

令和 5 年度リコール届出内容の
分析結果について

令和 7 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.....	55
2.4 不具合発生原因別の届出事例.....	59
(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	100
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間.....	100
(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.....	100
(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）.....	109
(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）.....	112
(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）.....	116
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.....	119
(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... 119	
(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）.....	126

(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）.....	129
(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）.....	133
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.....	136
(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.....	136
(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.....	143
4. リコール届出対象車両の改修状況.....	148
5. 特定後付装置のリコール届出.....	149
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.....	150
7. 令和5年度におけるリコール届出状況の考察.....	163
7.1 各種集計結果.....	163
(1) リコール届出件数と対象台数の推移.....	163
(2) リコール率の推移.....	164
(3) 車種（用途）別の推移.....	165
(4) 装置別の推移.....	167
(5) 電気自動車及びハイブリッド自動車の推移.....	169
(6) 先進安全自動車（ASV）の推移.....	170
(7) プログラム変更を対策とするリコール届出の推移.....	171
(8) 不具合発生原因別の推移.....	171
(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.....	173
(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.....	176
(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.....	179
(12) リコール届出対象車両の改修状況の推移.....	179
(13) 特定後付装置の推移.....	180
7.2 考察.....	181
8. 参考調査1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	182
8.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）.....	182
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.....	187
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....	190
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.....	190
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.....	196
(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.....	196
(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.....	202

9.3	届出者別リコール対象車両の改修状況.....	206
10.	参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数.....	207

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5年度のリコール届出件数は、349件（国産車169件、輸入車180件）であり、前年度に比べ34件減少（対前年度比約9%減、国産車同3件増（約2%増）、輸入車同37件減（約17%減）している。また、リコール対象台数は、8,104,217台（国産車7,628,040台、輸入車476,177台）であり、前年度に比べ3,454,784台増加（対前年度比約74.3%増、国産車同（3,603,430台増（約89.5%増）、輸入車同（148,646台減（約23.8%減））している。なお、届出件数及び対象台数は令和6年3月末時点のものである（以下同じ）。

令和5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5年度のリコール届出件数は、過去10年間で最も少ない件数となっており、リコール対象台数は過去10年間で6番目となる台数であった。また、図1-1からもわかるように届出件数は令和元年度まで増加傾向にあったが、それ以降は減少傾向に転じている。リコール対象台数は平成29年度に大きく減少後、令和元年度まで増加傾向となったが、令和3年度まで減少し、令和4年度、令和5年度は増加に転じている。

国産車におけるリコール届出件数は、過去10年間で2番目に少ない169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205件であり、過去10年間では平成26年度～令和元年度は200件台で推移していたものが、令和2年度で198件、令和3年度で195件、令和4年度で166件、令和5年度で169件と4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年度以降概ね減少傾向であったところ、令和3年度を境に増加に転じた。

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27年度が最も少なく136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となっている。リコール対象台数は、平成27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、令和4年度に大きく増加、令和5年度は減少し、過去10年間の平均（約548,750台）よりも少な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。リコール届出件数については、令和4年度を除けば、令和5年度についても概ね横ばい傾向であることがわかる。

表 1-1 リコール届出件数及び対象台数*1（平成 26 年度～令和 5 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）
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
R5	169	7,628,040	180	476,177	349	8,104,217

*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。

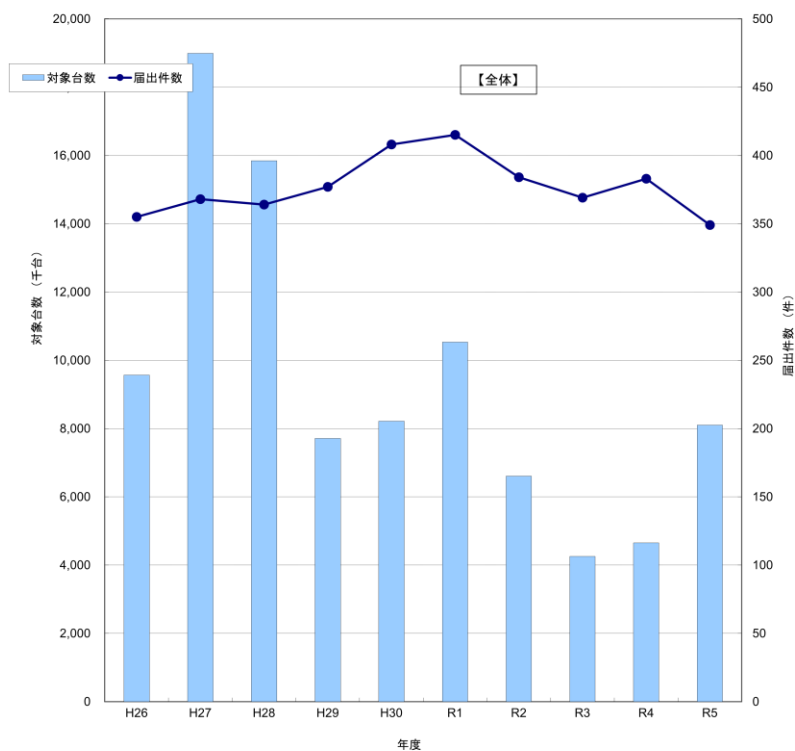


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 26 年度～令和 5 年度）
「全体」

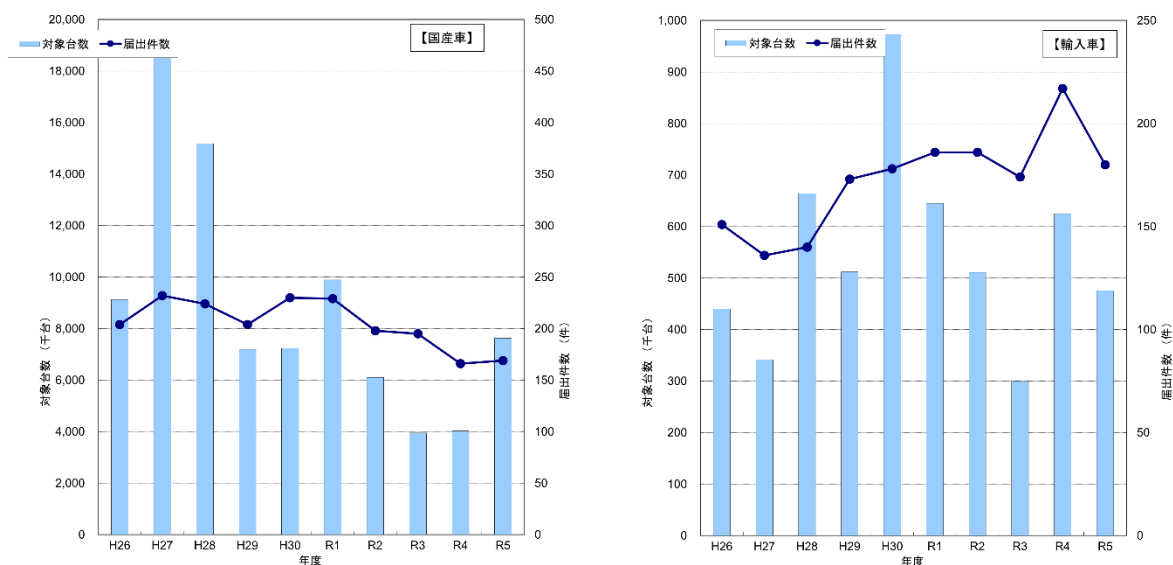


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 26 年度～令和 5 年度）

「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 5 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 5 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 0 件であり、前年度から 4 件減少している。

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 5 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 5 年度は届出件数が 0 件であり、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 25 年度～令和 5 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)
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	4	9,116	4	9,116
R5	0	0	0	0	0	0
前年度比較	±0	±0	-4	-9,116	-4	-9,116

*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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/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。

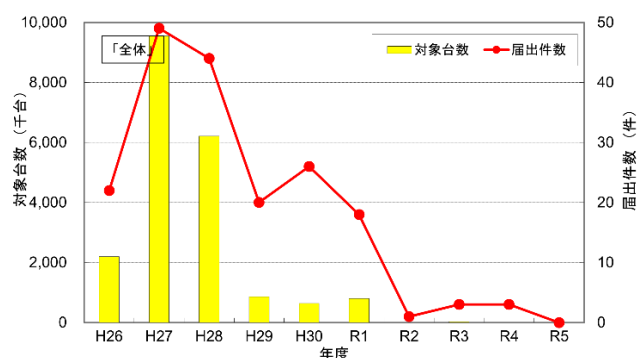


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 26 年度～令和 5 年度）

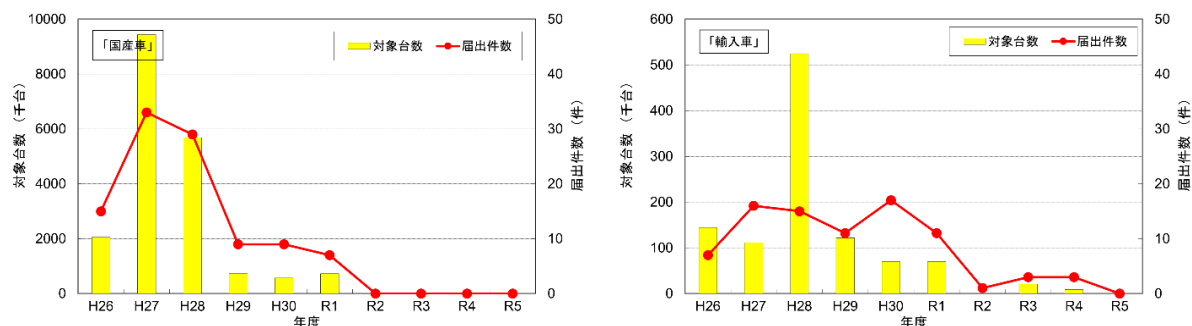


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 26 年度～令和 5 年度）

令和 6 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 6 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。

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 6 年 12 月末で 4.6 万台となっている。また、運輸支局等において車検で通さなかった総件数は、平成 30 年 5 月から 68,556 件（概算値）*¹となっている。

なお、令和 5 年度においてはタカタ製エアバッグのリコール届出は無かった。

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 6 年 3 月末時点）

年度	国産車			輸入車			全体		
	対象台数 （台）	実施台数 （台）	改修率 （%）	対象台数 （台）	実施台数 （台）	改修率 （%）	対象台数 （台）	実施台数 （台）	改修率 （%）
H23	0	0	0.0	1,891	1,891	100.0	1,891	1,891	100.0
H24	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
H25	722,172	722,172	100.0	14,278	14,278	100.0	736,450	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
R5	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
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://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/recallinfo-003.html>

次に、令和元年度から令和5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、令和元年度においては上位10件に入る届出はあるものの、上位10件の平均対象台数に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5年度では上位10件を含めた平均対象台数が過去5年間で令和元年度に次いで2番目に多く、上位1位の対象台数でも、過去5年で2番目に多かった。また、上位10件を除いた平均対象台数では過去5年間で最も多い台数になっており、上位10件を除いたリコール届出の対象台数においても、10万台以上の届出が多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（令和元年度～令和5年度）

項目		R1	R2	R3	R4	R5
リコール届出上位10件の対象台数（台）	1	2,014,343	969,800	956,221	360,145	1,138,046
	2	1,575,379	767,501	302,097	339,883	790,329
	3	745,372	624,105	188,378	277,462	594,140
	4	522,354	610,496	160,435	259,991	580,792
	5	517,316	456,603	137,449	250,029	484,025
	6	494,546	353,578	129,469	247,383	478,255
	7	491,345	343,877	111,842	219,623	405,714
	8	418,929	250,284	111,611	196,984	328,108
	9	377,654	210,363	98,587	192,589	322,740
	10	185,902	140,682	96,560	118,014	307,351
上位10件の平均対象台数（台）		734,314	472,729	229,264	246,210	542,950
上位10件が対象台数合計で占める割合		69.7%	71.5%	53.8%	53.0%	67.0%
上位10件を含めた平均対象台数（台）		25,384	17,215	11,539	12,140	23,221
上位10件を除いた平均対象台数（台）		7,880	5,035	5,474	5,864	7,890

＊：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）

令和元年度から令和5年度におけるリコール届出の対象台数の累計を令和6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41.1%となっており、国産車で40.5%、輸入車で50.3%となっている。

表1-5 車種（用途）別の5カ年リコール率（令和元年度～令和5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	249	14,654	34,495	42.5%
	輸入車	757	2,421	4,258	56.8%
	全体	1,006	17,075	38,753	44.1%
貨物車	国産車	259	2,606	6,049	43.1%
	輸入車	35	24	104	23.1%
	全体	294	2,630	6,154	42.7%
軽自動車 ^{*3}	国産車	109	13,191	31,754	41.5%
	輸入車	0	0	1	0.0%
	全体	109	13,191	31,756	41.5%
二輪車 ^{*4}	国産車	74	410	3,415	12.0%
	輸入車	95	107	620	17.2%
	全体	169	517	4,035	12.8%
その他 ^{*5}	国産車	385	541	1,771	30.5%
	輸入車	74	5	100	5.1%
	全体	459	546	1,871	29.2%
車種（用途）合計	国産車	1,076	31,402	77,485	40.5%
	輸入車	961	2,557	5,084	50.3%
	全体	2,037	33,958	82,569	41.1%

*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6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）

日本における令和元年度から令和 5 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
(令和元年度～令和 5 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 (%)
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
R5	349	8,104	82,569	9.8

*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 2019 年から 2023 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（2019 年～2023 年）

リコール 届出年*2 (暦年)	届出件数*3	対象台数*3 (千台)	保有車両数 (千台) (リコール年 12 月末数値) *4	暦年別 リコール率 (%)
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
2023	894	34,826	284,614	12.2

*2：各項目の数値については、本報告書作成時から訂正される場合がある。なお、米国での統計では暦年で報告されている。

*3：届出件数及び対象台数については米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）ウェブサイトの「Flat Files NHTSA/ODI Databases」から引用した。

*4：保有車両数については、米国運輸省連邦道路庁（FHWA）ウェブサイトの「Highway Statistics Series」から引用した。

1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

令和元年度から令和5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、令和元年度から令和5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5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368件であり、前年度の409件と比べて41件減少（対前年度比約10%減）しており、5カ年平均405件と比べて37件少なくなっている。対象台数の合計は、8,104千台であり、前年度の4,649千台と比べて3,455千台増加（同約74%増）しており、5カ年平均6,831千台と比べて1,273千台多くなっている。

「全体」を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は196件であり、前年度の207件と比べると11件減少（同約5%減）しており、5カ年平均201件と比較しても5件少ない。なお、対象台数は6,287千台であり前年度の2,832千台と比べると3,455千台増加（同約222%増）している。軽乗用車の届出件数は10件であり、前年度の14件と比べて4件減少しており、対象台数は1,117千台で前年度の618千台から499千台増加（同約81%増）している。また、普通・小型貨物車においては、届出件数が47件で前年度の50件と比べて3件減少（同約6%減）しており、対象台数は424千台で前年度の532千台から108千台減少（同約20%減）している。乗合車の届出件数は16件であり、前年度の18件と比べ2件増加（同約13%増）しており、対象台数は16千台で前年度の18千台から2千台減少（同約11%減）している。軽貨物車において届出件数は4件であり、前年度の10件と比べ6件減少（同60%減）しており、5カ年平均7件と比較して3件少ない。対象台数は52千台で前年度の513千台から461千台減少（同約90%減）している。特殊車の届出件数は37件であり、前年度の41件から4件増加（同約11%減）しており、対象台数は119千台で前年度の84千台から35千台増加（同約42%増）しており、5カ年平均74千台と比べても、45千台多い。二輪車の届出件数は27件であり、前年度の30件に比べ3件減少（同10%減）しており、対象台数71千台は前年度の44千台から27千台増加（同約61%増）している。その他の届出件数は31件であり、前年度の39件から8件増加（同約26%増）しており、対象台数は約18千台で前年度の約8千台から約10千台増加（同約225%増）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は185件であり、前年度の188件と比べて3件減少（同約3%減）しており、5カ年平均の215件と比べて30件少ない。対象台数は7,628千台であり、前年度の4,025千台と比べて3,603千台増加（同約90%増）しているが、5カ年平均6,320千台と比べて1,308千台少ない。

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、国産車は減少傾向であったが、令和5年度については増加に転じた。輸入車については減少に転じた。ただ、突出している車種（用途）もなく、令和5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（令和元年度～令和５年度及び５力年平均）

車種(用途)				国産車						輸入車						全体					
				R1	R2	R3	R4	R5	5力年 平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年 平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年 平均
乗用車	普通・ 小型	届出 件数	(件)	68	42	39	45	54	50	153	154	146	162	142	151	221	196	185	207	196	201
			(%)	24.6	19.4	18.5	23.9	29.2	23.0	82.3	82.4	83.9	73.3	77.6	79.6	47.8	48.6	48.1	50.6	53.3	49.6
		対象 台数	(千台)	4,548	1,015	1,248	2,219	5,836	2,973	613	503	240	613	452	484	5,160	1,518	1,487	2,832	6,287	3,457
			(%)	46.0	16.6	31.5	55.1	76.5	47.0	95.0	98.4	80.0	98.2	94.9	94.7	49.0	23.0	34.9	60.9	77.6	50.6
	軽	届出 件数	(件)	20	17	14	14	10	15	0	0	0	0	0	0	20	17	14	14	10	15
			(%)	7.2	7.9	6.6	7.4	5.4	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	4.2	3.6	3.4	2.7	3.7
		対象 台数	(千台)	3,962	3,419	1,528	618	1,117	2,129	0	0	0	0	0	0	3,962	3,419	1,528	618	1,117	2,129
			(%)	40.1	56.1	38.6	15.4	14.6	33.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.6	51.7	35.9	13.3	13.8	31.2
貨物車	普通・ 小型	届出 件数	(件)	74	50	64	33	37	52	4	2	2	17	10	7	78	52	66	50	47	59
			(%)	26.8	23.1	30.3	17.6	20.0	24.0	2.2	1.1	1.1	7.7	5.5	3.7	16.9	12.9	17.1	12.2	12.8	14.5
		対象 台数	(千台)	702	353	600	531	420	521	17	1	1	1	5	5	719	354	601	532	424	526
			(%)	7.1	5.8	15.1	13.2	5.5	8.2	2.6	0.2	0.3	0.1	1.0	0.9	6.8	5.4	14.1	11.4	5.2	7.7
	軽	届出 件数	(件)	8	5	6	10	4	7	0	0	0	0	0	0	8	5	6	10	4	7
			(%)	2.9	2.3	2.8	5.3	2.2	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	1.2	1.6	2.4	1.1	1.6
		対象 台数	(千台)	493	1,108	382	513	52	510	0	0	0	0	0	0	493	1,108	382	513	52	510
			(%)	5.0	18.2	9.6	12.7	0.7	8.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.7	16.8	9.0	11.0	0.6	7.5
乗合車		届出 件数	(件)	25	16	10	17	14	16	0	2	2	1	2	1	25	18	12	18	16	18
			(%)	9.1	7.4	4.7	9.0	7.6	7.6	0.0	1.1	1.1	0.5	1.1	0.7	5.4	4.5	3.1	4.4	4.3	4.4
		対象 台数	(千台)	45	27	10	18	16	23	0	0	0	0	0	0	45	27	10	18	16	23
			(%)	0.5	0.4	0.3	0.4	0.2	0.4	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.2	0.4	0.2	0.3
特殊車		届出 件数	(件)	42	51	40	37	31	40	7	7	7	4	6	6	49	58	47	41	37	46
			(%)	15.2	23.6	19.0	19.7	16.8	18.7	3.8	3.7	4.0	1.8	3.3	3.3	10.6	14.4	12.2	10.0	10.1	11.4
		対象 台数	(千台)	37	28	97	84	119	73	1	2	1	0	0	1	38	29	98	84	119	74
			(%)	0.4	0.5	2.5	2.1	1.6	1.2	0.2	0.3	0.2	0.0	0.0	0.1	0.4	0.4	2.3	1.8	1.5	1.1
二輪車		届出 件数	(件)	12	20	22	13	11	16	18	19	15	17	16	17	30	39	37	30	27	33
			(%)	4.3	9.3	10.4	6.9	5.9	7.2	9.7	10.2	8.6	7.7	8.7	8.9	6.5	9.7	9.6	7.3	7.3	8.0
		対象 台数	(千台)	85	139	90	34	51	80	14	5	58	10	20	21	99	144	148	44	71	101
			(%)	0.9	2.3	2.3	0.9	0.7	1.3	2.2	1.0	19.4	1.6	4.1	4.2	0.9	2.2	3.5	1.0	0.9	1.5
その他		届出 件数	(件)	27	15	16	19	24	20	4	3	2	20	7	7	31	18	18	39	31	27
			(%)	9.8	6.9	7.6	10.1	13.0	9.4	2.2	1.6	1.1	9.0	3.8	3.8	6.7	4.5	4.7	9.5	8.4	6.8
		対象 台数	(千台)	18	11	5	7	18	12	0	0	0	0	0	0	18	11	5	8	18	12
			(%)	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2
合計		届出 件数	(件)	276	216	211	188	185	215	186	187	174	221	183	190	462	403	385	409	368	405
			(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
		対象 台数	(千台)	9,889	6,099	3,958	4,025	7,628	6,320	645	511	299	625	476	511	10,534	6,611	4,258	4,649	8,104	6,831
			(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

＊１：原動機付自転車を含む。

＊２：特種、軽特種及び二輪特種を含む。

＊３：リコール届出が複数の車種（種別・用途）に跨る場合には区分毎に集計しているため、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。ただし、対象台数は同数である。

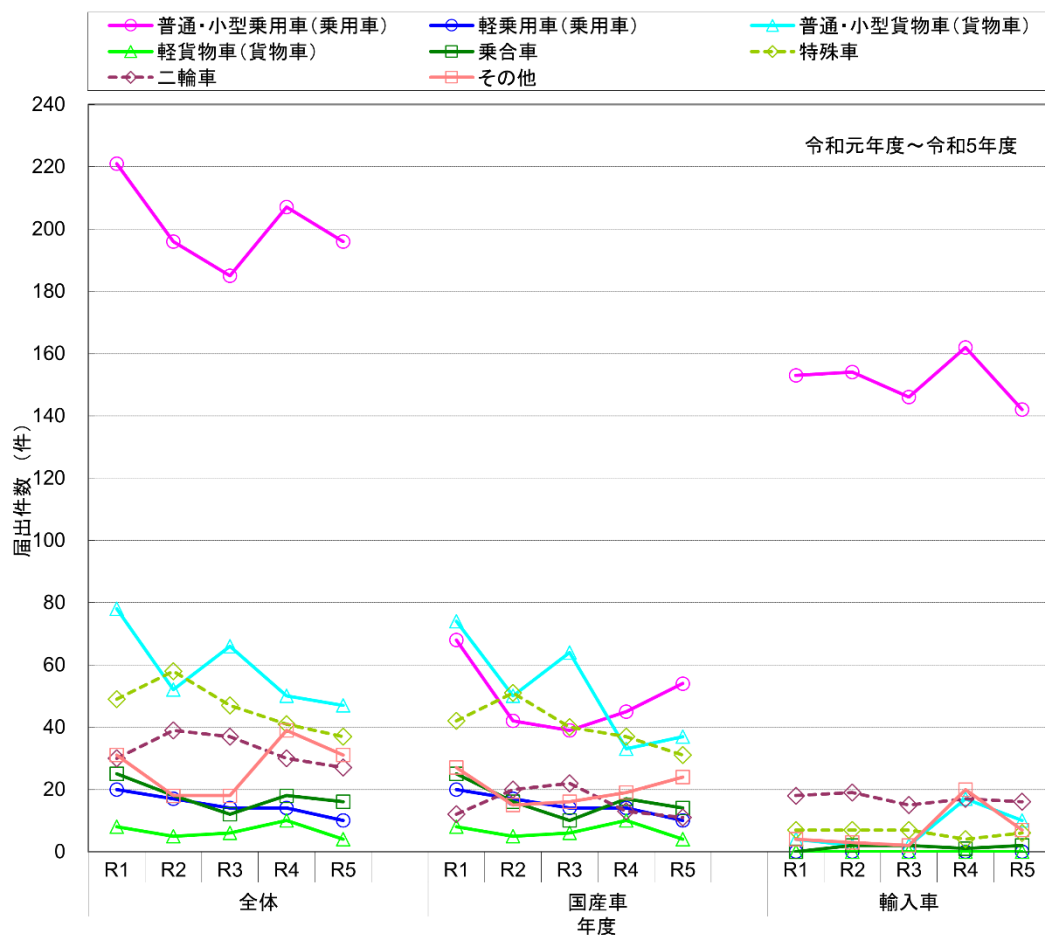


図 1-5 車種（用途）別の届出件数（令和元年度～令和 5 年度）

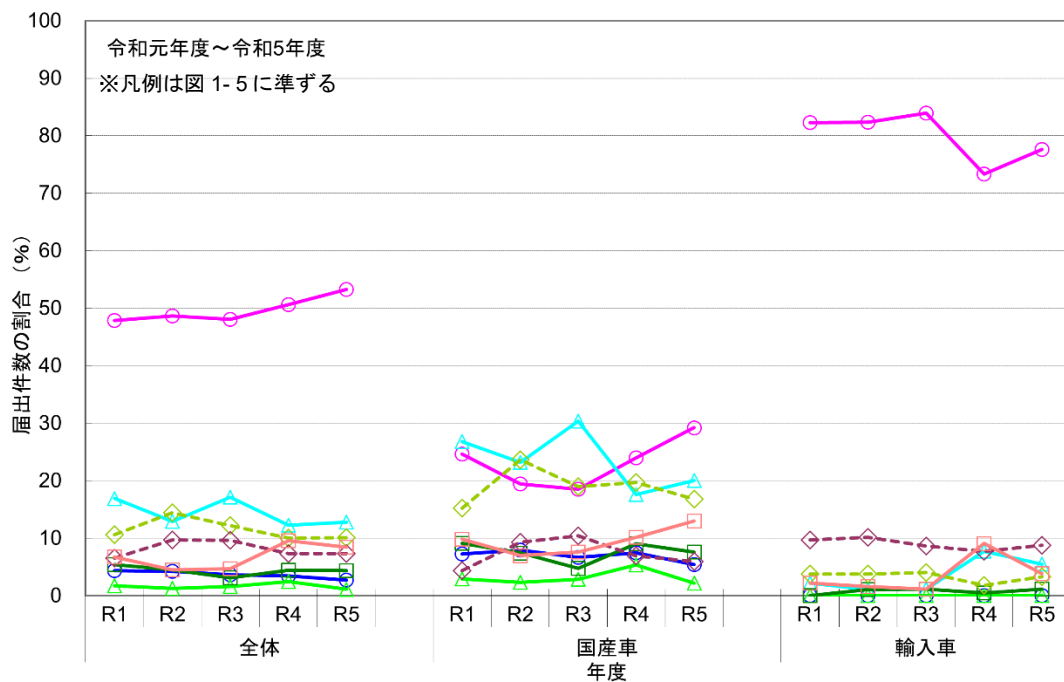


図 1-6 車種（用途）別の届出件数の割合（令和元年度～令和 5 年度）

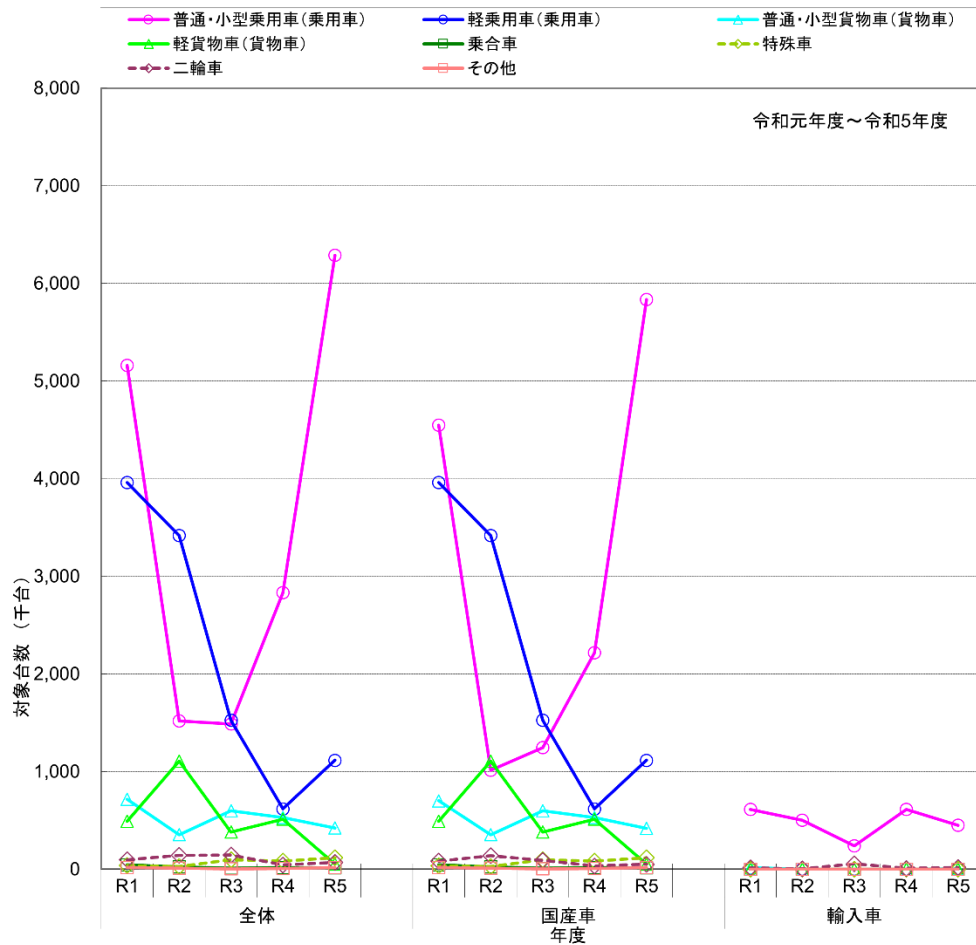


図 1-7 車種 (用途) 別の対象台数 (令和元年度～令和 5 年度)

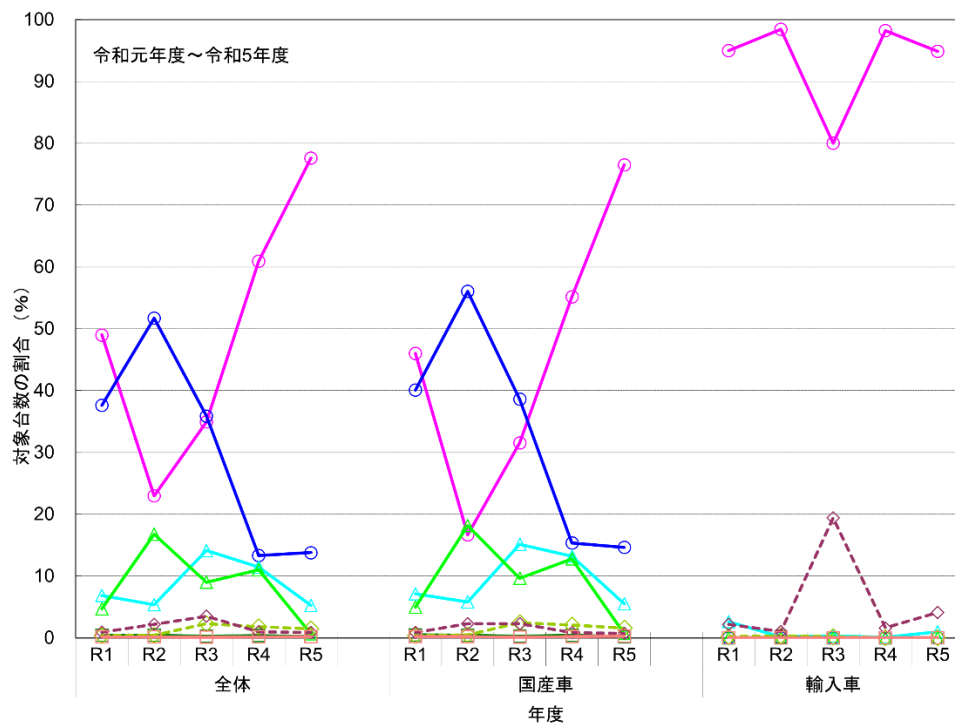


図 1-8 車種 (用途) 別の対象台数の割合 (令和元年度～令和 5 年度)

1.4 装置別リコール届出件数・割合

令和元年度から令和 5 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 5 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 365 件であり、前年度の 406 件と比べ 41 件減少（対前年度比約 11%減）した。国産車については 183 件であり、前年度の 187 件と比べて 4 件減少（同約 2%減）しており、輸入車については 182 件で、前年度の 219 件と比べて 37 件減少（同約 17%減）している。

令和 5 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 56 件であり、前年度の 67 件から 11 件減少（同約 16%減）している。次いで多かった装置は「灯火装置」であり、届出件数は 51 件で前年度の 31 件から 20 件増加（同約 65%増）している。3 番目に多かったのは「電気装置」で届出件数が 47 件であり、前年度の 59 件から 12 件減少（同約 20%減）している。4 番目は「動力伝達装置」で届出件数は 34 件であり、前年度の 32 件から 2 件増加（同約 6%増）している。これら上位 4 装置で合計 188 件となり届出件数の「全体」の約 52%を占めている。

令和 5 年度の国産車における装置別届出件数についてみると、「原動機」が 32 件で最も多く、次いで「灯火装置」の 23 件、後には「動力伝達装置」の 21 件、「電気装置」及び「制動装置」が 19 件と続く。全体での上位 5 装置が国産車にて占める割合は約 62%であった。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「電気装置」及び「灯火装置」が最も多く 28 件であり、次いで「原動機」の 24 件、後には「動力伝達装置」の 13 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約 51%であった。

表 1-9 装置別リコール届出件数（令和元年度～令和 5 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						
			R1	R2	R3	R4	R5	5力年 平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年 平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年 平均	
原動機		届出 件数	(件)	33	28	30	26	32	29	29	44	32	41	24	37	62	72	62	67	56	64
		(%)	13.8	13.0	13.8	13.9	17.5	13.6	14.7	23.2	18.1	18.7	13.2	18.6	14.2	17.8	15.7	16.5	15.3	15.9	
動力伝達装置		届出 件数	(件)	30	23	11	17	21	20	25	21	10	15	13	18	55	44	21	32	34	37
		(%)	12.6	10.7	5.1	9.1	11.5	9.4	12.7	11.1	5.6	6.8	7.1	9.1	12.6	10.9	5.3	7.9	9.3	9.3	
電気装置		届出 件数	(件)	26	27	19	27	19	25	22	15	9	32	28	20	48	42	28	59	47	45
		(%)	10.9	12.6	8.8	14.4	10.4	11.5	11.2	7.9	5.1	14.6	15.4	10.0	11.0	10.4	7.1	14.5	12.9	11.2	
燃料装置		届出 件数	(件)	26	21	19	6	5	15	15	21	16	12	10	15	41	42	35	18	15	30
		(%)	10.9	9.8	8.8	3.2	2.7	7.4	7.6	11.1	9.0	5.5	5.5	7.7	9.4	10.4	8.9	4.4	4.1	7.5	
制動装置		届出 件数	(件)	32	18	22	21	19	22	14	16	21	25	12	18	46	34	43	46	31	40
		(%)	13.4	8.4	10.1	11.2	10.4	10.8	7.1	8.4	11.9	11.4	6.6	9.1	10.6	8.4	10.9	11.3	8.5	10.0	
車枠・車体		届出 件数	(件)	15	15	18	18	12	17	11	17	6	17	9	13	26	32	24	35	21	28
		(%)	6.3	7.0	8.3	9.6	6.6	7.7	5.6	8.9	3.4	7.8	4.9	6.5	6.0	7.9	6.1	8.6	5.8	6.9	
灯火装置		届出 件数	(件)	15	22	20	15	23	19	13	8	7	16	28	14	28	30	27	31	51	33
		(%)	6.3	10.2	9.2	8.0	12.6	9.1	6.6	4.2	4.0	7.3	15.4	7.5	6.4	7.4	6.9	7.6	14.0	8.3	
排出ガス発散防止装置		届出 件数	(件)	10	12	15	8	11	11	2	8	6	5	6	5	12	20	21	13	17	17
		(%)	4.2	5.6	6.9	4.3	6.0	5.4	1.0	4.2	3.4	2.3	3.3	2.8	2.8	4.9	5.3	3.2	4.7	4.1	
走行装置		届出 件数	(件)	2	14	12	8	6	8	4	3	5	1	2	3	6	17	17	9	8	11
		(%)	0.8	6.5	5.5	4.3	3.3	4.0	2.0	1.6	2.8	0.5	1.1	1.6	1.4	4.2	4.3	2.2	2.2	2.8	
乗車装置		届出 件数	(件)	12	6	5	16	4	9	11	11	15	16	12	13	23	17	20	32	16	22
		(%)	5.0	2.8	2.3	8.6	2.2	4.1	5.6	5.8	8.5	7.3	6.6	6.7	5.3	4.2	5.1	7.9	4.4	5.4	
かじ取装置		届出 件数	(件)	4	8	10	4	3	6	12	6	5	9	12	9	16	14	15	13	15	15
		(%)	1.7	3.7	4.6	2.1	1.6	2.8	6.1	3.2	2.8	4.1	6.6	4.6	3.7	3.5	3.8	3.2	4.1	3.6	
緩衝装置		届出 件数	(件)	4	8	5	3	9	6	3	2	14	9	9	7	7	10	19	12	18	13
		(%)	1.7	3.7	2.3	1.6	4.9	2.8	1.5	1.1	7.9	4.1	4.9	3.8	1.6	2.5	4.8	3.0	4.9	3.3	
その他	エアバッグ*2	届出 件数	(件)	15	5	4	6	0	8	30	12	17	10	3	17	45	17	21	16	3	25
		(%)	6.3	2.3	1.8	3.2	0.0	3.5	15.2	6.3	9.6	4.6	1.6	8.8	10.3	4.2	5.3	3.9	0.8	6.0	
	エアバッグ 以外	届出 件数	(件)	15	8	27	12	19	16	6	6	14	11	14	9	21	14	41	23	33	25
		(%)	6.3	3.7	12.4	6.4	10.4	7.2	3.0	3.2	7.9	5.0	7.7	4.7	4.8	3.5	10.4	5.7	9.0	6.0	
合計		届出 件数	(件)	239	215	217	187	183	215	197	190	177	219	182	196	436	405	394	406	365	410
		(%)	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。

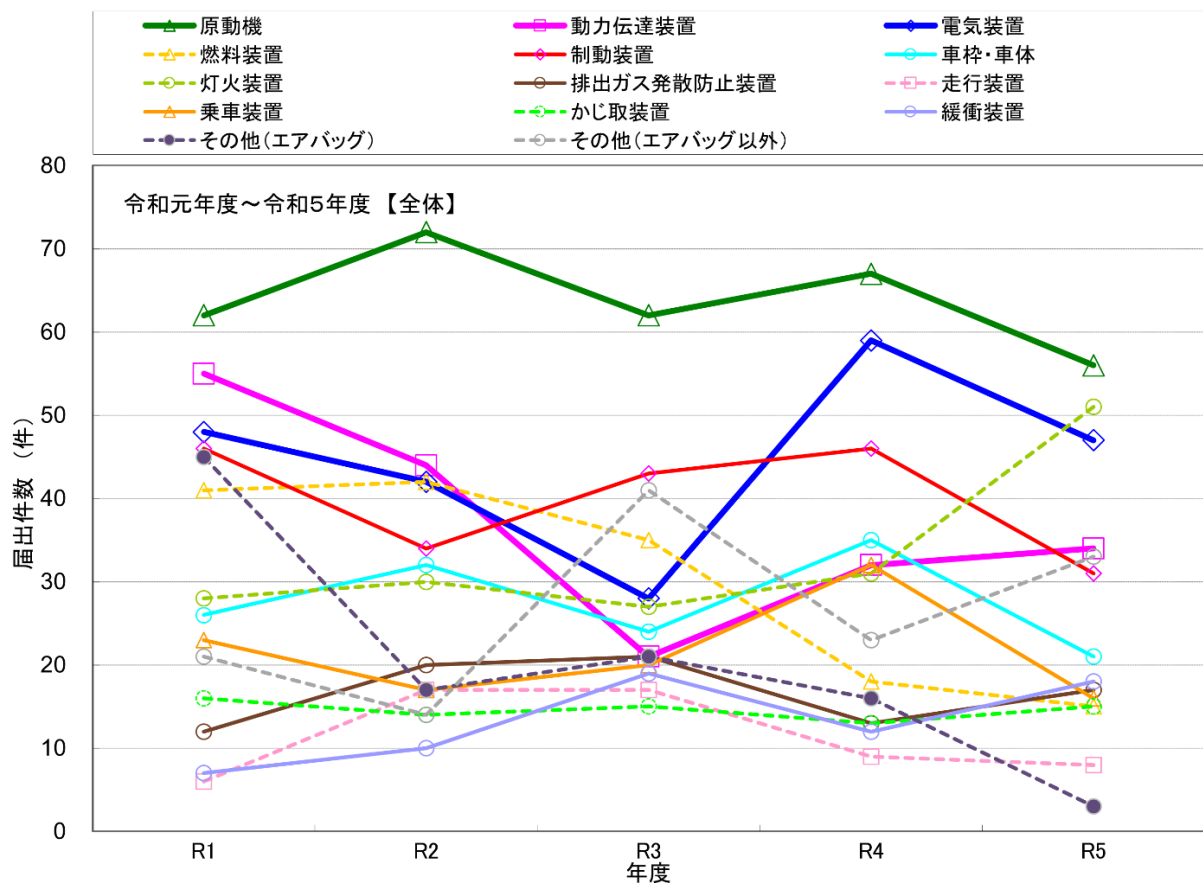


図 1-9 装置別の届出件数【全体】（令和元年度～令和 5 年度）

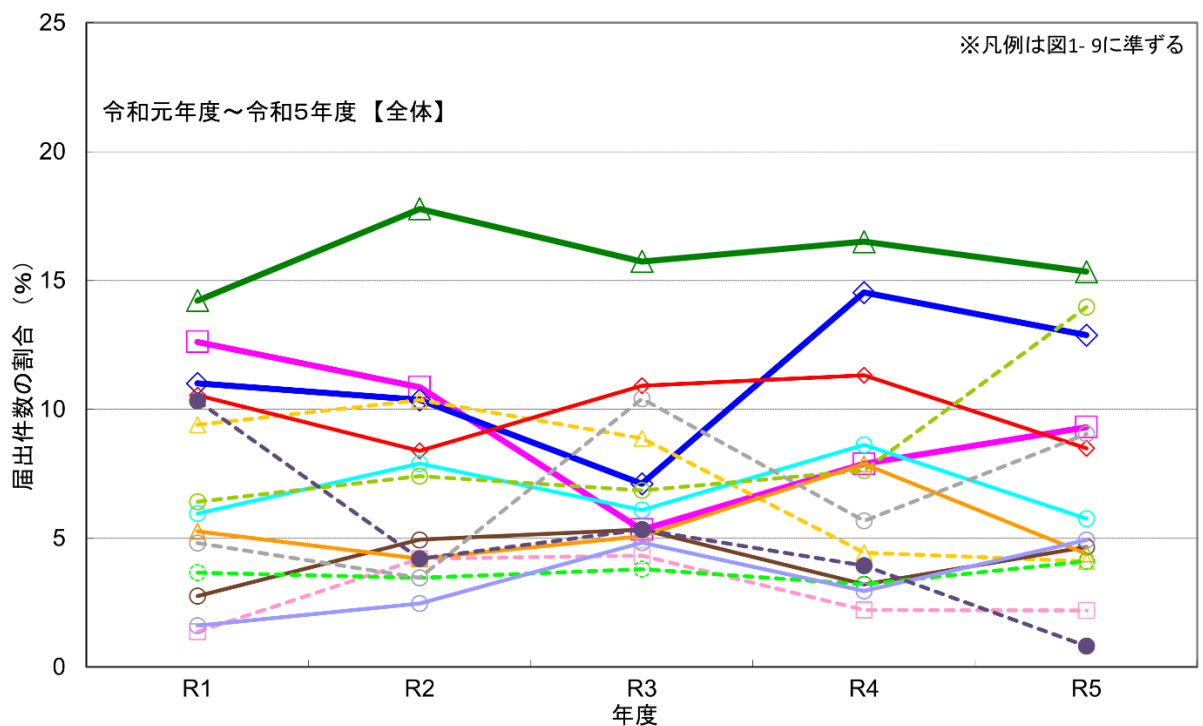


図 1-10 装置別の届出件数の割合【全体】（令和元年度～令和 5 年度）

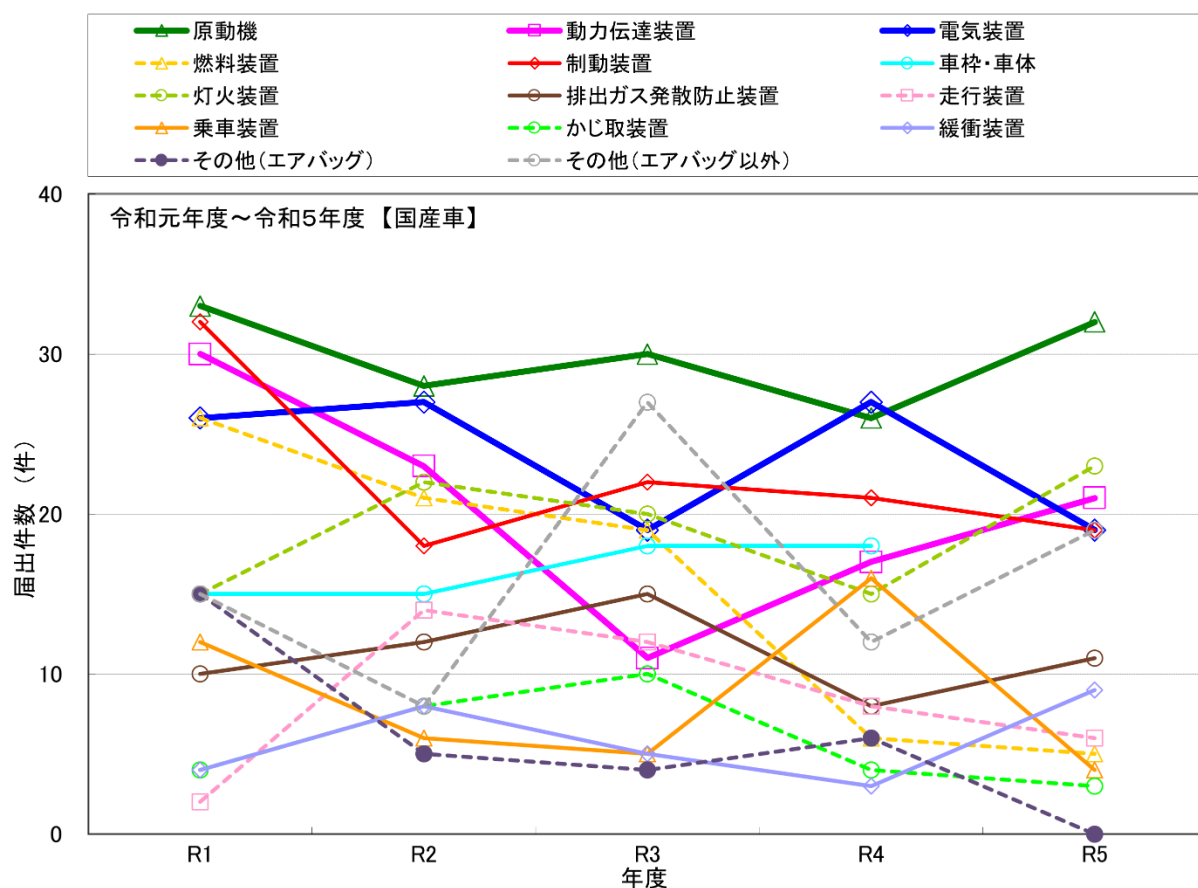


図 1-11 装置別の届出件数【国産車】(令和元年度～令和 5 年度)

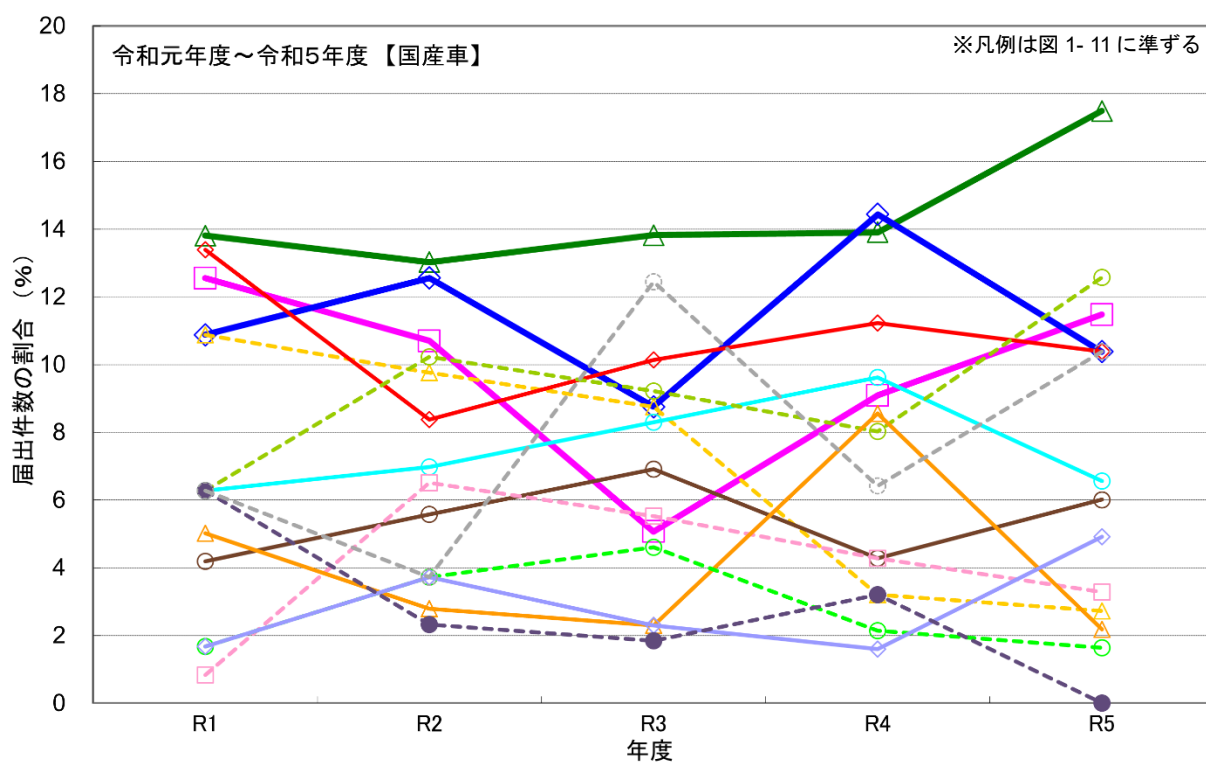


図 1-12 装置別の届出件数の割合【国産車】(令和元年度～令和 5 年度)

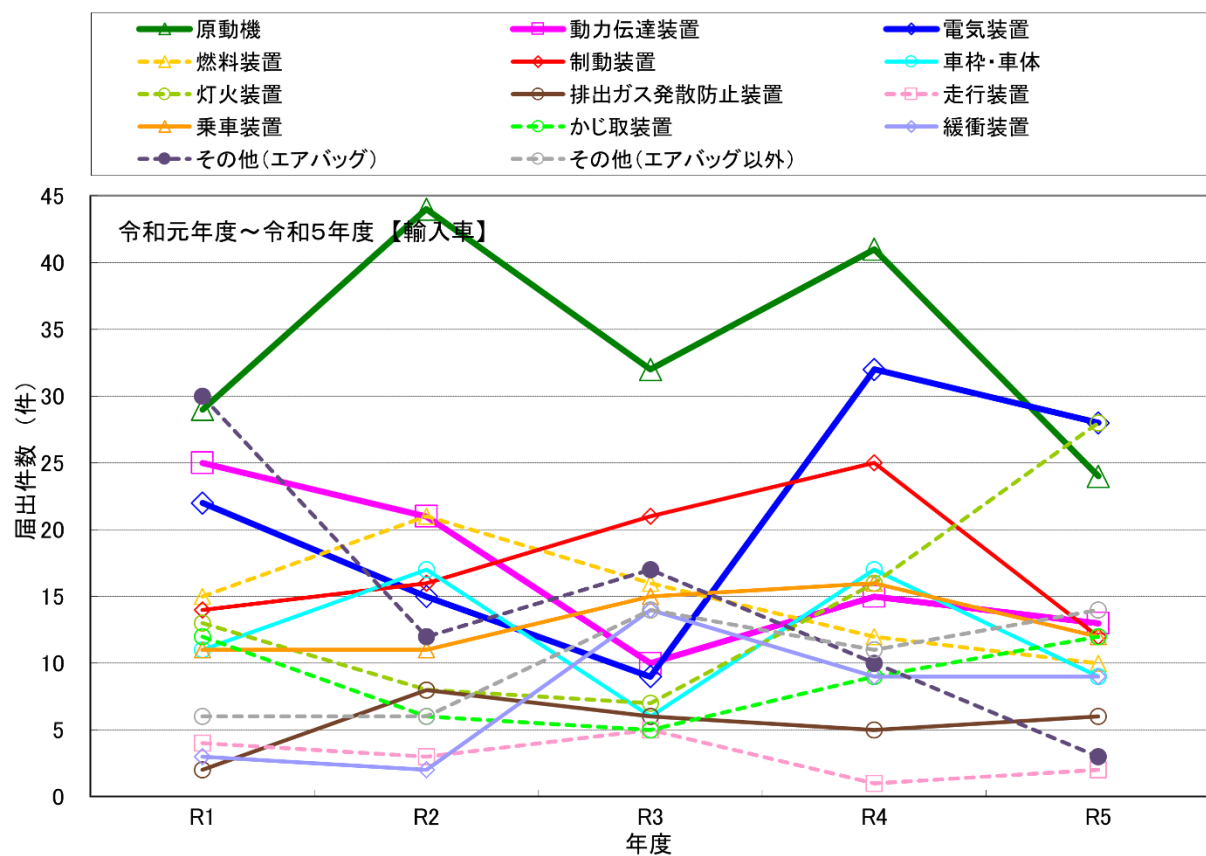


図 1-13 装置別の届出件数【輸入車】(令和元年度～令和 5 年度)

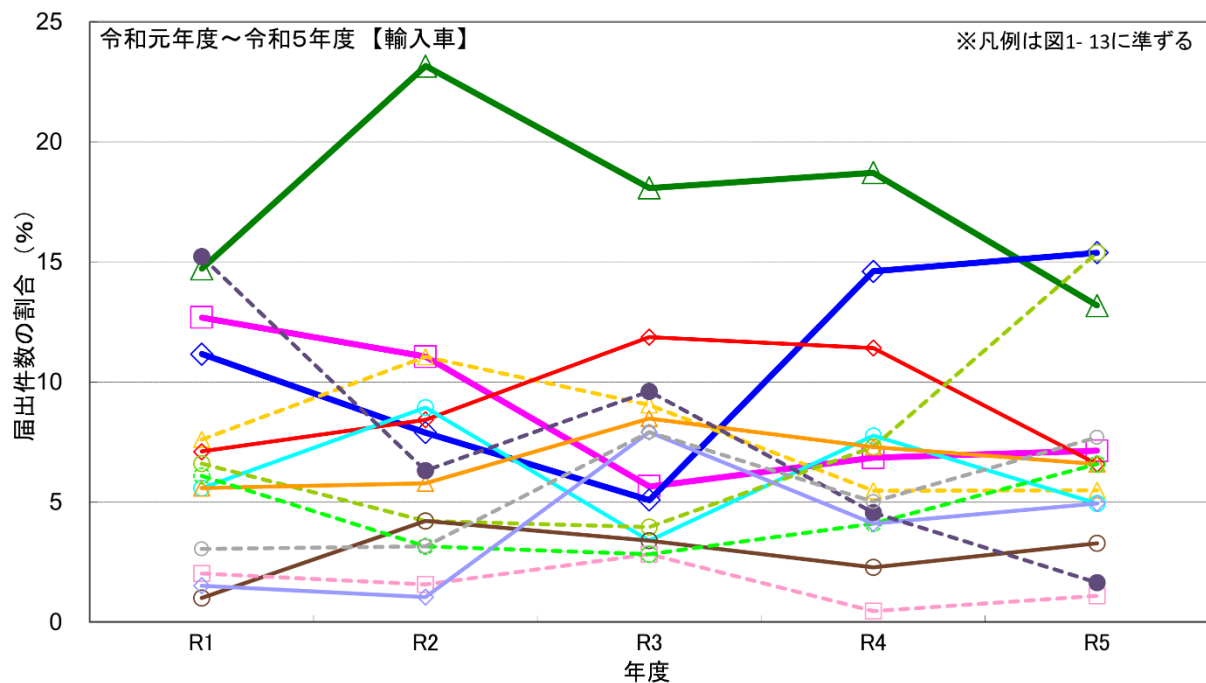


図 1-14 装置別の届出件数の割合【輸入車】(令和元年度～令和 5 年度)

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

令和元年度から令和 5 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 5 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 22 件で、前年度と比べて 7 件増加している。国産車の届出件数は 10 件で、前年度と比べて 4 件増加し、輸入車の届出件数は 12 件で、前年度と比べて 3 件増加している。

令和 5 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 18 件であり、前年度と比べて 3 件増加しており、軽乗用車の届出件数は 1 件で前年度と比べて 1 件増加した。また、軽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 5 年度の対象台数は 1,114 千台であり、前年度の 593 千台と比べて 521 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」が約 24.7%、国産車が約 28.3%及び輸入車が約 1.6%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 の特有の構造等起因する届出件数、対象台数及びそれらの割合*1（令和元年度～令和 5 年度及び 5 力年平均）

車種(用途)別				国産車						輸入車						全体						
				R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	5	3	3	6	6	5	4	3	4	9	12	6	9	6	7	15	18	11	
			(%)	2.6	2.3	2.3	5.0	5.0	3.3	2.5	1.9	2.7	5.0	7.8	4.0	2.6	2.1	2.5	5.0	6.6	3.7	
		対象台数	(千台)	556	292	143	581	1,102	535	0	0	1	12	10	5	556	293	145	593	1,112	540	
			(%)	8.0	3.0	2.4	15.4	28.3	8.8	0.0	0.0	0.2	5.1	1.6	0.9	7.2	2.8	2.3	14.8	24.6	8.2	
	軽	届出件数	(件)	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1
			(%)	0.0	0.8	0.8	0.0	0.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.0	0.4	0.2	
		対象台数	(千台)	0	125	23	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	125	23	0	0	30	
			(%)	0.0	1.3	0.4	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.4	0.0	0.0	0.4	
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	1	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	
			(%)	0.5	0.0	1.5	0.0	0.8	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.7	0.0	0.4	0.3	
		対象台数	(千台)	1	0	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	1	1	
			(%)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	
	軽	届出件数	(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
		対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
乗合車		届出件数	(件)	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	
			(%)	0.0	0.0	0.8	0.0	1.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.7	0.2	
		対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
上記車種(用途)の合計		届出件数	(件)	6	4	7	6	10	7	4	3	4	9	12	6	10	7	11	15	22	13	
			(%)	3.1	3.1	5.3	5.0	8.4	4.7	2.5	1.9	2.7	5.0	7.8	4.0	2.8	2.4	3.9	5.0	8.1	4.3	
		対象台数	(千台)	557	417	171	581	1,104	566	0	0	1	12	10	5	557	417	172	593	1,114	571	
			(%)	8.0	4.3	2.9	15.4	28.3	9.3	0.0	0.0	0.2	5.1	1.6	0.9	7.2	4.0	2.7	14.8	24.7	8.6	
EV及びHV以外の車両を含む届出の合計		届出件数	(件)	195	130	133	119	119	139	157	158	150	180	154	160	352	288	283	299	273	299	
			(%)	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%	

*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。

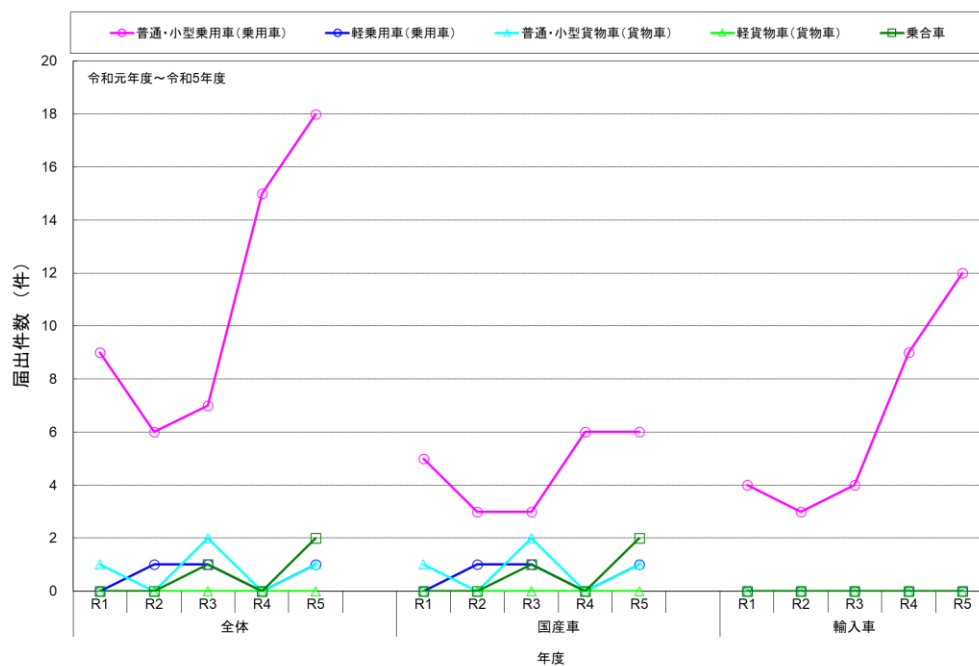


図 1-15 EV及びHVの特有の構造等起因する車種（用途）別の届出件数（令和元年度～令和5年度）

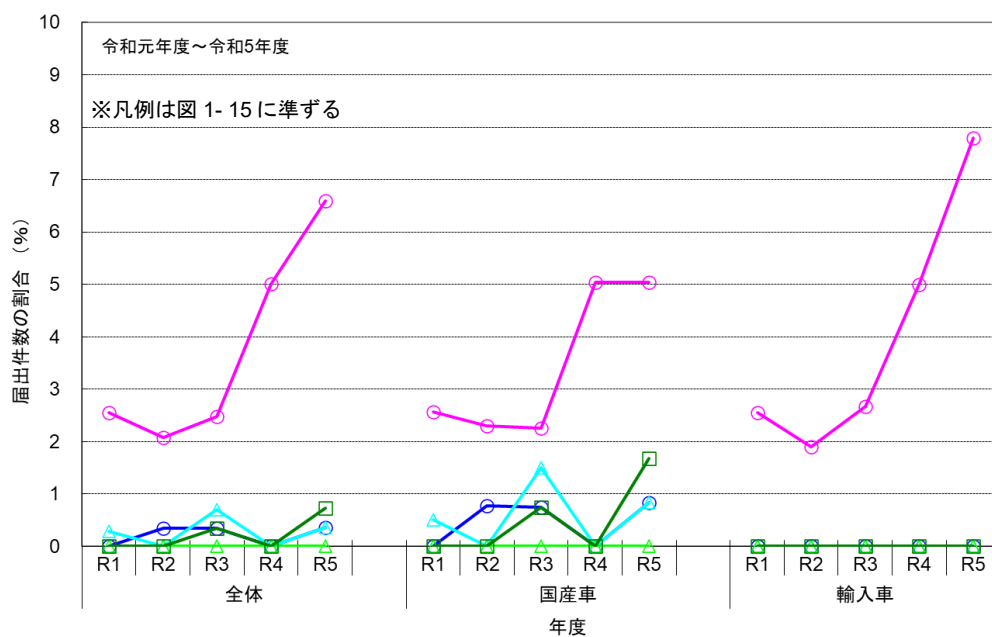


図 1-16 EV及びHVの特有の構造等起因する車種（用途）別の届出件数の割合（令和元年度～令和5年度）

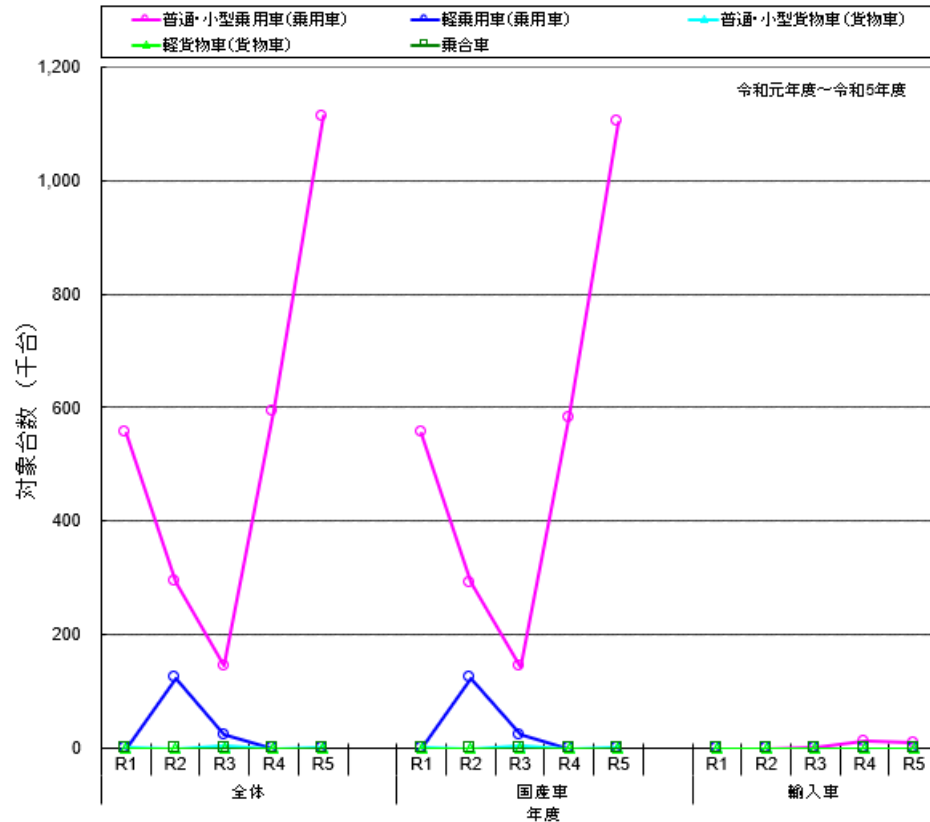


図 1-17 E V 及び H V の特有の構造等起因する車種（用途）別の対象台数（令和元年度～令和 5 年度）

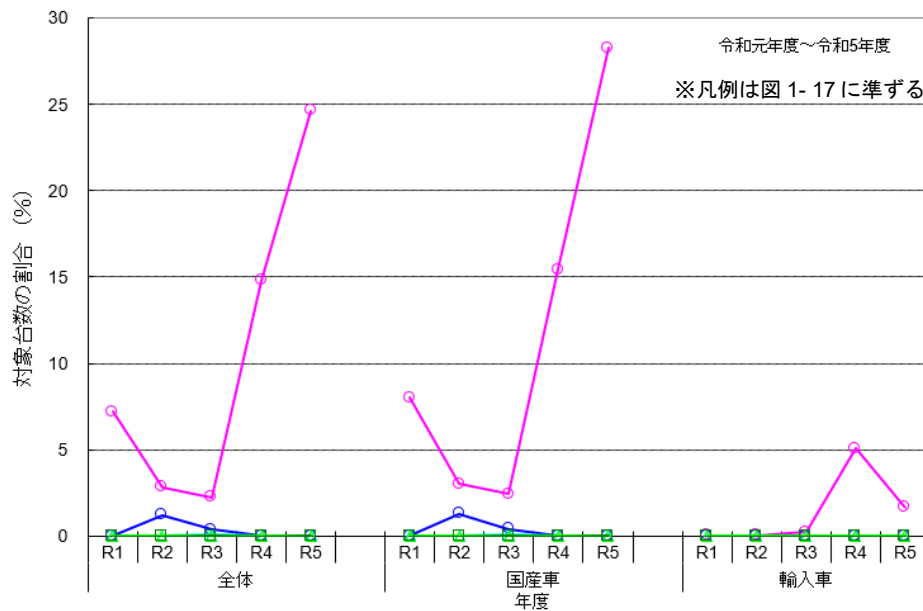


図 1-18 E V 及び H V の特有の構造等起因する車種（用途）別の対象台数の割合（令和元年度～令和 5 年度）

(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

令和元年度から令和5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5年度の「全体」において、「電気装置」の届出件数が一番多く14件あり、前年度の13件と比較すると1件増加している。続いて「原動機」の届出件数については7件あり、前年度の2件と比較すると5件増加している。

令和元年度から令和5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10件で前年度と比べて4件増加しており、5カ年平均と比べても4件多い。輸入車の届出件数は12件で前年度と比べて3件増加し、5カ年平均と比べても5件多い。

令和5年度において、これら表1-11に示す6装置の、EV及びHV以外の車両を含む届出の合計に対する届出件数の割合について、「全体」は約13.4%を占め前年度と比べて約4.8%増加、国産車は約12.8%を占め前年度と比べて約3.6%増加、輸入車は約14.0%であり、前年度と比べて約5.7%増加している。

令和元年度から令和5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（令和元年度～令和 5 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					
			R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均
原動機	届出件数	(件)	3	1	2	0	5	2	2	4	2	2	2	2	5	5	4	2	7	5
		(%)	2.4	1.4	2.6	0.0	6.4	2.6	2.0	3.7	2.3	1.8	2.3	2.5	2.2	2.8	2.5	1.1	4.3	2.5
電気装置	届出件数	(件)	0	2	3	6	4	3	1	1	2	7	10	4	1	3	5	13	14	7
		(%)	0.0	2.7	3.9	9.2	5.1	3.6	1.0	0.9	2.3	6.4	11.6	4.3	0.4	1.7	3.1	7.5	8.5	4.0
動力伝達装置	届出件数	(件)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
		(%)	0.8	1.4	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2
燃料装置	届出件数	(件)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
		(%)	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
制動装置	届出件数	(件)	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
		(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.2	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4	0.0	0.0	0.0	0.6	0.2
その他（エアバッグ以外）	届出件数	(件)	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
		(%)	0.0	0.0	2.6	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.2
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	5	4	7	6	10	6	4	5	4	9	12	7	9	9	11	15	22	13
		(%)	4.1	5.4	9.2	9.2	12.8	7.7	4.0	4.7	4.6	8.3	14.0	7.0	4.0	5.0	6.7	8.6	13.4	7.3
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)	123	74	76	65	78	83	100	107	87	109	86	98	223	181	163	174	164	181
		(%)	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。

