

令和6年度リコール届出内容の
分析結果について

令和8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.....	54
2.4 不具合発生原因別の届出事例.....	58
(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... 58	
(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... 88	
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	110
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間.....	110
(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.....	110
(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）.....	119
(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）.....	121
(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）.....	124
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.....	127
(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... 127	
(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）.....	134

(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）	136
(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）	139
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	142
(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	142
(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	148
4. リコール届出対象車両の改修状況	153
5. 特定後付装置のリコール届出	154
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	155
7. 令和6年度におけるリコール届出状況の考察	168
7.1 各種集計結果	168
(1) リコール届出件数と対象台数の推移	168
(2) リコール率の推移	169
(3) 車種（用途）別の推移	170
(4) 装置別の推移	172
(5) 電気自動車及びハイブリッド自動車の推移	174
(6) 先進安全自動車（ASV）の推移	175
(7) プログラム変更を対策とするリコール届出の推移	176
(8) 不具合発生原因別の推移	176
(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	178
(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	181
(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	184
(12) リコール届出対象車両の改修状況の推移	184
(13) 特定後付装置の推移	185
7.2 考察	186
8. 参考調査1 リコール届出件数及び対象台数の推移	187
8.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）	187
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	192
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	195
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	195
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	201
(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	201
(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	207

9.3	届出者別リコール対象車両の改修状況.....	211
10.	参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数.....	212

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6年度のリコール届出件数は、337件（国産車167件、輸入車170件）であり、前年度に比べ12件減少（対前年度比約3.4%減、国産車同2件減（約1.2%減）、輸入車同10件減（約5.6%減））している。また、リコール対象台数は、7,564,968台（国産車6,924,715台、輸入車640,253台）であり、前年度に比べ539,249台減少（対前年度比約6.7%減、国産車同703,325台減（約9.2%減）、輸入車同164,076台増（約34.5%増））している。なお、届出件数及び対象台数は令和7年3月末時点のものである（以下同じ）。

令和6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6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7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年度は増加していたが、令和6年度は減少に転じている。

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167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202件であり、過去10年間では平成27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、令和6年度で167件と5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年度を境に増加傾向にある。

輸入車におけるリコール届出件数は、過去10年間では平成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年度は減少したが、令和6年度は増加に転じており、過去10年間の平均（約568,757台）よりも多い台数となっている。

これらのことより、令和3年度までは、リコール届出件数、対象台数共に減少傾向となっていたが、令和4年度は、一転してリコール届出件数、対象台数共に増加に転じた。リコール届出件数については、令和4年度以降減少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（平成 27 年度～令和 6 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)
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	9,889,435	186	645,063	415	10,534,498
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
R6	167	6,924,715	170	640,253	337	7,564,968

*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。

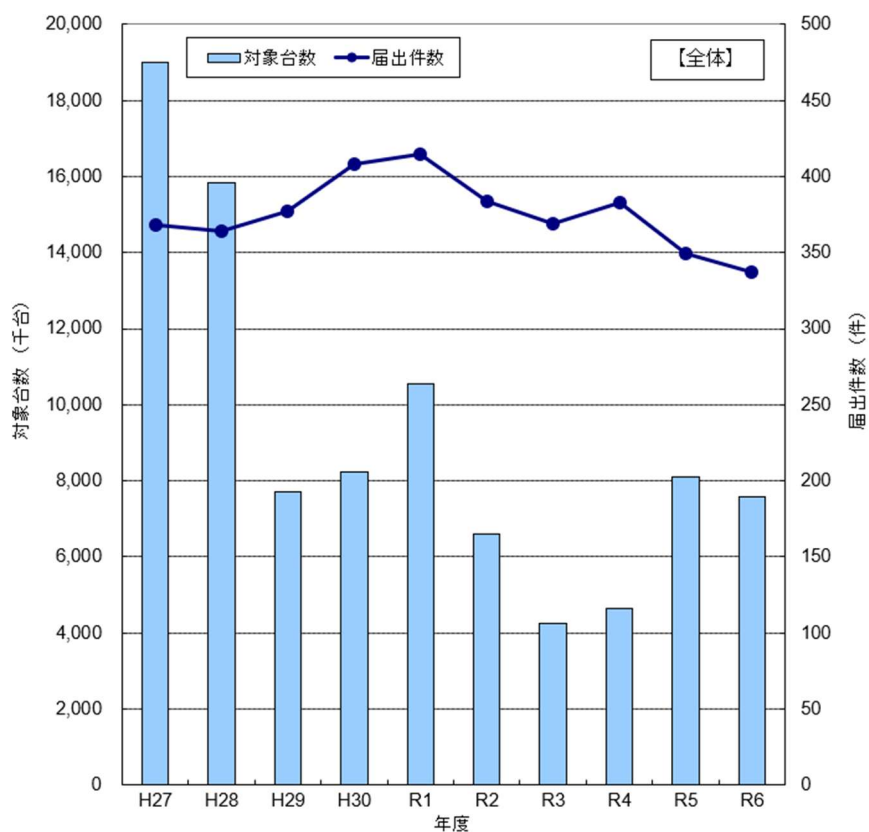


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 27 年度～令和 6 年度）

「全体」

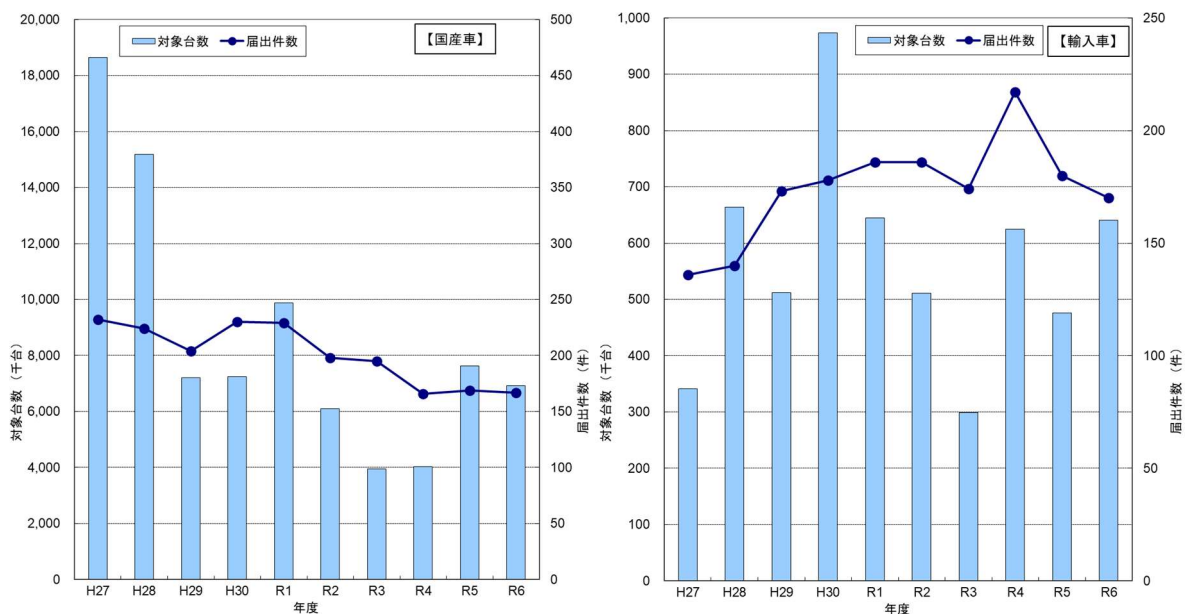


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 27 年度～令和 6 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」

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 6 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 6 年度におけるタカタ製エアバッグのリコール届出件数は、「全体」で 1 件であり、前年度から 1 件増加している。

国産車におけるタカタ製エアバッグのリコール届出について、平成 27 年度が届出件数及び対象台数が最も多く 33 件、約 944 万台であったのに対し、令和 6 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 6 年度は届出件数が 1 件、対象台数は約 1 万台であるが、件数台数共に減少傾向にあるといえる。

表 1-2 国土交通省ウェブサイト*1で公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数*2（平成 27 年度～令和 6 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)
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
R6	0	0	1	9,302	1	9,302
前年度比較	±0	±0	+1	+9,302	+1	+9,302

*1：国土交通省ウェブサイト

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



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

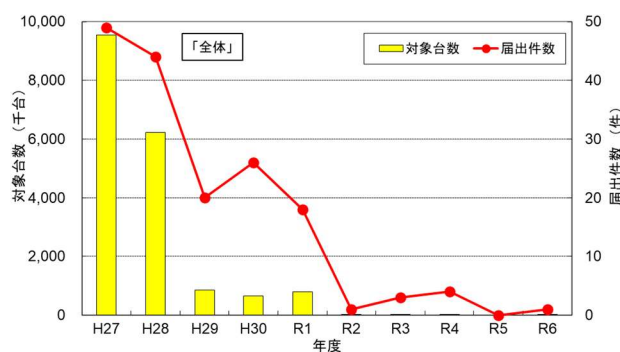


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 27 年度～令和 6 年度）

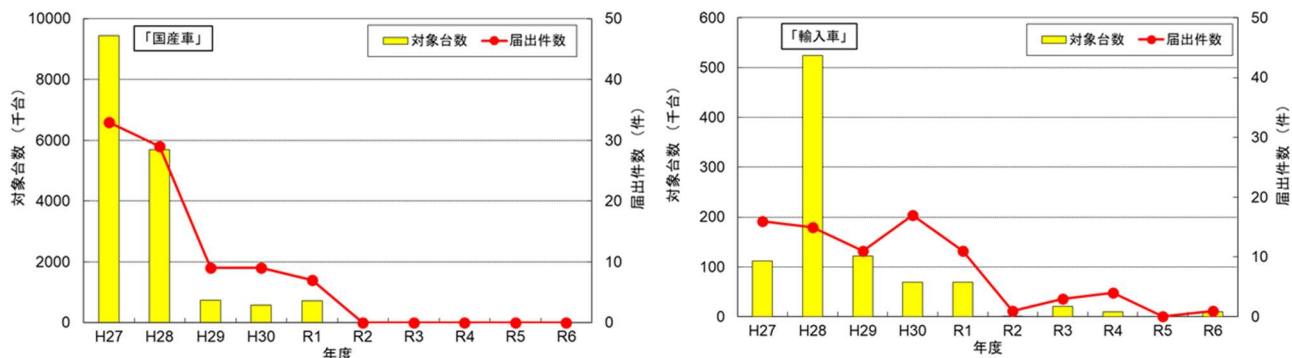


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 27 年度～令和 6 年度）

令和7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7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98.7%、国産車99.0%、輸入車93.4%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7年9月末で4.65万台となっている。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68,748件（概算値）*1となっている。

令和6年度に届出されたタカタ製エアバッグの改修率は27.6%であるが、タカタ製エアバッグの全ての改修率は98.7%となっており、昨年度に比べ0.1%上昇している。

表 1-3 タカタ製エアバッグのリコール届出の改修率(令和7年3月末時点)

年度	国産車			輸入車			全体		
	対象台数 (台)	実施台数 (台)	改修率 (%)	対象台数 (台)	実施台数 (台)	改修率 (%)	対象台数 (台)	実施台数 (台)	改修率 (%)
H24	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
H25	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	727,342	98.8	121,790	118,388	97.2	857,857	845,730	98.6
H30	573,118	565,426	98.7	69,470	67,026	96.5	642,588	632,452	98.4
R1	723,142	714,320	98.8	69,728	66,655	95.6	792,870	780,975	98.5
R2	0	0	0.0	225	176	78.2	225	176	78.2
R3	0	0	0.0	21,010	19,254	91.6	21,010	19,254	91.6
R4	0	0	0.0	8,817	8,005	90.8	8,817	8,005	90.8
R5	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0
R6	0	0	0.0	9,302	2,572	27.6	9,302	2,572	27.6
合計	19,936,735	19,730,379	99.0	900,719	841,246	93.4	20,837,454	20,571,625	98.7

*1：国土交通省ウェブサイト
「自動車のリコール・不具合情報（クルマの異常を連ラクダ!）」
エアバッグのリコール未改修車両を車検で通さない措置について
https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/recallinfo_003.html

次に、令和2年度から令和6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。

令和6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、これは多車種に渡る150万台を超えるリコール届出が2件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2年度以降においては上位10件に入る届出はなく、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6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2番目に多く、上位1位の対象台数では、過去5年で1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2番目に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、1万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2年度～令和6年度）

項目		R2	R3	R4	R5	R6
リコール届出上位10件の対象台数（台）	1	969,800	956,221	360,145	1,138,046	1,710,607
	2	767,501	302,097	339,883	790,329	1,556,855
	3	624,105	188,378	277,462	594,140	598,797
	4	610,496	160,435	259,991	580,792	434,520
	5	456,603	137,449	250,029	484,025	433,498
	6	353,578	129,469	247,383	478,255	235,077
	7	343,877	111,842	219,623	405,714	191,748
	8	250,284	111,611	196,984	328,108	137,690
	9	210,363	98,587	192,589	322,740	135,305
	10	140,682	96,560	118,014	307,351	112,261
上位10件の平均対象台数（台）		472,729	229,265	246,210	542,950	554,636
上位10件が対象台数合計で占める割合		71.5%	53.8%	53.0%	67.0%	73.3%
上位10件を含めた平均対象台数（台）		17,215	11,539	12,140	23,221	22,448
上位10件を除いた平均対象台数（台）		5,035	5,474	5,864	7,890	6,173

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2年度から令和6年度におけるリコール届出の対象台数の累計を令和7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37.7%となっており、国産車で36.9%、輸入車で50.1%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2年度～令和6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	224	12,436	34,448	36.1%
	輸入車	746	2,377	4,232	56.2%
	全体	970	14,813	38,680	38.3%
貨物車	国産車	235	2,222	6,019	36.9%
	輸入車	34	7	124	5.9%
	全体	269	2,230	6,142	36.3%
軽自動車* ³	国産車	97	12,018	31,912	37.7%
	輸入車	3	0	1	22.3%
	全体	100	12,018	31,913	37.7%
二輪車* ⁴	国産車	86	1,478	3,447	42.9%
	輸入車	81	162	633	25.6%
	全体	167	1,640	4,081	40.2%
その他* ⁵	国産車	342	481	1,782	27.0%
	輸入車	71	5	102	4.7%
	全体	413	486	1,884	25.8%
車種（用途）合計	国産車	984	28,635	77,608	36.9%
	輸入車	935	2,552	5,092	50.1%
	全体	1,919	31,187	82,700	37.7%

*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7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2年度から令和6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2年度～令和6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 （%）
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
R6	337	7,565	82,700	9.1

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

また、米国における2020年から2024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（2020年～2024年）

リコール 届出年*1 （暦年）	届出件数*2	対象台数*2 （千台）	保有車両数（千台） （リコール年12月末数値） *3	暦年別 リコール率 （%）
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
2024	950	29,346	297,526	9.9

*1：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。

*2：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。

*3：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2年度から令和6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2年度から令和6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6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354件であり、前年度の368件と比べて14件減少（対前年度比約4%減）しており、5カ年平均384件と比べて30件少ない。対象台数の合計は、7,565千台であり、前年度の8,104千台と比べて539千台減少（同約7%減）しており、5カ年平均6,237千台と比べて1,328千台多い。

「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186件であり、前年度の196件と比べると10件減少（同約5%減）しており、5カ年平均194件と比較しても8件少ない。なお、対象台数は2,688千台であり前年度の6,287千台と比べると3,599千台減少（同約57%減）している。軽乗用車の届出件数は11件であり、前年度の10件と比べて1件増加しており、対象台数は3,045千台で前年度の1,117千台から1,928千台増加（同約173%増）している。また、普通・小型貨物車においては、届出件数が54件で前年度の47件と比べて7件増加（同約15%増）しており、対象台数は319千台で前年度の424千台から105千台減少（同約25%減）している。乗合車の届出件数は7件であり、前年度の16件と比べ9件減少（同約56%減）しており、対象台数は21千台で前年度の16千台から5千台増加（同約31%増）している。軽貨物車において届出件数は9件であり、前年度の4件と比べ5件増加（同約125%増）しており、5カ年平均7件と比較して2件少ない。対象台数は237千台で前年度の52千台から185千台増加（同約352%増）している。特殊車の届出件数は38件であり、前年度の37件から1件増加（同約3%増）しており、対象台数は18千台で前年度の119千台から101千台減少（同約85%減）しており、5カ年平均70千台と比べても、52千台少ない。二輪車の届出件数は34件であり、前年度の27件に比べ7件増加（同約26%増）しており、対象台数1,232千台は前年度の71千台から1,161千台増加（同約1638%増）している。その他の届出件数は15件であり、前年度の31件から16件減少（同約52%減）しており、対象台数は約5千台で前年度の約18千台から約13千台減少（同約74%減）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は184件であり、前年度の185件と比べて1件減少（同約1%減）しており、5カ年平均の197件と比べて13件少ない。対象台数は6,925千台であり、前年度の7,628千台と比べて703千台減少（同約9%減）しているが、5カ年平均5,727千台と比べて1,198千台多い。

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年度からは増加に転じた。輸入車については令和6年度増加に転じた。また、令和6年度は二輪車の対象台数が突出している傾向にあった。

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 2 年度～令和 6 年度及び 5 カ年平均）

車種(用途)			国産車							輸入車						全体					
			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	42	39	45	54	44	45	154	146	162	142	142	149	196	185	207	196	186	194
			(%)	19.4	18.5	23.9	29.2	23.9	22.8	82.4	83.9	73.3	77.6	83.5	79.8	48.6	48.1	50.6	53.3	52.5	50.5
		対象台数	(千台)	1,015	1,248	2,219	5,836	2,118	2,487	503	240	613	452	570	475	1,518	1,487	2,832	6,287	2,688	2,963
		(%)	16.6	31.5	55.1	76.5	30.6	43.4	98.4	80.0	98.2	94.9	89.0	93.2	23.0	34.9	60.9	77.6	35.5	47.5	
	軽	届出件数	(件)	17	14	14	10	10	13	0	0	0	0	1	0	17	14	14	10	11	13
			(%)	7.9	6.6	7.4	5.4	5.4	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1	4.2	3.6	3.4	2.7	3.1	3.4
対象台数		(千台)	3,419	1,528	618	1,117	3,045	1,945	0	0	0	0	0	0	3,419	1,528	618	1,117	3,045	1,945	
	(%)	56.1	38.6	15.4	14.6	44.0	34.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	51.7	35.9	13.3	13.8	40.2	31.2		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	50	64	33	37	51	47	2	2	17	10	3	7	52	66	50	47	54	54
			(%)	23.1	30.3	17.6	20.0	27.7	23.9	1.1	1.1	7.7	5.5	1.8	3.6	12.9	17.1	12.2	12.8	15.3	14.0
		対象台数	(千台)	353	600	531	420	319	444	1	1	1	5	0	1	354	601	532	424	319	446
		(%)	5.8	15.1	13.2	5.5	4.6	7.8	0.2	0.3	0.1	1.0	0.0	0.3	5.4	14.1	11.4	5.2	4.2	7.1	
	軽	届出件数	(件)	5	6	10	4	7	6	0	0	0	0	2	0	5	6	10	4	9	7
			(%)	2.3	2.8	5.3	2.2	3.8	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.2	1.2	1.6	2.4	1.1	2.5	1.8
対象台数		(千台)	1,108	382	513	52	237	458	0	0	0	0	0	0	1,108	382	513	52	237	458	
	(%)	18.2	9.6	12.7	0.7	3.4	8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.8	9.0	11.0	0.6	3.1	7.3		
乗合車	届出件数	(件)	16	10	17	14	6	13	2	2	1	2	1	2	18	12	18	16	7	14	
		(%)	7.4	4.7	9.0	7.6	3.3	6.4	1.1	1.1	0.5	1.1	0.6	0.9	4.5	3.1	4.4	4.3	2.0	3.7	
	対象台数	(千台)	27	10	18	16	21	18	0	0	0	0	0	0	27	10	18	16	21	18	
		(%)	0.4	0.3	0.4	0.2	0.3	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.2	0.4	0.2	0.3	0.3	
特殊車	届出件数	(件)	51	40	37	31	32	38	7	7	4	6	6	6	58	47	41	37	38	44	
		(%)	23.6	19.0	19.7	16.8	17.4	19.4	3.7	4.0	1.8	3.3	3.5	3.2	14.4	12.2	10.0	10.1	10.7	11.5	
	対象台数	(千台)	28	97	84	119	17	69	2	1	0	0	1	1	29	98	84	119	18	70	
		(%)	0.5	2.5	2.1	1.6	0.2	1.2	0.3	0.2	0.0	0.0	0.2	0.1	0.4	2.3	1.8	1.5	0.2	1.1	
二輪車	*1 届出件数	(件)	20	22	13	11	20	17	19	15	17	16	14	16	39	37	30	27	34	33	
		(%)	9.3	10.4	6.9	5.9	10.9	8.7	10.2	8.6	7.7	8.7	8.2	8.7	9.7	9.6	7.3	7.3	9.6	8.7	
	対象台数	(千台)	139	90	34	51	1,163	296	5	58	10	20	69	32	144	148	44	71	1,232	328	
		(%)	2.3	2.3	0.9	0.7	16.8	5.2	1.0	19.4	1.6	4.1	10.8	6.4	2.2	3.5	1.0	0.9	16.3	5.3	
その他	*2 届出件数	(件)	15	16	19	24	14	18	3	2	20	7	1	7	18	18	39	31	15	24	
		(%)	6.9	7.6	10.1	13.0	7.6	8.9	1.6	1.1	9.0	3.8	0.6	3.5	4.5	4.7	9.5	8.4	4.2	6.3	
	対象台数	(千台)	11	5	7	18	5	9	0	0	0	0	0	0	11	5	8	18	5	9	
		(%)	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	
合計	*3 届出件数	(件)	216	211	188	185	184	197	187	174	221	183	170	187	403	385	409	368	354	384	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	6,099	3,958	4,025	7,628	6,925	5,727	511	299	625	476	640	510	6,611	4,258	4,649	8,104	7,565	6,237	
		(%)	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。

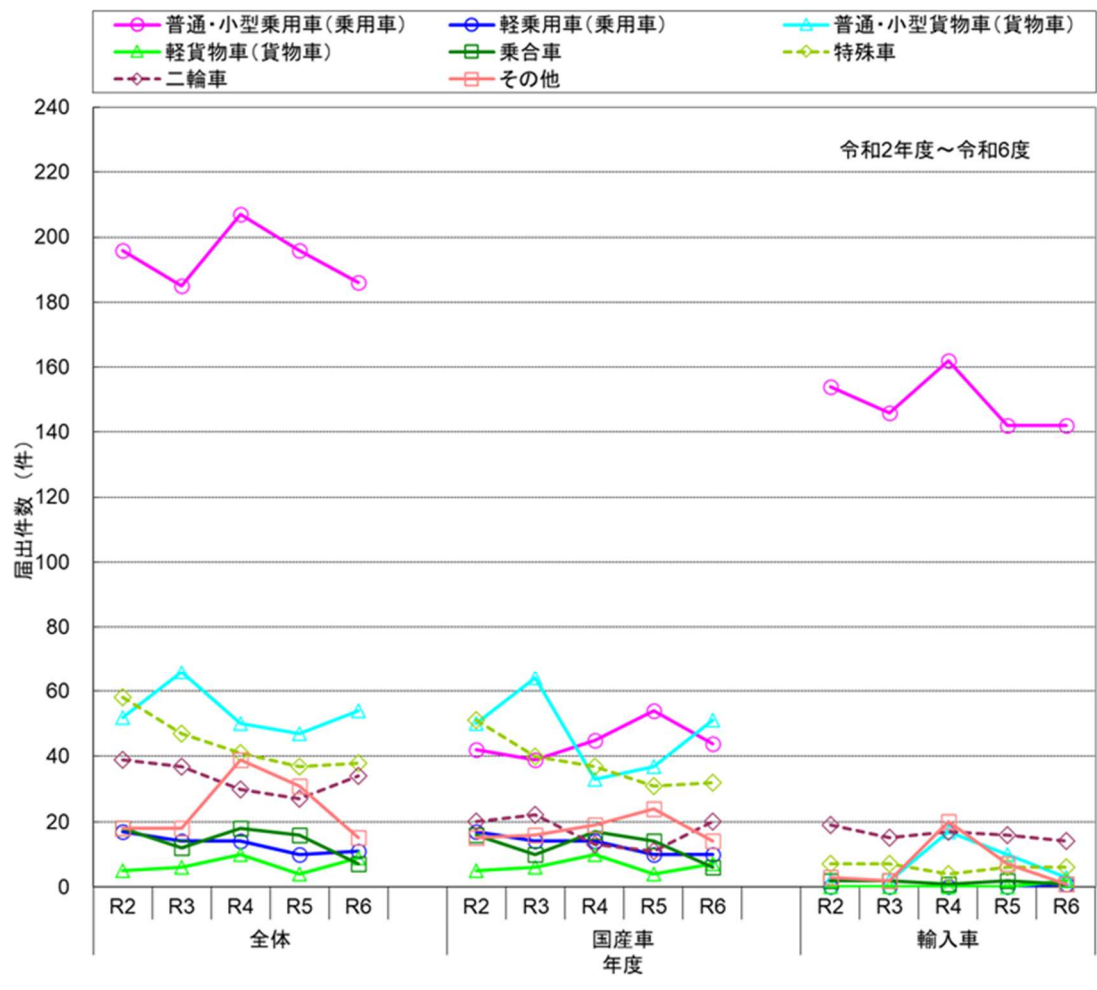


図 1-5 車種（用途）別の届出件数（令和2年度～令和6年度）

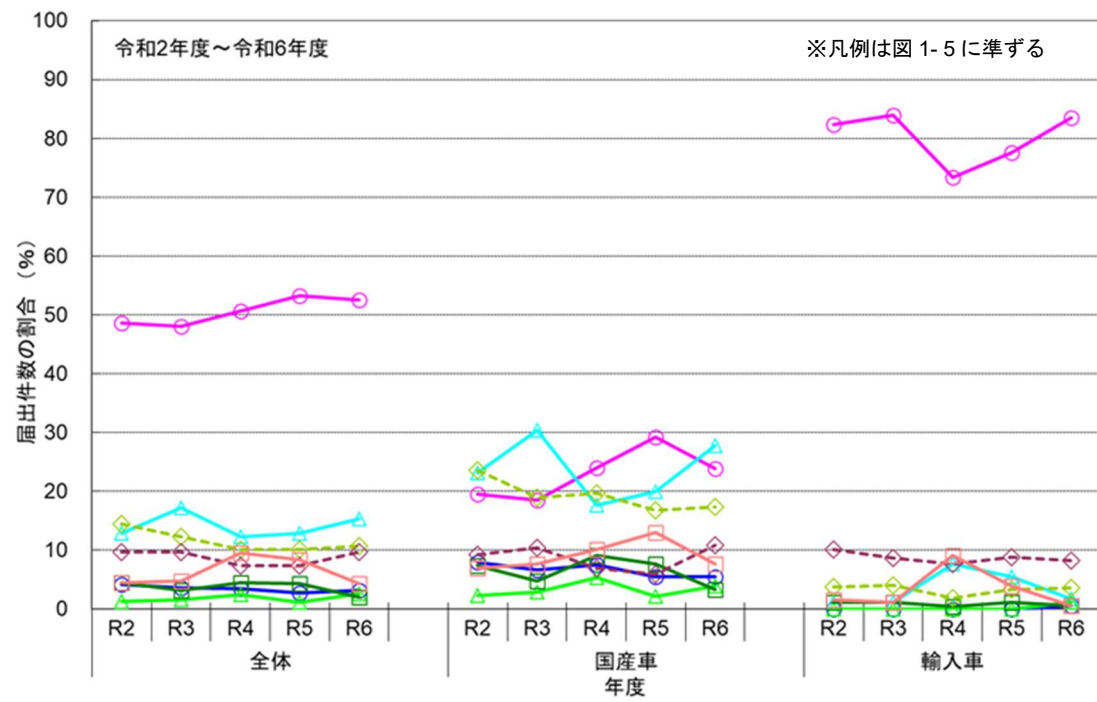


図 1-6 車種（用途）別の届出件数の割合（令和2年度～令和6年度）

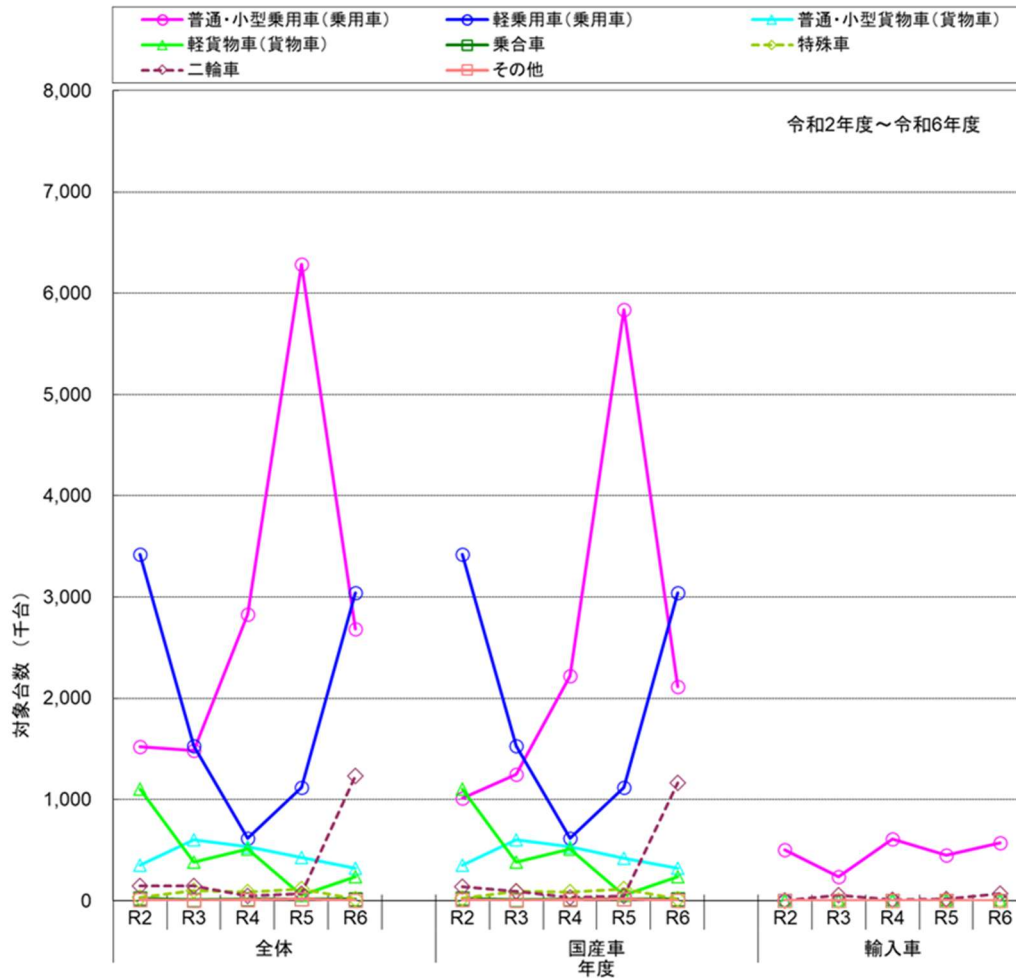


図 1-7 車種（用途）別の対象台数（令和2年度～令和6年度）

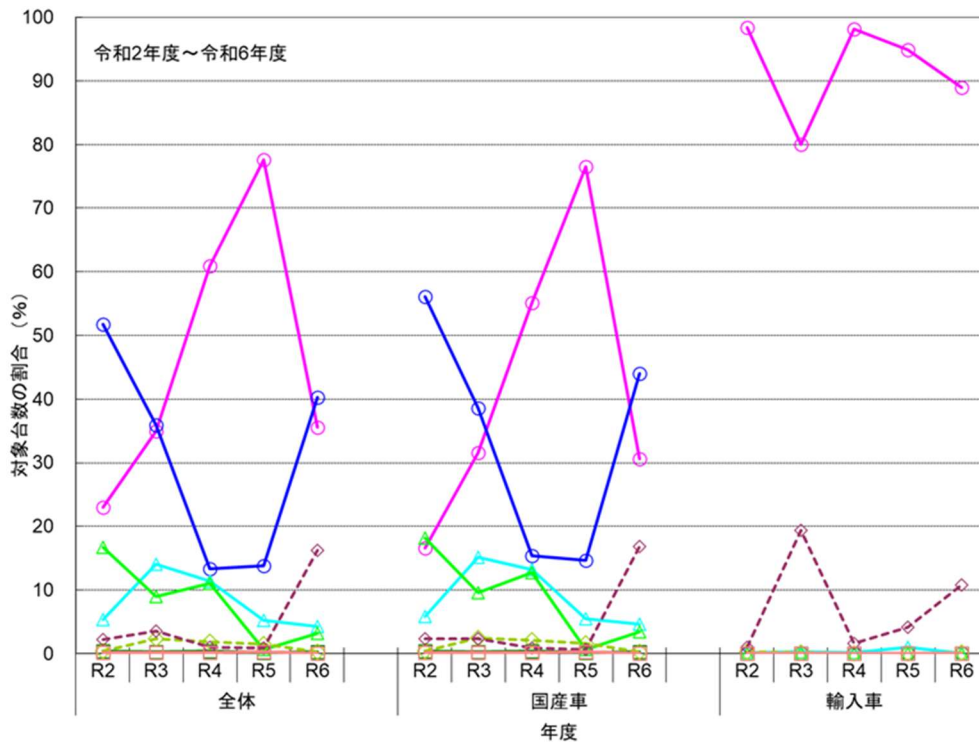


図 1-8 車種（用途）別の対象台数の割合（令和2年度～令和6年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

令和2年度から令和6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6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347件であり、前年度の365件と比べ18件減少（対前年度比約5%減）した。国産車については176件であり、前年度の183件と比べて7件減少（同約4%減）しており、輸入車については171件で、前年度の182件と比べて11件減少（同約6%減）している。

令和6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「電気装置」で55件であり、前年度の47件から8件増加（同約17%増）している。次いで多かった装置は「原動機」であり、届出件数は43件で前年度の56件から13件減少（同約23%減）している。3番目に多かったのは「灯火装置」で届出件数が34件であり、前年度の51件から17件減少（同約33%減）している。4番目は「制動装置」で届出件数は32件であり、前年度の31件から1件増加（同約3%増）している。これら上位4装置で合計164件となり届出件数の「全体」の約47%を占めている。

令和6年度の国産車における装置別届出件数についてみると、「電気装置」が26件で最も多く、次いで「車枠・車体」の22件、後には「原動機」及び「灯火装置」の19件、「動力伝達装置」が17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59%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」が最も多く29件であり、次いで「原動機」の24件、後には「制動装置」の19件、「灯火装置」の15件と続く。全体での上位4装置が輸入車にて占める割合は約51%であった。

表 1-9 装置別リコール届出件数（令和 2 年度～令和 6 年度及び 5 カ年平均）

装置名	届出件数及びその割合		国産車						輸入車						全体						
			R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	
原動機	届出件数	(件)	28	30	26	32	19	27	44	32	41	24	24	33	72	62	67	56	43	60	
		(%)	13.0	13.8	13.9	17.5	10.8	13.8	23.2	18.1	18.7	13.2	14.0	17.6	17.8	15.7	16.5	15.3	12.4	15.6	
動力伝達装置	届出件数	(件)	23	11	17	21	17	18	21	10	15	13	8	13	44	21	32	34	25	31	
		(%)	10.7	5.1	9.1	11.5	9.7	9.1	11.1	5.6	6.8	7.1	4.7	7.1	10.9	5.3	7.9	9.3	7.2	8.1	
電気装置	届出件数	(件)	27	19	27	19	26	24	15	9	32	28	29	23	42	28	59	47	55	46	
		(%)	12.6	8.8	14.4	10.4	14.8	12.1	7.9	5.1	14.6	15.4	17.0	12.0	10.4	7.1	14.5	12.9	15.9	12.1	
燃料装置	届出件数	(件)	21	19	6	5	10	12	21	16	12	10	7	13	42	35	18	15	17	25	
		(%)	9.8	8.8	3.2	2.7	5.7	6.2	11.1	9.0	5.5	5.5	4.1	7.0	10.4	8.9	4.4	4.1	4.9	6.6	
制動装置	届出件数	(件)	18	22	21	19	13	19	16	21	25	12	19	19	34	43	46	31	32	37	
		(%)	8.4	10.1	11.2	10.4	7.4	9.5	8.4	11.9	11.4	6.6	11.1	9.9	8.4	10.9	11.3	8.5	9.2	9.7	
車枠・車体	届出件数	(件)	15	18	18	12	22	17	17	6	17	9	6	11	32	24	35	21	28	28	
		(%)	7.0	8.3	9.6	6.6	12.5	8.7	8.9	3.4	7.8	4.9	3.5	5.9	7.9	6.1	8.6	5.8	8.1	7.3	
灯火装置	届出件数	(件)	22	20	15	23	19	20	8	7	16	28	15	15	30	27	31	51	34	35	
		(%)	10.2	9.2	8.0	12.6	10.8	10.1	4.2	4.0	7.3	15.4	8.8	7.9	7.4	6.9	7.6	14.0	9.8	9.0	
排出ガス発散防止装置	届出件数	(件)	12	15	8	11	2	10	8	6	5	6	7	6	20	21	13	17	9	16	
		(%)	5.6	6.9	4.3	6.0	1.1	4.9	4.2	3.4	2.3	3.3	4.1	3.4	4.9	5.3	3.2	4.7	2.6	4.2	
走行装置	届出件数	(件)	14	12	8	6	6	9	3	5	1	2	5	3	17	17	9	8	11	12	
		(%)	6.5	5.5	4.3	3.3	3.4	4.7	1.6	2.8	0.5	1.1	2.9	1.7	4.2	4.3	2.2	2.2	3.2	3.2	
乗車装置	届出件数	(件)	6	5	16	4	5	7	11	15	16	12	14	14	17	20	32	16	19	21	
		(%)	2.8	2.3	8.6	2.2	2.8	3.7	5.8	8.5	7.3	6.6	8.2	7.2	4.2	5.1	7.9	4.4	5.5	5.4	
かじ取装置	届出件数	(件)	8	10	4	3	13	8	6	5	9	12	6	8	14	15	13	15	19	15	
		(%)	3.7	4.6	2.1	1.6	7.4	3.9	3.2	2.8	4.1	6.6	3.5	4.0	3.5	3.8	3.2	4.1	5.5	4.0	
緩衝装置	届出件数	(件)	8	5	3	9	5	6	2	14	9	9	4	8	10	19	12	18	9	14	
		(%)	3.7	2.3	1.6	4.9	2.8	3.1	1.1	7.9	4.1	4.9	2.3	4.0	2.5	4.8	3.0	4.9	2.6	3.5	
その他	エアバッグ*2	届出件数	(件)	5	4	6	0	1	3	12	17	10	3	5	9	17	21	16	3	6	13
			(%)	2.3	1.8	3.2	0.0	0.6	1.6	6.3	9.6	4.6	1.6	2.9	5.0	4.2	5.3	3.9	0.8	1.7	3.3
	エアバッグ以外	届出件数	(件)	8	27	12	19	18	17	6	14	11	14	22	13	14	41	23	33	40	30
			(%)	3.7	12.4	6.4	10.4	10.2	8.6	3.2	7.9	5.0	7.7	12.9	7.1	3.5	10.4	5.7	9.0	11.5	7.9
合計	届出件数	(件)	215	217	187	183	176	196	190	177	219	182	171	188	405	394	406	365	347	383	
		(%)	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。

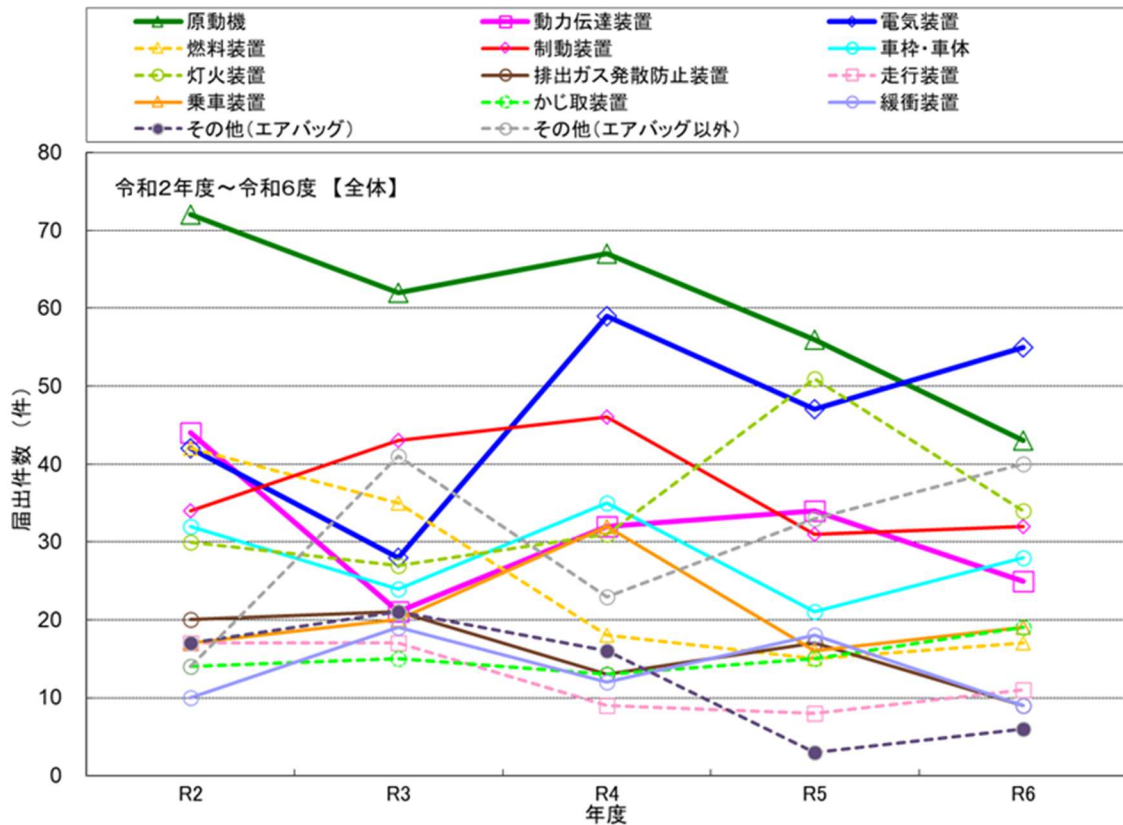


図 1-9 装置別の届出件数【全体】（令和 2 年度～令和 6 年度）

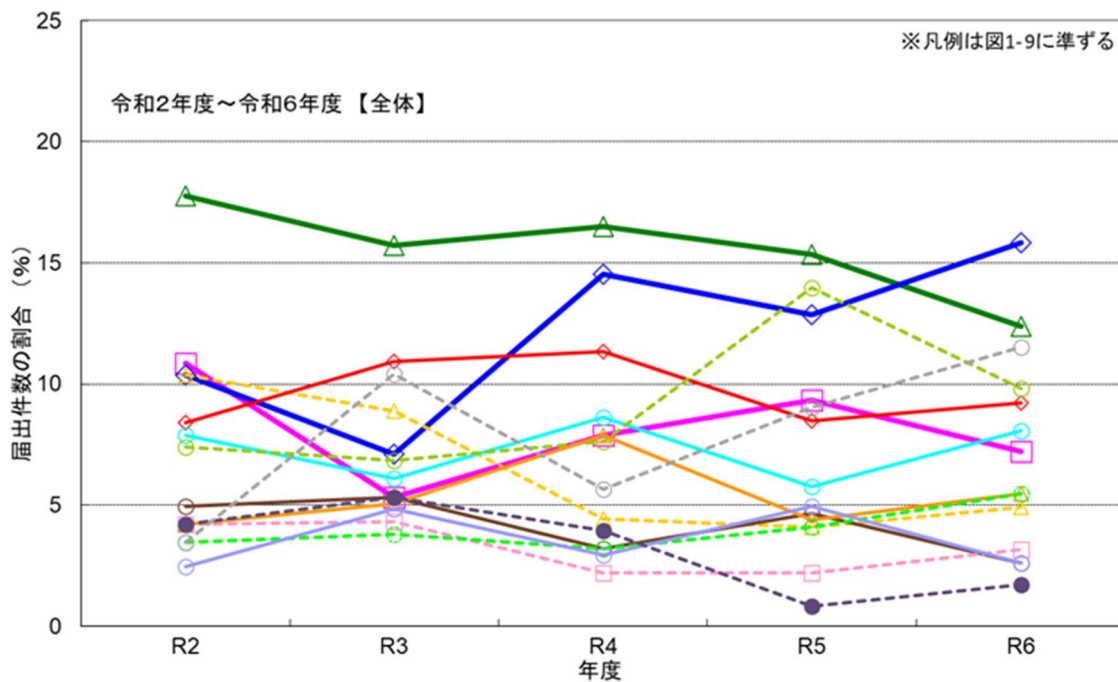


図 1-10 装置別の届出件数の割合【全体】（令和 2 年度～令和 6 年度）

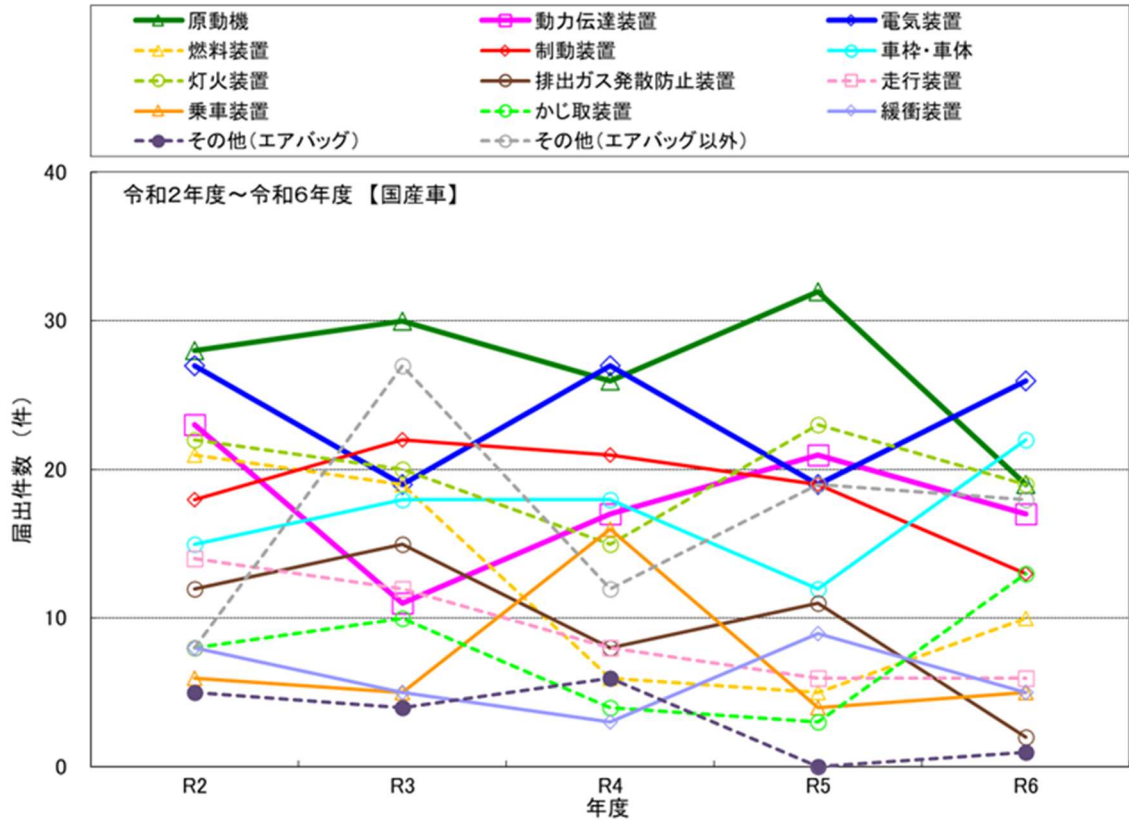


図 1-11 装置別の届出件数【国産車】(令和2年度～令和6年度)

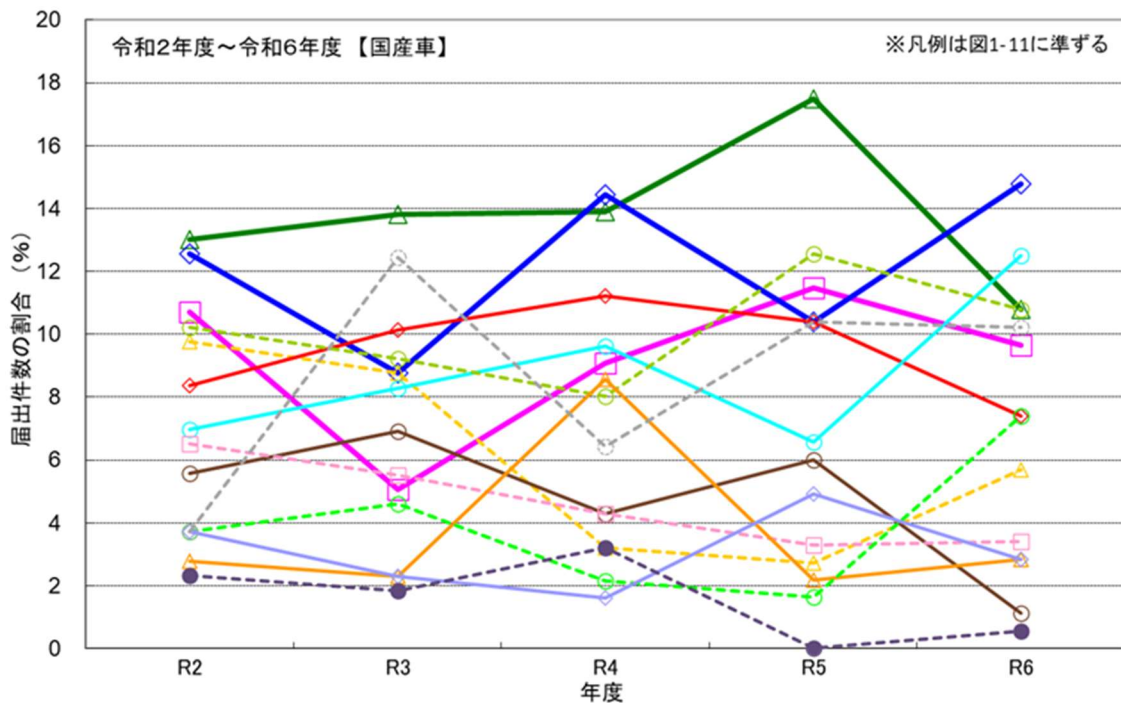


図 1-12 装置別の届出件数の割合【国産車】(令和2年度～令和6年度)

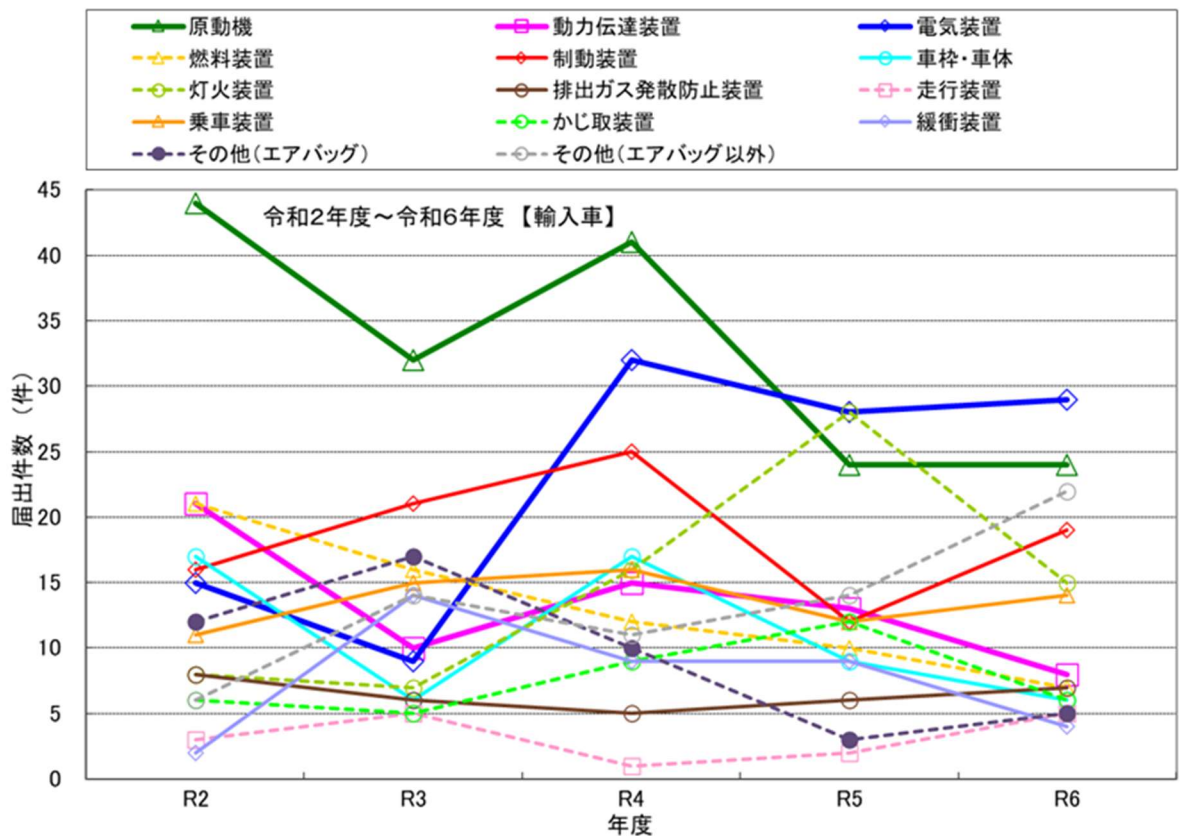


図 1-13 装置別の届出件数【輸入車】(令和2年度～令和6年度)

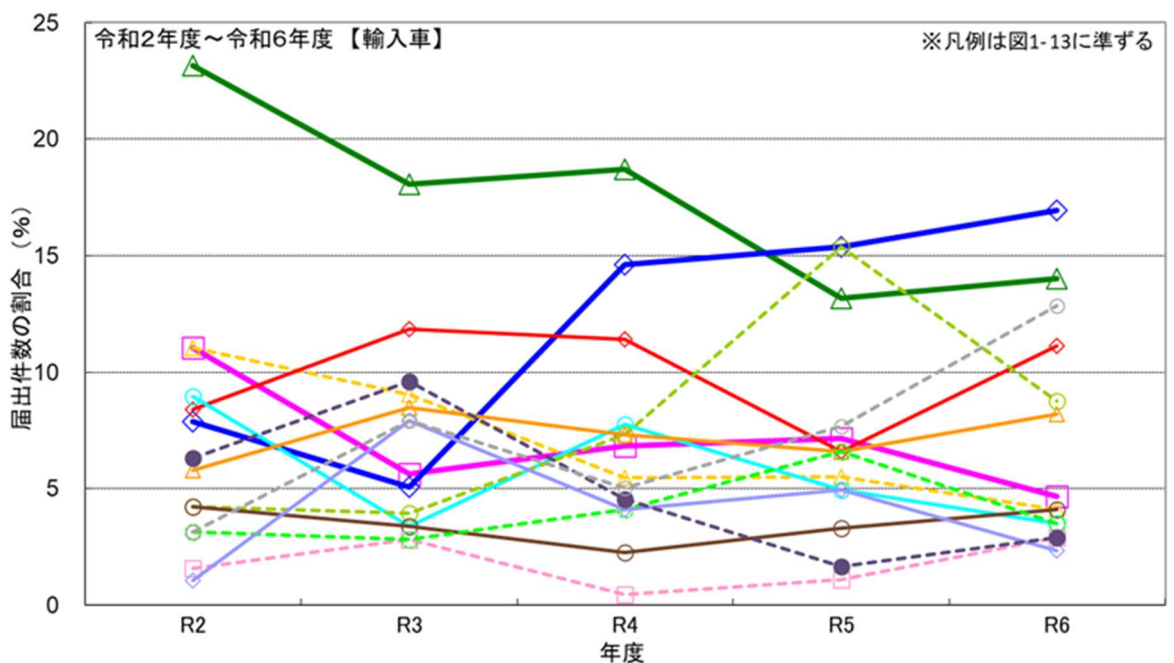


図 1-14 装置別の届出件数の割合【輸入車】(令和2年度～令和6年度)

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2年度から令和6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6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21件で、前年度と比べて1件減少している。国産車の届出件数は8件で、前年度と比べて2件減少し、輸入車の届出件数は13件で、前年度と比べて1件増加している。

令和6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、前年度と同数であり、軽乗用車の届出件数は1件で前年度と同数であった。また、軽貨物車及び乗合車についてはどちらも0件であった。

続いて、対象台数についてみると、令和6年度の対象台数は62千台であり、前年度の1,112千台と比べて1,050千台減少している。またEV及びHV以外の車両も含む乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）及び乗合車の合計に対する対象台数の割合については、「全体」が約1.0%、国産車が約1.0%及び輸入車が約0.7%となっている。

*1：プラグインハイブリッド自動車を含む、電動機を備えるものに限る。

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

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

表 1-10 車種（用途）別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出件数、対象台数及びそれらの割合*1（令和2年度～令和6年度及び5カ年平均）

車種(用途)別			国産車						輸入車						全体						
			R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	3	3	6	6	5	5	3	4	9	12	13	8	6	7	15	18	18	13
			(%)	2.3	2.3	5.0	5.0	4.2	3.7	1.9	2.7	5.0	7.8	8.7	5.2	2.1	2.5	5.0	6.6	6.7	4.5
	対象台数	(千台)	292	143	581	1,102	58	435	0	1	12	10	4	6	293	145	593	1,112	62	441	
		(%)	4.9	3.8	14.9	14.8	1.0	8.1	0.0	0.5	2.0	2.2	0.7	1.2	4.6	3.6	13.1	14.1	1.0	7.6	
	軽	届出件数	(件)	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1
			(%)	0.8	0.8	0.0	0.8	0.8	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.0	0.4	0.4	0.3
対象台数	(千台)	125	23	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	125	23	0	0	0	30		
	(%)	2.1	0.6	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.6	0.0	0.0	0.0	0.5		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	0	2	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	1
			(%)	0.0	1.5	0.0	0.8	1.7	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.4	0.7	0.4
	対象台数	(千台)	0	4	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	3	2	
		(%)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	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	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	
		(%)	0.0	0.8	0.0	1.7	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.7	0.0	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)	4	7	6	10	8	7	3	4	9	12	13	8	7	11	15	22	21	15	
		(%)	3.1	5.3	5.0	8.4	6.8	5.7	1.9	2.7	5.0	7.8	8.7	5.2	2.4	3.9	5.0	8.1	7.9	5.4	
対象台数	(千台)	417	171	581	1,104	61	467	0	1	12	10	4	6	417	172	593	1,114	65	472		
	(%)	7.0	4.5	14.9	14.8	1.1	8.7	0.0	0.5	2.0	2.2	0.7	1.2	6.5	4.3	13.1	14.1	1.0	8.1		
EV及びHV以外の車両を含む届出の合計	届出件数	(件)	130	133	119	119	118	124	158	150	180	154	149	158	288	283	299	273	267	282	
		(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
対象台数	(千台)	5,921	3,766	3,899	7,440	5,740	5,353	504	241	614	456	570	477	6,426	4,007	4,513	7,896	6,310	5,830		
	(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		

*1：届出件数及び対象台数の割合は、乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車についてのEV及びHV以外の車両も含む全装置の届出の合計に対して求めたものである。
 *2：リコール届出が複数の車種（用途）に跨る場合には区分毎に集計しているため、合計は国土交通省における報道発表資料より多くなる。また、同じ車種（用途）で複数の装置に跨る場合には、EV及びHVにおける特有の構造等に起因しないリコール届出も含まれている。

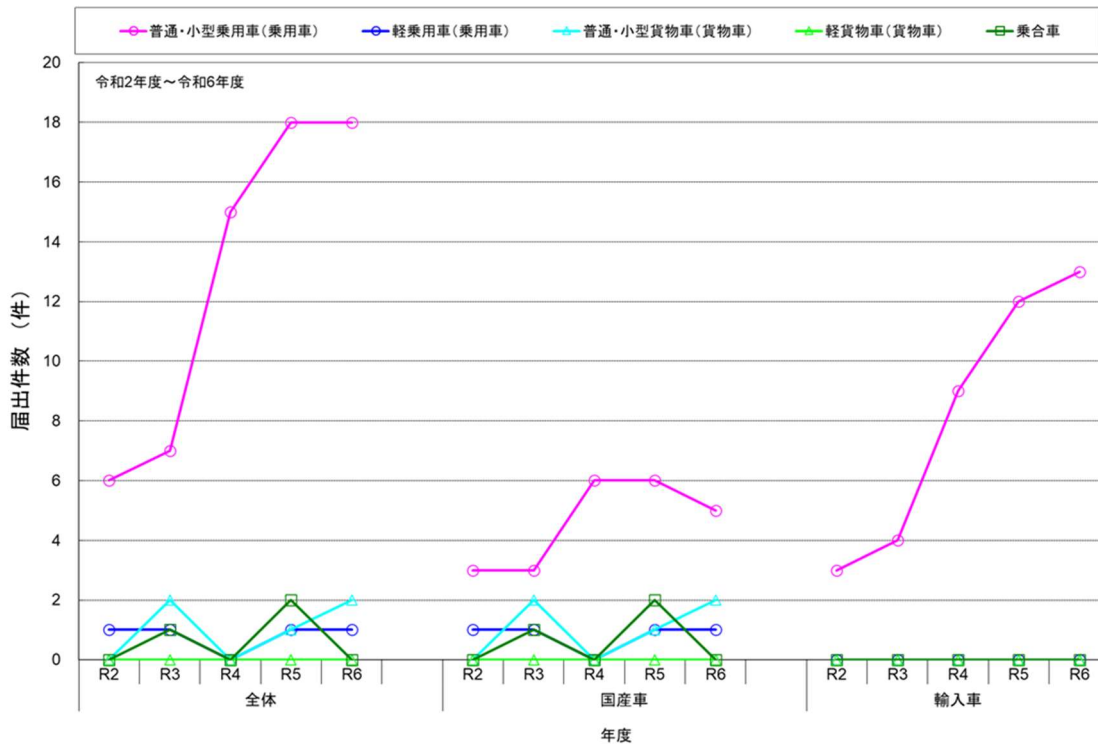


図 1-15 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数(令和2年度～令和6年度)

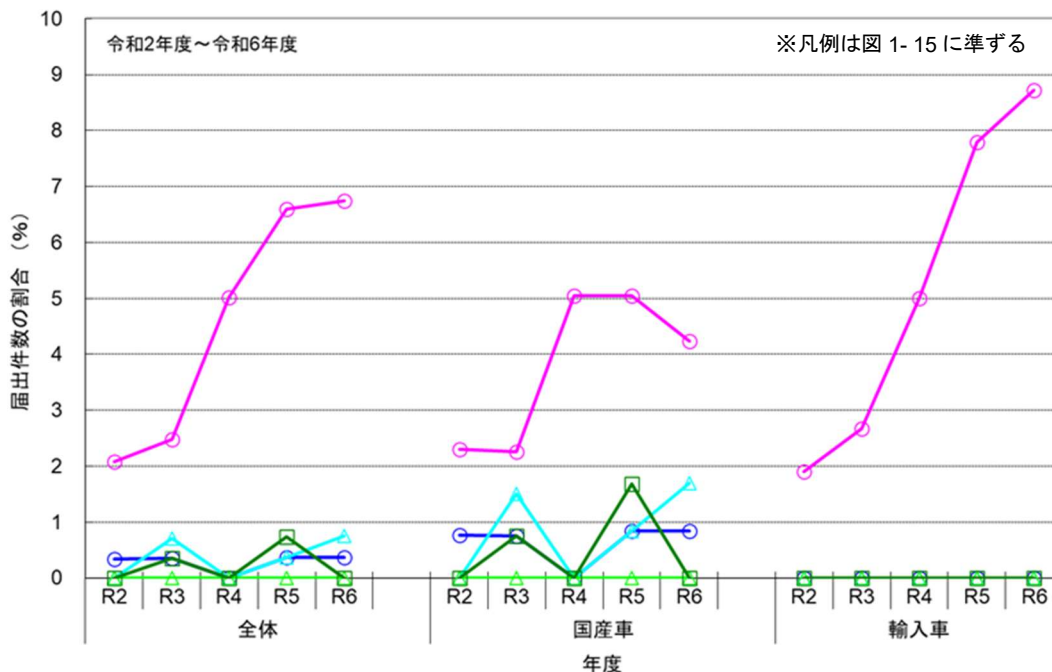


図 1-16 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数の割合(令和2年度～令和6年度)

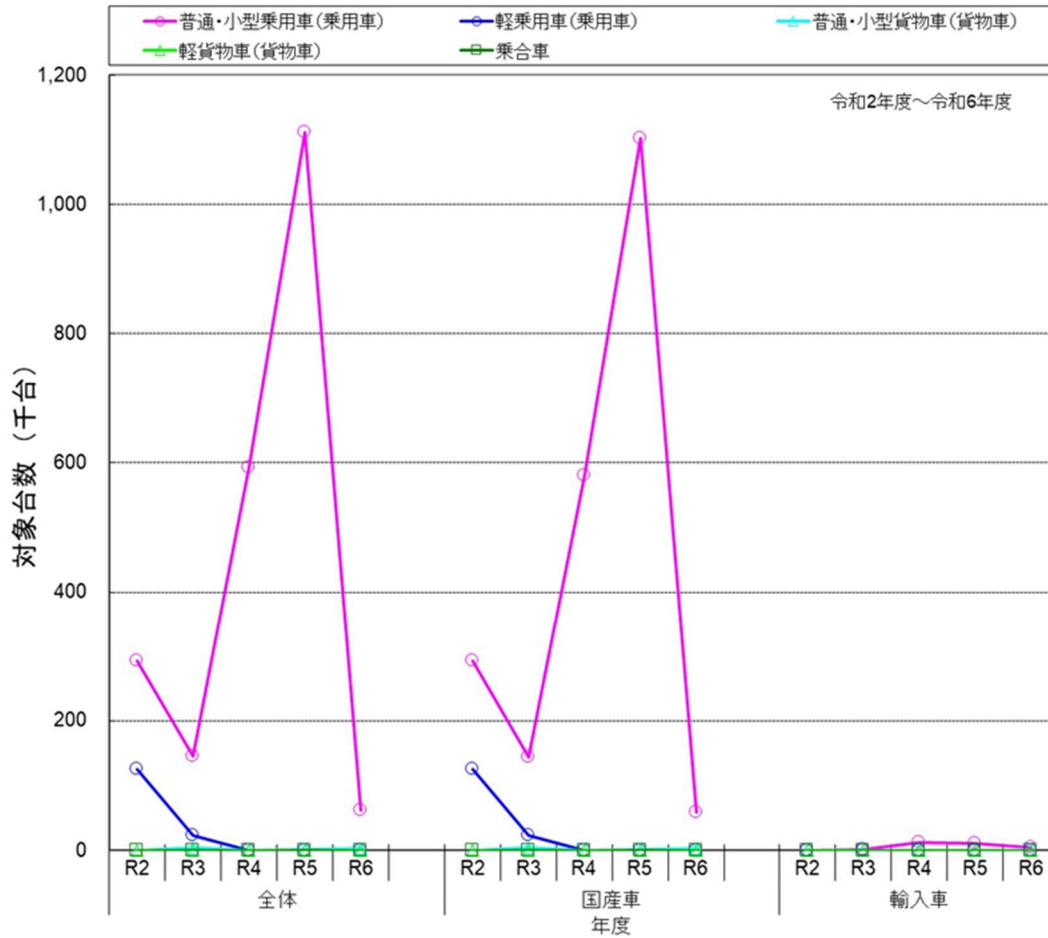


図 1-17 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の対象台数(令和2年度～令和6年度)

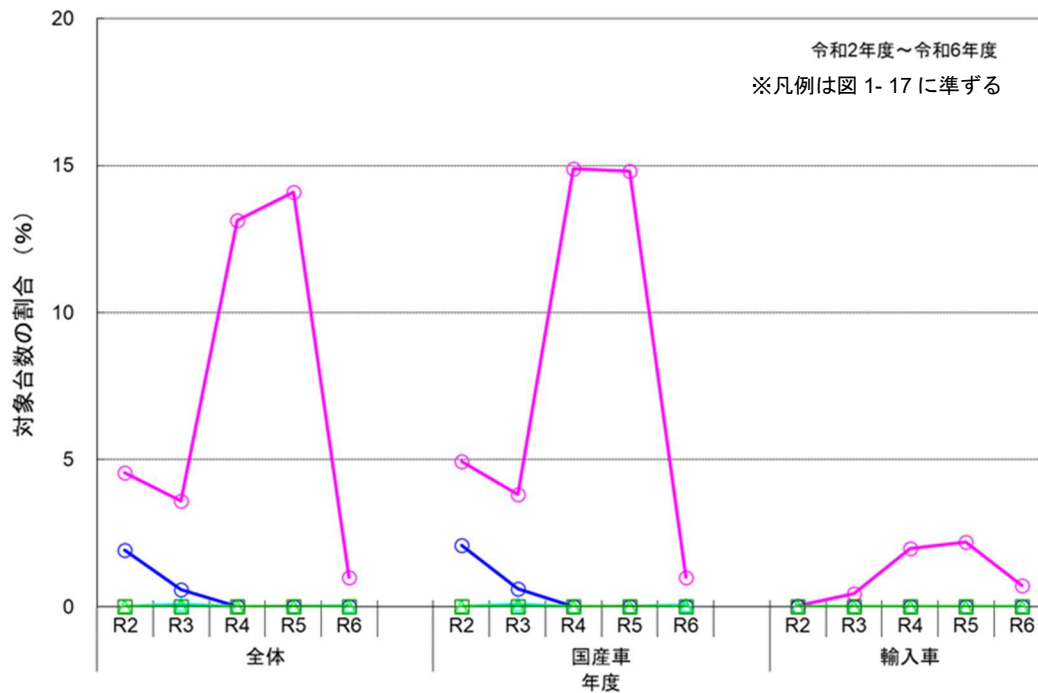


図 1-18 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の対象台数の割合(令和2年度～令和6年度)

