台)	553	814	899	627	863	751	27	19	23	34	150	51	581	833	921	661	1013	802
		(%)	5.5	4.3	5.5	8.5	9.9	6.7	6.1	5.6	3.4	6.1	15.3	7.3	5.5	4.3	5.5	8.3	10.4	6.8
1年超え 2年以内	対象 台数	(千台)	575	304	1,453	2,170	2234	1348	146	91	49	68	76	86	721	396	1,502	2,239	2311	1434
		(%)	5.7	1.6	9.0	29.3	25.6	14.2	33.0	26.7	7.3	12.5	7.8	17.5	6.8	2.1	8.9	28.1	23.8	13.9
2年超え 3年以内	対象 台数	(千台)	1,058	376	1,520	498	998	890	38	16	11	96	130	58	1,096	392	1,531	594	1128	948
		(%)	10.4	2.0	9.4	6.7	11.5	8.0	8.7	4.8	1.6	17.4	13.2	9.2	10.3	2.0	9.1	7.5	11.6	8.1
3年超え 4年以内	対象 台数	(千台)	1,631	847	1,051	750	1023	1060	14	47	17	172	58	62	1,645	894	1,068	922	1081	1122
		(%)	16.1	4.5	6.5	10.1	11.7	9.8	3.2	13.6	2.6	31.3	5.9	11.3	15.5	4.6	6.3	11.6	11.2	9.8
4年超え 6年以内	対象 台数	(千台)	2,621	1,968	2,582	682	1177	1806	26	20	34	71	340	98	2,647	1,989	2,616	752	1517	1904
		(%)	25.8	10.4	15.9	9.2	13.5	15.0	5.9	5.9	5.1	12.9	34.7	12.9	25.0	10.3	15.5	9.5	15.6	15.2
6年超え 8年以内	対象 台数	(千台)	491	4,376	3,370	1,017	1316	2114	0	20	45	45	80	38	492	4,395	3,415	1,061	1396	2152
		(%)	4.8	23.1	20.8	13.7	15.1	15.5	0.1	5.7	6.7	8.1	8.2	5.8	4.6	22.8	20.2	13.3	14.4	15.1
8年超え 10年以内	対象 台数	(千台)	27	1,662	1,589	1,197	170	929	1	7	41	28	4	16	27	1,670	1,630	1,225	174	945
		(%)	0.3	8.8	9.8	16.1	1.9	7.4	0.2	2.1	6.2	5.2	0.5	2.8	0.3	8.7	9.7	15.4	1.8	7.2
10年超え	対象 台数	(千台)	1,955	7,620	2,802	337	601	2663	162	112	443	28	129	175	2,117	7,732	3,245	365	731	2838
		(%)	19.3	40.2	17.3	4.6	6.9	17.6	36.5	32.6	66.3	5.1	13.2	30.7	20.0	40.1	19.2	4.6	7.5	18.3
合計*1	対象 台数	(千台)	10,153	18,940	16,214	7,411	8715	12287	443	342	668	548	979	596	10,597	19,282	16,882	7,959	9694	12883
		(%)	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。

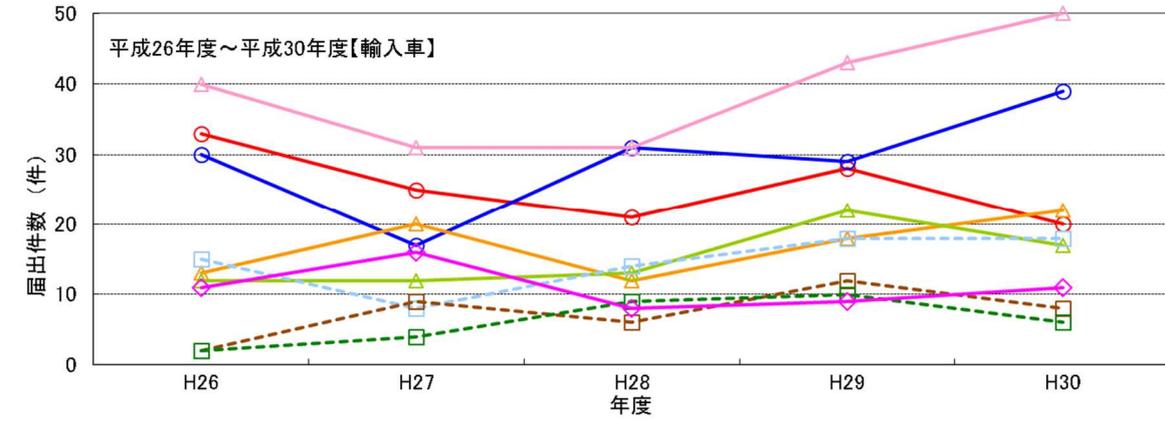
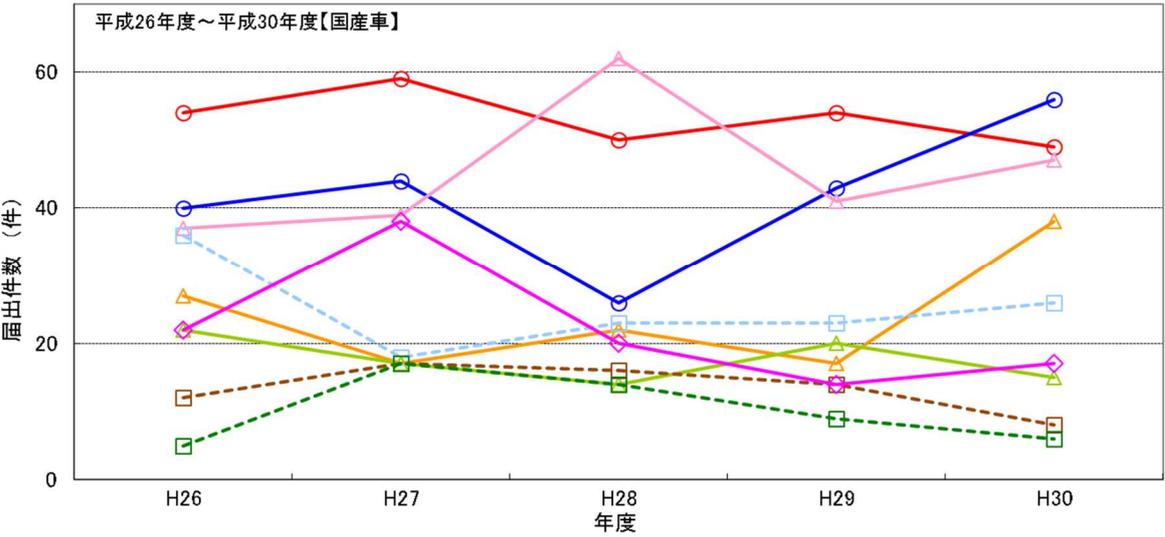
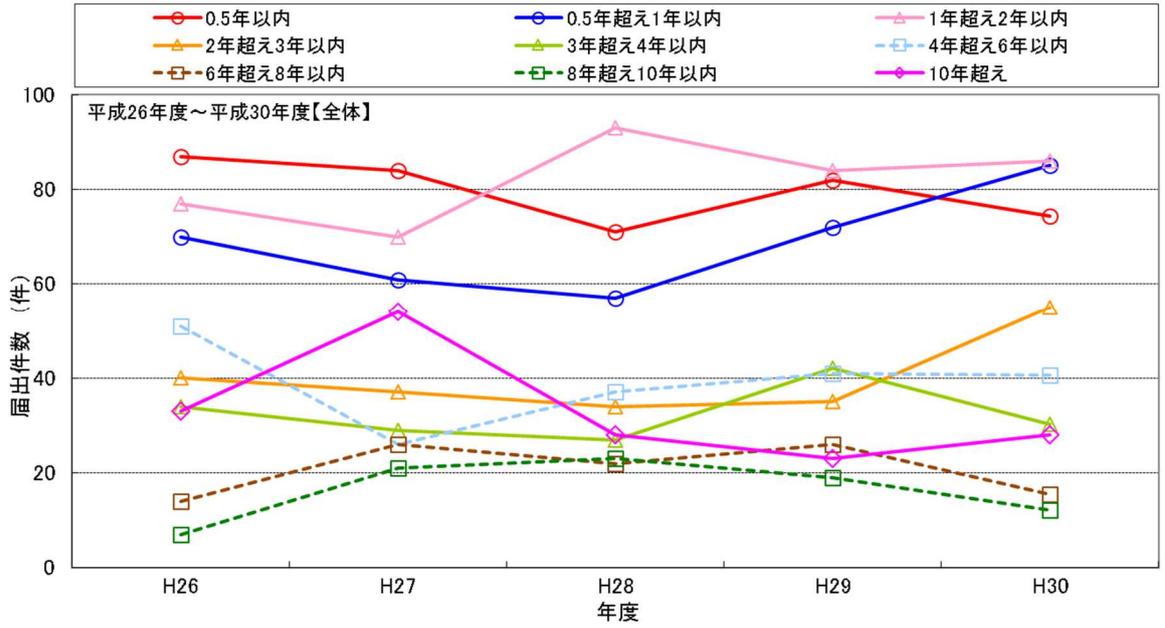


図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数【全体、国産車、輸入車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

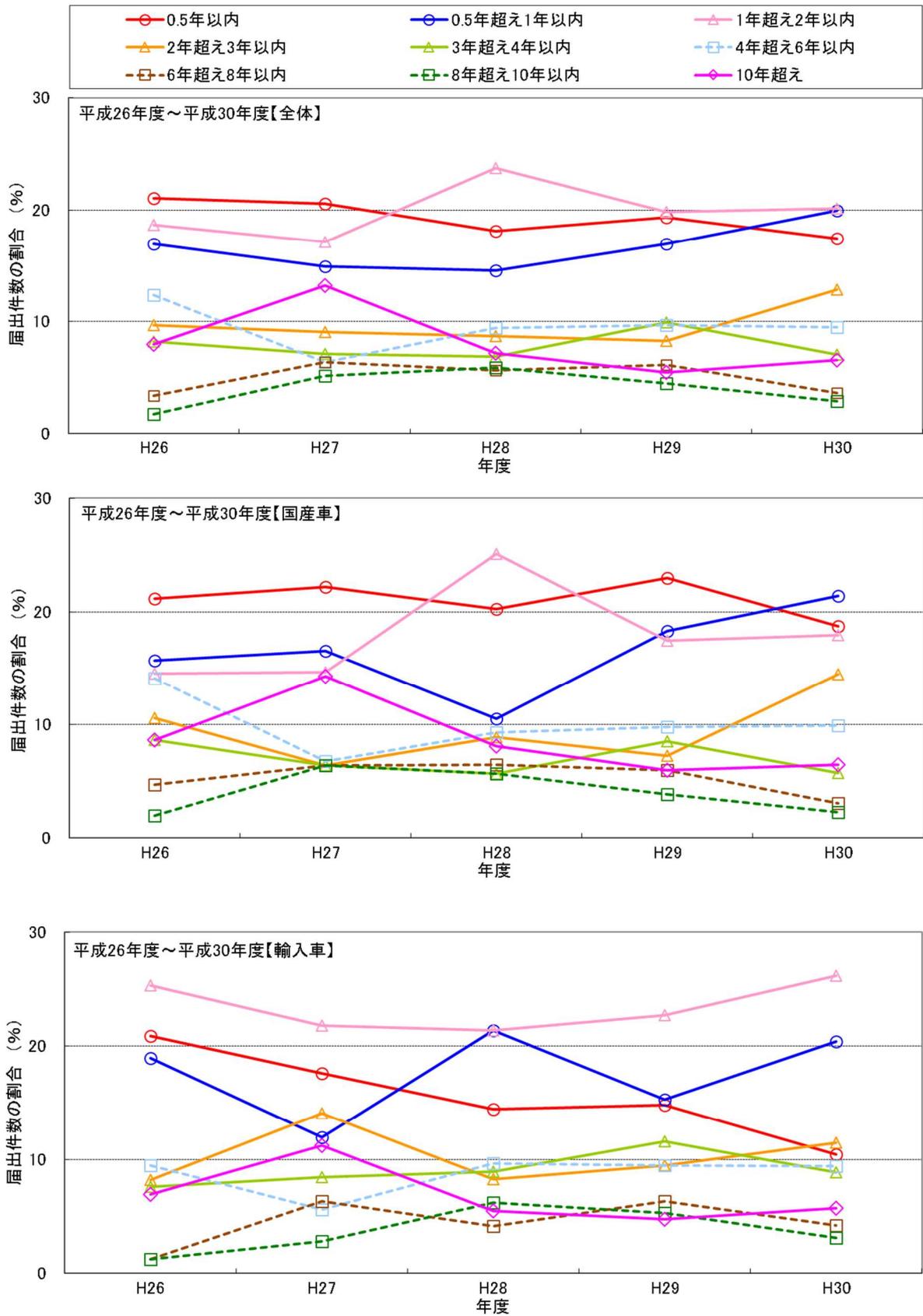


図 3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合
【全体、国産車、輸入車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

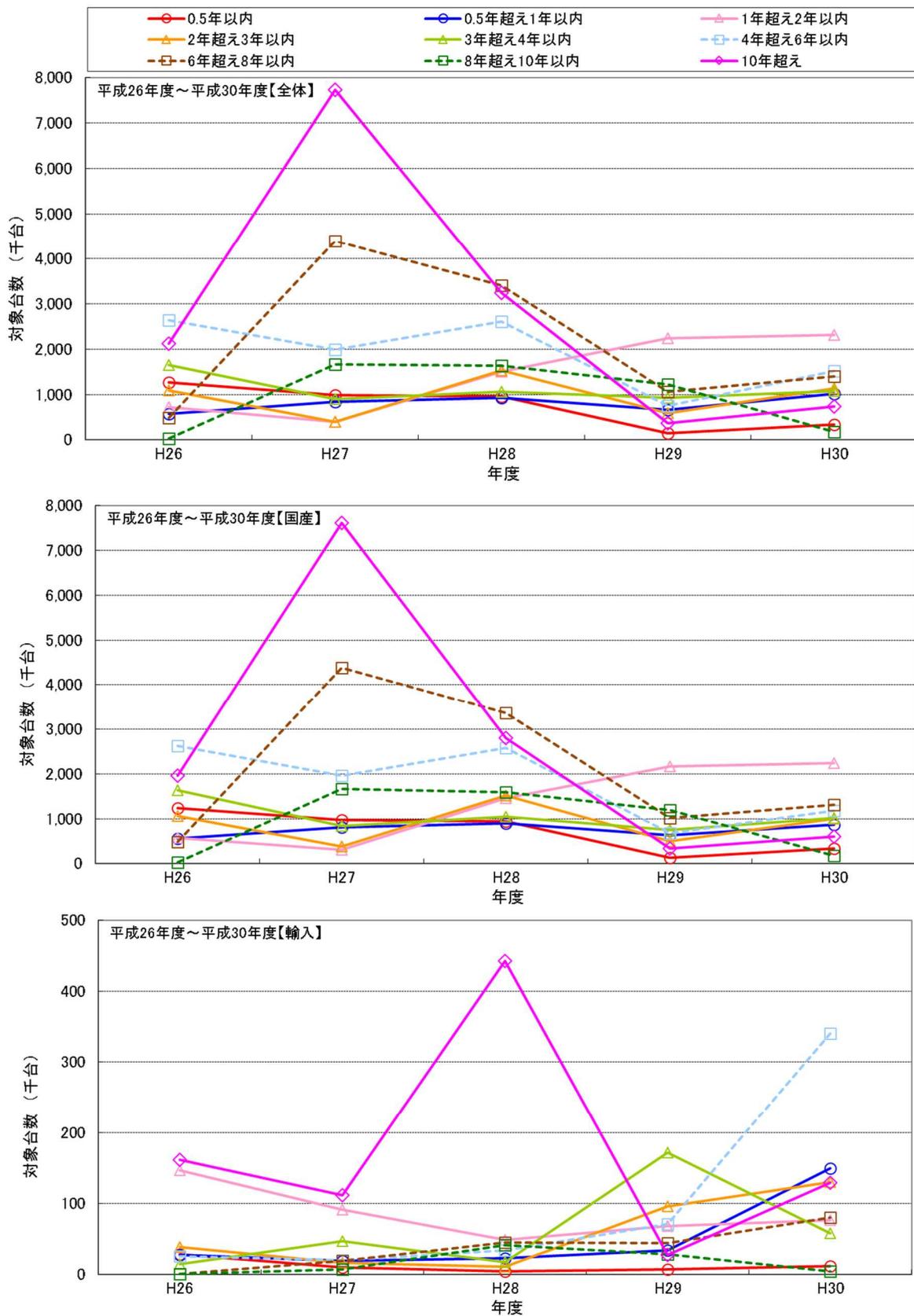


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

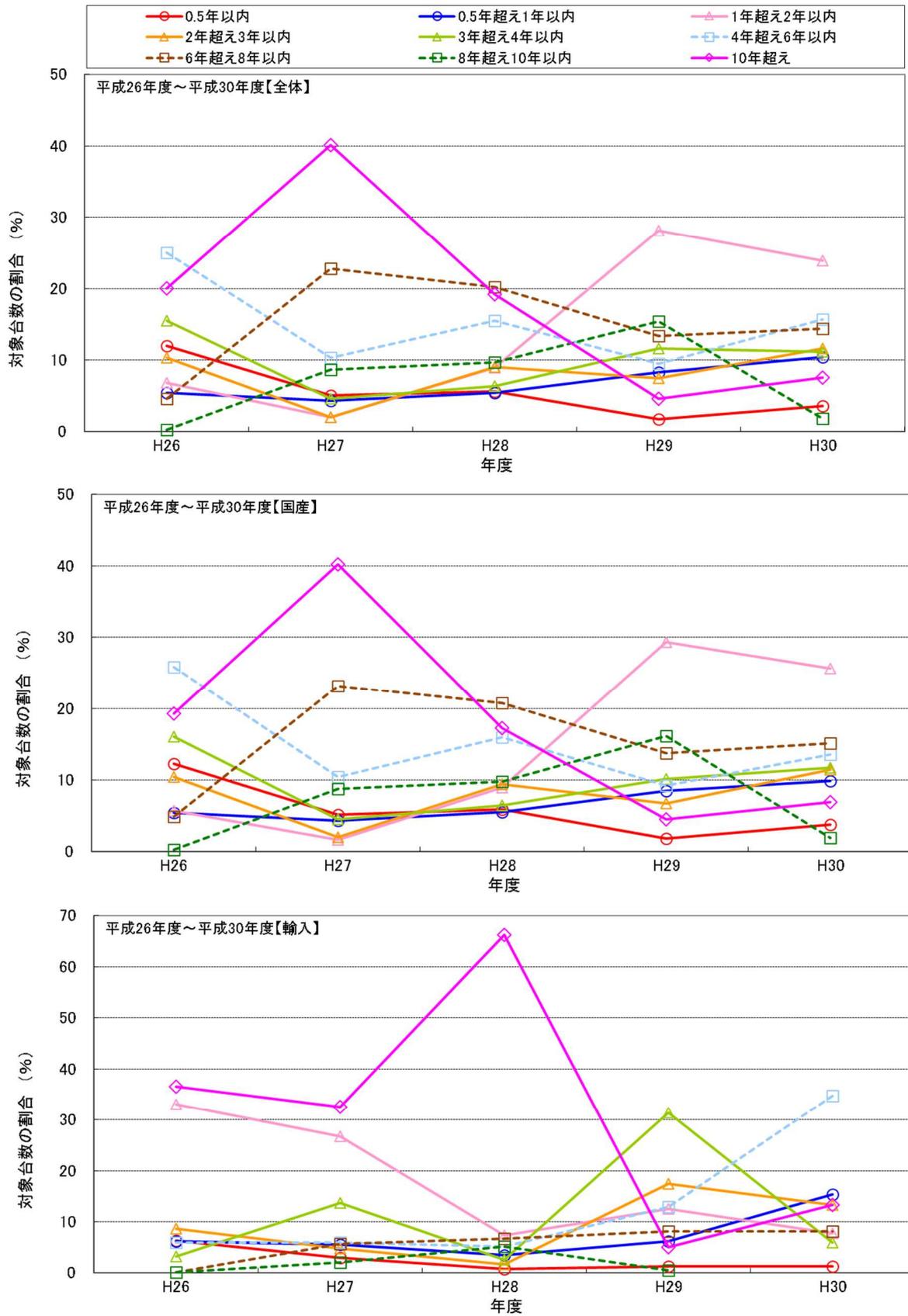


図 3-4 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数の割合
【全体、国産車、輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度）

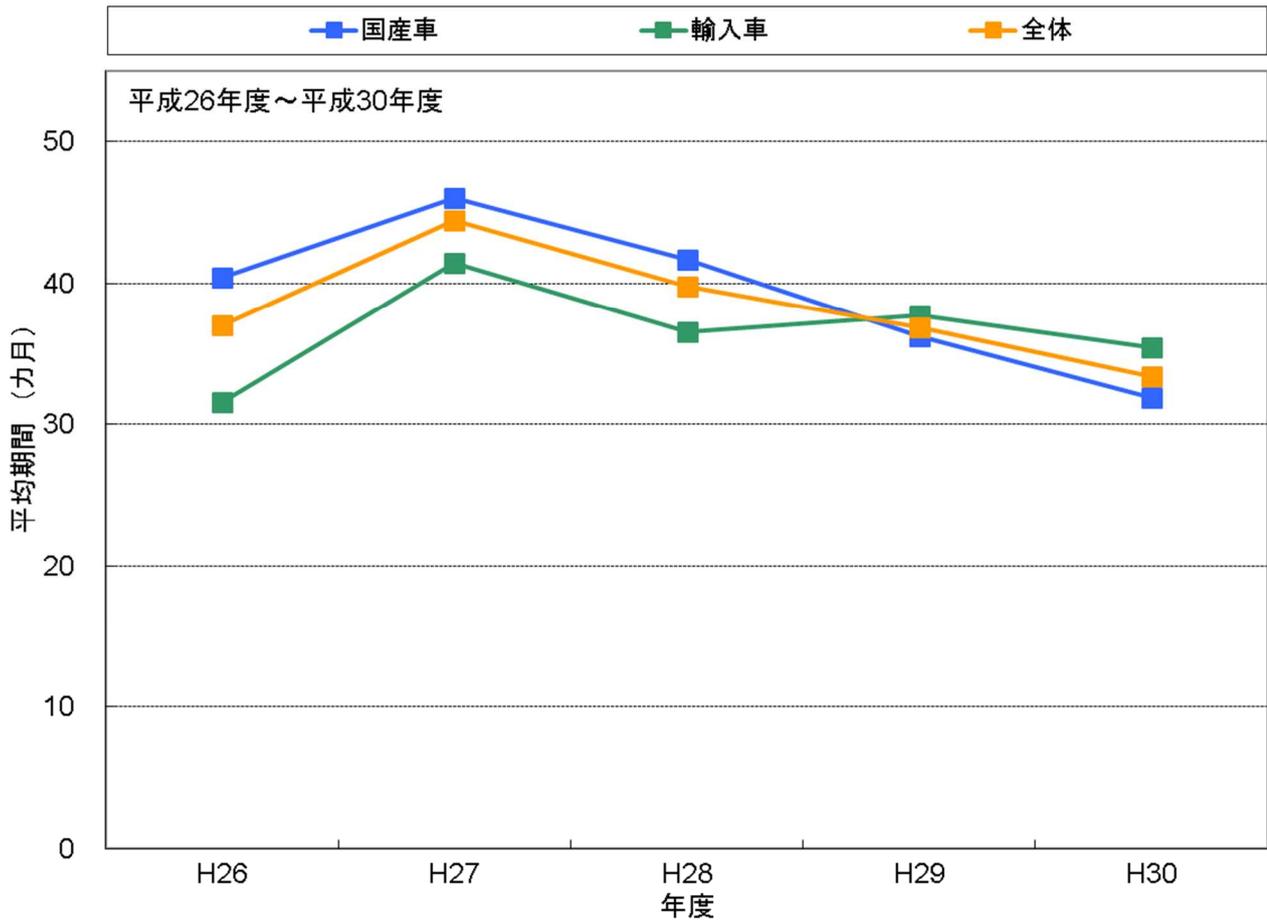


図 3-5 生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

(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 26 年度から平成 30 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 30 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】、【動力伝達装置】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-4 から表 3-6 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短くなり、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過去 5 年間で最も長くなっている。また、制動装置、排出ガス発散防止装置及び緩衝装置においても過去 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走行装置の 62.3 カ月であり、次いで車枠・車体の 47.3 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 24.4 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 26 年度～平成 30 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均
原動機	21.7	22.9	22.8	32.4	28.4	25.7
電気装置	25.6	34.2	29.2	33.7	42.9	33.9
動力伝達装置	25.4	34.4	28.6	30.0	28.4	29.0
燃料装置	37.7	22.1	25.8	43.8	23.6	30.5
制動装置	23.0	22.6	24.5	26.1	31.4	25.6
乗車装置	32.4	67.9	22.0	30.0	24.0	36.9
かじ取装置	47.4	26.7	46.9	37.6	25.6	36.9
車枠・車体	59.9	56.4	74.0	41.8	31.0	47.3
灯火装置	31.4	38.5	31.1	27.4	13.3	27.9
排出ガス発散防止装置	24.0	19.0	20.2	21.8	28.3	24.4
緩衝装置	13.2	13.2	35.4	34.8	39.4	27.5
走行装置	49.4	21.0	115.0	48.3	81.9	62.3
その他（エアバッグ）	105.1	119.1	88.2	60.6	73.4	91.1
その他（エアバッグ以外）	53.7	30.8	25.3	40.9	25.3	35.3

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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	19	28.4	12	22.2	9	19.1	12	20.3	11	17.8	13	21.8
0.5 年超え 1 年以内	12	17.9	16	29.6	8	17.0	8	13.6	11	18.5	11	19.2
1 年超え 2 年以内	14	20.9	7	13.0	15	31.9	15	25.4	16	25.7	13	23.2
2 年超え 3 年以内	7	10.4	6	11.1	5	10.6	6	10.2	7	11.9	6	10.8
3 年超え 4 年以内	6	9.0	5	9.3	2	4.3	4	6.8	4	5.9	4	7.2
4 年超え 6 年以内	8	11.9	4	7.4	5	10.6	7	11.9	9	15.2	7	11.5
6 年超え 8 年以内	1	1.5	4	7.4	1	2.1	3	5.1	1	1.7	2	3.5
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	1	2.1	2	3.4	1	1.0	1	1.3
10 年超え	0	0.0	0	0.0	1	2.1	2	3.4	1	2.3	1	1.5
合計件数及びその割合	67	100	54	100	47	100	59	100	61	100	58	100

表 3-5 動力伝達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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	11	21.2	8	20.0	6	10.9	7	23.3	6	11.7	8	16.7
0.5 年超え 1 年以内	10	19.2	6	15.0	13	23.6	2	6.7	9	19.2	8	17.9
1 年超え 2 年以内	14	26.9	8	20.0	14	25.5	9	30.0	18	38.3	13	28.2
2 年超え 3 年以内	4	7.7	2	5.0	7	12.7	2	6.7	3	5.4	4	7.8
3 年超え 4 年以内	4	7.7	6	15.0	6	10.9	1	3.3	3	5.4	4	8.7
4 年超え 6 年以内	5	9.6	3	7.5	4	7.3	5	16.7	5	10.4	4	9.8
6 年超え 8 年以内	2	3.8	5	12.5	2	3.6	4	13.3	3	5.4	3	6.9
8 年超え 10 年以内	2	3.8	1	2.5	3	5.5	0	0.0	1	2.1	1	3.1
10 年超え	0	0.0	1	2.5	0	0.0	0	0.0	1	2.1	0	0.9
合計件数及びその割合	52	100	40	100	55	100	30	100	48	100	45	100

表 3-6 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 26 年度～平成 30 年度)

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	8	26.7	8	17.4	5	14.3	6	13.0	3	7.5	6	15.2
0.5 年超え 1 年以内	5	16.7	9	19.6	5	14.3	15	32.6	8	20.5	8	21.4
1 年超え 2 年以内	8	26.7	8	17.4	11	31.4	9	19.6	5	13.0	8	20.9
2 年超え 3 年以内	0	0.0	4	8.7	2	5.7	3	6.5	11	27.0	4	10.1
3 年超え 4 年以内	3	10.0	4	8.7	4	11.4	1	2.2	3	7.0	3	7.5
4 年超え 6 年以内	3	10.0	6	13.0	6	17.1	5	10.9	6	14.0	5	13.0
6 年超え 8 年以内	2	6.7	4	8.7	0	0.0	3	6.5	2	4.0	2	5.4
8 年超え 10 年以内	1	3.3	1	2.2	2	5.7	1	2.2	1	1.5	1	2.8
10 年超え	0	0.0	2	4.3	0	0.0	3	6.5	2	5.5	1	3.7
合計件数及びその割合	30	100	46	100	35	100	46	100	40	100	39	100

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

平成 26 年度から平成 30 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 3-7 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 30 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】、【動力伝達装置】、【電気装置】及び【車枠・車体】表 1-13 参照）を対象に、表 3-8、表 3-9、表 3-10 及び表 3-11 にそれぞれ示す。

表 3-6 をみると、原動機及び電気装置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た。動力伝達装置においては前年度より長くなっているが、5 カ年平均より短くなっている。また、乗車装置及び緩衝装置においては、前年度及び 5 カ年平均と比べて大幅に短くなっていた。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 75.9 カ月であった。次いで車枠・車体の 55.5 カ月となっていた。なお、不具合発生までの平均期間が最も短い装置は制動装置の 21.4 カ月となっていた。

