

令和4年度リコール届出分析 概要

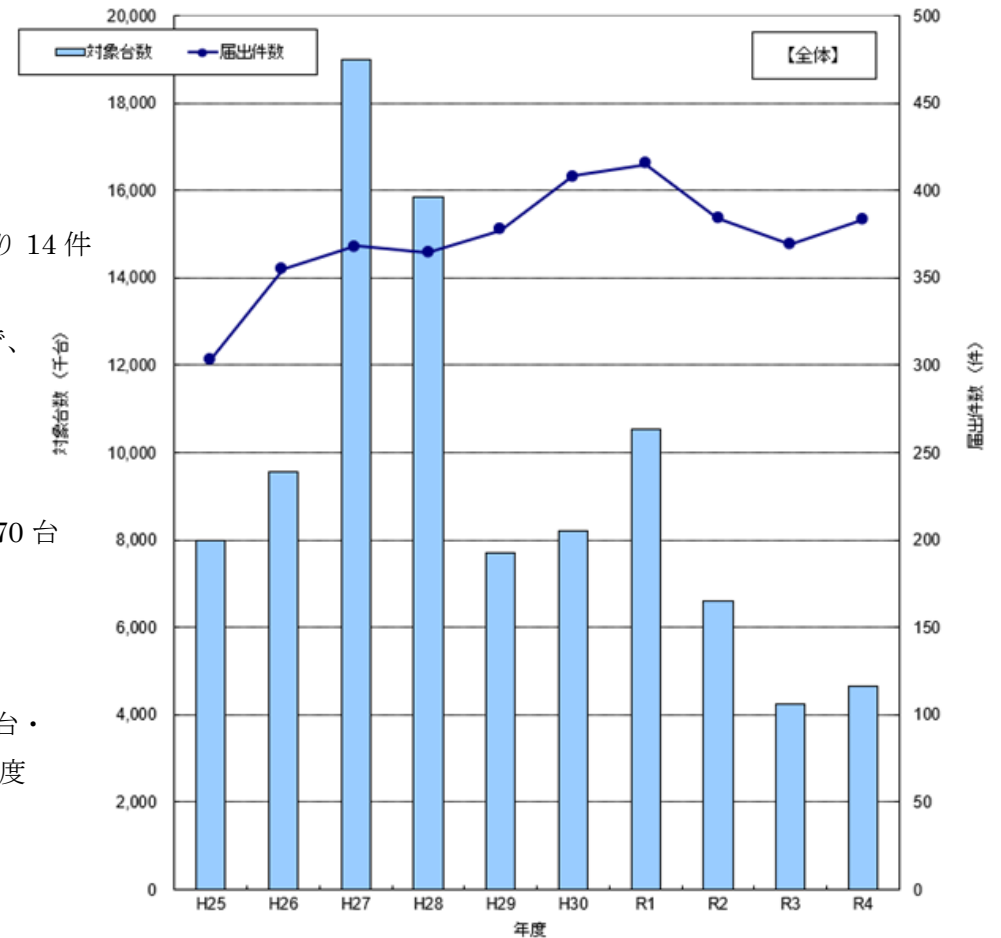
令和4年度の分析概要

(注) カッコ内は、前年度の数値を示す。

1. 自動車のリコール届出

① リコール届出件数及び対象台数

- ・リコール届出件数は、383件（369件・3.7%増）で、前年度より14件増加した。
- ・リコール対象台数は、4,649,433台（4,257,931台・9.2%増）で、前年度より391,502台増加した。
- ・タカタ製エアバッグに関するリコール対象台数は、8,817台（21,010台・58%減）で前年度より12千台減少した。
- ・国産車は、166件（195件・14.8%減）、4,024,610台（3,958,470台・9.2%増）であり、リコールの届出件数は前年度より減少し、対象台数は前年度より増加した。
なお、タカタ製エアバッグに関するリコール届出は無かった。
- ・輸入車は、217件（174件・24.7%増）、624,823台（299,461台・108.6%増）であり、リコールの届出件数、対象台数ともに前年度より増加した。
うち、タカタ製エアバッグに関するリコール届出の対象台数は、8,817台（21,010台・58%減）で前年度より減少した。