(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2年度から令和6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1-11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6年度の「全体」において、「電気装置」の届出件数が一番多く18件あり、前年度の14件と比較すると4件増加している。続いて「原動機」の届出件数については2件あり、前年度の7件と比較すると5件減少している。

令和2年度から令和6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9件で前年度と比べて1件減少しており、5カ年平均と比べても2件多い。輸入車の届出件数は14件で前年度と比べて2件増加し、5カ年平均と比べても5件多い。

令和6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14.4%を占め前年度と比べて約1.0%増加、国産車は約13.6%を占め前年度と比べて約0.8%増加、輸入車は約14.9%であり、前年度と比べて約0.9%増加している。

令和2年度から令和6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 2 年度～令和 6 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					
			R2	R3	R4	R5	R6	5 力年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5 力年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5 力年平均
原動機	届出件数	(件)	1	2	0	5	2	2	4	2	2	2	0	2	5	4	2	7	2	4
		(%)	1.4	2.6	0.0	6.4	3.0	2.8	3.7	2.3	1.8	2.3	0.0	2.1	2.8	2.5	1.1	4.3	1.3	2.4
電気装置	届出件数	(件)	2	3	6	4	5	4	1	2	7	10	13	7	3	5	13	14	18	11
		(%)	2.7	3.9	9.2	5.1	7.6	5.6	0.9	2.3	6.4	11.6	13.8	6.8	1.7	3.1	7.5	8.5	11.3	6.3
動力伝達装置	届出件数	(件)	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1
		(%)	1.4	0.0	0.0	0.0	3.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	1.3	0.4
燃料装置	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
制動装置	届出件数	(件)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0
		(%)	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.2
その他(エアバッグ以外)	届出件数	(件)	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
		(%)	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.2
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	4	7	6	10	9	7	5	4	9	12	14	9	9	11	15	22	23	16
		(%)	5.4	9.2	9.2	12.8	13.6	10.0	4.7	4.6	8.3	14.0	14.9	9.1	5.0	6.7	8.6	13.4	14.4	9.5
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)	74	76	65	78	66	72	107	87	109	86	94	97	181	163	174	164	160	168
		(%)	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。

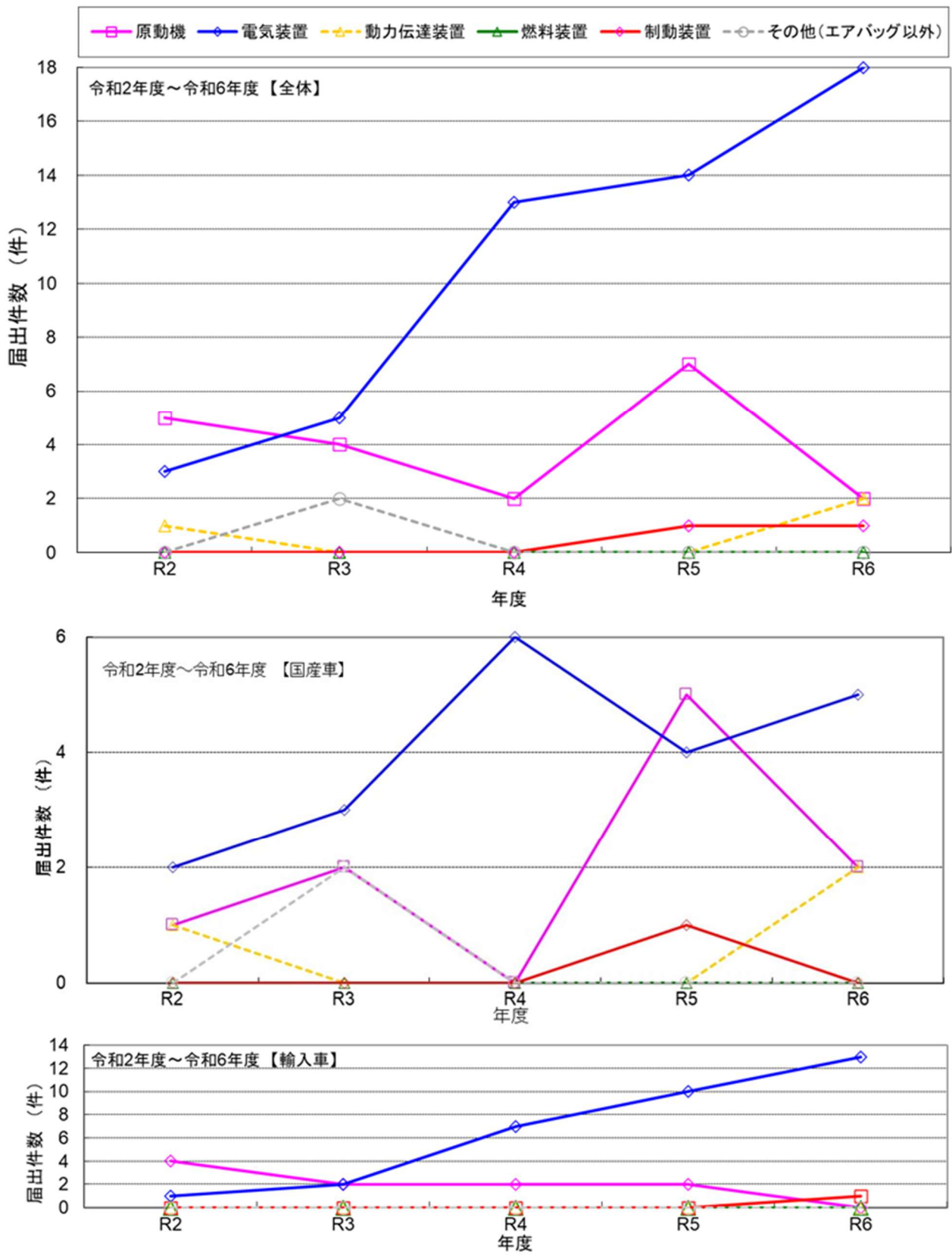


図 1-19 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数 (令和2年度～令和6年度)

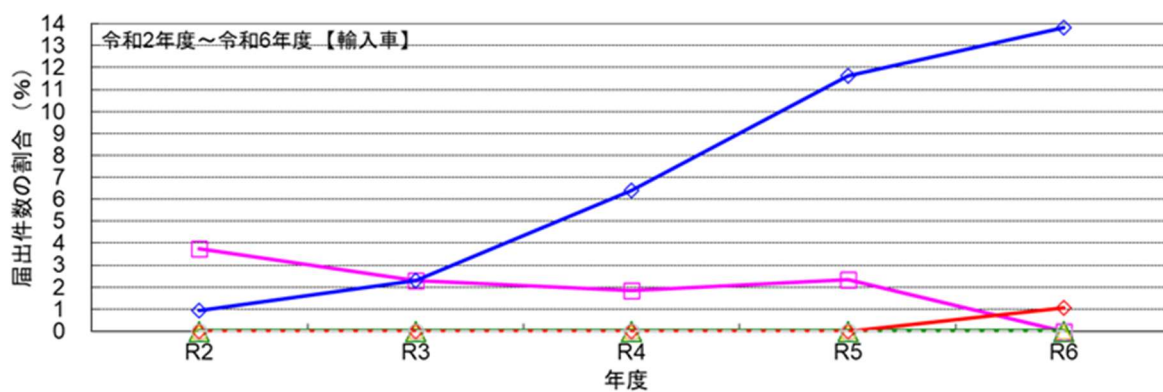
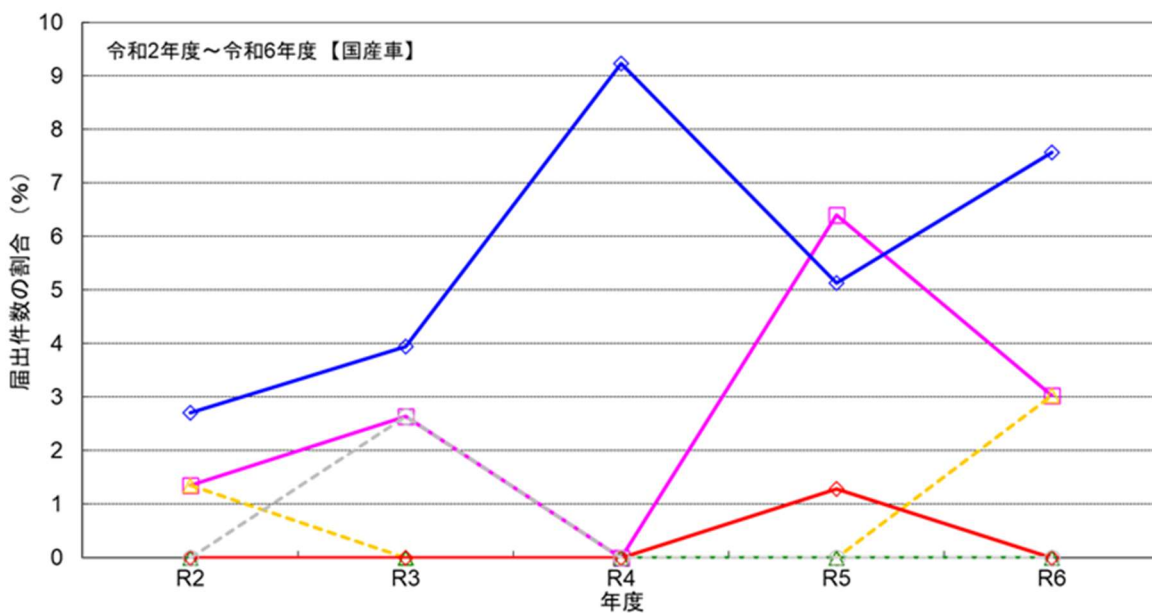
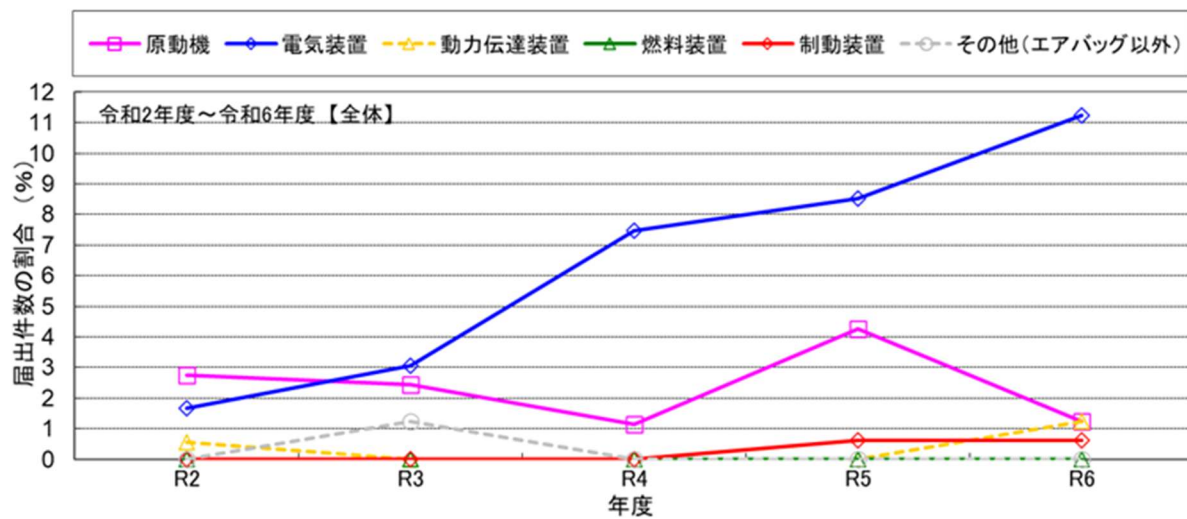


図 1-20 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合（令和2年度～令和6年度）

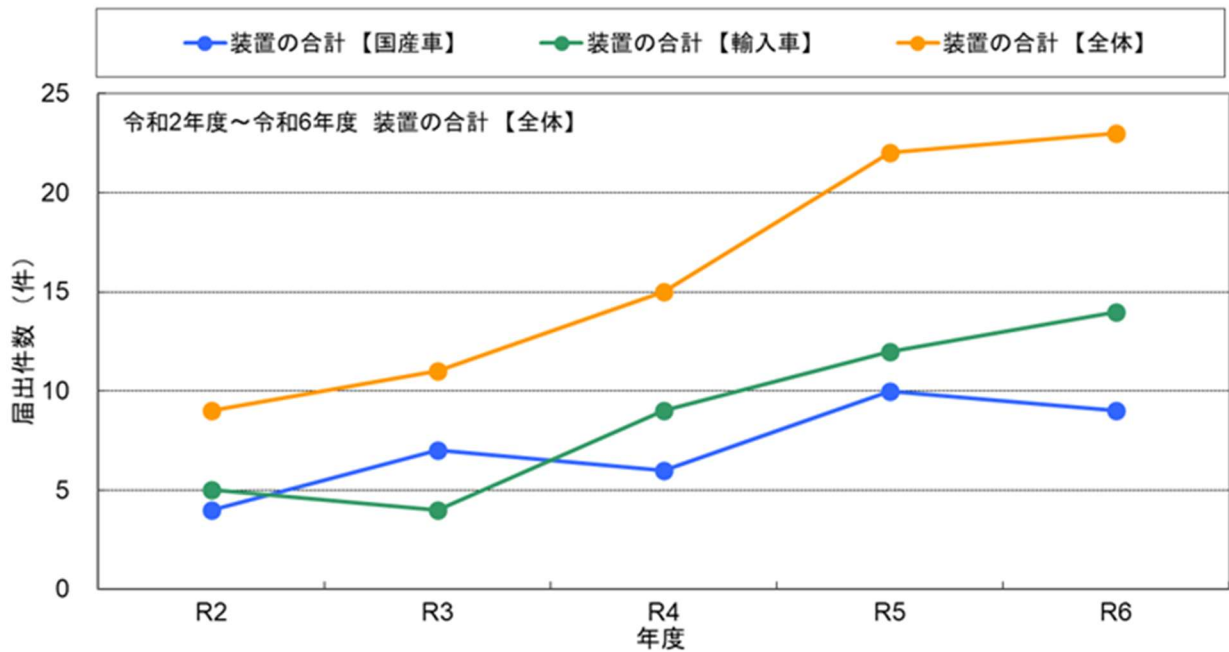


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(令和2年度～令和6年度)

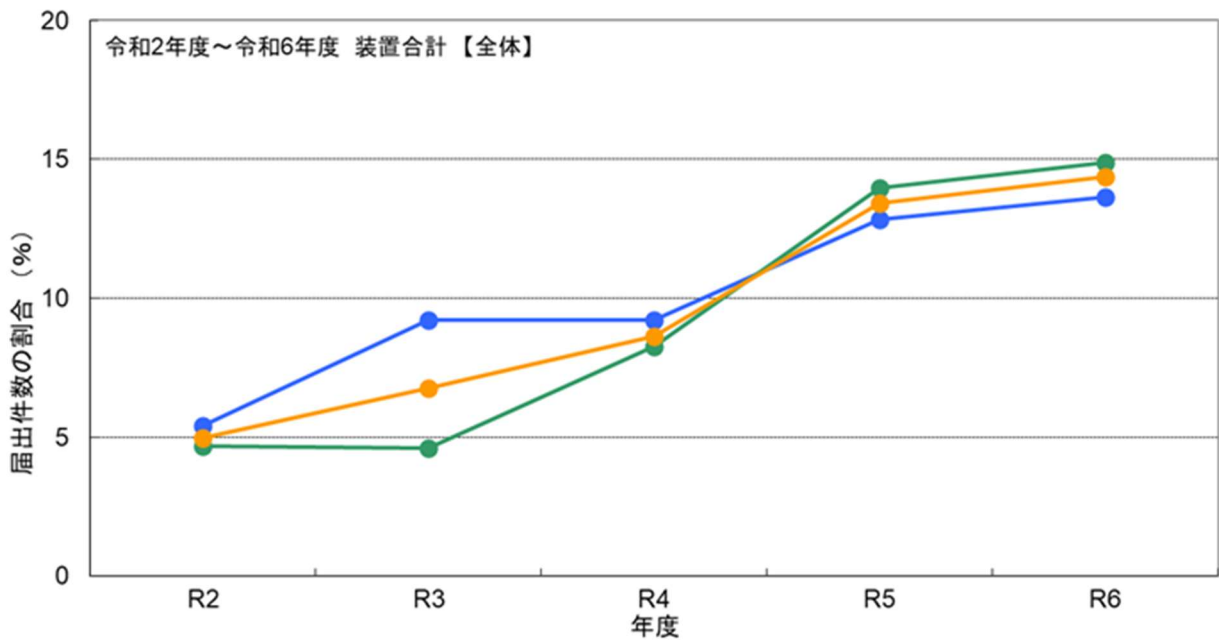


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (令和2年度～令和6年度)

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2年度から令和6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。

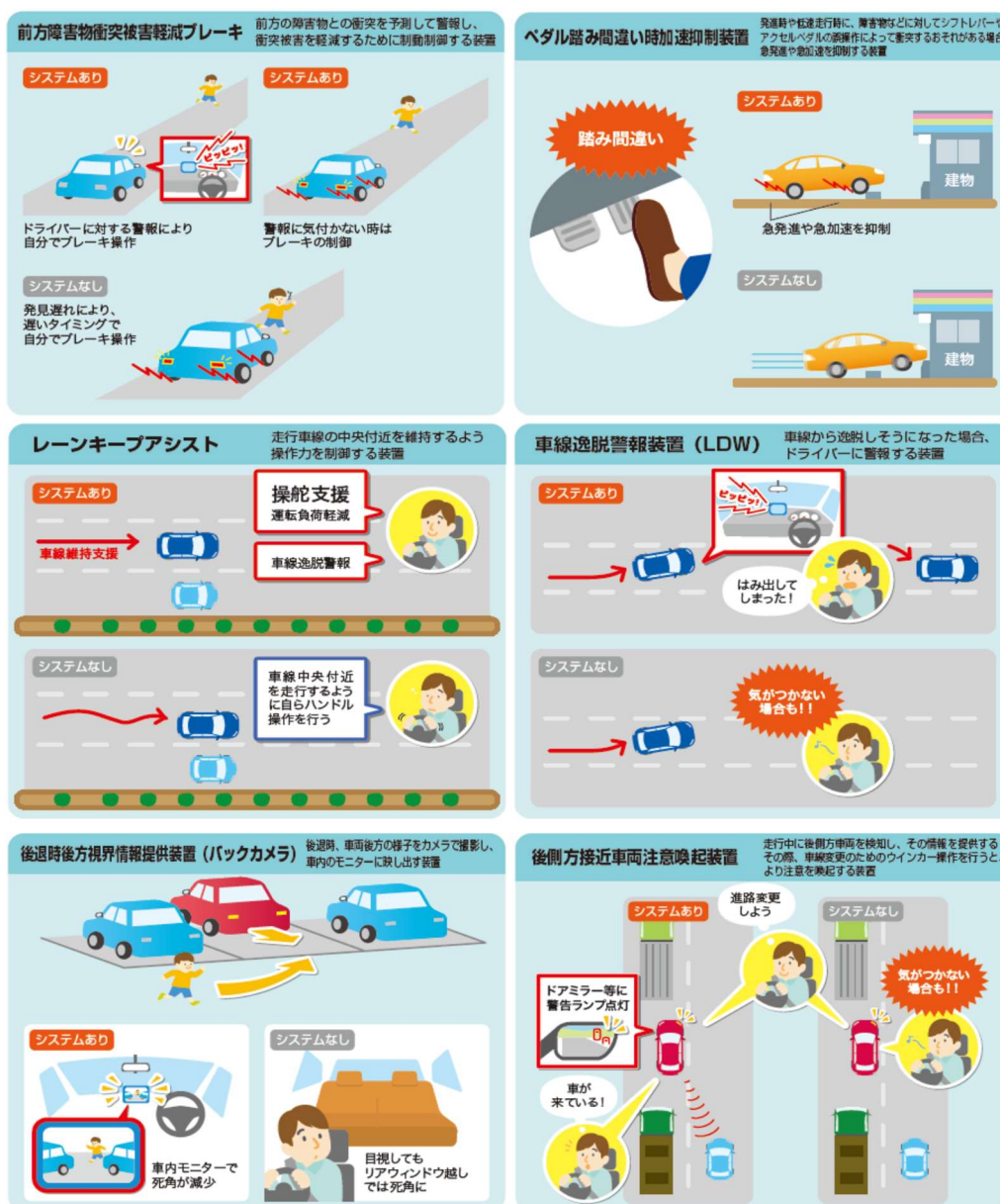


図 1-23 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html#technology>

表 1-12 ASV技術に関するリコール届出件数及び対象台数（令和2年度～令和6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				
		R2	R3	R4	R5	R6	R2	R3	R4	R5	R6	R2	R3	R4	R5	R6
衝突被害軽減ブレーキ	届出件数(件)	0	1	2	1	1	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0
	対象台数(台)	0	686	202,636	2,983	754	0	686	202,636	2,983	754	0	0	0	0	0
レーンキープアシスト(LKA)	届出件数(件)	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
	対象台数(台)	0	0	878	0	2,247	0	0	0	0	0	0	0	878	0	2,247
ACC	届出件数(件)	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1
	対象台数(台)	353	5,245	0	17,634	25	0	5,245	0	0	0	353	0	0	17,634	25
車両安定性制御装置	届出件数(件)	3	4	0	8	1	1	1	0	2	0	2	3	0	6	1
	対象台数(台)	32,443	20,037	0	33,660	4	27,622	18,517	0	3,736	0	4,821	1,520	0	29,924	4
先進ライト	届出件数(件)	1	1	0	0	4	1	1	0	0	3	0	0	0	0	1
	対象台数(台)	7,513	11,317	0	0	48,097	7,513	11,317	0	0	47,110	0	0	0	0	987
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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	対象台数(台)	0	0	0	0	12,190	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,190
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)	5	7	3	9	10	2	4	2	2	4	3	3	1	7	6
	対象台数(台)	40,309	37,285	203,514	51,294	63,317	35,135	35,765	202,636	3,736	47,864	5,174	1,520	878	47,558	15,453

*1：先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）の技術のうち、「実用化されたASV技術」の中から、「衝突被害軽減ブレーキ（正式名称：前方障害物衝突被害軽減制動制御装置）」、「レーンキープアシスト（正式名称：車線維持支援装置）」、「全車速ACC（正式名称：全車速域定速走行・車間距離制御装置）」、「車両安定性制御装置」、「先進ライト」、「側方衝突警報装置」の6点及び「サポカー」に搭載されている装置の中から「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」、「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」の2点をここでは対象としている。「実用化されたASV技術」については、国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイト（<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html>）を参照。

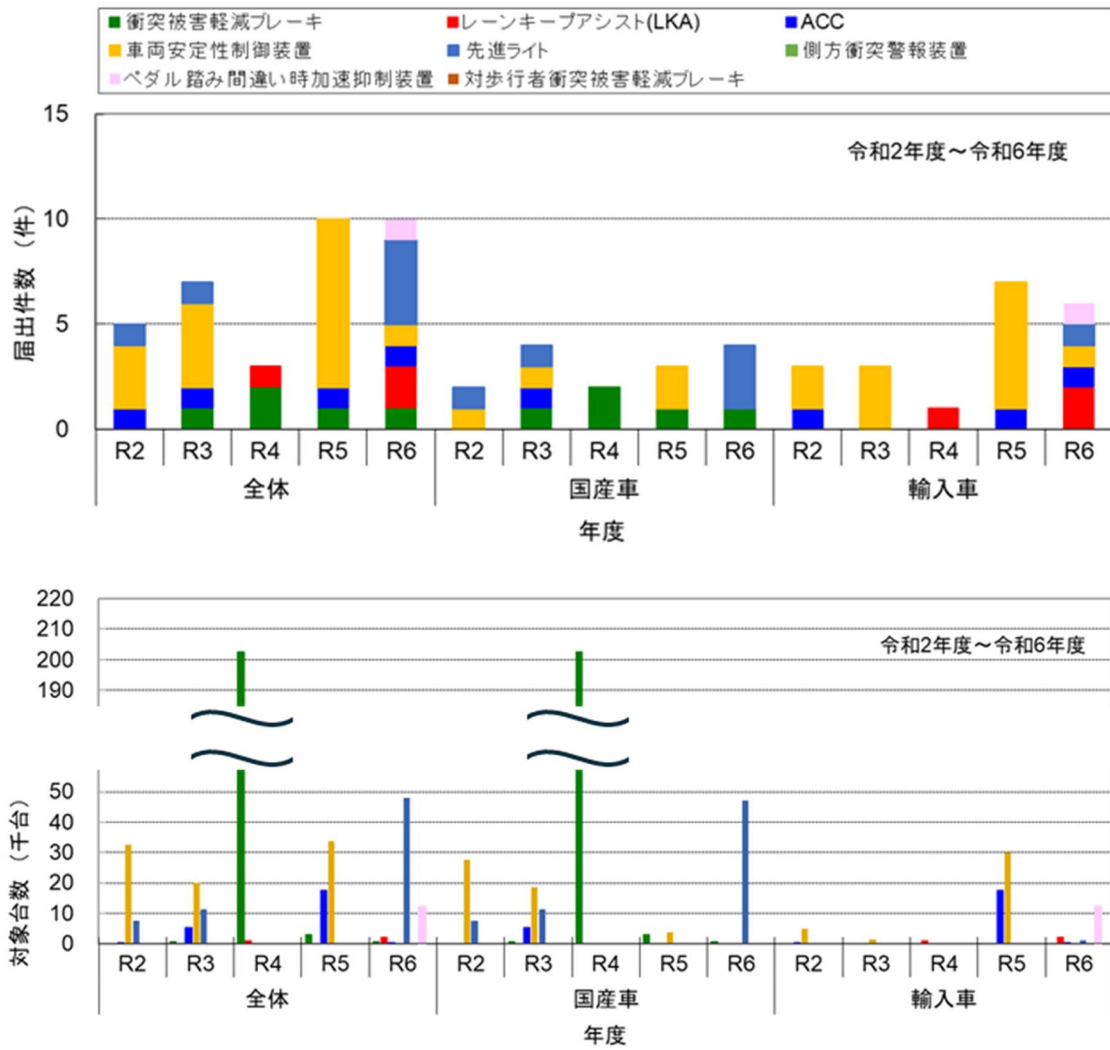




図 1-24 A S V技術に関するリコール届出件数及び対象台数（令和2年度～令和6年度）

令和2年度～令和5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、先進ライト0～1件で推移していたが、令和6年度は4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




	<p>「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</p>
	<p>「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</p>

*：経済産業省ウェブサイト「サポカー／サポカーSで未来はもっと明るくなる。」

<https://www.safety-support-car.go.jp/>

なお、安全運転を支援する装置は、交通事故の防止や被害の軽減に役立つが、これらの装置も万能ではなく、条件によっては作動しない場合があることに注意が必要である。

表1-14 サポカーSの区分

ワイド		衝突被害軽減ブレーキ（対歩行者）、ペダル踏み間違い急発進抑制装置*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）、ペダル踏み間違い急発進抑制装置*1
ベーシック		低速衝突被害軽減ブレーキ（対車両）*4、ペダル踏み間違い急発進抑制装置*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】、リアビューモニター【再掲】、後退時接近移動体注意喚起・警報装置
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2年度～令和6年度の状況

令和2年度～令和6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2年度～令和6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
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
R6	届出件数(件)	35	24(1)	58	48(9)	93	72(10)
	対象台数(台)	2,206,786	477,040	336,764	278,665	2,543,550	755,705
合計	届出件数(件)	169	124(3)	234	188(24)	403	312(27)
	対象台数(台)	11,336,885	4,113,220	1,085,569	685,272	12,422,454	4,798,492

* () 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)

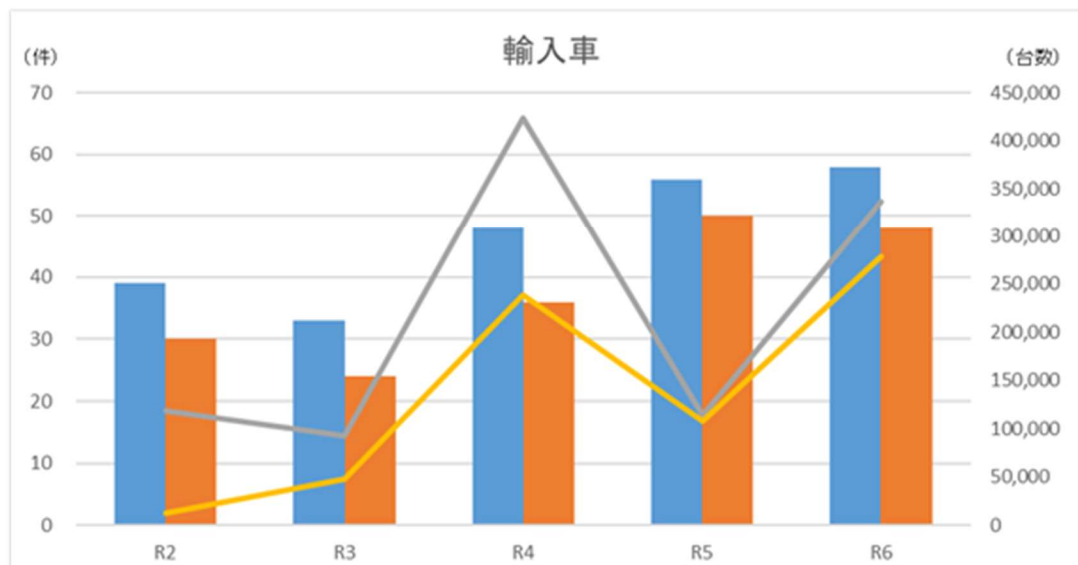
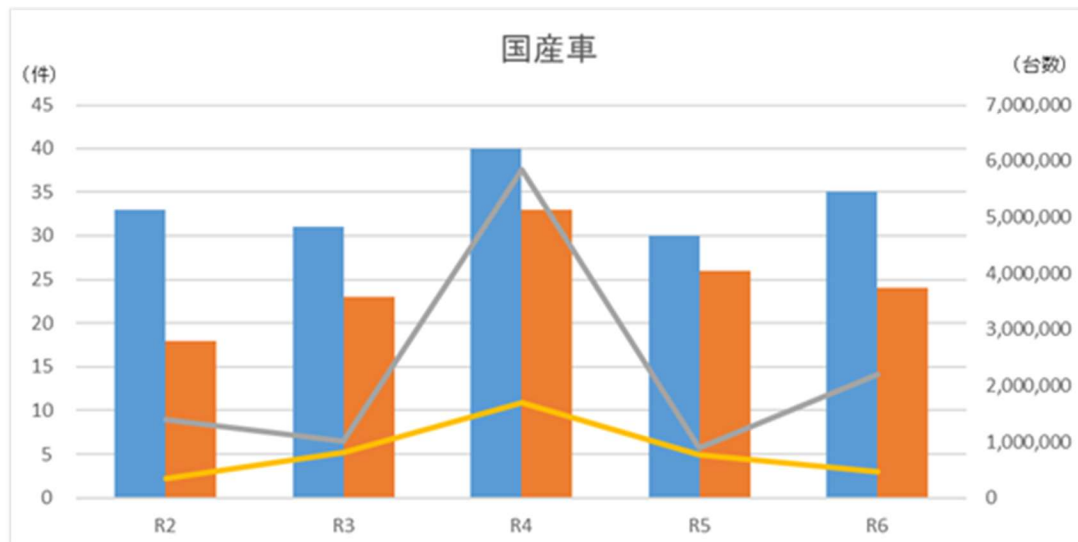
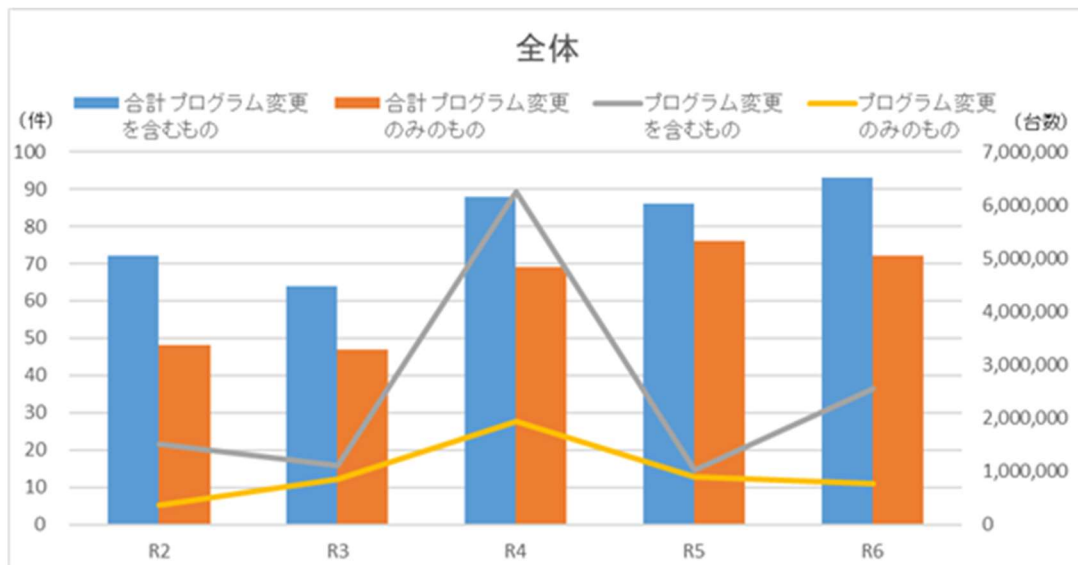


図 1-25 改善対策にプログラム変更が含まれるリコール届出件数と対象台数
(令和 2 年度～令和 6 年度)

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 5 年度は、国産車では 1 件、輸入車では 5 件の届出があり、令和 6 年度は、国産車では 1 件、輸入車では 9 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2年度から令和6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2年度から令和6年度及び5カ年平均の各届出件数及びその割合を「全体」は図2-1に、国産車は図2-2に、輸入車は図2-3にそれぞれ示す。

表2-1 不具合発生原因の区分・項目・分類

区 分	項 目	分 類
設 計	性 能	量製品の品質の見込み違い
		部品、材料の特性の不十分
		使用環境条件の甘さ
	耐久性	開発評価の不備
		実車相当テストの不十分
	設計自体	評価基準の甘さ
		図面等の不備
		プログラムミス
	製 造	作業工程
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6年度末現在）のもの

「全体」を表す図 2-1 をみると、令和 6 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 347 件で前年度と比べて 18 件減少しており、5 カ年平均と比べると 36 件少なくなっている。そのうち、「設計」に区分されるものが 193 件で、前年度と比べると 16 件減少しており、5 カ年平均と比べても 22 件少なくなっている。また、「製造」に区分されるものは 148 件であり、前年度に比べ 7 件増加しており、5 カ年平均と比べると 8 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 40%であり、「設計」の区分が不具合発生の原因になっている届出が多い傾向にある。

項目別にみると、「設計」に区分されるもので最も多い項目は、令和 5 年度に引き続き「設計自体」の 163 件で前年度と比べて 2 件減少しており、5 カ年平均と比べると 18 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 98 件で最も多い。令和 5 年度は「プログラムミス」の割合がやや少なかったが、令和 6 年度は「プログラムミス」が前年と比べて 16 件増加し、5 カ年平均と比べても令和 5 年度は平均を下回っていたが、令和 6 年度は上回っている。

「設計自体」、「性能」と「耐久性」の件数が減少したため、「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」122 件であり、前年度より 7 件多い件数になっており、5 カ年平均と比較すると 1 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 84 件と最も多く、前年度から 5 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 16.0%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 6 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 176 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 20 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 111 件で、前年度と比べて 11 件減少しており、5 カ年平均と比べても 15 件少ない。「製造」区分に該当するものは 62 件で、前年度と比べて 6 件増加しており、5 カ年平均と比べると 3 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 33%であり全体での割合と比較するとやや「設計」の割合が大きくなる傾向にある。

項目別にみると、「設計」に区分されるもので最も多い項目は、全体と同じく「設計自体」であり、その件数は 90 件で、前年度と比べて 2 件増加しており、5 カ年平均 5 件多くなっている。

「設計自体」項目中の分類については、「評価基準の甘さ」が 64 件、「図面等の不備」が 12 件、「プログラムミス」が 14 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 47 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 18 件で最も多くなっており、前年度の 23 件と比べて 5 件減少している。

輸入車を表す図 2-3 をみると、令和 6 年度の不具合発生原因別の総届出件数は 171 件で前年度

から 11 件減少しており、5 年平均と比べると 16 件少ない。そのうち、「設計」区分に該当するものは 82 件で、前年度と比べて 5 件減少しており、5 年平均と比べても 7 件少ない。「製造」に該当するものは 86 件で、前年度と比べて 1 件増加しており、5 年平均と比べると 5 件少なくなっている。輸入車における届出件数割合を 5 年平均で見ると、「設計」47%、「製造」48%と「製造」に区分される届出が多いが、全体での割合で比較しても「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 73 件となり、前年度と比べると 4 件減少している。「設計自体」項目中の分類では「プログラムミス」が 36 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 75 件で前年度と比べると 1 件増加しており、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 66 件で最も多くなっており、次いで「作業管理不適切」が 6 件となっている。

これらのことから、令和 6 年度については「製造」を原因とする届出が 7 件増加したものの、「設計」を原因とする届出が 16 件減少したため、総届出件数では昨年度より減少し、5 年で最も少なくなったことが分かる。

※: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

不
具
合
発
生
原
因

設 計						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	207	214	251	209	193	215
届出 件数 (%)	51.4	54.3	62.1	57.3	55.6	56.1

総 届 出 件 数						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	403	394	404	365	347	383
届出 件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	190	166	136	141	148	156
届出 件数 (%)	47.1	42.1	33.7	38.6	42.7	40.8

そ の 他						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	6	14	17	15	6	12
届出 件数 (%)	1.5	3.6	4.2	4.1	1.7	3.0

性 能						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	31	22	49	22	17	28
届出 件数 (%)	7.7	5.6	12.1	6.0	4.9	7.4

耐 久 性						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	59	48	64	22	13	41
届出 件数 (%)	14.6	12.2	15.8	6.0	3.7	10.8

設 計 自 体						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	117	144	138	165	163	145
届出 件数 (%)	29.0	36.5	34.2	45.2	47.0	38.0

作 業 工 程						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	139	126	115	115	122	123
届出 件数 (%)	34.5	32.0	28.5	31.5	35.2	32.3

機 械 設 備						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	33	23	10	14	14	19
届出 件数 (%)	8.2	5.8	2.5	3.8	4.0	4.9

工 具 ・ 治 具						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	5	9	8	8	4	7
届出 件数 (%)	1.2	2.3	2.0	2.2	1.2	1.8

部 品 ・ 材 料						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数 (件)	13	8	3	4	8	7
届出 件数 (%)	3.2	2.0	0.7	1.1	2.3	1.9

量産品の品質に見込み違い	届出 件数 (件)	4	6	6	6	3	5
	届出 件数 (%)	1.0	1.5	1.5	1.6	0.9	1.3
部品、材料の特性の不十分	届出 件数 (件)	10	7	23	6	8	11
	届出 件数 (%)	2.5	1.8	5.7	1.6	2.3	2.8
使用環境条件の甘さ	届出 件数 (件)	17	9	20	10	6	12
	届出 件数 (%)	4.2	2.3	5.0	2.7	1.7	3.2
開発評価の不備	届出 件数 (件)	46	41	45	18	10	32
	届出 件数 (%)	11.4	10.4	11.1	4.9	2.9	8.4
実車相当テストの不十分	届出 件数 (件)	13	7	19	4	3	9
	届出 件数 (%)	3.2	1.8	4.7	1.1	0.9	2.4
評価基準の甘さ	届出 件数 (件)	71	56	51	116	98	78
	届出 件数 (%)	17.6	14.2	12.6	31.8	28.2	20.5
図面等の不備	届出 件数 (件)	7	31	23	15	15	18
	届出 件数 (%)	1.7	7.9	5.7	4.1	4.3	4.8
プログラムミス	届出 件数 (件)	39	57	64	34	50	49
	届出 件数 (%)	9.7	14.5	15.8	9.3	14.4	12.8
作業員のミス	届出 件数 (件)	16	41	28	17	8	22
	届出 件数 (%)	4.0	10.4	6.9	4.7	2.3	5.8
マニュアルの不備	届出 件数 (件)	19	12	8	7	7	11
	届出 件数 (%)	4.7	3.0	2.0	1.9	2.0	2.8
製造工程不適切	届出 件数 (件)	50	36	58	79	84	61
	届出 件数 (%)	12.4	9.1	14.4	21.6	24.2	16.0
作業管理不適切	届出 件数 (件)	54	37	21	12	23	29
	届出 件数 (%)	13.4	9.4	5.2	3.3	6.6	7.7
保守管理の不備	届出 件数 (件)	33	23	10	14	14	19
	届出 件数 (%)	8.2	5.8	2.5	3.8	4.0	4.9
保守管理の不備	届出 件数 (件)	1	7	3	6	3	4
	届出 件数 (%)	0.2	1.8	0.7	1.6	0.9	1.0
金型寸法の不適切	届出 件数 (件)	4	2	5	2	1	3
	届出 件数 (%)	1.0	0.5	1.2	0.5	0.3	0.7
管理の不備	届出 件数 (件)	13	8	3	4	8	7
	届出 件数 (%)	3.2	2.0	0.7	1.1	2.3	1.9
再生品利用の不備	届出 件数 (件)	0	0	0	0	0	0
	届出 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2年度~令和6年度及び5力年平均)

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

国産車

不
具
合
発
生
原
因

設 計								性 能								量 産 品 の 品 質 に 見 込 み 違 い								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
125	58.1	140	130	122	111	126	64.2	21	9.8	16	23	16	12	18	9.0	4	1.9	5	4	5	5	3	4	
					63.1								6.8									1.7		
設 計 自 体								耐 久 性								部 品 、 材 料 の 特 性 の 不 十 分								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
68	31.6	97	81	88	90	85	43.4	36	16.7	27	26	18	9	23	11.9	6	2.8	6	12	2	4	6	3.1	
					51.1								5									2.3		
製 造								設 計								使 用 環 境 条 件 の 甘 さ								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
88	40.9	70	49	56	62	65	33.2	125	58.1	140	130	122	111	126	64.2	11	5.1	5	7	9	5	7	3.8	
					35.2								63.1									2.8		
そ の 他								作 業 工 程								開 発 評 価 の 不 備								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
2	0.9	7	8	5	3	5	2.6	57	26.5	52	35	41	47	46	23.7	24	11.2	20	14	15	6	16	8.1	
					1.7								26.7									3.4		
機 械 設 備								実 車 相 当 テ ス ト の 不 十 分								評 価 基 準 の 甘 さ								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
18	8.4	6	8	7	7	9	4.7	12	5.6	7	12	3	3	7	3.8	40	18.6	41	36	56	64	47	24.2	
					4.0									1.7									36.4	
工 具 ・ 治 具								図 面 等 の 不 備								作 業 員 の ミ ス								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
3	1.4	7	5	5	3	5	2.4	7	3.3	28	12	12	12	14	7.3	8	3.7	19	9	6	6	10	4.9	
					1.7									6.8									3.4	
部 品 ・ 材 料								プ ロ グ ラ ム ミ ス								マ ニ ュ ア ル の 不 備								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
10	4.7	5	1	3	5	5	2.5	21	9.8	28	33	20	14	23	11.9	10	4.7	6	5	5	6	6	3.3	
					2.8									8.0									3.4	
再 生 品 利 用 の 不 備								作 業 管 理 不 適 切								製 造 工 程 不 適 切								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
0	0.0	0	0	0	0	0	0.0	22	10.2	13	6	7	17	13	6.6	17	7.9	14	15	23	18	17	8.9	
					0.0									9.7									10.2	
保 守 管 理 の 不 備								保 守 管 理 の 不 備								金 型 寸 法 の 不 適 切								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
18	8.4	6	8	7	7	9	4.7	0	0.0	5	1	4	2	2	1.2	3	1.4	2	4	1	1	2	1.1	
					4.0									1.1									0.6	
保 守 管 理 の 不 備								管 理 の 不 備								再 生 品 利 用 の 不 備								
届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	届出 件数	(件)	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	
18	8.4	6	8	7	7	9	4.7	10	4.7	5	1	3	5	5	2.5	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0	
					4.0									2.8									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2年度～令和6年度及び5力年平均）

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

輸入車

不
具
合
発
生
原
因

設 計								性 能								量産品の品質に見込み違い							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	82	74	121	87	82	89	届出 件数	(件)	10	6	26	6	5	11	届出 件数	(件)	0	1	2	1	0	1
届出 件数	(%)	43.6	41.8	55.8	47.8	48.0	47.7	届出 件数	(%)	5.3	3.4	12.0	3.3	2.9	5.7	届出 件数	(%)	0.0	0.6	0.9	0.5	0.0	0.4
総 届 出 件 数								耐 久 性								部品、材料の特性の不十分							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	188	177	217	182	171	187	届出 件数	(件)	23	21	38	4	4	18	届出 件数	(件)	4	1	11	4	4	5
届出 件数	(%)	100	100	100	100	100	100	届出 件数	(%)	12.2	11.9	17.5	2.2	2.3	9.6	届出 件数	(%)	2.1	0.6	5.1	2.2	2.3	2.6
製 造								設 計 自 体								使用環境条件の甘さ							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	102	96	87	85	86	91	届出 件数	(件)	49	47	57	77	73	61	届出 件数	(件)	22	21	31	3	4	16
届出 件数	(%)	54.3	54.2	40.1	46.7	50.3	48.8	届出 件数	(%)	26.1	26.6	26.3	42.3	42.7	32.4	届出 件数	(%)	11.7	11.9	14.3	1.6	2.3	8.7
そ の 他								作 業 工 程								開発評価の不備							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	4	7	9	10	3	7	届出 件数	(件)	82	74	80	74	75	77	届出 件数	(件)	1	0	7	1	0	2
届出 件数	(%)	2.1	4.0	4.1	5.5	1.8	3.5	届出 件数	(%)	43.6	41.8	36.9	40.7	43.9	41.2	届出 件数	(%)	0.5	0.0	3.2	0.5	0.0	1.0
								機 械 設 備								実車相当テストの不十分							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	3	3	2	1	3	2	届出 件数	(件)	15	17	2	7	7	10	届出 件数	(件)	31	15	15	60	34	31
届出 件数	(%)	1.6	1.7	0.9	0.5	1.8	1.3	届出 件数	(%)	8.0	9.6	0.9	3.8	4.1	5.1	届出 件数	(%)	16.5	8.5	6.9	33.0	19.9	16.6
								工 具 ・ 治 具								評価基準の甘さ							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	2	2	3	3	1	2	届出 件数	(件)	2	2	3	3	1	2	届出 件数	(件)	0	3	11	3	3	4
届出 件数	(%)	1.1	1.1	1.4	1.6	0.6	1.2	届出 件数	(%)	1.1	1.1	1.4	1.6	0.6	1.2	届出 件数	(%)	0.0	1.7	5.1	1.6	1.8	2.1
								部 品 ・ 材 料								図面等の不備							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	3	3	2	1	3	2	届出 件数	(件)	18	29	31	14	36	26	届出 件数	(件)	18	29	31	14	36	26
届出 件数	(%)	1.6	1.7	0.9	0.5	1.8	1.3	届出 件数	(%)	9.6	16.4	14.3	7.7	21.1	13.7	届出 件数	(%)	9.6	16.4	14.3	7.7	21.1	13.7
								作 業 員 の ミ ス								プログラムミス							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	8	22	19	11	2	12	届出 件数	(件)	8	22	19	11	2	12	届出 件数	(件)	8	22	19	11	2	12
届出 件数	(%)	4.3	12.4	8.8	6.0	1.2	6.6	届出 件数	(%)	4.3	12.4	8.8	6.0	1.2	6.6	届出 件数	(%)	4.3	12.4	8.8	6.0	1.2	6.6
								マニユアルの不備								作業員のミス							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	9	6	3	2	1	4	届出 件数	(件)	9	6	3	2	1	4	届出 件数	(件)	9	6	3	2	1	4
届出 件数	(%)	4.8	3.4	1.4	1.1	0.6	2.2	届出 件数	(%)	4.8	3.4	1.4	1.1	0.6	2.2	届出 件数	(%)	4.8	3.4	1.4	1.1	0.6	2.2
								製造工程不適切								マニュアルの不備							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	33	22	43	56	66	44	届出 件数	(件)	33	22	43	56	66	44	届出 件数	(件)	33	22	43	56	66	44
届出 件数	(%)	17.6	12.4	19.8	30.8	38.6	23.5	届出 件数	(%)	17.6	12.4	19.8	30.8	38.6	23.5	届出 件数	(%)	17.6	12.4	19.8	30.8	38.6	23.5
								作業管理不適切								製造工程不適切							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	32	24	15	5	6	16	届出 件数	(件)	32	24	15	5	6	16	届出 件数	(件)	32	24	15	5	6	16
届出 件数	(%)	17.0	13.6	6.9	2.7	3.5	8.8	届出 件数	(%)	17.0	13.6	6.9	2.7	3.5	8.8	届出 件数	(%)	17.0	13.6	6.9	2.7	3.5	8.8
								保守管理の不備								作業管理不適切							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	15	17	2	7	7	10	届出 件数	(件)	15	17	2	7	7	10	届出 件数	(件)	15	17	2	7	7	10
届出 件数	(%)	8.0	9.6	0.9	3.8	4.1	5.1	届出 件数	(%)	8.0	9.6	0.9	3.8	4.1	5.1	届出 件数	(%)	8.0	9.6	0.9	3.8	4.1	5.1
								保守管理の不備								保守管理の不備							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	1	2	2	2	1	2	届出 件数	(件)	1	2	2	2	1	2	届出 件数	(件)	1	2	2	2	1	2
届出 件数	(%)	0.5	1.1	0.9	1.1	0.6	0.9	届出 件数	(%)	0.5	1.1	0.9	1.1	0.6	0.9	届出 件数	(%)	0.5	1.1	0.9	1.1	0.6	0.9
								金型寸法の不適切								金型寸法の不適切							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	1	0	1	1	0	1	届出 件数	(件)	1	0	1	1	0	1	届出 件数	(件)	1	0	1	1	0	1
届出 件数	(%)	0.5	0.0	0.5	0.5	0.0	0.3	届出 件数	(%)	0.5	0.0	0.5	0.5	0.0	0.3	届出 件数	(%)	0.5	0.0	0.5	0.5	0.0	0.3
								管理の不備								管理の不備							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	3	3	2	1	3	2	届出 件数	(件)	3	3	2	1	3	2	届出 件数	(件)	3	3	2	1	3	2
届出 件数	(%)	1.6	1.7	0.9	0.5	1.8	1.3	届出 件数	(%)	1.6	1.7	0.9	0.5	1.8	1.3	届出 件数	(%)	1.6	1.7	0.9	0.5	1.8	1.3
								再生品利用の不備								再生品利用の不備							
		R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 件数	(件)	0	0	0	0	0	0	届出 件数	(件)	0	0	0	0	0	0	届出 件数	(件)	0	0	0	0	0	0
届出 件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	届出 件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	届出 件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

図 2-3 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】(令和2年度~令和6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2年度～令和6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6年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機及び電気装置が27件で最も多くなっており、原動機は前年度の34件からは7件減少しており、電気装置は前年度の31件からは4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37件と全装置の中で最も多くなっており、電気装置も29件と2番目に多くなっている。次いで、届出件数の多かった装置は灯火装置の26件であり、前年度の26件と同件数となっている。灯火装置については、5カ年平均においても21件であり3番目に多い。各装置の合計については193件であり、前年度の209件から16件減少している。

国産車を示す表2-3を見ると、令和6年度において車枠・車体の届出件数が19件と最も多く、前年度の9件から10件増加し、5カ年平均と比べると8件多くなっている。次いで多かったのは電気装置の17件だが、前年度18件からは1件減少し、5カ年平均の18件と比べても1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18件であり、令和6年度では電気装置も18件で同件数となった。灯火装置の届出件数は16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111件で前年度の122件から11件減少している。

輸入車を示す表2-4を見ると、こちらは最も届出件数が多いのは原動機であり、令和6年度においても最も多い15件となっている。2番目に多い装置は電気装置及び灯火装置の10件であり、電気装置は前年度の13件から3件減少しており、灯火装置は前年度の11件から1件減少している。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、灯火装置と続いている。各装置の合計は82件で前年度の87件から5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2年度～令和6年度及び5カ年平均)

装置名	届出件数及び その割合		R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	件数	(件)	43	35	44	34	27	37
		(%)	20.8	16.4	17.5	16.3	14.0	17.0
電気装置	件数	(件)	28	19	41	31	27	29
		(%)	13.5	8.9	16.3	14.8	14.0	13.6
灯火装置	件数	(件)	15	15	25	26	26	21
		(%)	7.2	7.0	10.0	12.4	13.5	10.0
動力伝達装置	件数	(件)	27	11	19	18	9	17
		(%)	13.0	5.1	7.6	8.6	4.7	7.8
制動装置	件数	(件)	11	26	33	18	17	21
		(%)	5.3	12.1	13.1	8.6	8.8	9.8
車枠・車体	件数	(件)	12	9	17	13	21	14
		(%)	5.8	4.2	6.8	6.2	10.9	6.7
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	12	15	9	13	4	11
		(%)	5.8	7.0	3.6	6.2	2.1	4.9
燃料装置	件数	(件)	19	20	11	10	7	13
		(%)	9.2	9.3	4.4	4.8	3.6	6.2
かじ取装置	件数	(件)	6	8	7	8	9	8
		(%)	2.9	3.7	2.8	3.8	4.7	3.5
緩衝装置	件数	(件)	3	4	5	8	4	5
		(%)	1.4	1.9	2.0	3.8	2.1	2.2
乗車装置	件数	(件)	9	9	11	4	7	8
		(%)	4.3	4.2	4.4	1.9	3.6	3.7
走行装置	件数	(件)	8	9	4	2	3	5
		(%)	3.9	4.2	1.6	1.0	1.6	2.4
その他(エア バッグ)	件数	(件)	5	8	7	1	2	5
		(%)	2.4	3.7	2.8	0.5	1.0	2.1
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	9	26	18	23	30	21
		(%)	4.3	12.1	7.2	11.0	15.5	9.9
合 計	件数	(件)	207	214	251	209	193	215
		(%)	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 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R2	R3	R4	R5	R6	5 力年平均
原動機	件数	(件)	20	23	18	16	12	18
		(%)	16.0	16.4	13.8	13.1	10.8	14.2
電気装置	件数	(件)	19	17	20	18	17	18
		(%)	15.2	12.1	15.4	14.8	15.3	14.5
灯火装置	件数	(件)	10	12	14	15	16	13
		(%)	8.0	8.6	10.8	12.3	14.4	10.7
動力伝達装置	件数	(件)	16	5	13	13	7	11
		(%)	12.8	3.6	10.0	10.7	6.3	8.6
制動装置	件数	(件)	6	15	13	11	8	11
		(%)	4.8	10.7	10.0	9.0	7.2	8.4
車枠・車体	件数	(件)	6	7	12	9	19	11
		(%)	4.8	5.0	9.2	7.4	17.1	8.4
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	9	11	6	10	2	8
		(%)	7.2	7.9	4.6	8.2	1.8	6.1
燃料装置	件数	(件)	13	10	5	4	5	7
		(%)	10.4	7.1	3.8	3.3	4.5	5.9
かじ取装置	件数	(件)	5	7	4	2	6	5
		(%)	4.0	5.0	3.1	1.6	5.4	3.8
緩衝装置	件数	(件)	3	3	2	6	2	3
		(%)	2.4	2.1	1.5	4.9	1.8	2.5
乗車装置	件数	(件)	3	3	7	1	1	3
		(%)	2.4	2.1	5.4	0.8	0.9	2.4
走行装置	件数	(件)	7	8	4	2	1	4
		(%)	5.6	5.7	3.1	1.6	0.9	3.5
その他(エア バッグ)	件数	(件)	2	2	1	0	0	1
		(%)	1.6	1.4	0.8	0.0	0.0	0.8
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	6	17	11	15	15	13
		(%)	4.8	12.1	8.5	12.3	13.5	10.2
合 計	件数	(件)	125	140	130	122	111	126
		(%)	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 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R2	R3	R4	R5	R6	5 力年平均
原動機	件数	(件)	23	12	26	18	15	19
		(%)	28.0	16.2	21.5	20.7	18.3	21.1
電気装置	件数	(件)	9	2	21	13	10	11
		(%)	11.0	2.7	17.4	14.9	12.2	12.3
灯火装置	件数	(件)	5	3	11	11	10	8
		(%)	6.1	4.1	9.1	12.6	12.2	9.0
動力伝達装置	件数	(件)	11	6	6	5	2	6
		(%)	13.4	8.1	5.0	5.7	2.4	6.7
制動装置	件数	(件)	5	11	20	7	9	10
		(%)	6.1	14.9	16.5	8.0	11.0	11.7
車枠・車体	件数	(件)	6	2	5	4	2	4
		(%)	7.3	2.7	4.1	4.6	2.4	4.3
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	3	4	3	3	2	3
		(%)	3.7	5.4	2.5	3.4	2.4	3.4
燃料装置	件数	(件)	6	10	6	6	2	6
		(%)	7.3	13.5	5.0	6.9	2.4	6.7
かじ取装置	件数	(件)	1	1	3	6	3	3
		(%)	1.2	1.4	2.5	6.9	3.7	3.1
緩衝装置	件数	(件)	0	1	3	2	2	2
		(%)	0.0	1.4	2.5	2.3	2.4	1.8
乗車装置	件数	(件)	6	6	4	3	6	5
		(%)	7.3	8.1	3.3	3.4	7.3	5.6
走行装置	件数	(件)	1	1	0	0	2	1
		(%)	1.2	1.4	0.0	0.0	2.4	0.9
その他(エア バッグ)	件数	(件)	3	6	6	1	2	4
		(%)	3.7	8.1	5.0	1.1	2.4	4.0
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	3	9	7	8	15	8
		(%)	3.7	12.2	5.8	9.2	18.3	9.4
合 計	件数	(件)	82	74	121	87	82	89
		(%)	100	100	100	100	100	100

(2) 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合

令和2年度から令和6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6年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、電気装置が27件で最も多く、前年度の16件から11件増加している。次いで、原動機、動力伝達装置、制動装置が15件と多くなっている。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番目に多いのは電気装置と制動装置で、届出件数はそれぞれ16件となっている。合計件数については148件で、前年度の196件から48件減少している。

国産車を示す表2-6を見ると、令和6年度において動力伝達装置と電気装置の届出件数がそれぞれ9件で最も多くなっており、動力伝達装置は前年度の8件から1件増加しており、電気装置は前年度の1件から8件増加している。3番目に多い装置は、原動機とかじ取り装置の7件で、原動機は前年度の16件から9件減少しており、かじ取り装置は前年度の1件から6件増加となった。合計件数については62件で、前年度の112件から50件減少している。

輸入車を示す表2-7を見ると、電気装置の届出件数が18件で最も多くなっており、前年度の15件からは3件増加している。2番目に多い装置は制動装置で、前年度5件から5件増加している。5カ年平均では、原動機が一番多く13件で、次いで、届出件数の多かった装置は電気装置の11件である。合計件数については86件で、前年度の84件から2件増加している。

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2年度～令和6年度及び5カ年平均)

装置名	届出件数及び その割合		R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	件数	(件)	27	26	19	22	15	22
		(%)	14.2	15.7	14.0	11.2	10.1	13.0
動力伝達装置	件数	(件)	17	10	13	16	15	14
		(%)	8.9	6.0	9.6	8.2	10.1	8.5
電気装置	件数	(件)	13	9	16	16	27	16
		(%)	6.8	5.4	11.8	8.2	18.2	9.7
灯火装置	件数	(件)	15	11	5	14	8	11
		(%)	7.9	6.6	3.7	7.1	5.4	6.3
制動装置	件数	(件)	23	17	12	13	15	16
		(%)	12.1	10.2	8.8	6.6	10.1	9.6
乗車装置	件数	(件)	8	10	19	12	12	12
		(%)	4.2	6.0	14.0	6.1	8.1	7.3
緩衝装置	件数	(件)	7	14	7	9	5	8
		(%)	3.7	8.4	5.1	4.6	3.4	5.0
かじ取装置	件数	(件)	8	7	5	7	10	7
		(%)	4.2	4.2	3.7	3.6	6.8	4.4
車枠・車体	件数	(件)	20	14	18	6	7	13
		(%)	10.5	8.4	13.2	3.1	4.7	7.8
走行装置	件数	(件)	9	6	4	6	7	6
		(%)	4.7	3.6	2.9	3.1	4.7	3.8
燃料装置	件数	(件)	22	15	6	5	9	11
		(%)	11.6	9.0	4.4	2.6	6.1	6.8
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	8	6	4	4	5	5
		(%)	4.2	3.6	2.9	2.0	3.4	3.2
その他(エア バッグ)	件数	(件)	8	7	5	5	4	6
		(%)	4.2	4.2	3.7	2.6	2.7	3.5
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	5	14	3	61	9	18
		(%)	2.6	8.4	2.2	31.1	6.1	11.0
合 計	件数	(件)	190	166	136	196	148	167
		(%)	100	100	100	100	100	100

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

装置名	届出件数及び その割合		R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	件数	(件)	8	6	7	16	7	9
		(%)	9.1	8.6	14.3	14.3	11.3	11.5
動力伝達装置	件数	(件)	7	6	4	8	9	7
		(%)	8.0	8.6	8.2	7.1	14.5	8.9
電気装置	件数	(件)	7	2	5	1	9	5
		(%)	8.0	2.9	10.2	0.9	14.5	6.3
灯火装置	件数	(件)	12	7	1	6	3	6
		(%)	13.6	10.0	2.0	5.4	4.8	7.6
制動装置	件数	(件)	12	7	7	8	5	8
		(%)	13.6	10.0	14.3	7.1	8.1	10.2
乗車装置	件数	(件)	3	1	8	3	4	4
		(%)	3.4	1.4	16.3	2.7	6.5	5.0
緩衝装置	件数	(件)	5	2	1	2	3	3
		(%)	5.7	2.9	2.0	1.8	4.8	3.4
かじ取装置	件数	(件)	3	3	0	1	7	3
		(%)	3.4	4.3	0.0	0.9	11.3	3.7
車枠・車体	件数	(件)	9	10	6	2	3	6
		(%)	10.2	14.3	12.2	1.8	4.8	7.9
走行装置	件数	(件)	7	3	3	4	4	4
		(%)	8.0	4.3	6.1	3.6	6.5	5.5
燃料装置	件数	(件)	8	9	1	1	4	5
		(%)	9.1	12.9	2.0	0.9	6.5	6.0
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	3	4	2	1	0	2
		(%)	3.4	5.7	4.1	0.9	0.0	2.6
その他(エア バッグ)	件数	(件)	2	1	3	3	1	2
		(%)	2.3	1.4	6.1	2.7	1.6	2.6
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	2	9	1	56	3	14
		(%)	2.3	12.9	2.0	50.0	4.8	18.6
合 計	件数	(件)	88	70	49	112	62	76
		(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-7 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合
【輸入車】（令和2年度～令和6年度及び5カ年平均）

装置名	届出件数及び その割合		R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	件数	(件)	19	20	12	6	8	13
		(%)	18.6	20.8	13.8	7.1	9.3	14.3
動力伝達装置	件数	(件)	10	4	9	8	6	7
		(%)	9.8	4.2	10.3	9.5	7.0	8.1
電気装置	件数	(件)	6	7	11	15	18	11
		(%)	5.9	7.3	12.6	17.9	20.9	12.5
灯火装置	件数	(件)	3	4	4	8	5	5
		(%)	2.9	4.2	4.6	9.5	5.8	5.3
制動装置	件数	(件)	11	10	5	5	10	8
		(%)	10.8	10.4	5.7	6.0	11.6	9.0
乗車装置	件数	(件)	5	9	11	9	8	8
		(%)	4.9	9.4	12.6	10.7	9.3	9.2
緩衝装置	件数	(件)	2	12	6	7	2	6
		(%)	2.0	12.5	6.9	8.3	2.3	6.4
かじ取装置	件数	(件)	5	4	5	6	3	5
		(%)	4.9	4.2	5.7	7.1	3.5	5.1
車枠・車体	件数	(件)	11	4	12	4	4	7
		(%)	10.8	4.2	13.8	4.8	4.7	7.7
走行装置	件数	(件)	2	3	1	2	3	2
		(%)	2.0	3.1	1.1	2.4	3.5	2.4
燃料装置	件数	(件)	14	6	5	4	5	7
		(%)	13.7	6.3	5.7	4.8	5.8	7.5
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	5	2	2	3	5	3
		(%)	4.9	2.1	2.3	3.6	5.8	3.7
その他(エア バッグ)	件数	(件)	6	6	2	2	3	4
		(%)	5.9	6.3	2.3	2.4	3.5	4.2
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	3	5	2	5	6	4
		(%)	2.9	5.2	2.3	6.0	7.0	4.6
合 計	件数	(件)	102	96	87	84	86	91
		(%)	100	100	100	100	100	100

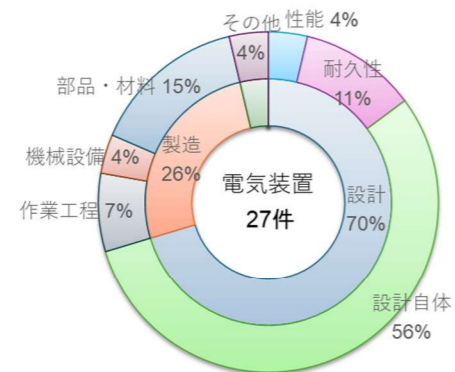
2.3 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合

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

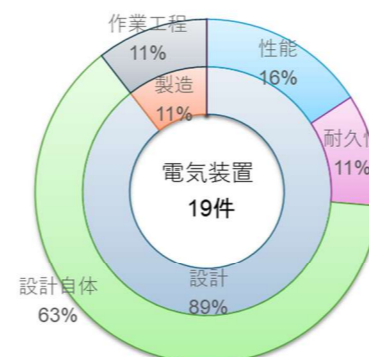
令和2年度から令和6年度までの国産車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表2-1で示す区分・項目に区分けし、令和2年度から令和6年度及び5カ年平均の各届出件数及びその割合を表2-8、表2-9、表2-10及び表2-11に、それらをグラフにしたものを図2-4、図2-5、図2-6及び図2-7に示す。なお、当該統計については、令和6年度の国産車における装置別リコール届出件数が10%以上を占める装置（電気装置、車枠・車体、原動機、灯火装置（表1-9参照）を対象とした。

表 2-8 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2年度～令和6年度及び5カ年平均）

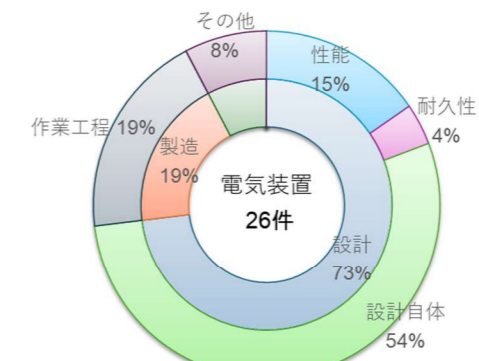
発生原因	R2		R3		R4		R5		R6		5カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の割 合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
設計 (①+②+③)	19	70	17	89	19	73	18	95	17	65	18	77
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	26	2	11	5	19	1	5	9	35	4.8	21
その他 (⑧)	1	4	0	0	2	8	0	0	0	0	0.6	3
①性能	1	4	3	16	4	15	1	5	2	8	2.2	9
②耐久性	3	11	2	11	1	4	2	11	1	4	1.8	8
③設計自体	15	56	12	63	14	54	15	79	14	54	14	60
④作業工程	2	7	2	11	5	19	1	5	8	31	3.6	15
⑤機械設備	1	4	0	0	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	4	15	0	0	0	0	0	0	1	4	1	4
⑧その他	1	4	0	0	2	8	0	0	0	0	0.6	3
合計件数及びその割合	27	100	19	100	26	100	19	100	26	100	23.4	100