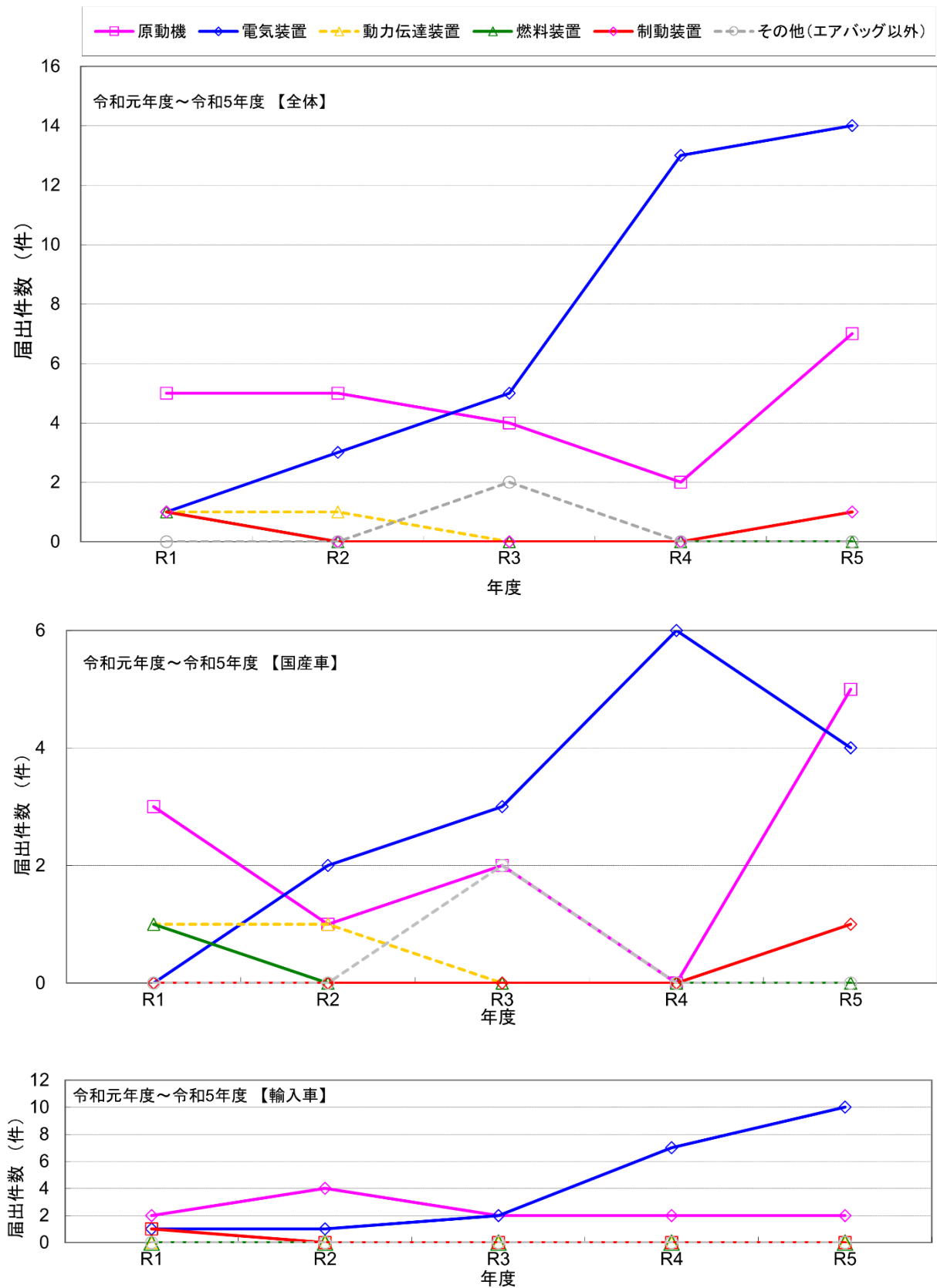


図 1-19 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数
(令和元年度～令和5年度)

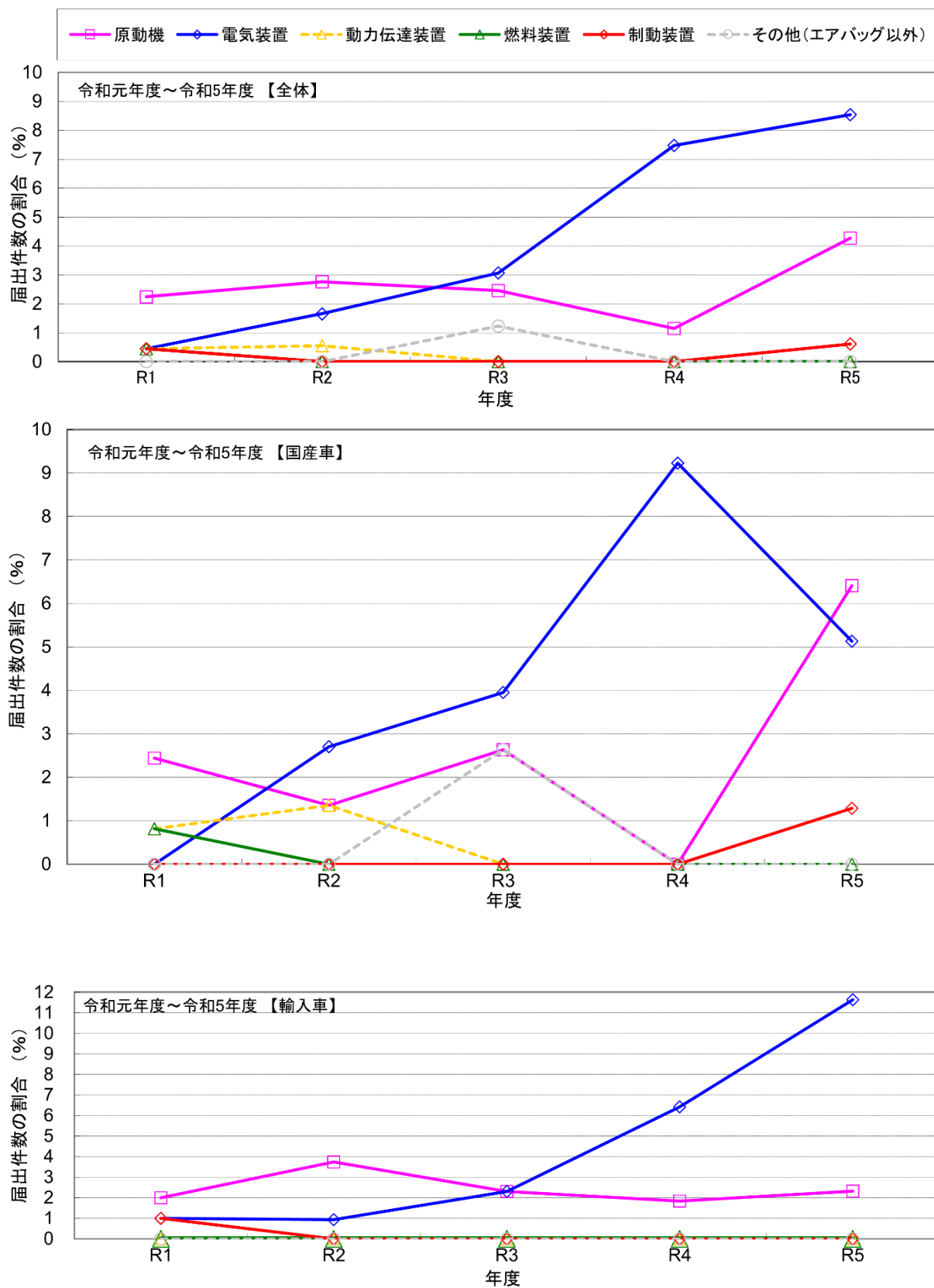


図 1-20 EV及びHVの特有の構造等起因する装置別の届出件数の割合（令和元年度～令和5年度）

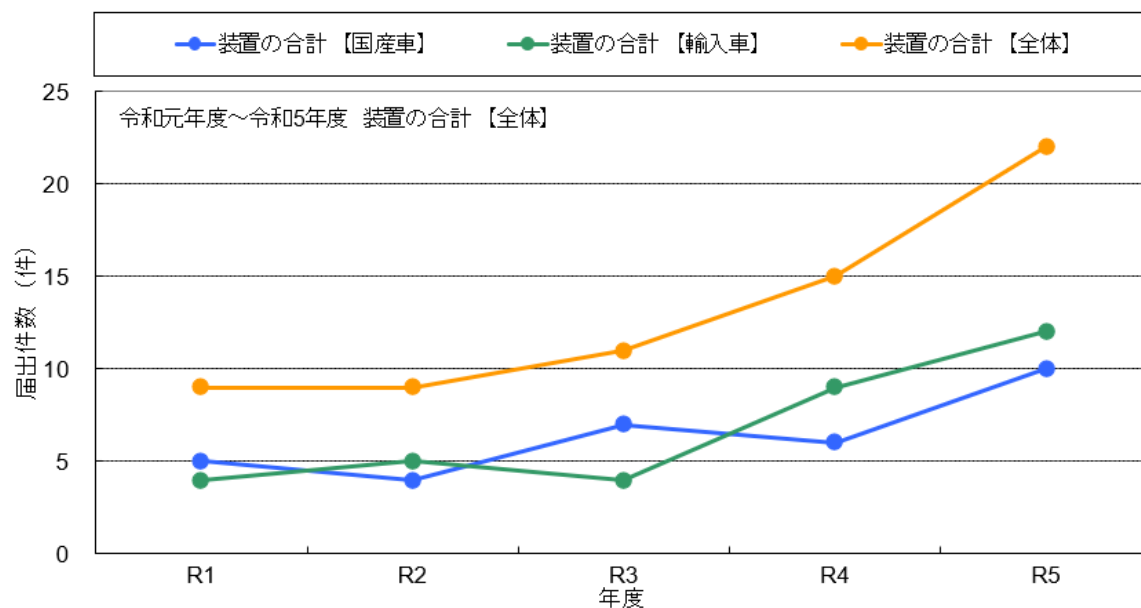


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(令和元年度～令和5年度)

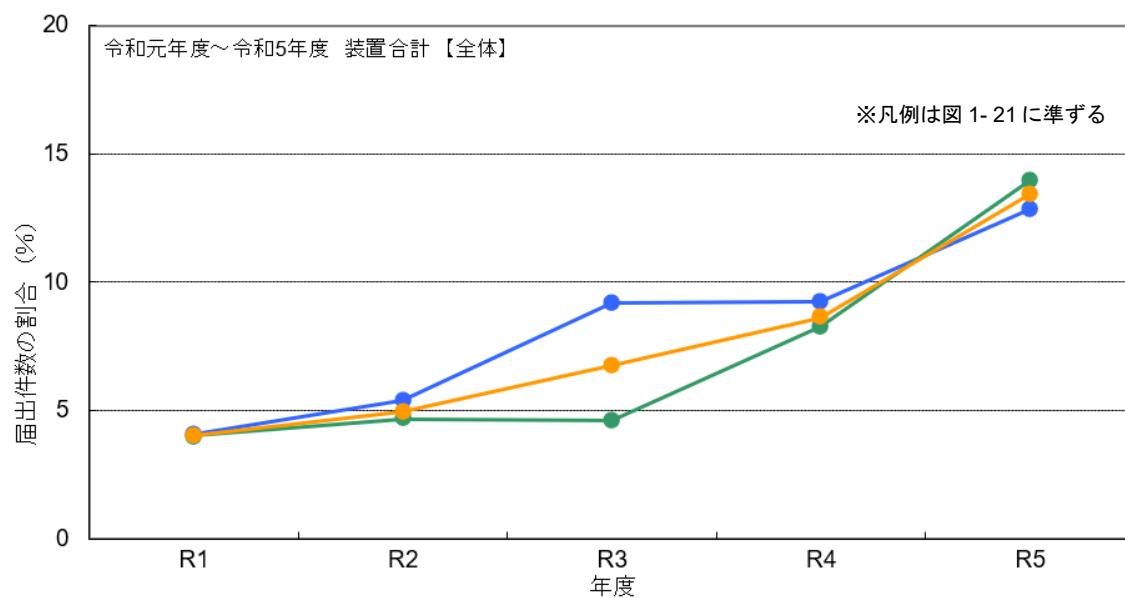


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (令和元年度～令和5年度)

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」を対象とした令和元年度から令和5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。

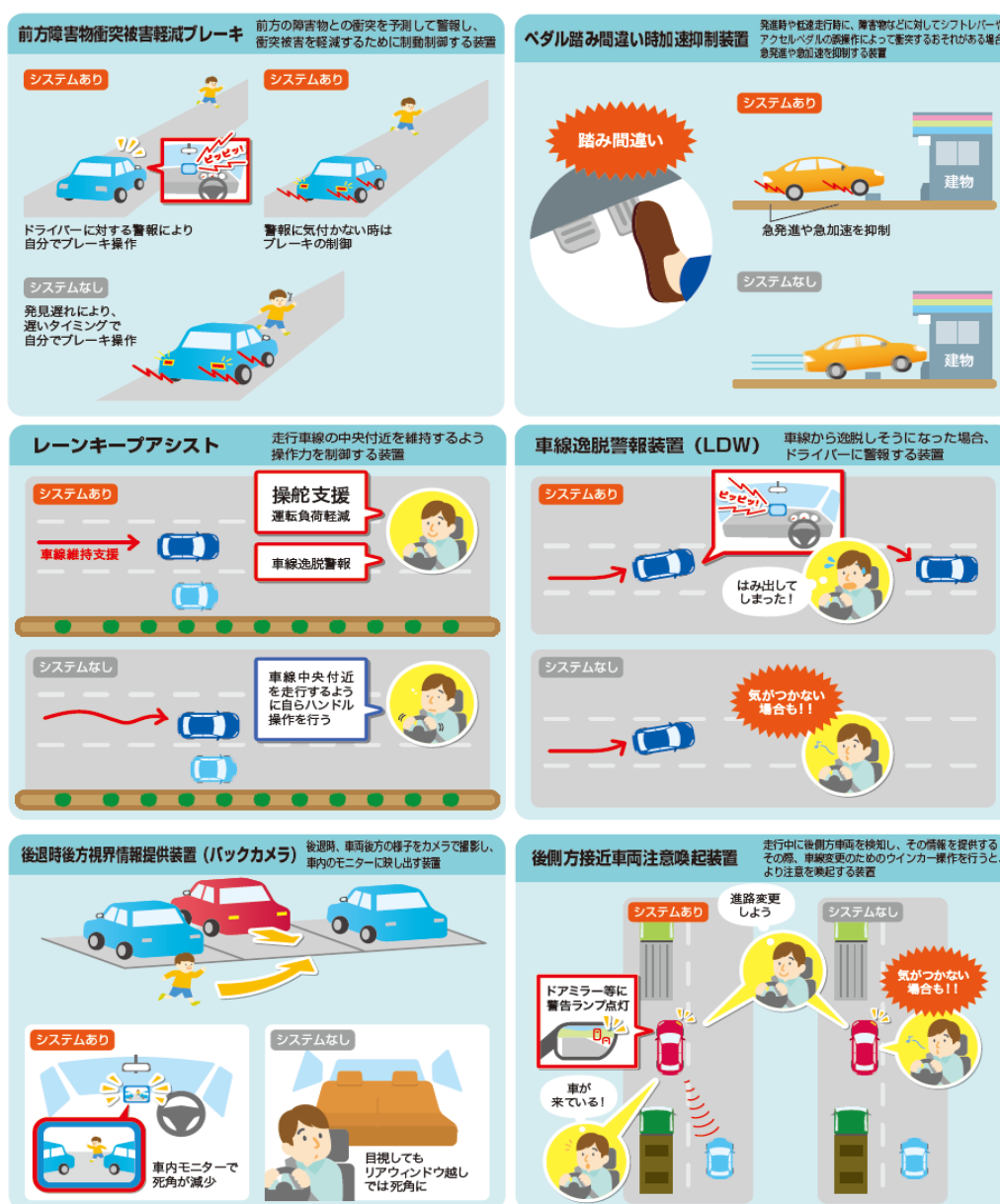


図 1-23 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/01asv/index.html#technology>

表 1-12 A S V技術に関するリコール届出件数及び対象台数（令和元年度～令和 5 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				
		R1	R2	R3	R4	R5	R1	R2	R3	R4	R5	R1	R2	R3	R4	R5
衝突被害軽減ブレーキ	届出件数(件)	4	0	1	2	1	2	0	1	2	1	2	0	0	0	0
	対象台数(台)	5,800	0	686	202,636	2,983	5,044	0	686	202,636	2,983	756	0	0	0	0
レーンキープアシスト (LKA)	届出件数(件)	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	対象台数(台)	3,093	0	0	878	0	3,093	0	0	0	0	0	0	0	878	0
ACC	届出件数(件)	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
	対象台数(台)	3,274	353	5,245	0	17,634	0	0	5,245	0	0	3,274	353	0	0	17,634
車両安定性制御装置	届出件数(件)	1	3	4	0	8	1	1	1	0	2	0	2	3	0	6
	対象台数(台)	4,715	32,443	20,037	0	33,660	4,715	27,622	18,517	0	3,736	0	4,821	1,520	0	29,924
先進ライト	届出件数(件)	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
	対象台数(台)	2	7,513	11,317	0	0	0	7,513	11,317	0	0	2	0	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)	8	5	7	3	9	4	2	4	2	2	4	3	3	1	7
	対象台数(台)	16,884	40,309	37,285	203,514	51,294	12,852	35,135	35,765	202,636	3,736	4,032	5,174	1,520	878	47,558

＊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「サボカー」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。

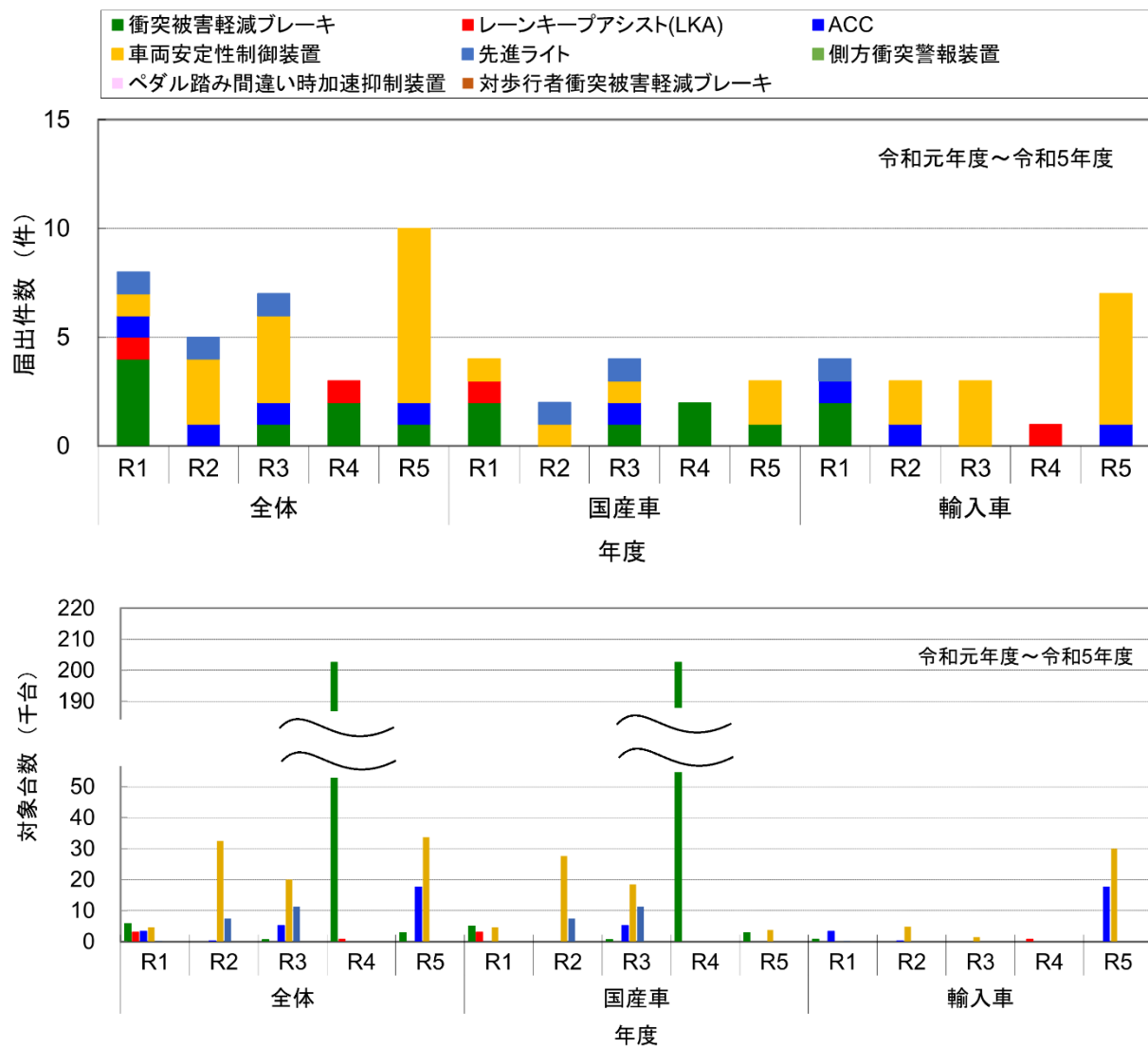


図 1-24 A S V技術に関するリコール届出件数及び対象台数（令和元年度～令和5年度）

令和元年度～令和４年度までのＡＳＶ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 件で推移していたが、令和５年度は車両安定性制御装置が 8 件となった。

また、国土交通省及び経済産業省は高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、ＡＳＶ技術を搭載した車両に「セーフティ・サポートカー（サポカー）」、「セーフティ・サポートカーＳ（サポカーＳ）」と愛称をつけ、普及啓発に取り組んでおり、ＡＳＶ技術装着台数はさらに増加していくものと思われる。以下に「セーフティ・サポートカー（サポカー）」及び「セーフティ・サポートカーＳ（サポカーＳ）」の概要を表 1-13 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

	「セーフティ・サポートカー（サポカー）」とは衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車
	「セーフティ・サポートカーＳ（サポカーＳ）」とは衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進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

＊：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		衝突被害軽減ブレーキ（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＋		衝突被害軽減ブレーキ（対車両）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置＊ ¹
ベーシック		低速衝突被害軽減ブレーキ（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 令和元年度～令和5年度の状況

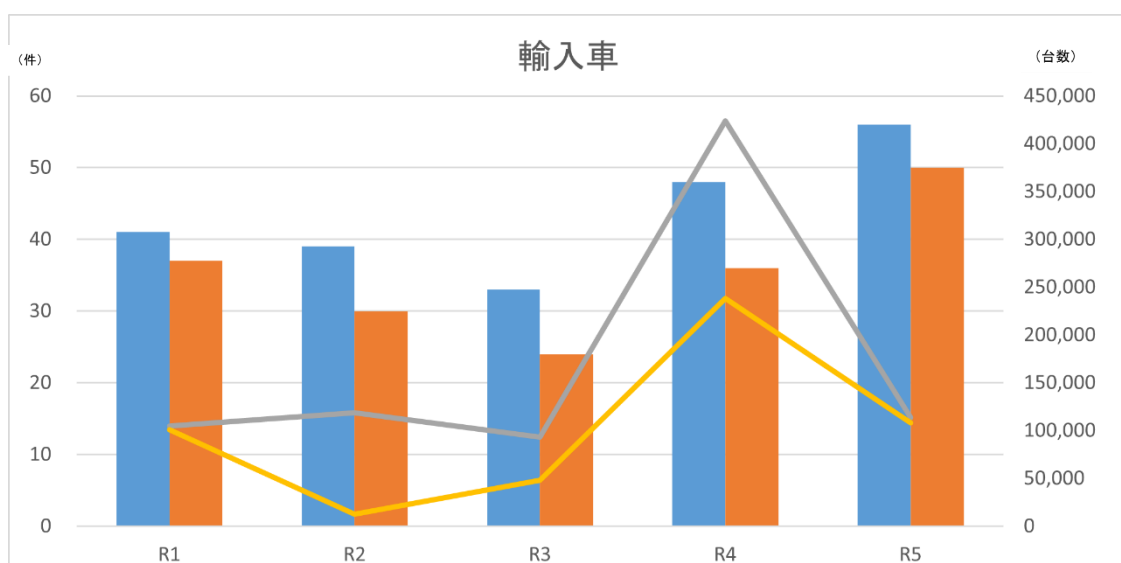
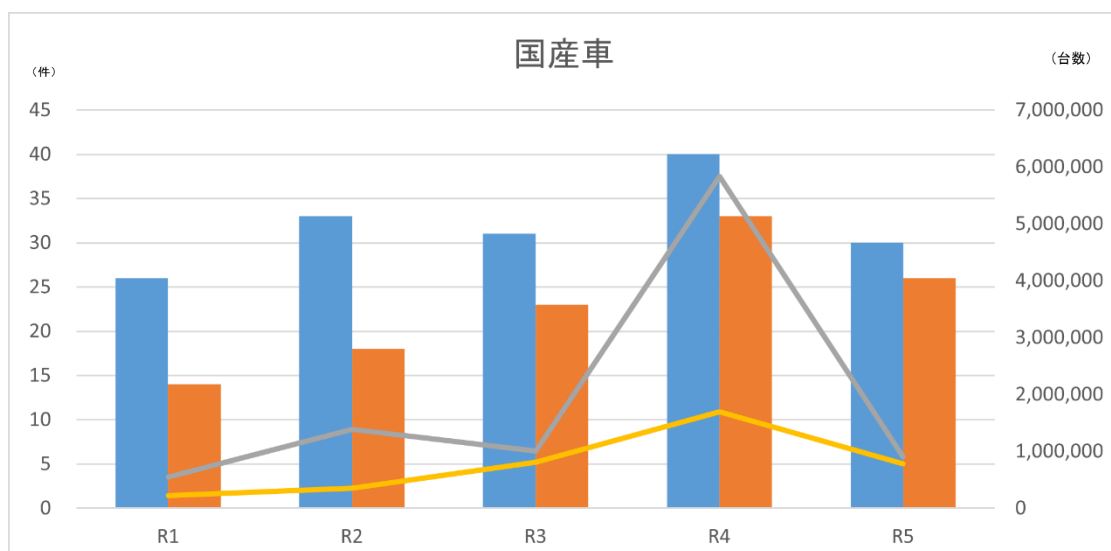
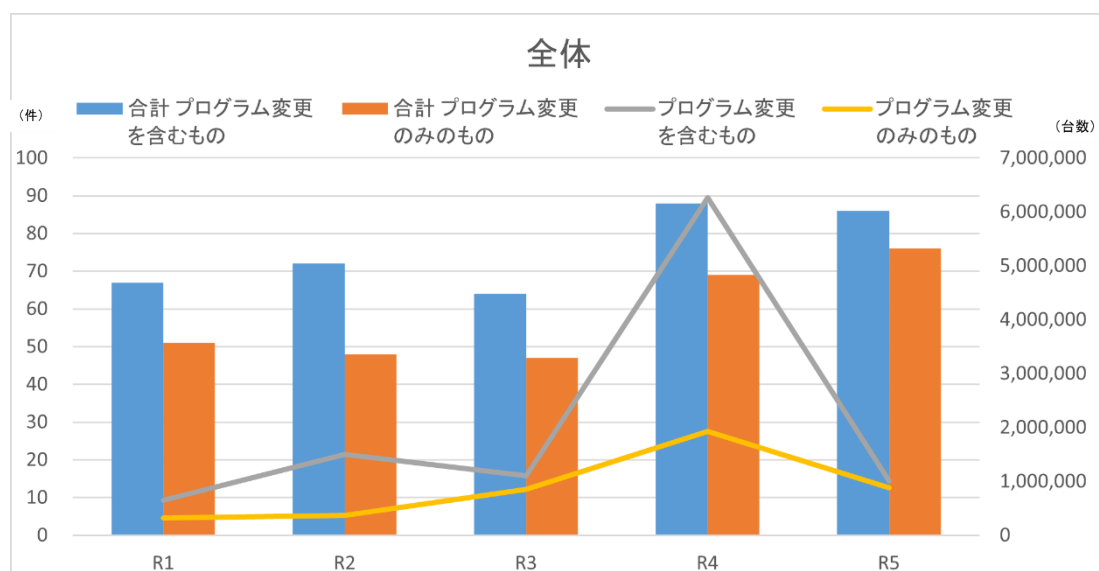
令和元年度～令和5年度までに届出されたリコール届出の中から、プログラム変更を対策とするリコール届出について表1-16にまとめ、グラフにしたものを図1-25に示す。

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
(令和元年度～令和5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
R1	届出件数(件)	26	14	41	37	67	51
	対象台数(台)	549,636	223,229	104,665	101,131	654,301	324,360
R2	届出件数(件)	33	18	39	30	72	48
	対象台数(台)	1,386,649	355,952	118,442	12,562	1,505,091	368,514
R3	届出件数(件)	31	23(1)	33	24(2)	64	47(3)
	対象台数(台)	1,009,385	809,438	92,921	47,880	1,102,306	857,318
R4	届出件数(件)	40	33	48	36(8)	88	69(8)
	対象台数(台)	5,836,100	1,692,923	423,991	238,230	6,260,091	1,931,153
R5	届出件数(件)	30	26(1)	56	50(5)	86	76(6)
	対象台数(台)	897,965	777,867	113,451	107,935	1,011,416	885,802
合計	届出件数(件)	160	114(2)	217	177(15)	377	291(17)
	対象台数(台)	9,679,735	3,859,409	853,470	507,738	10,533,205	4,367,147

* () 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
(令和元年度～令和5年度)**

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 4 年度は、国産車では 0 件、輸入車では 8 件の届出があり、令和 5 年度は、国産車では 1 件、輸入車では 5 件あった。届出件数についての傾向はみられていない。

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

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

表 2-1 不具合発生原因の区分・項目・分類

区 分	項 目	分 類
設 計	性 能	量産品の品質の見込み違い
		部品、材料の特性の不十分
		使用環境条件の甘さ
	耐久性	開発評価の不備
		実車相当テストの不十分
	設計自体	評価基準の甘さ
		図面等の不備
		プログラムミス
製 造	作業工程	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5年度末現在）のもの	

「全体」を表す図 2-1 をみると、令和 5 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 365 件で前年度と比べて 39 件減少しており、5 カ年平均と比べると 35 件少なくなっていた。そのうち、「設計」に区分されるものが 209 件で、前年度と比べると 42 件減少しており、5 カ年平均と比べても 18 件少なくなっている。また、「製造」に区分されるものは 141 件であり、前年度に比べ 5 件減少しており、5 カ年平均と比べても 17 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 39%であり、「設計」の区分が不具合発生の原因になっている届出が多い傾向にある。なお、令和元年度の「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 4 年度に引き続き「設計自体」の 165 件で前年度と比べて 27 件増加しており、5 カ年平均と比べると 16 件多くなっている。「設計自体」に該当する分類では「評価基準の甘さ」が 116 件で最も多い。令和 3 年度、令和 4 年度は「プログラムミス」の割合がやや多かったが、令和 5 年度は「プログラムミス」が前年と比べて 30 件減少し、「評価基準の甘さ」が 65 件増加したため、「評価基準の甘さ」の割合が上回った。

「設計自体」の件数は微増したが、「性能」と「耐久性」の件数が大きく減少したため、「設計」の件数は昨年より減少している。

「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、前年度と同じ件数になっており、5 カ年平均と比較すると 7 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 79 件と最も多く、前年度から 21 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 13.1%であり、次いで「作業管理不適切」の 7.7%となっている。

国産車を表す図 2-2 をみると、令和 5 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 183 件で前年度と比べて 4 件減少しており、5 カ年平均と比べても 25 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 122 件で、前年度と比べて 8 件減少しており、5 カ年平均と比べても 12 件少ない。「製造」区分に該当するものは 56 件で、前年度と比べて 7 件減少しており、5 カ年平均と比べても 11 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 32%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 88 件で、前年度と比べて 7 件増加しており、5 カ年平均と同じ件数となっている。「設計自体」項目中の分類については、「評価基準の甘さ」が 56 件、「図面等の不備」が 12 件、「プログラムミス」が 20 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 41 件であり、前年度と比べ 6 件多くなっている。「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 23 件で最も多くなっており、前年度の 15 件と比べて 8 件増加している。

輸入車を表す図 2-3 をみると、令和 5 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 182 件で前年度か

ら 35 件減少しており、5 年平均と比べると 10 件少ない。そのうち、「設計」区分に該当するものは 87 件で、前年度と比べて 34 件減少しており、5 年平均と比べても 6 件少ない。「製造」に該当するものは 85 件で、前年度と比べて 2 件減少しており、5 年平均と比べても 6 件少なくなっている。輸入車における届出件数割合を 5 年平均でみると、「設計」48.1%、「製造」47.3%と「設計」に区分される届出が多いが、全体での割合と比較すると「製造」の割合が大きくなる傾向にあることがわかる。

「設計」に該当する項目で最も多いものは、こちらも全体と同じく「設計自体」で 77 件となり、前年度と比べると 20 件増加している。「設計自体」項目中の分類では「評価基準の甘さ」が 60 件で最も多くなっている。「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 74 件で前年度と比べると 6 件減少しており、5 年平均より 2 件少なくなっている。「作業工程」項目中の分類では「製造工程不適切」が 56 件で最も多くなっており、次いで「作業員のミス」が 11 件となっている。

これらのことから、令和 5 年度については「製造」を原因とする届出がやや増加したものの、「設計」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より少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

設 計						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	252	207	214	251	209	227
件数 (%)	57.8	51.4	54.3	62.1	57.3	56.6

総 届 出 件 数						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	436	403	394	404	365	400
件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	156	190	166	136	141	158
件数 (%)	35.8	47.1	42.1	33.7	38.6	39.4

そ の 他						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	28	6	14	17	15	16
件数 (%)	6.4	1.5	3.6	4.2	3.7	4.0

性 能						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	32	31	22	49	22	31
件数 (%)	7.3	7.7	5.6	12.1	5.4	7.8

耐 久 性						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	40	59	48	64	22	47
件数 (%)	9.2	14.6	12.2	15.8	5.4	11.6

設 計 自 体						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	180	117	144	138	165	149
件数 (%)	41.3	29.0	36.5	34.2	40.8	37.2

作 業 工 程						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	116	139	126	115	115	122
件数 (%)	26.6	34.5	32.0	28.5	28.5	30.5

機 械 設 備						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	24	33	23	10	14	21
件数 (%)	5.5	8.2	5.8	2.5	3.5	5.2

工 具 ・ 治 具						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	13	5	9	8	8	9
件数 (%)	3.0	1.2	2.3	2.0	2.0	2.1

部 品 ・ 材 料						
	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 (件)	3	13	8	3	4	6
件数 (%)	0.7	3.2	2.0	0.7	1.0	1.5

量産品の品質に見込み違い			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	3	4	6	6	6	5
	件数	(%)	0.7	1.0	1.5	1.5	1.6	1.2
部品、材料の特性の不十分			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	18	10	7	23	6	13
	件数	(%)	4.1	2.5	1.8	5.7	1.6	3.2
使用環境条件の甘さ			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	11	17	9	20	10	13
	件数	(%)	2.5	4.2	2.3	5.0	2.7	3.3
開発評価の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	31	46	41	45	18	36
	件数	(%)	7.1	11.4	10.4	11.1	4.9	9.0
実車相当テストの不十分			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	9	13	7	19	4	10
	件数	(%)	2.1	3.2	1.8	4.7	1.1	2.6
評価基準の甘さ			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	105	71	56	51	116	80
	件数	(%)	24.1	17.6	14.2	12.6	31.8	19.9
図面等の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	23	7	31	23	15	20
	件数	(%)	5.3	1.7	7.9	5.7	4.1	4.9
プログラムミス			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	52	39	57	64	34	49
	件数	(%)	11.9	9.7	14.5	15.8	9.3	12.3
作業員のミス			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	19	16	41	28	17	24
	件数	(%)	4.4	4.0	10.4	6.9	4.7	6.0
マニュアルの不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	27	19	12	8	7	15
	件数	(%)	6.2	4.7	3.0	2.0	1.9	3.6
製造工程不適切			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	40	50	36	58	79	53
	件数	(%)	9.2	12.4	9.1	14.4	21.6	13.1
作業管理不適切			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	30	54	37	21	12	31
	件数	(%)	6.9	13.4	9.4	5.2	3.3	7.7
保守管理の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	24	33	23	10	14	21
	件数	(%)	5.5	8.2	5.8	2.5	3.8	5.2
保守管理の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	10	1	7	3	6	5
	件数	(%)	2.3	0.2	1.8	0.7	1.6	1.3
金型寸法の不適切			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	3	4	2	5	2	3
	件数	(%)	0.7	1.0	0.5	1.2	0.5	0.8
管理の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	3	13	8	3	4	6
	件数	(%)	0.7	3.2	2.0	0.7	1.1	1.5
再生品利用の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	0	0	0	0	0	0
	件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

図 2-1 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】（令和元年度～令和5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

設 計							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出	(件)	153	125	140	130	122	134
件数	(%)	64.0	58.1	64.5	69.5	65.2	64.4

総 届 出 件 数							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出	(件)	239	215	217	187	183	208
件数	(%)	100	100	100	100	98	100

製 造							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出	(件)	71	88	70	49	56	67
件数	(%)	29.7	40.9	32.3	26.2	29.9	32.1

そ の 他							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出	(件)	15	2	7	8	5	7
件数	(%)	6.3	0.9	3.2	4.3	2.7	3.6

性 能							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	24	21	16	23	16	20
	(%)	10.0	9.8	7.4	12.3	8.6	9.6

耐 久 性							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	24	36	27	26	18	26
	(%)	10.0	16.7	12.4	14	10	12.6

設 計 自 体							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	105	68	97	81	88	88
	(%)	43.9	31.6	44.7	43.3	47.1	42.2

作 業 工 程							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出	(件)	48	57	52	35	41	47
件数	(%)	20.1	26.5	24.0	18.7	21.9	22.4

機 械 設 備							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	12	18	6	8	7	10
	(%)	5.0	8.4	2.8	4.3	3.7	4.9

工 具 ・ 治 具							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	9	3	7	5	5	6
	(%)	3.8	1.4	3.2	2.7	2.7	2.8

部 品 ・ 材 料							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	2	10	5	1	3	4
	(%)	0.8	4.7	2.3	0.5	1.6	2.0

量製品の品質に見込み違い			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	3	4	5	4	5	4
	件数	(%)	1.3	1.9	2.3	2.1	2.7	2.0
部品、材料の特性の不十分			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	12	6	6	12	2	8
	件数	(%)	5.0	2.8	2.8	6.4	1.1	3.7
使用環境条件の甘さ			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	9	11	5	7	9	8
	件数	(%)	3.8	5.1	2.3	3.7	4.9	3.9
開発評価の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	18	24	20	14	15	18
	件数	(%)	7.5	11.2	9.2	7.5	8.2	8.7
実車相当テストの不十分			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	6	12	7	12	3	8
	件数	(%)	2.5	5.6	3.2	6.4	1.6	3.8
評価基準の甘さ			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	66	40	41	36	56	48
	件数	(%)	27.6	18.6	18.9	19.3	30.6	23.0
図面等の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	18	7	28	12	12	15
	件数	(%)	7.5	3.3	12.9	6.4	6.6	7.4
プログラムミス			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	21	21	28	33	20	25
	件数	(%)	8.8	9.8	12.9	17.6	10.9	11.8
作業員のミス			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	10	8	19	9	6	10
	件数	(%)	4.2	3.7	8.8	4.8	3.3	5.0
マニュアルの不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	8	10	6	5	5	7
	件数	(%)	3.3	4.7	2.8	2.7	2.7	3.3
製造工程不適切			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	16	17	14	15	23	17
	件数	(%)	6.7	7.9	6.5	8.0	12.6	8.2
作業管理不適切			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	14	22	13	6	7	12
	件数	(%)	5.9	10.2	6.0	3.2	3.8	6.0
保守管理の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	12	18	6	8	7	10
	件数	(%)	5.0	8.4	2.8	4.3	3.8	4.9
保守管理の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	7	0	5	1	4	3
	件数	(%)	2.9	0.0	2.3	0.5	2.2	1.6
金型寸法の不適切			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	2	3	2	4	1	2
	件数	(%)	0.8	1.4	0.9	2.1	0.5	1.2
管理の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	2	10	5	1	3	4
	件数	(%)	0.8	4.7	2.3	0.5	1.6	2.0
再生品利用の不備			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
	届出	(件)	0	0	0	0	0	0
	件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

図 2-2 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】（令和元年度～令和 5 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

設 計							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	99	82	74	121	87	93
	(%)	50.3	43.6	41.8	55.8	40.1	48.2

総 届 出 件 数							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出	(件)	197	188	177	217	182	192
件数	(%)	100	100	100	100	85	100

製 造							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	85	102	96	87	85	91
	(%)	43.1	54.3	54.2	40.1	39.2	47.3

そ の 他							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	13	4	7	9	10	9
	(%)	6.6	2.1	4.0	4.1	5.5	4.5

性 能							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	8	10	6	26	6	11
	(%)	4.1	5.3	3.4	12.0	2.8	5.8

耐 久 性							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	16	23	21	38	4	20
	(%)	8.1	12.2	11.9	17.5	1.8	10.6

設 計 自 体							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出	(件)	75	49	47	57	77	61
件数	(%)	38.1	26.1	26.6	26.3	35.5	31.7

作 業 工 程							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	68	82	74	80	74	76
	(%)	34.5	43.6	41.8	36.9	34.1	39.3

機 械 設 備							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	12	15	17	2	7	11
	(%)	6.1	8.0	9.6	0.9	3.2	5.5

工 具 ・ 治 具							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	4	2	2	3	3	3
	(%)	2.0	1.1	1.1	1.4	1.4	1.5

部 品 ・ 材 料							
		R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
届出 件数	(件)	1	3	3	2	1	2
	(%)	0.5	1.6	1.7	0.9	0.5	1.0

量製品の品質に見込み違い	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	0	0	1	2	1	1
			0.0	0.0	0.6	0.9	0.5	0.4
部品、材料の特性の不十分	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	6	4	1	11	4	5
			3.0	2.1	0.6	5.1	2.2	2.7
使用環境条件の甘さ	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	2	6	4	13	1	5
			1.0	3.2	2.3	6.0	0.5	2.7
開発評価の不備	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	13	22	21	31	3	18
			6.6	11.7	11.9	14.3	1.6	9.4
実車相当テストの不十分	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	3	1	0	7	1	2
			1.5	0.5	0.0	3.2	0.5	1.2
評価基準の甘さ	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	39	31	15	15	60	32
			19.8	16.5	8.5	6.9	33.0	16.6
図面等の不備	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	5	0	3	11	3	4
			2.5	0.0	1.7	5.1	1.6	2.3
プログラムミス	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	31	18	29	31	14	25
			15.7	9.6	16.4	14.3	7.7	12.8
作業員のミス	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	9	8	22	19	11	14
			4.6	4.3	12.4	8.8	6.0	7.2
マニュアルの不備	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	19	9	6	3	2	8
			9.6	4.8	3.4	1.4	1.1	4.1
製造工程不適切	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	24	33	22	43	56	36
			12.2	17.6	12.4	19.8	30.8	18.5
作業管理不適切	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	16	32	24	15	5	18
			8.1	17.0	13.6	6.9	2.7	9.6
保守管理の不備	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	12	15	17	2	7	11
			6.1	8.0	9.6	0.9	3.8	5.5
保守管理の不備	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	3	1	2	2	2	2
			1.5	0.5	1.1	0.9	1.1	1.0
金型寸法の不適切	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	1	1	0	1	1	1
			0.5	0.5	0.0	0.5	0.5	0.4
管理の不備	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	1	3	3	2	1	2
			0.5	1.6	1.7	0.9	0.5	1.0
再生品利用の不備	届出 件数	(件)	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
		(%)	0	0	0	0	0	0
			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

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

2.2 設計及び製造に区分した場合の装置別のリコール届出件数及びその割合

(1) 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合

令和元年度～令和5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5年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機が34件で最も多くなっており、前年度の44件からは10件減少している。原動機については、5カ年平均においても39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31件であり、前年度の41件から10件減少している。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。灯火装置については26件で前年度の25件から1件増加しており、5カ年平均では5番目に多い。各装置の合計については209件であり、前年度の251件から42件減少している。

国産車を示す表2-3を見ると、令和5年度において電気装置の届出件数が18件と最も多く、前年度の20件から2件減少し、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16件だが、前年度18件からは2件減少し、5カ年平均の20件と比べても4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15件で前年度と比べて1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122件で前年度の130件から8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5年度においても最も多い18件となっている。2番目に多い装置は電気装置の13件であり、前年度の21件から8件減少している。次いで多い装置が灯火装置であり、11件で前年度と同数となっている。5カ年平均においては全体と同じく原動機が全装置の中最も多く、電気装置、制動装置、動力伝達装置と続いている。各装置の合計は87件で前年度の121件から34件減少している。

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

装置名	届出件数及び その割合		R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均
原動機	件数	(件)	41	43	35	44	34	39
		(%)	16.3	20.8	16.4	17.5	16.3	17.4
電気装置	件数	(件)	36	28	19	41	31	31
		(%)	14.3	13.5	8.9	16.3	14.8	13.7
灯火装置	件数	(件)	18	15	15	25	26	20
		(%)	7.1	7.2	7.0	10.0	12.4	8.7
動力伝達装置	件数	(件)	35	27	11	19	18	22
		(%)	13.9	13.0	5.1	7.6	8.6	9.7
制動装置	件数	(件)	33	11	26	33	18	24
		(%)	13.1	5.3	12.1	13.1	8.6	10.7
車枠・車体	件数	(件)	16	12	9	17	13	13
		(%)	6.3	5.8	4.2	6.8	6.2	5.9
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	11	12	15	9	13	12
		(%)	4.4	5.8	7.0	3.6	6.2	5.3
燃料装置	件数	(件)	24	19	20	11	10	17
		(%)	9.5	9.2	9.3	4.4	4.8	7.4
かじ取装置	件数	(件)	5	6	8	7	8	7
		(%)	2.0	2.9	3.7	2.8	3.8	3.0
緩衝装置	件数	(件)	7	3	4	5	8	5
		(%)	2.8	1.4	1.9	2.0	3.8	2.4
乗車装置	件数	(件)	5	9	9	11	4	8
		(%)	2.0	4.3	4.2	4.4	1.9	3.4
走行装置	件数	(件)	1	8	9	4	2	5
		(%)	0.4	3.9	4.2	1.6	1.0	2.1
その他(エア バッグ)	件数	(件)	8	5	8	7	1	6
		(%)	3.2	2.4	3.7	2.8	0.5	2.6
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	12	9	26	18	23	18
		(%)	4.8	4.3	12.1	7.2	11.0	7.8
合 計	件数	(件)	252	207	214	251	209	231
		(%)	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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	件数	(件)	23	20	23	18	16	20
		(%)	15.0	16.0	16.4	13.8	13.1	14.9
電気装置	件数	(件)	21	19	17	20	18	19
		(%)	13.7	15.2	12.1	15.4	14.8	14.2
灯火装置	件数	(件)	11	10	12	14	15	12
		(%)	7.2	8.0	8.6	10.8	12.3	9.3
動力伝達装置	件数	(件)	18	16	5	13	13	13
		(%)	11.8	12.8	3.6	10.0	10.7	9.7
制動装置	件数	(件)	23	6	15	13	11	14
		(%)	15.0	4.8	10.7	10.0	9.0	10.1
車枠・車体	件数	(件)	11	6	7	12	9	9
		(%)	7.2	4.8	5.0	9.2	7.4	6.7
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	9	9	11	6	10	9
		(%)	5.9	7.2	7.9	4.6	8.2	6.7
燃料装置	件数	(件)	15	13	10	5	4	9
		(%)	9.8	10.4	7.1	3.8	3.3	7.0
かじ取装置	件数	(件)	3	5	7	4	2	4
		(%)	2.0	4.0	5.0	3.1	1.6	3.1
緩衝装置	件数	(件)	4	3	3	2	6	4
		(%)	2.6	2.4	2.1	1.5	4.9	2.7
乗車装置	件数	(件)	4	3	3	7	1	4
		(%)	2.6	2.4	2.1	5.4	0.8	2.7
走行装置	件数	(件)	0	7	8	4	2	4
		(%)	0.0	5.6	5.7	3.1	1.6	3.1
その他(エア バッグ)	件数	(件)	2	2	2	1	0	1
		(%)	1.3	1.6	1.4	0.8	0.0	1.0
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	9	6	17	11	15	12
		(%)	5.9	4.8	12.1	8.5	12.3	8.7
合 計	件数	(件)	153	125	140	130	122	137
		(%)	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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	件数	(件)	18	23	12	26	18	19
		(%)	18.2	28.0	16.2	21.5	20.7	21.0
電気装置	件数	(件)	15	9	2	21	13	12
		(%)	15.2	11.0	2.7	17.4	14.9	13.0
灯火装置	件数	(件)	7	5	3	11	11	7
		(%)	7.1	6.1	4.1	9.1	12.6	8.0
動力伝達装置	件数	(件)	17	11	6	6	5	9
		(%)	17.2	13.4	8.1	5.0	5.7	9.7
制動装置	件数	(件)	10	5	11	20	7	11
		(%)	10.1	6.1	14.9	16.5	8.0	11.4
車枠・車体	件数	(件)	5	6	2	5	4	4
		(%)	5.1	7.3	2.7	4.1	4.6	4.8
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	2	3	4	3	3	3
		(%)	2.0	3.7	5.4	2.5	3.4	3.2
燃料装置	件数	(件)	9	6	10	6	6	7
		(%)	9.1	7.3	13.5	5.0	6.9	8.0
かじ取装置	件数	(件)	2	1	1	3	6	3
		(%)	2.0	1.2	1.4	2.5	6.9	2.8
緩衝装置	件数	(件)	3	0	1	3	2	2
		(%)	3.0	0.0	1.4	2.5	2.3	1.9
乗車装置	件数	(件)	1	6	6	4	3	4
		(%)	1.0	7.3	8.1	3.3	3.4	4.3
走行装置	件数	(件)	1	1	1	0	0	1
		(%)	1.0	1.2	1.4	0.0	0.0	0.6
その他(エア バッグ)	件数	(件)	6	3	6	6	1	4
		(%)	6.1	3.7	8.1	5.0	1.1	4.8
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	3	3	9	7	8	6
		(%)	3.0	3.7	12.2	5.8	9.2	6.5
合 計	件数	(件)	99	82	74	121	87	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

令和元年度から令和5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5年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、原動機が22件で最も多く、前年度の19件から3件増加している。次いで、動力伝達装置も16件と多く、前年度の13件から3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。2番目に多いのは動力伝達装置と制動装置で、届出件数はそれぞれ15件となっている。合計件数については196件で、前年度の136件から60件増加している。

国産車を示す表2-6を見ると、令和5年度において原動機の届出件数が16件で最も多くなっており、前年度の7件から9件増加している。2番目に多い装置は、動力伝達装置と制動装置の8件で、動力伝達装置は前年度の4件から4件増加しており、制動装置は前年度の7件から1件増加となった。合計件数については112件で、前年度の49件から63件増加している。

輸入車を示す表2-7を見ると、電気装置の届出件数が15件で最も多くなっており、前年度の11件からは4件増加している。2番目に多い装置は乗車装置で、前年度11件から2件減少している。5カ年平均では、原動機が一番多く14件で、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9件である。合計件数については84件で、前年度の87件から3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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均
原動機	件数	(件)	21	27	26	19	22	23
		(%)	13.5	14.2	15.7	14.0	11.2	13.6
動力伝達装置	件数	(件)	20	17	10	13	16	15
		(%)	12.9	8.9	6.0	9.6	8.2	9.0
電気装置	件数	(件)	12	13	9	16	16	13
		(%)	7.7	6.8	5.4	11.8	8.2	7.8
灯火装置	件数	(件)	10	15	11	5	14	11
		(%)	6.5	7.9	6.6	3.7	7.1	6.5
制動装置	件数	(件)	12	23	17	12	13	15
		(%)	7.7	12.1	10.2	8.8	6.6	9.1
乗車装置	件数	(件)	17	8	10	19	12	13
		(%)	11.0	4.2	6.0	14.0	6.1	7.8
緩衝装置	件数	(件)	0	7	14	7	9	7
		(%)	0.0	3.7	8.4	5.1	4.6	4.4
かじ取装置	件数	(件)	11	8	7	5	7	8
		(%)	7.1	4.2	4.2	3.7	3.6	4.5
車枠・車体	件数	(件)	10	20	14	18	6	14
		(%)	6.5	10.5	8.4	13.2	3.1	8.1
走行装置	件数	(件)	5	9	6	4	6	6
		(%)	3.2	4.7	3.6	2.9	3.1	3.6
燃料装置	件数	(件)	17	22	15	6	5	13
		(%)	11.0	11.6	9.0	4.4	2.6	7.7
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	1	8	6	4	4	5
		(%)	0.6	4.2	3.6	2.9	2.0	2.7
その他(エア バッグ)	件数	(件)	12	8	7	5	5	7
		(%)	7.7	4.2	4.2	3.7	2.6	4.4
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	7	5	14	3	61	18
		(%)	4.5	2.6	8.4	2.2	31.1	10.7
合 計	件数	(件)	155	190	166	136	196	162
		(%)	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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	件数	(件)	10	8	6	7	16	9
		(%)	14.3	9.1	8.6	14.3	14.3	12.1
動力伝達装置	件数	(件)	12	7	6	4	8	7
		(%)	17.1	8.0	8.6	8.2	7.1	9.5
電気装置	件数	(件)	5	7	2	5	1	4
		(%)	7.1	8.0	2.9	10.2	0.9	5.1
灯火装置	件数	(件)	4	12	7	1	6	6
		(%)	5.7	13.6	10.0	2.0	5.4	7.7
制動装置	件数	(件)	8	12	7	7	8	8
		(%)	11.4	13.6	10.0	14.3	7.1	10.8
乗車装置	件数	(件)	7	3	1	8	3	4
		(%)	10.0	3.4	1.4	16.3	2.7	5.7
緩衝装置	件数	(件)	0	5	2	1	2	2
		(%)	0.0	5.7	2.9	2.0	1.8	2.6
かじ取装置	件数	(件)	1	3	3	0	1	2
		(%)	1.4	3.4	4.3	0.0	0.9	2.1
車枠・車体	件数	(件)	4	9	10	6	2	6
		(%)	5.7	10.2	14.3	12.2	1.8	8.0
走行装置	件数	(件)	2	7	3	3	4	4
		(%)	2.9	8.0	4.3	6.1	3.6	4.9
燃料装置	件数	(件)	11	8	9	1	1	6
		(%)	15.7	9.1	12.9	2.0	0.9	7.7
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	1	3	4	2	1	2
		(%)	1.4	3.4	5.7	4.1	0.9	2.8
その他(エア バッグ)	件数	(件)	1	2	1	3	3	2
		(%)	1.4	2.3	1.4	6.1	2.7	2.6
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	4	2	9	1	56	14
		(%)	5.7	2.3	12.9	2.0	50.0	18.5
合 計	件数	(件)	70	88	70	49	112	69
		(%)	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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	件数	(件)	11	19	20	12	6	14
		(%)	12.9	18.6	20.8	13.8	7.1	15.0
動力伝達装置	件数	(件)	8	10	4	9	8	8
		(%)	9.4	9.8	4.2	10.3	9.5	8.6
電気装置	件数	(件)	7	6	7	11	15	9
		(%)	8.2	5.9	7.3	12.6	17.9	10.1
灯火装置	件数	(件)	6	3	4	4	8	5
		(%)	7.1	2.9	4.2	4.6	9.5	5.5
制動装置	件数	(件)	4	11	10	5	5	7
		(%)	4.7	10.8	10.4	5.7	6.0	7.7
乗車装置	件数	(件)	10	5	9	11	9	9
		(%)	11.8	4.9	9.4	12.6	10.7	9.7
緩衝装置	件数	(件)	0	2	12	6	7	5
		(%)	0.0	2.0	12.5	6.9	8.3	5.9
かじ取装置	件数	(件)	10	5	4	5	6	6
		(%)	11.8	4.9	4.2	5.7	7.1	6.6
車枠・車体	件数	(件)	6	11	4	12	4	7
		(%)	7.1	10.8	4.2	13.8	4.8	8.1
走行装置	件数	(件)	3	2	3	1	2	2
		(%)	3.5	2.0	3.1	1.1	2.4	2.4
燃料装置	件数	(件)	6	14	6	5	4	7
		(%)	7.1	13.7	6.3	5.7	4.8	7.7
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	0	5	2	2	3	2
		(%)	0.0	4.9	2.1	2.3	3.6	2.6
その他(エアバ ッグ)	件数	(件)	11	6	6	2	2	5
		(%)	12.9	5.9	6.3	2.3	2.4	5.9
その他(エアバ ッグ以外)	件数	(件)	3	3	5	2	5	4
		(%)	3.5	2.9	5.2	2.3	6.0	4.0
合 計	件数	(件)	85	102	96	87	84	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

令和元年度から令和5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、令和元年度から令和5年度及び5カ年平均の各届出件数及びその割合を表2-8、表2-9、表2-10、表2-11及び表2-12に、それらをグラフにしたものを図2-4、図2-5、図2-6、図2-7、及び図2-8に示す。なお、当該統計については、令和5年度の国産車における装置別リコール届出件数が10%以上を占める装置（原動機、灯火装置、動力伝達装置、電気装置、及び制動装置（表1-9参照））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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		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）	23	70	20	71	23	77	18	69	16	50	20	67
製造（④＋⑤＋⑥＋⑦）	10	30	8	29	6	20	7	27	16	50	9.4	32
その他（⑧）	0	0	0	0	1	3	1	4	0	0	0.4	1
①性能	4	12	2	7	3	10	3	12	3	9	3	10
②耐久性	4	12	4	14	4	13	4	15	5	16	4.2	14
③設計自体	15	45	14	50	16	53	11	42	8	25	12.8	43
④作業工程	8	24	5	18	4	13	5	19	16	50	7.6	26
⑤機械設備	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0.2	1
⑥工具・治具	2	6	2	7	2	7	2	8	0	0	1.6	5
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	1	3	1	4	0	0	0.4	1
合計件数及びその割合	33	100	28	100	30	100	26	100	32	100	29.8	100

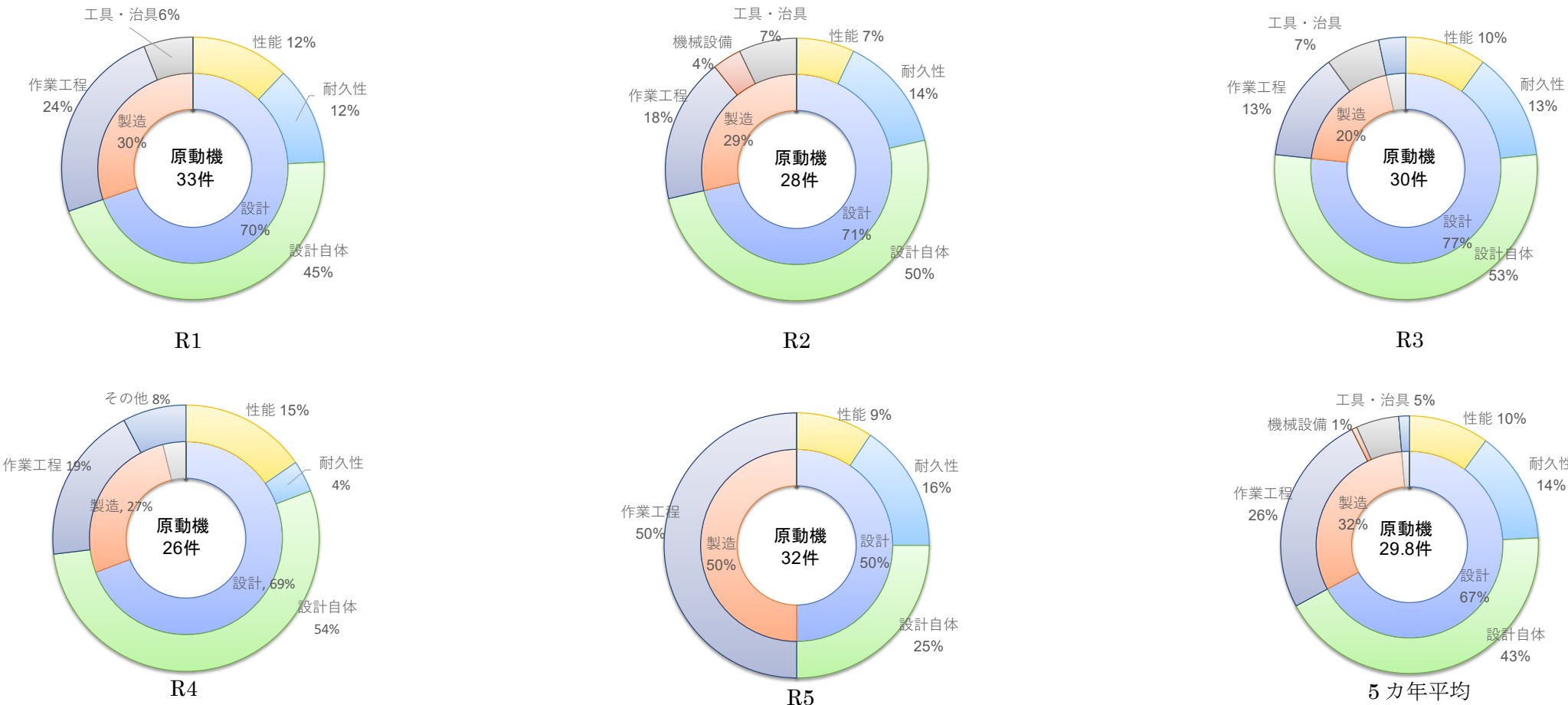


図 2-4 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

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

発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		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）	11	73	10	45	12	60	14	93	15	65	12.4	65
製造（④＋⑤＋⑥＋⑦）	4	27	12	55	7	35	1	7	6	26	6	32
その他（⑧）	0	0	0	0	1	5	0	0	2	9	0.6	3
①性能	4	27	2	9	2	10	1	7	1	4	2	11
②耐久性	0	0	3	14	1	5	1	7	1	4	1.2	6
③設計自体	7	47	5	23	9	45	13	87	13	57	9.4	49
④作業工程	2	13	6	27	5	25	4	27	4	17	4.2	22
⑤機械設備	1	7	5	23	2	10	1	7	1	4	2	11
⑥工具・治具	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2	1
⑦部品・材料	0	0	1	5	0	0	1	7	1	4	0.6	3
⑧その他	0	0	0	0	1	5	2	13	2	9	1	5
合計件数及びその割合	15	100	22	100	20	100	15	100	23	100	19	100

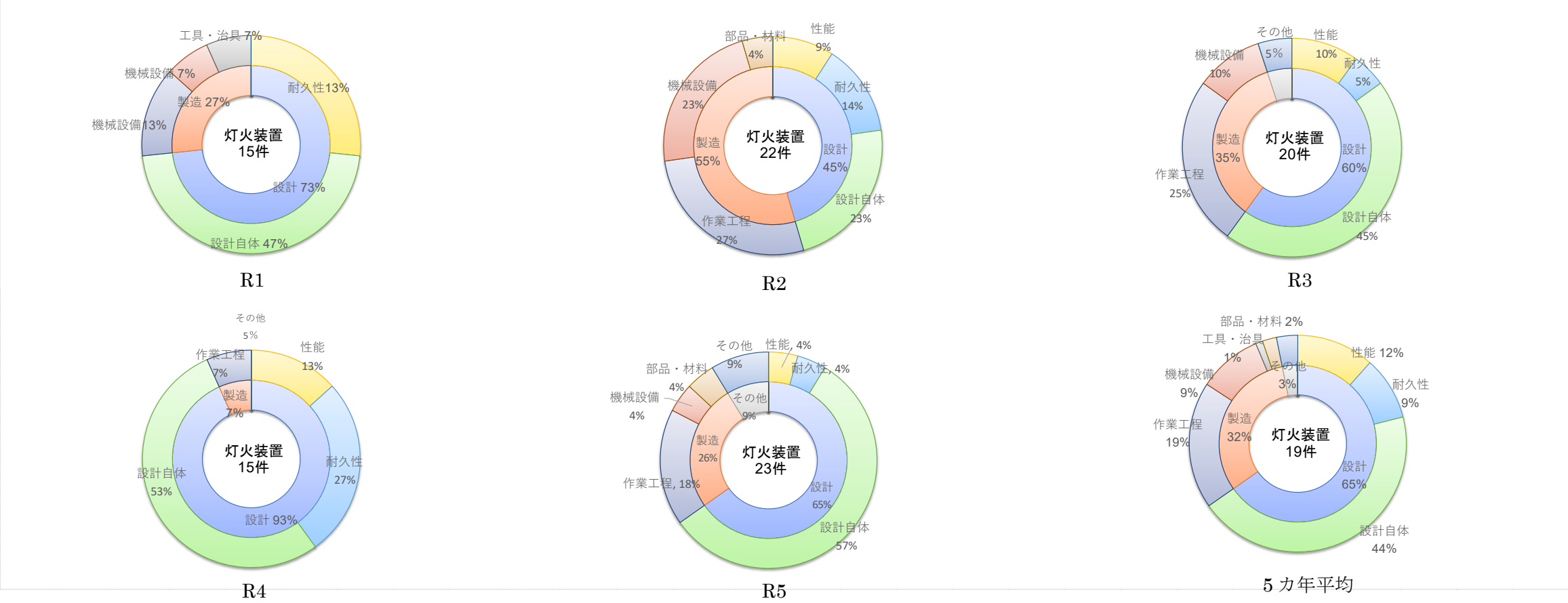


図 2-5 灯火装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

表 2-10 動力伝達装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		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）	18	60	16	70	5	45	13	76	13	62	13	64
製造（④＋⑤＋⑥＋⑦）	12	40	7	30	6	55	4	24	8	38	7.4	36
その他（⑧）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	5	17	3	13	0	0	3	18	1	5	2.4	12
②耐久性	1	3	6	26	2	18	3	18	2	10	2.8	14
③設計自体	12	40	7	30	3	27	7	41	10	48	7.8	38
④作業工程	8	27	5	22	5	45	4	24	3	14	5	25
⑤機械設備	4	13	2	9	0	0	0	0	3	14	1.8	9
⑥工具・治具	0	0	0	0	1	9	0	0	2	10	0.6	3
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	30	100	23	100	11	100	17	100	21	100	20.4	100

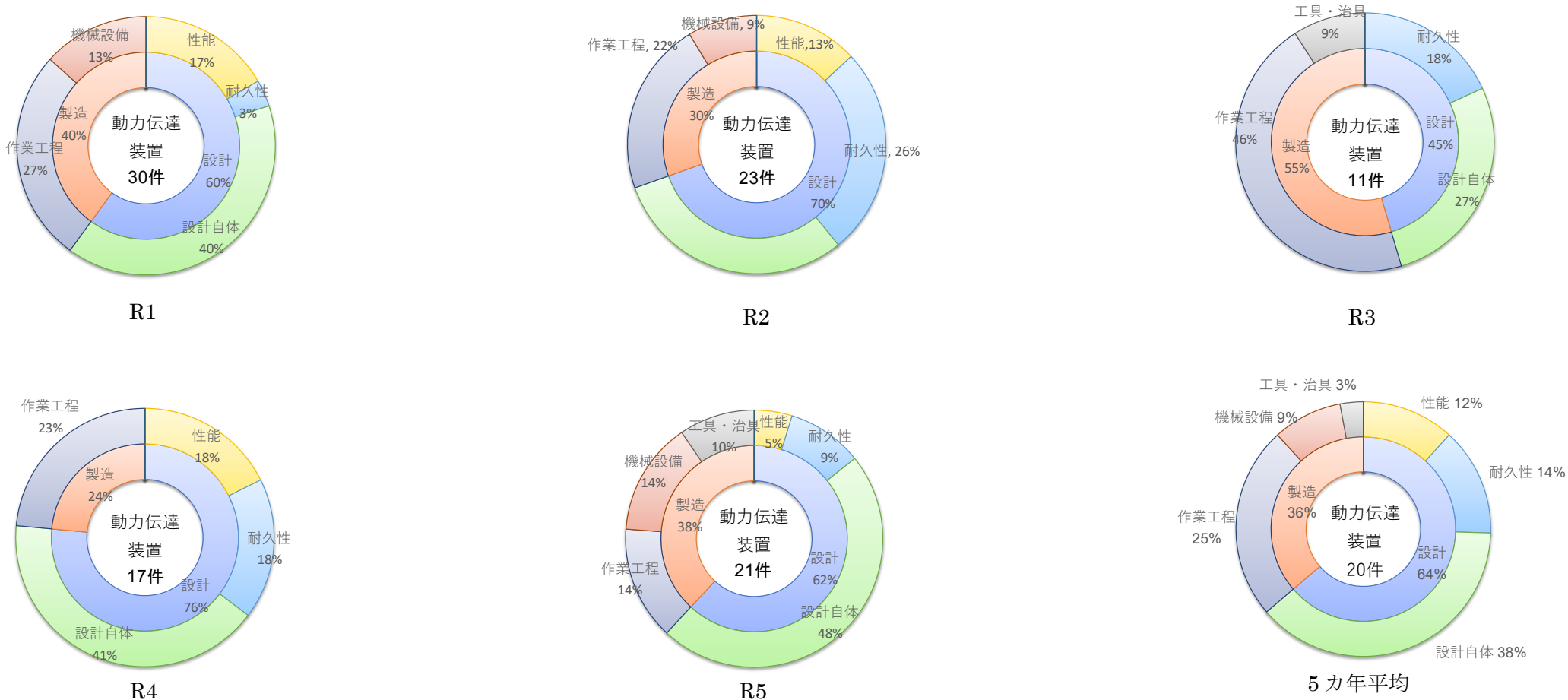


図 2-6 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

表 2-11 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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		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）	21	89	19	59	17	65	19	73	18	95	18.8	80
製造（④＋⑤＋⑥＋⑦）	5	11	7	41	2	35	5	19	1	5	4	17
その他（⑧）	0	0	1	0	0	0	2	8	0	0	0.6	3
①性能	2	20	1	14	3	0	4	13	1	3	2.2	6
②耐久性	3	17	3	3	2	30	1	3	2	7	2.2	6
③設計自体	16	51	15	41	12	35	14	47	15	50	14.4	42
④作業工程	1	9	2	28	2	25	5	17	1	3	2.2	6
⑤機械設備	0	0	1	14	0	10	0	0	0	0	0.2	1
⑥工具・治具	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.6	2
⑦部品・材料	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	1	3
⑧その他	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0.6	2
合計件数及びその割合	26	100	27	100	19	100	26	100	19	100	23.4	100

