

令和4年度リコール届出内容の
分析結果について

令和6年3月

国土交通省 物流・自動車局
審査・リコール課

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... 84 | |
| 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 | 99 |
| 3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間..... | 99 |
| (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..... | 99 |
| (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）..... | 108 |
| (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）..... | 111 |
| (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）..... | 114 |
| 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..... | 117 |
| (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... 117 | |
| (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）..... | 124 |

| | |
|---|-----|
| (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）..... | 127 |
| (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）..... | 130 |
| 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..... | 133 |
| (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..... | 133 |
| (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..... | 141 |
| 4. リコール届出対象車両の改修状況..... | 146 |
| 5. 特定後付装置のリコール届出..... | 147 |
| 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..... | 148 |
| 7. 令和 4 年度におけるリコール届出状況の考察..... | 161 |
| 7.1 各種集計結果..... | 161 |
| (1) リコール届出件数と対象台数の推移..... | 161 |
| (2) リコール率の推移..... | 162 |
| (3) 車種（用途）別の推移..... | 163 |
| (4) 装置別の推移..... | 164 |
| (5) 電気自動車及びハイブリッド自動車の推移..... | 167 |
| (6) 先進安全自動車（ASV）の推移..... | 168 |
| (7) プログラム変更を対策とするリコール届出の推移..... | 169 |
| (8) 不具合発生原因別の推移..... | 169 |
| (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..... | 171 |
| (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..... | 174 |
| (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..... | 177 |
| (12) リコール届出対象車両の改修状況の推移..... | 177 |
| (13) 特定後付装置の推移..... | 178 |
| 7.2 考察..... | 179 |
| 8. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移..... | 180 |
| 8.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）..... | 180 |
| 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..... | 185 |
| 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.... | 188 |
| 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..... | 188 |
| 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..... | 194 |
| (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..... | 194 |
| (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..... | 200 |

| | | |
|-----|-----------------------------------|-----|
| 9.3 | 届出者別リコール対象車両の改修状況..... | 204 |
| 10. | 参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数..... | 205 |

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4年度のリコール届出件数は、383件（国産車166件、輸入車217件）であり、前年度に比べ14件増加（対前年度比3.7%増、国産車同29件減（14.8%減）、輸入車同43件増（24.7%増）している。また、リコール対象台数は、4,649,433台（国産車4,024,610台、輸入車624,823台）であり、前年度に比べ391,502台増加（対前年度比9.2%増、国産車同（66,140台減（1.6%増）、輸入車同（325,362台減（108.6%増））している。なお、届出件数及び対象台数は令和5年3月末時点のものである（以下同じ）。

令和4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4年度のリコール届出件数は、過去10年間で4番目に多い数値となっているが、リコール届出件数は過去10年間で2番目に少ない台数であった。また、図1-1からもわかるように届出件数は令和元年まで増加傾向にあったが、令和3年度まで続けて減少傾向であった。令和4年度では、やや増加に転じている。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3年度まで続けて減少傾向であり、令和4年度ではやや増加に転じている。

国産車におけるリコール届出件数は、過去10年間で令和4年度は最も少ない166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208件であり、過去10年間では平成24年～令和元年是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、令和4年で166件と3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、平成28年度以降は概ね減少傾向である。

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25年度が最も少なく102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り、令和4年度は過去10年間では最も多い217件となった。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、令和元年度から令和3年度にかけて減少している。令和4年度は前年度に比べ108.6%増減しており、過去10年間では4番目に多い台数となっている。

これらのことより、令和3年度までは、リコール届出件数、対象台数共に減少傾向となっていたが、令和4年度は、一転してリコール届出件数、対象台数共に増加に転じた。令和4年度のリコール対象台数については、対象台数の多い上位10件の平均では、令和3年度と比較して2倍となっており、届出1件あたりの対象台数が多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 25 年度～令和 4 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) |
| 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 |
| R4 | 166 | 4,024,610 | 217 | 624,823 | 383 | 4,649,433 |

*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。

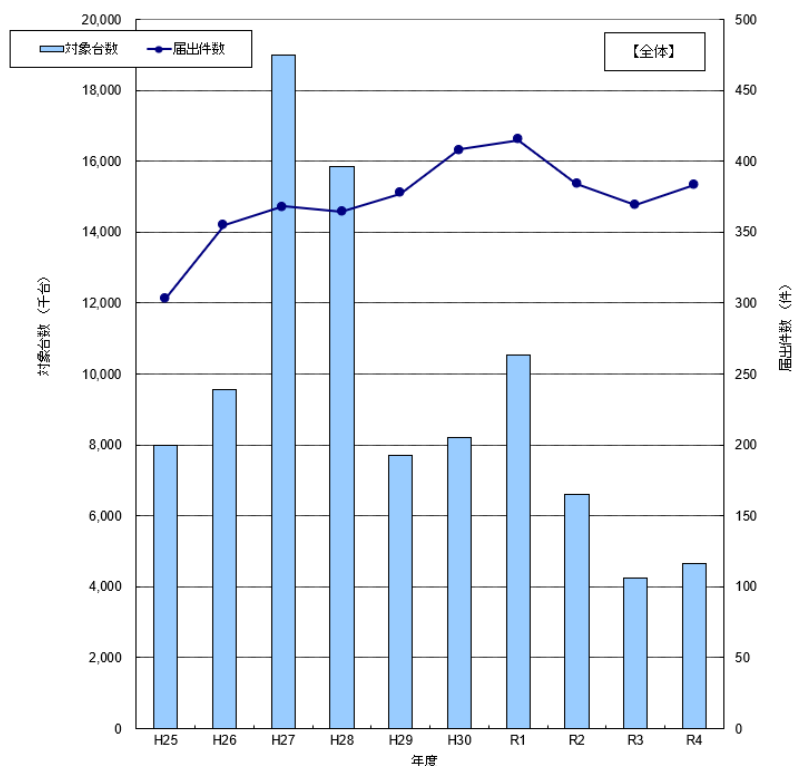


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 25 年度～令和 4 年度）
「全体」

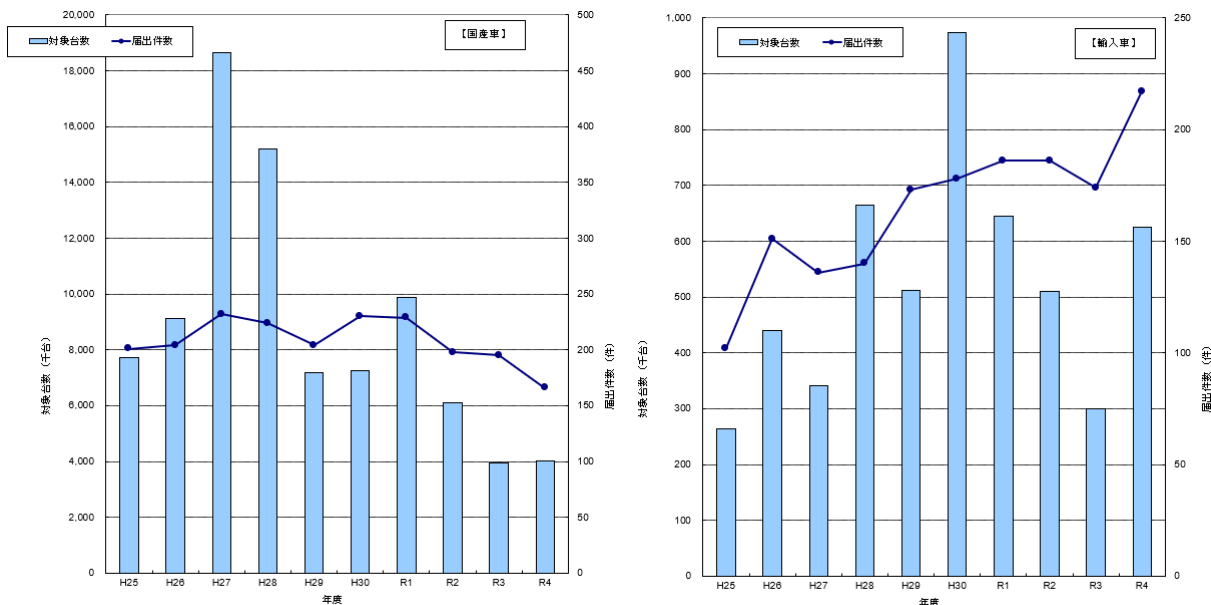


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 25 年度～令和 4 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」

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 4 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 4 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、前年度と変わらない件数である。また、リコール対象台数は、「全体」で 8,817 台（国産車 0 台、輸入車 8,817 台）であり、前年度に比べ 11,967 台減少している。

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 4 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 4 年度は届出件数が 3 件、対象台数は約 8.8 千台であり、台数は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 4 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 |
| R4 | 0 | 0 | 3 | 8,817 | 3 | 8,817 |
| 前年度比較 | ±0 | ±0 | ±0 | -12,193 | ±0 | -12,193 |

*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。

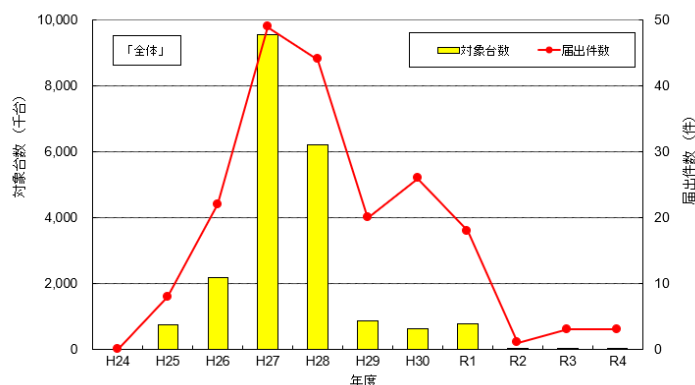


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」(平成 24 年度～令和 4 年度)

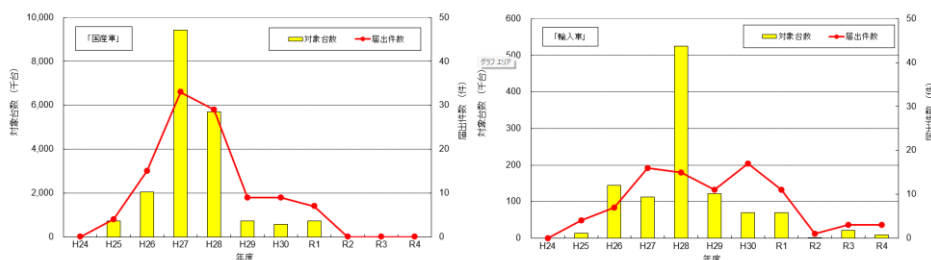


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」(平成 24 年度～令和 4 年度)

令和5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5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98.6%、国産98.9%、輸入車92.2%となっている。なお、令和4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22.6%、国産車は該当リコール届出なし、輸入車22.6%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5年12月末で5.0万台となっている。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67,870件（概算値）*1となっている。

令和4年度に届出されたタカタ製エアバッグの改修率は22.6%であるが、タカタ製エアバッグの全ての改修率は98.6%となっており、昨年度に比べ0.1%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5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) | 回収率 (%) | 対象台数 (台) | 実施台数 (台) | 回収率 (%) | 対象台数 (台) | 実施台数 (台) | 回収率 (%) |
| H23 | 0 | 0 | 0.0 | 1,891 | 1,891 | 100.0 | 1,891 | 1,891 | 100.0 |
| H24 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 |
| H25 | 722,172 | 722,172 | 100.0 | 14,278 | 14,278 | 100.0 | 736,450 | 736,450 | 100.0 |
| H26 | 2,052,396 | 2,034,971 | 99.2 | 144,483 | 144,483 | 100.0 | 2,196,879 | 2,179,454 | 99.2 |
| H27 | 9,438,234 | 9,333,729 | 98.9 | 111,762 | 106,941 | 95.7 | 9,549,996 | 9,440,670 | 98.9 |
| H28 | 5,691,606 | 5,632,419 | 99.0 | 327,963 | 291,577 | 88.9 | 6,019,569 | 5,923,996 | 98.4 |
| H29 | 736,067 | 727,182 | 98.8 | 121,790 | 117,223 | 96.3 | 857,857 | 844,405 | 98.4 |
| H30 | 573,118 | 562,773 | 98.2 | 69,470 | 66,249 | 95.4 | 642,588 | 629,022 | 97.9 |
| R1 | 723,142 | 710,267 | 98.2 | 69,728 | 60,469 | 86.7 | 792,870 | 770,736 | 97.2 |
| R2 | 0 | 0 | 0.0 | 225 | 117 | 52.0 | 225 | 117 | 52.0 |
| R3 | 0 | 0 | 0.0 | 21,010 | 17,021 | 81.0 | 21,010 | 17,021 | 81.0 |
| R4 | 0 | 0 | 0.0 | 8,817 | 1,995 | 22.6 | 8,817 | 1,995 | 22.6 |
| 合計 | 19,936,735 | 19,723,513 | 98.9 | 891,417 | 822,244 | 92.2 | 20,828,152 | 20,545,757 | 98.6 |

*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/rcl/recallinfo_003.html

次に、平成 30 年度から令和 4 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 30 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 4 年度では上位 10 件を含めた平均対象台数が過去 5 年で昨年度に次いで 2 番目に少なく、上位 1 位の対象台数では、過去 5 年で最も少なかった。また、上位 10 件を除いた平均対象台数では 3 番目となる台数になっている。これは令和 2 年度、令和 3 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 30 年度～令和 4 年度）

| 項目 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | |
|--------------------------------------|----------|-------------|-------------|----------|----------------|-----------------|
| リコール届出 上位 10 件の対象 台数 (台) | 1 | 1, 249, 662 | 2, 014, 343 | 969, 800 | 956, 221 | 360, 145 |
| | 2 | 553, 870 | 1, 575, 379 | 767, 501 | 302, 097 | 339, 883 |
| | 3 | 507, 118 | 745, 372 | 624, 105 | 188, 378 | 277, 462 |
| | 4 | 461, 216 | 522, 354 | 610, 496 | 160, 435 | 259, 991 |
| | 5 | 306, 728 | 517, 316 | 456, 603 | 137, 449 | 250, 029 |
| | 6 | 298, 445 | 494, 546 | 353, 578 | 129, 469 | 247, 383 |
| | 7 | 265, 479 | 491, 345 | 343, 877 | 111, 842 | 219, 623 |
| | 8 | 235, 293 | 418, 929 | 250, 284 | 111, 611 | 196, 984 |
| | 9 | 234, 184 | 377, 654 | 210, 363 | 98, 587 | 192, 589 |
| | 10 | 232, 708 | 185, 902 | 140, 682 | 96, 560 | 118, 014 |
| 上位 10 件の 平均対象台数 (台) | 434, 470 | 734, 314 | 472, 729 | 229, 264 | 246,210 | |
| 上位 10 件が 対象台数合計 で占める割合 | 52.9% | 69.7% | 71.5% | 53.8% | 53.0% | |
| 上位 10 件を 含めた 平均対象台数 (台) | 20, 141 | 25, 384 | 17, 215 | 11, 539 | 12,140 | |
| 上位 10 件を 除いた 平均対象台数 (台) | 9, 730 | 7, 880 | 5, 035 | 5, 474 | 5,864 | |

* : 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30年度から令和4年度におけるリコール届出の対象台数の累計を令和5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41.6%となっており、国産車で40.3%、輸入車で60.4%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30年度～令和4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 | 250 | 13,427 | 34,619 | 38.8 |
| | 輸入車 | 758 | 2,747 | 4,264 | 64.4 |
| | 全体 | 1,008 | 16,174 | 38,882 | 41.6 |
| 貨物車 | 国産車 | 302 | 3,085 | 6,054 | 51.0 |
| | 輸入車 | 29 | 22 | 98 | 23.0 |
| | 全体 | 331 | 3,108 | 6,152 | 50.5 |
| 軽自動車* ³ | 国産車 | 109 | 13,641 | 31,595 | 43.2 |
| | 輸入車 | 0 | 0 | 1 | 0.0 |
| | 全体 | 109 | 13,641 | 31,596 | 43.2 |
| 二輪車* ⁴ | 国産車 | 74 | 525 | 3,365 | 15.6 |
| | 輸入車 | 95 | 279 | 596 | 46.9 |
| | 全体 | 169 | 804 | 3,961 | 20.3 |
| その他* ⁵ | 国産車 | 406 | 538 | 1,762 | 30.6 |
| | 輸入車 | 69 | 5 | 98 | 5.1 |
| | 全体 | 475 | 543 | 1,860 | 29.2 |
| 車種（用途）合計 | 国産車 | 1,141 | 31,216 | 77,394 | 40.3 |
| | 輸入車 | 951 | 3,054 | 5,057 | 60.4 |
| | 全体 | 2,092 | 34,270 | 82,451 | 41.6 |

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

*2：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会による令和5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 30 年度から令和 4 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 30 年度～令和 4 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 (%) |
|-----------|-------------|--------------|----------------------------|-----------------|
| 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 |
| R4 | 383 | 4,649 | 82,451 | 5.6 |

*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 2018 年から 2022 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（2018 年～2022 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 (%) |
|-------------------|------------|----------------|-------------------------------------|---------------------|
| 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 |
| 2022 | 932 | 30,867 | 283,401 | 10.9 |

*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 (2023 年 3 月 2 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 30 年度から令和 4 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 30 年度から令和 4 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 4 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 409 件であり、前年度の 385 件と比べて 24 件増加（対前年度比約 6.2%増）しており、5 カ年平均 420 件と比べて 11 件少なくなっている。対象台数の合計は、4,649 千台であり、前年度の 4,258 千台と比べて 392 千台増加（同約 9%増）しており、5 カ年平均 6,854 千台と比べて 2,205 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 207 件であり、前年度の 185 件と比べると 22 件増加（同約 12%増）しており、5 カ年平均 7 件と比較しても 5 件増加している。なお、対象台数は 2,832 千台であり前年度の 1,487 千台と比べると 1,345 千台増加（同約 90%増）している。軽乗用車の届出件数は 14 件であり、前年度の 14 件と比べ変わらず推移しており、対象台数は 618 千台で前年度の 1,528 千台から 909 千台減少（同約 60%減）している。また、普通・小型貨物車においては、届出件数が 50 件で前年度の 66 件と比べて 16 件減少（同約 24%減）しており、対象台数は 532 千台で前年度の 601 千台から 69 千台減少（同約 11%減）している。乗合車の届出件数は 18 件であり、前年度の 12 件と比べ 6 件増加（同約 50%増）しており、対象台数は 18 千台で前年度の 10 千台から 8 千台増加（同約 75%増）している。軽貨物車において届出件数は 10 件であり、前年度の 6 件と比べ 4 件増加（同約 67%増）しており、5 カ年平均 7 件と比較して 3 件増加している。対象台数は 513 千台で前年度の 382 千台から 131 千台増加（同約 34%増）している。特殊車の届出件数は 41 件であり、前年度の 47 件から 6 件減少（同約 13%減）しており、対象台数は 84 千台で前年度の 98 千台から 14 千台減少（同約 14%減）しており、5 カ年平均 67 千台と比べても、17 千台少なくなっている。二輪車の届出件数は 30 件であり、前年度の 37 件に比べ 7 件減少（同約 19%減）しており、対象台数 44 千台は前年度の 148 千台から 104 千台減少（同約 70%減少）している。その他の届出件数は 39 件であり、前年度の 18 件から 21 件増加（同 117%増）しており、対象台数は 8 千台で前年度の 5 千台から 3 千台増加（同約 62%増）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 188 件であり、前年度の 211 件と比べて 23 件減少（同約 11%減）しており、5 カ年平均の 231 件と比べて 43 件少なくなっている。対象台数は 4,025 千台であり、前年度の 3,958 千台と比べて 67 千台増加（同約 2%増）しているが、5 カ年平均 6,243 千台と比べて 2,219 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、国産車は変わらず減少傾向であるが、輸入車は増加に転じた。ただ、突出している車種（用途）もなく、令和 4 年度のリコール届出件数・対象台数が直近 5 年の中で 2 番目に少なく、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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 車種(用途) | | | 国産車 | | | | | | | 輸入車 | | | | | | | 全体 | | | | | | |
|-------------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | | | |
| 乗用車 | 普通・小型 | 届出件数 | (件) | 56 | 68 | 42 | 39 | 45 | 50 | 143 | 153 | 154 | 146 | 162 | 152 | 199 | 221 | 196 | 185 | 207 | 202 | | |
| | | | (%) | 21.3 | 24.6 | 19.4 | 18.5 | 23.9 | 21.7 | 79.9 | 82.3 | 82.4 | 83.9 | 73.3 | 80.0 | 45.0 | 47.8 | 48.6 | 48.1 | 50.6 | 48.0 | | |
| | | 対象台数 | (千台) | 4,398 | 4,548 | 1,015 | 1,248 | 2,219 | 2,685 | 778 | 613 | 503 | 240 | 613 | 549 | 5,175 | 5,160 | 1,518 | 1,487 | 2,832 | 3,235 | | |
| | | (%) | 60.7 | 46.0 | 16.6 | 31.5 | 55.1 | 43.0 | 79.9 | 95.0 | 98.4 | 80.0 | 98.2 | 90.0 | 63.0 | 49.0 | 23.0 | 34.9 | 60.9 | 47.2 | | | |
| | 軽 | 届出件数 | (件) | 10 | 20 | 17 | 14 | 14 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 20 | 17 | 14 | 14 | 15 | | |
| | | | (%) | 3.8 | 7.2 | 7.9 | 6.6 | 7.4 | 6.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.3 | 4.3 | 4.2 | 3.6 | 3.4 | 3.6 | | |
| 対象台数 | | (千台) | 1,581 | 3,962 | 3,419 | 1,528 | 618 | 2,222 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,581 | 3,962 | 3,419 | 1,528 | 618 | 2,222 | | | |
| | (%) | 21.8 | 40.1 | 56.1 | 38.6 | 15.4 | 35.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 19.2 | 37.6 | 51.7 | 35.9 | 13.3 | 32.4 | | | | |
| 貨物車 | 普通・小型 | 届出件数 | (件) | 81 | 74 | 50 | 64 | 33 | 60 | 4 | 4 | 2 | 2 | 17 | 6 | 85 | 78 | 52 | 66 | 50 | 66 | | |
| | | | (%) | 30.8 | 26.8 | 23.1 | 30.3 | 17.6 | 26.2 | 2.2 | 2.2 | 1.1 | 1.1 | 7.7 | 3.1 | 19.2 | 16.9 | 12.9 | 17.1 | 12.2 | 15.8 | | |
| | | 対象台数 | (千台) | 900 | 702 | 353 | 600 | 531 | 617 | 3 | 17 | 1 | 1 | 1 | 4 | 903 | 719 | 354 | 601 | 532 | 622 | | |
| | | (%) | 12.4 | 7.1 | 5.8 | 15.1 | 13.2 | 9.9 | 0.3 | 2.6 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.7 | 11.0 | 6.8 | 5.4 | 14.1 | 11.4 | 9.1 | | | |
| | 軽 | 届出件数 | (件) | 5 | 8 | 5 | 6 | 10 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 8 | 5 | 6 | 10 | 7 | | |
| | | | (%) | 1.9 | 2.9 | 2.3 | 2.8 | 5.3 | 2.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | 1.7 | 1.2 | 1.6 | 2.4 | 1.6 | | |
| 対象台数 | | (千台) | 38 | 493 | 1,108 | 382 | 513 | 507 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 493 | 1,108 | 382 | 513 | 507 | | | |
| | (%) | 0.5 | 5.0 | 18.2 | 9.6 | 12.7 | 8.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 4.7 | 16.8 | 9.0 | 11.0 | 7.4 | | | | |
| 乗合車 | 届出件数 | (件) | 18 | 25 | 16 | 10 | 17 | 17 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 19 | 25 | 18 | 12 | 18 | 18 | | | |
| | | (%) | 6.4 | 11.4 | 7.1 | 4.7 | 9.0 | 7.5 | 0.5 | 0.0 | 1.1 | 1.1 | 0.5 | 0.6 | 4.3 | 5.4 | 4.5 | 3.1 | 4.4 | 4.4 | | | |
| | 対象台数 | (千台) | 44 | 45 | 27 | 10 | 18 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44 | 45 | 27 | 10 | 18 | 29 | | | |
| | (%) | 0.4 | 0.7 | 0.7 | 0.3 | 0.4 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | 0.2 | 0.4 | 0.4 | | | | |
| 特殊車 | 届出件数 | (件) | 53 | 42 | 51 | 40 | 37 | 45 | 8 | 7 | 7 | 7 | 4 | 7 | 61 | 49 | 58 | 47 | 41 | 51 | | | |
| | | (%) | 18.9 | 19.1 | 22.7 | 19.0 | 19.7 | 19.3 | 4.2 | 3.8 | 3.9 | 4.0 | 1.8 | 3.5 | 13.8 | 10.6 | 14.4 | 12.2 | 10.0 | 12.2 | | | |
| | 対象台数 | (千台) | 85 | 37 | 28 | 97 | 84 | 66 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 85 | 38 | 29 | 98 | 84 | 67 | | | |
| | (%) | 0.8 | 0.6 | 0.7 | 2.5 | 2.1 | 1.1 | 0.0 | 0.2 | 0.6 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 1.0 | 0.4 | 0.4 | 2.3 | 1.8 | 1.0 | | | | |
| 二輪車 | 届出件数 | (件) | 20 | 12 | 20 | 22 | 13 | 17 | 22 | 18 | 19 | 15 | 17 | 18 | 42 | 30 | 39 | 37 | 30 | 36 | | | |
| | | (%) | 7.1 | 5.5 | 8.9 | 10.4 | 6.9 | 7.5 | 11.6 | 9.7 | 10.6 | 8.6 | 7.7 | 9.6 | 9.5 | 6.5 | 9.7 | 9.6 | 7.3 | 8.5 | | | |
| | 対象台数 | (千台) | 176 | 85 | 139 | 90 | 34 | 105 | 192 | 14 | 5 | 58 | 10 | 56 | 368 | 99 | 144 | 148 | 44 | 161 | | | |
| | (%) | 1.8 | 1.4 | 3.5 | 2.3 | 0.9 | 1.7 | 23.4 | 2.7 | 2.1 | 19.4 | 1.6 | 9.1 | 4.5 | 0.9 | 2.2 | 3.5 | 1.0 | 2.3 | | | | |
| その他 ^{*1} | 届出件数 | (件) | 20 | 27 | 15 | 16 | 19 | 19 | 1 | 4 | 3 | 2 | 20 | 6 | 21 | 31 | 18 | 18 | 39 | 25 | | | |
| | | (%) | 7.1 | 12.3 | 6.7 | 7.6 | 10.1 | 8.4 | 0.5 | 2.2 | 1.7 | 1.1 | 9.0 | 3.2 | 4.8 | 6.7 | 4.5 | 4.7 | 9.5 | 6.0 | | | |
| | 対象台数 | (千台) | 22 | 18 | 11 | 5 | 7 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 18 | 11 | 5 | 8 | 13 | | | |
| | (%) | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | | | | |
| 合計 ^{*2} | 届出件数 | (件) | 263 | 276 | 216 | 211 | 188 | 231 | 179 | 186 | 187 | 174 | 221 | 189 | 442 | 462 | 403 | 385 | 409 | 420 | | | |
| | | (%) | 97 | 110 | 98 | 100 | 100 | 100 | 99 | 100 | 101 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | |
| | 対象台数 | (千台) | 7,244 | 9,889 | 6,099 | 3,958 | 4,025 | 6,243 | 973 | 645 | 511 | 299 | 625 | 611 | 8,217 | 10,534 | 6,611 | 4,258 | 4,649 | 6,854 | | | |
| | (%) | 99 | 101 | 102 | 100 | 100 | 100 | 104 | 101 | 101 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | | |

*3

*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。

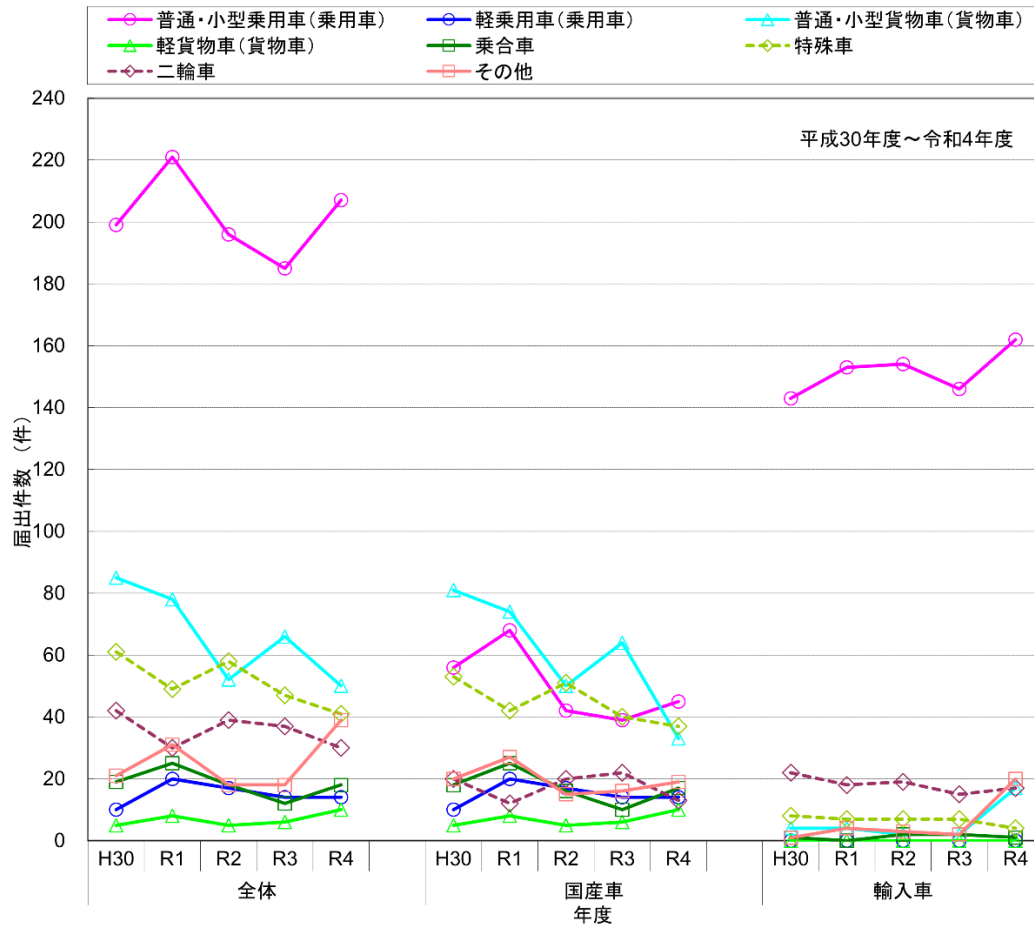


図 1-5 車種（用途）別の届出件数（平成 30 年度～令和 4 年度）

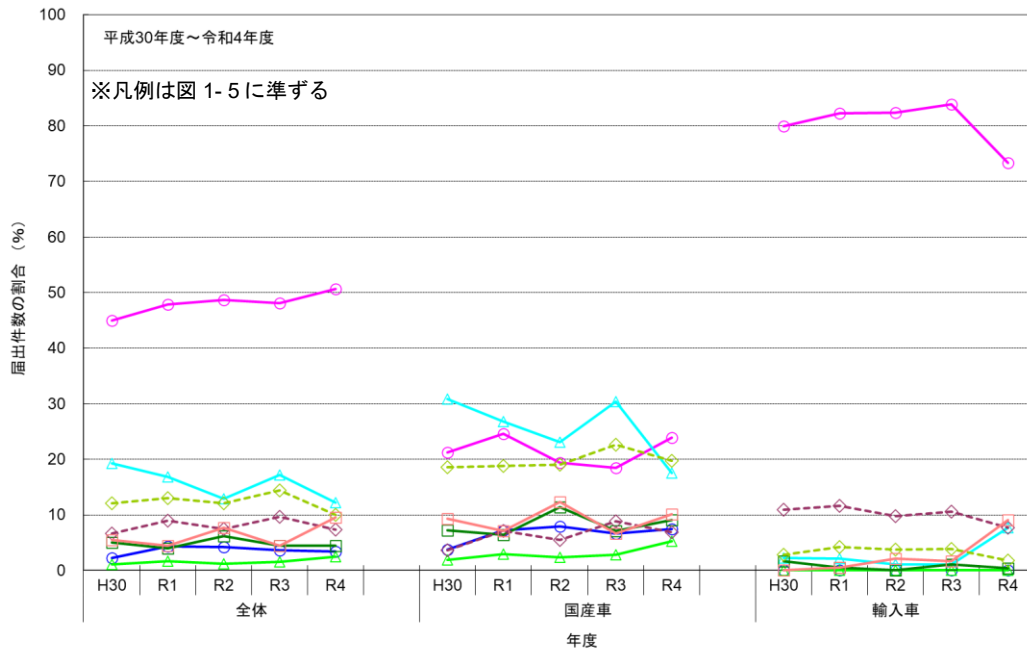


図 1-6 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 30 年度～令和 4 年度）

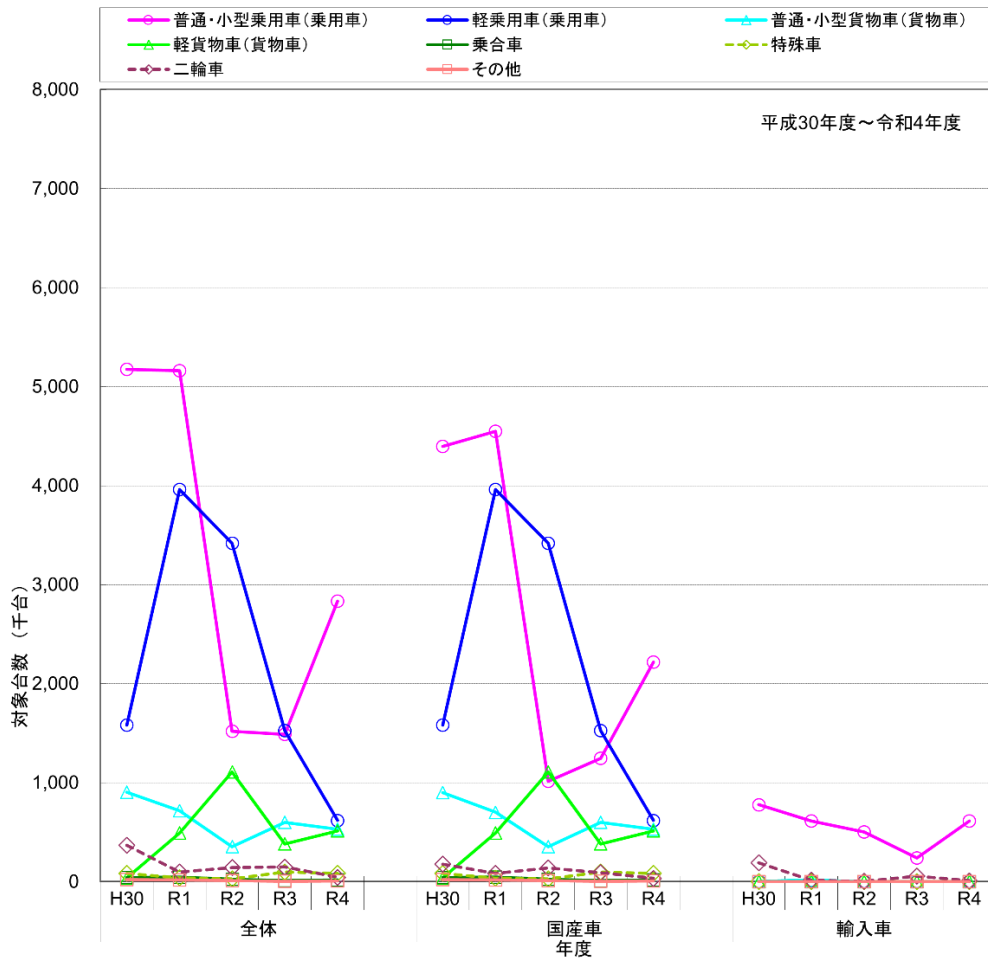


図 1-7 車種（用途）別の対象台数（平成 30 年度～令和 4 年度）

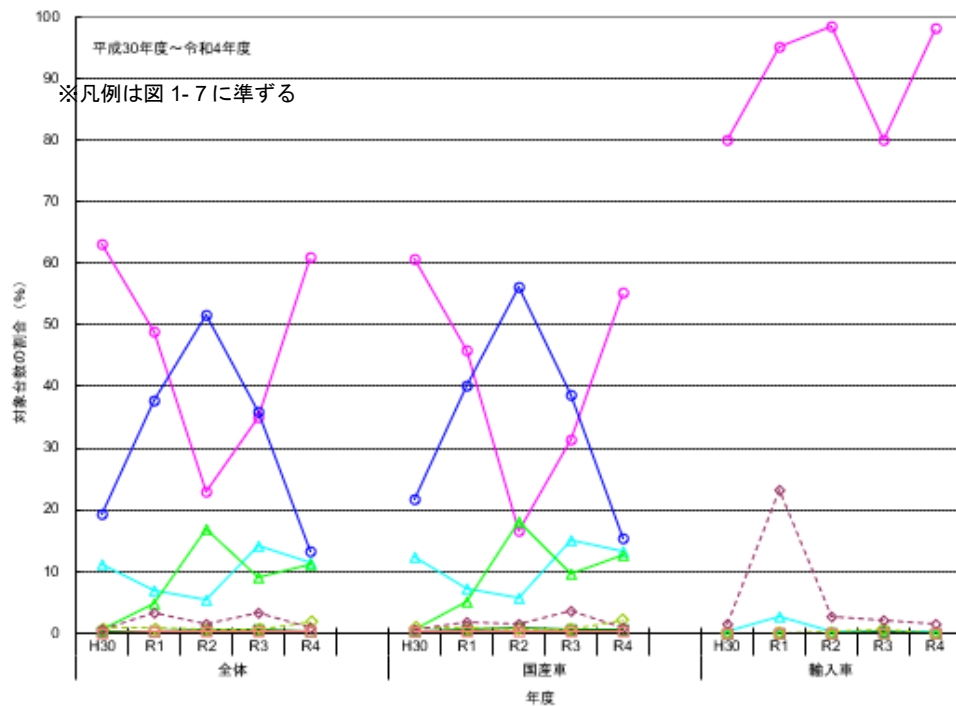


図 1-8 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 30 年度～令和 4 年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

平成 30 年度から令和 4 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 4 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 406 件であり、前年度の 394 件と比べ 12 件増加（対前年度比約 3%増）した。国産車については 187 件であり、前年度の 217 件と比べて 30 件減少（同約 14%減）しており、輸入車については 219 件で、前年度の 177 件と比べて 42 件増加（同約 24%増）している。

令和 4 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 67 件であり、前年度の 62 件から 5 件増加（同約 8%増）している。次いで多かった装置は「電気装置」であり、届出件数は 59 件で前年度の 28 件から 31 件増加（同約 111%増）している。3 番目に多かったのは「制動装置」で届出件数が 46 件であり、前年度の 43 件から 3 件増加（同約 7%増）している。4 番目は「車枠・車体」で届出件数は 35 件で、前年度の 24 件から 11 件増加（同約 46%増）している。これら上位 4 装置で合計 207 件となり届出件数の「全体」の約 51%を占めている。

令和 4 年度の国産車における装置別届出件数についてみると、「電気装置」が 27 件で最も多く、次いで「原動機」の 26 件、後には「制動装置」の 21 件、「車枠・車体」が 18 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 49%であった。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「原動機」が最も多く 41 件であり、次いで「電気装置」の 32 件、後には「制動装置」の 25 件、「車枠・車体」の 17 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 52%であった。

表 1-9 装置別の届出件数及びその割合（平成 30 年度～令和 4 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 | | | | | | |
|------------|------------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|-----|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | |
| 原動機 | 届出件数 | (件) | 43 | 33 | 28 | 30 | 26 | 32 | 18 | 29 | 44 | 32 | 41 | 33 | 61 | 62 | 72 | 62 | 67 | 65 | |
| | | (%) | 16.4 | 13.8 | 13.0 | 13.8 | 13.9 | 14.3 | 9.4 | 14.7 | 23.2 | 18.1 | 18.7 | 16.8 | 13.5 | 14.2 | 17.8 | 15.7 | 16.5 | 15.5 | |
| 動力伝達装置 | 届出件数 | (件) | 35 | 30 | 23 | 11 | 17 | 23 | 13 | 25 | 21 | 10 | 15 | 17 | 48 | 55 | 44 | 21 | 32 | 40 | |
| | | (%) | 13.4 | 12.6 | 10.7 | 5.1 | 9.1 | 10.4 | 6.8 | 12.7 | 11.1 | 5.6 | 6.8 | 8.6 | 10.6 | 12.6 | 10.9 | 5.3 | 7.9 | 9.6 | |
| 電気装置 | 届出件数 | (件) | 27 | 26 | 27 | 19 | 27 | 25 | 19 | 22 | 15 | 9 | 32 | 19 | 46 | 48 | 42 | 28 | 59 | 45 | |
| | | (%) | 10.3 | 10.9 | 12.6 | 8.8 | 14.4 | 11.3 | 9.9 | 11.2 | 7.9 | 5.1 | 14.6 | 10.0 | 10.2 | 11.0 | 10.4 | 7.1 | 14.5 | 10.6 | |
| 燃料装置 | 届出件数 | (件) | 20 | 26 | 21 | 19 | 6 | 18 | 18 | 15 | 21 | 16 | 12 | 16 | 38 | 41 | 42 | 35 | 18 | 35 | |
| | | (%) | 7.6 | 10.9 | 9.8 | 8.8 | 3.2 | 8.2 | 9.4 | 7.6 | 11.1 | 9.0 | 5.5 | 8.4 | 8.4 | 9.4 | 10.4 | 8.9 | 4.4 | 8.3 | |
| 制動装置 | 届出件数 | (件) | 23 | 32 | 18 | 22 | 21 | 23 | 18 | 14 | 16 | 21 | 25 | 19 | 41 | 46 | 34 | 43 | 46 | 42 | |
| | | (%) | 8.8 | 13.4 | 8.4 | 10.1 | 11.2 | 10.4 | 9.4 | 7.1 | 8.4 | 11.9 | 11.4 | 9.7 | 9.1 | 10.6 | 8.4 | 10.9 | 11.3 | 10.0 | |
| 車枠・車体 | 届出件数 | (件) | 28 | 15 | 15 | 18 | 18 | 19 | 12 | 11 | 17 | 6 | 17 | 13 | 40 | 26 | 32 | 24 | 35 | 31 | |
| | | (%) | 10.7 | 6.3 | 7.0 | 8.3 | 9.6 | 8.4 | 6.3 | 5.6 | 8.9 | 3.4 | 7.8 | 6.5 | 8.8 | 6.0 | 7.9 | 6.1 | 8.6 | 7.5 | |
| 灯火装置 | 届出件数 | (件) | 8 | 15 | 22 | 20 | 15 | 16 | 8 | 13 | 8 | 7 | 16 | 10 | 16 | 28 | 30 | 27 | 31 | 26 | |
| | | (%) | 3.1 | 6.3 | 10.2 | 9.2 | 8.0 | 7.1 | 4.2 | 6.6 | 4.2 | 4.0 | 7.3 | 5.3 | 3.5 | 6.4 | 7.4 | 6.9 | 7.6 | 6.3 | |
| 排出ガス発散防止装置 | 届出件数 | (件) | 16 | 10 | 12 | 15 | 8 | 12 | 20 | 2 | 8 | 6 | 5 | 8 | 36 | 12 | 20 | 21 | 13 | 20 | |
| | | (%) | 6.1 | 4.2 | 5.6 | 6.9 | 4.3 | 5.4 | 10.5 | 1.0 | 4.2 | 3.4 | 2.3 | 4.2 | 7.9 | 2.8 | 4.9 | 5.3 | 3.2 | 4.9 | |
| 走行装置 | 届出件数 | (件) | 15 | 2 | 14 | 12 | 8 | 10 | 1 | 4 | 3 | 5 | 1 | 3 | 16 | 6 | 17 | 17 | 9 | 13 | |
| | | (%) | 5.7 | 0.8 | 6.5 | 5.5 | 4.3 | 4.6 | 0.5 | 2.0 | 1.6 | 2.8 | 0.5 | 1.4 | 3.5 | 1.4 | 4.2 | 4.3 | 2.2 | 3.1 | |
| 乗車装置 | 届出件数 | (件) | 4 | 12 | 6 | 5 | 16 | 9 | 16 | 11 | 11 | 15 | 16 | 14 | 20 | 23 | 17 | 20 | 32 | 22 | |
| | | (%) | 1.5 | 5.0 | 2.8 | 2.3 | 8.6 | 3.8 | 8.4 | 5.6 | 5.8 | 8.5 | 7.3 | 7.1 | 4.4 | 5.3 | 4.2 | 5.1 | 7.9 | 5.3 | |
| かじ取装置 | 届出件数 | (件) | 6 | 4 | 8 | 10 | 4 | 6 | 8 | 12 | 6 | 5 | 9 | 8 | 14 | 16 | 14 | 15 | 13 | 14 | |
| | | (%) | 2.3 | 1.7 | 3.7 | 4.6 | 2.1 | 2.9 | 4.2 | 6.1 | 3.2 | 2.8 | 4.1 | 4.1 | 3.1 | 3.7 | 3.5 | 3.8 | 3.2 | 3.4 | |
| 緩衝装置 | 届出件数 | (件) | 4 | 4 | 8 | 5 | 3 | 5 | 5 | 3 | 2 | 14 | 9 | 7 | 9 | 7 | 10 | 19 | 12 | 11 | |
| | | (%) | 1.5 | 1.7 | 3.7 | 2.3 | 1.6 | 2.1 | 2.6 | 1.5 | 1.1 | 7.9 | 4.1 | 3.4 | 2.0 | 1.6 | 2.5 | 4.8 | 3.0 | 2.7 | |
| その他 | エアバッグ*2 | 届出件数 | (件) | 12 | 15 | 5 | 4 | 6 | 8 | 23 | 30 | 12 | 17 | 10 | 18 | 35 | 45 | 17 | 21 | 16 | 27 |
| | | | (%) | 4.6 | 6.3 | 2.3 | 1.8 | 3.2 | 3.8 | 12.0 | 15.2 | 6.3 | 9.6 | 4.6 | 9.4 | 7.7 | 10.3 | 4.2 | 5.3 | 3.9 | 6.4 |
| その他 | エアバッグ以外 | 届出件数 | (件) | 21 | 15 | 8 | 27 | 12 | 17 | 12 | 6 | 6 | 14 | 11 | 10 | 33 | 21 | 14 | 41 | 23 | 26 |
| | | | (%) | 8.0 | 6.3 | 3.7 | 12.4 | 6.4 | 7.4 | 6.3 | 3.0 | 3.2 | 7.9 | 5.0 | 5.0 | 7.3 | 4.8 | 3.5 | 10.4 | 5.7 | 6.3 |
| 合計 | 届出件数 | (件) | 262 | 239 | 215 | 217 | 187 | 224 | 191 | 197 | 190 | 177 | 219 | 195 | 453 | 436 | 405 | 394 | 406 | 419 | |
| | | (%) | 100 | 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。

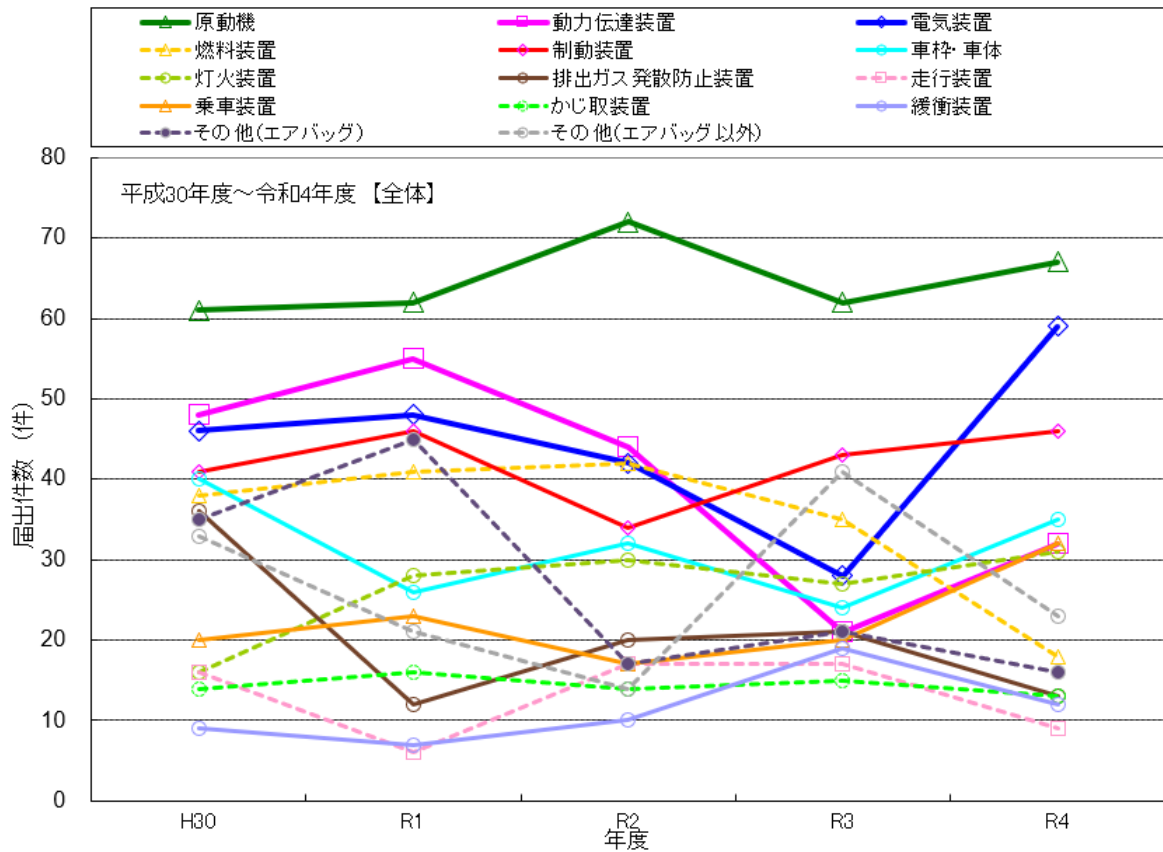


図 1-9 装置別の届出件数【全体】（平成 30 年度～令和 4 年度）

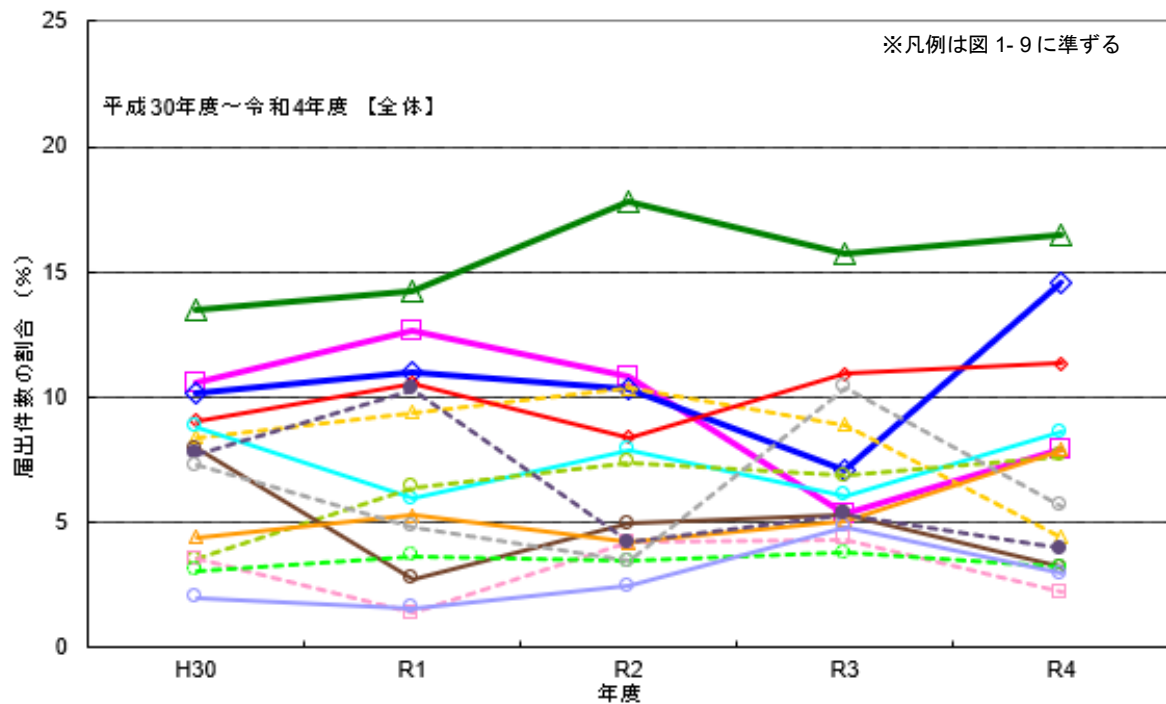


図 1-10 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 30 年度～令和 4 年度）

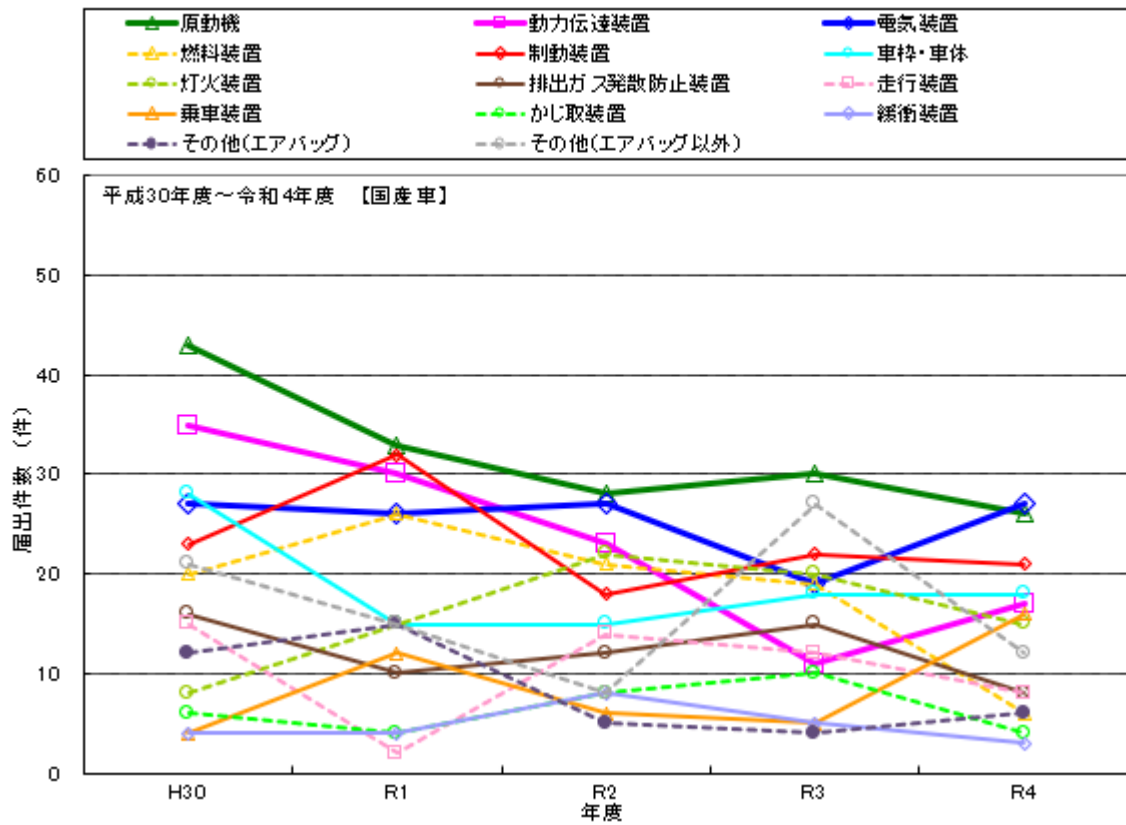


図 1-11 装置別の届出件数【国産車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

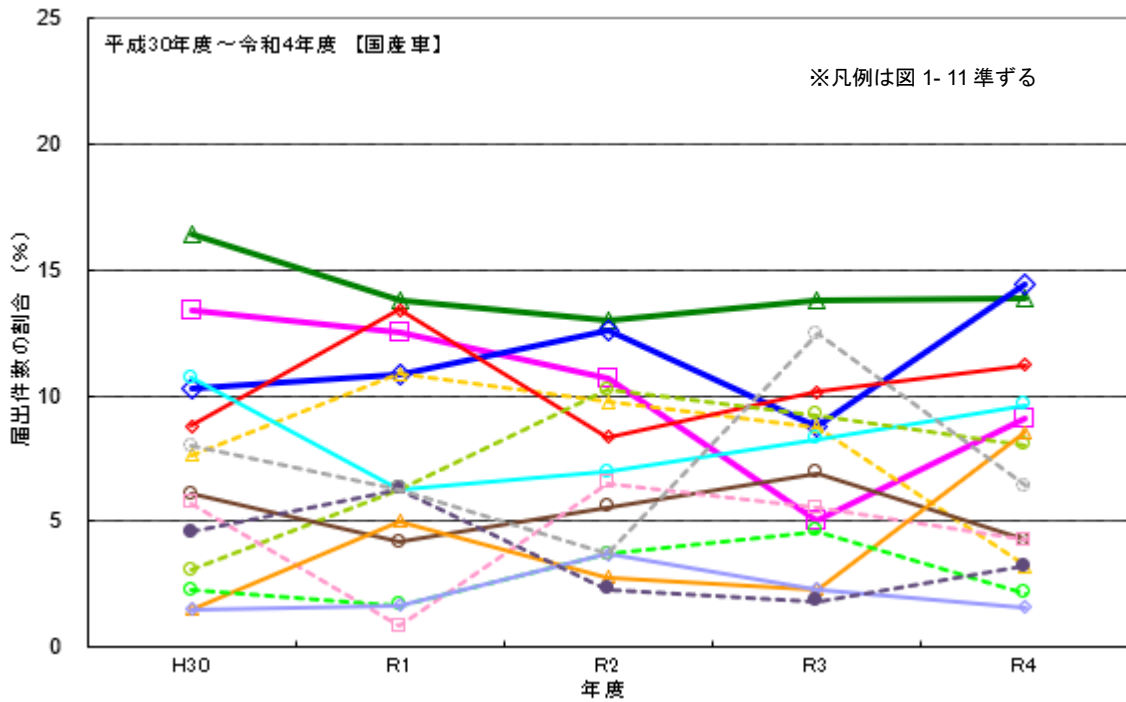


図 1-12 装置別の届出件数の割合【国産車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

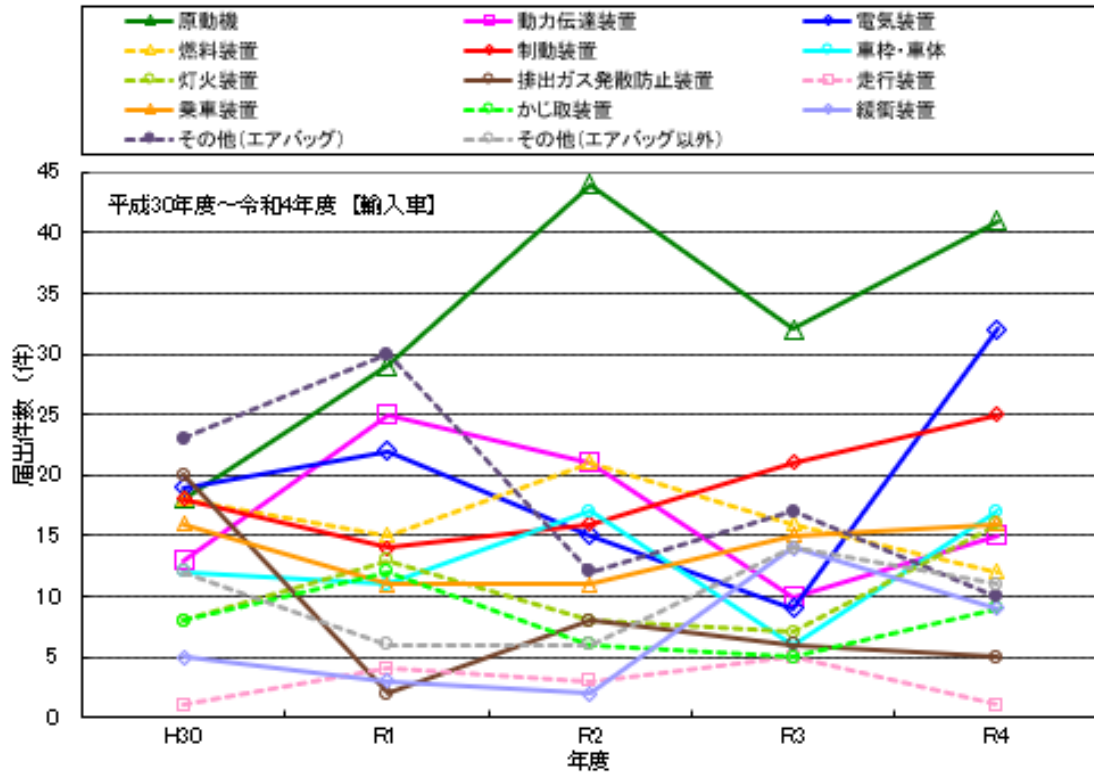


図 1-13 装置別の届出件数【輸入車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

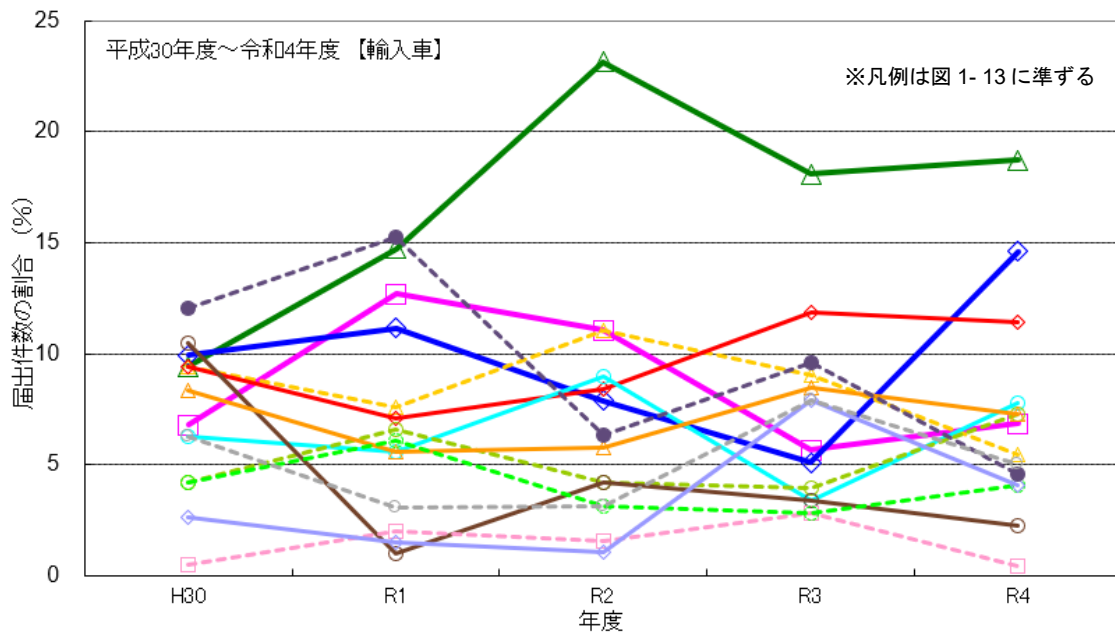


図 1-14 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

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 30 年度から令和 4 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 4 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 15 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 6 件で、前年度と比べて 1 件減少しているが、輸入車の届出件数は 9 件で、前年度と比べて 5 件増加している。

令和 4 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 15 件であり、前年度と比べて 8 件増加しており、軽乗用車の届出件数は 0 件で前年度と比べて 1 件減少した。また、普通・小型貨物車及び乗合車については 0 件どちらもであった。

続いて、対象台数についてみると、令和 4 年度の対象台数は 593 千台であり、前年度の 172 千台と比べて 421 千台増加している。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 13.1%、国産車が 14.9%及び輸入車が 2.0%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30年度～令和4年度及び5カ年平均）

| 車種(用途)別 | | | | 国産車 | | | | | | 輸入車 | | | | | | 全体 | | | | | |
|---------------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 乗用車 | 普通・小型 | 届出件数 | (件) | 5 | 5 | 3 | 3 | 6 | 4 | 1 | 4 | 3 | 4 | 9 | 4 | 6 | 9 | 6 | 7 | 15 | 9 |
| | | | (%) | 2.9 | 2.6 | 2.3 | 2.3 | 5.0 | 2.9 | 0.7 | 2.5 | 1.9 | 2.7 | 5.0 | 2.6 | 1.9 | 2.6 | 2.1 | 2.5 | 5.0 | 2.8 |
| | 対象台数 | (千台) | 1,823 | 556 | 292 | 143 | 581 | 679 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12 | 3 | 1,824 | 556 | 293 | 145 | 593 | 682 | |
| | | (%) | 26.2 | 5.7 | 4.9 | 3.8 | 14.9 | 11.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 2.0 | 0.5 | 23.6 | 5.4 | 4.6 | 3.6 | 13.1 | 10.3 | |
| | 軽 | 届出件数 | (件) | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| | | | (%) | 0.6 | 0.0 | 0.8 | 0.8 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.2 |
| 対象台数 | (千台) | 40 | 0 | 125 | 23 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 | 0 | 125 | 23 | 0 | 38 | | |
| | (%) | 0.6 | 0.0 | 2.1 | 0.6 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 1.9 | 0.6 | 0.0 | 0.6 | | |
| 貨物車 | 普通・小型 | 届出件数 | (件) | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | |
| | | | (%) | 1.2 | 0.5 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 0.3 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.3 | |
| | 対象台数 | (千台) | 6 | 1 | 0 | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | 4 | 0 | 2 | |
| | | (%) | 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 | 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 | 0.0 | 0.0 | |
| 乗合車 | 届出件数 | (件) | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| | | (%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.1 | |
| 対象台数 | (千台) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | (%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 上記車種(用途)の合計 | 届出件数 | (件) | 8 | 6 | 4 | 7 | 6 | 6 | 1 | 4 | 3 | 4 | 9 | 4 | 9 | 10 | 7 | 11 | 15 | 10 | |
| | | (%) | 4.7 | 3.1 | 3.1 | 5.3 | 5.0 | 4.1 | 0.7 | 2.5 | 1.9 | 2.7 | 5.0 | 2.6 | 2.8 | 2.8 | 2.4 | 3.9 | 5.0 | 3.4 | |
| | 対象台数 | (千台) | 1,870 | 557 | 417 | 171 | 581 | 719 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12 | 3 | 1,870 | 557 | 417 | 172 | 593 | 722 | |
| EV及びHV以外の車両を含む届出の合計 | 届出件数 | (件) | 170 | 195 | 130 | 133 | 119 | 149 | 148 | 157 | 158 | 150 | 180 | 159 | 318 | 352 | 288 | 283 | 299 | 308 | |
| | | (%) | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| | 対象台数 | (千台) | 6,961 | 9,749 | 5,921 | 3,766 | 3,899 | 6,059 | 781 | 630 | 504 | 241 | 614 | 554 | 7,741 | 10,379 | 6,426 | 4,007 | 4,513 | 6,613 | |
| | (%) | 100% | 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。

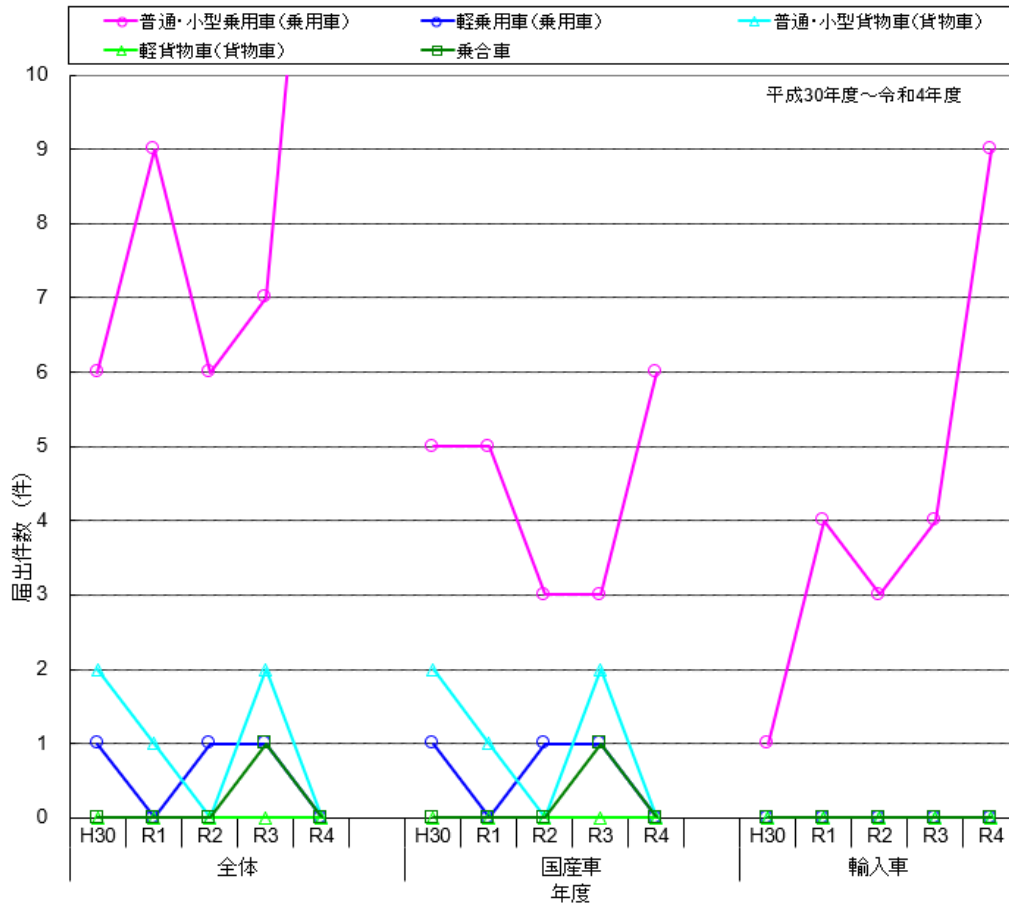


図 1-15 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数 (平成30年度～令和4年度)

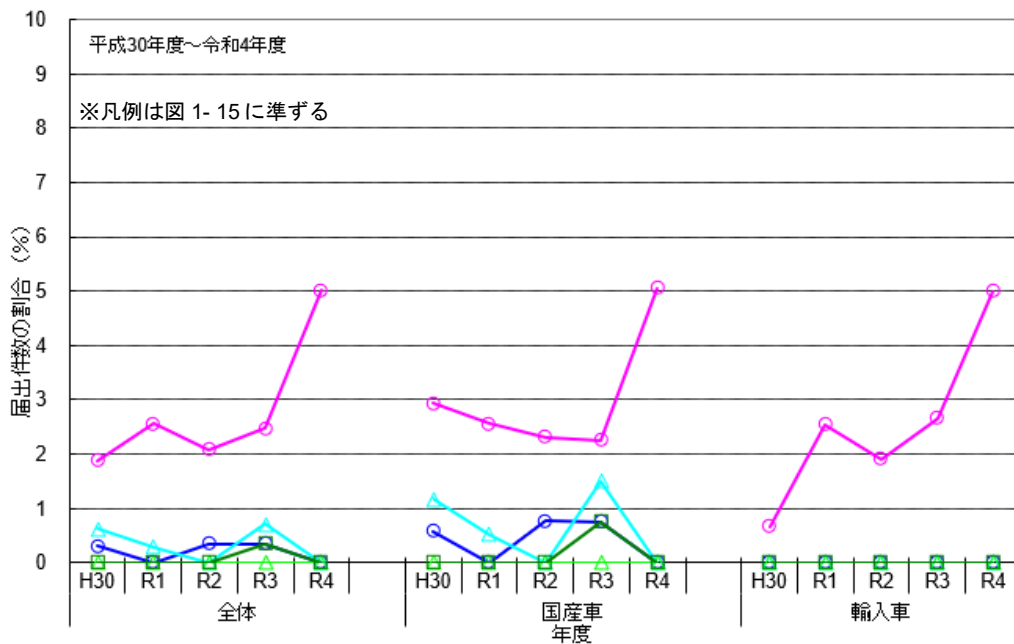


図 1-16 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数の割合 (平成30年度～令和4年度)

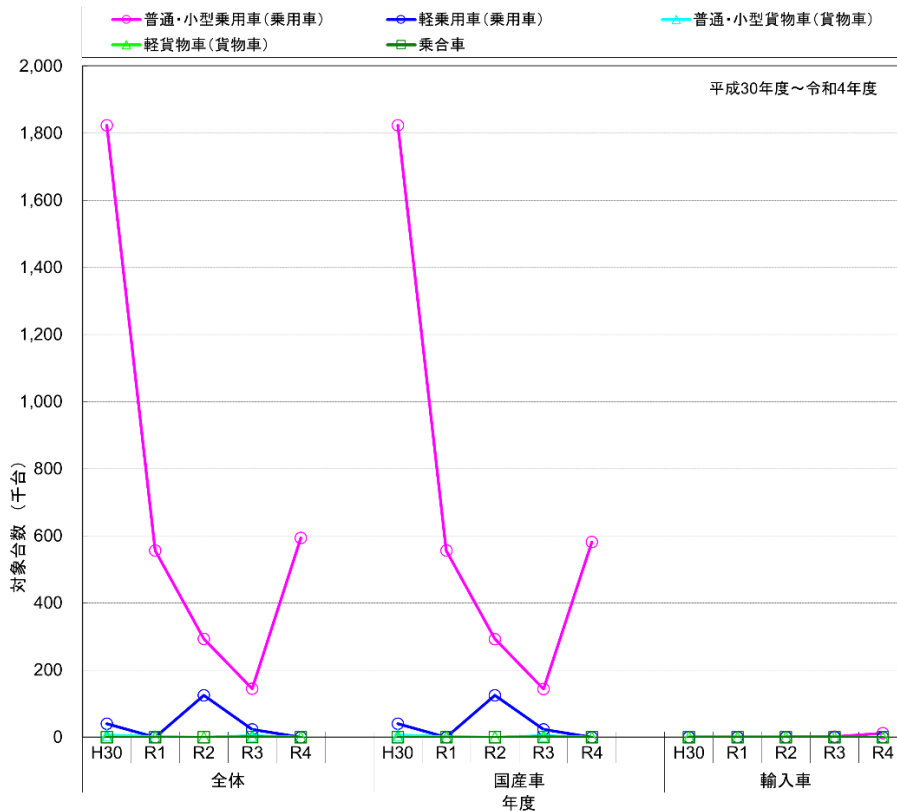


図 1-17 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数（平成30年度～令和4年度）

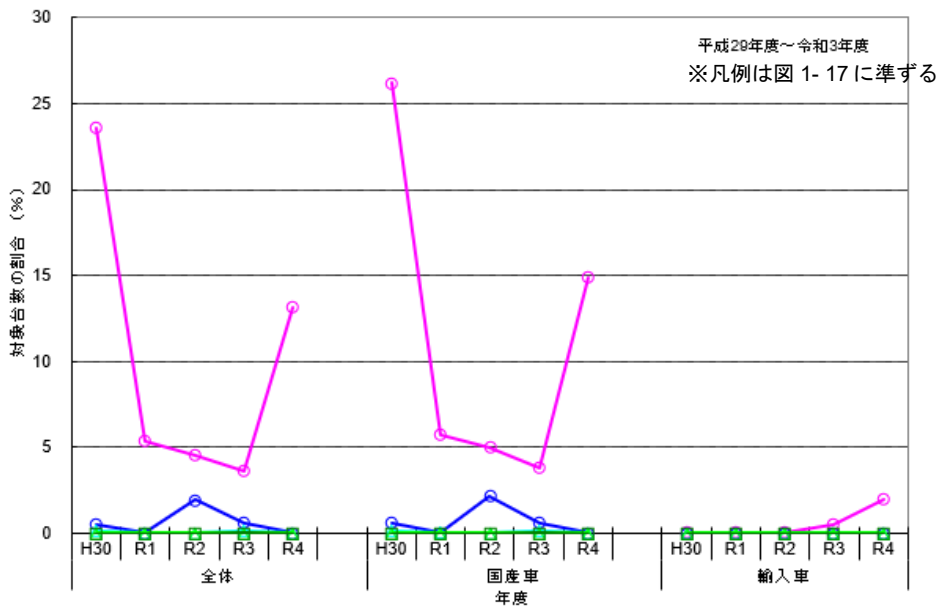


図 1-18 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数の割合（平成30年度～令和4年度）

(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30年度から令和4年度までに届出されたリ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4年度の「全体」において、「電気装置」の届出件数が一番多く13件あり、前年度の4件と比較すると9件増加している。続いて「原動機」の届出件数については2件あり、前年度の6件と比較すると4件減少している。

平成30年度から令和4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までは判断できないが、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。

国産車の届出件数は6件で前年度と比べて1件減少しており、5カ年平均と同じである。輸入車の届出件数は、9件で前年度と比べて4件増加し、5カ年平均と比べて5件多くなっている。

令和4年度において、これら2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8.6%を占め前年度と比べて2.0%増加、国産車は9.2%を占め前年度と比べて変化なく、輸入車は8.3%であり、前年度と比べて3.6%増加している。

令和1年度から令和4年度において、届出件数として増加傾向となっている。

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 30 年度～令和 4 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 | | | | | |
|-------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5 力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5 力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5 力年平均 |
| 原動機 | 届出件数 | (件) | 3 | 3 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 6 | 2 | 3 |
| | | (%) | 2.5 | 2.4 | 1.4 | 2.6 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 3.7 | 1.8 | 1.5 | 1.3 | 1.4 | 1.7 | 3.3 | 1.1 | 1.7 |
| 電気装置 | 届出件数 | (件) | 4 | 0 | 2 | 3 | 6 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 7 | 2 | 4 | 1 | 3 | 4 | 13 | 5 |
| | | (%) | 3.4 | 0.0 | 2.7 | 3.9 | 9.2 | 3.3 | 0.0 | 1.0 | 1.0 | 0.9 | 6.4 | 1.9 | 1.8 | 0.5 | 1.7 | 2.2 | 7.5 | 2.6 |
| 動力伝達装置 | 届出件数 | (件) | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | | (%) | 0.8 | 0.8 | 1.4 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.5 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.3 |
| 燃料装置 | 届出件数 | (件) | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | (%) | 0.0 | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.4 | 0.5 | 0.0 | 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 | 0.4 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| その他 (エアバッグ以外) | 届出件数 | (件) | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| | | (%) | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 2.6 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | 0.0 | 0.3 |
| 上記届出の装置の合計 | 届出件数 | (件) | 9 | 5 | 4 | 7 | 6 | 6 | 2 | 1 | 4 | 5 | 9 | 4 | 11 | 6 | 8 | 12 | 15 | 10 |
| | | (%) | 7.6 | 4.1 | 5.4 | 9.2 | 9.2 | 6.8 | 1.9 | 1.0 | 4.0 | 4.7 | 8.3 | 4.0 | 4.9 | 2.7 | 4.6 | 6.6 | 8.6 | 5.3 |
| 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) | 119 | 123 | 74 | 76 | 65 | 91 | 105 | 98 | 100 | 107 | 109 | 104 | 224 | 221 | 174 | 183 | 174 | 195 |
| | | (%) | 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。

