

平成 28 年度リコール届出内容の
分析結果について

平成 30 年 3 月

国土交通省 自動車局

目 次

1. リコール届出件数及び対象台数	1
1.1 リコール届出件数と対象台数の推移.....	1
1.2 リコール率の推移.....	11
(1) 車種（用途）別のリコール率（5カ年リコール率）.....	11
(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）.....	12
1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数.....	13
1.4 装置別リコール届出件数・割合.....	22
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.....	27
(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.....	27
(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.....	31
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.....	36
2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況	41
2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合.....	41
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.....	47
(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.....	47
(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.....	50
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.....	53
(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.....	53
(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.....	57
2.4 発生原因別の届出事例.....	59
(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原因の事例.....	59
(2) 不具合原因の「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.....	72
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	83
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間.....	83
(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.....	83
(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）.....	88
(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）.....	90
(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）.....	92
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.....	94
(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.....	94
(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）.....	101
(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）.....	103

(4) 輸入車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（装置別）.....	105
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.....	107
(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.....	107
(2) 電子制御部品関連届出についての不具合発生の特報日からリコール届出日までの 期間区分毎の届出状況.....	115
4. リコール届出対象車両の改修状況.....	120
5. 特定後付装置のリコール届出.....	121
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.....	123
7. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	143
7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）.....	143
7.2 特定後付装置のリコール届出件数及び対象台数の推移.....	147
8. 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....	149
8.1 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.....	149
8.2 届出者別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間.....	155
(1) 国産車の届出者別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の 届出状況.....	155
(2) 輸入車の届出者別不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の 届出状況.....	161
8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況.....	165
9. 参考調査 3 初度登録年月日別自動車保有車両数.....	167
10. 参考資料 1 EV及びHVにおける特有の構造等に起因する リコール届出事例.....	168
11. 参考資料 2 超小型モビリティにおけるリコール届出状況.....	170
12. 参考資料 3 燃料電池車におけるリコール届出状況.....	171
13. 参考資料 4 ノンコンプライアンスリコール届出状況.....	172

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

平成 28 年度のリコール届出件数は、364 件（国産車 224 件、輸入車 140 件）であり、前年度に比べ 4 件減少（対前年度比 1.1%減、国産車同 3.4%減、輸入車同 2.9%増）している。また、リコール対象台数は、15,849,014 台（国産車 15,182,671 台、輸入車 666,343 台）であり、前年度に比べ 3,141,623 台減少（対前年度比 16.5%減、国産同 18.6%減、輸入車同 95.0%増）している。なお、届出件数及び対象台数は平成 29 年 3 月末時点のものである（以下同じ）。

平成 28 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」におけるリコール届出件数は、過去 10 年間では平成 23 年度が最も少なく 263 件であり、平成 27 年度が最も多く 368 件となっている。過去 10 年間では、平成 19 年度に 310 件の届出であったが平成 28 年度においては 364 件となっており増加傾向にある。また、リコール対象台数は、平成 27 年度に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増加したため急激に増加した。平成 28 年度におけるリコール対象台数は、前年度に対し減少しているが、平成 19 年度から平成 26 年度までの対象台数と比較すると依然として多い。

国産車におけるリコール届出件数は、過去 10 年間では平成 23 年度が最も少なく 180 件であり平成 22 年度が最も多く 237 件となっているが、過去 10 年間の平均届出件数は約 215 件であり、過去 10 年間で急激な増減はみられず 220 件前後で推移している。また、リコール対象台数は、「全体」と同様、タカタ製エアバッグのリコール届出の影響により平成 27 年度において急激に増加している。

輸入車におけるリコール届出件数は、過去 10 年間で平成 19 年度が最も少なく 81 件となっており、平成 26 年度において最も多く 151 件となっている。過去 10 年間では増加傾向にあり、平成 28 年度は平成 19 年度と比較すると約 1.7 倍の届出件数になっている。また、リコール対象台数は、平成 19 年度から平成 23 年度までは減少傾向であったが、平成 24 年度から増加に転じ平成 28 年度まで増加の傾向にある。

表 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 19 年度～平成 28 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)
H19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
H20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
H22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	201	7,714,208	102	264,431	303	7,978,639
H26	204	9,117,705	151	440,183	355	9,557,888
H27	232	18,648,961	136	341,676	368	18,990,637
H28	224	15,182,671	140	666,343	364	15,849,014

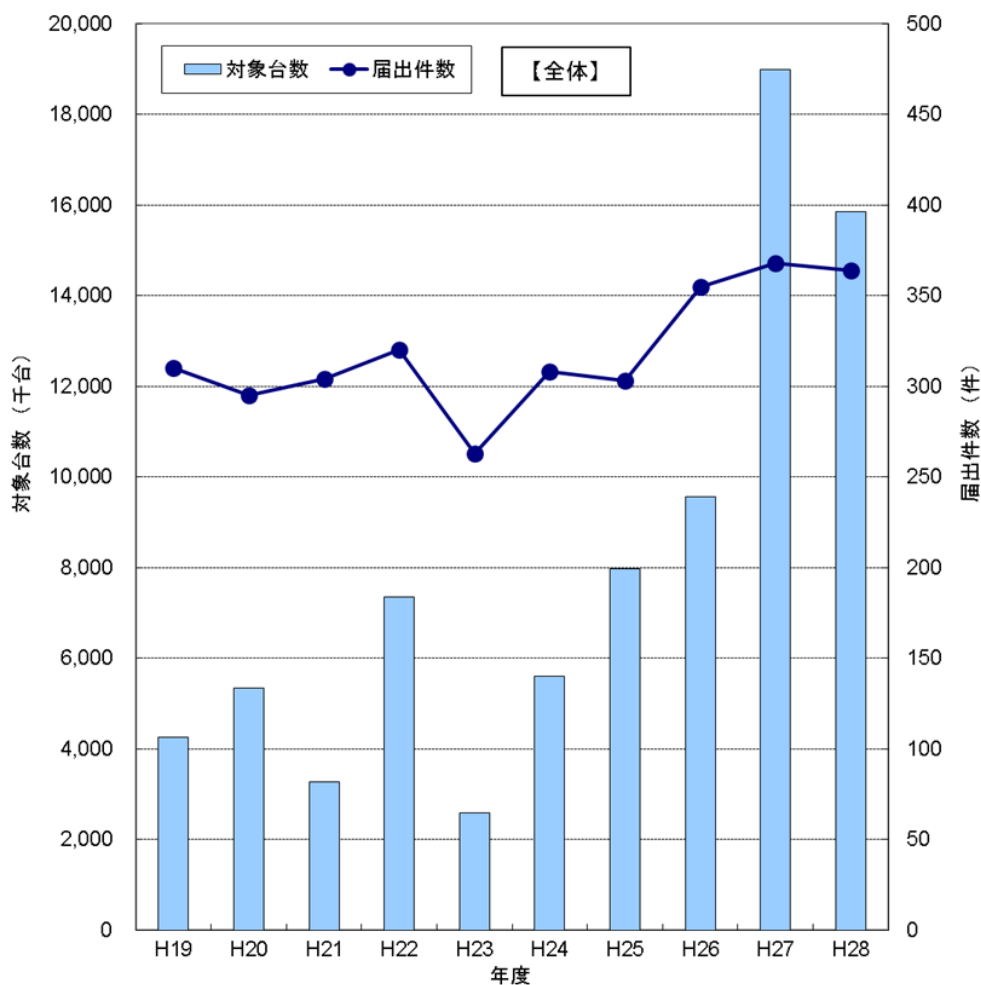


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 19 年度～平成 28 年度）

「全体」

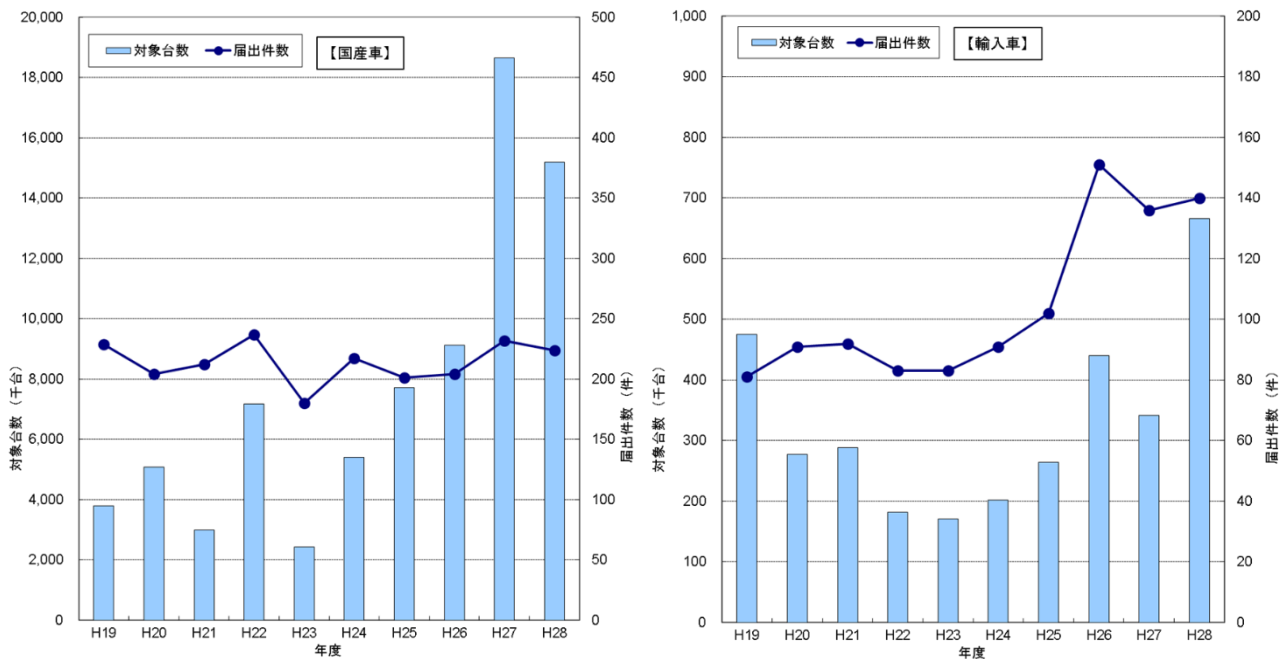


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 19 年度～平成 28 年度）

「左図：国産車」「右図：輸入車」

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!）」*1において公開されており、表 1-2 に平成 28 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す。また、表 1-2 をグラフにしたものを図 1-3 及び図 1-4 に示す。

平成 28 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 45 件（国産車 30 件、輸入車 15 件）であり、前年度の 49 件に比べ 4 件減少（対前年度比 8.2%減、国産車同 9.1%減、輸入車同 6.3%減）している。また、リコール対象台数は、「全体」で 6,218,682 台（国産車 5,691,613 台、輸入車 527,069 台）であり、前年度の 9,549,996 台に比べ 3,331,314 台減少（対前年度比 34.9%減、国産車同 39.7%減、輸入車同 371.6%増）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 49 件、約 955 万台であったのに対し、平成 28 年度は 45 件、約 622 万台と減少している。平成 27 年度と比べると届出件数は 3 件減少（9.1%減）だが、対象台数は約 375 万台減少（39.7%減）している。

輸入車においては、平成 27 年度と比べると届出件数が 1 件減少（6.3%減）したものの、対象台数は約 41 万台増加（371%増）している。この対象台数の増加分は、平成 28 年度における対象台数の約 8 割に相当し、輸入車における平成 21 年度から平成 27 年度までの対象台数を全て合計した約 28 万台よりもはるかに多くなっている。

参考までに、タカタ製エアバッグ同様、共通部品のリコールとしてショーワ製ガスステーにかかるリコールがあり、平成 28 年度の届出件数及び対象台数は、4 件及び約 195 万台である。