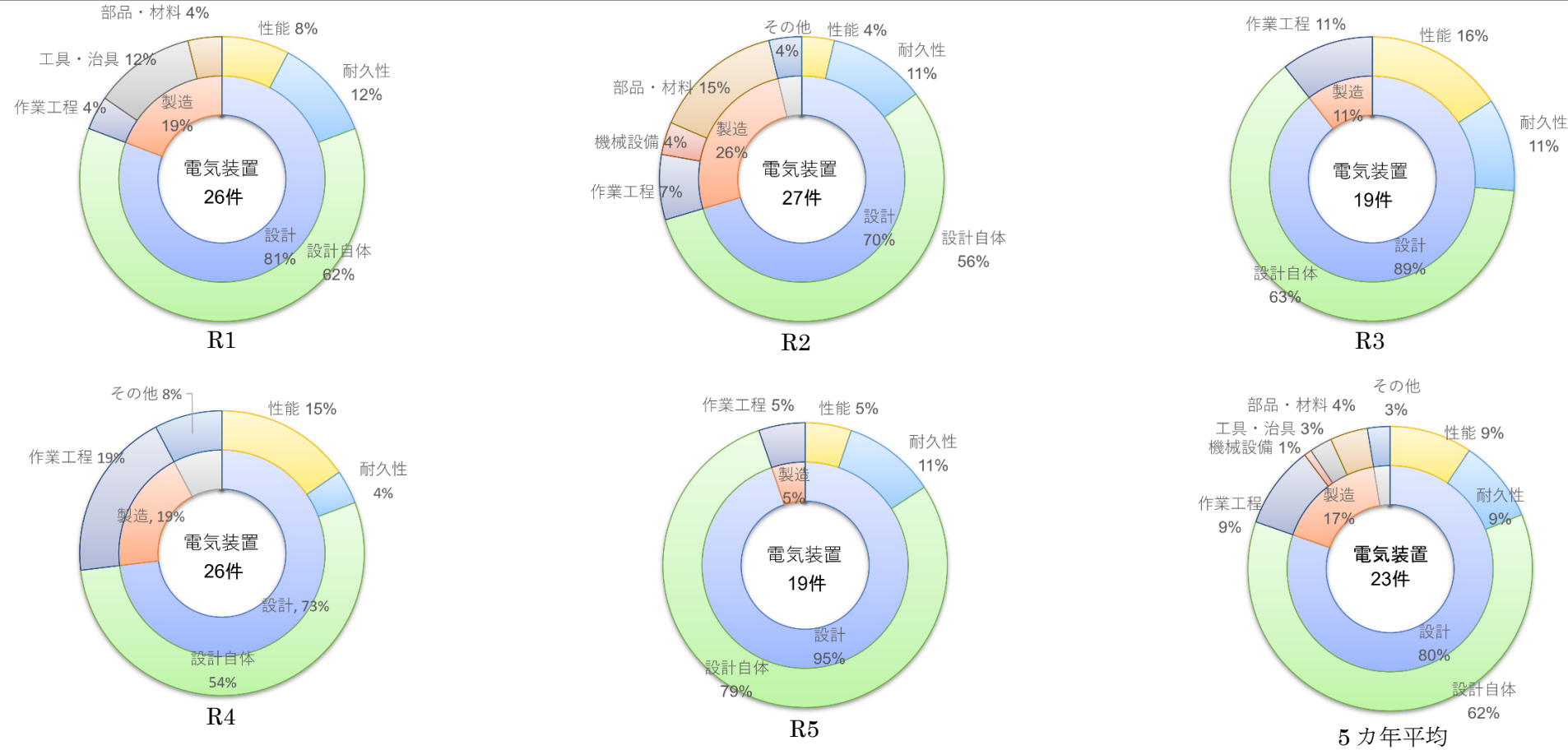
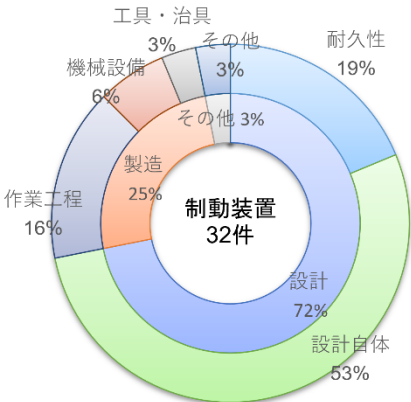


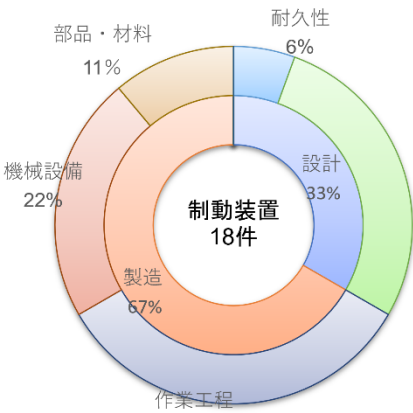
図 2-7 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

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

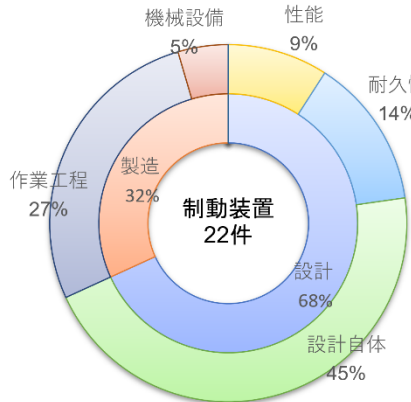
発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		5カ年平均	
	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の割 合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）
設計（①＋②＋③）	23	72	6	33	15	68	13	62	11	58	13.6	61
製造（④＋⑤＋⑥＋⑦）	8	25	12	67	7	32	7	33	8	42	8.4	38
その他（⑧）	1	3	0	0	0	0	1	5	0	0	0.4	2
①性能	0	0	0	0	2	9	2	10	5	26	1.8	8
②耐久性	6	19	1	6	3	14	2	10	0	0	2.4	11
③設計自体	17	53	5	28	10	45	9	43	6	32	9.4	42
④作業工程	5	16	6	33	6	27	3	14	6	32	5.2	23
⑤機械設備	2	6	4	22	1	5	1	5	1	5	1.8	8
⑥工具・治具	1	3	0	0	0	0	2	10	1	5	0.8	4
⑦部品・材料	0	0	2	11	0	0	1	5	0	0	0.6	3
⑧その他	1	3	0	0	0	0	1	5	0	0	0.4	2
合計件数及びその割合	32	100	18	100	22	100	21	100	19	100	22.4	100



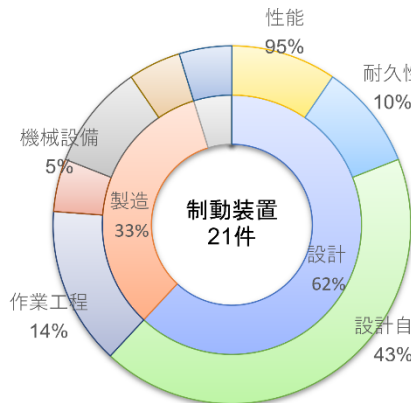
R1



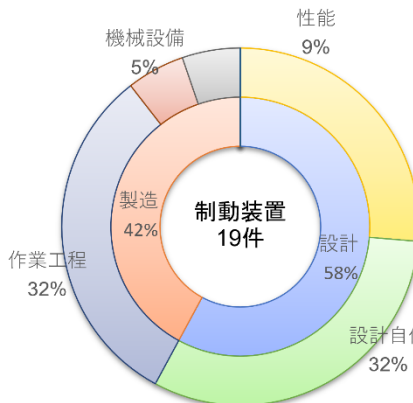
R2



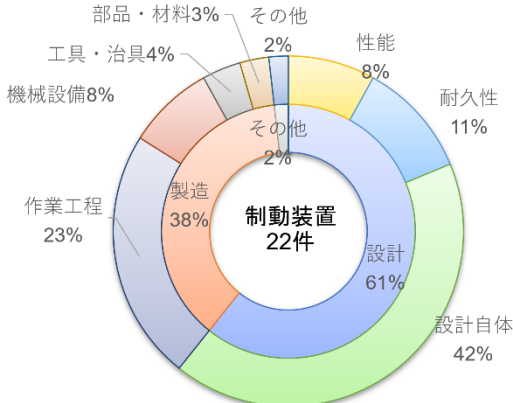
R3



R4



R5



5カ年平均

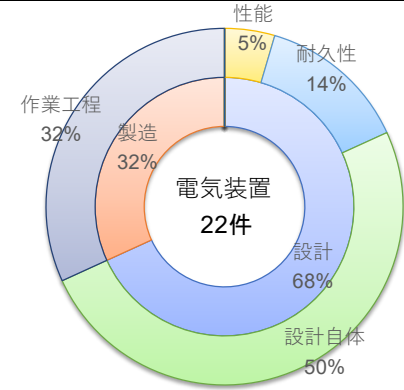
図 2-8 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和元年度～令和５年度及び５カ年平均）

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

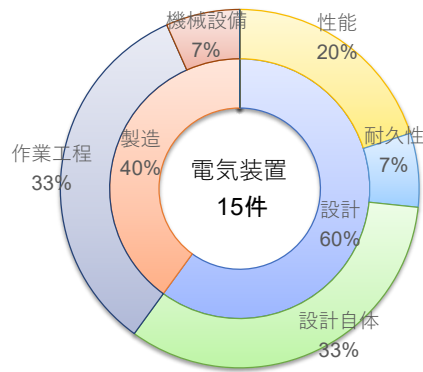
令和元年度から令和 5 年度までの輸入車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目に区分けし、令和元年度から令和 5 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を表 2-13、表 2-14 及び表 2-15 に、それをグラフにしたものを図 2-9、図 2-10 及び図 2-11 に示す。なお、当該統計については、令和 5 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が多い順に 3 装置（電気装置、灯火装置、及び原動機（表 1-9 参照））を対象とした。

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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

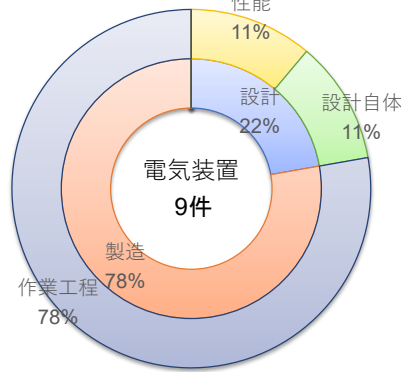
発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		5カ年平均	
	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の割 合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数の 割合（％）
設計（①+②+③）	15	68	9	60	2	22	19	63	13	46	11.6	56
製造（④+⑤+⑥+⑦）	7	32	6	40	7	78	11	37	15	54	9.2	44
その他（⑧）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	1	5	3	20	1	11	1	3	0	0	1.2	6
②耐久性	3	14	1	7	0	0	8	27	1	4	2.6	13
③設計自体	11	50	5	33	1	11	10	33	12	43	7.8	38
④作業工程	7	32	5	33	7	78	11	37	15	54	9	43
⑤機械設備	0	0	1	7	0	0	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	22	100	15	100	9	100	30	100	28	100	20.8	100



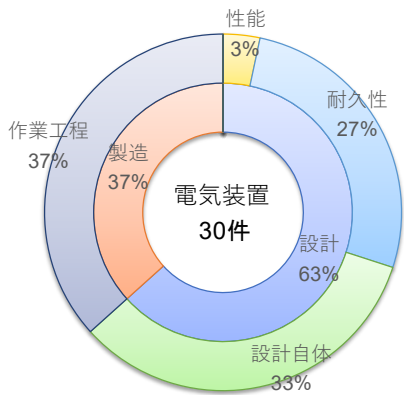
R1



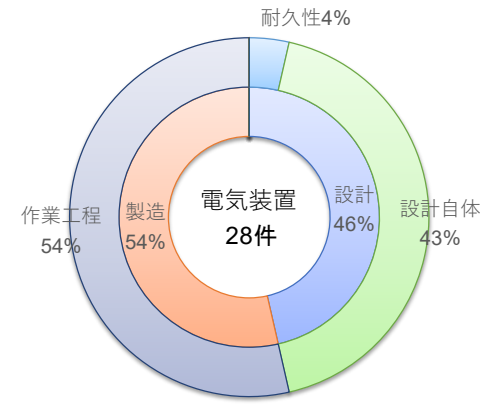
R2



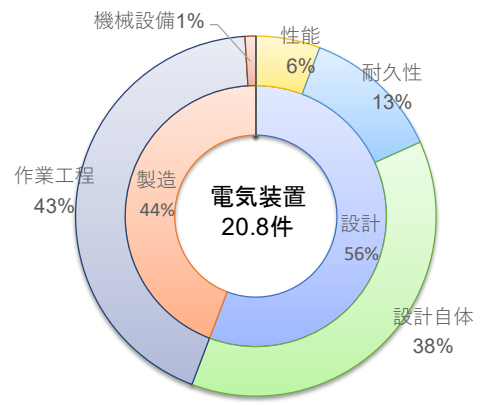
R3



R4



R5



5 カ年平均

図 2-9 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【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

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

発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		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）	7	54	5	63	3	43	13	72	11	39	7.8	53
製造（④＋⑤＋⑥＋⑦）	6	46	3	38	4	57	4	22	8	29	5	34
その他（⑧）	0	0	0	0	0	0	1	6	9	32	2	14
①性能	0	0	1	13	0	0	6	33	0	0	1.4	9
②耐久性	1	8	1	13	0	0	0	0	0	0	0.4	3
③設計自体	6	46	3	38	3	43	7	39	11	39	6	41
④作業工程	5	38	2	25	2	29	4	22	7	25	4	27
⑤機械設備	1	8	1	13	0	0	0	0	1	4	0.6	4
⑥工具・治具	0	0	0	0	1	14	0	0	0	0	0.2	1
⑦部品・材料	0	0	0	0	1	14	0	0	0	0	0.2	1
⑧その他	0	0	0	0	0	0	1	6	9	32	2	14
合計件数及びその割合	13	100	8	100	7	100	18	100	28	100	14.8	100

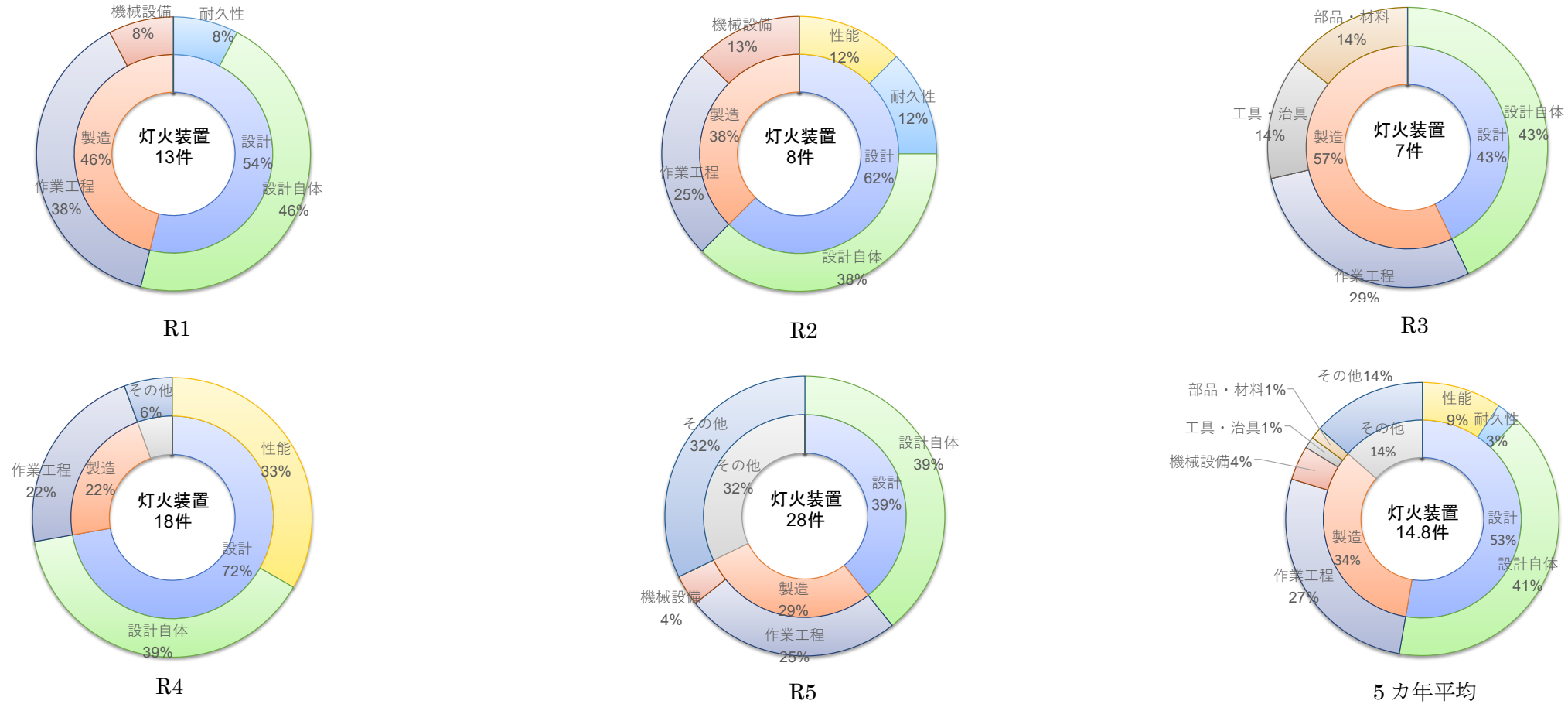


図 2-10 灯火装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

表 2-15 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】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

発生原因	R1		R2		R3		R4		R5		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）	18	62	23	52	12	38	26	63	18	75	19.4	57
製造（④+⑤+⑥+⑦）	11	38	19	43	20	63	12	29	6	25	13.6	40
その他（⑧）	0	0	2	5	0	0	3	7	0	0	1	3
①性能	0	0	1	2	1	3	4	10	0	0	1.2	4
②耐久性	1	3	2	5	4	13	8	20	2	8	3.4	10
③設計自体	17	59	20	45	7	22	14	34	16	67	14.8	44
④作業工程	10	34	13	30	15	47	10	24	5	21	10.6	31
⑤機械設備	1	3	4	9	3	9	1	2	1	4	2	6
⑥工具・治具	0	0	2	5	1	3	1	2	0	0	0.8	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0.2	1
⑧その他	0	0	2	5	0	0	3	7	0	0	1	3
合計件数及びその割合	29	100	44	100	32	100	41	100	24	100	34	100

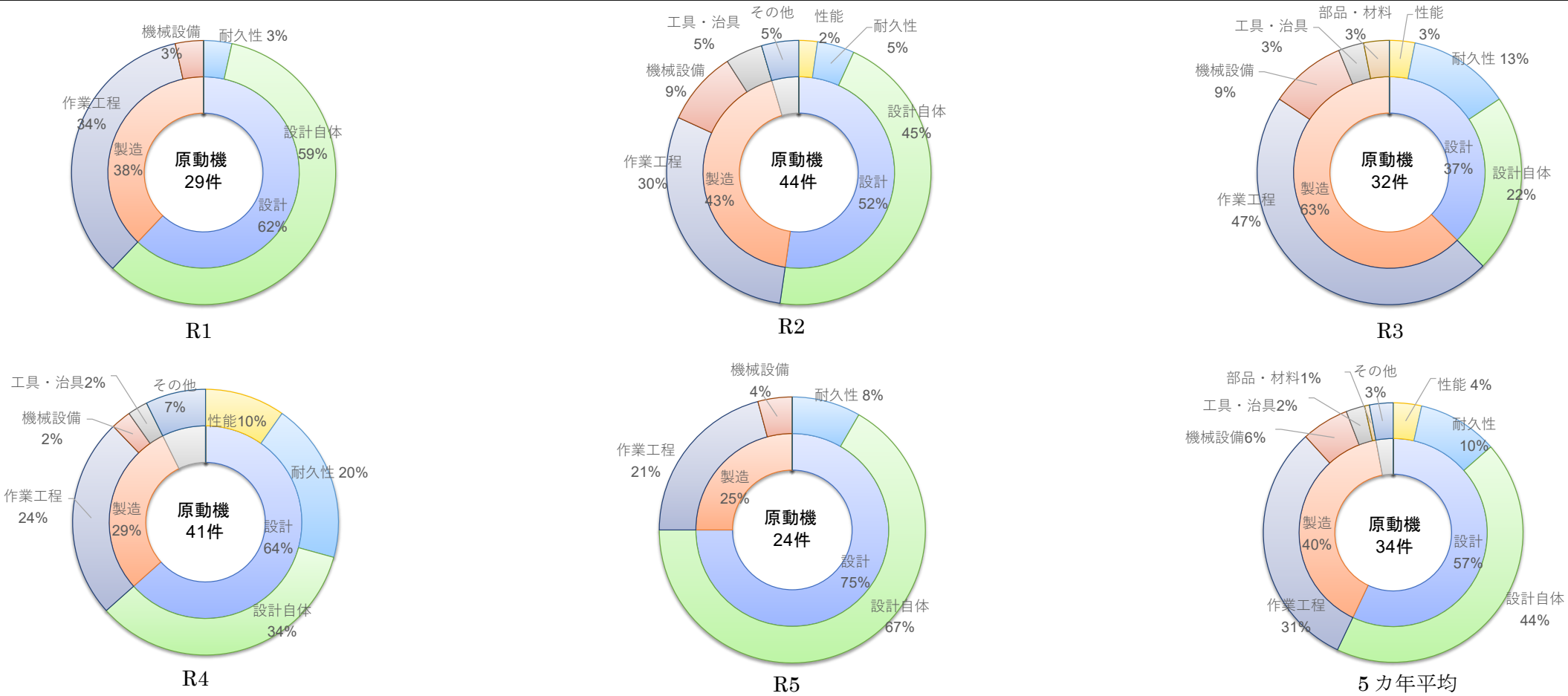


図 2-11 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 カ年平均）

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 5 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 2-16 に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故件数はリコール届出に記載されているものである。

表 2-16 不具合発生原因別の「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	リアドライブシャフトのワッシャーにおいて、製造時の装着位置が不適切なために使用過程で破損し、ABSセンサーと接触するおそれがある。このため、異音が発生すると共に、ABS警告灯が点灯、「ABS故障」メッセージが表示され、ABS機能が停止するおそれがある。				
	対象台数	482 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	大・中型トラックおよび大型バスにおいて、車載工具の構成が不適切なため、駐車ブレーキ故障時解除用の工具（スパナ）が搭載されていない。そのため、故障により駐車ブレーキが解除出来ない場合や意図せず駐車ブレーキが作動した場合に、車載工具で駐車ブレーキを解除することが出来ない。				
	対象台数	41,093 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	メインハーネスにおいて、O2センサの配線に接続するコネクタの防水構造が不適切なため、雨天走行等でコネクタに溜まった水が、原動機を停止した際などO2センサが冷えることにより、当該コネクタ内部に吸い込まれ、端子が短絡することがある。そのため、エンジン警告灯が点灯し、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	5,759 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	大・中型トラックおよび大・中型観光バスにおいて、車載工具の搭載指示が不適切なため、駐車ブレーキ解除用工具（スパナ）が搭載されていない。そのため、故障等により駐車ブレーキが作動したままの状態となった場合に、当該工具を用いて解除することができない。				
	対象台数	99,731 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	大・中型観光バスにおいて、車載工具の搭載指示が不適切なため、駐車ブレーキ解除用工具（スパナ）が搭載されていない。そのため、故障等により駐車ブレーキが作動したままの状態となった場合に、当該工具を用いて解除することができない。				
	対象台数	2,420 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	車載工具の搭載指示が不適切なため、駐車ブレーキ解除用工具（スパナ）が搭載されていない。そのため、故障等により駐車ブレーキが作動したままの状態となった場合に、当該工具を用いて解除することができない。				
	対象台数	140 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（部品、材料の特性の不十分）						
事例 1	不具合の内容	左右リアブレーキキャリパのサイドブレーキ自動調整ボルトのコーティング材質が適切ではなく、スティックスリップ現象が発生し、サイドブレーキ制動力に左右差が生じる。最悪の場合、基準値を満たす制動力が出ない場合がある。				
	対象台数	489 台	不具合件数	12 件	事故件数	0 件

事例 2	不具合の内容	燃料ホースにおいて、材質の選定が不適切なため、熱による劣化が進むことがある。そのため、接続部の気密性が低下することで燃料漏れが発生するおそれがある。				
	対象台数	2,915 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	農耕トラクタの変速レバーにおいて、レバー内の部品が不適切なため、低速域（0～2km/h）で終端まで強く操作したとき、間違った走行コマンドを認識することがある。そのため、最悪の場合、トラクタが意図した方向とは異なる方向に動くおそれがある。				
	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	電動パワーステアリングにおいて、モータ制御プログラムが不適切な為、外気温が低い際に電動アシストモータへの入力電流が安定せず、アシスト力が変化することがある。そのため、変則的なステアリング補正を行う事となり、かじ取装置の基準を満たさないおそれがある。				
	対象台数	90 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	消防ポンプ自動車のプロペラシャフトにおいて、ユニバーサルジョイント部にグリス溝が無い部品を採用していた為、グリスが十分に注入されないものがある。そのため、潤滑不足によりユニバーサルジョイント部が破損し、最悪の場合、プロペラシャフトが脱落して走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	52 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	足踏み式パーキングブレーキにおいて、ペダルをボデーに固定するボルトの締付トルク指示が不適切なため、締結力が不足しているものがある。そのため、使用過程で当該ボルトが緩んで脱落し、最悪の場合、パーキングブレーキの操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	580,792 台	不具合件数	32 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）						
事例 1	不具合の内容	電動パワートレインECUにおいて、電源制御プログラムが不適切なため、電動コンプレッサーの絶縁不良が発生した場合のセーフモードにより走行停止する。				
	対象台数	1,867 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	後部左用座席ベルトのバックルにおいて、保持構造が不適切なため、座席内部に落ち込んで座席リクライニングができなくなることがある。その状態でリクライニング操作を行うと、バックルが損傷して当該座席ベルトが正しくロックできず、最悪の場合、走行中にベルトが外れるおそれがある。				
	対象台数	16,194 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	スタータにおいて、スルーボルトの締付指示が不適切なため、経年で当該ボルトが緩み、構成部品の位置がずれてスタータの出力が不足することがある。そのため、そのまま使用を続けると、エンジン始動不能となり、その状態で始動操作を繰り返すとスタータが過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	234,787 台	不具合件数	13 件	事故件数	2 件
事例 4	不具合の内容	大型トラックにおいて、車室内の空調用ブロワ後方に装着されているCGW（Central Gate Way：信号のやり取りをするECU）の搭載位置が不適切なため、ブロワケース内部に取り込んだ外気に含まれる水分がケース合わせ部から滲み出してCGWのコネクタ端子に滴下すると、当該端子とCGWの内部基盤に腐食や損傷が生じるものがある。そのため、走行中のエンジン停止、エンジン再始動不能、PTO作動不能、コンビネーションスイッチの不作動等の不具合が発生するおそれがある。				
	対象台数	39,106 台	不具合件数	41 件	事故件数	0 件

事例 5	不具合の内容	セミトレーラのエアサスペンションにおいて、ベローズ(空気バネ)を構成する部品の素材選定が不適切なため、路面状況などにより、サスペンションの可動範囲が大きくなった場合、ベローズ内部のバンブラバーが天板に接触した衝撃により、ベローズ台座のトレーリングアーム取付部が割れることがある。そのため、ベローズがトレーリングアームから外れ、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	148 台	不具合件数	37 件	事故件数	1 件
事例 6	不具合の内容	ホイールローダを寒冷環境で使用した際に、エンジンオイルセパレータ内が凍結するため、そのまま使用を続けるとエンジンオイルが逆流し、燃焼室に入ることによってエンジンが過回転となり、車両を適切に停止できず、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	2,418 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 7	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	98 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	大型トラックにおいて、消音器に結合されるテールパイプの材質が不適切なため、結合部に融雪剤等が残った状態で使用を続けると、結合部のテールパイプが腐食して破断し、消音器出口からの排気ガスによってエアチューブが溶損することがあり、最悪の場合、ブレーキ制動力の低下／失陥、突然の駐車ブレーキ作動、T/M の変速不良が生じるおそれがある。また、破断したテールパイプの固定用クランプが破損すると、テールパイプが落下して他の交通の安全に影響を及ぼすおそれがある。				
	対象台数	18,062 台	不具合件数	28 件	事故件数	2 件
事例 9	不具合の内容	大型トラック及びバスにおいて、シビアコンディションの条件が判断し難かったため、適切なエンジンオイルのメンテナンスが行われないと、オイルミストセパレータがスラッジ(燃焼で発生する煤やオイル中の劣化物)の堆積によって目詰まりを起こす場合がある。そのため、クランクケースの内圧が上昇、エンジンオイルが吸気系に流入して、最悪の場合、意図せずエンジン回転が上昇し、エンジンが破損するおそれがある。				
	対象台数	22,082 台	不具合件数	189 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	前輪ロアアームのボールジョイント取付部において、使用環境に対する耐久性の検討が不十分なため、降雪地域で融雪剤が頻繁にかかると、腐食して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亀裂が進展し、最悪の場合、ロアアームが破断し、ボールジョイントが脱落して走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	790,329 台	不具合件数	20 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	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	8 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 2	不具合の 内容	駆動用バッテリーにおいて、バッテリーケース底面の防錆処理が不十分な為、長期間使用した場合、当該ケースに錆が発生して穴があくことがある。このため、バッテリーケース内に水が侵入して短絡が発生し、最悪の場合、車両の走行停止や火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,087 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の 内容	ハイブリッド車両のスタータジェネレータ(※)において、当該システムを制御するコントロールモジュールの制御プログラムが不適切なため、原動機始動時に異常を誤検知しフェールセーフモードとなり充電異常の警告灯が点灯することがある。そのため、そのまま走行を始めると、補器バッテリーへの充電が行われないことにより、走行不能になるおそれがある。(※)一体型の始動機並びに発電機				
	対象台数	4,278 台	不具合件数	8 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の 内容	アルミタンクローリーの積荷排出用ポンプにおいて、設計時の剛性検討が不十分なため、当該ポンプを取り付けているブラケット、及びポンプの駆動軸同士を連結するセンタベアリングのブラケットの剛性が不足している。このため、そのままの状態で使用を続けるとポンプもしくは駆動軸が脱落するおそれがある。				
	対象台数	111 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	発電用エンジンのブローバイガスを吸気管に導くブローバイホースにおいて、開発時の評価が不十分なため、ホース表面の劣化を防止するプロテクタの寸法が不足している。このため、使用過程においてプロテクタで覆われていない部位のホース表面に亀裂が発生し、最悪の場合、エンジンが始動せず、走行中にモーターが停止し、走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	484,025 台	不具合件数	53 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の 内容	エンジンルームハーネスにおいて、開発時の検証不足によりハーネスの配策に不備があり、エンジン制御用コントロールユニット固定用ボルトの先端がハーネス保護材のスリット部に位置した場合、ハーネス保護材内側に入り込み、直接、電線配線と接触しているものがある。そのため、このまま使用を続けると、電気配線の被覆が損傷し、ボルトの先端が芯線に接触することで短絡し、最悪の場合、走行中にモーターが停止し走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	126,800 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の 内容	大型トラック・バスにおいて、排出ガス発散防止装置制御端末(ACM)の設定が不適切なため、センサーの故障を確定する作動シーケンス(エンジン始動から停止、及び次のエンジン始動までの期間)が、保安基準の規定回数を超えている。				
	対象台数	29,077 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の 内容	大型ハイブリッド路線バスにおいて、ハイブリッド制御プログラムが不適切なため、エンジン始動時にサプライポンプの摺動部が、燃料中の異物等により潤滑不良となり摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けるとポンプが破損し、走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	339 台	不具合件数	48 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の 内容	6R20型エンジンを搭載した大型トラックにおいて、排気ロッカーアームのアジャストスクリューの潤滑性能が不十分なため、長時間のアイドル運転を行うと早期にアジャストスクリューが摩耗及び破損して異音や出力の低下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、バルブブリッジが脱落してエンジンが破損し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	3,642 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件

事例 10	不具合の 内容	リヤスポイラーにおいて、締結ボルトの長さが不適切なため、使用過程で車体取付けステーに固定されているブラケットとリヤスポイラーを締結している取付けボルトが 緩み、最悪の場合スポイラーが脱落するおそれがある。				
	対象台数	955 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	大型冷凍車のホイールベース間に取付けた冷凍機コンデンサ用マウントブラケットにおいて、設計検討が不十分なため、締結部に亀裂が生じることがある。そのため、走行振動などで亀裂が進行し、冷凍機コンデンサ用マウントブラケットが破断し、最悪の場合、冷凍機コンデンサが脱落し、他の交通を妨げるおそれがある。				
	対象台数	25 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の 内容	粉粒体運搬セミトレーラのサブフレームにおいて、強度設計が不適切なため、サブフレーム構成部品に亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、破断して走行出来なくなるおそれがある。				
	対象台数	71 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の 内容	フロントピラーガーニッシュ取付部において、取付用クリップの防水耐久性が不十分なため、経年により車室内に浸水して、電装品のコネクタが被水し短絡することがある。そのため、電動ドアロック等の作動不良や、最悪の場合、電動スライドドア装着車は走行中にスライドドアが開くおそれがある。				
	対象台数	405,714 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 14	不具合の 内容	ロータリ除雪車の車枠において、車枠強度が不足しているため、車枠に亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、車枠が折損するおそれがある。				
	対象台数	14 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 15	不具合の 内容	ショベル・ローダの油圧配管において、エルボやブラケットの強度検討が不十分なため、トランスミッションの振動と共振して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、エルボに生じた亀裂から作動油が漏れる。または、ブラケットが折損して油圧配管が固定できなくなり、最悪の場合、油圧配管に亀裂が生じて作動油が著しく漏れるおそれがある。				
	対象台数	51 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 16	不具合の 内容	6R20 型エンジンを搭載した大型トラックにおいて、排気ロッカーアームのアジャストスクリューの潤滑性能が不十分なため、長時間のアイドル運転を行うと早期にアジャストスクリューが摩耗及び破損して異音や出力の低下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、バルブブリッジが脱落してエンジンが破損し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	3,642 台	不具合件数	201 件	事故件数	0 件
事例 17	不具合の 内容	自動6速マニュアルモードトランスミッション(6AMT)搭載車において、令和2年10月29日届出(届出番号4835)の改善措置にてクラッチレバー支点部に塗布したグリスの材質選定が不適切であったため、使用過程でグリスが変質することがある。そのため、クラッチレバーの摺動不良による変速遅れが発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、クラッチレバーが動かなくなるため、警告灯の点灯及び警告音が鳴動するとともに、保護制御によりギヤが固定されて変速できなくなり、停車後に発進できなくなるおそれがある。				
	対象台数	6,728 台	不具合件数	114 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(実車相当テストの不十分)						
事例 1	不具合の内容	リアショックアジャスターマウントボルトにおいて、強度が十分でないため、車両の振動により破断することがある。そのため、リアショックアジャスターが脱落しリアタイヤと接触することで、リアタイヤのトレッド面が削れ、タイヤ空気圧が低下し、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	5,300 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	排出ガス防止装置の尿素SCRシステムにおいて、尿素水配管のヒータ用配線の加工および固定が不適切なため、走行時の振動等により当該配線が断線することがある。そのため、警告灯が点灯して、尿素SCRシステムが停止し、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	39,010 台	不具合件数	20 件	事故件数	0 件
事例 3	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	95,484 台	不具合件数	2320 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	スワップボディコンテナキャリアのリヤコンビランプ取付ブラケットにおいて、振動における検討が不十分なため、当該取付ブラケットの強度が不足している。そのため、走行振動などにより当該取付ブラケットに亀裂が生じ、最悪の場合、当該取付ブラケットが破断し、リヤコンビランプと共に脱落することで、他の交通の妨げとなるおそれがある。				
	対象台数	188 台	不具合件数	37 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(評価基準の甘さ)						
事例 1	不具合の内容	かじ取り装置において、ステアリングハンドルのスプライン機構を固定するスプリングピン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継続的且つ大きな力がかかった際に、ピンが剪断し、最悪の場合、かじ取り操作が不能になるおそれがある。				
	対象台数	5 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	前席のシート背もたれに装着されているサイドエアバッグにおいて、当該部品のブラケットを固定するリベットの芯軸の切断部が突出しているものがある。そのため、サイドエアバッグ展開時に突出したリベット芯軸にエアバッグが接触し裂けることにより、乗員保護の効果が減少するおそれがある。				
	対象台数	131 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	フロントアクスルの電気配線において、配索設計が不適切なため補助オイルクーラまたは補助ラジエータと干渉しているものがある。そのため、被覆が摩耗して配線が露出することで短絡が発生し、警告灯の点灯と共にABSやESP(横滑り防止装置)の制御が停止することで制動距離が増加し、最悪の場合、事故に至るおそれがある。				
	対象台数	15,705 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	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	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 5	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、内部に発生した負圧を逃がす設計が不適切なため、当該ポンプ内部の電気コネクタ部に湿気が入り、電気回路が短絡することがある。そのため、当該ポンプの作動が停止することによりアイドリング時にデフロスタ機能が低下し、そのままの状態で使用を続けると、ポンプのコネクタ部が過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	412 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 6	不具合の 内容	フロント及びリヤサスペンションのトレーリングアームにおいて、材料選定の際、耐食性の検討が不十分なため耐食性能が不足しており、長期間にわたり使用を続けると当該アームのジョイント部が腐食し、亀裂が生じると共に異音並びに振動が発生する。最悪の場合、当該アームが破断し、サスペンション機能が失陥することでハンドルの操作性が低下し、衝突事故等を起こすおそれがある。			
	対象台数	34 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 7	不具合の 内容	冷却水の循環経路の一部である樹脂製冷却水パイプにおいて、耐熱性が低い材質を選定したため、ウォーターポンプの故障時等、冷却水が循環しない場合、当該パイプが過熱により破損することがある。そのため冷却水が飛散し、最悪の場合、火災が発生するおそれがある。			
	対象台数	177 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 8	不具合の 内容	① リヤブレーキランプスイッチにおいて、シール設計が不適切であるため、シール部から侵入した異物が電気部品に付着し、時間の経過とともに汚染と腐食より当該スイッチが短絡することがある。そのため、ブレーキ操作にかかわらず、ブレーキランプが点灯し続けるおそれがある。② リヤブレーキランプスイッチにおいて、内部部品の設計が不適切なため、部品間に過度の摩擦が発生し、スイッチ内部に取付けられているバネの戻りが悪くなり、ブレーキレバーを離してもバネが元の位置まで戻らないことがある。そのため、ブレーキ操作にかかわらず、ブレーキランプが点灯し続けるおそれがある。以上の状態でそのまま、走行するとブレーキ操作が行われていることが後続車に伝わらないため、衝突する危険性がある			
	対象台数	561 台	不具合件数	3 件	事故件数 0 件
事例 9	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、耐久性の検討が不十分のため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	169,782 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 10	不具合の 内容	燃料装置において、設計時の耐食性能検討が不十分なため、左右のガソリンタンク間の燃料パイプ(アルミニウム製)と高電圧バッテリーの保護カバー(ステンレスを含むグラスファイバー製)の異なる金属が接触することにより腐食が発生し、燃料パイプから燃料が漏れるおそれがある。最悪の場合、火災に至る可能性がある。			
	対象台数	85 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 11	不具合の 内容	運転席とその後方の車内トリムとの設計が不適切なため、乗降時に運転席を最後端まで下げると運転席背面に取り付けられているシートベルト巻取り装置のカバーと車内トリムが干渉することがある。このため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、シートベルトが巻取り装置内で干渉し引き出せなくなるおそれがある。			
	対象台数	41 台	不具合件数	4 件	事故件数 0 件

事例 1 2	不具合の 内容	スライディングルーフのガラスパネルにおいて、製造管理が不適切なため、接着強度が不十分なものがある。そのため、ガラスパネルに浮きが発生し、最悪の場合、走行風により脱落して、後続車両の妨げになるおそれがある。			
	対象台数	8,210 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 3	不具合の 内容	電圧変換器において、制御プログラムが不適切なため、故障診断機(スキャンツール)を接続中に一時的な通信障害がサーバと、故障診断機の間に発生すると、電源変圧器に故障が発生していると判断して1次電源と2次電源の回路を遮断し、2次電源に電源が供給されなくなる。このため、2次電源のバッテリーが充電されず、バッテリー上がりに至ることでESPとABSの警告灯が点灯して機能が停止し、制動性能が損なわれる。このまま運転を続けると、最悪の場合、出力を低下させたフェイルセーフモードになるおそれがある。			
	対象台数	3,957 台	不具合件数	5 件	事故件数 0 件
事例 1 4	不具合の 内容	フロントウォールにおいて、雨水の排水設計が不適切なため、多量の雨水等が流れると車室内に水が浸入することがある。そのため、床下の電気配線が腐食による断線や、短絡を引き起こすことで原動機の始動不良等の電気的な不具合が発生し、最悪の場合、プレセーフシステムの機能が損なわれて衝突時に乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	1,007 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 5	不具合の 内容	①オルタネータープーリーのクラッチキャリアにおいて、成型工程の不良により、強度が不足しているものがあるため、エンジンの動力を正しくオルタネーターに伝えられず、発電不良が発生することがある。②エンジン制御コンピューターにおいて、ソフトウェアの不良により、エンジン始動直後に大きなトルクが発生するため、クラッチキャリアが破損しプーリーが空転することで、発電不良が発生することがある。そのため、①又は②により警告灯の点灯や警告メッセージが表示され、最悪の場合、エンストや再始動ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	851 台	不具合件数	130 件	事故件数 0 件
事例 1 6	不具合の 内容	運転支援システムTravel Assist(※)の制御プログラムにおいて、開発時の評価が不十分なため、プログラムに不備がある。このため、ステアリングのハンズオフ検知時のシステム無効化に関する作動が、保安基準に適合していない。(※)アクセル、ブレーキ、ステアリング操作をサポートする運転支援システム			
	対象台数	17,634 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 7	不具合の 内容	電動機の電源装置において、バッテリー エネルギー コントロール モジュールの制御プログラムが不適切なため、バッテリーパックアセンブリの熱過負荷状態時に温度異常を監視できないことがある。そのため、警告灯が点灯し、最悪の場合、バッテリーパックアセンブリ内のリチウムイオン電池より火災が発生するおそれがある。			
	対象台数	368 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 8	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。			
	対象台数	3,753 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 9	不具合の 内容	事故自動緊急通報装置(SOSコール)において、車載緊急通信モジュールのプログラムが不適切なため、当該装置起動時に車両データが送信されない。そのため、道路運送車両の保安基準に適合しない。			
	対象台数	414 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 20	不具合の 内容	クーリングファンモーターにおいて、回路設計が不適切なため、本来不要なダイオードが取り付けられている。そのため、ファンモーターが空転している際に発生する逆電圧がダイオードに印加して発熱し、最悪の場合、焼損臭が発生するおそれがある。また、クーリングファンモーター回路のヒューズ容量設定が不適切なため、ダイオードが損傷し当該回路内に許容量以上の電流が流れた場合、ヒューズが切れず、最悪の場合、配線が損傷し火災に至るおそれがある。				
	対象台数	79 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 21	不具合の 内容	横滑り防止装置(ESP)において、制御プログラムが不適切なため走行開始直後に当該装置が介入するような走行を行うと、誤って故障していると自己診断することがある。そのため、故障を知らせる警告灯が点灯して速度計が作動を停止し、当該装置が作動を停止することで、最悪の場合、制動停止距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	3,051 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 22	不具合の 内容	エンジンとラジエーター間の冷却水ホース接続部の設計が不適切であるため、高負荷運転時(サーキット走行など)に接続部から冷却水が漏れる可能性がある。最悪の場合、冷却水がエンジン高温部分にかかり、火災になる可能性がある。				
	対象台数	170 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 23	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、耐久性の検討が不十分のため経年変化により冷却水が漏れることがある。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	1,139 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 24	不具合の 内容	エンジン冷却装置において、エンジン冷却用電動ファンモーターの設計が不適切なため、電動ファンのヒューズが過電流により切れる場合がある。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ができなくなる恐れがある。				
	対象台数	69 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 25	不具合の 内容	輸送時に防錆目的で使用していたホイールナットキャップにおいて、納車時作業の指示が不十分であったため、当該部品が取り外されないまま納車された。そのため、前軸に装着している当該ホイールナットキャップが車体から突出する。				
	対象台数	521 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 26	不具合の 内容	前部灯火器を制御するヘッドライトコントロールモジュールにおいて、不適切なプログラムがインストールされている為、車両起動時に実行される動作確認プログラムが完了できないことがある。そのため、前照灯、昼間走行灯、車幅灯、方向指示器のスイッチを入れても動作しない恐れがある。				
	対象台数	967 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 27	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、オイルセパレータの設計が不適切なため、ブローバイガスの中に含まれるオイル成分が吸気系に流入してエアマスメータに付着し堆積することがある。そのため、正確な吸入空気量が測定できなくなることでエンジン警告灯(MIL)が点灯して出力が低下し、最悪の場合、エンジンがフェイルセーフモード(低速一定回転)になり、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	16,690 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 28	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駐車中にエンジンフードに当たる日射しの影響を受けて、温度センサが故障していると誤って自己診断することがある。そのため、エンジン警告灯(MIL)が点灯し、最悪の場合、エンジンがフェイルセーフモード(低速一定回転)になり、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	5,242 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 29	不具合の 内容	エンジンのカムシャフトタイミングチェーンにおいて、設計が不適切なため、アイドルでの使用が長い等、特定の使用環境下において耐久性が不足している。そのため、使用過程で摩耗が進み破断してエンジンストールが発生し、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 30	不具合の 内容	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、アドブルー噴射圧異常が検知された場合、アドブルーの噴射を停止するが警告灯が点灯しない。このため、運転者が故障に気づかず、排気ガス規制値を満足しない状態で走行し続けてしまうおそれがある。				
	対象台数	1,772 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	燃料装置の燃料タンクにある燃料供給モジュールにおいて、燃料供給モジュールフランジ部の部品設計が不適切なため、周囲の温度が高く、品質が悪い燃料を使用した際、過剰な電流が流れるとフランジ上部の電気コネクタが過熱し、フランジが溶損することがある。そのため、フランジの溶損箇所から少量の燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	474 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 32	不具合の 内容	エンジンマネジメントシステムにおいて、MAPセンサー(吸入負圧センサー)用ホースの設計が不適切なため、吸入空気負圧を正しく測定できなくなることがある。そのため、エンジンECMに誤作動が生じ、そのまま使用を続けると、エンジンストールを起こすおそれがある。				
	対象台数	1,416 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の 内容	計器盤(インストルメントクラスター)のガラスにおいて、車体側面からの衝撃を受けたときの検討が不十分のため、重度の衝突事故発生時に当該ガラス面が割れて細かな破片が運転席へ飛散する可能性がある。そのため、当該破片により運転者が怪我をするおそれがある。				
	対象台数	226 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 34	不具合の 内容	空調装置のフロントブロワーモーターにおいて、ブラシホルダーの固定が不適切であったため、ブラシスプリングが外れブラシがモーターケースに短絡することがある。そのため、フロントブロワーモーターが停止し、そのまま使用を続けると導通している接点部が発熱し続けることによりブラシホルダーが溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	44 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 35	不具合の 内容	エンジンコントロールモジュールにおいて、ソフトウェアに不具合があるため触媒コンバーターの故障を正しく判断出来ないことがある。そのため触媒コンバーターに不具合が発生しても、警告灯が点灯せず、保安基準の要件に適合しない。				
	対象台数	182 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 36	不具合の 内容	エンジンコントロールユニットにおいて、AdBlue噴射装置の冷却に関する制御プログラムが不適切なため、高温環境下で高負荷運転等を行った直後に駐車をする、AdBlue噴射装置の冷却が不十分になり、噴射ノズルに詰まりが発生することがある。そのため、AdBlueの噴射が停止することで警告メッセージが表示されると共に、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	14,196 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 37	不具合の 内容	暖房装置の構成部品において、ヒーターモジュール内部のヒーターエレメントの耐久性が不十分なため、通電を繰り返すことにより、センサー層材料のコーティングに亀裂が生じてヒーターエレメント上に導電性が悪くなる箇所が発生する。そのため、制御システムが抵抗を感知し、ヒーターモジュールへの電源供給が停止させることにより暖房装置及びデフロスタが使用できなくなる。				
	対象台数	57 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 38	不具合の 内容	横滑り防止装置(ESP)において、制御プログラムが不適切なため、ESPによる制御が介入した際に誤って制動灯が点灯する。このため、制動灯が点灯する要件の法規に適合しない。				
	対象台数	4,555 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 39	不具合の 内容	スタータとオルタネータの各配線において、配線設計が不適切なため、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、短絡が発生することがある。そのため、始動不良やエンジンストールが発生する他、大電流が流れ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	143 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 40	不具合の 内容	エアコンコントロールユニットにおいて、低圧EGRの冷却経路を切替るバルブの制御プログラムが不適切なため、低圧EGRの冷却が行えず低圧EGR内のガス温度が下がらない。そのため、エンジン故障を検知してエンジン警告灯(MIL)が点灯することがあり、最悪の場合、排出ガス性能が悪化するおそれがある。				
	対象台数	82 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 41	不具合の 内容	電動機の電源装置において、バッテリーエネルギーコントロールモジュールの制御プログラムが不適切だったため、外-3647のリコール改善措置作業を行った。この際、不適切なプログラム書換え工具による改善措置作業の実施、又は通信障害により、改善措置が完了していない。そのため、バッテリーの温度異常を監視できず警告灯が点灯し、最悪の場合、バッテリーパックアッセンブリ内のリチウムイオン電池より火災が発生するおそれがある。				
	対象台数	176 台	不具合件数	21 件	事故件数	0 件
事例 42	不具合の 内容	エンジン低圧燃料ホースの製造工程に不備があったため、厚みの異なるホースが取り付けられたものがある。そのため、エンジン始動時など燃圧がかかった際にコネクターからホースが外れることにより、燃料が漏れ、最悪の場合、火災となるおそれがある。				
	対象台数	39 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 43	不具合の 内容	リヤブレーキマスターシリンダーにおいて、ピストン径の設計が不適切なため、使用過程においてブレーキフルードが劣化しベーパーロックが発生した際、ブレーキペダルのストロークが大きくなる。そのため、ブレーキペダルを最大に踏んだ場合でも最悪の場合、リヤブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	587 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 44	不具合の 内容	車両ハーネスカバーにおいて、配線設計が不適切なため、左リアブレーキパイプとのクリアランスが不十分な状態で組付けられている。そのため、走行中の振動等により、車両ハーネスカバーとブレーキパイプが接触してブレーキパイプに施している錆止め塗料が摩擦により剥離することがある。そのまま使用を続けると、ブレーキパイプが腐食してブレーキフルードが漏れることにより、制動力が低下し警告灯が点灯するおそれがある。				
	対象台数	154 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 4 5	不具合の 内容	電気装置においてヒューズの設計が不適切なため、運転中に警音器を操作するとスターター回路兼警音器用のヒューズが切れることがある。そのため、警音器の作動及びエンジンの再始動ができないおそれがある。			
	対象台数	549 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 4 6	不具合の 内容	ドアラッチにおいて、作動の制御プログラムが不適切な為、衝突時等の衝撃で発生する電氣的なノイズによって、ドアラッチアクチュエータが誤作動することがある。そのため、衝撃時にドアラッチの保持機能が解除され、最悪の場合、扉が開くおそれがある。			
	対象台数	210 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 4 7	不具合の 内容	BMWインタラクション・バーの制御ソフトウェアにおいて、電圧低下時の動作検討が不十分なため、電圧低下時に操作パネルを操作すると、反応しなくなることがある。そのため、ハザードランプ、デフロスタの操作できなくなるおそれがある。			
	対象台数	96 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 4 8	不具合の 内容	農耕トラクタのアースケーブルにおいて、ケーブル長さに関する設計が不適切な為、振動によりケーブルが損傷することがある。そのため、アース不良が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。			
	対象台数	13 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 4 9	不具合の 内容	灯火類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、車両の前方乗降ドアにある施錠スイッチでドアを施錠したときに、車体左側面にある方向指示器のみが不規則に点滅する。また運転席操作パネルにある灯火チェックスイッチを操作すると制動灯・後退灯等の全ての灯火が順次自動的に点灯と消灯を繰り返し保安基準に抵触する。			
	対象台数	49 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 5 0	不具合の 内容	ABSユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、ドライバーがシートベルトを締めず、かつエレクトリックパーキングブレーキを解除しないで車両を発進させると、車両が勝手に動いていると制御プログラムが認識し、ブレーキの締め付け力を増加させてしまう。このため、リアブレーキローターに過大な力がかかり、カーボンセラミック製ブレーキローターが破損するおそれがある。			
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 5 1	不具合の 内容	②エンジンを制御するコンピューター(ECU)において、プログラムの設定値が不適切なため、一定のエンジン回転数を超えるまで、スピードメーターに正しい速度が表示されない。そのため、運転者が速度を認識できないおそれがある。			
	対象台数	68 台	不具合件数	4 件	事故件数 0 件
事例 5 2	不具合の 内容	ドライバーアシストシステムコントロールユニットにおいて、ソフトウェア開発時の検証が不十分だったため、アクティブレーンアシスト作動時に、車線区分線を超える前にステアリング操作の介入が行われた際、インフォテイメントディスプレイに表示される最低警告表示時間が保安基準に適合していない。			
	対象台数	5,759 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 5 3	不具合の 内容	インストルメントクラスター(以下、「インスト」)において、ソフトウェアが不適切なため、イグニッションをオンにした際、速度計の単位がkm/hから mphに切り替わることがある。そのため、保安基準に抵触するおそれがある。また、以下の不具合も発生するおそれがある。・イグニッションをオンにした際、パークアシスト警告が瞬間的にインスト上に誤表示される。・ターンシグナル作動時に電気ノイズ(ビープ音)が発生する。			
	対象台数	782 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 54	不具合の 内容	高電圧バッテリーにおいて、セルモジュールの製造公差の設定が不適切なため、公差の大きいセルモジュールがある。そのため、特定条件下で充放電特性に関して不規則性が生じることがあり、影響を受けるセルモジュールとバッテリーの充電量が上限の範囲にある場合、セルバランス制御の放電時にバッテリーが過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	349 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 55	不具合の 内容	ディーゼルエンジン式フォークリフト、およびショベルローダの原動機(1ZS型／1KD型)において、エンジン制御コントローラのプログラムが不適切なため、長時間使用するとインジェクタの劣化により、排出ガス中のPM(粒子状物質)が規制値を超過するおそれがある。			
	対象台数	72,366 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 56	不具合の 内容	リフトアックスル機能付きトレーラにおいて、リフト装置のリフト用エアスプリングを固定しているクランピングプレートの強度不足により折損し、リフト装置の部品が脱落する恐れがある。			
	対象台数	726 台	不具合件数	3 件	事故件数 0 件
事例 57	不具合の 内容	ホイール・キャリアの騒音防止装置において、排気管取付ステーの強度検討が不適切なため、特定のエンジン回転数で排気管が共振し、当該ステーに亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、走行中に排気管が落下し他の交通の妨げとなる恐れがある。			
	対象台数	486 台	不具合件数	10 件	事故件数 0 件
事例 58	不具合の 内容	大型リヤダンプ耐摩耗鋼板仕様において、設計並びに品質評価が不適切なため、フェンダステー部(不具合箇所(1))、泥除けステー部(不具合箇所(2))の荷台デッキパネルに亀裂が生じるものがある。また、荷台デッキパネルのクロスメンバ部への図面指示が不適切なため、取付した荷台デッキパネル後部(不具合箇所(3))に亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると走行振動により亀裂が進行し、最悪の場合、フェンダ及び泥除けが脱落して交通の安全を妨げるおそれがある。			
	対象台数	26 台	不具合件数	6 件	事故件数 0 件
事例 59	不具合の 内容	電気式フォークリフトにおいて、対策品(リコール届出番号5284)のリアタイヤホイール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	3 件	事故件数 0 件
事例 60	不具合の 内容	エンジン式フォークリフト及びショベルローダの燃料装置において、余剰燃料をタンクに戻す燃料配管の設計が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態ではエンジン始動停止を繰り返すと、燃料パイプに亀裂が発生し、燃料漏れに至るおそれがある。			
	対象台数	13,342 台	不具合件数	1 件	事故件数 0 件
事例 61	不具合の 内容	高所作業車の緩衝装置において、設計時の可動範囲の想定が不十分なため、作業台(高所作業装置を載せた台)と後軸トルクロッドとの隙間余裕が少ないものがある。そのため、悪路走行等、緩衝装置が大きく可動した場合、作業台と後軸トルクロッド、トルクロッド周辺のホースクランプが接触するおそれがある。そのままの状態で使用を続けると、接触部に打痕等の損傷が生じるおそれがある。			
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 62	不具合の 内容	道路運送車両の保安基準改正があった際、方向指示器のターンユニットの設計が誤っていたため、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。道路運送車両の保安基準改正があった際、方向指示器のターンユニットの設計を変更する必要があるにもかかわらず、変更をせず生産を続けたため、方向指示器が断線等不具合を起こした場合に運転者に警告する機能がない。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	8,480 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 63	不具合の 内容	小型回転式塵芥車において、ハイマウントリアパネル内右側配線の処置が不適切なため、後部扉を開閉する際に後部扉付属部品と接触し断線することがある。そのため、方向指示器及びその他車両後部の灯火が不点灯または点滅回数が保安基準を満たさなくなり、最悪の場合、重大事故につながるおそれがある。				
	対象台数	1,501 台	不具合件数	11 件	事故件数	0 件
事例 64	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、強度の検討が不十分であった為リフト装置のリフト用エアスプリングを固定しているクランピングプレートの強度不足により折損し、リフト装置の部品が脱落する恐れがある。				
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 65	不具合の 内容	農耕用トラクタのフロントスピンドルにおいて、設計段階の評価が不適切なため、強度が不足している。そのため、フロントウエイトやフロント作業機を装着した状態で、旋回操作の繰返しにより、フロントスピンドルに亀裂が入るものがある。そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、当該箇所が破断し、タイヤが脱落するおそれがある。				
	対象台数	1,298 台	不具合件数	9 件	事故件数	0 件
事例 66	不具合の 内容	農業用薬剤散布車の駐車ブレーキにおいて、レバーを固定状態で保持するフックとギヤの製造管理が不適切なため、フックとギヤの強度が不足し噛み合わせ部が摩耗・変形する場合がある。このため、そのままの状態で使用を続けると噛み合いが不十分となり、最悪の場合、駐車ブレーキが解除され駐車できなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,549 台	不具合件数	47 件	事故件数	0 件
事例 67	不具合の 内容	エンジン制御コンピュータにおいて、開発時のアクセル診断制御プログラムが不適切であること及びフェールセーフ制御の評価が不十分であったことにより、特定のアクセルペダル操作を行なった場合にアクセルペダルセンサが故障していると誤判定することがある。そのため、出力を止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	4,059 台	不具合件数	20 件	事故件数	0 件
事例 68	不具合の 内容	6R20型エンジンを搭載した大型トラックにおいて、エンジンハーネスの組付けが不適切なため、当該ハーネスとハーネス固定用のブラケットが強く接触した状態のものがある。そのため、エンジン振動によって当該ハーネスのブラケット接触部が摩耗して損傷すると、突然のエンジン停止やエンジン再始動不能に至り、最悪の場合、当該部がショートした際のアークによって火災に至るおそれがある。				
	対象台数	41,134 台	不具合件数	53 件	事故件数	6 件

事例 6 9	不具合の 内容	停車作業用の車高降下装置を取り付けた車両において、制御回路の設計が不適切なため、①車高を降下すると車高制御用ソレノイドバルブが作動し続けソレノイドコイルが過熱し断線することがある。そのため、車高降下状態から復元できず、走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	294 台	不具合件数	340 件	事故件数 0 件
事例 7 0	不具合の 内容	停車作業用の車高降下装置を取り付けた車両において、制御回路の設計が不適切なため、②車高降下時にエアサスECU電源を遮断するため異常を検知し警告表示する。			
	対象台数	9 台	不具合件数	340 件	事故件数 0 件
事例 7 1	不具合の 内容	路線仕様大型バスの運転席右上側に設置されている配電ボックス内ハーネスにおいて、設計上の検討と組立部門への指示が不十分であったため、エアコン制御ユニットの車両後方上側エッジ部とハーネスが干渉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、干渉部のハーネスが車両振動によって損傷して電装品の不動作や配線のショートに至り、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	1,051 台	不具合件数	1 件	事故件数 0 件
事例 7 2	不具合の 内容	電圧変換装置(DC-DCコンバータ)の電流整流モジュールにおいて、内部の部品構造が不適切なため、製造ばらつき等により使用過程で当該モジュールが故障した際、短絡回路が形成されることがある。そのため、警告灯が点灯するとともに補機バッテリーから電流が流れ続けて発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	7,617 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 7 3	不具合の 内容	エンジン式フォークリフトの燃料装置において、余剰燃料をタンクに戻す燃料配管の設計が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態エンジン始動停止を繰り返すと、燃料パイプに亀裂が発生し、燃料漏れ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 0 件
事例 7 4	不具合の 内容	ショベル・ローダの駐車ブレーキにおいて、駐車ブレーキバルブへの雨水等の浸入に対する検討が不十分なため、コネクタリード線挿入部の隙間から雨水等が浸入することがある。そのためそのまま使用を続けると、ソレノイド内部に錆が発生して駐車ブレーキを解放状態に保持する力が減少し、最悪の場合、走行中に駐車ブレーキが作動するおそれがある。			
	対象台数	726 台	不具合件数	5 件	事故件数 0 件
事例 7 5	不具合の 内容	燃料ポンプにおいて、燃料蒸発ガスを排出するための脱気孔位置が不適切なため、高地等での気圧が低い環境下での走行、または外気温が高い環境下での渋滞路走行等により、燃料蒸発ガスが排出されず、燃料ポンプ内に多量に滞留することがある。そのため、燃料供給ができなくなり、エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	1,975 台	不具合件数	31 件	事故件数 0 件
事例 7 6	不具合の 内容	リヤコンビネーションランプにおいて、構成部品の電子回路設定が不十分なため、後面方向指示器及び後面非常点滅表示灯を点灯させるための電圧が上がりにくいことがある。そのため、後面方向指示器及び後面非常点滅表示灯が一時的に不点灯になるおそれがある。			
	対象台数	13,075 台	不具合件数	122 件	事故件数 0 件
事例 7 7	不具合の 内容	オプション設定であるキャノピー又はROPS※が装着された小型特殊自動車において、法規確認が不十分なため、車両の高さが2.0mを超えているにもかかわらず車幅灯及び後退灯が備えられていないため、保安基準に適合しない。※ROPS: 車両が転落・転倒した時に運転者を保護することを目的として車両に装着される構造物			
	対象台数	116 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 78	不具合の 内容	ロータリ除雪車において、電気回路の設計が不適切なため、キースイッチの接点容量より二次側に接続されているヒューズ容量の方が大きく、過電流が流れた場合に、ヒューズが溶断する前にキースイッチの接点が破損し、エンジンが始動出来ない恐れがある。			
	対象台数	255 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 79	不具合の 内容	電気自動車に改造した車両において、DCDCコンバータ及び車載充電器一体ユニットの高圧ハーネスのコネクタ部の防水性が不適切なため、雨天走行時等にコネクタ内部に水が浸入することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、高圧部の絶縁性が低下するため、フェイル機能により電源供給を遮断して走行不能になる、あるいは充電できなくなるおそれがある。			
	対象台数	7 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 80	不具合の 内容	冷蔵冷凍車の保温(加温)装置において、設計時の確認が不十分だったため、冷凍機配管とキャビン裏面の隙間が不足している。そのため車両の経年変化によるキャブサスペンション等のへたりにより、冷凍機配管とキャビン裏面が繰り返し干渉し、冷却水が漏れ、そのままの状態で使用を続けると、車両側の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	1,950 台	不具合件数	3 件	事故件数 0 件
事例 81	不具合の 内容	アイドリングストップ機能無し車のオルタネータ(発電機)において、プーリーの内部機構(ワンウェイクラッチ)に封入されているグリスの耐熱性能が不足していたため、使用過程でグリスが熱劣化しプーリーのワンウェイクラッチが摩耗することで破損することがある。そのため、異音の発生や充電警告灯が点灯し、そのまま使用を続けるとプーリーが空転して発電不良となりエンジンが停止するおそれがある。また、空転したプーリーが摩擦熱により高温になった状態でシャフトから抜けて、エンジンルーム内に脱落し周辺部品の可燃物に接触すると、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	48,360 台	不具合件数	252 件	事故件数 2 件
事例 82	不具合の 内容	小型回転式塵芥車 幅広キャブ車において、ハイマウントリアパネル内右側配線の処置が不適切なため、後部扉を開閉する際に後部扉付属部品と接触し断線することがある。そのため、方向指示器及びその他車両後部の灯火が不点灯または点滅回数が保安基準を満たさなくなり、最悪の場合、重大事故につながるおそれがある。			
	対象台数	582 台	不具合件数	5 件	事故件数 0 件
事例 83	不具合の 内容	ドリー付バントレーラの電気式ステアリングシステムにおいて、コントロールユニットの制御プログラムの設計が不適切なため、走行中に電源が一時的に遮断すると電磁バルブ故障監視機能が作動することがある。そのため、作動中に意図しないところでステアリング角度が保持され、最悪の場合、事故に至るおそれがある。			
	対象台数	24 台	不具合件数	1 件	事故件数 1 件
事例 84	不具合の 内容	大型ウイング車の後面下部に取り付けている尾灯について、設計時の検討が不十分なため、自動車の最外側から尾灯までの距離が基準値を超えている。そのため、尾灯の取付位置の保安基準を満足していない。			
	対象台数	4 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 85	不具合の 内容	小型トラックの冷凍機架装車において、冷凍機アイドルプーリー締結部の形状が不適切なため、ベルト張力によりアイドルプーリーボルトに過大な応力がかかり折損するものがある。そのため、ベルトが外れて冷凍機が作動しなくなり、最悪の場合、走行中プーリーが路面に落下するおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 86	不具合の 内容	高圧燃料ポンプにおいて、設計検討が不十分なため、構成品の圧入組付け後に必要な強度が不足し、使用過程でポンプ内部が摩耗や損傷することがある。そのため、ポンプ溶接部に応力が集中して、亀裂が発生し燃料漏れに至るおそれがある。			
	対象台数	33,399 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 87	不具合の 内容	小型ハイブリッドトラックの機械式自動変速機制御コンピュータにおいて、自動クラッチ作動用モータの制御プログラムおよびモータ交換時期の設定が不適切なため、モータが寿命に近い状態の場合、1. モータチェックに時間が掛かり異常と誤検知して、クラッチ作動を停止し、警告灯が点灯するとともに走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	8,279 台	不具合件数	5 件	事故件数 0 件
事例 88	不具合の 内容	小型ハイブリッドトラックの機械式自動変速機制御コンピュータにおいて、自動クラッチ作動用モータの制御プログラムおよびモータ交換時期の設定が不適切なため、モータが寿命に近い状態の場合、1. モータチェックに時間が掛かり異常と誤検知して、クラッチ作動を停止し、警告灯が点灯するとともに走行不能となるおそれがある。2. ギヤを入れて駐車した場合、始動時にクラッチが切れず、エンジン始動不能となるおそれがある。			
	対象台数	929 台	不具合件数	18 件	事故件数 0 件
事例 89	不具合の 内容	農耕トラクタの前後進制御用電磁バルブ(シャトルバルブ)において、以下①②の内容により、検出スイッチの誤作動によりエラーが検出され、フェールセーフ機能により走行停止することがある。また、そのまま使用を続けると徐々にエラーの発生頻度が高くなり、最終的に走行停止後に走行不能に至るおそれがある。①シャトルバルブ内部の構造が適切でないため、バルブ内部に発生した極微小な油圧の圧力差によりスイッチ作動部部品が押されることで、検出スイッチが誤作動する。			
	対象台数	4,091 台	不具合件数	77 件	事故件数 0 件
事例 90	不具合の 内容	トラニオンサスペンションの低床化改造をした大型車において、トラニオンスペーサの加工指示が不適切なため、組付け時にトラニオンシートとトラニオンスペーサの着座が不安定になっている。そのため、走行振動等によりトラニオンスペーサが摩耗することにより、リーフスプリングを固定するUボルトの軸力が低下し、緩衝装置が機能しなくなるおそれがある。			
	対象台数	23 台	不具合件数	3 件	事故件数 0 件
事例 91	不具合の 内容	車両マスター制御ユニット2(VMCU2)搭載車のアクセルペダル開度信号から演算及び動作診断を行うプログラムにおいて、演算式に誤りがあったため、アクセルペダルを操作した際、異常と判定することがある。そのため、メータ内の中央部ディスプレイに『アクセルセンサー異常』のメッセージが表示され、そのまま運転を続けると、アクセルペダルが無反応となる時間が発生し、一時的に走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	22,348 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 92	不具合の 内容	ショベル・ローダの燃料配管において、配管の構造が不適切なため、作業時の振動により過大な負荷が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該配管が破損し、燃料が漏れるおそれがあり、最悪の場合、エンジン室内の高温部に漏出した燃料が付着し、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	1,028 台	不具合件数	10 件	事故件数 0 件
事例 93	不具合の 内容	凍結防止剤散布車、散水車及びロータリ除雪車のその他の灯火等において、オプション設定時の法規確認が不十分であったため、後方標識板の反射光の色が白色であり、保安基準に適合しない。			
	対象台数	19 台	不具合件数	1 件	事故件数 0 件

事例 94	不具合の 内容	電気自動車に改造した車両において、電動機の高速回転時における制御装置の制御が不適切なため、高速走行中の再加速時に、制御装置のフェール機能が作動し、走行不能になる可能性がある。				
	対象台数	14 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 95	不具合の 内容	ハイブリッド車のサブヒューズボックスとバッテリー間を接続するバッテリーケーブルにおいて、当該ケーブルの回路が不適切なため、側面衝突の衝撃により車体に挟まれたケーブルが損傷し、短絡した場合に電流が流れ続けることがある。そのため、短絡した電流によりケーブルが発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	20,283 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 96	不具合の 内容	脱着装置付きコンテナ自動車のシャシフレームと架装物を連結する固縛装置において、①ボルトの締付トルク管理が不適切なため、締付トルクが不足しているものがある。②フレームサポートの設計検討および施工管理が不十分なため、フレームサポートが回転することがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、オイルクーラー用油圧ホースとフレームサポートが干渉してミッションオイルが漏れ、最悪の場合、トランスミッションが焼き付き、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	74 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 97	不具合の 内容	バッテリー式フォークリフトのバッテリープラグにおいて、オペレーター等が接触することに対する設計検討が不十分なため、バッテリープラグのハンドルに接触すると、バッテリープラグが勘合不良になることがある。そのため、そのまま使用を続けると、バッテリープラグ勘合部の端子より発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,224 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 98	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切り換える操作を行うと、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	610 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件
事例 99	不具合の 内容	電動パワーステアリングギヤボックスにおいて、ギヤ同士の噛み合わせ荷重設定が不適切なため、噛み合い部に塗布したグリースが押し出され、摺動抵抗が増加する。そのため、ステアリングを操作するときの操作力が増大するおそれがある。				
	対象台数	30,150 台	不具合件数	252 件	事故件数	0 件
事例 100	不具合の 内容	農耕トラクタの車両制御ユニット（ECU）において、制御プログラムが不適切なため、CAN通信を伴う作業機を使用した際に、通信異常が発生することがある。そのため、適切な車両の制御が行えず、最悪の場合、発進時に片側の車輪にブレーキが作動したままとなり、安定した走行ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	367 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 101	不具合の 内容	EGR（排気ガス再循環装置）バルブの内部モーターにおいて、渋滞路走行等における作動頻度が想定を超えており、内部モーターの配電ブラシが早期に摩耗し、導通不良となり、EGRバルブが作動しなくなることがある。そのため、エンジン警告灯が点灯し、排出ガスが規制値を満足しなくなるおそれがある。				
	対象台数	58,297 台	不具合件数	123 件	事故件数	0 件