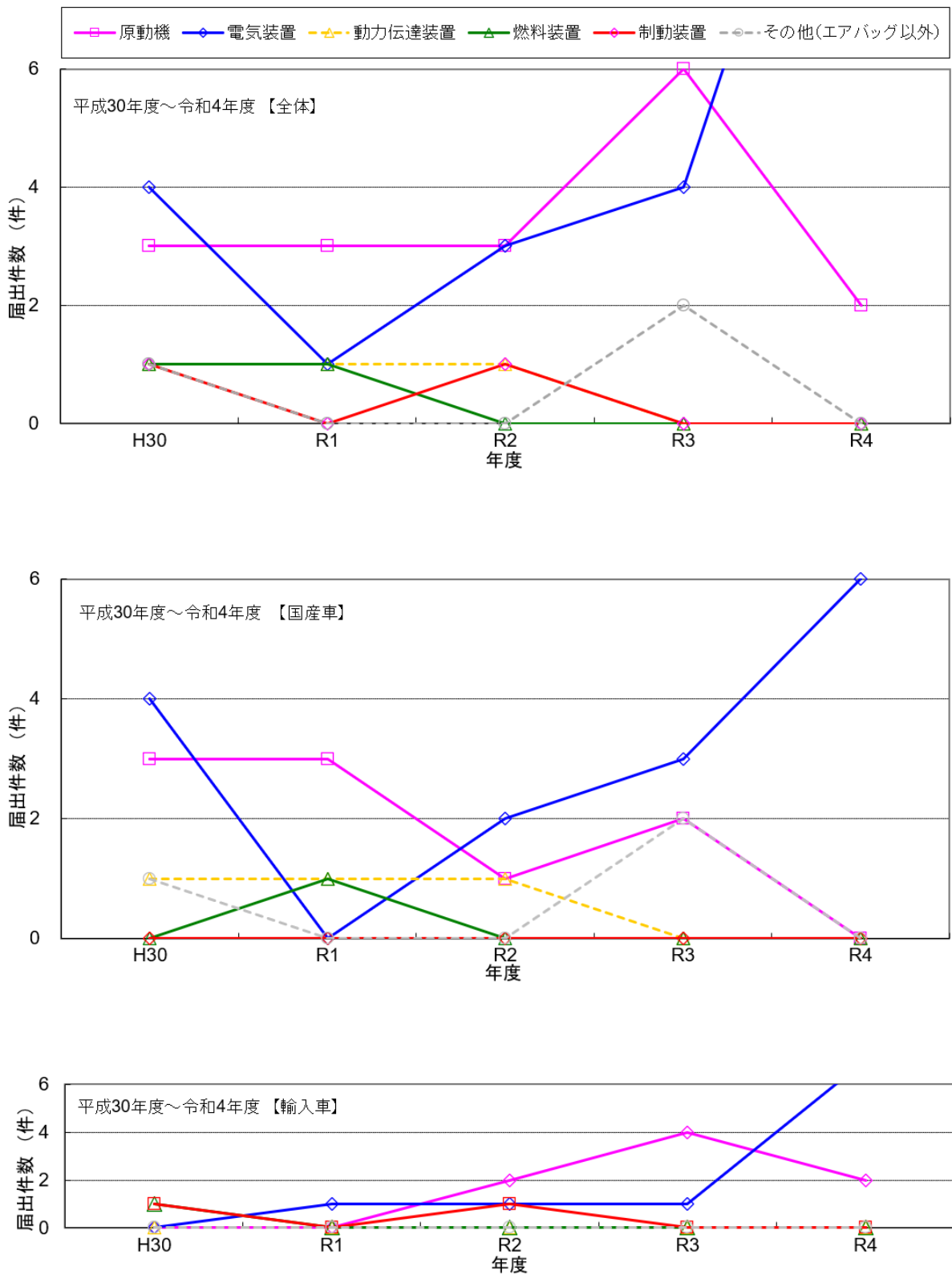


図 1-19 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数 (平成30年度～令和4年度)

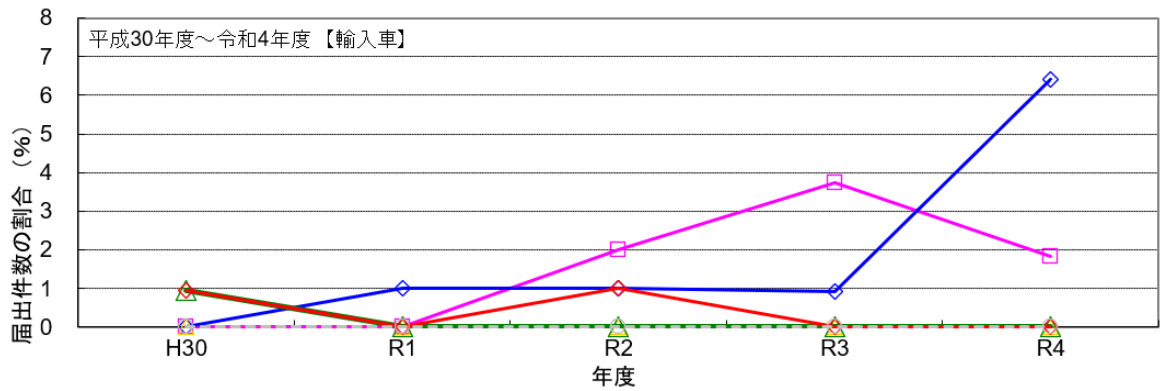
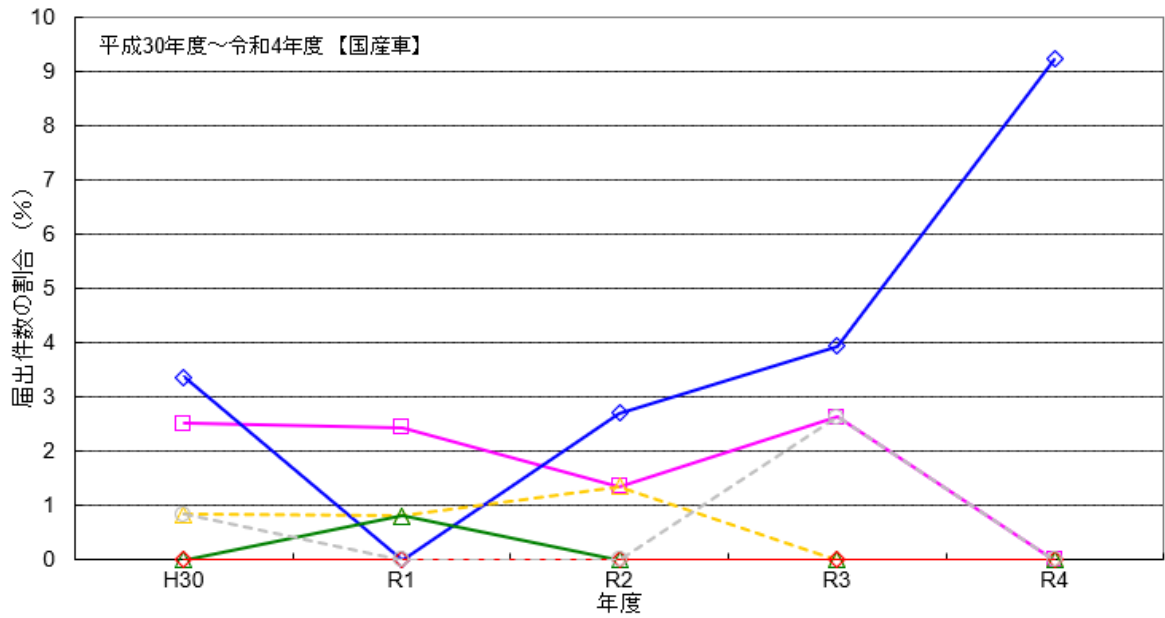
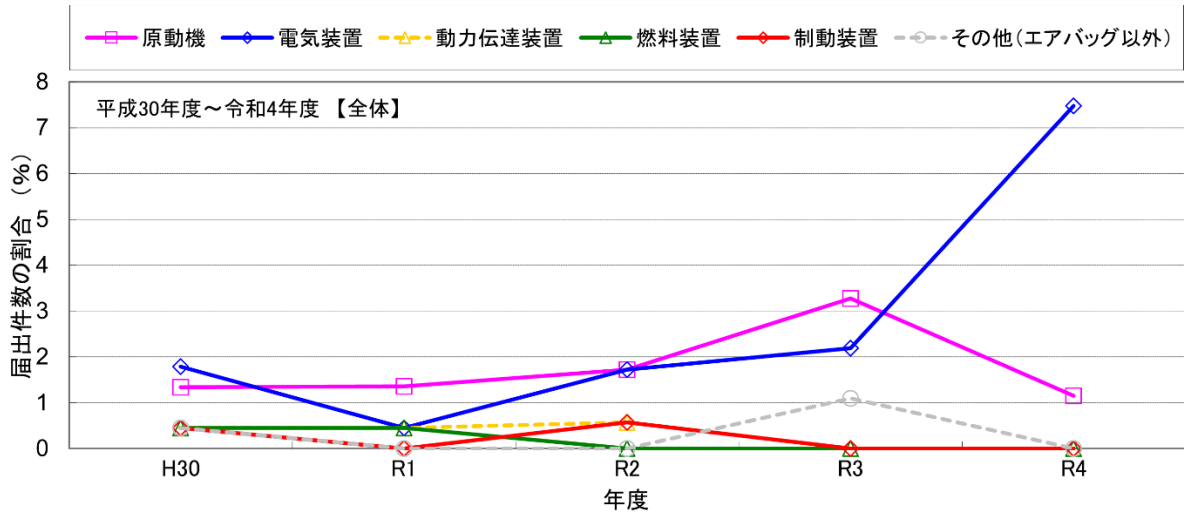


図 1-20 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合（平成30年度～令和4年度）

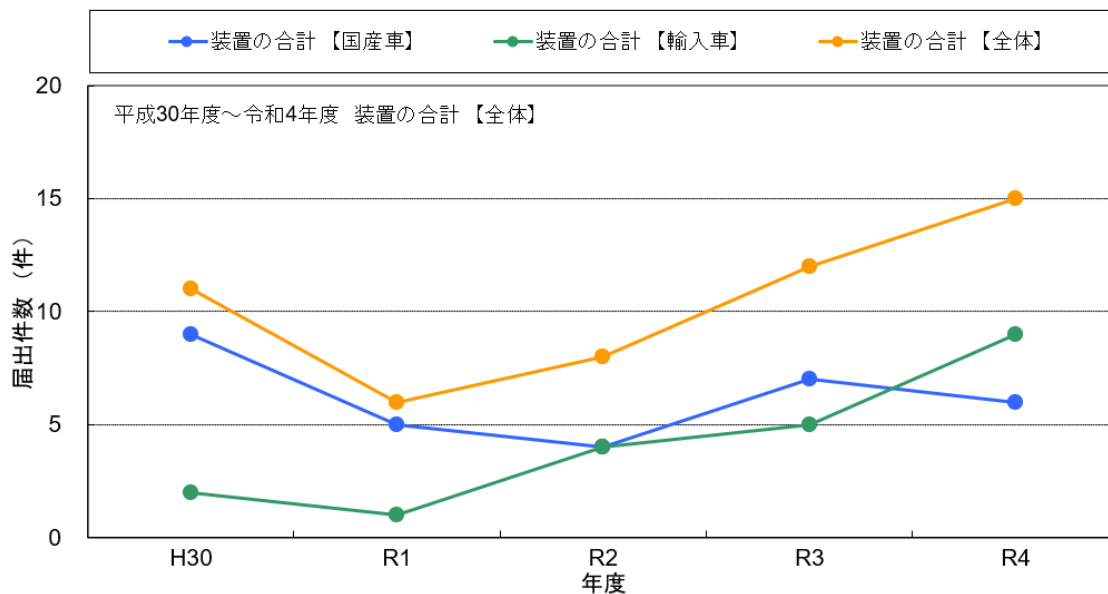


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(平成30年度～令和4年度)

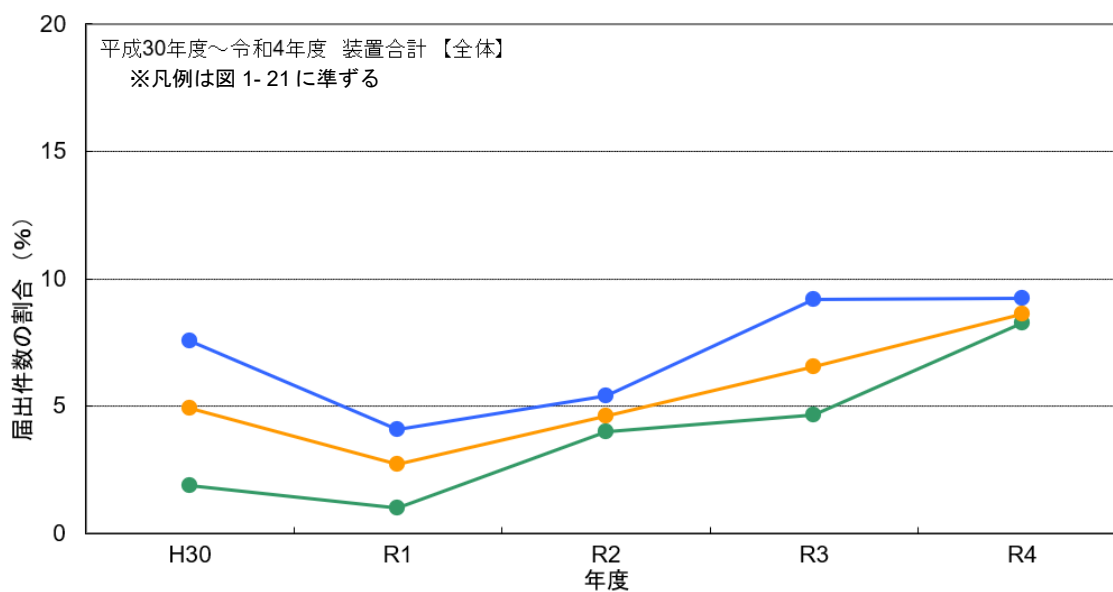


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (平成30年度～令和4年度)

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 1-23 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 30 年度から令和 4 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。

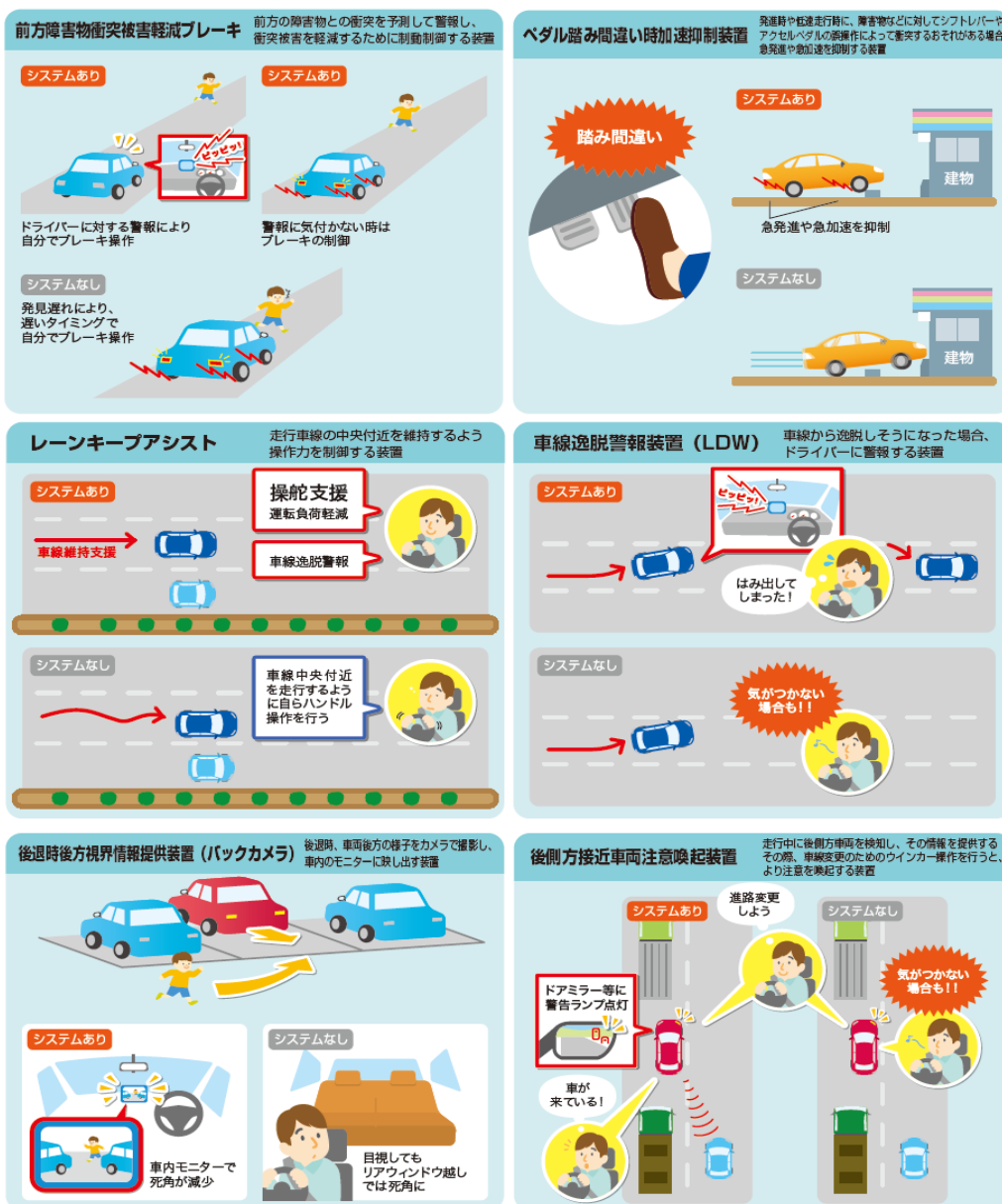


図 1-23 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/01asv/index.html#technology>

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 30 年度～令和 4 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 | | | | | |
|-----------------------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|-------|-------|-------|-----|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | |
| 衝突被害軽減ブレーキ | 届出件数(件) | 1 | 4 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | 対象台数(台) | 18,199 | 5,800 | 0 | 686 | 202,636 | 18,199 | 5,044 | 0 | 686 | 202,636 | 0 | 756 | 0 | 0 | 0 |
| レーンキープアシスト (LKA) | 届出件数(件) | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 対象台数(台) | 163 | 3,093 | 0 | 0 | 878 | 0 | 3,093 | 0 | 0 | 0 | 163 | 0 | 0 | 0 | 878 |
| ACC | 届出件数(件) | 5 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | 対象台数(台) | 31,211 | 3,274 | 353 | 5,245 | 0 | 18,199 | 0 | 0 | 5,245 | 0 | 13,012 | 3,274 | 353 | 0 | 0 |
| 車両安定性制御装置 | 届出件数(件) | 5 | 1 | 3 | 4 | 0 | 4 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 0 |
| | 対象台数(台) | 327,417 | 4,715 | 32,443 | 20,037 | 0 | 325,452 | 4,715 | 27,622 | 18,517 | 0 | 1,965 | 0 | 4,821 | 1,520 | 0 |
| 先進ライト | 届出件数(件) | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 対象台数(台) | 55 | 2 | 7,513 | 11,317 | 0 | 48 | 0 | 7,513 | 11,317 | 0 | 7 | 2 | 0 | 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) | 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 |
| 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) | 12 | 8 | 5 | 7 | 3 | 5 | 4 | 2 | 4 | 2 | 7 | 4 | 3 | 3 | 1 |
| | 対象台数(台) | 340,647 | 16,884 | 40,309 | 37,285 | 203,514 | 325,500 | 12,852 | 35,135 | 35,765 | 202,636 | 15,147 | 4,032 | 5,174 | 1,520 | 878 |

*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。

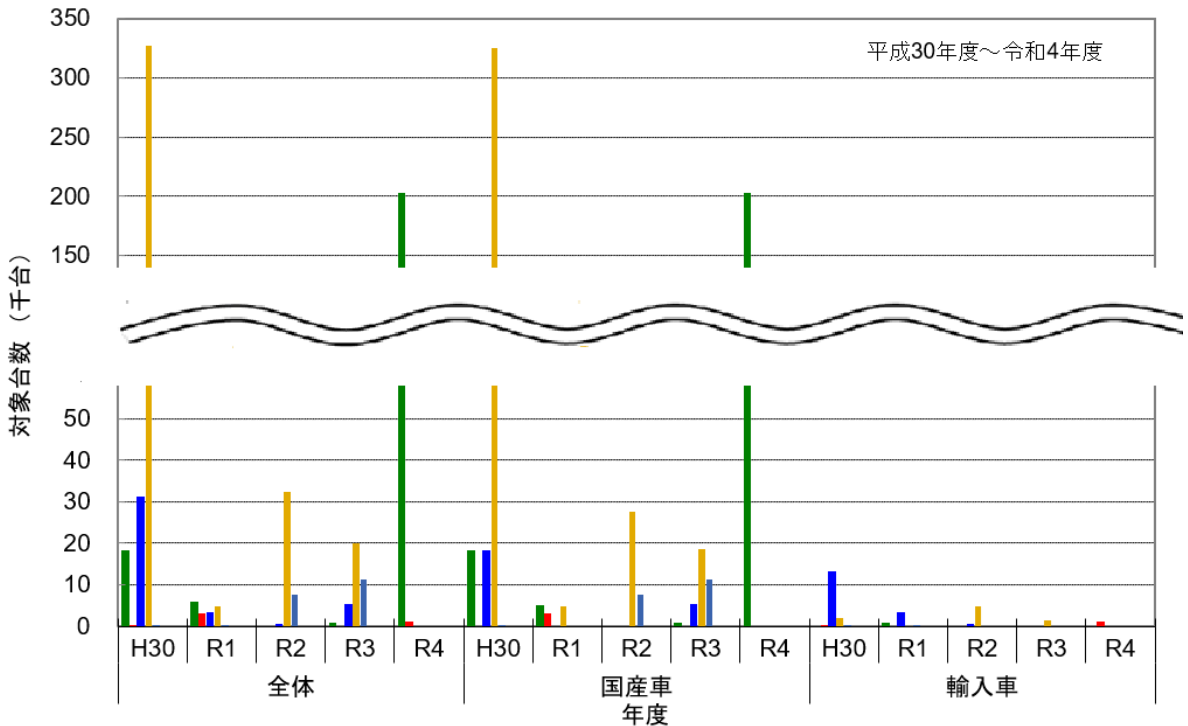
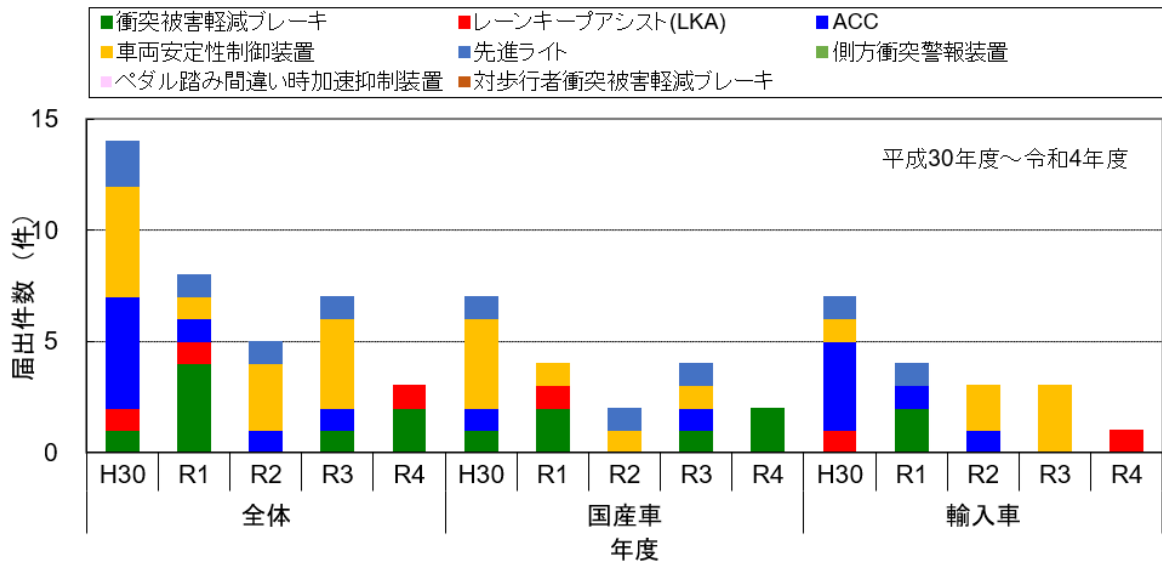




図 1-24 A S V 技術に関するリコール届出件数及び対象台数 (平成 30 年度～令和 4 年度)

平成 30 年度から令和 4 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 0～5 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 30 年度から令和 4 年度の状況

平成 30 年度から令和 4 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 30 年度～令和 4 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 |
| 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 |
| R4 | 届出件数 | 40 | 33 | 48 | 36(8) | 88 | 69(8) |
| | 対象台数 | 5,836,100 | 1,692,923 | 423,991 | 238,230 | 6,260,091 | 1,931,153 |
| 合計 | 届出件数 | 159 | 103(1) | 193 | 155(10) | 352 | 258(11) |
| | 対象台数 | 11,578,362 | 3,333,568 | 774,579 | 432,124 | 12,352,941 | 3,765,692 |

* () 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)

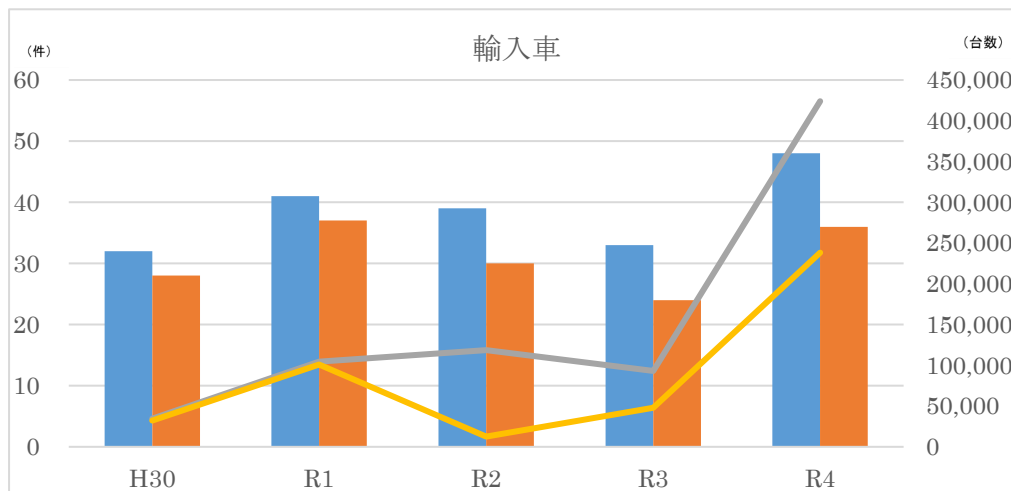
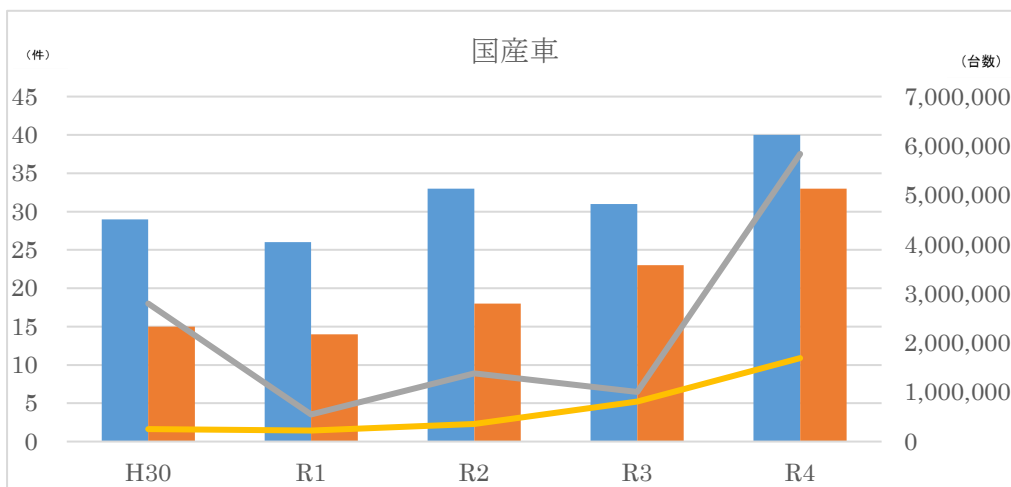
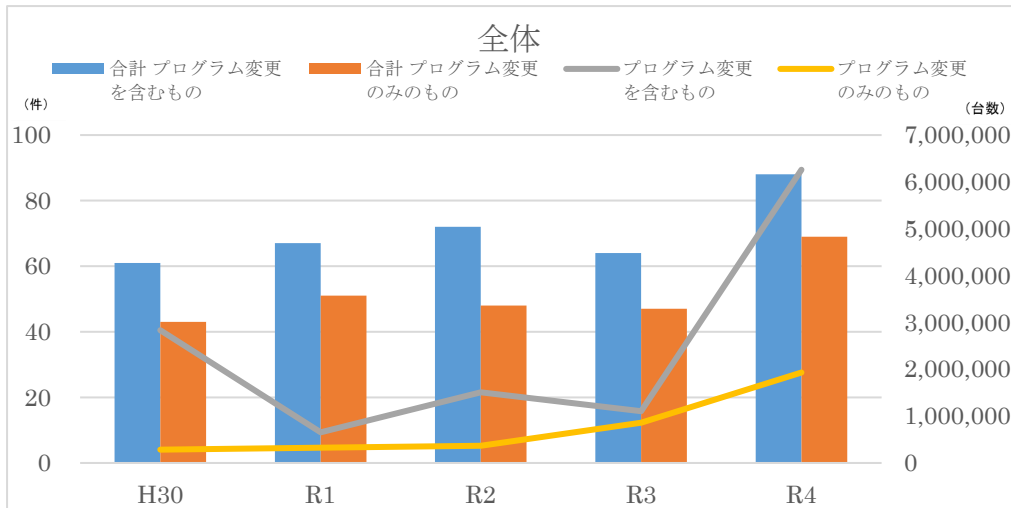


図 1-25 改善対策にプログラム変更が含まれるリコール届出件数と対象台数
(平成 30 年～令和 4 年)

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り、併せてリコール実施済ステッカーの貼付制度が廃止された。

令和 3 年度は、国産車では 1 件、輸入車では 2 件あり、令和 4 年度に国産車では無かったが、輸入車で 8 件の届出があった。そのため、年々 OTA による届出件数が増えている。

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30年度から令和4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30年度から令和4年度及び5カ年平均の各届出件数及びその割合を「全体」は図2-1に、国産車は図2-2に、輸入車は図2-3にそれぞれ示す。

表2-1 不具合発生原因の区分・項目・分類

| 区 分 | 項 目 | 分 類 |
|---------|--|--------------|
| 設 計 | 性 能 | 量製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 | 作業員のミス |
| | | 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4年度末現在）のもの | |

「全体」を表す図 2-1 をみると、令和 4 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 401 件で前年度と比べて 15 件増加しており、5 カ年平均と比べると 20 件少なくなっていた。そのうち、「設計」に区分されるものが 251 件で、前年度と比べると 37 件増加しており、5 カ年平均と比べても 12 件多くなっている。また、「製造」に区分されるものは 136 件であり、前年度に比べ 30 件減少しており、5 カ年平均と比べても 24 件少なくなっている。届出件数割合の 5 カ年平均をみると「設計」約 56%、「製造」約 38%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 30 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、令和 3 年度に引き続き「設計自体」の 138 件で前年度と比べて 6 件減少しており、5 カ年平均と比べると 14 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 64 件で最も多い。平成 30 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 年度に引き続き令和 4 年度においても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。ただ、「評価基準の甘さ」は、減少したとはいえ「設計」に区分されるもので 2 番目に多い項目を維持している。「製造」に区分されるものについて、最も多い項目は「作業工程」115 件であり、前年度に比べ 11 件減少し、5 カ年平均と比較しても 10 件少なくなっている。「作業工程」に該当する分類では「製造工程不適切」が 58 件と最も多く、前年度から 22 件増加しており、5 カ年平均の届出件数でも「製造工程不適切」の割合が最も高く 10.5%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 4 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 186 件で前年度と比べて 26 件減少しており、5 カ年平均と比べても 39 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 130 件で、前年度と比べて 10 件減少しており、5 カ年平均と比べても 14 件少ない。「製造」区分に該当するものは 49 件で、前年度と比べて 21 件減少しており、5 カ年平均と比べても 21 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 64%、「製造」約 26%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 81 件で、前年度と比べて 16 減少加しており、5 カ年平均と比べても 12 少なくなっている。「設計自体」項目中の分類については、「評価基準の甘さ」が 36 件、「図面等の不備」が 12 件、「プログラムミス」が 33 件で、「評価基準の甘さ」が一番多い。「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 35 件であり、前年度の 52 件と比べ 17 件少なくなっている。「作業工程」に該当する分類では全体と同じく「製造工程不適切」が 15 件で最も多くなっており、前年度の 14 件と比較すると、1 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 4 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 215 件で前年度から 41 件増加しており、5 カ年平均と比べると 19 件多い。そのうち、「設計」区分に該当するものは 121 件で、前年度と比べて 47 件増加しており、5 カ年平均と比べても 27 件多い。「製造」に該当するものは 87 件で、前年度と比べて 9 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。輸入車における届出件数割合を5カ年平均で見ると、「設計」48.2%、「製造」45.7%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57件となり、前年度と比べると10件増加している。「設計自体」項目中の分類では「プログラムミス」が31件で最も多くなっている。また、「耐久性」項目中の「開発評価の不備」は、31件で前年度の21件から10件増加しており、「設計」に該当する項目で「プログラムミス」と同じ件数となっている。「製造」に該当するもので最も多いものは、こちらも全体と同じく「作業工程」の80件で前年度と比べると6件増加しており、5カ年平均より6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43件で最も多くなっており、次いで「作業員のミス」が19件となっている。

これらのことから、令和4年度については「設計」を原因とする届出が大きく増加したものの、「製造」を原因とする届出が大きく減少したため、総届出件数では例年と変わらないことにつながっていることが分かる。

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

全体

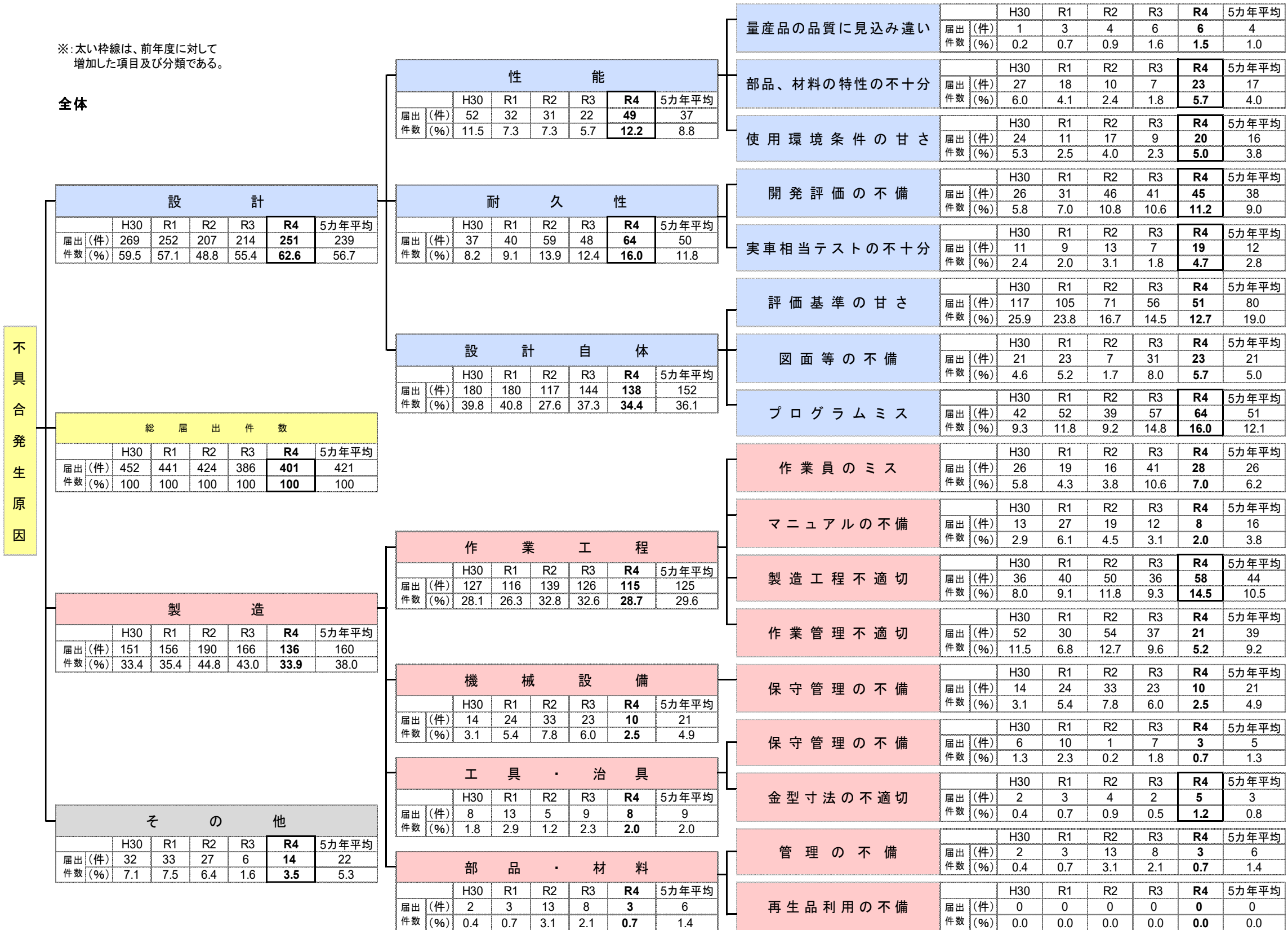


図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均)

※: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 | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 173 | 153 | 125 | 140 | 130 | 144 |
| 届出(%) | 66.3 | 64.0 | 55.1 | 66.0 | 69.9 | 64.1 |

| 総 届 出 件 数 | | | | | | |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 261 | 239 | 227 | 212 | 186 | 225 |
| 届出(%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

| 製 造 | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 74 | 71 | 88 | 70 | 49 | 70 |
| 届出(%) | 28.4 | 29.7 | 38.8 | 33.0 | 26.3 | 31.3 |

| そ の 他 | | | | | | |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 14 | 15 | 14 | 2 | 7 | 10 |
| 届出(%) | 5.4 | 6.3 | 6.2 | 0.9 | 3.8 | 4.6 |

| 性 能 | | | | | | |
|-------|------|------|-----|-----|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 29 | 24 | 21 | 16 | 23 | 23 |
| 届出(%) | 11.1 | 10.0 | 9.3 | 7.5 | 12.4 | 10.0 |

| 耐 久 性 | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 29 | 24 | 36 | 27 | 26 | 28 |
| 届出(%) | 11.1 | 10.0 | 15.9 | 12.7 | 14 | 12.6 |

| 設 計 自 体 | | | | | | |
|---------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 115 | 105 | 68 | 97 | 81 | 93 |
| 届出(%) | 44.1 | 43.9 | 30.0 | 45.8 | 43.5 | 41.4 |

| 作 業 工 程 | | | | | | |
|---------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 59 | 48 | 57 | 52 | 35 | 50 |
| 届出(%) | 22.6 | 20.1 | 25.1 | 24.5 | 18.8 | 22.3 |

| 機 械 設 備 | | | | | | |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 7 | 12 | 18 | 6 | 8 | 10 |
| 届出(%) | 2.7 | 5.0 | 7.9 | 2.8 | 4.3 | 4.5 |

| 工 具 ・ 治 具 | | | | | | |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 6 | 9 | 3 | 7 | 5 | 6 |
| 届出(%) | 2.3 | 3.8 | 1.3 | 3.3 | 2.7 | 2.7 |

| 部 品 ・ 材 料 | | | | | | |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 届出(件) | 2 | 2 | 10 | 5 | 1 | 4 |
| 届出(%) | 0.8 | 0.8 | 4.4 | 2.4 | 0.5 | 1.8 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 量製品の品質に見込み違い | 届出(件) | 1 | 3 | 4 | 5 | 4 | 3 |
| | 届出(%) | 0.4 | 1.3 | 1.8 | 2.4 | 2.2 | 1.5 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 部品、材料の特性の不十分 | 届出(件) | 13 | 12 | 6 | 6 | 12 | 10 |
| | 届出(%) | 5.0 | 5.0 | 2.6 | 2.8 | 6.5 | 4.4 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|-----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 使用環境条件の甘さ | 届出(件) | 15 | 9 | 11 | 5 | 7 | 9 |
| | 届出(%) | 5.7 | 3.8 | 4.8 | 2.4 | 3.8 | 4.2 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|---------|-------|-----|-----|------|-----|-----|-------|
| 開発評価の不備 | 届出(件) | 21 | 18 | 24 | 20 | 14 | 19 |
| | 届出(%) | 8.0 | 7.5 | 10.6 | 9.4 | 7.5 | 8.6 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|-------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 実車相当テストの不十分 | 届出(件) | 8 | 6 | 12 | 7 | 12 | 9 |
| | 届出(%) | 3.1 | 2.5 | 5.3 | 3.3 | 6.5 | 4.0 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|---------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| 評価基準の甘さ | 届出(件) | 78 | 66 | 40 | 41 | 36 | 52 |
| | 届出(%) | 29.9 | 27.6 | 17.6 | 19.3 | 19.4 | 23.2 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------|-------|-----|-----|-----|------|-----|-------|
| 図面等の不備 | 届出(件) | 18 | 18 | 7 | 28 | 12 | 17 |
| | 届出(%) | 6.9 | 7.5 | 3.1 | 13.2 | 6.5 | 7.4 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|---------|-------|-----|-----|-----|------|------|-------|
| プログラムミス | 届出(件) | 19 | 21 | 21 | 28 | 33 | 24 |
| | 届出(%) | 7.3 | 8.8 | 9.3 | 13.2 | 17.7 | 10.8 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 作業員のミス | 届出(件) | 13 | 10 | 8 | 19 | 9 | 12 |
| | 届出(%) | 5.0 | 4.2 | 3.5 | 9.0 | 4.8 | 5.2 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| マニュアルの不備 | 届出(件) | 10 | 8 | 10 | 6 | 5 | 8 |
| | 届出(%) | 3.8 | 3.3 | 4.4 | 2.8 | 2.7 | 3.5 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|---------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 製造工程不適切 | 届出(件) | 14 | 16 | 17 | 14 | 15 | 15 |
| | 届出(%) | 5.4 | 6.7 | 7.5 | 6.6 | 8.1 | 6.8 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|---------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 作業管理不適切 | 届出(件) | 22 | 14 | 22 | 13 | 6 | 15 |
| | 届出(%) | 8.4 | 5.9 | 9.7 | 6.1 | 3.2 | 6.8 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|---------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 保守管理の不備 | 届出(件) | 7 | 12 | 18 | 6 | 8 | 10 |
| | 届出(%) | 2.7 | 5.0 | 7.9 | 2.8 | 4.3 | 4.5 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|---------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 保守管理の不備 | 届出(件) | 4 | 7 | 0 | 5 | 1 | 3 |
| | 届出(%) | 1.5 | 2.9 | 0.0 | 2.4 | 0.5 | 1.5 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 金型寸法の不適切 | 届出(件) | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 |
| | 届出(%) | 0.8 | 0.8 | 1.3 | 0.9 | 2.2 | 1.2 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 管理の不備 | 届出(件) | 2 | 2 | 10 | 5 | 1 | 4 |
| | 届出(%) | 0.8 | 0.8 | 4.4 | 2.4 | 0.5 | 1.8 |

| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 再生品利用の不備 | 届出(件) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 届出(%) | 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 30 年度～令和 4 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 | | | | | | |
|--------------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 96 | 99 | 82 | 74 | 121 | 94 |
| 届出 件数 (%) | 50.3 | 49.0 | 41.6 | 42.5 | 56.3 | 48.2 |

| 総 届 出 件 数 | | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 191 | 202 | 197 | 174 | 215 | 196 |
| 届出 件数 (%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

| 製 造 | | | | | | |
|--------------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 77 | 85 | 102 | 96 | 87 | 89 |
| 届出 件数 (%) | 40.3 | 42.1 | 51.8 | 55.2 | 40.5 | 45.7 |

| そ の 他 | | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 18 | 18 | 13 | 4 | 7 | 12 |
| 届出 件数 (%) | 9.4 | 8.9 | 6.6 | 2.3 | 3.3 | 6.1 |

| 性 能 | | | | | | |
|--------------|------|-----|-----|-----|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 23 | 8 | 10 | 6 | 26 | 15 |
| 届出 件数 (%) | 12.0 | 4.0 | 5.1 | 3.4 | 12.1 | 7.5 |

| 耐 久 性 | | | | | | |
|--------------|-----|-----|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 8 | 16 | 23 | 21 | 38 | 21 |
| 届出 件数 (%) | 4.2 | 7.9 | 11.7 | 12.1 | 17.7 | 10.8 |

| 設 計 自 体 | | | | | | |
|--------------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 65 | 75 | 49 | 47 | 57 | 59 |
| 届出 件数 (%) | 34.0 | 37.1 | 24.9 | 27.0 | 26.5 | 29.9 |

| 作 業 工 程 | | | | | | |
|--------------|------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 68 | 68 | 82 | 74 | 80 | 74 |
| 届出 件数 (%) | 35.6 | 33.7 | 41.6 | 42.5 | 37.2 | 38.0 |

| 機 械 設 備 | | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 7 | 12 | 15 | 17 | 2 | 11 |
| 届出 件数 (%) | 3.7 | 5.9 | 7.6 | 9.8 | 0.9 | 5.4 |

| 工 具 ・ 治 具 | | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| 届出 件数 (%) | 1.0 | 2.0 | 1.0 | 1.1 | 1.4 | 1.3 |

| 部 品 ・ 材 料 | | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 届出 件数 (件) | 0 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| 届出 件数 (%) | 0.0 | 0.5 | 1.5 | 1.7 | 0.9 | 0.9 |

| | | | | | | | |
|--------------|--------------|------|------|------|------|------|-------|
| 量産品の品質に見込み違い | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 0.9 | 0.3 |
| 部品、材料の特性の不十分 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 7.3 | 3.0 | 2.0 | 0.6 | 5.1 | 3.7 |
| 使用環境条件の甘さ | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 4.7 | 1.0 | 3.0 | 2.3 | 6.0 | 3.5 |
| 開発評価の不備 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 2.6 | 6.4 | 11.2 | 12.1 | 14.4 | 9.4 |
| 実車相当テストの不十分 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 1.6 | 1.5 | 0.5 | 0.0 | 3.3 | 1.4 |
| 評価基準の甘さ | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 20.4 | 19.3 | 15.7 | 8.6 | 7.0 | 14.2 |
| 図面等の不備 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 1.6 | 2.5 | 0.0 | 1.7 | 5.1 | 2.2 |
| プログラムミス | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 12.0 | 15.3 | 9.1 | 16.7 | 14.4 | 13.5 |
| 作業員のミス | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 6.8 | 4.5 | 4.1 | 12.6 | 8.8 | 7.3 |
| マニュアルの不備 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 1.6 | 9.4 | 4.6 | 3.4 | 1.4 | 4.1 |
| 製造工程不適切 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 11.5 | 11.9 | 16.8 | 12.6 | 20.0 | 14.7 |
| 作業管理不適切 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 15.7 | 7.9 | 16.2 | 13.8 | 7.0 | 12.0 |
| 保守管理の不備 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 3.7 | 5.9 | 7.6 | 9.8 | 0.9 | 5.4 |
| 保守管理の不備 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 1.0 | 1.5 | 0.5 | 1.1 | 0.9 | 1.0 |
| 金型寸法の不適切 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 0.5 | 0.3 |
| 管理の不備 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 件数 (%) | 0.0 | 0.5 | 1.5 | 1.7 | 0.9 | 0.9 |
| 再生品利用の不備 | 届出 件数 (件) | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| | 届出 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 30 年度～令和 4 年度及び 5 カ年平均)

2.2 設計及び製造に区分した場合の装置別のリコール届出件数及びその割合

(1) 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合

平成30年度から令和4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4年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機が44件で最も多くなっており、前年度の35件からは件増加している。原動機については、5カ年平均においても42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電気装置の41件であり、前年度の19件から22件増加している。電気装置については、5カ年平均においても31件であり2番目に多い。動力伝達装置については19件で前年度の11件から8件増加しており、同じく5カ年平均で3番目に多い。各装置の合計については251件であり、前年度の214件から37件増加している。

国産車を示す表2-3を見ると、令和4年度において電気装置の届出件数が20件と最も多く、前年度の17件から3件増加し、5カ年平均と比べると1件少なくなっている。次いで多かったのは原動機の18件だが、前年度23件からは5件減少し、5カ年平均の24件と比べても6件少ない。5カ年平均では全体と同じく原動機が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。灯火装置の届出件数は14件で前年度と比べて2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130件で前年度の140件から10件減少している。

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4年度においても最も多い26件となっている。2番目に多い装置は電気装置の21件であり、前年度の2件から19件増加している。次いで多い装置が制動装置であり、20件で前年度から9件増加している。5カ年平均においても電気装置、制動装置と続いている。各装置の合計は121件で前年度の74件から47件増加している。

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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均)

| 装置名 | 届出件数及びその割合 | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------------|------------|-----|------|------|------|------|-------------|-------|
| 原動機 | 件数 | (件) | 46 | 41 | 43 | 35 | 44 | 42 |
| | | (%) | 17 | 16.3 | 20.8 | 16.4 | 17.5 | 17.5 |
| 電気装置 | 件数 | (件) | 33 | 36 | 28 | 19 | 41 | 31 |
| | | (%) | 12.3 | 14.3 | 13.5 | 8.9 | 16.3 | 13.2 |
| 動力伝達装置 | 件数 | (件) | 39 | 35 | 27 | 11 | 19 | 26 |
| | | (%) | 14.5 | 13.9 | 13.0 | 5.1 | 7.6 | 11.0 |
| 燃料装置 | 件数 | (件) | 21 | 24 | 19 | 20 | 11 | 19 |
| | | (%) | 7.8 | 9.5 | 9.2 | 9.3 | 4.4 | 8.0 |
| 灯火装置 | 件数 | (件) | 10 | 18 | 15 | 15 | 25 | 17 |
| | | (%) | 3.7 | 7.1 | 7.2 | 7.0 | 10.0 | 7.0 |
| 車枠・車体 | 件数 | (件) | 21 | 16 | 12 | 9 | 17 | 15 |
| | | (%) | 7.8 | 6.3 | 5.8 | 4.2 | 6.8 | 6.3 |
| 排出ガス発散防止装置 | 件数 | (件) | 21 | 11 | 12 | 15 | 9 | 14 |
| | | (%) | 7.8 | 4.4 | 5.8 | 7.0 | 3.6 | 5.7 |
| 制動装置 | 件数 | (件) | 24 | 33 | 11 | 26 | 33 | 25 |
| | | (%) | 8.9 | 13.1 | 5.3 | 12.1 | 13.1 | 10.6 |
| 乗車装置 | 件数 | (件) | 12 | 5 | 9 | 9 | 11 | 9 |
| | | (%) | 4.5 | 2.0 | 4.3 | 4.2 | 4.4 | 3.9 |
| 走行装置 | 件数 | (件) | 5 | 1 | 8 | 9 | 4 | 5 |
| | | (%) | 1.9 | 0.4 | 3.9 | 4.2 | 1.6 | 2.3 |
| かじ取装置 | 件数 | (件) | 9 | 5 | 6 | 8 | 7 | 7 |
| | | (%) | 3.3 | 2.0 | 2.9 | 3.7 | 2.8 | 2.9 |
| 緩衝装置 | 件数 | (件) | 4 | 7 | 3 | 4 | 5 | 5 |
| | | (%) | 1.5 | 2.8 | 1.4 | 1.9 | 2.0 | 1.9 |
| その他(エアバッグ) | 件数 | (件) | 4 | 8 | 5 | 8 | 7 | 6 |
| | | (%) | 1.5 | 3.2 | 2.4 | 3.7 | 2.8 | 2.7 |
| その他(エアバッグ以外) | 件数 | (件) | 20 | 12 | 9 | 26 | 18 | 17 |
| | | (%) | 7.4 | 4.8 | 4.3 | 12.1 | 7.2 | 7.1 |
| 合計 | 件数 | (件) | 269 | 252 | 207 | 214 | 251 | 239 |
| | | (%) | 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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 装置名 | 届出件数及びその割合 | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------------|------------|-----|------|------|------|------|------|-------|
| 原動機 | 件数 | (件) | 36 | 23 | 20 | 23 | 18 | 24 |
| | | (%) | 21 | 15.0 | 16.0 | 16.4 | 13.8 | 16.6 |
| 電気装置 | 件数 | (件) | 20 | 21 | 19 | 17 | 20 | 19 |
| | | (%) | 11.6 | 13.7 | 15.2 | 12.1 | 15.4 | 13.5 |
| 動力伝達装置 | 件数 | (件) | 31 | 18 | 16 | 5 | 13 | 17 |
| | | (%) | 17.9 | 11.8 | 12.8 | 3.6 | 10.0 | 11.5 |
| 燃料装置 | 件数 | (件) | 15 | 15 | 13 | 10 | 5 | 12 |
| | | (%) | 8.7 | 9.8 | 10.4 | 7.1 | 3.8 | 8.0 |
| 灯火装置 | 件数 | (件) | 6 | 11 | 10 | 12 | 14 | 11 |
| | | (%) | 3.5 | 7.2 | 8.0 | 8.6 | 10.8 | 7.4 |
| 排出ガス発散防止装置 | 件数 | (件) | 10 | 9 | 9 | 11 | 6 | 9 |
| | | (%) | 5.8 | 5.9 | 7.2 | 7.9 | 4.6 | 6.2 |
| 走行装置 | 件数 | (件) | 4 | 0 | 7 | 8 | 4 | 5 |
| | | (%) | 2.3 | 0.0 | 5.6 | 5.7 | 3.1 | 3.2 |
| 制動装置 | 件数 | (件) | 14 | 23 | 6 | 15 | 13 | 14 |
| | | (%) | 8.1 | 15.0 | 4.8 | 10.7 | 10.0 | 9.8 |
| 車枠・車体 | 件数 | (件) | 15 | 11 | 6 | 7 | 12 | 10 |
| | | (%) | 8.7 | 7.2 | 4.8 | 5.0 | 9.2 | 7.1 |
| かじ取装置 | 件数 | (件) | 5 | 3 | 5 | 7 | 4 | 5 |
| | | (%) | 2.9 | 2.0 | 4.0 | 5.0 | 3.1 | 3.3 |
| 緩衝装置 | 件数 | (件) | 1 | 4 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| | | (%) | 0.6 | 2.6 | 2.4 | 2.1 | 1.5 | 1.8 |
| 乗車装置 | 件数 | (件) | 2 | 4 | 3 | 3 | 7 | 4 |
| | | (%) | 1.2 | 2.6 | 2.4 | 2.1 | 5.4 | 2.6 |
| その他(エアバッグ) | 件数 | (件) | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| | | (%) | 1.2 | 1.3 | 1.6 | 1.4 | 0.8 | 1.2 |
| その他(エアバッグ以外) | 件数 | (件) | 12 | 9 | 6 | 17 | 11 | 11 |
| | | (%) | 6.9 | 5.9 | 4.8 | 12.1 | 8.5 | 7.6 |
| 合 計 | 件数 | (件) | 173 | 153 | 125 | 140 | 130 | 144 |
| | | (%) | 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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 装置名 | 届出件数及びその割合 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------------|------------|--------|------|------|------|-------------|-------|
| 原動機 | 件数 | (件) 10 | 18 | 23 | 12 | 26 | 18 |
| | (%) | 10 | 18.2 | 28.0 | 16.2 | 21.5 | 18.9 |
| 動力伝達装置 | 件数 | (件) 8 | 17 | 11 | 6 | 6 | 10 |
| | (%) | 8.3 | 17.2 | 13.4 | 8.1 | 5.0 | 10.2 |
| 電気装置 | 件数 | (件) 13 | 15 | 9 | 2 | 21 | 12 |
| | (%) | 13.5 | 15.2 | 11.0 | 2.7 | 17.4 | 12.7 |
| 燃料装置 | 件数 | (件) 6 | 9 | 6 | 10 | 6 | 7 |
| | (%) | 6.3 | 9.1 | 7.3 | 13.5 | 5.0 | 7.8 |
| 車枠・車体 | 件数 | (件) 6 | 5 | 6 | 2 | 5 | 5 |
| | (%) | 6.3 | 5.1 | 7.3 | 2.7 | 4.1 | 5.1 |
| 乗車装置 | 件数 | (件) 10 | 1 | 6 | 6 | 4 | 5 |
| | (%) | 10.4 | 1.0 | 7.3 | 8.1 | 3.3 | 5.7 |
| 灯火装置 | 件数 | (件) 4 | 7 | 5 | 3 | 11 | 6 |
| | (%) | 4.2 | 7.1 | 6.1 | 4.1 | 9.1 | 6.4 |
| 制動装置 | 件数 | (件) 10 | 10 | 5 | 11 | 20 | 11 |
| | (%) | 10.4 | 10.1 | 6.1 | 14.9 | 16.5 | 11.9 |
| 排出ガス発散防止装置 | 件数 | (件) 11 | 2 | 3 | 4 | 3 | 5 |
| | (%) | 11.5 | 2.0 | 3.7 | 5.4 | 2.5 | 4.9 |
| かじ取装置 | 件数 | (件) 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 |
| | (%) | 4.2 | 2.0 | 1.2 | 1.4 | 2.5 | 2.3 |
| 走行装置 | 件数 | (件) 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| | (%) | 1.0 | 1.0 | 1.2 | 1.4 | 0.0 | 0.8 |
| 緩衝装置 | 件数 | (件) 3 | 3 | 0 | 1 | 3 | 2 |
| | (%) | 3.1 | 3.0 | 0.0 | 1.4 | 2.5 | 2.1 |
| その他(エアバッグ) | 件数 | (件) 2 | 6 | 3 | 6 | 6 | 5 |
| | (%) | 2.1 | 6.1 | 3.7 | 8.1 | 5.0 | 4.9 |
| その他(エアバッグ以外) | 件数 | (件) 8 | 3 | 3 | 9 | 7 | 6 |
| | (%) | 8.3 | 3.0 | 3.7 | 12.2 | 5.8 | 6.4 |
| 合計 | 件数 | (件) 96 | 99 | 82 | 74 | 121 | 94 |
| | (%) | 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 30 年度から令和 4 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 4 年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、原動機が 19 件で最も多いが、前年度の 26 件から 7 件減少している。また、同じ件数で乗車装置も 19 件と多く、前年度の 10 件から 9 件増加している。また、5 カ年平均では、設計の区分と同じく原動機が最も多くなっている。3 番目に多いのは車枠・車体となり、届出件数は 18 件で前年度と比べて 4 件増加している。合計件数については 136 件で、前年度より 30 件減少している。

国産車を示す表 2-6 を見ると、令和 4 年度においては乗車装置の届出件数が 8 件で最も多くなっており、前年度の 1 件から 7 件増加している。2 番目に多い装置は、原動機と制動装置となり、原動機は 7 件で、前年度の 6 から 1 件増加しており、制動装置は 7 件で前年度と同じとなった。合計については 49 件で、前年度の 70 件から 21 件減少している。

輸入車を示す表 2-7 を見ると、原動機と車枠・車体が同じく届出件数が 12 件で最も多くなっており、原動機は前年度の 20 件からは 8 件減少し、車枠・車体は前年度 4 件から 8 件増加した。5 カ年平均では、原動機が一番多い。次いで、届出件数の多かった装置は電気装置と乗車装置の 11 件であり、電気装置は前年度の 7 件から 4 件増加し、乗車装置は前年度 9 件から 2 件増えている。合計件数は 87 件と前年度の 96 件より 9 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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 装置名 | 届出件数及びその割合 | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------------|------------|-----|------|------|------|------|-------------|-------|
| 原動機 | 件数 | (件) | 15 | 21 | 27 | 26 | 19 | 22 |
| | | (%) | 9 | 13.5 | 14.2 | 15.7 | 14.0 | 13.3 |
| 制動装置 | 件数 | (件) | 17 | 12 | 23 | 17 | 12 | 16 |
| | | (%) | 10.2 | 7.7 | 12.1 | 10.2 | 8.8 | 10.0 |
| 燃料装置 | 件数 | (件) | 17 | 17 | 22 | 15 | 6 | 15 |
| | | (%) | 10.2 | 11.0 | 11.6 | 9.0 | 4.4 | 9.5 |
| 車枠・車体 | 件数 | (件) | 17 | 10 | 20 | 14 | 18 | 16 |
| | | (%) | 10.2 | 6.5 | 10.5 | 8.4 | 13.2 | 9.7 |
| 動力伝達装置 | 件数 | (件) | 9 | 20 | 17 | 10 | 13 | 14 |
| | | (%) | 5.4 | 12.9 | 8.9 | 6.0 | 9.6 | 8.5 |
| 灯火装置 | 件数 | (件) | 6 | 10 | 15 | 11 | 5 | 9 |
| | | (%) | 3.6 | 6.5 | 7.9 | 6.6 | 3.7 | 5.8 |
| 電気装置 | 件数 | (件) | 13 | 12 | 13 | 9 | 16 | 13 |
| | | (%) | 7.8 | 7.7 | 6.8 | 5.4 | 11.8 | 7.7 |
| 走行装置 | 件数 | (件) | 11 | 5 | 9 | 6 | 4 | 7 |
| | | (%) | 6.6 | 3.2 | 4.7 | 3.6 | 2.9 | 4.3 |
| 排出ガス発散防止装置 | 件数 | (件) | 13 | 1 | 8 | 6 | 4 | 6 |
| | | (%) | 7.8 | 0.6 | 4.2 | 3.6 | 2.9 | 3.9 |
| かじ取装置 | 件数 | (件) | 5 | 11 | 8 | 7 | 5 | 7 |
| | | (%) | 3.0 | 7.1 | 4.2 | 4.2 | 3.7 | 4.4 |
| 乗車装置 | 件数 | (件) | 8 | 17 | 8 | 10 | 19 | 12 |
| | | (%) | 4.8 | 11.0 | 4.2 | 6.0 | 14.0 | 7.6 |
| 緩衝装置 | 件数 | (件) | 5 | 0 | 7 | 14 | 7 | 7 |
| | | (%) | 3.0 | 0.0 | 3.7 | 8.4 | 5.1 | 4.1 |
| その他(エアバッグ) | 件数 | (件) | 23 | 12 | 8 | 7 | 5 | 11 |
| | | (%) | 13.8 | 7.7 | 4.2 | 4.2 | 3.7 | 6.8 |
| その他(エアバッグ以外) | 件数 | (件) | 8 | 7 | 5 | 14 | 3 | 7 |
| | | (%) | 4.8 | 4.5 | 2.6 | 8.4 | 2.2 | 4.5 |
| 合計 | 件数 | (件) | 167 | 155 | 190 | 166 | 136 | 163 |
| | | (%) | 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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 装置名 | 届出件数及びその割合 | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
|--------------|------------|-----|------|------|------|------|------|-------|
| 制動装置 | 件数 | (件) | 9 | 8 | 12 | 7 | 7 | 9 |
| | | (%) | 13 | 11.4 | 13.6 | 10.0 | 14.3 | 12.3 |
| 灯火装置 | 件数 | (件) | 2 | 4 | 12 | 7 | 1 | 5 |
| | | (%) | 2.8 | 5.7 | 13.6 | 10.0 | 2.0 | 7.4 |
| 車枠・車体 | 件数 | (件) | 11 | 4 | 9 | 10 | 6 | 8 |
| | | (%) | 15.3 | 5.7 | 10.2 | 14.3 | 12.2 | 11.5 |
| 燃料装置 | 件数 | (件) | 5 | 11 | 8 | 9 | 1 | 7 |
| | | (%) | 6.9 | 15.7 | 9.1 | 12.9 | 2.0 | 9.7 |
| 原動機 | 件数 | (件) | 7 | 10 | 8 | 6 | 7 | 8 |
| | | (%) | 9.7 | 14.3 | 9.1 | 8.6 | 14.3 | 10.9 |
| 電気装置 | 件数 | (件) | 7 | 5 | 7 | 2 | 5 | 5 |
| | | (%) | 9.7 | 7.1 | 8.0 | 2.9 | 10.2 | 7.4 |
| 動力伝達装置 | 件数 | (件) | 4 | 12 | 7 | 6 | 4 | 7 |
| | | (%) | 5.6 | 17.1 | 8.0 | 8.6 | 8.2 | 9.5 |
| 走行装置 | 件数 | (件) | 11 | 2 | 7 | 3 | 3 | 5 |
| | | (%) | 15.3 | 2.9 | 8.0 | 4.3 | 6.1 | 7.4 |
| 緩衝装置 | 件数 | (件) | 3 | 0 | 5 | 2 | 1 | 2 |
| | | (%) | 4.2 | 0.0 | 5.7 | 2.9 | 2.0 | 3.2 |
| 乗車装置 | 件数 | (件) | 2 | 7 | 3 | 1 | 8 | 4 |
| | | (%) | 2.8 | 10.0 | 3.4 | 1.4 | 16.3 | 6.0 |
| かじ取装置 | 件数 | (件) | 1 | 1 | 3 | 3 | 0 | 2 |
| | | (%) | 1.4 | 1.4 | 3.4 | 4.3 | 0.0 | 2.3 |
| 排出ガス発散防止装置 | 件数 | (件) | 4 | 1 | 3 | 4 | 2 | 3 |
| | | (%) | 5.6 | 1.4 | 3.4 | 5.7 | 4.1 | 4.0 |
| その他(エアバッグ) | 件数 | (件) | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 |
| | | (%) | 2.8 | 1.4 | 2.3 | 1.4 | 6.1 | 2.6 |
| その他(エアバッグ以外) | 件数 | (件) | 4 | 4 | 2 | 9 | 1 | 4 |
| | | (%) | 5.6 | 5.7 | 2.3 | 12.9 | 2.0 | 5.7 |
| 合 計 | 件数 | (件) | 72 | 70 | 88 | 70 | 49 | 70 |
| | | (%) | 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 30 年度～令和 4 年度及び5カ年平均）

| 装置名 | 届出件数及び その割合 | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
|------------------|----------------|-----|------|------|------|------|-------------|-------|
| 原動機 | 件数 | (件) | 8 | 11 | 19 | 20 | 12 | 14 |
| | | (%) | 8 | 12.9 | 18.6 | 20.8 | 13.8 | 15.1 |
| 燃料装置 | 件数 | (件) | 12 | 6 | 14 | 6 | 5 | 9 |
| | | (%) | 12.6 | 7.1 | 13.7 | 6.3 | 5.7 | 9.2 |
| 制動装置 | 件数 | (件) | 8 | 4 | 11 | 10 | 5 | 8 |
| | | (%) | 8.4 | 4.7 | 10.8 | 10.4 | 5.7 | 8.2 |
| 車枠・車体 | 件数 | (件) | 6 | 6 | 11 | 4 | 12 | 8 |
| | | (%) | 6.3 | 7.1 | 10.8 | 4.2 | 13.8 | 8.4 |
| 動力伝達装置 | 件数 | (件) | 5 | 8 | 10 | 4 | 9 | 7 |
| | | (%) | 5.3 | 9.4 | 9.8 | 4.2 | 10.3 | 7.7 |
| 電気装置 | 件数 | (件) | 6 | 7 | 6 | 7 | 11 | 7 |
| | | (%) | 6.3 | 8.2 | 5.9 | 7.3 | 12.6 | 8.0 |
| 排出ガス発散 防止装置 | 件数 | (件) | 9 | 0 | 5 | 2 | 2 | 4 |
| | | (%) | 9.5 | 0.0 | 4.9 | 2.1 | 2.3 | 3.9 |
| 乗車装置 | 件数 | (件) | 6 | 10 | 5 | 9 | 11 | 8 |
| | | (%) | 6.3 | 11.8 | 4.9 | 9.4 | 12.6 | 8.8 |
| かじ取装置 | 件数 | (件) | 4 | 10 | 5 | 4 | 5 | 6 |
| | | (%) | 4.2 | 11.8 | 4.9 | 4.2 | 5.7 | 6.0 |
| 灯火装置 | 件数 | (件) | 4 | 6 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| | | (%) | 4.2 | 7.1 | 2.9 | 4.2 | 4.6 | 4.5 |
| 緩衝装置 | 件数 | (件) | 2 | 0 | 2 | 12 | 6 | 4 |
| | | (%) | 2.1 | 0.0 | 2.0 | 12.5 | 6.9 | 4.7 |
| 走行装置 | 件数 | (件) | 0 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 |
| | | (%) | 0.0 | 3.5 | 2.0 | 3.1 | 1.1 | 1.9 |
| その他(エア バッグ) | 件数 | (件) | 21 | 11 | 6 | 6 | 2 | 9 |
| | | (%) | 22.1 | 12.9 | 5.9 | 6.3 | 2.3 | 9.9 |
| その他(エア バッグ以外) | 件数 | (件) | 4 | 3 | 3 | 5 | 2 | 3 |
| | | (%) | 4.2 | 3.5 | 2.9 | 5.2 | 2.3 | 3.7 |
| 合 計 | 件数 | (件) | 95 | 85 | 102 | 96 | 87 | 93 |
| | | (%) | 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 30 年度から令和 4 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 30 年度から令和 4 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 4 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】、【電気装置】表 1-8 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 30 年度～令和 4 年度及び 5 カ年平均）

| 発生原因 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5カ年平均 | |
|--------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 設計 (①+②+③) | 36 | 129 | 23 | 70 | 20 | 71 | 23 | 77 | 18 | 69 | 24 | 75 |
| 製造 (④+⑤+⑥+⑦) | 7 | 25 | 10 | 30 | 8 | 29 | 6 | 20 | 7 | 27 | 7.6 | 24 |
| その他 (⑧) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 4 | 0.4 | 1 |
| ①性能 | 5 | 18 | 4 | 12 | 2 | 7 | 3 | 10 | 3 | 12 | 3.4 | 11 |
| ②耐久性 | 8 | 29 | 4 | 12 | 4 | 14 | 4 | 13 | 4 | 15 | 4.8 | 15 |
| ③設計自体 | 23 | 82 | 15 | 45 | 14 | 50 | 16 | 53 | 11 | 42 | 15.8 | 49 |
| ④作業工程 | 6 | 21 | 8 | 24 | 5 | 18 | 4 | 13 | 5 | 19 | 5.6 | 18 |
| ⑤機械設備 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.4 | 1 |
| ⑥工具・治具 | 1 | 4 | 2 | 6 | 2 | 7 | 2 | 7 | 2 | 8 | 1.8 | 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 | 1 | 3 | 1 | 4 | 0.4 | 1 |
| 合計件数及びその割合 | 43 | 100 | 33 | 100 | 28 | 100 | 30 | 100 | 26 | 100 | 32 | 100 |

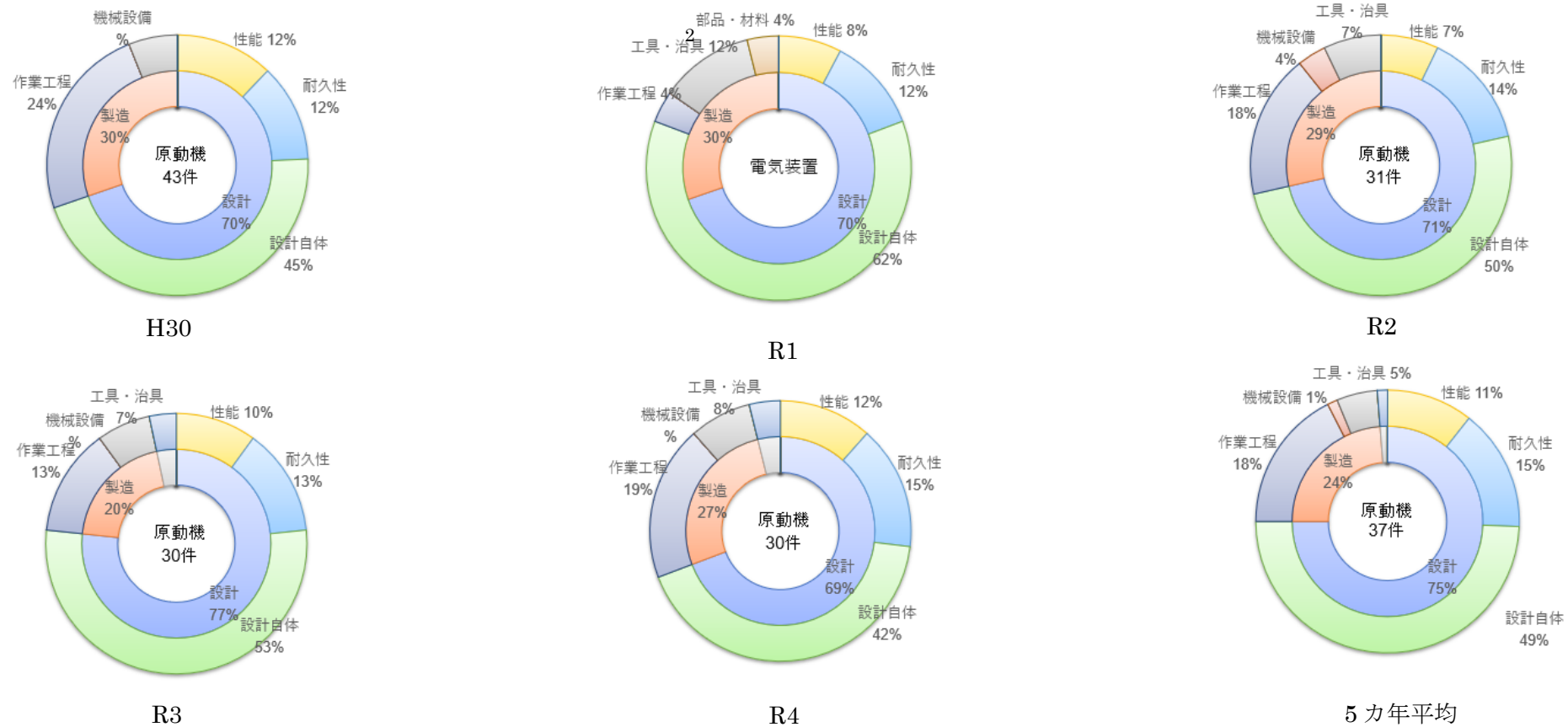


図 2-4 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 カ年平均）

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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 発生原因 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5力年平均 | |
|--------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 設計 (①+②+③) | 14 | 50 | 23 | 72 | 6 | 33 | 15 | 68 | 13 | 62 | 14.2 | 61 |
| 製造 (④+⑤+⑥+⑦) | 9 | 32 | 8 | 25 | 12 | 67 | 7 | 32 | 7 | 33 | 8.6 | 37 |
| その他 (⑧) | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0.4 | 2 |
| ①性能 | 4 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 9 | 2 | 10 | 1.6 | 7 |
| ②耐久性 | 2 | 7 | 6 | 19 | 1 | 6 | 3 | 14 | 2 | 10 | 2.8 | 12 |
| ③設計自体 | 8 | 29 | 17 | 53 | 5 | 28 | 10 | 45 | 9 | 43 | 9.8 | 42 |
| ④作業工程 | 8 | 29 | 5 | 16 | 6 | 33 | 6 | 27 | 3 | 14 | 5.6 | 24 |
| ⑤機械設備 | 0 | 0 | 2 | 6 | 4 | 22 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1.6 | 7 |
| ⑥工具・治具 | 1 | 4 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 0.8 | 3 |
| ⑦部品・材料 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 11 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0.6 | 3 |
| ⑧その他 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0.4 | 2 |
| 合計件数及びその割合 | 23 | 100 | 32 | 100 | 18 | 100 | 22 | 100 | 21 | 100 | 23.2 | 100 |

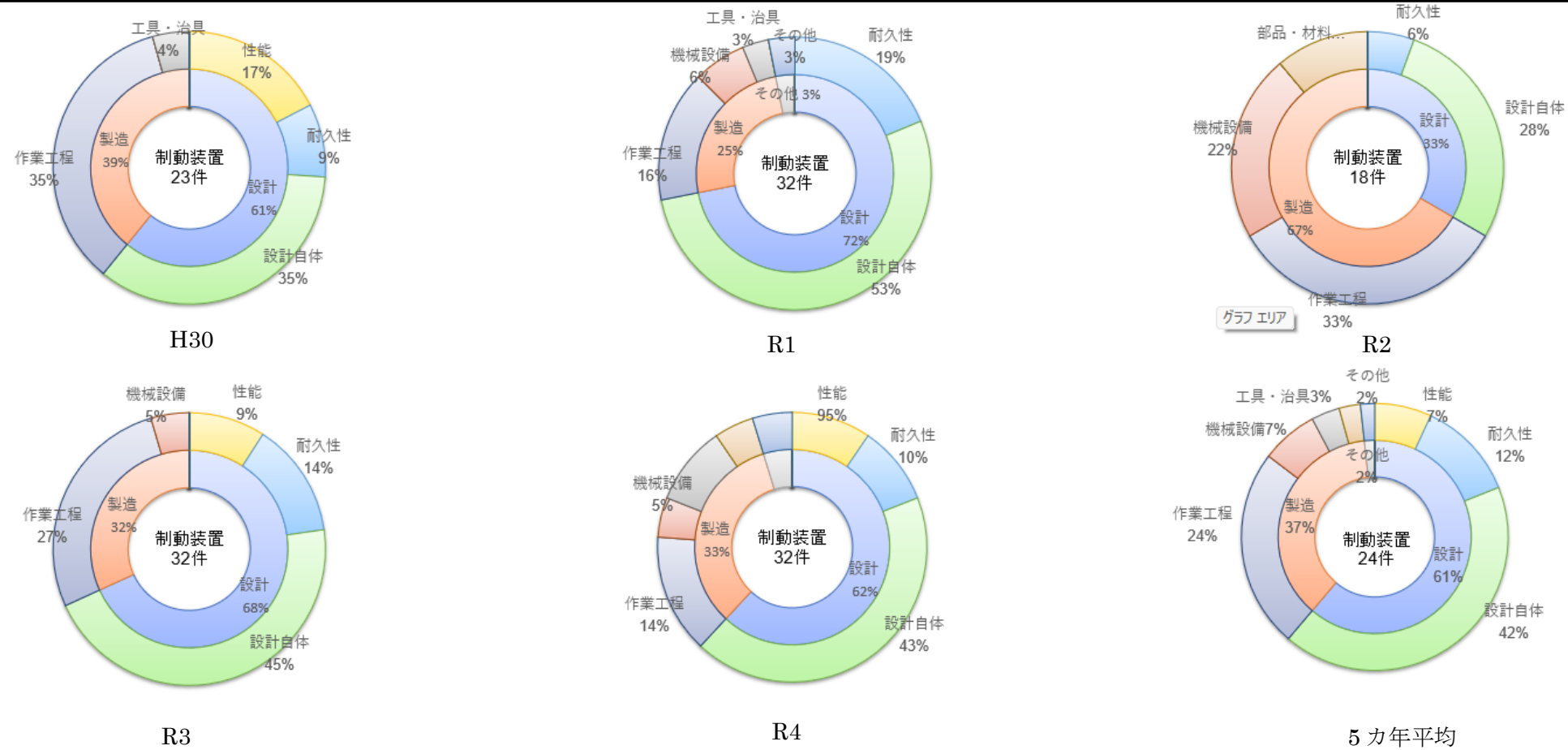


図 2-5 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

表 2-10 電気装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 発生原因 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5力年平均 | |
|--------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 設計 (①+②+③) | 20 | 60 | 21 | 89 | 19 | 59 | 17 | 65 | 19 | 73 | 19.2 | 77 |
| 製造 (④+⑤+⑥+⑦) | 7 | 40 | 5 | 11 | 7 | 41 | 2 | 35 | 5 | 19 | 5.2 | 21 |
| その他 (⑧) | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 0.6 | 2 |
| ①性能 | 3 | 0 | 2 | 20 | 1 | 14 | 3 | 0 | 4 | 13 | 2.6 | 8 |
| ②耐久性 | 2 | 10 | 3 | 17 | 3 | 3 | 2 | 30 | 1 | 3 | 2.2 | 6 |
| ③設計自体 | 15 | 50 | 16 | 51 | 15 | 41 | 12 | 35 | 14 | 47 | 14.4 | 42 |
| ④作業工程 | 5 | 25 | 1 | 9 | 2 | 28 | 2 | 25 | 5 | 17 | 3 | 9 |
| ⑤機械設備 | 2 | 10 | 0 | 0 | 1 | 14 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0.6 | 2 |
| ⑥工具・治具 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.6 | 2 |
| ⑦部品・材料 | 0 | 5 | 1 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| ⑧その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0.6 | 2 |
| 合計件数及びその割合 | 20 | 100 | 35 | 100 | 29 | 100 | 20 | 100 | 26 | 100 | 26 | 100 |