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（平成 21 年度～平成 28 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)	
H21	0	0	4	5,648	4	5,648	
H22	3	111,224	0	0	3	111,224	
H23	0	0	2	1,891	2	1,891	
H24	0	0	0	0	0	0	
H25	4	722,172	4	14,278	8	736,450	
H26	15	2,052,396	7	144,483	22	2,196,879	
H27	33	9,438,234	16	111,762	49	9,549,996	
H28	30	5,691,613	15	527,069	45	6,218,682	
対前 年度	数	-3	-3,746,621	-1	+415,307	-4	-3,331,314
	比率	-9.1%	-39.7%	-6.3%	+371.6%	-8.2%	-34.9%

*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

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

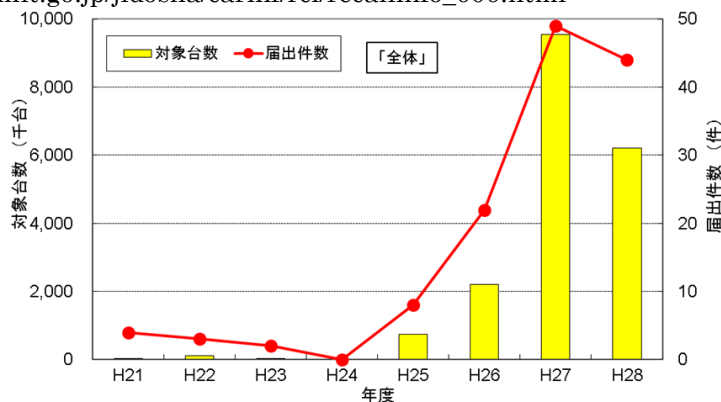


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 21 年度～平成 28 年度）

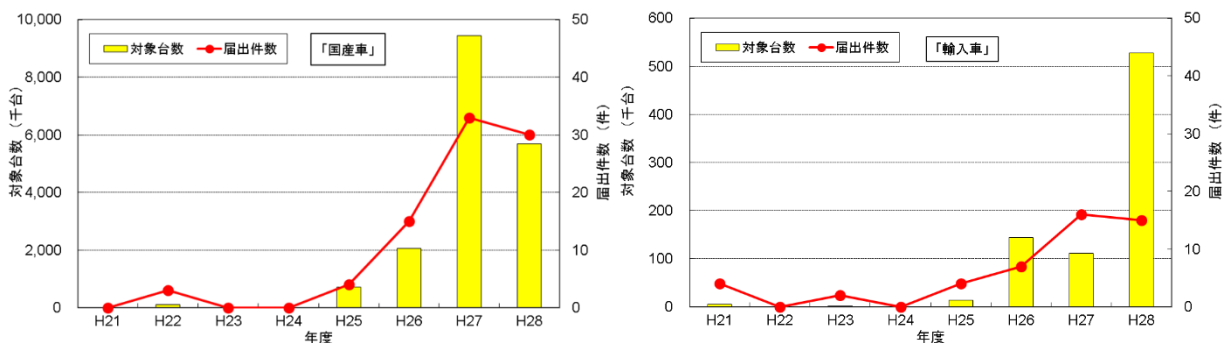


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 21 年度～平成 28 年度）

平成 29 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。平成 29 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」65.7%、国産車 67.5%、輸入車 23.7%となっている。平成 28 年度に届出されたタカタ製エアバッグのリコール届出の改修率は「全体」で 39.8%、国産車 43.0%、輸入車 4.6%となっている。

平成 28 年度に届出されたタカタ製エアバッグのリコール届出の改修率が低い理由として、国産車では、平成 29 年 3 月 30 日に届出されたものが 8 件（対象台数約 100 万台）あり、当該 8 件の改修率が 0.5%であるため改修率が低い要因になっている。輸入車においては、平成 28 年度後半（9 月以降）に届出されたものが 9 件（対象台数約 43 万台）あり、当該届出の改修率が 4.1%あるため輸入車全体の改修率が低くなっている。

なお、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する*1。

表 1-3 タカタ製エアバッグのリコール届出の改修率（平成 29 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 (%)
H21	0	0	0.0	5,648	5,486	97.1	5,648	5,486	97.1
H22	111,224	106,087	95.4	0	0	0.0	111,224	106,087	95.4
H23	0	0	0.0	1,891	1,873	99.0	1,891	1,873	99.0
H24	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
H25	722,172	670,146	92.8	14,278	10,171	71.2	736,450	680,317	92.4
H26	2,052,396	1,809,751	88.2	144,483	87,148	60.3	2,196,879	1,896,899	86.3
H27	9,438,234	7,132,873	75.6	111,762	61,501	55.0	9,549,996	7,194,374	75.3
H28	5,691,613	2,448,644	43.0	527,069	24,380	4.6	6,218,680	2,473,044	39.8
合計	18,015,639	12,167,521	67.5	805,131	190,559	23.7	18,820,770	12,358,080	65.7

*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

http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/recallinfo_003.html

次に、平成 24 年度から平成 28 年度におけるリコール届出の対象台数が多い上位 10 件を表 1-4 に示す。なお、タカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数欄を黄色で示す。

過去 10 年間で最もリコール届出対象台数が少ない平成 23 年度に対して、平成 24 年度から平成 26 年度までは対象台数が多い大規模なリコール届出が多く、リコール届出の平均対象台数（届出 1 件当たりの対象台数）について高い値を示している。さらに、平成 27 年度及び平成 28 年度はこれまでの大規模なリコール届出を大きく超えるタカタ製エアバッグのリコール届出が多かったため、当該平均対象台数が急激に増加している。なお、上位 10 件中にタカタ製エアバッグのリコール届出は、平成 25 年度に約 30 万台の対象台数の届出が 2 件、平成 26 年度には約 60 万台の対象台数の届出が 2 件、平成 27 年度には約 80 万台から約 160 万台の届出が 5 件含まれている。平成 28 年度においても平成 27 年度と届出件数は 5 件と変わらないが対象台数は約 50 万台から約 110 万台の範囲へと減少している。また、平成 27 年度においては上位 5 件が 100 万台を超える大規模リコール届出で、上位 10 件の平均対象台数が 110 万台を超えていたが、平成 28 年度においては 110 万台を超える大規模リコール届出は上位 2 件に減少し、上位 10 件の平均対象台数も平成 27 年度の約 117 万台から約 82 万台に減少している。

これらのことから、平成 28 年度「全体」のリコール届出対象台数が前年度に比べて減少したのは、タカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数の減少及びリコール対象台数 100 万台を超える大規模リコールが減少しているためであると考えられる。しかしながら、上位 10 件を除いた平均対象台数は増加傾向にあるため、中規模的なリコール届出において対象台数が増加傾向にあると考えられる。

表 1-4 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 24 年度～平成 28 年度）

項目		H24	H25	H26	H27	H28
リコール届出上位 10 件の対象台数 (台)	1	1,518,098	986,232	919,684	1,872,903	1,552,509
	2	1,216,466	891,525	863,910	1,625,144	1,159,578
	3	498,793	764,744	704,449	1,616,125	798,550
	4	459,326	764,053	648,081	1,612,670	783,422
	5	194,434	650,109	601,722	1,300,983	743,080
	6	170,845	384,614	455,202	923,672	727,012
	7	156,672	304,862	425,825	883,291	725,999
	8	138,440	275,741	344,853	803,125	668,816
	9	97,457	263,942	251,194	600,965	607,429
	10	96,843	256,519	251,004	451,369	496,084
上位 10 件の 平均対象台数 (台)		454,737	554,234	546,592	1,169,025	826,248
上位 10 件を含めた 平均対象台数 (台)		18,224	26,332	26,924	51,605	43,541
上位 10 件を除いた 平均対象台数 (台)		3,576	8,315	11,861	20,392	21,431

* : 黄色の欄は、タカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数を示す。

過去 10 年間のタカタ製エアバッグを除いたリコール届出件数及び対象台数の推移を「全体」、「国産車」及び「輸入車」別に表 1-5、図 1-5 及び図 1-6 に示す。

タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた平成 28 年度のリコール届出件数は、「全体」で 319 件（国産車 194 件、輸入車 125 件）であり、前年度の 319 件と同件数（対前年度比国産車 2.5%減、輸入車同 4.2%増）である。また、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いたリコール対象台数は、「全体」で 9,630,332 台（国産車 9,491,058 台、輸入車 139,274 台）であり、前年度の 9,440,641 件に比べ 189,691 台増加（対前年度比 2.0%増、国産車同 2.5%減、輸入車同 39.4%減）している。

「全体」におけるリコール届出件数は、過去 10 年間ではタカタ製エアバッグのリコール届出を除いても最も少ないのは平成 23 年度であり届出件数は 261 件である。また、最も多いのは平成 26 年度の 333 件となっている。過去 10 年間では、平均届出件数が約 305 件であり 300 件を前後し増減の傾向はみられない。また、リコール対象台数はタカタ製リコール届出を除くと平成 28 年度が最も多くなっている。

国産車におけるリコール届出件数は、過去 10 年間では緩やかな減少傾向にあり、平成 23 年度が最も少なく 180 件であり、平成 22 年度が最も多く 234 件となっている。リコール対象台数は、「全体」と同様に平成 28 年度が最も多くなっている。

輸入車におけるリコール届出件数は、過去 10 年間で平成 19 年度が最も少なく 81 件となっており、平成 26 年度において最も多く 144 件となっている。リコール届出件数は過去 10 年間で増加傾向にあり、平成 28 年度は平成 19 年度と比較すると約 1.5 倍になっている。しかしながら、リコール対象台数は、平成 19 年度が最も多く約 47 万台であったのに対し、平成 28 年度では最も少なく約 23 万台に減少しており、減少傾向を示している。

表 1-5 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 19 年度～平成 28 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）
H19	229	6,294,932	81	475,449	310	4,267,869
H20	204	3,792,420	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	5,073,467	88	282,662	300	3,272,648
H22	234	2,989,986	83	181,507	317	7,237,068
H23	180	7,055,561	81	169,278	261	2,592,346
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	197	6,992,036	98	250,153	295	7,242,189
H26	189	7,065,309	144	295,700	333	7,361,009
H27	199	9,210,727	120	229,914	319	9,440,641
H28	194	9,491,058	125	139,274	319	9,630,332