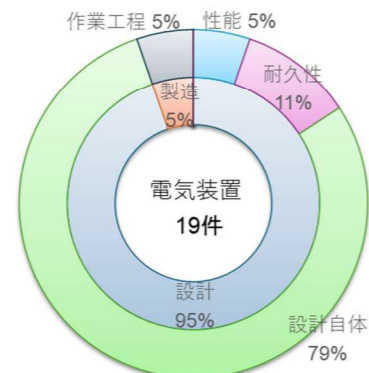
R2



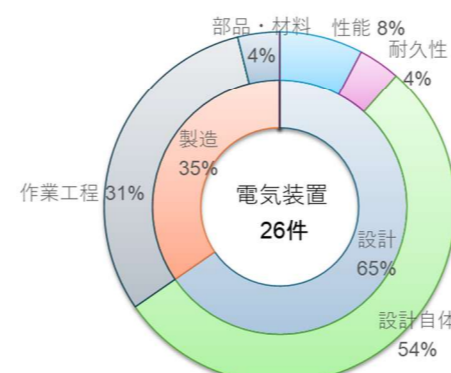
R3



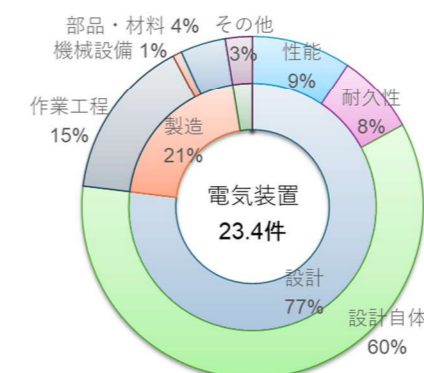
R4



R5



R6



5カ年平均

図 2-4 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2年度～令和6年度及び5カ年平均）

表 2-9 車枠・車体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 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

発生原因	R2		R3		R4		R5		R6		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)	6	40	7	39	12	67	9	75	19	86	10.6	62
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	9	60	10	56	6	33	2	17	3	14	6	35
その他 (⑧)	0	0	1	6	0	0	1	8	0	0	0.4	2
①性能	1	7	0	0	0	0	0	0	1	5	0.4	2
②耐久性	3	20	3	17	4	22	5	42	2	9	3.4	20
③設計自体	2	13	4	22	8	44	4	33	16	73	6.8	40
④作業工程	7	47	7	39	5	28	1	8	3	14	4.6	27
⑤機械設備	2	13	0	0	1	6	0	0	0	0	0.6	4
⑥工具・治具	0	0	1	6	0	0	1	8	0	0	0.4	2
⑦部品・材料	0	0	2	11	0	0	0	0	0	0	0.4	2
⑧その他	0	0	1	6	0	0	1	8	0	0	0.4	2
合計件数及びその割合	15	100	18	100	18	100	12	100	22	100	17	100

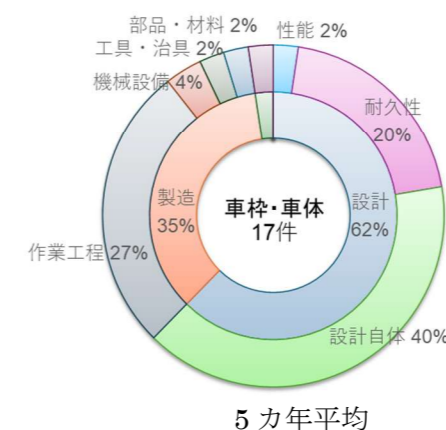
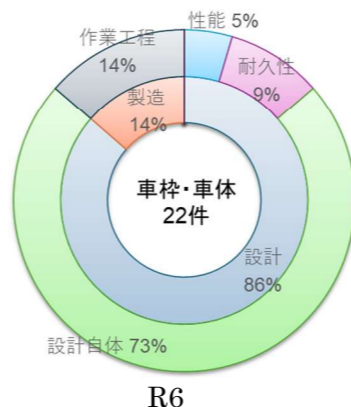
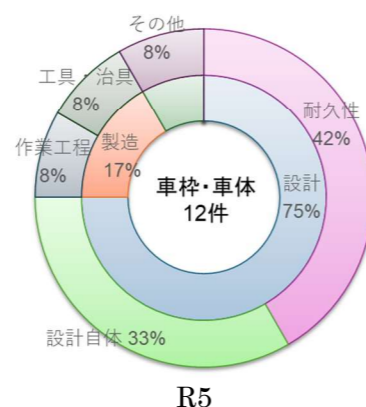
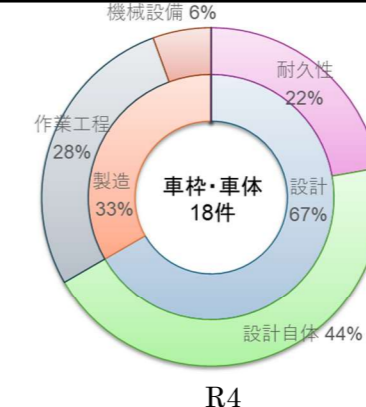
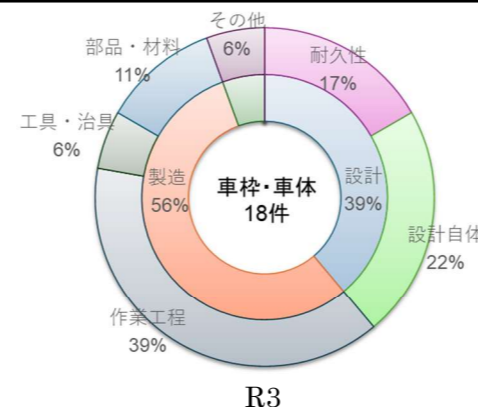
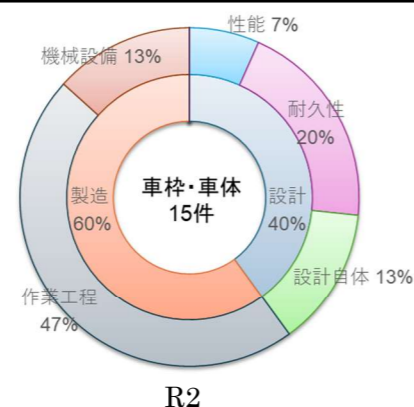


図 2-5 車枠・車体における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

表 2-10 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2年度～令和6年度及び5カ年平均）

発生原因	R2		R3		R4		R5		R6		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)	20	71	23	77	18	69	16	50	12	63	17.8	66
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	29	6	20	7	27	16	50	7	37	8.8	33
その他 (⑧)	0	0	1	3	1	4	0	0	0	0	0.4	1
①性能	2	7	3	10	3	12	3	9	1	5	2.4	9
②耐久性	4	14	4	13	4	15	5	16	3	16	4	15
③設計自体	14	50	16	53	11	42	8	25	8	42	11.4	42
④作業工程	5	18	4	13	5	19	16	50	5	26	7	26
⑤機械設備	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2	1
⑥工具・治具	2	7	2	7	2	8	0	0	2	11	1.6	6
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	1	3	1	4	0	0	0	0	0.4	1
合計件数及びその割合	28	100	30	100	26	100	32	100	19	100	27	100

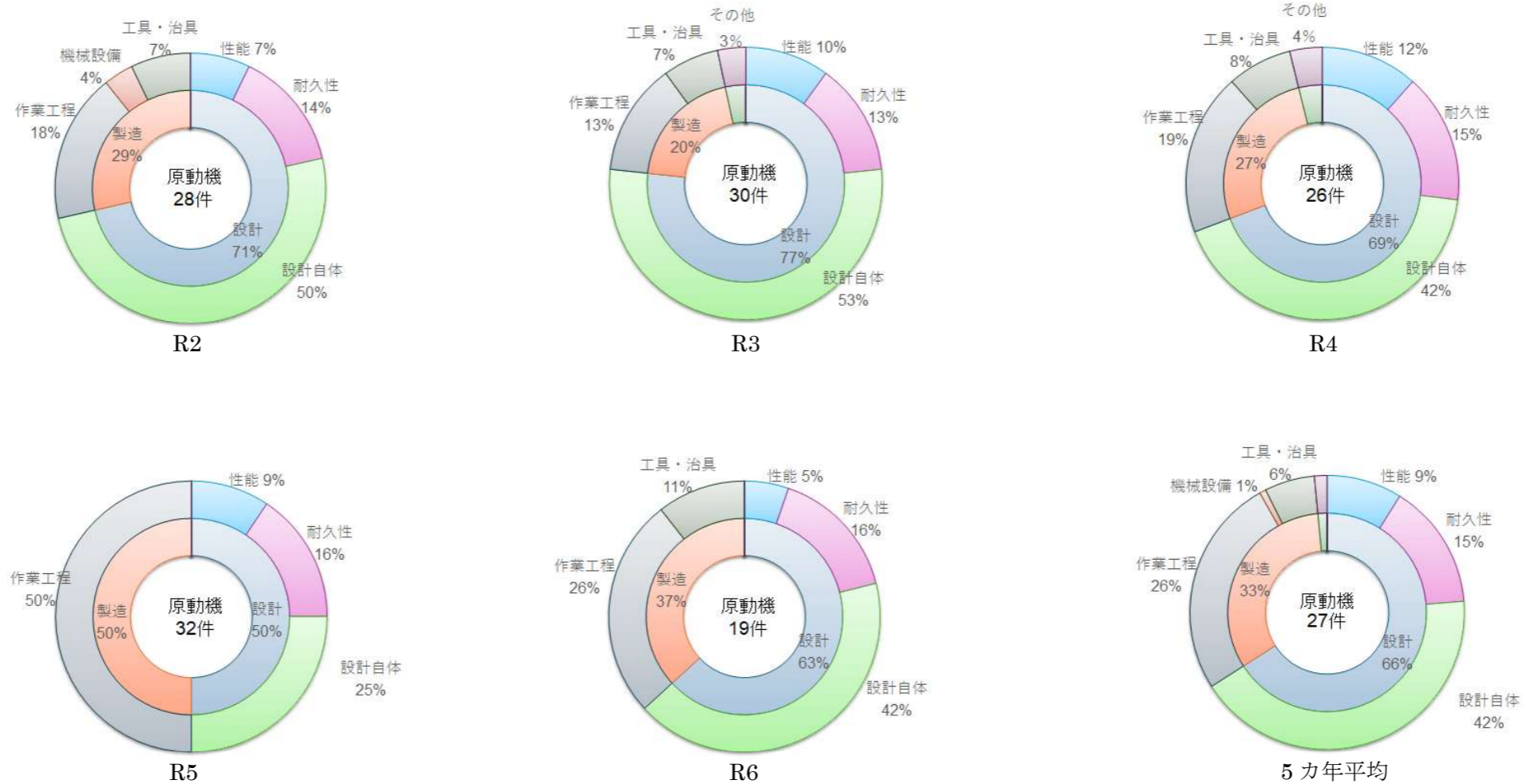


図 2-6 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和2年度～令和6年度及び5カ年平均）

表 2-11 灯火装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（令和 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

発生原因	R2		R3		R4		R5		R6		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の割 合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
設計 (①+②+③)	10	45	12	60	14	93	15	65	16	84	13.4	68
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	12	55	7	35	1	7	6	26	3	16	5.8	29
その他 (⑧)	0	0	1	5	0	0	2	9	0	0	0.6	3
①性能	2	9	2	10	2	13	1	4	2	11	1.8	9
②耐久性	3	14	1	5	4	27	1	4	0	0	1.8	9
③設計自体	5	23	9	45	8	53	13	57	14	74	9.8	49
④作業工程	6	27	5	25	1	7	4	17	3	16	3.8	19
⑤機械設備	5	23	2	10	0	0	1	4	0	0	1.6	8
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	1	5	0	0	0	0	1	4	0	0	0.4	2
⑧その他	0	0	1	5	0	0	2	9	0	0	0.6	3
合計件数及びその割合	22	100	20	100	15	100	23	100	19	100	19.8	100

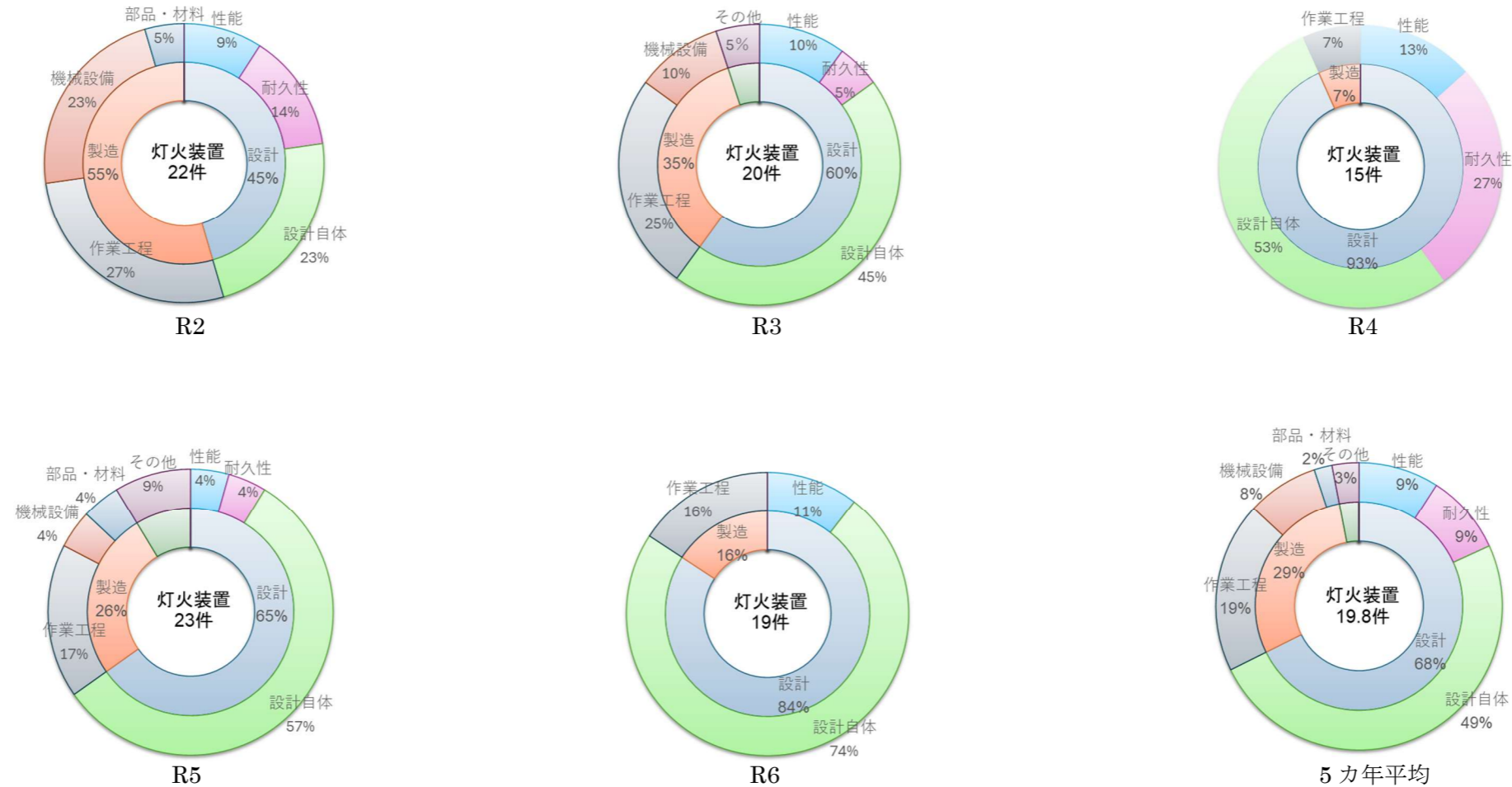


図 2-7 灯火装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（令和 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

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

令和2年度から令和6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2年度から令和6年度及び5カ年平均の各届出件数及びその割合を表2-12、表2-13及び表2-14に、それをグラフにしたものを図2-8、図2-9及び図2-10に示す。なお、当該統計については、令和6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、原動機、及び制動装置（表1-9参照））を対象とした。

表 2-12 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 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

発生原因	R2		R3		R4		R5		R6		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)	9	60	2	22	19	63	13	46	10	34	10.6	48
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	6	40	7	78	11	37	15	54	18	62	11.4	51
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0.2	1
①性能	3	20	1	11	1	3	0	0	1	3	1.2	5
②耐久性	1	7	0	0	8	27	1	4	0	0	2	9
③設計自体	5	33	1	11	10	33	12	43	9	31	7.4	33
④作業工程	5	33	7	78	11	37	15	54	17	59	11	50
⑤機械設備	1	7	0	0	0	0	0	0	1	3	0.4	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0.2	1
合計件数及びその割合	15	100	9	100	30	100	28	100	29	100	22.2	100

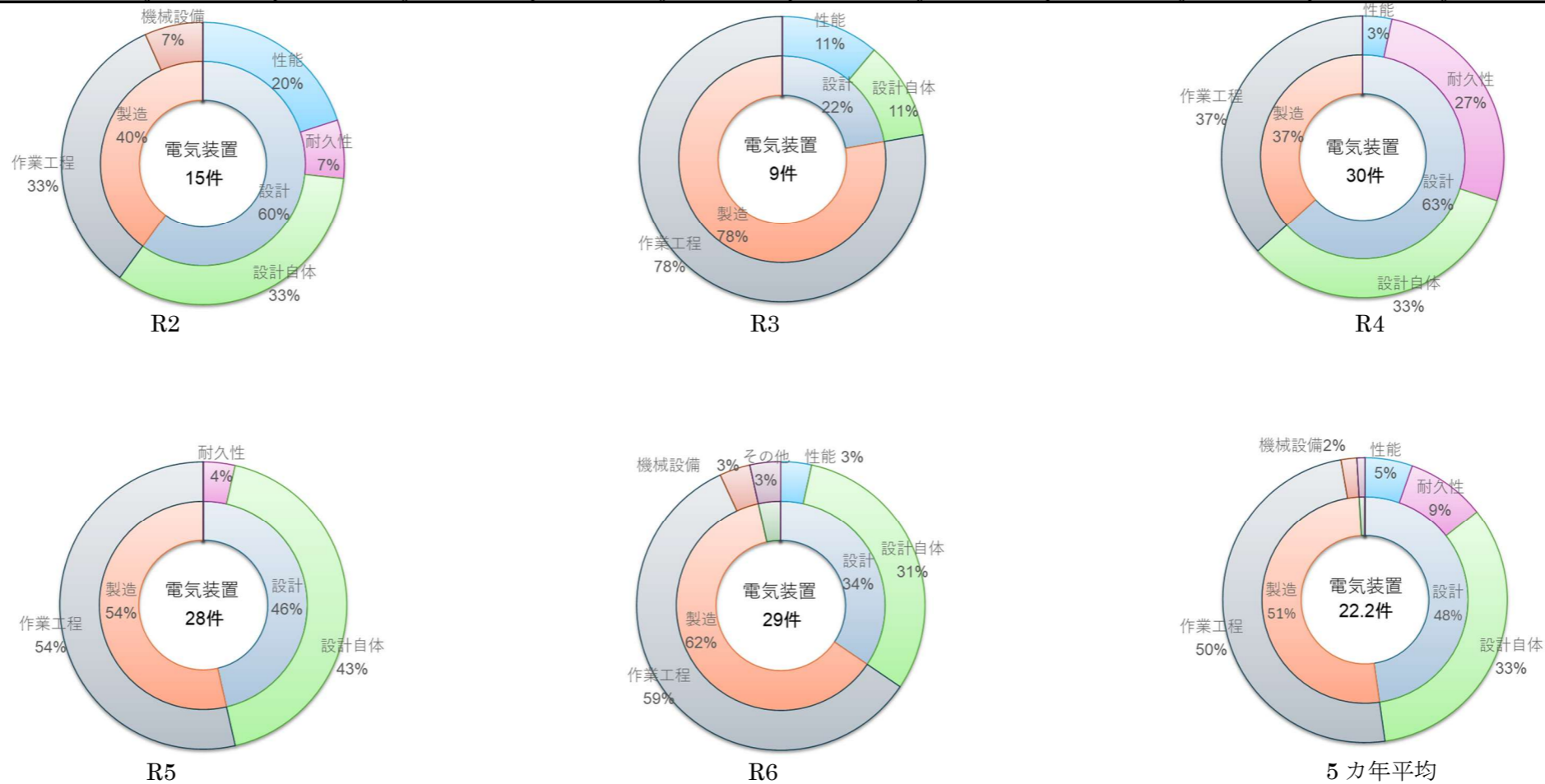


図 2-8 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（令和 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

表 2-13 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2年度～令和6年度及び5カ年平均）

発生原因	R2		R3		R4		R5		R6		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	52	12	38	26	63	18	75	15	63	18.8	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	19	43	20	63	12	29	6	25	8	33	13	39
その他 (⑧)	2	5	0	0	3	7	0	0	1	4	1.2	4
①性能	1	2	1	3	4	10	0	0	1	4	1.4	4
②耐久性	2	5	4	13	8	20	2	8	1	4	3.4	10
③設計自体	20	45	7	22	14	34	16	67	13	54	14	42
④作業工程	13	30	15	47	10	24	5	21	7	29	10	30
⑤機械設備	4	9	3	9	1	2	1	4	0	0	1.8	5
⑥工具・治具	2	5	1	3	1	2	0	0	1	4	1	3
⑦部品・材料	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0.2	1
⑧その他	2	5	0	0	3	7	0	0	1	4	1.2	4
合計件数及びその割合	44	100	32	100	41	100	24	100	24	100	33	100

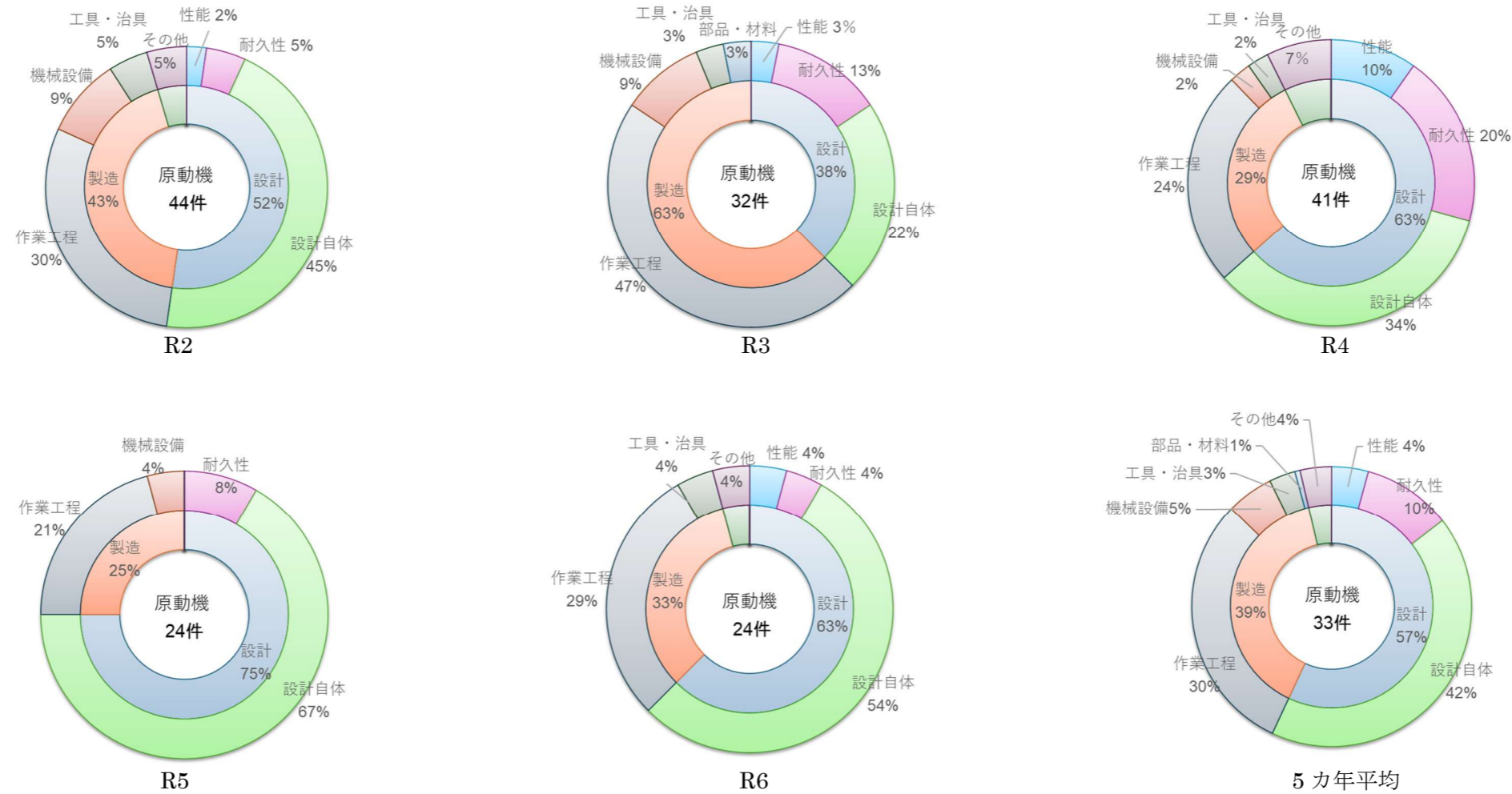


図 2-9 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（令和2年度～令和6年度及び5カ年平均）

表 2-14 制動装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（令和 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

発生原因	R2		R3		R4		R5		R6		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)	5	31	11	52	20	80	7	58	9	47	10.4	56
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	11	69	10	48	5	20	5	42	10	53	8.2	44
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	1	6	0	0	2	8	1	8	0	0	0.8	4
②耐久性	0	0	4	19	10	40	0	0	1	5	3	16
③設計自体	4	25	7	33	8	32	6	50	8	42	6.6	35
④作業工程	10	63	7	33	4	16	5	42	9	47	7	38
⑤機械設備	1	6	3	14	0	0	0	0	1	5	1	5
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	1	4	0	0	0	0	0.2	1
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	16	100	21	100	25	100	12	100	19	100	18.6	100

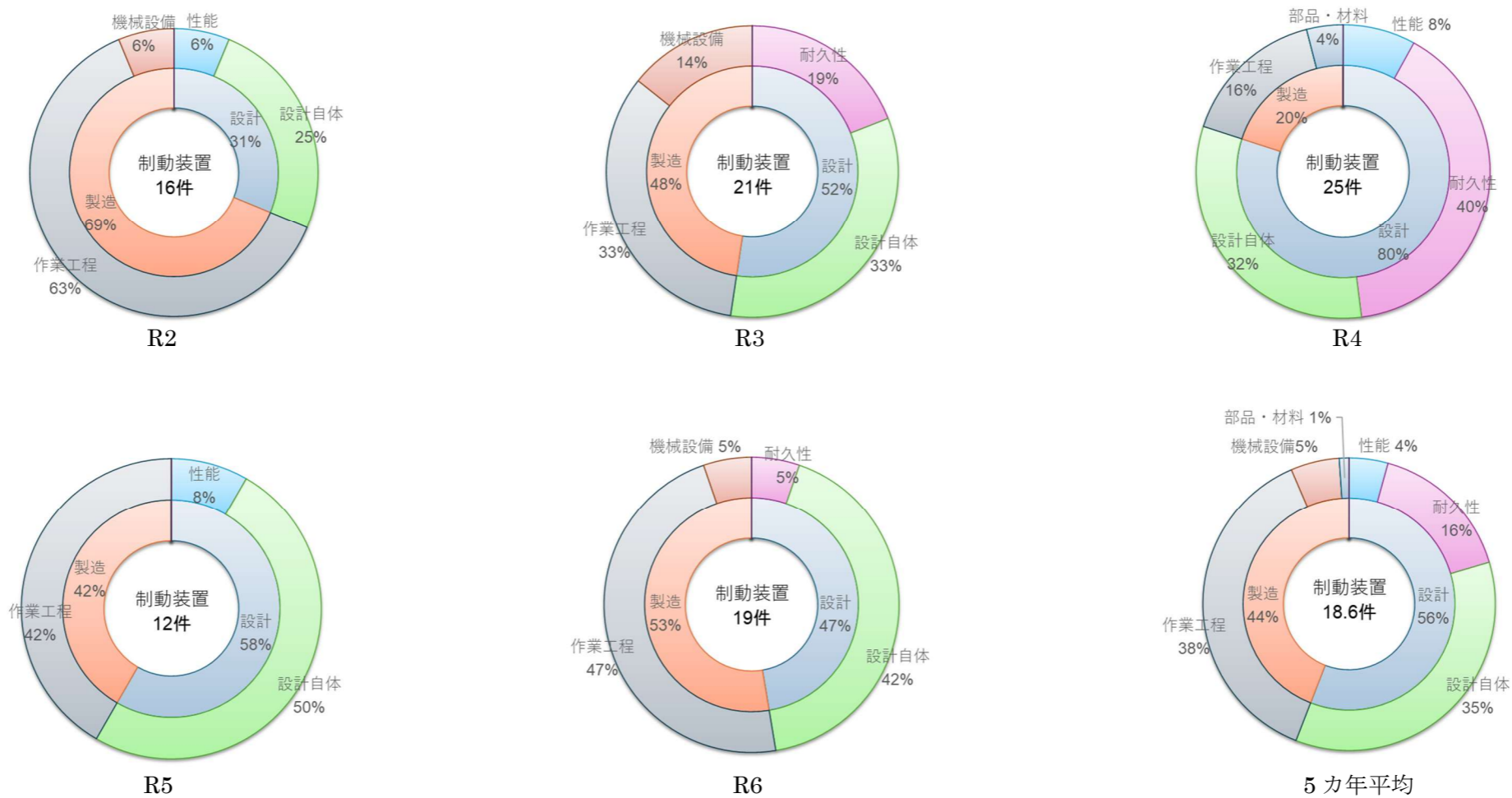


図 2-10 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（令和 2 年度～令和 6 年度及び 5 力年平均）

2.4 不具合発生原因別の届出事例

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

令和6年度に届出されたりコール届出の中から、表2-1に示す不具合発生原因の区分である「設計」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表2-15に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故件数はリコール届出に記載されているものである。

表2-15 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(量産品の品質の見込み違い)						
事例1	不具合の内容	小型トラックにおいて、開発時のエンジン制御プログラムの評価が不適切なため、上流NOxセンサの故障診断が確定した際にEGR(排気ガス再循環装置)が作動を停止し、設計意図と不一致となる。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-OBD II)の技術基準を満足しない。				
	対象台数	26,654 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例2	不具合の内容	リヤタイヤにおいて、製造時のバラツキで、内部のベルトとカーカス間のゴムが薄くなるものがある。そのため、内部のベルトとカーカスが剥離し、トレッド部に亀裂や変形が生じることで異常振動が発生し、そのまま使用を続けると最悪の場合、トレッド部が剥離して走行安定性を損なうおそれがある。				
	対象台数	661 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例3	不具合の内容	大型観光バスのリターダーホースおよびラジエーターホースにおいて、補強方法が不適切なため、補強糸と母材ゴムの密着力が不足しているものがある。そのため、ホース内冷却水の圧力変動によって補強糸が摩耗して破断すると、当該ホースが破損して冷却水が漏れるおそれがある。				
	対象台数	2,617 台	不具合件数	15 件	事故件数	0 件
不具合発生原因の項目「性能:部品」に問題があるもの(材料の特性の不十分)						
事例1	不具合の内容	機械式自動変速機(AGS)において、オイルポンプ駆動用モータのブラシ材質が不適切なため、高温、高湿条件においてブラシが膨張し、摺動不良となるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ブラシが固着してモータが導通不良により作動しなくなり、警告灯が点灯するとともに変速不能及び走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	137,690 台	不具合件数	134 件	事故件数	0 件

事例 2	不具合の 内容	フロントブレーキマスタシリンダにおいて、ダイヤフラムの原材料に含まれる添加剤が不適切なため、ブレーキ液中に溶け出した添加剤によりシールが膨潤すると、液圧調整用の油路を閉塞したままとすることがある。そのため、特定の条件下でブレーキレバーの遊びが大きくなり、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。				
	対象台数	4,752 台	不具合件数	18 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の 内容	運転支援装置のAHS(※)において、配光を制御するAHSユニットのリフレクタ取付部の強度検討が不十分だったため、加工油が付着した状態での高温環境下で長時間使用すると亀裂が生じることがある。そのため、亀裂が進行して破損し、警告メッセージが表示され、走行用前照灯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	19,066 台	不具合件数	50 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の 内容	フロントサスペンションにおいて、コイルスプリングの鋼材に対する塗料の密着性が不足しているため、砂や小石を噛み込んだ場合に、塗膜が剥がれやすく、腐食が早期に進行するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、コイルスプリングが折損し、最悪の場合、タイヤと接触することでパンクして走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	191,748 台	不具合件数	608 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	原動機の潤滑油をろ過するオイルフィルターにおいて、オイルフィルターケースの材質が仕様と異なっている。そのため、潤滑油の内部圧力に耐えられずにケースが破損し、飛散したオイルが排気管に付着すると、最悪の場合、火災となる恐れがある。				
	対象台数	139 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 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	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	3,813 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 8	不具合の 内容	フロントウインドウワイパーにおいて、材料特性の検討が不十分なため、ワイパーモーターと右側ワイパーアームを接続しているコネクティングロッドの強度が不足しているものがある。そのため、強い応力が繰り返しかかると変形し、ワイパーモーターとの接続が外れることによりワイパーが機能しなくなり、降雨時の視界を確保できなくなるおそれがある。				
	対象台数	90 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(仕様環境条件の甘さ)						
事例 1	不具合の 内容	後席ドアハンドルの開スイッチの防水性能が不十分なため、洗車等で多量の水がかかるとスイッチ内部に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、スイッチ内部の回路が短絡して作動し、最悪の場合、走行中に後席ドアが開くおそれがある。				
	対象台数	135,305 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の 内容	暖房を補助するPTCヒータにおいて、制御が不適切なため、ヒータが最大出力で作動する状態で繰り返し使用した場合、PTCヒータハーネスコネクタ端子が変形することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、端子部が接触不良により高温となりコネクタが溶損し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	40,613 台	不具合件数	14 件	事故件数	4 件
事例 3	不具合の 内容	ローダンプのリヤコンビネーションランプにおいて、ランプ配置の検討が不十分であったため、走行中に後輪が巻き上げた氷雪等が当該ランプ裏のシール部に堆積して塊状になることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、シールが変形してランプ内部に水が浸入し、尾灯および制動灯が常灯あるいは不灯になるおそれがある。				
	対象台数	5,083 台	不具合件数	55 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の 内容	高電圧バッテリーケーブルにおいて、当該ケーブルコネクタの端子表面処理及びコネクタの支持スプリング荷重が不適切なため、段差乗り越え時に車体下部が干渉した際、端子が摺動して摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けると、端子が酸化し、抵抗が増大して導通不良となり、システム警告灯が点灯して走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	853 台	不具合件数	30 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	ボンネットモールディングにおいて、取付構造の検討が不十分なため、温度変化によりモールディングが変形して、取付部に応力が繰り返しかかることで亀裂や緩み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、モールディングが脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。				
	対象台数	89,871 台	不具合件数	11 件	事故件数	0 件

事例 6	不具合の 内容	電気装置において、ステアリングコラムの設計が不適切なため、砂塵等がステアリングコラム内に侵入することがある。そのため、ハンドル操作時にステアリングコラム内の配線が砂塵等と接触して断線し、エアバッグ警告灯が点灯して、最悪の場合、衝突時に運転者席側のエアバッグが展開しないおそれがある。または、警音器を操作しても警音器が作動しないおそれがある。				
	対象台数	1,640 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの(開発評価の不備)						
事例 1	不具合の 内容	燃料蒸発ガス抑止装置(キャニスタ)において、キャニスタケース形状が不適切なため、活性炭充填量が少ないものがある。また、使用過程においてキャニスタケースが変形するものがあり、そのため、キャニスタ内に隙間ができてキャニスタ性能が低下し、保安基準第31条(有害なガスの発散防止装置)の基準に適合しないおそれがある。				
	対象台数	3,326 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の 内容	小型トラックの前輪緩衝装置において、サスペンションクロスメンバの耐久性が不足しているため、フロントリーフスプリングのアップアマウントラバーの取付部に亀裂が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該部が破損して車両が傾き、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。				
	対象台数	26,650 台	不具合件数	112 件	事故件数	0 件
事例 3	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	15 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の 内容	前後車輪速センサの防水構造が不適切なため、雨中走行等により、当該センサ内部に水が浸入するものがある。そのため、センサ回路が短絡し、車輪速信号が乱れ速度計指示不良、または、トラクションコントロール制御が働き、加速不良となるおそれがある。最悪の場合、走行中に車輪がロックしたと誤検知して、ブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	25,012 台	不具合件数	49 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	オルタネータ(発電機)のクラッチ付プーリにおいて、エンジン振動に対する耐久性の検討が不十分なため、長時間のアイドルや特定のエンジン回転での走行を繰り返すと、プーリ内部のクラッチが摩耗して破損することがある。そのため、異音や充電警告灯が点灯し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行中エンストするおそれがある。				
	対象台数	415,486 台	不具合件数	124 件	事故件数	0 件

事例 6	不具合の 内容	自然吸気エンジンに搭載されている排気ガス再循環装置(EGR)において、EGRパイプフランジ部の材質及びEGRの作動制御プログラムが不適切なため、冷間時の短距離走行を繰り返すと、当該パイプフランジ部とEGRバルブ開口部周辺に凝縮水が付着し、腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると、腐食した破片がEGRバルブとバルブシートの上に噛み込み、最悪の場合、走行中にエンジンが停止し再始動できなくなるおそれがある。			
	対象台数	1,556,855 台	不具合件数	111 件	事故件数
事例 7	不具合の 内容	エア生成モジュレータ(APM)において、半導体を変更した際の評価検証が不十分なため、耐久性・信頼性が開発基準を満足していない半導体が組み込まれたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該半導体の早期劣化により導通異常が発生し、駐車ブレーキ系ソレノイドバルブが不作動となり、駐車ブレーキの機能が損なわれるおそれがある。			
	対象台数	11 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 8	不具合の 内容	エンジンコントロールモジュールにおいて、制御プログラムが不適切なため、周囲の温度が高くなおかつ渋滞路を走行するとエンジンが異常に高温になる場合がある。そのまま走行を続けるとオーバーヒートを起こし、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	667 台	不具合件数	48 件	事故件数
事例 9	不具合の 内容	ドアミラーにおいて、特定の環境下で使用過程における紫外線の曝露が大きい場合、ミラーガラスの保護コーティング層の劣化進行に影響を及ぼし、車両の走行振動等により、ミラーガラス部に緩み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、最悪の場合、ミラーガラス部が脱落して後方の交通状況等が確認できなくなるおそれがある。			
	対象台数	79,762 台	不具合件数	98 件	事故件数
事例 10	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	65 台	不具合件数	0 件	事故件数

不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの(実車相当テストの不十分)					
事例 1	不具合の 内容	バッテリーの固定具において、開発時の検証が不十分であったため、後方から衝突を受けた際にバッテリーが過度に移動するとともに固定具が外れる場合があり、バッテリーが所定の位置に保持されないおそれがある。			
	対象台数	22,616 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 2	不具合の 内容	原動機において、ドライブギヤをクランクシャフトに固定するボルトの耐久性が不足しているため、急加速時に当該ボルトのねじ部に過大な応力が集中し、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、ボルトが折損し、クランクシャフトの回転を検知しているパルスロータが外れて、点火及び燃料噴射を適正に行えずにエンストして、最悪の場合、ボルトの破片が噛み込み、エンジンがロックするおそれがある。				
	対象台数	2,041 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の 内容	モバイルトレ(糞尿フルトレー)のフレームにおいて、耐久性の検討が不十分なため、走行時の負荷により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、破断して走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数	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	エンジン制御コンピュータにおいて、燃料蒸発ガス濃度の学習条件が不適切なため、パーズバルブが開弁していない際に学習し、実際よりも低い濃度として判定することがある。そのため、走行直後など、燃料タンク内の燃料温度が高くなり、高濃度のガスがエンジンに取り込まれた場合に失火し、最悪の場合、エンストするおそれがある。				
	対象台数	4,696 台	不具合件数	8 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の 内容	トランスミッションの左右旋回クラッチを制御する旋回装置において、以下の(1)及び(2)の内容により、旋回しようとする操作レバーを操作しても、車両が直進する恐れがある。(1)ソレノイドバルブの内部形状が不適切であるため、油圧作動油に混入した金属片等がソレノイドバルブ内部に入り込んだ場合、噛み込みが発生しソレノイドバルブが固着する。(2)ソレノイドバルブの内部構造が不適切であるため、ソレノイドバルブ内に入り込んだ油がソレノイドバルブ内部から抜けずに密閉状態となり、バルブ内で圧力を保持してしまい、その状態でバルブが作動することで油の温度が上昇し、油の熱膨張によりソレノイドバルブが作動不良になる。				
	対象台数	2,676 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の 内容	計器盤に取付けている速度伝達用ケーブルにおいて、速度計と当該ケーブル内のワイヤとの隙間の設定が不適切なため、走行時に当該ケーブルが屈曲して寸法が変化し、隙間が小さくなるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、隙間がなくなって速度計と当該ケーブル内のワイヤが接触し、最悪の場合、速度計が正しい速度を表示しなくなるおそれがある。				
	対象台数	44,488 台	不具合件数	32 件	事故件数	0 件

事例 4	不具合の 内容	ナビゲーショ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、ナビゲーションシステムが正常に作動しなくなることがある。そのため、直前直左確認用のカメラ映像が表示されないことがある。また、一部の車種については、車載コントロールユニット間の通信制御装置(CANゲートウェイ)において、制御プログラムが不適切なため、ナビゲーションシステムの異常を検知した場合に、エンジン/e-POWERシステムの始動ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	85,845 台	不具合件数	248 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	車載コントロールユニット間の通信制御装置(CANゲートウェイ)において、制御プログラムが不適切なため、車載コントロールユニットの通信不良に至ることがある。そのため、走行中に警告灯が点灯し、運転支援システムが使用できなくなる、または、始動不良に至るおそれがある。				
	対象台数	90,313 台	不具合件数	274 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の 内容	大型冷蔵冷凍車等の荷箱において、コーナーレール部リベットカバーの接合部のコーキング剤の塗布量が多く、接合が不十分なものがある。そのため走行時の負荷により、リベットカバーがコーナーレールより浮き上がり、最悪の場合、リベットカバーがコーナーレールより外れ垂れさがり、他の交通の妨げになるおそれがある。				
	対象台数	2,544 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の 内容	協定規則第16号(大型車のシートベルト非装着時警報装置)認可車両において、制御プログラムが不適切なため、車速が15km/h以上の特定の条件でシートベルトを脱着すると、走行時に発報するシートベルト非装着警告灯の点滅(視覚警報)および警告音(聴覚警報)が正しく作動しない。そのため、保安基準第22条の3(シートリマインダ)に定める要件を満足しない。				
	対象台数	27,518 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の 内容	コンテナフルトレーラの両側面の中央部に備える方向指示器及び非常点滅表示灯において、設計検討が不十分だったため、自動車の前端からの距離が超過している。このため、保安基準第41条及び第41条の3の基準に適合しない。				
	対象台数	64 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の 内容	ナビゲーションシステムにおいて、制御プログラムが不適切なため、特定の操作をした場合に、液晶画面が黒くなったりフリーズしたりすることがある。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。また、後退時にリヤカメラ映像が表示されず、一部の車両においては保安基準第44条の2(後退時車両直後確認装置)に適合しなくなるおそれがある。				
	対象台数	34,754 台	不具合件数	110 件	事故件数	0 件

事例 10	不具合の 内容	フォークローダの運転者室(キャビン)の位置を保持する油圧モータにおいて、油圧回路へエアや不純物等の混入により空転する場合がある。そのため、制動時にキャビンがレール上を滑走し、スライドストッパに衝突することがある。最悪の場合、スライドストッパが破断してキャビンが車体から落下する。			
	対象台数	2 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 11	不具合の 内容	3分割式の突入防止装置において、設計時の確認が不十分なため、全幅2,000mm以上の自動車に装着した場合、当該装置の両側後面の有効表面積が420cm ² に満たない。そのため、保安基準第18条の2に適合していない。			
	対象台数	77 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 12	不具合の 内容	大型トラクタの連結装置において、誤連結を防止するロックガードの形状が不適切なため、トラクタとトレーラの高さがあっていない状態で連結操作をおこなうと、ロックガードが正しく作動せず誤連結状態となるとともに、メータ内に連結完了を示すカプラロックのランプが点灯することがある。そのため、走行中にトレーラが分離するおそれがある。			
	対象台数	20 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 13	不具合の 内容	大型トラクタの2軸式カプラにおいて、製造工程の作業性改善で設計変更したロックガード(誤連結防止部品)の形状が不適切なため、トラクタとトレーラの高さが合っていない状態で連結操作を行うと、ロックガードが正しく作動せず誤連結状態となるとともに、インストルメントクラスタに「トレーラ連結完了」のメッセージが表示されることがある。そのため、目視による連結状態を確認しないまま使用を続けると、走行中にトラクタとトレーラが分離するおそれがある。			
	対象台数	358 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 14	不具合の 内容	トラックの方向指示器スイッチにおいて、設計時の検討が不適切なため、耐塵性能が低いものがある。そのため、塵埃が侵入し接点表面に絶縁物質が生成されて導通不良が生じると、方向指示器が作動しなくなる。			
	対象台数	17,485 台	不具合件数	41 件	事故件数
事例 15	不具合の 内容	コンビネーションメーターにおいて、制御プログラムが不適切なため、車両起動時または、エンジン始動時に後席用シートベルトが非着用であることを知らせる警告表示時間が、法規で定められた表示時間を満たさないことがある。そのため、保安基準第22条の3(座席ベルト等)に適合しない。			
	対象台数	35,923 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 16	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、減速中のクラッチ制御が不適切なため、強めにブレーキを踏んで停止した際、エンジンとモータを繋ぐクラッチが解放したままになることがある。そのため、エンジンからの動力を伝達できず、アクセルを踏んでも発進できなくなるおそれがある。			
	対象台数	9,422 台	不具合件数	9 件	事故件数

事例 17	不具合の 内容	中型トラックの電気配線において、配索ばらつきの設計検討が不足していたため、左フレーム部の配線とエンジンサイドカバー等の周辺部品が干渉しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行時の振動等で当該配線の被覆が損傷し、最悪の場合、配線の短絡により火災に至るおそれがある。			
	対象台数	35,757 台	不具合件数	89 件	事故件数
事例 18	不具合の 内容	センターディスプレイ(10.25インチタイプ)において、画面表示を補正するプログラムが不適切なため、テレビへの画面切り替えやテレビからナビ等の別画面への切り替え操作をした際、映像信号が乱れて補正できないことがある。そのため、乱れた映像信号により、画面に縞模様が表示され、カメラの映像を表示できないおそれがある。			
	対象台数	9,972 台	不具合件数	209 件	事故件数
事例 19	不具合の 内容	大型路線バスのエンジンECUにおいて、設計検討が不十分なため、スターター作動時にピニオンギヤとリングギヤの噛合い不良が発生すると、メインスイッチの接点を介さずコイル側にモーターを駆動する電流が流れ続けてしまう。そのため、コイルが熱ダメージを受けて損傷すると、スターターが不動になり、エンジンを始動出来なくなる。			
	対象台数	1,720 台	不具合件数	20 件	事故件数
事例 20	不具合の 内容	塵芥車後部に取付された作業灯において、設計検討が不十分だったため、走行中の振動により取付ブラケットに亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ブラケットが折損し作業灯が脱落することにより、他の交通の妨げになるおそれがある。			
	対象台数	263 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例 21	不具合の 内容	ナビゲーションシステムにおいて、制御プログラムが不適切なため、特定の操作をした場合に、液晶画面が黒くなったりフリーズしたりすることがある。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、また、後退時にリヤカメラ映像が表示されず、保安基準第44条の2(後退時車両直後確認装置)に適合しなくなるおそれがある。			
	対象台数	2,397 台	不具合件数	22 件	事故件数
事例 22	不具合の 内容	3分割式の突入防止装置において、設計時の確認が不十分であったため、全幅2,000mm以上の自動車に装着した場合、当該装置の両側後面の有効表面積が基準を満たさない。そのため、保安基準第18条の2に適合しない。			
	対象台数	112 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 23	不具合の 内容	方向指示器を制御するリレーの内部回路が不適切なため、後部片側方向指示器が故障した際に、方向指示器のスイッチを故障側へ操作した後、故障していない側へ操作すると、故障していない側の前後方向指示器が速く点滅することがある。そのため、協定規則第53号の技術的な要件に適合しない。			
	対象台数	1,978 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 24	不具合の 内容	燃料ポンプにおいて、燃料ホースとの接続構造が不適切なため、塩害を受ける環境で使用した場合、樹脂製吐出口表面に亀裂が発生することがある。そのため、長期間使用を続けると、亀裂が進行して燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	11,805 台	不具合件数	76 件	事故件数	0 件
事例 25	不具合の 内容	電気装置(ボディコントロールモジュール)において、制御プログラムが不適切なため、降車時オートロック機能作動灯の点灯時間が保安基準を満足しない。				
	対象台数	105,010 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 26	不具合の 内容	刈取脱穀作業車の乗員の着座を検知するセンサーのハーネスにおいて、設計段階の評価が不十分なため、座席近傍の配策に不備があり、可動部分に近づくものがある。そのため、乗員が座席位置を調整した場合、ハーネスが可動部分に挟まり、損傷しショートすることで、最悪の場合、キースイッチヒューズが溶断するため、エンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	46 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 27	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ことがある。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	97,543 台	不具合件数	134 件	事故件数	0 件
事例 28	不具合の 内容	マイルドハイブリッド車のトランスミッション制御コンピュータにおいて、クラッチ制御が不適切なため、モータによるEV走行中に停止したエンジンを再始動する際、モータとエンジンを繋ぐクラッチの締結タイミングがずれることがある。そのため、エンジンを再始動するためのピストン停止位置からずれて再始動できないおそれがある。				
	対象台数	12,514 台	不具合件数	13 件	事故件数	0 件
事例 29	不具合の 内容	マイルドハイブリッド車のトランスミッション制御コンピュータにおいて、クラッチ制御が不適切なため、エンジンを停止してモータによるEV走行へ切り替わった直後に、停止したエンジンが再始動する際、モータとエンジンを繋ぐクラッチの締結タイミングがずれることがある。そのため、エンジン回転が上昇せず、再始動できないおそれがある。				
	対象台数	13,747 台	不具合件数	29 件	事故件数	0 件

事例 30	不具合の 内容	マイルドハイブリッド車のエンジン制御コンピュータとマイルドハイブリッド用バッテリーにおいて、バッテリー制御が不適切なため、バッテリー内部のセルに電圧差が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると電圧差が大きくなり、エンジン始動時に故障判定してエンジン警告灯が点灯し、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、モータアシストが停止するおそれがある。有車速アイドルストップ時に故障判定すると、最悪の場合、エンジンが再始動できずエンストするおそれがある。				
	対象台数	12,965 台	不具合件数	35 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	ダッシュ・エレクトリカル・サプライユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、起動時の情報処理が終了せず、正常に起動しないことがある。そのため、メータに複数の異常メッセージが表示され、空調やシートベルトリマインダー、360° ビューモニターが機能しないおそれがある。また、エンジン警告灯が点灯し、高電圧バッテリーの冷却も機能しないおそれがある。				
	対象台数	34,442 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 32	不具合の 内容	ドリー付バントレーラのドリー部フェンダーステーにおいて、振動における検討が不十分なため、当該ステーの強度が不足している。そのため、走行時の振動により当該ステーに亀裂が生じ、最悪の場合、当該ステーが破断し、フェンダーと共に脱落することで、他の交通の妨げになるおそれがある。				
	対象台数	97 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の 内容	農耕トラクタのステアリングコントローラに付属されるホルダにおいて、水浸入および振動に対する設計が不十分なため、長期間使用することでホルダに接続されるスプラインに錆が発生し、摩耗する。そのため、そのまま使用を続けるとスプラインの摩耗が進み、最悪の場合、ステアリングが空転し、ステアリング操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	248 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 34	不具合の 内容	大型トラックのエアドライヤにおいて、圧縮エア排出時の騒音に対する検討が不十分なため、騒音規制値を超えるものがある。そのため、協定規則第51号に適合しないおそれがある。				
	対象台数	922 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 35	不具合の 内容	ショベル・ローダの方向指示器において、フラッシャーリレーの変更を実施したが、リレーの過電流保護検知が不適切なため、方向指示器操作スイッチを左⇄右へ高速で操作したり、非常点滅表示灯スイッチのON⇄OFFを高速で操作すると一定時間(約3秒間)方向指示器(前面、側面、後面、インジケータランプ)が点灯不能となるおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 36	不具合の 内容	サービスポート仕様(※)のショベル・ローダにおいて、作業指示等が不十分だったため、ブローバイガス回路のヒータハーネスを誤って電源非供給カプラに接続したことに伴い、ヒータが機能しない可能性がある。そのため、そのまま使用を続けると、寒冷環境下でブローバイガス回路が凍結閉塞することでエンジンブローバイガス圧が上昇、エンジンオイルが逆流し、最悪の場合、エンジンが過回転して破損するおそれがある。※ 運転席にあるレバーを操作することで後付け油圧アタッチメント等に油圧を供給できる配管を取り付けた仕様				
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 37	不具合の 内容	電動式フォークリフトの車枠(フレーム)の構成部品であるヘッドガードの溶接部において、設計検討が不十分なため、強度が不足しているものがある。そのため、当該部位への入力大きい作業を繰り返し行くと、当該溶接部に亀裂が発生し、そのままの状態で使用を続けると破断に至り、ヘッドガードの部品が脱落するおそれがある。				
	対象台数	3,704 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 38	不具合の 内容	刈取脱穀作業車の動力伝達装置において、設計検討が不十分なため、走行ベルトにテンションを掛けるテンションボルト構成部品の寸法精度が不適切となり、ホルダに強干渉することがある。そのため、機械稼働による振動や衝撃により、干渉部へ繰り返し応力が掛かり、最悪の場合、テンションボルトが折損し、走行ベルトにテンションが掛からず走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	2,969 台	不具合件数	10 件	事故件数	0 件
事例 39	不具合の 内容	大・中型観光バスにおいて、天井エアコンユニットの樹脂製カバーを固定する金具類の防錆処置が不適切なため、当該金具類に錆が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該金具類の接合力が錆の進行によって低下し、最悪の場合、強い横風等を受けるとカバーが持ち上がって固定部が破損し、天井エアコンユニットからカバーが脱落するおそれがある。				
	対象台数	4,542 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 40	不具合の 内容	エンジン制御コンピュータにおいて、ワイリーコントロール機能の制御プログラムが不適切なため、減速後の再加速時に当該機能が作動した際、スロットル操作に対して、意図した通りに加速しないことがある。そのため、加速不良のまま旋回すると転倒するおそれがある。				
	対象台数	1,192 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 41	不具合の 内容	トラックのメータークラスターにおいて、ソフトウェアが不適切なため、マルチインフォメーションパネルが突然消灯する、または何も表示されなくなるおそれがある。そのため、走行距離を確認できなくなる。				
	対象台数	6,375 台	不具合件数	73 件	事故件数	0 件

事例 4 2	不具合の 内容	大型トラックの排気管固定用ブラケットにおいて、取付けボルト締結部の塗装膜厚が不適切なため、エンジンからの熱により膜厚が薄くなり、当該ボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ブラケットが脱落し他の交通を妨げるおそれがある。			
	対象台数	4,156 台	不具合件数	7 件	事故件数
事例 4 3	不具合の 内容	大型ウイングボデー車において、シャシフレームと荷台を連結するマウントブラケットの取付位置の設計検討が不十分だったため、一部マウントブラケット取付けのためにあけた穴と既存穴が重複した状態でボルト・ナットを取り付けたものがある。そのため、マウントブラケットのシャシフレームへの締結力が維持されず、使用過程でナットが緩み、最悪の場合、走行中にボルト・ナットが落下し後続車等に危険を及ぼすおそれがある。			
	対象台数	21 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4 4	不具合の 内容	大型トラック低床4軸車のエアブレーキにおいて、共振に対する検討が不十分なため、高車速域でエアタンク周辺で共振することがある。そのため、固定ストラップに繰り返し応力がかかり、当該ストラップが疲労破断し、そのままの状態で使用を続けると、エアタンクが浮動してブラケット等と干渉しエア接続部等が損傷しエアが漏れ、ブレーキエア圧低下の警告ランプ点灯及び警報が鳴り、最悪の場合、前輪もしくは後輪のブレーキが効かなくなるおそれがある。			
	対象台数	2,933 台	不具合件数	23 件	事故件数
事例 4 5	不具合の 内容	冷蔵冷凍車の左最前方シャーシUボルト座金(以下、「Uボルト座金」)において、設計時の検討が不十分だったため、水素燃料タンクとUボルト座金の隙間が不足しているものがある。そのため、走行時の振動等により、水素燃料タンクとUボルト座金が繰り返し干渉し、そのままの状態で使用を続けると、水素燃料タンクが破損し、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	21 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4 6	不具合の 内容	ショベル・ローダの静油圧変速機のHSTバルブの制御プログラムにおいて、設計検討が不十分なため、指令よりも低い圧力で油圧が開放し、車速に応じた変速制御ができなくなることがある。そのため、変速に失敗して加速した場合、HSTモータポンプの回転数計測センサが異常を感知してエラーを発報し、変速段がニュートラルとなり、車両が停止するおそれがある。			
	対象台数	62 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4 7	不具合の 内容	脱着装置付きコンテナ専用機能を有する自動車のコンテナ脱着動作時のダンパームの浮き上がりを防止する装置において、設計検証不足、製造管理不足及び検査工程における確認不足のため、ストップとロックピンとの隙間が不十分なものがある。そのため、ダンパ動作時に当該装置が破損し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行中に当該部品が脱落し交通の妨げになるおそれがある。			
	対象台数	264 台	不具合件数	30 件	事故件数

事例 48	不具合の 内容	シヨベル・ローダの燃料ポンプにおいて、チェックバルブを組付けるねじ部の設計検討が不十分なため、強度が不足しているものがある。そのため、チェックバルブを組付けた際にねじ部に亀裂が生じたものがあり、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	41 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 49	不具合の 内容	グレーダ及びロード・スタビライザの燃料ポンプにおいて、チェックバルブを組付けるねじ部の設計検討が不十分なため、強度が不足しているものがある。そのため、チェックバルブを組付けた際にねじ部に亀裂が生じたものがあり、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	64 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 50	不具合の 内容	トレーラの車幅灯において、設計が不適切だったため、当該灯火の最外側からの距離が超過している、又は視認性が保安基準に適合しない。				
	対象台数	1,809 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 51	不具合の 内容	運転席メータパネルの作動状態表示装置において、補助方向指示器の設定が不適切なため、前面または後面に備える方向指示器に異常が発生した場合、点滅回数が変化せず、運転者が異常を認識できない。そのため、保安基準に適合しない。				
	対象台数	544 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 52	不具合の 内容	農耕トラクタのステアリングコントローラに付属されるホルダにおいて、水浸入に対する設計が不十分なため、ホルダ内部に水が浸入し、ホルダに接続されるスプラインに錆が発生することがある。また、振動摩耗に対する設計が不十分なため、錆と振動によりスプラインが摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けるとスプラインの摩耗が進み、最悪の場合、ステアリングが空転し、ステアリング操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,833 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 53	不具合の 内容	電動トラックのキャブ内にあるヒューズボックスにおいて、回路の設計検討が不十分なため、ウォータポンプの経年劣化や非常作動モードによってウォータポンプの駆動電流が大きくなると、コネクタ端子の最大許容電流を超える電流が流れることがある。そのため、当該コネクタが発熱により溶損すると、冷却装置の異常を示す警告灯(橙色)が点灯し、最悪の場合、VCU(車両制御ECU)の電源が遮断されて走行不能になる。				
	対象台数	1,646 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 54	不具合の 内容	電動トラックのハイカレントヒューズボックスに接続しているハーネスにおいて、分岐部に施している保護テープによる防水処置が不適切なため、保護テープが損傷するとハーネス内部に水が浸入してハイカレントヒューズボックス内で結露水が発生することがある。そのため、結露水がハイカレントヒューズボックス内のリレー等に滴下して端子部が被水すると、EVシステムが機能しなくなって走行不能に至る等の不具合が生じるおそれがある。				
	対象台数	1,406 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 55	不具合の 内容	電動トラックにおいて、ステアリングスイッチ内に書き込まれているソフトウェアが不適切なため、距離計操作側のステアリングスイッチが作動しなくなりメータークラスター内に表示するメニューを選択出来なくなることがある。そのため、運転者がステアリングスイッチを操作して容易に走行距離を確認出来ず、保安基準に適合しないおそれがある。				
	対象台数	1,268 台	不具合件数	13 件	事故件数	0 件
事例 56	不具合の 内容	前照灯一体式方向指示器を装着したトラックとバスにおいて、設計検討が不適切なため、方向指示器のバルブソケットと前照灯側コンタクトリングの接点端子の接圧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、方向指示器点滅の繰り返しによって端子に酸化被膜が生じ、この酸化被膜が増大すると、バルブソケットとコンタクトリングの端子が焼損・溶損して、方向指示器が不灯になる。				
	対象台数	71,823 台	不具合件数	2041 件	事故件数	0 件
事例 57	不具合の 内容	車内情報システム(ナビゲーション、オーディオ等の統合システム)において、制御プログラムが不適切なため、アンドロイドオートまたはアップルカープレイを使用している際にシステムが再起動するおそれがある。このため、ナビゲーションディスプレイとメータークラスターが一時的に消灯し、速度の確認が出来なくなる。また、クルーズコントロールを利用中の場合、作動が停止するおそれがある。				
	対象台数	25 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 58	不具合の 内容	リアアクスルシャフトにおいて、接続部に使用するシールガスケットの設計が不適切なため、駆動トルクが激しく変動するような状況の際、接続部内部のシールガスケットが回転方向にわずかにずれ動くことがある。そのため、接続部のボルトに負荷がかかり、最悪の場合、そのボルトが折損して脱落するおそれがある。				
	対象台数	229 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 59	不具合の 内容	ボディコントロールモジュールのプログラムの一部に不具合があるため、オートライト使用時にトンネルなどの一時的にすれ違い用前照灯が自動点灯する状況下において、すれ違い用前照灯の自動点灯タイミングが数秒遅れる。そのため、保安基準不適合となる。				
	対象台数	607 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 60	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、アクティブレーンキープアシスト機能を使用してコーナリングした際、想定した速度を超過することがある。そのため、最大横加速度が協定規則第79号の技術的な要件(かじ取装置試験の基準)に適合しない。				
	対象台数	279 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 61	不具合の 内容	ディーゼルエンジンの粒子状物質浄化装置(DPF)において、内部の緩衝材の形状が不適切なため、セラミックフィルターが過熱して亀裂が発生するおそれがある。このため、粒子状物質の浄化性能が低下し、排出ガス規制値を満足しなくなるおそれがある。				
	対象台数	5,922 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 62	不具合の 内容	車内情報システム(ナビゲーション、オーディオ等の統合システム)において、制御プログラムが不適切なため、ナビゲーションディスプレイとメータークラスターが消灯し、速度の確認が出来なくなるおそれがある。				
	対象台数	7,814 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 63	不具合の 内容	後部方向指示器の作動状況を検知するゲートウェイモジュールにおいて、プログラムが不適切なため、LED素子不良による不作動等を検知しないことがある。そのため、LED素子不良による不作動等が生じた場合、運転者に故障を知らせることが出来ない。				
	対象台数	60 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 64	不具合の 内容	トランスミッショ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、冷間時の特定の条件下で7速での緩やかな減速走行から緩やかに再加速すると、トランスミッション内部の油圧が意図した通りに上がらないことがある。そのため、シフトダウンができず、システム保護の制御に伴う負荷変動によりエンストするおそれがある。				
	対象台数	1,291 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 65	不具合の 内容	左右車室外後写鏡の車室外乗降支援灯において、取り付け位置が悪いため、車室外後写鏡を格納した際にランプの照明部が観察領域から直接見える。そのため、保安基準不適合となる。				
	対象台数	435 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 66	不具合の 内容	DHU(ディスプレイ ヘッド ユニット)において、制御プログラムが不適切なため、EVシステム始動時に、ディスプレイの画面がテストパターン(カラーバー)になることがある。そのため、後退時車両直後確認画像、速度計及び警告灯等が表示されないおそれがある。				
	対象台数	878 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件