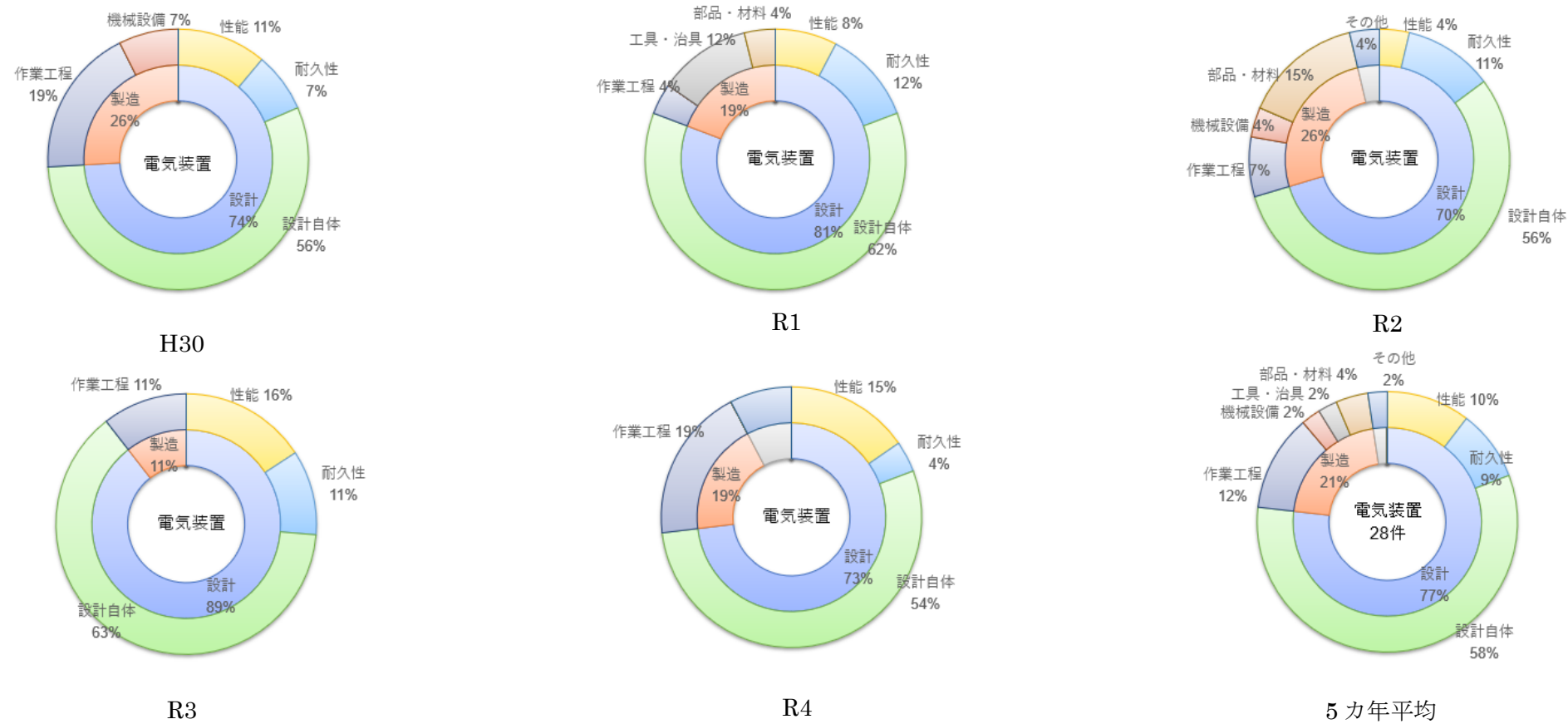


図 2-6 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

(2) 輸入車における各装置の不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合

平成 30 年度から令和 4 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 30 年度から令和 4 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【電気装置】表 1-8 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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 発生原因 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5力年平均 | |
|--------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 設計 (①+②+③) | 10 | 36 | 18 | 62 | 23 | 52 | 12 | 38 | 26 | 63 | 17.8 | 54 |
| 製造 (④+⑤+⑥+⑦) | 8 | 29 | 11 | 38 | 19 | 43 | 20 | 63 | 12 | 29 | 14 | 43 |
| その他 (⑧) | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 3 | 7 | 1 | 3 |
| ①性能 | 2 | 7 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 4 | 10 | 1.6 | 5 |
| ②耐久性 | 1 | 4 | 1 | 3 | 2 | 5 | 4 | 13 | 8 | 20 | 3.2 | 10 |
| ③設計自体 | 7 | 25 | 17 | 59 | 20 | 45 | 7 | 22 | 14 | 34 | 13 | 40 |
| ④作業工程 | 6 | 21 | 10 | 34 | 13 | 30 | 15 | 47 | 10 | 24 | 10.8 | 33 |
| ⑤機械設備 | 1 | 4 | 1 | 3 | 4 | 9 | 3 | 9 | 1 | 2 | 2 | 6 |
| ⑥工具・治具 | 1 | 4 | 0 | 0 | 2 | 5 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 |
| ⑦部品・材料 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0.2 | 1 |
| ⑧その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 3 | 7 | 1 | 3 |
| 合計件数及びその割合 | 18 | 100 | 29 | 100 | 44 | 100 | 32 | 100 | 41 | 100 | 32.8 | 100 |

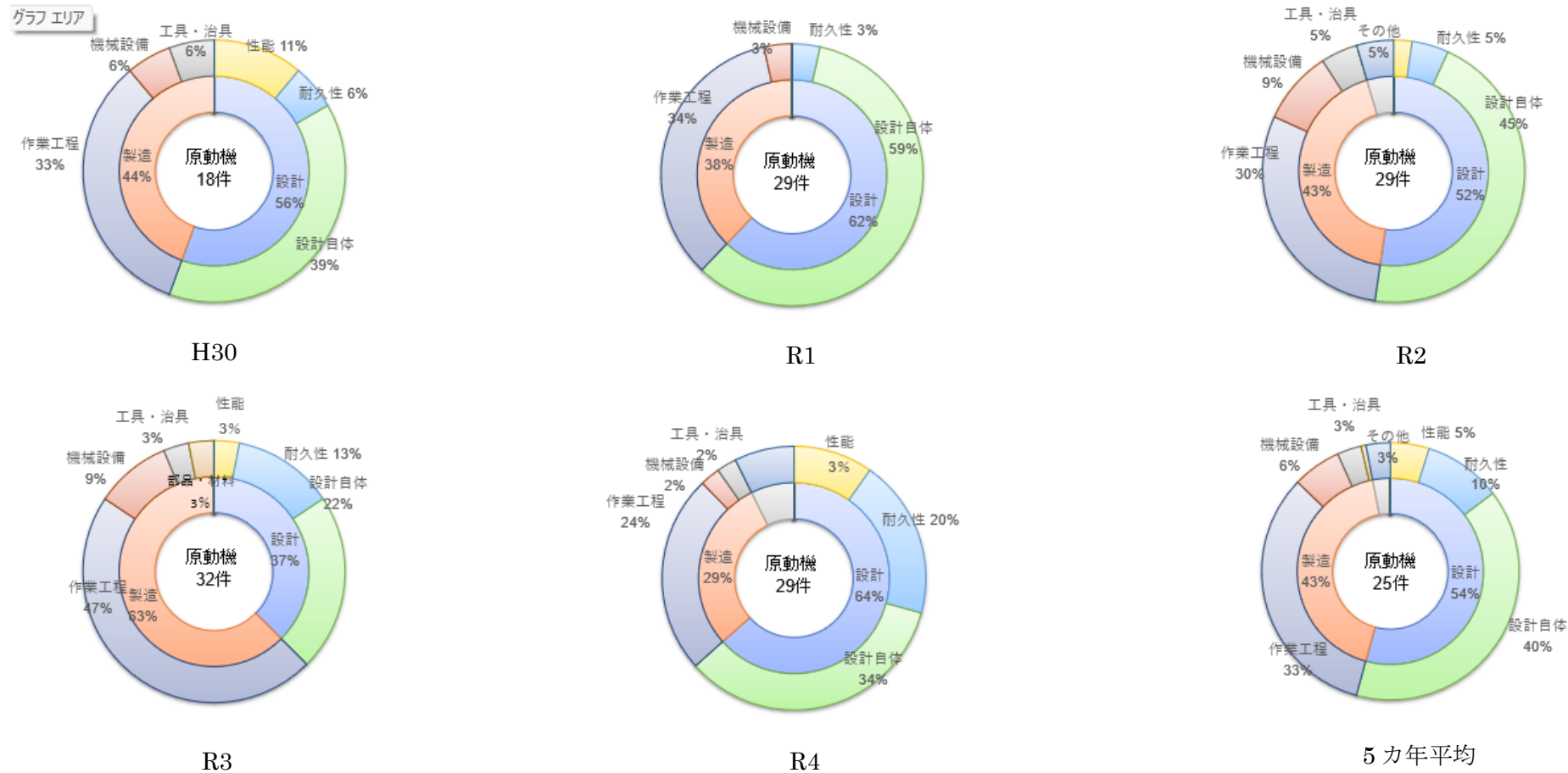


図 2-7 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

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 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 発生原因 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5力年平均 | |
|--------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 設計 (①+②+③) | 10 | 36 | 10 | 71 | 5 | 31 | 11 | 52 | 20 | 80 | 11.2 | 60 |
| 製造 (④+⑤+⑥+⑦) | 8 | 29 | 4 | 29 | 11 | 69 | 10 | 48 | 5 | 20 | 7.6 | 40 |
| その他 (⑧) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ①性能 | 2 | 7 | 0 | 0 | 1 | 6 | 0 | 0 | 2 | 8 | 1 | 5 |
| ②耐久性 | 1 | 4 | 1 | 7 | 0 | 0 | 4 | 19 | 10 | 40 | 3.2 | 17 |
| ③設計自体 | 7 | 25 | 9 | 64 | 4 | 25 | 6 | 29 | 8 | 32 | 6.8 | 36 |
| ④作業工程 | 6 | 21 | 2 | 14 | 10 | 63 | 7 | 33 | 4 | 16 | 5.8 | 31 |
| ⑤機械設備 | 2 | 7 | 1 | 7 | 1 | 6 | 3 | 14 | 0 | 0 | 1.4 | 7 |
| ⑥工具・治具 | 0 | 0 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.2 | 1 |
| ⑦部品・材料 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0.2 | 1 |
| ⑧その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計件数及びその割合 | 18 | 100 | 14 | 100 | 16 | 100 | 21 | 100 | 25 | 100 | 18.8 | 100 |

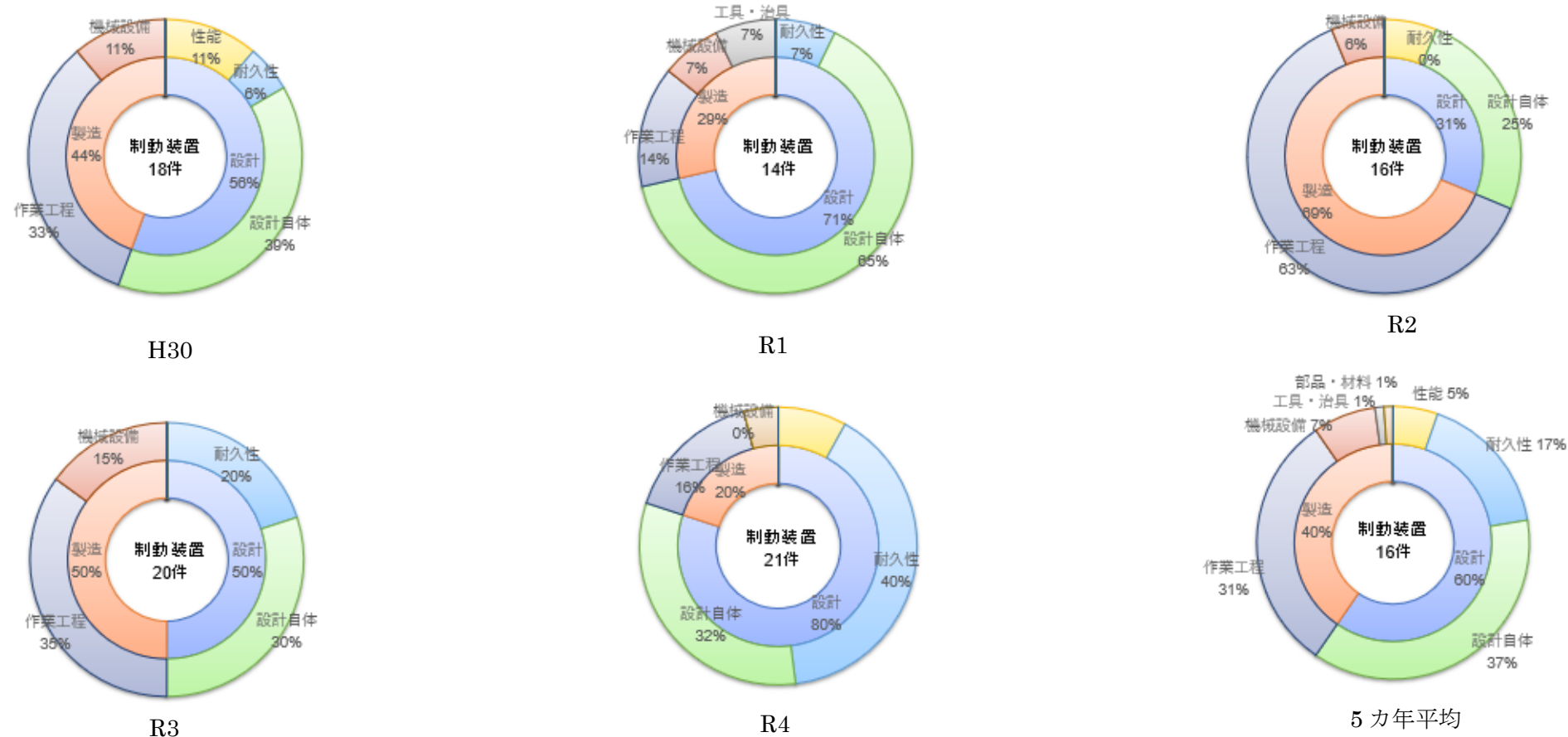


図 2-8 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

表 2-13 電気装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度及び 5 力年平均）

| 発生原因 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5力年平均 | |
|--------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 設計 (①+②+③) | 13 | 46 | 15 | 68 | 9 | 60 | 2 | 22 | 19 | 63 | 11.6 | 61 |
| 製造 (④+⑤+⑥+⑦) | 6 | 21 | 7 | 32 | 6 | 40 | 7 | 78 | 11 | 37 | 7.4 | 39 |
| その他 (⑧) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ①性能 | 4 | 14 | 1 | 5 | 3 | 20 | 1 | 11 | 1 | 3 | 2 | 11 |
| ②耐久性 | 2 | 7 | 3 | 14 | 1 | 7 | 0 | 0 | 8 | 27 | 2.8 | 15 |
| ③設計自体 | 7 | 25 | 11 | 50 | 5 | 33 | 1 | 11 | 10 | 33 | 6.8 | 36 |
| ④作業工程 | 6 | 21 | 7 | 32 | 5 | 33 | 7 | 78 | 11 | 37 | 7.2 | 38 |
| ⑤機械設備 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.2 | 1 |
| ⑥工具・治具 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ⑦部品・材料 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ⑧その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計件数及びその割合 | 19 | 100 | 22 | 100 | 15 | 100 | 9 | 100 | 30 | 100 | 19 | 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 30 年度～令和 4 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4年度に届出されたリコール届出の中から、表2-1に示す不具合発生原因の区分である「設計」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表2-14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 | 大型バスの非常口扉において、室内操作ハンドルの軸と駆動レバーの嵌合構造が不適切なため、嵌合代が不足しているものがある。そのため、ハンドル操作時に空転し非常口扉が開かないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 1,108台 | 不具合件数 | 3件 | 事故件数 | 0件 |
| 事例2 | 不具合の内容 | 制動装置において、ブレーキマスターシリンダーの製造品質が不適切なため、ブレーキフルードがサーボ内に漏れる症状が発生する。そのため、ブレーキペダルの感触低下と、最悪の場合、制動力の低下が起こるおそれがある。これらは保安基準第12条に適合しないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 48台 | 不具合件数 | 2件 | 事故件数 | 0件 |
| 事例3 | 不具合の内容 | 原動機のコネクティングロッドにレーザーで刻印されているデータマトリックスが不適切なため、極端に高いエンジン回転数で長期間使用した場合、金属疲労によりコネクティングロッドに亀裂が発生する可能性がある。最悪の場合、コネクティングロッドが折損するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 1台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 | 0件 |
| 事例4 | 不具合の内容 | ロータリ除雪車の電気装置において、配線の固定方法が不適切なため、走行振動によりスタータモータ配線と配線クランプがこすれ、被覆が損傷するものがある。そのため、そのままの使用を続けると、損傷部とクランプ間でショートし、最悪の場合火災に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 193台 | 不具合件数 | 3件 | 事故件数 | 0件 |
| 事例5 | 不具合の内容 | ロータリー除雪車の電気装置において、配線の固定方法が不適切なため、そのまま使用を続けると、振動によりスタータモータ配線と配線クランプがこすれ、被覆が損傷することによりショートし、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 61台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 | 0件 |

| 不具合発生原因の項目「性能:部品」に問題があるもの(材料の特性の不十分) | | | | | | |
|--------------------------------------|--------|---|-------|-----|------|----|
| 事例1 | 不具合の内容 | 尾灯制御回路用プリント基板において、半導体供給不足のため、メーカー指定と異なる金属酸化膜半導体電界効果トランジスタ(MOSFET)をサプライヤーにて組み付けた製造ロットがあった。このため、バッテリー電圧が最大値(16V)となる付近で尾灯への電流供給が不安定になることがあり、最悪の場合、尾灯が小刻みに明滅するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 7台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 | 0件 |
| 事例2 | 不具合の内容 | 排気ガス再循環装置のEGRクーラにおいて、フィンの材質が不適切なため、排気ガス通路(チューブ)にフィンがろう付けされていないものがある。そのため、そのまま使用を続けると、チューブに亀裂が生じ、冷却水経路に排気ガスが侵入して冷却不良となり、最悪の場合、オーバーヒートに至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 7,494台 | 不具合件数 | 74件 | 事故件数 | 0件 |

| | | | | | |
|------|--------|---|-------|-------|------|
| 事例3 | 不具合の内容 | 農耕用トラクタのコントローラにおいて、基板の保護材の材質が不適切なため、基板にイオンマイグレーションが生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、コントローラが誤作動し、最悪の場合、ブレーキ操作で前進又は後進する、又は、リバーサレバー操作しても前後進しない又は操作と逆の方向に進む、又は、エンジンが停止し再始動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 17,521 台 | 不具合件数 | 116 件 | 事故件数 |
| 事例4 | 不具合の内容 | 車両前部のホーンステータ取り付けボルトが不適切なため、走行中の振動によってボルトが緩み、当該ホーン付きステータが規定位置から外れるものがある。そのため、そのまま走行を続けると、最悪の場合、部品がフロントフォーク部に挟まり、ハンドルの舵角に影響をおよぼし転倒するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 106 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例5 | 不具合の内容 | 自動ヘッドランプシステムに使用している周囲光センサーが、明るい環境下での出力電圧が設定よりも低いため、ボディコントロールモジュールが周囲照度の状態を正しく判定できなくなり、すれ違い用前照灯が常時点灯してしまう可能性がある。 | | | |
| | 対象台数 | 128 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例6 | 不具合の内容 | 施錠装置の電動式ハンドルロックにおいて、ハンドルロック機構部のロックピン位置設定が不適切かつ構成部品の強度が不足しているため、ハンドルロック時にロックピンがロックホールに入らないと、構成部品のギヤに衝撃が加わり破損することがある。そのため、ロックピンが動かなくなり、最悪の場合、ハンドルロックの施錠又は解錠ができなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,307 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 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して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 205 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例8 | 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、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 | 8,607 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例9 | 不具合の内容 | フロントブレーキマスタシリンダボデーにおいて、ブレーキの液圧を調整するための油路の設定が不適切なため、その油路を閉塞したままとなることがある。そのため、特定の条件下でブレーキレバーの遊びが大きくなり、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,557 台 | 不具合件数 | 29 件 | 事故件数 |
| 事例10 | 不具合の内容 | ブレーキペダルにおいて、ゴム製のブレーキペダルバンパーの材質が不適切なため、耐久性が不足している。そのため、使用過程における劣化等によりブレーキペダルバンパーが破損し、脱落することがある。その場合、ブレーキランプが断続的に点灯する。また、ブレーキペダルを踏まなくてもエンジンが始動できてしまい、パーキングからシフトできるため、意図せずに車両が動き、最悪の場合、事故に繋がるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 585 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例11 | 不具合の内容 | ディーゼルエンジンの燃料供給ホースにおいて、製造指示が不適切なため、製造時に使用する分離剤に誤りがある。そのため、ホース内壁の摩擦力が低くなっているため、接続ノズルとのクランプ締結が適切に行われているにも関わらずラバーホースの抜けが発生して燃料漏れを起こし、最悪の場合、警告灯点灯と共にエンジンが停止するおそれがある。 | | | |

| | | | | | | |
|--------------|------------|--|-------|-------|------|-----|
| | 対象台数 | 3,509 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 2 | 不具合の 内容 | ステアリングシャフトとステアリングギヤASSY連結部において、使用するダストカバーのゴム材質が不適切なため、そのまま使用すると割れ等の不具合が生じ、かじ取り装置の基準を満足しない恐れがある。また、割れた状態で長期間使用を続けると内部のオイルシールが埃により劣化し、その劣化部からグリスが漏れ出す恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 17 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 3 | 不具合の 内容 | ショベル・ローダの燃料噴射装置において、圧力制御バルブ(PCV)をサプライポンプに固定するボルトの軸力が不足しているものがある。そのため燃料配管から伝わる振動や燃料の圧送圧など、サプライポンプに加わる作用力によってボルトが緩み、最悪の場合、ボルトが折損してサプライポンプから燃料が漏れるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 158 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 4 | 不具合の 内容 | グレーダの燃料噴射装置において、圧力制御バルブ(PCV)をサプライポンプに固定するボルトの軸力が不足しているものがある。そのため燃料配管から伝わる振動や燃料の圧送圧など、サプライポンプに加わる作用力によってボルトが緩み、最悪の場合、ボルトが折損してサプライポンプから燃料が漏れるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 143 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 5 | 不具合の 内容 | オンボードチャージャー及びEVCU(エレクトリックドライブトレンススーパーバイザー ECU)において、オンボードチャージャーの基板の接続及びEVCUのソフトウェアが不適切なため、オンボードチャージャーに一時的な電圧変動が発生し、EVシステムの故障と判断してしまい、警告灯点灯、警告メッセージの表示、及びモーターの作動停止が発生するおそれがある。このため、車両が走行中に停止し、停止後すぐに再始動できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 139 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 6 | 不具合の 内容 | エアサスペンションのエアコンプレッサにおいて、減圧バルブの材質が不適切なため、錆が発生して作動不良を起こすことがある。そのため警告灯点灯と共に車高調整ができず、最悪の場合、走行中に車高が低下するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 21,626 台 | 不具合件数 | 92 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 7 | 不具合の 内容 | BCM(ブレーキコントロールモジュール)において、プログラムの設計が不適切なため、システムの診断テスト時に誤ってエラーを検出することがある。そのため、ブレーキ警告灯等が点灯するとともにABSやブレーキブースター等の作動が停止し、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 | 3,049 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 8 | 不具合の 内容 | 機械式自動変速機(AGS)において、オイルポンプ駆動用モータのブラシ材質が不適切なため、高温、高湿条件においてブラシが膨張し、摺動不良となるものがある。そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ブラシが固着してモータが通電不良により作動しなくなり、警告灯が点灯するとともに変速不能及び走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 360,145 台 | 不具合件数 | 205 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 9 | 不具合の 内容 | 機械式自動変速機(AGS)のクラッチケーブルにおいて、防水のための被覆構造が不適切なため、芯線に錆が発生するものがある。そのままの状態で使用を続けると、クラッチケーブルの芯線が破断し、警告灯が点灯するとともに変速不能及び走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 360,145 台 | 不具合件数 | 528 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|------|------|
| 事例 20 | 不具合の内容 | 運転者席用二段展開制御式エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、ガス発生剤の吸湿防止が不適切なため、温度変化による吸放湿の繰り返しにより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 | 5,415 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 21 | 不具合の内容 | ロータリ除雪車の走行装置において、ホイール取付用ハブボルトの強度が不適切なため、ハブボルトが折損するものがある。そのためブレーキドラム内にハブボルトとハブナットが脱落し、そのまま使用を続けると、ブレーキドラムとブレーキシューの間にハブボルトとハブナットが噛み込み、最悪の場合、タイヤの回転が停止して走行出来なくなり、他の交通を妨げるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 692 台 | 不具合件数 | 14 件 | 事故件数 |
| 事例 22 | 不具合の内容 | ハイブリッド車のカウルルーバにおいて、サービスホールカバー部の防水性能が不適切なため、経年で防水性が低下し、多量の雨水等がかかった場合、水がエンジンのインジェクタ取付部から燃焼室に浸入することがある。そのため、コンロッドが変形して異音が生じ、最悪の場合、エンジンが破損し、走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 259,991 台 | 不具合件数 | 27 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(仕様環境条件の甘さ) | | | | | |
|-----------------------------------|--------|---|-------|------|------|
| 事例 1 | 不具合の内容 | 冷却装置において、冷却ファンモーターがエンジンからの熱を繰り返し過剰に受けることにより、モーターの性能に影響をきたすことがある。そのため、そのまま走行を続けると、オーバーヒートが発生し、最悪の場合、エンジンが停止し再始動不可となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 466 台 | 不具合件数 | 16 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | 燃料タンク内に組み付けられている燃料供給ユニットにおいて、内部部品の強度が不足しているため、燃圧変動により、当該部品が走行中に破損することがある。破損した部品によりユニット内のゴムシールが損傷し、エンジンへの燃料供給圧力が低下することにより警告灯が点灯するおそれがある。ゴムシールの損傷の程度によっては、エンジンの出力低下や、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,568 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 電動ブレーキ倍力装置において、油圧ポンプモーターの部品仕様が不適切なため、頻繁なブレーキ操作を繰り返した場合、ポンプモーター内部の電線が破損し、必要油圧が不足し、ブレーキ警告灯が点灯した後に警告音が作動するおそれがある。警告灯点灯及び警告音作動した後もそのままの状態で使用を継続した場合、ブレーキの効きが悪くなる。 | | | |
| | 対象台数 | 56,608 台 | 不具合件数 | 89 件 | 事故件数 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | 電気式フォークリフトにおいて、リアタイヤホイールの強度が不十分なため、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、リアタイヤホイールが破損し、最悪の場合、タイヤが脱落する。 | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | 中型トラックにおいて、リヤサスペンションの設計が不適切なため、段差通過時等に後輪のブレーキチャンバーとフレームが干渉し、最悪の場合、当該ブレーキチャンバーが破損して制動力が低下するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,158 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|------|--------|---|-------|------|------|
| 事例6 | 不具合の内容 | 大型トラックにおいて、キーONリレー及びECMリレーの耐久性が不十分なため、リレー内部の樹脂製ボビンが熱により収縮し、コイルとの間に隙間が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等によりコイル線が断線し、エンジントールに至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 72,617 台 | 不具合件数 | 26 件 | 事故件数 |
| 事例7 | 不具合の内容 | 大型トラックにおいて、トレーラ側ブレーキランプの回路が不適切なため、ブレーキランプ点灯時に当該回路のダイオードが焼損する場合がある。そのため、トレーラ側ブレーキランプが不灯になってブレーキランプ異常の警告が表示され、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4,625 台 | 不具合件数 | 14 件 | 事故件数 |
| 事例8 | 不具合の内容 | 窓ふき器において、ワイパーの作動を制御する車両マスター制御ユニットのプログラムが不適切なため、ワイパーが自動または間欠モードで作動中に定位置で停止した時に、ワイパーが自動もしくは手動で再起動すると、ワイパーリレーの接点部でアーク放電が発生し短絡することがある。そのため、ワイパーの電源回路に過電流が流れてヒューズが溶断し、ワイパーが不作動となり必要な視野を確保できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 200 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例9 | 不具合の内容 | 後部フェンダー内側の樹脂製カバーにおいて、取り付けクリップの形状が不適切なため、走行振動等により取り付けクリップが緩むことがある。そのため、当該クリップが外れ、最悪の場合、走行中に当該樹脂製カバーが脱落するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 85 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例10 | 不具合の内容 | 運転席エアバッグのインフレーター(膨張装置)について、長期間にわたり高温多湿な環境下にさらされると、当該インフレーターに湿気が蓄積することがある。そのため、エアバッグ展開時にインフレーター内圧が異常上昇し、インフレーター容器が破損して飛び散り、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 16,876 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例11 | 不具合の内容 | 運転席、助手席シートエアバッグ(SRS)の配線において、配線被覆の加工が不適切なため、配線被覆の繊維がシート調整時にシート調整用シャフトに巻き込まれるおそれがある。そのため、シートの調整ができず、配線が損傷し、エアバッグの警告灯が点灯する場合がある。最悪の場合、エアバッグ(SRS)が作動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 472 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例12 | 不具合の内容 | リヤシートの下に取り付けられているデータバスダイアグノシスインターフェースにおいて、リヤシートにこぼした液体の水分により、データバスダイアグノシスインターフェース内で短絡が発生することがある。そのため、警告灯が点灯するとともに、エンジンが出力を抑える緊急走行モードに入ったり、パワーステアリングのアシスト力が減少したりするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6,395 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例13 | 不具合の内容 | フォークリフトの原動機下部に配索された電気配線において、配線を保護する保護材が不適切なため、走行時に巻き上げられた砂塵が保護材の隙間から内部に侵入する場合がある。そのためそのまま使用を続けると、配線がエンジンの振動等により砂塵と擦れて摩耗していき、断線に至ると、充電電圧低下のエラーを発報する。または、エンジン停止後の再始動ができなくなり、最悪の場合、配線と他の金属部が接触して発熱し、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 55 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|------|----------|
| 事例 14 | 不具合の内容 | テールランプユニットにおいて、配線引き込み部の防水パッキンの性能が悪く、ユニット内に水が浸入しLED接続部に腐食が発生する事がある。そのままの状態で使用を続けると、尾灯、又は制動灯もしくは両方が点灯しなくなる恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 136 台 | 不具合件数 | 25 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | ディーゼルエンジンの排気ガス再循環装置(EGR)モジュールにおいて、経年変化により冷却水が漏れるものがある。その場合、排気ガスに含まれる煤が冷却水と混合して排気ガス再循環装置(EGR)モジュールの内部に堆積し、高温になった堆積物がインテークマニホールドに流入し付着して、インテークマニホールドが溶損する可能性がある。最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 16 | 不具合の内容 | タイミングベルトにおいて、特定の燃料や添加剤の影響によるエンジンオイルの変質のため、エンジンオイルに浸された構造のタイミングベルトの劣化が進行しているものがある。そのため、タイミングベルトの表面が剥離してブレーキバキュームポンプが破損し、ブレーキ倍力装置の機能が低下する。 | | | |
| | 対象台数 | 26,994 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 17 | 不具合の内容 | オーディオ/エアコン操作ユニットの設計上の不具合により、ハザードフラッシャースイッチを操作し、ハザードフラッシャーを点灯した場合、車両のスリープモード後ではないとハザードフラッシャーをオフにすることができないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 53 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 18 | 不具合の内容 | エアコン用の電動クーラントポンプにおいて、シーリングの設計が不適切なため、シール性が不足しており、ポンプのコントロールユニット部に湿気が入り、ポンプ内部で短絡が発生する場合がある。そのため、ヒーターの機能が停止し、そのままの状態で使用を続けると、ポンプのコネクタの過熱により、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3,256 台 | 不具合件数 | 87 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 19 | 不具合の内容 | アンダーエンジンプロテクターにおいて、設計が不適切なため、オフロード走行の際にプロテクター内に草が堆積する場合がある。このため、堆積した草が排気管と接触して火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 990 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 20 | 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 | 121 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |

不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの(開発評価の不備)

| | | | | | |
|---------|--------|---|-------|-----|----------|
| 事例 1 | 不具合の内容 | 冷蔵冷凍車および冷蔵冷凍セミトレーラにおいて、架装車体のルーフレール部リベットカバー接合部の強度設計が不適切なため、当該接合部の強度が不十分なものがある。そのため走行時の負荷により、リベットカバーの長手方向端部がルーフレールより浮き上がり、最悪の場合、脱落して他の交通の妨げになるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,697 台 | 不具合件数 | 9 件 | 事故件数 0 件 |

| | | | | | | |
|------|--------|--|-------|--------|------|-----|
| 事例 2 | 不具合の内容 | 予防安全機能(スマートアシスト)用カメラにおいて、ウインドシールドガラスへのカメラ固定用ブラケットの接着工程管理が不適切なため、接着力が弱いものがある。そのため、使用過程で当該ブラケットが剥がれ、最悪の場合、走行中に落下して前方視界を妨げるため、運転者席の基準を満足しないおそれがある。また、落下したブラケットの端部形状が乗車装置の基準を満足しないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 192,589 台 | 不具合件数 | 1099 件 | 事故件数 | 2 件 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 農耕トラクタの主変速クラッチにおいて、主変速のクラッチプレートの強度検討が不適切なため、当該プレートの強度が不足している。そのため、主変速1速と2速の繰返し操作によりクラッチプレートが損傷するおそれがある。そのまま使用を続けると、最悪の場合、主変速1速及び2速で走行出来なくおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 168 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | 大型トラックのリアオーバーハング部シャシフレーム側面に取り付けたスペアタイヤ取付装置において、ブラケット形状が不適切なため、当該取付装置の強度が不足しているものがある。そのため、走行振動等により当該取付装置に亀裂が生じ、最悪の場合、取付部が破断しスペアタイヤ取付装置及びスペアタイヤが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 48 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | 水素センサーの内部素材が不適切なため、水素反応性が低下してしまうものがある。そのため、水素が漏れた際に水素センサーで検出できず、運転者に対して水素漏れの警告ができないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 7 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | 小型トラック用エンジンにおいて、バキュームポンプカップリングとカムシャフト間の隙間が大きいものがある。そのため、そのまま使用を続けると、カップリングおよびカムシャフトの嵌合部が異常摩耗しカップリングが破損することで、バキュームポンプが作動不良となりブレーキ警告灯やバキューム警告灯が点灯し、クラッチおよびブレーキの操作が重くなる。また、カムロータの折損およびVVT(バリエーブルバルブタイミング機構)の位相ずれによりエンジン始動不良となり、最悪の場合、エンジンストールに至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 118,014 台 | 不具合件数 | 343 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | 緩衝装置のリヤサスペンショントールリンクにおいて、強度検討が不適切なため、ロッド部の強度が不足しているものがある。リヤナックルのボールジョイントが、アフターマーケット部品に交換されている一部車両では、冬季凍結防止剤等による腐食のため円滑に動かなくなる事があり、トールリンクに加わる曲げ応力増加によりロッド部が破損し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 5,271 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | 架装にて交換した後部座席において、座席フレームの強度が不足している。そのため、事故等の衝撃により、座席を保持できず、車体から外れてしまい、乗員を安全に保護することができないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 731 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 9 | 不具合の内容 | 可倒式突入防止装置を装着した脱着装置付コンテナ専用車において、突入防止装置の強度設計が不適切なため、走行時の振動等により亀裂が発生するものがある。そのまま使用を続けると取付位置が変わるため、道路運送車両の保安基準に適合しない。 | | | | |
| | 対象台数 | 11 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|------|------|
| 事例 10 | 不具合の内容 | リヤシートの下に取り付けられているデータバスダイアグノシスインターフェースにおいて、リヤシートにこぼした液体の水分や、車体底部のシーリングが不十分のため、大雨時や深い水たまりを走行した際に浸入した水分により、データバスダイアグノシスインターフェース内で短絡が発生することがある。そのため、警告灯が点灯するとともに、エンジンが出力を抑える緊急走行モードに入ったり、パワーステアリングのアシスト力が減少したりするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 10,869 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 11 | 不具合の内容 | ホイール・クレーンのE13C-YSエンジン搭載車において、尿素水噴射制御プログラムが不適切なため、尿素SCR触媒の性能低下時に適正な尿素水量を噴射できなくなり排出ガス中の窒素酸化物が規制値を超過するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 661 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 12 | 不具合の内容 | ホイール・クレーンのE13C-YSエンジン搭載車において、エンジン制御プログラムが不適切なため、エアクリーナーより吸入する空気量をエアフロセンサーが実際より低く認識し、排出ガス再循環(EGR)量が低下することで排出ガス中の窒素酸化物が規制値を超過するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 661 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 13 | 不具合の内容 | フロントトランクにおいて、第二ラッチの取付部の設計が不適切なため、仕様にあった嵌合がされていないものがある。そのため、運転者が意図せず第一ラッチを開放した場合、第二ラッチが機能しないことにより、フロントのトランクフードが開放し、ドライバーの視界を妨げるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 138 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 14 | 不具合の内容 | ブレーキ倍力装置に装着されているラバースリーブにおいて、設計が不適切なためブレーキ倍力装置のハウジングとの隙間に浸入した水分が長期間排出されず、ハウジングが腐食することがある。そのため、腐食が進むとハウジングに穴が開くことで装置の機能が低下し、必要なブレーキ踏力が増加したり、制動距離が伸びたりする。更に腐食が進むとブレーキ倍力装置が破損することで、最悪の場合、ブレーキペダルでの制動が不能に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8,021 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | ブレーキキャリパーにおいて、ピストン摺動部の金属表面処理が不適切なため、融雪剤により錆が発生するものがある。そのため、摺動部の錆が抵抗となり、当該ピストンの戻りが悪くなり、最悪の場合、ブレーキが引きずるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 110 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 16 | 不具合の内容 | バックランプスイッチ(後退灯)において、構成部品の材料が不適切なため、スイッチ内部の接点部に黒色被膜が生成、材料が腐食する場合がある。そのため、そのまま使用を継続すると、後退灯が点灯しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 22,841 台 | 不具合件数 | 56 件 | 事故件数 |
| 事例 17 | 不具合の内容 | クーラントジョイントにおいて、当該部品の設計、および製造不良により材質の強度が足りておらず、運転中にジョイントが破損することがある。そのため、クーラントが漏れ出すおそれがある。また、最悪の場合、漏れたクーラントが乗員にかかり火傷をするおそれや、クーラントがリヤタイヤにかかり転倒するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 199 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 18 | 不具合の内容 | キャブ補助ヒーターの配線の取付位置が不適切なため、キャブ補助ヒーターブラケットと干渉し擦れるものがある。このため、最悪の場合、配線の損傷によりキャブ補助ヒーターが作動しなくなったり、ショートが発生したりする。またキャブ補助ヒーターの信号に悪影響を及ぼすことで、燃料供給ポンプの制御信号に悪影響を与え、イグニッションキーをオフにしても燃料供給ポンプが停止せずエンジンが | | | |
| | 対象台数 | | | | |

| | | | | | | |
|--------------|------------|---|-------|------|------|-----|
| | | まわりつづけ燃料が切れることでエンストに至る恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 111 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 1 9 | 不具合の 内容 | エンジンの動力により駆動されている圧縮空気用コンプレッサーの吸入側サイレンサー内部の整流プレートが強度が不足しているため、サイレンサー内の空気の流れによりプレートが振動し異音が発生する場合がある。このまま使用を続けた場合、最終的にこのプレートが破損し破片がコンプレッサー内部に吸入され、コンプレッサーが損傷し、走行不能になる恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 208 台 | 不具合件数 | 6 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 0 | 不具合の 内容 | エンジンコントロールユニットのソフトウェア及びリアドライブシャフト固定ナットの締付トルクが不適切なため、特定の走行条件下で開発時の想定を上回るねじり応力がリアドライブシャフトに発生し、リアドライブシャフトが破断するおそれがある。このため、イオンの発生とともに警告灯が点灯するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 418 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 1 | 不具合の 内容 | エア圧力制御システム(APS)において、エアドライヤ再生制御バルブの設計が不適切なため、エア圧力の気密が保持できないものがある。そのため、エア漏れが発生し、警告灯が点灯する又は、エンジン始動時後にエア圧力が上がらないことでパーキングブレーキが解除できず、走行できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 45 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 2 | 不具合の 内容 | エアインテークホースにおいて、ホースの材質が不適切なため、EGRに関連する酸の濃縮物の影響によりホースの強度が低下して亀裂が生ずることがある。そのため、エアインテークホースよりエアが漏れて異音が発生し、エンジン警告灯が点灯して、出力が低下するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 493 台 | 不具合件数 | 23 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 3 | 不具合の 内容 | アルミタンクローリの積荷排出用ポンプにおいて、設計不良により、ポンプブラケットの剛性が不足しているため、ポンプと連結した配管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発火して火災になるおそれがある。また、ポンプブラケットの剛性が不足しているため、ポンプ駆動軸同士を連結するセンタベアリングのブラケットに亀裂が発生し、荷下ろし作業ができなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 65 台 | 不具合件数 | 10 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 4 | 不具合の 内容 | PHEV車のエンジンコントロールユニットにおいて、ソフトウェアが不適切なため、複数気筒の失火によるプロテクションモードからの復帰後、スロットルバルブ開度と吸気バルブリフト量が最大のまま固定されてしまう。このため、エンジン回転が不安定となり、最悪の場合、走行中にエンストするおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 475 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 5 | 不具合の 内容 | 7速DSG型自動変速機のメカトロニクスにおいて、アッパーハウジングのねじ切り加工が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、アクムレーターの継続的な油圧変化による疲労の蓄積により、アッパーハウジングに亀裂が発生し、油圧が低下して、最悪の場合、駆動力が伝達されず走行できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 6,422 台 | 不具合件数 | 68 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 6 | 不具合の 内容 | アクセルペダルを戻すためのアクセルリターンスプリングの強度が不足している。そのため、そのまま使用を続けると、当該スプリングが折損し、最悪の場合、アクセルペダルが戻りきらない他、手動運転時に、パーキングブレーキが作動しなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 154 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|------|------|
| 事例 27 | 不具合の内容 | 公道走行用に装着した保安部品や内外装部品等において、当該部品や取付け部の評価が足りず、灯火器類の不灯や部品の脱落、または破損等により、それぞれの機能が損失して、最悪の場合、保安基準に適合しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 154 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 28 | 不具合の内容 | エキゾーストマニホールドにおいて、パイプ部の強度が不足しているため、登坂路等でのパイプ表面温度が過度に上昇するような高負荷かつ特定のエンジン回転での走行を繰り返すことにより、亀裂が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると、排出ガスが基準値を満足しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 23,586 台 | 不具合件数 | 12 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 | 排気ガス再循環装置(EGR)に搭載したEGR圧力センサにおいて、排気ガスに対する耐力が不足していたため、排気ガスによる腐食からセンサ出力異常を起こし、警告灯点灯、加速不良に至ることがあり、最悪の場合、エンジンが始動できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 52,841 台 | 不具合件数 | 549 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | 農耕トラクタのダンパーディスクにおいて、エンジン低回転域でダンパーディスク内のバネの設定が不適切なため、当該バネが共振し、ダンパーディスク内の歯面がたたかれ、歯面が摩耗する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、歯面が摩滅し、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 5,566 台 | 不具合件数 | 21 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 農業用薬剤散布車のパーキングブレーキレバーの強度が不足しているため、フックとギヤの噛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噛み合わず、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 | 209 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | 中型トラックにおいて、警音器のボディの材質が不適切なため、インナーフェンダの隙間から侵入した融雪剤を含む水分が警音器にかかると、警音器内部が腐食することがある。そのため、警音器が作動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 40,458 台 | 不具合件数 | 278 件 | 事故件数 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | 塵芥車等において、装着した後退灯(LED式)の耐久性が不適切なため、使用過程において、後退灯内部の配線が断線することがある。そのため、後退灯が早期に不灯になり、車両後退時の安全が確保できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 801 台 | 不具合件数 | 46 件 | 事故件数 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | 小型トラックにおいて、エレクトロニックドライビングユニット(EDU)の電気回路が不適切なため、車両の電装部品から発生する電気ノイズによりEDUが誤作動することがある。そのため、エンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、エンジンストールに至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 62,387 台 | 不具合件数 | 118 件 | 事故件数 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | ロータリ除雪車の操縦装置において、前後進変速レバーの強度が不適切なため、そのまま使用を続けると、接触部が摩耗し、最悪の場合、前後進変速レバーが折損し、前後進操作が出来なくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 405 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|------------|--|-------|------|------|
| 事例 8 | 不具合の 内容 | ルーライニングにおいて、Cピラー固定用ホルダーの設計が不適切なため、ホルダーの固定が不十分である可能性がある。そのため、衝突事故等でサイドエアバッグが作動した際に、ホルダーが外れ乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 395 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 9 | 不具合の 内容 | ラジオフレクエンシーハブモジュール(RFHM)において、走行環境のノイズに過敏に反応し、システムの故障を認識してしまうものがある。そのため、メーターパネルにキーレスエントリー不具合の警告が表示され、イグニッションスイッチを押してもエンジンがシャットオフ出来ないことがある。 | | | |
| | 対象台数 | 49 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 10 | 不具合の 内容 | ターボチャージャーへのオイル供給ラインに取り付けられているオイルストレーナーにおいて、当該ストレーナーのメッシュサイズが小さすぎるため、オイルストレーナーにオイルの沈殿物が付着することがある。長期間、車両を使用することにより沈殿物が増加すると、オイルストレーナーがつまり、ターボチャージャーへ十分なオイルを供給できなくなり、最悪の場合、エンジンの出力低下やエンジンが停止するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3,209 台 | 不具合件数 | 5 件 | 事故件数 |
| 事例 11 | 不具合の 内容 | ショベル・ローダのリヤコンビネーションランプにおいて、方向指示器の電気回路に正規品と異なるトランジスタが組付けられたものがあるため、方向指示器の点灯操作で発生する電気回路内の熱でトランジスタが溶損し、ハイフラッシュが発生するおそれがある。また、方向指示器の電気回路内にあるコンデンサの容量が不足しているものがあるため、稼働中の電圧変化によりコンデンサが容量不足になると、回路内の消費電力が低下してハイフラッシュを発生させる閾値を下回る場合がある。そのためその状態で方向指示器または非常点滅表示灯の点灯操作を行うと、ハイフラッシュが発生する。 | | | |
| | 対象台数 | 30 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 12 | 不具合の 内容 | 12Vバッテリーにおいて、固定方法が不適切なため、事故などの衝突時の負荷に耐えられず、固定場所から動く可能性がある。そのため、バッテリー配線が外れることで、最悪の場合、衝突後の安全機能(緊急通報サービス、電動シート調整、非常点滅表示灯、自動ドアロック解除)が適切に作動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 11,008 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 13 | 不具合の 内容 | アクセサリベルトの張力を一定に保つためのオートテンショナーのばねの耐久性が不適切なため、経時劣化により張力が低下すると、当該ベルトに振れの発生と共に負荷がかかり折損することがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、発電不足により警告灯が点灯し、バッテリーが上がり、燃料装置、点火装置等の電装品の使用が出来ず、原動機が停止し走行不能或いはオーバーヒートに至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,013 台 | 不具合件数 | 15 件 | 事故件数 |
| 事例 14 | 不具合の 内容 | 大型路線バス等において、前側乗降口のグライドスライドドア上部に装着されているターンバックルの強度が不適切なため、ターンバックルに亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ターンバックルが折損して当該ドアの開閉が出来なくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,610 台 | 不具合件数 | 19 件 | 事故件数 |
| 事例 15 | 不具合の 内容 | 大型トラック4軸車輛の左前後輪フェンダフラップにおいて、設計検討が不適切なため、走行時にフェンダフラップと樹脂製尿素水タンクが干渉し続けることがある。そのため、走行振動などで尿素水タンクに削れが生じ、最悪の場合、尿素水タンクに穴があき尿素水が漏れだすおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 156 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|-----|------|
| 事例 16 | 不具合の内容 | 大型トラック・バスにおいて、駐車ブレーキ警告灯用スイッチが不適切なため、エア配管内に発生する凝縮水によって当該スイッチが正常作動しなくなるものがある。そのため、駐車ブレーキを解除しても、駐車ブレーキの作動状態を正しく表示しない場合があり、Dレンジでの自動変速が不能(マニュアルモードでの変速は可能)になると共に、EZGO(坂道発進補助装置)とヒルホルダ等が機能しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 37,371 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 17 | 不具合の内容 | ロータリ除雪車の電気装置において、配線の固定方法が不適切なため、走行振動によりオルタネータ配線及びアース配線が配線クランプとこすれ、被覆が損傷するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、損傷部とクランプ間でショートし、最悪の場合火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 260 台 | 不具合件数 | 3 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 | 方向指示器のターン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 | 3,329 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | 農耕トラクタの方向指示器において、側面方向指示器に使用している電球の選定が不適切なため、前面及び後面に備える方向指示器の点灯操作状態及び作動状態を運転者席の運転者に正しく表示出来ないため、保安基準に適合しない。 | | | |
| | 対象台数 | 731 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 農耕トラクタの変速機において、1速ギヤのベアリング固定ボルトの締め付けが不適切なため、その固定ボルトが緩んで1速ギヤ及びベアリングが外れるおそれがある。そのため、そのまま使用を続けると、1速ギヤとベアリングが破損し、走行不能になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 20 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 | 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、燃料ポンプが腐食し、走行中にエンジン警告灯の点灯、エンジン性能の低下、エンジンストール、エンジン始動不良に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 16,007 台 | 不具合件数 | 58 件 | 事故件数 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | 電動パーキングブレーキ用のハーネスコネクタにおいて、樹脂材料の選定が不適切なため、融雪剤等の影響からコネクタが割れることがある。そのため、車両振動等によりハーネスコネクタが抜け、警告灯を点灯させ電動パーキングブレーキが作動しない、または解除できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 247,383 台 | 不具合件数 | 188 件 | 事故件数 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | 大型冷蔵冷凍車の荷箱において、コーナーレール部リベットカバーのコーキングの塗布量が多く、接合が不十分なものがある。そのため走行時の負荷により、リベットカバーの端部がコーナーレールより浮き上がり、最悪の場合、垂れさがり他の交通の妨げになるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,061 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | 大型トラックの冷却装置において、樹脂製ラジエータの強度が不足しているため、使用過程においてアッパータンク表面のリブ(突起状の物)を起点に亀裂が入り、冷却水が漏れるおそれがある。そのままの状態で使用を続けると、冷却水量低下の警告メッセージ表示及びブザーが吹鳴する。 | | | |
| | 対象台数 | | | | |

| | | | | | | |
|-------|--------|--|-------|-------|------|-----|
| | 対象台数 | 10,248 台 | 不具合件数 | 157 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | 前席ドアにおいて、ドアラッチ及びストライカの設定が不適切なため、側面衝突時にサイドエアバッグが展開するとドアラッチが変形するものがあり、最悪の場合、ドアラッチとストライカの噛合いが解除され、前席ドアが開くおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 21,630 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 9 | 不具合の内容 | 設計時のレイアウト検証が不十分なため、リアホイールアーチライナー(ホイールハウスカバー)の一部が、振動によりリアブレーキパッド装着位置センサーのケーブルと接触する恐れがあり、最悪の場合ケーブルが損傷しブレーキワーニングランプを点灯させる可能性がある。 | | | | |
| | 対象台数 | 8 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 10 | 不具合の内容 | 清掃車のサイドガード(巻込防止装置)において、車両設計が不適切なため、前輪タイヤ後端との距離が保安基準に適合しない。 | | | | |
| | 対象台数 | 37 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 11 | 不具合の内容 | 制動装置において、マスターシリンダーのブレーキブースター側に装着されている油圧シール部からブレーキフルードがブレーキブースター内に漏れ、ブレーキの一次回路のブレーキフルードがなくなった場合、制動力は二次回路のみで作動する状態となることがある。その状態でブレーキリザーバータンクのキャップを強く締めすぎていると、ブレーキリザーバータンクの換気が減少してタンク内に負圧が発生し、ブレーキの二次回路のブレーキフルードがブレーキリザーバータンクに戻る可能性があり、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 7,286 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 12 | 不具合の内容 | 手動変速機のセレクトケーブルを固定するブラケット形状が不適切なため、セレクトケーブルと燃料ホースが接触しているものがある。そのまま使用を続けると、最悪の場合、燃料ホースに穴が開き、燃料が漏れるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 38 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 13 | 不具合の内容 | 車枠において、構造強度の設計が不適切な為、車枠の強度が不足している箇所がある。そのため、走行時の負荷により亀裂や変形が生じ、最悪の場合、走行性能が失われ走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 353 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 14 | 不具合の内容 | 車枠において、強度の検討が不適切であった為、車枠の強度が不足している箇所がある。そのため、走行時の振動等により亀裂や変形が生じ、最悪の場合フレームが折損し、走行不能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 | 0 件 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | 自動車の後面上部に備えた灯火器において、灯火器照明部の上縁が地上2.5m以下だったにもかかわらず橙色の灯火器を取付けたことから、道路運送車両の保安基準第42条で定めるその他の灯火の制限に抵触する。 | | | | |
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 16 | 不具合の内容 | 原動機に装着されている燃料パイプの取付けボルトにおいて、締め付けトルクの設計値が不適切なため、走行振動等により当該ボルトが緩むものがある。そのため、燃料漏れにより、ガソリン臭の発生とともに、エンジン制御システム故障の警告灯が点灯し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 91,241 台 | 不具合件数 | 149 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|------|------|
| 事例 17 | 不具合の内容 | 原動機において、上部に取り付けられたカバー(エンジンカバー)取付け箇所の強度が不十分なため、車両の経過年数や使用状況(非常にスポーティな走行や路面の悪いオフロード走行)によって、カバーが外れることがある。そのため、エンジンルーム内でカバーが移動してターボチャージャー等の高温箇所に触れると溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 456 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 18 | 不具合の内容 | リターダー冷却用の冷却水ホースの材質が設計品質基準を満たしていないため、冷却水漏れを起こすことがある。そのため冷却水警告灯が点灯し、最悪の場合、走行不能になる恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 15 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 19 | 不具合の内容 | マニュアルエアコンのヒータユニットにおいて、吹出し口切替え機構の構造が不適切なため、高温条件下で吹出し口切替えダイヤルを素早く操作すると、内部部品が外れ、操作不能になる場合がある。そのため、デフロスタが使用できず、前面ガラスの視野を確保できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 9,011 台 | 不具合件数 | 6 件 | 事故件数 |
| 事例 20 | 不具合の内容 | フロントシートベルトにおいて、シートベルトプリテンショナーの設計が不適切なため、衝突時に発生させたガス圧により、ガスジェネレーターがシートベルトプリテンショナーから飛び出すことがある。そのため、最悪の場合、飛び出したガスジェネレーターにより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 |
| 事例 21 | 不具合の内容 | フルトレーラ及びドリー付バントレーラのアンチ・ジャック・ナイフ装置(以下、AJK装置)において、電気回路が不適切なため、トラクタ運転席内のAJKスイッチON状態で次の不具合が生じる。1)トラクタのブレーキ・ペダルを踏み変速装置を後退位置から変更しても後退灯が消灯しない。2)変速装置が後退位置、且つトラクタの駐車ブレーキを操作するとトラクタのブレーキ・ペダルを踏んでいないにも関わらず制動灯が点灯する。 | | | |
| | 対象台数 | 1,017 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 22 | 不具合の内容 | バッテリー式フォークリフトの荷役装置において、ティルトシリンダのロッドヘッドを固定するボルト締付作業が不適切なため、締付トルクが不足している可能性がある。そのため荷役作業等により当該ナットが緩み、最悪の場合、ロッドヘッドからロッドが抜け落ち、車体の堅牢性不足によりマストが脱落するため、保安基準に適合しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 365 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 23 | 不具合の内容 | ナビゲーションシステムにおいて、制御プログラムの設定不備により、電源変動等によりシステム内の通信が途絶えた場合、復旧処理が行われなためカメラ映像に切り替わらず、黒画面となる場合がある。この状態において、液晶画面に直前直左確認用のカメラ映像が表示されず、保安基準第44条(後写鏡等の基準)に適合しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 7,812 台 | 不具合件数 | 12 件 | 事故件数 |
| 事例 24 | 不具合の内容 | トランク内にあるリアSAM(信号検知制御モジュール)コントロールユニットにおいて、設置の位置が不適切なため、雨天時にトランクを使用する際にトランクリッドからの雨水がリアSAMに直接滴下することがある。そのため、電氣的な故障が発生して関連する機能や装置の警告灯が点灯したり、灯火器類等の作動不良が発生したりする上、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6,686 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|------|------|
| 事例 25 | 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 | 8,229 台 | 不具合件数 | 11 件 | 事故件数 |
| 事例 26 | 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 | 86,483 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 27 | 不具合の内容 | ショベルローダーに使用している油圧式無段変速機の油圧ホースにおいて、フレームとの隙間が確保されていないため、振動によりフレームに干渉する。そのまま使用を続けると干渉している部分から破損し、作動油が漏れ、最悪の場合には走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 179 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 28 | 不具合の内容 | ショベル・ローダの排気管において、排気管を繋いでいる接手部品(V字接手)の強度不足のため、稼働時の振動等により亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、V字接手が破断して隙間から排気ガスが漏れるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3,332 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 |
| 事例 29 | 不具合の内容 | ショベル・ローダにおいて、ヒーター付き燃料フィルタの発熱体の組み付けが不適切なため、発熱体が傾いてクリアボールに接触する場合がある。そのためそのまま使用を続けると、発熱体の熱でクリアボールが変形し、最悪の場合、クリアボールに穴が開き、燃料漏れに至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 972 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 |
| 事例 30 | 不具合の内容 | コンパクトテールリフト仕様車において、排気管の排気ガス出口位置の設定が不適切なため、連続した登坂走行等によって左側リヤコンビネーションランプが高温になることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ランプの樹脂部分が溶損し、最悪の場合、不灯になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 265 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 31 | 不具合の内容 | グレーダにおいて、静油圧変速機のピーク圧の検討が不十分なため、車両が停止する前に前後進切換スイッチを後進から前進に切り換えると、油圧回路内に許容圧力を超える圧力がかかる場合がある。そのためそのまま使用を続けると、フィルタが破損して作動油が漏れ、走行不能に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 542 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 |
| 事例 32 | 不具合の内容 | グレーダにおいて、静油圧変速機のピーク圧の検討が不十分なため、アクセルペダルを踏み込んだまま前後進スイッチの切り替え操作を行うと、油圧回路内のフィルタに許容圧力を超える圧力がかかる場合がある。そのためそのまま使用を続けると、フィルタが破損して作動油が漏れ、走行不能に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 468 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 33 | 不具合の内容 | オーバーヘッドガードの後方右側の支柱に、オプション仕様で警報器付きグリップが搭載されており、当該警報音は、車検仕様で搭載されている警報器の警報音と異なるため、歩行者や他の交通が誤認識するおそれがある。 | | | |

| | | | | | | |
|----------|--------|--|-------|--------|------|------|
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 34 | 不具合の内容 | エンジンルーム内バッテリー周辺のワイヤハーネスにおいて、取り回しが不適切なため、当該ワイヤハーネスが周辺部品と接触しているものがある。そのため、走行時や作業時の振動により当該ワイヤハーネスの被覆が損傷して、ワイヤハーネス内の配線が短絡、発熱、焼損することがあり、最悪の場合車両火災に至る恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 44,940 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 35 | 不具合の内容 | エンジンECUにおいて、制御プログラムが不適切なため、EGR(排気ガス再循環装置)経路内にデポジットが多く堆積することがある。そのため、堆積したデポジットにより、EGR経路内の排気ガスの流量が低下し、エンジン警告灯が点灯してアイドリングストップ機能が停止するおそれがある。または、堆積し硬化したデポジットが剥がれ落ち、吸気バルブに噛み込むことにより、エンジン再始動できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 30,137 台 | 不具合件数 | 616 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 36 | 不具合の内容 | エアコンのレシーバードライヤーにおいて、設計評価が不十分なため、吸水容量が不足しているものがある。そのため、使用過程において、電動コンプレッサのモーターコイルに腐食が発生することにより、絶縁抵抗が低下し、最悪の場合、セーフモードにより警告メッセージが表示されると共に駆動電源が遮断され、走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 1,365 台 | 不具合件数 | 17 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 37 | 不具合の内容 | ウイングフルトレーラにおいて、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、ウイング開時に開閉ホースが損傷すると、ウイングが降下するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 4 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 38 | 不具合の内容 | アイドリングストップ付車のECOモータにおいて、内部ベアリングのシール仕様が不適切なため、シール性能が不足し異物が侵入するとベアリングが破損し異音が発生することがある。そのまま継続して使用した場合、ECOモータが故障しエンジンが停止するおそれがある。万が一、周辺部品に整備時等でこぼれたエンジンオイル等の可燃物がある場合、ECOモータ故障に伴う熱風と火花が開口部から吐出し周辺部品が焼損することがあり、最悪の場合、火災にいたるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 277,462 台 | 不具合件数 | 2395 件 | 事故件数 | 11 件 |
| 事例 39 | 不具合の内容 | アイドリングストップ付スマートシンプルハイブリッド仕様車のECOモータにおいて、内部ベアリングのシール仕様が不適切なため、シール性能が不足し異物が侵入するとベアリングが破損し異音が発生することがある。そのまま継続して使用した場合、ECOモータが故障しエンジンが停止するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 250,029 台 | 不具合件数 | 1568 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 40 | 不具合の内容 | NISMO-S仕様のリチウムイオンバッテリー内部ヒューズにおいて、ヒューズの仕様設定が不適切なため、運転の仕方によっては早期に劣化が促進することがある。そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ヒューズが溶断し警告灯が点灯するとともに、モータへの電力供給が停止し走行不能になるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 4,856 台 | 不具合件数 | 34 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 41 | 不具合の内容 | e-POWER車のビークル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、特定の道路、かつ走行条件において発電用エンジンを始動する際、燃料が残っていても燃料切れと判定することがある。そのため、出力をとめるフェールセーフ制御が作動し走行不能となるおそれがある。 | | | | |

| | | | | | | |
|-----------|------------|--|-------|------|------|-----|
| | 対象台数 | 78,964 台 | 不具合件数 | 5 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 2 | 不具合の 内容 | ショベル・ローダの作業機ポンプからコントロールバルブ配管に繋がる油圧チューブにおいて、油圧チューブをトランスミッションケースに固定するプレートおよびブラケットの強度が不足しているため、エンジン振動等を受けて折損し、油圧チューブが固定できなくなる。そのためそのまま使用を続けると、油圧チューブの溶接部に亀裂が生じ、作動油が著しく漏れ、作業装置等が作動不良に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 37 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 3 | 不具合の 内容 | ショベル・ローダのエンジンサイドカバーの構造が不適切なため、サイドカバーを固定するピンがラッチに正常に嵌らない場合がある。そのためそのまま使用を続けると、稼働時の振動等でピンがラッチから外れ、最悪の場合、サイドカバーが車体から脱落するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 37 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 4 | 不具合の 内容 | ディスクホイール取付部において、ホイールの加工およびハブボルトの仕様が不適切なため、ハブボルトの締結力が車両の走行性能に対して不足し、連続した急加速や急制動の繰返し等で、当該ボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態で行走を続けると、異音が発生し、最悪の場合、タイヤが脱落するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 204 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 5 | 不具合の 内容 | フロントスタビライザにおいて、コントロールリンクを固定するナットの締め付けトルクの設定が不適切なため、段差の乗り越え等でフロントスタビライザに捻じれが加わった際の入力により締め付けナットが緩み、がたつきや異音が発生することがある。そのため、保安基準第14条の緩衝装置に求められる要件を満たさないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 879 台 | 不具合件数 | 24 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 6 | 不具合の 内容 | 農耕トラクタの制動装置において、油圧回路の設計が不適切なため、油圧回路に空気が混入するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ブレーキ性能が低下するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 122 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 7 | 不具合の 内容 | 燃料タンクに組み付けられている燃料蒸発ガス排出抑制装置において、ケース上面(樹脂製)の形状が不適切なため、使用過程で当該ケースに微小な亀裂が発生することがある。そのため、長期間使用を続けると亀裂が貫通し、満タン時に燃料が漏れて、燃料臭がするおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 85,385 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 8 | 不具合の 内容 | 大型観光バスにおいて、スイングドア下側ハーネスの配線が不適切なため、ドア開閉時に当該ハーネスが周辺部品と干渉して過度の屈曲が生じる場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ハーネス内の配線が断線して電装品(パイロットランプ、サイドターンランプ、ドアガラス熱線ヒータ)が作動不良となり、最悪の場合、異臭・発煙が生じるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 1,010 台 | 不具合件数 | 10 件 | 事故件数 | 0 件 |

| 不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの(図面等の不備) | | | | | | |
|----------------------------------|------------|--|-------|-----|------|-----|
| 事例 1 | 不具合の 内容 | 粉粒体運搬車において、リヤコンビネーションランプの取り付け位置が不適切なため、尾灯の照明部の最外縁が、自動車の最外側から400mm以上の位置に取り付けられたものがあり、尾灯の保安基準を満足しないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 24 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|-------|--------|---|-------|------|------|
| 事例 2 | 不具合の内容 | 農耕トラクタのメータパネル内のワイヤハーネスに於いて、ワイヤハーネス図面の保護指示が不適切なため、ワイヤハーネスとブレーキペダルの戻りスプリングを掛けるプレー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が摩耗により損傷して内部電線の短絡を起こし、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 | 327 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 燃料ポンプのインタンクユニットにおいて、樹脂製インペラーとカバーのクリアランス設計値が不適切なため、燃料温度上昇等によって変形した樹脂製インペラーがカバーと接触することがある。そのため燃料ポンプモーターが作動不良となり、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 | 1,635 台 | 不具合件数 | 6 件 | 事故件数 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | 燃料デリバリーモジュールにおいて、燃料ゲージセンサーとブリーザーパイプとの間隔が不適切なため、燃料ゲージセンサーが当該パイプに引っかかることがある。そのため、実際の燃料量と燃料系の指示計が一致せず、燃料が多く表示され、そのままの状態で行き続けると、燃料切れにより走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 281 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | 大型トラクタに取り付けた遮熱板(ヒートプロテクタ)において、遮熱板の形状が不適切なため、走行振動等によりトランスミッションのオイルクーラーホースに干渉することがある。そのため、そのままの使用を続けると、トランスミッションのオイルクーラーホースに亀裂が生じ、オイルが漏れて変速不良となり、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 29 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | 除雪車の電気配線において、作業用エンジンのオルタネ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輻射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 | 6 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | 助手席下にある補助バッテリーにおいて、プラス電源配線の配索設計が不適切なため、シートフレームに干渉しているものがある。そのため、被覆が摩滅して短絡が発生することで、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 164 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | 車両の架装において、荷箱内部の架装時に重心位置が高くなってしまっているものがある。その為、最大安定傾斜角度の基準値を満たさないおそれがあり、最悪の場合、走行中に横転するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 9 | 不具合の内容 | 車載式故障診断装置(OBD)のハーネスにおいて、ハーネス設計工程の管理が不適切なため、配線の接続位置が仕様とあっていないことがある。そのため汎用の診断器で車両と通信ができないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 321 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 10 | 不具合の内容 | 原動機のカムシャフト・コントローラにおいて、カムギヤを固定しているボルトのボルトヘッド厚みの設計値が不適切なため、締め付け時に当該ボルトが損傷しているものがある。そのため、カムギヤの固定が緩むことで異音や点火タイミングずれによるエンジン不調が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、カムギヤの固定が外れてエンストして再始動不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 144 台 | 不具合件数 | 11 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|--------------|------------|--|-------|-----|------|
| 事例 1 1 | 不具合の 内容 | ロータリ除雪車の制動装置において、エアコンプレッサ用プーリーの取付部形状が不適切なため、走行時の振動等によりプーリー固定用ナットが緩み、プーリーが脱落するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、エアが溜まらず、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 1 2 | 不具合の 内容 | メインワイヤーハーネスにおいて、配索が不適切だったため、走行振動によりフレームなどの車両構成部品と接触することがある。このため、当該ハーネスの被膜が破れ、ハーネス内の配線が短絡し、最悪の場合走行中にエンジンが停止し再始動できなくなる、または火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 342 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 1 3 | 不具合の 内容 | ホイール・クレーン等の電気装置において、ハイカレントヒューズに接続しているケーブル接続端子の選定が不適切なため、ケーブル接続端子がヒューズホルダ筐体の一部と干渉し、固定が不確実なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ケーブル端子接続部の電気的な接触抵抗の増加によりケーブル接続端子部が発熱し、ヒューズホルダが溶損、最悪の場合火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,962 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 |
| 事例 1 4 | 不具合の 内容 | ホイール・クレーン等の電気装置において、ハイカレントヒューズに接続しているケーブル接続端子の選定が不適切なため、ケーブル接続端子がヒューズホルダ筐体の一部と干渉し、固定が不確実なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ケーブル接続端子固定ボルトが緩み、接触不良となりバッテリーが充電されず、チャージ不良の警告灯が点灯し、最悪の場合走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,962 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 1 5 | 不具合の 内容 | フロントフェンダーの内側に配置されたハーネスにおいて、固定方法が不適切であったため、使用過程において、固定が緩むことがある。そのため、当該ハーネスがタイヤと干渉し、ハーネスの被覆が損傷し、回路がショートするおそれがある。また、これにより、エンジンが停止し、ABS等の車両安定制御システムも不動作となることで、車両衝突を引き起こすおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 656 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 1 6 | 不具合の 内容 | ハンドルステムを締め付けているボルト長さの選定が不適切なため、締め付ける工程でボルトが損傷しているものがある。そのため、使用過程による振動等により、ボルトが折損し、ステアリングの制御を失ってしまい、最悪の場合、衝突するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 134 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 |
| 事例 1 7 | 不具合の 内容 | バッテリー式フォークリフトのワイパーにおいて、ワイパーアームに取り付いているスプリングの長さ指示が不適切なため、ワイパーが前面ガラスに強く押し付けられているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ワイパーが途中で止まり、動かなくなる場合がある。また、ワイパーモータカバーの設計が不適切であったため、隙間から水等が浸入しモータ内部が腐食しワイパーが作動しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 82 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 1 8 | 不具合の 内容 | トランスミッションの配線において、配索指示が不適切なため、配線が前輪のプロペラシャフトと干渉して被覆が摩滅し、短絡や断線が発生することがある。そのため、トランスミッションに関する警告灯が点灯し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 83 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 1 9 | 不具合の 内容 | ダンプ車等において、後退灯およびリヤコンビネーションランプの取付が不適切なため、後退灯、制動灯、尾灯、後部反射器および方向指示器の取付角度が保安基準に定める要件にそれぞれ適合しない。 | | | |