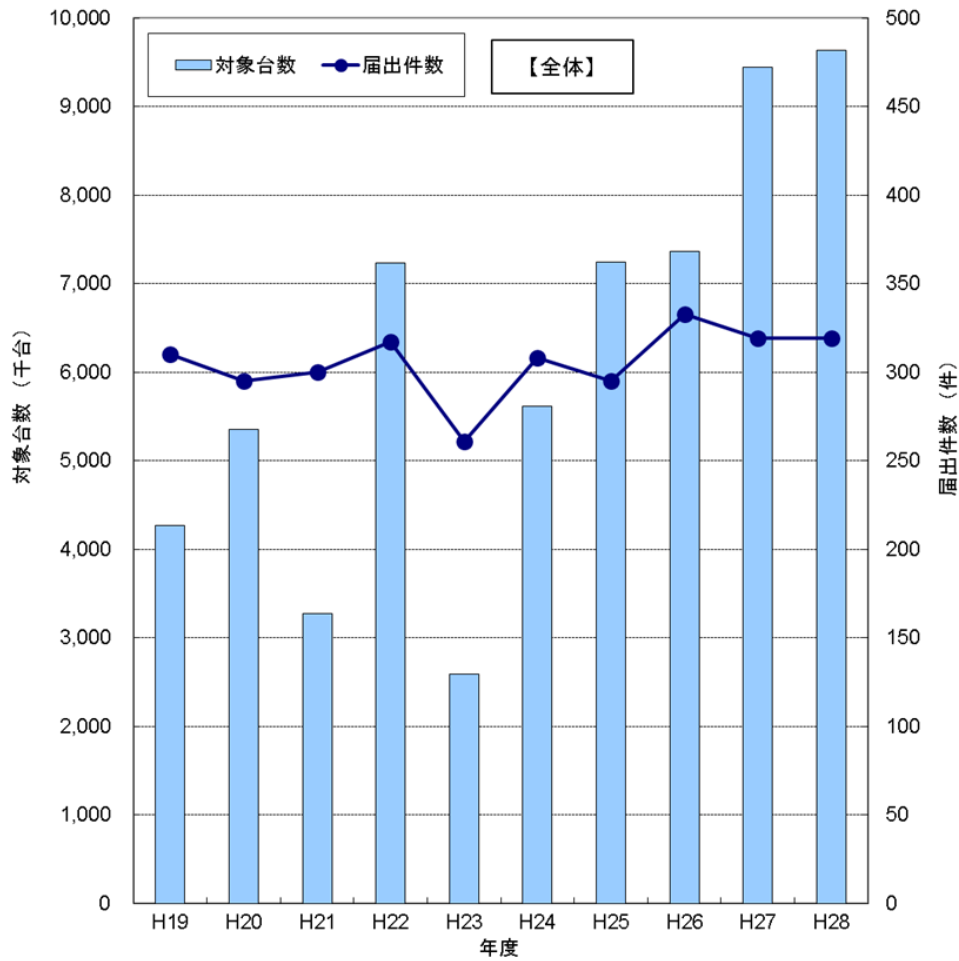


図 1-5 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 19 年度～平成 28 年度）「全体」

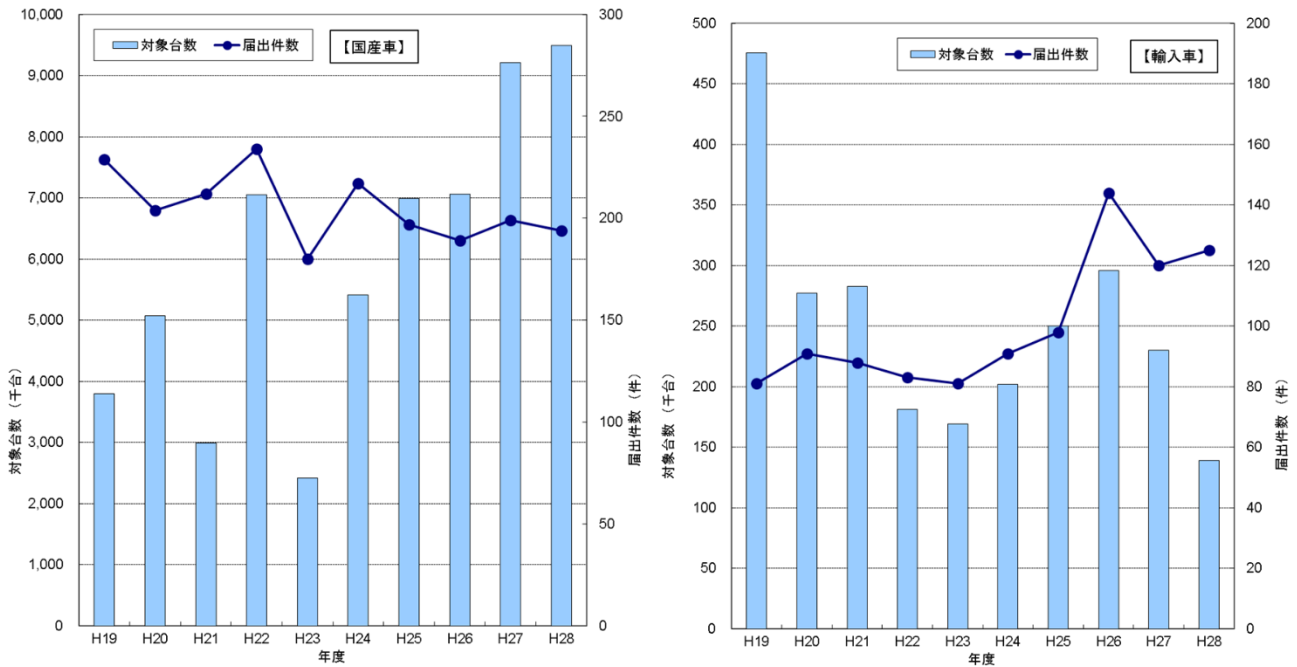


図 1-6 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 19 年度～平成 28 年度）「左図：国産車」「右図：輸入車」

平成 19 年度から平成 28 年度におけるタカタ製エアバッグのリコール届出を除いた対象台数が多い上位 10 件を表 1-6 に示す。また、表 1-6 における上位 10 件を含めた平均対象台数（届出 1 件当たりの対象台数）の推移を図 1-7 に示す。

表 1-6 をみると、上位 10 件の平均対象台数は、平成 27 年度において約 70 万台であったのに対し、平成 28 年度では約 60 万台に減少している。また、対象台数が 100 万台を超えるの大規模リコールは、平成 22 年度の上位 1 件、平成 24 年度の上位 2 件、平成 27 年度の上位 2 件となっているが、平成 28 年度では上位 1 件と前年度に比べ減少している。しかしながら、平成 28 年度における上位 10 件の対象台数は約 24 万台を超えており、上位 10 件を含めた平均対象台数（届出 1 件当たりの対象台数）は約 3 万台となり、過去 10 年間で最も多い。なお、上位 10 件を除いた平均対象台数においても過去 10 年間で最も多くなっている。

このことから、平成 28 年度におけるタカタ製エアバッグのリコール届出を除いたリコール対象台数の増加は、届出 1 件当たりの対象台数が増加したことにより平成 27 年度に比べ増加し、過去 10 年間で最も多くなったものと考えられる。また、届出 1 件当たりの対象台数は増加傾向にある。

表 1-6 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 24 年度～平成 28 年度）

項目		H24	H25	H26	H27	H28
リコール届出上位 10 件の対象台数 (台)	1	1,518,098	986,232	919,684	1,872,903	1,552,509
	2	1,216,466	891,525	863,910	1,616,125	798,550
	3	498,793	764,744	704,449	923,672	743,080
	4	459,326	764,053	455,202	600,965	727,012
	5	194,434	650,109	425,825	451,369	607,429
	6	170,845	384,614	344,853	371,518	394,941
	7	156,672	263,942	251,194	346,199	325,755
	8	138,440	256,519	251,004	342,401	315,304
	9	97,457	229,351	191,596	254,317	248,753
	10	96,843	145,573	189,321	195,482	243,907
上位 10 件の 平均対象台数 (台)		454,737	533,666	459,704	697,495	595,724
上位 10 件を含めた 平均対象台数 (台)		18,224	24,550	22,105	29,594	30,189
上位 10 件を除いた 平均対象台数 (台)		3,576	6,686	8,557	7,980	11,887

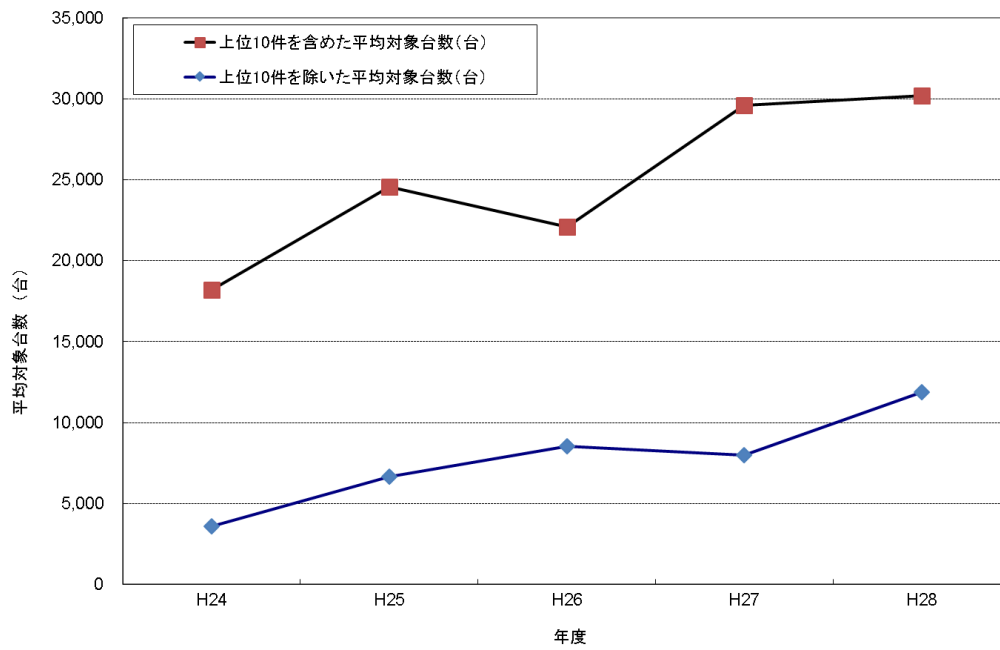


図 1-7 リコール届出の平均対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 19 年度～平成 28 年度）

1.2 リコール率の推移

(1) 車種（用途）別のリコール率（5カ年リコール率）

平成24年度から平成28年度におけるリコール届出の対象台数の累計を平成28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1-7に示す。

車種（用途）合計区分の5カ年リコール率は、国産車で73.2%、輸入車で44.4%となっている。平成23年度から平成27年度までの同区分の5カ年リコール率*6は、国産車56.7%、輸入車33.6%であったことから大きく増加している。タカタ製エアバッグのリコール届出で対象台数が増加したことにより、5カ年リコール率が大きく増加したものと推察される。

表1-7 車種（用途）別の5カ年リコール率（平成24年度～平成28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	281	35,418	35,694	99.2
	輸入車	432	1,730	3,661	47.2
	全体	713	37,148	39,355	94.4
貨物車	国産車	255	4,272	5,963	71.6
	輸入車	18	10	56	18.5
	全体	273	4,282	6,019	71.1
軽自動車*3	国産車	126	15,489	30,154	51.4
	輸入車	0	0	3	0
	全体	126	15,489	30,157	51.4
二輪車*4	国産車	63	529	3,097	17.1
	輸入車	140	171	502	34.1
	全体	203	700	3,599	19.4
その他*5	国産車	540	368	1,683	21.8
	輸入車	44	3	88	3.6
	全体	584	371	1,771	20.9
車種（用途）合計	国産車	1,265	56,075	76,591	73.2
	輸入車	634	1,914	4,310	44.4
	全体	1,899	57,989	80,901	71.7

*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平成28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。

*6：報告書「平成27年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 24 年度から平成 28 年度までの各年度のリコール届出の対象台数をその前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 1-8 に示す。

表 1-8 日本における年度別の届出件数、対象台数及び年度別リコール率
（平成 24 年度～平成 28 年度）

リコール届出年度	届出件数 （件）	対象台数 （千台）	リコール届出年度の 前年度末の 保有車両数*1（千台）	年度別リコール率 （%）
H24	308	5,613	78,603	7.1
H25	303	7,979	79,112	10.1
H26	355	9,558	79,625	12.0
H27	368	18,991	80,272	23.7
H28	364	15,849	80,670	19.6

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

また、米国における 2011 年から 2015 年までの各年のリコール届出対象台数をその前年 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 1-9 に示す。

表 1-9 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（2011 年～2015 年）

リコール届出年*2 （暦年）	届出件数*3	対象台数*3 （千台）	保有車両数（千台） （リコール年の前年 12 月末 数値）*4	暦年別 リコール率 （%）
2011	596*5	13,602*5	250,070*5	5.4
2012	583	16,496*5	253,216*5	6.5
2013	628*5	20,258*5	253,639	8.0
2014	774*5	50,109*5	255.877	19.6
2015	867	50,293	260,350	19.3

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

*3：届出件数及び対象台数については米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）ウェブサイトの「Flat Files NHTSA/ODI Databases（2018 年 2 月 15 日現在）」から引用した。

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

*5：2011 年の保有車両数が 2013 年に、また、2011 年、2012 年、2013 年及び 2014 年の届出件数及び対象台数が、それぞれ訂正されていたため、平成 24 年度、平成 25 年度、平成 26 年度及び平成 27 年度のリコール届出分析結果の数値とはそれぞれ異なる。

1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成 24 年度から平成 28 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 1-10 に示す。なお、表 1-10 に記載の「5 カ年平均」とは、平成 24 年度から平成 28 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 1-8 及び図 1-9 に、対象台数とその割合をグラフにしたものを図 1-10 及び図 1-11 に示す。