事例 102	不具合の内容	運転者席ドアにおいて、側面衝突時のドアロックの作動に関する検証が不十分であったため、衝突時にパワードアロックが作動することがある。そのため、衝突時に全てのドアが施錠され、乗員の救出に時間を要するおそれがある。			
	対象台数	322,740 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 103	不具合の内容	ウイング車の荷台において、油圧シリンダーのピストン部のシール構造が不適切なため、油圧が上げ側から下げ側(＝ピストンロッド側)へ抜けることがある。そのため、ウイング開放時にウイングが下がり、最悪の場合、荷物の積み降ろし時に負傷するおそれがある。			
	対象台数	57 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 104	不具合の内容	ショベル・ローダの静油圧変速機において、前後進ソレノイドへの雨水等の浸入に対する検討が不十分で、ソレノイドリード線の取出し向きの指示が無いため、リード線が上向きに取り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、取り出し口に付着した雨水等がソレノイド内部に浸入し発錆することで、最悪の場合、リード線が断線して走行不能になる。			
	対象台数	2,359 台	不具合件数	4 件	事故件数 0 件
事例 105	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	53 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 106	不具合の内容	大型トラック・バスの高圧燃料ポンプにおいて、タペットとローラー間およびローラーとカム間を潤滑する燃料膜厚が不足しているため、これらの摺動面に摩耗が生じることがある。このため、ポンプストロークの減少や摩耗粉による燃料フィルターの詰まりが生じて燃料の供給が不十分になり、突然のエンジンストールや再始動不能に至るおそれがある。			
	対象台数	18,200 台	不具合件数	369 件	事故件数 0 件
事例 107	不具合の内容	刈取脱穀作業車の走行テンションにおいて、設計段階の評価が不十分な為、走行テンションバネ及び走行テンションアームボルトの強度が不足している。そのため、そのままの状態で使用を続けると、繰返し高応力がかかり、最悪の場合、当該部品が破損し、走行できなくなるおそれがある。			
	対象台数	109 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 108	不具合の内容	リヤ2軸駆動の中型トラックにおいて、後前軸インターデフ部へのオイル潤滑構造が不適切なため、走行中に後前軸のデフオイルが過度に高温になることで後前軸内部の圧力が上昇して、エアブリーザやオイルシール部からオイル漏れが生じることがある。また、デフオイルが過度に高温になることで早期にオイル劣化が進行するため、インターデフと後前軸デフのベアリングやギヤの摩耗が促進されて異音が生じることがある。			
	対象台数	1,651 台	不具合件数	75 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	3列目シートバックのラッチ部におけるロックプレートについて、作業指示が不適切なため、誤って組付けられたものがある。そのため、シートの固定が不完全な場合があり、衝突時等の急減速が発生するとシートが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	34 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 2	不具合の内容	左後面方向指示器において、CEM(セントラル エレクトリック モジュール)のプログラムの設計が不適切なため、システムの自己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、メーターパネルに故障表示するとともに、点滅回数が保安基準の規定を超えるおそれがある。				
	対象台数	2,836 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	車体に接着で取り付けられているルーフパネルにおいて、使用過程にて修理を行った際の作業指示が不適切なため、適切な接着強度で修理されていないものがある。そのため、走行風などで剥離が進み、最悪の場合、走行中に剥がれ飛ぶことで他の交通の妨げになるおそれがある。				
	対象台数	198 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	MT(手動変速仕様)車において、メーターパネルの設計が不適切なため、走行用前照灯(ハイビーム)の自動制御状態を運転者に表示する装置が備えられていない。そのため、保安基準第32条(前照灯等の基準)に適合しない。				
	対象台数	5,887 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	警察車において、右側サイレン内の電気配線の接続部の図面指示が不適切なため、当該電気配線が逆接続されている。そのため、サイレンの音量が保安基準を満足しないおそれがある。				
	対象台数	126 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	消防活動二輪車において、右側サイレン内の電気配線の接続部の図面指示が不適切なため、当該電気配線が逆接続されている。そのため、サイレンの音量が保安基準を満足しないおそれがある。				
	対象台数	16 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	リアアクスルに備えられたエア圧により作動する永久磁石式リターダ(補助ブレーキ)において、リターダハーネスへ接続するシャシハーネスのコネクタ端子の設計に誤りがあり不適切な端子配列になっているため、温度センサに過電流が流れ、内部回路が断線することがある。そのため、リターダの温度上昇に係る保護機能が作動せず、エア圧を保つシリンダ内部のゴム部品が損傷してしまうことでエア圧が保てなくなり、マグネチックバルブからエア漏れが発生し、そのまま使用を続けるとエア圧低下により警告灯が点灯するとともに警報が鳴り、最悪の場合、同一エアタンクのエア圧を用いるクラッチアシスト機能が停止することで変速ができず走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	1,505 台	不具合件数	17 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	騒音ラベルにおいて、記載内容の検討が不十分なため、近接排気騒音値、加速走行騒音値及びスロットル全開加速の開始時の平均車速が誤った値となっている。そのため、協定規則第41号に適合しない。				
	対象台数	13,534 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	水素燃料電池自動車として試作・改造した車両において、改造に係る周辺部品の設計が不適切なため、(1)制動装置のブレーキ液量センサへの電気配線がなく、液量が減少した際、ブレーキ警告灯が点灯しない。(2)前部霧灯表示灯の設定がなく、運転者に点灯操作状態を表示できない。(3)前照灯の自動点灯装置(オートライトシステム)が装備されておらず、作動しない。				
	対象台数	18 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 10	不具合の内容	大型路線バスにおいて、尿素水噴射ユニット冷却用電動ウォーターポンプのコネクタ端子の配列が不適切なため、エンジン停止直後のDPF高温時に当該ウォーターポンプが作動せず、尿素水噴射ユニットの尿素水バルブが冷却されず溶損する。そのため、そのままの状態で使用を続けると、尿素水が漏れだし、最悪の場合、排気ガス浄化処理が適切に行われぬおそれがある。				
	対象台数	260 台	不具合件数	16 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の内容	運転席左側にPDM(Power Distribution Module:ヒューズ&リレーボックス)を搭載した大型トラックにおいて、PDMの電源用プラス側配線が誤配線されているものがある。そのため、当該配線がPDMブラケットとの干渉により損傷して短絡すると、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	13,762 台	不具合件数	9 件	事故件数	1 件
事例 12	不具合の内容	高所作業車において、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、尾灯および制動灯の視認範囲が道路運送車両の保安基準に適合しないおそれがある。				
	対象台数	98 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の内容	小型バスのブレーキランプスイッチにおいて、組付時の指示に誤りがあったため、プッシュロッドの突き出し量が正規値以下で組付けられたものがある。そのため、ブレーキペダルの踏みこみ量が少ない場合に制動灯が点灯しないことがある。また、坂道発進補助装置(EZGO)作動中に当該事象が発生した場合、ECUがシステム異常と誤判定することにより衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)と車両挙動安定装置(ASR)の機能が停止し、警告灯が点灯することがある。				
	対象台数	2,983 台	不具合件数	3 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	ボディコントロールモジュールにおいて、プログラムが不適切なため、ABS内のブレーキフルード圧力が抜けなかった場合、ブレーキをかけていない状態でもブレーキランプが点灯したままになる恐れがある。				
	対象台数	4,072 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	後部方向指示器(リアウinker)において、後退時に連動して左右が点滅するように設定されているが、当該灯火は保安基準第42条(その他の灯火等の制限)に抵触する。				
	対象台数	656 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	パワートランスファユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、不整地における過負荷走行を行うなどにより当該ユニットが故障した際にセーフモードが機能せず、警告灯の点灯なく前輪に動力が伝達されず走行不能になるとともに、パーキングロックが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	464 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	オンボードサブライコントロールユニットにおいて、ソフトウェア設計時の検証が不十分であったためプログラムに不備がある。そのため、運転者のみが搭乗し且つラゲッジルームに重量のある荷物を満載している場合、ヘッドライトの高さが正しく調整できないおそれがある。				
	対象台数	2,235 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	トランスミッションにおいて、トランスミッションコントロールモジュールのソフトウェアが不適切なため、減速時の3速から2速へのダウンシフトで2速に入らない場合がある。このため、ギアがニュートラルになり、警告灯が点灯するおそれがある。				
	対象台数	1,438 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件

事例 6	不具合の 内容	トラクションバッテリーECUにおいて、ソフトウェアが不適切なため、駆動用バッテリーの異常を早期に検知できないことがある。このためバッテリーの異常が進行し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。			
	対象台数	1,115 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 7	不具合の 内容	灯火装置において、前照灯の自動点灯(オートライト)機能のコントロールプログラムに不具合があるため、自動点灯機能を有効にした場合の夜間走行時に前照灯が消え、昼間走行灯に切り替わる場合がある。その結果、保安基準第32条(前照灯の基準)を満たすことが出来なくなり、最悪の場合、衝突の危険性がある。			
	対象台数	233 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 8	不具合の 内容	前部灯火器の車両識別情報を制御するゲートウェイモジュールにおいて、国別の初期設定が不適切なため、イグニッションキーをオンにした際に、前照灯から法規に適合しない模様が一時的に照射される。			
	対象台数	1,466 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 9	不具合の 内容	マルチモードレーダー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、アクティブブラインドスポットアシストの機能の一部である降車時警告機能が作動しない。そのため、後方から接近する自動車等の障害物に対してドアを開けた際に警報できず、衝突の危険性が高まる可能性がある。			
	対象台数	242 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 10	不具合の 内容	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、アクセルペダルの故障を検知した際のセーフモードにおけるエンジン回転数の設定が高すぎる。このため、当セーフモードが起動した際、走行中等意図しない加速により前方車両や歩行者と接触するおそれがある。また、当セーフモードが起動した状態でシフトをDレンジにしたまま車両を離れると、パーキングブレーキでは制動できず車両が自走するおそれがある。			
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 11	不具合の 内容	デイトタイム・ランニング・ランプにおいて、ソフトウェアが不適切なため、基準の明るさを下回っているものがある。そのため、保安基準第34条の3に定める基準に適合しない。			
	対象台数	686 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 12	不具合の 内容	エンジンコントロールユニットにおいて、故障診断プログラムが不適切なため、空気流量計や低圧排気ガス循環バルブが故障した際に、エンジン警告灯(MIL)が正しく点灯しないことがある。そのため、故障時の制御が行われないことで、最悪の場合、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。			
	対象台数	22,659 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 13	不具合の 内容	バックカメラのプログラムにおいて、過去に配信されたアップデートプログラムの設計が不適切だったため、バックカメラの通信が不安定になる事がある。そのため、バックカメラの画像が表示されず、後退時車両直後確認装置の基準を満たさないおそれがある。			
	対象台数	364 台	不具合件数	23 件	事故件数 0 件
事例 14	不具合の 内容	車両接近通報装置において、過去に配信されたアップデートプログラムの設計が不適切であったため、車両の初期化を行った場合、車両の前進及び後退時に当該装置の音が鳴らず、車両接近通報装置の基準を満たさない。			
	対象台数	136 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 15	不具合の 内容	トランスミッション制御コンピュータにおいて、制御プログラムが不適切なため、変速時やEV走行からのエンジン再始動時に、強めにブレーキを踏むと締結しているクラッチが解放しないことがある。そのため、エンジン回転が低下し、最悪の場合エンストするおそれがある。			
	対象台数	6,220 台	不具合件数	12 件	事故件数 0 件

事例 1 6	不具合の 内容	電力変換装置(インバータ)において、制御プログラムが不適切なため、プッシュボタンスターをオフした直後にオンするとインバータが起動しないことがある。そのため、アイドリングストップ後にエンジンが再始動できない。また、バッテリーへの充電が停止するため、充電警告灯が点灯し、最悪の場合エンストするおそれがある。				
	対象台数	7,627 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 1 7	不具合の 内容	コンビネーションメータ(フル液晶タイプ)において、制御プログラムが不適切なため、メータの液晶画面を表示するための起動制御が完了できないことがある。そのため、速度計や警告灯等が表示できないおそれがある。				
	対象台数	10,682 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 1 8	不具合の 内容	運転支援装置のAHS(※)において、制御プログラムが不適切なため、走行用前照灯(ハイビーム)が自動消灯の直後に再点灯する場合、配光制御ができなくなることがある。そのため、警告メッセージが表示し、ハイビームが点灯しなくなるおそれがある。(※)アダプティブハイビームシステム: 周辺環境と運転状況に応じて、ハイビームの配光を制御し、前方視界確保を補助するシステム				
	対象台数	52,502 台	不具合件数	81 件	事故件数	0 件
事例 1 9	不具合の 内容	コンビネーションメータにおいて、メモリ制御プログラムの一部が不適切なため、グラフィックデータのメモリの一部を使用した場合に読み込み不可となる場合がある。この場合、次回走行時にメータが表示と非表示を繰り返し、速度計や各種警告灯など運転に必要な情報が確認できなくなるおそれがある。				
	対象台数	709 台	不具合件数	15 件	事故件数	0 件
事例 2 0	不具合の 内容	ナビゲーションシステムにおいて、起動中の負荷が大きくなると画面処理が適切に行われないため、システム起動直後に車両を後退させると、一時的にカメラ映像が途切れる場合がある。その場合、直前直左が視認できず、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	16,303 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 2 1	不具合の 内容	車両の製造において、電装品チェック工程の設備設定が不適切だったため、一部電装品のソフトウェア情報読み出し可否確認ができていなかった。				
	対象台数	144 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 2	不具合の 内容	e-POWER車及び電気自動車のピークルコントロールモジュールにおいて、開発時にモーター出力制御プログラムの評価が不十分なため、プログラムに不備がある。このため、クルーズコントロール(インテリジェントクルーズコントロール、プロパイロットを含む)による走行を終了した直後に特定の操作をした場合に、意図しない加速をするおそれがある。				
	対象台数	478,255 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 3	不具合の 内容	令和4年3月3日付け「届出番号5109」の対象車の一部において、改善措置の作業指示が不適切なため、排出ガス発散防止装置制御端末(ACM)の制御プログラムが正しく書き換えられていない。そのため、ACMの故障診断が正しく行われない。				
	対象台数	271 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 4	不具合の 内容	エンジン制御コンピュータ(ECU)において、制御プログラムが不適切なため、EV走行時または回生時のエンジン停止位置制御中にクランクシャフトの瞬間的な逆転を異常と誤検知し、ECUがリセットして、故障診断情報を消去することがある。そのため、保安基準第31条で定める基準(細目告示別添48「車載式故障診断装置の技術基準」)に適合しない。				
	対象台数	5,942 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 25	不具合の 内容	小型トラックにおいて、ドージングコントロールユニット(DCU)の制御プログラムが不適切なため、イグニッションキーオン時の異常表示装置(MI)の点灯／点滅の作動が設計意図と不一致となっている。そのため、保安基準第31条の細目告示第41条別添48の車載式故障診断装置(ディーゼル重量車J-OB2)の技術基準を満足しない。				
	対象台数	6,137 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 26	不具合の 内容	ショベル・ローダの作業機コントローラにおいて、プログラムが不適切なため、キーON後に自動的に開始される自己故障診断中に電源電圧が低下すると、自己故障診断が正常に終了しない状態となる。なお、この状態でも走行および作業は正常に行えるが、万が一走行中にトランスミッションの配線短絡を併発した場合、急停止する。				
	対象台数	39 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 27	不具合の 内容	駆動モータを制御しているインバータにおいて、駆動モータの異常判定プログラムが不適切なため、駆動モータの不要な異常判定を行うことがある。そのため、コンビネーションメータにEVシステム警告メッセージを表示するとともに、駆動モータ出力を停止させることで、走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	5,024 台	不具合件数	44 件	事故件数	0 件
事例 28	不具合の 内容	12Vバッテリーから12Vサブバッテリー間の回路接続制御を行っているパワーネットワークセパレート(PNS)リレーにおいて、開発時に電源電圧変動時の制御プログラムにおける評価が不十分であったため、12Vバッテリーの電圧が低い状態でパワーオンすると、PNSリレーがオフとなり、12Vサブバッテリーへの電源が供給されなくなることがある。そのため、その状態で走行を継続すると12Vサブバッテリーの電圧が低下する事によりコンビネーションメータ警告灯が点灯し、最終的には一度車両を停止させると再度READY ON出来なくなるおそれがある。				
	対象台数	2,233 台	不具合件数	87 件	事故件数	0 件
事例 29	不具合の 内容	エンジン制御コンピュータにおいて、ハイブリッドシステムの起動条件が不適切なため、プッシュボタンスタートをオフしてから約8秒後にオンして再始動した場合、マイルドハイブリッド用バッテリーのリレー回路が接続できないことがある。そのため、メータに「ハイブリッドシステム異常」のメッセージが表示され、エンジン警告灯も点灯してトランスミッションがNレンジに固定され、走行できなくなるおそれがある。また、プッシュボタンスタートをオフしてから約90秒以内はエンジンを始動できない。				
	対象台数	10,740 台	不具合件数	35 件	事故件数	0 件
事例 30	不具合の 内容	エンジン制御コンピュータにおいて、故障判定する条件が不適切なため、アイドリングストップによりエンジンが停止する際、アクセル操作等でエンジン停止が中断されると、一時的に、燃料噴射気筒を正しく判定できなくなることがある。そのため、その時に故障として誤判定することで、燃料噴射を禁止し、燃料噴射気筒を正しく判定するまで燃料が噴射できず、走行中の場合は車両が減速し、停車中の場合はエンジンが再始動できないおそれがある。				
	対象台数	9,617 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	電気駆動制御コンピュータにおいて、フェイルセーフの作動条件が不適切なため、プラグインハイブリッド用インバータの冷却異常が発生した場合にモータの運転を制限しても、インバータが過熱することがある。そのため、そのまま使用を続けた場合、エンジン警告灯やハイブリッドシステム警告灯が点灯し、フェイルセーフが作動してモータの運転を停止する際、同時にエンジンの運転も停止し、走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	989 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件

事例 32	不具合の内容	ビューモニターユニットにおいて、システムの起動条件が不適切なため、起動時にサイド及びバックカメラに切り替えるシステムが起動しないことがある。そのため、i-ACTIVSENSE警告灯が点灯し、ビューモニターユニット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。また、サイド及びバックカメラの映像が表示できないおそれがある。				
	対象台数	27,691 台	不具合件数	16 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の内容	ビューモニターユニットにおいて、システムの処理条件が不適切なため、再起動時にメモリをリセットできないことがある。そのため、メモリ不足により画像処理が遅くなり、センターディスプレイの映像が乱れ、黒画になることで、サイド及びバックカメラの映像が表示できないおそれがある。				
	対象台数	27,691 台	不具合件数	8 件	事故件数	0 件
事例 34	不具合の内容	自動変速機(トランスミッション)において、多板クラッチのディスク形状および駆動伝達に関する制御の検討が不十分なため、ニュートラルレンジにシフトした際にクラッチが切り離されないものがある。そのため、駆動力が伝達され、ブレーキペダルが踏まれていないと車両が動き出すおそれがある。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、カメラ映像が映らず、車両周辺が確認できないことがある。そのため、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	1,346 台	不具合件数	28 件	事故件数	0 件
事例 35	不具合の内容	コンビネーションメータのブレーキ警告灯の点灯制御プログラムを誤ったため、エンジン始動時の警告灯作動確認でブレーキ警告灯が点灯しない。また、使用過程でブレーキに故障が生じた際、ABS警告灯やスリップ表示灯が点灯するとともにメータ中央部に警告文は表示されるが、ブレーキ警告灯が点灯しない。				
	対象台数	146 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 36	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。そのため、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	102 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 37	不具合の内容	電気自動車の小型トラックにおいて、EPBECUの制御プログラムが不適切なため、キーオンによるEVシステム起動途中に、EPBの解除操作を行うと、EPBおよびヒルスタートアシスト(HSA: HillStart Assist)の警告灯が点灯することがある。そのため、EPB作動警告灯が消灯しているにもかかわらず、EPBが解除されずに車両が走行出来なくなる。				
	対象台数	1,048 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 38	不具合の内容	電気自動車の小型トラックにおいて、VCUの制御プログラムが不適切なため、通信エラーが生じていると誤判定し、安全のために高電圧システムをシャットダウンすることがある。このため、走行中に運転者が予期せぬタイミングで、メータ内に表示されている高電圧バッテリーの充電率が0%を示して走行を継続できなくなる。				
	対象台数	1,051 台	不具合件数	15 件	事故件数	0 件

(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 5 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 2-17 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 2-17 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	オートマチックトランスミッションにおいて、製造管理が不適切なため、オイルクーラーホースに接続されずに保護キャップで塞がれているものがある。そのため、トランスミッションオイルが十分に冷却されず、トランスミッション温度警告灯が点灯し、最悪の場合オイルクーラーホースの接続部の保護キャップが外れ、オイルが漏れる恐れがある。				
	対象台数	1,407 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	ボディメインコントローラー(BDC)を交換した車両において、交換の作業指示が不適切なため、車両データの初期化を実施しないまま作業を完了している。このため、速度に応じて自動作動するドアロックが機能しないことから、道路運送車両の保安基準に適合しない。(保安基準第18条第2項及び同条第3項)				
	対象台数	22 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	フード組付製造工程において、北米仕様と日本仕様の識別が不十分なため、北米仕様の部品が取り付けられたものがある。そのため、歩行者頭部保護要件に適合しないおそれがある。また、北米仕様のフードラッチ等の構成部品が取り付けられたものがあるため、フード解放時にフロントバンパとの間に十分な隙間が確保されず、フードを持ち上げるのが困難となることがある。				
	対象台数	263 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	左前輪のロアアームにおいて、車両組立工程の組付け作業が不適切なため、ボールジョイントが規定の位置に固定されていないものがある。そのため、ボールジョイントの接続部が外れるおそれがあり、最悪の場合、走行安定性を損なうおそれがある。				
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	運転支援システムのレーンガイド機能(アダプティブクルーズアシストシステムの一部)の制御プログラムにおいて、開発時の評価が不十分なため、プログラムに不備がある。このため、ステアリングのハンズオフ検知時のシステム無効化に関する作動が、保安基準に適合していない。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	トランスミッション(デュアロジック)において、製造工程が不適切だったため、オイルリザーバータンクのホース差込口が製造工程で損傷したものがある。このため、オイルが洩れて警告灯が点灯すると共にギアがニュートラルに固定され、走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	246 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	ボディコントロールモジュールにおいて、プログラムの設定を誤ったため、日本仕様に設定されていない緊急制動表示灯が作動し、制動灯及び補助制動灯が点滅する。そのため、保安基準第42条に抵触する。				
	対象台数	312 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	トランクルーム内のアース配線において、製造時の締め付け作業が不適切なため、インシュレータが噛み込んだ状態でスタッドボルトに締め付けられているものがある。そのため、使用過程で緩みが発生して断線が生じ、横滑り防止装置(ESP)の作動が停止することがある。また、緩みにより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	2,643 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 9	不具合の 内容	後処理制御モジュールにおいて、プログラムの書き込み時にデータ読み出し設定が不適切なため、汎用故障診断ツールで故障発生時の運転状況を示すデータを読み出すことができない。そのため、道路運送車両の保安基準第31条の細目告示第41条別添48の車載式故障診断装置(ディーゼル重量車J-OBD 2)の技術基準に適合していない。				
	対象台数	40 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の 内容	運転支援システムTravel Assist(※) において、生産後の修正工程における、更新作業中の通信エラー等により、正しくプログラムが更新されていない。そのため、ステアリングのハンズオフ検知時のシステム無効化に関する作動が、保安基準に適合していない。(※)アクセル、ブレーキ、ステアリング操作をサポートする運転支援システム				
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	ドライブシャフトにおいて、生産工場の組付作業指示が不適切であったため、ギヤボックスから動力を伝達する継ぎ手の締結ボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、締結ボルトが緩み、最悪の場合、ボルトがすべて脱落して車輪に動力が伝達できなくなるにより、走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の 内容	アスファルトフィニッシャのエンジン制御用ECU(以下ECUという)において、インジェクタ等への装置機差の補正值入力が不適切なものがある。このため、型式指定装置としての性能を保証する事が出来ず、最悪の場合、排出ガス性能が規制基準値に適合しなくなる恐れがある。				
	対象台数	2,417 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の 内容	走行用トランスミッションにおいて、注油口の注油量表示に誤りがある。サブミッション注油口にメインミッション用表示が貼られ、メインミッション注油口にサブミッション用表示が貼られている。そのため、注油作業時に適切な量の油が注油されないおそれがあり、その状態で使用を継続すると内部部品の焼付き破損に至り、最悪の場合、走行不能になる事がある。				
	対象台数	130 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 14	不具合の 内容	制動装置において、前輪ブレーキホースの車体への組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。そのため、当該ホースがホースガイド端部と接触し、そのまま使用を続けると、当該ホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れ、前輪ブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,920 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 15	不具合の 内容	手動式の前照灯照射方向調節装置付きのすれ違い用前照灯において、不適切な調節位置で光軸の調整、検査を行ったものがある。そのため、光軸が保安基準を満足していないおそれがある。				
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 16	不具合の 内容	①リヤストップスイッチにおいて、防水用グロメット材料の配合が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、オゾン劣化により当該グロメットに亀裂が発生し、スイッチ内部に雨水等が浸入してスイッチ接点部に付着すると、ブレーキペダルを踏まなくても制動灯が点灯し、最悪の場合、スイッチ接点部が導通不良となりブレーキペダルを踏んでも制動灯が点灯しないおそれがある。				
	対象台数	17,151 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件
事例 17	不具合の 内容	チャイルドシートのトップテザーベルト長さ調整アジャスターに当該ベルトが正しく組付けられていないものがある。そのため、トップテザーベルトの緩みを確認するインジケータが視認できず、車両に正しく取り付けられないおそれがある。				
	対象台数	88 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(マニュアルの不備)						
事例 1	不具合の内容	リヤシート左右のシートベルトを固定するアンカーボルトにおいて、加修を行う際の作業指示が不適切なため締め付けされなかったものがある。そのため、当該ボルトが緩み、最悪の場合、急ブレーキ、衝突等の急減速時に、当該ボルトが外れてシートベルトが機能せず、乗員が怪我するおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	ESC※装着車において、ESCアクチュエーターとブレーキパイプの接続が誤っているものがある。そのため、ESC作動時や急制動時に車両の挙動が不安定になるおそれがある。※ 横滑り防止装置のこと				
	対象台数	13 台	不具合件数	16 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	バックドアの防水用キャップにおいて、作業指示が不適切なため、当該キャップが組付けられておらず、高圧洗車等により電気配線が被水することがある。そのため、そのまま使用を続けると、コネクタ端子に錆が発生して導通不良となり、番号灯、補助制動灯およびドアロック等が機能しなくなるおそれがある。				
	対象台数	153 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	フロントホイール周りの組立工程において、工程管理が不適切であった為、特定のボルト・ナット※の締め付けトルクが不足している可能性がある。そのため、走行振動等で当該ボルト・ナットが緩み、異音の発生、走行安定性の低下、制動力の低下等が発生するおそれがある。※フロントキャリパボルト(2箇所)、フロントホイール回転センサブラケットボルト、フロントホイール回転センサボルト、フロントアクスルナット				
	対象台数	208 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	農業用薬剤散布車の速度調整操作装置(以下、「HSTレバー」)において、内部の潤滑不良により、HSTレバーを中立位置に戻したときに、HSTレバーが前進側へ傾倒する。そのため、車両停止状態を維持できないおそれがある。				
	対象台数	32 台	不具合件数	8 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	ヒータ付きベルトインシート搭載車において、ヒータ線と電源線を接続するカシメ作業が不適切なため、ヒータ線と電源線が十分にカシメられていないものがある。そのため、配線同士が部分接触を起こし、接触部の電気抵抗が大きくなるため、スリーブの周辺温度が異常上昇し、運転者が火傷、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	5,135 台	不具合件数	3 件	事故件数	1 件
事例 7	不具合の内容	車両工場の完成検査において、緊急通報装置の音声通話機能に係る検査が不適切なため、道路運送車両の保安基準にかかる当該装置の適合性の検査が適切に行われていなかった。				
	対象台数	74,436 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(製造工程不適切)						
事例 1	不具合の内容	三角停止表示板において、製造管理が不適切なため、反射性の技術基準を満たさないおそれがある。				
	対象台数	17,037 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 2	不具合の内容	原動機において、右側クランクケースカバーの製造工程が不適切なため、シーリングプラグの圧入部に塗装が付着しているものがある。そのため、エンジン等の熱により当該シーリングプラグの保持力が低下し、そのまま使用を続けると、シーリングプラグが抜け、エンジンオイルが噴き出し、最悪の場合、運転者に付着すると火傷、飛散したエンジンオイルが排気管等の高温部に付着すると火災、後輪タイヤに付着すると転倒のおそれがある。				
	対象台数	5,421 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	後部座席の左右シートベルト組み付け工程が不適切であったため、シートベルトの一部がCピラーカバー下部に挟まっている可能性がある。そのため、挟まったシートベルトが衝突等の衝撃によって引き出されることにより、シートベルトにたるみが発生し本来の拘束力が発揮されないおそれがある。				
	対象台数	1,468 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	バッテリーセルモニター電子回路製造時に、内部のコネクターが正しく取り付けられなかった可能性がある。そのため、警告灯が点灯せずに高電圧バッテリーがシャットダウンし、駆動力が喪失し惰性走行になるおそれがある。				
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	助手席シートフレームにおいて、部材加工工程に不備があり、アウターブラケットが湾曲した状態でシートフレームへ溶接されたことにより溶接不良となっているものがある。そのため、走行振動により溶接部分が破損し、シートの安定性が失われるおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	ハイブリッドシステムのインバーターにおいて、高電圧ケーブルのコネクターカバーの組み付けが不適切なため、水分がトランスミッションのインバーター部に侵入し、短絡が発生するおそれがある。このためエンジン警告灯が点灯するとともに、セーフモードによりモーター駆動が停止する。				
	対象台数	29 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	エアコンのエバポレータにおいて、排水ホースの組付けが不適切なため、車室内に凝縮水が漏れ出すものがある。そのため、床下が浸水して電気配線に腐食や短絡が発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	3,024 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 8	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	2,706 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	タイヤにおいて、製造管理が不適切なため、ビードの厚さが不均一なものがある。そのため、ビードがホイールリムに均一に接触しないため空気漏れが発生し、走行中にかかる力によっては急激に空気が抜けることで、最悪の場合、操縦安定性を損なうおそれがある。				
	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	車両を解錠する際のアンサーバック機能において、点灯プログラムが不適切なため、非常点滅表示灯が作動した後に車幅灯及び尾灯が点灯する一連の作動時間が3秒を超えている。このため、道路運送車両の保安基準に適合しない。				
	対象台数	529 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の内容	ポジションランプ／デイトタイムランニングランプにおいて、製造管理が不適切なため、LEDの回路を損傷したものがある。そのため、使用過程において回路が断線し、ポジションランプ／デイトタイムランニングランプが点灯しなくなるおそれがある。				
	対象台数	391 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 1 2	不具合の 内容	乗降口のドアにおいて、アウタードアハンドルの製造管理が不適切なため、メンブレンフィルターが正しく取り付けられていないものがある。そのため、湿気が電子回路に浸透し、時速15km/h未満で車両に強い横方向の力がかかった場合、意図せずドアが開くおそれがある。			
	対象台数	506 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 3	不具合の 内容	フロントエアサスペンション仕様車において、エアスプリングをフロントアクスル上で支えるアンカレッジの固定ボルト締付けトルクが不適切なため、走行振動等によって当該ボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、当該ボルトが脱落しアンカレッジがフロントアクスルから外れ、最悪の場合、走行安定性が損なわれ、事故に至るおそれがある。			
	対象台数	68 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 4	不具合の 内容	後席乗員用マルチメディアシステムの脱着式画面を装着する固定具において、組立指示が不適切なため、固定具が間違っ組立てられている、または一部の部品が取付けられていないものがある。そのため、当該画面を装着した時に固定が不十分となり、車両衝突時に画面が外れ、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	292 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 5	不具合の 内容	テールランプにおいて、組み付けが不適切なため、テールゲートパネルと強く干渉しているものがある。そのため、テールランプのハウジングが損傷し、雨水等がランプ内部に侵入するおそれがある。最悪の場合、テールランプが点灯しなくなる。			
	対象台数	1,150 台	不具合件数	7 件	事故件数 0 件
事例 1 6	不具合の 内容	以下の(基準不適合部位)①②に示す、電装系部品及び操縦系部品を固定するボルト・ナットにおいて、品質管理が不適切なため、締め付け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ボルト・ナットが緩んで異音が発生し、最悪の場合はエンジン停止、車両火災、操舵不能となるおそれがある。(基準不適合部位)①電装系: ヒューズボックスハーネス/バッテリープラスケーブル/2ndバッテリープラスケーブル/センターコンソールハーネス/駆動バッテリーカバー②操舵系: ステアリングコラム			
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 7	不具合の 内容	タイヤにおいて、製造管理が不適切なため、加硫工程の品質が不均一なものがある。そのため、走行時の負荷でカーカスが損傷し、空気漏れやトレッドの剥離が発生することで、最悪の場合、操縦安定性を損なうおそれがある。			
	対象台数	119 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 8	不具合の 内容	燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、製造が不適切なため燃料によって膨潤して変形するものがある。そのため、インペラがポンプハウジングと接触することで燃料ポンプが作動不良を起こし、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	17,266 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 1 9	不具合の 内容	運転席及び助手席のシート位置調整フレームにおいて、シート位置固定用部品の溶接が不適切だったため十分な強度で溶接されなかったものがある。そのため、シート位置固定用部品の溶接部が衝撃により外れた際、シートに異音やガタつきが発生する。最悪の場合、シートの安定を欠き、運転姿勢が保持できなくなるおそれがある。			
	対象台数	23 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 20	不具合の 内容	後部灯火器において、配線の組付位置にバラツキがあるため、振動防止用パッドによって配線が押しつけられ灯火器内部のケースと配線が干渉し損傷するおそれがある。そのため、そのまま走行を続けると配線の断線に至り、警告灯が点灯し、尾灯、制動灯、方向指示器、非常点滅表示灯が作動しないおそれがある。				
	対象台数	294 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 21	不具合の 内容	トランスミッション内部のデファレンシャルサンギアの製造不良によりスプライン加工部に不適切な寸法のものがある。この状態で使い続けると、左ドライブシャフトのインボードジョイントとデファレンシャルサンギアの嵌合が外れることがある。そのため、走行安定性が損なわれ、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	30 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 22	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	196 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 23	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締め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	1,237 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 24	不具合の 内容	複合充電装置(CCU)において、製造過程での作業手順が不適切なため、故障するものがある。そのため、充電の中断や、車両がスタンバイ状態にならない、または走行中に高電圧システムがオフになり走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	7 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 25	不具合の 内容	スタータージェネレーターにおいて、製造工程が不適切なため48Vケーブルがエンジンルーム内のボディーアースポイントに正しくボルト固定されていないものがある。そのため、エンジンスタートストップシステムの機能が正しく作動しなくなることがあり、以下の不具合が発生するおそれがある。・アクセル操作OFFかつエンジン停止状態の走行から、再度加速しようとアクセルペダルを踏み込んだ際に、エンジンが再始動せず惰性走行が続き、警告灯が点灯しない。・ボディーアースポイントの接触抵抗が大きくなり、固定ボルトが過熱しその周辺に焼痕が残る。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 26	不具合の 内容	エンジンルーム内や床下の12V、48Vアース配線において、製造時の組付けが不適切なため、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締め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	1,032 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 27	不具合の 内容	トランスミッションの配線において、配線の製造指示が不適切なため、設計上必要な長さ以上の長さがあり、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	977 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 28	不具合の 内容	エンジンルームのメインフューズボックス内の配線において、製造時の組付けが不適切なため、ターミナルポイントのナットが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で当該ナットが緩み電源が遮断されることで走行不能になるほか、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	980 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 29	不具合の 内容	プラグインハイブリッド車のパワーエレクトロニクスにおいて、作業指示が不適切なため保護材が装着されておらず、配線がアンダーボディーパネルと干渉して被覆が摩滅し、断線することがある。そのため、高電圧システムに関する警告メッセージが表示され高電圧システムが停止することで排出ガス量の増加等の不具合が発生し、最悪の場合、エンジンが始動できなくなり走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	132 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 30	不具合の 内容	後席のシートベルトバックルにおいて、製造時の組付けが不適切なため、取り付けボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で当該ボルトが緩み、事故等で衝突した際に外れることで、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 31	不具合の 内容	車室内のヒューズホルダーにおいて、製造工程の管理が不適切だったため、ヒューズホルダーの電源供給用のコネクタが正しく取り付けられていないものがある。そのため、コネクタが緩むことにより、エンジン、インストルメントディスプレイの表示、ライト類等の種々の車両機能に影響を与えるおそれがあり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。			
	対象台数	12,930 台	不具合件数	1 件	事故件数 0 件
事例 32	不具合の 内容	ショベルローダのトランスミッションにおいて、トランスミッションと車体フレームを締結するマウントボルトのトルクが不足しているものがある。そのままの状態で使用を続けると、ナットが緩み脱落し、トランスミッションが車体フレームに保持されなくなり異常振動し、最悪の場合はハーネスや構造体が損傷するおそれがある。			
	対象台数	151 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 33	不具合の 内容	かじ取り装置において、製造管理が不適切なため、ステアリングシャフトがギヤボックス接続部の所定位置まで挿入されない状態で組立てられたものがある。そのため、接続部の固定が不十分となり、そのままの状態で使用を続けるとステアリングシャフトが外れ、操舵不能になるおそれがある。			
	対象台数	264 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 34	不具合の 内容	緩衝装置において、製造管理が不適切なため、リヤコイルスプリングの組付けが不十分なものがある。そのため、そのまま使用を続けるとコイルスプリングが脱落して車高が低下し、走行安定性が損なわれ、脱落した部品によって、他の交通の安全が損なわれるおそれがある。			
	対象台数	1,984 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 35	不具合の 内容	リアコンビネーションランプにおいて、製造工程で尾灯のLEDが損傷したものがあり、車両使用過程で損傷箇所が断線し、尾灯が点灯しなくなるおそれがある。			
	対象台数	338 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 36	不具合の 内容	高電圧バッテリーにおいて、製造工程におけるシーラント塗布量が不十分なため、バッテリーの密閉性が不完全なものがある。そのため、バッテリーに水分が浸入すると、バッテリーの絶縁抵抗が低下することでアーク放電が発生し、最悪の場合、熱によるバッテリー異常が発生し、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	353 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 3 7	不具合の 内容	農耕トラクタの運転席アクセルペダルにおいて、アクセルセンサーの品質が不適切なため、アクセルペダルの動きを正しく検知できなくなることがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行中にアクセルペダルの動きを検知できなくなること、エンジン回転数を制御できなくなり、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3 8	不具合の 内容	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプカバーと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。				
	対象台数	211 台	不具合件数	28 件	事故件数	0 件
事例 3 9	不具合の 内容	ターボチャージャーのオイルデリバリーパイプにおいて、製造管理が不適切なため、パイプ成形時に規定値を満たしていないものがある。そのため、規定値を満たしていない部分から亀裂が発生し、オイルが漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	105 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 0	不具合の 内容	48Vハイブリッドシステムの配線組み付け工程において、作業管理が不適切なためプラスケーブルの取り付けナットが規定値より低いトルクで締め付けられたものがある。そのため、走行中の振動等により取り付けナットが緩んでハイブリッドシステムが機能せず警告灯が点灯し、最悪の場合、電気火花や過熱により車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	37 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 4 1	不具合の 内容	助手席エアバッグにおいて、車両生産工程の管理が不適切なため、助手席エアバッグが適切なトルクで締め付けされていない。そのため、走行中の振動等でボルトが緩み、最悪の場合、助手席エアバッグが正しく展開せず、意図した乗員保護機能がえられないおそれがある。				
	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 2	不具合の 内容	リアSAM(信号制御および作動モジュール)コントロールユニットにおいて、製造ツールの管理が不適切なため基板に軽微な損傷が生じているものがある。そのため、使用過程で生じる振動等で損傷が進むことで基板内に短絡が発生し、左後退灯が常時点灯し続けるおそれがある。				
	対象台数	408 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 3	不具合の 内容	事故自動緊急通報装置の車載通信モジュールにおいて、制御プログラムが不適切なためSIMが無効になりネットワーク回線に接続することができない。そのため、通信ができず、保安基準第43条の8(事故自動緊急通報装置の基準)に適合しない。				
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 4	不具合の 内容	2列目シートのシートベルト及びバックルのアンカーボルトにおいて、生産工程の管理が不適切なため、適切なトルクで締め付けされていないものがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、当該ボルトが緩み、乗員を拘束できなくなるおそれがある。				
	対象台数	69 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 5	不具合の 内容	リアブレーキパイプをフレームに固定するクランプにおいて、保持力が不十分なため、クランプからブレーキパイプが外れた場合に、エキゾーストパイプに接近または、接触することがある。そのため、ブレーキ配管内に気泡が発生し、制動力が弱くなり、そのまま使用を続けると、接触している箇所が摩耗し破損すること、ブレーキフルードが漏れ、制動力が弱くなるため、安全に停止できなくなる可能性がある。				
	対象台数	332 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 4 6	不具合の 内容	ブレーキ液のリザーバータンクにおいて、生産工場での組付作業指示が不適切であったため、遮熱マットが正しく取り付けられていないものがある。そのため、エンジン高負荷時等の熱により当該リザーバータンクの端部が溶損することがある。最悪の場合、ブレーキ液が漏れ、高温の排気系部品に触れると火災となるおそれがある。				
	対象台数	12 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 7	不具合の 内容	可動式リアスポイラーを制御するコントロールユニットにおいて、プログラムが不適切なため、リアスポイラーの上昇位置が規定の上限高さより高くなる。そのため、リアスポイラーによってハイマウントストップランプを遮蔽してしまい、保安基準第39条の2第3項の基準に適合しない。				
	対象台数	27 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 8	不具合の 内容	①エンジンを制御するコンピューター(ECU)において、仕様違いのプログラムが書き込まれたため、燃料蒸発ガス対策機能が動作しない。そのため、燃料蒸発ガスが吸気システムへ吸入されず、キャニスターの燃料蒸発ガス吸着許容量を超えると大気に解放され、燃料蒸発ガス排出量の保安基準に適合しなくなる。また、OBDが当該異常を検知しない。				
	対象台数	133 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 9	不具合の 内容	助手席下にある12Vバッテリーのアース配線において、製造時の組付けが不適切なため、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締め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	5 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5 0	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、車両生産時の組付けの作業指示が不適切であったため、作業時にボディと接触したものがある。そのため、接触時に内部の電子部品が損傷している可能性があり、使用過程で電気的な故障が発生すると警告メッセージが表示され、最悪の場合、パワーアシストが利か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 5 1	不具合の 内容	車体において、生産工場の組付管理が不適切だったため、ホイールハウジングエクステンション(フェンダーフラップ)が取り付けられていない。そのため、車両の組み付け公差によりタイヤが車体より外側に突出し、保安基準に適合しないおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5 2	不具合の 内容	燃料装置において、組立工程が不適切なため、燃料ポンプと接続する燃料ホースの片耳ホースクランプの圧着が不十分なものがある。そのため、エンジン始動時などに高い燃料圧力がかかる場合、燃料ホースが外れ、ガソリンが漏れるおそれがある。				
	対象台数	232 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5 3	不具合の 内容	フロントブレーキにおいて、ブレーキフルード充填工程が不適切なため、ブレーキ油圧系統内に微量の気泡が含まれているものがある。そのため、そのまま走行を続けると、フロントブレーキ操作時に、油圧系統内に混入した空気によって油圧が十分上がらず、フロントブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	27 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5 4	不具合の 内容	フロントサスペンションのトップキャップにおいて、製造加工が不適切なため、当該キャップの固定が不十分なものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると走行振動等によりトップキャップが外れ、サスペンションが機能しなくなり、走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	113 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 55	不具合の 内容	燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプケースと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	147,042 台	不具合件数	147 件	事故件数 0 件
事例 56	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	73,731 台	不具合件数	45 件	事故件数 1 件
事例 57	不具合の 内容	フロントサスペンションにおいて、車両組立工程の組付け作業が不適切なため、アップアーム・ボールジョイントとステアリングナックルを締結するボルトとナットが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、そのまま使用を続けるとボルトが外れ、最悪の場合、ステアリングナックルがボールジョイントから抜け、タイヤと接触することでパンクして走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	753 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 58	不具合の 内容	インターミディエイトシャフトにおいて、車両組立工程の組付け作業が不適切なため、ステアリングギヤに締結するボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、そのまま使用を続けるとボルトが外れ、最悪の場合、ステアリングギヤからインターミディエイトシャフトが抜け、操舵不能になるおそれがある。			
	対象台数	753 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 59	不具合の 内容	フロントABSセンサにおいて、車両組立工程の組付け作業が不適切なため、ステアリングナックルにハーネスを固定するブラケットを締結するボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、そのまま使用を続けるとボルトが外れ、最悪の場合、ハーネスがタイヤ等に干渉することで損傷し、ABS警告灯およびTCS/DSC表示灯が点灯し、EPB表示灯が点滅すると共に、ABS、TCS、DSCおよびEPBの作動が停止し、さらに先進安全運転支援システムも停止するおそれがある。			
	対象台数	753 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 60	不具合の 内容	農耕用トラクタのホイールボルト・ナット締結箇所において、製造方法が不適切な為、当該ボルト・ナットが緩むことがある。そのままの状態で作業を続けると、ボルト・ナットが脱落し、最悪の場合、脱輪するおそれがある。			
	対象台数	5,030 台	不具合件数	4 件	事故件数 0 件
事例 61	不具合の 内容	農耕用トラクタの車軸及びトランスミッションにおいて、塗装方法が不適切な為、ホイールボルト・ナット及び塗装後のトランスミッションに組付したボルト・ナットが緩むことがある。そのため、そのままの状態で作業を続けると、ボルト・ナットが外れ部品が落下、または最悪の場合、脱輪するおそれがある。			
	対象台数	6,014 台	不具合件数	6 件	事故件数 0 件
事例 62	不具合の 内容	交換修理用部品の低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプ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	0 台	不具合件数	13 件	事故件数 0 件

事例 6 3	不具合の 内容	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプケースと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	328,108 台	不具合件数	301 件	事故件数 0 件
事例 6 4	不具合の 内容	②転倒時にエンジンを停止させる装置(バンクアングルセンサ)において、当該センサホルダ部の成形作業および金型管理が不適切なため、ホルダのシール性が不足しているものがある。そのため、雨中走行等によりセンサ内部に水が浸入すると、センサ内部の基板回路が短絡し、転倒状態と誤検知して、走行中にエンジンが停止するおそれがある。			
	対象台数	17,151 台	不具合件数	8 件	事故件数 0 件
事例 6 5	不具合の 内容	交換修理用部品の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	0 台	不具合件数	4 件	事故件数 0 件
事例 6 6	不具合の 内容	ガソリンエンジン車の低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプケースと接触して低圧燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。			
	対象台数	146,777 台	不具合件数	20 件	事故件数 0 件
事例 6 7	不具合の 内容	燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成型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、ガソリン車においては走行中エンストに至り、PHEV車においてはバッテリー残量が無くなり、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	36,769 台	不具合件数	19 件	事故件数 0 件
事例 6 8	不具合の 内容	燃料タンクにおいて、製造工程が不適切なため、燃料タンク上面の構成部品が適切に溶着されていないものがある。そのため、使用過程における車両振動等により溶着部の一部が剥がれ、燃料を満タンに給油すると当該溶着部から燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	116 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 6 9	不具合の 内容	タンクセミトレラにおいて、ブレーキチューブの取付けが不適切なものがあり、その場合、ブレーキチューブと荷卸配管が干渉することがある。そのため、そのまま使用を続けるとブレーキチューブが破損してエア漏れが発生し、制動力が低下する。また、さらに損傷が広がると駐車制動装置が作動し、最悪の場合、ブレーキ引きずりにより火災となるおそれがある。			
	対象台数	794 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 7 0	不具合の 内容	後向き座席に取付けた2点式シートベルトにおいて、長さ調整部品を反転して取り付けたため、衝突時に長さ調整部品が破損することがある。そのため、ベルトが緩み、乗員を確実に拘束できないおそれがある。			
	対象台数	1,017 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 7 1	不具合の 内容	スパークプラグの組付け工程において、作業指示が不適切であった為、スパークプラグが損傷している可能性がある。そのため、低回転時にスパークプラグが失火し、アイドリング不安定や加速時の息つき、最悪の場合はエンジンストールが発生するおそれがある。			
	対象台数	5,756 台	不具合件数	12 件	事故件数 0 件

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（作業管理不適切）						
事例 1	不具合の内容	48ボルトハイブリッドシステムにおいて、プラス端子および、アースケーブル端子の締め付けが不適切なため、接触不良となるものがある。そのため、ハイブリッドシステム不具合の警告が表示され、最悪の場合、接触抵抗が増えることで発熱し、火災にいたるおそれがある。				
	対象台数	65 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、前輪左側ブレーキディスクとホイールハブの間にあるダンパーの厚さが厚いため、ホイールハブとブレーキディスクが密着せず、ブレーキディスク固定ボルトの締め付けが不確実となっているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ボルトが破断するおそれがあり、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	290 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	2列目の左側シートフレームにおいて、作業管理が不適切なため溶接不良のラッチが装着されているものがある。そのため、シートが正しく固定されない場合があり、衝突時等の急減速が発生するとシートが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	エキゾーストパイプにおいて、製造工程が不適切だったため、パイプ接続クランプの締め付けが不十分なものがある。そのため、パイプの接続が外れて異音が発生すると共に排気ガスが洩れ、排気ガスが車室内に侵入するおそれがある。また、最悪の場合、高温の排気ガスが近傍の部品にあたり、車両火災になるおそれがある。				
	対象台数	34 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	燃料ポンプのインペラーにおいて、不適切な材料を使用したため、燃料温度により膨張して変形することがある。そのため、部品間に過度の摩擦が発生して、燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストするおそれがある。				
	対象台数	73 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	タンク車の荷役用ポンプを駆動させるドライブシャフトを中間で接続するセンタベアリングのブラケットにおいて、作業指示が不適切なため溶接未施工箇所がある。そのため、溶接部の強度が不足し、走行時の振動等により亀裂が生じることがあり、そのまま使用を続けると亀裂が進展し、最悪の場合ブラケットが脱落する恐れがある。				
	対象台数	45 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	原動機のカムシャフトにおいて、熱処理機のプログラム調整ミスによりエキゾーストカムの熱処理が不適切なため、表面硬度が不足しているものがある。そのため、エキゾーストカムが異常摩耗して異音が発生し、そのまま使用を続けると原動機が停止し、再始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	104 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	農業用薬剤散布車のセンター式駐車ブレーキ装置において、ブレーキ装置バックプレートに付けられたピンの溶接が不確実なものがあるため、駐車ブレーキをかけた状態で走行を行うとピンを溶接している部分がはがれピンが脱落するおそれがある。そのためブレーキを操作しても停止状態を保持できなくなる。また、この状態で走行を続けると、最悪の場合ブレーキ装置内部の部品がブレーキ軸部にかみこみ、走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	393 台	不具合件数	11 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	原動機の組立工程において、ウォーターパイプをエンジンに締結するボルトの締め付けが不足しているものがある。そのままの状態で使用を続けると当該ボルトが脱落しクーラントが漏れ、最悪の場合、排気管へかかり火災にいたるおそれがある。				
	対象台数	12 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 10	不具合の 内容	農業用薬剤散布車のプロペラシャフトにおいて、締結ボルトの締付トルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、プロペラシャフトが脱落し走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	32 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	ショベル・ローダのエンジン排気ガス再循環装置において、再循環させる排気ガス流量を調整するバルブ(EGRバルブ)の組付け手順が不適切なため、EGRバルブに亀裂が発生することがある。そのため、亀裂部分から再循環ガスが漏れることで排出ガスの基準値を満たさなくなるおそれがある。				
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の 内容	ブレーキの配管において、ABSユニットにブレーキパイプを締結するフレアナットの締付作業が不適切なため、当該ナットの締付トルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、当該ナットが緩んでブレーキ液が漏れ、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	582 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

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	燃料タンク上部に溶接されているカバープレートにおいて、溶接パッドの高さおよび溶接面積が不適切なため、走行振動等により溶接部に影響を受け、亀裂が生じる場合がある。そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展し、亀裂部位から燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	17,694 台	不具合件数	38 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の 内容	フロントサスペンションのストラットマウントにおいて、圧入ナットの製造工程の設備管理が不適切なため、ストラットマウントが変形しているものがある。そのため、車体とストラットのボルト接続の一部が不十分なものがあり、そのまま使用を続けると、ボルトが緩み、最悪の場合、走行安定性が低下するおそれがある。				
	対象台数	73 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の 内容	リアサスペンションのリーフスプリングにおいて、製造機器の設定が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、悪路等を走行することによりリーフスプリングが折損し、リアの車高低下や走行中に異音が発生するおそれがある。				
	対象台数	607 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の 内容	ダッシュボードにおいて、製造装置の保守管理が不適切だったため、助手席エアバッグガイドチャンネルがダッシュボードに仕様通りに溶接されていないものがある。そのため、事故によりエアバッグが展開する際にエアバッグが損傷し、乗員保護性能が損なわれ、負傷する危険性が高くなるおそれがある。				
	対象台数	87 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	左側テールランプにおいて、本体とレンズの接合部の溶着が不十分なため、剥がれるおそれがある。このため、雨水等がランプ内部に侵入し、回路の短絡が発生して、テールランプが点灯しなくなるおそれがある。				
	対象台数	15 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の 内容	ターボインレットパイプのO リングにおいて、部品製造機器の管理が不適切なため、Oリングがねじれて取り付けられているものがある。そのため、Oリングが損傷し、オイル漏れによりエンジンオイルレベル低下メッセージが表示され、そのまま走行を続けると最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	10,714 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件

事例 7	不具合の内容	自動変速機内の制御コンピュータ(ECU)において、溶接機の管理が不適切なため、ECUケース接合面に溶接不良のものがある。そのため、そのまま使用を続けると、トランスミッションフルードがケース内部に浸入してフルード内の金属粉により短絡回路が形成され、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	60 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	スチール製ディスクホイールにおいて、プレス設備の管理が不適切なため、ディスクが形状不良となり、リムとの溶接強度が不足しているものがある。そのため、溶接部に亀裂が生じ、最悪の場合、ディスクホイールが破損するおそれがある。				
	対象台数	1,833 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	後輪ブレーキキャリパーにおいて、ボルトの締結工具の破損に気付かないまま締め付けを行ったため、規定トルクで締め付けられていないものがある。規定トルクに満たない車両については、保安基準第12条(制動装置の基準の内、取り付け要件)に適合しないおそれがある。				
	対象台数	74 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	右側前照灯において、車両生産工場の光軸調整設備の設定が不適切な状態で検査、調整を行ったため、光軸が保安基準を満足していないおそれがある。				
	対象台数	6,434 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の内容	前部霧灯(フロントLEDフォグランプ)において、工程の管理が不適切なため、LEDチップへのはんだの塗布量が少ないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、はんだが剥がれて、前部霧灯が暗くなり、最悪の場合、点灯しなくなるおそれがある。				
	対象台数	55,481 台	不具合件数	152 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の内容	フロントドライブシャフトにおいて、製造工程における熱処理が不適切なため、アウターレースの表面に亀裂が発生し、強度が不足しているものがある。そのため、使用過程で亀裂が進展するとアウターレースが破損し動力伝達不良となり、最悪の場合、トランスファクラッチが損傷し、走行不能に至る。				
	対象台数	180 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の内容	自動変速機内の制御コンピュータ(ECU)において、溶接機の管理が不適切なため、ECUケース接合面に溶接不良のものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、トランスミッションフルードがケース内部に浸入してフルード内の金属粉により短絡回路が形成され、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	18 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

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	サラウンドビジョンで使用しているカメラにおいて、製造工程が不適切だったため同軸ケーブル接続部が接触不良になり、車両周囲のカメラ映像が映らないことがある。このため、車両の映像が途絶した際に運転者が車両外側線付近の交通状況の一部を確認できないおそれがある。				
	対象台数	497 台	不具合件数	84 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	リアクロスメンバーにおいて、製造時の加工が不適切なため、強度が不足しているものがある。このため、使用過程で亀裂が発生すると共に異音が発生し、最悪の場合、リアクロスメンバーが破損し、走行安定性を損なうおそれがある。				
	対象台数	71 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 3	不具合の内容	CVT(無段変速機)において、ドライブプレートとトルクコンバータを締結するボルトの締付けが不適切なものがある。そのため、そのまま使用を続けると当該ボルトが緩み、脱落して異音が発生し、最悪の場合、脱落したボルトがドライブプレートとトルクコンバータハウジングの間に噛み込み、エンストして再始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	左ヘッドランプに締結されるフロントバンパクリップの固定用スクリュにおいて、組立時に使用する締結工具の締付けトルク設定が不適切なため、正しく締結されていないものがあり、フロントバンパにガタが発生することがある。そのため、歩行者との衝突時にフロントバンパに固定されている歩行者衝突検知センサが正常に作動せず、ポップアップフードが正常に作動しないおそれがあり、最悪の場合、歩行者との衝突時に歩行者頭部及び脚部保護の基準を満足しないおそれがある。				
	対象台数	476 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	シフトレンジの位置を検知するインヒビタスイッチの製造工程において、溶着治具の交換基準が不適切であったため、溶着が不十分となり、シール性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スイッチ内部へ水分が浸入することで接触不良が発生し、始動不良や後退灯不点灯に至るおそれがある。				
	対象台数	13,068 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	ブレーキ配管を接続するコネクターにおいて、製造設備の管理が不適切なため、加工精度が悪く、ブレーキ配管との接続部が密着不良となっているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、コネクターのシール部よりブレーキ液が漏れ、ブレーキ警告灯が点灯し、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	487 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

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	前輪緩衝装置のロアアームにおいて、ボールジョイント取付部の製造が不適切なため、亀裂が生じているものがある。そのため、凹凸路面等を繰返し走行すると亀裂が進展し、最悪の場合、ロアアームが破断し、ボールジョイントが脱落して走行安定性を損なうおそれがある。				
	対象台数	594,140 台	不具合件数	31 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「部品・材料」に問題があるもの(管理の不備)						
事例 1	不具合の内容	農耕トラクタのステアリングコラムのステアリングコントロールユニットにおいて、固定金具のスタッドボルト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、スタッドボルトが破断し、ステアリングコントロールユニットがズれることによってステアリングコラム(シャフト)の嵌合部が外れ操舵が困難となるおそれがある。				
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	後部座席ベルトにおいて、巻取機構内部品の製造管理が不適切なため、誤った仕様のシャフトを組付けたものがある。そのため、衝突等でフォースリミッタが作動した際、ベルト引き出し量が意図せず増加して、乗員保護性能を満足しないおそれがある。				
	対象台数	14,667 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 3	不具合の 内容	農耕トラクタの前後進制御用電磁バルブ(シャトルバルブ)において、以下①②の内容により、検出スイッチの誤作動によりエラーが検出され、フェールセーフ機能により走行停止することがある。また、そのまま使用を続けると徐々にエラーの発生頻度が高くなり、最終的に走行停止後に走行不能に至るおそれがある。②シャトルバルブの検出スイッチ内部のガスケットに誤った材料を使用したものがあつたため、ガスケットがシャトルバルブ内部の作動油により膨潤し、膨潤したガスケットがスイッチ内部の接点を押し上げ、接触不良により検出スイッチが誤作動する。				
	対象台数	1,117 台	不具合件数	77 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の 内容	マニュアルトランスミッションを搭載した小型トラック・バスにおいて、不良品の後退灯用スイッチを組付けたため、そのままの状態で使用を続けると、後退時の状態を正しく検知出来なくなることがある。そのため、後退時に後退灯が点灯せずバックブザーも鳴らなくなるおそれがある。				
	対象台数	5,007 台	不具合件数	232 件	事故件数	0 件

3. 生産開始日から不具合発生の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間

(1) 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況

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

表3-1をみると、令和5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（前年度と同件数）、「0.5年超え1年以内」59件（前年度から12件減少）、「1年超え2年以内」66件（前年度から8件減少）であった。「0.5年以内」及び「0.5年超え1年以内」を合わせた「1年以内」の期間では148件であり、届出件数の合計の39%を占め、「2年以内」の期間では214件であり、届出件数の合計の約57%を占めていた。

令和元年度から令和5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」について、年度によっては低いこともあるが、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30.4カ月であり、前年度より2.8カ月短くなっている。

令和5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51件であり、届出件数の合計の約28%を占めている。また、「0.5年超え1年以内」では21件であった。なお、「1年以内」の期間で届出件数の合計の約39%を占める。「1年超え2年以内」の期間区分は29件となっており、前年度より2件増加していた。「2年以内」の期間では、約55%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30.4カ月であり、前年度より2.0カ月短くなっている。

令和5年度の輸入車における届出件数の多い主な期間区分は、「0.5年超え1年以内」が最も多く38件であり、届出件数の合計の約21%を占めている。次いで「1年超え2年以内」が34件（前年度から13件減少）、次いで「0.5年以内」が31件（前年度から10件減少）であった。「2年以内」の期間区分における届出件数の割合は約56%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30.5カ月であり前年度より3.5カ月短くなっている。

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初報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					
			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
0.5 年以内	届出 件数	(件)	59	52	62	48	51	54	43	35	39	41	31	38	102	87	101	89	89	94
		(%)	24.7	24.2	28.6	25.7	27.9	26.1	21.8	18.4	22.2	18.7	17.0	19.6	23.4	21.5	25.7	21.9	23.6	23.2
0.5 年超え 1 年以内	届出 件数	(件)	28	24	32	29	21	27	31	39	39	42	38	38	59	63	71	71	59	65
		(%)	11.7	11.2	14.7	15.5	11.5	12.9	15.7	20.5	22.2	19.2	20.9	19.6	13.5	15.6	18.1	17.5	15.6	16.0
1 年超え 2 年以内	届出 件数	(件)	48	46	37	27	29	37	27	38	37	47	34	37	75	84	74	74	66	75
		(%)	20.1	21.4	17.1	14.4	15.8	18.0	13.7	20.0	21.0	21.5	18.7	19.0	17.2	20.7	18.8	18.2	17.5	18.5
2 年超え 3 年以内	届出 件数	(件)	27	35	24	25	26	27	17	26	27	26	31	25	44	61	51	51	51	52
		(%)	11.3	16.3	11.1	13.4	14.2	13.2	8.6	13.7	15.3	11.9	17.0	13.2	10.1	15.1	13.0	12.6	13.7	12.8
3 年超え 4 年以内	届出 件数	(件)	11	18	13	16	17	15	19	17	12	23	15	17	30	35	25	39	34	33
		(%)	4.6	8.4	6.0	8.6	9.3	7.2	9.6	8.9	6.8	10.5	8.2	8.9	6.9	8.6	6.4	9.6	9.1	8.1
4 年超え 6 年以内	届出 件数	(件)	17	22	15	22	19	19	25	16	7	13	16	15	42	38	22	35	34	34
		(%)	7.1	10.2	6.9	11.8	10.4	9.1	12.7	8.4	4.0	5.9	8.8	8.0	9.6	9.4	5.6	8.6	9.2	8.5
6 年超え 8 年以内	届出 件数	(件)	13	2	5	6	7	7	7	5	5	10	10	7	20	7	10	16	14	13
		(%)	5.4	0.9	2.3	3.2	3.8	3.2	3.6	2.6	2.8	4.6	5.5	3.8	4.6	1.7	2.5	3.9	3.8	3.3
8 年超え 10 年以内	届出 件数	(件)	9	5	1	4	5	5	3	4	2	5	3	3	12	9	3	9	8	8
		(%)	3.8	2.3	0.5	2.1	2.7	2.3	1.5	2.1	1.1	2.3	1.6	1.8	2.8	2.2	0.8	2.2	2.2	2.1
10 年超え	届出 件数	(件)	27	11	28	10	8	17	25	10	8	12	4	12	52	21	36	22	20	30
		(%)	11.3	5.1	12.9	5.3	4.4	8.1	12.7	5.3	4.5	5.5	2.2	6.1	11.9	5.2	9.2	5.4	5.3	7.5
合計	届出 件数	(件)	239	215	217	187	183	208	197	190	176	219	182	193	436	405	393	406	376	403
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間(力月)			45.0	31.1	39.9	32.4	30.4	36.2	48.8	32.7	29.2	34.0	30.5	35.2	46.7	31.9	35.1	33.2	30.4	35.8

*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初報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					
			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
0.5 年以内	対象 台数	(千台)	306	259	396	256	507	345	58	8	33	10	13	24	364	267	429	265	357	337
		(%)	3.1	4.3	10.6	5.4	6.2	5.9	9.0	1.7	11.0	1.5	2.7	5.2	3.4	4.1	10.6	5.0	5.1	5.6
0.5 年超え 1 年以内	対象 台数	(千台)	749	551	387	1,088	128	581	41	28	68	37	59	47	790	580	455	1,125	640	718
		(%)	7.5	9.2	10.3	23.0	1.6	10.3	6.4	5.9	22.8	6.0	12.5	10.7	7.4	9.0	11.3	21.0	9.1	11.5
1 年超え 2 年以内	対象 台数	(千台)	1,114	471	1,981	1,082	2,002	1,330	88	49	67	136	62	80	1,202	520	2,048	1,218	1,392	1,276
		(%)	11.1	7.9	52.9	22.9	24.3	23.8	13.6	10.1	22.6	21.7	12.9	16.2	11.3	8.0	50.7	22.7	19.8	22.5
2 年超え 3 年以内	対象 台数	(千台)	5,433	2,434	356	1,197	3,197	2,523	27	40	51	55	64	47	5,460	2,474	407	1,252	2,587	2,436
		(%)	54.2	40.7	9.5	25.3	38.8	33.7	4.2	8.3	17.2	8.8	13.4	10.4	51.2	38.3	10.1	23.4	36.9	32.0
3 年超え 4 年以内	対象 台数	(千台)	98	1,316	228	194	1,084	584	43	4	6	38	8	20	141	1,321	234	233	592	504
		(%)	1.0	22.0	6.1	4.1	13.2	9.3	6.6	0.9	2.0	6.1	1.7	3.5	1.3	20.4	5.8	4.3	8.4	8.1
4 年超え 6 年以内	対象 台数	(千台)	236	461	246	469	864	455	55	152	7	58	64	67	292	613	254	527	519	441
		(%)	2.4	7.7	6.6	9.9	10.5	7.4	8.6	31.5	2.5	9.2	13.4	13.0	2.7	9.5	6.3	9.8	7.4	7.1
6 年超え 8 年以内	対象 台数	(千台)	644	0	21	266	105	207	211	7	22	151	11	80	855	7	43	417	218	308
		(%)	6.4	0.0	0.6	5.6	1.3	2.8	32.7	1.4	7.4	24.1	2.2	13.6	8.0	0.1	1.1	7.8	3.1	4.0
8 年超え 10 年以内	対象 台数	(千台)	554	31	2	119	334	208	12	12	21	41	170	51	566	43	23	160	378	234
		(%)	5.5	0.5	0.0	2.5	4.1	2.5	1.9	2.5	7.1	6.6	35.8	10.8	5.3	0.7	0.6	3.0	5.4	3.0
10 年超え	対象 台数	(千台)	883	462	127	63	18	310	110	181	22	101	26	88	993	643	149	163	336	457
		(%)	8.8	7.7	3.4	1.3	0.2	4.3	17.0	37.6	7.4	16.1	5.4	16.7	9.3	9.9	3.7	3.0	4.8	6.2
合計	対象 台数	(千台)	10,017	5,985	3,745	4,733	8,238	6,543	646	482	297	626	476	505	10,662	6,467	4,042	5,359	7,020	6,710
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

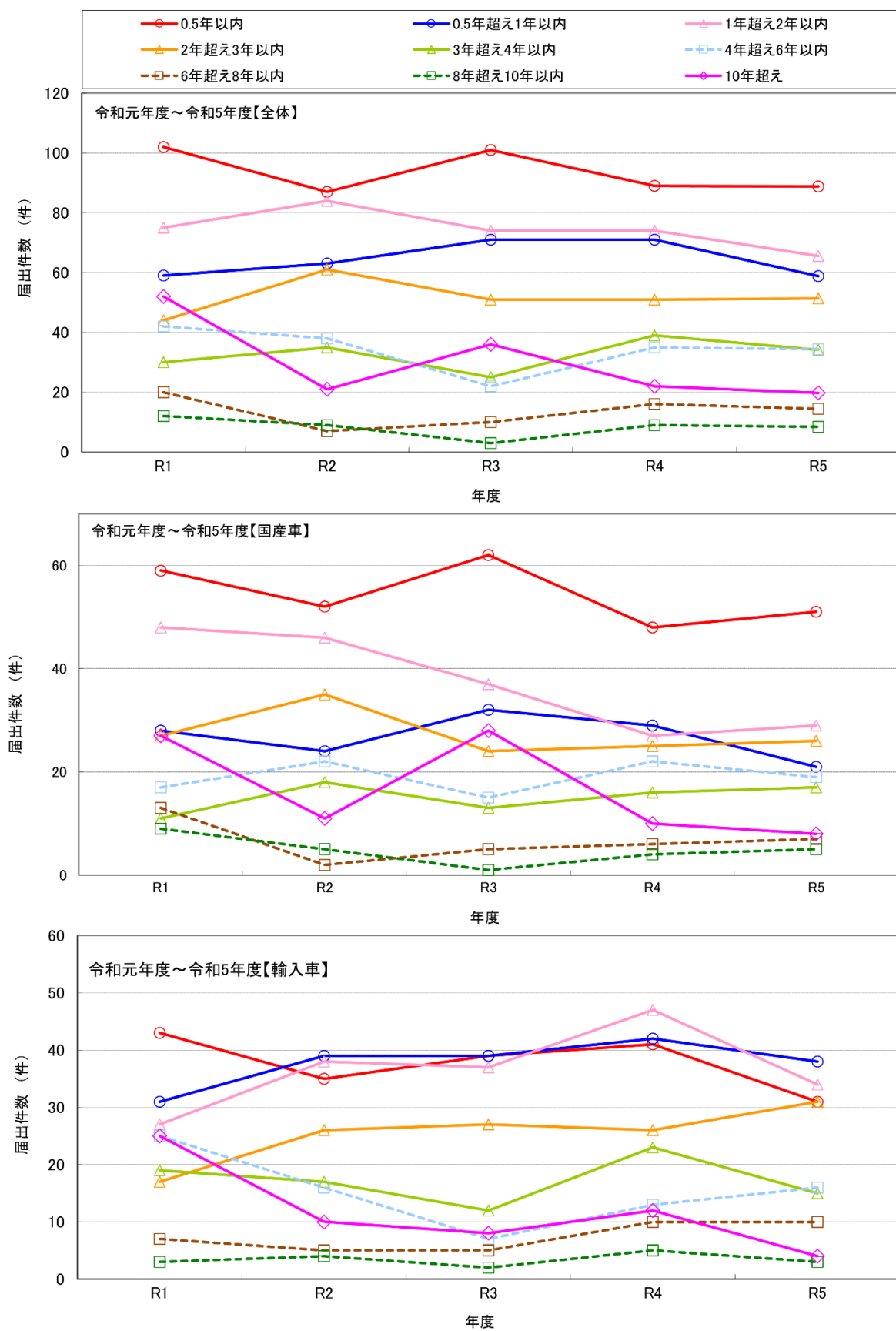


図 3-1 生産開始日から不具合発生之初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）

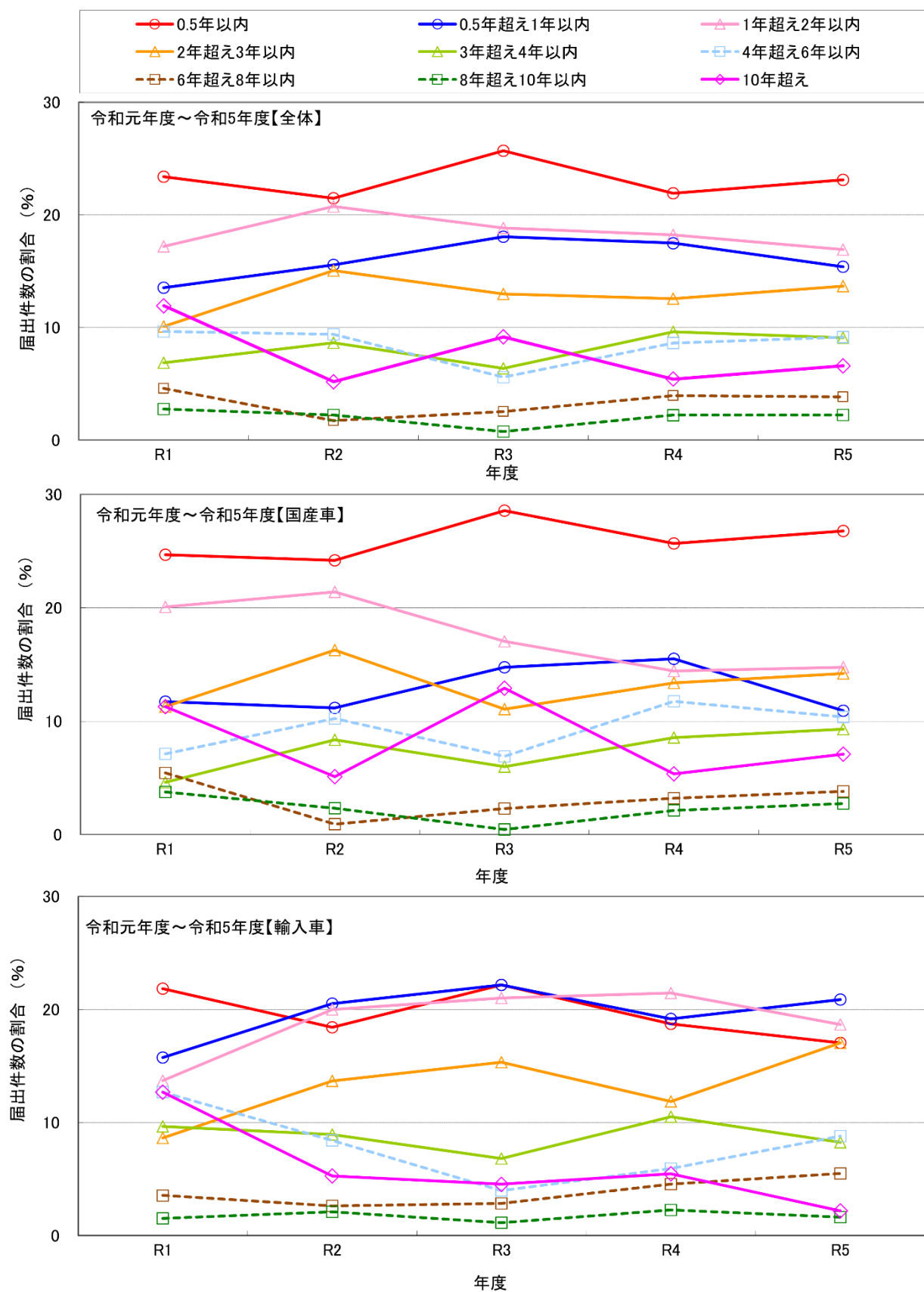


図 3-2 生産開始日から不具合発生之初報日までの各期間区分の届出件数の割合
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）

