

令和3年度リコール届出内容の
分析結果について

令和5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.....	7
(1) 車種（用途）別のリコール率（5 カ年リコール率）.....	7
(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）.....	8
1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数.....	9
1.4 装置別リコール届出件数・割合.....	13
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.....	18
(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.....	18
(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.....	22
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.....	27
1.7 プログラム変更を対策とするリコールの届出状況.....	32
2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況	35
2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合.....	35
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.....	41
(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.....	41
(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.....	45
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.....	49
(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.....	49
(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.....	53
2.4 不具合発生原因別の届出事例.....	57
(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.....	57
(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.....	69
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	80
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間.....	80
(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.....	80
(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）.....	89
(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）.....	92
(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）.....	95
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.....	98
(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.....	98
(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）.....	105

(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）	108
(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）	111
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	114
(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	114
(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	122
4. リコール届出対象車両の改修状況	127
5. 特定後付装置のリコール届出	128
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	129
7. 令和3年度におけるリコール届出状況の考察	146
7.1 各種集計結果	146
(1) リコール届出件数と対象台数の推移	146
(2) リコール率の推移	147
(3) 車種（用途）別の推移	148
(4) 装置別の推移	149
(5) 電気自動車及びハイブリッド自動車の推移	152
(6) 先進安全自動車（ASV）の推移	153
(7) プログラム変更を対策とするリコール届出の推移	154
(8) 不具合発生原因別の推移	154
(9) 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間の推移	156
(10) 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	159
(11) 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出の推移	162
(12) リコール届出対象車両の改修状況の推移	162
(13) 特定後付装置の推移	163
7.2 考察	164
8. 参考調査1 リコール届出件数及び対象台数の推移	165
8.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）	165
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	170
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	172
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	172
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	178
(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	178
(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	184

9.3	届出者別リコール対象車両の改修状況.....	188
10.	参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数.....	190

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3年度のリコール届出件数は、369件（国産車195件、輸入車174件）であり、前年度に比べ15件減少（対前年度比3.9%減、国産車同3件減（1.5%減）、輸入車12件減（6.5%減）している。また、リコール対象台数は、4,257,931台（国産車3,958,470台、輸入車299,461台）であり、前年度に比べ2,352,626台減少（対前年度比35.6%減、国産車同（2,140,940台減（35.1%減）、輸入車同（211,686台減（41.4%減））している。なお、届出件数及び対象台数は令和4年3月末時点のものである（以下同じ）。

令和3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3年度のリコール届出件数は、過去10年間で5番目に多い数値となっているが、リコール届出台数は過去10年間で最も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年度に続き、令和3年度でも続けて減少し、減少傾向に転じている。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年度に続き、令和3年度でも続けて減少し、減少傾向に転じている。

国産車におけるリコール届出件数は、過去10年間で令和3年度が最も少ない195件となった。また、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213件であり、過去10年間では平成24年～令和元年は200件台で推移していたものが、令和2年で198件、令和3年で195件と2年連続で200件を切ることとなった。リコール対象台数については、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24年度が最も少なく91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ったが、令和3年度は12件の減少となった。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3年度は前年度に比べ41.4%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。

これらのことより、令和3年度はリコール届出件数、対象台数共に減少傾向となっており、特に対象台数については大きく数値を減らしており、リコール届出1件あたりの対象台数については国産車、輸入車共に過去10年間で最も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*1（平成 24 年度～令和 3 年度）*1

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)
H24	217	5,413,308	91	201,696	308	5,615,004
H25	201	7,717,800	102	264,431	303	7,982,231
H26	204	9,123,856	151	440,183	355	9,564,039
H27	232	18,649,465	136	341,676	368	18,991,141
H28	224	15,183,398	140	664,022	364	15,847,420
H29	204	7,199,684	173	511,917	377	7,711,601
H30	230	7,244,389	178	973,033	408	8,217,422
R1	229	9,889,429	186	645,063	415	10,534,492
R2	198	6,099,410	186	511,147	384	6,610,557
R3	195	3,958,470	174	299,461	369	4,257,931

*1：令和 4 年 3 月に過去複数のリコールに対し対象台数の訂正があり、過去のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

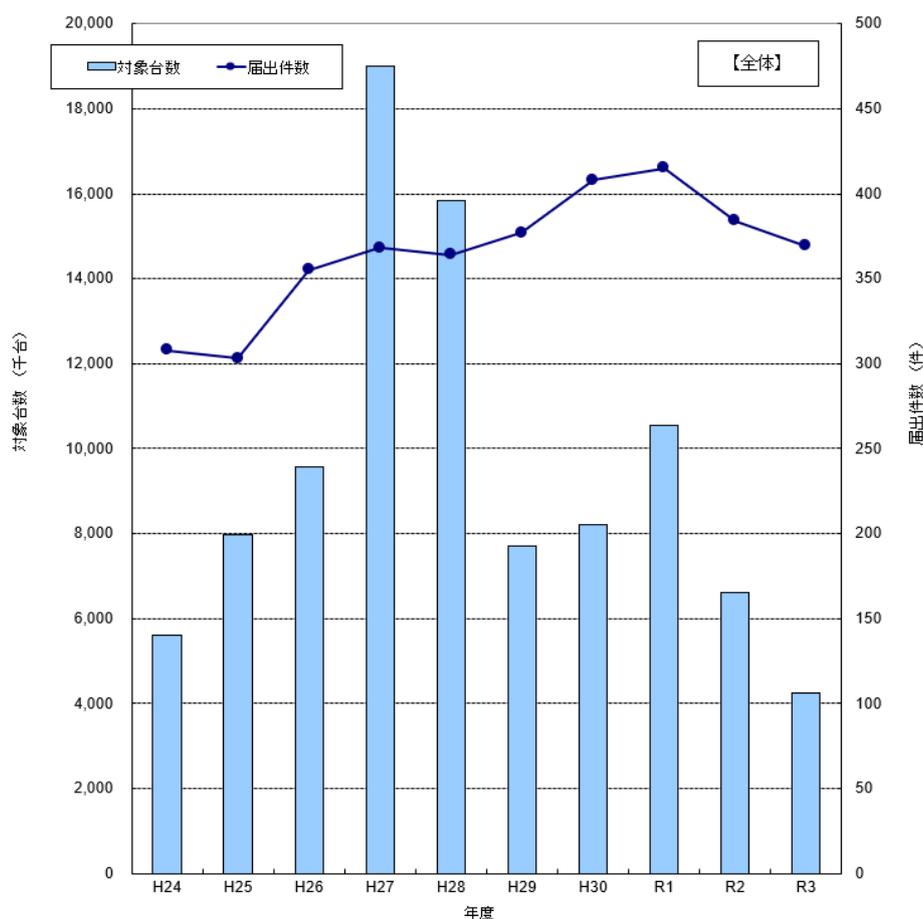


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 24 年度～令和 3 年度）

「全体」

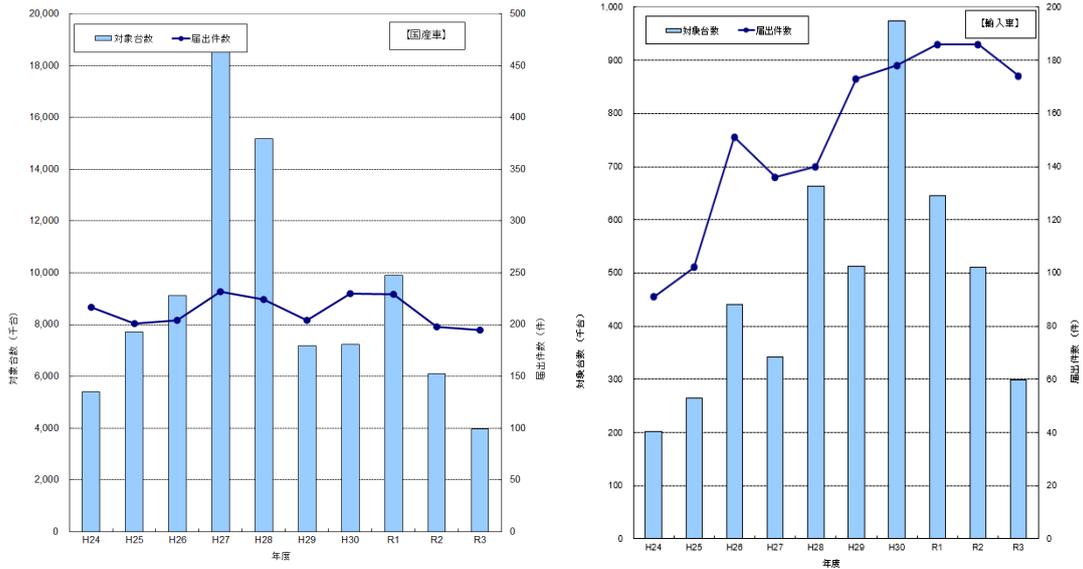


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 24 年度～令和 3 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」

対象台数が大きく増減する理由として、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 3 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 3 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 3 件（国産車 0 件、輸入車 3 件）であり、前年度に比べ 2 件増加している。また、リコール対象台数は、「全体」で 21,010 台（国産車 0 台、輸入車 21,010 台）であり、前年度に比べ 20,784 台増加している。

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 3 年度は前年度と同様に 0 件であった。

輸入車におけるタカタ製エアバッグのリコール届出について、届出件数は平成 30 年度が最も多く 17 件、対象台数は平成 28 年度が最も多く約 52 万台であるのに対し、令和 3 年度は届出件数が 3 件、対象台数は約 2 万台であり、件数台数共に減少傾向にあるといえる。

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*2（平成 24 年度～令和 3 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)
H24	0	0	0	0	0	0
H25	4	723,579	4	14,278	8	737,857
H26	15	2,054,099	7	144,483	22	2,198,582
H27	33	9,438,502	16	111,762	49	9,550,264
H28	29	5,692,044	15	524,748	44	6,216,792
H29	9	737,840	11	131,094	20	868,934
H30	9	573,118	17	69,474	26	642,592
R1	7	723,068	11	69,728	18	792,796
R2	0	0	1	226	1	226
R3	0	0	3	21,010	3	21,010
前年度比較	±0	±0	+2	+20,784	+2	+20,784

*1：国土交通省ウェブサイト

「自動車のリコール・不具合情報（クルマの異常を連ラクダ!）」
タカタ製エアバッグに関するお知らせ



https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/recallinfo_000.html

*2：令和 4 年 3 月に過去複数のリコールに対し対象台数の訂正があり、過去のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

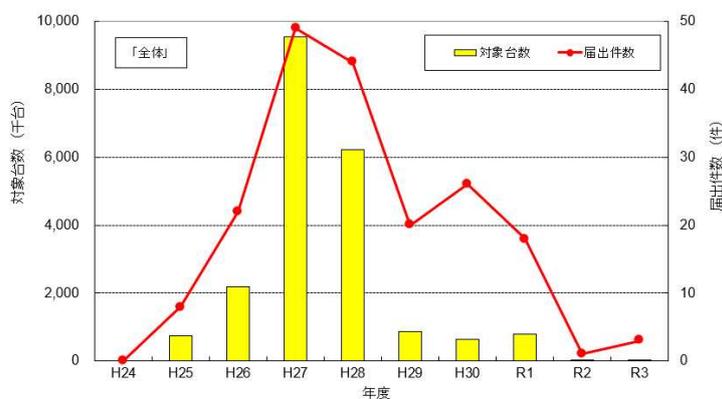


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 24 年度～令和 3 年度）

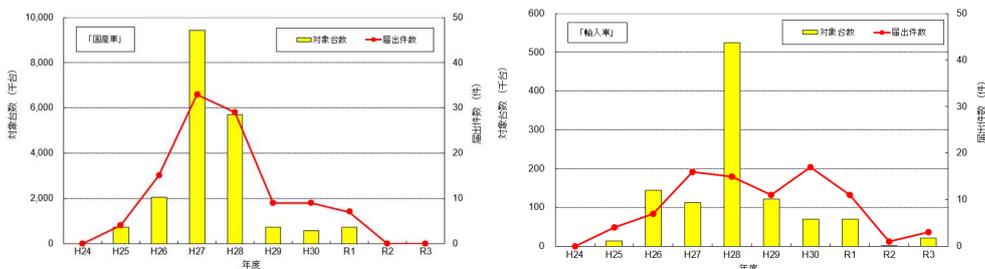


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 24 年度～令和 3 年度）

令和4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4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98.5%、国産98.8%、輸入車90.7%となっている。なお、令和3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40.8%、国産車は該当リコール届出なし、輸入車40.8%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4年9月末で6.8万台となっている。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62,618件（概算値）*1となっている。

令和3年度に届出されたタカタ製エアバッグの改修率は40.8%であるが、タカタ製エアバッグの全ての改修率は98.5%となっており、昨年度に比べ0.5%上昇している。

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4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 (%)
H24	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
H25	723,579	723,579	100.0	14,278	14,278	100.0	737,857	737,857	100.0
H26	2,054,099	2,036,674	99.2	144,483	144,483	100.0	2,198,582	2,181,157	99.2
H27	9,438,502	9,333,997	98.9	111,762	106,931	95.7	9,550,264	9,440,928	98.9
H28	5,692,044	5,630,265	98.9	327,963	287,180	87.6	6,020,007	5,917,445	98.3
H29	737,840	727,550	98.6	131,094	123,165	93.5	868,934	850,715	97.9
H30	573,118	556,854	97.2	69,474	64,957	93.5	642,592	621,811	96.8
R1	723,068	698,169	96.6	69,728	58,040	83.2	792,796	756,209	95.4
R2	0	0	-	226	96	42.5	226	96	42.5
R3	0	0	-	21,010	8,562	40.8	21,010	8,562	40.8
合計	19,942,250	19,707,088	98.8	890,018	807,692	90.8	20,832,268	20,514,780	98.5

*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 29 年度から令和 3 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。

令和元年度の上位 10 件の平均対象台数が、過去 5 年間で最も多くなっているが、これは完成検査における不適切な取扱いによる 200 万台を超えるリコール届出があった影響が大きい。前述したタカタ製エアバッグのリコール届出については、平成 29 年以降においては上位 10 件に入る届出はあるものの、与える影響は減少しており、平成 28 年度以前から対象台数が大きく減少した要因であったといえる。

なお、タカタ製エアバッグの対象台数が多くなった理由としては、当該不具合部品を共通部品として各メーカーが他車種に渡り多く採用していたことが対象台数の増加につながったものと考えられる。

令和 3 年度では上位 10 件を含めた平均対象台数が過去 5 年で最も少なく、上位 10 件を除いた平均対象台数では令和 2 年度に次ぎ 2 番目に少ない台数となっている。これは令和 2 年度に続き、大規模なリコールが無かったことが要因であるといえる。

表 1-4 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 29 年度～令和 3 年度）

項目		H29	H30	R1	R2	R3
リコール届出上位 10 件の対象台数 (台)	1	1,104,296	1,249,662	2,014,343	969,800	956,221
	2	622,348	553,870	1,575,379	767,501	302,097
	3	519,651	507,118	745,372	624,105	188,378
	4	499,765	461,216	522,354	610,496	160,435
	5	390,222	306,728	517,316	456,603	137,449
	6	316,759	298,445	494,546	353,578	129,469
	7	299,556	265,479	491,345	343,877	111,842
	8	265,008	235,293	418,929	250,284	111,611
	9	249,473	234,184	377,654	210,363	98,587
	10	222,261	232,708	185,902	140,682	96,560
上位 10 件の 平均対象台数 (台)		448,934	434,470	734,314	472,729	229,264
上位 10 件が対象台数合計 で占める割合		58.3%	52.9%	69.7%	71.5%	53.8%
上位 10 件を含めた 平均対象台数 (台)		21,155	20,141	25,384	17,215	11,539
上位 10 件を除いた 平均対象台数 (台)		9,076	9,730	7,880	5,035	5,474

* : 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。

1.2 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29年度から令和3年度におけるリコール届出の対象台数の累計を令和4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1-5に示す。

車種（用途）合計区分の5カ年リコール率は、全体で45.4%となっており、国産車で44.5%、輸入車で58.9%となっている。

表1-5 車種（用途）別の5カ年リコール率（平成29年度～令和3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	259	15,175	34,801	43.6
	輸入車	741	2,632	4,216	62.4
	全体	1,000	17,796	39,017	45.6
貨物車	国産車	327	3,417	6,041	56.6
	輸入車	13	22	88	25.1
	全体	340	3,439	6,129	56.1
軽自動車* ³	国産車	112	14,750	31,307	47.1
	輸入車	0	0	2	0.0
	全体	112	14,750	31,308	47.1
二輪車* ⁴	国産車	83	530	3,292	16.1
	輸入車	93	281	579	48.6
	全体	176	811	3,871	21.0
その他* ⁵	国産車	420	520	1,754	29.6
	輸入車	51	4	96	4.5
	全体	471	524	1,850	28.3
車種（用途）合計	国産車	1,201	34,392	77,195	44.6
	輸入車	898	2,939	4,980	59.0
	全体	2,099	37,331	82,175	45.4

*1：届出件数及び対象台数については、リコール届出が複数の車種（用途）に跨る場合には区分毎に集計しているため、国土交通省における報道発表資料の届出件数及び対象台数より多くなる。

*2：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会による令和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 29 年度から令和 3 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 1-6 に示す。

表 1-6 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 29 年度～令和 3 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 (%)
H29	377	7,711	81,563	9.5
H30	408	8,217	81,789	10.0
R1	415	10,534	81,846	12.9
R2	384	6,611	82,078	8.1
R3	369	4,258	82,175	5.2

*1：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会の集計（小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く。）から求めた。

また、米国における 2017 年から 2021 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 1-7 に示す。

表 1-7 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（2017 年～2021 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 (%)
2017	810	30,727	268,799	11.4
2018	912	29,445	272,481	10.8
2019	880	38,597	273,602	14.1
2020	786	31,625	276,491	11.4
2021	987	28,868	275,924	10.5

*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 29 年度から令和 3 年度までのリコール届出について、車種（用途）別に区分し、届出件数、対象台数及びそれらの割合を表 1-8 に示す。なお、表 1-8 に記載の「5 カ年平均」とは、平成 29 年度から令和 3 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 1-5 及び図 1-6 に、対象台数とその割合をグラフにしたものを図 1-7 及び図 1-8 に示す。

令和 3 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 385 件であり、前年度の 403 件と比べて 18 件減少（対前年度比約 4.5%減）しており、5 カ年平均 420 件と比べて 35 件少なくなっている。対象台数の合計は、4,258 千台であり、前年度の 6,611 千台と比べて 2,353 千台減少（同約 35%減）しており、5 カ年平均 7,464 千台と比べて 3,206 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 185 件であり、前年度の 196 件と比べると 11 件減少（同約 5%減）しており、対象台数は 1,487 千台であり前年度の 1,518 千台と比べると 31 千台減少（同約 2%減）している。軽乗用車の届出件数は 14 件であり、前年度の 17 件と比べ 3 件減少（同約 17%減）しており、対象台数は 1,528 千台で前年度の 3,419 千台から 1,891 千台減少（同約 55%減）している。また、普通・小型貨物車においては、届出件数が 66 件で前年度の 52 件と比べて 14 件増加（同約 27%増）しているが、5 カ年平均 68 件と比べると 2 件少なくなっている。なお、対象台数は 601 千台で前年度の 354 千台から 247 千台増加（同約 70%増）している。乗合車の届出件数は 12 件であり、前年度の 18 件と比べ 6 件減少（同約 33%減）しており、対象台数は 10 千台で前年度の 27 千台から 17 千台減少（同約 63%減）している。軽貨物車において届出件数は 6 件であり、前年度の 5 件と比べ 1 件増加（同約 20%増）しており、5 カ年平均 6 件と同数となっている。対象台数は 382 千台で前年度の 1,108 千台から 726 千台減少（同約 65%減）している。特殊車の届出件数は 47 件であり、前年度の 58 件から 11 件減少（同約 19%減）しているが、対象台数は 98 千台で前年度の 29 千台から 69 千台増加（同約 237%増）しており、5 カ年平均 63 千台と比べても、35 千台多くなっている。二輪車の届出件数は 37 件であり、前年度の 39 件に比べ 2 件減少（同約 5%減）しているが、対象台数 148 千台は前年度の 144 千台から 4 千台増加（同約 2%増）しているが、5 カ年平均 162 千台と比べると、14 千台少なくなっている。その他の届出件数は 18 件であり、前年度の 18 件と同数であり、対象台数は 5 千台で前年度の 11 千台から 6 千台減少（同約 54%減）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 211 件であり、前年度の 216 件と比べて 5 件減少（同約 2%減）しており、5 カ年平均の 240 件と比べて 29 件少なくなっている。対象台数は 3,958 千台であり、前年度の 6,099 千台と比べて 2,141 千台減少（同約 35%減）しており、5 カ年平均 6,878 千台と比べて 3,270 千台少なくなっている。

これらについては、国産車、輸入車別にみたところにおいても、全体的に減少傾向であり突出している車種（用途）もなく、令和 3 年度のリコール届出件数・対象台数が直近 5 年の中で最も少なく、傾向的なリコール届出もなかったことを表している。

表 1-8 車種（用途）別届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

車種(用途)			国産車							輸入車							全体						
			H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均			
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	54	56	68	42	39	52	145	143	153	154	146	148	199	199	221	196	185	200		
			(%)	23.0	21.3	24.6	19.4	18.5	21.6	83.8	79.9	82.3	82.4	83.9	82.4	48.8	45.0	47.8	48.6	48.1	47.6		
	対象台数	(千台)	3,966	4,398	4,548	1,015	1,248	3,035	499	778	613	503	240	526	4,465	5,175	5,160	1,518	1,487	3,561			
		(%)	55.1	60.7	46.0	16.6	31.5	44.1	97.5	79.9	95.0	98.4	80.0	89.5	57.9	63.0	49.0	23.0	34.9	47.7			
	軽	届出件数	(件)	19	10	20	17	14	16	0	0	0	0	0	0	19	10	20	17	14	16		
			(%)	8.1	3.8	7.2	7.9	6.6	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.7	2.3	4.3	4.2	3.6	3.8		
対象台数	(千台)	1,591	1,581	3,962	3,419	1,528	2,416	0	0	0	0	0	0	1,591	1,581	3,962	3,419	1,528	2,416				
	(%)	22.1	21.8	40.1	56.1	38.6	35.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.6	19.2	37.6	51.7	35.9	32.4				
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	58	81	74	50	64	65	1	4	4	2	2	3	59	85	78	52	66	68		
			(%)	24.7	30.8	26.8	23.1	30.3	27.2	0.6	2.2	2.2	1.1	1.1	1.4	14.5	19.2	16.9	12.9	17.1	16.2		
	対象台数	(千台)	863	900	702	353	600	683	0	3	17	1	1	4	863	903	719	354	601	688			
		(%)	12.0	12.4	7.1	5.8	15.1	9.9	0.1	0.3	2.6	0.2	0.3	0.8	11.2	11.0	6.8	5.4	14.1	9.2			
	軽	届出件数	(件)	8	5	8	5	6	6	0	0	0	0	0	0	8	5	8	5	6	6		
			(%)	3.4	1.9	2.9	2.3	2.8	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	1.1	1.7	1.2	1.6	1.5		
対象台数	(千台)	649	38	493	1,108	382	534	0	0	0	0	0	0	649	38	493	1,108	382	534				
	(%)	9.0	0.5	5.0	18.2	9.6	7.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.4	0.5	4.7	16.8	9.0	7.1				
乗合車	届出件数	(件)	18	18	25	16	10	17	3	1	0	2	2	2	21	19	25	18	12	19			
		(%)	7.7	6.8	9.1	7.4	4.7	7.2	1.7	0.6	0.0	1.1	1.1	0.9	5.1	4.3	5.4	4.5	3.1	4.5			
対象台数	(千台)	19	44	45	27	10	29	0	0	0	0	0	0	19	44	45	27	10	29				
	(%)	0.3	0.6	0.5	0.4	0.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.5	0.4	0.4	0.2	0.4				
特殊車	届出件数	(件)	46	53	42	51	40	46	5	8	7	7	7	7	51	61	49	58	47	53			
		(%)	19.6	20.2	15.2	23.6	19.0	19.3	2.9	4.5	3.8	3.7	4.0	3.8	12.5	13.8	10.6	14.4	12.2	12.7			
対象台数	(千台)	63	85	37	28	97	62	0	0	1	2	1	1	63	85	38	29	98	63				
	(%)	0.9	1.2	0.4	0.5	2.5	0.9	0.0	0.0	0.2	0.3	0.2	0.1	0.8	1.0	0.4	0.4	2.3	0.8				
二輪車*1	届出件数	(件)	9	20	12	20	22	17	19	22	18	19	15	19	28	42	30	39	37	35			
		(%)	3.8	7.6	4.3	9.3	10.4	6.9	11.0	12.3	9.7	10.2	8.6	10.3	6.9	9.5	6.5	9.7	9.6	8.4			
対象台数	(千台)	40	176	85	139	90	106	12	192	14	5	58	56	52	368	99	144	148	162				
	(%)	0.6	2.4	0.9	2.3	2.3	1.5	2.4	19.7	2.2	1.0	19.4	9.6	0.7	4.5	0.9	2.2	3.5	2.2				
その他*2	届出件数	(件)	23	20	27	15	16	20	0	1	4	3	2	2	23	21	31	18	18	22			
		(%)	9.8	7.6	9.8	6.9	7.6	8.4	0.0	0.6	2.2	1.6	1.1	1.1	5.6	4.8	6.7	4.5	4.7	5.3			
対象台数	(千台)	8	22	18	11	5	13	0	0	0	0	0	0	8	22	18	11	5	13				
	(%)	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2				
合計*3	届出件数	(件)	235	263	276	216	211	240	173	179	186	187	174	180	408	442	462	403	385	420			
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100			
	対象台数	(千台)	7,199	7,244	9,889	6,099	3,958	6,878	512	973	645	511	299	588	7,710	8,217	10,534	6,611	4,258	7,466			
		(%)	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。

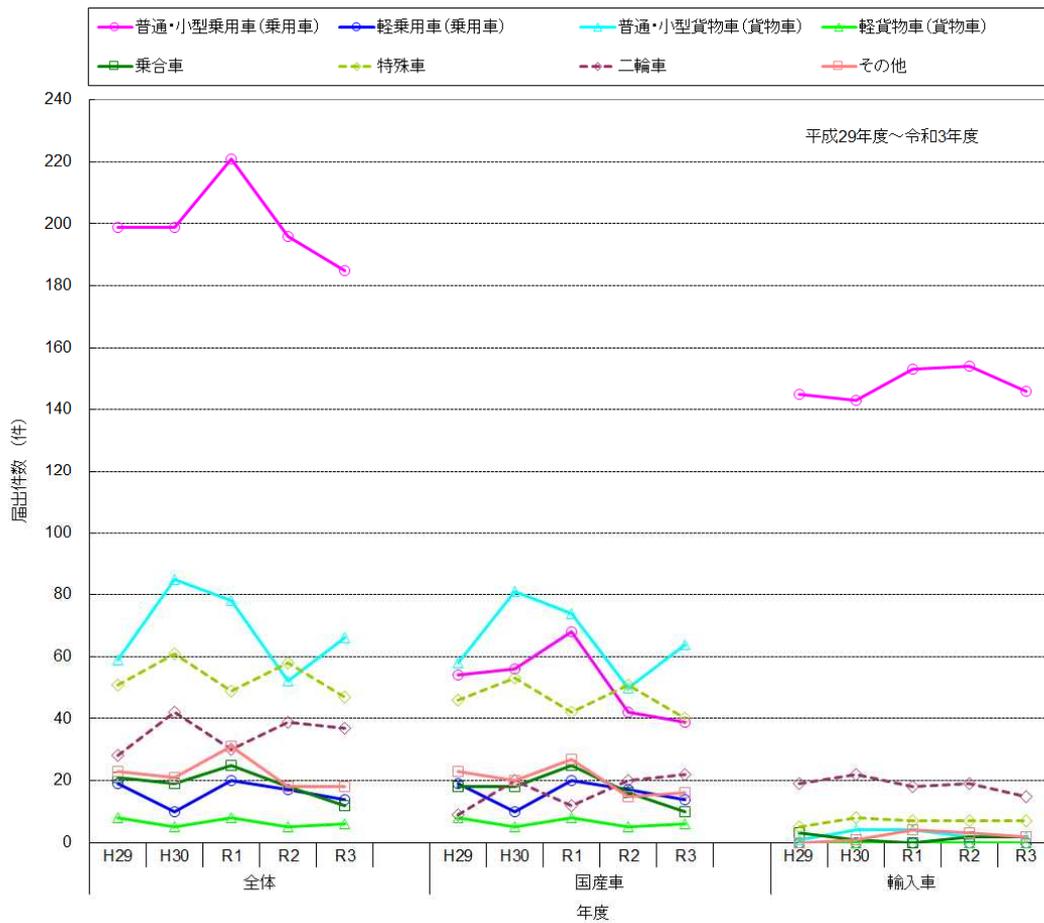


図 1-5 車種（用途）別の届出件数（平成 29 年度～令和 3 年度）

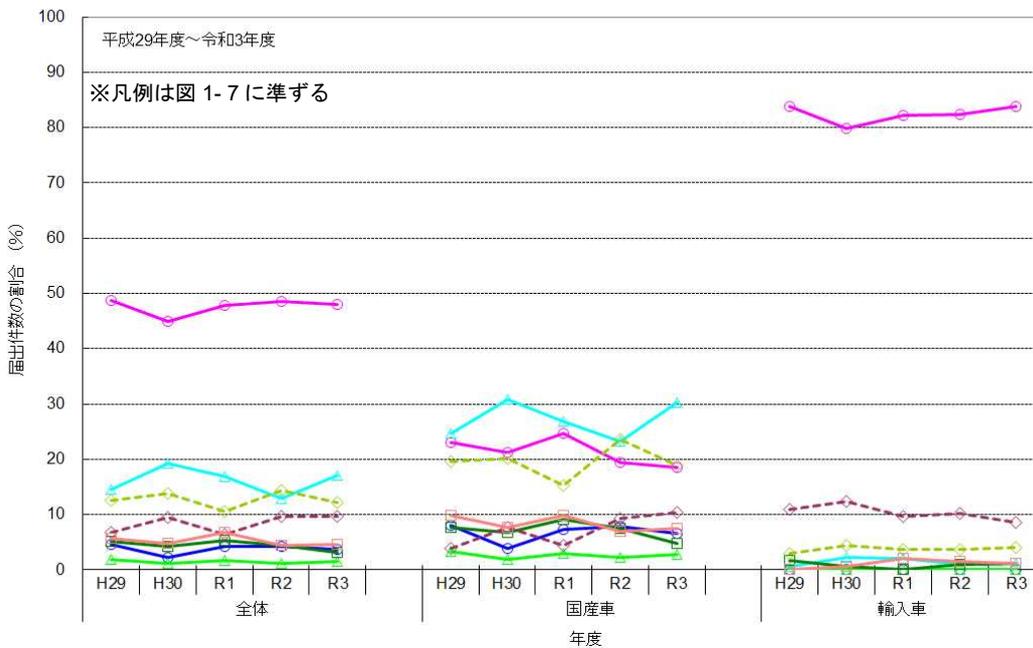


図 1-6 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 29 年度～令和 3 年度）

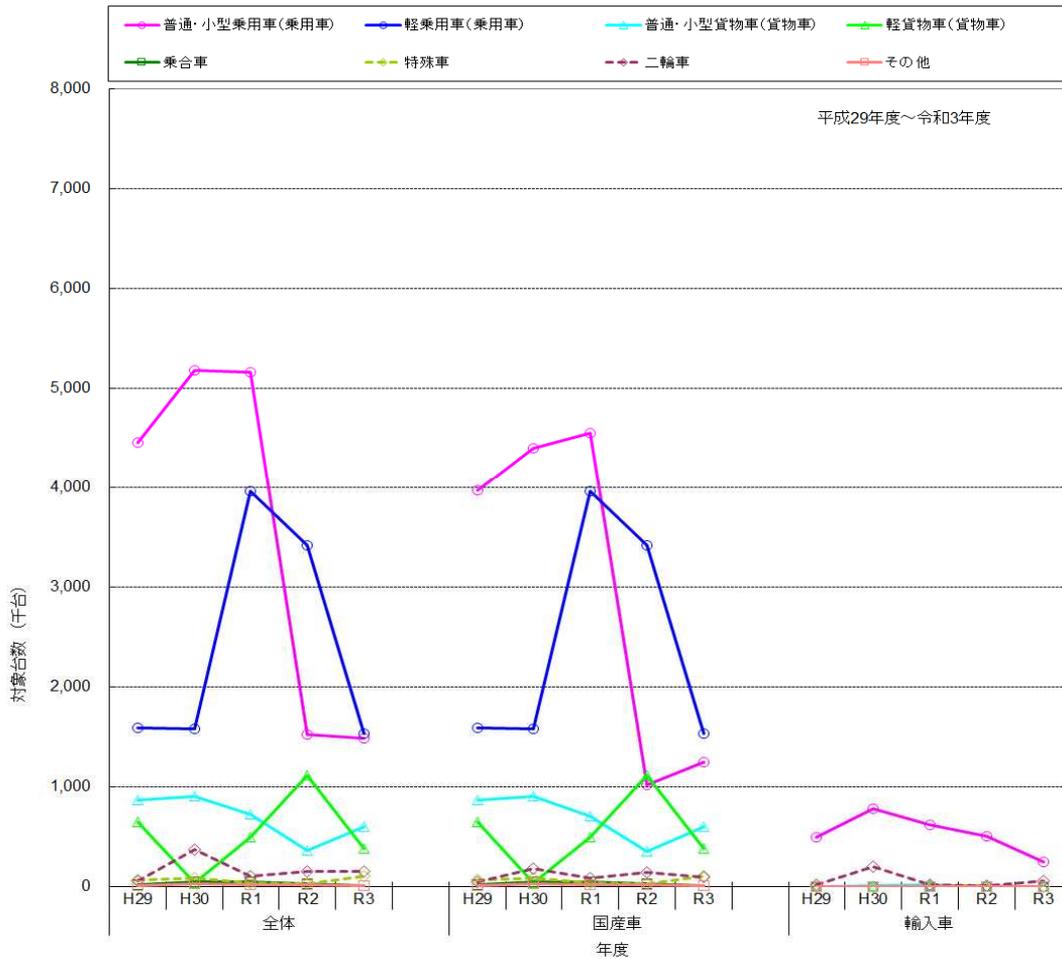


図 1-7 車種（用途）別の対象台数（平成 29 年度～令和 3 年度）

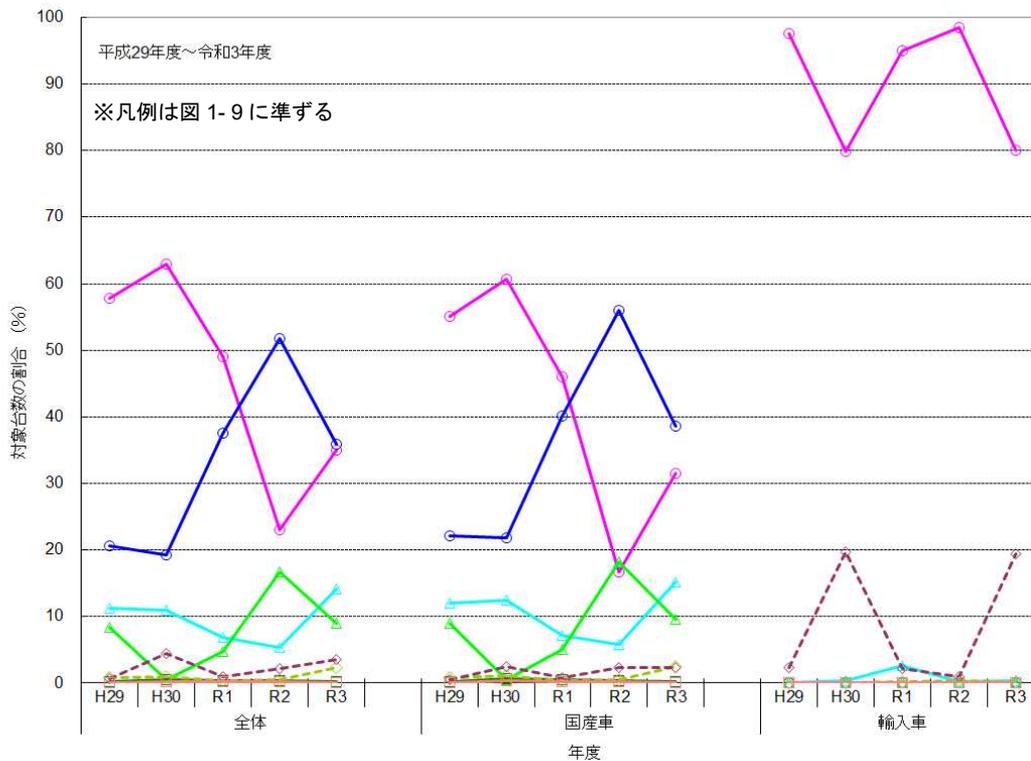


図 1-8 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 29 年度～令和 3 年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

平成 29 年度から令和 3 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 1-9 に示し、それをグラフにしたものを、「全体」は図 1-9 及び図 1-10 に、国産車は図 1-11 及び図 1-12 に、「輸入車」は図 1-13 及び図 1-14 にそれぞれ示す。

令和 3 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 394 件であり、前年度の 405 件と比べ 11 件減少（対前年度比約 2%減）した。国産車については 217 件であり、前年度の 215 件と比べて 2 件増加（同約 1%増）しており、輸入車については 177 件で、前年度の 190 件と比べて 13 件減少（同約 6%減）している。

令和 3 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 62 件であり、前年度の 72 件から 10 件減少（同約 14%減）している。次いで多かった装置は「制動装置」であり、届出件数は 43 件で前年度の 34 件から 9 件増加（同約 26%増）している。3 番目に多かったのは「燃料装置」で届出件数が 35 件であり、前年度の 42 件から 7 件減少（同約 17%減）している。4 番目は「電気装置」で届出件数は 28 件で、前年度の 42 件から 14 件減少（同約 33%減）している。これら上位 4 装置で合計 168 件となり届出件数の「全体」の約 42%を占めている。

令和 3 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 30 件で最も多く、。次いで「制動装置」の 22 件、後には「灯火装置」の 20 件、「電気装置」「燃料装置」がそれぞれ 19 件と続く。全体での上位 4 装置が国産車にて占める割合は 41%であった。

輸入車の装置別届出件数についてみると、同じく「原動機」が最も多く 32 件であり、次いで「制動装置」の 21 件、後には「燃料装置」の 16 件、「乗車装置」の 15 件と続く。全体での上位 4 装置が輸入車にて占める割合は 47%であった。

表 1-9 装置別の届出件数及びその割合（平成 29 年度～令和 3 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					
			H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
原動機	届出件数	(件)	38	43	33	28	30	34	21	18	29	44	32	29	59	61	62	72	62	63
		(%)	16.2	16.4	13.8	13.0	13.8	14.7	11.1	9.4	14.7	23.2	18.1	15.3	13.9	13.5	14.2	17.8	15.7	15.0
動力伝達装置	届出件数	(件)	20	35	30	23	11	24	10	13	25	21	10	16	30	48	55	44	21	40
		(%)	8.5	13.4	12.6	10.7	5.1	10.2	5.3	6.8	12.7	11.1	5.6	8.4	7.1	10.6	12.6	10.9	5.3	9.4
電気装置	届出件数	(件)	36	27	26	27	19	27	10	19	22	15	9	15	46	46	48	42	28	42
		(%)	15.3	10.3	10.9	12.6	8.8	11.6	5.3	9.9	11.2	7.9	5.1	7.9	10.8	10.2	11.0	10.4	7.1	9.9
燃料装置	届出件数	(件)	14	20	26	21	19	20	22	18	15	21	16	18	36	38	41	42	35	38
		(%)	6.0	7.6	10.9	9.8	8.8	8.6	11.6	9.4	7.6	11.1	9.0	9.7	8.5	8.4	9.4	10.4	8.9	9.1
制動装置	届出件数	(件)	21	23	32	18	22	23	21	18	14	16	21	18	42	41	46	34	43	41
		(%)	8.9	8.8	13.4	8.4	10.1	9.9	11.1	9.4	7.1	8.4	11.9	9.5	9.9	9.1	10.6	8.4	10.9	9.8
車枠・車体	届出件数	(件)	18	28	15	15	18	19	9	12	11	17	6	11	27	40	26	32	24	30
		(%)	7.7	10.7	6.3	7.0	8.3	8.0	4.8	6.3	5.6	8.9	3.4	5.8	6.4	8.8	6.0	7.9	6.1	7.1
灯火装置	届出件数	(件)	11	8	15	22	20	15	9	8	13	8	7	9	20	16	28	30	27	24
		(%)	4.7	3.1	6.3	10.2	9.2	6.5	4.8	4.2	6.6	4.2	4.0	4.8	4.7	3.5	6.4	7.4	6.9	5.7
排出ガス発散防止装置	届出件数	(件)	10	16	10	12	15	13	2	20	2	8	6	8	12	36	12	20	21	20
		(%)	4.3	6.1	4.2	5.6	6.9	5.4	1.1	10.5	1.0	4.2	3.4	4.0	2.8	7.9	2.8	4.9	5.3	4.8
走行装置	届出件数	(件)	7	15	2	14	12	10	4	1	4	3	5	3	11	16	6	17	17	13
		(%)	3.0	5.7	0.8	6.5	5.5	4.3	2.1	0.5	2.0	1.6	2.8	1.8	2.6	3.5	1.4	4.2	4.3	3.2
乗車装置	届出件数	(件)	4	4	12	6	5	6	24	16	11	11	15	15	28	20	23	17	20	22
		(%)	1.7	1.5	5.0	2.8	2.3	2.7	12.7	8.4	5.6	5.8	8.5	8.2	6.6	4.4	5.3	4.2	5.1	5.1
かじ取装置	届出件数	(件)	8	6	4	8	10	7	11	8	12	6	5	8	19	14	16	14	15	16
		(%)	3.4	2.3	1.7	3.7	4.6	3.1	5.8	4.2	6.1	3.2	2.8	4.4	4.5	3.1	3.7	3.5	3.8	3.7
緩衝装置	届出件数	(件)	9	4	4	8	5	6	5	5	3	2	14	6	14	9	7	10	19	12
		(%)	3.8	1.5	1.7	3.7	2.3	2.6	2.6	2.6	1.5	1.1	7.9	3.1	3.3	2.0	1.6	2.5	4.8	2.8
その他	エアバッグ*2	届出件数	(件)	15	12	15	5	4	10	27	23	30	12	17	42	35	45	17	21	32
			(%)	6.4	4.6	6.3	2.3	1.8	4.4	14.3	12.0	15.2	6.3	9.6	11.5	9.9	7.7	10.3	4.2	5.3
その他	エアバッグ以外	届出件数	(件)	24	21	15	8	27	19	14	12	6	6	14	38	33	21	14	41	29
			(%)	10.2	8.0	6.3	3.7	12.4	8.1	7.4	6.3	3.0	3.2	7.9	5.5	9.0	7.3	4.8	3.5	10.4
合計	届出件数	(件)	235	262	239	215	217	234	189	191	197	190	177	189	424	453	436	405	394	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。

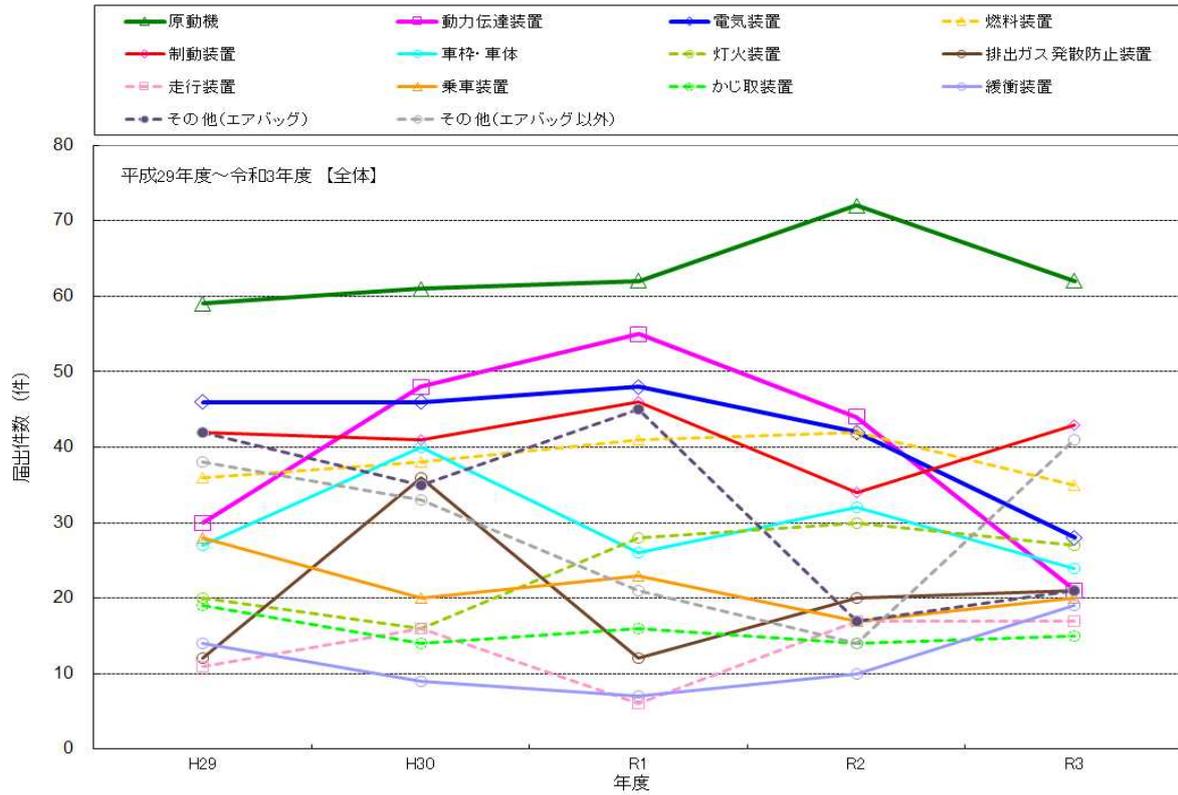


図 1-9 装置別の届出件数【全体】（平成 29 年度～令和 3 年度）

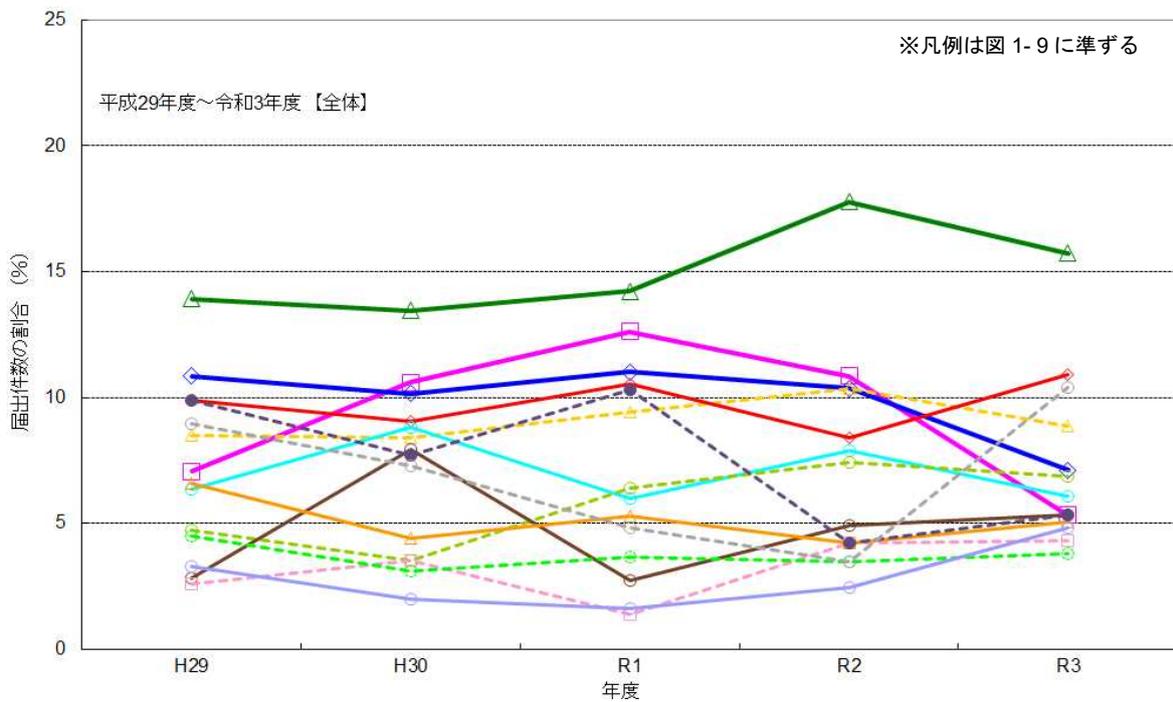


図 1-10 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 29 年度～令和 3 年度）

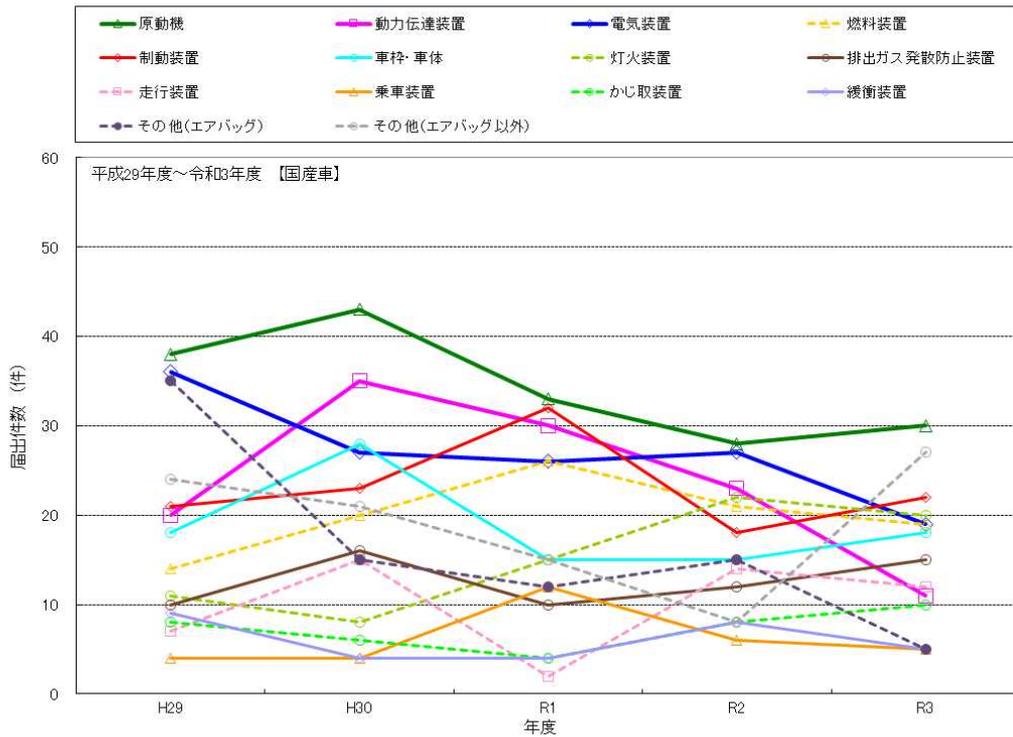


図 1-11 装置別の届出件数【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度）

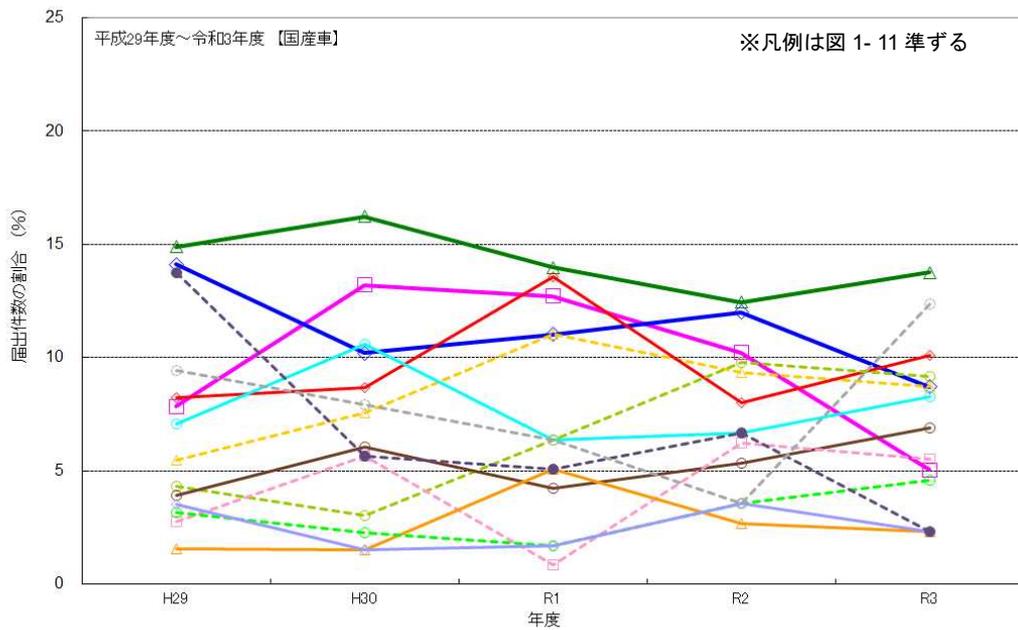


図 1-12 装置別の届出件数の割合【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度）

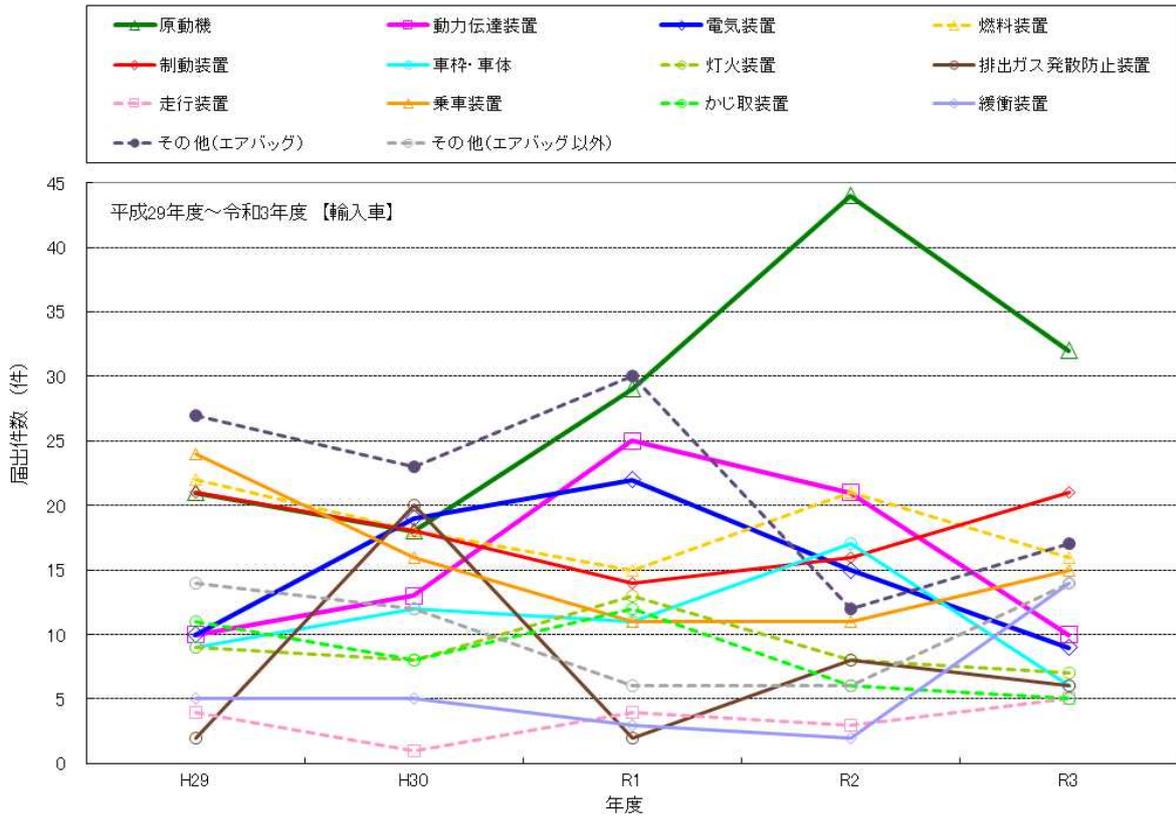


図 1-13 装置別の届出件数【輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

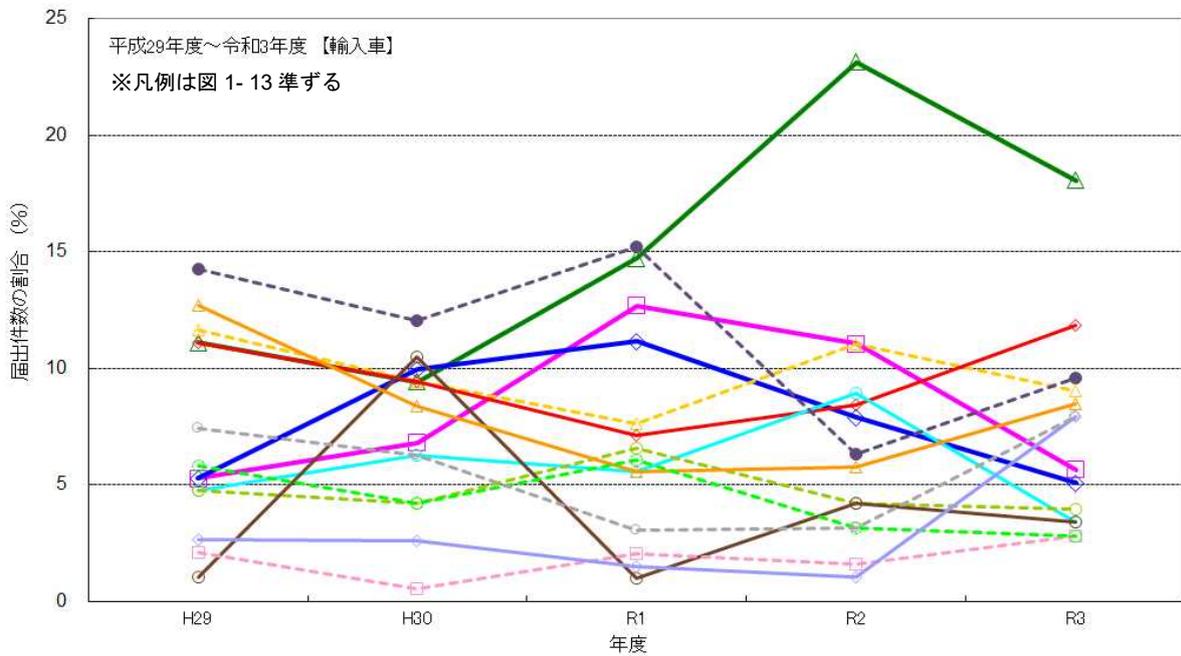


図 1-14 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

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 29 年度から令和 3 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 1-10 に示す。なお、表 1-10 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 1-10 をグラフにしたものを図 1-15 から図 1-18 にそれぞれ示す。

令和 3 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 11 件で、前年度と比べて 4 件増加している。国産車の届出件数は 7 件で、前年度と比べて 3 件増加している。また、輸入車の届出件数は 4 件で、前年度と比べて 1 件減少増加している。

令和 3 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 7 件であり、前年度と比べて 1 件増加しており、軽乗用車の届出件数は 1 件で前年度と同数であった。また、普通・小型貨物車については 2 件、乗合車については 1 件の届出があり、こちらについてはどちらも前年度 0 件からの増加となる。

続いて、対象台数についてみると、令和 3 年度の対象台数は 172 千台であり、前年度の 417 千台と比べて 245 千台減少している。また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 4.3%、国産車が 4.5%及び輸入車が 0.5%となっている。

*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 1-10 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29年度～令和3年度及び5カ年平均）

車種(用途)別				国産車						輸入車						全体					
				H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	6	5	5	3	3	4	2	1	4	3	4	3	8	6	9	6	7	7
			(%)	3.8	2.9	2.6	2.3	2.3	2.8	1.3	0.7	2.5	1.9	2.7	1.8	2.6	1.9	2.6	2.1	2.5	2.3
		対象台数	(千台)	224	1,823	556	292	143	608	3	0	0	0	1	1	227	1,824	556	293	145	609
		(%)	3.2	26.2	5.7	4.9	3.8	9.1	0.7	0.1	0.0	0.0	0.5	0.2	3.0	23.6	5.4	4.6	3.6	8.4	
	軽	届出件数	(件)	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1
			(%)	0.0	0.6	0.0	0.8	0.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.4	0.2
対象台数		(千台)	0	40	0	125	23	38	0	0	0	0	0	0	0	40	0	125	23	38	
	(%)	0.0	0.6	0.0	2.1	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	1.9	0.6	0.5		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	1
			(%)	0.0	1.2	0.5	0.0	1.5	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.3	0.0	0.7	0.3
		対象台数	(千台)	0	6	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	4	2
		(%)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	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)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	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)	6	8	6	4	7	6	2	1	4	3	4	3	8	9	10	7	11	9	
		(%)	3.8	4.7	3.1	3.1	5.3	3.9	1.3	0.7	2.5	1.9	2.7	1.8	2.6	2.8	2.8	2.4	3.9	2.9	
	対象台数	(千台)	224	1,870	557	417	171	648	3	0	0	0	1	1	227	1,870	557	417	172	649	
	(%)	3.2	26.9	5.7	7.0	4.5	9.7	0.7	0.1	0.0	0.0	0.5	0.2	3.0	24.2	5.4	6.5	4.3	9.0		
EV及びHV以外の車両を含む届出の合計	届出件数	(件)	157	170	195	130	133	157	149	148	157	158	150	152	306	318	352	288	283	309	
		(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	対象台数	(千台)	7,086	6,961	9,749	5,921	3,766	6,697	491	781	630	504	241	529	7,577	7,741	10,379	6,426	4,007	7,226	
	(%)	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。