| | | | | | | |
|----------|--------|---|-------|------|------|-----|
| | 対象台数 | 1,017 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 20 | 不具合の内容 | エンジンルーム内にあるエンジンコントロールユニットの配線において、配索指示が不適切なため、配線がエンジンフードと干渉して被覆が摩滅し、短絡が発生することがある。そのため、MILが点灯すると共に、エンジンの不調が発生して排ガス値が悪化し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 106 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 21 | 不具合の内容 | 発電機において、ステータコイルが組付けられている左側クランクケースカバー内側のリブ部高さ設定が不適切なため、当該コイル線がリブ部と干渉すると損傷して短絡することがある。そのため、バッテリーが充電不足となり、そのまま使用を続けると、走行中にエンジンが停止して再始動できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 2,055 台 | 不具合件数 | 6 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 22 | 不具合の内容 | 機械式自動変速機(AGS)のオイルポンプとオイルポンプ駆動用モータのジョイント部において、外部との通気構造が不適切であったため、オイルポンプからオイルが滲んだ場合、オイルが空気と共に、モータ側に浸入することがある。そのままの状態で使用を続けると、モータ内部が短絡して作動しなくなり、警告灯が点灯するとともに変速不能及び走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 360,145 台 | 不具合件数 | 67 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 | 無段変速機(CVT)において、CVTコントローラの制御プログラムが不適切なため、高負荷のキックダウン時等に、変速機構であるスチールベルトが滑り摩耗紛が発生する場合がある。そのままの状態で使用を続けると、摩耗紛による油圧調整弁の摺動不良が起こり油圧不良となることで、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 63,108 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | 農耕トラクタの原動機において、エンジンコントローラのソフトウェアが不適切なため、エンジンを保護するための出力制限が正常に機能しない場合がある。そのため、そのまま使用を続けると、エンジンの出力制限が必要な運転状態となった際に正常に出力制限がされず、エンジンが焼き付き、最悪の場合走行不能になるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 電動式フォークリフトの制動装置において、制御コントローラのプログラムが不適切なため、バッテリー低電圧エラー状態のときに機能する制動装置が作動しない場合があり、安全に減速及び停止できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 29 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | 電動パーキングブレーキを制御するコンピュータにおいて、ブレーキ解除時のプログラムが不適切なため、ブレーキケーブルの戻し量が不足する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を繰り返すと、やがてブレーキケーブルの作動域から逸脱するため、パーキングブレーキ作動時に異常を検出して警告灯が点灯し、最悪の場合、パーキングブレーキが解除できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 339,883 台 | 不具合件数 | 401 件 | 事故件数 | 1 件 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | 電子制御操舵装置(UDAS)搭載の車線変更支援機能(LCS:レーンチェンジサポート)装備車両において、運転者補助制御ユニット(DACU)のプログラム設定が不適切なため、LCSが左側方車両を検知した状態で方向指示器を操作しても車線逸脱抑制機能(LDP)および車線逸脱警報装置(LDWS)が無効化されない。そのため、左車線からはみ出しそうになるとLDPは警報音と操舵介入が作動し、LDWSは警告灯の点滅とブザーが吹鳴する。 | | | | |
| | 対象台数 | 387 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|------|--------|--|-------|-------|----------|
| 事例6 | 不具合の内容 | 昼間走行灯のコントロールプログラムに不具合があるため、すれ違い用前照灯点灯時に消えない。すれ違い用前照灯が点灯しているときに昼間走行灯が解除されない場合、その結果生じる眩しさで衝突の危険性がある。 | | | |
| | 対象台数 | 307 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例7 | 不具合の内容 | 中型トラックにおいて、ABS ECUのソフトウェアが不適切なため、エンジン始動時にキーを素早く回すと、ブレーキペダル電源短絡エラーを検知してブレーキペダルへの電源供給を停止するものがある。そのため、制動灯が不灯になりABS、ESP(横滑り防止装置)、衝突被害軽減ブレーキシステム、EZGO(坂道発進補助装置)が機能しなくなってブレーキシステム異常の警告灯が点灯し、制動装置の保安基準に不適合状態となると共にブレーキペダルを踏んでもオートクルーズが解除できなくなる。 | | | |
| | 対象台数 | 5,652 台 | 不具合件数 | 81 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例8 | 不具合の内容 | 速度計(メータユニット)において、制御プログラムが不適切なため、走行中に再起動するおそれがある。そのため、再起動中は運転者が速度等運転に必要な情報を確認できなくなる。 | | | |
| | 対象台数 | 707 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例9 | 不具合の内容 | 窓ふき器において、ワイパーの作動を制御する車両マスター制御ユニットのプログラムが不適切なため、ワイパーが間欠モードで作動中に定位置で停止した時に、ワイパースイッチを操作し再起動すると、ワイパーリレーの接点部でアーク放電が発生し短絡することがある。そのため、ワイパーモーターの電源回路に過電流が流れてヒューズが溶断し、ワイパーが不作動となり必要な視野を確保できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 11,718 台 | 不具合件数 | 6 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例10 | 不具合の内容 | 窓ふき器において、コントロールユニットのプログラムが不適切なため、ある一定の条件下において、次のイグニッションスイッチの操作までフロントワイパーが作動しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 29 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例11 | 不具合の内容 | 前照灯洗浄器において、オンボードサプライコントロールユニットのプログラムが不適切なため、洗浄効率の技術基準に満たないものがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,064 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例12 | 不具合の内容 | 前照灯の自動点灯機能において、フロントシャシ入出力モジュールのプログラムが不適切なため、IG電源オン時に当該モジュール内の処理状況によってはメモリ容量が不足することがある。そのため、自動点灯・消灯機能が非常用モードになり照度に関係なくすれ違い用前照灯が常時点灯状態となるため、すれ違い用前照灯の自動点灯及び消灯に関する要件に適合しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 11,718 台 | 不具合件数 | 12 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例13 | 不具合の内容 | 前照灯、制動灯、車室室内灯、エアコン及びドアを制御するコントロールユニットのソフトウェアが不適切なため、内部電流の上昇を検知し安全機能が働く場合がある。このため制御信号を断続的に遮断し最悪の場合、前照灯や制動灯が不灯または点滅し保安基準を満たさないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 29 台 | 不具合件数 | 128 件 | 事故件数 0 件 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|-----|------|
| 事例 14 | 不具合の内容 | 制動装置において、ABSの制御プログラムが不適切なため、ブレーキプレッシャーセンサーからの信号に過敏に反応してしまうことがある。そのため、ブレーキペダルを踏んでいないにも関わらず、制動灯が点灯および、エンジンが始動可能となるとともにPレンジからシフト操作が可能となり、車両が動き出すおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,177 台 | 不具合件数 | 5 件 | 事故件数 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | 制動液漏れ警報装置において、制御プログラムが不適切なため、制動液量が規定値より低下しても油量低下警告灯が点灯せず、制動液漏れを運転者が検知出来ないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 5 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 16 | 不具合の内容 | 手動変速機を搭載した車両において、エンジン制御コンピュータの点火時期制御プログラムが不適切なため、スロットル全閉でクラッチレバーを握る際の握り幅が小さい状態を保持すると、点火時期が遅れることがある。そのため、エンジン回転数が低下し、エンストするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 62 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 17 | 不具合の内容 | 駆動用バッテリーのバッテリーマネージメントユニットにおいて、バッテリーから送信される向こうな信号を不具合と誤判定してしまう場合がある。このため、警告灯が点灯し、警告メッセージが表示されると共に駆動電源が遮断され、走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 83 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 18 | 不具合の内容 | 急速充電中またはその準備中に、タッチスクリーンの演算処理装置の冷却プログラムが不十分なため十分な冷却が行われない場合がある。そのため、演算処理装置の処理速度の低下や再起動が行われ、タッチスクリーンが映らない、あるいは遅延し、最悪の場合ドライブモード(ドライブ、ニュートラル、リバースなど)や警告などの操縦装置等に係る必要な表示が行われず、衝突危険性が高まるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,420 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 19 | 不具合の内容 | 画像表示装置(カーナビのモニター)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 | 1,060 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 |
| 事例 20 | 不具合の内容 | リフトアクスル機能付きトレーラにおいて、リフトアクスルの上昇および、下降動作を開始する圧力値を誤って設定した為、非リフト軸が道路運送車両法の保安基準の許容軸重を超える恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 21 | 不具合の内容 | リアSAM(信号検知制御モジュール)コントロールユニットの制御プログラムにおいて、設計が不適切なため、エンジン始動時に誤ってリアSAMの初期化が行われることで、関連するユニットの警告灯が点灯すると共に、リアドアのパワーウィンドウが作動しない、等の作動が制限されることがある。最悪の場合、テールランプユニットが正しく作動せず、後部の灯火類が点灯しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4,286 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 |
| 事例 22 | 不具合の内容 | ボデイドメインコントローラー(BDC)のソフトウェアが不適切なため、車幅灯が故障した際の車幅灯の残存性能要件に適合出来なくなり、運転者が車両の故障状態を正しく認識できない。 | | | |
| | 対象台数 | 1,372 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|-------|------|
| 事例 23 | 不具合の内容 | ブレーキブースター警告装置において、インストルメントクラスタのプログラムが不適切なため、ブレーキブースターの故障時に警告灯が点灯せず、警告メッセージ確認後には誤った警告灯が点灯し、保安基準に適合しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 24,271 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 24 | 不具合の内容 | バッテリーマネジメントエレクトロニクス(SME)において、ソフトウェアが不適切なため、システムの誤診が起きる可能性がある。そのため、ごく稀にはあるが充電の停止や高電圧システムがシャットダウンし、モーターの出力およびレスポンスが低下し、最悪の場合、モーターが停止するおそれがある。なお、モーターが停止した場合、車両をオフ/オンすることにより再度走行することは可能である。 | | | |
| | 対象台数 | 1,872 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 25 | 不具合の内容 | ナビゲーションシステムにおいて、制御プログラムの設定不備により、起動時にシステム内の情報処理が完了せず、再起動を繰り返す場合がある。この状態において、液晶画面に直前直左確認用のカメラ映像が表示されず、保安基準第44条(後写鏡等の基準)に適合しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 7,812 台 | 不具合件数 | 191 件 | 事故件数 |
| 事例 26 | 不具合の内容 | テレマティクスシステムの構成部品であるデータコミュニケーションモジュールにおいて、制御プログラムが不適切なため、車両製造後から一定期間経過後、通信機能が停止するものである。そのため、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。 | | | |
| | 対象台数 | 51,613 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 27 | 不具合の内容 | テールライトにおいて、車両の解錠又は施錠と連動し、尾灯の光度が順に変化しながら点灯するアンサーバック機能を有するものがある。しかし、この点灯プログラムが不適切なため、一連の作動時間が長くなり、保安基準に適合しない。 | | | |
| | 対象台数 | 2,031 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 28 | 不具合の内容 | ダッシュパネルインサートにおいて、コントロールユニットのプログラムが不適切なため、ある一定の条件下において、助手席および後部座席のシートベルト非着用の警告表示および警告音が作動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 415 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 29 | 不具合の内容 | ステアリングコラムスイッチにおいて、コントロールユニットのプログラムが不適切なため、エンジン冷間始動時などのバッテリー充電量が低い際にシステム電圧が6V未満に低下すると、システムに電氣的故障が入力する場合がある。そのため、次のイグニッションスイッチの操作まで警音器が作動しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 9 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 30 | 不具合の内容 | ステアリング ホイール エレクトロニクスのプログラムが不適切なため、ステアリング & レーン コントロール アシスト(LSA)とレーン チェンジ アシスト(SWA)は、HOD(ハンズ オフ ディテクション)に関する信号が正しく取得出来ない可能性がある。そのため、ステアリングホイールヒーターまたは車内暖房が有効の場合に、システムはドライバーの手がステアリングホイール上にあるかどうかを明確に検出できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 878 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 31 | 不具合の内容 | シートモジュールにおいて、ソフトウェアが不適切なため、シートの位置を正しく検出できない可能性がある。そのため、エアバッグ警告灯およびチェックコントロールメッセージが表示され、衝突の際に助手席エアバッグ、ニーエアバッグ、アクティブヘッドレストが機能しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 128 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|-------|------|
| 事例 32 | 不具合の内容 | コンビネーションメーターにおいて、コントロールユニットのプログラムが不適切なため、ある一定の条件下において、助手席及び後部座席のシートベルト非着用の警告表示および警告音が作動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3,530 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 33 | 不具合の内容 | エンジン制御装置 (ECU) において、排気管の温度をモニターしている温度センサーの閾値が低いため、最悪の場合、チェックエンジンランプが点灯し、エンジンの出力が制御される。また、エンジン停止後、エンジンの再始動、および電動機での走行もできなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 135 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 34 | 不具合の内容 | エンジン制御コンピュータにおいて、OBD診断の警告灯点灯の設定が不適切なため、特定の診断項目で異常判定時に警告灯が点灯しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 114,115 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 35 | 不具合の内容 | エンジン制御コンピュータ (ECU) において、車載式故障診断装置の制御プログラムが不適切なため、故障診断データの処理が重なると、当該データが破損することがある。そのため、異常を検知して ECU がリセットし、エンストするおそれがある。なお、6速 DCT 型自動変速機搭載車両においては、フェールセーフが働きクラッチが切れ、駆動力が伝わらなくなり、走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,738 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 |
| 事例 36 | 不具合の内容 | エンジン回転数と駆動輪の間に 急な大きな回転速度差を生じさせる特殊な運転操作条件下において、トランスミッションに大きな負荷がかかることがある。そのため、そのような走行を繰り返すことで、最悪の場合、トランスミッションのインプットシャフトが折損し、走行不能になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4,531 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 37 | 不具合の内容 | エンジンコントロールユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、外気温によっては冷間時に失火が発生することがある。最悪の場合、シリンダの燃焼を休止させることでエンジン警告灯 (MIL) が点灯し、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 136 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 38 | 不具合の内容 | エンジンコントロールユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、アイドル時に負荷による回転変動が発生した際にシステムが失火と誤検知し、シリンダの燃焼を休止させてエンジン警告灯 (MIL) を点灯させ、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。また、最悪の場合、アイドル中にエンストするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 7,640 台 | 不具合件数 | 151 件 | 事故件数 |
| 事例 39 | 不具合の内容 | エンジン ECU のソフトウェアにおいて、低圧側の燃料圧力を不具合判定するためのプログラムが不適切なため、低圧側の燃料圧力が正常な状態で誤って不具合と判定し、エンジン警告灯が点灯して出力が低下するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 97 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 40 | 不具合の内容 | MVBM (中電圧バッテリーコントロールモジュール) のプログラムが不適切なため、車両がスリープモードになっている場合、駐車状態からのエンジン始動時に、車両ネットワークとの通信にエラーが発生することがある。そのためスターターモーター機能が作動せず、エンジンの始動ができないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8,925 台 | 不具合件数 | 37 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|--------------|------------|---|-------|------|------|
| 事例 4 1 | 不具合の 内容 | ECM(エンジンコントロールモジュール)のプログラムが不適切なため、電動駆動系冷却水回路への最大冷却要求時、誤って保護回路が作動し、スターターモーター機能が作動しないことがある。そのためエンジンの始動ができないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,285 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 2 | 不具合の 内容 | E13Cエンジン搭載車において、DPR再生用制御プログラムが不適切なため、高回転高負荷条件でのDPR再生中に尿素SCR触媒温度が想定より高温となり、触媒劣化の進行が早くなることがある。そのため、そのまま使用を続けると排出ガス中の窒素酸化物の排出値が規制値を超えるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 493 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 3 | 不具合の 内容 | エンジンコントロールユニットのプログラムが不適切なため、暖機途中にアイドリング状態を継続すると、排出ガスをクリーンにするために燃料を減らす制御が入り、燃焼室内に吸入される混合気が薄くなる。そのため、エンジン回転が不安定になり、最悪の場合、エンストするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 15,089 台 | 不具合件数 | 5 件 | 事故件数 |
| 事例 4 4 | 不具合の 内容 | エンジンコントロールユニットのプログラムが不適切なため、スロットルをわずかに開けた状態を保持すると、過度に燃料を増量して燃焼室内に吸入される混合気が濃くなるので、薄くしようと燃料を減らす制御が入る。その状態からスロットルを閉じると、燃料を増量する制御は停止するが、燃料を減らす制御は継続するため、混合気が薄くなり、最悪の場合、エンストするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 15,089 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 4 5 | 不具合の 内容 | セルモーターでエンジンを始動する条件を正しく検知できないために、セルモーターが作動せず、常に原動機の再始動用モーターが使用され、その結果再始動用モーターを駆動するベルト(アクセサリベルト)に負荷がかかり、当該ベルトが折損することがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、発電不足により警告灯が点灯し、バッテリーが上がり、燃料装置、点火装置等の電装品の使用が出来ず、原動機が停止し走行不能或いはオーバーヒートに至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,013 台 | 不具合件数 | 15 件 | 事故件数 |
| 事例 4 6 | 不具合の 内容 | 統合ブレーキシステム(DCS/VIP)のプログラムが不適切なため、特定エリアの交差点においてシステムがクラッシュする。そのため、速度が低下したり、パワステ機能が停止したり、エアバッグ等の様々な警告灯が点灯したりするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 393 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 7 | 不具合の 内容 | 横滑り防止装置(VSC)において、制御プログラムが不適切なため、VSC機能オフ状態でブレーキペダルを踏んだままシステム停止後に再始動すると、機能オン状態に復帰しない。そのため、オフ表示灯が点灯し、VSCが作動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 88,161 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 8 | 不具合の 内容 | エンジンコントロールユニット(ECU)のプログラムが不適切なため、スロットルをわずかに開けた状態を保持すると、ECUがスロットルは閉じていると認識して燃料を減らし、燃焼室内に吸入される混合気が薄くなる。その状態からスロットルをゆっくり開けると、さらに混合気が薄くなり、最悪の場合、エンストするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 15,089 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 4 9 | 不具合の 内容 | クラッシュ セーフティ モジュール(ACSM6)のプログラムが不適切なため、レストレイント システム、歩行者保護または高電圧バッテリーユニットのシャットダウン機能に不具合が発生した場合に、チェックコントロールメッセージまたはエアバッグ警告灯が点灯しない可能性がある。そのため、運転者がシステムの異常を認識できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 15,089 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |

| | | | | | | |
|-------|--------|--|-------|------|------|-----|
| | 対象台数 | 393 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 50 | 不具合の内容 | 電動パーキングブレーキにおいて、制御コンピュータ電源回路の異常検出プログラムが不適切なため、回路内で発生する一時的な応答遅れを異常と誤判定することがある。そのため、警告灯が点灯して、電動パーキングブレーキが作動しないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 60,258 台 | 不具合件数 | 15 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 51 | 不具合の内容 | 電力変換装置(インバータ)において、インバータ起動制御プログラムが不適切なため、エンジンを始動する際にインバータを起動できず、エンジンが始動しないことがある。またハイブリッドシステムの異常を知らせるメッセージがメータ内ディスプレイに表示されるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 879 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 52 | 不具合の内容 | 自動命令型操舵機能であるアドバンスパーク(※)において、制御プログラムが不適切なため、駐車条件が整わない等により駐車支援を中止した場合に警告音が吹鳴しないことがある。そのため、保安基準第11条(かじ取り装置)に適合しないおそれがある。(※)ステアリング、アクセル、ブレーキ操作を制御する駐車支援システム | | | | |
| | 対象台数 | 196,984 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 53 | 不具合の内容 | ディスプレイオーディオにおいて、制御プログラムが不適切なため、ナビのルート案内中に車両を再始動し、直後にパノラミックビューモニターの映像を表示した場合、ナビ案内図を車両左側の映像に重ねて表示する場合がある。そのため、車両左側の映像が確認できず、保安基準第44条(後写鏡等の基準)に適合しないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 60,258 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 54 | 不具合の内容 | 衝突被害軽減ブレーキにおいて、制御プログラムが不適切なため、駐停車している車列の側方を通過する際に、前方カメラとミリ波センサによる車両認識に差異が発生し、システムが停止することがある。そのため、システムが再起動する間、警告灯が点灯して衝突被害軽減ブレーキが作動しないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 196,984 台 | 不具合件数 | 6 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 55 | 不具合の内容 | 大型観光バスにおいて、電装品制御ECUのプログラムが不適切なため、駐車ブレーキを解除しても、駐車ブレーキの作動状態を正しく表示しない場合があるほか、制動灯、車両側面のターンシグナルランプ、番号灯、EZGO(坂道発進補助装置)、ヒルホルダ等が機能しなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 2,305 台 | 不具合件数 | 9 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 56 | 不具合の内容 | 大型観光バスにおいて、電装品制御ECUのプログラムが不適切なため、シートベルトを外した状態であっても、『シートベルト着用警告』のポップアップメッセージが表示されない。 | | | | |
| | 対象台数 | 2,305 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 57 | 不具合の内容 | 運転支援装置のPDA(※)において、制御プログラムが不適切なため、PDAによる減速制御中にブレーキペダルを操作すると、制御終了後もブレーキが作動したままとなる場合がある。そのため、加速不良が発生し、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキ過熱により発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。(※)プロアクティブドライビングアシスト: 周辺環境と運転状況に応じて、車両減速と操舵を支援するシステム | | | | |
| | 対象台数 | 18,784 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 58 | 不具合の内容 | プラグインハイブリッドシステムにおいて、バッテリーの充放電制御が不適切なため、EVモードの継続使用によりバッテリー電圧が低下した際、急加速を行うと、想定以上に電圧が低下することがある。そのため、警告灯が点灯し、ハイブリッドシステムが停止するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 2,481 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|----------|------------|---|-------|-----|------|
| 事例 59 | 不具合の 内容 | パノラミックビューモニターにおいて、制御プログラムが不適切なため、カメラ映像が停止し、車両周辺が確認できないことがある。そのため、車両左側の視界が確保できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 24,391 台 | 不具合件数 | 5 件 | 事故件数 |
| 事例 60 | 不具合の 内容 | 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、急加速等でトランスアクスルのインプットダンパに一時的な滑りが生じて警告灯が点灯した際、フェールセーフモードに移行できない。そのため、ハイブリッドシステムが停止するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 37,674 台 | 不具合件数 | 6 件 | 事故件数 |
| 事例 61 | 不具合の 内容 | ハイブリッドシステムにおいて、異常判定時の制御プログラムが不適切なため、極低速から急加速するような高負荷走行時等に昇圧回路の素子が損傷した場合、フェールセーフモードに移行できないことがある。そのため、警告灯が点灯し、ハイブリッドシステムが停止して、走行不能となるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8,669 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 62 | 不具合の 内容 | 運転支援装置のLTA(※)において、制御プログラムが不適切なため、ハンドル舵角の中立位置のずれにより、LTAでのハンドル操舵の補正が不足するものがある。そのため、カーブと車両速度の状況によっては、早期に警報が作動して、運転者による操舵が必要となり、保安基準第11条(かじ取り装置)に適合しないおそれがある。(※)レーントレーシングアシスト:レーダークルーズコントロールの作動中車線維持に必要なハンドル操作を支援するシステム | | | |
| | 対象台数 | 60,258 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4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 | 排気ガス後処理システムを制御するコントロールユニットのコネクタに防水プラグが取付けられていないものがある。このため雨水等の侵入によりコントロールユニットの端子が腐食し、最悪の場合、電氣的機能が損なわれ排気ガス後処理システムを適正に機能させることができず、警告灯が点灯し、エンジンのトルク制限機能が働くおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例2 | 不具合の内容 | 農耕トラクタの動力伝達装置において、製造時の確認工程が不適切なため、HST(静油圧式無段変速機)にベアリングが組込まれていないものがある。そのため、走行時に異音が発生する、またはスムーズに増減速しない、変速を停止位置にしても停止しない、前後進の変速操作をしても切替わるまで時間がかかるおそれがある。そのままの状態で使用を続けると、フェールセーフが働き、エンジンが停止するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例3 | 不具合の内容 | 農業用薬剤散布車の車軸のギヤ部に止め輪が取り付けられていなかったため、ギヤ同士の噛み合わせが不適切になり振動と異音が発生する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとギヤが摩耗し、最悪の場合、走行もしくは制動出来なくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 33台 | 不具合件数 | 2件 | 事故件数 |
| 事例4 | 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の取り回しが不適切なため、ISOFIX取り付け金具フックと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 | 26台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例5 | 不具合の内容 | 動力伝達装置において、生産工場での装置故障によりギヤボックス内のオイル充填量が不十分なものがある。そのため、クラッチが滑り、最悪の場合、警告メッセージを表示し、動力伝達が遮断されるおそれがある。また、レース場での走行等過酷な走行を行うと、オイルが泡状になり、ブリーザーバルブから漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例6 | 不具合の内容 | 動力伝達装置において、生産工場での装置故障によりギヤボックス内のオイル充填量が不十分なものがある。そのため、クラッチが滑り、最悪の場合、警告メッセージを表示し、動力伝達が遮断されるおそれがある。また、レース場での走行等過酷な走行を行うと、オイルが泡状になり、ブリーザーバルブから漏れ、最悪の場合、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 |
| 事例7 | 不具合の内容 | 製造時の不具合により、3列目シートの電動式折り畳み機能に必要なプレッシャー スプリングが正しく取り付けられていない、または完全に欠落している可能性がある。そのため、シートのバックレストが完全にロックされず、事故が生じた場合や、急ブレーキを掛けた際にラゲッジルーム内の荷物が滑り、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 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | 助手席の下にある48Vのアース配線において、製造時の組み付けが不適切なため、端子の固定ボルトが適切な締め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、警告灯が点灯すると共に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 | 852 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 9 | 不具合の内容 | 後部座席のシートバックフレームにおいて、製造管理が不適切なため、チャイルドシートを固定するテザーアンカーの溶接が不足しているものがある。そのため、テザーアンカーの固定強度が不足し、チャイルドシートが適切に固定できないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 10 | 不具合の内容 | 原動機のプロバイガス還元装置において、車両生産工場での組み付けの際、オイルセパレーターから吸気ダクトに至るプロバイパイプが取り付けられていないことがある。このため、ごく稀に開口部から微細な異物が吸気内に混入し、最悪の場合、ターボインペラーが損傷するおそれがある。またオイルセパレーターを通過した微量のオイルペーパーによりエンジンルーム内が汚れることがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 90 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 11 | 不具合の内容 | 運転席と助手席シートベルトにおいて、シートベルトアンカーの取り付けスクリーンの締め付けトルクが不適切なため、最悪の場合、シートベルトが外れ乗員を拘束できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 12 | 不具合の内容 | ロータリ除雪車において、尿素タンクから尿素ポンプ間の配管の取付が不適切な為、後処理装置(SCRシステム)の作動に必要な尿素水の圧力が生成できないことがある。そのため、後処理装置が正常に動作せず、最悪の場合、排気ガス中の有害ガスが処理されずに排出される恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 12 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 13 | 不具合の内容 | リヤブレーキにおいて、ABSのパルサーリングを固定しているボルトの固定が不十分なためにボルトが緩むものがある。そのため、ABSシステムが誤作動し、ABSの警告灯が点灯するおそれがある。最悪の場合、ABSが機能しなくなり、制動距離が伸びるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 294 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 14 | 不具合の内容 | リアアクスルキャリアにあるスラストアーム用サブフレームにおいて、製造時の作業が不適切なため、溶接長さが不十分なものがある。そのため、走行中にサブフレームの溶接が剥がれてスラストアームが脱落すると、最悪の場合、車両の制御性が損なわれるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 19 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | ホイール・クレーンの動力伝達装置において、アクスルシャフト製造時の組み付け作業が不適切なため、ジョイント部のスナップリングが取り付けられていないおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けた場合、ジョイント部のベアリングカップが抜け出すことで異音が発生し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 369 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|----------|------------|--|-------|-----|------|
| 事例 16 | 不具合の 内容 | フロントアクスルにあるトラックロッドの製造工程が不適切なため、トラックロッド先端にスリット加工が無いものがある。このためトラックロッド先端をクランプで締め付けてもボールジョイントとの固定が十分でないことがあり、最悪の場合、車両停止時または低速走行時のステアリング操舵により当該部位に大きな負荷がかかる場面において、トラックロッドがボールジョイントより外れ操舵できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 17 | 不具合の 内容 | バスのバッテリーケーブルにおいて、製造工程での端子圧着作業が不適切なため、ケーブルが損傷しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ケーブルが断線し、エンジンが再始動できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 160 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 18 | 不具合の 内容 | ステアリングシャフトにおいて、接続部位のボルト締結作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、走行時等の振動で接続が緩み、ハンドルのガタや異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、接続が外れてかじ取りが出来なくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 19 | 不具合の 内容 | ステアリングコラムモジュールの配線コネクタにおいて、作業指示が不適切なため、緩み止めロックが装着されていないものがある。そのため、使用過程で受ける走行振動により当該コネクタが緩み、電気的な接触不良を起こすことで関連装置の警告灯が点灯すると共に、最悪の場合、ESP(横滑り防止装置)、運転席側エアバッグ、方向指示器、ギアセレクトが作動しなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 20 | 不具合の 内容 | エンジンのブローパイガス還元装置において、PCVバルブが不完全な状態で組み付けたものがある。経年劣化した場合、挿入部からエンジンオイルが漏れる可能性があり、最悪の場合、排気管にエンジンオイルが滴下して火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 63 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 21 | 不具合の 内容 | エンジンのオイルポンプチェーンにおいて、製造時の組み付け作業が不適切なため、正しい位置に組み付けられていないものがある。そのため、オイルポンプチェーンが外れてオイルポンプが停止すると、油圧が低下することで油圧警告灯およびエンジン警告灯が点灯してエンジン出力に制限がかかり、最悪の場合、エンジンが焼き付くおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 20 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 22 | 不具合の 内容 | アダプティブヘッドライトを制御するヘッドライトコントロールユニットにおいて、製造管理が不適切なため、ヘッドライトセンサーのキャリブレーションが適正に実施されていないものがある。そのため、車両の積載状態により、光軸が適正に修正されず、前照灯に係る保安基準第32条に適合しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,307 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 23 | 不具合の 内容 | エンジンの交換修理用部品において、クランク穴加工の設備計測機の設定が不適切であったため、クランク穴径が規格より小さく加工されたものがある。そのため、極低温環境下ではクランク穴とクランクシャフトのメインベアリングとのクリアランスが確保できずメインベアリングが焼き付くことで異音が発生する。そのままの状態で使用を継続すると、メインベアリングの焼き付きが進行し、最悪の場合、エンジンが破損するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|-----|------|
| 事例 24 | 不具合の内容 | SRS(乗員補助拘束装置)コントロールユニットにおいて、製造時の取付けが不適切なため、確実に固定されていないものがある。そのため、事故等の衝突時にエアバッグが適切に展開しない、あるいは走行中の振動で正しくない加速度値を検出することで突然エアバッグが展開し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 158 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 25 | 不具合の内容 | 3列目シートのバックレストロックにおいて、生産管理が不適切なため、背もたれの固定に必要な左右2か所のシートバックレストロックのリターンスプリングの片側が装着されていないものがある。そのため事故等で衝突した際に、背もたれが倒れることで、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,437 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |

| 不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(マニュアルの不備) | | | | | | |
|------------------------------------|--------|--|-------|-----|------|-----|
| 事例 1 | 不具合の内容 | 積載重量に応じて光軸を調整するリアアクスルのレベルセンサにおいて、製造時の組み付け指示が不適切なため、リンケージの向きが反対に接続されているものがある。そのため、積載時に前照灯の光軸調整が適切に行われず、対向車の運転手が眩惑するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 157 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | ホイール・クレーンの尿素SCR装置において、エンジンカバーの製作不良により、カバーとエンジン冷却水ホース(尿素水タンクヒータ用)が接触し、ホースが損傷するおそれがある。そのままの状態で使用を続けると、ホースの損傷によりエンジン冷却水が漏れ出し、最悪の場合、エンジンのオーバーヒートに至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 19 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | フロントモータの電気配線において、配索指示が不適切なため、フロントモータのサポートフレームに干渉し、被覆が摩滅することで短絡し、警告灯が点灯して出力が低下する等の不具合が発生することがある。短絡する電気配線の種類によっては、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 241 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | ブレーキホースブラケットにおいて、ブレーキホースブラケットの車体への溶接作業が一部不適切なため、ブラケットが外れ走行振動によりブレーキパイプが車体に干渉し異音が発生する。そのままの状態で使用を続けると、ブレーキパイプが損傷し液漏れが発生することで、最悪の場合、ブレーキが1系統失陥し制動距離が伸びるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 824 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | ダンプ用油圧格納式突入防止装置を装着したダンプ車において、取付作業が不適切なため、衝突時の荷重を受けるストッププレートを取付けずに製作したものがある。このため、試験荷重を负荷した状態における当該装置の変位量が基準を超え、道路運送車両法の保安基準に適合しない。 | | | | |
| | 対象台数 | 5 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | エンジンの高圧燃料配管において、組付け時の管理が不適切なため、微細な粒子が燃料レールとインジェクタ間のシールに挟まっているものがある。そのため、使用過程でシールが損傷して燃料漏れが発生し、最悪の場合、漏れ出した燃料が高温部位に滴下することで火災に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 15 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|-----|--------|--|-------|------|------|
| 事例7 | 不具合の内容 | イグニッションスイッチにおいて、配線の固定位置が不適切なため、ハンドル最大操作時に強く屈曲する箇所がある。そのため、そのまま使用を続けると、屈曲の繰り返しにより当該配線が断線し、最悪の場合、エンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3,632 台 | 不具合件数 | 58 件 | 事故件数 |
| 事例8 | 不具合の内容 | カーテンシールドエアバッグにおいて、車両工場での作業が不適切なため、展開補助用のストラップが正規位置に組付けられていないものがある。そのため、エアバッグ作動時に正常に展開できず、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 204 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| 不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(製造工程不適切) | | | | | |
|-----------------------------------|--------|---|-------|------|------|
| 事例1 | 不具合の内容 | 冷却装置のラジエーターにおいて、生産工場での組付作業が不適切なため、正しく固定されていないものがある。そのため、正規位置から後方に傾くことにより、冷却ホースがVベルトと接触し、損傷するものがある。最悪の場合、冷却水が漏れ警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると走行不能になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,260 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 |
| 事例2 | 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 | 69 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例3 | 不具合の内容 | 燃料ポンプのインタンクユニットにおいて、樹脂製インペラーとカバーのクリアランス設計が不適切なため、燃料温度の上昇によって樹脂製インペラーが変形することがある。そのため、カバーと接触し、燃料ポンプモーターが作動不良となり、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 | 1,043 台 | 不具合件数 | 75 件 | 事故件数 |
| 事例4 | 不具合の内容 | 低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプカバーと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 219,623 台 | 不具合件数 | 68 件 | 事故件数 |
| 事例5 | 不具合の内容 | 対象車両の方向指示器(シグナルランプ)において、製造時の部品管理が不十分なため、レンズの熱処理が適切に行われず、レンズにひび割れを生じるものがある。そのため、道路運送車両の保安基準64条の3(方向指示器)に抵触するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,817 台 | 不具合件数 | 10 件 | 事故件数 |
| 事例6 | 不具合の内容 | 前席シートベルトのフォースリミッター付シートベルトテンショナーにおいて、製造管理が不適切なため、構成部品の組付け力が不十分なものがある。そのため、衝突時にフロントエアバッグが展開した場合、シートベルトの拘束力が足りなく、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6,742 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例7 | 不具合の内容 | 乗車装置の運転席(運転者用シート)に取り付けられた後部座席握り手(シートストラップ)において、製造時の加工条件が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行中にシートストラップが破損し、同乗者の安全な乗車を確保できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | | | | |

| | | | | | | |
|-------|--------|---|-------|-----|------|-----|
| | 対象台数 | 120 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | 小型トラックの電圧変換装置において、配線取出し部の組付け指示が不適切なため、配線取出し部から電圧変換装置内部に水が浸入し、異常を検知することがある。そのため、警告表示が点灯するとともにフェールセーフモードになり車速が制限され、そのまま使用を続けると補機バッテリーが充電不足となり走行不能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 | 0 件 |
| 事例 9 | 不具合の内容 | 手動変速機を搭載した車両において、ピークトルクリミッタの樹脂製ハウジングの成形条件が不適切なため、当該ハウジングの強度が低下したものがある。そのため、クラッチの繰返し操作によりハウジングが破損し、クラッチ液が漏れ、最悪の場合、クラッチ操作ができず変速できなくなるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 652 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 10 | 不具合の内容 | 車両のハンドルバーにおいて、溶接加工が不適切なため、十分な強度が保てていないものがある。そのため、走行中にハンドルバーの溶接部分からひびが入り、最悪の場合、グリップの部分が外れて走行中にバランスが取れなくなり、転倒するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 773 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 11 | 不具合の内容 | 車両において、各種部品の車両製造工場での締付確認が不十分な車両がある。このため、締付が不十分なボルトが使用過程で外れて各種部品が脱落等するおそれがある。また、車両の走行安定性が損なわれるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 12 | 不具合の内容 | 左右フロントシートにおいて、車体に固定するボルトの締付けトルクが不十分なものがある。そのため使用過程においてボルトが緩み、最悪の場合、衝突時にフロントシートが適切に固定されないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 6 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 13 | 不具合の内容 | 左右フロントアクスルにおいて、エアスプリングストラット上部のサークリップを止める溝の加工が不適切なため、サークリップが外れることがある。そのため、当該部品が開放しエアスプリングのエアが抜け車高が下がることで、ハンドルの操作性が低下する恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 14 | 不具合の内容 | 左右のバックミラーにおいて、成形不良のミラーハウジングを使用したため、レンズがミラーハウジングから脱落することがある。そのため、視認性が低下することとなり、車両衝突を引き起こすおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 19 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | 高電圧バッテリー内のセルモジュールにおいて、電極シートの製造工程が不適切なため、電極シートが破損している可能性がある。そのため、回路が短絡し、警告灯や警告メッセージが表示され、稀にはあるが、高電圧バッテリーが放電し、最悪の場合、火災につながるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 16 | 不具合の内容 | 高電圧バッテリーにおいて、バッテリーセルの電極の溶接が不適切なものがある。そのため、抵抗値が増加することにより、バッテリーの性能が低下し、警告灯が点灯、電動機の出力を制限し、低下させるおそれがある。最悪の場合、走行できなくなる可能性がある。 | | | | |
| | 対象台数 | 12 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 17 | 不具合の内容 | 後輪のアクスルにおいて、ハブを固定するアクスルボルトの締結作業が不適切なため、走行振動等によりボルトが緩み、構成部品がガタつき異音が発生するおそれがある。そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ボルトが抜けてハブに干渉しホイールがロックするおそれがある。 | | | | |

| | | | | | | |
|-------|--------|--|-------|------|------|-----|
| | 対象台数 | 4,736 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 18 | 不具合の内容 | 後席窓枠において、製造時の取付けが不適切なため、トリムバーが適切に固定されていないものがある。そのため、走行時に後席窓枠から脱落し、最悪の場合、後続車両の妨げになるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 6,364 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 19 | 不具合の内容 | 後席のスライド式シートレールにおいて、レールのアライメントが不整合な状態で取付けられ、座席固定溝の位置が僅かにずれているため、座席が確実に固定されていないものがある。そのため、衝突時に座席が動き、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。また、当該レール後端にストッパーが取付けられていないものがあり、座席を最後位置に移動した場合、カーペットを傷付けることがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 290 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 20 | 不具合の内容 | 緩衝装置のエアスプリングストラットにおいて、製造時に当該ストラットの加工不良により、保持クリップを組み付ける溝が正しく加工されていないものがある。そのため、保持クリップが溝に確実に嵌っておらず、最悪の場合、当該クリップが外れ、エアスプリングがストラットと分離してしまうことがある。そのため、エアスプリングのエアが抜けスプリング機能が失陥する事で車両が傾き、ハンドルの操作性が低下するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 7 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 21 | 不具合の内容 | 革張りのダッシュボードにおいて、助手席付近の革カバーの接着が不適切なため、助手席エアバッグの展開時にダッシュボードの一部が変形することによりエアバッグの展開が妨げられる可能性がある。最悪の場合、当該部品の一部が破損し乗員が負傷する恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 22 | 不具合の内容 | 可変バルブタイミングユニットにおいて、構成部品のスプロケット表面の加工が不適切なため、取付ボルトが緩むものがある。そのため、当該ユニットが適切に作動せず、エンジン警告等が点灯しエンジン不調となり、最悪の場合、走行中に当該ユニットが破損して、エンストして再始動不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 6 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 23 | 不具合の内容 | リヤボンネットのガラスパネルにおいて、接着が不適切なものがあり、接着面が剥離する可能性がある。そのため、最悪の場合、走行中にガラスパネルが車両から完全に剥離し、脱落するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 13 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 24 | 不具合の内容 | リアブレーキキャリアブラケットにおいて、製造工程の溶接機設定が不適切なため、スイングアームとの溶接が適切にできていないものがある。そのため、当該ブラケットに過大な力がかかると溶接部が破断し、ブレーキキャリアが車体に固定されず、制動力が不足するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 30 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 25 | 不具合の内容 | リアサスペンション下部とフレーム間を連結しているピポッドストラットにおいて、製造工程が不適切なため、硬度が不足しているものがある。そのため、当該部品が破損し、車両後部の車高が低下し、最悪の場合、リアタイヤとホイールカバーが接触することで大きな減速が発生し、走行安定性を損なうおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 698 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 26 | 不具合の内容 | フロントスプロケットの製造工程に不備があり、スプロケットと出力軸の当たり面が小さくなっているものがある。そのため、早期に摩耗し、そのまま使用を続けると、車両の動力を伝達できなくなり、走行不能となるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 1,200 台 | 不具合件数 | 27 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|-----|------|
| 事例 27 | 不具合の内容 | フロントサブフレームにおいて、インパクトを取り付けているボルトの締め付けが不適切なため、使用過程でボルトが緩むおそれがある。このため、走行中に異音が発生し、最悪の場合、インパクトが車両から脱落するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 46 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 28 | 不具合の内容 | フロントサスペンションアーム及びサブフレームにおいて、固定ボルトの締め付けが不適切なものがあり、使用過程でゆるむおそれがある。このため、走行中に異音が発生し、最悪の場合、サスペンションアームやサブフレームが保持できなくなり、車両の走行安定性を損なうおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 98 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 29 | 不具合の内容 | フロントアクスルの一体型キャリアにおいて、防錆処理が不適切なため腐食に対する耐用年数が低いものがある。そのため、年数が経過すると強度が低下することで部分的な破損が発生し、最悪の場合、操舵が不能になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4,763 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 30 | 不具合の内容 | ブローパイヒーターのプラスチック製造が不適切なため正温度特性(PTC)ヒーターエレメントへの絶縁体に不規則性が生じ、時間の経過とともに正温度特性(PTC)ヒーターエレメントがショートする可能性があるが、ヒューズによって確実に保護されない。そのため、正温度特性(PTC)ヒーターエレメントが異常発熱して外装が溶け、エンジン警告灯が点灯し最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 52,527 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 |
| 事例 31 | 不具合の内容 | ブレーキマスターシリンダーにおいて、製造時の内部洗浄が不適切であったため、残留切削粉によりピストン後部のシールが損傷し、ブレーキ液がブレーキマスター内に漏れることがある。その状態が継続するとブレーキペダルのストロークが増加すると共に前輪のブレーキ機能が低下し、最悪の場合、停止距離が長くなり、衝突の危険性が高まるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 20 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 32 | 不具合の内容 | フライス加工されたブレーキレバーにおいて、マスターシリンダーと接続するブレーキレバー内の制御ピンの寸法精度に不適正なものがある。そのため、ブレーキシステムの圧力調整が不十分になることがあり、最悪の場合、ブレーキレバーの移動量が増加したり、ブレーキのプレッシャーポイントが変動するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 38 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 33 | 不具合の内容 | ヒューズブロック内のボデー統合制御コンピュータにおいて、コンデンサの製造工程が不適切なため、内部ショート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、ヒューズが溶断して、灯火器が点灯しなくなるとともにエンジンが停止するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 243 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 34 | 不具合の内容 | バックドアヒンジにおいて、一部製作工程での作業指示および検査指示が不適切なため、車体への締結ナットが規定以上の締付トルクで締結されたものがある。そのため締結ボルトが変形し、最悪の場合、ヒンジの片側が外れて、保安基準第18条に規定された堅ろう性の基準に抵触するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 108 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 35 | 不具合の内容 | トランスミッションの電気配線において、配索設計が不適切なためコネクタ配線のシール部に強い力がかかり、シール部を変形させているものがある。そのため、シール性能が保てずコネクタに雨水等が浸入することで短絡が発生し、駐車中にバッテリー上がりが発生することがある。最悪の場合、短絡により発熱することで、周囲の部品を溶損させて火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | | | | |

| | | | | | | |
|-------|--------|---|-------|------|------|-----|
| | 対象台数 | 6,590 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 36 | 不具合の内容 | テールゲート側に装着されている後部灯火器モジュールにおいて、仕様の間違ったものが装着されていることがある。そのため、方向指示器並びに非常点滅表示灯が点滅しないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 172 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 37 | 不具合の内容 | ターボチャージャーのタービンホイールの製造工程が不適切なため強度が不足しているものがあり、タービンホイールが破損することがある。そのため、ターボチャージャーが損傷し、潤滑用のエンジンオイルがサイレンサーに浸入しDPFや触媒の機能を低下させ排気ガス浄化機能が十分に働かない恐れがある。また、最悪の場合、侵入したエンジンオイルが発火し、火災に至る恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 8 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 38 | 不具合の内容 | ステアリングホイール内に装着されている保舵検知センサにおいて、ステアリングホイールの製造指示が不適切なため、両手がステアリングホイールから離れていることを検知できないことがある。そのため、運転者が認識されないまま、両手がステアリングホイールから一定時間以上離れても警告音が鳴らず、最悪の場合、運転者が意識を失った場合において、自動で減速して、停止し、緊急通報を行う安全機能が働かないおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 77 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 39 | 不具合の内容 | サプライヤーにおいて、リアホイールドライブシャフトAssy構成部品であるアウトボードジョイントボール製造時に、熱処理不足が発生した。そのため、硬度が十分でないボールが使用されており、使用過程において摩耗や変形が発生することがあり、この症状が発生した場合、異音や振動が発生することがある。そのままの状態で使用し続けると焼き付きを起こし、ホイールドライブシャフトアウトボードジョイント内でボールが破損した場合、空転を起こし、最悪の場合推進力が低下し走行が出来なくなる恐れがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 4 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 40 | 不具合の内容 | サイドスタンドにおいて、材質管理が不適切なため本体の強度が不足している。そのため使用過程で本体が湾曲し、サイドスタンド使用中にオートバイが転倒するおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 236 台 | 不具合件数 | 25 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 41 | 不具合の内容 | カーボン製プロペラシャフトと金属製フランジの接着作業が不適切なため、結合部の接着力が低いものがある。そのため、エンジントルクでプロペラシャフトとフランジの接着が剥がれ、エンジンからトランスミッションへ動力が伝わらなくなり、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 371 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 42 | 不具合の内容 | エンジンルーム内の燃料供給ホースにおいて、配索設計が不適切なため吸気パイプと干渉するものがある。そのため、エンジン振動等により当該ホースが摩耗して穴が開くことで燃料漏れが発生し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 4,582 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 | 0 件 |
| 事例 43 | 不具合の内容 | エンジンルーム内の48Vアース配線において、製造時の組付け指示が不適切なため、ボディーアースのターミナルポイントにナットが規定トルクで取付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で当該ナットが緩み電気抵抗が増加して、発熱することで周囲の部品が溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | | |
| | 対象台数 | 3,077 台 | 不具合件数 | 14 件 | 事故件数 | 0 件 |

| | | | | | |
|------|--------|--|-------|-----|------|
| 事例44 | 不具合の内容 | エンジンのシリンダーヘッドボルトにおいて、製造時の熱処理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、当該ボルトが破損してシリンダーヘッドとクランクケースの間の締結が部分的に緩むことで、冷却水やエンジンオイルが漏れ出して警告灯が点灯し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、エンジンが損傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 12台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例45 | 不具合の内容 | エンジンにおいて、組立作業が不適切なため、タイミングチェーンが排気カムシャフトスプロケットに正しく掛けられていないものがある。そのまま継続使用すると、タイミングチェーンが排気カムシャフトを駆動できなくなり、エンストに至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1台 | 不具合件数 | 2件 | 事故件数 |
| 事例46 | 不具合の内容 | エンジンコントローラにおいて、IC(集積回路)の製造管理が不適切なため、使用過程においてIC内部で断線し、エンジン始動不能や走行中にエンストするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 41,919台 | 不具合件数 | 63件 | 事故件数 |
| 事例47 | 不具合の内容 | インジェクターにおいて、製造時の溶接工程に不備があったため、インジェクターの弁が完全に閉じないものがある。そのため、燃料過多となり、最悪の場合、適切に燃焼が行われなくエンジンの振動が大きくなり、排出ガスが基準値を超える恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1台 | 不具合件数 | 1件 | 事故件数 |
| 事例48 | 不具合の内容 | アンチロールバーにおいて、端部の加工工程が不適切だったため、端部に微小なひび割れが発生し、素材が損耗するものがある。車両の使用により損耗が増加し、アンチロールバーがパイプ形状から扁平形状へ移行する端部部分で損傷し、異音が発生するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 295台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例49 | 不具合の内容 | EBS(電子制御ブレーキシステム)コントロールユニットからトレーラー接続用ソケットまでの配線において、EBS通信及びABS不具合検知用の配線が取付けられていない車両がある。そのため、EBS機能付きのトレーラーを連結した場合にEBS警告灯が点灯しEBS機能が働かない。また、ABS機能付きトレーラーを連結した場合、トレーラー側のABS機能に不具合が発生しても検知出来ず警告灯が点灯しないため、運転者は故障を認知しないまま運転を継続し、最悪の場合、急制動時に車両の挙動が不安定になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2台 | 不具合件数 | 3件 | 事故件数 |
| 事例50 | 不具合の内容 | 3列目シートのシートベルトバックル Assy製造時において、マウントブラケットにバックルを保持するためのリベットが適切に形成されてない可能性がある。この場合、衝突時に乗員を適切に拘束できず、怪我するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 324台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例51 | 不具合の内容 | 変速機の主軸オイルシールにおいて、気密性能が不十分なため、変速機内部の潤滑油を密封できないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該オイルシールから潤滑油が滲みだし、路面に滴下するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 154台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例52 | 不具合の内容 | 緊急自動車において、車体側アースナットねじ部の塗装時に使用する治具の選定が不適切なため、アースナットねじ部に塗装が付着しているものがある。そのため、アースナットとアースボルト間に酸化被膜が発生し電気抵抗が上昇して導通不良となり、警光灯の不灯、サイレンの不吹鳴及び無線機が使用できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,055台 | 不具合件数 | 6件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|------|--------|--|-------|-----|------|
| 事例53 | 不具合の内容 | 大・中型観光バスにおいて、天井エアコンユニットの樹脂製カバーを固定する金具類の防錆処置が不適切なため、当該金具類に錆が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該金具類の接合力が錆の進行によって低下し、最悪の場合、強い横風等を受けるとカバーが持ち上がって固定部が破損し、天井エアコンユニットからカバーが脱落するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4,544 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例54 | 不具合の内容 | 小型バスにおいて、スイングドアの車両前側ドアラッチ一式の製造が不適切なため、不良品を組付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ラッチが破損してスイングドアを開けられなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 30 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| 不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(作業管理不適切) | | | | | |
|-----------------------------------|--------|--|-------|------|------|
| 事例1 | 不具合の内容 | 非常用信号用具において、備付け場所が不適切なため運転手が直接確認出来ず、保安基準を満たさないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 7,264 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例2 | 不具合の内容 | 燃料タンクの製造が不適切なため、タンク上部に取り付けられた燃料パイプコネクタが正しく装着されていない可能性がある。そのため、走行振動などにより当該コネクタが外れ燃料が漏れ、走行中にエンジンが停止したりエンジンが再始動できなくなり、最悪の場合火災に至る可能性がある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例3 | 不具合の内容 | 電動スライドドアの車外開閉用スイッチにおいて、製造不良によりゴムキャップに亀裂が入っているものがあり、亀裂部からスイッチ内部に浸入した水分により通電することがある。そのため、停車時や極低速走行時等の特定条件下で、意図せずスライドドアが開閉するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 63,123 台 | 不具合件数 | 18 件 | 事故件数 |
| 事例4 | 不具合の内容 | 大型ダンプの後支柱上部に取り付けたステンレス製丁番において、丁番部品の溶接範囲が不適切なため、当該取付部品の強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、開閉時の振動や応力により当該溶接部に亀裂が生じ、最悪の場合、溶接部が破断し当該丁番部品及び上枠部品が脱落し負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 5 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例5 | 不具合の内容 | 前輪の制動装置において、組立時の部品管理が不十分なため、寸法の異なるブレーキディスクが組付けられているおそれがある。その場合、協定規則第78号の技術的な要件(制動装置試験の基準)に適合せず、安全に減速できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,480 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例6 | 不具合の内容 | 助手席において、不適切なデータ管理により、自動ロック付巻き取り機能(ALR機能)が備わっていない誤った仕様のシートベルトが装着されているものがある。そのため、助手席にチャイルドシートを取付けた際、適切に拘束できず、最悪の場合、車両衝突時にチャイルドシートの乗員が負傷するおそれがある。また、運転席においては、自動ロック付巻き取り機能(ALR機能)が備わっている誤った仕様のシートベルトが装着されているものがある。 | | | |
| | 対象台数 | 9 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|-------|--------|---|-------|-----|------|
| 事例 7 | 不具合の内容 | 車両製造工場において、フューエルポンプコネクターの嵌合状態を確認する点検に用いた衝撃検査により、フューエルタンク内のロールオーバーバルブが脱落してしまった可能性がある。このバルブが脱落した状態で、車両事故などで車が横転した場合、ガソリンが外に漏れる恐れがあり、最悪の場合車両火災につながる恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | 高電圧バッテリーのセルモジュールの製造不良により、高電圧バッテリーが誤作動するおそれがある。そのため、稀にはあるが高電圧バッテリーが放電し、最悪の場合、火災につながる可能性がある。 | | | |
| | 対象台数 | 11 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 9 | 不具合の内容 | 後部車枠において、設計公差が不適切および製造誤差が大きいため、リアゲート周り等の水密性が不足しているものがある。そのため、走行時等の車枠のひずみにより雨水が少量ずつ荷室内に浸入する。雨水の浸入が繰り返されることによりスペアタイヤの格納室がやがて浸水し、近傍にある燃料ポンプコントロールユニット内にも水分が浸入することで、最悪の場合、走行中に警告灯の点灯と共にエンジンが停止するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 11,387 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 |
| 事例 10 | 不具合の内容 | 右後席の窓枠において、製造設備が不適切なため、窓ガラスへの接着が適切に行われていないものがある。そのため、走行時に後席窓から脱落し、最悪の場合、後続車両の交通の妨げになるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 11 | 不具合の内容 | ルーフアンテナの車両への組付指示が不適切なため、異なる形状のルーフアンテナが組み付けられ、車両の全高値が認証届出と異なるものがある。 | | | |
| | 対象台数 | 14 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 12 | 不具合の内容 | リヤスポイラーにおいて、接着作業時に使用する接着剤が不適切なため、当該リヤスポイラーとテールゲートの接着力が不足しているものがある。そのため、車両振動等により接着面が剥がれ、最悪の場合、リヤスポイラーが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 31 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 13 | 不具合の内容 | シヨベルローダの原動機のマウントボルトにおいて、当該ボルトが設定トルクより低い値で締結されており、緩むことがある。そのため、原動機が作動中に著しい異音または振動を生じるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 14 | 不具合の内容 | シヨベル・ローダにおいて、誤った熱処理指示に基づき製作されたアクスルを組み付けたものがある。そのためそのまま使用を続けると、アクスル軸を固定しているボルトが緩み、作動油が漏れ、最悪の場合、アクスル軸が抜け出して走行不能に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 9 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | キャブチルトシリンダー下側を固定しているナットの締付けが不適切であったため規定トルクで締付けられていないものがある。そのため、最悪の場合、キャブを前方に傾けた際、当該接続部が外れキャブが規定の位置に止まらず前方に倒れ落ち人に接触し人身事故につながる恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 149 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|-----|------|
| 事例 16 | 不具合の内容 | インジェクターにおいて、製造時の溶接工程に不備があったため、インジェクターの弁が完全に閉じないものがある。そのため、燃料過多となり、最悪の場合、エンジンの振動が大きくなり、排気ガスが基準値を超える恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 12 台 | 不具合件数 | 1 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 | 補修用前席シートベルトの巻取り装置において、フォースリミッタ機構の製造不良品を巻取り装置に組み付けたものがある。そのため、衝突時などの際にフォースリミッタが正常に機能せずシートベルトが引き出され、法規である乗員保護性能を満足しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | 前席の座席ベルトの巻取り装置(リトラクタ)において、内部の部品加工が不適切なため、乗員拘束力制御機構(シートベルトの拘束力を一定レベルに保つもの)が正しく機能しないものがある。そのため、衝突等による衝撃を受けた場合の乗員の保護性能を満足しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 238 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 交換修理用前席シートベルト巻取装置において、フォースリミッタ機構内部品の製造が不適切なため、形状不良のものがある。そのため、衝突時にフォースリミッタが作動した際、通常よりベルト引き出し量が増加し、最悪の場合、乗員の拘束力が弱まるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 14 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | 型式指定小型トラックの完成検査において、ブレーキ検査機器の測定精度が不適切なため、道路運送車両の保安基準にかかるブレーキの適合性の確認が適切に行われていなかったおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 5 | 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、製造工程が不適切なため、オイルドレンプラグ取り付け部の切削面が粗くなっているものがある。そのため、オートマチックトランスミッションに潤滑しているオイルが漏れ、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 31 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | エンジン冷却装置においてサーモスタットの製造が不適切なため、冷却水がコネクタ内に浸入することがある。冷却水がコネクタ内に浸入することによってコネクタ内のピンに腐食が発生し、エンジンコントロールユニットが異常を検知してエンジン警告灯が点灯するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | エアバッグコンピュータにおいて、コンデンサの製造工程が不適切なため、内部ショート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、作動すべき衝突時にエアバッグ及びシートベルトプリテンショナーが作動しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 32,439 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | エアバッグコントローラにおいて、バックアップ電源用コンデンサの製造不良により、内部ショートが発生することがある。そのため、コントローラの電源が衝突時に遮断されると全てのエアバッグ及びシートベルトプリテンショナーが展開しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 17,306 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|-------|--------|--|-------|-----|------|
| 事例 9 | 不具合の内容 | エンジンルーム内のショックアブソーバ取付部付近のボデーにおいて、溶接設備の設定が不適切なため、当該部位に溶接が行われていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が生じ、最悪の場合、走行安定性を損なうおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 88,161 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 10 | 不具合の内容 | 交換修理用のフォースリミッタ(※)付き前席シートベルトにおいて、巻取機構内のシャフトの製造管理が不適切なため、形状不良のものがある。そのため、衝突時に乗員保護のためのフォースリミッタが作動した際、ベルトの引き出し量が増加して、乗員の拘束力が弱まるおそれがある。(※)フォースリミッタ:衝突時にシートベルトの拘束力を一定レベルに保ちながらシートベルトを少しずつゆるめることにより、乗員の胸部に加わる衝撃を緩和する装置。 | | | |
| | 対象台数 | 21 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 | 運転席及び助手席シートベルトプリテンショナーにおいて、製造管理が不適切なため、点火剤が内蔵されているチューブが損傷しているものがある。そのため、事故による展開時にシートベルトの弛みを巻き取ることができず、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 330 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | ターボチャージャーの潤滑オイルパイプに亀裂が生じてオイル漏れが発生し、車内でのオイル臭や警告灯が点灯することがある。また最悪の場合、発煙に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 771 台 | 不具合件数 | 13 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | 大・中型トラックのエアサス車において、後軸のショックアブソーバー取付けボルト・ナットを締付けた工具が不適切なため、正規トルクで締付けられていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルト・ナットに緩みが生じ、最悪の場合、当該ボルト・ナットが脱落し、中型トラックにおいてはショックアブソーバーとABSセンサーハーネスの干渉が生じてABSが不動作になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 101 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(金型寸法の不適切) | | | | | |
|-------------------------------------|--------|---|-------|-------|------|
| 事例 1 | 不具合の内容 | 変速機のケースにある軸受穴において、鑄型が不適切なため穴径が大きく、軸受カバーのしまりばめによる嵌め合いが緩いものがある。そのため、軸受カバーが脱落することでオイル漏れが発生するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 357 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | 大型トラックにおいて、駐車ブレーキ用エアプレッシャーセンサの製造工程が不適切なため、当該センサ回路基板上に導電性異物が残存し短絡または動作不良を起こすことがある。そのため、駐車ブレーキ作動表示ランプが誤点灯・不点灯になることがあり、最悪の場合、当該表示ランプの誤点灯により、駐車ブレーキ非作動状態で車両が動き出すおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 26,885 台 | 不具合件数 | 287 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|---------|--------|---|-------|-----|------|
| 事例 3 | 不具合の内容 | フォーク・リフトのエンジンにおいて、シリンダヘッド製造時の鑄型管理が不適切なため、燃焼室の形状が公差をはずれているものがある。そのためガソリン燃料使用時に適切な混合気が生成できずに燃焼不良が発生し、NOx排出量が規制値を超えるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | ショベル・ローダのブレーキ配管において、デフレンシャルハウジングと結合する部分の加工寸法が不適切なため、リング当り面が幅広く加工されたものがある。そのためブレーキオイルの密閉性が不十分となり、ブレーキ操作時に掛かる圧力でブレーキオイルが滲み漏れる場合がある。 | | | |
| | 対象台数 | 705 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| 不具合発生原因の項目「部品・材料」に問題があるもの(管理の不備) | | | | | |
|----------------------------------|--------|---|-------|-----|------|
| 事例 1 | 不具合の内容 | セミトレーラの制動装置において、サービスブレーキ室を分解できないブレーキチャンバーを装着したものがある。そのため、点検整備方式で定めたサービスブレーキ室内部の定期交換部品を交換できないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | クラッチカバー固定ボルトの摩擦防止コーティングが不適切なため、走行中の振動によってボルトが緩むものがある。そのため、そのまま走行を続けると、最悪の場合、オイルが漏れるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 96 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | ESPコントロールユニット(横滑り防止装置)において、車両組立工場内での取り扱いが不適切なため、外装が変形しているものがある。そのため、気密性能が低下することで水分が浸入し、電氣的故障が発生して警告灯の点灯と共に横滑り防止機能やABSの作動が停止し、最悪の場合、内部で短絡が発生して火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 14 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

3. 生産開始日から不具合発生の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間

(1) 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況

平成 30 年度から令和 4 年度のリコール届出において、生産（輸入車にあつては生産又は輸入、以下同じ。）を開始した日からリコール届出者が不具合に関する情報を初めて入手した日（以下、「不具合初報日」という。）までの期間を区分し、「全体」、国産車及び輸入車の届出件数状況を表 3-1 に対象台数を表 3-2 に示す。また、それぞれをグラフにしたものを図 3-1 から図 3-4 に示し、平均期間については図 3-5 に示す。

表 3-1 をみると、令和 4 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」89 件（前年度から 12 件減少）、「1 年超え 2 年以内」74 件（前年度と同じ）、「0.5 年超え 1 年以内」71 件（前年度と同じ）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 160 件であり、届出件数の合計の 40%を占め、「2 年以内」の期間では 234 件であり、届出件数の合計の約 58%を占めていた。

平成 30 年度から令和 4 年度の届出件数の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「0.5 年以内」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 33 カ月であり、前年度より 1.9 カ月短くなっている。

令和 4 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 48 件であり、届出件数の合計の約 26%を占めている。また、「0.5 年超え 1 年以上」では 29 件であった。なお、「1 年以内」の期間で届出件数の合計の約 41%を占める。「1 年超え 2 年以内」の期間区分は 27 件となっており、前年度から 9 件減少していた。「2 年以内」の期間では、約 56%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 32 カ月であり、前年度より 7.5 カ月短くなっている。

令和 4 年度の輸入車における届出件数の多い主な期間区分は、「1 年超え 2 年以内」が最も多く 47 件であり、届出件数の合計の約 21.5%を占めている。次いで「0.5 年超え 1 年以内」が 42 件（前年度より 3 件増加）、次いで「0.5 年以内」が 41 件（同 2 件増加）であった。「2 年以内」の期間区分における届出件数の割合は約 60%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 34 カ月であり前年度より長くなっている。

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

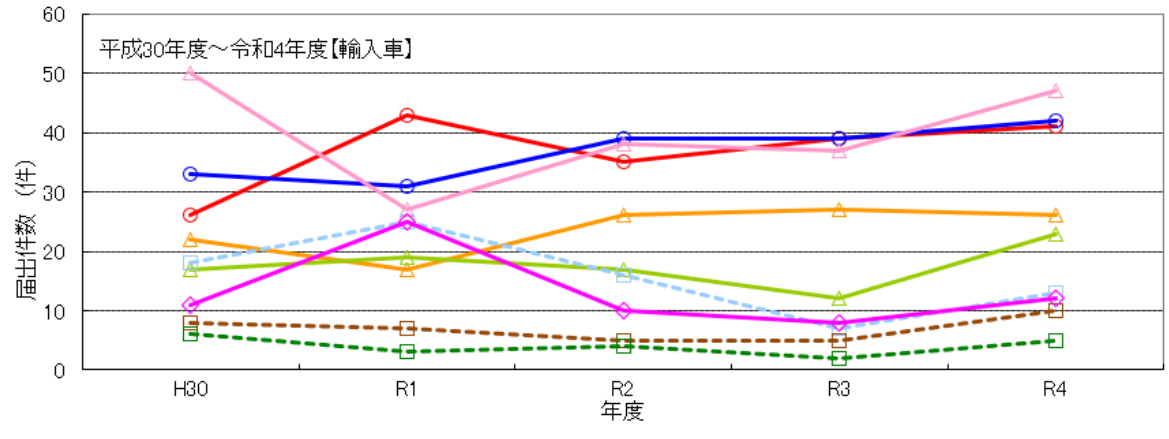
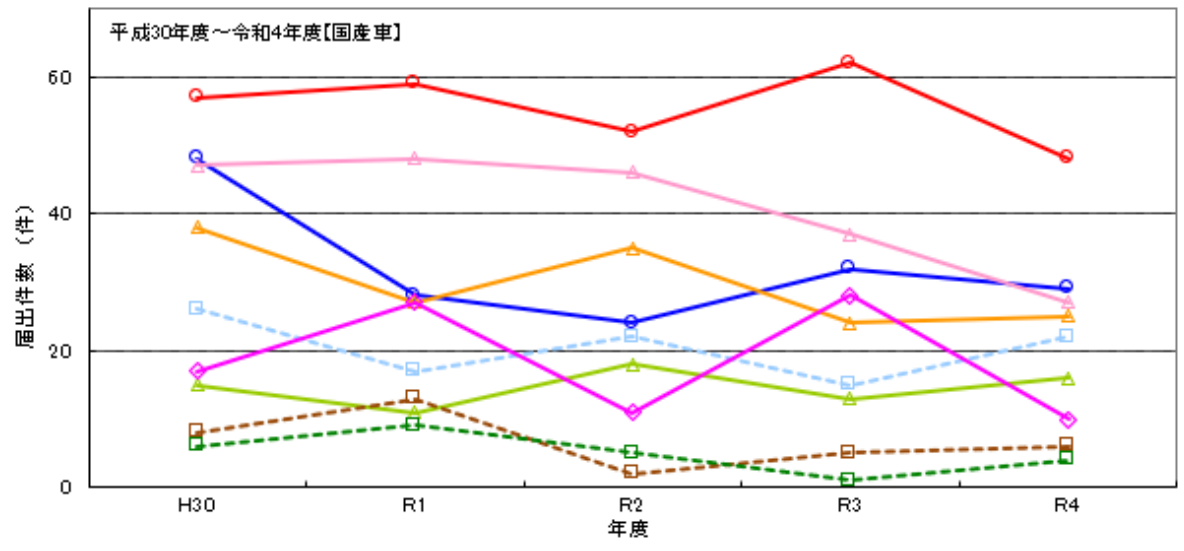
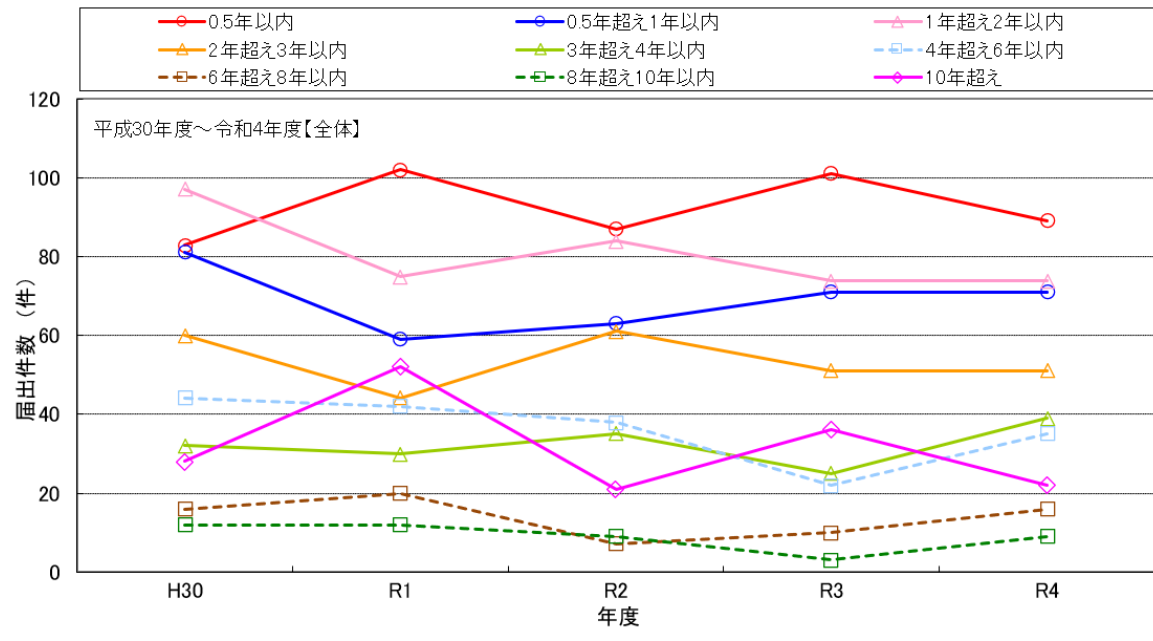
| 期間区分 | | | 国産車 | | | | | 輸入車 | | | | | 全体 | | | | | | | |
|----------------|------|-----|------|------|------|------|-------------|-------|------|------|------|------|-------------|-------|------|------|------|------|-------------|-------|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 0.5年以内 | 届出件数 | (件) | 57 | 59 | 52 | 62 | 48 | 56 | 26 | 43 | 35 | 39 | 41 | 37 | 83 | 102 | 87 | 101 | 89 | 92 |
| | | (%) | 21.8 | 24.7 | 24.2 | 28.6 | 25.7 | 24.8 | 13.6 | 21.8 | 18.4 | 22.2 | 18.7 | 18.9 | 18.3 | 23.4 | 21.5 | 25.7 | 21.9 | 22.1 |
| 0.5年超え 1年以内 | 届出件数 | (件) | 48 | 28 | 24 | 32 | 29 | 32 | 33 | 31 | 39 | 39 | 42 | 37 | 81 | 59 | 63 | 71 | 71 | 69 |
| | | (%) | 18.3 | 11.7 | 11.2 | 14.7 | 15.5 | 14.4 | 17.3 | 15.7 | 20.5 | 22.2 | 19.2 | 18.9 | 17.9 | 13.5 | 15.6 | 18.1 | 17.5 | 16.5 |
| 1年超え 2年以内 | 届出件数 | (件) | 47 | 48 | 46 | 37 | 27 | 41 | 50 | 27 | 38 | 37 | 47 | 40 | 97 | 75 | 84 | 74 | 74 | 81 |
| | | (%) | 17.9 | 20.1 | 21.4 | 17.1 | 14.4 | 18.3 | 26.2 | 13.7 | 20.0 | 21.0 | 21.5 | 20.5 | 21.4 | 17.2 | 20.7 | 18.8 | 18.2 | 19.3 |
| 2年超え 3年以内 | 届出件数 | (件) | 38 | 27 | 35 | 24 | 25 | 30 | 22 | 17 | 26 | 27 | 26 | 24 | 60 | 44 | 61 | 51 | 51 | 53 |
| | | (%) | 14.5 | 11.3 | 16.3 | 11.1 | 13.4 | 13.3 | 11.5 | 8.6 | 13.7 | 15.3 | 11.9 | 12.1 | 13.2 | 10.1 | 15.1 | 13.0 | 12.6 | 12.8 |
| 3年超え 4年以内 | 届出件数 | (件) | 15 | 11 | 18 | 13 | 16 | 15 | 17 | 19 | 17 | 12 | 23 | 18 | 32 | 30 | 35 | 25 | 39 | 32 |
| | | (%) | 5.7 | 4.6 | 8.4 | 6.0 | 8.6 | 6.5 | 8.9 | 9.6 | 8.9 | 6.8 | 10.5 | 9.0 | 7.1 | 6.9 | 8.6 | 6.4 | 9.6 | 7.7 |
| 4年超え 6年以内 | 届出件数 | (件) | 26 | 17 | 22 | 15 | 22 | 20 | 18 | 25 | 16 | 7 | 13 | 16 | 44 | 42 | 38 | 22 | 35 | 36 |
| | | (%) | 9.9 | 7.1 | 10.2 | 6.9 | 11.8 | 9.1 | 9.4 | 12.7 | 8.4 | 4.0 | 5.9 | 8.1 | 9.7 | 9.6 | 9.4 | 5.6 | 8.6 | 8.6 |
| 6年超え 8年以内 | 届出件数 | (件) | 8 | 13 | 2 | 5 | 6 | 7 | 8 | 7 | 5 | 5 | 10 | 7 | 16 | 20 | 7 | 10 | 16 | 14 |
| | | (%) | 3.1 | 5.4 | 0.9 | 2.3 | 3.2 | 3.0 | 4.2 | 3.6 | 2.6 | 2.8 | 4.6 | 3.6 | 3.5 | 4.6 | 1.7 | 2.5 | 3.9 | 3.3 |
| 8年超え 10年以内 | 届出件数 | (件) | 6 | 9 | 5 | 1 | 4 | 5 | 6 | 3 | 4 | 2 | 5 | 4 | 12 | 12 | 9 | 3 | 9 | 9 |
| | | (%) | 2.3 | 3.8 | 2.3 | 0.5 | 2.1 | 2.2 | 3.1 | 1.5 | 2.1 | 1.1 | 2.3 | 2.1 | 2.6 | 2.8 | 2.2 | 0.8 | 2.2 | 2.2 |
| 10年超え | 届出件数 | (件) | 17 | 27 | 11 | 28 | 10 | 19 | 11 | 25 | 10 | 8 | 12 | 13 | 28 | 52 | 21 | 36 | 22 | 32 |
| | | (%) | 6.5 | 11.3 | 5.1 | 12.9 | 5.3 | 8.3 | 5.8 | 12.7 | 5.3 | 4.5 | 5.5 | 6.8 | 6.2 | 11.9 | 5.2 | 9.2 | 5.4 | 7.6 |
| 合計 | 届出件数 | (件) | 262 | 239 | 215 | 217 | 187 | 224 | 191 | 197 | 190 | 176 | 219 | 195 | 453 | 436 | 405 | 393 | 406 | 419 |
| | | (%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 平均期間(力月) | | | 33.8 | 45.0 | 31.1 | 39.9 | 32.4 | 36.6 | 35.5 | 48.8 | 32.7 | 29.2 | 34.0 | 36.2 | 34.5 | 46.7 | 31.9 | 35.1 | 33.2 | 36.4 |

*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 | | | | | |
|----------------|----------|------|-------|--------|-------|-------|--------------|-------|------|------|------|------|-------------|-------|-------|--------|-------|-------|--------------|-------|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 0.5年以内 | 届出 件数 | (千台) | 391 | 306 | 259 | 396 | 256 | 321 | 16 | 58 | 8 | 33 | 10 | 25 | 407 | 364 | 267 | 429 | 265 | 346 |
| | | (%) | 4.5 | 3.1 | 4.3 | 10.6 | 5.4 | 5.6 | 1.6 | 9.0 | 1.7 | 11.0 | 1.5 | 5.0 | 4.2 | 3.4 | 4.1 | 10.6 | 5.0 | 5.5 |
| 0.5年超え 1年以内 | 届出 件数 | (千台) | 804 | 749 | 551 | 387 | 1,088 | 716 | 146 | 41 | 28 | 68 | 37 | 64 | 950 | 790 | 580 | 455 | 1,125 | 780 |
| | | (%) | 9.2 | 7.5 | 9.2 | 10.3 | 23.0 | 11.8 | 14.9 | 6.4 | 5.9 | 22.8 | 6.0 | 11.2 | 9.8 | 7.4 | 9.0 | 11.3 | 21.0 | 11.7 |
| 1年超え 2年以内 | 届出 件数 | (千台) | 2,234 | 1,114 | 471 | 1,981 | 1,082 | 1,377 | 76 | 88 | 49 | 67 | 136 | 83 | 2,311 | 1,202 | 520 | 2,048 | 1,218 | 1,460 |
| | | (%) | 25.6 | 11.1 | 7.9 | 52.9 | 22.9 | 24.1 | 7.8 | 13.6 | 10.1 | 22.6 | 21.7 | 15.2 | 23.8 | 11.3 | 8.0 | 50.7 | 22.7 | 23.3 |
| 2年超え 3年以内 | 届出 件数 | (千台) | 998 | 5,433 | 2,434 | 356 | 1,197 | 2,084 | 130 | 27 | 40 | 51 | 55 | 61 | 1,128 | 5,460 | 2,474 | 407 | 1,252 | 2,144 |
| | | (%) | 11.5 | 54.2 | 40.7 | 9.5 | 25.3 | 28.2 | 13.2 | 4.2 | 8.3 | 17.2 | 8.8 | 10.3 | 11.6 | 51.2 | 38.3 | 10.1 | 23.4 | 26.9 |
| 3年超え 4年以内 | 届出 件数 | (千台) | 1,023 | 98 | 1,316 | 228 | 194 | 572 | 58 | 43 | 4 | 6 | 38 | 30 | 1,081 | 141 | 1,321 | 234 | 233 | 602 |
| | | (%) | 11.7 | 1.0 | 22.0 | 6.1 | 4.1 | 9.0 | 5.9 | 6.6 | 0.9 | 2.0 | 6.1 | 4.3 | 11.2 | 1.3 | 20.4 | 5.8 | 4.3 | 8.6 |
| 4年超え 6年以内 | 届出 件数 | (千台) | 1,177 | 236 | 461 | 246 | 469 | 518 | 340 | 55 | 152 | 7 | 58 | 122 | 1,517 | 292 | 613 | 254 | 527 | 640 |
| | | (%) | 13.5 | 2.4 | 7.7 | 6.6 | 9.9 | 8.0 | 34.7 | 8.6 | 31.5 | 2.5 | 9.2 | 17.3 | 15.6 | 2.7 | 9.5 | 6.3 | 9.8 | 8.8 |
| 6年超え 8年以内 | 届出 件数 | (千台) | 1,316 | 644 | 0 | 21 | 266 | 450 | 80 | 211 | 7 | 22 | 151 | 94 | 1,396 | 855 | 7 | 43 | 417 | 544 |
| | | (%) | 15.1 | 6.4 | 0.0 | 0.6 | 5.6 | 5.5 | 8.2 | 32.7 | 1.4 | 7.4 | 24.1 | 14.7 | 14.4 | 8.0 | 0.1 | 1.1 | 7.8 | 6.3 |
| 8年超え 10年以内 | 届出 件数 | (千台) | 170 | 554 | 31 | 2 | 119 | 175 | 4 | 12 | 12 | 21 | 41 | 18 | 174 | 566 | 43 | 23 | 160 | 193 |
| | | (%) | 1.9 | 5.5 | 0.5 | 0.0 | 2.5 | 2.1 | 0.5 | 1.9 | 2.5 | 7.1 | 6.6 | 3.7 | 1.8 | 5.3 | 0.7 | 0.6 | 3.0 | 2.3 |
| 10年超え | 届出 件数 | (千台) | 601 | 883 | 462 | 127 | 63 | 427 | 129 | 110 | 181 | 22 | 101 | 109 | 731 | 993 | 643 | 149 | 163 | 536 |
| | | (%) | 6.9 | 8.8 | 7.7 | 3.4 | 1.3 | 5.6 | 13.2 | 17.0 | 37.6 | 7.4 | 16.1 | 18.3 | 7.5 | 9.3 | 9.9 | 3.7 | 3.0 | 6.7 |
| 合計 | 届出 件数 | (千台) | 8,715 | 10,017 | 5,985 | 3,745 | 4,733 | 6,639 | 979 | 646 | 482 | 297 | 626 | 606 | 9,694 | 10,662 | 6,467 | 4,042 | 5,359 | 7,245 |
| | | (%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

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



【全体、国産車、輸入車】（平成30年度～令和4年度）

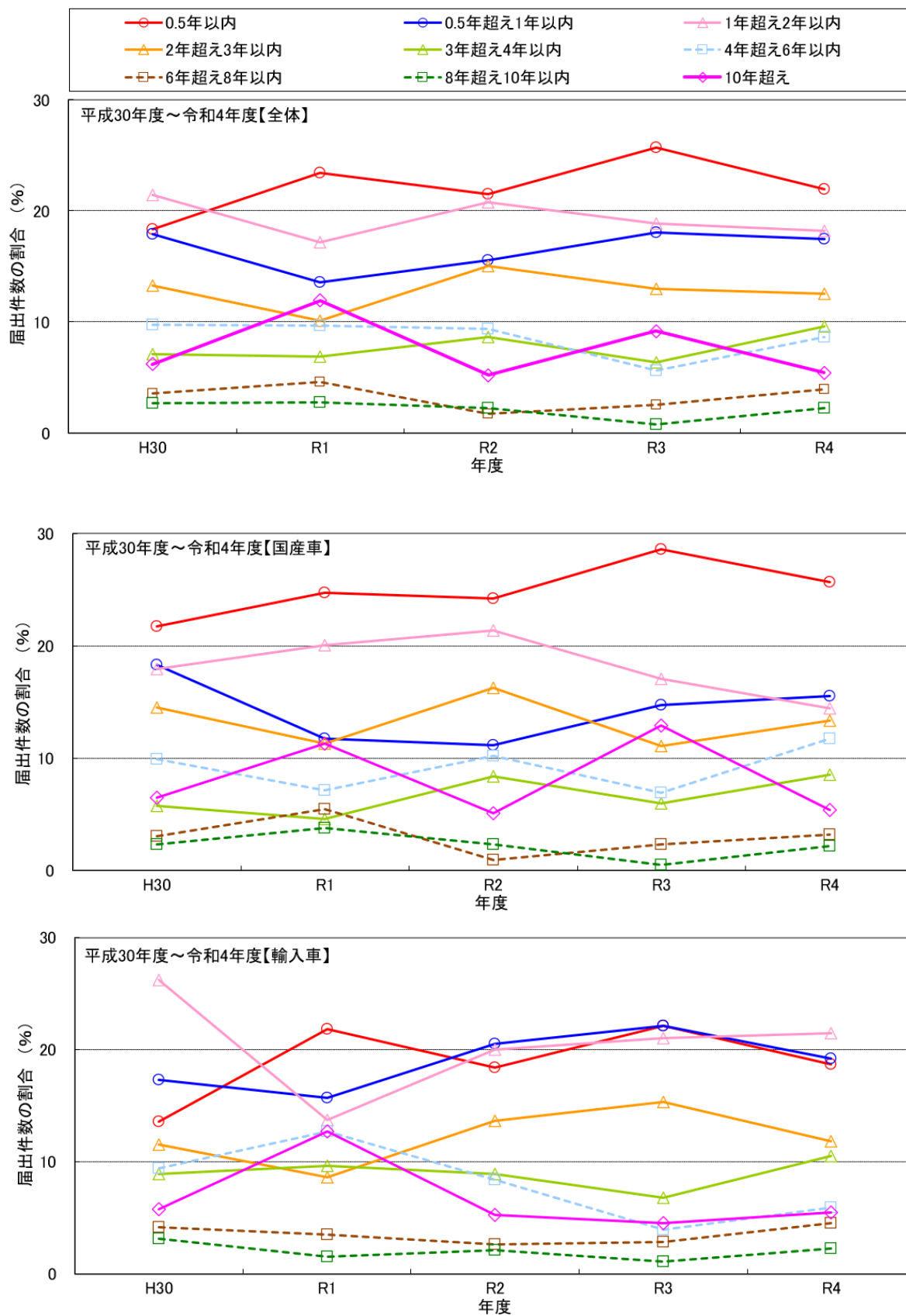


図 3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合【全体、国産車、輸入車】(平成30年度～令和4年度)