表 3-7 各装置における生産開始日から不具合発生の日までの平均期間
【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
原動機	22.1	22.3	24.5	25.0	25.6	23.9
電気装置	30.7	36.3	21.9	24.9	31.2	29.2
動力伝達装置	27.3	36.8	34.7	24.1	30.2	30.9
燃料装置	34.7	15.3	26.3	43.2	32.2	29.3
制動装置	25.5	13.5	18.9	24.5	22.8	21.4
乗車装置	32.1	101.9	9.7	32.6	18.1	51.5
かじ取装置	64.5	32.1	48.6	54.8	32.8	46.5
車枠・車体	111.6	58.1	82.3	48.0	35.4	55.5
灯火装置	50.6	32.3	25.6	37.2	17.6	33.2
排出ガス発散防止装置	25.2	19.7	24.1	20.2	23.1	22.6
緩衝装置	18.9	27.1	54.0	46.5	8.3	36.8
走行装置	51.2	24.5	220.2	69.7	84.6	75.9
その他（エアバッグ）	112.5	124.6	98.6	71.2	86.3	103.6
その他（エアバッグ以外）	68.7	32.5	15.2	43.8	27.8	36.9

表 3-8 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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	14	29.2	9	25.0	8	22.9	10	26.3	8	18.6	10	24.5
0.5 年超え 1 年以内	10	20.8	12	33.3	4	11.4	5	13.2	8	18.6	8	19.5
1 年超え 2 年以内	7	14.6	4	11.1	11	31.4	11	28.9	11	25.6	9	22.0
2 年超え 3 年以内	6	12.5	2	5.6	4	11.4	3	7.9	5	11.6	4	10.0
3 年超え 4 年以内	3	6.3	3	8.3	1	2.9	2	5.3	2	4.7	2	5.5
4 年超え 6 年以内	7	14.6	3	8.3	4	11.4	4	10.5	8	18.6	5	13.0
6 年超え 8 年以内	1	2.1	3	8.3	1	2.9	2	5.3	0	0.0	1	3.5
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	1	2.9	1	2.6	0	0.0	0	1.0
10 年超え	0	0.0	0	0.0	1	2.9	0	0.0	1	2.3	0	1.0
合計件数及びその割合	48	100	36	100	35	100	38	100	43	100	40	100

表 3-9 動力伝達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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	9	22.5	6	20.0	2	5.7	7	35.0	4	11.4	6	17.5
0.5 年超え 1 年以内	8	20.0	3	10.0	5	14.3	2	10.0	6	17.1	5	15.0
1 年超え 2 年以内	8	20.0	7	23.3	12	34.3	4	20.0	15	42.9	9	28.8
2 年超え 3 年以内	3	7.5	2	6.7	5	14.3	2	10.0	1	2.9	3	8.1
3 年超え 4 年以内	4	10.0	3	10.0	3	8.6	0	0.0	1	2.9	2	6.9
4 年超え 6 年以内	4	10.0	3	10.0	3	8.6	3	15.0	4	11.4	3	10.6
6 年超え 8 年以内	2	5.0	4	13.3	2	5.7	2	10.0	2	5.7	2	7.5
8 年超え 10 年以内	2	5.0	1	3.3	3	8.6	0	0.0	1	2.9	1	4.4
10 年超え	0	0.0	1	3.3	0	0.0	0	0.0	1	2.9	0	1.3
合計件数及びその割合	40	100	30	100	35	100	20	100	35	100	32	100

表 3-10 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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	6	27.3	6	18.8	5	23.8	6	16.7	2	7.4	5	18.1
0.5 年超え 1 年以内	3	13.6	7	21.9	1	4.8	14	38.9	6	22.2	6	22.5
1 年超え 2 年以内	4	18.2	7	21.9	9	42.9	8	22.2	3	11.1	6	22.5
2 年超え 3 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.8	9	33.3	2	7.2
3 年超え 4 年以内	3	13.6	2	6.3	2	9.5	1	2.8	1	3.7	2	6.5
4 年超え 6 年以内	3	13.6	4	12.5	4	19.0	3	8.3	4	14.8	4	13.0
6 年超え 8 年以内	2	9.1	3	9.4	0	0.0	1	2.8	1	3.7	1	5.1
8 年超え 10 年以内	1	4.5	1	3.1	0	0.0	1	2.8	0	0.0	1	2.2
10 年超え	0	0.0	2	6.3	0	0.0	1	2.8	1	3.7	1	2.9
合計件数及びその割合	22	100	32	100	21	100	36	100	27	100	28	100

表 3-11 車枠・車体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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	1	20.0	6	37.5	2	14.3	3	16.7	7	25.0	4	23.5
0.5 年超え 1 年以内	1	20.0	1	6.3	1	7.1	2	11.1	3	10.7	2	9.9
1 年超え 2 年以内	0	0.0	0	0.0	1	7.1	3	16.7	5	17.9	2	11.1
2 年超え 3 年以内	0	0.0	3	18.8	1	7.1	1	5.6	5	17.9	2	12.3
3 年超え 4 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.6	1	3.6	0	2.5
4 年超え 6 年以内	0	0.0	0	0.0	1	7.1	4	22.2	1	3.6	1	7.4
6 年超え 8 年以内	1	20.0	0	0.0	4	28.6	1	5.6	4	14.3	2	12.3
8 年超え 10 年以内	0	0.0	2	12.5	1	7.1	2	11.1	0	0.0	1	6.2
10 年超え	2	40.0	4	25.0	3	21.4	1	5.6	2	7.1	2	14.8
合計件数及びその割合	5	100	16	100	14	100	18	100	28	100	16	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 26 年度から平成 30 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 3-12 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 30 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（【排出ガス発散防止装置】表 1-13 参照）を対象に表 3-13 に示す。

表 3-12 をみると、緩衝装置及び走行装置において、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 43.9 カ月であり、次いで制動装置の 32.1 カ月となっていた。国産車と異なり原動機、電気装置及び動力伝達装置の不具合発生までの平均期間が短くなっていた。排出ガス発散防止装置においては国産車と同様に不具合発生までの平均期間が長くなっており、5 カ年平均よりも長くなっていた。

表 3-12 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 26 年度～平成 30 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
原動機	20.7	24.1	17.8	45.8	35.1	29.9
電気装置	11.8	29.4	40.2	65.5	59.4	43.9
動力伝達装置	19.2	27.1	18.1	41.8	23.6	24.4
燃料装置	39.7	28.9	25.2	44.2	14.1	31.7
制動装置	18.3	37.6	38.5	27.7	42.4	32.1
乗車装置	32.7	28.7	28.6	29.5	25.4	28.9
かじ取装置	26.1	12.5	42.6	25.2	20.2	24.4
車枠・車体	16.9	28.4	50.8	29.2	20.9	27.2
灯火装置	9.7	54.2	47.8	15.3	9.1	20.3
排出ガス発散防止装置	16.7	15.8	9.8	29.9	32.4	27.7
緩衝装置	9.3	9.2	14.5	13.8	64.3	19.3
走行装置	45.4	17.6	9.7	10.8	42.5	26.2
その他（エアバッグ）	95.7	111.3	73.7	54.7	66.7	78.4
その他（エアバッグ以外）	37.8	26.1	39.4	35.9	20.8	32.6

表 3-13 排出ガス発散防止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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	0	0.0	1	50.0	1	33.3	0	0.0	1	5.0	1	10.3
0.5 年超え 1 年以内	0	0.0	0	0.0	1	33.3	1	50.0	1	5.0	1	10.3
1 年超え 2 年以内	2	100.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	9	45.0	2	41.4
2 年超え 3 年以内	0	0.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	6.9
3 年超え 4 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	10.0	0	6.9
4 年超え 6 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0	5	25.0	1	20.7
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	3.4
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及びその割合	2	100	2	100	3	100	2	100	20	100	6	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 26 年度から平成 30 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 30 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」84 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」73 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」46 件であり、「6 カ月以内」の期間でみた場合、平成 30 年度は 203 件（届出件数「全体」の約 45%）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 207 件（同約 49%）、5 カ年平均は 205 件（同約 49%）であり、平成 30 年度は、前年度と比べてこの期間の届出件数の割合が約 4 ポイント減少している。さらに、平成 26 年度は 224 件（同約 54%）、平成 27 年度は 206 件（同約 50%）、平成 28 年度は 188 件（同約 48%）であり、平成 27 年度までは、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 30 年度は 653 千台（対象台数「全体」の約 7%）となっており、前年度は 2,060 千台（同約 26%）、平成 28 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%）であり、平成 26 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 年度以降は減少傾向にある。

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 30 年度は届出件数が 70 件（「合計」の約 16%）、対象台数が 1,353 千台（同約 14%）で、前年度と比べて届出件数は 10 件減少（対前年度比約 13%減）し、対象台数が 623 千台減少（同約 32%減）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 30 年度は届出件数が 58 件（「合計」の約 13%）、対象台数が 3,926 千台（同約 41%）で、前年度と比べて届出件数が 19 件増加（対年度比約 49%増）し、対象台数が 2,643 千台増加（同約 206%増）している。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 30 年度は届出件数 47 件（「合計」の約 11%）、対象台数が 2,754 千台（同約 29%）で、前年度と比べて届出件数が 17 件増加（同約 57%増）し、対象台数は 449 千台増加（同約 20%増）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 30 年度は 105 件（「合計」の約 24%）及び 6,680 千台（「合計」の約 69%）であり、前年度と比べると届出件数は 36 件増加（対前年度比約 53%増）、対象台数は 3,092 千台増加（同約 87%増）している。前年度においては 69 件（「合計」の約 16%）及び 3,588 千台（「合計」の約 45%）、平成 28 年度においては 89 件（「合計」の約 16%）及び 6,379 千台（「合計」の約 38%）、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%）となっている。

表 3-14 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 26 年度～平成 30 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							
			H26	H27	H28	H29	H30	5 力年 平均	H26	H27	H28	H29	H30	5 力年 平均	H26	H27	H28	H29	H30	5 力年 平均
2カ月以内	届出件数	(件)	43	48	39	40	35	41	56	45	55	37	49	40	99	93	94	77	84	89
		(%)	16.9	18.0	15.8	17.0	13.4	16.2	35.4	31.7	37.9	19.6	25.7	25.0	24.0	22.8	24.0	18.2	18.5	21.5
	対象台数	(千台)	1,280	3,720	2,218	1,777	271	1,853	54	63	521	58	155	142	1,335	3,783	2,739	1,835	427	2,024
		(%)	12.6	19.6	13.7	24.0	3.1	14.6	12.3	18.5	78.0	10.5	15.9	22.5	12.6	19.6	16.2	23.1	4.4	15.2
2カ月超え4カ月以内	届出件数	(件)	41	46	28	25	27	33	44	34	35	64	46	37	85	80	63	89	73	78
		(%)	16.1	17.3	11.3	10.6	10.3	13.1	27.8	23.9	24.1	33.9	24.1	22.3	20.6	19.6	16.1	21.0	16.1	18.7
	対象台数	(千台)	411	1,296	136	59	92	399	142	81	14	90	30	60	553	1,378	150	149	121	470
		(%)	4.1	6.8	0.8	0.8	1.1	2.7	32.0	23.8	2.1	16.4	3.0	12.9	5.2	7.1	0.9	1.9	1.3	3.3
4カ月超え6カ月以内	届出件数	(件)	23	20	19	22	25	22	17	13	12	19	21	14	40	33	31	41	46	38
		(%)	9.0	7.5	7.7	9.4	9.5	8.6	10.8	9.2	8.3	10.1	11.0	8.2	9.7	8.1	7.9	9.7	10.2	9.1
	対象台数	(千台)	683	495	2,604	66	68	783	12	6	18	11	37	14	695	501	2,622	76	105	800
		(%)	6.7	2.6	16.1	0.9	0.8	5.4	2.7	1.7	2.6	2.0	3.8	2.1	6.6	2.6	15.5	1.0	1.1	5.3
6カ月超え8カ月以内	届出件数	(件)	23	23	21	16	27	22	9	9	10	7	14	8	32	32	31	23	41	32
		(%)	9.0	8.6	8.5	6.8	10.3	8.7	5.7	6.3	6.9	3.7	7.3	5.0	7.7	7.8	7.9	5.4	9.1	7.6
	対象台数	(千台)	674	2,027	706	77	606	818	5	12	50	13	19	17	679	2,039	755	90	625	838
		(%)	6.6	10.7	4.4	1.0	7.0	5.9	1.1	3.6	7.4	2.4	2.0	2.8	6.4	10.6	4.5	1.1	6.5	5.8
8カ月超え10カ月以内	届出件数	(件)	11	11	12	21	12	13	6	5	5	5	10	5	17	16	17	26	22	20
		(%)	4.3	4.1	4.9	8.9	4.6	5.4	3.8	3.5	3.4	2.6	5.2	3.1	4.1	3.9	4.3	6.1	4.9	4.7
	対象台数	(千台)	416	948	1,345	131	132	594	41	19	3	45	197	51	457	967	1,348	176	329	655
		(%)	4.1	5.0	8.3	1.8	1.5	4.1	9.3	5.7	0.4	8.2	20.1	7.3	4.3	5.0	8.0	2.2	3.4	4.6
10カ月超え12カ月以内	届出件数	(件)	12	12	18	8	7	11	4	3	2	11	5	4	16	15	20	19	12	16
		(%)	4.7	4.5	7.3	3.4	2.7	4.5	2.5	2.1	1.4	5.8	2.6	2.4	3.9	3.7	5.1	4.5	2.6	4.0
	対象台数	(千台)	369	1,977	1,069	52	46	703	15	2	1	16	8	7	384	1,979	1,071	69	53	711
		(%)	3.6	10.4	6.6	0.7	0.5	4.4	3.3	0.5	0.2	3.0	0.8	1.3	3.6	10.3	6.3	0.9	0.6	4.3
12カ月超え24カ月以内	届出件数	(件)	40	41	33	49	47	42	8	20	14	31	23	16	48	61	47	80	70	61
		(%)	15.7	15.4	13.4	20.9	17.9	16.7	5.1	14.1	9.7	16.4	12.0	9.5	11.6	15.0	12.0	18.9	15.5	14.6
	対象台数	(千台)	1,067	1,701	1,807	1,815	1,220	1,522	40	37	13	161	133	64	1,107	1,738	1,819	1,976	1,353	1,599
		(%)	10.5	9.0	11.1	24.5	14.0	13.8	9.1	10.8	1.9	29.5	13.6	10.8	10.4	9.0	10.8	24.8	14.0	13.8
24カ月超え48カ月以内	届出件数	(件)	36	39	38	29	41	37	9	5	10	10	17	9	45	44	48	39	58	47
		(%)	14.1	14.7	15.4	12.3	15.6	14.4	5.7	3.5	6.9	5.3	8.9	5.1	10.9	10.8	12.2	9.2	12.8	11.2
	対象台数	(千台)	1,577	1,313	3,524	1,173	3,807	2,279	69	36	40	110	119	62	1,647	1,349	3,564	1,283	3,926	2,354
		(%)	15.5	6.9	21.7	15.8	43.7	20.7	15.6	10.5	5.9	20.1	12.1	10.7	15.5	7.0	21.1	16.1	40.5	20.1
48カ月超え	届出件数	(件)	26	26	39	25	41	31	5	8	2	5	6	4	31	34	41	30	47	37
		(%)	10.2	9.8	15.8	10.6	15.6	12.4	3.2	5.6	1.4	2.6	3.1	2.7	7.5	8.3	10.5	7.1	10.4	8.7
	対象台数	(千台)	3,676	5,461	2,805	2,262	2,473	3,335	65	86	9	44	281	81	3,741	5,547	2,815	2,305	2,754	3,432
		(%)	36.2	28.8	17.3	30.5	28.4	28.2	14.7	25.0	1.4	7.9	28.7	13.0	35.3	28.8	16.7	29.0	28.4	27.6
合計	届出件数	(件)	255	266	247	235	262	253	158	142	145	189	191	138	413	408	392	424	453	418
		(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	83.3	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	対象台数	(千台)	10,153	18,940	16,214	7,411	8,715	12,287	443	342	668	548	979	497	10,597	19,282	16,882	7,959	9,694	12,883
		(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	83.3	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
平均期間(カ月)			18.4	18.0	22.6	20.6	22.9	20.5	7.9	10.3	7.4	9.4	10.0	9.1	14.4	15.3	17.0	15.6	17.4	16.0

*1：リコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、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。

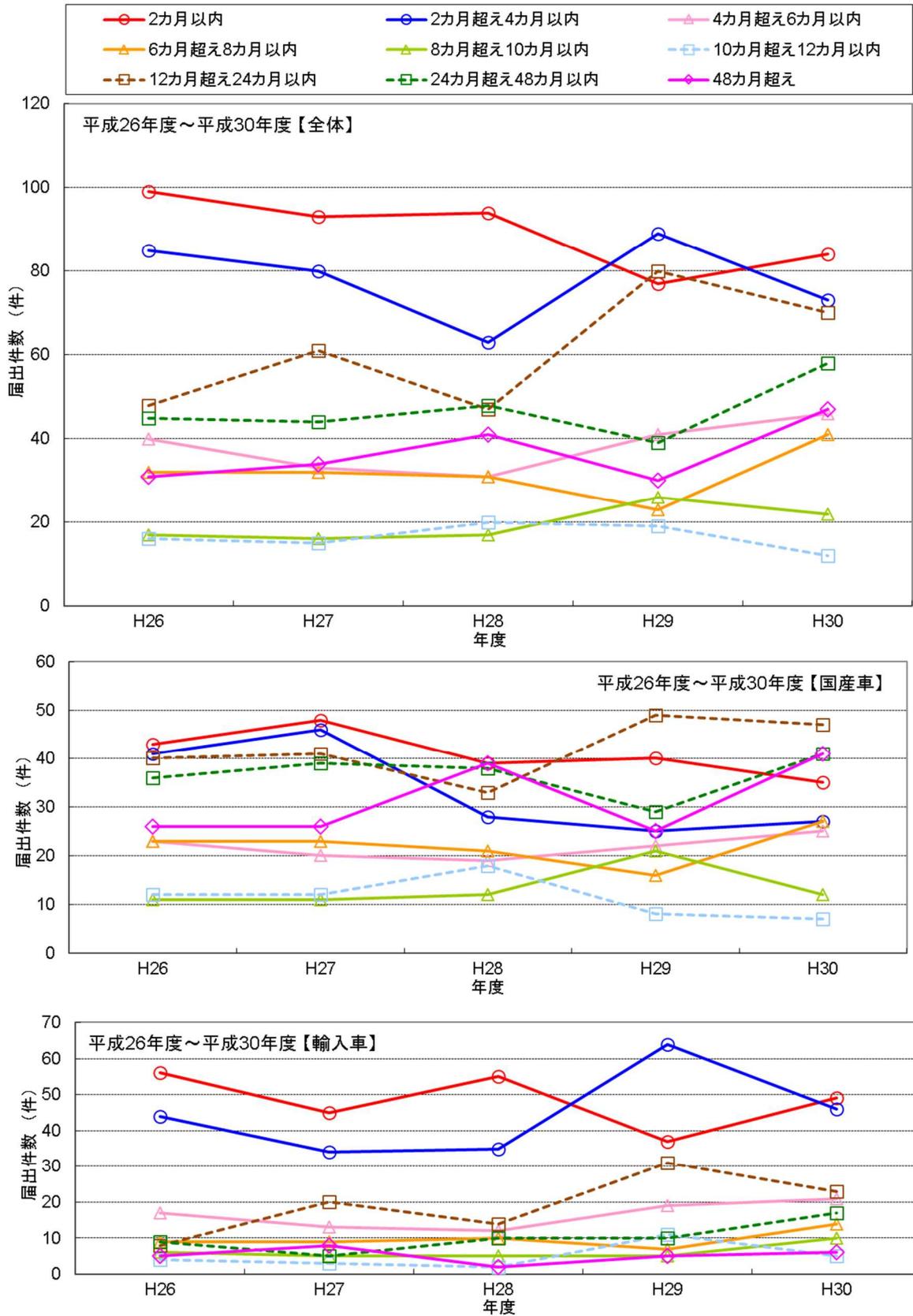


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 26 年度～平成 30 年度)

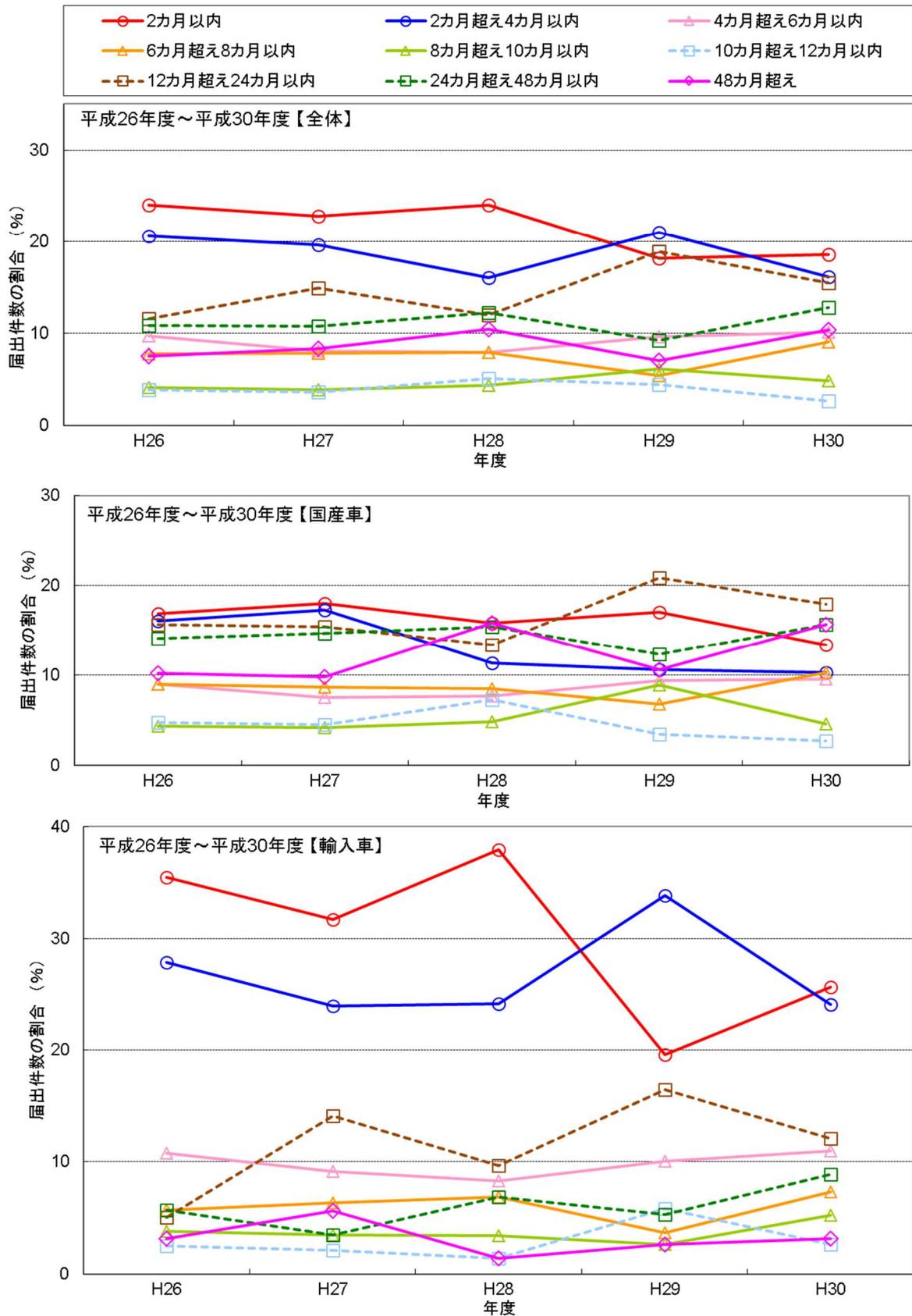


図 3-7 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (平成 26 年度～平成 30 年度)

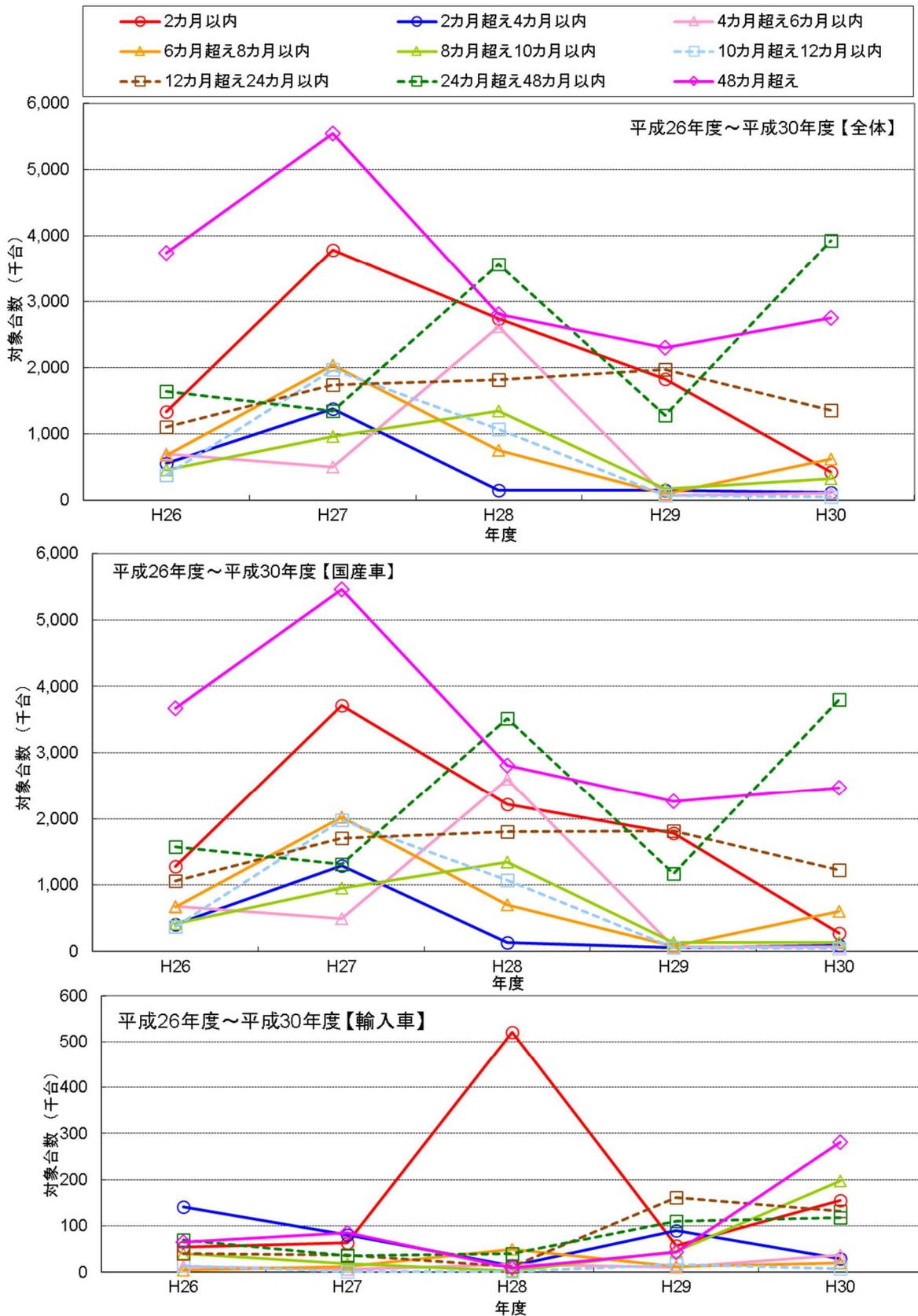


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 26 年度～平成 30 年度)

