

令和 2 年度リコール届出内容の
分析結果について

令和 4 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.....	22
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.....	27
(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.....	27
(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.....	31
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.....	36
2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況	41
2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合.....	41
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 不具合発生原因別の届出事例.....	65
(1) 不具合発生原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合原因の事例.....	65
(2) 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合原因の事例.....	77
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	87
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間.....	87
(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.....	87
(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）.....	96
(3) 国産車における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数 及びその割合（装置別）.....	99
(4) 輸入車における生産開始日から不具合発生の初報日までの期間区分毎の届出件数 及びその割合（装置別）.....	102
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.....	121
(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.....	121
(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.....	129
4. リコール届出対象車両の改修状況.....	134
5. 特定後付装置のリコール届出.....	135
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.....	137
7. 令和2年度におけるリコール届出状況の考察.....	151
7.1 各種集計結果.....	151
(1) リコール届出件数と対象台数の推移.....	151
(2) リコール率の推移.....	152
(3) 車種（用途）別の推移.....	153
(4) 装置別の推移.....	154
(5) 電気自動車及びハイブリッド自動車の推移.....	156
(6) 先進安全自動車（ASV）の推移.....	157
(7) 不具合発生原因別の推移.....	157
(8) 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間の推移.....	159
(9) 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間の推移.....	162
(10) 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出の推移.....	165
(11) リコール届出対象車両の改修状況の推移.....	165
(12) 特定後付装置の推移.....	166
7.2 考察.....	166
8. 参考調査1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	167
8.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）.....	167
8.2 特定後付装置のリコール届出件数及び対象台数の推移.....	171
9. 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.....	173
9.1 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.....	173
9.2 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.....	179
(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.....	179
(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.....	185
9.3 届出者別リコール対象車両の改修状況.....	189
10. 参考調査3 初度登録年別自動車保有車両数.....	191

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

令和2年度のリコール届出件数は、384件（国産車198件、輸入車186件）であり、前年度に比べ31件減少（対前年度比7.5%減、国産車同31件減（13.5%減）、輸入車同増減なし）している。また、リコール対象台数は、6,610,556台（国産車6,099,410台、輸入車511,146台）であり、前年度に比べ3,923,936台減少（対前年度比37.2%減、国産同（3,790,019台減（38.3%減）、輸入車同（133,917台減（20.8%減））している。なお、届出件数及び対象台数は令和2年3月末時点のものである（以下同じ）。

令和2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」における令和2年度のリコール届出件数は、過去10年間で3番目に多いが、リコール届出件数は過去10年間で3番目に少ない台数であった。また、図1-1からもわかるように届出件数は令和元年まで増加傾向にあったが、令和2年度でやや減少している。リコール対象台数は平成29年度に大きく減少した後やや増加していたが、こちらも令和2年度で減少している。

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27年度が最も多く232件となっている。過去10年間の平均届出件数は約212件であり、過去10年間で急激な増減はみられず220件前後で推移しているが、リコール対象台数は、各年度により大きく増減している。

輸入車におけるリコール届出件数は、過去10年間では平成23年度が最も少なく83件であり、図1-2からもわかるように届出件数は増加傾向にある。なお、輸入車における令和2年年度のリコール届出件数は令和元年度と並び過去最も多い件数であった。リコール対象台数は、平成24年度から平成30年度までは増加傾向であったが、令和元年度から減少している。令和2年度は前年度に比べ20.8%減少しているが過去10年間では4番目に多い台数となっている。

これらのことより、令和2年度はリコール届出1件あたりの対象台数が過去10年間と比較して少なかったことが分かる。

表 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 23 年度～令和 2 年度）

年度	国産車		輸入車		全体	
	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数 (台)
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	201	7,714,208	102	264,431	303	7,978,639
H26	204	9,117,705	151	440,183	355	9,557,888
H27	232	18,648,961	136	341,676	368	18,990,637
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
R1	229	9,889,429	186	645,065	415	10,534,494
R2	198	6,099,410	186	511,146	384	6,610,556

*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。

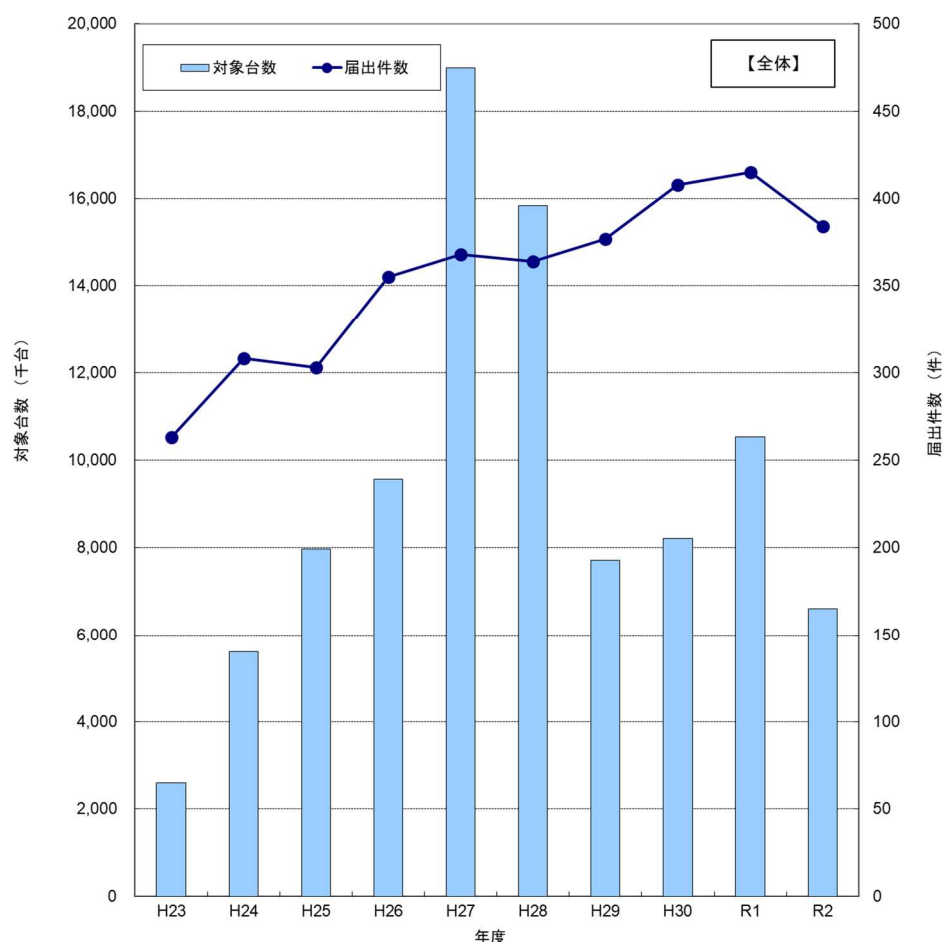


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 23 年度～令和 2 年度）

「全体」

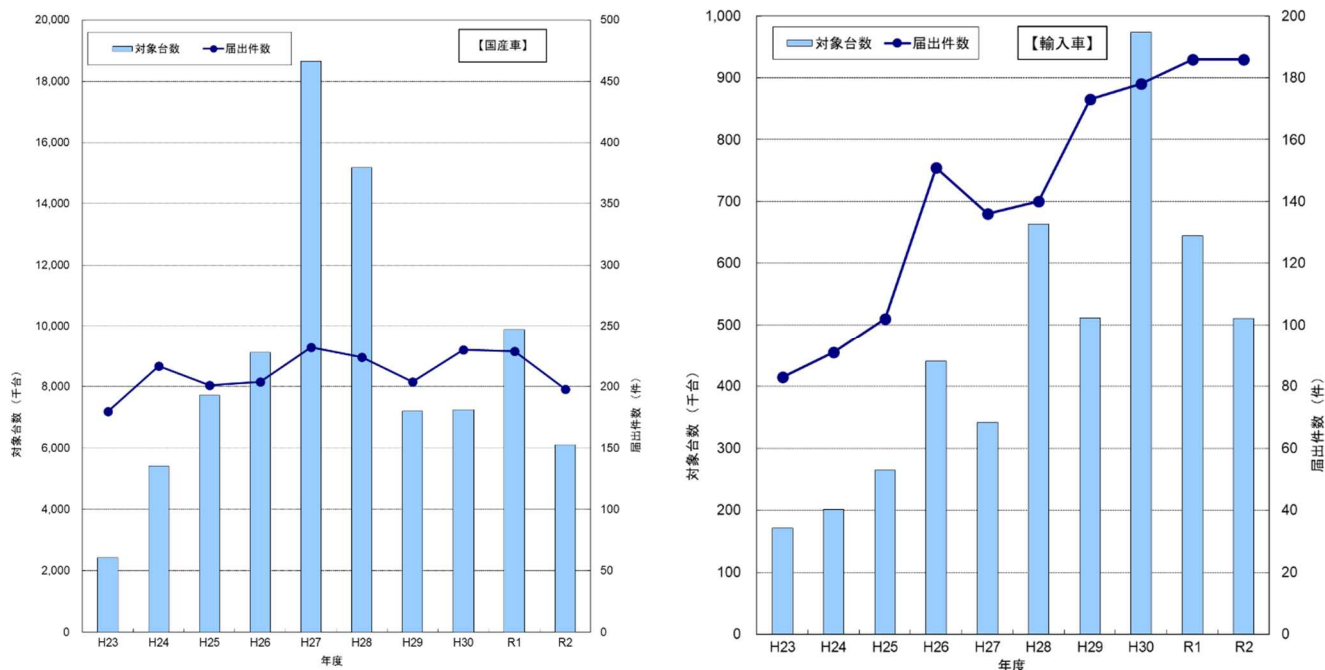


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 23 年度～令和 2 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」

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 に令和 2 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。

令和 2 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 1 件（国産車 0 件、輸入車 1 件）であり、前年度に比べ 17 件減少（対前年度比 94.4%減、国産車同 7 件減（100%減）、輸入車同 10 件減（90.9%減））している。また、リコール対象台数は、「全体」で 225 台（国産車 0 台、輸入車 225 台）であり、前年度に比べ 792,571 台減少（対前年度比 99.97%減、国産車同 723,068 台減（100%減）、輸入車同 69,503 台減（99.7%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、令和 2 年度は 0 件と前年度と比べて大きく減少している。

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、令和 2 年度は前年度と比較して届出件数は大きく減少している。過去 10 年間で見ると、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、届出件数は増減しているが、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 23 年度～令和 2 年度）

年度	国産車		輸入車		全体		
	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数 (台)	届出件数 (件)	対象台数(台)	
H23	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	
R1	7	723,068	11	69,728	18	792,796	
R2	0	0	1	225	1	225	
対前年度	数	-7	-723,068	-10	-69,503	-17	-792,571
	比率	-100.0%	-100.0%	-90.9%	-99.7%	-94.4%	-100.0%

*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ダ!）」

タカタ製エアバッグに関するお知らせ

https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/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。

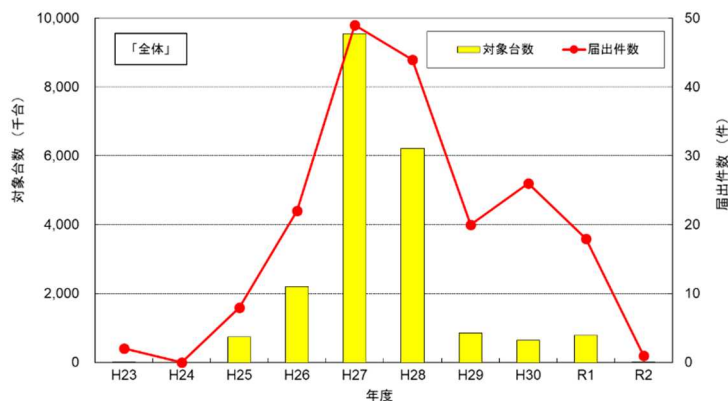


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 23 年度～令和 2 年度）

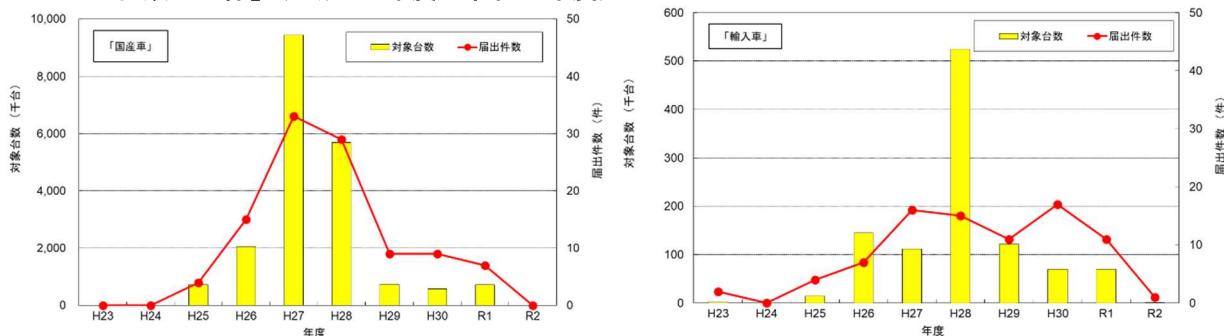


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 23 年度～令和 2 年度）

令和3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。令和3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98.0%、国産98.4%、輸入車87.1%となっている。なお、令和2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5.8%、国産車は該当リコール届出なし、輸入車5.8%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3年9月末で7.6万台となっている。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59,310件（概算値）*1となっている。（令和3年9月現在）

令和2年度に届出されたタカタ製エアバッグの改修率は5.8%であるが、タカタ製エアバッグの全ての改修率は98.0%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（令和3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 (%)
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	722,172	100.0	14,278	14,278	100.0	736,450	730,166	100.0
H26	2,052,396	2,034,977	99.2	144,483	144,483	100.0	2,196,879	2,179,460	99.2
H27	9,438,234	9,328,436	98.8	111,762	106,709	95.5	9,549,996	9,435,145	98.8
H28	5,691,606	5,601,458	98.4	524,748	266,499	81.3	6,216,354	5,867,957	97.5
H29	736,067	717,056	97.4	121,790	101,058	83.0	857,857	818,114	95.4
H30	573,118	542,815	94.7	69,470	69,470	89.2	642,588	604,804	94.1
R1	723,068	675,988	93.5	69,728	53,293	76.4	792,796	729,281	92.0
R2	0	0	0.0	225	13	5.8	225	13	5.8
合計	19,936,735	19,622,902	98.4	861,590	750,213	87.1	20,798,325	20,373,115	98.0

*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

https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcrl/recallinfo_003.html

次に、平成 28 年度から令和 2 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 28 年度の上位 10 件の平均対象台数は、過去 5 年間で最も多く大規模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 28 年度では当該エアバッグの届出が上位 10 件中 5 件あり対象台数 100 万台を超えるリコール届出 2 件中 1 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。

令和元年度では対象台数が 200 万台を超える大規模リコールがあり、平均対象台数が前年度より大きく増加しており、リコール 1 件あたりの対象台数としては過去 5 年間で最も多くなっている。なお、当該リコールは完成検査における不適切な取り扱いによるものであり、上位 10 件を除いた平均対象台数が過去 5 年間で 2 番目に少なくなっていることから影響の大きさが分かる。

令和 2 年度では上位 10 件を含めた平均対象台数及び上位 10 件を除いた平均対象台数のどちらも過去 5 年間で最も少ない台数となっている。

表 1-4 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 28 年度～令和 2 年度）

項目		H28*1	H29	H30	R1	R2
リコール届出上位 10 件の対象台数 (台)	1	1,552,509	1,104,296	1,249,662	2,014,343	969,800
	2	1,159,578	622,348	553,870	1,575,379	767,501
	3	798,550	519,651	507,118	745,372	624,105
	4	783,422	499,765	461,216	522,354	610,496
	5	743,080	390,222	306,728	517,316	456,603
	6	727,012	316,759	298,445	494,546	353,578
	7	725,999	297,783	265,479	491,345	343,877
	8	668,816	265,008	235,293	418,929	250,284
	9	607,429	249,473	234,184	377,654	210,363
	10	496,084	222,261	232,708	185,902	140,682
上位 10 件の 平均対象台数 (台)		826,248	448,757	434,470	734,314	472,729
上位 10 件が対象台数合 計で 占める割合		52.1%	58.3%	52.9%	69.7%	71.5%
上位 10 件を含めた 平均対象台数 (台)		43,533	21,155	20,141	25,384	17,215
上位 10 件を除いた 平均対象台数 (台)		21,423	9,076	9,730	7,880	5,035

* : 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令和 2 年度のリコール届出件数は、「全体」で 383 件（国産車 198 件、輸入車 185 件）であり、前年度から 14 件減少（対前年度比 3.5%減、国産車 24 件減（10.8%減）、輸入車同 10 件増（5.7%増））している。また、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いたリコール対象台数は、「全体」で 6,610,331 台（国産車 6,099,410 台、輸入車 510,921 台）であり、前年度に比べ 3,131,365 台減少（対前年度比 32.1%減、国産車同 3,066,951 台減（33.5%減）、輸入車同 64,414 台減（11.2%減））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令和元年度が過去 10 年間で最も多くなっており、令和 2 年度は 2 番目に多くなっているがリコール対象台数は 3 番目に少なくなっている。

国産車におけるリコール届出件数は平成 30 年度及び令和元年度は増加傾向にあったが、令和 2 年度では減少しており、リコール対象台数は、前年度に比べ大きく減少している。

輸入車におけるリコール届出件数は、令和 2 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平成 28 年度までは減少傾向にあり、平成 29 年度から増加に転じ平成 30 年度では約 90 万台と大きく増加したが、令和元年及び令和 2 年度では減少傾向にある。

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 23 年度～令和 2 年度）

年度	国産車		輸入車		全体	
	届出件数 （件）	対象台数 （台）	届出件数 （件）	対象台数 （台）	届出件数 （件）	対象台数 （台）
H23	180	2,423,068	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
R1	222	9,166,361	175	575,337	397	9,741,698
R2	198	6,099,410	185	510,921	383	6,610,331

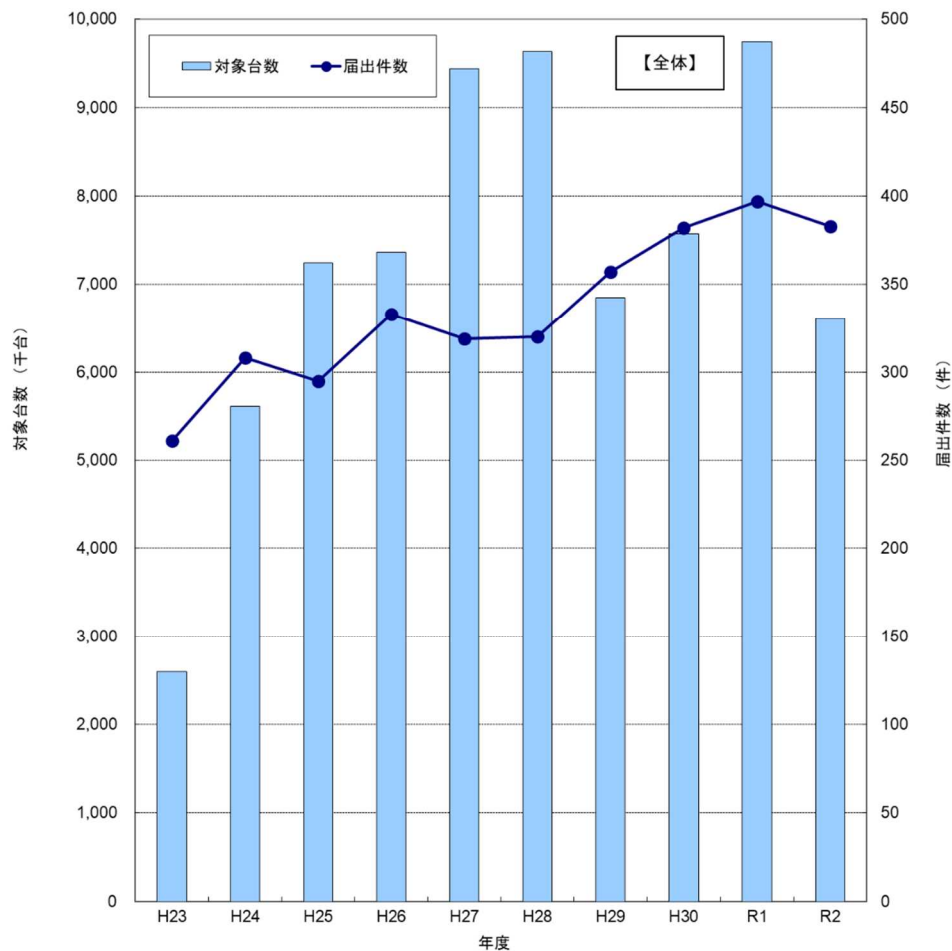


図 1-5 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 23 年度～令和 2 年度）「全体」

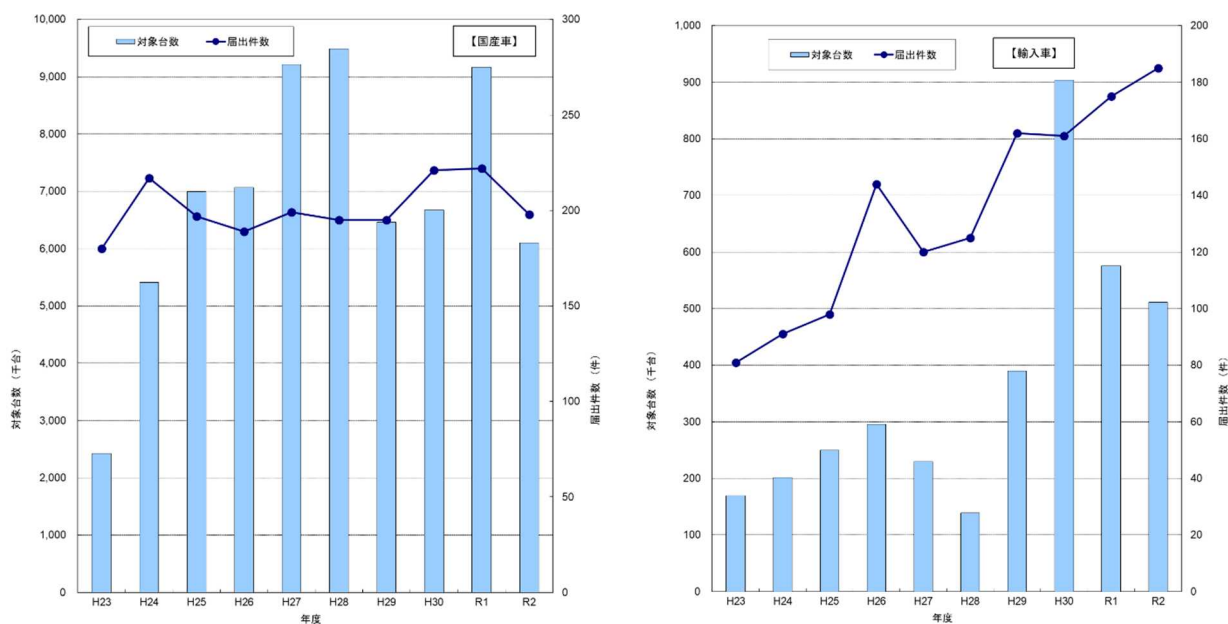


図 1-6 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 23 年度～令和 2 年度）「左図：国産車」「右図：輸入車」

さらに、平成 28 年度から令和 2 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、令和 2 年度において対象台数が 100 万台を超えるリコールは 0 件で、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた場合でも平均対象台数は過去 5 年間で最も少なくなっている。

**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 28 年度～令和 2 年度）**

項目		H28	H29	H30	R1	R2
リコール届出上位 10 件の対象台数（台）	1	1,552,509	1,104,296	1,249,662	2,014,343	969,800
	2	798,550	622,348	553,870	1,575,379	767,501
	3	743,080	519,651	507,118	745,372	624,105
	4	727,012	499,765	461,216	522,354	610,496
	5	607,429	390,222	306,728	517,316	456,603
	6	394,941	316,759	265,479	491,345	353,578
	7	325,755	265,008	235,293	418,929	343,877
	8	315,304	222,261	234,184	377,654	250,284
	9	248,753	210,876	232,708	185,902	210,363
	10	243,907	182,009	209,060	176,068	140,682
上位 10 件の平均対象台数（台）		595,724	433,320	425,532	702,466	472,729
上位 10 件が対象台数合計で占める割合		61.9%	63.2%	56.2%	72.1%	71.5%
上位 10 件を含めた平均対象台数（台）		30,093	19,193	19,829	24,538	17,259
上位 10 件を除いた平均対象台数（台）		11,847	7,258	8,923	7,021	5,048

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28年度から令和2年度におけるリコール届出の対象台数の累計を令和3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59.1%、輸入車で67.7%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28年度～令和2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	302	24,689	35,045	70.4
	輸入車	708	3,035	4,137	73.4
	全体	1010	27,724	39,182	70.8
貨物車	国産車	315	4,143	6,033	68.7
	輸入車	14	22	79	27.6
	全体	329	4,165	6,112	68.1
軽自動車* ³	国産車	115	15,770	31,177	50.6
	輸入車	0	0	2	0.0
	全体	115	15,770	31,179	30.1
二輪車* ⁴	国産車	74	553	3,206	17.3
	輸入車	98	236	556	42.4
	全体	172	789	3,762	21.0
その他* ⁵	国産車	442	458	1,749	26.2
	輸入車	45	4	94	4.0
	全体	487	462	1,843	25.1
車種（用途）合計	国産車	1,248	45,613	77,210	59.1
	輸入車	865	3,296	4,867	67.7
	全体	2,113	48,909	82,078	59.6

*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令和3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 28 年度から令和 2 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 28 年度～令和 2 年度）

リコール届出 年度	届出件数 (件)	対象台数 (千台)	リコール届出年度末の 保有車両数*1 (千台)	年度別リコール率 (%)
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
R1	415	10,534	81,846	12.9
R2	318	6,611	82,078	8.1

*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 2016 年から 2020 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（2016 年～2020 年）

リコール 届出年*3 (暦年)	届出件数*4	対象台数*4 (千台)	保有車両数(千台) (リコール年 12 月末数値) *5	暦年別 リコール率 (%)
2016	919	50,138	268,799	18.7
2017	809	30,689	272,481	11.3
2018	912	29,455	273,602	10.8
2019	881	38,584	276,491	14.0
2020	784	31,827	275,924	11.5

*3：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。

*4：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（2021 年 12 月 27 日現在）」から引用した。

*5：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。

1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成 28 年度から令和 2 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 27 年度から令和元年度の平均値（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。

令和 2 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 403 件であり、前年度の 462 件と比べて 59 件減少（対前年度比約 13%減）しており、5 カ年平均 423 件と比べて 20 件少なくなっている。対象台数の合計は、6,611 千台であり、前年度の 10,534 千台と比べて 3,924 千台減少（同約 37%減）しており、5 カ年平均 9,782 千台と比べて 3,171 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 196 件であり、前年度の 221 件と比べると 25 件減少（同約 11%減）しており、5 カ年平均 202 件と比べると 6 件少なくなっている。対象台数は 1,518 千台であり前年度の 5,160 千台と比べると 3,642 千台減少（同約 70.6%減）している。軽乗用車の届出件数は 17 件であり、前年度の 20 件と比べ 3 件減少（同約 15%減）しており、対象台数は 3,419 千台で前年度の 3,962 千台から 543 千台減少（同約 14%減）している。また、普通・小型貨物車においては、届出件数が 52 件で前年度の 78 件と比べて 26 件減少（同約 33%減）し、5 カ年平均 66 件と比べて 14 件減少している。なお、対象台数は 354 千台で前年度の 719 千台から 365 千台減少（同約 51%減）している。乗合車の届出件数は 18 件であり、前年度の 25 件と比べ 7 件減少（同約 28%減）しており、対象台数は 27 千台で前年度の 45 千台から 18 千台減少（同約 41%減）している。軽貨物車において届出件数は 5 件であり、前年度の 8 件と比べ 3 件減少（同約 38%減）しており、対象台数は 1,108 千台で前年度の 493 千台から 614 千台増加（同約 125%増）している。特殊車の届出件数は 58 件であり、前年度の 49 件から 9 件増加（同約 18%増）しているが、対象台数は前年度の 38 千台から 9 千台減少（同約 24%減）し、29 千台となっている。二輪車の届出件数は 39 件であり、前年度の 30 件に比べ 9 件増加（同約 30%増）しており、対象台数 144 千台は前年度の 99 千台から 46 千台増加（同約 46%増）している。その他の届出件数は 18 件であり、前年度の 31 件から 13 件減少（同約 42%減）し、対象台数は 11 千台で前年度の 18 千台から 7 千台減少（同約 38%減）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 216 件であり、前年度の 276 件と比べて 60 件減少（同約 22%減）しており、5 カ年平均の 250 件と比べて 34 件少なくなっている。対象台数は 6,099 千台であり、前年度の 9,889 千台と比べて 3,790 千台減少（同約 38%減）しており、5 カ年平均 9,123 千台と比べて 3,023 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 42 件で前年度の 68 件と比べて 26 件減少（同約 38%減）し、5 カ年平均 60 件と比べると 18 件少なくなっている。また、対象台数は 1,015 千台で前年度の 4,548 千台から 3,532 千台減少（約 78%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 50 件で前年度の 74 件と比べて 24 件減少（同約 32%減）しており、対象台数は 353 千台であり、前年度の 702 千台と比べると 349 千台減少（同約 50%減）している。軽乗用車及び軽貨物車においては国産車で届出しかないため「全体」と同じ増減数と

なっている。乗合車の届出件数は16件であり、前年度の25件から9件減少（同約36%減）しており、対象台数は前年度の45千台から19千台減少（同約41%減）した27千台である。特殊車の届出件数は51件で前年度の42件から9件増加（同約21%増）しているが、対象台数は28千台で前年度の37千台から9千台減少（同約25%減）している。二輪車の届出件数は20件で前年度の12件に比べ8件増加（同約67%増）し、対象台数も139千台であり前年度の85千台から54千台増加（同約64%増）している。その他の届出件数は15件であり前年度の27件と比べると12件減少（同約44%減）し、対象台数は11千台で前年度の18千台から7千台減少（同約38%減）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は187件であり、前年度の186件と比べて1件増加（同約1%増）しており、5カ年平均の173件と比べて14件多くなっている。対象台数は511千台であり、前年度の645千台と比べて134千台減少（同約21%減）しており、5カ年平均659千台と比べて148千台多くなっている。

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154件で前年度の153件と比べると1件増加（同約1%増）しているが、対象台数は503千台であり前年度の613千台と比べると110千台減少（同約18%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数2件で前年度の4件と比べると2件減少（同約50%減）しており、対象台数は千台と前年度の17千台と比べて16千台減少（同約95%減）している。乗合車について前年度届出はなかったが、令和2年度では2件の届出があり、対象台数は352台だった。特殊車の届出件数は7件で前年度と同件数となっているが、対象台数は増加している。二輪車の届出件数は19件で前年度の18件から1件増加（同約6%増）しているが、対象台数は5千台であり、前年度の14千台と比べると9千台減少（同約63%減）している。なお、普通・小型乗用は輸入車の全届出件数約82%を占め、対象台数全体では約98%を占める。

表 1-10 車種（用途）別届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

車種(用途)			国産車						輸入車						全体						
			H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28 ^{*4}	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28 ^{*4}	H29	H30	R1	R2	5力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	82	54	56	68	42	60	113	145	143	153	154	142	195	199	199	221	196	202
			(%)	31.8	23.0	21.3	24.6	19.4	24.2	80.7	83.8	79.9	82.3	82.4	81.8	49.0	48.8	45.0	47.8	48.6	47.8
		対象台数	(千台)	10,764	3,965	4,398	4,548	1,015	4,938	651	490	778	613	503	607	11,415	4,455	5,175	5,160	1,518	5,545
		(%)	70.9	55.1	60.7	46.0	16.6	54.1	98.0	97.5	79.9	95.0	98.4	92.1	72.0	57.9	63.0	49.0	23.0	23.0	56.7
	軽	届出件数	(件)	15	19	10	20	17	16	0	0	0	0	0	0	15	19	10	20	17	16
			(%)	5.8	8.1	3.8	7.2	7.9	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	4.7	2.3	4.3	4.2	3.8
対象台数		(千台)	2,683	1,591	1,581	3,962	3,419	2,647	0	0	0	0	0	0	2,683	1,591	1,581	3,962	3,419	2,647	
	(%)	17.7	22.1	21.8	40.1	56.1	29.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.9	20.7	19.2	37.6	51.7	27.1		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	52	58	81	74	50	63	3	1	4	4	2	3	55	59	85	78	52	66
			(%)	20.2	24.7	30.8	26.8	23.1	25.2	2.1	0.6	2.2	2.2	1.1	1.6	13.8	14.5	19.2	16.9	12.9	15.6
		対象台数	(千台)	1,325	863	900	702	353	829	1	0	3	17	1	4	1,326	863	903	719	354	833
		(%)	8.7	12.0	12.4	7.1	5.8	9.1	0.1	0.1	0.3	2.6	0.2	0.7	8.4	11.2	11.0	6.8	5.4	8.5	
	軽	届出件数	(件)	8	8	5	8	5	7	0	0	0	0	0	0	8	8	5	8	5	7
			(%)	3.1	3.4	1.9	2.9	2.3	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	2.0	1.1	1.7	1.2	1.6
対象台数		(千台)	247	649	38	493	1,108	507	0	0	0	0	0	0	247	649	38	493	1,108	507	
	(%)	1.6	9.0	0.5	5.0	18.2	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	8.4	0.5	4.7	16.8	5.2		
乗合車	届出件数	(件)	25	18	18	25	16	20	0	3	1	0	2	1	25	21	19	25	18	22	
		(%)	9.7	7.7	6.8	9.1	7.4	8.2	0.0	1.7	0.6	0.0	1.1	0.7	6.3	5.1	4.3	5.4	4.5	5.1	
	対象台数	(千台)	17	19	44	45	27	30	0	0	0	0	0	0	17	19	44	45	27	30	
	(%)	0.1	0.3	0.6	0.5	0.4	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.5	0.4	0.4	0.3		
特殊車	届出件数	(件)	48	46	53	42	51	48	2	5	8	7	7	6	50	51	61	49	58	54	
		(%)	18.6	19.6	20.2	15.2	23.6	19.2	1.4	2.9	4.5	3.8	3.7	3.4	12.6	12.5	13.8	10.6	14.4	12.7	
	対象台数	(千台)	31	63	85	37	28	49	0	0	0	1	2	1	31	63	85	38	29	49	
	(%)	0.2	0.9	1.2	0.4	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.1	0.2	0.8	1.0	0.4	0.4	0.5		
二輪車 ^{*1}	届出件数	(件)	13	9	20	12	20	15	20	19	22	18	19	20	33	28	42	30	39	34	
		(%)	5.0	3.8	7.6	4.3	9.3	5.9	14.3	11.0	12.3	9.7	10.2	11.3	8.3	6.9	9.5	6.5	9.7	8.1	
	対象台数	(千台)	113	40	176	85	139	111	12	12	192	14	5	47	126	52	368	99	144	158	
	(%)	0.7	0.6	2.4	0.9	2.3	1.2	1.9	2.4	19.7	2.2	1.0	7.2	0.8	0.7	4.5	0.9	2.2	1.6		
その他 ^{*2}	届出件数	(件)	15	23	20	27	15	20	2	0	1	4	3	2	17	23	21	31	18	22	
		(%)	5.8	9.8	7.6	9.8	6.9	8.0	1.4	0.0	0.6	2.2	1.6	1.2	4.3	5.6	4.8	6.7	4.5	5.2	
	対象台数	(千台)	2	8	22	18	11	12	0	0	0	0	0	0	2	8	22	18	11	13	
	(%)	0.0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1		
合計 ^{*3}	届出件数	(件)	258	235	263	276	216	250	140	173	179	186	187	173	398	408	442	462	403	423	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	対象台数	(千台)	15,182	7,198	7,244	9,889	6,099	9,123	664	503	973	645	511	659	15,846	7,700	8,217	10,534	6,611	9,782	
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

*1：原動機付自転車を含む。

*2：特種、軽特種及び二輪特種を含む。

*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：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。

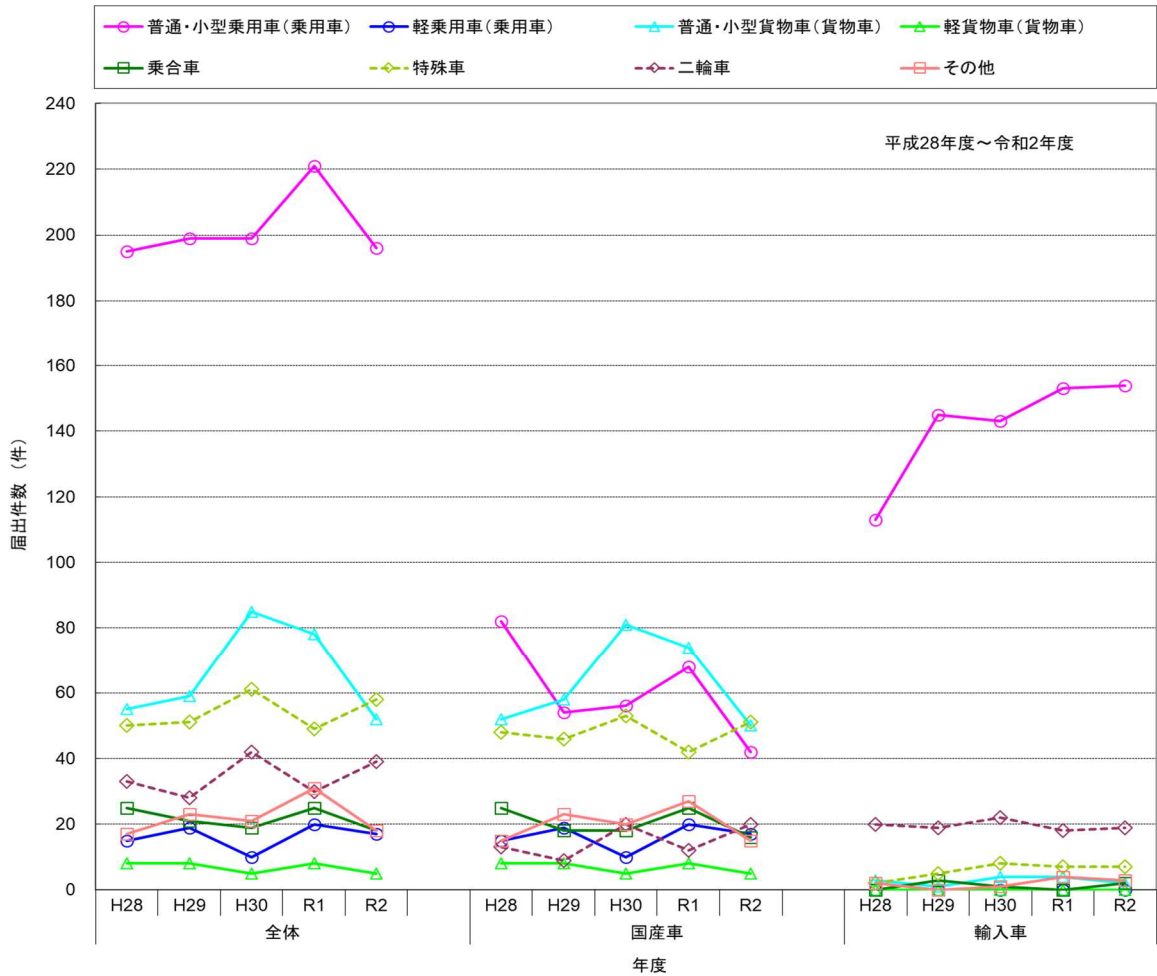


図 1-7 車種（用途）別の届出件数（平成 28 年度～令和 2 年度）

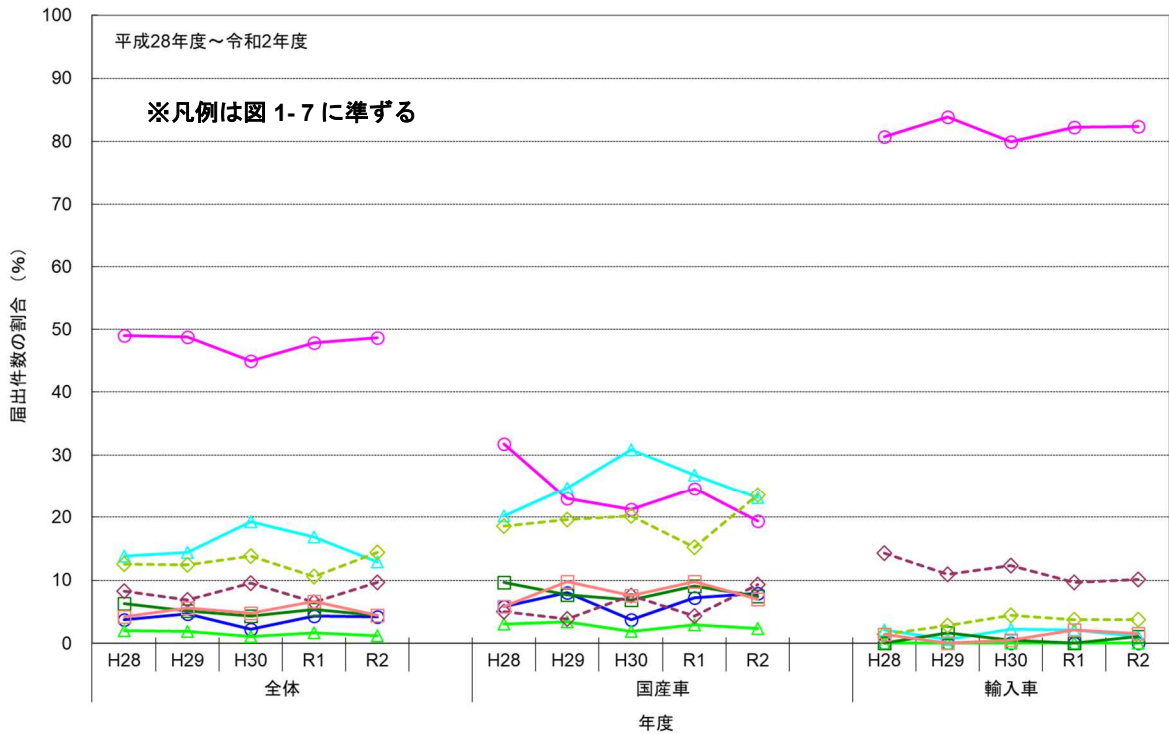


図 1-8 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 28 年度～令和 2 年度）

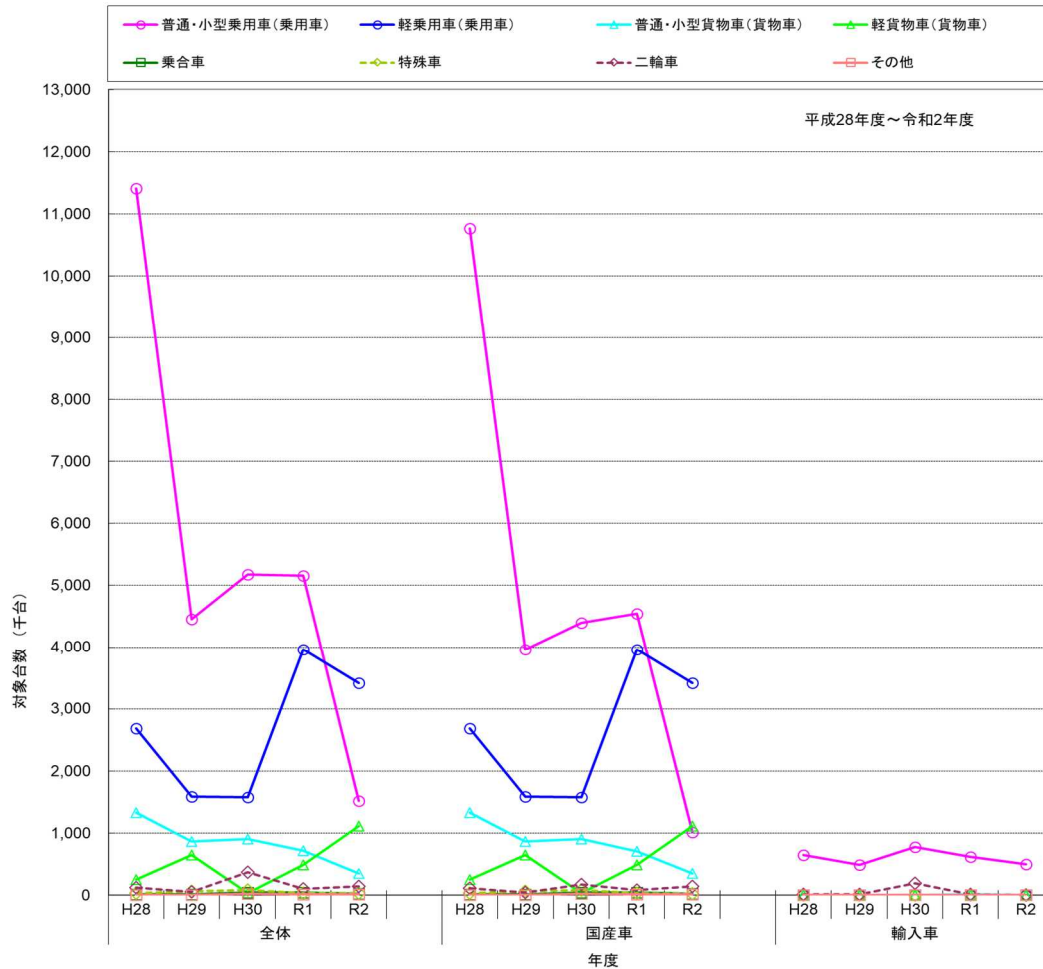


図 1-9 車種 (用途) 別の対象台数 (平成 28 年度～令和 2 年度)

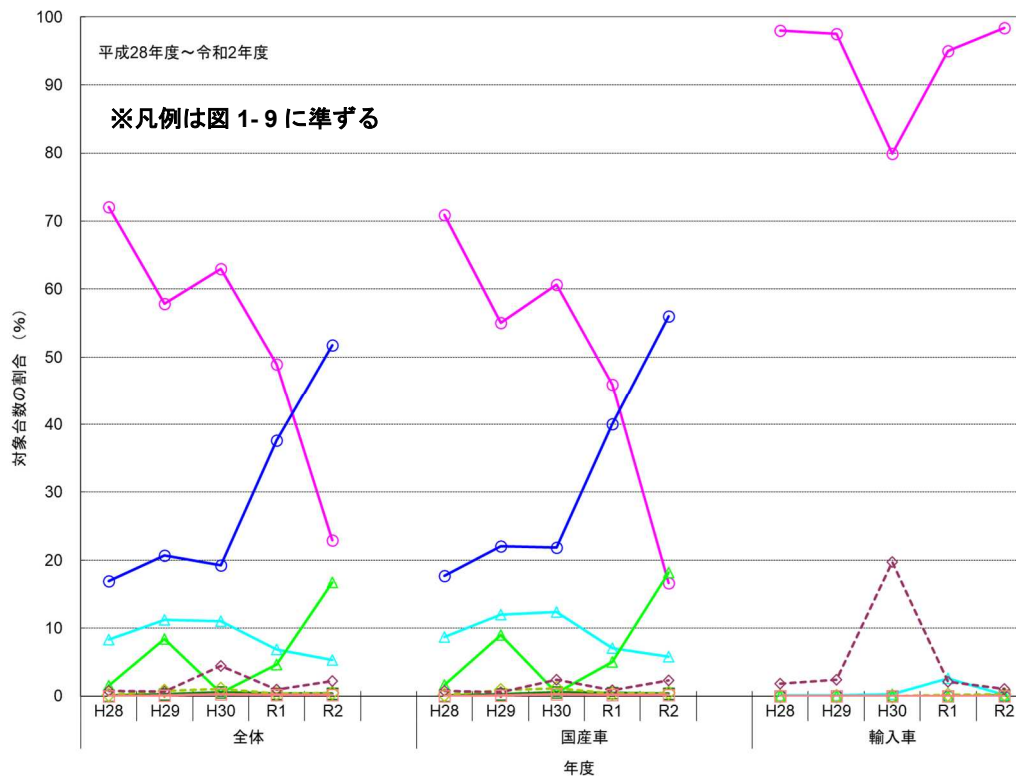


図 1-10 車種 (用途) 別の対象台数の割合 (平成 28 年度～令和 2 年度)

なお、過去5年度分の車種（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。

令和2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402件であり、前年度の440件と比べると38件減少（対前年度比約8.6%減）しており、5カ年平均の397件と比べて5件多くなっている。また、「全体」の対象台数の合計は6,610千台であり、前年度の9,742千台から3,131千台減少（同約32%減）しており、5カ年平均8,080千台より1,469千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195件で前年度の203件と比べて8件減少（同約4%減）し、5カ年平均182件と比べると13件多くなっている。対象台数は1,518千台であり前年度の4,419千台と比べると2,901千台減少（同約66%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数52件で前年度の77件と比べて25件減少（同約32%減）し、5カ年平均63件より11件少なく、対象台数は354千台であり、前年度の711千台から357千台減少（同約50%減）している。また、軽乗用車の届出件数は17件で前年度の18件と比べ1件減少（同約6%減）しており、対象台数は3,419千台であり前年度の3,918千台から499千台減少（同約13%減）している。なお、乗合車、二輪車及び特殊車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216件であり、前年度の265件と比べて49件減少（同約18%減）しており、5カ年平均の235件と比べて19件少なくなっている。対象台数は6,099千台であり、前年度の9,166千台と比べて3,067千台減少（同約33%減）しており、5カ年平均7,578千台と比べて1,478千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42件で前年度の61件と比べて19件減少（同約31%減）し、5カ年平均51件と比べると9件少なくなっている。また、対象台数は1,015千台で前年度の3,876千台から2,861千台減少（同約74%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数50件で前年度の73件と比べて23件減少（同約32%減）しており、対象台数は353千台であり、前年度の694千台と比べると341千台減少（同約49%減）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は186件であり、前年度の175件と比べて11件増加（同約6%増）であり、5カ年平均の162件と比べて24件多くなっている。対象台数は511千台であり、前年度の575千台と比べて64千台減少（同約11%減）し、5カ年平均502千台と比べて9千台多くなっている。

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153件で前年度の142件と比べると11件増加（同約8%増）しているが、対象台数は前年度の543千台から40千台減少（同約7%減）し503千台になっている。普通・小型貨物車においては、届出件数2件で前年度の4件と比べて2件減少（同約50%減）しており、対象台数も減少している。輸入車において軽乗用車の届出はない。

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 28 年度～令和 2 年度及び 5 年平均）

車種(用途)			国産車						輸入車						全体						
			H28	H29	H30	R1	R2	5年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	25	8	7	7	0	9	15	11	16	11	1	11	40	19	23	18	1	20
			(%)	65.8	61.5	63.6	63.6	0.0	64.4	100.0	100.0	94.1	100.0	100.0	98.2	75.5	79.2	82.1	81.8	100.0	78.9
		対象台数	(千台)	4,887	679	540	671	0	1,356	525	122	68	70	0	157	5,412	801	608	741	0	1,512
		(%)	85.9	92.3	94.2	92.9	0.0	87.8	100.0	100.0	98.0	100.0	100.0	99.8	87.1	93.4	94.6	93.5	100.0	88.9	
	軽	届出件数	(件)	3	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3	1	0	2	0	1
			(%)	7.9	7.7	0.0	18.2	0.0	8.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.7	4.2	0.0	9.1	0.0	4.7
対象台数		(千台)	524	2	0	44	0	114	0	0	0	0	0	0	524	2	0	44	0	114	
	(%)	9.2	0.3	0.0	6.1	0.0	7.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.4	0.3	0.0	5.5	0.0	6.7		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	7	3	4	1	0	3	0	0	1	0	0	0	7	3	5	1	0	3
			(%)	18.4	23.1	36.4	9.1	0.0	20.5	0.0	0.0	5.9	0.0	0.0	1.8	13.2	12.5	17.9	4.5	0.0	12.5
		対象台数	(千台)	204	50	33	8	0	59	0	0	1	0	0	0	204	50	35	8	0	59
		(%)	3.6	6.8	5.8	1.1	0.0	3.8	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.2	3.3	5.8	5.4	1.0	0.0	3.5	
	軽	届出件数	(件)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
			(%)	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8
対象台数		(千台)	75	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	75	0	0	0	0	15	
	(%)	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9		
乗合車	届出件数	(件)	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	
		(%)	5.3	7.7	0.0	0.0	0.0	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	4.2	0.0	0.0	0.0	2.3	
	対象台数	(千台)	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	1	
	(%)	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	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 ^{*1}	届出件数	(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
その他	届出件数	(件)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
		(%)	0.0	0.0	0.0	9.1	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	0.8	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
合計 ^{*2}	届出件数	(件)	38	13	11	11	0	15	15	11	17	11	1	11	53	24	28	22	1	26	
		(%)	100	100	100	100	0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	5,692	736	573	723	0	1,545	525	122	69	70	0	157	6,216	858	643	793	0	1,702	
	(%)	100	100	100	100	0	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。

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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

車種(用途)			国産車						輸入車						全体							
			H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均		
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	57	46	49	61	42	51	98	134	127	142	153	131	155	180	176	203	195	182	
			(%)	25.9	20.7	19.4	23.0	19.4	21.7	78.4	82.7	78.4	81.1	82.3	80.7	44.9	46.9	42.5	46.1	48.5	45.8	
		対象台数	(千台)	5,877	3,285	3,858	3,876	1,015	3,582	126	368	710	543	503	450	6,003	3,654	4,567	4,419	1,518	4,032	
		(%)	61.9	50.8	57.8	42.3	16.6	47.3	90.5	96.7	78.6	94.4	98.4	89.6	62.3	53.4	60.3	45.4	23.0	49.9		
	軽	届出件数	(件)	12	18	10	18	17	15	0	0	0	0	0	0	0	12	18	10	18	17	15
			(%)	5.5	8.1	4.0	6.8	7.9	6.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	4.7	2.4	4.1	4.2	3.8
対象台数		(千台)	2,159	1,589	1,581	3,918	3,419	2,533	0	0	0	0	0	0	2,159	1,589	1,581	3,918	3,419	2,533		
	(%)	22.7	24.6	23.7	42.7	56.1	33.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.4	23.2	20.9	40.2	51.7	31.4			
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	45	55	77	73	50	60	3	1	3	4	2	3	48	56	80	77	52	63	
			(%)	20.5	24.8	30.6	27.5	23.1	25.5	2.4	0.6	1.9	2.3	1.1	1.6	13.9	14.6	19.3	17.5	12.9	15.8	
		対象台数	(千台)	1,121	813	867	694	353	770	1	0	1	17	1	4	1,122	813	868	711	354	774	
		(%)	11.8	12.6	13.0	7.6	5.8	10.2	0.5	0.1	0.2	3.0	0.2	0.8	11.6	11.9	11.5	7.3	5.4	9.6		
	軽	届出件数	(件)	7	8	5	8	5	7	0	0	0	0	0	0	0	7	8	5	8	5	7
			(%)	3.2	3.6	2.0	3.0	2.3	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	2.1	1.2	1.8	1.2	1.7	
対象台数		(千台)	172	649	38	493	1,108	492	0	0	0	0	0	0	172	649	38	493	1,108	492		
	(%)	1.8	10.0	0.6	5.4	18.2	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	9.5	0.5	5.1	16.8	6.1			
乗合車	届出件数	(件)	23	17	18	25	16	20	0	3	1	0	2	1	23	20	19	25	18	21		
		(%)	10.5	7.7	7.1	9.4	7.4	8.4	0.0	1.9	0.6	0.0	1.1	0.7	6.7	5.2	4.6	5.7	4.5	5.3		
	対象台数	(千台)	16	14	44	45	27	29	0	0	0	0	0	0	0	16	14	44	45	27	29	
		(%)	0.2	0.2	0.7	0.5	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.6	0.5	0.4	0.4		
特殊車	届出件数	(件)	48	46	53	42	51	48	2	5	8	7	7	6	50	51	61	49	58	54		
		(%)	21.8	20.7	21.0	15.8	23.6	20.4	1.6	3.1	4.9	4.0	3.8	3.6	14.5	13.3	14.7	11.1	14.4	13.6		
	対象台数	(千台)	31	63	85	37	28	49	0	0	0	1	2	1	31	63	85	38	29	49		
		(%)	0.3	1.0	1.3	0.4	0.5	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.1	0.3	0.9	1.1	0.4	0.4	0.6		
二輪車 ^{*1}	届出件数	(件)	13	9	20	12	20	15	20	19	22	18	19	20	33	28	42	30	39	34		
		(%)	5.9	4.1	7.9	4.5	9.3	6.3	16.0	11.7	13.6	10.3	10.2	12.1	9.6	7.3	10.1	6.8	9.7	8.7		
	対象台数	(千台)	113	40	176	85	139	111	12	12	192	14	5	47	126	52	368	99	144	158		
		(%)	1.2	0.6	2.6	0.9	2.3	1.5	8.9	3.2	21.2	2.4	1.0	9.4	1.3	0.8	4.9	1.0	2.2	2.0		
その他	届出件数	(件)	15	23	20	26	15	20	2	0	1	4	3	2	17	23	21	30	18	22		
		(%)	6.8	10.4	7.9	9.8	6.9	8.4	1.6	0.0	0.6	2.3	1.6	1.2	4.9	6.0	5.1	6.8	4.5	5.5		
	対象台数	(千台)	2	8	22	18	11	12	0	0	0	0	0	0	2	8	22	18	11	13		
		(%)	0.0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.2		
合計 ^{*2}	届出件数	(件)	220	222	252	265	216	235	125	162	162	175	186	162	345	384	414	440	402	397		
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		
	対象台数	(千台)	9,490	6,462	6,671	9,166	6,099	7,578	139	381	904	575	511	502	9,630	6,842	7,575	9,742	6,610	8,080		
		(%)	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。

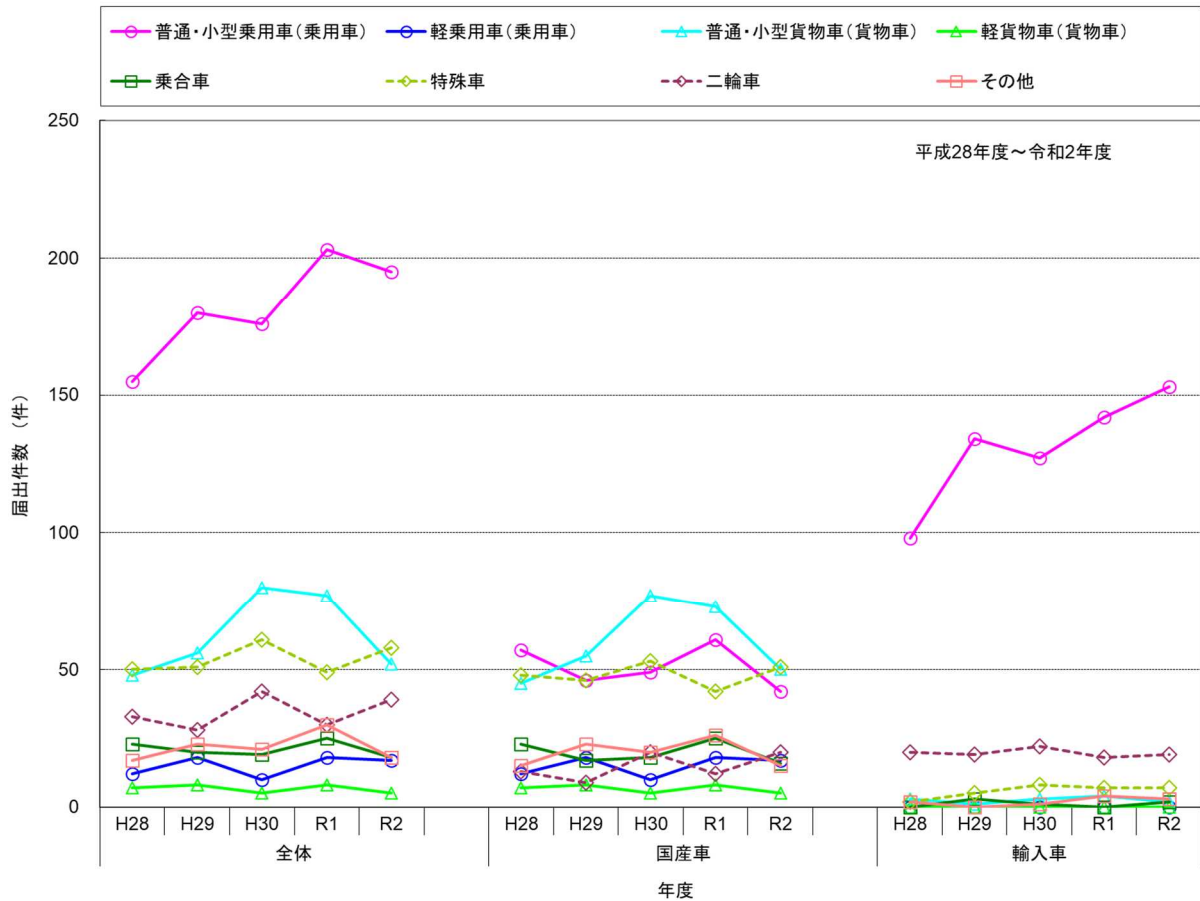


図 1-11 車種（用途）別の届出件数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 28 年度～令和 2 年度）

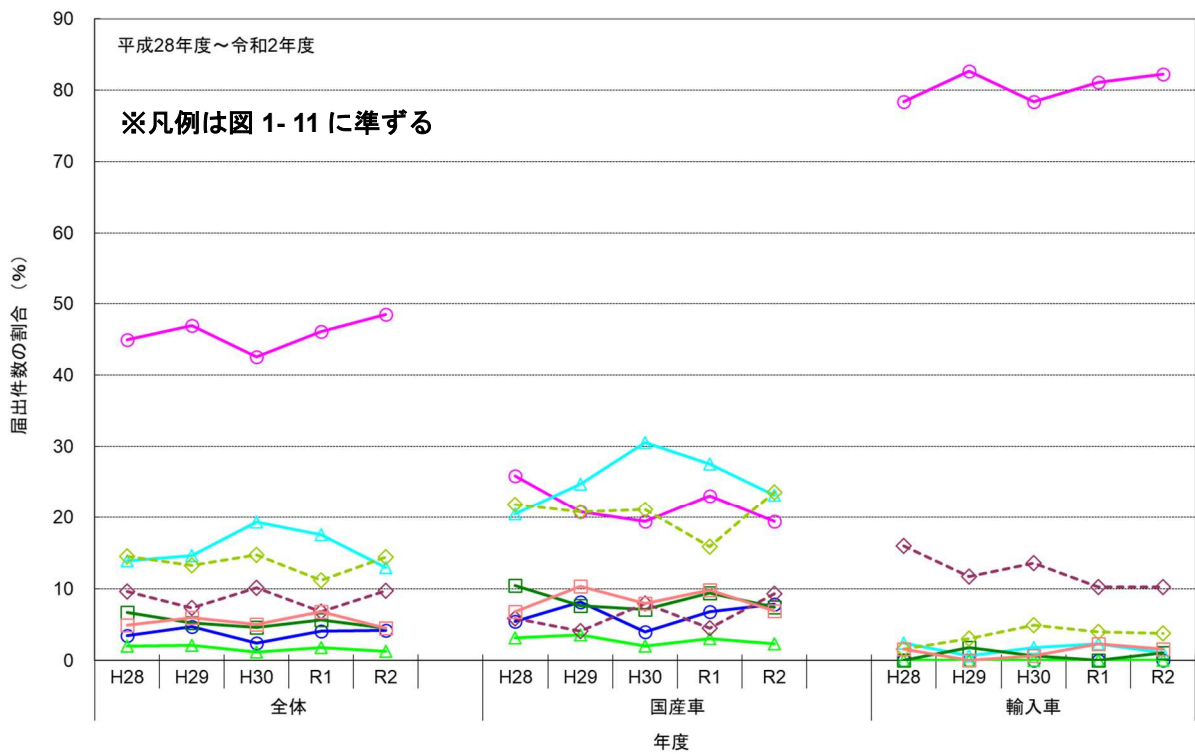


図 1-12 車種（用途）別の届出件数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 28 年度～令和 2 年度）

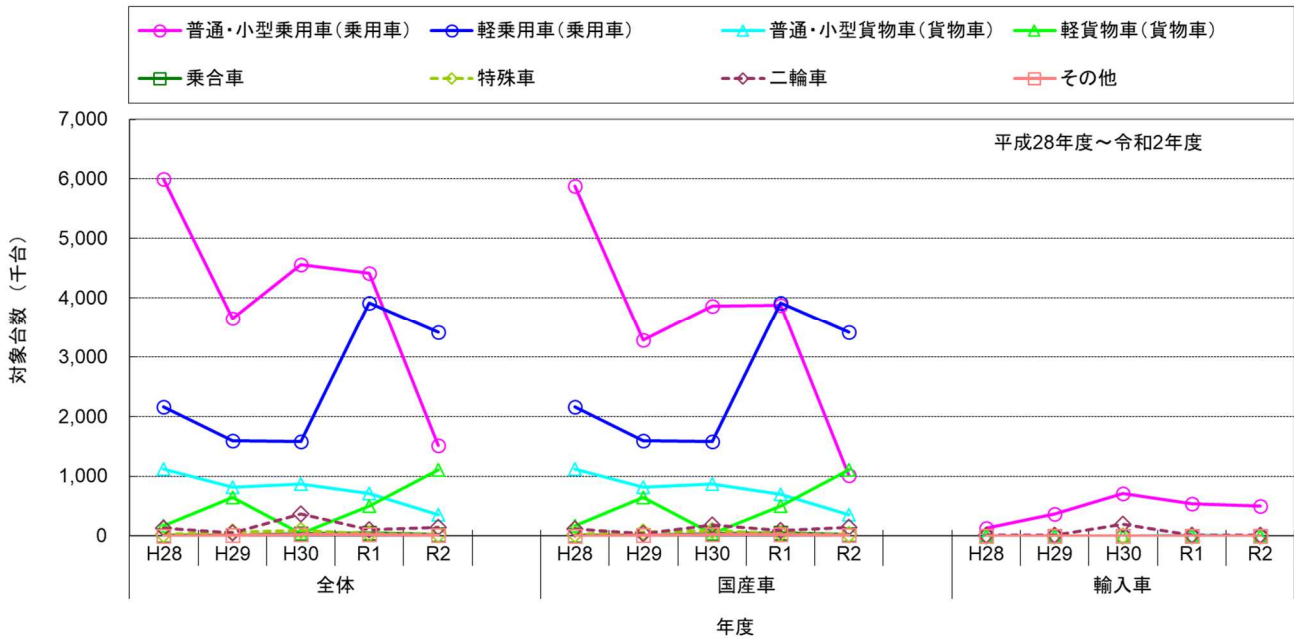


図 1-13 車種（用途）別の対象台数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 28 年度～令和 2 年度）