過去10年間（平成25年度～令和4年度）のリコール届出件数及び対象台数の推移「全体」

②車種（用途）別リコール届出件数、対象台数及びその割合

- ・車種（用途）別リコール届出件数について、乗用車（軽乗用車含む。）【221件、全体の54.0%（199件）】、乗合車【18件、全体の4.4%（12件）】、その他【39件、全体の9.5%（18件）】は前年度より増加し、貨物車（軽貨物車含む。）【60件、全体の14.6%（72件）】、特殊車【41件、全体の10.0%（47件）】、二輪車【30件、全体の7.3%（37件）】は減少した。
- ・車種（用途）別リコール対象台数について、乗用車（軽自動車含む。）【3,451千台、全体の74.2%（3,015千台）】、貨物車（軽貨物車含む。）【1,045千台、全体の22.5%（983千台）】、乗合車【18千台、全体の0.4%（10千台）】、その他【8千台、全体の0.2%（5千台）】は前年度より増加し、特殊車【84千台、全体の1.8%（98千台）】、二輪車【44千台、全体の1.0%（148千台）】は減少した。

③装置別リコール届出件数及びその割合

- ・原動機【67件、全体の16.5%（62件）】、電気装置【59件、全体の14.5%（28件）】、制動装置【46件、全体の11.3%（43件）】、車枠・車体【35件、全体の8.6%（24件）】、動力伝達装置【32件、全体の7.9%（21件）】、乗車装置【32件、全体の7.9%（20件）】、灯火装置【31件、全体の7.6%（27件）】、燃料装置【18件、全体の4.4%（35件）】、排出ガス発散防止装置【13件、全体の3.2%（21件）】、かじ取り装置【13件、全体の3.2%（15件）】、緩衝装置【12件、全体の3.0%（19件）】、走行装置【9件、全体の2.2%（17件）】、の順となっており、その他【39件、全体の9.6%（62件）】となっている。

④不具合発生原因別の届出件数及びその割合

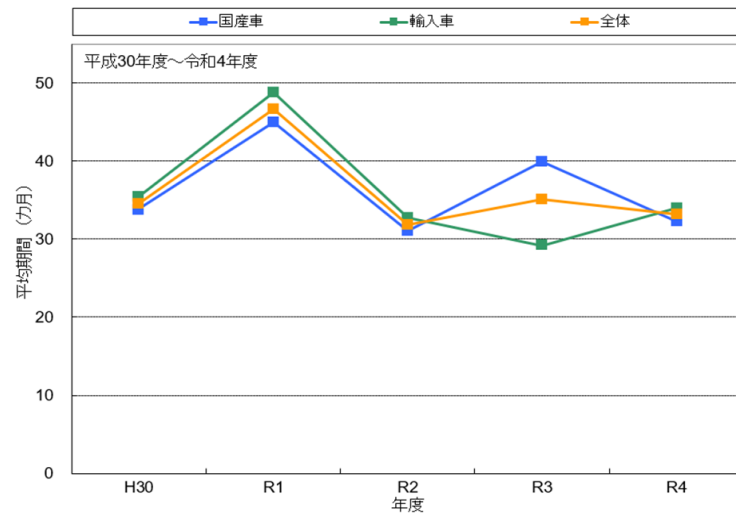
- ・不具合発生原因別のリコール届出件数は、設計に係るものが251件（214件）で全体の62.6%（55.4%）を占め、製造に係るものが136件（166件）で全体の33.9%（43.0%）となっている。
- ・設計に区分される項目で最も多いものは、「プログラムミス」で64件（57件）となり、リコール届出全体の16.0%を占めている。2番目に多いものが「評価基準の甘さ」の51件（56件）で全体の12.7%となり、続いて「開発評価の不備」が45件（41件）で全体の11.2%、「図面等の不備」が23件（31件）で全体の5.7%の順に多いものであった。
- ・製造に区分される項目で最も多いのは、「製造工程不適切」で58件（36件）となり、リコール届出全体の14.5%を占めている。2番目に「作業員のミス」で28件（41件）となり全体の17.0%を占め、「作業管理不適切」の21件（37件）で全体の5.2%と続いた。

⑤生産開始日から不具合発生之初報日までの期間

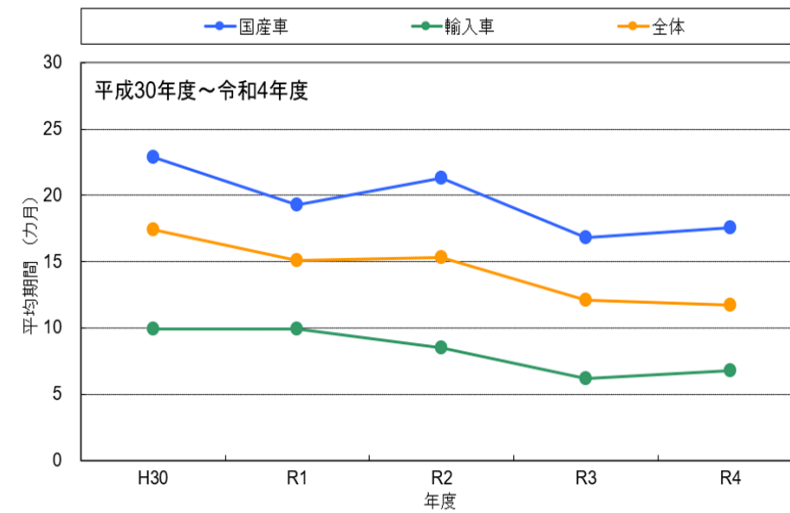
- ・国産車では、平均 32.4 ヶ月 (39.9 ヶ月) であり、前年度より短くなった。
- ・輸入車では、平均 34.0 ヶ月 (29.2 ヶ月) であり、前年度より長くなった。