平成 28 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 398 件であり、前年度の 421 件と比べて 23 件減少（対前年度比約 5%減）しており、5 カ年平均 380 件と比べて 18 件多い。また、「全体」の対象台数の合計は 15,849 千台であり、前年度の 18,991 千台から 3,142 千台減少（対前年度比約 17%減）している。車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車は、届出件数 195 件で前年度の 164 件と比べて 31 件増加しているが、対象台数は 11,418 千台となっており、前年度の 11,938 千台と比べると 520 千台減少している。普通・小型貨物車においては、届出件数 55 件で前年度の 46 件と比べて 9 件増加し、対象台数は 1,326 千台であり、前年度の 1,228 千台から 98 千台増加している。また、特殊車は、届出件数 50 件、対象台数 31 千台であり、前年度の 55 件、31 千台から 5 件減少しているが対象台数に変化はみられない。軽乗用車、軽貨物車、乗合車、二輪車及びその他においては、届出件数及び対象台数はともに減少している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 258 件であり、前年度の 283 件と比べて 25 件減少（同約 9%減）しており、5 カ年平均の 253 件と比べて 5 件多い。また、対象台数は 15,183 千台であり、前年度の 18,649 千台から 3,466 千台減少（同約 19%減）している。車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車 82 件で前年度の 75 件と比べると 7 件増加しているが、対象台数では 10,764 千台で前年度の 11,650 千台から 886 千台減少している。普通・小型貨物車は、届出件数 52 件、対象台数 1,325 千台であり、前年度の 42 件、1,225 千台から 10 件増加し、100 千台増加している。また、特殊車は、届出件数 48 件、対象台数 31 千台であり、前年度の 53 件、31 千台から 5 件減少しているが対象台数に変化はみられない。軽乗用車、軽貨物車、乗合車、二輪車及びその他においては、届出件数及び対象台数はともに減少している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は 140 件であり、前年度の 138 件と比べて 2 件増加（同約 2%増）しており、5 カ年平均の 127 件と比べて 13 件多い。また、対象台数は 666 千台であり、前年度の 342 千台と比べると 324 千台増加（同約 95%増）している。車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車 113 件で前年度の 89 件と比べると 24 件増加し、対象台数は 653 千台であり前年度の 287 千台と比べると 366 千台増加しており、これは輸入車の全届出件数約 81%を占め、対象台数全体では約 98%を占める。普通・小型貨物車は、届出件数 3 件、対象台数 1 千台であり、前年度の 4 件、3 千台から 1 件減少し、2 千台減少している。二輪車は、届出件数 20 件、対象台数 12 千台であり、前年度の 36 件、50 千台から 16 件減少し、38 千台減少している。

表 1-10 車種（用途）別届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）				国産車						輸入車						全体					
				H24	H25	H26*1	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26*1	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26*1	H27	H28	5 力年平均
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	28	46	50	75	82	56	59	68	103	89	113	86	87	114	153	164	195	143
			(%)	11.0	19.8	21.0	26.5	31.8	22.2	62.1	65.4	65.6	64.5	80.7	68.1	24.9	33.9	38.7	39.0	49.0	37.5
	対象台数	(千台)	2,991	3,987	6,025	11,650	10,764	7,084	182	210	397	287	653	346	3,173	4,198	6,422	11,938	11,418	7,430	
		(%)	55.3	51.7	66.1	62.5	70.9	63.2	90.2	79.6	90.2	84.0	98.0	90.3	56.5	52.6	67.2	62.9	72.0	64.1	
	軽	届出件数	(件)	9	13	21	27	15	17	0	0	0	0	0	0	9	13	21	27	15	17
			(%)	3.5	5.6	8.8	9.5	5.8	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	3.9	5.3	6.4	3.8	4.5
対象台数	(千台)	769	2,758	1,713	5,126	2,683	2,610	0	0	0	0	0	0	769	2,758	1,713	5,126	2,683	2,610		
	(%)	14.2	35.8	18.8	27.5	17.7	23.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.7	34.6	17.9	27.0	16.9	22.5		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	73	43	45	42	52	51	6	2	3	4	3	4	79	45	48	46	55	55
			(%)	28.7	18.5	18.9	14.8	20.2	20.2	6.3	1.9	1.9	2.9	2.1	2.8	22.6	13.4	12.2	10.9	13.8	14.4
	対象台数	(千台)	798	276	648	1,225	1,325	854	1	4	2	3	1	2	799	280	649	1,228	1,326	856	
		(%)	14.7	3.6	7.1	6.6	8.7	7.6	0.5	1.6	0.4	0.9	0.1	0.5	14.2	3.5	6.8	6.5	8.4	7.4	
	軽	届出件数	(件)	7	5	9	12	8	8	0	0	0	0	0	7	5	9	12	8	8	
			(%)	2.8	2.2	3.8	4.2	3.1	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	1.5	2.3	2.9	2.0	2.2	
対象台数	(千台)	693	543	539	418	247	488	0	0	0	0	0	0	693	543	539	418	247	488		
	(%)	12.8	7.0	5.9	2.2	1.6	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.3	6.8	5.6	2.2	1.6	4.2		
乗合車	届出件数	(件)	35	39	30	30	25	32	0	0	1	3	0	1	35	39	31	33	25	33	
		(%)	13.8	16.8	12.6	10.6	9.7	12.6	0.0	0.0	0.6	2.2	0.0	0.6	10.0	11.6	7.8	7.8	6.3	8.6	
対象台数	(千台)	63	22	31	51	17	37	0	0	0	0	0	0	63	22	31	52	17	37		
	(%)	1.2	0.3	0.3	0.3	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.1	0.3	0.3	0.3	0.1	0.3		
特殊車	届出件数	(件)	47	50	61	53	48	52	8	3	10	2	2	5	55	53	71	55	50	57	
		(%)	18.5	21.6	25.6	18.7	18.6	20.5	8.4	2.9	6.4	1.4	1.4	3.9	15.8	15.8	18.0	13.1	12.6	15.0	
対象台数	(千台)	23	16	50	31	31	30	0	1	0	1	0	0	23	16	51	31	31	31		
	(%)	0.4	0.2	0.6	0.2	0.2	0.3	0.2	0.3	0.1	0.2	0.0	0.1	0.4	0.2	0.5	0.2	0.2	0.3		
二輪車*2	届出件数	(件)	7	10	12	21	13	13	16	31	37	36	20	28	23	41	49	57	32	41	
		(%)	2.8	4.3	5.0	7.4	5.0	5.0	16.8	29.8	23.6	26.1	14.3	22.1	6.6	12.2	12.4	13.5	8.3	10.7	
対象台数	(千台)	63	104	106	142	113	106	18	49	41	50	12	34	81	153	147	192	126	140		
	(%)	1.2	1.3	1.2	0.8	0.7	0.9	9.1	18.6	9.3	14.7	1.9	8.9	1.5	1.9	1.5	1.0	0.8	1.2		
その他	届出件数	(件)	48	26	10	23	15	24	6	0	3	4	2	3	54	26	13	27	17	27	
		(%)	18.9	11.2	4.2	8.1	5.8	9.6	6.3	0.0	1.9	2.9	1.4	2.4	15.5	7.7	3.3	6.4	4.3	7.2	
対象台数	(千台)	11	9	5	5	2	7	0	0	0	0	0	0	12	9	5	6	2	7		
	(%)	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1		
合計*3	届出件数	(件)	254	232	238	283	258	253	95	104	157	138	140	127	349	336	395	421	398	380	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
対象台数	(千台)	5,411	7,714	9,118	18,649	15,183	11,215	202	264	440	342	666	383	5,613	7,979	9,558	18,991	15,849	11,598		
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

*1：平成 26 年度の報告書「平成 26 年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」において、集計の誤りがあったため修正した。