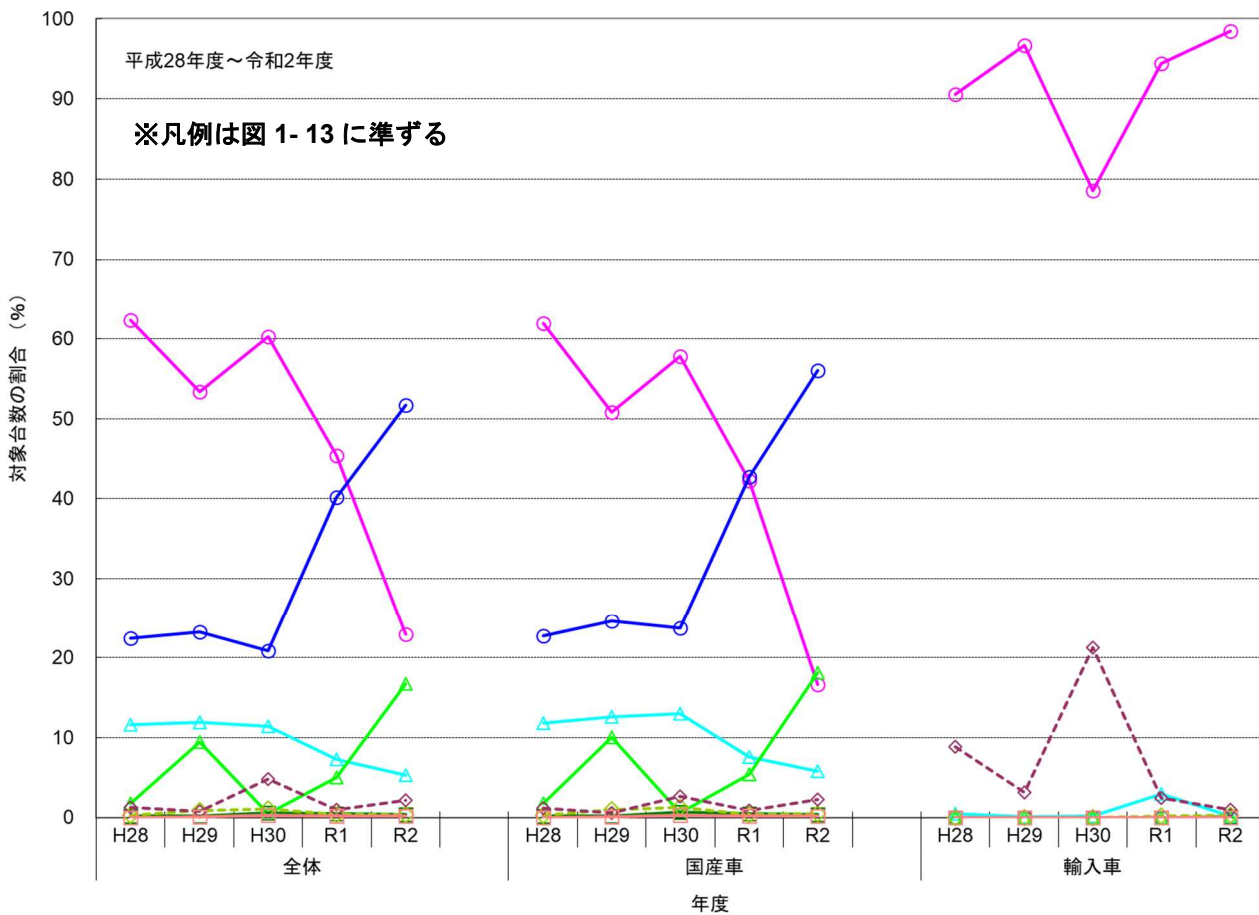


図 1-14 車種（用途）別の対象台数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 28 年度～令和 2 年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

平成 28 年度から令和 2 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、令和 2 年度の「全体」における届出件数が多い装置から順に記載している。

令和 2 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 405 件であり、前年度の 436 件と比べ 31 件減少（対前年度比約 7%減）した。国産車については 215 件であり、前年度の 239 件と比べて 24 件減少（同約 10%減）しており、輸入車については 190 件で、前年度の 197 件と比べて 7 件減少（同約 4%減）している。

令和 2 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 72 件であり、前年度の 62 件から 10 件増加（同約 16%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 44 件で前年度の 55 件から 11 件減少（同約 20%減）している。これら 2 装置で届出件数合計の約 27%を占める。さらに「電気装置」の届出件数が 42 件であり、前年度の 48 件から 6 件減少（同約 13%減）しており、「燃料装置」の届出件数が 42 件で、前年度の 41 件から 1 件増加（同約 2%増）している。これら 2 装置を加えた上位 4 装置で合計 200 件となり届出件数の「全体」の約 49%を占める。これら上位 4 装置の届出件数の合計は、前年度は約 47%、5 カ年平均においては届出件数の約 45%をそれぞれ占めている。

令和 2 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 28 件で最も多く、前年度の 33 件と比べて 5 件減少（同約 15%減）している。次いで「電気装置」の届出件数は 27 件で前年度の 26 件と比べて 1 件増加（同約 4%増）し、続いて「動力伝達装置」の届出件数が 23 件で前年度の 30 件から 7 件減少（同約 23%減）している。また、「灯火装置」の届出件数が 22 件となっており、前年度の 15 件から 7 件増加（同約 47%増）している。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「原動機」が最も多く 44 件であり、前年度の 29 件から 15 件増加（同約 52%増）している。「動力伝達装置」の届出件数は 21 件で前年度 25 件から 4 件減少（同約 16%減）している。続いて「燃料装置」の届出件数は 21 件で前年度 15 件から 6 件増加（同約 40%増）しており、「車枠・車体装置」の届出件数は 17 件で前年度 11 件から 6 件増加（同約 55%増）している。

表 1-13 装置別の届出件数及びその割合（平成 28 年度～令和 2 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						
			H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	
原動機	届出件数	(件)	35	38	43	33	28	35	12	21	18	29	44	25	47	59	61	62	72	60	
		(%)	14.2	16.2	16.4	13.8	13.0	14.8	8.3	11.1	9.4	14.7	23.2	13.6	12.0	13.9	13.5	14.2	17.8	14.3	
動力伝達装置	届出件数	(件)	35	20	35	30	23	29	20	10	13	25	21	18	55	30	48	55	44	46	
		(%)	14.2	8.5	13.4	12.6	10.7	11.9	13.8	5.3	6.8	12.7	11.1	9.8	14.0	7.1	10.6	12.6	10.9	11.0	
電気装置	届出件数	(件)	21	36	27	26	27	27	14	10	19	22	15	16	35	46	46	48	42	43	
		(%)	8.5	15.3	10.3	10.9	12.6	11.4	9.7	5.3	9.9	11.2	7.9	8.8	8.9	10.8	10.2	11.0	10.4	10.3	
燃料装置	届出件数	(件)	20	14	20	26	21	20	14	22	18	15	21	18	34	36	38	41	42	38	
		(%)	8.1	6.0	7.6	10.9	9.8	8.4	9.7	11.6	9.4	7.6	11.1	9.9	8.7	8.5	8.4	9.4	10.4	9.1	
制動装置	届出件数	(件)	25	21	23	32	18	24	10	21	18	14	16	16	35	42	41	46	34	40	
		(%)	10.1	8.9	8.8	13.4	8.4	9.9	6.9	11.1	9.4	7.1	8.4	8.7	8.9	9.9	9.1	10.6	8.4	9.4	
車枠・車体	届出件数	(件)	14	18	28	15	15	18	5	9	12	11	17	11	19	27	40	26	32	29	
		(%)	5.7	7.7	10.7	6.3	7.0	7.5	3.4	4.8	6.3	5.6	8.9	5.9	4.8	6.4	8.8	6.0	7.9	6.8	
灯火装置	届出件数	(件)	9	11	8	15	22	13	3	9	8	13	8	8	12	20	16	28	30	21	
		(%)	3.6	4.7	3.1	6.3	10.2	5.4	2.1	4.8	4.2	6.6	4.2	4.5	3.1	4.7	3.5	6.4	7.4	5.0	
排出ガス発散防止装置	届出件数	(件)	8	10	16	10	12	11	3	2	20	2	8	7	11	12	36	12	20	18	
		(%)	3.2	4.3	6.1	4.2	5.6	4.7	2.1	1.1	10.5	1.0	4.2	3.8	2.8	2.8	7.9	2.8	4.9	4.3	
走行装置	届出件数	(件)	2	7	15	2	14	8	2	4	1	4	3	3	4	11	16	6	17	11	
		(%)	0.8	3.0	5.7	0.8	6.5	3.3	1.4	2.1	0.5	2.0	1.6	1.5	1.0	2.6	3.5	1.4	4.2	2.6	
乗車装置	届出件数	(件)	7	4	4	12	6	7	13	24	16	11	11	15	20	28	20	23	17	22	
		(%)	2.8	1.7	1.5	5.0	2.8	2.8	9.0	12.7	8.4	5.6	5.8	8.2	5.1	6.6	4.4	5.3	4.2	5.1	
かじ取装置	届出件数	(件)	10	8	6	4	8	7	4	11	8	12	6	8	14	19	14	16	14	15	
		(%)	4.0	3.4	2.3	1.7	3.7	3.0	2.8	5.8	4.2	6.1	3.2	4.5	3.6	4.5	3.1	3.7	3.5	3.6	
緩衝装置	届出件数	(件)	9	9	4	4	8	7	8	5	5	3	2	5	17	14	9	7	10	11	
		(%)	3.6	3.8	1.5	1.7	3.7	2.8	5.5	2.6	2.6	1.5	1.1	2.5	4.3	3.3	2.0	1.6	2.5	2.7	
その他	エアバッグ ^{*2}	届出件数	(件)	35	15	12	15	5	16	25	27	23	30	12	23	60	42	35	45	17	40
			(%)	14.2	6.4	4.6	6.3	2.3	6.8	17.2	14.3	12.0	15.2	6.3	12.8	15.3	9.9	7.7	10.3	4.2	9.4
	エアバッグ以外	届出件数	(件)	17	24	21	15	8	17	12	14	12	6	6	10	29	38	33	21	14	27
			(%)	6.9	10.2	8.0	6.3	3.7	7.1	8.3	7.4	6.3	3.0	3.2	5.5	7.4	9.0	7.3	4.8	3.5	6.4
合計	届出件数	(件)	247	235	262	239	215	240	145	189	191	197	190	182	392	424	453	436	405	422	
		(%)	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。

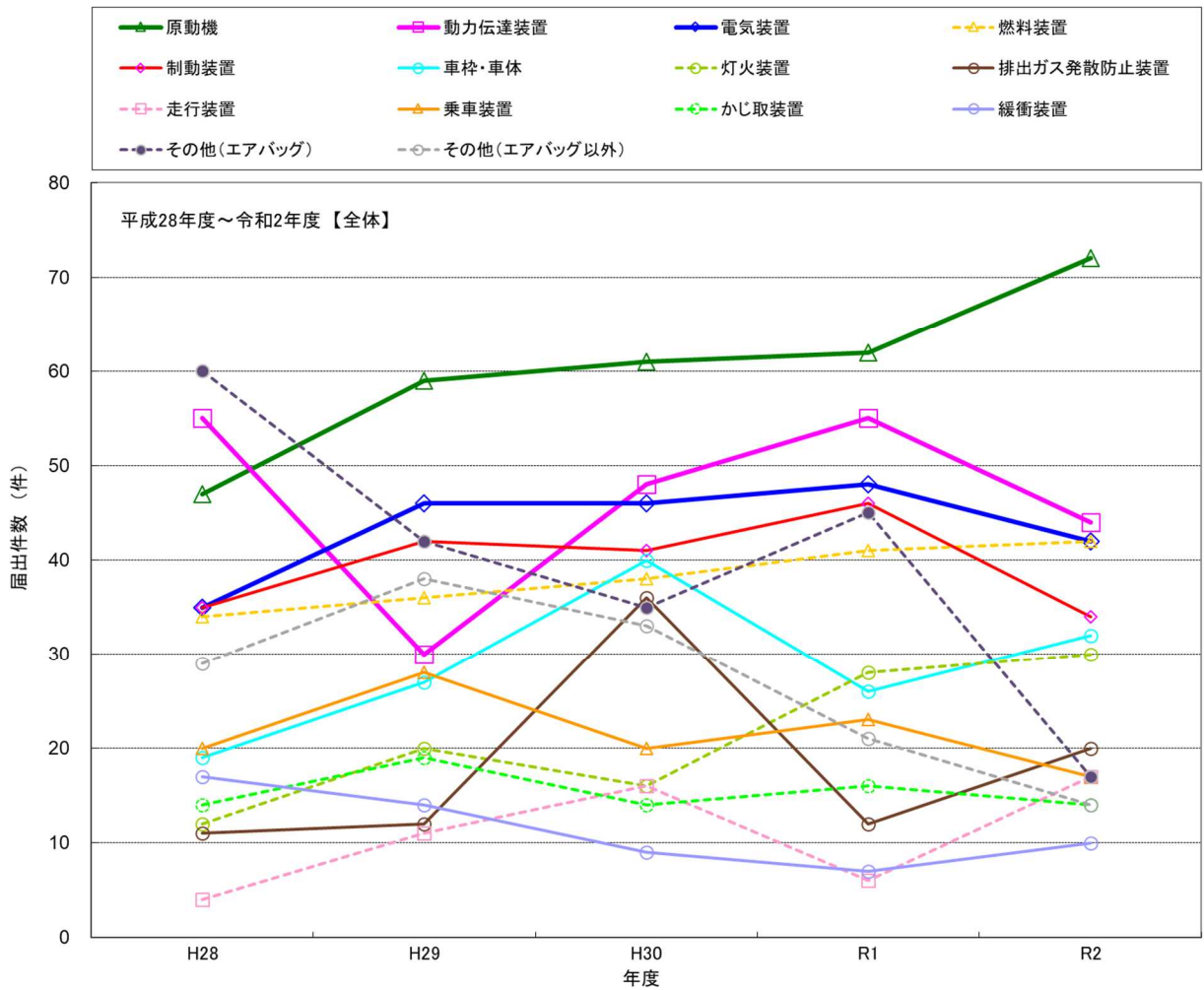


図 1-15 装置別の届出件数【全体】（平成 28 年度～令和 2 年度）

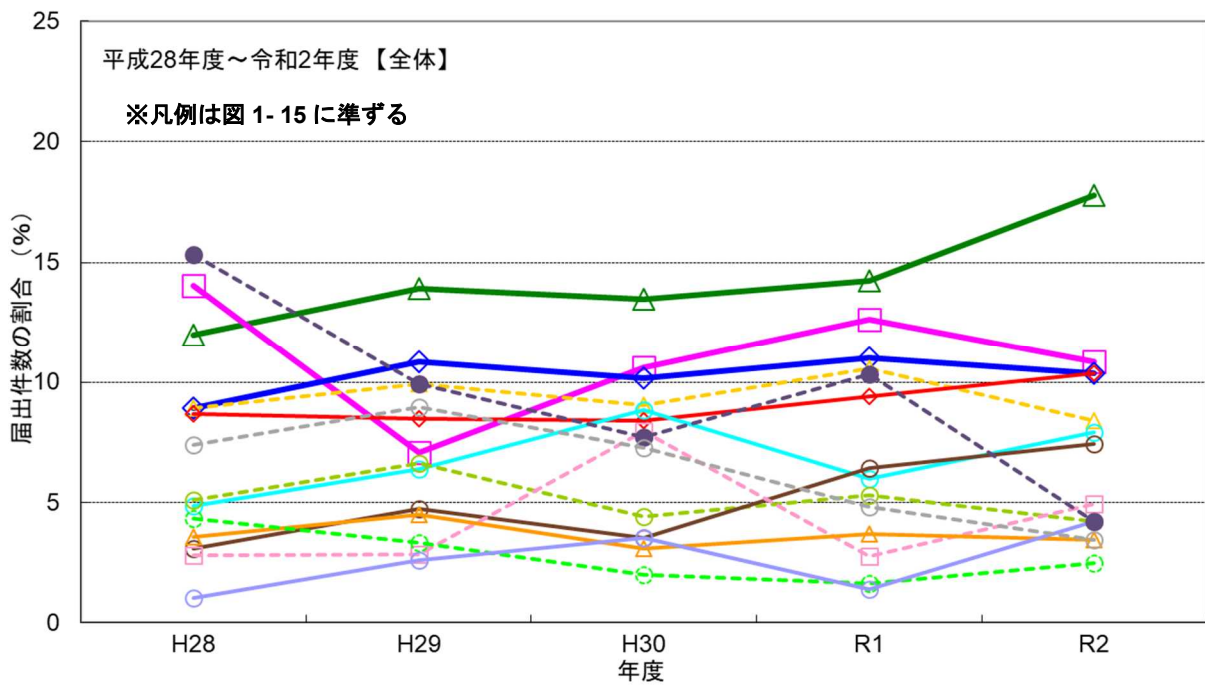


図 1-16 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 28 年度～令和 2 年度）

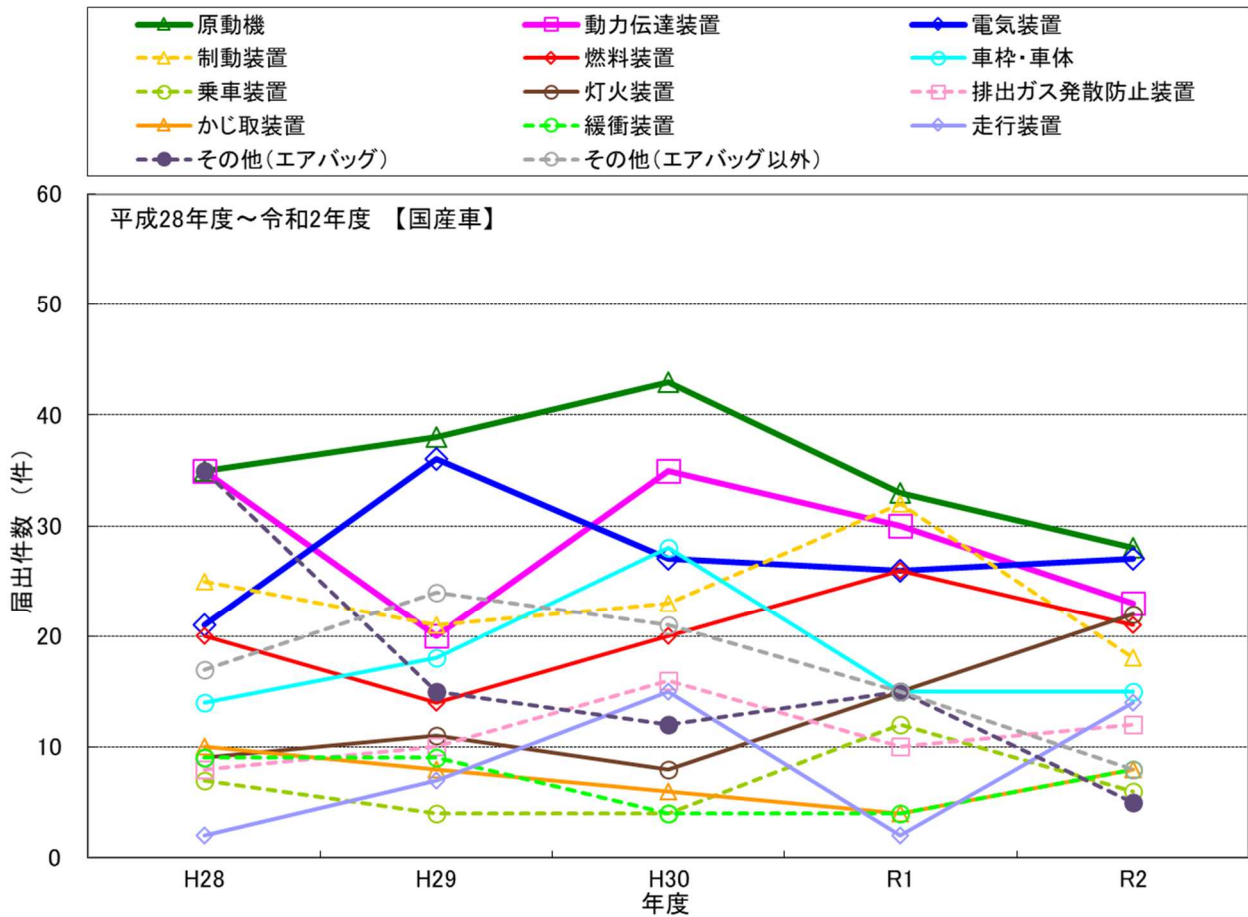


図 1-17 装置別の届出件数【国産車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

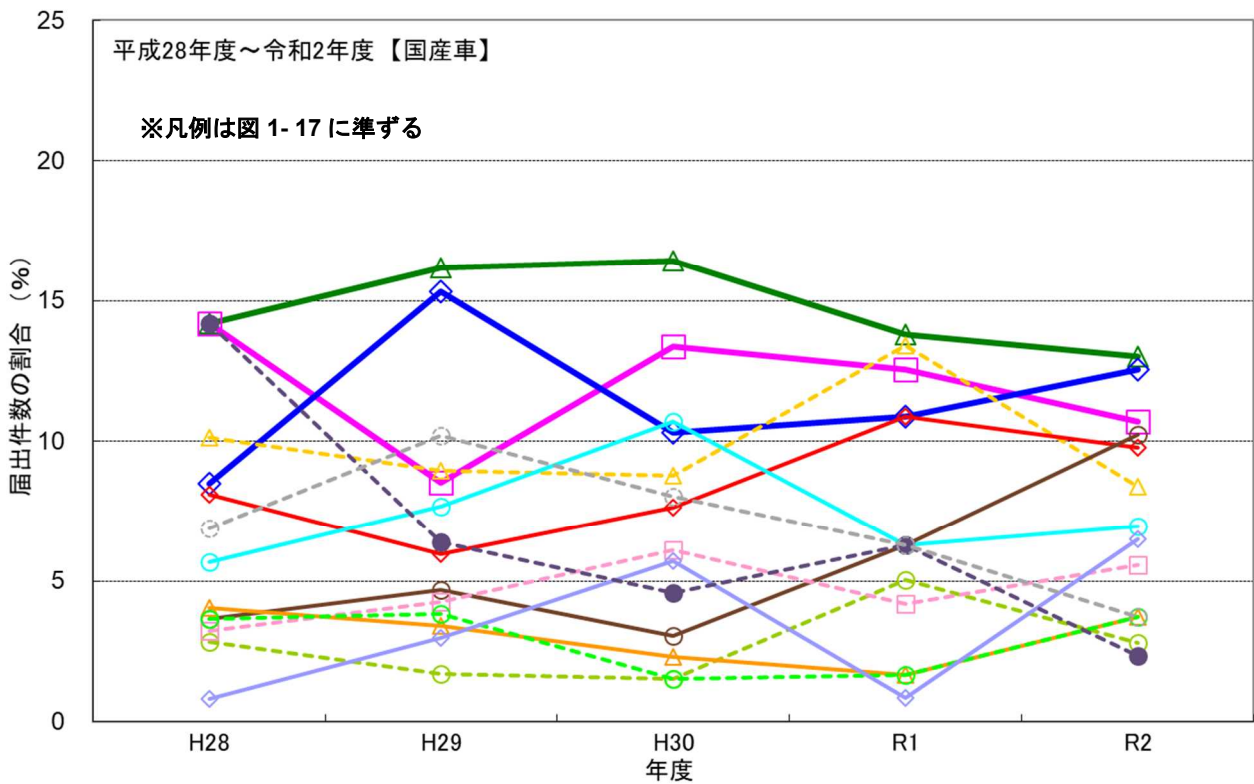


図 1-18 装置別の届出件数の割合【国産車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

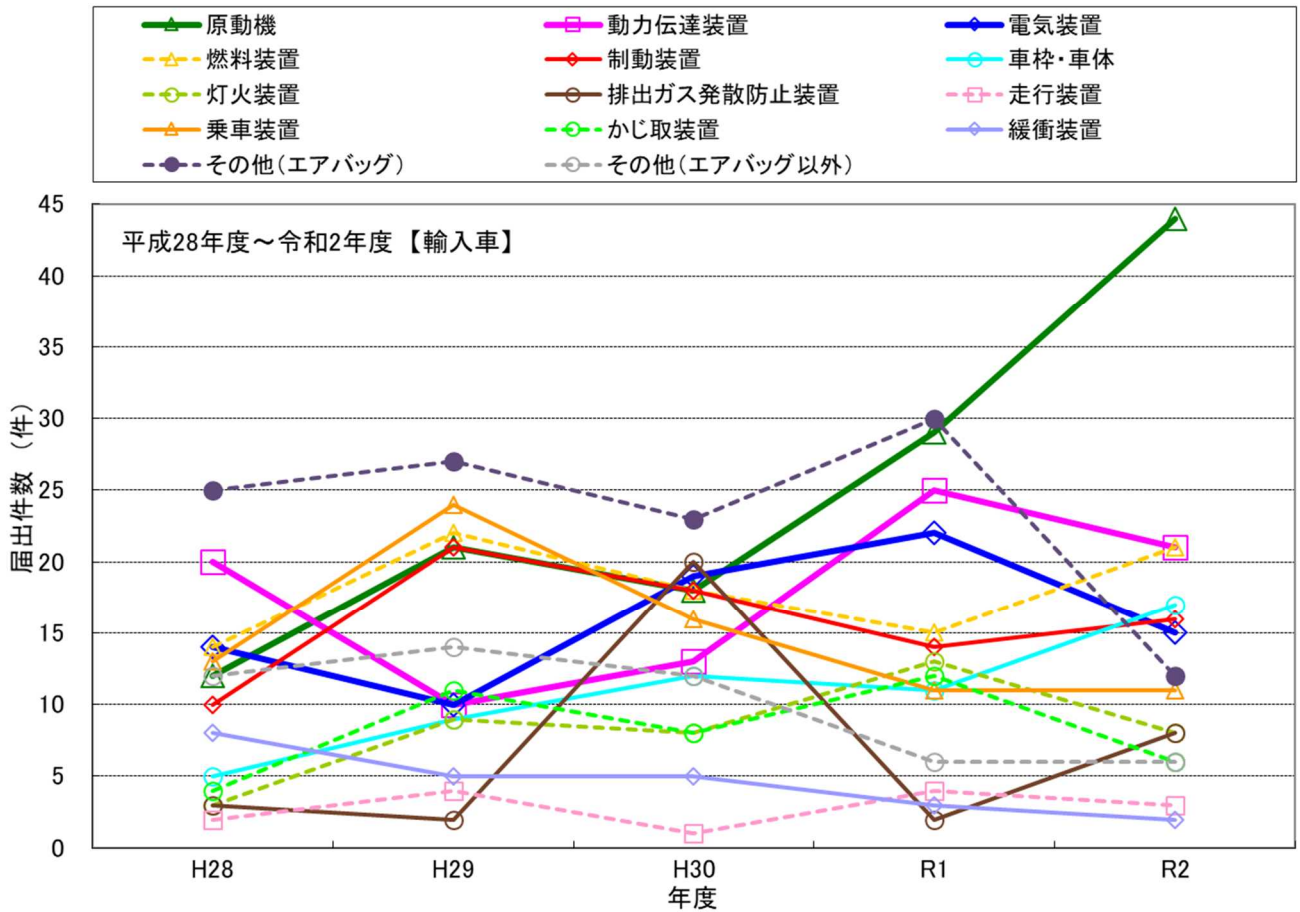


図 1-19 装置別の届出件数【輸入車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

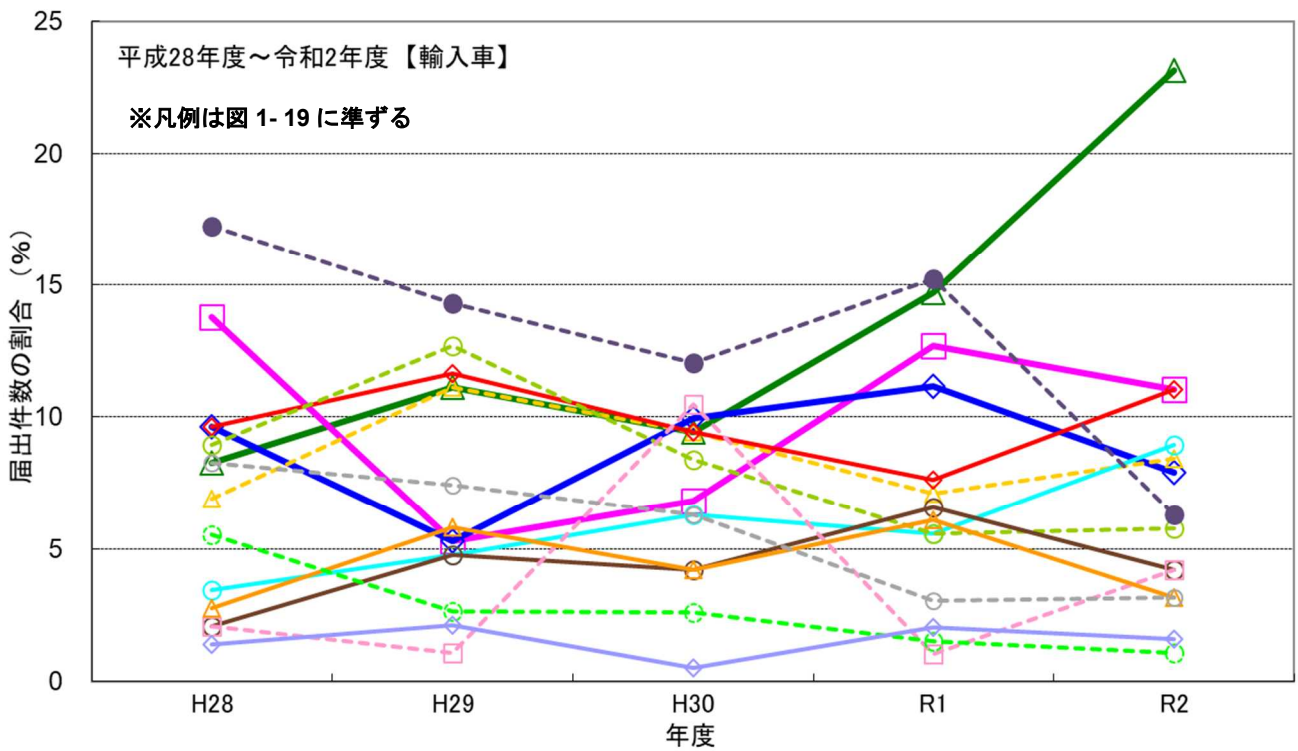


図 1-20 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

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 28 年度から令和 2 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。

令和 2 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 7 件で、前年度と比べて 3 件減少している。国産車の届出件数は 4 件で、前年度と比べて 2 件減少している。また、輸入車の届出件数は 3 件で、前年度と比べて 1 件減少している。

令和 2 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 6 件であり、前年度と比べて 3 件減少している。軽乗用車の届出件数は 1 件であり、前年度と比べて 1 件増加している。

令和 2 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 417 千台であり、前年度の 557 千台と比べて 140 千台減少している。EV及びHV以外の車両も含む乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）及び乗合車の合計に対する対象台数の割合については、「全体」が 6.5%、国産車が 7.0%及び輸入車が 0.03%となっており、前年度と比べてわずかに増加している。

*1：プラグインハイブリッド自動車を含む、電動機を備えるものに限る。

*2：ハイブリッドシステム及び電動機の制御、ハイブリッドシステムに関連する原動機（始動装置を含む。）・動力伝達装置・排出ガス発散防止装置の制御、発電機の発電・充電及び構造、電動機の制御及び構造、バッテリーの制御（充放電、温度）及び構造、回生ブレーキを組み合わせた制動装置、ハイブリッドシステム又は電送機の採用で従来構造と異なる仕様の装置を含む。

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

表 1-14 車種（用途）別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出件数、対象台数及びそれらの割合*1（平成28年度～令和2年度及び5カ年平均）

車種（用途）別			国産車						輸入車						全体						
			H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	1	6	5	5	3	4	1	2	1	4	3	2	2	8	6	9	6	6
			(%)	0.5	3.8	2.9	2.6	2.3	2.4	0.9	1.3	0.7	2.5	1.9	1.5	0.7	2.6	1.9	2.6	2.1	2.0
		対象台数	(千台)	11	224	1,823	556	292	581	1	3	0	0	0	1	12	227	1,824	556	293	582
		(%)	0.1	3.2	26.2	5.7	4.9	6.5	0.1	0.7	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	3.0	23.6	5.4	4.6	6.1	
	軽	届出件数	(件)	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1
			(%)	0.5	0.0	0.6	0.0	0.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3	0.2	
対象台数		(千台)	3	0	40	0	125	34	0	0	0	0	0	0	3	0	40	0	125	34	
	(%)	0.0	0.0	0.6	0.0	2.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	1.9	0.4		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1
			(%)	0.0	0.0	1.2	0.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.3	0.0	0.2
		対象台数	(千台)	0	0	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	1
		(%)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	
	軽	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		
乗合車	届出件数	(件)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
		(%)	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
上記車種（用途）の合計	届出件数	(件)	4	6	8	6	4	6	1	2	1	4	3	2	5	8	9	10	7	8	
		(%)	2.2	3.8	4.7	3.1	3.1	3.4	0.9	1.3	0.7	2.5	1.9	1.5	1.7	2.6	2.8	2.8	2.4	2.5	
	対象台数	(千台)	15	224	1,870	557	417	616	1	3	0	0	0	1	15	227	1,870	557	417	617	
	(%)	0.1	3.2	26.9	5.7	7.0	6.9	0.1	0.7	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	3.0	24.2	5.4	6.5	6.5		
EV及びHV以外の車両を含む届出の合計	届出件数	(件)	182	157	170	195	130	167	116	149	148	157	158	146	298	306	318	352	288	312	
		(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	対象台数	(千台)	15,036	7,086	6,961	9,749	5,921	8,951	652	491	781	630	504	611	15,687	7,577	7,741	10,379	6,426	9,562	
	(%)	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：リコール届出が複数の車種（用途）に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。また、同じ車種（用途）で複数の装置に跨る場合には、EV及びHVにおける特有の構造等に起因しないリコール届出も含まれている。

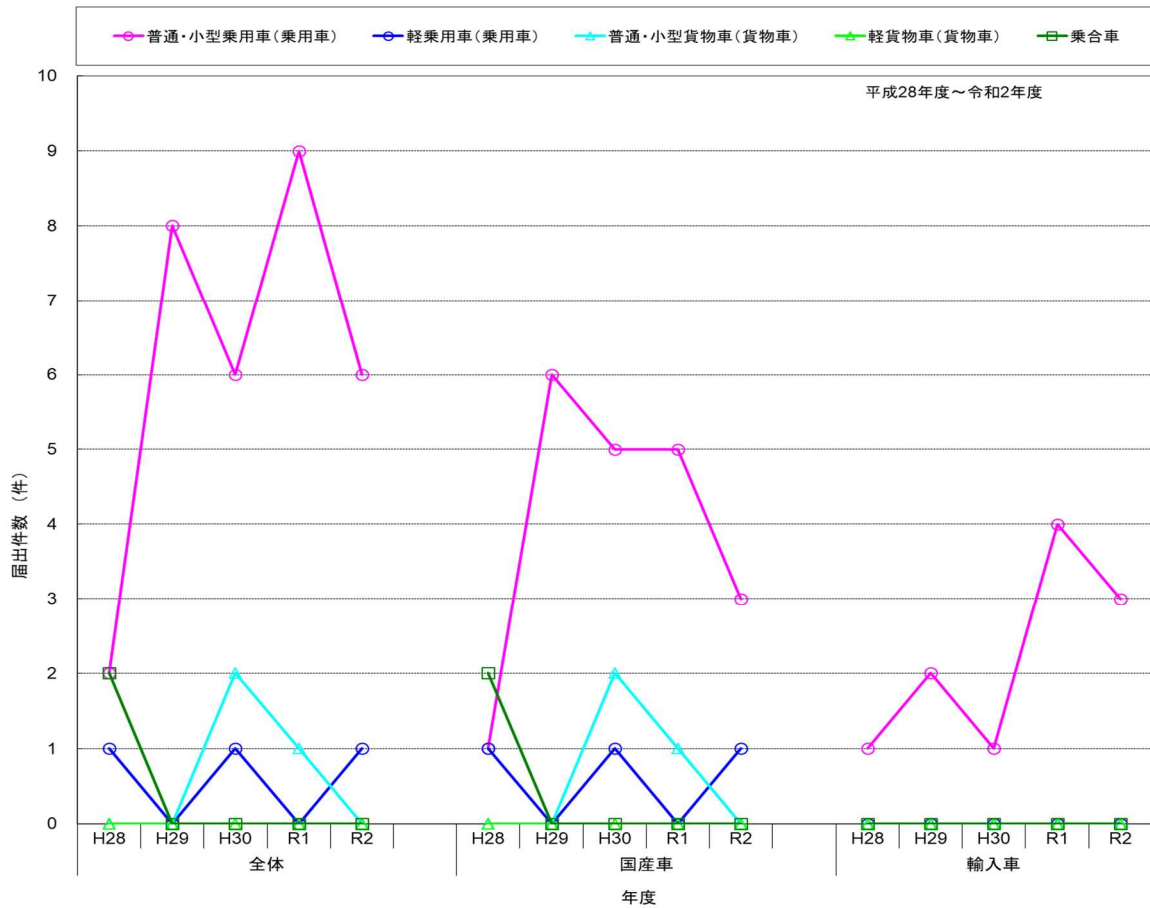


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の届出件数（平成28年度～令和2年度）

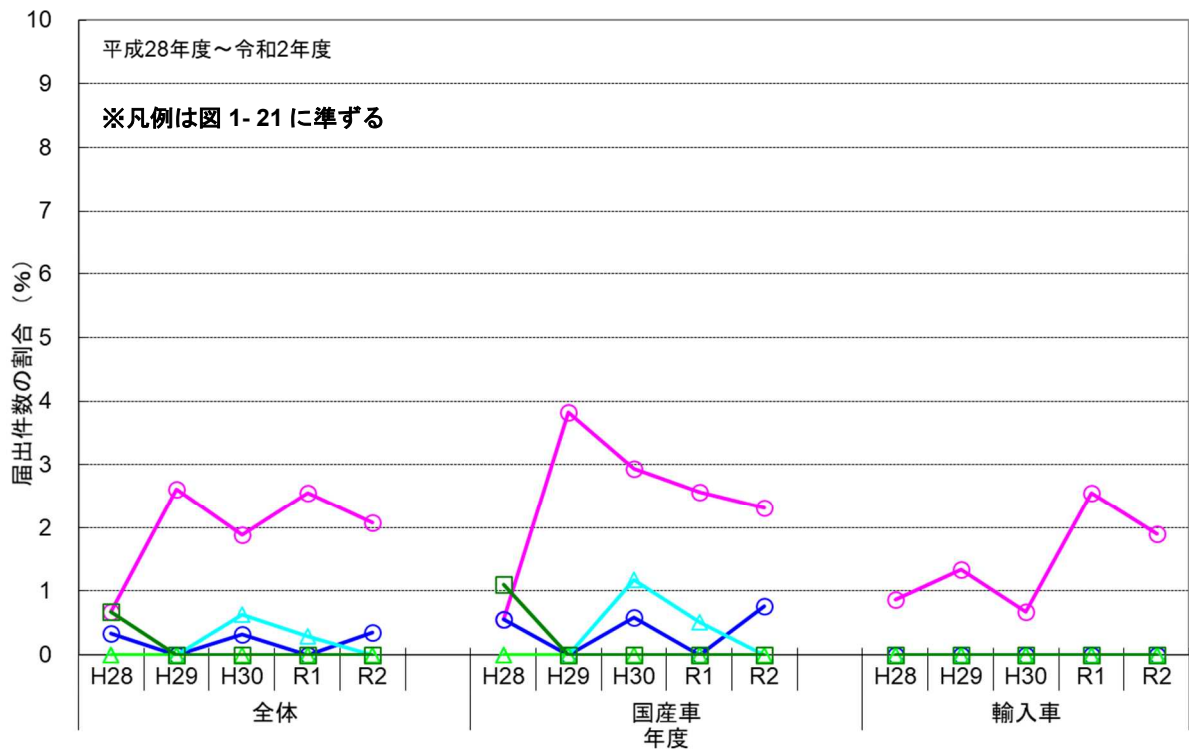


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の届出件数の割合（平成28年度～令和2年度）

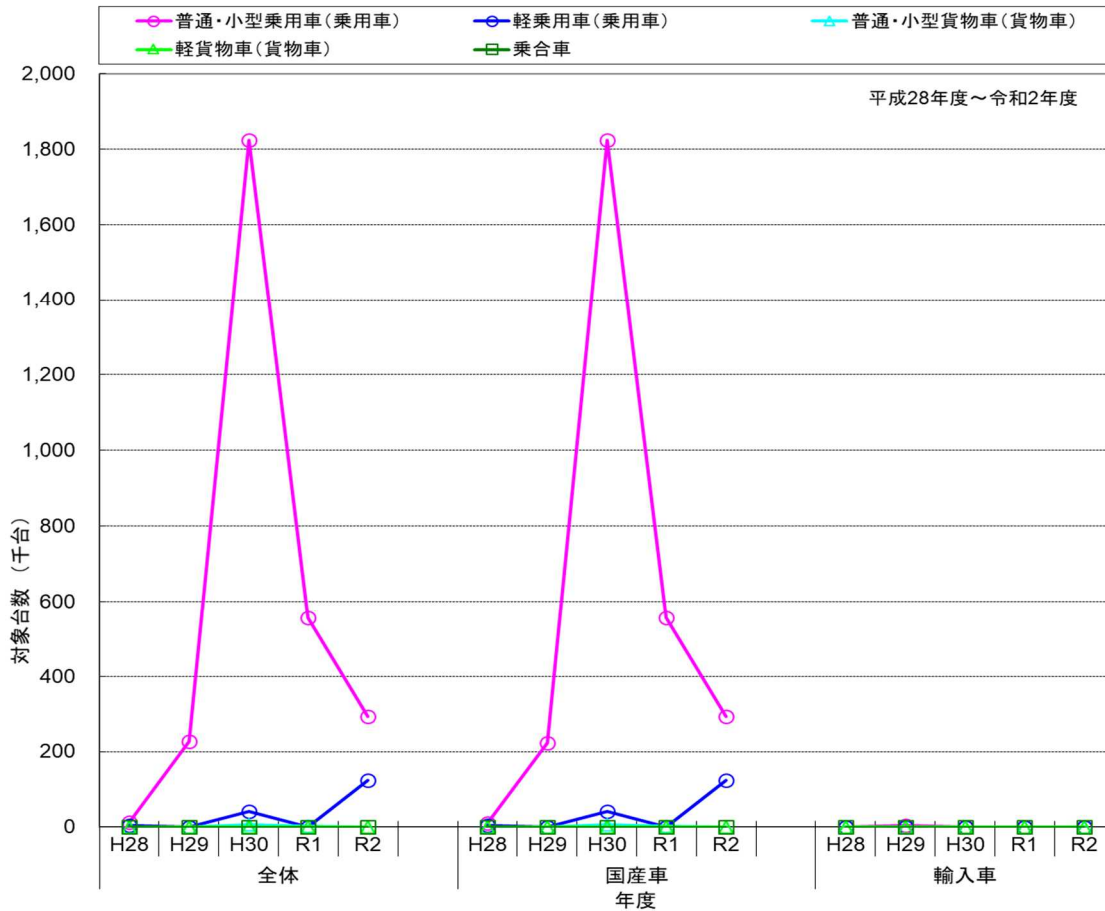


図 1-23 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の対象台数(平成28年度～令和2年度)

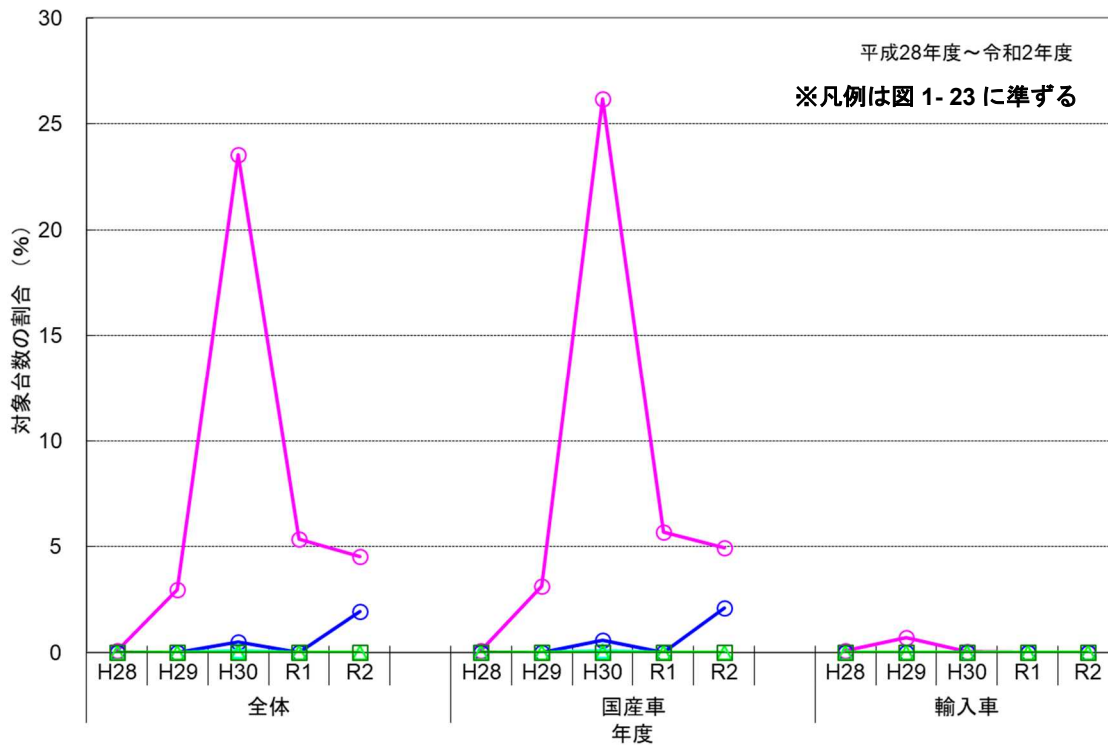


図 1-24 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の対象台数の割合(平成28年度～令和2年度)

(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28年度から令和2年度までに届出されたりコール届出の中から、EV及びHVの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では令和2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28年度から令和2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。

令和2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。

令和2年度の「全体」において、「原動機」の届出件数は5件あり、前年度と同件数となっている。「電気装置」の届出件数3件あり、前年度の1件と比較すると2件増加している。「動力伝達装置」の届出件数は1件あり、前年度と同件数であった。

平成28年度から令和2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」「動力伝達装置」及び「原動機」は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9件で、前年度と同件数になっており、5カ年平均とも同件数である。国産車の届出件数は5件で前年度と比べて4件減少しており、5カ年平均より2件少ない。輸入車の届出件数は、4件で前年度と比べて3件増加し、5カ年平均と比べて2件多くなっている。

令和2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5.0%を占め前年度と比べて1.0ポイント増加、国産車は4.0%を占め前年度と比べて3.6ポイント減少、輸入車は4.0%であり、前年度と比べて3.0ポイント増加している。

表 1-15 装置別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数及びその割合*1（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出の装置名			国産車						輸入車						全体					
			H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
原動機	届出件数	(件)	1	2	3	3	1	2	0	0	0	2	4	1	1	2	3	5	5	3
		(%)	0.7	1.8	2.5	2.4	1.4	1.8	0.0	0.0	0.0	2.0	3.7	1.2	0.5	0.9	1.4	2.2	2.8	1.5
電気装置	届出件数	(件)	3	2	4	0	2	2	1	0	1	1	1	1	4	2	5	1	3	3
		(%)	2.2	1.8	3.4	0.0	2.7	2.0	1.2	0.0	1.0	1.0	0.9	0.8	1.8	0.9	2.3	0.4	1.7	1.4
動力伝達装置	届出件数	(件)	2	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	1	1
		(%)	1.5	1.8	0.8	0.8	1.4	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.9	0.5	0.4	0.6	0.7
燃料装置	届出件数	(件)	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.2	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.5	0.0	0.4	0.0	0.2
制動装置	届出件数	(件)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	1.0	0.0	0.4	0.0	0.5	0.0	0.4	0.0	0.2
その他（エアバッグ以外）	届出件数	(件)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
		(%)	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.1
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	6	6	9	5	4	6	1	2	1	4	5	3	7	8	10	9	9	9
		(%)	4.4	5.4	7.6	4.1	5.4	5.3	1.2	1.9	1.0	4.0	4.7	2.6	3.2	3.7	4.6	4.0	5.0	4.1
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)	135	112	119	123	74	113	86	105	98	100	107	99	221	217	217	223	181	212
		(%)	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。

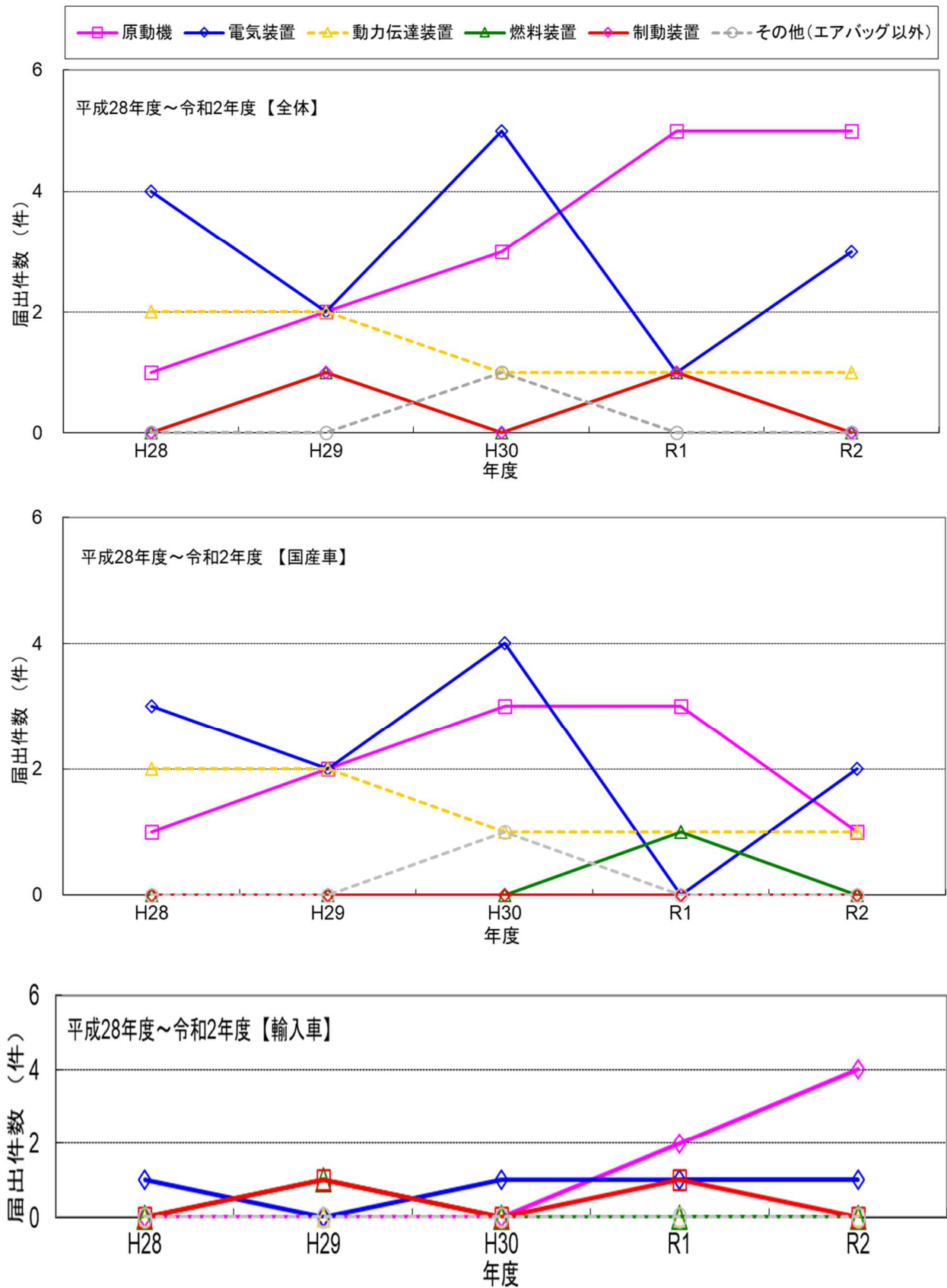


図 1-25 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数
(平成28年度～令和2年度)

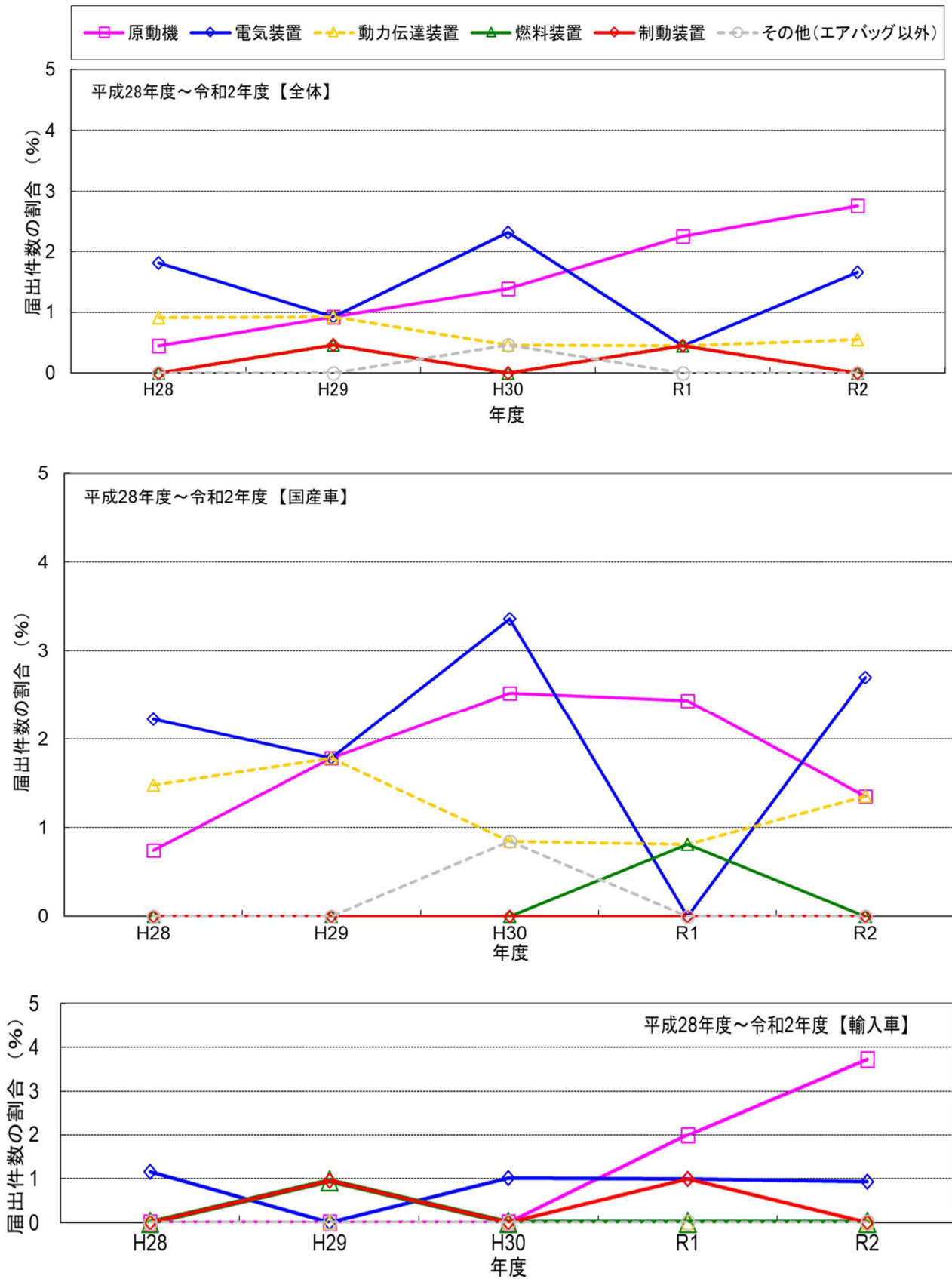


図 1-26 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合 (平成28年度～令和2年度)

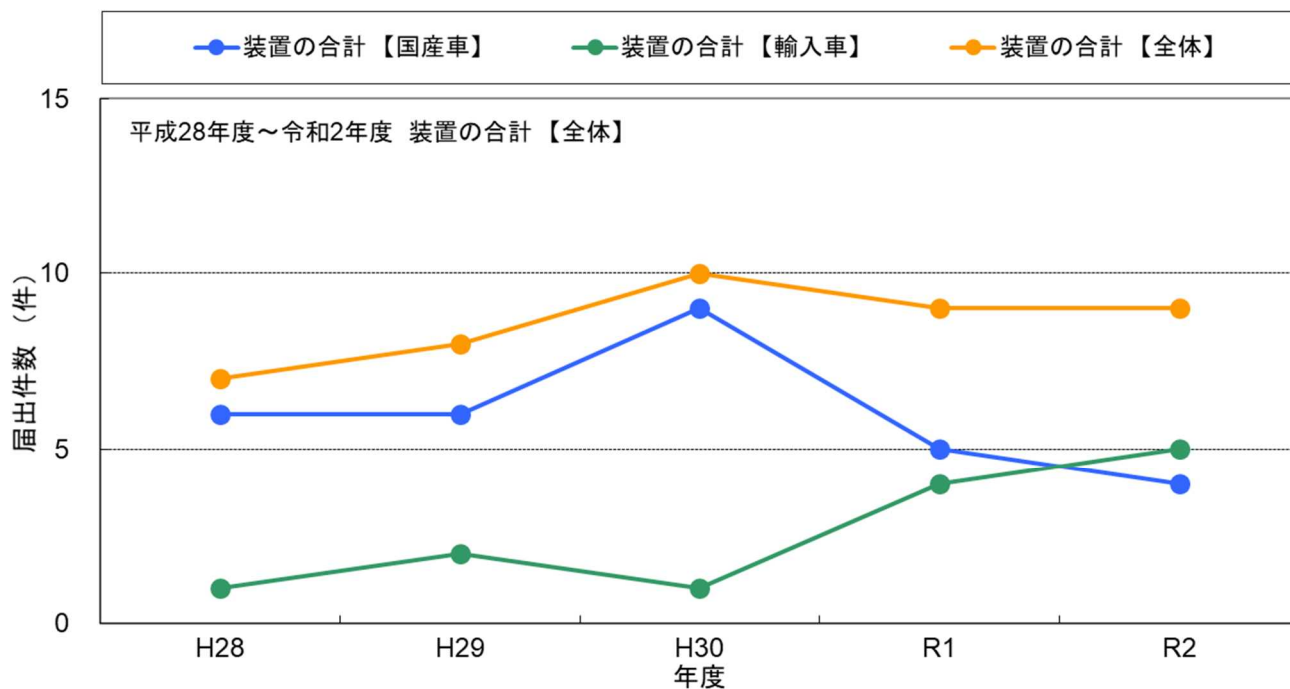


図 1-27 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(平成28年度～令和2年度)

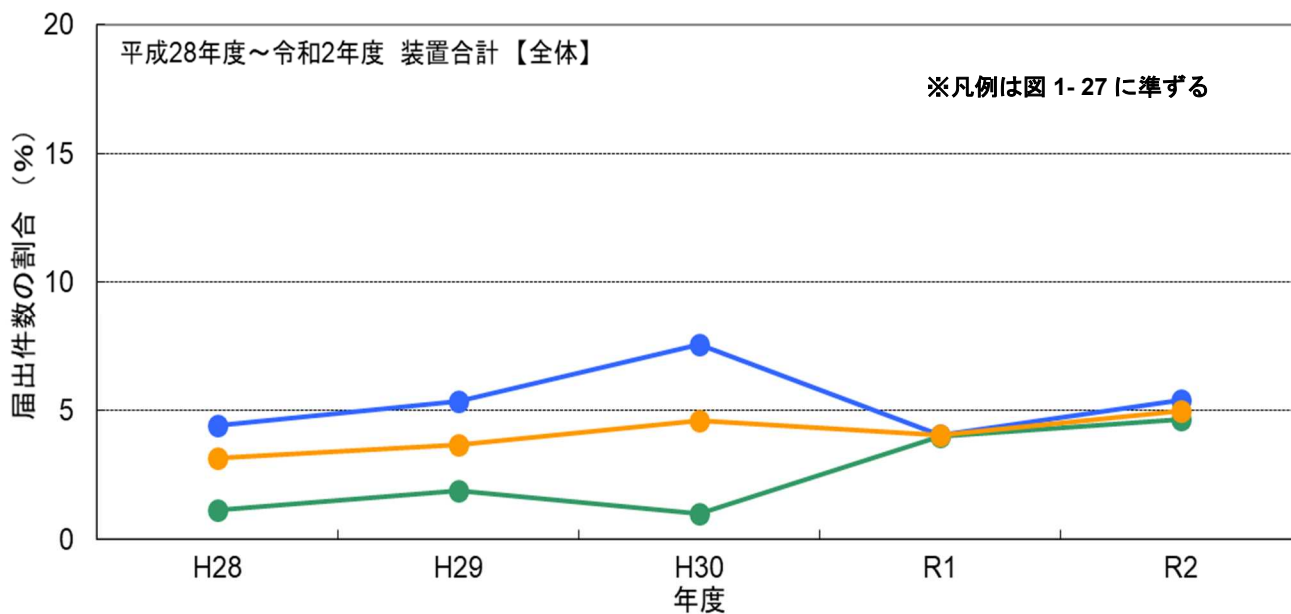


図 1-28 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (平成28年度～令和2年度)

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技術の例として、以下図 1-28 のようなシステムがある。実用化されたASV技術のうち、「衝突被害軽減ブレーキ」、「レーンキープアシスト」、「ACC（アダプティブクルーズコントロール）」、「車両安定性制御装置」、「先進ライト」、「側方衝突警報装置」、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」、「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」を対象とした平成 28 年度から令和 2 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、表中にて黄色で示す数値は複数の装置に係る届出を含んでいるため、届出件数及び対象台数の合計を集計する際に重複した集計にならないようにしている。

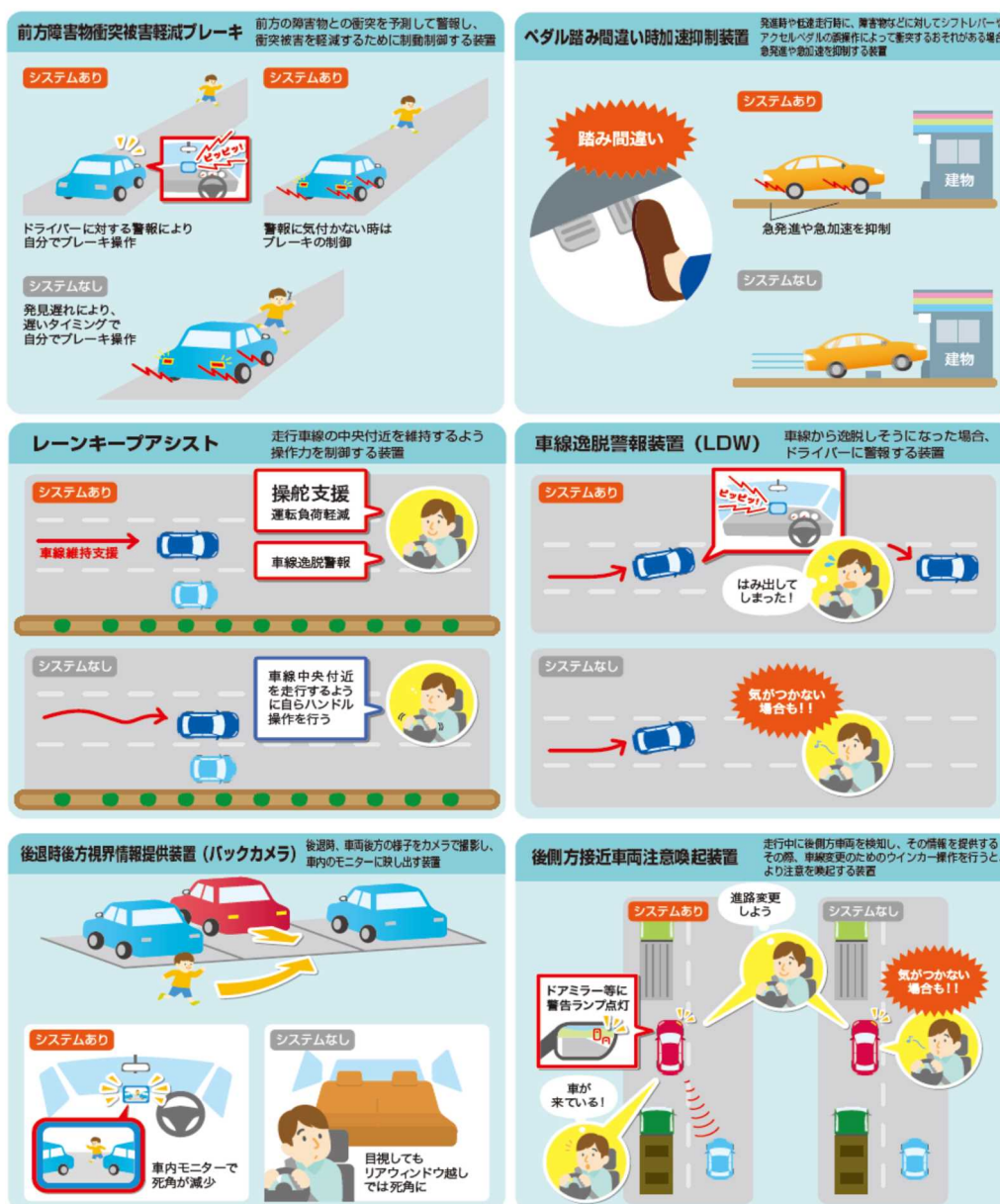


図 1-28 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html#technology>

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 28 年度～令和 2 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		全体					国産車					輸入車				
		H28	H29	H30	R1	R2	H28	H29	H30	R1	R2	H28	H29	H30	R1	R2
衝突被害軽減ブレーキ	届出件数(件)	2	1	1	4	0	2	1	1	2	0	0	0	0	2	0
	対象台数(台)	13,191	966	18,199	5,800	0	13,191	966	18,199	5,044	0	0	0	0	756	0
レーンキープアシスト(LKA)	届出件数(件)	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	
	対象台数(台)	0	0	163	3,093	0	0	0	0	3,093	0	0	0	163	0	0
ACC	届出件数(件)	0	2	5	1	1	0	0	1	0	0	0	2	4	1	1
	対象台数(台)	0	5,572	31,211	3,274	353	0	0	18,199	0	0	0	5,572	13,012	3,274	353
車両安定性制御装置	届出件数(件)	4	6	5	1	3	2	0	4	1	1	2	6	1	0	2
	対象台数(台)	3,305	31,021	327,417	4,715	32,443	2,825	0	325,452	4,715	27,622	480	31,021	1,965	0	4,821
先進ライト	届出件数(件)	1	2	2	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0
	対象台数(台)	1,761	16,284	55	2	7,513	1,761	16,265	48	0	7,513	0	19	7	2	0
側方衝突警報装置	届出件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	対象台数(台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	届出件数(件)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	対象台数(台)	0	174	0	0	0	0	0	0	0	0	174	0	0	0	
対歩行者衝突被害軽減ブレーキ	届出件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	対象台数(台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	届出件数(件)	7	10	12	8	5	5	2	5	4	2	2	8	7	4	3
	対象台数(台)	18,257	48,445	340,647	16,884	40,309	17,777	17,231	325,500	12,852	35,135	480	31,214	15,147	4,032	5,174

*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）」、「車両安定性制御装置」、「先進ライト」、「側方衝突警報装置」の 6 点及び「サポカー」に搭載されている装置の中から「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」、「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」の 2 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（<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html>）を参照。

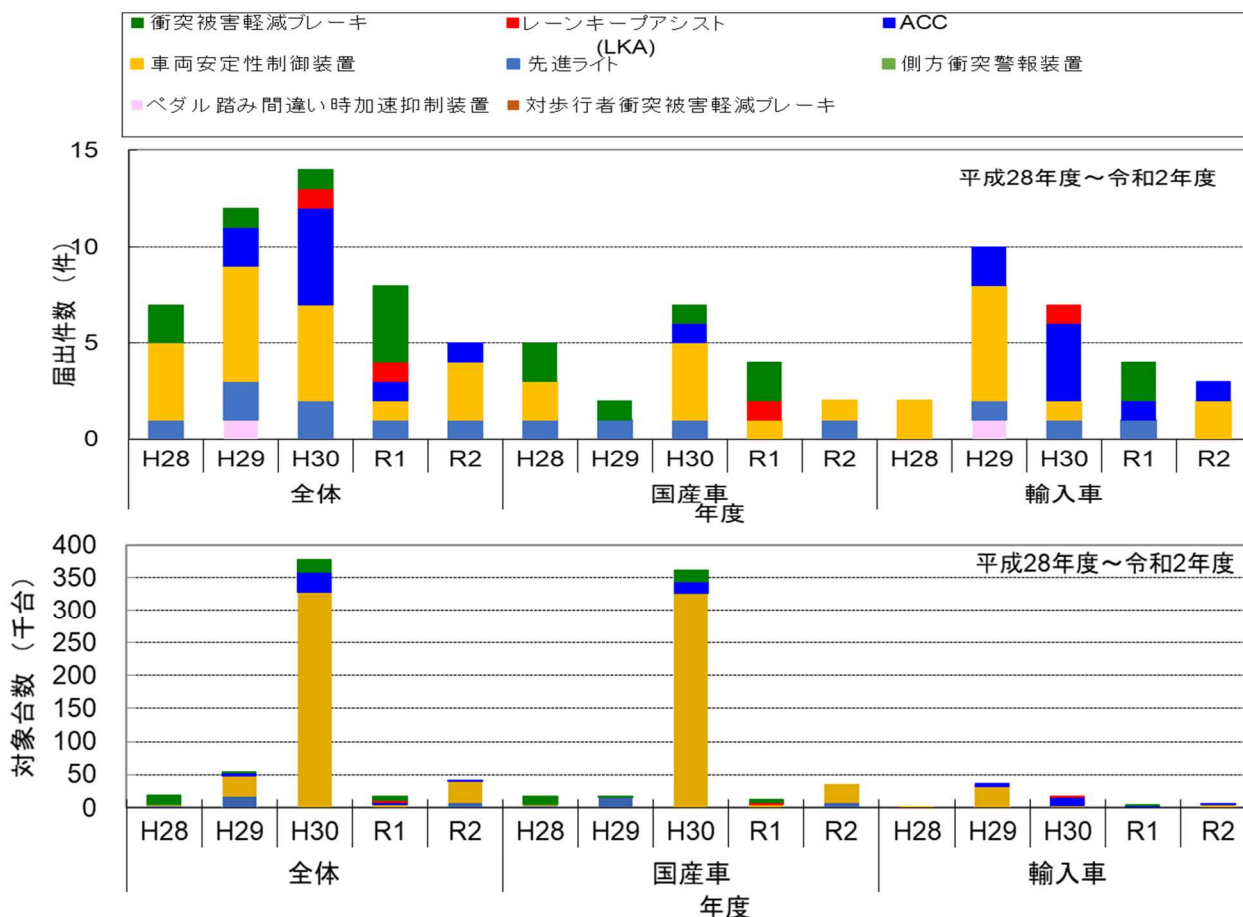


図 1-29 A S V 技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 28 年度～令和 2 年度）