事例 67	不具合の内容	バックドアのパワーリフトゲートコントロールモジュールの防水設計が不適切なため、雨水等がリヤゲート開口部内を伝わり、当該モジュールの接続端子部に浸入することがある。そのため、接続端子部が短絡し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,261 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 68	不具合の内容	冷却水のエア抜きラインにおいて、取り回しが不適切なため、エア抜きラインがエンジンワイヤーハーネスと干渉することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エア抜きラインに穴が空き、冷却水が漏れるおそれがある。				
	対象台数	4,339 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 69	不具合の内容	運転者席の座席ベルトの非装着時警報装置について、着座センサーの構造上の設計が不十分であったため、運転者が座席ベルトを着用していない場合にも当該警報装置が作動せず、運転者席の座席ベルトの非装着時警報装置の基準を満たさない恐れがある。				
	対象台数	407 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 70	不具合の内容	大型トラクタの2軸式カップラにおいて、製造工程の作業性改善で設計変更したロックガード(誤連結防止部品)の形状が不適切なため、トラクタとトレーラの高さが合っていない状態で連結操作を行うと、ロックガードが正しく作動せず誤連結状態となるとともに、運転席センタパネル内に連結完了を示す連結確認ランプが点灯することがある。そのため、目視による連結状態の確認をしないまま使用を続けると、走行中にトラクタとトレーラが分離するおそれがある。				
	対象台数	79 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 71	不具合の内容	ターボチャージャーの潤滑油供給配管において、固定方法が不適切なため、使用過程で急発進や急加速した際に当該配管内の油圧が高くなりオイルシールに応力が集中することがある。そのため、オイルシールが劣化し潤滑油が漏れ、最悪の場合、潤滑油が排気系高温部に飛散する事により火災になるおそれがある。				
	対象台数	2,789 台	不具合件数	9 件	事故件数	0 件
事例 72	不具合の内容	フロントワイパーのリンケージに使用されているレバーにおいて、製造が不適切なため、組み付ける際に取付部の軸に施されている凹凸加工を摩耗させたものがある。そのため、レバーと軸の間にわずかな隙間ができ、軸が回転する度に摩耗が進行し、ワイパーアームを駆動させる力が減少する。最悪の場合、レバーが軸から外れ、フロントワイパーが作動不能となる。				
	対象台数	300 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 7 3	不具合の 内容	トランスミッションの電気配線において、配索設計が不適切なためコネクタ配線のシール部に強い力がかかり、シール部を変形させているものがある。そのため、シール性能が保てずコネクタに雨水等が浸入することで短絡が発生し、駐車中にバッテリー上がりが発生することがある。最悪の場合、短絡により発熱することで、周囲の部品を溶損させて火災に至るおそれがある。				
	対象台数	6,702 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 7 4	不具合の 内容	シヨベルローダのファイナルドライブ(終減速機)において、設計指示が不十分なため、リングギアを締結するボルトの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、ボルトが緩み、ファイナルドライブから異音の発生や油漏れが生じ、最悪の場合、ホイールが脱落するおそれがある。				
	対象台数	229 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7 5	不具合の 内容	フロントブレーキ液のリザーバタンクにおいて、マスターシリンダーに取り付けるアルミニウム製ブラケット(ステー)の強度が不足している。そのため走行中の振動などによりステーが曲がり、最悪の場合、折損するおそれがある。				
	対象台数	644 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 7 6	不具合の 内容	農耕トラクタの作業装置の電気配線において、設計検討が不十分なため、PTOスイッチ及びPTOブレーキ電磁バルブの保護ヒューズの容量が大きいため、高電流が発生した際、ヒューズが切れるまでに時間がかかることがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該電磁バルブの配線が発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	710 台	不具合件数	10 件	事故件数	0 件
事例 7 7	不具合の 内容	車両制御モジュールにおいて、プログラムが不適切なため、メータークラスターの照明が昼間モードまたは夜間モードで固定されることがある。そのため、夜間モードに固定されると、昼間走行時にメータークラスターの照度が不足し、速度計等を明瞭に判読できない。				
	対象台数	6,293 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 7 8	不具合の 内容	インテーク側及びエキゾースト側の可変バルブタイミングシステムの調整ユニットにおいて、ボルトの強度が不足しているため、当該ボルトが破損することがある。そのため、システムが適切に作動せず、エンジン警告灯が点灯しエンジン不調となり、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	10,532 台	不具合件数	24 件	事故件数	0 件
事例 7 9	不具合の 内容	ボンネットのラッチ及びワイヤーにおいて、ワイヤーの設計が不適切なため、走行時の振動等によりワイヤーにテンションが掛かることがある。そのため、ラッチが作動し、最悪の場合、走行中にボンネットが開き、運転者に必要な視野が塞がれるおそれがある。				
	対象台数	212 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 80	不具合の 内容	運転席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、高い湿度の環境下で大きな温度変化を繰り返すと、ガス発生剤が劣化することがある。そのため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損するおそれがある。			
	対象台数	9,302 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 81	不具合の 内容	トランスミッションの電気配線において、配索設計が不適切なためコネクタ配線のシール部が排気管の熱と雨水等により使用過程で劣化することがある。そのため、シール性能が保てずコネクタに雨水等が浸入することで短絡が発生し、駐車中にバッテリー上がりが発生することがある。最悪の場合、短絡により発熱することで、周囲の部品を溶損させて火災に至るおそれがある。			
	対象台数	2,025 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 82	不具合の 内容	統合ブレーキユニットにおいて、製造管理が不適切なため、モーターセンサーの回路基板に異物が付着したものがある。また、コンタクトピン長さの設計検討が不十分なため、モーターセンサーの回路基板との接触圧によりノイズが発生する。そのため、電氣的接触不良が発生し、ブレーキ警告灯の点灯およびチェックコントロールメッセージが表示される。そのまま走行を続けると、フォールバックモードとなることによりブレーキ操作時に通常よりも強い踏力が必要になり、次回にエンジンの始動ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	74 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 83	不具合の 内容	エンジンルーム内の燃料ホースクリップの構造が不適切なため、走行中の振動により燃料ホースとホースクリップが擦れることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると燃料ホースが摩耗し、最悪の場合、当該ホースに穴が開き、燃料が漏れ火災となるおそれがある。			
	対象台数	413 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 84	不具合の 内容	ラゲッジルームの荷物固縛用の固定レールにおいて、車体と締結するボルトにかかる強度検討が不十分なため、車両の後面が衝突により衝撃を受けた際、固定レールの最後部を固定しているボルトが折損して固定レールが前方に押し出されることがある。そのため、後部座席の乗員に固定レールが接触し、負傷するおそれがある。			
	対象台数	24,386 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 85	不具合の 内容	リバース制御ユニットにおいて、設計検討が不十分なため、ユニット内の電気コンタクトが電蝕することがある。そのため、ユニット内が過熱され、電子回路が熱損傷して機能不良となり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	1,684 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 86	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設計が不適切なため、メンブレンフィルターの隙間から湿気／水が電子回路に浸透する場合がある。そのため、電子回路に短絡が発生し、誤った信号がドアコントロールユニットに出力されることにより、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	3,613 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 87	不具合の内容	ECM(エンジンコントロールモジュール)において、設計検討が不十分なため、ギヤが入っているにもかかわらず、メーター上のギヤ位置がニュートラルと表示することがある。そのため、その状態でエンジン始動操作等を行うと、意図せず車両が動き、最悪の場合、転倒するおそれがある。				
	対象台数	86 台	不具合件数	1 件	事故件数	1 件
事例 88	不具合の内容	フロントエアサスペンションシステムにおいて、設計検討が不十分なため、プラスチック製ピストンケースの剛性が不足しているものがある。そのため、転舵時のねじり応力によりピストンケースがわずかに変形することでダンパーラバーとの隙間からエア漏れ、車両前部の車高が下がるおそれがある。				
	対象台数	72 台	不具合件数	9 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	尿素水タンクを移設した車両において、延長ハーネス及びコネクタの防水処理が不適切なため、コネクタ内に雨水等が浸入し端子部を腐食させることがある。そのため、接続端子部で導通不良が発生すると、尿素水タンクに装着された後処理制御モジュール(ACM)等とエンジン制御モジュール(ECM)間における通信が途絶え、排出ガス後処理装置(SCR)が不動作状態になると共に、インストルメントクラスタ中央ディスプレイに“車両電制システム異常”の警告メッセージが表示される。そのまま走行を続けると、排出ガス中の窒素酸化物(NOx)の排出値が基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	11 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 2	不具合の内容	突入防止装置の両端に付帯しているキャップにおいて、製造指示及び管理が不適切なため、当該キャップ部分が曲率半径2.5mmに満たないものがある。そのため、突入防止装置の基準(UNR58)に適合していない。				
	対象台数	645 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	全方位モニター用制御コントローラにおいて、ソフトウェアを変更した際にソフトウェアのバージョン情報が更新されていない。そのため、協定規則第156号で定めるソフトウェア更新管理の要件に適合しない。				
	対象台数	1,133 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例4	不具合の内容	後輪前方の床下に装着しているエアディフレクタにおいて、開発時の形状検証が不十分であったため、外装の技術基準(協定規則第26号)に適合していない。				
	対象台数	44,827 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例5	不具合の内容	セミトレーラのブレーキシステムにおいて、製造への指示が不適切なため、誤ったブレーキ・チャンバおよびスプリング・ブレーキ・チャンバが取付されている。そのため、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。				
	対象台数	17 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例6	不具合の内容	ポップアップフードの電気配線において、バンパーハーネスのコネクタ端子配列が不適切なため、歩行者衝突検知センサの入力値が正しく演算されない。そのため、歩行者との衝突時にポップアップフードが正常に作動しない場合があり、最悪の場合、歩行者との衝突時に歩行者頭部保護の基準を満足しないおそれがある。				
	対象台数	177 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例7	不具合の内容	燃料計ハーネスにおいて、作業指示管理が不十分だったため、車両床面加工時に当該ハーネスを損傷させたものがある。そのため、燃料残量の情報が燃料計に伝わらず、最悪の場合、走行中にエンストし再始動出来ないおそれがある。				
	対象台数	32 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例8	不具合の内容	農耕トラクタの後退灯において、CVTトランスミッション制御システムの仕様が不適切なため、特定の後進操作(HOMEスイッチによる後進操作)時に後進の信号が車両制御システムに送信されず後退灯が点灯しない。そのため、保安基準に適合しない。				
	対象台数	299 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例9	不具合の内容	警光灯において、ハーネスの防水性が不適切なため、電線内に雨水等が浸入し、車両側面用の警光灯制御ユニットの回路ショートが発生することがある。そのため、側面および後部等の警光灯用のヒューズが溶断し、車両前側上部の警光灯は問題ないが、それ以外の警光灯が点滅しなくなるおそれがある。				
	対象台数	134 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例10	不具合の内容	バッテリーとモーターをつなぐ電気配線(高電圧線)において、車両状態での検証が不十分であったため、当該電気配線に橙色の被覆で覆われていない範囲がある。そのため、保安基準第17条の2に適合しない。				
	対象台数	82 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 1 1	不具合の 内容	ステアリングホイールにおいて、設計時の検討が不十分であったため、内蔵されているタッチセンサーの一部が製造時に破損し、使用過程でセンサーの導通不良が起こり、運転者がステアリングホイールを握っているかどうかの検知ができなくなることがある。そのため、マイパイロット(※)機能使用時に、システム故障の警告表示がされマイパイロットが機能停止する、または、ステアリングホイールから手を放しても手放し警告が表示されないことがあり、警告が表示されない場合は、保安基準第11条(かじ取装置)に適合しない。 ※:高速道路同一車線運転支援システム 車間距離と車線中央をキープし高速道路での運転をサポートする機能。				
	対象台数	30,769 台	不具合件数	290 件	事故件数	0 件
事例 1 2	不具合の 内容	6R30型エンジンの左後側マウントブラケットにおいて、製造指示が不適切なため、誤品のマウントボルトを最上部に組付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該マウントボルトが緩んで脱落し他の交通の安全に影響を及ぼすおそれがある。				
	対象台数	193 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 3	不具合の 内容	ブレーキフルードリザーバータンクとブレーキマスターシリンダー間に装着されているブレーキホースについて、材質の選定が不適切なため、当該ブレーキホース内のブレーキフルードと化学反応を起こすものがある。さらに、化学反応により溶出したブレーキフルードがブレーキマスターシリンダー内のカップと化学反応を起こし、カップが劣化することがある。そのため、低速でブレーキを踏み続けると、ブレーキマスターシリンダーの液圧が低下し、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	59 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 1 4	不具合の 内容	コンビネーションメータの警告表示プログラムが不適切なため、踏み間違い衝突軽減システムの各機能(近距離衝突軽減制動機能、誤発進抑制機能及び後方誤発進抑制機能)の故障時に、コンビネーションメータ内のブレーキシステム警告灯が点灯しない。そのため、協定規則第13H号に適合しない。				
	対象台数	12,190 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 5	不具合の 内容	リバース制御ユニットにおいて、製造指示が不十分なため、組立工程時のシーリング不良により、ユニット内に水分が侵入し内部の電気コンタクトが腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると、ユニット内で過熱され電子回路が熱損傷し機能不良になり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,737 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの(プログラムミス)						
事例1	不具合の内容	ライトコントロールコンピュータにおいて、点灯制御プログラムの設定を誤ったため、車幅灯が他の灯火器と同期して点灯・消灯すべきところ、方向指示器または非常点滅表示灯を操作した場合、正しく作動しないことがある。そのため、保安基準第34条(車幅灯の基準)に適合しない。				
	対象台数	1,271 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例2	不具合の内容	衝突被害軽減ブレーキシステム(以下、FCM)において、フロントレーダーECUの制御プログラムが不適切なため、炎天下の駐車等でフロントカメラの温度上昇によりFCMが一時的に停止した場合、FCM停止状態を示す「FCM OFF表示灯」の点灯および「FCM作動表示灯」の点滅が、共に数秒で消灯する。そのため、「FCM OFF表示灯」が継続して点灯しないことにより、保安基準第12条(制動装置の基準)に適合しない。				
	対象台数	754 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例3	不具合の内容	4V20型エンジンを搭載したトラックの排気ブレーキにおいて、エンジンECUの制御プログラムが不適切なため、排気ブレーキ駆動用ギヤがストッパーに対して想定を超える速度で当たることがある。そのため、当該事象が繰り返されると排気ブレーキ駆動用ギヤ及び中間ギヤが破損して排気ブレーキが不作動になり、エンジン制御警告灯が点灯する。				
	対象台数	1,435 台	不具合件数	46 件	事故件数	0 件
事例4	不具合の内容	コンビネーションメータにおいて、エンジン油圧警告灯の点灯制御プログラムの検討が不十分であったため、油圧不足が生じた際の異常信号を当該メータが受信できない。そのため、エンジン油圧警告灯が点灯しない。				
	対象台数	9,835 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例5	不具合の内容	小型トラックにおいて、電動パーキングブレーキシステムの制御プログラムが不適切なため、停止直前の電動パーキングブレーキ作動操作により、パーキングブレーキの引きずりを誤検知して電動パーキングブレーキ警告灯が点滅し、パーキングブレーキが解除できなくなるおそれがある。				
	対象台数	27,129 台	不具合件数	257 件	事故件数	0 件
事例6	不具合の内容	小型トラックにおいて、電動パーキングブレーキシステムの制御プログラムが不適切なため、電動パーキングブレーキ作動時に、正常なパーキングブレーキケーブルのストローク量を異常と誤検知し、電動パーキングブレーキ警告灯が点灯するおそれがある。				
	対象台数	17,710 台	不具合件数	257 件	事故件数	0 件

事例 7	不具合の 内容	小型トラックにおいて、電動パーキングブレーキシステムの制御プログラムが不適切なため、電動パーキングブレーキ作動時に、パーキングブレーキケーブルのストローク量を正しく認識できないことがある。そのため、電動パーキングブレーキ作動操作の繰り返しによりケーブルが緩み、周辺部品と干渉することで、ケーブルの損傷やライニングの摩耗が生じ、最悪の場合、ケーブルが切断し、電動パーキングブレーキ警告灯が点灯するとともに、駐車中の車両が動き出すおそれがある。				
	対象台数	27,129 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の 内容	コンビネーションメータにおいて、市場整備のため制御プログラムを配信する際の条件設定が不適切なため、整備時に誤った制御プログラムが書き込まれたものがある。そのため、クルージング&トラフィック・サポートの機能で走行中にハンドルから手を放す、または緩く握った状態が一定時間続いた場合に作動する、ハンドル操作を促すための警告がコンビネーションメータに表示されないおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の 内容	パーキング・アシスト・ユニットにおいて、ホイールの車輪速センサからの信号処理が不適切なため、後進時に超音波センサが検出した障害物との距離と、車輪速センサからの信号で算出した移動距離に不整合が出ることがある。そのため、障害物の位置と距離を知らせるパーキングセンサインジケータとブザーが正しく作動しないおそれがある。また、スマート・ブレーキ・サポートの後方検知機能※1 も作動しないおそれがある。さらに、自動変速機を搭載した車両については、AT誤発進抑制制御(前進時/後進時)※2 も作動しないおそれがある。※1 スマート・ブレーキ・サポートの後方検知機能とは、後進時にブレーキ制御をすることで衝突回避および衝突時の被害軽減を図る機能のこと。※2 AT誤発進抑制制御(前進時/後進時)とは、アクセルペダルの踏み間違いによる急発進を抑制して衝突時の被害軽減を図る制御のこと。				
	対象台数	9,051 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の 内容	運転支援装置のAHS(※)において、前照灯の配光を制御するプログラムの検討が不足していたため、すれ違い用前照灯から走行用前照灯に切替わる際の信号を異常と誤判定することがある。そのため、警告メッセージが表示され、走行用前照灯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	24,767 台	不具合件数	370 件	事故件数	0 件

事例 1 1	不具合の 内容	エンジンコントロールユニットのプログラムが不適切なため、スロットルポジションセンサーの接点部が微小な動きを繰り返すことで早期に摩耗し、摩耗粉が堆積することがある。そのため、接点部に堆積した摩耗粉により正しいスロットル開度を認識できず、エンジン回転数の変動が起こることでエンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、エンストするおそれがある。				
	対象台数	13,624 台	不具合件数	274 件	事故件数	0 件
事例 1 2	不具合の 内容	アダプティブLEDヘッドライトコントロールモジュールにおいて、制御プログラムが不適切なため、周辺車両の存在を正しく検知できないことがある。そのため、先行車や対向車を検知した箇所を本来ロービームで照射すべきところをハイビームで照射するおそれがある。				
	対象台数	3,277 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 1 3	不具合の 内容	事故自動緊急通報装置において、テレマティクスコントロールユニットの制御プログラムが不適切なため、通話接続中に圏外で接続が途切れた後、圏内に入っても自動で再接続しない。そのため、保安基準に適合しない。				
	対象台数	3,112 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 4	不具合の 内容	リチウムイオンバッテリーコントローラにおいて、制御プログラムが不適切なため、バッテリー充電状態を正確に把握できなくなることがある。そのため、メーターに表示されているリチウムイオンバッテリー残量計が増減をくりかえし、そのままの状態で行き続けると、e-POWERシステム警告灯が点灯し、最悪の場合、バッテリー残量不足と誤判定されることで駆動用モータへの出力を停止し、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	23,247 台	不具合件数	78 件	事故件数	0 件
事例 1 5	不具合の 内容	左右フロントシートに装着されているサイドエアバッグにおいて、エアバッグ制御コンピューターのプログラムが不適切なため、当該エアバッグを必要としない前面衝突等で誤って展開することがある。そのため、意図しないサイドエアバッグの展開により乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	297 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 6	不具合の 内容	4気筒ディーゼルエンジンのエアマスセンサにおいて、制御プログラムが不適切なため、低回転・低負荷での限られた条件下で故障を誤検知することがある。そのため、エンジン警告灯(MIL)が点灯し、出力が制限され、最悪の場合、排出ガスが悪化し、排出量が基準値を満足しなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,485 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 7	不具合の 内容	ブレーキパッドの摩耗状態を検知するゲートウェイモジュールにおいて、プログラムが不適切なため、ブレーキパッドの摩耗状態を検知しないことがあり、運転者に摩耗状態を知らせることが出来ない。				
	対象台数	760 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 18	不具合の 内容	車幅灯において、ゲートウェイモジュールのプログラムが不適切なため、車幅灯のスイッチを入れ、明るさセンサーが一定の明るさを感知した状態で時速10kmを超えて走行すると、車幅灯、尾灯、番号灯が消灯してしまう。			
	対象台数	1,221 台	不具合件数	13 件	事故件数 0 件
事例 19	不具合の 内容	車両制御モジュールにおいて、作業指示が不適切だったため、誤った設定となっている。このため、ESS(緊急制動表示灯)が作動しない。			
	対象台数	2,251 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 20	不具合の 内容	配光可変型前照灯において、制御プログラムの製造指示が不適切なため、左右通行帯の設定を一度変更すると右側通行用の配光設定に固定されてしまう。そのため、協定規則第48号に適合しなくなる。			
	対象台数	18,285 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 21	不具合の 内容	運転席シートベルトにおいて、10km/hを超え、20km/h以下で走行時に運転席シートベルトを解除した場合、シートベルトリマインダーの警告音と警告灯が作動しない。そのため、保安基準に適合しない。			
	対象台数	74 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 22	不具合の 内容	ヘッドライト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、オートライトにより配光可変型前照灯を点灯した状態で車両を後退させた場合、配光可変型前照灯のコーナリングライト機能が作動する状態となる。そのため、協定規則第48号の技術的な要件に適合しない。			
	対象台数	678 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 23	不具合の 内容	前照灯において、ヘッドライトコントロールユニットの制御プログラムが不適切なため、前方車両との車間距離が近接した場合に前方の路面の一部に保安基準に規定されていない図柄が投影されることがある。そのため、前照灯等の基準に適合しない。			
	対象台数	25,971 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 24	不具合の 内容	エンジンコントロールユニットにおいて、生産指示が不適切なため誤った制御プログラムが搭載されている。そのため、触媒の経時劣化に対する冗長性が不足しており、排気ガス値が規制値を満たせないおそれがある。			
	対象台数	605 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 25	不具合の 内容	高電圧バッテリー管理システムにおいて、制御プログラムが不適切なため、他のコントロールユニットからのデータ要求が集中すると、メモリに過負荷が生じることでリセットが行われバッテリーの電磁開閉器を誤って開けることがあり、駆動システムへの電力供給が一時的又は継続的に切断される。そのため、一時的に切断された場合は出力制限警告灯とドライブシステムの出力制限メッセージが運転席ディスプレイに表示され、出力が制限された走行モードになる。また、走行中に継続的に切断された場合は走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	376 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 26	不具合の 内容	SRS(乗員補助拘束装置)コントロールユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、歩行者保護に係る装置(アクティブボンネット)が作動しないことがある。そのため、協定規則第127号の要件に適合しない。				
	対象台数	11 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 27	不具合の 内容	車両接近通報装置の機能が備えられているレシーバーオーディオモジュール(RAM)において、ソフトウェアの開発検討が不十分なため、車両起動時に通信エラーとなることがある。そのため、車両接近通報装置が作動しない。				
	対象台数	76 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 28	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、プログラムが不適切なため、レーンキープアシスト機能が短い時間で介入した時に運転者への警報が発せられないことがある。そのため、協定規則第79号の技術的な要件(かじ取装置試験の基準)に適合しない。				
	対象台数	1,968 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、エンジン冷間時で回転数2,500rpm以上となる場合に正しくクランク角度を検出できず、失火検知診断が制限されることがある。そのため、失火を検出できず、エミッションコントロールシステム警告灯(MIL)が点灯しないおそれがある。				
	対象台数	241 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 30	不具合の 内容	車両Bピラーに搭載されているカメラについて、ソフトウェアの設計が不十分なため、カメラの汚れ等でセンサが感知不能となった際に、感知不能を検出しない。そのため、運転者に故障警告が行われず、かじ取り装置の基準を満たさない。				
	対象台数	4,388 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	TCAM(テレマティクスおよび接続性アンテナモジュール)において、制御プログラムが不適切なため、モバイル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	722 台	不具合件数	14 件	事故件数	0 件

事例 32	不具合の 内容	インストルメントクラスタの制御プログラムが不適切なため、リアフォグランプの作動を示す識別表示が正しくなく、協定規則第121号の要件に適合しない。				
	対象台数	47,991 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、可変バルブ機構(カムトロニック)に故障が発生し、気筒休止が作動した場合に、設計意図に反して空燃比補正制御を停止させない。そのため、燃料噴射量が増加することで触媒が過熱し、周囲の部品を溶損させることでエンジンが停止し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	2,437 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 34	不具合の 内容	運転支援システムの内一つの機能であるクロストラフィックアラートにおいて、パーキングコントロールユニットの制御プログラムが不適切なため、意図せず作動が停止することがある。そのため、自動ブレーキが作動せず、横断する人や他の車両と接触するおそれがある。				
	対象台数	83 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 35	不具合の 内容	タッチスクリーン上のタイヤ空気圧監視装置の警告表示について、ソフトウェアの設計が不十分なため、車両が一度スリープ状態に入った後、車両を起動した際に不具合状態が続いていても、暫くの間警告が表示されない。そのため、運転者に故障警告が行われず、タイヤ空気圧監視装置の基準を満たさない。				
	対象台数	63 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ECUのソフトウェアにおいて、低圧側の燃料圧力を判定するプログラムが不適切なため、低圧側の燃料圧力が正常な状態であっても誤って不具合と判定することがある。そのため、エンジン警告灯が点灯して出力が低下するおそれがある。				
	対象台数	165 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 37	不具合の 内容	原動機の電子制御において、設計時の冷間始動のプログラムが不適切なため、触媒の予熱が十分に行われなことがある。そのため、排出ガス値が基準値を超えるおそれがある。				
	対象台数	70 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 38	不具合の 内容	ブレーキシステム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、ブレーキフルードが低下した場合、設計どおりに警告灯が点灯しない。そのため、運転者はブレーキフルードが低下したことを認識出来ず、安全に停止出来ないおそれがある。				
	対象台数	172 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 3 9	不具合の 内容	後退時車両直後確認装置について、ソフトウェアの設計が不十分なため、車両の電源ON時に逆電流により制御ECUの基板が短絡することがある。そのため、バックカメラの機能が失われ、後退時車両直後確認装置の基準を満たさなくなるおそれがある。				
	対象台数	2,598 台	不具合件数	202 件	事故件数	0 件
事例 4 0	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、DPF差圧センサの故障を誤って検出し、エンジン警告灯(MIL)が点灯すると同時に、フェイルセーフモードになることがある。そのため、排気ガス値が規制値を満たせないおそれがある。				
	対象台数	9,581 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 4 1	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、セーリングモードを終了させる際にエンジンが失火していると誤検知することがある。そのため、燃料噴射を停止させエンストするおそれがある。				
	対象台数	1,377 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 4 2	不具合の 内容	駆動用バッテリーのバッテリーマネージメントユニットにおいて、バッテリーから送信される無効な信号を不具合と誤判定することがある。そのため、警告灯が点灯し、警告メッセージが表示されると共に駆動電源が遮断され、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 3	不具合の 内容	直前直左カメラの映像を表示する装置において、カメラからの信号をディスプレイに表示させる制御プログラムが不適切なため、直前直左確認用のカメラ映像が表示されないことがある。そのため、直前直左の視界を確認できず、保安基準に適合しない。(※直前直左カメラの映像を表示する装置は、カメラ、インテグレートド ディスプレイモジュール及びインフォテイメントコンピュータコントロールモジュールで構成されたものをいう。)				
	対象台数	3,243 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例 4 4	不具合の 内容	インフォテイメントシステムユニットにおいて、制御プログラムが不適切なため、走行中にリセットまたは走行可能状態にする際に起動しないことがある。そのため、ドライバーインフォメーションディスプレイが表示されず、速度計の確認ができない。				
	対象台数	3,596 台	不具合件数	10 件	事故件数	0 件
事例 4 5	不具合の 内容	駐車支援システムであるパーキングパイロット※の制御プログラムが不適切なため、ディスプレイにパスワード入力画面を表示したまま当該機能を使用すると、駐車時または出庫時に操舵支援が終了した際、警告音が吹鳴しない。そのため、保安基準に適合しない。※ステアリング、アクセル、ブレーキ操作を制御して駐車を支援する。				
	対象台数	3,092 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 4 6	不具合の 内容	ABSコントロールユニットにおいて、プログラムの設計検討が不十分なため、車両停止時に特定の条件下でトランスミッションのギヤの位置がN(ニュートラル)になるとともに、パーキングブレーキが解除されることがある。そのため、駐車中に車両が動きだすおそれがある。さらに、ギヤがNになっているにもかかわらず、Pレンジの表示がされたままになり、保安基準に適合しない。				
	対象台数	890 台	不具合件数	0 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2-16に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故の有無はリコール届出に記載されているものである。

表2-16 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(作業員のミス)						
事例1	不具合の内容	ホイールクレーンの座席において、シートアジャスタの組立作業が不適切なため、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、走行振動等によりボルトが外れ、シートにガタつきが発生するおそれがある。				
	対象台数	342台	不具合件数	3件	事故件数	0件
事例2	不具合の内容	アルミホイール取付部において、ホイールの加工が不適切なため、締付面の寸法が不足してハブナットが底突きし、締結力が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で行走を続けると、異音が発生し、最悪の場合、タイヤが脱落するおそれがある。				
	対象台数	1,192台	不具合件数	0件	事故件数	0件
事例3	不具合の内容	大型観光バスにおいて、ハンドル固定ボルトの締付け工程が不適切なため、当該ボルトを取付けずに出荷された車両がある。そのため、ハンドルがシャフトから外れるおそれがある。				
	対象台数	3,117台	不具合件数	1件	事故件数	0件
事例4	不具合の内容	ルーフトリムにおいて、成形設備の設定が不適切なため規格より厚みがあるものがある。そのため、ルーフトリム裏側に取り付けられているカーテンエアバッグが正常に展開しないおそれがある。				
	対象台数	197台	不具合件数	0件	事故件数	0件
事例5	不具合の内容	大型トラクタ(後輪1軸)のプロペラシャフトにおいて、ヨークシャフトとチューブを正規と異なる操作で溶接したため、当該部位の溶接溶け込み量が不足しているものがある。そのため、使用過程で繰り返し応力を受けると溶接部に亀裂が発生し、そのまま使用を続けると、破断・分離し動力が伝わらなくなり走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	259台	不具合件数	7件	事故件数	0件
事例6	不具合の内容	リヤブレーキキャリアにおいて、当該キャリアの取付けボルトの締め付け作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み、制動時や段差乗り越え時に異音が発生し、最悪の場合、当該ボルトが脱落して、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	1,911台	不具合件数	1件	事故件数	0件

事例 7	不具合の内容	右ハンドル車の電動パワーステアリングにおいて、制御プログラムが不適切なため、電動パワーステアリングシステムに故障が発生した場合、パワーアシストが作動しなくなることや、ステアリングに振動が発生することで、最悪の場合、操舵ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	112,261 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 8	不具合の内容	LED配光可変型前照灯のダイナミックハイビームアシスト機能において、生産工場の配光パラメータ設定が不適切なため、先行車や対向車を検知した場所をロービームで照射せずにハイビームで照射することがある。そのため、照射光線が他の交通を妨げるおそれがあり、保安基準に適合しない。			
	対象台数	987 台	不具合件数	0 件	事故件数

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(マニュアルの不備)					
事例 1	不具合の内容	ウイング車のウイング電源ハーネスの配線配策箇所において、製造管理が不適切なため、ウイング電源ハーネスがシャシハーネスを押しつけてしまい、シャシハーネスの保護のない部分がシャシフレームに干渉することがある。そのため、走行振動等でシャシハーネスの被覆が破れ短絡し、最悪の場合、エンジンが停止し火災にいたるおそれがある。			
	対象台数	1,295 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	グレーダのステアリングポストにおいて、ガススプリング内部構成部品の組み付け指示が不適切なため、プッシュバルブとブラケットが接触して組み付けられたものがある。そのため運転中の振動によりプッシュバルブが押され、ガススプリング内部のロックが機能しなくなるおそれがある。また、ガススプリングのピストン内部のワッシャの枚数が不足しているものがあり、運転中の振動により当該ピストン内部の油が漏れることがある。そのためそのまま使用を続けると、ステアリングポストが固定できなくなる。			
	対象台数	79 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	農耕トラクタのファンベルトにおいて、製造時のベルト張り調整が不適切なため、ベルト張力が過張力になっているものがある。そのため、当該ベルトが破断し、ダイナモやウォーターポンプが停止してバッテリーチャージランプが点灯し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	1,343 台	不具合件数	43 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	エンジンオイルの予熱装置用電源ハーネスにおいて、作業指示が不十分だったため、端子の絶縁処理が適切に行われていないものがある。そのため、通電時の発熱により絶縁処理に使用した素材が炭化することで絶縁破壊が起こり、最悪の場合、短絡による火災に至るおそれがある。			
	対象台数	278 台	不具合件数	20 件	事故件数

事例5	不具合の内容	燃料ホースにおいて、製造時の組付け作業が不適切なため、燃料ホースの金具部分に変形し、正しい位置に配管されていないものがある。そのため、当該ホースが燃料蒸発ガス抑制装置のキャニスタパージホースと接触することで摩耗し、最悪の場合、穴が開いて燃料が漏れるおそれがある。				
	対象台数	540 台	不具合件数	3 件	事故件数	0 件
事例6	不具合の内容	シヨベル・ローダのステアリング回路に装着された、油圧の流量をステアリングと荷役で分配する油圧流量分配弁(デバイダバルブ)の内部スプールにおいて、作業工程が不適切だったため、誤ったスプールを組み込んだものがある。そのため、走行等の際にデバイダバルブ内にサージ圧が発生すると、バルブハウジング内部の隔壁が損傷し、ステアリング回路に流れる作動油の量が急激に減少することがある。最悪の場合、ハンドルが急激に重たくなり、通常どおりのステアリング操作が困難になるおそれがある。				
	対象台数	41 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例7	不具合の内容	クレーン車の駐車ブレーキ用エアホースにおいて、エアホース接続金具部の加締め工程が不適切なため、ホース加締め部のゴムが損傷することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、損傷部よりエアが漏れ、駐車ブレーキが解放できなくなるおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	1 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	フロントスタビライザにおいて、製造工程の管理が不適切なため、パイプ内部に塗装前の化成液が多量に残留し、水素脆化によって強度が低下しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行中の振じり力によってスタビライザが折損するおそれがある。				
	対象台数	104,471 台	不具合件数	123 件	事故件数	0 件
事例2	不具合の内容	フォークリフトのステアリングアクスルにおいて、ステアリングアクスル製造時の加工が不適切なため、正規寸法でないものがある。そのため最大舵角までハンドルを左方向に操作した場合、左後輪がステアリングアクスルに干渉するおそれがある。(保安基準第11条に抵触)				
	対象台数	17 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例3	不具合の内容	原動機において、ウォーターポンプカバーの製造工程が不適切なため、ジョイントパイプ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ジョイントパイプ圧入部の締め代が減少し、ジョイントパイプが抜け、高温の冷却水が漏れて、最悪の場合、運転者に付着すると火傷する、または、オーバーヒートするおそれがある。				
	対象台数	3,191 台	不具合件数	42 件	事故件数	0 件

事例 4	不具合の 内容	後輪二軸リーフサスペンション仕様車において、リアクションロッド固定ボルトの締め付け工具管理が不十分なため、当該ロッド4本を固定するボルトが規定トルクで締め付けされていないものがある。そのため、走行中の振動や衝撃によってボルトが緩み、締結部にガタが発生することにより、ボルトが折損・脱落、最悪の場合、アクスルがリアクションロッドと分離し、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	50 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の 内容	道路作業車に備えた散光式警光灯において、電源スイッチの製造工程が不適切なため、スイッチ接点にグリスを塗布していないものがある。そのため、スイッチ操作を繰り返すと、最悪の場合、導通不良により散光式警光灯が点灯中に消灯するおそれがある。				
	対象台数	3 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の 内容	冷凍機のコンデンサ行き配線において、配索作業が不適切なため、走行振動等により燃料ホースと干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると燃料ホースが損傷し、最悪の場合、燃料漏れに至るおそれがある。				
	対象台数	153 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の 内容	道路維持作業用自動車等に備えた散光式警光灯において、車両用引き出しスイッチの製造工程が不適切なため、スイッチ接点にグリスを塗布していないものがある。そのため、スイッチ操作を繰り返すと、導通不良により散光式警光灯が点灯中に消灯する又は減光が出来なくなるおそれがある。				
	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の 内容	ハイブリッド車において、高圧燃料ポンプ構成部品の加工工程が不適切なため、加工時の金属粉が当該ポンプの構成部品と加工治具の間に噛み込むものがある。そのため、加工部端面に亀裂が発生し、そのまま使用を続けるとポンプ作動時の振動で亀裂が貫通し、燃料漏れに至るおそれがある。				
	対象台数	62,844 台	不具合件数	4 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の 内容	ソーラーパネル接続用のMC4コネクタにおいて、製造工程が不適切なため、端子施工が不完全なものがある。そのため、接触不良によりコネクタが溶着し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	16 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 10	不具合の 内容	ストップスイッチ接点潤滑用グリースの材質及び当該スイッチのブレーキレバーブラケット組付作業が不適切なため、スイッチ接点間のアーク放電によりグリースが炭化することがある。そのため、そのまま使用を続けると、炭化したグリースによる発熱でスイッチ内の樹脂が溶けて、接点部の可動接点が作動不良により、ブレーキレバーを握らなくても制動灯が点灯する。または、接点部の導通不良により、ブレーキレバーを握っても制動灯が点灯せず、エンジンが始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	433,498 台	不具合件数	317 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	ショベル・ローダのアクスルにおいて、アクスルシャフトの熱処理が不適切なため、熱処理深さが設計仕様を満足せず、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、アクスルシャフトに亀裂が発生するおそれがある。また、最悪の場合、アクスルシャフトが折損してタイヤが脱落するおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の 内容	サイドカーテンエアバッグにおいて、インフレーター(膨張装置)とエアバッグを固定するクランプリングのかしめ荷重の設定が不適切なため、過大な荷重でかしめられ、クランプリングの強度が不足しているものがある。そのため、車室内高温時にサイドカーテンエアバッグが展開した際、インフレーター内圧が増加し、クランプリングが破断してエアバッグが正常に展開できず、乗員保護性能を満足しないおそれがある。				
	対象台数	892 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の 内容	刈取脱穀作業車及び農耕トラクタにおいて、EGRを固定するボルトの締付トルクの確認方法が不適切なため、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、ボルトが緩み隙間から異物を吸い込むことで原動機が破損し、最悪の場合走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 14	不具合の 内容	大型トラックのプロペラシャフトにおいて、バランスウェイトの溶接方法が不適切なため、溶接不良が生じているものがある。そのため、走行中にバランスウェイトが剥がれて脱落し、他の交通の妨げになるおそれがある。				
	対象台数	192 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 15	不具合の 内容	フロントショックアブソーバの固定用ロックナットにおいて、組み付け工程が不適切なため、負荷が集中した際にネジ山が潰れ、そのまま使用を続けると、アッパー側が車体から外れ、走行時に異音が発生することがある。最悪の場合、ロックナット、ゴムブッシュ及びリテーナーが落下し、他の交通の妨げとなるおそれがある。				
	対象台数	651 台	不具合件数	19 件	事故件数	0 件

事例 16	不具合の 内容	シヨベル・ローダにおいて、EGRを固定するボルトの締付トルクの確認方法が不適切なため、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、ボルトが緩み隙間から異物を吸い込むことで原動機が破損し、最悪の場合走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 17	不具合の 内容	電子制御ステアリング(UDAS)装備車において、ステアリングコラムシャフトの嵌合部を締結するボルトの締付け作業指示、及び検査システムの設定が不適切なため、当該ボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、ステアリング操作でボルトが緩み、異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、コラムシャフトの嵌合部が摩耗し、据え切り等のハンドル操作時に嵌合の凹凸がずれて、ハンドルの操作性に影響を及ぼすおそれがある。				
	対象台数	20 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 18	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、フランジ部の塗装工程が不適切なためボルト締結部の塗装の状態が悪く、締結部分の塗装面が剥がれ、締結ボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボルトとともに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	35 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 19	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、反射性能の技術基準を満たさないおそれがある。				
	対象台数	1,247 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 20	不具合の 内容	フロントアウトプットシャフトにおいて、製造が不適切なため、規定以上の強さで当該シャフトが軸受に押し込まれたことにより、組付け後の嵌合力が規定以上になっているものがある。そのため、軸受が変形し、スプライン部に緩み生じ、固定クリップ部が破断して外れることで駆動力が失われ、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	83 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 21	不具合の 内容	ステアリングホイール内にあるケーブル締結部のボルト穴の掘削深度が不適切であったため、ボルトが締め付けられた状態でケーブルが正しく圧着できていないものがある。そのため、接触不良となり、ハンズオフ警告や緊急停止が正しく作動しないおそれがある。				
	対象台数	941 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 2 2	不具合の 内容	統合ブレーキユニットにおいて、製造管理が不適切なため、モーターセンサーの回路基板に異物が付着したものがある。そのため、電氣的接触不良が発生し、ブレーキ警告灯の点灯およびチェックコントロールメッセージが表示され、ブレーキ倍力機能が作動しないことから、ブレーキ操作時に通常より強い踏力が必要になる場合がある。また、その状態でエンジンを停止させた後は始動できなくなる。				
	対象台数	6,865 台	不具合件数	79 件	事故件数	0 件
事例 2 3	不具合の 内容	連節バスにおいて、車両前面の行先表示器に装着されるガラスの接着方法が不適切なため、使用過程で接着剤が剥がれるものがあり、最悪の場合、当該ガラスが脱落するおそれがある。				
	対象台数	16 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 4	不具合の 内容	高電圧バッテリーにおいて、不適切に製造されたバッテリーモジュールが内蔵されたものがある。そのため、バッテリーモジュールの内部短絡が発生し、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	656 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 5	不具合の 内容	4気筒ディーゼルエンジンのチャージエアディストリビュータにおいて、吸気経路を制御するクランクアーム機構への潤滑剤塗布が不適切なため、潤滑不良によるガイドの摩耗で接続が外れ、吸気経路が制御できなくなることがある。そのため、システムがこれを検知してエンジン警告灯(MIL)が点灯し、出力が制限され、最悪の場合、排出ガスが悪化し、排出量が基準値を満足しなくなるおそれがある。				
	対象台数	34,238 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 2 6	不具合の 内容	電源ヒューズにおいて、製造が不適切なためヒューズエレメント部に亀裂が入っている、もしくははんだが剥がれているものがある。そのため、亀裂が入っている場合は使用過程での走行振動等によりヒューズエレメントが断線し、SRSシステムの機能停止やメータパネル等が消灯する。最悪の場合、駆動力が失われ走行不能になるおそれがある。また、はんだが剥がれている場合は、ヒューズ回路内に短絡が発生するとヒューズが機能しないため短絡箇所の周囲が溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	5,085 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 2 7	不具合の 内容	助手席の下にある48Vのアース配線において、製造時の組み付けが不適切なため、ナットが適切なトルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行中の振動等により導通不良が発生し、警告灯が点灯すると共に増加した電気接触抵抗により発熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	4,291 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 28	不具合の 内容	左ハンドル車のエンジンルーム内にある48Vのアース配線において、製造時の組み付けが不適切なため、ナットが適切なトルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行中の振動等により導通不良が発生し、警告灯が点灯すると共に増加した電気接触抵抗により発熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	460 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 29	不具合の 内容	エアコンの冷媒において、製造指示が不適切なため、異なる冷媒が充填されている。そのため、事故等により冷媒が漏れ出した場合、火災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	後部座席中央のヘッドレスト用ガイドスリーブにおいて、製造管理が不適切なため、バックレストフレームに正しく溶接されていない部品が組み付けられている。そのため、衝突等の衝撃によりバックレストフレームからヘッドレスト用ガイドスリーブが外れ、後部座席中央の搭乗者の頭部や頸部の後傾を有効に抑止できず負傷するおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	運転席及び助手席のシートフレームとバックレストの締結ボルトにおいて、製造管理が不適切なため、正しいトルクで締め付けられていないものがある。そのため、衝突時にバックレストへ強い力がかかった場合、当該ボルトが破損し、バックレストが正しい位置を保持できず、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。				
	対象台数	107 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 32	不具合の 内容	前面及び後面ガラスにおいて、ガラス製造時の洗浄工程が不適切なため、ガラスの接着が不十分なものがある。そのため、ガラス接着面からの水侵入や走行中の風切り音が発生し、最悪の場合、車両衝突時にエアバッグの衝撃で前面ガラスが外れ、エアバッグによる乗員保護性能を担保することができない。				
	対象台数	1,281 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の 内容	リヤインナーシャフトにおいて、熱処理設備の保守管理が不適切なため、冷却処理が不十分な状態で組み付けられた。そのため、強度不足により走行中にインナーシャフトが破断し、ABSやESCの警告灯が点灯する。そのまま、走行を続けると、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	4 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 34	不具合の 内容	農耕トラクタのフロントサスペンションにおいて、ボールジョイントの組立が不適切なため、ナックルハウジングに正しく取り付けられていないものがある。そのため、そのままの状態で行走を続けると、ボールジョイントが早期に摩耗、あるいはナックルハウジングが損傷し、最悪の場合、ハウジング部が破損し、走行できなくなるおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 35	不具合の 内容	前席のシートベルトにおいて、内装材の寸法公差が不適切なため、シートベルトの格納時にシートベルトが内装材と干渉し、スムーズに格納できないことがある。そのため、協定規則第16条に適合しない。				
	対象台数	2,869 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 36	不具合の 内容	エンジンのオイルクーラーホースにおいて、製造工程が不適切なため、ホース内壁に細かなくぼみ等が形成され、厚さが不均等になっているものがある。このホース内壁の薄い部位に、エンジン作動中に発生する油圧(約 7.85 bar)がかかると、当該部位周辺から破裂しオイルが漏れ、警告灯が点灯する。最悪の場合、漏れたオイルが高温部にかかり、火災となるおそれがある。				
	対象台数	155 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 37	不具合の 内容	12Vバッテリーヒューズボックスの電源線を固定している3か所のナットにおいて、製造工程での締付トルクが不足しているため、使用過程で緩むことがある。そのため、車両の供給電力が損なわれ、最悪の場合、走行中にエンジンが停止し、再始動できないおそれがある。				
	対象台数	718 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 38	不具合の 内容	フロントプロペラシャフト及びフロントディファレンシャルにおいて、製造時の作業管理が不適切なため、固定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、当該ボルトが緩み、走行時に騒音や振動が発生して前輪の駆動が喪失する。最悪の場合、外れたプロペラシャフトによりクランクシャフトセンサーが損傷すると、エンジンが停止し再始動できなくなるおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 39	不具合の 内容	燃料装置において、燃料供給パイプに取付けられる燃料圧力温度センサーの取付ハウジングの製造管理が不適切なため、ハウジングの強度が不足しているものがある。そのため、使用過程において、当該ハウジングに亀裂が生じて燃料が漏れ燃圧異常の警告灯が点灯し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	45 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件

事例 4 0	不具合の 内容	排気ガス再循環装置(EGR)において、バルブフラップ操作用アクチュエーターのペンドラムサポートの製造管理が不適切なため、経年変化によりペンドラムサポートが破損するものがある。そのため、バルブフラップの切り替えができなくなり、エンジン警告灯が点灯する。そのまま走行すると、排気ガスの基準を満たさなくなるおそれがある。				
	対象台数	1,305 台	不具合件数	14 件	事故件数	0 件
事例 4 1	不具合の 内容	制動装置において、設計が不適切なため、前輪用ブレーキホースの長さが不足している。そのため、そのままの状態で使用を続けると、操舵角によりブレーキホース端部に過大な負荷がかかり、ブレーキホースに亀裂が発生する。最悪の場合、ブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	2,604 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 2	不具合の 内容	助手席足元にあるプレヒューズボックスにおいて、製造時の組付けが不適切なため電源配線を取り付ける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て駆動システムが停止し、走行できなくなることがある。または、当該部の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	142 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 4 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	70 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4 4	不具合の 内容	燃料ポンプのインタンクユニットにおいて、インペラーの材質の選定が不適切なため燃料の温度が上昇したときにインペラーが変形することや、製造工程が不適切なためポンプ作動部内への異物混入することがある。そのため、燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止し再始動できないおそれがある。				
	対象台数	2,610 台	不具合件数	35 件	事故件数	0 件
事例 4 5	不具合の 内容	統合ブレーキユニットにおいて、製造管理が不適切なため、モーターセンサーの回路基板に異物が付着したものがある。また、コンタクトピン長さの設計検討が不十分なため、モーターセンサーの回路基板との接触圧によりノイズが発生する。そのため、電氣的接触不良が発生し、ブレーキ警告灯の点灯およびチェックコントロールメッセージが表示される。そのまま走行を続けると、フォールバックモードとなることによりブレーキ操作時に通常よりも強い踏力が必要になり、次回にエンジンの始動ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	30,503 台	不具合件数	173 件	事故件数	0 件

事例 4 6	不具合の 内容	助手席用エアバッグにおいて、製造管理が不適切なため、助手席エアバッグ用カバーが正常に組み付けられていないものがある。そのため、助手席エアバッグが作動した際に、カバーの取付け位置によっては、エアバッグが展開した際に、乗員保護が十分に機能しないおそれがある。			
	対象台数	192 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4 7	不具合の 内容	エンジンボンネットにおいて、製造工程が不適切なため、ストライカーを固定しているリベットスタッドボルトが正しく圧着されていないものがある。そのため、高速走行時にボンネットに掛かる風圧によりボルト圧着部分に応力がかかり、ボルトが緩み、振動で異音が発生する。そのまま走行すると最悪の場合、ラッチが損傷し、ボンネットが開いて脱落するおそれがある。			
	対象台数	434 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4 8	不具合の 内容	助手席エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、エアバッグ展開経路である、インストルメントパネルの開口部の製造誤差によっては、意図した通りの展開がされない事がある。そのため、衝突時に助手席エアバッグが完全に展開せず、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。			
	対象台数	563 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 4 9	不具合の 内容	農耕トラクタの走行油圧装置において、製作機械の設定が不適切だったため、バルブブロックのプラグ穴の寸法が適切でないものがある。そのため、走行振動等によりプラグが緩み、最悪の場合、プラグが抜け、走行油圧回路からオイルが漏れ、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 5 0	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、製造工程におけるばらつきがあったため、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	14,514 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例 5 1	不具合の 内容	リバースギアスイッチにおいて、内部部品の組付け不良のため、ギアをリバースにした際にスイッチが適切に作動しないことがある。そのため、後退灯が点灯せず、メーターに警告メッセージが表示され、また、後方カメラとパーキングセンサーが作動しないおそれがある。			
	対象台数	454 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 52	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	24 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 53	不具合の内容	原動機の潤滑油をろ過するオイルフィルターにおいて、オイルフィルターケースの材質が仕様と異なっている。そのため、潤滑油の内部圧力に耐えられずにケースが破損し、飛散したオイルが排気管に付着すると、最悪の場合、火災となる恐れがある。			
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 54	不具合の内容	排気ガス再循環装置(EGR)モジュールの製造不良により、排気ガス再循環装置(EGR)モジュール上のバイパスフラップのボルトが正しく締め付けられていない。そのため、当該ボルトが緩む可能性があり、当該装置から排出ガスが漏れるおそれがある。			
	対象台数	1,042 台	不具合件数	3 件	事故件数
事例 55	不具合の内容	前席左側シートのシートレール固定ボルトにおいて、生産工程の管理が不適切なため、規定トルクで締め付けされていないものがある。そのため、当該部位から異音が発生し、前後の位置調整が出来なくなる場合がある。そのまま使用を続けると、最悪の場合、衝突時に乗員を保護出来なくなるおそれがある。			
	対象台数	11 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 56	不具合の内容	視野確保装置の周囲感知モジュールの電子基板上の半導体において、放熱用ペーストの塗布状態が不適切なため、半導体の温度が上昇して保護モードに移行する。そのため、周囲感知カメラからの信号を処理せず、直前直左の確認が出来なくなるおそれがある。			
	対象台数	71 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 57	不具合の内容	燃料タンクにおいて、製造機器の保守管理が不適切なため、燃料タンク本体とフィルターパイプの溶着が不十分になっている。そのため、車体に加わる振動等により溶着部位に剥離が発生して燃料漏れが発生するおそれがある。			
	対象台数	9 台	不具合件数	6 件	事故件数
事例 58	不具合の内容	アウターパネルと補強材の2枚で構成されているテールゲートパネルにおいて、製造時の接着が不十分なため、アウターパネルが補強材から部分的に剥がれるものがある。そのため、走行振動等により異音が発生し、そのままの状態で行くとアウターパネルが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

事例 59	不具合の内容	原動機の冷却経路の一部である冷却水パイプにおいて、製造工程が不適切なため、パイプ接合部が溶接不良となっている。そのため、そのまま使用すると冷却水の圧力に耐えきれず、当該接合部から冷却水が漏れ、警告灯が点灯し、最悪の場合、オーバーヒートにより原動機が停止する。			
	対象台数	274 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 60	不具合の内容	ホイールを車軸に固定するセンターロック機構において、製造が不適切なため、仕様どおりになっていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、センターロックが破損し、最悪の場合、ホイールが脱輪するおそれがある。			
	対象台数	515 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 61	不具合の内容	高電圧バッテリーのセルモジュールにおいて、製造が不適切なため、セルモジュール内部で短絡することがある。そのため、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	17 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 62	不具合の内容	ブレーキペダルとブレーキブースターに連結するシャフトにおいて、部品製造機器の設定が不適切なため、当該シャフトの結合部が仕様どおりに組み付けられていないものがある。そのため、使用過程で結合部のネジが緩むことによりブレーキペダルの操作感が変化すると共に異音が発生する場合がある。そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、結合部が外れ、ブレーキペダルでの操作ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	114 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 63	不具合の内容	高電圧バッテリーにおいて、不適切に製造されたバッテリーモジュールが内蔵されたものがある。そのため、バッテリーモジュールの内部短絡が発生し、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	1,992 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 64	不具合の内容	電動パワーステアリング機構の一部であるダブルユニバーサルジョイントにおいて、材質の選定及び製造工程が不適切なため、当該ジョイントの一部の強度が不足しているものがある。また、それらの部品において、生産ライン等での廻り品質チェックの際の作業が不適切なため、過度に引っ張られたことにより当該ジョイント部が伸長したものや落下した部品を再使用したものがある。これらの複合要因のため、ステアリングホイールを最大までの操舵時などで強いせん断力がかかると当該ジョイントの一部が破損して、ステアリングコラムから異音が発生し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、予期せぬ強い操舵力が必要となるおそれがある。			
	対象台数	20 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 65	不具合の内容	フロント左座席シートベルトの固定ボルトにおいて、製造工程が不適切なため、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、当該ボルトから異音が発生し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、衝突時に乗員を保護出来なくなるおそれがある。			
	対象台数	12 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 66	不具合の内容	高電圧バッテリーのセルモジュールにおいて、製造が不適切なため、電極シート(正極)の切れ端が折れ曲がったことにより、セパレーターが損傷することがある。そのため、セルモジュール内部で短絡し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	27 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 67	不具合の内容	高電圧バッテリーのセルモジュールにおいて、製造が不適切なため、電極シート(負極)の切れ端が折れ曲がったことにより、セパレーターが損傷することがある。そのため、セルモジュール内部で短絡し、チェックコントロールメッセージが表示され、高電圧バッテリーの充電量が最大30%までに制限される。			
	対象台数	27 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 68	不具合の内容	複合充電装置において、製造工程が不適切なためハウジングの冷却水回路付近に空隙があるものがある。そのため、空隙から漏れた冷却液が高電圧回路基板まで浸入することにより短絡し、警告灯が点灯する。最悪の場合、高電圧システムが機能停止し、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	162 台	不具合件数	14 件	事故件数
事例 69	不具合の内容	小型特殊自動車として打刻を実施している農耕作業用トレーラにおいて、作業指示が不十分であったため、車輪支点部にある作業機昇降用シリンダの取付ボルトの締め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、ボルトが緩み、脱落后後続車両の運行の妨げになるおそれがある。			
	対象台数	9 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 70	不具合の内容	ステアリングコラムコントロールモジュールにおいて、製造工程が不適切なため、電気回路の接合が不十分な箇所がある。そのため、当該箇所が導通不良となり、エアバック警告灯が点灯するおそれがあり、最悪の場合、前面衝突時に運転席エアバッグが展開しない。			
	対象台数	544 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 71	不具合の内容	燃料ポンプコントロールモジュールにおいて、製造工程が不適切なため、適切に基板回路のコーティングがされていないものがある。そのため、コントロールモジュール内に湿気など水分が付着すると腐食が進行し、短絡が発生して、最悪の場合、エンジン停止して走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	1,775 台	不具合件数	165 件	事故件数

事例 7 2	不具合の 内容	12Vバッテリー充電用リアケーブルにおいて、製造工程が不適切なため、接続端子の締め付けが不十分なものがある。そのため、12Vバッテリーへの充電が行われず、走行中にエンジンが停止するおそれがある。また、助手席下の接続端子が過熱し、端子カバー及び周辺部位が溶損するおそれがある。			
	対象台数	56 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 7 3	不具合の 内容	発電機のコネクターにおいて、配策が不適切なため、コネクター付近の配線が湾曲し、コネクター内の隔壁に圧力がかかっているものがある。そのため、発電やバッテリーの状態によりコネクター内のピンが熱を持ち、そのまま使用を続けると、ピンが隔壁を貫き、隣接しているピンと接触することにより短絡し、最悪の場合、火災となるおそれがある。			
	対象台数	3,935 台	不具合件数	7 件	事故件数
事例 7 4	不具合の 内容	原動機において、オイルポンプドリブンギヤの材料および成型が不適切なため、ドリブンギヤが傾くものがある。また、ドライブギヤの歯面が粗いものがある。そのため、噛み合う際にドリブンギヤが摩耗して異音が発生し、そのまま使用を続けると、ギヤが破損し油圧が低下して、最悪の場合、走行中にエンジンが停止して走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	7,031 台	不具合件数	41 件	事故件数

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(作業管理不適切)					
事例 1	不具合の 内容	ロータリ除雪車において、出荷検査時の確認が不適切であったため、チャージ圧力低下警告灯用の圧カスイッチが未設定のまま出荷されたものがある。そのため、路上運行中にチャージ圧力が低下した場合、当該警告灯が正常に点灯せず、最悪の場合、走行駆動力が伝達できなくなり、走行不能になるおそれがある。			
	対象台数	168 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 2	不具合の 内容	農耕トラクタのメインハーネスにおいて、配索方法が不適切なため、DPFと接触しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ハーネスが損傷し、最悪の場合、走行中に動力伝達できなくなり走行不能に至るまたは前照灯が点灯しなくなる等のおそれがある。			
	対象台数	552 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 3	不具合の 内容	バッテリー式フォークリフトのヒータ搭載車において、ヒータ電源ハーネスのコネクタを挿入する作業が不適切なため、端子の向きが反転した状態で挿入されているものがある。そのため、端子同士が正しく接触せず、接触部の電気抵抗が大きくなり、そのままヒータを使用し続けると、端子が発熱しコネクタが焼損するおそれがある。			
	対象台数	37 台	不具合件数	1 件	事故件数

事例 4	不具合の 内容	バン型トラック等のシャシとボディーの締結部(前方)において、作業指示・確認が不適切なため、締結部品(ブラケットマウント)を固定する裏プレートが、トラックシャシのブレーキ配管を挟んでいる場合がある。そのため最悪の場合、ブレーキ作動時に片効きが発生するおそれがある。			
	対象台数	27 台	不具合件数	2 件	事故件数
事例 5	不具合の 内容	大型冷蔵冷凍車において、シャーシフレームとサブフレームを固定している左最前方Uボルトの作業指示が不適切な為、車両側の配線とUボルトの隙間が狭いものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等により車両側の配線が擦れ、短絡し、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	744 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 6	不具合の 内容	脱着装置付コンテナ専用車に装着した突入防止装置のバンパ本体とジャッキブラケットを締結しているボルトについて、作業指示が不十分だったため、強度区分の低いものを使用していることにより、強度要件を満足できないおそれがある。			
	対象台数	199 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 7	不具合の 内容	前面および後面ガラスにおいて、接着工程の管理が不適切なため、接着が不十分なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、車両振動等により接着が剥がれて車室内へ水が浸入し、最悪の場合、ガラスが脱落するおそれがある。			
	対象台数	14 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 8	不具合の 内容	ショベル・ローダの作動油タンクブリーザにおいて、カバーとケースを密着させる溝の寸法管理が不適切なため、ケース部のバヨネット(樹脂)とカバー部のバヨネット(アルミ)に隙間が生じているものがある。そのため、リングで隙間を十分に埋めることができなくなり、そのまま使用を続けると、作動油タンクの内圧により作動油が著しく漏れることがある。			
	対象台数	2,050 台	不具合件数	32 件	事故件数
事例 9	不具合の 内容	ショベル・ローダにおいて、ブレーキリンケージのベアリングに正規品と異なるものを組付けたものがある。そのためブレーキ操作を繰り返すとベアリングが固着してブレーキリンケージが動きにくくなり、最悪の場合、制動距離が増加するまたはブレーキを引きずるおそれがある。			
	対象台数	263 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 10	不具合の 内容	最高速度20キロメートル毎時以上のフォークリフトにおいて、生産指示が不適切なため、ソフトウェアの設定が誤っている。そのため、スピードメーターが表示されない。			
	対象台数	3 台	不具合件数	1 件	事故件数

事例 1 1	不具合の 内容	前部座席において、取付けボルトの締付けが不適切であったため、走行中の振動等により当該ボルトが緩むものがある。そのため、取付け部から異音が発生し、そのまま使用を続けるとボルトが脱落し、最悪の場合、衝突時に座席が動き、本来の乗員保護性能を発揮できないおそれがある。			
	対象台数	1,710,607 台	不具合件数	449 件	事故件数
事例 1 2	不具合の 内容	後席シートベルトにおいて、作業指示が不適切だったために製造時に左右の組付けを誤っているものがある。そのため、車両の傾きを感知するセンサが正しく作動せず保安基準第22条の3に適合しないおそれがある。			
	対象台数	101 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 3	不具合の 内容	刈取脱穀作業車の制動装置において、製造工程が不適切なため、駐車ブレーキペダルとブレーキアームを連結するスプリングピンが抜け出すことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該スプリングピンが完全に抜け駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。			
	対象台数	155 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 4	不具合の 内容	ハイブリッド車の高電圧バッテリーにおいて、バッテリー内の電池セル端子部の製造管理が不適切なため、貼り合せた素材をかしめた際に外側の素材がセル内の電解液に浸漬しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、電解液により端子部が腐食し破断すると、パワーシステム警告灯が点灯するとともにフェールセーフが働き、ハイブリッドシステムが停止して、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	55 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 5	不具合の 内容	前輪の制動装置において、製造時の部品管理が不適切なため、異品のブレーキキャリパが組付けられたものがある。そのため、制動時において、正しい位置でブレーキパッドがブレーキディスクを押さえることができず制動力が低下し、最悪の場合、前輪のブレーキが効かなくなるおそれがある。			
	対象台数	13,260 台	不具合件数	5 件	事故件数
事例 1 6	不具合の 内容	脱着可能な駆動バッテリーにおいて、製造管理が不適切なため、車両への電源供給用の端子が適切に固定されていないものがある。そのため、駆動バッテリーの脱着を繰り返すと、端子が陥没して接触不良となり出力が低下し、最悪の場合、車両が走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	98 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 1 7	不具合の 内容	発電用エンジンのコネクティングロッドにおいて、製造時の加工が不適切であったため、締結部のねじ山が不足しているものがある。そのため、使用過程においてコネクティングロッドが締結不足により破損して、発電用エンジンが停止し、最悪の場合、電力が不足して走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	15 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 18	不具合の 内容	フロントサスペンションにおいて、アッパーコントロールアームとナックルを組付けているボルトの締付作業が不適切なため、ボルトに傷がついているものがある。このため、ボルトが折損し、前輪を適切に保持できず、最悪の場合、車両の走行安定性を損なって事故に至るおそれがある。			
	対象台数	3,200 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 19	不具合の 内容	運転者席取付ブラケットをキャブ床面に固定するボルトにおいて、作業指示が不十分なため、当該ボルトがゆるむことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると運転者席が揺動し、最悪の場合、運転者席がキャブから脱落するおそれがある。			
	対象台数	14 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 20	不具合の 内容	ベルト駆動スタータージェネレーター（以下BSGという）ベルトテンショナーにおいて、製造管理が不適切なため、内部構成部品であるダンパーパッドが組み込まれていないものがある。そのため、使用過程でベルトの張力維持動作を繰り返した際のがたつきによりテンショナー内部が破損し、ベルト張力が失われ、ハイブリッドシステム警告灯が点灯し、そのまま走行を続けると、BSGの作動が停止しバッテリーの充電が行われなくなり、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	116 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 21	不具合の 内容	フロントモータとフロントホイールハブを締結するロックナットにおいて、作業管理が不適切なため、規定トルクで締付けられていなく、また脱落防止のカシメ作業が実施されていないものがある。そのため、当該ロックナットが緩み、最悪の場合、ロックナットと共にホイールハブが外れ、脱輪するおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	1 件	事故件数
事例 22	不具合の 内容	エンジン潤滑装置のエンジンオイルラジエターからオイルタンクへの配管にある接続フランジボルトにおいて、作業指示が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、使用過程において当該ボルトが緩み、フランジ部からオイルが漏れて排気管の高温部分に接触し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 23	不具合の 内容	フロントボディコントロールユニットのソフトウェアにおいて、ヘッドライト光軸のプログラム設定指示が不適切なため、霧中走行用ヘッドライト機能が作動している場合、運転席側のヘッドライトの光軸が僅かに低い状態となり、高速走行用ヘッドライト機能が作動している場合においては、両側のヘッドライトの光軸が僅かに高い状態となる。そのため、保安基準に適合しない。			
	対象台数	465 台	不具合件数	0 件	事故件数

不具合発生原因の項目「機械設備」に問題があるもの(保守管理の不備)						
事例 1	不具合の内容	農耕トラクタの走行装置において、塗装工程が不適切なため、ホイールの塗膜硬度が不足しているものがある。そのため、ホイールの取付ボルト・ナットが緩むおそれがある。				
	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	パノミックビューまたはバックガイドモニターにおいて、溶着設備の管理が不十分なため、カメラケース接合面の防水性が確保できず、雨水等が浸入することがある。そのため、回路が腐食して導通不良となりカメラ映像が映らず、車両周辺が確認できないおそれがある。				
	対象台数	235,077 台	不具合件数	127 件	事故件数	0 件
事例 3	不具合の内容	フロントホイールハブとドライブシャフトを締結するナットの締め付けが不適切なため、ナットの締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると当該ナットが緩んで異音が発生し、最悪の場合、フロントホイールハブとドライブシャフトの間で著しいガタが発生するおそれがある。				
	対象台数	11 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 4	不具合の内容	後席シート脚部において、溶接設備の管理が不十分なため、取付ブラケットの溶接強度が不足しているものがある。そのため、使用過程で当該溶接がはがれてガタが生じ、最悪の場合、衝突時に乗員を保護できないおそれがある。				
	対象台数	688 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 5	不具合の内容	インタミディエイトシャフトにおいて、プレス加工工程の検討が不十分であったため、ジョイント部の成型時に亀裂が生じているものがある。そのため、使用過程で亀裂が進展して破断し、最悪の場合、操舵不能となるおそれがある。				
	対象台数	4,902 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 6	不具合の内容	フロントドライブシャフトにおいて、生産設備の管理が不十分なため、車輪側ジョイント部の構成部品が組付けられていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると当該ジョイント部が損傷し、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	1,351 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の内容	駆動バッテリーケースのプレッシャーバルブにおいて製造管理が不適切なため、プレッシャーバルブの耐水性能が不十分なものがある。そのため、バッテリーケース内に浸水し、内部のバッテリーモジュールが短絡し、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	82 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 8	不具合の 内容	プロペラシャフトにおいて、部品製造管理が不適切なため、後輪へ動力を伝達する等速自在継手(CV ジョイント)のグリースが注入されていないものがある。そのため、潤滑不足により内部が損傷し、走行中に異音や振動が発生することがある。最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。				
	対象台数	32 台	不具合件数	6 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の 内容	自動ロック式シートベルト巻取装置において、製造機器の保守管理が不適切なため、シートベルトロック機構の構成部品の一部にバリが出ているものがある。そのため、シートベルトを引き出す際にそのバリが引っかかることによりロック可能な最大位置がずれて引き出し可能な長さが徐々に短くなる。そのまま、使用を続けると、使用したい位置までシートベルトを引き出せなくなり、使用できなくなるおそれがある。				
	対象台数	73 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の 内容	ドライブシャフト連結部の取付ボルトにおいて、作業管理が不適切なため、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、使用過程で取付ボルトが緩み、最悪の場合、取付ボルトがすべて脱落することにより動力が伝達されず、走行不能となるおそれがある。				
	対象台数	6 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	側方反射器において、機器管理が不適切なため、反射器内部の表面が適切に成型されていないものがある。そのため、反射光が散乱し、保安基準に適合しないおそれがある。				
	対象台数	594 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 12	不具合の 内容	側方反射器及び後部反射器において、機器管理が不適切なため、反射器内部の表面が適切に成型されていないものがある。そのため、反射光が散乱し、保安基準に適合しないおそれがある。				
	対象台数	263 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 13	不具合の 内容	前輪ブレーキキャリアパーにおいて、機器管理が不適切なため、ブラケット取付部の強度が不足しているものがある。そのため、走行中の負荷によりブレーキキャリアパーブラケット取付部にひびが入り、そのまま走行を続けると、最悪の場合、当該箇所が破損して脱落し、前輪ブレーキが操作不能となるおそれがある。				
	対象台数	720 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	原動機において、クランクケースとミッションケースの製造工程での管理方法が不適切なため、当該ケースの合わせ面の密着性が不足し、ミッションオイルが漏れることがある。そのため、オイルの潤滑不良で異音が発生し、そのまま使用を続けるとケース内のベアリングが破損して、最悪の場合、走行中に後輪がロックし、転倒するおそれがある。			
	対象台数	598,797 台	不具合件数	61 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	クラッチリリースシャフトの製造工程において、工程管理が不適切なため、レバ一部とシャフト部が適切に溶接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溶接部が破損し、最悪の場合、クラッチ操作ができなくなり、走行不能となるおそれがある。			
	対象台数	1,526 台	不具合件数	2 件	事故件数

不具合発生原因の項目「工具・治具」に問題があるもの(金型寸法の不適切)					
事例 1	不具合の内容	駆動モータにおいて、ベアリング組付治具が不適切であったため、組付時にオイルシール用リングが損傷したものがある。そのため、使用過程で当該部位から駆動モータ内の冷却用オイルが漏れ、絶縁抵抗が低下し、最悪の場合、駆動モータの出力が停止して走行不能に至るおそれがある。			
	対象台数	67 台	不具合件数	5 件	事故件数

不具合発生原因の項目「部品・材料」に問題があるもの(管理の不備)					
事例 1	不具合の内容	イグニッションコイルのハイテンションコードにおいて、製造管理が不適切なため、異品を装着したものがある。そのため、走行時の屈曲の繰り返しにより亀裂が発生し、そのまま使用を続けると、断線してエンジンが停止し再始動できなくなるおそれがある。また、ハイテンションコードに亀裂が発生した状態で被水した場合、点火出力がリークして車速センサーやスロットルポジションセンサーが破損し、車速表示不良や、始動不良となるおそれがある。			
	対象台数	2,186 台	不具合件数	53 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	農耕トラクタの燃料装置において、燃料リターンホースの成型が不適切なため、当該燃料リターンホースの接続部から亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進展して燃料が漏れるおそれがある。			
	対象台数	43 台	不具合件数	9 件	事故件数

事例3	不具合の内容	動力伝達装置において、クラッチプレートの管理方法が不適切なため、クラッチプレートに残留した防錆油がフリクションプレートの摩擦材の摩耗粉と混ざり、運転時に熱が加わることで粘着性のある物質が生じ、排出されないことがある。そのため、クラッチレバーを握っても動力伝達が切れず、最悪の場合、停車時に車両が前進するおそれがある。			
	対象台数	2,769 台	不具合件数	71 件	事故件数
事例4	不具合の内容	アルミホイールにおいて、製造工程の部品管理が不十分なため、車両を代表する記号表示がない開発時に試作したホイールを誤って装着したものがある。そのため、保安基準第9条(走行装置等の基準)に適合しない。			
	対象台数	665 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例5	不具合の内容	ステアリングホイールにおいて、ステアリングホイールとステアリングコラムの締結部に対する図面指示が不十分なため、当該部の締結力が不足しているものがある。そのため、走行中の操舵等の入力により、取付けナットが緩み嵌合部に異音やガタが発生し、そのまま使用を続けると最悪の場合、嵌合が外れ、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	43,821 台	不具合件数	37 件	事故件数
事例6	不具合の内容	右側後部灯火器アッセンブリにおいて、生産工場での部品取り扱いが不適切なため、灯火器ケース内の気密状態が不良となっているものがある。そのため、雨天又は洗車時に灯火器内に水の浸入並びに錆の影響を受け、最悪の場合、灯火器が点灯(点滅)しないおそれがある。			
	対象台数	71 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例7	不具合の内容	シートベルトにおいて、修理工程での製造管理が不適切なため、北米仕様に交換されている。そのため、協定規則第16号に適合しないおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例8	不具合の内容	尿素水ポンプユニットにおいて、製造工程の部品管理が不適切なため、耐久性・信頼性を満足していないダイヤフラム(ゴム製振動板)が組み込まれたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ダイヤフラムの劣化によって尿素水の内部漏れが生じ、電気回路が短絡することで尿素水ポンプの機能が損なわれ、インストルメントクラスタに警告灯が点灯するとともに排出ガス中の窒素酸化物(NOx)の排出値が基準値を超えるおそれがある。			
	対象台数	17 台	不具合件数	0 件	事故件数

3. 生産開始日から不具合発生の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間

(1) 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況

令和2年度から令和6年度のリコール届出において、生産（輸入車にあつては生産又は輸入、以下同じ。）を開始した日からリコール届出者が不具合に関する情報を初めて入手した日（以下、「不具合初報日」という。）までの期間を区分し、「全体」、国産車及び輸入車の届出件数状況を表3-1に、対象台数を表3-2に示す。また、それぞれをグラフにしたものを図3-1から図3-4に示し、平均期間については図3-5に示す。