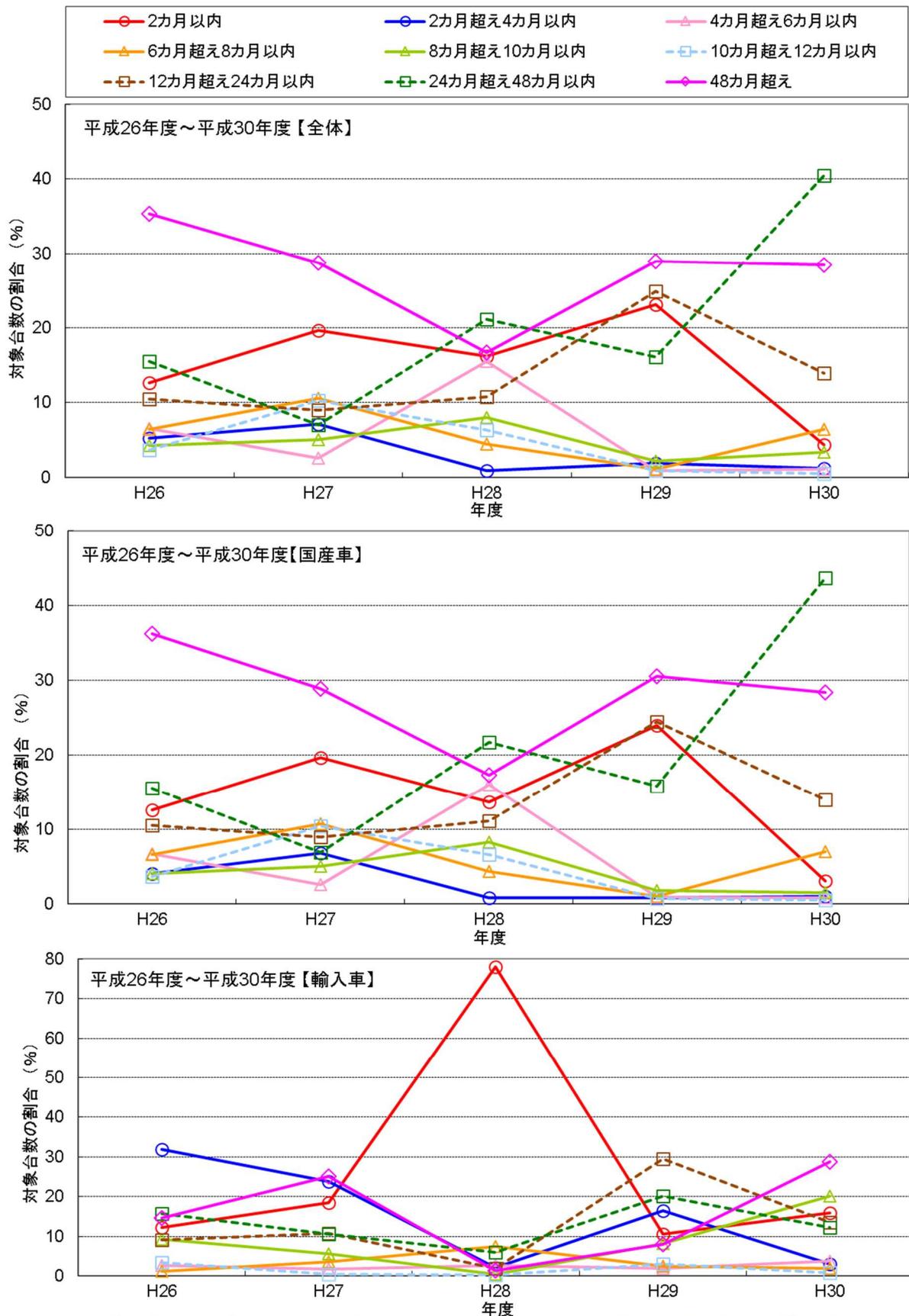


図 3-9 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (平成 26 年度～平成 30 年度)

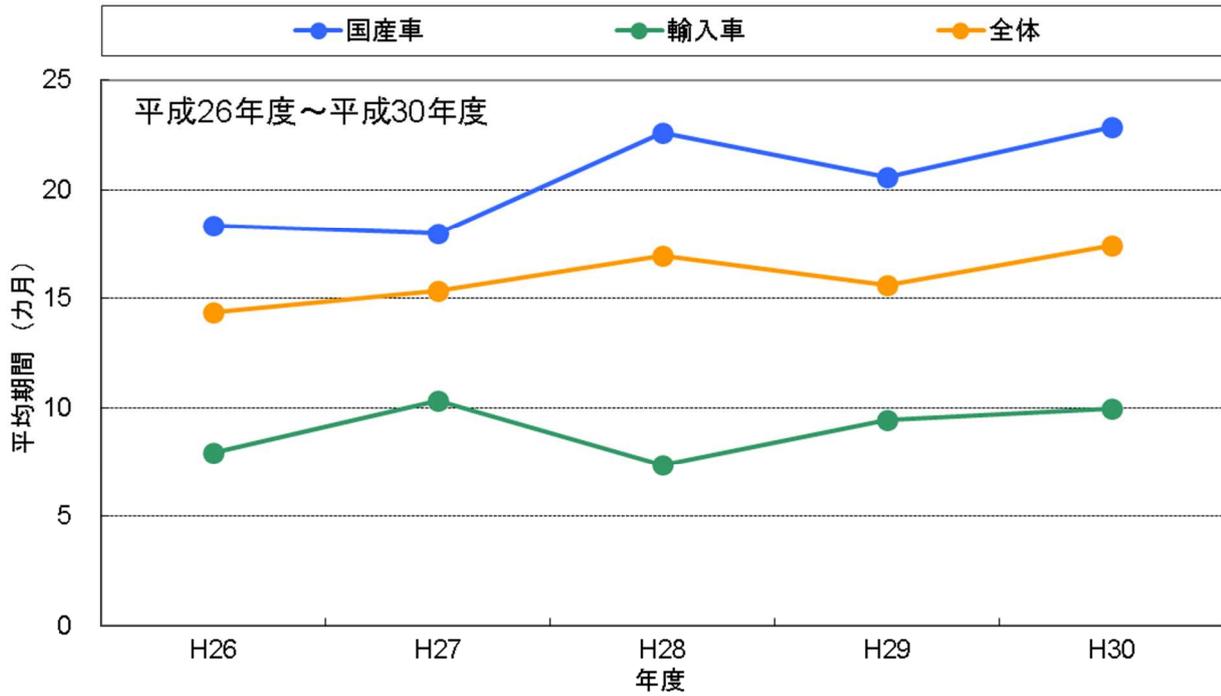


図 3-10 不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間
(平成 26 年度～平成 30 年度)

(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 26 年度から平成 30 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 30 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】、【動力伝達装置】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 3-18 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。電気装置においては前年度より長くなり、5 カ年平均よりも長くなっていた。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、動力伝達装置の 22.4 カ月であり、次いで走行装置の 21.1 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 9.5 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 26 年度～平成 30 年度及び 5 カ年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均
原動機	19.0	17.2	30.5	20.6	19.8	21.0
電気装置	9.9	18.0	15.7	13.5	23.1	16.5
動力伝達装置	13.0	20.0	27.7	24.4	27.2	22.4
燃料装置	14.3	13.6	20.5	17.1	15.7	16.1
制動装置	16.9	8.9	11.3	18.5	14.4	14.4
乗車装置	7.8	15.3	13.3	5.7	5.3	9.5
かじ取装置	19.1	12.2	7.3	10.6	6.6	11.6
車枠・車体	15.0	16.8	15.7	14.2	13.2	14.6
灯火装置	21.8	16.4	15.6	8.5	10.6	14.3
排出ガス発散防止装置	21.3	24.8	16.0	8.2	16.9	17.3
緩衝装置	6.5	2.7	14.8	31.0	11.7	14.3
走行装置	15.6	33.5	4.4	27.4	23.3	21.1
その他（エアバッグ）	2.6	7.0	5.1	10.5	19.7	8.5
その他（エアバッグ以外）	18.1	23.6	15.4	12.3	14.1	16.7

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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	7	10.4	7	13.0	3	6.4	14	23.7	8	13.1	8	13.5
2 カ月超え 4 カ月以内	13	19.4	6	11.1	4	8.5	10	16.9	8	13.1	8	14.2
4 カ月超え 6 カ月以内	4	6.0	4	7.4	2	4.3	3	5.1	10	16.4	5	8.0
6 カ月超え 8 カ月以内	7	10.4	3	5.6	4	8.5	1	1.7	2	3.3	3	5.9
8 カ月超え 10 カ月以内	7	10.4	4	7.4	0	0.0	4	6.8	2	3.3	3	5.9
10 カ月超え 12 カ月以内	2	3.0	1	1.9	1	2.1	2	3.4	0	0.0	1	2.1
12 カ月超え 24 カ月以内	11	16.4	15	27.8	12	25.5	7	11.9	14	23.0	12	20.5
24 カ月超え 48 カ月以内	7	10.4	12	22.2	10	21.3	11	18.6	9	14.8	10	17.0
48 カ月超え	9	13.4	2	3.7	11	23.4	7	11.9	8	13.1	7	12.8
合計件数及びその割合	67	100	54	100	47	100	59	100	61	100	58	100

表 3-17 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H29		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	6	11.5	8	20.0	4	7.3	5	16.7	3	6.3	5	11.6
2 カ月超え 4 カ月以内	10	19.2	3	7.5	7	12.7	4	13.3	6	12.5	6	13.3
4 カ月超え 6 カ月以内	11	21.2	3	7.5	5	9.1	2	6.7	1	2.1	4	9.8
6 カ月超え 8 カ月以内	6	11.5	3	7.5	2	3.6	1	3.3	6	12.5	4	8.0
8 カ月超え 10 カ月以内	1	1.9	1	2.5	3	5.5	1	3.3	1	2.1	1	3.1
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	2	5.0	4	7.3	3	10.0	2	4.2	2	4.9
12 カ月超え 24 カ月以内	9	17.3	7	17.5	7	12.7	5	16.7	9	18.8	7	16.4
24 カ月超え 48 カ月以内	8	15.4	7	17.5	13	23.6	5	16.7	11	22.9	9	19.6
48 カ月超え	1	1.9	6	15.0	10	18.2	4	13.3	9	18.8	6	13.3
合計件数及びその割合	52	100	40	100	55	100	30	100	48	100	45	100

表 3-18 電気装置における不具合発生の不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】(平成 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	7	23.3	5	10.9	11	31.4	4	8.7	7	15.2	7	16.7
2 カ月超え 4 カ月以内	4	13.3	10	21.7	4	11.4	7	15.2	9	19.6	7	16.7
4 カ月超え 6 カ月以内	3	10.0	8	17.4	1	2.9	6	13.0	6	13.0	5	11.8
6 カ月超え 8 カ月以内	7	23.3	3	6.5	4	11.4	6	13.0	4	8.7	5	11.8
8 カ月超え 10 カ月以内	2	6.7	1	2.2	2	5.7	12	26.4	3	6.5	4	9.9
10 カ月超え 12 カ月以内	2	6.7	3	6.5	1	2.9	0	0.0	1	2.2	1	3.4
12 カ月超え 24 カ月以内	2	6.7	6	13.0	2	5.7	7	15.2	4	8.7	4	10.3
24 カ月超え 48 カ月以内	2	6.7	5	10.9	7	20.0	1	2.2	4	8.7	4	9.4
48 カ月超え	1	3.3	5	10.9	3	8.6	3	6.5	8	17.4	4	9.9
合計件数及びその割合	30	100	46	100	35	100	46	100	46	100	41	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 26 年度から平成 30 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 3-19 に示す。また、平成 30 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】、【動力伝達装置】、【電気装置】及び【車枠・車体】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-20 から表 3-23 に示す。

表 3-19 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。電気装置においては前年度より長くなり、5 カ年平均よりも長くなっていた。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、走行装置の 27.9 カ月であり、次いで動力伝達装置の 26.3 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと灯火装置で 13.4 カ月となっていた。

表 3-19 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均
原動機	20.3	19.2	37.5	25.9	23.2	24.8
電気装置	11.8	20.6	19.9	15.9	31.5	20.0
動力伝達装置	12.9	18.1	38.6	31.6	33.3	26.3
燃料装置	19.1	20.9	26.2	11.8	22.1	20.6
制動装置	23.8	8.8	14.2	26.0	19.9	18.9
乗車装置	13.4	19.4	20.9	4.1	2.7	14.8
かじ取装置	26.0	15.4	9.1	22.1	10.0	16.8
車枠・車体	27.1	17.5	19.2	17.3	14.3	17.2
灯火装置	26.7	14.9	15.2	4.8	6.2	13.4
排出ガス発散防止装置	23.8	26.9	18.6	9.7	25.0	21.3
緩衝装置	12.7	4.3	22.0	43.2	23.1	25.5
走行装置	21.3	64.4	4.6	41.5	24.7	27.9
その他（エアバッグ）	3.3	8.4	6.9	16.8	23.4	9.8
その他（エアバッグ以外）	29.3	26.6	22.4	14.8	20.0	22.3

表 3-20 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	5	10.4	5	13.9	0	0.0	10	26.3	4	9.3	5	12.0
2 カ月超え 4 カ月以内	5	10.4	2	5.6	2	5.7	3	7.9	3	7.0	3	7.5
74 カ月超え 6 カ月以内	4	8.3	3	8.3	1	2.9	0	0.0	7	16.3	3	7.5
6 カ月超え 8 カ月以内	7	14.6	0	0.0	2	5.7	0	0.0	2	4.7	2	5.5
8 カ月超え 10 カ月以内	4	8.3	3	8.3	0	0.0	2	5.3	1	2.3	2	5.0
10 カ月超え 12 カ月以内	2	4.2	1	2.8	1	2.9	2	5.3	0	0.0	1	3.0
12 カ月超え 24 カ月以内	8	16.7	9	25.0	9	25.7	6	15.8	11	25.6	9	21.5
24 カ月超え 48 カ月以内	6	12.5	12	33.3	9	25.7	9	23.7	8	18.6	9	22.0
48 カ月超え	7	14.6	1	2.8	11	31.4	6	15.8	7	16.3	6	16.0
合計件数及びその割合	48	100	36	100	35	100	38	100	43	100	40	100

表 3-21 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	3	7.5	5	16.7	0	0.0	2	10.0	1	2.9	2	6.9
2 カ月超え 4 カ月以内	9	22.5	2	6.7	2	5.7	2	10.0	3	8.6	4	11.3
4 カ月超え 6 カ月以内	9	22.5	3	10.0	2	5.7	1	5.0	1	2.9	3	10.0
6 カ月超え 8 カ月以内	4	10.0	2	6.7	0	0.0	1	5.0	2	5.7	2	5.6
8 カ月超え 10 カ月以内	1	2.5	1	3.3	2	5.7	1	5.0	1	2.9	1	3.8
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	3.3	3	8.6	2	10.0	2	5.7	2	5.0
12 カ月超え 24 カ月以内	7	17.5	7	23.3	5	14.3	3	15.0	6	17.1	6	17.5
24 カ月超え 48 カ月以内	7	17.5	6	20.0	11	31.4	4	20.0	11	31.4	8	24.4
48 カ月超え	0	0.0	3	10.0	10	28.6	4	20.0	8	22.9	5	15.6
合計件数及びその割合	40	100	30	100	35	100	20	100	35	100	32	100

表 3-22 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 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	4	18.2	2	6.3	3	14.3	2	5.6	2	7.4	3	9.4
2 カ月超え 4 カ月以内	3	13.6	6	18.8	2	9.5	3	8.3	4	14.8	4	13.0
4 カ月超え 6 カ月以内	1	4.5	5	15.6	1	4.8	5	13.9	3	11.1	3	10.9
6 カ月超え 8 カ月以内	6	27.3	2	6.3	3	14.3	5	13.9	4	14.8	4	14.5
8 カ月超え 10 カ月以内	2	9.1	1	3.1	1	4.8	11	30.6	0	0.0	3	10.9
10 カ月超え 12 カ月以内	1	4.5	3	9.4	1	4.8	0	0.0	1	3.7	1	4.3
12 カ月超え 24 カ月以内	2	9.1	5	15.6	2	9.5	6	16.7	3	11.1	4	13.0
24 カ月超え 48 カ月以内	2	9.1	5	15.6	6	28.6	1	2.8	3	11.1	3	12.3
48 カ月超え	1	4.5	3	9.4	2	9.5	3	8.3	7	25.9	3	11.6
合計件数及びその割合	22	100	32	100	21	100	36	100	27	100	28	100

表 3-23 車枠・車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【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	0	0.0	2	12.5	1	7.1	4	22.2	6	21.4	3	16.0
2 カ月超え 4 カ月以内	1	20.0	5	31.3	2	14.3	1	5.6	3	10.7	2	14.8
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	1	6.3	0	0.0	1	5.6	3	10.7	1	6.2
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	2	12.5	4	28.6	1	5.6	5	17.9	2	14.8
8 カ月超え 10 カ月以内	1	20.0	0	0.0	1	7.1	1	5.6	1	3.6	1	4.9
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	7.1	1	5.6	1	3.6	1	3.7
12 カ月超え 24 カ月以内	1	20.0	1	6.3	3	21.4	6	33.3	6	21.4	3	21.0
24 カ月超え 48 カ月以内	1	20.0	4	25.0	0	0.0	2	11.1	2	7.1	2	11.1
48 カ月超え	1	20.0	1	6.3	2	14.3	1	5.6	1	3.6	1	7.4
合計件数及びその割合	5	100	16	100	14	100	18	100	28	100	16	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 26 年度から平成 30 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 3-24 に示す。また、平成 30 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（【排出ガス発散防止装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-25 に示す。

表 3-24 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 カ年平均よりは短くなっていた。排出ガス発散防止装置においては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。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 15.5 カ月であり、次いで動力伝達装置の 12.8 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと走行装置で 2.9 カ月となっていた。

表 3-24 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 26 年度～平成 30 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均
原動機	15.5	13.1	10.1	10.9	11.7	12.4
電気装置	4.4	11.8	9.3	5.0	11.1	9.1
動力伝達装置	13.4	25.9	8.7	9.8	10.9	12.8
燃料装置	10.9	6.2	12.3	20.6	8.6	11.9
制動装置	4.5	9.1	4.1	11.0	7.4	7.6
乗車装置	2.3	10.5	9.2	6.0	5.9	6.6
かじ取装置	10.5	3.9	2.8	2.2	4.0	4.7
車枠・車体	5.0	6.4	6.0	8.0	10.6	8.0
灯火装置	16.2	20.1	16.7	13.1	14.9	15.5
排出ガス発散防止装置	6.7	15.4	8.8	0.7	10.5	9.7
緩衝装置	2.4	2.2	6.7	9.0	2.6	4.4
走行装置	3.0	2.6	4.2	2.6	2.1	2.9
その他（エアバッグ）	1.8	5.0	2.5	7.1	17.7	7.1
その他（エアバッグ以外）	6.2	15.5	5.4	8.1	4.0	7.5

表 3-25 排出ガス発散防止装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度）

期間区分	H26		H27		H28		H29		H30		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0	8	40.0	2	37.9
2 カ月超え 4 カ月以内	1	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4	20.0	1	17.2
74 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	3	15.0	1	13.8
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	3.4
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0	3.4
10 カ月超え 12 カ月以内	1	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	3.4
12 カ月超え 24 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	1	5.0	0	6.9
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	2	10.0	1	10.3
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	3.4
合計件数及びその割合	2	100	2	100	3	100	2	100	20	100	6	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 26 年度から平成 30 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 30 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 26 年度から平成 30 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 30 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 82 件であり、前年度と比べて 2 件減少（対前年度比約 2.4%減）し、5 カ年平均と比べて 4 件多い。国産車については 41 件で、前年度と比べて 6 件増加（同約 18%増）しており、5 カ年平均と比べて 1 件少ない。輸入車については 41 件で、前年度と比べて 8 件減少（同約 17%減）しており、5 カ年平均と比べて 5 件少ない。

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 26 年度から平成 29 年度までは緩やかな増加傾向にあったが、平成 30 年度において減少している。国産車における当該比率は、平成 26 年度から減少と増加を繰り返している。また、輸入車においては前年度より減少し、国産車と輸入車の合計である「全体」は減少している。

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 16%となっており、輸入車が約 6 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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

装置名	関連届出の区分け	届出件数及び比率	国産車						輸入車						全体						
			H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5力年平均	
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	19	9	13	14	12	13	2	8	3	9	4	5	21	17	16	23	16	19	
		比率(%)	39.6	25.0	37.1	36.8	27.9	33.5	10.5	44.4	25.0	42.9	22.2	29.5	31.3	31.5	34.0	39.0	26.2	32.3	
	装置合計	件数(件)	48	36	35	38	43	40	19	18	12	21	18	18	67	54	47	59	61	58	
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	6	13	10	5	7	8	1	3	6	2	3	3	7	16	16	7	10	11	
		比率(%)	27.3	40.6	47.6	13.9	25.9	29.7	12.5	21.4	42.9	20.0	15.8	23.1	23.3	34.8	45.7	15.2	21.7	27.6	
	装置合計	件数(件)	22	32	21	36	27	28	8	14	14	10	19	13	30	46	35	46	46	41	
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	5	5	2	6	7	5	1	1	6	4	3	3	6	6	8	10	10	8	
		比率(%)	12.5	16.7	5.7	30.0	20.0	15.6	8.3	10.0	30.0	40.0	23.1	23.1	11.5	15.0	14.5	33.3	20.8	17.8	
	装置合計	件数(件)	40	30	35	20	35	32	12	10	20	10	13	13	52	40	55	30	48	45	
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	1	1	1	1	1	0	1	1	2	7	2	2	2	2	3	8	3	
		比率(%)	16.7	11.1	12.5	10.0	6.3	10.9	0.0	50.0	33.3	100.0	35.0	37.9	14.3	18.2	18.2	25.0	22.2	20.2	
	装置合計	件数(件)	12	9	8	10	16	11	2	2	3	2	20	6	14	11	11	12	36	17	
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	5	5	2	3	4	2	4	2	7	4	4	5	9	7	9	7	7	
		比率(%)	10.3	25.0	20.0	9.5	13.0	15.3	12.5	33.3	20.0	33.3	22.2	24.7	11.1	28.1	20.0	21.4	17.1	19.0	
	装置合計	件数(件)	29	20	25	21	23	24	16	12	10	21	18	15	45	32	35	42	41	39	
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	3	2	1	0	1	5	1	1	4	4	3	6	4	3	5	4	4	
		比率(%)	11.1	30.0	22.2	9.1	0.0	14.9	62.5	25.0	33.3	44.4	50.0	46.9	35.3	28.6	25.0	25.0	25.0	27.8	
	装置合計	件数(件)	9	10	9	11	8	9	8	4	3	9	8	6	17	14	12	20	16	16	
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	2	2	0	1	1	3	2	2	2	3	2	3	4	4	2	4	3	
		比率(%)	0.0	15.4	20.0	0.0	16.7	10.6	37.5	40.0	50.0	18.2	37.5	33.3	16.7	22.2	28.6	10.5	28.6	20.5	
	装置合計	件数(件)	10	13	10	8	6	9	8	5	4	11	8	7	18	18	14	19	14	17	
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	3	2	0	0	1	2	2	1	1	2	2	4	5	3	1	2	3	
		比率(%)	12.5	15.0	10.0	0.0	0.0	7.8	8.7	10.0	7.1	4.5	11.1	8.2	10.3	12.5	8.8	2.8	5.3	8.0	
	装置合計	件数(件)	16	20	20	14	20	18	23	20	14	22	18	19	39	40	34	36	38	37	
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	4	1	0	0	0	1	1	3	4	7	2	3	5	4	4	7	2	4	
		比率(%)	30.8	6.7	0.0	0.0	0.0	11.6	7.7	23.1	30.8	29.2	12.5	21.5	19.2	14.3	20.0	25.0	10.0	18.0	
	装置合計	件数(件)	13	15	7	4	4	9	13	13	13	24	16	16	26	28	20	28	20	24	
走行装置	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	6.7	2.7	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	7.1	0.0	0.0	0.0	9.1	6.3	3.9	
	装置合計	件数(件)	11	2	2	7	15	7	5	2	2	4	1	3	16	4	4	11	16	10	
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	件数(件)	5	16	14	18	28	16	6	1	5	9	12	7	11	17	19	27	40	23	
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	3.3	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	2.9	0.0	0.0	5.9	7.1	0.0	3.1	
	装置合計	件数(件)	6	2	9	9	4	6	9	7	8	5	5	7	15	9	17	14	9	13	
その他	エアバッグ	電子制御部品関連	件数(件)	2	1	1	2	2	2	3	6	4	6	1	4	5	7	5	8	3	6
		比率(%)	11.1	2.9	2.9	13.3	16.7	7.0	21.4	25.0	16.0	22.2	4.3	17.7	15.6	12.1	8.3	19.0	8.6	12.3	
		装置合計	件数(件)	18	34	35	15	12	23	14	24	25	27	23	23	32	58	60	42	35	45
	エアバッグ以外	電子制御部品関連	件数(件)	4	2	5	3	7	4	4	2	1	4	8	4	8	4	6	7	15	8
		比率(%)	25.0	7.4	29.4	12.5	33.3	20.0	26.7	20.0	8.3	28.6	66.7	30.2	25.8	10.8	20.7	18.4	45.5	23.8	
		装置合計	件数(件)	16	27	17	24	21	21	15	10	12	14	12	13	31	37	29	38	33	34
全装置の合計	電子制御部品関連	件数(件)	48	45	43	35	41	42	24	33	32	49	41	36	72	78	75	84	82	78	
		比率(%)	18.8	16.9	17.4	14.9	15.6	16.8	15.2	23.2	22.1	25.9	21.5	21.7	17.4	19.1	19.1	19.8	18.1	18.7	
	装置合計	件数(件)	255	266	247	235	262	253	158	142	145	189	191	165	413	408	392	424	453	418	

*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。

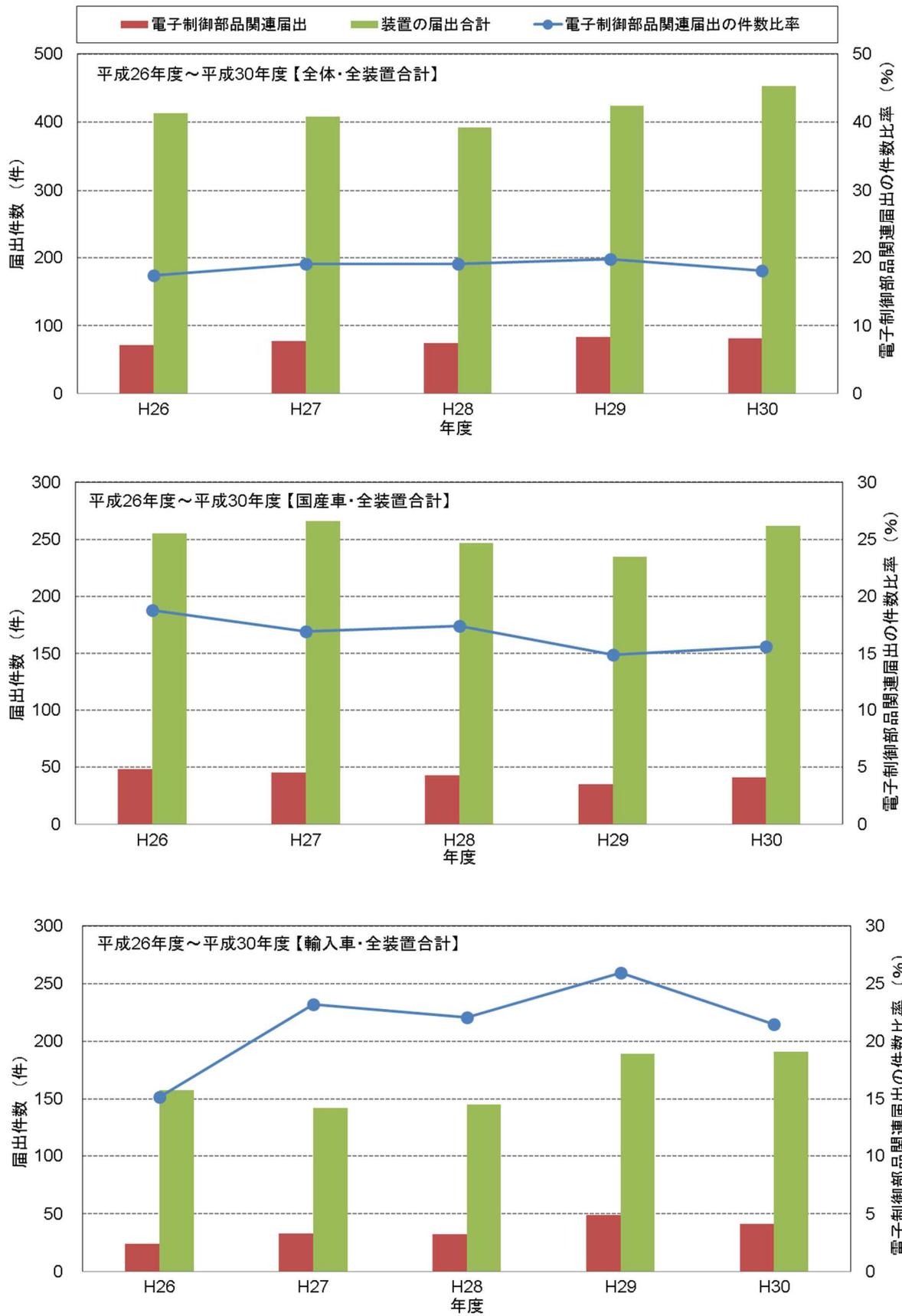


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 26 年度～平成 30 年度)

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 26 年度から平成 30 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、電気装置、動力伝達装置及び排出ガス発散防止装置）について、平成 26 年度から平成 30 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、電気装置については図 3-13、動力伝達装置については図 3-14、排出ガス発散防止装置については図 3-15 にそれぞれ示す。