平成 28 年度から令和 2 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、各装置 0～6 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 に示す。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 28 年～令和 2 年）

ASV 技術の名称	装着台数（台）				
	H28	H29	H30	R1	R2
衝突被害軽減ブレーキ	1,875,121	2,730,920	3,508,421	4,153,071	3,851,943
レーンキープアシスト	588,355	915,871	1,247,717	1,450,599	1,619,999
ACC	1,698,271	2,244,475	2,527,685	3,396,464	4,053,730
車両安定性制御装置	3,668,392	4,109,191	4,297,717	4,494,902	4,027,871
先進ライト	979,958	1,713,850	2,877,252	3,815,455	4,101,913
側方衝突警報装置	0	0	6,699	8237	28,967
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	1,781,310	2,680,974	3,227,208	3,525,080	3,392,718

*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
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/data/r3souchakudaisu.pdf>

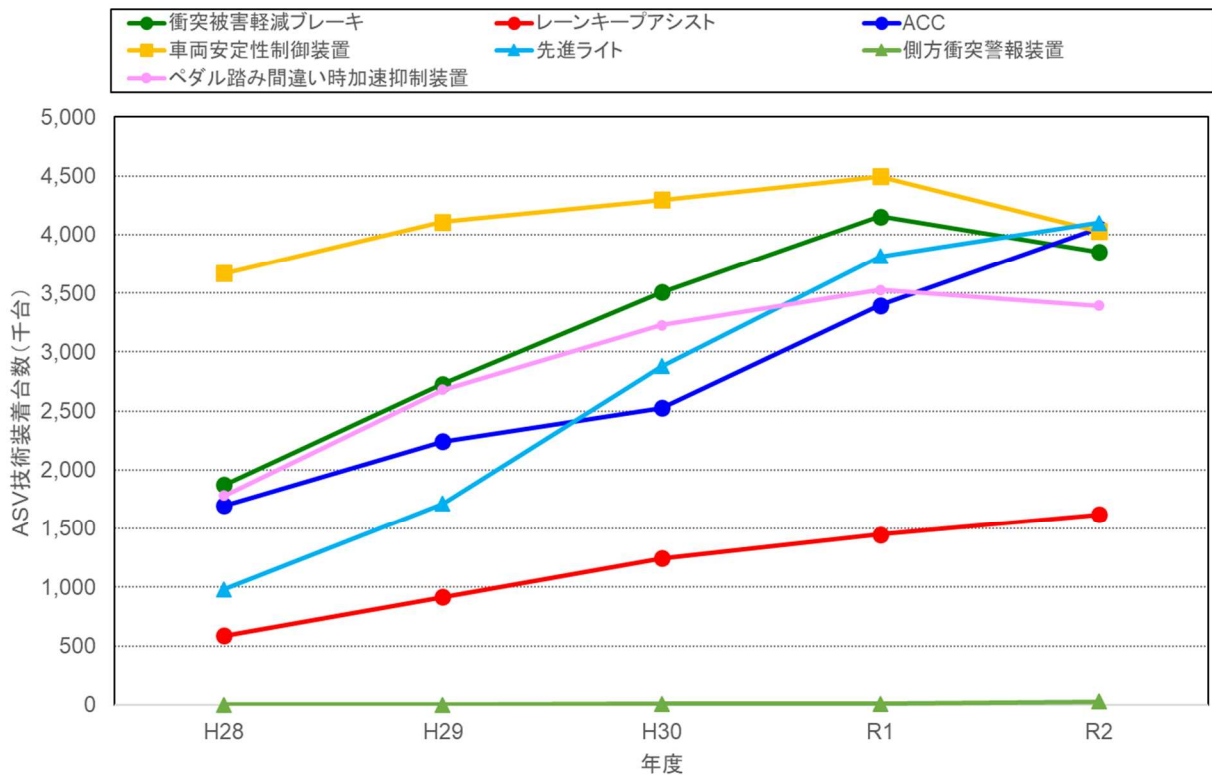




図 1-30 ASV技術の装着台数 (平成 28 年度～令和 2 年度)

表 1-17 及び図 1-30 をみると、それぞれの ASV 技術 (の各装着台数は、平成 28 年度から増加傾向にある。特に「レーンキープアシスト」、「ACC」及び「先進ライト」の装着台数については過去 5 年間で常に増加している。

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 に示す。

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 28 年度から令和 2 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 28 年度から令和 2 年度及び 5 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（令和元年度末現在）のもの	

「全体」を表す図 2-1 をみると、令和 2 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 403 件で前年度と比べて 32 件減少しており、5 カ年平均と比べると 18 件少なくなっていた。そのうち、「設計」に区分されるものが 207 件で、前年度と比べて 45 件減少しており、5 カ年平均と比べると 26 件少なくなっていた。また、「製造」に区分されるものは 190 件であり、前年度に比べ 34 件増加し、5 カ年平均と比べると 33 件多かった。届出件数割合の 5 カ年平均をみると「設計」約 55%、「製造」約 37%であり、「設計」の区分が不具合発生の原因になっている届出が多い傾向にある。なお、平成 28 年度の「その他」の区分が過去 5 年間で最も多くなっ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 117 件で前年度と比べて 63 件減少しており、5 カ年平均と比べると 34 件少なくなっている。「設計自体」に該当する分類では「評価基準の甘さ」が 71 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 21.9%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おり、令和 2 年度は過去 5 年間で最も少ない件数となっている。次いで届出件数が多いのは「開発評価の不備」46 件、「プログラムミス」39 件となっている。「製造」に区分されるものについて、最も多い項目は「作業工程」139 件であり、前年度に比べ 23 件増加し 5 カ年平均と比べて 16 件多い。「作業工程」に該当する分類では「作業管理不適切」が 54 件と最も多く、前年度から 24 件増加している。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 10.5%であり、「製造」区分の中で平成 28 年度及び平成 29 年度では届出件数が最も多かったが、平成 30 年度に平成 29 年度の 53 件から 17 件減と大きく減少し、36 件となっている。令和 2 年度では 50 件と前年度の 40 件と比べて 10 件増加している。

国産車を表す図 2-2 をみると、令和 2 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 215 件で前年度と比べて 23 件減少し、5 カ年平均と比べても 24 件少なくなっていた。そのうち、「設計」区分に該当するものは 125 件で、前年度と比べて 28 件減少しており、5 カ年平均と比べて 23 件少なかった。対して「製造」区分に該当するものは 88 件で、前年度と比べて 17 件増加しており、5 カ年平均と比べて 13 件多くなっている。なお、国産車における届出件数割合を 5 カ年平均でみると、「設計」約 62%、「製造」約 32%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」68 件であり、前年度と比べて 37 件と大きく減少しており 5 カ年平均と比べて 25 件少なく、過去 5 年間で最も少ない件数となっている。「設計自体」項目中の「評価基準の甘さ」分類は前年度の 66 件と比べて 26 件少ない 40 件となっている。当該項目は過去 5 年間常に届出件数が多く、その割合も最も高い。「プログラムミス」は前年度と同件数の 21 件となっており、過去 5 年間で最も多くなっている。「設計」に区分されるものでは、次いで「耐久性」項目が 36 件であり前年度の 24 件と比べて 12 件増加しており、「性能」項目が 21 件で前年度の 24 件と比べて 3 件減少している。なお、「性能」区分において「使用環境条件の甘さ」が 11 件で前年度と比べて 2 件増加している。「製造」に区分されるものにおいて最も届出件数が多い項目は、「作業工程」57 件であり、前年度の 48 件と比べて 9 件多くなっている。「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、令和 2 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 188 件で前年度から 9 件減少し、5 カ年平均と比べると 6 件多い。そのうち、「設計」区分に該当するものは 82 件で、前年度と比べて 17 件減少しており、5 カ年平均と比べても 3 件少ない。「製造」に該当するものは 102 件で、前年度と比べて 17 件増加している。輸入車における届出件数割合を 5 カ年平均でみると、「設計」46.8%、「製造」45.1%と「設計」に区分される届出が多いが、「製造」に該当する届出件数は増加傾向にあり令和 2 年度では「設計」に該当する件数よりも多くなっている。

「設計」に該当する項目で最も多いものは、「設計自体」49 件であり、前年度と比べて 26 件減少している。「設計自体」項目中では「評価基準の甘さ」分類が 31 件で最も多くなっている。また、「耐久性」項目中の「開発評価の不備」分類は、前年度の 13 件から 9 件増加し 22 件となり、「設計」に該当する項目で 2 番目に多い件数となっている。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」が 82 件で前年度と比べて 14 件増加しており、5 カ年平均より 14 件多い。「作業工程」項目中では「製造工程不適切」分類が 33 件で最も多くなっており、前年度と比べて 9 件増加している。次いで「作業管理不適切」が 32 件で前年度と比べて 16 件増と大きく増加しており、過去 5 年間で最も多くなっている。

これらのことから、令和 2 年度「全体」の不具合発生原因で「設計」区分の減少が総届出件数の減少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減少した要因は、国産車及び輸入車ともに「設計自体」分類が大きく減少したことに起因する。

また、「製造」区分については国産車及び輸入車において増加し、「全体」で件数は過去 5 年間で最も多くなっている。

※: 太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

全体

設 計						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	203	233	269	252	207	233
件数 (%)	51.8	55.2	59.4	57.9	51.4	55.3

総 届 出 件 数						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	392	422	453	435	403	421
件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	133	157	151	156	190	157
件数 (%)	33.9	37.2	33.3	35.9	47.1	37.4

そ の 他						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	56	32	33	27	6	31
件数 (%)	14.3	7.6	7.3	6.2	1.5	7.3

性 能						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	22	48	52	32	31	37
件数 (%)	5.6	11.4	11.5	7.4	7.7	8.8

耐 久 性						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	47	39	37	40	59	44
件数 (%)	12.0	9.2	8.2	9.2	14.6	10.5

設 計 自 体						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	134	146	180	180	117	151
件数 (%)	34.2	34.6	39.7	41.4	29.0	36.0

作 業 工 程						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	110	121	127	116	139	123
件数 (%)	28.1	28.7	28.0	26.7	34.5	29.1

機 械 設 備						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	10	21	14	24	33	20
件数 (%)	2.6	5.0	3.1	5.5	8.2	4.8

工 具 ・ 治 具						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	11	12	8	13	5	10
件数 (%)	2.8	2.8	1.8	3.0	1.2	2.3

部 品 ・ 材 料						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	2	3	2	3	13	5
件数 (%)	0.5	0.7	0.4	0.7	3.2	1.1

量製品の品質に見込み違い	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	0	3	1	3	4	2
部品、材料の特性の不十分	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	11	15	27	18	10	16
使用環境条件の甘さ	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	2.8	3.6	6.0	4.1	2.5	3.8
開発評価の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	36	23	26	31	46	32
実車相当テストの不十分	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	11	16	11	9	13	12
評価基準の甘さ	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	81	86	117	105	71	92
図面等の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	27	25	21	23	7	21
プログラムミス	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	26	35	42	52	39	39
作業員のミス	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	35	31	26	19	16	25
マニュアルの不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	11	16	13	27	19	17
製造工程不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	43	53	36	40	50	44
作業管理不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	21	21	52	30	54	36
保守管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	10	21	14	24	33	20
保守管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	8	12	6	10	1	7
金型寸法の不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	3	0	2	3	4	2
管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	2	3	2	3	13	5
再生品利用の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	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 28 年度～令和 2 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。

国産車

不
具
合
発
生
原
因

設 計						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	150	138	173	153	125	148
件数 (%)	60.7	59.0	66.0	64.3	58.1	61.8

総 届 出 件 数						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	247	234	262	238	215	239
件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	62	82	74	71	88	75
件数 (%)	25.1	35.0	28.2	29.8	40.9	31.5

そ の 他						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	35	14	15	14	2	16
件数 (%)	14.2	6.0	5.7	5.9	0.9	6.7

性 能						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	15	28	29	24	21	23
件数 (%)	6.1	12.0	11.1	10.1	9.8	9.8

耐 久 性						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	43	27	29	24	36	32
件数 (%)	17.4	11.5	11.1	10.1	17	13.3

設 計 自 体						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	92	83	115	105	68	93
件数 (%)	37.2	35.5	43.9	44.1	31.6	38.7

作 業 工 程						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	48	59	59	48	57	54
件数 (%)	19.4	25.2	22.5	20.2	26.5	22.7

機 械 設 備						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	9	13	7	12	18	12
件数 (%)	3.6	5.6	2.7	5.0	8.4	4.9

工 具 ・ 治 具						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	4	8	6	9	3	6
件数 (%)	1.6	3.4	2.3	3.8	1.4	2.5

部 品 ・ 材 料						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出 (件)	1	2	2	2	10	3
件数 (%)	0.4	0.9	0.8	0.8	4.7	1.4

量製品の品質に見込み違い	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	0	3	1	3	4	2
部品、材料の特性の不十分	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	7	10	13	12	6	10
使用環境条件の甘さ	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	8	15	15	9	11	12
開発評価の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	34	14	21	18	24	22
実車相当テストの不十分	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	9	13	8	6	12	10
評価基準の甘さ	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	55	55	78	66	40	59
図面等の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	23	18	18	18	7	17
プログラムミス	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	14	10	19	21	21	17
作業員のミス	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	11	19	13	10	8	12
マニュアルの不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	5	10	10	8	10	9
製造工程不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	23	18	14	16	17	18
作業管理不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	9	12	22	14	22	16
保守管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	9	13	7	12	18	12
保守管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	4	8	4	7	0	5
金型寸法の不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	0	0	2	2	3	1
管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	1	2	2	2	10	3
再生品利用の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数 (%)	0	0	0	0	0	0

図 2-2 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】(平成 28 年度～令和 2 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						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	53	95	96	99	82	85
件数 (%)	36.6	50.5	50.3	50.3	43.6	46.8

総 届 出 件 数						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	145	188	191	197	188	182
件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	71	75	77	85	102	82
件数 (%)	49.0	39.9	40.3	43.1	54.3	45.1

そ の 他						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	21	18	18	13	4	15
件数 (%)	14.5	9.6	9.4	6.6	2.1	8.1

性 能						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	7	20	23	8	10	14
件数 (%)	4.8	10.6	12.0	4.1	5.3	7.5

耐 久 性						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	4	12	8	16	23	13
件数 (%)	2.8	6.4	4.2	8.1	12.2	6.9

設 計 自 体						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	42	63	65	75	49	59
件数 (%)	29.0	33.5	34.0	38.1	26.1	32.3

作 業 工 程						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	62	62	68	68	82	68
件数 (%)	42.8	33.0	35.6	34.5	43.6	37.6

機 械 設 備						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	1	8	7	12	15	9
件数 (%)	0.7	4.3	3.7	6.1	8.0	4.7

工 具 ・ 治 具						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	7	4	2	4	2	4
件数 (%)	4.8	2.1	1.0	2.0	1.1	2.1

部 品 ・ 材 料						
	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
届出 (件)	1	1	0	1	3	1
件数 (%)	0.7	0.5	0.0	0.5	1.6	0.7

量製品の品質に見込み違い	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	0	0	0	0	0	0
部品、材料の特性の不十分	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	4	5	14	6	4	7
		2.8	2.7	7.3	3.0	2.1	3.6
使用環境条件の甘さ	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	3	15	9	2	6	7
		2.1	8.0	4.7	1.0	3.2	3.9
開発評価の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	2	9	5	13	22	10
		1.4	4.8	2.6	6.6	11.7	5.6
実車相当テストの不十分	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	2	3	3	3	1	2
		1.4	1.6	1.6	1.5	0.5	1.3
評価基準の甘さ	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	26	31	39	39	31	33
		17.9	16.5	20.4	19.8	16.5	18.3
図面等の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	4	7	3	5	0	4
		2.8	3.7	1.6	2.5	0.0	2.1
プログラムミス	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	12	25	23	31	18	22
		8.3	13.3	12.0	15.7	9.6	12.0
作業員のミス	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	24	12	13	9	8	13
		16.6	6.4	6.8	4.6	4.3	7.3
マニュアルの不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	6	6	3	19	9	9
		4.1	3.2	1.6	9.6	4.8	4.7
製造工程不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	20	35	22	24	33	27
		13.8	18.6	11.5	12.2	17.6	14.7
作業管理不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	12	9	30	16	32	20
		8.3	4.8	15.7	8.1	17.0	10.9
保守管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	1	8	7	12	15	9
		0.7	4.3	3.7	6.1	8.0	4.7
保守管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	4	4	2	3	1	3
		2.8	2.1	1.0	1.5	0.5	1.5
金型寸法の不適切	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	3	0	0	1	1	1
		2.1	0.0	0.0	0.5	0.5	0.6
管理の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
	件数 (%)	1	1	0	1	3	1
		0.7	0.5	0.0	0.5	1.6	0.7
再生品利用の不備	届出 (件)	H28	H29	H30	R1	R2	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 28 年度~令和 2 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 28 年度から令和 2 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、それぞれの表は令和 2 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、令和 2 年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 43 件で最も多くなっており、前年度の 41 件から 2 件増加し、5 カ年平均においても 41 件で全装置の中で最も多くなっている。次いで、届出件数の多かった装置は電気装置の 28 件であり、前年度の 36 件から 8 件減少している。動力伝達装置は 27 件で前年度の 35 件から 8 件減少しており、制動装置においては届出件数が 11 件で前年度の 33 件から 22 件減と大きく減少している。

国産車を示す表 2-3 を見ると、令和 2 年度において原動機の届出件数が 20 件と最も多く、前年度の 23 件から 3 件減少し、5 カ年平均と比べると 7 件少なくなっている。原動機においては 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、走行装置の届出件数は 7 件で前年度と比べて 7 件増加しており、制動装置については届出件数 6 件であり前年度の 23 件から 17 件減と大きく減少している。各装置の合計は 125 件で前年度の 153 件から 28 件減少している。

輸入車を示す表 2-4 を見ると、原動機の届出件数が 23 件と最も多く、前年度の 18 件から 5 件増加しており、5 カ年平均においても最も届出件数が多い。次いで動力伝達装置の届出件数が多く 11 件で前年度の 17 件から 6 件減少している。電気装置の届出件数は 9 件と前年度の 15 件から 6 件減少しており、燃料装置は前年度から 3 件減少し 6 件である。なお、電気装置及び燃料装置は過去 5 年間で最も少ない届出件数となっている。各装置の合計は 82 件で前年度の 99 件から 17 件減少している。国産車と比較すると届出件数が上位 4 装置は共通していることがわかる。

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、次いで電気装置、動力伝達装置、燃料装置の順に多くなっていた。原動機は国産車での届出件数が減少していたが輸入車における届出件数の増加によって、「全体」における届出件数は増加していた。原動機を除いた上位 4 装置においては国産車及び輸入車どちらも届出件数が減少していた。排出ガス発散防止装置は輸入車における届出件数の増加が影響しており、走行装置は国産車における届出件数の増加によって全体の届出件数が増加していた。また、制動装置においては、国産車及び輸入車どちらも届出件数は減少していたが、国産車での届出が大きく減少したことが影響していた。

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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平 均
	件 数	(件) (%)						
原動機	件 数	(件)	38	39	46	41	43	41
		(%)	19	16.7	17.1	16.3	20.8	17.8
電気装置	件 数	(件)	31	37	33	36	28	33
		(%)	15.3	15.9	12.3	14.3	13.5	14.2
動力伝達装 置	件 数	(件)	29	17	39	35	27	29
		(%)	14.3	7.3	14.5	13.9	13.0	12.6
燃料装置	件 数	(件)	25	25	21	24	19	23
		(%)	12.3	10.7	7.8	9.5	9.2	9.8
灯火装置	件 数	(件)	6	10	10	18	15	12
		(%)	3.0	4.3	3.7	7.1	7.2	5.1
車枠・車体	件 数	(件)	7	16	21	16	12	14
		(%)	3.4	6.9	7.8	6.3	5.8	6.2
排出ガス発 散防止装置	件 数	(件)	9	10	21	11	12	13
		(%)	4.4	4.3	7.8	4.4	5.8	5.4
制動装置	件 数	(件)	12	25	24	33	11	21
		(%)	5.9	10.7	8.9	13.1	5.3	9.0
乗車装置	件 数	(件)	11	9	12	5	9	9
		(%)	5.4	3.9	4.5	2.0	4.3	4.0
走行装置	件 数	(件)	1	6	5	1	8	4
		(%)	0.5	2.6	1.9	0.4	3.9	1.8
かじ取装置	件 数	(件)	9	6	9	5	6	7
		(%)	4.4	2.6	3.3	2.0	2.9	3.0
緩衝装置	件 数	(件)	8	7	4	7	3	6
		(%)	3.9	3.0	1.5	2.8	1.4	2.5
その他(エア バッグ)	件 数	(件)	3	6	4	8	5	5
		(%)	1.5	2.6	1.5	3.2	2.4	2.2
その他(エア バッグ以外)	件 数	(件)	14	20	20	12	9	15
		(%)	6.9	8.6	7.4	4.8	4.3	6.4
合 計	件 数	(件)	203	233	269	252	207	233
		(%)	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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
原動機	件数	(件)	32	23	36	23	20	27
		(%)	21	16.7	20.8	15.0	16.0	18.1
電気装置	件数	(件)	19	28	20	21	19	21
		(%)	12.7	20.3	11.6	13.7	15.2	14.5
動力伝達装置	件数	(件)	24	12	31	18	16	20
		(%)	16.0	8.7	17.9	11.8	12.8	13.7
燃料装置	件数	(件)	18	9	15	15	13	14
		(%)	12.0	6.5	8.7	9.8	10.4	9.5
灯火装置	件数	(件)	5	4	6	11	10	7
		(%)	3.3	2.9	3.5	7.2	8.0	4.9
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	8	8	10	9	9	9
		(%)	5.3	5.8	5.8	5.9	7.2	6.0
走行装置	件数	(件)	0	6	4	0	7	3
		(%)	0.0	4.3	2.3	0.0	5.6	2.3
制動装置	件数	(件)	9	11	14	23	6	13
		(%)	6.0	8.0	8.1	15.0	4.8	8.5
車枠・車体	件数	(件)	5	12	15	11	6	10
		(%)	3.3	8.7	8.7	7.2	4.8	6.6
かじ取装置	件数	(件)	9	2	5	3	5	5
		(%)	6.0	1.4	2.9	2.0	4.0	3.2
緩衝装置	件数	(件)	5	5	1	4	3	4
		(%)	3.3	3.6	0.6	2.6	2.4	2.4
乗車装置	件数	(件)	4	3	2	4	3	3
		(%)	2.7	2.2	1.2	2.6	2.4	2.2
その他(エア バッグ)	件数	(件)	2	2	2	2	2	2
		(%)	1.3	1.4	1.2	1.3	1.6	1.4
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	10	13	12	9	6	10
		(%)	6.7	9.4	6.9	5.9	4.8	6.8
合 計	件数	(件)	150	138	173	153	125	148
		(%)	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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
	件数	(件) (%)						
原動機	件数	(件)	6	16	10	18	23	15
		(%)	11	16.8	10.4	18.2	28.0	17.2
動力伝達装置	件数	(件)	5	5	8	17	11	9
		(%)	9.4	5.3	8.3	17.2	13.4	10.8
電気装置	件数	(件)	12	9	13	15	9	12
		(%)	22.6	9.5	13.5	15.2	11.0	13.6
燃料装置	件数	(件)	7	16	6	9	6	9
		(%)	13.2	16.8	6.3	9.1	7.3	10.4
車枠・車体	件数	(件)	2	4	6	5	6	5
		(%)	3.8	4.2	6.3	5.1	7.3	5.4
乗車装置	件数	(件)	7	6	10	1	6	6
		(%)	13.2	6.3	10.4	1.0	7.3	7.1
灯火装置	件数	(件)	1	6	4	7	5	5
		(%)	1.9	6.3	4.2	7.1	6.1	5.4
制動装置	件数	(件)	3	14	10	10	5	8
		(%)	5.7	14.7	10.4	10.1	6.1	9.9
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	1	2	11	2	3	4
		(%)	1.9	2.1	11.5	2.0	3.7	4.5
かじ取装置	件数	(件)	0	4	4	2	1	2
		(%)	0.0	4.2	4.2	2.0	1.2	2.6
走行装置	件数	(件)	1	0	1	1	1	1
		(%)	1.9	0.0	1.0	1.0	1.2	0.9
緩衝装置	件数	(件)	3	2	3	3	0	2
		(%)	5.7	2.1	3.1	3.0	0.0	2.6
その他(エア バッグ)	件数	(件)	1	4	2	6	3	3
		(%)	1.9	4.2	2.1	6.1	3.7	3.8
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	4	7	8	3	3	5
		(%)	7.5	7.4	8.3	3.0	3.7	5.9
合 計	件数	(件)	53	95	96	99	82	85
		(%)	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 28 年度から令和 2 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、それぞれの表は令和 2 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、令和 2 年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 27 件で最も多く前年度の 21 件から 6 件増加しており、5 カ年平均も最も多くなっている。次いで制動装置の届出件数が前年度と比べて 11 件増の 23 件となっており、燃料装置の届出件数が前年度と比べて 5 件増の 22 件となっている。また、車枠・車体の届出件数は前年度と比べて 10 件増の 20 件となっており、届出件数の上位 4 装置はいずれも 5 カ年平均と比べて多くなっている。合計件数は 190 件で前年度より 35 件増加しており、過去 5 カ年で最も多くなっている。

国産車を示す表 2-6 を見ると、令和 2 年度においては制動装置及び灯火装置の届出件数が 12 件で最も多くなっており、制動装置は前年度の 8 件から 4 件増加し灯火装置は前年度の 4 件から 8 件増加しており、いずれも 5 カ年平均と比べても件数が多くなっている。次に届出件数が多い装置は車枠・車体であり、前年度の 4 件から 5 件増加した 9 件となっており、5 カ年平均よりも多くなっている。電気装置、動力伝達装置及び走行装置においてはいずれの届出件数も 7 件であり、動力伝達装置は前年度の 12 件から 5 件減少し、電気装置及び走行装置は前年度と比べてそれぞれ 2 件と 5 件増加している。原動機は 8 件で前年度の 10 件から 2 件減少しており、5 カ年平均の 9 件より 1 件少ない。燃料装置は 8 件であり、乗車装置は 3 件となっており、どちらも前年度と比べて届出件数が減少している。届出件数が 5 カ年平均より多い装置の方が多く、5 カ年平均より届出件数が少ない装置はその他を除いて原動機及び動力伝達装置のみとなっている。合計は前年度の 70 件から 18 件増加し 88 件となっている。

輸入車を示す表 2-7 を見ると、原動機の届出件数が 19 件で最も多くなっており、前年度の 11 件より 8 件増加しており、5 カ年平均の 10 件より 9 件多くなっていた。次いで、届出件数の多かった装置は燃料装置の 14 件であり、前年度の 6 件から 8 件増加しており、5 カ年平均の 9 件より 5 件多くなっている。原動機、制動装置、燃料装置及び車枠・車体の届出件数は過去 5 年間で最も多くなっている。乗車装置及びかじ取り装置の届出件数は、どちらも前年度と比べて少なくなっており、5 カ年平均と比べても減少していた。合計は 102 件と前年度の 85 件より 17 件増加している。

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増加した要因は、国産車及び輸入車のどちらも届出件数が増加したことが影響している。また、国産車及び輸入車ともに過去 5 年間で最も多い届出件数となっている。動力伝達装置では輸入車の届出件数が前年度と比べて増加していたが、国産車では減少していたことが影響し、全体の届出件数は減少していた。かじ取り装置は国産車の届出件数が前年度と比べて増加していたが、輸入車では減少していたため、全体の届出件数は減少していた。乗車装置においては国産車及び輸入車どちらの届出件数も減少していた。

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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
	件数	(件) (%)						
原動機	件数	(件)	9	20	15	21	27	18
		(%)	7	12.7	9.0	13.5	14.2	11.5
制動装置	件数	(件)	21	17	17	12	23	18
		(%)	15.8	10.8	10.2	7.7	12.1	11.2
燃料装置	件数	(件)	9	11	17	17	22	15
		(%)	6.8	7.0	10.2	11.0	11.6	9.5
車枠・車体	件数	(件)	12	9	17	10	20	14
		(%)	9.0	5.7	10.2	6.5	10.5	8.5
動力伝達装置	件数	(件)	23	12	9	20	17	16
		(%)	17.3	7.6	5.4	12.9	8.9	10.1
灯火装置	件数	(件)	5	9	6	10	15	9
		(%)	3.8	5.7	3.6	6.5	7.9	5.6
電気装置	件数	(件)	4	9	13	12	13	10
		(%)	3.0	5.7	7.8	7.7	6.8	6.4
走行装置	件数	(件)	1	5	11	5	9	6
		(%)	0.8	3.2	6.6	3.2	4.7	3.9
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	2	2	13	1	8	5
		(%)	1.5	1.3	7.8	0.6	4.2	3.2
かじ取装置	件数	(件)	5	13	5	11	8	8
		(%)	3.8	8.3	3.0	7.1	4.2	5.2
乗車装置	件数	(件)	9	16	8	17	8	12
		(%)	6.8	10.2	4.8	11.0	4.2	7.2
緩衝装置	件数	(件)	9	7	5	0	7	6
		(%)	6.8	4.5	3.0	0.0	3.7	3.5
その他(エア バッグ)	件数	(件)	11	15	23	12	8	14
		(%)	8.3	9.6	13.8	7.7	4.2	8.6
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	13	12	8	7	5	9
		(%)	9.8	7.6	4.8	4.5	2.6	5.6
合 計	件数	(件)	133	157	167	155	190	160
		(%)	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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
	件数	(%)						
制動装置	件数	(件)	14	10	9	8	12	11
		(%)	23	12.2	12.5	11.4	13.6	14.2
灯火装置	件数	(件)	3	7	2	4	12	6
		(%)	4.8	8.5	2.8	5.7	13.6	7.5
車枠・車体	件数	(件)	9	5	11	4	9	8
		(%)	14.5	6.1	15.3	5.7	10.2	10.2
燃料装置	件数	(件)	2	5	5	11	8	6
		(%)	3.2	6.1	6.9	15.7	9.1	8.3
原動機	件数	(件)	3	15	7	10	8	9
		(%)	4.8	18.3	9.7	14.3	9.1	11.5
電気装置	件数	(件)	2	8	7	5	7	6
		(%)	3.2	9.8	9.7	7.1	8.0	7.8
動力伝達装置	件数	(件)	11	8	4	12	7	8
		(%)	17.7	9.8	5.6	17.1	8.0	11.2
走行装置	件数	(件)	0	1	11	2	7	4
		(%)	0.0	1.2	15.3	2.9	8.0	5.6
緩衝装置	件数	(件)	4	4	3	0	5	3
		(%)	6.5	4.9	4.2	0.0	5.7	4.3
乗車装置	件数	(件)	3	1	2	7	3	3
		(%)	4.8	1.2	2.8	10.0	3.4	4.3
かじ取装置	件数	(件)	1	6	1	1	3	2
		(%)	1.6	7.3	1.4	1.4	3.4	3.2
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	0	2	4	1	3	2
		(%)	0.0	2.4	5.6	1.4	3.4	2.7
その他(エア バッグ)	件数	(件)	4	4	2	1	2	3
		(%)	6.5	4.9	2.8	1.4	2.3	3.5
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	6	6	4	4	2	4
		(%)	9.7	7.3	5.6	5.7	2.3	5.9
合 計	件数	(件)	62	82	72	70	88	75
		(%)	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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
原動機	件数	(件)	6	5	8	11	19	10
		(%)	8	6.7	8.4	12.9	18.6	11.4
燃料装置	件数	(件)	7	6	12	6	14	9
		(%)	9.9	8.0	12.6	7.1	13.7	10.5
制動装置	件数	(件)	7	7	8	4	11	7
		(%)	9.9	9.3	8.4	4.7	10.8	8.6
車枠・車体	件数	(件)	3	4	6	6	11	6
		(%)	4.2	5.3	6.3	7.1	10.8	7.0
動力伝達装置	件数	(件)	12	4	5	8	10	8
		(%)	16.9	5.3	5.3	9.4	9.8	9.1
電気装置	件数	(件)	2	1	6	7	6	4
		(%)	2.8	1.3	6.3	8.2	5.9	5.1
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	2	0	9	0	5	3
		(%)	2.8	0.0	9.5	0.0	4.9	3.7
乗車装置	件数	(件)	6	15	6	10	5	8
		(%)	8.5	20.0	6.3	11.8	4.9	9.8
かじ取装置	件数	(件)	4	7	4	10	5	6
		(%)	5.6	9.3	4.2	11.8	4.9	7.0
灯火装置	件数	(件)	2	2	4	6	3	3
		(%)	2.8	2.7	4.2	7.1	2.9	4.0
緩衝装置	件数	(件)	5	3	2	0	2	2
		(%)	7.0	4.0	2.1	0.0	2.0	2.8
走行装置	件数	(件)	1	4	0	3	2	2
		(%)	1.4	5.3	0.0	3.5	2.0	2.3
その他(エア バッグ)	件数	(件)	7	11	21	11	6	11
		(%)	9.9	14.7	22.1	12.9	5.9	13.1
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	7	6	4	3	3	5
		(%)	9.9	8.0	4.2	3.5	2.9	5.4
合 計	件数	(件)	71	75	95	85	102	86
		(%)	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 28 年度から令和 2 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 28 年度から令和 2 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、令和 2 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【灯火装置】表 1-13 参照）を対象とした。

表 2-8 原動機における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
設計 (①+②+③)	32	91	23	61	36	84	21	68	20	71	26	75
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	3	9	15	39	7	16	10	32	8	29	9	25
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	5	14	7	18	5	12	2	6	2	7	4	12
②耐久性	13	37	5	13	8	19	4	13	4	14	7	19
③設計自体	14	40	11	29	23	53	15	48	14	50	15	44
④作業工程	2	6	8	21	6	14	8	26	5	18	6	17
⑤機械設備	1	3	3	8	1	2	0	0	1	4	1	3
⑥工具・治具	0	0	4	11	0	0	2	6	2	7	2	5
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	35	100	38	100	43	100	31	100	28	1000	35	100

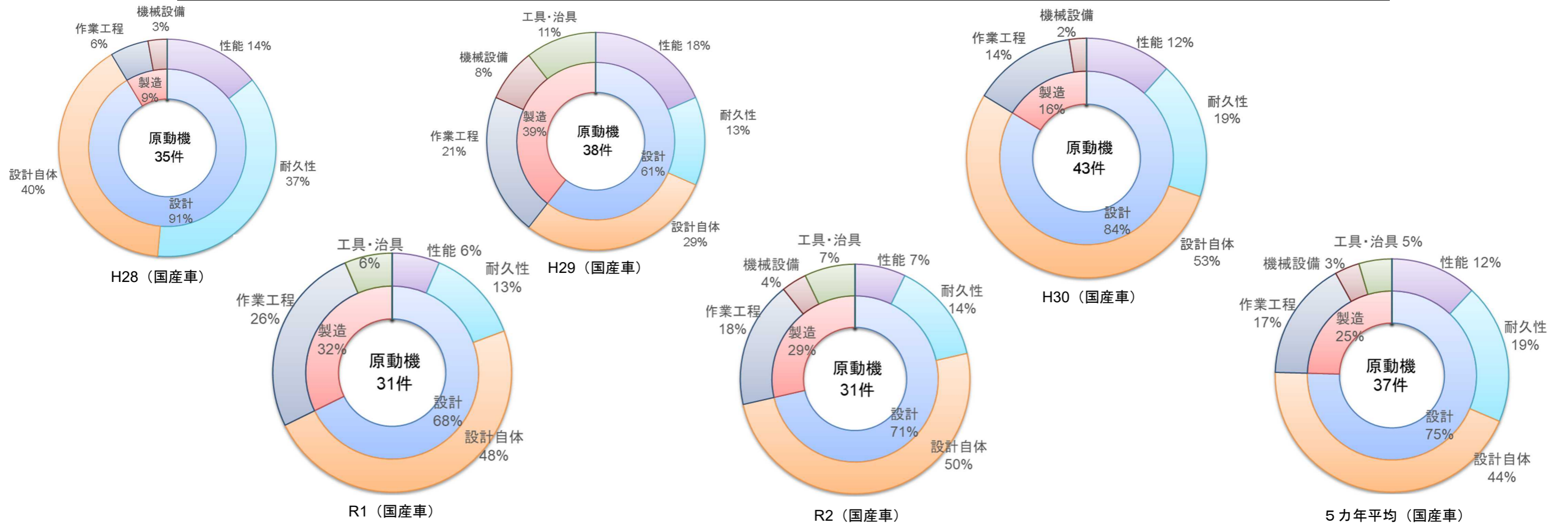


図 2-4 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

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 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H28		H29		H30		R1		R2		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	24	69	12	60	31	89	17	59	13	65	19	70
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	11	31	8	40	4	11	12	41	7	35	8	30
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	0	0	7	20	4	14	0	0	2	8
②耐久性	10	29	2	10	6	17	1	3	6	30	5	18
③設計自体	14	40	10	50	18	51	12	41	7	35	12	44
④作業工程	6	17	5	25	3	9	8	28	5	25	5	19
⑤機械設備	3	9	2	10	0	0	4	14	2	10	2	8
⑥工具・治具	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
⑦部品・材料	0	0	1	5	1	3	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	35	100	20	100	35	100	29	100	20	100	28	100

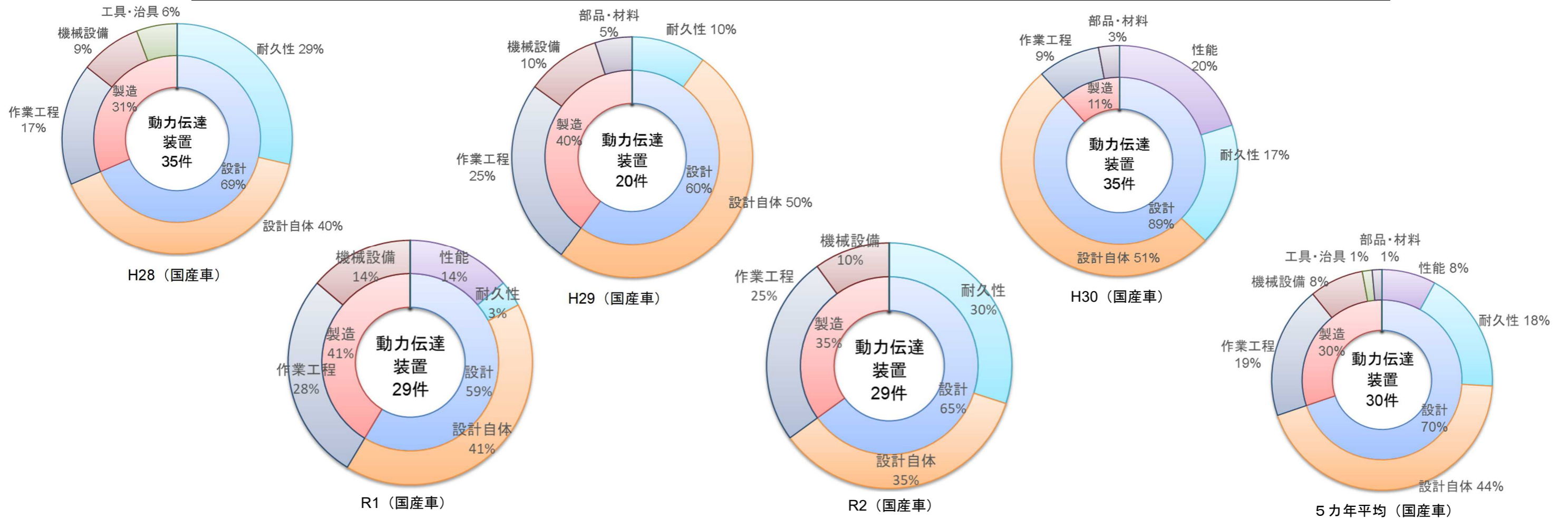


図 2-5 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

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 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H28		H29		H30		R1		R2		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	19	90	28	78	20	74	20	80	19	70	21	78
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	2	10	8	22	7	26	5	20	7	26	6	21
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1
①性能	2	10	1	3	3	11	1	4	1	4	8	6
②耐久性	3	14	4	11	2	7	3	12	3	11	3	11
③設計自体	14	67	23	64	15	56	16	64	15	56	17	61
④作業工程	2	10	7	19	5	19	1	4	2	7	3	13
⑤機械設備	0	0	0	0	2	7	0	0	1	4	1	2
⑥工具・治具	0	0	1	3	0	0	3	12	0	0	1	3
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	1	4	4	15	1	4
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1
合計件数及びその割合	21	100	36	100	27	100	25	100	27	100	27	100

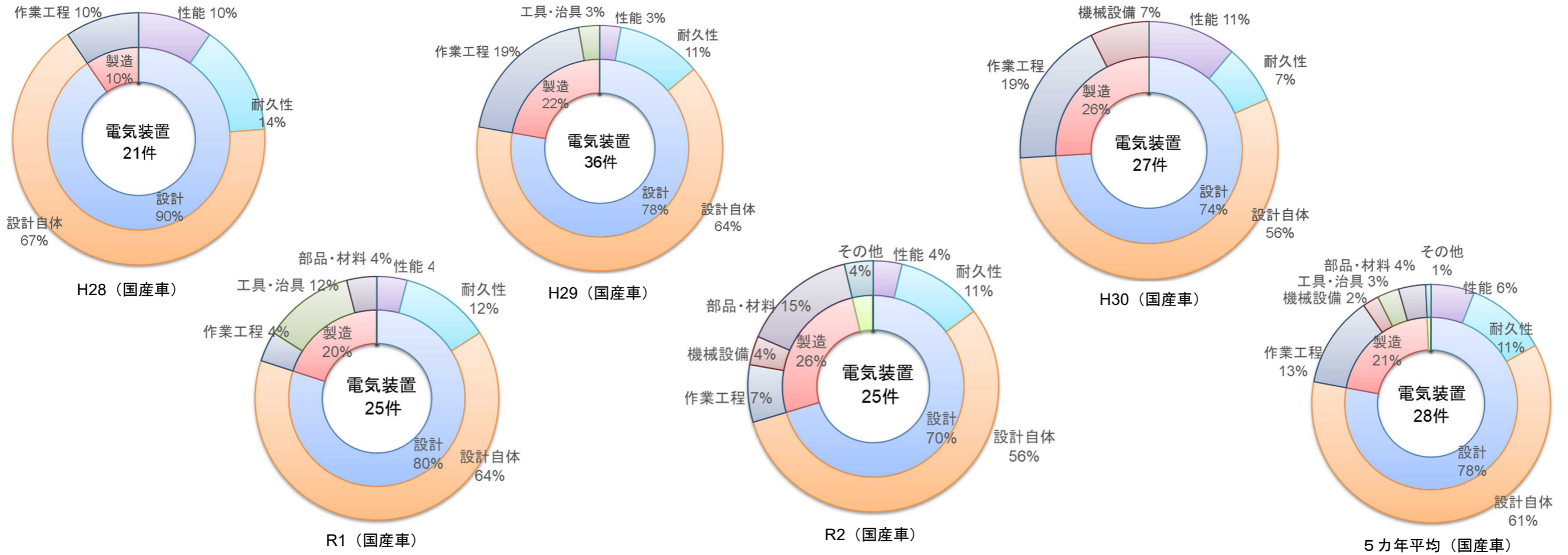
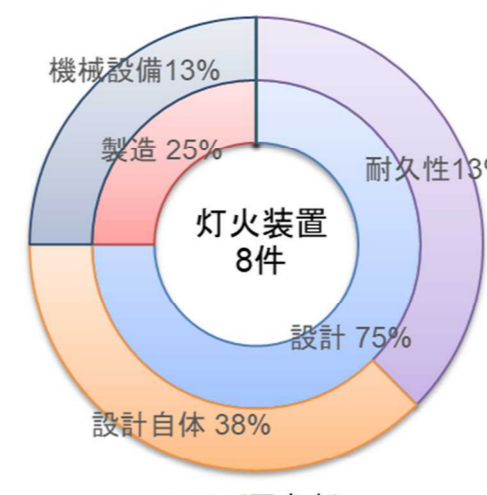
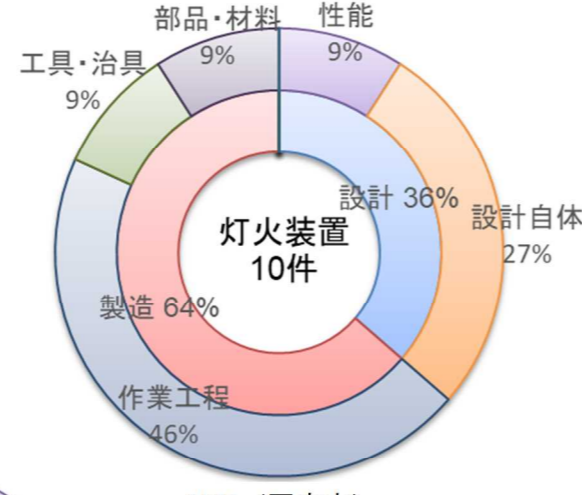
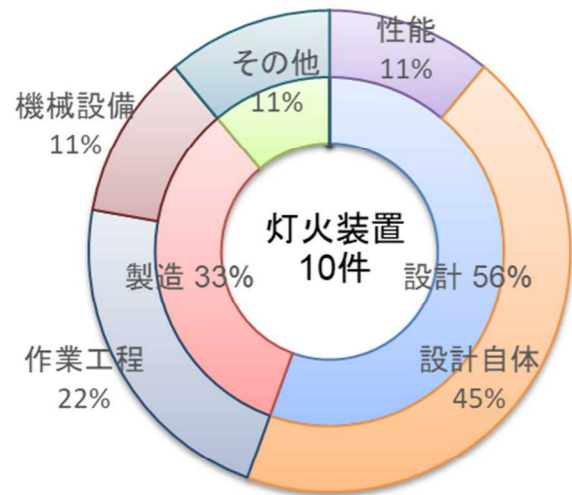


図 2-6 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

表 2-11 灯火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 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

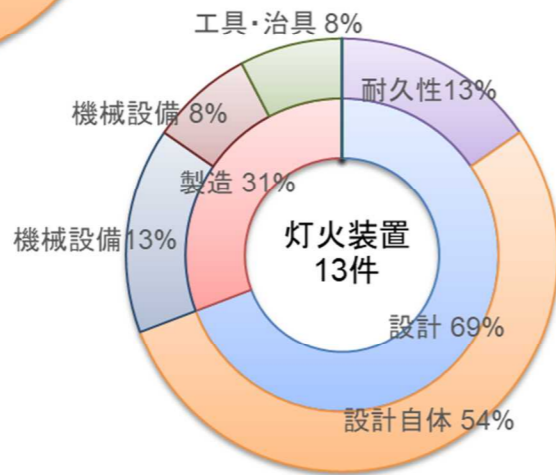
発生原因	H28		H29		H30		R1		R2		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	5	56	4	36	6	75	9	69	9	43	7	53
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	3	33	7	64	2	25	4	31	12	57	6	45
その他 (⑧)	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
①性能	1	11	1	9	3	38	2	15	1	5	2	13
②耐久性	0	0	0	0	0	0	0	0	3	14	1	5
③設計自体	4	44	3	27	3	38	7	54	5	24	4	35
④作業工程	2	22	5	45	2	25	2	15	6	29	3	27
⑤機械設備	1	11	0	0	0	0	1	8	5	24	1	11
⑥工具・治具	0	0	1	9	0	0	1	8	0	0	0	3
⑦部品・材料	0	0	1	9	0	0	0	0	1	5	0	3
⑧その他	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
合計件数及びその割合	9	100	11	100	8	100	13	100	21	100	12	100



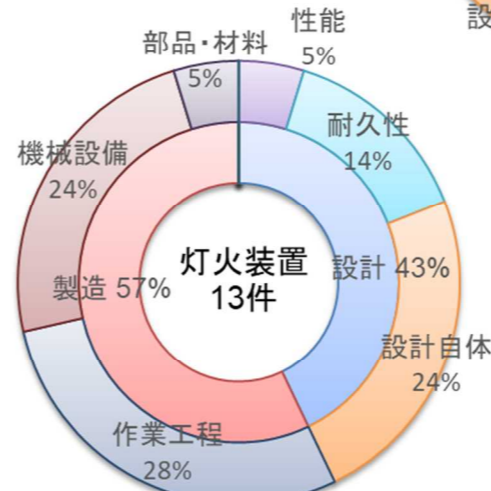
H28 (国産車)

H29 (国産車)

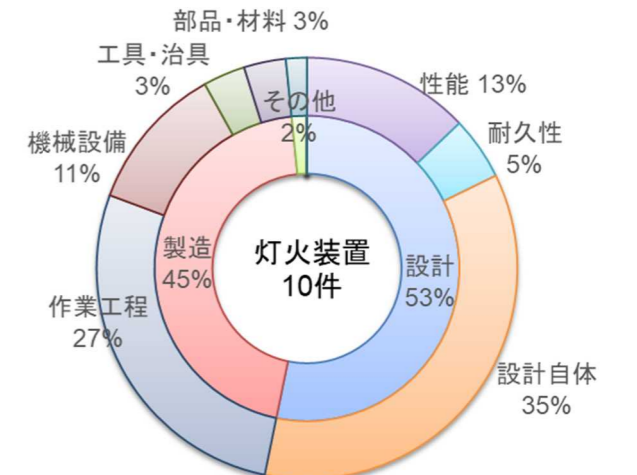
H30 (国産車)



R1 (国産車)



R2 (国産車)



5 カ年平均 (国産車)

図 2-7 灯火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 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

(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 28 年度から令和 2 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 28 年度から令和 2 年度及び 5 年平均の各届出件数及びその割合を表 2-12、表 2-13 及び表 2-14 に、それをグラフにしたものを図 2-8、図 2-9 及び図 2-10 に示す。なお、当該統計については、令和 2 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【原動機】、【動力伝達装置】及び【燃料装置】表 1-13 参照）を対象とした。

表 2-12 原動機における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H28		H29		H30		R1		R2		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	6	50	16	76	10	56	18	62	22	52	16	63
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	6	50	5	24	8	44	11	38	18	43	9	35
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	0	2
①性能	1	8	4	19	2	11	0	0	0	0	2	7
②耐久性	1	8	1	5	1	6	1	3	2	5	1	4
③設計自体	4	33	11	52	7	39	17	59	20	48	13	52
④作業工程	5	42	5	24	6	33	10	34	13	31	7	29
⑤機械設備	0	0	0	0	1	6	1	3	4	10	1	5
⑥工具・治具	1	8	0	0	1	6	0	0	1	2	0	2
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	2	5	0	2
合計件数及びその割合	12	100	21	100	18	100	29	100	42	100	25	100

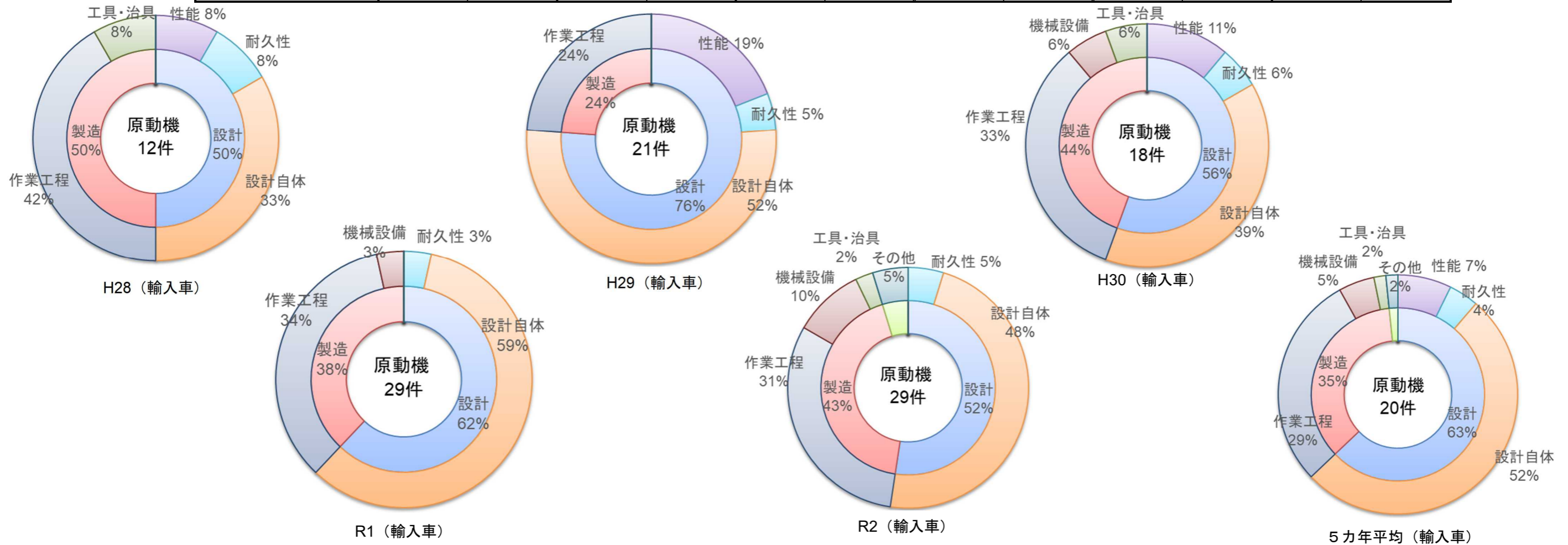


図 2-8 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

表 2-13 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【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	5	25	5	50	8	62	17	62	10	50	9	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	12	60	4	40	5	38	8	32	10	50	7	41
その他 (⑧)	3	15	1	10	0	0	0	0	0	0	0	1
①性能	0	0	1	10	3	23	0	0	1	5	1	9
②耐久性	1	5	2	20	0	0	3	12	6	30	2	15
③設計自体	4	20	2	20	5	38	14	56	3	15	6	34
④作業工程	10	50	3	30	4	31	7	28	9	45	6	35
⑤機械設備	0	0	1	10	1	8	0	0	1	5	1	5
⑥工具・治具	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	1	5	0	0	0	0	1	4	0	0	0	1
⑧その他	3	15	1	10	0	0	0	0	0	0	0	1
合計件数及びその割合	20	100	10	100	13	100	25	100	20	100	16	100

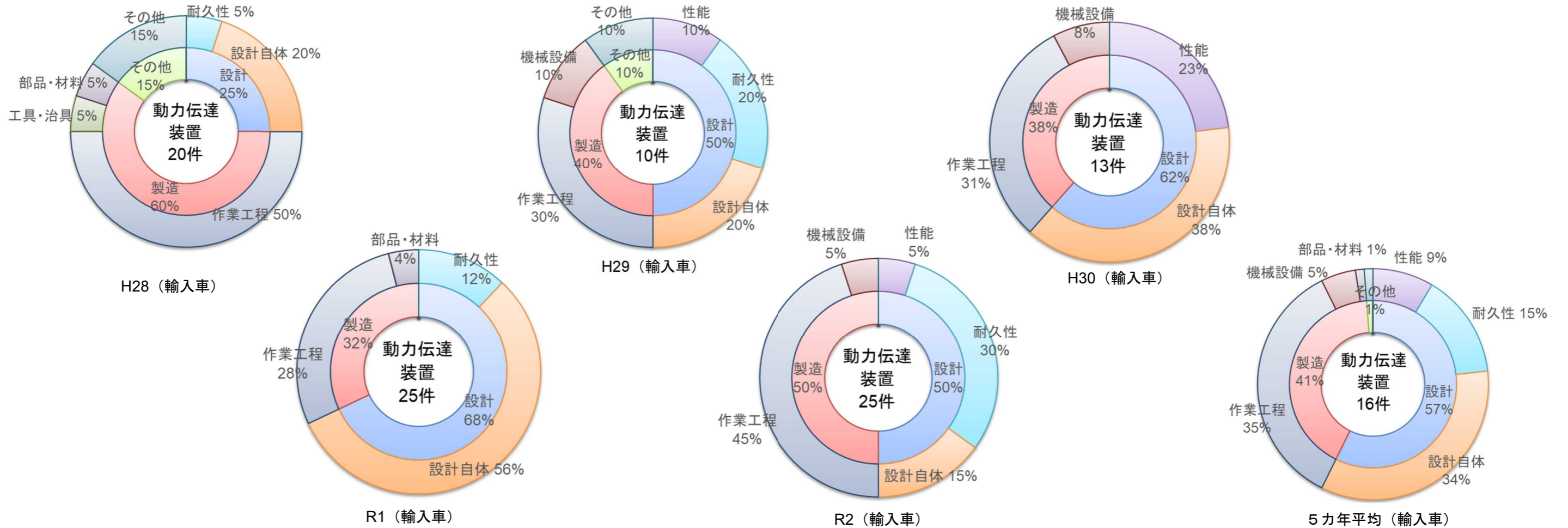


図 2-9 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

表 2-14 燃料装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	7	50	16	73	6	33	7	54	6	29	9	47
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	50	6	27	12	67	6	46	14	67	10	51
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	1
①性能	2	14	7	32	0	0	2	15	0	0	2	12
②耐久性	1	7	2	9	0	0	1	8	5	24	2	11
③設計自体	4	29	7	32	6	33	4	31	1	5	5	24
④作業工程	6	43	5	23	12	67	5	38	13	62	9	47
⑤機械設備	1	7	1	5	0	0	1	8	1	5	1	4
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	1
合計件数及びその割合	14	100	22	100	18	100	13	100	21	100	19	100

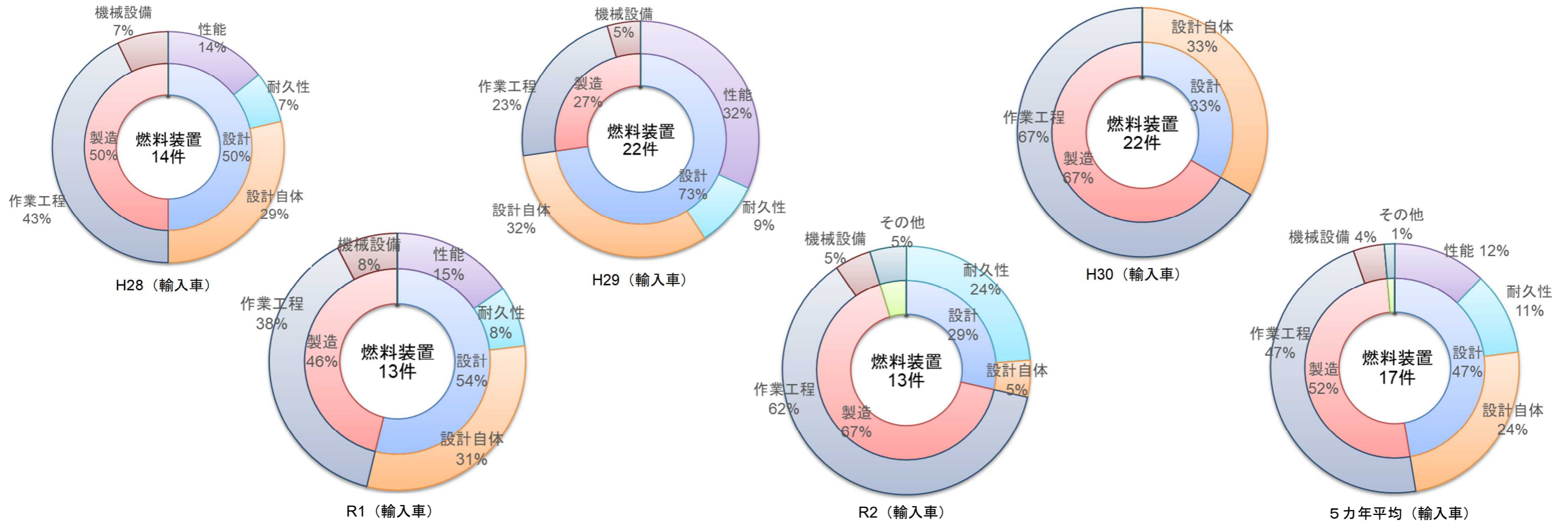


図 2-10 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

2.4 不具合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発生原因の事例

令和2年度に届出されたり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2-15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2-15 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

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(量産品の品質の見込み違い)					
事例1	不具合の内容	中型トラック及びバスの燃料噴射装置において、インジェクタ取付ボルトの締付トルク指示が不適切なため、インジェクタガスケットのシール性が不足しているものがある。そのため、燃焼ガスが漏れてインジェクタ取付ボルトが緩み、振動が大きくなって当該ボルトが折損し、エンジンが停止して走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	85,945 台	不具合件数	149 件	事故件数 0 件
事例2	不具合の内容	400リットルのアルミニウム製燃料タンクを搭載した大型トラックにおいて、当該燃料タンクの強度が不足しているため、走行時の振動によりタンクの溶接部に亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展して燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	1,752 台	不具合件数	18 件	事故件数 0 件
事例3	不具合の内容	中型バスの燃料噴射装置において、インジェクタ取付ボルトの締付トルク指示が不適切なため、インジェクタガスケットのシール性が不足しているものがある。そのため、燃焼ガスが漏れてインジェクタ取付ボルトが緩み、振動が大きくなって当該ボルトが折損し、エンジンが停止して走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	658 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例4	不具合の内容	ショベル・ローダのフロントアクスルにおいて、アクスルシャフトの鋼材製造工程の水素含有量の管理が不十分なため、アクスルシャフト内部で亀裂が生じ、最悪の場合、アクスルシャフトが折損し、前輪タイヤが脱落するおそれがある。			
	対象台数	12 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(部品、材料の特性の不十分)	
事例1	不具合の内容 樹脂製燃料タンクにおいて、燃料蒸発ガスホースの材料及び圧力調整弁の表面粗さが不適切なため、圧力調整弁が固着するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、燃料タンクが負圧になり変形することで、燃料レベルゲージが傾き、燃料計が実際の燃料残量より多く指示するため、燃料残量警告灯が点灯することなく予期せぬ燃料切れとなり、エンストするおそれがある。

	対象台数	767,501 台	不具合件数	58 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	制動灯において、制動灯スイッチ内部ゴム部品の成形に使用している離型剤が不適切なため、当該ゴム部品にシリコン成分が含まれているものがある。そのため、スイッチ内部にシリコンガスが充満して、スイッチ操作により通電した際に接点部に酸化シリコンが生成され、そのまま使用を続けると、制動灯が消えなくなるおそれがある。				
	対象台数	7,536 台	不具合件数	13 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	ディファレンシャルロックシステムにおいて、コントロールユニット内の構成部品の材料選定が不適切なため、アクスルオイルから発生するガスにより電気的な障害が発生することがある。そのため、警告灯の点灯と共にABSや横滑り防止装置(ESP)の作動が停止して、最悪の場合、滑りやすい路面等で車両の挙動が不安定になり事故を起こすおそれがある。				
	対象台数	3,870 台	不具合件数	14 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	パワーコントロールユニットの電圧変換装置(DC-DCコンバータ)において、バッテリーへの供給電圧を制御する回路上の素子の製造管理が不適切なため、冷間始動後にフェールセーフモードへ移行して、バッテリーへの給電を停止することがある。そのため、バッテリーが充電不足となり、警告灯、警告表示が点灯し、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	2,703 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	パワーコントロールユニットの電圧変換装置(DC-DCコンバータ)において、バッテリーへの供給電圧を制御する回路上の素子の製造管理が不適切なため、冷間始動後にフェールセーフモードへ移行して、バッテリーへの給電を停止することがある。そのため、バッテリーが充電不足となり、警告灯、警告表示が点灯し、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	2,100 台	不具合件数	11 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	制動灯において、制動灯スイッチ内部ゴム部品の成形に使用している離型剤が不適切なため、当該ゴム部品にシリコン成分が含まれているものがある。そのため、スイッチ内部にシリコンガスが充満して、スイッチ操作により通電した際に接点部に酸化シリコンが生成され、そのまま使用を続けると、制動灯が消えなくなるおそれがある。				
	対象台数	562 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	ガソリンを燃料とするフォークリフトにおいて、燃料ホースの材質の選定が不適切なため、亀裂が生じるものがある。そのため、亀裂が進行すると燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	557 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件

事例 8	不具合の内容	シヨベルローダーのフロントアクスルにおいて、オイルシールの組み付け作業指示が不適切なため、当該オイルシールが変形しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルシール部よりオイルが漏れるおそれがある。				
	対象台数	235 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	バッテリーケーブルにおいて、設計指示が不適切なため、端子が誤った材質で製造されているものがある。そのため、早期に劣化し抵抗値が大きくなり、端子部が発熱して、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	7 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	大型トラックにおいて、(1) エアサスペンション仕様の車高調整装置装備車におけるショックアブソーバのピストン構造が不適切なため、横力によってピストンとシリンダの接触面圧が過大となり、荷役作業時等で最大車高まで上昇させ下降する動作を繰り返すと、ピストンリング溝部で内壁を傷つけることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ショックアブソーバのピストンリング部に金属片が溜まり固着して、曲りや折損が発生し、最悪の場合、タイヤと干渉してバーストまたは発熱により発火するおそれがある。				
	対象台数	127 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(使用環境条件の甘さ)						
事例 1	不具合の内容	自動6速マニュアルモードトランスミッション(6AMT)搭載車において、冠水路等を走行し、トランスミッション下部の水抜き穴から水が浸入した場合、クラッチレバーの支点部の表面処理が不適切だったため、支点部が錆びるものがある。そのため、クラッチレバーの摺動不良により変速遅れが発生し、そのままの状態で使用を続けると錆びが進行し、最悪の場合、クラッチレバーが動かなくなるため、警告灯が点灯及び警告音が鳴動するとともに、保護制御によりギヤが固定されて変速できなくなり、停車後に発進できなくなるおそれがある。				
	対象台数	6,728 台	不具合件数	279 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	バスの乗降開閉機構の検知器(光電装置)において、光電管への外的要因に対する検討が不十分なため、水の付着や外乱光等により、当該光電装置が誤検知を起こし、扉が開閉できなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,187 台	不具合件数	173 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	ホイール・クレーンのブーム装置において、ブームを縮小させるワイヤーロープ固定部材の形状が不適切なため、縮小用ワイヤーロープとロープガイドが接触するものがある。そのため、ロープガイド固定用ボルトの緩み又は折損によりロープガイドが脱落し、最悪の場合、脱落したロープガイドがブーム間に挟まり、ブームが最縮小状態にならず、保安基準第55条の規定に基づく基準緩和認定を受けた全長を超える。				
	対象台数					

	対象台数	805 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	ギヤチェンジペダルにおいて、当該ペダルを車体へ取り付けるチェンジピボットボルトの締付けトルク設定が不適切なため、強いシフトアップの変速操作をすると、当該ボルトが緩むことがある。そのため、そのまま使用を続けると、ボルトが折損し、ギヤチェンジペダルが外れ、変速できなくなるおそれがある。				
	対象台数	689 台	不具合件数	14 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	スロットルケーブルにおいて、防水設計が不適切なため、当該ケーブルに雨水等が浸入することがある。そのため、低温時に浸入した水が凍結し、最悪の場合、アクセルグリップが戻らず、原動機の回転が下がらなくなるおそれがある。				
	対象台数	652 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	パワートランスファーユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、不整地における過負荷走行を行うなどにより当該ユニットが故障した際にセーフモードが機能せず、警告灯の点灯なく前輪に動力が伝達されず走行不能になるとともに、パーキングロックが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	491 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	後席シート中央席のシートベルトバックルにおいて、未使用時の固定状態の設計が不適切なため、シート座面の下に入り込み、最悪の場合、当該バックルが取り出せずにシートベルトの装着ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	487 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	バスの扉挟み込み防止用検知器(光電装置)において、光電管への水滴付着や外乱光等の外的要因に対する検討が不十分なため、障害物がないのに障害物があると検知することがある。そのため、挟み込み防止機能が作動し乗降用自動扉が開閉できなくなるおそれがある。				
	対象台数	447 台	不具合件数	24 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	ロータリ除雪自動車の燃料ポンプにおいて、ポンプ内部の永久磁石の選定が不適切なため、低温時に減磁が発生し、モータが高回転・高電流となりモーターブラシが異常摩耗するものがある。そのため、接点不良が生じ、燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	232 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	前照灯において、タクシー用途等で使用する際、想定を超えて長時間点灯し続けると、バルブからの熱と紫外線により反射板のアルミ蒸着が剥離することがある。そのため、そのまま使用を続けると、集光不足となり、光度が徐々に低下し、最悪の場合、保安基準第32条(前照灯の基準)を満足しなくなるおそれがある。				
	対象台数	228 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