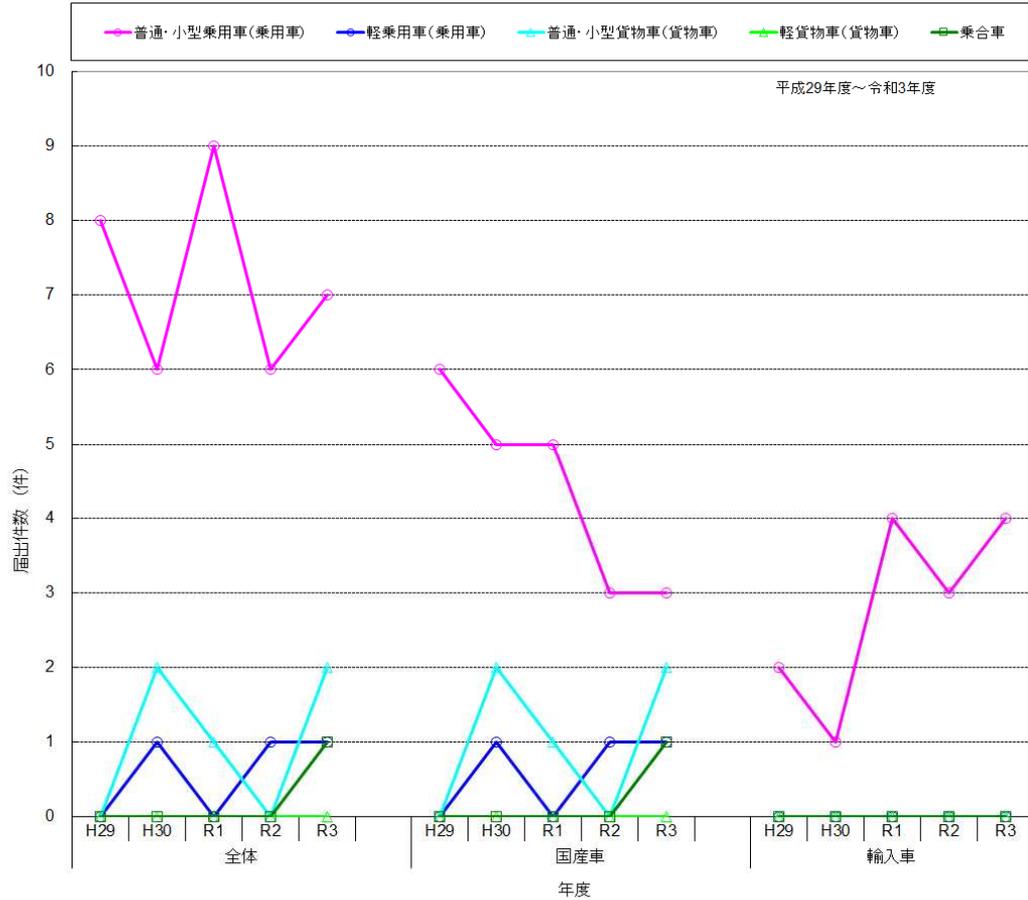


図 1-15 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数(平成29年度～令和3年度)

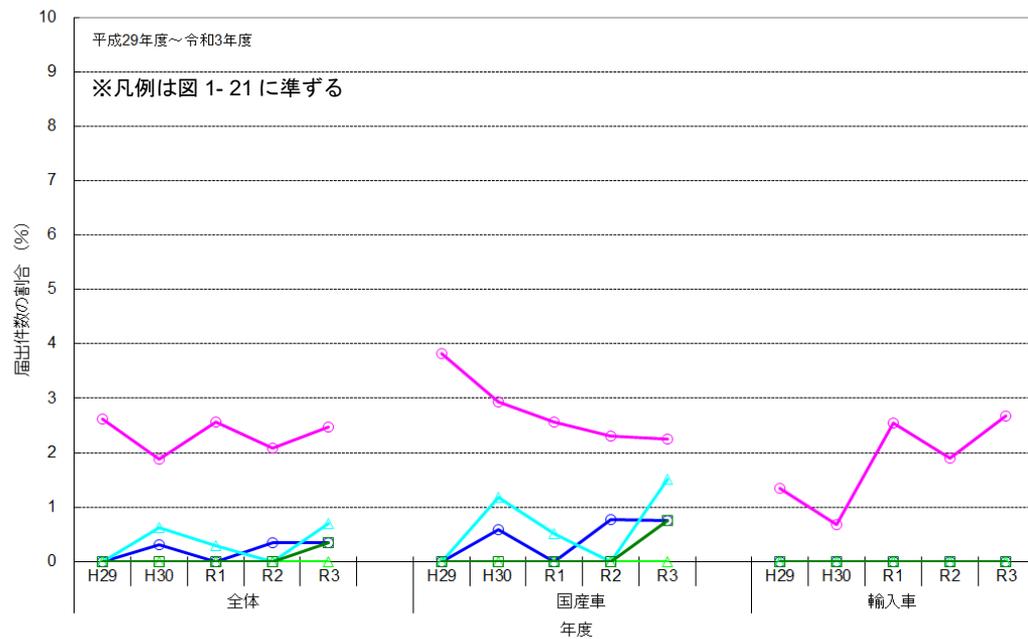


図 1-16 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数の割合(平成29年度～令和3年度)

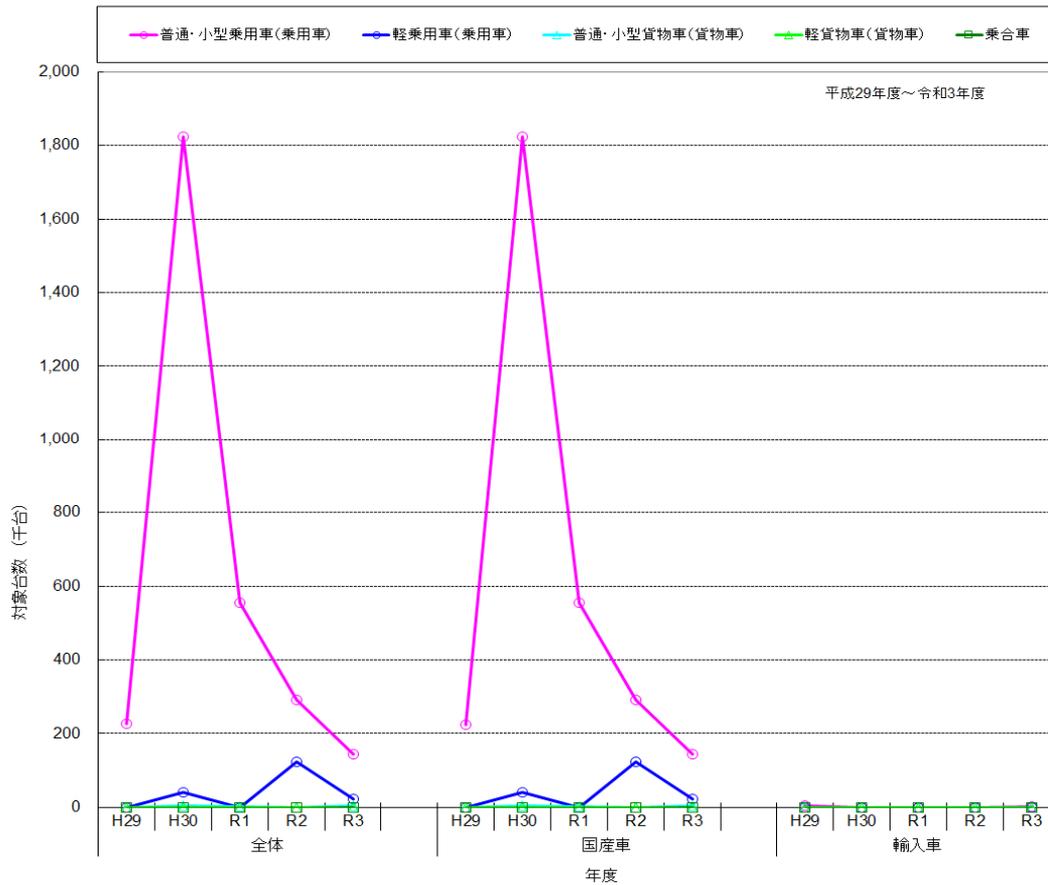


図1-17 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数（平成29年度～令和3年度）

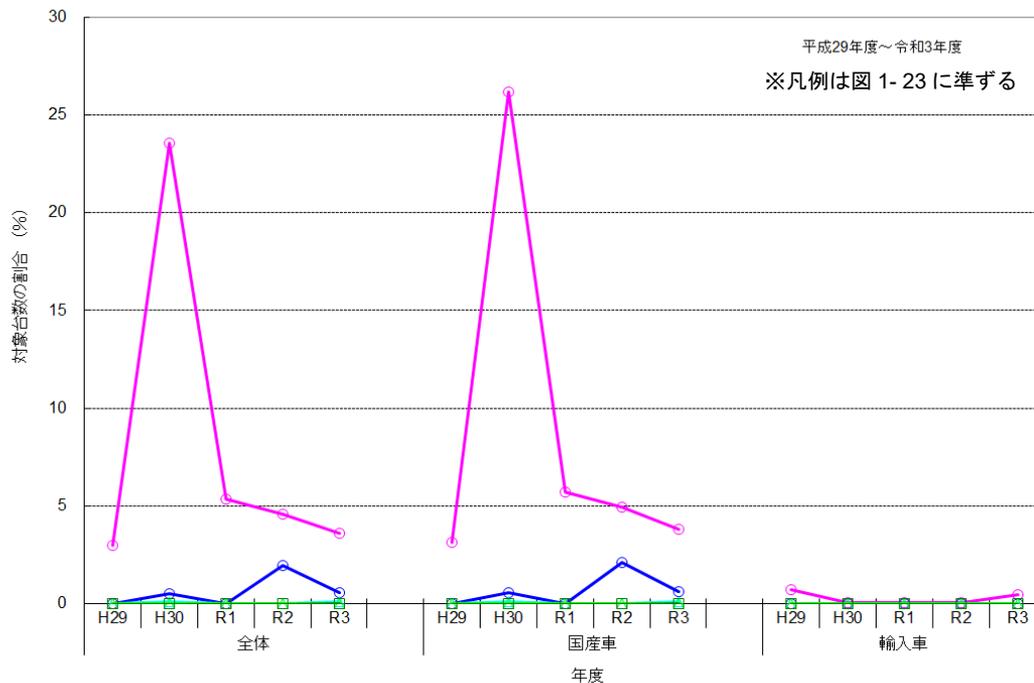


図1-18 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数の割合（平成29年度～令和3年度）

(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 29 年度から令和 3 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 1-11 に示す。なお、表 1-11 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 1-11 では過去 5 年間で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 1-13 をグラフにしたものを図 1-19 及び図 1-20 にそれぞれ示す。その他に、表 1-11 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 1-21 及び図 1-22 に示す。

令和 3 年度の「全体」において、「原動機」の届出件数は 4 件あり、前年度の 5 件と比較すると 1 件減少している。「電気装置」の届出件数については 5 件あり、前年度の 3 件と比較すると 2 件増加している。

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「原動機」「電気装置」については毎年届出がされている。この 2 装置については、それぞれ「走行用モーター」「走行用バッテリー」が EV 及び HV 特有の構造に代表される装置であり、それ以外の装置については従来燃料の自動車と同様な構造（特有でない構造）となっているケースが多々あるため、このような結果になっていると考えられる。

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 11 件で、前年度より 2 件増加しており、5 カ年平均からも 2 件多くなっている。国産車の届出件数は 7 件で前年度と比べて 3 件増加しており、5 カ年平均より 1 件多い。輸入車の届出件数は、4 件で前年度と比べて 1 件減少し、5 カ年平均と比べて 1 件多くなっている。

令和 3 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 6.7%を占め前年度と比べて 1.7%増加、国産車は 9.2%を占め前年度と比べて 3.8%増加、輸入車は 4.6%であり、前年度と比べて 0.1%減少している。

表 1-11 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 29 年度～令和 3 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					
			H29	H30	R1	R2	R3	5 力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5 力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5 力年平均
原動機	届出件数	(件)	2	3	3	1	2	2	0	0	2	4	2	2	2	3	5	5	4	4
		(%)	1.8	2.5	2.4	1.4	2.6	2.2	0.0	0.0	2.0	3.7	2.3	1.6	0.9	1.4	2.2	2.8	2.5	1.9
電気装置	届出件数	(件)	2	4	0	2	3	2	0	1	1	1	2	1	2	5	1	3	5	3
		(%)	1.8	3.4	0.0	2.7	3.9	2.2	0.0	1.0	1.0	0.9	2.3	1.0	0.9	2.3	0.4	1.7	3.1	1.6
動力伝達装置	届出件数	(件)	2	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	1
		(%)	1.8	0.8	0.8	1.4	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.5	0.4	0.6	0.0	0.5
燃料装置	届出件数	(件)	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
		(%)	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.2	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2
制動装置	届出件数	(件)	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	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2
その他(エアバッグ以外)	届出件数	(件)	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1
		(%)	0.0	0.8	0.0	0.0	2.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	1.2	0.3
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	6	9	5	4	7	6	2	1	4	5	4	3	8	10	9	9	11	9
		(%)	5.4	7.6	4.1	5.4	9.2	6.2	1.9	1.0	4.0	4.7	4.6	3.2	3.7	4.6	4.0	5.0	6.7	4.7
EV 及び HV 以外の車両も含む上記装置の届出の合計*2	届出件数	(件)	112	119	123	74	76	101	105	98	100	107	87	99	217	217	223	181	163	200
		(%)	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。

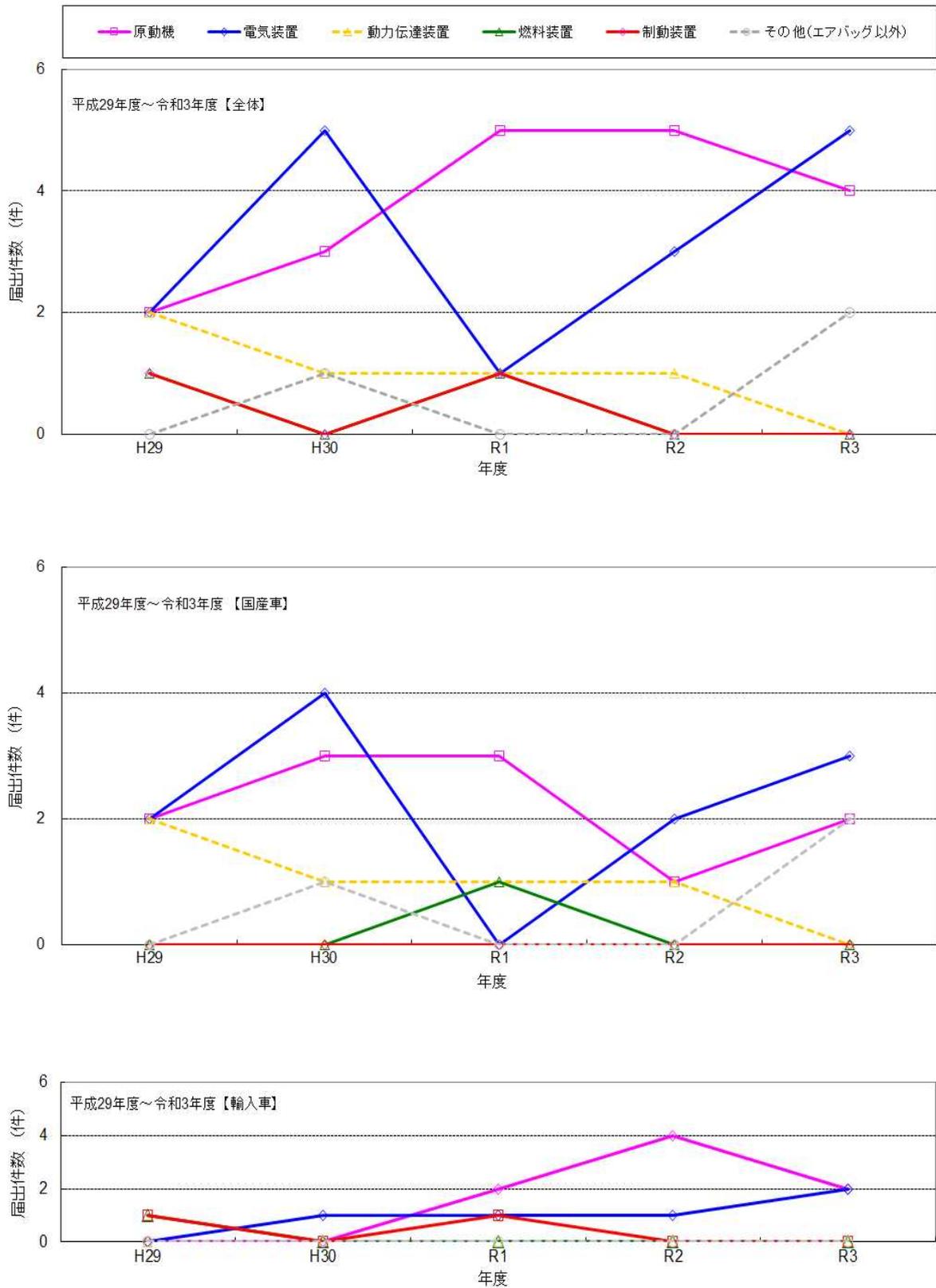


図 1-19 EV及びHVの特有の構造等起因する装置別の届出件数 (平成29年度～令和3年度)

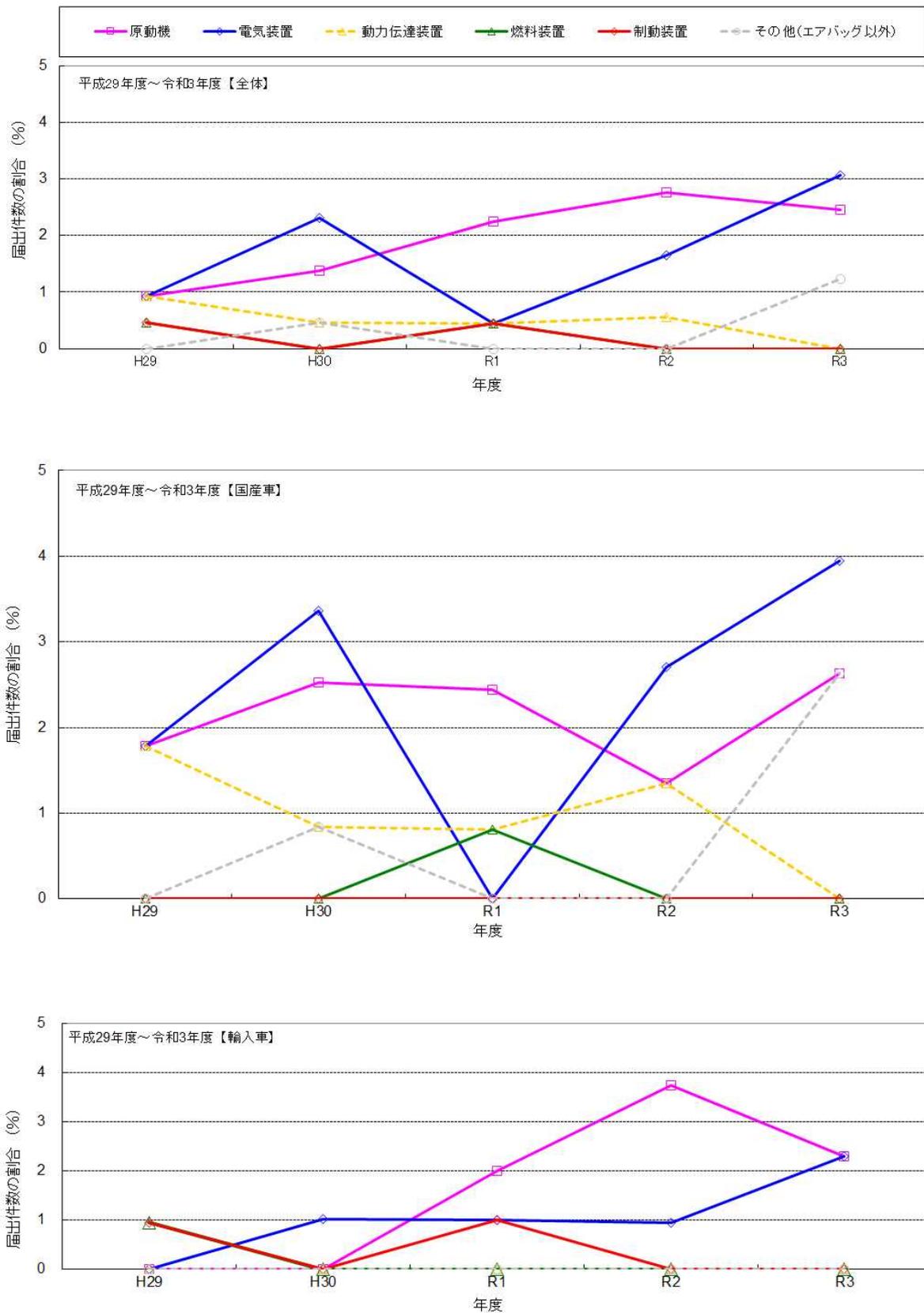


図 1-20 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合（平成 29 年度～令和 3 年度）

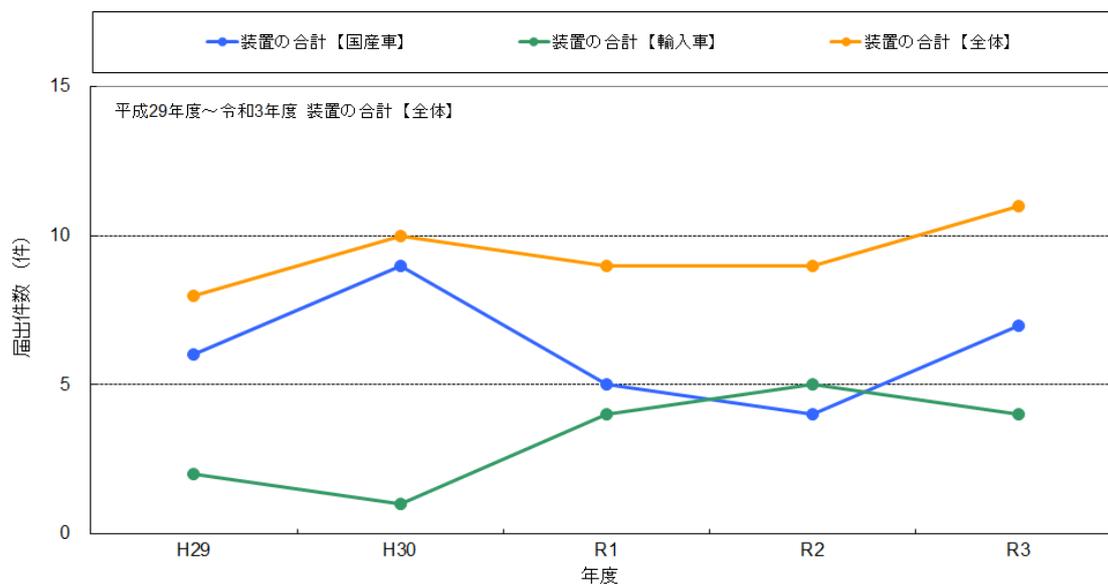


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(平成 29 年度～令和 3 年度)

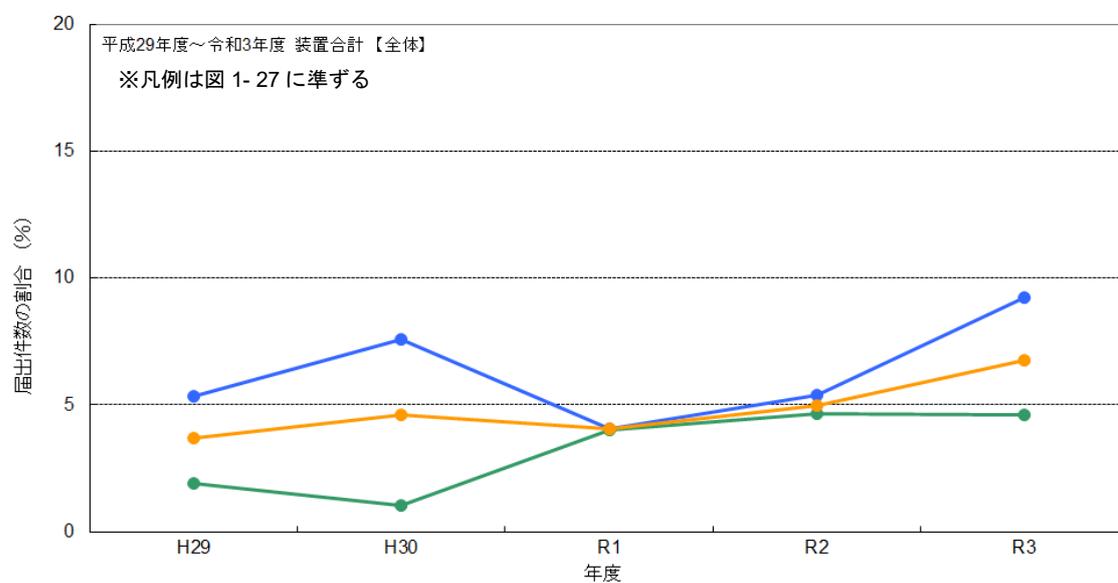


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (平成 29 年度～令和 3 年度)

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 1-25 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 29 年度から令和 3 年度の届出状況を表 1-12 に示す。また、表 1-12 をグラフにしたものを図 1-24 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。

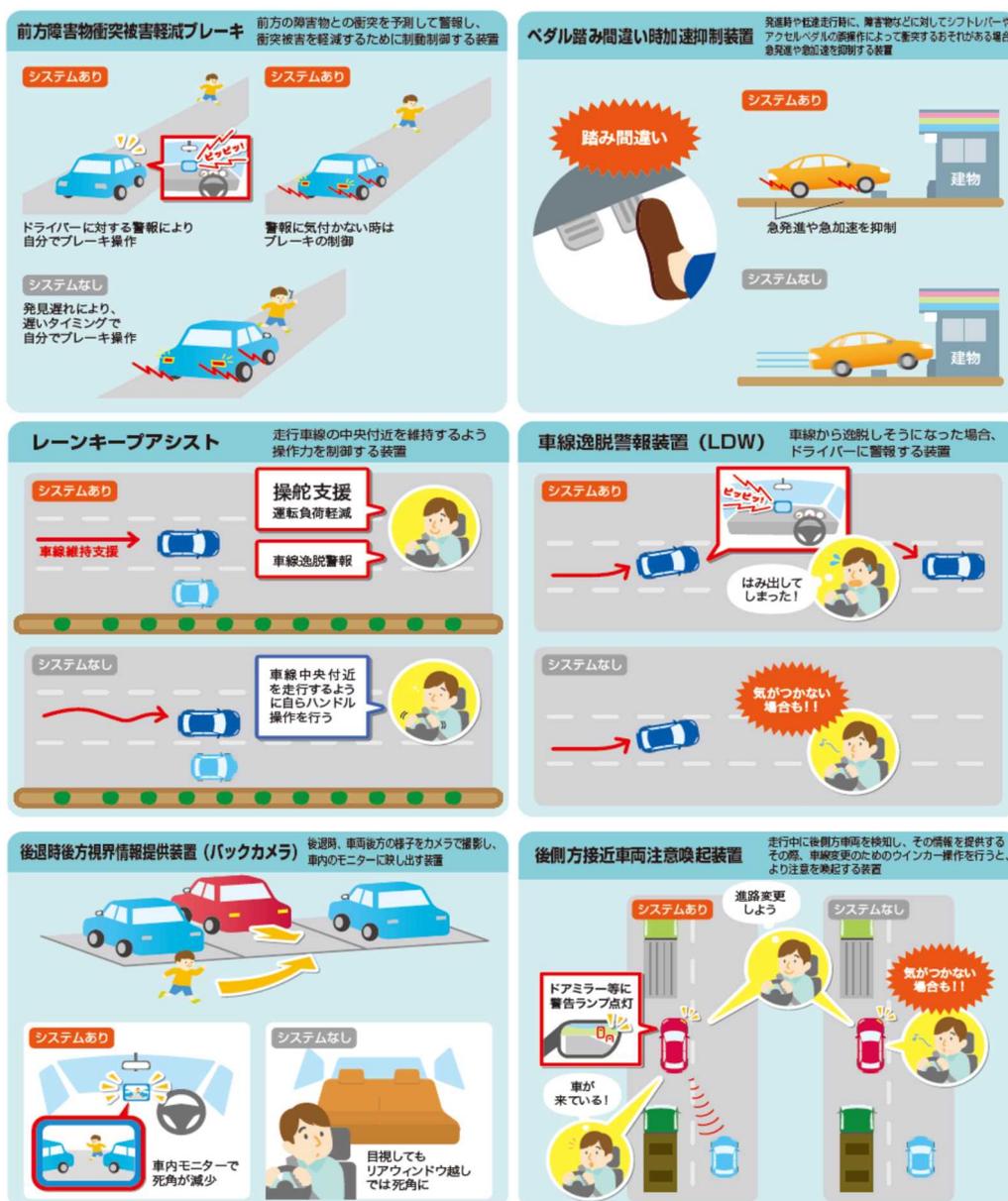


図 1-23 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzhen/01asv/index.html#technology>

表 1-12 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				
		H29	H30	R1	R2	R3	H29	H30	R1	R2	R3	H29	H30	R1	R2	R3
衝突被害軽減ブレーキ	届出件数(件)	1	1	4	0	1	1	1	2	0	1	0	0	2	0	0
	対象台数(台)	966	18,199	5,800	0	686	966	18,199	5,044	0	686	0	0	756	0	0
レーンキープアシスト (LKA)	届出件数(件)	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
	対象台数(台)	0	163	3,093	0	0	0	0	3,093	0	0	0	163	0	0	0
ACC	届出件数(件)	2	5	1	1	1	0	1	0	0	1	2	4	1	1	0
	対象台数(台)	5,572	31,211	3,274	353	5,245	0	18,199	0	0	5,245	5,572	13,012	3,274	353	0
車両安定性制御装置	届出件数(件)	6	5	1	3	4	0	4	1	1	1	6	1	0	2	3
	対象台数(台)	31,021	327,417	4,715	32,443	20,037	0	325,452	4,715	27,622	18,517	31,021	1,965	0	4,821	1,520
先進ライト	届出件数(件)	2	2	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0
	対象台数(台)	16,284	55	2	7,513	11,317	16,265	48	0	7,513	11,317	19	7	2	0	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)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	対象台数(台)	174	0	0	0	0	0	0	0	0	0	174	0	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	0
	対象台数(台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	届出件数(件)	10	12	8	5	7	2	5	4	2	4	8	7	4	3	3
	対象台数(台)	48,445	340,647	16,884	40,309	37,285	17,231	325,500	12,852	35,135	35,765	31,214	15,147	4,032	5,174	1,520

*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。

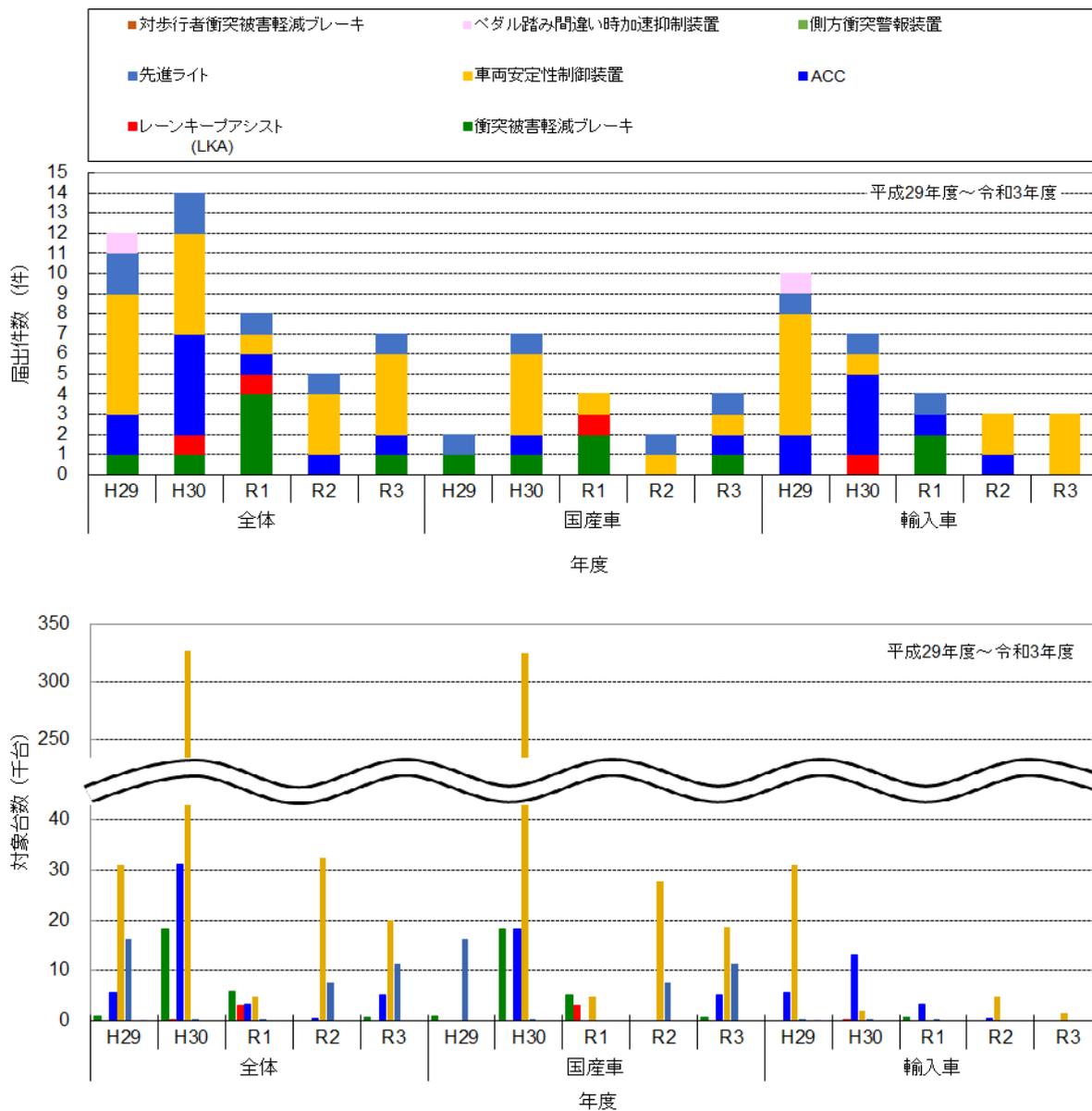


図 1-24 A S V 技術に関するリコール届出件数及び対象台数 (平成 29 年度～令和 3 年度)

平成 29 年度から令和 3 年度までの A S V 技術に関するリコール届出は、表 1-12 及び図 1-24 に示すように、各装置 0～6 件で推移している。

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、A S V 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、A S V 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 1-13 に、サポカー S の区分を表 1-14 に示す。

表 1-13 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 1-14 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 1-15 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 1-15 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)

1.7 プログラム変更を対策とするリコール届出状況

1.7.1 平成 29 年度から令和 3 年度の状況

平成 29 年度から令和 3 年度までに届出されたリコール届出の中から、プログラム変更を対策とするリコール届出について表 1-16 にまとめ、グラフにしたものを図 1-25 に示す。

なお、対策内容について、プログラム変更を含むものの中で、部品交換作業等の別作業が伴う可能性のないもの（プログラム変更のみのもの）について併せて示した。

表 1-16 改善対策にプログラム変更が含まれるリコール届出件数と対象台数
(平成 29 年度～令和 3 年度)

		国産車		輸入車		合計	
		プログラム変更を含むもの	プログラム変更のみのもの	プログラム変更を含むもの	プログラム変更のみのもの	プログラム変更を含むもの	プログラム変更のみのもの
H29	届出件数	20	8	27	21	47	29
	対象台数	93,838	52,278	73,403	44,336	167,241	96,614
H30	届出件数	29	15	32	28	61	43
	対象台数	2,796,592	252,026	34,560	32,321	2,831,152	284,347
R1	届出件数	26	14	41	37	67	51
	対象台数	549,636	223,229	104,665	101,131	654,301	324,360
R2	届出件数	33	18	39	30	72	48
	対象台数	1,386,649	355,952	118,442	12,562	1,505,091	368,514
R3	届出件数	31	23(1)	33	24(2)	64	47(3)
	対象台数	1,009,385	809,438	92,921	47,880	1,102,306	857,318
合計	届出件数	139	78(1)	172	140(2)	311	218(3)
	対象台数	5,836,100	1,692,923	423,991	238,230	6260091	1931153

* () 内は対策を OTA (Over-The-Air) で実施するものの件数を表す。(令和 2 年 11 月 1 日制度開始)



図 1-25 改善対策にプログラム変更が含まれるリコール届出件数と対象台数
(平成 29 年～令和 3 年)

1.7.2 対策を OTA (Over-The-Air) で実施するものについて

令和 2 年 11 月 1 日より、リコール実施済ステッカーの貼付制度が廃止されたため、対策を無線による機能追加・変更にて行う OTA (Over-The-Air) とすることが可能となった。

令和 2 年度の届出は無かったが、令和 3 年度に国産車で 1 件、輸入車で 2 件の計 3 件の届出があった。

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 29 年度から令和 3 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 29 年度から令和 3 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 3 年度末現在）のもの

「全体」を表す図 2-1 をみると、令和 3 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 394 件で前年度と比べて 9 件減少しており、5 カ年平均と比べると 27 件少なくなっていた。そのうち、「設計」に区分されるものが 214 件で、前年度と比べると 7 件増加しているが、5 カ年平均と比べると 21 件少なくなっている。また、「製造」に区分されるものは 166 件であり、前年度に比べ 24 件減少しているが、5 カ年平均と比べると 2 件多くなっている。届出件数割合の 5 カ年平均をみると「設計」約 56%、「製造」約 39%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 29 年度及び平成 30 年度の「その他」の区分が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 144 件で前年度と比べて 27 件増加しているが、5 カ年平均と比べると 9 件少なくなっている。「設計自体」に該当する分類では「プログラムミス」が 57 件で最も多い。平成 29 年度～令和 2 年度においては「評価基準の甘さ」が大きな割合を占めていたが、令和 3 年度においては当該分類の届出が大きく減少したため、「プログラムミス」の占める割合が大きくなったものである。「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」126 件であり、前年度に比べ 13 件減少し、5 カ年平均と同数となっている。「作業工程」に該当する分類では「作業員のミス」が 41 件と最も多く、前年度から 25 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 10.2%であり、次いで「作業管理不適切」の 9.2%となっている。

国産車を表す図 2-2 をみると、令和 3 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 217 件で前年度と比べて 2 件増加しているが、5 カ年平均と比べると 16 件少なくなっている。そのうち、「設計」区分に該当するものは 140 件で、前年度と比べて 15 件増加しているが、5 カ年平均と比べると 6 件少ない。「製造」区分に該当するものは 70 件で、前年度と比べて 18 件減少しており、5 カ年平均と比べて 7 件少なくなっている。なお、国産車における届出件数割合を 5 カ年平均でみると、「設計」約 63%、「製造」約 33%であり全体での割合と比較するとやや「設計」の割合が大きくなる傾向にある。

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、全体と同じく「設計自体」であり、その件数は 97 件で、前年度と比べて 29 件増加しており、5 カ年平均と比べても 3 件多くなっている。「設計自体」項目中の分類については、「評価基準の甘さ」が 41 件、「図面等の不備」が 28 件、「プログラムミス」が同じく 28 件で、いずれも前年度より増加している。「製造」に区分されるものにおいて最も届出件数が多い項目は、こちらも全体と同じく「作業工程」の 52 件であり、前年度の 57 件と比べ 5 件少なくなっている。「作業工程」に該当する分類では「作業員のミス」が 19 件で最も多くなっており、前年度の 8 件と比較すると、11 件の増加となっている。

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 177 件で前年度から 11 件減少し、5 カ年平均と比べると 11 件少ない。そのうち、「設計」区分に該当するものは 74 件で、前年度と比べて 8 件減少しており、5 カ年平均と比べても 15 件少ない。「製造」に該当するものは 96 件で、前年度と比べて 6 件減少しているが、5 カ年平均と比べると 9 件多くなっている。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」47.3%、「製造」46.3%と「設計」に区分される届出が多いが、全体での割合と比較すると「製造」の割合が大きくなる傾向に

あることがわかる。

「設計」に該当する項目で最も多いものは、こちらも全体と同じく「設計自体」で47件となり、前年度と比べると2件減少している。「設計自体」項目中の分類では「プログラムミス」が29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」は、件数が大きく増加した前年度の22件から1件減少したのみの21件であり、「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」の74件で前年度と比べると8件減少しているが、5カ年平均より3件多くなっている。「作業工程」項目中の分類では「作業管理不適切」が24件で最も多くなっており、次いで「作業員のミス」、「製造工程不適切」がどちらも22件となっている。

これらのことから、令和3年度については「設計」を原因とする届出が増加したものの、「製造」を原因とする届出が大きく減少したため、総届出件数では減少につながっていることが分かる。「製造」を原因とする届出については、「作業員のミス」の分類について大きく増加したものの、それ以外の分類について全体的に減少しており、合計では減少となっている。

※: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。

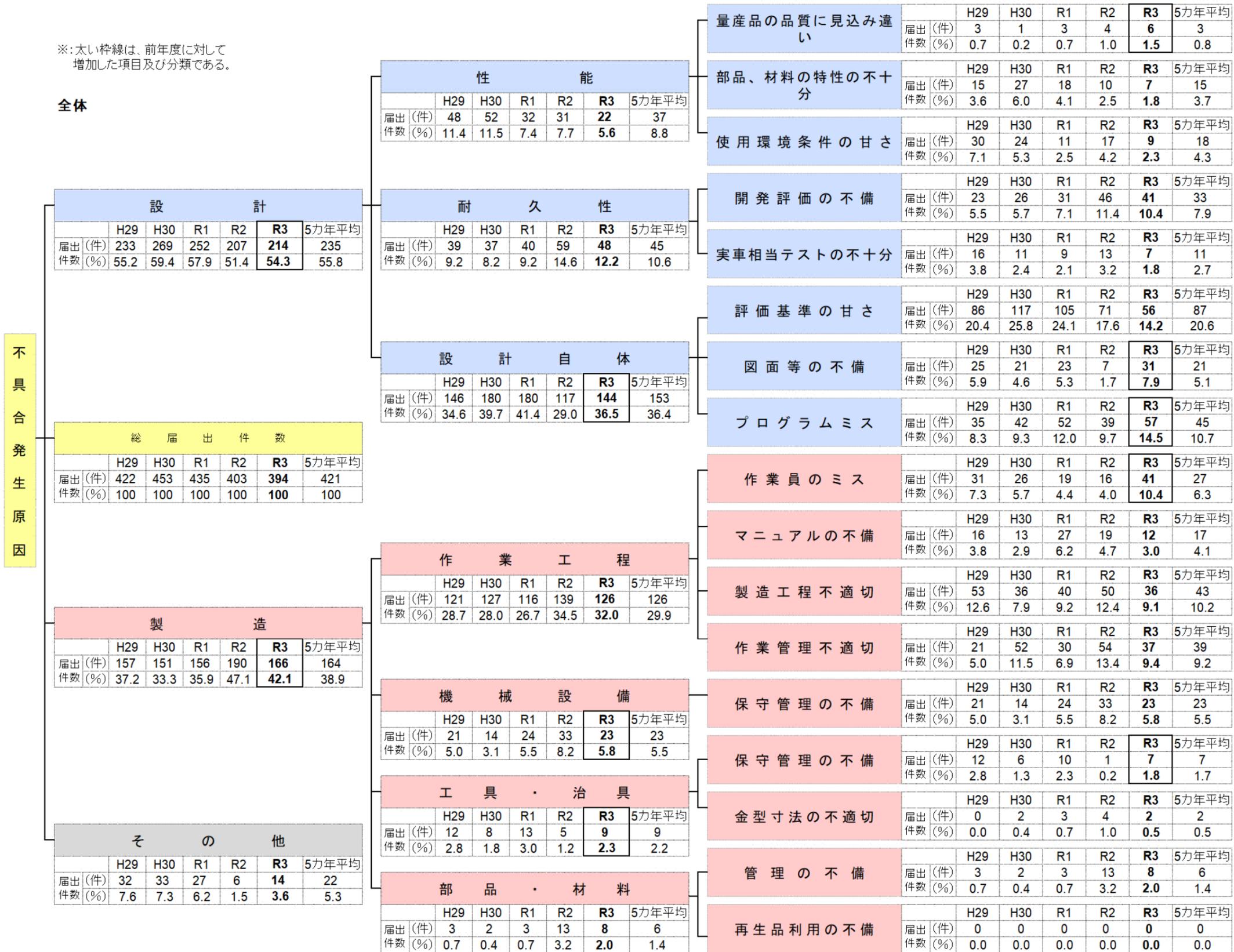


図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均)

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

国産車

不
具
合
発
生
原
因

設 計							性 能							量製品の品質に見込み違い									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	138	173	153	125	140	146	届出 件数	(件)	28	29	24	21	16	24	届出 件数	(件)	3	1	3	4	5	3
件数	(%)	59.0	66.0	64.3	58.1	64.5	62.5	件数	(%)	12.0	11.1	10.1	9.8	7.4	10.1	件数	(%)	1.3	0.4	1.3	1.9	2.3	1.4
設 計 自 体							耐 久 性							部品、材料の特性の不十分									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	83	115	105	68	97	94	届出 件数	(件)	27	29	24	36	27	29	届出 件数	(件)	10	13	12	6	6	9
件数	(%)	35.5	43.9	44.1	31.6	44.7	40.1	件数	(%)	11.5	11.1	10.1	16.7	12	12.3	件数	(%)	4.3	5.0	5.0	2.8	2.8	4.0
総 届 出 件 数							設 計							使用環境条件の甘さ									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	234	262	238	215	217	233	届出 件数	(件)	14	21	18	24	20	19	届出 件数	(件)	15	15	9	11	5	11
件数	(%)	100	100	100	100	100	100	件数	(%)	6.0	8.0	7.6	11.2	9.2	8.3	件数	(%)	6.4	5.7	3.8	5.1	2.3	4.7
製 造							作 業 工 程							開発評価の不備									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	82	74	71	88	70	77	届出 件数	(件)	59	59	48	57	52	55	届出 件数	(件)	14	21	18	24	20	19
件数	(%)	35.0	28.2	29.8	40.9	32.3	33.0	件数	(%)	25.2	22.5	20.2	26.5	24.0	23.6	件数	(%)	6.0	8.0	7.6	11.2	9.2	8.3
そ の 他							機 械 設 備							実車相当テストの不十分									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	14	15	14	2	7	10	届出 件数	(件)	13	7	12	18	6	11	届出 件数	(件)	13	8	6	12	7	9
件数	(%)	6.0	5.7	5.9	0.9	3.2	4.5	件数	(%)	5.6	2.7	5.0	8.4	2.8	4.8	件数	(%)	5.6	3.1	2.5	5.6	3.2	3.9
工 具 ・ 治 具							工 具 ・ 治 具							評価基準の甘さ									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	8	6	9	3	7	7	届出 件数	(件)	8	6	9	3	7	7	届出 件数	(件)	55	78	66	40	41	56
件数	(%)	3.4	2.3	3.8	1.4	3.2	2.8	件数	(%)	3.4	2.3	3.8	1.4	3.2	2.8	件数	(%)	23.5	29.8	27.7	18.6	18.9	24.0
部 品 ・ 材 料							保 守 管 理 の 不 備							図面等の不備									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	2	2	2	10	5	4	届出 件数	(件)	13	7	12	18	6	11	届出 件数	(件)	18	18	18	7	28	18
件数	(%)	0.9	0.8	0.8	4.7	2.3	1.8	件数	(%)	5.6	2.7	5.0	8.4	2.8	4.8	件数	(%)	7.7	6.9	7.6	3.3	12.9	7.6
再 生 品 利 用 の 不 備							保 守 管 理 の 不 備							プログラムミス									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	0	0	0	0	0	0	届出 件数	(件)	8	4	7	0	5	5	届出 件数	(件)	10	19	21	21	28	20
件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	件数	(%)	3.4	1.5	2.9	0.0	2.3	2.1	件数	(%)	4.3	7.3	8.8	9.8	12.9	8.5
作 業 員 の ミ ス							保 守 管 理 の 不 備							作業員のミス									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	2	2	2	10	5	4	届出 件数	(件)	10	10	8	10	6	9	届出 件数	(件)	19	13	10	8	19	14
件数	(%)	0.9	0.8	0.8	4.7	2.3	1.8	件数	(%)	4.3	3.8	3.4	4.7	2.8	3.8	件数	(%)	8.1	5.0	4.2	3.7	8.8	5.9
マ ニ ュ ア ル の 不 備							製 造 工 程 不 適 切							マニュアルの不備									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	10	10	8	10	6	9	届出 件数	(件)	18	14	16	17	14	16	届出 件数	(件)	10	10	8	10	6	9
件数	(%)	4.3	3.8	3.4	4.7	2.8	3.8	件数	(%)	7.7	5.3	6.7	7.9	6.5	6.8	件数	(%)	4.3	3.8	3.4	4.7	2.8	3.8
製 造 工 程 不 適 切							作 業 管 理 不 適 切							製造工程不適切									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	12	22	14	22	13	17	届出 件数	(件)	12	22	14	22	13	17	届出 件数	(件)	18	14	16	17	14	16
件数	(%)	5.1	8.4	5.9	10.2	6.0	7.1	件数	(%)	5.1	8.4	5.9	10.2	6.0	7.1	件数	(%)	7.7	5.3	6.7	7.9	6.5	6.8
保 守 管 理 の 不 備							金 型 寸 法 の 不 適 切							作業管理不適切									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	13	7	12	18	6	11	届出 件数	(件)	8	4	7	0	5	5	届出 件数	(件)	12	22	14	22	13	17
件数	(%)	5.6	2.7	5.0	8.4	2.8	4.8	件数	(%)	3.4	1.5	2.9	0.0	2.3	2.1	件数	(%)	5.1	8.4	5.9	10.2	6.0	7.1
保 守 管 理 の 不 備							管 理 の 不 備							保守管理の不備									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	8	4	7	0	5	5	届出 件数	(件)	2	2	2	10	5	4	届出 件数	(件)	13	7	12	18	6	11
件数	(%)	3.4	1.5	2.9	0.0	2.3	2.1	件数	(%)	0.9	0.8	0.8	4.7	2.3	1.8	件数	(%)	5.6	2.7	5.0	8.4	2.8	4.8
金 型 寸 法 の 不 適 切							再 生 品 利 用 の 不 備							金型寸法の不適切									
届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	届出 件数	(件)	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出 件数	(件)	0	2	2	3	2	2	届出 件数	(件)	0	0	0	0	0	0	届出 件数	(件)	0	0	0	0	0	0
件数	(%)	0.0	0.8	0.8	1.4	0.9	0.8	件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	件数	(%)	0.0	0.0	0.0	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 29 年度~令和 3 年度及び 5 力年平均)

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

輸入車

不
具
合
発
生
原
因

設 計						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	95	96	99	82	74	89
件数(%)	50.5	50.3	50.3	43.6	41.8	47.4

総 届 出 件 数						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	188	191	197	188	177	188
件数(%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	75	77	85	102	96	87
件数(%)	39.9	40.3	43.1	54.3	54.2	46.2

そ の 他						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	18	18	13	4	7	12
件数(%)	9.6	9.4	6.6	2.1	4.0	6.4

性 能						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	20	23	8	10	6	13
件数(%)	10.6	12.0	4.1	5.3	3.4	7.1

耐 久 性						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	12	8	16	23	21	16
件数(%)	6.4	4.2	8.1	12.2	11.9	8.5

設 計 自 体						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	63	65	75	49	47	60
件数(%)	33.5	34.0	38.1	26.1	26.6	31.8

作 業 工 程						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	62	68	68	82	74	71
件数(%)	33.0	35.6	34.5	43.6	41.8	37.6

機 械 設 備						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	8	7	12	15	17	12
件数(%)	4.3	3.7	6.1	8.0	9.6	6.3

工 具 ・ 治 具						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	4	2	4	2	2	3
件数(%)	2.1	1.0	2.0	1.1	1.1	1.5

部 品 ・ 材 料						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	1	0	1	3	3	2
件数(%)	0.5	0.0	0.5	1.6	1.7	0.9

量産品の品質に見込み違い		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	0	0	0	0	1	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1	

部品、材料の特性の不十分		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	5	14	6	4	1	6	
件数(%)	2.7	7.3	3.0	2.1	0.6	3.2	

使用環境条件の甘さ		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	15	9	2	6	4	7	
件数(%)	8.0	4.7	1.0	3.2	2.3	3.8	

開発評価の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	9	5	13	22	21	14	
件数(%)	4.8	2.6	6.6	11.7	11.9	7.4	

実車相当テストの不十分		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	3	3	3	1	0	2	
件数(%)	1.6	1.6	1.5	0.5	0.0	1.1	

評価基準の甘さ		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	31	39	39	31	15	31	
件数(%)	16.5	20.4	19.8	16.5	8.5	16.5	

図面等の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	7	3	5	0	3	4	
件数(%)	3.7	1.6	2.5	0.0	1.7	1.9	

プログラムミス		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	25	23	31	18	29	25	
件数(%)	13.3	12.0	15.7	9.6	16.4	13.4	

作業員のミス		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	12	13	9	8	22	13	
件数(%)	6.4	6.8	4.6	4.3	12.4	6.8	

マニュアルの不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	6	3	19	9	6	9	
件数(%)	3.2	1.6	9.6	4.8	3.4	4.6	

製造工程不適切		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	35	22	24	33	22	27	
件数(%)	18.6	11.5	12.2	17.6	12.4	14.5	

作業管理不適切		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	9	30	16	32	24	22	
件数(%)	4.8	15.7	8.1	17.0	13.6	11.8	

保守管理の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	8	7	12	15	17	12	
件数(%)	4.3	3.7	6.1	8.0	9.6	6.3	

保守管理の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	4	2	3	1	2	2	
件数(%)	2.1	1.0	1.5	0.5	1.1	1.3	

金型寸法の不適切		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	0	0	1	1	0	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.5	0.5	0.0	0.2	

管理の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	1	0	1	3	3	2	
件数(%)	0.5	0.0	0.5	1.6	1.7	0.9	

再生品利用の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	0	0	0	0	0	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

図 2-3 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】(平成 29 年度~令和 3 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 29 年度から令和 3 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。

「全体」を示す表 2-2 を見ると、令和 3 年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 35 件で最も多くなっているが、前年度の 43 件からは 8 件減少している。原動機については、5 カ年平均においても 41 件と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制動装置の 26 件であり、前年度の 11 件から 15 件増加している。燃料装置は 20 件で前年度の 19 件から 1 件増加しており、5 カ年平均において 31 件であり 2 番目に多い電気装置については 19 件で前年度の 28 件から 9 件減少しており、同じく 5 カ年平均で 3 番目に多い動力伝達装置については 11 件で前年度より 16 件と大きく減少している。各装置の合計については 214 件であり、前年度の 207 件から 7 件増加している。

国産車を示す表 2-3 を見ると、令和 3 年度において原動機の届出件数が 23 件と最も多く、前年度の 20 件から 3 件増加し、5 カ年平均と比べると 2 件少なくなっている。原動機においては全体と同じく 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。次いで多かったのは電気装置の 17 件だが、前年度 19 件からは 2 件減少し、5 カ年平均の 21 件と比べても 4 件少ない。制動装置の届出件数は 15 件で前年度と比べて 9 件増加しており、3 番目に多い装置となっている。各装置の合計は 140 件で前年度の 125 件から 15 件増加している。

輸入車を示す表 2-4 を見ると、こちらも 5 カ年平均においても最も届出件数が多いのは原動機であり、令和 3 年度においても最も多い 12 件となっているが、前年度の 23 件と比較すると 11 件減少している。次いで多いのが燃料装置及び制動装置であり、どちらも 10 件で前年度から増加している。5 カ年平均においても制動装置と並び 2 番目に多い電気装置については 2 件であり、前年度の 9 件から 7 件減少している。各装置の合計は 74 件で前年度の 82 件から 8 件減少している。

表 2-2 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 年平均)

装置名	届出件数及び その割合		H29	H30	R1	R2	R3	5 年平均
原動機	件数	(件)	39	46	41	43	35	41
		(%)	17	17.1	16.3	20.8	16.4	17.4
電気装置	件数	(件)	37	33	36	28	19	31
		(%)	15.9	12.3	14.3	13.5	8.9	13.0
動力伝達装置	件数	(件)	17	39	35	27	11	26
		(%)	7.3	14.5	13.9	13.0	5.1	11.0
燃料装置	件数	(件)	25	21	24	19	20	22
		(%)	10.7	7.8	9.5	9.2	9.3	9.3
灯火装置	件数	(件)	10	10	18	15	15	14
		(%)	4.3	3.7	7.1	7.2	7.0	5.8
車枠・車体	件数	(件)	16	21	16	12	9	15
		(%)	6.9	7.8	6.3	5.8	4.2	6.3
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	10	21	11	12	15	14
		(%)	4.3	7.8	4.4	5.8	7.0	5.9
制動装置	件数	(件)	25	24	33	11	26	24
		(%)	10.7	8.9	13.1	5.3	12.1	10.1
乗車装置	件数	(件)	9	12	5	9	9	9
		(%)	3.9	4.5	2.0	4.3	4.2	3.7
走行装置	件数	(件)	6	5	1	8	9	6
		(%)	2.6	1.9	0.4	3.9	4.2	2.5
かじ取装置	件数	(件)	6	9	5	6	8	7
		(%)	2.6	3.3	2.0	2.9	3.7	2.9
緩衝装置	件数	(件)	7	4	7	3	4	5
		(%)	3.0	1.5	2.8	1.4	1.9	2.1
その他(エアバッグ)	件数	(件)	6	4	8	5	8	6
		(%)	2.6	1.5	3.2	2.4	3.7	2.6
その他(エアバッグ以外)	件数	(件)	20	20	12	9	26	17
		(%)	8.6	7.4	4.8	4.3	12.1	7.4
合計	件数	(件)	233	269	252	207	214	235
		(%)	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 29 年度～令和 3 年度及び 5 年平均)

装置名	届出件数及び その割合		H29	H30	R1	R2	R3	5 年平均
原動機	件数	(件)	23	36	23	20	23	25
		(%)	17	20.8	15.0	16.0	16.4	17.1
電気装置	件数	(件)	28	20	21	19	17	21
		(%)	20.3	11.6	13.7	15.2	12.1	14.4
動力伝達装置	件数	(件)	12	31	18	16	5	16
		(%)	8.7	17.9	11.8	12.8	3.6	11.2
燃料装置	件数	(件)	9	15	15	13	10	12
		(%)	6.5	8.7	9.8	10.4	7.1	8.5
灯火装置	件数	(件)	4	6	11	10	12	9
		(%)	2.9	3.5	7.2	8.0	8.6	5.9
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	8	10	9	9	11	9
		(%)	5.8	5.8	5.9	7.2	7.9	6.4
走行装置	件数	(件)	6	4	0	7	8	5
		(%)	4.3	2.3	0.0	5.6	5.7	3.4
制動装置	件数	(件)	11	14	23	6	15	14
		(%)	8.0	8.1	15.0	4.8	10.7	9.5
車枠・車体	件数	(件)	12	15	11	6	7	10
		(%)	8.7	8.7	7.2	4.8	5.0	7.0
かじ取装置	件数	(件)	2	5	3	5	7	4
		(%)	1.4	2.9	2.0	4.0	5.0	3.0
緩衝装置	件数	(件)	5	1	4	3	3	3
		(%)	3.6	0.6	2.6	2.4	2.1	2.2
乗車装置	件数	(件)	3	2	4	3	3	3
		(%)	2.2	1.2	2.6	2.4	2.1	2.1
その他(エア バッグ)	件数	(件)	2	2	2	2	2	2
		(%)	1.4	1.2	1.3	1.6	1.4	1.4
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	13	12	9	6	17	11
		(%)	9.4	6.9	5.9	4.8	12.1	7.8
合 計	件数	(件)	138	173	153	125	140	146
		(%)	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 29 年度～令和 3 年度及び 5 年平均)

装置名	届出件数及び その割合		H29	H30	R1	R2	R3	5 年平均
原動機	件数	(件)	16	10	18	23	12	16
		(%)	17	10.4	18.2	28.0	16.2	17.8
動力伝達装置	件数	(件)	5	8	17	11	6	9
		(%)	5.3	8.3	17.2	13.4	8.1	10.6
電気装置	件数	(件)	9	13	15	9	2	10
		(%)	9.5	13.5	15.2	11.0	2.7	10.8
燃料装置	件数	(件)	16	6	9	6	10	9
		(%)	16.8	6.3	9.1	7.3	13.5	10.6
車枠・車体	件数	(件)	4	6	5	6	2	5
		(%)	4.2	6.3	5.1	7.3	2.7	5.2
乗車装置	件数	(件)	6	10	1	6	6	6
		(%)	6.3	10.4	1.0	7.3	8.1	6.5
灯火装置	件数	(件)	6	4	7	5	3	5
		(%)	6.3	4.2	7.1	6.1	4.1	5.6
制動装置	件数	(件)	14	10	10	5	11	10
		(%)	14.7	10.4	10.1	6.1	14.9	11.2
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	2	11	2	3	4	4
		(%)	2.1	11.5	2.0	3.7	5.4	4.9
かじ取装置	件数	(件)	4	4	2	1	1	2
		(%)	4.2	4.2	2.0	1.2	1.4	2.7
走行装置	件数	(件)	0	1	1	1	1	1
		(%)	0.0	1.0	1.0	1.2	1.4	0.9
緩衝装置	件数	(件)	2	3	3	0	1	2
		(%)	2.1	3.1	3.0	0.0	1.4	2.0
その他(エア バッグ)	件数	(件)	4	2	6	3	6	4
		(%)	4.2	2.1	6.1	3.7	8.1	4.7
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	7	8	3	3	9	6
		(%)	7.4	8.3	3.0	3.7	12.2	6.7
合 計	件数	(件)	95	96	99	82	74	89
		(%)	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 29 年度から令和 3 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。

「全体」を示す表 2-5 を見ると、令和 3 年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 26 件で最も多く前年度の 27 件から 1 件減少している。また、設計の区分と同じく 5 カ年平均も最も多くなっている。2 番目に多いのは制動装置となり、届出件数は 17 件で前年度と比べて 6 件減少している。3 番目は燃料装置で、届出件数は 15 件となり前年度と比べ 7 件減少している。合計件数については 166 件で、前年度より 24 件減少している。

国産車を示す表 2-6 を見ると、令和 3 年度においては車枠・車体の届出件数が 10 件で最も多くなっており、前年度の 9 件から 1 件増加している。2 番目に多い燃料装置は 9 件で、前年度の 8 件から 1 件増加している。全体では 1 番多かった原動機については 6 件で、前年度の 8 件からは 2 件減少している。合計については 70 件で、前年度の 88 件から 18 件減少している。

輸入車を示す表 2-7 を見ると、原動機の届出件数が 20 件で最も多くなっており、前年度の 19 件からは 1 件増加し、5 カ年平均の 13 件と比較しても 7 件多くなっていた。次いで、届出件数の多かった装置は制動装置の 10 件であり、前年度の 11 件から 1 件減少しているが、5 カ年平均の 8 件より 2 件多くなっている。合計件数は 96 件と前年度の 102 件より 6 件減少している。