*2：原動機付自転車を含む。

*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

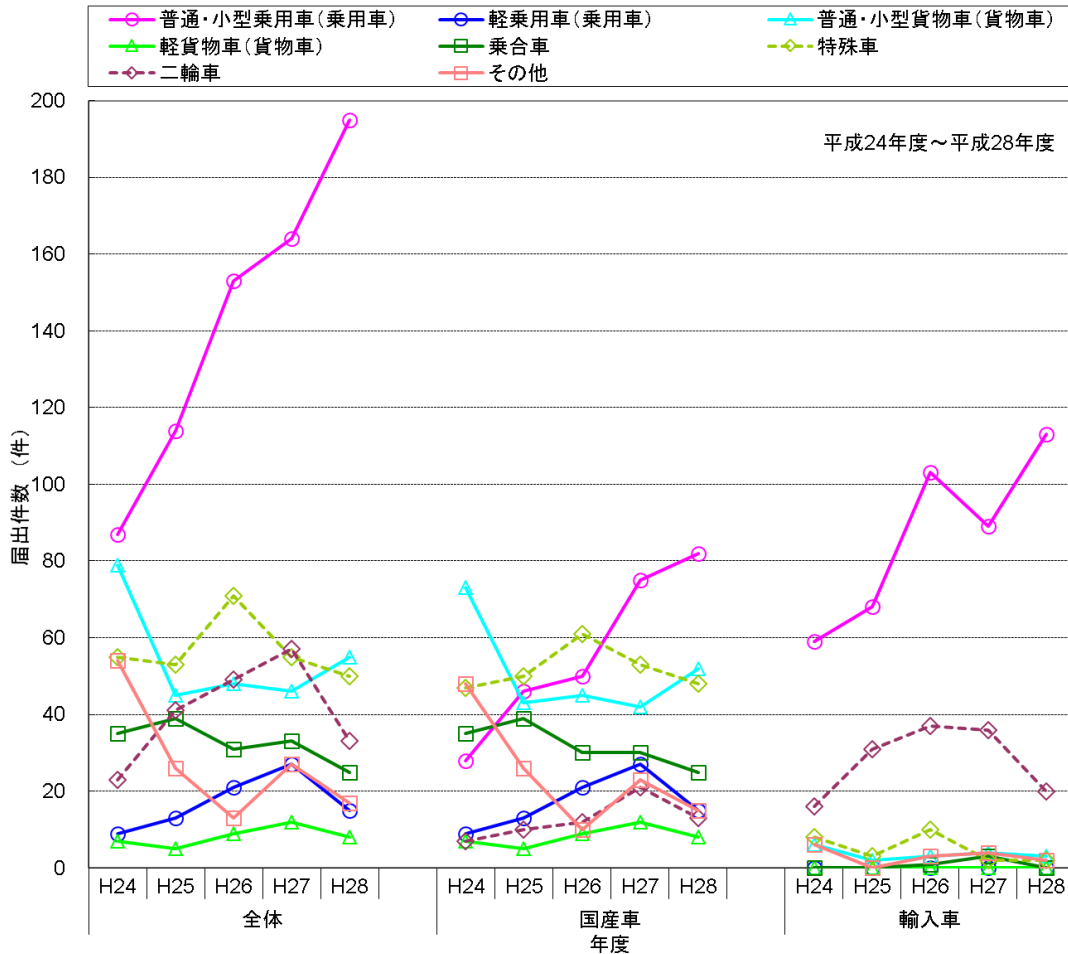


図 1-8 車種（用途）別の届出件数（平成 24 年度～平成 28 年度）

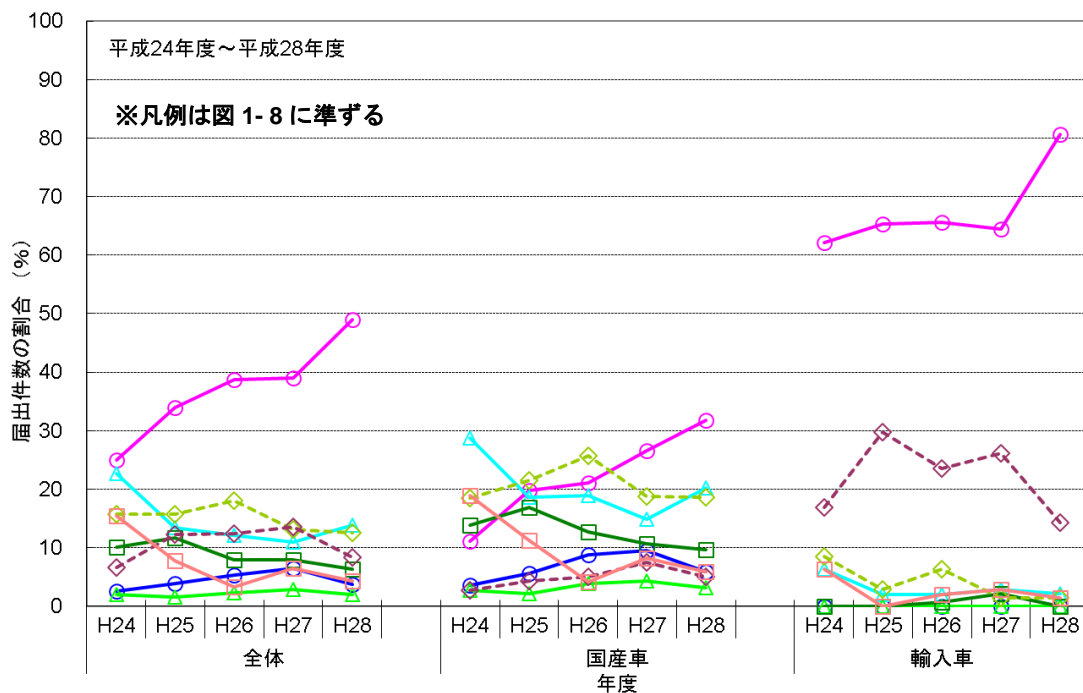


図 1-9 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 24 年度～平成 28 年度）

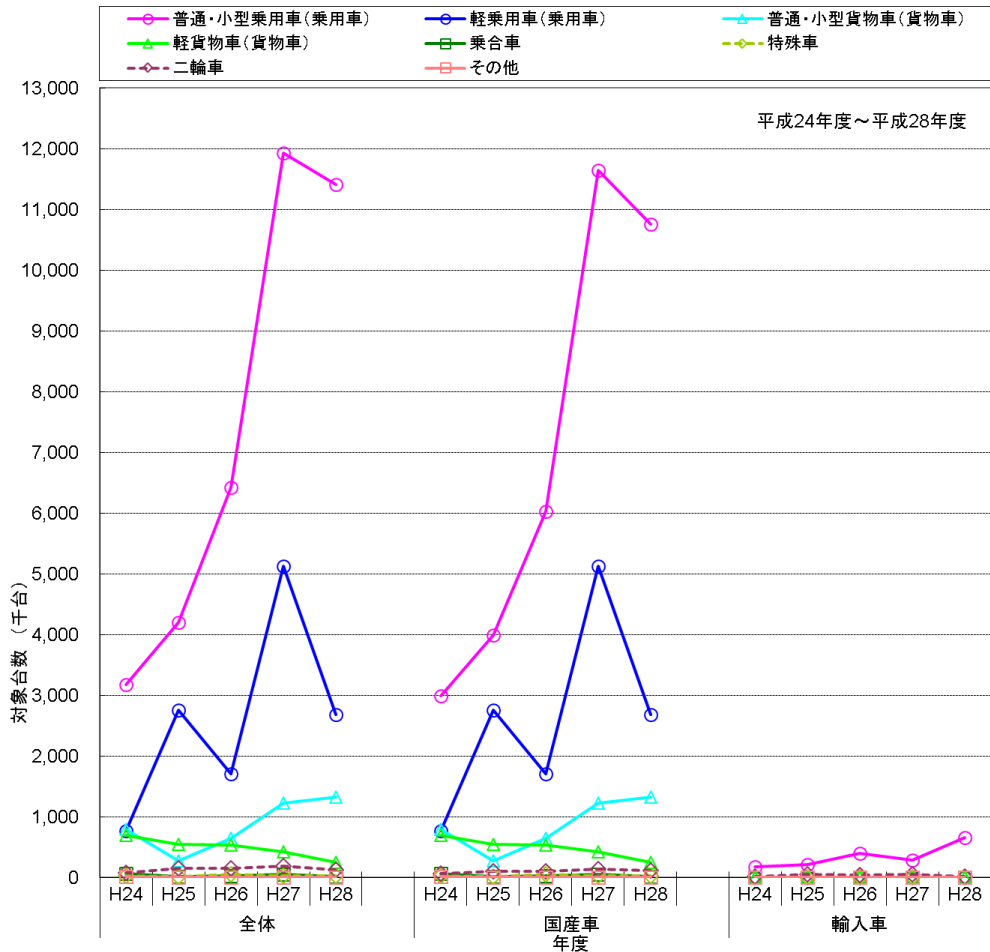


図 1-10 車種（用途）別の対象台数（平成 24 年度～平成 28 年度）

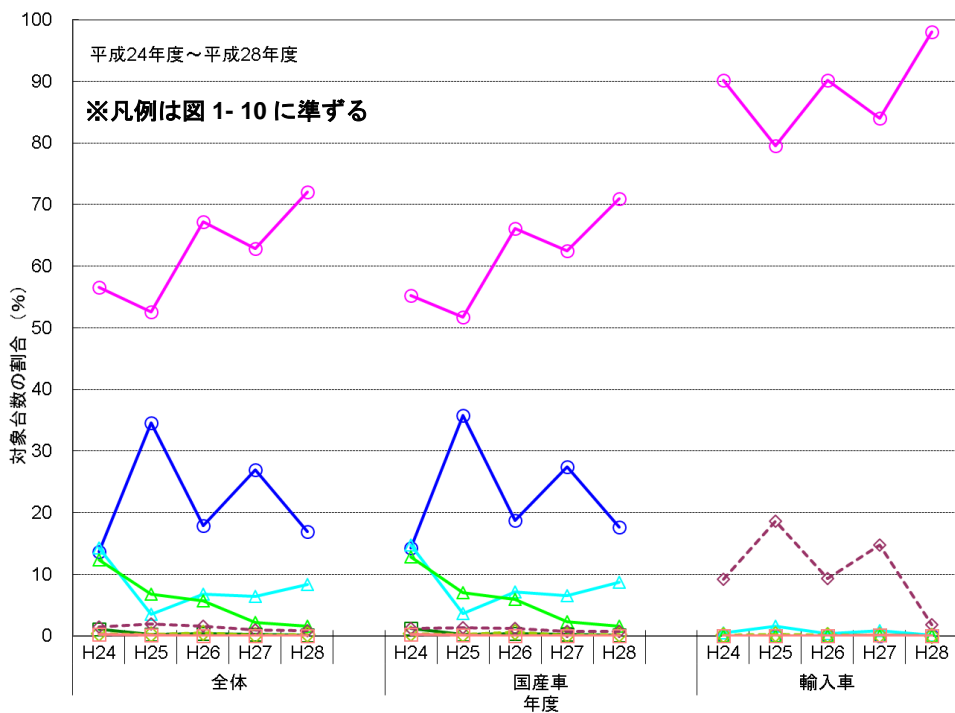


図 1-11 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 24 年度～平成 28 年度）

なお、平成 28 年度の車種（用途）別の届出件数及び対象台数及びそれらの割合について、タカタ製エアバッグのリコール届出が影響していると考えられるため、タカタ製エアバッグのリコール届出の車種（用途）別の当該届出の届出件数及び対象台数を表 1-11 に、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた車種（用途）別の当該届出の届出件数及び対象台数を表 1-12 に示す。また、表 1-12 をグラフにしたものを図 1-12 から図 1-15 にそれぞれ示す。

平成 28 年度の「全体」について、タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた車種（用途）別リコール届出件数の合計は 344 件であり、前年度及び 5 カ年平均と同件数である。また、「全体」の対象台数の合計は 9,630 千台であり、前年度の 9,441 千台から 189 千台増加（対前年度比約 2% 増）している。車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車は、届出件数 154 件で前年度の 121 件と比べて 34 件増加し、対象台数は 6,003 千台で前年度の 4,158 千台と比べると 1,845 千台増加している。普通・小型貨物車は、届出件数 48 件、対象台数 1,122 千台であり、前年度の 29 件、563 千台から 19 件増加し、559 千台増加している。また、特殊車は、届出件数 50 件、対象台数 31 千台であり、前年度の 55 件、31 千台から 5 件減少し、対象台数に変化はみられない。軽乗用車、軽貨物車、乗合車、二輪車及びその他は、届出件数及び対象台数ともに減少している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 219 件であり、前年度の 222 件と比べて 3 件減少（同約 1% 減）しており、5 カ年平均と比べて 7 件少ない。また、対象台数は 9,491 千台であり、前年度の 9,211 千台から 280 千台増加（同約 3% 増）している。車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車 56 件で前年度の 47 件と比べると 9 件増加し、対象台数は 5,877 千台で前年度の 3,981 千台から 1,896 千台増加している。普通・小型貨物車は、届出件数 45 件、対象台数 1,121 千台であり、前年度の 26 件、561 千台から 19 件増加し、560 千台増加している。また、特殊車は、届出件数 48 件、対象台数 31 千台であり、前年度の 53 件、31 千台から 5 件減少し、対象台数に変化はみられない。軽乗用車、軽貨物車、乗合車、二輪車及びその他は、届出件数及び対象台数ともに減少している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は 125 件であり、前年度の 122 件と比べて 3 件増加（同約 2% 増）しており、5 カ年平均と比べて 7 件多い。また、対象台数は 139 千台であり、前年度の 230 千台と比べると 91 千台減少（同約 39% 減）している。車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車 98 件で前年度の 74 件と比べると 24 件増加し、対象台数は 126 千台であり前年度の 177 千台と比べると 51 千台増加している。これは、輸入車の届出件数約 80% を占め、対象台数全体では約 90% を占める。普通・小型貨物車は、届出件数 3 件、対象台数 1 千台であり、前年度の 3 件、2 千台から 1 千台減少している。二輪車は、届出件数 20 件、対象台数 12 千台であり、前年度の 36 件、50 千台から 16 件減少し、38 千台減少している。

平成 28 年度におけるリコール届出では、タカタ製エアバッグのリコール届出の影響は前年度ほどではないものの依然として大きい。また、タカタ製エアバッグを除いたリコール届出件数は 5 カ年平均と同一であるものの、対象台数は約 23% 多い。

表 1-11 タカタ製エアバッグのリコールの車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

車種（用途）			国産車							輸入車							全体				
			H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	0	4	13	28	26	14	0	4	7	15	15	8	0	8	20	43	41	22
			(%)	—	50.0	48.1	45.9	66.7	52.6	—	100	100	93.8	100	97.6	—	66.7	58.8	55.8	75.9	63.3
	対象台数	(千台)	0	718	1,876	7,670	4,887	3,030	0	14	144	110	527	159	0	732	2,020	7,780	5,414	3,189	
		(%)	—	99.5	91.4	81.3	85.9	84.6	—	100	100	98.8	100	99.8	—	99.5	92.0	81.5	87.1	85.3	
	軽	届出件数	(件)	0	1	4	9	3	3	0	0	0	0	0	0	0	1	4	9	3	3
			(%)	—	12.5	14.8	14.8	7.7	12.6	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	8.3	11.8	11.7	5.6	9.6
対象台数	(千台)	0	2	136	885	524	309	0	0	0	0	0	0	0	2	136	885	524	309		
	(%)	—	0.2	6.6	9.4	9.2	8.6	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.2	6.2	9.3	8.4	8.3		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	0	2	6	16	7	6	0	0	0	1	0	0	0	2	6	17	7	6
			(%)	—	25.0	22.2	26.2	17.9	23.0	—	0.0	0.0	6.3	0.0	2.4	—	16.7	17.6	22.1	13.0	18.1
	対象台数	(千台)	0	2	38	663	204	182	0	0	0	1	0	0	0	2	38	665	204	182	
		(%)	—	0.2	1.9	7.0	3.6	5.1	—	0.0	0.0	1.2	0.0	0.2	—	0.2	1.7	7.0	3.3	4.9	
	軽	届出件数	(件)	0	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1
			(%)	—	0.0	3.7	3.3	2.6	3.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	2.9	2.6	1.9	2.3
対象台数	(千台)	0	0	1	213	75	58	0	0	0	0	0	0	0	0	1	213	75	58		
	(%)	—	0.0	0.1	2.3	1.3	1.6	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	2.2	1.2	1.5		
乗合車	届出件数	(件)	0	1	3	3	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	
		(%)	—	12.5	11.1	4.9	5.1	6.7	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	—	8.8	3.9	3.7	5.1	
対象台数	(千台)	0	0	2	7	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	1	2		
	(%)	—	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	—	0.1	0.1	0.0	0.1		
特殊車	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	
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		
二輪車*2	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	
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		
その他	届出件数	(件)	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	
		(%)	—	0.0	0.0	4.9	0.0	2.2	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	3.9	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	1		
	(%)	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7		
合計*3	届出件数	(件)	0	8	27	61	39	27	0	4	7	16	15	8	0	12	34	77	54	35	
		(%)	—	100	100	100	100	100	—	100	100	100	100	100	—	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	0	722	2,052	9,438	5,692	3,581	0	14	144	112	527	160	0	736	2,197	9,550	6,219	3,740	
		(%)	—	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：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。