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	エンジン冷却系のラジエーターチャンバー(冷却水内の気泡を分離するための装置)の強度が不足しているため、積載状態で高速度・高回転運転や登坂運転の直後に、エンジン停止を繰返す走行を継続して行なった場合、亀裂が発生し、冷却水が漏れることがある。そのため、そのまま走行を続けると、オーバーヒートが発生し、最悪の場合、エンジンが停止し再始動不可となるおそれがある。			
	対象台数	456,603 台	不具合件数	349 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	燃料タンクにおいて、車体への取付部位の強度が不足しているため、走行中の振動により当該取付部位付近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、亀裂が進行し燃料がにじみ出ることがあり、最悪の場合、滴下するおそれがある。			
	対象台数	82,590 台	不具合件数	18 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	前席のシートベルトにおいて、使用状態を想定した設計が不十分なため、シート座面の位置の状態によりフレキシブルスチールケーブルが斜めに引っ張られることがある。そのため、金属疲労によりケーブルが損傷し、最悪の場合、衝突時にシートベルトの乗員拘束機能が低下するおそれがある。			
	対象台数	57,545 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	7速DSG型自動変速機のマカトロニクスにおいて、アッパーハウジングのねじ切り加工が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、アクキュレーターの継続的な油圧変化による疲労の蓄積により、アッパーハウジングに亀裂が発生し、油圧が低下して、最悪の場合、駆動力が伝達されず走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	56,938 台	不具合件数	22 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	7速DSG型自動変速機のマカトロニクスにおいて、アクキュレータ取付け部のハウジング加工精度が不適切なため、厚みが不足しているものがある。そのため、始動時や渋滞走行などの大きな油圧変動が繰返されるとハウジングに微細な亀裂が発生し、油圧が低下するとともに警告灯が点灯して、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	51,024 台	不具合件数	599 件	事故件数
事例 6	不具合の内容	リヤコンビネーションランプにおいて、バルブを取り付けるバルブホルダーの材質が不適切なため、当該バルブホルダーがバルブの熱により変形することがある。そのため、接触不良が発生し警告灯が点灯して、最悪の場合、制動灯及び尾灯が点灯しなくなるおそれがある。			
	対象台数	30,460 台	不具合件数	2312 件	事故件数

事例7	不具合の内容	自動変速機において、変速制御プログラムが不適切なため、Dレンジで停車中にアイドルアップ制御が働くと前進用クラッチが半クラッチ状態となることがある。そのため、当該クラッチが異常摩耗してオイル吸入口のストレーナー部に摩耗粉が詰まることで自動変速機内の油圧が低下し、警告灯が点灯するとともに走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	24,065 台	不具合件数	81 件	事故件数
事例8	不具合の内容	7速STロニック型自動変速機のメカトロニクスにおいて、アキュムレータ取付け部のハウジング加工精度が不適切なため、始動時や渋滞走行などの大きな油圧変動が繰り返されると、ハウジングに微細な亀裂が発生するものがある。そのため、油圧が低下するとともに警告灯が点灯し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	11,015 台	不具合件数	93 件	事故件数
事例9	不具合の内容	エアコンの電動コンプレッサーにおいて、カバーの耐腐食性能が不十分なため、コンプレッサー内部に水分が浸入することがある。そのため、コンプレッサー内部で漏電が発生すると、EV警告灯が点灯すると共にモーター出力が制限されることがある。また、その状態で、停車後にPレンジにシフトすると電源が遮断され、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	9,563 台	不具合件数	59 件	事故件数
事例10	不具合の内容	大型観光バスにおいて、客席上部のサービスセット(読書灯、エアコン吹き出し口、停車ボタン、スピーカー等を装備)の基板の防水性が不適切なため、エアコンダクト内で発生したダスト状の異物を含んだ結露水が当該基板のコネクタに到達する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、異物がコネクタ底部に蓄積されて端子間が短絡し、読書灯の不点灯や停車ボタンの誤作動等が生じ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	5,215 台	不具合件数	27 件	事故件数

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	フロントサスペンションにおいて、コイルスプリングの鋼材に対する塗料の密着性が不足しているため、砂や小石を噛み込んだ場合に、塗膜が剥がれやすく、腐食が早期に進行するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、コイルスプリングが折損し、最悪の場合、タイヤと接触することでパンクして走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	610,496 台	不具合件数	460 件	事故件数
事例2	不具合の内容	フロントサスペンションにおいて、コイルスプリングの鋼材に対する塗料の密着性が不足しているため、砂や小石を噛み込んだ場合に、塗装が剥がれやすく、腐食が早期に進行するものがある。そのため、最悪の場合、コイルスプリングが折損するおそれがある。			

	対象台数	76,362 台	不具合件数	408 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	ヘッドランプ後方の電気配線において、配策指示が不適切なため、エアコン用ホース口金と接触し、走行時の振動により当該配線の被覆が損傷することがある。そのため、最悪の場合、短絡してエンストするおそれがある。				
	対象台数	38,657 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	農耕トラクタにおいて、静油圧変速機の保護制御が不適切なため、重けん引作業時に保護制御が機能せず、当該変速機内部に過大な負荷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変速機が損傷し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	4,042 台	不具合件数	22 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	大型観光バスにおいて、ヒーターホースの耐久性が不足しているため、早期にヒーターホースが破損するものがある。そのため、冷却水が漏れ、そのまま走行を続けるとオーバーヒートに至るおそれがある。				
	対象台数	2,001 台	不具合件数	36 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	大型トラックの横吊り式スペアタイヤキャリアのブラケットにおいて、強度設計が不適切なため、ブラケットの強度が不足しており、走行振動等によりブラケットに亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、スペアタイヤが脱落するおそれがある。				
	対象台数	1,638 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	ホイール・クレーンの油圧ステアリング回路系ホースにおいて、ホース保護材の固定範囲が不適切なため、局所的な曲げ負荷が生じるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、繰り返し圧力によりホースが損傷し、作動油が漏れ、容易にステアリング操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,005 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	農耕トラクタの動力伝達装置において、走行制御プログラムが不適切なため、重けん引作業時の発進操作により、クラッチディスクが異常摩耗することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該クラッチディスクの摩耗が早期に進行し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	385 台	不具合件数	9 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	四輪操舵の農業用薬剤散布車のかじ取装置において、かじ取装置の取付けボルトの締付トルクが不適切なため、操舵時にストッパに当てる操作を繰り返すと取付けボルトに緩みが発生するものがある。そのため、取付けボルトが脱落し、操舵が出来なくなるおそれがある。				
	対象台数	152 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	農業用クローラトラクタの駐車・副変速機バルブにおいて、当該バルブのコイルの熱耐久性が不適切なため、連続作業運転を繰り返すと機械熱の影響を受け、当該コイルの吸引力が低下することがある。そのため、エンジン再始動時				

	に駐車ブレーキが解除できなくなる又は、副変速機による切り替えができなくなるおそれがある。				
対象台数	81 台	不具合件数	3 件	事故件数	1 件

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	無段変速機(CVT)において、制御プログラムが不適切なため、変速機構であるスチールベルトに傷がつくものがあり、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、スチールベルトが破損し走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	111,546 台	不具合件数	48 件	事故件数
事例 2	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が熱変形し破損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、尿素水が漏れ、排出ガス中の窒素酸化物(NOx)の排出値が基準値を超えるおそれがある。			
	対象台数	21,003 台	不具合件数	48 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	オーディオアンプにおいて、回路構成が不適切なため、異物混入の影響を配慮できていない回路で短絡が発生した場合、既存の保護回路が機能せず、基板が焼損することがある。そのため、可燃性ガスが発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	15,000 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	ブレーキマスターシリンダーのリザーバータンク上部に設置されているカウルカバーにおいて、排水設計が不適切なため、雨水がブレーキフルード内に浸入することがある。そのため、雨水と反応したブレーキフルードがゲル化し、油圧制御ユニット内で詰まり、ブレーキペダルを放してもブレーキが作動し続けるおそれがある。			
	対象台数	14,399 台	不具合件数	200 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	動力伝達装置において、プロペラシャフトの材料及び寸法が不適切なため、想定よりも疲労強度が不足しているものがある。そのため、プロペラシャフトに亀裂が発生する可能性があり、そのまま使用を続けると、最悪の場合、亀裂の進展によりプロペラシャフトが破損し、走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	12,828 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例 6	不具合の内容	電動ブレーキブースタにおいて、内部構成部品である回転角センサのマグネットのモータシャフトへの組付け位置が不適切なため、イグニッションオンにした際などに、ブレーキペダルのストローク値をソフトウェアが誤認識する状態になることがある。そのため、バッテリーが上がったり、クルーズコントロールがセット			

		できずブレーキランプが点灯し続けたり、又は警告灯が点灯してブレーキペダル踏力が重くなるおそれがある。				
	対象台数	12,094 台	不具合件数	45 件	事故件数	1 件
事例 7	不具合の内容	エンジンにおいて、減速時のクランクケース内の内圧設計が不適切なため、減速時のシリンダー内圧がクランクケース内圧よりも低くなり、エンジンオイルを含んだブローバイガスが燃焼室に逆流することがある。そのため、ピストンに多量のカーボンが堆積して剥離すると、排気バルブとバルブシート間に挟まり、高温の燃焼ガスが漏れ、排気バルブが溶損して、最悪の場合、走行中に警告灯が点灯し、エンジンの出力が低下するおそれがある。				
	対象台数	10,210 台	不具合件数	265 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	左右の後写鏡において、後方視界を調整する部位のブーツの排水性が不十分なため、内部に水が溜まり腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると、後写鏡の調整位置が保持できず、後方の交通状況を確認できなくなるおそれがある。				
	対象台数	10,189 台	不具合件数	17 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	フロントワイパーアームにおいて、固定ナットの締め付けトルク設計値が不適切なため、固定ナットが緩むことがある。そのため、窓ふき機能が低下し、必要な視野を確保できないおそれがある。				
	対象台数	8,740 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	助手席側エアバッグモジュールにおいて、エアバッグの縫製が不適切なため、縫製部の強度が不十分なものがある。そのため、衝突時にエアバッグが作動した際に縫製部が裂けて正常に展開せず、乗員保護性能が低下するおそれがある。				
	対象台数	8,618 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの(図面等の不備)						
事例 1	不具合の内容	大型トラック低床4軸車のフロントハブベアリングにおいて、ナックルシャフトとの圧入代が大きいとフロントハブの組付け作業時にベアリングを傷つけることがある。そのため、使用過程でベアリングが損傷して火災や脱輪に至るおそれがある。				
	対象台数	13,643 台	不具合件数	13 件	事故件数	3 件
事例 2	不具合の内容	農耕トラクタの燃料フィルタ取付ブラケットにおいて、当該ブラケットの強度が不足しているため、エンジン等の振動により破損することがある。そのため、燃料フィルタから燃料タンクへの戻りホースが冷却ファンに接触して、最悪の場合、戻りホースが損傷し燃料がボンネット内に飛散するおそれがある。				
	対象台数	3,226 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件

事例3	不具合の内容	シヨベルローダのワイヤーハーネスにおいて、止水処理が不適切なため、ジョイント部から水が浸入するものがある。そのため、防水コネクタ内部が腐食し、そのままの状態で使用を続けると、通電しなくなり、エンジンが始動できなくなるおそれがある。			
	対象台数	3,125 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例4	不具合の内容	ロータリ除雪車の尿素SCR装置において、尿素ホースの配策指示が不適切なため、排気管等の高温部に接触するものがある。そのため、ホースが破損し、尿素が漏れることにより、尿素SCR装置が正常に作動しなくなり、保安基準第31条の基準(有害なガス等の発散防止装置)に適合しないおそれがある。			
	対象台数	195 台	不具合件数	4 件	事故件数
事例5	不具合の内容	オプション設定の緊急ブレーキ装置を装着している車両のディスプレイにおいて、液晶パネル取付け部の製造指示が不適切なため、防水加工が施されていないものがある。そのため、雨水等が当該取付け部より侵入し、そのままの状態で使用を続けると、ディスプレイ内部の制御用基板が腐食損傷することで、フェールセーフによりエンジン回転が制限され、走行不能になるおそれがある。			
	対象台数	113 台	不具合件数	9 件	事故件数
事例6	不具合の内容	コンクリートミキサー車の電動水ポンプ用に外部スイッチを追加した車両において、取付け指示が不適切なため、ヒューズを迂回した電気回路のものがある。そのため、過負荷時の過電流により配線被覆が溶融し、最悪の場合、発火に至るおそれがある。			
	対象台数	36 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例7	不具合の内容	燃料タンクにおいて、シートスライドレールをフロアに固定するボルトとの隙間が小さいため、当該ボルトが燃料タンク上部に接触しているものがある。そのため、当該ボルトが燃料タンクを傷つけ、燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	13 台	不具合件数	0 件	事故件数

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	動力伝達装置において、バルブボデーが異常摩耗し油圧漏れが発生するものがある。また、油圧漏れが発生した際に、AT制御コンピュータのプログラムが不適切なため、故障検知を正しく行わないものがある。そのため、油圧漏れを正しく検出できず、そのままの状態で使用を続けると、油圧漏れが大きくなり、最悪の場合、意図せぬクラッチが係合し、一時的に急減速するおそれがある。			
	対象台数	624,105 台	不具合件数	35 件	事故件数
事例2	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、極低速から急加速するような高負荷走行時等に昇圧回路の素子が損傷した場合、フェールセーフモードに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				

	対象台数	250,284 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	エンジン制御装置(ECU)において、発電機の制御ロジックが不適切なため、バッテリーの充電率が低い状態で、冷機始動直後の走行や長い下り坂を走行した場合、エンジンの負圧が低下する場合がある。そのためブレーキ倍力装置への負圧供給が不足して、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動停止距離が長くなるおそれがある。				
	対象台数	140,682 台	不具合件数	17 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	ISG(モーター機能付発電機)の故障診断プログラムが不適切なため、使用過程でアース端子に酸化被膜が発生することで電気抵抗が上昇すると、ISGの電気回路の故障と判定することがある。そのため、警告灯が点灯するとともにISGが発電を停止し、そのまま使用し続けると、鉛バッテリーが上がり、エンストや始動不能に至るおそれがある。				
	対象台数	124,502 台	不具合件数	206 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	排出ガス発散防止装置において、エンジン制御コンピュータのプログラムが不適切なため、ターボチャージャから故障診断結果がエンジン制御コンピュータに送信されない状態となっている。そのため、ターボチャージャが故障してもエンジン警告灯が点灯しない。				
	対象台数	40,305 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	車両安定制御機能(ビークル・スタビリティ・コントロールシステム:VSC)において、制御プログラムが不適切なため、停車中のアイドル時の振動を二輪駆動車用スピードセンサが車速と誤検出して、異常判定することがある。そのため、警告灯が点灯し、VSC等が作動しなくなるおそれがある。				
	対象台数	27,622 台	不具合件数	22 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	アダプティブLEDヘッドライトを制御するコントロールユニットにおいて、光軸調整用プログラムが不適切なため、プッシュボタンスタートを押して電源ポジションをONした際に、前照灯の光軸初期化が正しく作動しないことがある。そのため、前照灯の光軸が上向きにずれ、前照灯に係る保安基準第32条に適合しないおそれがある。				
	対象台数	7,513 台	不具合件数	25 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	平成28年排出ガス規制対応の大型トラックのディーゼルエンジンにおいて、エンジン制御システム(EMS)のプログラム設定が不適切なため、燃料システムの燃料圧力制御の監視及び吸気過給のブースト圧力センサ故障監視機能で診断が行われないことがある。そのため、故障を知らせる警告灯が点灯しないおそれがある。				
	対象台数	5,407 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 9	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、極低速から急加速するような高負荷走行時等に昇圧回路の素子が損傷した場合、フェールセーフモードに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	5,000 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の 内容	排出ガス発散防止装置において、エンジン制御コンピュータのプログラムが不適切なため、ターボチャージャから故障診断結果がエンジン制御コンピュータに送信されない状態となっている。そのため、ターボチャージャが故障してもエンジン警告灯が点灯しない。			
	対象台数	3,408 台	不具合件数	0 件	事故件数

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

令和2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2-16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2-16 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	燃料タンクに接続されている給油ホースにおいて、製造時の作業が不適切なため、微細な穴が開いているものがある。そのため、給油時や満タン走行時に燃料が滲み出るおそれがある。				
	対象台数	1,493 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例2	不具合の内容	燃料ホースにおいて、材料配分が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、燃料ホースが早期劣化し亀裂が生じて、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	402 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例3	不具合の内容	エンジン式フォークリフトの動力伝達装置において、トルクコンバータに搭載しているオイルフィルターの選定が不適切なため、車両の振動により、オイルフィルターのエレメント取付け部のネジが破損し、オイル漏れに至るおそれがある。				
	対象台数	301 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例4	不具合の内容	ターレット式構内運搬自動車において、車両の走行速度及び加減速を制御するためのアクセラレータの組立が不適切なため、アクセルレバーの操作時にアクセラレータの動作不良が生じ、アクセルレバーを放しても減速せず走行し続けるおそれがある。				
	対象台数	120 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例5	不具合の内容	前照灯において、車両生産工場での光軸検査工程の後に、前照灯と車体(フェンダー)との隙間調整を行ったにもかかわらず、光軸の再検査を行わなかったものがある。そのため、前照灯の光軸が保安基準を満足していないおそれがある。				
	対象台数	51 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例6	不具合の内容	小型バスにおいて、DPFマフラーの取付作業時の確認が不適切なため、異なる仕様のDPFマフラーを誤装着したものがある。そのため、保安基準第31条(排出ガスの基準)に適合しないおそれがある。				
	対象台数	47 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例7	不具合の内容	ロード・ローラの駆動装置において、起振機ケースの塗装指示が不適切なため、走行モータと起振機ケースを取付けるボルト取付面の塗装が剥がれ、起振機ケース取付ボルトの締付力が低下するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み、走行モータ取付面からギヤ油が漏れるおそれがある。			
	対象台数	47台	不具合件数	6件	事故件数
事例8	不具合の内容	前後のホイールにおいて、組付点検作業が不適切なため、ホイールナットの締付トルクが不足しているものがある。そのため、当該ナットが緩み、最悪の場合、ホイールが外れるおそれがある。			
	対象台数	23台	不具合件数	0件	事故件数
事例9	不具合の内容	大型トラックの燃料タンクを移設した車両において、燃料タンクブラケットを固定するサポートブラケットの溶接工法が不適切なため、当該ブラケットに亀裂が入ることがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、燃料タンクが傾き、脱落するおそれがある。			
	対象台数	22台	不具合件数	2件	事故件数
事例10	不具合の内容	ショベルローダの動力伝達装置において、原動機と油圧ポンプを接続する勘合部のハブの組付けが不適切なため、勘合が不十分なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると周辺部品が破損し、原動機の動力が伝達されなくなり、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	18台	不具合件数	0件	事故件数

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	フロントシートベルトにおいて、組立指示が不適切なため内装部品のセンターピラートリムに挟まれ、当該シートベルトがたるんで組み付けられているものがある。そのため、衝突時にベルトのたるみ分が引き出されることで、乗員拘束が遅れて怪我の程度が大きくなるおそれがある。			
	対象台数	70,780台	不具合件数	0件	事故件数
事例2	不具合の内容	エアコンのエバポレータにおいて、排水ホースの組付けが不適切なため、車室内に凝縮水が漏れ出すものがある。そのため、床下が浸水して電気配線に腐食や短絡が発生し、最悪の場合、エアバッグが適切に作動しない、または、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	4,545台	不具合件数	0件	事故件数
事例3	不具合の内容	燃料タンクに取り付けられている燃料ゲージ付きサクシジョンジェットポンプにおいて、製造時の組付指示が不適切なため、使用過程において当該ポンプが傾くことがある。そのため、燃料残量が正しく検出できずに実際より燃料を多く表示して、最悪の場合、走行中に燃料切れによりエンストするおそれがある。			
	対象台数	4,387台	不具合件数	457件	事故件数

事例 4	不具合の 内容	スタータモータの電気配線において、製造指示が不適切なため、配線がスタータモータのハウジングに干渉して取付けられているものがある。そのため、走行時の振動等で配線の被覆が損傷し短絡して、エンジンが始動不能となり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	579 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 5	不具合の 内容	かじ取り装置において、インタミディエイトシャフトとステアリングギヤボックスを連結しているステアリングジョイントの組付け作業指示が不適切なため、正規の位置に取付けられていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとステアリングギヤボックスからステアリングジョイントが抜けて、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	445 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例 6	不具合の 内容	テールゲートに装着されているリヤスポイラーにおいて、接着工程の作業指示が不適切なため、当該リヤスポイラー上部と下部の密着性が低下しているものがある。そのため、当該リヤスポイラー上部が剥がれ、最悪の場合、走行中に外れて落下するおそれがある。			
	対象台数	264 台	不具合件数	14 件	事故件数
事例 7	不具合の 内容	ワイパーアーム取付ナットにおいて、締付トルクの機器設定が不適切なため、ワイパーアームがピボットシャフトに十分に固定されていないものがある。そのため、使用過程においてワイパーの位置がずれ、ワイパーが適切に作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	148 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 8	不具合の 内容	脱着装置付きコンテナ自動車において、電動格納式リアバンパの電源回路の図面指示が不適切なため、ヒューズが取り付けられていないものがある。そのため、配線がショートした際に過電流が流れ、最悪の場合、配線被覆が溶融し、発煙または発火に至るおそれがある。			
	対象台数	143 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 9	不具合の 内容	冷却水リザーバータンクブリーザーホースにおいて、取付工程での配策が不適切なため、ラジエターホースに接触することがある。そのため、車両振動等によりラジエターホースが損傷し冷却水が漏れて、最悪の場合、エンジンオーバーヒートに至るおそれがある。			
	対象台数	99 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の 内容	補助電源モジュールに接続されるハーネスにおいて、作業指示書が不適切なため、車両床下のハーネス保護カバーが組み付けられていないものがある。そのため、走行時の飛び石等により当該ハーネスが断線し、充電できなくなり、そのまま使用を続けると、鉛バッテリーが上がり、最悪の場合、エンストや始動不能に至るおそれがある。			
	対象台数	68 台	不具合件数	0 件	事故件数

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	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプケースと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	210,363 台	不具合件数	109 件	事故件数 0 件
事例 2	不具合の内容	HID仕様のヘッドランプ(すれ違い用前照灯)において、内部構成部品であるバルブと反射面の仕様の組み合わせによって、バルブからの紫外線により反射面の劣化が促進されるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、反射面のアルミ蒸着が剥離し、光度が徐々に低下して、最悪の場合、保安基準第32条(前照灯の基準)に適合しなくなるおそれがある。			
	対象台数	116,540 台	不具合件数	261 件	事故件数 0 件
事例 3	不具合の内容	スライディングルーフのガラスパネルにおいて、製造工程での下地処理が不適切なため、接着強度が不十分なものがある。そのため、ガラスパネルに浮きが発生し、最悪の場合、走行風により脱落して、後続車両の妨げになるおそれがある。			
	対象台数	58,021 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 4	不具合の内容	燃料装置において、燃料タンクの溶接方法が不適切なため、当該タンク上部に取り付けられたカバープレートが正しく溶接されていないものがある。そのため、走行振動等により溶接部に亀裂が生じ、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展し、亀裂部位から燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	50,139 台	不具合件数	166 件	事故件数 0 件
事例 5	不具合の内容	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプカバーと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	19,430 台	不具合件数	16 件	事故件数 0 件
事例 6	不具合の内容	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプカバーと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	12,427 台	不具合件数	21 件	事故件数 0 件
事例 7	不具合の内容	燃料タンクに装着されている燃料ポンプにおいて、車両搭載時の組み付けが不適切なため、リターンズルに引張力がかかっているものがある。そのため、使用過程での負荷により当該リターンズルに亀裂が生じ、燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	9,836 台	不具合件数	133 件	事故件数 0 件

事例 8	不具合の内容	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプカバーと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	7,572 台	不具合件数	64 件	事故件数
事例 9	不具合の内容	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプカバーと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	6,925 台	不具合件数	106 件	事故件数
事例 10	不具合の内容	排出ガス発散防止装置において、触媒コンバーター組立工程の生産管理が不適切なため、正規と異なる触媒コンバーターが組み付けられているものがある。そのため、エンジン制御との整合性が合わず、触媒内部に粒子状物質が堆積し、警告灯が点灯して、最悪の場合、触媒コンバーターが損傷し、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。			
	対象台数	4,148 台	不具合件数	0 件	事故件数

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	エネチャージ仕様車のクランクプーリボルトにおいて、ねじ谷底の形状が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、締付け軸力が低い場合にクランクプーリボルトが折損してガタが生じ、クランクシャフト位相角度を正しく検出できず、適切なエンジン制御ができなくなり、エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	969,800 台	不具合件数	344 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	原動機のオイルパンにおいて、塗装が不適切なため、走行中の原動機からの熱影響により取付ボルトが緩むことがある。そのため、そのまま使用を続けると、オイルパンからエンジンオイルが漏れ、最悪の場合、漏れたオイルが後輪タイヤに付着し、転倒するおそれがある。			
	対象台数	11,500 台	不具合件数	14 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	原動機において、カムシャフトチェーンの張力を調整するテンションの製造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、テンションが早期に破損し、適切な張力が維持できずエンジンから異音が発生し、最悪の場合、カムシャフトチェーンタイミングがずれ、走行中にエンジンが停止するおそれがある。			
	対象台数	4,657 台	不具合件数	15 件	事故件数

事例4	不具合の内容	制動倍力装置(ブレーキブースタ)において、樹脂製ピストンの成形条件が不適切なため、ピストンの強度が低下したものがある。そのため、ブレーキペダルの繰返し操作により、ピストンが破損し、最悪の場合、倍力作用が損なわれて制動停止距離が伸びるおそれがある。			
	対象台数	4,087 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例5	不具合の内容	燃料蒸発ガス発散抑止装置(キャニスタ)において、製造管理が不適切なため、燃料タンクとの間のブリーザホースが接続されていないものがある。そのため、燃料蒸発ガスが大気中に漏れ、保安基準第31条(有害なガスの発散防止装置)の基準に適合しないおそれがある。			
	対象台数	2,310 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例6	不具合の内容	ブレーキフルードレベルセンサーのケーブルハーネスにおいて、製造時の組付け管理が不適切なため、ケーブルハーネスがエキゾーストマニホールドのヒートシールドに接触することがある。そのため、熱により被膜が損傷して配線が短絡し、ブレーキ関係の警告灯が点灯して、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。			
	対象台数	2,112 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例7	不具合の内容	運転者席側エアバッグカバーにおいて、作業管理が不適切なため、ブランドエンブレムを保持するリテーナが適切に取り付けられていないものがある。そのため、エアバッグ展開時にブランドエンブレムまたは当該リテーナが飛散し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	2,083 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例8	不具合の内容	エンジンコントロールユニットの制御プログラムにおいて、車載式故障診断装置(OBD)の制御プログラムが不適切なため、適切な故障診断が行われないおそれがある。			
	対象台数	549 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例9	不具合の内容	リヤスポイラーにおいて、接着作業時に使用する接着剤が不適切なため、当該リヤスポイラーとテールゲートの接着力が不足しているものがある。そのため、車両振動等により接着面が剥がれ、最悪の場合、リヤスポイラーが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。			
	対象台数	437 台	不具合件数	3 件	事故件数
事例10	不具合の内容	リアのブレーキパイプにおいて、組み付け方法が不適切なため、ブレーキパイプがサポートに適切に組み付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等によりブレーキパイプに過大な負荷がかかり、ブレーキパイプが破損しブレーキフルードが漏れて、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。			
	対象台数	370 台	不具合件数	0 件	事故件数

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	後輪ブレーキのシューとドラムの隙間を自動で調整する機構(ストラットセット)において、部品組立時のグリス塗布設備の管理が不適切なため、アジャスタボルトのネジ面のグリス塗布量が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ネジ面が錆びて固着し、自動調整機構が作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	353,578 台	不具合件数	636 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	ディスチャージ(HID)ヘッドランプにおいて、製造管理が不適切なため、ヘッドランプソケット内のパッキンに揮発性のシリコン化合物が残留しているものがある。そのため、当該残留物がランプの点灯熱で揮発し、HIDバルブとソケットの接点に付着して、接点で発生するアーク放電熱によって絶縁体の酸化シリコンが生成され、導通不良となり、ヘッドランプが点灯できなくなるおそれがある。			
	対象台数	343,877 台	不具合件数	406 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	後部反射器において、反射鏡を成型する金型の管理が不適切なため、反射鏡面に凹凸ができているものがある。そのため、反射光が散乱して保安基準第38条(後部反射器の基準)に適合しないおそれがある。			
	対象台数	78,230 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	小型トラックにおいて、前輪用ブレーキキャリパーのスライドピンにグリスが塗布されていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキ操作後にアウターパッドが戻りきらなくなって著しく摩耗し、最悪の場合、アウターパッドが脱落するおそれがある。			
	対象台数	17,482 台	不具合件数	38 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	リヤコンビネーションランプにおいて、構成部品の生産管理が不適切なため、樹脂部品の密度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該部品が熱収縮し、最悪の場合、LED素子が周辺部品との干渉によって破損し、制動灯及び尾灯が点灯しなくなるおそれがある。			
	対象台数	13,210 台	不具合件数	314 件	事故件数
事例 6	不具合の内容	原動機において、シリンダヘッドを締付けるナットの加工が不適切なため、ねじ山が潰れているものがある。そのため、シリンダヘッドの締付け力が不足し、高速走行等の高負荷時にシリンダヘッドガasketの気密性が損なわれ、冷却水が燃焼室内に浸入して点火プラグが濡れ、エンストしたり、始動できなくなるおそれがある。			
	対象台数	12,924 台	不具合件数	105 件	事故件数
事例 7	不具合の内容	後部座席ベルトにおいて、組付設備の調整が不適切なため、ベルトリトラクタロック機構部のスプリングが屈曲して組付けられたものがある。そのため、当該スプリングが構成部品と干渉し、シートベルトが素早く引き出された際にロックしないおそれがある。			
	対象台数	8,390 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例8	不具合の内容	ハロゲン仕様の右側前照灯において、車両生産工場の光軸検査設備の設定が不適切な状態で検査、調整を行ったため、光軸が保安基準を満足していないおそれがある。			
	対象台数	491 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例9	不具合の内容	農耕トラクタの静油圧式無段変速機(HST)において、構成部品の斜板ブラケットのボルトの締付け工具の管理が不適切なため、当該ボルトの締付けトルクが不足しているものがある。そのため、ボルトに緩みが発生し、斜板と干渉し、変速できなくなり、最悪の場合、車両が停止しなくなるおそれがある。			
	対象台数	451 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例10	不具合の内容	バックドアの電気配線において、製造工程での導通検査設備が不適切なため、電気配線の端子が変形して接触圧が低下し、温度や湿度の影響により当該端子に酸化物が生成されて導通不良が生じることがある。そのため、後退灯等が機能しなくなるおそれがある。			
	対象台数	427 台	不具合件数	0 件	事故件数

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	ウォーターポンプベルトにおいて、組付工具の保守管理が不適切なため、工具が破損したまま当該ベルトが組付けられているものがある。そのため、組付け時に当該ベルトが損傷し、そのまま使用を続けるとベルトが破断して、最悪の場合、冷却不良となりエンジンオーバーヒートに至るおそれがある。			
	対象台数	52 台	不具合件数	0 件	事故件数

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	LED仕様のフォグランプにおいて、製造過程で搬送する際の荷姿設定が不適切なため、搬送時の衝撃によりレンズの位置がずれ、光軸が保安基準を満足していないおそれがある。			
	対象台数	22,955 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例2	不具合の内容	(1)バスの制動装置において、駐車ブレーキ用リレーバルブ内部の樹脂ピストンの材質が不適切なため、エア回路中の水分により加水分解して、ブレーキエア圧により当該ピストンが破損することがある。そのため、ブレーキバルブからのエア漏れや、駐車ブレーキの解除不能、ブレーキ引きずりが発生するおそれがある。(2)バスの排出ガス発散防止装置において、DPD(粒子状物質除去装置)再生時のエンジン制御プログラムが不適切なため、DPD再生用燃料の一部がDPDの下流で燃焼し、尿素SCR(選択還元型触媒)付近の排出ガス温度が高温となることがある。そのため、その放射熱により尿素水ホース等が溶			
	対象台数				

		損して尿素水が漏れ、排出ガス中の窒素酸化物(NOx)の排出値が基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	4,223 台	不具合件数	34 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	1. バスの制動装置において、駐車ブレーキ用リレーバルブ内部の樹脂ピストンの材質が不適切なため、エア回路中の水分により加水分解して、ブレーキエア圧により当該ピストンが破損することがある。そのため、ブレーキバルブからのエア漏れや、駐車ブレーキの解除不能、ブレーキ引きずりが発生するおそれがある。2. バスの排出ガス発散防止装置において、DPD(粒子状物質除去装置)再生時のエンジン制御プログラムが不適切なため、DPD再生用燃料の一部がDPDの下流で燃焼し、尿素SCR(選択還元型触媒)付近の排出ガス温度が高熱となることがある。そのため、その放射熱により尿素水ホース等が溶損して尿素水が漏れ、排出ガス中の窒素酸化物(NOx)の排出値が基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	2,139 台	不具合件数	54 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	アルミホイールにおいて、製造管理が不適切なため、車両を代表する記号表示がない海外仕様のホイールを誤って装着したものがあある。そのため、保安基準第9条(走行装置等の基準)に適合しない。				
	対象台数	807 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	第二席用右側座席ベルトにおいて、製造工程内の部品管理が不適切なため、左側座席ベルト用の部品を組み込んだものがあある。そのため、衝突時に座席ベルトの引き出し性が悪化し、乗員の保護性能が低下するおそれがある。				
	対象台数	658 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	アルミホイールにおいて、製造管理が不適切なため、車両を代表する記号表示がない海外仕様のホイールを誤って装着したものがあある。そのため、保安基準第9条(走行装置等の基準)に適合しない。				
	対象台数	92 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	電動式フォークリフトにおいて、バッテリー電極ポール部のパッキン製造時に特定の不純物が混入したものがあある。そのため、その不純物の影響で電極ポールが腐食し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、電極ポールが破断し、車両の電源が遮断され、走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	89 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	フロントサブフレームにおいて、製造前の材料の保管が不適切なため、製造時に亀裂が生じるものがあある。そのため、車両の使用過程で当該サブフレームが破損し、最悪の場合、ロアアームが保持できずに走行安定性が損なわれるおそれがある。				
	対象台数	50 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 9	不具合の 内容	バッテリー式フォークリフトのバッテリーにおいて、正極側ポール部のポールパッキンに不純物が混入したものがあある。そのため、特定のポールと当該不純物の組み合わせにより腐食物が生成され、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ポールが破断して車両へ電源が供給されず、走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	31 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の 内容	カウンタバランス式バッテリーフォークリフトのバッテリーにおいて、バッテリー内部の正極側ポール部の製造時に不純物が混入したものがあある。そのため、ポール部に混入した不純物によって腐食物が生成され、そのままの状態で使用を続けると、ポール部に腐食物が堆積し、最悪の場合、当該部が破断し、車両への電源が絶たれ、走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数

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 28 年度から令和 2 年度のリコール届出において、生産（輸入車にあっては生産又は輸入、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、令和 2 年度の「全体」におけるリコール届出の生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分及び届出件数は、「0.5 年以内」87 件（同 15 件減少）、「1 年超え 2 年以内」84 件（前年度から 9 件増加）、「0.5 年超え 1 年以内」63 件（同 4 件増加）であった。「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」を合わせた「1 年以内」の期間では 150 件であり、届出件数の合計の約 37%を占め、「2 年以内」の期間では 234 件であり、届出件数の合計の約 58%を占めていた。

平成 28 年度から令和 2 年度のリコール届出の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「0.5 年以内」の期間区分については令和元年度までは増加傾向にあったが令和 2 年度で減少している。「0.5 年超え 1 年以内」の期間区分については平成 30 年度までは緩やかな増加傾向にあったが令和元年度で大きく減少し、令和 2 年度ではわずかに増加している。「6 年超え 8 年以内」及び「8 年超え 10 年以内」の期間区分については 5 年間で緩やかな減少傾向にある。

令和 2 年度の国産車における各期間区分及び届出件数は、「0.5 年以内」が最も多く 52 件であり、届出件数の合計の約 24%を占めている。また、「0.5 年超え 1 年以上」では 24 件で前年度から 4 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 35%を占める。「1 年超え 2 年以内」の期間区分は 46 件となっており、前年度から 2 件減少していた。「2 年以内」の期間では、約 57%を占めている。図 3-1 の国産車をみると、「0.5 年以内」の届出件数は令和元年度まで緩やかな増加傾向にあったが、令和 2 年度では減少している。「0.5 年超え 1 年以上」では平成 30 年度までは増加傾向だったが令和元年度以降減少傾向にある。生産開始日から不具合初報日までの平均期間は約 31 カ月であり前年度から短くなっており、5 カ年平均と比べても短くなっていった。

令和 2 年度の輸入車における届出件数の多い主な期間区分は、「0.5 年超え 1 年以内」39 件（同 8 件増加）、「1 年超え 2 年以内」38 件（11 件増加）、「0.5 年以内」35 件（8 件減少）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 59%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 33 カ月であり前年度より短くなっており、過去 5 年で最も短くなっていった。なお、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。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							
			H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均
0.5年以内	届出	(件)	50	54	57	59	52	54	21	28	26	43	35	31	71	82	83	102	87	85
	件数	(%)	20.2	23.0	21.8	24.7	24.2	22.7	14.5	14.8	13.6	21.8	18.4	16.8	18.1	19.3	18.3	23.4	21.5	20.1
0.5年超え 1年以内	届出	(件)	26	43	48	28	24	34	31	29	33	31	39	33	57	72	81	59	63	66
	件数	(%)	10.5	18.3	18.3	11.7	11.2	14.1	21.4	15.3	17.3	15.7	20.5	17.9	14.5	17.0	17.9	13.5	15.6	15.7
1年超え 2年以内	届出	(件)	62	41	47	48	46	49	31	43	50	27	38	38	93	84	97	75	84	87
	件数	(%)	25.1	17.4	17.9	20.1	21.4	20.4	21.4	22.8	26.2	13.7	20.0	20.7	23.7	19.8	21.4	17.2	20.7	20.5
2年超え 3年以内	届出	(件)	22	17	38	27	35	28	12	18	22	17	26	19	34	35	60	44	61	47
	件数	(%)	8.9	7.2	14.5	11.3	16.3	11.6	8.3	9.5	11.5	8.6	13.7	10.4	8.7	8.3	13.2	10.1	15.1	11.1
3年超え 4年以内	届出	(件)	14	20	15	11	18	16	13	22	17	19	17	18	27	42	32	30	35	33
	件数	(%)	5.7	8.5	5.7	4.6	8.4	6.5	9.0	11.6	8.9	9.6	8.9	9.6	6.9	9.9	7.1	6.9	8.6	7.9
4年超え 6年以内	届出	(件)	23	23	26	17	22	22	14	17	18	25	16	18	37	41	44	42	38	40
	件数	(%)	9.3	9.8	9.9	7.1	10.2	9.3	9.7	9.0	9.4	12.7	8.4	10.0	9.4	9.7	9.7	9.6	9.4	9.6
6年超え 8年以内	届出	(件)	16	14	8	13	2	11	6	12	8	7	5	8	22	26	16	20	7	18
	件数	(%)	6.5	6.0	3.1	5.4	0.9	4.4	4.1	6.3	4.2	3.6	2.6	4.2	5.6	6.1	3.5	4.6	1.7	4.3
8年超え 10年以内	届出	(件)	14	9	6	9	5	9	9	10	6	3	4	6	23	19	12	12	9	15
	件数	(%)	5.7	3.8	2.3	3.8	2.3	3.6	6.2	5.3	3.1	1.5	2.1	3.5	5.9	4.5	2.6	2.8	2.2	3.6
10年超え	届出	(件)	20	14	17	27	11	18	8	9	11	25	10	13	28	23	28	52	21	30
	件数	(%)	8.1	6.0	6.5	11.3	5.1	7.4	5.5	4.8	5.8	12.7	5.3	6.9	7.1	5.4	6.2	11.9	5.2	7.2
合計*1	届出	(件)	247	235	262	239	215	240	145	189	191	197	190	182	392	424	453	436	405	422
	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)			41.7	36.2	33.8	45.0	31.1	37.7	36.5	37.7	35.5	48.8	32.7	38.4	39.8	36.9	34.5	46.7	31.9	38.0

*1：一つのリコール届出の中に期間区分が異なる事案が含まれており、区分毎に集計しているため、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-10 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

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

期間区分			国産車					輸入車					全体							
			H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
0.5年以内	対象 台数	(千台)	950	133	391	306	259	408	5	7	16	58	8	19	955	140	407	364	267	426
		(%)	5.9	1.8	4.5	3.1	4.3	3.9	0.7	1.3	1.6	9.0	1.7	2.9	5.7	1.8	4.2	3.4	4.1	3.8
0.5年超え 1年以内	対象 台数	(千台)	899	627	804	749	551	726	23	34	146	41	28	54	921	661	950	790	580	781
		(%)	5.5	8.5	9.2	7.5	9.2	8.0	3.4	6.1	14.9	6.4	5.9	7.4	5.5	8.3	9.8	7.4	9.0	8.0
1年超え 2年以内	対象 台数	(千台)	1,453	2,170	2,234	1,114	471	1,489	49	68	76	88	49	66	1,502	2,239	2,311	1,202	520	1,555
		(%)	9.0	29.3	25.6	11.1	7.9	16.6	7.3	12.5	7.8	13.6	10.1	10.3	8.9	28.1	23.8	11.3	8.0	16.0
2年超え 3年以内	対象 台数	(千台)	1,520	498	998	5,433	2,434	2,177	11	96	130	27	40	61	1,531	594	1,128	5,460	2,474	2,237
		(%)	9.4	6.7	11.5	54.2	40.7	24.5	1.6	17.4	13.2	4.2	8.3	9.0	9.1	7.5	11.6	51.2	38.3	23.5
3年超え 4年以内	対象 台数	(千台)	1,051	750	1,023	98	1,316	848	17	172	58	43	4	59	1,068	922	1,081	141	1,321	907
		(%)	6.5	10.1	11.7	1.0	22.0	10.3	2.6	31.3	5.9	6.6	0.9	9.5	6.3	11.6	11.2	1.3	20.4	10.2
4年超え 6年以内	対象 台数	(千台)	2,582	682	1,177	236	461	1,027	34	71	340	55	152	130	2,616	752	1,517	292	613	1,158
		(%)	15.9	9.2	13.5	2.4	7.7	9.7	5.1	12.9	34.7	8.6	31.5	18.6	15.5	9.5	15.6	2.7	9.5	10.6
6年超え 8年以内	対象 台数	(千台)	3,370	1,017	1,316	644	0	1,269	45	45	80	211	7	77	3,415	1,061	1,396	855	7	1,347
		(%)	20.8	13.7	15.1	6.4	0.0	11.2	6.7	8.1	8.2	32.7	1.4	11.4	20.2	13.3	14.4	8.0	0.1	11.2
8年超え 10年以内	対象 台数	(千台)	1,589	1,197	170	554	31	708	41	28	4	12	12	20	1,630	1,225	174	566	43	728
		(%)	9.8	16.1	1.9	5.5	0.5	6.8	6.2	5.2	0.5	1.9	2.5	3.2	9.7	15.4	1.8	5.3	0.7	6.6
10年超え	対象 台数	(千台)	2,802	337	601	883	462	1,017	443	28	129	110	181	178	3,245	365	731	993	643	1,195
		(%)	17.3	4.6	6.9	8.8	7.7	9.1	66.3	5.1	13.2	17.0	37.6	27.8	19.2	4.6	7.5	9.3	9.9	10.1
合計*1	対象 台数	(千台)	16,214	7,411	8,715	10,017	5,985	9,669	668	548	979	646	482	664	16,882	7,959	9,694	10,662	6,467	10,333
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100.0	100.0	100.0	100.0	100	100	100.0	100.0	100.0	100.0

*1：一つのリコール届出の中に期間区分が異なる事案が含まれており、区分毎に集計しているため、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-10 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。

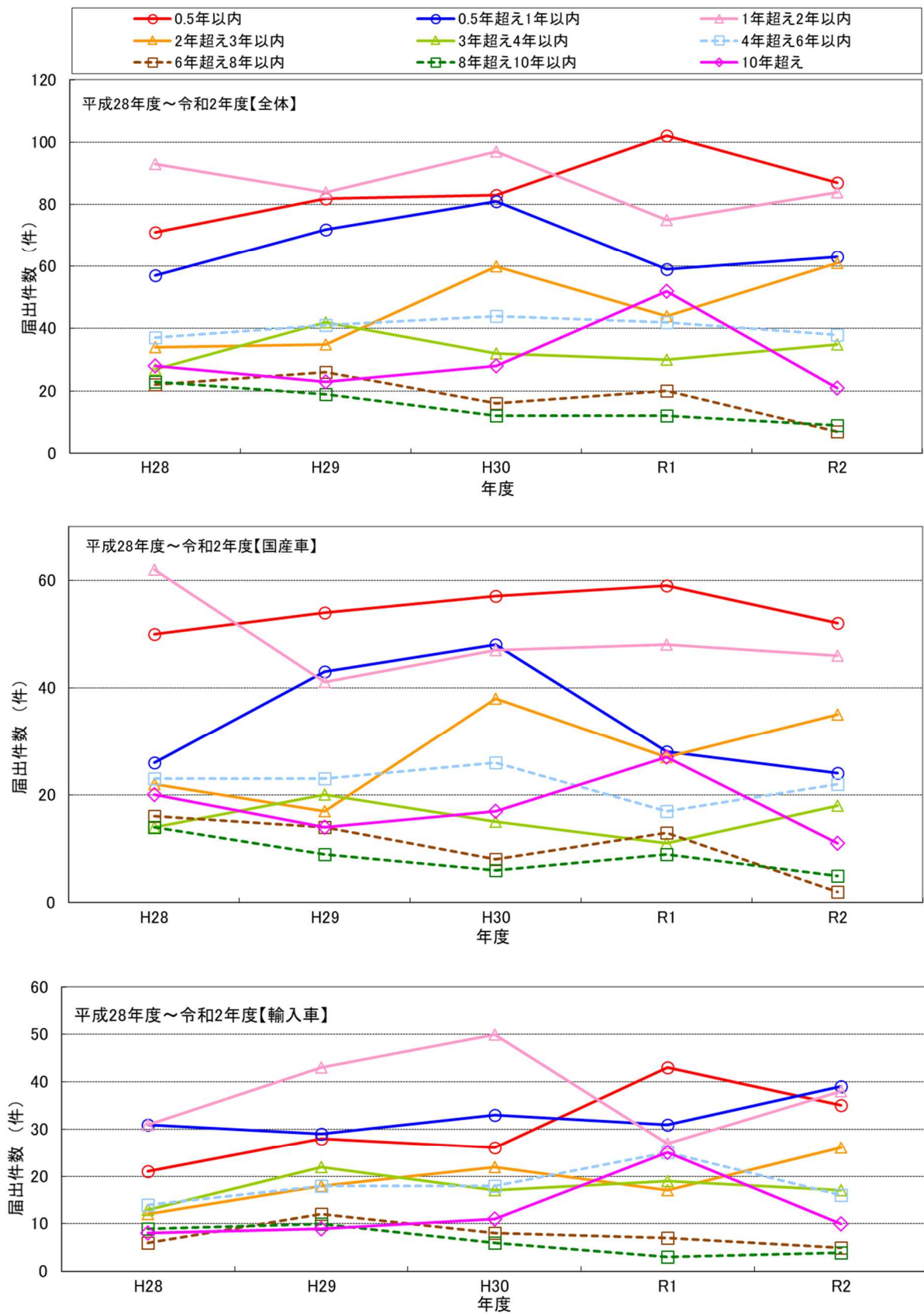


図 3-1 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】(平成28年度～令和2年度)

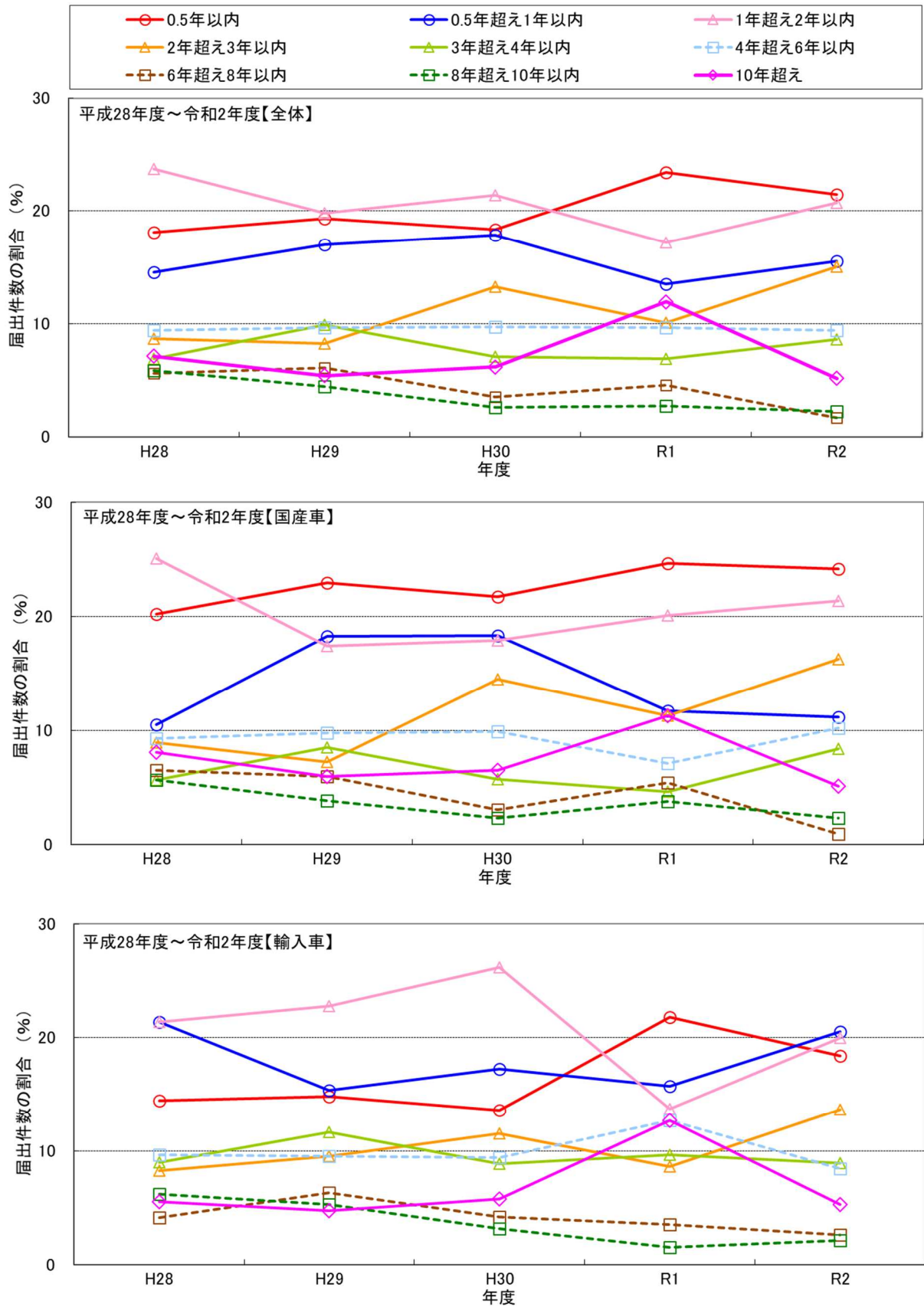


図 3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合【全体、国産車、輸入車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

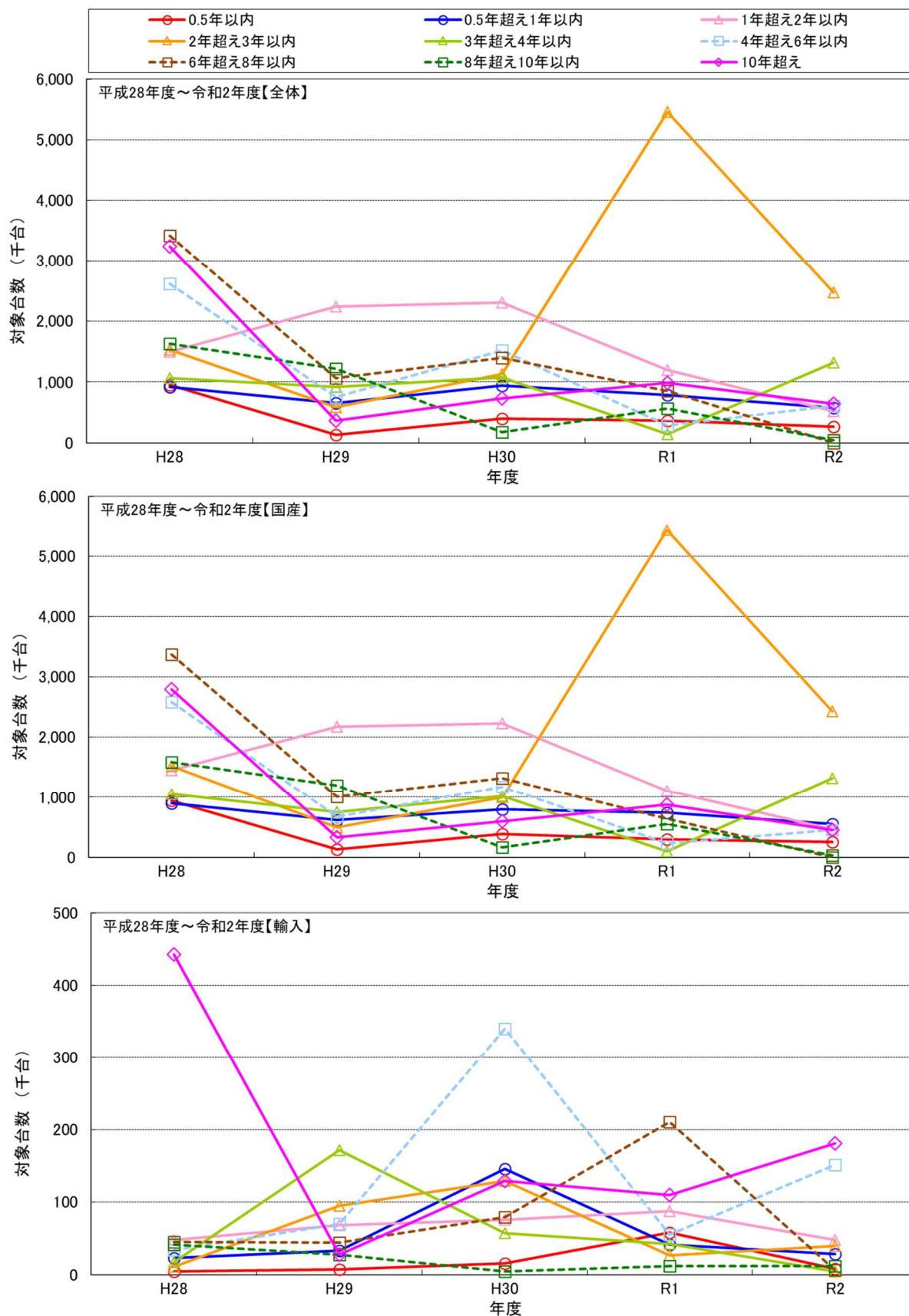


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）

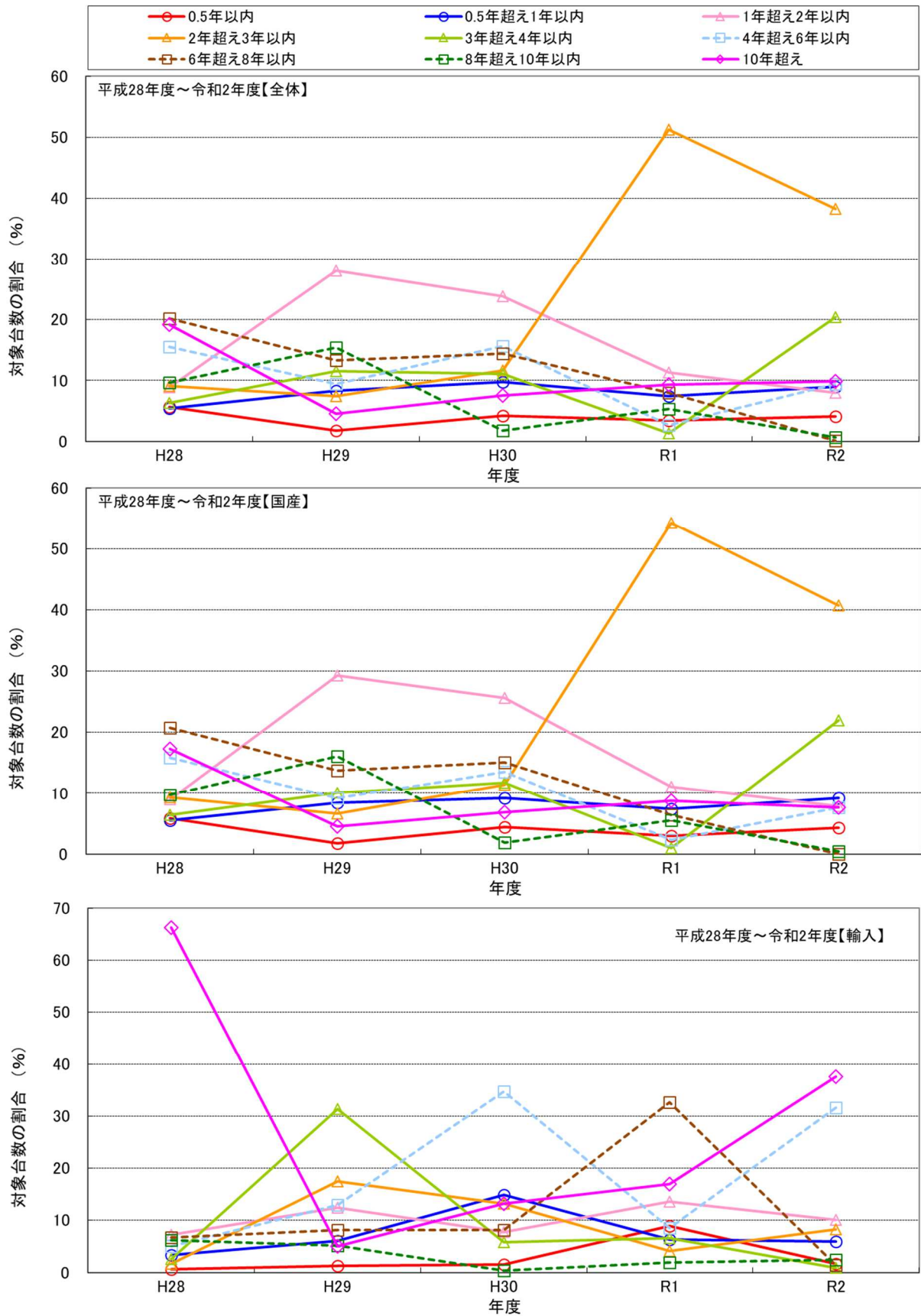


図 3-4 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の対象台数の割合
【全体、国産車、輸入車】(平成28年度～令和2年度)

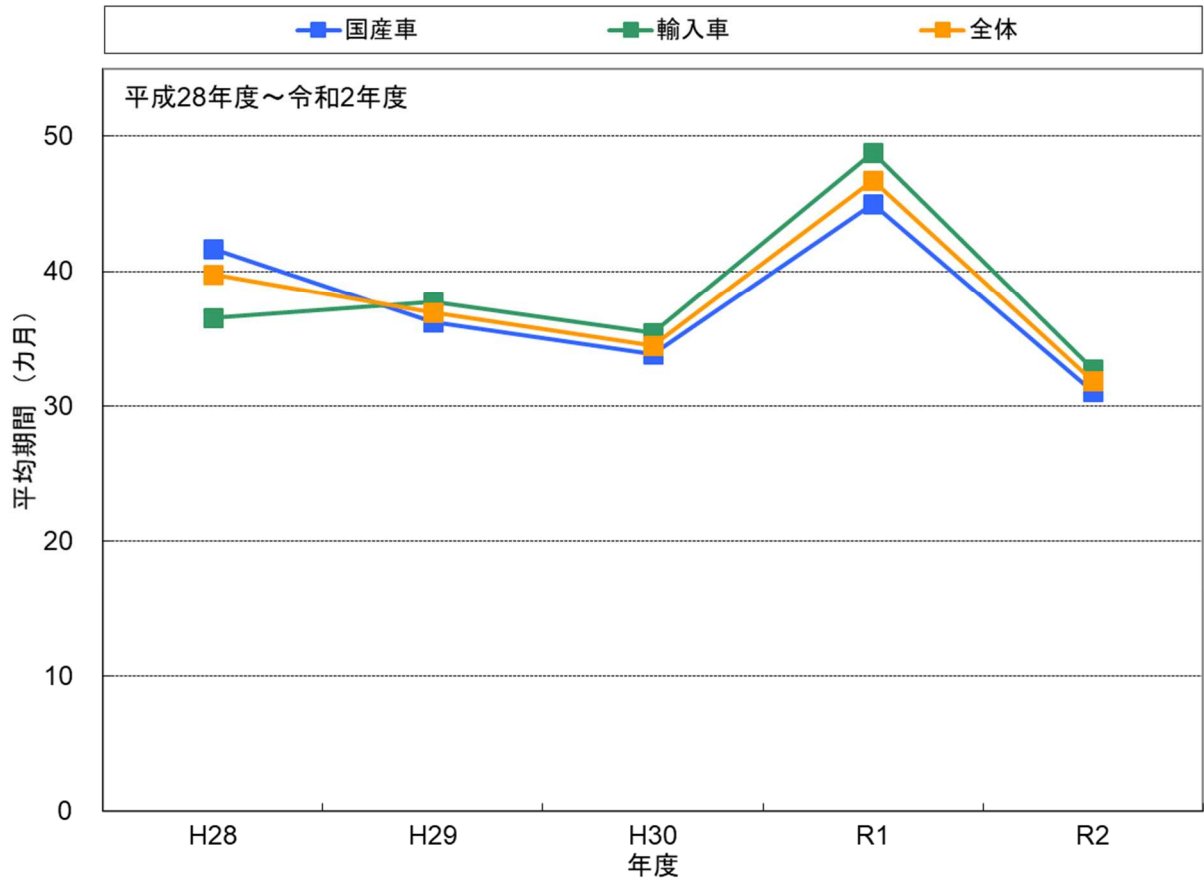


図 3-5 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）

(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 28 年度から令和 2 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、令和 2 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】、【電気装置】及び【燃料装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-4 から表 3-7 にそれぞれ示す。

表 3-3 をみると、電気装置においては、不具合発生までの平均期間が令和元年度まで増加傾向にあったが令和 2 年度では 5 カ年平均よりも短い 39.5 カ月となっている。車枠・車体は不具合発生までの平均期間が 51.1 カ月となっており、過去 5 年間で 2 番目に長くなっている。また、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となっており、次いで車枠・車体となっている。なお、走行装置においては令和 2 年度では不具合発生までの平均期間が最も短い 18.8 カ月となっており、走行装置及び緩衝装置はどちらも過去 5 年間で最も短くなっていた。

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 28 年度～令和 2 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5 カ年平均
原動機	22.8	32.4	28.4	33.6	23.3	28.1
電気装置	29.2	33.7	42.9	53.2	39.5	40.4
動力伝達装置	28.6	30.0	28.4	38.8	32.0	31.8
燃料装置	25.8	43.8	23.6	36.2	28.1	31.5
制動装置	24.5	26.1	31.4	24.1	25.9	26.4
乗車装置	22.0	30.0	24.0	17.3	21.8	23.4
かじ取装置	46.9	37.6	25.6	39.7	23.5	32.9
車枠・車体	74.0	41.8	31.0	25.9	51.1	42.3
灯火装置	31.1	27.4	13.3	38.1	28.5	28.8
排出ガス発散防止装置	20.2	21.8	28.3	21.6	20.9	24.0
緩衝装置	35.4	34.8	39.4	40.7	22.8	34.3
走行装置	115.0	48.3	81.9	27.7	18.8	51.6
その他（エアバッグ）	88.2	60.6	73.4	153.0	101.1	95.5
その他（エアバッグ以外）	25.3	40.9	25.3	38.2	38.3	33.0

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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	9	19.1	12	20.3	12	19.7	14	22.6	15	20.8	12	20.6
0.5 年超え 1 年以内	8	17.0	8	13.6	10	16.4	7	11.3	17	23.6	10	16.6
1 年超え 2 年以内	15	31.9	15	25.4	16	26.2	14	22.6	15	20.8	15	24.9
2 年超え 3 年以内	5	10.6	6	10.2	7	11.5	7	11.3	13	18.1	8	12.6
3 年超え 4 年以内	2	4.3	4	6.8	2	3.3	5	8.1	1	1.4	3	4.7
4 年超え 6 年以内	5	10.6	7	11.9	8	13.1	5	8.1	9	12.5	7	11.3
6 年超え 8 年以内	1	2.1	3	5.1	3	4.9	7	11.3	0	0.0	3	4.7
8 年超え 10 年以内	1	2.1	2	3.4	2	3.3	1	1.6	1	1.4	1	2.3
10 年超え	1	2.1	2	3.4	1	1.6	2	3.2	1	1.4	1	2.3
合計件数及びその割合	47	100	59	100	61	100	62	100	72	100	60	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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	6	10.9	7	23.3	6	12.5	10	18.2	11	25.0	8	17.2
0.5 年超え 1 年以内	13	23.6	2	6.7	7	14.6	10	18.2	7	15.9	8	16.8
1 年超え 2 年以内	14	25.5	9	30.0	18	37.5	5	9.1	8	18.2	11	23.3
2 年超え 3 年以内	7	12.7	2	6.7	6	12.5	8	14.5	5	11.4	6	12.1
3 年超え 4 年以内	6	10.9	1	3.3	2	4.2	3	5.5	1	2.3	3	5.6
4 年超え 6 年以内	4	7.3	5	16.7	5	10.4	12	21.8	7	15.9	7	14.2
6 年超え 8 年以内	2	3.6	4	13.3	2	4.2	3	5.5	1	2.3	2	5.2
8 年超え 10 年以内	3	5.5	0	0.0	1	2.1	1	1.8	1	2.3	1	2.6
10 年超え	0	0.0	0	0.0	1	2.1	3	5.5	3	6.8	1	3.0
合計件数及びその割合	55	100	30	100	48	100	55	100	44	100	46	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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	5	14.3	6	13.0	4	8.7	10	20.8	7	16.7	6	14.7
0.5 年超え 1 年以内	5	14.3	15	32.6	7	15.2	7	14.6	7	16.7	8	18.9
1 年超え 2 年以内	11	31.4	9	19.6	6	13.0	8	16.7	9	21.4	9	19.8
2 年超え 3 年以内	2	5.7	3	6.5	10	21.7	3	6.3	5	11.9	5	10.6
3 年超え 4 年以内	4	11.4	1	2.2	6	13.0	2	4.2	4	9.5	3	7.8
4 年超え 6 年以内	6	17.1	5	10.9	6	13.0	4	8.3	4	9.5	5	11.5
6 年超え 8 年以内	0	0.0	3	6.5	1	2.2	1	2.1	2	4.8	1	3.2
8 年超え 10 年以内	2	5.7	1	2.2	1	2.2	4	8.3	1	2.4	2	4.1
10 年超え	0	0.0	3	6.5	5	10.9	9	18.8	3	7.1	4	9.2
合計件数及びその割合	35	100	46	100	46	100	48	100	42	100	43	100