表3-1をみると、令和6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」85件（前年度から4件減少）、「0.5年超え1年以内」50件（前年度から9件減少）、「1年超え2年以内」82件（前年度から16件増加）であった。「0.5年以内」及び「0.5年超え1年以内」を合わせた「1年以内」の期間では135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217件であり、届出件数の合計の約63%を占めていた。

令和2年度から令和6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」、「0.5年超え1年以内」、「4年超え6年以内」及び「6年超え8年以内」については、緩やかに減少傾向にある。「1年超え2年以内」については、令和5年度までは減少傾向にあったが、令和6年度は増加に転じている。生産開始日から不具合初報日までの平均期間は28.6カ月であり、前年度より1.8カ月短くなっている。

令和6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56件であり、届出件数の合計の約32%を占めている。また、「0.5年超え1年以内」では28件であった。なお、「1年以内」の期間で届出件数の合計の約48%を占める。「1年超え2年以内」の期間区分は40件となっており、前年度より11件増加していた。「2年以内」の期間では、約70%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26.2カ月であり、前年度より4.2カ月短くなっている。

令和6年度の輸入車における届出件数の多い主な期間区分は、「1年超え2年以内」が最も多く42件であり、届出件数の合計の約25%を占めている。次いで「0.5年以内」が29件（前年度から2件減少）、次いで「2年超え3年以内」が24件（前年度から7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54%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31.1カ月であり前年度より0.6カ月長くなっている。

なお、輸入車における生産（輸入）開始日は、生産を開始した日又は日本への輸入開始日であり、日本への輸入開始前に本国や主要仕向け国の仕様が既に生産され、日本以外の国にて使用されている場合もある。また、輸入車のリコール届出者は、本国メーカーでなく、日本における輸入者（インポーター）であることが多く、日本以外の国において発生した不具合に対し、本国メーカーが原因調査を行った後に、当該不具合についてインポーターに通知する場合がある。この場合、インポーターが当該不具合の通知を受けた段階で、既に不具合の原因調査が行われていることが多く、その場合は調査のために要した時間が、不具合初報日までの期間に含まれてしまう

等、国産車と輸入車で当該期間の実質的な内容が異なることから、単純に比較することはできない。

表 3-1 生産開始日から不具合発生の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					
			R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
0.5年以内	届出 件数	(件)	52	62	48	51	56	54	35	39	41	31	29	35	87	101	89	89	85	90
		(%)	24.2	28.6	25.7	27.9	31.8	27.5	18.4	22.2	18.7	17.0	17.0	18.7	21.5	25.7	21.9	23.6	24.5	23.4
0.5年超え 1年以内	届出 件数	(件)	24	32	29	21	28	27	39	39	42	38	22	36	63	71	71	59	50	63
		(%)	11.2	14.7	15.5	11.5	15.9	13.7	20.5	22.2	19.2	20.9	12.9	19.2	15.6	18.1	17.5	15.6	14.4	16.3
1年超え 2年以内	届出 件数	(件)	46	37	27	29	40	36	38	37	47	34	42	40	84	74	74	66	82	76
		(%)	21.4	17.1	14.4	15.8	22.7	18.3	20.0	21.0	21.5	18.7	24.6	21.1	20.7	18.8	18.2	17.5	23.6	19.7
2年超え 3年以内	届出 件数	(件)	35	24	25	26	18	26	26	27	26	31	24	27	61	51	51	51	42	51
		(%)	16.3	11.1	13.4	14.2	10.2	13.1	13.7	15.3	11.9	17.0	14.0	14.3	15.1	13.0	12.6	13.7	12.1	13.3
3年超え 4年以内	届出 件数	(件)	18	13	16	17	7	14	17	12	23	15	22	18	35	25	39	34	29	32
		(%)	8.4	6.0	8.6	9.3	4.0	7.3	8.9	6.8	10.5	8.2	12.9	9.5	8.6	6.4	9.6	9.1	8.4	8.4
4年超え 6年以内	届出 件数	(件)	22	15	22	19	8	17	16	7	13	16	19	14	38	22	35	34	27	31
		(%)	10.2	6.9	11.8	10.4	4.5	8.8	8.4	4.0	5.9	8.8	11.1	7.6	9.4	5.6	8.6	9.2	7.8	8.1
6年超え 8年以内	届出 件数	(件)	2	5	6	7	8	6	5	5	10	10	5	7	7	10	16	14	13	12
		(%)	0.9	2.3	3.2	3.8	4.5	2.9	2.6	2.8	4.6	5.5	2.9	3.7	1.7	2.5	3.9	3.8	3.7	3.1
8年超え 10年以内	届出 件数	(件)	5	1	4	5	3	4	4	2	5	3	6	4	9	3	9	8	9	8
		(%)	2.3	0.5	2.1	2.7	1.7	1.8	2.1	1.1	2.3	1.6	3.5	2.1	2.2	0.8	2.2	2.2	2.6	2.0
10年超え	届出 件数	(件)	11	28	10	8	8	13	10	8	12	4	2	7	21	36	22	20	10	22
		(%)	5.1	12.9	5.3	4.4	4.5	6.6	5.3	4.5	5.5	2.2	1.2	3.8	5.2	9.2	5.4	5.3	2.9	5.6
合計*1	届出 件数	(件)	215	217	187	183	176	196	190	176	219	182	171	188	405	393	406	376	347	385
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間(カ月)			31.1	39.9	32.4	30.4	26.2	32.3	32.7	29.2	34.0	30.5	31.1	31.6	31.9	35.1	33.2	30.4	28.6	31.9

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

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

期間区分			国産車						輸入車						全体					
			R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
0.5年以内	対象 台数	(千台)	259	396	256	507	661	416	8	33	10	13	17	16	267	429	265	357	678	399
		(%)	4.3	10.6	5.4	6.2	9.3	7.2	1.7	11.0	1.5	2.7	2.6	3.9	4.1	10.6	5.0	5.1	8.8	6.7
0.5年超え 1年以内	対象 台数	(千台)	551	387	1,088	128	2,421	915	28	68	37	59	34	45	580	455	1,125	640	2,455	1,051
		(%)	9.2	10.3	23.0	1.6	34.2	15.6	5.9	22.8	6.0	12.5	5.3	10.5	9.0	11.3	21.0	9.1	31.8	16.4
1年超え 2年以内	対象 台数	(千台)	471	1,981	1,082	2,002	1,251	1,357	49	67	136	62	94	81	520	2,048	1,218	1,392	1,345	1,304
		(%)	7.9	52.9	22.9	24.3	17.6	25.1	10.1	22.6	21.7	12.9	14.7	16.4	8.0	50.7	22.7	19.8	17.4	23.7
2年超え 3年以内	対象 台数	(千台)	2,434	356	1,197	3,197	2,268	1,890	40	51	55	64	71	56	2,474	407	1,252	2,587	2,339	1,812
		(%)	40.7	9.5	25.3	38.8	32.0	29.3	8.3	17.2	8.8	13.4	11.1	11.7	38.3	10.1	23.4	36.9	30.3	27.8
3年超え 4年以内	対象 台数	(千台)	1,316	228	194	1,084	97	584	4	6	38	8	41	20	1,321	234	233	592	139	504
		(%)	22.0	6.1	4.1	13.2	1.4	9.3	0.9	2.0	6.1	1.7	6.5	3.4	20.4	5.8	4.3	8.4	1.8	8.2
4年超え 6年以内	対象 台数	(千台)	461	246	469	864	145	437	152	7	58	64	321	120	613	254	527	519	466	476
		(%)	7.7	6.6	9.9	10.5	2.0	7.3	31.5	2.5	9.2	13.4	50.1	21.3	9.5	6.3	9.8	7.4	6.0	7.8
6年超え 8年以内	対象 台数	(千台)	0	21	266	105	164	111	7	22	151	11	30	44	7	43	417	218	194	176
		(%)	0.0	0.6	5.6	1.3	2.3	2.0	1.4	7.4	24.1	2.2	4.7	8.0	0.1	1.1	7.8	3.1	2.5	2.9
8年超え 10年以内	対象 台数	(千台)	31	2	119	334	41	105	12	21	41	170	22	53	43	23	160	378	63	133
		(%)	0.5	0.0	2.5	4.1	0.6	1.5	2.5	7.1	6.6	35.8	3.4	11.1	0.7	0.6	3.0	5.4	0.8	2.1
10年超え	対象 台数	(千台)	462	127	63	18	40	142	181	22	101	26	11	68	643	149	163	336	50	268
		(%)	7.7	3.4	1.3	0.2	0.6	2.6	37.6	7.4	16.1	5.4	1.7	13.6	9.9	3.7	3.0	4.8	0.7	4.4
合計*1	対象 台数	(千台)	5,985	3,745	4,733	8,238	7,089	5,958	482	297	626	476	640	504	6,467	4,042	5,359	7,020	7,729	6,123
		(%)	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。

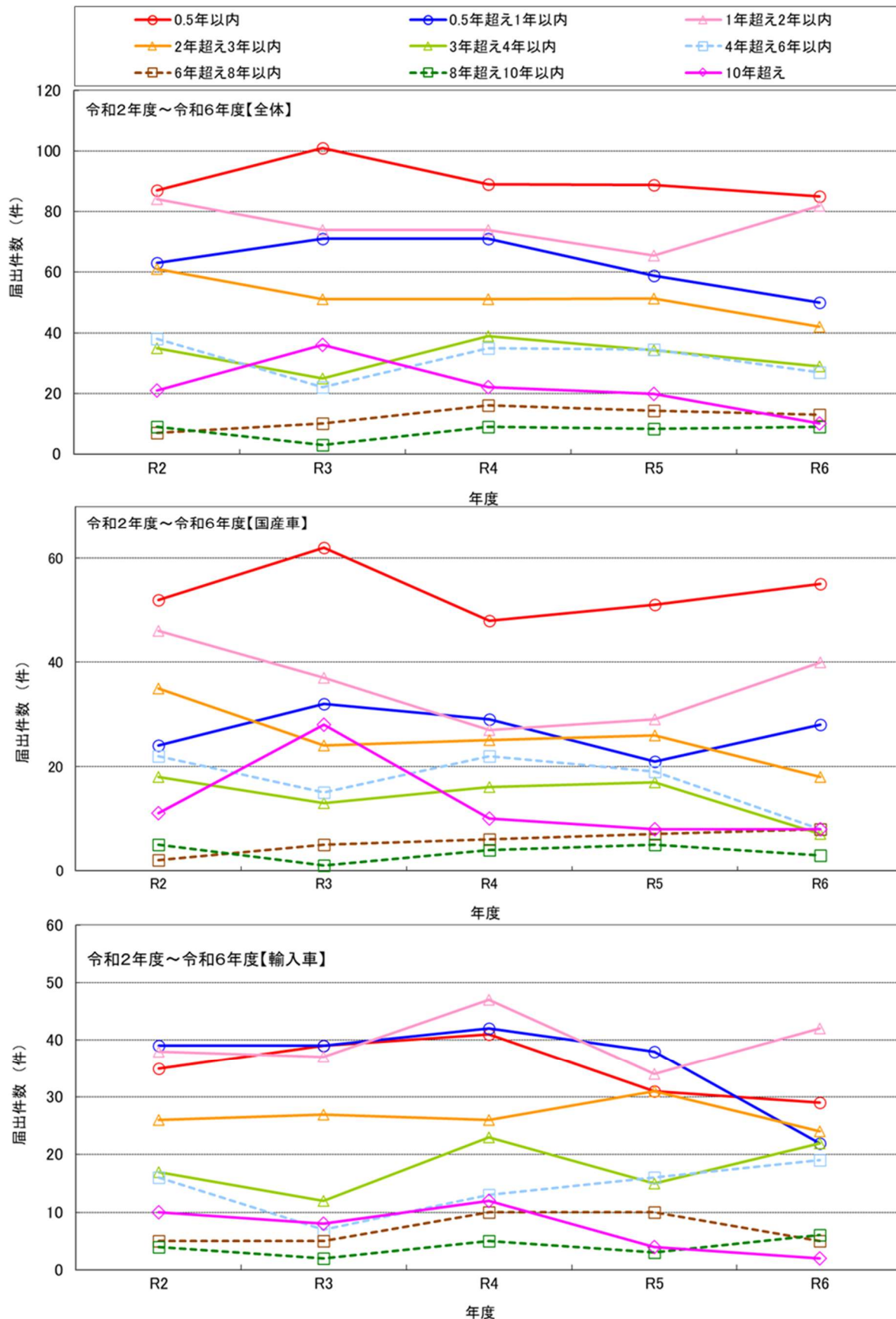


図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】(令和2年度～令和6年度)

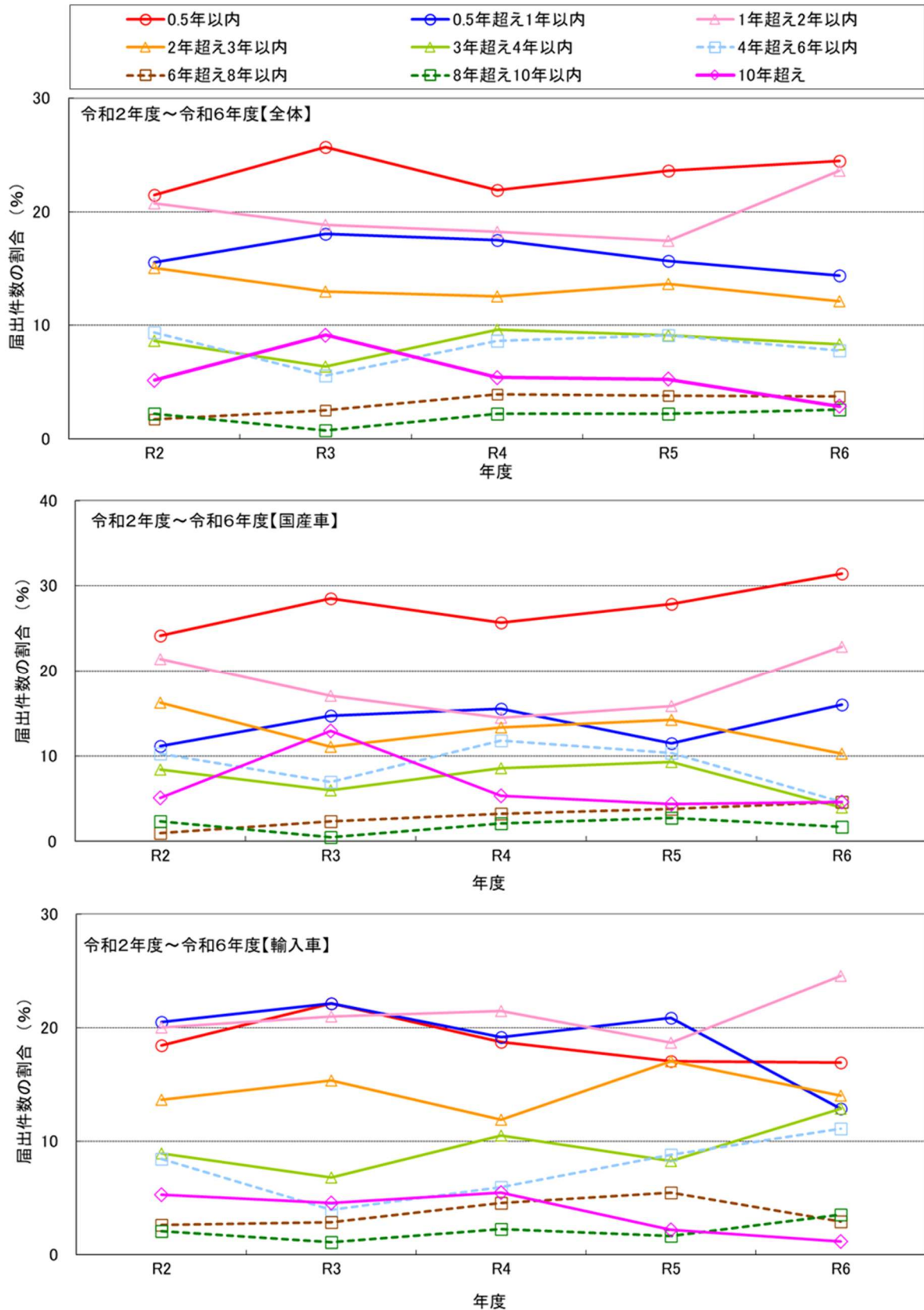


図 3-2 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数の割合【全体、国産車、輸入車】(令和2年度～令和6年度)

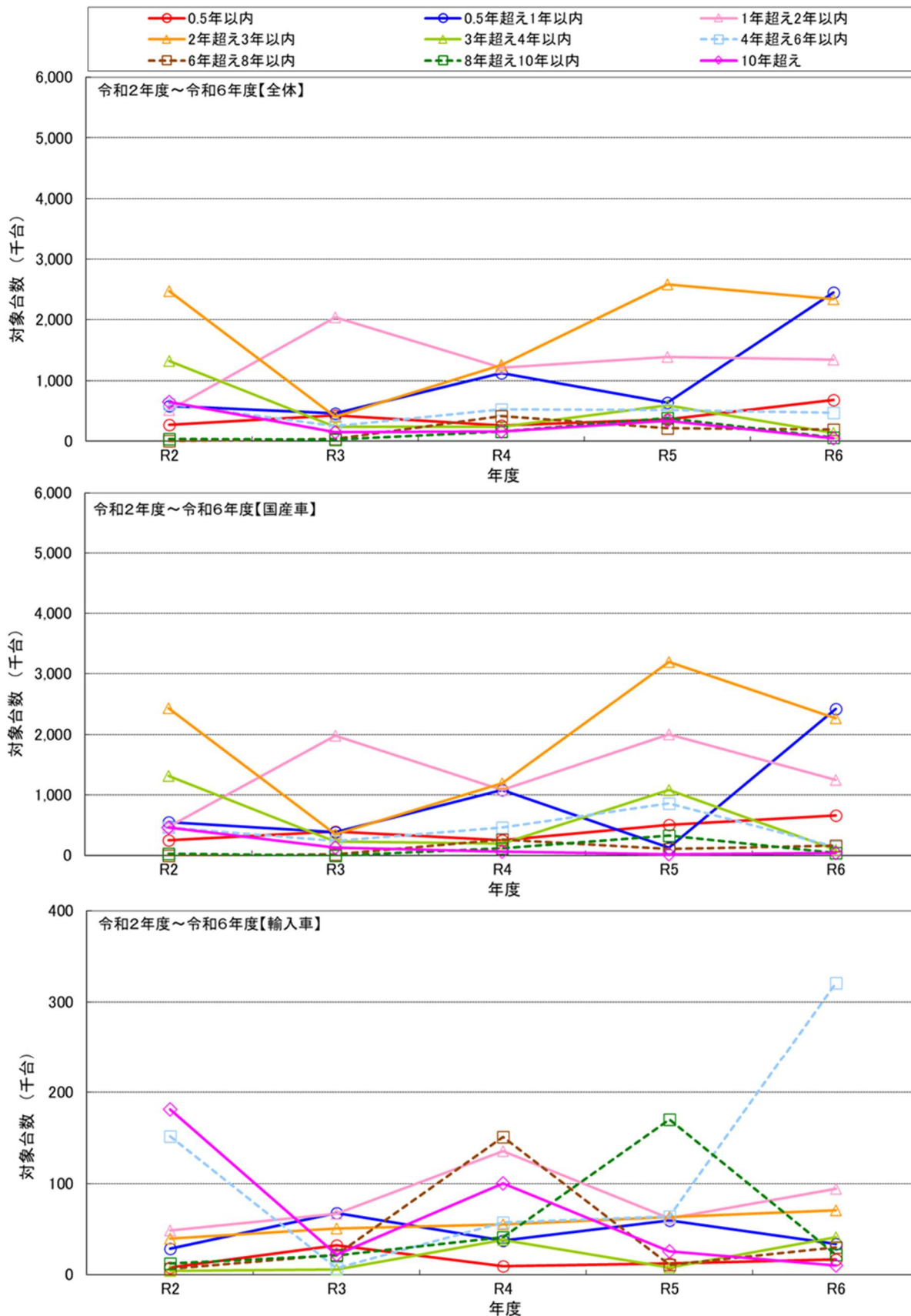


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数【全体、国産車、輸入車】（令和2年度～令和6年度）

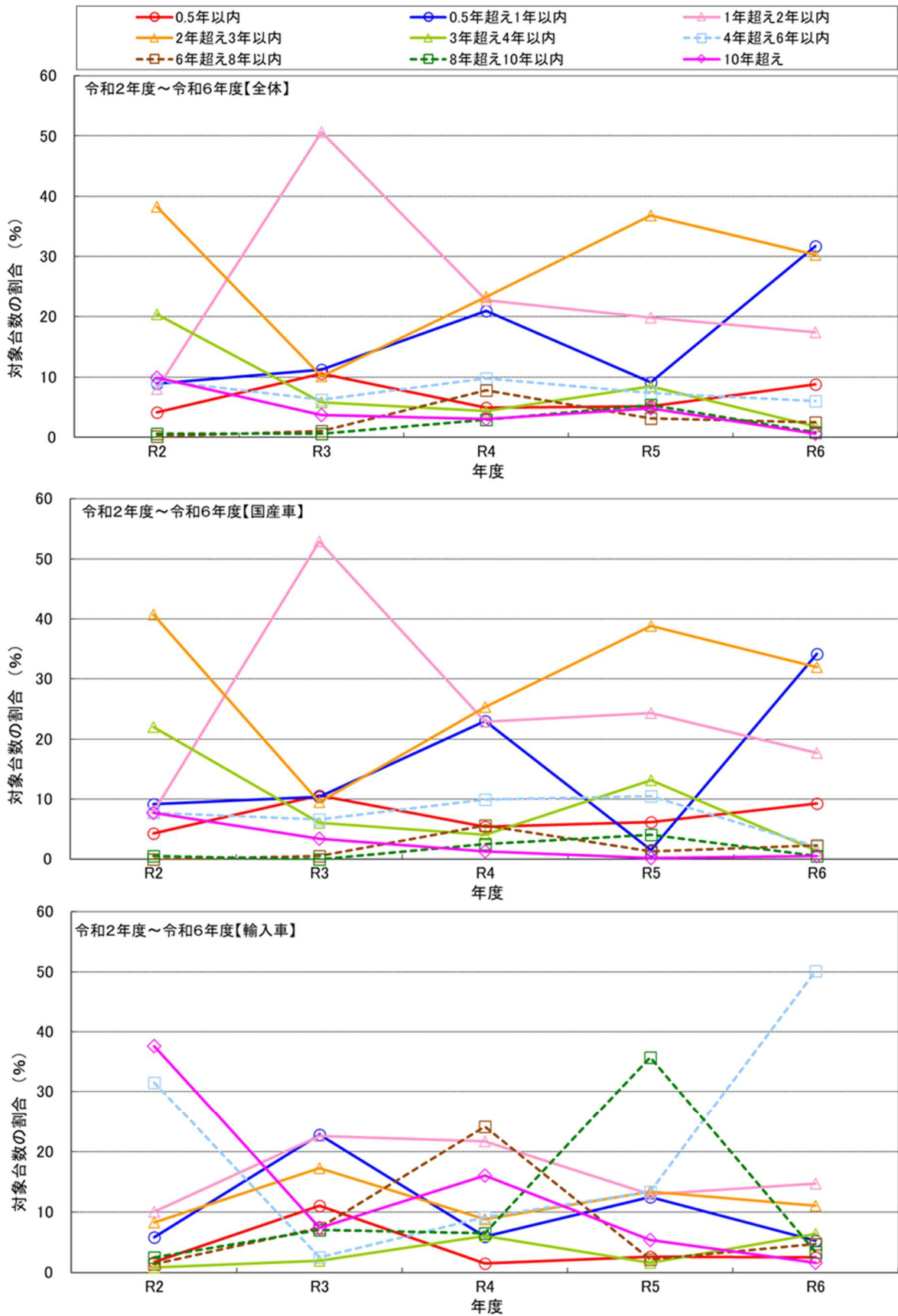


図 3-4 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数の割合
【全体、国産車、輸入車】(令和2年度～令和6年度)

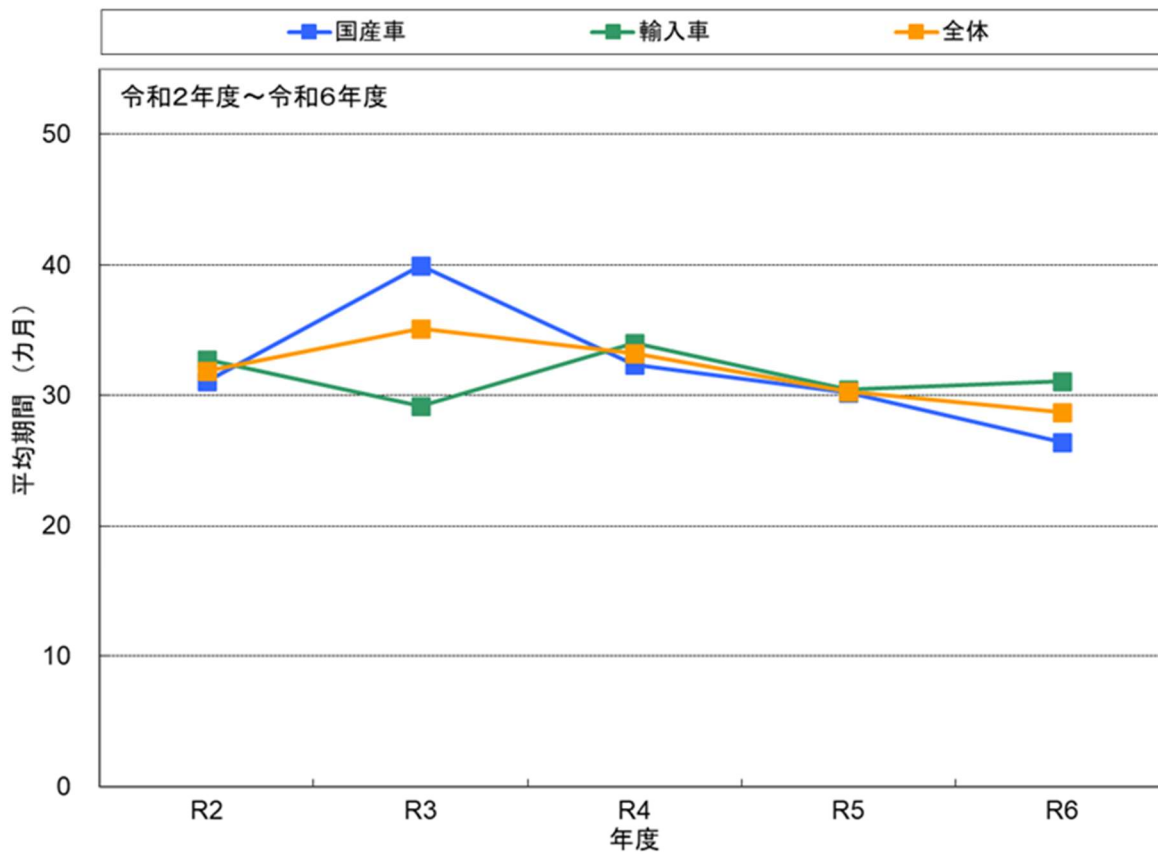


図 3-5 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(令和2年度～令和6年度)

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

令和2年度から令和6年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、「全体」における装置別の各年度の平均期間を表3-3に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和6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（原動機及び電気装置（表1-9参照））を対象に、表3-4から表3-5にそれぞれ示す。

表3-3について、令和6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、緩衝装置は13.7カ月、排出ガス発散防止装置は8.4カ月長くなっており、走行装置については17.3カ月、制動装置に関しては6.2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40.9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初の初報日までの平均期間
【全体】（令和2年度～令和6年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	23.3	22.0	29.4	32.9	26.7	26.7
電気装置	39.5	25.9	26.7	33.8	31.5	31.5
動力伝達装置	32.0	23.6	33.7	28.4	25.3	29.4
燃料装置	28.1	31.2	28.1	34.6	31.7	30.2
制動装置	25.9	28.9	32.0	26.9	21.3	27.5
乗車装置	21.8	15.0	45.9	20.5	26.8	28.6
かじ取装置	23.5	42.7	14.2	18.0	19.9	23.7
車枠・車体	51.1	48.5	36.5	55.8	44.4	46.4
灯火装置	28.5	26.9	41.5	38.9	34.2	34.8
排出ガス発散防止装置	20.9	27.6	42.4	24.3	37.1	28.7
緩衝装置	22.8	26.3	36.3	31.9	45.2	31.5
走行装置	18.8	61.9	17.8	15.4	11.5	28.8
その他（エアバッグ）	101.0	83.1	79.4	25.7	39.2	80.1
その他（エアバッグ以外）	38.3	70.8	28.0	28.8	20.0	38.6

表 3-4 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2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		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 (%)
0.5年以内	7	16.7	6	21.4	10	16.9	9	22.9	9	16.4	8	18.4
0.5年超え1年以内	7	16.7	7	25.0	15	25.4	7	17.9	10	18.2	9	20.6
1年超え2年以内	9	21.4	3	10.7	11	18.6	5	11.9	12	21.8	8	17.8
2年超え3年以内	5	11.9	6	21.4	8	13.6	9	22.9	7	12.7	7	15.7
3年超え4年以内	4	9.5	4	14.3	7	11.9	4	9.5	7	12.7	5	11.5
4年超え6年以内	4	9.5	1	3.6	6	10.2	2	4.0	4	7.3	3	7.4
6年超え8年以内	2	4.8	0	0.0	0	0.0	1	3.0	3	5.5	1	2.8
8年超え10年以内	1	2.4	0	0.0	0	0.0	0	1.0	2	3.6	1	1.5
10年超え	3	7.1	1	3.6	2	3.4	3	7.0	1	1.8	2	4.4
合計件数及びその割合	42	100	28	100	59	100	40	100	55	100	45	100

表 3-5 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2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		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 (%)
0.5年以内	15	20.8	21	33.9	13	19.4	13	19.4	10	23.3	14	23.2
0.5年超え1年以内	17	23.6	9	14.5	15	22.4	12	17.6	7	16.3	12	19.2
1年超え2年以内	15	20.8	14	22.6	13	19.4	14	20.6	9	20.9	13	20.8
2年超え3年以内	13	18.1	6	9.7	11	16.4	11	16.7	8	18.6	10	15.8
3年超え4年以内	1	1.4	5	8.1	3	4.5	5	7.6	4	9.3	4	5.8
4年超え6年以内	9	12.5	4	6.5	5	7.5	8	11.8	1	2.3	5	8.6
6年超え8年以内	0	0.0	2	3.2	2	3.0	1	1.5	2	4.7	1	2.3
8年超え10年以内	1	1.4	0	0.0	3	4.5	1	2.1	1	2.3	1	2.1
10年超え	1	1.4	1	1.6	2	3.0	2	2.7	1	2.3	1	2.2
合計件数及びその割合	72	100	62	100	67	100	66	100	43	100	62	100

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

令和2年度から令和6年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、国産車における装置別の各年度の平均期間を表3-6に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和6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】、【電気装置】、及び【車枠・車体】表1-9参照）を対象に、表3-7、表3-8、表3-9、及び表3-10にそれぞれ示す。

表3-6について、令和6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、灯火装置は3カ月長くなっており、乗車装置は29.8カ月、走行装置は25.7カ月、原動機に関しては11.5カ月とそれぞれ平均より短い数値となっている。

**表3-6 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【国産車】（令和2年度～令和6年度）**

装置名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	28.0	26.4	24.0	30.7	14.0	25.5
電気装置	49.7	28.0	33.0	44.8	27.5	36.7
動力伝達装置	31.6	30.4	31.1	33.0	26.6	30.7
燃料装置	23.6	41.8	41.5	18.8	30.7	31.8
制動装置	18.1	32.5	19.6	31.2	19.5	24.7
乗車装置	1.5	20.3	74.3	5.5	8.0	37.8
かじ取装置	29.0	46.5	11.0	17.7	18.5	27.2
車枠・車体	58.6	55.6	43.7	55.1	44.7	50.7
灯火装置	26.0	30.2	61.4	48.3	43.5	40.8
排出ガス発散防止装置	18.8	23.9	42.5	19.9	21.5	24.7
緩衝装置	26.0	15.5	3.0	20.9	19.2	19.3
走行装置	19.9	81.0	16.4	18.3	7.8	33.5
その他（エアバッグ）	96.0	42.2	30.5	0.0	1.0	52.1
その他（エアバッグ以外）	54.4	90.6	11.0	27.5	19.3	46.2

表 3-7 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 2 年度～令和 6 年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	4	14.8	6	31.6	4	14.8	6	31.6	5	19.2	5	21.2
0.5 年超え 1 年以内	4	14.8	4	21.1	5	18.5	1	5.3	6	23.1	4	16.9
1 年超え 2 年以内	5	18.5	1	5.3	8	29.6	2	10.5	8	30.8	5	20.3
2 年超え 3 年以内	3	11.1	2	10.5	1	3.7	5	26.3	3	11.5	3	11.9
3 年超え 4 年以内	2	7.4	4	21.1	4	14.8	2	10.5	1	3.8	3	11.0
4 年超え 6 年以内	4	14.8	1	5.3	3	11.1	0	0.0	0	0.0	2	6.8
6 年超え 8 年以内	1	3.7	0	0.0	0	0.0	1	5.3	2	7.7	1	3.4
8 年超え 10 年以内	1	3.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.8
10 年超え	3	11.1	1	5.3	2	7.4	2	10.5	1	3.8	2	7.6
合計件数及びその割合	27	100	19	100	27	100	19	100	26	100	24	100

表 3-8 車枠・車体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 2 年度～令和 6 年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	3	20.0	6	33.3	3	16.7	1	8.3	6	27.3	4	22.4
0.5 年超え 1 年以内	1	6.7	4	22.2	3	16.7	2	16.7	3	13.6	3	15.3
1 年超え 2 年以内	2	13.3	0	0.0	2	11.1	1	8.3	2	9.1	1	8.2
2 年超え 3 年以内	3	20.0	1	5.6	2	11.1	0	0.0	2	9.1	2	9.4
3 年超え 4 年以内	2	13.3	1	5.6	3	16.7	2	16.7	2	9.1	2	11.8
4 年超え 6 年以内	1	6.7	2	11.1	1	5.6	2	16.7	1	4.5	1	8.2
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	1	5.6	1	8.3	2	9.1	1	4.7
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	5.6	2	11.1	2	16.7	1	4.5	1	7.1
10 年超え	3	20.0	3	16.7	1	5.6	1	8.3	3	13.6	2	12.9
合計件数及びその割合	15	100	18	100	18	100	12	100	22	100	17	100

表 3-9 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和 2 年度～令和 6 年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	6	21.4	12	40.0	7	26.9	6	18.8	6	31.6	7	27.4
0.5 年超え 1 年以内	4	14.3	3	10.0	6	23.1	5	15.6	5	26.3	5	17.0
1 年超え 2 年以内	8	28.6	6	20.0	3	11.5	6	18.8	4	21.1	5	20.0
2 年超え 3 年以内	5	17.9	2	6.7	5	19.2	6	18.8	3	15.8	4	15.6
3 年超え 4 年以内	0	0.0	2	6.7	1	3.8	3	9.4	1	5.3	1	5.2
4 年超え 6 年以内	3	10.7	2	6.7	2	7.7	4	12.5	0	0.0	2	8.1
6 年超え 8 年以内	0	0.0	2	6.7	1	3.8	0	0.0	0	0.0	1	2.2
8 年超え 10 年以内	1	3.6	0	0.0	1	3.8	1	3.1	0	0.0	1	2.2
10 年超え	1	3.6	1	3.3	0	0.0	1	3.1	0	0.0	1	2.2
合計件数及びその割合	28	100	30	100	26	100	32	100	19	100	27	100

表 3-10 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 2 年度～令和 6 年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
0.5 年以内	9	40.9	8	40.0	2	13.3	4	17.4	6	31.6	6	29.3
0.5 年超え 1 年以内	2	9.1	2	10.0	2	13.3	2	8.7	2	10.5	2	10.1
1 年超え 2 年以内	2	9.1	2	10.0	1	6.7	7	30.4	4	21.1	3	16.2
2 年超え 3 年以内	3	13.6	1	5.0	3	20.0	1	4.3	1	5.3	2	9.1
3 年超え 4 年以内	1	4.5	2	10.0	1	6.7	4	17.4	0	0.0	2	8.1
4 年超え 6 年以内	4	18.2	4	20.0	2	13.3	1	4.3	2	10.5	3	13.1
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	2	13.3	1	4.3	0	0.0	1	3.0
8 年超え 10 年以内	1	4.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.3	0	2.0
10 年超え	0	0.0	1	5.0	2	13.3	3	13.0	3	15.8	2	9.1
合計件数及びその割合	22	100	20	100	15	100	23	100	19	100	20	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2年度から令和6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3-11に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和6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】、【制動装置】及び【原動機】表1-9参照）を対象として、表3-12、表3-13及び表3-14に示す。

表3-11について、令和6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、緩衝装置は36.6カ月、乗車装置は9.8カ月、原動機は9.1カ月長くなっており、制動装置は7.7カ月、動力伝達装置は4.9カ月とそれぞれ平均より短い数值となっている。

**表3-11 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2年度～令和6年度）**

装置名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	20.3	17.9	32.9	35.9	36.7	27.6
電気装置	21.1	21.4	21.4	26.4	35.1	26.1
動力伝達装置	32.4	16.1	36.7	20.9	22.6	27.5
燃料装置	32.6	18.6	21.4	42.5	33.1	28.7
制動装置	34.6	24.9	42.4	20.3	22.5	30.2
乗車装置	32.8	13.2	17.6	25.5	33.6	23.8
かじ取装置	16.2	35.1	15.6	18.1	23.0	20.2
車枠・車体	44.5	27.2	28.8	56.7	43.5	39.7
灯火装置	35.5	17.4	22.8	31.2	22.5	26.8
排出ガス発散防止装置	24.0	36.8	42.2	32.3	41.6	34.7
緩衝装置	9.8	30.2	47.4	42.9	77.8	41.2
走行装置	13.7	16.1	29.0	6.5	16.0	15.2
その他（エアバッグ）	103.0	92.7	108.7	25.7	46.8	89.6
その他（エアバッグ以外）	17.0	32.5	46.6	30.5	20.5	29.1

表 3-12 電気装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		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 (%)
0.5年以内	3	20.0	0	0.0	6	18.8	3	10.7	4	13.8	3	14.2
0.5年超え1年以内	3	20.0	3	33.3	10	31.3	9	32.1	4	13.8	6	25.7
1年超え2年以内	4	26.7	2	22.2	3	9.4	3	10.7	4	13.8	3	14.2
2年超え3年以内	2	13.3	4	44.4	7	21.9	6	21.4	4	13.8	5	20.4
3年超え4年以内	2	13.3	0	0.0	3	9.4	3	10.7	6	20.7	3	12.4
4年超え6年以内	0	0.0	0	0.0	3	9.4	3	10.7	4	13.8	2	8.8
6年超え8年以内	1	6.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	3.4	0	1.8
8年超え10年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	3.6	2	6.9	1	2.7
10年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計件数及びその割合	15	100	9	100	32	100	28	100	29	100	23	100

表 3-13 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2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		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 (%)
0.5年以内	9	20.5	9	28.1	6	14.6	3	12.5	4	16.7	6	18.8
0.5年超え1年以内	13	29.5	6	18.8	9	22.0	4	16.7	2	8.3	7	20.6
1年超え2年以内	7	15.9	8	25.0	10	24.4	4	16.7	5	20.8	7	20.6
2年超え3年以内	8	18.2	4	12.5	6	14.6	5	20.8	5	20.8	6	17.0
3年超え4年以内	1	2.3	3	9.4	2	4.9	0	0.0	3	12.5	2	5.5
4年超え6年以内	6	13.6	2	6.3	3	7.3	5	20.8	1	4.2	3	10.3
6年超え8年以内	0	0.0	0	0.0	1	2.4	2	8.3	2	8.3	1	3.0
8年超え10年以内	0	0.0	0	0.0	2	4.9	0	0.0	1	4.2	1	1.8
10年超え	0	0.0	0	0.0	2	4.9	1	4.2	1	4.2	1	2.4
合計件数及びその割合	44	100	32	100	41	100	24	100	24	100	33	100

表 3-14 制動装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		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 (%)
0.5年以内	3	18.8	2	10.0	4	16.0	2	16.7	3	15.8	3	15.2
0.5年超え1年以内	3	18.8	0	0.0	1	4.0	2	16.7	3	15.8	2	9.8
1年超え2年以内	3	18.8	8	40.0	7	28.0	4	33.3	5	26.3	5	29.3
2年超え3年以内	2	12.5	7	35.0	3	12.0	2	16.7	3	15.8	3	18.5
3年超え4年以内	2	12.5	1	5.0	4	16.0	2	16.7	4	21.1	3	14.1
4年超え6年以内	1	6.3	2	10.0	1	4.0	0	0.0	1	5.3	1	5.4
6年超え8年以内	0	0.0	0	0.0	3	12.0	0	0.0	0	0.0	1	3.3
8年超え10年以内	1	6.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.1
10年超え	1	6.3	0	0.0	2	8.0	0	0.0	0	0.0	1	3.3
合計件数及びその割合	16	100	20	100	25	100	12	100	19	100	18	100

3.2 不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間

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

令和2年度から令和6年度のリコール届出における、不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分について、「全体」、国産車及び輸入車の届出状況を表3-15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3-15をみると、令和6年度の不具合発生の特報日からリコール届出日までの各期間区分において、「全体」の届出件数の多い主な期間区分は、「2カ月以内」120件、「2カ月を超え4カ月以内」56件、「4カ月を超え6カ月以内」25件であり、これらを「6カ月以内」として1つの期間で見た場合、令和6年度は201件（届出件数「全体」の約58%）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222件（同約55%）であり、令和6年度は前年度と比べてこの期間の届出件数の占める割合が約3%増加している。また、令和2年度は202件（同約50%）、令和3年度は225件（同約57%）、令和4年度は246件（同約55%）であり、リコール届出の半数近くが不具合発生の特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6年度は716千台（対象台数「全体」の約9%）となっており、前年度は1,666千台（約19%）、令和2年度は263千台（同約4%）、令和3年度は455千台（同約11%）、令和4年度は834千台（同約15%）であり、令和6年度では前年度より減少している。

また、「全体」における「12カ月を超え24カ月以内」の期間区分については、令和6年度は届出件数が48件（「合計」の約14%）、対象台数が885千台（同約11%）で、前年度と比較すると届出件数は11件増加しているが、対象台数は前年度より725千台減少しており、割合についても届出件数は5%増加しているが、対象台数は前年度から7.3%減少している。「24カ月を超え48カ月以内」の期間区分については、令和6年度は届出件数が29件（「合計」の約8%）、対象台数が566千台（同約7%）で、前年度と比べて届出件数が15件減少、対象台数は1,176千台減少している。「48カ月を超え」の期間区分については、令和6年度は届出件数19件（「合計」の約6%）、対象台数が5,288千台（同約68%）で、前年度と比べて届出件数が7件減少し、対象台数は1,878千台増加、届出件数割合は約0.9%減少、対象台数割合は約28.7%増加している。

表 3-15 不具合発生時の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数^{*1}、対象台数及びそれらの割合（令和2年度～令和6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					
			R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
2カ月以内	届出件数	(件)	24	26	51	38	34	35	76	63	109	92	86	85	100	89	160	130	120	120
		(%)	11.2	12.0	25.1	19.2	19.3	17.4	40.0	35.6	49.8	50.5	50.3	45.2	24.7	22.6	39.4	32.0	34.6	30.7
	対象台数	(千台)	7	91	349	435	281	233	39	32	138	114	199	104	46	123	487	549	480	337
		(%)	0.1	2.4	7.4	5.4	4.0	3.9	8.1	10.8	22.1	24.0	31.0	19.2	0.7	3.1	9.1	6.4	6.2	5.1
2カ月を超え4カ月以内	届出件数	(件)	28	34	16	21	30	26	40	53	42	36	26	39	68	87	58	57	56	65
		(%)	13.0	15.7	7.9	10.6	17.0	12.8	21.1	29.9	19.2	19.8	15.2	21.0	16.8	22.1	14.3	14.0	16.1	16.7
	対象台数	(千台)	122	170	3	47	57	80	23	47	64	43	56	47	145	217	66	90	113	126
		(%)	2.0	4.5	0.1	0.6	0.8	1.6	4.7	16.0	10.2	9.1	8.7	9.7	2.2	5.4	1.2	1.0	1.5	2.3
4カ月を超え6カ月以内	届出件数	(件)	14	25	14	18	8	16	20	24	14	17	17	18	34	49	28	35	25	34
		(%)	6.5	11.5	6.9	9.1	4.5	7.7	10.5	13.6	6.4	9.3	9.9	10.0	8.4	12.4	6.9	8.6	7.2	8.7
	対象台数	(千台)	7	74	273	969	34	271	65	41	8	58	89	52	72	115	281	1,027	123	324
		(%)	0.1	2.0	5.8	11.9	0.5	4.1	13.4	13.8	1.3	12.3	13.9	10.9	1.1	2.8	5.2	11.9	1.6	4.5
6カ月を超え8カ月以内	届出件数	(件)	19	19	13	13	11	15	14	6	12	4	11	9	33	25	25	17	22	24
		(%)	8.8	8.8	6.4	6.6	6.3	7.4	7.4	3.4	5.5	2.2	6.4	5.0	8.1	6.3	6.2	4.2	6.3	6.2
	対象台数	(千台)	100	42	466	61	63	146	121	10	114	10	50	61	221	52	579	71	113	207
		(%)	1.7	1.1	9.8	0.8	0.9	2.9	25.1	3.3	18.2	2.0	7.8	11.3	3.4	1.3	10.8	0.8	1.5	3.6
8カ月を超え10カ月以内	届出件数	(件)	14	20	6	11	11	12	8	3	8	3	3	5	22	23	14	14	14	17
		(%)	6.5	9.2	3.0	5.6	6.3	6.1	4.2	1.7	3.7	1.6	1.8	2.6	5.4	5.8	3.4	3.4	4.0	4.4
	対象台数	(千台)	156	145	3	58	146	102	10	4	27	0	3	9	167	149	30	59	149	111
		(%)	2.6	3.9	0.1	0.7	2.1	1.9	2.1	1.3	4.3	0.1	0.5	1.6	2.6	3.7	0.6	0.7	1.9	1.9
10カ月を超え12カ月以内	届出件数	(件)	12	16	17	7	9	12	0	6	4	2	5	3	12	22	21	9	14	16
		(%)	5.6	7.4	8.4	3.5	5.1	6.0	0.0	3.4	1.8	1.1	2.9	1.8	3.0	5.6	5.2	2.2	4.0	4.0
	対象台数	(千台)	106	385	221	40	9	152	0	5	9	0	3	3	106	389	230	40	12	156
		(%)	1.8	10.3	4.7	0.5	0.1	3.5	0.0	1.6	1.5	0.0	0.4	0.7	1.6	9.6	4.3	0.5	0.2	3.2
12カ月を超え24カ月以内	届出件数	(件)	44	34	25	26	37	33	15	12	16	11	11	13	59	46	41	37	48	46
		(%)	20.5	15.7	12.3	13.1	21.0	16.5	7.9	6.8	7.3	6.0	6.4	6.9	14.6	11.7	10.1	9.1	13.8	11.9
	対象台数	(千台)	404	835	581	1,586	839	849	32	44	99	24	45	49	436	879	680	1,610	885	898
		(%)	6.8	22.3	12.3	19.5	11.8	14.5	6.6	14.9	15.8	5.0	7.1	9.9	6.7	21.8	12.7	18.7	11.4	14.3
24カ月を超え48カ月以内	届出件数	(件)	32	21	29	30	21	27	10	7	11	14	8	10	42	28	40	44	29	37
		(%)	14.9	9.7	14.3	15.2	11.9	13.2	5.3	4.0	5.0	7.7	4.7	5.3	10.4	7.1	9.9	10.8	8.4	9.3
	対象台数	(千台)	1,887	1,544	1,262	1,521	503	1,343	91	82	47	221	63	101	1,978	1,626	1,309	1,742	566	1,444
		(%)	31.5	41.2	26.7	18.7	7.1	25.1	18.9	27.7	7.5	46.5	9.8	22.1	30.6	40.2	24.4	20.3	7.3	24.6
48カ月を超え	届出件数	(件)	28	22	16	23	15	21	7	3	3	3	4	4	35	25	19	26	19	25
		(%)	13.0	10.1	7.9	11.6	8.5	10.2	3.7	1.7	1.4	1.6	2.3	2.1	8.6	6.3	4.7	6.4	5.5	6.3
	対象台数	(千台)	3,194	459	1,576	3,405	5,155	2,758	102	31	120	5	133	78	3,296	491	1,696	3,410	5,288	2,836
		(%)	53.4	12.3	33.3	41.9	72.7	42.7	21.1	10.6	19.2	1.0	20.8	14.5	51.0	12.1	31.6	39.7	68.4	40.6
合計	届出件数	(件)	215	217	187	187	176	196	190	177	219	219	171	195	405	394	406	406	347	392
		(%)	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)	5,985	3,745	4,733	8,121	7,089	5,934	482	297	626	476	640	504	6,467	4,042	5,359	8,597	7,729	6,439
		(%)	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(カ月)			21.3	16.8	17.6	19.8	15.8	18.3	8.5	6.2	6.8	7.0	6.8	7.1	15.3	12.1	11.8	13.4	11.4	12.8

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

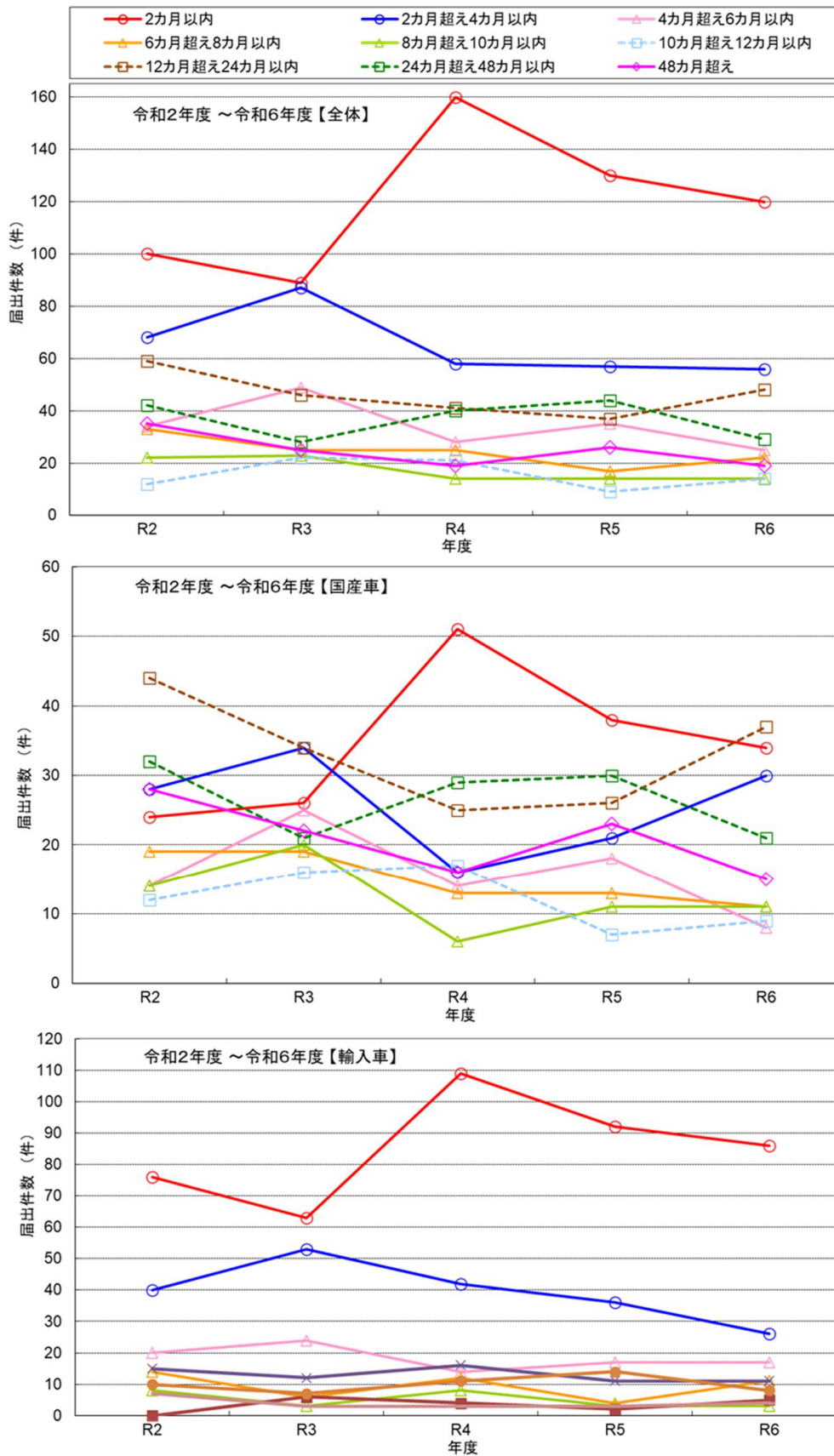


図 3-6 不具合発生の日から初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数 (令和2年度～令和6年度)

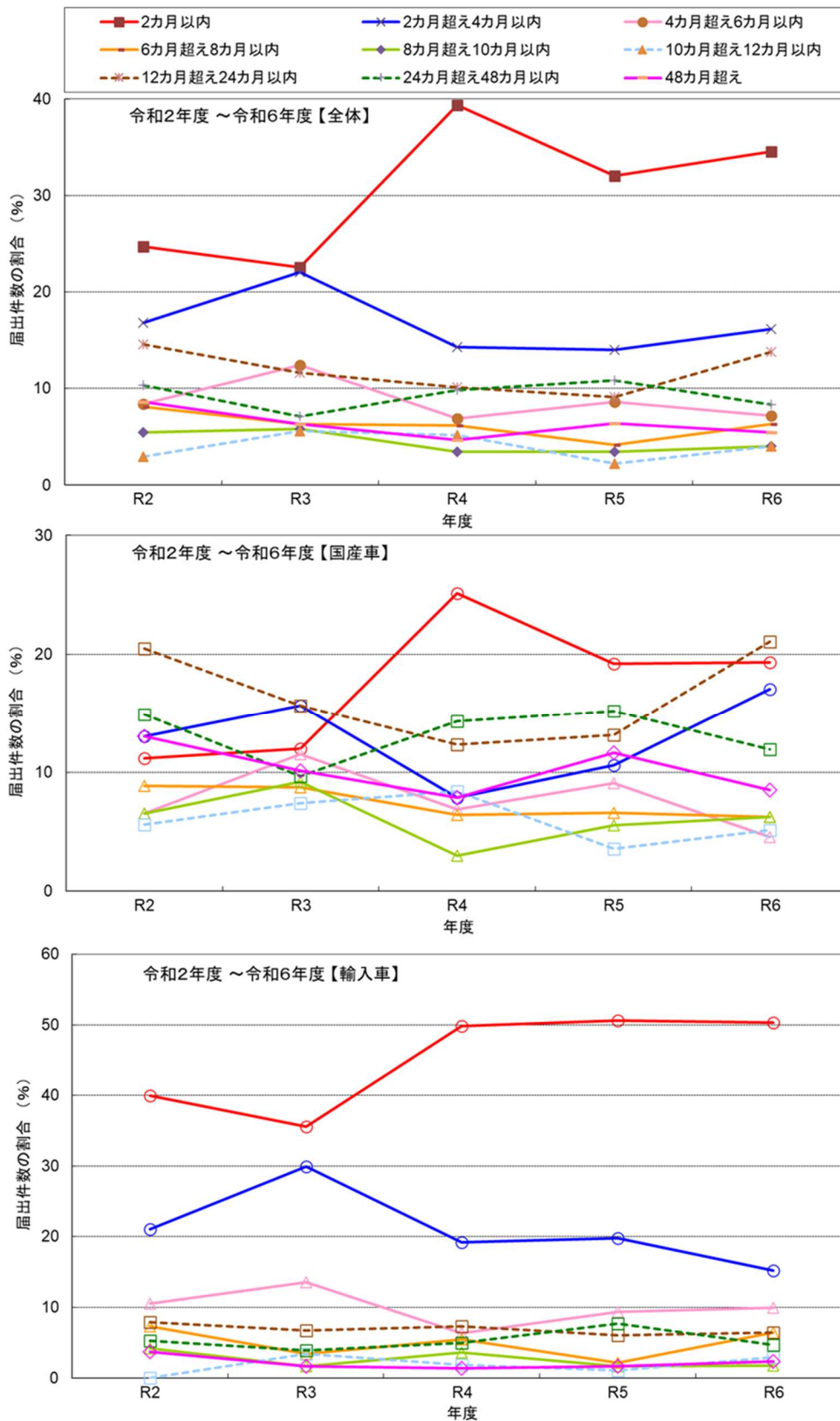


図 3-7 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (令和2年度～令和6年度)

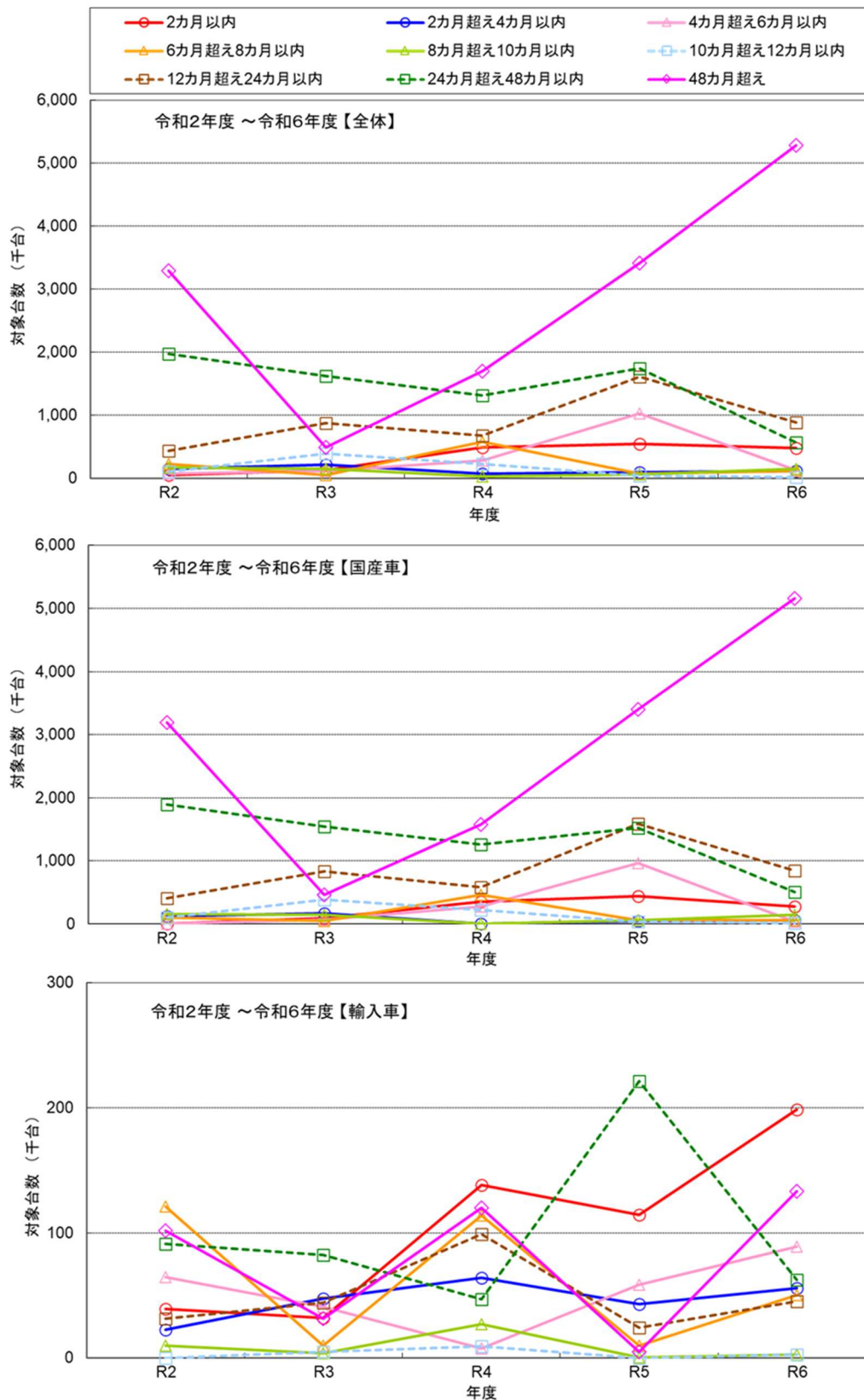


図 3-8 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数 (令和2年度～令和6年度)

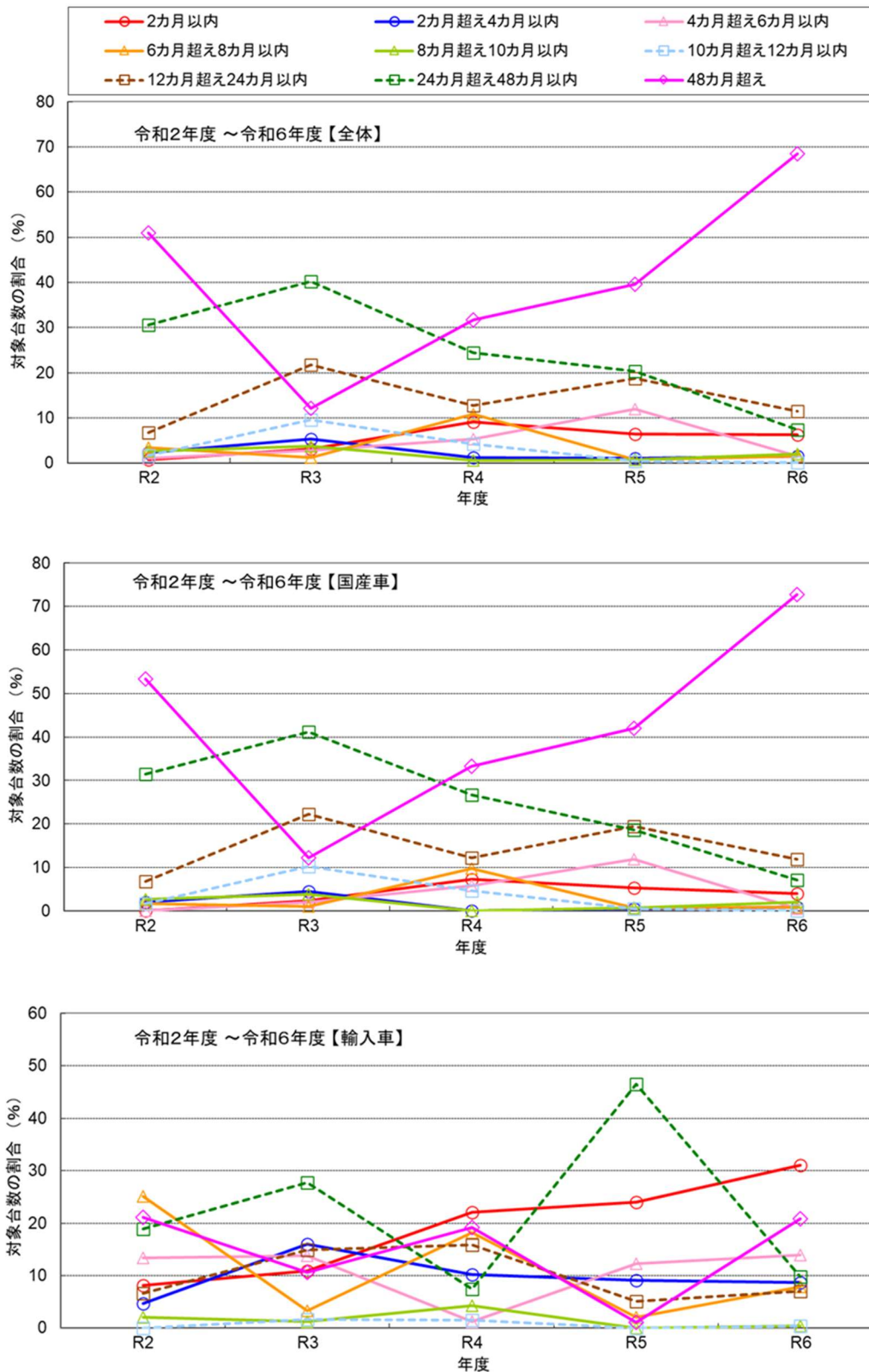


図 3-9 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (令和2年度～令和6年度)

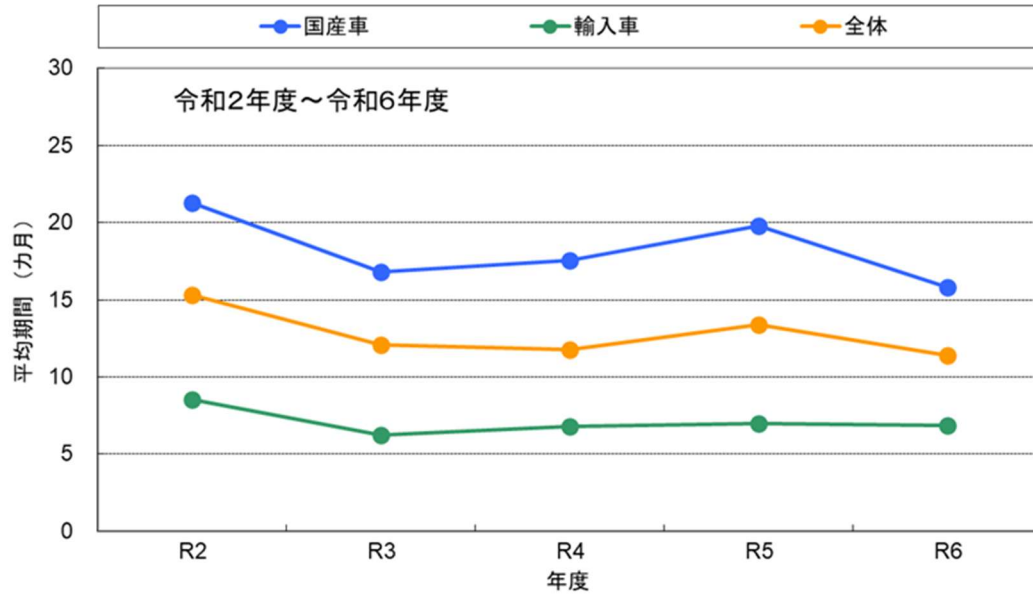


図 3-10 不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
(令和2年度～令和6年度)

(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2年度から令和6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3-16に示す。また、令和6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、及び電気装置（表1-9参照））を対象として表3-17、及び表3-18に示す。

表3-16をみると、令和6年度で最も平均期間が長い装置は原動機で、20.1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、18.0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9.8カ月と1年近い期間の差が開いていることがわかる。

表3-16 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2年度～令和6年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	16.2	11.7	13.3	24.0	20.1	16.6
電気装置	16.3	14.8	12.6	13.9	8.0	12.7
動力伝達装置	24.1	18.5	19.9	11.4	13.1	18.0
燃料装置	16.8	15.9	16.6	15.2	13.5	15.9
制動装置	6.9	6.6	11.7	8.8	7.1	8.4
乗車装置	6.9	4.3	8.9	8.1	12.2	8.2
かじ取装置	17.2	18.1	3.5	4.4	12.9	11.5
車枠・車体	14.1	5.1	9.4	11.3	7.6	9.7
灯火装置	17.6	13.4	14.1	11.4	12.8	13.5
排出ガス発散防止装置	8.2	15.6	3.4	26.1	6.7	13.0
緩衝装置	19.5	7.4	9.9	11.7	18.6	12.2
走行装置	11.5	11.7	13.8	7.4	4.8	10.2
その他（エアバッグ）	7.3	7.0	8.1	0.3	3.2	6.7
その他（エアバッグ以外）	24.2	17.7	6.4	8.4	11.1	12.8

表 3-17 電気装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		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 (%)
2カ月以内	8	19.0	6	21.4	27	45.8	15	31.9	25	45.5	16	35.1
2カ月超え4カ月以内	4	9.5	5	17.9	10	16.9	7	14.9	9	16.4	7	15.2
4カ月超え6カ月以内	4	9.5	3	10.7	1	1.7	4	8.5	2	3.6	3	6.1
6カ月超え8カ月以内	4	9.5	2	7.1	3	5.1	0	0.0	1	1.8	2	4.3
8カ月超え10カ月以内	3	7.1	0	0.0	1	1.7	2	4.3	2	3.6	2	3.5
10カ月超え12カ月以内	1	2.4	2	7.1	4	6.8	3	6.4	2	3.6	2	5.2
12カ月超え24カ月以内	13	31.0	4	14.3	5	8.5	6	12.8	12	21.8	8	17.3
24カ月超え48カ月以内	2	4.8	4	14.3	4	6.8	8	17.0	1	1.8	4	8.2
48カ月超え	3	7.1	2	7.1	4	6.8	2	4.3	1	1.8	2	5.2
合計件数及びその割合	42	100.0	28	100.0	59	100.0	47	100.0	55	100.0	46	100.0