表 2-5 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【全体】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H29	H30	R1	R2	R3	5 力年平 均
	件 数	(件) (%)						
原動機	件 数	(件)	20	15	21	27	26	22
		(%)	13	9.0	13.5	14.2	15.7	13.1
制動装置	件 数	(件)	17	17	12	23	17	17
		(%)	10.8	10.2	7.7	12.1	10.2	10.3
燃料装置	件 数	(件)	11	17	17	22	15	16
		(%)	7.0	10.2	11.0	11.6	9.0	9.8
車枠・車体	件 数	(件)	9	17	10	20	14	14
		(%)	5.7	10.2	6.5	10.5	8.4	8.4
動力伝達装 置	件 数	(件)	12	9	20	17	10	14
		(%)	7.6	5.4	12.9	8.9	6.0	8.1
灯火装置	件 数	(件)	9	6	10	15	11	10
		(%)	5.7	3.6	6.5	7.9	6.6	6.1
電気装置	件 数	(件)	9	13	12	13	9	11
		(%)	5.7	7.8	7.7	6.8	5.4	6.7
走行装置	件 数	(件)	5	11	5	9	6	7
		(%)	3.2	6.6	3.2	4.7	3.6	4.3
排出ガス発 散防止装置	件 数	(件)	2	13	1	8	6	6
		(%)	1.3	7.8	0.6	4.2	3.6	3.6
かじ取装置	件 数	(件)	13	5	11	8	7	9
		(%)	8.3	3.0	7.1	4.2	4.2	5.3
乗車装置	件 数	(件)	16	8	17	8	10	12
		(%)	10.2	4.8	11.0	4.2	6.0	7.1
緩衝装置	件 数	(件)	7	5	0	7	14	7
		(%)	4.5	3.0	0.0	3.7	8.4	4.0
その他(エア バッグ)	件 数	(件)	15	23	12	8	7	13
		(%)	9.6	13.8	7.7	4.2	4.2	7.8
その他(エア バッグ以外)	件 数	(件)	12	8	7	5	14	9
		(%)	7.6	4.8	4.5	2.6	8.4	5.5
合 計	件 数	(件)	157	167	155	190	166	167
		(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-6 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H29	H30	R1	R2	R3	5 力年平 均
制動装置	件数	(件)	10	9	8	12	7	9
		(%)	12	12.5	11.4	13.6	10.0	12.0
灯火装置	件数	(件)	7	2	4	12	7	6
		(%)	8.5	2.8	5.7	13.6	10.0	8.4
車枠・車体	件数	(件)	5	11	4	9	10	8
		(%)	6.1	15.3	5.7	10.2	14.3	10.2
燃料装置	件数	(件)	5	5	11	8	9	8
		(%)	6.1	6.9	15.7	9.1	12.9	9.9
原動機	件数	(件)	15	7	10	8	6	9
		(%)	18.3	9.7	14.3	9.1	8.6	12.0
電気装置	件数	(件)	8	7	5	7	2	6
		(%)	9.8	9.7	7.1	8.0	2.9	7.6
動力伝達装 置	件数	(件)	8	4	12	7	6	7
		(%)	9.8	5.6	17.1	8.0	8.6	9.7
走行装置	件数	(件)	1	11	2	7	3	5
		(%)	1.2	15.3	2.9	8.0	4.3	6.3
緩衝装置	件数	(件)	4	3	0	5	2	3
		(%)	4.9	4.2	0.0	5.7	2.9	3.7
乗車装置	件数	(件)	1	2	7	3	1	3
		(%)	1.2	2.8	10.0	3.4	1.4	3.7
かじ取装置	件数	(件)	6	1	1	3	3	3
		(%)	7.3	1.4	1.4	3.4	4.3	3.7
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	2	4	1	3	4	3
		(%)	2.4	5.6	1.4	3.4	5.7	3.7
その他(エア バッグ)	件数	(件)	4	2	1	2	1	2
		(%)	4.9	2.8	1.4	2.3	1.4	2.6
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	6	4	4	2	9	5
		(%)	7.3	5.6	5.7	2.3	12.9	6.5
合 計	件数	(件)	82	72	70	88	70	76
		(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-7 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H29	H30	R1	R2	R3	5 力年平 均
原動機	件 数	(件)	5	8	11	19	20	13
		(%)	7	8.4	12.9	18.6	20.8	13.9
燃料装置	件 数	(件)	6	12	6	14	6	9
		(%)	8.0	12.6	7.1	13.7	6.3	9.7
制動装置	件 数	(件)	7	8	4	11	10	8
		(%)	9.3	8.4	4.7	10.8	10.4	8.8
車枠・車体	件 数	(件)	4	6	6	11	4	6
		(%)	5.3	6.3	7.1	10.8	4.2	6.8
動力伝達装 置	件 数	(件)	4	5	8	10	4	6
		(%)	5.3	5.3	9.4	9.8	4.2	6.8
電気装置	件 数	(件)	1	6	7	6	7	5
		(%)	1.3	6.3	8.2	5.9	7.3	6.0
排出ガス発 散防止装置	件 数	(件)	0	9	0	5	2	3
		(%)	0.0	9.5	0.0	4.9	2.1	3.5
乗車装置	件 数	(件)	15	6	10	5	9	9
		(%)	20.0	6.3	11.8	4.9	9.4	9.9
かじ取装置	件 数	(件)	7	4	10	5	4	6
		(%)	9.3	4.2	11.8	4.9	4.2	6.6
灯火装置	件 数	(件)	2	4	6	3	4	4
		(%)	2.7	4.2	7.1	2.9	4.2	4.2
緩衝装置	件 数	(件)	3	2	0	2	12	4
		(%)	4.0	2.1	0.0	2.0	12.5	4.2
走行装置	件 数	(件)	4	0	3	2	3	2
		(%)	5.3	0.0	3.5	2.0	3.1	2.6
その他(エア バッグ)	件 数	(件)	11	21	11	6	6	11
		(%)	14.7	22.1	12.9	5.9	6.3	12.1
その他(エア バッグ以外)	件 数	(件)	6	4	3	3	5	4
		(%)	8.0	4.2	3.5	2.9	5.2	4.6
合 計	件 数	(件)	75	95	85	102	96	91
		(%)	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 29 年度から令和 3 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 29 年度から令和 3 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 及び表 2-10 に、それらをグラフにしたものを図 2-4、図 2-5 及び図 2-6 に示す。なお、当該統計については、令和 3 年度の国産車における装置別リコール届出件数が多い順に 3 装置（【原動機】、【制動装置】、【灯火装置】表 1-11 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 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H29		H30		R1		R2		R3		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	23	82	36	84	23	70	20	71	23	77	25	73
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	15	54	7	16	10	30	8	29	6	20	9.2	27
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0.2	1
①性能	7	25	5	12	4	12	2	7	3	10	4.2	12
②耐久性	5	18	8	19	4	12	4	14	4	13	5	15
③設計自体	11	39	23	53	15	45	14	50	16	53	15.8	46
④作業工程	8	29	6	14	8	24	5	18	4	13	6.2	18
⑤機械設備	3	11	1	2	0	0	1	4	0	0	1	3
⑥工具・治具	4	14	1	2	2	6	2	7	2	7	2.2	6
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	3	0.2	1
合計件数及びその割合	38	100	43	100	33	100	28	100	30	100	34.4	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 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

表 2-9 制動装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H29		H30		R1		R2		R3		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	11	39	14	61	23	72	6	33	15	68	13.8	59
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	36	9	39	8	25	12	67	7	32	9.2	40
その他 (⑧)	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0.2	1
①性能	2	7	4	17	0	0	0	0	2	9	1.6	7
②耐久性	1	4	2	9	6	19	1	6	3	14	2.6	11
③設計自体	8	29	8	35	17	53	5	28	10	45	9.6	41
④作業工程	8	29	8	35	5	16	6	33	6	27	6.6	28
⑤機械設備	2	7	0	0	2	6	4	22	1	5	1.8	8
⑥工具・治具	0	0	1	4	1	3	0	0	0	0	0.4	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	2	11	0	0	0.4	2
⑧その他	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0.2	1
合計件数及びその割合	21	100	23	100	32	100	18	100	22	100	23.2	100

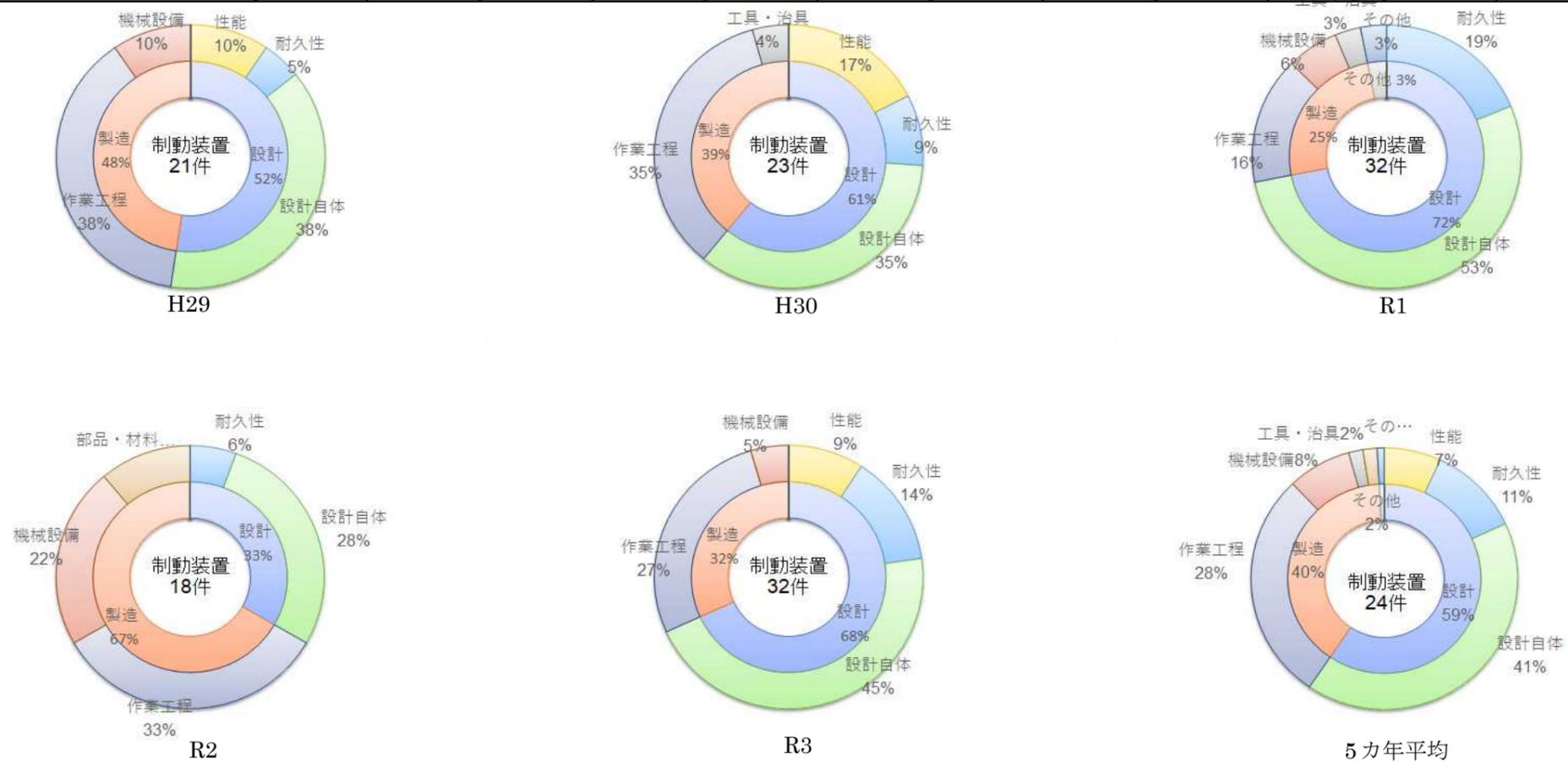


図 2-5 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

表 2-10 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 29 年度～令和 3 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H29		H30		R1		R2		R3		5カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	4	14	6	75	11	73	10	45	12	60	8.6	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	25	2	25	4	27	12	55	7	35	6.4	42
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0.2	1
①性能	1	4	3	38	4	27	2	9	2	10	2.4	16
②耐久性	0	0	0	0	0	0	3	14	1	5	0.8	5
③設計自体	3	11	3	38	7	47	5	23	9	45	5.4	36
④作業工程	5	18	2	25	2	13	6	27	5	25	4	26
⑤機械設備	0	0	0	0	1	7	5	23	2	10	1.6	11
⑥工具・治具	1	4	0	0	1	7	0	0	0	0	0.4	3
⑦部品・材料	1	4	0	0	0	0	1	5	0	0	0.4	3
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0.2	1
合計件数及びその割合	11	100	8	100	15	100	22	100	20	100	15.2	100



H29



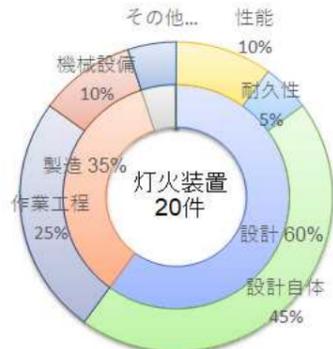
H30



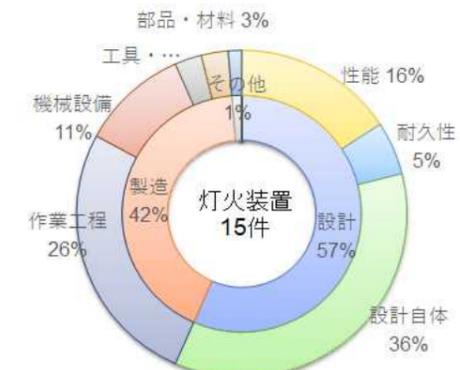
R1



R2



R3



5カ年平均

図 2-6 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 29 年度～令和 3 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 29 年度から令和 3 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 29 年度から令和 3 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を表 2-11、表 2-12 及び表 2-13 に、それをグラフにしたものを図 2-7、図 2-8 及び図 2-9 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多い順に 3 装置（【原動機】、【制動装置】及び【燃料装置】表 1-11 参照）を対象とした。

表 2-11 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 29 年度～令和 3 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H29		H30		R1		R2		R3		5カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	16	57	10	56	18	62	23	52	12	38	15.8	55
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	5	18	8	44	11	38	19	43	20	63	12.6	44
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0.4	1
①性能	4	14	2	11	0	0	1	2	1	3	1.6	6
②耐久性	1	4	1	6	1	3	2	5	4	13	1.8	6
③設計自体	11	39	7	39	17	59	20	45	7	22	12.4	43
④作業工程	5	18	6	33	10	34	13	30	15	47	9.8	34
⑤機械設備	0	0	1	6	1	3	4	9	3	9	1.8	6
⑥工具・治具	0	0	1	6	0	0	2	5	1	3	0.8	3
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0.2	1
⑧その他	0	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0.4	1
合計件数及びその割合	21	100	18	100	29	100	44	100	32	100	28.8	100

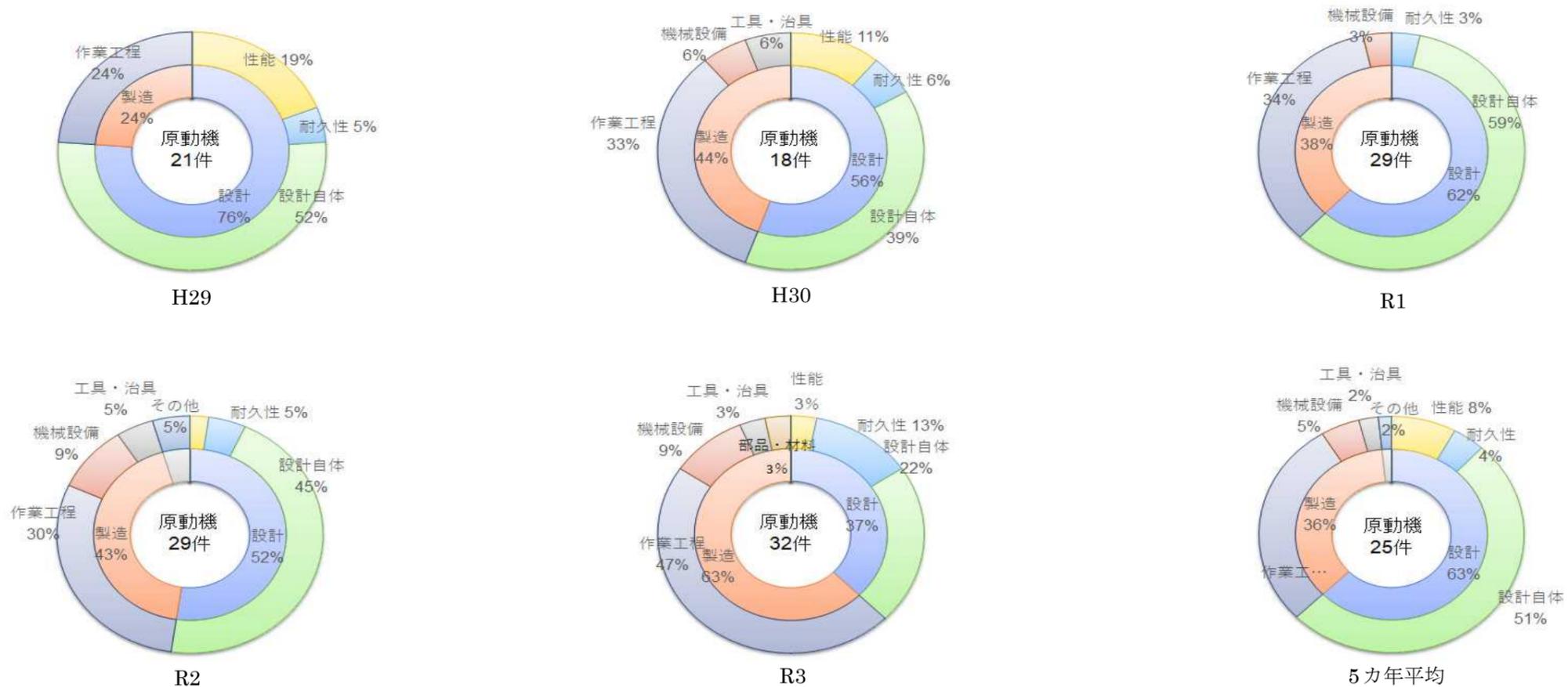
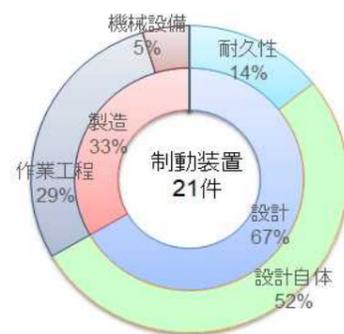


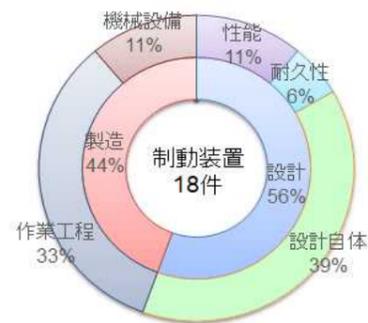
図 2-7 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 カ年平均）

表 2-12 制動装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H29		H30		R1		R2		R3		5カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	14	50	10	56	10	71	5	31	11	52	10	56
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	25	8	44	4	29	11	69	10	48	8	44
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	2	11	0	0	1	6	0	0	0.6	3
②耐久性	3	11	1	6	1	7	0	0	4	19	1.8	10
③設計自体	11	39	7	39	9	64	4	25	6	29	7.4	41
④作業工程	6	21	6	33	2	14	10	63	7	33	6.2	34
⑤機械設備	1	4	2	11	1	7	1	6	3	14	1.6	9
⑥工具・治具	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0.2	1
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	21	100	18	100	14	100	16	100	21	100	18	100



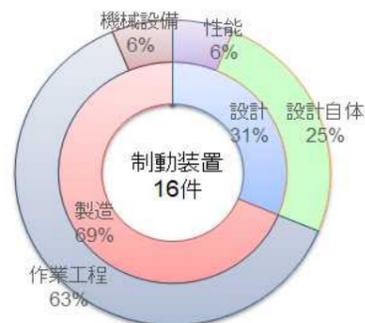
H29



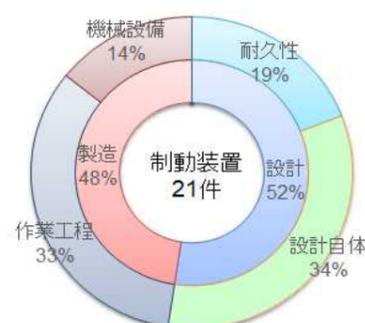
H30



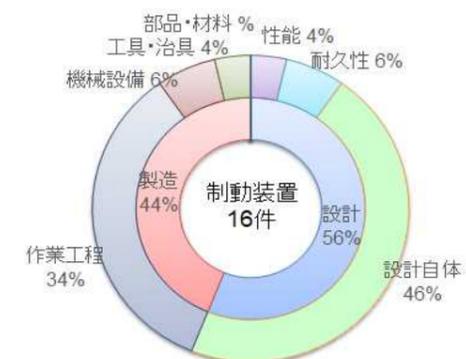
R1



R2



R3



5カ年平均

図 2-8 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 カ年平均）

表 2-13 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 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H29		H30		R1		R2		R3		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	16	57	6	33	9	60	6	29	10	63	9.4	51
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	6	21	12	67	6	40	14	67	6	38	8.8	48
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0.2	1
①性能	7	25	0	0	4	27	0	0	1	6	2.4	13
②耐久性	2	7	0	0	1	7	5	24	2	13	2	11
③設計自体	7	25	6	33	4	27	1	5	7	44	5	27
④作業工程	5	18	12	67	5	33	13	62	5	31	8	43
⑤機械設備	1	4	0	0	1	7	1	5	1	6	0.8	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	1	5	0	0	0.2	1
合計件数及びその割合	22	100	18	100	15	100	21	100	16	100	18.4	100

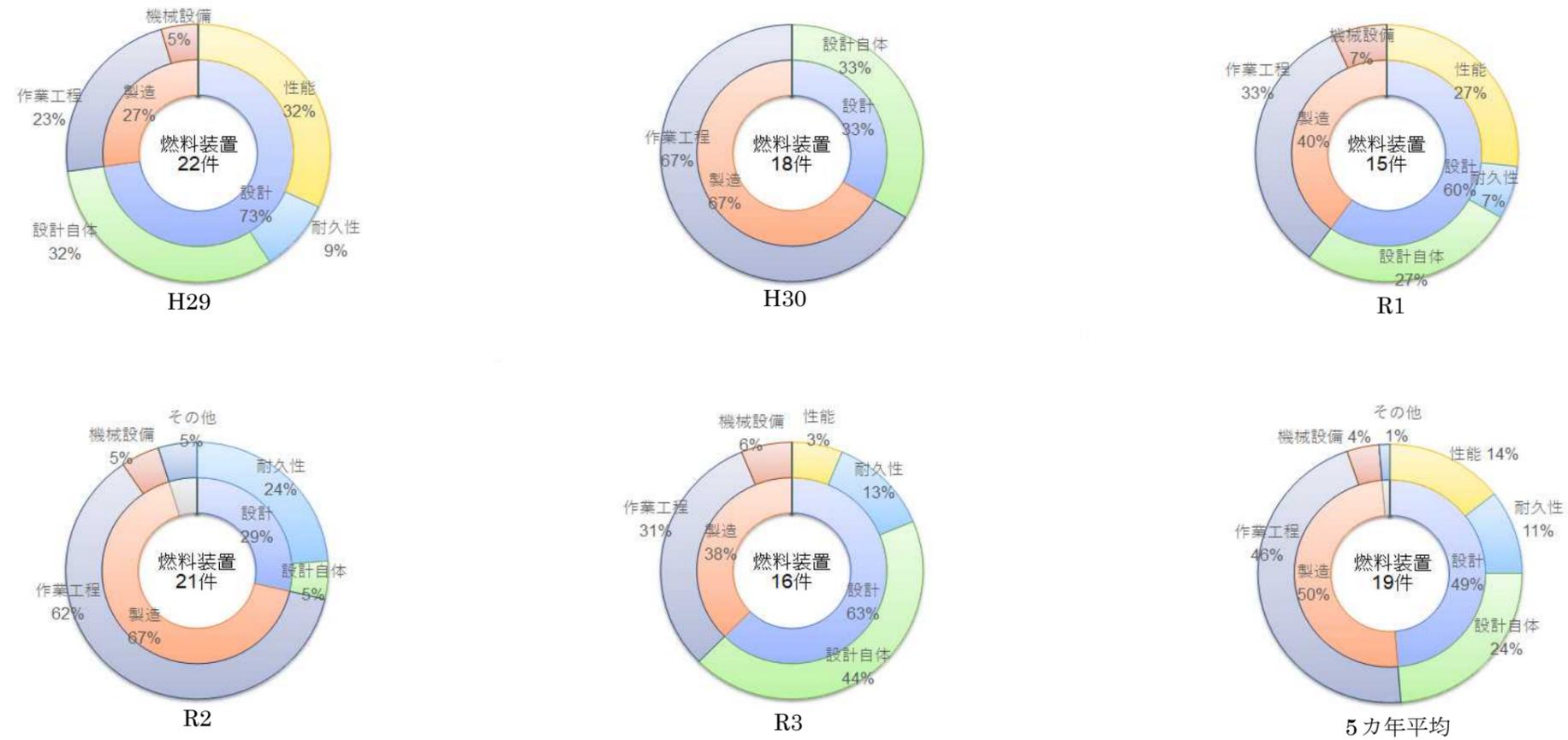


図 2-9 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度及び 5 力年平均）

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3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2-14に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故の有無はリコール届出に記載されているものである。

表2-14 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(量産品の品質の見込み違い)					
事例1	不具合の内容	小型トラックの前輪緩衝装置において、フロントリーフスプリングの製造工程が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該リーフスプリングが折損し、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。			
	対象台数	16,522 台	不具合件数	36 件	事故件数
事例2	不具合の内容	過給機において、ハウジング接合部のシールリングの設定に不備があり、構成部品の精度ばらつきによっては使用過程においてシール不良に至るものがある。そのため、シール不良部位から排気ガスが漏れるおそれがある。			
	対象台数	11,821 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例3	不具合の内容	燃料ホースとパイプの接続部において、接着工程の熱処理により燃料ホースの弾性が損なわれ、当該接続部の気密性が不十分なものがある。そのため、当該接続部に高い燃料圧力が加わると、燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	6,052 台	不具合件数	66 件	事故件数
事例4	不具合の内容	大型トラックの動力伝達装置において、センターベアリング固定金具の曲げ加工が不適切なため、プロペラシャフトの回転振動等により、当該固定金具に亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂の進行により当該固定金具が破断し、最悪の場合、プロペラシャフトが脱落して走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	5,994 台	不具合件数	3 件	事故件数
事例5	不具合の内容	農耕トラックのアクセルペダル戻しスプリングにおいて、製造上の工程が不適切なものがある。そのため、トラック使用中に同スプリングが破損し、アクセルペダルから足を離してもペダルが戻らず、速度が低下しなくなるおそれがある。なお、クラッチとブレーキの操作を行うことにより、車両を停止させることはできる。			
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数

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	大・中型トラック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。			
	対象台数	43,702 台	不具合件数	6 件	事故件数 0 件
事例 2	不具合の内容	電動式駐車ブレーキにおいて、駆動モーターに接続するケーブル先端部の強度が不足しているため、停車前に駐車ブレーキを作動させるとケーブル先端部が損傷することがある。そのため、駆動モーターの動力が伝達できなくなり、警告灯が点灯するとともに駐車ブレーキが作動しなくなり、駐車中の車両が動き出すおそれがある。			
	対象台数	39,351 台	不具合件数	44 件	事故件数 0 件
事例 3	不具合の内容	大型トラック用エンジンにおいて、ターボチャージャのタービンインペラの二次共振時の最大応力部に微小空孔が存在した場合に、微小空孔を起点とした疲労破壊によりタービンインペラが破損して異音、白煙排出、出力不足等が発生し、エンジン警告灯が点灯することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ターボチャージャに異常振動が発生し、ターボチャージャ給油パイプが疲労により亀裂してオイルが漏れ、高温部に付着して火災に至るおそれがある。			
	対象台数	38,000 台	不具合件数	274 件	事故件数 17 件
事例 4	不具合の内容	ハイブリッドシステムにおいて、電力変換モジュール制御基板の電気ノイズ耐性不足により、高電圧回路の電圧変動で発生する電気ノイズを電源制御回路が異常と誤検知し瞬間的に停止する場合がある。そのため、電源電圧が一瞬低下して、エンジン警告灯の点灯とともに、一時的な動力損失が発生するおそれがある。			
	対象台数	24,162 台	不具合件数	385 件	事故件数 0 件
事例 5	不具合の内容	大型トラック及びバスのエンジンにおいて、オイルポンプの製造のばらつきにより、ポンプのギヤシャフトが傾くことがある。そのため、ギヤの歯面が摩耗し、そのままの状態で使用を続けると、ギヤが破損してエンジンへの供給油圧が低下し、最悪の場合、エンジンが焼き付き路上故障や火災に至るおそれがある。			
	対象台数	16,719 台	不具合件数	93 件	事故件数 1 件
事例 6	不具合の内容	エアコンディショナーのブロワーファンレギュレーターへ電力を供給するワイヤーハーネスの端子において、当該端子のメッキ素材が不適切なため、車両振動によってメッキが損傷し、摩擦腐食が発生することがある。そのため、電気抵			

		抗が高くなりワイヤーハーネスの端子が発熱し損傷して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	5,035 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	クレーン車において、パワーステアリングホースの配索が不適切な為、パワーステアリングホースとタイロッドが干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、パワーステアリングホースが摩耗し、最悪の場合、パワーステアリングホースに穴が開き、操舵力が増大するおそれがある。				
	対象台数	19 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(仕様環境条件の甘さ)						
事例 1	不具合の内容	後面方向指示器において、LEDソケット内の回路基板の耐水性が不十分のため、雨水等がソケットに滴下して当該基板に結露が発生することがある。そのため、結露した状態での通電と乾燥を繰り返すと、基板上に短絡回路が形成され、最悪の場合、後面方向指示器が作動しなくなるおそれがある。				
	対象台数	70,046 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	4気筒ガソリンエンジンに搭載されているオルタネータにおいて、アイドル時の発電制御が不適切なため、整流器のダイオードが熱を受けて破損し、警告灯の点灯や充電不良を起こし、エンジンがストールすることがある。また、特定の組み合わせのダイオードが複数破損して短絡すると、オルタネータに大電流が流れて発熱し周囲を溶損させることで、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	18,490 台	不具合件数	60 件	事故件数	12 件
事例 3	不具合の内容	低圧燃料ポンプにおいて、燃料成分に対する検証が不十分のため、日本仕様の燃料に含まれる成分が低圧燃料ポンプのジェローター(金属製圧送ギア)部分に付着し、堆積することがある。そのため、堆積物が抵抗となって燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、アイドリングストップからのエンジン再始動が出来なくなるおそれがある。				
	対象台数	10,823 台	不具合件数	126 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	大型トラックにおいて、スタータリレーおよびキャブチルトリレーへ接続するハーネスのコネクタ取付け向きが不適切なため、キャブチルト状態で高圧洗浄を行った場合に、当該コネクタ部から水が浸入することがある。そのため、当該リレーの接点間でトラッキングが発生して発熱、焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,367 台	不具合件数	4 件	事故件数	2 件

事例5	不具合の内容	リアサスペンションにおいて、リアサスペンションの修理等を行った際にナットの締付トルクが不適切なため、緩みが発生することがある。そのため、リアトールリンクにガタが生じて分離し、最悪の場合、走行安定性が損なわれ事故を起こす可能性がある。				
	対象台数	1,108 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例6	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	173 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例7	不具合の内容	排気バイパスバルブのアクチュエーターにおいて、ファームウェアの電圧閾値が不適切なため、オルタネータの発電状態により、エンジンチェックランプが点灯し、フェールセーフモードでエンジンの出力が制限されるおそれがある。				
	対象台数	148 台	不具合件数	25 件	事故件数	0 件
事例8	不具合の内容	大型観光ハイブリッドバスのハイブリッド用バッテリートレイにおいて、トレイの防錆性が不足しているため、使用過程で腐食して穴があくことがある。そのため、トレイ内部に水が侵入し、バッテリーの配線接続部に水が付着することで短絡して火災に至るおそれがある。				
	対象台数	111 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例9	不具合の内容	クレーン車において、ステアリングシリンダとボールエンドの取り付け角度の指示が不適切なため、パワーステアリングホースとタイロッドが干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、パワーステアリングホースが摩耗し、最悪の場合、パワーステアリングホースに穴が開き、操舵力が増大するおそれがある。				
	対象台数	19 台	不具合件数	1 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	コラムスイッチにおいて、内部配線を繋ぐコネクタ端子のかしめが不十分なため、端子と配線の隙間に絶縁物が生成され、導通不良となることがある。そのため、前照灯、車幅灯、前部霧灯、尾灯、番号灯および当該スイッチ連動の車室内照明が不灯、あるいは点滅、または、方向指示器が不灯となるおそれがある。				
	対象台数	129,469 台	不具合件数	266 件	事故件数	0 件
事例2	不具合の内容	リヤスタビライザのブラケットと車体の締結面において、使用過程でボルトが緩み、当該取り付け部にガタが生じて異音が発生することがある。そのまま使用				

		を続けるとボルトが脱落する可能性があり、最悪の場合ブラケットが周辺部品を傷つけるおそれがある。				
	対象台数	96,560 台	不具合件数	45 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	運転席エアバッグにおいて、モジュールカバーのブランドエンブレムの材質が不適切なため、加水分解により劣化することがある。そのため、エアバッグ展開時に破損して飛散し、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	74,231 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	中型トラックのA05C(HC-SCR)エンジン搭載車において、HC-SCR触媒の再生用制御プログラムが不適切なため、触媒に付着した排出ガス中の硫黄成分が除去されず堆積することがある。そのため、触媒の性能が低下し、排出ガス中の窒素酸化物の排出値が基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	46,746 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	原動機において、1. エンジン制御プログラムが不適切なため、高負荷連続走行中に速度抑制装置が作動するような条件下で異常燃焼が発生することがある。2. ヘッドカバー内油切性能(ヘッドカバー内のオイルをオイルパンに戻す)が不十分なため、坂路を高負荷走行するとヘッドカバー内に滞留したオイルがブローバイガスとともにミスト状の形で燃焼室に廻り込んで異常燃焼が発生することがある。そのため、走行中にコンロッドが疲労破損してエンジンが停止し、コンロッドの破損によりオイルが飛散した場合は周辺部品が焼損し、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	34,588 台	不具合件数	214 件	事故件数	1 件
事例 6	不具合の内容	動力伝達装置において、ベルト駆動用プーリの締付け部の構造が不適切なため、走行中に当該プーリの締付けナットが緩むことがある。そのため、当該プーリがケースカバーと接触して異音が発生し、そのまま使用を続けると、ナットが脱落し、最悪の場合、エンストして再始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	32,658 台	不具合件数	51 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	運転席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、高い湿度の環境下で大きな温度変化を繰り返すと、ガス発生剤が劣化することがある。そのため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損するおそれがある。				
	対象台数	20,114 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	燃料装置のキャップレスフューエルフィルターインサート(燃料給油口)において、防水設計が不適切なため、大雨等により燃料装置内部へ雨水が浸入することがある。そのため、燃料装置が腐食し、走行中エンストやエンジン始動不良、または燃料漏れに至るおそれがある。				
	対象台数	15,345 台	不具合件数	129 件	事故件数	0 件

事例9	不具合の内容	(1) 農耕用トラクタのキャビン前面の制振材において、組付け作業が不適切なため、制振材表面の不要な保護フィルムを剥がさずに、保護フィルムの上に吸音材を貼り付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、吸音材が保護フィルムとともに剥がれてマフラーに接近し、最悪の場合、マフラーの熱により吸音材が焼損して火災となるおそれがある。(2) 農耕用トラクタのエンジンルーム内のワイヤハーネスにおいて、取り回しが不適切なため、ワイヤハーネスとステータスが接触しているものがある。そのため、走行中の振動等により、当該ワイヤハーネスの被覆が摩耗により損傷して内部電線が短絡し、最悪の場合、ワイヤハーネスが焼損して火災となるおそれがある。			
	対象台数	11,539 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例10	不具合の内容	ディーゼルエンジンに搭載されているクーラントポンプにおいて、軸受けシールの設計が不適切なため、作動の制御が行われている負圧回路へ冷却水が浸入し、負圧回路の関連部品が作動不良を起こすことがある。そのため、エンジン警告灯(MIL)が点灯する、出力が低下する、ブレーキ倍力装置の機能が低下する等の不具合が発生し、排気ガスの再循環装置(EGR)制御用の電磁バルブに作動不良が発生した場合においては、MIL点灯と共に排ガスが悪化し、更に短絡が発生すると発熱して周囲を溶損させることで、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	10,906 台	不具合件数	9 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	エキゾーストマニホールドにおいて、EGR(排気ガス再循環装置)用のパイプの構造が不適切なため、排気ガス処理システム作動時の熱負荷による、エキゾーストマニホールドの熱膨張・収縮の繰り返しにより、当該パイプの溶接部に亀裂が入ることがある。そのため、亀裂部より排気ガスが漏れるおそれがある。			
	対象台数	58,297 台	不具合件数	562 件	事故件数
事例2	不具合の内容	オートマチックトランスミッションにおいて、トルクコンバータのロックアップクラッチを固定するリベット寸法が不適切なため、強度が不足してリベットが破損することがある。そのため、リベットの破損片による摩擦材の異常摩耗等が発生して、トルクコンバータのロックアップができなくなり警告灯が点灯し、最悪の場合、摩耗粉によりオイルストレーナーが詰まり、オイルポンプの油圧が不足することで走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	32,301 台	不具合件数	96 件	事故件数

事例 3	不具合の 内容	刈取脱穀作業車において、DPFマフラ高温部を遮蔽するカバーの設計が不適切な為、DPFマフラ周辺に麦ワラが堆積することがある。そのためDPFマフラ出口パイプ部と麦ワラが接触し、DPF再生処理中にDPFマフラ出口パイプ部の表面温度が上昇し、最悪の場合、麦ワラが発火することで車両火災に至るおそれがある。			
	対象台数	4,919 台	不具合件 数	3 件	事故件数
事例 4	不具合の 内容	フォーク・リフトのアクセルペダルに備えられている、アクセルリターンスプリングにおいて、強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該スプリングが折損し、最悪の場合、アクセルペダルが全開のまま戻らないおそれがある。その場合、ブレーキにより停車は可能。また、キーOFF後の走行は不能となる。			
	対象台数	4,792 台	不具合件 数	0 件	事故件数
事例 5	不具合の 内容	警音器の電気配線において、警音器及びブラケット等の耐振性が不足しているため、特定のエンジン回転領域で発生する車体振動により、当該配線の端子部に負荷がかかり、き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当該配線が断線し警音器が作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	3,979 台	不具合件 数	0 件	事故件数
事例 6	不具合の 内容	フォーク・リフトのアクセルペダルに備えられている、アクセルリターンスプリングにおいて、強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該スプリングが折損し、最悪の場合、アクセルペダルが全開のまま戻らないおそれがある。その場合、ブレーキにより停車は可能。また、キーOFF後の走行は不能となる。			
	対象台数	3,395 台	不具合件 数	0 件	事故件数
事例 7	不具合の 内容	ロード・ローラの排気装置において、排気管取付用ブラケットの強度が不足しているため、当該ブラケットが折損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等により排気管固定用クランプの折損および排気管に亀裂が発生し、最悪の場合、排気管が落下するおそれがある。			
	対象台数	87 台	不具合件 数	5 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(評価基準の甘さ)					
事例 1	不具合の内容	エンジン制御装置(ECU)において、制御プログラムが不適切なため、幾つかの条件が重なったシーンでエンジンからブレーキ倍力装置への負圧供給が遅れる場合がある。そのため、最悪の場合、強い制動力が必要な場合に、通常より大きなブレーキ踏力が必要となり、想定よりも制動停止距離が長くなるおそれがある。			
	対象台数	302,097 台	不具合件数	39 件	事故件数 1 件
事例 2	不具合の内容	R06Aエンジンの排気側の油圧式VVT(可変バルブタイミング機構)の作動を制御しているオイルコントロールバルブにおいて、フロントグリルより浸入した塩水によって内部に錆が発生し作動できなくなるものがある。そのためVVTの制御ができなくなり、エンジン警告灯が点灯し、停車直前にエンストに至るおそれがある。			
	対象台数	188,378 台	不具合件数	103 件	事故件数 0 件
事例 3	不具合の内容	ステアリングギヤにおいて、ブーツ取付け部のシールが不適切かつエアコンドレンホースが直上にあるため、エアコン凝縮水が当該取付け部に滴下しギヤ内部に浸入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ギヤ内部に錆が生じて異音が発生し、最悪の場合、ベアリングが破損し操舵ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	160,435 台	不具合件数	69 件	事故件数 0 件
事例 4	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、エンジンが停止する際の制御が不適切であったため、イグニッションコイルへ必要以上に通電することがある。そのため、イグニッションコイルの内部温度が上昇し回路がショート、ヒューズ切れを起こし、最悪の場合、走行中エンジンが停止するおそれがある。この場合において、既に長通電を経験したイグニッションコイルでは、対策プログラムに書き換えても、内部ダメージの蓄積により不具合に至るおそれがある。			
	対象台数	137,449 台	不具合件数	178 件	事故件数 1 件
事例 5	不具合の内容	ガソリンエンジンのエキゾーストマニホールドにおいて、パイプの溶接条件変更時の強度検討が不十分なため、冷熱の繰返しや振動等により当該溶接部に亀裂が生じるものがある。そのため、登坂路走行等の高回転時に排出ガスが漏れ基準値を満足しなくなるおそれがある。			
	対象台数	111,842 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 6	不具合の内容	運転席ドアおよび助手席ドアのワイヤハーネスにおいて、設計が不適切なため、ドア開閉の繰返しにより、配線が断線することがある。そのため、サイドエアバッグやカーテンエアバッグ、ドアミラーの補助方向指示器等が作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	111,611 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例7	不具合の内容	運転者席用エアバッグにおいて、仕様が不適切なため、展開時に最適形状にならない場合がある。このため、最悪の場合、一部条件下ではエアバッグの性能が十分に発揮されないおそれがある。			
	対象台数	86,282 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例8	不具合の内容	ハイブリッド車のエンジンルームハーネスにおいて、エンジンルームハーネスの配策が不適切なため、エンジン制御用コントロールユニットを固定しているブラケットとの隙が不足しているものがある。そのため、当該ハーネスがブラケットに干渉し電線の被覆が削られて短絡し、最悪の場合、走行中にエンジンが停止し、その後再始動できなくなるおそれがある。			
	対象台数	64,116 台	不具合件数	7 件	事故件数
事例9	不具合の内容	大型トラックにおいて、電熱線付き尿素水配管と冷却水配管の固定方法が不適切なため、走行中の振動で両配管が接触し電熱線が断線することがある。そのため、エンジン警告灯(MIL)が点灯し、そのまま使用すると低温時に尿素水が凍結し排出ガス中のNOxが増加するおそれがある。			
	対象台数	47,291 台	不具合件数	170 件	事故件数
事例10	不具合の内容	後席ドア後部のクォータウィンドウガラスのモールディングにおいて、取付構造が不適切なため、冷熱の繰返して取付部が劣化して剥がれることがある。そのため、浮きや異音が発生し、最悪の場合、モールディングが脱落するおそれがある。			
	対象台数	44,796 台	不具合件数	120 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(図面等の不備)					
事例1	不具合の内容	(1)動力伝達装置において、主変速レバーに繋がった主変速ロッドと走行用HST(静油圧式無段変速機)を連結するピンの選定が不適切でスナップピンによる連結としたため、ワラ等の引っ掛かりでスナップピンが抜ける場合がある。そのため、そのまま使用を続けると、主変速ロッドがHSTから外れ、最悪の場合、主変速レバーを中立位置にしても、イグニッションキーを“OFF”にしなければ、車両が停止しないおそれがある。(2)制動装置において、駐車ブレーキペダルと駐車ブレーキアームを連結する駐車ブレーキロッドのピン選定が不適切でスナップピンによる連結としたため、ワラ等の引っ掛かりでスナップピンが抜ける場合がある。そのため、そのまま使用を続けると、駐車ブレーキロッドが駐車ブレーキアームから外れ、駐車ブレーキペダルで駐車ブレーキが効かなくなり、車両が動き出すおそれがある。			
	対象台数	17,432 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例2	不具合の内容	エアサス仕様の大型トラック(4軸車)において、タンデムペラ(後前軸と後後軸間のプロペラシャフト)の長さ設定が不適切なため、タンデムペラが最も縮んだ			

		際にスプラインシャフトがプラグを押してしまい、プラグが脱落し他の交通に影響を及ぼすおそれがある。				
	対象台数	13,312 台	不具合件数	101 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	大型バスにおいて、燃料ホースの組付け指示が不適切なため、組付けばらつきにより当該ホース曲げ部に応力が集中して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、亀裂が進展して穴があき、燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	3,817 台	不具合件数	24 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	方向指示器のフラッシャーユニットの設計が誤っているため、方向指示器が断線等不具合を起こした場合に運転者にその警告が示されない。そのため、方向指示器の故障に気づかず運転し続けるおそれがある。				
	対象台数	2,278 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	大型バスの燃料ホースにおいて、成型ホースの差し込み代の組付け指示が不適切なため、差し込み代が大きい場合に曲げ部に応力が集中し亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進展し、燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	1,451 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	回転ダンプ式塵芥車において、荷箱容積重心位置の間違いにより最大積載量の表記が不適切なため、最大積載量を積載した状態では、保安基準第9条第2項(走行装置等)および第53条第1項(乗車定員及び最大積載量)の基準に適合しないおそれがある。最悪の場合、重量に耐えかねて後輪軸が損傷・破損する、またタイヤが破裂するなどし、重大事故につながるおそれがある。				
	対象台数	1,233 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	フォークリフト等において、法規確認が不適切なため、小型特殊自動車の寸法(高さ、幅)、窓ふき器、及び灯火器の取付要件等、3つの装置類(計11項目)で保安基準に適合しないおそれがある。				
	対象台数	517 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	グレーダのフロントアクスルにおいて、ハブシャフトの耐久力が不足しているため、高速で旋回するなどした場合にハブシャフトに亀裂が入るものがある。そのため、そのままの状態でも車両の使用を続けると亀裂が進展し、最悪の場合、ハブシャフトが折損してタイヤが車両から脱落するおそれがある。				
	対象台数	341 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	突入防止装置において、車体後面構造部の下縁高さの設計検討が不十分なため、基準高を超えるものがある。そのため、保安基準第18条の2を満足しないおそれがある。				

	対象台数	262 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	電動パーキングブレーキを搭載した四輪駆動の小型トラックにおいて、電動パーキングブレーキケーブルの配索が不適切なため、助手席のシートブラケットと当該ケーブルが干渉しているものがある。そのため、車両振動によって当該ケーブルの被覆部が摩耗し、最悪の場合、駐車中に当該ケーブルが切断して車両が勝手に動きだし衝突事故等を起こすおそれがある。				
	対象台数	246 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(プログラムミス)						
事例 1	不具合の内容	(1) 緊急通報装置において、車載通信モジュールの制御プログラムが不適切なため、音声データと通信データ間の相互変換ができない場合がある。そのため、緊急時に音声通話ができず、保安基準第43条の8(事故自動緊急通報装置の基準)に適合しない。(2) ハイブリッドシステムにおいて、制御プログラムが不適切なため、シフトレンジに関する演算の途中でシフトの切替え操作が行われると、異常と誤検出する場合がある。そのため、警告灯が点灯して、ハイブリッドシステムが停止し、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	111,842 台	不具合件数	9 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	エンジンコントローラにおいて、アイドリング時における吸入空気量の制御プログラムが不適切なため、Dレンジで停車中に吸入空気量が不足することがある。そのため、アイドリング回転数が低下し、最悪の場合、エンストに至るおそれがある。				
	対象台数	98,587 台	不具合件数	25 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	無段変速機において、油圧制御プログラムが不適切なため、一定車速での走行時にアクセルの開閉を頻繁に繰り返す操作を行うと、金属ベルトに亀裂が生じ破損することがある。そのため、そのまま使用を続けると、発進、加速不良となり、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	85,390 台	不具合件数	284 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	排出ガス発散防止装置において、制御コンピュータの故障診断プログラムが不適切なため、故障時に正しく診断または警告表示できないものがある。そのため、保安基準第31条の細目告示第41条 別添48の車載式故障診断装置(ディーゼル重量車J-OBD2)の技術基準を満足しない。				
	対象台数	56,029 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	アイドリングストップ搭載車において、制御プログラムが不適切かつバッテリーの断熱が不十分なため、長時間アイドリングによりバッテリー温度が高い状態で使用を繰り返すと、劣化抑制の再生充電が不足してバッテリーが異常劣化することがある。そのため、アイドリングストップ後、再始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	50,983 台	不具合件数	22 件	事故件数	0 件

事例6	不具合の内容	大・中型トラックにおいて、速度計の制御プログラムが不適切なため、プログラム起動時に特定条件でのキー操作をおこなうと、警告灯が点灯し、速度計等が正しく作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	43,429 台	不具合件数	90 件	事故件数
事例7	不具合の内容	画像表示装置(カーナビのモニタ)において、MBUXマルチメディアシステムの制御プログラムが不適切なため、起動時に何も表示しない、あるいは、起動後に再起動し数秒間画像表示が途絶えることがある。そのため、画像表示装置による直前直左視界の確認ができないおそれがある。			
	対象台数	24,132 台	不具合件数	5 件	事故件数
事例8	不具合の内容	大型トラックのエンジン制御コンピュータにおいて、令和3年9月15日届出(届出番号5016)の改善措置のため変更したプログラムの排気温度センサ用故障判定プログラムが不適切なため、センサ正常時に異常と誤判定しエンジン警告灯(MIL)が点灯するおそれがある。			
	対象台数	19,090 台	不具合件数	49 件	事故件数
事例9	不具合の内容	ハイブリッド車において、発電に用いるエンジンの制御コンピュータのプログラムが不適切なため、走行中にエンジンが停止した直後の加速時に再始動できないことがある。そのため、エンジン警告灯が点灯して加速不良となり、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、バッテリー残量不足により走行不能になるおそれがある。			
	対象台数	11,349 台	不具合件数	29 件	事故件数
事例10	不具合の内容	ボディコントロールモジュールにおいて、制御プログラムが不適切なため、配光可変型走行用前照灯ONかつ霧灯ONの状態ですモール位置に操作した場合に、配光可変型走行用前照灯と同時に点灯すべきすれ違い用前照灯が消灯し、保安基準第32条(前照灯の基準)を満足しない。			
	対象台数	11,317 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3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2-15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「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	車両の組み立て工場において、燃料ホースの取り付け工程が不適切なため、燃料ホースとインテークパイプもしくは、エンジンカバーの間隙が狭い状態で取り付けられたものがある。そのため、当該ホースが時間の経過とともに摩耗し、最悪の場合、燃料漏れが発生するおそれがある。			
	対象台数	31,172 台	不具合件数	20 件	事故件数
事例2	不具合の内容	大・中型トラックにおいて、ステアリングコラムを固定しているボルト・ナットの締付けが不適切なため、当該ボルト・ナットの締付けトルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルト・ナットが緩んでステアリングコラムにガタが生じ、最悪の場合、当該ボルト・ナットが脱落すると正常なステアリング操作が出来なくなるおそれがある。			
	対象台数	3,354 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例3	不具合の内容	大型トラックのリアバンパーブラケットにおいて、当該ブラケットの構造体同士を締結するリベット止めが不適切なため、保安基準第18条の2(突入防止装置の基準)に定める強度要件を満たしていないおそれがある。			
	対象台数	2,364 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例4	不具合の内容	後面ガラスにおいて、接着工程の管理が不適切なため、下塗り剤(プライマー)が塗布されていないものがある。そのため、ガラスの接着力が弱く、そのままの状態で使用を続けると、接着部が剥離して、異音が発生し、最悪の場合、ガラスが脱落し他の交通の妨げとなるおそれがある。			
	対象台数	1,612 台	不具合件数	13 件	事故件数
事例5	不具合の内容	小型トラックの機械式自動変速機において、オイルホース製造工程での作業が不適切なため、ホースのシール性が低下しているものがある。そのため、当該ホースとオイルパイプの継ぎ目からオイルが漏れて変速不良となり、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	835 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例6	不具合の内容	大型トラックのインストルメントクラスターメータにおいて、市場向けソフトウェアの設定が不適切なため、衝突被害軽減ブレーキ関連の警告表示および警報等が作動しないことがある。			
	対象台数	686 台	不具合件数	1 件	事故件数

事例7	不具合の内容	フロントブレーキにおいて、マスターシリンダ内のリターン springs 製造時の確認作業が不適切なため、スプリング反発力が不足しているものがある。そのため、ブレーキ操作終了後に、当該スプリングの反力が足りないことでマスターシリンダ内のピストンが所定の位置に戻らず、最悪の場合、続けてブレーキ操作を行うとフロントブレーキの制動能力が低下するおそれがある。				
	対象台数	441 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例8	不具合の内容	大型トラックのエアブレーキ用ブレーキホースにおいて、ホース製造工程での作業が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ホースが破損してエアが漏れ、ブレーキ警告灯が点灯し、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	211 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例9	不具合の内容	年少者用補助乗車装置において、後部中央座席用シートベルトバックルの配線取り付けが不適切なため、ISOFIX取り付け金具フックに配線が干渉することがある。そのため、年少者用補助乗車装置が正しく固定できないおそれがある。				
	対象台数	203 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例10	不具合の内容	高圧燃料ポンプにおいて、製造時の溶接が不適切なため、溶接による金属粉がポンプ内部残留し、燃圧調整バルブの作動を妨げるおそれがある。そのため、燃料の噴射圧が不足し、警告灯点灯ならびにエンジン始動不良・出力不足になるおそれがある。				
	対象台数	150 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(マニュアルの不備)						
事例1	不具合の内容	エンジンルーム内の12V電源配線において、製造時の配索指示が不適切なため、配線がボディーアースのターミナルポイントや他の配線に干渉しているもの、ボディーアースのターミナルポイントに絶縁キャップが取付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で配線の被覆が損傷し、短絡して大電流が流れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	2,998 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
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、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	772 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例3	不具合の内容	緩衝装置において、リヤクッションアームとスイングアームを連結するクッションコネクティングプレートの組付け作業指示が不適切なため、当該プレートの表裏を逆向きに組付けたものがある。そのため、凹凸路面等を繰り返し走行するとプレートが折損し、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。				

	対象台数	439 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	ホイールローダのキャブ仕様機両側面ガラスにレンタル会社の管理番号のステッカーを販売会社で貼付されたものがある。その為、道路運送車両法の保安基準第29条(窓ガラス)に適合しないおそれがある。				
	対象台数	319 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	小型トラックの助手席側ミラーにおいて、設計指示が不適切なため、正規より短いミラーステーを装着しているものがある。そのため、保安基準第44条の後方視界要件を満たさないおそれがある。				
	対象台数	205 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	ショベル・ローダの駐車ブレーキにおいて、組立工程が不適切なため、油圧シリンダ先端ヨークと駐車ブレーキレバーを組み付ける際にヨークがレバーと干渉し、駐車ブレーキ内部のプレートに損傷させてしまうものがある。そのため、そのままの状態では駐車ブレーキの作動と解除を繰り返すと、プレートの損傷部から亀裂が進展し、最悪の場合、プレートが折損して車両を停止状態に保持できなくなるおそれがある。				
	対象台数	146 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	助手席側ドアミラーのミラーガラスにおいて、製造時の工程管理が不適切なため、誤ったミラーガラスが使用されているものがある。当該ミラーガラスは、寸法が規定より小さいため、法的要件を満たしていないおそれがある。				
	対象台数	110 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	小型トラックにおいて、原動機の生産作業工程が不適切なため、燃料リターンホースがオイルフィルターとオイルレベルゲージガイド間に挟み込まれてつぶれているものがある。そのため、燃料リターンホースが外れて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	87 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	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	80 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	ドリー付バントレーラの車軸部スプリングシートにおいて、ショックアブソーバ取付ボルトの溶接が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、走行時の負荷により亀裂が生じ、最悪の場合、車軸部スプリングシートからショックアブソーバが外れ、走行安定性が損なわれ走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	24 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(製造工程不適切)					
事例 1	不具合の内容	燃料ポンプのインペラ(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	956,221 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	ガソリンエンジンの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低圧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	42,505 台	不具合件数	34 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	エンジンマウントブラケット取付ボルトにおいて、取付方法が不適切なため、ボルトが緩むおそれがある。そのままの状態で使用を続けると、ボルトが破断することにより原動機が傾き、フロントサスペンションメンバーと干渉して異音が発生し、最悪の場合、ドライブシャフトが抜けて走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	27,321 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	リチウムイオンバッテリーのアースボルトにおいて、車体への取り付けが不適切なため、アース不良となるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、アイドリングストップ後再始動不能またはエンジン停止不能となり、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。			
	対象台数	23,255 台	不具合件数	223 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	フロント及びインターアクスルプロペラシャフトにおいて、ユニバーサルジョイント組付け時の軸方向ガタ調整工程が不適切なため、当該ジョイント部の軸方向のガタが許容値を超えているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、グリースが漏れ出し泥水等がベアリングカップ内に浸入して、グリースの劣化による潤滑不足でベアリングが焼き付き、ユニバーサルジョイント部が破損し、最悪の場合、プロペラシャフトが脱落して走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	17,587 台	不具合件数	81 件	事故件数
事例 6	不具合の内容	主制動ブレーキ内部のプレートに適切な加工が施されていないため、亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使い続けると当該プレートが損傷して、最悪の場合、ブレーキを踏んでも十分な制動力が発生しなくなり、車体が停止できなくなるおそれがある。			
	対象台数	2,247 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 7	不具合の内容	緩衝装置において、リヤサスペンションアームを固定するナットの材料が不適切なため、早期に腐食割れが生じるものがある。そのため、アーム固定部のネ			

		ジが緩むことでがたつき、異音が発生し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,896 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	緩衝装置において、左右リヤアクスルキャリアサイドセクションの鋳造が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、当該部品が走行中に破損し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,000 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	車両後方の樹脂製グラブバーにおいて、固定用埋め込みナットの組み付けが不適切なため、必要な強度を保って正しく組み付けられていないものがある。そのため、グラブバーハンドルを持ってセンタースタンドをかける時など大きな負荷をかけると、埋め込みナットが外れ、グラブバーがひび割れし、最悪の場合、同乗者がグラブバーを握った際にひび割れにより怪我をするおそれがある。				
	対象台数	872 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	農耕用トラクタのタイロッドにおいて、タイロッドエンドの製造が不適切なため、タイロッドエンドが正しくカシメされていないものがある。そのため、ステアリング操作時にタイロッドエンドに過度の応力がかかり、そのままの状態で使用を続けると、タイロッドエンドが損傷し、最悪の場合、タイロッドが破損し、操舵不能となるおそれがある。				
	対象台数	687 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(作業管理不適切)						
事例 1	不具合の内容	(1)ウイング車において、ウイング開閉用油圧ホースの配索が不適切なため、フレーム上部コーナーに接触しているものがある。この状態でウイング開閉を繰り返すと、ホースがコーナーに強く押し当てられて損傷し、作動油が漏れ、ウイングが作動しなくなる場合がある。最悪の場合、ウイング開時に開用ホースが損傷すると、ウイングが降下するおそれがある。(2)中型ウイング車において、ウイング開閉用油圧シリンダーの閉用配管継手の締付が不適切なため、継手が緩む場合がある。この状態でウイング開閉を繰り返すと、閉用ホースがフレームに接触して損傷し、作動油が漏れ、ウイングが作動しなくなるおそれがある。				
	対象台数	34,123 台	不具合件数	164 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	後部反射器において、反射器を成型する条件管理が不適切なため、反射器内部の表面が正しく成型されていないものがある。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	27,908 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	樹脂製燃料タンクにおいて、製造工程が不適切なため、ブリーザパイプが燃料タンクに適切に溶着されていないものがある。そのため、使用過程における車両振動等により溶着部が剥がれ、燃料を満タンに給油すると当該溶着部から燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	7,802 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	後部反射器において、反射器を成型する条件管理が不適切なため、反射器内部の表面が正しく成型されていないものがある。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	4,076 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	リヤホイールのニードルベアリングにおいて、グリース塗布作業が不適切なためグリース量が少ないものがある。そのため、ニードルベアリングが潤滑不良となり破損し、最悪の場合、リヤホイールがロックし走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	2,178 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	車両組み立てにおいて、不適切なマフラの取り付け手順により、エキゾーストパイプの固定が不完全なものがある。そのため、走行中、エキゾーストパイプホルダ固定用ナットに緩みが発生し、最悪の場合、当該ナット及びエキゾーストパイプ固定用カ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	2,136 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	ルーフのアンテナカバーにおいて、製造工程の管理が不適切なため、車両組付け時にルーフが歪むことがある。そのため、アンテナカバーの密着が不足し、隙間より水が車内へ侵入し、最悪の場合、メーターパネルへ緊急通報の警告が表示され、緊急通報が行えないおそれがある。				
	対象台数	1,666 台	不具合件数	31 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	ブレーキキャリアの固定ボルトにおいて、生産時の作業管理が不適切なため、過剰なトルクで締付けられているものがある。そのため、当該ボルトが破損した状態で使用を続けるとボルトが緩み、最悪の場合、キャリアが脱落することで制動能力が失われるおそれがある。				
	対象台数	1,100 台	不具合件数	7 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	ホイール・クレーンのリターダにおいて、プロペラシャフトを取付けるフランジを固定するナット部のかしめ加工が不完全なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ナット及びフランジが脱落して動力が伝達できなくなり、最悪の場合、リターダが破損し、破損した部品が道路上に落下して他の交通を妨げるおそれがある。				
	対象台数	906 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件

事例 10	不具合の 内容	動力伝達装置において、製造時におけるクラッチリリースシリンダー内部ピストンの組み付けが不適切なため、当該シール部からクラッチ液が漏れることがある。そのためクラッチ液の漏れにより、クラッチ操作システム内の油圧が低下し、最悪の場合、クラッチ操作が行えず走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	687 台	不具合件数	268 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	ステアリングシャフトにおいて、製造機器の使用が不適切なため、ユニバーサルジョイントのベアリングを圧入する穴径が大きいものがある。そのため、使用過程で操舵時に遊びが発生して異音が発生し、最悪の場合、ユニバーサルジョイントが脱落することで操舵不能になるおそれがある。			
	対象台数	3,090 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 2	不具合の 内容	エンジンの点火コイルにおいて、製造設備の保守が不適切なため、2次コイルの配線が長く、回路内で短絡が発生して高電圧が生成できなくなり、影響を受けたシリンダが失火することがある。そのため、エンジンの出力が低下するとともにエンジン警告灯(MIL)が点灯し、最悪の場合、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。			
	対象台数	3,015 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 3	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	1,400 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4	不具合の 内容	ステアリングナックルにおいて、製造工程の熱処理が不適切であったため、強度が低下しているものがあり、大きな力がかかった場合に変形してホイールアライメントに狂いが生じるおそれがある。また、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ステアリングナックルが破断して走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	903 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 5	不具合の 内容	タイヤホイールのハブキャップにおいて、製造管理が不適切なため、ラッチの成型不良が発生し、ロックのかかりが弱いものがある。そのため、走行振動等で当該ロックが外れ、最悪の場合、ハブキャップやリングカバーがタイヤホイールから走行中に脱落することで他の交通の妨げになるおそれがある。			
	対象台数	367 台	不具合件数	6 件	事故件数