⑥不具合発生之初報日からリコール届出日までの期間

- ・国産車では、平均 17.6 ヶ月 (16.8 ヶ月) であり、前年度より長くなった。
- ・輸入車では、平均 6.8 ヶ月 (6.2 ヶ月) であり、前年度より長くなった。



生産開始日から不具合発生之初報日までの平均期間
(平成30年度～令和4年度)



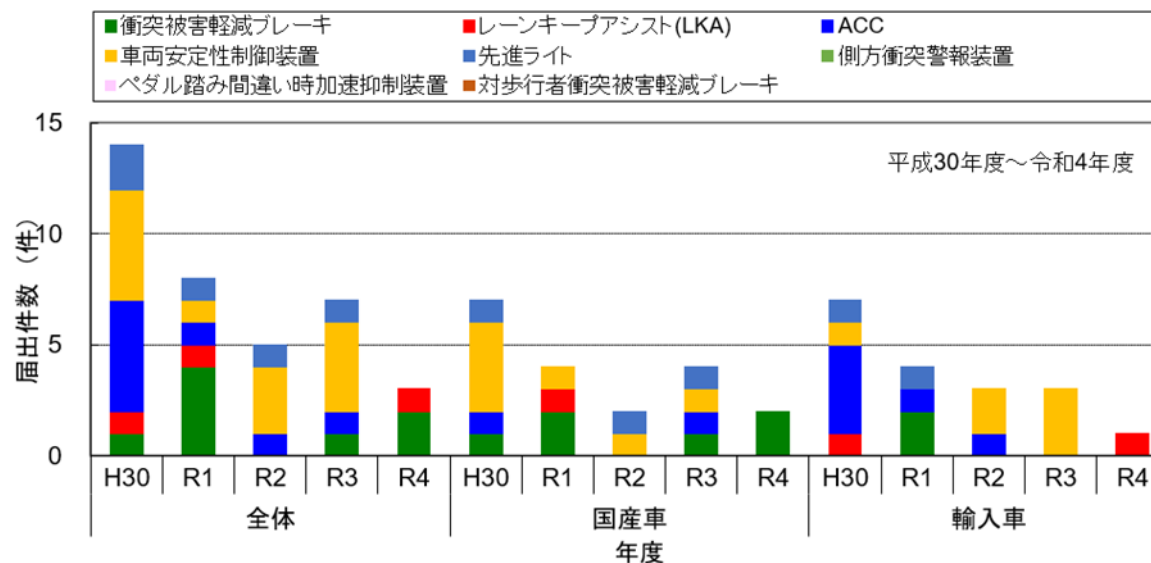
不具合発生之初報日からリコール届出日までの平均期間
(平成30年度～令和4年度)

⑦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

- 令和4年度の車種（用途）別の電気自動車及びハイブリッド自動車の特有の構造等に起因する届出で、「全体」の届出件数の合計は15件（12件）で、国産車は6件（7件）、輸入車は9件（5件）であった。車種別では、乗用車（軽乗用車含む。）は15件（8件）、貨物車（軽貨物車含む。）は0件（2件）であった。
- 令和4年度の装置別の電気自動車及びハイブリッド自動車の特有の構造に起因する届出については、装置は、原動機及び電気装置の2装置に限られ、「全体」の届出件数が多い順に、電気装置13件（4件）、原動機2件（6件）であった。