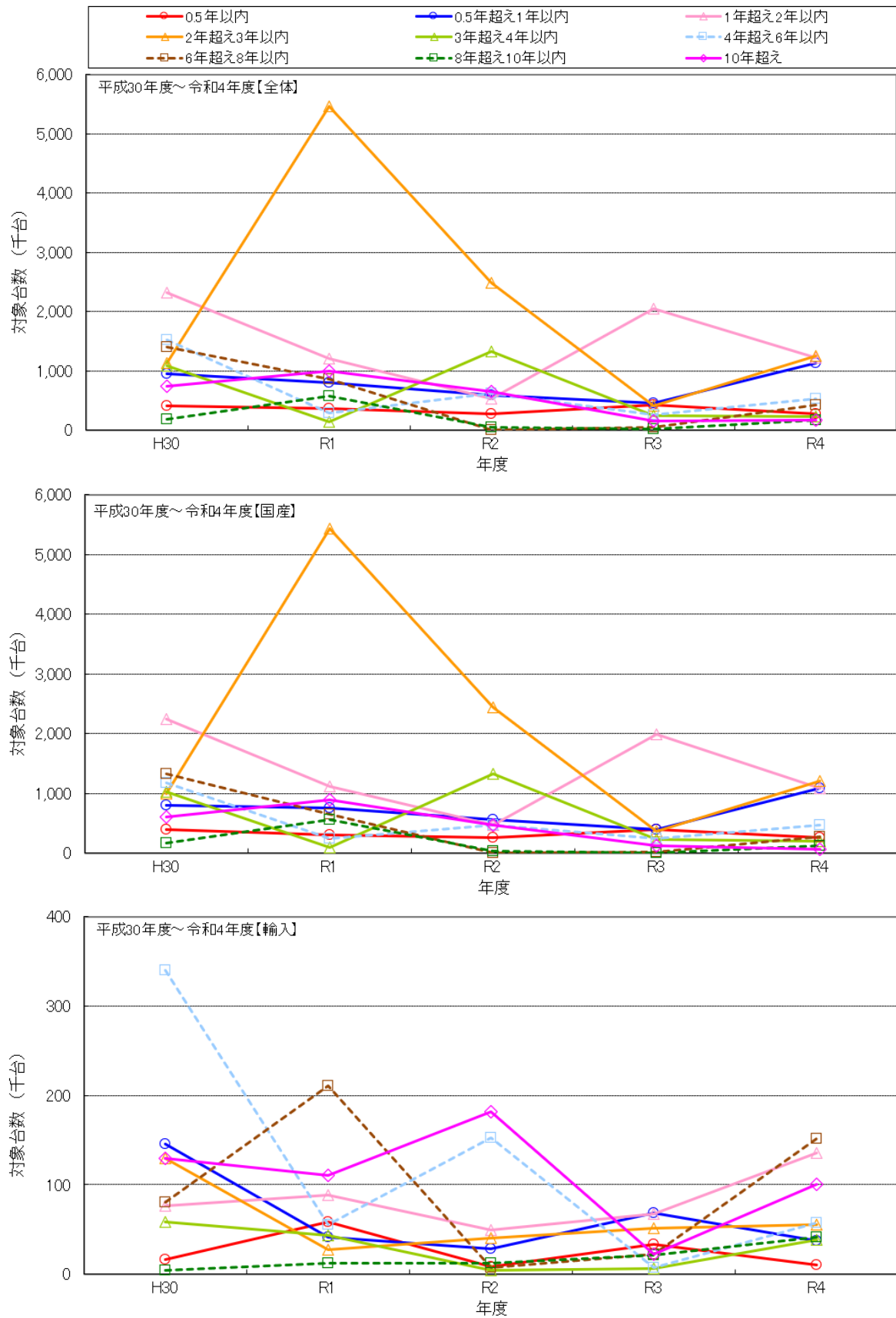


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

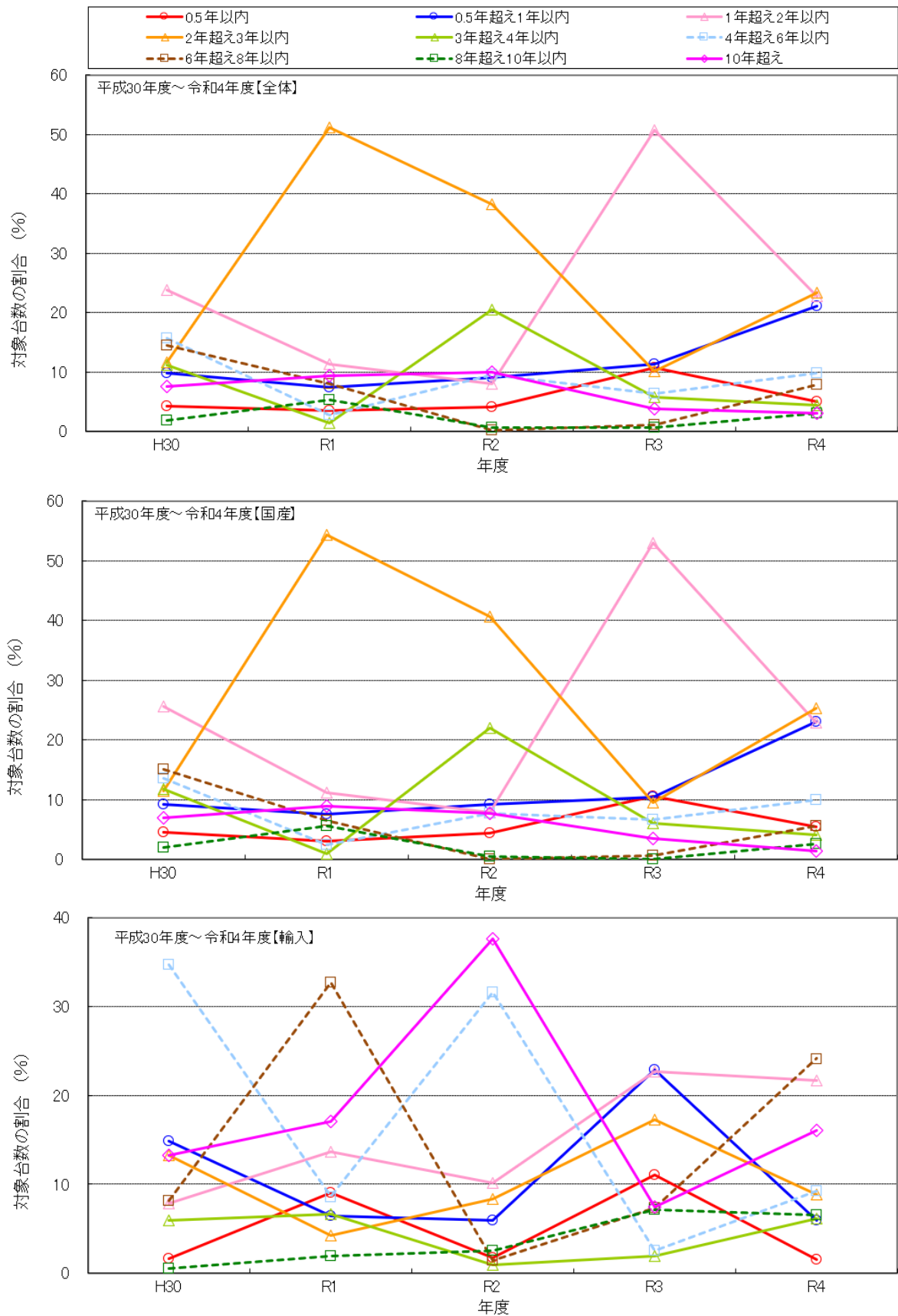


図 3-4 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数の割合【全体、国産車、輸入車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

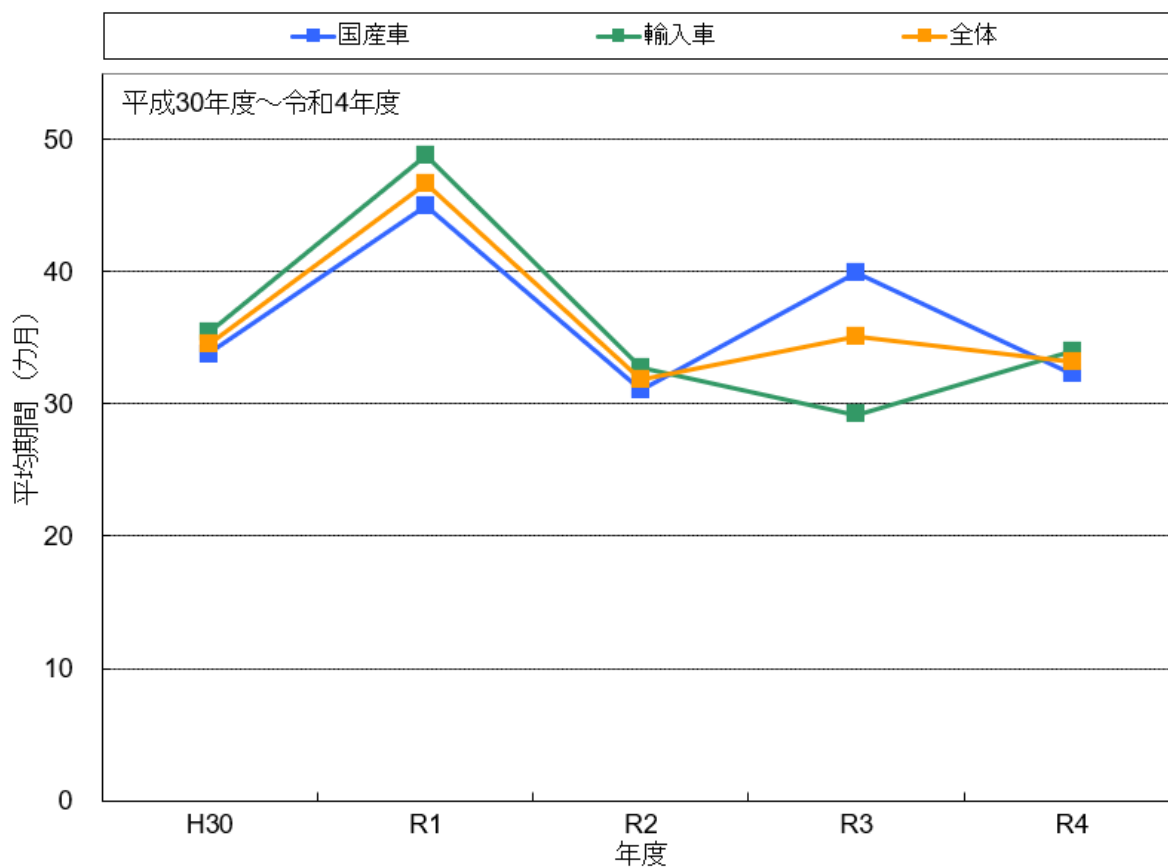


図 3-5 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

(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 30 年度から令和 4 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 4 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、乗車装置については 19.0 カ月、灯火装置に関しては 10.1 カ月、排出ガス発散防止装置に関しては 14.7 カ月平均より長くなっており、電気装置については 11.4 カ月、かじ取装置に関しては 13.4 カ月、走行装置に関しては 28.5 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 26.5 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 30 年度～令和 4 年度）

| 装置名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------------|----------|-------|-------|------|-------------|--------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5 カ年平均 |
| 原動機 | 28.4 | 33.6 | 23.3 | 22.0 | 29.4 | 27.3 |
| 電気装置 | 42.9 | 53.2 | 39.5 | 25.9 | 26.7 | 38.1 |
| 動力伝達装置 | 28.4 | 38.8 | 32.0 | 23.6 | 33.7 | 32.4 |
| 燃料装置 | 23.6 | 36.2 | 28.1 | 31.2 | 28.1 | 29.6 |
| 制動装置 | 31.4 | 24.1 | 25.9 | 28.9 | 32.0 | 28.5 |
| 乗車装置 | 24.0 | 17.3 | 21.8 | 15.0 | 45.9 | 26.9 |
| かじ取装置 | 25.6 | 39.7 | 23.5 | 42.7 | 14.2 | 27.6 |
| 車枠・車体 | 31.0 | 25.9 | 51.1 | 48.5 | 36.5 | 38.2 |
| 灯火装置 | 13.3 | 38.1 | 28.5 | 26.9 | 41.5 | 31.4 |
| 排出ガス発散防止装置 | 28.3 | 21.6 | 20.9 | 27.6 | 42.4 | 27.7 |
| 緩衝装置 | 39.4 | 40.7 | 22.8 | 26.3 | 36.3 | 31.6 |
| 走行装置 | 81.9 | 27.7 | 18.8 | 61.9 | 17.8 | 46.3 |
| その他（エアバッグ） | 73.4 | 153.0 | 101.1 | 83.1 | 79.4 | 105.9 |
| その他（エアバッグ以外） | 25.3 | 38.2 | 38.3 | 70.8 | 28.0 | 43.3 |

表 3-4 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 0.5 年以内 | 12 | 19.7 | 14 | 22.6 | 15 | 20.8 | 21 | 33.9 | 13 | 19.4 | 15 | 23.1 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 10 | 16.4 | 7 | 11.3 | 17 | 23.6 | 9 | 14.5 | 15 | 22.4 | 12 | 17.9 |
| 1 年超え 2 年以内 | 16 | 26.2 | 14 | 22.6 | 15 | 20.8 | 14 | 22.6 | 13 | 19.4 | 14 | 22.2 |
| 2 年超え 3 年以内 | 7 | 11.5 | 7 | 11.3 | 13 | 18.1 | 6 | 9.7 | 11 | 16.4 | 9 | 13.6 |
| 3 年超え 4 年以内 | 2 | 3.3 | 5 | 8.1 | 1 | 1.4 | 5 | 8.1 | 3 | 4.5 | 3 | 4.9 |
| 4 年超え 6 年以内 | 8 | 13.1 | 5 | 8.1 | 9 | 12.5 | 4 | 6.5 | 5 | 7.5 | 6 | 9.6 |
| 6 年超え 8 年以内 | 3 | 4.9 | 7 | 11.3 | 0 | 0.0 | 2 | 3.2 | 2 | 3.0 | 3 | 4.3 |
| 8 年超え 10 年以内 | 2 | 3.3 | 1 | 1.6 | 1 | 1.4 | 0 | 0.0 | 3 | 4.5 | 1 | 2.2 |
| 10 年超え | 1 | 1.6 | 2 | 3.2 | 1 | 1.4 | 1 | 1.6 | 2 | 3.0 | 1 | 2.2 |
| 合計件数及びその割合 | 61 | 100 | 62 | 100 | 72 | 100 | 62 | 100 | 67 | 100 | 65 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 0.5 年以内 | 6 | 12.5 | 10 | 18.2 | 11 | 25.0 | 7 | 33.3 | 6 | 18.8 | 8 | 20.0 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 7 | 14.6 | 10 | 18.2 | 7 | 15.9 | 5 | 23.8 | 4 | 12.5 | 7 | 16.5 |
| 1 年超え 2 年以内 | 18 | 37.5 | 5 | 9.1 | 8 | 18.2 | 3 | 14.3 | 5 | 15.6 | 8 | 19.5 |
| 2 年超え 3 年以内 | 6 | 12.5 | 8 | 14.5 | 5 | 11.4 | 3 | 14.3 | 6 | 18.8 | 6 | 14.0 |
| 3 年超え 4 年以内 | 2 | 4.2 | 3 | 5.5 | 1 | 2.3 | 1 | 4.8 | 3 | 9.4 | 2 | 5.0 |
| 4 年超え 6 年以内 | 5 | 10.4 | 12 | 21.8 | 7 | 15.9 | 0 | 0.0 | 5 | 15.6 | 6 | 14.5 |
| 6 年超え 8 年以内 | 2 | 4.2 | 3 | 5.5 | 1 | 2.3 | 1 | 4.8 | 2 | 6.3 | 2 | 4.5 |
| 8 年超え 10 年以内 | 1 | 2.1 | 1 | 1.8 | 1 | 2.3 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 1.5 |
| 10 年超え | 1 | 2.1 | 3 | 5.5 | 3 | 6.8 | 1 | 4.8 | 1 | 3.1 | 2 | 4.5 |
| 合計件数及びその割合 | 48 | 100 | 55 | 100 | 44 | 100 | 21 | 100 | 32 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 0.5 年以内 | 4 | 8.7 | 10 | 20.8 | 7 | 16.7 | 6 | 21.4 | 10 | 16.9 | 7 | 16.6 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 7 | 15.2 | 7 | 14.6 | 7 | 16.7 | 7 | 25.0 | 15 | 25.4 | 9 | 19.3 |
| 1 年超え 2 年以内 | 6 | 13.0 | 8 | 16.7 | 9 | 21.4 | 3 | 10.7 | 11 | 18.6 | 7 | 16.6 |
| 2 年超え 3 年以内 | 10 | 21.7 | 3 | 6.3 | 5 | 11.9 | 6 | 21.4 | 8 | 13.6 | 6 | 14.3 |
| 3 年超え 4 年以内 | 6 | 13.0 | 2 | 4.2 | 4 | 9.5 | 4 | 14.3 | 7 | 11.9 | 5 | 10.3 |
| 4 年超え 6 年以内 | 6 | 13.0 | 4 | 8.3 | 4 | 9.5 | 1 | 3.6 | 6 | 10.2 | 4 | 9.4 |
| 6 年超え 8 年以内 | 1 | 2.2 | 1 | 2.1 | 2 | 4.8 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 1.8 |
| 8 年超え 10 年以内 | 1 | 2.2 | 4 | 8.3 | 1 | 2.4 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 2.7 |
| 10 年超え | 5 | 10.9 | 9 | 18.8 | 3 | 7.1 | 1 | 3.6 | 2 | 3.4 | 4 | 9.0 |
| 合計件数及びその割合 | 46 | 100 | 48 | 100 | 42 | 100 | 28 | 100 | 59 | 100 | 45 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 0.5 年以内 | 13 | 31.7 | 15 | 32.6 | 7 | 20.6 | 8 | 18.6 | 11 | 23.9 | 11 | 25.8 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 4 | 9.8 | 5 | 10.9 | 6 | 17.6 | 2 | 4.7 | 5 | 10.9 | 4 | 10.5 |
| 1 年超え 2 年以内 | 6 | 14.6 | 12 | 26.1 | 9 | 26.5 | 13 | 30.2 | 10 | 21.7 | 10 | 23.9 |
| 2 年超え 3 年以内 | 6 | 14.6 | 3 | 6.5 | 4 | 11.8 | 10 | 23.3 | 6 | 13.0 | 6 | 13.9 |
| 3 年超え 4 年以内 | 2 | 4.9 | 4 | 8.7 | 5 | 14.7 | 4 | 9.3 | 6 | 13.0 | 4 | 9.6 |
| 4 年超え 6 年以内 | 6 | 14.6 | 2 | 4.3 | 1 | 2.9 | 4 | 9.3 | 3 | 6.5 | 3 | 7.7 |
| 6 年超え 8 年以内 | 1 | 2.4 | 4 | 8.7 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 3 | 6.5 | 2 | 3.8 |
| 8 年超え 10 年以内 | 1 | 2.4 | 1 | 2.2 | 1 | 2.9 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 1.4 |
| 10 年超え | 2 | 4.9 | 0 | 0.0 | 1 | 2.9 | 2 | 4.7 | 2 | 4.3 | 1 | 3.3 |
| 合計件数及びその割合 | 41 | 100 | 46 | 100 | 34 | 100 | 43 | 100 | 46 | 100 | 42 | 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 30 年度から令和 4 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 1-9 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 4 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、燃料装置は 9.7 カ月、乗車装置に関しては 38.4 カ月、灯火装置に関しては 24.1 カ月、排出ガス発散防止装置に関しては 18.3 カ月平均より長くなっており、電気装置については 8.1 カ月、かじ取装置に関しては 20.3 カ月、緩衝装置に関しては 15.8 カ月、走行装置に関しては 37.9 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 81.9 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 30 年度～令和 4 年度）**

| 装置名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------------|----------|-------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 原動機 | 25.6 | 34.9 | 28.0 | 26.4 | 24.0 | 27.8 |
| 電気装置 | 31.2 | 60.5 | 49.7 | 28.0 | 33.0 | 41.1 |
| 動力伝達装置 | 30.2 | 35.7 | 31.6 | 30.4 | 31.1 | 32.1 |
| 燃料装置 | 32.2 | 28.6 | 23.6 | 41.8 | 41.5 | 31.8 |
| 制動装置 | 22.8 | 23.7 | 18.1 | 32.5 | 19.6 | 23.6 |
| 乗車装置 | 118.1 | 14.4 | 1.5 | 20.3 | 74.3 | 35.9 |
| かじ取装置 | 32.8 | 15.7 | 29.0 | 46.5 | 11.0 | 31.3 |
| 車枠・車体 | 35.4 | 33.5 | 58.6 | 55.6 | 43.7 | 44.2 |
| 灯火装置 | 17.6 | 49.7 | 26.0 | 30.2 | 61.4 | 37.3 |
| 排出ガス発散防止装置 | 23.1 | 18.0 | 18.8 | 23.9 | 42.5 | 24.2 |
| 緩衝装置 | 8. | 31.0 | 26.0 | 15.5 | 3.0 | 18.8 |
| 走行装置 | 84.6 | 60.5 | 19.9 | 81.0 | 16.4 | 54.3 |
| その他（エアバッグ） | 86.3 | 190.3 | 96.0 | 42.2 | 30.5 | 112.4 |
| その他（エアバッグ以外） | 27.8 | 46.8 | 54.4 | 90.6 | 11.0 | 51.8 |

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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 8 | 18.6 | 7 | 21.2 | 6 | 21.4 | 12 | 40.0 | 7 | 26.9 | 8 | 25.0 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 8 | 18.6 | 6 | 18.2 | 4 | 14.3 | 3 | 10.0 | 6 | 23.1 | 5 | 16.9 |
| 1 年超え 2 年以内 | 11 | 25.6 | 5 | 15.2 | 8 | 28.6 | 6 | 20.0 | 3 | 11.5 | 7 | 20.6 |
| 2 年超え 3 年以内 | 5 | 11.6 | 5 | 15.2 | 5 | 17.9 | 2 | 6.7 | 5 | 19.2 | 4 | 13.8 |
| 3 年超え 4 年以内 | 2 | 4.7 | 1 | 3.0 | 0 | 0.0 | 2 | 6.7 | 1 | 3.8 | 1 | 3.8 |
| 4 年超え 6 年以内 | 8 | 18.6 | 2 | 6.1 | 3 | 10.7 | 2 | 6.7 | 2 | 7.7 | 3 | 10.6 |
| 6 年超え 8 年以内 | 0 | 0.0 | 5 | 15.2 | 0 | 0.0 | 2 | 6.7 | 1 | 3.8 | 2 | 5.0 |
| 8 年超え 10 年以内 | 0 | 0.0 | 1 | 3.0 | 1 | 3.6 | 0 | 0.0 | 1 | 3.8 | 1 | 1.9 |
| 10 年超え | 1 | 2.3 | 1 | 3.0 | 1 | 3.6 | 1 | 3.3 | 0 | 0.0 | 1 | 2.5 |
| 合計件数及びその割合 | 43 | 100 | 33 | 100 | 28 | 100 | 30 | 100 | 26 | 100 | 32 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 6 | 17.1 | 7 | 23.3 | 6 | 26.1 | 2 | 18.2 | 2 | 11.8 | 5 | 19.8 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 4 | 11.4 | 6 | 20.0 | 2 | 8.7 | 2 | 18.2 | 2 | 11.8 | 3 | 13.8 |
| 1 年超え 2 年以内 | 15 | 42.9 | 1 | 3.3 | 5 | 21.7 | 3 | 27.3 | 3 | 17.6 | 5 | 23.3 |
| 2 年超え 3 年以内 | 1 | 2.9 | 7 | 23.3 | 3 | 13.0 | 2 | 18.2 | 5 | 29.4 | 4 | 15.5 |
| 3 年超え 4 年以内 | 1 | 2.9 | 1 | 3.3 | 1 | 4.3 | 1 | 9.1 | 2 | 11.8 | 1 | 5.2 |
| 4 年超え 6 年以内 | 4 | 11.4 | 3 | 10.0 | 4 | 17.4 | 0 | 0.0 | 2 | 11.8 | 3 | 11.2 |
| 6 年超え 8 年以内 | 2 | 5.7 | 2 | 6.7 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 5.9 | 1 | 4.3 |
| 8 年超え 10 年以内 | 1 | 2.9 | 1 | 3.3 | 1 | 4.3 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 2.6 |
| 10 年超え | 1 | 2.9 | 2 | 6.7 | 1 | 4.3 | 1 | 9.1 | 0 | 0.0 | 1 | 4.3 |
| 合計件数及びその割合 | 35 | 100 | 30 | 100 | 23 | 100 | 11 | 100 | 17 | 100 | 23 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 9 | 39.1 | 11 | 34.4 | 4 | 22.2 | 6 | 27.3 | 7 | 33.3 | 7 | 31.9 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 2 | 8.7 | 3 | 9.4 | 3 | 16.7 | 2 | 9.1 | 4 | 19.0 | 3 | 12.1 |
| 1 年超え 2 年以内 | 4 | 17.4 | 9 | 28.1 | 6 | 33.3 | 5 | 22.7 | 3 | 14.3 | 5 | 23.3 |
| 2 年超え 3 年以内 | 4 | 17.4 | 2 | 6.3 | 2 | 11.1 | 3 | 13.6 | 3 | 14.3 | 3 | 12.1 |
| 3 年超え 4 年以内 | 1 | 4.3 | 2 | 6.3 | 3 | 16.7 | 2 | 9.1 | 2 | 9.5 | 2 | 8.6 |
| 4 年超え 6 年以内 | 2 | 8.7 | 2 | 6.3 | 0 | 0.0 | 2 | 9.1 | 2 | 9.5 | 2 | 6.9 |
| 6 年超え 8 年以内 | 0 | 0.0 | 2 | 6.3 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 1.7 |
| 8 年超え 10 年以内 | 1 | 4.3 | 1 | 3.1 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 1.7 |
| 10 年超え | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 2 | 9.1 | 0 | 0.0 | 0 | 1.7 |
| 合計件数及びその割合 | 23 | 100 | 32 | 100 | 18 | 100 | 22 | 100 | 21 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 3 | 11.1 | 6 | 23.1 | 4 | 14.8 | 6 | 31.6 | 4 | 14.8 | 5 | 18.3 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 5 | 18.5 | 1 | 3.8 | 4 | 14.8 | 4 | 21.1 | 5 | 18.5 | 4 | 15.1 |
| 1 年超え 2 年以内 | 3 | 11.1 | 6 | 23.1 | 5 | 18.5 | 1 | 5.3 | 8 | 29.6 | 5 | 18.3 |
| 2 年超え 3 年以内 | 9 | 33.3 | 1 | 3.8 | 3 | 11.1 | 2 | 10.5 | 1 | 3.7 | 3 | 12.7 |
| 3 年超え 4 年以内 | 1 | 3.7 | 1 | 3.8 | 2 | 7.4 | 4 | 21.1 | 4 | 14.8 | 2 | 9.5 |
| 4 年超え 6 年以内 | 4 | 14.8 | 2 | 7.7 | 4 | 14.8 | 1 | 5.3 | 3 | 11.1 | 3 | 11.1 |
| 6 年超え 8 年以内 | 1 | 3.7 | 1 | 3.8 | 1 | 3.7 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 2.4 |
| 8 年超え 10 年以内 | 0 | 0.0 | 3 | 11.5 | 1 | 3.7 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 3.2 |
| 10 年超え | 1 | 3.7 | 5 | 19.2 | 3 | 11.1 | 1 | 5.3 | 2 | 7.4 | 2 | 9.5 |
| 合計件数及びその割合 | 27 | 100 | 26 | 100 | 27 | 100 | 19 | 100 | 27 | 100 | 25 | 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 30 年度から令和 4 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】、【制動装置】、及び【電気装置】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 4 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、制動装置は 7.7 カ月、排出ガス発散防止装置に関しては 9.2 カ月、走行装置に関しては 12.0 カ月長くなっており、電気装置は 12.7 カ月、かじ取装置に関しては 9.1 カ月とそれぞれ平均より短い数值となっている。

**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 30 年度～令和 4 年度）**

| 装置名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------------|----------|-------|-------|------|--------------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 原動機 | 35.1 | 32.1 | 20.3 | 17.9 | 32.9 | 26.7 |
| 電気装置 | 59.4 | 44.6 | 21.1 | 21.4 | 21.4 | 34.1 |
| 動力伝達装置 | 23.6 | 42.5 | 32.4 | 16.1 | 36.7 | 32.8 |
| 燃料装置 | 14.1 | 49.4 | 32.6 | 18.6 | 21.4 | 27.2 |
| 制動装置 | 42.4 | 25.0 | 34.6 | 24.9 | 42.4 | 34.7 |
| 乗車装置 | 25.4 | 20.5 | 32.8 | 13.2 | 17.6 | 21.3 |
| かじ取装置 | 20.2 | 34.4 | 16.2 | 35.1 | 15.6 | 24.7 |
| 車枠・車体 | 20.9 | 15.6 | 44.5 | 27.2 | 28.8 | 29.1 |
| 灯火装置 | 9.1 | 24.7 | 35.5 | 17.4 | 22.8 | 22.4 |
| 排出ガス発散防止装置 | 32.4 | 39.6 | 24.0 | 36.8 | 42.2 | 33.0 |
| 緩衝装置 | 64.3 | 53.7 | 9.8 | 30.2 | 47.4 | 40.9 |
| 走行装置 | 42.5 | 11.3 | 13.7 | 16.1 | 29.0 | 17.0 |
| その他（エアバッグ） | 66.7 | 134.4 | 103.0 | 92.7 | 108.7 | 102.9 |
| その他（エアバッグ以外） | 20.8 | 16.6 | 17.0 | 32.5 | 46.6 | 29.0 |

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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 4 | 22.2 | 7 | 24.1 | 9 | 20.5 | 9 | 28.1 | 6 | 14.6 | 7 | 21.3 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 2 | 11.1 | 1 | 3.4 | 13 | 29.5 | 6 | 18.8 | 9 | 22.0 | 6 | 18.9 |
| 1 年超え 2 年以内 | 5 | 27.8 | 9 | 31.0 | 7 | 15.9 | 8 | 25.0 | 10 | 24.4 | 8 | 23.8 |
| 2 年超え 3 年以内 | 2 | 11.1 | 2 | 6.9 | 8 | 18.2 | 4 | 12.5 | 6 | 14.6 | 4 | 13.4 |
| 3 年超え 4 年以内 | 0 | 0.0 | 4 | 13.8 | 1 | 2.3 | 3 | 9.4 | 2 | 4.9 | 2 | 6.1 |
| 4 年超え 6 年以内 | 0 | 0.0 | 3 | 10.3 | 6 | 13.6 | 2 | 6.3 | 3 | 7.3 | 3 | 8.5 |
| 6 年超え 8 年以内 | 3 | 16.7 | 2 | 6.9 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 2.4 | 1 | 3.7 |
| 8 年超え 10 年以内 | 2 | 11.1 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 2 | 4.9 | 1 | 2.4 |
| 10 年超え | 0 | 0.0 | 1 | 3.4 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 2 | 4.9 | 1 | 1.8 |
| 合計件数及びその割合 | 18 | 100 | 29 | 100 | 44 | 100 | 32 | 100 | 41 | 100 | 33 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 0 | 0.0 | 3 | 12.0 | 5 | 23.8 | 5 | 50.0 | 4 | 26.7 | 3 | 20.2 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 3 | 23.1 | 4 | 16.0 | 5 | 23.8 | 3 | 30.0 | 2 | 13.3 | 3 | 20.2 |
| 1 年超え 2 年以内 | 3 | 23.1 | 4 | 16.0 | 3 | 14.3 | 0 | 0.0 | 2 | 13.3 | 2 | 14.3 |
| 2 年超え 3 年以内 | 5 | 38.5 | 1 | 4.0 | 2 | 9.5 | 1 | 10.0 | 1 | 6.7 | 2 | 11.9 |
| 3 年超え 4 年以内 | 1 | 7.7 | 2 | 8.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 6.7 | 1 | 4.8 |
| 4 年超え 6 年以内 | 1 | 7.7 | 9 | 36.0 | 3 | 14.3 | 0 | 0.0 | 3 | 20.0 | 3 | 19.0 |
| 6 年超え 8 年以内 | 0 | 0.0 | 1 | 4.0 | 1 | 4.8 | 1 | 10.0 | 1 | 6.7 | 1 | 4.8 |
| 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 | 1 | 4.0 | 2 | 9.5 | 0 | 0.0 | 1 | 6.7 | 1 | 4.8 |
| 合計件数及びその割合 | 13 | 100 | 25 | 100 | 21 | 100 | 10 | 100 | 15 | 100 | 17 | 100 |

表 3-16 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 4 | 22.2 | 4 | 28.6 | 3 | 18.8 | 2 | 9.5 | 4 | 16.0 | 3 | 18.3 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 2 | 11.1 | 2 | 14.3 | 3 | 18.8 | 0 | 0.0 | 1 | 4.0 | 2 | 8.6 |
| 1 年超え 2 年以内 | 2 | 11.1 | 3 | 21.4 | 3 | 18.8 | 8 | 38.1 | 7 | 28.0 | 5 | 24.7 |
| 2 年超え 3 年以内 | 2 | 11.1 | 1 | 7.1 | 2 | 12.5 | 7 | 33.3 | 3 | 12.0 | 3 | 16.1 |
| 3 年超え 4 年以内 | 1 | 5.6 | 2 | 14.3 | 2 | 12.5 | 2 | 9.5 | 4 | 16.0 | 2 | 10.8 |
| 4 年超え 6 年以内 | 4 | 22.2 | 0 | 0.0 | 1 | 6.3 | 2 | 9.5 | 1 | 4.0 | 2 | 8.6 |
| 6 年超え 8 年以内 | 1 | 5.6 | 2 | 14.3 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 3 | 12.0 | 1 | 6.5 |
| 8 年超え 10 年以内 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 6.3 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 1.1 |
| 10 年超え | 2 | 11.1 | 0 | 0.0 | 1 | 6.3 | 0 | 0.0 | 2 | 8.0 | 1 | 5.4 |
| 合計件数及びその割合 | 18 | 100 | 14 | 100 | 16 | 100 | 21 | 100 | 25 | 100 | 19 | 100 |

表 3-17 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【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 0.5 年以内 | 1 | 5.3 | 4 | 18.2 | 3 | 20.0 | 0 | 0.0 | 6 | 18.8 | 3 | 14.4 |
| 0.5 年超え 1 年以内 | 2 | 10.5 | 6 | 27.3 | 3 | 20.0 | 3 | 33.3 | 10 | 31.3 | 5 | 24.7 |
| 1 年超え 2 年以内 | 3 | 15.8 | 2 | 9.1 | 4 | 26.7 | 2 | 22.2 | 3 | 9.4 | 3 | 14.4 |
| 2 年超え 3 年以内 | 1 | 5.3 | 2 | 9.1 | 2 | 13.3 | 4 | 44.4 | 7 | 21.9 | 3 | 16.5 |
| 3 年超え 4 年以内 | 5 | 26.3 | 1 | 4.5 | 2 | 13.3 | 0 | 0.0 | 3 | 9.4 | 2 | 11.3 |
| 4 年超え 6 年以内 | 2 | 10.5 | 2 | 9.1 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 3 | 9.4 | 1 | 7.2 |
| 6 年超え 8 年以内 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 6.7 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 1.0 |
| 8 年超え 10 年以内 | 1 | 5.3 | 1 | 4.5 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 2.1 |
| 10 年超え | 4 | 21.1 | 4 | 18.2 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 2 | 8.2 |
| 合計件数及びその割合 | 19 | 100 | 22 | 100 | 15 | 100 | 9 | 100 | 32 | 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 30 年度から令和 4 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 4 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」160 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」58 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」28 件であり、これらを「6 カ月以内」として 1 つの期間でみた場合、令和 4 年度は 244 件（届出件数「全体」の約 60%）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 225 件（同約 57%）であり、令和 4 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 3%増加している。さらに平成 30 年度は 203 件（同約 45%）、令和元年度は 223 件（同約 51%）、令和 2 年度は 202 件（同約 50%）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 4 年度は 834 千台（対象台数「全体」の約 15%）となっており、前年度は 455 千台（約 11%）、平成 30 年度は 654 千台（同約 7%）、令和元年度は 577 千台（同約 5%）、令和 2 年度は 263 千台（同約 4%）であり、令和 4 年度では前年度より増加しており、当該「6 カ月以内」の期間の対象台数は全体として増加傾向にある。

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 4 年度は届出件数が 41 件（「合計」の約 10%）、対象台数が 680 千台（同約 13%）で、前年度と比較すると届出件数は 5 件減少しており、対象台数の合計に対する割合も前年度 21.8%から 12.7%に減少している。「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、令和 4 年度は届出件数が 40 件（「合計」の約 10%）、対象台数が 1,309 千台（同約 25%）で、前年度と比べて届出件数が 12 件増加しているが、対象台数は 319 千台減少しており、合計に対する割合も約 16%減少している。「48 カ月超え」の期間区分については、令和 4 年度は届出件数 19 件（「合計」の約 5%）、対象台数が 1,696 千台（同約 32%）で、前年度と比べて届出件数、対象台数共に増加している。

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 30 年度～令和 4 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 | | | | | |
|--------------|-----------------------|------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5力年平均 |
| 2力月以内 | 届出件数 | (件) | 35 | 33 | 24 | 26 | 51 | 34 | 49 | 68 | 76 | 63 | 109 | 73 | 84 | 101 | 100 | 89 | 160 | 107 |
| | | (%) | 13.4 | 13.8 | 11.2 | 12.0 | 25.1 | 15.1 | 25.7 | 34.5 | 40.0 | 35.6 | 49.8 | 37.1 | 18.5 | 23.2 | 24.7 | 22.6 | 39.4 | 25.7 |
| | 対象台数 | (千台) | 271 | 113 | 7 | 91 | 349 | 166 | 155 | 116 | 39 | 32 | 138 | 96 | 427 | 229 | 46 | 123 | 487 | 263 |
| | | (%) | 3.1 | 1.1 | 0.1 | 2.4 | 7.4 | 2.8 | 15.9 | 18.0 | 8.1 | 10.8 | 22.1 | 15.0 | 4.4 | 2.2 | 0.7 | 3.1 | 9.1 | 3.9 |
| 2力月超え4力月以内 | 届出件数 | (件) | 27 | 36 | 28 | 34 | 16 | 28 | 46 | 38 | 40 | 53 | 42 | 44 | 73 | 74 | 68 | 87 | 58 | 72 |
| | | (%) | 10.3 | 15.1 | 13.0 | 15.7 | 7.9 | 12.4 | 24.1 | 19.3 | 21.1 | 29.9 | 19.2 | 22.7 | 16.1 | 17.0 | 16.8 | 22.1 | 14.3 | 17.2 |
| | 対象台数 | (千台) | 92 | 163 | 122 | 170 | 3 | 110 | 30 | 51 | 23 | 47 | 64 | 43 | 121 | 214 | 145 | 217 | 66 | 153 |
| | | (%) | 1.1 | 1.6 | 2.0 | 4.5 | 0.1 | 1.9 | 3.0 | 8.0 | 4.7 | 16.0 | 10.2 | 8.4 | 1.3 | 2.0 | 2.2 | 5.4 | 1.2 | 2.4 |
| 4力月超え6力月以内 | 届出件数 | (件) | 25 | 23 | 14 | 25 | 14 | 20 | 21 | 25 | 20 | 24 | 14 | 21 | 46 | 48 | 34 | 49 | 28 | 41 |
| | | (%) | 9.5 | 9.6 | 6.5 | 11.5 | 6.9 | 8.8 | 11.0 | 12.7 | 10.5 | 13.6 | 6.4 | 10.8 | 10.2 | 11.0 | 8.4 | 12.4 | 6.9 | 9.8 |
| | 対象台数 | (千台) | 68 | 107 | 7 | 74 | 273 | 106 | 37 | 27 | 65 | 41 | 8 | 36 | 105 | 134 | 72 | 115 | 281 | 141 |
| | | (%) | 0.8 | 1.1 | 0.1 | 2.0 | 5.8 | 1.9 | 3.8 | 4.2 | 13.4 | 13.8 | 1.3 | 7.3 | 1.1 | 1.3 | 1.1 | 2.8 | 5.2 | 2.3 |
| 6力月超え8力月以内 | 届出件数 | (件) | 27 | 21 | 19 | 19 | 13 | 20 | 14 | 9 | 14 | 6 | 12 | 11 | 41 | 30 | 33 | 25 | 25 | 31 |
| | | (%) | 10.3 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | 6.4 | 8.6 | 7.3 | 4.6 | 7.4 | 3.4 | 5.5 | 5.6 | 9.1 | 6.9 | 8.1 | 6.3 | 6.2 | 7.3 |
| | 対象台数 | (千台) | 606 | 153 | 100 | 42 | 466 | 273 | 19 | 7 | 121 | 10 | 114 | 54 | 625 | 159 | 221 | 52 | 579 | 327 |
| | | (%) | 7.0 | 1.5 | 1.7 | 1.1 | 9.8 | 4.2 | 2.0 | 1.0 | 25.1 | 3.3 | 18.2 | 9.9 | 6.5 | 1.5 | 3.4 | 1.3 | 10.8 | 4.7 |
| 8力月超え10力月以内 | 届出件数 | (件) | 12 | 13 | 14 | 20 | 6 | 13 | 10 | 9 | 8 | 3 | 8 | 8 | 22 | 22 | 22 | 23 | 14 | 21 |
| | | (%) | 4.6 | 5.4 | 6.5 | 9.2 | 3.0 | 5.7 | 5.2 | 4.6 | 4.2 | 1.7 | 3.7 | 3.9 | 4.9 | 5.0 | 5.4 | 5.8 | 3.4 | 4.9 |
| | 対象台数 | (千台) | 132 | 215 | 156 | 145 | 3 | 130 | 197 | 28 | 10 | 4 | 27 | 53 | 329 | 242 | 167 | 149 | 30 | 183 |
| | | (%) | 1.5 | 2.1 | 2.6 | 3.9 | 0.1 | 2.0 | 20.1 | 4.3 | 2.1 | 1.3 | 4.3 | 6.4 | 3.4 | 2.3 | 2.6 | 3.7 | 0.6 | 2.5 |
| 10力月超え12力月以内 | 届出件数 | (件) | 7 | 13 | 12 | 16 | 17 | 13 | 5 | 3 | 0 | 6 | 4 | 4 | 12 | 16 | 12 | 22 | 21 | 17 |
| | | (%) | 2.7 | 5.4 | 5.6 | 7.4 | 8.4 | 5.9 | 2.6 | 1.5 | 0.0 | 3.4 | 1.8 | 1.9 | 2.6 | 3.7 | 3.0 | 5.6 | 5.2 | 4.0 |
| | 対象台数 | (千台) | 46 | 542 | 106 | 385 | 221 | 260 | 8 | 1 | 0 | 5 | 9 | 5 | 53 | 543 | 106 | 389 | 230 | 264 |
| | | (%) | 0.5 | 5.4 | 1.8 | 10.3 | 4.7 | 4.5 | 0.8 | 0.1 | 0.0 | 1.6 | 1.5 | 0.8 | 0.6 | 5.1 | 1.6 | 9.6 | 4.3 | 4.2 |
| 12力月超え24力月以内 | 届出件数 | (件) | 47 | 37 | 44 | 34 | 25 | 37 | 23 | 21 | 15 | 12 | 16 | 17 | 70 | 58 | 59 | 46 | 41 | 55 |
| | | (%) | 17.9 | 15.5 | 20.5 | 15.7 | 12.3 | 16.4 | 12.0 | 10.7 | 7.9 | 6.8 | 7.3 | 8.9 | 15.5 | 13.3 | 14.6 | 11.7 | 10.1 | 13.0 |
| | 対象台数 | (千台) | 1,220 | 3,085 | 404 | 835 | 581 | 1,225 | 133 | 43 | 32 | 44 | 99 | 70 | 1,353 | 3,128 | 436 | 879 | 680 | 1,295 |
| | | (%) | 14.0 | 30.8 | 6.8 | 22.3 | 12.3 | 17.2 | 13.6 | 6.7 | 6.6 | 14.9 | 15.8 | 11.5 | 14.0 | 29.3 | 6.7 | 21.8 | 12.7 | 16.9 |
| 24力月超え48力月以内 | 届出件数 | (件) | 41 | 36 | 32 | 21 | 29 | 32 | 17 | 19 | 10 | 7 | 11 | 13 | 58 | 55 | 42 | 28 | 40 | 45 |
| | | (%) | 15.6 | 15.1 | 14.9 | 9.7 | 14.3 | 13.9 | 8.9 | 9.6 | 5.3 | 4.0 | 5.0 | 6.6 | 12.8 | 12.6 | 10.4 | 7.1 | 9.9 | 10.5 |
| | 対象台数 | (千台) | 3,807 | 2,240 | 1,887 | 1,544 | 1,262 | 2,148 | 119 | 122 | 91 | 82 | 47 | 92 | 3,926 | 2,363 | 1,978 | 1,626 | 1,309 | 2,240 |
| | | (%) | 43.7 | 22.4 | 31.5 | 41.2 | 26.7 | 33.1 | 12.1 | 18.9 | 18.9 | 27.7 | 7.5 | 17.0 | 40.5 | 22.2 | 30.6 | 40.2 | 24.4 | 31.6 |
| 48力月超え | 届出件数 | (件) | 41 | 27 | 28 | 22 | 16 | 27 | 6 | 5 | 7 | 3 | 3 | 5 | 47 | 32 | 35 | 25 | 19 | 32 |
| | | (%) | 15.6 | 11.3 | 13.0 | 10.1 | 7.9 | 11.6 | 3.1 | 2.5 | 3.7 | 1.7 | 1.4 | 2.5 | 10.4 | 7.3 | 8.6 | 6.3 | 4.7 | 7.5 |
| | 対象台数 | (千台) | 2,473 | 3,399 | 3,194 | 459 | 1,576 | 2,220 | 281 | 251 | 102 | 31 | 120 | 157 | 2,754 | 3,650 | 3,296 | 491 | 1,696 | 2,377 |
| | | (%) | 28.4 | 33.9 | 53.4 | 12.3 | 33.3 | 32.2 | 28.7 | 38.8 | 21.1 | 10.6 | 19.2 | 23.7 | 28.4 | 34.2 | 51.0 | 12.1 | 31.6 | 31.5 |
| 合計 | 届出件数 | (件) | 262 | 239 | 215 | 217 | 187 | 224 | 191 | 197 | 190 | 177 | 219 | 195 | 453 | 436 | 405 | 394 | 406 | 419 |
| | | (%) | 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) | 8,715 | 10,017 | 5,985 | 3,745 | 4,733 | 6,639 | 979 | 646 | 482 | 297 | 626 | 606 | 9,694 | 10,662 | 6,467 | 4,042 | 5,359 | 7,245 |
| | | (%) | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| 平均期間(力月) | | | 22.9 | 19.3 | 21.3 | 16.8 | 17.6 | 19.8 | 10.0 | 10.0 | 8.5 | 6.2 | 6.8 | 8.3 | 17.4 | 15.1 | 15.3 | 12.1 | 11.8 | 14.4 |

*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。

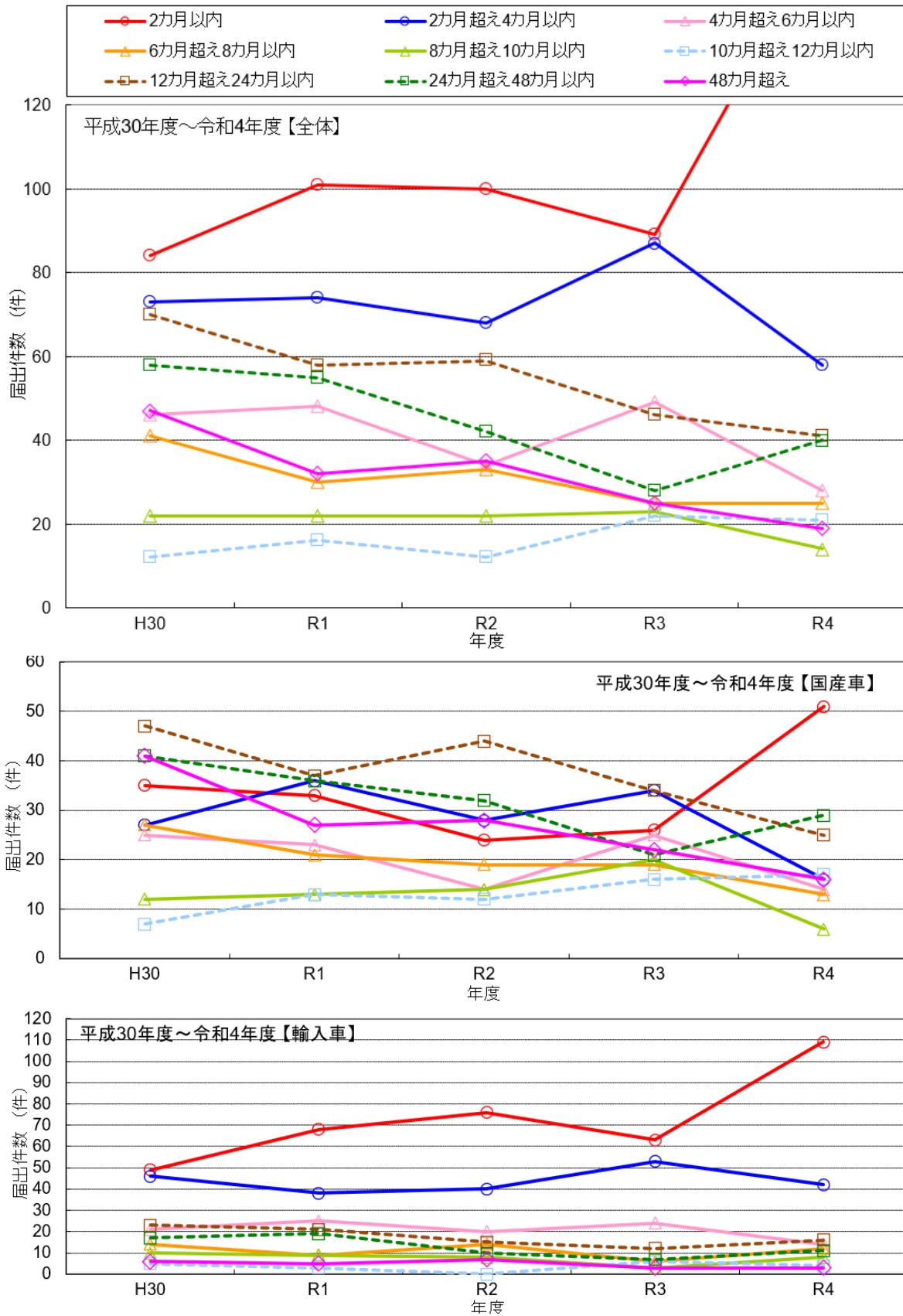


図 3-6 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成30年度～令和4年度)

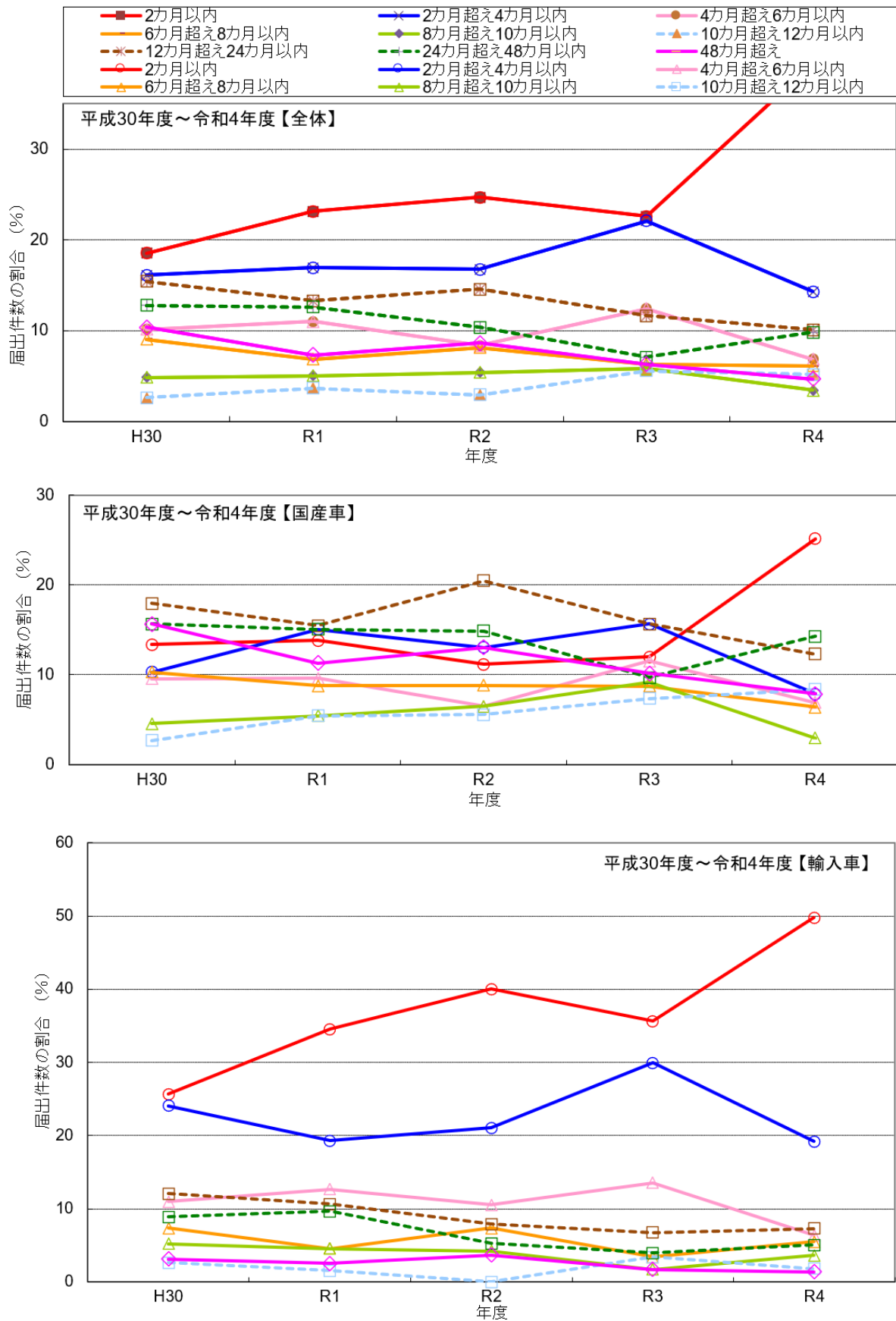


図 3-7 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (平成30年度～令和4年度)

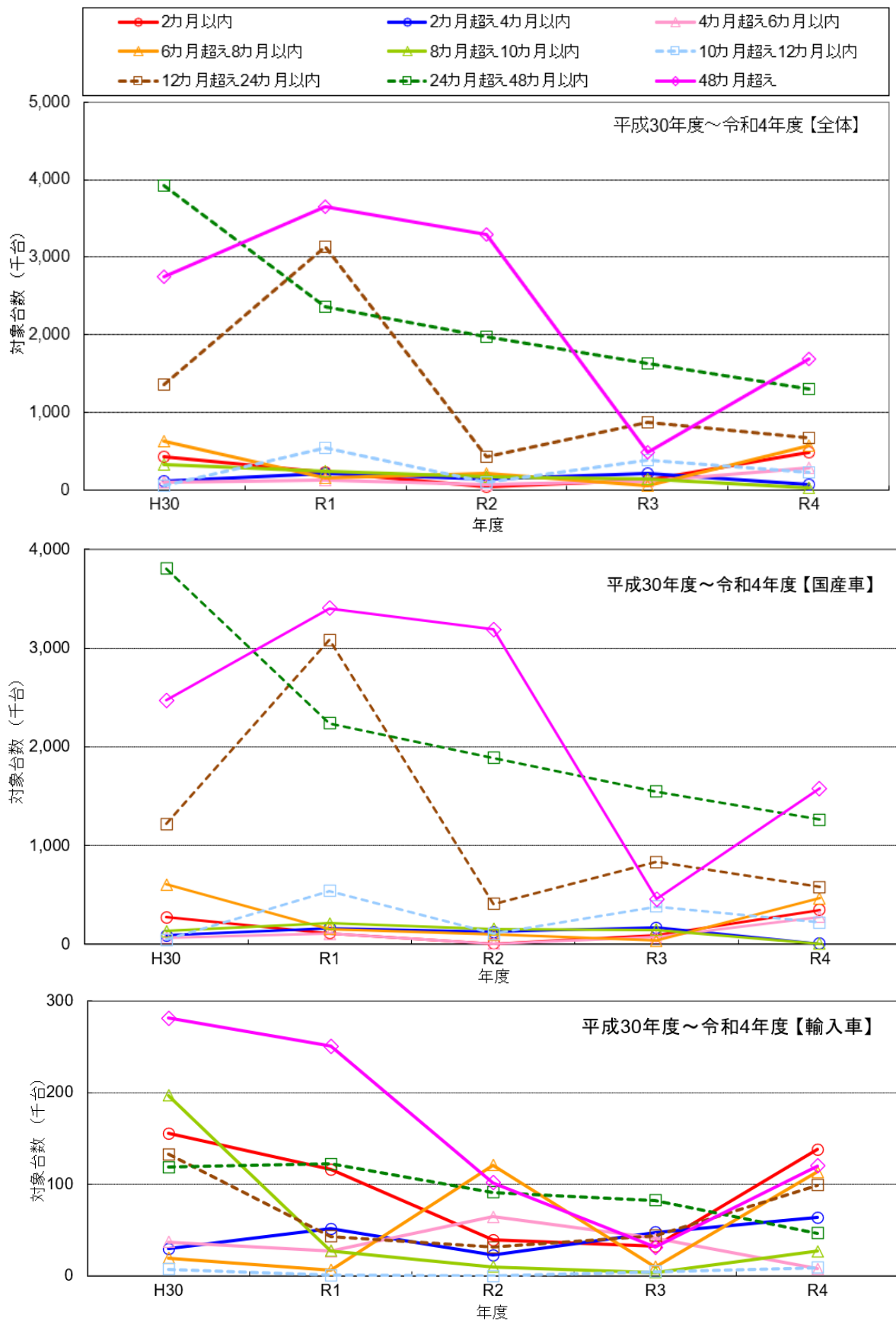


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 30 年度～令和 4 年度)

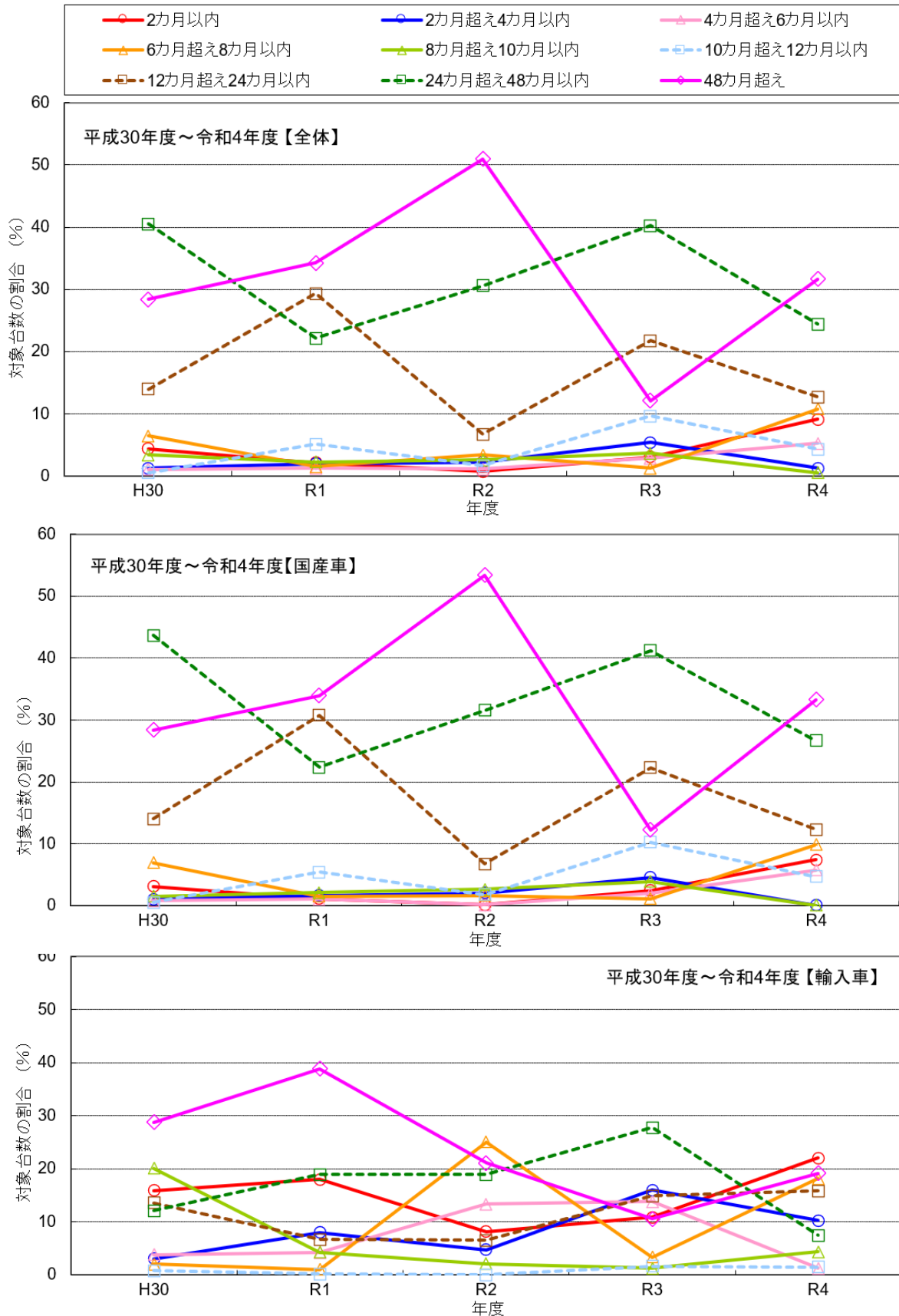


図 3-9 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (平成30年度～令和4年度)

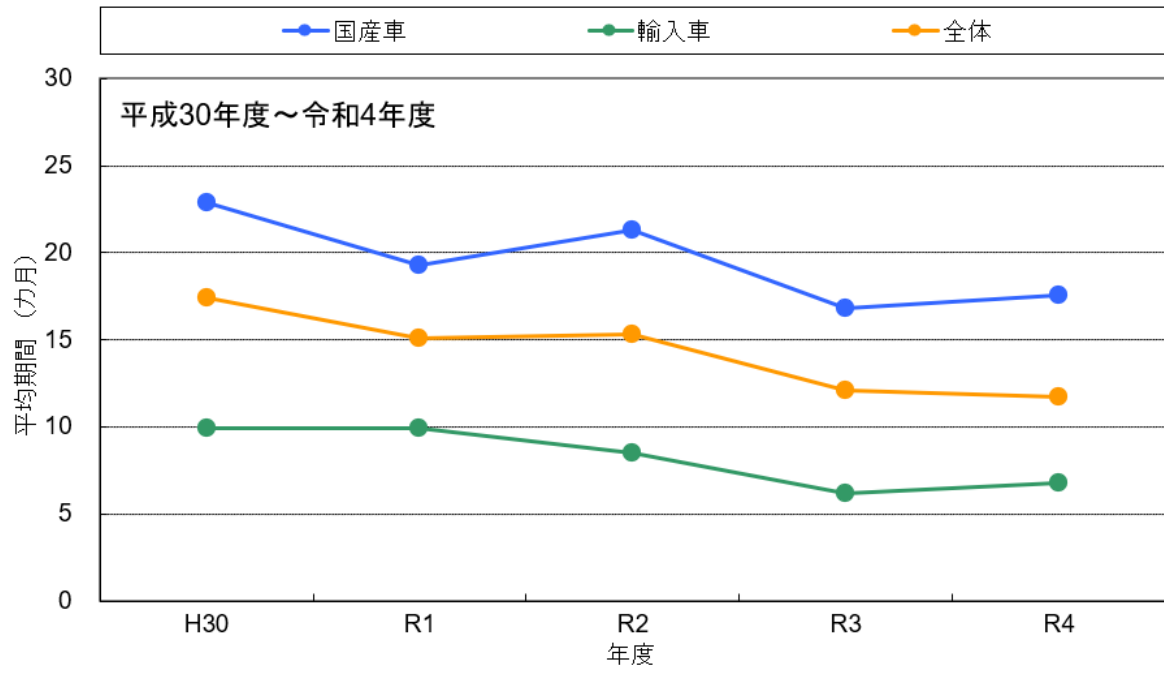


図 3-10 不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間
(平成 30 年度～令和 4 年度)

(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 30 年度から令和 4 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 カ年平均の「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 4 年度で最も平均期間が長い装置は動力伝達装置で、19.9 カ月となっている。5 カ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、22.1 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 カ年平均では 15.6 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 30 年度～令和 4 年度）

| 装置名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------------|----------|------|------|------|-------------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 原動機 | 19.8 | 14.8 | 16.2 | 11.7 | 13.3 | 15.1 |
| 電気装置 | 23.1 | 15.3 | 16.3 | 14.8 | 12.6 | 16.3 |
| 動力伝達装置 | 27.2 | 18.6 | 24.1 | 18.5 | 19.9 | 22.1 |
| 燃料装置 | 15.7 | 20.5 | 16.8 | 15.9 | 16.6 | 17.2 |
| 制動装置 | 14.4 | 14.5 | 6.9 | 6.6 | 11.7 | 11.1 |
| 乗車装置 | 5.3 | 6.2 | 6.9 | 4.3 | 8.9 | 6.6 |
| かじ取装置 | 6.6 | 4.8 | 17.2 | 18.1 | 3.5 | 10.1 |
| 車枠・車体 | 13.2 | 14.9 | 14.1 | 5.1 | 9.4 | 11.6 |
| 灯火装置 | 10.6 | 13.0 | 17.6 | 13.4 | 14.1 | 14.1 |
| 排出ガス発散防止装置 | 16.9 | 14.1 | 8.2 | 15.6 | 3.4 | 12.9 |
| 緩衝装置 | 11.7 | 20.2 | 19.5 | 7.4 | 9.9 | 12.3 |
| 走行装置 | 23.3 | 5.4 | 11.5 | 11.7 | 13.8 | 14.2 |
| その他（エアバッグ） | 19.7 | 15.4 | 7.3 | 7.0 | 8.1 | 13.3 |
| その他（エアバッグ以外） | 14.1 | 18.5 | 24.2 | 17.7 | 6.4 | 15.7 |

表 3-20 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【全体】（平成 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R1 | | R3 | | R4 | | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | | |
| 2 カ月以内 | 8 | 13.1 | 14 | 22.6 | 18 | 25.0 | 10 | 16.1 | 16 | 23.9 | 13 | 20.4 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 8 | 13.1 | 5 | 8.1 | 15 | 20.8 | 16 | 25.8 | 7 | 10.4 | 10 | 15.7 |
| 4 カ月超え 6 カ月以内 | 10 | 16.4 | 9 | 14.5 | 6 | 8.3 | 13 | 21.0 | 6 | 9.0 | 9 | 13.6 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 2 | 3.3 | 6 | 9.7 | 5 | 6.9 | 4 | 6.5 | 5 | 7.5 | 4 | 6.8 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 2 | 3.3 | 7 | 11.3 | 3 | 4.2 | 6 | 9.7 | 6 | 9.0 | 5 | 7.4 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 0 | 0.0 | 3 | 4.8 | 1 | 1.4 | 2 | 3.2 | 3 | 4.5 | 2 | 2.8 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 14 | 23.0 | 6 | 9.7 | 8 | 11.1 | 5 | 8.1 | 11 | 16.4 | 9 | 13.6 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 9 | 14.8 | 6 | 9.7 | 8 | 11.1 | 3 | 4.8 | 11 | 16.4 | 7 | 11.4 |
| 48 カ月超え | 8 | 13.1 | 6 | 9.7 | 8 | 11.1 | 3 | 4.8 | 2 | 3.0 | 5 | 8.3 |
| 合計件数及びその割合 | 61 | 100.0 | 62 | 100.0 | 72 | 100.0 | 62 | 100.0 | 67 | 100.0 | 65 | 100.0 |

表 3-21 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【全体】（平成 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R1 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 3 | 6.3 | 10 | 18.2 | 6 | 13.6 | 3 | 9.1 | 9 | 28.1 | 6 | 14.6 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 6 | 12.5 | 7 | 12.7 | 5 | 11.4 | 3 | 9.1 | 2 | 6.3 | 5 | 10.8 |
| 4 カ月超え 6 カ月以内 | 1 | 2.1 | 6 | 10.9 | 3 | 6.8 | 3 | 9.1 | 4 | 12.5 | 3 | 8.0 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 6 | 12.5 | 5 | 9.1 | 5 | 11.4 | 3 | 9.1 | 3 | 9.4 | 4 | 10.4 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 1 | 2.1 | 0 | 0.0 | 4 | 9.1 | 1 | 3.0 | 1 | 3.1 | 1 | 3.3 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 2 | 4.2 | 2 | 3.6 | 1 | 2.3 | 1 | 3.0 | 1 | 3.1 | 1 | 3.3 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 9 | 18.8 | 13 | 23.6 | 7 | 15.9 | 8 | 24.2 | 4 | 12.5 | 8 | 19.3 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 11 | 22.9 | 7 | 12.7 | 4 | 9.1 | 4 | 12.1 | 5 | 15.6 | 6 | 14.6 |
| 48 カ月超え | 9 | 18.8 | 5 | 9.1 | 9 | 20.5 | 8 | 24.2 | 3 | 9.4 | 7 | 16.0 |
| 合計件数及びその割合 | 48 | 100.0 | 55 | 100.0 | 44 | 100.0 | 33 | 100.0 | 32 | 100.0 | 42 | 100.0 |

表 3-22 電気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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R1 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 力月以内 | 7 | 15.2 | 10 | 20.8 | 8 | 19.0 | 6 | 21.4 | 27 | 45.8 | 12 | 26.0 |
| 2 力月超え 4 力月以内 | 9 | 19.6 | 9 | 18.8 | 4 | 9.5 | 5 | 17.9 | 10 | 16.9 | 7 | 16.6 |
| 4 力月超え 6 力月以内 | 6 | 13.0 | 6 | 12.5 | 4 | 9.5 | 3 | 10.7 | 1 | 1.7 | 4 | 9.0 |
| 6 力月超え 8 力月以内 | 4 | 8.7 | 2 | 4.2 | 4 | 9.5 | 2 | 7.1 | 3 | 5.1 | 3 | 6.7 |
| 8 力月超え 10 力月以内 | 3 | 6.5 | 4 | 8.3 | 3 | 7.1 | 0 | 0.0 | 1 | 1.7 | 2 | 4.9 |
| 10 力月超え 12 力月以内 | 1 | 2.2 | 5 | 10.4 | 1 | 2.4 | 2 | 7.1 | 4 | 6.8 | 3 | 5.8 |
| 12 力月超え 24 力月以内 | 4 | 8.7 | 4 | 8.3 | 13 | 31.0 | 4 | 14.3 | 5 | 8.5 | 6 | 13.5 |
| 24 力月超え 48 力月以内 | 4 | 8.7 | 2 | 4.2 | 2 | 4.8 | 4 | 14.3 | 4 | 6.8 | 3 | 7.2 |
| 48 力月超え | 8 | 17.4 | 6 | 12.5 | 3 | 7.1 | 2 | 7.1 | 4 | 6.8 | 5 | 10.3 |
| 合計件数及びその割合 | 46 | 100.0 | 48 | 100.0 | 42 | 100.0 | 28 | 100.0 | 59 | 100.0 | 45 | 100.0 |

表 3-23 制動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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R1 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 力月以内 | 8 | 19.5 | 8 | 17.4 | 10 | 29.4 | 17 | 39.5 | 14 | 30.4 | 11 | 27.1 |
| 2 力月超え 4 力月以内 | 5 | 12.2 | 9 | 19.6 | 10 | 29.4 | 5 | 11.6 | 17 | 37.0 | 9 | 21.9 |
| 4 力月超え 6 力月以内 | 2 | 4.9 | 8 | 17.4 | 1 | 2.9 | 7 | 16.3 | 3 | 6.5 | 4 | 10.0 |
| 6 力月超え 8 力月以内 | 5 | 12.2 | 0 | 0.0 | 3 | 8.8 | 3 | 7.0 | 1 | 2.2 | 2 | 5.7 |
| 8 力月超え 10 力月以内 | 2 | 4.9 | 4 | 8.7 | 0 | 0.0 | 4 | 9.3 | 0 | 0.0 | 2 | 4.8 |
| 10 力月超え 12 力月以内 | 4 | 9.8 | 3 | 6.5 | 2 | 5.9 | 3 | 7.0 | 1 | 2.2 | 3 | 6.2 |
| 12 力月超え 24 力月以内 | 11 | 26.8 | 7 | 15.2 | 6 | 17.6 | 2 | 4.7 | 5 | 10.9 | 6 | 14.8 |
| 24 力月超え 48 力月以内 | 2 | 4.9 | 2 | 4.3 | 2 | 5.9 | 1 | 2.3 | 3 | 6.5 | 2 | 4.8 |
| 48 力月超え | 2 | 4.9 | 5 | 10.9 | 0 | 0.0 | 1 | 2.3 | 2 | 4.3 | 2 | 4.8 |
| 合計件数及びその割合 | 41 | 100.0 | 46 | 100.0 | 34 | 100.0 | 43 | 100.0 | 46 | 100.0 | 42 | 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 30 年度から令和 4 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 カ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 4 年度で最も期間が長くなっているのは全体と同じく動力伝達装置の 31.6 カ月で、5 カ年平均と比較しても 3.8 カ月増えている。5 カ年平均についても、動力伝達装置が最も長く 27.8 カ月で、電気伝達装置は 22.6 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 30 年度～令和 4 年度）

| 装置名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------------|----------|------|------|------|-------------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 原動機 | 23.2 | 19.8 | 28.0 | 18.3 | 16.3 | 21.3 |
| 電気装置 | 31.5 | 19.7 | 22.1 | 16.3 | 21.6 | 22.6 |
| 動力伝達装置 | 33.3 | 17.8 | 32.7 | 21.6 | 31.6 | 27.8 |
| 燃料装置 | 22.1 | 22.7 | 22.0 | 18.8 | 30.7 | 22.1 |
| 制動装置 | 19.9 | 19.5 | 10.0 | 9.3 | 15.1 | 15.4 |
| 乗車装置 | 2.7 | 7.5 | 9.3 | 8.2 | 15.4 | 10.3 |
| かじ取装置 | 10.0 | 7.0 | 27.8 | 25.9 | 5.8 | 18.5 |
| 車枠・車体 | 14.3 | 24.0 | 14.9 | 6.2 | 16.0 | 14.7 |
| 灯火装置 | 6.2 | 16.5 | 18.5 | 15.1 | 21.9 | 16.7 |
| 排出ガス発散防止装置 | 25.0 | 14.9 | 11.7 | 20.1 | 2.6 | 16.6 |
| 緩衝装置 | 23.1 | 29.1 | 23.6 | 17.8 | 10.3 | 21.6 |
| 走行装置 | 24.7 | 6.1 | 12.9 | 14.3 | 14.1 | 16.6 |
| その他（エアバッグ） | 23.4 | 21.7 | 15.0 | 18.5 | 15.5 | 20.2 |
| その他（エアバッグ以外） | 20.0 | 25.0 | 39.4 | 23.8 | 7.7 | 22.2 |

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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 4 | 9.3 | 2 | 6.1 | 2 | 7.1 | 2 | 6.7 | 3 | 11.5 | 3 | 8.1 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 3 | 7.0 | 1 | 3.0 | 5 | 17.9 | 7 | 23.3 | 3 | 11.5 | 4 | 11.9 |
| 74 カ月超え 6 カ月以内 | 7 | 16.3 | 3 | 9.1 | 0 | 0.0 | 5 | 16.7 | 1 | 3.8 | 3 | 10.0 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 2 | 4.7 | 6 | 18.2 | 2 | 7.1 | 3 | 10.0 | 3 | 11.5 | 3 | 10.0 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 1 | 2.3 | 3 | 9.1 | 2 | 7.1 | 4 | 13.3 | 1 | 3.8 | 2 | 6.9 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 0 | 0.0 | 3 | 9.1 | 1 | 3.6 | 2 | 6.7 | 3 | 11.5 | 2 | 5.6 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 11 | 25.6 | 5 | 15.2 | 5 | 17.9 | 2 | 6.7 | 4 | 15.4 | 5 | 16.9 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 8 | 18.6 | 5 | 15.2 | 5 | 17.9 | 2 | 6.7 | 7 | 26.9 | 5 | 16.9 |
| 48 カ月超え | 7 | 16.3 | 5 | 15.2 | 6 | 21.4 | 3 | 10.0 | 1 | 3.8 | 4 | 13.8 |
| 合計件数及びその割合 | 43 | 100.0 | 33 | 100.0 | 28 | 100.0 | 30 | 100.0 | 26 | 100.0 | 32 | 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 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 1 | 2.9 | 5 | 16.7 | 0 | 0.0 | 1 | 0.0 | 2 | 11.8 | 2 | 7.0 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 3 | 8.6 | 3 | 10.0 | 1 | 4.3 | 1 | 4.3 | 0 | 0.0 | 2 | 6.3 |
| 4 カ月超え 6 カ月以内 | 1 | 2.9 | 3 | 10.0 | 2 | 8.7 | 2 | 8.7 | 2 | 11.8 | 2 | 7.8 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 2 | 5.7 | 4 | 13.3 | 3 | 13.0 | 3 | 13.0 | 2 | 11.8 | 3 | 10.9 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 1 | 2.9 | 0 | 0.0 | 1 | 4.3 | 1 | 4.3 | 0 | 0.0 | 1 | 2.3 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 2 | 5.7 | 2 | 6.7 | 1 | 4.3 | 1 | 4.3 | 1 | 5.9 | 1 | 5.5 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 6 | 17.1 | 6 | 20.0 | 5 | 21.7 | 5 | 21.7 | 4 | 23.5 | 5 | 20.3 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 11 | 31.4 | 5 | 16.7 | 3 | 13.0 | 3 | 13.0 | 3 | 17.6 | 5 | 19.5 |
| 48 カ月超え | 8 | 22.9 | 2 | 6.7 | 7 | 30.4 | 7 | 30.4 | 3 | 17.6 | 5 | 21.1 |
| 合計件数及びその割合 | 35 | 100.0 | 30 | 100.0 | 23 | 100.0 | 23 | 100.0 | 17 | 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 30 年度～令和 4 年度)

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 2 | 7.4 | 2 | 7.7 | 1 | 3.7 | 2 | 10.5 | 7 | 25.9 | 3 | 11.1 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 4 | 14.8 | 5 | 19.2 | 3 | 11.1 | 2 | 10.5 | 5 | 18.5 | 4 | 15.1 |
| 4 カ月超え 6 カ月以内 | 3 | 11.1 | 5 | 19.2 | 2 | 7.4 | 3 | 15.8 | 1 | 3.7 | 3 | 11.1 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 4 | 14.8 | 1 | 3.8 | 3 | 11.1 | 2 | 10.5 | 1 | 3.7 | 2 | 8.7 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 0 | 0.0 | 1 | 3.8 | 2 | 7.4 | 0 | 0.0 | 1 | 3.7 | 1 | 3.2 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 1 | 3.7 | 4 | 15.4 | 1 | 3.7 | 2 | 10.5 | 3 | 11.1 | 2 | 8.7 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 3 | 11.1 | 3 | 11.5 | 10 | 37.0 | 4 | 21.1 | 2 | 7.4 | 4 | 17.5 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 3 | 11.1 | 0 | 0.0 | 2 | 7.4 | 3 | 15.8 | 3 | 11.1 | 2 | 8.7 |
| 48 カ月超え | 7 | 25.9 | 5 | 19.2 | 3 | 11.1 | 1 | 5.3 | 4 | 14.8 | 4 | 15.9 |
| 合計件数及びその割合 | 27 | 100.0 | 26 | 100.0 | 27 | 100.0 | 19 | 100.0 | 27 | 100.0 | 25 | 100.0 |