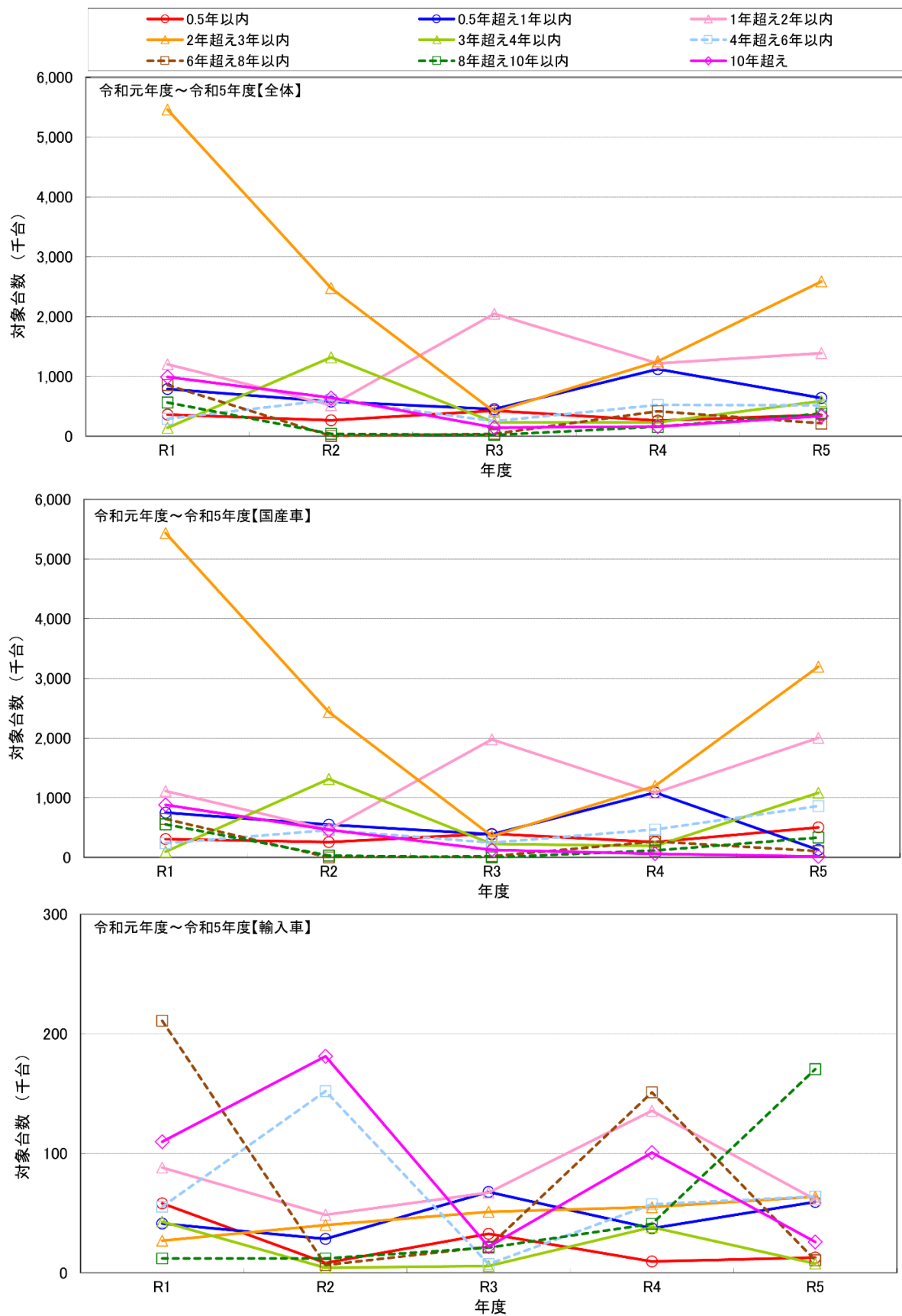


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）

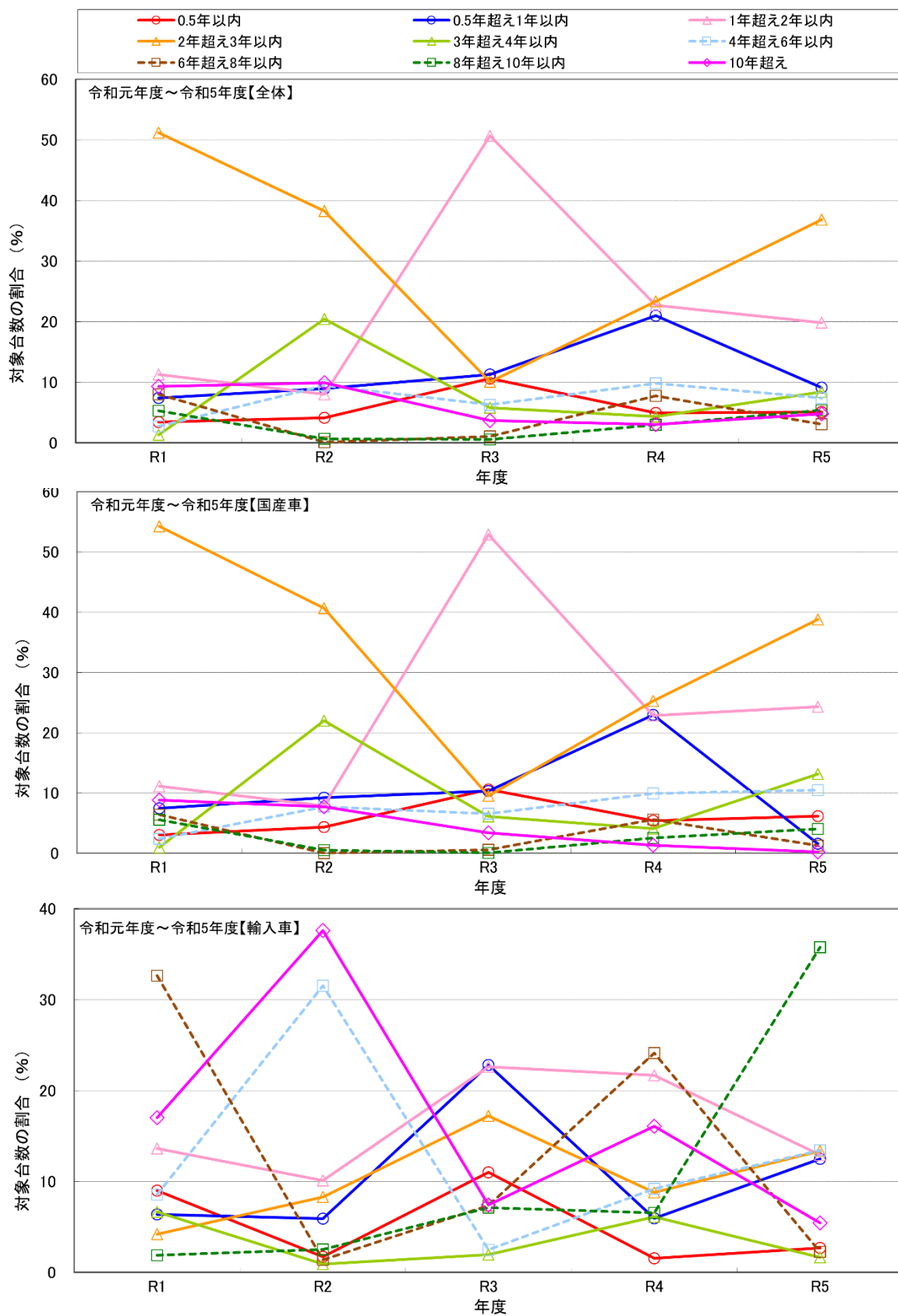


図 3-4 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数の割合
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）

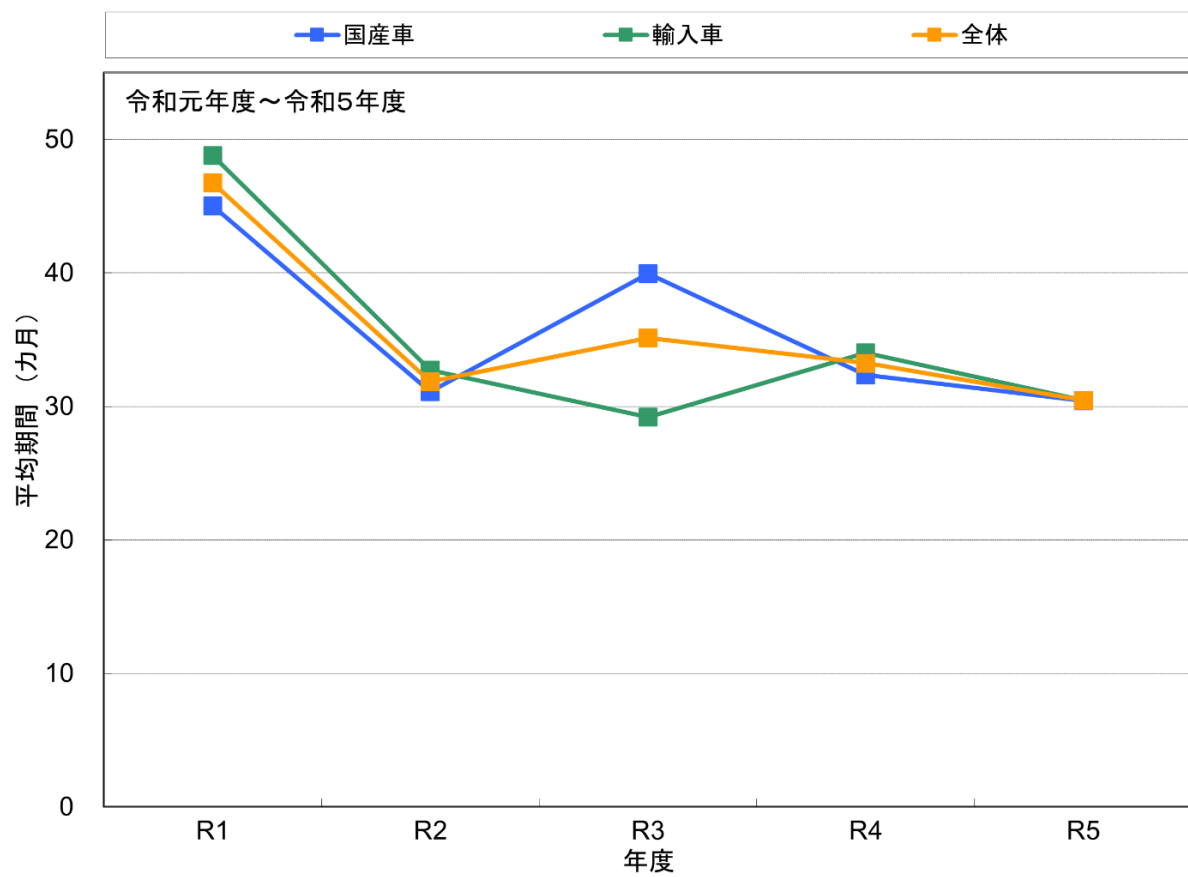


図 3-5 生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）

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

令和元年度から令和5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特報日までの各期間区分について、「全体」における装置別の各年度の平均期間を表3-3に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和5年度の「全体」における装置別リコール届出件数が10%以上を占める装置（原動機、灯火装置、及び電気装置（表1-9参照）を対象に、表3-4から表3-6にそれぞれ示す。

表3-3について、令和5年度の数値と5カ年平均を比較し大きく離れている装置に注目すると、車枠・車体は12.9カ月、原動機は4.9カ月長くなっており、走行装置については16.6カ月、かじ取装置に関しては8.0カ月、乗車装置に関しては6.0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は88.9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の特報日までの平均期間
【全体】（令和元年度～令和5年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5カ年平均
原動機	33.6	23.3	22.0	29.4	32.9	28.0
電気装置	53.2	39.5	25.9	26.7	33.8	36.2
動力伝達装置	38.8	32.0	23.6	33.7	28.4	32.7
燃料装置	36.2	28.1	31.2	28.1	34.6	31.7
制動装置	24.1	25.9	28.9	32.0	26.9	27.7
乗車装置	17.3	21.8	15.0	45.9	20.5	26.5
かじ取装置	39.7	23.5	42.7	14.2	18.0	26.0
車枠・車体	25.9	51.1	48.5	36.5	55.8	42.9
灯火装置	38.1	28.5	26.9	41.5	38.9	35.4
排出ガス発散防止装置	21.6	20.9	27.6	42.4	24.3	26.7
緩衝装置	40.7	22.8	26.3	36.3	31.9	30.6
走行装置	27.7	18.8	61.9	17.8	15.4	32.0
その他（エアバッグ）	153.0	101.1	83.1	79.4	25.7	114.6
その他（エアバッグ以外）	38.2	38.3	70.8	28.0	28.8	44.2

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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
0.5 年以内	14	22.6	15	20.8	21	33.9	13	19.4	13	19.4	15	23.0
0.5 年超え 1 年以内	7	11.3	17	23.6	9	14.5	15	22.4	12	17.6	12	18.1
1 年超え 2 年以内	14	22.6	15	20.8	14	22.6	13	19.4	14	20.6	14	21.2
2 年超え 3 年以内	7	11.3	13	18.1	6	9.7	11	16.4	11	16.7	10	14.6
3 年超え 4 年以内	5	8.1	1	1.4	5	8.1	3	4.5	5	7.6	4	5.8
4 年超え 6 年以内	5	8.1	9	12.5	4	6.5	5	7.5	8	11.8	6	9.4
6 年超え 8 年以内	7	11.3	0	0.0	2	3.2	2	3.0	1	1.5	2	3.6
8 年超え 10 年以内	1	1.6	1	1.4	0	0.0	3	4.5	1	2.1	1	1.9
10 年超え	2	3.2	1	1.4	1	1.6	2	3.0	2	2.7	2	2.4
合計	62	100	72	100	62	100	67	100	66	100	66	100

表 3-5 灯火装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
0.5 年以内	11	39.3	10	33.3	9	33.3	5	16.1	7	18.2	8	27.2
0.5 年超え 1 年以内	4	14.3	5	16.7	5	18.5	5	16.1	5	13.9	5	15.8
1 年超え 2 年以内	3	10.7	3	10.0	4	14.8	6	19.4	10	26.7	5	16.9
2 年超え 3 年以内	1	3.6	3	10.0	1	3.7	6	19.4	3	7.0	3	8.9
3 年超え 4 年以内	1	3.6	1	3.3	3	11.1	1	3.2	5	14.4	2	7.4
4 年超え 6 年以内	5	17.9	5	16.7	4	14.8	3	9.7	2	6.4	4	12.6
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	3.3	0	0.0	3	9.7	2	4.3	1	3.7
8 年超え 10 年以内	0	0.0	2	6.7	0	0.0	0	0.0	0	0.5	0	1.4
10 年超え	3	10.7	0	0.0	1	3.7	2	6.5	3	8.6	2	6.0
合計	28	100	30	100	27	100	31	100	37	100	31	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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	10	20.8	7	16.7	6	21.4	10	16.9	9	22.9	8	19.4
0.5 年超え 1 年以内	7	14.6	7	16.7	7	25.0	15	25.4	7	17.9	9	19.9
1 年超え 2 年以内	8	16.7	9	21.4	3	10.7	11	18.6	5	11.9	7	16.5
2 年超え 3 年以内	3	6.3	5	11.9	6	21.4	8	13.6	9	22.9	6	14.4
3 年超え 4 年以内	2	4.2	4	9.5	4	14.3	7	11.9	4	9.5	4	9.6
4 年超え 6 年以内	4	8.3	4	9.5	1	3.6	6	10.2	2	4.0	3	7.6
6 年超え 8 年以内	1	2.1	2	4.8	0	0.0	0	0.0	1	3.0	1	1.9
8 年超え 10 年以内	4	8.3	1	2.4	0	0.0	0	0.0	0	1.0	1	2.5
10 年超え	9	18.8	3	7.1	1	3.6	2	3.4	3	7.0	4	8.2
合計	48	100	42	100	28	100	59	100	40	100	43	100

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

令和元年度から令和5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特報日までの各期間区分について、国産車における装置別の各年度の平均期間を表3-7に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和5年度の国産車における装置別リコール届出件数が10%以上を占める装置（【原動機】、【灯火装置】、【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3-8、表3-9、表3-10、表3-11、及び表3-12にそれぞれ示す。

表3-7について、令和5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、灯火装置は6.7カ月、制動装置に関しては6.2カ月、車枠・車体に関しては6.0カ月長くなっており、乗車装置は29.2カ月、走行装置に関しては20.1カ月とそれぞれ平均より短い数值となっている。

表3-7 各装置における生産開始日から不具合発生の特報日までの平均期間
【国産車】（令和元年度～令和5年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5カ年平均
原動機	34.9	28.0	26.4	24.0	30.7	29.1
電気装置	60.5	49.7	28.0	33.0	44.8	44.0
動力伝達装置	35.7	31.6	30.4	31.1	33.0	32.9
燃料装置	28.6	23.6	41.8	41.5	18.8	30.9
制動装置	23.7	18.1	32.5	19.6	31.2	25.0
乗車装置	14.4	1.5	20.3	74.3	5.5	34.7
かじ取装置	15.7	29.0	46.5	11.0	17.7	29.6
車枠・車体	33.5	58.6	55.6	43.7	55.1	49.1
灯火装置	49.7	26.0	30.2	61.4	48.3	41.6
排出ガス発散防止装置	18.0	18.8	23.9	42.5	19.9	23.6
緩衝装置	31.0	26.0	15.5	3.0	20.9	20.9
走行装置	60.5	19.9	81.0	16.4	18.3	38.4
その他（エアバッグ）	190.3	96.0	42.2	30.5	0.0	122.9
その他（エアバッグ以外）	46.8	54.4	90.6	11.0	27.5	52.3

表 3-8 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
0.5 年以内	7	21.2	6	21.4	12	40.0	7	26.9	6	18.8	8	25.5
0.5 年超え 1 年以内	6	18.2	4	14.3	3	10.0	6	23.1	5	15.6	5	16.1
1 年超え 2 年以内	5	15.2	8	28.6	6	20.0	3	11.5	6	18.8	6	18.8
2 年超え 3 年以内	5	15.2	5	17.9	2	6.7	5	19.2	6	18.8	5	15.4
3 年超え 4 年以内	1	3.0	0	0.0	2	6.7	1	3.8	3	9.4	1	4.7
4 年超え 6 年以内	2	6.1	3	10.7	2	6.7	2	7.7	4	12.5	3	8.7
6 年超え 8 年以内	5	15.2	0	0.0	2	6.7	1	3.8	0	0.0	2	5.4
8 年超え 10 年以内	1	3.0	1	3.6	0	0.0	1	3.8	1	3.1	1	2.7
10 年超え	1	3.0	1	3.6	1	3.3	0	0.0	1	3.1	1	2.7
合計	33	100	28	100	30	100	26	100	32	100	30	100

表 3-9 灯火装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
0.5 年以内	4	26.7	9	40.9	8	40.0	2	13.3	4	17.4	5	28.4
0.5 年超え 1 年以内	2	13.3	2	9.1	2	10.0	2	13.3	2	8.7	2	10.5
1 年超え 2 年以内	2	13.3	2	9.1	2	10.0	1	6.7	7	30.4	3	14.7
2 年超え 3 年以内	0	0.0	3	13.6	1	5.0	3	20.0	1	4.3	2	8.4
3 年超え 4 年以内	1	6.7	1	4.5	2	10.0	1	6.7	4	17.4	2	9.5
4 年超え 6 年以内	4	26.7	4	18.2	4	20.0	2	13.3	1	4.3	3	15.8
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	13.3	1	4.3	1	3.2
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	4.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.1
10 年超え	2	13.3	0	0.0	1	5.0	2	13.3	3	13.0	2	8.4
合計	15	100	22	100	20	100	15	100	23	100	19	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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
0.5 年以内	7	23.3	6	26.1	2	18.2	2	11.8	9	42.9	5	25.5
0.5 年超え 1 年以内	6	20.0	2	8.7	2	18.2	2	11.8	2	9.5	3	13.7
1 年超え 2 年以内	1	3.3	5	21.7	3	27.3	3	17.6	2	9.5	3	13.7
2 年超え 3 年以内	7	23.3	3	13.0	2	18.2	5	29.4	2	9.5	4	18.6
3 年超え 4 年以内	1	3.3	1	4.3	1	9.1	2	11.8	1	4.8	1	5.9
4 年超え 6 年以内	3	10.0	4	17.4	0	0.0	2	11.8	2	9.5	2	10.8
6 年超え 8 年以内	2	6.7	0	0.0	0	0.0	1	5.9	0	0.0	1	2.9
8 年超え 10 年以内	1	3.3	1	4.3	0	0.0	0	0.0	2	9.5	1	3.9
10 年超え	2	6.7	1	4.3	1	9.1	0	0.0	1	4.8	1	4.9
合計	30	100	23	100	11	100	17	100	21	100	20	100

表 3-11 電気装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
0.5 年以内	6	23.1	4	14.8	6	31.6	4	14.8	6	31.6	5	22.0
0.5 年超え 1 年以内	1	3.8	4	14.8	4	21.1	5	18.5	1	5.3	3	12.7
1 年超え 2 年以内	6	23.1	5	18.5	1	5.3	8	29.6	2	10.5	4	18.6
2 年超え 3 年以内	1	3.8	3	11.1	2	10.5	1	3.7	5	26.3	2	10.2
3 年超え 4 年以内	1	3.8	2	7.4	4	21.1	4	14.8	2	10.5	3	11.0
4 年超え 6 年以内	2	7.7	4	14.8	1	5.3	3	11.1	0	0.0	2	8.5
6 年超え 8 年以内	1	3.8	1	3.7	0	0.0	0	0.0	1	5.3	1	2.5
8 年超え 10 年以内	3	11.5	1	3.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	3.4
10 年超え	5	19.2	3	11.1	1	5.3	2	7.4	2	10.5	3	11.0
合計	26	100	27	100	19	100	27	100	19	100	24	100

表 3-12 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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数割 合（％）	届出件数 （件）	届出件数割 合（％）	届出件数 （件）	届出件数割 合（％）	届出件数 （件）	届出件数割 合（％）	届出件数 （件）	届出件数割 合（％）	届出件数 （件）	届出件数割 合（％）
0.5 年以内	11	34.4	4	22.2	6	27.3	7	33.3	7	36.8	7	31.3
0.5 年超え 1 年以内	3	9.4	3	16.7	2	9.1	4	19.0	1	5.3	3	11.6
1 年超え 2 年以内	9	28.1	6	33.3	5	22.7	3	14.3	2	10.5	5	22.3
2 年超え 3 年以内	2	6.3	2	11.1	3	13.6	3	14.3	1	5.3	2	9.8
3 年超え 4 年以内	2	6.3	3	16.7	2	9.1	2	9.5	1	5.3	2	8.9
4 年超え 6 年以内	2	6.3	0	0.0	2	9.1	2	9.5	4	21.1	2	8.9
6 年超え 8 年以内	2	6.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	15.8	1	4.5
8 年超え 10 年以内	1	3.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.9
10 年超え	0	0.0	0	0.0	2	9.1	0	0.0	0	0.0	0	1.8
合計	32	100	18	100	22	100	21	100	19	100	22	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）

令和元年度から令和 5 年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、輸入車における装置別の各年度の平均期間を表 3-13 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和 5 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【電気装置】、【灯火装置】及び【原動機】表 1-9 参照）を対象として、表 3-14、表 3-15 及び表 3-16 に示す。

表 3-13 について、令和 5 年度の数値と 5 カ年平均を比較し大きく離れている装置に注目すると、車枠・車体は 21.8 カ月、燃料装置は 10.0 カ月、原動機は 8.8 カ月長くなっており、動力伝達装置は 11.5 カ月、制動装置は 10.8 カ月とそれぞれ平均より短い数値となっている。

表 3-13 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	32.1	20.3	17.9	32.9	35.9	27.1
電気装置	44.6	21.1	21.4	21.4	26.4	27.5
動力伝達装置	42.5	32.4	16.1	36.7	20.9	32.4
燃料装置	49.4	32.6	18.6	21.4	42.5	32.5
制動装置	25.0	34.6	24.9	42.4	20.3	31.1
乗車装置	20.5	32.8	13.2	17.6	25.5	21.1
かじ取装置	34.4	16.2	35.1	15.6	18.1	23.7
車枠・車体	15.6	44.5	27.2	28.8	56.7	34.9
灯火装置	24.7	35.5	17.4	22.8	31.2	27.3
排出ガス発散防止装置	39.6	24.0	36.8	42.2	32.3	33.2
緩衝装置	53.7	9.8	30.2	47.4	42.9	38.3
走行装置	11.3	13.7	16.1	29.0	6.5	13.9
その他（エアバッグ）	134.4	103.0	92.7	108.7	25.7	111.2
その他（エアバッグ以外）	16.6	17.0	32.5	46.6	30.5	31.3

表 3-14 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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	4	18.2	3	20.0	0	0.0	6	18.8	3	10.7	3	15.1
0.5 年超え 1 年以内	6	27.3	3	20.0	3	33.3	10	31.3	9	32.1	6	29.2
1 年超え 2 年以内	2	9.1	4	26.7	2	22.2	3	9.4	3	10.7	3	13.2
2 年超え 3 年以内	2	9.1	2	13.3	4	44.4	7	21.9	6	21.4	4	19.8
3 年超え 4 年以内	1	4.5	2	13.3	0	0.0	3	9.4	3	10.7	2	8.5
4 年超え 6 年以内	2	9.1	0	0.0	0	0.0	3	9.4	3	10.7	2	7.5
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	6.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.9
8 年超え 10 年以内	1	4.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	3.6	0	1.9
10 年超え	4	18.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	3.8
合計	22	100	15	100	9	100	32	100	28	100	21	100

表 3-15 灯火装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	7	53.8	1	12.5	1	14.3	3	18.8	2	7.1	3	19.4
0.5 年超え 1 年以内	2	15.4	3	37.5	3	42.9	3	18.8	5	17.9	3	22.2
1 年超え 2 年以内	1	7.7	1	12.5	2	28.6	5	31.3	6	21.4	3	20.8
2 年超え 3 年以内	1	7.7	0	0.0	0	0.0	3	18.8	4	14.3	2	11.1
3 年超え 4 年以内	0	0.0	0	0.0	1	14.3	0	0.0	6	21.4	1	9.7
4 年超え 6 年以内	1	7.7	1	12.5	0	0.0	1	6.3	4	14.3	1	9.7
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	12.5	0	0.0	1	6.3	1	3.6	1	4.2
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	12.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.4
10 年超え	1	7.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.4
合計	13	100	8	100	7	100	16	100	28	100	14	100

表 3-16 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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
0.5 年以内	7	24.1	9	20.5	9	28.1	6	14.6	3	12.5	7	20.0
0.5 年超え 1 年以内	1	3.4	13	29.5	6	18.8	9	22.0	4	16.7	7	19.4
1 年超え 2 年以内	9	31.0	7	15.9	8	25.0	10	24.4	4	16.7	8	22.4
2 年超え 3 年以内	2	6.9	8	18.2	4	12.5	6	14.6	5	20.8	5	14.7
3 年超え 4 年以内	4	13.8	1	2.3	3	9.4	2	4.9	0	0.0	2	5.9
4 年超え 6 年以内	3	10.3	6	13.6	2	6.3	3	7.3	5	20.8	4	11.2
6 年超え 8 年以内	2	6.9	0	0.0	0	0.0	1	2.4	2	8.3	1	2.9
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	4.9	0	0.0	0	1.2
10 年超え	1	3.4	0	0.0	0	0.0	2	4.9	1	4.2	1	2.4
合計	29	100	44	100	32	100	41	100	24	100	34	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

令和元年度から令和 5 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 3-17 に、それをグラフにしたものを図 3-6 から図 3-9 に、また、平均期間については図 3-10 に、それぞれ示す。

表 3-17 をみると、令和 5 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」130 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」57 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」35 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 5 年度は 222 件（届出件数「全体」の約 55%）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 246 件（同約 61%）であり、令和 5 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 6%減少している。また、令和元年度は 223 件（同約 51%）、令和 2 年度は 202 件（同約 50%）、令和 3 年度は 225 件（同約 57%）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 5 年度は 1,666 千台（対象台数「全体」の約 19%）となっており、前年度は 834 千台（約 15%）、令和元年度は 577 千台（同約 5%）、令和 2 年度は 263 千台（同約 4%）、令和 3 年度は 455 千台（同約 11%）であり、令和 5 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 5 年度は届出件数が 37 件（「合計」の約 9%）、対象台数が 1,610 千台（同約 19%）で、前年度と比較すると届出件数は 4 件減少しているが、対象台数は前年度より 930 千台増加しており、割合についても届出件数は 1%減少しているが、対象台数は前年度から 236%増加している。「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、令和 5 年度は届出件数が 44 件（「合計」の約 11%）、対象台数が 1,742 千台（同約 20%）で、前年度と比べて届出件数が 4 件増加、対象台数は 433 千台増加しているが、合計に対する割合は約 4%減少している。「48 カ月超え」の期間区分については、令和 5 年度は届出件数 26 件（「合計」の約 6%）、対象台数が 3,410 千台（同約 40%）で、前年度と比べて届出件数が 7 件増加し、対象台数も 1,714 千台増加、届出件数割合は約 1.7%増加、対象台数も約 8.1%増加している。

表 3-17 不具合発生之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（令和元年度～令和5年度及び5カ年平均）

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					
			R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5力年平均
2カ月以内	届出件数	(件)	33	24	26	51	38	34	68	76	63	109	92	82	101	100	89	160	130	116
		(%)	13.8	11.2	12.0	25.1	19.2	16.3	34.5	40.0	35.6	49.8	50.5	42.1	23.2	24.7	22.6	39.4	32.0	28.4
	対象台数	(千台)	113	7	91	349	435	199	116	39	32	138	114	88	229	46	123	487	549	287
		(%)	1.1	0.1	2.4	7.4	5.4	3.3	18.0	8.1	10.8	22.1	24.0	16.6	2.2	0.7	3.1	9.1	6.4	4.3
2カ月を超え4カ月以内	届出件数	(件)	36	28	34	16	21	27	38	40	53	42	36	42	74	68	87	58	57	69
		(%)	15.1	13.0	15.7	7.9	10.6	12.4	19.3	21.1	29.9	19.2	19.8	21.8	17.0	16.8	22.1	14.3	14.0	16.8
	対象台数	(千台)	163	122	170	3	47	101	51	23	47	64	43	46	214	145	217	66	90	147
		(%)	1.6	2.0	4.5	0.1	0.6	1.8	8.0	4.7	16.0	10.2	9.1	9.6	2.0	2.2	5.4	1.2	1.0	2.4
4カ月を超え6カ月以内	届出件数	(件)	23	14	25	14	18	19	25	20	24	14	17	20	48	34	49	28	35	39
		(%)	9.6	6.5	11.5	6.9	9.1	8.7	12.7	10.5	13.6	6.4	9.3	10.5	11.0	8.4	12.4	6.9	8.6	9.5
	対象台数	(千台)	107	7	74	273	969	286	27	65	41	8	58	40	134	72	115	281	1,027	326
		(%)	1.1	0.1	2.0	5.8	11.9	4.2	4.2	13.4	13.8	1.3	12.3	9.0	1.3	1.1	2.8	5.2	11.9	4.5
6カ月を超え8カ月以内	届出件数	(件)	21	19	19	13	13	17	9	14	6	12	4	9	30	33	25	25	17	26
		(%)	8.8	8.8	8.8	6.4	6.6	7.9	4.6	7.4	3.4	5.5	2.2	4.6	6.9	8.1	6.3	6.2	4.2	6.3
	対象台数	(千台)	153	100	42	466	61	164	7	121	10	114	10	52	159	221	52	579	71	216
		(%)	1.5	1.7	1.1	9.8	0.8	3.0	1.0	25.1	3.3	18.2	2.0	9.9	1.5	3.4	1.3	10.8	0.8	3.6
8カ月を超え10カ月以内	届出件数	(件)	13	14	20	6	11	13	9	8	3	8	3	6	22	22	23	14	14	19
		(%)	5.4	6.5	9.2	3.0	5.6	5.9	4.6	4.2	1.7	3.7	1.6	3.2	5.0	5.4	5.8	3.4	3.4	4.6
	対象台数	(千台)	215	156	145	3	58	115	28	10	4	27	0	14	242	167	149	30	59	129
		(%)	2.1	2.6	3.9	0.1	0.7	1.9	4.3	2.1	1.3	4.3	0.1	2.4	2.3	2.6	3.7	0.6	0.7	2.0
10カ月を超え12カ月以内	届出件数	(件)	13	12	16	17	7	13	3	0	6	4	2	3	16	12	22	21	9	16
		(%)	5.4	5.6	7.4	8.4	3.5	6.1	1.5	0.0	3.4	1.8	1.1	1.6	3.7	3.0	5.6	5.2	2.2	3.9
	対象台数	(千台)	542	106	385	221	40	259	1	0	5	9	0	3	543	106	389	230	40	262
		(%)	5.4	1.8	10.3	4.7	0.5	4.5	0.1	0.0	1.6	1.5	0.0	0.7	5.1	1.6	9.6	4.3	0.5	4.2
12カ月を超え24カ月以内	届出件数	(件)	37	44	34	25	26	33	21	15	12	16	11	15	58	59	46	41	37	48
		(%)	15.5	20.5	15.7	12.3	13.1	15.4	10.7	7.9	6.8	7.3	6.0	7.7	13.3	14.6	11.7	10.1	9.1	11.8
	対象台数	(千台)	3,085	404	835	581	1,586	1,298	43	32	44	99	24	48	3,128	436	879	680	1,610	1,347
		(%)	30.8	6.8	22.3	12.3	19.5	18.3	6.7	6.6	14.9	15.8	5.0	9.8	29.3	6.7	21.8	12.7	18.7	17.8
24カ月を超え48カ月以内	届出件数	(件)	36	32	21	29	30	30	19	10	7	11	14	12	55	42	28	40	44	42
		(%)	15.1	14.9	9.7	14.3	15.2	13.8	9.6	5.3	4.0	5.0	7.7	6.3	12.6	10.4	7.1	9.9	10.8	10.2
	対象台数	(千台)	2,240	1,887	1,544	1,262	1,521	1,691	122	91	82	47	221	113	2,363	1,978	1,626	1,309	1,742	1,804
		(%)	22.4	31.5	41.2	26.7	18.7	28.1	18.9	18.9	27.7	7.5	46.5	23.9	22.2	30.6	40.2	24.4	20.3	27.5
48カ月を超え	届出件数	(件)	27	28	22	16	23	23	5	7	3	3	3	4	32	35	25	19	26	27
		(%)	11.3	13.0	10.1	7.9	11.6	10.8	2.5	3.7	1.7	1.4	1.6	2.2	7.3	8.6	6.3	4.7	6.4	6.7
	対象台数	(千台)	3,399	3,194	459	1,576	3,405	2,407	251	102	31	120	5	102	3,650	3,296	491	1,696	3,410	2,508
		(%)	33.9	53.4	12.3	33.3	41.9	35.0	38.8	21.1	10.6	19.2	1.0	18.1	34.2	51.0	12.1	31.6	39.7	33.7
合計	届出件数	(件)	239	215	217	187	187	209	197	190	177	219	219	200	436	405	394	406	406	409
		(%)	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)	10,017	5,985	3,745	4,733	8,121	6,520	646	482	297	626	476	505	10,662	6,467	4,042	5,359	8,597	7,026
		(%)	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)			19.3	21.3	16.8	17.6	19.8	19.0	10.0	8.5	6.2	6.8	7.0	7.7	15.1	15.3	12.1	11.8	13.4	13.6

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

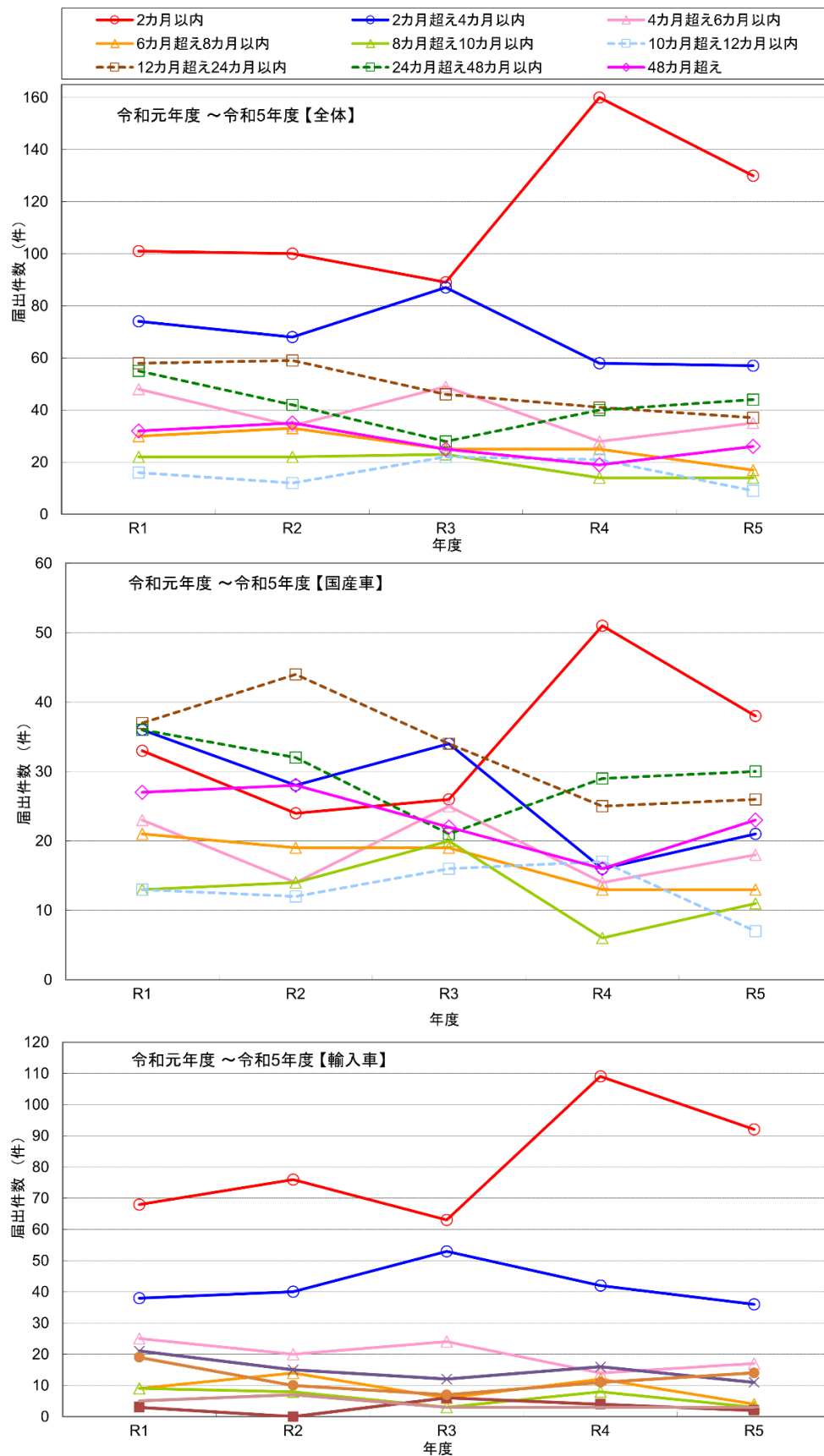


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(令和元年度～令和5年度)

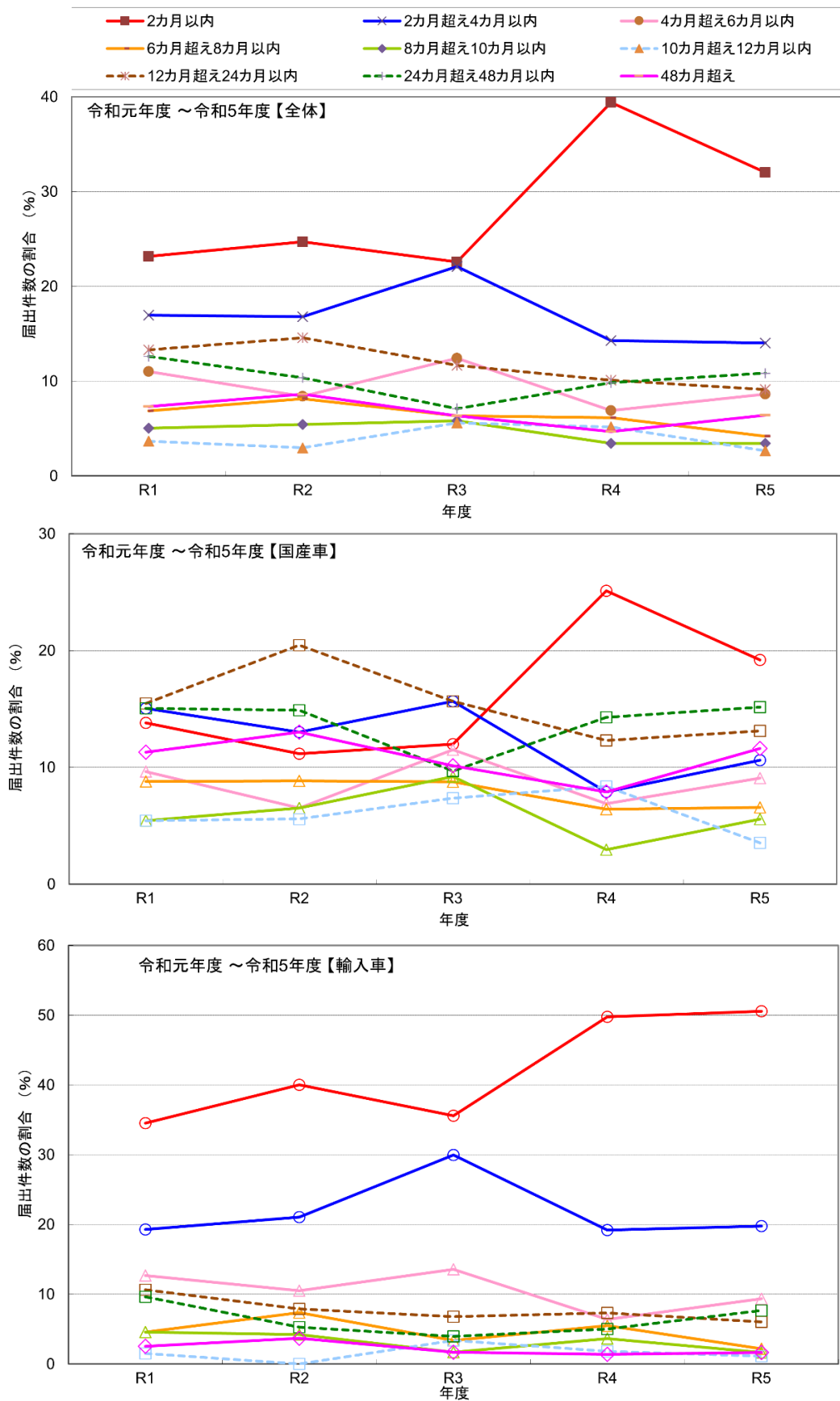


図 3-7 不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合
(令和元年度～令和5年度)

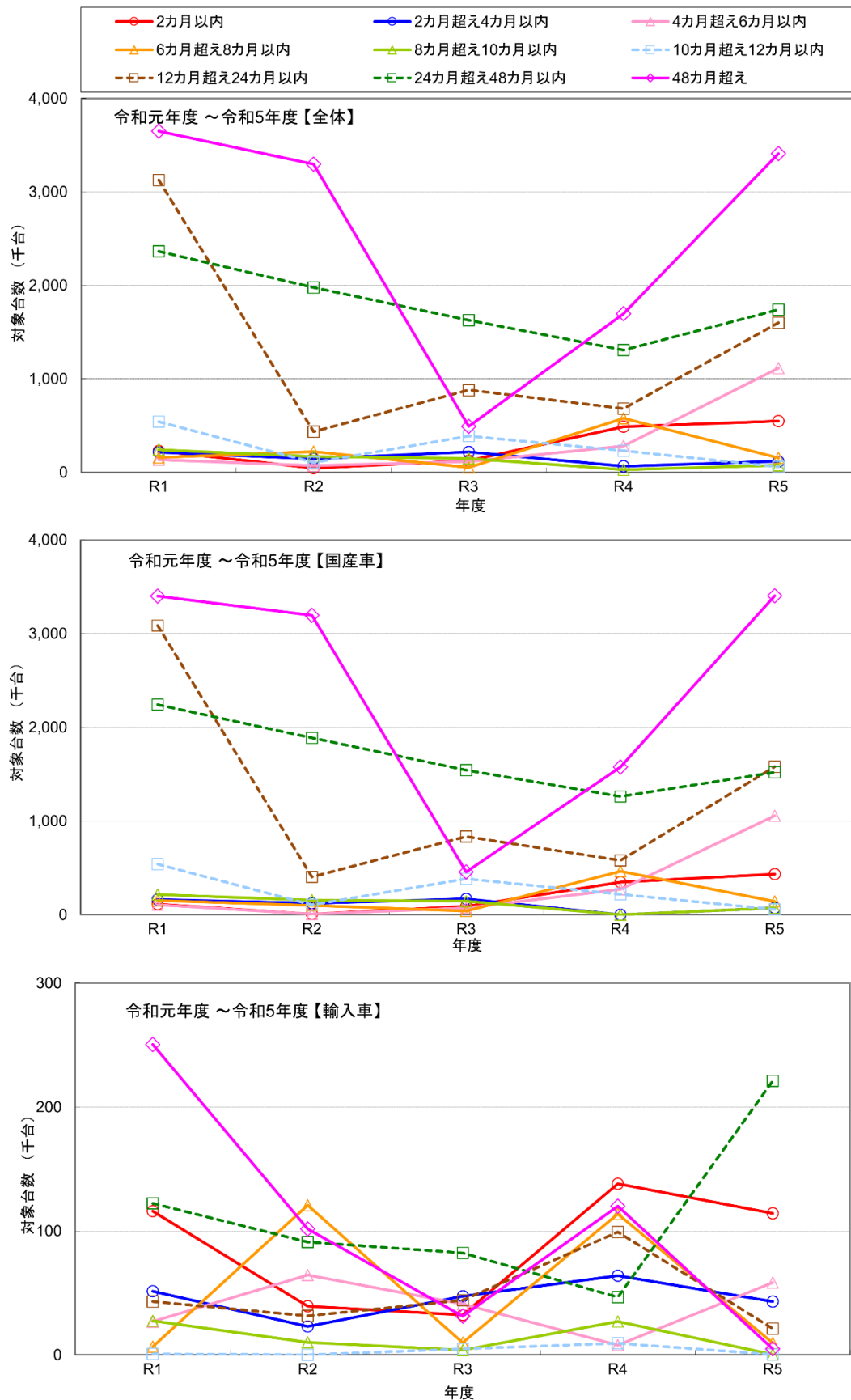


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(令和元年度～令和5年度)

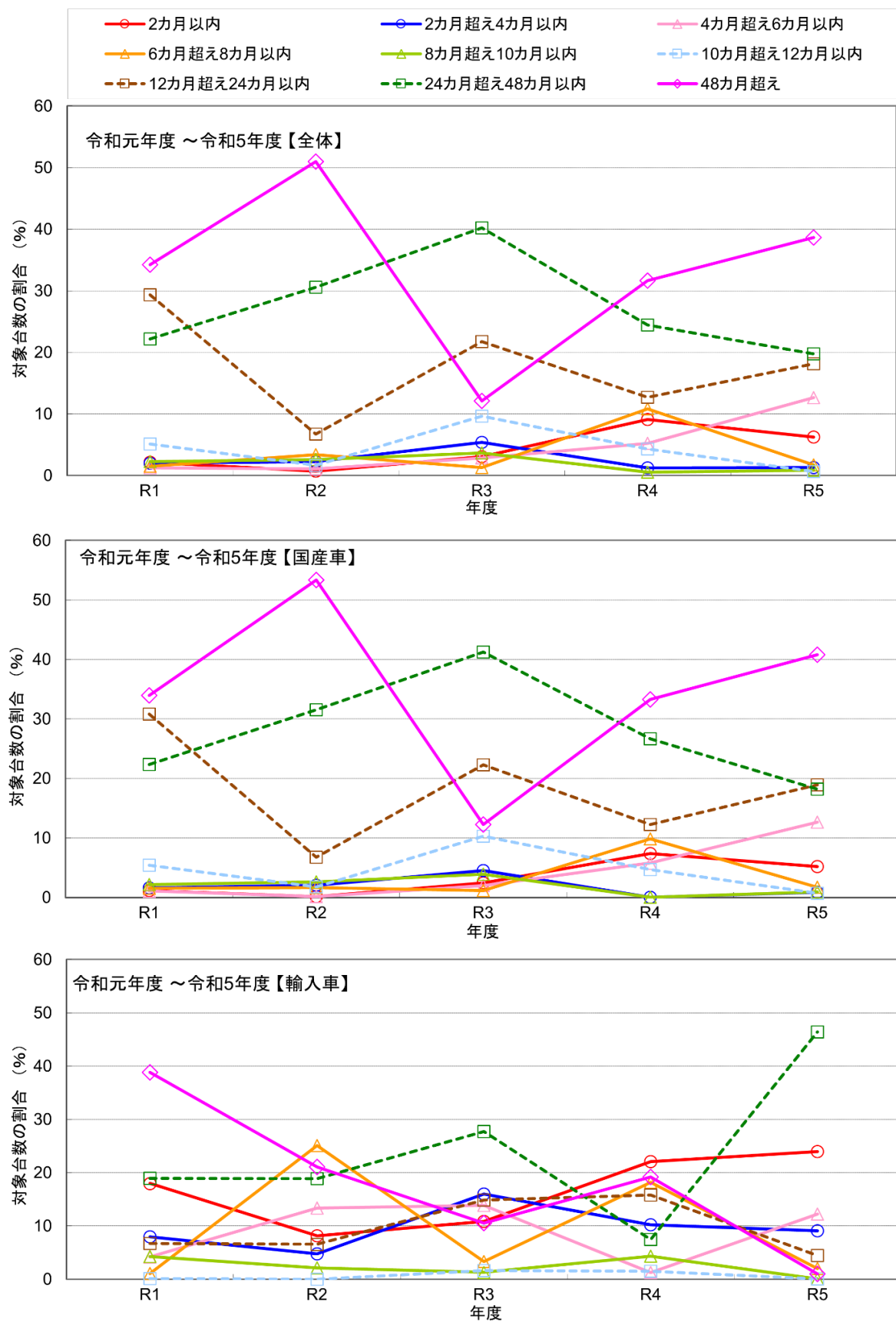


図 3-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合
(令和元年度～令和5年度)

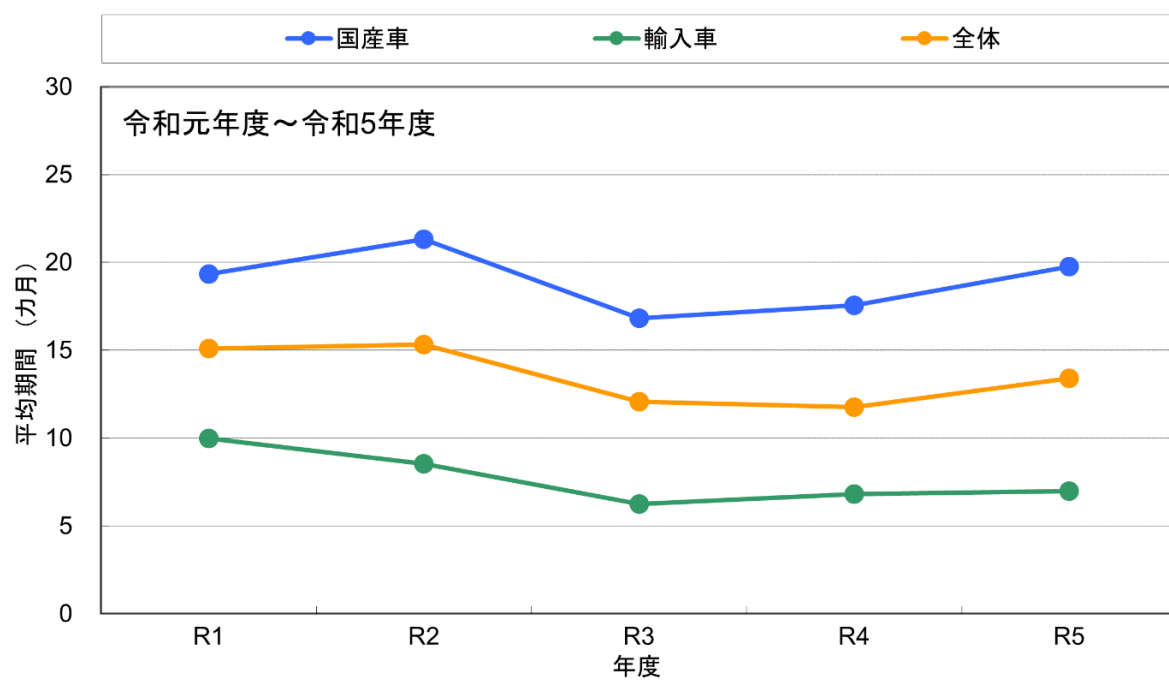


図 3-10 不具合発生之初報日からリコール届出日までの平均期間
(令和元年度～令和 5 年度)

(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）

令和元年度から令和 5 年度の「全体」のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-18 に示す。また、令和 5 年度の全体における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（原動機、灯火装置、及び電気装置（表 1-9 参照））を対象として表 3-19、表 3-20、及び表 3-21 に示す。

表 3-18 をみると、令和 5 年度で最も平均期間が長い装置は排出ガス発散防止装置で、26.1 カ月となっている。5 カ年平均では動力伝達装置が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、18.8 カ月となっている。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 11.8 カ月と 1 年近い期間の差が開いていることがわかる。

。

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

装置名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	14.8	16.2	11.7	13.3	24.0	15.8
電気装置	15.3	16.3	14.8	12.6	13.9	14.4
動力伝達装置	18.6	24.1	18.5	19.9	11.4	18.8
燃料装置	20.5	16.8	15.9	16.6	15.2	17.4
制動装置	14.5	6.9	6.6	11.7	8.8	10.0
乗車装置	6.2	6.9	4.3	8.9	8.1	7.0
かじ取装置	4.8	17.2	18.1	3.5	4.4	9.6
車枠・車体	14.9	14.1	5.1	9.4	11.3	11.1
灯火装置	13.0	17.6	13.4	14.1	11.4	13.6
排出ガス発散防止装置	14.1	8.2	15.6	3.4	26.1	13.8
緩衝装置	20.2	19.5	7.4	9.9	11.7	12.2
走行装置	5.4	11.5	11.7	13.8	7.4	10.7
その他（エアバッグ）	15.4	7.3	7.0	8.1	0.3	10.7
その他（エアバッグ以外）	18.5	24.2	17.7	6.4	8.4	14.2

表 3-19 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
2 カ月以内	14	22.6	18	25.0	10	16.1	16	23.9	11	19.6	14	21.6
2 カ月超え 4 カ月以内	5	8.1	15	20.8	16	25.8	7	10.4	6	10.7	10	15.4
4 カ月超え 6 カ月以内	9	14.5	6	8.3	13	21.0	6	9.0	4	7.1	8	11.9
6 カ月超え 8 カ月以内	6	9.7	5	6.9	4	6.5	5	7.5	4	7.1	5	7.5
8 カ月超え 10 カ月以内	7	11.3	3	4.2	6	9.7	6	9.0	2	3.6	5	7.5
10 カ月超え 12 カ月以内	3	4.8	1	1.4	2	3.2	3	4.5	1	1.8	2	3.1
12 カ月超え 24 カ月以内	6	9.7	8	11.1	5	8.1	11	16.4	4	7.1	7	10.7
24 カ月超え 48 カ月以内	6	9.7	8	11.1	3	4.8	11	16.4	11	19.6	8	12.2
48 カ月超え	6	9.7	8	11.1	3	4.8	2	3.0	13	23.2	6	10.0
合計	62	100.0	72	100.0	62	100.0	67	100.0	56	100.0	64	100.0

表 3-20 灯火装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
2 カ月以内	5	17.9	4	13.3	4	14.8	11	35.5	15	29.4	8	23.4
2 カ月超え 4 カ月以内	9	32.1	3	10.0	3	11.1	1	3.2	16	31.4	6	19.2
4 カ月超え 6 カ月以内	2	7.1	4	13.3	7	25.9	2	6.5	4	7.8	4	11.4
6 カ月超え 8 カ月以内	1	3.6	3	10.0	3	11.1	3	9.7	2	3.9	2	7.2
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	3	10.0	3	11.1	2	6.5	0	0.0	2	4.8
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	2	6.7	1	3.7	1	3.2	2	3.9	1	3.6
12 カ月超え 24 カ月以内	6	21.4	3	10.0	1	3.7	3	9.7	6	11.8	4	11.4
24 カ月超え 48 カ月以内	4	14.3	6	20.0	2	7.4	6	19.4	4	7.8	4	13.2
48 カ月超え	1	3.6	2	6.7	3	11.1	2	6.5	2	3.9	2	6.0
合計	28	100.0	30	100.0	27	100.0	31	100.0	51	100.0	33	100.0

表 3-21 電気装置における不具合発生の不報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
2 カ月以内	10	20.8	8	19.0	6	21.4	27	45.8	15	31.9	13	29.5
2 カ月超え 4 カ月以内	9	18.8	4	9.5	5	17.9	10	16.9	7	14.9	7	15.6
4 カ月超え 6 カ月以内	6	12.5	4	9.5	3	10.7	1	1.7	4	8.5	4	8.0
6 カ月超え 8 カ月以内	2	4.2	4	9.5	2	7.1	3	5.1	0	0.0	2	4.9
8 カ月超え 10 カ月以内	4	8.3	3	7.1	0	0.0	1	1.7	2	4.3	2	4.5
10 カ月超え 12 カ月以内	5	10.4	1	2.4	2	7.1	4	6.8	3	6.4	3	6.7
12 カ月超え 24 カ月以内	4	8.3	13	31.0	4	14.3	5	8.5	6	12.8	6	14.3
24 カ月超え 48 カ月以内	2	4.2	2	4.8	4	14.3	4	6.8	8	17.0	4	8.9
48 カ月超え	6	12.5	3	7.1	2	7.1	4	6.8	2	4.3	3	7.6
合計	48	100.0	42	100.0	28	100.0	59	100.0	47	100.0	45	100.0

(3) 国産車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（装置別）

令和元年度から令和 5 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不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間を表 3-22 に示す。また、令和 5 年度の国産車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（原動機、灯火装置、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 3-23、表 3-24、表 3-25、表 3-26、及び表 3-27 に示す。

表 3-22 をみると、令和 5 年度で最も期間が長くなっているのは原動機の 33.6 カ月で、5 カ年平均と比較しても 10.2 カ月長い。5 カ年平均については、動力伝達装置が最も長く 23.6 カ月で、原動機は 23.4 カ月で 2 番目に長くなっている。

表 3-22 各装置における不具合発生の不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	19.8	28.0	18.3	16.3	33.6	23.4
電気装置	19.7	22.1	16.3	21.6	23.3	20.7
動力伝達装置	17.8	32.7	21.6	31.6	16.6	23.6
燃料装置	22.7	22.0	18.8	30.7	21.1	22.1
制動装置	19.5	10.0	9.3	15.1	12.5	13.9
乗車装置	7.5	9.3	8.2	15.4	18.0	11.7
かじ取装置	7.0	27.8	25.9	5.8	7.7	19.1
車枠・車体	24.0	14.9	6.2	16.0	12.9	14.6
灯火装置	16.5	18.5	15.1	21.9	15.2	17.2
排出ガス発散防止装置	14.9	11.7	20.1	2.6	33.7	17.5
緩衝装置	29.1	23.6	17.8	10.3	21.1	21.2
走行装置	6.1	12.9	14.3	14.1	9.3	12.7
その他（エアバッグ）	21.7	15.0	18.5	15.5	0.0	18.9
その他（エアバッグ以外）	25.0	39.4	23.8	7.7	10.2	20.0

表 3-23 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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
2 カ月以内	2	6.1	2	7.1	2	6.7	3	11.5	1	3.1	2	6.7
2 カ月超え 4 カ月以内	1	3.0	5	17.9	7	23.3	3	11.5	2	6.3	4	12.1
4 カ月超え 6 カ月以内	3	9.1	0	0.0	5	16.7	1	3.8	2	6.3	2	7.4
6 カ月超え 8 カ月以内	6	18.2	2	7.1	3	10.0	3	11.5	2	6.3	3	10.7
8 カ月超え 10 カ月以内	3	9.1	2	7.1	4	13.3	1	3.8	1	3.1	2	7.4
10 カ月超え 12 カ月以内	3	9.1	1	3.6	2	6.7	3	11.5	1	3.1	2	6.7
12 カ月超え 24 カ月以内	5	15.2	5	17.9	2	6.7	4	15.4	4	12.5	4	13.4
24 カ月超え 48 カ月以内	5	15.2	5	17.9	2	6.7	7	26.9	8	25.0	5	18.1
48 カ月超え	5	15.2	6	21.4	3	10.0	1	3.8	11	34.4	5	17.4
合計	33	100.0	28	100.0	30	100.0	26	100.0	32	100.0	30	100.0

表 3-24 灯火装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
2 カ月以内	2	13.3	2	9.1	3	15.0	2	13.3	6	26.1	3	15.8
2 カ月超え 4 カ月以内	5	33.3	2	9.1	2	10.0	0	0.0	3	13.0	2	12.6
4 カ月超え 6 カ月以内	1	6.7	4	18.2	5	25.0	1	6.7	3	13.0	3	14.7
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	2	9.1	2	10.0	1	6.7	2	8.7	1	7.4
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	3	13.6	3	15.0	1	6.7	0	0.0	1	7.4
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	2	9.1	0	0.0	1	6.7	2	8.7	1	5.3
12 カ月超え 24 カ月以内	3	20.0	1	4.5	1	5.0	3	20.0	4	17.4	2	12.6
24 カ月超え 48 カ月以内	3	20.0	4	18.2	1	5.0	4	26.7	1	4.3	3	13.7
48 カ月超え	1	6.7	2	9.1	3	15.0	2	13.3	2	8.7	2	10.5
合計	15	100.0	22	100.0	20	100.0	15	100.0	23	100.0	19	100.0

表 3-25 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
2 カ月以内	5	16.7	0	0.0	1	0.0	2	11.8	5	23.8	3	11.4
2 カ月超え 4 カ月以内	3	10.0	1	4.3	1	4.3	0	0.0	4	19.0	2	7.9
4 カ月超え 6 カ月以内	3	10.0	2	8.7	2	8.7	2	11.8	1	4.8	2	8.8
6 カ月超え 8 カ月以内	4	13.3	3	13.0	3	13.0	2	11.8	1	4.8	3	11.4
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	4.3	1	4.3	0	0.0	1	4.8	1	2.6
10 カ月超え 12 カ月以内	2	6.7	1	4.3	1	4.3	1	5.9	1	4.8	1	5.3
12 カ月超え 24 カ月以内	6	20.0	5	21.7	5	21.7	4	23.5	2	9.5	4	19.3
24 カ月超え 48 カ月以内	5	16.7	3	13.0	3	13.0	3	17.6	4	19.0	4	15.8
48 カ月超え	2	6.7	7	30.4	7	30.4	3	17.6	2	9.5	4	18.4
合計	30	100.0	23	100.0	23	100.0	17	100.0	21	100.0	23	100.0

表 3-26 電気装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
2 カ月以内	2	7.7	1	3.7	2	10.5	7	25.9	4	21.1	3	13.6
2 カ月超え 4 カ月以内	5	19.2	3	11.1	2	10.5	5	18.5	1	5.3	3	13.6
4 カ月超え 6 カ月以内	5	19.2	2	7.4	3	15.8	1	3.7	1	5.3	2	10.2
6 カ月超え 8 カ月以内	1	3.8	3	11.1	2	10.5	1	3.7	0	0.0	1	5.9
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.8	2	7.4	0	0.0	1	3.7	0	0.0	1	3.4
10 カ月超え 12 カ月以内	4	15.4	1	3.7	2	10.5	3	11.1	2	10.5	2	10.2
12 カ月超え 24 カ月以内	3	11.5	10	37.0	4	21.1	2	7.4	4	21.1	5	19.5
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	2	7.4	3	15.8	3	11.1	5	26.3	3	11.0
48 カ月超え	5	19.2	3	11.1	1	5.3	4	14.8	2	10.5	3	12.7
合計	26	100.0	27	100.0	19	100.0	27	100.0	19	100.0	24	100.0

表 3-27 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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
2 カ月以内	3	9.4	2	11.1	3	13.6	8	38.1	9	47.4	5	22.3
2 カ月超え 4 カ月以内	4	12.5	5	27.8	3	13.6	2	9.5	0	0.0	3	12.5
4 カ月超え 6 カ月以内	5	15.6	0	0.0	5	22.7	2	9.5	4	21.1	3	14.3
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	2	11.1	2	9.1	1	4.8	1	5.3	1	5.4
8 カ月超え 10 カ月以内	4	12.5	0	0.0	4	18.2	0	0.0	0	0.0	2	7.1
10 カ月超え 12 カ月以内	2	6.3	2	11.1	2	9.1	0	0.0	0	0.0	1	5.4
12 カ月超え 24 カ月以内	7	21.9	5	27.8	2	9.1	4	19.0	1	5.3	4	17.0
24 カ月超え 48 カ月以内	2	6.3	2	11.1	0	0.0	3	14.3	3	15.8	2	8.9
48 カ月超え	5	15.6	0	0.0	1	4.5	1	4.8	1	5.3	2	7.1
合計	32	100.0	18	100.0	22	100.0	21	100.0	19	100.0	22	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）

令和元年度から令和 5 年度の輸入車のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-28 に示す。また、令和 5 年度の輸入車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（電気装置、灯火装置及び原動機（表 1-9 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-29、表 3-30 及び表 3-31 に示す。

表 3-28 をみると、令和 5 年度において最も平均期間が長いのは燃料装置の 12.3 カ月、続いて排出ガス発散防止装置が 12.2 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 13.0 カ月であり、続いて燃料装置が 12.6 カ月であった。

**表 3-28 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度）**

装置名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
原動機	9.0	8.7	5.5	11.4	11.2	9.1
電気装置	10.2	5.7	11.8	5.0	7.5	7.4
動力伝達装置	19.6	14.7	15.2	6.6	2.9	13.0
燃料装置	16.6	11.6	12.5	9.5	12.3	12.6
制動装置	3.2	3.4	3.6	8.8	3.1	4.9
乗車装置	4.8	5.6	3.0	2.4	4.8	3.9
かじ取装置	4.1	3.2	2.6	2.6	3.6	3.3
車枠・車体	2.6	13.3	1.7	2.5	9.2	6.5
灯火装置	9.0	15.3	8.8	6.8	8.2	8.9
排出ガス発散防止装置	10.1	2.9	4.5	4.6	12.2	6.2
緩衝装置	8.4	3.0	3.7	9.8	2.2	5.1
走行装置	5.0	4.7	5.5	11.0	1.5	5.1
その他（エアバッグ）	12.2	4.0	4.3	3.7	0.3	7.3
その他（エアバッグ以外）	2.3	3.9	6.0	5.1	6.0	5.1

表 3-29 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】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
2 カ月以内	8	36.4	7	46.7	4	44.4	20	62.5	11	39.3	10	47.2
2 カ月超え 4 カ月以内	4	18.2	1	6.7	3	33.3	5	15.6	6	21.4	4	17.9
4 カ月超え 6 カ月以内	1	4.5	2	13.3	0	0.0	0	0.0	3	10.7	1	5.7
6 カ月超え 8 カ月以内	1	4.5	1	6.7	0	0.0	2	6.3	0	0.0	1	3.8
8 カ月超え 10 カ月以内	3	13.6	1	6.7	0	0.0	0	0.0	2	7.1	1	5.7
10 カ月超え 12 カ月以内	1	4.5	0	0.0	0	0.0	1	3.1	1	3.6	1	2.8
12 カ月超え 24 カ月以内	1	4.5	3	20.0	0	0.0	3	9.4	2	7.1	2	8.5
24 カ月超え 48 カ月以内	2	9.1	0	0.0	1	11.1	1	3.1	3	10.7	1	6.6
48 カ月超え	1	4.5	0	0.0	1	11.1	0	0.0	0	0.0	0	1.9
合計	22	100.0	15	100.0	9	100.0	32	100.0	28	100.0	21	100.0