⑧先進安全自動車（ASV）の技術に関するリコール届出件数

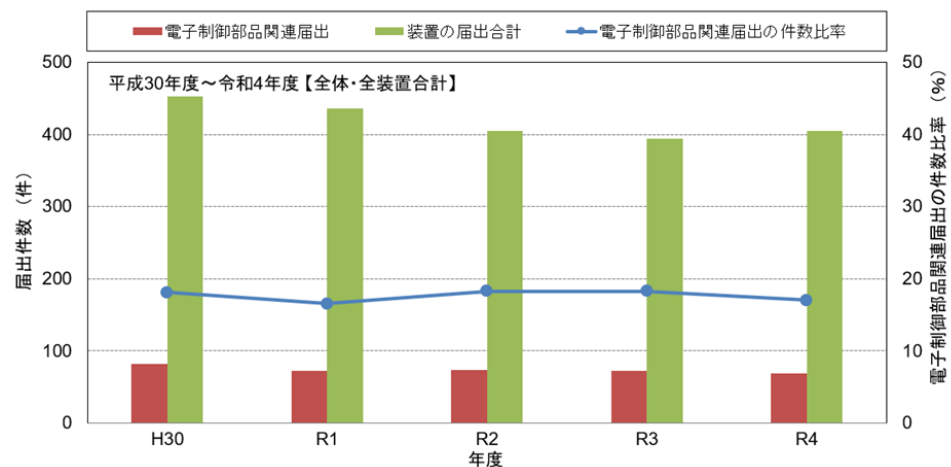
- 令和4年度のASVの技術に関するリコール届出については、3件（7件）であった。
- 令和4年度においての対象台数は、203,514台（37,285台）となっている。



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）

⑨電子制御部品の不具合に関連する届出についての届出件数及び件数比率

- 電子制御部品の不具合に関連する届出件数の合計は、69件（72件）であり、過去5年間では大きな増減はなく推移している。なお、届出件数は、原動機【18件（21件）、同装置届出内の26.9%】、制動装置【18件（11件）、同装置届出内の40.0%】、電気装置【8件（5件）、同装置届出内の13.6%】、灯火装置【8件（4件）、同装置届出内の25.8%】の順となっている。



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）

- 電子制御部品の不具合に関連する届出についての不具合発生の日からリコール届出までの期間は、平均9.1ヶ月（8.4ヶ月）である。なお、電子制御部品の不具合に関する届出を除く一般部品の不具合に関する届出についての不具合発生の日からリコール届出までの期間は、平均12.3ヶ月（13.4ヶ月）である。

2. 特定後付装置のリコール届出

- ・特定後付装置（タイヤ、チャイルドシート）のリコール届出は、タイヤの特定後付装置に係るリコール届出が1件、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。

3. 令和4年度リコール届出状況の考察

- ・届出件数は過去10年間では上から4番目と、中間に位置する件数となっているが、直近5年でみると令和3年度に続いて2番目に少なくなっており、ここ5年では平成30年～令和1年にかけて増加傾向にあり、それ以降減少傾向になっていたが、令和2年頃の件数に戻ったこととなる。また、届出の対象台数については、過去10年間で令和3年度に続いて2番目に少なくなっている。また、届出1件あたりの平均対象台数についても、過去10年間で令和3年度に続いて2番目に少ない年度となっており、大規模リコールはなかったが、対象台数が過去10年間で最も少なかった前年度から増える結果となった。これは、令和4年度については前年同様大規模リコールが無かったことに加え、少数台数届出等の小規模なリコールが占める割合が高いことを示している。
- ・発生原因別では「設計」原因では大きく増加したが、「製造」原因においては大きく減少しており、合計の件数では増加することとなった。届出件数における「製造」原因の占める割合は増加することとなったが、5カ年平均と大きく差はなく、傾向性のあるものではないと考える。
- ・不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間については、直近5年の中で国産車と輸入車の傾向に開きがあったが、当該数値については不具合が生産後どのくらいの期間で発生しているのかを確認する指標であり、発生した不具合が「初期型」のものが多いのか、「耐久・劣化型」のものが多いのかの目安となるものである。今回については国産車に「耐久・劣化型」の不具合、それも生産後10年以上経過してから発生する不具合の割合が高くなったため、国産車の平均が大幅に長くなってしまい、輸入車と差が開いてしまったものであるが、ある程度のばらつきについては想定し得るものであり、令和4年度についてはそのばらつきの許容ではないかと考える。
- ・令和4年度のリコール届出において、上記の他は特に目立った特徴は見受けられず、前年度から件数・対象台数を全体的に増加させたような数値となっているものが多い。前述したように、前年度同様に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事に加え、対象台数が少数であるリコールの占める割合が増えたためと推定す

る。

- 令和2年11月より、プログラム変更による改善の措置についてはOTA（On The Air）による措置が可能となり、令和4年度において8件の届出があった。今後、一定数までは増加すると考えるが、部品の点検や交換等が伴う措置もあり、プログラム変更が全てOTAになることはないとする。
- 特定後付装置のリコールについてはチャイルドシートは0件、タイヤに1件であったが、制度開始以降0～4件で推移しており、今回も例年の傾向と大きく外れるものではなかった。