表 3-7 燃料装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	8	23.5	7	19.4	7	18.4	11	26.8	2	4.8	7	18.3
0.5 年超え 1 年以内	2	5.9	2	5.6	9	23.7	2	4.9	6	14.3	4	11.0
1 年超え 2 年以内	11	32.4	5	13.9	9	23.7	9	22.0	15	35.7	10	25.7
2 年超え 3 年以内	4	11.8	6	16.7	7	18.4	7	17.1	10	23.8	7	17.8
3 年超え 4 年以内	4	11.8	5	13.9	2	5.3	2	4.9	3	7.1	3	8.4
4 年超え 6 年以内	3	8.8	3	8.3	2	5.3	5	12.2	3	7.1	3	8.4
6 年超え 8 年以内	1	2.9	5	13.9	1	2.6	2	4.9	2	4.8	2	5.8
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	2.8	0	0.0	0	0.0	1	2.4	0	1.0
10 年超え	1	2.9	2	5.6	1	2.6	3	7.3	0	0.0	1	3.7
合計件数及びその割合	34	100	36	100	38	100	41	100	42	100	38	100

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

平成 28 年度から令和 2 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 3-8 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和 2 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【灯火装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-9、表 3-10、表 3-11 及び表 3-12 にそれぞれ示す。

表 3-8 をみると、燃料装置、制動装置、乗車装置及び走行装置において不具合発生までの平均期間が過去 5 年間で最も短くなっている。特に走行装置は前年度や 5 カ年平均と比べて大幅に短くなっていた。車枠・車体においては不具合発生までの平均期間が前年度より長くなっており、5 カ年平均よりも長くなっている。また、電気装置は前年度より短くなっているが、5 カ年平均より長くなっていた。車枠・車体及び電気装置においては令和 2 年度では不具合発生までの平均期間が過去 5 年間でどちらも 2 番目に長くなっていた。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 64.9 カ月であり、次いで車枠・車体の 48.8 カ月となっていた。なお、不具合までの平均期間が 5 カ年平均で最も短い装置は乗車装置の 13.7 カ月となっていた。

表 3-8 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【国産車】（平成 28 年度～令和 2 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
原動機	24.5	25.0	25.6	34.9	28.0	27.3
電気装置	21.9	24.9	31.2	60.5	49.7	37.3
動力伝達装置	34.7	24.1	30.2	35.7	31.6	31.8
燃料装置	26.3	43.2	32.2	28.6	23.6	29.8
制動装置	18.9	24.5	22.8	23.7	18.1	21.8
乗車装置	9.7	32.6	18.1	14.4	1.5	13.7
かじ取装置	48.6	54.8	32.8	15.7	29.0	39.3
車枠・車体	82.3	48.0	35.4	33.5	58.6	48.8
灯火装置	25.6	37.2	17.6	49.7	26.0	32.2
排出ガス発散防止装置	24.1	20.2	23.1	18.0	18.8	20.9
緩衝装置	54.0	46.5	8.3	31.0	26.0	37.3
走行装置	220.2	69.7	84.6	60.5	19.9	64.9
その他（エアバッグ）	98.6	71.2	86.3	190.3	96.0	108.4
その他（エアバッグ以外）	15.2	43.8	27.8	46.8	54.4	35.7

表 3-9 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	8	22.9	10	26.3	8	18.6	7	21.2	6	21.4	8	22.0
0.5 年超え 1 年以内	4	11.4	5	13.2	8	18.6	6	18.2	4	14.3	5	15.3
1 年超え 2 年以内	11	31.4	11	28.9	11	25.6	5	15.2	8	28.6	9	26.0
2 年超え 3 年以内	4	11.4	3	7.9	5	11.6	5	15.2	5	17.9	4	12.4
3 年超え 4 年以内	1	2.9	2	5.3	2	4.7	1	3.0	0	0.0	1	3.4
4 年超え 6 年以内	4	11.4	4	10.5	8	18.6	2	6.1	3	10.7	4	11.9
6 年超え 8 年以内	1	2.9	2	5.3	0	0.0	5	15.2	0	0.0	2	4.5
8 年超え 10 年以内	1	2.9	1	2.6	0	0.0	1	3.0	1	3.6	1	2.3
10 年超え	1	2.9	0	0.0	1	2.3	1	3.0	1	3.6	1	2.3
合計件数及びその割合	35	100	38	100	43	100	33	100	28	100	35	100

表 3-10 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	2	5.7	7	35.0	6	17.1	7	23.3	6	26.1	6	19.6
0.5 年超え 1 年以内	5	14.3	2	10.0	4	11.4	6	20.0	2	8.7	4	13.3
1 年超え 2 年以内	12	34.3	4	20.0	15	42.9	1	3.3	5	21.7	7	25.9
2 年超え 3 年以内	5	14.3	2	10.0	1	2.9	7	23.3	3	13.0	4	12.6
3 年超え 4 年以内	3	8.6	0	0.0	1	2.9	1	3.3	1	4.3	1	4.2
4 年超え 6 年以内	3	8.6	3	15.0	4	11.4	3	10.0	4	17.4	3	11.9
6 年超え 8 年以内	2	5.7	2	10.0	2	5.7	2	6.7	0	0.0	2	5.6
8 年超え 10 年以内	3	8.6	0	0.0	1	2.9	1	3.3	1	4.3	1	4.2
10 年超え	0	0.0	0	0.0	1	2.9	2	6.7	1	4.3	1	2.8
合計件数及びその割合	35	100	20	100	35	100	30	100	23	100	29	100

表 3-11 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	5	23.8	6	16.7	3	11.1	6	23.1	4	14.8	5	17.5
0.5 年超え 1 年以内	1	4.8	14	38.9	5	18.5	1	3.8	4	14.8	5	18.2
1 年超え 2 年以内	9	42.9	8	22.2	3	11.1	6	23.1	5	18.5	6	22.6
2 年超え 3 年以内	0	0.0	1	2.8	9	33.3	1	3.8	3	11.1	3	10.2
3 年超え 4 年以内	2	9.5	1	2.8	1	3.7	1	3.8	2	7.4	1	5.1
4 年超え 6 年以内	4	19.0	3	8.3	4	14.8	2	7.7	4	14.8	3	12.4
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	2.8	1	3.7	1	3.8	1	3.7	1	2.9
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	2.8	0	0.0	3	11.5	1	3.7	1	3.6
10 年超え	0	0.0	1	2.8	1	3.7	5	19.2	3	11.1	2	7.3
合計件数及びその割合	21	100	36	100	27	100	26	100	27	100	27	100

表 3-12 灯火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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	4	44.4	3	27.3	4	50.0	4	26.7	9	40.9	5	36.9
0.5 年超え 1 年以内	1	11.1	3	27.3	1	12.5	2	13.3	2	9.1	2	13.8
1 年超え 2 年以内	1	11.1	1	9.1	0	0.0	2	13.3	2	9.1	1	9.2
2 年超え 3 年以内	1	11.1	1	9.1	1	12.5	0	0.0	3	13.6	1	9.2
3 年超え 4 年以内	1	11.1	0	0.0	1	12.5	1	6.7	1	4.5	1	6.2
4 年超え 6 年以内	0	0.0	1	9.1	1	12.5	4	26.7	4	18.2	2	15.4
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	4.5	0	1.5
10 年超え	1	11.1	2	18.2	0	0.0	2	13.3	0	0.0	1	7.7
合計件数及びその割合	9	100	11	100	8	100	15	100	22	100	13	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 28 年度から令和 2 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 3-13 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和 2 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【原動機】、【動力伝達装置】及び【燃料装置】表 1-13 参照）を対象に表 3-14、表 3-15 及び表 3-16 に示す。

表 3-13 をみると、乗車装置においては平均期間が前年度より長くなっており、過去 5 年間で最も長くなっている。電気装置、かじ取り装置及び緩衝装置において不具合発生までの平均期間が過去 5 年間で最も短くなっている。原動機及び燃料装置は平均期間が前年度より短くなっており、5 カ年平均と比べても短くなっている。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 45.5 カ月であり、次いで燃料装置の 33.4 カ月となっていた。不具合発生までの平均期間が 5 カ年平均で最も短い装置はその他を除くと、走行装置の 13.7 カ月となっていた。

**表 3-13 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 28 年度～令和 2 年度）**

装置名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5 カ年平均
原動機	17.8	45.8	35.1	32.1	20.3	29.3
電気装置	40.2	65.5	59.4	44.6	21.1	45.5
動力伝達装置	18.1	41.8	23.6	42.5	32.4	31.8
燃料装置	25.2	44.2	14.1	49.4	32.6	33.4
制動装置	38.5	27.7	42.4	25.0	34.6	33.3
乗車装置	28.6	29.5	25.4	20.5	32.8	27.7
かじ取装置	42.6	25.2	20.2	34.4	16.2	27.3
車枠・車体	50.8	29.2	20.9	15.6	44.5	31.4
灯火装置	47.8	15.3	9.1	24.7	35.5	23.4
排出ガス発散防止装置	9.8	29.9	32.4	39.6	24.0	28.8
緩衝装置	14.5	13.8	64.3	53.7	9.8	29.9
走行装置	9.7	10.8	42.5	11.3	13.7	13.7
その他（エアバッグ）	73.7	54.7	66.7	134.4	103.0	86.5
その他（エアバッグ以外）	39.4	35.9	20.8	16.6	17.0	28.5

表 3-14 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	1	8.3	2	9.5	4	22.2	7	24.1	9	20.5	5	18.5
0.5 年超え 1 年以内	4	33.3	3	14.3	2	11.1	1	3.4	13	29.5	5	18.5
1 年超え 2 年以内	4	33.3	4	19.0	5	27.8	9	31.0	7	15.9	6	23.4
2 年超え 3 年以内	1	8.3	3	14.3	2	11.1	2	6.9	8	18.2	3	12.9
3 年超え 4 年以内	1	8.3	2	9.5	0	0.0	4	13.8	1	2.3	2	6.5
4 年超え 6 年以内	1	8.3	3	14.3	0	0.0	3	10.3	6	13.6	3	10.5
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	4.8	3	16.7	2	6.9	0	0.0	1	4.8
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	4.8	2	11.1	0	0.0	0	0.0	1	2.4
10 年超え	0	0.0	2	9.5	0	0.0	1	3.4	0	0.0	1	2.4
合計件数及びその割合	12	100	21	100	18	100	29	100	44	100	25	100

表 3-15 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【輸入車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	4	20.0	0	0.0	0	0.0	3	12.0	5	23.8	2	13.5
0.5 年超え 1 年以内	8	40.0	0	0.0	3	23.1	4	16.0	5	23.8	4	22.5
1 年超え 2 年以内	2	10.0	5	50.0	3	23.1	4	16.0	3	14.3	3	19.1
2 年超え 3 年以内	2	10.0	0	0.0	5	38.5	1	4.0	2	9.5	2	11.2
3 年超え 4 年以内	3	15.0	1	10.0	1	7.7	2	8.0	0	0.0	1	7.9
4 年超え 6 年以内	1	5.0	2	20.0	1	7.7	9	36.0	3	14.3	3	18.0
6 年超え 8 年以内	0	0.0	2	20.0	0	0.0	1	4.0	1	4.8	1	4.5
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	1	4.0	2	9.5	1	3.4
合計件数及びその割合	20	100	10	100	13	100	25	100	21	100	18	100

表 3-16 燃料装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	3	21.4	3	13.6	3	16.7	2	13.3	1	4.8	2	13.3
0.5 年超え 1 年以内	0	0.0	1	4.5	6	33.3	0	0.0	3	14.3	2	11.1
1 年超え 2 年以内	6	42.9	5	22.7	7	38.9	3	20.0	7	33.3	6	31.1
2 年超え 3 年以内	2	14.3	3	13.6	2	11.1	2	13.3	5	23.8	3	15.6
3 年超え 4 年以内	1	7.1	4	18.2	0	0.0	1	6.7	0	0.0	1	6.7
4 年超え 6 年以内	1	7.1	1	4.5	0	0.0	5	33.3	2	9.5	2	10.0
6 年超え 8 年以内	1	7.1	3	13.6	0	0.0	1	6.7	2	9.5	1	7.8
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	4.5	0	0.0	0	0.0	1	4.8	0	2.2
10 年超え	0	0.0	1	4.5	0	0.0	1	6.7	0	0.0	0	2.2
合計件数及びその割合	14	100	22	100	18	100	15	100	21	100	18	100

3.2 不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間

(1) 不具合発生の特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 28 年度から令和 2 年度のリコール届出における、不具合発生の特報日からリコール届出日までの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 3-17 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 3-17 をみると、令和 2 年度の不具合発生の特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」100 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」68 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」59 件であり、「6 カ月以内」の期間でみた場合、令和 2 年度は 202 件（届出件数「全体」の約 50%）となり、前年度以前の同期間の届出状況と比べると、前年度は 223 件（同約 51%）であり、令和 2 年年度は前年度と比べてこの期間の届出件数の割合が約 1 ポイント減少している。さらに平成 28 年度は 188 件（同約 48%）、平成 29 年度は 207 件（同約 49%）、平成 30 年度は 203 件（同約 45%）であり、リコール届出の半数近くは不具合発生の特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、令和 2 年度は 263 千台（対象台数「全体」の約 4%）となっており、前年度は 577 千台（同約 5%）、平成 30 年度は 654 千台（同約 7%）、平成 29 年度は 2,060 千台（同約 26%）、平成 28 年度は 5,511 千台（同約 33%）であり、過去 5 年間で当該「6 カ月以内」の期間の対象台数は減少傾向にある。

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、令和 2 年度は届出件数が 59 件（「合計」の約 15%）、対象台数が 436 千台（同約 7%）で、前年度と比べて届出件数は 1 件増加（対前年度比約 2%増）しているが、対象台数は 2,693 千台減少（同約 86%減）しており、5 カ年平均と比べても大幅に減少している。「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、令和 2 年度は届出件数が 42 件（「合計」の約 10%）、対象台数が 1,978 千台（同約 31%）で、前年度と比べて届出件数が 13 件減少（対年度比約 24%減）し、対象台数が 385 千台減少（同約 16%減）している。「48 カ月超え」の期間区分については、令和 2 年度は届出件数 35 件（「合計」の約 9%）、対象台数が 3,296 千台（同約 51%）で、前年度と比べて届出件数は 3 件増加（同約 9%増）しているが、対象台数は 354 千台減少（同約 10%減）している。

「全体」の「24 カ月超え」の期間において届出件数及び対象台数は、令和 2 年度は 77 件（「合計」の約 19%）及び 5,274 千台（「合計」の約 82%）であり、前年度と比べると届出件数は 10 件減少（対前年度比約 11%減）、対象台数は 738 千台減少（同約 12%減）している。前年度においては 87 件（「合計」の約 20%）及び 6,013 千台（「合計」の約 56%）、平成 30 年度においては 105 件（「合計」の約 23%）及び 6,680 千台（「合計」の約 69%）、平成 29 年度においては 69 件（「合計」の約 16%）及び 3,589 千台（「合計」の約 45%）、平成 28 年度においては 89 件（「合計」の約 23%）及び 6,379 千台（「合計」の約 38%）。

表 3-17 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 28 年度～令和 2 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					
		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
2カ月以内	届出件数	(件) 39	40	35	33	24	34	55	37	49	68	76	57	94	77	84	101	100	91
		(%) 15.8	17.0	13.4	13.8	11.2	14.2	37.9	19.6	25.7	34.5	40.0	31.5	24.0	18.2	18.5	23.2	24.7	21.7
	対象台数	(千台) 2,218	1,777	271	113	7	877	521	58	155	116	39	178	2,739	1,835	427	229	46	1,055
		(%) 13.7	24.0	3.1	1.1	0.1	8.4	78.0	10.5	15.9	18.0	8.1	26.1	16.2	23.1	4.4	2.2	0.7	9.3
2カ月を超え4カ月以内	届出件数	(件) 28	25	27	36	28	29	35	64	46	38	40	45	63	89	73	74	68	73
		(%) 11.3	10.6	10.3	15.1	13.0	12.1	24.1	33.9	24.1	19.3	21.1	24.5	16.1	21.0	16.1	17.0	16.8	17.4
	対象台数	(千台) 136	59	92	163	122	114	14	90	30	51	23	42	150	149	121	214	145	156
		(%) 0.8	0.8	1.1	1.6	2.0	1.3	2.1	16.4	3.0	8.0	4.7	6.9	0.9	1.9	1.3	2.0	2.2	1.7
4カ月を超え6カ月以内	届出件数	(件) 19	22	25	23	14	21	12	19	21	25	20	19	31	41	46	48	34	40
		(%) 7.7	9.4	9.5	9.6	6.5	8.5	8.3	10.1	11.0	12.7	10.5	10.5	7.9	9.7	10.2	11.0	8.4	9.4
	対象台数	(千台) 2,604	66	68	107	7	570	18	11	37	27	65	31	2,622	76	105	134	72	602
		(%) 16.1	0.9	0.8	1.1	0.1	3.8	2.6	2.0	3.8	4.2	13.4	5.2	15.5	1.0	1.1	1.3	1.1	4.0
6カ月を超え8カ月以内	届出件数	(件) 21	16	27	21	19	21	10	7	14	9	14	11	31	23	41	30	33	32
		(%) 8.5	6.8	10.3	8.8	8.8	8.6	6.9	3.7	7.3	4.6	7.4	6.0	7.9	5.4	9.1	6.9	8.1	7.5
	対象台数	(千台) 706	77	606	153	100	328	50	13	19	7	121	42	755	90	625	159	221	370
		(%) 4.4	1.0	7.0	1.5	1.7	3.1	7.4	2.4	2.0	1.0	25.1	7.6	4.5	1.1	6.5	1.5	3.4	3.4
8カ月を超え10カ月以内	届出件数	(件) 12	21	12	13	14	14	5	5	10	9	8	7	17	26	22	22	22	22
		(%) 4.9	8.9	4.6	5.4	6.5	6.1	3.4	2.6	5.2	4.6	4.2	4.0	4.3	6.1	4.9	5.0	5.4	5.2
	対象台数	(千台) 1,345	131	132	215	156	396	3	45	197	28	10	56	1,348	176	329	242	167	452
		(%) 8.3	1.8	1.5	2.1	2.6	3.3	0.4	8.2	20.1	4.3	2.1	7.0	8.0	2.2	3.4	2.3	2.6	3.7
10カ月を超え12カ月以内	届出件数	(件) 18	8	7	13	12	12	2	11	5	3	0	4	20	19	12	16	12	16
		(%) 7.3	3.4	2.7	5.4	5.6	4.9	1.4	5.8	2.6	1.5	0.0	2.3	5.1	4.5	2.6	3.7	3.0	3.8
	対象台数	(千台) 1,069	52	46	542	106	363	1	16	8	1	0	5	1,071	69	53	543	106	368
		(%) 6.6	0.7	0.5	5.4	1.8	3.0	0.2	3.0	0.8	0.1	0.0	0.8	6.3	0.9	0.6	5.1	1.6	2.9
12カ月を超え24カ月以内	届出件数	(件) 33	49	47	37	44	42	14	31	23	21	15	21	47	80	70	58	59	63
		(%) 13.4	20.9	17.9	15.5	20.5	17.6	9.7	16.4	12.0	10.7	7.9	11.3	12.0	18.9	15.5	13.3	14.6	14.8
	対象台数	(千台) 1,807	1,815	1,220	3,085	404	1,666	13	161	133	43	32	76	1,819	1,976	1,353	3,128	436	1,742
		(%) 11.1	24.5	14.0	30.8	6.8	17.4	1.9	29.5	13.6	6.7	6.6	11.6	10.8	24.8	14.0	29.3	6.7	17.1
24カ月を超え48カ月以内	届出件数	(件) 38	29	41	36	32	35	10	10	17	19	10	13	48	39	58	55	42	48
		(%) 15.4	12.3	15.6	15.1	14.9	14.7	6.9	5.3	8.9	9.6	5.3	7.2	12.2	9.2	12.8	12.6	10.4	11.4
	対象台数	(千台) 3,524	1,173	3,807	2,240	1,887	2,526	40	110	119	122	91	96	3,564	1,283	3,926	2,363	1,978	2,623
		(%) 21.7	15.8	43.7	22.4	31.5	27.0	5.9	20.1	12.1	18.9	18.9	15.2	21.1	16.1	40.5	22.2	30.6	26.1
48カ月を超え	届出件数	(件) 39	25	41	27	28	32	2	5	6	5	7	5	41	30	47	32	35	37
		(%) 15.8	10.6	15.6	11.3	13.0	13.3	1.4	2.6	3.1	2.5	3.7	2.7	10.5	7.1	10.4	7.3	8.6	8.8
	対象台数	(千台) 2,805	2,262	2,473	3,399	3,194	2,827	9	44	281	251	102	137	2,815	2,305	2,754	3,650	3,296	2,964
		(%) 17.3	30.5	28.4	33.9	53.4	32.7	1.4	7.9	28.7	38.8	21.1	19.6	16.7	29.0	28.4	34.2	51.0	31.8
合計	届出件数	(件) 247	235	262	239	215	240	145	189	191	197	190	182	392	424	453	436	405	422
		(%) 100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	対象台数	(千台) 16,214	7,411	8,715	10,017	5,985	9,669	668	548	979	646	482	664	16,882	7,959	9,694	10,662	6,467	10,333
	(%) 100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
平均期間(力月)		22.6	20.6	22.9	19.3	21.3	21.4	7.4	9.4	10.0	10.0	8.5	9.1	17.0	15.6	17.4	15.1	15.3	16.1

*1：リコール届出が複数の装置に跨が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。

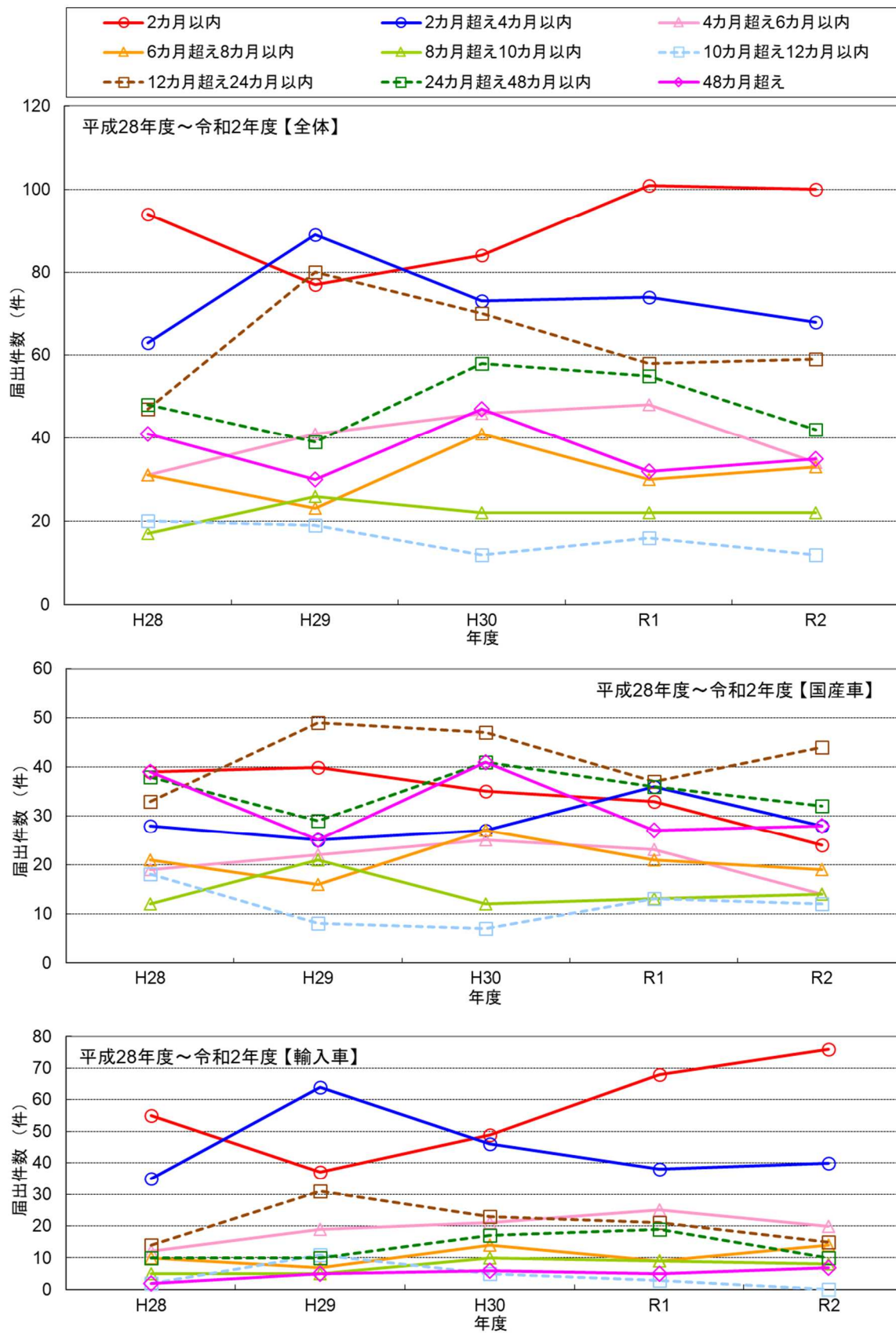


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 28 年度～令和 2 年度)

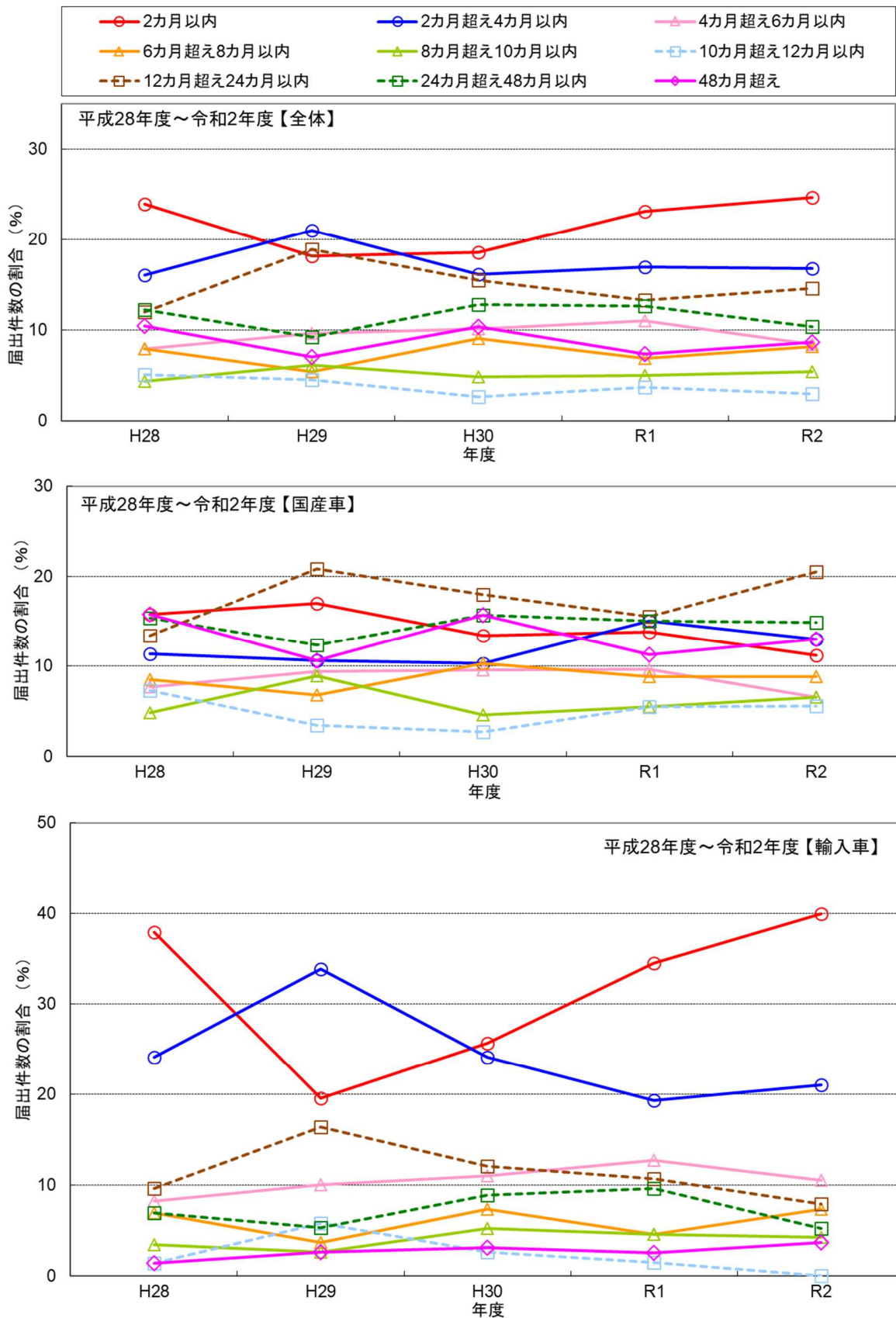


図 3-7 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (平成 28 年度～令和 2 年度)

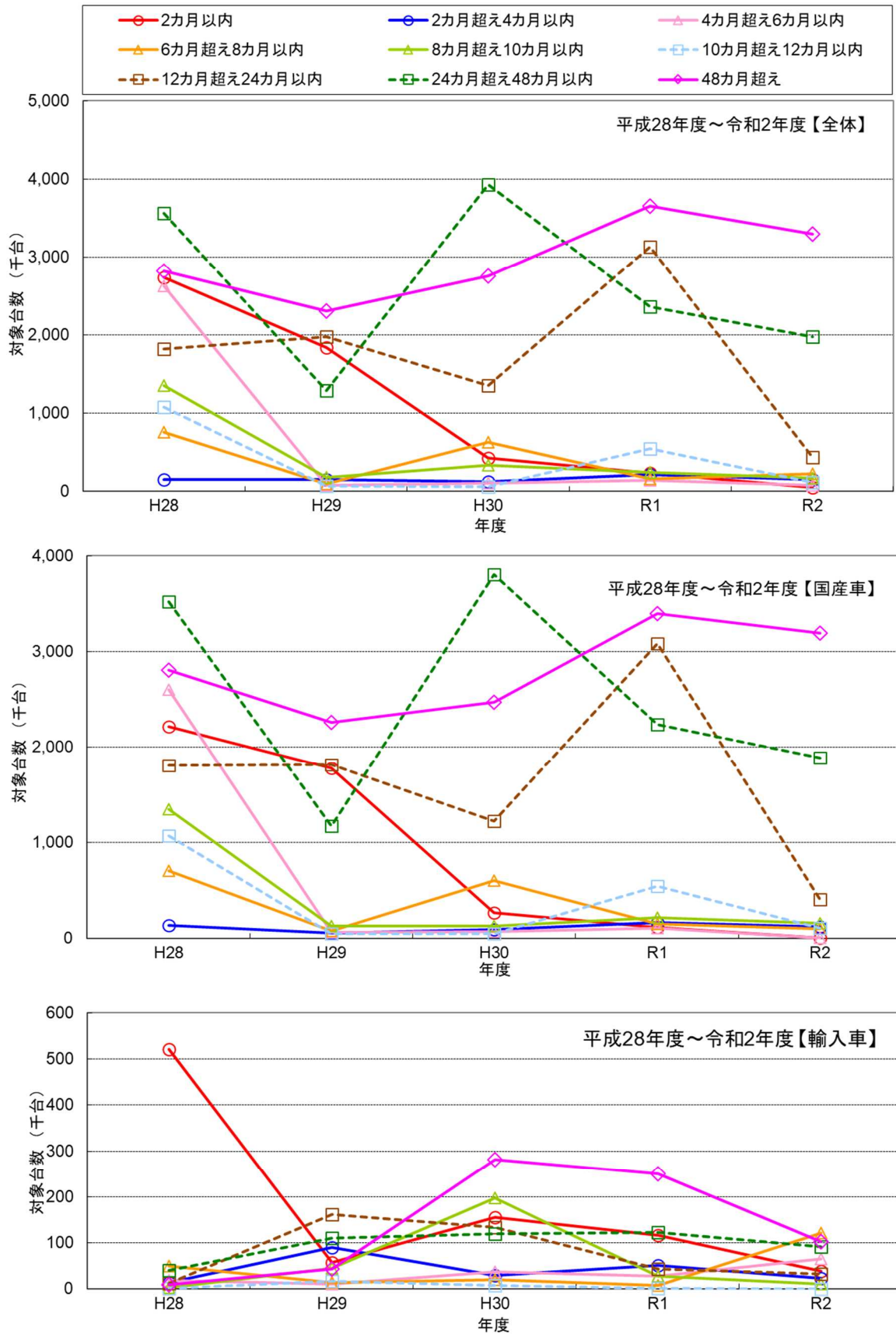


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 28 年度～令和 2 年度)

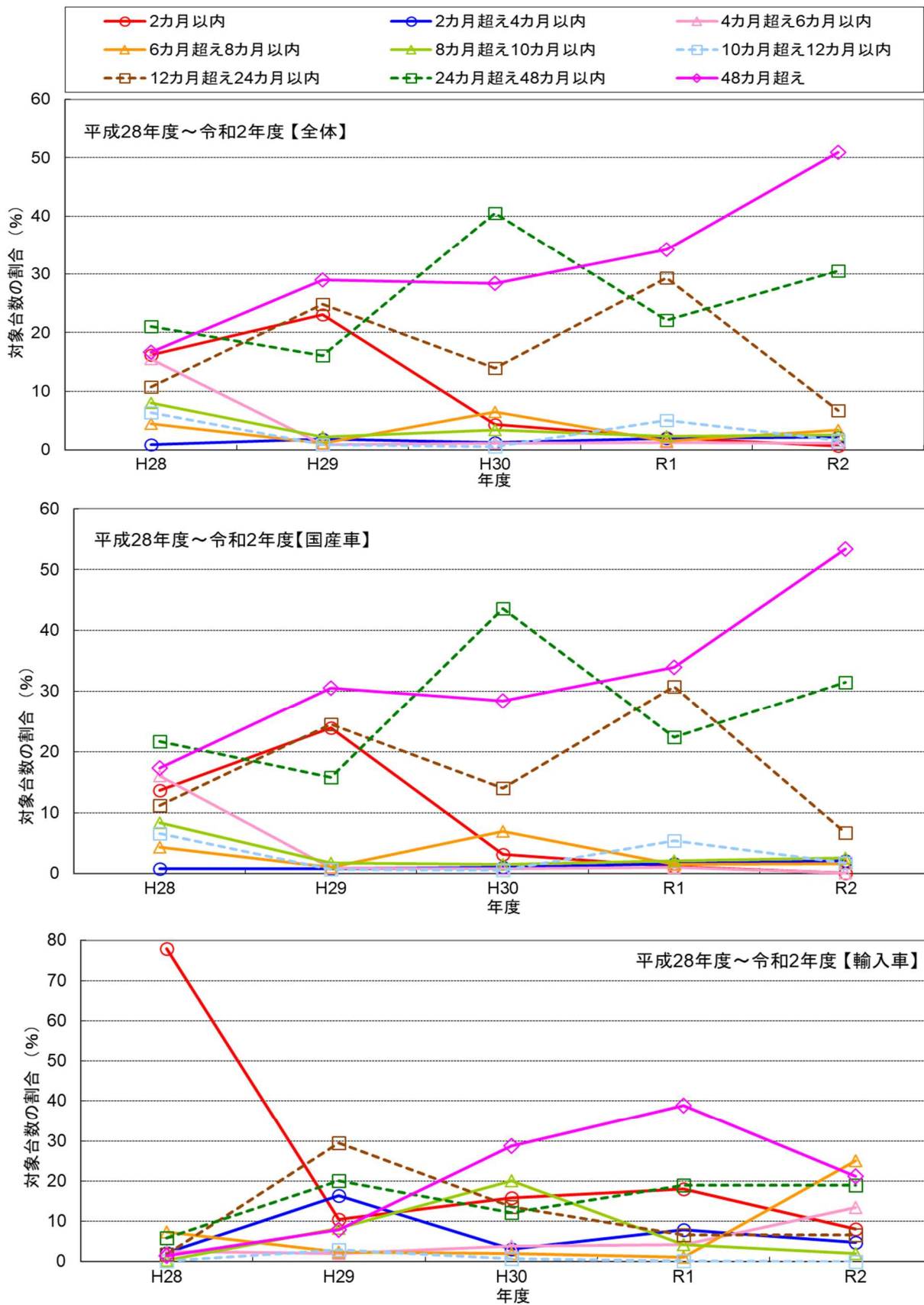


図 3-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (平成28年度～令和2年度)

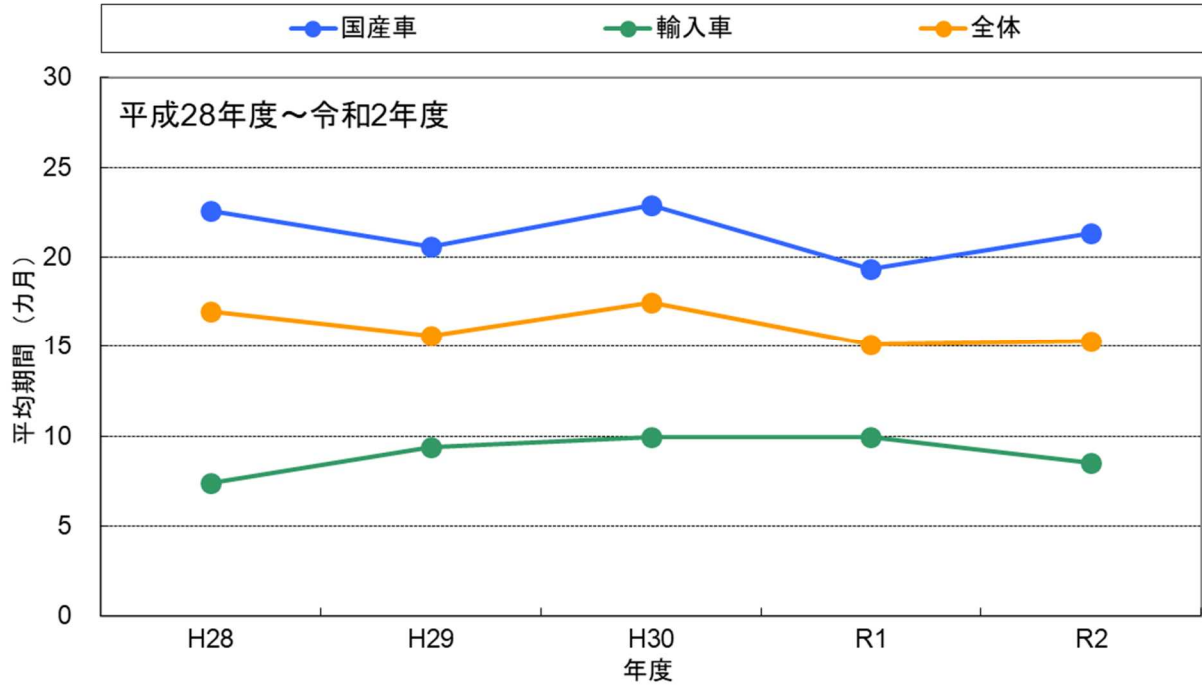


図 3-10 不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間
(平成 28 年度～令和 2 年度)

(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 28 年度から令和 2 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 3-18 に示す。また、令和 2 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】、【電気装置】及び【燃料装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-19、表 3-20、表 3-21 及び表 3-22 に示す。

表 3-18 をみると、制動装置及び排出ガス発散防止装置においては過去 5 年間で平均期間が最も短くなっていた。かじ取り装置及び灯火装置においては過去 5 年間で平均期間が最も長くなっていた。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 24.3 カ月であり、次いで緩衝装置の 19.8 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと乗車装置で 7.3 カ月となっていた。

表 3-18 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【全体】（平成 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5 カ年平均
原動機	30.5	20.6	19.8	14.8	16.2	19.7
電気装置	15.7	13.5	23.1	15.3	16.3	16.8
動力伝達装置	27.7	24.4	27.2	18.6	24.1	24.3
燃料装置	20.5	17.1	15.7	20.5	16.8	18.1
制動装置	11.3	18.5	14.4	14.5	6.9	13.5
乗車装置	13.3	5.7	5.3	6.2	6.9	7.3
かじ取装置	7.3	10.6	6.6	4.8	17.2	9.3
車枠・車体	15.7	14.2	13.2	14.9	14.1	14.2
灯火装置	15.6	8.5	10.6	13.0	17.6	13.4
排出ガス発散防止装置	16.0	8.2	16.9	14.1	8.2	13.4
緩衝装置	14.8	31.0	11.7	20.2	19.5	19.8
走行装置	4.4	27.4	23.3	5.4	11.5	17.0
その他（エアバッグ）	5.1	10.5	19.7	15.4	7.3	11.3
その他（エアバッグ以外）	15.4	12.3	14.1	18.5	24.2	15.6

表 3-19 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	3	6.4	14	23.7	8	13.1	14	22.6	18	25.0	11	18.9
2 カ月超え 4 カ月以内	4	8.5	10	16.9	8	13.1	5	8.1	15	20.8	8	14.0
4 カ月超え 6 カ月以内	2	4.3	3	5.1	10	16.4	9	14.5	6	8.3	6	10.0
6 カ月超え 8 カ月以内	4	8.5	1	1.7	2	3.3	6	9.7	5	6.9	4	6.0
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	4	6.8	2	3.3	7	11.3	3	4.2	3	5.3
10 カ月超え 12 カ月以内	1	2.1	2	3.4	0	0.0	3	4.8	1	1.4	1	2.3
12 カ月超え 24 カ月以内	12	25.5	7	11.9	14	23.0	6	9.7	8	11.1	9	15.6
24 カ月超え 48 カ月以内	10	21.3	11	18.6	9	14.8	6	9.7	8	11.1	9	14.6
48 カ月超え	11	23.4	7	11.9	8	13.1	6	9.7	8	11.1	8	13.3
合計件数及びその割合	47	100.0	59	100.0	61	100.0	62	100.0	72	100.0	60	100.0

表 3-20 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	4	7.3	5	16.7	3	6.3	10	18.2	6	13.6	6	12.1
2 カ月超え 4 カ月以内	7	12.7	4	13.3	6	12.5	7	12.7	5	11.4	6	12.5
4 カ月超え 6 カ月以内	5	9.1	2	6.7	1	2.1	6	10.9	3	6.8	3	7.3
6 カ月超え 8 カ月以内	2	3.6	1	3.3	6	12.5	5	9.1	5	11.4	4	8.2
8 カ月超え 10 カ月以内	3	5.5	1	3.3	1	2.1	0	0.0	4	9.1	2	3.9
10 カ月超え 12 カ月以内	4	7.3	3	10.0	2	4.2	2	3.6	1	2.3	2	5.2
12 カ月超え 24 カ月以内	7	12.7	5	16.7	9	18.8	13	23.6	7	15.9	8	17.7
24 カ月超え 48 カ月以内	13	23.6	5	16.7	11	22.9	7	12.7	4	9.1	8	17.2
48 カ月超え	10	18.2	4	13.3	9	18.8	5	9.1	9	20.5	7	15.9
合計件数及びその割合	55	100.0	30	100.0	48	100.0	55	100.0	44	100.0	46	100.0

表 3-21 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	11	31.4	4	8.7	7	15.2	10	20.8	8	19.0	8	18.4
2 カ月を超え 4 カ月以内	4	11.4	7	15.2	9	19.6	9	18.8	4	9.5	7	15.2
4 カ月を超え 6 カ月以内	1	2.9	6	13.0	6	13.0	6	12.5	4	9.5	5	10.6
6 カ月を超え 8 カ月以内	4	11.4	6	13.0	4	8.7	2	4.2	4	9.5	4	9.2
8 カ月を超え 10 カ月以内	2	5.7	12	26.1	3	6.5	4	8.3	3	7.1	5	11.1
10 カ月を超え 12 カ月以内	1	2.9	0	0.0	1	2.2	5	10.4	1	2.4	2	3.7
12 カ月を超え 24 カ月以内	2	5.7	7	15.2	4	8.7	4	8.3	13	31.0	6	13.8
24 カ月を超え 48 カ月以内	7	20.0	1	2.2	4	8.7	2	4.2	2	4.8	3	7.4
48 カ月を超え	3	8.6	3	6.5	8	17.4	6	12.5	3	7.1	5	10.6
合計件数及びその割合	35	100.0	46	100.0	46	100.0	48	100.0	42	100.0	43	100.0

表 3-22 燃料装置における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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	3	8.8	1	2.8	2	5.3	10	24.4	12	28.6	6	14.7
2 カ月を超え 4 カ月以内	4	11.8	7	19.4	7	18.4	6	14.6	4	9.5	6	14.7
4 カ月を超え 6 カ月以内	3	8.8	7	19.4	6	15.8	0	0.0	3	7.1	4	9.9
6 カ月を超え 8 カ月以内	3	8.8	4	11.1	7	18.4	5	12.2	1	2.4	4	10.5
8 カ月を超え 10 カ月以内	2	5.9	1	2.8	4	10.5	1	2.4	4	9.5	2	6.3
10 カ月を超え 12 カ月以内	3	8.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	4.8	1	2.6
12 カ月を超え 24 カ月以内	5	14.7	8	22.2	7	18.4	7	17.1	4	9.5	6	16.2
24 カ月を超え 48 カ月以内	7	20.6	6	16.7	2	5.3	9	22.0	8	19.0	6	16.8
48 カ月を超え	4	11.8	2	5.6	3	7.9	3	7.3	4	9.5	3	8.4
合計件数及びその割合	34	100.0	36	100.0	38	100.0	41	100.0	42	100.0	38	100.0

(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 28 年度から令和 2 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 3-23 に示す。また、令和 2 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【灯火装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-24、表 3-25、表 3-26、及び表 3-27 に示す。

表 3-23 をみると、原動機、電気装置、動力伝達装置、かじ取装置及び灯火装置においては前年度より平均期間が長くなり、5 カ年平均より長くなっていた。特にかじ取り装置及び灯火装置においては過去 5 年間で最も長くなっていた。制動装置においては過去 5 年間で平均期間が最も短くなっていた。不具合発生の初報日からリコール届出日までの 5 カ年平均が最も長い装置は、動力伝達装置の 31.0 カ月であり、次いで緩衝装置の 29.0 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 9.6 カ月となっていた。

表 3-23 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 28 年度～令和 2 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
原動機	37.5	25.9	23.2	19.8	28.0	26.8
電気装置	19.9	15.9	31.5	19.7	22.1	21.5
動力伝達装置	38.6	31.6	33.3	17.8	32.7	31.0
燃料装置	26.2	11.8	22.1	22.7	22.0	21.6
制動装置	14.2	26.0	19.9	19.5	10.0	18.2
乗車装置	20.9	4.1	2.7	7.5	9.3	9.6
かじ取装置	9.1	22.1	10.0	7.0	27.8	16.1
車枠・車体	19.2	17.3	14.3	24.0	14.9	17.4
灯火装置	15.2	4.8	6.2	16.5	18.5	13.7
排出ガス発散防止装置	18.6	9.7	25.0	14.9	11.7	16.7
緩衝装置	22.0	43.2	23.1	29.1	23.6	29.0
走行装置	4.6	41.5	24.7	6.1	12.9	21.6
その他（エアバッグ）	6.9	16.8	23.4	21.7	15.0	14.3
その他（エアバッグ以外）	22.4	14.8	20.0	25.0	39.4	21.7

表 3-24 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	0	0.0	10	26.3	4	9.3	2	6.1	2	7.1	4	10.2
2 カ月超え 4 カ月以内	2	5.7	3	7.9	3	7.0	1	3.0	5	17.9	3	7.9
74 カ月超え 6 カ月以内	1	2.9	0	0.0	7	16.3	3	9.1	0	0.0	2	6.2
6 カ月超え 8 カ月以内	2	5.7	0	0.0	2	4.7	6	18.2	2	7.1	2	6.8
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	2	5.3	1	2.3	3	9.1	2	7.1	2	4.5
10 カ月超え 12 カ月以内	1	2.9	2	5.3	0	0.0	3	9.1	1	3.6	1	4.0
12 カ月超え 24 カ月以内	9	25.7	6	15.8	11	25.6	5	15.2	5	17.9	7	20.3
24 カ月超え 48 カ月以内	9	25.7	9	23.7	8	18.6	5	15.2	5	17.9	7	20.3
48 カ月超え	11	31.4	6	15.8	7	16.3	5	15.2	6	21.4	7	19.8
合計件数及びその割合	35	100.0	38	100.0	43	100.0	33	100.0	28	100.0	35	100.0

表 3-25 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	0	0.0	2	10.0	1	2.9	5	16.7	0	0.0	2	5.6
2 カ月超え 4 カ月以内	2	5.7	2	10.0	3	8.6	3	10.0	1	4.3	2	7.7
4 カ月超え 6 カ月以内	2	5.7	1	5.0	1	2.9	3	10.0	2	8.7	2	6.3
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	1	5.0	2	5.7	4	13.3	3	13.0	2	7.0
8 カ月超え 10 カ月以内	2	5.7	1	5.0	1	2.9	0	0.0	1	4.3	1	3.5
10 カ月超え 12 カ月以内	3	8.6	2	10.0	2	5.7	2	6.7	1	4.3	2	7.0
12 カ月超え 24 カ月以内	5	14.3	3	15.0	6	17.1	6	20.0	5	21.7	5	17.5
24 カ月超え 48 カ月以内	11	31.4	4	20.0	11	31.4	5	16.7	3	13.0	7	23.8
48 カ月超え	10	28.6	4	20.0	8	22.9	2	6.7	7	30.4	6	21.7
合計件数及びその割合	35	100.0	20	100.0	35	100.0	30	100.0	23	100.0	29	100.0

表 3-26 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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	3	14.3	2	5.6	2	7.4	2	7.7	1	3.7	2	7.3
2 カ月超え 4 カ月以内	2	9.5	3	8.3	4	14.8	5	19.2	3	11.1	3	12.4
4 カ月超え 6 カ月以内	1	4.8	5	13.9	3	11.1	5	19.2	2	7.4	3	11.7
6 カ月超え 8 カ月以内	3	14.3	5	13.9	4	14.8	1	3.8	3	11.1	3	11.7
8 カ月超え 10 カ月以内	1	4.8	11	30.6	0	0.0	1	3.8	2	7.4	3	10.9
10 カ月超え 12 カ月以内	1	4.8	0	0.0	1	3.7	4	15.4	1	3.7	1	5.1
12 カ月超え 24 カ月以内	2	9.5	6	16.7	3	11.1	3	11.5	10	37.0	5	17.5
24 カ月超え 48 カ月以内	6	28.6	1	2.8	3	11.1	0	0.0	2	7.4	2	8.8
48 カ月超え	2	9.5	3	8.3	7	25.9	5	19.2	3	11.1	4	14.6
合計件数及びその割合	21	100.0	36	100.0	27	100.0	26	100.0	27	100.0	27	100.0

表 3-27 灯火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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	2	22.2	5	45.5	2	25.0	2	13.3	2	9.1	3	20.0
2 カ月超え 4 カ月以内	3	33.3	1	9.1	3	37.5	5	33.3	2	9.1	3	21.5
4 カ月超え 6 カ月以内	1	11.1	1	9.1	0	0.0	1	6.7	4	18.2	1	10.8
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	1	9.1	1	12.5	0	0.0	2	9.1	1	6.2
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	9.1	0	0.0	0	0.0	3	13.6	1	6.2
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	2	18.2	0	0.0	0	0.0	2	9.1	1	6.2
12 カ月超え 24 カ月以内	1	11.1	0	0.0	2	25.0	3	20.0	1	4.5	1	10.8
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	20.0	4	18.2	1	10.8
48 カ月超え	2	22.2	0	0.0	0	0.0	1	6.7	2	9.1	1	7.7
合計件数及びその割合	9	100.0	11	100.0	8	100.0	15	100.0	22	100.0	13	100.0

(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 28 年度から令和 2 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 3-28 に示す。また、令和 2 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【原動機】、【動力伝達装置】及び【燃料装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-29、表 3-30 及び表 3-31 に示す。

表 3-28 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っており、過去 5 年間で最も短くなっていた。車枠・車体及び灯火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。特に車枠・車体は過去 5 年間で最も長くなっていた。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、燃料装置の 14.1 カ月であり、次いで動力伝達装置の 13.6 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くとかじ取り装置の 3.3 カ月となっていた。

表 3-28 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 28 年度～令和 2 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
原動機	10.1	10.9	11.7	9.0	8.7	9.7
電気装置	9.3	5.0	11.1	10.2	5.7	8.8
動力伝達装置	8.7	9.8	10.9	19.6	14.7	13.6
燃料装置	12.3	20.6	8.6	16.6	11.6	14.1
制動装置	4.1	11.0	7.4	3.2	3.4	6.4
乗車装置	9.2	6.0	5.9	4.8	5.6	6.3
かじ取装置	2.8	2.2	4.0	4.1	3.2	3.3
車枠・車体	6.0	8.0	10.6	2.6	13.3	9.0
灯火装置	16.7	13.1	14.9	9.0	15.3	12.9
排出ガス発散防止装置	8.8	0.7	10.5	10.1	2.9	8.1
緩衝装置	6.7	9.0	2.6	8.4	3.0	6.2
走行装置	4.2	2.6	2.1	5.0	4.7	3.9
その他（エアバッグ）	2.5	7.1	17.7	12.2	4.0	9.2
その他（エアバッグ以外）	5.4	8.1	4.0	2.3	3.9	5.2

表 3-29 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	3	25.0	4	19.0	4	22.2	12	41.4	16	36.4	8	31.5
2 カ月超え 4 カ月以内	2	16.7	7	33.3	5	27.8	4	13.8	10	22.7	6	22.6
4 カ月超え 6 カ月以内	1	8.3	3	14.3	3	16.7	6	20.7	6	13.6	4	15.3
6 カ月超え 8 カ月以内	2	16.7	1	4.8	0	0.0	0	0.0	3	6.8	1	4.8
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	2	9.5	1	5.6	4	13.8	1	2.3	2	6.5
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	3	25.0	1	4.8	3	16.7	1	3.4	3	6.8	2	8.9
24 カ月超え 48 カ月以内	1	8.3	2	9.5	1	5.6	1	3.4	3	6.8	2	6.5
48 カ月超え	0	0.0	1	4.8	1	5.6	1	3.4	2	4.5	1	4.0
合計件数及びその割合	12	100.0	21	100.0	18	100.0	29	100.0	44	100.0	25	100.0

表 3-30 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【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	4	20.0	3	30.0	2	15.4	5	20.0	6	28.6	4	22.5
2 カ月超え 4 カ月以内	5	25.0	2	20.0	3	23.1	4	16.0	4	19.0	4	20.2
4 カ月超え 6 カ月以内	3	15.0	1	10.0	0	0.0	3	12.0	1	4.8	2	9.0
6 カ月超え 8 カ月以内	2	10.0	0	0.0	4	30.8	1	4.0	2	9.5	2	10.1
8 カ月超え 10 カ月以内	1	5.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	14.3	1	4.5
10 カ月超え 12 カ月以内	1	5.0	1	10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	2.2
12 カ月超え 24 カ月以内	2	10.0	2	20.0	3	23.1	7	28.0	2	9.5	3	18.0
24 カ月超え 48 カ月以内	2	10.0	1	10.0	0	0.0	2	8.0	1	4.8	1	6.7
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	1	7.7	3	12.0	2	9.5	1	6.7
合計件数及びその割合	20	100.0	10	100.0	13	100.0	25	100.0	21	100.0	18	100.0

表 3-31 燃料装置における不具合発生の不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 28 年度～令和 2 年度）

期間区分	H28		H29		H30		R1		R2		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	1	7.1	1	4.5	1	5.6	4	26.7	9	42.9	3	17.8
2 カ月超え 4 カ月以内	2	14.3	3	13.6	4	22.2	2	13.3	4	19.0	3	16.7
4 カ月超え 6 カ月以内	2	14.3	3	13.6	2	11.1	0	0.0	2	9.5	2	10.0
6 カ月超え 8 カ月以内	2	14.3	2	9.1	5	27.8	0	0.0	0	0.0	2	10.0
8 カ月超え 10 カ月以内	1	7.1	0	0.0	2	11.1	1	6.7	2	9.5	1	6.7
10 カ月超え 12 カ月以内	1	7.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.1
12 カ月超え 24 カ月以内	2	14.3	7	31.8	3	16.7	3	20.0	0	0.0	3	16.7
24 カ月超え 48 カ月以内	3	21.4	4	18.2	1	5.6	5	33.3	3	14.3	3	17.8
48 カ月超え	0	0.0	2	9.1	0	0.0	0	0.0	1	4.8	1	3.3
合計件数及びその割合	14	100.0	22	100.0	18	100.0	15	100.0	21	100.0	18	100.0

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 28 年度から令和 2 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 3-32 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 3-32 及び図 3-11 から図 3-15 まで同じ）。なお、令和 2 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 27 年度から令和元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 3-32 をみると、令和 2 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 74 件であり、前年度と比べて 2 件増加（対前年度比約 2.8%増）し、5 カ年平均と比べて 3 件少ない。国産車については 33 件で、前年度と比べて 4 件増加（同約 13.8%増）し、5 カ年平均と比べると 3 件少ない。輸入車については 41 件で、前年度と比べて 2 件減少（同約 4.7%減）しており、5 カ年平均と同件数だった。

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 29 年度から令和元年度までは緩やかな減少傾向にあったが、令和 2 年度では前年度と比べてわずかに増加した。国産車における当該比率は、増減を繰り返しており令和 2 年度では前年度と比べて増加しているが 5 年間では緩やかに減少傾向にある。また、輸入車においては平成 30 年度に減少して以降、大きな変動はない。

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 23%、国産車約 15%となっており、輸入車が約 8 ポイント高い。

表 3-32 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 28 年度～令和 2 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						
			H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5力年平均	
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	13	14	12	12	10	12	3	9	4	16	17	10	16	23	16	28	27	22	
		比率(%)	37.1	36.8	27.9	36.4	35.7	34.5	25.0	42.9	22.2	55.2	38.6	39.5	34.0	39.0	26.2	45.2	37.5	36.5	
	装置合計	件数(件)	35	38	43	33	28	35	12	21	18	29	44	25	47	59	61	62	72	60	
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	6	7	6	7	6	6	4	3	2	5	4	8	10	10	8	12	10	
		比率(%)	5.7	30.0	20.0	20.0	30.4	19.6	30.0	40.0	23.1	8.0	23.8	22.5	14.5	33.3	20.8	14.5	27.3	20.7	
	装置合計	件数(件)	35	20	35	30	23	29	20	10	13	25	21	18	55	30	48	55	44	46	
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	10	5	7	0	3	5	6	2	3	4	3	4	16	7	10	4	6	9	
		比率(%)	47.6	13.9	25.9	0.0	11.1	18.2	42.9	20.0	15.8	18.2	20.0	22.5	45.7	15.2	21.7	8.3	14.3	19.8	
	装置合計	件数(件)	21	36	27	26	27	27	14	10	19	22	15	16	35	46	46	48	42	43	
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	5	2	3	4	3	3	2	7	4	7	4	5	7	9	7	11	7	8	
		比率(%)	20.0	9.5	13.0	12.5	16.7	14.3	20.0	33.3	22.2	50.0	25.0	30.4	20.0	21.4	17.1	23.9	20.6	20.7	
	装置合計	件数(件)	25	21	23	32	18	24	10	21	18	14	16	16	35	42	41	46	34	40	
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	1	0	0	2	1	1	4	4	6	2	3	3	5	4	6	4	4	
		比率(%)	22.2	9.1	0.0	0.0	9.1	7.7	33.3	44.4	50.0	46.2	25.0	41.5	25.0	25.0	25.0	21.4	13.3	20.8	
	装置合計	件数(件)	9	11	8	15	22	13	3	9	8	13	8	8	12	20	16	28	30	21	
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	1	1	0	3	1	1	2	7	0	3	3	2	3	8	0	6	4	
		比率(%)	12.5	10.0	6.3	0.0	25.0	10.7	33.3	100.0	35.0	0.0	37.5	37.1	18.2	25.0	22.2	0.0	30.0	20.9	
	装置合計	件数(件)	8	10	16	10	12	11	3	2	20	2	8	7	11	12	36	12	20	18	
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	3	1	1	4	7	2	0	1	3	4	7	2	3	2	4	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	25.0	16.7	12.1	30.8	29.2	12.5	0.0	9.1	18.7	20.0	25.0	10.0	13.0	11.8	16.7	
	装置合計	件数(件)	7	4	4	12	6	7	13	24	16	11	11	15	20	28	20	23	17	22	
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	0	1	1	2	1	2	2	3	1	0	2	4	2	4	2	2	3	
		比率(%)	20.0	0.0	16.7	25.0	25.0	16.7	50.0	18.2	37.5	8.3	0.0	19.5	28.6	10.5	28.6	12.5	14.3	18.2	
	装置合計	件数(件)	10	8	6	4	8	7	4	11	8	12	6	8	14	19	14	16	14	15	
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	0	0	0	1	1	1	1	2	1	3	2	3	1	2	1	4	2	
		比率(%)	10.0	0.0	0.0	0.0	4.8	3.0	7.1	4.5	11.1	6.7	14.3	8.9	8.8	2.8	5.3	2.4	9.5	5.8	
	装置合計	件数(件)	20	14	20	26	21	20	14	22	18	15	21	18	34	36	38	41	42	38	
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	
		比率(%)	0.0	11.1	0.0	0.0	0.0	2.9	12.5	0.0	0.0	33.3	0.0	8.7	5.9	7.1	0.0	14.3	0.0	5.3	
	装置合計	件数(件)	9	9	4	4	8	7	8	5	5	3	2	5	17	14	9	7	10	11	
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	1.9	0.0	0.0	0.0	3.8	3.1	1.4	
	装置合計	件数(件)	14	18	28	15	15	18	5	9	12	11	17	11	19	27	40	26	32	29	
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	
		比率(%)	0.0	0.0	6.7	0.0	0.0	2.5	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	7.1	0.0	9.1	6.3	0.0	0.0	3.7	
	装置合計	件数(件)	2	7	15	2	14	8	2	4	1	4	3	3	4	11	16	6	17	11	
その他	エアバッグ	電子制御部品関連	件数(件)	1	2	2	1	0	1	4	6	1	4	1	5	8	3	5	1	4	
			比率(%)	2.9	13.3	16.7	6.7	0.0	7.3	16.0	22.2	4.3	13.3	8.3	13.7	8.3	19.0	8.6	11.1	5.9	11.1
		装置合計	件数(件)	35	15	12	15	5	16	25	27	23	30	12	23	60	42	35	45	17	40
	エアバッグ以外	電子制御部品関連	件数(件)	5	3	7	1	1	3	1	4	8	1	1	6	7	15	2	2	6	
			比率(%)	29.4	12.5	33.3	6.7	12.5	20.0	8.3	28.6	66.7	16.7	16.7	30.0	20.7	18.4	45.5	9.5	14.3	23.7
		装置合計	件数(件)	17	24	21	15	8	17	12	14	12	6	6	10	29	38	33	21	14	27
全装置の合計	電子制御部品関連	件数(件)	43	35	41	29	33	36	32	49	41	43	41	41	75	84	82	72	74	77	
		比率(%)	17.4	14.9	15.6	12.1	15.3	15.1	22.1	25.9	21.5	21.8	21.6	22.6	19.1	19.8	18.1	16.5	18.3	18.3	
	装置合計	件数(件)	247	235	262	239	215	240	145	189	191	197	190	182	392	424	453	436	405	422	

*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。

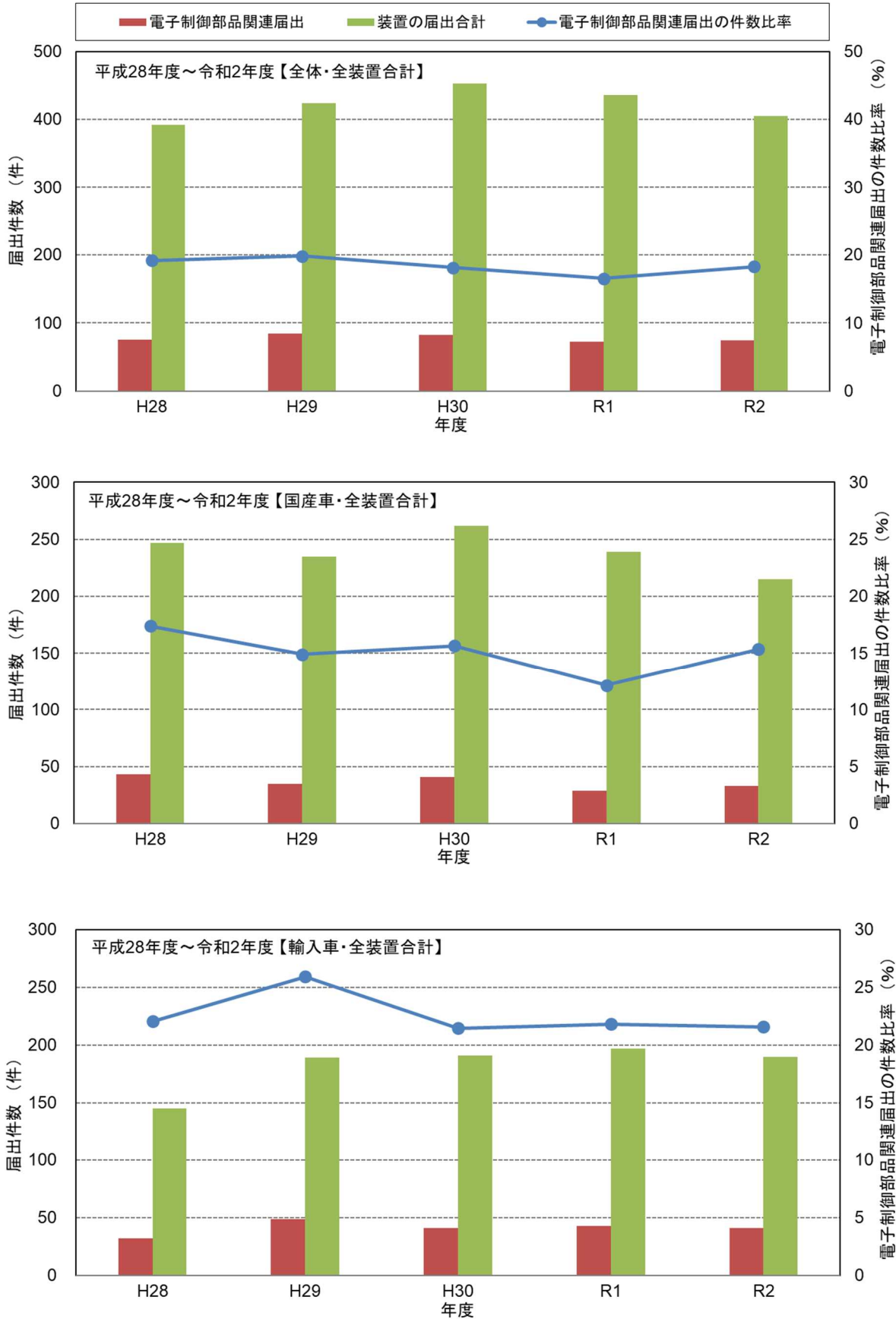


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 28 年度～令和 2 年度)

表 3-32 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 28 年度から令和 2 年度の 5 年平均における「全体」の電子制御部品関連届出の件数が上位 4 装置（原動機、動力伝達装置、電気装置及び制動装置）について、平成 28 年度から令和 2 年度までの電子制御関連届出の件数及び件数比率の推移をグラフにしたものを、原動機については図 3-12、動力伝達装置については図 3-13、電気装置については図 3-14、制動装置については図 3-15 にそれぞれ示す。