事例 6	不具合の内容	燃料装置において、燃料のリターンパイプの製造が不適切なため、リターンパイプの強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、圧力脈動によるパイプへの振動により、リターンパイプに亀裂が生じ燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	215 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 7	不具合の内容	エンジン始動用のスタータにおいて、製造工程管理が不適切なため、エンドカバーのねじがゆるむことがある。そのため、スタータが作動しなくなり、エンジンが始動できなくなるおそれがある。			
	対象台数	168 台	不具合件数	48 件	事故件数
事例 8	不具合の内容	大・中型トラックにおいて、前軸のハブベアリング用ロックナットの製造が不適切なため、ネジ有効径の大きいものを装着して生産されたものがある。そのため、使用過程で当該ロックナットのネジ部が破損し、最悪の場合、ハブドラムごとタイヤが外れるおそれがある。			
	対象台数	161 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 9	不具合の内容	樹脂製燃料タンクにおいて、溶着設備の管理が不適切なため、燃料タンクとインレットパイプの接合面が溶着不良となっているものがある。そのため、当該接合面がはがれて、給油時や満タン時に燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	100 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の内容	ドアに搭載されている側面衝突センサにおいて、コネクタの製造管理が不適切なため、走行時の振動等によりコネクタの接続が緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電気的な接続が断たれることで警告灯が点灯する。又は、緩んだ状態で側面衝突を受けると衝撃によりコネクタが外れて電気的な接続が断たれ、最悪の場合、乗員補助拘束装置(サイドエアバック等)の作動が遅れて乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	77 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	燃料ポンプと燃料噴射装置をつなぐ燃料ホースにおいて、燃料ホースの内径が不適切な状態で製造されたものがある。このため、当該ホース接続部の気密が不十分となり、燃料ポンプによって圧送される燃料が気密不良部から漏れるおそれがある。			
	対象台数	2,338 台	不具合件数	61 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	方向指示器において、ウィンカスイッチ接点の製造管理が不適切なため、ウィンカスイッチ操作時にアーク放電が発生することがある。そのため、固定接点の金属粉の堆積により、接点間が導通し、発熱することで固定接点を保持する接点ベースが溶損して、最悪の場合、導通不良となり、方向指示器が作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数				

	対象台数	2,201 台	不具合件数	81 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	助手席エアバッグにおいて、バッグの折り畳み方法が不適切なため、正しく折り畳みできていないものがある。そのため、衝突時にエアバッグが作動した際にバッグの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	2,153 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	自動変速機のマニュアルシフトレバーシャフトのオイルシールにおいて、シャフトの組付治具が不適切であったため、オイルシールのリップがめくれているものがある。そのため、当該部位からオイルが漏れ、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	1,210 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	大中型トラックにおいて、リヤバンパー取付ボルトの締付けに使用した工具が不適切であったため、当該ボルトが正規トルクで締付けられていないものがある。そのため、使用過程で当該ボルトが緩み、最悪の場合、リヤバンパーが脱落し他の交通の妨げになるおそれがある。				
	対象台数	729 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	エンジンの油圧を調整するリリーフバルブにおいて、組立作業が不適切なため、リリーフバルブの構成部品が脱落し、エンジンの油圧が低下する場合がある。そのため、油圧警告灯が点灯するとともにエンジンが潤滑不良となり、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。				
	対象台数	726 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	エンジンの油圧を調整するリリーフバルブにおいて、組み立て作業が不適切なため、リリーフバルブの構成部品が脱落し、エンジンの油圧が低下する場合がある。そのため、油圧警告灯が点灯するとともにエンジンが潤滑不良となり、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。				
	対象台数	23 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「工具・治具」に問題があるもの(金型寸法の不適切)						
事例 1	不具合の内容	後席右座席中央側のチャイルドシート固定用ISOFIXロアアンカレッジのブラケットにおいて、成形型が不適切なため、ブラケット嵌合部寸法が規定より狭くなることがあり、最悪の場合チャイルドシートを取り付けられないおそれがある。				
	対象台数	35,111 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	原動機の冷却装置において、ラジエータキャップを成型する金型の管理が不適切なため、フィラーネックとの掛かり代が小さくなり、シール性が不足したものがある。そのため、そのまま使用を続けると、オーバーフローチューブから高温の冷却水が噴き出し、最悪の場合、火傷するおそれがある。				
	対象台数	2,554 台	不具合件数	56 件	事故件数	1 件

不具合発生原因の項目「部品・材料」に問題があるもの(管理の不備)					
事例1	不具合の内容	農耕用トラクタのキャビン前面の制振材において、組付け作業が不適切なため、制振材表面の不要な保護フィルムを剥がさずに、保護フィルムの上に吸音材を貼り付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、吸音材が保護フィルムとともに剥がれてマフラーに接近し、最悪の場合、マフラーの熱により吸音材が焼損して火災となるおそれがある。			
	対象台数	11,539 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例2	不具合の内容	原動機のエンジン制御コンピュータにおいて、コンデンサの選定が不適切なため、ノイズ耐力が不足しているものがある。そのため、O2センサが断線した際にエンジン警告灯が点灯しないおそれがある。			
	対象台数	4,415 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例3	不具合の内容	6R20型エンジンを搭載した19年式大型トラックの一部車種において、排出ガス発散防止装置制御端末(ACM)のプログラムが不適切なため、故障診断が正しく行われない。			
	対象台数	2,525 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例4	不具合の内容	方向指示器において、ウィンカスイッチ構成部品の材料管理が不適切なため、正規と異なる材料で製造されたものがある。そのため、スイッチ内部に浸入した雨水等により構成部品が腐食し、最悪の場合、腐食が進行して部品が破損すると、方向指示器が作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	2,201 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例5	不具合の内容	速度計において、正規の仕様と異なる指針保持ピンを組付けたものがある。そのため、計器盤内の温度が上がると、当該保持ピン表面の塗料が粘性を帯び、最悪の場合、指針が当該保持ピンに固着し、速度計が作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	374 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例6	不具合の内容	2名キャブ仕様のショベル・ローダにおいて、部品の管理が不適切なため、協定規則43号に基づく記号(ECEマーク)が刻印されていない窓ガラスを装着したものがある。そのため、保安基準第29条(窓ガラスの基準)に適合しないおそれがある。			
	対象台数	52 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例7	不具合の内容	緩衝装置において、サスペンションアーム類を固定するナットのねじ部の加工が不適切なため、ねじ接続部が完全に締め付けられていないことがある。そのため、アーム類固定部のネジが緩むことでがたつき、異音が発生し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。			
	対象台数	28 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 8	不具合の内容	交換修理用部品として販売したダブルタイヤ仕様のスペアタイヤクランプにおいて、製造時の部品管理が不適切なため、正規の仕様と異なる部品を出荷したものがあ。そのため、当該部品を組付けた場合、締め付けボルトが緩み、スペアタイヤが脱落し、他の交通の妨げになるおそれがある。				
	対象台数	18 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

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 29 年度から令和 3 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 3 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」101 件（前年度から 14 件増加）、「1 年超え 2 年以内」75 件（前年度から 9 件減少）、「0.5 年超え 1 年以内」71 件（同 8 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 172 件であり、届出件数の合計の 44%を占め、「2 年以内」の期間では 247 件であり、届出件数の合計の約 63%を占めていた。

平成 29 年度から令和 3 年度のリコール届出件数の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」途中下がることもあるが、全体的には増加傾向にある。「4 年超え 6 年以内」、「6 年超え 8 年以内」及び「8 年超え 10 年以内」の期間区分については 5 年間で緩やかな減少傾向にある。生産開始日から不具合初報日までの平均期間は約 35 カ月であり、前年度より 3.2 カ月長くなっている。

令和 3 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 62 件であり、届出件数の合計の約 29%を占めている。また、「0.5 年超え 1 年以上」では 32 件で前年度から 8 件増加していた。なお、「1 年以内」の期間で届出件数の合計の約 43%を占める。「1 年超え 2 年以内」の期間区分は 38 件となっており、前年度から 8 件減少していた。「2 年以内」の期間では、約 60%を占めている。図 3-1 の国産車については、全体での数値と大きく傾向が異なる部分はないことがわかる。生産開始日から不具合初報日までの平均期間は約 40 カ月であり、前年度より 8.8 カ月長くなっている。

令和 3 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 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」がどちらも 39 件（前年度より 4 件増加及び前年度と同数）、次いで「1 年超え 2 年以内」37 件（同 1 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 65%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 29 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							
			H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
0.5年以内	届出	(件)	54	57	59	52	62	57	28	26	43	35	39	34	82	83	102	87	101	91
	件数	(%)	23.0	21.8	24.7	24.2	28.6	24.3	14.8	13.6	21.8	18.4	22.0	18.1	19.3	18.3	23.4	21.5	25.6	21.5
0.5年超え 1年以内	届出	(件)	43	48	28	24	32	35	29	33	31	39	39	34	72	81	59	63	71	69
	件数	(%)	18.3	18.3	11.7	11.2	14.7	15.0	15.3	17.3	15.7	20.5	22.0	18.1	17.0	17.9	13.5	15.6	18.0	16.4
1年超え 2年以内	届出	(件)	41	47	48	46	38	44	43	50	27	38	37	39	84	97	75	84	75	83
	件数	(%)	17.4	17.9	20.1	21.4	17.5	18.8	22.8	26.2	13.7	20.0	20.9	20.7	19.8	21.4	17.2	20.7	19.0	19.6
2年超え 3年以内	届出	(件)	17	38	27	35	23	28	18	22	17	26	27	22	35	60	44	61	50	50
	件数	(%)	7.2	14.5	11.3	16.3	10.6	12.1	9.5	11.5	8.6	13.7	15.3	11.7	8.3	13.2	10.1	15.1	12.7	11.8
3年超え 4年以内	届出	(件)	20	15	11	18	13	15	22	17	19	17	13	17	42	32	30	35	26	33
	件数	(%)	8.5	5.7	4.6	8.4	6.0	6.6	11.6	8.9	9.6	8.9	7.3	9.2	9.9	7.1	6.9	8.6	6.6	7.8
4年超え 6年以内	届出	(件)	23	26	17	22	15	21	17	18	25	16	7	17	41	44	42	38	22	37
	件数	(%)	9.8	9.9	7.1	10.2	6.9	8.8	9.0	9.4	12.7	8.4	4.0	8.9	9.7	9.7	9.6	9.4	5.6	8.9
6年超え 8年以内	届出	(件)	14	8	13	2	6	8	12	8	7	5	5	7	26	16	20	7	11	16
	件数	(%)	6.0	3.1	5.4	0.9	2.8	3.6	6.3	4.2	3.6	2.6	2.8	3.9	6.1	3.5	4.6	1.7	2.8	3.7
8年超え 10年以内	届出	(件)	9	6	9	5	0	6	10	6	3	4	3	5	19	12	12	9	3	11
	件数	(%)	3.8	2.3	3.8	2.3	0.0	2.6	5.3	3.1	1.5	2.1	1.7	2.7	4.5	2.6	2.8	2.2	0.8	2.6
10年超え	届出	(件)	14	17	27	11	28	19	9	11	25	10	7	13	23	28	52	21	35	32
	件数	(%)	6.0	6.5	11.3	5.1	12.9	8.3	4.8	5.8	12.7	5.3	4.0	6.7	5.4	6.2	11.9	5.2	8.9	7.6
合計*1	届出	(件)	235	262	239	215	217	234	189	191	197	190	177	189	424	453	436	405	394	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)			36.2	33.8	45.0	31.1	39.9	37.2	37.7	35.5	48.8	32.7	29.2	37.0	36.9	34.5	46.7	31.9	35.1	37.1

*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					
			H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
0.5年以内	対象 台数	(千台)	133	391	306	259	396	297	7	16	58	8	33	24	140	407	364	267	429	321
		(%)	1.8	4.5	3.1	4.3	10.6	4.8	1.3	1.6	9.0	1.7	11.0	4.9	1.8	4.2	3.4	4.1	10.6	4.8
0.5年超え 1年以内	対象 台数	(千台)	627	804	749	551	387	624	34	146	41	28	68	63	661	950	790	580	455	687
		(%)	8.5	9.2	7.5	9.2	10.3	8.9	6.1	14.9	6.4	5.9	22.8	11.2	8.3	9.8	7.4	9.0	11.3	9.1
1年超え 2年以内	対象 台数	(千台)	2,170	2,234	1,114	471	1,982	1,594	68	76	88	49	67	70	2,239	2,311	1,202	520	2,049	1,664
		(%)	29.3	25.6	11.1	7.9	52.9	25.4	12.5	7.8	13.6	10.1	22.6	13.3	28.1	23.8	11.3	8.0	50.7	24.4
2年超え 3年以内	対象 台数	(千台)	498	998	5,433	2,434	355	1,944	96	130	27	40	51	69	594	1,128	5,460	2,474	406	2,013
		(%)	6.7	11.5	54.2	40.7	9.5	24.5	17.4	13.2	4.2	8.3	17.2	12.1	7.5	11.6	51.2	38.3	10.1	23.7
3年超え 4年以内	対象 台数	(千台)	750	1,023	98	1,316	228	683	172	58	43	4	10	57	922	1,081	141	1,321	237	740
		(%)	10.1	11.7	1.0	22.0	6.1	10.2	31.3	5.9	6.6	0.9	3.2	9.4	11.6	11.2	1.3	20.4	5.9	10.1
4年超え 6年以内	対象 台数	(千台)	682	1,177	236	461	246	560	71	340	55	152	4	125	752	1,517	292	613	250	685
		(%)	9.2	13.5	2.4	7.7	6.6	7.9	12.9	34.7	8.6	31.5	1.3	18.0	9.5	15.6	2.7	9.5	6.2	8.7
6年超え 8年以内	対象 台数	(千台)	1,017	1,316	644	0	23	600	45	80	211	7	22	73	1,061	1,396	855	7	45	672
		(%)	13.7	15.1	6.4	0.0	0.6	7.2	8.1	8.2	32.7	1.4	7.4	11.5	13.3	14.4	8.0	0.1	1.1	7.4
8年超え 10年以内	対象 台数	(千台)	1,197	170	554	31	0	390	28	4	12	12	22	16	1,225	174	566	43	22	406
		(%)	16.1	1.9	5.5	0.5	0.0	4.8	5.2	0.5	1.9	2.5	7.3	3.4	15.4	1.8	5.3	0.7	0.5	4.7
10年超え	対象 台数	(千台)	601	883	462	462	127	482	28	129	110	181	22	94	365	731	993	643	149	576
		(%)	6.9	8.8	7.7	7.7	3.4	6.3	5.1	13.2	17.0	37.6	7.3	16.1	4.6	7.5	9.3	9.9	3.7	7.0
合計*1	対象 台数	(千台)	7,411	8,715	10,017	5,985	3,745	7,175	548	979	646	482	297	590	7,959	9,694	10,662	6,467	4,042	7,765
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	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。

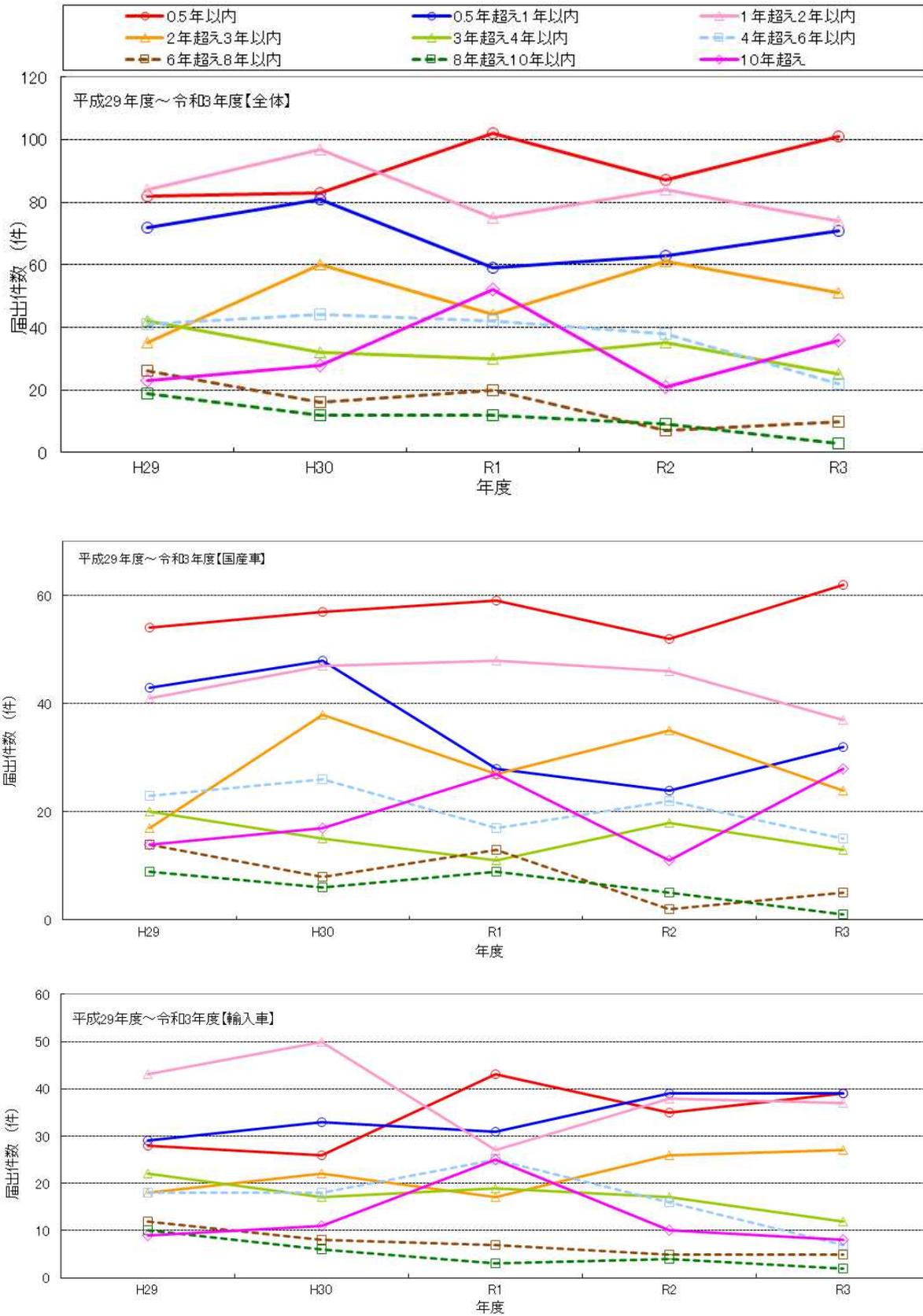


図 3-1 生産開始日から不具合発生之初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

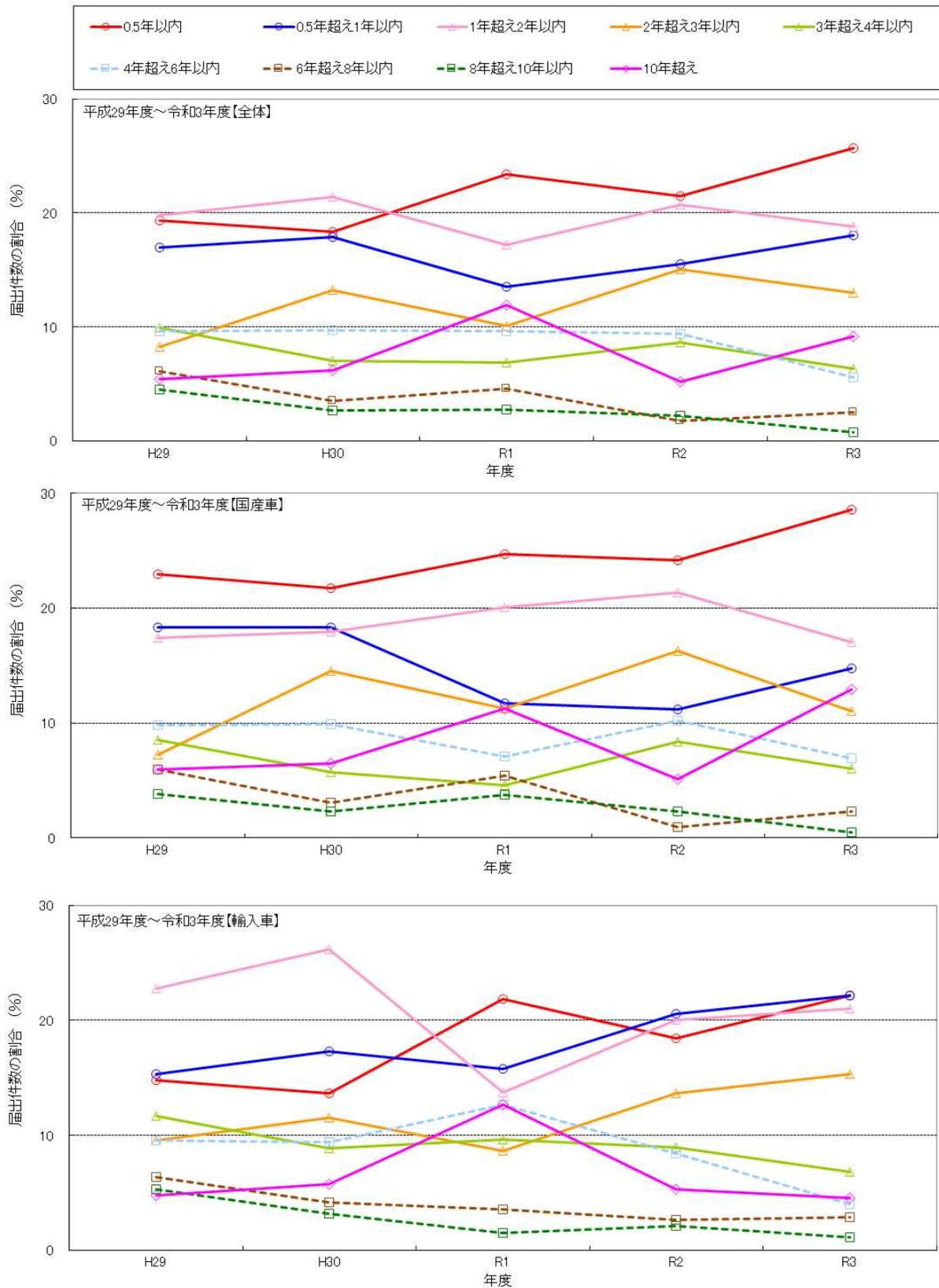


図 3-2 生産開始日から不具合発生之初報日までの各期間区分の届出件数の割合
【全体、国産車、輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

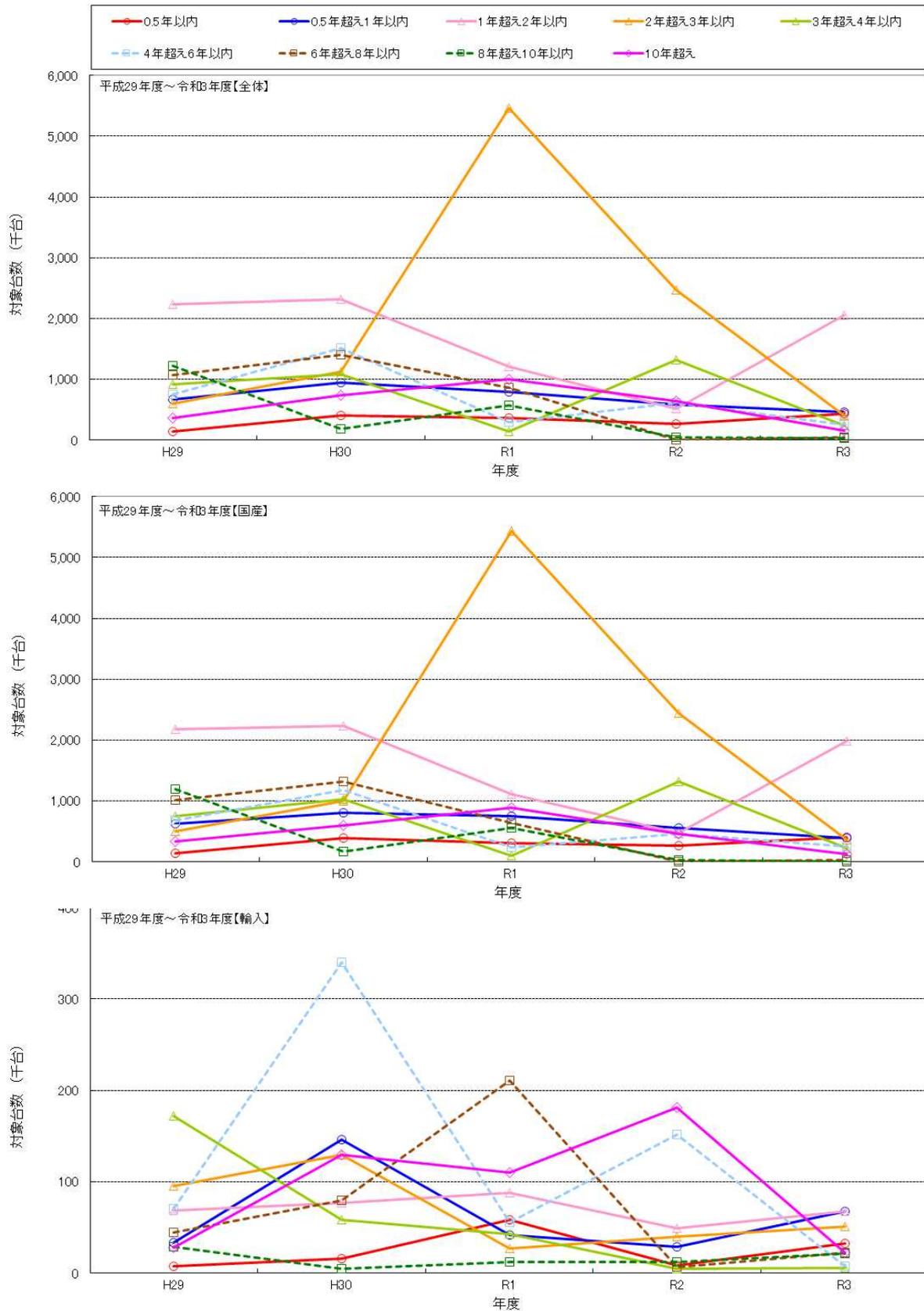


図 3-3 生産開始日から不具合発生 の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度）

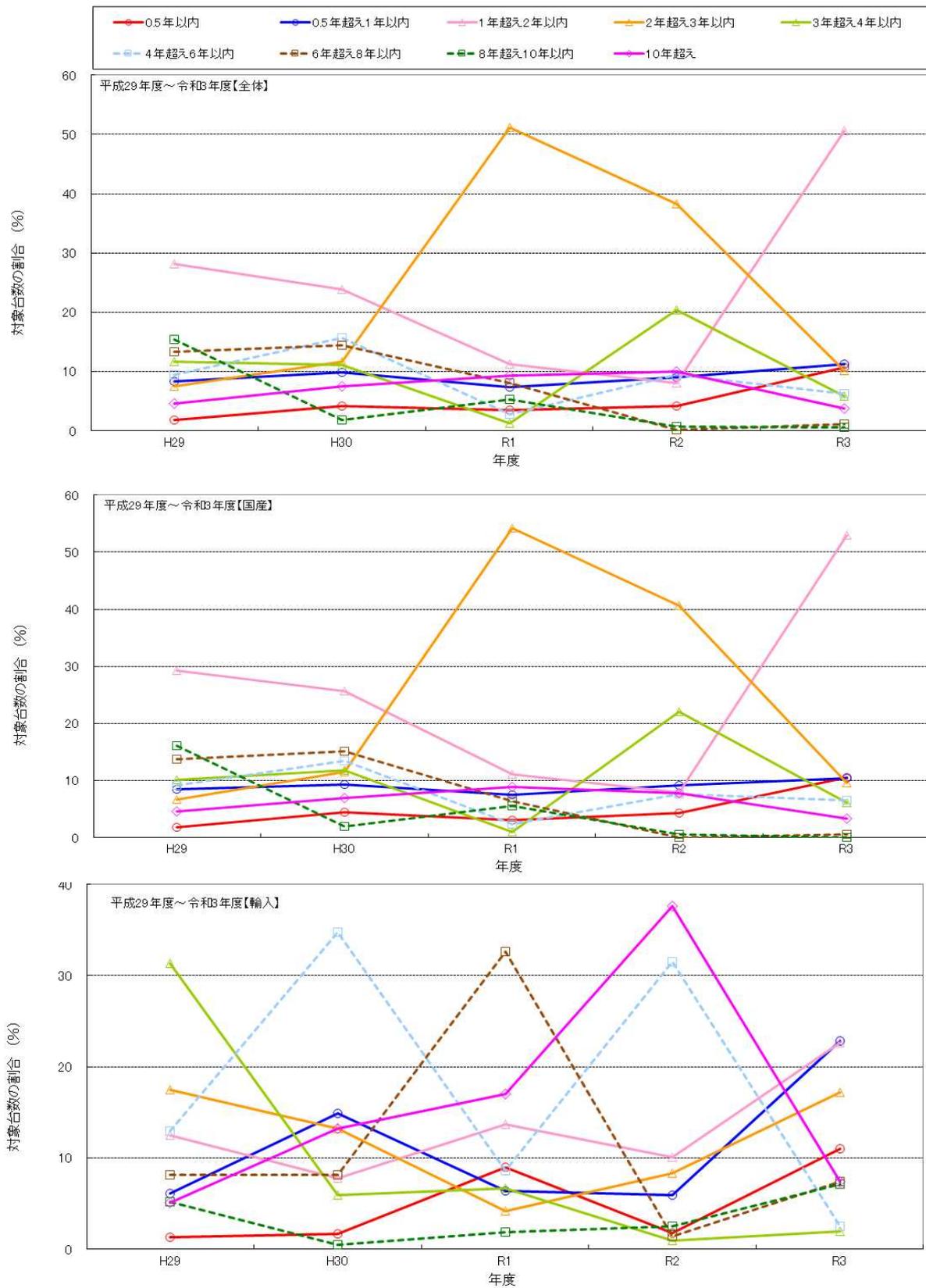


図 3-4 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の対象台数の割合
【全体、国産車、輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

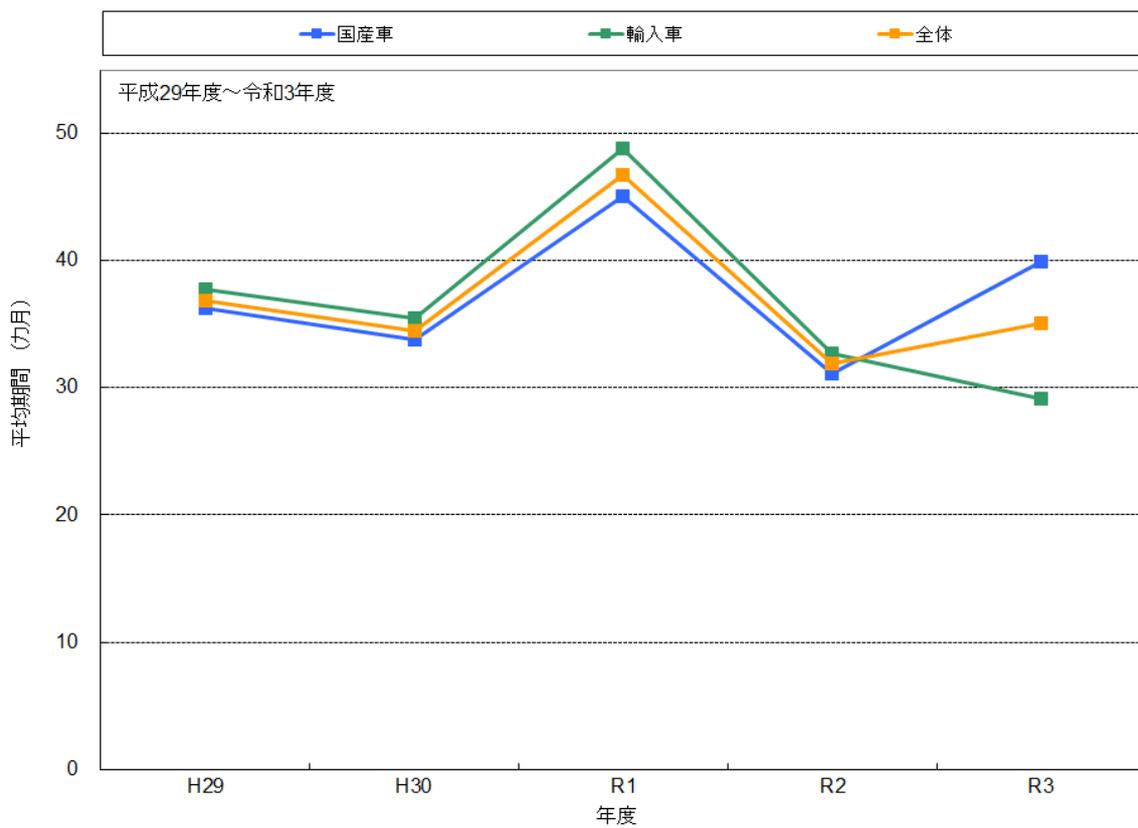


図 3-5 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度）

(2) 「全体」における生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

平成 29 年度から令和 3 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、5 カ年平均の「全体」における装置別リコール届出件数上位 4 装置（【原動機】、【動力伝達装置】、【電気装置】及び【制動装置】表 1-9 参照）を対象に、表 3-4 から表 3-7 にそれぞれ示す。

表 3-3 について、令和 3 年度の数值と 5 カ年平均を比較し大きく離れている装置に注目すると、かじ取り装置については 10.4 カ月、車枠・車体に関しては 9.3 カ月、走行装置に関しては 11.4 カ月平均より長くなっており、電気装置については 14.4 カ月短くなっていた。また、その他装置ではあるが、エアバッグに関しても 13.5 カ月短くなっていた。

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

装置名	平均期間（カ月）					
	H29	H30	R1	R2	R3	5 カ年平均
原動機	32.4	28.4	33.6	23.3	22.0	27.7
電気装置	33.7	42.9	53.2	39.5	25.9	40.3
動力伝達装置	30.0	28.4	38.8	32.0	23.6	31.8
燃料装置	43.8	23.6	36.2	28.1	31.2	32.4
制動装置	26.1	31.4	24.1	25.9	28.9	27.2
乗車装置	30.0	24.0	17.3	21.8	15.0	22.1
かじ取装置	37.6	25.6	39.7	23.5	42.7	32.3
車枠・車体	41.8	31.0	25.9	51.1	48.5	39.2
灯火装置	27.4	13.3	38.1	28.5	26.9	28.2
排出ガス発散防止装置	21.8	28.3	21.6	20.9	27.6	25.1
緩衝装置	34.8	39.4	40.7	22.8	26.3	31.4
走行装置	48.3	81.9	27.7	18.8	61.9	50.5
その他（エアバッグ）	60.6	73.4	153.0	101.1	83.1	96.6
その他（エアバッグ以外）	40.9	25.3	38.2	38.3	70.8	45.1

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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	12	20.3	12	19.7	14	22.6	15	20.8	21	33.9	15	23.4
0.5 年超え 1 年以内	8	13.6	10	16.4	7	11.3	17	23.6	9	14.5	10	16.1
1 年超え 2 年以内	15	25.4	16	26.2	14	22.6	15	20.8	14	22.6	15	23.4
2 年超え 3 年以内	6	10.2	7	11.5	7	11.3	13	18.1	6	9.7	8	12.3
3 年超え 4 年以内	4	6.8	2	3.3	5	8.1	1	1.4	5	8.1	3	5.4
4 年超え 6 年以内	7	11.9	8	13.1	5	8.1	9	12.5	4	6.5	7	10.4
6 年超え 8 年以内	3	5.1	3	4.9	7	11.3	0	0.0	2	3.2	3	4.7
8 年超え 10 年以内	2	3.4	2	3.3	1	1.6	1	1.4	0	0.0	1	1.9
10 年超え	2	3.4	1	1.6	2	3.2	1	1.4	1	1.6	1	2.2
合計件数及びその割合	59	100	61	100	62	100	72	100	62	100	63	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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	7	23.3	6	12.5	10	18.2	11	25.0	7	33.3	8	20.7
0.5 年超え 1 年以内	2	6.7	7	14.6	10	18.2	7	15.9	5	23.8	6	15.7
1 年超え 2 年以内	9	30.0	18	37.5	5	9.1	8	18.2	3	14.3	9	21.7
2 年超え 3 年以内	2	6.7	6	12.5	8	14.5	5	11.4	3	14.3	5	12.1
3 年超え 4 年以内	1	3.3	2	4.2	3	5.5	1	2.3	1	4.8	2	4.0
4 年超え 6 年以内	5	16.7	5	10.4	12	21.8	7	15.9	0	0.0	6	14.6
6 年超え 8 年以内	4	13.3	2	4.2	3	5.5	1	2.3	1	4.8	2	5.6
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	2.1	1	1.8	1	2.3	0	0.0	1	1.5
10 年超え	0	0.0	1	2.1	3	5.5	3	6.8	1	4.8	2	4.0
合計件数及びその割合	30	100	48	100	55	100	44	100	21	100	40	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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	6	13.0	4	8.7	10	20.8	7	16.7	6	21.4	7	15.7
0.5 年超え 1 年以内	15	32.6	7	15.2	7	14.6	7	16.7	7	25.0	9	20.5
1 年超え 2 年以内	9	19.6	6	13.0	8	16.7	9	21.4	3	10.7	7	16.7
2 年超え 3 年以内	3	6.5	10	21.7	3	6.3	5	11.9	6	21.4	5	12.9
3 年超え 4 年以内	1	2.2	6	13.0	2	4.2	4	9.5	4	14.3	3	8.1
4 年超え 6 年以内	5	10.9	6	13.0	4	8.3	4	9.5	1	3.6	4	9.5
6 年超え 8 年以内	3	6.5	1	2.2	1	2.1	2	4.8	0	0.0	1	3.3
8 年超え 10 年以内	1	2.2	1	2.2	4	8.3	1	2.4	0	0.0	1	3.3
10 年超え	3	6.5	5	10.9	9	18.8	3	7.1	1	3.6	4	10.0
合計件数及びその割合	46	100	46	100	48	100	42	100	28	100	42	100

表 3-7 制動装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	9	21.4	13	31.7	15	32.6	7	20.6	8	18.6	10	25.2
0.5 年超え 1 年以内	4	9.5	4	9.8	5	10.9	6	17.6	2	4.7	4	10.2
1 年超え 2 年以内	14	33.3	6	14.6	12	26.1	9	26.5	13	30.2	11	26.2
2 年超え 3 年以内	8	19.0	6	14.6	3	6.5	4	11.8	10	23.3	6	15.0
3 年超え 4 年以内	3	7.1	2	4.9	4	8.7	5	14.7	4	9.3	4	8.7
4 年超え 6 年以内	1	2.4	6	14.6	2	4.3	1	2.9	4	9.3	3	6.8
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	2.4	4	8.7	0	0.0	0	0.0	1	2.4
8 年超え 10 年以内	2	4.8	1	2.4	1	2.2	1	2.9	0	0.0	1	2.4
10 年超え	1	2.4	2	4.9	0	0.0	1	2.9	2	4.7	1	2.9
合計件数及びその割合	42	100	41	100	46	100	34	100	43	100	41	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 29 年度から令和 3 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、国産車の 5 カ年平均における装置別リコール届出件数上位 4 装置（【原動機】、【動力伝達装置】、【電気装置】、及び【制動装置】表 1-11 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 について、令和 3 年度の数値と 5 カ年平均を比較し大きく離れている装置に注目すると、車枠・車体は 10.5 カ月、走行装置は 18.4 カ月平均より長くなっており、電気装置については 10.4 カ月短くなっている。また、その他装置ではあるがエアバッグについては平均より 67.7 カ月短くなっている。

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 29 年度～令和 3 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H29	H30	R1	R2	R3	5 カ年平均
原動機	25.0	25.6	34.9	28.0	26.4	27.8
電気装置	24.9	31.2	60.5	49.7	28.0	38.4
動力伝達装置	24.1	30.2	35.7	31.6	30.4	30.9
燃料装置	43.2	32.2	28.6	23.6	41.8	32.8
制動装置	24.5	22.8	23.7	18.1	32.5	24.5
乗車装置	32.6	118.1	14.4	1.5	20.3	15.7
かじ取装置	54.8	32.8	15.7	29.0	46.5	38.8
車枠・車体	48.0	35.4	33.5	58.6	55.6	45.1
灯火装置	37.2	17.6	49.7	26.0	30.2	32.5
排出ガス発散防止装置	20.2	23.1	18.0	18.8	23.9	21.2
緩衝装置	46.5	8.	31.0	26.0	15.5	28.7
走行装置	69.7	84.6	60.5	19.9	81.0	62.6
その他（エアバッグ）	71.2	86.3	190.3	96.0	42.2	109.9
その他（エアバッグ以外）	43.8	27.8	46.8	54.4	90.6	54.9

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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	10	26.3	8	18.6	7	21.2	6	21.4	12	40.0	9	25.0
0.5 年超え 1 年以内	5	13.2	8	18.6	6	18.2	4	14.3	3	10.0	5	15.1
1 年超え 2 年以内	11	28.9	11	25.6	5	15.2	8	28.6	6	20.0	8	23.8
2 年超え 3 年以内	3	7.9	5	11.6	5	15.2	5	17.9	2	6.7	4	11.6
3 年超え 4 年以内	2	5.3	2	4.7	1	3.0	0	0.0	2	6.7	1	4.1
4 年超え 6 年以内	4	10.5	8	18.6	2	6.1	3	10.7	2	6.7	4	11.0
6 年超え 8 年以内	2	5.3	0	0.0	5	15.2	0	0.0	2	6.7	2	5.2
8 年超え 10 年以内	1	2.6	0	0.0	1	3.0	1	3.6	0	0.0	1	1.7
10 年超え	0	0.0	1	2.3	1	3.0	1	3.6	1	3.3	1	2.3
合計件数及びその割合	38	100	43	100	33	100	28	100	30	100	34	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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	7	35.0	6	17.1	7	23.3	6	26.1	2	18.2	6	23.5
0.5 年超え 1 年以内	2	10.0	4	11.4	6	20.0	2	8.7	2	18.2	3	13.4
1 年超え 2 年以内	4	20.0	15	42.9	1	3.3	5	21.7	3	27.3	6	23.5
2 年超え 3 年以内	2	10.0	1	2.9	7	23.3	3	13.0	2	18.2	3	12.6
3 年超え 4 年以内	0	0.0	1	2.9	1	3.3	1	4.3	1	9.1	1	3.4
4 年超え 6 年以内	3	15.0	4	11.4	3	10.0	4	17.4	0	0.0	3	11.8
6 年超え 8 年以内	2	10.0	2	5.7	2	6.7	0	0.0	0	0.0	1	5.0
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	2.9	1	3.3	1	4.3	0	0.0	1	2.5
10 年超え	0	0.0	1	2.9	2	6.7	1	4.3	1	9.1	1	4.2
合計件数及びその割合	20	100	35	100	30	100	23	100	11	100	24	100

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

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	7	33.3	9	39.1	11	34.4	4	22.2	6	27.3	7	31.9
0.5 年超え 1 年以内	2	9.5	2	8.7	3	9.4	3	16.7	2	9.1	2	10.3
1 年超え 2 年以内	5	23.8	4	17.4	9	28.1	6	33.3	5	22.7	6	25.0
2 年超え 3 年以内	3	14.3	4	17.4	2	6.3	2	11.1	3	13.6	3	12.1
3 年超え 4 年以内	2	9.5	1	4.3	2	6.3	3	16.7	2	9.1	2	8.6
4 年超え 6 年以内	1	4.8	2	8.7	2	6.3	0	0.0	2	9.1	1	6.0
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	2	6.3	0	0.0	0	0.0	0	1.7
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	4.3	1	3.1	0	0.0	0	0.0	0	1.7
10 年超え	1	4.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	9.1	1	2.6
合計件数及びその割合	21	100	23	100	32	100	18	100	22	100	23	100

表 3-12 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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	6	16.7	3	11.1	6	23.1	4	14.8	6	31.6	6	36.8
0.5 年超え 1 年以内	14	38.9	5	18.5	1	3.8	4	14.8	4	21.1	2	13.2
1 年超え 2 年以内	8	22.2	3	11.1	6	23.1	5	18.5	1	5.3	1	9.2
2 年超え 3 年以内	1	2.8	9	33.3	1	3.8	3	11.1	2	10.5	1	7.9
3 年超え 4 年以内	1	2.8	1	3.7	1	3.8	2	7.4	4	21.1	1	6.6
4 年超え 6 年以内	3	8.3	4	14.8	2	7.7	4	14.8	1	5.3	3	18.4
6 年超え 8 年以内	1	2.8	1	3.7	1	3.8	1	3.7	0	0.0	0	0.0
8 年超え 10 年以内	1	2.8	0	0.0	3	11.5	1	3.7	0	0.0	0	1.3
10 年超え	1	2.8	1	3.7	5	19.2	3	11.1	1	5.3	1	6.6
合計件数及びその割合	36	100	27	100	26	100	27	100	19	100	15	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 29 年度から令和 3 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、輸入車の 5 カ年平均における装置別リコール届出件数上位 4 装置（【原動機】、【動力伝達装置】、【燃料装置】、及び【制動装置】表 1-9 参照）を対象に、表 3-14、表 3-15、表 3-16 及び表 3-17 に示す。

表 3-13 について、令和 3 年度の数値と 5 カ年平均を比較し大きく離れている装置に注目すると、かじ取り装置について 8.3 カ月長くなっており、原動機は 9.8 カ月、電気装置は 22.3 カ月、動力伝達装置は 17.1 カ月、乗車装置は 11.5 カ月とそれぞれ大幅に平均より短い数値となっている。

**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）					
	H29	H30	R1	R2	R3	5 カ年平均
原動機	45.8	35.1	32.1	20.3	17.9	27.7
電気装置	65.5	59.4	44.6	21.1	21.4	43.7
動力伝達装置	41.8	23.6	42.5	32.4	16.1	33.2
燃料装置	44.2	14.1	49.4	32.6	18.6	32.1
制動装置	27.7	42.4	25.0	34.6	24.9	30.9
乗車装置	29.5	25.4	20.5	32.8	13.2	24.7
かじ取装置	25.2	20.2	34.4	16.2	35.1	26.8
車枠・車体	29.2	20.9	15.6	44.5	27.2	29.2
灯火装置	15.3	9.1	24.7	35.5	17.4	20.8
排出ガス発散防止装置	29.9	32.4	39.6	24.0	36.8	31.6
緩衝装置	13.8	64.3	53.7	9.8	30.2	34.3
走行装置	10.8	42.5	11.3	13.7	16.1	14.9
その他（エアバッグ）	54.7	66.7	134.4	103.0	92.7	90.4
その他（エアバッグ以外）	35.9	20.8	16.6	17.0	32.5	27.1

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 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	2	9.5	4	22.2	7	24.1	9	20.5	9	28.1	6	21.5
0.5 年超え 1 年以内	3	14.3	2	11.1	1	3.4	13	29.5	6	18.8	5	17.4
1 年超え 2 年以内	4	19.0	5	27.8	9	31.0	7	15.9	8	25.0	7	22.9
2 年超え 3 年以内	3	14.3	2	11.1	2	6.9	8	18.2	4	12.5	4	13.2
3 年超え 4 年以内	2	9.5	0	0.0	4	13.8	1	2.3	3	9.4	2	6.9
4 年超え 6 年以内	3	14.3	0	0.0	3	10.3	6	13.6	2	6.3	3	9.7
6 年超え 8 年以内	1	4.8	3	16.7	2	6.9	0	0.0	0	0.0	1	4.2
8 年超え 10 年以内	1	4.8	2	11.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.1
10 年超え	2	9.5	0	0.0	1	3.4	0	0.0	0	0.0	1	2.1
合計件数及びその割合	21	100	18	100	29	100	44	100	32	100	29	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 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	0	0.0	0	0.0	3	12.0	5	23.8	5	50.0	3	16.5
0.5 年超え 1 年以内	0	0.0	3	23.1	4	16.0	5	23.8	3	30.0	3	19.0
1 年超え 2 年以内	5	50.0	3	23.1	4	16.0	3	14.3	0	0.0	3	19.0
2 年超え 3 年以内	0	0.0	5	38.5	1	4.0	2	9.5	1	10.0	2	11.4
3 年超え 4 年以内	1	10.0	1	7.7	2	8.0	0	0.0	0	0.0	1	5.1
4 年超え 6 年以内	2	20.0	1	7.7	9	36.0	3	14.3	0	0.0	3	19.0
6 年超え 8 年以内	2	20.0	0	0.0	1	4.0	1	4.8	1	10.0	1	6.3
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	1	4.0	2	9.5	0	0.0	1	3.8
合計件数及びその割合	10	100	13	100	25	100	21	100	10	100	16	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 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	3	13.6	3	16.7	2	13.3	1	4.8	3	18.8	2	13.0
0.5 年超え 1 年以内	1	4.5	6	33.3	0	0.0	3	14.3	5	31.3	3	16.3
1 年超え 2 年以内	5	22.7	7	38.9	3	20.0	7	33.3	4	25.0	5	28.3
2 年超え 3 年以内	3	13.6	2	11.1	2	13.3	5	23.8	3	18.8	3	16.3
3 年超え 4 年以内	4	18.2	0	0.0	1	6.7	0	0.0	0	0.0	1	5.4
4 年超え 6 年以内	1	4.5	0	0.0	5	33.3	2	9.5	0	0.0	2	8.7
6 年超え 8 年以内	3	13.6	0	0.0	1	6.7	2	9.5	1	6.3	1	7.6
8 年超え 10 年以内	1	4.5	0	0.0	0	0.0	1	4.8	0	0.0	0	2.2
10 年超え	1	4.5	0	0.0	1	6.7	0	0.0	0	0.0	0	2.2
合計件数及びその割合	22	100	18	100	15	100	21	100	16	100	18	100

表 3-17 制動装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	2	9.5	4	22.2	4	28.6	3	18.8	2	9.5	3	16.9
0.5 年超え 1 年以内	2	9.5	2	11.1	2	14.3	3	18.8	0	0.0	2	10.1
1 年超え 2 年以内	9	42.9	2	11.1	3	21.4	3	18.8	8	38.1	5	28.1
2 年超え 3 年以内	5	23.8	2	11.1	1	7.1	2	12.5	7	33.3	3	19.1
3 年超え 4 年以内	1	4.8	1	5.6	2	14.3	2	12.5	2	9.5	2	7.9
4 年超え 6 年以内	0	0.0	4	22.2	0	0.0	1	6.3	2	9.5	1	7.9
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	5.6	2	14.3	0	0.0	0	0.0	1	3.4
8 年超え 10 年以内	2	9.5	0	0.0	0	0.0	1	6.3	0	0.0	1	3.4
10 年超え	0	0.0	2	11.1	0	0.0	1	6.3	0	0.0	1	3.4
合計件数及びその割合	21	100	18	100	14	100	16	100	21	100	19	100

3.2 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間

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

平成 29 年度から令和 3 年度のリコール届出における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、「全体」、国産車及び輸入車の届出状況を表 3-18 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 3-18 をみると、令和 3 年度の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、「全体」の届出件数の多い主な期間区分は、「2 カ月以内」89 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」87 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」49 件であり、これらを「6 カ月以内」として 1 つの期間で見た場合、令和 3 年度は 225 件（届出件数「全体」の約 57%）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 202 件（同約 50%）であり、令和 3 年度は前年度と比べてこの期間の届出件数の占める割合が約 7%増加している。さらに平成 29 年度は 204 件（同約 49%）、平成 30 年度は 203 件（同約 45%）、令和元年度は 223 件（同約 51%）であり、リコール届出の半数近くが不具合発生の初報日から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 3 年度は 455 千台（対象台数「全体」の約 11%）となっており、前年度は 263 千台（約 4%）、令和元年度は 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%）であり、令和 3 年度では前年度より増加しているものの、の当該「6 カ月以内」の期間の対象台数は全体として減少傾向にある。

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 3 年度は届出件数が 46 件（「合計」の約 12%）、対象台数が 882 千台（同約 22%）で、前年度と比較すると届出件数は 13 件減少しているが、対象台数は 446 千台増加している。5 カ年平均と比較した場合については、件数台数共に平均を下回る数値となっている。「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、令和 3 年度は届出件数が 28 件（「合計」の約 7%）、対象台数が 1,626 千台（同約 40%）で、前年度と比べて届出件数が 14 件減少し、対象台数も 352 千台減少している。「48 カ月超え」の期間区分については、令和 3 年度は届出件数 25 件（「合計」の約 6%）、対象台数が 491 千台（同約 12%）で、前年度と比べて届出件数、対象台数共に減少している。

表 3-18 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届出件数^{*1}、対象台数及びそれらの割合（平成 29 年度～令和 3 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					
			H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
2カ月以内	届出件数	(件)	40	35	33	24	26	32	37	49	68	76	63	59	77	84	101	100	89	90
		(%)	17.0	13.4	13.8	11.2	12.0	13.5	19.6	25.7	34.5	40.0	35.6	31.1	18.2	18.5	23.2	24.7	22.6	21.4
	対象台数	(千台)	1,777	271	113	7	91	452	58	155	116	39	32	80	1,835	427	229	46	123	532
		(%)	24.0	3.1	1.1	0.1	2.4	6.2	10.5	15.9	18.0	8.1	10.8	12.7	23.1	4.4	2.2	0.7	3.1	6.7
2カ月超え4カ月以内	届出件数	(件)	25	27	36	28	34	30	64	46	38	40	53	48	89	73	74	68	87	78
		(%)	10.6	10.3	15.1	13.0	15.7	12.9	33.9	24.1	19.3	21.1	29.9	25.6	21.0	16.1	17.0	16.8	22.1	18.6
	対象台数	(千台)	59	92	163	122	170	121	90	30	51	23	47	48	149	121	214	145	217	169
		(%)	0.8	1.1	1.6	2.0	4.5	2.0	16.4	3.0	8.0	4.7	16.0	9.6	1.9	1.3	2.0	2.2	5.4	2.5
4カ月超え6カ月以内	届出件数	(件)	22	25	23	14	25	22	19	21	25	20	24	22	41	46	48	34	49	44
		(%)	9.4	9.5	9.6	6.5	11.5	9.3	10.1	11.0	12.7	10.5	13.6	11.6	9.7	10.2	11.0	8.4	12.4	10.3
	対象台数	(千台)	66	68	107	7	74	64	11	37	27	65	41	36	76	105	134	72	115	100
		(%)	0.9	0.8	1.1	0.1	2.0	1.0	2.0	3.8	4.2	13.4	13.8	7.4	1.0	1.1	1.3	1.1	2.8	1.5
6カ月超え8カ月以内	届出件数	(件)	16	27	21	19	19	20	7	14	9	14	6	10	23	41	30	33	25	30
		(%)	6.8	10.3	8.8	8.8	8.8	8.7	3.7	7.3	4.6	7.4	3.4	5.3	5.4	9.1	6.9	8.1	6.3	7.2
	対象台数	(千台)	77	606	153	100	42	195	13	19	7	121	10	34	90	625	159	221	52	229
		(%)	1.0	7.0	1.5	1.7	1.1	2.5	2.4	2.0	1.0	25.1	3.3	6.8	1.1	6.5	1.5	3.4	1.3	2.8
8カ月超え10カ月以内	届出件数	(件)	21	12	13	14	20	16	5	10	9	8	3	7	26	22	22	22	23	23
		(%)	8.9	4.6	5.4	6.5	9.2	6.9	2.6	5.2	4.6	4.2	1.7	3.7	6.1	4.9	5.0	5.4	5.8	5.5
	対象台数	(千台)	131	132	215	156	145	156	45	197	28	10	4	57	176	329	242	167	149	213
		(%)	1.8	1.5	2.1	2.6	3.9	2.4	8.2	20.1	4.3	2.1	1.3	7.2	2.2	3.4	2.3	2.6	3.7	2.8
10カ月超え12カ月以内	届出件数	(件)	8	7	13	12	16	11	11	5	3	0	6	5	19	12	16	12	22	16
		(%)	3.4	2.7	5.4	5.6	7.4	4.9	5.8	2.6	1.5	0.0	3.4	2.7	4.5	2.6	3.7	3.0	5.6	3.9
	対象台数	(千台)	52	46	542	106	385	226	16	8	1	0	5	6	69	53	543	106	389	232
		(%)	0.7	0.5	5.4	1.8	10.3	3.7	3.0	0.8	0.1	0.0	1.6	1.1	0.9	0.6	5.1	1.6	9.6	3.6
12カ月超え24カ月以内	届出件数	(件)	49	47	37	44	34	42	31	23	21	15	12	20	80	70	58	59	46	63
		(%)	20.9	17.9	15.5	20.5	15.7	18.1	16.4	12.0	10.7	7.9	6.8	10.8	18.9	15.5	13.3	14.6	11.7	14.8
	対象台数	(千台)	1,816	1,220	3,085	404	835	1,472	171	133	43	32	44	85	1,987	1,353	3,128	436	879	1,557
		(%)	24.5	14.0	30.8	6.8	22.3	19.7	29.5	13.6	6.7	6.6	14.9	14.2	25.0	14.0	29.3	6.7	21.8	19.4
24カ月超え48カ月以内	届出件数	(件)	29	41	36	32	21	32	10	17	19	10	7	13	39	58	55	42	28	44
		(%)	12.3	15.6	15.1	14.9	9.7	13.5	5.3	8.9	9.6	5.3	4.0	6.6	9.2	12.8	12.6	10.4	7.1	10.4
	対象台数	(千台)	1,173	3,807	2,240	1,887	1,544	2,130	110	119	122	91	82	105	1,283	3,926	2,363	1,978	1,626	2,235
		(%)	15.8	43.7	22.4	31.5	41.2	30.9	20.1	12.1	18.9	18.9	27.7	19.6	16.1	40.5	22.2	30.6	40.2	29.9
48カ月超え	届出件数	(件)	25	41	27	28	22	29	5	6	5	7	3	5	30	47	32	35	25	34
		(%)	10.6	15.6	11.3	13.0	10.1	12.1	2.6	3.1	2.5	3.7	1.7	2.7	7.1	10.4	7.3	8.6	6.3	8.0
	対象台数	(千台)	2,262	2,473	3,399	3,194	459	2,357	44	281	251	102	31	142	2,305	2,754	3,650	3,296	491	2,499
		(%)	30.5	28.4	33.9	53.4	12.3	31.7	7.9	28.7	38.8	21.1	10.6	21.4	29.0	28.4	34.2	51.0	12.1	30.9
合計	届出件数	(件)	235	262	239	215	217	234	189	191	197	190	177	189	424	453	436	405	394	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)	7,411	8,715	10,017	5,985	3,745	7,175	548	979	646	482	297	590	7,959	9,694	10,662	6,467	4,042	7,765
	(%)	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)			20.6	22.9	19.3	21.3	16.8	20.3	9.4	10.0	10.0	8.5	6.2	8.9	15.6	17.4	15.1	15.3	12.1	15.2

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

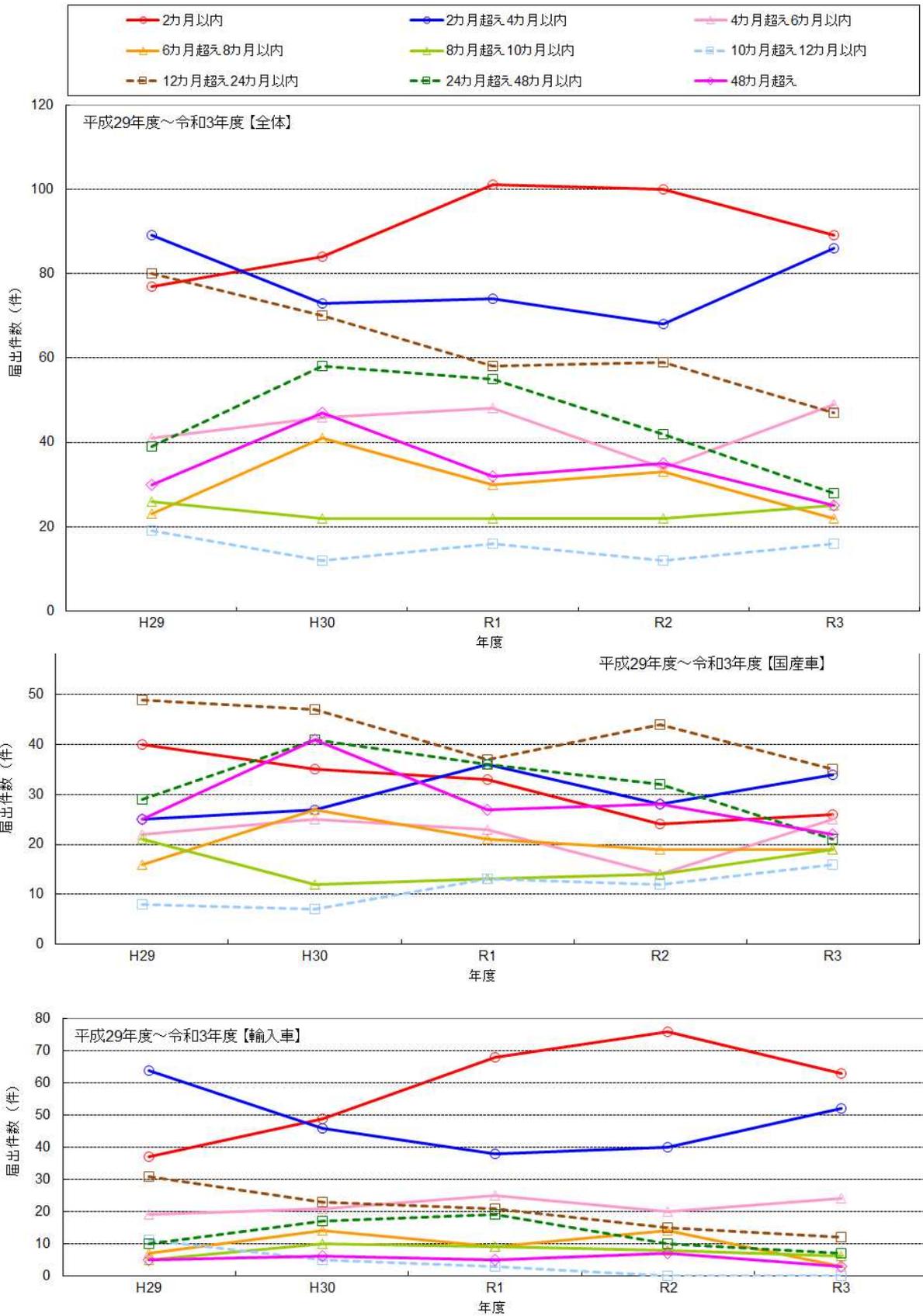


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 29 年度～令和 3 年度)