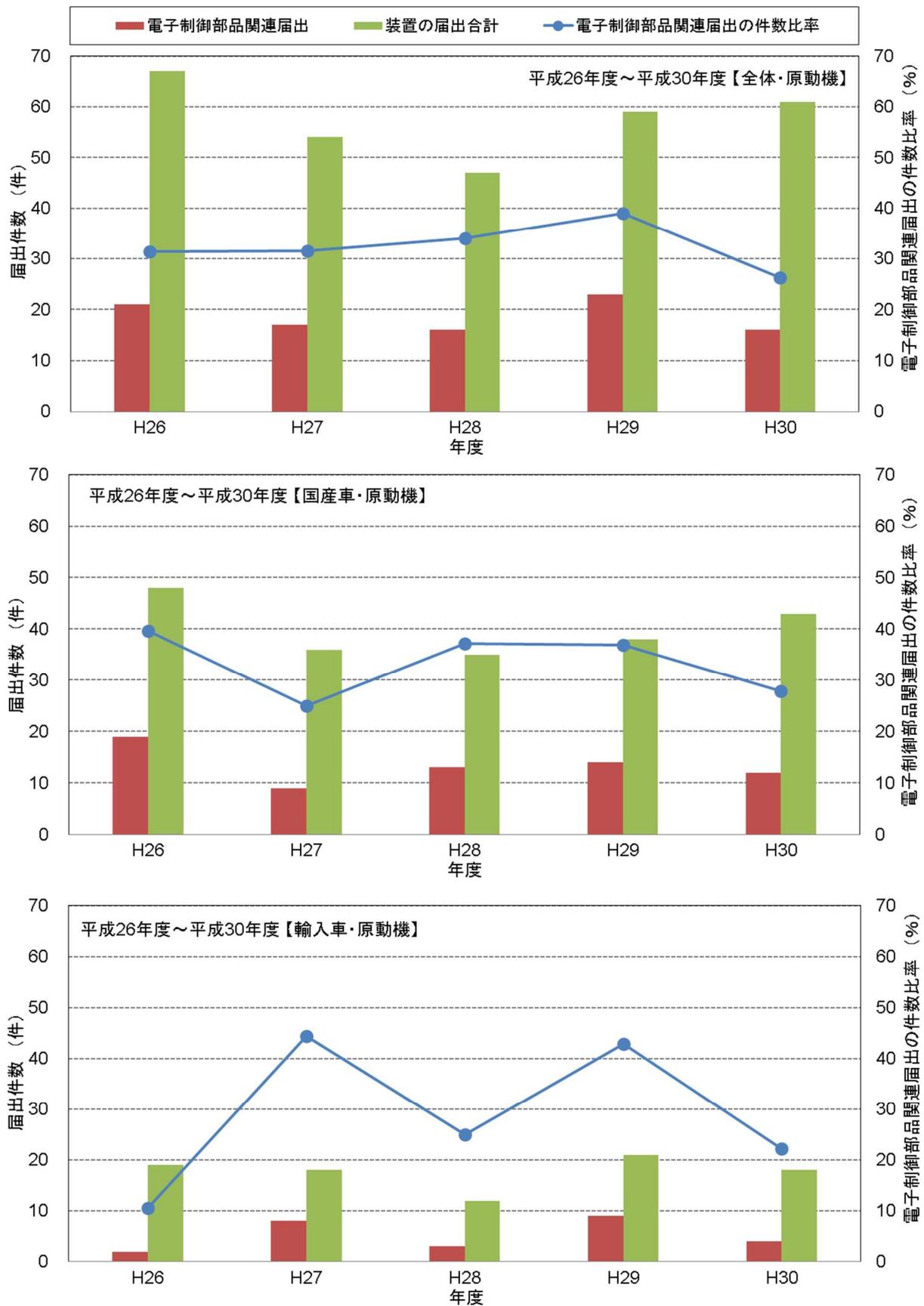


図 3-12 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 26 年度～平成 30 年度)

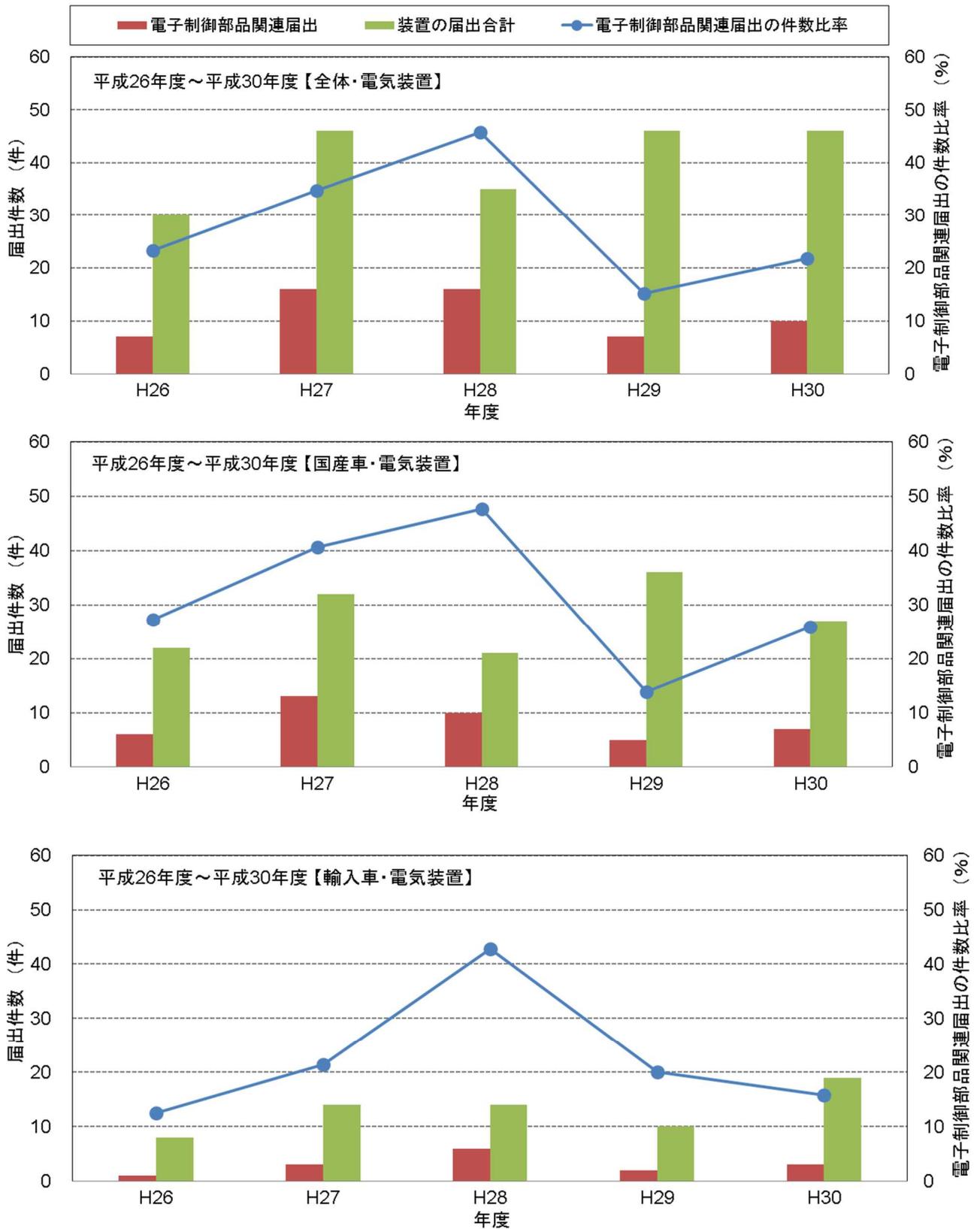


図 3-13 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移

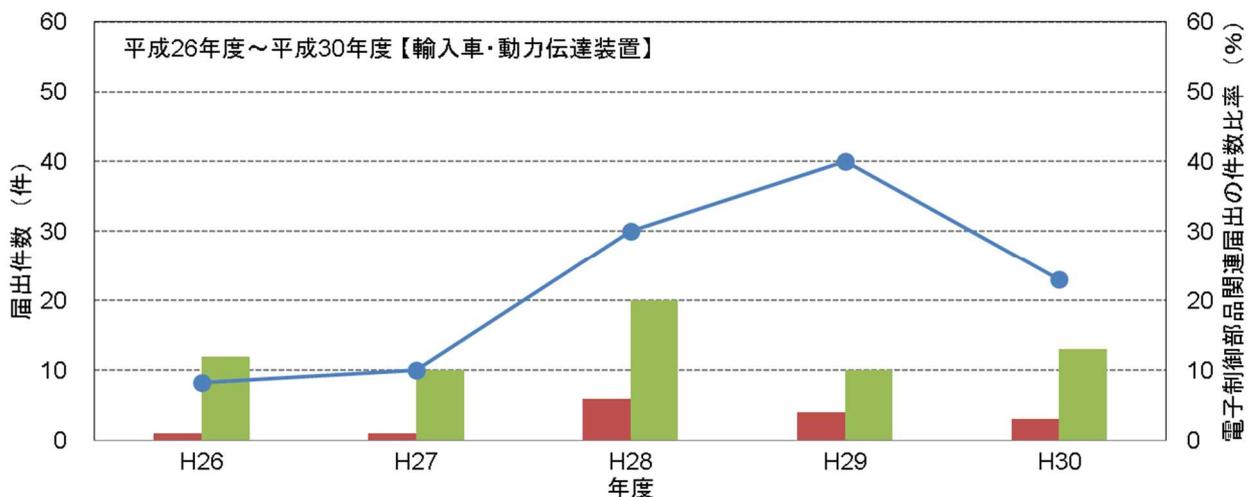
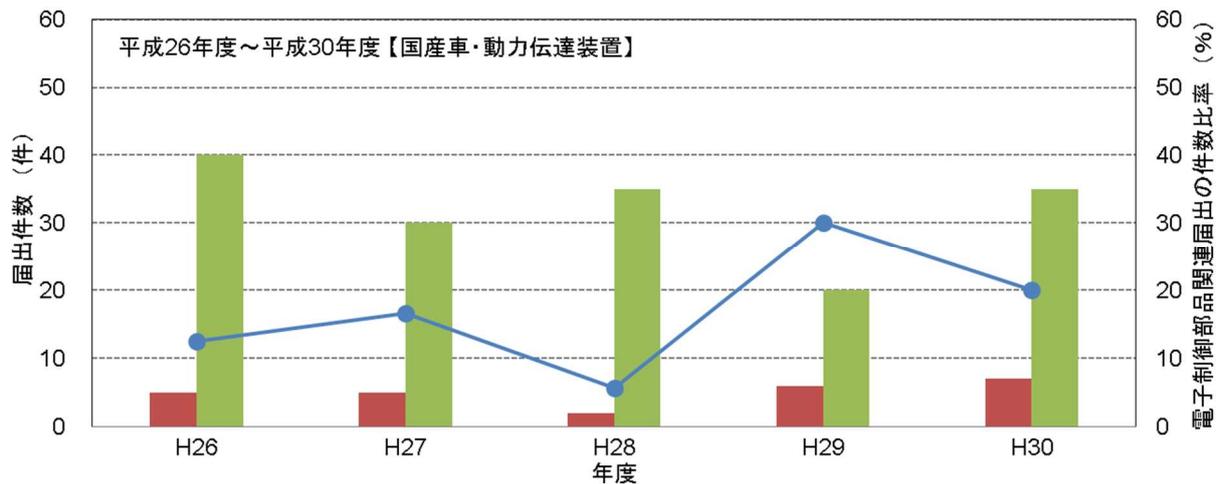
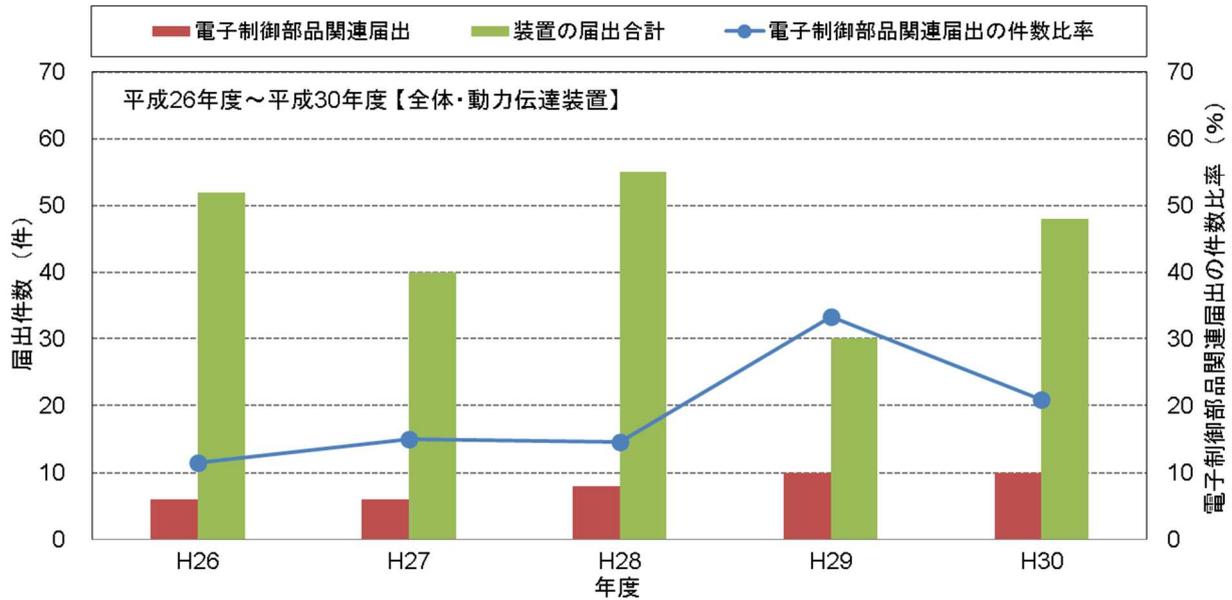


図 3-14 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 26 年度～平成 30 年度)

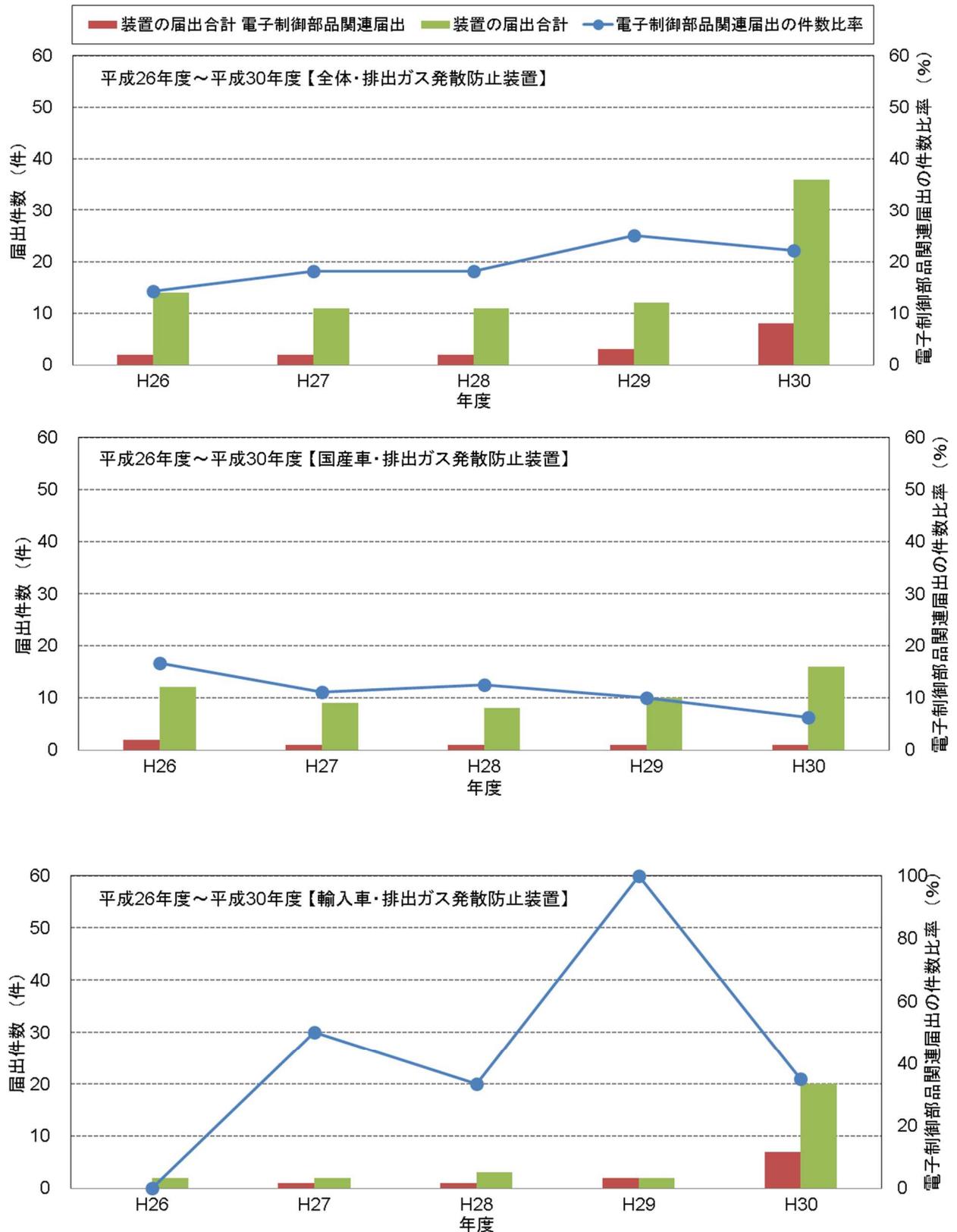


図 3-15 排出ガス発散防止装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 26 年度～平成 30 年度)

(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 26 年度から平成 30 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 30 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 17 件、次いで「2 カ月以内」及び「12 カ月超え 24 カ月以内」14 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」及び「48 カ月超え」12 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」11 件、「10 カ月超え 12 カ月以内」6 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 48%）となり、前年度と同数となっている。「24 カ月超え」の期間でみた場合は、23 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 26%）となっており、前年度と比べると 9 件増加（対前年度比約 65%増）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は変わらず、不具合発生の初報日から 48 カ月を超えるような届出は増加している。

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 25%）となっており、前年度と同数であり、5 カ年平均 13 件より 3 件少ない。また、「24 カ月超え」の期間区分では、19 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 47%）あり、前年度と比べて 9 件増加（対前年度比約 90%増）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、前年度と同数であり、5 カ年平均 26 件より 7 件多い。「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 26 年度～平成 30 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					
			H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均	H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
2 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	5	9	3	2	5	8	5	11	12	12	10	13	10	20	15	14	14
		比率(%)	10.4	11.1	20.9	8.6	4.9	11.3	33.3	15.2	34.4	24.5	24.5	25.7	18.1	12.8	26.7	17.9	15.6	18.0
	装置合計	届出件数(件)	43	48	39	40	35	41	56	45	55	37	37	46	99	93	94	77	72	87
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	6	3	4	3	4	10	12	9	14	14	12	15	18	12	18	17	16
		比率(%)	10.4	13.3	7.0	11.4	7.3	9.9	41.7	36.4	28.1	28.6	28.6	31.6	20.8	23.1	16.0	21.4	18.9	20.1
	装置合計	届出件数(件)	41	46	28	25	27	34	44	34	35	64	64	48	85	80	63	89	91	82
4 カ月超え 6 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	6	2	3	5	4	4	2	1	7	7	4	9	8	3	10	12	8
		比率(%)	10.4	13.3	4.7	8.6	12.2	9.9	16.7	6.1	3.1	14.3	14.3	11.2	12.5	10.3	4.0	11.9	13.3	10.5
	装置合計	届出件数(件)	23	20	19	22	25	22	17	13	12	19	19	16	40	33	31	41	44	38
6 カ月超え 8 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	1	2	5	2	3	1	1	1	1	1	1	7	2	3	6	3	4
		比率(%)	12.5	2.2	4.7	14.3	4.9	7.5	4.2	3.0	3.1	2.0	2.0	2.7	9.7	2.6	4.0	7.1	3.3	5.3
	装置合計	届出件数(件)	23	23	21	16	27	22	9	9	10	7	7	8	32	32	31	23	34	31
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	1	2	2	1	2	0	0	1	0	0	0	5	1	3	2	1	2
		比率(%)	10.4	2.2	4.7	5.7	2.4	5.2	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	0.5	6.9	1.3	4.0	2.4	1.1	3.0
	装置合計	届出件数(件)	11	11	12	21	12	13	6	5	5	5	5	5	17	16	17	26	17	18
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	3	0	2	2	2	0	2	0	4	4	2	5	5	0	6	6	4
		比率(%)	10.4	6.7	0.0	5.7	4.9	5.7	0.0	6.1	0.0	8.2	8.2	5.3	6.9	6.4	0.0	7.1	6.7	5.5
	装置合計	届出件数(件)	12	12	18	8	7	12	4	3	2	11	11	6	16	15	20	19	18	18
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	7	12	6	6	7	8	0	7	5	7	7	5	7	19	11	13	14	13
		比率(%)	14.6	26.7	14.0	17.1	17.1	17.9	0.0	21.2	15.6	14.3	14.3	13.9	9.7	24.4	14.7	15.5	15.6	16.0
	装置合計	届出件数(件)	40	41	33	49	47	42	8	20	14	31	31	21	48	61	47	80	78	63
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	7	6	12	6	8	8	1	1	2	3	3	2	8	7	14	9	11	10
		比率(%)	14.6	13.3	27.9	17.1	19.5	18.4	4.2	3.0	6.3	6.1	6.1	5.3	11.1	9.0	18.7	10.7	12.2	12.3
	装置合計	届出件数(件)	36	39	38	29	41	36	9	5	10	10	10	9	45	44	48	39	51	45
48 カ月超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	5	7	4	11	6	0	3	2	1	1	1	3	8	9	5	12	7
		比率(%)	6.3	11.1	16.3	11.4	26.8	14.2	0.0	9.1	6.3	2.0	2.0	3.7	4.2	10.3	12.0	6.0	13.3	9.3
	装置合計	届出件数(件)	26	26	39	25	41	32	5	8	2	5	5	5	31	34	41	30	46	37
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	届出件数(件)	48	45	43	35	41	42	24	33	32	49	49	37	72	78	75	84	90	80
		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)	255	266	247	235	262	253	158	142	145	189	189	165	413	408	392	424	451	418

*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。

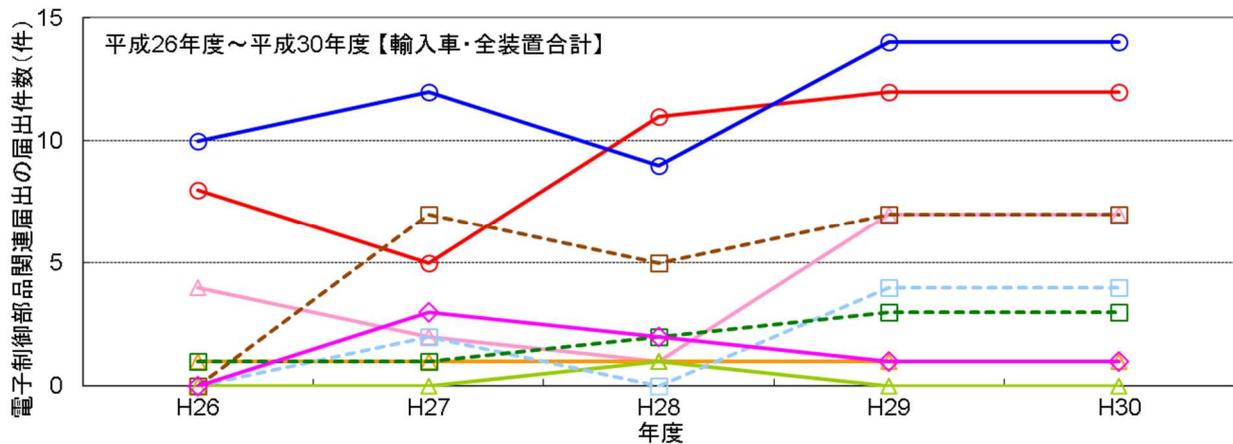
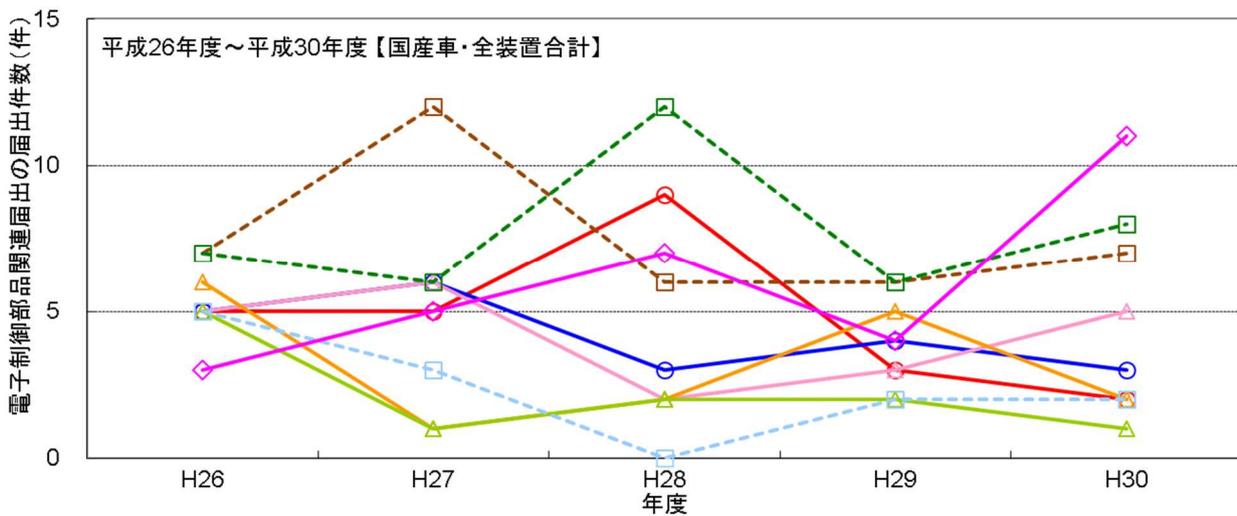
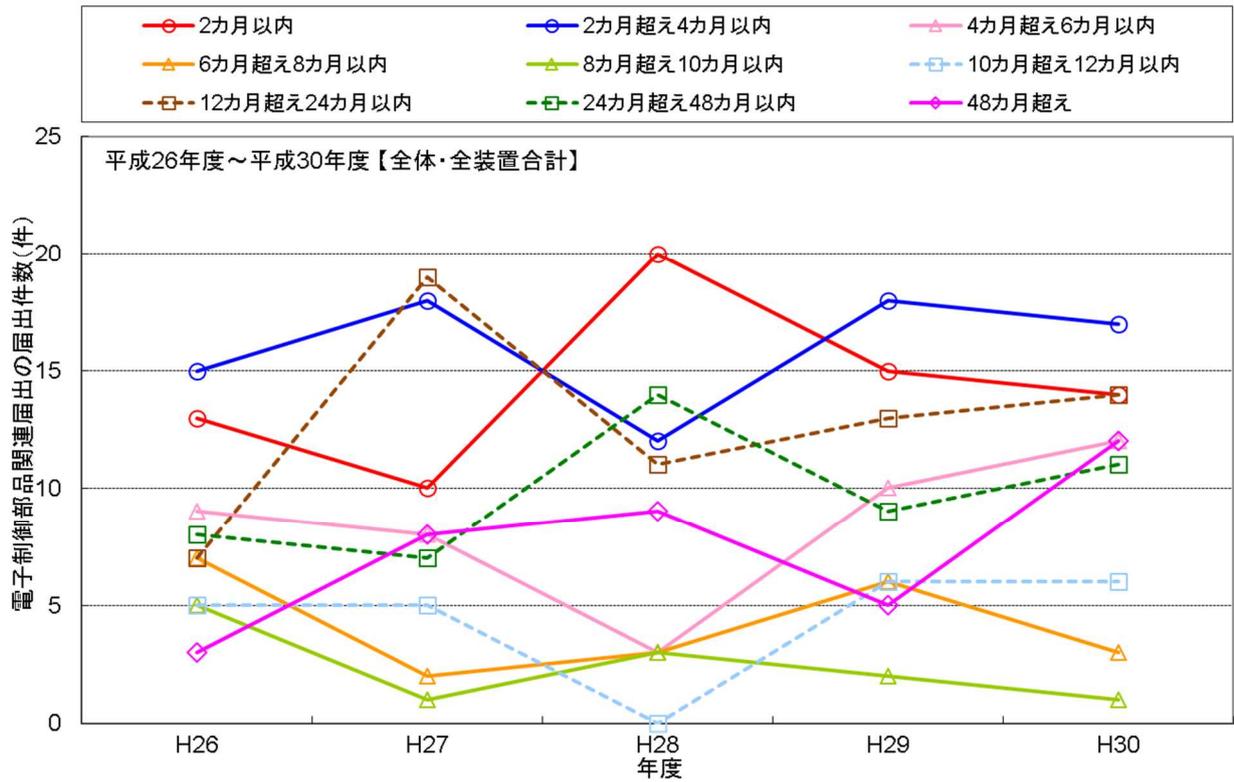
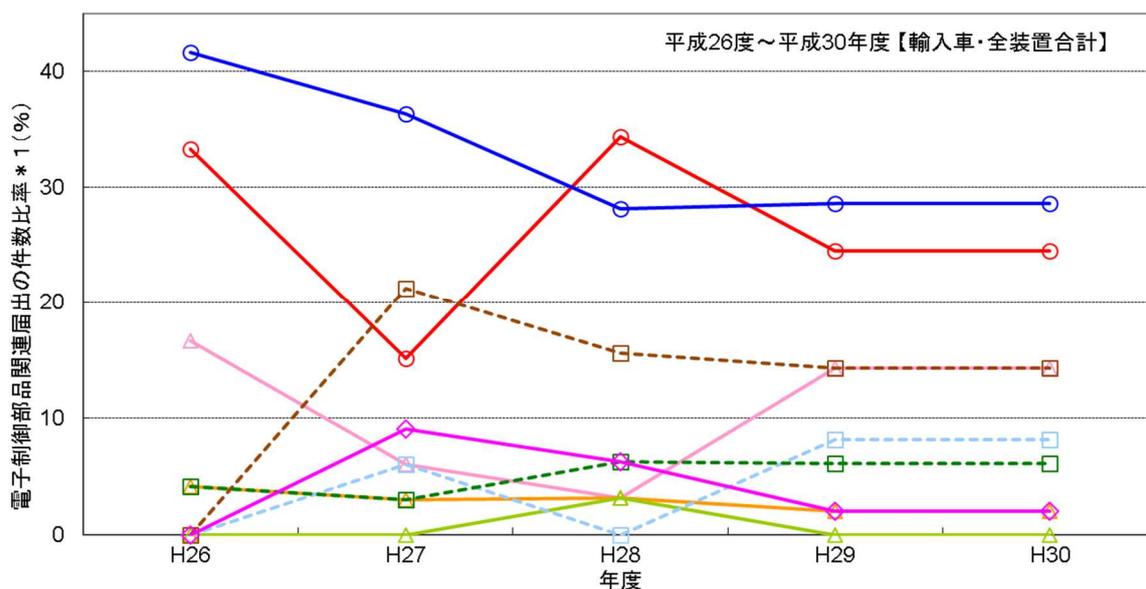
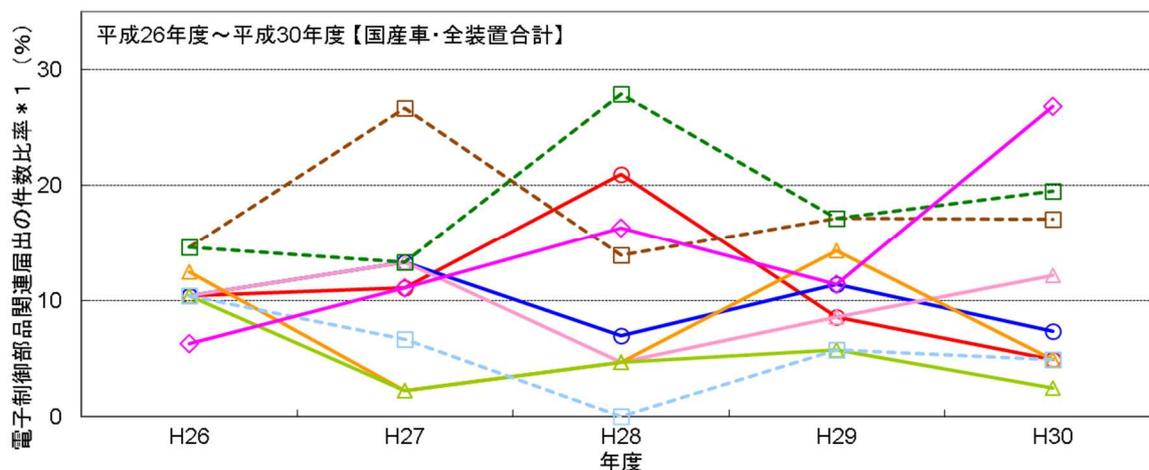
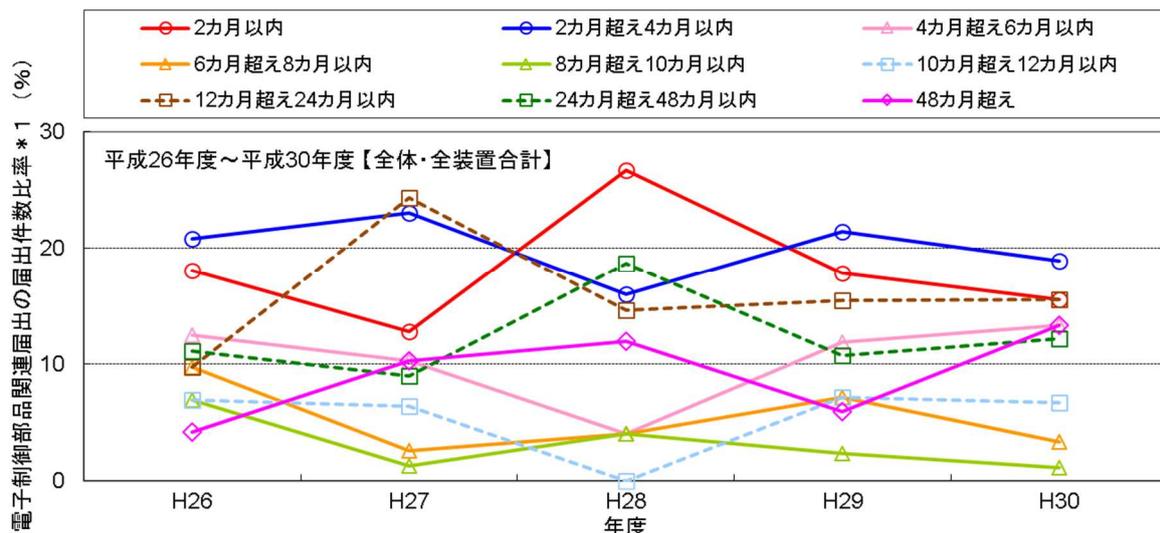