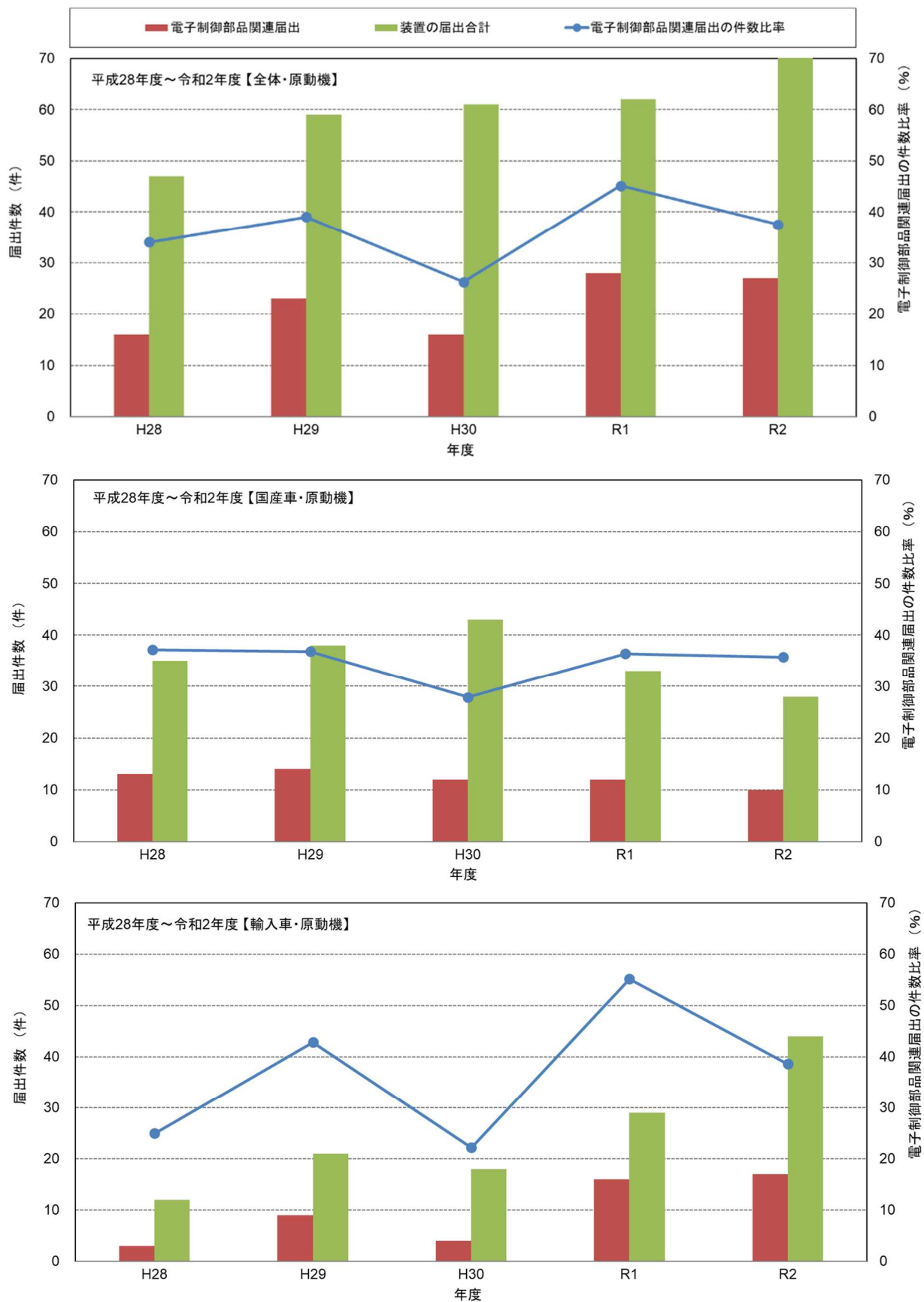


図 3-12 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 28 年度～令和 2 年度)

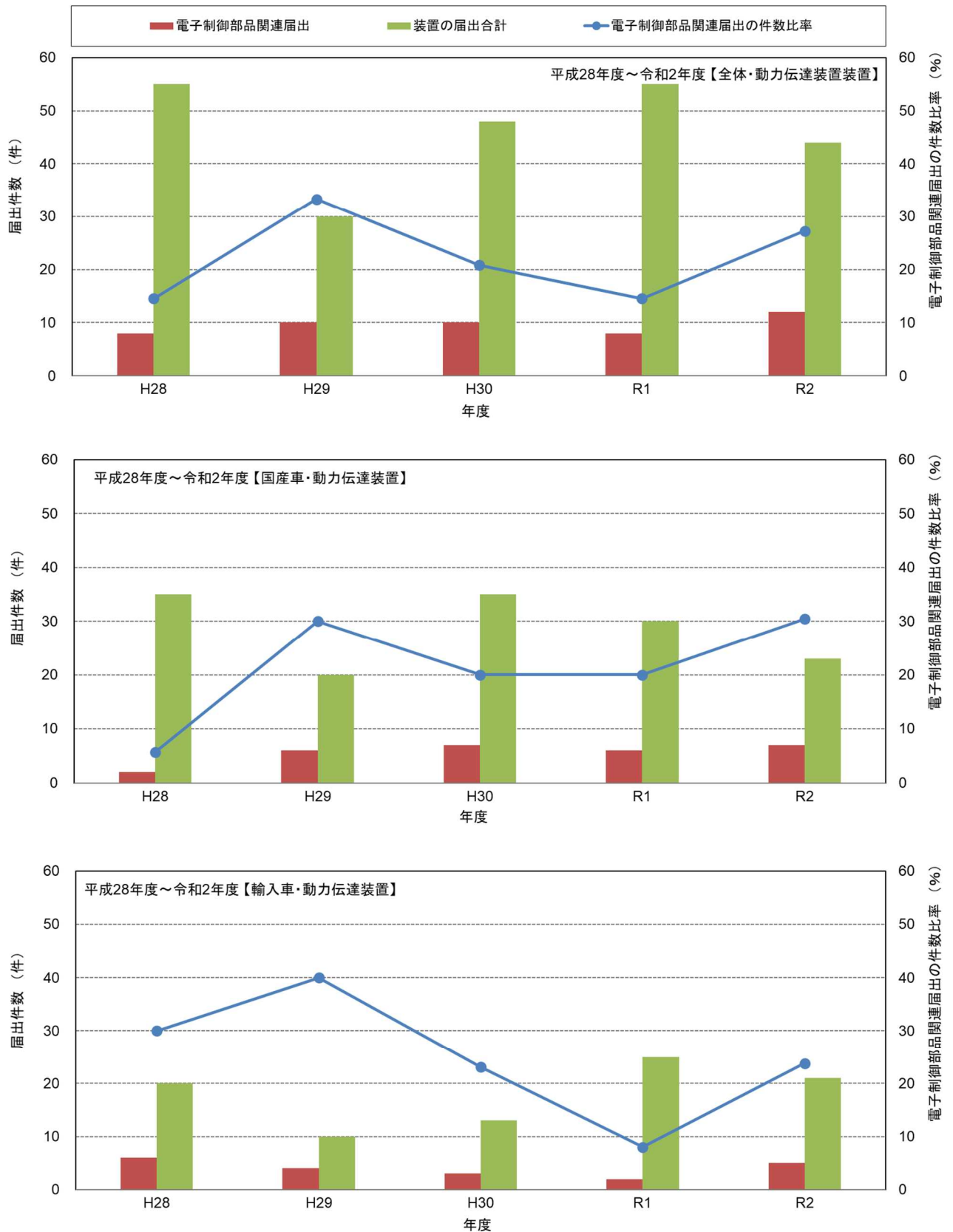


図 3-13 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 28 年度～令和 2 年度)

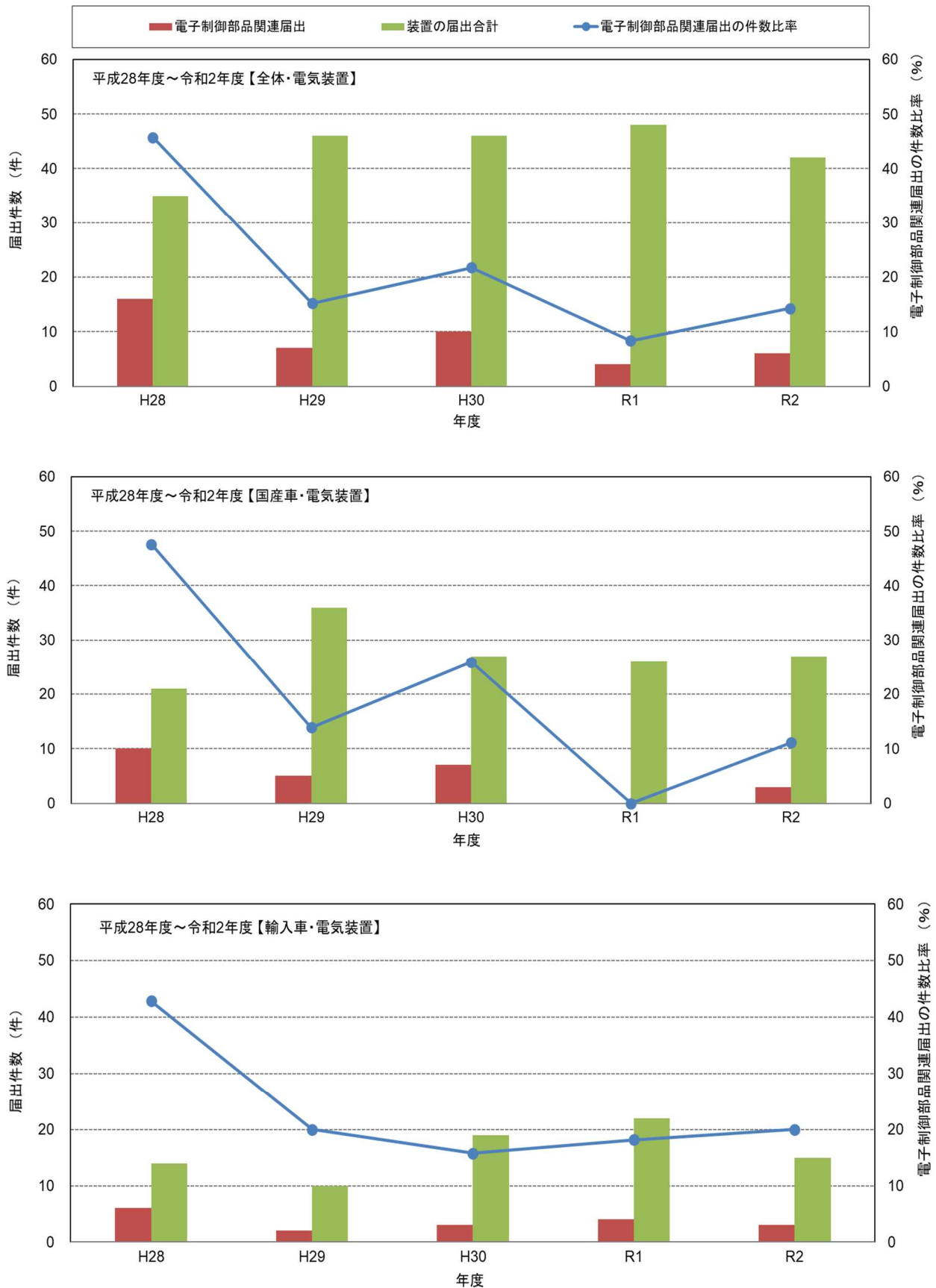


図 3-14 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 28 年度～令和 2 年度)

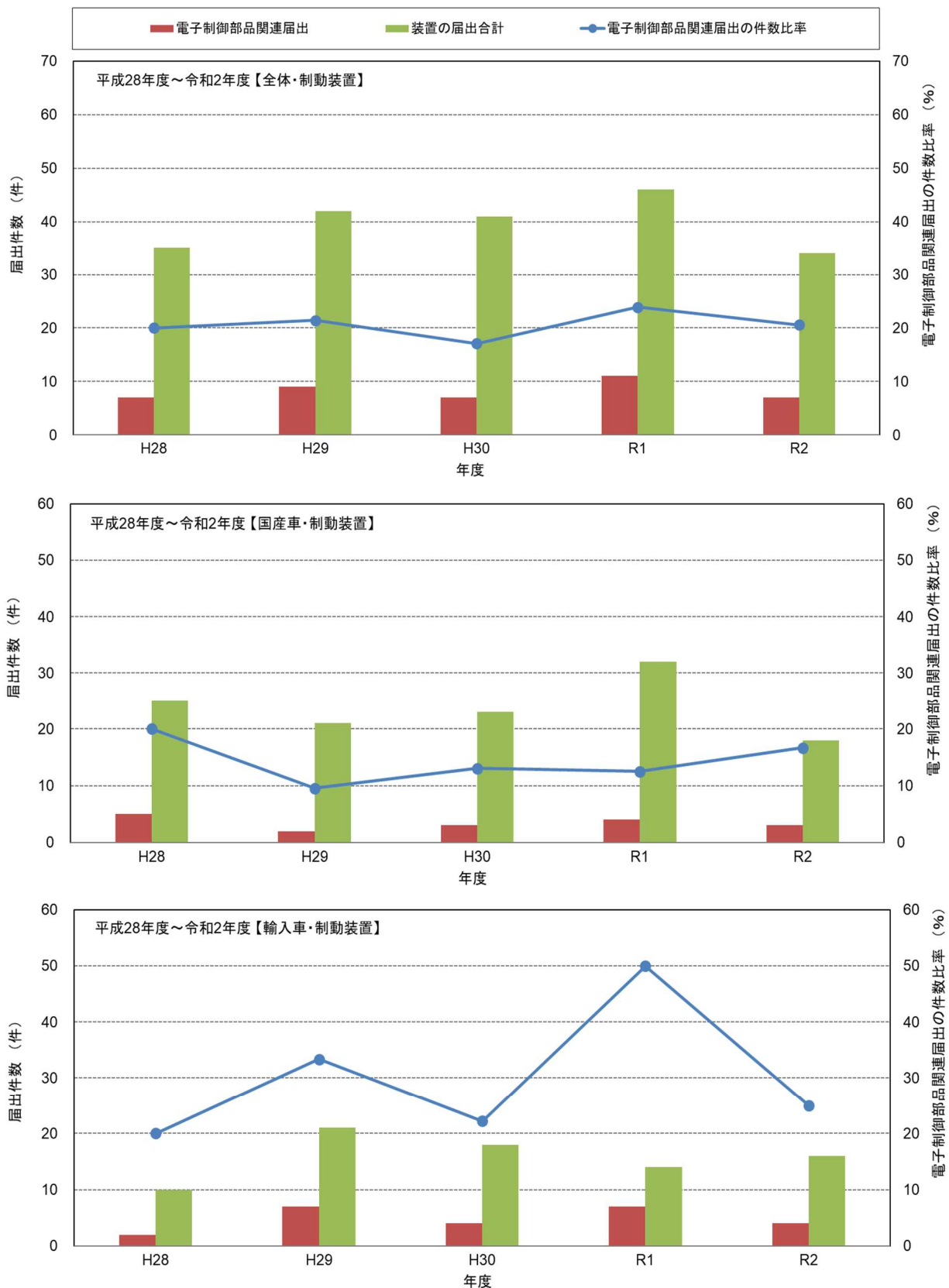


図 3-15 制動装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移
(平成 28 年度～令和 2 年度)

(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 28 年度から令和 2 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 3-33、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 3-33 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 3-33 をみると、令和 2 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 カ月以内」の期間区分が最も多く 19 件、次いで「2 カ月超え 4 カ月以内」が 12 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」が 10 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」が 9 件、「48 カ月超え」が 8 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」及び「6 カ月超え 8 カ月以内」が 5 件、「10 カ月超え 12 カ月以内」が 4 件、「8 カ月超え 10 カ月以内」が 2 件の順になっている。「6 カ月以内」の期間でみた場合、36 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 49%）となり、前年度と比べると 13 件減少（対前年度比約 27%減）している。「24 カ月超え」の期間でみた場合は、18 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 24%）となっており、前年度と比べると 12 件増加（対前年度比約 200%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減少し、不具合発生の初報日から 24 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 8 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 24%）であり、前年度と比べて 6 件減少（対前年度比約 43%減）となっていた。また、「24 カ月超え」の期間区分では、11 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 33%）あり、前年度と比べて 6 件増加（対前年度比約 120%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 28 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 68%）であり、前年度と比べて 7 件減少（対前年度比約 20%減）となっていた。「24 カ月超え」の期間区分では 7 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 17%）であり、前年度と比べて 6 件増加（対前年度比約 600%増）となっていた。

表 3-33 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 28 年度～令和 2 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					
			H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均	H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
2 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	9	3	2	7	2	5	11	12	14	18	17	14	20	15	16	25	19	19
		比率(%)	20.9	8.6	4.9	24.1	6.1	12.7	34.4	24.5	34.1	41.9	41.5	35.0	26.7	17.9	19.5	34.7	25.7	24.5
	装置合計	届出件数(件)	37	40	35	33	24	34	55	37	49	68	76	57	92	77	84	101	100	91
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	4	3	3	5	4	9	14	15	11	7	11	12	18	18	14	12	15
		比率(%)	7.0	11.4	7.3	10.3	15.2	9.9	28.1	28.6	36.6	25.6	17.1	27.2	16.0	21.4	22.0	19.4	16.2	19.1
	装置合計	届出件数(件)	28	26	27	37	28	29	35	64	46	38	40	45	63	90	73	75	68	74
4 カ月超え 6 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	3	5	4	1	3	1	7	2	6	4	4	3	10	7	10	5	7
		比率(%)	4.7	8.6	12.2	13.8	3.0	8.3	3.1	14.3	4.9	14.0	9.8	9.7	4.0	11.9	8.5	13.9	6.8	9.0
	装置合計	届出件数(件)	21	21	25	23	14	21	12	19	21	25	20	19	33	40	46	48	34	40
6 カ月超え 8 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	5	2	4	4	3	1	1	1	1	1	1	3	6	3	5	5	4
		比率(%)	4.7	14.3	4.9	13.8	12.1	9.4	3.1	2.0	2.4	2.3	2.4	2.4	4.0	7.1	3.7	6.9	6.8	5.7
	装置合計	届出件数(件)	22	16	27	21	19	21	10	7	14	9	14	11	32	23	41	30	33	32
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	2	1	2	1	2	1	0	2	4	1	2	3	2	3	6	2	3
		比率(%)	4.7	5.7	2.4	6.9	3.0	4.4	3.1	0.0	4.9	9.3	2.4	3.9	4.0	2.4	3.7	8.3	2.7	4.1
	装置合計	届出件数(件)	11	21	12	13	14	14	5	5	10	9	8	7	16	26	22	22	22	22
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	0	2	2	0	4	2	0	4	1	0	0	1	0	6	3	0	4	3
		比率(%)	0.0	5.7	4.9	0.0	12.1	4.4	0.0	8.2	2.4	0.0	0.0	2.4	0.0	7.1	3.7	0.0	5.4	3.4
	装置合計	届出件数(件)	19	8	7	13	12	12	2	11	5	3	0	4	21	19	12	16	12	16
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	6	7	4	5	6	5	7	5	2	4	5	11	13	12	6	9	10
		比率(%)	14.0	17.1	17.1	13.8	15.2	15.5	15.6	14.3	12.2	4.7	9.8	11.2	14.7	15.5	14.6	8.3	12.2	13.2
	装置合計	届出件数(件)	32	49	47	37	44	42	14	31	23	21	15	21	46	80	70	58	59	63
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	12	6	8	3	6	7	2	3	0	1	4	2	14	9	8	4	10	9
		比率(%)	27.9	17.1	19.5	10.3	18.2	19.3	6.3	6.1	0.0	2.3	9.8	4.9	18.7	10.7	9.8	5.6	13.5	11.6
	装置合計	届出件数(件)	37	29	41	36	32	35	10	10	17	19	10	13	47	39	58	55	42	48
48 カ月超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	7	4	11	2	5	6	2	1	1	0	3	1	9	5	12	2	8	7
		比率(%)	16.3	11.4	26.8	6.9	15.2	16.0	6.3	2.0	2.4	0.0	7.3	3.4	12.0	6.0	14.6	2.8	10.8	9.3
	装置合計	届出件数(件)	40	25	41	27	28	32	2	5	6	5	7	5	42	30	47	32	35	37
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	届出件数(件)	43	35	41	29	33	36	32	49	41	43	41	41	75	84	82	72	74	77
		比率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	装置合計	届出件数(件)	247	235	262	240	215	240	145	189	191	197	190	182	392	424	453	437	405	422

*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。

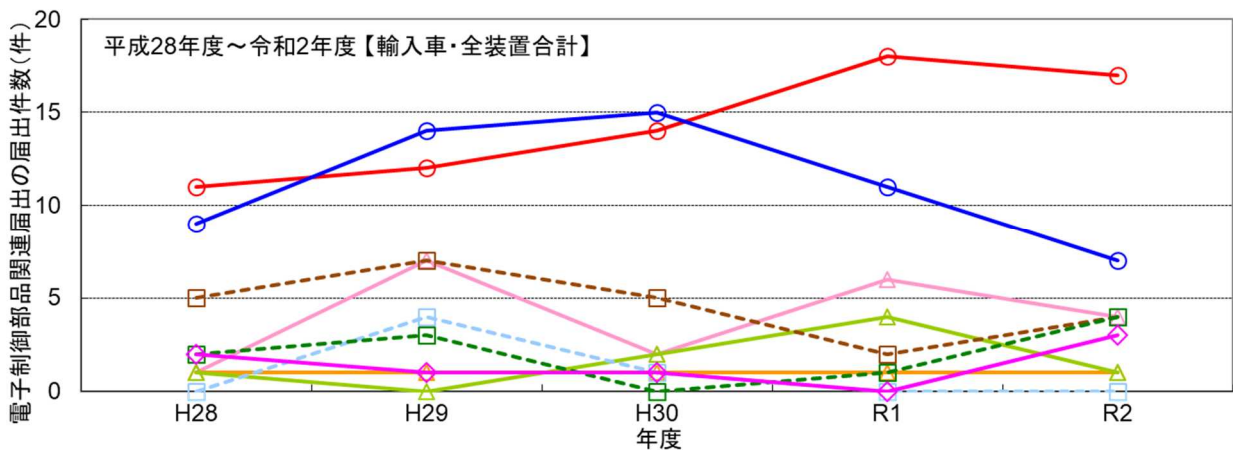
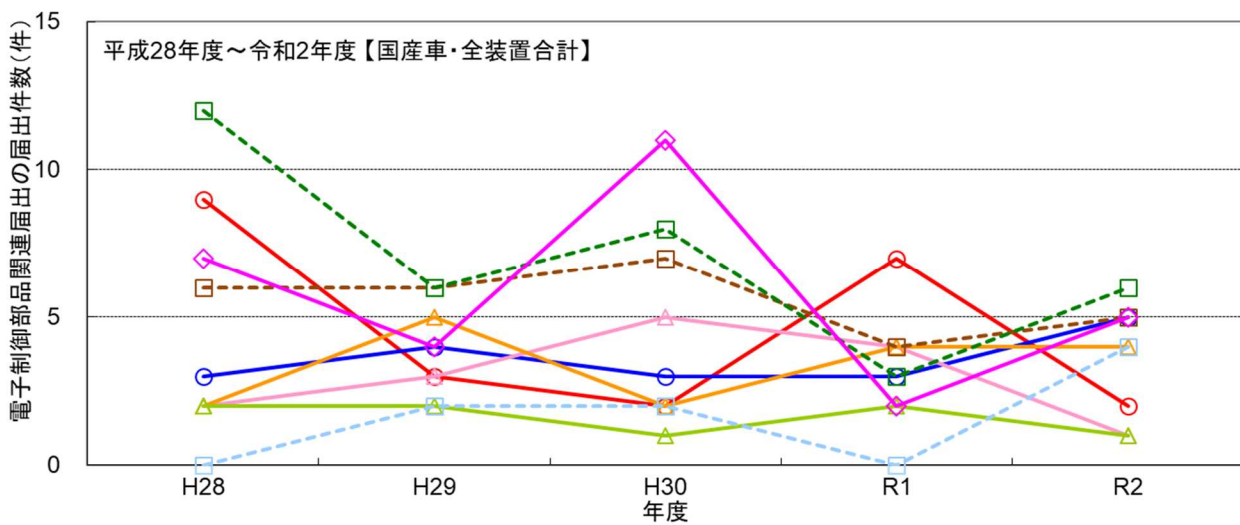
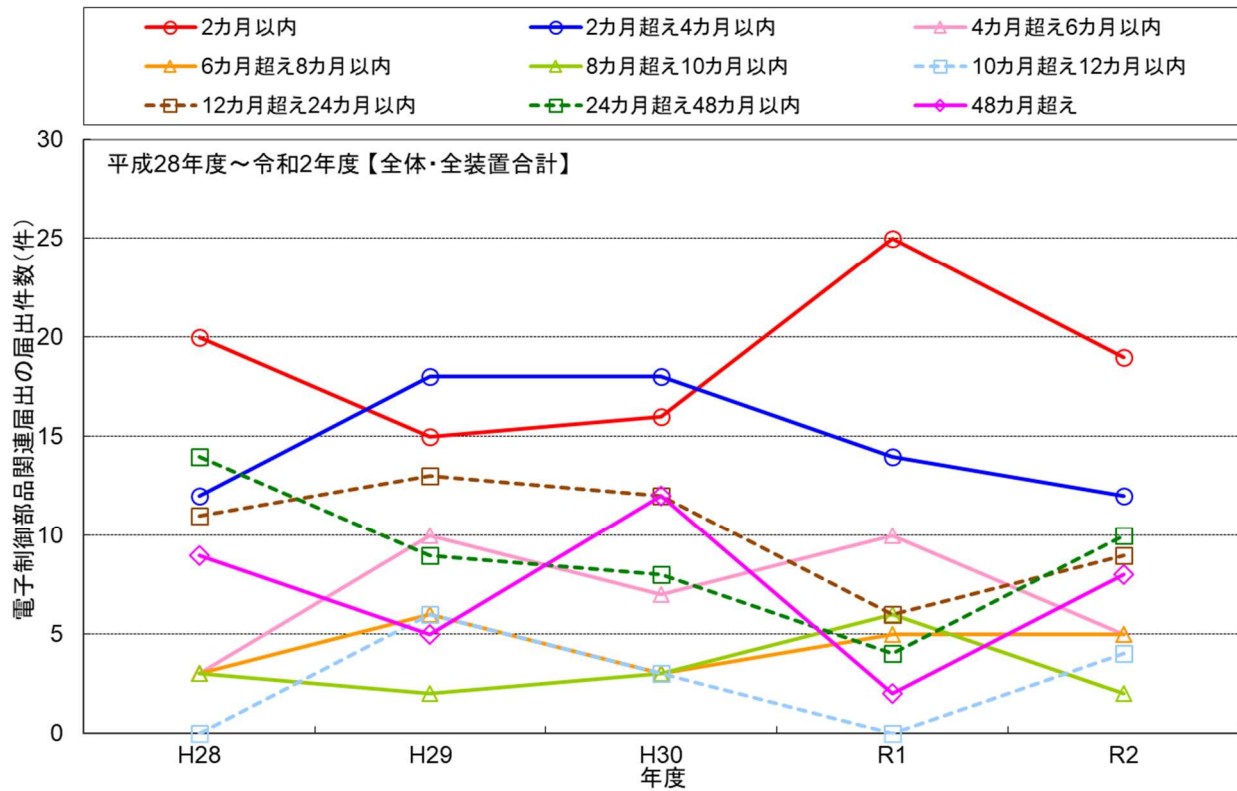
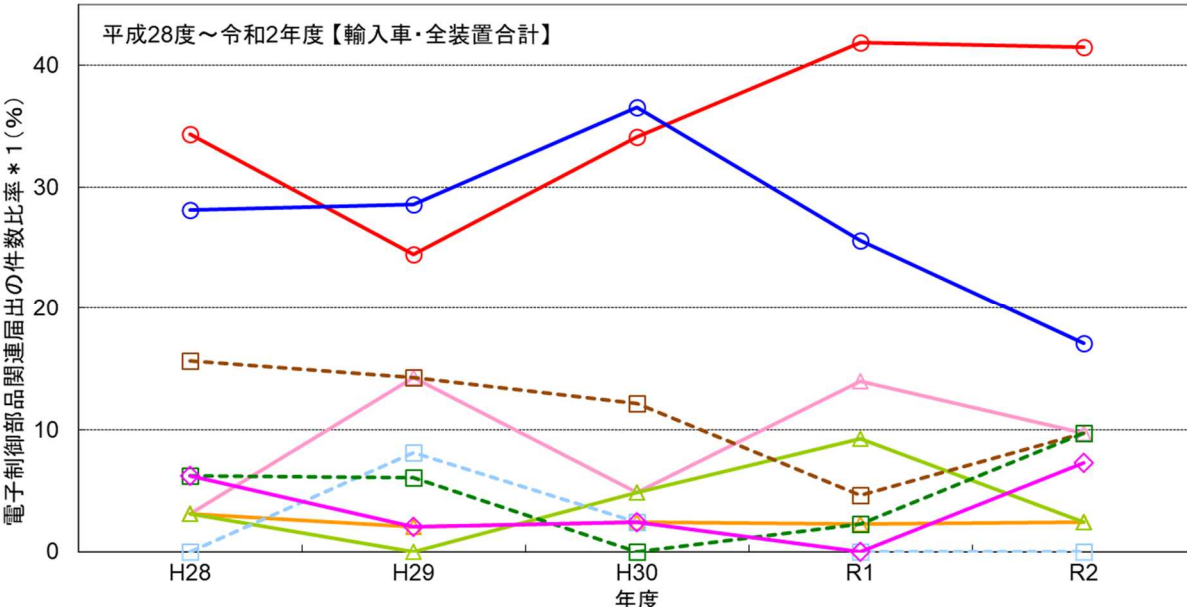
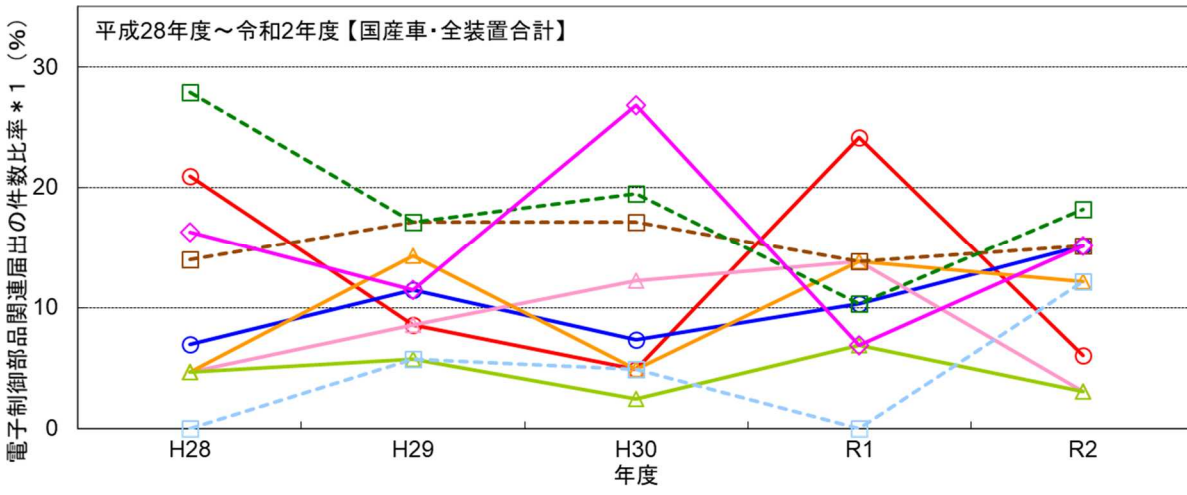
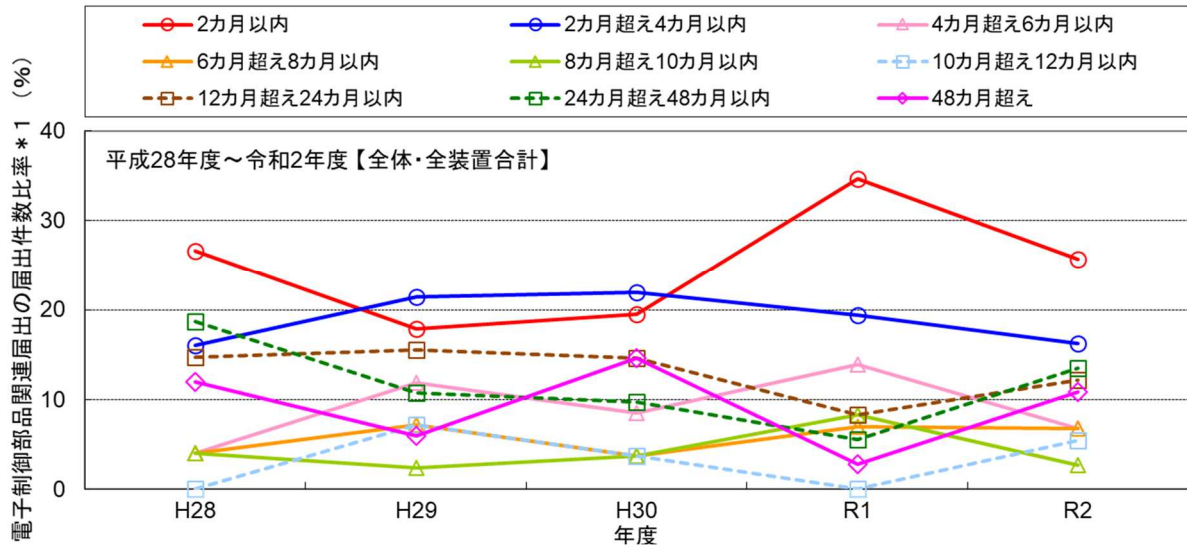


図 3-16 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】(平成28年度～令和2年度)



*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28年度～令和2年度）

次に、平成 28 年度から令和 2 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 3-34 及び図 3-18 に示す。

表 3-34 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 28 年度～令和 2 年度及び 5 力年平均）

届出の区分け		平均期間（力月）					
		H28	H29	H30	R1	R2	5 力年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	26.7	22.6	30.9	12.4	24.0	24.1
	一般部品届出	21.7	20.3	21.4	20.2	20.8	20.9
輸入車	電子制御部品 関連届出	11.1	8.2	5.9	4.7	13.0	8.4
	一般部品届出	6.3	9.9	11.1	11.4	7.3	9.4
全体	電子制御部品 関連届出	20.0	14.2	18.4	7.8	17.9	15.7
	一般部品届出	16.2	16.0	17.2	16.5	14.7	16.2

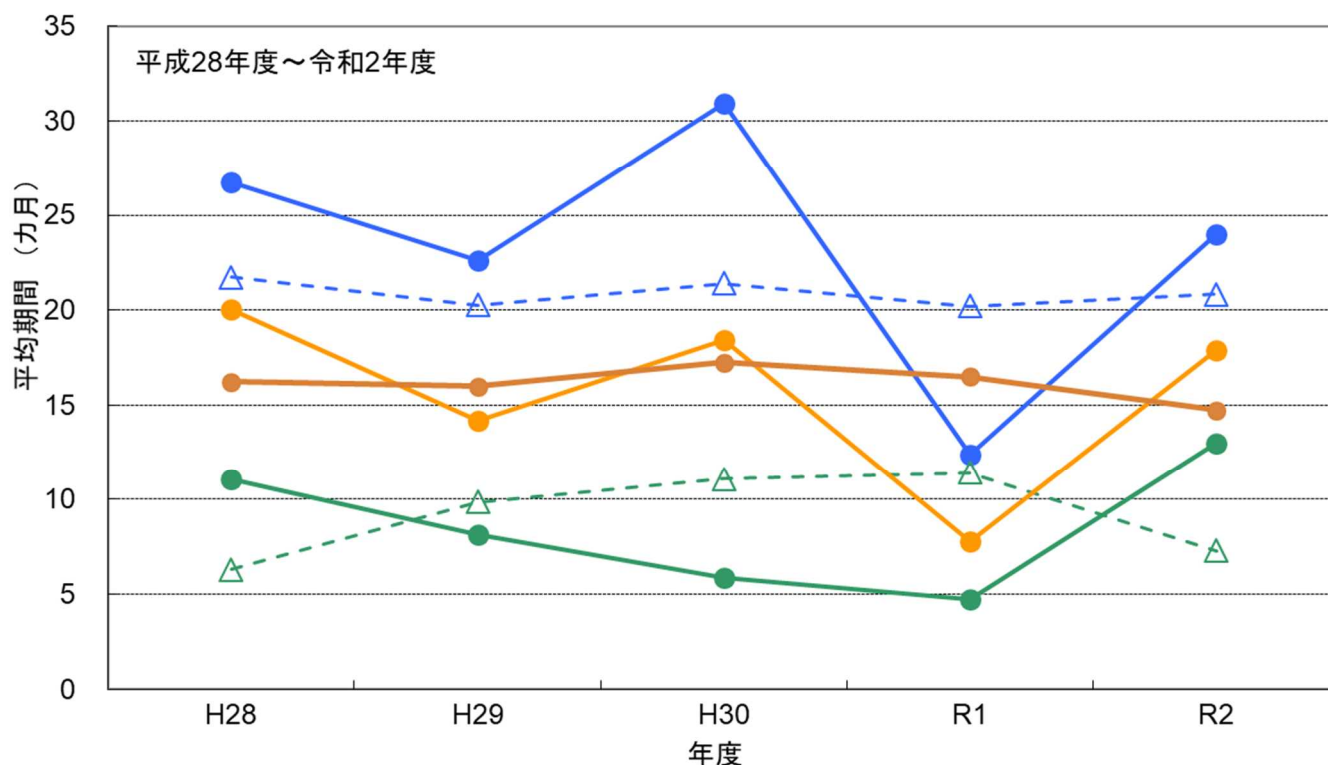


図 3-18 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 28 年度～令和 2 年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成 30 年度から令和 2 年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の令和 3 年 3 月末時点及び令和 2 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。

令和 2 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」61.7%、国産車 63.1%、輸入車 43.8%となっている。前年度の状況と比較した場合、令和元年度に届出されたものについては、令和 2 年 3 月末時点で、「全体」71.5%、国産車 72.3%、輸入車 58.5%であり、輸入車で平均改修率が大きく改善されていた。

令和元年度に届出されたもの（1～2 年経過）の平均改修率は、「全体」では令和 3 年 3 月末時点で 87.5%、令和 2 年 3 月末時点で 71.5%、国産車では令和 3 年 3 月末時点で 87.9%、令和 2 年 3 月末時点で 72.3%となっており、輸入車では令和 3 年 3 月末時点で 81.1%、令和 2 年 3 月末時点で 58.5%となっていた。平成 30 年度に届出されたもの（2～3 年経過）の平均改修率は、「全体」では令和 3 年 3 月末時点で 88.5%、令和 2 年 3 月末時点で 83.3%、国産車では令和 3 年 3 月末時点で 89.5%、令和 2 年 3 月末時点で 84.3%となっており、輸入車では令和 3 年 3 月末時点で 81.0%、令和 2 年 3 月末時点で 75.8%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 30 年度から令和 2 年度届出分）

届出年度	令和 3 年 3 月末時点（令和 2 年 3 月末時点）*2 での 平均改修率（%）					
	国産車		輸入車		全体	
R2	63.1%		43.8%		61.7%	
R1	87.9%	(72.3) *2	81.1%	(58.5) *2	87.5%	(71.5) *2
H30	89.5%	(84.3) *2	81.0%	(75.8) *2	88.5%	(83.3) *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、リコール届出から令和 3 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、令和 2 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令和2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、チャイルドシートのリコール届出内容を表5-2に、タイヤのリコール届出内容を表5-3にそれぞれ示す。

表5-1 令和2年度の特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置数

装特定後付装置名	届出件数	国産装置	輸入装置	合計
	対象装置数			
チャイルドシート	届出件数(件)	0	1	1
	対象装置数(台)	0	303	303
タイヤ	届出件数(件)	2	0	2
	対象装置数(本)	810	0	810

表5-2 チャイルドシートのリコール届出内容(令和2年度分)

事例		
国産装置	リコール届出なし	
事例1		
輸入装置	不具合の内容	年少者用補助乗車装置(チャイルドシート)において、フランジ付きブラケットの公差の設定が不適切なため、ISOFIX器具に取付けるための装置(ベース)とチャイルドシートの接続部に大きい隙間が生じているものがある。そのため、衝突時の衝撃により、当該接続部のフランジ付きブラケットが変形し、最悪の場合、ベースからチャイルドシートがはずれるおそれがある。
	対象装置数	303台
	不具合件数	0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	1.6カ月

表 5-3 タイヤのリコール届出内容（令和 2 年度分）

事例 1		
国 産 装 置	不具合の内容	タクシー向け補修用タイヤにおいて、トレッドゴムの強度が不足しているため、製造工程でトレッド内部に亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、トレッド部の一部が剥離するおそれがある。
	対象装置数	767台
	不具合件数	18件
	事故の有無	0件
	不具合の原因	耐久性： 開発評価の不備
	不具合発生の初報日から届出までの期間	1.8カ月
事例 2		
国 産 装 置	不具合の内容	タイヤ成形機において、ベルトカット装置の管理が不適切なため、当該装置の部品の一部が破損し、破損した部品がトレッド部に混入したものがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、トレッドの一部が剥がれるおそれがある。
	対象装置数	43台
	不具合件数	0件
	事故の有無	0件
	不具合の原因	機械設備： 保守管理の不備
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.3カ月
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

令和2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6-4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

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	②原動機の冷間時に始動性を補助する吸入空気予熱装置において、プレヒータリレーの防水・防錆加工時の脱泡が不十分なため、希に気泡が回路基板上に残存し、温度上昇によって気泡内で微少なガスが発生することがある。そのため、ガスによる化学変化により当該リレー回路が短絡し、常時通電状態となり、警告が表示され、最悪の場合、プレヒータリレーが過熱して焼損・火災に至るおそれがある。			
	対象台数	18,386 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例2	不具合の内容	オーディオアンプにおいて、回路構成が不適切なため、異物混入の影響を配慮できていない回路で短絡が発生した場合、既存の保護回路が機能せず、基板が焼損することがある。そのため、可燃性ガスが発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	15,000 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例3	不具合の内容	大型トラック低床4軸車のフロントハブベアリングにおいて、ナックルシャフトとの圧入代が大きいとフロントハブの組付け作業時にベアリングを傷つけることがある。そのため、使用過程でベアリングが損傷して火災や脱輪に至るおそれがある。			
	対象台数	13,643 台	不具合件数	13 件	事故件数
事例4	不具合の内容	大型観光バスにおいて、客席上部のサービスセット（読書灯、エアコン吹き出し口、停車ボタン、スピーカー等を装備）の基板の防水性が不適切なため、エアコンダクト内で発生したダスト状の異物を含んだ結露水が当該基板のコネクタに到達する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、異物がコネクタ底部に蓄積されて端子間が短絡し、読書灯の不点灯や停車ボタンの誤作動等が生じ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	5,215 台	不具合件数	27 件	事故件数
事例5	不具合の内容	エンジン冷却装置において、エア抜き設計が不適切なため、修理等により冷却水を再充填する際に、専用特殊工具を正しく使用しない場合、冷却装置からエアが抜けないことがある。そのため、冷却が不十分となり、最悪の場合、エンジンルームが火災に至るおそれがある。			
	対象台数		不具合件数		事故件数

	対象台数	4,825 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	エンジン冷却装置において、エア抜き設計が不適切なため、修理等により冷却水を再充填する際に、専用特殊工具を正しく使用しない場合、冷却装置からエアが抜けないことがある。そのため、冷却が不十分となり、最悪の場合、エンジンルームが火災に至るおそれがある。				
	対象台数	2,691 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	大型路線バスにおいて、エンジンECUの制御プログラムが不適切なため、最大燃焼圧力がコンロッドの許容限度を超える場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、コンロッドに亀裂が生じ、最悪の場合、コンロッドが破損して走行不能及び火災に至るおそれがある。				
	対象台数	2,146 台	不具合件数	13 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	エンジンルームのラバーシールにおいて、耐熱性が不足しているため、ターボチャージャーが繰り返し高温になると、ラバーシールが熱により硬化することがある。そのため、ラバーシールが割れ、破片が脱落し、エンジンの高温部位に接触して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,730 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	(1) 農耕用トラクタにおいて、電気配線の取り回しが不適切なため、電気配線と油圧配管固定用ステーのエッジ部が接触しているものがある。そのため、走行振動等により、当該電気配線の被覆が摩耗し短絡して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
		(2) 農耕用トラクタにおいて、エンジンのスタッドボルト先端が突出しているため、電気配線と干渉するものがある。そのため、走行振動等により、当該電気配線の被覆が摩耗し短絡して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
事例 10	不具合の内容	(3) 農耕用トラクタにおいて、電気配線の取り回しが不適切なため、電気配線とリレー及びヒューズ固定用ブラケットのエッジ部、または電気配線同士が接触しているものがある。そのため、走行振動等により、当該電気配線の被覆が摩耗し短絡して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
		(4) 農耕用トラクタにおいて、電気配線の取り回しが不適切なため、電気配線とパワーステアリングコントローラ固定用ブラケットのエッジ部が接触しているものがある。そのため、走行振動等により、当該電気配線の被覆が摩耗し短絡して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,666 台	不具合件数	5 件	事故件数	1 件
事例 10	不具合の内容	大型バスのトイレ用金属製給水タンクにおいて、タンク固定部の強度が不足しているため、固定部が損傷してタンクが脱落することがある。そのため、タンクに固定されているトイレ用電気配線が損傷して、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,202 台	不具合件数	9 件	事故件数	2 件

事例 1 1	不具合の 内容	エレクトロニックコントロールユニット(ECU)において、燃料噴射制御プログラムが不適切なため、エンジン高負荷領域でクイックシフターを使用しシフトアップした場合、排気通路内で大きな燃焼が発生することがある。そのため、二次エアバルブ(エアサクションバルブ)に高い圧力がかかり、当該バルブが変形・損傷し、当該バルブから逆流した高温の排気ガスにより周辺部品が溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	994 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 2	不具合の 内容	ターボチャージャーのオイル供給ホースにおいて、エラストマーの製造管理が不適切なため、耐熱性が不足しているものがある。そのため、熱負荷により亀裂が生じ、オイル漏れが発生して、最悪の場合、漏れたオイルが排気管に付着することで火災に至るおそれがある。			
	対象台数	875 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 3	不具合の 内容	USB充電コンセントにおいて、使用条件の評価が不十分なため、2アンペア以上の機器を接続した場合に過剰電流が流れることがある。そのため、USB充電コントローラーが過熱し溶融して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	759 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 4	不具合の 内容	燃料装置において、燃料を供給する配管のクイックコネクタの材質が不適切なため、エンジンルーム内が過度の高温になることが繰り返されると、コネクタ部が軟化することがある。そのため、早期に劣化し亀裂が生じて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	689 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 5	不具合の 内容	スターターオルタネーターにおいて、製造公差の設定が不適切なため、ハウジングに隙間が生じているものがある。そのため、内部に水分が浸入し、スターターオルタネーター内の回路が短絡すると過熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	667 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 6	不具合の 内容	スタータモータの電気配線において、製造指示が不適切なため、配線がスタータモータのハウジングに干渉して取付けられているものがある。そのため、走行時の振動等で配線の被覆が損傷し短絡して、エンジンが始動不能となり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	579 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 7	不具合の 内容	ターボチャージャーのオイル供給ホースにおいて、製造機器の保守管理が不適切なため、カシメ不良が発生しているものがある。そのため、当該箇所からオイル漏れが発生し、最悪の場合、漏れたオイルが排気管に付着することで火災に至るおそれがある。			
	対象台数	401 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 18	不具合の 内容	刈取脱穀作業車の原動機の排ガス後処理装置(SCR)の周辺の塵埃堆積に対する設計配慮が不適切なため、塵埃が堆積するものがある。そのため、堆積した塵埃が高温となったSCR本体に接触して焦げ、発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	323 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 19	不具合の 内容	燃料タンク下側に配設された防音振用フォームパッドにおいて、吸湿検証が不十分なため、水が浸入すると長期間湿気を帯びたままになることがある。そのため、湿気が腐食性を帯びている場合、燃料タンクに腐食が発生し燃料が漏れて、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	196 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 20	不具合の 内容	リアエンド下部パネルにおいて、形状が不適切なため、走行振動によりメインワイヤーハーネスが当該パネルに接触することがある。そのため、当該ハーネスの被膜が破れ、ハーネス内の配線が短絡し、最悪の場合、走行中にエンジンが停止し再始動できなくなる、または火災に至るおそれがある。				
	対象台数	174 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 21	不具合の 内容	脱着装置付きコンテナ自動車において、電動格納式リアバンパの電源回路の図面指示が不適切なため、ヒューズが取り付けられていないものがある。そのため、配線がショートした際に過電流が流れ、最悪の場合、配線被覆が溶融し、発煙または発火に至るおそれがある。				
	対象台数	143 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 22	不具合の 内容	マイルドハイブリッド電気自動車(MHEV)のDC-DCコンバーターにおいて、制御プログラムが不適切なため、DC-DCコンバーター内の電気負荷発生時にトランジスタが適切に切り替わらないことがある。そのため、トランジスタが短絡し、メーターにバッテリー警告が点灯して、そのまま使用を続けると、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	131 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 23	不具合の 内容	大型トラックにおいて、(1) エアサスペンション仕様の車高調整装置装備車におけるショックアブソーバのピストン構造が不適切なため、横力によってピストンとシリンダの接触面圧が過大となり、荷役作業時等で最大車高まで上昇させ下降する動作を繰り返すと、ピストンリング溝部で内壁を傷つけることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ショックアブソーバのピストンリング部に金属片が溜まり固着して、曲りや折損が発生し、最悪の場合、タイヤと干渉してバーストまたは発熱により発火するおそれがある。				
	対象台数	127 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 24	不具合の 内容	ABSコントロールモジュールにおいて、回路設計が不適切なため、エンジンOFF時に常時電源が供給されている。そのため、コネクタ一部が過熱、溶損し、ハーネスが焼損して、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				

	対象台数	98 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 25	不具合の内容	ターボチャージャのオイル配管取付けボルトにおいて、製造時の組付け管理が不適切なため、当該ボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、規定トルクで締め付けられていない場合は当該ボルトが緩み、オイル漏れが発生して、最悪の場合、漏れたオイルが排気管に付着することで火災に至るおそれがある。				
	対象台数	63 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 26	不具合の内容	ロータリ除雪車の電気配線において、配策指示が不適切なため、車台連結用ピンと電気配線のすき間が少ないものがある。そのため、かじ取り操作を繰り返すと当該配線と車台連結用ピンが接触し配線の被覆が損傷し、最悪の場合、短絡してエンジンが停止する。または、配線が焼損し、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	39 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 27	不具合の内容	コンクリートミキサー車の電動水ポンプ用に外部スイッチを追加した車両において、取付け指示が不適切なため、ヒューズを迂回した電気回路のものがある。そのため、過負荷時の過電流により配線被覆が溶融し、最悪の場合、発火に至るおそれがある。				
	対象台数	36 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 28	不具合の内容	高電圧バッテリーにおいて、製造時の工程が不適切なため、セルモジュール内に異物が混入しているものがある。そのため、バッテリー回路が短絡し、異常な電流が流れ放電して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	16 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 29	不具合の内容	バッテリー式フォークリフトの充電用トランスにおいて、取付ボルトに使用する平座金の枚数が不足しているため、ボルト締め付け後に軸力が低下し、路面からの振動で取付ボルトが緩み脱落することがある。そのため、そのまま使用を続けると、トランスが脱落し、最悪の場合、トランスとバッテリーケーブルの間に短絡が起こり、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 30	不具合の内容	電動パワーステアリングの配線において、切断機の設定が不適切なため、配線被覆が損傷しているものがある。そのため、使用過程で水分が侵入することで電氣的故障が発生し、走行中にパワーステアリングの電動アシストが機能しなくなり、最悪の場合、短絡が起きると火災に至るおそれがある。				
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の内容	バッテリーケーブルにおいて、設計指示が不適切なため、端子が誤った材質で製造されているものがある。そのため、早期に劣化し抵抗値が大きくなり、端子部が発熱して、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	7 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 32	不具合の内容	原動機の冷間時に始動性を補助する吸入空気予熱装置において、プレヒータリレーの防水・防錆加工時の脱泡が不十分なため、希に気泡が回路基板上に残存し、温度上昇によって気泡内で微少なガスが発生することがある。そのため、ガスによる化学変化により当該リレー回路が短絡し、常時通電状態となり、警告が表示され、最悪の場合、プレヒータリレーが過熱して焼損・火災に至るおそれがある。				
	対象台数	6 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の内容	<p>①排気管(エキゾーストマニホールド)のカバーにおいて、当該カバーの形状が不適切なため、走行中に飛来した植物等が排気管周辺に堆積することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行により排気管周辺が高温となることで、堆積した植物等の火種となり、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。</p> <p>②エンジンプリーザチューブのキャッチタンクにおいて、当該キャッチタンクのメンテナンスが不適切なため、寒冷地での使用過程においてキャッチタンク内に水分溜まり、溜まった水分が凍結することがある。そのため、凍結した水分がエンジンから出るガス等のキャッチタンクへの経路が塞がれることで、エンジンの内圧が上昇し、エンジンからオイルが漏れ、最悪の場合、漏れたオイルが排気管に滴下し、車両火災に至るおそれがある。</p>				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

表 6-2 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例

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	エンジン制御装置(ECU)において、発電機の制御ロジックが不適切なため、バッテリーの充電率が低い状態で、冷機始動直後の走行や長い下り坂を走行した場合、エンジンの負圧が低下する場合がある。そのためブレーキ倍力装置への負圧供給が不足して、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動停止距離が長くなるおそれがある。				
	対象台数	140,682 台	不具合件数	17 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	小型トラックにおいて、前輪用ブレーキキャリパーのスライドピンにグリスが塗布されていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキ操作後にアウターパッドが戻りきらなくなって著しく摩耗し、最悪の場合、アウターパッドが脱落するおそれがある。				
	対象台数	17,482 台	不具合件数	38 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	電動ブレーキブースタにおいて、内部構成部品である回転角センサのマグネットのモータシャフトへの組付け位置が不適切なため、イグニッションオンにした際などに、ブレーキペダルのストローク値をソフトウェアが誤認識する状態になることがある。そのため、バッテリーが上がったり、クルーズコントロールがセット				

		できずブレーキランプが点灯し続けたり、又は警告灯が点灯してブレーキペダル踏力が重くなるおそれがある。				
	対象台数	12,094 台	不具合件数	45 件	事故件数	1 件
事例 4	不具合の内容	後輪のブレーキキャリアにおいて、駐車ブレーキ駆動用シャフトの組み付けばらつきにより錆防止用の塗装が剥がれることがある。そのため、シール部からシャフト部に水が浸入すると、シャフトに錆が発生し、そのままの状態を使用を続けると、シャフトの錆がキャリア内部まで進行しシャフトの回転が阻害され、駐車ブレーキの制動力が低下し、最悪の場合、駐車中の車両が動き出すおそれがある。				
	対象台数	7,556 台	不具合件数	11 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	制動倍力装置(ブレーキブースタ)において、樹脂製ピストンの成形条件が不適切なため、ピストンの強度が低下したものがある。そのため、ブレーキペダルの繰返し操作により、ピストンが破損し、最悪の場合、倍力作用が損なわれて制動停止距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	4,087 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	ブレーキフルードレベルセンサーのケーブルハーネスにおいて、製造時の組付け管理が不適切なため、ケーブルハーネスがエキゾーストマニホールドのヒートシールドに接触することがある。そのため、熱により被膜が損傷して配線が短絡し、ブレーキ関係の警告灯が点灯して、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	2,112 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	横滑り防止装置(ESP)において、ESPコントロールユニットの制御プログラムが不適切なため、ヨーセンサの計算値にずれが生じることがある。そのため、走行状況に応じたESPの制御が最適に行われず、最悪の場合、制動停止距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	951 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	フロントブレーキにおいて、製造工程管理が不適切なため、ブレーキパッドのプレートへの接合が不十分なものがある。そのため、雨等により腐食し、ブレーキパッドがプレートから剥離して、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	889 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	(2)刈取脱穀作業車の駐車ブレーキのレバーカムにおいて、製造工程の作業管理が不適切なため、レバーカムが熱処理されていないものがある。そのため、使用過程においてレバーカムの嵌合部が摩耗し、駐車ブレーキ調整用ワイヤーの引き代が大きくなり、駐車制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	821 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 10	不具合の 内容	(1)ブレーキパイプにおいて、車体への固定位置が正規の位置と異なる位置に組み付けられているため、当該パイプが車体及び燃料蒸発ガスパイプと接触するものがある。そのため、当該パイプが損傷してブレーキ液が漏れ制動力が低下する、また、燃料蒸発ガスパイプが損傷して燃料蒸発ガスが漏れるおそれがある。			
	対象台数	798 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 11	不具合の 内容	排気ブレーキにおいて、エンジン制御用コンピュータ内の制御プログラムが不適切なため、下り坂を走行中に排気ブレーキが作動しない場合がある。そのため、必要な減速度が得られず、保安基準第12条(制動装置の基準)に抵触する。			
	対象台数	721 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 12	不具合の 内容	リアのブレーキパイプにおいて、組み付け方法が不適切なため、ブレーキパイプがサポートに適切に組み付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等によりブレーキパイプに過大な負荷がかかり、ブレーキパイプが破損しブレーキフルードが漏れて、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。			
	対象台数	370 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 13	不具合の 内容	ブレーキコントロールモジュールのプログラムが不適切なため、低速時にハイドロリックブレーキブースト機能が作動しない。そのため、低速状態で繰り返しブレーキ操作を行った場合等にバキュームポンプからの負圧が十分に得られず、倍力作用が不足して制動距離が延びるおそれがある。			
	対象台数	307 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 14	不具合の 内容	後輪用ブレーキホースにおいて、製造時に使用材料が不適切なため、耐熱特性が不足しているものがある。そのため、車両走行時の後輪ブレーキの作動によりブレーキホースの接合金具加締め部が高温になると、ホース内部が損傷して詰まり、最悪の場合、後輪ブレーキが操作不能となるおそれがある。			
	対象台数	283 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 15	不具合の 内容	ABS(アンチロックブレーキシステム)モジュレータにおいて、グリス塗布設備の管理が不適切なため、リザーバピストンのOリングへ過剰なグリス量が塗布されたものがある。そのため、ブレーキ操作の繰り返しによりアウトバルブへ移動したグリスに異物が付着し、逆止弁へ噛み込むと、制動停止距離が伸びるおそれがある。			
	対象台数	249 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 16	不具合の 内容	ショベル・ローダのブレーキにおいて、製造工程におけるブレーキ回路内のエア抜き作業が不適切なものがある。そのため、ブレーキ操作が極端に少ない状態で高速・長距離走行を行うと、アクスルの昇温とともにブレーキ回路内に残留したエアが膨張してブレーキディスクを押し、ブレーキを引きずり、最悪の場合、ブレーキディスクが過熱し、制動力が低下するおそれがある。			
	対象台数	208 台	不具合件数	2 件	事故件数

事例 17	不具合の 内容	前輪の制動装置(マスターシリンダ)において、部品組立工程での作業管理が不適切なため、内部部品を欠品のまま組立てられたものがある。そのため、ブレーキ液圧が発生せず、前輪ブレーキが効かないおそれがある。			
	対象台数	180 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 18	不具合の 内容	制動装置において、後輪用ブレーキシステム(ABSモジュレーター)にブレーキフルードを注入する工程が不適切なため、ブレーキシステムのフルード内に微量の気泡が含まれているものがある。そのため、ブレーキシステム内の気泡がブレーキキャリパーに移動し、後輪用ブレーキが効かなくなるおそれがある。			
	対象台数	162 台	不具合件数	5 件	事故件数
事例 19	不具合の 内容	ブレーキマスターシリンダにおいて、組付設備が不適切なため、ゴム製シールの表裏を正しく検出できず、逆向きに組付けてシールリップ部が損傷するものがある。そのため、当該リップ部がシール不良となり、ブレーキペダルをゆっくり踏む際に制動力が低下するおそれがある。			
	対象台数	149 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 20	不具合の 内容	大型トラックにおいて、(2) 制動装置における前輪ブレーキチャンバの組付作業が不適切なため、プラグ(閉止栓)またはテストニップル及びブレーキホース接続部(ニップル及びホース接続ナット)の締付トルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該プラグ等が緩みエア漏れが生じ、最悪の場合、脱落してエアが供給されず制動力が低下するおそれがある。			
	対象台数	127 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 21	不具合の 内容	統合ブレーキシステムの油圧回路制御ユニットにおいて、製造機器の設定が不適切なため、油圧生成用モーターのローターとシャフトが適切に溶接されていないものがある。そのため、ローターがシャフトから外れ、モーターが正しく作動せず、最悪の場合、油圧が生成できずに制動距離が延びるおそれがある。			
	対象台数	46 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 22	不具合の 内容	ホイール・クレーンの制動装置において、主ブレーキのパワークラスタの選定が不適切なため、ブレーキペダルを離してもブレーキ液圧回路に残圧が生じるものがある。そのため、主ブレーキが引きずり、最悪の場合、ブレーキパッドが過熱し、制動力が低下するおそれがある。			
	対象台数	39 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 23	不具合の 内容	ブレーキブースタにおいて、製造工程の作業管理が不適切なため、固定ナットが1箇所取り付けされていない。そのため、強くブレーキを踏んだ時に異音が発生し最悪の場合、ブレーキの性能が低下するおそれがある。			
	対象台数	28 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 24	不具合の内容	ブレーキブースタにおいて、固定ナットの締付トルクの設計が不適切なため、2箇所が適切なトルクで締め付けられていないことがある。そのため、使用過程で当該固定ナットが緩み、異音が発生して、最悪の場合、ブレーキの踏み代を正しく検知できずに制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	24 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 25	不具合の内容	制動装置において、IEBモジュールのプログラムが不適切なため、モーターモーション検知センサーが異常信号を発生し警告灯が点灯した場合に、フェールセーフが働かずにブレーキ制動補助が制限され、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	11 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

表 6-3 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

操舵装置の操作に支障があ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	タイロッドにおいて、強度検討が不十分なため、耐久性が不足している。そのため、外気温が高い環境下や路面から受ける振動により破断し、最悪の場合、操舵できなくなるおそれがある。				
	対象台数	3,755 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	ホイール・クレーンの油圧ステアリング回路系ホースにおいて、ホース保護材の固定範囲が不適切なため、局所的な曲げ負荷が生じるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、繰り返し圧力によりホースが損傷し、作動油が漏れ、容易にステアリング操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,005 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	かじ取装置の一部のステアリングホース口金部分において、作動油圧の耐圧評価が不適切なため、ステアリングエンドまでの切り返し操作を繰り返す等の過度な操作を行うと発生した圧力により口金端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作動油が漏れ、容易にステアリング操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	671 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	ホイール・クレーンのかじ取装置において、後輪操舵ロック用システムの制御プログラムが不適切なため、後輪操舵ロック時にドロップアームに想定以上の力が掛かることがある。そのため、ドロップアームが変形し、直進安定性が低下するおそれがある。				
	対象台数	504 台	不具合件数	20 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	かじ取り装置において、インタミディエイトシャフトとステアリングギヤボックスを連結しているステアリングジョイントの組付け作業指示が不適切なため、正規の位置に取付けられていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとステアリングギヤボックスからステアリングジョイントが抜けて、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数					

	対象台数	445 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	農耕トラクタにおいて、パワーステアリングホースの組付け指示が不適切なため、パワーステアリングホースが前車軸フレームに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、パワーステアリングホースが前車軸フレームに擦れて穴が開き、油が漏れるおそれがある。				
	対象台数	315 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	四輪操舵の農業用薬剤散布車のかじ取装置において、かじ取装置の取付けボルトの締付トルクが不適切なため、操舵時にストッパに当てる操作を繰り返すと取付けボルトに緩みが発生するものがある。そのため、取付けボルトが脱落し、操舵が出来なくなるおそれがある。				
	対象台数	152 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	大型トラックにおいて、(3) 前前軸右側タイロッドエンドの固定クランプ締付けボルトのメッキ前処理(酸洗い)工程が不適切なため、水素脆化によりボルトの強度が低下しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボルトが破断してタイロッドエンド部にガタが生じ、最悪の場合、タイロッドチューブが破損して、操舵不能になるおそれがある。				
	対象台数	127 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	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	13 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	かじ取装置において、作業工程管理が不適切なため、ステアリングコラムとステアリングギヤボックスとの固定ボルトの締め付け力が不十分なものがある。そのため、使用過程で当該固定ボルトが緩み、最悪の場合、ステアリングコラムとステアリングギヤボックスの接続が外れ、操舵ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の内容	バッテリー式フォークリフトの電動式パワーステアリングにおいて、ステアリング操舵のアシスト設定が不適切なため、ステアリングエンド時に生じる慣性衝突力がリヤアクスル等の材料強度を上回るものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該部品が損傷し、操舵できなくなるおそれがある。				
	対象台数	9 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の内容	フロントアクスルキャリアにおいて、製造時の溶接工程が不適切なため、溶接強度が不足しているものがある。そのため、路面から受ける振動により溶接箇所が破断し、最悪の場合、操舵できなくなるおそれがある。				

	対象台数	6 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 3	不具合の 内容	③ステアリングシャフトにおいて、ステアリングシャフトの組み付け指示が不適切なため、ステアリングギヤと結合用のボルトが干渉し、不十分な締結となっているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、嵌合部にガタが生じ、ステアリングシャフト側の嵌合部が早期に摩耗することで、操舵できなくなるおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

表 6-4 負傷するおそれがあるとしたリコール届出事例

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	エアバッグコントローラの制御プログラムが不適切なため、後席ドアを強く閉めた際に、サイドエアバッグ、カーテンエアバッグ及びシートベルトプリテンショナーが誤って作動することがある。そのため、最悪の場合、エアバッグ展開時に乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	51,817 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
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)について、長期間にわたり、著しく高温多湿な環境下にさらされると、当該インフレーターに水分が浸入する可能性があり、結果として、エアバッグ展開時にインフレーター内圧が異常上昇し、インフレーター容器が破損して飛び散り、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	35,468 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の 内容	運転者席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、吸湿防止が不適切なため、ガス発生剤が吸湿する可能性がある。そのため、使用過程でガス発生剤が吸湿や乾燥を繰返した場合など、衝突時等のエアバッグ作動時に正常に展開しないおそれがあり、インフレーター内の圧力が上昇して容器が破損することにより、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	10,978 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	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	4,607 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	助手席側エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、高温多湿な状態で長期間の温度変化にさらされると、火薬が劣化し、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	2,447 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 6	不具合の 内容	運転者席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、吸湿防止が不適切なため、ガス発生剤が吸湿することがある。そのため、使用過程でガス発生剤が吸湿や乾燥を繰り返した場合など、エアバッグ作動時に正常に展開せず、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	1,890 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の 内容	エアバッグコントロールユニットのプログラムが不適切なため、助手席側エアバッグ展開時に過度の展開力が発生することがある。そのため、衝突時に乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	1,765 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の 内容	衝突被害軽減装置において、レーダーセンサー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、障害物を正しく認識せず、自律支援ブレーキが適切に作動しないことがある。そのため、衝突を軽減または回避する車両の支援機能が損なわれ、最悪の場合、衝突や乗員の負傷が発生するおそれがある。				
	対象台数	617 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	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、コンデンサー内のマイナス端子の接着が不適切なため、電圧が安定しないものがある。そのため、エアバッグ警告灯が点灯し、エアバッグ、シートベルトプリテンショナーが作動しないおそれがある。または、エアバッグ、シートベルトプリテンショナーが誤って作動し、最悪の場合、事故につながる、または、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	186 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の 内容	フロントシートベルトにおいて、シートベルトプリテンショナーの製造が不適切なため、ガス発生装置が正しく組み付けられていないものがある。そのため、衝突時にプリテンショナーが作動した際、ガス発生装置の容器が内張りを破って車室内に飛び出し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	176 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	運転席側のエアバッグモジュールにおいて、製造時の管理が不適切なため、内部の固定が確実に行われていないものがある。そのため、衝突等によりエアバッグが作動した際にエアバッグモジュールが破損し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	79 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の 内容	内装のピラーカバーにおいて、製造時の取付け指示が不適切なため、ピラーへ確実に固定されていないものがある。そのため、衝突等によりサイドエアバッグが作動した際にピラーカバーが外れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 13	不具合の内容	運転席側エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、製造管理が不適切なため、インフレーターハウジングが設計の通りに製造されていないものがある。そのため、衝突時に当該インフレーターが破裂し、飛散した金属片で乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

7. 令和2年度におけるリコール届出状況の考察

7.1 各種集計結果

(1) リコール届出件数と対象台数の推移

全体における令和2年度の届出件数は前年度と比較して減少しているが過去10年間で3番目に多い件数であり、近年は届出件数が増加傾向にあるといえる。対象台数については前年度と比較して減少しており、過去10年間では3番目に少ない台数となっている。

国産車における届出件数は過去10年間で180件から232件の間を推移しており、令和2年度は2番目に少ない件数となっている。対象台数については対象台数については前年度と比較して減少しており、過去10年間では3番目に少ない台数となっている。

輸入車における届出件数は前年度と比較して減少しているが過去10年間で3番目に多い件数であり、近年は届出件数が増加傾向にあるといえる。対象台数については前年度と比較して減少しており、過去10年間では4番目に少ない台数となっている。