表 3-28 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【国産車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 2 | 8.7 | 3 | 9.4 | 2 | 11.1 | 3 | 13.6 | 8 | 38.1 | 4 | 15.5 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 3 | 13.0 | 4 | 12.5 | 5 | 27.8 | 3 | 13.6 | 2 | 9.5 | 3 | 14.7 |
| 4 カ月超え 6 カ月以内 | 0 | 0.0 | 5 | 15.6 | 0 | 0.0 | 5 | 22.7 | 2 | 9.5 | 2 | 10.3 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 3 | 13.0 | 0 | 0.0 | 2 | 11.1 | 2 | 9.1 | 1 | 4.8 | 2 | 6.9 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 1 | 4.3 | 4 | 12.5 | 0 | 0.0 | 4 | 18.2 | 0 | 0.0 | 2 | 7.8 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 2 | 8.7 | 2 | 6.3 | 2 | 11.1 | 2 | 9.1 | 0 | 0.0 | 2 | 6.9 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 8 | 34.8 | 7 | 21.9 | 5 | 27.8 | 2 | 9.1 | 4 | 19.0 | 5 | 22.4 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 2 | 8.7 | 2 | 6.3 | 2 | 11.1 | 0 | 0.0 | 3 | 14.3 | 2 | 7.8 |
| 48 カ月超え | 2 | 8.7 | 5 | 15.6 | 0 | 0.0 | 1 | 4.5 | 1 | 4.8 | 2 | 7.8 |
| 合計件数及びその割合 | 23 | 100.0 | 32 | 100.0 | 18 | 100.0 | 22 | 100.0 | 21 | 100.0 | 23 | 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 30 年度から令和 4 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 1-9 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 4 年度において最も平均期間が長いのは原動機の 11.4 カ月、最も短いものは乗車装置の 2.4 カ月であった。5 カ年平均については、全体、国産車と同じく動力伝達装置が最も長く 14.2 カ月で長くなっている。

**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 30 年度～令和 4 年度）**

| 装置名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------------|----------|------|------|------|-------------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 原動機 | 11.7 | 9.0 | 8.7 | 5.5 | 11.4 | 9.1 |
| 電気装置 | 11.1 | 10.2 | 5.7 | 11.8 | 5.0 | 8.1 |
| 動力伝達装置 | 10.9 | 19.6 | 14.7 | 15.2 | 6.6 | 14.2 |
| 燃料装置 | 8.6 | 16.6 | 11.6 | 12.5 | 9.5 | 11.7 |
| 制動装置 | 7.4 | 3.2 | 3.4 | 3.6 | 8.8 | 5.7 |
| 乗車装置 | 5.9 | 4.8 | 5.6 | 3.0 | 2.4 | 4.2 |
| かじ取装置 | 4.0 | 4.1 | 3.2 | 2.6 | 2.6 | 3.4 |
| 車枠・車体 | 10.6 | 2.6 | 13.3 | 1.7 | 2.5 | 6.9 |
| 灯火装置 | 14.9 | 9.0 | 15.3 | 8.8 | 6.8 | 10.2 |
| 排出ガス発散防止装置 | 10.5 | 10.1 | 2.9 | 4.5 | 4.6 | 7.4 |
| 緩衝装置 | 2.6 | 8.4 | 3.0 | 3.7 | 9.8 | 5.6 |
| 走行装置 | 2.1 | 5.0 | 4.7 | 5.5 | 11.0 | 5.3 |
| その他（エアバッグ） | 17.7 | 12.2 | 4.0 | 4.3 | 3.7 | 10.1 |
| その他（エアバッグ以外） | 4.0 | 2.3 | 3.9 | 6.0 | 5.1 | 4.6 |

表 3-30 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 4 | 22.2 | 12 | 41.4 | 16 | 36.4 | 8 | 25.0 | 13 | 31.7 | 11 | 32.3 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 5 | 27.8 | 4 | 13.8 | 10 | 22.7 | 9 | 28.1 | 4 | 9.8 | 6 | 19.5 |
| 4 カ月超え 6 カ月以内 | 3 | 16.7 | 6 | 20.7 | 6 | 13.6 | 8 | 25.0 | 5 | 12.2 | 6 | 17.1 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 3 | 6.8 | 1 | 3.1 | 2 | 4.9 | 1 | 3.7 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 1 | 5.6 | 4 | 13.8 | 1 | 2.3 | 2 | 6.3 | 5 | 12.2 | 3 | 7.9 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 3 | 16.7 | 1 | 3.4 | 3 | 6.8 | 3 | 9.4 | 7 | 17.1 | 3 | 10.4 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 1 | 5.6 | 1 | 3.4 | 3 | 6.8 | 1 | 3.1 | 4 | 9.8 | 2 | 6.1 |
| 48 カ月超え | 1 | 5.6 | 1 | 3.4 | 2 | 4.5 | 0 | 0.0 | 1 | 2.4 | 1 | 3.0 |
| 合計件数及びその割合 | 18 | 100.0 | 29 | 100.0 | 44 | 100.0 | 32 | 100.0 | 41 | 100.0 | 33 | 100.0 |

表 3-31 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度）

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 2 | 15.4 | 5 | 20.0 | 6 | 28.6 | 2 | 20.0 | 7 | 46.7 | 4 | 26.2 |
| 2 カ月超え 4 カ月以内 | 3 | 23.1 | 4 | 16.0 | 4 | 19.0 | 2 | 20.0 | 2 | 13.3 | 3 | 17.9 |
| 4 カ月超え 6 カ月以内 | 0 | 0.0 | 3 | 12.0 | 1 | 4.8 | 1 | 10.0 | 2 | 13.3 | 1 | 8.3 |
| 6 カ月超え 8 カ月以内 | 4 | 30.8 | 1 | 4.0 | 2 | 9.5 | 0 | 0.0 | 1 | 6.7 | 2 | 9.5 |
| 8 カ月超え 10 カ月以内 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 3 | 14.3 | 0 | 0.0 | 1 | 6.7 | 1 | 4.8 |
| 10 カ月超え 12 カ月以内 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 12 カ月超え 24 カ月以内 | 3 | 23.1 | 7 | 28.0 | 2 | 9.5 | 3 | 30.0 | 0 | 0.0 | 3 | 17.9 |
| 24 カ月超え 48 カ月以内 | 0 | 0.0 | 2 | 8.0 | 1 | 4.8 | 1 | 10.0 | 2 | 13.3 | 1 | 7.1 |
| 48 カ月超え | 1 | 7.7 | 3 | 12.0 | 2 | 9.5 | 1 | 10.0 | 0 | 0.0 | 1 | 8.3 |
| 合計件数及びその割合 | 13 | 100.0 | 25 | 100.0 | 21 | 100.0 | 10 | 100.0 | 15 | 100.0 | 17 | 100.0 |

表 3-32 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【輸入車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|------------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 5 | 26.3 | 8 | 36.4 | 7 | 46.7 | 4 | 44.4 | 20 | 62.5 | 9 | 45.4 |
| 2 カ月を超え 4 カ月以内 | 5 | 26.3 | 4 | 18.2 | 1 | 6.7 | 3 | 33.3 | 5 | 15.6 | 4 | 18.6 |
| 4 カ月を超え 6 カ月以内 | 3 | 15.8 | 1 | 4.5 | 2 | 13.3 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 6.2 |
| 6 カ月を超え 8 カ月以内 | 0 | 0.0 | 1 | 4.5 | 1 | 6.7 | 0 | 0.0 | 2 | 6.3 | 1 | 4.1 |
| 8 カ月を超え 10 カ月以内 | 3 | 15.8 | 3 | 13.6 | 1 | 6.7 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 7.2 |
| 10 カ月を超え 12 カ月以内 | 0 | 0.0 | 1 | 4.5 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 3.1 | 0 | 2.1 |
| 12 カ月を超え 24 カ月以内 | 1 | 5.3 | 1 | 4.5 | 3 | 20.0 | 0 | 0.0 | 3 | 9.4 | 2 | 8.2 |
| 24 カ月を超え 48 カ月以内 | 1 | 5.3 | 2 | 9.1 | 0 | 0.0 | 1 | 11.1 | 1 | 3.1 | 1 | 5.2 |
| 48 カ月を超え | 1 | 5.3 | 1 | 4.5 | 0 | 0.0 | 1 | 11.1 | 0 | 0.0 | 1 | 3.1 |
| 合計件数及びその割合 | 19 | 100.0 | 22 | 100.0 | 15 | 100.0 | 9 | 100.0 | 32 | 100.0 | 19 | 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 30 年度～令和 4 年度)

| 期間区分 | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | 5 力年平均 | |
|------------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) | 届出件数 (件) | 届出件数の 割合 (%) |
| 2 カ月以内 | 6 | 33.3 | 5 | 35.7 | 8 | 50.0 | 14 | 66.7 | 6 | 24.0 | 8 | 41.5 |
| 2 カ月を超え 4 カ月以内 | 2 | 11.1 | 5 | 35.7 | 5 | 31.3 | 2 | 9.5 | 15 | 60.0 | 6 | 30.9 |
| 4 カ月を超え 6 カ月以内 | 2 | 11.1 | 3 | 21.4 | 1 | 6.3 | 2 | 9.5 | 1 | 4.0 | 2 | 9.6 |
| 6 カ月を超え 8 カ月以内 | 2 | 11.1 | 0 | 0.0 | 1 | 6.3 | 1 | 4.8 | 0 | 0.0 | 1 | 4.3 |
| 8 カ月を超え 10 カ月以内 | 1 | 5.6 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 1.1 |
| 10 カ月を超え 12 カ月以内 | 2 | 11.1 | 1 | 7.1 | 0 | 0.0 | 1 | 4.8 | 1 | 4.0 | 1 | 5.3 |
| 12 カ月を超え 24 カ月以内 | 3 | 16.7 | 0 | 0.0 | 1 | 6.3 | 0 | 0.0 | 1 | 4.0 | 1 | 5.3 |
| 24 カ月を超え 48 カ月以内 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 4.8 | 0 | 0.0 | 0 | 1.1 |
| 48 カ月を超え | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 4.0 | 0 | 1.1 |
| 合計件数及びその割合 | 18 | 100.0 | 14 | 100.0 | 16 | 100.0 | 21 | 100.0 | 25 | 100.0 | 19 | 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 30 年度から令和 4 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 4 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 30 年度から令和 4 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 4 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 69 件であり、前年度と比べて 3 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 26 件で、前年度と比べて 8 件減少し、5 カ年平均と比べて 7 件少ない。輸入車については 43 件で、前年度と比べて 5 件増加しており、5 カ年平均より 2 件多くなっている。

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 21%、国産車約 14%となっており、輸入車が約 7%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30年度～令和4年度及び5カ年平均）

| 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 | | | | | |
|----------------|--------------|--------------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 原動機 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 12 | 12 | 10 | 11 | 9 | 11 | 4 | 16 | 17 | 10 | 9 | 11 | 16 | 28 | 27 | 21 | 18 | 22 |
| | | 比率(%) | 27.9 | 36.4 | 35.7 | 36.7 | 34.6 | 33.8 | 22.2 | 55.2 | 38.6 | 31.3 | 22.0 | 34.1 | 26.2 | 45.2 | 37.5 | 33.9 | 26.9 | 34.0 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 43 | 33 | 28 | 30 | 26 | 32 | 18 | 29 | 44 | 32 | 41 | 33 | 61 | 62 | 72 | 62 | 67 | 65 |
| 動力伝達装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 7 | 6 | 7 | 1 | 2 | 5 | 3 | 2 | 5 | 2 | 0 | 2 | 10 | 8 | 12 | 3 | 2 | 7 |
| | | 比率(%) | 20.0 | 20.0 | 30.4 | 9.1 | 11.8 | 19.8 | 23.1 | 8.0 | 23.8 | 20.0 | 0.0 | 14.3 | 20.8 | 14.5 | 27.3 | 14.3 | 6.3 | 17.5 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 35 | 30 | 23 | 11 | 17 | 23 | 13 | 25 | 21 | 10 | 15 | 17 | 48 | 55 | 44 | 21 | 32 | 40 |
| 電気装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 7 | 0 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 2 | 6 | 4 | 10 | 4 | 6 | 5 | 8 | 7 |
| | | 比率(%) | 25.9 | 0.0 | 11.1 | 15.8 | 7.4 | 11.9 | 15.8 | 18.2 | 20.0 | 22.2 | 18.8 | 18.6 | 21.7 | 8.3 | 14.3 | 17.9 | 13.6 | 14.8 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 27 | 26 | 27 | 19 | 27 | 25 | 19 | 22 | 15 | 9 | 32 | 19 | 46 | 48 | 42 | 28 | 59 | 45 |
| 制動装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 3 | 4 | 3 | 6 | 5 | 4 | 4 | 7 | 4 | 5 | 13 | 7 | 7 | 11 | 7 | 11 | 18 | 11 |
| | | 比率(%) | 13.0 | 12.5 | 16.7 | 27.3 | 23.8 | 18.1 | 22.2 | 50.0 | 25.0 | 23.8 | 54.2 | 35.5 | 17.1 | 23.9 | 20.6 | 25.6 | 40.0 | 25.8 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 23 | 32 | 18 | 22 | 21 | 23 | 18 | 14 | 16 | 21 | 24 | 19 | 41 | 46 | 34 | 43 | 45 | 42 |
| 灯火装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 4 | 6 | 2 | 2 | 6 | 4 | 4 | 6 | 4 | 4 | 8 | 5 |
| | | 比率(%) | 0.0 | 0.0 | 9.1 | 10.0 | 13.3 | 7.5 | 50.0 | 46.2 | 25.0 | 28.6 | 37.5 | 38.5 | 25.0 | 21.4 | 13.3 | 14.8 | 25.8 | 19.7 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 8 | 15 | 22 | 20 | 15 | 16 | 8 | 13 | 8 | 7 | 16 | 10 | 16 | 28 | 30 | 27 | 31 | 26 |
| 排出ガス発散 防止装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 1 | 0 | 3 | 4 | 0 | 2 | 7 | 0 | 3 | 5 | 0 | 3 | 8 | 0 | 6 | 9 | 0 | 5 |
| | | 比率(%) | 6.3 | 0.0 | 25.0 | 26.7 | 0.0 | 13.1 | 35.0 | 0.0 | 37.5 | 83.3 | 0.0 | 36.6 | 22.2 | 0.0 | 30.0 | 42.9 | 0.0 | 22.5 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 16 | 10 | 12 | 15 | 8 | 12 | 0 | 2 | 8 | 6 | 5 | 8 | 36 | 12 | 20 | 21 | 13 | 20 |
| 乗車装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 5 | 4 | 3 |
| | | 比率(%) | 0.0 | 25.0 | 16.7 | 20.0 | 6.3 | 14.0 | 12.5 | 0.0 | 9.1 | 26.7 | 18.8 | 14.5 | 10.0 | 13.0 | 11.8 | 25.0 | 12.5 | 14.3 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 4 | 12 | 6 | 5 | 16 | 9 | 16 | 11 | 11 | 15 | 16 | 14 | 20 | 23 | 17 | 20 | 32 | 22 |
| かじ取装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 2 | 2 | 0 | 3 | 2 |
| | | 比率(%) | 16.7 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 50.0 | 18.8 | 37.5 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 12.5 | 28.6 | 12.5 | 14.3 | 0.0 | 23.1 | 15.3 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 6 | 4 | 8 | 10 | 4 | 6 | 8 | 12 | 6 | 5 | 9 | 8 | 14 | 16 | 14 | 15 | 13 | 14 |
| 燃料装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 |
| | | 比率(%) | 0.0 | 0.0 | 4.8 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | 11.1 | 6.7 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 7.3 | 5.3 | 2.4 | 9.5 | 0.0 | 0.0 | 4.0 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 20 | 26 | 21 | 19 | 6 | 18 | 18 | 15 | 21 | 16 | 12 | 16 | 38 | 41 | 42 | 35 | 18 | 35 |
| 緩衝装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 比率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.0 | 0.0 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.8 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 4 | 4 | 8 | 5 | 3 | 5 | 5 | 3 | 2 | 14 | 9 | 7 | 9 | 7 | 10 | 19 | 12 | 11 |
| 車枠・車体 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | | 比率(%) | 0.0 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 5.9 | 0.0 | 0.0 | 1.6 | 0.0 | 3.8 | 3.1 | 0.0 | 0.0 | 1.3 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 28 | 15 | 15 | 18 | 18 | 19 | 12 | 11 | 17 | 6 | 17 | 13 | 40 | 26 | 32 | 24 | 35 | 31 |
| 走行装置 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| | | 比率(%) | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 0.0 | 3.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 7.1 | 6.3 | 0.0 | 0.0 | 11.8 | 0.0 | 4.6 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 15 | 2 | 14 | 12 | 8 | 10 | 1 | 4 | 3 | 5 | 1 | 3 | 16 | 6 | 17 | 17 | 9 | 13 |
| その他 | エアバッグ | 件数(件) | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 | 5 | 1 | 3 | 2 | 3 |
| | | 比率(%) | 16.7 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7.1 | 4.3 | 13.3 | 8.3 | 17.6 | 20.0 | 12.0 | 8.6 | 11.1 | 5.9 | 14.3 | 12.5 | 10.4 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 12 | 15 | 5 | 4 | 6 | 8 | 23 | 30 | 12 | 17 | 10 | 18 | 35 | 45 | 17 | 21 | 16 | 27 |
| | エアバッグ 以外 | 件数(件) | 7 | 1 | 1 | 5 | 3 | 3 | 8 | 1 | 1 | 4 | 3 | 3 | 15 | 2 | 2 | 9 | 6 | 7 |
| 比率(%) | | 33.3 | 6.7 | 12.5 | 18.5 | 25.0 | 20.5 | 66.7 | 16.7 | 16.7 | 28.6 | 27.3 | 34.7 | 45.5 | 9.5 | 14.3 | 22.0 | 26.1 | 25.8 | |
| 装置合計 | 件数(件) | 21 | 15 | 8 | 27 | 12 | 17 | 12 | 6 | 6 | 14 | 11 | 10 | 33 | 21 | 14 | 41 | 23 | 26 | |
| 全装置の合計 | 電子制御 部品関連 | 件数(件) | 41 | 29 | 33 | 34 | 26 | 33 | 41 | 43 | 41 | 38 | 43 | 41 | 82 | 72 | 74 | 72 | 69 | 74 |
| | | 比率(%) | 15.6 | 12.1 | 15.3 | 15.7 | 13.9 | 14.6 | 21.5 | 21.8 | 21.6 | 21.5 | 19.7 | 21.2 | 18.1 | 16.5 | 18.3 | 18.3 | 17.0 | 17.6 |
| | 装置合計 | 件数(件) | 262 | 239 | 215 | 217 | 187 | 224 | 191 | 197 | 190 | 177 | 218 | 195 | 453 | 436 | 405 | 394 | 405 | 419 |

*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。

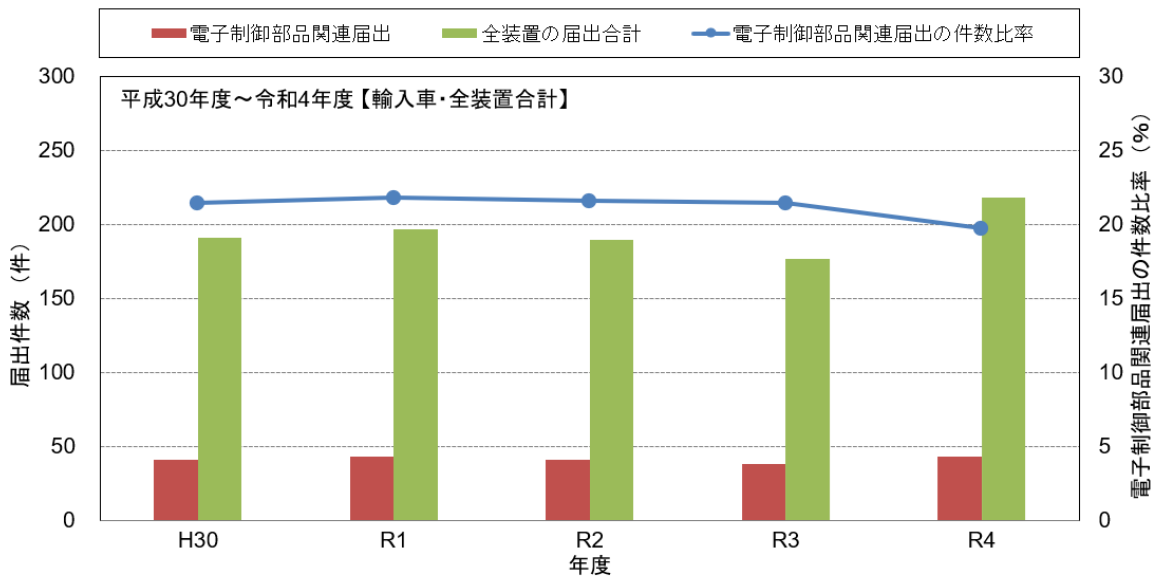
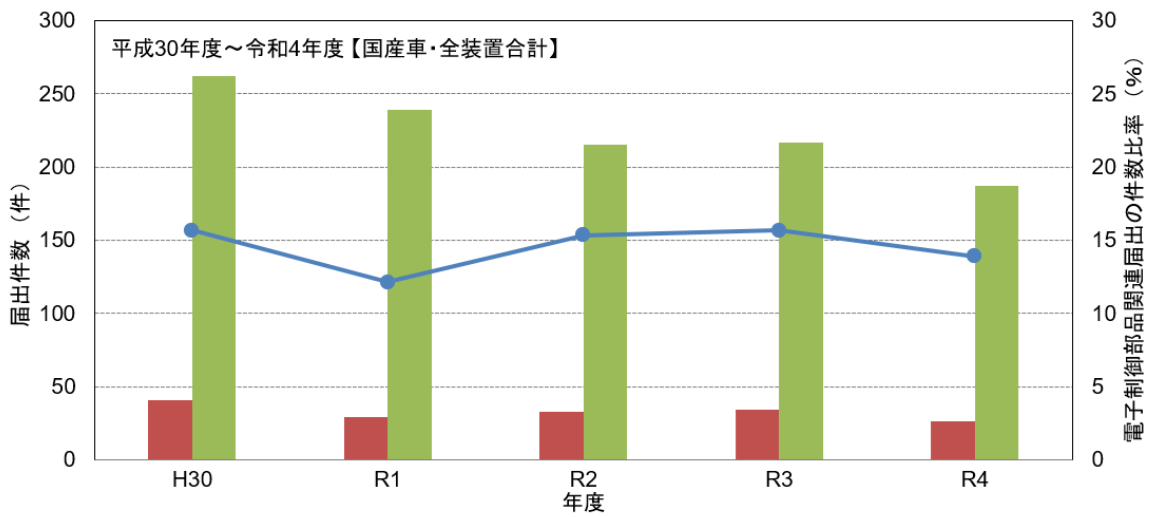
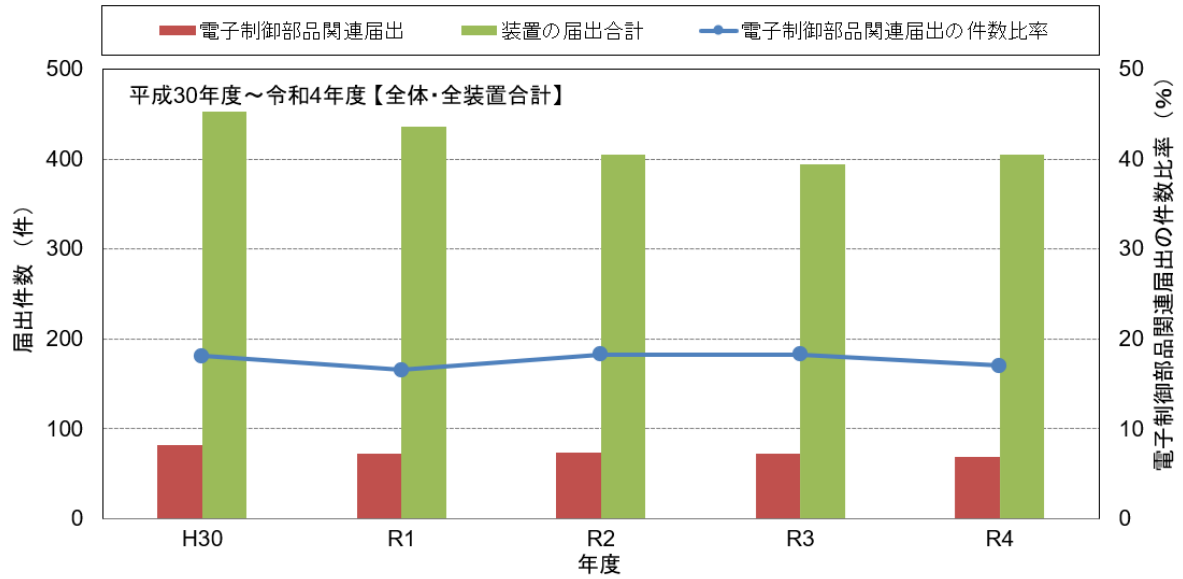


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成30年度～令和4年度)

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 30 年度から令和 4 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 30 年度から令和 4 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。

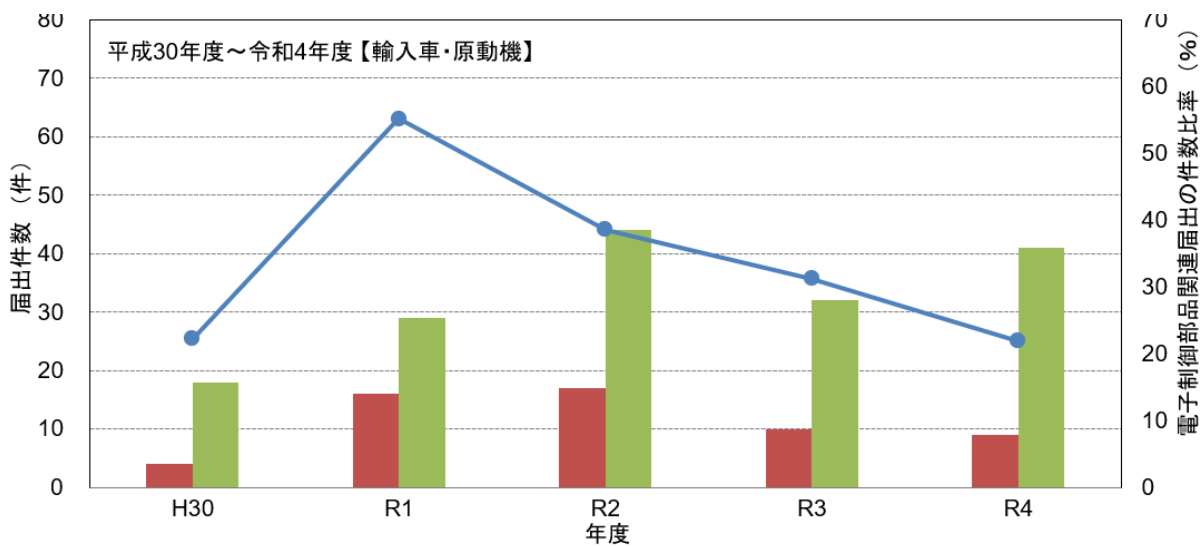
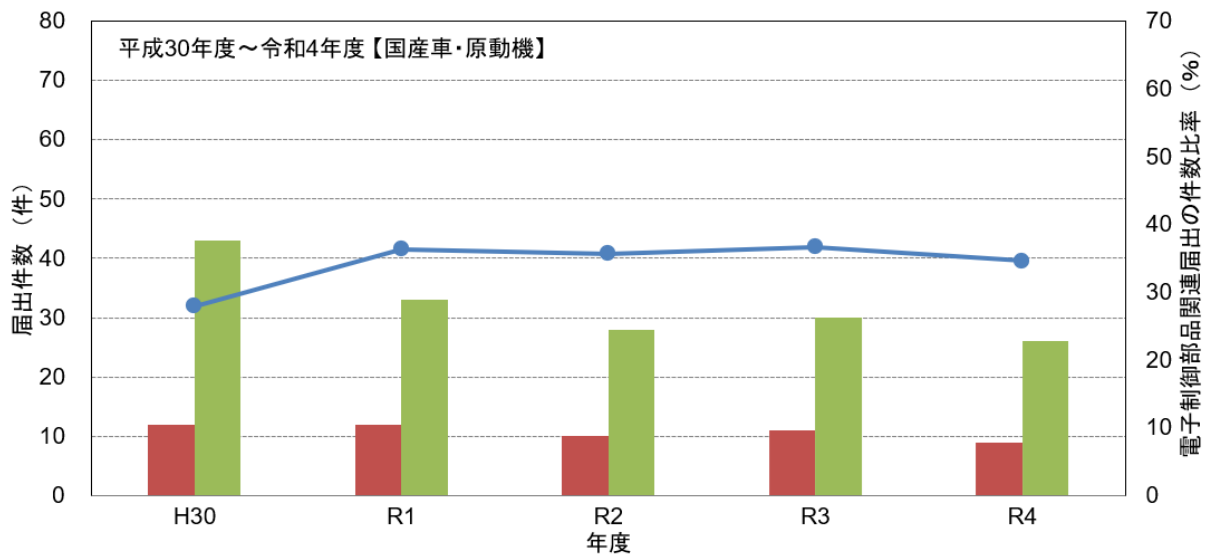
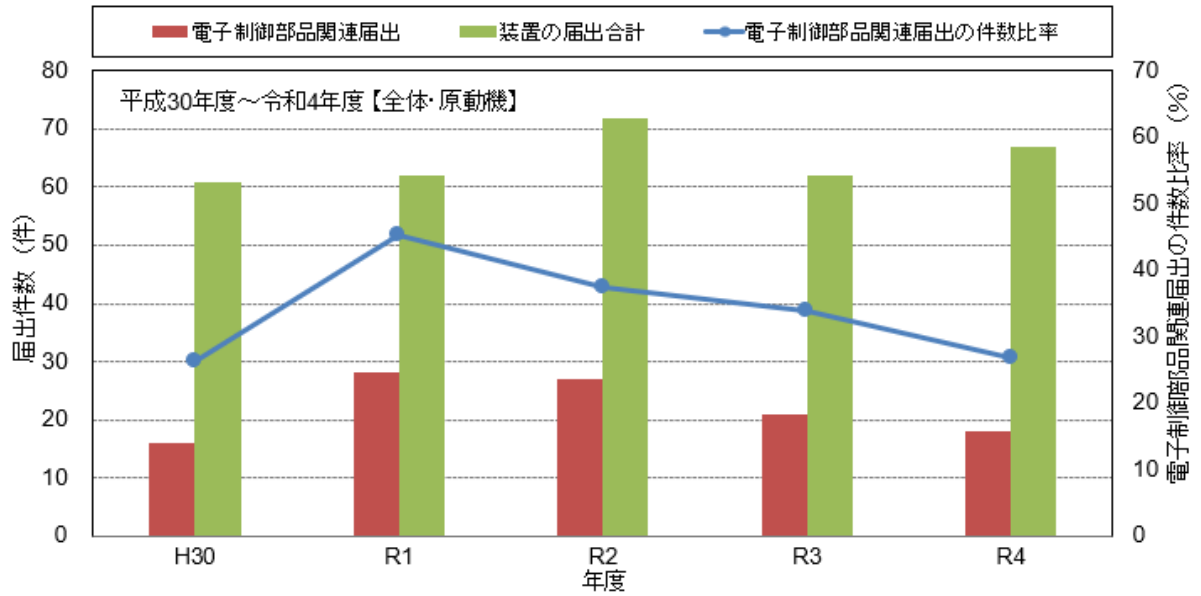


図 3-12 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 30 年度～令和 4 年度)

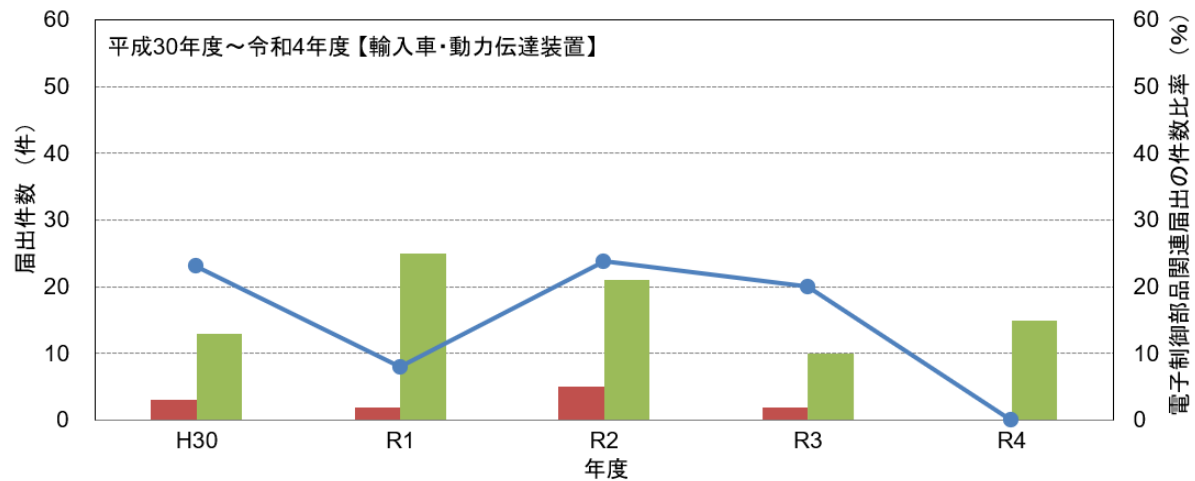
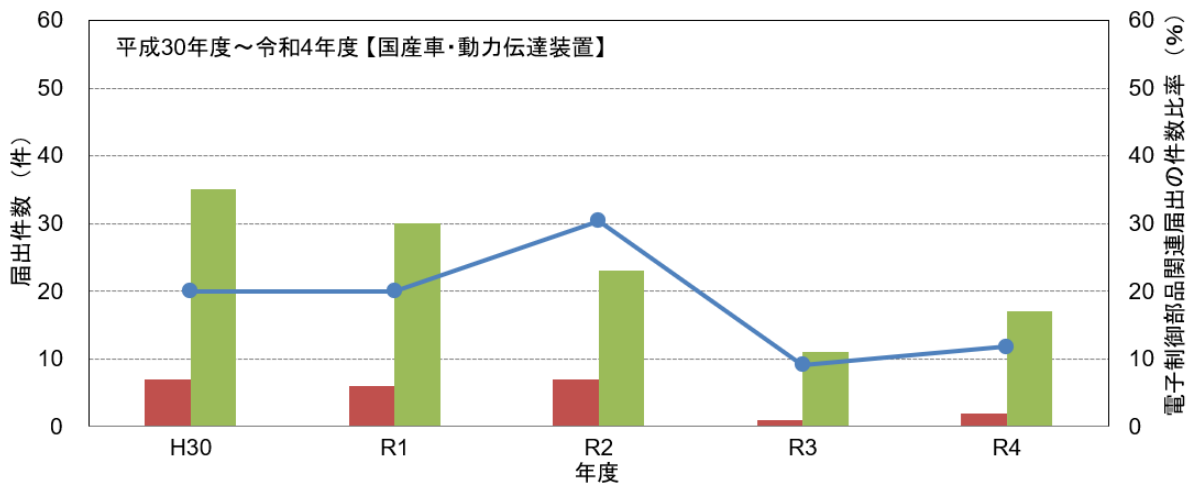
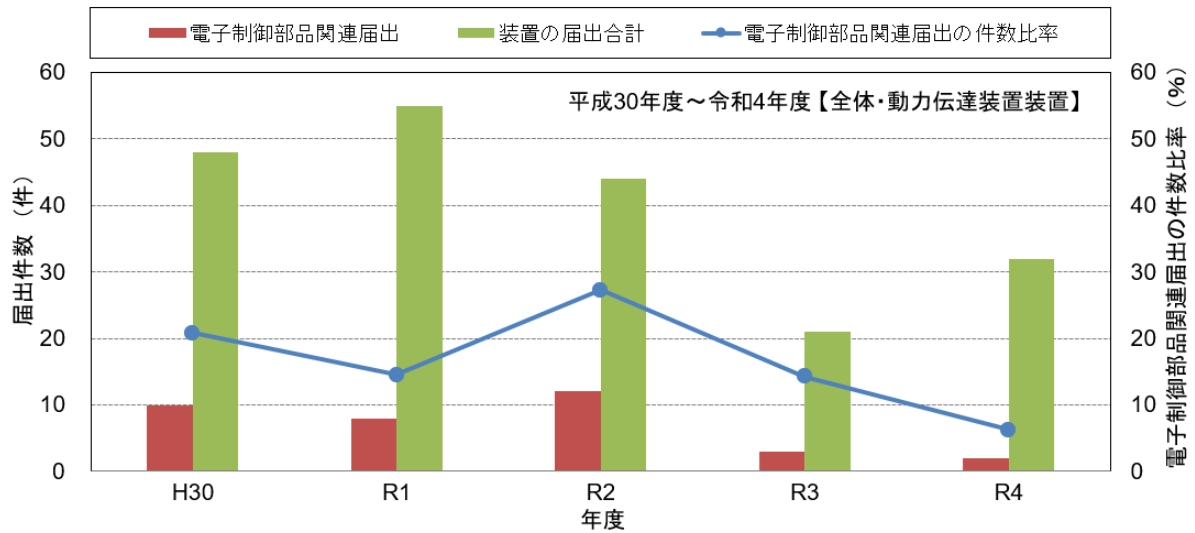


図 3-13 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 30 年度～令和 4 年度)

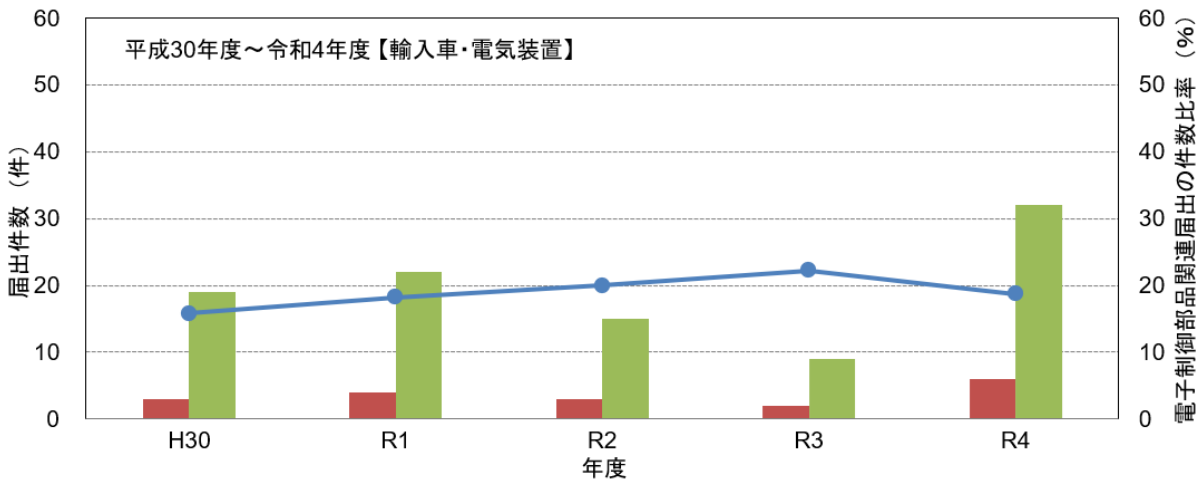
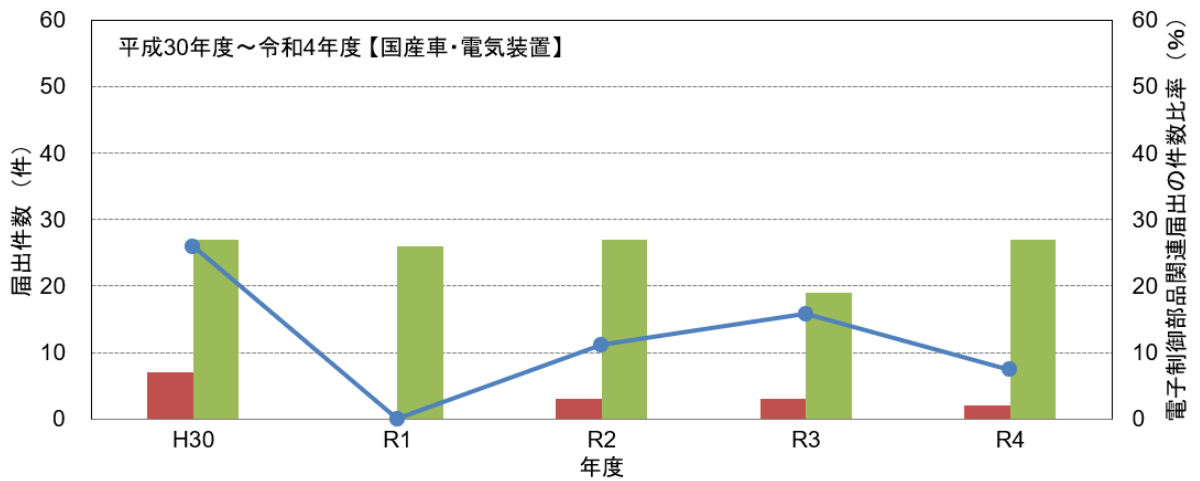
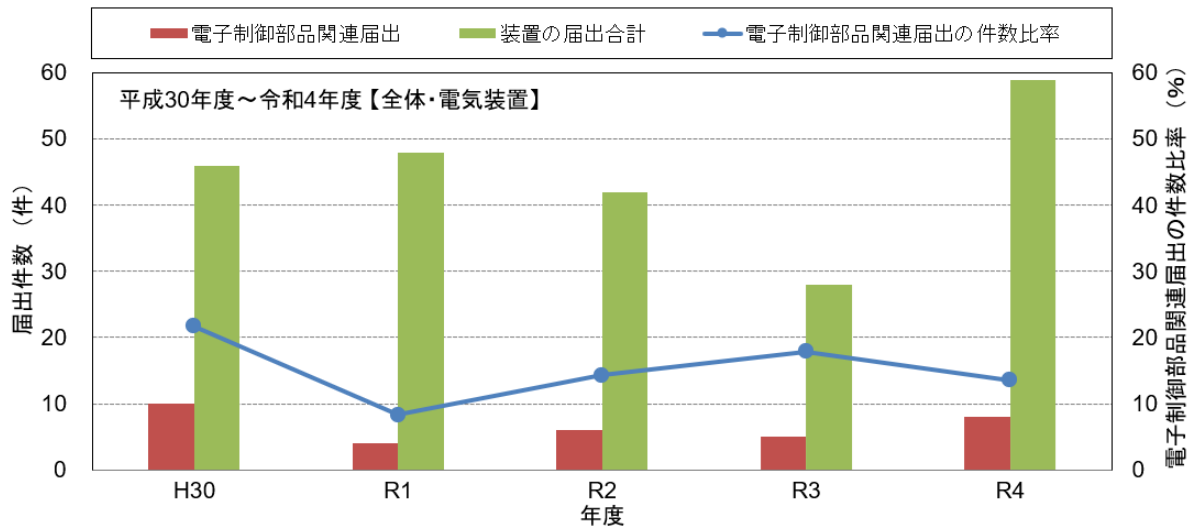


図 3-14 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成30年度～令和4年度)

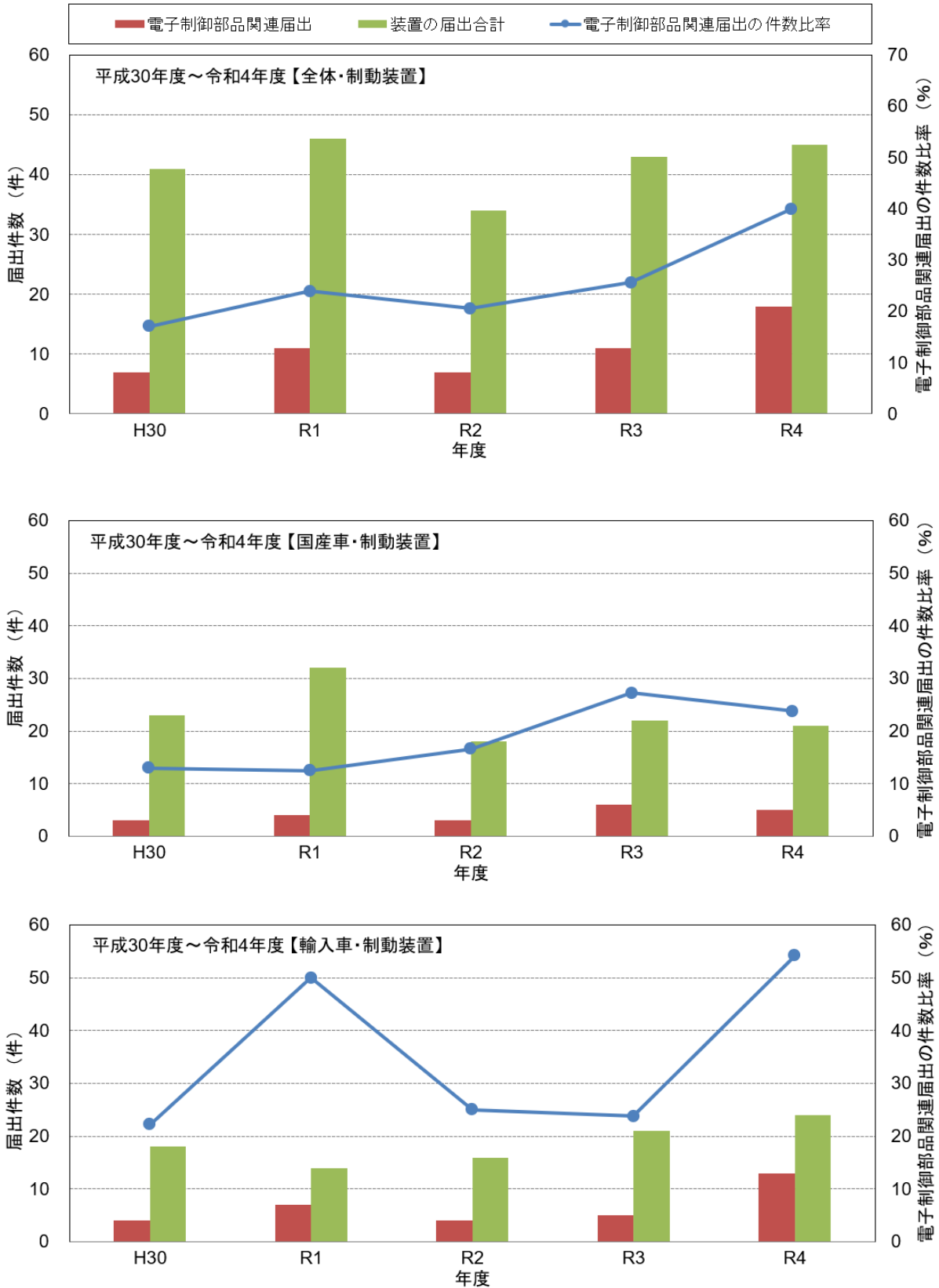


図 3-15 制動装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成30年度～令和4年度)

(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 30 年度から令和 4 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 4 年度における電子制御部品関連の届出の件数は、「全体」において「2 カ月以内」の期間区分が最も多く 22 件、次いで「2 カ月超え 4 カ月以内」が 15 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」が 9 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」が 8 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」が 7 件、「6 カ月超え 8 カ月以内」及び「10 カ月超え 12 カ月以内」が 3 件、「8 カ月超え 10 カ月以内」及び「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、45 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 59%）となり、前年度と比べると 1 件増加している。「12 カ月超え」の期間でみた場合は 17 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 22%）となっており、前年度と比べると 1 件増加しており、比率もほぼ同じ割合となっている。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も、不具合発生の初報日から 12 カ月を超えるような届出も、例年と変化がない。

国産車では、「6 カ月以内」における期間区分が 10 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の 38%）であり、前年度と比べて 7 件減少（対前年度比約 41%減）となっていた。また、「12 カ月超え」の期間区分では、13 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 50%）あり、前年度と比べて 4 件増加（対前年度比約 44%増）となっており、「12 カ月超え」の比率が高かった。

輸入車では、「6 カ月以内」における期間区分が 35 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 81%）であり、前年度と比べて 8 件増加（対前年度比約 30%増）となっていた。「12 カ月超え」の期間区分では 4 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 9%）であり、前年度と比べて 3 件減少（対前年度比約 43%減）となっており、「6 カ月以内」が大半を占めている。

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30年度～令和4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 | | | | | |
|-------------------|----------------------------|----------------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| | | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 2カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 2 | 7 | 2 | 7 | 5 | 5 | 14 | 18 | 17 | 9 | 17 | 15 | 16 | 25 | 19 | 16 | 22 | 20 |
| | | 比率(%) | 4.9 | 24.1 | 6.1 | 20.6 | 19.2 | 14.8 | 34.1 | 41.9 | 41.5 | 23.7 | 39.5 | 36.4 | 19.5 | 34.7 | 25.7 | 22.2 | 28.6 | 26.6 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 35 | 33 | 24 | 26 | 51 | 32 | 49 | 68 | 76 | 63 | 109 | 73 | 84 | 101 | 100 | 89 | 160 | 105 |
| 2カ月を超え 4カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 3 | 3 | 5 | 8 | 0 | 4 | 15 | 11 | 7 | 12 | 15 | 12 | 18 | 14 | 12 | 20 | 15 | 16 |
| | | 比率(%) | 7.3 | 10.3 | 15.2 | 23.5 | 0.0 | 13.5 | 36.6 | 25.6 | 17.1 | 31.6 | 34.9 | 29.1 | 22.0 | 19.4 | 16.2 | 27.8 | 19.5 | 22.0 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 27 | 37 | 28 | 34 | 16 | 29 | 46 | 38 | 40 | 52 | 42 | 44 | 73 | 75 | 68 | 86 | 58 | 72 |
| 4カ月を超え 6カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 5 | 4 | 1 | 2 | 5 | 3 | 2 | 6 | 4 | 6 | 3 | 4 | 7 | 10 | 5 | 8 | 8 | 7 |
| | | 比率(%) | 12.2 | 13.8 | 3.0 | 5.9 | 19.2 | 8.4 | 4.9 | 14.0 | 9.8 | 15.8 | 7.0 | 10.2 | 8.5 | 13.9 | 6.8 | 11.1 | 10.4 | 9.2 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 25 | 23 | 14 | 25 | 14.0 | 18.0 | 21 | 25 | 20 | 24 | 14.0 | 20.8 | 46 | 48 | 34 | 49 | 28.0 | 38.8 |
| 6カ月を超え 8カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 2 | 4 | 4 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 3 | 5 | 5 | 2 | 3 | 4 |
| | | 比率(%) | 4.9 | 13.8 | 12.1 | 5.9 | 3.8 | 9.7 | 2.4 | 2.3 | 2.4 | 0.0 | 4.7 | 2.4 | 3.7 | 6.9 | 6.8 | 2.8 | 3.9 | 5.4 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 27 | 21 | 19 | 19 | 13.0 | 18.2 | 14 | 9 | 14 | 3 | 12.0 | 10.4 | 41 | 30 | 33 | 22 | 25.0 | 28.6 |
| 8カ月を超え 10カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 1 | 2 | 1 | 4 | 0 | 2 | 2 | 4 | 1 | 4 | 1 | 2 | 3 | 6 | 2 | 8 | 1 | 4 |
| | | 比率(%) | 2.4 | 6.9 | 3.0 | 11.8 | 0.0 | 5.2 | 4.9 | 9.3 | 2.4 | 10.5 | 2.3 | 5.8 | 3.7 | 8.3 | 2.7 | 11.1 | 1.3 | 5.4 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 12 | 13 | 14 | 19 | 6.0 | 13.2 | 10 | 9 | 8 | 6 | 8.0 | 8.2 | 22 | 22 | 22 | 25 | 14.0 | 21.4 |
| 10カ月を超え 12カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 2 | 0 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 4 | 2 | 3 | 3 |
| | | 比率(%) | 4.9 | 0.0 | 12.1 | 5.9 | 7.7 | 7.7 | 2.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.3 | 1.0 | 3.7 | 0.0 | 5.4 | 2.8 | 3.9 | 3.8 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 7 | 13 | 12 | 16 | 17.0 | 14.0 | 5 | 3 | 0 | 0 | 4.0 | 3.6 | 12 | 16 | 12 | 16 | 21.0 | 17.6 |
| 12カ月を超え 24カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 7 | 4 | 5 | 6 | 7 | 5 | 5 | 2 | 4 | 5 | 2 | 4 | 12 | 6 | 9 | 11 | 9 | 9 |
| | | 比率(%) | 17.1 | 13.8 | 15.2 | 17.6 | 26.9 | 17.4 | 12.2 | 4.7 | 9.8 | 13.2 | 4.7 | 8.7 | 14.6 | 8.3 | 12.2 | 15.3 | 11.7 | 12.2 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 47 | 37 | 44 | 35 | 25.0 | 37.0 | 23 | 21 | 15 | 12 | 16.0 | 17.4 | 70 | 58 | 59 | 47 | 41.0 | 54.4 |
| 24カ月を超え 48カ月以内 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 8 | 3 | 6 | 3 | 5 | 5 | 0 | 1 | 4 | 1 | 2 | 2 | 8 | 4 | 10 | 4 | 7 | 6 |
| | | 比率(%) | 19.5 | 10.3 | 18.2 | 8.8 | 19.2 | 14.8 | 0.0 | 2.3 | 9.8 | 2.6 | 4.7 | 3.9 | 9.8 | 5.6 | 13.5 | 5.6 | 9.1 | 8.4 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 41 | 36 | 32 | 21 | 29.0 | 30.0 | 17 | 19 | 10 | 7 | 11.0 | 12.8 | 58 | 55 | 42 | 28 | 40.0 | 42.8 |
| 48カ月を超え | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 11 | 2 | 5 | 0 | 1 | 3 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 12 | 2 | 8 | 1 | 1 | 4 |
| | | 比率(%) | 26.8 | 6.9 | 15.2 | 0.0 | 3.8 | 8.4 | 2.4 | 0.0 | 7.3 | 2.6 | 0.0 | 2.4 | 14.6 | 2.8 | 10.8 | 1.4 | 1.3 | 4.9 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 41 | 27 | 28 | 22 | 16.0 | 24.2 | 6 | 5 | 7 | 3 | 3.0 | 4.8 | 47 | 32 | 35 | 25 | 19.0 | 29.0 |
| 期間区分 合計*3 | 電子制御 部品関連 | 届出件数(件) | 41 | 29 | 33 | 34 | 26 | 31 | 41 | 43 | 41 | 38 | 43 | 41 | 82 | 72 | 74 | 72 | 77 | 74 |
| | | 比率(%) | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100 | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100 | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100 | 100 |
| | 装置合計 | 届出件数(件) | 262 | 240 | 215 | 217 | 187 | 215 | 191 | 197 | 190 | 176 | 219 | 195 | 453 | 437 | 405 | 393 | 406 | 409 |

*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。

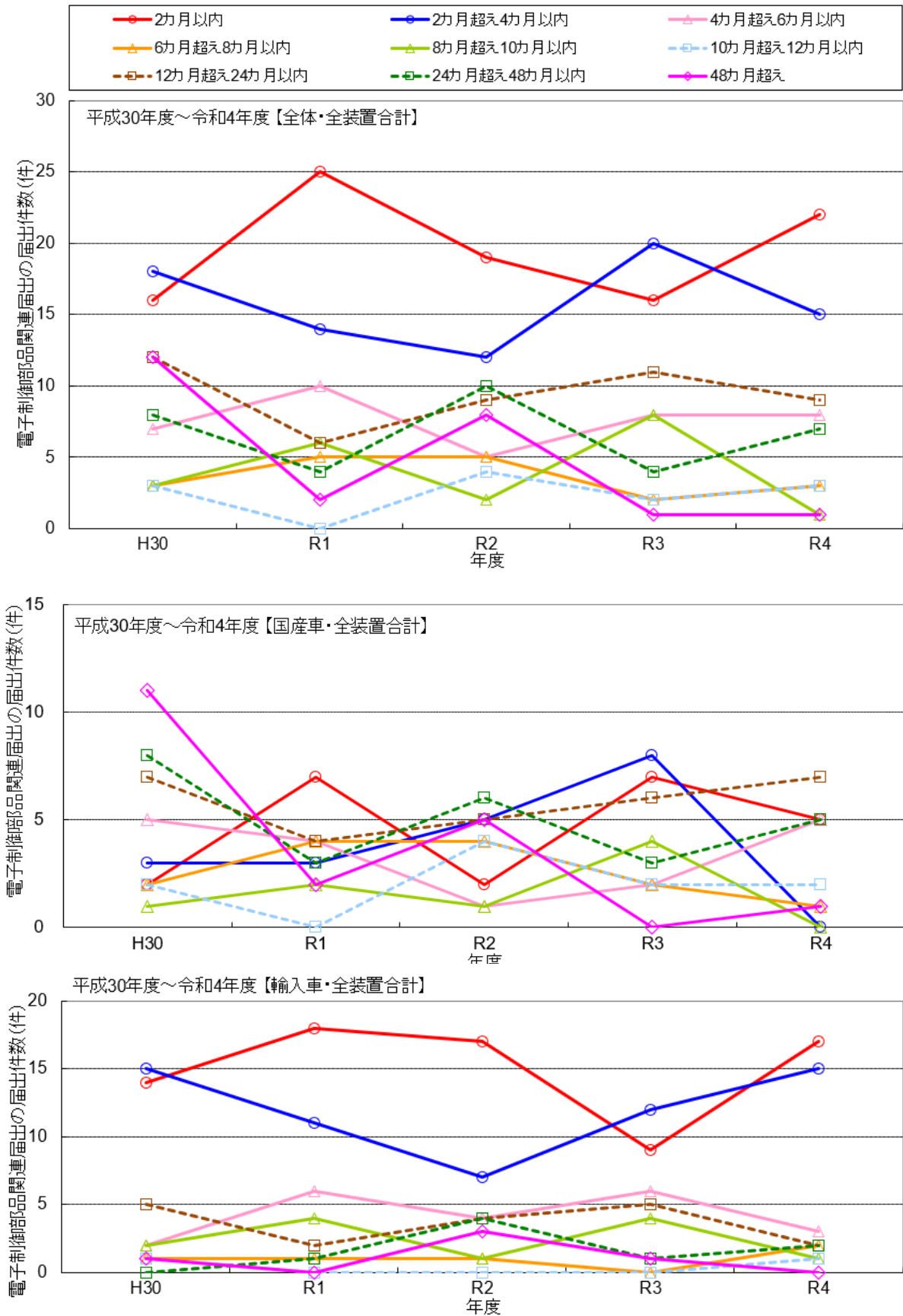
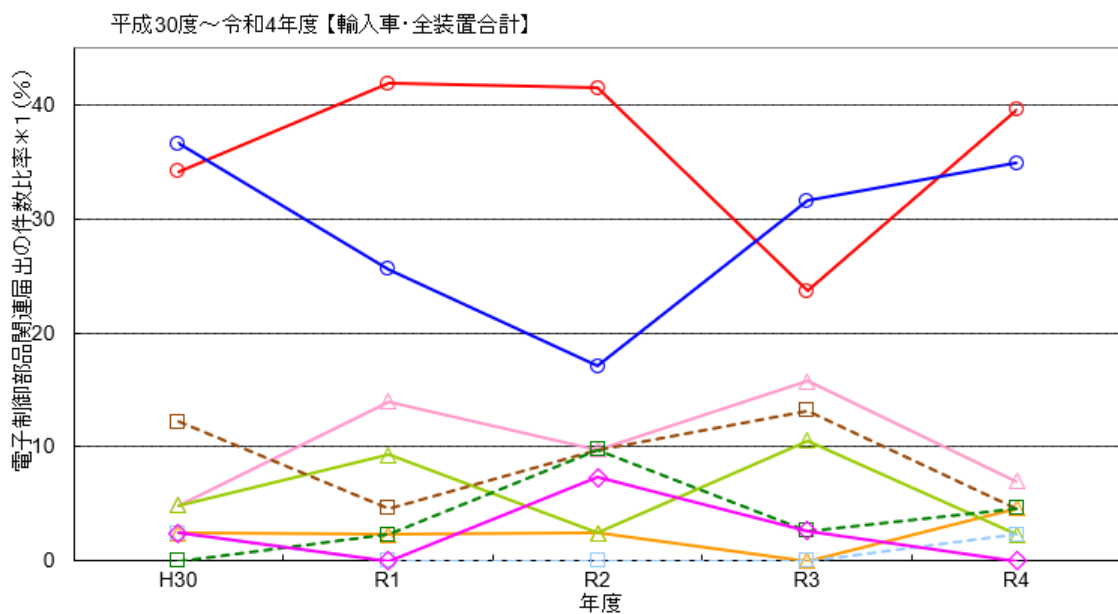
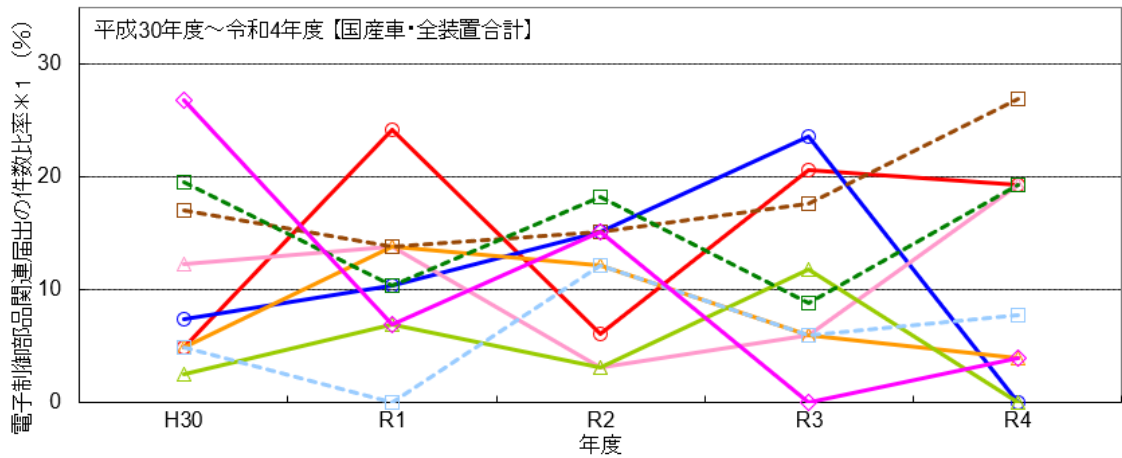
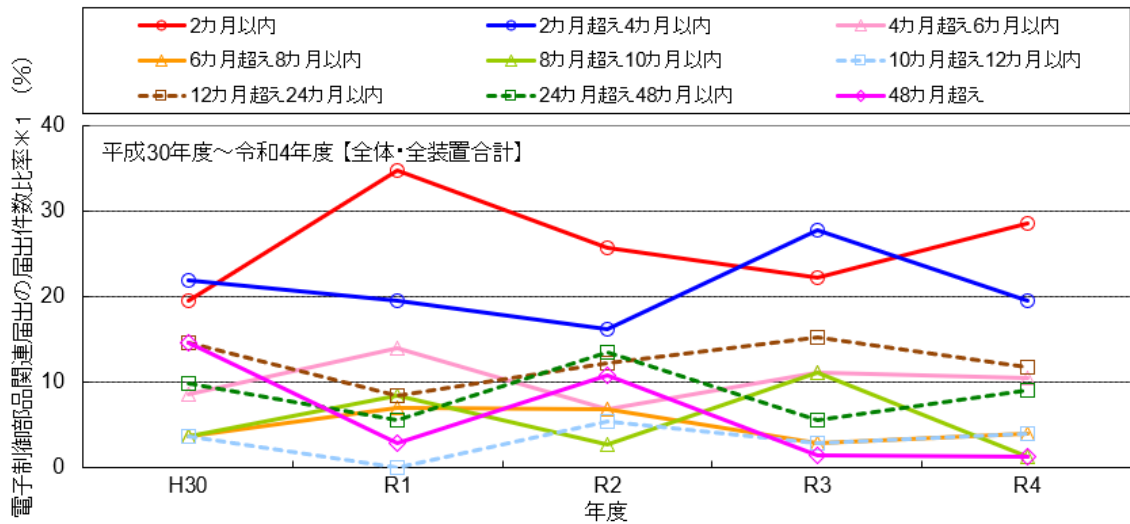


図 3-16 電子制御部品関連届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】(平成 30 年度～令和 4 年度)



*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30年度～令和4年度）

次に、平成 30 年度から令和 4 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 30 年度～令和 4 年度）

| 届出の区分け | | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------|----------------|----------|------|------|------|-------------|-------|
| | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| 国産車 | 電子制御部品 関連届出 | 30.9 | 12.4 | 24.0 | 9.1 | 15.5 | 19.2 |
| | 一般部品届出 | 21.4 | 20.2 | 20.8 | 19.1 | 17.9 | 20.0 |
| 輸入車 | 電子制御部品 関連届出 | 5.9 | 4.7 | 13.0 | 7.7 | 5.2 | 7.3 |
| | 一般部品届出 | 11.1 | 11.4 | 7.3 | 5.8 | 7.2 | 8.6 |
| 全体 | 電子制御部品 関連届出 | 18.4 | 7.8 | 17.9 | 8.4 | 9.1 | 12.5 |
| | 一般部品届出 | 17.2 | 16.5 | 14.7 | 13.4 | 12.3 | 14.9 |

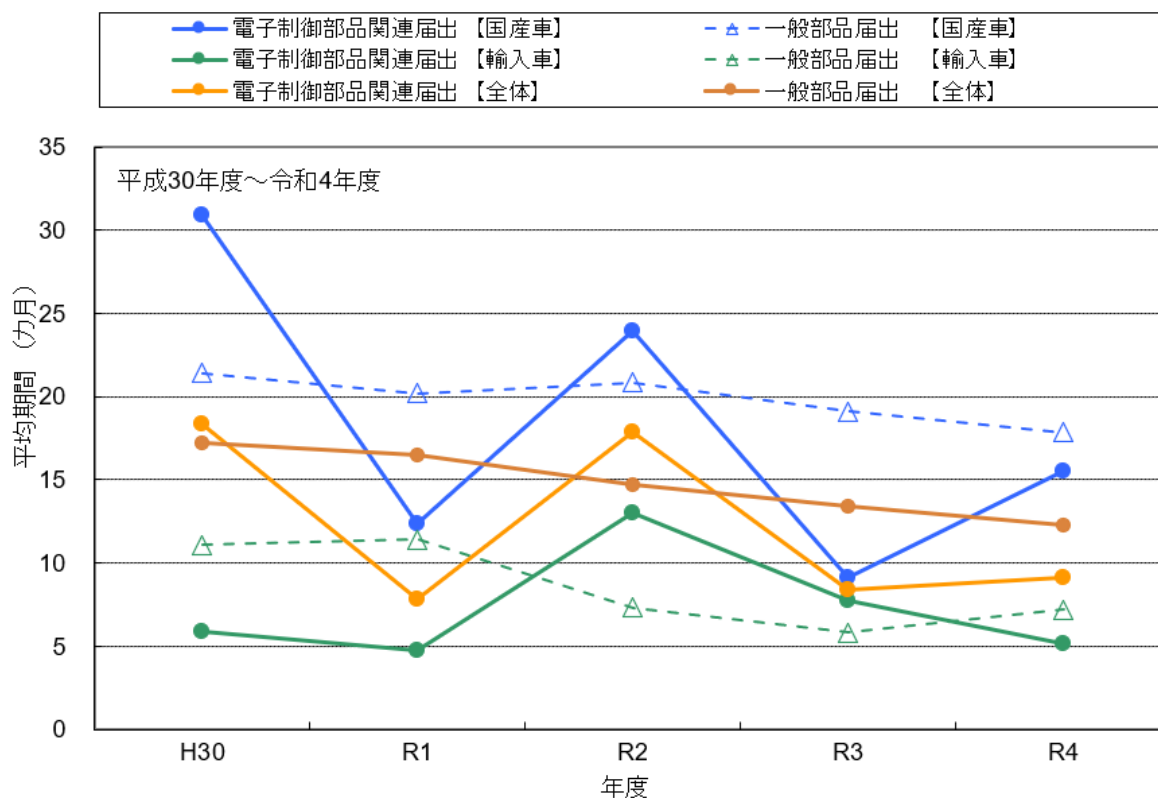


図 3-18 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 30 年度～令和 4 年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

令和2年度から令和4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5年3月末時点及び令和4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4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」60.2%、国産車60.0%、輸入車61.3%となっている。前年度の状況と比較した場合、令和3年度に届出されたものについては、令和4年3月末時点で、「全体」73.9%、国産車75.3%、輸入車55.9%であり、届出後1年以下の改修率は輸入車は、上がったが、国産車及び全体としては下がった結果となった。

令和3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5年3月末時点で90.1%、令和4年3月末時点で73.9%、国産車では令和5年3月末時点で90.5%、令和4年3月末時点で75.3%となっており、輸入車では令和5年3月末時点で83.9%、令和4年3月末時点で55.9%となっていた。令和2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5年3月末時点で89.0%、令和4年3月末時点で83.9%、国産車では令和5年3月末時点で89.6%、令和4年3月末時点で84.4%となっており、輸入車では令和5年3月末時点で81.4%、令和4年3月末時点で76.8%となっていた。

表4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1（令和2年度から令和4年度届出分）

| 届出年度 | 令和5年3月末時点（令和4年3月末時点）*2での 平均改修率 | | | | | |
|------|-----------------------------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|
| | 国産車 | | 輸入車 | | 全体 | |
| R4 | 60.0% | | 61.3% | | 60.2% | |
| R3 | 90.5% | (75.3%)*2 | 83.9% | (55.9%)*2 | 90.1% | (73.9%)*2 |
| R2 | 89.6% | (84.4%)* | 81.4% | (76.8%)*2 | 89.0% | (83.9%)*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5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4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 4 年度はタイヤの特定後付装置に係るリコール届出が 1 件あり、チャイルドシートの特定後付装置に係るリコール届出は 0 件だった。平成 16 年から令和 4 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 |
| R4 | 1 | 202 | 0 | 0 | 1 | 202 |
| 合計 | 14 | 1,411,679 | 11 | 171,328 | 25 | 1,583,007 |

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4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 | ロータリ除雪車の電気装置において、配線の固定方法が不適切なため、走行振動によりスタータモータ配線と配線クランプがこすれ、被覆が損傷するものがある。そのため、そのままの使用を続けると、損傷部とクランプ間でショートし、最悪の場合火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 193台 | 不具合件数 | 3件 | 事故件数 |
| 事例2 | 不具合の内容 | ロータリー除雪車の電気装置において、配線の固定方法が不適切なため、そのまま使用を続けると、振動によりスタータモータ配線と配線クランプがこすれ、被覆が損傷することによりショートし、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 61台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例3 | 不具合の内容 | 大型トラクタにおいて、トレーラ側ブレーキランプの回路が不適切なため、ブレーキランプ点灯時に当該回路のダイオードが焼損する場合がある。そのため、トレーラ側ブレーキランプが不灯になってブレーキランプ異常の警告が表示され、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4,625台 | 不具合件数 | 14件 | 事故件数 |
| 事例4 | 不具合の内容 | フォークリフトの原動機下部に配索された電気配線において、配線を保護する保護材が不適切なため、走行時に巻き上げられた砂塵が保護材の隙間から内部に侵入する場合がある。そのためそのまま使用を続けると、配線がエンジンの振動等により砂塵と擦れて摩耗していき、断線に至ると、充電電圧低下のエラーを発報する。または、エンジン停止後の再始動ができなくなり、最悪の場合、配線と他の金属部が接触して発熱し、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 55台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例5 | 不具合の内容 | ディーゼルエンジンの排気ガス再循環装置(EGR)モジュールにおいて、経年変化により冷却水が漏れるものがある。その場合、排気ガスに含まれる煤が冷却水と混合して排気ガス再循環装置(EGR)モジュールの内部に堆積し、高温になった堆積物がインテークマニホールドに流入し付着して、インテークマニホールドが溶損する可能性がある。最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8台 | 不具合件数 | 0件 | 事故件数 |
| 事例6 | 不具合の内容 | エアコン用の電動クーラントポンプにおいて、シーリングの設計が不適切なため、シール性が不足しており、ポンプのコントロールユニット部に湿気が入り、ポンプ内部で短絡が発生する場合がある。そのため、ヒーターの機能が停止し、そのままの状態で使用を続けると、ポンプのコネクタの過熱により、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3,256台 | 不具合件数 | 87件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|------|--------|---|-------|------|------|
| 事例7 | 不具合の内容 | アンダーエンジンプロテクターにおいて、設計が不適切なため、オフロード走行の際にプロテクター内に草が堆積する場合がある。このため、堆積した草が排気管と接触して火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 990 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例8 | 不具合の内容 | アルミタンクローリの積荷排出用ポンプにおいて、設計不良により、ポンプブラケットの剛性が不足しているため、ポンプと連結した配管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発火して火災になるおそれがある。また、ポンプブラケットの剛性が不足しているため、ポンプ駆動軸同士を連結するセンタベアリングのブラケットに亀裂が発生し、荷下ろし作業ができなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 65 台 | 不具合件数 | 10 件 | 事故件数 |
| 事例9 | 不具合の内容 | ロータリ除雪車の電気装置において、配線の固定方法が不適切なため、走行振動によりオルタネータ配線及びアース配線が配線クランプとこすれ、被覆が損傷するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、損傷部とクランプ間でショートし、最悪の場合火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 260 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 |
| 事例10 | 不具合の内容 | 原動機において、上部に取り付けられたカバー(エンジンカバー)取付け箇所の強度が不十分なため、車両の経過年数や使用状況(非常にスポーティな走行や路面の悪いオフロード走行)によって、カバーが外れることがある。そのため、エンジンルーム内でカバーが移動してターボチャージャー等の高温箇所に触れると溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 456 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例11 | 不具合の内容 | トランク内にあるリアSAM(信号検知制御モジュール)コントロールユニットにおいて、設置の位置が不適切なため、雨天時にトランクを使用する際にトランクリッドからの雨水がリアSAMに直接滴下することがある。そのため、電氣的な故障が発生して関連する機能や装置の警告灯が点灯したり、灯火器類等の作動不良が発生したりする上、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6,686 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例12 | 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 | 8,229 台 | 不具合件数 | 11 件 | 事故件数 |
| 事例13 | 不具合の内容 | エンジンルーム内バッテリー周辺のワイヤハーネスにおいて、取り回しが不適切なため、当該ワイヤハーネスが周辺部品と接触しているものがある。そのため、走行時や作業時の振動により当該ワイヤハーネスの被覆が損傷して、ワイヤハーネス内の配線が短絡、発熱、焼損することがあり、最悪の場合車両火災に至る恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 44,940 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|--------|------|
| 事例 14 | 不具合の内容 | アイドリングストップ付車のECOモータにおいて、内部ベアリングのシール仕様が不適切なため、シール性能が不足し異物が侵入するとベアリングが破損し異音が発生することがある。そのまま継続して使用した場合、ECOモータが故障しエンジンが停止するおそれがある。万が一、周辺部品に整備時等でこぼれたエンジンオイル等の可燃物がある場合、ECOモータ故障に伴う熱風と火花が開口部から吐出し周辺部品が焼損することがあり、最悪の場合、火災にいたるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 277,462 台 | 不具合件数 | 2395 件 | 事故件数 |
| 事例 15 | 不具合の内容 | 農耕トラクタのメータパネル内のワイヤハーネスに於いて、ワイヤハーネス図面の保護指示が不適切なため、ワイヤハーネスとブレーキペダルの戻りスプリングを掛けるプレー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が摩耗により損傷して内部電線の短絡を起こし、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 | 327 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 16 | 不具合の内容 | 除雪車の電気配線において、作業用エンジンのオルタネ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輻射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 | 6 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 17 | 不具合の内容 | 助手席下にある補助バッテリーにおいて、プラス電源配線の配索設計が不適切なため、シートフレームに干渉しているものがある。そのため、被覆が摩滅して短絡が発生することで、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 164 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 18 | 不具合の内容 | メインワイヤハーネスにおいて、配索が不適切だったため、走行振動によりフレームなどの車両構成部品と接触することがある。このため、当該ハーネスの被膜が破れ、ハーネス内の配線が短絡し、最悪の場合走行中にエンジンが停止し再始動できなくなる、または火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 342 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 19 | 不具合の内容 | ホイール・クレーン等の電気装置において、ハイカレントヒューズに接続しているケーブル接続端子の選定が不適切なため、ケーブル接続端子がヒューズホルダ筐体の一部と干渉し、固定が不確実なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、②ケーブル端子接続部の電氣的な接触抵抗の増加によりケーブル接続端子部が発熱し、ヒューズホルダが溶損、最悪の場合火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,962 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 |
| 事例 20 | 不具合の内容 | 運転支援装置のPDA(※)において、制御プログラムが不適切なため、PDAによる減速制御中にブレーキペダルを操作すると、制御終了後もブレーキが作動したままとなる場合がある。そのため、加速不良が発生し、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキ過熱により発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。(※)プロアクティブドライビングアシスト:周辺環境と運転状況に応じて、車両減速と操舵を支援するシステム | | | |
| | 対象台数 | 18,784 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 |
| 事例 21 | 不具合の内容 | 動力伝達装置において、生産工場での装置故障によりギヤボックス内のオイル充填量が不十分なものがある。そのため、クラッチが滑り、最悪の場合、警告メッセージを表示し、動力伝達が遮断されるおそれがある。また、レース場での走行等過酷な走行を行うと、オイルが泡状になり、ブリーザーバルブから漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|-----|------|
| 事例 22 | 不具合の内容 | 助手席の下にある48Vのアース配線において、製造時の組み付けが不適切なため、端子の固定ボル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、警告灯が点灯すると共に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 | 852 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 23 | 不具合の内容 | エンジンのブローバイガス還元装置において、PCVバルブが不完全な状態で組み付けたものがある。経年劣化した場合、挿入部からエンジンオイルが漏れる可能性があり、最悪の場合、排気管にエンジンオイルが滴下して火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 63 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 24 | 不具合の内容 | エンジンの高圧燃料配管において、組付け時の管理が不適切なため、微細な粒子が燃料レールとインジェクタ間のシールに挟まっているものがある。そのため、使用過程でシールが損傷して燃料漏れが発生し、最悪の場合、漏れ出した燃料が高温部位に滴下することで火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 15 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 25 | 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 | 69 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 26 | 不具合の内容 | 高電圧バッテリー内のセルモジュールにおいて、電極シートの製造工程が不適切なため、電極シートが破損している可能性がある。そのため、回路が短絡し、警告灯や警告メッセージが表示され、稀にはあるが、高電圧バッテリーが放電し、最悪の場合、火災につながるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 27 | 不具合の内容 | ブローバイヒーターのプラスチック製造が不適切なため正温度特性(PTC)ヒーターエレメントへの絶縁体に不規則性が生じ、時間の経過とともに正温度特性(PTC)ヒーターエレメントがショートする可能性があるが、ヒューズによって確実に保護されない。そのため、正温度特性(PTC)ヒーターエレメントが異常発熱して外装が溶け、エンジン警告灯が点灯し最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 52,527 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 |
| 事例 28 | 不具合の内容 | トランスミッションの電気配線において、配索設計が不適切なためコネクタ配線のシール部に強い力がかかり、シール部を変形させているものがある。そのため、シール性能が保てずコネクタに雨水等が浸入することで短絡が発生し、駐車中にバッテリー上がりが発生することがある。最悪の場合、短絡により発熱することで、周囲の部品を溶損させて火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6,590 台 | 不具合件数 | 8 件 | 事故件数 |
| 事例 29 | 不具合の内容 | ターボチャージャーのタービンホイールの製造工程が不適切なため強度が不足しているものがあり、タービンホイールが破損することがある。そのため、ターボチャージャーが損傷し、潤滑用のエンジンオイルがサイレンサーに浸入しDPFや触媒の機能を低下させ排気ガス浄化機能が十分に働かない恐れがある。また、最悪の場合、侵入したエンジンオイルが発火し、火災に至る恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|------------|---|-------|------|------|
| 事例 30 | 不具合の 内容 | エンジンルーム内の48Vアース配線において、製造時の組付け指示が不適切なため、ボディーアースのターミナルポイントにナットが規定トルクで取付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で当該ナットが緩み電気抵抗が増加して、発熱することで周囲の部品が溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3,077 台 | 不具合件数 | 14 件 | 事故件数 |
| 事例 31 | 不具合の 内容 | 燃料タンクの製造が不適切なため、タンク上部に取り付けられた燃料パイプコネクタが正しく装着されていない可能性がある。そのため、走行振動などにより当該コネクタが外れ燃料が漏れ、走行中にエンジンが停止したりエンジンが再始動できなくなり、最悪の場合火災に至る可能性がある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 32 | 不具合の 内容 | 車両製造工場において、フューエルポンプコネクタの嵌合状態を確認する点検に用いた衝撃検査により、フューエルタンク内のロールオーバーバルブが脱落してしまった可能性がある。このバルブが脱落した状態で、車両事故などで車が横転した場合、ガソリンが外に漏れる恐れがあり、最悪の場合車両火災につながる恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 3 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 33 | 不具合の 内容 | 高電圧バッテリーのセルモジュールの製造不良により、高電圧バッテリーが誤作動するおそれがある。そのため、稀にはあるが高電圧バッテリーが放電し、最悪の場合、火災につながる可能性がある。 | | | |
| | 対象台数 | 11 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 34 | 不具合の 内容 | ESPコントロールユニット(横滑り防止装置)において、車両組立工場内での取り扱いが不適切なため、外装が変形しているものがある。そのため、気密性能が低下することで水分が浸入し、電氣的故障が発生して警告灯の点灯と共に横滑り防止機能やABSの作動が停止し、最悪の場合、内部で短絡が発生して火災に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 14 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