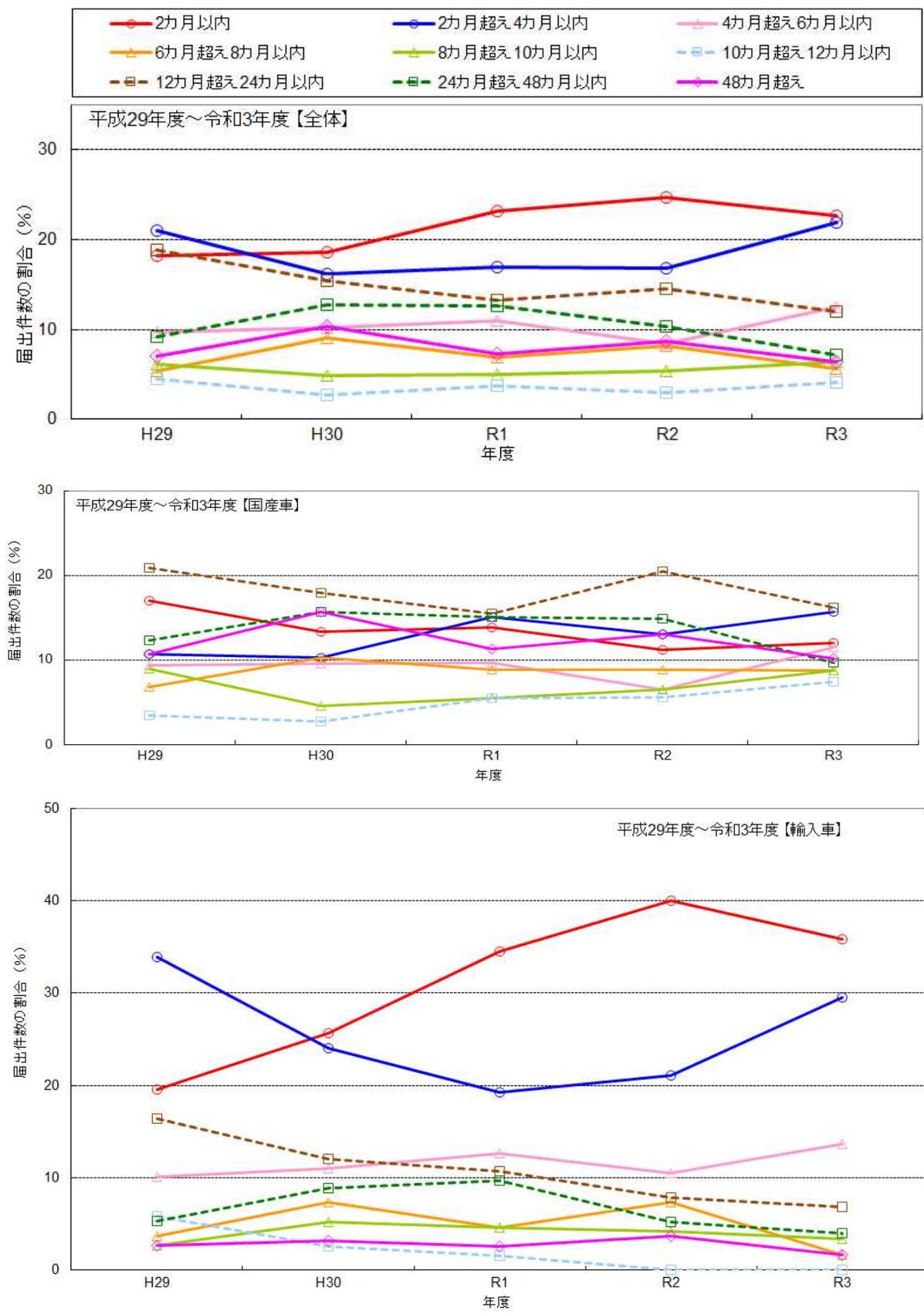


図 3-7 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (平成 29 年度～令和 3 年度)

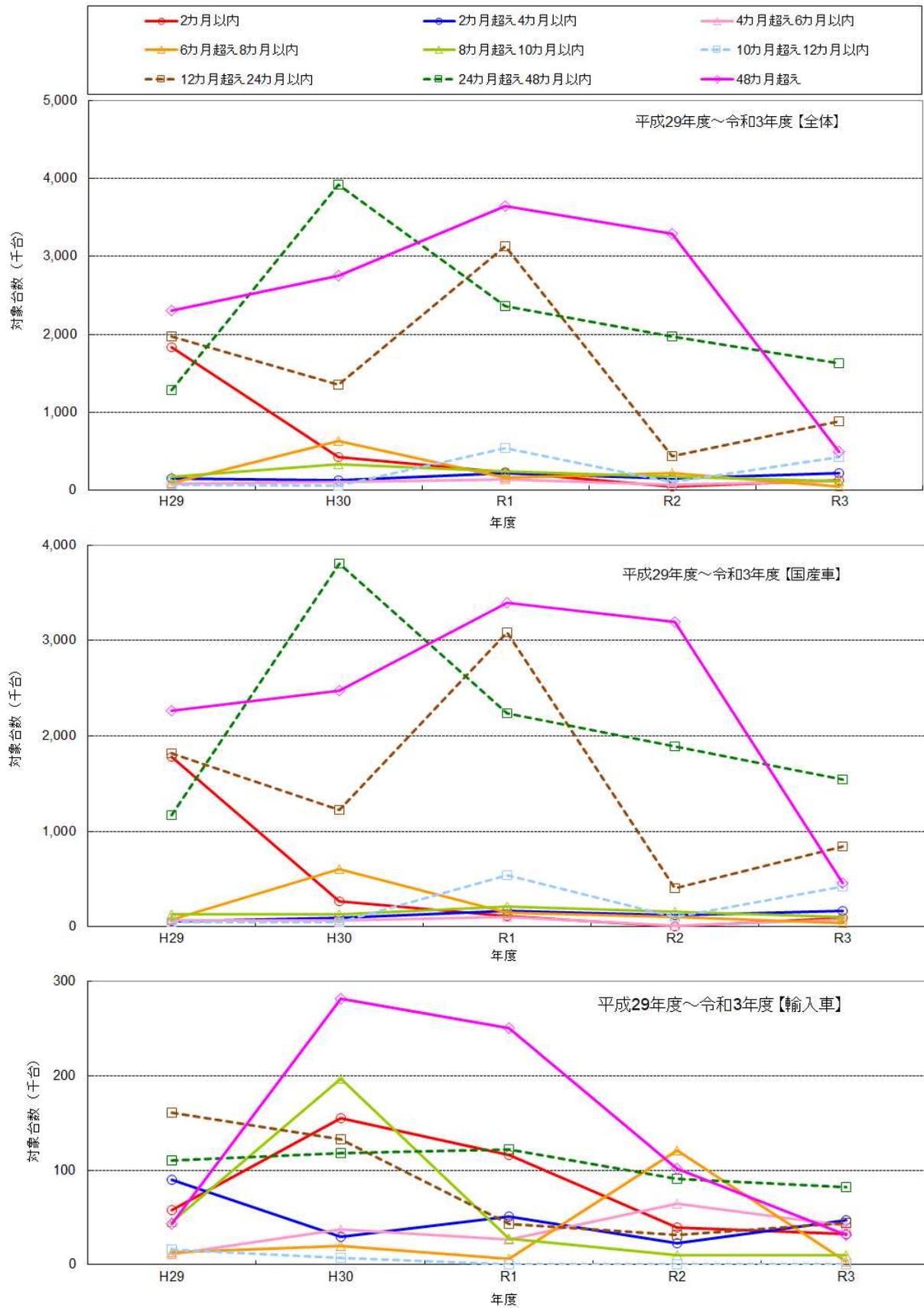


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 29 年度～令和 3 年度)

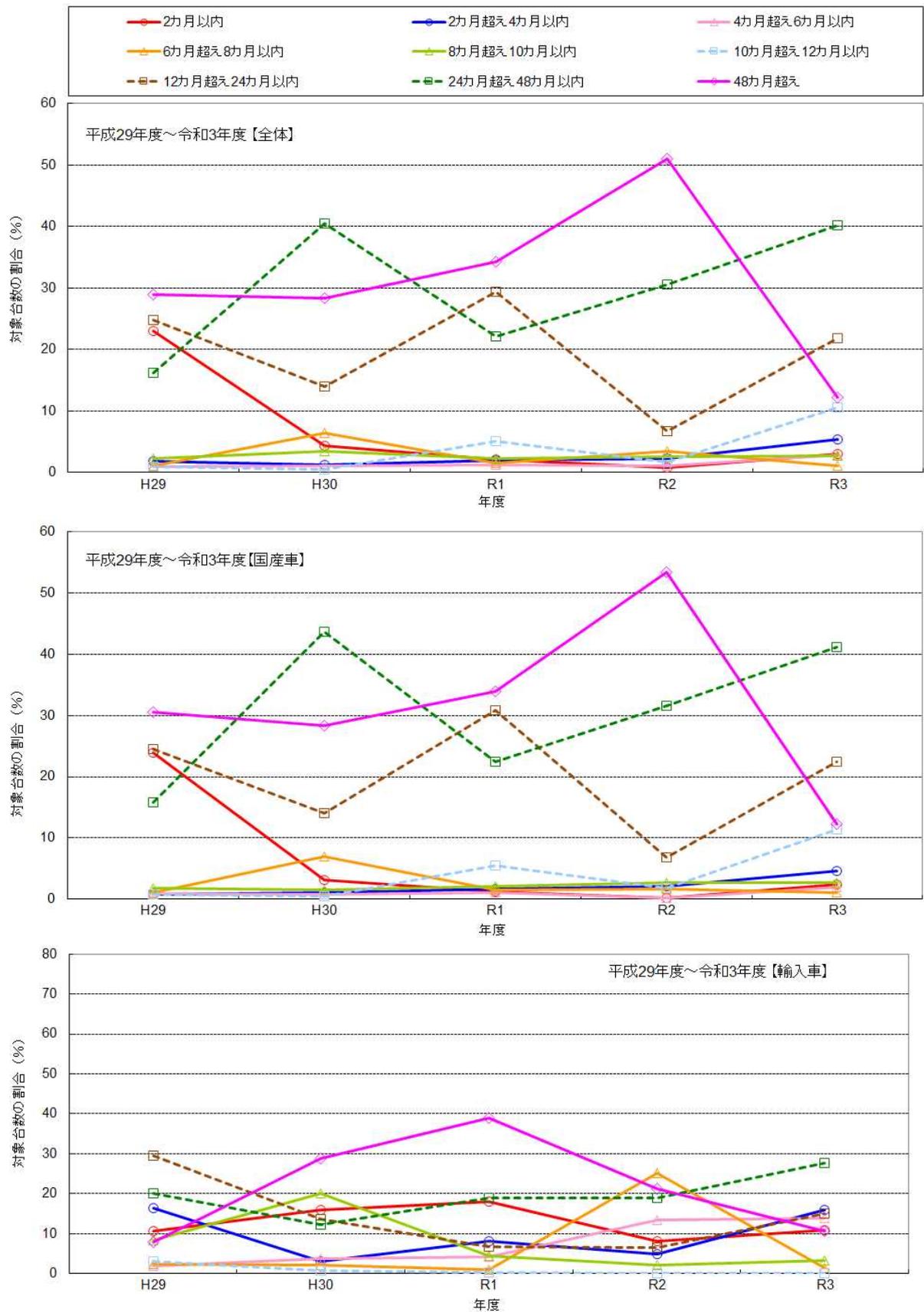


図 3-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (平成 29 年度～令和 3 年度)

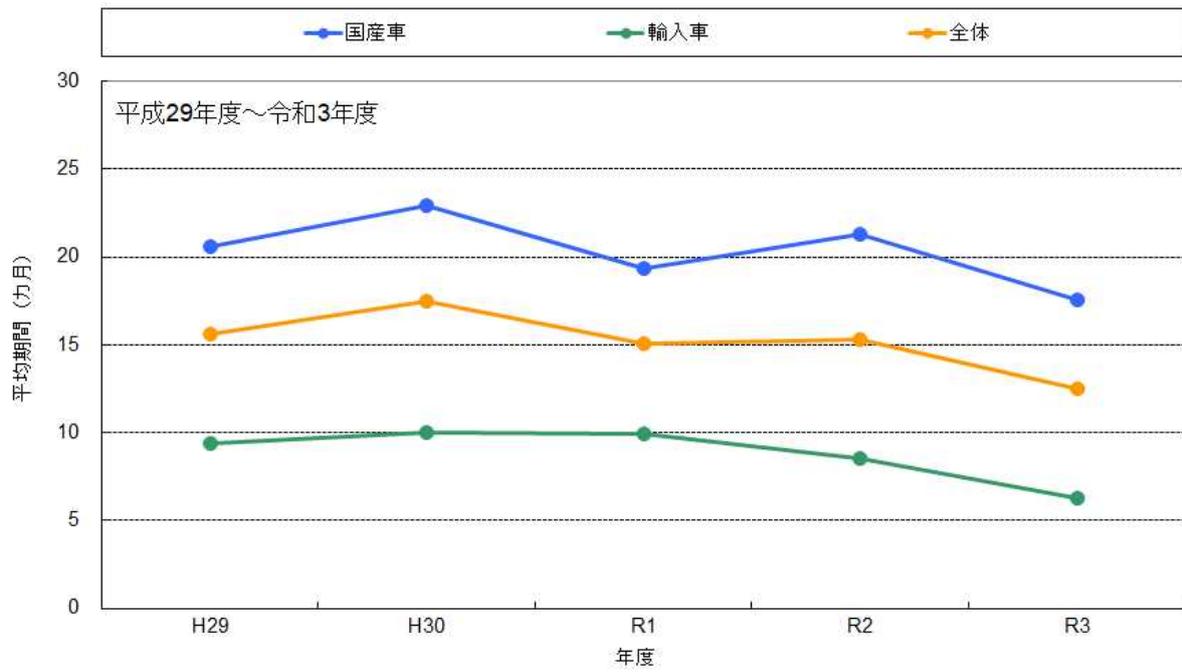


図 3-10 不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
(平成 29 年度～令和 3 年度)

(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 29 年度から令和 3 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 3-19 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を装置別リコール届出件数 5 年平均の「全体」における上位 4 装置（【原動機】、【動力伝達装置】、【電気装置】及び【制動装置】表 1-9 参照）を対象に表 3-20、表 3-21、表 3-22 及び表 3-23 に示す。

表 3-19 をみると、令和 3 年度で最も平均期間が長い装置は動力伝達装置で、18.9 カ月となっている。5 年平均を見ても動力伝達装置については他の装置に比べ不具合初報日からリコール届出日までの期間が長く、22.8 カ月と最も長い。それに対し期間が短くなっているのが乗車装置で、両装置の 5 年平均では 17.1 カ月と 1 年半近くの差が空いていることがわかる。

表 3-19 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【全体】（平成 29 年度～令和 3 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H29	H30	R1	R2	R3	5 年平均
原動機	20.6	19.8	14.8	16.2	12.0	16.6
電気装置	13.5	23.1	15.3	16.3	15.4	16.8
動力伝達装置	24.4	27.2	18.6	24.1	18.9	22.8
燃料装置	17.1	15.7	20.5	16.8	16.4	17.4
制動装置	18.5	14.4	14.5	6.9	6.9	12.5
乗車装置	5.7	5.3	6.2	6.9	4.5	5.7
かじ取装置	10.6	6.6	4.8	17.2	18.7	11.4
車枠・車体	14.2	13.2	14.9	14.1	5.5	12.6
灯火装置	8.5	10.6	13.0	17.6	13.9	13.3
排出ガス発散防止装置	8.2	16.9	14.1	8.2	16.2	13.7
緩衝装置	31.0	11.7	20.2	19.5	7.5	17.3
走行装置	27.4	23.3	5.4	11.5	12.2	16.5
その他（エアバッグ）	10.5	19.7	15.4	7.3	7.1	13.1
その他（エアバッグ以外）	12.3	14.1	18.5	24.2	18.3	16.4

表 3-20 原動機における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R1		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	14	23.7	8	13.1	14	22.6	18	25.0	10	16.1	13	20.3
2 カ月超え 4 カ月以内	10	16.9	8	13.1	5	8.1	15	20.8	16	25.8	11	17.1
4 カ月超え 6 カ月以内	3	5.1	10	16.4	9	14.5	6	8.3	13	21.0	8	13.0
6 カ月超え 8 カ月以内	1	1.7	2	3.3	6	9.7	5	6.9	5	8.1	4	6.0
8 カ月超え 10 カ月以内	4	6.8	2	3.3	7	11.3	3	4.2	5	8.1	4	6.6
10 カ月超え 12 カ月以内	2	3.4	0	0.0	3	4.8	1	1.4	2	3.2	2	2.5
12 カ月超え 24 カ月以内	7	11.9	14	23.0	6	9.7	8	11.1	5	8.1	8	12.7
24 カ月超え 48 カ月以内	11	18.6	9	14.8	6	9.7	8	11.1	3	4.8	7	11.7
48 カ月超え	7	11.9	8	13.1	6	9.7	8	11.1	3	4.8	6	10.1
合計件数及びその割合	59	100.0	61	100.0	62	100.0	72	100.0	62	100.0	63	100.0

表 3-21 動力伝達装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R1		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	5	16.7	3	6.3	10	18.2	6	13.6	3	9.1	5	12.9
2 カ月超え 4 カ月以内	4	13.3	6	12.5	7	12.7	5	11.4	3	9.1	5	11.9
4 カ月超え 6 カ月以内	2	6.7	1	2.1	6	10.9	3	6.8	3	9.1	3	7.1
6 カ月超え 8 カ月以内	1	3.3	6	12.5	5	9.1	5	11.4	3	9.1	4	9.5
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.3	1	2.1	0	0.0	4	9.1	1	3.0	1	3.3
10 カ月超え 12 カ月以内	3	10.0	2	4.2	2	3.6	1	2.3	1	3.0	2	4.3
12 カ月超え 24 カ月以内	5	16.7	9	18.8	13	23.6	7	15.9	8	24.2	8	20.0
24 カ月超え 48 カ月以内	5	16.7	11	22.9	7	12.7	4	9.1	4	12.1	6	14.8
48 カ月超え	4	13.3	9	18.8	5	9.1	9	20.5	8	24.2	7	16.7
合計件数及びその割合	30	100.0	48	100.0	55	100.0	44	100.0	33	100.0	42	100.0

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

期間区分	H29		H30		R1		R1		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	4	8.7	7	15.2	10	20.8	8	19.0	6	21.4	7	16.7
2 カ月超え 4 カ月以内	7	15.2	9	19.6	9	18.8	4	9.5	5	17.9	7	16.2
4 カ月超え 6 カ月以内	6	13.0	6	13.0	6	12.5	4	9.5	3	10.7	5	11.9
6 カ月超え 8 カ月以内	6	13.0	4	8.7	2	4.2	4	9.5	2	7.1	4	8.6
8 カ月超え 10 カ月以内	12	26.1	3	6.5	4	8.3	3	7.1	0	0.0	4	10.5
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	2.2	5	10.4	1	2.4	2	7.1	2	4.3
12 カ月超え 24 カ月以内	7	15.2	4	8.7	4	8.3	13	31.0	4	14.3	6	15.2
24 カ月超え 48 カ月以内	1	2.2	4	8.7	2	4.2	2	4.8	4	14.3	3	6.2
48 カ月超え	3	6.5	8	17.4	6	12.5	3	7.1	2	7.1	4	10.5
合計件数及びその割合	46	100.0	46	100.0	48	100.0	42	100.0	28	100.0	42	100.0

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

期間区分	H29		H30		R1		R1		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	9	21.4	8	19.5	8	17.4	10	29.4	17	40.5	10	25.4
2 カ月超え 4 カ月以内	8	19.0	5	12.2	9	19.6	10	29.4	4	9.5	7	17.6
4 カ月超え 6 カ月以内	1	2.4	2	4.9	8	17.4	1	2.9	7	16.7	4	9.3
6 カ月超え 8 カ月以内	2	4.8	5	12.2	0	0.0	3	8.8	2	4.8	2	5.9
8 カ月超え 10 カ月以内	1	2.4	2	4.9	4	8.7	0	0.0	4	9.5	2	5.4
10 カ月超え 12 カ月以内	3	7.1	4	9.8	3	6.5	2	5.9	4	9.5	3	7.8
12 カ月超え 24 カ月以内	7	16.7	11	26.8	7	15.2	6	17.6	2	4.8	7	16.1
24 カ月超え 48 カ月以内	7	16.7	2	4.9	2	4.3	2	5.9	1	2.4	3	6.8
48 カ月超え	4	9.5	2	4.9	5	10.9	0	0.0	1	2.4	2	5.9
合計件数及びその割合	42	100.0	41	100.0	46	100.0	34	100.0	42	100.0	41	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 29 年度から令和 3 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 3-24 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を装置別リコール届出件数 5 年平均の国産車における上位 4 装置（【原動機】、【動力伝達装置】、【電気装置】及び【制動装置】表 1-9 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-25、表 3-26、表 3-27 及び表 3-28 に示す。

表 3-24 をみると、令和 3 年度で最も期間が長くなっているのはかじ取り装置の 26.7 カ月で、5 年平均と比較しても 5.7 カ月増えている。全体では最も長くなっていた動力伝達装置は 2 番目に長く、22.4 カ月であった。5 年平均については、緩衝装置が最も長く 29.3 カ月で、動力伝達装置は 28.0 カ月で 2 番目に長くなっている。

**表 3-24 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度）**

装置名	平均期間（カ月）					
	H29	H30	R1	R2	R3	5 年平均
原動機	25.9	23.2	19.8	28.0	19.0	23.2
電気装置	15.9	31.5	19.7	22.1	17.0	21.2
動力伝達装置	31.6	33.3	17.8	32.7	22.4	28.0
燃料装置	11.8	22.1	22.7	22.0	19.6	20.3
制動装置	26.0	19.9	19.5	10.0	9.9	17.5
乗車装置	4.1	2.7	7.5	9.3	9.0	7.0
かじ取装置	22.1	10.0	7.0	27.8	26.7	21.0
車枠・車体	17.3	14.3	24.0	14.9	6.7	15.1
灯火装置	4.8	6.2	16.5	18.5	15.7	14.1
排出ガス発散防止装置	9.7	25.0	14.9	11.7	20.8	17.4
緩衝装置	43.2	23.1	29.1	23.6	18.4	29.3
走行装置	41.5	24.7	6.1	12.9	15.0	20.7
その他（エアバッグ）	16.8	23.4	21.7	15.0	19.1	19.8
その他（エアバッグ以外）	14.8	20.0	25.0	39.4	24.7	22.4

表 3-25 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 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	10	26.3	4	9.3	2	6.1	2	7.1	2	6.7	4	11.6
2 カ月を超え 4 カ月以内	3	7.9	3	7.0	1	3.0	5	17.9	7	23.3	4	11.0
74 カ月を超え 6 カ月以内	0	0.0	7	16.3	3	9.1	0	0.0	5	16.7	3	8.7
6 カ月を超え 8 カ月以内	0	0.0	2	4.7	6	18.2	2	7.1	3	10.0	3	7.6
8 カ月を超え 10 カ月以内	2	5.3	1	2.3	3	9.1	2	7.1	4	13.3	2	7.0
10 カ月を超え 12 カ月以内	2	5.3	0	0.0	3	9.1	1	3.6	2	6.7	2	4.7
12 カ月を超え 24 カ月以内	6	15.8	11	25.6	5	15.2	5	17.9	2	6.7	6	16.9
24 カ月を超え 48 カ月以内	9	23.7	8	18.6	5	15.2	5	17.9	2	6.7	6	16.9
48 カ月を超え	6	15.8	7	16.3	5	15.2	6	21.4	3	10.0	5	15.7
合計件数及びその割合	38	100.0	43	100.0	33	100.0	28	100.0	30	100.0	34	100.0

表 3-26 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 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	2	10.0	1	2.9	5	16.7	0	0.0	1	0.0	2	6.9
2 カ月を超え 4 カ月以内	2	10.0	3	8.6	3	10.0	1	4.3	1	4.3	2	7.6
4 カ月を超え 6 カ月以内	1	5.0	1	2.9	3	10.0	2	8.7	2	8.7	2	6.9
6 カ月を超え 8 カ月以内	1	5.0	2	5.7	4	13.3	3	13.0	3	13.0	3	9.9
8 カ月を超え 10 カ月以内	1	5.0	1	2.9	0	0.0	1	4.3	1	4.3	1	3.1
10 カ月を超え 12 カ月以内	2	10.0	2	5.7	2	6.7	1	4.3	1	4.3	2	6.1
12 カ月を超え 24 カ月以内	3	15.0	6	17.1	6	20.0	5	21.7	5	21.7	5	19.1
24 カ月を超え 48 カ月以内	4	20.0	11	31.4	5	16.7	3	13.0	3	13.0	5	19.8
48 カ月を超え	4	20.0	8	22.9	2	6.7	7	30.4	7	30.4	6	21.4
合計件数及びその割合	20	100.0	35	100.0	30	100.0	23	100.0	23	100.0	26	100.0

表 3-27 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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	2	5.6	2	7.4	2	7.7	1	3.7	2	10.5	2	6.7
2 カ月超え 4 カ月以内	3	8.3	4	14.8	5	19.2	3	11.1	2	10.5	3	12.6
4 カ月超え 6 カ月以内	5	13.9	3	11.1	5	19.2	2	7.4	3	15.8	4	13.3
6 カ月超え 8 カ月以内	5	13.9	4	14.8	1	3.8	3	11.1	2	10.5	3	11.1
8 カ月超え 10 カ月以内	11	30.6	0	0.0	1	3.8	2	7.4	0	0.0	3	10.4
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	3.7	4	15.4	1	3.7	2	10.5	2	5.9
12 カ月超え 24 カ月以内	6	16.7	3	11.1	3	11.5	10	37.0	4	21.1	5	19.3
24 カ月超え 48 カ月以内	1	2.8	3	11.1	0	0.0	2	7.4	3	15.8	2	6.7
48 カ月超え	3	8.3	7	25.9	5	19.2	3	11.1	1	5.3	4	14.1
合計件数及びその割合	36	100.0	27	100.0	26	100.0	27	100.0	19	100.0	27	100.0

表 3-28 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 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	5	45.5	2	25.0	2	13.3	2	9.1	3	15.0	3	18.4
2 カ月超え 4 カ月以内	1	9.1	3	37.5	5	33.3	2	9.1	2	10.0	3	17.1
4 カ月超え 6 カ月以内	1	9.1	0	0.0	1	6.7	4	18.2	5	25.0	2	14.5
6 カ月超え 8 カ月以内	1	9.1	1	12.5	0	0.0	2	9.1	2	10.0	1	7.9
8 カ月超え 10 カ月以内	1	9.1	0	0.0	0	0.0	3	13.6	3	15.0	1	9.2
10 カ月超え 12 カ月以内	2	18.2	0	0.0	0	0.0	2	9.1	0	0.0	1	5.3
12 カ月超え 24 カ月以内	0	0.0	2	25.0	3	20.0	1	4.5	1	5.0	1	9.2
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	0	0.0	3	20.0	4	18.2	1	5.0	2	10.5
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	1	6.7	2	9.1	3	15.0	1	7.9
合計件数及びその割合	11	100.0	8	100.0	15	100.0	22	100.0	20	100.0	15	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 29 年度から令和 3 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 3-29 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を装置別リコール届出件数 5 カ年平均の輸入車における上位 4 装置（【原動機】、【動力伝達装置】、【燃料装置】及び【制動装置】表 1-11 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-30、表 3-31、表 3-32 及び表 3-33 に示す。

表 3-29 をみると、令和 3 年度において最も平均期間が長いのは動力伝達装置の 15.2 カ月、最も短いものは車枠・車体の 1.7 カ月であった。

**表 3-29 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 29 年度～令和 3 年度）**

装置名	平均期間（カ月）					
	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
原動機	10.9	11.7	9.0	8.7	5.5	8.7
電気装置	5.0	11.1	10.2	5.7	11.8	9.0
動力伝達装置	9.8	10.9	19.6	14.7	15.2	15.1
燃料装置	20.6	8.6	16.6	11.6	12.5	14.1
制動装置	11.0	7.4	3.2	3.4	3.6	6.0
乗車装置	6.0	5.9	4.8	5.6	3.0	5.2
かじ取装置	2.2	4.0	4.1	3.2	2.6	3.3
車枠・車体	8.0	10.6	2.6	13.3	1.7	8.4
灯火装置	13.1	14.9	9.0	15.3	8.8	12.0
排出ガス発散防止装置	0.7	10.5	10.1	2.9	4.5	7.4
緩衝装置	9.0	2.6	8.4	3.0	3.7	4.8
走行装置	2.6	2.1	5.0	4.7	5.5	4.4
その他（エアバッグ）	7.1	17.7	12.2	4.0	4.3	9.9
その他（エアバッグ以外）	8.1	4.0	2.3	3.9	6.0	5.4

表 3-30 原動機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【輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	4	19.0	4	22.2	12	41.4	16	36.4	8	25.0	9	30.6
2 カ月超え 4 カ月以内	7	33.3	5	27.8	4	13.8	10	22.7	9	28.1	7	24.3
4 カ月超え 6 カ月以内	3	14.3	3	16.7	6	20.7	6	13.6	8	25.0	5	18.1
6 カ月超え 8 カ月以内	1	4.8	0	0.0	0	0.0	3	6.8	2	6.3	1	4.2
8 カ月超え 10 カ月以内	2	9.5	1	5.6	4	13.8	1	2.3	1	3.1	2	6.3
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	1	4.8	3	16.7	1	3.4	3	6.8	3	9.4	2	7.6
24 カ月超え 48 カ月以内	2	9.5	1	5.6	1	3.4	3	6.8	1	3.1	2	5.6
48 カ月超え	1	4.8	1	5.6	1	3.4	2	4.5	0	0.0	1	3.5
合計件数及びその割合	21	100.0	18	100.0	29	100.0	44	100.0	32	100.0	29	100.0

表 3-31 動力伝達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【輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	3	30.0	2	15.4	5	20.0	6	28.6	2	20.0	4	22.8
2 カ月超え 4 カ月以内	2	20.0	3	23.1	4	16.0	4	19.0	2	20.0	3	19.0
4 カ月超え 6 カ月以内	1	10.0	0	0.0	3	12.0	1	4.8	1	10.0	1	7.6
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	4	30.8	1	4.0	2	9.5	0	0.0	1	8.9
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	14.3	0	0.0	1	3.8
10 カ月超え 12 カ月以内	1	10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.3
12 カ月超え 24 カ月以内	2	20.0	3	23.1	7	28.0	2	9.5	3	30.0	3	21.5
24 カ月超え 48 カ月以内	1	10.0	0	0.0	2	8.0	1	4.8	1	10.0	1	6.3
48 カ月超え	0	0.0	1	7.7	3	12.0	2	9.5	1	10.0	1	8.9
合計件数及びその割合	10	100.0	13	100.0	25	100.0	21	100.0	10	100.0	16	100.0

表 3-32 燃料装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	1	4.5	1	5.6	4	26.7	9	42.9	7	43.8	4	23.9
2 カ月超え 4 カ月以内	3	13.6	4	22.2	2	13.3	4	19.0	3	18.8	3	17.4
4 カ月超え 6 カ月以内	3	13.6	2	11.1	0	0.0	2	9.5	1	6.3	2	8.7
6 カ月超え 8 カ月以内	2	9.1	5	27.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	7.6
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	2	11.1	1	6.7	2	9.5	1	6.3	1	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	7	31.8	3	16.7	3	20.0	0	0.0	2	12.5	3	16.3
24 カ月超え 48 カ月以内	4	18.2	1	5.6	5	33.3	3	14.3	1	6.3	3	15.2
48 カ月超え	2	9.1	0	0.0	0	0.0	1	4.8	1	6.3	1	4.3
合計件数及びその割合	22	100.0	18	100.0	15	100.0	21	100.0	16	100.0	18	100.0

表 3-33 制動装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度）

期間区分	H29		H30		R1		R2		R3		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	5	23.8	6	33.3	5	35.7	8	50.0	14	70.0	8	42.7
2 カ月超え 4 カ月以内	8	38.1	2	11.1	5	35.7	5	31.3	1	5.0	4	23.6
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	2	11.1	3	21.4	1	6.3	2	10.0	2	9.0
6 カ月超え 8 カ月以内	1	4.8	2	11.1	0	0.0	1	6.3	0	0.0	1	4.5
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	5.6	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	2.2
10 カ月超え 12 カ月以内	2	9.5	2	11.1	1	7.1	0	0.0	1	5.0	1	6.7
12 カ月超え 24 カ月以内	3	14.3	3	16.7	0	0.0	1	6.3	0	0.0	1	7.9
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	1.1
48 カ月超え	2	9.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	2.2
合計件数及びその割合	21	100.0	18	100.0	14	100.0	16	100.0	20	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 29 年度から令和 3 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 3-34 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 3-34 及び図 3-11 から図 3-15 まで同じ）。なお、令和 3 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 29 年度から令和 3 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 3-33 をみると、令和 3 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 72 件であり、前年度と比べて 2 件減少し、5 カ年平均と比べて 5 件少ない。国産車については 34 件で、前年度と比べて 1 件増加し、5 カ年平均と同数となっている。輸入車については 38 件で、前年度と比べて 3 件減少しており、5 カ年平均より 4 件少なくなっている。

図 3-11 をみると、電子制御部品関連届出の件数、比率については、直近 5 年では大きな変化はない。また、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%高くなっている。

表 3-33 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 29 年度～令和 3 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						
			7	6	7	1	5	5力年平均	7	6	7	1	5	5力年平均	7	6	7	1	5	5力年平均	
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	14	12	12	10	11	12	9	4	16	17	10	11	23	16	28	27	21	23	
		比率(%)	36.8	27.9	36.4	35.7	36.7	34.3	42.9	22.2	55.2	38.6	31.3	38.9	39.0	26.2	45.2	37.5	33.9	36.4	
	装置合計*2	件数(件)	38	43	33	28	30	34	21	18	29	44	32	29	59	61	62	72	62	63	
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	3	4	3	6	4	7	4	7	4	5	5	9	7	11	7	11	9	
		比率(%)	9.5	13.0	12.5	16.7	27.3	15.5	33.3	22.2	50.0	25.0	23.8	30.0	21.4	17.1	23.9	20.6	25.6	21.8	
	装置合計	件数(件)	21	23	32	18	22	23	21	18	14	16	21	18	42	41	46	34	43	41	
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	1	0	3	4	2	2	7	0	3	5	3	3	8	0	6	9	5	
		比率(%)	10.0	6.3	0.0	25.0	26.7	14.3	100.0	35.0	0.0	37.5	83.3	44.7	25.0	22.2	0.0	30.0	42.9	25.7	
	装置合計	件数(件)	10	16	10	12	15	13	2	20	2	8	6	8	12	36	12	20	21	20	
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	5	7	0	3	3	4	2	3	4	3	2	3	7	10	4	6	5	6	
		比率(%)	13.9	25.9	0.0	11.1	15.8	13.3	20.0	15.8	18.2	20.0	22.2	18.7	15.2	21.7	8.3	14.3	17.9	15.2	
	装置合計	件数(件)	36	27	26	27	19	27	10	19	22	15	9	15	46	46	48	42	28	42	
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	0	0	2	2	1	4	4	6	2	2	4	5	4	6	4	4	5	
		比率(%)	9.1	0.0	0.0	9.1	10.0	6.6	44.4	50.0	46.2	25.0	28.6	40.0	25.0	25.0	21.4	13.3	14.8	19.0	
	装置合計	件数(件)	11	8	15	22	20	15	9	8	13	8	7	9	20	16	28	30	27	24	
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	6	7	6	7	1	5	4	3	2	5	2	3	10	10	8	12	3	9	
		比率(%)	30.0	20.0	20.0	30.4	9.1	22.7	40.0	23.1	8.0	23.8	20.0	20.3	33.3	20.8	14.5	27.3	14.3	21.7	
	装置合計	件数(件)	20	35	30	23	11	24	10	13	25	21	10	16	30	48	55	44	21	40	
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	3	1	1	1	7	2	0	1	4	3	7	2	3	2	5	4	
		比率(%)	0.0	0.0	25.0	16.7	20.0	16.1	29.2	12.5	0.0	9.1	26.7	18.2	25.0	10.0	13.0	11.8	25.0	17.6	
	装置合計	件数(件)	4	4	12	6	5	6	24	16	11	11	15	15	28	20	23	17	20	22	
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	2	1	
		比率(%)	0.0	6.7	0.0	0.0	8.3	4.0	25.0	0.0	0.0	0.0	20.0	11.8	9.1	6.3	0.0	0.0	11.8	6.0	
	装置合計	件数(件)	7	15	2	14	12	10	4	1	4	3	5	3	11	16	6	17	17	13	
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	1	1	2	0	1	2	3	1	0	0	1	2	4	2	2	0	2	
		比率(%)	0.0	16.7	25.0	25.0	0.0	11.1	18.2	37.5	8.3	0.0	0.0	14.3	10.5	28.6	12.5	14.3	0.0	12.8	
	装置合計	件数(件)	8	6	4	8	10	7	11	8	12	6	5	8	19	14	16	14	15	16	
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	1	0	0	1	2	1	3	0	1	1	2	1	4	0	2	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	4.8	0.0	1.0	4.5	11.1	6.7	14.3	0.0	7.6	2.8	5.3	2.4	9.5	0.0	4.2	
	装置合計	件数(件)	14	20	26	21	19	20	22	18	15	21	16	18	36	38	41	42	35	38	
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	
		比率(%)	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	3.4	7.1	0.0	14.3	0.0	0.0	3.4	
	装置合計	件数(件)	9	4	4	8	5	6	5	5	3	2	14	6	14	9	7	10	19	12	
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	
		比率(%)	0.0	0.0	6.7	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	5.9	0.0	1.8	0.0	0.0	3.8	3.1	0.0	1.3	
	装置合計	件数(件)	18	28	15	15	18	19	9	12	11	17	6	11	27	40	26	32	24	30	
その他	エアバッグ	電子制御部品関連	件数(件)	2	2	1	0	0	1	6	1	4	1	3	3	8	3	5	1	3	4
		比率(%)	13.3	16.7	6.7	0.0	0.0	9.8	22.2	4.3	13.3	8.3	17.6	13.8	19.0	8.6	11.1	5.9	14.3	12.5	
		装置合計	件数(件)	15	12	15	5	4	10	27	23	30	12	17	22	42	35	45	17	21	32
	エアバッグ以外	電子制御部品関連	件数(件)	3	7	1	1	5	3	4	8	1	1	4	7	15	2	2	2	9	7
		比率(%)	12.5	33.3	6.7	12.5	18.5	17.9	28.6	66.7	16.7	16.7	28.6	34.6	18.4	45.5	9.5	14.3	22.0	23.8	
		装置合計	件数(件)	24	21	15	8	27	19	14	12	6	6	14	10	38	33	21	14	41	29
全装置の合計*3	電子制御部品関連	件数(件)	35	41	29	33	34	34	49	41	43	41	38	42	84	82	72	74	72	77	
		比率(%)	14.9	15.6	12.1	15.3	15.7	14.7	25.9	21.5	21.8	21.6	21.5	22.5	19.8	18.1	16.5	18.3	18.3	18.2	
	装置合計	件数(件)	235	262	239	215	217	234	189	191	197	190	177	189	424	453	436	405	394	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 1-11 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。

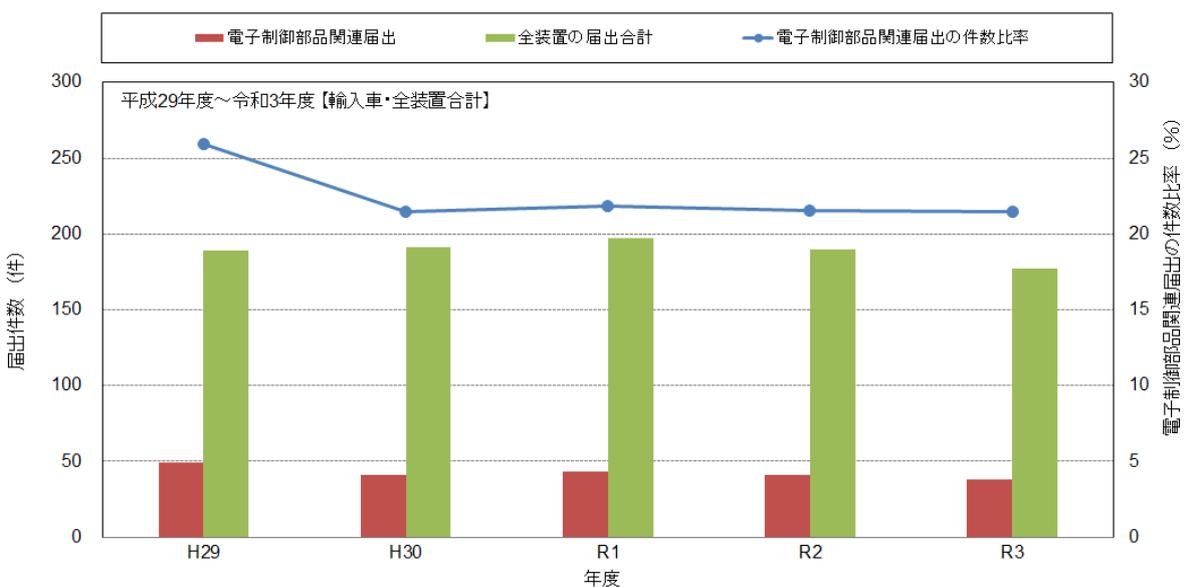
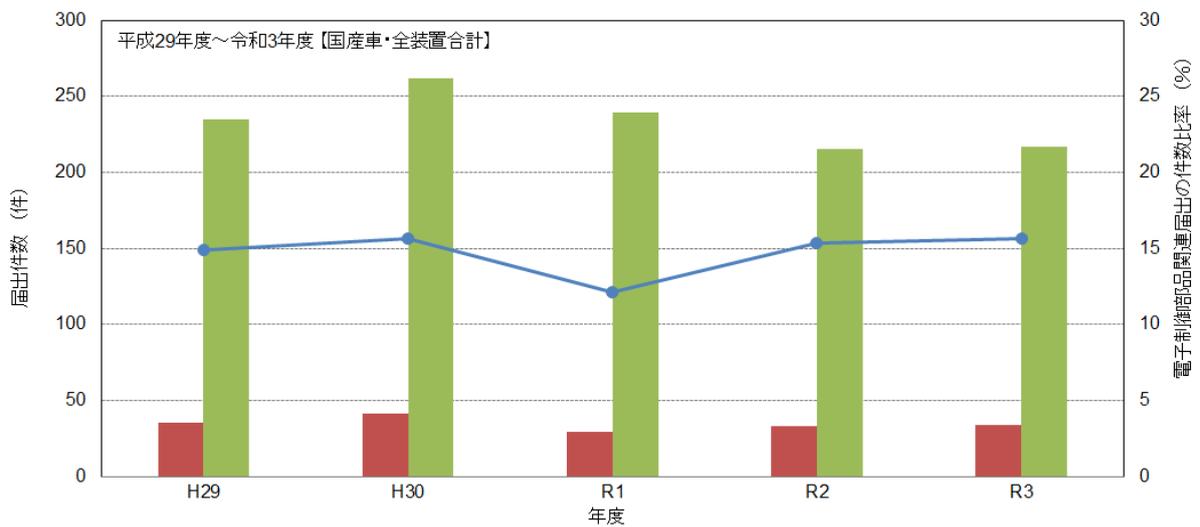
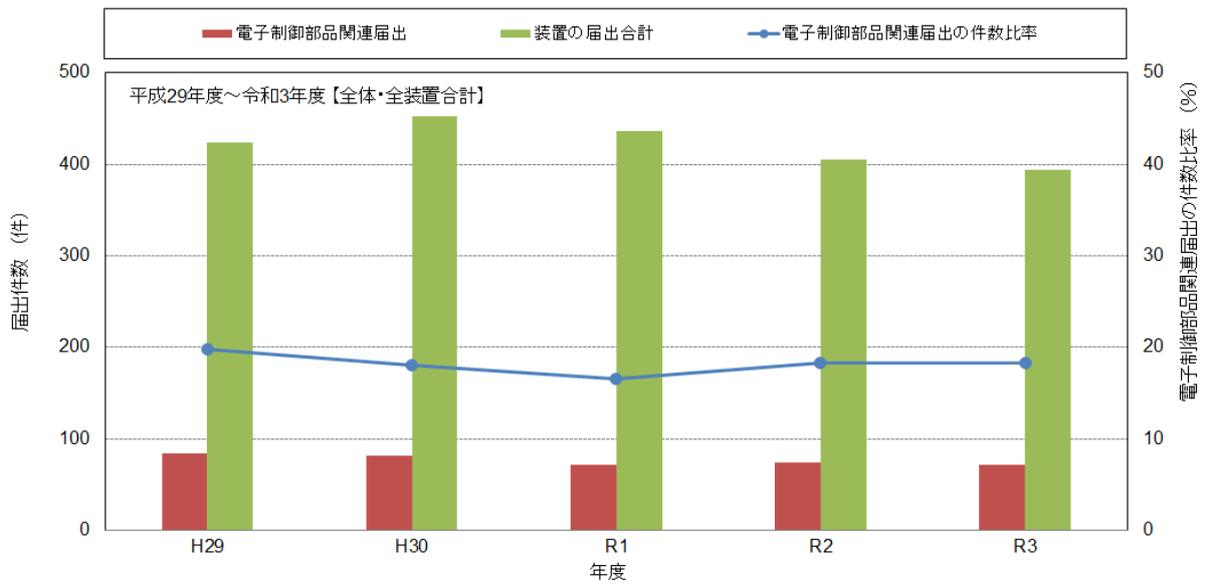


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 29 年度～令和 3 年度)

表 3-33 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 29 年度から令和 3 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 29 年度から令和 3 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。

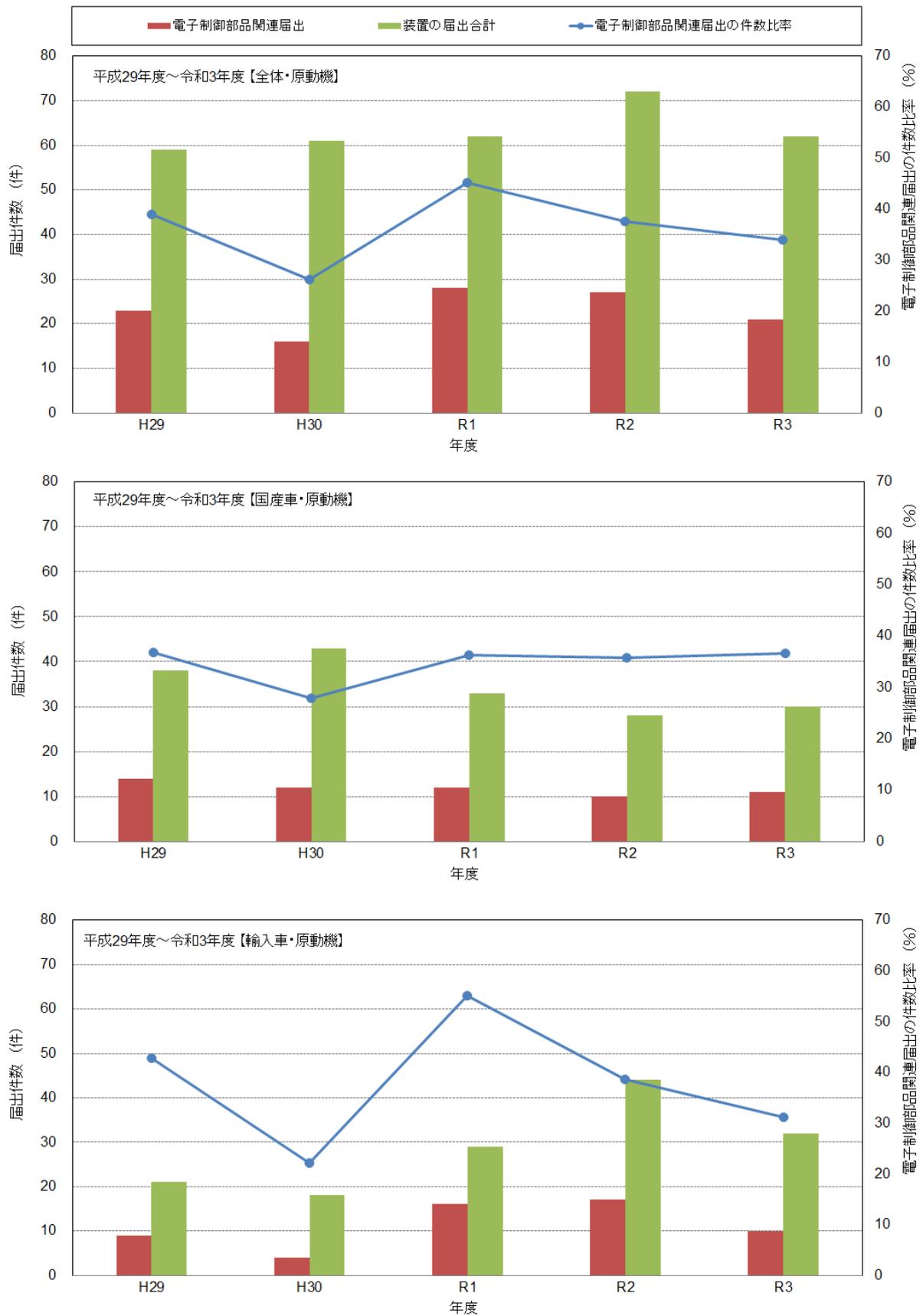


図 3-12 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 29 年度～令和 3 年度)

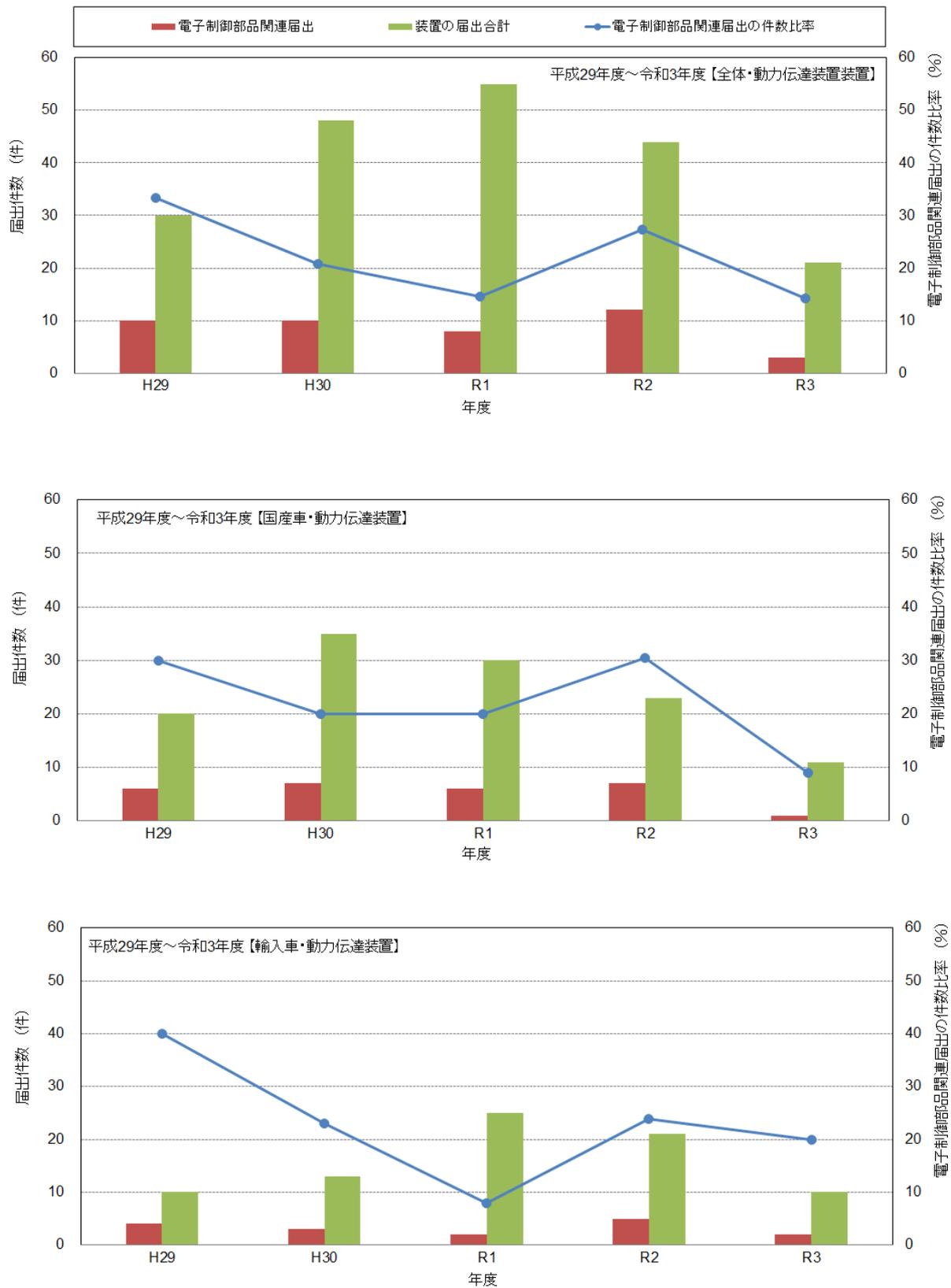


図 3-13 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 29 年度～令和 3 年度)

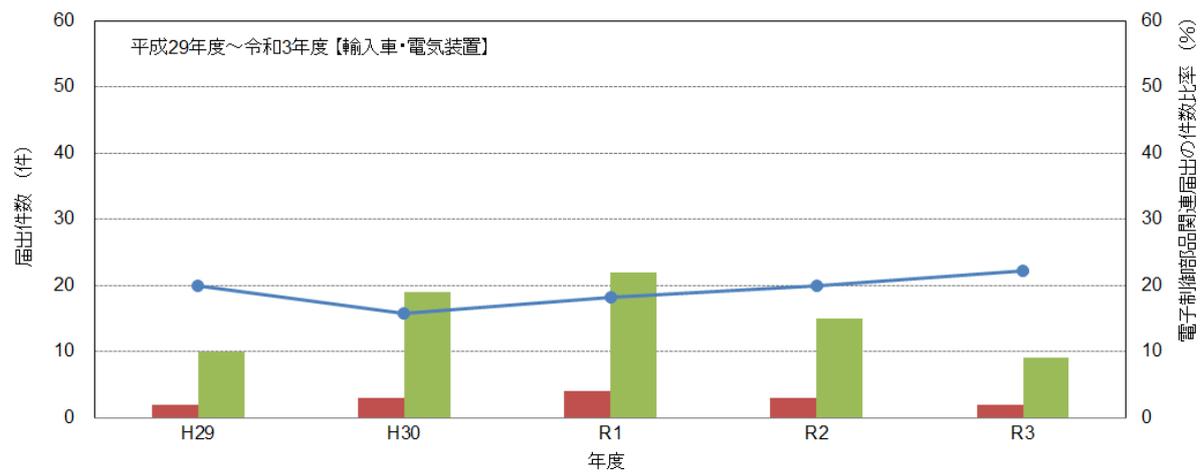
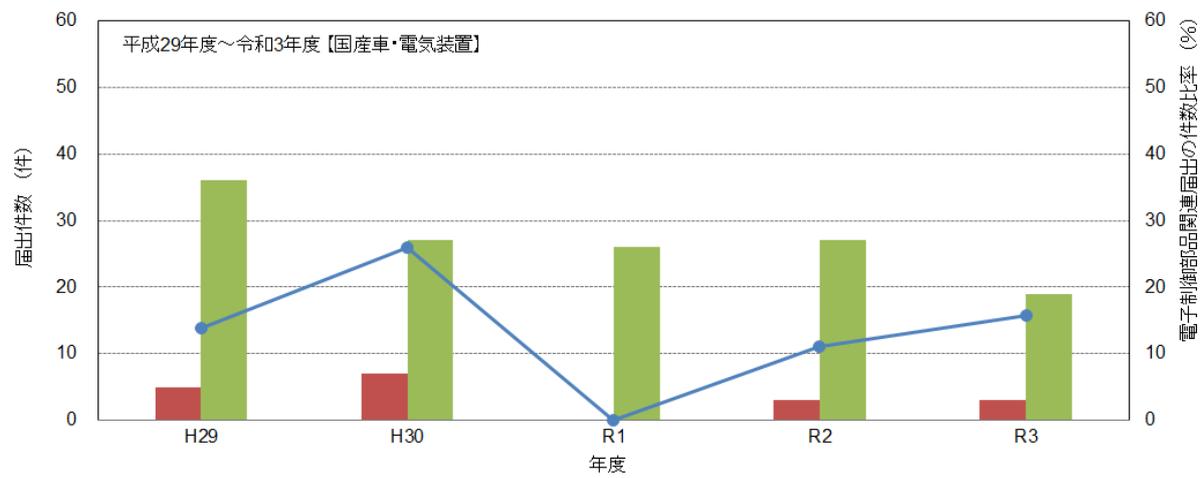
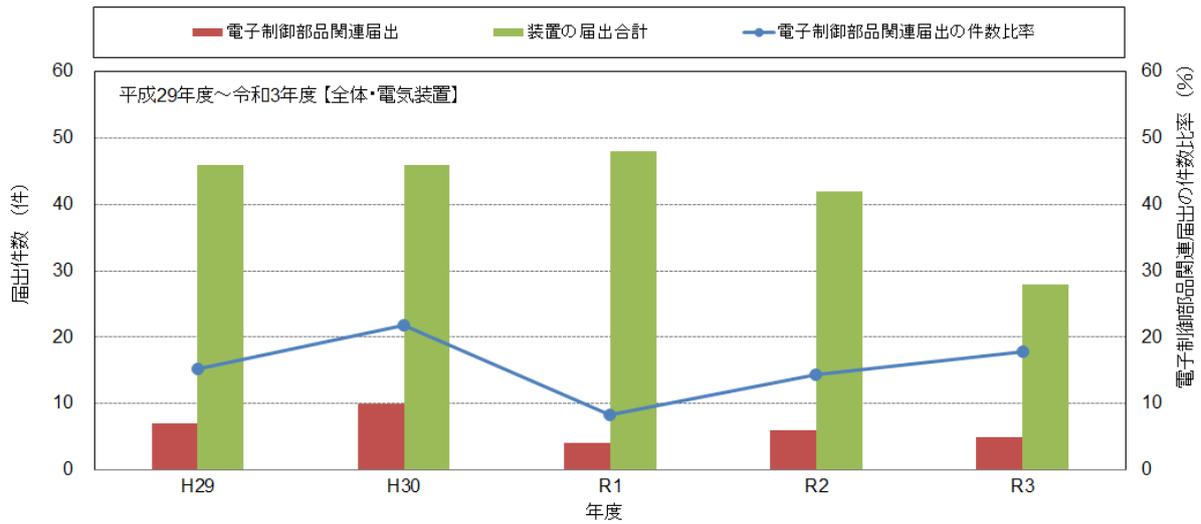


図 3-14 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 29 年度～令和 3 年度)

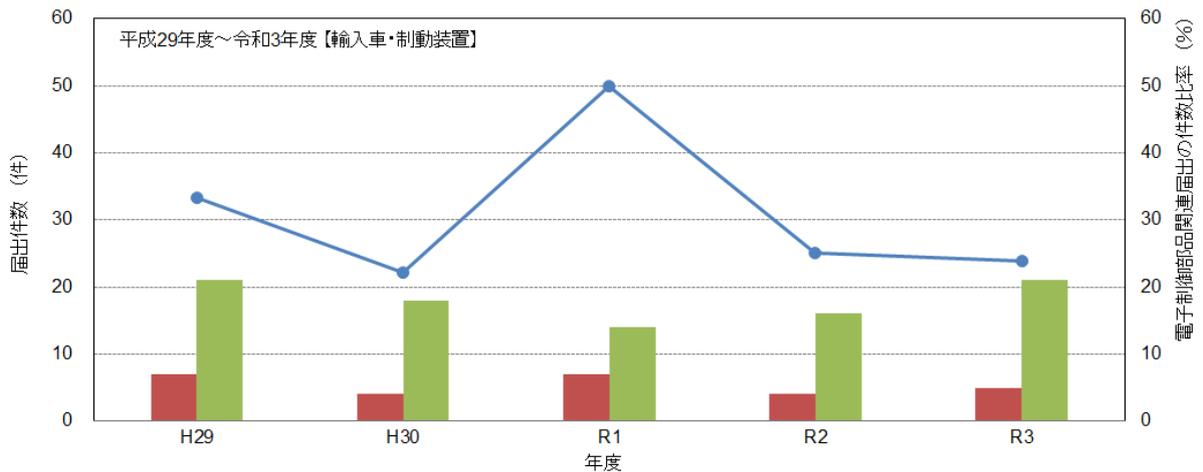
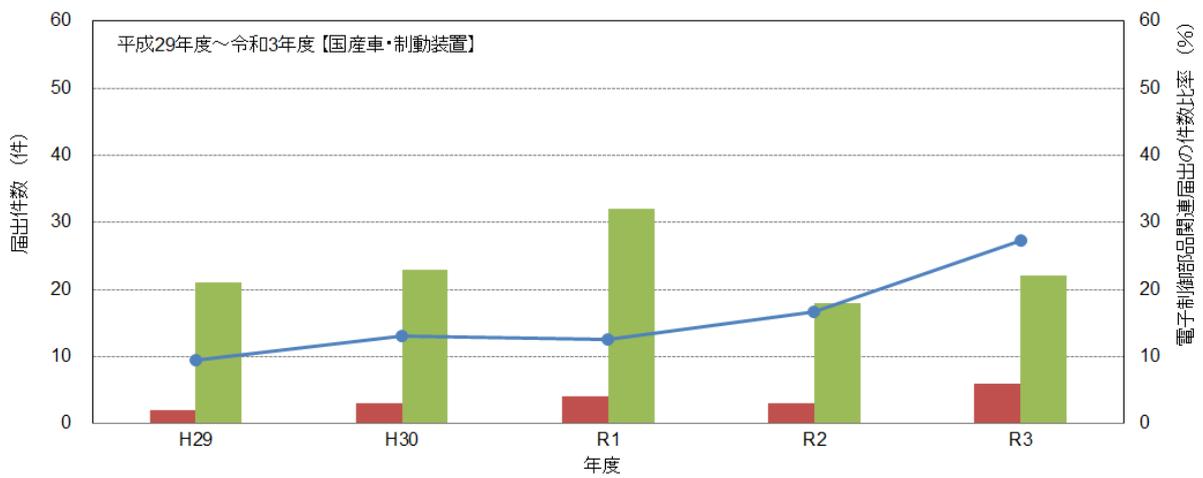
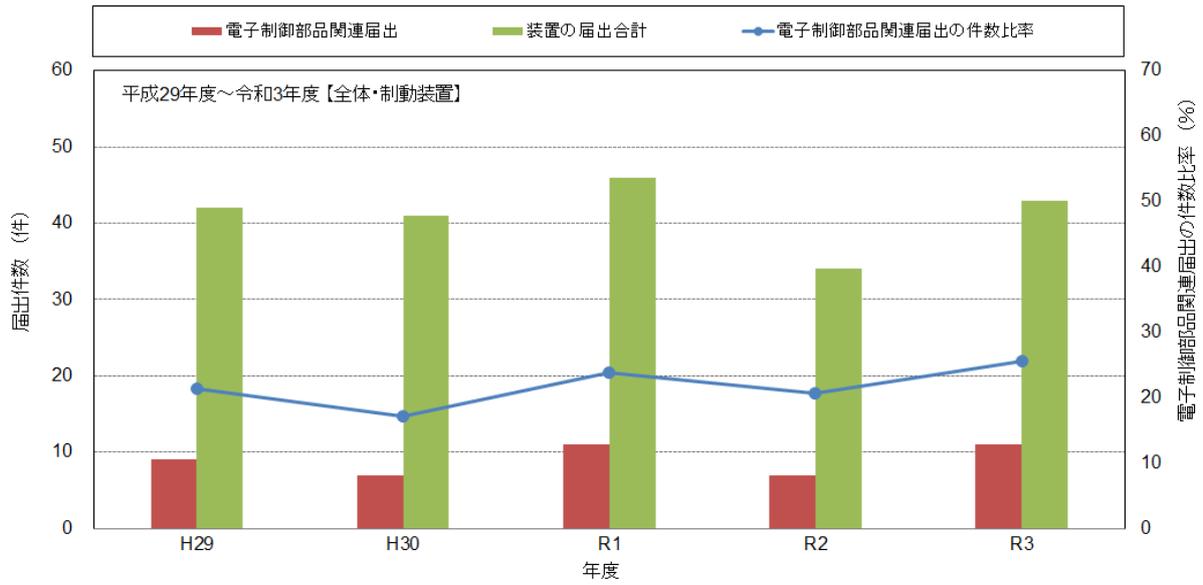