表 1-12 車種（用途）別の届出件数、対象台数及びそれらの割合（タカタ製エアバッグ除く）（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 カ年平均）

車種（用途）		国産車								輸入車					全体						
		H24	H25	H26	H27	H28	5 カ年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 カ年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 カ年平均		
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	28	42	37	47	56	42	59	64	96	74	98	78	87	106	133	121	154	120
			(%)	11.0	18.8	17.5	21.2	25.6	18.6	62.1	64.0	64.0	60.7	78.4	66.0	24.9	32.7	36.8	35.2	44.8	34.9
		対象台数	(千台)	2,991	3,269	4,149	3,981	5,877	4,053	182	196	252	177	126	187	3,173	3,465	4,401	4,158	6,003	4,240
			(%)	55.3	46.8	58.7	43.2	61.9	53.1	90.2	78.4	85.4	76.9	90.5	83.6	56.5	47.9	59.8	44.0	62.3	54.0
	軽	届出件数	(件)	9	12	17	18	12	14	0	0	0	0	0	0	9	12	17	18	12	14
			(%)	3.5	5.4	8.1	8.1	5.5	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	3.7	4.7	5.2	3.5	3.9
	対象台数	(千台)	769	2,756	1,578	4,241	2,159	2,301	0	0	0	0	0	0	769	2,756	1,578	4,241	2,159	2,301	
		(%)	14.2	39.4	22.3	46.0	22.7	30.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.7	38.1	21.4	44.9	22.4	29.3	
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	73	41	39	26	45	45	6	2	3	3	3	3	79	43	42	29	48	48
			(%)	28.7	18.3	18.5	11.7	20.5	19.8	6.3	2.0	2.0	2.5	2.4	2.9	22.6	13.3	11.6	8.4	14.0	14.0
		対象台数	(千台)	798	274	610	561	1,121	673	1	4	2	2	1	2	799	278	611	563	1,122	675
			(%)	14.7	3.9	8.6	6.1	11.8	8.8	0.5	1.7	0.5	0.7	0.5	0.8	14.2	3.8	8.3	6.0	11.6	8.6
	軽	届出件数	(件)	7	5	8	10	7	7	0	0	0	0	0	0	7	5	8	10	7	7
			(%)	2.8	2.2	3.8	4.5	3.2	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	1.5	2.2	2.9	2.0	2.1
	対象台数	(千台)	693	543	538	205	172	430	0	0	0	0	0	0	693	543	538	205	172	430	
		(%)	12.8	7.8	7.6	2.2	1.8	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.3	7.5	7.3	2.2	1.8	5.5	
乗合車	届出件数	(件)	35	38	27	27	23	30	0	0	1	3	0	1	35	38	28	30	23	31	
		(%)	13.8	17.0	12.8	12.2	10.5	13.3	0.0	0.0	0.7	2.5	0.0	0.7	10.0	11.7	7.8	8.7	6.7	8.9	
	対象台数	(千台)	63	22	30	44	16	35	0	0	0	0	0	0	63	22	30	45	16	35	
		(%)	1.2	0.3	0.4	0.5	0.2	0.5	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	1.1	0.3	0.4	0.5	0.2	0.4	
特殊車	届出件数	(件)	47	50	61	53	48	52	8	3	10	2	2	5	55	53	71	55	50	57	
		(%)	18.5	22.3	28.9	23.9	21.9	22.9	8.4	3.0	6.7	1.6	1.6	4.2	15.8	16.4	19.7	16.0	14.5	16.5	
	対象台数	(千台)	23	16	50	31	31	30	0	1	0	1	0	0	23	16	51	31	31	31	
		(%)	0.4	0.2	0.7	0.3	0.3	0.4	0.2	0.3	0.2	0.3	0.0	0.2	0.4	0.2	0.7	0.3	0.3	0.4	
二輪車*2	届出件数	(件)	7	10	12	21	13	13	16	31	37	36	20	28	23	41	49	57	33	40	
		(%)	2.8	4.5	5.7	9.5	5.9	5.6	16.8	31.0	24.7	29.5	16.0	23.6	6.6	12.7	13.6	16.6	9.6	11.8	
	対象台数	(千台)	63	104	106	142	113	106	18	49	41	50	12	34	81	153	147	192	126	140	
		(%)	1.2	1.5	1.5	1.5	1.2	1.4	9.1	19.6	13.9	21.9	8.9	15.3	1.5	2.1	2.0	2.0	1.3	1.8	
その他	届出件数	(件)	48	26	10	20	15	24	6	0	3	4	2	3	54	26	13	24	17	27	
		(%)	18.9	11.6	4.7	9.0	6.8	10.5	6.3	0.0	2.0	3.3	1.6	2.5	15.5	8.0	3.6	7.0	4.9	7.8	
	対象台数	(千台)	11	9	5	5	2	7	0	0	0	0	0	0	12	9	5	5	2	7	
		(%)	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	
合計*3	届出件数	(件)	254	224	211	222	219	226	95	100	150	122	125	118	349	324	361	344	344	344	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	5,411	6,992	7,065	9,211	9,491	7,634	202	250	296	230	139	223	5,613	7,242	7,361	9,441	9,630	7,857	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1000	100	100	100	100	100	100	

*1：原動機付自転車を含む。

*2：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。

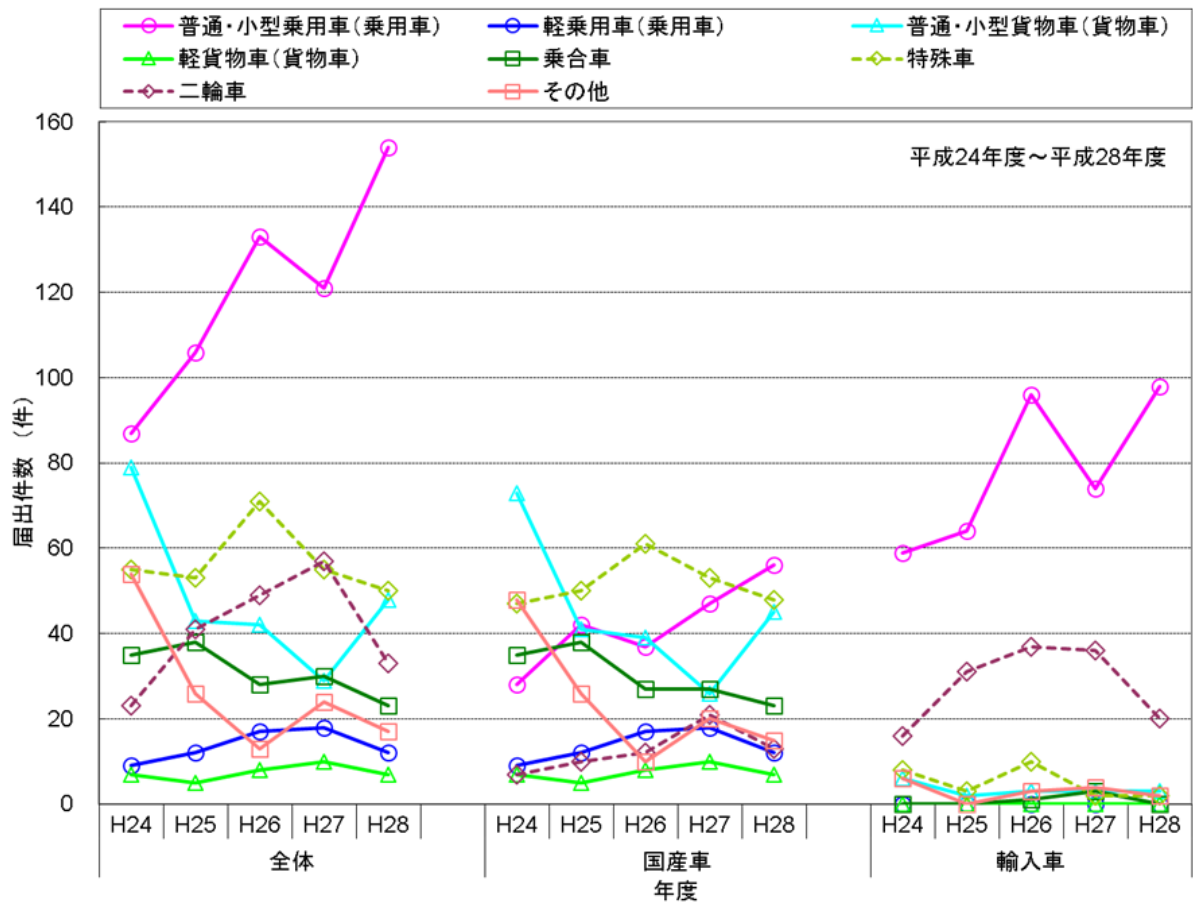


図 1-12 車種（用途）別の届出件数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 24 年度～平成 28 年度）

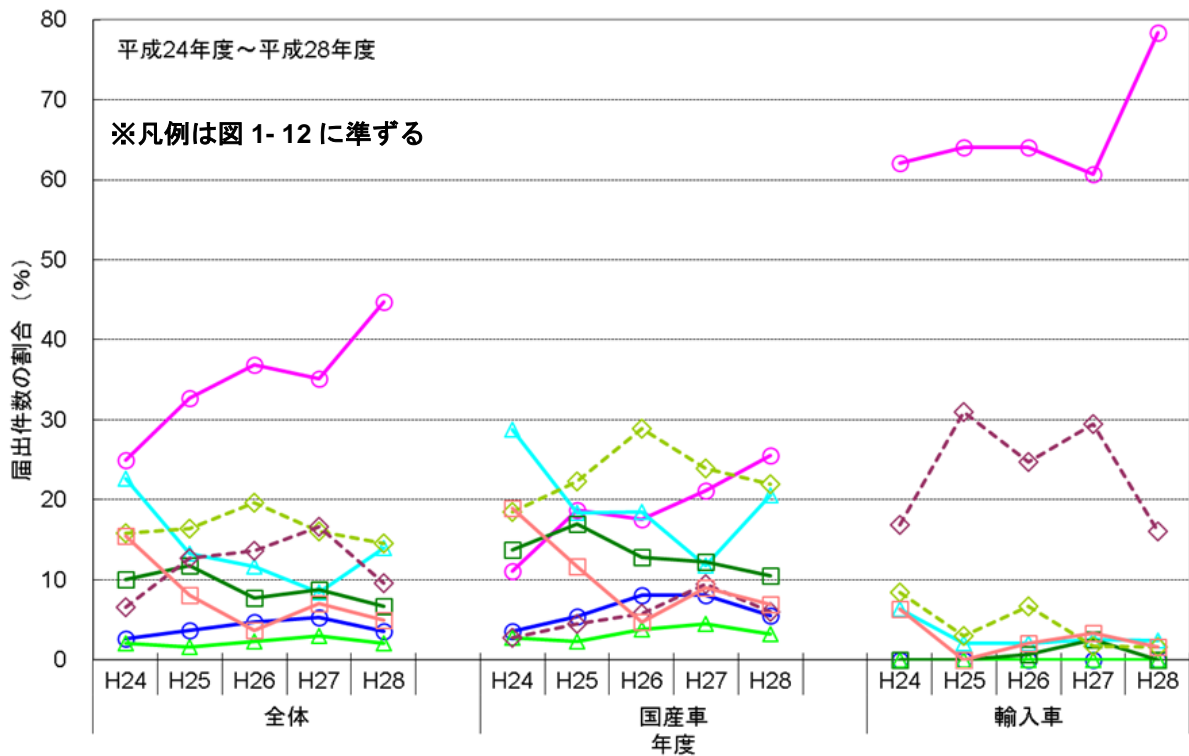


図 1-13 車種（用途）別の届出件数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 24 年度～平成 28 年度）