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 | 制動装置において、ブレーキマスターシリンダーの製造品質が不適切なため、ブレーキフルードがサーボ内に漏れる症状が発生する。そのため、ブレーキペダルの感触低下と、最悪の場合、制動力の低下が起こるおそれがある。これらは保安基準第12条に適合しないおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 48 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | フロントブレーキマスタシリンダポデーにおいて、ブレーキの液圧を調整するための油路の設定が不適切なため、その油路を閉塞したままとなることがある。そのため、特定の条件下でブレーキレバーの遊びが大きくなり、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1,557 台 | 不具合件数 | 29 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | BCM(ブレーキコントロールモジュール)において、プログラムの設計が不適切なため、システムの診断テスト時に誤ってエラーを検出することがある。そのため、ブレーキ警告灯等が点灯するとともにABSやブレーキブースター等の作動が停止し、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 | 3,049 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | 電動ブレーキ倍力装置において、油圧ポンプモーターの部品仕様が不適切なため、頻繁なブレーキ操作を繰り返した場合、ポンプモーター内部の電線が破損し、必要油圧が不足し、ブレーキ警告灯が点灯した後に警告音が作動するおそれがある。警告灯点灯及び警告音作動した後もそのままの状態で使用を継続した場合、ブレーキの効きが悪くなる。 | | | |
| | 対象台数 | 56,608 台 | 不具合件数 | 89 件 | 事故件数 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | 中型トラックにおいて、リヤサスペンションの設計が不適切なため、段差通過時等に後輪のブレーキチャンパーとフレームが干渉し、最悪の場合、当該ブレーキチャンパーが破損して制動力が低下するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,158 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | タイミングベルトにおいて、特定の燃料や添加剤の影響によるエンジンオイルの変質のため、エンジンオイルに浸された構造のタイミングベルトの劣化が進行しているものがある。そのため、タイミングベルトの表面が剥離してブレーキバキュームポンプが破損し、ブレーキ倍力装置の機能が低下する。 | | | |
| | 対象台数 | 26,994 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | ブレーキ倍力装置に装着されているラバースリーブにおいて、設計が不適切なためブレーキ倍力装置のハウジングとの隙間に浸入した水分が長期間排出されず、ハウジングが腐食することがある。そのため、腐食が進むとハウジングに穴が開くことで装置の機能が低下し、必要なブレーキ踏力が増加したり、制動距離が延びたりする。更に腐食が進むとブレーキ倍力装置が破損することで、最悪の場合、ブレーキペダルでの制動が不能に至るおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8,021 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|------|--------|---|-------|------|------|
| 事例8 | 不具合の内容 | 制動装置において、マスターシリンダーのブレーキブースター側に装着されている油圧シール部からブレーキフルードがブレーキブースター内に漏れ、ブレーキの一次回路のブレーキフルードがなくなった場合、制動力は二次回路のみで作動する状態となることがある。その状態でブレーキリザーバータンクのキャップを強く締めすぎていると、ブレーキリザーバータンクの換気が減少してタンク内に負圧が発生し、ブレーキの二次回路のブレーキフルードがブレーキリザーバータンクに戻る可能性があり、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 7,286 台 | 不具合件数 | 4 件 | 事故件数 |
| 事例9 | 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 | 8,229 台 | 不具合件数 | 11 件 | 事故件数 |
| 事例10 | 不具合の内容 | 農耕トラクタの制動装置において、油圧回路の設計が不適切なため、油圧回路に空気が混入するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ブレーキ性能が低下するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 122 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例11 | 不具合の内容 | ロータリ除雪車の制動装置において、エアコンプレッサ用プーリーの取付部形状が不適切なため、走行時の振動等によりプーリー固定用ナットが緩み、プーリーが脱落するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、エアが溜まらず、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例12 | 不具合の内容 | 電動式フォークリフトの制動装置において、制御コントローラのプログラムが不適切なため、バッテリー低電圧エラー状態のときに機能する制動装置が作動しない場合があり、安全に減速及び停止できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 29 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例13 | 不具合の内容 | 農業用薬剤散布車の車軸のギヤ部に止め輪が取り付けられていなかったため、ギヤ同士の噛み合わせが不適切になり振動と異音が発生する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとギヤが摩耗し、最悪の場合、走行もしくは制動出来なくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 33 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 |
| 事例14 | 不具合の内容 | リヤブレーキにおいて、ABSのパルサーリングを固定しているボルトの固定が不十分なためにボルトが緩むものがある。そのため、ABSシステムが誤作動し、ABSの警告灯が点灯するおそれがある。最悪の場合、ABSが機能しなくなり、制動距離が伸びるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 294 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例15 | 不具合の内容 | ブレーキホースブラケットにおいて、ブレーキホースブラケットの車体への溶接作業が一部不適切なため、ブラケットが外れ走行振動によりブレーキパイプが車体に干渉し異音が発生する。そのままの状態で使用を続けると、ブレーキパイプが損傷し液漏れが発生することで、最悪の場合、ブレーキが1系統失陥し制動距離が伸びるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 824 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|---|-------|-----|------|
| 事例 16 | 不具合の内容 | リアブレーキキャリアブラケットにおいて、製造工程の溶接機設定が不適切なため、スイングアームとの溶接が適切にできていないものがある。そのため、当該ブラケットに過大な力がかかると溶接部が破断し、ブレーキキャリアが車体に固定されず、制動力が不足するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 30 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 17 | 不具合の内容 | ブレーキマスターシリンダーにおいて、製造時の内部洗浄が不適切であったため、残留切削粉によりピストン後部のシールが損傷し、ブレーキ液がブレーキマスター内に漏れることがある。その状態が継続するとブレーキペダルのストロークが増加すると共に前輪のブレーキ機能が低下し、最悪の場合、停止距離が長くなり、衝突の危険性が高まるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 20 台 | 不具合件数 | 1 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 | 車両前部のホーンステー取り付けボルトが不適切なため、走行中の振動によってボルトが緩み、当該ホーン付きステーが規定位置から外れるものがある。そのため、そのまま走行を続けると、最悪の場合、部品がフロントフォーク部に挟まり、ハンドルの舵角に影響をおよぼし転倒するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 106 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | リヤシートの下に取り付けられているデータバスダイアグノシスインターフェースにおいて、リヤシートにこぼした液体の水分により、データバスダイアグノシスインターフェース内で短絡が発生することがある。そのため、警告灯が点灯するとともに、エンジンが出力を抑える緊急走行モードに入ったり、パワーステアリングのアシスト力が減少したりするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6,395 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | リヤシートの下に取り付けられているデータバスダイアグノシスインターフェースにおいて、リヤシートにこぼした液体の水分や、車体底部のシーリングが不十分なため、大雨時や深い水たまりを走行した際に浸入した水分により、データバスダイアグノシスインターフェース内で短絡が発生することがある。そのため、警告灯が点灯するとともに、エンジンが出力を抑える緊急走行モードに入ったり、パワーステアリングのアシスト力が減少したりするおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 10,869 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 | 86,483 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | ハンドルステムを締め付けているボルト長さの選定が不適切なため、締め付ける工程でボルトが損傷しているものがある。そのため、使用過程による振動等により、ボルトが折損し、ステアリングの制御を失ってしまい、最悪の場合、衝突するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 134 台 | 不具合件数 | 3 件 | 事故件数 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | 運転支援装置のLTA(※)において、制御プログラムが不適切なため、ハンドル舵角の中立位置のずれにより、LTAでのハンドル操舵の補正が不足するものがある。そのため、カーブと車両速度の状況によっては、早期に警報が作動して、運転者による操舵が必要となり、保安基準第11条(かじ取り装置)に適合しないおそれがある。(※)レーントレーシングアシスト:レーダークルーズコントロールの作動中車線維持に必要なハンドル操作を支援するシステム | | | |
| | 対象台数 | 60,258 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | フロントアクスルにあるトラックロッドの製造工程が不適切なため、トラックロッド先端にスリット加工が無いものがある。このためトラックロッド先端をクランプで締め付けてもボールジョイントとの固定が十分でないことがあり、最悪の場合、車両停止時または低速走行時のステアリング操舵により当該部位に大きな負荷がかかる場面において、トラックロッドがボールジョイントより外れ操舵できなくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 8 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|------------|--|-------|-----|------|
| 事例 8 | 不具合の 内容 | ステアリングシャフトにおいて、接続部位のボルト締結作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、走行時等の振動で接続が緩み、ハンドルのガタや異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、接続が外れてかじ取りが出来なくなるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 9 | 不具合の 内容 | 車両のハンドルバーにおいて、溶接加工が不適切なため、十分な強度が保てていないものがある。そのため、走行中にハンドルバーの溶接部分からひびが入り、最悪の場合、グリップの部分が外れて走行中にバランスが取れなくなり、転倒するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 773 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 10 | 不具合の 内容 | 左右フロントアクスルにおいて、エアスプリングストラット上部のサークリップを止める溝の加工が不適切なため、サークリップが外れることがある。そのため、当該部品が開放しエアスプリングのエアが抜け車高が下がることで、ハンドルの操作性が低下する恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 11 | 不具合の 内容 | 緩衝装置のエアスプリングストラットにおいて、製造時に当該ストラットの加工不良により、保持クリップを組み付ける溝が正しく加工されていないものがある。そのため、保持クリップが溝に確実に嵌っておらず、最悪の場合、当該クリップが外れ、エアスプリングがストラットと分離してしまうことがある。そのため、エアスプリングのエアが抜けスプリング機能が失陥する事で車両が傾き、ハンドルの操作性が低下するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 7 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 12 | 不具合の 内容 | フロントアクスルの一体型キャリアにおいて、防錆処理が不適切なため腐食に対する耐用年数が低いものがある。そのため、年数が経過すると強度が低下することで部分的な破損が発生し、最悪の場合、操舵が不能になるおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 4,763 台 | 不具合件数 | 0 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して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 205 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 2 | 不具合の内容 | 運転席エアバッグのインフレーター(膨張装置)について、長期間にわたり高温多湿な環境下にさらされると、当該インフレーターに湿気が蓄積することがある。そのため、エアバッグ展開時にインフレーター内圧が異常上昇し、インフレーター容器が破損して飛び散り、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 16,876 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 3 | 不具合の内容 | クーラントジョイントにおいて、当該部品の設計、および製造不良により材質の強度が足りておらず、運転中にジョイントが破損することがある。そのため、クーラントが漏れ出すおそれがある。また、最悪の場合、漏れたクーラントが乗員にかかり火傷をするおそれや、クーラントがリヤタイヤにかかり転倒するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 199 台 | 不具合件数 | 2 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 4 | 不具合の内容 | ルーフライニングにおいて、Cピラー固定用ホルダーの設計が不適切なため、ホルダーの固定が不十分である可能性がある。そのため、衝突事故等でサイドエアバッグが作動した際に、ホルダーが外れ乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 395 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 5 | 不具合の内容 | フロントシートベルトにおいて、シートベルトプリテンショナーの設計が不適切なため、衝突時に発生させたガス圧により、ガスジェネレーターがシートベルトプリテンショナーから飛び出すことがある。そのため、最悪の場合、飛び出したガスジェネレーターにより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 |
| 事例 6 | 不具合の内容 | 製造時の不具合により、3列目シートの電動式折り畳み機能に必要なプレッシャー スプリングが正しく取り付けられていない、または完全に欠落している可能性がある。そのため、シートのバックレストが完全にロックされず、事故が生じた場合や、急ブレーキを掛けた際にラゲッジルーム内の荷物が滑り、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 |
| 事例 7 | 不具合の内容 | SRS(乗員補助拘束装置)コントロールユニットにおいて、製造時の取付けが不適切なため、確実に固定されていないものがある。そのため、事故等の衝突時にエアバッグが適切に展開しない、あるいは走行中の振動で正しくない加速度値を検出することで突然エアバッグが展開し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 158 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 0 件 |
| 事例 8 | 不具合の内容 | 3列目シートのバックレストロックにおいて、生産管理が不適切なため、背もたれの固定に必要な左右2か所のシートバックレストロックのリターンスプリングの片側が装着されていないものがある。そのため事故等で衝突した際に、背もたれが倒れることで、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 2,437 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 0 件 |

| | | | | | |
|----------|------------|--|-------|-----|------|
| 事例 9 | 不具合の 内容 | カーテンシールドエアバッグにおいて、車両工場での作業が不適切なため、展開補助用のストラップが正規位置に組付けられていないものがある。そのため、エアバッグ作動時に正常に展開できず、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 204 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 10 | 不具合の 内容 | 前席シートベルトのフォースリミッター付シートベルトテンショナーにおいて、製造管理が不適切なため、構成部品の組付け力が不十分なものがある。そのため、衝突時にフロントエアバッグが展開した場合、シートベルトの拘束力が足りなく、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 6,742 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 11 | 不具合の 内容 | 後席のスライド式シートレールにおいて、レールのアライメントが不整合な状態で取付けられ、座席固定溝の位置が僅かにずれているため、座席が確実に固定されていないものがある。そのため、衝突時に座席が動き、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。また、当該レール後端にストッパーが取付けられていないものがあり、座席を最後位置に移動した場合、カーペットを傷付けることがある。 | | | |
| | 対象台数 | 290 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 12 | 不具合の 内容 | 革張りのダッシュボードにおいて、助手席付近の革カバーの接着が不適切なため、助手席エアバッグの展開時にダッシュボードの一部が変形することによりエアバッグの展開が妨げられる可能性がある。最悪の場合、当該部品の一部が破損し乗員が負傷する恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 1 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 13 | 不具合の 内容 | 3列目シートのシートベルトバックル Assy製造時において、マウントブラケットにバックルを保持するためのリベットが適切に形成されてない可能性がある。この場合、衝突時に乗員を適切に拘束できず、怪我するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 324 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 14 | 不具合の 内容 | 大型ダンプの後支柱上部に取り付けたステンレス製丁番において、丁番部品の溶接範囲が不適切なため、当該取付部品の強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、開閉時の振動や応力により当該溶接部に亀裂が生じ、最悪の場合、溶接部が破断し当該丁番部品及び上枠部品が脱落し負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 5 台 | 不具合件数 | 1 件 | 事故件数 |
| 事例 15 | 不具合の 内容 | 助手席において、不適切なデータ管理により、自動ロック付巻き取り機能(ALR機能)が備わっていない誤った仕様のシートベルトが装着されているものがある。そのため、助手席にチャイルドシートを取付けた際、適切に拘束できず、最悪の場合、車両衝突時にチャイルドシートの乗員が負傷するおそれがある。また、運転席においては、自動ロック付巻き取り機能(ALR機能)が備わっている誤った仕様のシートベルトが装着されているものがある。 | | | |
| | 対象台数 | 9 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 16 | 不具合の 内容 | キャブチルトシリンダー下側を固定しているナットの締付けが不適切であったため規定トルクで締付けられていないものがある。そのため、最悪の場合、キャブを前方に傾けた際、当該接続部が外れキャブが規定の位置に止まらず前方に倒れ落ち人に接触し人身事故につながる恐れがある。 | | | |
| | 対象台数 | 149 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

| | | | | | |
|----------|--------|--|-------|-----|------|
| 事例 17 | 不具合の内容 | 運転席及び助手席シートベルトプリテンショナーにおいて、製造管理が不適切なため、点火剤が内蔵されているチューブが損傷しているものがある。そのため、事故による展開時にシートベルトの弛みを巻き取ることができず、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 330 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |
| 事例 18 | 不具合の内容 | 助手席エアバッグのインフレーター(膨張装置)について、長期間にわたり、著しく高温多湿な環境下にさらされると、当該インフレーターに水分が浸入する可能性があり、結果として、エアバッグ展開時にインフレーター内圧が異常上昇し、インフレーター容器が破損して飛び散り、乗員が負傷するおそれがある。 | | | |
| | 対象台数 | 299 台 | 不具合件数 | 0 件 | 事故件数 |

7. 令和4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4年度の届出件数については前年度より増加し過去10年間では4番目に多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増加しており、過去10年間で2番目に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增加傾向にあり、対象台数については届出件数によらずに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件当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。

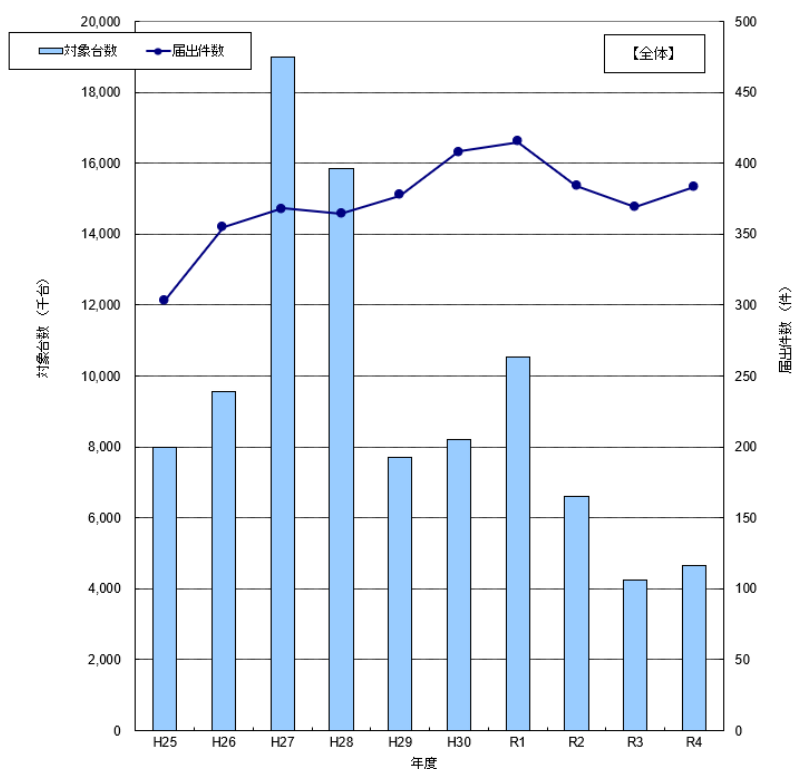


図7-1 リコール届出件数及び対象台数（平成25年度～令和4年度）

「全体」（図1-1の再掲）

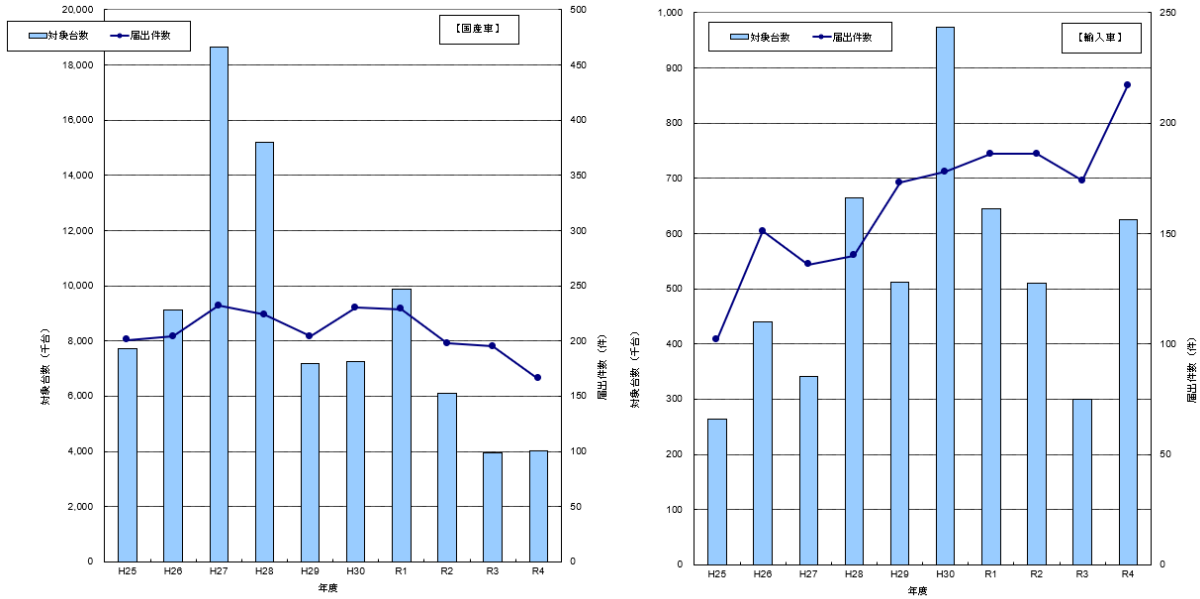


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 25 年度～令和 4 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」（図 1-2 の再掲）

(2) リコール率の推移

日本における平成 30 年度から令和 4 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 4 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た令和 3 年度から少し増えているが、数値も約 5%と非常に少なくなっており、令和 3 年度に引き続き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 2018 年から 2022 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、2022 年は過去 5 年間で最も少なかった令和 3 年度から少し増えているが、こちらについては 10.9%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。

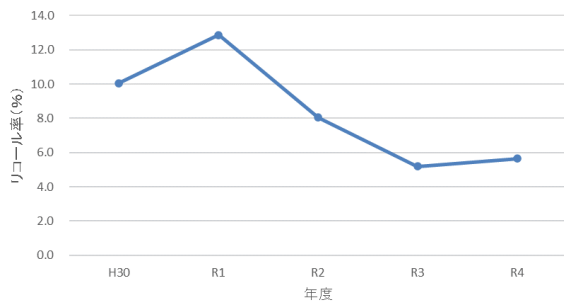


図 7-3 日本における年度別リコール率
（平成 30 年度～令和 4 年度）

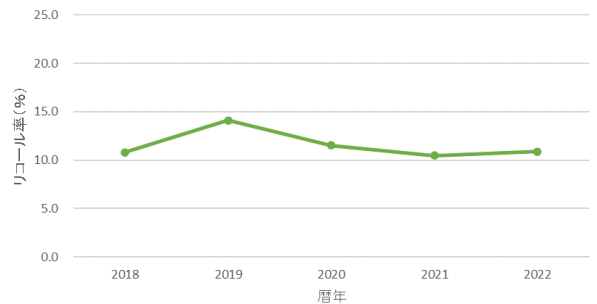


図 7-4 米国における暦年別リコール率
（2018 年～2022 年）

(3)車種（用途）別の推移

令和4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・小型乗用車と軽貨物車が増加し、普通・小型貨物車と二輪車が減少、残りについては微増、微減となり、総件数としては増加していることがわかる。対象台数については図7-6より軽乗用車及び二輪車が前年度より大きく減少したが、普通・小型乗用車及び軽貨物車は大きく増加した以外には大きく増減していない為、総台数としては普通・小型乗用車と軽自動車（乗用・貨物）の影響により、総対象台数の増加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の対象台数が直近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4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増加し、対象台数についてもH30年度からの減少傾向が続いていたが、一転して増加に転じることとなった。

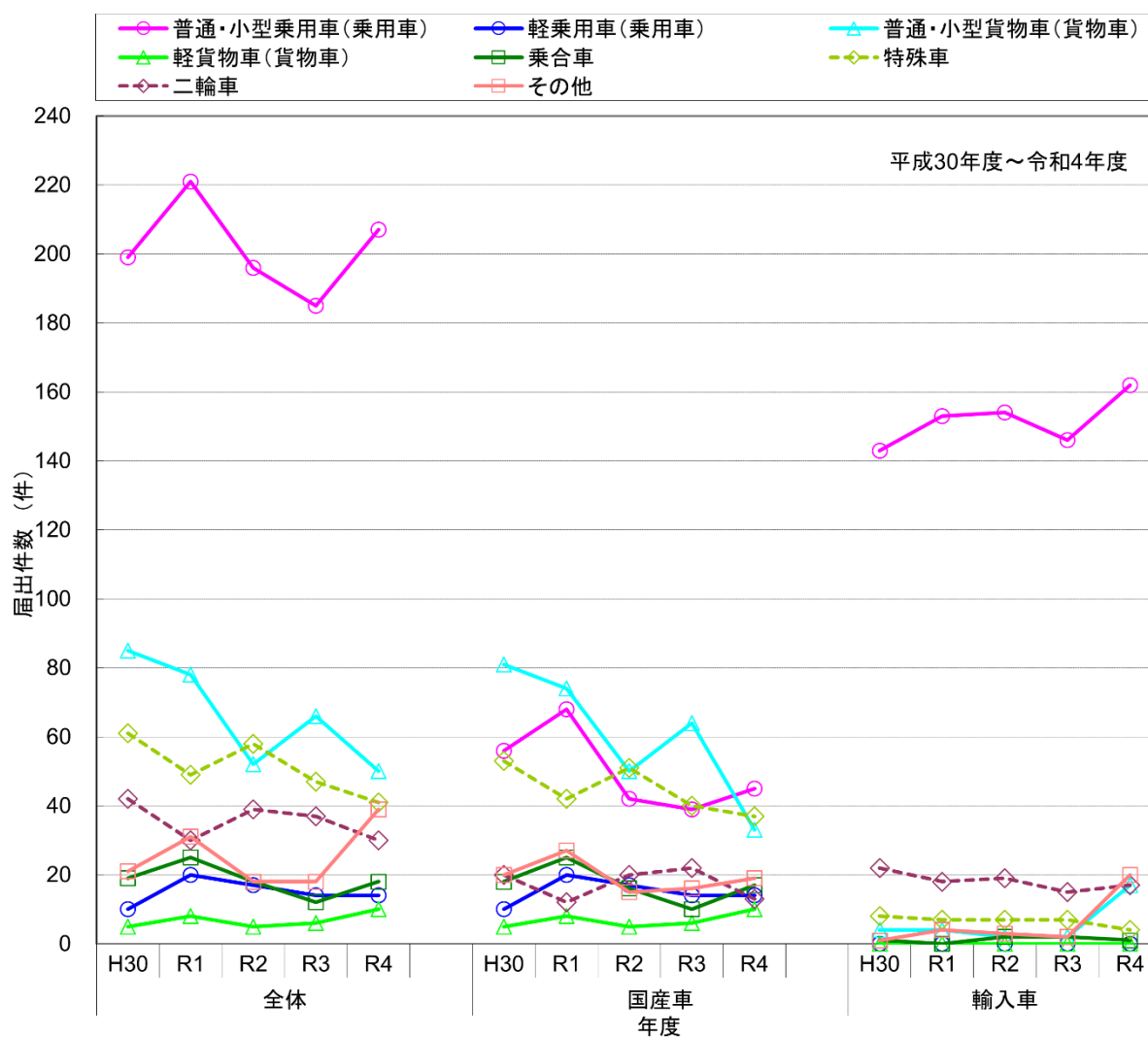


図7-5 車種（用途）別の届出件数（平成30年度～令和4年度）（図1-5の再掲）

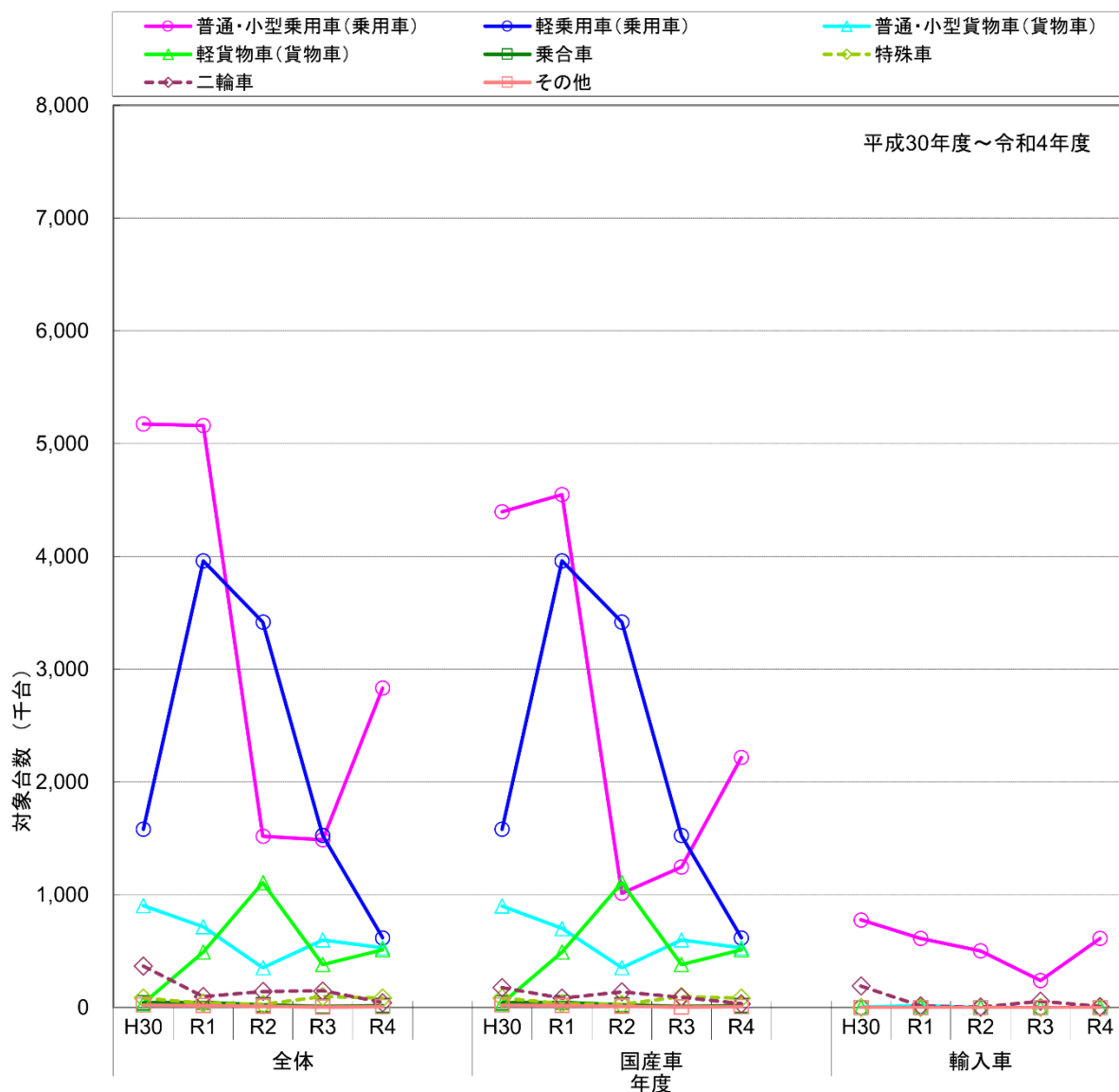


図 7-6 車種（用途）別の対象台数（平成 30 年度～令和 4 年度）（図 1-7 の再掲）

(4) 装置別の推移

全体における令和 4 年度の装置別リコール届出件数について、令和 3 年度に減少傾向であったが、原動機 67 件（前年度 62 件）、動力伝達装置 32 件（同 21 件）及び電気装置 59 件（同 28 件）の件数がそれぞれ増加している。過去 5 年間で比較すると灯火装置の 31 件（同 27 件）及び乗車装置の 32 件（同 20 件）が過去 5 年で最大となっており、届出全体に対する割合ではそれぞれ 7.6%（同 6.9%）、7.9%（同 5.1%）と増加に影響を与えている。傾向に影響を与えるという点においては、電気装置の 59 件については前年度の 28 件から 31 件も増加し、2 倍となった電気装置が挙げられる。5 カ年平均からも大きく上回る数値であり、電気装置については明確に数が多かったといえる。

国産車・輸入車別で見ると国産車の合計件数は187件で、前年度の217件より減っているが、輸入車が219件と、前年度の177件に比べ数を増やしている為、全体として増加する結果になっている。輸入車においては、原動機、電気装置、車枠・車体、灯火装置において10件以上数を増やしており、特に、電気装置が前年度と比べて20件以上増やす結果となった。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。

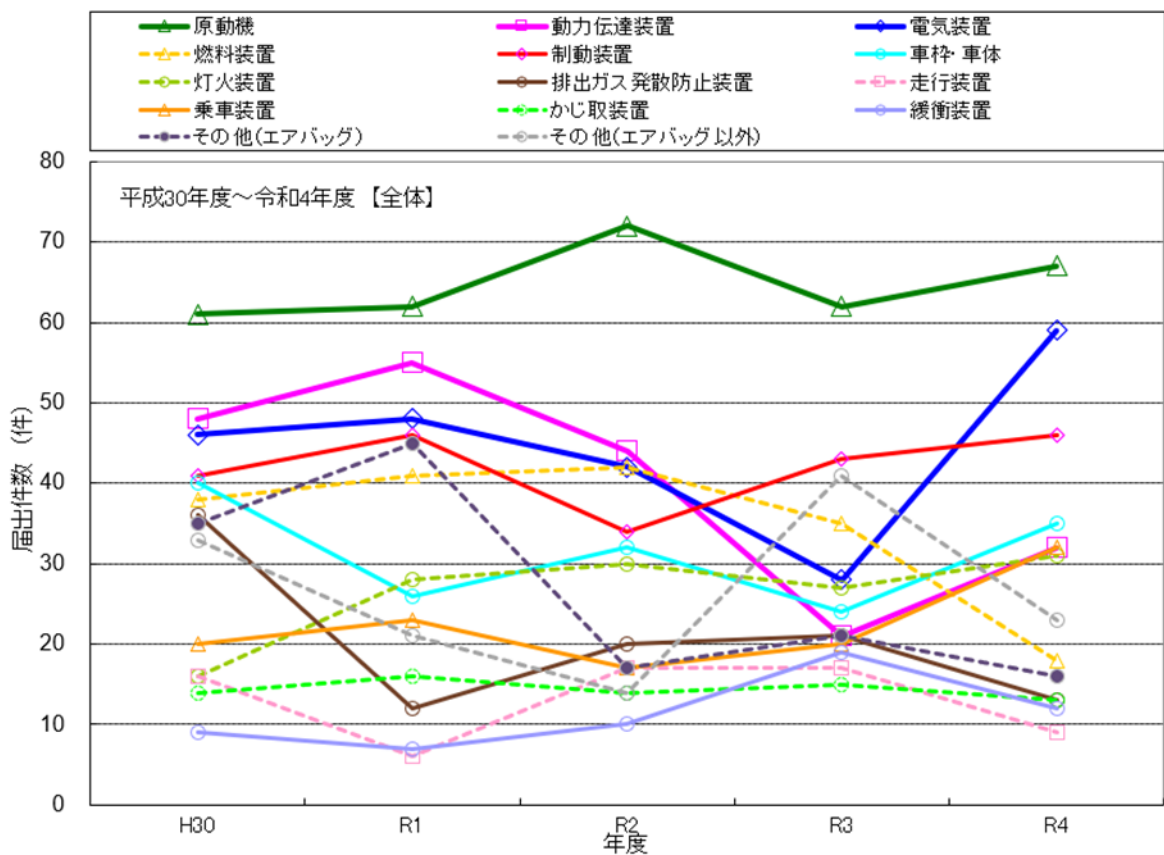


図 7-7 装置別の届出件数【全体】（平成 30 年度～令和 4 年度）（図 1-9 の再掲）

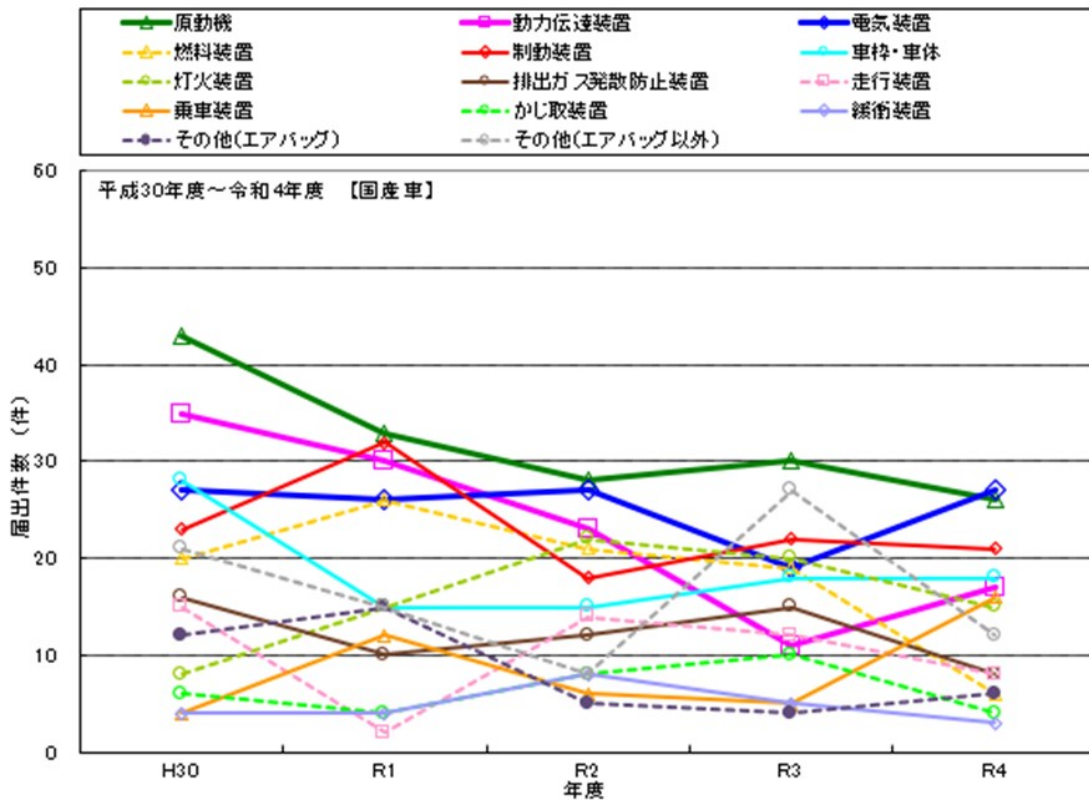


図 7-8 装置別の届出件数【国産車】（平成 30 年度～令和 4 年度）（図 1-11 の再掲）

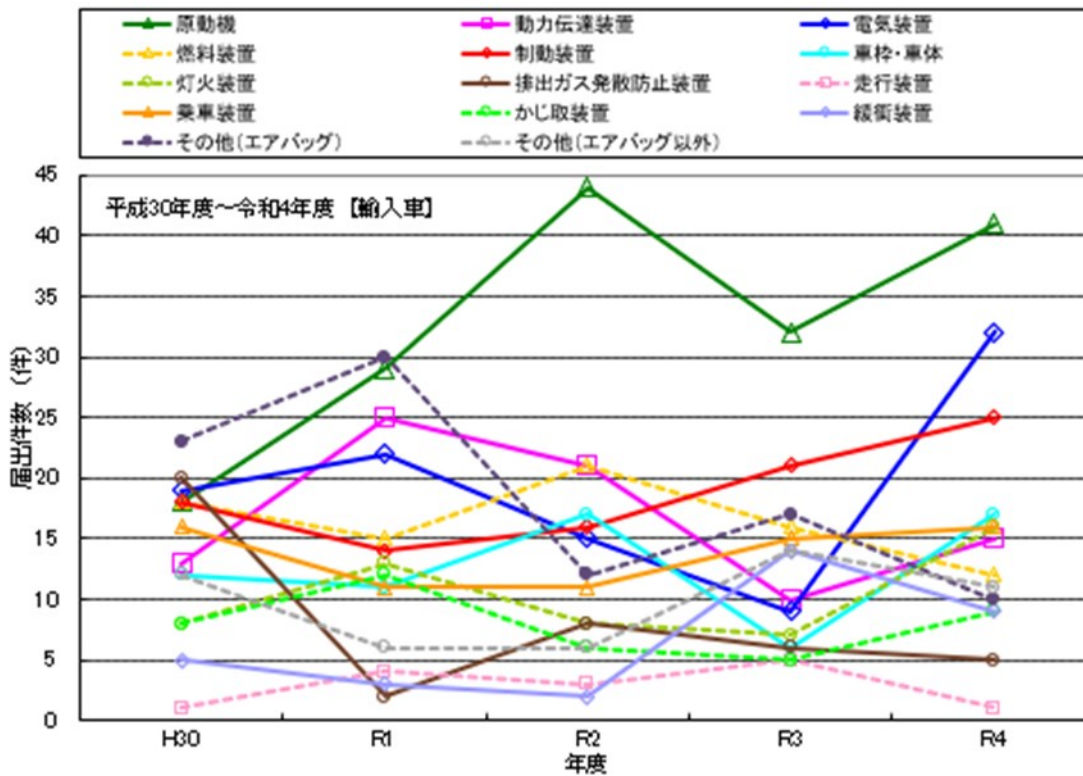


図 7-9 装置別の届出件数【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度）（図 1-13 の再掲）

(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4年度は15件の届出があった。前年度と比較して3件増加しているが、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4年度の前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1.1%と低く、電気自動車及びハイブリッド車の保有割合が約26.3%^{*1}であることを考えると従来燃料の前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5年電気自動車保有車両数165,083台、ハイブリッド自動車保有台数11,756,623台の合計及び表1-7の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】(%)

| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 原動機 | 1.3 | 1.4 | 1.7 | 3.3 | 1.1 | 1.7 |
| 電気装置 | 1.8 | 0.5 | 1.7 | 2.2 | 7.5 | 2.6 |
| 動力伝達装置 | 0.4 | 0.5 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.3 |
| 燃料装置 | 0.4 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| 制動装置 | 0.4 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| その他（エアバッグ以外） | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | 0.0 | 0.3 |
| 装置の合計 【全体】 | 4.9 | 2.7 | 4.6 | 6.6 | 8.6 | 5.3 |

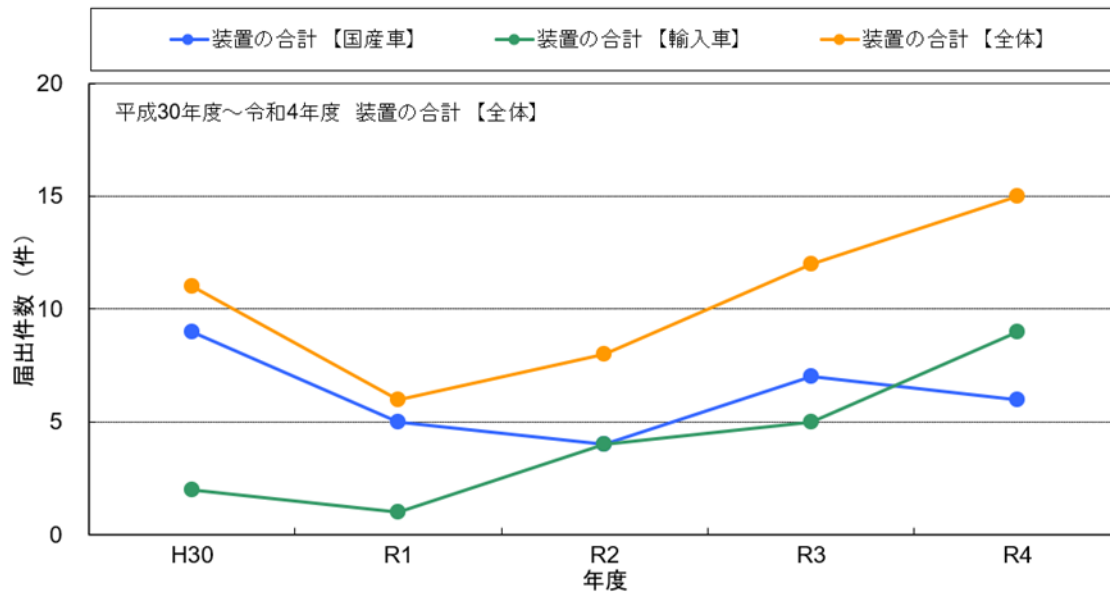


図 7-10 EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数
(平成 30 年度～令和 4 年度) (図 1-21 の再掲)

(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 30 年度から令和 4 年度までの過去 5 年間で平均 7 件前後の件数を推移しており、令和 4 年度では 3 件で前年度より 4 件少なくなっており、直近 5 年でみると減少傾向にあるといえる。

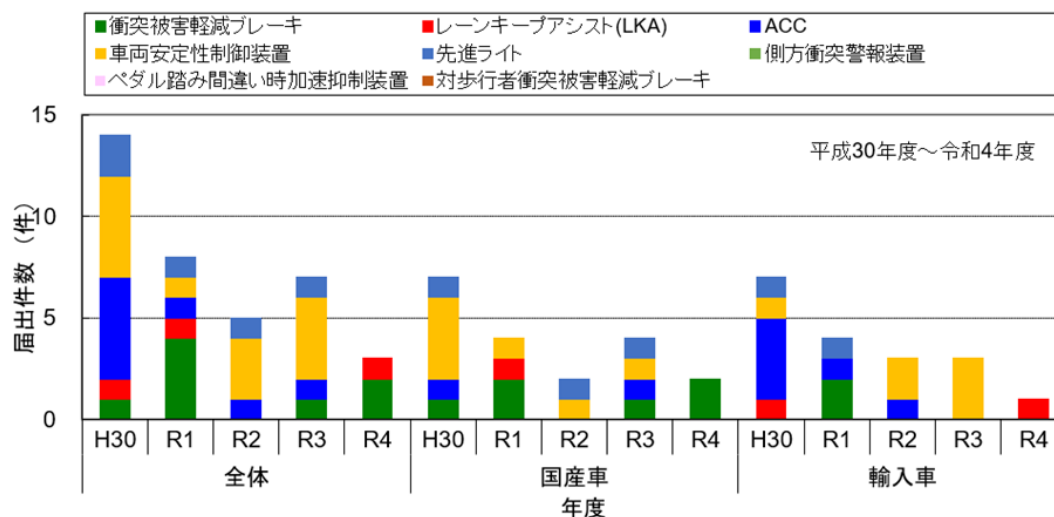


図 7-11 ASV 技術に関するリコール届出件数 (平成 30 年度～令和 4 年度) (図 1-24 の再掲)

(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4年度は前年度64件から88件に増加しており、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）にて行う届出が令和4年度は、8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。

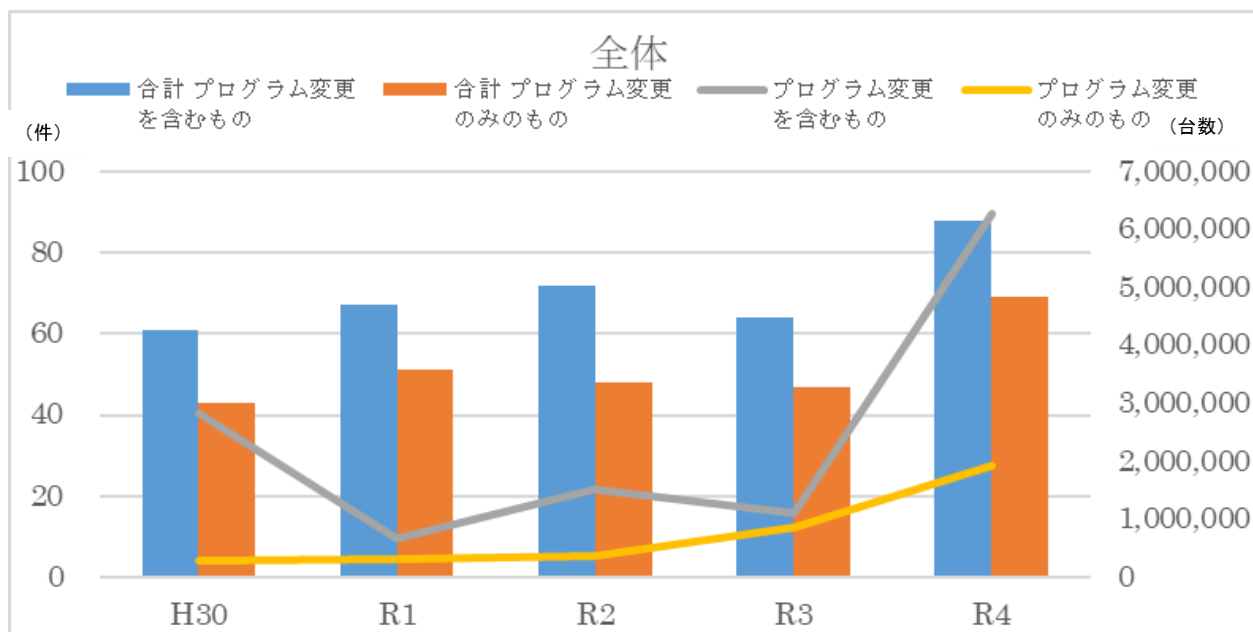


図 7-12 プログラム変更を対策とするリコール届出の件数及び対象台数

(8) 不具合発生原因別の推移

全体における令和4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増加している。

各原因については、「設計」に区分される「プログラムミス」及び「製造」に区分される「製造工程不適切」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。また「設計」に区分される「評価基準の甘さ」を原因とするリコールについては、減少しており、5カ年平均と比較しても少なくなっているが、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。

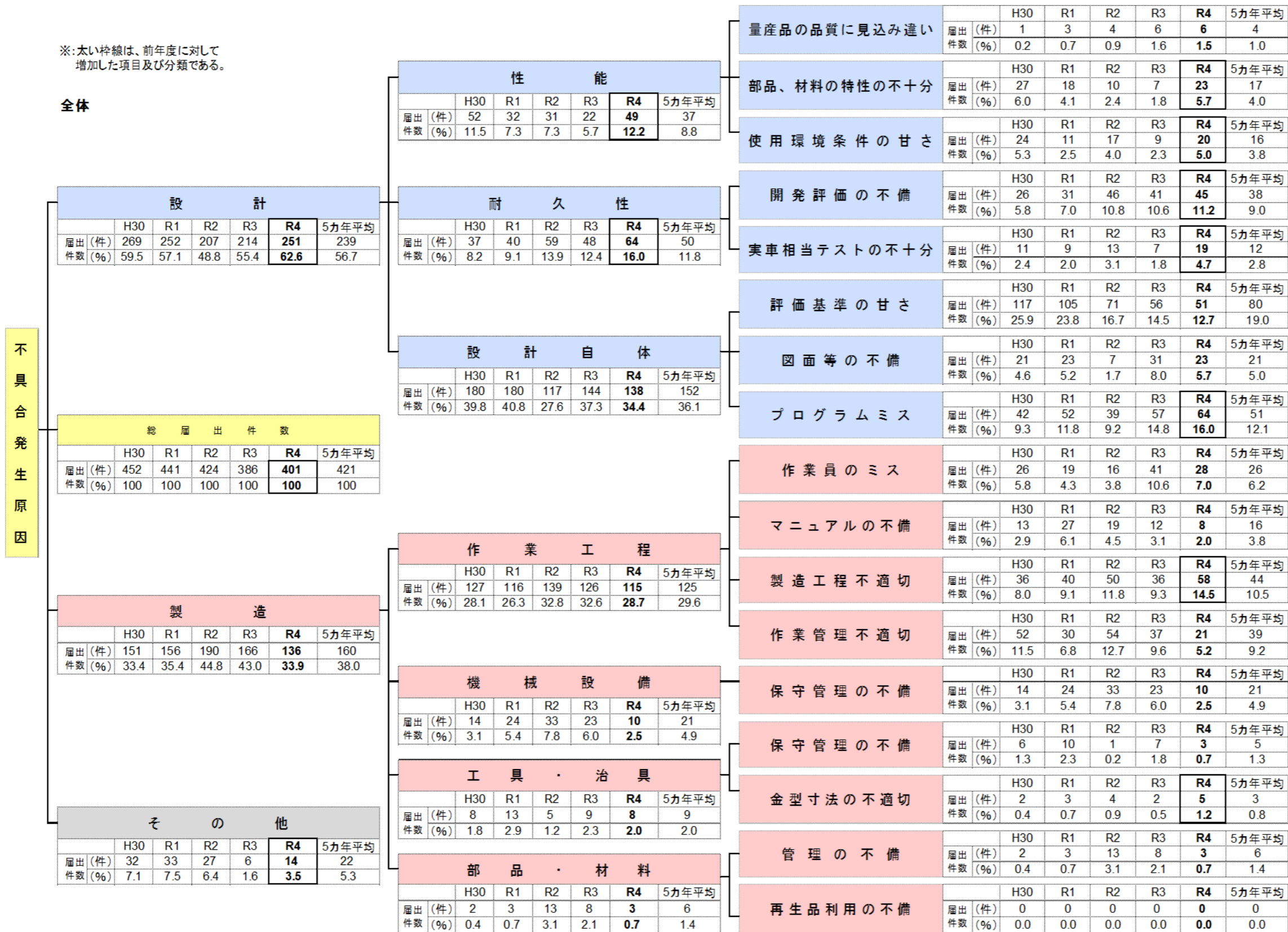


図 7-13 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 30 年度~令和 4 年度及び 5 カ年平均) (図 2-1 の再掲)

(9) 生産開始日から不具合発生初の初報日までの期間の推移

令和4年度の全体におけるリコール届出の生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間については、前年度より1.9カ月短くなったが、直近5カ年の平均と比較するとやや短くなっていった。前年より期間が短くなった要因としては、10年越えの届出が大きく減少したことによるものである。国産車、輸入車の別で見ると、平成30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が、令和4年度は、両者がほぼ同じ数値となった。

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4年度については、国産車は「耐久・劣化型」の不具合の割合が少なくなり、輸入車は「耐久・劣化型」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。

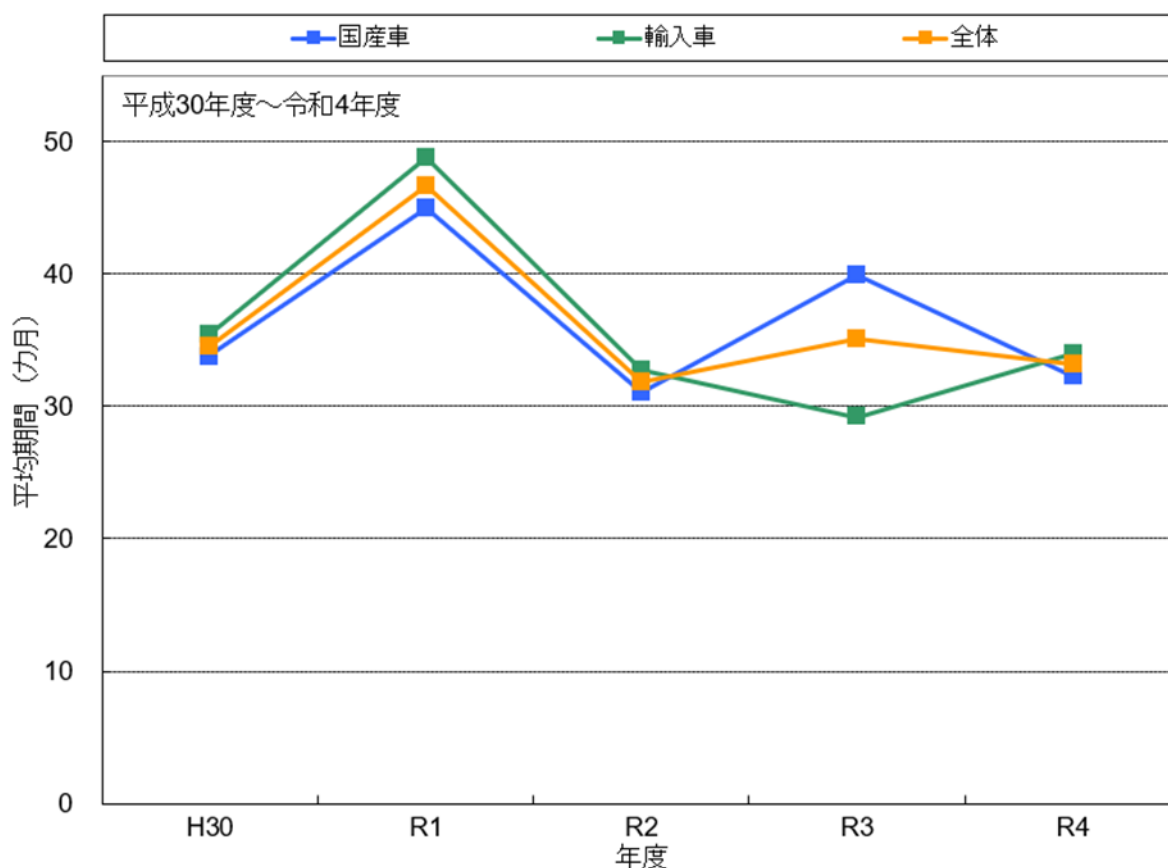


図 7-14 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(平成30年度～令和4年度) (図3-5の再掲)

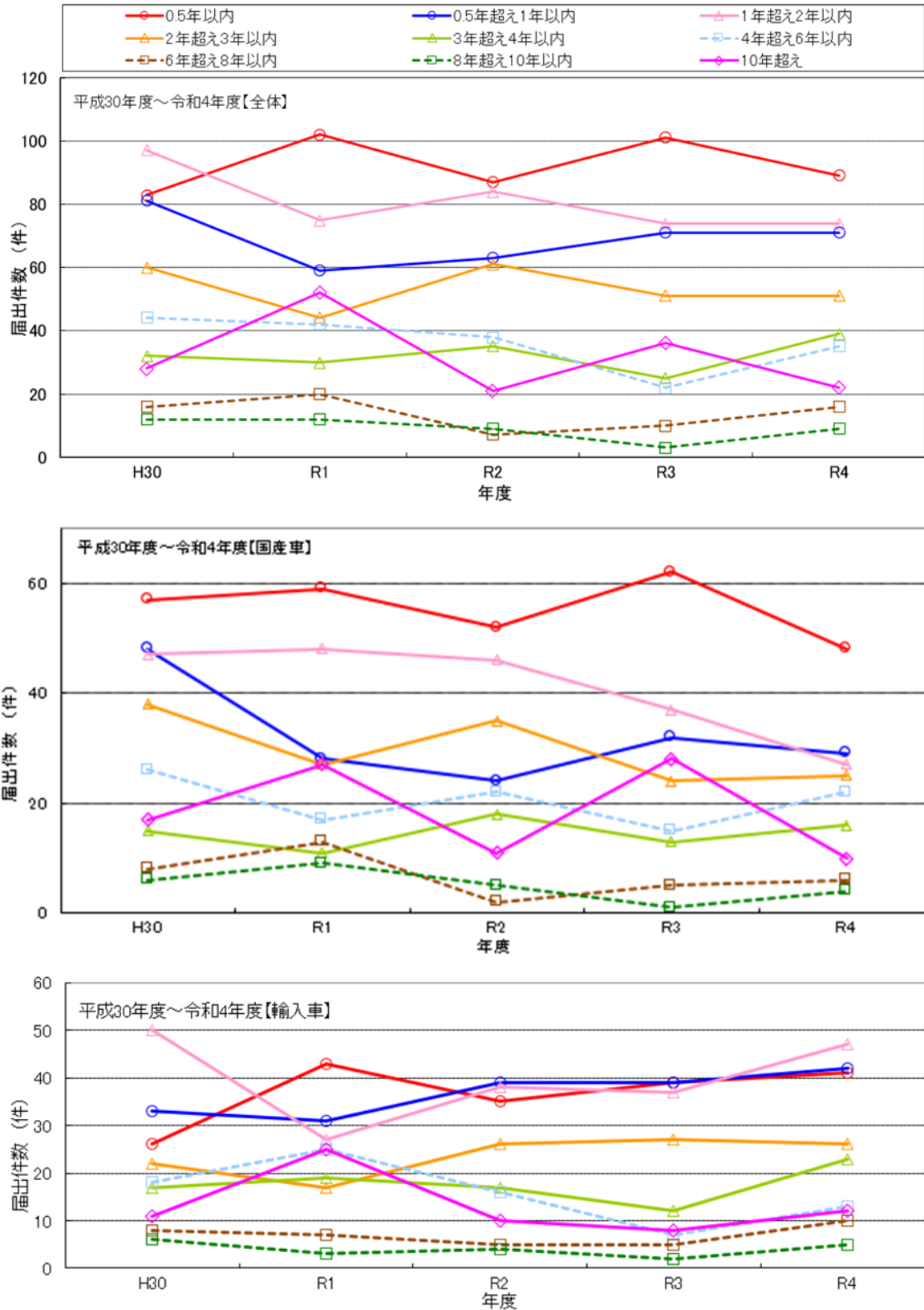


図 7-15 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数【全体、国産車、輸入車】(平成30年度～令和4年度) (図 3-1 の再掲)

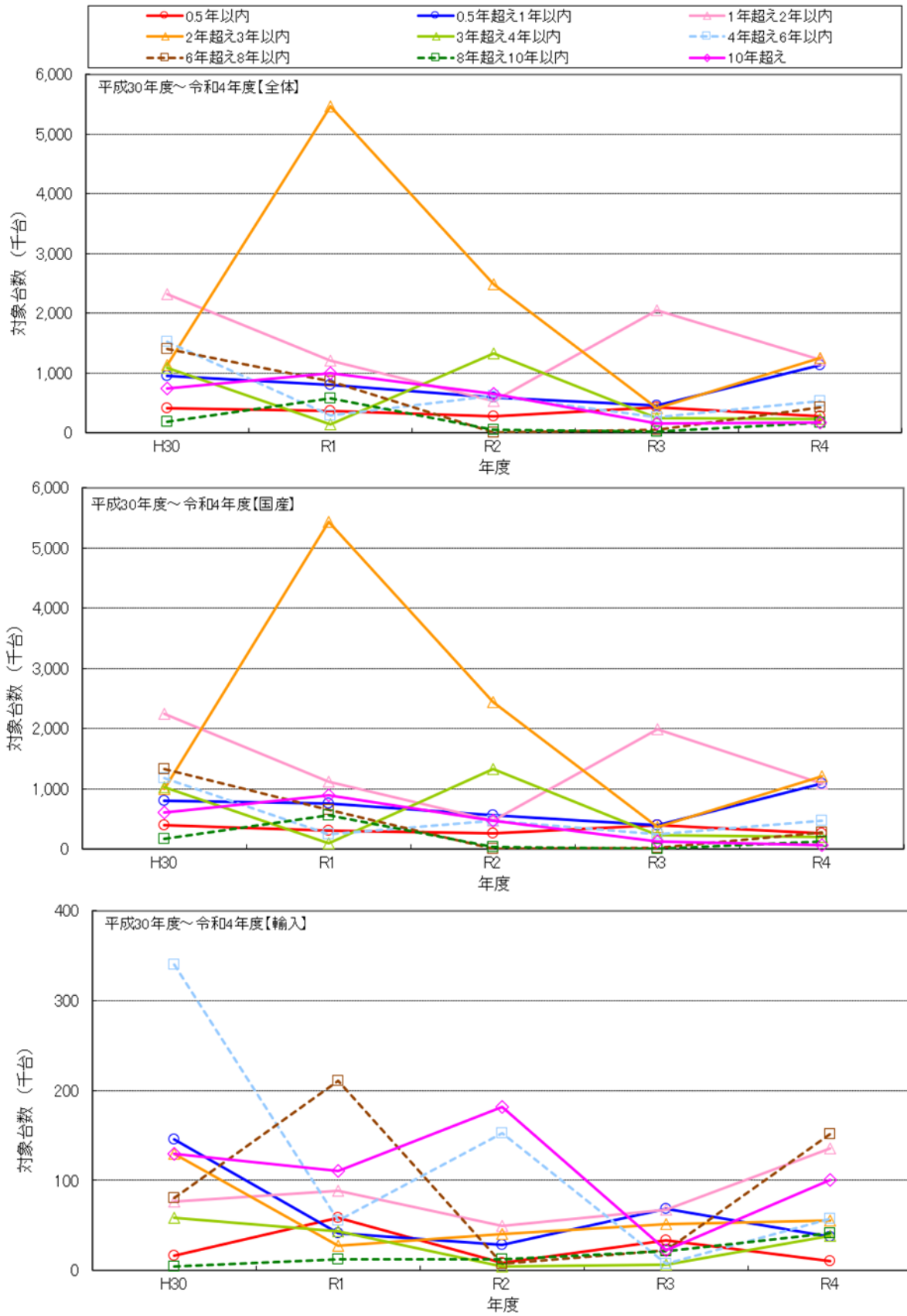


図 7-16 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数【全体、国産車、輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度）（図 3-3 の再掲）

(10) 不具合発生からリコール届出日までの期間の推移

令和4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11.カ月で、直近5年で最も短くなっている。国産車、輸入車の別でみたとき、両者で約10カ月の差が開くという傾向について変化は無かった。

短くなった要因としては、今年度は「2カ月以内」のリコール届出の割合が高い年であったため、対策品を用意する等の準備期間に係る期間が少ない届出が多く、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。

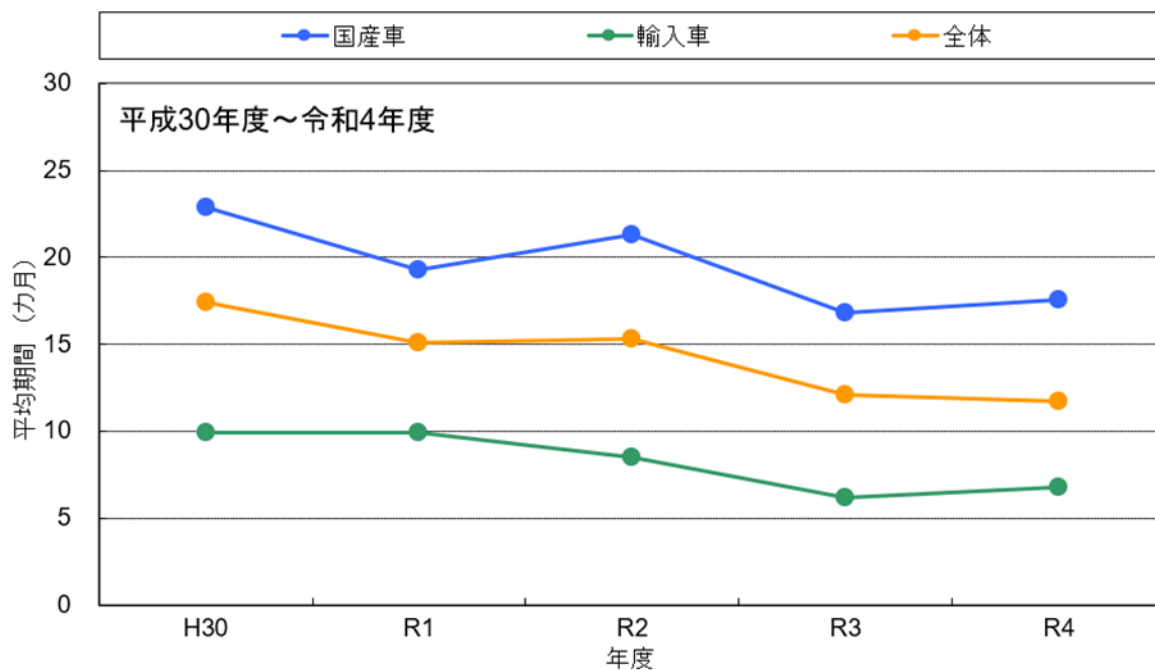


図 7-17 不具合発生からリコール届出日までの平均期間
(平成30年度～令和4年度) (図3-10の再掲)

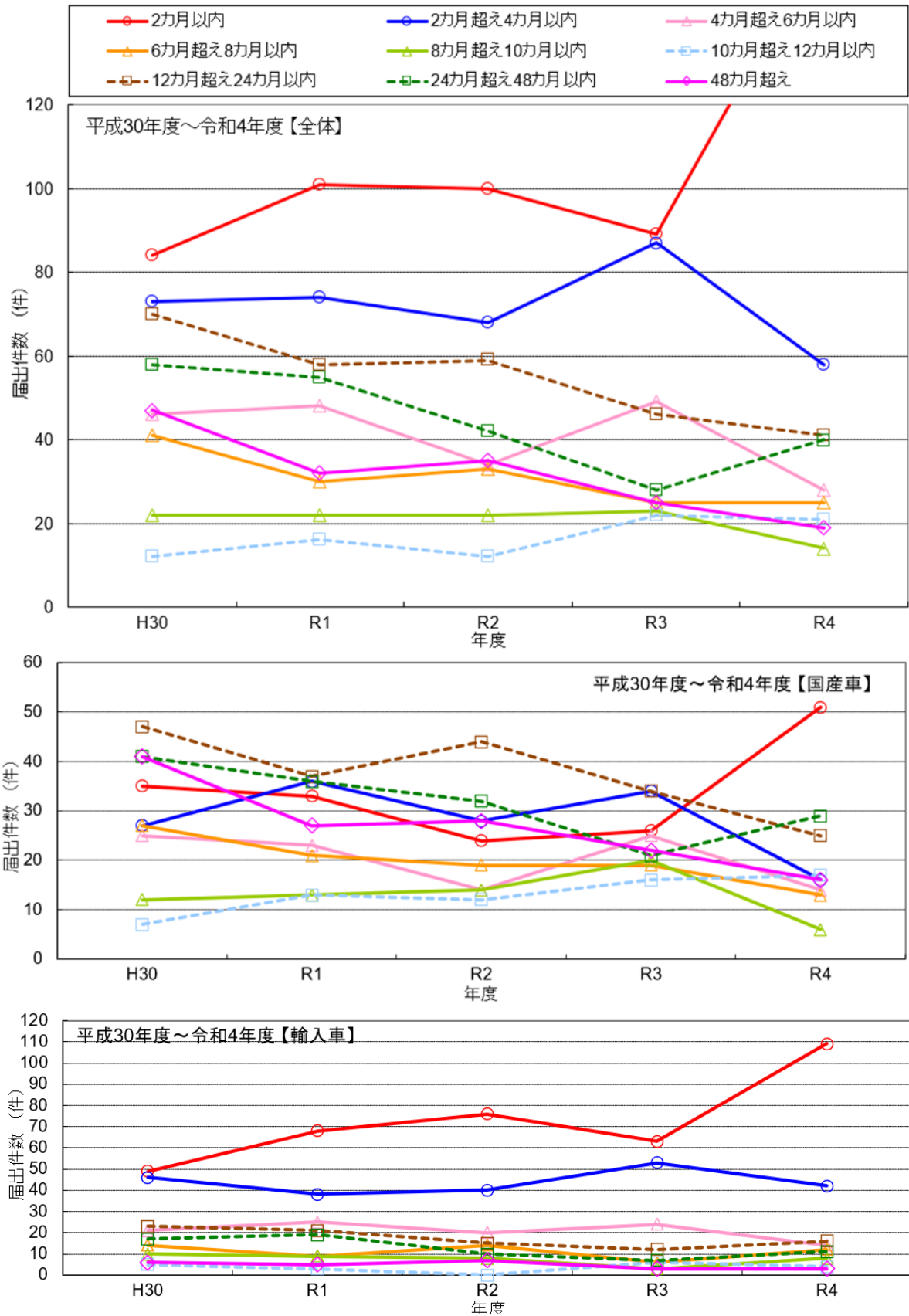


図 7-18 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 30 年度～令和 4 年度) (図 3-6 の再掲)

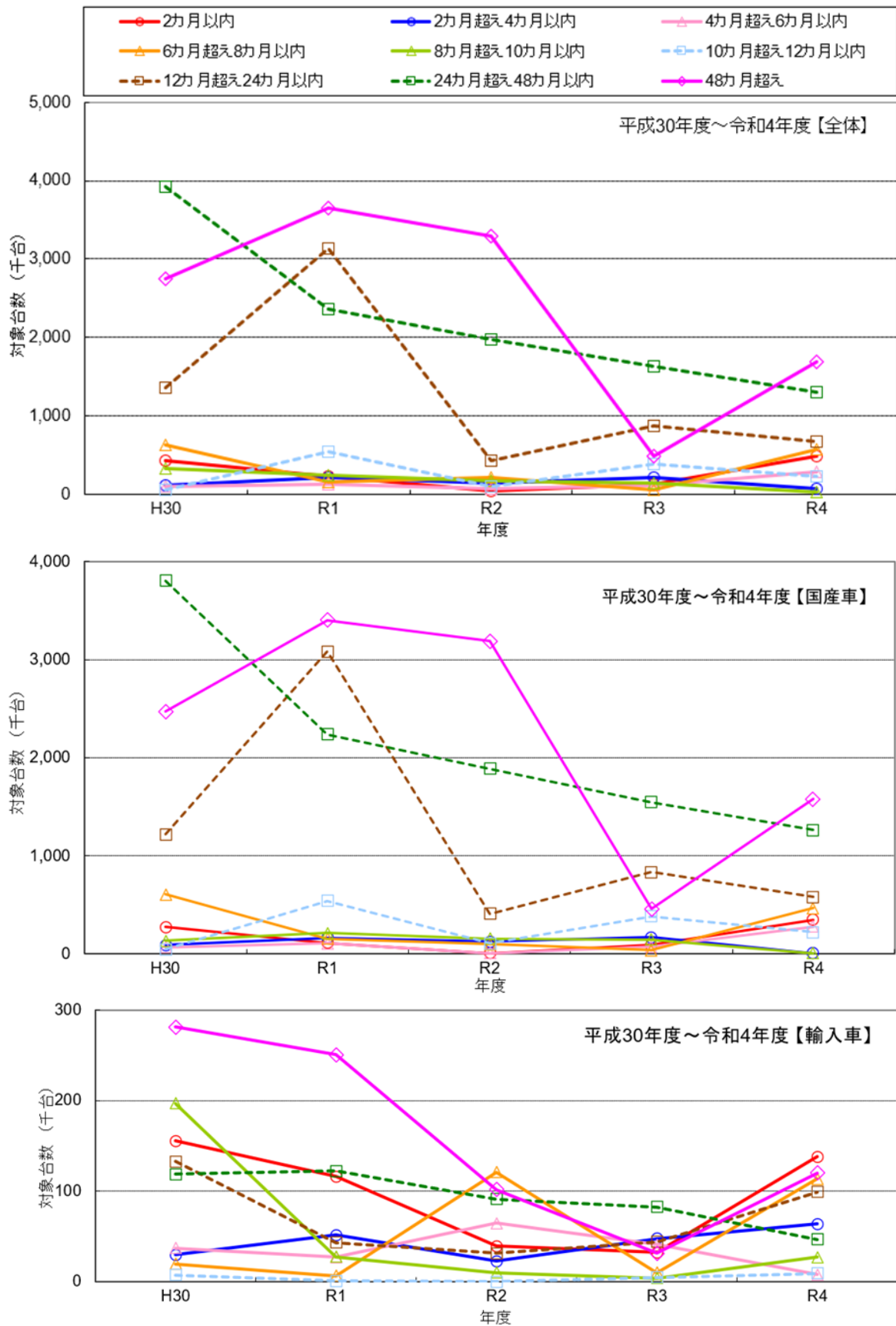


図 7-19 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 30 年度～令和 4 年度) (図 3-8 の再掲)

(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4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4年度はリコール届出全体が増加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減少しているが、5カ年平均の割合と比較すると0.6%増えるのみで、傾向に大きな変化はないといえる。

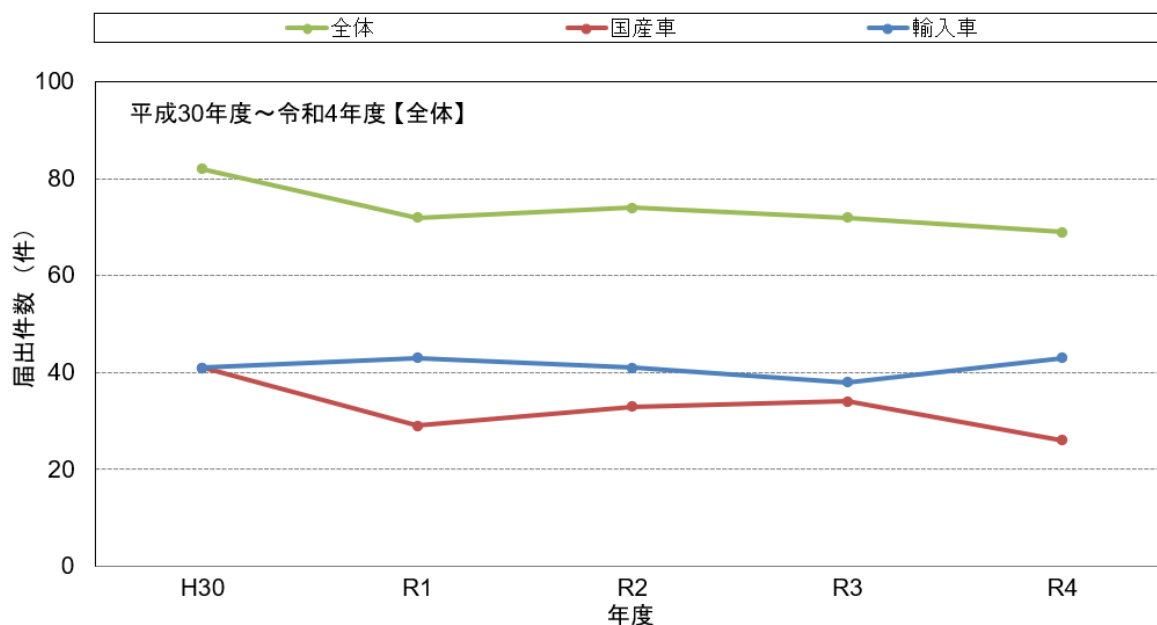


図 7-20 電子制御部品関連届出についての届出件数（平成30年度～令和4年度）

(12) リコール届出対象車両の改修状況

令和4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減少しているのに対し、「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増加していた。

表 7-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1
(令和2年度から令和4年度届出分) (表4-1の再掲)

| 届出年度 | 令和5年3月末時点(令和4年3月末時点)*2での 平均改修率 | | | | | |
|------|-----------------------------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|
| | 国産車 | | 輸入車 | | 全体 | |
| R4 | 60.0% | | 61.3% | | 60.2% | |
| R3 | 90.5% | (75.3%)*2 | 83.9% | (55.9%)*2 | 90.1% | (73.9%)*2 |
| R2 | 89.6% | (84.4%)* | 81.4% | (76.8%)*2 | 89.0% | (83.9%)*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5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4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4年度はタイヤの特定後付装置に係るリコール届出が1件あり、チャイルドシートの特定後付装置に係るリコール届出は0件だった。直近の年度では届出が0~3件であり、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4年度)(表5-1の再掲)

| 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 |
| R4 | 1 | 202 | 0 | 0 | 1 | 202 |
| 合計 | 14 | 1,411,679 | 11 | 171,328 | 25 | 1,583,007 |