図 3-15 制動装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 29 年度～令和 3 年度)

(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 29 年度から令和 3 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 3-34、図 3-16 及び図 3-17 まで同じ）を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表 3-34 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 3-34 をみると、令和 3 年度における電子制御部品関連の届出の件数は、「全体」において「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分が最も多く 20 件、次いで「2 カ月以内」が 16 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」が 11 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」及び「8 カ月超え 10 カ月以内」が 8 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」が 4 件、「6 カ月超え 8 カ月以内」及び「10 カ月超え 12 カ月以内」が 2 件、「48 カ月超え」が 1 件の順になっている。「6 カ月以内」の期間でみた場合、44 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 61%）となり、前年度と比べると 8 件増加（対前年度比約 22% 減）している。「24 カ月超え」の期間でみた場合は、5 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 27%）となっており、前年度と比べると 13 件減少（対前年度比約 72% 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が増加し、不具合発生の初報日から 24 カ月を超えるような届出は減少している。

国産車では、「6 カ月以内」における期間区分が 17 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の 50%）であり、前年度と比べて 9 件増加（対前年度比約 112% 増）となっていた。また、「24 カ月超え」の期間区分では、3 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 9%）あり、前年度と比べて 8 件減少（対前年度比約 73% 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 27 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 71%）であり、前年度と比べて 1 件減少（対前年度比約 4% 減）となっていた。「24 カ月超え」の期間区分では 2 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 5%）であり、前年度と比べて 5 件減少（対前年度比約 71% 減）となっていた。

表 3-34 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29年度～令和3年度及び5カ年平均)

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					
			H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
2カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	2	7	2	7	4	12	14	18	17	9	14	15	16	25	19	16	18
		比率(%)	8.6	4.9	24.1	6.1	20.6	12.7	24.5	34.1	41.9	41.5	23.7	35.0	17.9	19.5	34.7	25.7	22.2	24.5
	装置合計	届出件数(件)	40	35	33	24	26	32	37	49	68	76	63	57	77	84	101	100	89	90
2カ月超え 4カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	3	3	5	8	5	14	15	11	7	12	12	18	18	14	12	20	16
		比率(%)	11.4	7.3	10.3	15.2	23.5	9.9	28.6	36.6	25.6	17.1	31.6	27.2	21.4	22.0	19.4	16.2	27.8	19.1
	装置合計	届出件数(件)	26	27	37	28	34	30	64	46	38	40	52	45	90	73	75	68	86	78
4カ月超え 6カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	5	4	1	2	3	7	2	6	4	6	5	10	7	10	5	8	8
		比率(%)	8.6	12.2	13.8	3.0	5.9	8.3	14.3	4.9	14.0	9.8	15.8	9.7	11.9	8.5	13.9	6.8	11.1	9.0
	装置合計	届出件数(件)	21	25	23	14	25	22	19	21	25	20	24	22	40	46	48	34	49	44
6カ月超え 8カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	2	4	4	2	3	1	1	1	1	0	1	6	3	5	5	2	4
		比率(%)	14.3	4.9	13.8	12.1	5.9	9.4	2.0	2.4	2.3	2.4	0.0	2.4	7.1	3.7	6.9	6.8	2.8	5.7
	装置合計	届出件数(件)	16	27	21	19	19	20	7	14	9	14	3	11	23	41	30	33	22	30
8カ月超え 10カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	1	2	1	4	2	0	2	4	1	4	2	2	3	6	2	8	4
		比率(%)	5.7	2.4	6.9	3.0	11.8	4.4	0.0	4.9	9.3	2.4	10.5	3.9	2.4	3.7	8.3	2.7	11.1	4.1
	装置合計	届出件数(件)	21	12	13	14	19	16	5	10	9	8	6	7	26	22	22	22	25	23
10カ月超え 12カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	2	0	4	2	2	4	1	0	0	0	1	6	3	0	4	2	3
		比率(%)	5.7	4.9	0.0	12.1	5.9	4.4	8.2	2.4	0.0	0.0	0.0	2.4	7.1	3.7	0.0	5.4	2.8	3.4
	装置合計	届出件数(件)	8	7	13	12	16	11	11	5	3	0	0	4	19	12	16	12	16	15
12カ月超え 24カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	7	4	5	6	6	7	5	2	4	5	5	13	12	6	9	11	10
		比率(%)	17.1	17.1	13.8	15.2	17.6	15.5	14.3	12.2	4.7	9.8	13.2	11.2	15.5	14.6	8.3	12.2	15.3	13.2
	装置合計	届出件数(件)	49	47	37	44	35	42	31	23	21	15	12	21	80	70	58	59	47	63
24カ月超え 48カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	8	3	6	3	5	3	0	1	4	1	2	9	8	4	10	4	7
		比率(%)	17.1	19.5	10.3	18.2	8.8	19.3	6.1	0.0	2.3	9.8	2.6	4.9	10.7	9.8	5.6	13.5	5.6	11.6
	装置合計	届出件数(件)	29	41	36	32	21	32	10	17	19	10	7	13	39	58	55	42	28	44
48カ月超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	11	2	5	0	4	1	1	0	3	1	1	5	12	2	8	1	6
		比率(%)	11.4	26.8	6.9	15.2	0.0	16.0	2.0	2.4	0.0	7.3	2.6	3.4	6.0	14.6	2.8	10.8	1.4	9.3
	装置合計	届出件数(件)	25	41	27	28	22	29	5	6	5	7	3	5	30	47	32	35	25	34
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	届出件数(件)	35	41	29	33	34	34	49	41	43	41	38	42	84	82	72	74	72	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)	235	262	240	215	217	234	189	191	197	190	176	189	424	453	437	405	393	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。

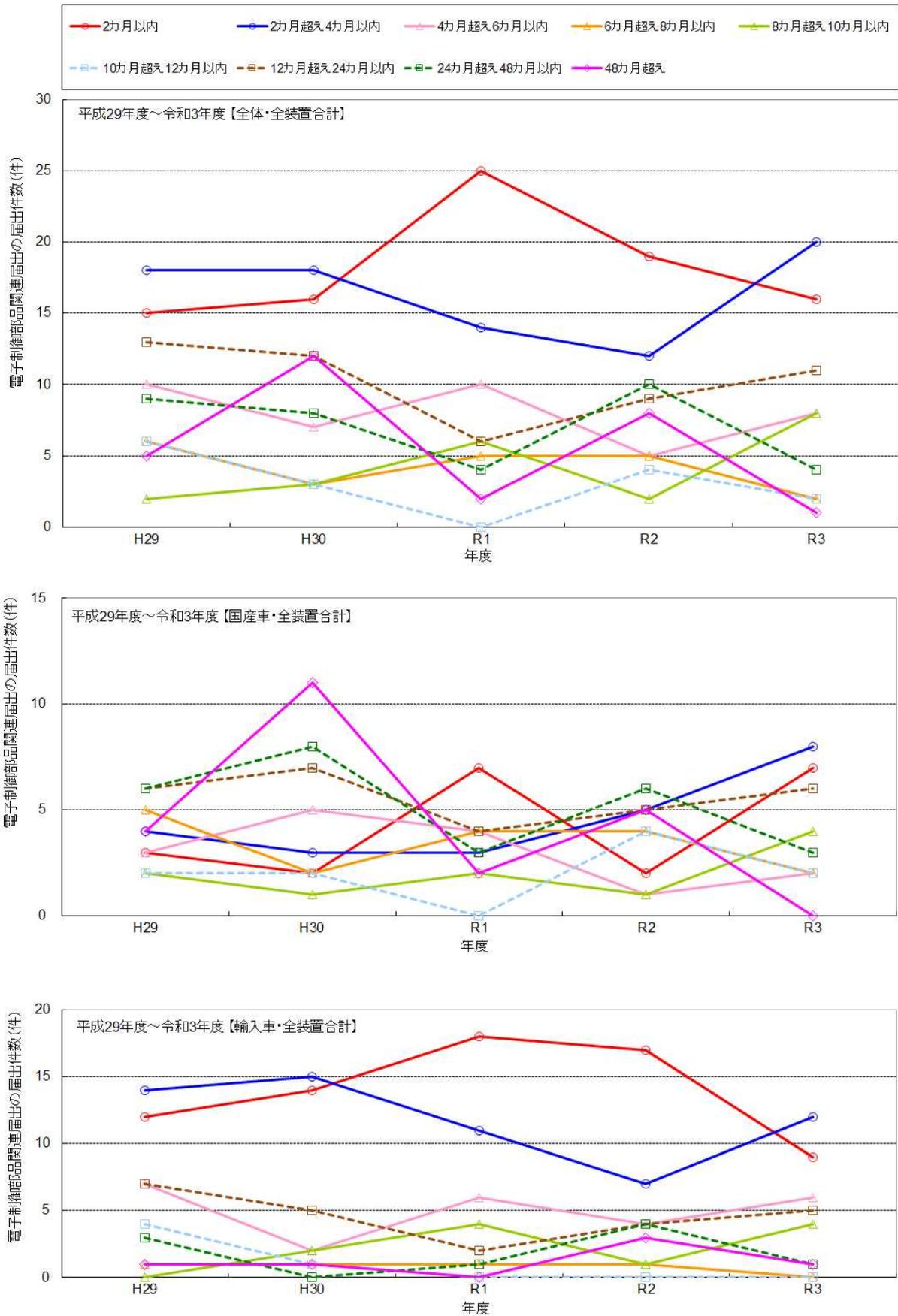
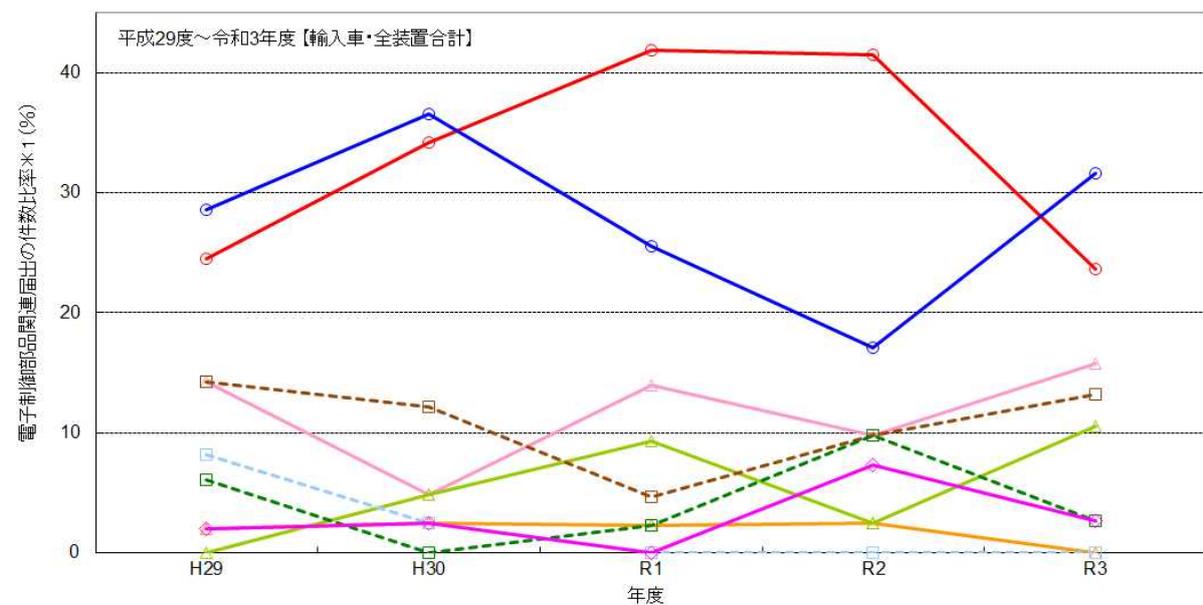
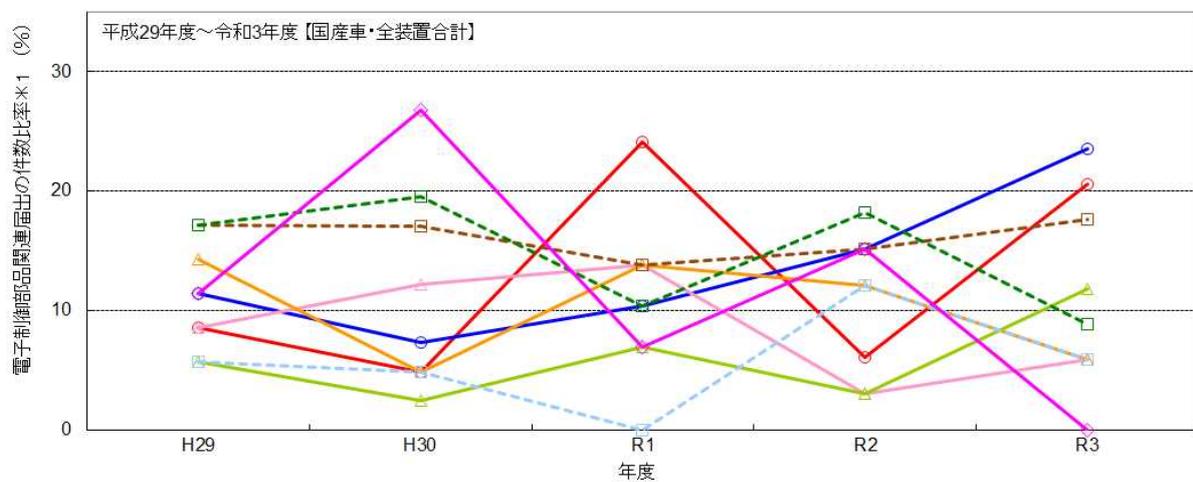
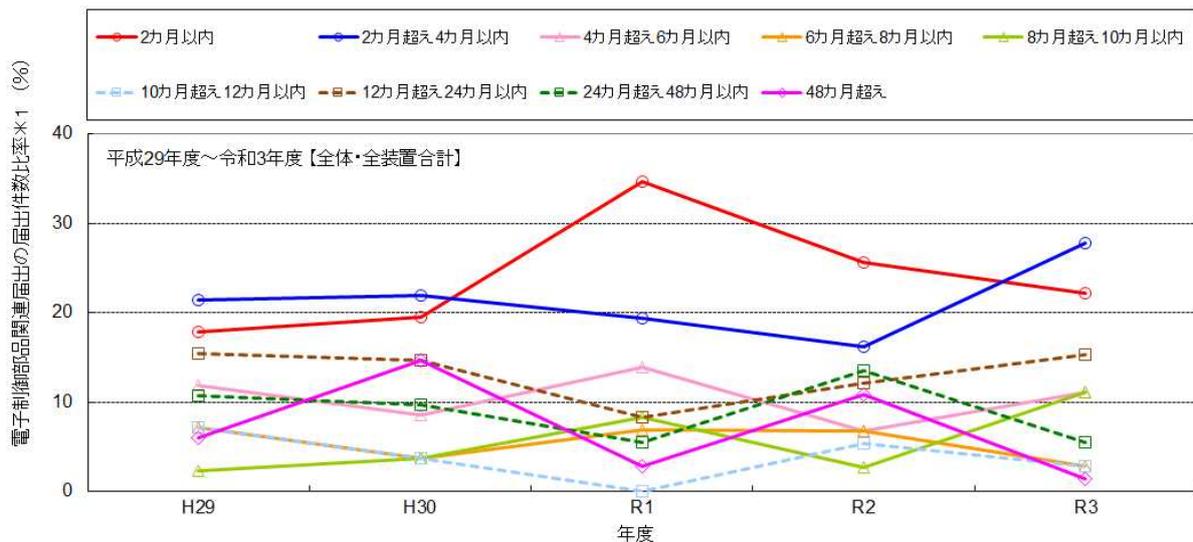


図 3-16 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】（平成 29 年度～令和 3 年度）



*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初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率*1【全装置の合計】(平成29年度～令和3年度)

次に、平成 29 年度から令和 3 年度における電子制御部品関連届出及び電子制御部品関連届出を除いた一般部品届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間について、国産車、輸入車及び「全体」に分けて表 3-35 及び図 3-18 に示す。

表 3-35 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 29 年度～令和 3 年度）

届出の区分け		平均期間（カ月）					
		H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	22.6	30.9	12.4	24.0	9.1	20.5
	一般部品届出	20.3	21.4	20.2	20.8	20.8	20.4
輸入車	電子制御部品 関連届出	8.2	5.9	4.7	13.0	7.7	7.9
	一般部品届出	9.9	11.1	11.4	7.3	5.8	9.2
全体	電子制御部品 関連届出	14.2	18.4	7.8	17.9	8.4	13.5
	一般部品届出	16.0	17.2	16.5	14.7	13.4	15.6

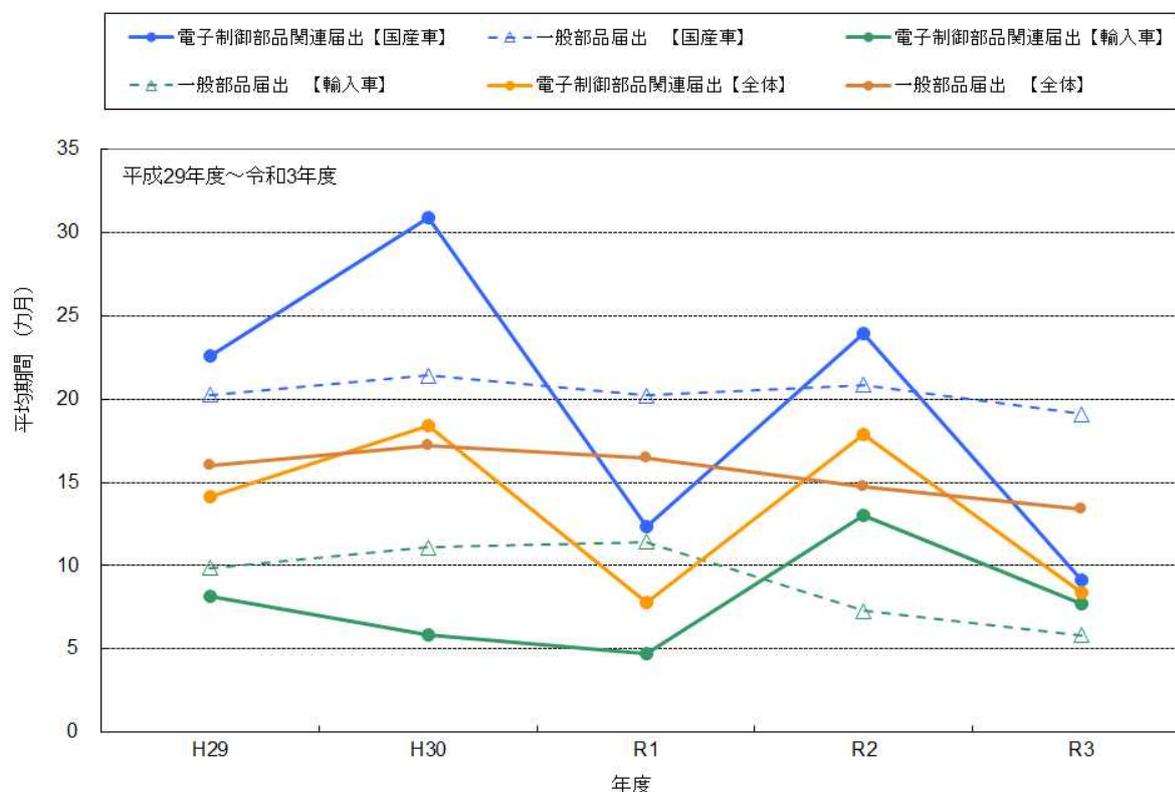


図 3-18 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 29 年度～令和 3 年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

令和元年度から令和3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4年3月末時点及び令和3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3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」73.9%、国産車75.3%、輸入車55.9%となっている。前年度の状況と比較した場合、令和2年度に届出されたものについては、令和3年3月末時点で、「全体」61.7%、国産車63.1%、輸入車43.8%であり、届出後1年以下の改修率は国産車・輸入車共に上がる結果となった。

令和2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4年3月末時点で83.9%、令和3年3月末時点で61.7%、国産車では令和4年3月末時点で84.4%、令和3年3月末時点で63.1%となっており、輸入車では令和4年3月末時点で76.8%、令和3年3月末時点で43.8%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4年3月末時点で91.9%、令和3年3月末時点で87.5%、国産車では令和4年3月末時点で92.3%、令和3年3月末時点で87.9%となっており、輸入車では令和4年3月末時点で86.8%、令和3年3月末時点で81.1%となっていた。

表4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1（令和元年度から令和3年度届出分）

届出年度	令和4年3月末時点（令和3年3月末時点）*2での 平均改修率					
	国産車		輸入車		全体	
R3	75.3%		55.9%		73.9%	
R2	84.4%	(63.1%)*2	76.8%	(43.8%)*2	83.9%	(61.7%)*2
R1	92.3%	(87.9%)*	86.8%	(81.1%)*2	91.9%	(87.5%)*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4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3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リコール届出について、令和 3 年度はいずれも届出は 0 件だった。平成 16 年から令和 3 年までの各装置の届出件数及び対象装置数一覧を表 5-1 に示す。

表 5-1 特定後付装置に関わるリコール届出件数及び対象装置台数

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
R3	0	0	0	0	0	0
合計	13	1,411,477	11	171,328	24	1,582,805

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3年度におけるリコール届出のうち、重大事故等に結びつくおそれがある事例を、火災（出火、発火を含む）又はそのおそれの場合、制動力低下のおそれの場合、操舵装置の操作に支障のおそれがある場合、負傷するおそれがある場合にそれぞれ分けて、表6-1から表6-4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	大型トラック用エンジンにおいて、ターボチャージャのタービンインペラの二次共振時の最大応力部に微小空孔が存在した場合に、微小空孔を起点とした疲労破壊によりタービンインペラが破損して異音、白煙排出、出力不足等が発生し、エンジン警告灯が点灯することがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、ターボチャージャに異常振動が発生し、ターボチャージャ給油パイプが疲労により亀裂してオイルが漏れ、高温部に付着して火災に至るおそれがある。			
	対象台数	38,000 台	不具合件数	274 件	事故件数
事例2	不具合の内容	リチウムイオンバッテリーのアースボルトにおいて、車体への取り付けが不適切なため、アース不良となるものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、アイドリングストップ後再始動不能またはエンジン停止不能となり、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。			
	対象台数	23,255 台	不具合件数	233 件	事故件数
事例3	不具合の内容	4気筒ガソリンエンジンに搭載されているオルタネータにおいて、アイドル時の発電制御が不適切なため、整流器のダイオードが熱を受けて破損し、警告灯の点灯や充電不良を起し、エンジンがストールすることがある。また、特定の組み合わせのダイオードが複数破損して短絡すると、オルタネータに大電流が流れて発熱し周囲を溶損させることで、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	18,490 台	不具合件数	60 件	事故件数
事例4	不具合の内容	大型トラック及びバスのエンジンにおいて、オイルポンプの製造のばらつきにより、ポンプのギヤシャフトが傾くことがある。そのため、ギヤの歯面が摩耗し、そのままの状態を使用を続けると、ギヤが破損してエンジンへの供給油圧が低下し、最悪の場合、エンジンが焼き付き路上故障や火災に至るおそれがある。			
	対象台数	16,719 台	不具合件数	93 件	事故件数

事例5	不具合の内容	①燃料タンクにおいて、タンク上面にある樹脂製ポンプリング部の遮熱性が不足しているため、エンジンや排気管からの熱影響を受けてポンプリングが劣化することがある。そのため、そのまま使用を続けると劣化が進行して、ポンプリングに亀裂が入り燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。②燃料タンクにおいて、タンク上面にある樹脂製ポンプリングの締め付けトルクの設定が不適切なため、ポンプリングの強度が低下することがある。そのため、そのまま使用を続けるとポンプリングに亀裂が入り燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	12,491 台	不具合件数	31 件	事故件数
事例6	不具合の内容	(1)農耕用トラクタのキャビン前面の制振材において、組付け作業が不適切なため、制振材表面の不要な保護フィルムを剥がさずに、保護フィルムの上に吸音材を貼り付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、吸音材が保護フィルムとともに剥がれてマフラーに接近し、最悪の場合、マフラーの熱により吸音材が焼損して火災となるおそれがある。(2)農耕用トラクタのエンジンルーム内のワイヤハーネスにおいて、取り回しが不適切なため、ワイヤハーネスとステアが接触しているものがある。そのため、走行中の振動等により、当該ワイヤハーネスの被覆が摩耗により損傷して内部電線が短絡し、最悪の場合、ワイヤハーネスが焼損して火災となるおそれがある。			
	対象台数	11,539 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例7	不具合の内容	ディーゼルエンジンに搭載されているクーラントポンプにおいて、軸受けシールの設計が不適切なため、作動の制御が行われている負圧回路へ冷却水が浸入し、負圧回路の関連部品が作動不良を起こすことがある。そのため、エンジン警告灯(MIL)が点灯する、出力が低下する、ブレーキ倍力装置の機能が低下する等の不具合が発生し、排気ガスの再循環装置(EGR)制御用の電磁バルブに作動不良が発生した場合においては、MIL点灯と共に排ガスが悪化し、更に短絡が発生すると発熱して周囲を溶損させることで、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	10,906 台	不具合件数	9 件	事故件数
事例8	不具合の内容	(1)農耕用トラクタのエンジンルーム内のワイヤハーネスにおいて、取り回しが不適切なため、ワイヤハーネスとエアコンコンデンサのスライドフレームが接触しているものがある。そのため、走行中の振動やスライドフレームとの擦れにより、当該ワイヤハーネスの被覆が摩耗により損傷して内部電線が短絡し、最悪の場合、ワイヤハーネスが焼損して火災となるおそれがある。(2)農耕用トラクタのエンジンルーム内のワイヤハーネスにおいて、取り回しが不適切なため、ワイヤハーネスとバッテリー固定ボルトが接触しているものがある。そのため、走行中の振動等により、当該ワイヤハーネスの被覆が摩耗により損傷して内部電線が短絡し、最悪の場合、ワイヤハーネスが焼損して火災となるおそれがある。			
	対象台数	10,906 台	不具合件数	9 件	事故件数

	対象台数	7,778 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	エアコンディショナーのブロワーファンレギュレーターへ電力を供給するワイヤーハーネスの端子において、当該端子のメッキ素材が不適切なため、車両振動によってメッキが損傷し、摩擦腐食が発生することがある。そのため、電気抵抗が高くなりワイヤーハーネスの端子が発熱し損傷して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	5,035 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	刈取脱穀作業車において、DPFマフラ高温部を遮蔽するカバーの設計が不適切な為、DPFマフラ周辺に麦ワラが堆積することがある。そのためDPFマフラ出口パイプ部と麦ワラが接触し、DPF再生処理中にDPFマフラ出口パイプ部の表面温度が上昇し、最悪の場合、麦ワラが発火することで車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	4,919 台	不具合件数	3 件	事故件数	3 件
事例 11	不具合の内容	エンジンルーム内の12V電源配線において、製造時の配索指示が不適切なため、配線がボディーアースのターミナルポイントや他の配線に干渉しているもの、ボディーアースのターミナルポイントに絶縁キャップが取付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で配線の被覆が損傷し、短絡して大電流が流れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	2,998 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の内容	大型トラックの電制エアドライヤーにおいて、セントラルシャシ入出力モジュールのエアドライヤー再生プログラムが不適切なため、当該ドライヤー乾燥再生動作が適切な頻度にて行われず高湿度の圧縮空気が供給先のエアタンク及びトレーラーブレーキ回路内で結露し凝縮水が生成される。そのため、そのままの状態で使用を続けると、高湿度の圧縮空気が各回路に供給され結露によるシステム異常等の警告メッセージが表示され、最悪の場合、トレーラー側ブレーキ回路内で凝縮水が凍結し、トレーラー側の主ブレーキが効かない、または駐車ブレーキ引きずりにより火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,539 台	不具合件数	42 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の内容	大型トラックにおいて、スタータリレーおよびキャブチルトリレーへ接続するハーネスのコネクタ取付け向きが不適切なため、キャブチルト状態で高圧洗浄を行った場合に、当該コネクタ部から水が浸入することがある。そのため、当該リレーの接点間でトラッキングが発生して発熱、焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,367 台	不具合件数	4 件	事故件数	2 件
事例 14	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、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	772 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件

事例 15	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	763 台	不具合件数	3 件	事故件数
事例 16	不具合の 内容	燃料装置において、燃料供給パイプに取付けられる燃料圧力温度センサーの取付ハウジングの製造管理が不適切なため、ハウジングの強度が不足しているものがある。そのため、使用過程において、当該ハウジングに亀裂が生じて燃料が漏れ燃圧異常の警告灯が点灯し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	462 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 17	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	199 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 18	不具合の 内容	1, ロータリ除雪車の電気配線において、配線の取回し指示が不適切なため、配線がカバーと接触し、走行振動により被覆が損傷するおそれがある。そのため、損傷部でショートが発生、焼損し、最悪の場合火災に至るおそれがある。2, ロータリ除雪車の電気配線において、配線の取回し指示が不適切なため、スタータモータ配線とアース配線が接触し、走行振動により被覆が損傷するおそれがある。そのため、損傷部でショートが発生、焼損し、最悪の場合火災に至るおそれがある。			
	対象台数	192 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 19	不具合の 内容	車両の補助燃料タンクにおいて、車両設計が不適切なため走行振動や走行による燃料移動の影響で水抜きドレインプラグ周辺に応力が集中するものがある。そのため、当該ドレインプラグ周辺にヒビが入り、燃料漏れが発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	154 台	不具合件数	11 件	事故件数
事例 20	不具合の 内容	大型観光ハイブリッドバスのハイブリッド用バッテリートレイにおいて、トレイの防錆性が不足しているため、使用過程で腐食して穴があくことがある。そのため、トレイ内部に水が侵入し、バッテリーの配線接続部に水が付着することで短絡して火災に至るおそれがある。			
	対象台数	111 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 21	不具合の 内容	小型トラックにおいて、原動機の生産作業工程が不適切なため、燃料リターンホースがオイルフィルターとオイルレベルゲージガイド間に挟み込まれてつぶれているものがある。そのため、燃料リターンホースが外れて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	87 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 22	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	80 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 23	不具合の内容	刈取脱穀作業車において、排気管およびその近傍の断熱処理が不適切であるとともに、設計が不適切なため、排気管の近傍に屑が堆積し、ディーゼル微粒子捕集フィルター(DPF)再生処理中に表面温度が上昇し高温となった排気管とその付近に堆積したワラ屑などが接触する場合がある。そのため、ワラ屑から発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	58 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 24	不具合の内容	タンクローリーの床下配管において、荷下ろし用ポンプステーの剛性が不十分なため、走行負荷がポンプに作用した際、ポンプ近接配管のクロス部に過度の負荷が生じ、配管に亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用し続けると、荷下ろし作業中に積載物が漏れ、最悪周囲に火種があった場合に地面へ滴下した積載物が発火して火災になるおそれがある。			
	対象台数	37 台	不具合件数	8 件	事故件数
事例 25	不具合の内容	ロータリ除雪車において、電気配線の保護が不適切なため、テールパイプから出る排気の熱により電気配線の一部が溶損することがある。そのため、電気配線が短絡して最悪の場合、エンジン停止となり再始動できなくなるおそれがある。または短絡による火花が発生し、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	17 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 26	不具合の内容	路面清掃車(道路作業車)の電気配線において、作業用エンジンのスタータモータ配線の配索が不適切なため、エンジンエキゾーストマニホールドの熱により配線被覆が溶損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、配線が露出して短絡し、最悪の場合、配線被覆に引火して車両火災となるおそれがある。			
	対象台数	12 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 27	不具合の内容	助手席足元にあるプレフューズボックス内の配線において、製造時の組み付けが不適切なため、端子の固定ナットが適切な締付けトルクで取付けられていないものがある。そのため、走行中の振動等により導通不良が発生し、増加した電気接触抵抗により発熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 28	不具合の内容	電源配線を接続している床下の中継接続部の端子固定ナットにおいて、製造時の組み付けが不適切なため、走行時の振動等により緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電氣的な接続が断たれることで警告灯が点灯し、エンジンが始動せず、走行不能になることがある。または、電氣的な接触抵抗が増加し発熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数				

	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 29	不具合の 内容	クレーン車のヒューズボックスにおいて、ヒューズ挿入位置が間違っているものがある。そのため、ヒューズの規定容量と作業装置機器の定格容量があつていない状態となり、機器での電流値が定格容量を超えてもヒューズが切れず機器が破損し、最悪の場合、機器が発火し、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	9 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 30	不具合の 内容	トランスミッションオイルクーラーホースにおいて、製造工程が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、使用過程において、ホースが破れ、オイルが飛散し、最悪の場合、火災にいたるおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	ガソリンエンジンにおいて、サプライヤーの製造工程が不適切なため、エンジンブロックに亀裂が発生しているものがある。そのため、使用過程において亀裂が悪化することにより、エンジンオイルが漏れ出し、最悪の場合、漏れ出したエンジンオイルが排気管に付着し、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 32	不具合の 内容	エンジンオイル冷却用熱交換器の配管において、締付け作業が不適切なため、配管接続部のボルトが適切なトルクで締め付けされていないものがある。そのため、走行振動等でオイル配管接続部が外れてオイルが漏れ、最悪の場合、排気管等に接触すると、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の 内容	大型トラックのエンジン製造工程において、エンジン補器類の取り付けボルトまたはナットの締め付けが不適切なため、振動等でボルトまたはナットに緩みが発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、発生部位によって冷却水、排気ガス、燃料漏れ等によりエンジン性能を低下させ、最悪の場合、オーバーヒートや車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	1 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、制御プログラムが不適切なため、幾つかの条件が重なったシーンでエンジンからブレーキ倍力装置への負圧供給が遅れる場合がある。そのため、最悪の場合、強い制動力が必要な場合に、通常より大きなブレーキ踏力が必要となり、想定よりも制動停止距離が長くなるおそれがある。			
	対象台数	302,097 台	不具合件数	33 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	電動式駐車ブレーキにおいて、駆動モーターに接続するケーブル先端部の強度が不足しているため、停車前に駐車ブレーキを作動させるとケーブル先端部が損傷することがある。そのため、駆動モーターの動力が伝達できなくなり、警告灯が点灯するとともに駐車ブレーキが作動しなくなり、駐車中の車両が動き出すおそれがある。			
	対象台数	39,351 台	不具合件数	44 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	制動装置において、駐車ブレーキペダルと駐車ブレーキアームを連結する駐車ブレーキロッドのピン選定が不適切でスナップピンによる連結としたため、ワラ等の引っ掛かりでスナップピンが抜ける場合がある。そのため、そのまま使用を続けると、駐車ブレーキロッドが駐車ブレーキアームから外れ、駐車ブレーキペダルで駐車ブレーキが効かなくなり、車両が動き出すおそれがある。			
	対象台数	17,432 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	エンジン制御用コンピュータにおいて、制御プログラムが不適切なため、始動直後にエンジンを停止する等の操作により、エンジンに逆回転方向の力が加わり、バキュームポンプ内の潤滑油が逆流して構成部品が損傷することがある。そのため、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	3,095 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	主制動ブレーキ内部のプレートに適切な加工が施されていないため、亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使い続けると当該プレートが損傷して、最悪の場合、ブレーキを踏んでも十分な制動力が発生しなくなり、車体が停止できなくなるおそれがある。			
	対象台数	2,247 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 6	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	1,400 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 7	不具合の 内容	ブレーキキャリパーの固定ボルトにおいて、生産時の作業管理が不適切なため、過剰なトルクで締付けられているものがある。そのため、当該ボルトが破損した状態で使用を続けるとボルトが緩み、最悪の場合、キャリパーが脱落することで制動能力が失われるおそれがある。			
	対象台数	1,100 台	不具合件数	7 件	事故件数
事例 8	不具合の 内容	制動装置において、ブレーキパッドを保持しているパッドピンの脱落防止クリップの設計が不適切なため、走行中に当該クリップが外れてしまうことがある。そのため、パッドピンが横方向にスライドしてしまい、ホイールスポークと接触することでブレーキキャリパーが損傷し、最悪の場合、ブレーキパッドが脱落することで制動力を失うおそれがある。			
	対象台数	469 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 9	不具合の 内容	フロントブレーキにおいて、マスターシリンダー内のリターンスプリング製造時の確認作業が不適切なため、スプリング反発力が不足しているものがある。そのため、ブレーキ操作終了後に、当該スプリングの反力が足りないことでマスターシリンダー内のピストンが所定の位置に戻らず、最悪の場合、続けてブレーキ操作を行うとフロントブレーキの制動能力が低下するおそれがある。			
	対象台数	441 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の 内容	電動パーキングブレーキを搭載した四輪駆動の小型トラックにおいて、電動パーキングブレーキケーブルの配索が不適切なため、助手席のシートブラケットと当該ケーブルが干渉しているものがある。そのため、車両振動によって当該ケーブルの被覆部が摩耗し、最悪の場合、駐車中に当該ケーブルが切断して車両が勝手に動きだし衝突事故等を起こすおそれがある。			
	対象台数	268 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 11	不具合の 内容	大型トラックのエアブレーキ用ブレーキホースにおいて、ホース製造工程での作業が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ホースが破損してエアが漏れ、ブレーキ警告灯が点灯し、制動能力が低下するおそれがある。			
	対象台数	211 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 12	不具合の 内容	農業用薬剤散布車のパーキングブレーキの設計が不適切なため、フックとギヤのかみ合わせが不適切になり当該フックが変形する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとフックとギヤがかみ合わず、最悪の場合、パーキングブレーキが解除され駐車出来なくなるおそれがある。			
	対象台数	174 台	不具合件数	9 件	事故件数
事例 13	不具合の 内容	ショベル・ローダの駐車ブレーキにおいて、組立工程が不適切なため、油圧シリンダ先端ヨークと駐車ブレーキレバーを組み付ける際にヨークがレバーと干渉し、駐車ブレーキ内部のプレートに損傷させてしまうものがある。そのため、そのままの状態では駐車ブレーキの作動と解除を繰り返すと、プレートの損傷部			

		から亀裂が進展し、最悪の場合、プレートが折損して車両を停止状態に保持できなくなるおそれがある。				
	対象台数	146 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 14	不具合の内容	ABSコントロールユニットのプログラムが不適切なため、警告灯の点灯と共に、ABSの機能が作動しなくなり、車両の制動距離が長くなるおそれがある。				
	対象台数	94 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 15	不具合の内容	ブレーキサーボコネクティングロッドにおいて、製造時の組付指示が不適切なため、接続部の締付けトルクが不十分なものがある。そのため、ボルトが完全に緩み、最悪の場合、ブレーキサーボコネクティングロッド先端のボルト接続部が脱落することでブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	87 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 16	不具合の内容	建機運搬用ダンプトラックにおいて、(1)ダンプ用センサハーネス固縛ステーの設計が不適切なため、ハーネスを固縛するボルトの先端と後輪用ブレーキホースの隙間が不足しているものがある。そのため、走行時の後輪の跳ね上がりにより固縛ボルト先端とブレーキホースが干渉するおそれがあり、そのまま使用を続けるとブレーキホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。(2)ダンプ用作動油タンクの取付位置が不適切なため、作動油タンクをシャシフレームに取付けているボルトとブレーキ配管との隙が小さいものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、後輪用ブレーキ配管が損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	54 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 17	不具合の内容	農耕トラクタのブレーキホースにおいて、近接するホースクランプの組付指示が不適切なため、クランプと干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると走行振動やエンジン振動等によりホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキオイルが漏れ、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	45 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 18	不具合の内容	内燃式フォークリフトにおいて、ブレーキマスターシリンダのオイルシールのシール性能が不十分なため、ブレーキ倍力用のオイルがブレーキオイル側へ流入するものがある。加えて、ブレーキ操作頻度が高い場合、ブレーキオイルが熱膨張を起こし、体積が増大する。そのため、そのまま使用を続けると、ブレーキオイルの逃げ場が無くなり、リザーブタンクからブレーキオイルが漏れるおそれがある。				
	対象台数	41 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件

事例 19	不具合の 内容	ブレーキプレッシャーユニットにおいて、製造工程管理が不適切なため、ユニット内の溶接加工が不十分で、溶接部分が破損するものがある。そのため、ブレーキアシストが失われるとともに、急ブレーキ時にアンチロックブレーキシステム(ABS)およびエレクトロニックスタビリゼーションコントロール(ESC)が機能せず、最悪の場合、車両の制動距離が長くなるおそれがある。			
	対象台数	22 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 20	不具合の 内容	左右の後輪ブレーキをリアアクスルシャフトに固定する部材の溶接が不適切なため、そのまま使用を続けると左右何れかの部材がリアアクスルシャフトから外れるものがある。そのため、ブレーキ操作時に片側の後輪ブレーキ及び前輪の回生ブレーキでの制動となり、制動停止距離が長くなるおそれがある。			
	対象台数	20 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 21	不具合の 内容	後輪のブレーキキャリアにおいて、製造設備の保守管理が不適切なため、フローティングキャリア固定ボルトの締付けが不十分なものがある。そのため、走行中に当該ボルトが緩み脱落することで異音が発生する。また、フローティングキャリアが固定されなくなることでブレーキ配管が損傷してブレーキ液の漏れが発生すると、警告灯が点灯し、最悪の場合、制動性能が低下するおそれがある。			
	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 22	不具合の 内容	制動装置のハイドロリックユニットにおいて、製造機器の管理が不適切なため、内部モーターへ高いトルクが必要となった場合、モーターが損傷することがある。そのため、ブレーキ警告灯等が点灯するとともにABSの作動が停止し、通常より大きなブレーキ踏力が必要となり、想定よりも制動停止距離が長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
事例 23	不具合の 内容	ブレーキブースタにおいて、プレッシャインプットロッドの製造時の組付指示が不適切なため、接続部の締付けトルクが不十分なものがある。そのため、当該ロッドねじ部が完全に緩み、最悪の場合、プレッシャインプットロッド先端のボルト接続部が脱落することでブレーキが効か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
事例 24	不具合の 内容	制動装置のハイドロリックユニットにおいて、製造機器の管理が不適切なため、内部モーターへ高いトルクが必要となった場合、モーターが損傷することがある。そのため、ブレーキ警告灯等が点灯するとともにABSの作動が停止し、通常より大きなブレーキ踏力が必要となり、想定よりも制動停止距離が長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

事例 25	不具合の内容	ブレーキキャリアにおいて、ブレーキオイルを通すバンジョーボルトの製造工程管理が不適切なため、ブレーキオイルを通す穴がないボルトが取付けられているものがある。そのため、ブレーキキャリアにブレーキオイルの供給ができないため、ブレーキが動作しないおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 26	不具合の内容	ブレーキサーボコネクティングロッドにおいて、製造時の組付指示が不適切なため、接続部の締付けトルクが不十分なものがある。そのため、ボルトが完全に緩み、最悪の場合、ブレーキサーボコネクティングロッド先端のボルト接続部が脱落することでブレーキが効か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

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	ステアリングギヤにおいて、ブーツ取付け部のシールが不適切かつエアコンドレンホースが直上にあるため、エアコン凝縮水が当該取付け部に滴下しギヤ内部に浸入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ギヤ内部に錆が生じて異音が発生し、最悪の場合、ベアリングが破損し操舵ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	160,435 台	不具合件数	69 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	農耕用トラクタのかじ取り装置において、パワーステアリングコントローラの特性に対して油圧回路Tポートの背圧が不足しているため、特定の使用条件で油圧回路内が負圧になりキャビテーションが発生することがある。そのため、ステアリングコントローラからステアリングシリンダへの油の供給ができなくなり、ステアリングハンドルが空転し、キャビテーションが解消するまで一時的にハンドル操作が効かなくなるおそれがある。			
	対象台数	32,545 台	不具合件数	21 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	大・中型トラックにおいて、ステアリングコラムを固定しているボルト・ナットの締付けが不適切なため、当該ボルト・ナットの締付けトルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルト・ナットが緩んでステアリングコラムにガタが生じ、最悪の場合、当該ボルト・ナットが脱落すると正常なステアリング操作が出来なくなるおそれがある。			
	対象台数	3,354 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	ステアリングシャフトにおいて、製造機器の使用が不適切なため、ユニバーサルジョイントのベアリングを圧入する穴径が大きいものがある。そのため、使用過程で操舵時に遊びが発生して異音が発生し、最悪の場合、ユニバーサルジョイントが脱落することで操舵不能になるおそれがある。			
	対象台数	3,095 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	緩衝装置において、リヤサスペンションアームを固定するナットの材料が不適切なため、早期に腐食割れが生じるものがある。そのため、アーム固定部のネジが緩むことでがたつき、異音が発生し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。			
	対象台数	1,896 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 6	不具合の内容	緩衝装置において、左右リヤアクスルキャリアサイドセクションの casting 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、当該部品が走行中に破損し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。			
	対象台数	1,000 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 7	不具合の 内容	農耕用トラクタのタイロッドにおいて、タイロッドエンドの製造が不適切なため、タイロッドエンドが正しくカシメされていないものがある。そのため、ステアリング操作時にタイロッドエンドに過度の応力がかかり、そのままの状態で使用を続けると、タイロッドエンドが損傷し、最悪の場合、タイロッドが破損し、操舵不能となるおそれがある。			
	対象台数	687 台	不具合件数	268 件	事故件数
事例 8	不具合の 内容	電動パワーステアリングの配線において、製造時の組み付け手順が不適切なため、配線被覆が損傷しているものがある。そのため、使用過程で水分が浸入することで走行中に電氣的故障が発生し、警告灯が点灯すると共にパワーステアリングの電動アシスト機能が停止し、ステアリングの操舵力が増大するおそれがある。			
	対象台数	268 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 9	不具合の 内容	緩衝装置において、リヤサスペンションアームを固定するナットの材料が不適切なため、早期に腐食割れが生じるものがある。そのため、アーム固定部のネジが緩むことでがたつき、異音が発生し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。			
	対象台数	28 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の 内容	緩衝装置において、サスペンションアーム類を固定するナットのねじ部の加工が不適切なため、ねじ接続部が完全に締め付けられていないことがある。そのため、アーム類固定部のネジが緩むことでがたつき、異音が発生し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。			
	対象台数	28 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 11	不具合の 内容	1. クレーン車において、パワーステアリングホースの配索が不適切な為、パワーステアリングホースとタイロッドが干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、パワーステアリングホースが摩耗し、最悪の場合、パワーステアリングホースに穴が開き、操舵力が増大するおそれがある。 2. クレーン車において、ステアリングシリンダとボールエンドの取り付け角度の指示が不適切なため、パワーステアリングホースとタイロッドが干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、パワーステアリングホースが摩耗し、最悪の場合、パワーステアリングホースに穴が開き、操舵力が増大するおそれがある。			
	対象台数	19 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 12	不具合の 内容	緩衝装置において、右側フロントロアアームの鍛造加工が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、当該ロアアームが走行中に破損し、最悪の場合、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。			
	対象台数	14 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 13	不具合の 内容	フロントサスペンション部において、リンクとサブフレームの組付け部(ラテラルリンク)の製造工程の管理が不適切なため、仕様に合った取付けが行われていないものがある。そのため、使用過程においてリンクとサブフレームの締結が緩み、走行安定性が損なわれ、最悪の場合、当該部が破損することで、ハンドル操作が困難となるおそれがある。			
	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 14	不具合の 内容	フロントサスペンションにおいて、ロアアームボールジョイント組付け工程の管理が不適切なため、ロアアームボールジョイントのボルトが適切に締め付けられていないものがある。そのため、使用過程において当該ボルトが脱落し、走行安定性が損なわれ、最悪の場合、ハンドル操作が困難となるおそれがある。			
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 15	不具合の 内容	後部サスペンション機構において、サスペンションアーム類を固定するナットの材料が不適切なため、車両使用過程で当該ナットに亀裂が発生することがある。そのため、アーム類の固定部が緩むことで直進安定性が損なわれ、最悪の場合、ハンドル操作が困難となるおそれがある。			
	対象台数	6 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 16	不具合の 内容	パワーステアリングメカニズムにおいて、パワーステアリングモーター製造ラインでモーターの設定が不適切なため、正規の設定と異なる状態で製造されたものがある。そのため、低速域でステアリングを大きく回した場合に、警告灯が点灯し、パワーステアリングのアシスト機能が停止し、ステアリングの操舵力が増大するおそれがある。			
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 17	不具合の 内容	操舵装置において、製造時にステアリングコラムとステアリングギアボックスを接続するためのボルトの締め付けトルク管理が不適切なため、ボルトが正しくと締め付けられていないものがある。そのため、当該ボルトがゆるみ、異音が発生し、最悪の場合、ボルトが外れることで、接続部も外れ、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 18	不具合の 内容	電動式パワーステアリング機構において、設計時の評価が不十分であったため、そのままの状態で使用を続けると想定以上の出力がかかることでステアリングロッドブラケットが破損し、ステアリングリンクが外れ、最悪の場合、ハンドルが切れなくなり、他の交通を妨げるおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	1 件	事故件数

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	運転席エアバッグにおいて、モジュールカバーのブランドエンブレムの材質が不適切なため、加水分解により劣化することがある。そのため、エアバッグ展開時に破損して飛散し、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	74,231 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 2	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り返した場合など、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	11,446 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	車両後方の樹脂製グラブバーにおいて、固定用埋め込みナットの組み付けが不適切なため、必要な強度を保って正しく組み付けられていないものがある。そのため、グラブバーハンドルを持ってセンタースタンドをかける時など大きな負荷をかけると、埋め込みナットが外れ、グラブバーがひび割れし、最悪の場合、同乗者がグラブバーを握った際にひび割れにより怪我をするおそれがある。			
	対象台数	872 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4	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	804 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	運転席及び助手席の電動パワーシートの制御コンピュータにおいて、プログラムが不適切なため、当該シートのオートスライドモードを作動させた際、前席の背もたれ下端と後席の座面前端の隙間が狭くなることがある。そのため、後席に乗員が乗車していた時にオートスライドモードを使用すると、最悪の場合、後席乗員の下腿部が前後のシートに挟まれて負傷するおそれがある。			
	対象台数	795 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 6	不具合の内容	ダッシュパネルにおいて、製造工程が不適切なため、助手席エアバッグの開口部が正しく加工されていないものがある。そのため、衝突時にエアバッグが完全に展開せず、最悪の場合、乗員が過度の負傷を負うおそれがある。			
	対象台数	459 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 7	不具合の 内容	車両製造工程において、ルーフレールエアバッグを取付ける際に誤ってねじれて取付けられているものがある。そのため、エアバッグ展開時に正しく展開せず、最悪の場合、乗員が過度の負傷を負うおそれがある。			
	対象台数	134 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 8	不具合の 内容	ドアに搭載されている側面衝突センサにおいて、コネクタの製造管理が不適切なため、走行時の振動等によりコネクタの接続が緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電気的な接続が断たれることで警告灯が点灯する。又は、緩んだ状態で側面衝突を受けると衝撃によりコネクタが外れて電気的な接続が断たれ、最悪の場合、乗員補助拘束装置(サイドエアバック等)の作動が遅れて乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	77 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 9	不具合の 内容	ダッシュボードにおいて、助手席用エアバッグ作動時の開口部のカバーをダッシュボードと結合するネットの編み込みが不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、低温環境下(-15℃以下)でダッシュボードが冷えている場合、衝突等により助手席用エアバッグが作動した際、当該カバーがダッシュボードから剥がれ、フロントウインドーにダメージを与えるほか、最悪の場合、エアバッグの膨張が不完全となり、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	46 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の 内容	後部中央座席のシートベルトにおいて、チャイルドシートを確実に固定するためALR機能(ベルト巻取り装置自動ロック機能)の内部部品の成型が不適切なため、正しく作動しないものがある。そのため、チャイルドシートを装着する際にベルトがロックされず、固定できないことにより、最悪の場合、急制動等の際に乗員が投げ出され怪我をするおそれがある。			
	対象台数	25 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 11	不具合の 内容	運転席及び助手席のシートベルトにおいて、シートベルト上端部の締め付け作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、衝突時の衝撃により当該部のボルトが緩み、最悪の場合、設計された角度でシートベルトが機能しないことで適切に拘束できないため、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	17 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 12	不具合の 内容	フロントシート組立て工場において、工程管理が不適切なため、シートベルトキャッチを固定するボルトが正しく取り付けられていないものがある。そのため、当該部分から異音が発生し、最悪の場合、衝突事故の際にシートベルトキャッチがシートフレームから外れ、乗員が怪我をするおそれがある。			
	対象台数	13 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 13	不具合の内容	助手席シートベルトの巻き取り機構において、一部構成部品の寸法評価が不適切なため、チャイルドシート用ロック機能が正しく作動しないものがある。そのため、車両衝突時にチャイルドシートを適切に拘束することができず、最悪の場合、チャイルドシートの乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

7. 令和3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3年度の届出件数については前年度より減少し過去10年間では5番目に多い件数となったものの、直近5年間では一番少ない件数となっている。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年間で最も少ない台数となった。近年の傾向としては届出件数については比較的増減が少なく、対象台数については増減が激しくなっている。要因としては、平成27年、平成28年にはタカタのエアバッグ関係のリコールで、令和元年には完成検査問題にかかわるリコールで1件当たりの台数が非常に大きくなるリコールがあったためである。一方で、それら大規模リコール以外では届出件数と対象台数の関係を見ると、近年では届出1件当たりの対象台数が少なくなる傾向にある。

国産車と輸入車に分けてみた場合、届出件数は国産についてはほぼ増減がなく、輸入車については6年～10年前に比べ、直近5年の届出件数が倍近くに増えている。傾向としては国産車に比べ輸入車のリコールには、元々の国内での登録台数に差があることもあり、1件あたりの対象台数は少なくなっている。このため、輸入車のリコール届出件数が増えた近年は、それに伴い1件当たりの対象台数が少なくなっていると考えられる。

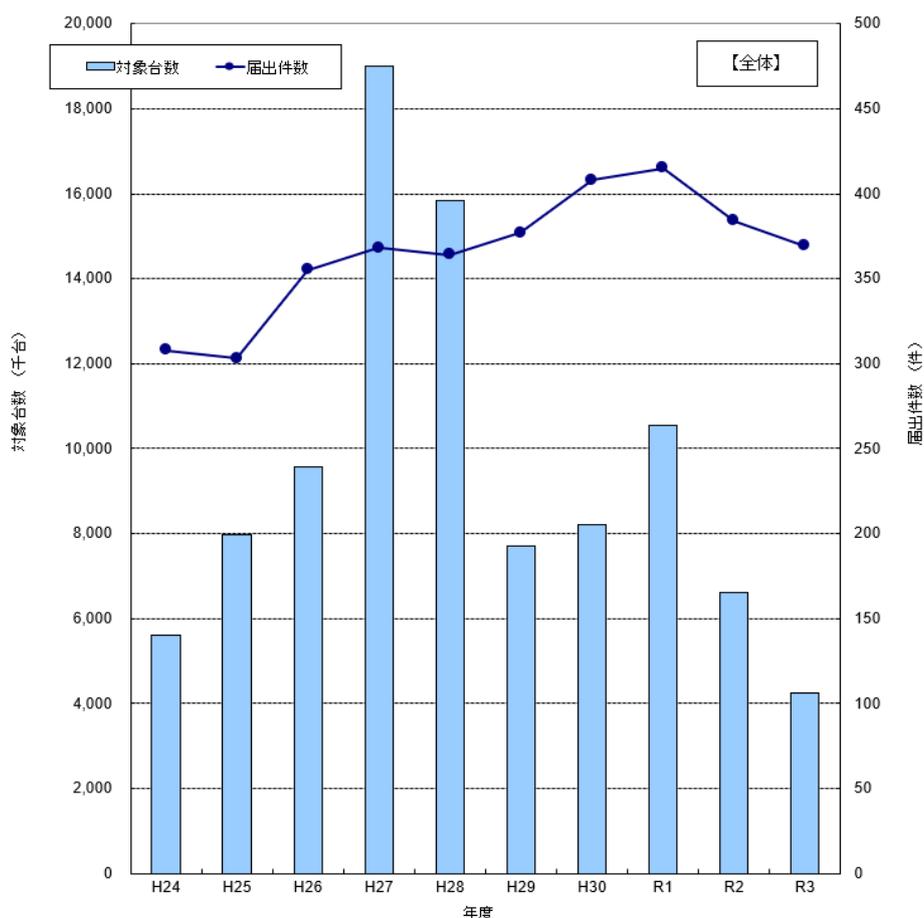


図7-1 リコール届出件数及び対象台数（平成24年度～令和3年度）

「全体」 (図1-1の再掲)

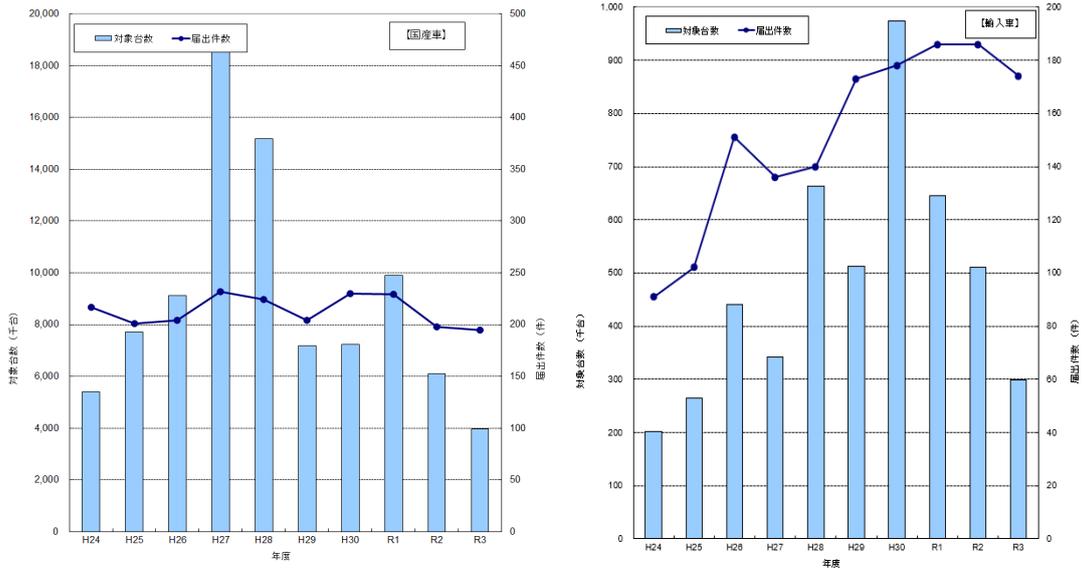


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 24 年度～令和 3 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」（図 1-2 の再掲）

(2) リコール率の推移

日本における平成 29 年度から令和 3 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 3 年度の年度別リコール率は過去 5 年間で最も少なくなっており、数値も約 5%と非常に少なくなっており、リコール対象車両が少ない年度であったことがわかる。

米国における 2017 年から 2021 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、2021 年は過去 5 年間で最も少なくなっていたが、こちらについては 10.5%と例年より大きく数値を減らしたわけではなく、リコール対象車両が少ない年であったわけではないことがわかる。

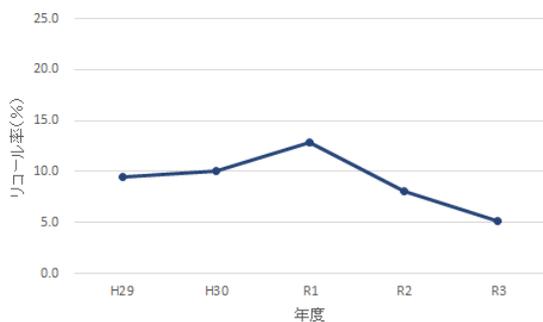


図 7-3 日本における年度別リコール率
（平成 29 年度～令和 3 年度）

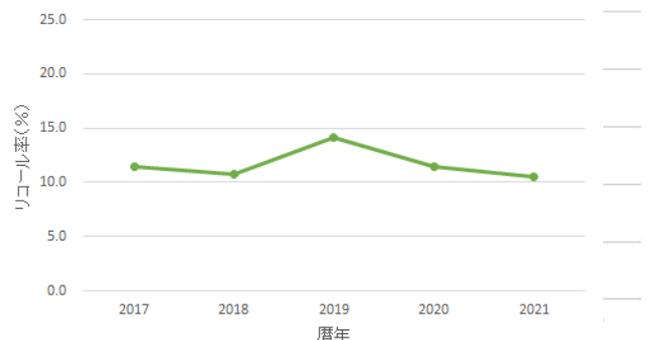


図 7-4 米国における暦年別リコール率
（2017 年～2021 年）

(3)車種（用途）別の推移

令和3年度のリコール届出について車種（用途）別に注目すると、リコール届出件数については、図7-5より普通・小型乗用車と特殊車が減少し、普通・小型貨物車が増加、残りについては微増、微減となり、総件数としては減少していることがわかる。対象台数については図7-6より軽自動車が前年度より大きく減少し、軽貨物車も減少した以外には大きく増減していない為、総台数としては軽自動車（乗用・貨物）の減少がそのまま総対象台数の減少につながっていることがわかる。

国産車と輸入車に分けて見た場合、軽自動車の届出についてはすべて国産車であるため、傾向は全体と同じく軽乗用、軽貨物ともに対象台数が直近5年で最小となった。対象台数については減少傾向が止まり、前年度をわずかに上回る台数となった。

輸入車における令和3年度の届出件数について、普通・小型乗用車の届出件数は前年度より大きく減少し、対象台数についてもH30年度からの減少傾向が続き、299千台と300千台を下回ることとなった。