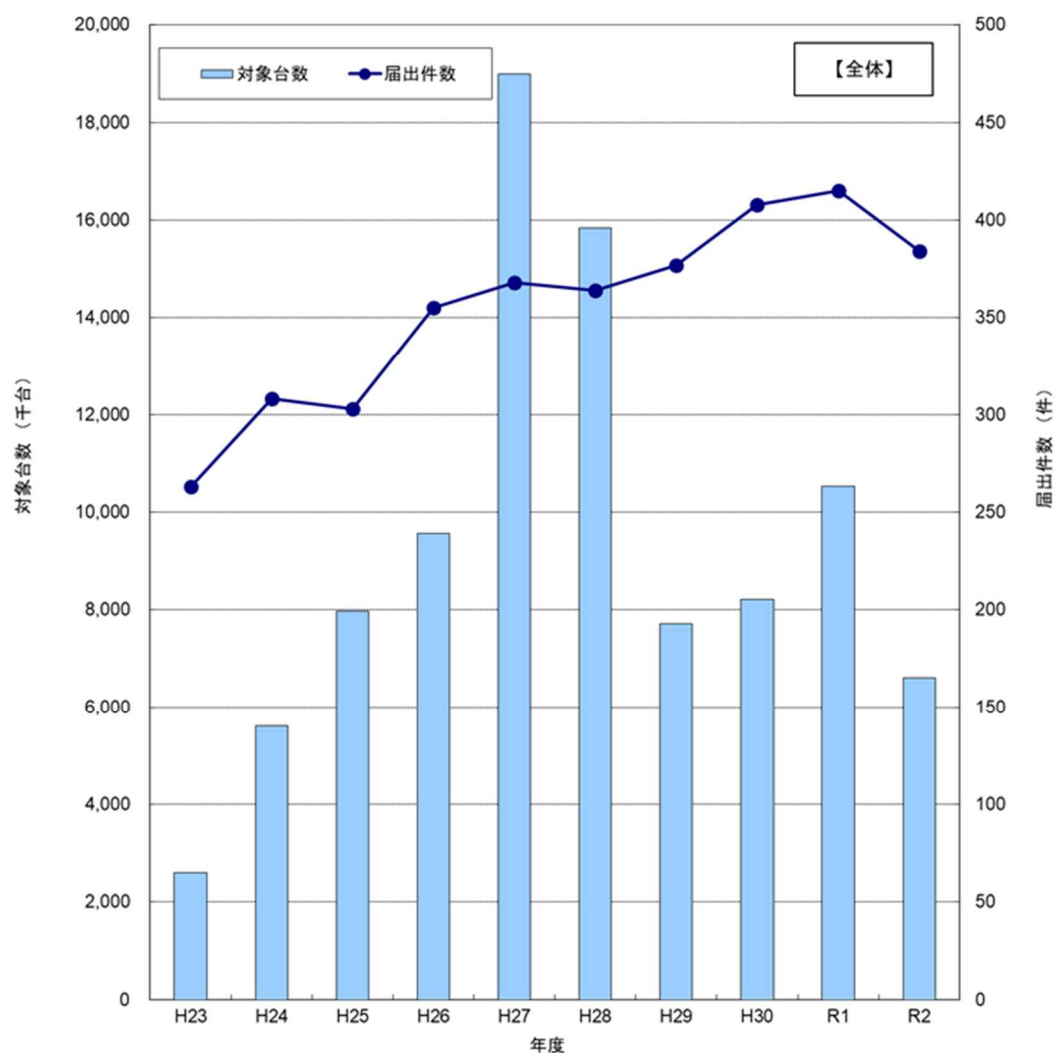


図7-1 リコール届出件数及び対象台数（平成23年度～令和2年度）
「全体」（図1-1の再掲）

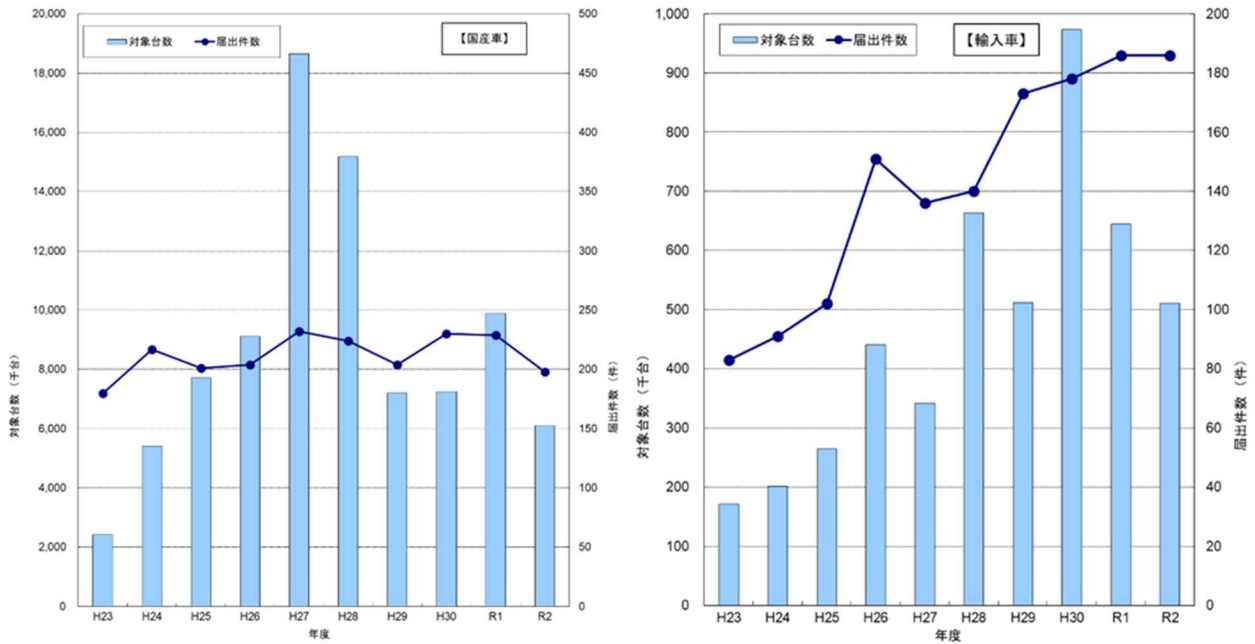


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 23 年度～令和 2 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」（図 1-2 の再掲）

(2) リコール率の推移

日本における平成 28 年度から令和 2 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である「年度別リコール率」について、令和 2 年度は過去 5 年間で最も少なくなっていた。

米国における 2016 年から 2020 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である「暦年別リコール率」について、2020 年は過去 5 年間で 3 番目に多い値となっていた。

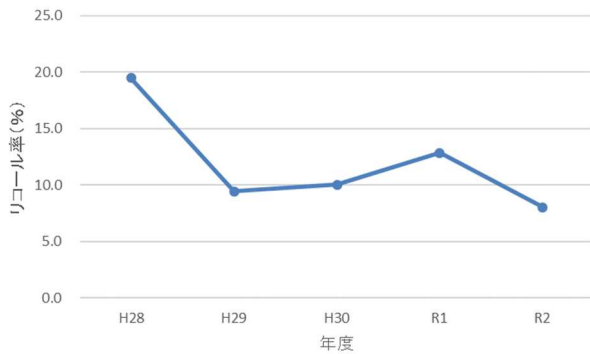


図 7-3 日本における年度別リコール率
（平成 28 年度～令和 2 年度）

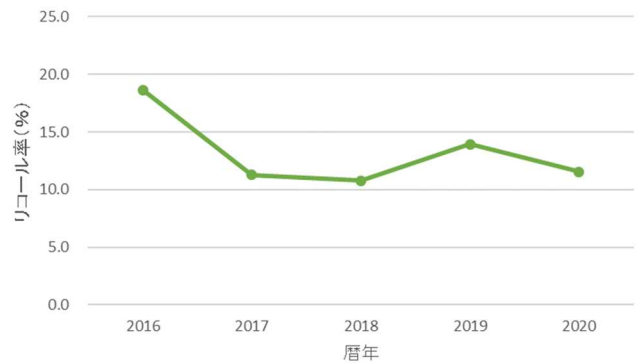


図 7-4 米国における暦年別リコール率
（2016 年～2020 年）

(3)車種（用途）別の推移

全体における令和2年度の車種（用途）別リコール届出件数について、普通・小型乗用車の届出件数は前年度と比較して減少しているが、過去5年間では平成28年度から平成30年度の件数と比較すると大きな変化は見られない。対象台数については前年度と比較して大きく減少しており、過去5年間で減少傾向にある。また過去5年間では唯一軽乗用車より対象台数が少なくなっている。

普通・小型貨物車の届出件数は平成30年度から減少傾向にあり、令和2年度では過去5年間で最も少なくなっている。また過去5年間では唯一軽貨物車より対象台数が少なくなっている。対象台数については緩やかな減少傾向にある。

国産車における令和2年度の届出件数について、普通・小型乗用車の届出件数は減少傾向にあり、平成29年度以降普通・小型貨物車より少なくなっており、令和2年度では特殊車よりも少なくなっている。対象台数についても減少傾向となっており、令和2年度では軽乗用車及び軽貨物車より少なくなっている。

輸入車における令和2年度の届出件数について、普通・小型乗用車の届出件数は増加傾向が見られる。対象台数については490千台から778千台の間を推移している。

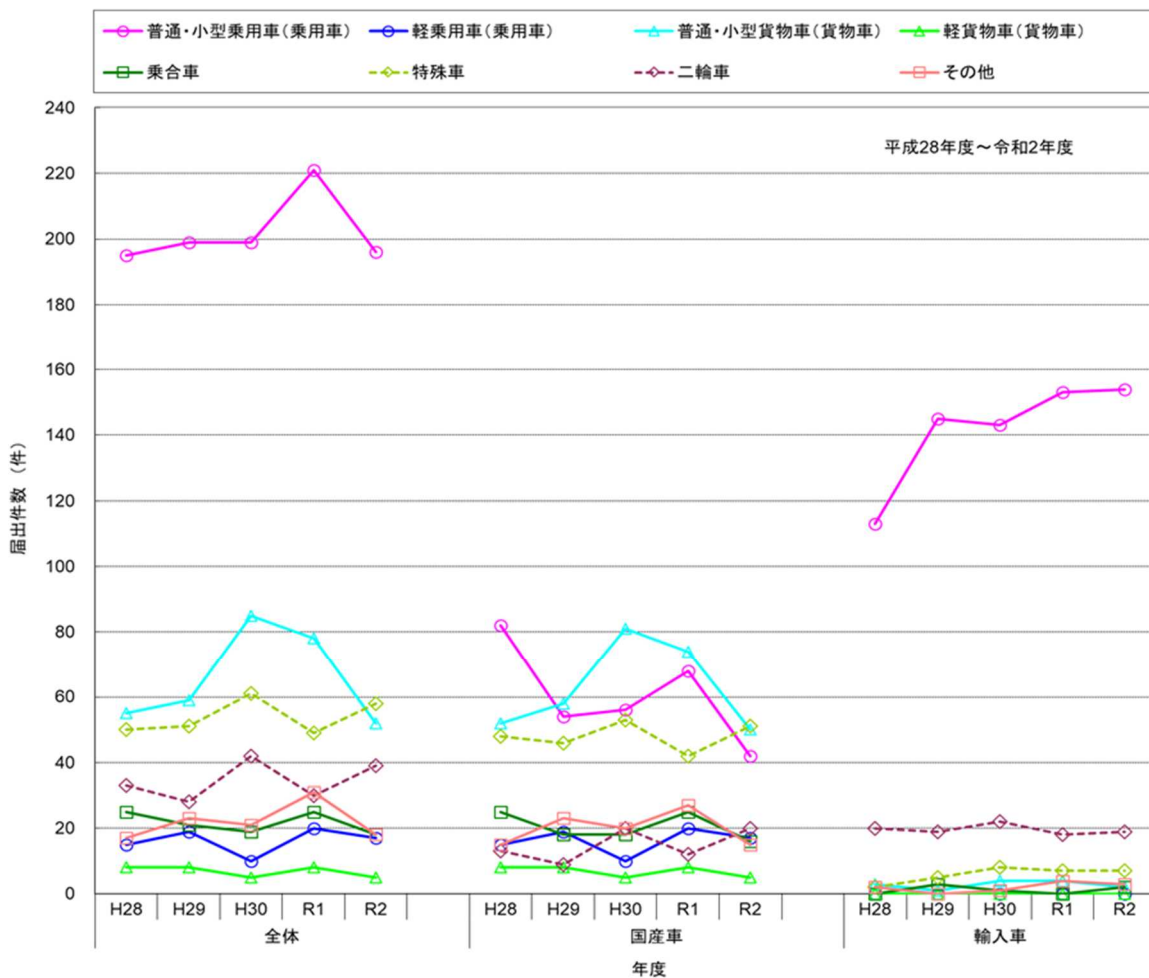


図 7-5 車種（用途）別の届出件数（平成28年度～令和2年度）（図 1-7 の再掲）

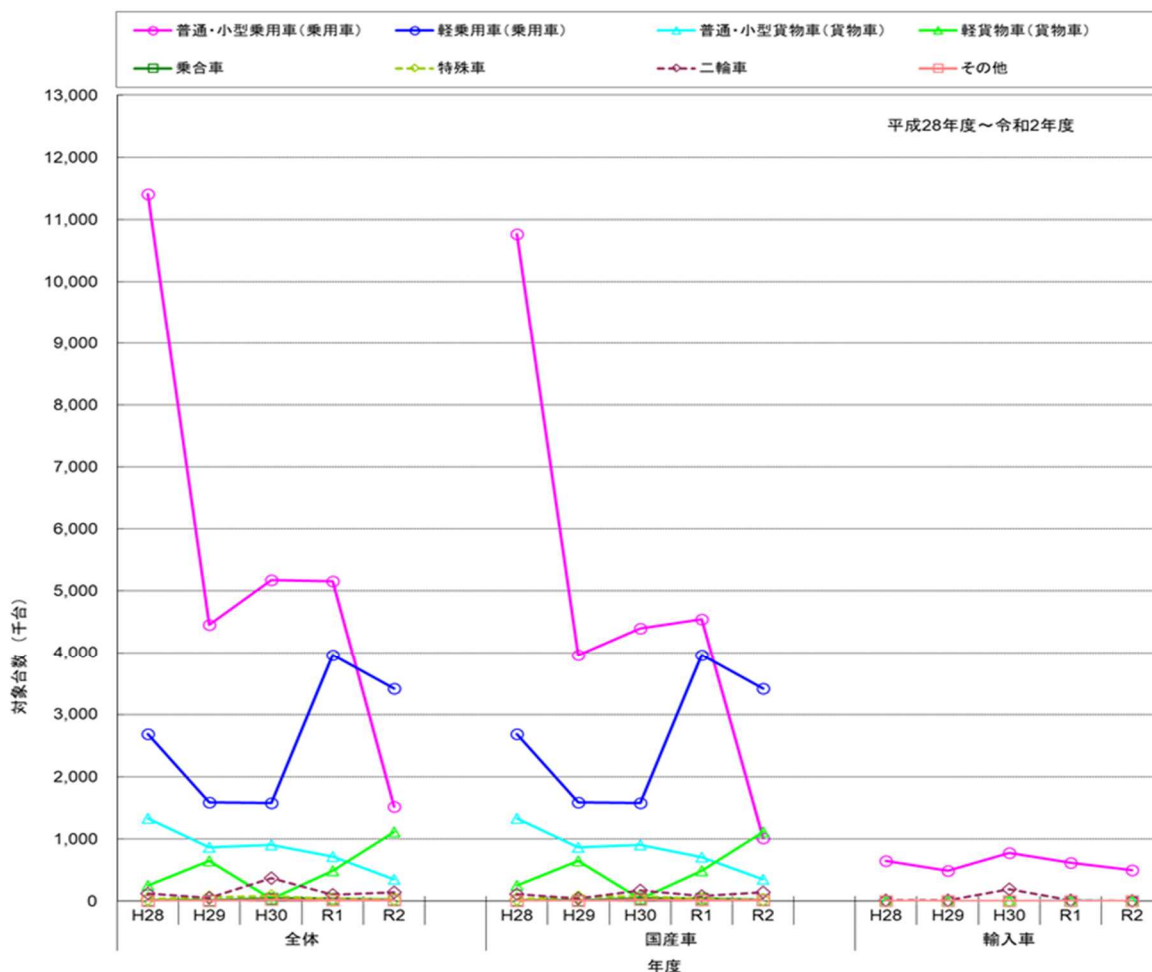


図 7-6 車種（用途）別の対象台数（平成 28 年度～令和 2 年度）（図 1-9 の再掲）

(4) 装置別の推移

全体における令和 2 年度の装置別リコール届出件数について、原動機、灯火装置及び燃料装置の件数は過去 5 年間で増加傾向にあり、令和 2 年度ではそれぞれ過去 5 年間で最も多くなっている。

国産車における令和 2 年度の装置別リコール届出件数について、原動機は平成 30 年度から減少傾向にある。灯火装置 においては過去 5 年間で増加傾向にあり、令和 2 年度では燃料装置及び制動装置と比べて多くなっている。なお、原動機及び制動装置は過去 5 年間で最も少なくなっている。

輸入車における令和 2 年度の装置別リコール届出件数について、原動機及び車枠・車体は過去 5 年間で増加傾向にあり、令和 2 年度では過去 5 年間で最も多くなっている。緩衝装置は過去 5 年間で減少傾向となっており、乗車装置は平成 29 年度以降減少傾向となっている。なお、どちらの装置も令和 2 年度では過去 5 年間で最も少なくなっている。

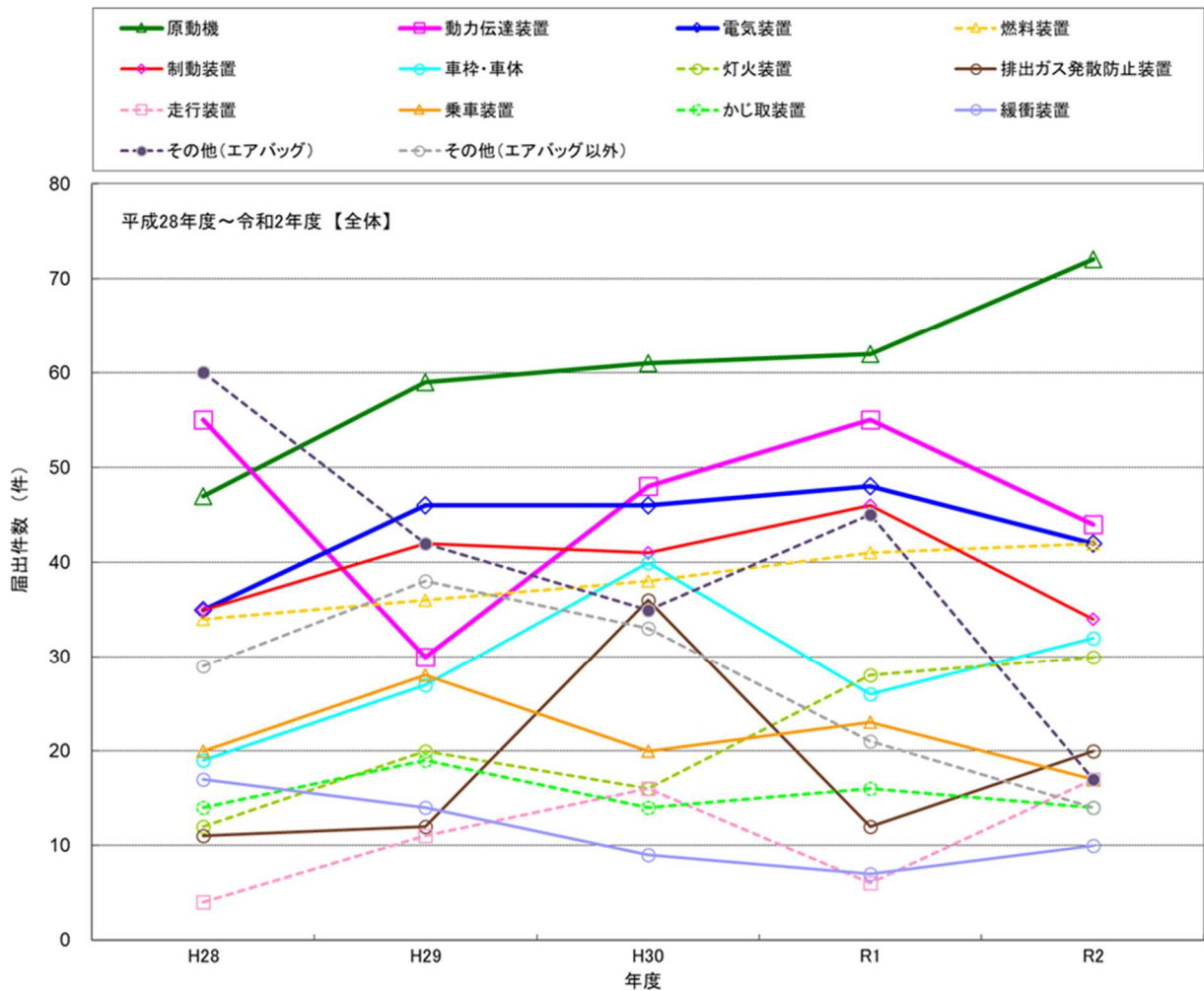


図 7-7 装置別の届出件数【全体】（平成 28 年度～令和 2 年度）（図 1-15 の再掲）

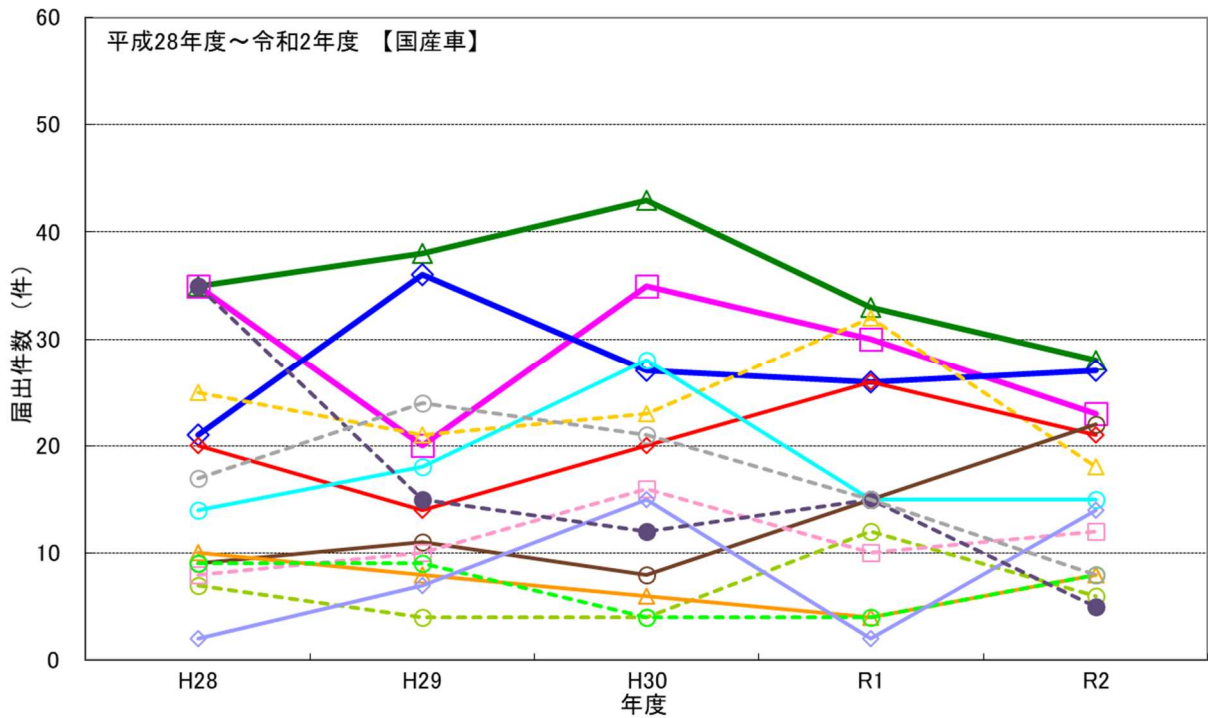


図 7-8 装置別の届出件数【国産車】（平成 28 年度～令和 2 年度）（図 1-17 の再掲）

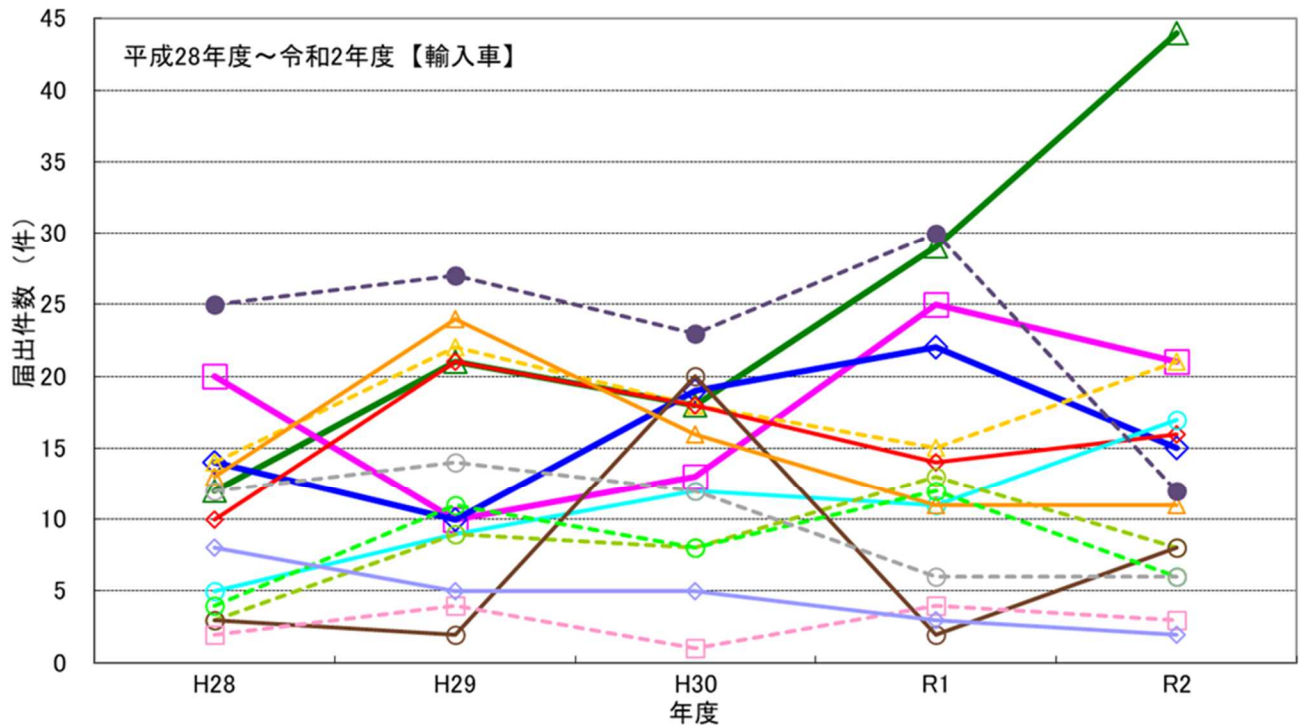


図 7-9 装置別の届出件数【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）（図 1-19 の再掲）

(5) 電気自動車及びハイブリッド自動車の推移

電気自動車及びハイブリッド自動車における特有の構造等に起因するリコール届出件数について、全体では平成 28 年度から令和 2 年度までの過去 5 年間で 5 件から 10 件の間を推移しており令和 2 年度では 7 件であった。国産車及び輸入車のいずれも前年度と比べて届出件数は減少していた。

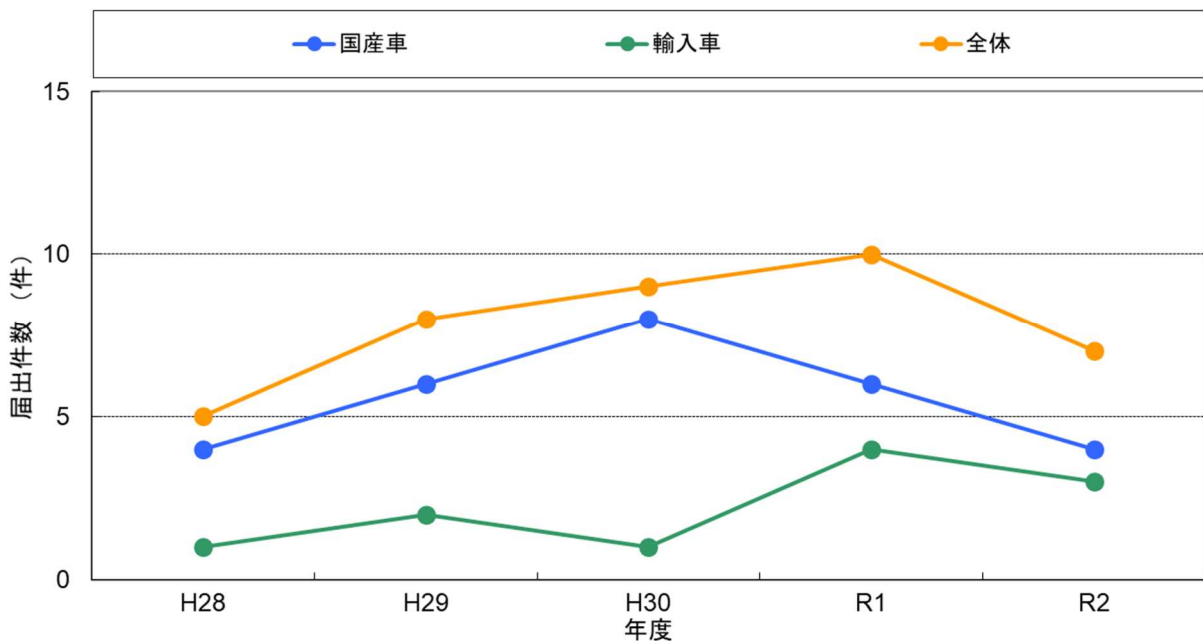


図 7-10 EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数
（平成 28 年度～令和 2 年度）

(6) 先進安全自動車（ASV）の推移

先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出件数について、全体では平成28年度から令和2年度までの過去5年間で5件から12件の間を推移しており令和2年度では5件で最も少なくなっていた。

全体における装置別では車両安定性制御装置の届出件数が多くなっていた。過去5年間の届出件数において国産車と輸入車を比較すると、国産車では衝突被害軽減ブレーキが多くなっており、輸入車ではACC（アダプティブクルーズコントロール）が多い傾向にあった。

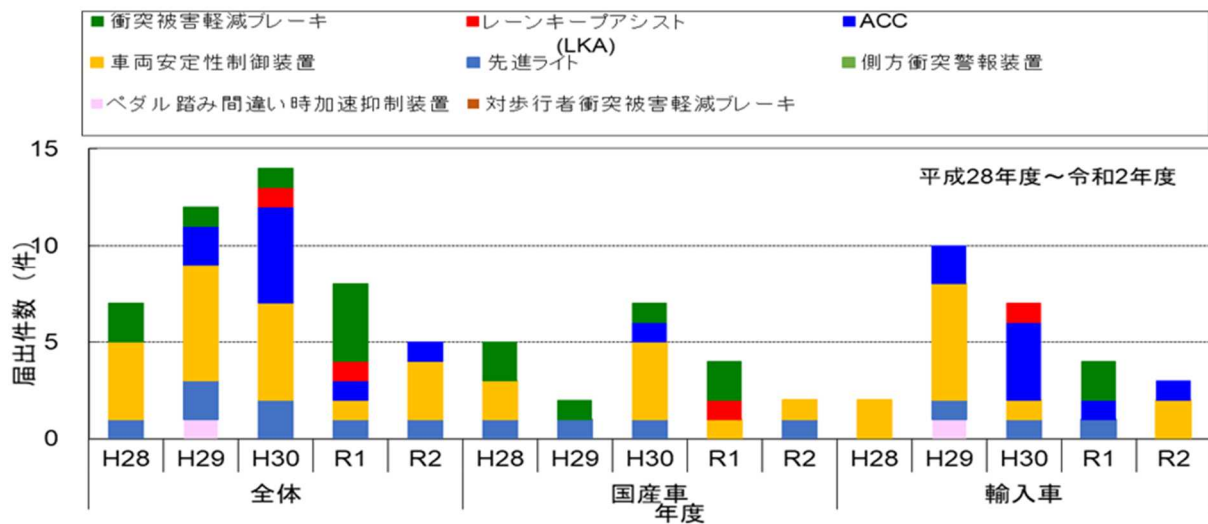


図7-11 ASV技術に関するリコール届出件数（平成28年度～令和2年度）（図1-29の再掲）

(7) 不具合発生原因別の推移

全体における令和2年度の不具合発生原因別リコール届出について、総届出件数は前年度と比べて減少していた。そのうち、「設計」に区分される届出件数は前年度と比べて減少しており、「製造」に区分される届出件数は過去5年間で最も多くなっていた。

「設計」に区分される項目のうち「設計自体」の件数は前年度と比べて大きく減少しており、過去5年間で最も少なくなっていた。「設計自体」該当する分類はすべて前年度と比べて減少しており、「評価基準の甘さ」及び「図面等の不備」は過去5年間で最も少なくなっていた。

「製造」に区分される項目のうち「作業工程」、「機械設備」及び「部品・材料」の件数は前年度と比べて増加しており過去5年間で最も多くなっていた。これらに該当する分類のうち、「作業管理不適切」、「保守管理の不備」及び「管理の不備」は過去5年間で最も多くなっていた。

※: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						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	203	233	269	252	207	233
件数(%)	51.8	55.2	59.4	57.9	51.4	55.3

総 届 出 件 数						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	392	422	453	435	403	421
件数(%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	133	157	151	156	190	157
件数(%)	33.9	37.2	33.3	35.9	47.1	37.4

そ の 他						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	56	32	33	27	6	31
件数(%)	14.3	7.6	7.3	6.2	1.5	7.3

性 能						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	22	48	52	32	31	37
件数(%)	5.6	11.4	11.5	7.4	7.7	8.8

耐 久 性						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	47	39	37	40	59	44
件数(%)	12.0	9.2	8.2	9.2	14.6	10.5

設 計 自 体						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	134	146	180	180	117	151
件数(%)	34.2	34.6	39.7	41.4	29.0	36.0

作 業 工 程						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	110	121	127	116	139	123
件数(%)	28.1	28.7	28.0	26.7	34.5	29.1

機 械 設 備						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	10	21	14	24	33	20
件数(%)	2.6	5.0	3.1	5.5	8.2	4.8

工 具 ・ 治 具						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	11	12	8	13	5	10
件数(%)	2.8	2.8	1.8	3.0	1.2	2.3

部 品 ・ 材 料						
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
届出(件)	2	3	2	3	13	5
件数(%)	0.5	0.7	0.4	0.7	3.2	1.1

量製品の品質に見込み違い	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	0	3	1	3	4	2
部品、材料の特性の不十分	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	11	15	27	18	10	16
使用環境条件の甘さ	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	11	30	24	11	17	19
開発評価の不備	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	36	23	26	31	46	32
実車相当テストの不十分	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	11	16	11	9	13	12
評価基準の甘さ	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	81	86	117	105	71	92
図面等の不備	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	27	25	21	23	7	21
プログラムミス	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	26	35	42	52	39	39
作業員のミス	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	35	31	26	19	16	25
マニュアルの不備	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	11	16	13	27	19	17
製造工程不適切	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	43	53	36	40	50	44
作業管理不適切	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	21	21	52	30	54	36
保守管理の不備	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	10	21	14	24	33	20
保守管理の不備	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	8	12	6	10	1	7
金型寸法の不適切	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	3	0	2	3	4	2
管理の不備	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	2	3	2	3	13	5
再生品利用の不備	届出(件)	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
	件数(%)	0	0	0	0	0	0

図 7-12 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 28 年度～令和 2 年度及び 5 カ年平均) (図 2-1 の再掲)

(8) 生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間の推移

令和2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初の初報日までの平均期間は過去5年間で最も短くなっていた。各期間区分の届出件数において、「0.5年以内」は令和元年度まで増加傾向だったが、令和2年度では減少している。リコール届出の生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間が6年を超える届出件数はいずれの区分も令和2年度では過去5年間で最も少なくなっていた。対象台数について、「2年超え3年以内」は前年度と比べて減少しているが過去5年間の平均台数と比べると多くなっている。リコール届出の生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間が3年を超え6年以内の各区分では前年度の対象台数と比べて増加しており、「3年を超え4年以内」では過去5年間で最も多くなっている。

国産車における届出件数ではリコール届出の生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間が6年を超える届出件数はいずれの区分も減少傾向にあった。対象台数について、リコール届出の生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間が6年を超えるいずれの区分も令和2年度では5カ年平均と比べて少なくなっており、6年を超え10年以内の各区分では過去5年間で最も少なくなっている。

輸入車における届出件数ではリコール届出の生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間が0.5年を超え3年以内の各区分で前年度と比べて増加していた。対象台数について、リコール届出の生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間が「4年を超え6年以内」及び「10年超え」の区分のみ5カ年平均と比べて多くなっていた。

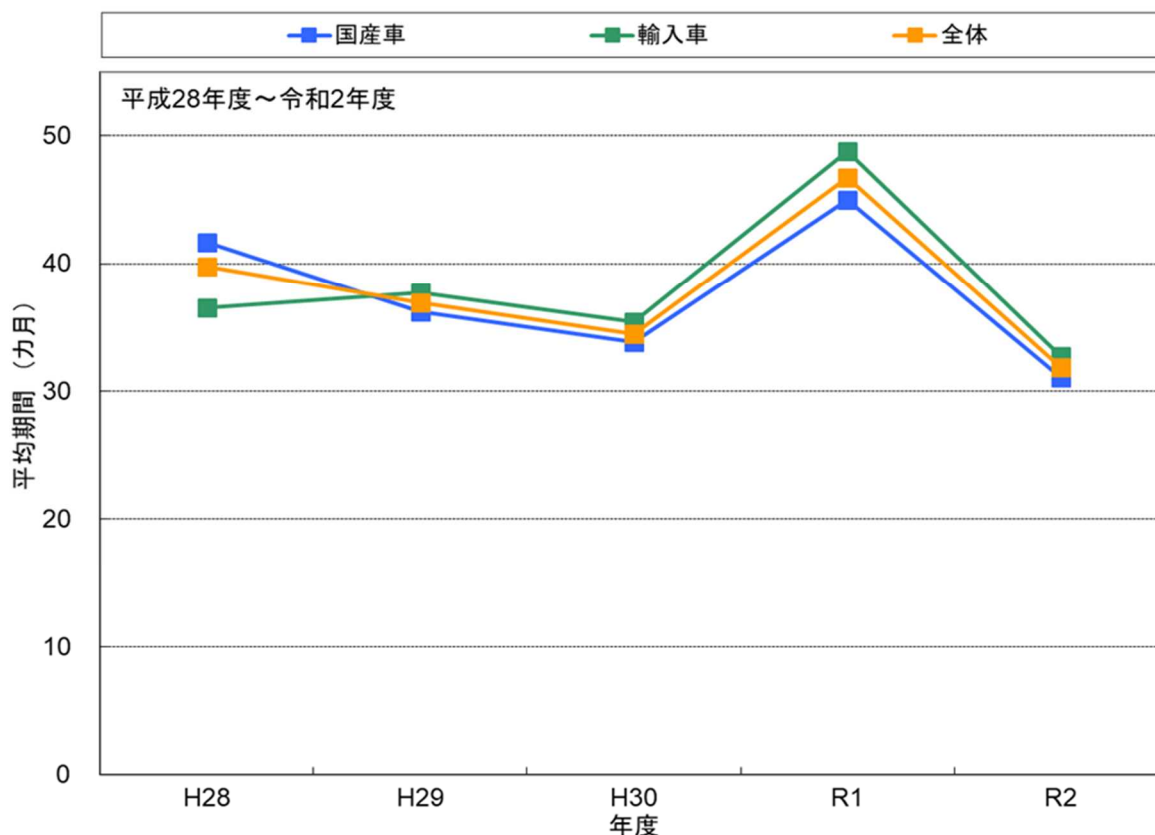


図 7-13 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(平成28年度～令和2年度) (図3-5の再掲)

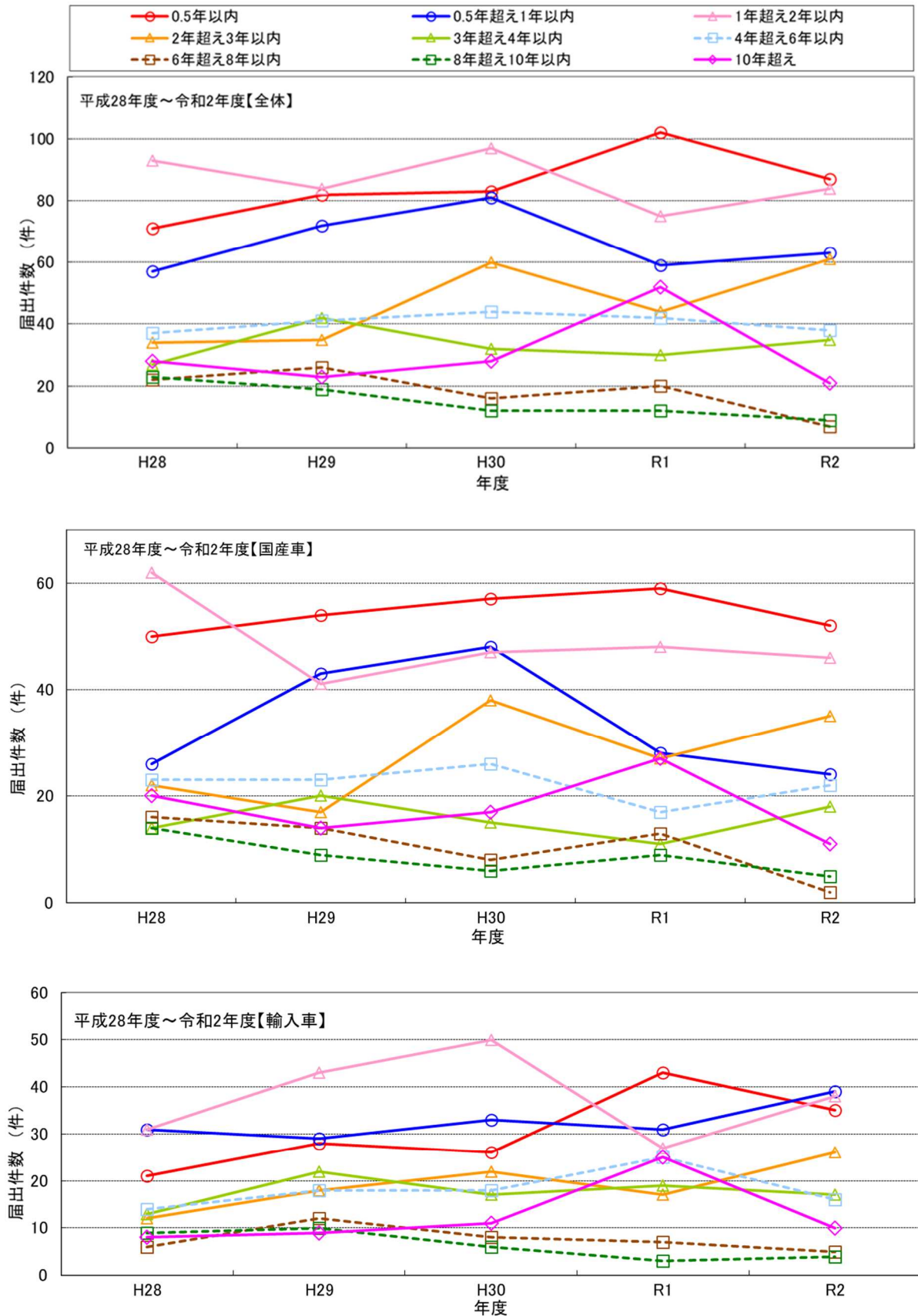


図 7-14 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数【全体、国産車、輸入車】(平成28年度～令和2年度) (図 3-1 の再掲)

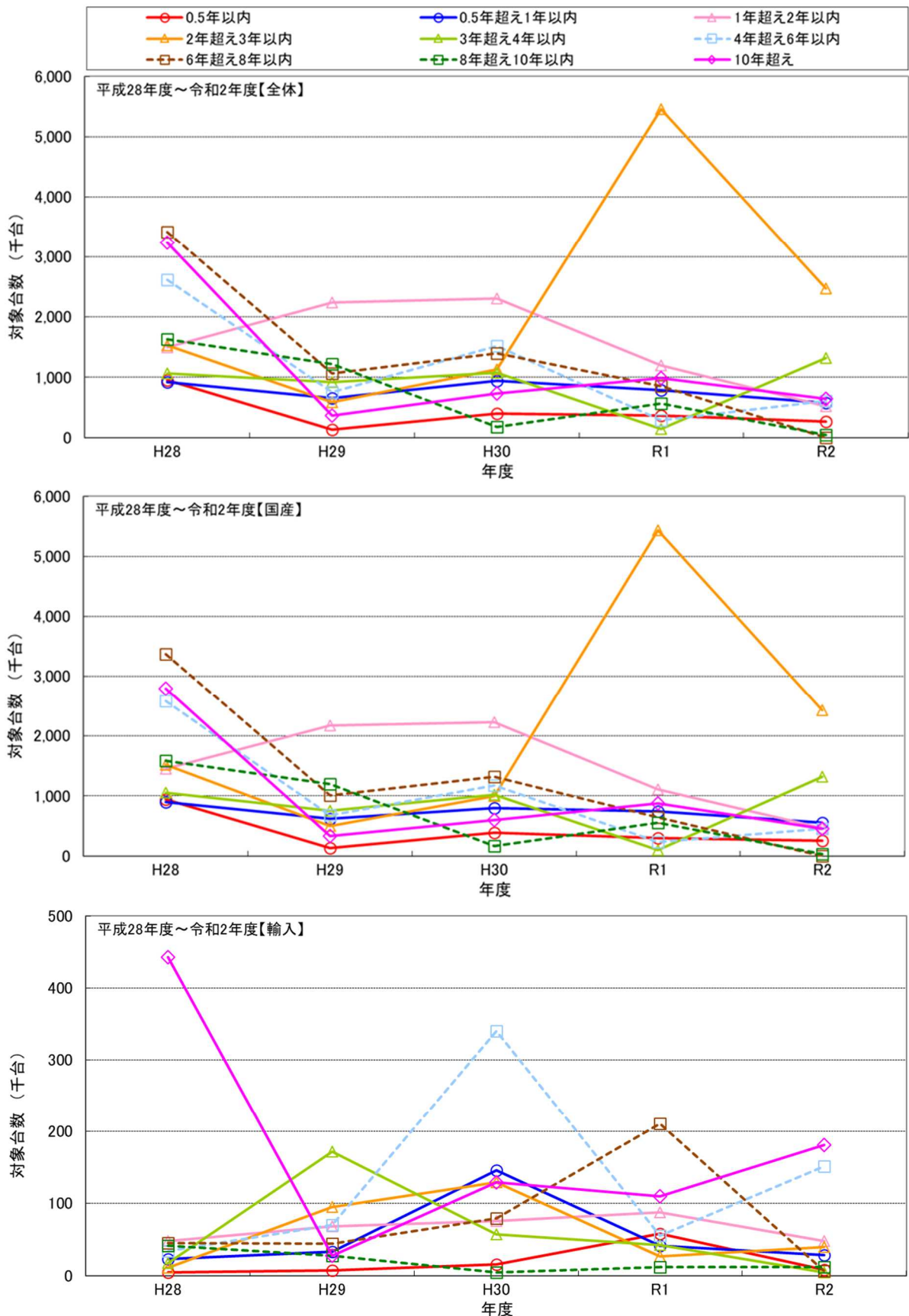


図 7-15 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数【全体、国産車、輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）（図 3-3 の再掲）

(9) 不具合発生初報日からリコール届出日までの期間の推移

令和2年度の全体におけるリコール届出の不具合発生初報日からリコール届出日までの平均期間は過去5年間で15.1カ月から17.4カ月を推移しており、令和2年度は5カ年平均と比べて短くなっている。各期間区分の届出件数において、件数が最も多い区分は「2カ月以内」であり、「2カ月以内」及び「6カ月を超え8カ月以内」のみが5カ年平均と比べて多くなっていた。対象台数について、不具合発生初報日からリコール届出日までの期間が6カ月以内の区分はいずれも過去5年間で最も台数が少なくなっていた。

国産車における届出件数では不具合発生初報日からリコール届出日までの平均期間が「2カ月以内」は減少傾向にあり、令和2年度では過去5年間で最も少なくなっていた。対象台数においても不具合発生初報日からリコール届出日までの平均期間が「2カ月以内」は減少傾向にあり、令和2年度では過去5年間で最も少なくなっていた。

輸入車における届出件数では不具合発生初報日からリコール届出日までの平均期間が「2カ月以内」は平成29年度以降増加傾向にあり、令和2年度では過去5年間で最も多くなっていた。対象台数においては不具合発生初報日からリコール届出日までの平均期間が「2カ月以内」は過去5年間で最も少なくなっていた。「6カ月を超え8カ月以内」は令和2年度では対象台数が大きく増加しており、令和2年度の期間区分の中では最も多くなっていた。

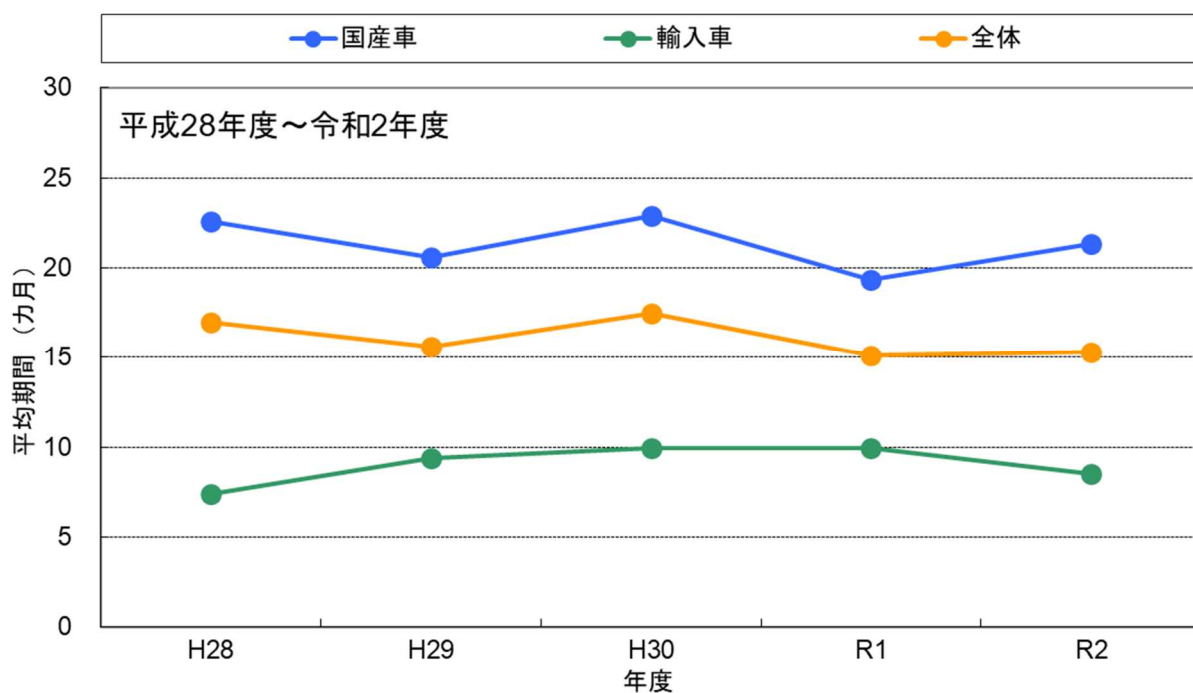


図 7-16 不具合発生初報日からリコール届出日までの平均期間
(平成28年度～令和2年度) (図3-10の再掲)

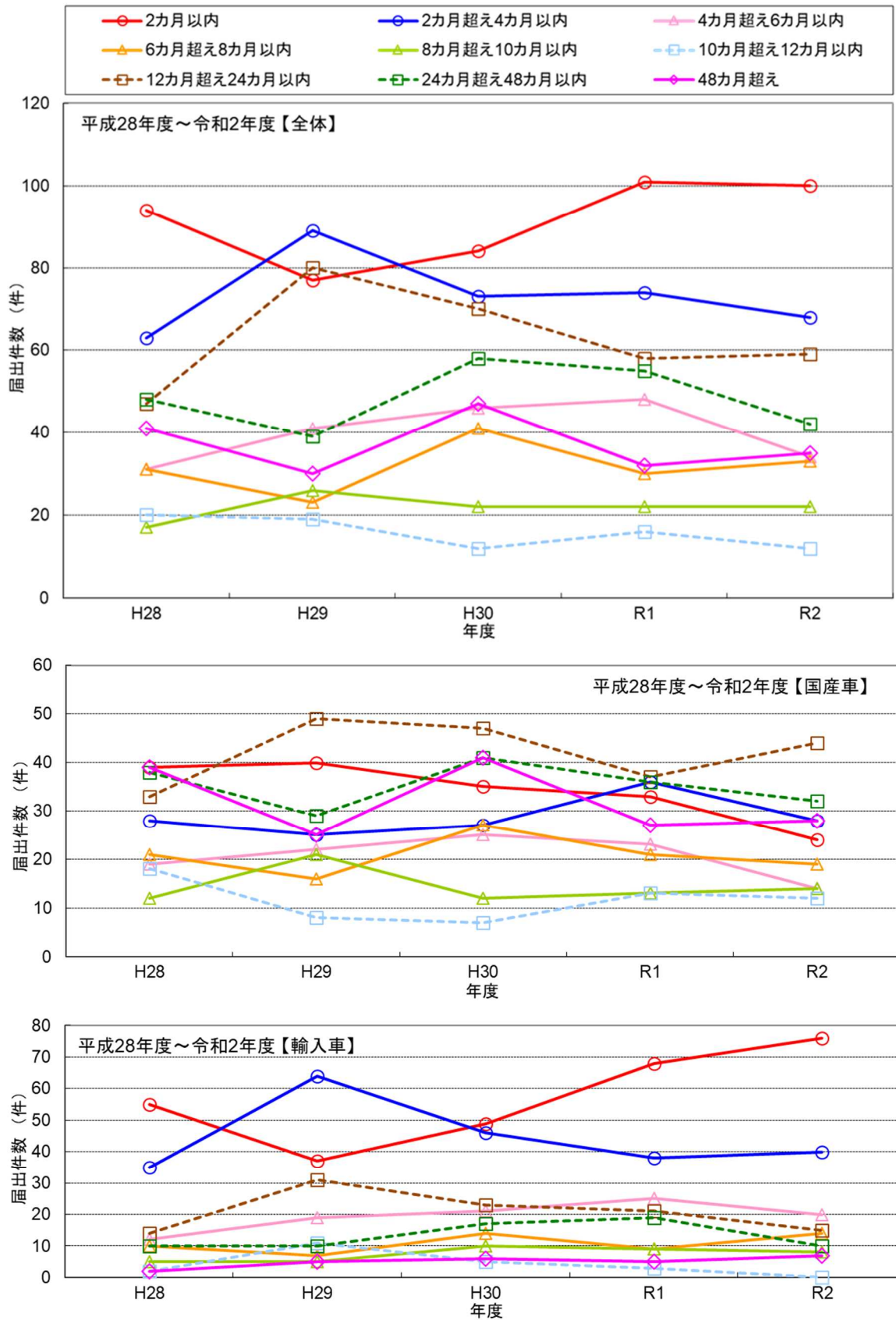


図 7-17 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 28 年度～令和 2 年度) (図 3-6 の再掲)

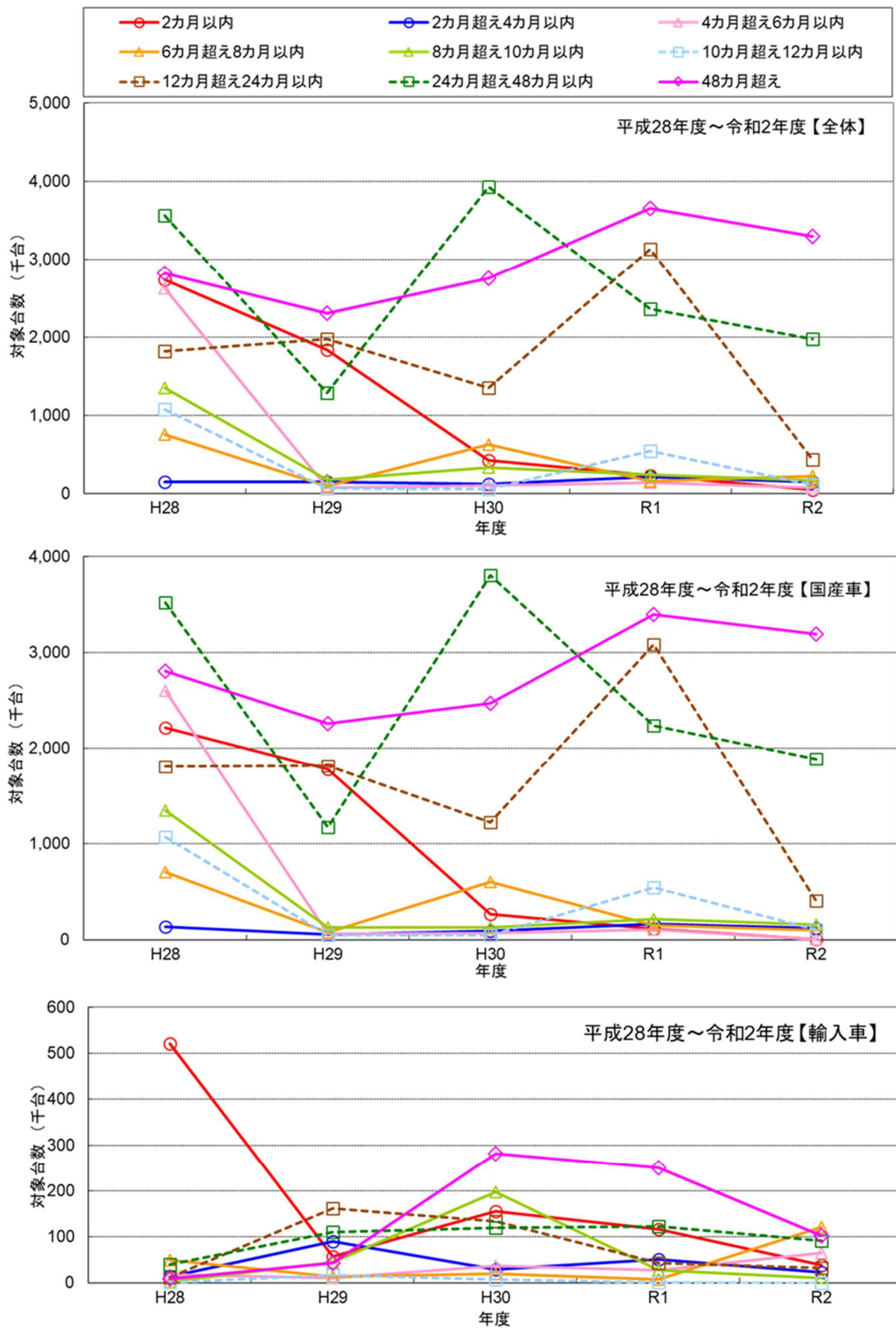


図 7-18 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 28 年度～令和 2 年度) (図 3-8 の再掲)

(10) 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出の推移

令和2年度の全体における電子制御部品の不具合に関連する届出件数について前年度と比べて増加しているが、5カ年平均と比べると少なくなっている。なお、過去5年間の届出件数は72件から84件の間を推移している。

国産車の届出件数においては緩やかな減少傾向にあり、輸入車の届出件数においては平成30年度以降大きな変動は見られない。

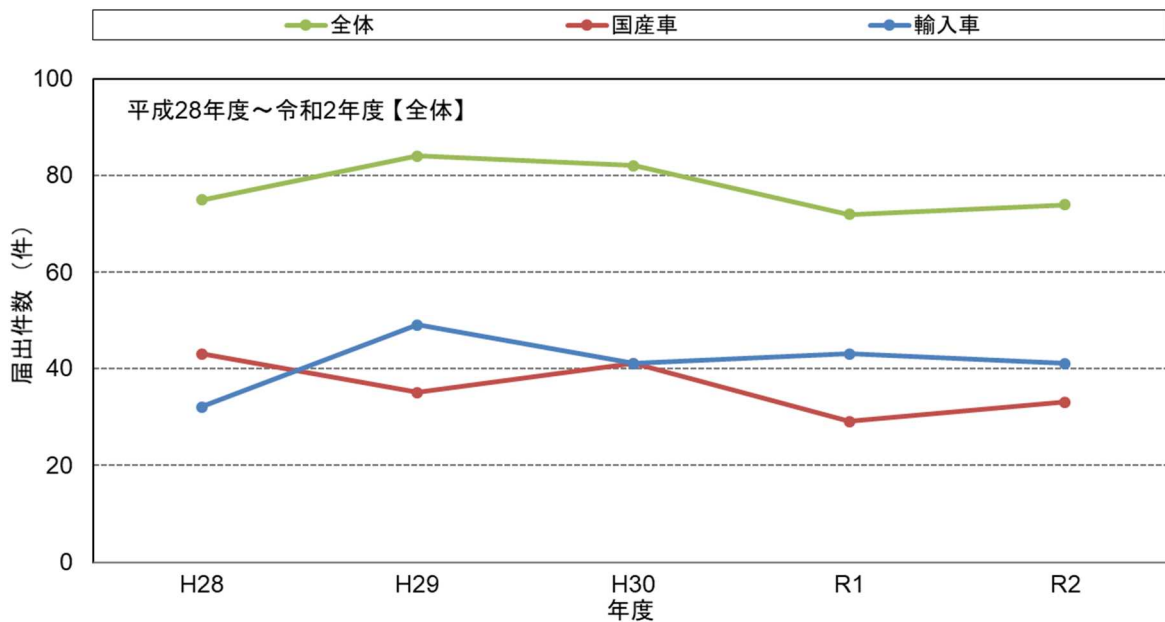


図 7-19 電子制御部品関連届出についての届出件数（平成 28 年度～令和 2 年度）

(11) リコール届出対象車両の改修状況

令和2年度のリコール届出対象車両の改修状況について、「改修期間1年以内」の平均回収率は国産車、輸入車ともに前年度と比べて減少している。「改修期間1~2年経過」の平均回収率は国産車、輸入車ともに前年度と比べて増加している。

表 7-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1

（平成30年度から令和2年度届出分）（表4-1の再掲）

令和3年3月末時点（令和2年3月末時点）*2での 平均改修率（%）					
国産車		輸入車		全体	
63.1%		43.8%		61.7%	
87.9%	(72.3) *2	81.1%	(58.5) *2	87.5%	(71.5) *2
89.5%	(84.3) *2	81.0%	(75.8) *2	88.5%	(83.3) *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、リコール届出から令和3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、令和2年度3月末時点での平均改修率である。

(12) 特定後付装置の推移

令和2年度の特定後付装置に係るリコール届出については、チャイルドシートの届出が輸入装置にて1件、タイヤの届出が国産装置にて2件あった。なお、前年度について特定後付装置に係るリコール届出はなかった。

7.2 考察

令和2年度のリコール届出の特徴として、届出件数は過去10年間で3番目に多いのに対し、対象台数は過去10年間で3番目に少なく1件あたりの対象台数が少ないことが分かる。また「年度別リコール率」については、過去5年間で最も少なくなっていた。

車種別に見ると普通・小型貨物車の届出件数が減少傾向になっており、普通・小型乗用車の対象台数は5カ年平均と比べて大きく減少していた。

装置別の届出件数では原動機、灯火装置及び燃料装置の増加傾向が見られた。

発生原因別に見ると、「設計」起因する届出件数が減少し、「製造」に起因する届出件数が過去5年間で最も多くなっていた。

リコール届出の生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間は過去5年間で最も短くなっており、初期型の不具合に関するリコール届出が多かったことが分かる。

令和2年度のリコール届出においてその他に目立った特徴は見受けられないと考えるが、それは従前のタカタ製エアバッグや完成検査に関するリコール届出など、統計に大きく影響を及ぼすようなリコール届出がなかったためと推定する。

8. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移

8.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）

昭和 44 年度から令和 2 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 8-1 に示し、それをグラフにしたものを「全体」については図 8-1 に、国産車について図 8-2 に、輸入車については図 8-3 にそれぞれ示す。

表 8-1 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～令和 2 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	15,846,080
H29	204	7,197,717	173	502,613	377	7,700,330
H30	230	7,244,311	178	973,029	408	8,217,340
R1	229	9,889,429	186	645,065	415	10,534,494
R2	198	6,099,410	186	511,146	384	6,610,556
合計	4,808	165,568,067	3,143	176,354,490	7,951	176,354,490

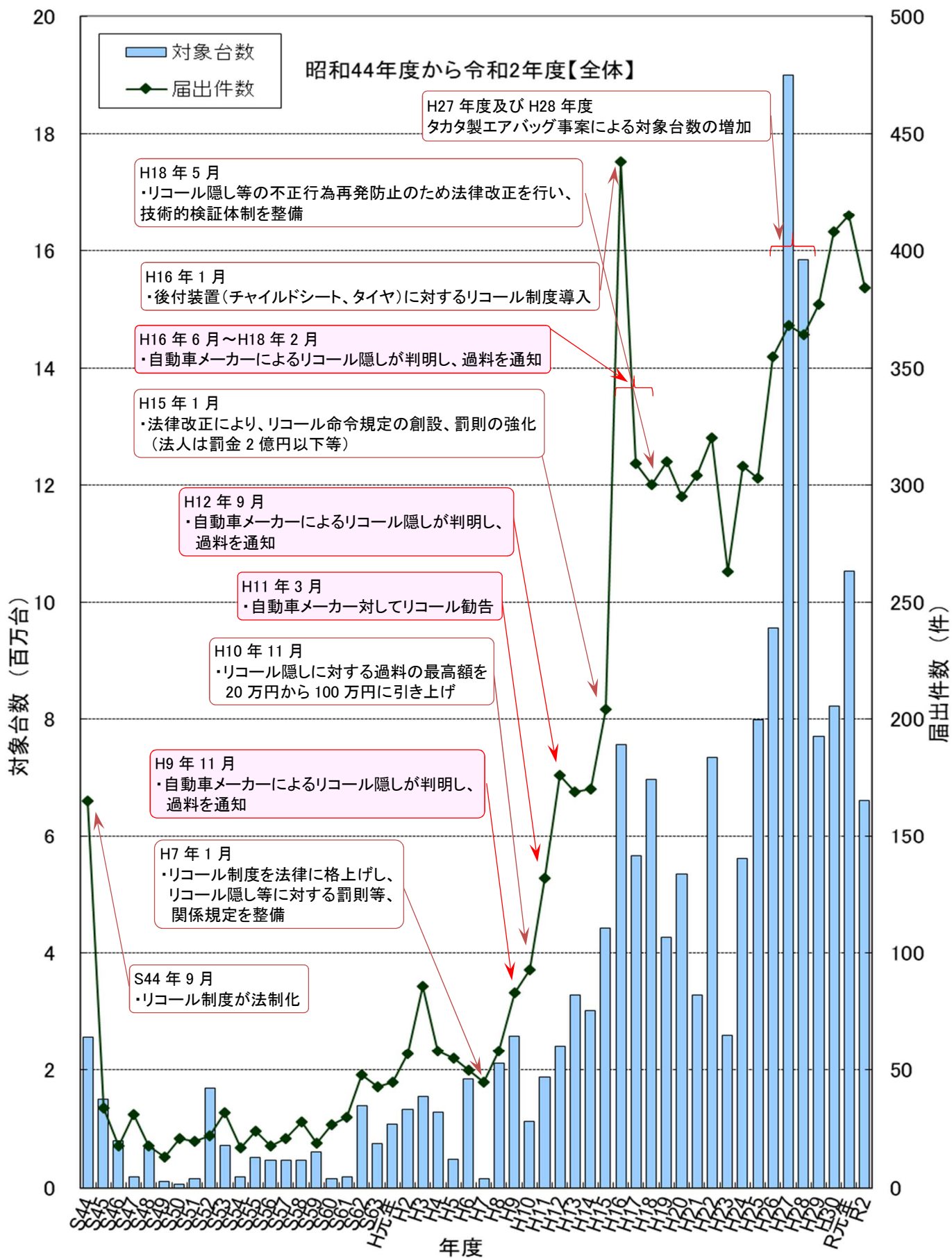


図 8-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和 44 年度～令和 2 年度)