7.2 考察

令和4年度のリコール届出の特徴として、国産車と輸入車を合わせた全体の届出件数は過去10年間で4番目に多い件数となったが、国産車の届出件数は過去10年間で最も少ない件数であり、逆に輸入車は過去10年間で最も多い件数であった。それに対して、対象台数は過去10年間で2番目に少なく、1件あたりの対象台数は、3番目に少ない台数であった。また「年度別リコール率」について、過去5年間で2番目に少なくなっていた。

そのため、各項目の数値についても、令和3年度にかけて全体的に減少傾向であったが、一転して増加傾向に転じたが、例年の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。

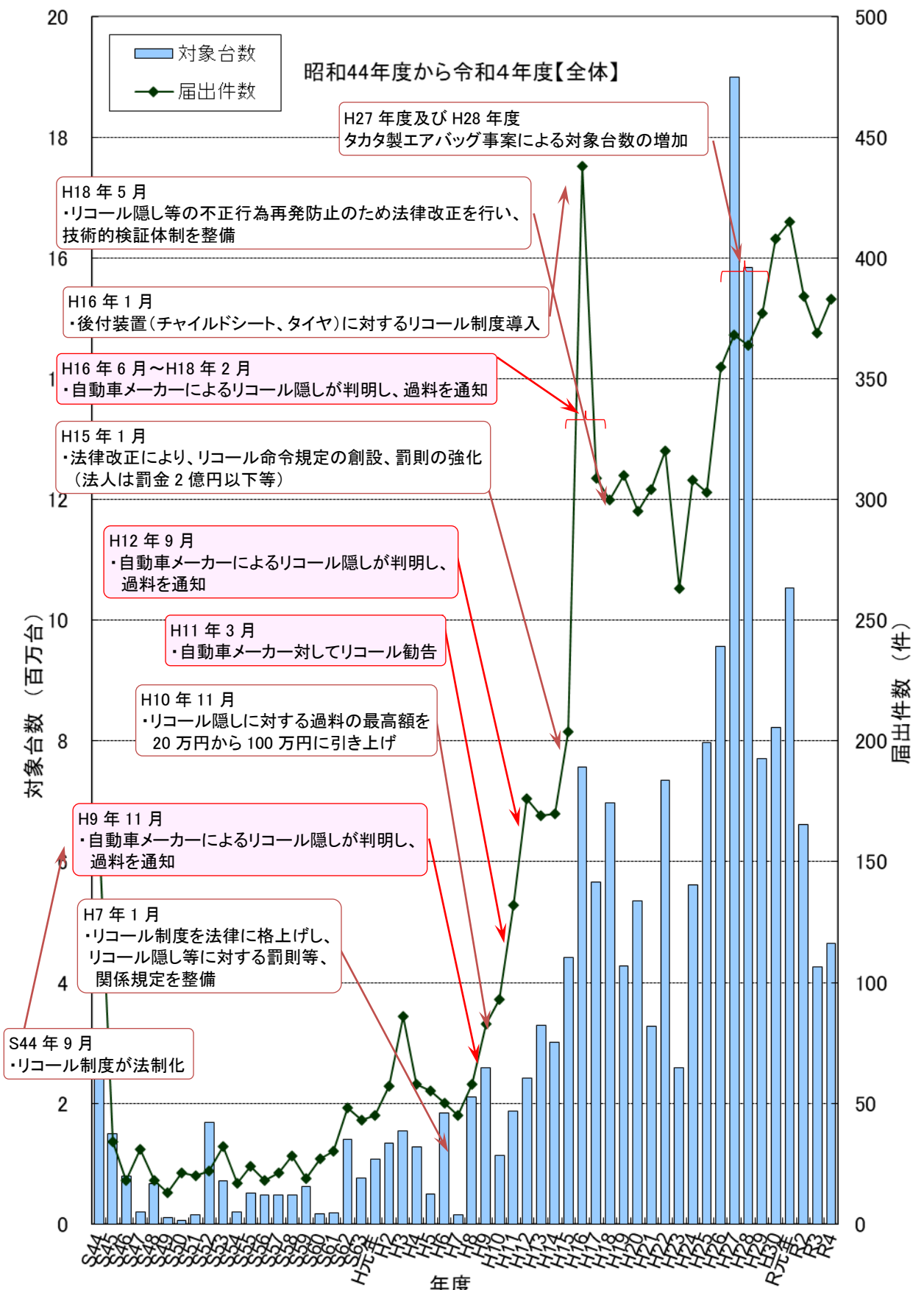
8. **参考調査 1** リコール届出件数及び対象台数の推移

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 4 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 4 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 | 369 | 4,257,931 |
| R4 | 166 | 4,024,610 | 217 | 624,823 | 383 | 4,649,433 |
| 合計 | 5,169 | 173,551,147 | 3,534 | 11,710,707 | 8,703 | 185,261,854 |



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4年度）

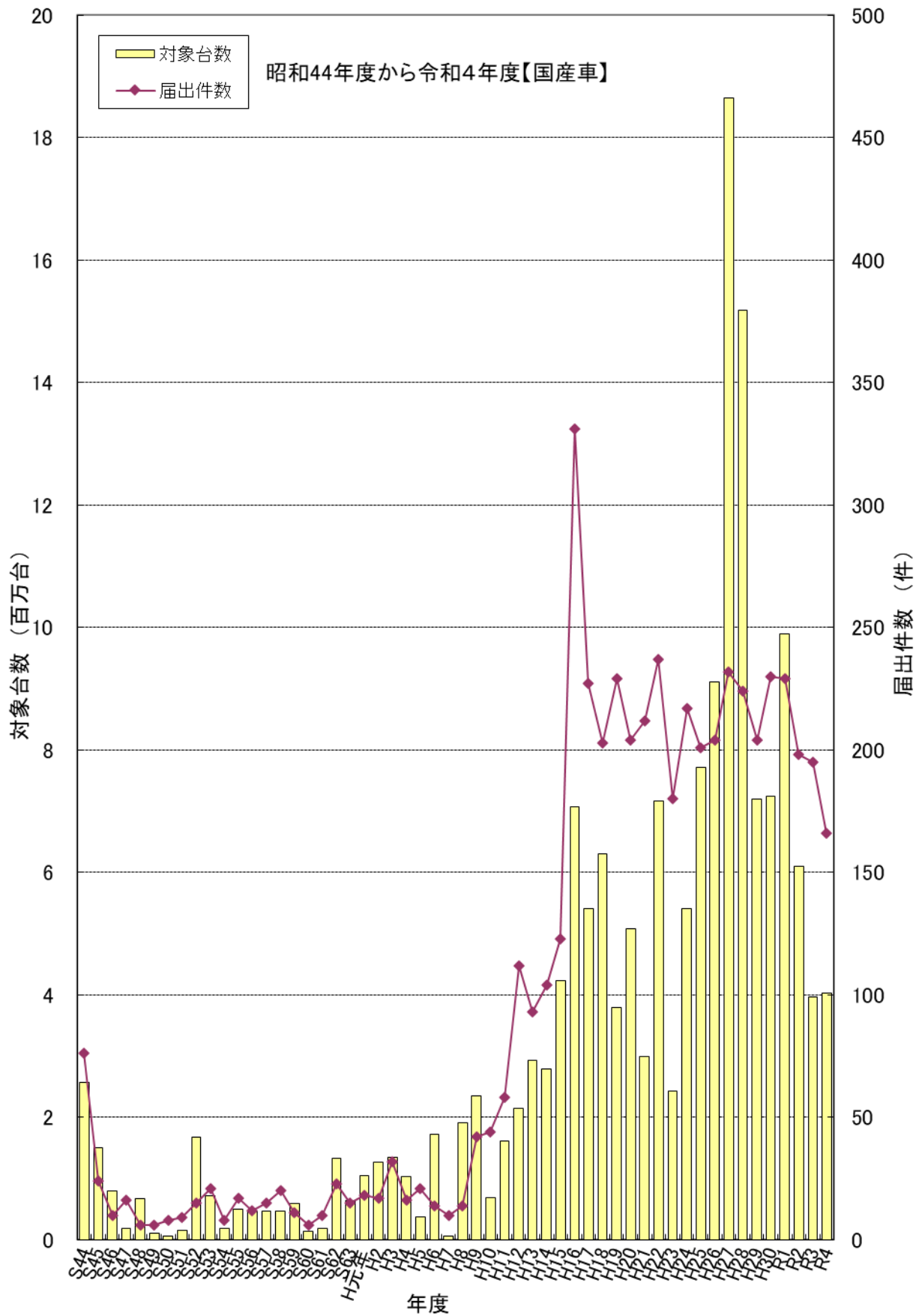


図 8-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】（昭和 44 年度～令和 4 年度）

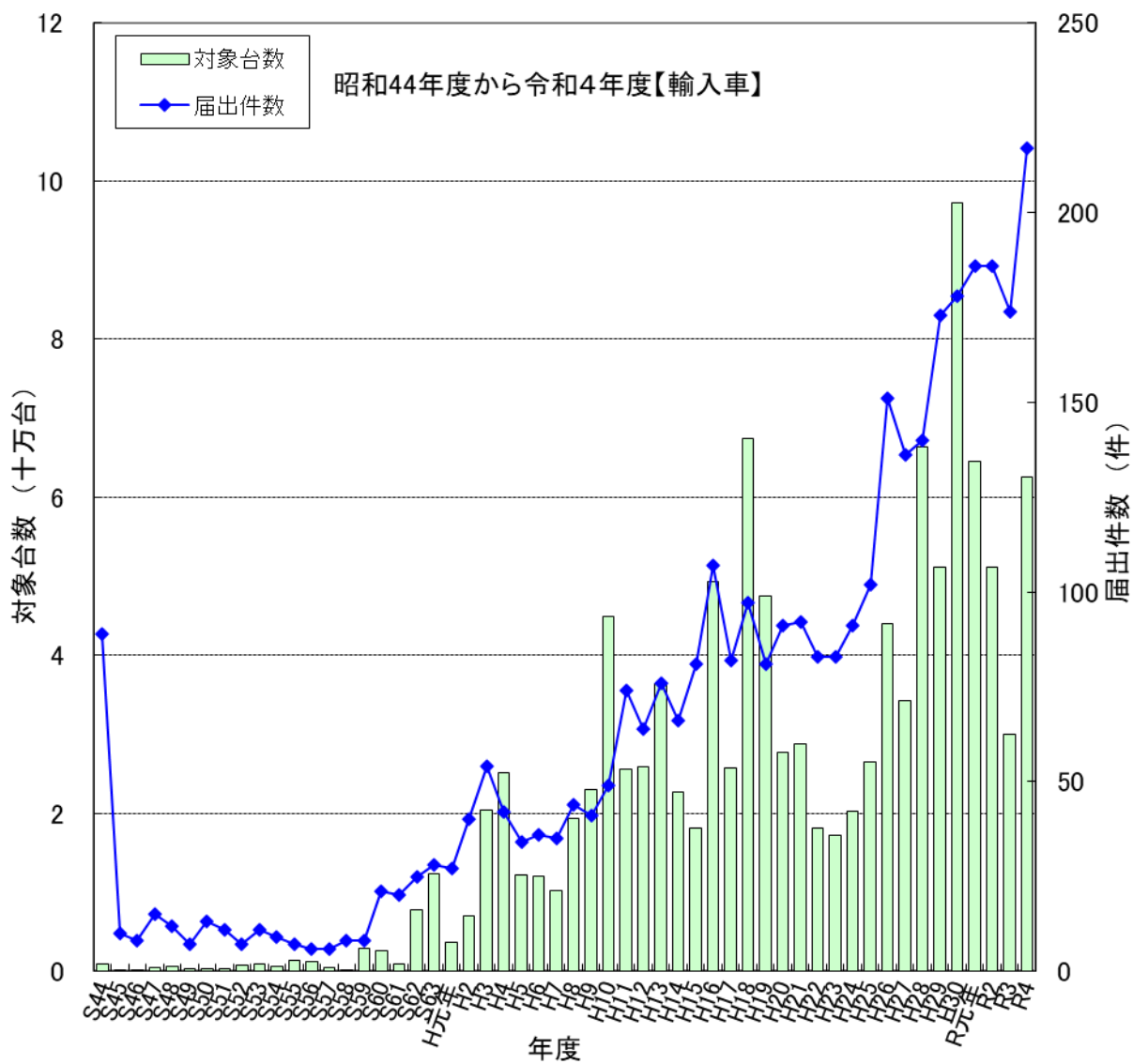


図8-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】(昭和44年度～令和4年度)

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4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4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4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 |
| R4 | 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 4 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 |
| R4 | 1 | 202 | 0 | 0 | 1 | 202 |
| 合計 | 7 | 1,243,047 | 4 | 1,880 | 10 | 1,244,927 |

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 4 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 |
| R4 | 1 | 202 | 0 | 0 | 1 | 202 |
| 合計 | 13 | 1,411,679 | 11 | 171,328 | 24 | 1,583,007 |

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30年度から令和4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5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30年度～令和4年度）*1

| 届出者名 | | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-------------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| トヨタ自動車 | 件数(件) | 15 | 30 | 17 | 12 | 16 |
| | 台数(台) | 2,464,687 | 1,685,534 | 605,741 | 549,641 | 812,329 |
| 本田技研工業*2 | 件数(件) | 10 | 10 | 14 | 10 | 6 |
| | 台数(台) | 422,667 | 835,567 | 69,436 | 118,622 | 225,437 |
| スズキ*2 | 件数(件) | 16 | 14 | 15 | 13 | 13 |
| | 台数(台) | 1,604,361 | 2,693,786 | 3,063,624 | 468,458 | 518,427 |
| ダイハツ工業 | 件数(件) | 1 | 3 | 4 | 6 | 7 |
| | 台数(台) | 8,158 | 1,999,878 | 991,081 | 1,143,509 | 651,906 |
| 日産自動車 | 件数(件) | 8 | 9 | 12 | 8 | 11 |
| | 台数(台) | 358,772 | 1,395,203 | 154,695 | 171,105 | 787,941 |
| 三菱自動車工業 | 件数(件) | 6 | 6 | 6 | 6 | 4 |
| | 台数(台) | 252,986 | 131,687 | 616,568 | 611,221 | 101,102 |
| マツダ | 件数(件) | 13 | 11 | 4 | 6 | 2 |
| | 台数(台) | 355,737 | 156,987 | 12,545 | 143,889 | 899 |
| SUBARU | 件数(件) | 10 | 11 | 4 | 5 | 5 |
| | 台数(台) | 900,938 | 439,082 | 130,009 | 267,001 | 374,692 |
| いすゞ自動車 | 件数(件) | 12 | 14 | 10 | 12 | 9 |
| | 台数(台) | 133,344 | 112,815 | 122,617 | 163,079 | 262,024 |
| 日野自動車 | 件数(件) | 21 | 14 | 13 | 14 | 8 |
| | 台数(台) | 250,014 | 198,304 | 175,702 | 246,028 | 63,011 |
| 三菱ふそう トラック・バス | 件数(件) | 13 | 11 | 11 | 15 | 10 |
| | 台数(台) | 303,827 | 76,738 | 37,295 | 66,659 | 60,406 |
| UDトラックス | 件数(件) | 7 | 13 | 18 | 15 | 4 |
| | 台数(台) | 15,033 | 81,770 | 36,808 | 65,001 | 49,238 |
| ヤマハ発動機*3 | 件数(件) | 6 | 5 | 5 | 11 | 1 |
| | 台数(台) | 45,066 | 13,699 | 99,734 | 49,286 | 15,089 |
| カワサキモータ サイクル*3 | 件数(件) | 3 | 2 | 4 | 4 | 6 |
| | 台数(台) | 2,026 | 20,680 | 8,760 | 9,019 | 9,393 |

*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 30 年度～令和 4 年度）*1

| 車名*2 | 届出件数 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-------------|-------|---------|---------|---------|--------|---------|
| | 対象台数 | | | | | |
| BMW*3 | 件数(件) | 10 | 30 | 23 | 15 | 23 |
| | 台数(台) | 298,382 | 133,467 | 78,025 | 66,501 | 174,676 |
| メルセデス・ベンツ*4 | 件数(件) | 23 | 29 | 36 | 39 | 39 |
| | 台数(台) | 197,162 | 109,691 | 116,875 | 86,032 | 124,958 |
| フォルクスワーゲン*5 | 件数(件) | 9 | 7 | 9 | 5 | 13 |
| | 台数(台) | 148,455 | 193,947 | 147,855 | 20,527 | 122,428 |
| アウディ*6 | 件数(件) | 9 | 16 | 11 | 12 | 14 |
| | 台数(台) | 29,841 | 67,857 | 20,613 | 6,722 | 47,614 |
| ボルボ*7 | 件数(件) | 3 | 5 | 10 | 6 | 6 |
| | 台数(台) | 11,816 | 24,250 | 83,226 | 25,168 | 46,463 |
| ポルシェ | 件数(件) | 6 | 9 | 3 | 13 | 9 |
| | 台数(台) | 5,418 | 29,284 | 574 | 3,046 | 33,782 |

*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 5 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」及び「フォルクスワーゲングループジャパン」が輸入した車名が輸入した車名「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」が、輸入した車名「ボルボ」である。

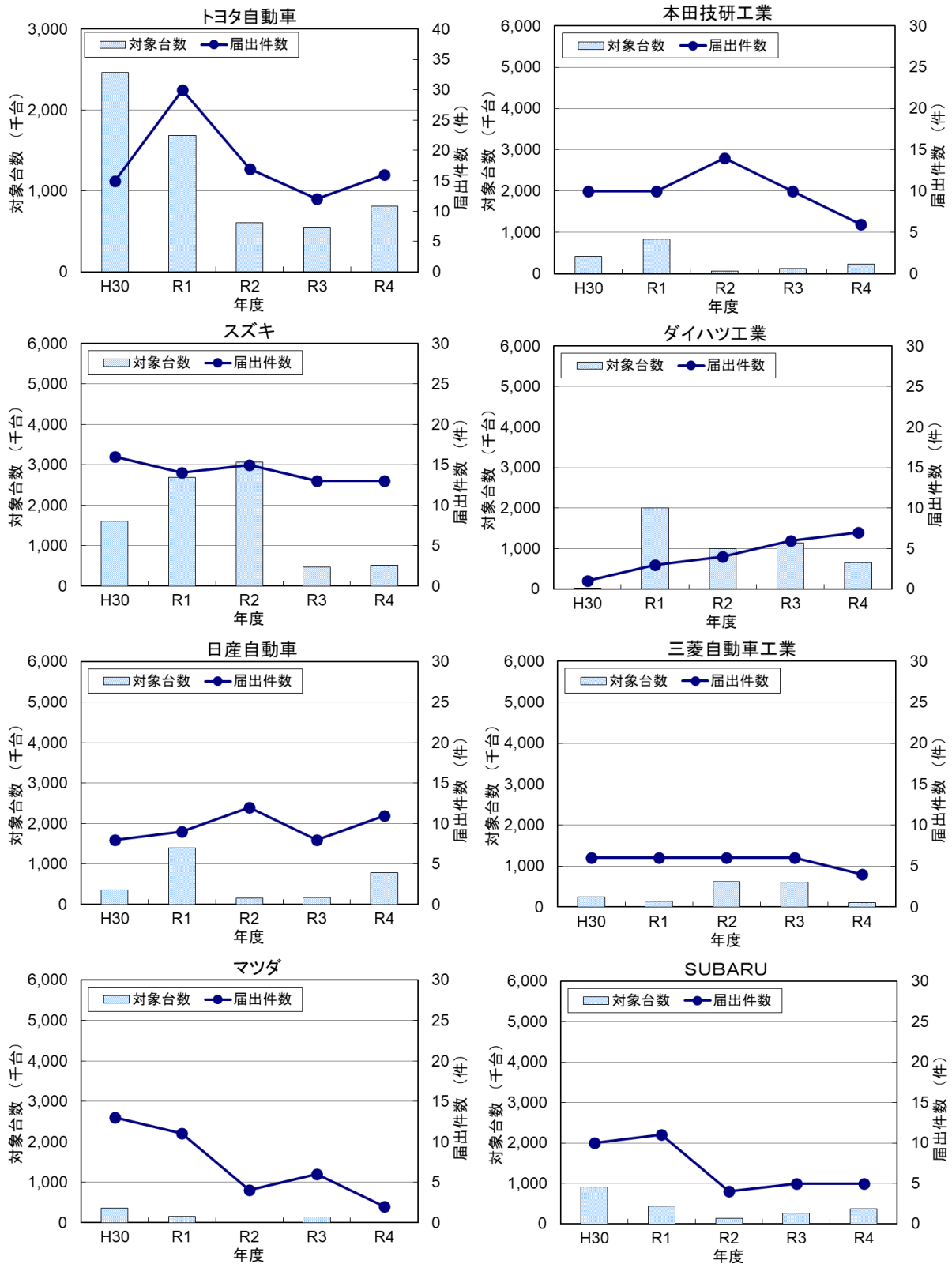


図 9-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

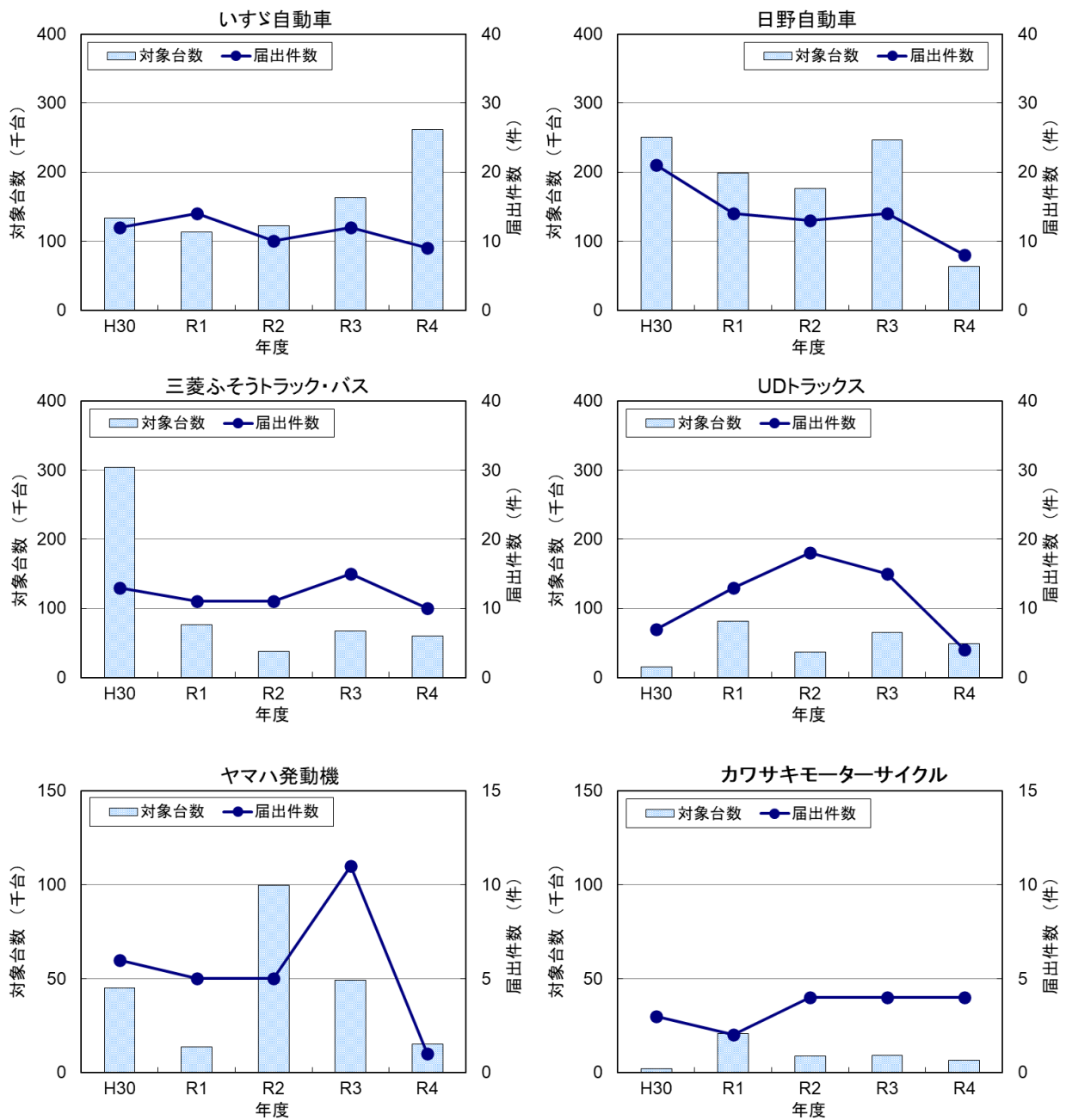


図 9-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

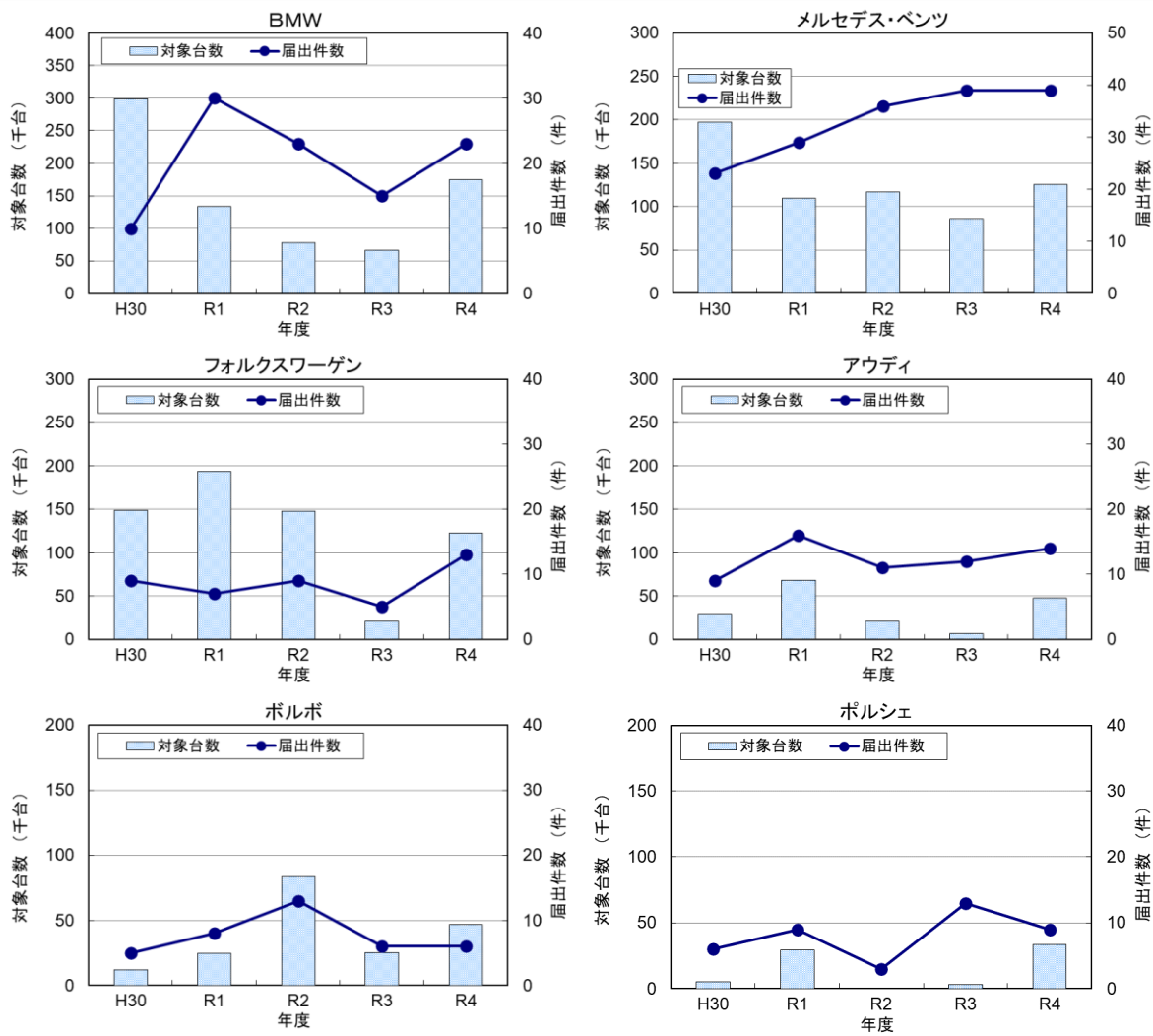


図 9-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 30 年度～令和 4 年度)

表 9-3 届出者別の 5 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 年リコール率 (%) |
|--------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|
| トヨタ自動車 | 90 | 6,117,932 | 21,617,237 | 28.3 |
| 本田技研工業 | 50 | 1,671,729 | 11,653,915 | 14.3 |
| スズキ | 71 | 8,348,656 | 11,299,372 | 73.9 |
| ダイハツ工業 | 21 | 4,794,532 | 10,309,143 | 46.5 |
| 日産自動車 | 48 | 2,867,716 | 8,396,131 | 34.2 |
| 三菱自動車工業 | 28 | 1,713,564 | 2,637,302 | 65.0 |
| マツダ | 36 | 670,057 | 3,094,273 | 21.7 |
| S U B A R U | 35 | 2,111,722 | 2,813,825 | 75.0 |
| いすゞ自動車 | 57 | 793,879 | 1,370,181 | 57.9 |
| 日野自動車 | 70 | 933,059 | 983,104 | 94.9 |
| 三菱ふそうトラック・バス | 60 | 544,925 | 672,731 | 81.0 |
| UD トラックス | 57 | 247,850 | 230,406 | 107.6 |
| ヤマハ発動機 | 28 | 222,874 | 929,853 | 24.0 |
| カワサキモータサイクル | 17 | 46,974 | 753,434 | 6.2 |

*1：届出件数及び対象台数については、平成 30 年度から令和 4 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 5 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 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 年リコール率 (%) |
|------------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|
| BMW ³ | 101 | 751,051 | 798,344 | 94.1 |
| メルセデス・ベンツ | 166 | 634,718 | 775,233 | 81.9 |
| フォルクスワーゲン | 43 | 633,212 | 635,356 | 99.7 |
| アウディ | 62 | 172,647 | 324,126 | 53.3 |
| ボルボ | 38 | 192,017 | 222,256 | 86.4 |
| ポルシェ | 40 | 72,104 | 112,448 | 64.1 |

*1：届出件数及び対象台数については、平成 30 年度から令和 4 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 5 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30年度から令和4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30年度から令和4年度のリコール届出件数及び対象台数をそれぞれ合計したものについて、さらに、それらの割合について、主な国産車の届出者（14社）に区分したものを表9-6に、それらをグラフにしたものを図9-4から図9-7にそれぞれ示す。

表9-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（平成30年度～令和4年度）

| 届出者名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|--------------|----------|------|------|------|------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| トヨタ自動車 | 20.1 | 14.5 | 11.6 | 10.3 | 15.9 | 14.6 |
| 本田技研工業 | 9.0 | 16.3 | 8.3 | 10.9 | 18.7 | 12.0 |
| スズキ | 24.4 | 15.1 | 31.4 | 11.3 | 19.3 | 20.9 |
| ダイハツ工業 | 13.3 | 34.6 | 25.0 | 10.8 | 12.7 | 17.7 |
| 日産自動車 | 28.4 | 33.9 | 24.8 | 16.9 | 34.6 | 28.0 |
| 三菱自動車工業 | 27.1 | 30.9 | 44.1 | 53.4 | 16.4 | 33.6 |
| マツダ | 24.7 | 21.2 | 5.7 | 35.7 | 0.0 | 21.7 |
| SUBARU | 43.4 | 36.6 | 30.7 | 17.9 | 27.4 | 33.9 |
| いすゞ自動車 | 8.2 | 14.2 | 27.3 | 33.5 | 10.9 | 18.3 |
| 日野自動車 | 25.6 | 15.4 | 23.6 | 13.1 | 12.6 | 19.9 |
| 三菱ふそうトラック・バス | 40.9 | 11.3 | 21.3 | 18.7 | 28.4 | 24.6 |
| UDトラックス | 10.5 | 20.5 | 11.8 | 8.3 | 18.0 | 13.4 |
| ヤマハ発動機 | 20.7 | 26.5 | 26.3 | 16.6 | 22.7 | 21.5 |
| カワサキモータサイクル | 7.1 | 2.9 | 13.7 | 16.3 | 7.3 | 10.1 |

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30年度～令和4年度合計)

| 期間区分 | H30～R4合計の届出件数、対象台数及びそれらの割合 | | トヨタ自動車 | 本田技研工業 | スズキ | ダイハツ工業 | 日産自動車 | 三菱自動車工業 | マツダ | SUBARU | いすゞ自動車 | 日野自動車 | 三菱ふそうトラック・バス | UDトラックス | ヤマハ発動機 | カワサキモータサイクル |
|------------------|----------------------------|------|--------|--------|-------|--------|-------|---------|-------|--------|--------|-------|--------------|---------|--------|-------------|
| | 件数 | (%) | (件) | (%) | (件) | (%) | (件) | (%) | (件) | (%) | (件) | (%) | (件) | (%) | (件) | (%) |
| 2カ月以内 | 件数 | (件) | 22 | 6 | 16 | 6 | 5 | 2 | 6 | 6 | 10 | 23 | 0 | 6 | 3 | 3 |
| | | (%) | 24.2 | 11.5 | 21.1 | 28.6 | 10.4 | 6.3 | 15.4 | 17.1 | 17.2 | 29.9 | 0.0 | 12.8 | 9.4 | 15.8 |
| | 台数 | (千台) | 240 | 56 | 59 | 44 | 149 | 0 | 12 | 159 | 2 | 91 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | | (%) | 4.1 | 3.4 | 0.6 | 0.9 | 5.2 | 0.0 | 1.0 | 7.5 | 0.3 | 9.4 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 3.4 |
| 2カ月超え 4カ月以内 | 件数 | (件) | 11 | 4 | 10 | 2 | 7 | 2 | 3 | 3 | 12 | 7 | 5 | 8 | 0 | 4 |
| | | (%) | 12.1 | 7.7 | 13.2 | 9.5 | 14.6 | 6.3 | 7.7 | 8.6 | 20.7 | 9.1 | 8.3 | 17.0 | 0.0 | 21.1 |
| | 台数 | (千台) | 48 | 19 | 111 | 11 | 40 | 95 | 39 | 12 | 11 | 123 | 1 | 3 | 0 | 26 |
| | | (%) | 0.8 | 1.1 | 1.2 | 0.2 | 1.4 | 5.2 | 3.3 | 0.6 | 1.4 | 12.8 | 0.2 | 1.2 | 0.0 | 52.9 |
| 4カ月超え 6カ月以内 | 件数 | (件) | 7 | 9 | 2 | 0 | 6 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 7 | 8 | 2 | 4 |
| | | (%) | 7.7 | 17.3 | 2.6 | 0.0 | 12.5 | 6.3 | 7.7 | 5.7 | 6.9 | 2.6 | 11.7 | 17.0 | 6.3 | 21.1 |
| | 台数 | (千台) | 134 | 21 | 63 | 0 | 150 | 16 | 35 | 9 | 8 | 0 | 27 | 7 | 6 | 3 |
| | | (%) | 2.3 | 1.3 | 0.7 | 0.0 | 5.2 | 0.9 | 2.9 | 0.4 | 1.0 | 0.0 | 4.5 | 3.3 | 2.4 | 6.0 |
| 6カ月超え 8カ月以内 | 件数 | (件) | 9 | 6 | 2 | 2 | 3 | 2 | 5 | 2 | 4 | 5 | 9 | 4 | 5 | 0 |
| | | (%) | 9.9 | 11.5 | 2.6 | 9.5 | 6.3 | 6.3 | 12.8 | 5.7 | 6.9 | 6.5 | 15.0 | 8.5 | 15.6 | 0.0 |
| | 台数 | (千台) | 1,045 | 7 | 21 | 51 | 6 | 0 | 13 | 15 | 13 | 34 | 11 | 45 | 86 | 0 |
| | | (%) | 17.7 | 0.4 | 0.2 | 1.1 | 0.2 | 0.0 | 1.1 | 0.7 | 1.6 | 3.5 | 1.8 | 19.8 | 32.4 | 0.0 |
| 8カ月超え 10カ月以内 | 件数 | (件) | 3 | 2 | 2 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | 2 | 4 | 6 | 3 | 1 | 0 |
| | | (%) | 3.3 | 3.8 | 2.6 | 0.0 | 2.1 | 12.5 | 0.0 | 2.9 | 3.4 | 5.2 | 10.0 | 6.4 | 3.1 | 0.0 |
| | 台数 | (千台) | 205 | 95 | 105 | 0 | 0 | 141 | 0 | 1 | 24 | 17 | 6 | 6 | 0 | 0 |
| | | (%) | 3.5 | 5.6 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 7.8 | 0.0 | 0.0 | 3.0 | 1.8 | 1.0 | 2.7 | 0.1 | 0.0 |
| 10カ月超え 12カ月以内 | 件数 | (件) | 5 | 4 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 6 | 5 | 1 |
| | | (%) | 5.5 | 7.7 | 5.3 | 4.8 | 4.2 | 3.1 | 2.6 | 5.7 | 5.2 | 2.6 | 5.0 | 12.8 | 15.6 | 5.3 |
| | 台数 | (千台) | 141 | 23 | 17 | 86 | 514 | 302 | 8 | 71 | 53 | 40 | 4 | 47 | 18 | 3 |
| | | (%) | 2.4 | 1.4 | 0.2 | 1.8 | 17.9 | 16.7 | 0.6 | 3.4 | 6.5 | 4.2 | 0.6 | 20.7 | 6.7 | 5.6 |
| 12カ月超え 24カ月以内 | 件数 | (件) | 11 | 14 | 14 | 4 | 6 | 4 | 5 | 4 | 11 | 11 | 11 | 6 | 5 | 5 |
| | | (%) | 12.1 | 26.9 | 18.4 | 19.0 | 12.5 | 12.5 | 12.8 | 11.4 | 19.0 | 14.3 | 18.3 | 12.8 | 15.6 | 26.3 |
| | 台数 | (千台) | 604 | 592 | 2,358 | 886 | 146 | 214 | 496 | 294 | 161 | 140 | 53 | 65 | 23 | 10 |
| | | (%) | 10.3 | 35.2 | 24.7 | 18.5 | 5.1 | 11.8 | 41.3 | 13.9 | 20.0 | 14.5 | 8.9 | 29.0 | 8.8 | 19.9 |
| 24カ月超え 48カ月以内 | 件数 | (件) | 17 | 7 | 14 | 5 | 8 | 6 | 12 | 6 | 7 | 12 | 11 | 3 | 8 | 2 |
| | | (%) | 18.7 | 13.5 | 18.4 | 23.8 | 16.7 | 18.8 | 30.8 | 17.1 | 12.1 | 15.6 | 18.3 | 6.4 | 25.0 | 10.5 |
| | 台数 | (千台) | 3,205 | 868 | 2,609 | 2,140 | 223 | 214 | 263 | 297 | 373 | 262 | 123 | 28 | 82 | 6 |
| | | (%) | 54.4 | 51.6 | 27.3 | 44.6 | 7.8 | 11.8 | 21.9 | 14.1 | 46.3 | 27.1 | 20.6 | 12.7 | 31.2 | 12.2 |
| 48カ月超え | 件数 | (件) | 6 | 0 | 12 | 1 | 10 | 9 | 4 | 9 | 5 | 11 | 8 | 3 | 4 | 0 |
| | | (%) | 6.6 | 0.0 | 15.8 | 4.8 | 20.8 | 28.1 | 10.3 | 25.7 | 8.6 | 14.3 | 13.3 | 6.4 | 12.5 | 0.0 |
| | 台数 | (千台) | 269 | 0 | 4,199 | 1,575 | 1,640 | 831 | 336 | 1,253 | 162 | 256 | 370 | 23 | 48 | 0 |
| | | (%) | 4.6 | 0.0 | 44.0 | 32.9 | 57.2 | 45.8 | 28.0 | 59.4 | 20.0 | 26.6 | 62.3 | 10.0 | 18.3 | 0.0 |
| 合計 | 件数 | (件) | 91 | 52 | 76 | 21 | 48 | 32 | 39 | 35 | 58 | 77 | 60 | 47 | 32 | 19 |
| | | (%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | 台数 | (千台) | 5,892 | 1,682 | 9,542 | 4,795 | 2,868 | 1,813 | 1,202 | 2,112 | 807 | 964 | 594 | 225 | 264 | 50 |
| | | (%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

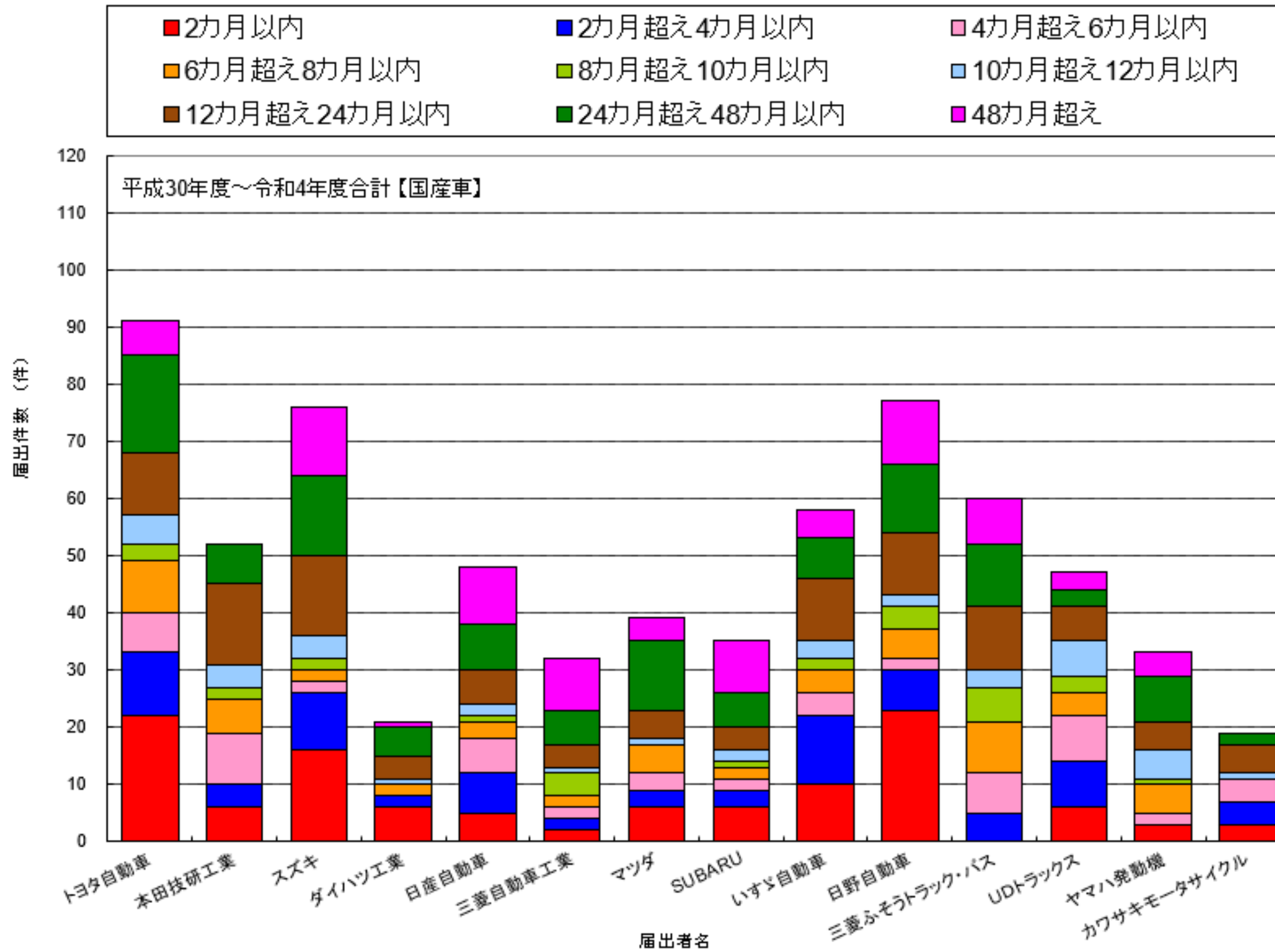


図9-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成30年度～令和4年度合計）

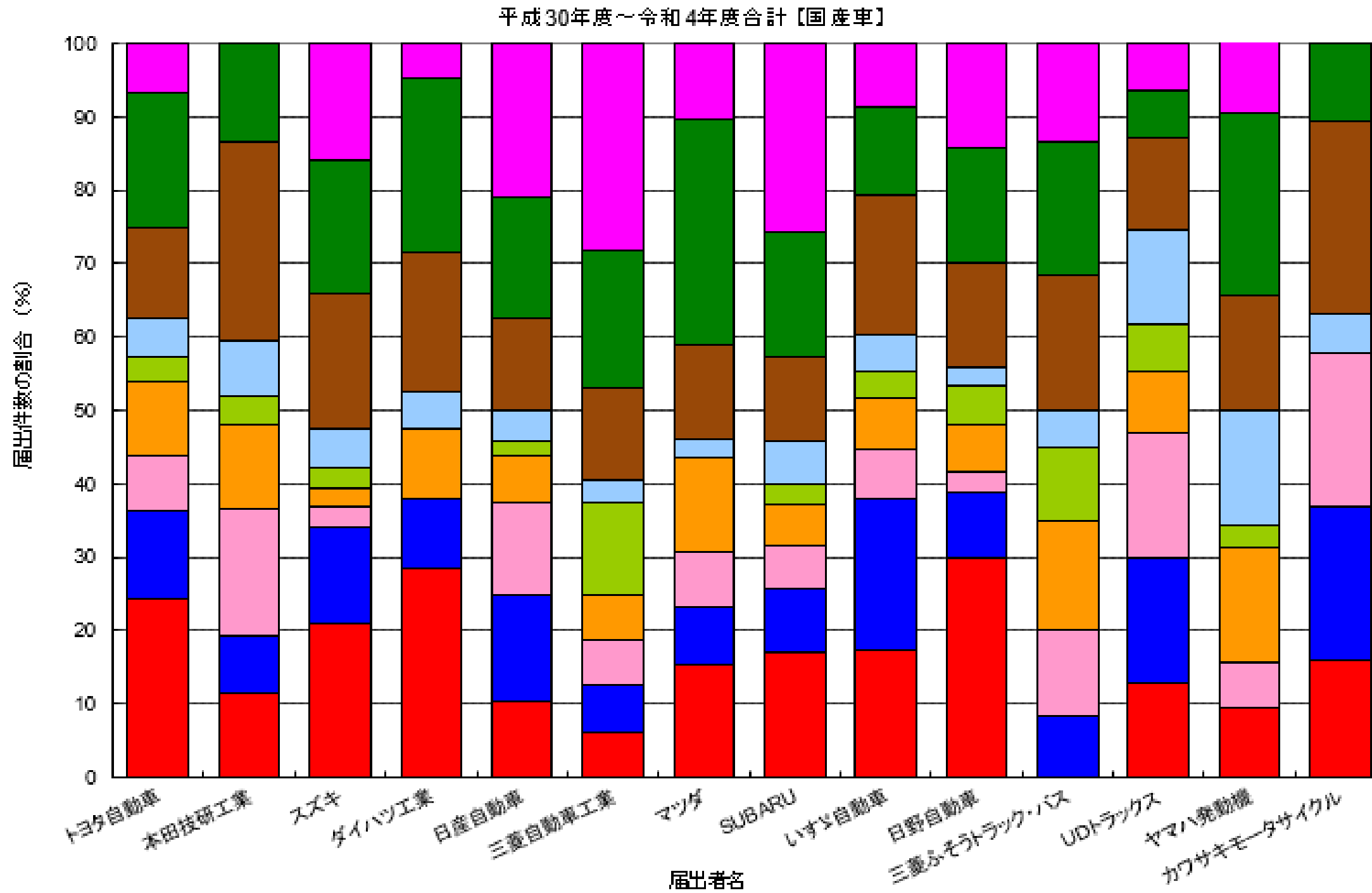
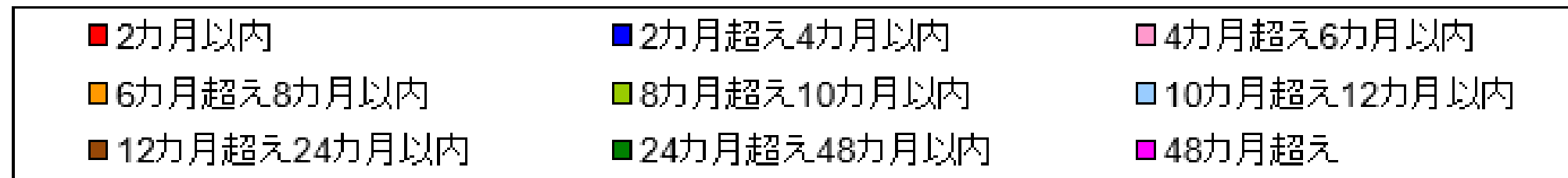


図 9-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】（平成30年度～令和4年度合計）

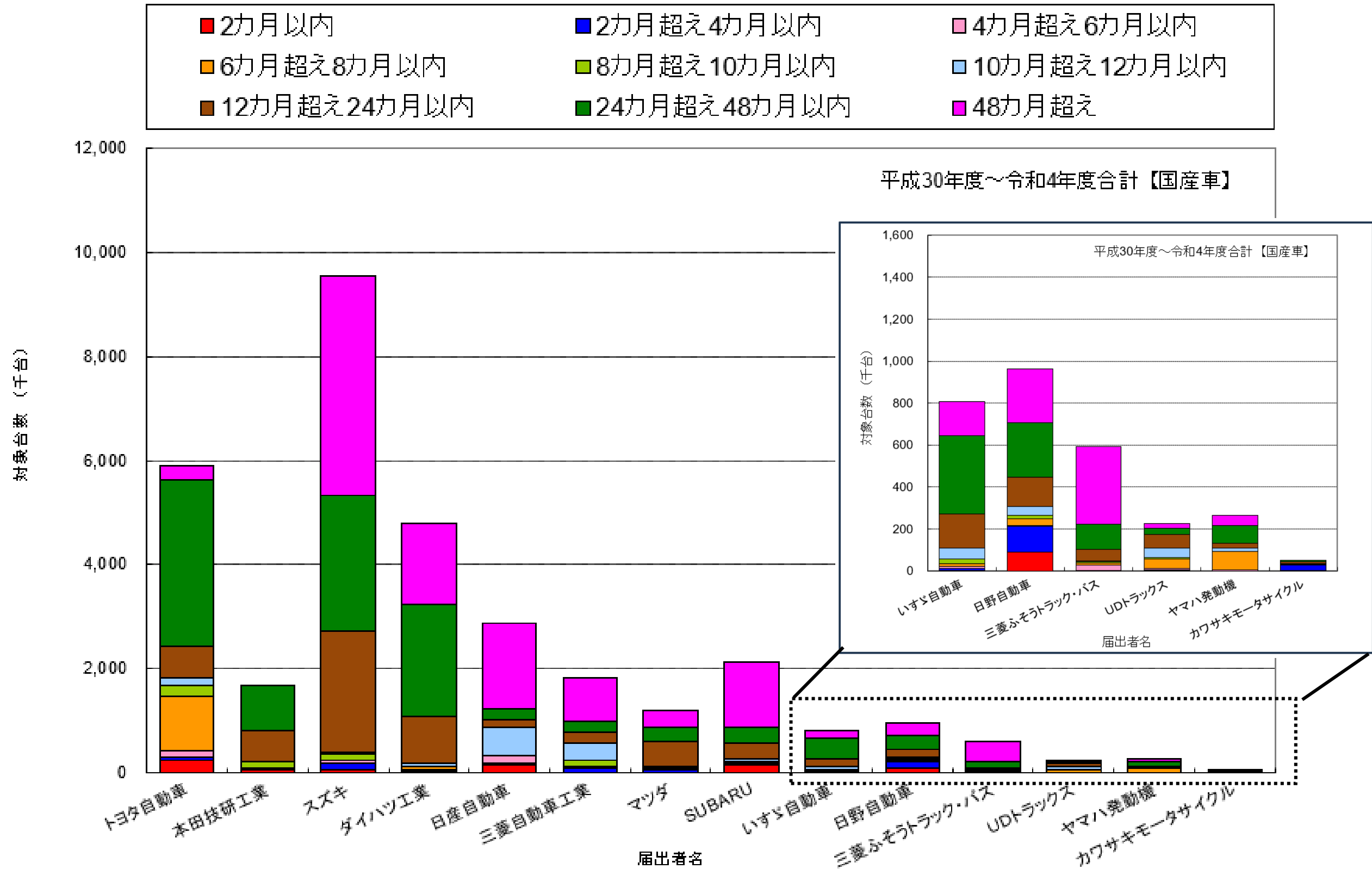
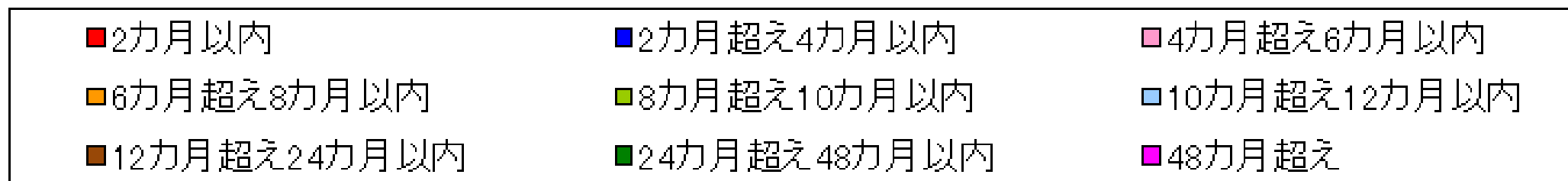


図9-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】（平成30年度～令和4年度合計）



平成30年度～令和4年度合計【国産車】

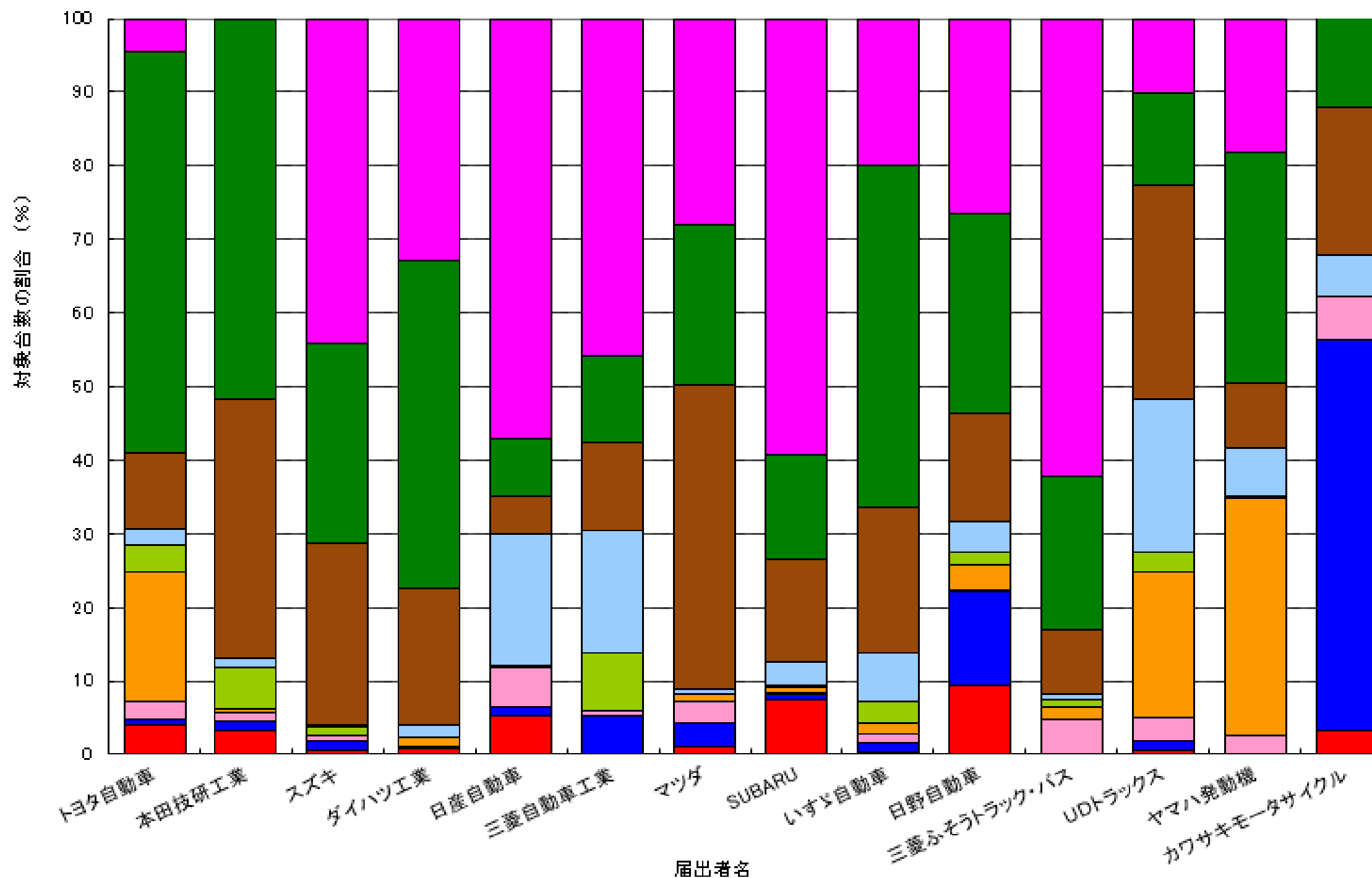


図 9-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(平成30年度～令和4年度合計)

(2) 輸入車の車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出状況

平成 30 年度から令和 4 年度のリコール届出において、不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を届出者別に表 9-7 に示す。また、不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の平成 30 年度から令和 4 年度の届出件数及び対象台数をそれぞれ合計したものについて、さらに、それらの割合について、主な輸入車（6 車名）に区分したものを表 9-8 に、それらをグラフにしたものを図 9-8 から図 9-11 にそれぞれ示す。

**表 9-7 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度）**

| 車名 | 平均期間（カ月） | | | | | |
|-----------|----------|------|------|------|-------------|-------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | 5カ年平均 |
| BMW | 14.0 | 8.8 | 9.1 | 11.2 | 2.8 | 8.6 |
| メルセデス・ベンツ | 3.2 | 8.0 | 7.4 | 11.2 | 11.7 | 8.4 |
| フォルクスワーゲン | 22.2 | 18.6 | 21.4 | 7.9 | 7.9 | 12.1 |
| アウディ | 6.7 | 11.9 | 11.4 | 7.9 | 5.9 | 8.6 |
| ボルボ | 11.1 | 7.1 | 3.1 | 3.8 | 8.3 | 6.3 |
| ポルシェ | 3.7 | 2.5 | 2.2 | 3.8 | 2.9 | 3.0 |

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 30 年度～令和 4 年度合計）

| 期間区分 | H30～R4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 | ポルシェ |
|--------------|----------------------------|------|------|-----------|-----------|------|------|------|
| 2カ月以内 | 件数 | (件) | 40 | 64 | 17 | 23 | 21 | 26 |
| | | (%) | 37.4 | 38.6 | 39.5 | 37.1 | 51.2 | 65.0 |
| | 台数 | (千台) | 170 | 92 | 30 | 31 | 30 | 24 |
| | | (%) | 22.5 | 15.2 | 4.7 | 17.7 | 15.3 | 33.5 |
| 2カ月超え4カ月以内 | 件数 | (件) | 22 | 38 | 10 | 21 | 9 | 6 |
| | | (%) | 20.6 | 22.9 | 23.3 | 33.9 | 22.0 | 15.0 |
| | 台数 | (千台) | 24 | 17 | 19 | 35 | 33 | 35 |
| | | (%) | 3.1 | 2.8 | 3.1 | 20.1 | 16.9 | 48.9 |
| 4カ月超え6カ月以内 | 件数 | (件) | 11 | 18 | 2 | 6 | 4 | 3 |
| | | (%) | 10.3 | 10.8 | 4.7 | 9.7 | 9.8 | 7.5 |
| | 台数 | (千台) | 25 | 18 | 0 | 29 | 59 | 1 |
| | | (%) | 3.3 | 3.0 | 0.0 | 16.5 | 30.5 | 1.8 |
| 6カ月超え8カ月以内 | 件数 | (件) | 11 | 8 | 2 | 3 | 0 | 0 |
| | | (%) | 10.3 | 4.8 | 4.7 | 4.8 | 0.0 | 0.0 |
| | 台数 | (千台) | 118 | 64 | 58 | 1 | 0 | 0 |
| | | (%) | 15.6 | 10.5 | 9.1 | 0.7 | 0.0 | 0.0 |
| 8カ月超え10カ月以内 | 件数 | (件) | 4 | 7 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | | (%) | 3.7 | 4.2 | 0.0 | 1.6 | 2.4 | 2.5 |
| | 台数 | (千台) | 21 | 183 | 0 | 0 | 17 | 9 |
| | | (%) | 2.8 | 30.2 | 0.0 | 0.1 | 8.7 | 12.4 |
| 10カ月超え12カ月以内 | 件数 | (件) | 3 | 4 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | | (%) | 2.8 | 2.4 | 0.0 | 1.6 | 2.4 | 2.5 |
| | 台数 | (千台) | 5 | 10 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | | (%) | 0.6 | 1.6 | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.0 |
| 12カ月超え24カ月以内 | 件数 | (件) | 6 | 17 | 2 | 3 | 2 | 2 |
| | | (%) | 5.6 | 10.2 | 4.7 | 4.8 | 4.9 | 5.0 |
| | 台数 | (千台) | 154 | 88 | 21 | 22 | 17 | 2 |
| | | (%) | 20.4 | 14.6 | 3.2 | 12.7 | 8.7 | 3.2 |
| 24カ月超え48カ月以内 | 件数 | (件) | 6 | 6 | 5 | 2 | 3 | 1 |
| | | (%) | 5.6 | 3.6 | 11.6 | 3.2 | 7.3 | 2.5 |
| | 台数 | (千台) | 138 | 46 | 65 | 8 | 38 | 0 |
| | | (%) | 18.2 | 7.6 | 10.3 | 4.8 | 19.5 | 0.2 |
| 48カ月超え | 件数 | (件) | 4 | 4 | 5 | 2 | 0 | 0 |
| | | (%) | 3.7 | 2.4 | 11.6 | 3.2 | 0.0 | 0.0 |
| | 台数 | (千台) | 101 | 88 | 441 | 46 | 0 | 0 |
| | | (%) | 13.4 | 14.6 | 69.6 | 26.8 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 件数 | (件) | 107 | 166 | 43 | 62 | 41 | 40 |
| | | (%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | 台数 | (千台) | 754 | 607 | 633 | 173 | 195 | 72 |
| | | (%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

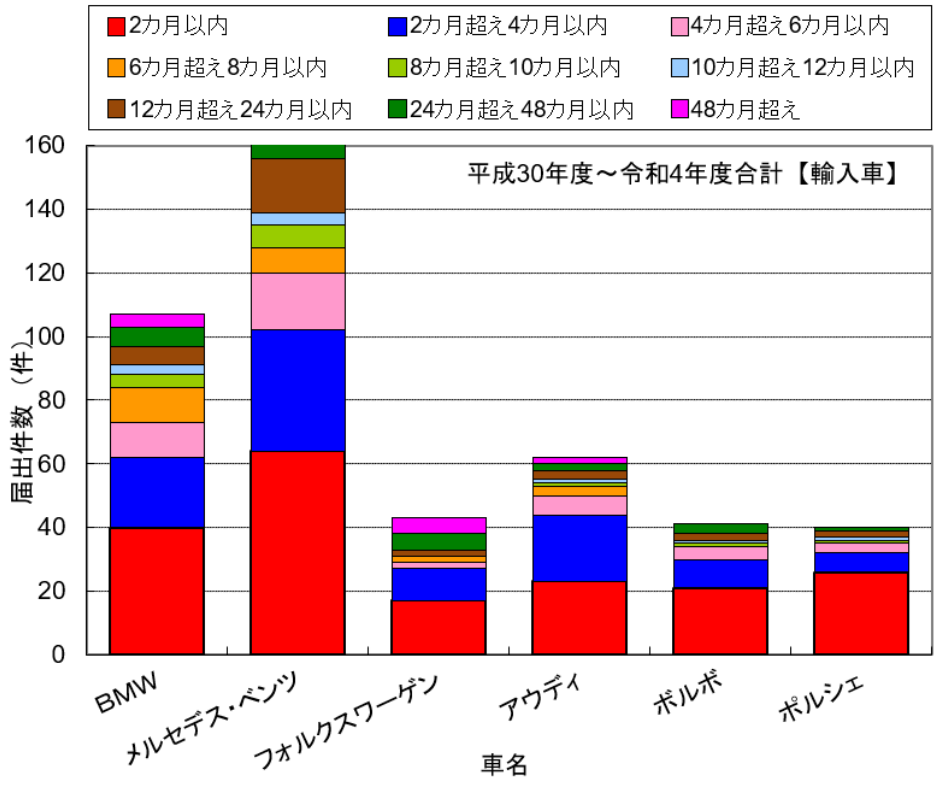


図 9-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度合計）

※凡例は図 9-8 に準ずる

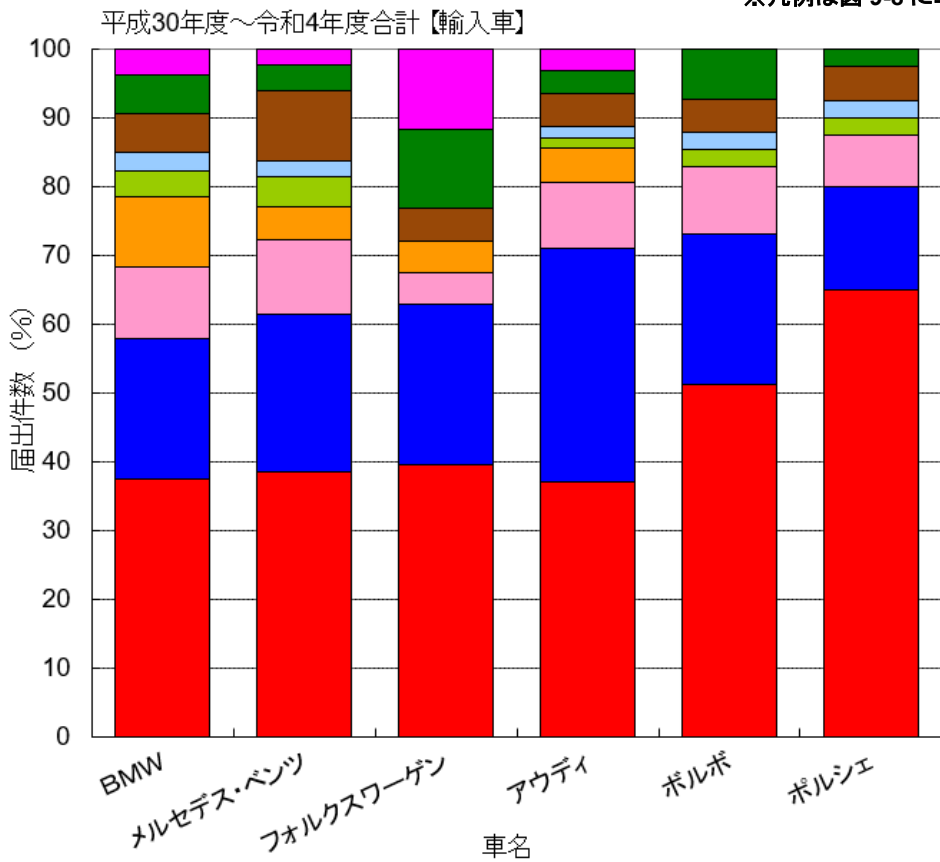


図 9-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度合計）

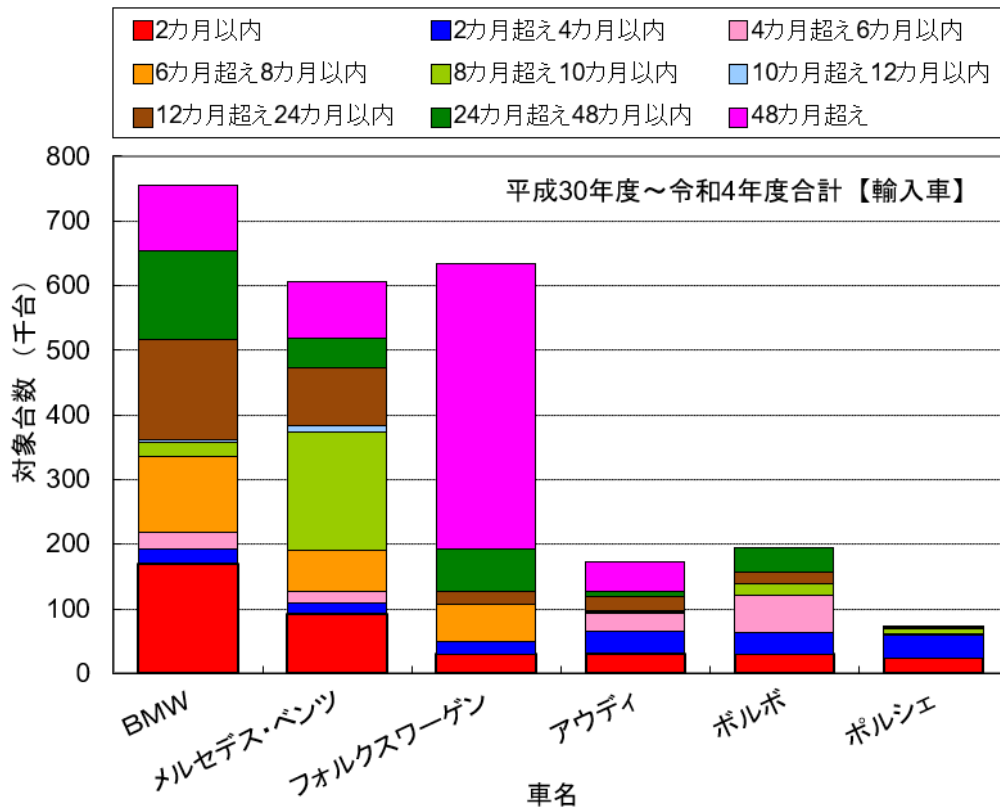


図 9-10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度合計）

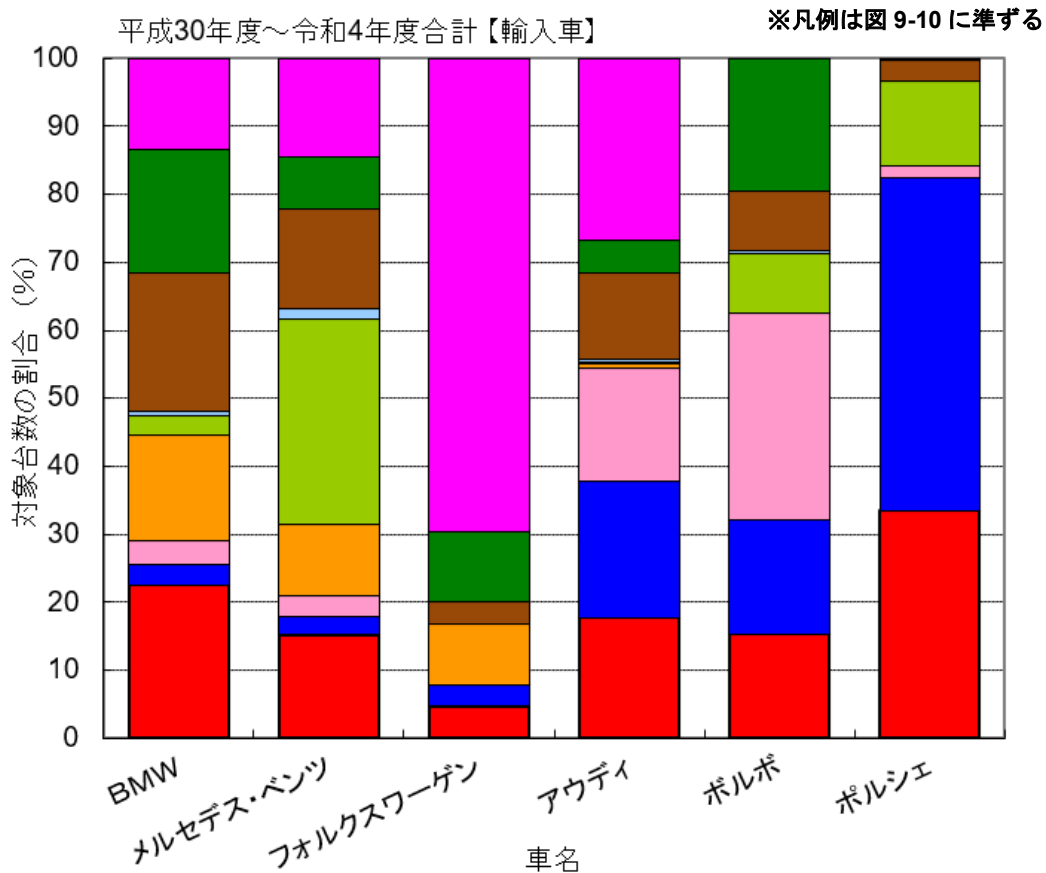


図 9-11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成 30 年度～令和 4 年度合計）

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4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5年3月末時点及び令和4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：5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）

| 令和5年3月末時点（令和4年3月末時点）*2での平均改修率（％） | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|
| 届出者名 | R1年度 届出分 | | R2年度 届出分 | | R3年度 届出分 | | R4年度届 出分 |
| トヨタ自動車 | 96.3 | (95.1) | 95.5 | (94.2) | 96.7 | (91.1) | 85.4 |
| 本田技研工業 | 96.8 | (95.4) | 95.1 | (93.8) | 90.5 | (81.8) | 94.9 |
| スズキ | 94.1 | (91.1) | 89.5 | (83.3) | 89.2 | (78.1) | 25.1 |
| ダイハツ工業 | 93.9 | 92.5) | 91.7 | (86.9) | 91.8 | (81.2) | 72.3 |
| 日産自動車 | 95.6 | (94.5) | 91.2 | (88.9) | 94.9 | (87.5) | 28.4 |
| 三菱自動車工業 | 90.2 | (87.0) | 84.6 | (81.8) | 92.8 | (68.7) | 83.6 |
| マツダ | 96.8 | (95.7) | 97.8 | (96.6) | 94.8 | (68.8) | 98.3 |
| SUBARU | 98.1 | (97.4) | 95.8 | (93.0) | 98.3 | (95.6) | 85.8 |
| いすゞ自動車 | 91.8 | (88.6) | 78.0 | (59.3) | 89.5 | (65.5) | 51.8 |
| 日野自動車 | 56.7 | (55.0) | 86.7 | (81.3) | 86.7 | (52.1) | 54.1 |
| 三菱ふそうトラック・バス | 89.4 | (85.7) | 89.8 | (80.0) | 82.8 | (51.7) | 66.9 |
| UDトラックス | 93.9 | (90.9) | 95.1 | (90.5) | 94.0 | (72.3) | 70.6 |
| ヤマハ発動機 | 87.2 | (83.3) | 67.1 | (59.9) | 71.0 | (59.0) | 63.3 |
| カワサキモータサイクル | 58.5 | (51.3) | 95.2 | (92.9) | 93.1 | (82.7) | 45.1 |
| ビー・エム・ダブリュー*3 | 78.7 | (76.1) | 82.9 | (74.0) | 84.7 | (67.6) | 31.6 |
| メルセデス・ベンツ日本*4 | 83.8 | (81.3) | 57.9 | (54.3) | 86.4 | (35.2) | 46.8 |
| フォルクスワーゲングループ ジャパン*5 | 96.3 | (94.5) | 96.4 | (94.0) | 84.8 | (48.0) | 82.3 |
| ボルボ・カー・ジャパン*6 | 99.0 | (98.8) | 76.0 | (69.4) | 87.5 | (73.2) | 64.0 |
| Stellantis ジャパン*7 | 93.5 | (92.1) | 85.4 | (81.8) | 71.6 | (49.5) | 65.6 |

- *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5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4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」及び車名「アウディ」を含み、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」及び車名「アウディ」を含む。
- *6：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。
- *7：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）。

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5年3月末現在の平成30年から令和4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30年から令和4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 | | | | |
|--------|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 国産車（台） | 2,762,278 | 2,848,067 | 2,545,473 | 2,507,469 | 2,346,041 |
| 輸入車（台） | 346,102 | 339,579 | 315,363 | 344,741 | 314,114 |

*1：自動車保有車両数については、令和5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。

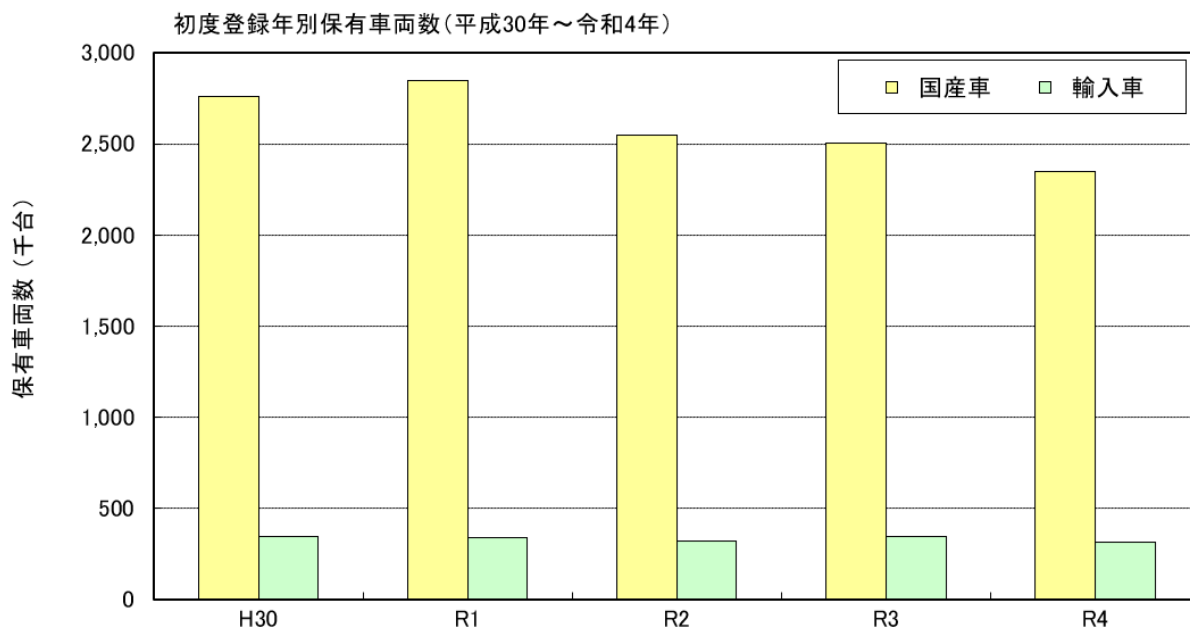


図 10-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（平成30年～令和4年）

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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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>