表 3-30 灯火装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)	届出件数 (件)	届出件数 割合(%)
2 カ月以内	3	23.1	2	25.0	1	14.3	9	56.3	9	32.1	5	33.3
2 カ月超え 4 カ月以内	4	30.8	1	12.5	1	14.3	1	6.3	13	46.4	4	27.8
4 カ月超え 6 カ月以内	1	7.7	0	0.0	2	28.6	1	6.3	1	3.6	1	6.9
6 カ月超え 8 カ月以内	1	7.7	1	12.5	1	14.3	2	12.5	0	0.0	1	6.9
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	6.3	0	0.0	0	1.4
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	14.3	0	0.0	0	0.0	0	1.4
12 カ月超え 24 カ月以内	3	23.1	2	25.0	0	0.0	0	0.0	2	7.1	1	9.7
24 カ月超え 48 カ月以内	1	7.7	2	25.0	1	14.3	2	12.5	3	10.7	2	12.5
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計	13	100.0	8	100.0	7	100.0	16	100.0	28	100.0	14	100.0

表 3-31 原動機における不具合発生の不報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（令和元年度～令和5年度）

期間区分	R1		R2		R3		R4		R5		5力年平均	
	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）	届出件数 （件）	届出件数 割合（％）
2 カ月以内	12	41.4	16	36.4	8	25.0	13	31.7	10	41.7	12	34.7
2 カ月超え 4 カ月以内	4	13.8	10	22.7	9	28.1	4	9.8	4	16.7	6	18.2
4 カ月超え 6 カ月以内	6	20.7	6	13.6	8	25.0	5	12.2	2	8.3	5	15.9
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	3	6.8	1	3.1	2	4.9	2	8.3	2	4.7
8 カ月超え 10 カ月以内	4	13.8	1	2.3	2	6.3	5	12.2	1	4.2	3	7.6
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	1	3.4	3	6.8	3	9.4	7	17.1	0	0.0	3	8.2
24 カ月超え 48 カ月以内	1	3.4	3	6.8	1	3.1	4	9.8	3	12.5	2	7.1
48 カ月超え	1	3.4	2	4.5	0	0.0	1	2.4	2	8.3	1	3.5
合計	29	100.0	44	100.0	32	100.0	41	100.0	24	100.0	34	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

令和元年度から令和 5 年度の装置別の電子制御部品の不具合に関連する届出（以下、「電子制御部品関連届出」という。）について、届出件数及び比率を「全体」、「国産車」及び「輸入車」に分けて表 3-32 に示す。ここでの比率は、電子制御部品ではない一般部品の不具合に関連する届出（以下、「一般部品届出」という。）を含む届出件数の合計に対する比率としている（以下、表 3-32 及び図 3-11 から図 3-14 まで同じ）。また、全装置の合計について、令和元年度から令和 5 年度の電子制御部品関連届出の件数及び比率の推移をグラフにしたものを、図 3-11 に示す。

なお、ここでいう電子制御部品関連届出とは、リコール届出一覧表の内容に電子制御部品名が含まれている届出のうち、不具合の原因に電子制御部品が直接的に関与している届出である。

全装置の合計について表 3-32 をみると、令和 5 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 95 件であり、前年度と比べて 26 件増加し、5 カ年平均と比べて 19 件多い。国産車については 36 件で、前年度と比べて 10 件増加し、5 カ年平均と比べて 4 件多い。輸入車については 59 件で、前年度と比べて 16 件増加しており、5 カ年平均より 14 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、令和元年度から令和 4 年度までは大きな変化は無かったが、令和 5 年度においては国産車、輸入車とも増加となった。また、国産車と輸入車を比べると電子制御部品関連届出の件数比率は、輸入車の方が高く、5 カ年平均では、輸入車約 23.2%、国産車約 15.2%となっており、輸入車が約 8%高くなっている。

表 3-32 装置別の電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率*1（令和元年度～令和5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							
				R1	R2	R3	R4	R5	5カ年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5カ年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5カ年平均
原動機	電子制御 部品関連	件数(件)	12	10	11	9	7	10	16	17	10	9	8	12	28	27	21	18	15	22	
		比率(%)	36.4	35.7	36.7	34.6	21.9	32.9	55.2	38.6	31.3	22.0	33.3	35.3	45.2	37.5	33.9	26.9	26.8	34.2	
	装置合計	件数(件)	33	28	30	26	32	30	29	44	32	41	24	34	62	72	62	67	56	64	
動力伝達装置	電子制御 部品関連	件数(件)	6	7	1	2	6	4	2	5	2	0	3	2	8	12	3	2	9	7	
		比率(%)	20.0	30.4	9.1	11.8	28.6	21.6	8.0	23.8	20.0	0.0	23.1	14.3	14.5	27.3	14.3	6.3	26.5	18.3	
	装置合計	件数(件)	30	23	11	17	21	20	25	21	10	15	13	17	55	44	21	32	34	37	
電気装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	3	3	2	6	3	4	3	2	6	6	4	4	6	5	8	12	7	
		比率(%)	0.0	11.1	15.8	7.4	31.6	11.9	18.2	20.0	22.2	18.8	21.4	19.8	8.3	14.3	17.9	13.6	25.5	15.6	
	装置合計	件数(件)	26	27	19	27	19	24	22	15	9	32	28	21	48	42	28	59	47	45	
制動装置	電子制御 部品関連	件数(件)	4	3	6	5	3	4	7	4	5	13	3	6	11	7	11	18	6	11	
		比率(%)	12.5	16.7	27.3	23.8	15.8	18.8	50.0	25.0	23.8	54.2	25.0	36.8	23.9	20.6	25.6	40.0	19.4	26.6	
	装置合計	件数(件)	32	18	22	21	19	22	14	16	21	24	12	17	46	34	43	45	31	40	
灯火装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	2	2	2	2	2	6	2	2	6	19	7	6	4	4	8	21	9	
		比率(%)	0.0	9.1	10.0	13.3	8.7	8.4	46.2	25.0	28.6	37.5	67.9	48.6	21.4	13.3	14.8	25.8	41.2	25.7	
	装置合計	件数(件)	15	22	20	15	23	19	13	8	7	16	28	14	28	30	27	31	51	33	
排出ガス発散 防止装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	3	4	0	5	2	0	3	5	0	4	2	0	6	9	0	9	5	
		比率(%)	0.0	25.0	26.7	0.0	45.5	21.4	0.0	37.5	83.3	0.0	66.7	44.4	0.0	30.0	42.9	0.0	52.9	28.9	
	装置合計	件数(件)	10	12	15	8	11	11	2	8	6	5	6	5	12	20	21	13	17	17	
乗車装置	電子制御 部品関連	件数(件)	3	1	1	1	0	1	0	1	4	3	0	2	3	2	5	4	0	3	
		比率(%)	25.0	16.7	20.0	6.3	0.0	14.0	0.0	9.1	26.7	18.8	0.0	12.3	13.0	11.8	25.0	12.5	0.0	13.0	
	装置合計	件数(件)	12	6	5	16	4	9	11	11	15	16	12	13	23	17	20	32	16	22	
かじ取装置	電子制御 部品関連	件数(件)	1	2	0	2	1	1	1	0	0	1	6	2	2	2	0	3	7	3	
		比率(%)	25.0	25.0	0.0	50.0	33.3	20.7	8.3	0.0	0.0	11.1	50.0	18.2	12.5	14.3	0.0	23.1	46.7	19.2	
	装置合計	件数(件)	4	8	10	4	3	6	12	6	5	9	12	9	16	14	15	13	15	15	
燃料装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	1	0	0	0	0	1	3	0	0	0	1	1	4	0	0	0	1	
		比率(%)	0.0	4.8	0.0	0.0	0.0	1.3	6.7	14.3	0.0	0.0	0.0	5.4	2.4	9.5	0.0	0.0	0.0	3.3	
	装置合計	件数(件)	26	21	19	6	5	15	15	21	16	12	10	15	41	42	35	18	15	30	
緩衝装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	
	装置合計	件数(件)	4	8	5	3	9	6	3	2	14	9	9	7	7	10	19	12	18	13	
車枠・車体	電子制御 部品関連	件数(件)	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	1	1	0	0	2	1	
		比率(%)	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	5.9	0.0	0.0	22.2	5.0	3.8	3.1	0.0	0.0	9.5	2.9	
	装置合計	件数(件)	15	15	18	18	12	16	11	17	6	17	9	12	26	32	24	35	21	28	
走行装置	電子制御 部品関連	件数(件)	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	
		比率(%)	0.0	0.0	8.3	0.0	0.0	2.4	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	6.7	0.0	0.0	11.8	0.0	0.0	3.5	
	装置合計	件数(件)	2	14	12	8	6	8	4	3	5	1	2	3	6	17	17	9	8	11	
その他	エアバッグ	電子制御 部品関連	件数(件)	1	0	0	0	0	4	1	3	2	0	2	5	1	3	2	0	2	
		比率(%)	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	13.3	8.3	17.6	20.0	0.0	13.9	11.1	5.9	14.3	12.5	0.0	10.8	
	エアバッ グ以外	装置合計	件数(件)	15	5	4	6	0	6	30	12	17	10	3	45	17	21	16	3	20	
		電子制御 部品関連	件数(件)	1	1	5	3	6	3	1	1	4	3	8	3	2	2	9	6	14	7
		比率(%)	6.7	12.5	18.5	25.0	31.6	19.8	16.7	16.7	28.6	27.3	57.1	33.3	9.5	14.3	22.0	26.1	42.4	25.0	
装置合計	件数(件)	15	8	27	12	19	16	6	6	14	11	14	10	21	14	41	23	33	26		
全装置の合計	電子制御 部品関連	件数(件)	29	33	34	26	36	32	43	41	38	43	59	45	72	74	72	69	95	76	
		比率(%)	12.1	15.3	15.7	13.9	19.7	15.2	21.8	21.6	21.5	19.7	32.4	23.2	16.5	18.3	18.3	17.0	26.0	19.1	
	装置合計	件数(件)	239	215	217	187	183	208	197	190	177	218	182	193	436	405	394	405	365	401	

*1：各装置における一般部品届出を含む届出件数の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 1-9 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。

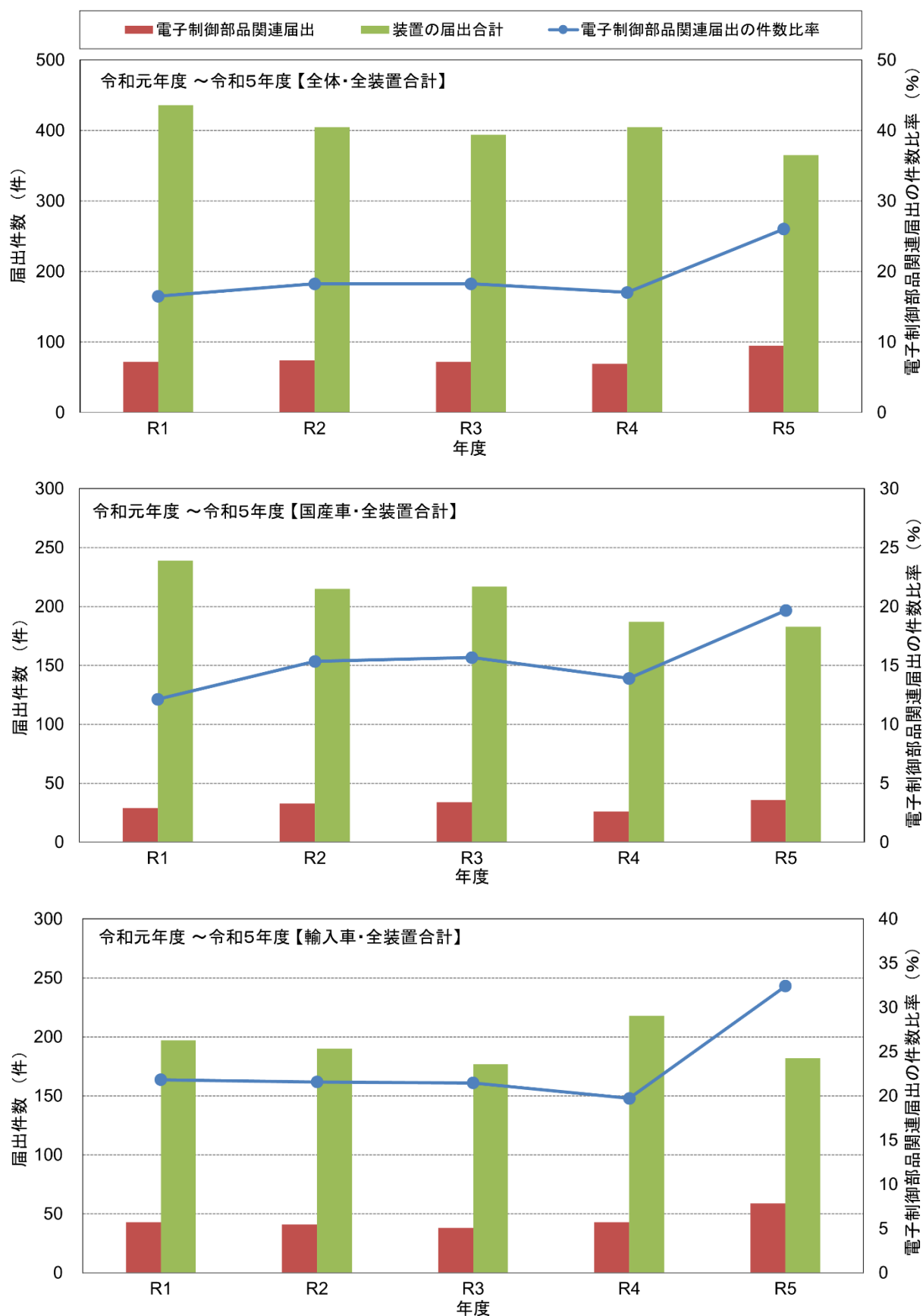


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移
(令和元年度～令和5年度)

表 3-32 をみると、年度により電子制御部品関連届出の件数が 0 件の装置もあり、それらの装置では 5 カ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。

令和 5 年度の全体における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（原動機、灯火装置及び電気装置（表 1-9 参照））について、令和元年度から令和 5 年度までの電子制御部品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、灯火装置については図 3-13、電気装置については図 3-14 にそれぞれ示す。

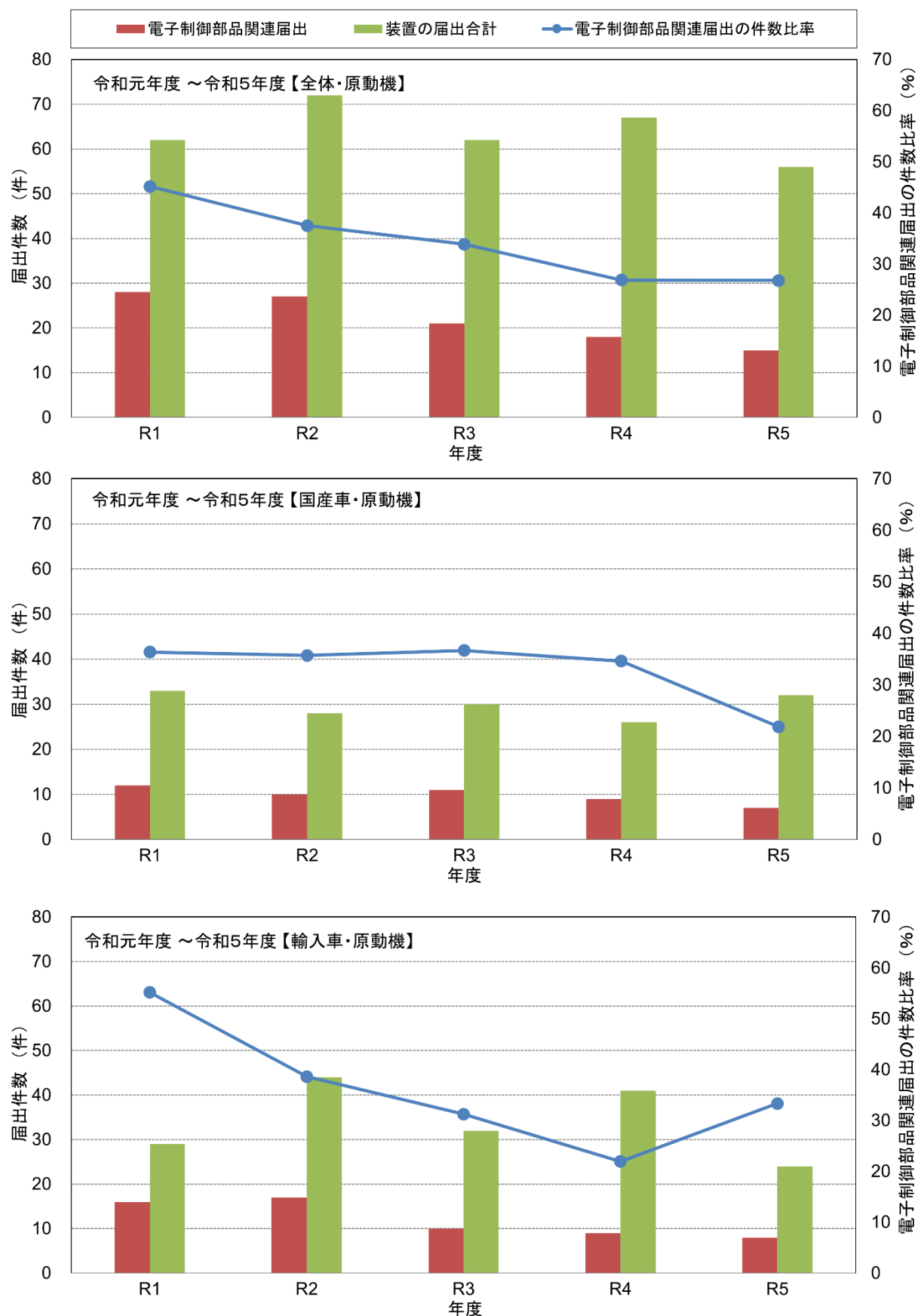


図 3-12 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移
(令和元年度～令和5年度)

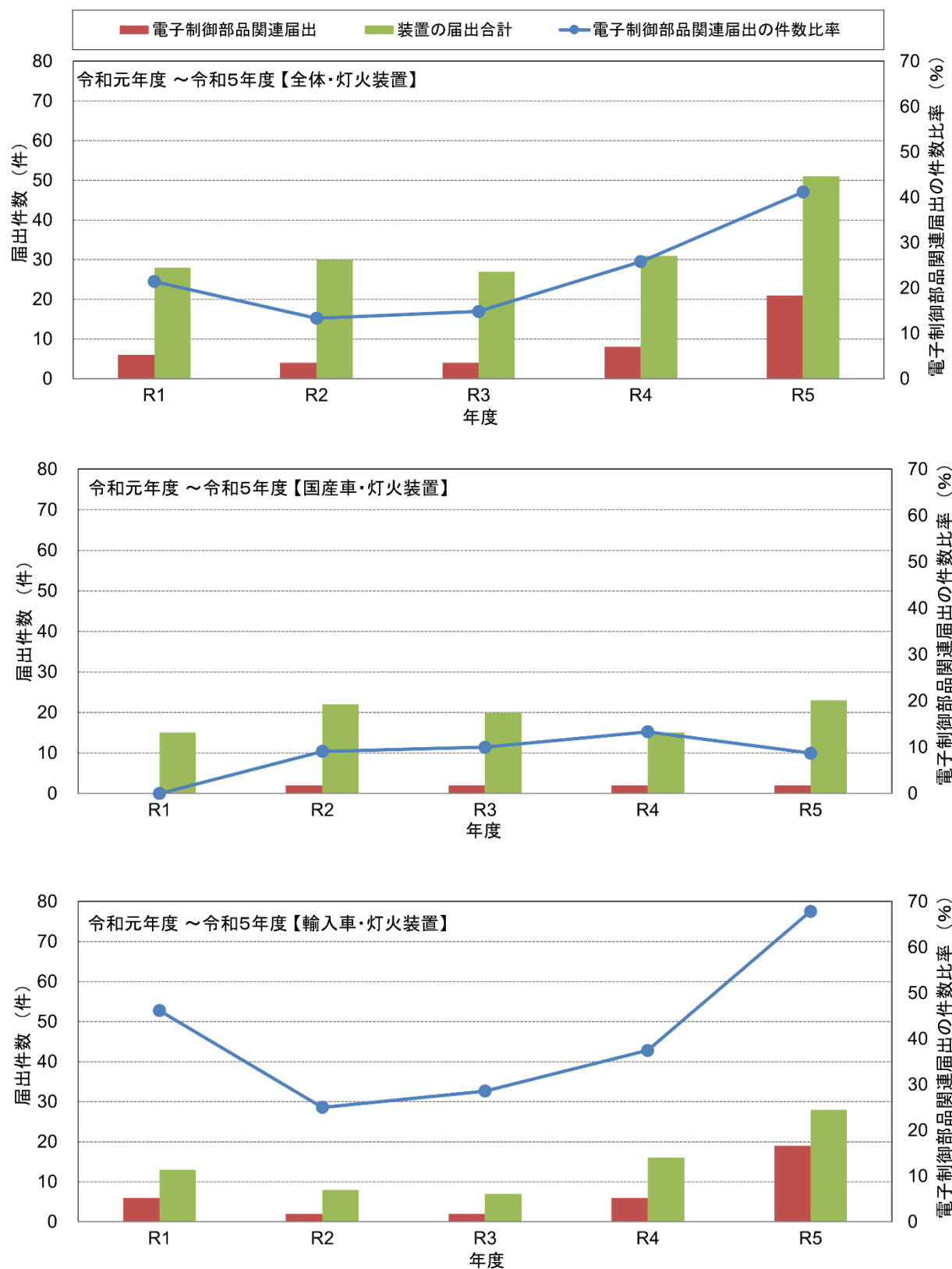


図 3-13 灯火装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移
(令和元年度～令和5年度)

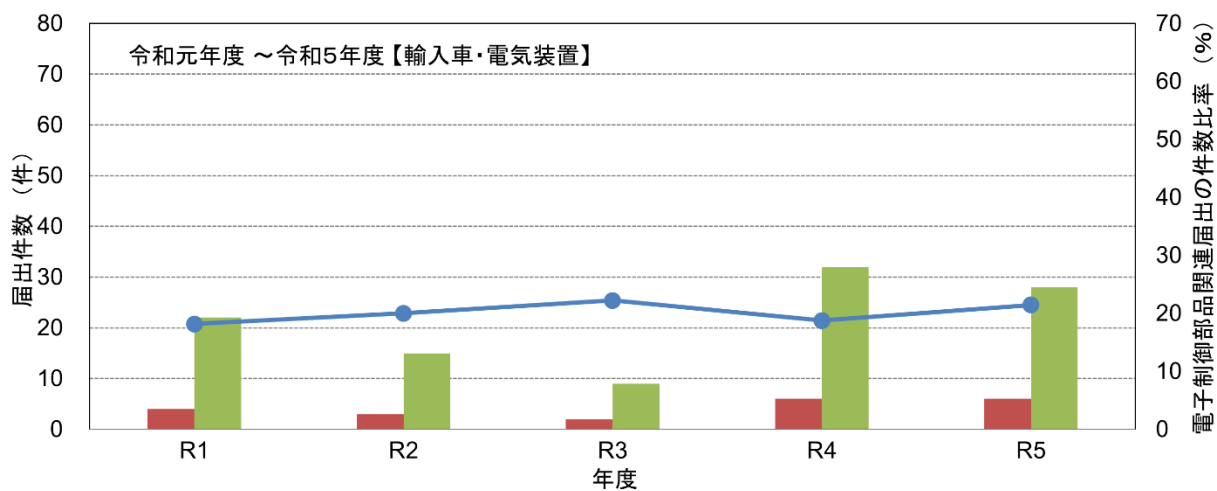
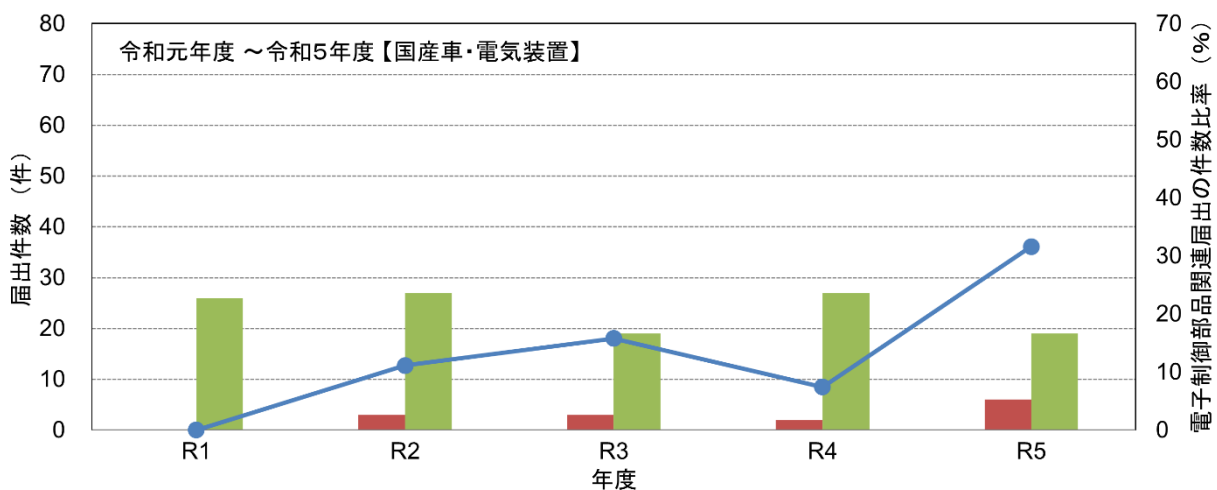
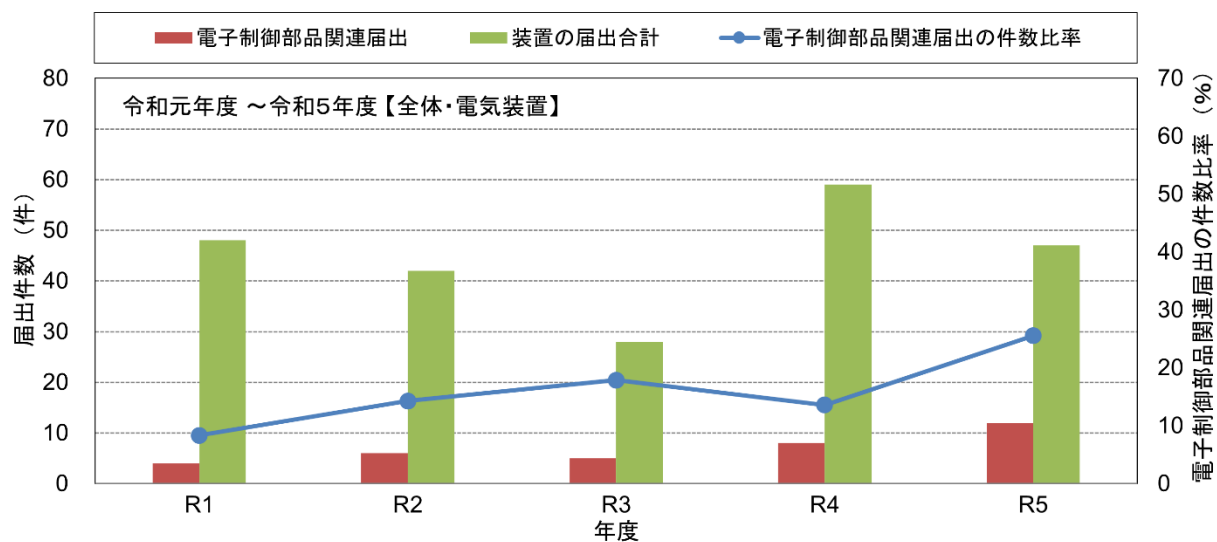


図 3-14 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移
(令和元年度～令和5年度)

(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

令和元年度から令和 5 年度の電子制御部品関連届出の全装置の合計における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、届出件数及び電子制御部品関連届出の件数の期間区分合計に対する比率（以下、表 3-33、図 3-15 及び図 3-16 まで同じ）を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表 3-33 に、また、それらをグラフにしたものを図 3-15 及び図 3-16 に示す。

表 3-33 をみると、令和 5 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 34 件、次いで「2 カ月超え 4 カ月以内」が 18 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」が 12 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」が 10 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」が 8 件、「8 カ月超え 10 カ月以内」が 6 件、「6 カ月超え 8 カ月以内」及び「48 カ月超え」が 4 件、「10 カ月超え 12 カ月以内」が 3 件の順になっている。

「6 カ月以内」の期間でみた場合、62 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 81%）となり、前年度と比べると 17 件増加している。

「12 カ月超え」の期間でみた場合は 24 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 31%）で、前年度は 17 件（同約 22%）となっており、比べると 7 件増加しており、比率も約 9%増加している。不具合発生の初報日から早期に届出られるもの（6 カ月以内）も、初報から長期にわたるもの（12 カ月を超え）も例年と比較して増加している。

国産車では、「6 カ月以内」における期間区分が 15 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 5 件増加（対前年度比約 50%増）となっていた。また、「12 カ月超え」の期間区分では、15 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 38%）あり、前年度と比べて 2 件増加（対前年度比約 15%増）となっている。

輸入車では、「6 カ月以内」における期間区分が 47 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 80%）であり、前年度と比べて 12 件増加（対前年度比約 34%増）となっていた。「12 カ月超え」の期間区分では 9 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 15%）であり、前年度と比べて 5 件増加（対前年度比約 125%増）となっており、「6 カ月以内」が大半を占めている。

表 3-33 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及び比率*¹【全装置の合計】（令和元年度～令和 5 年度及び 5 力年平均）

期間区分	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					
			R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均	R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均
2 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	7	2	7	5	7	6	18	17	9	17	27	18	25	19	16	22	34	23
		比率(%)	24.1	6.1	20.6	19.2	17.5	17.3	41.9	41.5	23.7	39.5	45.8	39.3	34.7	25.7	22.2	28.6	44.2	31.2
	装置合計	届出件数(件)	33	24	26	51	38	34	68	76	63	109	109	86	101	100	89	160	147	119
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	5	8	0	3	4	11	7	12	15	15	12	14	12	20	15	18	16
		比率(%)	10.3	15.2	23.5	0.0	7.5	11.7	25.6	17.1	31.6	34.9	25.4	26.8	19.4	16.2	27.8	19.5	23.4	21.2
	装置合計	届出件数(件)	37	28	34	16	21	27	38	40	52	42	36	42	75	68	86	58	57	69
4 カ月を超え 6 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	1	2	5	5	3	6	4	6	3	5	5	10	5	8	8	10	8
		比率(%)	13.8	3.0	5.9	19.2	12.5	10.5	14.0	9.8	15.8	7.0	8.5	10.7	13.9	6.8	11.1	10.4	13.0	11.0
	装置合計	届出件数(件)	23	14	25	14.0	18	19	25	20	24	14.0	17	20	48	34	49	28.0	35	39
6 カ月を超え 8 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	4	2	1	3	3	1	1	0	2	1	1	5	5	2	3	4	4
		比率(%)	13.8	12.1	5.9	3.8	7.5	8.6	2.3	2.4	0.0	4.7	1.7	2.2	6.9	6.8	2.8	3.9	5.2	5.1
	装置合計	届出件数(件)	21	19	19	13.0	13	17	9	14	3	12.0	4	8	30	33	22	25.0	17	25
8 カ月を超え 10 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	1	4	0	5	2	4	1	4	1	1	2	6	2	8	1	6	5
		比率(%)	6.9	3.0	11.8	0.0	12.5	7.4	9.3	2.4	10.5	2.3	1.7	4.9	8.3	2.7	11.1	1.3	7.8	6.2
	装置合計	届出件数(件)	13	14	19	6.0	11	13	9	8	6	8.0	3	7	22	22	25	14.0	14	19
10 カ月を超え 12 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	0	4	2	2	2	2	0	0	0	1	1	0	0	4	2	3	3	2
		比率(%)	0.0	12.1	5.9	7.7	5.0	6.2	0.0	0.0	0.0	2.3	1.7	0.9	0.0	5.4	2.8	3.9	3.9	3.2
	装置合計	届出件数(件)	13	12	16	17.0	7	13	3	0	0	4.0	2	3	16	12	16	21.0	9	16
12 カ月を超え 24 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	5	6	7	10	6	2	4	5	2	2	3	6	9	11	9	12	9
		比率(%)	13.8	15.2	17.6	26.9	25.0	19.8	4.7	9.8	13.2	4.7	3.4	6.7	8.3	12.2	15.3	11.7	15.6	12.6
	装置合計	届出件数(件)	37	44	35	25.0	26	33	21	15	12	16.0	11	15	58	59	47	41.0	37	48
24 カ月を超え 48 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	6	3	5	2	4	1	4	1	2	6	3	4	10	4	7	8	7
		比率(%)	10.3	18.2	8.8	19.2	5.0	11.7	2.3	9.8	2.6	4.7	10.2	6.3	5.6	13.5	5.6	9.1	10.4	8.9
	装置合計	届出件数(件)	36	32	21	29.0	30	30.0	19	10	7	11.0	14	12	55	42	28	40.0	44	42
48 カ月を超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	5	0	1	3	2	0	3	1	0	1	1	2	8	1	1	4	3
		比率(%)	6.9	15.2	0.0	3.8	7.5	6.8	0.0	7.3	2.6	0.0	1.7	2.2	2.8	10.8	1.4	1.3	5.2	4.3
	装置合計	届出件数(件)	27	28	22	16.0	23	23	5	7	3	3.0	3	4	32	35	25	19.0	26	27
期間区分 合計* ³	電子制御 部品関連	届出件数(件)	29	33	34	26	40	32	43	41	38	43	59	45	72	74	72	77	77	74
		比率(%)	100.0	100.0	100.0	100	100	100	100.0	100.0	100.0	100	100	100	100.0	100.0	100.0	100	100	100
	装置合計	届出件数(件)	240	215	217	187	198	218	197	190	176	219	219	200	437	405	393	406	436	425

*1：期間区分毎における一般部品届出を含む届出件数に対す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。

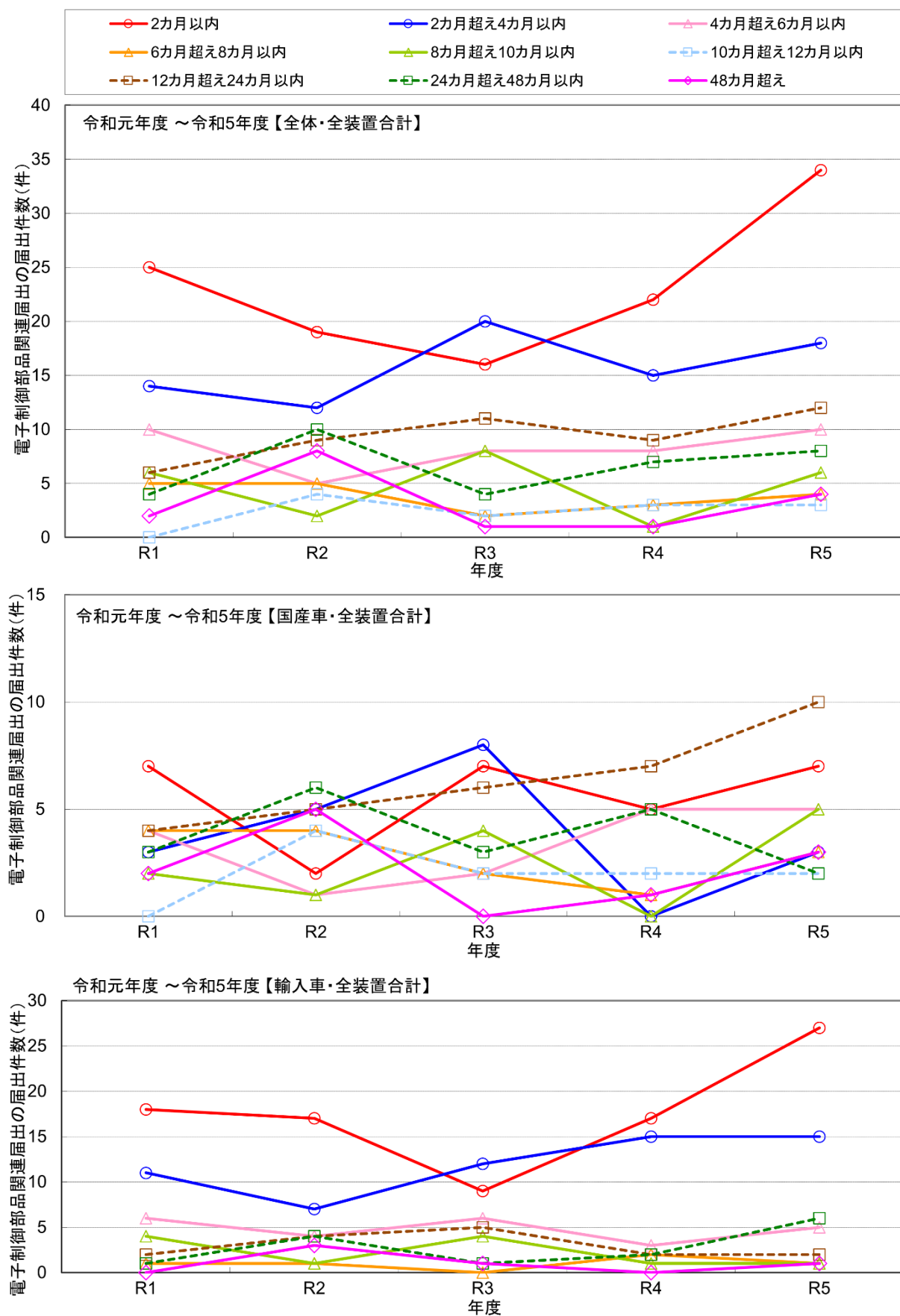
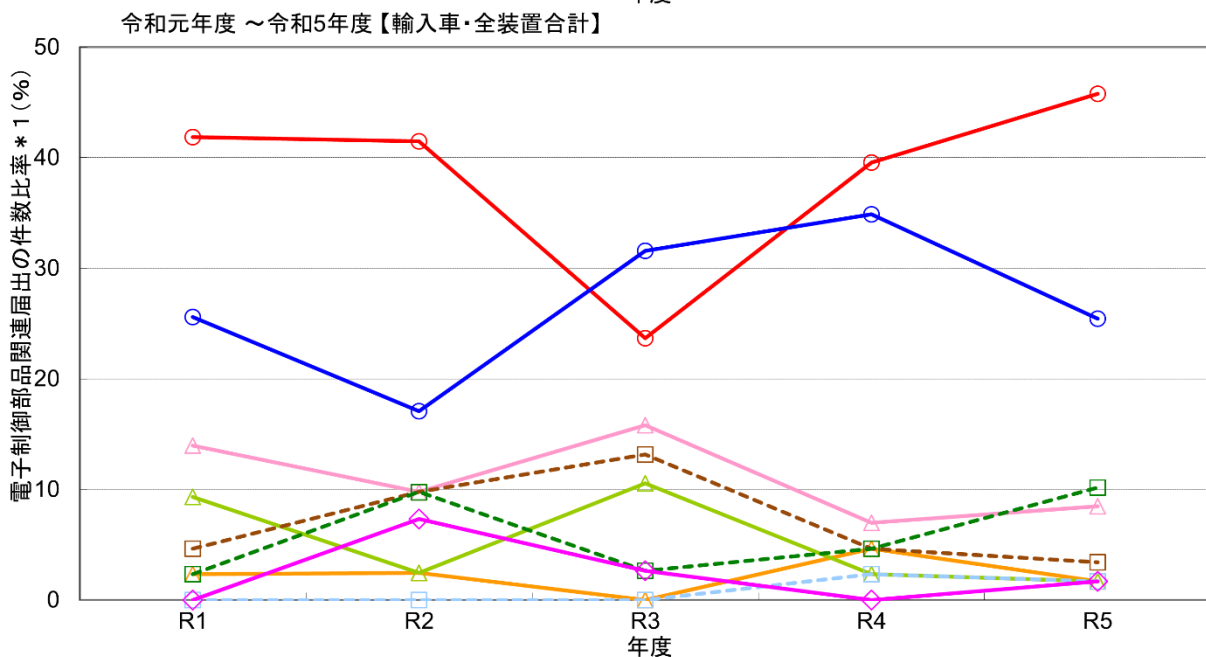
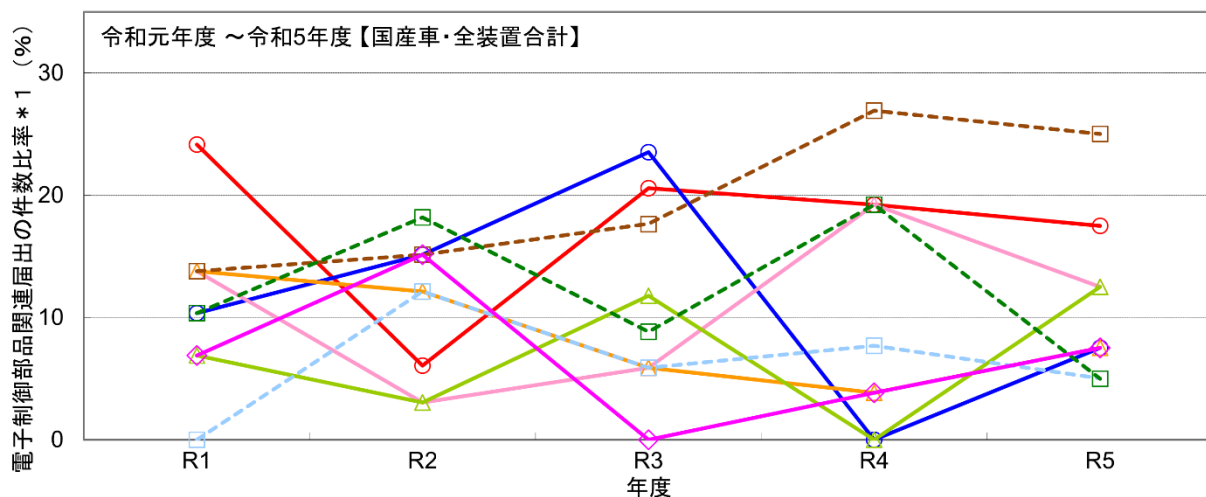
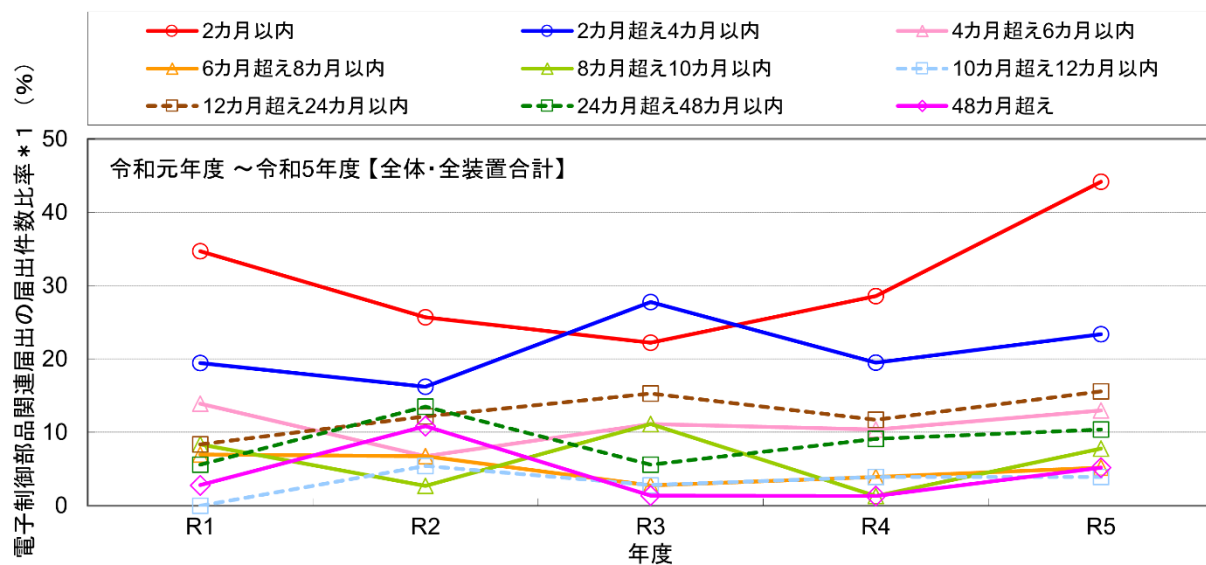


図 3-16 電子制御部品関連届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】（令和元年度～令和5年度）



*1：期間区分合計における電子制御部品関連届出の届出件数に対する各期間区分における電子制御部品関連届出の届出件数の比率。

図 3-17 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率*1【全装置の合計】（令和元年度～令和5年度）

次に、令和元年度から令和 5 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時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 3-34 及び図 3-18 に示す。

表 3-34 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生時の初報日からリコール届出日までの平均期間（令和元年度～令和 5 年度）

届出の区分け		平均期間（カ月）					
		R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	12.4	24.0	9.1	15.5	13.8	14.9
	一般部品届出	20.2	20.8	19.1	17.9	21.1	19.8
輸入車	電子制御部品 関連届出	4.7	13.0	7.7	5.2	7.8	7.6
	一般部品届出	11.4	7.3	5.8	7.2	5.4	7.5
全体	電子制御部品 関連届出	7.8	17.9	8.4	9.1	10.2	10.7
	一般部品届出	16.5	14.7	13.4	12.3	13.2	14.1

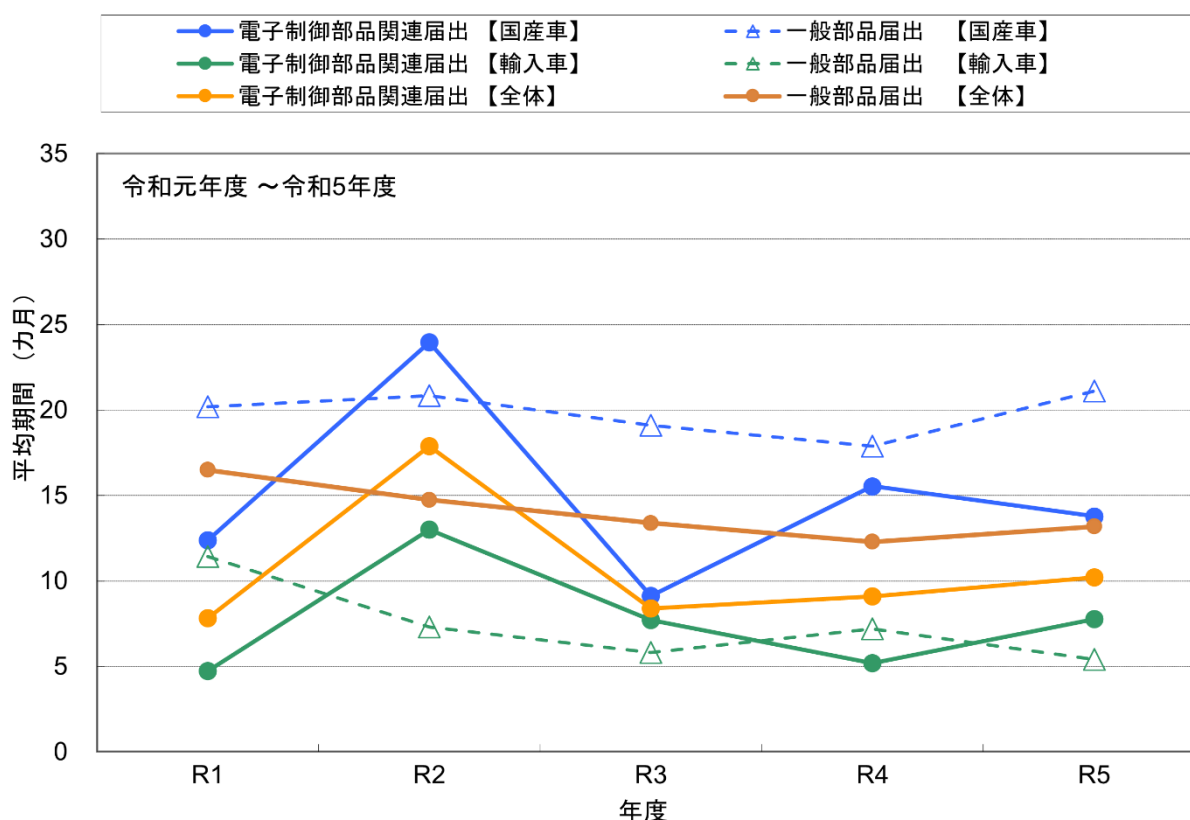


図 3-18 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生時の初報日からリコール届出日までの平均期間（令和元年度～令和 5 年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

令和3年度から令和5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6年3月末時点及び令和5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5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」57.4%、国産車58.1%、輸入車46.0%となっている。前年度の状況と比較した場合、令和4年度に届出されたものについては、令和5年3月末時点で、「全体」60.2%、国産車60.0%、輸入車60.2%であり、届出後1年以下の改修率は国産車、輸入車及び全体のすべてにおいて、下がった結果となった。

令和4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6年3月末時点で78.8%、令和5年3月末時点で60.2%、国産車では令和6年3月末時点で78.7%、令和5年3月末時点で60.0%となっており、輸入車では令和6年3月末時点で79.8%、令和5年3月末時点で61.3%となっていた。令和3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6年3月末時点で93.0%、令和5年3月末時点で90.1%、国産車では令和6年3月末時点で93.4%、令和5年3月末時点で90.5%となっており、輸入車では令和6年3月末時点で88.9%、令和5年3月末時点で83.9%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3年度から令和5年度届出分）

届出年度	令和6年3月末時点（令和5年3月末時点）*2での 平均改修率					
	国産車		輸入車		全体	
R5	58.1%		46.0%		57.4%	
R4	78.7%	(60.0%)*2	79.8%	(61.3%)*2	78.8%	(60.2%)*2
R3	93.4%	(90.5%)*2	88.9%	(83.9%)*2	93.0%	(90.1%)*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6年3月末までの各累計台数を用いている。

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 5 年度はチャイルドシートに係るリコール届出が 1 件あり、タイヤ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 5 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
R5	0	0	1	88	1	88
合計	14	1,411,679	12	171,416	26	1,583,095

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5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	スタータにおいて、スルーボルトの締付指示が不適切なため、経年で当該ボルトが緩み、構成部品の位置がずれてスタータの出力が不足することがある。そのため、そのまま使用を続けると、エンジン始動不能となり、その状態で始動操作を繰り返すとスタータが過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	234,787 台	不具合件数	13 件	事故件数	2 件
事例 2	不具合の内容	駆動用バッテリーにおいて、バッテリーケース底面の防錆処理が不十分な為、長期間使用した場合、当該ケースに錆が発生して穴があくことがある。このため、バッテリーケース内に水が侵入して短絡が発生し、最悪の場合、車両の走行停止や火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,087 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	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	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	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、内部に発生した負圧を逃がす設計が不適切なため、当該ポンプ内部の電気コネクタ部に湿気が入り、電気回路が短絡することがある。そのため、当該ポンプの作動が停止することによりアイドリング時にデフロスタ機能が低下し、そのままの状態で使用を続けると、ポンプのコネクタ部が過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	412 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	冷却水の循環経路の一部である樹脂製冷却水パイプにおいて、耐熱性が低い材質を選定したため、ウォーターポンプの故障時等、冷却水が循環しない場合、当該パイプが過熱により破損することがある。そのため冷却水が飛散し、最悪の場合、火災が発生するおそれがある。				
	対象台数	177 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 6	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、耐久性の検討が不十分のため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	169,782 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	燃料装置において、設計時の耐食性能検討が不十分のため、左右のガソリンタンク間の燃料パイプ(アルミニウム製)と高電圧バッテリーの保護カバー(ステンレスを含むグラスファイバー製)の異なる金属が接触することにより腐食が発生し、燃料パイプから燃料が漏れるおそれがある。最悪の場合、火災に至る可能性がある。				
	対象台数	85 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	電動機の電源装置において、バッテリー エネルギー コントロール モジュールの制御プログラムが不適切なため、バッテリーパックアセンブリの熱過負荷状態時に温度異常を監視できないことがある。そのため、警告灯が点灯し、最悪の場合、バッテリーパックアセンブリ内のリチウムイオン電池より火災が発生するおそれがある。				
	対象台数	368 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	クーリングファンモーターにおいて、回路設計が不適切なため、本来不要なダイオードが取り付けられている。そのため、ファンモーターが空転している際に発生する逆電圧がダイオードに印加して発熱し、最悪の場合、焼損臭が発生するおそれがある。また、クーリングファンモーター回路のヒューズ容量設定が不適切なため、ダイオードが損傷し当該回路内に許容量以上の電流が流れた場合、ヒューズが切れず、最悪の場合、配線が損傷し火災に至るおそれがある。				
	対象台数	79 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	エンジンとラジエーター間の冷却水ホース接続部の設計が不適切であるため、高負荷運転時(サーキット走行など)に接続部から冷却水が漏れる可能性がある。最悪の場合、冷却水がエンジン高温部分にかかり、火災になる可能性がある。				
	対象台数	170 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	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、耐久性の検討が不十分のため経年変化により冷却水が漏れることがある。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	1,139 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の内容	燃料装置の燃料タンクにある燃料供給モジュールにおいて、燃料供給モジュールフランジ部の部品設計が不適切なため、周囲の温度が高く、品質が悪い燃料を使用した際、過剰な電流が流れるとフランジ上部の電気コネクタが過熱し、フランジが溶損することがある。そのため、フランジの溶損箇所から少量の燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	474 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の内容	空調装置のフロントブローモーターにおいて、ブラシホルダーの固定が不適切であったため、ブラシスプリングが外れブラシがモーターケースに短絡することがある。そのため、フロントブローモーターが停止し、そのまま使用を続けると導通している接点部が発熱し続けることによりブラシホルダーが溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	44 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 14	不具合の 内容	スタータとオルタネータの各配線において、配索設計が不適切なため、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、短絡が発生することがある。そのため、始動不良やエンジンストールが発生する他、大電流が流れ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	143 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 15	不具合の 内容	電動機の電源装置において、バッテリーエネルギーコントロールモジュールの制御プログラムが不適切だったため、外-3647のリコール改善措置作業を行った。この際、不適切なプログラム書換え工具による改善措置作業の実施、又は通信障害により、改善措置が完了していない。そのため、バッテリーの温度異常を監視できず警告灯が点灯し、最悪の場合、バッテリーパックアッセンブリ内のリチウムイオン電池より火災が発生するおそれがある。			
	対象台数	176 台	不具合件数	21 件	事故件数 0 件
事例 16	不具合の 内容	エンジン低圧燃料ホースの製造工程に不備があったため、厚みの異なるホースが取り付けられたものがある。そのため、エンジン始動時など燃圧がかかった際にコネクターからホースが外れることにより、燃料が漏れ、最悪の場合、火災となるおそれがある。			
	対象台数	39 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 17	不具合の 内容	高電圧バッテリーにおいて、セルモジュールの製造公差の設定が不適切なため、公差の大きいセルモジュールがある。そのため、特定条件下で充放電特性に関して不規則性が生じることがあり、影響を受けるセルモジュールとバッテリーの充電量が上限の範囲にある場合、セルバランス制御の放電時にバッテリーが過熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	349 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 18	不具合の 内容	6R20型エンジンを搭載した大型トラックにおいて、エンジンハーネスの組付けが不適切なため、当該ハーネスとハーネス固定用のブラケットが強く接触した状態のものがある。そのため、エンジン振動によって当該ハーネスのブラケット接触部が摩耗して損傷すると、突然のエンジン停止やエンジン再始動不能に至り、最悪の場合、当該部がショートした際のアークによって火災に至るおそれがある。			
	対象台数	41,134 台	不具合件数	53 件	事故件数 6 件
事例 19	不具合の 内容	路線仕様大型バスの運転席右上側に設置されている配電ボックス内ハーネスにおいて、設計上の検討と組立部門への指示が不十分であったため、エアコン制御ユニットの車両後方上側エッジ部とハーネスが干渉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、干渉部のハーネスが車両振動によって損傷して電装品の不動作や配線のショートに至り、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	1,051 台	不具合件数	1 件	事故件数 0 件
事例 20	不具合の 内容	電圧変換装置(DC-DCコンバータ)の電流整流モジュールにおいて、内部の部品構造が不適切なため、製造ばらつき等により使用過程で当該モジュールが故障した際、短絡回路が形成されることがある。そのため、警告灯が点灯するとともに補機バッテリーから電流が流れ続けて発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	7,617 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 2 1	不具合の 内容	アイドリングストップ機能無し車のオルタネータ(発電機)において、プーリーの内部機構(ワンウェイクラッチ)に封入されているグリスの耐熱性能が不足していたため、使用過程でグリスが熱劣化しプーリーのワンウェイクラッチが摩耗することで破損することがある。そのため、異音の発生や充電警告灯が点灯し、そのまま使用を続けるとプーリーが空転して発電不良となりエンジンが停止するおそれがある。また、空転したプーリーが摩擦熱により高温になった状態でシャフトから抜けて、エンジンルーム内に脱落し周辺部品の可燃物に接触すると、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	48,360 台	不具合件数	252 件	事故件数	2 件
事例 2 2	不具合の 内容	ショベル・ローダの燃料配管において、配管の構造が不適切なため、作業時の振動により過大な負荷が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該配管が破損し、燃料が漏れるおそれがあり、最悪の場合、エンジン室内の高温部に漏出した燃料が付着し、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,028 台	不具合件数	10 件	事故件数	0 件
事例 2 3	不具合の 内容	ハイブリッド車のサブヒューズボックスとバッテリー間を接続するバッテリーケーブルにおいて、当該ケーブルの回路が不適切なため、側面衝突の衝撃により車体に挟まれたケーブルが損傷し、短絡した場合に電流が流れ続けることがある。そのため、短絡した電流によりケーブルが発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	20,283 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 4	不具合の 内容	バッテリー式フォークリフトのバッテリープラグにおいて、オペレーター等が接触することに対する設計検討が不十分なため、バッテリープラグのハンドルに接触すると、バッテリープラグが勘合不良になることがある。そのため、そのまま使用を続けると、バッテリープラグ勘合部の端子より発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,224 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 5	不具合の 内容	運転席左側にPDM(Power Distribution Module:ヒューズ&リレーボックス)を搭載した大型トラックにおいて、PDMの電源用プラス側配線が誤配線されているものがある。そのため、当該配線がPDMブラケットとの干渉により損傷して短絡すると、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	13,762 台	不具合件数	9 件	事故件数	1 件
事例 2 6	不具合の 内容	トラクションバッテリーECUにおいて、ソフトウェアが不適切なため、駆動用バッテリーの異常を早期に検知できないことがある。このためバッテリーの異常が進行し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,115 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 7	不具合の 内容	トランクルーム内のアース配線において、製造時の締め付け作業が不適切なため、インシュレータが噛み込んだ状態でスタッドボルトに締め付けられているものがある。そのため、使用過程で緩みが発生して断線が生じ、横滑り防止装置(ESP)の作動が停止することがある。また、緩みにより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	2,643 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 8	不具合の 内容	ヒータ付きベルトインシート搭載車において、ヒータ線と電源線を接続するカシメ作業が不適切なため、ヒータ線と電源線が十分にカシメられていないものがある。そのため、配線同士が部分接触を起こし、接触部の電気抵抗が大きくなるため、スリーブの周辺温度が異常上昇し、運転者が火傷、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	5,135 台	不具合件数	3 件	事故件数	1 件

事例 29	不具合の 内容	原動機において、右側クランクケースカバーの製造工程が不適切なため、シーリングプラグの圧入部に塗装が付着しているものがある。そのため、エンジン等の熱により当該シーリングプラグの保持力が低下し、そのまま使用を続けると、シーリングプラグが抜け、エンジンオイルが噴き出し、最悪の場合、運転者に付着すると火傷、飛散したエンジンオイルが排気管等の高温部に付着すると火災、後輪タイヤに付着すると転倒のおそれがある。				
	対象台数	5,421 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 30	不具合の 内容	エアコンのエバポレータにおいて、排水ホースの組付けが不適切なため、車室内に凝縮水が漏れ出すものがある。そのため、床下が浸水して電気配線に腐食や短絡が発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	3,024 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	以下の(基準不適合部位)①②に示す、電装系部品及び操縦系部品を固定するボルト・ナットにおいて、品質管理が不適切なため、締め付け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ボルト・ナットが緩んで異音が発生し、最悪の場合はエンジン停止、車両火災、操舵不能となるおそれがある。(基準不適合部位)①電装系: ヒューズボックスハーネス/バッテリープラスケーブル/2ndバッテリープラスケーブル/センターコンソールハーネス/駆動バッテリーカバー②操舵系: ステアリングコラム				
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 32	不具合の 内容	エンジンルーム内の48Vアース配線において、製造時の組付けが不適切なため、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締め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	1,237 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の 内容	エンジンルーム内や床下の12V, 48Vアース配線において、製造時の組付けが不適切なため、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締め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	1,032 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 34	不具合の 内容	エンジンルームのメインフューズボックス内の配線において、製造時の組付けが不適切なため、ターミナルポイントのナットが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で当該ナットが緩み電源が遮断されることで走行不能になるほか、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	980 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 35	不具合の 内容	高電圧バッテリーにおいて、製造工程におけるシーラント塗布量が不十分なため、バッテリーの密閉性が不完全なものがある。そのため、バッテリーに水分が浸入すると、バッテリーの絶縁抵抗が低下することでアーク放電が発生し、最悪の場合、熱によるバッテリー異常が発生し、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	353 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 36	不具合の 内容	ターボチャージャーのオイルデリバリーパイプにおいて、製造管理が不適切なため、パイプ成形時に規定値を満たしていないものがある。そのため、規定値を満たしていない部分から亀裂が発生し、オイルが漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	105 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 3 7	不具合の 内容	48Vハイブリッドシステムの配線組み付け工程において、作業管理が不適切なためプラスケーブルの取り付けナットが規定値より低いトルクで締め付けられたものがある。そのため、走行中の振動等により取り付けナットが緩んでハイブリッドシステムが機能せず警告灯が点灯し、最悪の場合、電気火花や過熱により車両火災に至るおそれがある。			
	対象台数	37 台	不具合件数	1 件	事故件数 0 件
事例 3 8	不具合の 内容	ブレーキ液のリザーバータンクにおいて、生産工場での組付作業指示が不適切であったため、遮熱マットが正しく取り付けられていないものがある。そのため、エンジン高負荷時等の熱により当該リザーバータンクの端部が溶損することがある。最悪の場合、ブレーキ液が漏れ、高温の排気系部品に触れると火災となるおそれがある。			
	対象台数	12 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 3 9	不具合の 内容	助手席下にある12Vバッテリーのアース配線において、製造時の組付けが不適切なため、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締め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	5 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 4 0	不具合の 内容	タンクセミトレーラにおいて、ブレーキチューブの取付けが不適切なものがあり、その場合、ブレーキチューブと荷卸配管が干渉することがある。そのため、そのまま使用を続けるとブレーキチューブが破損してエア漏れが発生し、制動力が低下する。また、さらに損傷が広がると駐車制動装置が作動し、最悪の場合、ブレーキ引きずりにより火災となるおそれがある。			
	対象台数	794 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 4 1	不具合の 内容	48ボルトハイブリッドシステムにおいて、プラス端子および、アースケーブル端子の締め付けが不適切なため、接触不良となるものがある。そのため、ハイブリッドシステム不具合の警告が表示され、最悪の場合、接触抵抗が増えることで発熱し、火災にいたるおそれがある。			
	対象台数	65 台	不具合件数	3 件	事故件数 0 件
事例 4 2	不具合の 内容	エキゾーストパイプにおいて、製造工程が不適切だったため、パイプ接続クランプの締め付けが不十分なものがある。そのため、パイプの接続が外れて異音が発生すると共に排気ガスが洩れ、排気ガスが車室内に侵入するおそれがある。また、最悪の場合、高温の排気ガスが近傍の部品にあたりに、車両火災になるおそれがある。			
	対象台数	34 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 4 3	不具合の 内容	原動機の組立工程において、ウォーターパイプをエンジンに締結するボルトの締め付けが不足しているものがある。そのままの状態で使用を続けると当該ボルトが脱落しクーラントが漏れ、最悪の場合、排気管へかかり火災にいたるおそれがある。			
	対象台数	12 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 4 4	不具合の 内容	ターボインレットパイプのO リングにおいて、部品製造機器の管理が不適切なため、Oリングがねじれて取り付けされているものがある。そのため、Oリングが損傷し、オイル漏れによりエンジンオイルレベル低下メッセージが表示され、そのまま走行を続けると最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。			
	対象台数	10,714 台	不具合件数	19 件	事故件数 0 件

表 6-2 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例

制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例						
事例 1	不具合の内容	左右リアブレーキキャリパのサイドブレーキ自動調整ボルトのコーティング材質が適切ではなく、スティックスリップ現象が発生し、サイドブレーキ制動力に左右差が生じる。最悪の場合、基準値を満たす制動力が出ない場合がある。				
	対象台数	489 台	不具合件数	12 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	大型トラックにおいて、消音器に結合されるテールパイプの材質が不適切なため、結合部に融雪剤等が残った状態で使用を続けると、結合部のテールパイプが腐食して破断し、消音器出口からの排気ガスによってエアチューブが溶損することがあり、最悪の場合、ブレーキ制動力の低下／失陥、突然の駐車ブレーキ作動、T/M の変速不良が生じるおそれがある。また、破断したテールパイプの固定用クランプが破損すると、テールパイプが落下して他の交通の安全に影響を及ぼすおそれがある。				
	対象台数	18,062 台	不具合件数	28 件	事故件数	2 件
事例 3	不具合の内容	フロントアクスルの電気配線において、配索設計が不適切なため補助オイルクーラまたは補助ラジエータと干渉しているものがある。そのため、被覆が摩耗して配線が露出することで短絡が発生し、警告灯の点灯と共にABSやESP(横滑り防止装置)の制御が停止することで制動距離が増加し、最悪の場合、事故に至るおそれがある。				
	対象台数	15,705 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	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	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	電圧変換器において、制御プログラムが不適切なため、故障診断機(スキャンツール)を接続中に一時的な通信障害がサーバと、故障診断機の間に発生すると、電源変圧器に故障が発生していると判断して1次電源と2次電源の回路を遮断し、2次電源に電源が供給されなくなる。このため、2次電源のバッテリーが充電されず、バッテリー上がりに至ることでESPとABSの警告灯が点灯して機能が停止し、制動性能が損なわれる。このまま運転を続けると、最悪の場合、出力を低下させたフェイルセーフモードになるおそれがある。				
	対象台数	3,957 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	横滑り防止装置(ESP)において、制御プログラムが不適切なため走行開始直後に当該装置が介入するような走行を行うと、誤って故障していると自己診断することがある。そのため、故障を知らせる警告灯が点灯して速度計が作動を停止し、当該装置が作動を停止することで、最悪の場合、制動停止距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	3,051 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	リヤブレーキマスターシリンダーにおいて、ピストン径の設計が不適切なため、使用過程においてブレーキフルードが劣化しベーパーロックが発生した際、ブレーキペダルのストロークが大きくなる。そのため、ブレーキペダルを最大に踏んだ場合でも最悪の場合、リヤブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	587 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件

事例 8	不具合の内容	車両ハーネスカバーにおいて、配線設計が不適切なため、左リアブレーキパイプとのクリアランスが不十分な状態で組付けられている。そのため、走行中の振動等により、車両ハーネスカバーとブレーキパイプが接触してブレーキパイプに施している錆止め塗料が摩擦により剥離することがある。そのまま使用を続けると、ブレーキパイプが腐食してブレーキフルードが漏れることにより、制動力が低下し警告灯が点灯するおそれがある。				
	対象台数	154 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の内容	制動装置において、前輪ブレーキホースの車体への組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。そのため、当該ホースがホースガイド端部と接触し、そのまま使用を続けると、当該ホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキ液が漏れ、前輪ブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,920 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の内容	フロントホイール周りの組立工程において、工程管理が不適切であった為、特定のボルト・ナット※の締め付けトルクが不足している可能性がある。そのため、走行振動等で当該ボルト・ナットが緩み、異音の発生、走行安定性の低下、制動力の低下等が発生するおそれがある。※フロントキャリパボルト(2箇所)、フロントホイール回転センサブラケットボルト、フロントホイール回転センサボルト、フロントアクスルナット				
	対象台数	208 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の内容	リアブレーキパイプをフレームに固定するクランプにおいて、保持力が不十分なため、クランプからブレーキパイプが外れた場合に、エキゾーストパイプに接近または、接触することがある。そのため、ブレーキ配管内に気泡が発生し、制動力が弱くなり、そのまま使用を続けると、接触している箇所が摩耗し破損することで、ブレーキフルードが漏れ、制動力が弱くなるため、安全に停止できなくなる可能性がある。				
	対象台数	332 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の内容	フロントブレーキにおいて、ブレーキフルード充填工程が不適切なため、ブレーキ油圧系統内に微量の気泡が含まれているものがある。そのため、そのまま走行を続けると、フロントブレーキ操作時に、油圧系統内に混入した空気によって油圧が十分上がらず、フロントブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	27 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の内容	タンクセミトレーラにおいて、ブレーキチューブの取付けが不適切なものがあり、その場合、ブレーキチューブと荷卸配管が干渉することがある。そのため、そのまま使用を続けるとブレーキチューブが破損してエア漏れが発生し、制動力が低下する。また、さらに損傷が広がると駐車制動装置が作動し、最悪の場合、ブレーキ引きずりにより火災となるおそれがある。				
	対象台数	794 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 14	不具合の内容	制動装置において、前輪左側ブレーキディスクとホイールハブの間にあるダンパーの厚さが厚いため、ホイールハブとブレーキディスクが密着せず、ブレーキディスク固定ボルトの締め付けが不確実となっているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ボルトが破断するおそれがあり、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	290 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 15	不具合の内容	農業用薬剤散布車のセンター式駐車ブレーキ装置において、ブレーキ装置バックプレートに付けられたピンの溶接が不確実なものがあるため、駐車ブレーキをかけた状態で走行を行うとピンを溶接している部分がはがれピンが脱落するおそれがある。そのためブレーキを操作しても停止状態を保持できなくなる。また、この状態で走行を続けると、最悪の場合ブレーキ装置内部の部品がブレーキ軸部にかみこみ、走行不能になるおそれがある。				
	対象台数	393 台	不具合件数	11 件	事故件数	0 件

事例 16	不具合の内容	ブレーキの配管において、ABSユニットにブレーキパイプを締結するフレアナットの締付作業が不適切なため、当該ナットの締付トルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、当該ナットが緩んでブレーキ液が漏れ、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	582 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 17	不具合の内容	ブレーキ配管を接続するコネクターにおいて、製造設備の管理が不適切なため、加工精度が悪く、ブレーキ配管との接続部が密着不良となっているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、コネクターのシール部よりブレーキ液が漏れ、ブレーキ警告灯が点灯し、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	487 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