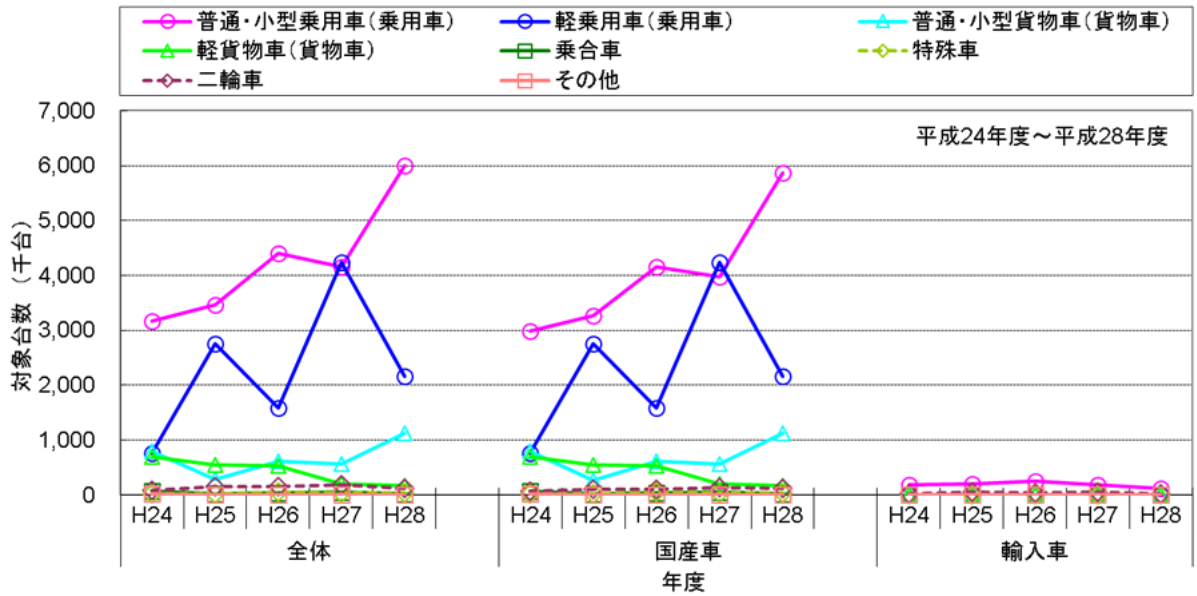


図 1-14 車種（用途）別の対象台数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 24 年度～平成 28 年度）

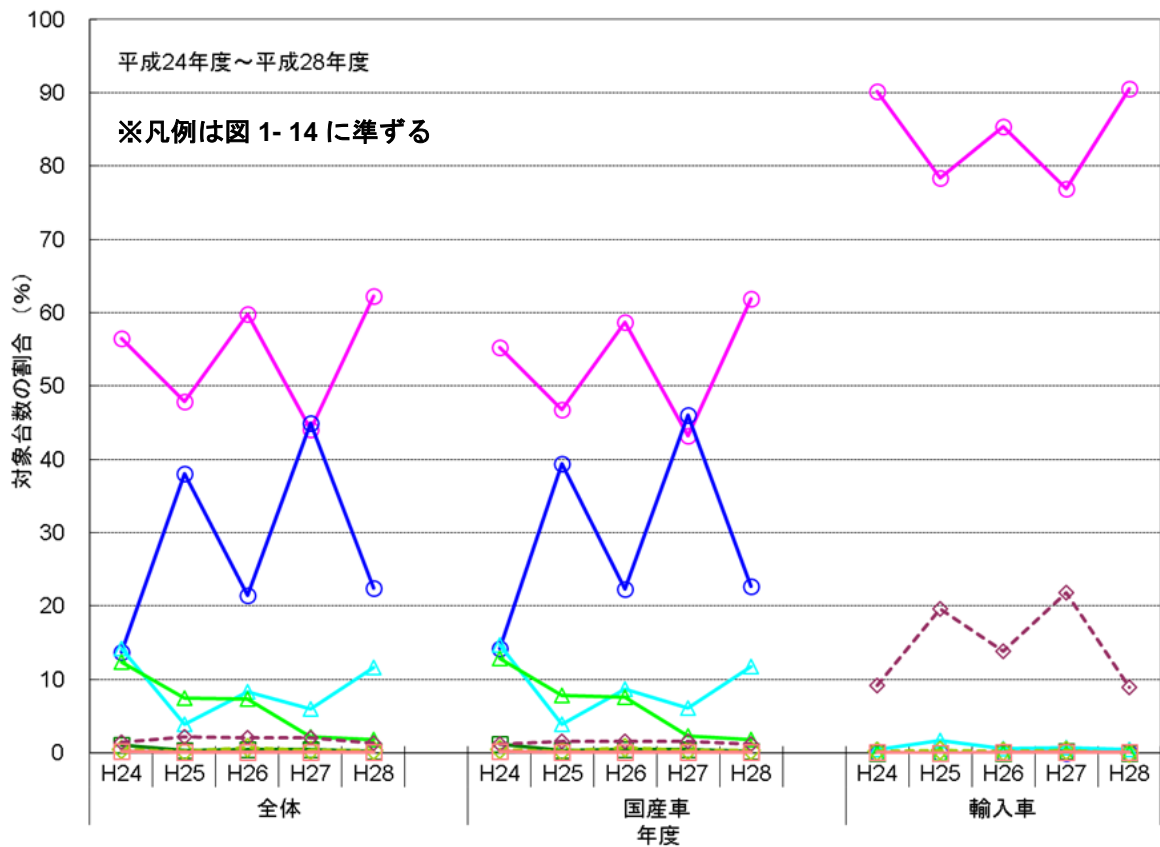


図 1-15 車種（用途）別の対象台数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 24 年度～平成 28 年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

平成 24 年度から平成 28 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 1-13 に示し、それをグラフにしたものを、「全体」は図 1-16 及び図 1-17 に、「国産車」は図 1-18 及び図 1-19 に、「輸入車」は図 1-20 及び 1-21 にそれぞれ示す。なお、表 1-13 は、平成 28 年の「全体」における届出件数が多い装置から順に記載している。

平成 28 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 392 件であり、前年度の 408 件と比べ 16 件減少（対前年度比約 4%減）した。国産車については 247 件であり、前年度の 266 件と比べて 19 件減少（同約 7%減）しており、輸入車については 145 件で、前年度の 142 件と比べて 3 件増加（同約 2%増）している。

平成 28 年度の装置別の届出件数のうち「全体」においては、「動力伝達装置」は 55 件であり、前年度の 40 件から 15 件と大きく増加（対前年度約 38%増）し、「原動機」は 47 件で前年度の 54 件から 7 件減少（同約 13%減）しているが、この 2 装置で届出件数合計の約 25%を占める。さらに「電気装置」は 35 件であり、前年度 46 件から 11 件と大きく減少（同約 24%減）し、「制動装置」は 35 件で、前年度の 32 件から 3 件増加（同約 9%増）しているが、これら 2 装置を加えた上位 4 装置で合計 172 件となり届出件数の「全体」の約 44%を占める。これら装置の届出件数の合計は、前年度及び 5 カ年平均においても、届出件数の約 42%及び約 46%をそれぞれ占めている。

平成 28 年度の国産車における装置別届出件数についてみると、「動力伝達装置」が 35 件で前年度の 30 件と比べて 5 件増加（対前年度比約 17%増）し、「原動機」が 35 件で前年度の 36 件と比べて 1 件減少（同約 3%減）し、続いて「制動装置」が 25 件で前年度の 20 件から 5 件増加（同約 25%増）している。また、「電気装置」は 21 件であり、前年度の 32 件から 11 件と大きく減少（同約 34%減）している。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「動力伝達装置」が最も多く 20 件であり、前年度の 10 件から 10 件増加（対前年度比 100%増）している。「原動機」は 12 件で前年度 18 件から 6 件減少（同約 33%減）している。また、前年度最も件数の多かった「燃料装置」は 14 件であり、前年度の 20 件から 6 件減少（同約 30%減）している。なお、「原動機」及び「燃料装置」は平成 26 年度に届出件数が最も多くなり、平成 28 年度まで減少傾向にある。前年度までは、輸入車は「燃料装置」の件数が最も多くなり、国産車とは異なる傾向を示していたが、平成 28 年度においては、国産車及び輸入車においても「動力伝達装置」が最も多い件数となった。平成 28 年度の輸入車における「動力伝達装置」の改善措置では、制御プログラムの書き換えを行う届出が多く 5 件となっていた。前年度はこのような改善措置を行う届出はなく、平成 24 年度から平成 26 年度では各年度 1 件となっている。このようなソフト面のリコールが増加したことにより届出件数が増加したものと考えられる。

表 1-13 装置別の届出件数及びその割合（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		国産車					輸入車					全体								
			H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	
動力伝達装置	届出 件数	(件)	27	45	40	30	35	35	15	14	12	10	20	14	42	59	52	40	55	50	
		(%)	10.6	19.7	15.7	11.3	14.2	14.1	15.6	12.5	7.6	7.0	13.8	10.9	12.0	17.3	12.6	9.8	14.0	13.0	
原動機	届出 件数	(件)	27	38	48	36	35	37	9	14	19	18	12	14	36	52	67	54	47	51	
		(%)	10.6	16.6	18.8	13.5	14.2	14.7	9.4	12.5	12.0	12.7	8.3	11.0	10.3	15.2	16.2	13.2	12.0	13.4	
電気装置	届出 件数	(件)	26	21	22	32	21	24	13	11	8	14	14	12	39	32	30	46	35	36	
		(%)	10.2	9.2	8.6	12.0	8.5	9.7	13.5	9.8	5.1	9.9	9.7	9.2	11.1	9.4	7.3	11.3	8.9	9.6	
制動装置	届出 件数	(件)	21	27	29	20	25	24	13	14	16	12	10	13	34	41	45	32	35	37	
		(%)	8.2	11.8	11.4	7.5	10.1	9.7	13.5	12.5	10.1	8.5	6.9	10.0	9.7	12.0	10.9	7.8	8.9	9.8	
燃料装置	届出 件数	(件)	29	14	16	20	20	20	7	9	23	20	14	15	36	23	39	40	34	34	
		(%)	11.4	6.1	6.3	7.5	8.1	7.9	7.3	8.0	14.6	14.1	9.7	11.2	10.3	6.7	9.4	9.8	8.7	9.0	
乗車装置	届出 件数	(件)	10	12	13	15	7	11	0	9	13	13	13	10	10	21	26	28	20	21	
		(%)	3.9	5.2	5.1	5.6	2.8	4.6	0.0	8.0	8.2	9.2	9.0	7.4	2.8	6.2	6.3	6.9	5.1	5.5	
車枠・車体	届出 件数	(件)	21	6	5	16	14	12	9	2	6	1	5	5	30	8	11	17	19	17	
		(%)	8.2	2.6	2.0	6.0	5.7	5.0	9.4	1.8	3.8	0.7	3.4	3.5	8.5	2.3	2.7	4.2	4.8	4.5	
緩衝装置	届出 件数	(件)	1	3	6	2	9	4	2	4	9	7	8	6	3	7	15	9	17	10	
		(%)	0.4	1.3	2.4	0.8	3.6	1.7	2.1	3.6	5.7	4.9	5.5	4.6	0.9	2.1	3.6	2.2	4.3	2.7	
かじ取装置	届出 件数	(件)	10	7	10	13	10	10	7	0	8	5	4	5	17	7	18	18	14	15	
		(%)	3.9	3.1	3.9	4.9	4.0	4.0	7.3	0.0	5.1	3.5	2.8	3.7	4.8	2.1	4.4	4.4	3.6	3.9	
灯火装置	届出 件数	(件)	6	22	9	10	9	11	2	8	8	4	3	5	8	30	17	14	12	16	
		(%)	2.4	9.6	3.5	3.8	3.6	4.5	2.1	7.1	5.1	2.8	2.1	3.8	2.3	8.8	4.1	3.4	3.1	4.3	
排出ガス発散防止 装置	届出 件数	(件)	15	6	12	9	8	10	5	5	2	2	3	3	20	11	14	11	11	13	
		(%)	5.9	2.6	4.7	3.4	3.2	4.0	5.2	4.5	1.3	1.4	2.1	2.6	5.7	3.2	3.4	2.7	2.8	3.5	
走行装置	届出 件数	(件)	8	5	11	2	2	6	5	4	5	2	2	4	13	9	16	4	4	9	
		(%)	3.1	2.2	4.3	0.8	0.8	2.2	5.2	3.6	3.2	1.4	1.4	2.8	3.7	2.6	3.9	1.0	1.0	2.4	
その他	エアバッグ* ²	届出 件数	(件)	2	4	18	34	35	19	3	5	14	24	25	14	5	9	32	58	60	33
			(%)	0.8	1.7	7.1	12.8	14.2	7.4	3.1	4.5	8.9	16.9	17.2	10.9	1.4	2.6	7.7	14.2	15.3	8.6
その他	エアバッグ 以外* ²	届出 件数	(件)	52	19	16	27	17	26	6	13	15	10	12	11	58	32	31	37	29	37
			(%)	20.4	8.3	6.3	10.2	6.9	10.5	6.3	11.6	9.5	7.0	8.3	8.6	16.5	9.4	7.5	9.1	7.4	9.8
合計* ¹	届出 件数	(件)	255	229	255	266	247	250	96	112	158	142	145	131	351	341	413	408	392	381	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	10	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