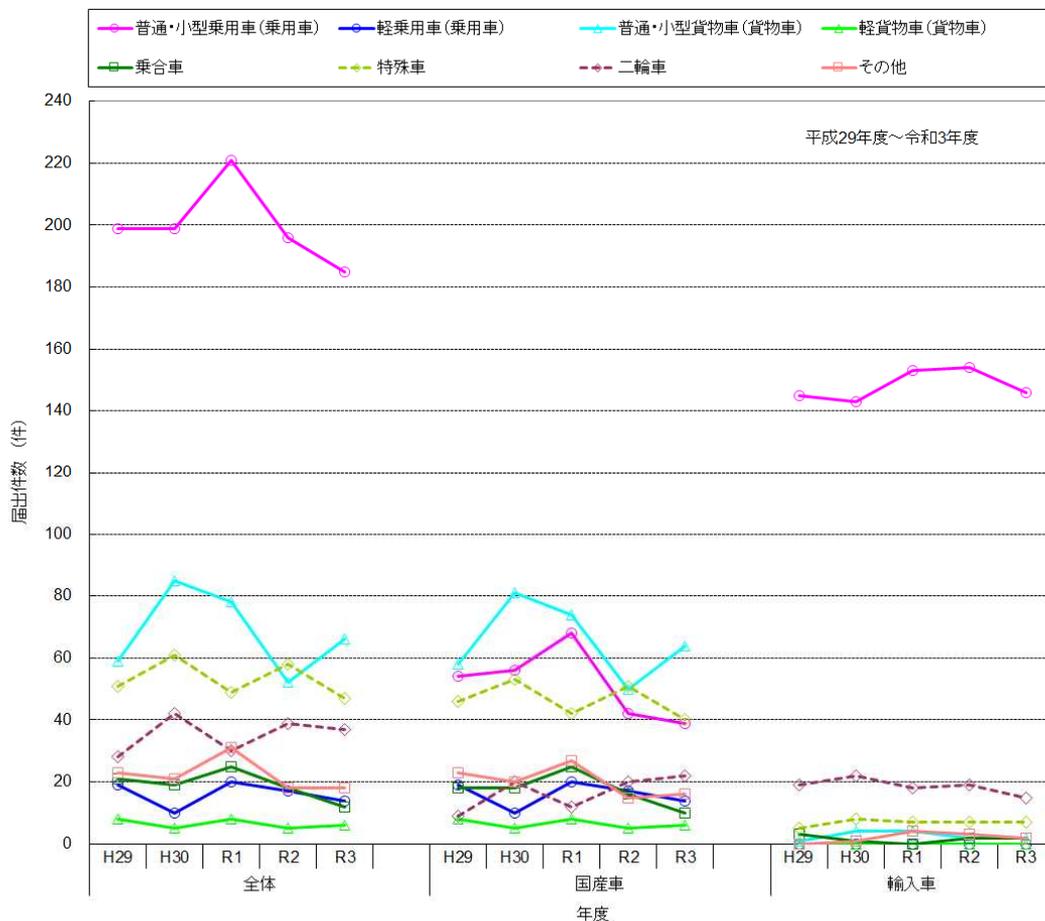


図7-5 車種（用途）別の届出件数（平成29年度～令和3年度）（図1-7の再掲）

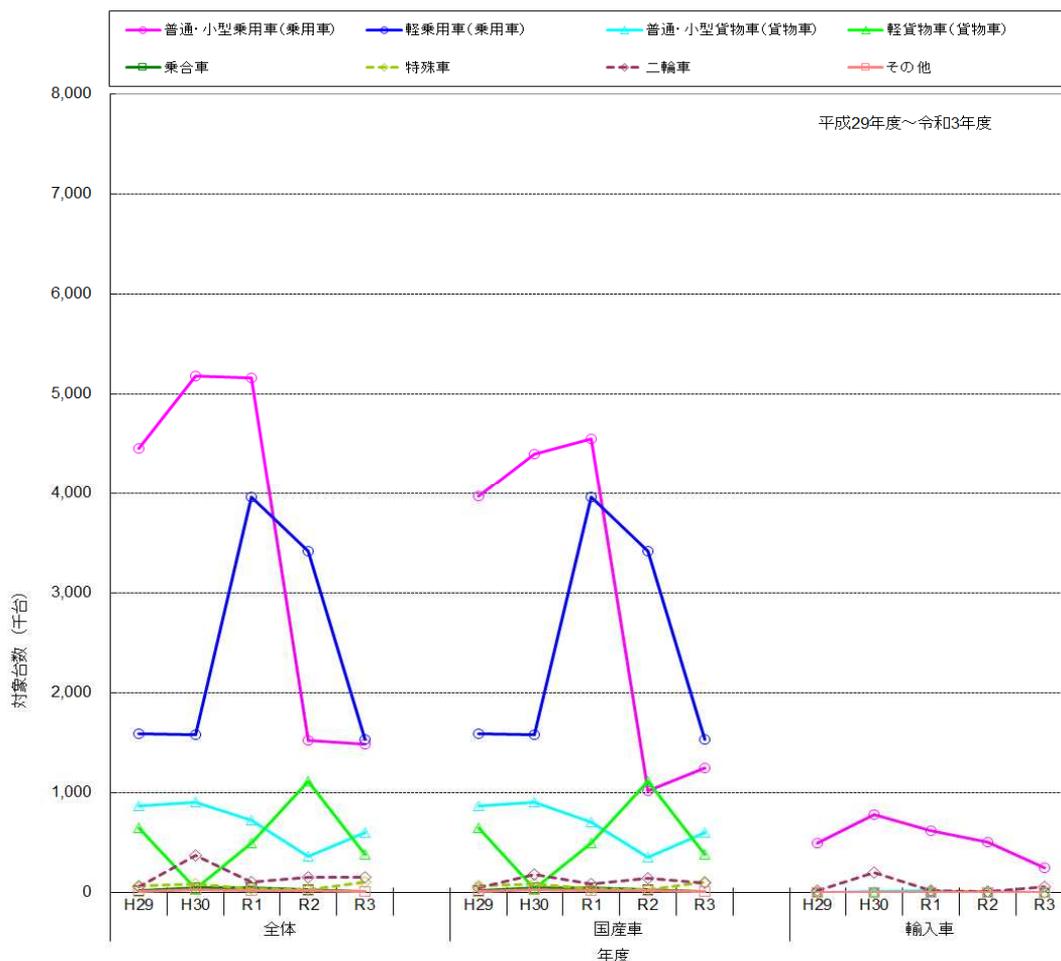


図 7-6 車種(用途)別の対象台数(平成29年度～令和3年度) (図 1-9 の再掲)

(4) 装置別の推移

全体における令和3年度の装置別リコール届出件数について、令和2年度までは増加傾向であった原動機62件(前年度72件)、灯火装置27件(同30件)及び燃料装置35件(同42件)の件数がそれぞれ減少している。過去5年間で比較すると緩衝装置の19件(同10件)が過去5年で最大となっていたが、5カ年平均では件数が最も少ない装置であり、最大となった令和3年度においても、届出全体に対する割合では4.8%(同2.5%)に止まり、全届出の傾向に対して大きな影響は与えていないと考える。傾向に影響を与えるという点においては、動力伝達装置の21件については前年度の44件から23件も減少し、半数以下となった動力伝達装置が挙げられる。5カ年平均からも大きく下回る数値であり、動力伝達装置については明確に数が少なかったといえる。

国産車・輸入車別でみると国産車の合計件数は217件で、前年度の215件よりわずかに増えているが、輸入車が177件と、前年度の190件に比べ数を減らしている為、全体として減少する結果になっている。輸入車においては、原動機、動力伝達装置、車枠・車体において10件以上数を減らしており、これら装置の届出が少なかったことが、全体の届出減につながっている。た

だし、動力伝達装置については国産でも10件以上数を減らしており、動力伝達装置の届出減少については、国産車・輸入車共に届出が減ったことが要因である。なお、ここでの件数については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っている。

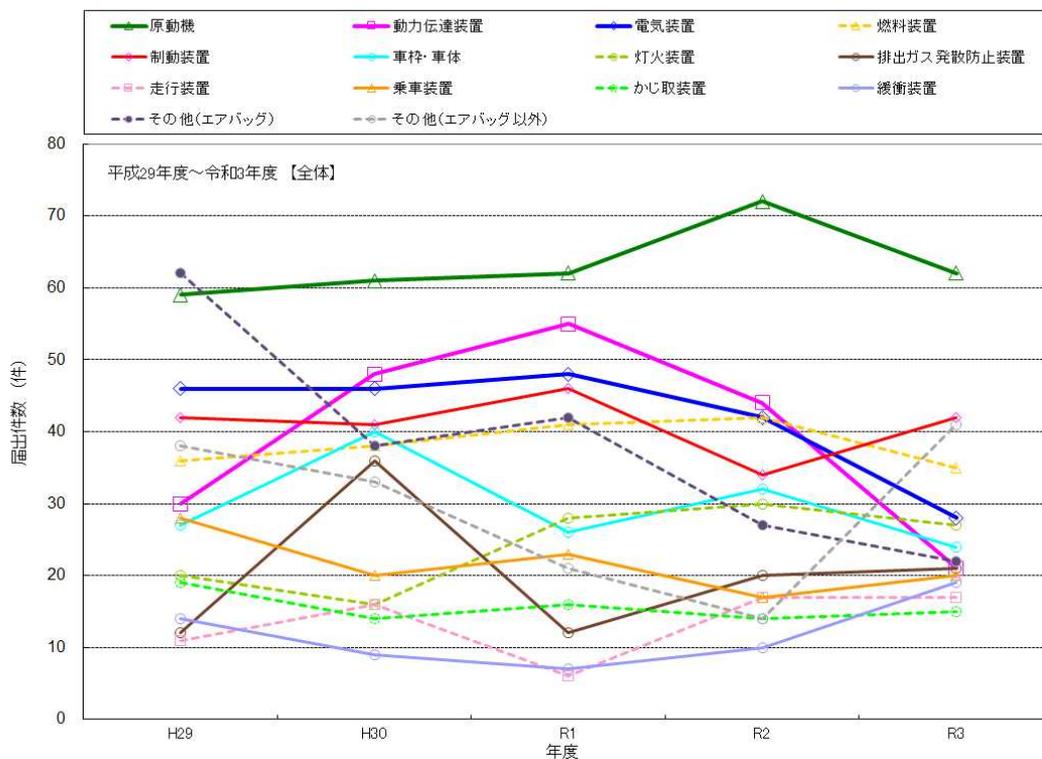


図7-7 装置別の届出件数【全体】（平成29年度～令和3年度）（図1-11の再掲）

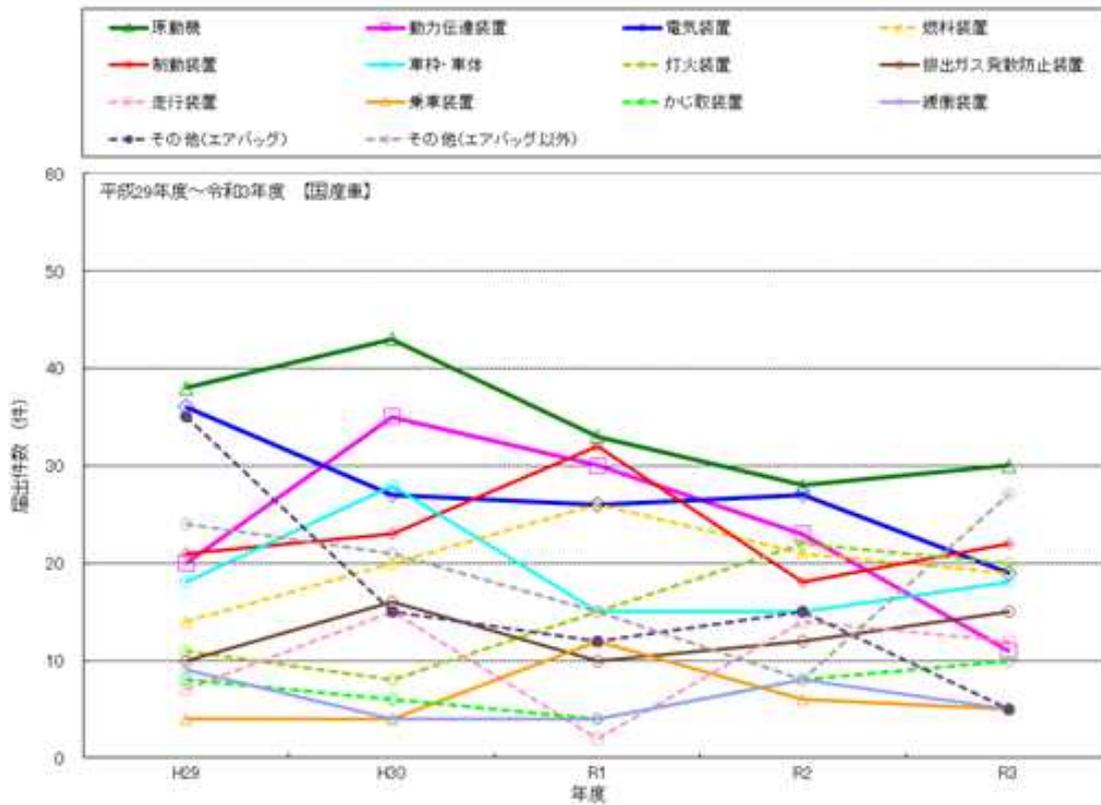


図 7-8 装置別の届出件数【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度）（図 1-13 の再掲）

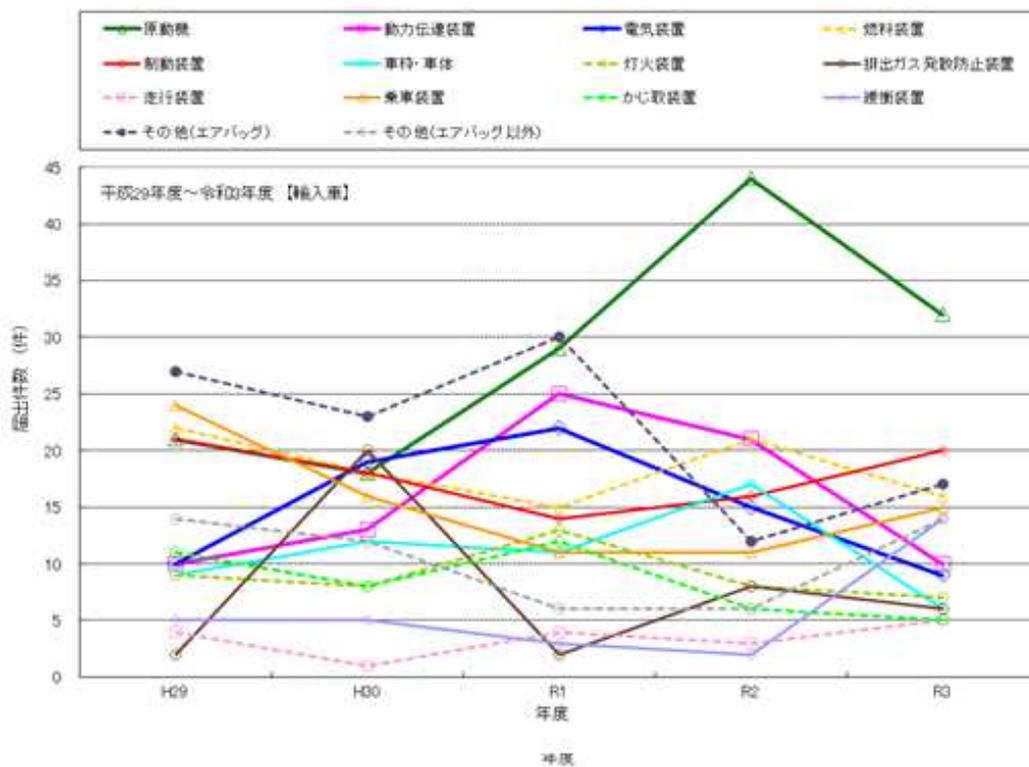


図 7-9 装置別の届出件数【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度）（図 1-19 の再掲）

(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、令和3年度は11件の届出があった。直近5年を見ても全体で10件付近を推移しており、大きく届出件数が増えることはない。これについては、電気自動車及びハイブリッド特有の構造となる装置は走行用モーターやバッテリー、あるいはハイブリッドシステムに関わるプログラム関連等と、対象となる装置が限られている為であり、一概に電気自動車及びハイブリッド自動車のリコールが少ないといえるわけではない。ただし、令和3年の原動機に関するリコール届出の中で、電気自動車及びハイブリッド自動車特有の構造となるモーター関連の届出が占める割合は2.5%と低く、電気自動車及びハイブリッド車の保有割合が約13.4%^{*1}であることを考えると従来燃料の原動機に比較しリコール件数が少ないといえる。

*1 一般社団法人 自動車検査登録情報協会 HP より、令和4年電気自動車保有車両数140,490台、ハイブリッド自動車保有台数10,878,410台の合計及び表1-7の全自動車保有台数より算出

表 7-1 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のリコールが当該年度のリコール届出件数に占める割合及びその5カ年平均【全体】(%)

	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
原動機	0.9	1.4	2.2	2.8	2.5	1.9
電気装置	0.9	2.3	0.4	1.7	3.1	1.6
動力伝達装置	0.9	0.5	0.4	0.6	0.0	0.5
燃料装置	0.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2
制動装置	0.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2
その他（エアバッグ以	0.0	0.5	0.0	0.0	1.2	0.3
装置の合計 【全体】	3.7	4.6	4.0	5.0	6.7	4.7

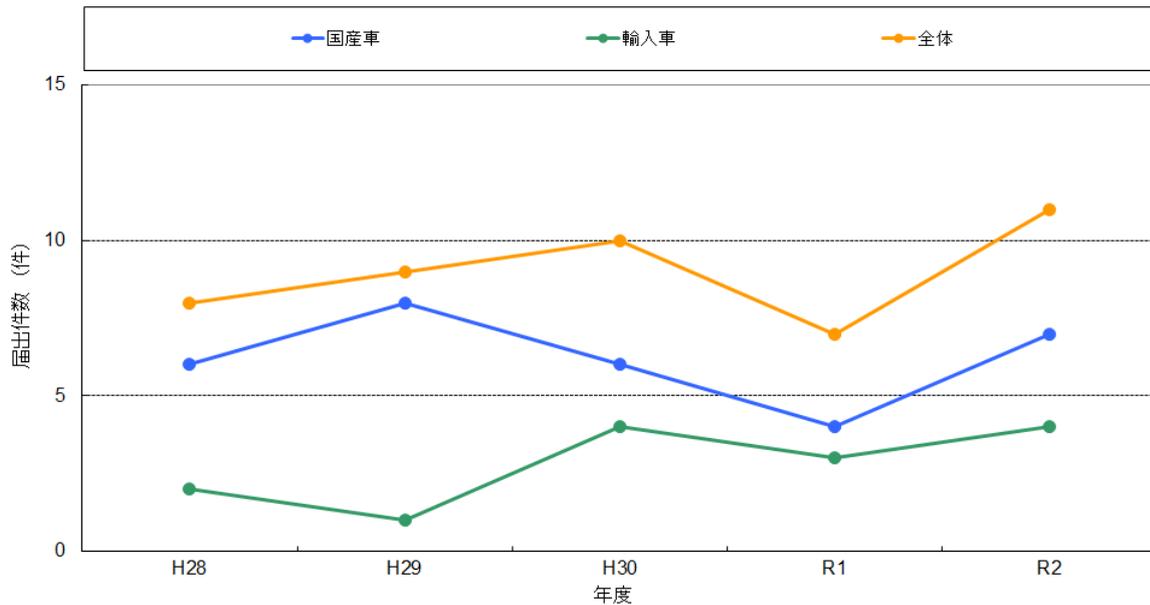


図 7-10 EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数
(平成 29 年度～令和 3 年度)

(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 29 年度から令和 3 年度までの過去 5 年間で 10 件前後の件数を推移しており、令和 3 年度では 7 件で前年度より 2 件多くなっている。

装置別にみると、傾向として、車両安定性制御装置の届出件数が多くなっており、次いで、衝突被害軽減ブレーキ、ACC (アダプティブクルーズコントロール) 多くなっている。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。

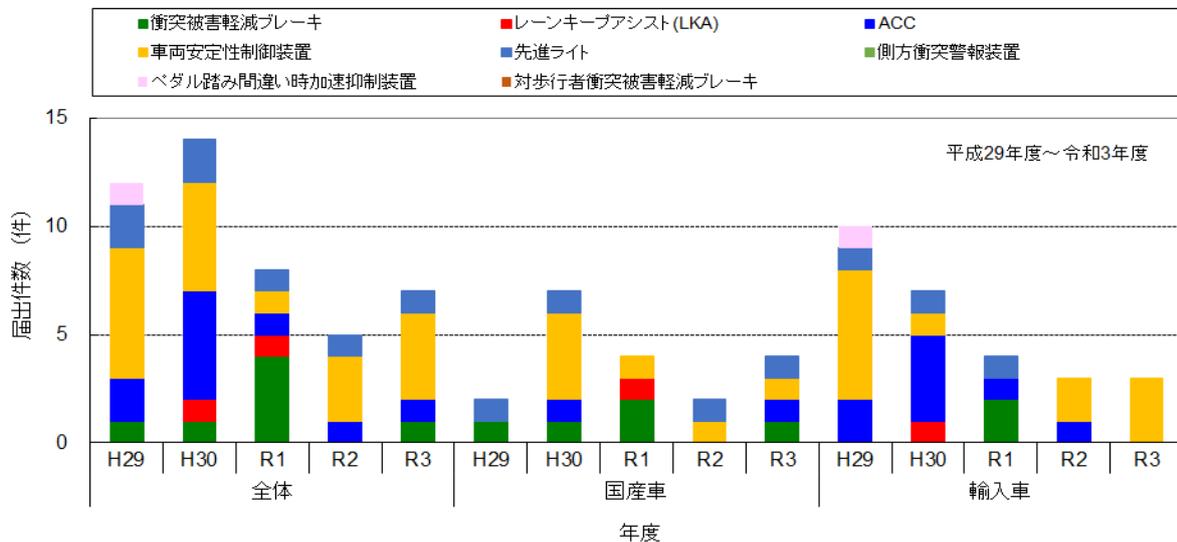


図 7-11 ASV 技術に関するリコール届出件数 (平成 29 年度～令和 3 年度) (図 1-29 の再掲)

(7) プログラム変更を対策とするリコール届出の推移

プログラム変更を対策とするリコール届出の件数については、令和3年度は前年度より減少しているが、直近5年でみると増加傾向にあるといえる。

令和2年11月より可能となった対策をOTA（On-The-Air）にて行う届出が3件あり、今後対応した車両が増加するにつれて件数は増加していくものと考えるが、その性質上当該部位の点検や交換作業が伴う場合にはOTAによる対策とすることはできない為、多くとも数十件程度になるのではないかと考える。

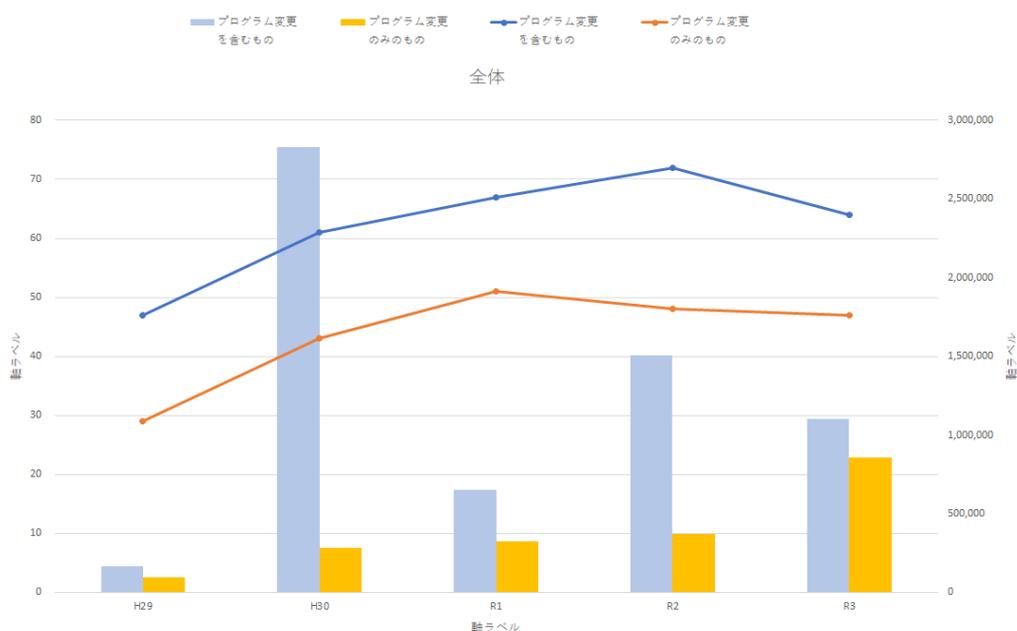


図 7-12 プログラム変更を対策とするリコール届出の件数及び対象台数

(8) 不具合発生原因別の推移

全体における令和3年度の不具合発生原因別リコール届出について、「設計」に区分される届出件数は前年度と比べて増加しているが、「製造」に区分される届出件数は前年度に比べて減少し、総届出件数については減少したため、直近5年で最も少なくなっている。

各原因については、「設計」に区分される「図面等の不備」及び「製造」に区分される「作業員のミス」を原因とするリコールについては昨年よりも大きく増加し、5カ年平均と比較しても多くなっているが、それ以外の原因については例年の傾向から大きく変化しているところはない。

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

不
具
合
発
生
原
因

全体

設 計						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	233	269	252	207	214	235
件数(%)	55.2	59.4	57.9	51.4	54.3	55.8

総 届 出 件 数						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	422	453	435	403	394	421
件数(%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	157	151	156	190	166	164
件数(%)	37.2	33.3	35.9	47.1	42.1	38.9

そ の 他						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	32	33	27	6	14	22
件数(%)	7.6	7.3	6.2	1.5	3.6	5.3

性 能						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	48	52	32	31	22	37
件数(%)	11.4	11.5	7.4	7.7	5.6	8.8

耐 久 性						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	39	37	40	59	48	45
件数(%)	9.2	8.2	9.2	14.6	12.2	10.6

設 計 自 体						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	146	180	180	117	144	153
件数(%)	34.6	39.7	41.4	29.0	36.5	36.4

作 業 工 程						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	121	127	116	139	126	126
件数(%)	28.7	28.0	26.7	34.5	32.0	29.9

機 械 設 備						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	21	14	24	33	23	23
件数(%)	5.0	3.1	5.5	8.2	5.8	5.5

工 具 ・ 治 具						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	12	8	13	5	9	9
件数(%)	2.8	1.8	3.0	1.2	2.3	2.2

部 品 ・ 材 料						
	H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	3	2	3	13	8	6
件数(%)	0.7	0.4	0.7	3.2	2.0	1.4

量製品の品質に見込み違い		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	3	1	3	4	6	3	
件数(%)	0.7	0.2	0.7	1.0	1.5	0.8	

部品、材料の特性の不十分		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	15	27	18	10	7	15	
件数(%)	3.6	6.0	4.1	2.5	1.8	3.7	

使用環境条件の甘さ		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	30	24	11	17	9	18	
件数(%)	7.1	5.3	2.5	4.2	2.3	4.3	

開発評価の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	23	26	31	46	41	33	
件数(%)	5.5	5.7	7.1	11.4	10.4	7.9	

実車相当テストの不十分		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	16	11	9	13	7	11	
件数(%)	3.8	2.4	2.1	3.2	1.8	2.7	

評価基準の甘さ		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	86	117	105	71	56	87	
件数(%)	20.4	25.8	24.1	17.6	14.2	20.6	

図面等の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	25	21	23	7	31	21	
件数(%)	5.9	4.6	5.3	1.7	7.9	5.1	

プログラムミス		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	35	42	52	39	57	45	
件数(%)	8.3	9.3	12.0	9.7	14.5	10.7	

作業員のミス		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	31	26	19	16	41	27	
件数(%)	7.3	5.7	4.4	4.0	10.4	6.3	

マニュアルの不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	16	13	27	19	12	17	
件数(%)	3.8	2.9	6.2	4.7	3.0	4.1	

製造工程不適切		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	53	36	40	50	36	43	
件数(%)	12.6	7.9	9.2	12.4	9.1	10.2	

作業管理不適切		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	21	52	30	54	37	39	
件数(%)	5.0	11.5	6.9	13.4	9.4	9.2	

保守管理の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	21	14	24	33	23	23	
件数(%)	5.0	3.1	5.5	8.2	5.8	5.5	

保守管理の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	12	6	10	1	7	7	
件数(%)	2.8	1.3	2.3	0.2	1.8	1.7	

金型寸法の不適切		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	0	2	3	4	2	2	
件数(%)	0.0	0.4	0.7	1.0	0.5	0.5	

管理の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	3	2	3	13	8	6	
件数(%)	0.7	0.4	0.7	3.2	2.0	1.4	

再生品利用の不備		H29	H30	R1	R2	R3	5力年平均
届出(件)	0	0	0	0	0	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

図 7-13 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 力年平均) (図 2-1 の再掲)

(9) 生産開始日から不具合発生 of 初報日までの期間の推移

令和3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 of 初報日までの平均期間については、前年度より3.2カ月長くなったが、直近5カ年の平均と比較するとやや短くなっていった。前年より期間が延びた要因としては、10年越えの届出が大きく増加したことによるものである。国産車、輸入車の別でみると、平成29年～令和2年までは両者がほぼ同じ数値で推移していたが、令和3年度については、前年度に比べ国産車は長くなり、輸入車は短くなった結果両者で10カ月以上の差が生じることとなった。

また、この数値については、短ければ良いというものではなく、届出されたリコールが生産後すぐに発生する「初期型」の不具合によるものなのか、あるいは生産後長期間を経て発生する「耐久・劣化型」の不具合によるものなのかを表すものである。よって令和3年度については、国産車は「耐久・劣化型」の不具合の割合が多くなり、輸入車は「初期型」の不具合の割合が多くなったことを表しているといえる。

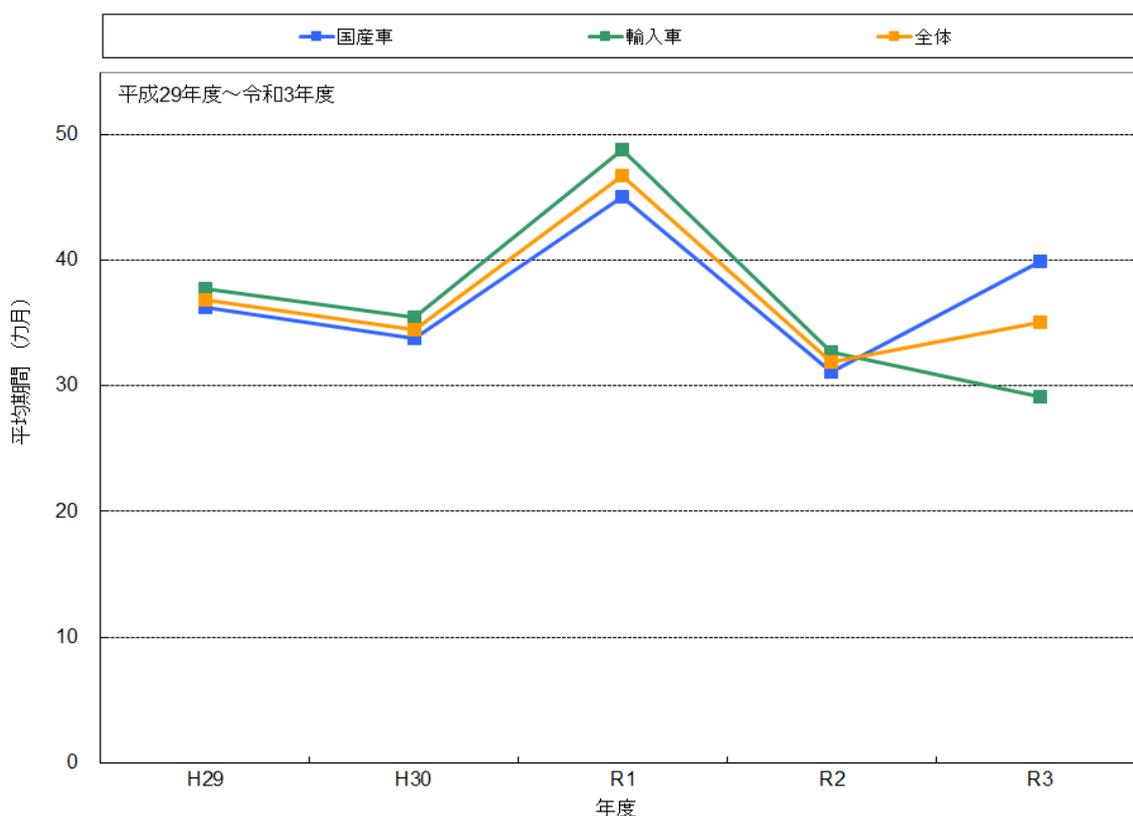


図 7-14 生産開始日から不具合発生 of 初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(平成29年度～令和3年度) (図 3-5 の再掲)

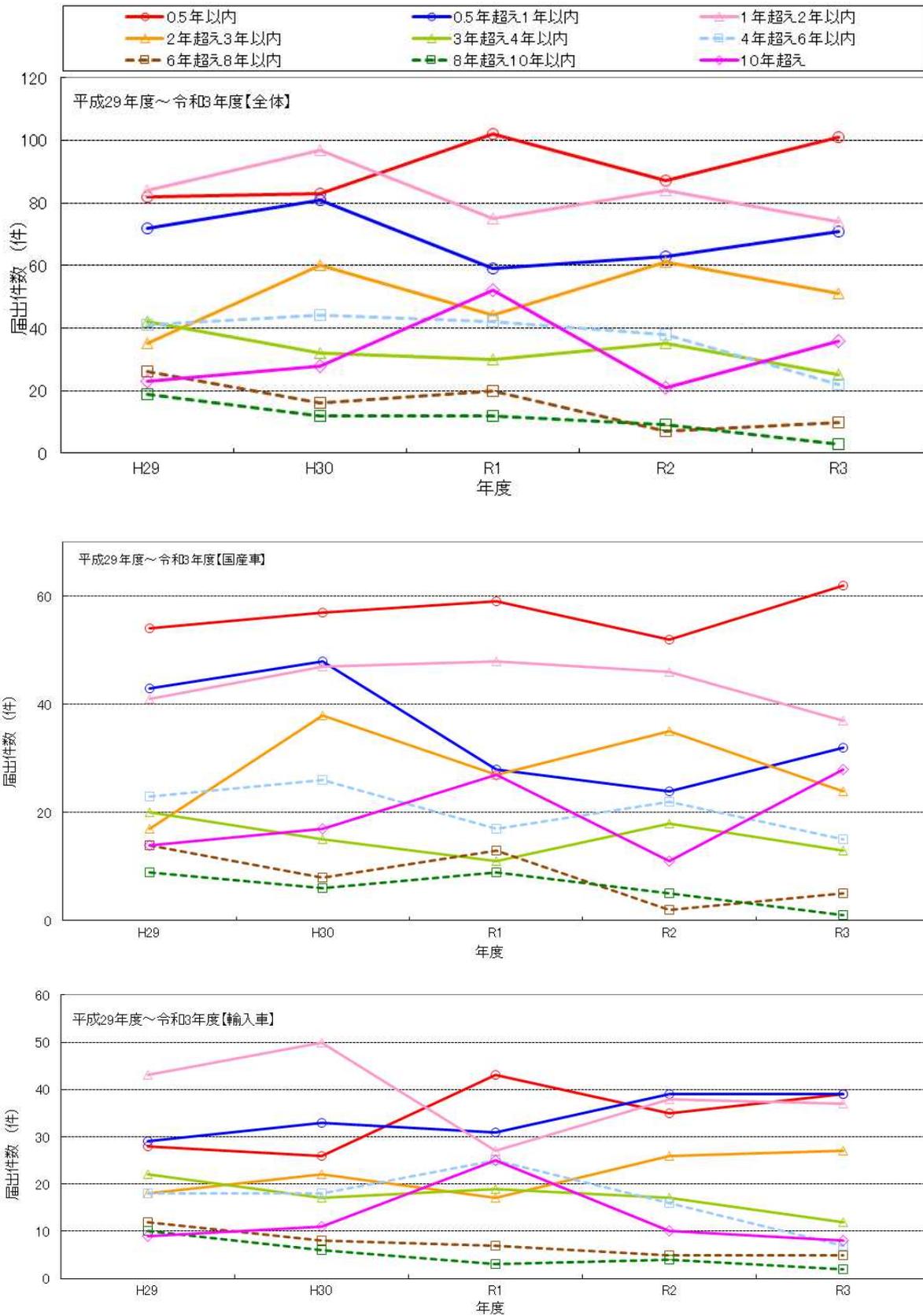


図 7-15 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数【全体、国産車、輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度) (図 3-1 の再掲)

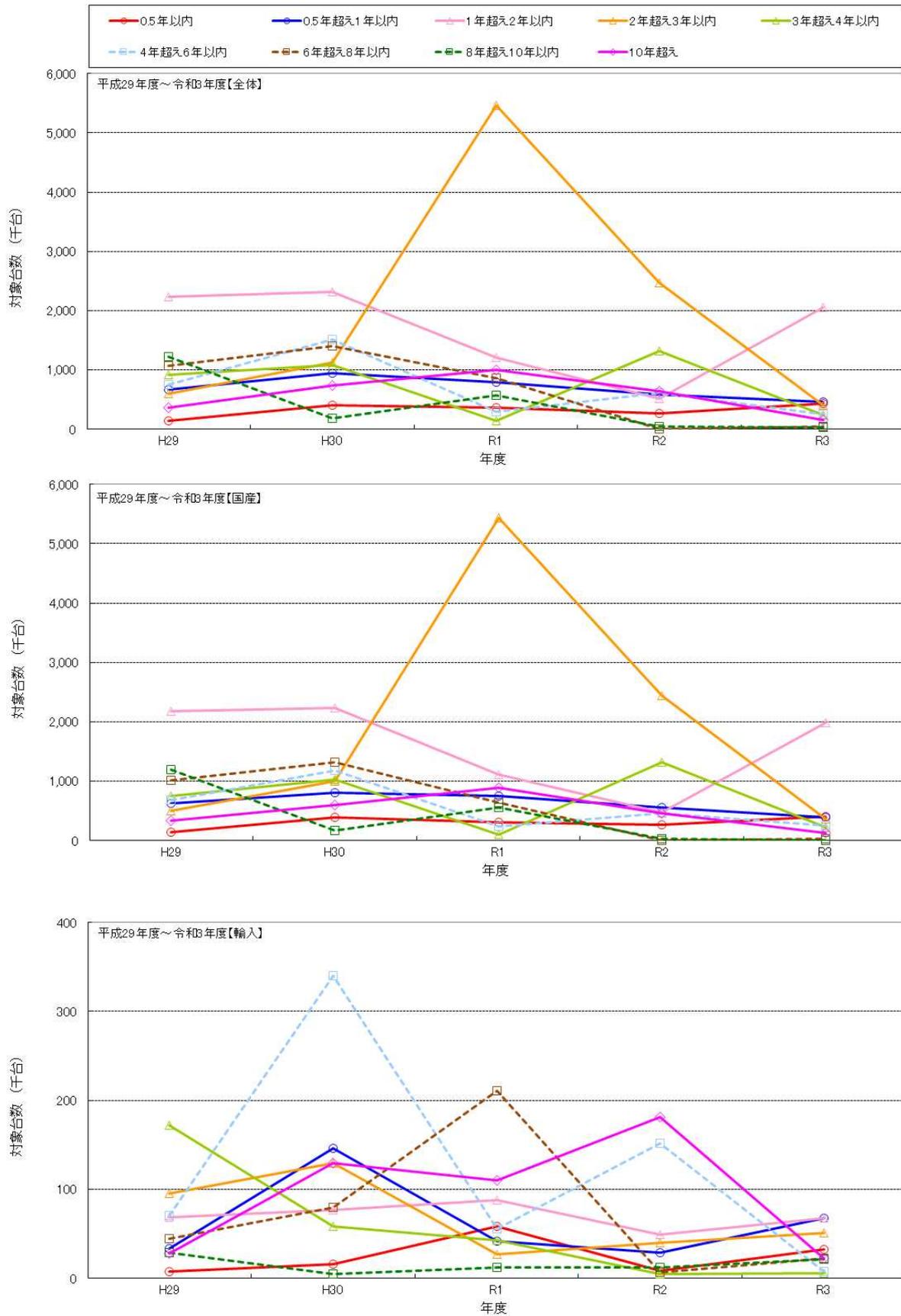


図 7-16 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数【全体、国産車、輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度）（図 3-3 の再掲）

(10) 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの期間の推移

令和3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12.5カ月で、直近5年で最も短くなっている。国産車、輸入車の別でも、どちらも最短となっており、両者で約10カ月の差が開くという傾向についても変化は無かった。

短くなった要因としては、今年度はリコール届出件数・対象台数が少なく、特に届出1件あたりの平均対象台数が少ない年であったため、対策品を用意する等の準備期間に係る期間が減り、不具合発生後すぐにリコール届出の対応をとることが可能な件数が多かったのではないかと推定する。

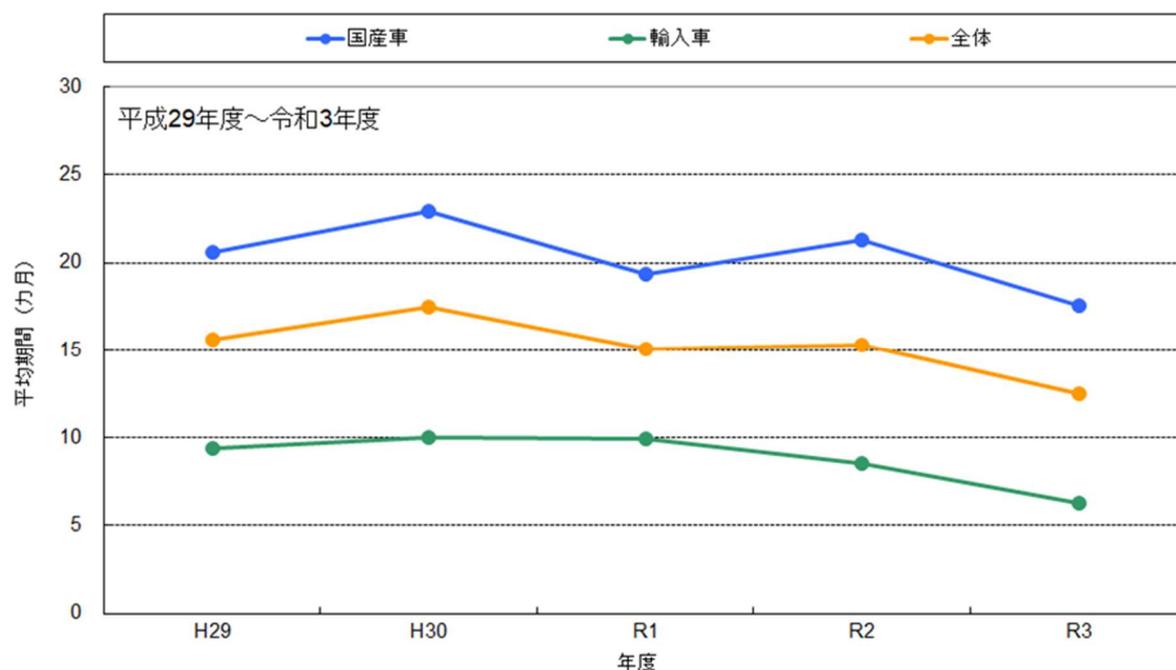


図 7-17 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの平均期間
(平成 29 年度～令和 3 年度) (図 3-10 の再掲)

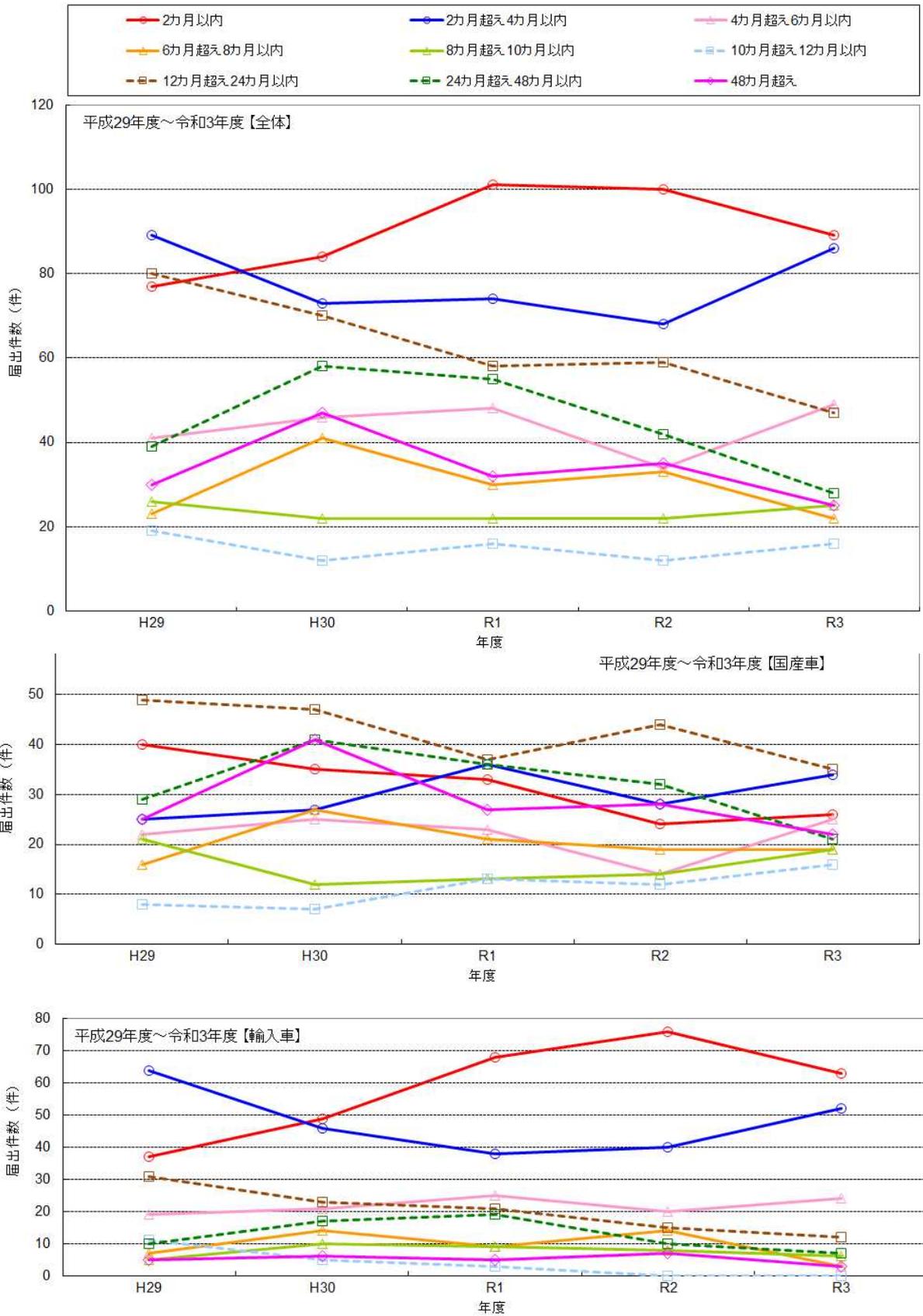


図 7-18 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 29 年度～令和 3 年度) (図 3-6 の再掲)

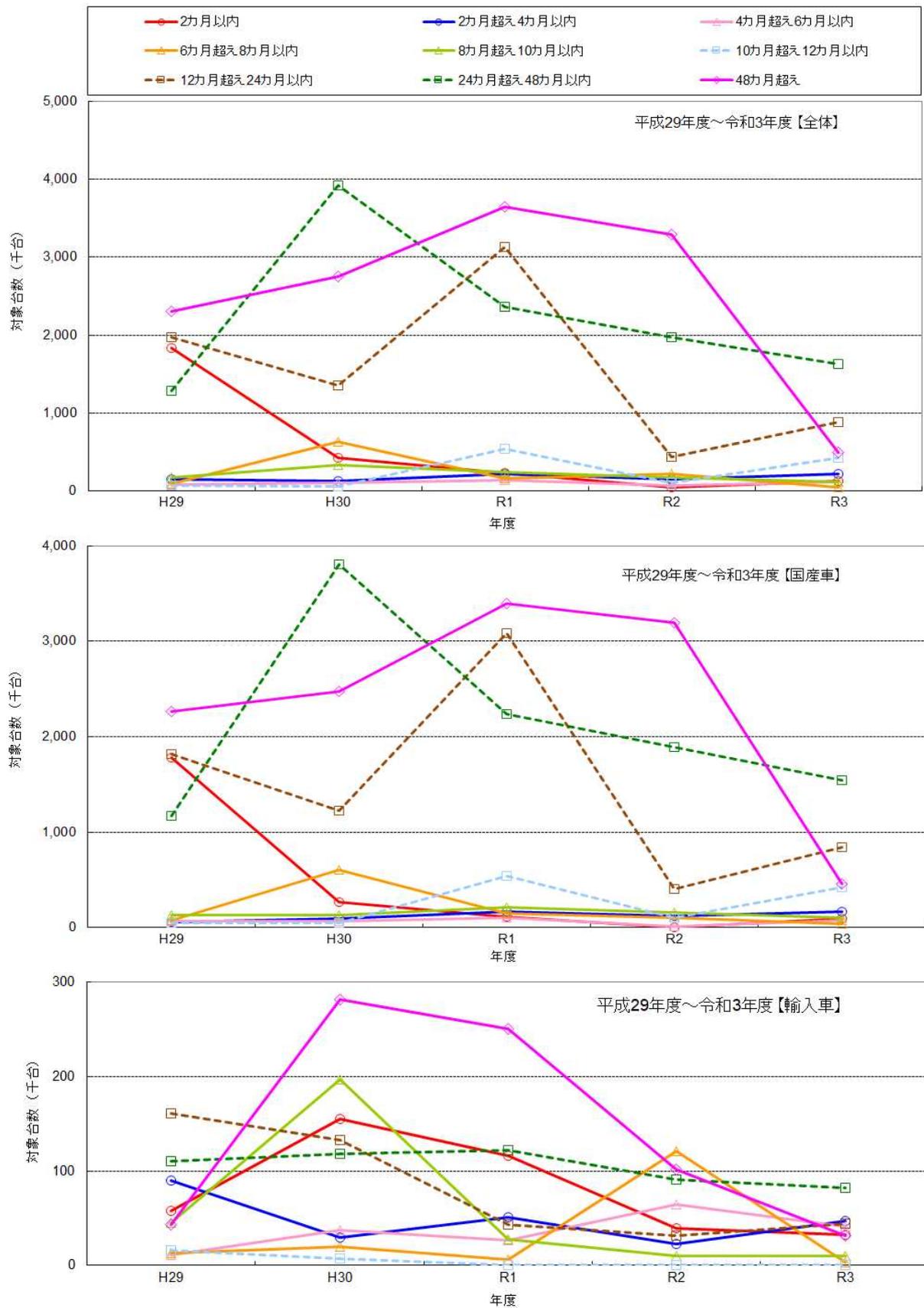


図 7-19 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 29 年度～令和 3 年度) (図 3-8 の再掲)

(11) 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3年度の電子制御部品の不具合に関連する届出件数については、前年度と比べてわずかに減少しているが、3年連続ほぼ同じような件数となっている。令和3年度はリコール届出全体が減少傾向にあったことを考慮すると、電子制御部品の不具合に関連する届出が占める割合は増加しているが、5カ年平均の割合と比較すると0.1%増えるのみで、傾向に大きな変化はないといえる。

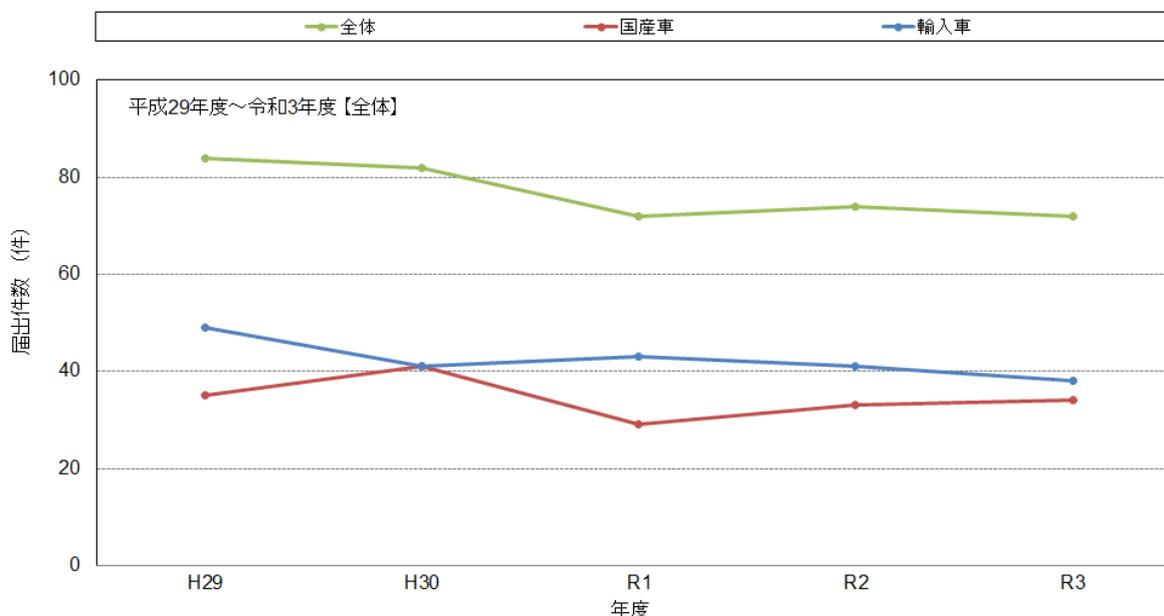


図 7-20 電子制御部品関連届出についての届出件数（平成 29 年度～令和 3 年度）

(12) リコール届出対象車両の改修状況

令和3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」である年度末時点における当該年度の届出改修率については、国産車、輸入車ともに前年度の同条件の改修率と比べ増加しているのに対し、「改修期間1~2年経過」である年度末時点における昨年度の届出改修率については国産車、輸入車ともに前年度と比べわずかに減少していた。

令和3年度の届出の改修率の増加については、届出対象台数が少なかったことも大きな要因であると考えられる。国産車と輸入車の当該年度のリコール届出に対する改修率の差については、例年20%前後の差があいているため、傾向通りであるといえる。これは、輸入車は乗用車の占める割合が高く、乗用車は貨物車に比べ車検や定期点検の周期が長いため、リコール届出から改修までの期間が空いてしまう傾向にあるからだと考える。

表 7-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1
 (令和元年度から令和3年度届出分) (表 4-1 の再掲)

届出年度	令和4年3月末時点(令和3年3月末時点)*2での 平均改修率					
	国産車		輸入車		全体	
R3	75.3%		55.9%		73.9%	
R2	84.4%	(63.1%)*2	76.8%	(43.8%)*2	83.9%	(61.7%)*2
R1	92.3%	(87.9%)*	86.8%	(81.1%)*2	91.9%	(87.5%)*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4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3年度3月末時点での平均改修率である。

(13) 特定後付装置の推移

令和3年度は特定後付装置に係るリコールは届出されなかった。直近では令和元年にも届出が0件であった年度もあり、例年の傾向と離れたものではなかった。

表 7-2 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3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
R3	0	0	0	0	0	0
合計	13	1,411,477	11	171,328	24	1,582,805

7.2 考察

令和3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5番目と中間程度の件数であるのに対し、対象台数は過去10年間で最も少なく、1件あたりの対象台数も最も少なかった。また「年度別リコール率」について、過去5年間で最も少なくなっていた。

そのため、各項目の数値についても全体的に減少傾向で、傾向から大きく離れた数値となるものはなかった。これらについて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。

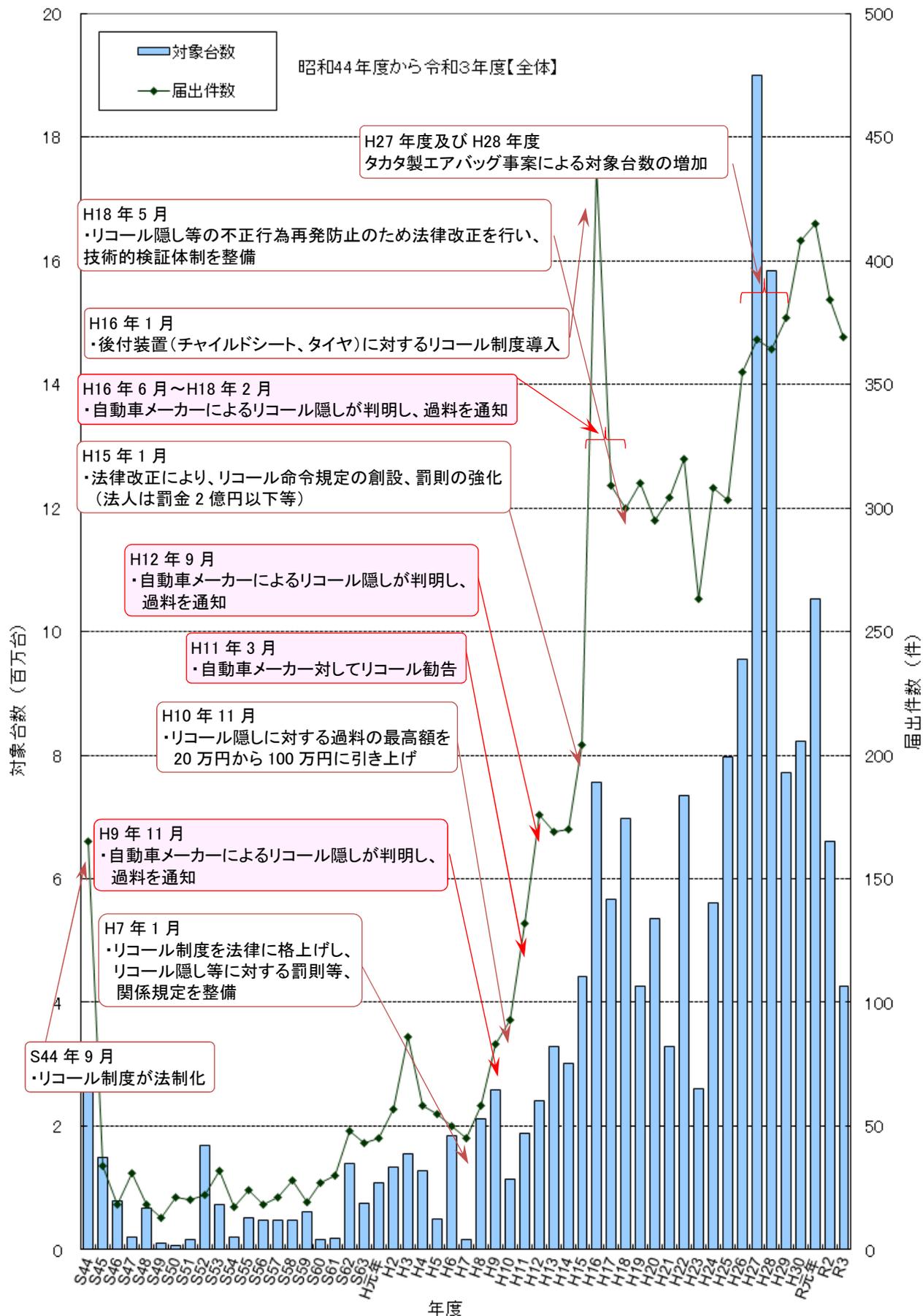
8. **参考調査 1** リコール届出件数及び対象台数の推移

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 3 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 3 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
R3	195	3,958,470	174	299,461	384	4,257,931
合計	4,808	165,568,067	3,143	176,354,490	7,951	180,612,421



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3年度)