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	農耕トラクタの変速レバーにおいて、レバー内の部品が不適切なため、低速域（0～2km/h）で終端まで強く操作したとき、間違った走行コマンドを認識することがある。そのため、最悪の場合、トラクタが意図した方向とは異なる方向に動くおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	電動パワーステアリングにおいて、モータ制御プログラムが不適切な為、外気温が低い際に電動アシストモータへの入力電流が安定せず、アシスト力に変化することがある。そのため、変則的なステアリング補正を行う事となり、かじ取装置の基準を満たさないおそれがある。				
	対象台数	90 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	かじ取り装置において、ステアリングハンドルのスプライン機構を固定するスプリングピン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継続的且つ大きな力がかかった際に、ピンが剪断し、最悪の場合、かじ取り操作が不能になるおそれがある。				
	対象台数	5 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	フロント及びリヤサスペンションのトレーリングアームにおいて、材料選定の際、耐食性の検討が不十分なため耐食性能が不足しており、長期間にわたり使用を続けると当該アームのジョイント部が腐食し、亀裂が生じると共に異音並びに振動が発生する。最悪の場合、当該アームが破断し、サスペンション機能が失陥することでハンドルの操作性が低下し、衝突事故等を起こすおそれがある。				
	対象台数	34 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	ドリー付バントレーラの電気式ステアリングシステムにおいて、コントロールユニットの制御プログラムの設計が不適切なため、走行中に電源が一時的に遮断すると電磁バルブ故障監視機能が作動することがある。そのため、作動中に意図しないところでステアリング角度が保持され、最悪の場合、事故に至るおそれがある。				
	対象台数	24 台	不具合件数	1 件	事故件数	1 件
事例 6	不具合の内容	バッテリー式フォークリフトのバッテリープラグにおいて、オペレーター等が接触することに対する設計検討が不十分なため、バッテリープラグのハンドルに接触すると、バッテリープラグが勘合不良になることがある。そのため、そのまま使用を続けると、バッテリープラグ勘合部の端子より発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,224 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	電動パワーステアリングギヤボックスにおいて、ギヤ同士の噛み合わせ荷重設定が不適切なため、噛み合い部に塗布したグリースが押し出され、摺動抵抗が増加する。そのため、ステアリングを操作するときの操作力が増大するおそれがある。				
	対象台数	30,150 台	不具合件数	252 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	運転支援システムのレーンガイド機能（アダプティブクルーズアシストシステムの一部）の制御プログラムにおいて、開発時の評価が不十分なため、プログラムに不備がある。このため、ステアリングのハンズオフ検知時のシステム無効化に関する作動が、保安基準に適合していない。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 9	不具合の 内容	乗降口のドアにおいて、アウタードアハンドルの製造管理が不適切なため、メンブレンフィルターが正しく取り付けられていないものがある。そのため、湿気が電子回路に浸透し、時速15km/h未満で車両に強い横方向の力がかかった場合、意図せずドアが開くおそれがある。			
	対象台数	506 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 10	不具合の 内容	以下の(基準不適合部位)①②に示す、電装系部品及び操縦系部品を固定するボルト・ナットにおいて、品質管理が不適切なため、締め付け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ボルト・ナットが緩んで異音が発生し、最悪の場合はエンジン停止、車両火災、操舵不能となるおそれがある。(基準不適合部位)①電装系： ヒューズボックスハーネス/バッテリープラスケーブル/2ndバッテリープラスケーブル/センターコンソールハーネス/駆動バッテリーカバー②操舵系： ステアリングコラム			
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 11	不具合の 内容	かじ取り装置において、製造管理が不適切なため、ステアリングシャフトがギヤボックス接続部の所定位置まで挿入されない状態で組立てられたものがある。そのため、接続部の固定が不十分となり、そのままの状態で使用を続けるとステアリングシャフトが外れ、操舵不能になるおそれがある。			
	対象台数	264 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 12	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、車両生産時の組付けの作業指示が不適切であったため、作業時にボディと接触したものがある。そのため、接触時に内部の電子部品が損傷している可能性があり、使用過程で電氣的な故障が発生すると警告メッセージが表示され、最悪の場合、パワーアシストが利か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 13	不具合の 内容	フロントサスペンションにおいて、車両組立工程の組付け作業が不適切なため、アップアーム・ボールジョイントとステアリングナックルを締結するボルトとナットが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、そのまま使用を続けるとボルトが外れ、最悪の場合、ステアリングナックルがボールジョイントから抜け、タイヤと接触することでパンクして走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	753 台	不具合件数	2 件	事故件数 0 件
事例 14	不具合の 内容	インターミディエイトシャフトにおいて、車両組立工程の組付け作業が不適切なため、ステアリングギヤに締結するボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、そのまま使用を続けるとボルトが外れ、最悪の場合、ステアリングギヤからインターミディエイトシャフトが抜け、操舵不能になるおそれがある。			
	対象台数	753 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 15	不具合の 内容	農耕トラクタのステアリングコラムのステアリングコントロールユニットにおいて、固定金具のスタッドボルト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、スタッドボルトが破断し、ステアリングコントロールユニットがズレることによってステアリングコラム(シャフト)の嵌合部が外れ操舵が困難となるおそれがある。			
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

表 6-4 負傷するおそれがあるとしたリコール届出事例

負傷するおそれがあるとしたリコール届出事例						
事例 1	不具合の内容	フロントウォールにおいて、雨水の排水設計が不適切なため、多量の雨水等が流れると車室内に水が浸入することがある。そのため、床下の電気配線が腐食による断線や、短絡を引き起こすことで原動機の始動不良等の電氣的な不具合が発生し、最悪の場合、プレセーフシステムの機能が損なわれて衝突時に乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	1,007 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	計器盤(インストルメントクラスター)のガラスにおいて、車体側面からの衝撃を受けたときの検討が不十分のため、重度の衝突事故発生時に当該ガラス面が割れて細かな破片が運転席へ飛散する可能性がある。そのため、当該破片により運転者が怪我をするおそれがある。				
	対象台数	226 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	ウイング車の荷台において、油圧シリンダーのピストン部のシール構造が不適切なため、油圧が上げ側から下げ側(=ピストンロッド側)へ抜けることがある。そのため、ウイング開放時にウイングが下がり、最悪の場合、荷物の積み降ろし時に負傷するおそれがある。				
	対象台数	57 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	3列目シートバックのラッチ部におけるロックプレートについて、作業指示が不適切なため、誤って組付けられたものがある。そのため、シートの固定が不完全な場合があり、衝突時等の急減速が発生するとシートが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	34 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	リヤシート左右のシートベルトを固定するアンカーボルトにおいて、加修を行う際の作業指示が不適切なため締め付けされなかったものがある。そのため、当該ボルトが緩み、最悪の場合、急ブレーキ、衝突等の急減速時に、当該ボルトが外れてシートベルトが機能せず、乗員が怪我するおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	ヒータ付きベルトインシート搭載車において、ヒータ線と電源線を接続するカシメ作業が不適切なため、ヒータ線と電源線が十分にカシメられていないものがある。そのため、配線同士が部分接触を起こし、接触部の電気抵抗が大きくなるため、スリーブの周辺温度が異常上昇し、運転者が火傷、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	5,135 台	不具合件数	3 件	事故件数	1 件
事例 7	不具合の内容	原動機において、右側クランクケースカバーの製造工程が不適切なため、シーリングプラグの圧入部に塗装が付着しているものがある。そのため、エンジン等の熱により当該シーリングプラグの保持力が低下し、そのまま使用を続けると、シーリングプラグが抜け、エンジンオイルが噴き出し、最悪の場合、運転者に付着すると火傷、飛散したエンジンオイルが排気管等の高温部に付着すると火災、後輪タイヤに付着すると転倒のおそれがある。				
	対象台数	5,421 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の内容	後席乗員用マルチメディアシステムの脱着式画面を装着する固定具において、組立指示が不適切なため、固定具が間違っ組立てられている、または一部の部品が取付けられていないものがある。そのため、当該画面を装着した時に固定が不十分となり、車両衝突時に画面が外れ、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	292 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 9	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	196 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の 内容	後席のシートベルトバックルにおいて、製造時の組付けが不適切なため、取り付けボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等で当該ボルトが緩み、事故等で衝突した際に外れることで、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	2列目の左側シートフレームにおいて、作業管理が不適切なため溶接不良のラッチが装着されているものがある。そのため、シートが正しく固定されない場合があり、衝突時等の急減速が発生するとシートが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の 内容	ダッシュボードにおいて、製造装置の保守管理が不適切だったため、助手席エアバッグガイドチャンネルがダッシュボードに仕様通りに溶接されていないものがある。そのため、事故によりエアバッグが展開する際にエアバッグが損傷し、乗員保護性能が損なわれ、負傷する危険性が高くなるおそれがある。				
	対象台数	87 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の 内容	フロントクロスメンバにある牽引用アイボルトの取り付け部位において、ねじ溝の加工が不適切なため、必要な深さまでアイボルトが装着できないものがある。そのため、牽引時に使用すると負荷に耐えられず、アイボルトが外れることで、最悪の場合、事故や怪我に至るおそれがある。				
	対象台数	1,284 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

7. 令和5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5年度の届出件数については前年度より減少し過去10年間で最も少ない件数となっている。対象台数については前年度と比較して7割増の台数となった。近年の傾向としては届出件数については令和元年度から減少傾向にあり、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年度、平成28年度にはタカタのエアバッグ関係のリコールで、令和元年度には完成検査問題にかかわるリコール、また令和5年度には燃料ポンプに関わるリコールにより、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。

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やや減少傾向、輸入車については6年～10年前に比べ、直近5年の届出件数が約1.2倍に増えている。

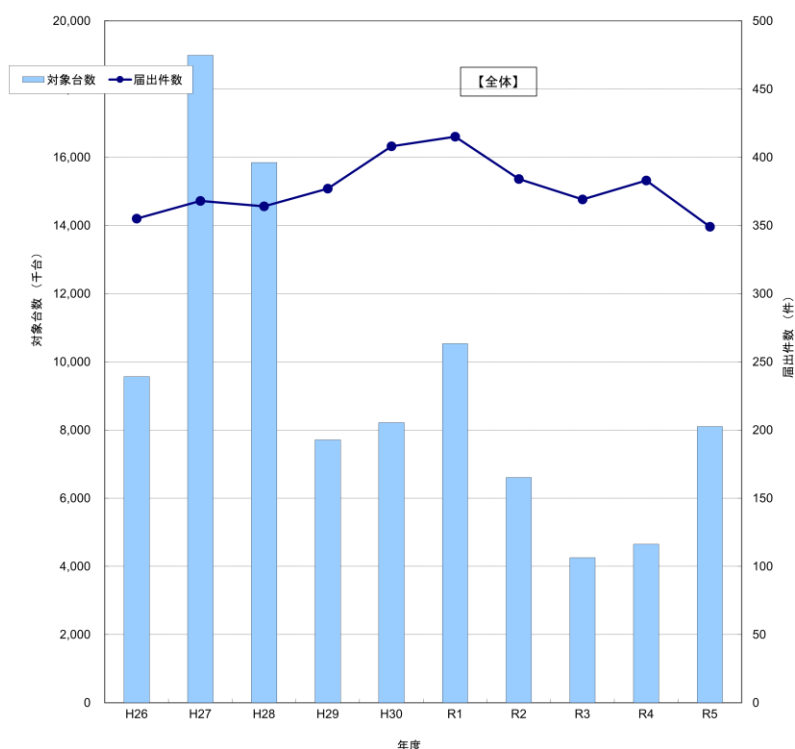


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 26 年度～令和 5 年度）
「全体」 （図 1-1 の再掲）

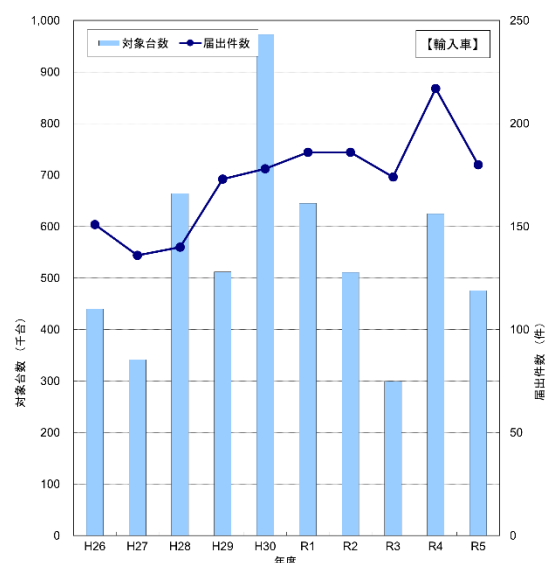
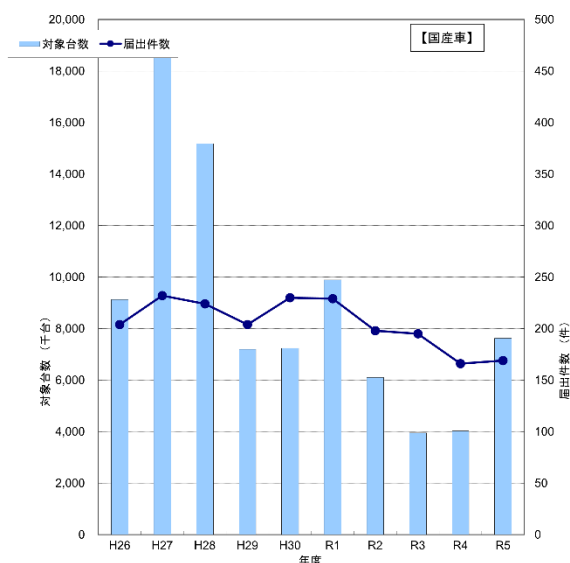


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 26 年度～令和 5 年度）

「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

日本における令和元年度から令和 5 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 5 年度の年度別リコール率は過去 5 年間で最も高かった令和元年度に次いで 2 番目に高く、リコール対象車両が多い年度であったことがわかる。

米国における 2019 年から 2023 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、2023 年は 12.2%と 2022 年に続いて少し増加となった。こちらは過去 5 年間で大きな増減をしたわけではないことがわかる。

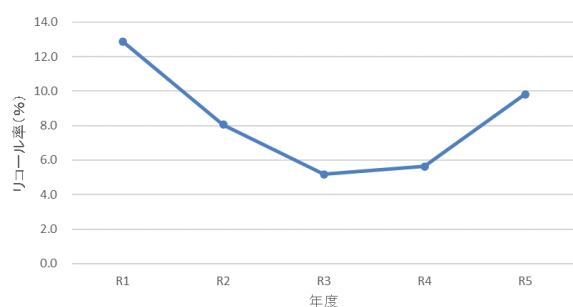


図 7-3 日本における年度別リコール率
（令和元年度～令和 5 年度）

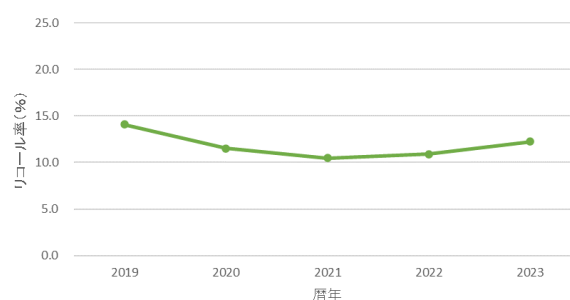


図 7-4 米国における暦年別リコール率
（2019 年～2023 年）

(3)車種（用途）別の推移

令和5年度のリコール届出の全体について車種（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を見ると、普通・小型乗用車が増加し、普通・小型貨物車と二輪車が減少、残りの車種については微増、微減となっていることがわかる。

対象台数については図7-6を見ると、普通・小型乗用車が大きく増加し、軽乗用車も増加したことにより、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、傾向は全体と同じであり、令和5年度の軽乗用の対象台数については直近5年間で最小となった。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5年度の届出件数について、普通・小型乗用車の届出件数は直近5年間で最も少ない件数となり、対象台数についてはほぼ横ばいとなった。

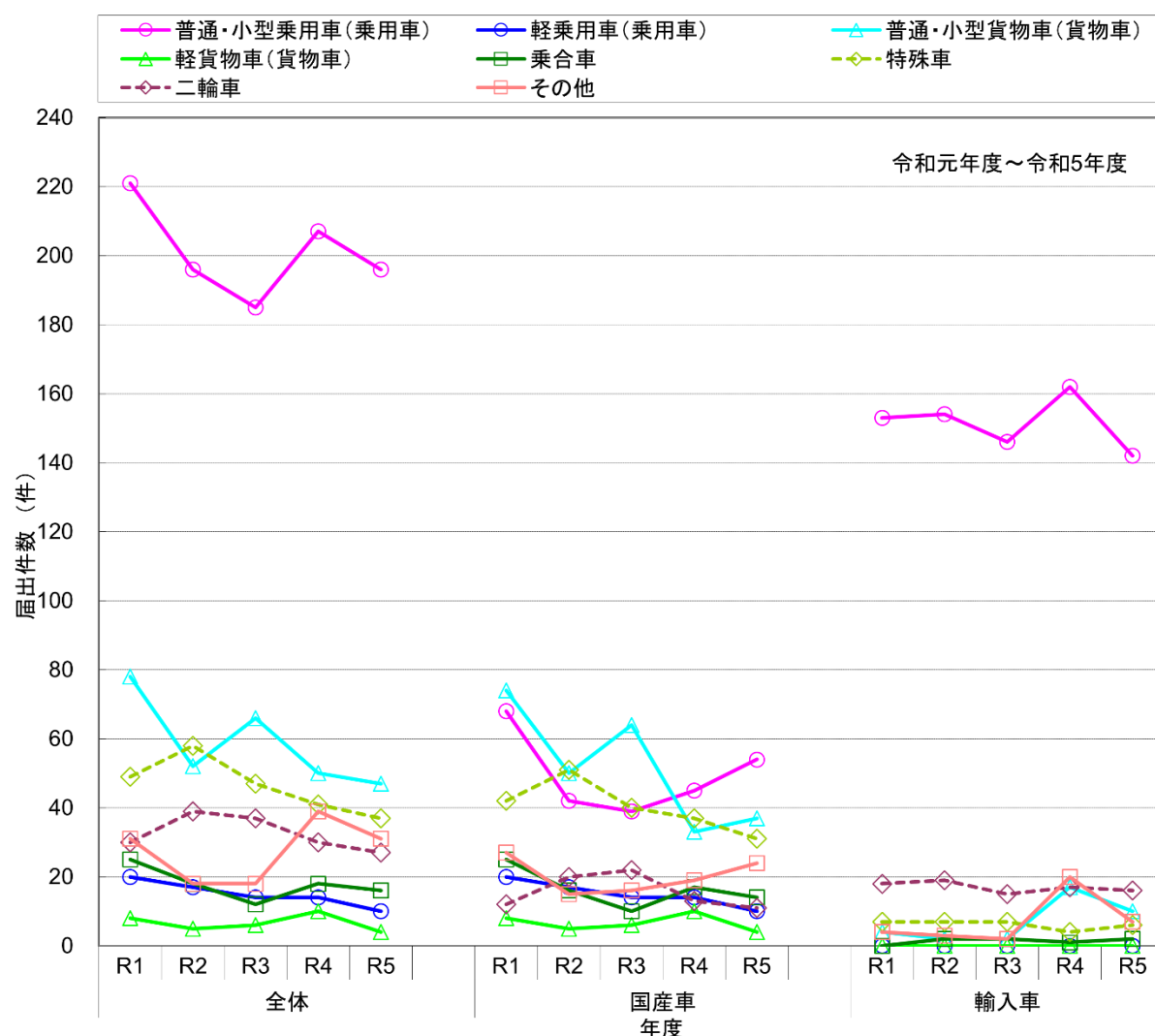


図7-5 車種（用途）別の届出件数（令和元年度～令和5年度）（図1-5の再掲）

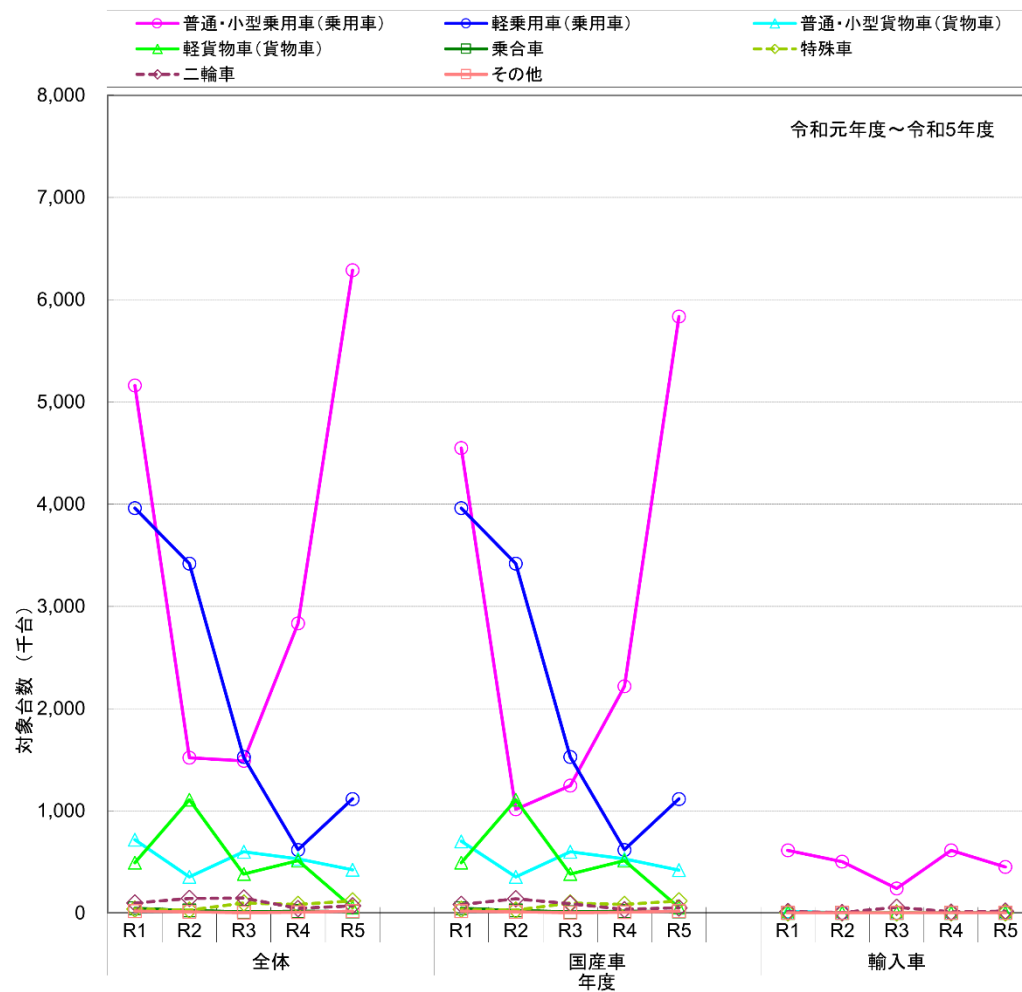


図 7-6 車種（用途）別の対象台数（令和元年度～令和5年度）（図 1-7 の再掲）

(4) 装置別の推移

全体における令和5年度の装置別リコール届出件数について、合計では前年度より41件の減少となり、装置別では原動機56件（前年度67件）、制動装置31件（同46件）及び電気装置47件（同59件）が減少となった。一方、過去5年間で比較すると灯火装置については51件と過去5年間で最大となり、5カ年平均（33件）からも大きく上回る数値であり、明確に数が多かったといえる。

国産車・輸入車別でみると国産車の合計件数は183件で、前年度の187件から微減であるが、輸入車は182件と前年度の219件に比べ大きく減少した結果になっている。その輸入車において、原動機、制動装置が10件以上の減少となっており、輸入車の届出件数の合計は前年度と比べて37件減少の結果となった。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。

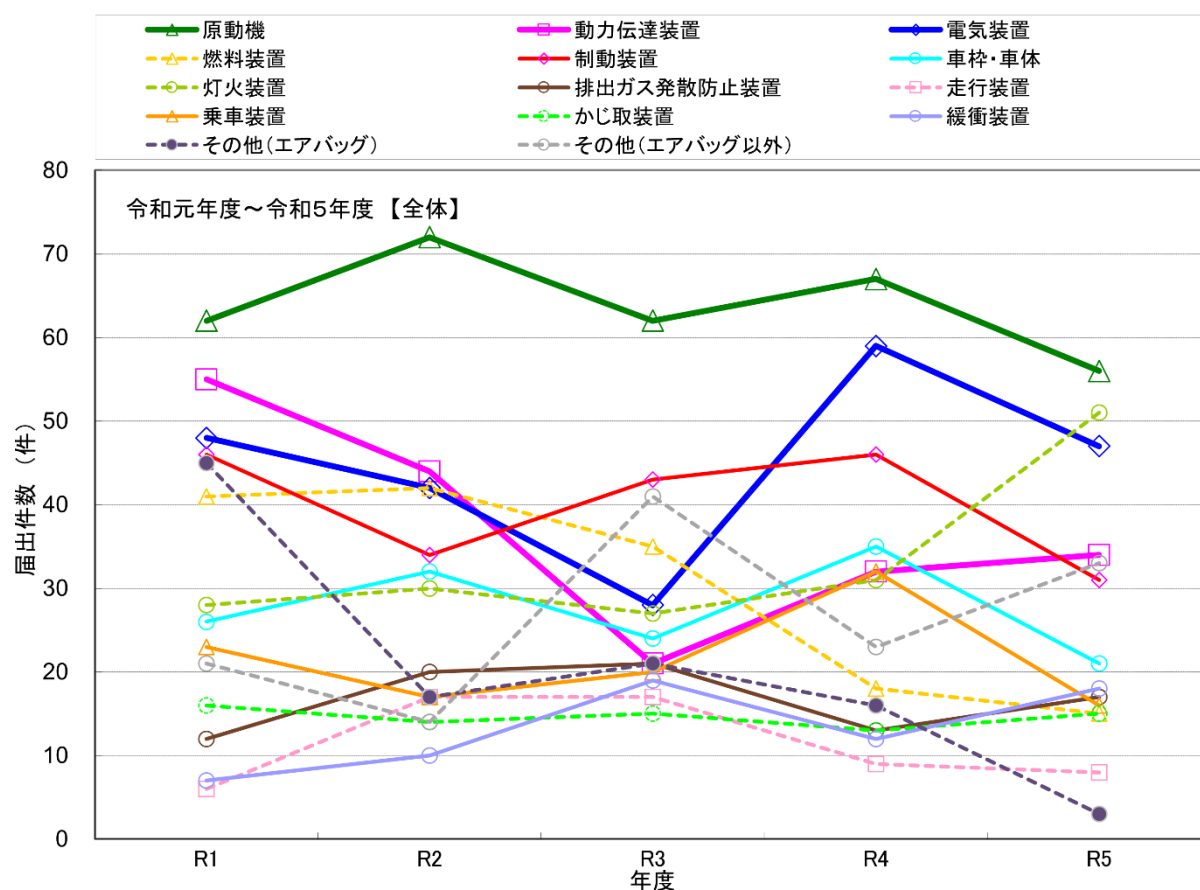


図 7-7 装置別の届出件数【全体】（令和元年度～令和5年度）（図 1-9 の再掲）

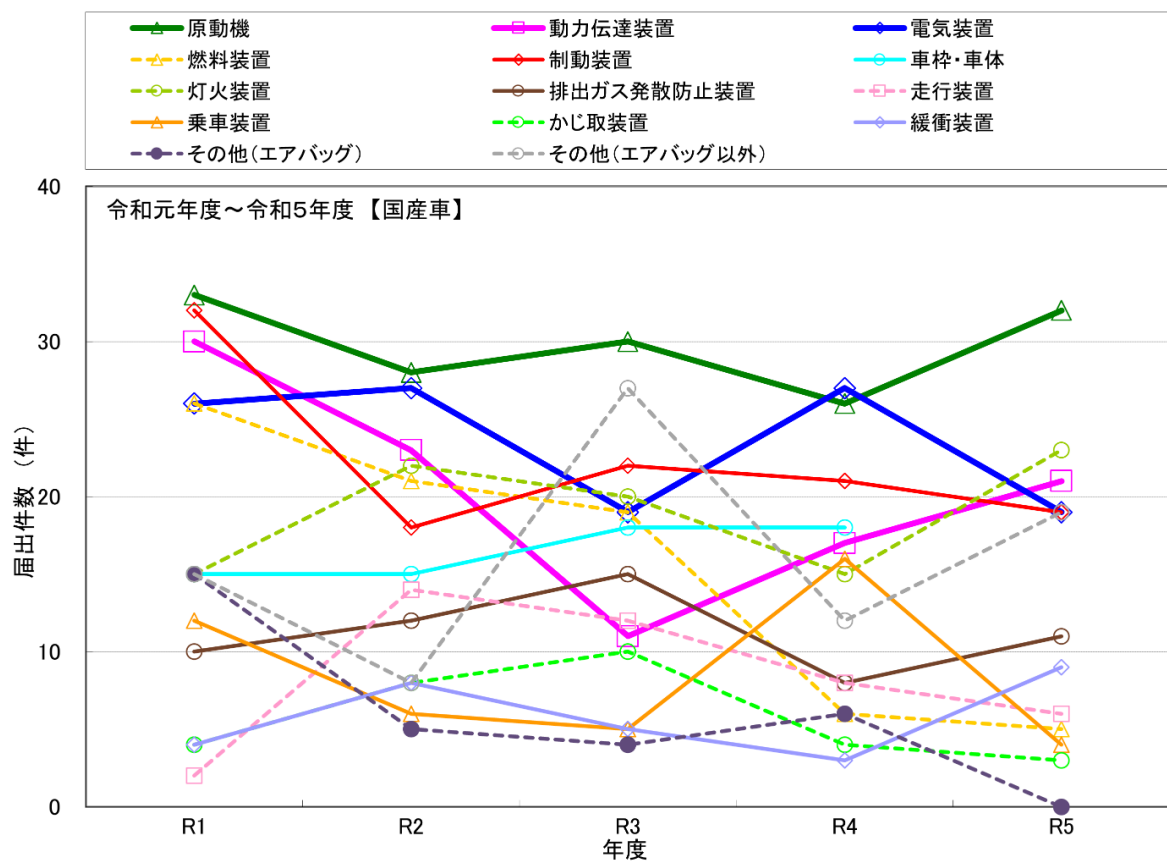


図 7-8 装置別の届出件数【国産車】（令和元年度～令和5年度）（図 1-11 の再掲）

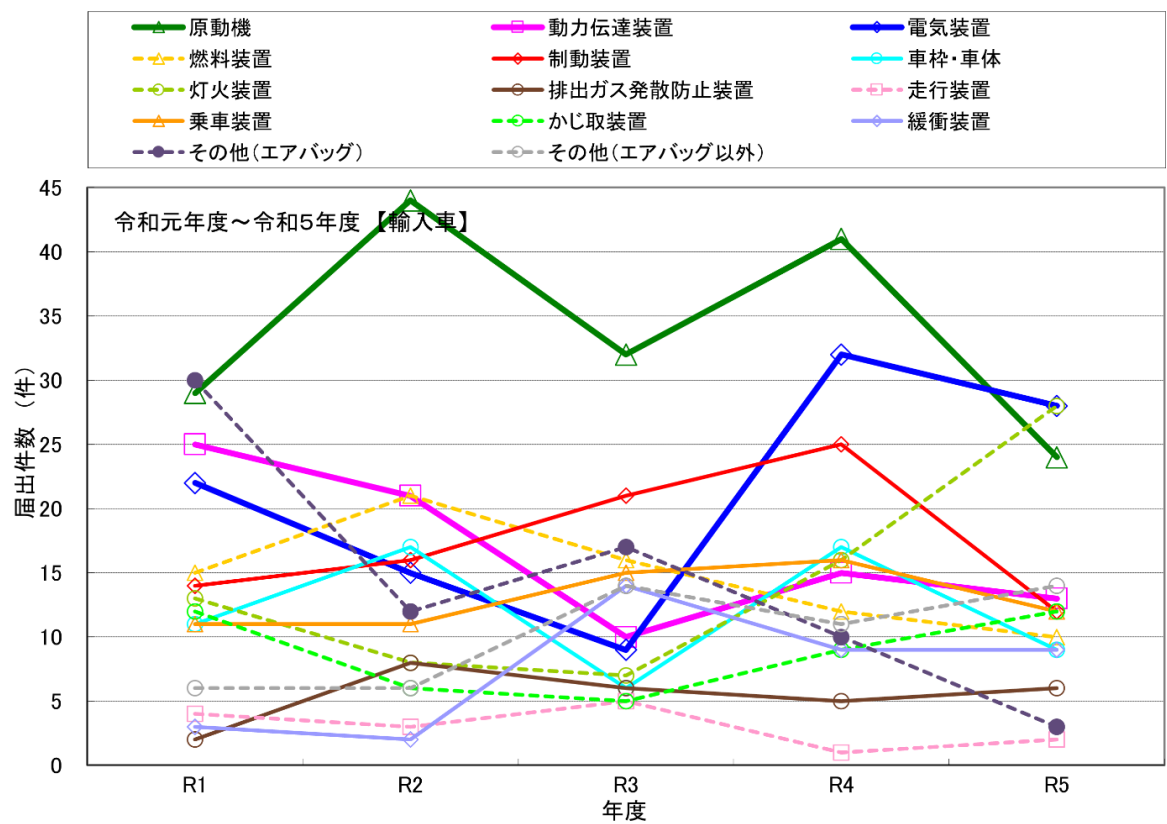


図 7-9 装置別の届出件数【輸入車】（令和元年度～令和5年度）（図 1-13 の再掲）

(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5年度は22件の届出があり、前年度と比較して7件増加している。令和元年度から令和3年度を見ると全体で10件付近を推移していたが、令和5年度は大きく届出件数が増えた。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5年度の原動機に関するリコール届出の中で、電気自動車及びハイブリッド自動車特有の構造となるモーター関連の届出が占める割合は4.3%と低く、電気自動車及びハイブリッド車の保有割合が約15.8%^{*1}であることを考えると従来燃料の原動機に比較しリコール件数が少ないといえる。

^{*1} 一般社団法人 自動車検査登録情報協会 HP より、令和6年3月末電気自動車保有車両数 196,475 台、ハイブリッド自動車保有台数 12,825,739 台の合計及び表 1-5 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】(%)

	R1	R2	R3	R4	R5	5カ年平均
原動機	2.2	2.8	2.5	1.1	4.3	2.6
電気装置	0.4	1.7	3.1	7.5	8.5	4.2
動力伝達装置	0.4	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2
燃料装置	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
制動装置	0.4	0.0	0.0	0.0	0.6	0.2
その他（エアバッグ以外）	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.2
装置の合計 【全体】	4.0	5.0	6.7	8.6	13.4	7.6

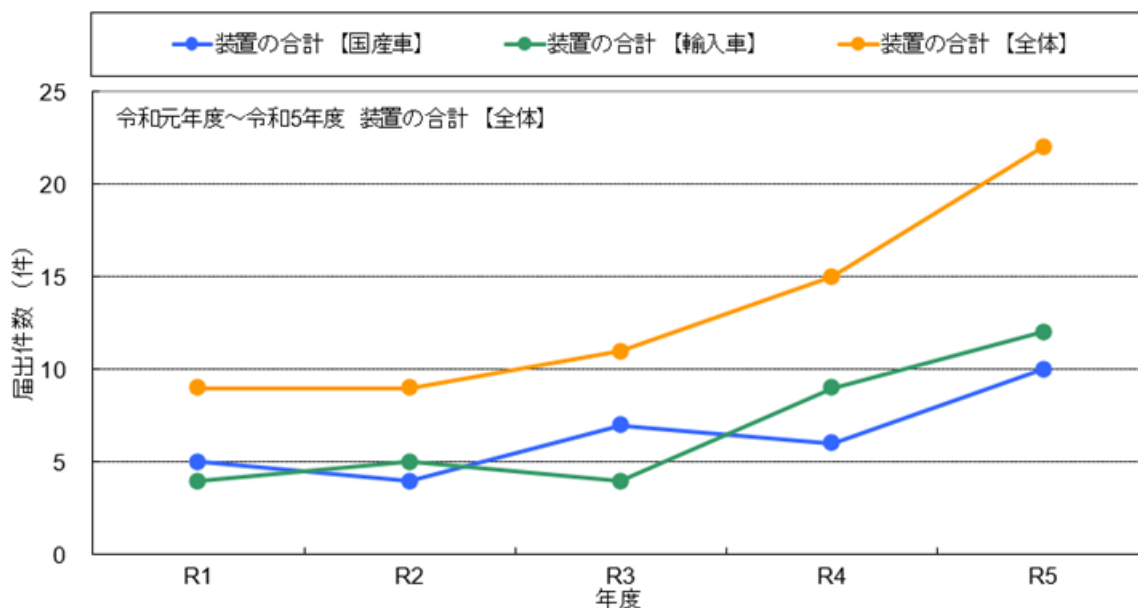


図 7-10 EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数
(令和元年度～令和5年度) (図 1-21 の再掲)

(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、令和4年度において0件であった車両安定性制御装置に関わる届出が、令和5年度は国産車で2件、輸入車で6件あったため、全体としても過去5年間で最も多い件数となった。

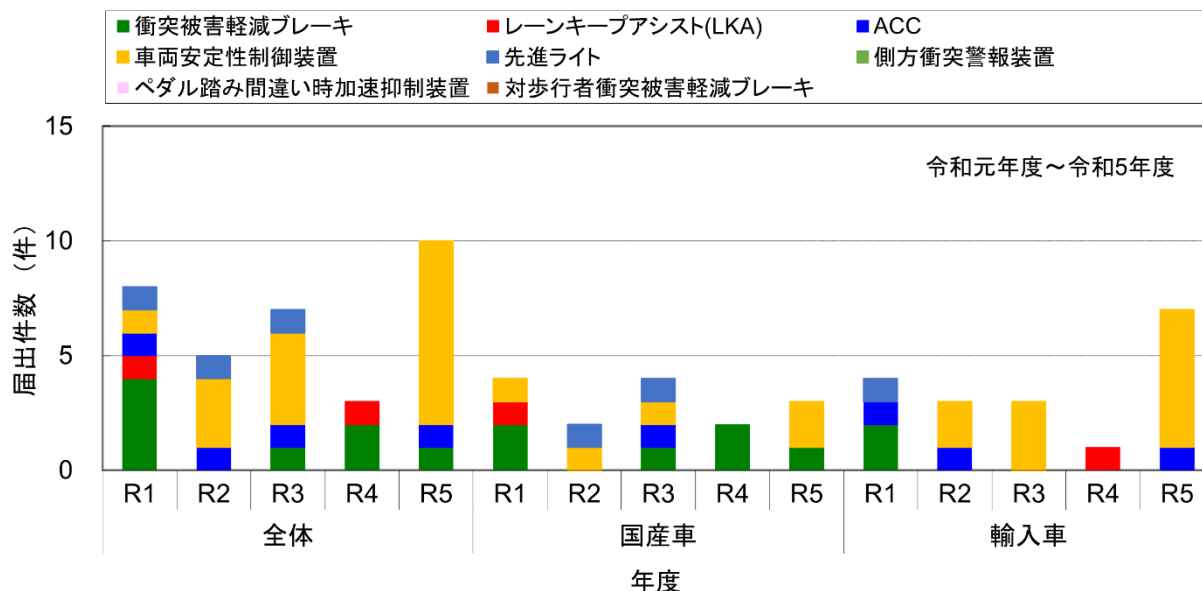


図 7-11 ASV 技術に関するリコール届出件数 (令和元年度～令和5年度) (図 1-24 の再掲)

(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 5 年度は前年度 88 件に対し 86 件と、ほぼ横ばいとなった。

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 5 年度は、6 件あり、前年度から 2 件の減少となった。

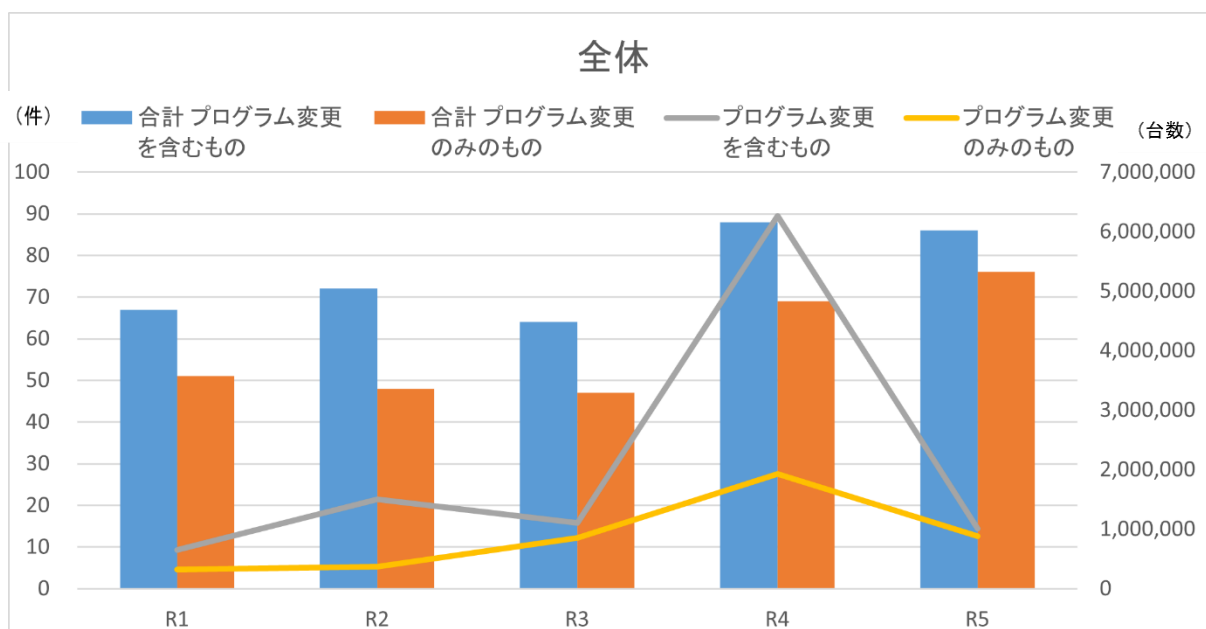


図 7-12 プログラム変更を対策とするリコール届出の件数及び対象台数

(8) 不具合発生原因別の推移

全体における令和 5 年度の不具合発生原因別リコール届出について、「製造」に区分される届出件数は前年度と比べて微増しているが、「設計」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も減少している。

各原因については、「設計」に区分される「評価基準の甘さ」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「プログラムミス」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概ね例年の傾向から大きく変化しているところはない。

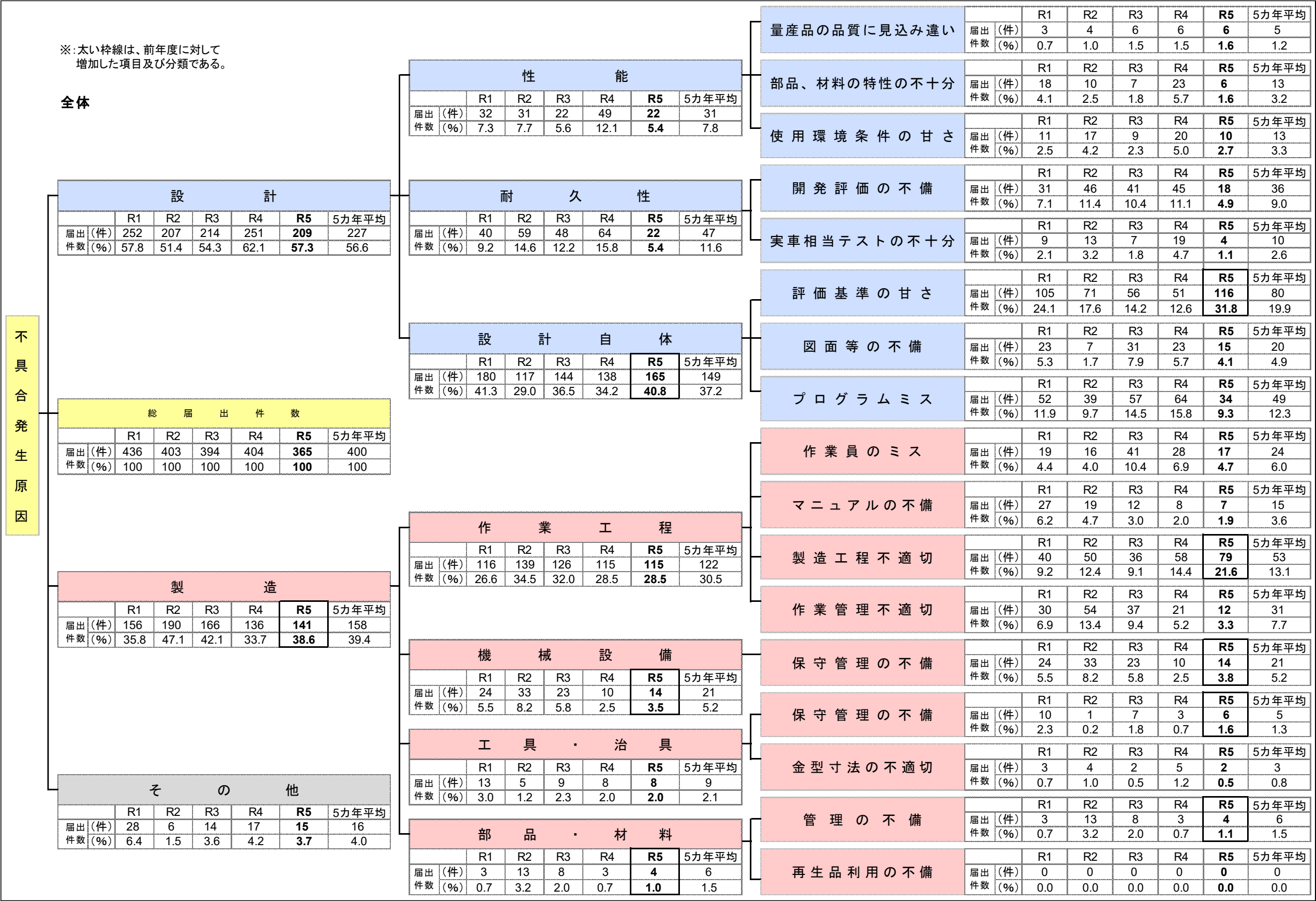


図 7-13 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】（令和元年度～令和5年度及び5力年平均）（図 2-1 の再掲）

(9) 生産開始日から不具合発生時の初報日までの期間の推移

令和5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時の初報日までの平均期間については、前年度より2.8カ月短くなり、直近5カ年の平均と比較するとやや短くなっていた。前年より期間が短くなった要因としては、3年超えの届出がそれぞれ微減したことによるものである。国産車、輸入車の別でみると、令和元年度から令和2年度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年度及び令和5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5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。

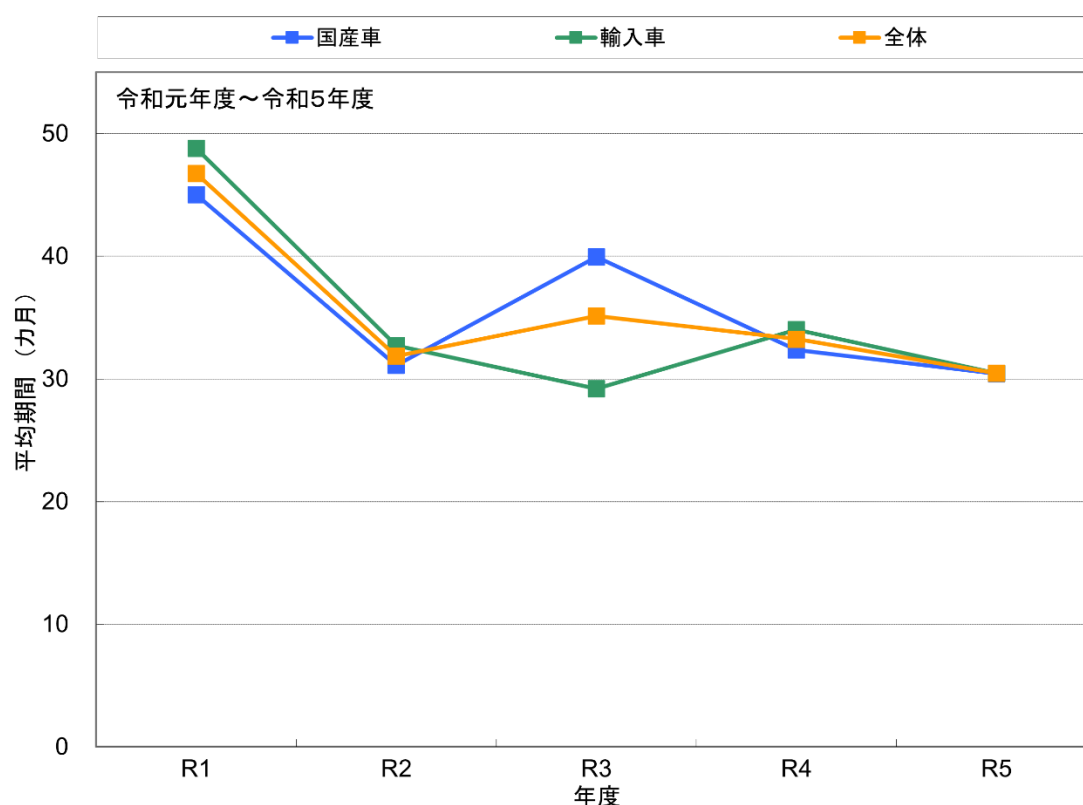


図 7-14 生産開始日から不具合発生時の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）（図 3-5 の再掲）

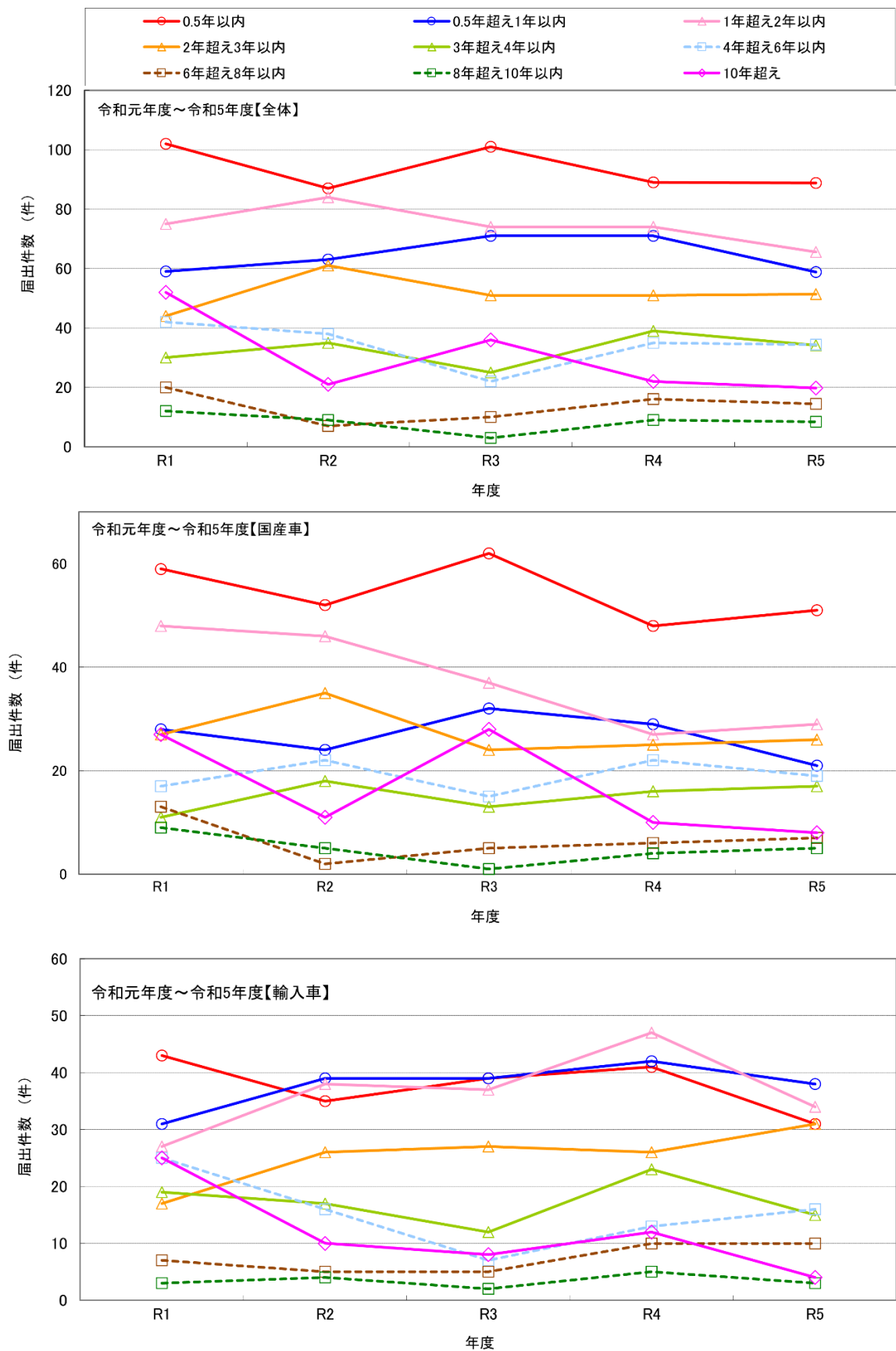


図 7-15 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）（図 3-1 の再掲）

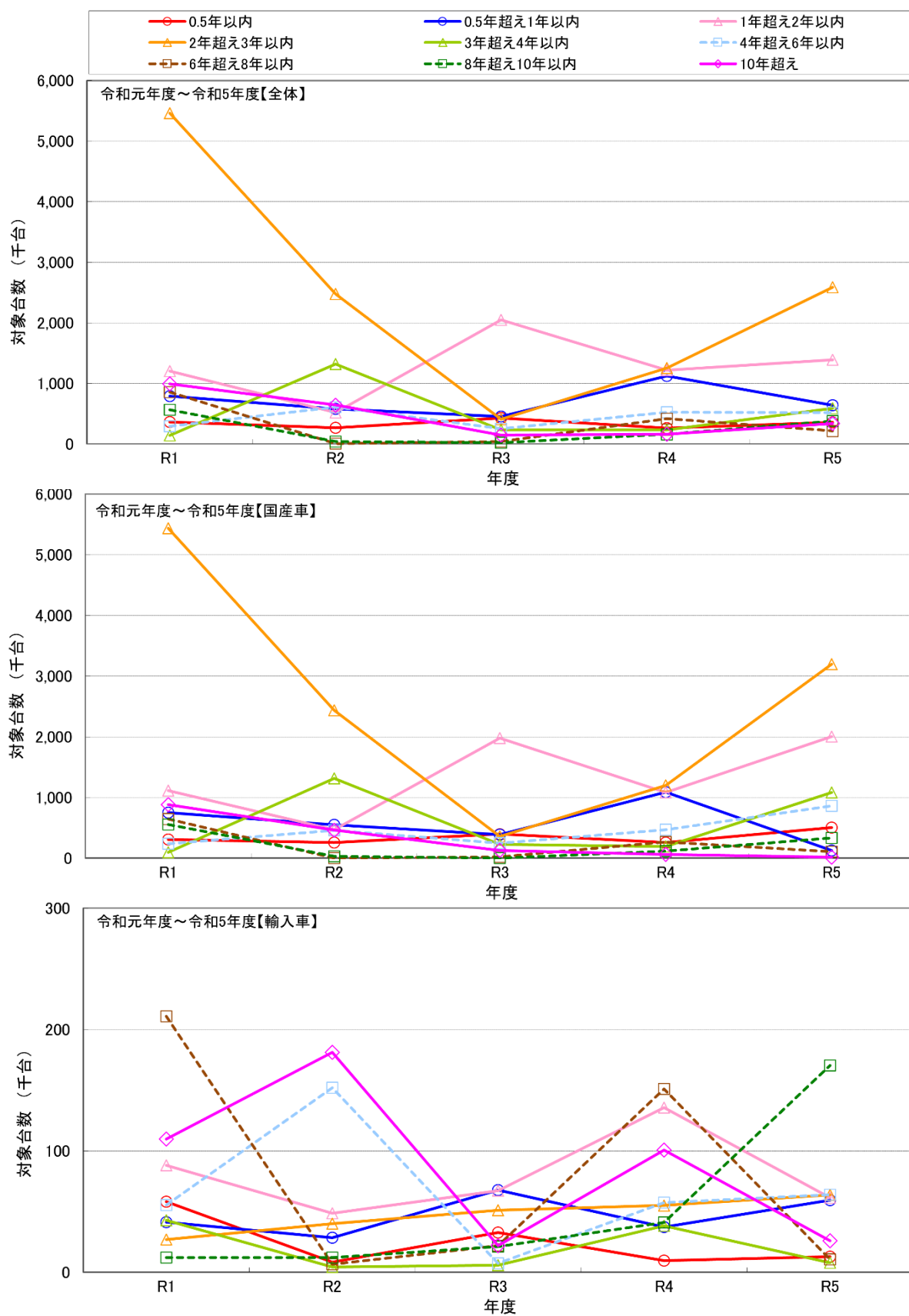


図 7-16 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】（令和元年度～令和5年度）（図 3-3 の再掲）

(10) 不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間の推移

令和5年度の全体におけるリコール届出の不具合発生特報日からリコール届出日までの平均期間は13.4カ月で、直近5年間の5カ年平均と同等である。国産車、輸入車の別で見たとき、両者で10カ月以上の差が開くという傾向について変化はなかった。

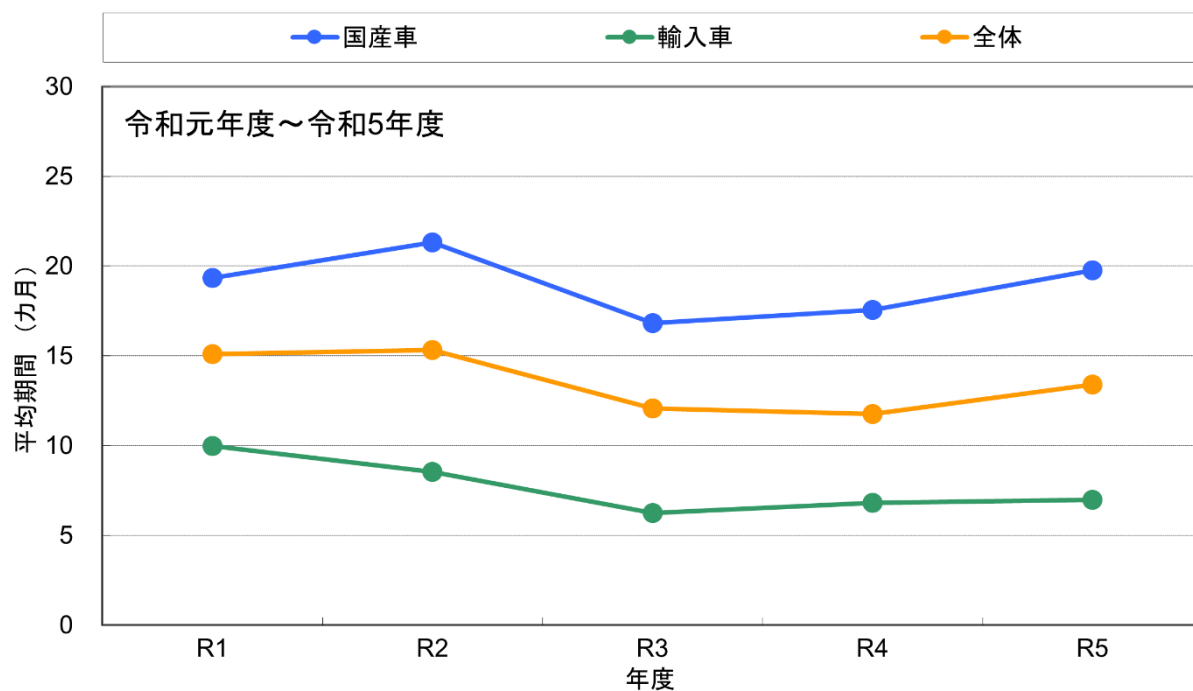


図 7-17 不具合発生の特報日からリコール届出日までの平均期間
(令和元年度～令和5年度) (図 3-10 の再掲)

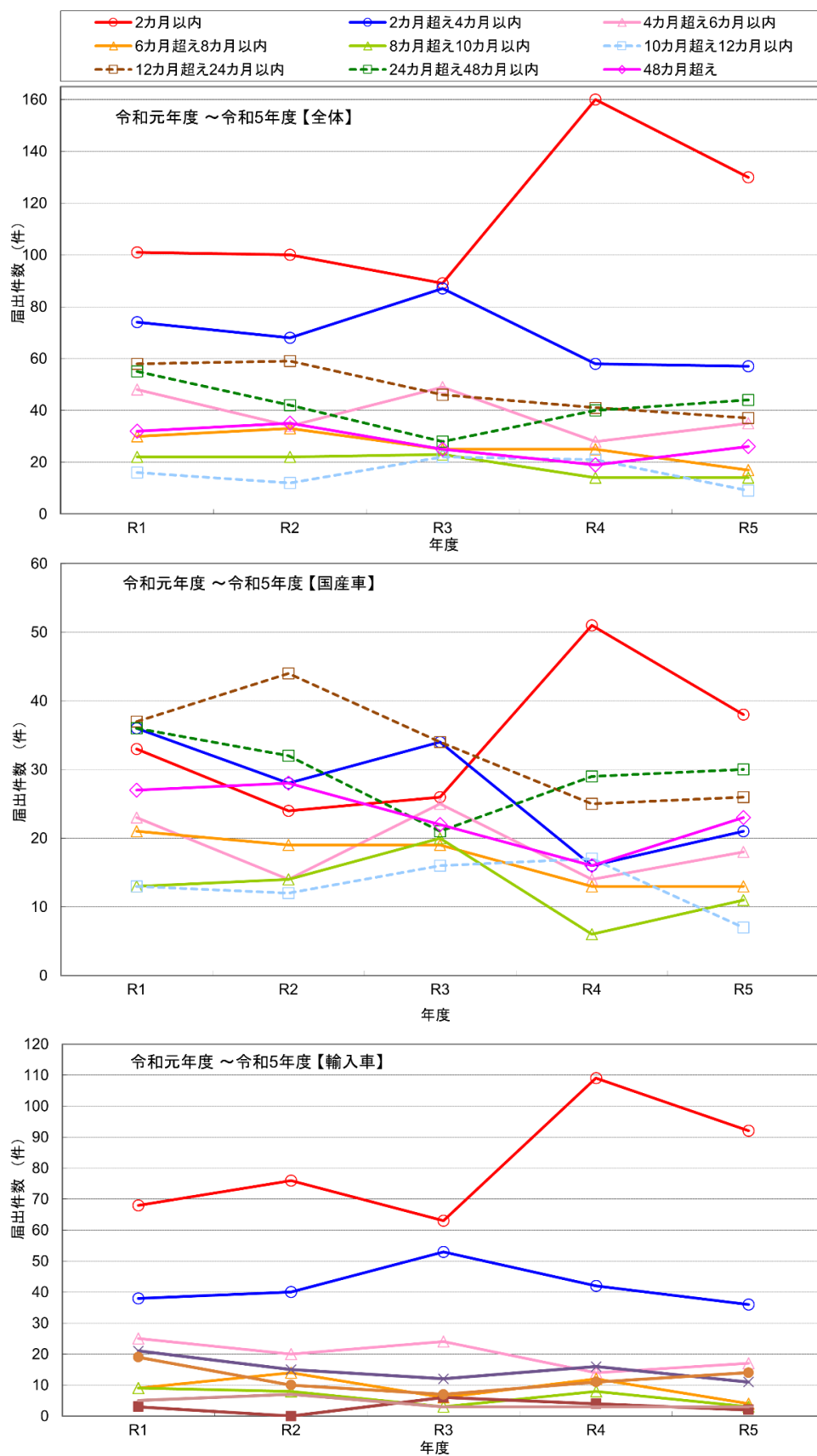


図 7-18 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(令和元年度～令和5年度) (図 3-6 の再掲)

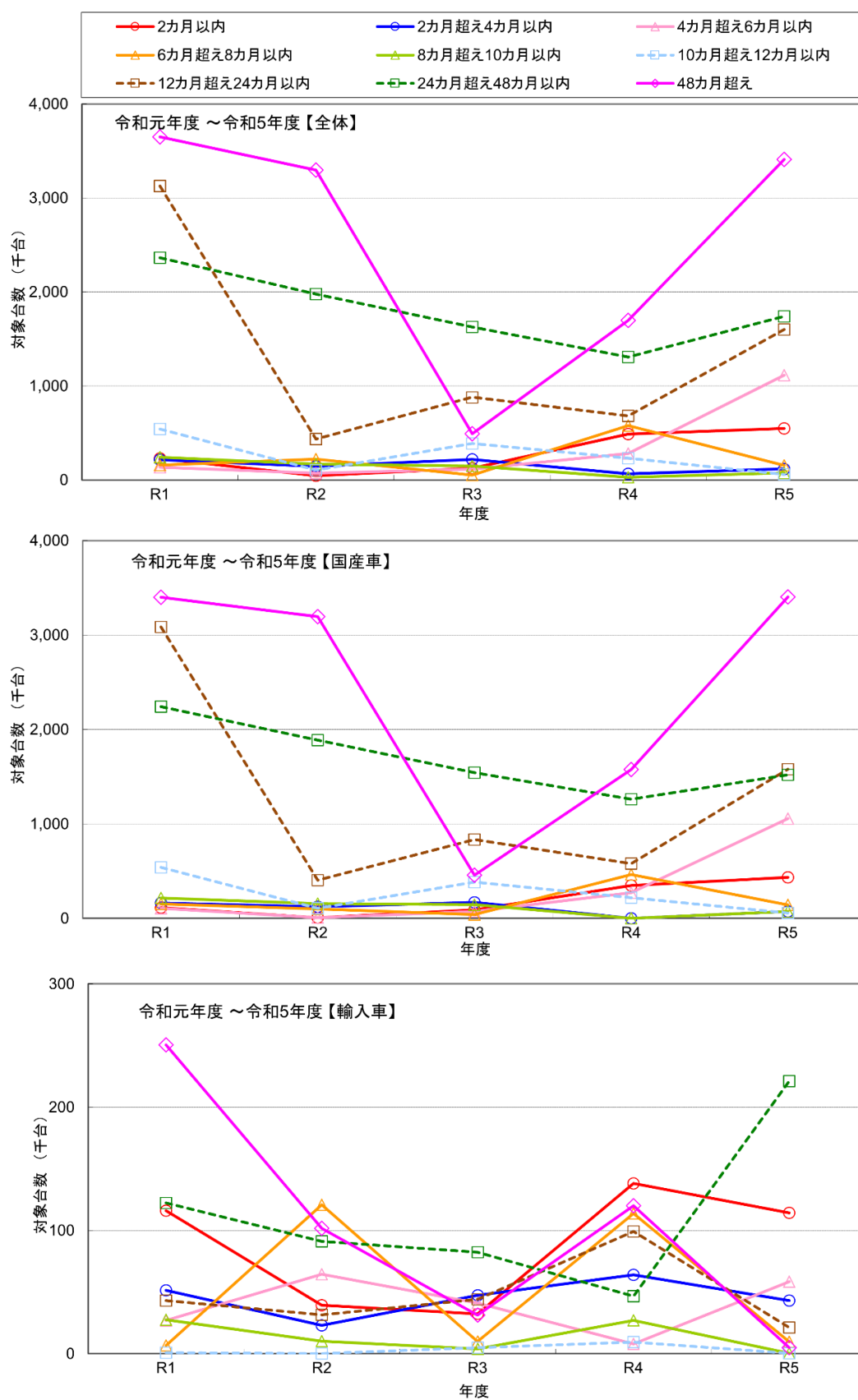


図 7-19 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(令和元年度～令和5年度) (図 3-8 の再掲)

(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5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、前年度と比べて増加しており、国産車及び輸入車の両方において直近5年間の中で最も多い件数となっている。令和5年度はリコール届出全体が例年程度であったことを考慮すると、電子制御部品の不具合に関連する届出が占める割合は増加しているといえる。

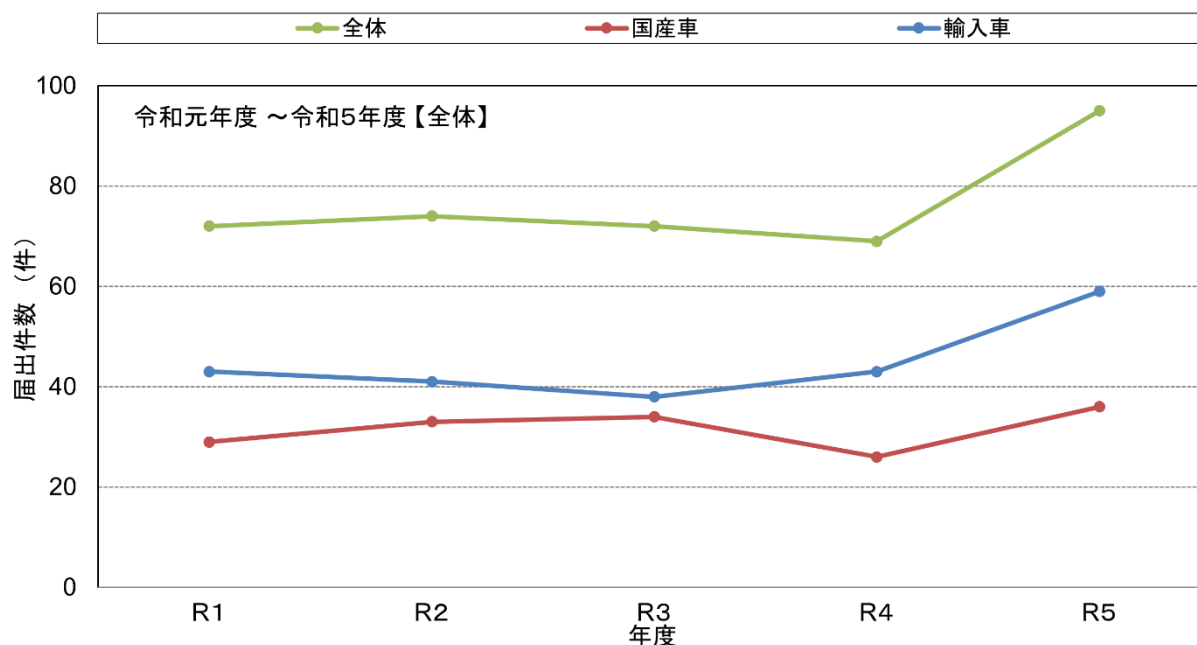


図 7-20 電子制御部品関連届出についての届出件数（令和元年度～令和5年度）

(12) リコール届出対象車両の改修状況

令和5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 7-2 リコール届出後の改善措置の平均改修率*¹

(令和 3 年度から令和 5 年度届出分) (表 4-1 の再掲)

届出年度	令和 6 年 3 月末時点 (令和 5 年 3 月末時点)* ² での 平均改修率					
	国産車		輸入車		全体	
R5	58.1%		46.0%		57.4%	
R4	78.7%	(60.0%)* ²	79.8%	(61.3%)* ²	78.8%	(60.2%)* ²
R3	93.4%	(90.5%)* ²	88.9%	(83.9%)* ²	93.0%	(90.1%)* 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 6 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 5 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 5 年度はチャイルドシートの特定後付装置に係るリコール届出が 1 件あり、タイヤ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 0～1 件であり、例年の傾向と離れたものではなかった。