図 3-16 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】(平成26年度～平成30年度)



*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26年度～平成30年度）

次に、平成 26 年度から平成 30 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 26 年度～平成 30 年度及び 5 力年平均）

届出の区分け		平均期間（力月）					
		H26	H27	H28	H29	H30	5 力年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	16.8	20.5	26.7	22.6	20.6	23.3
	一般部品届出	18.7	17.5	21.7	20.3	30.9	19.9
輸入車	電子制御部品 関連届出	4.3	14.3	11.1	8.2	9.4	9.2
	一般部品届出	8.6	9.1	6.3	9.9	8.2	8.8
全体	電子制御部品 関連届出	12.7	17.9	20.0	14.2	15.6	15.9
	一般部品届出	14.7	14.7	16.2	16.0	18.5	15.6

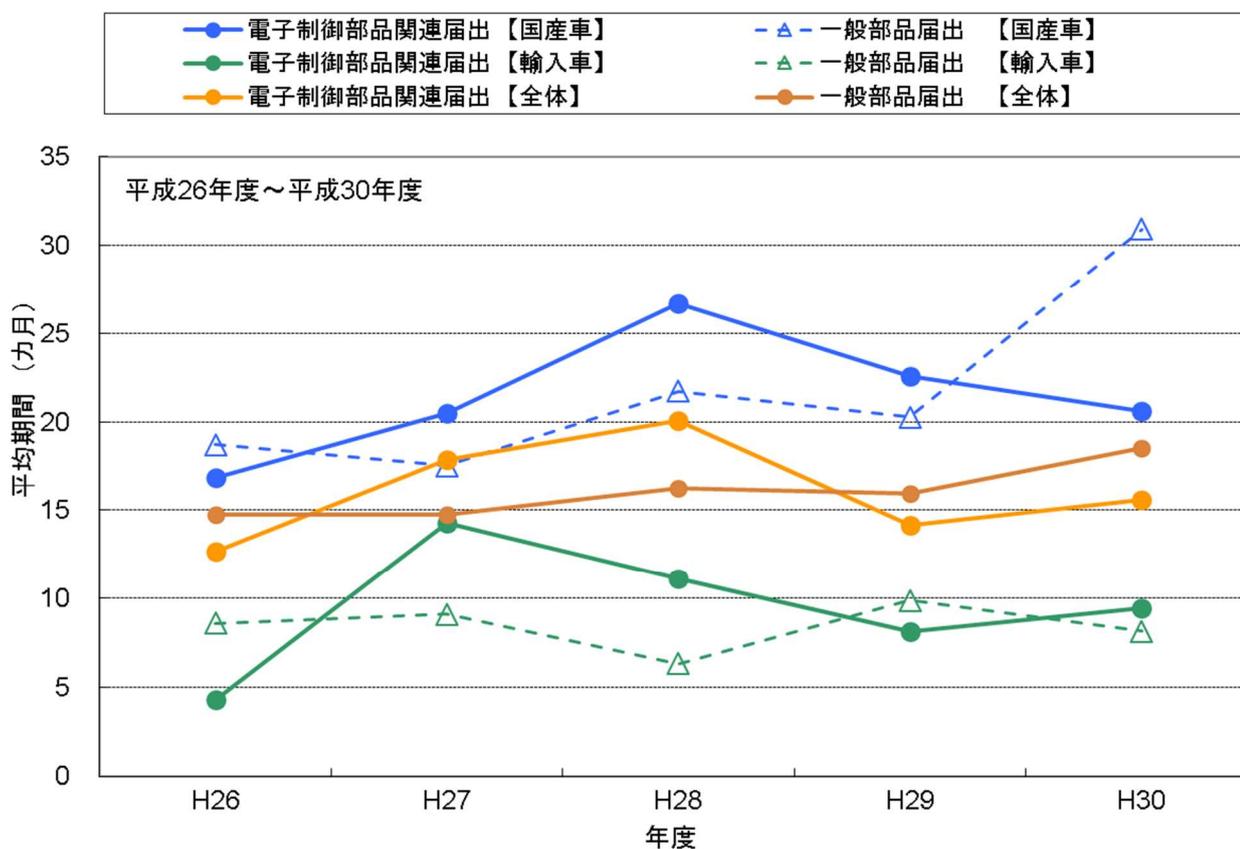


図 3-18 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 26 年度～平成 30 年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成 28 年度から平成 30 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 31 年 3 月末時点及び平成 30 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 30 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」61.0%、国産車 62.7%、輸入車 47.8%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成 29 年度に届出されたものについては、平成 30 年 3 月末時点で、「全体」56.3%、国産車 56.5%、輸入車 53.4%であり、全体的に平均改修率が大きく改善されていた。

平成 29 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 31 年 3 月末時点で 85.6%、平成 30 年 3 月末時点で 56.3%、国産車では平成 31 年 3 月末時点で 85.7%、平成 30 年 3 月末時点で 56.5%となっており、輸入車では平成 31 年 3 月末時点で 83.7%、平成 30 年 3 月末時点で 53.4%となっていた。平成 28 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 31 年 3 月末時点で 93.3%、平成 30 年 3 月末時点で 87.1%となっており、輸入車では平成 31 年 3 月末時点で 63.9%、平成 30 年 3 月末時点で 38.1%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 28 年度から平成 30 年度届出分）

届出年度	平成 31 年 3 月末時点（平成 30 年 3 月末時点）*2での 平均改修率（%）					
	国産車		輸入車		全体	
H30	62.7%		47.8%		61.0%	
H29	85.7%	(56.5) *2	83.7%	(53.4) *2	85.6%	(56.3) *2
H28	93.3%	(87.1) *2	63.9%	(38.1) *2	92.1%	(85.0) *2

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出から平成 31 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 30 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 30 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 30 年度の特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置数

装特定後付装置名	届出件数	国産装置	輸入装置	合計
	対象装置数			
チャイルドシート	届出件数 (件)	1	0	1
	対象装置数 (台)	5,022	0	5,022
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 30 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) の肩ベルト穴の形状及び肩ベルトハンガーの動作構造が不適切なため、肩ベルト長さ調節時に片側ベルトのみ強く引き出すと、肩ベルトループ部に捲れが発生することがある。そのため、当該動作を繰り返し行くと、最悪の場合、肩ベルトハンガーから肩ベルトが抜け、乗員を十分に拘束できないおそれがある。
	対象装置数	5,022 台
	不具合件数	3 件
	事故の有無	0 件
	不具合の原因	設計自体：評価基準の甘さ
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.4 カ月

表 5-3 タイヤのリコール届出内容 (平成 30 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 30 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 6-17 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	エンジンルーム内の電気配線において、組付ばらつきの検討が不足していたため、当該配線が保護カバーのない箇所周辺部品と干渉しているものがある。そのため、走行時の振動により当該配線の被覆が損傷して、配線同士が短絡、発熱し、焼損することがあり、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	553,870 台	不具合件数： 1 件	事故の有無： 1 件
事例 2	不具合の内容	小型トラック・バスにおいて、ブローパイガス還元装置の遠心分離フィルターのメンテナンス設定が不適切なため、長時間アイドリングを頻繁に行ったり、エンジンオイルのメンテナンスを適切に行わないと、当該フィルターにエンジンオイル中の汚れが堆積して目詰まりすることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、クランクケース内圧の上昇によってエンジンオイルが吸排気系に流入して白煙等が発生し、最悪の場合、意図せぬエンジン回転数の上昇等が生じてエンジンが破損する、または、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	126,357 台	不具合件数： 1,184 件	事故の有無： 3 件
事例 3	不具合の内容	エアコンディショナーのブロワーファンレギュレーターへ電力を供給するワイヤーハーネスの端子において、当該端子のメッキ素材が不適切なため、車両振動によってメッキが損傷し、摩擦腐食が発生することがある。そのため、電気抵抗が高くなりワイヤーハーネスの端子が発熱し損傷して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	100,768 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 1 件
事例 4	不具合の内容	ディーゼルエンジンの排気ガス再循環装置（EGR）モジュールにおいて、排気ガス冷却装置の耐久性が不十分であるため、冷却水が漏れるものがある。そのため、排気ガスに含まれる煤が冷却水と混合して排気ガス再循環装置（EGR）モジュールの内部に堆積し、高温になった堆積物がインテークマニホールドに流入し付着して、インテークマニホールドが溶損すると、エンジン出力が低下するとともに、エンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	93,492 台	不具合件数： 4 件	事故の有無： 無し

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	エンジンのブローバイガス還元装置において、ブローバイガスヒーターの成形加工が不適切なため、外装樹脂にクラックが発生するものがある。そのため、クラックに水分が浸入すると、クラックが拡大し樹脂内部にある電熱線ヒーターの回路が短絡して警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、ヒーターが異常発熱して外装が溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	70,978 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 6	不具合の内容	エンジン冷却装置において、補助クーラントポンプの湿度に対する対応策が不十分なため、ポンプ内に湿気が蓄積し、ポンプ内の電子基板が水分に浸食されることがある。そのため、電子基板が浸食及び短絡し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	25,265 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 7	不具合の内容	減速エネルギー回生システム(i-ELOOP)を搭載した車両において、DC-DCコンバータの制御プログラムが不適切なため、電気回路が故障した場合にi-ELOOP警告灯点灯およびi-stop警告灯が点滅するとともに、通電停止のためのバイパスモードが作動するが、プッシュボタンスタートを押して電源ポジションをOFFにした際、解除することがある。そのため、そのまま使用を続けると、DC-DCコンバータ内部の電気回路がショートし、充電不良となりバッテリーが上がり、エンジンが停止するおそれがある。または、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	15,105 台	不具合件数： 7 件	事故の有無： 5 件
事例 8	不具合の内容	中型トラックのブレーキシステムにおいて、エア制御弁の排気部構造が不適切なため、雪道走行等で排気部に水分が付着すると、凍結して排気部が閉塞することがある。そのため、ブレーキペダルを戻してもエアが排出できず、ブレーキが引きずり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	13, 833 台	不具合件数： 3 件	事故の有無： 無し
事例 9	不具合の内容	エンジンルーム内の遮音材において、エキゾーストマニホールドとの隙間が少なく、かつ、遮音材に固定点のない部分があるため、当該遮音材の一部が熱の影響により変形してエキゾーストマニホールドと接近することがある。そのため、そのまま使用を続けると、エキゾーストマニホールドの熱により焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	11,867 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 2 件
事例 10	不具合の内容	大型トラックの排出ガス発散防止装置において、尿素水ホースの耐熱性が不足しているため、DPD(粒子状物質除去装置)の熱により当該ホースのコネクタ部が溶損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、尿素水が漏れ、排出ガスが基準値を満足しないおそれがある。		
	対象台数	9,893 台	不具合件数： 54 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	大型バスにおいて、オプション設定されているフロントドアガラスヒーター回路に使用しているヒューズの選定が不適切なため、当該ヒューズの結線部の温度上昇によりヒューズホルダーが溶損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ヒューズの結線部が露出して短絡が生じ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	7,120 台	不具合件数： 26 件	事故の有無： 1 件
事例 1 2	不具合の 内容	ターボチャージャーを冷却するための電動補助クーラントポンプの作動用回路の設計評価が不十分なため、当該ポンプ内の温度及び圧力が上昇すると、回路基板上に金属物質が生成されることがある。そのため、回路がショートし、プラグ接続部が焦げ付き、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	7,026 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	センターピラートリム裏側のインシュレーターの寸法が不適切なため、当該インシュレーターが前席シートベルトテンショナーに接触しているものがある。そのため、衝突時にシートベルトテンショナーが作動した際、ガス発生装置から排出される高温ガスによりインシュレーターに着火し、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： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 4	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	1,197 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 5	不具合の 内容	パノラマスライディングルーフの室内照明において、電気回路のヒューズの設計が不適切なため、スライディングルーフの水抜き用ドレン部が外的要因で詰まった場合、室内照明のモジュール回路に水が浸入し、電気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、配線が溶損して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	874 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 6	不具合の 内容	スターター電源供給ハーネスの取り付けが不適切なため、当該ハーネスがEGRバルブ周辺と接触するものがある。そのため、エンジンの振動等によりハーネスの被覆が損傷し、最悪の場合、短絡して火災に至るおそれがある。		
	対象台数	864 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 17	不具合の 内容	油圧スタビライザ制御装置のオイルリサーバにおいて、シーリングキャップの消泡機構が不適切なため、姿勢変化が大きい運転を継続すると、ベントホールからオイルが噴き出すことがある。そのため、噴き出したオイルが排気管等に接触し、発煙して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	833 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 18	不具合の 内容	ABSコントロールモジュールの防水対策が不適切なため、高圧洗浄等により当該モジュール内部に水が浸入することがある。そのため、当該モジュール内部に溜まった水により電気回路が短絡し、ABS警告灯が点灯してABS機能が損なわれ、最悪の場合、短絡により火災に至るおそれがある。		
	対象台数	805 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 19	不具合の 内容	バッテリープラスケーブルの取り回しが不適切なため、当該ケーブルがエンジンサポートと接触するものがある。そのため、エンジンの振動により当該ケーブルの被覆が損傷し、最悪の場合、短絡して火災に至るおそれがある。		
	対象台数	657 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 20	不具合の 内容	燃料蒸発ガス発散防止装置において、蒸発した燃料を液体と気体に分離するベーパーセパレーターの接合が不適切なため、接合部の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当該接合部が剥離し、燃料蒸発ガスが漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	589 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例 21	不具合の 内容	燃料タンクのブリーザーホース(給油時に燃料タンク内の空気を逃がすホース)において、当該ホースの材質が不適切なため、排気系の熱影響によりホースが劣化し亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	589 台	不具合件数: 2 件	事故の有無: 無し
例 22	不具合の 内容	燃料レールの製造工程において、燃料レールエンドキャップのロウ付け加工が不適切なため、ロウの割れが発生するものがある。そのため、当該部位から燃料がにじみ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	578 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 23	不具合の 内容	車両電源を管理するプレフューズボックスにおいて、ナット取付け装置のプログラムが不適切なため、通電用金属プレートの固定ナットが組付けられていないものがある。そのため、走行中の振動等により導通不良が発生し、エンスト等が発生して、最悪の場合、増加した電気接触抵抗により発熱し、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	461 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 24	不具合の 内容	ハイブリッド車両の電気配線において、部品組み付け時の作業指示が不適切なため、車両フレームに電気配線が干渉しているものがある。そのため、走行時の振動等で被覆が削れ、車両フレームに短絡し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	457 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 25	不具合の 内容	運転者席及び助手席において、シートヒーターを制御するボディコントロールモジュールのプログラムが不適切なため、リモートキーでエンジンを始動させた際に連動して作動するシートヒーターが、一定の時間で停止しないことがある。そのため、シートヒーターが加熱し続け、シート表皮が溶損し、最悪の場合、発煙するおそれがある。		
	対象台数	406 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 26	不具合の 内容	農耕トラクタのラジオアンテナ線において、設計時の検討が不十分なため、アンテナ線端子に絶縁処理がされていない。そのため、アンテナ線をラジオに接続していない場合には、アンテナ線端子と近傍にある電子基板（CEU）の電源端子が接触、ショートし、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	353 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 27	不具合の 内容	エアクリーナーボックスと燃料タンクキャップの樹脂製ドレインホースの取り回しが不適切なため、エキゾーストパイプに接触するものがある。そのため、当該ホースが溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	331 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 28	不具合の 内容	エンジンルーム内において、右フロントブレーキパイプの取り回しが不適切なため、走行振動等によりエンジン冷却用ホースの固定バンドに干渉するものがある。そのため、当該パイプが損傷し、ブレーキフルードが漏れ、制動力が低下して、最悪の場合、ブレーキフルードが熱源に触れると、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	313 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 29	不具合の 内容	大型トラックにおいて、フロントブレーキ用エアチューブの組付けが不適切なため、排気遮熱板との位置がずれており、排気熱を直接受ける状態となっているものがある。そのため、当該チューブが排気熱により溶損してエアが漏れ、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	273 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 30	不具合の 内容	変速機内の圧力を外部に解放するブリーザーパイプにおいて、形状が不適切なため、高速度かつ高負荷の走行時に変速機内の圧力が高くなった際に、ブリーザーパイプからミッションオイルが漏れることがある。そのため、漏れたオイルが高温部に接触し、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	192 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 3 1	不具合の 内容	燃料蒸発ガス抑止装置において、キャニスタチャージチューブの配策作業指示が不適切なため、当該チューブがエキゾーストパイプに接触して炭化するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行振動等で当該チューブが損傷し、燃料蒸発ガスが漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	180 台	不具合件数： 3 件	事故の有無： 無し
事例 3 2	不具合の 内容	農耕トラクタのアウトターフにおいて、成形時に樹脂間の溶着が不十分なため、水抜き穴加工の際に、溶着部に亀裂が入ることがある。そのため、当該亀裂からアウトターフ内部に雨水等が侵入し、キャビン床下に溜まり、最悪の場合、エアコンブローアモーターハーネスがショート、発火して、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	179 台	不具合件数： 0 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	ブレーキマスタシリンダにおいて、セカンダリカップの材質と形状が不適切なため、カップがリザーバタンクホースからブレーキ液中に溶け出した可塑剤により膨潤し、また、走行中のエンジンからの熱影響により膨張すると、変形することがある。そのため、シール性能が低下して、ブレーキペダルをゆっくり踏むとシール部からブレーキ液が漏れ、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	209,060 台	不具合件数: 142 件	事故の有無: 2 件
事例 2	不具合の内容	電動パーキングブレーキのコントロールユニットにおいて、部品製造時の基板取扱いが不適切なため、基板上素子の強度が不足しているものがある。または、センサ部品の構造及び製造時の管理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、これらが搭載された車両の使用過程で素子やセンサ部品が破損し、警告灯を点灯させ電動パーキングブレーキが作動しない、もしくは低速走行時に運転者が意図しない瞬間的なパーキングブレーキ作動が起きるおそれがある。		
	対象台数	126,230 台	不具合件数: 243 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	ディーゼルエンジン車のバキュームポンプにおいて、耐摩耗性が不十分なため、エンジン内部で発生する金属粉でポンプ軸が摩耗することがある。そのため、負圧生成能力が低下し、エンジン低回転時にブレーキペダルを短時間に複数回踏むと、一時的にブレーキアシスト力が低下するおそれがある。		
	対象台数	63,208 台	不具合件数: 184 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	手動式駐車ブレーキレバーにおいて、保持機構のばね力が不適切なため、レバーを引き上げた際に保持用ギヤの歯先同士がつり合った状態で保持されると、振動等が加わった場合につり合いが外れ、当該レバーが解除されることがある。そのため、駐車制動力が低下し、最悪の場合、駐車状態の車両が動き出すおそれがある。		
	対象台数	42,076 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	電動パーキングブレーキにおいて、制御用コンピュータ電源回路の異常検出プログラムが不適切なため、バッテリーが劣化しているとアイドリングストップから再始動する際の電圧低下を異常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	35,213 台	不具合件数: 24 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 6	不具合の 内容	ブレーキ hidroリックユニットのECUにおいて、制御プログラムが不適切なため、hidroリックユニットのポンプモーターの制御切り替え時に電氣的ノイズが発生し、ECUの制御が中断されることがある。そのため、ASC※1やABS※2の機能が一時中断し、その間の車両安定性が損なわれるおそれがある。また、ACC※3、FCM※4、BAH※5、HSA※6、S-AWC※7機能付き車は、作動中に機能が停止するおそれがある。※1 ASC:横滑り防止システム※2 ABS:制動時にタイヤロックを防止するシステム※3 ACC:設定車速を維持すると共に先行車に近づいた場合は減速して車間距離を保つシステム※4 FCM:自動でブレーキをかけて衝突の被害を軽減するシステム※5 BAH:停車後ブレーキペダルを離してもブレーキ力を保持して車両停止状態を保つ機能※6 HSA:坂道発進の際に車両のずり下がりを抑制する機能※7 S-AWC:車両運動統合制御システム		
	対象台数	18,199 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 7	不具合の 内容	農耕トラクタのブレーキスイッチにおいて、スイッチの防水性が不十分なため、スイッチ内部に水が浸入し、導通不良が発生する場合がある。そのため、ブレーキランプが点灯しない、または、点灯したままとなるおそれがある。また、変速機のブレーキ連動機能が正常に作動せず、作業中の旋回操作で停止する、ブレーキを踏んでいないのに走行しない、または、クラッチを踏まなければ走行停止しないおそれがある。		
	対象台数	14,282 台	不具合件数: 48 件	事故の有無: 無し
事例 8	不具合の 内容	中型トラックのブレーキシステムにおいて、エア制御弁の排気部構造が不適切なため、雪道走行等で排気部に水分が付着すると、凍結して排気部が閉塞することがある。そのため、ブレーキペダルを戻してもエアが排出できず、ブレーキが引きずり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	13,833 台	不具合件数: 3 件	事故の有無: 無し
事例 9	不具合の 内容	ブレーキフルードの成分が不適切なため、経年劣化により大気中の水分を吸収しやすくなるものがある。そのため、ブレーキフルードがゲル状に変化し、ABSユニットの加圧バルブに詰まり、加圧バルブが戻りきらないことによりキャリパーへのブレーキ液圧が上がらず、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	13,704 台	不具合件数: 51 件	事故の有無: 無し
事例 10	不具合の 内容	エアサスペンションを装着した大型トラック・バスにおいて、リヤブレーキシューを固定しているスプリングの設定が不適切なため、走行時の振動入力によって当該シューが振動してクリップ(シュークリアランスを調整するアジャスターを保持している部品)を叩き、クリップが変形又は破損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シュークリアランスが増大し、最悪の場合、リヤブレーキの制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	12,125 台	不具合件数: 85 件	事故の有無: 1 件