表 3-18 原動機における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		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 (%)
2カ月以内	18	25.0	10	16.1	16	23.9	11	19.6	14	32.6	14	23.0
2カ月超え4カ月以内	15	20.8	16	25.8	7	10.4	6	10.7	3	7.0	9	15.7
4カ月超え6カ月以内	6	8.3	13	21.0	6	9.0	4	7.1	3	7.0	6	10.7
6カ月超え8カ月以内	5	6.9	4	6.5	5	7.5	4	7.1	2	4.7	4	6.7
8カ月超え10カ月以内	3	4.2	6	9.7	6	9.0	2	3.6	2	4.7	4	6.3
10カ月超え12カ月以内	1	1.4	2	3.2	3	4.5	1	1.8	0	0.0	1	2.3
12カ月超え24カ月以内	8	11.1	5	8.1	11	16.4	4	7.1	8	18.6	7	12.0
24カ月超え48カ月以内	8	11.1	3	4.8	11	16.4	11	19.6	4	9.3	7	12.3
48カ月超え	8	11.1	3	4.8	2	3.0	13	23.2	7	16.3	7	11.0
合計件数及びその割合	72	100.0	62	100.0	67	100.0	56	100.0	43	100.0	60	100.0

(3) 国産車における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合（装置別）

令和2年度から令和6年度の国産車のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表3-19に示す。また、令和6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、電気装置及び車枠・車体（表1-9参照））を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表3-20、表3-21、表3-22、及び表3-23に示す。

表3-19をみると、令和6年度で最も期間が長くなっているのは緩衝装置の32.0カ月で、5カ年平均と比較しても10.0カ月長い。5カ年平均については、原動機が最も長く25.2カ月で、動力伝達装置は24.4カ月で2番目に長くなっている。

表3-19 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（令和2年度～令和6年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	28.0	18.3	16.3	33.6	29.9	25.2
電気装置	22.1	16.3	21.6	23.3	11.8	19.0
動力伝達装置	32.7	21.6	31.6	16.6	17.2	24.4
燃料装置	22.0	18.8	30.7	21.1	12.8	20.3
制動装置	10.0	9.3	15.1	12.5	11.4	11.7
乗車装置	9.3	8.2	15.4	18.0	24.6	15.0
かじ取装置	27.8	25.9	5.8	7.7	17.3	19.8
車枠・車体	14.9	6.2	16.0	12.9	8.9	11.5
灯火装置	18.5	15.1	21.9	15.2	18.1	17.5
排出ガス発散防止装置	11.7	20.1	2.6	33.7	5.5	17.6
緩衝装置	23.6	17.8	10.3	21.1	32.0	22.0
走行装置	12.9	14.3	14.1	9.3	3.0	11.7
その他（エアバッグ）	15.0	18.5	15.5	0.0	1.0	15.2
その他（エアバッグ以外）	39.4	23.8	7.7	10.2	14.8	18.0

表 3-20 電気装置における不具合発生の不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2カ月以内	1	3.7	2	10.5	7	25.9	4	21.1	7	26.9	4	17.8
2カ月を超え4カ月以内	3	11.1	2	10.5	5	18.5	1	5.3	4	15.4	3	12.7
74カ月を超え6カ月以内	2	7.4	3	15.8	1	3.7	1	5.3	1	3.8	2	6.8
6カ月を超え8カ月以内	3	11.1	2	10.5	1	3.7	0	0.0	1	3.8	1	5.9
8カ月を超え10カ月以内	2	7.4	0	0.0	1	3.7	0	0.0	2	7.7	1	4.2
10カ月を超え12カ月以内	1	3.7	2	10.5	3	11.1	2	10.5	2	7.7	2	8.5
12カ月を超え24カ月以内	10	37.0	4	21.1	2	7.4	4	21.1	7	26.9	5	22.9
24カ月を超え48カ月以内	2	7.4	3	15.8	3	11.1	5	26.3	1	3.8	3	11.9
48カ月を超え	3	11.1	1	5.3	4	14.8	2	10.5	1	3.8	2	9.3
合計件数及びその割合	27	100.0	19	100.0	27	100.0	19	100.0	26	100.0	24	100.0

表 3-21 車枠・車体における不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2カ月以内	4	26.7	5	27.8	3	16.7	4	33.3	8	36.4	5	28.2
2カ月を超え4カ月以内	3	20.0	4	22.2	3	16.7	2	16.7	6	27.3	4	21.2
4カ月を超え6カ月以内	0	0.0	2	11.1	1	5.6	3	25.0	0	0.0	1	7.1
6カ月を超え8カ月以内	1	6.7	2	11.1	2	11.1	1	8.3	3	13.6	2	10.6
8カ月を超え10カ月以内	1	6.7	1	5.6	1	5.6	1	8.3	1	4.5	1	5.9
10カ月を超え12カ月以内	0	0.0	2	11.1	2	11.1	0	0.0	0	0.0	1	4.7
12カ月を超え24カ月以内	2	13.3	1	5.6	4	22.2	0	0.0	1	4.5	2	9.4
24カ月を超え48カ月以内	3	20.0	1	5.6	0	0.0	0	0.0	3	13.6	1	8.2
48カ月を超え	1	6.7	0	0.0	2	11.1	1	8.3	0	0.0	1	4.7
合計件数及びその割合	15	100.0	18	100.0	18	100.0	12	100.0	22	100.0	17	100.0

表 3-22 原動機における不具合発生の不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和 2 年度～令和 6 年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	2	7.1	2	6.7	3	11.5	1	3.1	2	10.5	2	7.4
2 カ月を超え 4 カ月以内	5	17.9	7	23.3	3	11.5	2	6.3	1	5.3	4	13.3
4 カ月を超え 6 カ月以内	0	0.0	5	16.7	1	3.8	2	6.3	1	5.3	2	6.7
6 カ月を超え 8 カ月以内	2	7.1	3	10.0	3	11.5	2	6.3	1	5.3	2	8.1
8 カ月を超え 10 カ月以内	2	7.1	4	13.3	1	3.8	1	3.1	1	5.3	2	6.7
10 カ月を超え 12 カ月以内	1	3.6	2	6.7	3	11.5	1	3.1	0	0.0	1	5.2
12 カ月を超え 24 カ月以内	5	17.9	2	6.7	4	15.4	4	12.5	5	26.3	4	14.8
24 カ月を超え 48 カ月以内	5	17.9	2	6.7	7	26.9	8	25.0	3	15.8	5	18.5
48 カ月を超え	6	21.4	3	10.0	1	3.8	11	34.4	5	26.3	5	19.3
合計件数及びその割合	28	100.0	30	100.0	26	100.0	32	100.0	19	100.0	27	100.0

表 3-23 灯火装置における不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（令和 2 年度～令和 6 年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	2	9.1	3	15.0	2	13.3	6	26.1	5	26.3	4	18.2
2 カ月を超え 4 カ月以内	2	9.1	2	10.0	0	0.0	3	13.0	1	5.3	2	8.1
4 カ月を超え 6 カ月以内	4	18.2	5	25.0	1	6.7	3	13.0	2	10.5	3	15.2
6 カ月を超え 8 カ月以内	2	9.1	2	10.0	1	6.7	2	8.7	0	0.0	1	7.1
8 カ月を超え 10 カ月以内	3	13.6	3	15.0	1	6.7	0	0.0	2	10.5	2	9.1
10 カ月を超え 12 カ月以内	2	9.1	0	0.0	1	6.7	2	8.7	1	5.3	1	6.1
12 カ月を超え 24 カ月以内	1	4.5	1	5.0	3	20.0	4	17.4	4	21.1	3	13.1
24 カ月を超え 48 カ月以内	4	18.2	1	5.0	4	26.7	1	4.3	1	5.3	2	11.1
48 カ月を超え	2	9.1	3	15.0	2	13.3	2	8.7	3	15.8	2	12.1
合計件数及びその割合	22	100.0	20	100.0	15	100.0	23	100.0	19	100.0	20	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2年度から令和6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3-24に示す。また、令和6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、制動装置及び原動機（表1-9参照））を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表3-25、表3-26及び表3-27に示す。

表3-24をみると、令和6年度において最も平均期間が長いのは燃料装置の14.4カ月、続いて原動機が12.3カ月であった。5カ年平均については、燃料装置が最も長く11.9カ月であり、続いて原動機が9.6カ月であった。

表3-24 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間【輸入車】（令和2年度～令和6年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	8.7	5.5	11.4	11.2	12.3	9.6
電気装置	5.7	11.8	5.0	7.5	4.7	6.2
動力伝達装置	14.7	15.2	6.6	2.9	4.4	9.5
燃料装置	11.6	12.5	9.5	12.3	14.4	11.9
制動装置	3.4	3.6	8.8	3.1	4.2	5.0
乗車装置	5.6	3.0	2.4	4.8	7.8	4.6
かじ取装置	3.2	2.6	2.6	3.6	3.3	3.1
車枠・車体	13.3	1.7	2.5	9.2	2.7	6.9
灯火装置	15.3	8.8	6.8	8.2	6.1	8.3
排出ガス発散防止装置	2.9	4.5	4.6	12.2	7.0	6.1
緩衝装置	3.0	3.7	9.8	2.2	1.8	4.5
走行装置	4.7	5.5	11.0	1.5	7.0	5.7
その他（エアバッグ）	4.0	4.3	3.7	0.3	3.6	3.8
その他（エアバッグ以外）	3.9	6.0	5.1	6.0	8.0	6.3

表 3-25 電気装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2カ月以内	7	46.7	4	44.4	20	62.5	11	39.3	18	62.1	12	53.1
2カ月超え4カ月以内	1	6.7	3	33.3	5	15.6	6	21.4	5	17.2	4	17.7
4カ月超え6カ月以内	2	13.3	0	0.0	0	0.0	3	10.7	1	3.4	1	5.3
6カ月超え8カ月以内	1	6.7	0	0.0	2	6.3	0	0.0	0	0.0	1	2.7
8カ月超え10カ月以内	1	6.7	0	0.0	0	0.0	2	7.1	0	0.0	1	2.7
10カ月超え12カ月以内	0	0.0	0	0.0	1	3.1	1	3.6	0	0.0	0	1.8
12カ月超え24カ月以内	3	20.0	0	0.0	3	9.4	2	7.1	5	17.2	3	11.5
24カ月超え48カ月以内	0	0.0	1	11.1	1	3.1	3	10.7	0	0.0	1	4.4
48カ月超え	0	0.0	1	11.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.9
合計件数及びその割合	15	100.0	9	100.0	32	100.0	28	100.0	29	100.0	23	100.0

表 3-26 原動機における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（令和2年度～令和6年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2カ月以内	16	36.4	8	25.0	13	31.7	10	41.7	12	50.0	12	35.8
2カ月超え4カ月以内	10	22.7	9	28.1	4	9.8	4	16.7	2	8.3	6	17.6
4カ月超え6カ月以内	6	13.6	8	25.0	5	12.2	2	8.3	2	8.3	5	13.9
6カ月超え8カ月以内	3	6.8	1	3.1	2	4.9	2	8.3	1	4.2	2	5.5
8カ月超え10カ月以内	1	2.3	2	6.3	5	12.2	1	4.2	1	4.2	2	6.1
10カ月超え12カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12カ月超え24カ月以内	3	6.8	3	9.4	7	17.1	0	0.0	3	12.5	3	9.7
24カ月超え48カ月以内	3	6.8	1	3.1	4	9.8	3	12.5	1	4.2	2	7.3
48カ月超え	2	4.5	0	0.0	1	2.4	2	8.3	2	8.3	1	4.2
合計件数及びその割合	44	100.0	32	100.0	41	100.0	24	100.0	24	100.0	33	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【輸入車】（令和 2 年度～令和 6 年度）

期間区分	R2		R3		R4		R5		R6		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	8	50.0	14	66.7	6	24.0	9	75.0	10	52.6	9	50.5
2 カ月超え 4 カ月以内	5	31.3	2	9.5	15	60.0	1	8.3	3	15.8	5	28.0
4 カ月超え 6 カ月以内	1	6.3	2	9.5	1	4.0	1	8.3	2	10.5	1	7.5
6 カ月超え 8 カ月以内	1	6.3	1	4.8	0	0.0	0	0.0	1	5.3	1	3.2
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	4.8	1	4.0	0	0.0	1	5.3	1	3.2
12 カ月超え 24 カ月以内	1	6.3	0	0.0	1	4.0	1	8.3	2	10.5	1	5.4
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	1	4.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.1
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	1	4.0	0	0.0	0	0.0	0	1.1
合計件数及びその割合	16	100.0	21	100.0	25	100.0	12	100.0	19	100.0	19	100.0

3.3 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出状況

(1) 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出件数及びその割合

令和2年度から令和6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3-28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3-28及び図3-11から図3-13まで同じ）。また、全装置の合計について、令和2年度から令和6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3-28をみると、令和6年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は96件であり、前年度と比べて1件増加し、5カ年平均と比べて15件多い。国産車については40件で、前年度と比べて4件増加し、5カ年平均と比べて6件多い。輸入車については56件で、前年度と比べて3件減少しており、5カ年平均より9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2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、令和6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25.3%、国産車約17.3%となっており、輸入車が約8%高くなっている。

表 3-28 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2年度～令和6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						
			R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	10	11	9	7	7	9	17	10	9	8	11	11	27	21	18	15	18	20	
		比率(%)	35.7	36.7	34.6	21.9	36.8	32.6	38.6	31.3	22.0	33.3	45.8	33.3	37.5	33.9	26.9	26.8	41.9	33.0	
	装置合計	件数(件)	28	30	26	32	19	27	44	32	41	24	24	33	72	62	67	56	43	60	
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	7	1	2	6	5	4	5	2	0	3	1	2	12	3	2	9	6	6	
		比率(%)	30.4	9.1	11.8	28.6	29.4	23.6	23.8	20.0	0.0	23.1	12.5	16.4	27.3	14.3	6.3	26.5	24.0	20.5	
	装置合計	件数(件)	23	11	17	21	17	18	21	10	15	13	8	13	44	21	32	34	25	31	
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	3	2	6	8	4	3	2	6	6	5	4	6	5	8	12	13	9	
		比率(%)	11.1	15.8	7.4	31.6	30.8	18.6	20.0	22.2	18.8	21.4	17.2	19.5	14.3	17.9	13.6	25.5	23.6	19.0	
	装置合計	件数(件)	27	19	27	19	26	24	15	9	32	28	29	23	42	28	59	47	55	46	
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	6	5	3	5	4	4	5	13	3	8	7	7	11	18	6	13	11	
		比率(%)	16.7	27.3	23.8	15.8	38.5	23.7	25.0	23.8	54.2	25.0	42.1	35.9	20.6	25.6	40.0	19.4	40.6	29.7	
	装置合計	件数(件)	18	22	21	19	13	19	16	21	24	12	19	18	34	43	45	31	32	37	
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	2	2	2	4	2	2	2	6	19	9	8	4	4	8	21	13	10	
		比率(%)	9.1	10.0	13.3	8.7	21.1	12.1	25.0	28.6	37.5	67.9	60.0	51.4	13.3	14.8	25.8	41.2	38.2	28.9	
	装置合計	件数(件)	22	20	15	23	19	20	8	7	16	28	15	15	30	27	31	51	34	35	
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	4	0	5	1	3	3	5	0	4	1	3	6	9	0	9	2	5	
		比率(%)	25.0	26.7	0.0	45.5	50.0	27.1	37.5	83.3	0.0	66.7	14.3	40.6	30.0	42.9	0.0	52.9	22.2	32.5	
	装置合計	件数(件)	12	15	8	11	2	10	8	6	5	6	7	6	20	21	13	17	9	16	
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	1	1	0	1	1	1	4	3	0	4	2	2	5	4	0	5	3	
		比率(%)	16.7	20.0	6.3	0.0	20.0	11.1	9.1	26.7	18.8	0.0	28.6	17.6	11.8	25.0	12.5	0.0	26.3	15.4	
	装置合計	件数(件)	6	5	16	4	5	7	11	15	16	12	14	14	17	20	32	16	19	21	
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	0	2	1	0	1	0	0	1	6	4	2	2	0	3	7	4	3	
		比率(%)	25.0	0.0	50.0	33.3	0.0	13.2	0.0	0.0	11.1	50.0	66.7	28.9	14.3	0.0	23.1	46.7	21.1	21.1	
	装置合計	件数(件)	8	10	4	3	13	8	6	5	9	12	6	8	14	15	13	15	19	15	
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	1	
		比率(%)	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	9.5	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	
	装置合計	件数(件)	21	19	6	5	10	12	21	16	12	10	7	13	42	35	18	15	17	25	
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	装置合計	件数(件)	8	5	3	9	5	6	2	14	9	9	4	8	10	19	12	18	9	14	
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	1	1	0	0	2	0	1	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	0.0	0.0	22.2	0.0	5.5	3.1	0.0	0.0	9.5	0.0	2.1	
	装置合計	件数(件)	15	18	18	12	22	17	17	6	17	9	6	11	32	24	35	21	28	28	
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	1	1	
		比率(%)	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0	20.0	0.0	0.0	20.0	12.5	0.0	11.8	0.0	0.0	9.1	4.8	
	装置合計	件数(件)	14	12	8	6	6	9	3	5	1	2	5	3	17	17	9	8	11	12	
その他	エアバッグ	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	0	0	1	3	2	0	1	1	1	3	2	0	1	1
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	17.6	20.0	0.0	20.0	14.9	5.9	14.3	12.5	0.0	16.7	11.1	
		装置合計	件数(件)	5	4	6	0	1	3	12	17	10	3	5	9	17	21	16	3	6	13
	エアバッグ以外	電子制御部品関連	件数(件)	1	5	3	6	9	5	1	4	3	8	11	5	2	9	6	14	20	10
比率(%)		12.5	18.5	25.0	31.6	50.0	28.6	16.7	28.6	27.3	57.1	50.0	40.3	14.3	22.0	26.1	42.4	50.0	33.8		
装置合計		件数(件)	8	27	12	19	18	17	6	14	11	14	22	13	14	41	23	33	40	30	
全装置の合計	電子制御部品関連	件数(件)	33	34	26	36	40	34	41	38	43	59	56	47	74	72	69	95	96	81	
		比率(%)	15.3	15.7	13.9	19.7	22.7	17.3	21.6	21.5	19.7	32.4	32.7	25.3	18.3	18.3	17.0	26.0	27.7	21.2	
	装置合計	件数(件)	215	217	187	183	176	196	190	177	218	182	171	188	405	394	405	365	347	383	

*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。

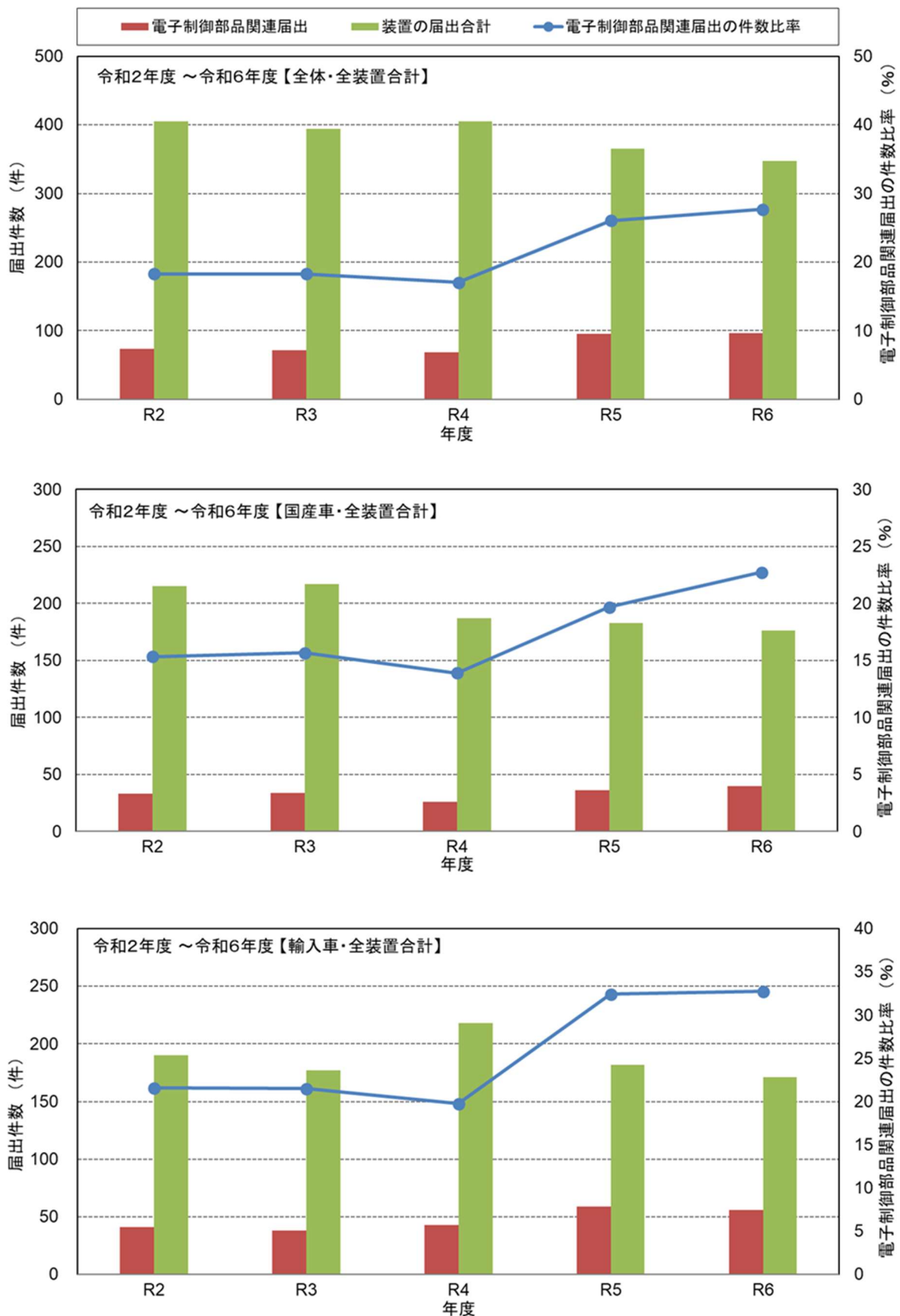


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (令和2年度～令和6年度)

表 3-28 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 6 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 2 年度から令和 6 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、電気装置については図 3-12、原動機については図 3-13 にそれぞれ示す。

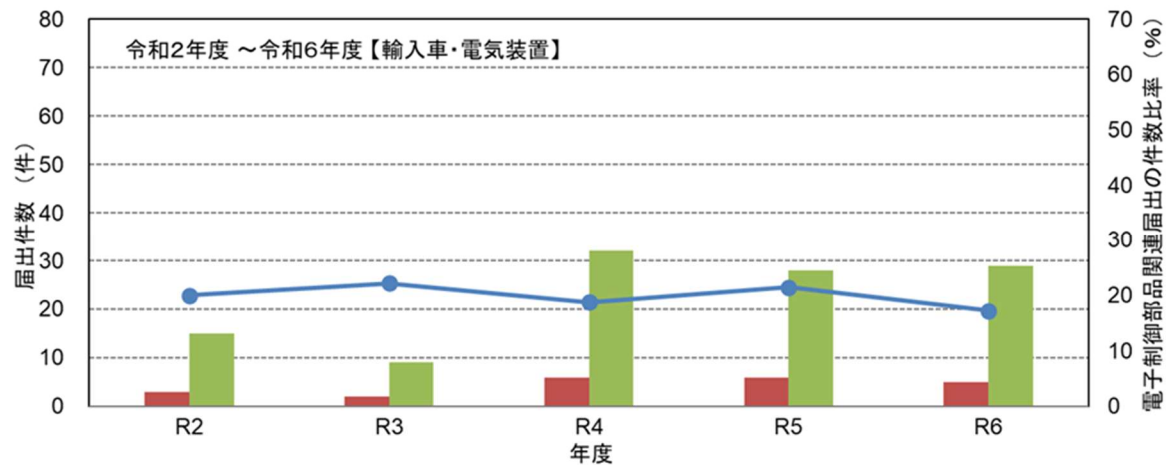
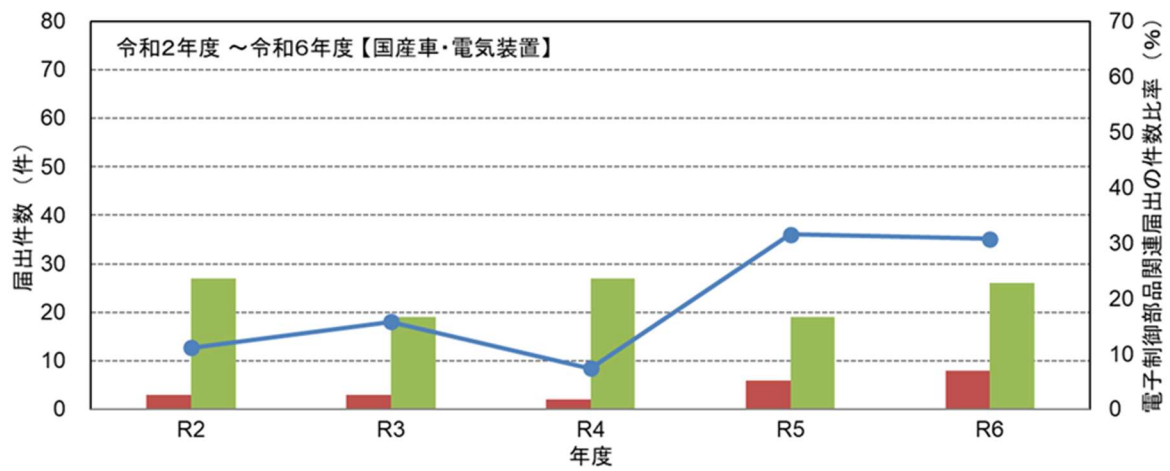
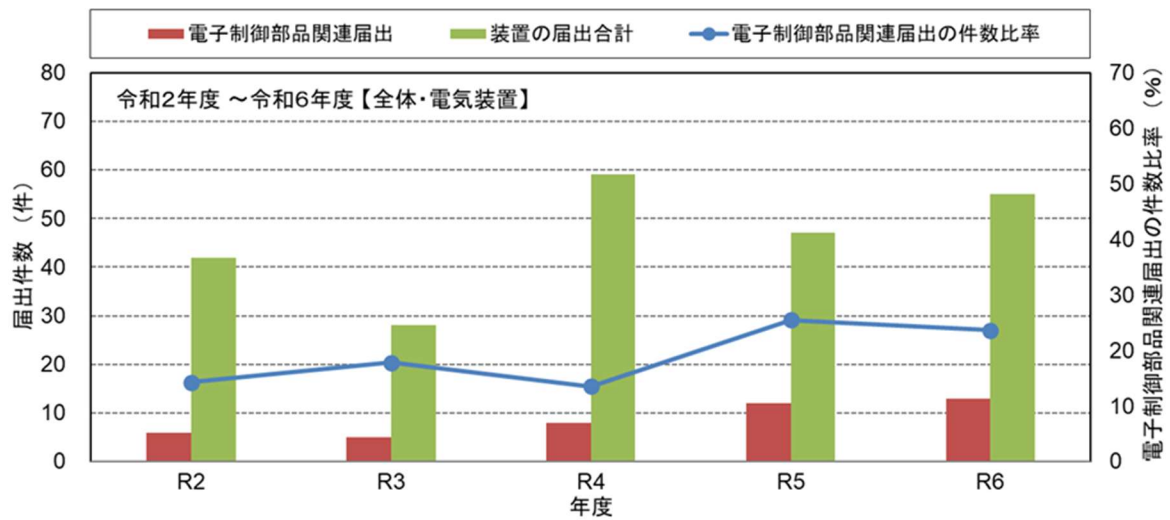


図 3-12 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (令和2年度～令和6年度)

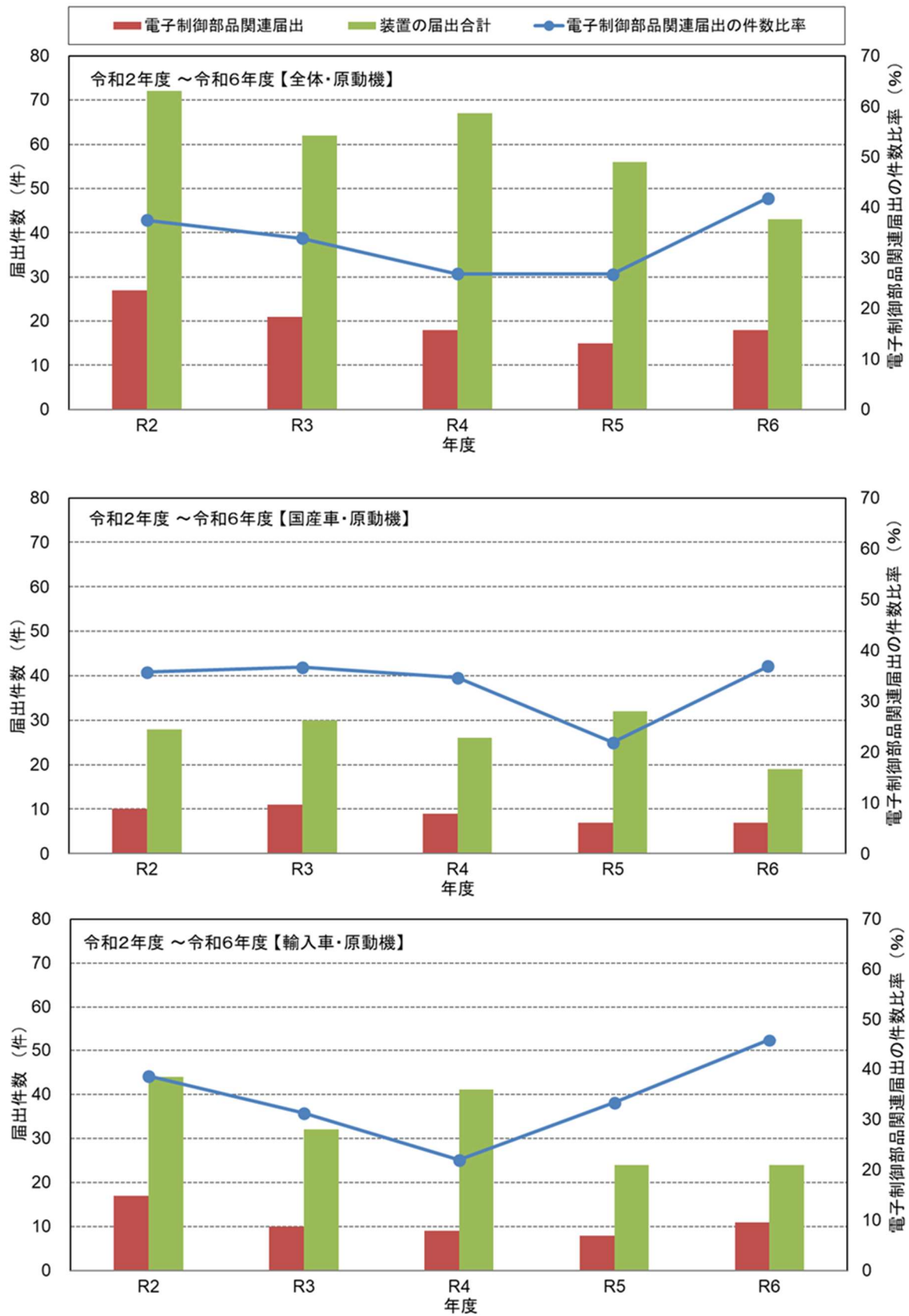


図 3-13 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (令和2年度～令和6年度)

(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2年度から令和6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3-29、図3-14及び図3-15まで同じ）を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表3-29に、また、それらをグラフにしたものを図3-14及び図3-15に示す。

表3-29をみると、令和6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32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16件、「4カ月超え6カ月以内」が8件、「24カ月超え48カ月以内」が7件、6件、「6カ月超え8カ月以内」、「8カ月超え10カ月以内」及び「48カ月超え」が5件、「10カ月超え12カ月以内」が0件の順になっている。

「6カ月以内」の期間でみた場合、58件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約60%）となり、前年度と比べると4件減少している。

「12カ月超え」の期間でみた場合は28件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約29%）で、前年度は24件（同約31%）となっており、比べると3件減少しており、比率も約2%減少している。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）は令和5年度とと比較して減少している。

国産車では、「6カ月以内」における期間区分が15件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の38%）であり、前年度と同数となっていた。また、「12カ月超え」の期間区分では、21件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約53%）あり、前年度と比べて6件増加（対前年度比約40%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43件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約78%）であり、前年度と比べて4件減少（対前年度比約9%減）となっていた。「12カ月超え」の期間区分では7件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約13%）であり、前年度と比べて2件減少（対前年度比約22%減）となっており、「6カ月以内」が大半を占めている。

表 3-29 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2年度～令和6年度及び5カ年平均）

装置名	電子制御部品 関連届出及び 装置合計*2	届出件数 及び比率*1	国産車						輸入車						全体					
			R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
2カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	7	5	7	5	5	17	9	17	27	27	19	19	16	22	34	32	25
		比率(%)	6.1	20.6	19.2	17.5	12.5	15.0	41.5	23.7	39.5	45.8	48.2	40.9	25.7	22.2	28.6	44.2	33.3	31.1
	装置合計	届出件数(件)	24	26	51	38	34	35	76	63	109	109	86	89	100	89	160	147	120	123
2カ月を超え 4カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	8	0	3	7	5	7	12	15	15	11	12	12	20	15	18	18	17
		比率(%)	15.2	23.5	0.0	7.5	17.5	13.3	17.1	31.6	34.9	25.4	19.6	25.3	16.2	27.8	19.5	23.4	18.8	21.0
	装置合計	届出件数(件)	28	34	16	21	30	26	40	52	42	36	26	39	68	86	58	57	56	65
4カ月を超え 6カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	1	2	5	5	3	3	4	6	3	5	5	5	5	8	8	10	8	8
		比率(%)	3.0	5.9	19.2	12.5	7.5	9.2	9.8	15.8	7.0	8.5	8.9	9.7	6.8	11.1	10.4	13.0	8.3	9.8
	装置合計	届出件数(件)	14	25	14	18	8	16	20	24	14	17	17	18	34	49	28	35	25	34
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	2	1	3	0	2	1	0	2	1	5	2	5	2	3	4	5	4
		比率(%)	12.1	5.9	3.8	7.5	0.0	5.8	2.4	0.0	4.7	1.7	8.9	3.8	6.8	2.8	3.9	5.2	5.2	4.8
	装置合計	届出件数(件)	19	19	13	13	11	15	14	3	12	4	11	9	33	22	25	17	22	24
8カ月を超え 10カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	1	4	0	5	4	3	1	4	1	1	1	2	2	8	1	6	5	4
		比率(%)	3.0	11.8	0.0	12.5	10.0	8.1	2.4	10.5	2.3	1.7	1.8	3.4	2.7	11.1	1.3	7.8	5.2	5.6
	装置合計	届出件数(件)	14	19	6	11	11	12	8	6	8	3	3	6	22	25	14	14	14	18
10カ月を超え 12カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	2	2	2	0	2	0	0	1	1	0	0	4	2	3	3	0	2
		比率(%)	12.1	5.9	7.7	5.0	0.0	5.8	0.0	0.0	2.3	1.7	0.0	0.8	5.4	2.8	3.9	3.9	0.0	3.0
	装置合計	届出件数(件)	12	16	17	7	9	12	0	6	4	2	5	3	12	22	21	9	14	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)	5	6	7	10	12	8	4	5	2	2	4	3	9	11	9	12	16	11
		比率(%)	15.2	17.6	26.9	25.0	30.0	23.1	9.8	13.2	4.7	3.4	7.1	7.2	12.2	15.3	11.7	15.6	16.7	14.4
	装置合計	届出件数(件)	44	35	25	26	37	33	15	12	16	11	11	13	59	47	41	37	48	46
24カ月を超え 48カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	3	5	2	6	4	4	1	2	6	1	3	10	4	7	8	7	7
		比率(%)	18.2	8.8	19.2	5.0	15.0	12.7	9.8	2.6	4.7	10.2	1.8	5.9	13.5	5.6	9.1	10.4	7.3	9.1
	装置合計	届出件数(件)	32	21	29	30	21	27	10	7	11	14	8	10	42	28	40	44	29	37
48カ月を超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	0	1	3	3	2	3	1	0	1	2	1	8	1	1	4	5	4
		比率(%)	15.2	0.0	3.8	7.5	7.5	6.9	7.3	2.6	0.0	1.7	3.6	3.0	10.8	1.4	1.3	5.2	5.2	4.8
	装置合計	届出件数(件)	28	22	16	23	15	21	7	3	3	3	4	4	35	25	19	26	19	25
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	届出件数(件)	33	34	26	40	40	35	41	38	43	59	56	47	74	72	77	77	96	79
		比率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	装置合計	届出件数(件)	215	217	187	187	176	196	190	176	219	199	171	191	405	393	406	386	347	387

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

*2：装置合計は、一般部品届出も含む。

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

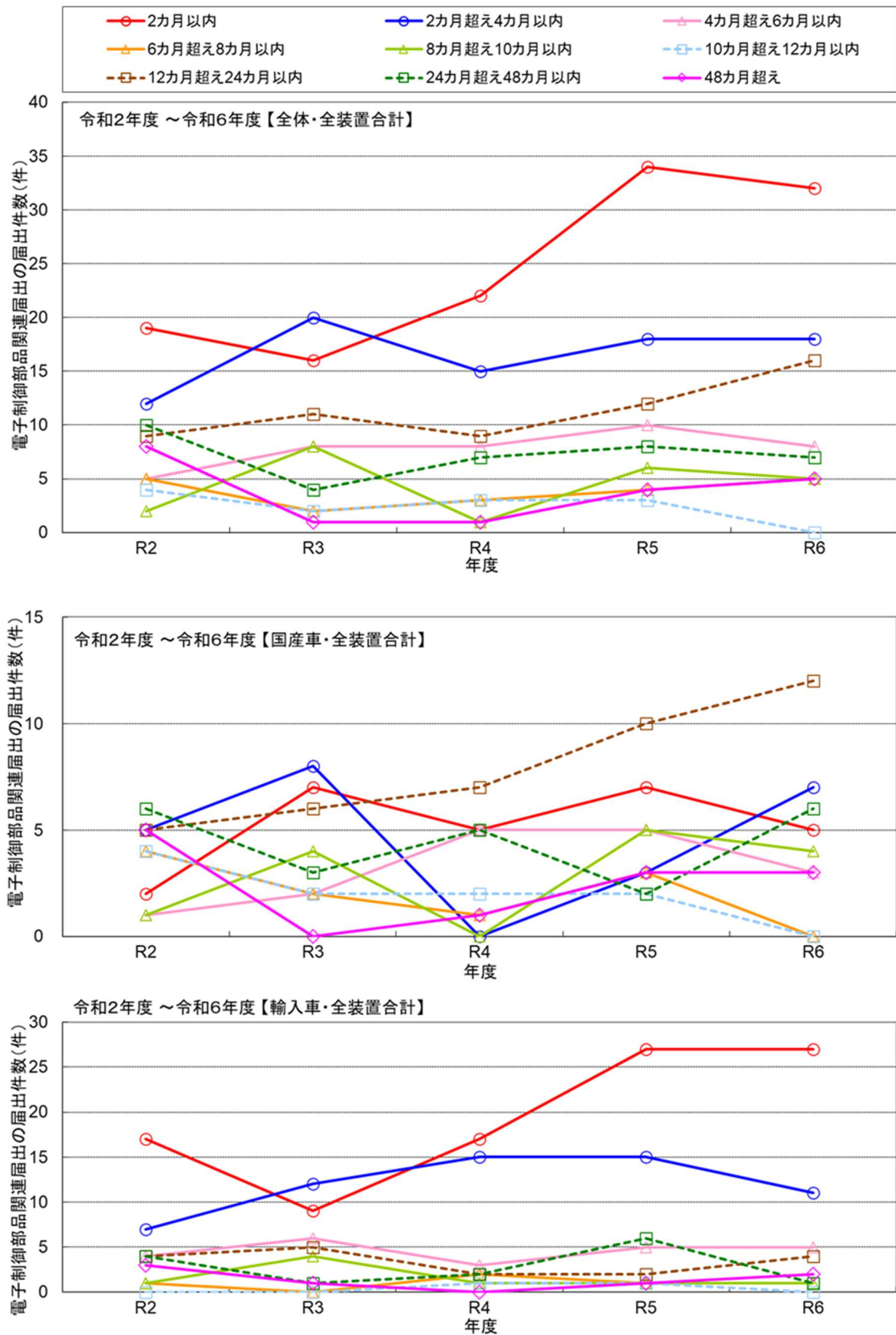
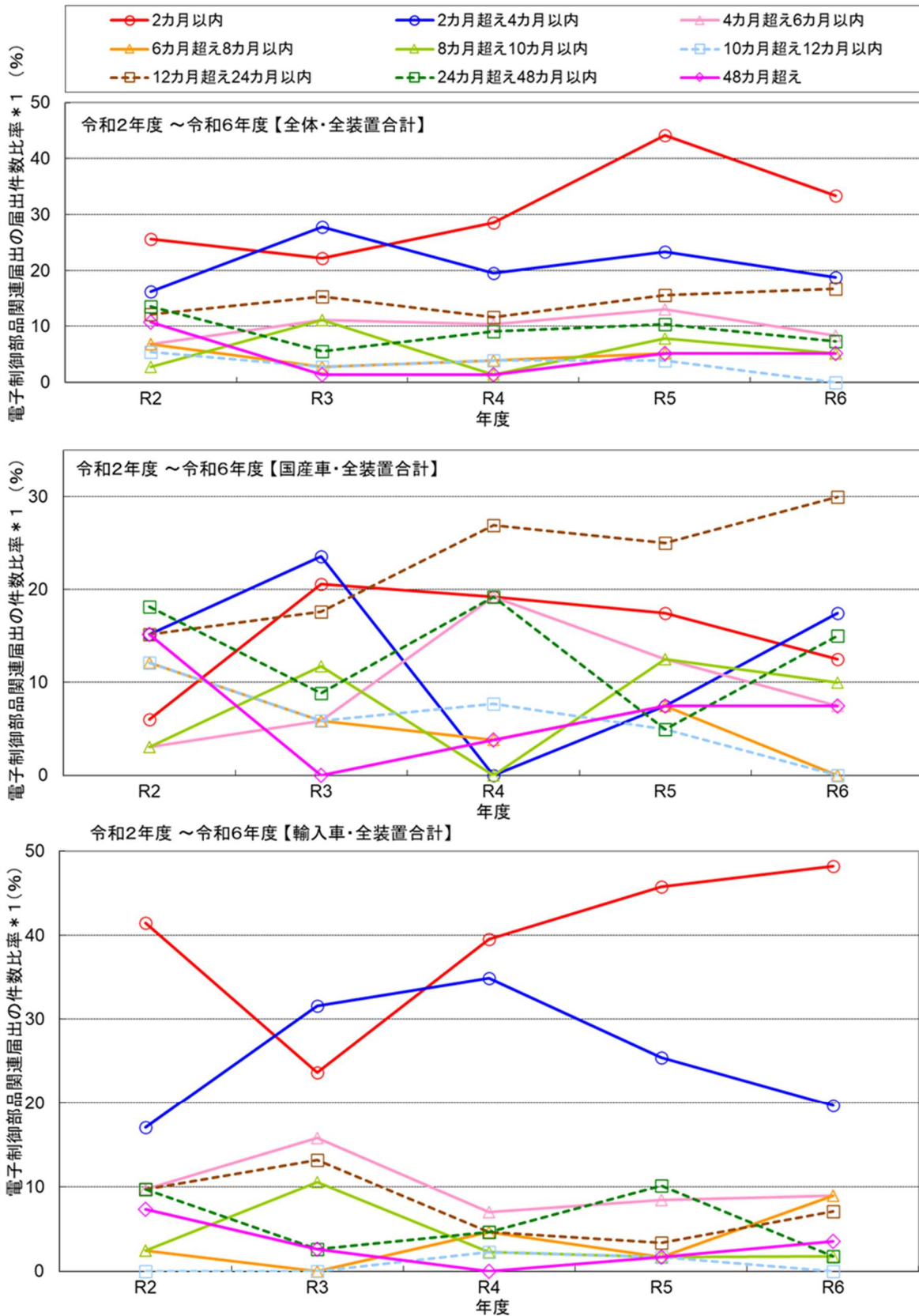


図3-14 電子制御部品関連届出の不具合発生からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】（令和2年度～令和6年度）



*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 3-15 電子制御部品関連届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率*1【全装置の合計】(令和2年度～令和6年度)

次に、令和2年度から令和6年度における電子制御部品関連届出及び電子制御部品関連届出を除いた一般部品届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間について、国産車、輸入車及び「全体」に分けて表3-30及び図3-16に示す。

表 3-30 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（令和2年度～令和6年度）

届出の区分け		平均期間（カ月）					
		R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	24.0	9.1	15.5	13.8	16.3	15.6
	一般部品届出	20.8	19.1	17.9	21.1	15.7	19.0
輸入車	電子制御部品 関連届出	13.0	7.7	5.2	7.8	6.6	7.9
	一般部品届出	7.3	5.8	7.2	5.4	6.9	6.5
全体	電子制御部品 関連届出	17.9	8.4	9.1	10.2	10.6	11.2
	一般部品届出	14.7	13.4	12.3	13.2	11.7	13.1

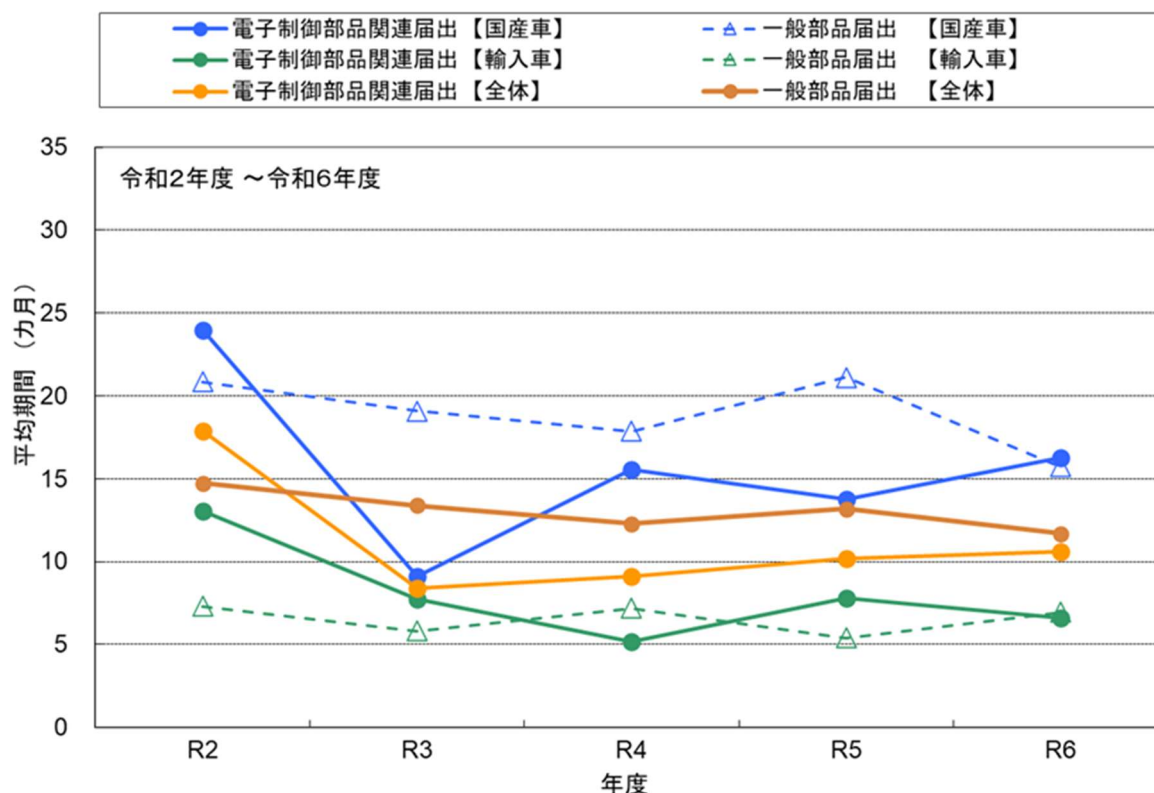


図 3-16 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（令和2年度～令和6年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

令和4年度から令和6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7年3月末時点及び令和6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6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」45.3%、国産車44.4%、輸入車55.9%となっている。前年度の状況と比較した場合、令和5年度に届出されたものについては、令和6年3月末時点で、「全体」57.4%、国産車58.1%、輸入車46.0%であり、届出後1年以下の改修率は国産車及び全体において、下がった結果となった。

令和5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7年3月末時点で89.2%、国産車では令和7年3月末時点で90.1%、となっており、輸入車では令和7年3月末時点で73.2%となっていた。令和4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7年3月末時点で83.6%、令和6年3月末時点で78.8%、国産車では令和7年3月末時点で83.7%、令和6年3月末時点で78.7%となっており、輸入車では令和7年3月末時点で83.0%、令和6年3月末時点で79.8%となっていた。

表4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1（令和4年度から令和6年度届出分）

届出年度	令和7年3月末時点（令和6年3月末時点）*2での 平均改修率					
	国産車		輸入車		全体	
R6	44.4%		55.9%		45.3%	
R5	90.1%	(58.1%)*2	73.2%	(46.0%)*2	89.2%	(57.4%)*2
R4	83.7%	(78.7%)*2	83.0%	(79.8%)*2	83.6%	(78.8%)*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7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6年度3月末時点での平均改修率である。

5. 特定後付装置のリコール届出

平成 16 年 1 月から施行されたチャイルドシート及びタイヤの特定後付装置に係るリコール届出について、令和 6 年度はチャイルドシートに係るリコール届出は 0 件、タイヤの特定後付装置に係るリコール届出は 3 件だった。平成 16 年から令和 6 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
R6	2	3586	1	521	3	4107
合計	16	1,415,265	13	171,937	29	1,587,202

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6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	原動機の潤滑油をろ過するオイルフィルターにおいて、オイルフィルターケースの材質が仕様と異なっている。そのため、潤滑油の内部圧力に耐えられずにケースが破損し、飛散したオイルが排気管に付着すると、最悪の場合、火災となる恐れがある。				
	対象台数	139台	不具合件数	0件	事故件数	0件
事例2	不具合の内容	暖房を補助するPTCヒータにおいて、制御が不適切なため、ヒータが最大出力で作動する状態で繰り返し使用した場合、PTCヒータの発熱により、PTCヒータハーネスコネクタ端子が変形することがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、端子部が接触不良により高温となりコネクタが溶損し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	40,613台	不具合件数	14件	事故件数	4件
事例3	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	65台	不具合件数	0件	事故件数	0件
事例4	不具合の内容	中型トラックの電気配線において、配索ばらつきの設計検討が不足していたため、左フレーム部の配線とエンジンサイドカバー等の周辺部品が干渉しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行時の振動等で当該配線の被覆が損傷し、最悪の場合、配線の短絡により火災に至るおそれがある。				
	対象台数	35,757台	不具合件数	89件	事故件数	1件

事例5	不具合の内容	バックドアのパワーリフトゲートコントロールモジュールの防水設計が不適切なため、雨水等がリヤゲート開口部内を伝わり、当該モジュールの接続端子部に浸入することがある。そのため、接続端子部が短絡し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。			
	対象台数	1,261 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例6	不具合の内容	ターボチャージャーの潤滑油供給配管において、固定方法が不適切なため、使用過程で急発進や急加速した際に当該配管内の油圧が高くなりオイルシールに応力が集中することがある。そのため、オイルシールが劣化し潤滑油が漏れ、最悪の場合、潤滑油が排気系高温部に飛散する事により火災になるおそれがある。			
	対象台数	2,789 台	不具合件数	9 件	事故件数
事例7	不具合の内容	トランスミッションの電気配線において、配索設計が不適切なためコネクタ配線のシール部に強い力がかかり、シール部を変形させているものがある。そのため、シール性能が保てずコネクタに雨水等が浸入することで短絡が発生し、駐車中にバッテリー上がりが発生することがある。最悪の場合、短絡により発熱することで、周囲の部品を溶損させて火災に至るおそれがある。			
	対象台数	6,702 台	不具合件数	6 件	事故件数
事例8	不具合の内容	農耕トラクタの作業装置の電気配線において、設計検討が不十分なため、PTOスイッチ及びPTOブレーキ電磁バルブの保護ヒューズの容量が大きいため、高電流が発生した際、ヒューズが切れるまでに時間がかかることがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該電磁バルブの配線が発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。			
	対象台数	710 台	不具合件数	10 件	事故件数
事例9	不具合の内容	トランスミッションの電気配線において、配索設計が不適切なためコネクタ配線のシール部が排気管の熱と雨水等により使用過程で劣化することがある。そのため、シール性能が保てずコネクタに雨水等が浸入することで短絡が発生し、駐車中にバッテリー上がりが発生することがある。最悪の場合、短絡により発熱することで、周囲の部品を溶損させて火災に至るおそれがある。			
	対象台数	2,025 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例10	不具合の内容	エンジンルーム内の燃料ホースクリップの構造が不適切なため、走行中の振動により燃料ホースとホースクリップが擦れることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると燃料ホースが摩耗し、最悪の場合、当該ホースに穴が開き、燃料が漏れ火災となるおそれがある。			
	対象台数	413 台	不具合件数	0 件	事故件数

事例 1 1	不具合の 内容	リバース制御ユニットにおいて、設計検討が不十分なため、ユニット内の電気コンタクトが電蝕することがある。そのため、ユニット内が過熱され、電子回路が熱損傷して機能不良となり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,684 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 2	不具合の 内容	リバース制御ユニットにおいて、製造指示が不十分なため、組立工程時のシーリング不良により、ユニット内に水分が侵入し内部の電気コンタクトが腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると、ユニット内で過熱され電子回路が熱損傷し機能不良になり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1,737 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 3	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、可変バルブ機構(カムトロニック)に故障が発生し、気筒休止が作動した場合に、設計意図に反して空燃比補正制御を停止させない。そのため、燃料噴射量が増加することで触媒が過熱し、周囲の部品を溶損させることでエンジンが停止し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	2,437 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 4	不具合の 内容	ウイング車のウイング電源ハーネスの配線配策箇所において、製造管理が不適切なため、ウイング電源ハーネスがシャシハーネスを押しつけてしまい、シャシハーネスの保護のない部分がシャシフレームに干渉することがある。そのため、走行振動等でシャシハーネスの被覆が破れ短絡し、最悪の場合、エンジンが停止し火災にいたるおそれがある。				
	対象台数	1,295 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 1 5	不具合の 内容	エンジンオイルの予熱装置用電源ハーネスにおいて、作業指示が不十分だったため、端子の絶縁処理が適切に行われていないものがある。そのため、通電時の発熱により絶縁処理に使用した素材が炭化することで絶縁破壊が起こり、最悪の場合、短絡による火災に至るおそれがある。				
	対象台数	278 台	不具合件数	20 件	事故件数	0 件
事例 1 6	不具合の 内容	ソーラーパネル接続用のMC4コネクタにおいて、製造工程が不適切なため、端子施工が不完全なものがある。そのため、接触不良によりコネクタが溶着し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	16 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 7	不具合の 内容	高電圧バッテリーにおいて、不適切に製造されたバッテリーモジュールが内蔵されたものがある。そのため、バッテリーモジュールの内部短絡が発生し、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	656 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 18	不具合の 内容	電源ヒューズにおいて、製造が不適切なためヒューズエレメント部に亀裂が入っている、もしくははんだが剥がれているものがある。そのため、亀裂が入っている場合は使用過程での走行振動等によりヒューズエレメントが断線し、SRSシステムの機能停止やメータパネル等が消灯する。最悪の場合、駆動力が失われ走行不能になるおそれがある。また、はんだが剥がれている場合は、ヒューズ回路内に短絡が発生するとヒューズが機能しないため短絡箇所の周囲が溶損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	5,085 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件
事例 19	不具合の 内容	助手席の下にある48Vのアース配線において、製造時の組み付けが不適切なため、ナットが適切なトルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行中の振動等により導通不良が発生し、警告灯が点灯すると共に増加した電気接触抵抗により発熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	4,291 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 20	不具合の 内容	左ハンドル車のエンジンルーム内にある48Vのアース配線において、製造時の組み付けが不適切なため、ナットが適切なトルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行中の振動等により導通不良が発生し、警告灯が点灯すると共に増加した電気接触抵抗により発熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	460 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 21	不具合の 内容	エアコンの冷媒において、製造指示が不適切なため、異なる冷媒が充填されている。そのため、事故等により冷媒が漏れ出した場合、火災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 22	不具合の 内容	エンジンのオイルクーラーホースにおいて、製造工程が不適切なため、ホース内壁に細かくぼみ等が形成され、厚さが不均等になっているものがある。このホース内壁の薄い部位に、エンジン作動中に発生する油圧(約 7.85 bar)がかかると、当該部位周辺から破裂しオイルが漏れ、警告灯が点灯する。最悪の場合、漏れたオイルが高温部にかかり、火災となるおそれがある。				
	対象台数	155 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 23	不具合の 内容	燃料装置において、燃料供給パイプに取付けられる燃料圧力温度センサーの取付ハウジングの製造管理が不適切なため、ハウジングの強度が不足しているものがある。そのため、使用過程において、当該ハウジングに亀裂が生じて燃料が漏れ燃圧異常の警告灯が点灯し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	45 台	不具合件数	2 件	事故件数	0 件

事例 24	不具合の 内容	助手席足元にあるプレヒューズボックスにおいて、製造時の組付けが不適切なため電源配線を取り付ける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て駆動システムが停止し、走行できなくなることがある。または、当該部の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	142 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 25	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、製造工程におけるばらつきがあったため、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	14,514 台	不具合件数	2 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	24 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 27	不具合の 内容	原動機の潤滑油をろ過するオイルフィルターにおいて、オイルフィルターケースの材質が仕様と異なっている。そのため、潤滑油の内部圧力に耐えられずにケースが破損し、飛散したオイルが排気管に付着すると、最悪の場合、火災となる恐れがある。				
	対象台数	10 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 28	不具合の 内容	高電圧バッテリーのセルモジュールにおいて、製造が不適切なため、セルモジュール内部で短絡することがある。そのため、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	17 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 29	不具合の 内容	高電圧バッテリーにおいて、不適切に製造されたバッテリーモジュールが内蔵されたものがある。そのため、バッテリーモジュールの内部短絡が発生し、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	1,992 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 30	不具合の 内容	高電圧バッテリーのセルモジュールにおいて、製造が不適切なため、電極シート(正極)の切れ端が折れ曲がったことにより、セパレーターが損傷することがある。そのため、セルモジュール内部で短絡し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	27 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 31	不具合の 内容	発電機のコネクターにおいて、配策が不適切なため、コネクター付近の配線が湾曲し、コネクター内の隔壁に圧力がかかっているものがある。そのため、発電やバッテリーの状態によりコネクター内のピンが熱を持ち、そのまま使用を続けると、ピンが隔壁を貫き、隣接しているピンと接触することにより短絡し、最悪の場合、火災となるおそれがある。				
	対象台数	3,935 台	不具合件数	7 件	事故件数	1 件
事例 32	不具合の 内容	エンジン潤滑装置のエンジンオイルラジエーターからオイルタンクへの配管にある接続フランジボルトにおいて、作業指示が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、使用過程において当該ボルトが緩み、フランジ部からオイルが漏れて排気管の高温部分に接触し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 33	不具合の 内容	駆動バッテリーケースのプレッシャーバルブにおいて製造管理が不適切なため、プレッシャーバルブの耐水性能が不十分なものがある。そのため、バッテリーケース内に浸水し、内部のバッテリーモジュールが短絡し、火災に至るおそれがある。				
	対象台数	82 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 34	不具合の 内容	PHEV仕様車の駆動バッテリーの一部において、バッテリーセルの内部不良があり、車両火災に至るおそれがある。				
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 35	不具合の 内容	交換用修理部品として輸入した原動機において、仕様と異なる材質のオイルフィルターケースが装着されているものがある。そのため、潤滑油の内部圧力に耐えられずにケースが破損し、飛散したオイルが排気管に付着すると、最悪の場合、火災となる恐れがある。				
	対象台数	8 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

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	フロントブレーキマスタシリンダにおいて、ダイヤフラムの原材料に含まれる添加剤が不適切なため、ブレーキ液中に溶け出した添加剤によりシールが膨潤すると、液圧調整用の油路を閉塞したままとなることがある。そのため、特定の条件下でブレーキレバーの遊びが大きくなり、最悪の場合、制動距離が伸びるおそれがある。			
	対象台数	4,752 台	不具合件数	18 件	事故件数 0 件
事例 2	不具合の内容	前後車輪速センサの防水構造が不適切なため、雨中走行等により、当該センサ内部に水が浸入するものがある。そのため、センサ回路が短絡し、車輪速信号が乱れ速度計指示不良、または、トラクションコントロール制御が働き、加速不良となるおそれがある。最悪の場合、走行中に車輪がロックしたと誤検知して、ブレーキが効かなくなるおそれがある。			
	対象台数	25,012 台	不具合件数	49 件	事故件数 0 件
事例 3	不具合の内容	エア生成モジュレータ(APM)において、半導体を変更した際の評価検証が不十分なため、耐久性・信頼性が開発基準を満足していない半導体が組み込まれたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該半導体の早期劣化により導通異常が発生し、駐車ブレーキ系ソレノイドバルブが不作動となり、駐車ブレーキの機能が損なわれるおそれがある。			
	対象台数	11 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件
事例 4	不具合の内容	大型トラック低床4軸車のエアブレーキにおいて、共振に対する検討が不十分なため、高車速域でエアタンク周辺で共振することがある。そのため、固定ストラップに繰り返し応力がかかり、当該ストラップが疲労破断し、そのままの状態で使用を続けると、エアタンクが浮動してブラケット等と干渉しエア接続部等が損傷しエアが漏れ、ブレーキエア圧力低下の警告ランプ点灯及び警報が鳴り、最悪の場合、前輪もしくは後輪のブレーキが効かなくなるおそれがある。			
	対象台数	2,933 台	不具合件数	23 件	事故件数 0 件
事例 5	不具合の内容	セミトレーラのブレーキシステムにおいて、製造への指示が不適切なため、誤ったブレーキ・チャンバおよびスプリング・ブレーキ・チャンバが取付されている。そのため、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。			
	対象台数	17 台	不具合件数	0 件	事故件数 0 件

事例 6	不具合の 内容	ブレーキフルードリザーバータンクとブレーキマスターシリンダー間に装着されているブレーキホースについて、材質の選定が不適切なため、当該ブレーキホース内のブレーキフルードと化学反応を起こすものがある。さらに、化学反応により溶出したブレーキフルードがブレーキマスターシリンダー内のカップと化学反応を起こし、カップが劣化することがある。そのため、低速でブレーキを踏み続けると、ブレーキマスターシリンダーの液圧が低下し、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	59 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の 内容	小型トラックにおいて、電動パーキングブレーキシステムの制御プログラムが不適切なため、電動パーキングブレーキ作動時に、パーキングブレーキケーブルのストローク量を正しく認識できないことがある。そのため、電動パーキングブレーキ作動操作の繰り返しによりケーブルが緩み、周辺部品と干渉することで、ケーブルの損傷やライニングの摩耗が生じ、最悪の場合、ケーブルが切断し、電動パーキングブレーキ警告灯が点灯するとともに、駐車中の車両が動き出すおそれがある。				
	対象台数	27,129 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の 内容	ブレーキシステム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、ブレーキフルードが低下した場合、設計どおりに警告灯が点灯しない。そのため、運転者はブレーキフルードが低下したことを認識出来ず、安全に停止出来ないおそれがある。				
	対象台数	172 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の 内容	ABSコントロールユニットにおいて、プログラムの設計検討が不十分なため、車両停止時に特定の条件下でトランスミッションのギヤの位置がN(ニュートラル)になるとともに、パーキングブレーキが解除されることがある。そのため、駐車中に車両が動きだすおそれがある。さらに、ギヤがNになっているにもかかわらず、Pレンジの表示がされたままになり、保安基準に適合しない。				
	対象台数	890 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の 内容	リヤブレーキキャリアにおいて、当該キャリアの取付けボルトの締め付け作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態を使用続けると、当該ボルトが緩み、制動時や段差乗り越え時に異音が発生し、最悪の場合、当該ボルトが脱落して、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	1,911 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 11	不具合の 内容	クレーン車の駐車ブレーキ用エアホースにおいて、エアホース接続金具部の加締め工程が不適切なため、ホース加締め部のゴムが損傷することがある。そのため、そのままの状態を使用続けると、損傷部よりエアが漏れ、駐車ブレーキが解放できなくなるおそれがある。				
	対象台数	2 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件

事例 1 2	不具合の 内容	制動装置において、設計が不適切なため、前輪用ブレーキホースの長さが不足している。そのため、そのままの状態で使用を続けると、操舵角によりブレーキホース端部に過大な負荷がかかり、ブレーキホースに亀裂が発生する。最悪の場合、ブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、制動力が低下するおそれがある。				
	対象台数	2,604 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 3	不具合の 内容	シヨベル・ローダにおいて、ブレーキリンケージのベアリングに正規品と異なるものを組付けたものがある。そのためブレーキ操作を繰り返すとベアリングが固着してブレーキリンケージが動きにくくなり、最悪の場合、制動距離が増加するまたはブレーキを引きずるおそれがある。				
	対象台数	263 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 4	不具合の 内容	刈取脱穀作業車の制動装置において、製造工程が不適切なため、駐車ブレーキペダルとブレーキアームを連結するスプリングピンが抜け出すことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該スプリングピンが完全に抜け駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。				
	対象台数	155 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 5	不具合の 内容	前輪の制動装置において、製造時の部品管理が不適切なため、異品のブレーキキャリアが組付けられたものがある。そのため、制動時において、正しい位置でブレーキパッドがブレーキディスクを押さえることができず制動力が低下し、最悪の場合、前輪のブレーキが効かなくなるおそれがある。				
	対象台数	13,260 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 1 6	不具合の 内容	前輪ブレーキキャリアにおいて、機器管理が不適切なため、ブラケット取付部の強度が不足しているものがある。そのため、走行中の負荷によりブレーキキャリアブラケット取付部にひびが入り、そのまま走行を続けると、最悪の場合、当該箇所が破損して脱落し、前輪ブレーキが操作不能となるおそれがある。				
	対象台数	720 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	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
事例 2	不具合の内容	トランスミッションの左右旋回クラッチを制御する旋回装置において、以下の(1)及び(2)の内容により、旋回しようと操向レバーを操作しても、車両が直進する恐れがある。(1)ソレノイドバルブの内部形状が不適切であるため、油圧作動油に混入した金属片等がソレノイドバルブ内部に入り込んだ場合、噛み込みが発生しソレノイドバルブが固着する。(2)ソレノイドバルブの内部構造が不適切であるため、ソレノイドバルブ内に入り込んだ油がソレノイドバルブ内部から抜けずに密閉状態となり、バルブ内で圧力を保持してしまい、その状態でバルブが作動することで油の温度が上昇し、油の熱膨張によりソレノイドバルブが作動不良になる。			
	対象台数	2,676 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 3	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ことがある。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	97,543 台	不具合件数	134 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	農耕トラクタのステアリングコントローラに付属されるホルダにおいて、水浸入および振動に対する設計が不十分なため、長期間使用することでホルダに接続されるスプラインに錆が発生し、摩耗する。そのため、そのまま使用を続けるとスプラインの摩耗が進み、最悪の場合、ステアリングが空転し、ステアリング操作ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	248 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	農耕トラクタのステアリングコントローラに付属されるホルダにおいて、水浸入に対する設計が不十分なため、ホルダ内部に水が浸入し、ホルダに接続されるスプラインに錆が発生することがある。また、振動摩耗に対する設計が不十分なため、錆と振動によりスプラインが摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けるとスプラインの摩耗が進み、最悪の場合、ステアリングが空転し、ステアリング操作ができなくなるおそれがある。			
	対象台数	1,833 台	不具合件数	1 件	事故件数

事例 6	不具合の 内容	大型観光バスにおいて、ハンドル固定ボルトの締付け工程が不適切なため、当該ボルトを取付けずに出荷された車両がある。そのため、ハンドルがシャフトから外れるおそれがある。				
	対象台数	3,117 台	不具合件数	1 件	事故件数	0 件
事例 7	不具合の 内容	右ハンドル車の電動パワーステアリングにおいて、制御プログラムが不適切なため、電動パワーステアリングシステムに故障が発生した場合、パワーアシストが作動しなくなることや、ステアリングに振動が発生することで、最悪の場合、操舵ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	112,261 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 8	不具合の 内容	シヨベル・ローダのステアリング回路に装着された、油圧の流量をステアリングと荷役で分配する油圧流量分配弁(デバイダバルブ)の内部スプールにおいて、作業工程が不適切だったため、誤ったスプールを組み込んだものがある。そのため、走行等の際にデバイダバルブ内にサージ圧が発生すると、バルブハウジング内部の隔壁が損傷し、ステアリング回路に流れる作動油の量が急激に減少することがある。最悪の場合、ハンドルが急激に重たくなり、通常どおりのステアリング操作が困難になるおそれがある。				
	対象台数	41 台	不具合件数	5 件	事故件数	0 件
事例 9	不具合の 内容	電子制御ステアリング(UDAS)装備車において、ステアリングコラムシャフトの嵌合部を締結するボルトの締付け作業指示、及び検査システムの設定が不適切なため、当該ボルトが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、ステアリング操作でボルトが緩み、異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、コラムシャフトの嵌合部が摩耗し、据え切り等のハンドル操作時に嵌合の凹凸がずれて、ハンドルの操作性に影響を及ぼすおそれがある。				
	対象台数	20 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 10	不具合の 内容	電動パワーステアリング機構の一部であるダブルユニバーサルジョイントにおいて、材質の選定及び製造工程が不適切なため、当該ジョイントの一部の強度が不足しているものがある。また、それらの部品において、生産ライン等での廻り品質チェックの際の作業が不適切なため、過度に引っ張られたことにより当該ジョイント部が伸長したものや落下した部品を再使用したものがある。これらの複合要因のため、ステアリングホイールを最大までの操舵時などで強いせん断力がかかると当該ジョイントの一部が破損して、ステアリングコラムから異音が発生し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、予期せぬ強い操舵力が必要となるおそれがある。				
	対象台数	20 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件