表 7-3 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 5 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
R5	0	0	1	88	1	88
合計	14	1,411,679	12	171,416	26	1,583,095

7.2 考察

令和5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年間で最も少ない件数となり、国産車の届出件数は過去10年間で2番目に少ない件数であり、一方、輸入車は過去10年間で4番目に多い件数であった。それに対して、対象台数は過去10年間で6番目に多く、国産車におけるデンソー製燃料ポンプに関するリコール届出により、対象台数の増加が影響している。1件あたりの対象台数は、5番目に多い台数であった。また「年度別リコール率」について、過去5年間で2番目に多くなっていた。

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 5 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、国産車については図 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 5 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	2,355,822	41	229,227	83	2,585,049
H10	44	680,219	49	448,935	93	1,129,154
H11	58	1,616,217	74	255,875	132	1,872,092
H12	112	2,151,730	64	259,112	176	2,410,842
H13	93	2,926,507	76	364,378	169	3,290,885
H14	104	2,784,920	66	227,024	170	3,011,944
H15	123	4,240,260	81	181,131	204	4,421,391
H16	331	7,072,783	107	493,427	438	7,566,210
H17	227	5,406,992	82	256,376	309	5,663,368
H18	203	6,296,192	97	673,313	300	6,969,505
H19	229	3,792,784	81	475,449	310	4,268,233
H20	204	5,073,706	91	277,132	295	5,350,838
H21	212	2,990,854	92	288,314	304	3,279,168
H22	237	7,169,548	83	181,507	320	7,351,055
H23	180	2,423,652	83	171,169	263	2,594,821
H24	217	5,413,308	91	201,696	308	5,615,004
H25	201	7,717,800	102	264,431	303	7,982,231
H26	204	9,123,856	151	440,183	355	9,564,039
H27	232	18,649,465	136	341,676	368	18,991,141
H28	224	15,183,398	140	664,022	364	15,847,420
H29	204	7,199,684	173	511,917	377	7,711,601
H30	230	7,244,389	178	973,033	408	8,217,422
R1	229	9,889,429	186	645,063	415	10,534,492
R2	198	6,099,410	186	511,147	384	6,610,557
R3	195	3,958,470	174	299,461	369	4,257,931
R4	166	4,024,610	217	624,823	383	4,649,433
R5	169	7,628,040	180	476,177	349	8,104,217
合計	5,338	181,206,619	3,714	12,186,932	9,052	193,393,551

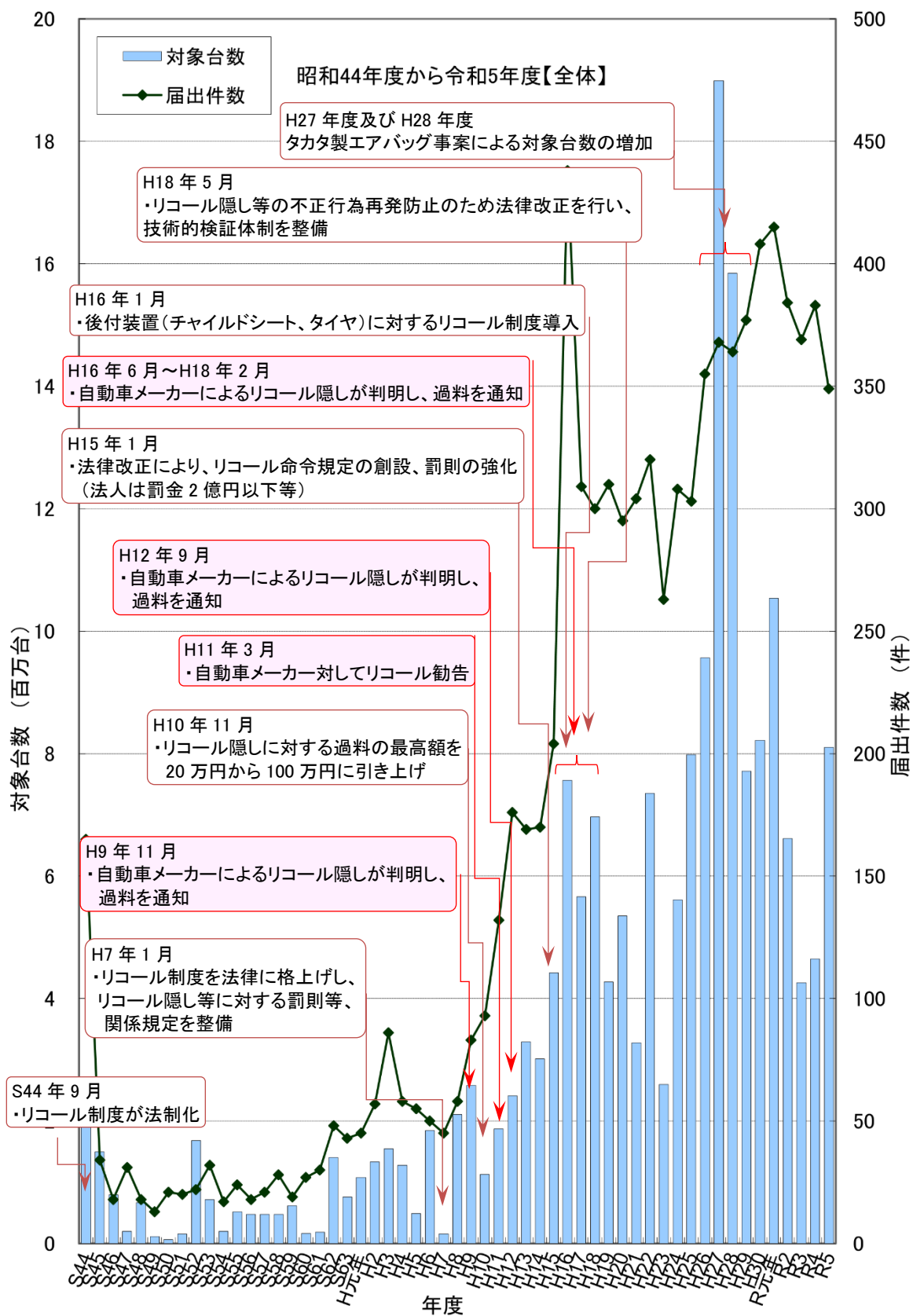


図 8-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和 44 年度～令和 5 年度)

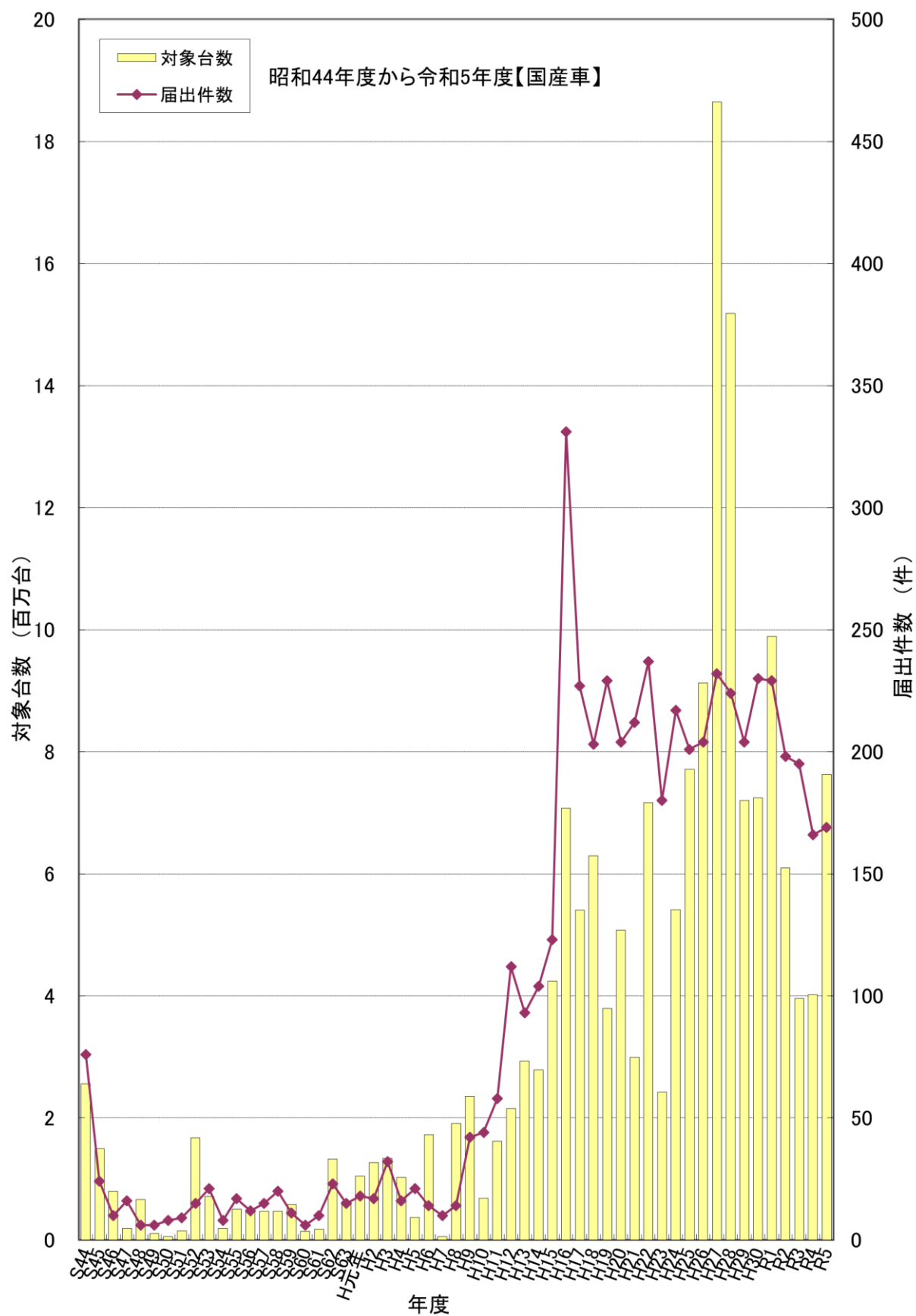


図 8-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】（昭和 44 年度～令和 5 年度）

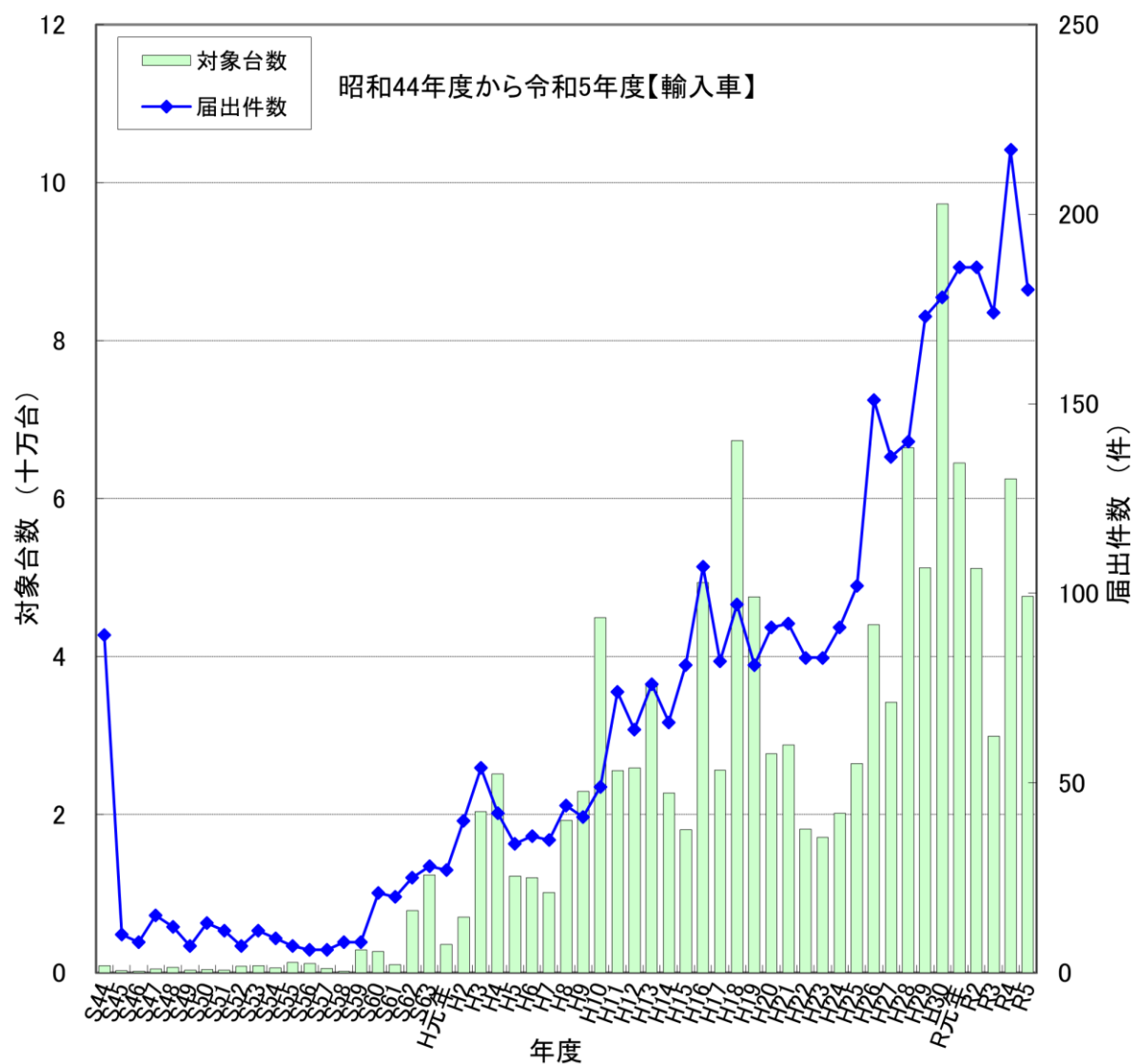


図 8-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】（昭和 44 年度～令和 5 年度）

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 5 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 5 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が 1 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 5 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
R5	0	0	1	88	1	88
合計	7	168,632	8	169,536	15	338,168

表 8-3 特定後付装置であるタイヤ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 5 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
R5	0	0	0	0	0	0
合計	7	1,243,047	4	1,880	11	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装置数の年度別届出件数（平成 16 年度～令和 5 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
R5	0	0	1	88	1	88
合計	13	1,411,679	12	171,416	25	1,583,095

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

令和元年度から令和5年度までの主な国産車14届出者（14社）のリコール届出件数及び対象台数を表9-1に、それらをグラフにしたものを図9-1及び図9-2に、また、保有車両数を考慮したリコール率を表9-3に示す。さらに、主な輸入車6車名のリコール届出件数及び対象台数を表9-2に、それをグラフにしたものを図9-3に示す。また、保有車両数を考慮したリコール率を表9-4に示す。なお、各図表においては、届出者名の法人格の記載は省略した（以下、同じ）。

表9-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】（令和元年度～令和5年度）*1

届出者名	届出件数	R1	R2	R3	R4	R5
	対象台数					
トヨタ自動車	件数(件)	30	17	12	16	19
	台数(台)	1,685,534	605,741	549,641	812,329	2,798,641
本田技研工業*2	件数(件)	10	14	10	6	10
	台数(台)	835,567	69,436	118,622	225,437	1,497,061
スズキ*2	件数(件)	14	15	13	13	5
	台数(台)	2,693,786	3,063,624	468,458	518,427	65,633
ダイハツ工業	件数(件)	3	4	6	7	7
	台数(台)	1,999,878	991,081	1,143,509	651,906	874,184
日産自動車	件数(件)	9	12	8	11	13
	台数(台)	1,395,203	154,695	171,105	787,941	1,164,113
三菱自動車工業	件数(件)	6	6	6	4	6
	台数(台)	131,687	616,568	611,221	101,102	112,032
マツダ	件数(件)	11	4	6	2	5
	台数(台)	156,987	12,545	143,889	899	216,061
SUBARU	件数(件)	11	4	5	5	8
	台数(台)	439,082	130,009	267,001	374,692	351,941
いすゞ自動車	件数(件)	14	10	12	9	4
	台数(台)	112,815	122,617	163,079	262,024	10,098
日野自動車	件数(件)	14	13	14	8	3
	台数(台)	198,304	175,702	246,028	63,011	108,349
三菱ふそう トラック・バス	件数(件)	11	11	15	10	18
	台数(台)	76,738	37,295	66,659	60,406	243,122
UDトラックス	件数(件)	13	18	15	4	2
	台数(台)	81,770	36,808	65,001	49,238	27,483
ヤマハ発動機*3	件数(件)	5	5	11	1	4
	台数(台)	13,699	99,734	49,286	15,089	19,419
カワサキモータ サイクル*3	件数(件)	2	4	4	4	2
	台数(台)	20,680	8,760	9,019	6,489	5,964

*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】（令和元年度～令和 5 年度）*1

車名*2	届出件数	R1	R2	R3	R4	R5
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	30	23	15	23	13
	台数(台)	133,467	78,025	66,501	174,676	190,076
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	29	36	39	39	35
	台数(台)	109,691	116,875	86,032	124,958	136,076
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	7	9	5	13	9
	台数(台)	193,947	147,855	20,527	122,428	42,073
アウディ*6	件数(件)	16	11	12	14	11
	台数(台)	67,857	20,613	6,722	47,614	28,510
ボルボ*7	件数(件)	5	10	6	6	7
	台数(台)	24,250	83,226	25,168	46,463	14,393
ポルシェ	件数(件)	9	3	13	9	6
	台数(台)	29,284	574	3,046	33,782	9,928

*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 5 年度の登録台数上位 6 車名を選択した。

*3：二輪車を含む。また、「BMWアルピナ」を除く（以下、同じ）。

*4：届出者の「メルセデス・ベンツ日本」及び「三菱ふそうトラック・バス」が輸入した車名「メルセデス・ベンツ」である（以下、同じ）。また、届出者の「メルセデス・ベンツ日本」が輸入した車名「スマート」を除く（以下、同じ）。

*5：届出者の「フォルクスワーゲングループジャパン」が輸入した車名「ベントレー」を除く（以下、同じ）。

*6：届出者の「アウディジャパン」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。

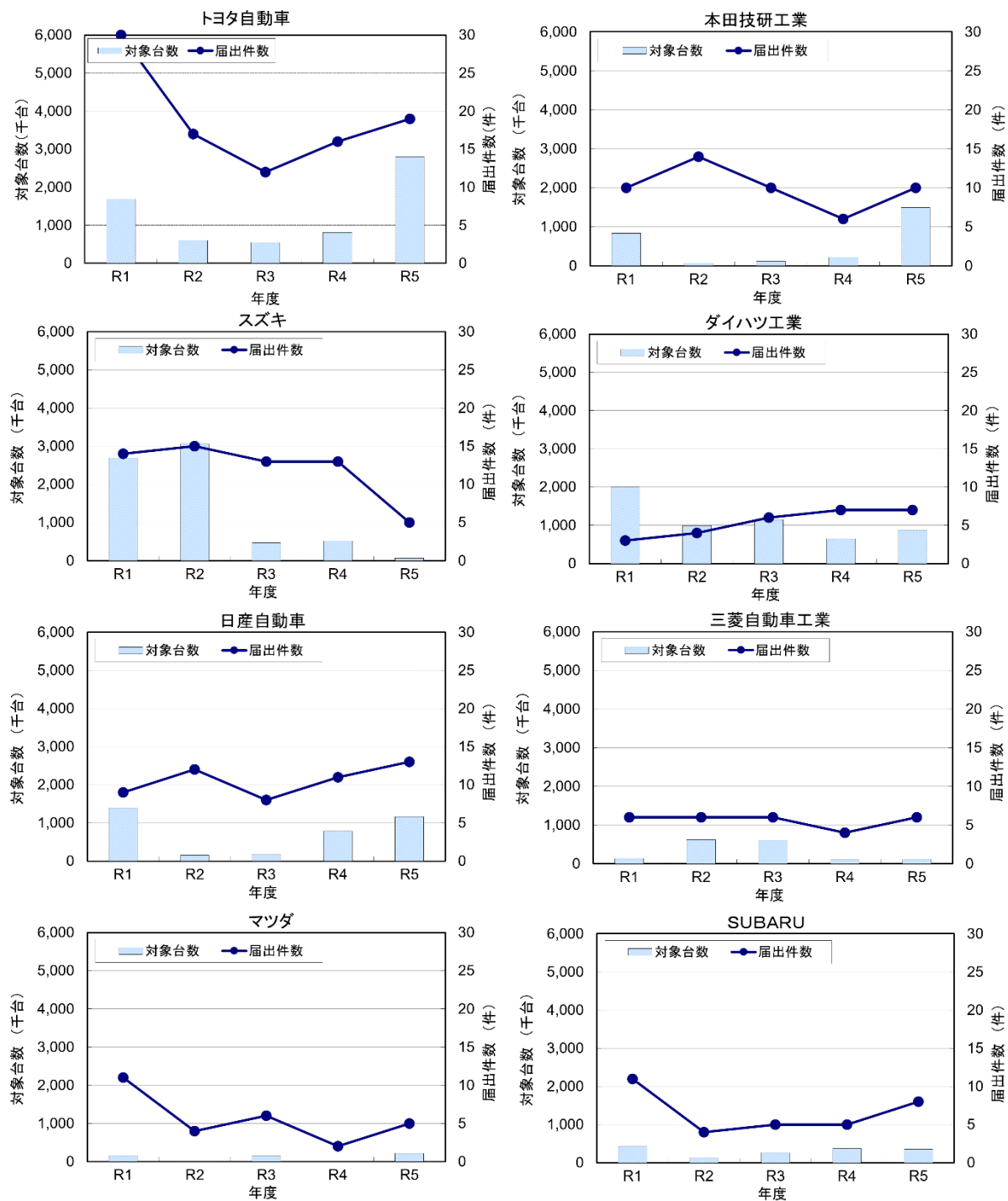


図 9-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

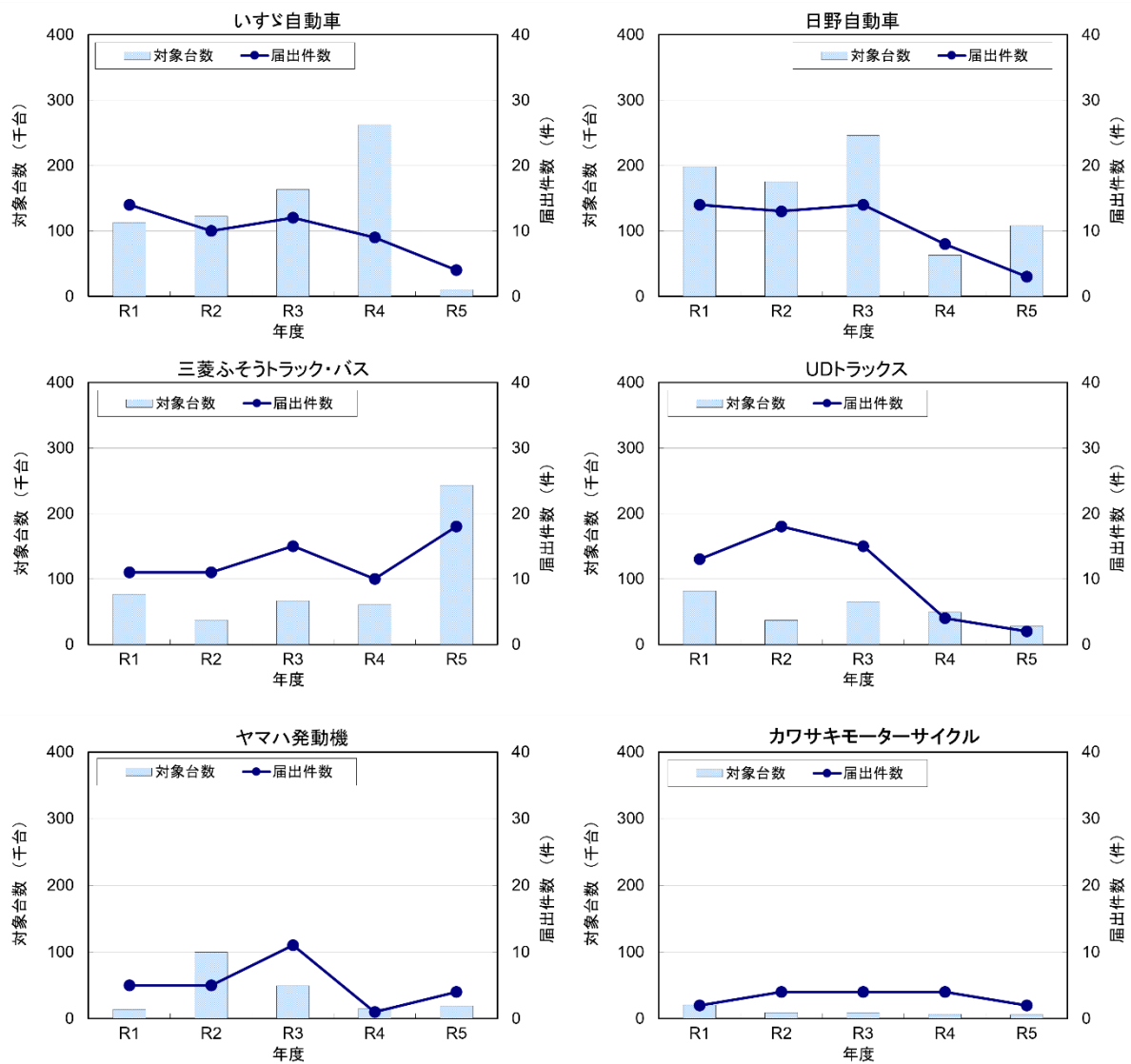


図 9-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】（令和元年度～令和 5 年度）

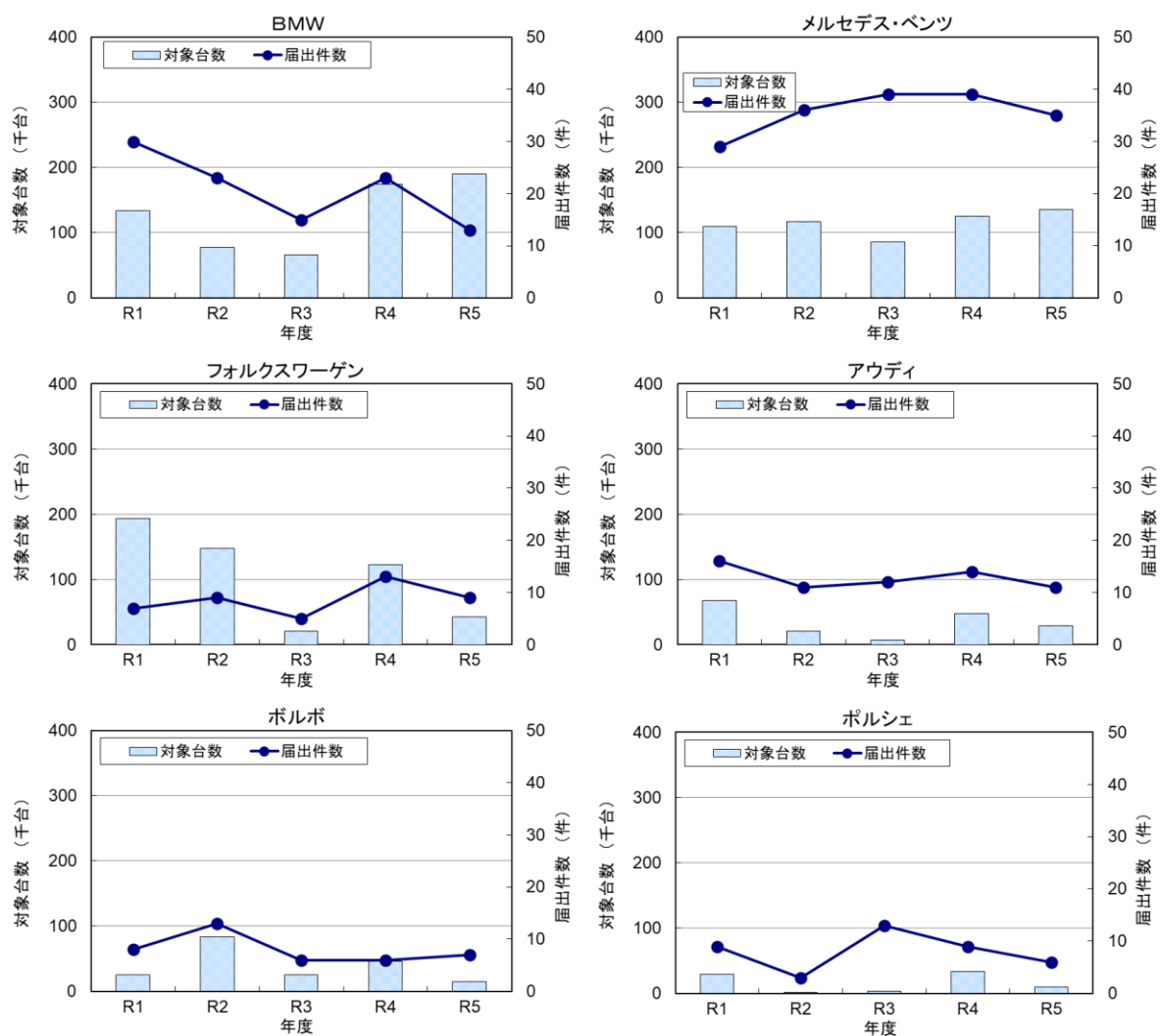


図 9-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】（令和元年度～令和5年度）

表 9-3 届出者別の 5 カ年リコール率【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 カ年リコール率 (%)
トヨタ自動車	94	6,451,886	21,730,399	29.7
本田技研工業	50	2,746,123	11,779,077	23.3
スズキ	60	6,809,928	11,464,695	59.4
ダイハツ工業	27	5,660,558	10,284,753	55.0
日産自動車	53	3,673,057	8,322,111	44.1
三菱自動車工業	28	1,572,610	2,566,891	61.3
マツダ	28	530,381	3,034,994	17.5
S U B A R U	33	1,562,725	2,743,455	57.0
いすゞ自動車	49	670,633	1,379,249	48.6
日野自動車	52	791,394	987,389	80.2
三菱ふそうトラック・バス	65	484,220	685,427	70.6
UD トラックス	52	260,300	226,360	115.0
ヤマハ発動機	26	197,227	880,520	22.4
カワサキモータサイクル	16	50,912	762,288	6.7

*1：届出件数及び対象台数については、令和元年度～令和 5 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 6 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 カ年リコール率【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 カ年リコール率 (%)
BMW*3	104	642,745	858,083	74.9
メルセデス・ベンツ	178	573,632	774,713	74.0
フォルクスワーゲン	43	526,830	613,327	85.9
アウディ	64	171,316	323,850	52.9
ボルボ	40	194,557	222,757	87.3
ポルシェ	40	76,614	116,967	65.5

*1：届出件数及び対象台数については、令和元年度～令和 5 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 6 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

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

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

届出者名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5 力年平均
トヨタ自動車	14.5	11.6	10.3	15.9	18.0	14.6
本田技研工業	16.3	8.3	10.9	18.7	25.8	15.5
スズキ	15.1	31.4	11.3	19.3	12.7	19.1
ダイハツ工業	34.6	25.0	10.8	12.7	19.0	18.2
日産自動車	33.9	24.8	16.9	34.6	27.3	27.8
三菱自動車工業	30.9	44.1	53.4	16.4	26.0	33.6
マツダ	21.2	5.7	35.7	0.0	8.8	16.1
SUBARU	36.6	30.7	17.9	27.4	14.5	26.3
いすゞ自動車	14.2	27.3	33.5	10.9	24.8	21.7
日野自動車	15.4	23.6	13.1	12.6	36.0	17.9
三菱ふそうトラック・バス	11.3	21.3	18.7	28.4	33.7	23.6
UDトラックス	20.5	11.8	8.3	18.0	13.5	13.8
ヤマハ発動機	26.5	26.3	16.6	22.7	16.0	21.0
カワサキモータサイクル	2.9	13.7	16.3	7.3	2.0	9.7

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】（令和元年度～令和5年度）

期間区分	R1～R5合計の届出 件数、対象台数及び それらの割合		トヨタ自 動車	本田技研 工業	スズキ	ダイハツ 工業	日産自動 車	三菱自動 車工業	マツダ	SUBAR U	いすゞ自 動車	日野自動 車	三菱ふそ うトラッ ク・バス	UDト ラックス	ヤマハ発 動機	カワサキ モータサ イクル
2カ月以内	件数	(件)	30	7	16	8	2	2	8	7	9	17	0	3	3	4
		(%)	29.7	13.2	26.7	29.6	3.8	6.5	22.9	21.2	18.8	34.0	0.0	7.1	10.7	22.2
	台数	(千台)	315	59	58	373	0	1	15	52	4	89	0	0	0	2
		(%)	4.6	2.1	0.8	6.6	0.0	0.0	2.3	3.3	0.7	12.5	0.0	0.0	0.1	3.5
2カ月超え 4カ月以内	件数	(件)	11	2	8	3	7	2	3	2	11	4	5	8	2	4
		(%)	10.9	3.8	13.3	11.1	13.5	6.5	8.6	6.1	22.9	8.0	7.8	19.0	7.1	22.2
	台数	(千台)	61	10	109	11	40	95	44	12	17	69	2	3	14	31
		(%)	0.9	0.3	1.5	0.2	1.1	6.0	6.6	0.8	2.5	9.8	0.5	1.2	6.2	57.8
4カ月超え 6カ月以内	件数	(件)	9	8	2	0	6	3	5	1	2	1	6	7	0	3
		(%)	8.9	15.1	3.3	0.0	11.5	9.7	14.3	3.0	4.2	2.0	9.4	16.7	0.0	16.7
	台数	(千台)	1,055	27	63	0	150	16	56	0	1	100	21	7	0	2
		(%)	15.5	1.0	0.9	0.0	4.1	1.0	8.5	0.0	0.1	14.0	4.5	3.1	0.0	4.5
6カ月超え 8カ月以内	件数	(件)	9	5	3	2	4	2	4	2	0	4	7	4	4	0
		(%)	8.9	9.4	5.0	7.4	7.7	6.5	11.4	6.1	0.0	8.0	10.9	9.5	14.3	0.0
	台数	(千台)	610	6	22	51	12	0	13	15	0	25	6	45	85	0
		(%)	9.0	0.2	0.3	0.9	0.3	0.0	1.9	1.0	0.0	3.5	1.2	18.8	38.3	0.0
8カ月超え 10カ月以内	件数	(件)	3	1	2	0	3	5	2	1	0	2	6	2	1	0
		(%)	3.0	1.9	3.3	0.0	5.8	16.1	5.7	3.0	0.0	4.0	9.4	4.8	3.6	0.0
	台数	(千台)	205	8	105	0	1	158	55	1	0	3	6	2	0	0
		(%)	3.0	0.3	1.4	0.0	0.0	10.0	8.4	0.0	0.0	0.4	1.3	0.7	0.1	0.0
10カ月超え 12カ月以内	件数	(件)	4	5	4	1	3	1	2	2	3	2	4	6	4	1
		(%)	4.0	9.4	6.7	3.7	5.8	3.2	5.7	6.1	6.3	4.0	6.3	14.3	14.3	5.6
	台数	(千台)	106	40	17	86	518	302	35	71	53	40	7	43	17	3
		(%)	1.6	1.4	0.2	1.5	14.1	19.1	5.3	4.6	7.7	5.7	1.6	18.1	7.6	5.2
12カ月超え 24カ月以内	件数	(件)	11	13	8	4	8	2	3	6	10	6	16	7	5	4
		(%)	10.9	24.5	13.3	14.8	15.4	6.5	8.6	18.2	20.8	12.0	25.0	16.7	17.9	22.2
	台数	(千台)	1,190	279	2,238	1,025	593	65	67	403	158	125	134	88	28	10
		(%)	17.5	10.1	30.3	18.1	16.2	4.1	10.1	25.8	23.2	17.6	28.7	36.9	12.8	17.7
24カ月超え 48カ月以内	件数	(件)	15	9	6	8	8	6	6	6	7	7	13	2	7	2
		(%)	14.9	17.0	10.0	29.6	15.4	19.4	17.1	18.2	14.6	14.0	20.3	4.8	25.0	11.1
	台数	(千台)	1,738	1,196	1,193	2,538	265	159	275	292	289	107	203	28	38	6
		(%)	25.6	43.2	16.2	44.8	7.2	10.1	41.5	18.7	42.2	15.1	43.6	11.7	17.1	11.3
48カ月超え	件数	(件)	9	3	11	1	11	8	2	6	6	7	7	3	3	0
		(%)	8.9	5.7	18.3	3.7	21.2	25.8	5.7	18.2	12.5	14.0	10.9	7.1	10.7	0.0
	台数	(千台)	1,519	1,142	3,569	1,575	2,092	786	101	716	162	152	86	23	39	0
		(%)	22.3	41.3	48.4	27.8	57.0	49.7	15.3	45.8	23.6	21.4	18.6	9.5	17.8	0.0
合計	件数	(件)	101	53	60	27	52	31	35	33	48	50	64	42	28	18
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	6,801	2,766	7,374	5,661	3,672	1,580	661	1,563	684	710	465	237	221	54
		(%)	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がる場合には装置区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。

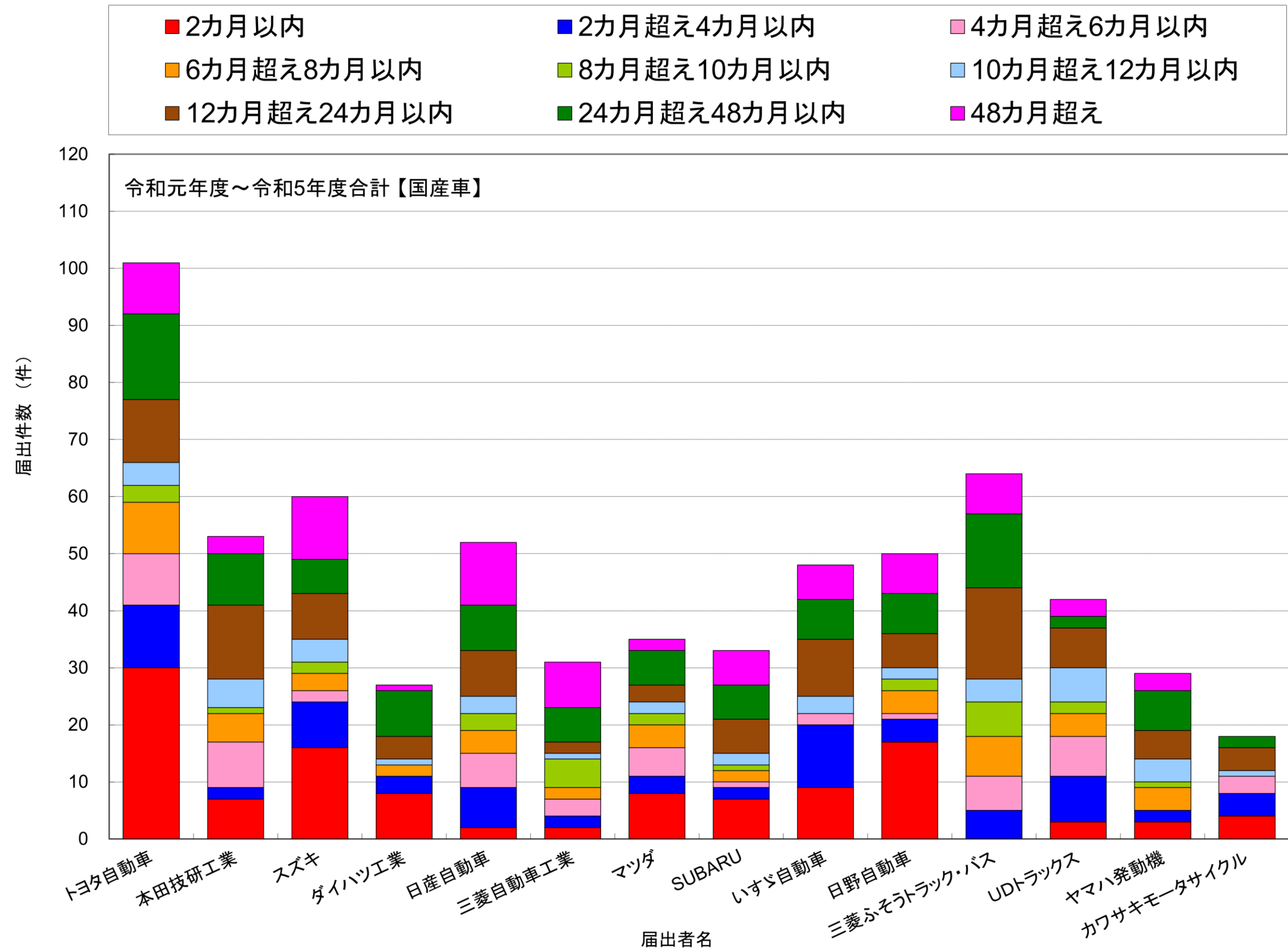


図 9-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（令和元年度～令和5年度合計）

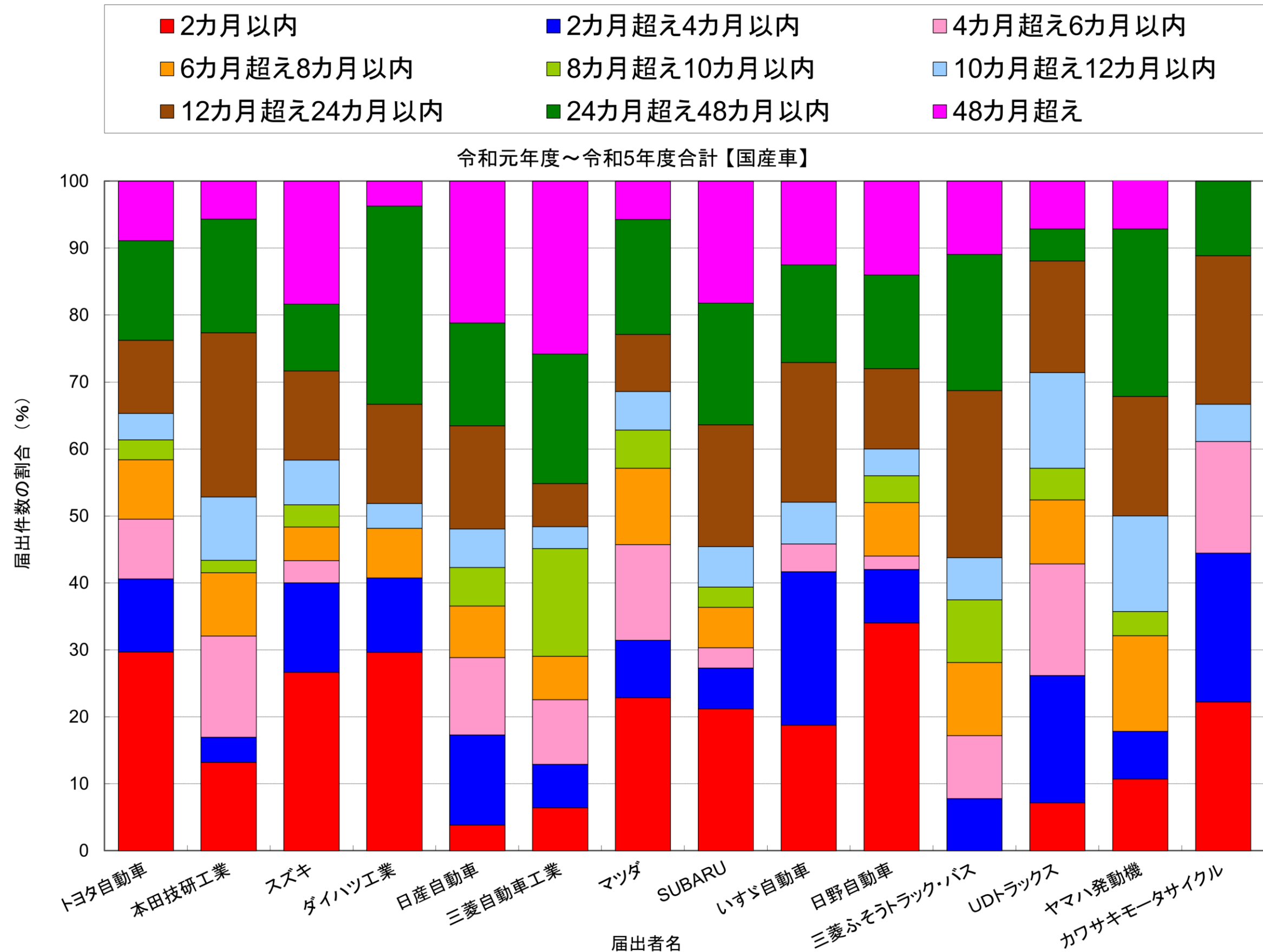


図 9-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】（令和元年度～令和5年度合計）

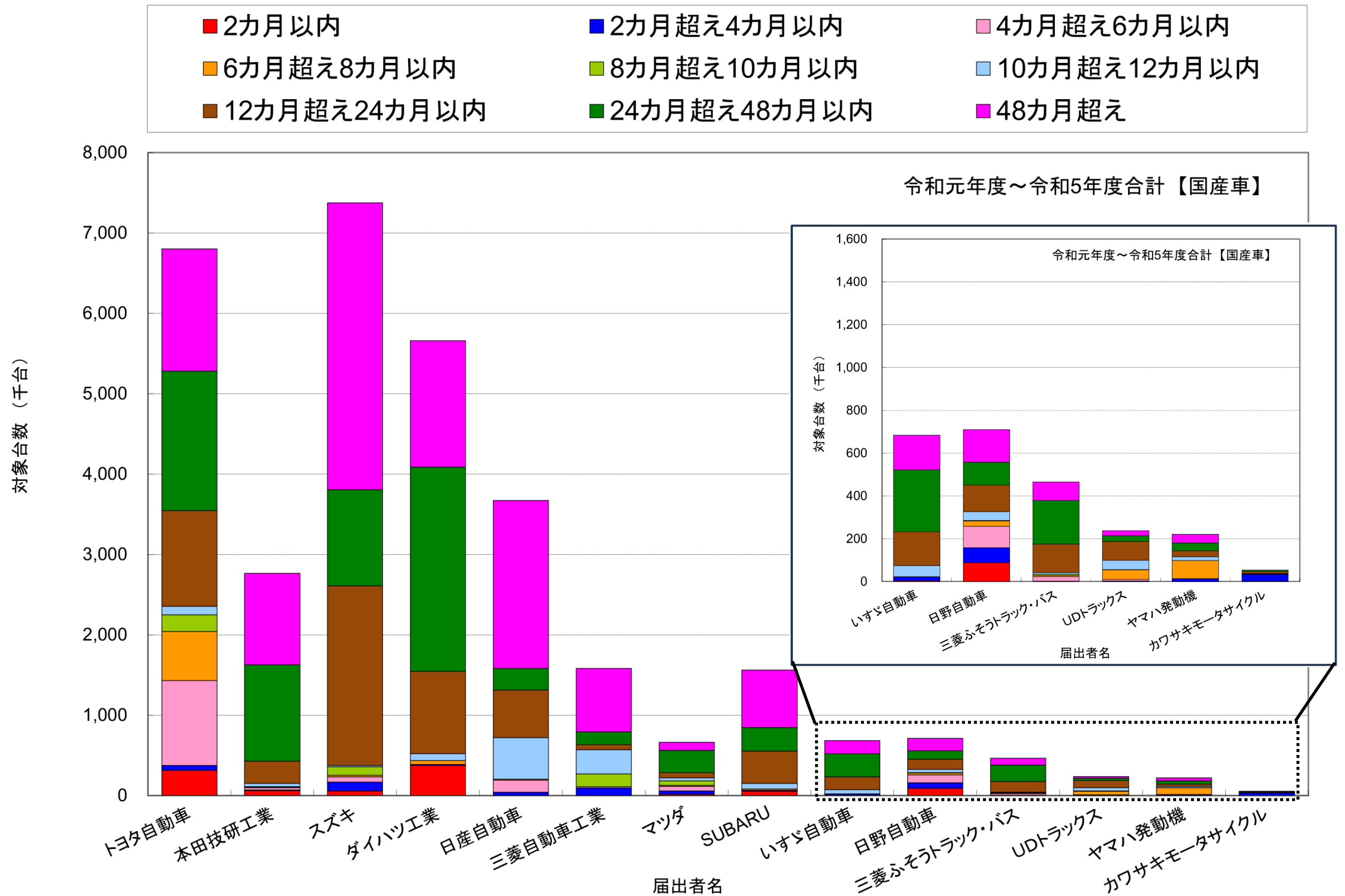


図 9-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】（令和元年度～令和5年度合計）

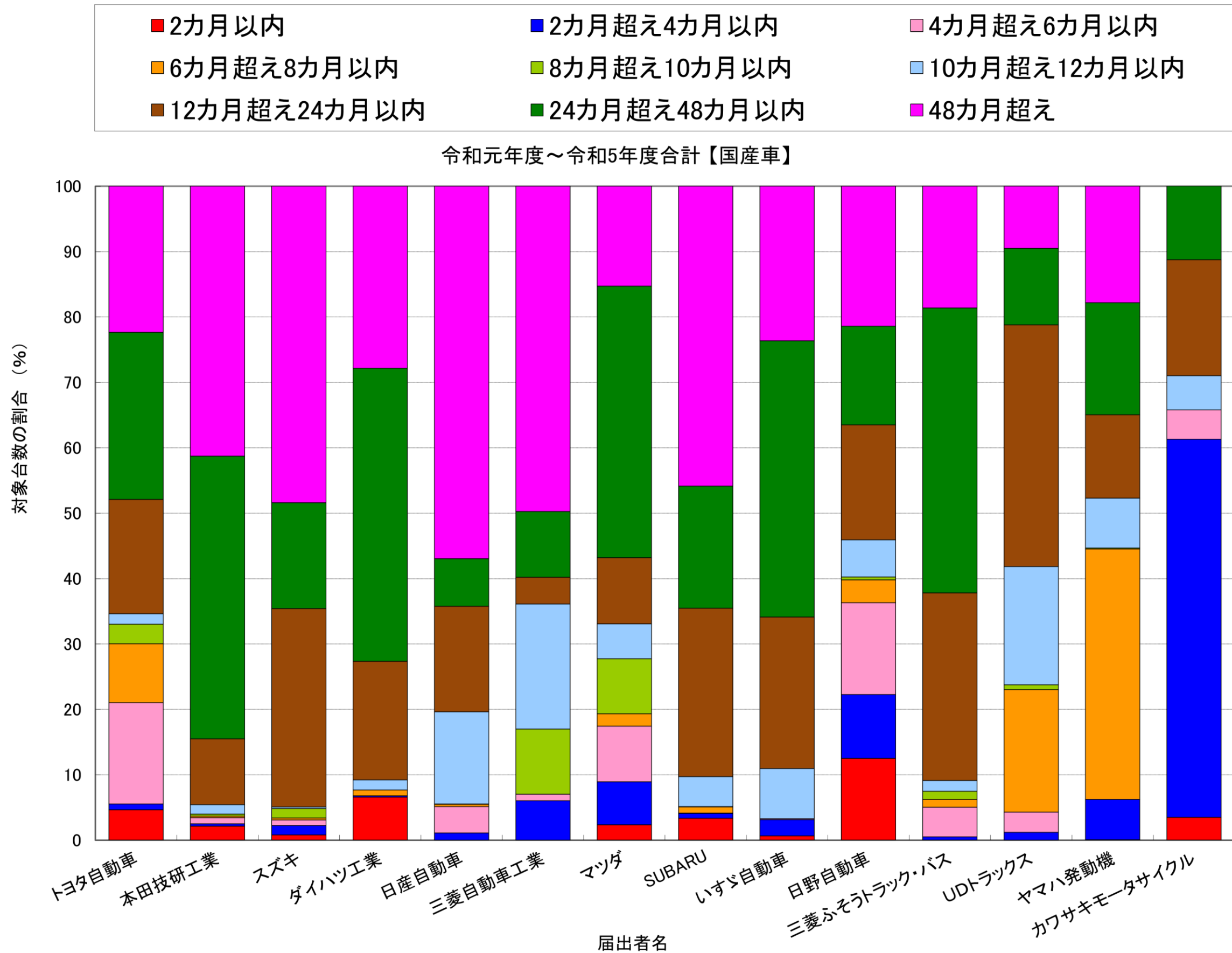


図 9-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】（令和元年度～令和5年度合計）

(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

令和元年度～令和 5 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令和元年度～令和 5 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】（令和元年度～令和 5 年度）**

車名	平均期間（カ月）					
	R1	R2	R3	R4	R5	5 カ年平均
BMW	8.8	9.1	11.2	2.8	5.9	7.5
メルセデス・ベンツ	8.0	7.4	11.2	11.7	13.6	10.4
フォルクスワーゲン	18.6	21.4	7.9	7.9	1.2	9.7
アウディ	11.9	11.4	7.9	5.9	1.6	8.0
ボルボ	7.1	3.1	3.8	8.3	5.9	5.4
ポルシェ	2.5	2.2	3.8	2.9	3.0	2.9

表 9-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数、対象台数及びそれらの割合【輸入車】（令和元年度～令和 5 年度）

期間区分	R1～R5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)	41	69	21	30	26	25
		(%)	38.7	39.2	48.8	46.9	56.5	62.5
	台数	(千台)	78	103	61	39	30	27
		(%)	12.1	18.9	11.6	23.0	15.1	34.9
2カ月を超え4カ月以内	件数	(件)	24	34	9	20	8	6
		(%)	22.6	19.3	20.9	31.3	17.4	15.0
	台数	(千台)	22	29	14	47	33	35
		(%)	3.4	5.4	2.7	27.7	16.6	46.0
4カ月を超え6カ月以内	件数	(件)	11	14	2	6	5	5
		(%)	10.4	8.0	4.7	9.4	10.9	12.5
	台数	(千台)	38	26	0	10	70	5
		(%)	5.9	4.8	0.0	5.7	35.4	6.6
6カ月を超え8カ月以内	件数	(件)	9	9	2	2	0	0
		(%)	8.5	5.1	4.7	3.1	0.0	0.0
	台数	(千台)	117	69	58	0	0	0
		(%)	18.2	12.7	10.9	0.0	0.0	0.0
8カ月を超え10カ月以内	件数	(件)	3	5	0	1	1	1
		(%)	2.8	2.8	0.0	1.6	2.2	2.5
	台数	(千台)	0	10	0	0	17	9
		(%)	0.0	1.8	0.0	0.1	8.5	11.6
10カ月を超え12カ月以内	件数	(件)	3	4	0	0	0	1
		(%)	2.8	2.3	0.0	0.0	0.0	2.5
	台数	(千台)	5	10	0	0	0	0
		(%)	0.7	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0
12カ月を超え24カ月以内	件数	(件)	5	22	2	1	3	1
		(%)	4.7	12.5	4.7	1.6	6.5	2.5
	台数	(千台)	54	108	21	20	9	0
		(%)	8.3	19.9	3.9	11.7	4.4	0.6
24カ月を超え48カ月以内	件数	(件)	6	14	4	2	2	1
		(%)	5.7	8.0	9.3	3.1	4.3	2.5
	台数	(千台)	300	97	55	8	37	0
		(%)	46.7	17.8	10.4	4.8	18.5	0.2
48カ月を超え	件数	(件)	3	5	3	2	0	0
		(%)	2.8	2.8	7.0	3.1	0.0	0.0
	台数	(千台)	30	91	318	46	0	0
		(%)	4.7	16.8	60.4	27.0	0.0	0.0
合計	件数	(件)	106	176	43	64	46	40
		(%)	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	643	543	527	171	198	77
		(%)	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。

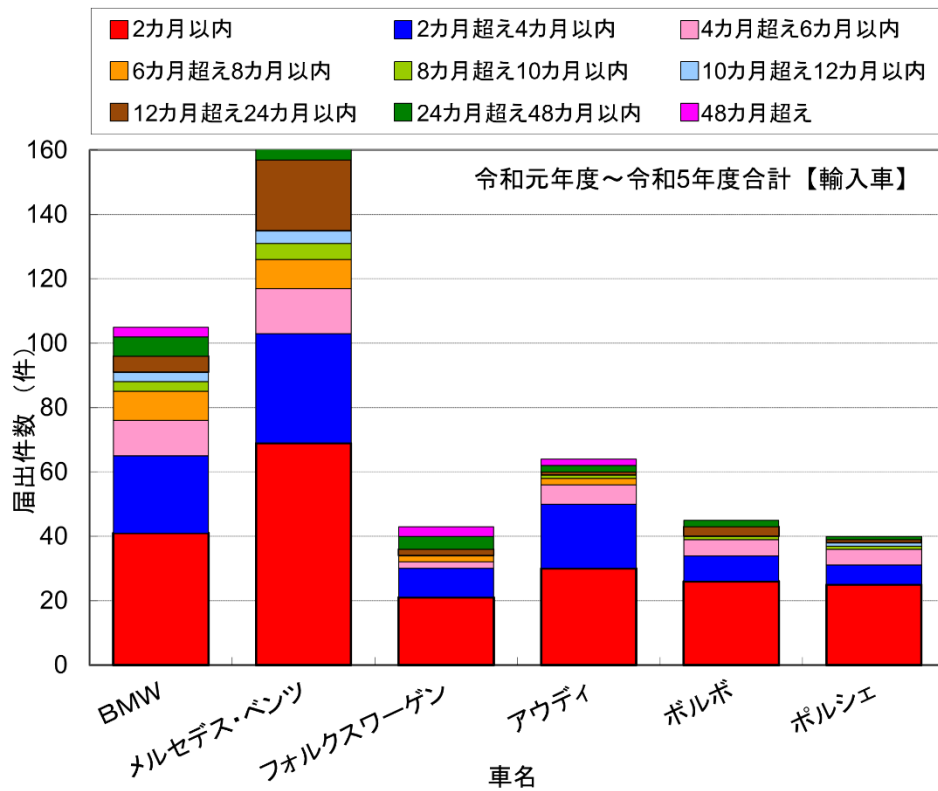


図 9-8 車名別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（令和元年度～令和5年度合計）

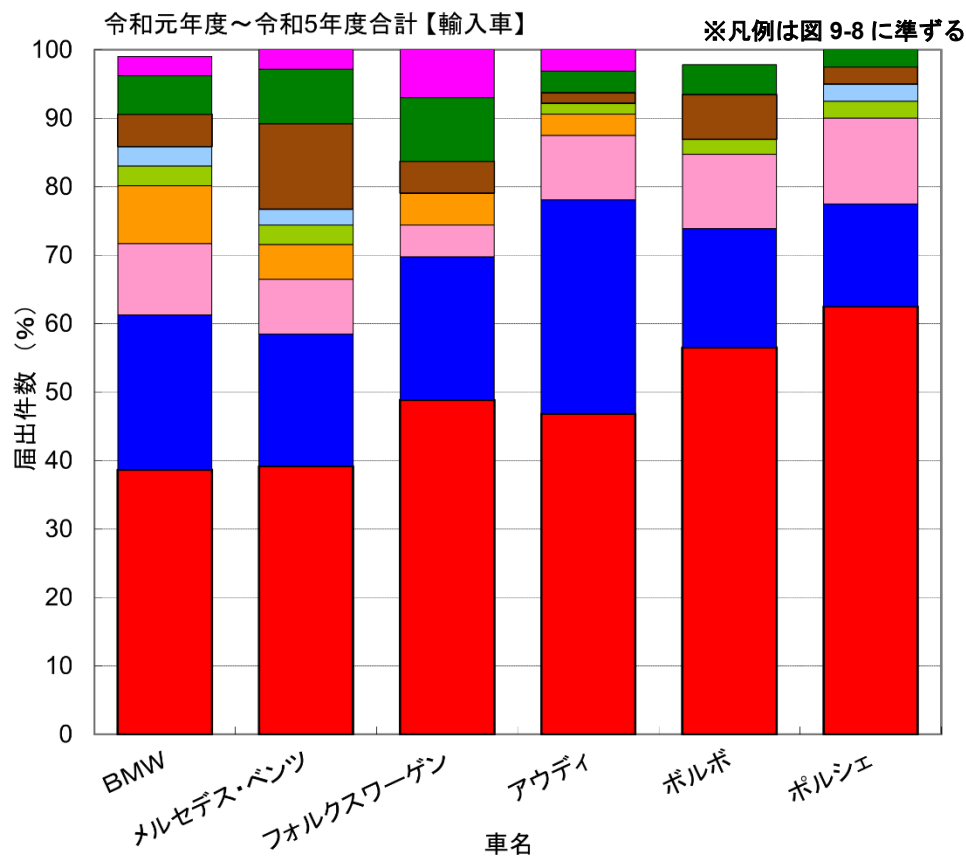


図 9-9 不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（令和元年度～令和5年度合計）

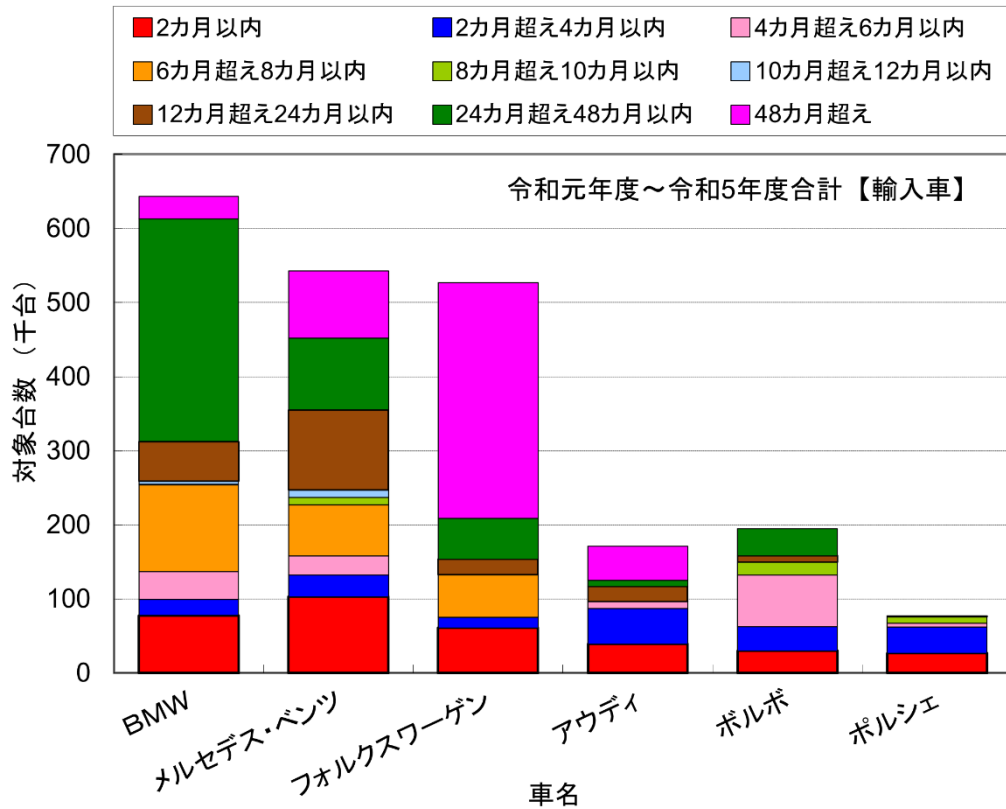


図 9-10 車名別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（令和元年度～令和5年度合計）

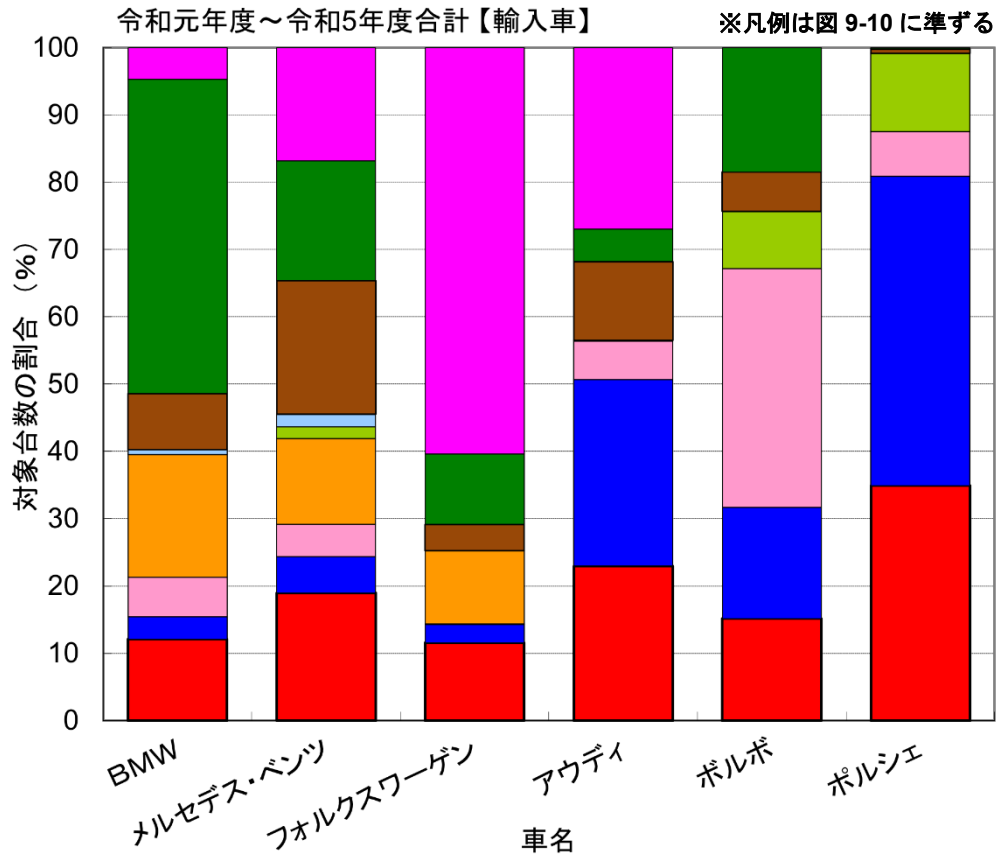


図 9-11 車名別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（令和元年度～令和5年度合計）

9.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

令和元年度～令和５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６年３月末時点及び令和５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
(令和２年度～令和５年度届出分)

令和６年３月末時点（令和５年３月末時点）* ² での平均改修率（％）							
届出者名	R2 年度 届出分		R3 年度 届出分		R4 年度 届出分		R5 年度届 出分
トヨタ自動車	96.5	(95.5)	97.8	(96.7)	94.9	(85.4)	65.9
本田技研工業	95.5	(95.1)	92.4	(90.5)	96.8	(94.9)	25.9
スズキ	92.0	(89.5)	92.2	(89.2)	73.8	(25.1)	64.7
ダイハツ工業	93.8	(91.7)	94.0	(91.8)	90.5	(72.3)	57.9
日産自動車	92.7	(91.2)	97.0	(94.9)	39.3	(28.4)	88.2
三菱自動車工業	86.5	(84.6)	94.9	(92.8)	92.6	(83.6)	33.2
マツダ	98.3	(97.8)	97.0	(94.8)	99.9	(98.3)	57.9
SUBARU	97.1	(95.8)	99.0	(98.3)	96.2	(85.8)	30.1
いすゞ自動車	84.7	(78.0)	93.7	(89.5)	89.1	(51.8)	70.7
日野自動車	89.6	(86.7)	87.7	(86.7)	74.3	(54.1)	74.2
三菱ふそうトラック・バス	92.3	(89.8)	88.4	(82.8)	85.4	(66.9)	56.7
UD トラックス	96.7	(95.1)	97.0	(94.0)	92.8	(70.6)	57.5
ヤマハ発動機	71.0	(67.1)	76.3	(71.0)	73.0	(63.3)	57.8
カワサキモータサイクル	96.2	(95.2)	91.3	(85.6)	76.8	(45.1)	24.5
ビー・エム・ダブリュー* ³	85.0	(82.9)	88.1	(84.7)	95.4	(31.6)	15.6
メルセデス・ベンツ日本* ⁴	59.5	(57.9)	94.2	(86.4)	91.3	(46.8)	61.9
フォルクスワーゲングループ ジャパン* ⁵	97.1	(96.4)	95.1	(84.8)	95.8	(82.3)	81.3
ボルボ・カー・ジャパン* ⁶	79.6	(76.0)	91.3	(87.5)	99.0	(64.0)	82.0
Stellantis ジャパン* ⁷	87.6	(85.4)	84.7	(71.6)	86.0	(65.6)	61.9

*¹：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出日から令和６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５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6年3月末現在の令和元年～令和5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 令和元年～令和5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}				
	R1	R2	R3	R4	R5
国産車（台）	2,716,618	2,489,546	2,443,649	2,322,963	2,799,138
輸入車（台）	324,659	309,075	333,176	310,113	311,996

*1：自動車保有車両数については、令和6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。

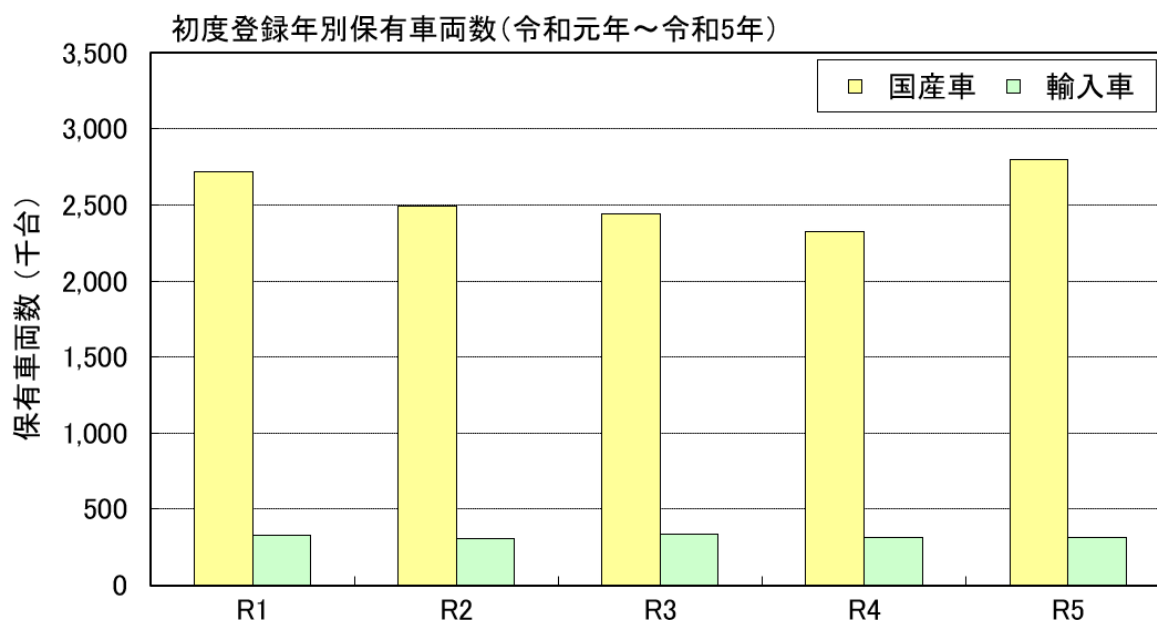


図 10-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（令和元年～令和5年）

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4年度届出内容の分析結果について”
<https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r04recallbunseki.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！）令和3年度届出内容の分析結果について”
<https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r03recallbunseki.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！）令和2年度届出内容の分析結果について”
<https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r02recallbunseki.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！）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>

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://datahub.transportation.gov/stories/s/38mw-dp8u>

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>