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 1	不具合の 内容	駐車ブレーキ装置において、組み付け作業指示が不適切なため、ブレーキレバーとブレーキケーブルの接続部に緩み留め防止ナットが付いていない。そのため、走行振動等により当該接続部が緩み、駐車ブレーキの引き代が大きくなり、最悪の場合、駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	9,666 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	大型バスにおいて、駐車ブレーキレバー用コンソールの固定方法が不適切なため、当該コンソールと運転席仕切りの間に物をはさむと当該コンソールがずれて、駐車ブレーキレバーと干渉することがある。そのため、駐車ブレーキレバーを引き上げるとロック位置の手前で保持され、最悪の場合、エンジンの振動等によりレバーが解除され車両が動き出すおそれがある。		
	対象台数	7,505 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 1 3	不具合の 内容	ブレーキ倍力装置の防水カバーが作業要領書どおり適切に取り付けられていないものがある。そのため、当該装置に雨水がかかり、腐食して負圧が失われ、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。		
	対象台数	3,445 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	小型ダンプトラックのダンプ作動用油圧ホース固縛ステーと後輪用ブレーキ配管の隙が小さいため、走行振動で当該ステーと後輪用ブレーキ配管が干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、後輪用ブレーキ配管が損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	3,006 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 1 5	不具合の 内容	電動パワーステアリングコントロールユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、運転支援システムの作動中に運転者がステアリングから手を離れた際に警告が出ないことがある。そのため、車両を完全に停止させるシステムが作動しないおそれがある。		
	対象台数	1,259 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 6	不具合の 内容	ステアリングシャフトブーツにおいて、取付作業指示が不適切なため、運転支援システムの作動中に運転者がステアリングから手を離れた際に警告が出ないことがある。そのため、車両を完全に停止させるシステムが作動しないおそれがある。		
	対象台数	1,259 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	ABS(アンチロックブレーキシステム)のハイドロリックユニットにおいて、構成部品の組付け治具形状が不適切なため、組付け時にアルミ片が発生することがある。そのため、ABS作動時に当該アルミ片が逆止弁へ噛み込むと前輪または、後輪がロックするおそれがある。		
	対象台数	1,063 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 18	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、コントロールユニットの端子部の製造条件が不適切なため、回路が絶縁されずに導通するものがある。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	775 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 19	不具合の 内容	車載専用トラックにおいて、エアコンプレッサとエアドライヤ間のチャージパイプの配管が不適切なため、段差乗り越えや悪路走行時の入力で、当該パイプが損傷することがある。そのため、圧縮エアーが漏れて、警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	659 台	不具合件数： 15 件	事故の有無： 無し
事例 20	不具合の 内容	①アスファルトフィニッシャにおいて、車両を制御するコントローラの製造又は部品管理が不適切なため、基板に亀裂が生じているもの又はICチップの回路が短絡しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、コントローラが制御している装置の誤作動等が生じ、最悪の場合、駐車ブレーキが作動しないおそれがある。②アスファルトフィニッシャにおいて、車両を制御するコントローラ及びメインモニターのプログラムが不適切なため、軽作業中に尿素SCRシステムの再生が完了しない場合や、メインモニターの表示に誤りが生じるなど、コントローラを介して制御される装置が正しく作動しないおそれがある。		
	対象台数	614 台	不具合件数： 145 件	事故の有無： 無し
事例 21	不具合の 内容	リヤブレーキホース及びリヤホイール回転センサリード線の配管作業指示が不適切なため、リヤブレーキホース及びリヤホイール回転センサリード線がリヤタイヤ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、リヤブレーキホース及びリヤホイール回転センサリード線が損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある、または、速度計が正しく表示されず、ABSインジケータライトが点灯するとともに、ABSが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	395 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 22	不具合の 内容	ABS(アンチロックブレーキシステム)モジュールにおいて、構成部品の組付け治具形状が不適切なため、組付け時にアルミ片が発生することがある。そのため、ABS作動時に当該アルミ片が逆止弁へ噛み込むと前輪または、後輪がロックするおそれがある。		
	対象台数	367 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 23	不具合の 内容	エンジンルーム内において、右フロントブレーキパイプの取り回しが不適切なため、走行振動等によりエンジン冷却用ホースの固定バンドに干渉するものがある。そのため、当該パイプが損傷し、ブレーキフルードが漏れ、制動力が低下して、最悪の場合、ブレーキフルードが熱源に触れると、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	313 台	不具合件数： 0 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 24	不具合の 内容	大型トラックにおいて、フロントブレーキ用エアチューブの組付けが不適切なため、排気遮熱板との位置がずれており、排気熱を直接受ける状態となっているものがある。そのため、当該チューブが排気熱により溶損してエアが漏れ、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	273 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 25	不具合の 内容	ホイール・クレーンの制動装置において、ブレーキ配管継手の寸法が不適切なため、継手のねじ込み深さが不十分な状態で締め付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、継手部からブレーキ液が漏れ、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	214 台	不具合件数： 3 件	事故の有無： 無し
事例 26	不具合の 内容	リヤブレーキキャリパーのピストンにおいて、メッキ加工が不適切であるため、ピストンの鉄部分とブレーキフルードの酸化反応が起きることがある。そのため、酸化反応の際に発生した気泡がブレーキラインに滞留し、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	159 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 27	不具合の 内容	ブレーキ倍力装置に負圧を発生させるブレーキ負圧電動ポンプにおいて、主軸のベアリングに異品が装着されているため、早期にベアリングが焼き付くおそれがある。そのため、ブレーキ負圧電動ポンプが停止し、ブレーキ警告灯が点灯するとともに警告音が鳴り、そのままの状態で使用すると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	103 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 28	不具合の 内容	中型トラックのブレーキパイプにおいて、取付位置が不適切なため、クロスメンバと干渉するものがある。そのため、走行振動等によりブレーキパイプが損傷し、ブレーキ液が漏れるおそれがある。		
	対象台数	76 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 29	不具合の 内容	フロントブレーキマスターシリンダー内のピストンにおいて、当該部位の材質が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、ブレーキ作動時のブレーキ液圧により、当該部位に亀裂が生じ、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展し液圧が下がり、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	60 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 30	不具合の内容	サスペンション(フロント、リア)、ブレーキキャリパ(フロント、リア)、フロントサブフレーム、リアクロスメンバー、アンダーボディーデフレクターの取付けボルト等において、締め付け工具のトルク設定が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、走行振動等により当該部位が緩み、異音が発生し、最悪の場合、走行安定性、制動能力が失われるおそれがある。また、ボルト等が脱落した場合は他の交通に影響を及ぼすおそれがある。		
	対象台数	53 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 31	不具合の内容	ABS(アンチロックブレーキシステム)のハイドロリックABSユニットにおいて、構成部品の組付け治具形状が不適切なため、組付け時にアルミ片が発生することがある。そのため、ABS作動時に当該アルミ片が逆止弁へ噛み込むと、前輪または後輪がロックするおそれがある。		
	対象台数	52 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 32	不具合の内容	大型のポールトラクタ仕様車の制動装置において、ポールトレーラー用エア供給口(カップリング)の増設に伴う改造方法が不適切なため、ブレーキシステムの圧縮空気容量が不足し、急制動時におけるトレーラーへの圧縮空気供給が一瞬遅れる。そのため、保安基準第12条(制動装置の基準)に適合しなくなる。		
	対象台数	51 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 33	不具合の内容	車軸自動昇降装置を装着したセミトレーラにおいて、設計部門から製造部門への指示が不適切なため、車軸昇降用ベローズへ供給するエア圧の減圧弁が取り付けられていない。そのため、設計値を超えるエア圧が車軸昇降用ベローズへ供給され、車軸昇降用ベローズブラケット溶接部に過負荷がかかり、当該溶接部が破断し、車軸自動昇降装置が作動しなくなるおそれがある。また、最悪の場合、破断した車軸昇降用ベローズブラケットが制動用エアタンクに干渉すると、損傷を与えるおそれがある。		
	対象台数	41 台	不具合件数: 2 件	事故の有無: 無し
事例 34	不具合の内容	農耕トラクタの駐車ブレーキ回路において、エアホースの耐久性が不足しているため、エアホースに亀裂が入るものがある。そのため、エアホースからエアが漏れ、駐車ブレーキが解除できなくなるおそれがある。		
	対象台数	36 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 35	不具合の内容	後輪ブレーキパッドの製造工程における熱処理が不適切なため、ブレーキの摩擦材とベースプレート間の接着力が不足しているものがある。そのため、当該ブレーキパッドの摩擦材が剥離して落下し、最悪の場合、後輪ブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	27 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	農耕トラクタの駐車ブレーキ回路において、エアタンク配管の取り回しが不適切なため、配管内に水が溜まるものがある。そのため、エアシリンダーにエアが供給されず、駐車ブレーキが解除できなくなるおそれがある。		
	対象台数	26 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 37	不具合の 内容	リアブレーキのキャリパピストンにおいて熱処理加工が不適切なため、リアブレーキの油圧回路内に気泡が発生するものがある。そのため、ブレーキペダルの踏みしろが増加するおそれがある。		
	対象台数	9 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コントローラの不具合を検出するプログラムが不適切なため、エンジン始動時またはアイドルストップ後の再始動時にバッテリー電圧が低下していると、不具合として誤って検出することがある。そのため、警告灯が点灯するとともにステアリングのアシスト機能が停止し、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	507,118 台	不具合件数: 31 件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	発電機において、補機ベルトの張力に対してプーリ内のベアリングの耐久性が不足しているため、使用過程において当該ベアリングが破損することがある。そのため、エンジン回転変動を吸収する機能が損なわれてベルト張力が増加し、そのまま使用を続けると、当該ベルトで駆動するパワーステアリングポンプのブラケットが破損して、最悪の場合、パワーステアリングポンプが作動不良となり、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	78,851 台	不具合件数: 106 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	前輪独立懸架方式の大・中型バスにおいて、センターメンバーの製造が不適切なため、センターメンバー内部に融雪剤等を含んだ水が浸入し、ロアアーム取付部付近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、センターメンバーが破損して、最悪の場合、ロアアームが脱落して操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	14,780 台	不具合件数: 26 件	事故の有無: 3 件
事例 4	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のカバーのグリス量が不適切なため、使用中のカバー内の圧力が上昇し当該レバーが押されることによりサーボスプールが押される場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、サーボスプールの摺動抵抗が大きくなり、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: 16 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	電動パワーステアリング制御装置において、プログラムが不適切なため、運転中に操舵補助力が失われることがある。そのため、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	1,827 台	不具合件数: 4 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、コントロールユニットの端子部の製造条件が不適切なため、回路が絶縁されずに導通するものがある。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	775 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 7	不具合の 内容	電動パワーステアリングのステアリングラックにおいて、アシストモーターを固定するボルトの材質が不適切なため、融雪剤を多用するような環境下で長期間使用した場合、当該ボルトが腐食して折損する可能性がある。そのため、そのまま使用を続けるとモーターの固定位置がずれて内部ベルトが滑り、パワーステアリングのアシストが機能しなくなるおそれがある。		
	対象台数	741 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 8	不具合の 内容	低床式2軸の大型トラックのかじ取り装置において、前前軸タイロッド左側のクランプボルト／ナットの締付けトルクが不適切なため、クランプの締付力が低下するものがある。そのため、タイロッドエンド部のねじ部にガタが生じ、泥水や融雪剤などが浸入し、そのままの状態で使用を続けると、タイロッドエンド部のねじ山が損傷して、最悪の場合、タイロッドエンド部からタイロッドが抜けて操舵不能になるおそれがある。		
	対象台数	217 台	不具合件数： 1 件	事故の有無： 無し
事例 9	不具合の 内容	ブレーキ倍力装置に負圧を発生させるブレーキ負圧電動ポンプにおいて、主軸のベアリングに異品が装着されているため、早期にベアリングが焼き付くおそれがある。そのため、ブレーキ負圧電動ポンプが停止し、ブレーキ警告灯が点灯するとともに警告音が鳴り、そのままの状態で使用すると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	103 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を制御する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、低速回転時に電動モーターに高負荷がかかると電動パワーステアリングの機能が停止することがある。そのため、警告灯が点灯し、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	87 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 11	不具合の 内容	シヨベルローダのかじ取り装置において、ステアリング用油圧ホースの強度が不足しているため、操舵時に当該ホースに油圧がかかった場合に、当該ホースが抜けて作動油が漏れ、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	61 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し

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 1 2	不具合の 内容	モータ・スパーのフレームにおいて、前輪支持部の強度が不足しているため、走行時の振動等により亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該支持部が破損し、最悪の場合、前輪操舵用チェーンに干渉して、ハンドルの操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	41 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 3	不具合の 内容	農業用薬剤散布車のかじ取り装置において、ナックルアームの強度が不足しているため、悪路走行時の衝撃等によりナックルアームが破損し、旋回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 1 4	不具合の 内容	前後のサスペンションアームにおいて、車体側ボールジョイント部の材料選定が不適切なため、当該ジョイント部が腐食するものがある。そのため、当該ジョイント部の強度が低下し、最悪の場合、当該ジョイント部が破損し、車体からサスペンションアームが分離して、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。		
	対象台数	28 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 5	不具合の 内容	ステアリングコラムシャフトとステアリングギアボックスを接続するボルトの取付けが不適切なため、当該取付部の結合力が不足しているものがある。そのため、かじ取り操作等により当該取付部が分離して、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	27 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 6	不具合の 内容	パワーステアリングポンプ駆動用ベルトの張力を調整するテンションプーリの外周樹脂部の材質が不適切なため、当該樹脂部が破損することがある。そのため、異音が発生し、最悪の場合、当該ベルトがパワーステアリングポンププーリより外れてハンドルの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	19 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 1 7	不具合の 内容	①前輪のリアアームボールジョイントナット及びステアリングラックールジョイントナットにおいて、締め付け作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、走行振動等により当該ナットが緩み、最悪の場合、ナットが外れてハンドル操作ができなくなるおそれがある。②フロントドライブシャフトの取付ナットにおいて、カシメ作業指示が不適切なためカシメが行われていないものがある。そのため、走行振動等により当該ナットが緩み、最悪の場合、異音が発生するおそれがある。		
	対象台数	1 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し

表 6-17 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	<p>運転席側/助手席側エアバッグのインフレーター(ガス発生装置)において、ガス発生剤が湿気のある状態で長期間の温度変化にさらされると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して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。</p>		
	対象台数	4,400 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	<p>ウイング車の荷台において、油圧シリンダーのピストン部のシール構造が不適切なため、油圧が上げ側から下げ側(=ピストンロッド側)へ抜けることがある。そのため、ウイング開放時にウイングが下がり、最悪の場合、荷物の積み降ろし時に負傷するおそれがある。</p>		
	対象台数	3,789 台	不具合件数: 144 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	<p>電動テールゲートにおいて、プリテンションスプリングのアウトチューブを固定しているクリップの強度が不足しているため、氷結等によりアウトチューブの作動が妨げされた際に当該クリップが破損することがある。そのため、アウトチューブの位置がずれ、プリテンションスプリングが折損し、最悪の場合、スプリングが飛散して負傷するおそれがある。</p>		
	対象台数	3,244 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	<p>ドアに装着されているスピーカトリムのネームプレートについて、粘着テープの接着力が不十分なため、ネームプレートが剥離するものがある。そのため、剥離した鋭利な先端部分で乗員が負傷するおそれがある。</p>		
	対象台数	1,308 台	不具合件数: 8 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	<p>運転席及び助手席のバックレストのロック機構において、構成部品の寸法が不適切なため、ロック機構が正常に作動せず、バックレストが確実に固定されないことがある。そのため、衝突等によりバックレストに強い力が加わった際、バックレストが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。</p>		
	対象台数	648 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>リヤゲートのガス封入式ダンパステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、塩害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、リヤゲートを開く際に外筒が破裂し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。</p>		
	対象台数	240 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30年度までのリコール届出件数及び対象台数を国産車、輸入車及び「全体」について表7-1に示し、それをグラフにしたものを「全体」については図7-1に、国産車については図7-2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30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	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
H30	230	7,244,311	178	973,029	408	8,217,340
合計	4,381	149,579,228	2,771	9,620,949	7,152	159,200,177

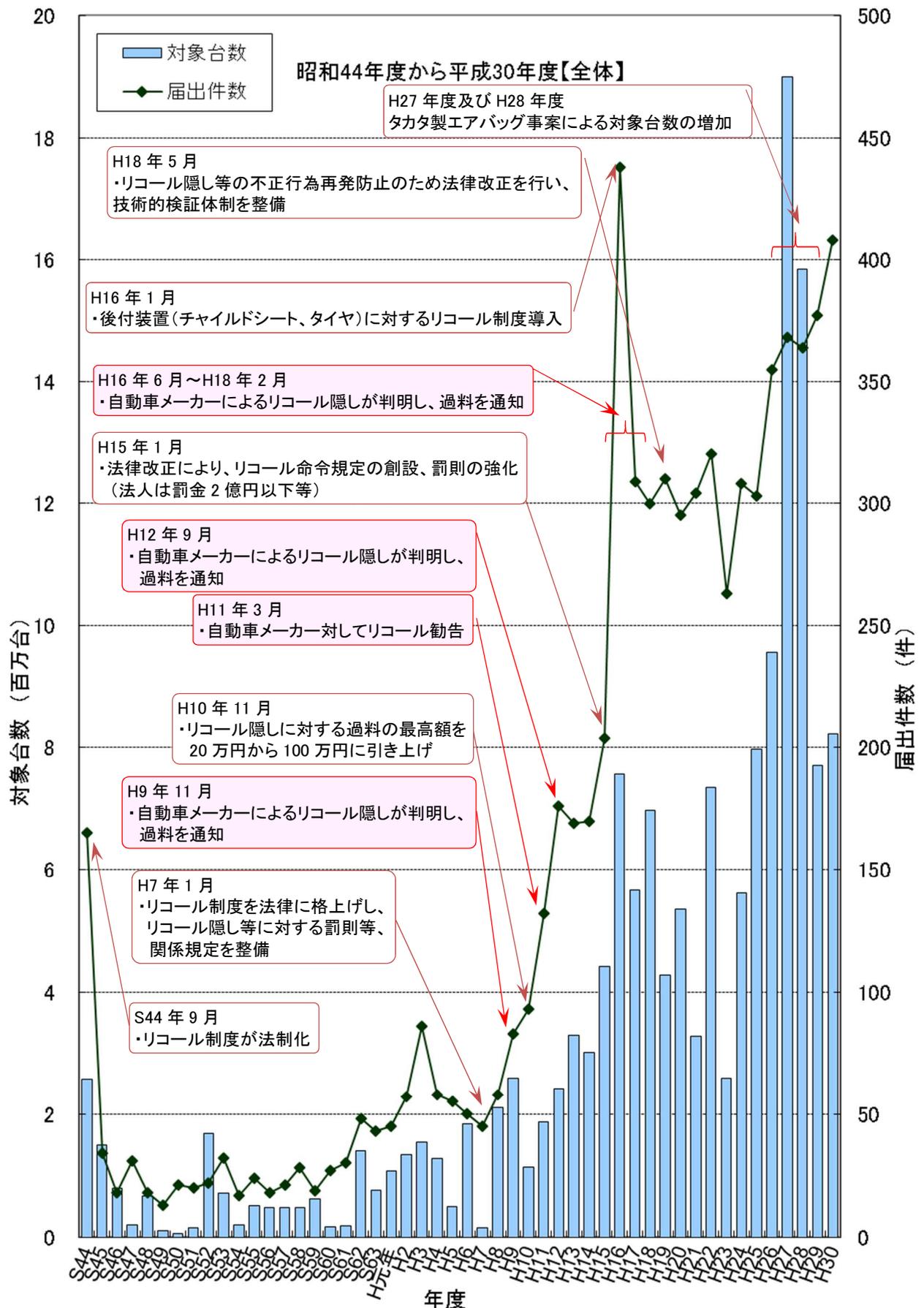


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和 44 年度～平成 30 年度)

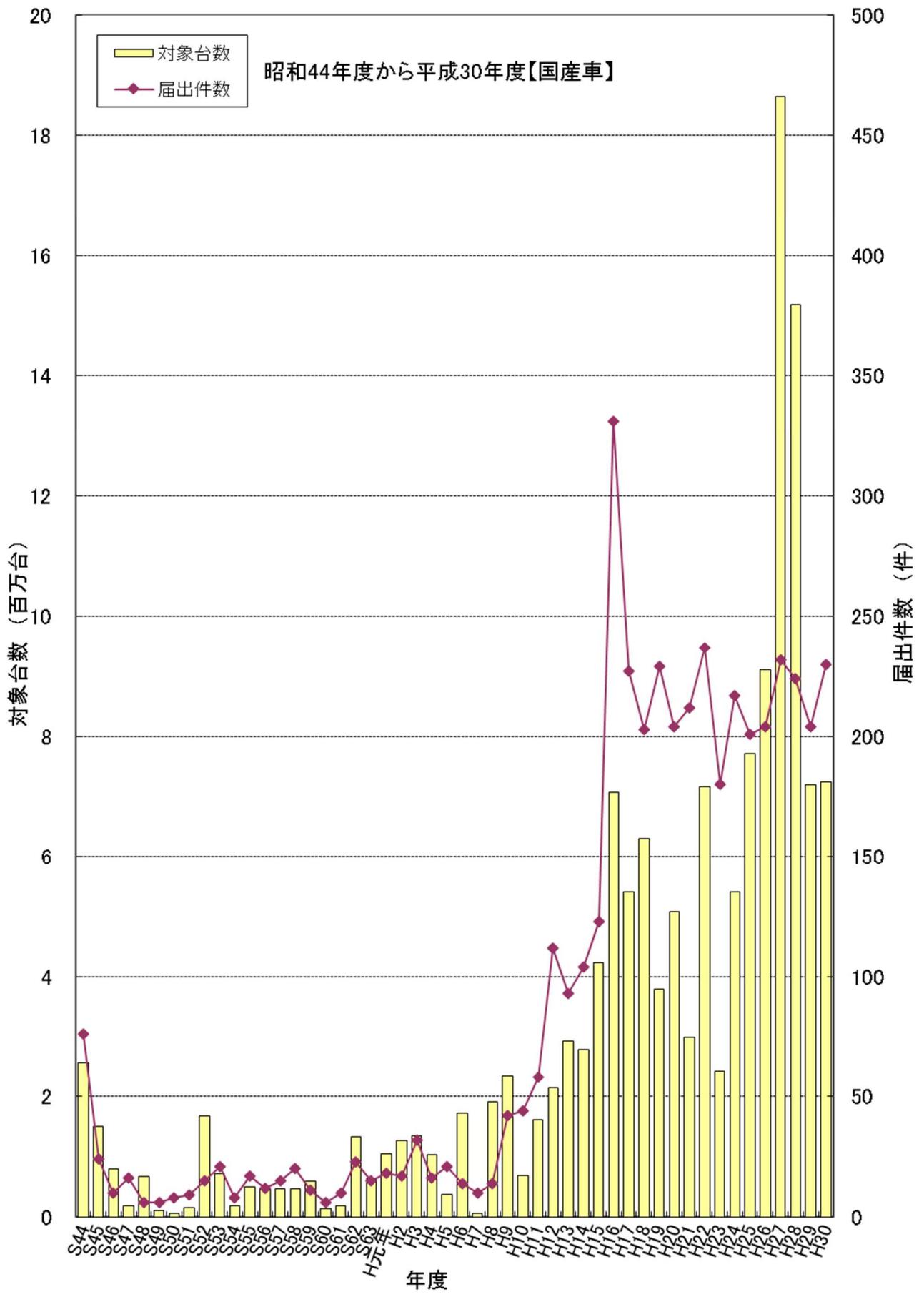


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】（昭和 44 年度～平成 30 年度）

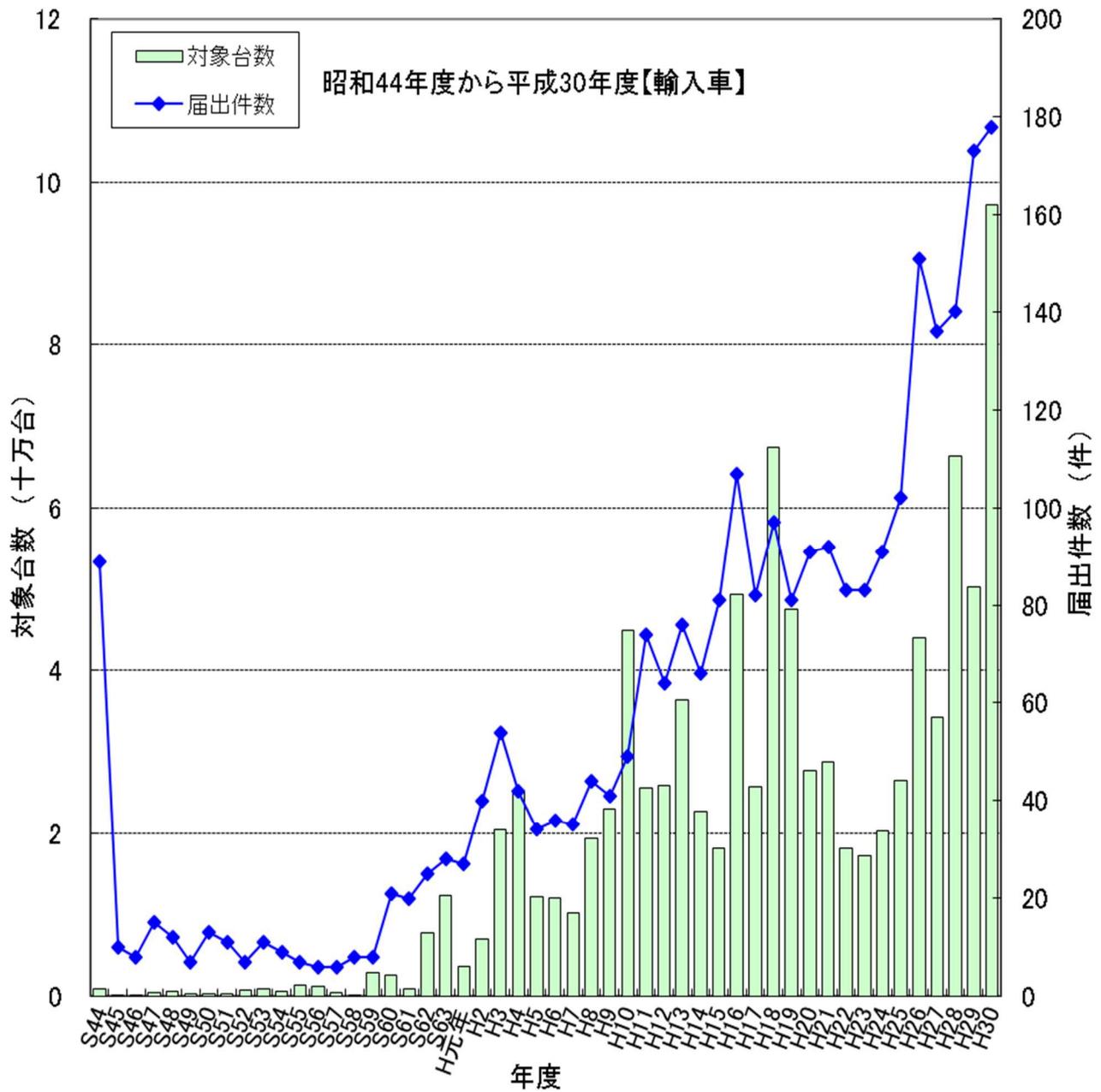


図 7-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】（昭和 44 年度～平成 30 年度）

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30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30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
H30	1	5,022	0	0	1	5,022
合計	7	168,632	6	169,145	13	337,777

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30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
H30	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 30 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
H30	1	5,022	0	0	1	5,022
合計	11	1,410,667	10	171,025	21	1,581,692

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26年度から平成30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26年度～平成30年度）*1

届出者名		H26	H27	H28	H29	H30
トヨタ自動車	件数(件)	16	19	20	13	15
	台数(台)	3,241,894	5,095,322	5,198,375	457,583	2,464,687
本田技研工業*2	件数(件)	10	21	8	5	10
	台数(台)	1,571,581	4,518,786	2,274,533	363,739	422,667
スズキ*2	件数(件)	14	17	11	11	16
	台数(台)	1,167,264	3,585,153	493,704	1,791,026	1,604,361
ダイハツ工業	件数(件)	3	9	2	5	1
	台数(台)	79,106	783,910	848,419	126,354	8,158
日産自動車	件数(件)	13	15	13	10	8
	台数(台)	1,113,797	884,189	1,150,506	1,853,793	358,772
三菱自動車工業	件数(件)	13	15	15	15	6
	台数(台)	1,197,276	1,402,673	1,779,827	514,637	252,986
マツダ	件数(件)	3	15	20	8	13
	台数(台)	44,195	1,605,777	1,608,343	260,129	355,737
SUBARU	件数(件)	4	5	15	9	10
	台数(台)	58,914	188,446	1,135,297	1,113,742	900,938
いすゞ自動車	件数(件)	16	10	9	18	12
	台数(台)	95,455	226,918	116,782	271,382	133,344
日野自動車	件数(件)	12	11	18	18	21
	台数(台)	247,238	114,397	351,437	270,939	250,014
三菱ふそう	件数(件)	16	11	15	4	13
	台数(台)	135,775	156,645	31,577	44,708	303,827
UDトラックス	件数(件)	6	2	4	8	7
	台数(台)	19,320	4,414	76,075	10,729	15,033
ヤマハ発動機*3	件数(件)	6	5	7	4	6
	台数(台)	92,511	41,754	75,353	9,134	45,066
川崎重工業*3	件数(件)	1	1	1	3	3
	台数(台)	1,374	5,973	1,335	29,882	2,026

*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 26 年度～平成 30 年度）*1

車名*2	届出件数	H26	H27	H28	H29	H30
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	21	14	16	15	10
	台数(台)	150,680	96,793	182,809	135,073	298,382
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	6	15	22	36	23
	台数(台)	68,314	107,247	193,027	107,893	197,162
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	9	1	8	7	9
	台数(台)	72,917	1,480	132,260	54,298	148,455
アウディ*6	件数(件)	3	2	5	9	9
	台数(台)	16,200	1,437	68,938	51,120	29,841
ボルボ*7	件数(件)	4	3	8	7	5
	台数(台)	2,376	458	8,179	44,224	11,873
プジョー	件数(件)	3	2	0	4	7
	台数(台)	2,500	1,826	0	2,477	2,853