事例 1 1	不具合の 内容	インタミディエイトシャフトにおいて、プレス加工工程の検討が不十分であったため、ジョイント部の成型時に亀裂が生じているものがある。そのため、使用過程で亀裂が進展して破断し、最悪の場合、操舵不能となるおそれがある。				
	対象台数	4,902 台	不具合件数	0 件	事故件数	0 件
事例 1 2	不具合の 内容	ステアリングホイールにおいて、ステアリングホイールとステアリングコラムの締結部に対する図面指示が不十分なため、当該部の締結力が不足しているものがある。そのため、走行中の操舵等の入力により、取付けナットが緩み嵌合部に異音やガタが発生し、そのまま使用を続けると最悪の場合、嵌合が外れ、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。				
	対象台数	43,821 台	不具合件数	37 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	ラゲッジルームの荷物固縛用の固定レールにおいて、車体と締結するボルトにかかる強度検討が不十分なため、車両の後面が衝突により衝撃を受けた際、固定レールの最後部を固定しているボルトが折損して固定レールが前方に押し出されることがある。そのため、後部座席の乗員に固定レールが接触し、負傷するおそれがある。			
	対象台数	24,386 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 2	不具合の内容	左右フロントシートに装着されているサイドエアバッグにおいて、エアバッグ制御コンピューターのプログラムが不適切なため、当該エアバッグを必要としない前面衝突等で誤って展開することがある。そのため、意図しないサイドエアバッグの展開により乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	297 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 3	不具合の内容	原動機において、ウォータポンプカバーの製造工程が不適切なため、ジョイントパイプ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ジョイントパイプ圧入部の締め代が減少し、ジョイントパイプが抜け、高温の冷却水が漏れて、最悪の場合、運転者に付着すると火傷する、または、オーバーヒートするおそれがある。			
	対象台数	3,191 台	不具合件数	42 件	事故件数
事例 4	不具合の内容	後部座席中央のヘッドレスト用ガイドスリーブにおいて、製造管理が不適切なため、バックレストフレームに正しく溶接されていない部品が組み付けられている。そのため、衝突等の衝撃によりバックレストフレームからヘッドレスト用ガイドスリーブが外れ、後部座席中央の搭乗者の頭部や頸部の後傾を有効に抑止できず負傷するおそれがある。			
	対象台数	1 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 5	不具合の内容	運転席及び助手席のシートフレームとバックレストの締結ボルトにおいて、製造管理が不適切なため、正しいトルクで締め付けられていないものがある。そのため、衝突時にバックレストへ強い力がかかった場合、当該ボルトが破損し、バックレストが正しい位置を保持できず、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。			
	対象台数	107 台	不具合件数	0 件	事故件数
事例 6	不具合の内容	助手席エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、エアバッグ展開経路である、インストルメントパネルの開口部の製造誤差によっては、意図した通りの展開がされない事がある。そのため、衝突時に助手席エアバッグが完全に展開せず、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。			
	対象台数	563 台	不具合件数	0 件	事故件数

7. 令和6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6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減少となった。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、令和5年度には燃料ポンプに関わるリコール、また令和6年度は座席取付ボルトに関わるリコール及び排気ガス再循環装置（EGR）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、輸入車については令和4年度をピークに減少傾向にある。

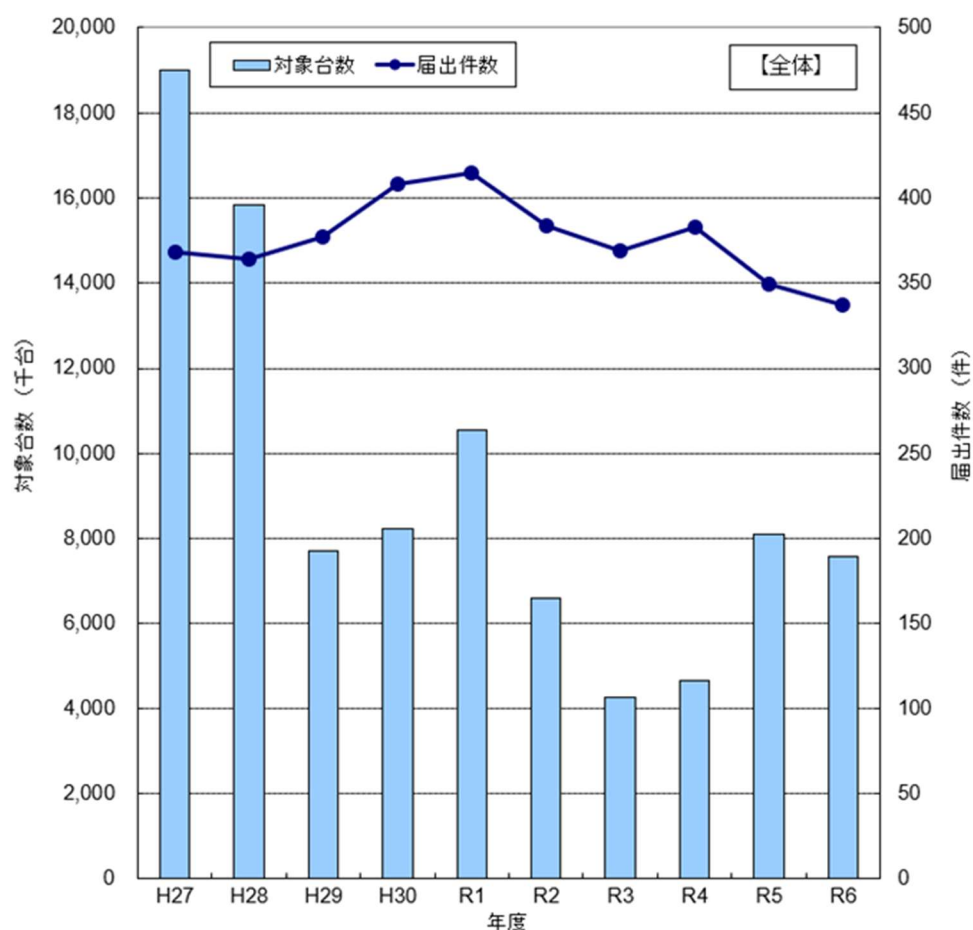


図7-1 リコール届出件数及び対象台数（平成27年度～令和6年度）

「全体」 （図1-1の再掲）

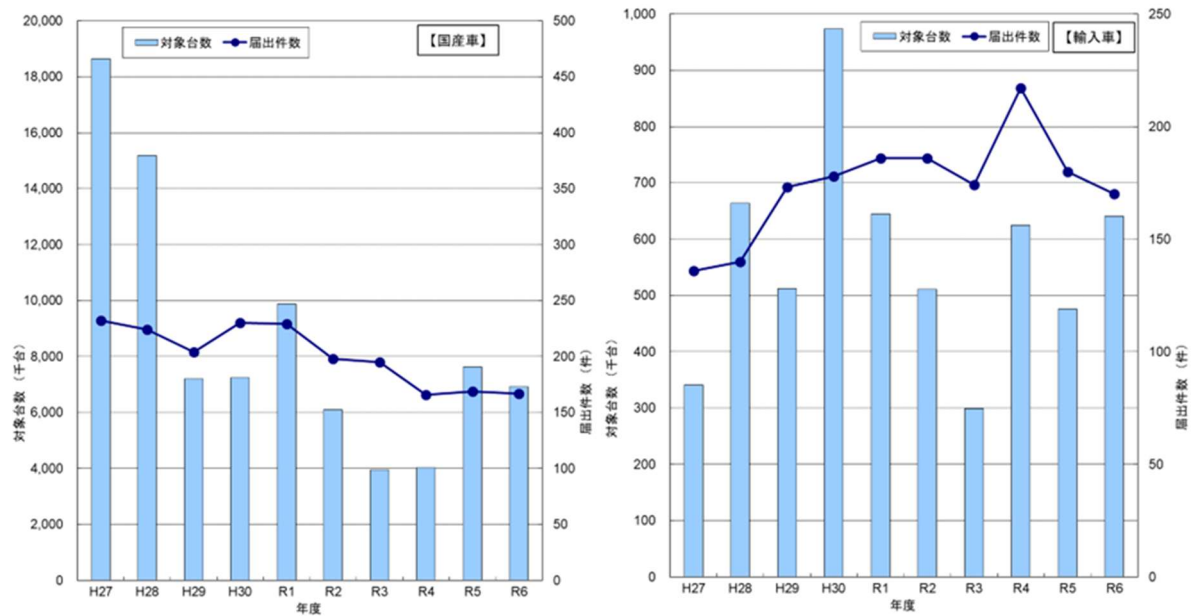


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 27 年度～令和 6 年度）
「左図：国産車」「右図：輸入車」（図 1-2 の再掲）

(2) リコール率の推移

日本における令和 2 年度から令和 6 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 6 年度の年度別リコール率は過去 5 年間で 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 2020 年から 2024 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、2024 年は 9.9% と少し減少となった。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。

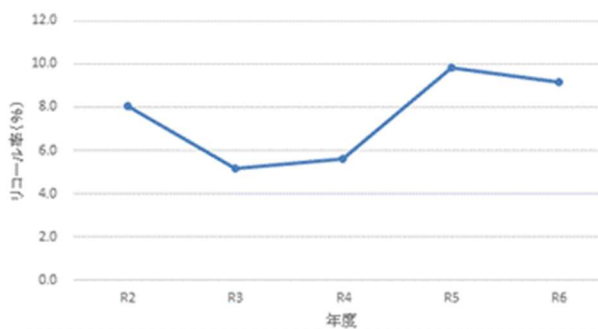


図 7-3 日本における年度別リコール率
（令和 2 年度～令和 6 年度）

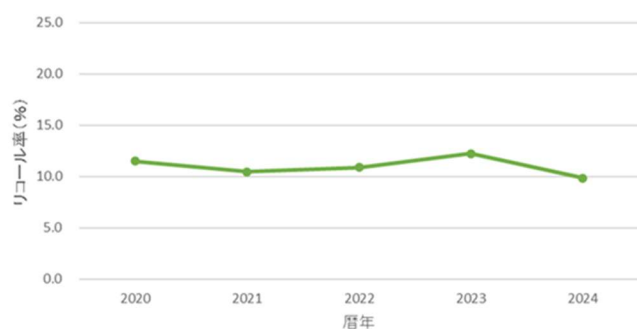


図 7-4 米国における暦年別リコール率
（2020 年～2024 年）

(3)車種（用途）別の推移

令和6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・小型乗用車が減少し、普通・小型貨物車と二輪車が増加、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減少したが、軽乗用車が増加したことにより、令和5年度と同等の総対象台数とな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、国産車の届出件数の傾向は全体と同じであり、令和6年度の軽乗用の対象台数については令和2年と同水準まで増えている。

輸入車における令和6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。

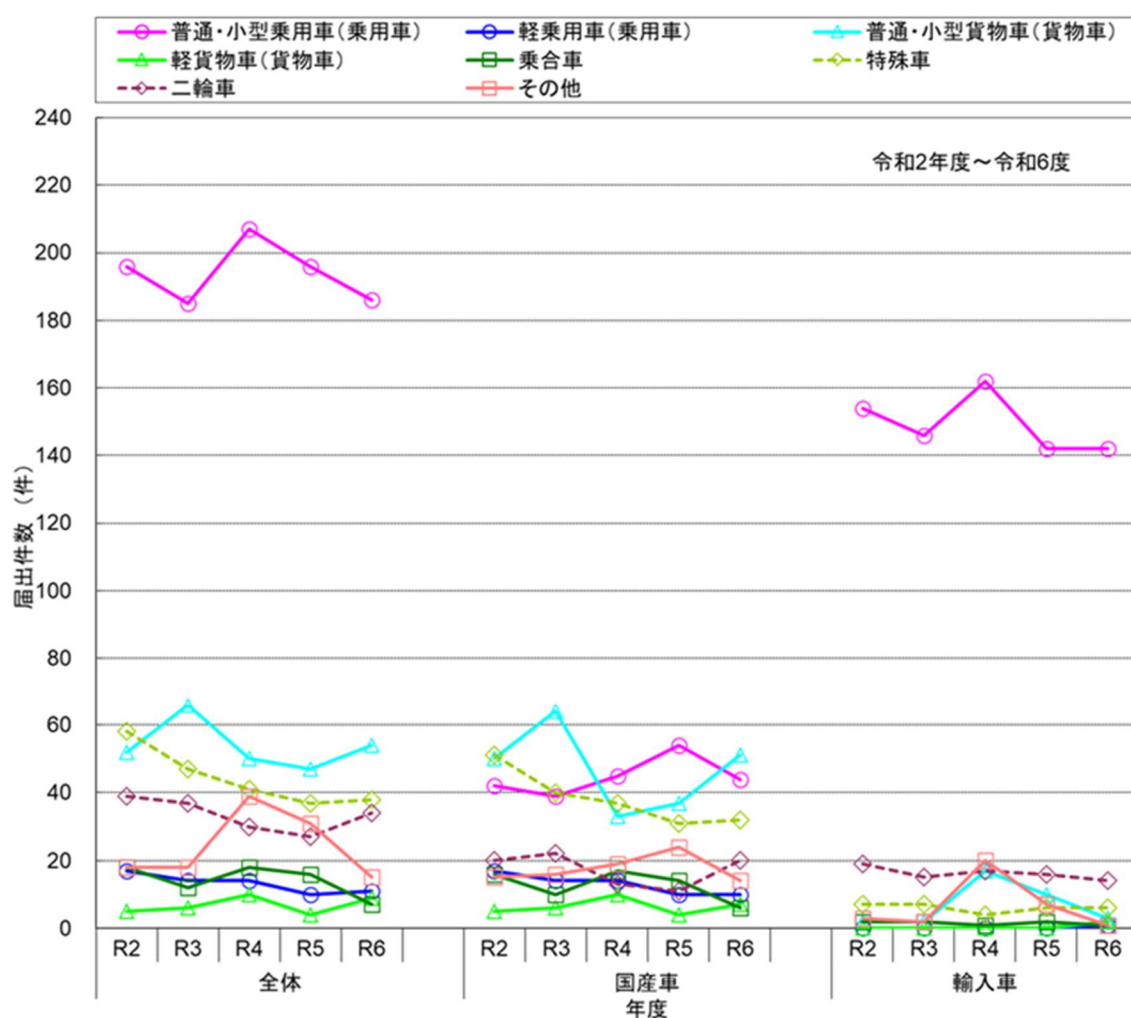


図7-5 車種（用途）別の届出件数（令和2年度～令和6年度）（図1-5の再掲）

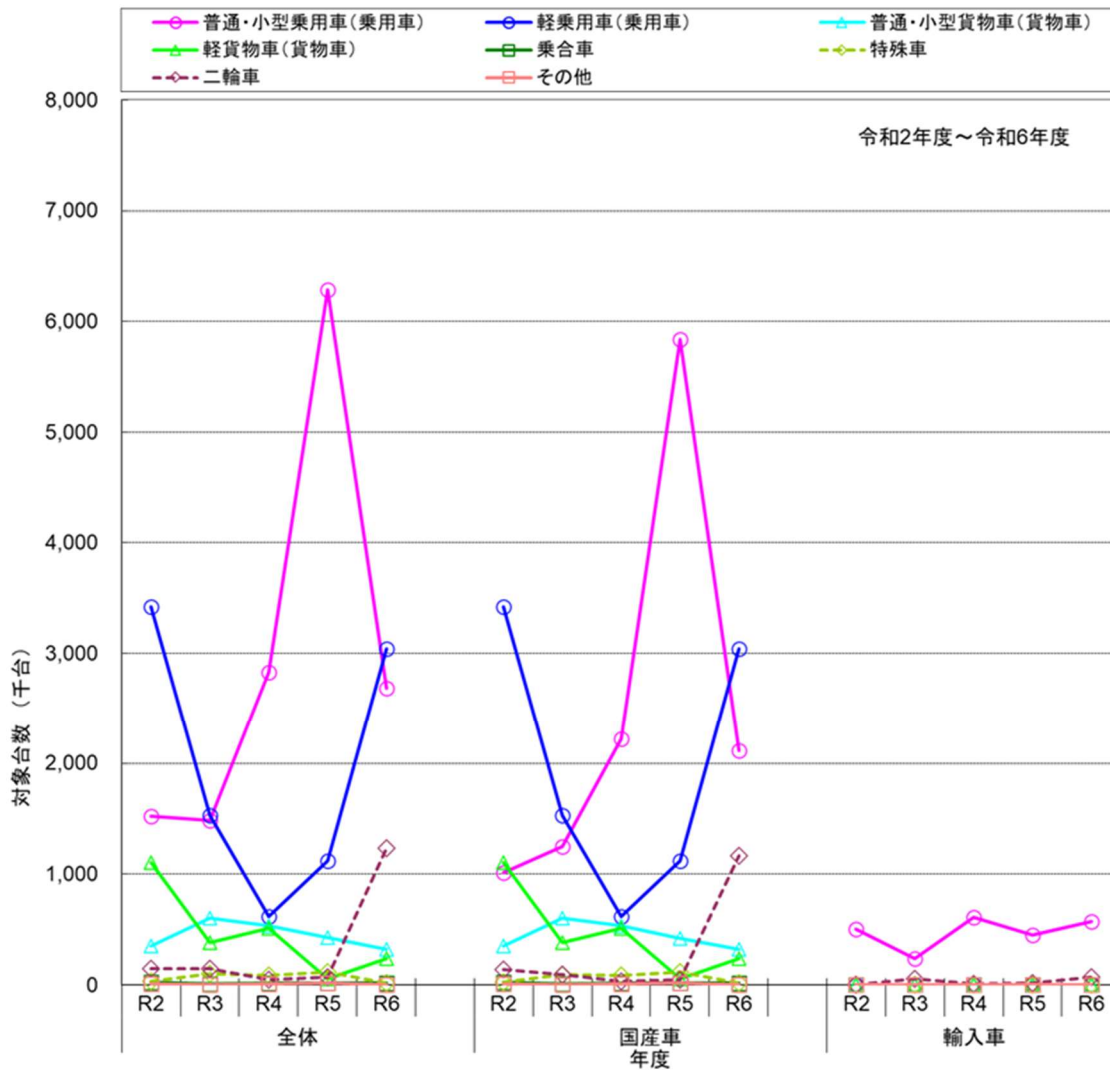


図 7-6 車種(用途)別の対象台数(令和2年度～令和6年度) (図 1-7 の再掲)

(4) 装置別の推移

全体における令和6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18件の減少となった。装置別では電気装置55件（前年度47件）、車枠・車体28件（前年度21件）、かじ取装置19件（前年度15件）が増加となり、5カ年平均と同数又は上回る結果となった。一方、過去5年間で比較すると原動機については43件と過去5年間で最小となり、5カ年平均（60件）からも大きく下回る数値であり、明確に数が少なかったといえる。

国産車・輸入車別でみると国産車の合計件数は176件で、前年度の183件から微減、輸入車についても171件と前年度の182件に比べ減少した結果になっている。国産車において、原動機が10件以上の減少となっており、輸入車では減少していないことから、全体における原動機の届出件数の減少は国産車の減少の影響である。また、灯火装置は輸入車で大きく減少しており昨年度大幅に増加したが、今年度で減少となったのは輸入車の減少の影響が大きいといえる。なお、ここでの件数についてはリコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表1-8に示す車種（用途）の届出件数の合計とは異なっている。

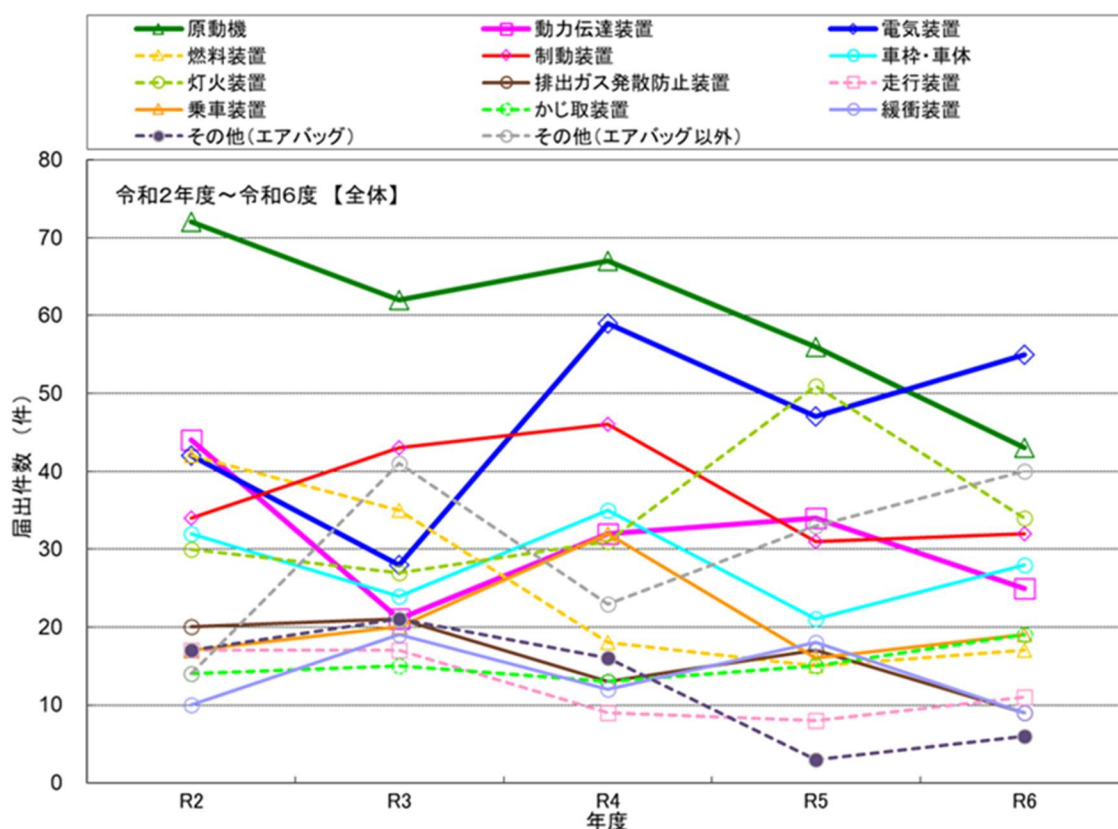


図 7-7 装置別の届出件数【全体】（令和2年度～令和6年度）（図1-9の再掲）

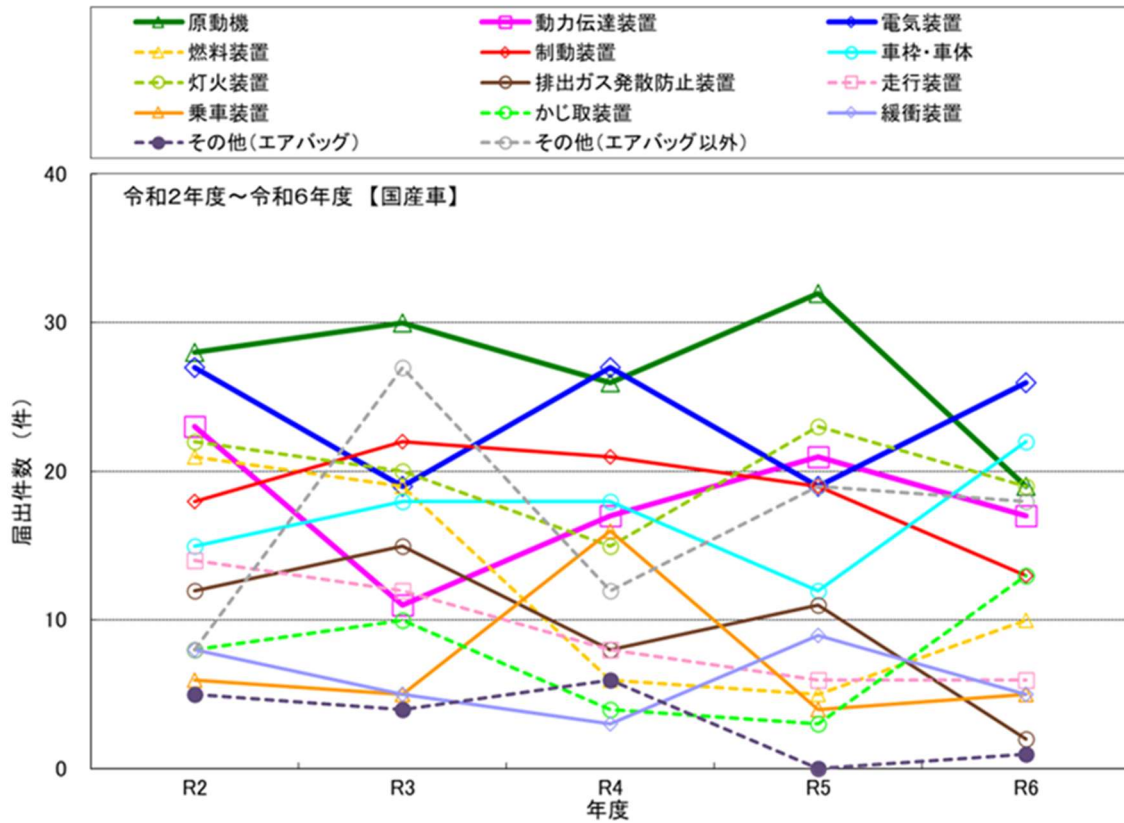


図 7-8 装置別の届出件数【国産車】（令和2年度～令和6年度）（図 1-11 の再掲）

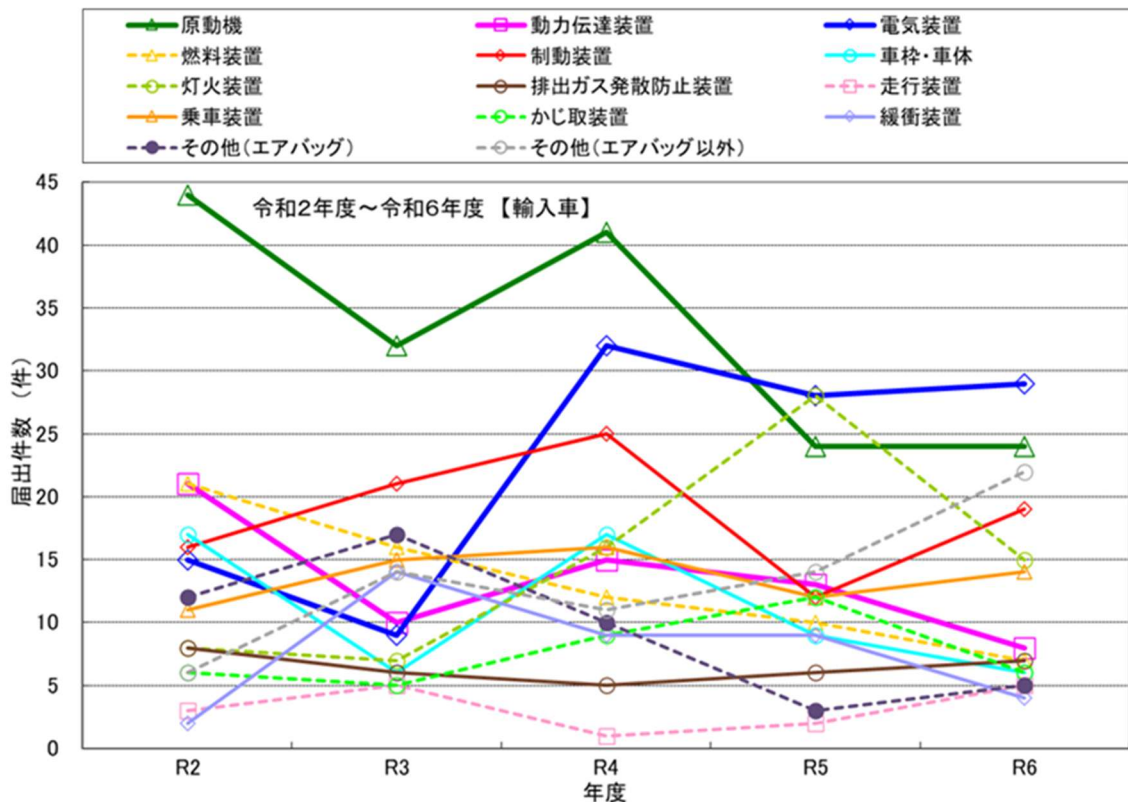


図 7-9 装置別の届出件数【輸入車】（令和2年度～令和6年度）（図 1-13 の再掲）

(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6年度は21件の届出があり、前年度と比較して1件減少している。令和2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年度で大きく届出件数が増え、令和6年度も令和5年度と同等の件数となった。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6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1.3%と低く、電気自動車及びハイブリッド車の保有割合が約17.1%^{*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7年3月末電気自動車保有車両数221,889台、ハイブリッド自動車保有台数13,945,137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】(%)

	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
原動機	2.8	2.5	1.1	4.3	1.3	2.4
電気装置	1.7	3.1	7.5	8.5	11.3	6.4
動力伝達装置	0.6	0.0	0.0	0.0	1.3	0.4
燃料装置	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
制動装置	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.2
その他（エアバッグ以外）	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.2
装置の合計 【全体】	5.0	6.7	8.6	13.4	14.4	9.5

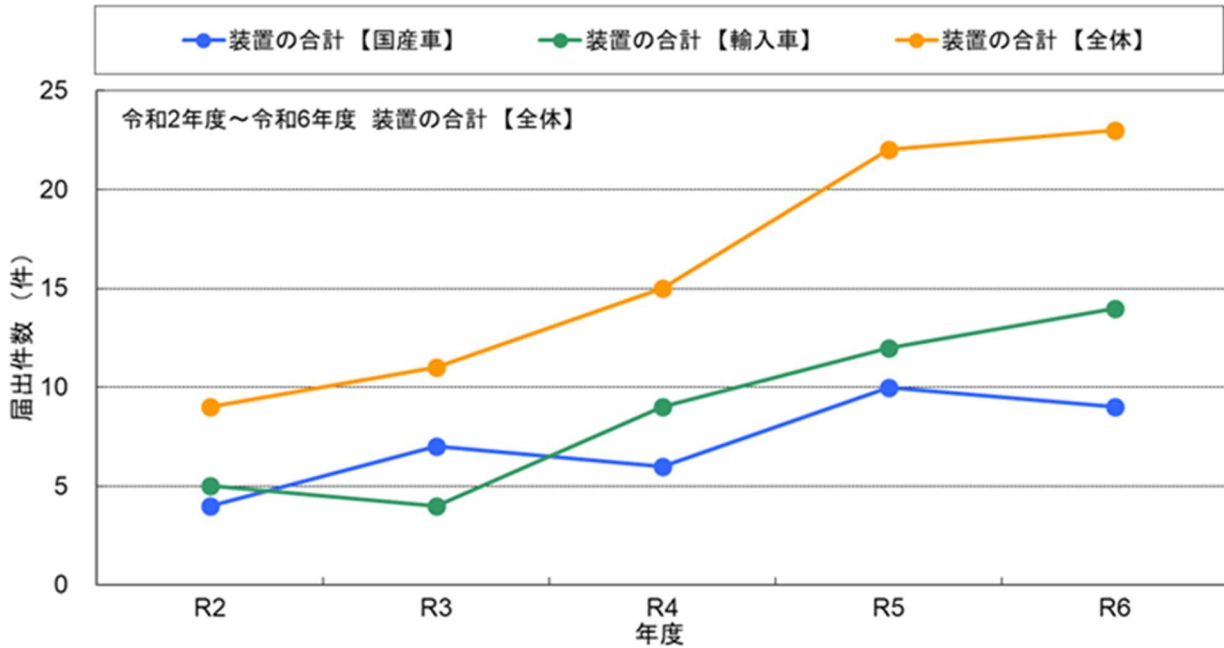


図 7-10 EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数
(令和 2 年度～令和 6 年度) (図 1-21 の再掲)

(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 6 年度においては衝突被害軽減ブレーキ 1 件、レーンキープアシスト (LKA) 2 件、ACC (アダプティブクルーズコントロール) 1 件、車両安定制御装置 1 件、先進ライト 4 件及びペダル踏み間違い時加速抑制装置 1 件と多岐に渡っており、件数も過去 5 年間で最も多かった令和 5 年度とほぼ同数の 10 件となった。

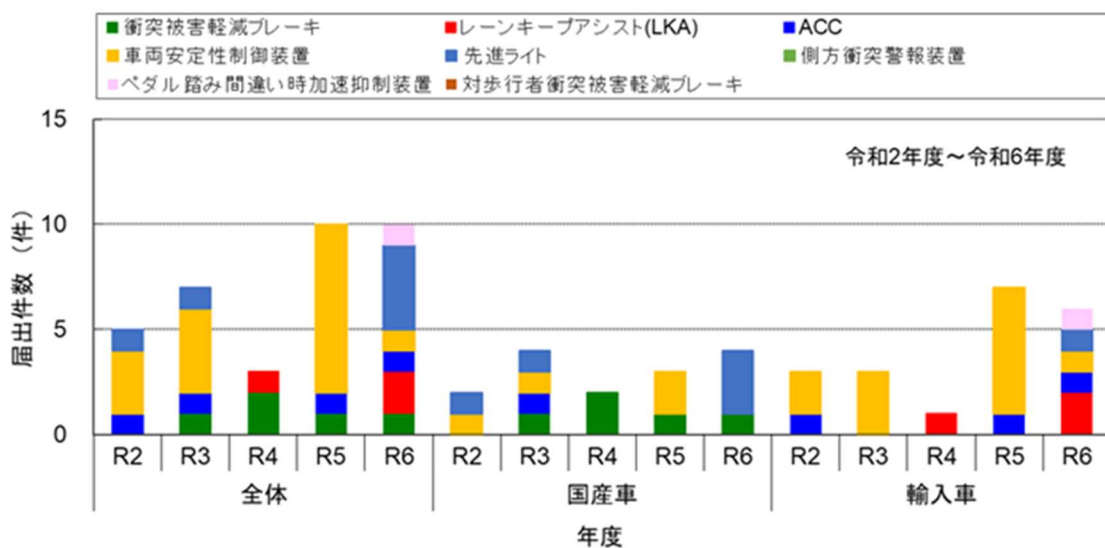


図 7-11 ASV 技術に関するリコール届出件数 (令和 2 年度～令和 6 年度) (図 1-24 の再掲)

(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6年度は前年度86件に対し93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6年度は、10件あり、前年度から4件の増加となった。

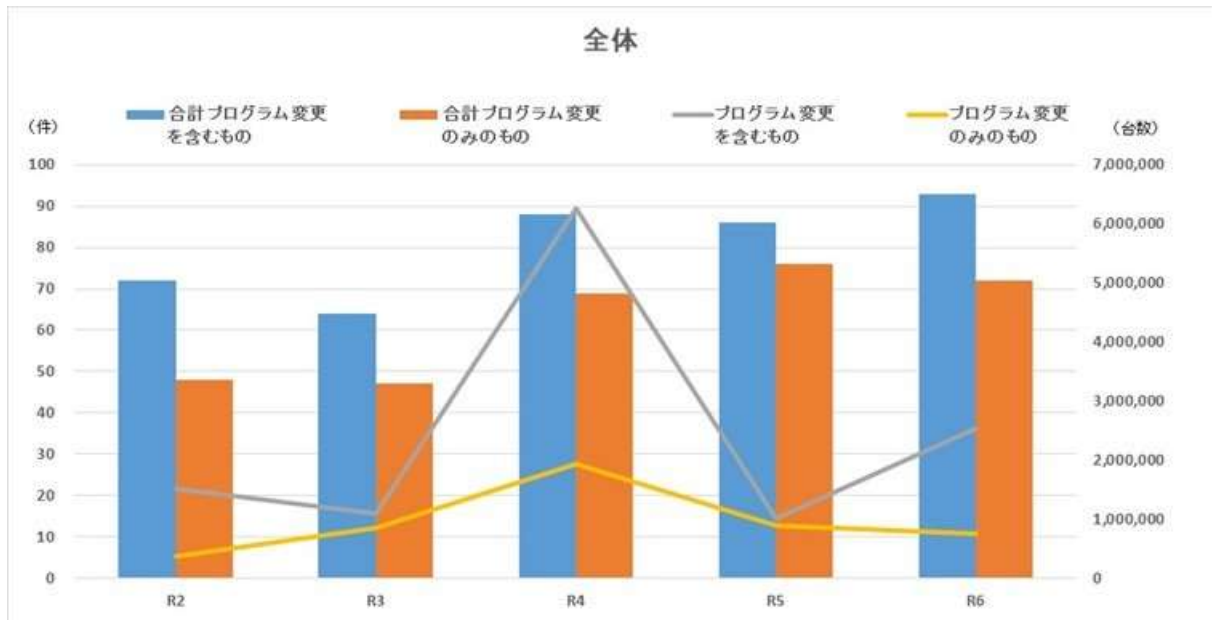


図 7-12 プログラム変更を対策とするリコール届出の件数及び対象台数

(8) 不具合発生原因別の推移

全体における令和6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「プログラムミス」を原因とするリコールについては昨年よりも大きく増加し、5カ年平均と比較しても多くなっている。また「設計」に区分される「開発評価の不備」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。

※: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						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	207	214	251	209	193	215
届出 件数 (%)	51.4	54.3	62.1	57.3	55.6	56.1

総 届 出 件 数						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	403	394	404	365	347	383
届出 件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	190	166	136	141	148	156
届出 件数 (%)	47.1	42.1	33.7	38.6	42.7	40.8

そ の 他						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	6	14	17	15	6	12
届出 件数 (%)	1.5	3.6	4.2	4.1	1.7	3.0

性 能						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	31	22	49	22	17	28
届出 件数 (%)	7.7	5.6	12.1	6.0	4.9	7.4

耐 久 性						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	59	48	64	22	13	41
届出 件数 (%)	14.6	12.2	15.8	6.0	3.7	10.8

設 計 自 体						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	117	144	138	165	163	145
届出 件数 (%)	29.0	36.5	34.2	45.2	47.0	38.0

作 業 工 程						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	139	126	115	115	122	123
届出 件数 (%)	34.5	32.0	28.5	31.5	35.2	32.3

機 械 設 備						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	33	23	10	14	14	19
届出 件数 (%)	8.2	5.8	2.5	3.8	4.0	4.9

工 具 ・ 治 具						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	5	9	8	8	4	7
届出 件数 (%)	1.2	2.3	2.0	2.2	1.2	1.8

部 品 ・ 材 料						
	R2	R3	R4	R5	R6	5力年平均
届出 (件)	13	8	3	4	8	7
届出 件数 (%)	3.2	2.0	0.7	1.1	2.3	1.9

量産品の品質に見込み違い	届出 (件)	4	6	6	6	3	5
	届出 件数 (%)	1.0	1.5	1.5	1.6	0.9	1.3
部品、材料の特性の不十分	届出 (件)	10	7	23	6	8	11
	届出 件数 (%)	2.5	1.8	5.7	1.6	2.3	2.8
使用環境条件の甘さ	届出 (件)	17	9	20	10	6	12
	届出 件数 (%)	4.2	2.3	5.0	2.7	1.7	3.2
開発評価の不備	届出 (件)	46	41	45	18	10	32
	届出 件数 (%)	11.4	10.4	11.1	4.9	2.9	8.4
実車相当テストの不十分	届出 (件)	13	7	19	4	3	9
	届出 件数 (%)	3.2	1.8	4.7	1.1	0.9	2.4
評価基準の甘さ	届出 (件)	71	56	51	116	98	78
	届出 件数 (%)	17.6	14.2	12.6	31.8	28.2	20.5
図面等の不備	届出 (件)	7	31	23	15	15	18
	届出 件数 (%)	1.7	7.9	5.7	4.1	4.3	4.8
プログラムミス	届出 (件)	39	57	64	34	50	49
	届出 件数 (%)	9.7	14.5	15.8	9.3	14.4	12.8
作業員のミス	届出 (件)	16	41	28	17	8	22
	届出 件数 (%)	4.0	10.4	6.9	4.7	2.3	5.8
マニュアルの不備	届出 (件)	19	12	8	7	7	11
	届出 件数 (%)	4.7	3.0	2.0	1.9	2.0	2.8
製造工程不適切	届出 (件)	50	36	58	79	84	61
	届出 件数 (%)	12.4	9.1	14.4	21.6	24.2	16.0
作業管理不適切	届出 (件)	54	37	21	12	23	29
	届出 件数 (%)	13.4	9.4	5.2	3.3	6.6	7.7
保守管理の不備	届出 (件)	33	23	10	14	14	19
	届出 件数 (%)	8.2	5.8	2.5	3.8	4.0	4.9
保守管理の不備	届出 (件)	1	7	3	6	3	4
	届出 件数 (%)	0.2	1.8	0.7	1.6	0.9	1.0
金型寸法の不適切	届出 (件)	4	2	5	2	1	3
	届出 件数 (%)	1.0	0.5	1.2	0.5	0.3	0.7
管理の不備	届出 (件)	13	8	3	4	8	7
	届出 件数 (%)	3.2	2.0	0.7	1.1	2.3	1.9
再生品利用の不備	届出 (件)	0	0	0	0	0	0
	届出 件数 (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

図 7-13 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(令和 2 年度～令和 6 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6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1.8カ月短くなり、直近5カ年の平均と比較しても短くなっていった。前年より期間が短くなった要因としては、1年超え2年以内の届出が増えたものの、他の届出件数が減少したことによるものである。国産車、輸入車の別で見ると、国産車は平均期間が前年度に比べ短くなっており、輸入車は平均期間がやや長くなっていることから全体の平均期間が短くなった要因は国産車の影響によるところが大きい。

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6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。

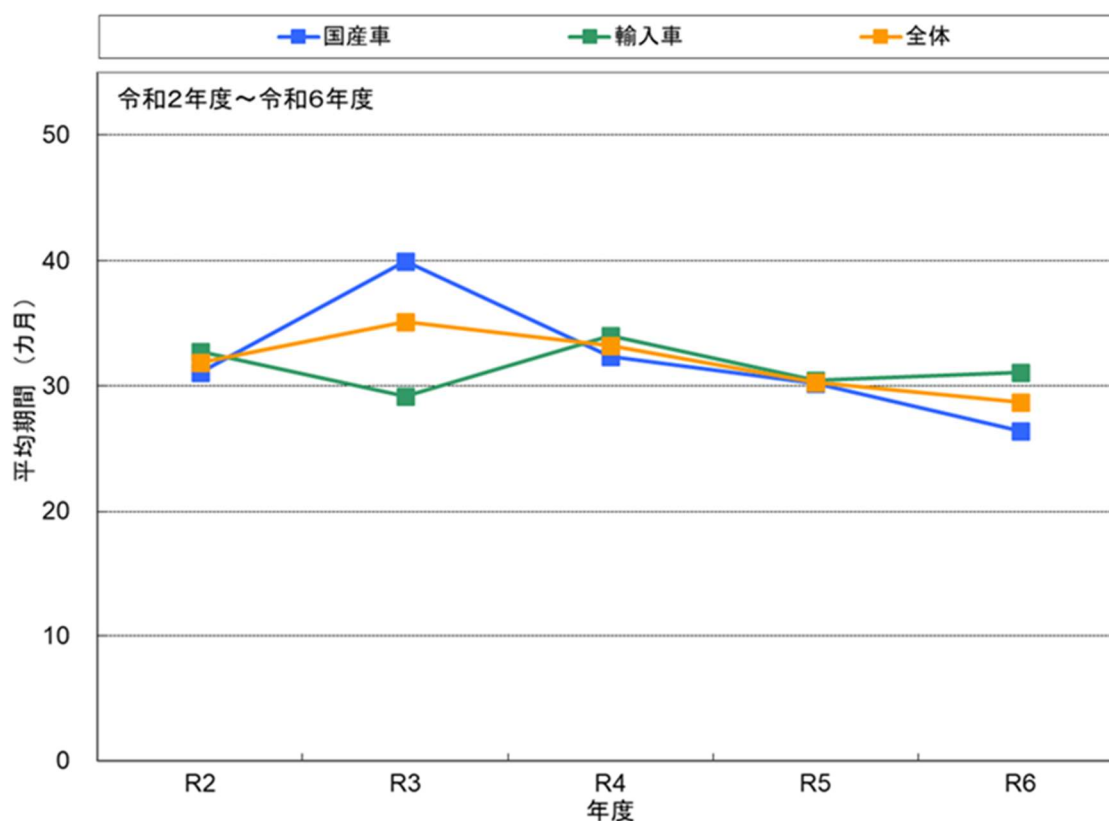


図7-14 生産開始日から不具合発生時の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(令和2年度～令和6年度) (図3-5の再掲)

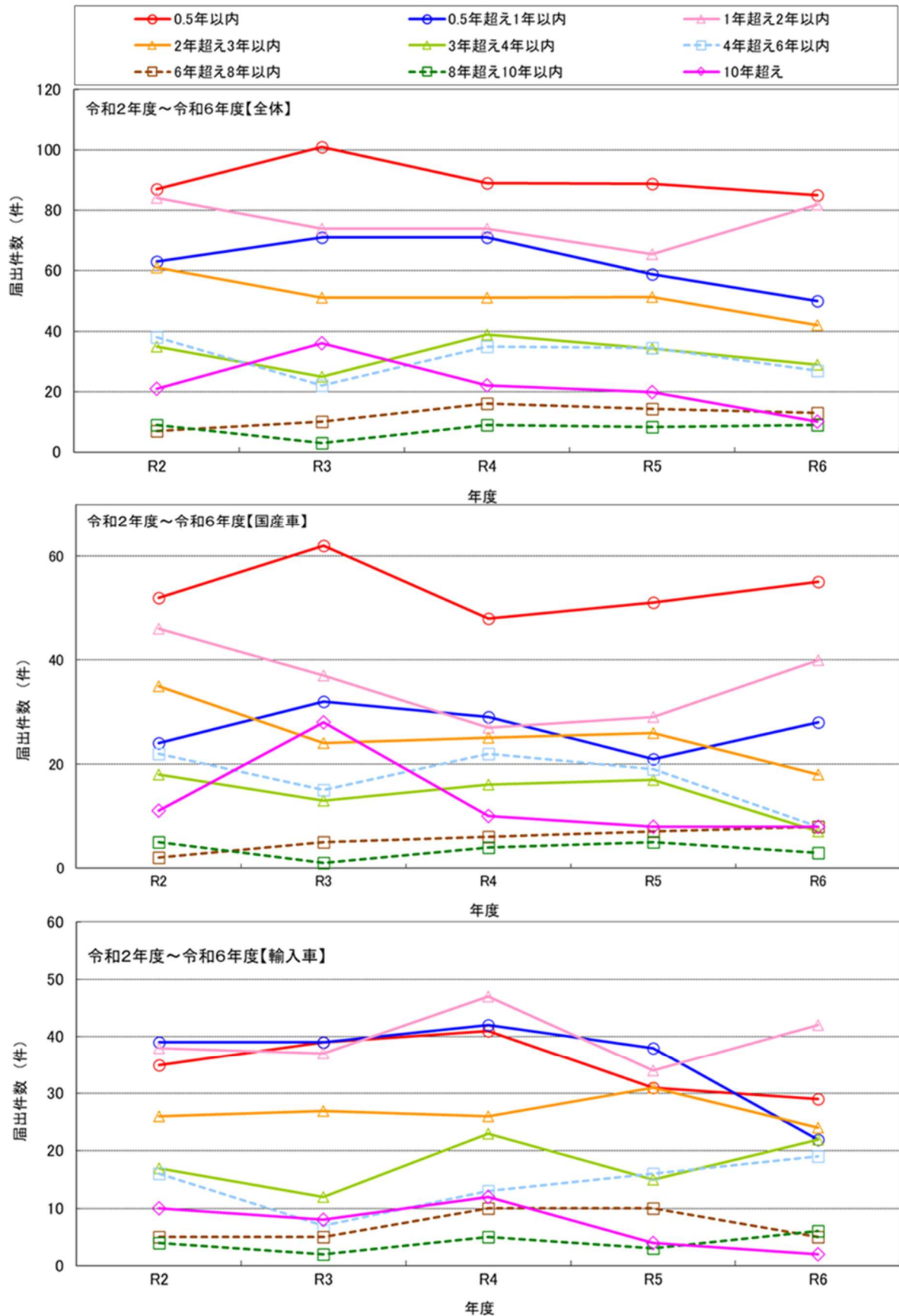


図 7-15 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数【全体、国産車、輸入車】(令和2年度～令和6年度) (図 3-1 の再掲)

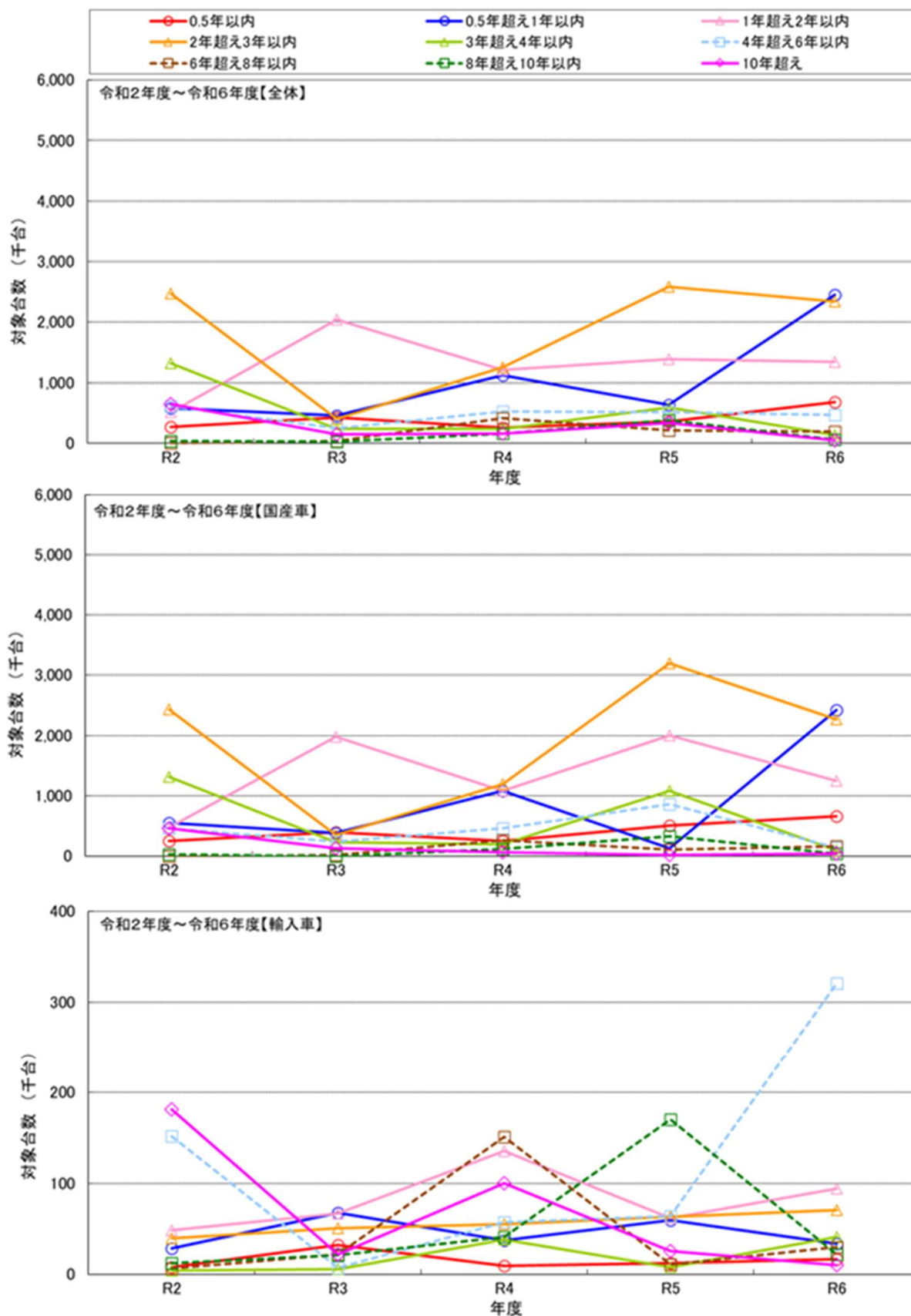


図 7-16 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数【全体、国産車、輸入車】（令和2年度～令和6年度）（図 3-3 の再掲）

(10) 不具合発生からリコール届出日までの期間の推移

令和6年度の全体におけるリコール届出の不具合発生初報日からリコール届出日までの平均期間は11.4カ月で、直近5年間で最も短かった。国産車、輸入車の別でみたとき、両方で10カ月以上の差が開くという傾向について変化は無かった。

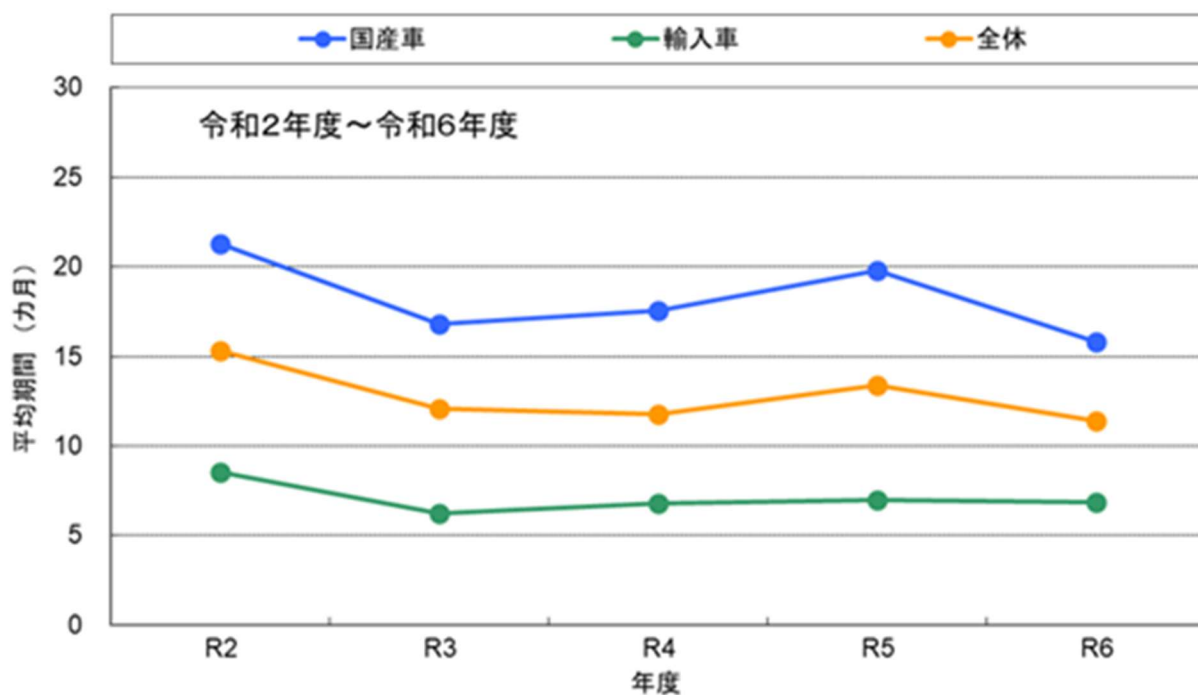


図 7-17 不具合発生からリコール届出日までの平均期間
(令和2年度～令和6年度) (図 3-10 の再掲)

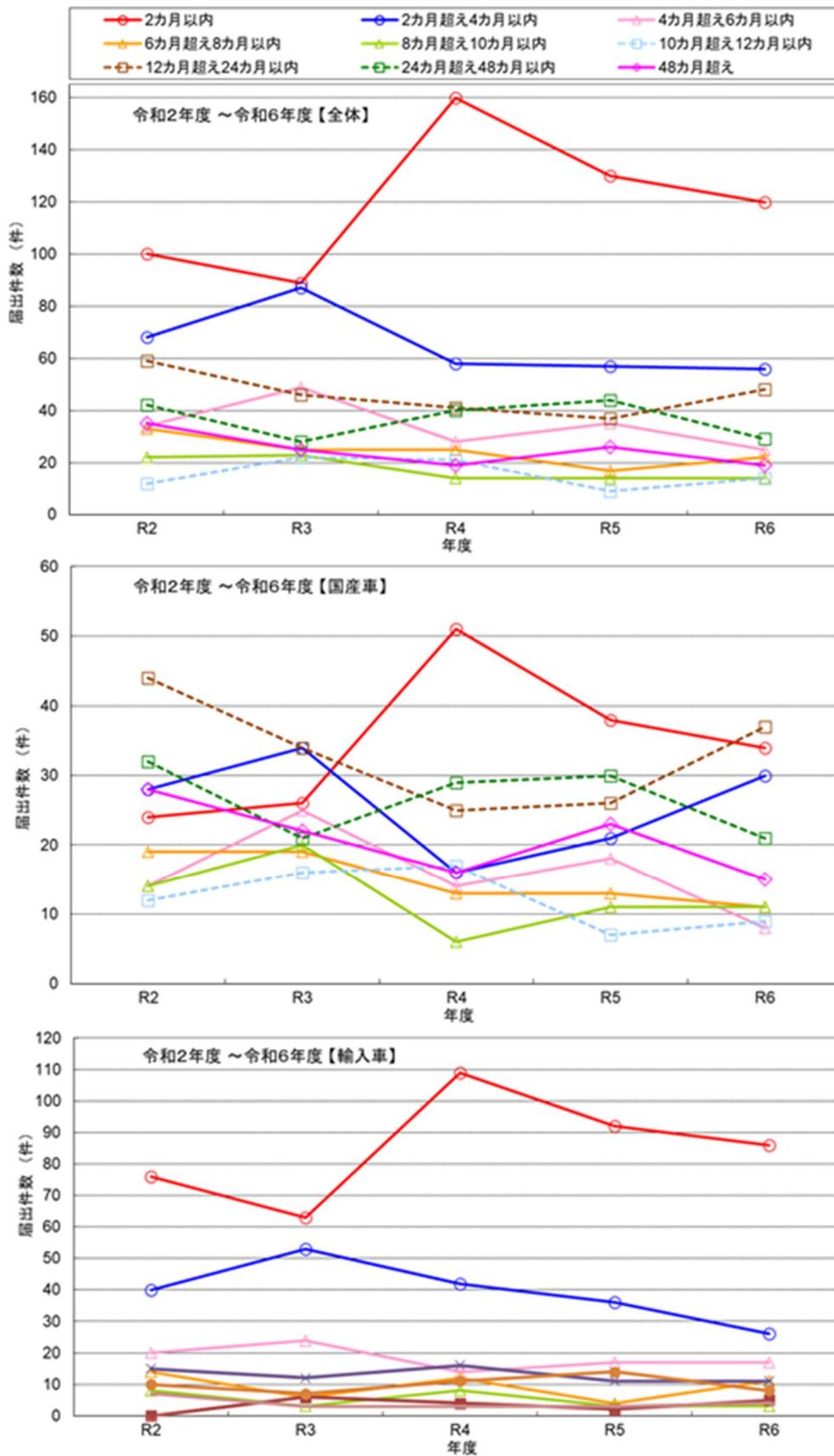


図 7-18 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数 (令和2年度～令和6年度) (図 3-6 の再掲)

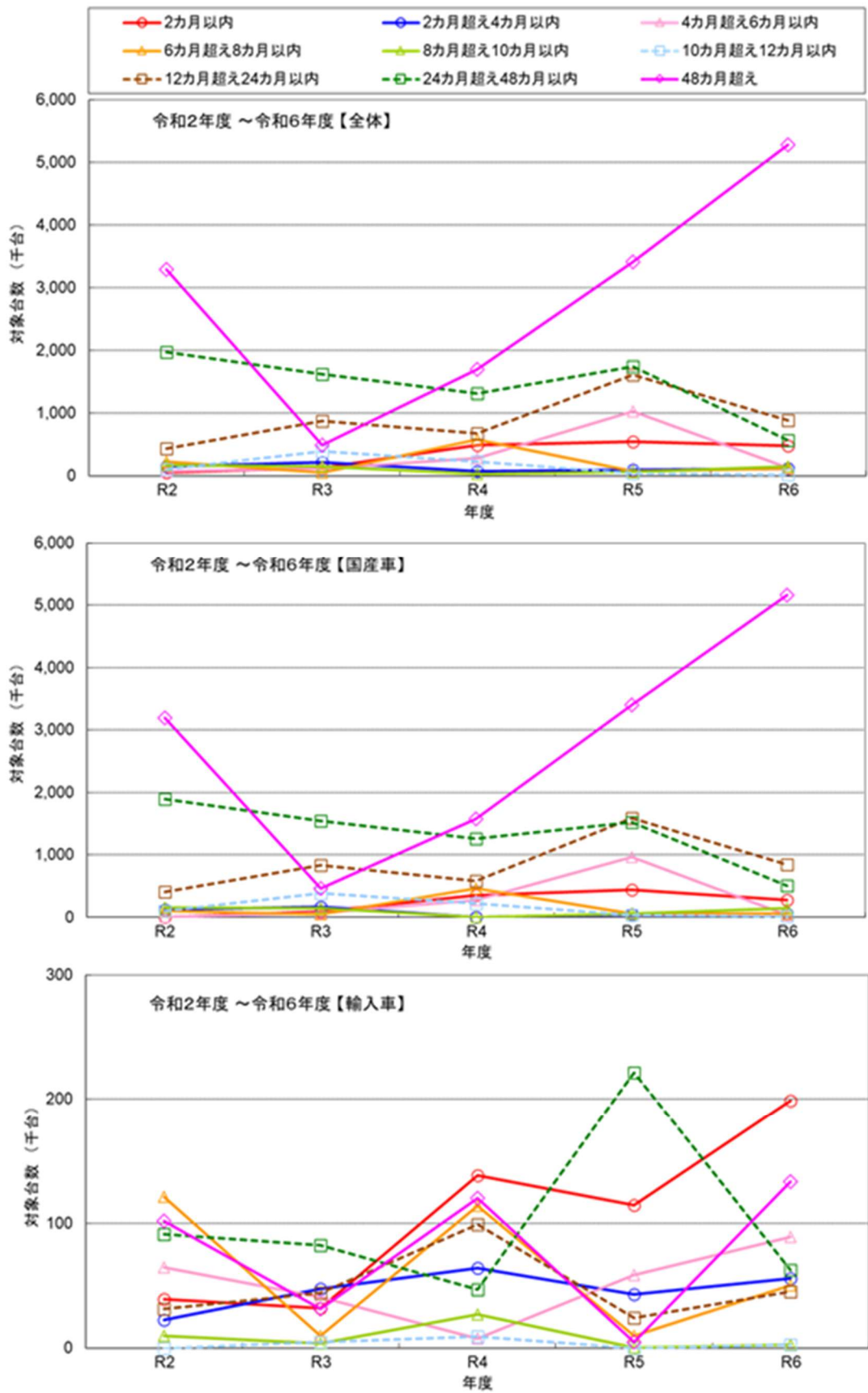


図 7-19 不具合発生之初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数 (令和2年度～令和6年度) (図 3-8 の再掲)

(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6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6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。

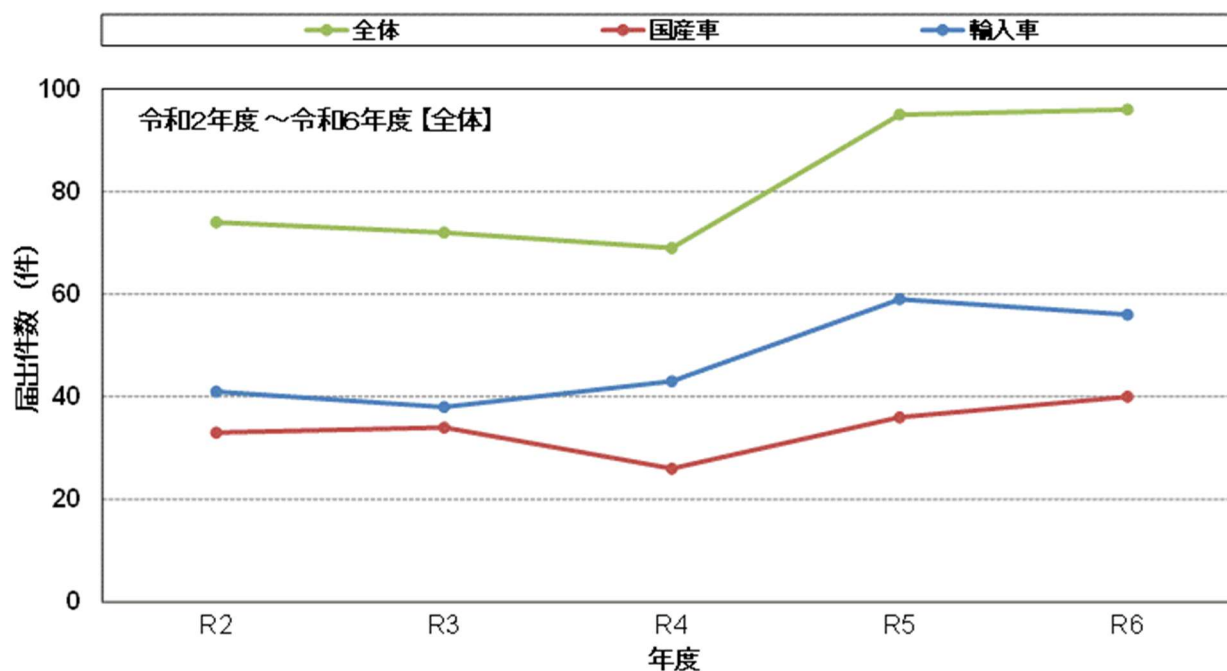


図 7-20 電子制御部品関連届出についての届出件数（令和2年度～令和6年度）

(12) リコール届出対象車両の改修状況

令和6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、国産車は前年度の同条件の改修率と比べ減少しているのに対し、輸入車は増加している。また、「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 4 年度から令和 6 年度届出分) (表 4-1 の再掲)

届出年度	令和 7 年 3 月末時点 (令和 6 年 3 月末時点) * ² での 平均改修率					
	国産車		輸入車		全体	
R6	44.4%		55.9%		45.3%	
R5	90.1%	(58.1%)* ²	73.2%	(46.0%)* ²	89.2%	(57.4%)* ²
R4	83.7%	(78.7%)* ²	83.0%	(79.8%)* ²	83.6%	(78.8%)* 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 7 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 6 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 6 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 0 件あり、タイヤの特定後付装置に係るリコール届出は 3 件だった。直近の年度では届出が 0~1 件であり、例年の傾向よりやや多くなった。

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 6 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
R6	2	3586	1	521	3	4107
合計	16	1,415,265	13	171,937	29	1,587,202

7.2 考察

令和6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、輸入車は過去10年間で3番目に少ない件数であった。対象台数についても、過去10年間で3番目に少ないものの、国産車における前部座席取付ボルトに関するリコール届出（約155万台）及び排気ガス再循環装置（EGR）に関するリコール届出（約171万台）により、届出1件当たりの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 6 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 6 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
R6	167	6,924,715	170	640,253	337	7,564,968
合計	5,505	188,131,334	3,884	12,827,185	9,389	200,958,519