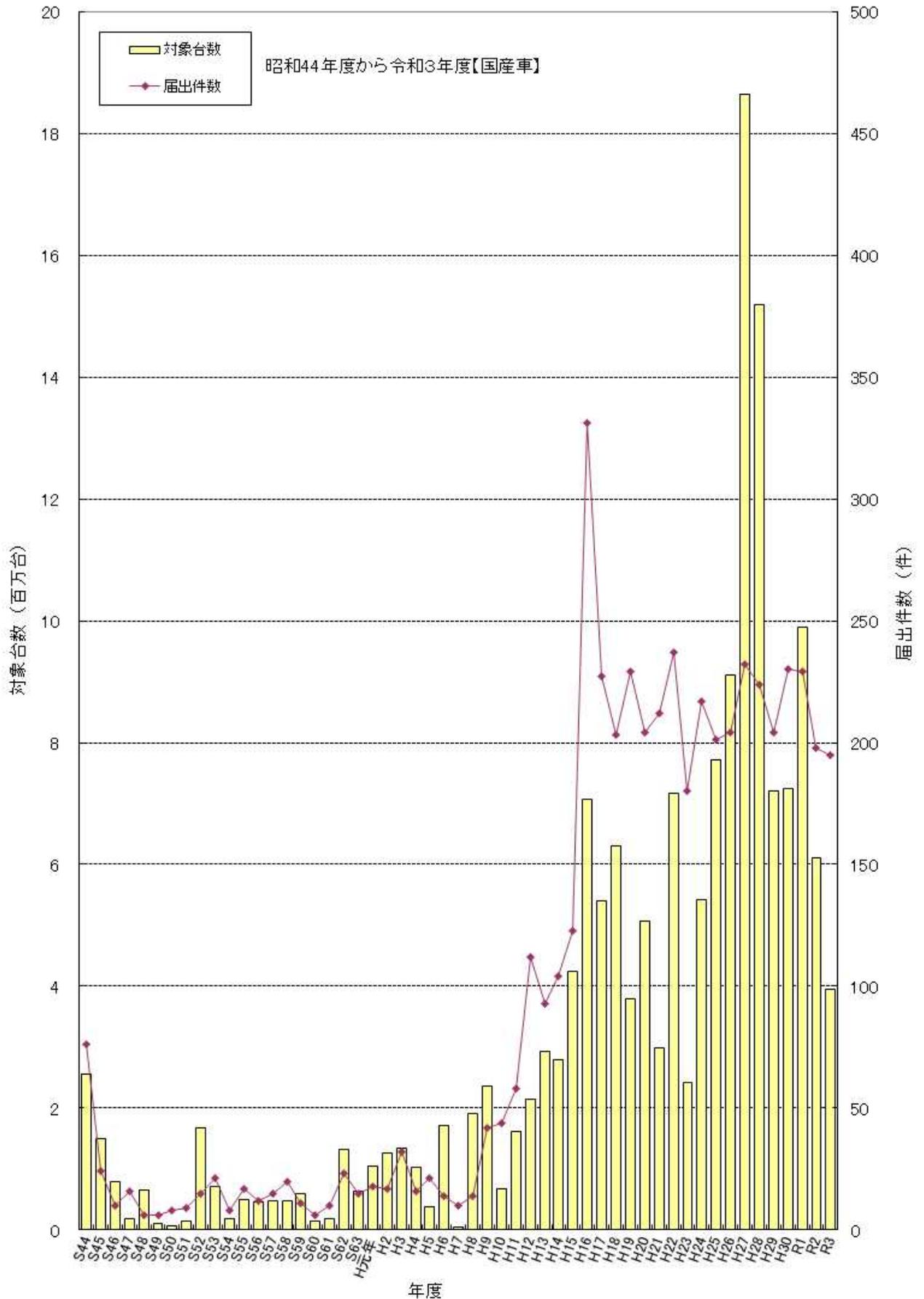


図 8-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】（昭和 44 年度～令和 3 年度）

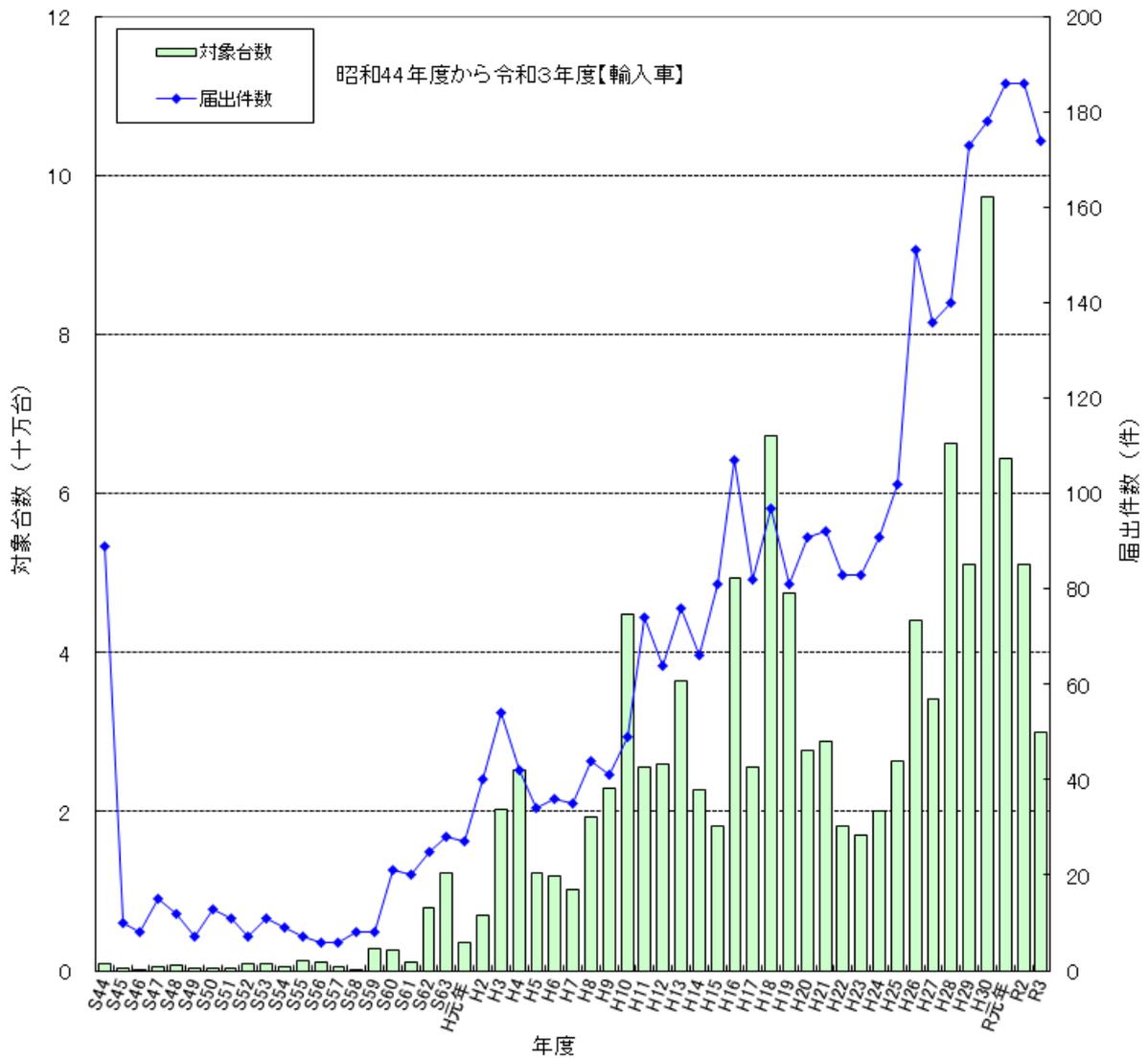


図 8-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】(昭和 44 年度～令和 3 年度)

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3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。なお、令和3年度においては特定後付け装置に関わるリコール届出はチャイルドシート、タイヤ共に0件であった。

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3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
R3	0	0	0	0	0	0
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 3 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
R3	0	0	0	0	0	0
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 3 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
R3	0	0	0	0	0	0
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29年度から令和3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29年度～令和3年度）*1

届出者名		H29	H30	R1	R2	R3
トヨタ自動車	件数(件)	13	15	30	17	12
	台数(台)	457,583	2,464,687	1,685,534	605,741	549,641
本田技研工業*2	件数(件)	5	10	10	14	10
	台数(台)	363,739	422,667	835,567	69,436	118,622
スズキ*2	件数(件)	11	16	14	15	13
	台数(台)	1,791,026	1,604,361	2,693,786	3,063,624	468,458
ダイハツ工業	件数(件)	5	1	3	4	6
	台数(台)	126,354	8,158	1,999,878	991,081	1,143,509
日産自動車	件数(件)	10	8	9	12	8
	台数(台)	1,853,793	358,772	1,395,203	154,695	171,105
三菱自動車工業	件数(件)	15	6	6	6	6
	台数(台)	514,637	252,986	131,687	616,568	611,221
マツダ	件数(件)	8	13	11	4	6
	台数(台)	260,129	355,737	156,987	12,545	143,889
SUBARU	件数(件)	9	10	11	4	5
	台数(台)	1,113,742	900,938	439,082	130,009	267,001
いすゞ自動車	件数(件)	18	12	14	10	12
	台数(台)	271,382	133,344	112,815	122,617	163,079
日野自動車	件数(件)	18	21	14	13	14
	台数(台)	270,939	250,014	198,304	175,702	246,028
三菱ふそう トラック・バス	件数(件)	4	13	11	11	15
	台数(台)	44,708	303,827	76,738	37,295	66,659
UDトラックス	件数(件)	8	7	13	18	15
	台数(台)	10,729	15,033	81,770	36,808	65,001
ヤマハ発動機*3	件数(件)	4	6	5	5	11
	台数(台)	9,134	45,066	13,699	99,734	49,286
川崎重工業*3	件数(件)	3	3	2	4	4
	台数(台)	29,882	2,026	20,680	8,760	9,019

*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 29 年度～令和 3 年度）*1

車名*2	届出件数	H29	H30	R1	R2	R3
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	15	10	30	23	15
	台数(台)	135,073	298,382	133,467	78,025	66,501
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	36	23	29	36	39
	台数(台)	107,893	197,162	109,691	116,875	86,032
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	7	9	7	9	5
	台数(台)	54,298	148,455	193,947	147,855	20,527
アウディ*6	件数(件)	9	9	16	11	12
	台数(台)	51,120	29,841	67,857	20,613	6,722
ボルボ*7	件数(件)	7	5	8	13	6
	台数(台)	44,224	11,873	24,754	83,759	25,168
ポルシェ	件数(件)	4	6	9	3	13
	台数(台)	10,655	5,418	29,284	574	3,046

*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。

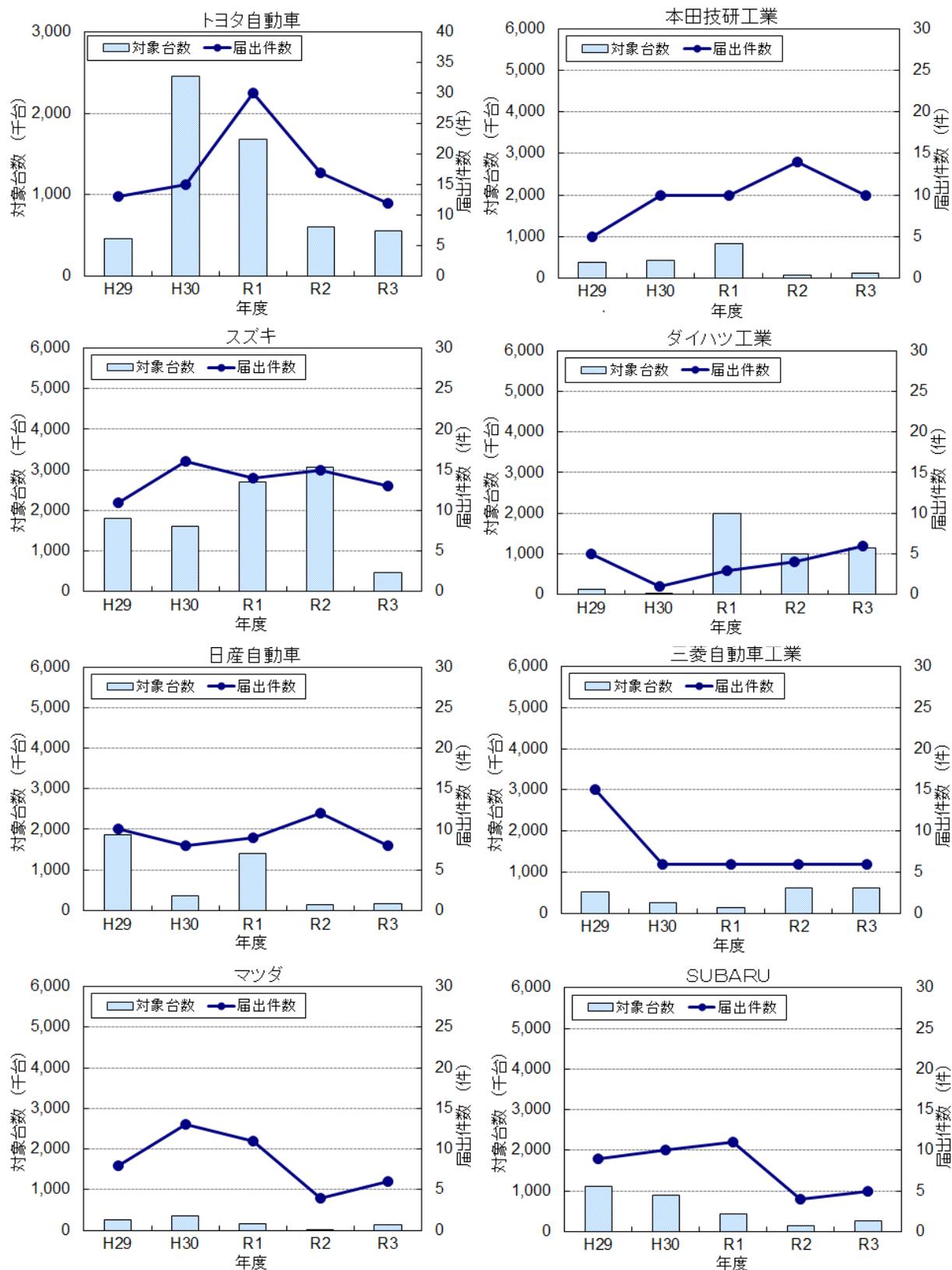


図 9-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

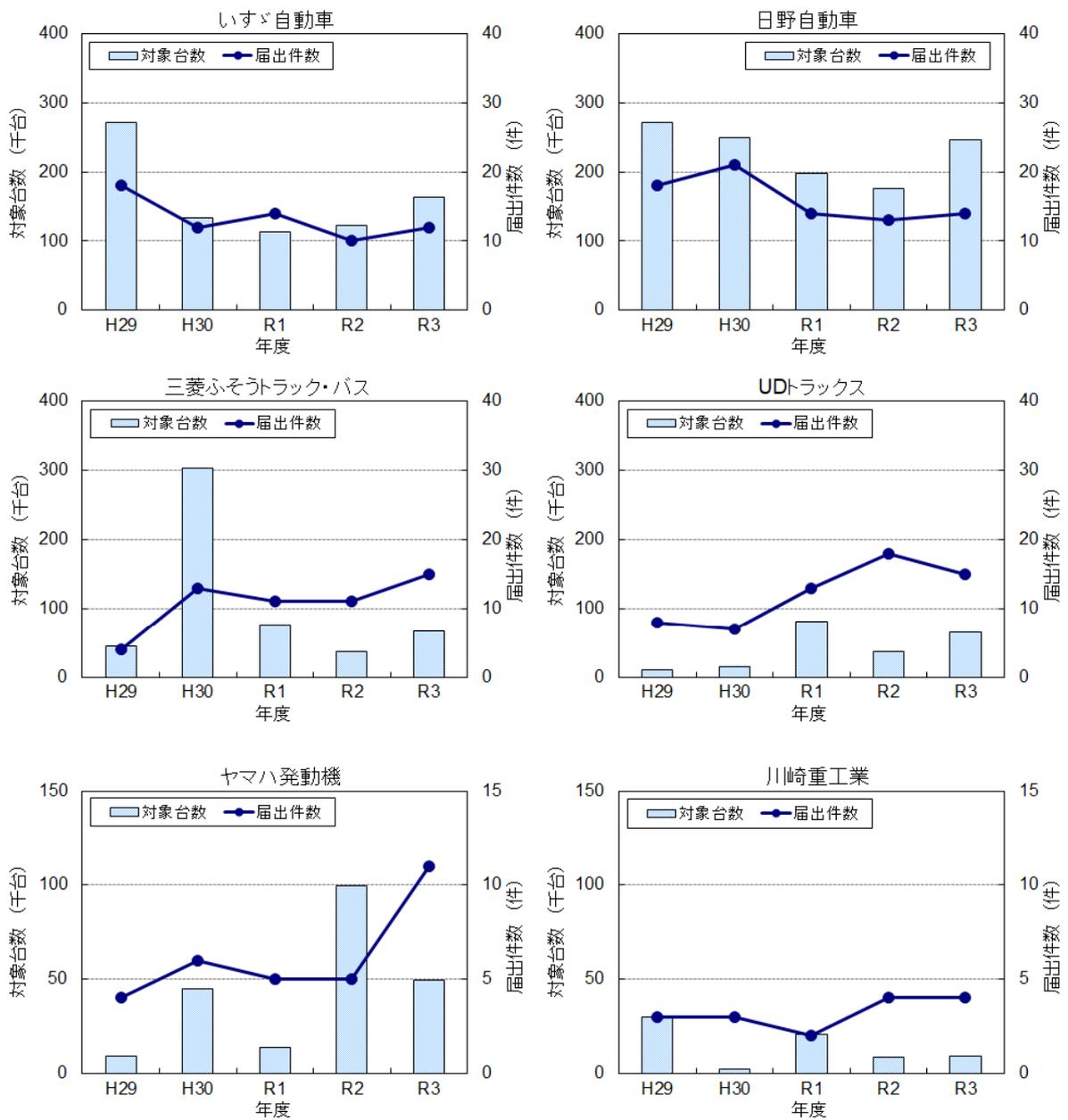


図 9-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

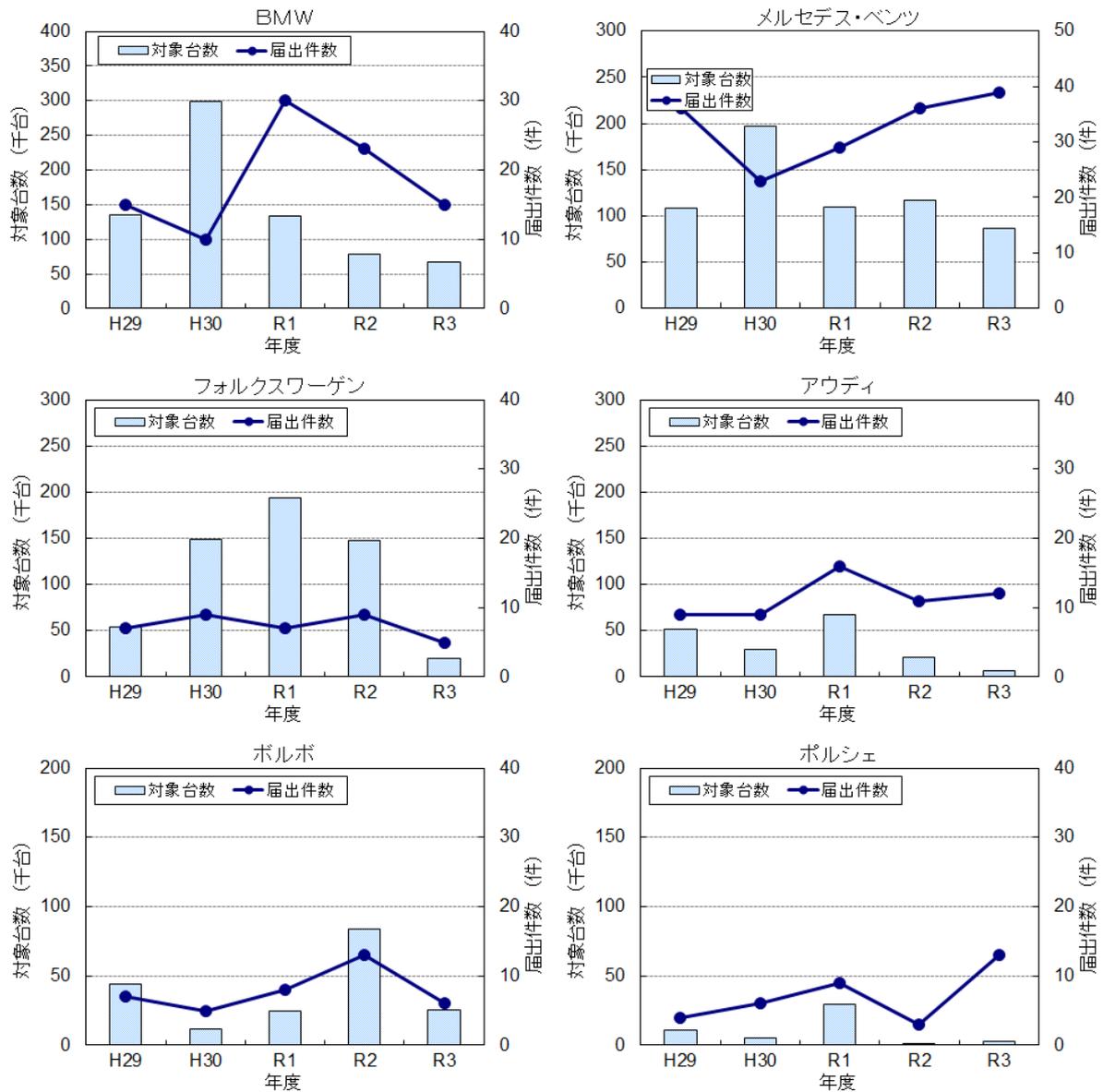


図 9-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 29 年度～令和 3 年度)

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	87	5,763,186	21,431,043	26.9
本田技研工業	49	1,810,031	11,521,991	15.7
スズキ	69	9,621,255	11,062,177	87.0
ダイハツ工業	19	4,268,980	10,078,076	42.4
日産自動車	47	3,933,568	8,649,720	45.5
三菱自動車工業	39	2,127,099	2,867,613	74.2
マツダ	42	929,287	3,180,822	29.2
S U B A R U	39	2,850,772	2,952,425	96.6
いすゞ自動車	66	803,237	1,365,969	58.8
日野自動車	80	1,140,987	946,272	120.6
三菱ふそうトラック・バス	54	529,227	654,982	80.8
UD トラックス	61	209,341	238,574	87.7
ヤマハ発動機	31	216,919	922,689	23.5
川崎重工業	16	70,367	722,438	9.7

*1：届出件数及び対象台数については、平成 29 年度から令和 3 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 4 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	93	711,448	892,213	79.7
メルセデス・ベンツ	163	617,653	759,098	81.4
フォルクスワーゲン	37	565,082	663,092	85.2
アウディ	57	176,153	314,999	55.9
ボルボ	39	189,778	210,484	90.2
ボルシェ	35	48,977	103,291	47.4

*1：届出件数及び対象台数については、平成 29 年度から令和 3 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 4 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2年度から令和3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29年度から令和3年度の届出件数及び対象台数をそれぞれ合計したものについて、さらに、それらの割合について、主な国産車の届出者（14社）に区分したものを表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29年度～令和3年度）

届出者名	平均期間（カ月）					5カ年平均
	H29	H30	R1	R2	R2	
トヨタ自動車	15.9	20.1	14.5	11.6	10.3	14.5
本田技研工業	10.3	9.0	16.3	8.3	10.9	10.9
スズキ	39.1	24.4	15.1	31.4	11.3	24.0
ダイハツ工業	12.2	13.3	34.6	25.0	10.8	10.8
日産自動車	18.3	28.4	33.9	24.8	16.9	24.4
三菱自動車工業	22.5	27.1	30.9	44.1	53.4	32.2
マツダ	23.7	24.7	21.2	5.7	35.7	23.4
SUBARU	33.3	43.4	36.6	30.7	17.9	34.6
いすゞ自動車	16.4	8.2	14.2	27.3	33.5	18.6
日野自動車	32.6	25.6	15.4	23.6	13.1	23.6
三菱ふそうトラック・バス	46.5	40.9	11.3	21.3	18.7	25.4
UDトラックス	17.7	10.5	20.5	11.8	8.3	13.9
ヤマハ発動機	21.4	20.7	26.5	26.3	16.6	21.3
川崎重工業	16.1	7.1	2.9	13.7	16.3	12.2

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 29 年度～令和 3 年度合計）

期間区分	H29～R3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
	件数	(件) (%)														
2カ月以 内	件数	(件) (%)	14 16.7	7 14.0	9 12.5	3 15.8	6 12.8	7 17.1	3 6.5	7 17.9	9 12.3	24 26.1	0 0.0	11 20.0	4 13.3	2 12.5
	台数	(千台) (%)	52 1.0	170 9.3	11 0.1	15 0.3	1,292 32.8	79 3.6	10 0.6	540 19.0	1 0.1	71 6.0	0 0.0	3 1.6	0 0.2	1 1.2
2カ月超 え4カ月 以内	件数	(件) (%)	12 14.3	4 8.0	10 13.9	2 10.5	4 8.5	2 4.9	5 10.9	3 7.7	13 17.8	8 8.7	6 11.3	12 21.8	0 0.0	4 25.0
	台数	(千台) (%)	68 1.2	19 1.0	141 1.4	11 0.3	39 1.0	95 4.2	41 2.5	12 0.4	11 1.3	123 10.5	1 0.2	6 3.2	0 0.0	26 37.5
4カ月超 え6カ月 以内	件数	(件) (%)	5 6.0	10 20.0	3 4.2	0 0.0	6 12.8	0 0.0	4 8.7	3 7.7	5 6.8	2 2.2	6 11.3	8 14.5	2 6.7	3 18.8
	台数	(千台) (%)	57 1.1	22 1.2	15 0.1	0 0.0	36 0.9	0 0.0	35 2.1	36 1.3	25 3.0	0 0.0	27 4.6	7 4.2	6 2.8	2 3.3
6カ月超 え8カ月 以内	件数	(件) (%)	11 13.1	6 12.0	2 2.8	2 10.5	2 4.3	1 2.4	6 13.0	2 5.1	6 8.2	6 6.5	8 15.1	4 7.3	6 20.0	0 0.0
	台数	(千台) (%)	623 11.4	6 0.3	21 0.2	51 1.2	1 0.0	0 0.0	43 2.6	15 0.5	19 2.3	34 2.9	11 1.8	45 25.3	89 39.1	0 0.0
8カ月超 え10カ 月以内	件数	(件) (%)	3 3.6	2 4.0	3 4.2	0 0.0	2 4.3	3 7.3	0 0.0	1 2.6	9 12.3	9 9.8	6 11.3	3 5.5	2 6.7	0 0.0
	台数	(千台) (%)	208 3.8	95 5.2	106 1.0	0 0.0	15 0.4	215 9.7	0 0.0	1 0.0	59 7.1	19 1.6	6 1.0	6 3.4	0 0.2	0 0.0
10カ月 超え12 カ月以 内	件数	(件) (%)	4 4.8	3 6.0	4 5.6	1 5.3	2 4.3	1 2.4	2 4.3	1 2.6	3 4.1	2 2.2	3 5.7	5 9.1	4 13.3	0 0.0
	台数	(千台) (%)	104 1.9	22 1.2	24 0.2	20 0.5	514 13.1	302 13.6	24 1.5	19 0.6	45 5.4	40 3.4	4 0.6	35 19.7	3 1.2	0 0.0
12カ月 超え24 カ月以 内	件数	(件) (%)	15 17.9	13 26.0	15 20.8	6 31.6	8 17.0	7 17.1	7 15.2	8 20.5	11 15.1	13 14.1	8 15.1	4 7.3	3 10.0	5 31.3
	台数	(千台) (%)	876 16.1	839 46.1	2,969 29.0	650 15.2	407 10.4	309 13.9	550 33.7	326 11.4	100 12.0	159 13.5	46 8.0	43 24.6	8 3.6	10 13.7
24カ月 超え48 カ月以 内	件数	(件) (%)	16 19.0	5 10.0	13 18.1	4 21.1	9 19.1	10 24.4	14 30.4	6 15.4	10 13.7	12 13.0	7 13.2	3 5.5	5 16.7	2 12.5
	台数	(千台) (%)	3,228 59.2	647 35.5	2,264 22.1	1,947 45.6	518 13.2	323 14.5	580 35.6	297 10.4	349 41.7	275 23.4	85 14.7	4 2.5	67 29.4	31 44.0
48カ月 超え	件数	(件) (%)	4 4.8	0 0.0	13 18.1	1 5.3	8 17.0	10 24.4	5 10.9	8 20.5	7 9.6	16 17.4	9 17.0	5 9.1	5 16.7	0 0.0
	台数	(千台) (%)	234 4.3	0 0.0	4,699 45.8	1,575 36.9	1,113 28.3	904 40.6	349 21.4	1,605 56.3	225 27.0	451 38.5	399 69.0	27 15.5	54 23.5	0 0.0
合計	件数	(件) (%)	84 100	50 100	72 100	19 100	47 100	41 100	46 100	39 100	73 100	92 100	53 100	55 100	30 100	16 100
	台数	(千台) (%)	5,449 100	1,819 100	10,250 100	4,269 100	3,934 100	2,228 100	1,632 100	2,851 100	835 100	1,173 100	578 100	176 100	228 100	70 100

*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。

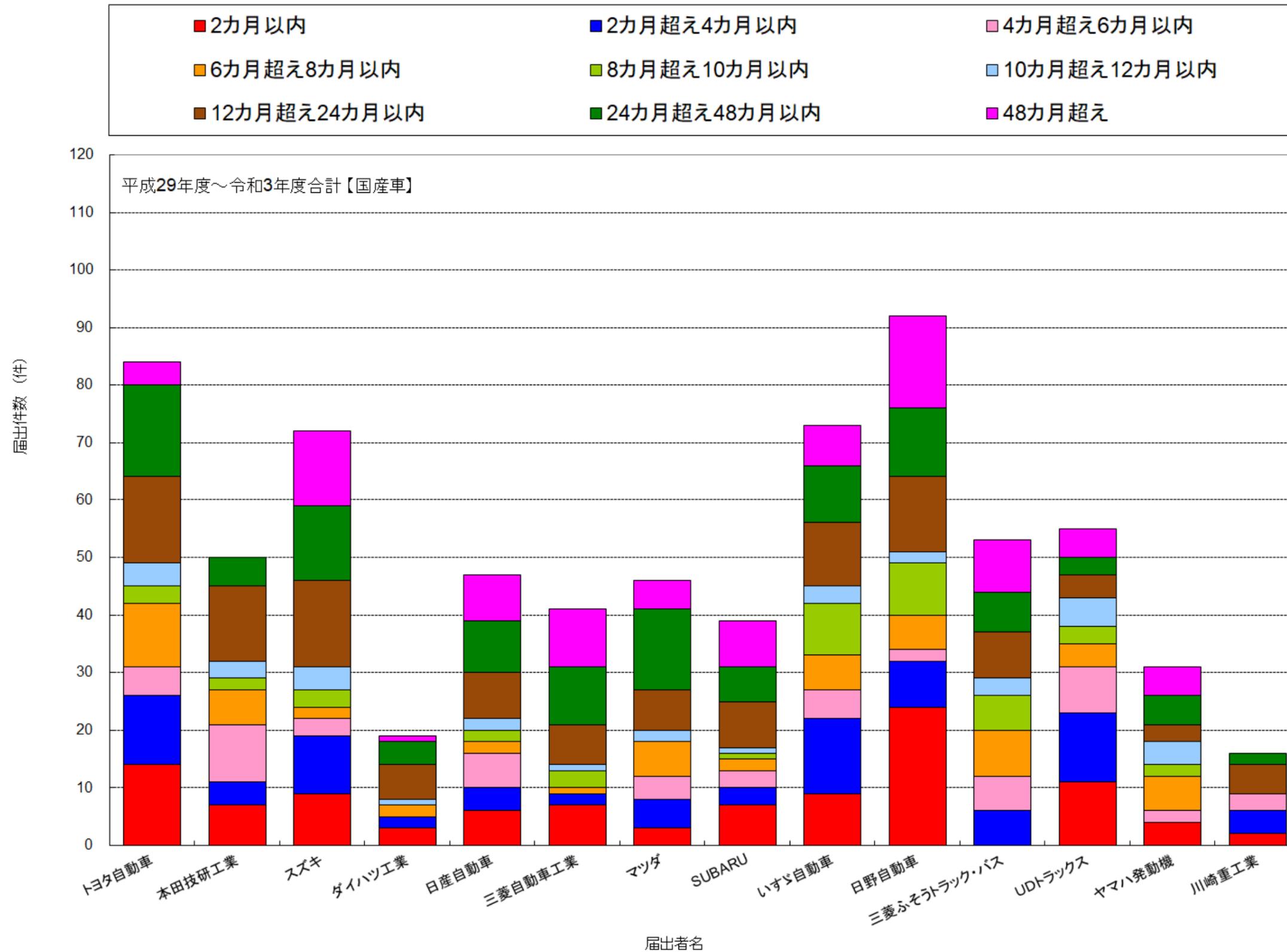


図 9-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度合計）

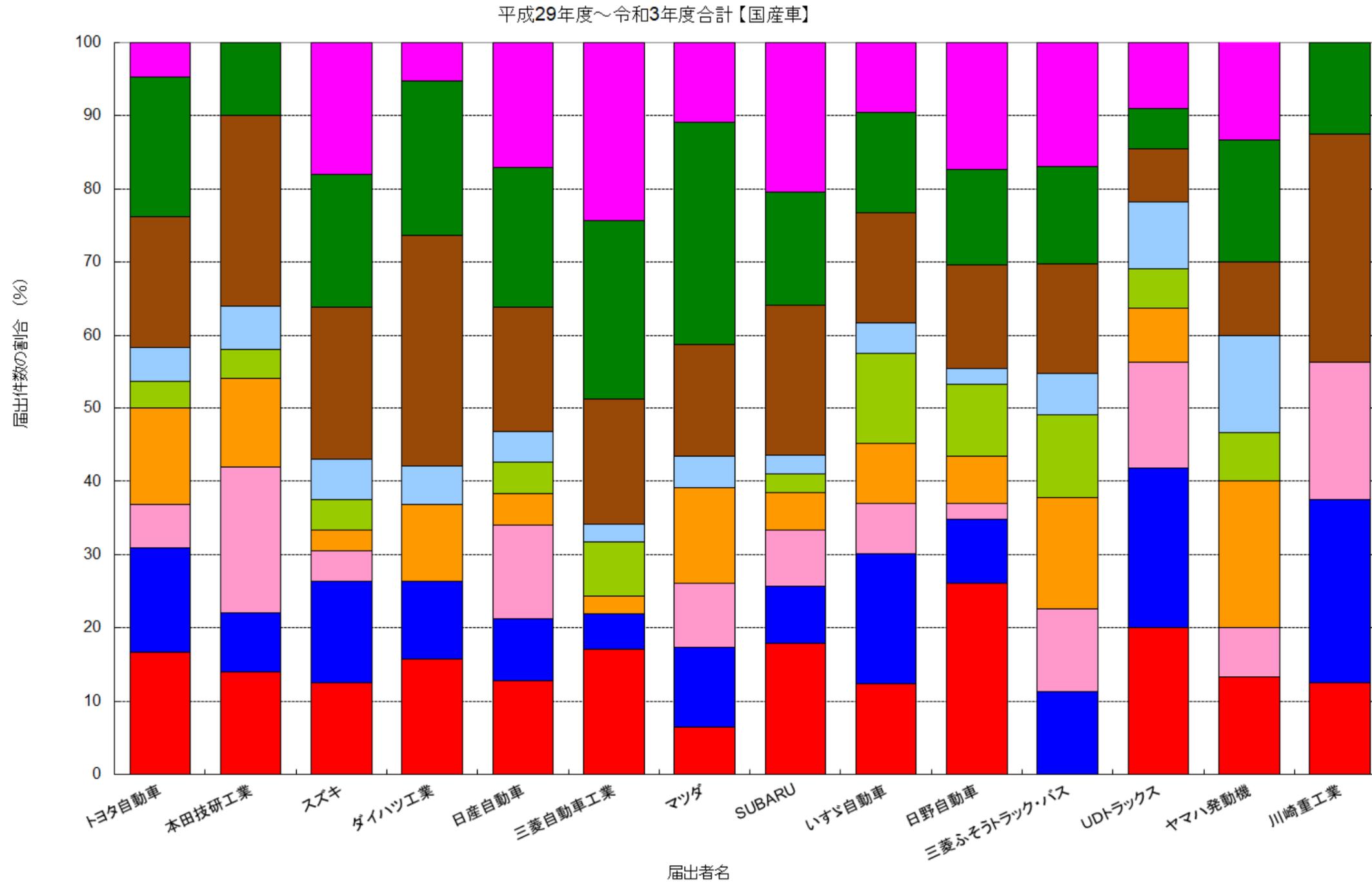
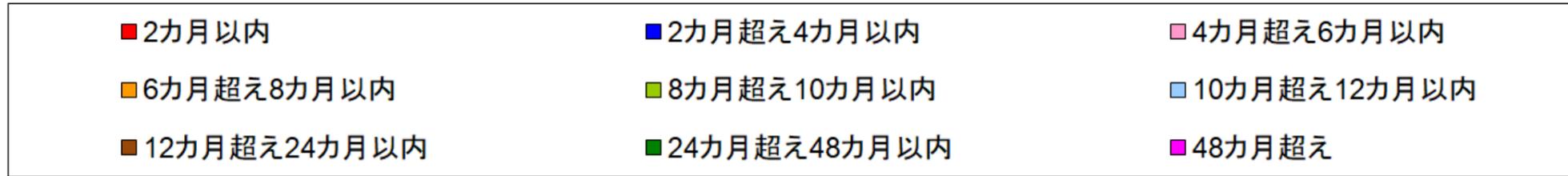


図 9-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度合計）

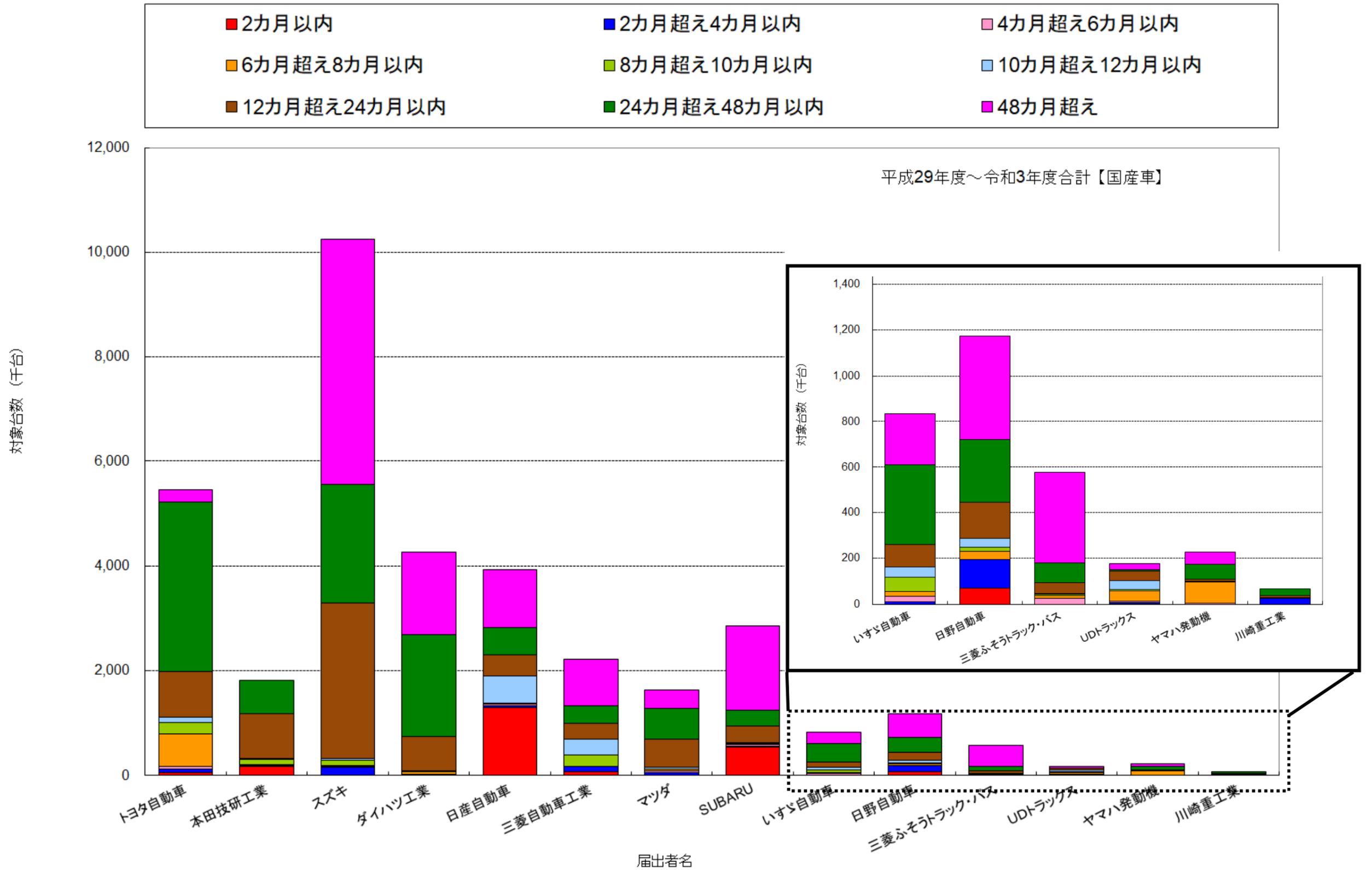
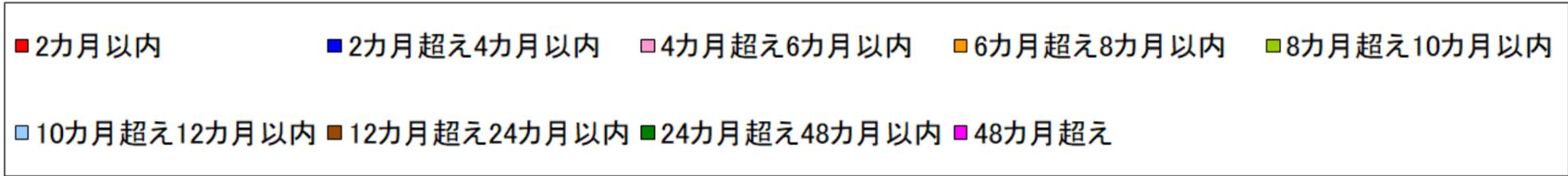


図 9-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(平成 29 年度～令和 3 年度合計)



平成29年度～令和3年度合計【国産車】

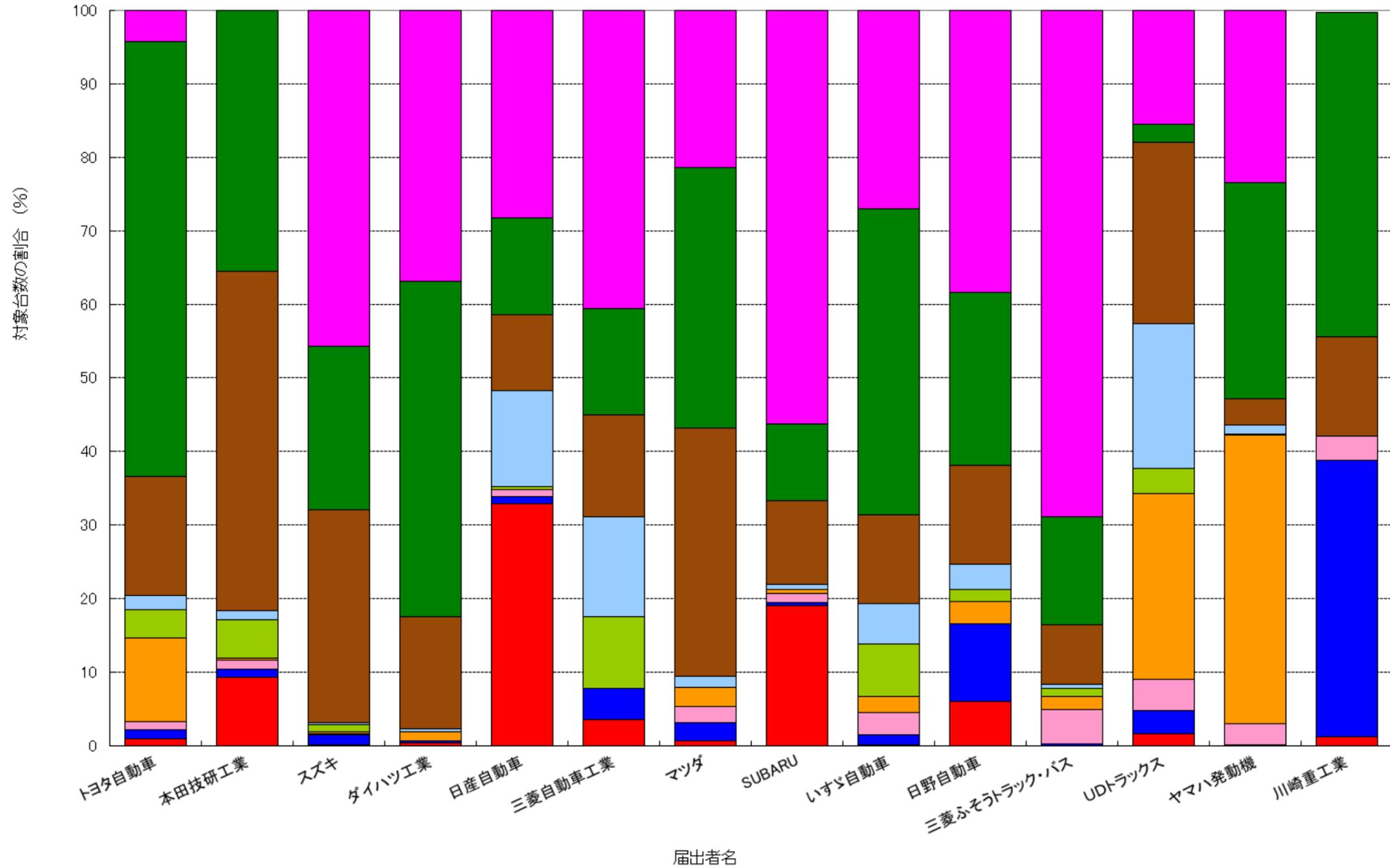


図 9-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】（平成 29 年度～令和 3 年度合計）

(2) 輸入車の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状況

平成 29 年度から令和 3 年度のリコール届出において、不具合発生の特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、不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の平成 29 年度から令和 3 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特報日からリコール届出日までの平均期間
【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度）

車名	平均期間（カ月）					
	H29	H30	R1	R2	R3	5カ年平均
BMW	6.6	14.0	8.8	9.1	11.2	9.7
メルセデス・ベンツ	7.0	3.2	8.0	7.4	7.9	6.9
フォルクスワーゲン	30.2	22.2	18.6	21.4	3.8	20.3
アウディ	17.0	6.7	11.9	11.4	2.9	10.1
ボルボ	11.4	11.1	7.1	3.1	2.1	6.6
ポルシェ	6.0	3.7	2.5	2.2	4.6	3.9

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 29 年度～令和 3 年度合計）

期間区分	H29～R3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) (%)	23 25.3	51 33.1	12 33.3	14 26.4	11 29.7	23 60.5
	台数	(千台) (%)	327 39.9	200 28.8	142 25.9	82 35.5	14 9.1	22 45.0
2カ月超え4 カ月以内	件数	(件) (%)	23 25.3	44 28.6	11 30.6	18 34.0	11 29.7	4 10.5
	台数	(千台) (%)	25 3.1	54 7.8	11 1.9	17 7.5	21 13.9	10 21.2
4カ月超え 6カ月以内	件数	(件) (%)	11 12.1	21 13.6	1 2.8	5 9.4	4 10.8	4 10.5
	台数	(千台) (%)	39 4.8	18 2.5	0 0.0	30 12.8	2 1.1	2 3.5
6カ月超え 8カ月以内	件数	(件) (%)	8 8.8	7 4.5	1 2.8	1 1.9	3 8.1	1 2.6
	台数	(千台) (%)	8 0.9	43 6.2	1 0.1	1 0.5	10 6.7	4 7.3
8カ月超え 10カ月以内	件数	(件) (%)	4 4.4	7 4.5	0 0.0	1 1.9	1 2.7	2 5.3
	台数	(千台) (%)	21 2.6	186 26.7	0 0.0	0 0.1	36 23.8	9 18.1
10カ月超 え12カ月 以内	件数	(件) (%)	4 4.4	2 1.3	0 0.0	5 9.4	1 2.7	2 5.3
	台数	(千台) (%)	6 0.7	1 0.1	0 0.0	16 6.8	1 0.6	0 0.7
12カ月超 え24カ月 以内	件数	(件) (%)	8 8.8	16 10.4	3 8.3	3 5.7	3 8.1	1 2.6
	台数	(千台) (%)	191 23.4	88 12.6	41 7.4	2 0.9	10 6.8	2 3.7
24カ月超 え48カ月 以内	件数	(件) (%)	8 8.8	3 1.9	4 11.1	4 7.5	3 8.1	1 2.6
	台数	(千台) (%)	120 14.7	34 4.8	46 8.5	34 14.8	58 37.9	0 0.3
48カ月超 え	件数	(件) (%)	2 2.2	3 1.9	4 11.1	2 3.8	0 0.0	0 0.0
	台数	(千台) (%)	82 10.0	73 10.5	309 56.2	49 21.2	0 0.0	0 0.0
合計	件数	(件) (%)	91 100	154 100	36 100	53 100	37 100	38 100
	台数	(千台) (%)	819 100	696 100	549 100	232 100	152 100	49 100

*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。

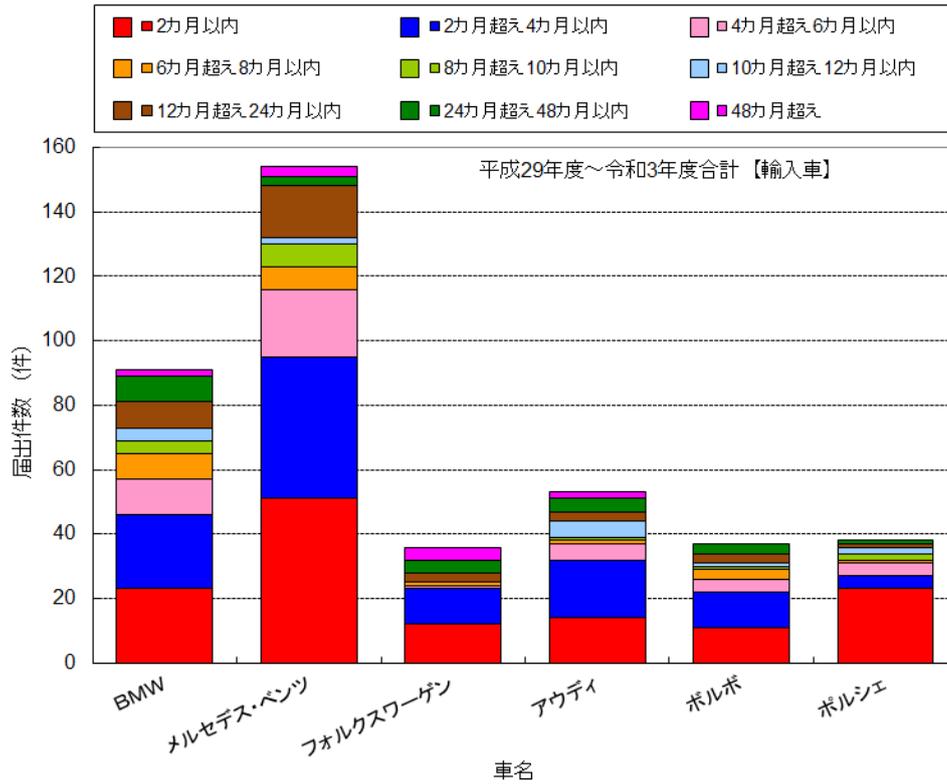


図 9-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度合計）

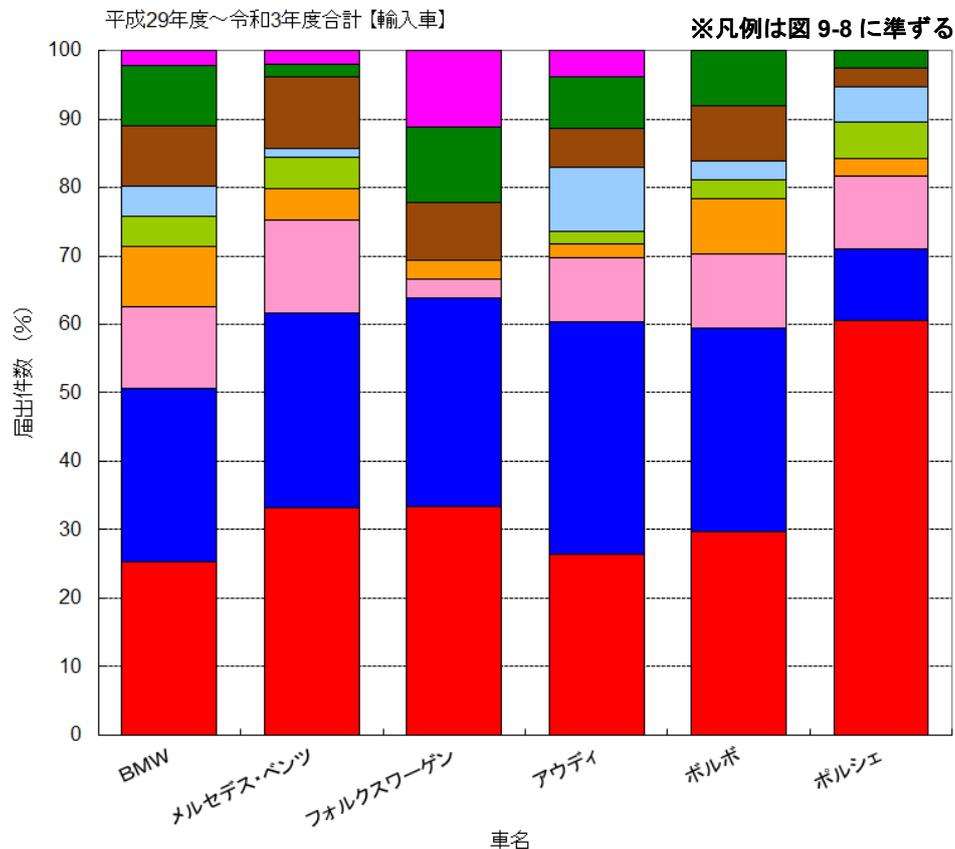


図 9-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度合計）

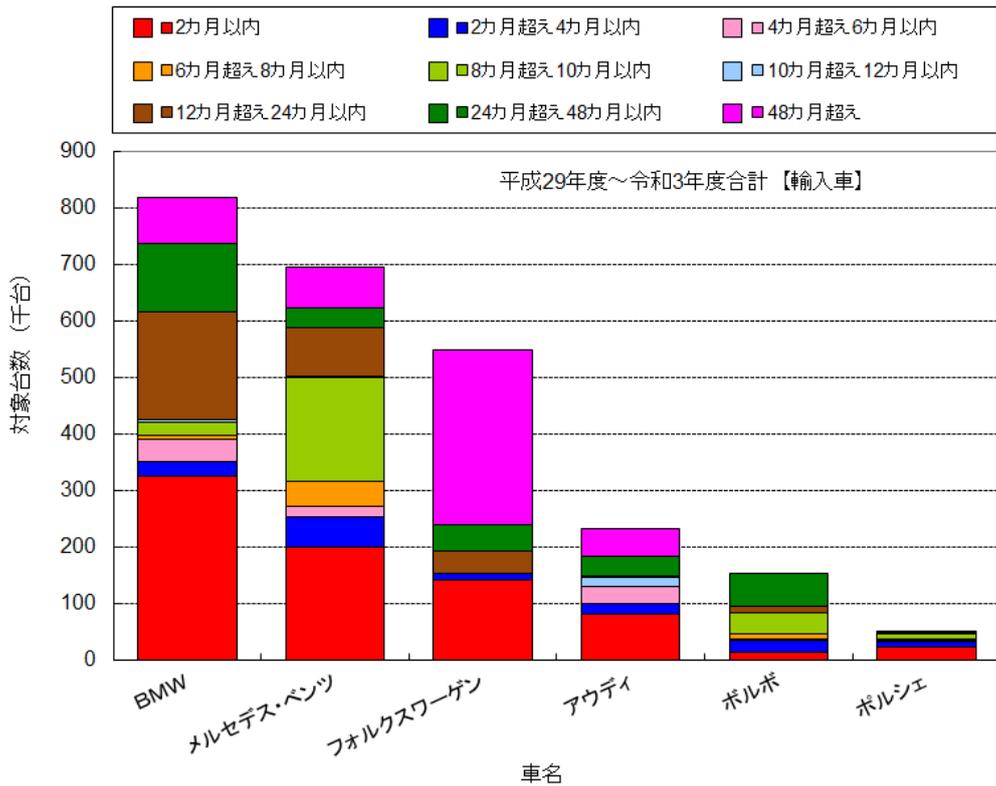


図 9-10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度合計）

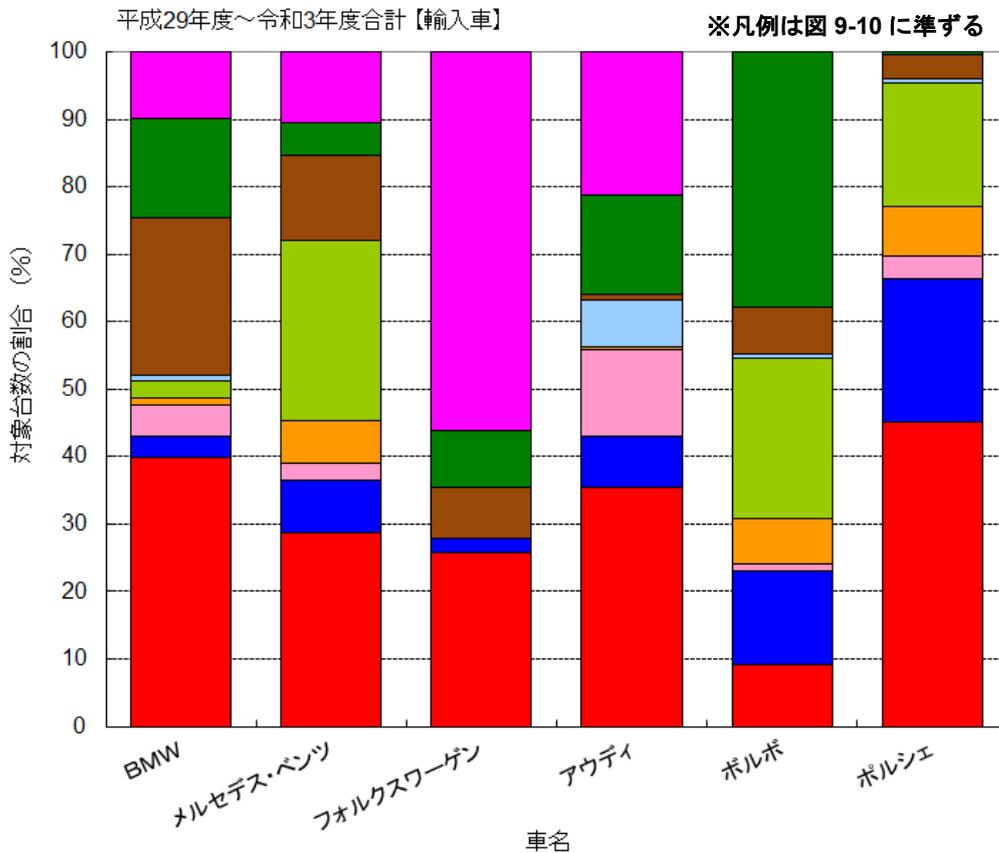


図 9-11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成 29 年度～令和 3 年度合計）

9.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成30年度から令和3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4年3月末時点及び令和3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30年度から令和2年度届出分）

届出者名	令和4年3月末時点（令和3年3月末時点）*2での平均改修率（%）						
	H30年度 届出分		R1年度 届出分		R2年度 届出分		R3年度届 出分
トヨタ自動車	94.2	(92.7)	95.1	(92.9)	94.2	(89.5)	91.1
本田技研工業	93.0	(92.3)	95.4	(92.8)	93.8	(62.3)	81.8
スズキ	91.6	(89.3)	91.1	(81.8)	83.3	(60.0)	78.1
ダイハツ工業	94.2	(92.5)	92.5	(90.6)	86.9	(53.0)	81.2
日産自動車	91.9	(88.7)	94.5	(92.6)	88.9	(77.3)	87.5
三菱自動車工業	98.0	(96.7)	87.0	(80.0)	81.8	(88.5)	68.7
マツダ	98.0	(92.7)	95.7	(93.5)	96.6	(74.1)	68.8
SUBARU	97.8	(96.5)	97.4	(95.8)	93.0	(80.2)	95.6
いすゞ自動車	93.3	(90.4)	88.6	(82.6)	59.3	(24.9)	65.5
日野自動車	48.0	(45.0)	55.0	(50.5)	81.3	(59.0)	52.1
三菱ふそうトラック・バス	85.0	(78.6)	85.7	(73.1)	80.0	(45.8)	51.7
UDトラックス	93.3	(92.1)	90.9	(82.8)	90.5	(80.0)	72.3
ヤマハ発動機	84.6	(81.6)	83.3	(76.8)	59.9	(40.4)	59.0
川崎重工業	96.6	(95.1)	51.3	(45.9)	92.9	(74.6)	82.7
ビー・エム・ダブリュー*3	74.2	(71.5)	76.1	(69.2)	74.0	(26.4)	67.6
メルセデス・ベンツ日本*4	93.8	(93.0)	81.3	(76.4)	54.3	(22.0)	35.2
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	96.9	(95.2)	95.7	(90.8)	95.0	(74.8)	41.4
アウディジャパン*6	93.1	(91.5)	91.0	(86.7)	86.9	(74.8)	75.2
ボルボ・カー・ジャパン*7	99.3	(98.9)	98.8	(97.7)	69.4	(20.9)	73.2
FCA ジャパン*8	87.8	(81.8)	92.1	(88.5)	81.8	(74.8)	49.5

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出日から令和4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3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9-10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4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	93.8 (181千台)	74.7	10.9
本田技研工業	97.7 (506千台)	73.5	59.8
マツダ株式会社	96.3 (33千台)	78.0	21.2
SUBARU	90.5 (13千台)	84.6	2.9
ビー・エム・ ダブリュー	76.9 (46千台)	50.2	31.9
アウディ	98.0 (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4年3月末現在の平成29年から令和3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 29 年から令和 3 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				
	H29	H30	R1	R2	R3
国産車（台）	2,838,532	2,895,634	2,910,994	2,604,846	2,527,667
輸入車（台）	335,753	358,754	344,230	324,187	347,537

*1：自動車保有車両数については、令和4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。

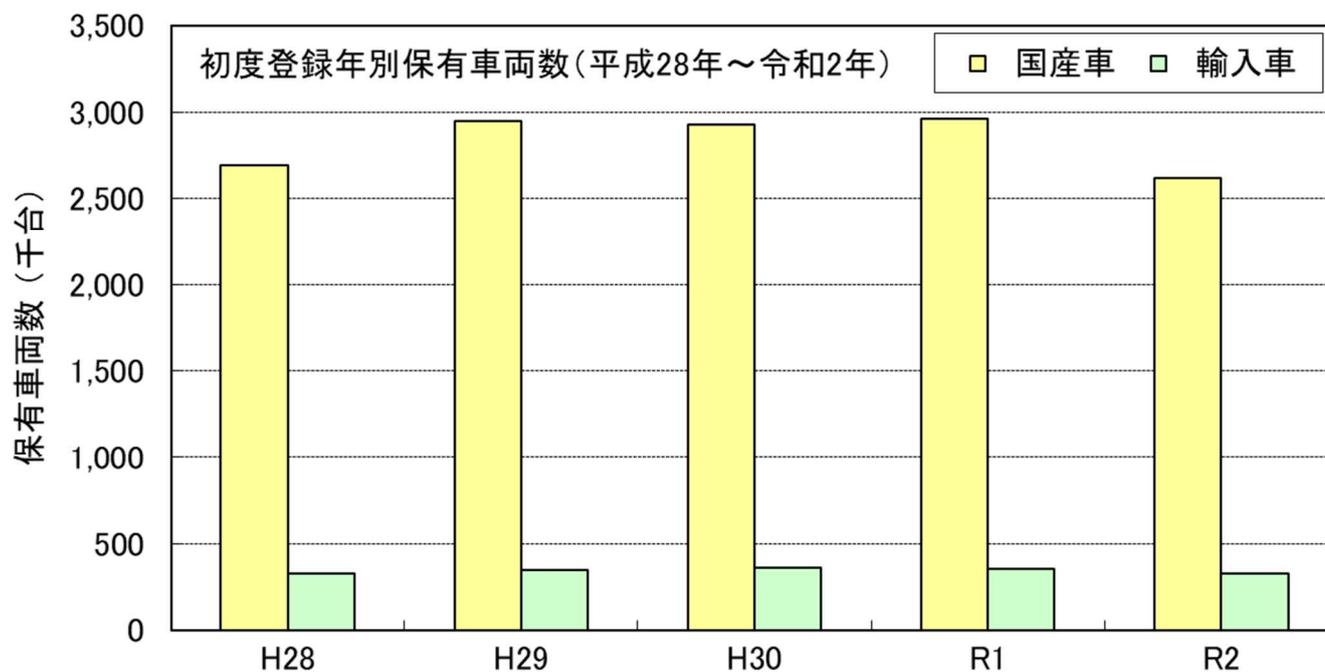


図 10-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（平成 28 年～令和 2 年）

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>