*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 30 年度の登録台数上位 6 車名を選択した。

*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。

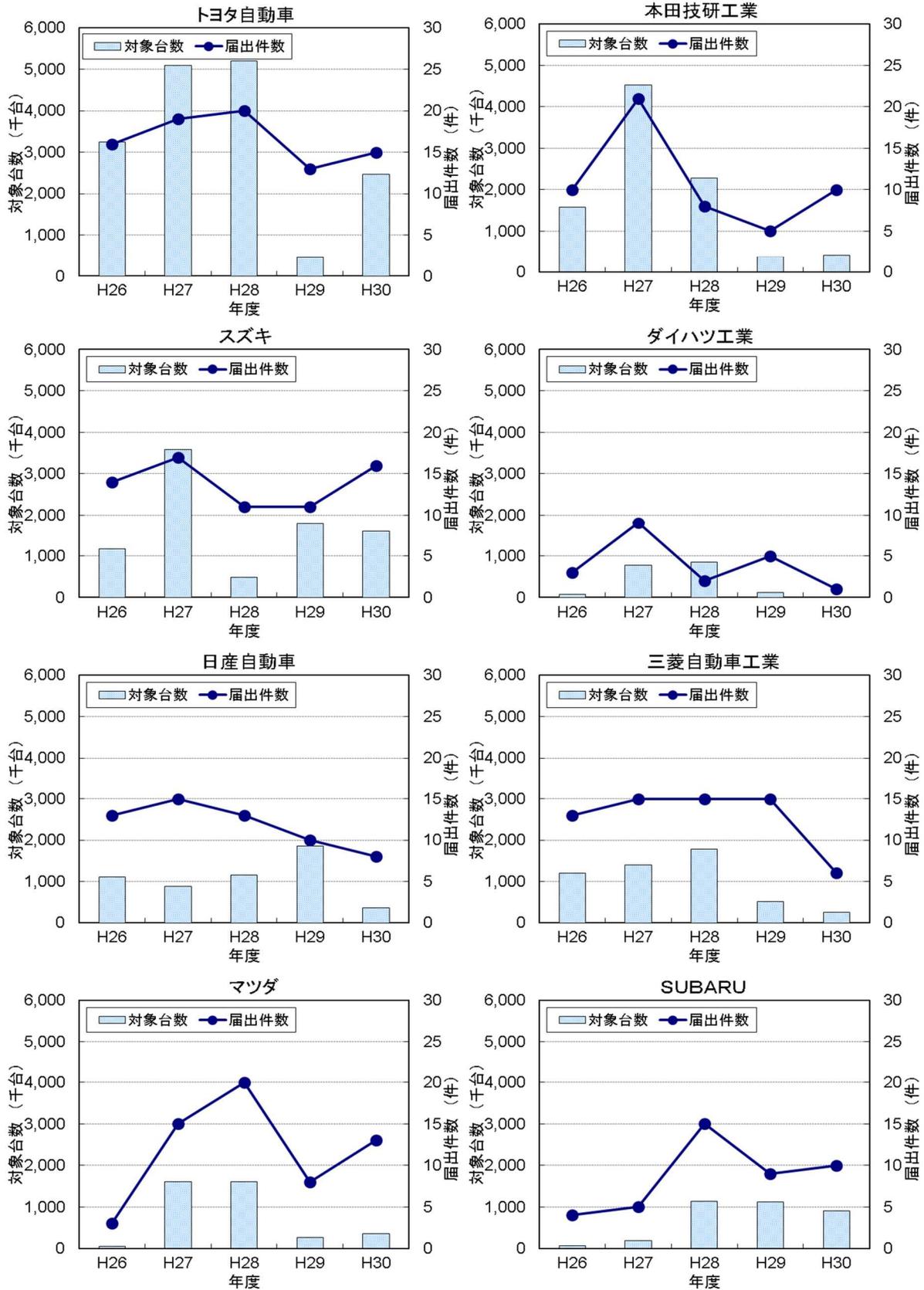


図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

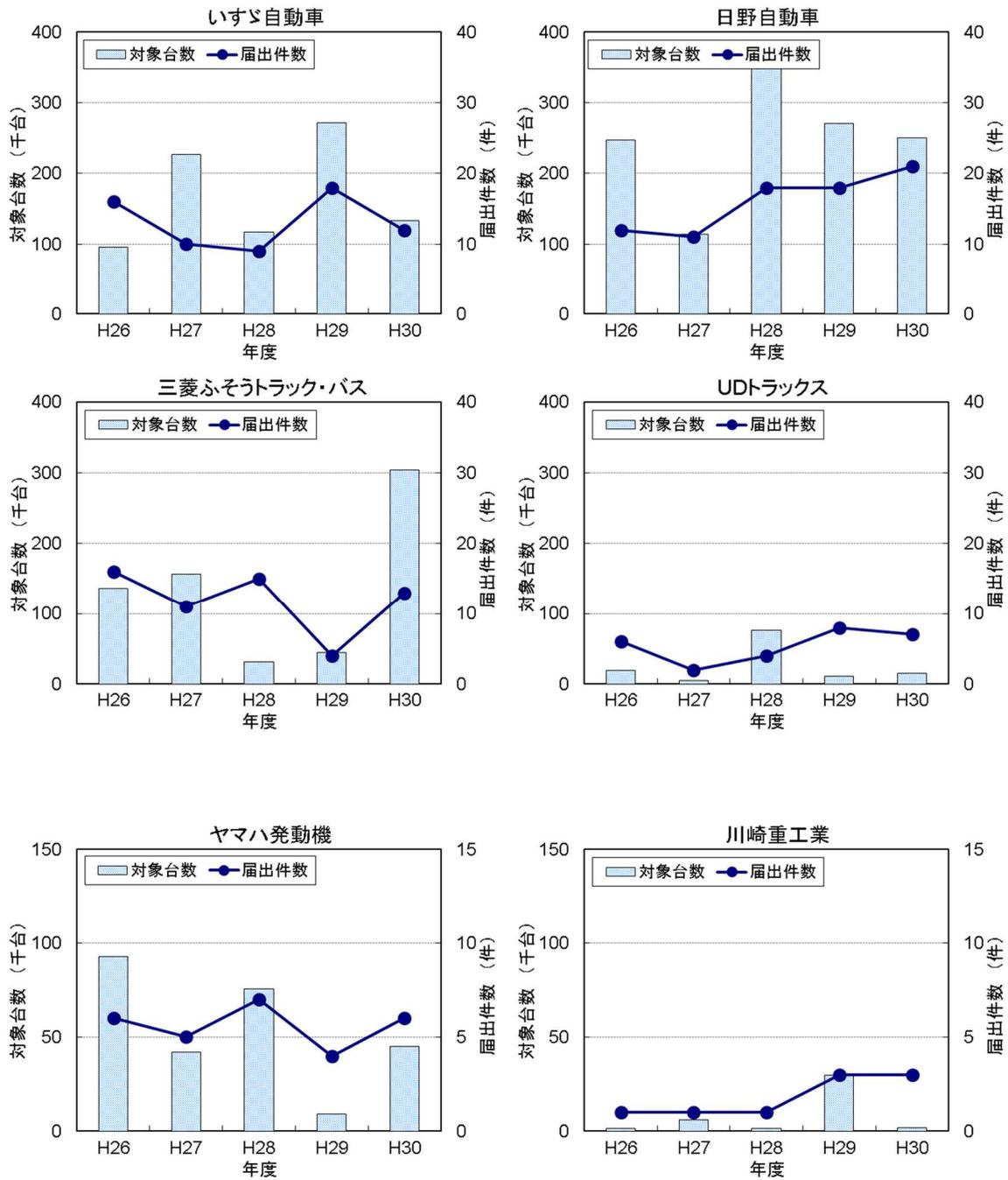


図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

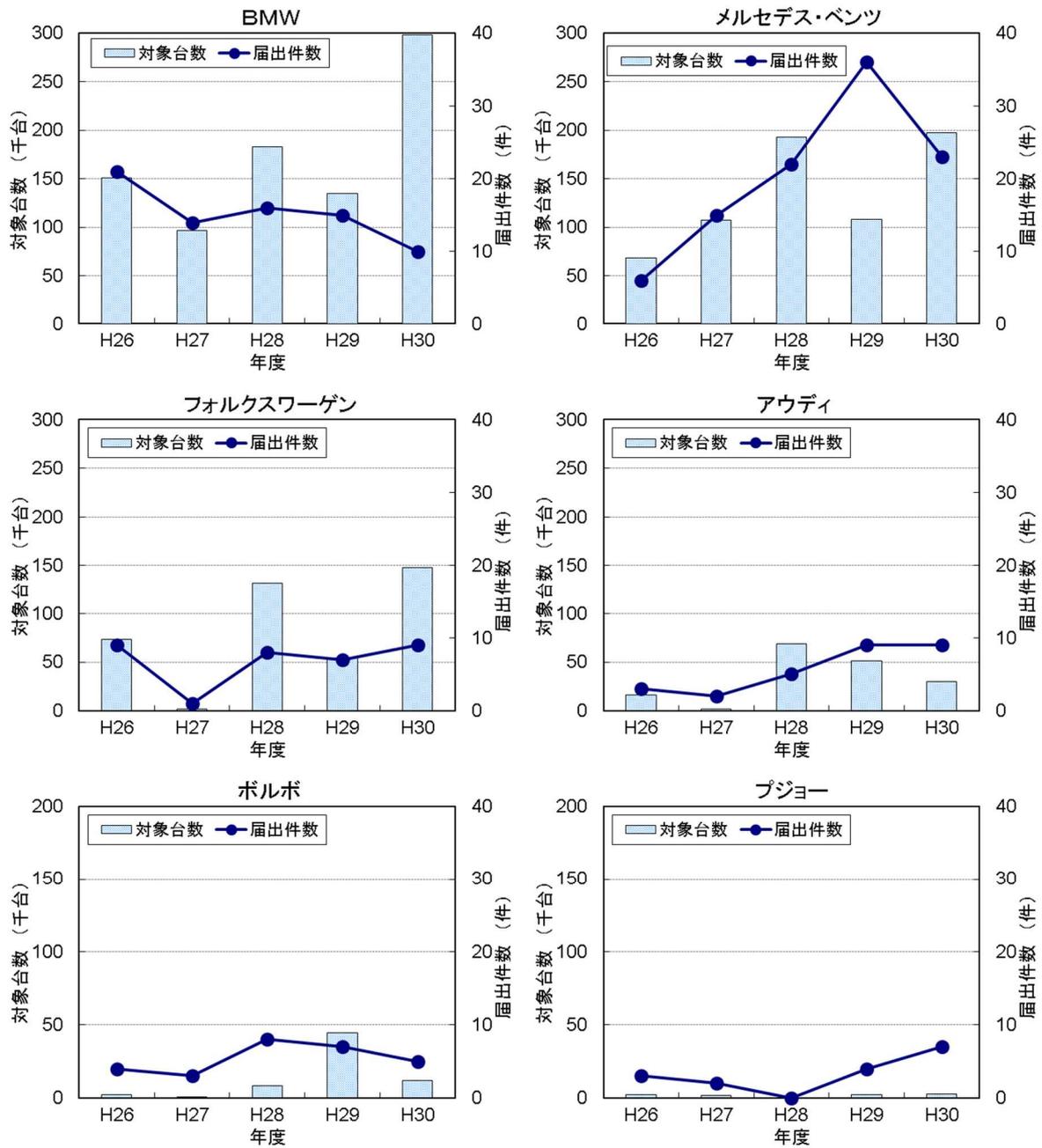


図 8-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 26 年度～平成 30 年度)

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	83	16,457,861	21,209,853	77.6
本田技研工業	54	9,151,306	11,464,893	79.8
スズキ	69	8,641,508	10,825,028	79.8
ダイハツ工業	20	1,845,947	9,848,483	18.7
日産自動車	59	5,361,057	8,910,383	60.2
三菱自動車工業	64	5,147,399	3,223,442	159.7
マツダ	59	3,874,181	3,248,722	119.3
S U B A R U	43	3,397,337	3,104,972	109.4
いすゞ自動車	65	843,881	1,340,662	62.9
日野自動車	80	1,234,025	887,103	139.1
三菱ふそうトラック・バス	59	672,532	621,589	108.2
UD トラックス	27	125,571	249,305	50.4
ヤマハ発動機	28	263,818	914,351	28.9
川崎重工業	9	40,590	702,317	5.8

*1：届出件数及び対象台数については、平成 26 年度から平成 30 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 31 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。

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	76	863,737	861,389	100.3
メルセデス・ベンツ	102	673,643	702,631	95.9
フォルクスワーゲン	34	409,410	680,693	60.1
アウディ	28	167,536	283,606	59.1
ボルボ	27	67,110	190,220	35.3
プジョー	16	9,656	91,935	10.5

*1：届出件数及び対象台数については、平成 26 年度から平成 30 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 31 年 3 月末現在の集計。

*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 26 年度から平成 30 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 26 年度から平成 30 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 26 年度～平成 30 年度）

届出者名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5カ年平均
トヨタ自動車	25.3	22.1	21.0	15.9	20.1	21.2
本田技研工業	6.2	9.0	7.3	10.3	9.0	8.2
スズキ	21.3	19.2	25.1	39.1	24.4	24.7
ダイハツ工業	3.6	6.6	29.1	12.2	13.3	10.2
日産自動車	16.5	18.1	14.2	18.3	28.4	18.2
三菱自動車工業	32.5	28.0	30.2	22.5	27.1	28.5
マツダ	7.0	29.0	19.0	23.7	24.7	22.7
SUBARU	12.6	8.2	26.1	33.3	43.4	28.3
いすゞ自動車	23.9	14.1	38.2	16.4	8.2	19.1
日野自動車	23.8	25.4	46.3	32.6	25.6	31.0
三菱ふそうトラック・バス	17.1	17.0	33.5	46.5	40.9	27.8
UD トラックス	16.7	43.3	27.3	17.7	10.5	18.7
ヤマハ発動機	10.9	19.6	10.6	21.4	20.7	15.5
川崎重工業	4.0	25.6	2.8	16.1	7.1	12.7

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 26 年度～平成 30 年度合計)

期間区分	H26～H30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	(件) (%)														
2カ月以内	件数	(件) (%)	17 19.1	11 18.3	14 18.2	6 30.0	14 21.2	12 15.2	14 20.3	9 20.9	8 10.8	20 18.9	3 4.6	8 25.0	5 13.5	2 20.0
	台数	(千台) (%)	2,313 13.5	2,832 29.5	80 0.9	339 18.4	1,877 34.5	284 5.1	667 13.0	841 24.7	6 0.7	8 0.5	6 0.7	3 2.2	4 1.1	1 1.9
2カ月超え4カ月以内	件数	(件) (%)	9 10.1	10 16.7	11 14.3	1 5.0	7 10.6	5 6.3	9 13.0	5 11.6	12 16.2	7 6.6	7 10.8	8 25.0	2 5.4	3 30.0
	台数	(千台) (%)	68 0.4	950 9.9	129 1.4	0 0.0	284 5.2	183 3.3	151 3.0	109 3.2	3 0.3	55 3.7	11 1.3	14 11.1	17 4.5	4 8.5
4カ月超え6カ月以内	件数	(件) (%)	7 7.9	9 15.0	4 5.2	1 5.0	5 7.6	1 1.3	1 1.4	2 4.7	4 5.4	3 2.8	8 12.3	2 6.3	7 18.9	1 10.0
	台数	(千台) (%)	2,202 12.9	670 7.0	26 0.3	1 0.1	310 5.7	496 8.9	0 0.0	36 1.1	24 2.8	0 0.0	22 2.8	47 37.1	32 8.6	1 1.3
6カ月超え8カ月以内	件数	(件) (%)	10 11.2	7 11.7	3 3.9	1 5.0	3 4.5	3 3.8	8 11.6	4 9.3	10 13.5	6 5.7	8 12.3	2 6.3	4 10.8	1 10.0
	台数	(千台) (%)	2,101 12.3	738 7.7	65 0.7	259 14.1	21 0.4	107 1.9	548 10.7	152 4.5	27 3.1	12 0.8	10 1.3	1 0.6	27 7.2	6 13.5
8カ月超え10カ月以内	件数	(件) (%)	4 4.5	5 8.3	3 3.9	2 10.0	3 4.5	3 3.8	2 2.9	0 0.0	9 12.2	9 8.5	1 1.5	1 3.1	2 5.4	0 0.0
	台数	(千台) (%)	55 0.3	1,383 14.4	21 0.2	45 2.4	766 14.1	497 8.9	69 1.3	0 0.0	59 6.9	44 2.9	0 0.0	4 3.4	3 0.8	0 0.0
10カ月超え12カ月以内	件数	(件) (%)	3 3.4	3 5.0	2 2.6	1 5.0	4 6.1	5 6.3	4 5.8	4 9.3	2 2.7	4 3.8	5 7.7	1 3.1	4 10.8	0 0.0
	台数	(千台) (%)	789 4.6	1,760 18.4	13 0.1	20 1.1	279 5.1	147 2.6	253 5.0	182 5.4	0 0.0	13 0.9	4 0.4	9 6.8	39 10.3	0 0.0
12カ月超え24カ月以内	件数	(件) (%)	12 13.5	14 23.3	12 15.6	7 35.0	12 18.2	14 17.7	9 13.0	8 18.6	5 6.8	13 12.3	7 10.8	2 6.3	6 16.2	1 10.0
	台数	(千台) (%)	969 5.7	1,241 12.9	837 9.0	1,131 61.3	840 15.5	873 15.7	686 13.4	240 7.1	236 27.3	183 12.1	125 15.5	14 11.1	150 39.5	0 0.9
24カ月超え48カ月以内	件数	(件) (%)	13 14.6	1 1.7	15 19.5	1 5.0	12 18.2	18 22.8	15 21.7	4 9.3	18 24.3	17 16.0	13 20.0	3 9.4	4 10.8	2 20.0
	台数	(千台) (%)	5,107 29.9	14 0.1	1,801 19.4	50 2.7	882 16.2	1,266 22.7	1,115 21.8	230 6.8	341 39.5	208 13.9	239 29.7	4 2.8	58 15.3	33 73.9
48カ月超え	件数	(件) (%)	14 15.7	0 0.0	13 16.9	0 0.0	6 9.1	18 22.8	7 10.1	7 16.3	6 8.1	27 25.5	13 20.0	5 15.6	3 8.1	0 0.0
	台数	(千台) (%)	3,475 20.3	0 0.0	6,318 68.0	0 0.0	177 3.3	1,723 30.9	1,630 31.8	1,608 47.3	167 19.3	979 65.2	390 48.3	32 24.9	48 12.7	0 0.0
合計	件数	(件) (%)	89 100	60 100	77 100	20 100	66 100	79 100	69 100	43 100	74 100	106 100	65 100	32 100	37 100	10 100
	台数	(千台) (%)	17,079 100	9,587 100	9,289 100	1,846 100	5,436 100	5,577 100	5,120 100	3,398 100	863 100	1,502 100	807 100	127 100	378 100	44 100

*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。

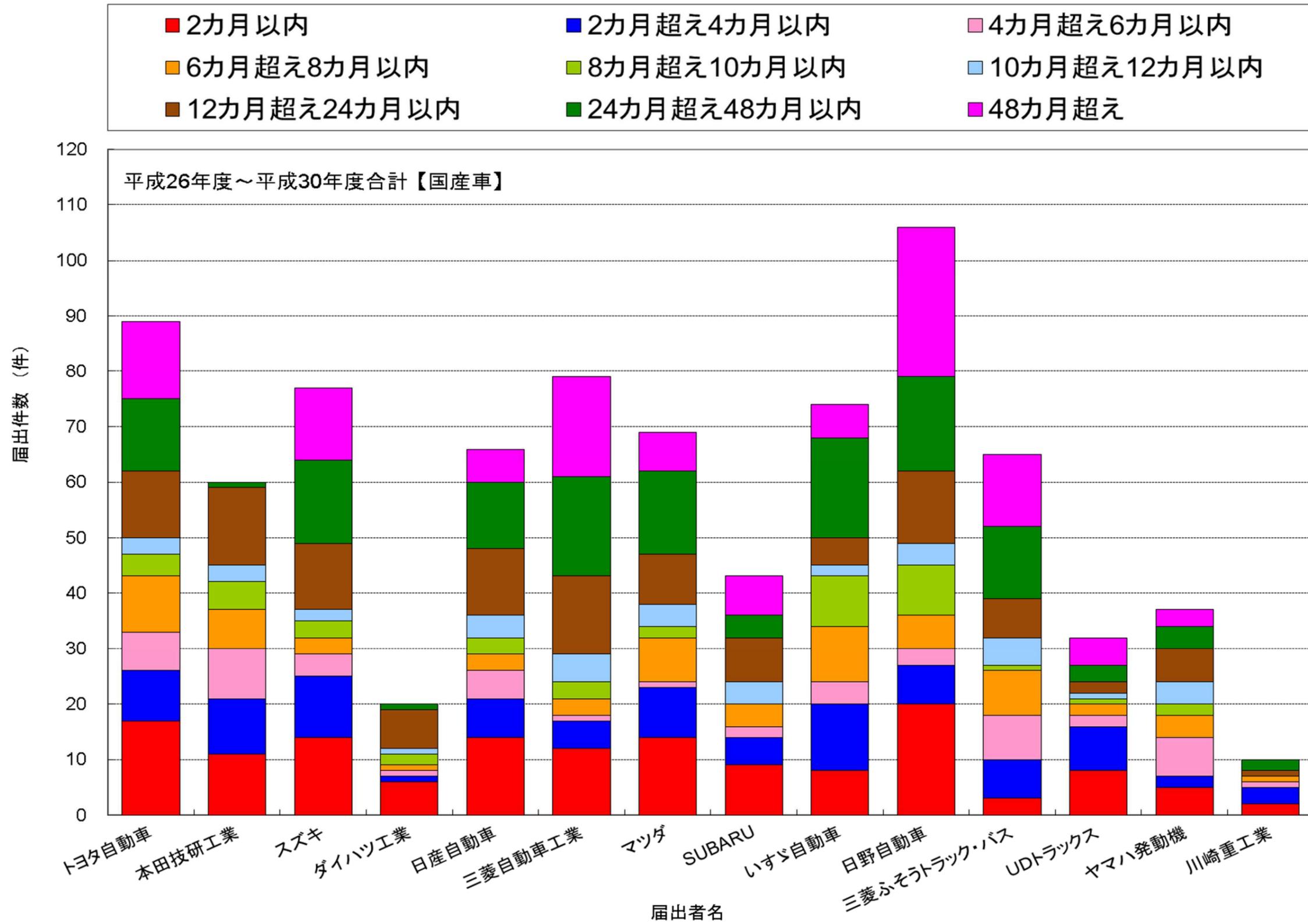
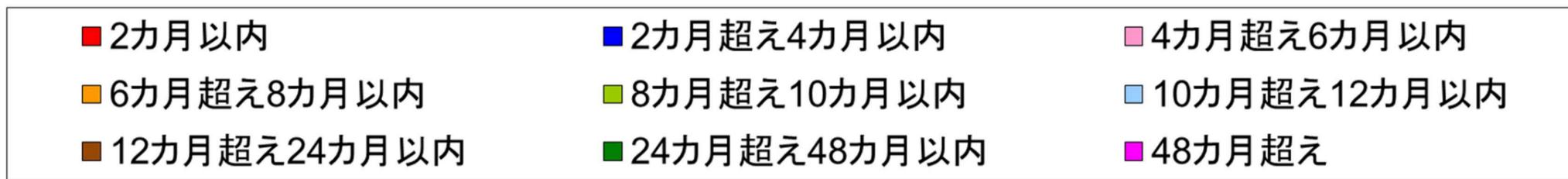


図 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成 26 年度～平成 30 年度合計）



平成26年度～平成30年度合計【国産車】

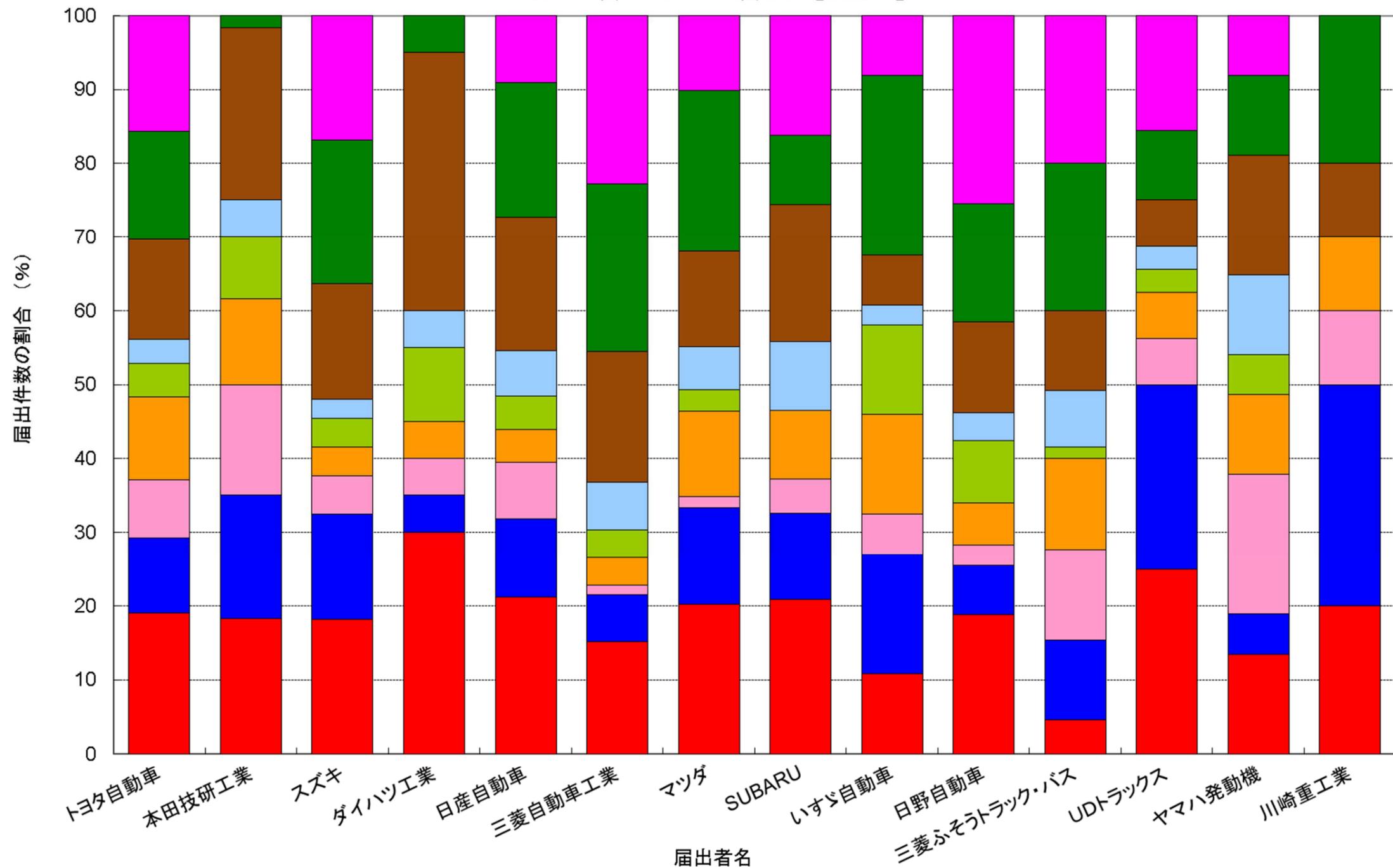


図 8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】(平成 26 年度～平成 30 年度合計)

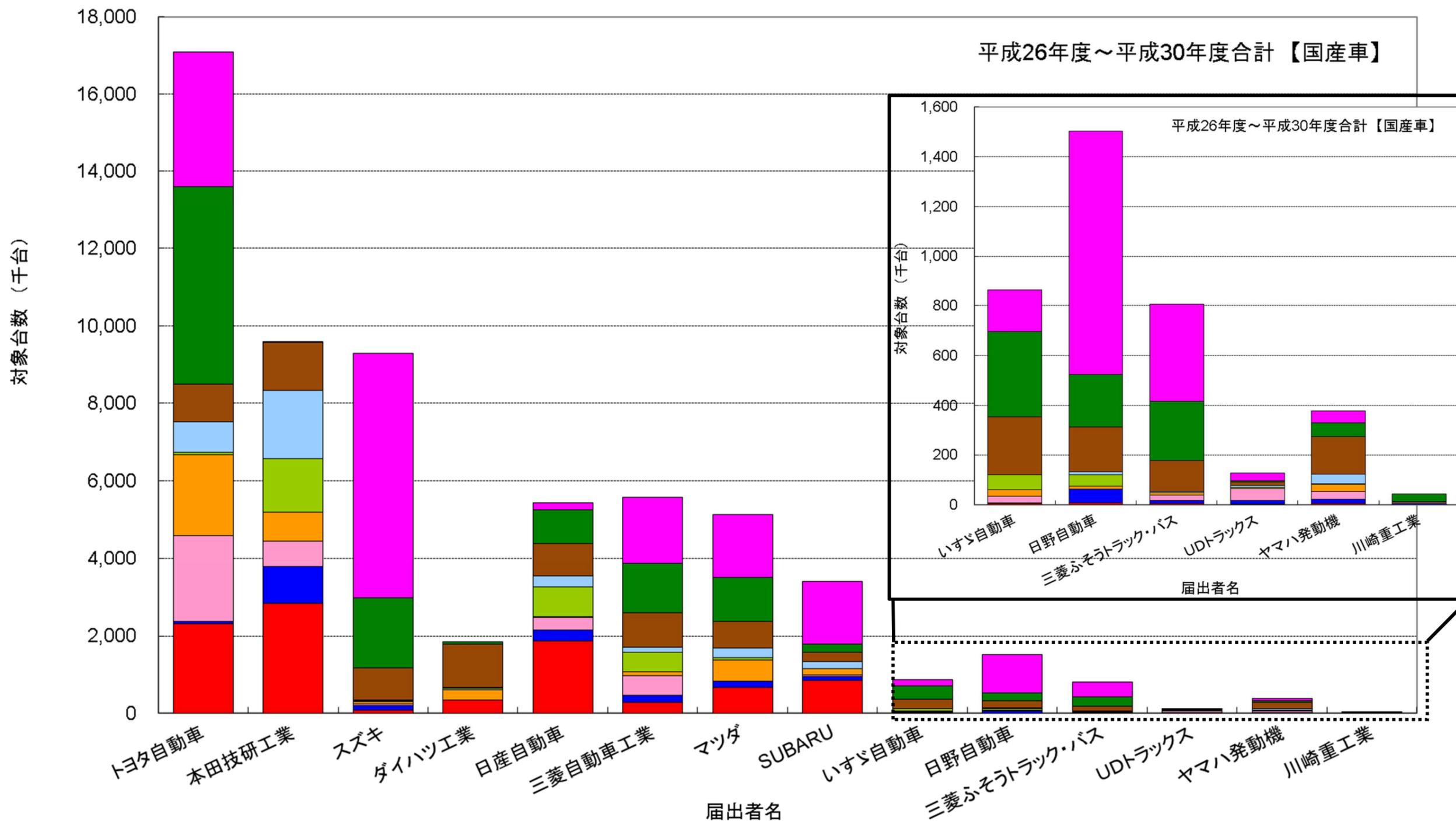
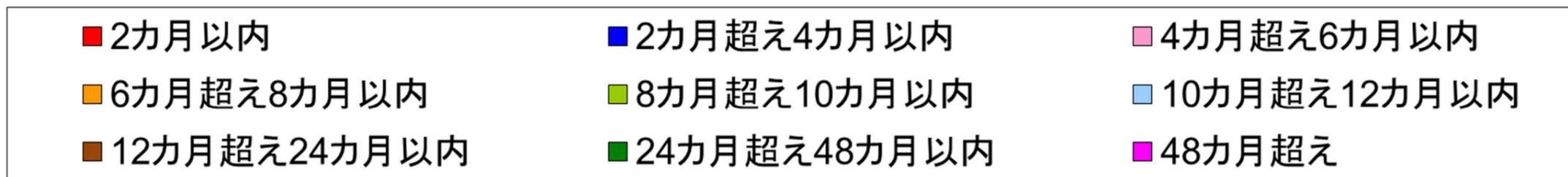
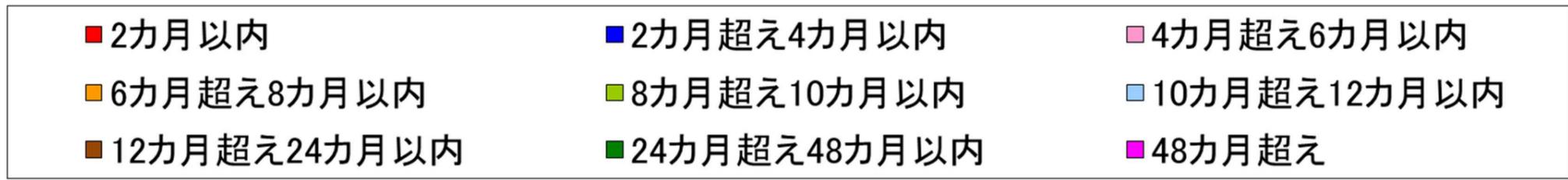