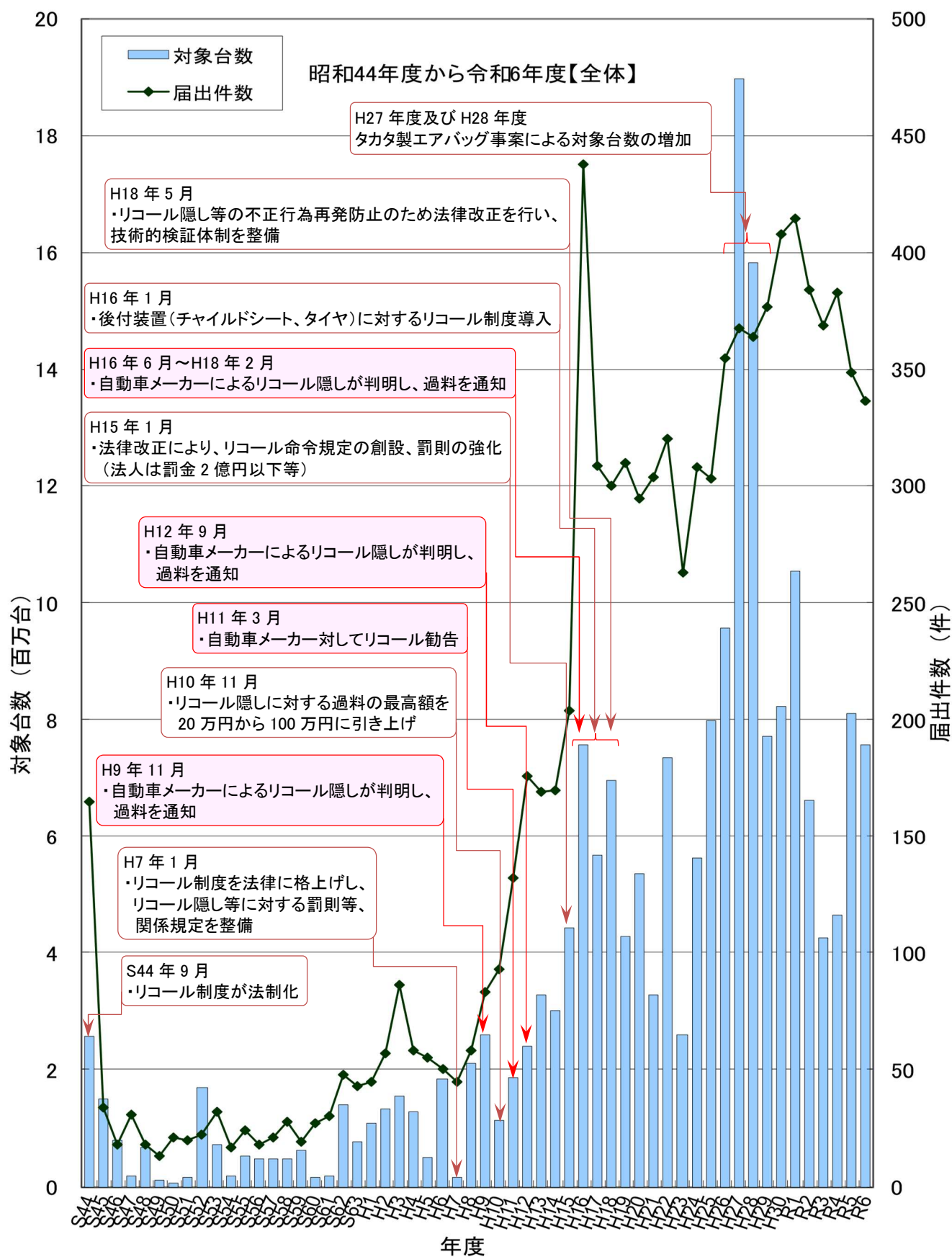


図 8-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和 44 年度～令和 6 年度)

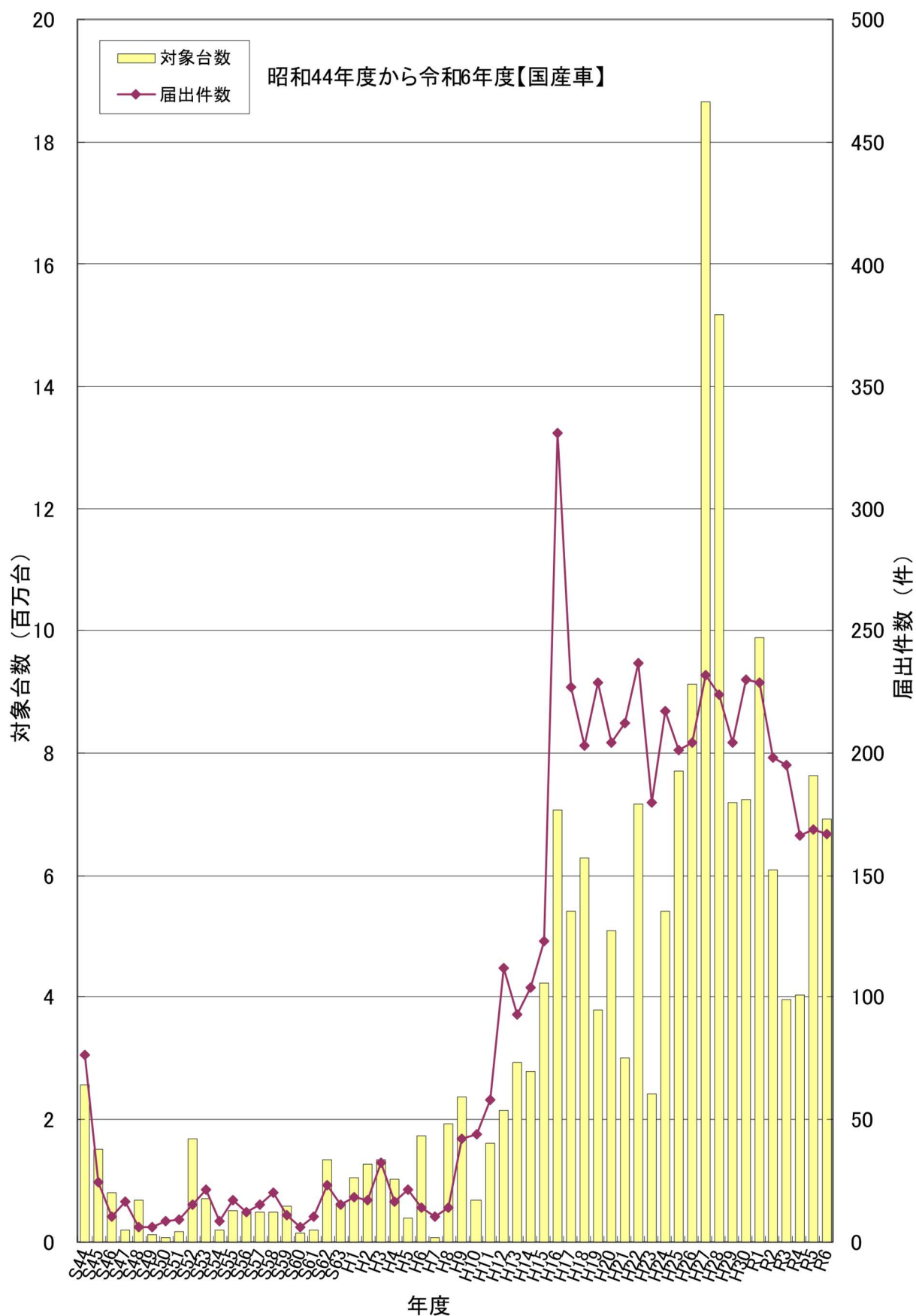


図 8-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】(昭和 44 年度～令和 6 年度)

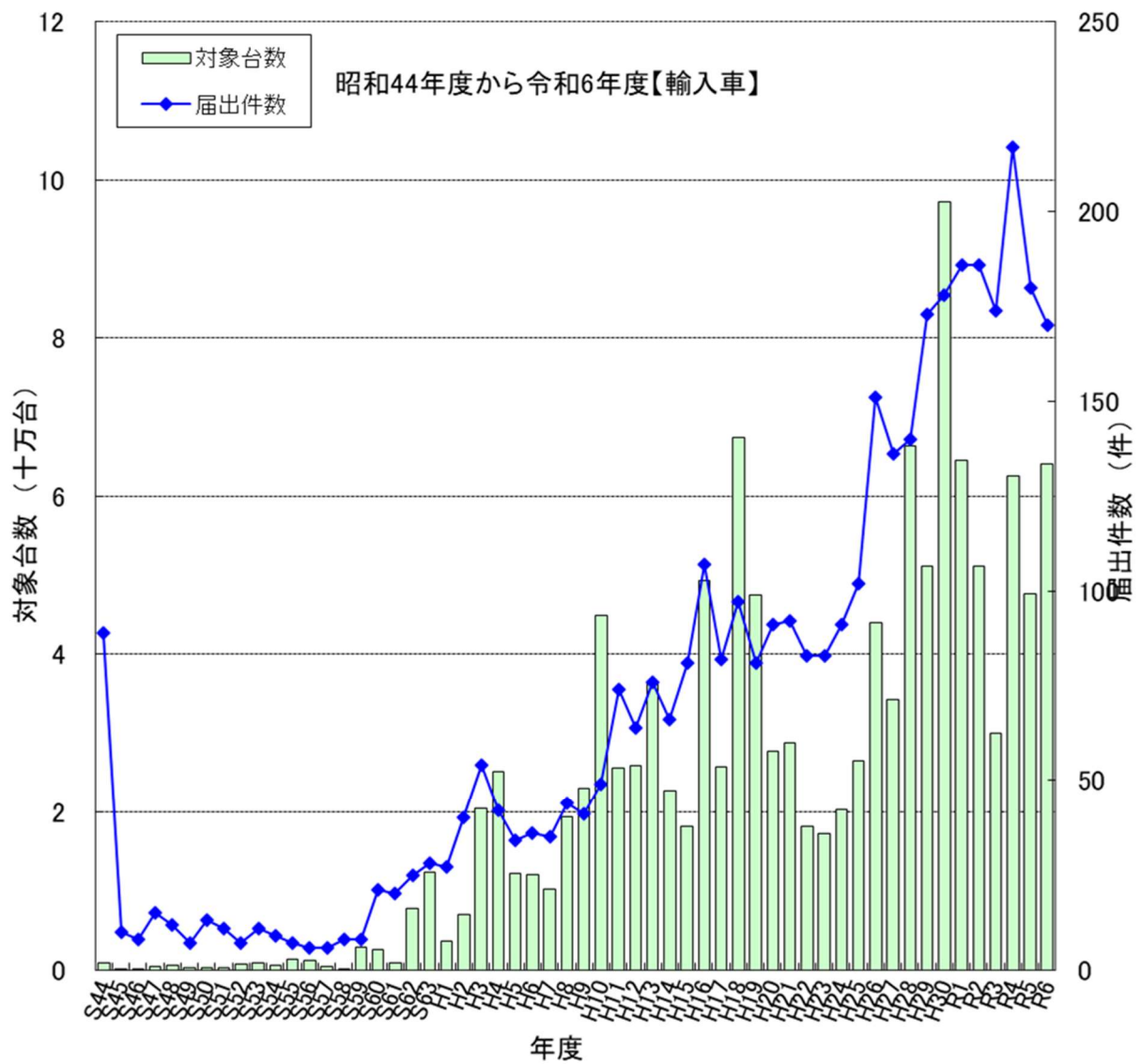


図 8-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】(昭和 44 年度～令和 6 年度)

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6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6年度においては特定後付装置に関わるリコール届出はタイヤが3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6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
R6	0	0	0	0	0	0
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台数の年度別届出件数（平成 16 年度～令和 6 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
R6	2	3,586	1	521	3	4,107
合計	9	1,246,633	5	2,401	14	1,249,034

表 8-4 特定後付装置（チャイルドシート及びタイヤ）合計の届出件数及び対象台数の年度別届出件数（平成 16 年度～令和 6 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
R6	2	3,586	1	521	3	4,107
合計	16	1,415,265	13	171,937	29	1,587,202

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2年度から令和6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2年度～令和6年度）*1

届出者名		R2	R3	R4	R5	R6
トヨタ自動車	件数(件)	17	12	16	19	16
	台数(台)	605,741	549,641	812,329	2,798,641	924,667
本田技研工業*2	件数(件)	14	10	6	10	14
	台数(台)	69,436	118,622	225,437	1,497,061	2,787,863
スズキ*2	件数(件)	15	13	13	5	12
	台数(台)	3,063,624	468,458	518,427	65,633	208,497
ダイハツ工業	件数(件)	4	6	7	7	6
	台数(台)	991,081	1,143,509	651,906	874,184	2,079,352
日産自動車	件数(件)	12	8	11	13	12
	台数(台)	154,695	171,105	787,941	1,164,113	381,819
三菱自動車工業	件数(件)	6	6	4	6	5
	台数(台)	616,568	611,221	101,102	112,032	104,597
マツダ	件数(件)	4	6	2	5	6
	台数(台)	12,545	143,889	899	216,061	67,915
SUBARU	件数(件)	4	5	5	8	0
	台数(台)	130,009	267,001	374,692	351,941	0
いすゞ自動車	件数(件)	10	12	9	4	3
	台数(台)	122,617	163,079	262,024	10,098	80,433
日野自動車	件数(件)	13	14	8	3	4
	台数(台)	175,702	246,028	63,011	108,349	40,855
三菱ふそう	件数(件)	11	15	10	18	14
	台数(台)	37,295	66,659	60,406	243,122	113,822
UDトラックス	件数(件)	18	15	4	2	7
	台数(台)	36,808	65,001	49,238	27,483	31,149
ヤマハ発動機*3	件数(件)	5	11	1	4	5
	台数(台)	99,734	49,286	15,089	19,419	74,223
カワサキモータ	件数(件)	4	4	4	2	2
	台数(台)	8,760	9,019	6,489	5,964	1,624

*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 2 年度～令和 6 年度）*1

車名*2	届出件数	R2	R3	R4	R5	R6
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	23	15	23	13	22
	台数(台)	78,025	66,501	174,676	190,076	98,670
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	36	39	39	35	28
	台数(台)	116,875	86,032	124,958	136,076	281,955
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	9	5	13	9	6
	台数(台)	147,855	20,527	122,428	42,073	97,367
アウディ*6	件数(件)	11	12	14	11	6
	台数(台)	20,613	6,722	47,614	28,510	5,004
ボルボ*7	件数(件)	10	6	6	7	8
	台数(台)	83,226	25,168	46,463	14,393	1,864
ポルシェ	件数(件)	3	13	9	6	13
	台数(台)	574	3,046	33,782	9,928	10,849

*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 6 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。

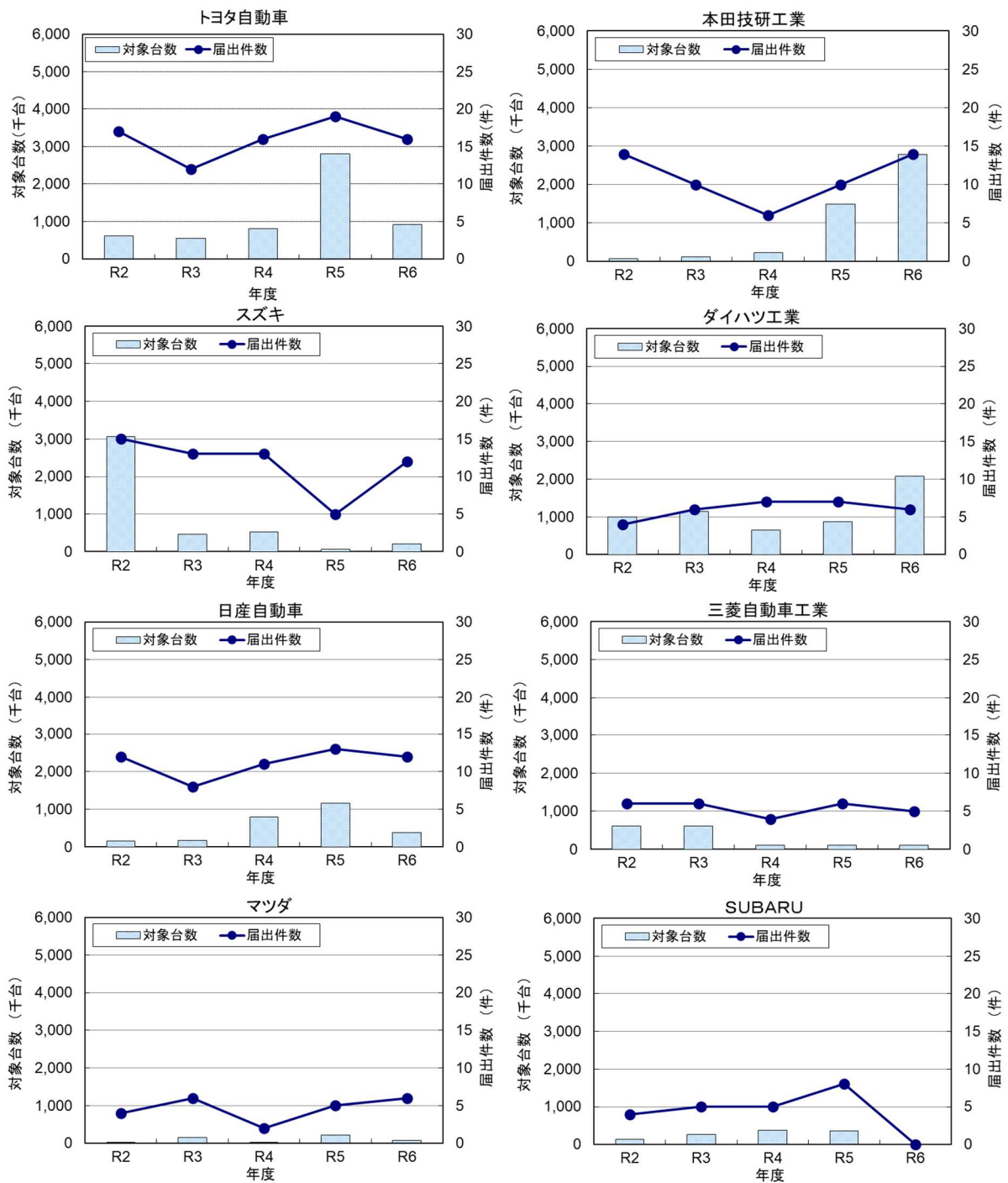


図 9-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(令和 2 年度～令和 6 年度)

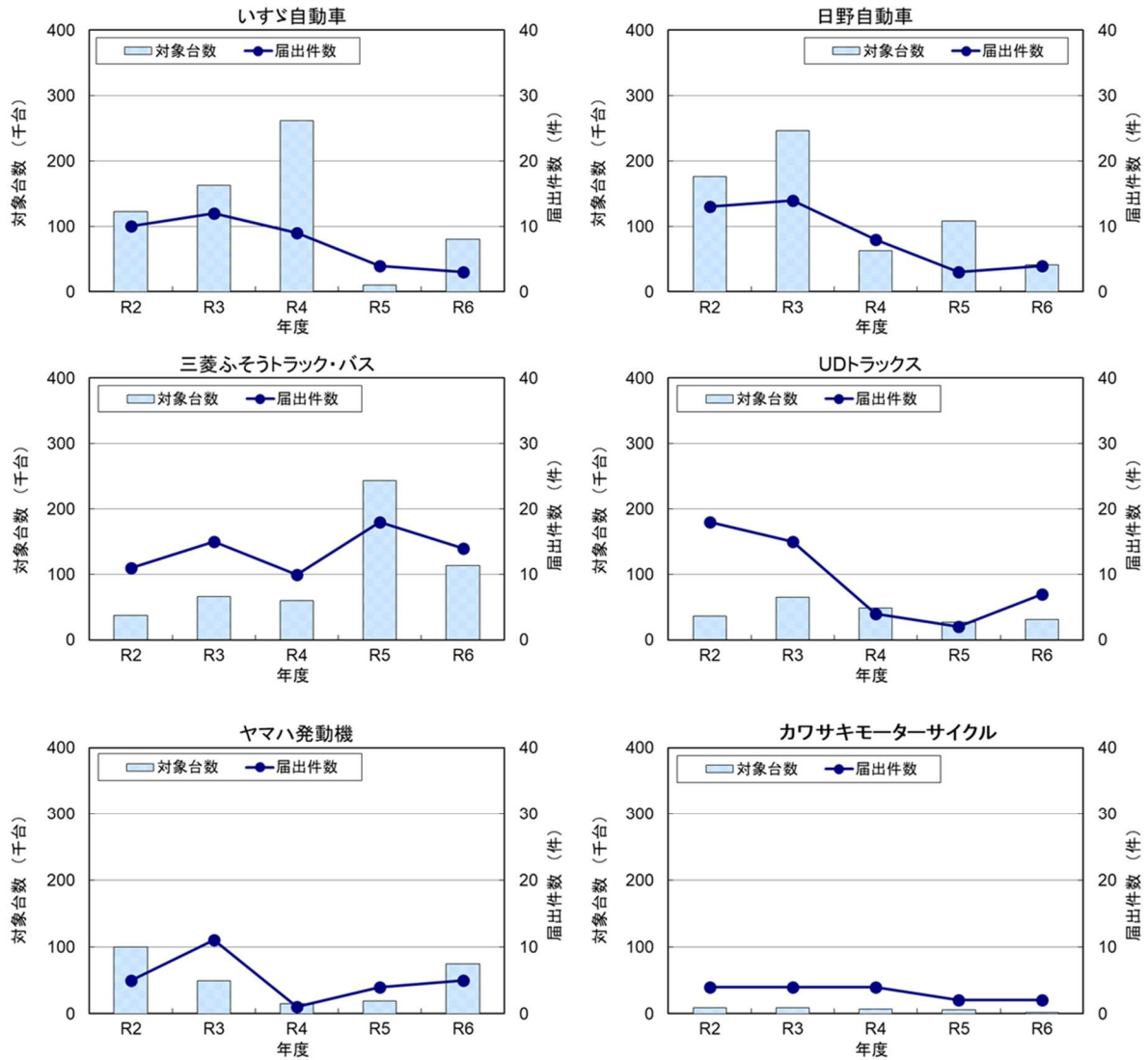


図 9-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(令和 2 年度～令和 6 年度)

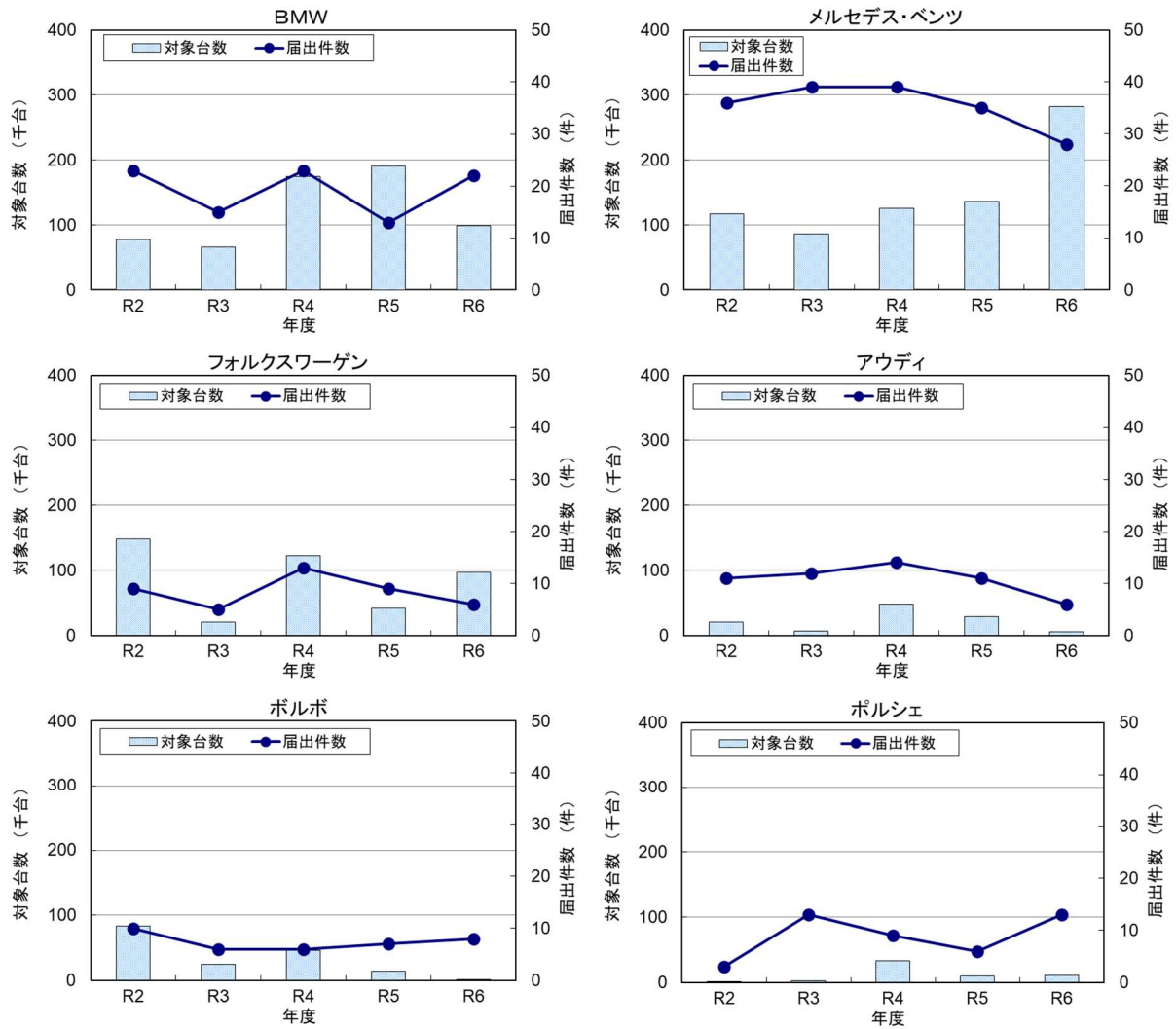


図 9-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(令和2年度～令和6年度)

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	80	5,691,019	21,832,150	26.1
本田技研工業	54	4,698,419	11,903,266	39.5
スズキ	58	4,324,639	11,653,354	37.1
ダイハツ工業	30	5,740,032	10,250,229	56.0
日産自動車	56	2,659,673	8,241,333	32.3
三菱自動車工業	27	1,545,520	2,510,709	61.6
マツダ	23	441,309	2,965,486	14.9
SUBARU	22	1,123,643	2,684,256	41.9
いすゞ自動車	38	638,251	1,396,700	45.7
日野自動車	42	633,945	992,924	63.8
三菱ふそうトラック・バス	68	521,304	691,266	75.4
UDトラックス	46	209,679	222,646	94.2
ヤマハ発動機	26	257,751	856,335	30.1
カワサキモータサイクル	16	31,856	779,695	4.1

*1：届出件数及び対象台数については、令和2年度から令和6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7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	96	607,948	838,434	72.5
メルセデス・ベンツ	177	745,896	768,483	97.1
フォルクスワーゲン	42	430,250	584,205	73.6
アウディ	54	108,463	317,943	34.1
ボルボ	37	171,114	221,144	77.4
ボルシェ	44	58,179	122,671	47.4

*1：届出件数及び対象台数については、令和2年度から令和6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7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2年度～令和6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2年度～令和6年度のリコール届出件数及び対象台数をそれぞれ合計したものについて、さらに、それらの割合について、主な国産車の届出者（14社）に区分したものを表9-6に、それらをグラフにしたものを図9-4から図9-7にそれぞれ示す。

表9-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（令和2年度～令和6年度）

届出者名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
トヨタ自動車	11.6	10.3	15.9	18.0	14.9	14.7
本田技研工業	8.3	10.9	18.7	25.8	30.8	19.1
スズキ	31.4	11.3	19.3	12.7	14.9	19.2
ダイハツ工業	25.0	10.8	12.7	19.0	32.2	19.3
日産自動車	24.8	16.9	34.6	27.3	15.8	24.2
三菱自動車工業	44.1	53.4	16.4	26.0	12.0	30.5
マツダ	5.7	35.7	0.0	8.8	10.9	12.8
SUBARU	30.7	17.9	27.4	14.5	0.0	21.1
いすゞ自動車	27.3	33.5	10.9	24.8	14.4	23.6
日野自動車	23.6	13.1	12.6	36.0	23.3	19.3
三菱ふそうトラック・バス	21.3	18.7	28.4	33.7	26.5	26.1
UDトラックス	11.8	8.3	18.0	13.5	9.3	11.0
ヤマハ発動機	26.3	16.6	22.7	16.0	20.4	19.9
カワサキモータサイクル	13.7	16.3	7.3	2.0	10.0	10.5

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2年度～令和6年度合計）

期間区分	R2～R6合計の届出件数、対象台数及びそれらの割合		トヨタ自動車	本田技研工業	スズキ	ダイハツ工業	日産自動車	三菱自動車工業	マツダ	SUBARU	いすゞ自動車	日野自動車	三菱ふそうトラック・バス	UDトラックス	ヤマハ発動機	カワサキモータサイクル
	2カ月以内	件数	(件)	28	7	17	10	3	2	9	6	5	14	2	4	2
(%)			32.2	12.5	29.3	33.3	5.5	6.7	28.1	27.3	13.2	35.9	2.9	11.4	7.4	22.2
	台数	(千台)	418	4	58	441	0	36	33	52	4	89	3	0	0	2
		(%)	7.1	0.1	1.2	7.7	0.0	2.3	6.3	4.6	0.6	16.1	0.6	0.2	0.0	5.4
2カ月を超え 4カ月以内	件数	(件)	11	2	11	3	7	3	3	2	7	0	3	9	3	2
		(%)	12.6	3.6	19.0	10.0	12.7	10.0	9.4	9.1	18.4	0.0	4.4	25.7	11.1	11.1
	台数	(千台)	45	3	104	11	40	89	3	12	34	0	1	3	27	10
		(%)	0.8	0.1	2.1	0.2	1.5	5.8	0.6	1.1	5.0	0.0	0.2	1.5	9.6	30.0
4カ月を超え 6カ月以内	件数	(件)	7	7	2	0	6	3	2	0	2	1	3	4	0	3
		(%)	8.0	12.5	3.4	0.0	10.9	10.0	6.3	0.0	5.3	2.6	4.4	11.4	0.0	16.7
	台数	(千台)	946	19	63	0	153	16	14	0	1	100	1	30	0	2
		(%)	16.1	0.4	1.3	0.0	5.8	1.0	2.6	0.0	0.1	18.1	0.3	16.1	0.0	7.0
6カ月を超え 8カ月以内	件数	(件)	7	4	1	1	4	2	2	1	0	4	9	4	4	0
		(%)	8.0	7.1	1.7	3.3	7.3	6.7	6.3	4.5	0.0	10.3	13.2	11.4	14.8	0.0
	台数	(千台)	565	6	0	4	12	0	5	1	0	1	10	35	79	0
		(%)	9.6	0.1	0.0	0.1	0.5	0.0	1.0	0.1	0.0	0.2	2.1	18.7	28.2	0.0
8カ月を超え 10カ月以内	件数	(件)	1	2	1	0	6	5	3	1	1	0	3	2	1	1
		(%)	1.1	3.6	1.7	0.0	10.9	16.7	9.4	4.5	2.6	0.0	4.4	5.7	3.7	5.6
	台数	(千台)	2	10	99	0	106	158	48	1	27	0	6	0	0	2
		(%)	0.0	0.2	2.0	0.0	4.0	10.2	9.2	0.1	4.0	0.0	1.1	0.1	0.1	4.4
10カ月を超え 12カ月以内	件数	(件)	4	5	2	1	2	1	2	2	3	3	5	2	2	2
		(%)	4.6	8.9	3.4	3.3	3.6	3.3	6.3	9.1	7.9	7.7	7.4	5.7	7.4	11.1
	台数	(千台)	87	40	14	86	27	302	17	71	53	44	9	17	15	3
		(%)	1.5	0.8	0.3	1.5	1.0	19.4	3.3	6.4	7.8	8.1	1.8	9.1	5.5	8.4
12カ月を超え 24カ月以内	件数	(件)	10	15	7	4	11	2	8	4	9	5	18	6	5	4
		(%)	11.5	26.8	12.1	13.3	20.0	6.7	25.0	18.2	23.7	12.8	26.5	17.1	18.5	22.2
	台数	(千台)	1,330	221	200	652	741	58	141	260	195	121	135	68	30	10
		(%)	22.6	4.7	4.1	11.4	27.9	3.7	26.9	23.2	28.9	21.9	26.8	36.6	10.6	27.4
24カ月を超え 48カ月以内	件数	(件)	10	7	6	8	8	6	2	2	6	7	15	3	9	2
		(%)	11.5	12.5	10.3	26.7	14.5	20.0	6.3	9.1	15.8	17.9	22.1	8.6	33.3	11.1
	台数	(千台)	658	680	1,287	2,538	324	170	189	110	237	107	161	31	96	6
		(%)	11.2	14.4	26.3	44.2	12.2	10.9	36.0	9.8	35.1	19.5	31.9	16.5	34.1	17.5
48カ月を超え	件数	(件)	9	7	11	3	8	6	1	4	5	5	10	1	2	0
		(%)	10.3	12.5	19.0	10.0	14.5	20.0	3.1	18.2	13.2	12.8	14.7	2.9	7.4	0.0
	台数	(千台)	1,821	3,733	3,063	2,007	1,255	724	74	617	125	88	178	2	33	0
		(%)	31.0	79.2	62.7	35.0	47.2	46.6	14.1	54.9	18.5	16.0	35.2	1.3	11.9	0.0
合計	件数	(件)	87	56	58	30	55	30	32	22	38	39	68	35	27	18
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	5,875	4,716	4,888	5,740	2,659	1,553	525	1,124	675	550	504	186	281	35
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

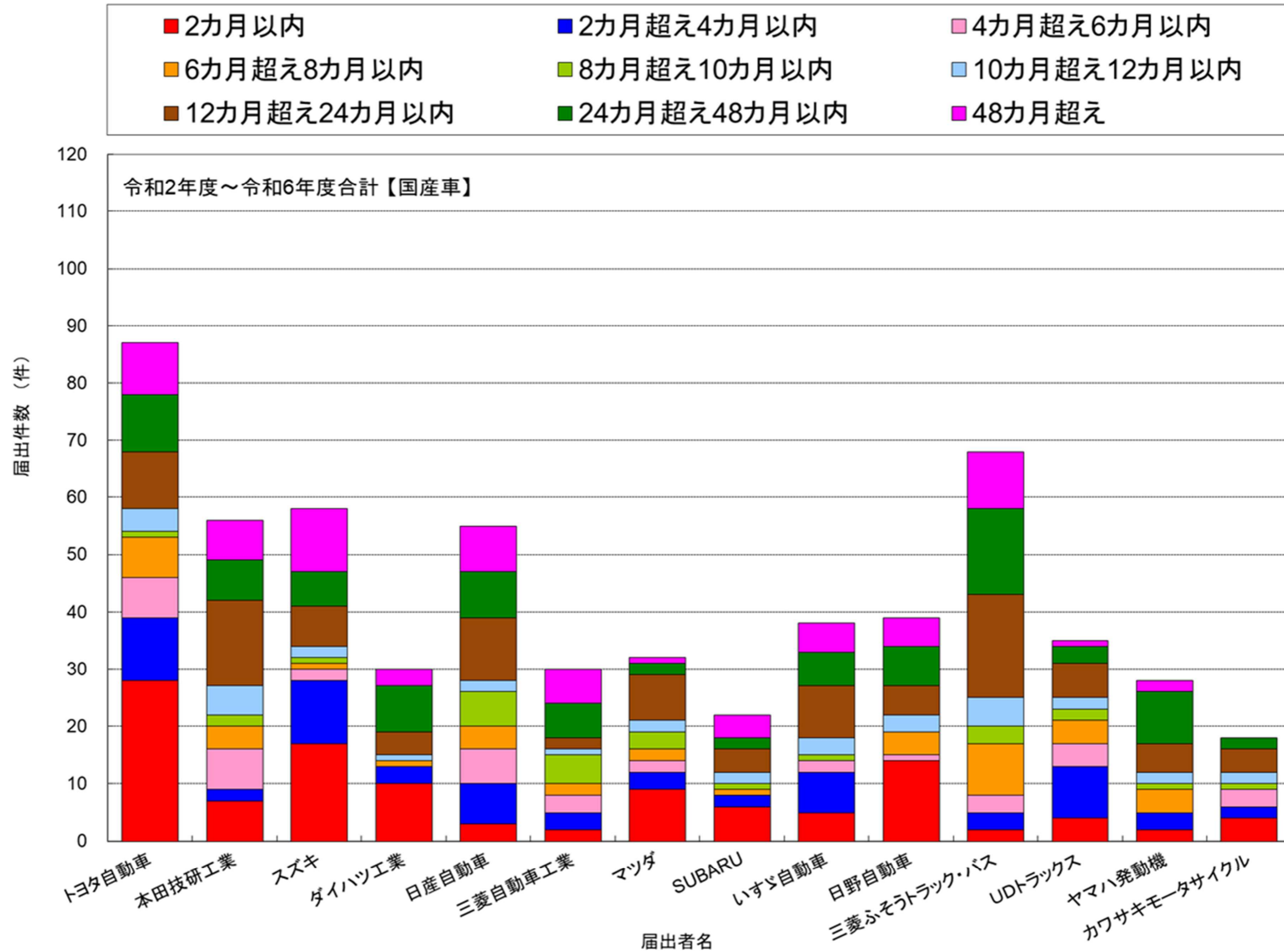


図 9-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（令和2年度～令和6年度合計）

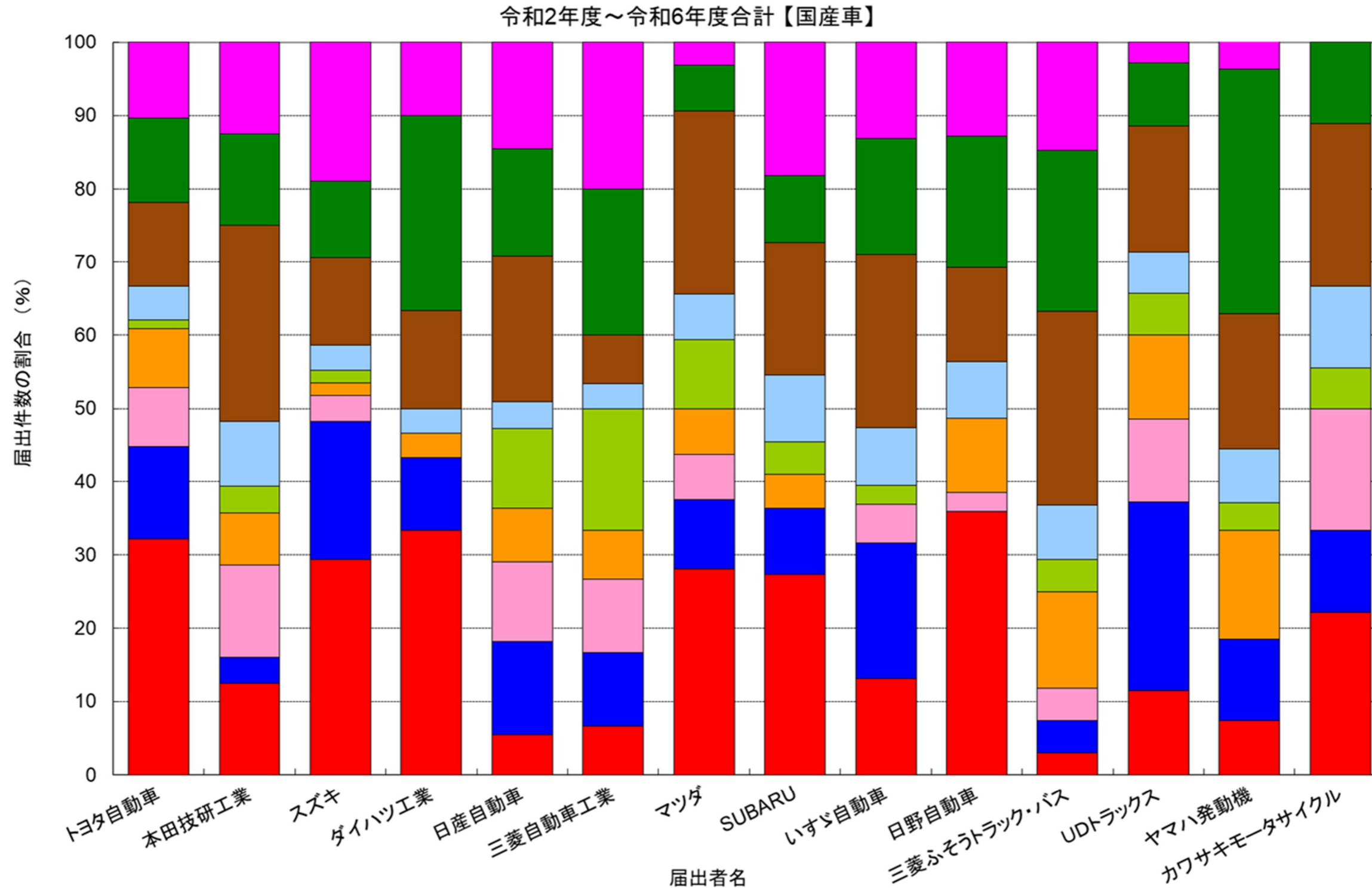
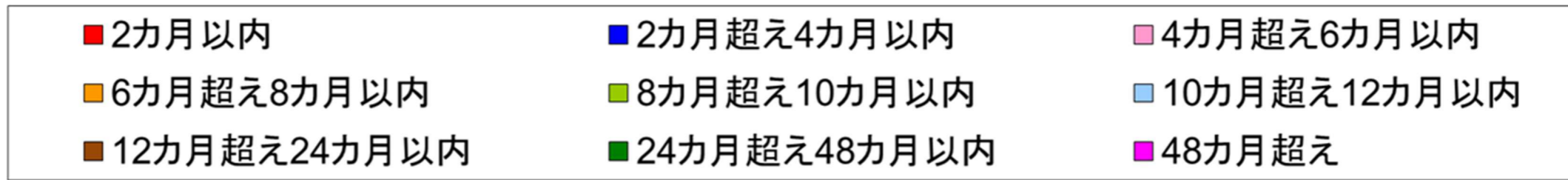


図 9-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】(令和2年度～令和6年度合計)

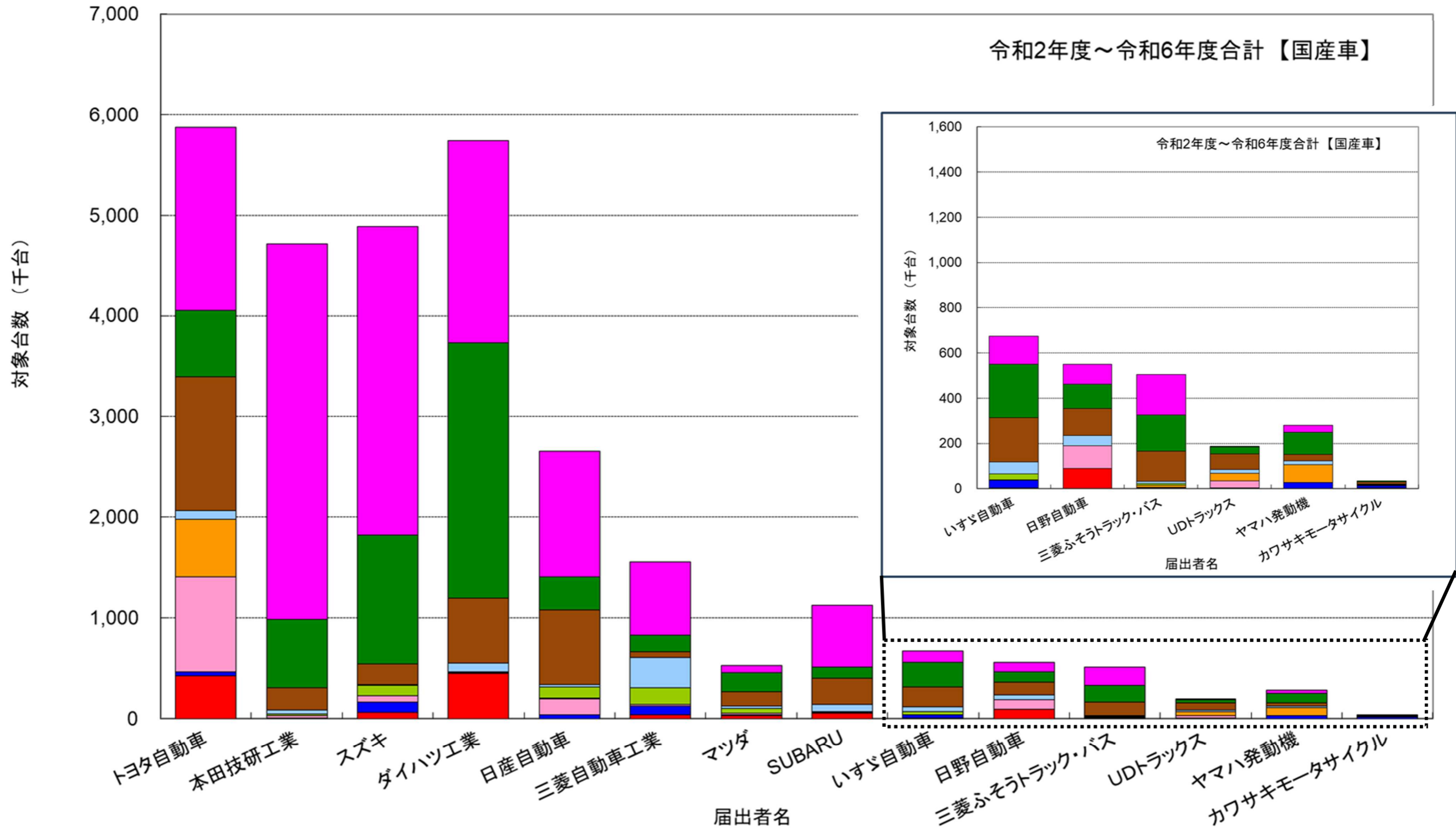
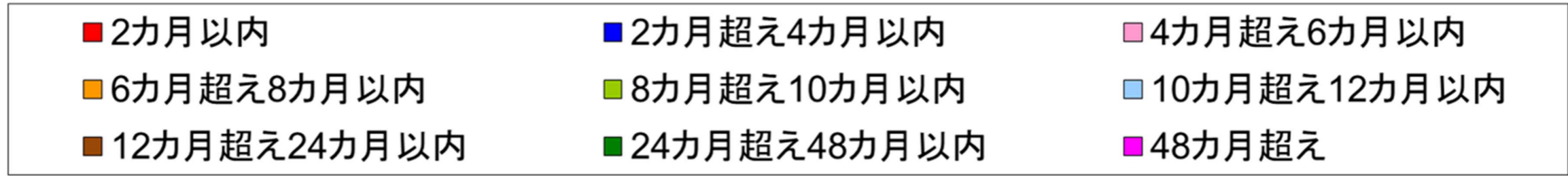
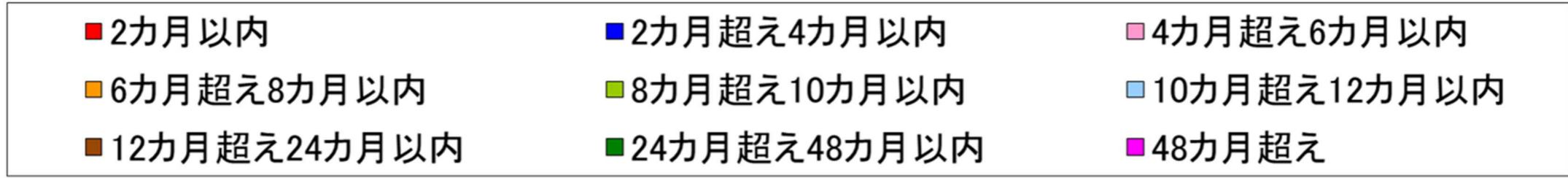


図 9-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(令和2年度～令和6年度合計)



令和2年度～令和6年度合計【国産車】

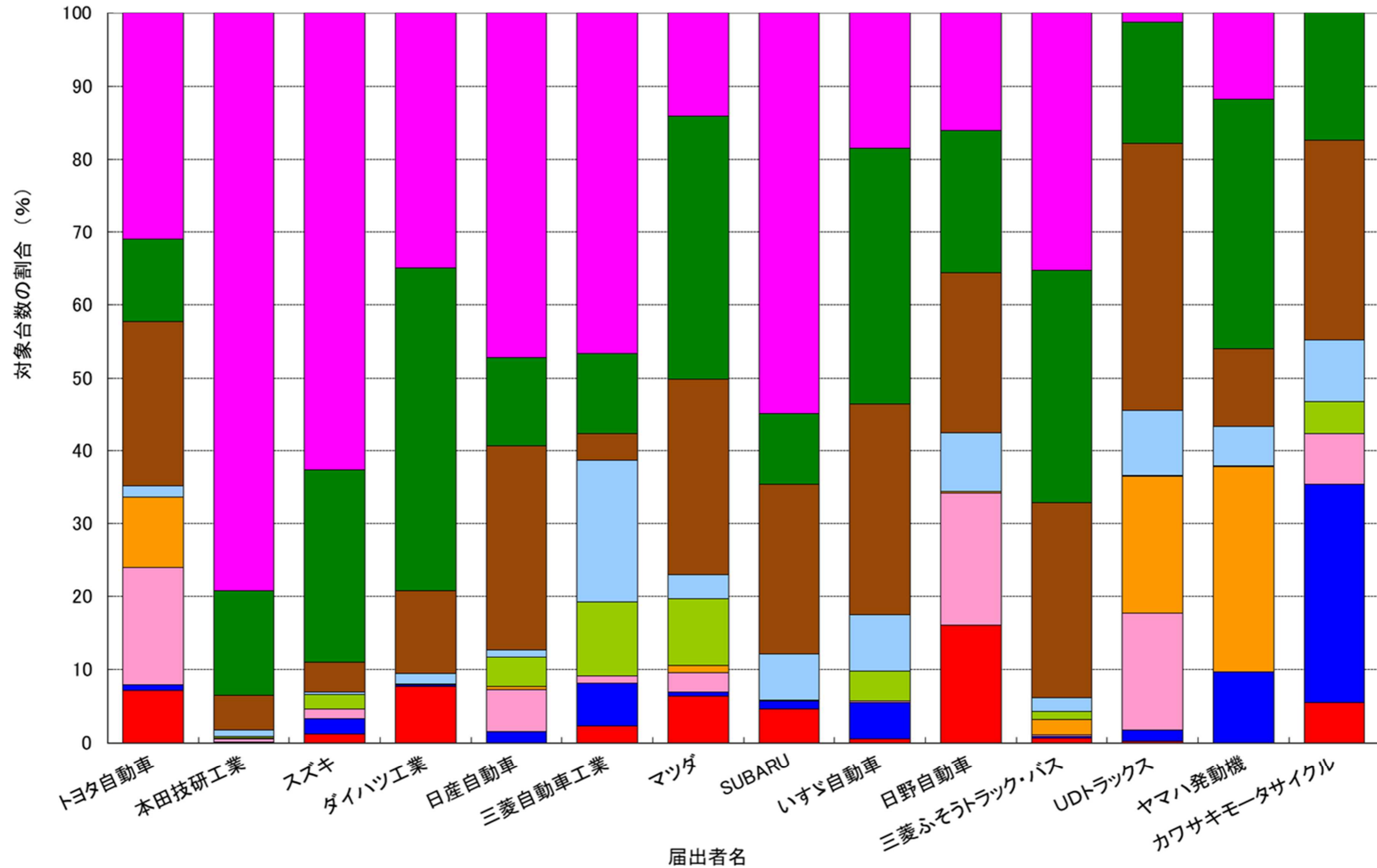


図 9-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(令和2年度～令和6年度合計)

(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2年度～令和6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2年度～令和6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2年度～令和6年度）**

車名	平均期間（カ月）					
	R2	R3	R4	R5	R6	5カ年平均
BMW	9.1	11.2	2.8	5.9	7.4	7.0
メルセデス・ベンツ	7.4	11.2	11.7	13.6	11.3	11.0
フォルクスワーゲン	21.4	7.9	7.9	1.2	12.3	9.1
アウディ	11.4	7.9	5.9	1.6	1.2	6.7
ボルボ	3.1	3.8	8.3	5.9	1.5	4.4
ポルシェ	2.2	3.8	2.9	3.0	1.5	2.5

表 9-8 車名別不具合発生之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2年度～令和6年度合計）

期間区分	R1～R6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
	件数	(件) (%)						
2カ月以内	件数	(件)	38	65	24	29	29	30
		(%)	38.0	37.1	57.1	53.7	63.0	68.2
	台数	(千台)	27	203	71	30	27	26
		(%)	4.5	28.4	16.6	27.6	15.6	43.9
2カ月を超え4カ月以内	件数	(件)	20	35	7	14	7	6
		(%)	20.0	20.0	16.7	25.9	15.2	13.6
	台数	(千台)	9	70	14	34	33	28
		(%)	1.5	9.7	3.4	31.7	18.9	47.8
4カ月を超え6カ月以内	件数	(件)	12	12	2	6	4	5
		(%)	12.0	6.9	4.8	11.1	8.7	11.4
	台数	(千台)	56	60	4	10	70	4
		(%)	9.2	8.3	0.9	9.1	40.0	7.1
6カ月を超え8カ月以内	件数	(件)	10	8	1	2	0	0
		(%)	10.0	4.6	2.4	3.7	0.0	0.0
	台数	(千台)	143	85	57	0	0	0
		(%)	23.6	11.9	13.2	0.0	0.0	0.0
8カ月を超え10カ月以内	件数	(件)	3	5	0	0	1	0
		(%)	3.0	2.9	0.0	0.0	2.2	0.0
	台数	(千台)	2	10	0	0	17	0
		(%)	0.3	1.4	0.0	0.0	9.7	0.0
10カ月を超え12カ月以内	件数	(件)	4	4	0	0	0	1
		(%)	4.0	2.3	0.0	0.0	0.0	2.3
	台数	(千台)	5	10	0	0	0	0
		(%)	0.8	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0
12カ月を超え24カ月以内	件数	(件)	5	23	2	1	3	1
		(%)	5.0	13.1	4.8	1.9	6.5	2.3
	台数	(千台)	85	77	21	20	12	0
		(%)	13.9	10.8	4.8	18.5	6.6	0.8
24カ月を超え48カ月以内	件数	(件)	3	18	3	1	1	1
		(%)	3.0	10.3	7.1	1.9	2.2	2.3
	台数	(千台)	251	147	41	3	16	0
		(%)	41.3	20.6	9.6	3.0	9.2	0.3
48カ月を超え	件数	(件)	3	5	3	1	0	0
		(%)	3.0	2.9	7.1	1.9	0.0	0.0
	台数	(千台)	30	53	222	11	0	0
		(%)	5.0	7.5	51.6	10.2	0.0	0.0
合計	件数	(件)	100	175	42	54	46	44
		(%)	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	608	715	430	108	175	58
		(%)	100	100	100	100	100	100

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

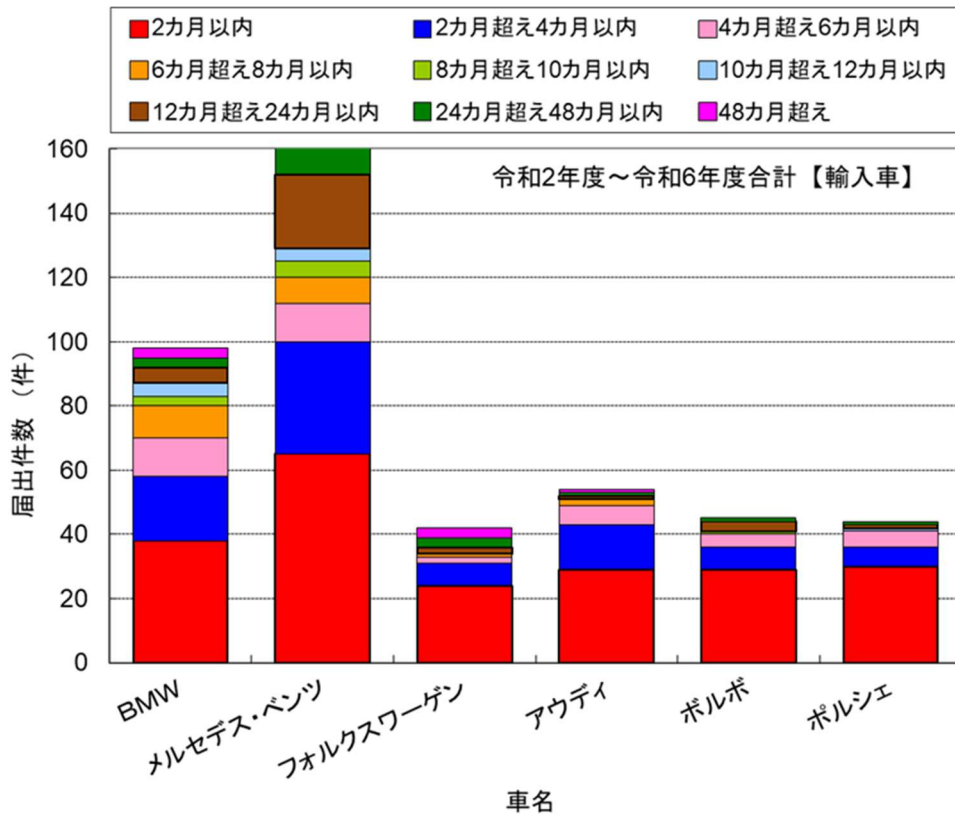


図 9-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（令和2年度～令和6年度合計）

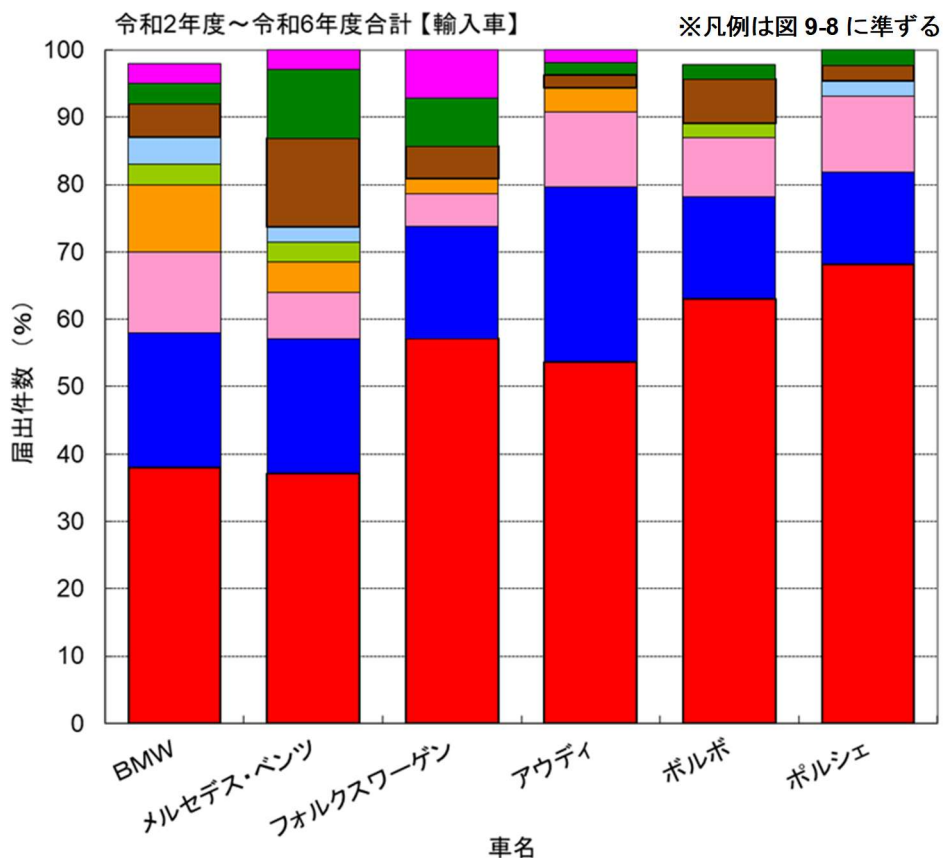


図 9-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（令和2年度～令和6年度合計）

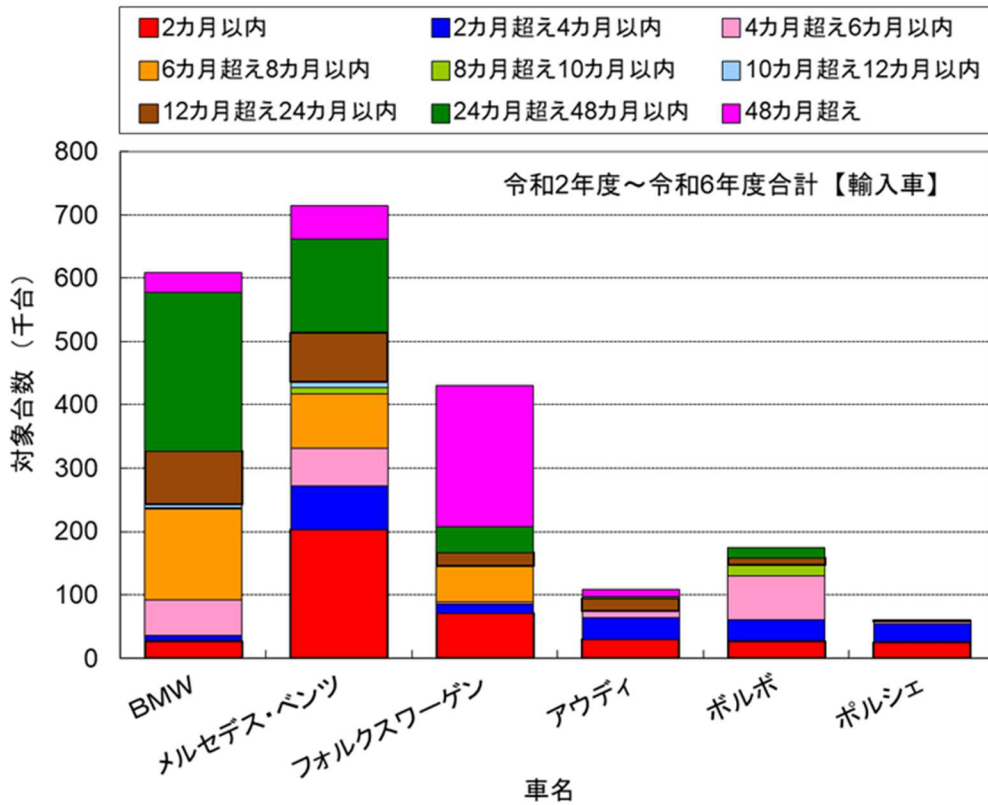


図 9-10 車名別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（令和2年度～令和6年度合計）

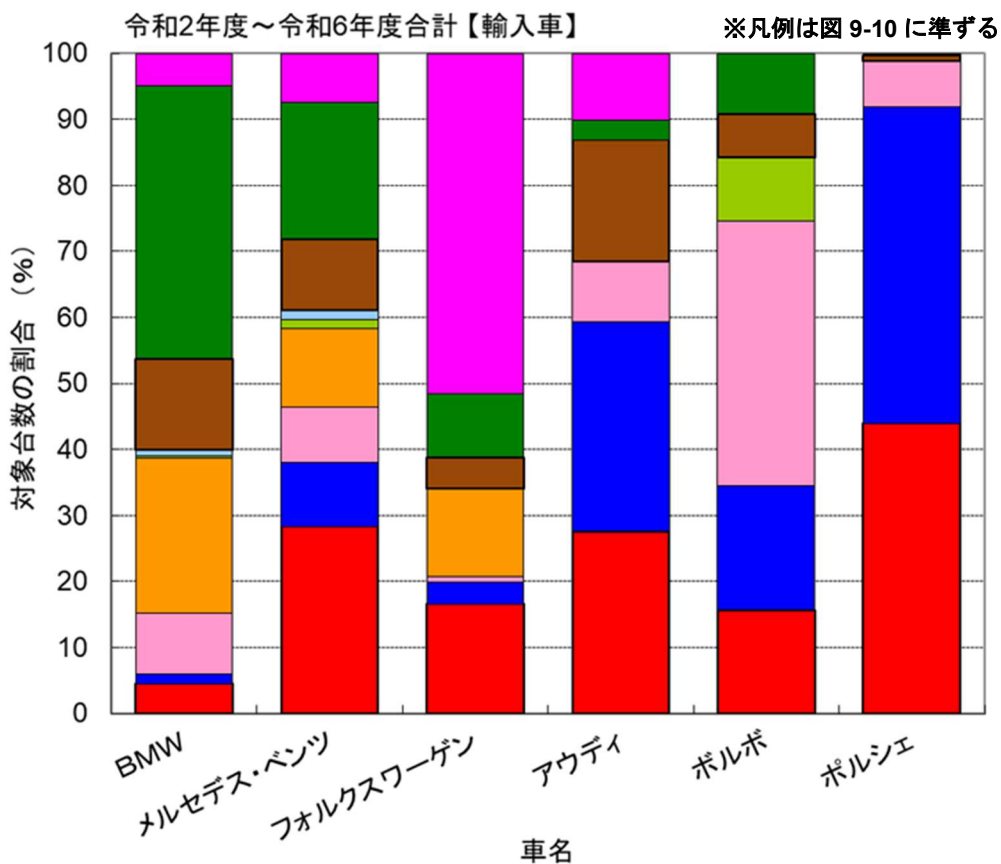


図 9-11 車名別不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（令和2年度～令和6年度合計）

9.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

令和2年度～令和6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7年3月末時点及び令和6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3年度～令和6年度届出分）

届出者名	令和7年3月末時点（令和6年3月末時点）*2での平均改修率（％）						
	R3年度 届出分		R4年度 届出分		R5年度 届出分		R6年度届 出分
トヨタ自動車	98.4	(97.8)	96.2	(94.9)	91.7	(65.9)	68.7
本田技研工業	93.6	(92.4)	97.4	(96.8)	90.9	(25.9)	6.7
スズキ	94.0	(92.2)	80.5	(73.8)	78.4	(64.7)	66.1
ダイハツ工業	95.1	(94.0)	93.3	(90.5)	86.9	(57.9)	71.3
日産自動車	97.7	(97.0)	49.4	(39.3)	94.3	(88.2)	82.7
三菱自動車工業	96.0	(94.9)	95.4	(92.6)	90.2	(33.2)	77.3
マツダ	97.8	(97.0)	100.0	(99.9)	95.6	(57.9)	91.8
SUBARU	99.3	(99.0)	97.7	(96.2)	94.7	(30.1)	-
いすゞ自動車	95.4	(93.7)	93.6	(89.1)	91.6	(70.7)	66.8
日野自動車	91.6	(87.7)	82.6	(74.3)	76.9	(74.2)	63.7
三菱ふそうトラック・バス	92.1	(88.4)	90.8	(85.4)	80.9	(56.7)	16.0
UDトラックス	97.8	(97.0)	96.5	(92.8)	90.0	(57.5)	67.6
ヤマハ発動機	79.3	(76.3)	79.4	(73.0)	71.8	(57.8)	49.6
カワサキモータサイクル	93.3	(91.3)	82.5	(76.8)	78.2	(24.5)	10.0
ビー・エム・ダブリュー*3	89.1	(88.1)	96.1	(95.4)	48.6	(15.6)	29.2
メルセデス・ベンツ日本*4	95.2	(94.2)	93.0	(91.3)	88.9	(61.9)	69.4
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	96.1	(95.1)	97.0	(95.8)	96.7	(81.3)	69.3
ボルボ・カー・ジャパン*6	92.2	(91.3)	99.1	(99.0)	97.7	(82.0)	86.9
Stellantis ジャパン*7	87.7	(84.7)	86.5	(86.0)	80.4	(61.9)	61.3

*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7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6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7年3月末現在の令和2年～令和6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2年から令和6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				
	R2	R3	R4	R5	R6
国産車(台)	2,364,836	2,383,294	2,253,190	2,762,370	2,637,526
輸入車(台)	293,749	325,000	297,640	307,125	289,340

*1：自動車保有車両数については、令和7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。

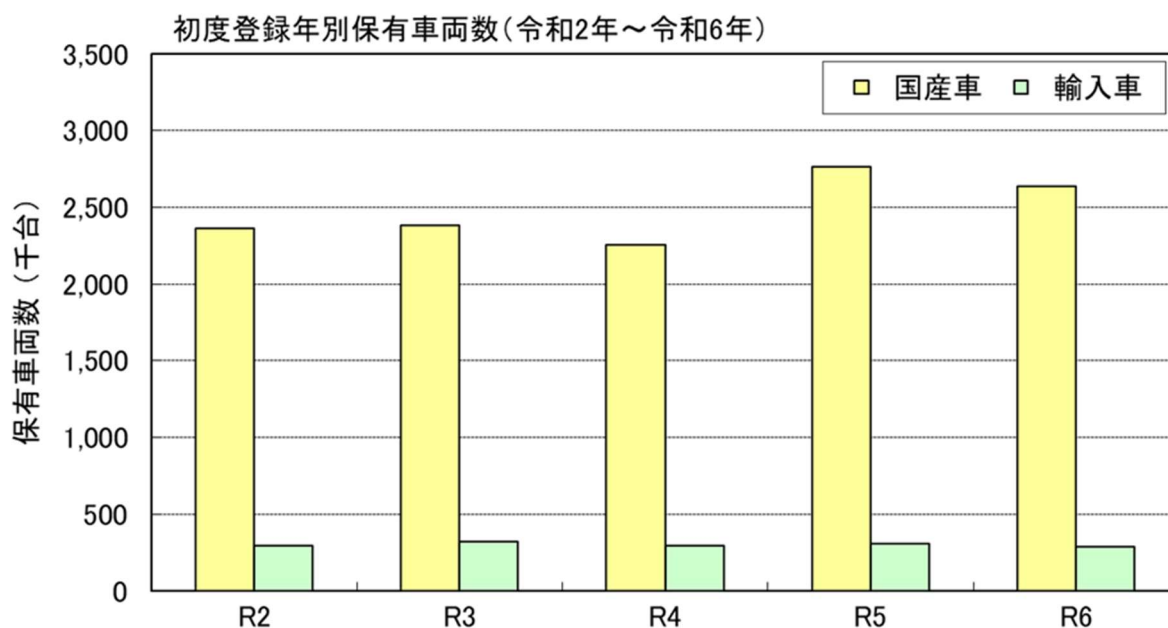


図10-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数(令和2年～令和6年)

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5年度届出内容の分析結果について”
<https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r05recallbunseki.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>

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>