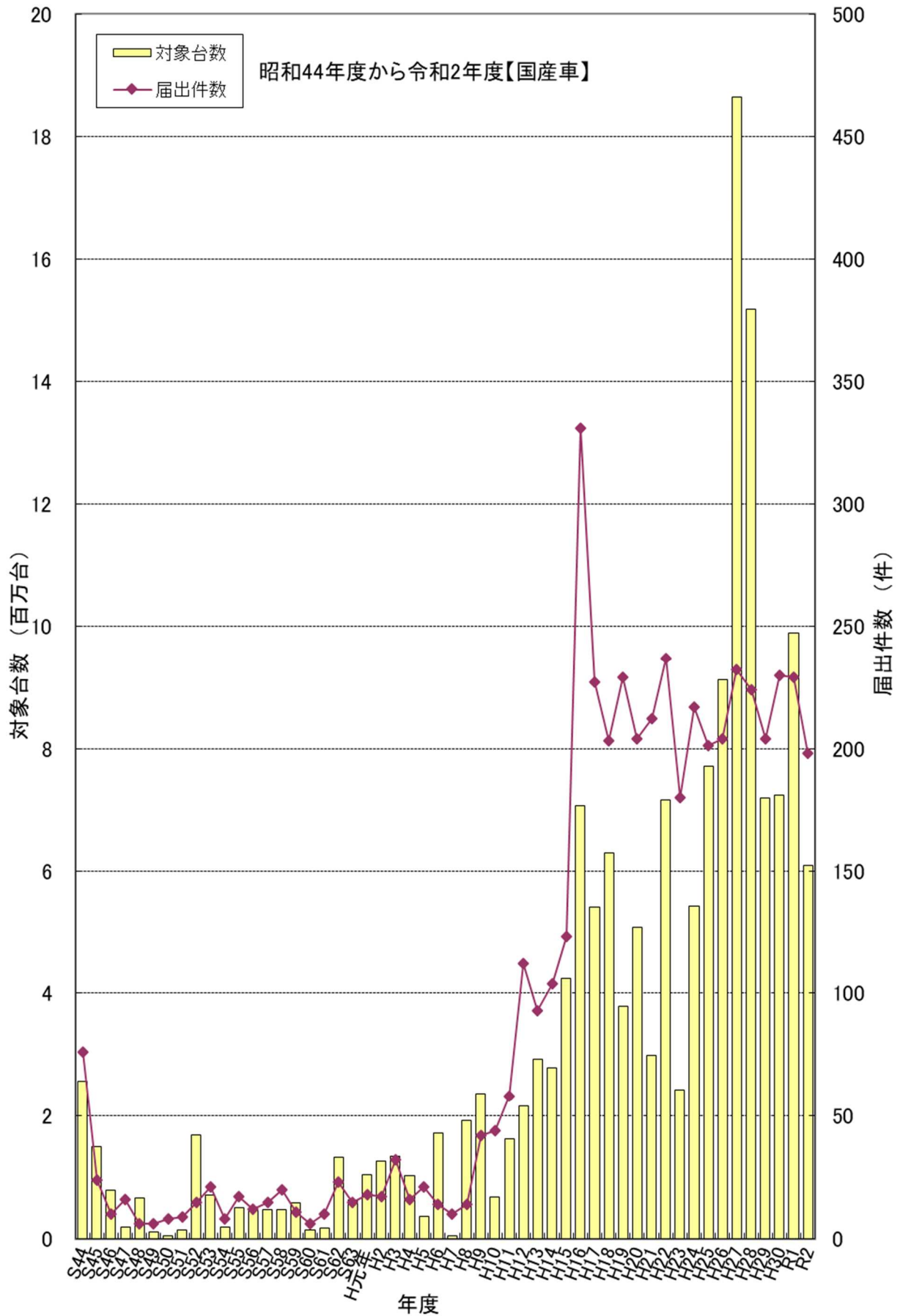


図 8-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】（昭和 44 年度～令和 2 年度）

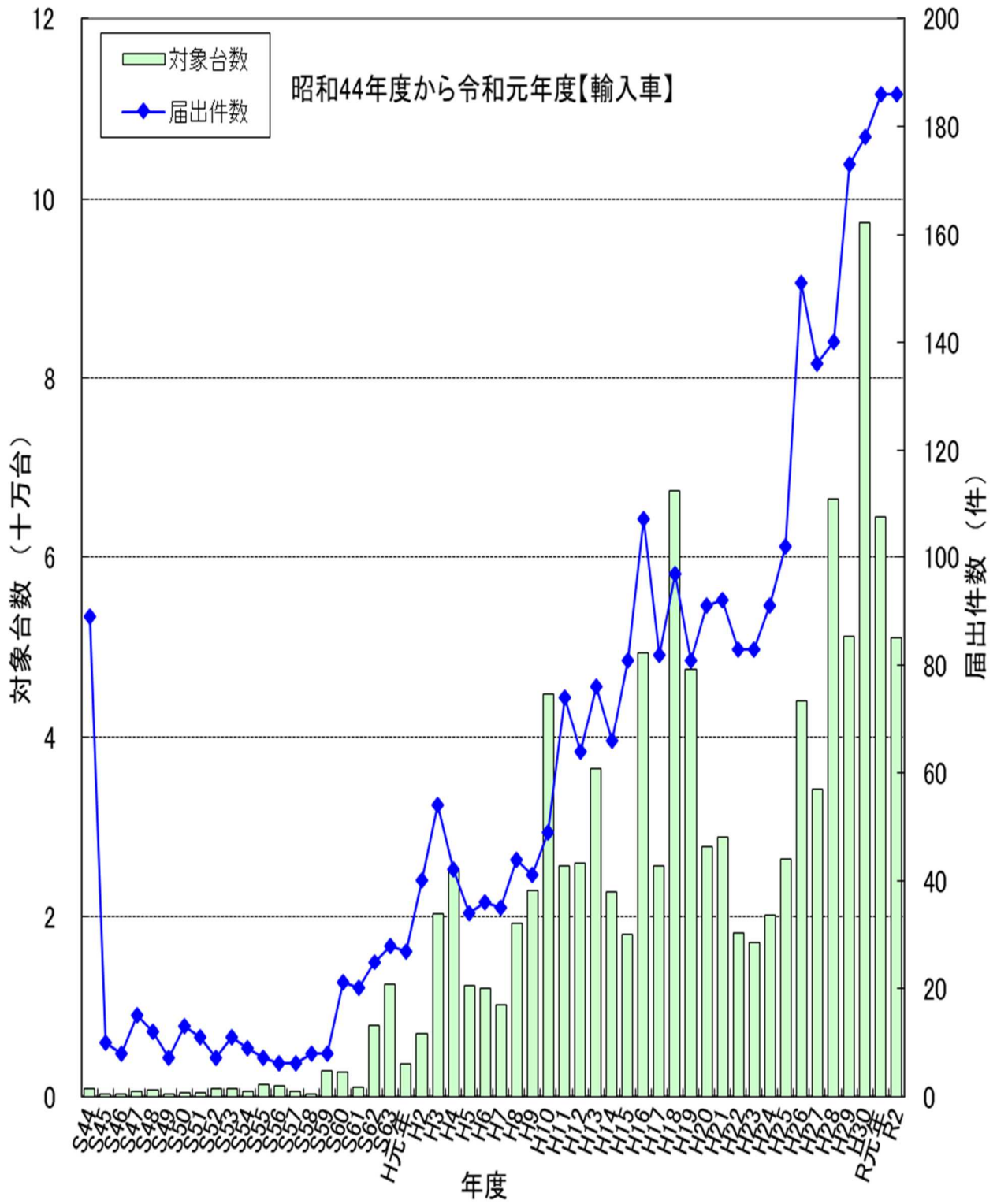


図 8-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】(昭和 44 年度～令和元年度)

8.2 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年度から令和2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8-2にタイヤは表8-3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8-4に示す。

表8-2 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～令和2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
R1	0	0	0	0	0	0
R2	0	0	1	303	1	303
合計	7	168,632	7	169,448	14	338,080

表 8-3 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～令和 2 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
R1	0	0	0	0	0	0
R2	2	810	0	0	2	810
合計	6	1,242,845	4	1,880	10	1,244,725

表 8-4 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～令和 2 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
R1	0	0	0	0	0	0
R2	2	810	1	303	3	1,113
合計	13	1,411,477	11	171,328	24	1,582,805

9. 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

9.1 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28年度から令和2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9-1に、それらをグラフにしたものを図9-1及び図9-2に、また、保有車両数を考慮したリコール率を表9-3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9-2に、それをグラフにしたものを図9-3に示す。また、保有車両数を考慮したリコール率を表9-4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9-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】（平成28年度～令和2年度）*1

届出者名		H28	H29	H30	R1	R2
トヨタ自動車	件数(件)	20	13	15	30	17
	台数(台)	5,198,375	457,583	2,464,687	1,685,534	605,741
本田技研工業*2	件数(件)	8	5	10	10	14
	台数(台)	2,274,533	363,739	422,667	835,567	69,436
スズキ*2	件数(件)	11	11	16	14	15
	台数(台)	493,704	1,791,026	1,604,361	2,693,786	3,063,624
ダイハツ工業	件数(件)	2	5	1	3	4
	台数(台)	848,419	126,354	8,158	1,999,878	991,081
日産自動車	件数(件)	13	10	8	9	12
	台数(台)	1,150,506	1,853,793	358,772	1,395,203	154,695
三菱自動車工業	件数(件)	15	15	6	6	6
	台数(台)	1,779,827	514,637	252,986	131,687	616,568
マツダ	件数(件)	20	8	13	11	4
	台数(台)	1,608,343	260,129	355,737	156,987	12,545
SUBARU	件数(件)	15	9	10	11	4
	台数(台)	1,135,297	1,113,742	900,938	439,082	130,009
いすゞ自動車	件数(件)	9	18	12	14	10
	台数(台)	116,782	271,382	133,344	112,815	122,617
日野自動車	件数(件)	18	18	21	14	13
	台数(台)	351,437	270,939	250,014	198,304	175,702
三菱ふそう	件数(件)	15	4	13	11	11
	台数(台)	31,577	44,708	303,827	76,738	37,295
UDトラックス	件数(件)	4	8	7	13	18
	台数(台)	76,075	10,729	15,033	81,770	36,808
ヤマハ発動機*3	件数(件)	7	4	6	5	5
	台数(台)	75,353	9,134	45,066	13,699	99,734
川崎重工業*3	件数(件)	1	3	3	2	4
	台数(台)	1,335	29,882	2,026	20,680	8,760

*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 9-2 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度）*1

車名*2	届出件数	H28	H29	H30	R1	R2
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	16	15	10	30	23
	台数(台)	182,809	135,073	298,382	133,467	78,025
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	22	36	23	29	36
	台数(台)	193,027	107,893	197,162	109,691	116,875
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	8	7	9	7	9
	台数(台)	132,260	54,298	148,455	193,947	147,855
アウディ*6	件数(件)	5	9	9	16	11
	台数(台)	68,938	51,120	29,841	67,857	20,613
ボルボ*7	件数(件)	8	7	5	8	13
	台数(台)	8,179	44,224	11,873	24,754	83,759
ポルシェ	件数(件)	6	4	6	9	3
	台数(台)	779	10,655	5,418	29,284	574

*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：令和元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。

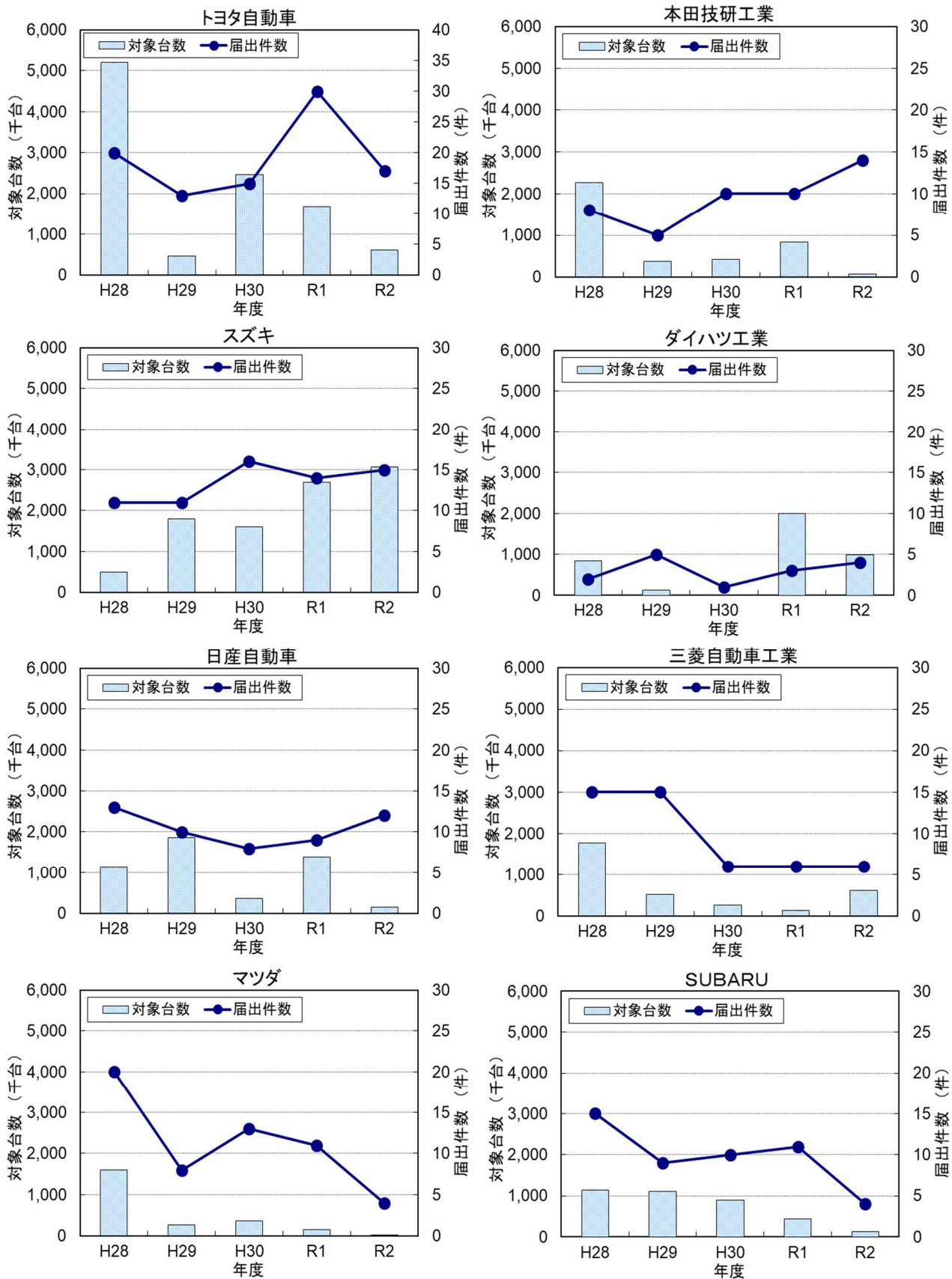


図 9-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

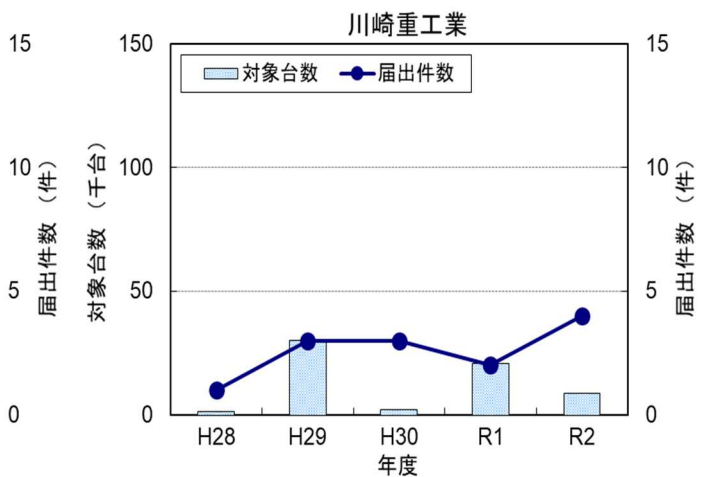
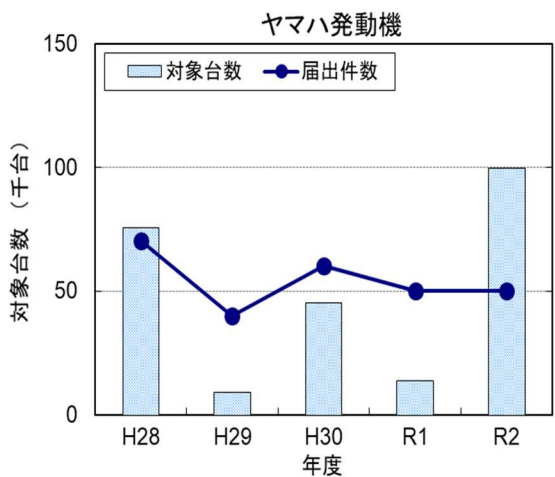
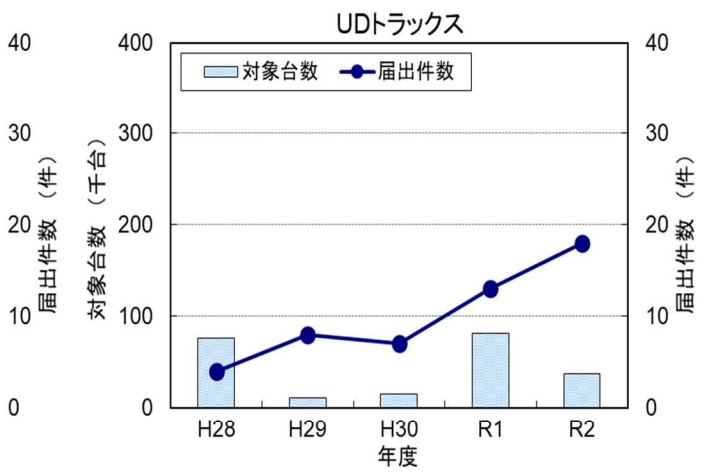
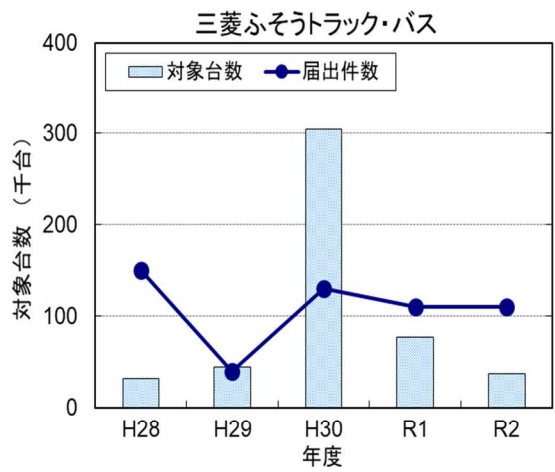
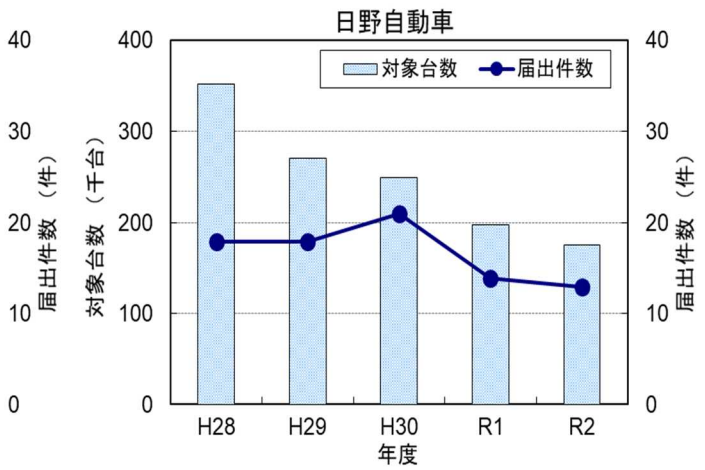
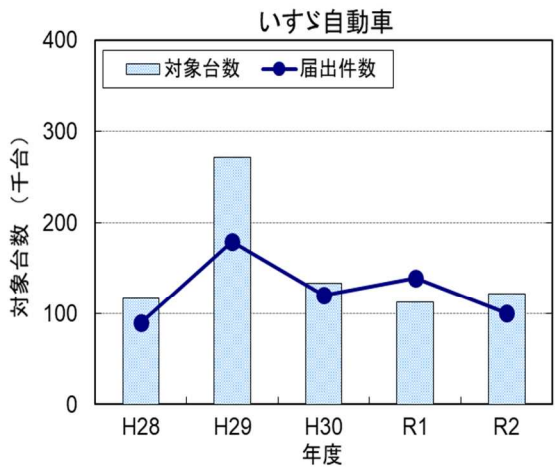


図 9-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

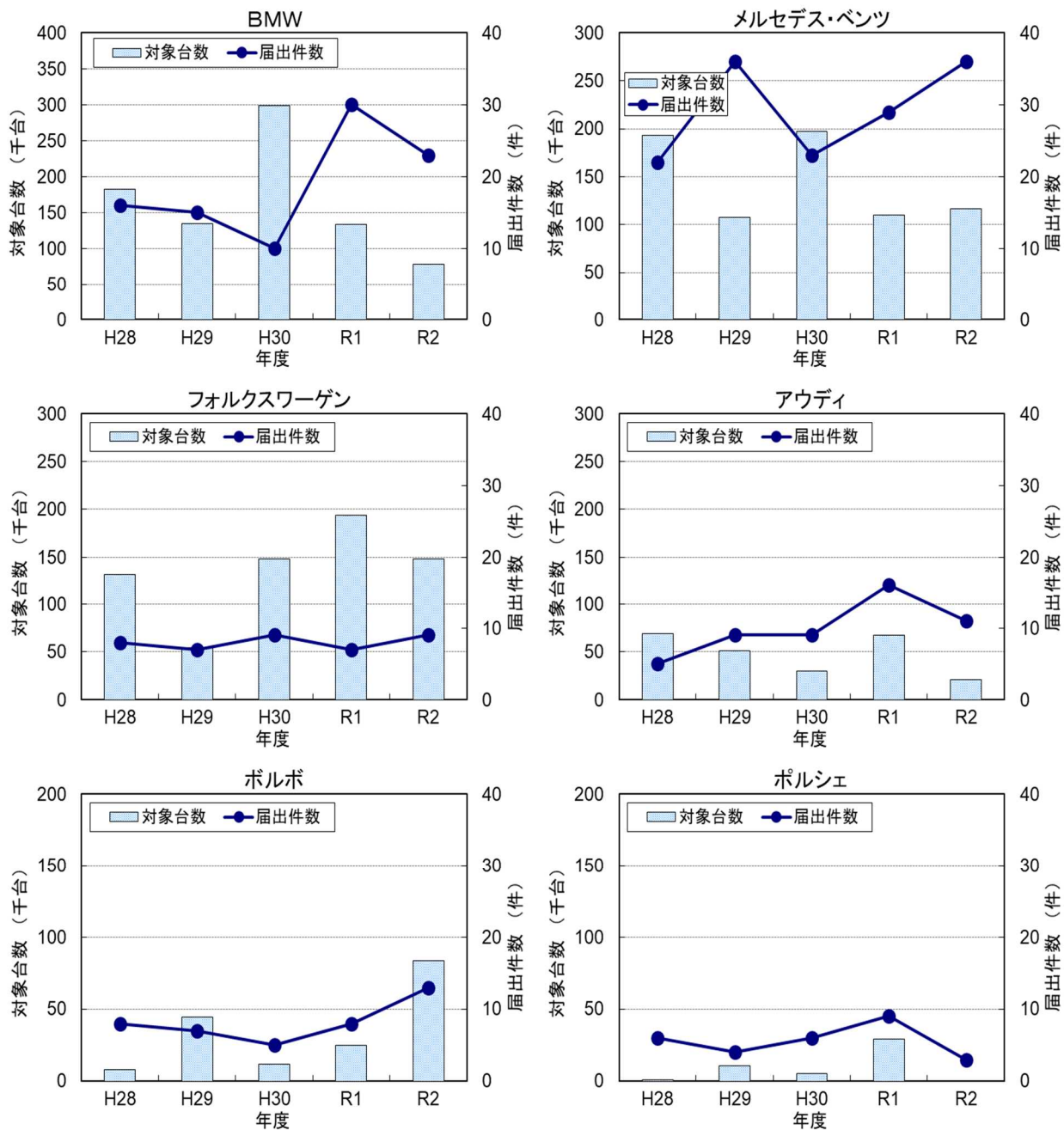


図 9-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 28 年度～令和 2 年度)

表 9-3 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	97	14,901,501	21,209,853	70.3
本田技研工業	54	8,415,292	11,464,893	73.4
スズキ	69	10,168,030	10,825,028	93.9
ダイハツ工業	20	3,766,719	9,848,483	38.2
日産自動車	55	5,642,463	8,910,383	63.3
三菱自動車工業	57	4,081,810	3,223,442	126.6
マツダ	67	3,986,973	3,248,722	122.7
S U B A R U	50	3,777,505	3,104,972	121.7
いすゞ自動車	63	861,241	1,340,662	64.2
日野自動車	82	1,185,091	887,103	133.6
三菱ふそうトラック・バス	54	613,495	621,589	98.7
UD トラックス	34	188,021	249,305	75.4
ヤマハ発動機	27	185,006	914,351	20.2
川崎重工業	10	59,896	702,317	8.5

*1：届出件数及び対象台数については、平成 28 年度から令和 2 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令和 3 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 9-4 車名別の 5 力年リコール率【輸入車】*1

車名	届出件数*1 (件)	対象台数*1 (台)	保有車両数*2 (台)	5 力年リコール率 (%)
BMW*3	85	846,524	861,389	98.3
メルセデス・ベンツ	125	715,020	702,631	101.8
フォルクスワーゲン	32	530,440	680,693	77.9
アウディ	41	219,193	283,606	77.3
ボルボ	31	89,488	190,220	47.0
ボルシェ	29	57,683	91,935	62.7

*1：届出件数及び対象台数については、平成 27 年度から令和元年度の累計であり、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令和 2 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。

9.2 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 28 年度から令和 2 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 9-5 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 28 年度から令和 2 年度のリコール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 9-6 に、それらをグラフにしたものを図 9-4 から図 9-7 にそれぞれ示す。

表 9-5 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 28 年度～令和 2 年度）

届出者名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5カ年平均
トヨタ自動車	21.0	15.9	20.1	14.5	11.6	16.4
本田技研工業	7.3	10.3	9.0	16.3	8.3	10.3
スズキ	25.1	39.1	24.4	15.1	31.4	26.4
ダイハツ工業	29.1	12.2	13.3	34.6	25.0	22.4
日産自動車	14.2	18.3	28.4	33.9	24.8	23.0
三菱自動車工業	30.2	22.5	27.1	30.9	44.1	29.1
マツダ	19.0	23.7	24.7	21.2	5.7	20.7
SUBARU	26.1	33.3	43.4	36.6	30.7	33.7
いすゞ自動車	38.2	16.4	8.2	14.2	27.3	18.9
日野自動車	46.3	32.6	25.6	15.4	23.6	29.6
三菱ふそうトラック・バス	33.5	46.5	40.9	11.3	21.3	29.5
UD トラックス	27.3	17.7	10.5	20.5	11.8	16.4
ヤマハ発動機	10.6	21.4	20.7	26.5	26.3	19.4
川崎重工業	2.8	16.1	7.1	2.9	13.7	10.2

表 9-6 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 28 年度～令和 2 年度合計）

期間区分	H28～R2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	SUBAR U	いすゞ 自動車	日野自 動車	三菱ふ そうト ラック ・バス	UDト ラック ス	ヤマハ 発動機	川崎重 工業
	2カ月以 内	件数	(件) (%)	18 18.8	9 18.8	10 14.3	2 13.3	9 17.3	9 17.0	11 16.7	8 16.3	11 15.5	20 20.2	1 1.8	9 19.6	3 8.8
台数		(千台) (%)	160 1.5	1,343 33.8	72 0.7	4 0.1	1,320 26.9	100 2.9	533 14.6	832 22.4	1 0.2	5 0.3	4 0.7	3 1.4	1 0.2	1 1.3
2カ月超 え4カ月 以内	件数	(件) (%)	13 13.5	5 10.4	7 10.0	0 0.0	2 3.8	3 5.7	7 10.6	3 6.1	12 16.9	10 10.1	7 12.7	9 19.6	2 5.9	5 38.5
	台数	(千台) (%)	71 0.7	26 0.6	117 1.1	0 0.0	13 0.3	88 2.5	41 1.1	12 0.3	11 1.4	124 8.8	12 2.1	3 1.7	17 5.5	28 44.2
4カ月超 え6カ月 以内	件数	(件) (%)	6 6.3	8 16.7	3 4.3	0 0.0	5 9.6	1 1.9	4 6.1	3 6.1	4 5.6	2 2.0	8 14.5	6 13.0	3 8.8	2 15.4
	台数	(千台) (%)	1,405 13.2	683 17.2	15 0.1	0 0.0	1 0.0	496 14.2	35 1.0	36 1.0	24 3.1	0 0.0	29 5.1	52 26.9	22 7.0	2 2.5
6カ月超 え8カ月 以内	件数	(件) (%)	11 11.5	3 6.3	2 2.9	1 6.7	2 3.8	2 3.8	8 12.1	6 12.2	6 8.5	6 6.1	6 10.9	4 8.7	6 17.6	0 0.0
	台数	(千台) (%)	623 5.8	2 0.1	21 0.2	47 1.2	13 0.3	101 2.9	462 12.6	168 4.5	19 2.4	34 2.4	10 1.8	15 8.0	108 35.1	0 0.0
8カ月超 え10カ 月以内	件数	(件) (%)	5 5.2	3 6.3	3 4.3	0 0.0	3 5.8	4 7.5	0 0.0	1 2.0	9 12.7	9 9.1	5 9.1	2 4.3	2 5.9	0 0.0
	台数	(千台) (%)	212 2.0	238 6.0	27 0.3	0 0.0	766 15.6	634 18.2	0 0.0	1 0.0	59 7.5	19 1.3	6 1.0	6 3.0	3 1.0	0 0.0
10カ月 超え12 カ月以 内	件数	(件) (%)	5 5.2	2 4.2	4 5.7	1 6.7	3 5.8	2 3.8	2 3.0	4 8.2	1 1.4	3 3.0	2 3.6	5 10.9	6 17.6	0 0.0
	台数	(千台) (%)	812 7.6	21 0.5	24 0.2	20 0.5	516 10.5	91 2.6	24 0.6	182 4.9	0 0.0	42 3.0	0 0.0	35 17.9	40 13.0	0 0.0
12カ月 超え24 カ月以 内	件数	(件) (%)	12 12.5	15 31.3	12 17.1	6 40.0	11 21.2	6 11.3	9 13.6	7 14.3	9 12.7	12 12.1	4 7.3	3 6.5	3 8.8	2 15.4
	台数	(千台) (%)	732 6.9	1,122 28.2	2,820 27.4	1,288 32.4	648 13.2	286 8.2	695 19.0	292 7.9	150 19.0	125 8.9	33 5.8	32 16.7	22 7.2	2 2.6
24カ月 超え48 カ月以 内	件数	(件) (%)	19 19.8	3 6.3	14 20.0	4 26.7	9 17.3	15 28.3	19 28.8	7 14.3	12 16.9	11 11.1	8 14.5	2 4.3	5 14.7	2 15.4
	台数	(千台) (%)	4,872 45.7	540 13.6	2,394 23.3	1,041 26.2	577 11.8	867 24.8	1,201 32.8	372 10.0	332 42.0	210 14.9	74 13.1	4 1.8	75 24.4	31 49.4
48カ月 超え	件数	(件) (%)	7 7.3	0 0.0	15 21.4	1 6.7	8 15.4	11 20.8	6 9.1	10 20.4	7 9.9	26 26.3	14 25.5	6 13.0	4 11.8	0 0.0
	台数	(千台) (%)	1,763 16.6	0 0.0	4,785 46.6	1,575 39.6	1,059 21.6	829 23.8	671 18.3	1,825 49.1	193 24.4	849 60.3	395 70.3	44 22.5	21 6.8	0 0.0
合計	件数	(件) (%)	96 100	48 100	70 100	15 100	52 100	53 100	66 100	49 100	71 100	99 100	55 100	46 100	34 100	13 100
	台数	(千台) (%)	10,650 100	3,975 100	10,275 100	3,974 100	4,913 100	3,492 100	3,661 100	3,720 100	789 100	1,408 100	562 100	194 100	309 100	63 100

*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。

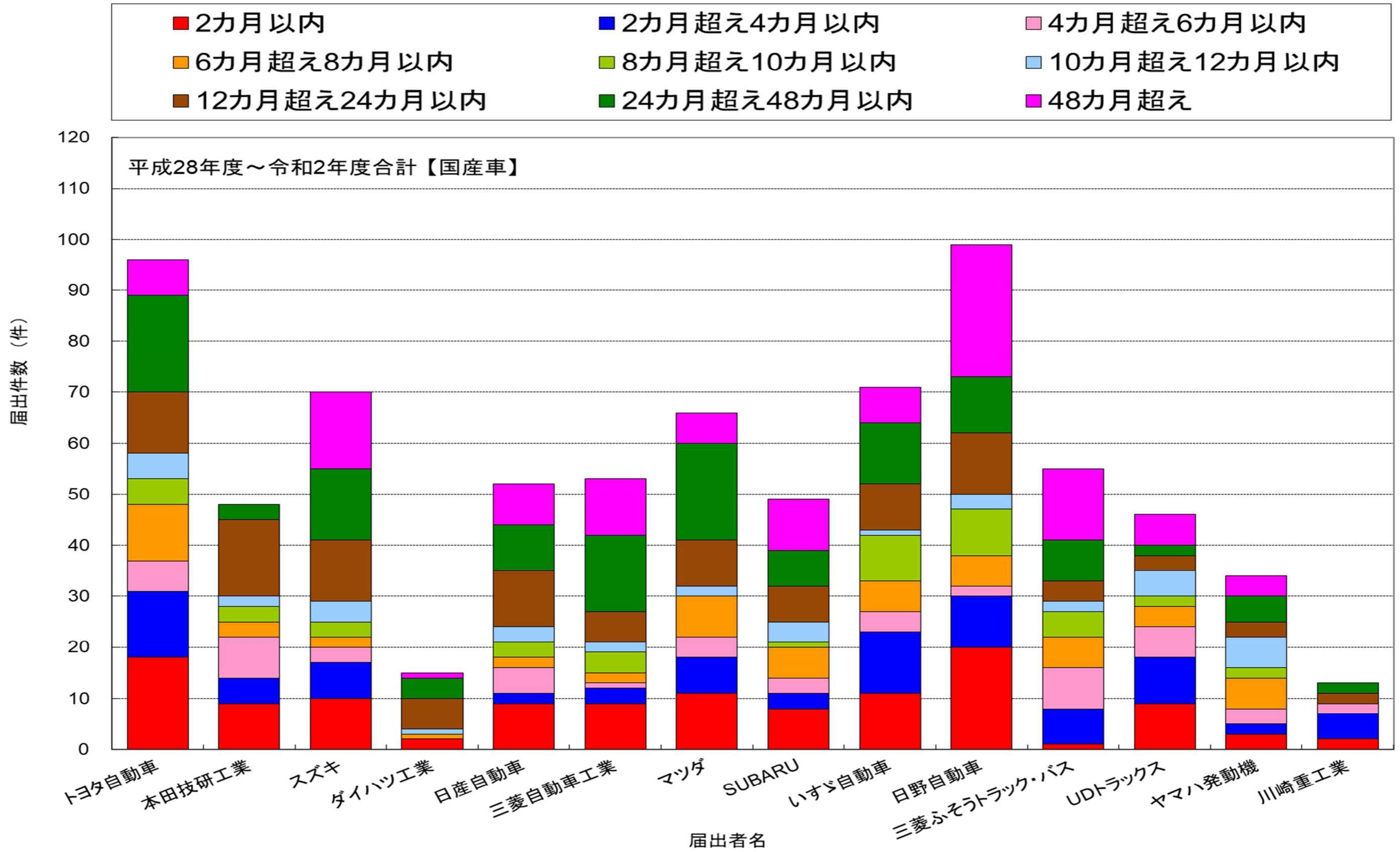
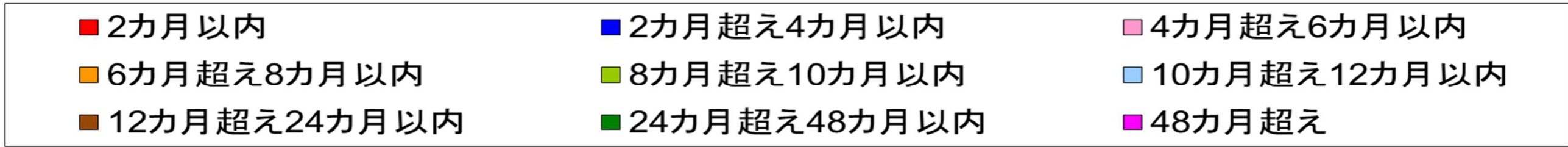


図9-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成28年度～令和2年度合計）



平成28年度～令和2年度合計【国産車】

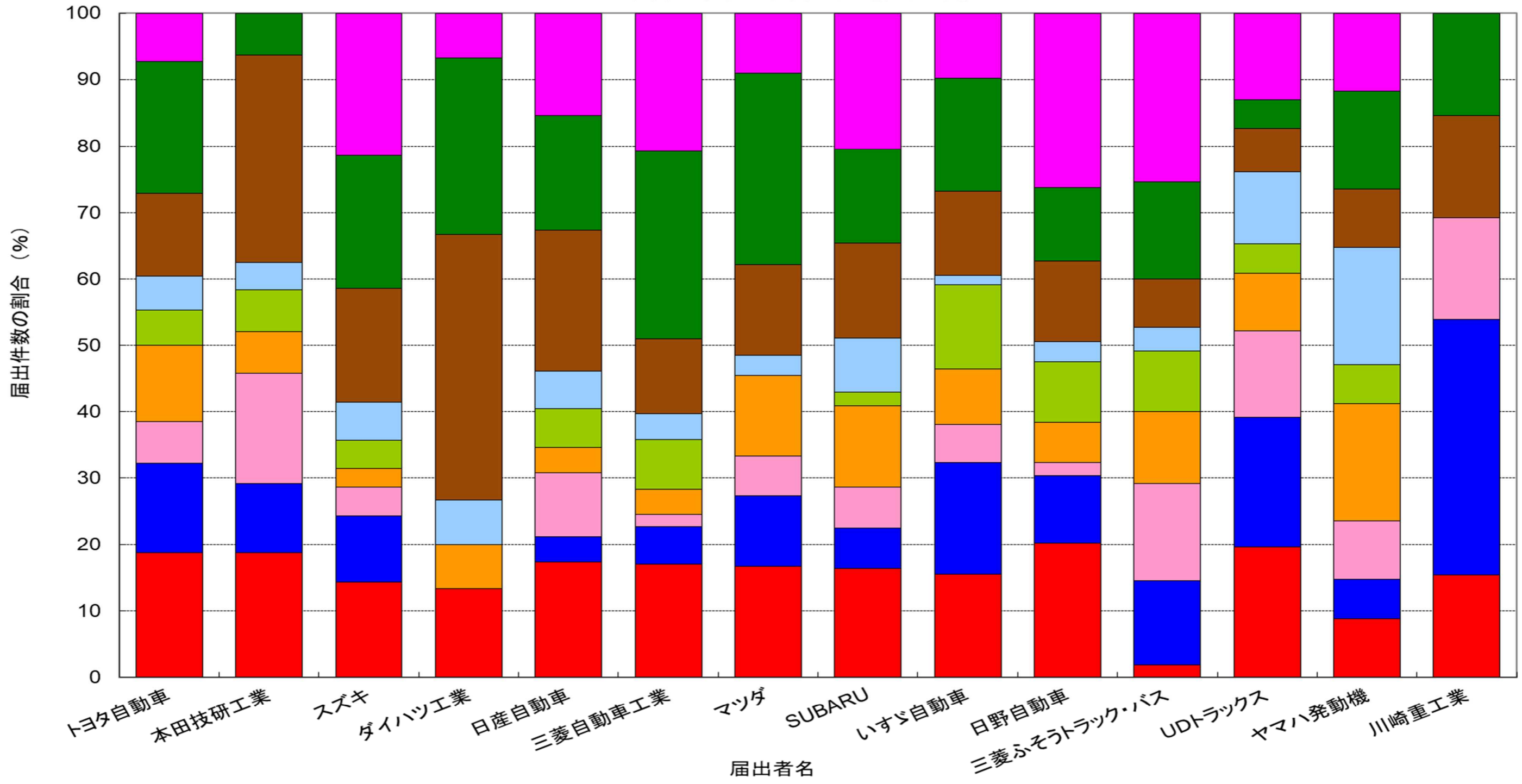


図 9-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】(平成 28 年度～令和 2 年度合計)

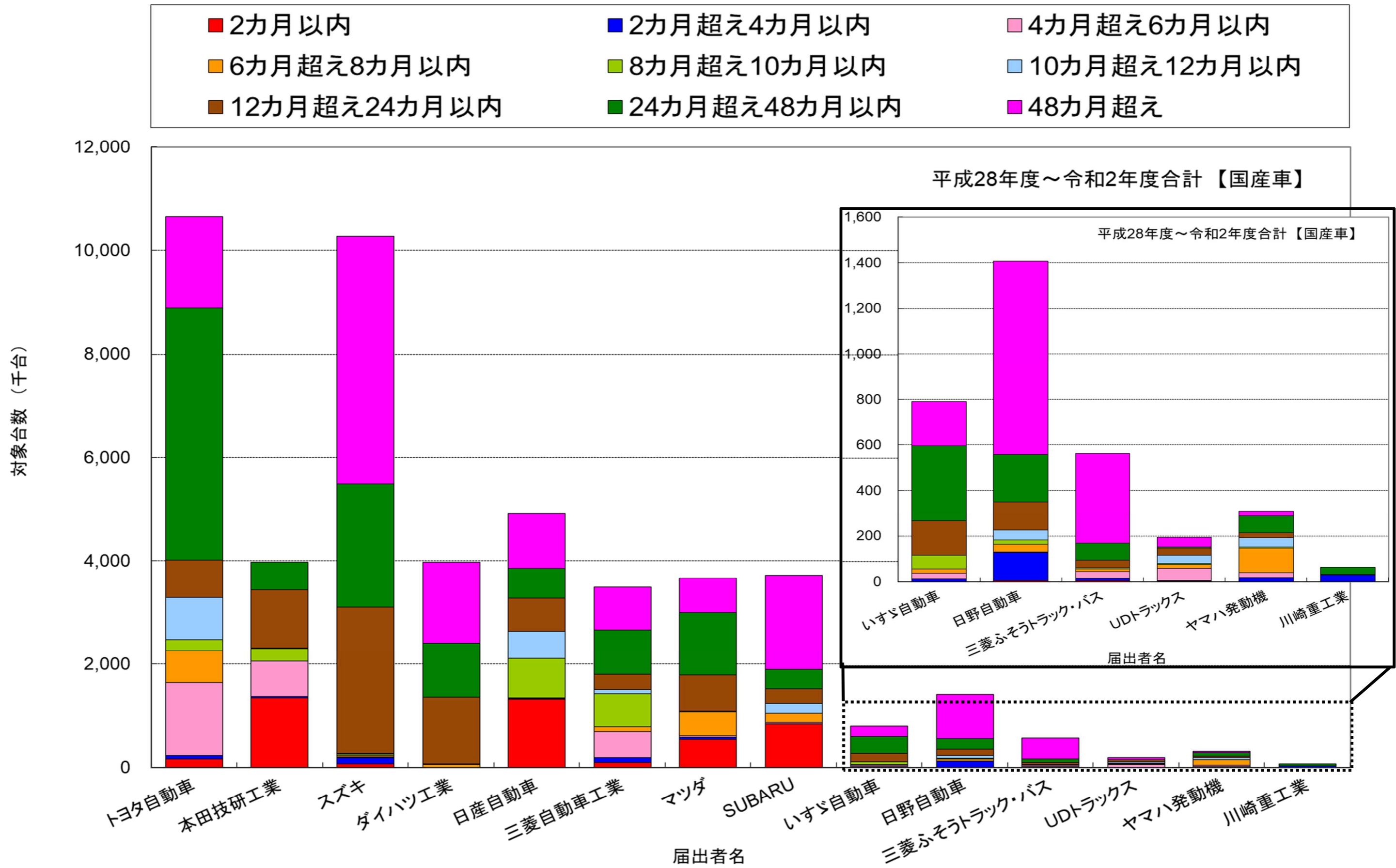


図9-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(平成28年度～令和2年度合計)

- 2カ月以内
- 2カ月を超え4カ月以内
- 4カ月を超え6カ月以内
- 6カ月を超え8カ月以内
- 8カ月を超え10カ月以内
- 10カ月を超え12カ月以内
- 12カ月を超え24カ月以内
- 24カ月を超え48カ月以内
- 48カ月を超え

平成28年度～令和2年度合計【国産車】

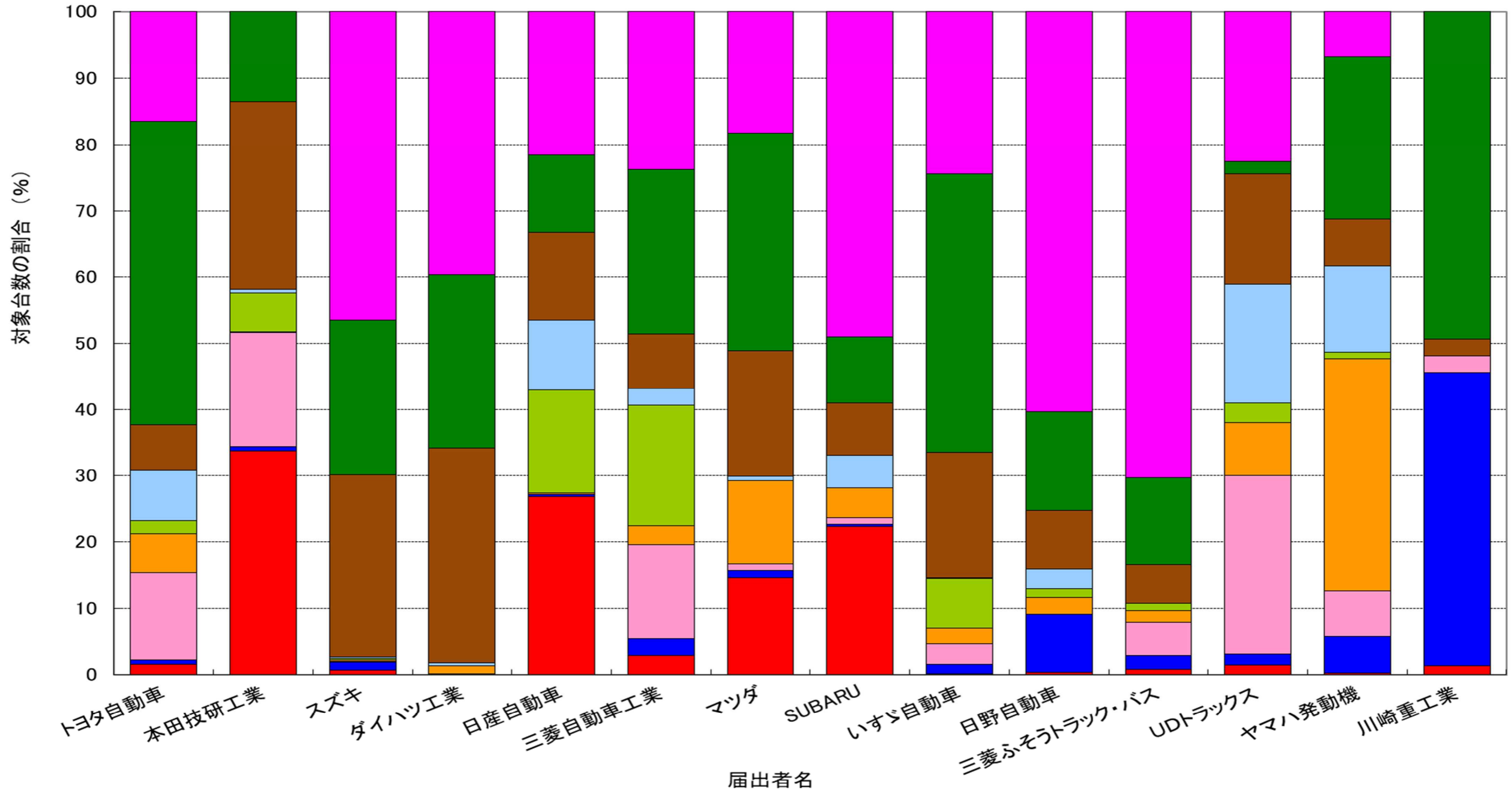


図 9-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(平成28年度～令和2年度合計)

(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 28 年度から令和 2 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 9-7 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 28 年度から令和 2 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 9-8 に、それらをグラフにしたものを図 9-8 から図 9-11 にそれぞれ示す。

表 9-7 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 28 年度～令和 2 年度）

車名	平均期間（カ月）					
	H28	H29	H30	R1	R2	5 カ年平均
BMW	7.9	6.6	14.0	8.8	9.1	9.2
メルセデス・ベンツ	5.3	7.0	3.2	8.0	7.4	6.4
フォルクスワーゲン	1.8	30.2	22.2	18.6	21.4	18.7
アウディ	12.0	17.0	6.7	11.9	11.4	12.0
ボルボ	5.2	11.4	11.1	7.1	3.1	7.0
ポルシェ	2.5	6.0	3.7	2.5	2.2	3.2

表 9-8 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 28 年度～令和 2 年度合計）

期間区分	H28～R2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
	件数	(件) (%)						
2カ月以内	件数	(件) (%)	28 28.3	61 40.9	12 30.0	14 26.9	16 36.4	16 57.1
	台数	(千台) (%)	316 38.0	209 30.0	147 21.6	86 35.1	21 9.7	20 43.6
2カ月超え4 カ月以内	件数	(件) (%)	23 23.2	37 24.8	10 25.0	15 28.8	12 27.3	5 17.9
	台数	(千台) (%)	21 2.6	52 7.4	10 1.5	20 8.0	9 4.0	10 21.4
4カ月超え 6カ月以内	件数	(件) (%)	11 11.1	19 12.8	2 5.0	4 7.7	4 9.1	2 7.1
	台数	(千台) (%)	38 4.6	16 2.3	0 0.0	26 10.8	58 27.3	2 3.6
6カ月超え 8カ月以内	件数	(件) (%)	12 12.1	7 4.7	2 5.0	3 5.8	3 6.8	1 3.6
	台数	(千台) (%)	12 1.4	98 14.1	58 8.5	1 0.5	10 4.8	4 7.7
8カ月超え 10カ月以 内	件数	(件) (%)	3 3.0	6 4.0	0 0.0	1 1.9	1 2.3	2 7.1
	台数	(千台) (%)	21 2.6	181 25.9	0 0.0	0 0.1	36 17.2	9 19.1
10カ月超 え12カ月 以内	件数	(件) (%)	3 3.0	0 0.0	0 0.0	5 9.6	1 2.3	1 3.6
	台数	(千台) (%)	2 0.2	0 0.0	0 0.0	16 6.4	1 0.5	0 0.7
12カ月超 え24カ月 以内	件数	(件) (%)	8 8.1	15 10.1	3 7.5	3 5.8	4 9.1	1 3.6
	台数	(千台) (%)	191 23.0	71 10.1	21 3.1	2 0.9	19 9.1	2 3.9
24カ月超 え48カ月 以内	件数	(件) (%)	8 8.1	1 0.7	6 15.0	4 7.7	3 6.8	0 0.0
	台数	(千台) (%)	139 16.8	7 0.9	81 12.0	34 13.9	58 27.4	0 0.0
48カ月超 え	件数	(件) (%)	3 3.0	3 2.0	5 12.5	3 5.8	0 0.0	0 0.0
	台数	(千台) (%)	90 10.9	64 9.2	360 53.2	60 24.5	0 0.0	0 0.0
合計	件数	(件) (%)	99 100	149 100	40 100	52 100	44 100	28 100
	台数	(千台) (%)	831 100	697 100	677 100	246 100	211 100	47 100

*1：リコール届出が複数の装置に跨が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。

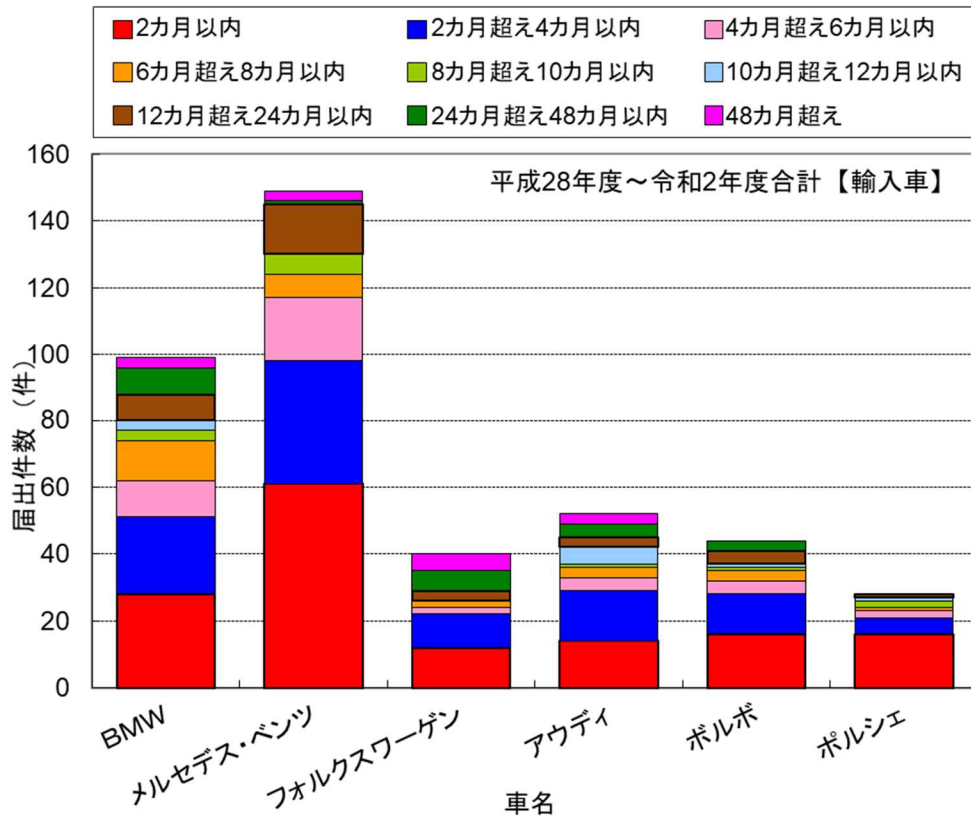


図 9-8 車名別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度合計）

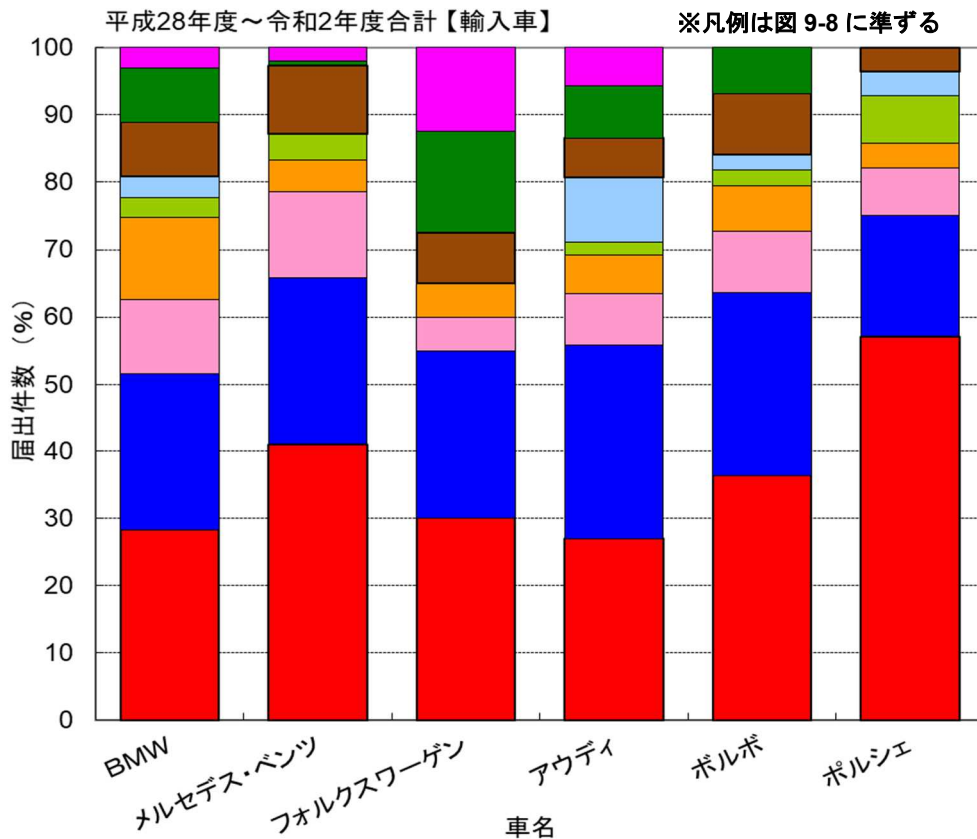


図 9-9 不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度合計）

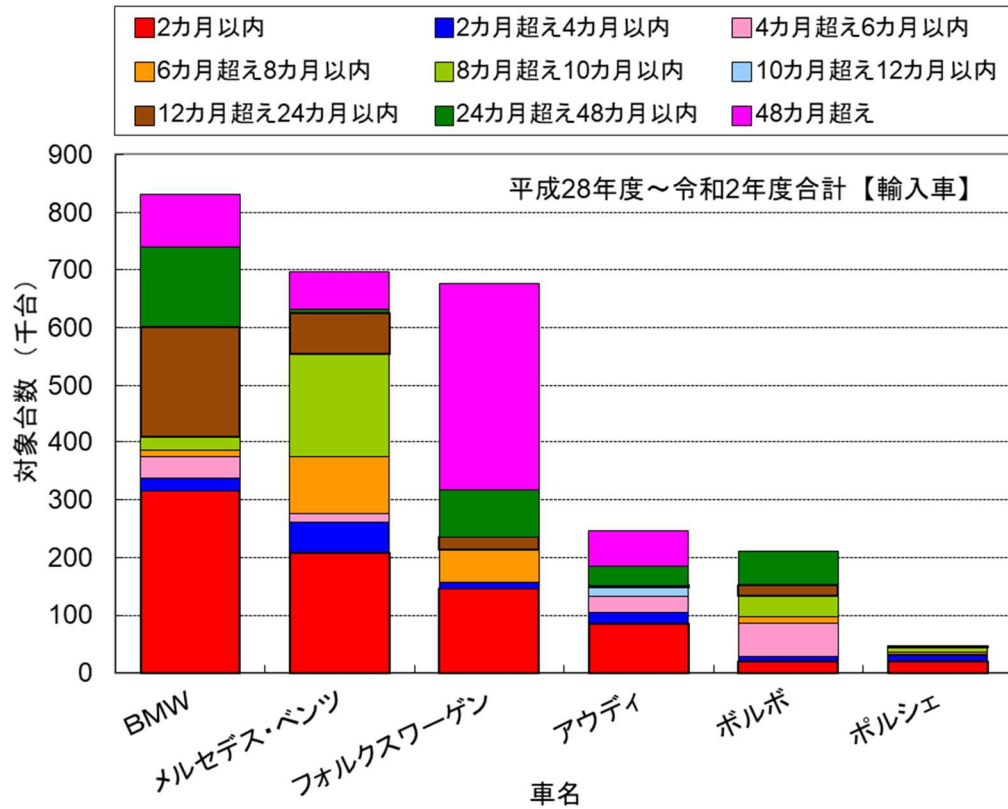


図 9-10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度合計）

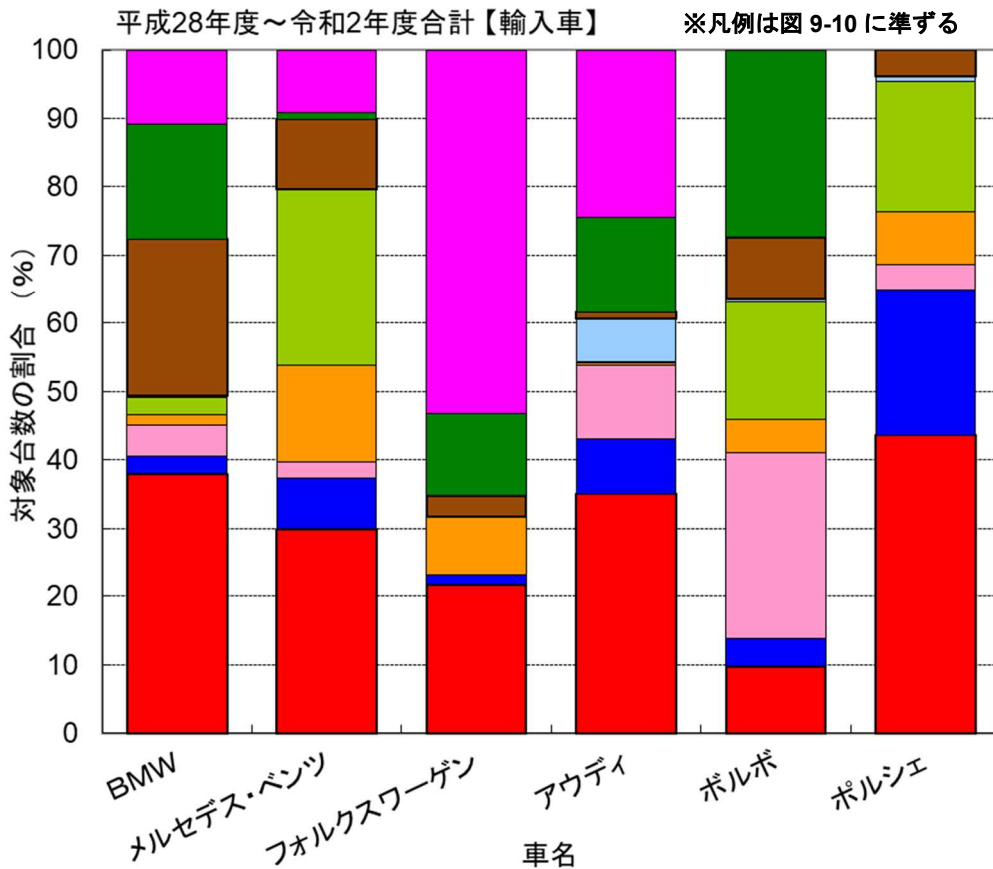


図 9-11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成 28 年度～令和 2 年度合計）

9.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 29 年度から令和 2 年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の令和 2 年 3 月末時点及び平成 31 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 9-9 に示す。

表 9-9 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 29 年度から令和 2 年度届出分)

令和 3 年 3 月末時点（令和 2 年 3 月末時点）*2 での平均改修率（%）							
届出者名	H29 年度 届出分		H30 年度 届出分		R1 年度 届出分		R2 年度届 出分
トヨタ自動車	96.2	(96.2)	92.7	(89.1)	92.9	(74.7)	89.5
本田技研工業	99.0	(98.5)	92.3	(90.3)	92.8	(73.2)	62.3
スズキ	85.1	(85.1)	89.3	(80.1)	81.8	(61.0)	60.0
ダイハツ工業	94.5	(94.5)	92.5	(89.6)	90.6	(83.1)	53.0
日産自動車	92.4	(92.4)	88.7	(83.1)	92.6	(84.0)	77.3
三菱自動車工業	97.8	(96.8)	96.7	(94.1)	80.0	(35.2)	74.1
マツダ	97.2	(97.2)	92.7	(92.9)	93.5	(78.0)	88.5
SUBARU	93.8	(91.8)	96.5	(93.2)	95.8	(84.6)	80.2
いすゞ自動車	92.2	(88.4)	90.4	(81.2)	82.6	(55.7)	24.9
日野自動車	93.1	(90.0)	45.0	(40.1)	50.5	(39.3)	59.0
三菱ふそうトラック・バス	66.7	(66.7)	78.6	(66.5)	73.1	(52.1)	40.4
UD トラックス	81.4	(81.4)	92.1	(88.3)	82.8	(47.7)	74.6
ヤマハ発動機	85.3	(81.3)	81.6	(75.2)	76.8	(48.5)	45.8
川崎重工業	58.7	(58.7)	95.1	(92.6)	45.9	(36.7)	80.0
ビー・エム・ダブリュー*3	96.7	(89.3)	71.5	(63.4)	69.2	(50.2)	26.4
メルセデス・ベンツ日本*4	82.0	(81.7)	93.0	(91.8)	76.4	(52.0)	22.0
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	97.4	(95.6)	95.2	(91.5)	90.8	(65.5)	74.8
アウディジャパン*6	97.1	(95.6)	91.5	(87.5)	86.7	(61.1)	74.8
ボルボ・カー・ジャパン*7	95.1	(94.2)	98.9	(96.1)	97.7	(86.6)	20.9
FCA ジャパン*8	83.5	(80.8)	81.8	(77.4)	88.5	(74.8)	59.8

*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令和 3 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、令和 2 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令和2年度届出分の平均改修率（対象台数）及び令和2年度届出分の対象台数に占める割合を表8-10に示す。

表 9-10 タカタ製エアバッグの令和元年度届出分の平均改修率（対象台数）及び令和2年度届出分の対象台数に占める割合（令和元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	令和3年3月末時点での平均改修率（%）		タカタ製エアバッグが 令和元年度届出分に 占める対象台数の割合 （%）
	タカタ製エアバッグの 令和元年度届出分（対象台数）	R2年度 届出分	
トヨタ自動車	63.1 (181千台)	74.7	10.9
本田技研工業	89.5 (506千台)	73.5	59.8
マツダ株式会社	80.6 (33千台)	78.0	21.2
SUBARU	44.8 (13千台)	84.6	2.9
ビー・エム・ ダブリュー	42.7 (46千台)	50.2	31.9
アウディ	76.8 (5千台)	61.1	7.4

10. 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令和3年3月末現在の平成28年から令和2年までの初度登録年別の保有車両数を表10-1及び図10-1に示す。

表 10-1 平成 28 年から令和 2 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				
	H28	H29	H30	R1	R2
国産車（台）	2,694,903	2,948,220	2,927,703	2,961,067	2,619,785
輸入車（台）	328,405	345,002	360,205	351,857	325,408

*1：自動車保有車両数については、令和3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。

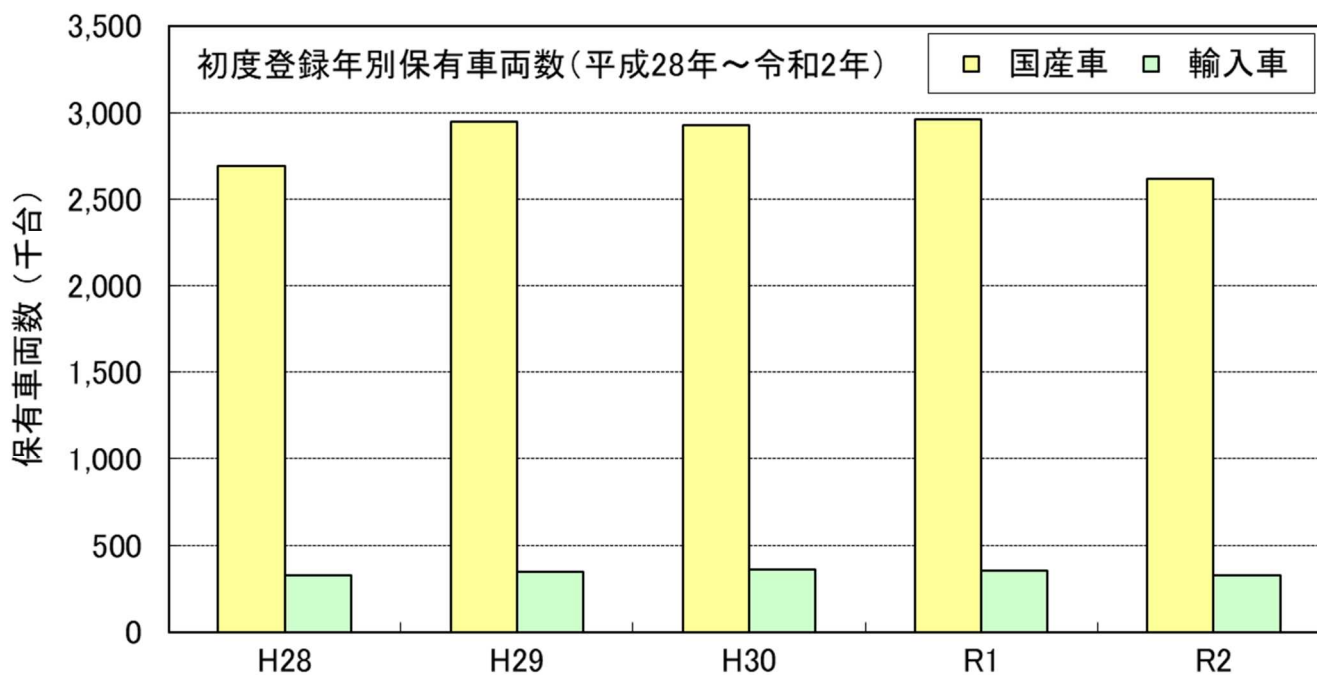


図 10-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（平成 28 年～令和 2 年）

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”
<https://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”
https://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”
https://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”
https://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！）令和元年度届出内容の分析結果について”
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/r01recallbunseki.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 30 年度届出内容の分析結果について”
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h30recallbunseki.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 29 年度届出内容の分析結果について”
<https://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”
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h28recallbunseki.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>