図 8-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(平成 26 年度～平成 30 年度合計)



平成26年度～平成30年度合計【国産車】

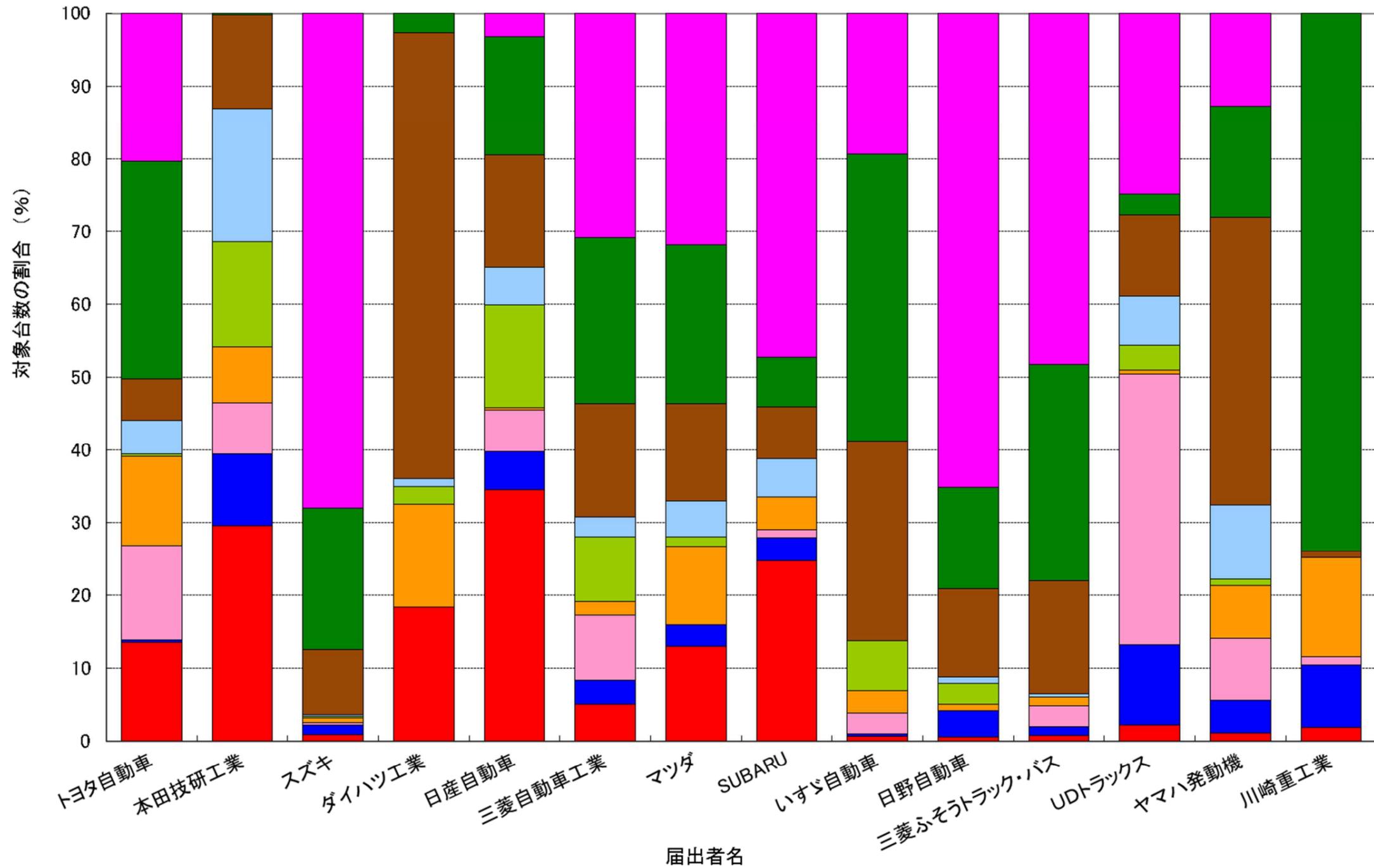


図 8-7 届出者別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(平成 26 年度～平成 30 年度合計)

(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 26 年度から平成 30 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 26 年度から平成 30 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 26 年度～平成 30 年度）

車名	平均期間（カ月）					
	H26	H27	H28	H29	H30	5 カ年平均
BMW	10.9	9.8	7.9	6.6	14.0	9.9
メルセデス・ベンツ	17.1	19.0	5.3	7.0	3.2	8.0
フォルクスワーゲン	7.3	1.1	1.8	30.2	22.2	14.3
アウディ	1.6	1.5	12.0	17.0	6.7	10.2
ボルボ	19.9	2.7	5.2	11.4	11.1	9.5
プジョー	2.4	45.6	0.0	8.9	11.4	12.2

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 26 年度～平成 30 年度合計）

期間区分	H26～H30合計の届出件数、対象台数及びそれらの割合		BMW	メルセデス・ベンツ	フォルクスワーゲン	アウディ	ボルボ	プジョー
2カ月以内	件数	(件)	24	33	15	7	7	3
		(%)	29.3	30.8	42.9	22.6	21.9	14.3
	台数	(千台)	265	182	145	83	5	2
		(%)	30.6	26.9	35.4	46.7	5.0	16.4
2カ月超え4カ月以内	件数	(件)	18	30	9	9	10	4
		(%)	22.0	28.0	25.7	29.0	31.3	19.0
	台数	(千台)	168	53	7	6	3	3
		(%)	19.4	7.9	1.8	3.2	3.0	22.8
4カ月超え6カ月以内	件数	(件)	9	17	0	2	3	3
		(%)	11.0	15.9	0.0	6.5	9.4	14.3
	台数	(千台)	27	10	0	26	0	1
		(%)	3.1	1.4	0.0	14.9	0.2	6.0
6カ月超え8カ月以内	件数	(件)	8	4	0	1	4	3
		(%)	9.8	3.7	0.0	3.2	12.5	14.3
	台数	(千台)	10	40	0	1	10	2
		(%)	1.2	5.9	0.0	0.7	9.7	19.5
8カ月超え10カ月以内	件数	(件)	3	5	1	0	1	2
		(%)	3.7	4.7	2.9	0.0	3.1	9.5
	台数	(千台)	22	197	16	0	36	2
		(%)	2.6	29.2	3.9	0.0	34.4	12.6
10カ月超え12カ月以内	件数	(件)	3	1	0	5	1	0
		(%)	3.7	0.9	0.0	16.1	3.1	0.0
	台数	(千台)	3	0	0	16	1	0
		(%)	0.3	0.0	0.0	8.9	0.9	0.0
12カ月超え24カ月以内	件数	(件)	8	11	3	3	3	3
		(%)	9.8	10.3	8.6	9.7	9.4	14.3
	台数	(千台)	209	33	39	2	10	2
		(%)	24.1	4.8	9.5	1.2	9.9	13.4
24カ月超え48カ月以内	件数	(件)	6	2	4	3	2	2
		(%)	7.3	1.9	11.4	9.7	6.3	9.5
	台数	(千台)	66	37	70	29	37	0
		(%)	7.6	5.4	17.0	16.5	35.4	1.5
48カ月超え	件数	(件)	3	4	3	1	1	1
		(%)	3.7	3.7	8.6	3.2	3.1	4.8
	台数	(千台)	96	124	133	14	2	1
		(%)	11.1	18.4	32.4	7.9	1.5	7.8
合計	件数	(件)	82	107	35	31	32	21
		(%)	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	867	676	410	177	105	12
		(%)	100	100	100	100	100	100

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

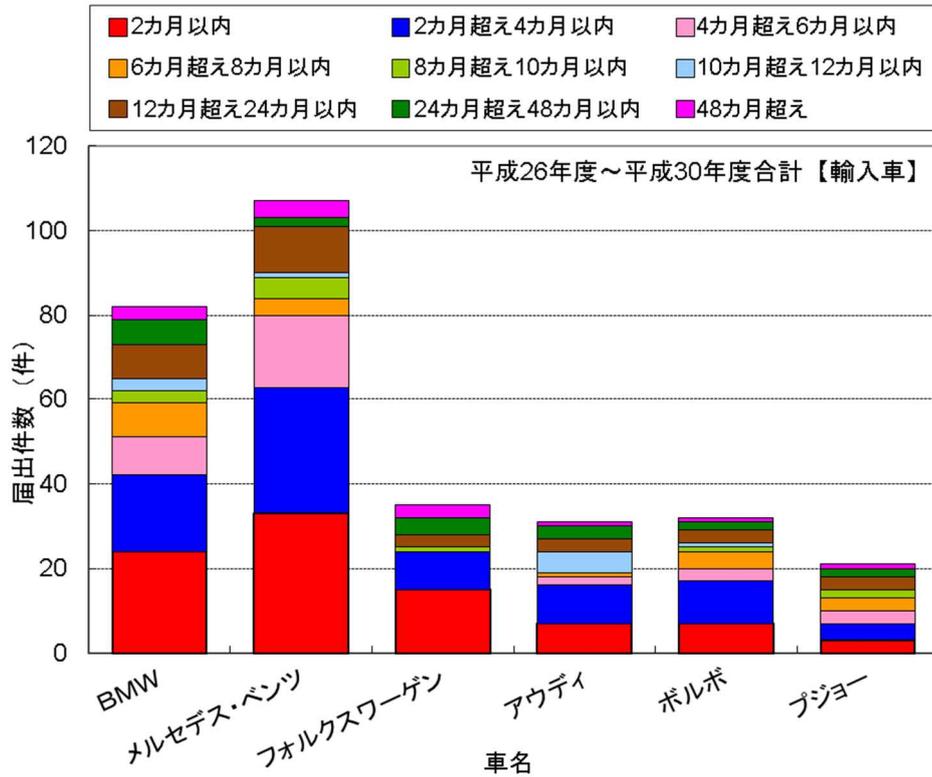


図 8-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度合計）

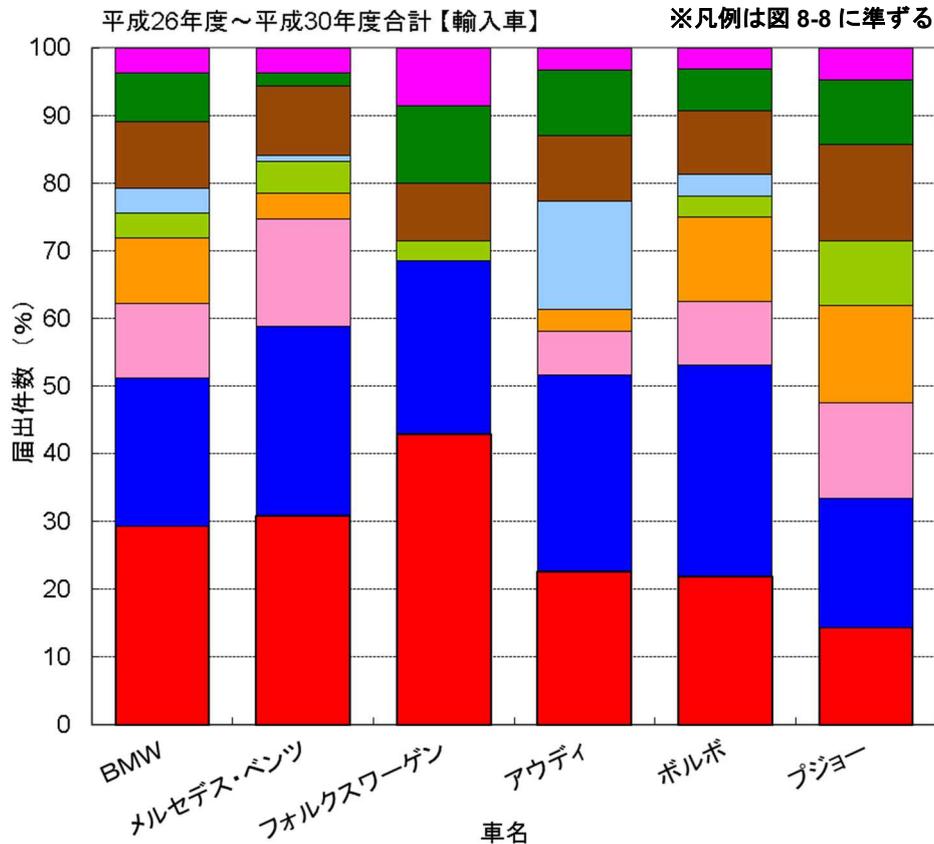


図 8-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度合計）

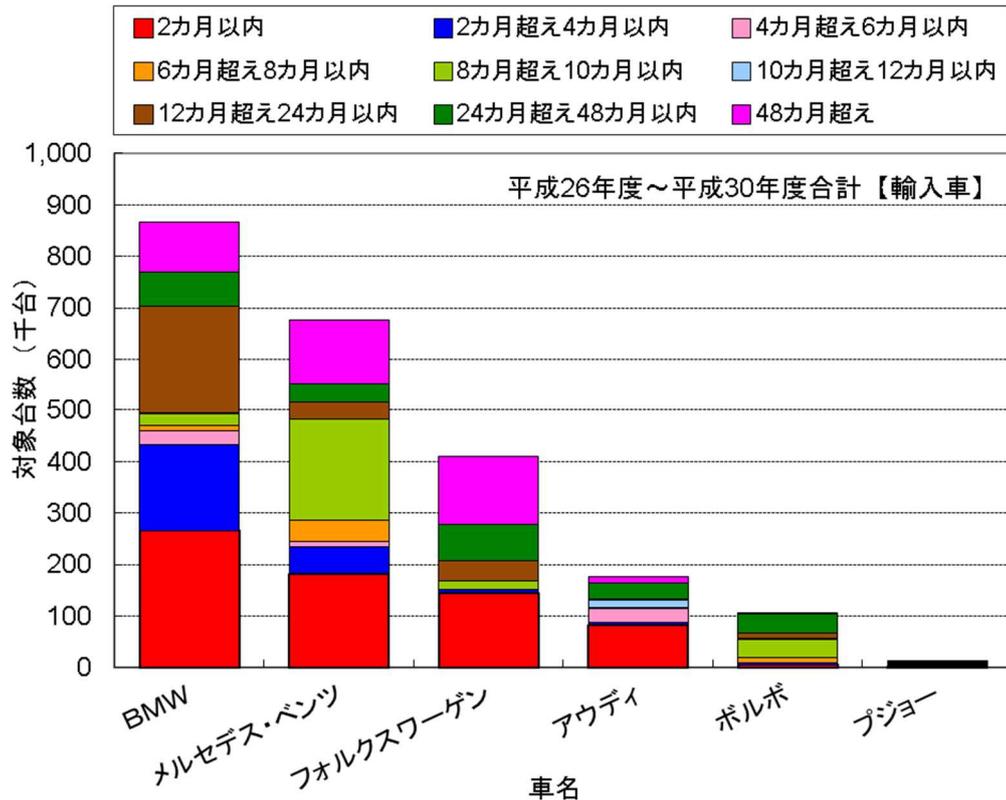


図 8-10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度合計）

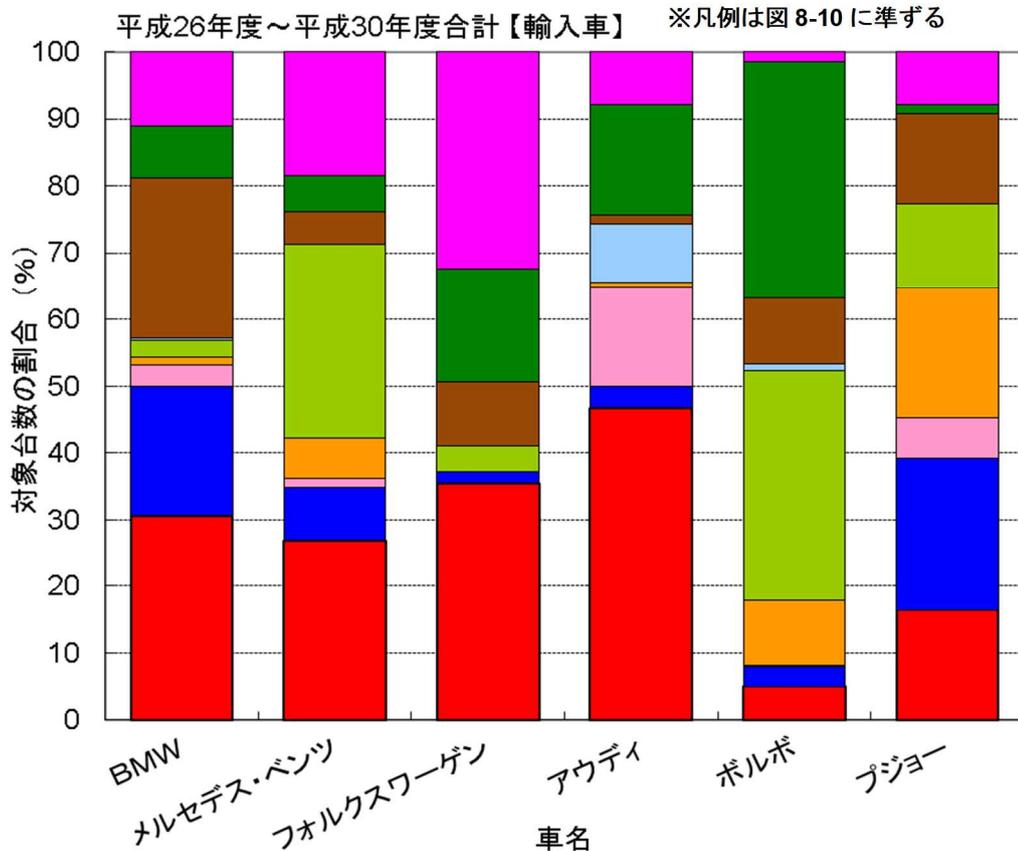


図 8-11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成 26 年度～平成 30 年度合計）

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 27 年度から平成 30 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 31 年 3 月末時点及び平成 30 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 27 年度から平成 30 年度届出分)

届出者名	平成 31 年 3 月末時点（平成 30 年 3 月末時点）*2 での平均改修率（%）						
	H27 年度 届出分		H28 年度 届出分		H29 年度 届出分		H30 年度 届出分
トヨタ自動車	95.9	(89.6)	94.1	(88.9)	93.6	(36.2)	75.0
本田技研工業	97.9	(94.5)	96.9	(92.5)	97.2	(86.6)	83.4
スズキ	90.4	(87.9)	92.5	(88.7)	79.4	(62.0)	61.2
ダイハツ工業	94.2	(87.9)	88.2	(79.0)	92.8	(87.3)	79.5
日産自動車	93.0	(88.0)	94.4	(90.7)	86.5	(44.1)	52.3
三菱自動車工業	97.8	(95.5)	91.4	(85.9)	94.9	(72.7)	83.9
マツダ	96.4	(93.7)	93.1	(87.2)	95.5	(73.7)	48.0
SUBARU	97.6	(94.3)	93.7	(78.5)	86.1	(53.7)	51.0
いすゞ自動車	91.4	(88.9)	88.7	(81.3)	81.0	(58.0)	50.0
日野自動車	91.7	(88.5)	86.3	(76.0)	84.5	(62.8)	23.4
三菱ふそうトラック・バス	77.2	(73.5)	70.3	(55.9)	50.8	(21.9)	39.8
UD トラックス	80.9	(75.0)	83.1	(61.3)	64.3	(16.8)	54.4
ヤマハ発動機	84.2	(81.2)	87.0	(82.3)	76.5	(62.1)	51.9
川崎重工業	84.7	(80.7)	89.6	(86.7)	53.1	(44.5)	63.8
ビー・エム・ダブリュー*3	85.4	(78.6)	82.4	(56.1)	82.6	(30.7)	28.0
メルセデス・ベンツ日本*4	87.3	(85.7)	20.5	(17.4)	80.5	(65.9)	81.0
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	98.3	(97.6)	87.2	(27.0)	91.8	(55.2)	71.4
アウディジャパン*6	99.6	(99.4)	66.5	(21.7)	92.8	(78.4)	66.5
ボルボ・カー・ジャパン*7	95.3	(92.2)	96.7	(94.7)	92.3	(82.7)	45.9
FCA ジャパン*8	87.7	(83.0)	76.9	(63.2)	69.9	(34.5)	43.9

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出日から平成 31 年 3 月末までの各累計台数を用いている（以下、同じ）。

*2：括弧内数値は、平成 30 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「アバルト」及び車名「アルファロメオ」を含み、「FCA ジャパン」が輸入した車名「フィアット」及び「クライスラー」を含む（以下、同じ）。

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 30 年度届出分の平均改修率（対象台数）及び平成 30 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 30 年度届出分の平均改修率（対象台数）及び平成 30 年度届出分の対象台数に占める割合（平成 30 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 30 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 30 年度届出分（対象台数）	H30 年度届出分	
トヨタ自動車	55.3 (332 千台)	75.0	13.5
本田技研工業	90.4 (87 千台)	83.4	20.5
マツダ株式会社	69.2 (0.1 千台)	48.0	0.03
三菱自動車工業	86.4 (131 千台)	83.9	51.9
SUBARU	2.2 (18 千台)	51.0	2.0
日野自動車	59.5 (0.5 千台)	23.4	2.0
ビー・エム・ダブリュー	30.1 (21 千台)	18.6	9.3
フォルクスワーゲン	1.2 (10 千台)	52.2	21.8
FCA ジャパン	22.4 (10 千台)	42.7	29.4

9. 参考調査3 初度登録年別自動車保有車両数

国産車及び輸入車の初度登録年別の保有車両数については、一般財団法人自動車検査登録情報協会による平成30年3月末現在の平成26年から平成30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26年から平成30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				
	H26	H27	H28	H29	H30
国産車(台)	2,741,999	2,695,680	2,832,306	3,050,036	3,011,184
輸入車(台)	318,678	321,198	338,430	353,644	369,098

*1：自動車保有車両数については、平成31年3月現在の各年の1月から12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。

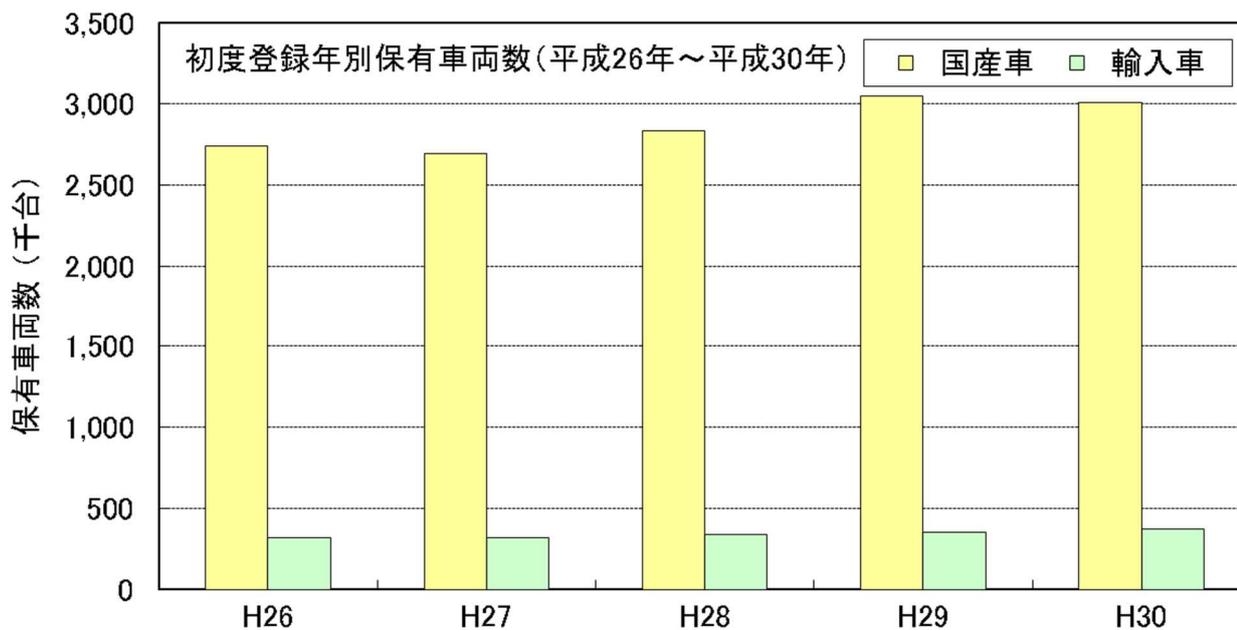


図9-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数(平成26年～平成30年)

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30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5件あり、その合計対象台数は256,313台であった。表10-1に当該5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)
国4287	平成30年6月29日	580
国4352	平成30年10月11日	6,124
国4369	平成30年11月8日	100,764
国4389	平成30年12月13日	148,780
国4400	平成30年12月13日	65
		合計: 256,313

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26年度～平成30年度)

項目		H26	H27	H28	H29	H30
リコール届出上位10件の対象台数(台)	1	919,684	1,872,903	1,552,509	622,348	1,249,662
	2	863,910	1,616,125	798,550	519,651	553,870
	3	704,449	923,672	743,080	499,765	507,118
	4	455,202	600,965	727,012	316,759	461,216
	5	425,825	451,369	607,429	265,008	306,728
	6	344,853	371,518	394,941	222,261	265,479
	7	251,194	346,199	325,755	210,876	235,293
	8	251,004	342,401	315,304	182,009	234,184
	9	191,596	254,317	248,753	158,785	232,708
	10	189,321	195,482	243,907	126,171	209,060
上位10件の平均対象台数(台)		459,704	697,495	595,724	312,363	425,532
上位10件が対象台数合計で占める割合		62.5%	73.9%	61.9%	45.7%	56.2%
上位10件を含めた平均対象台数(台)		22,105	29,594	30,093	19,384	19,829
上位10件を除いた平均対象台数(台)		8,557	7,980	11,847	10,842	8,923

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 21 年度～平成 30 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	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
H30	216	6,414,880	161	903,559	377	7,318,439

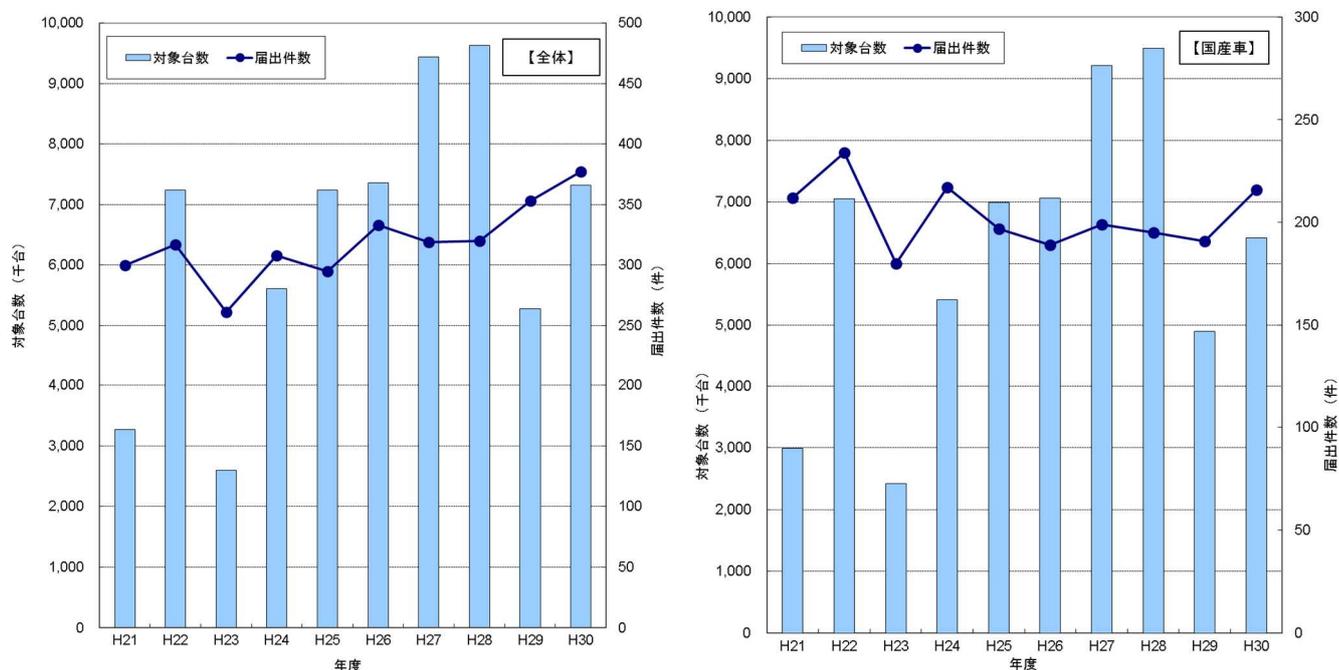


図 10-1 リコール届出件数及び対象台数

(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 30 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 29 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/h29recallbunseki.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 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>

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>