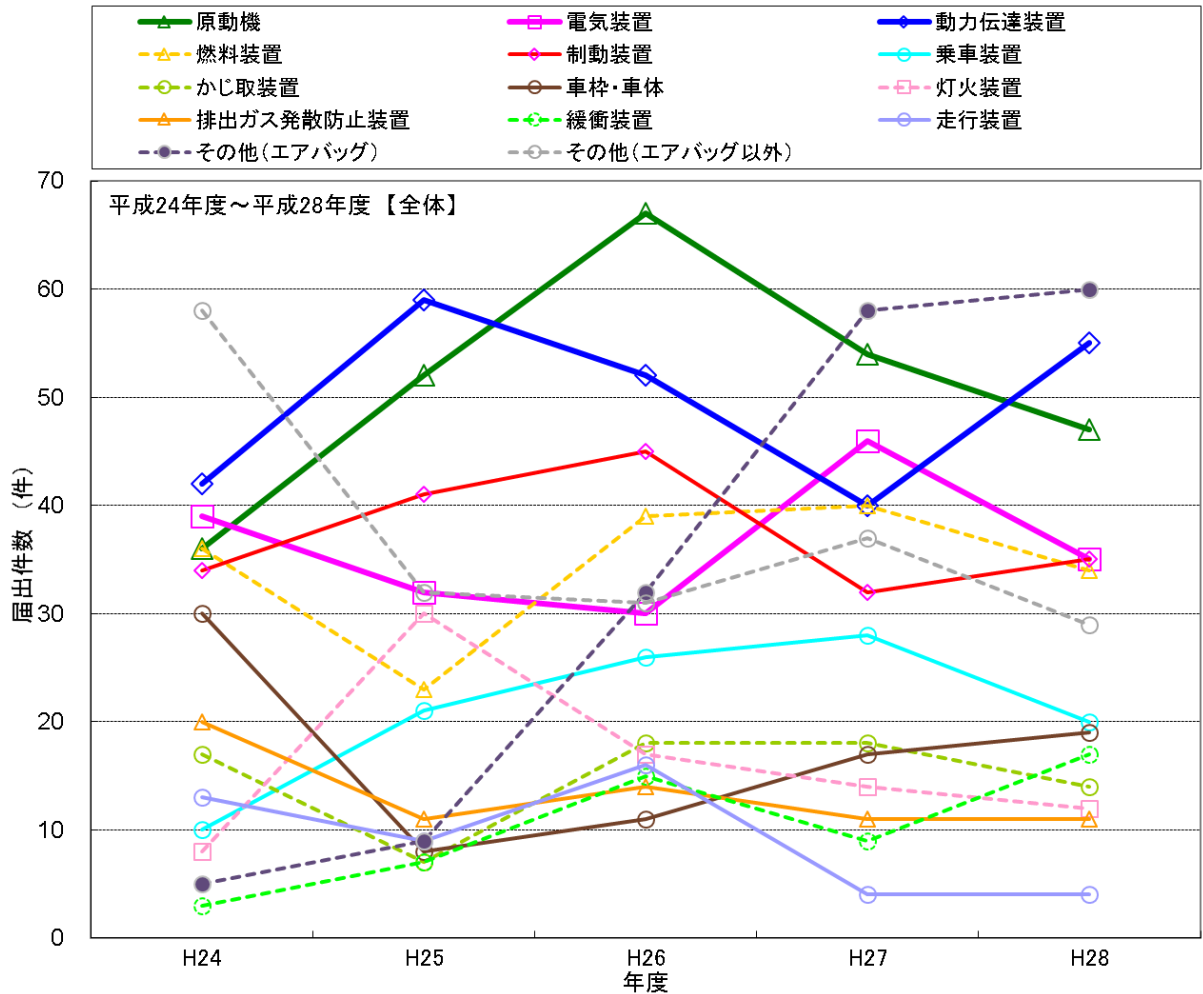


図 1-16 装置別の届出件数【全体】(平成 24 年度～平成 28 年度)

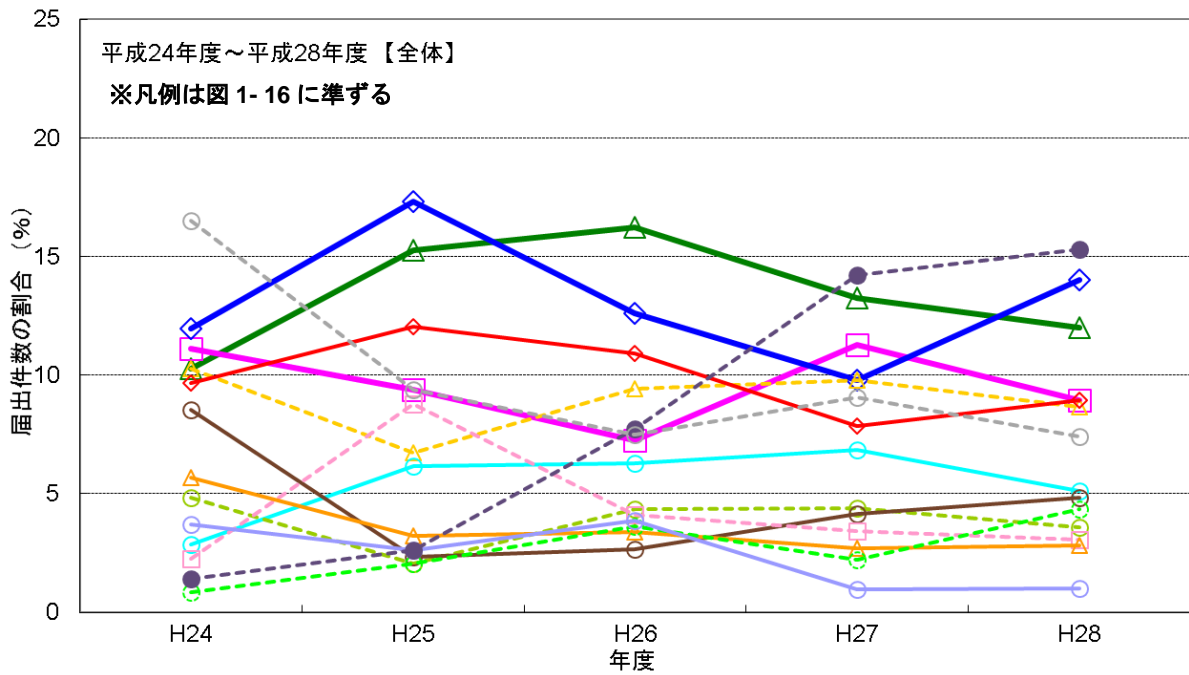


図 1-17 装置別の届出件数の割合【全体】(平成 24 年度～平成 28 年度)

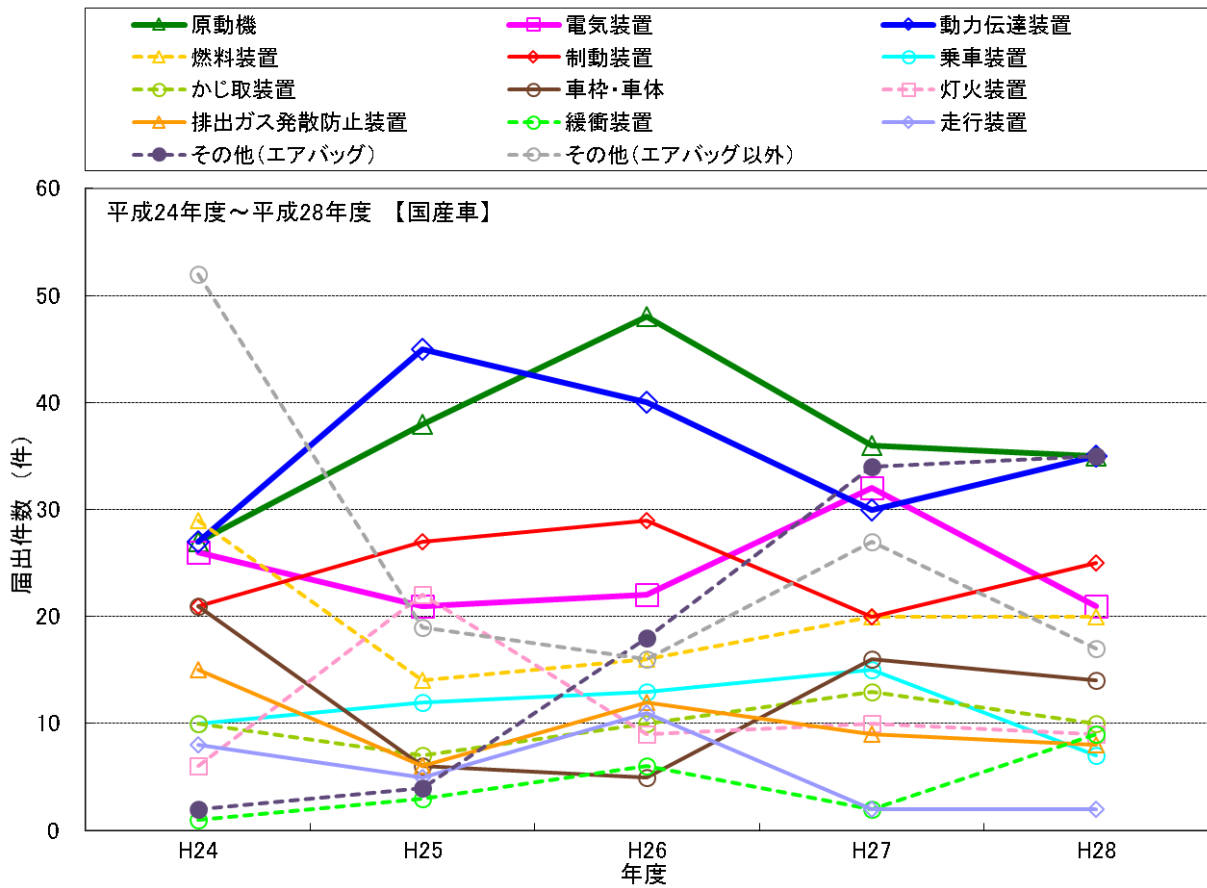


図 1-18 装置別の届出件数【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

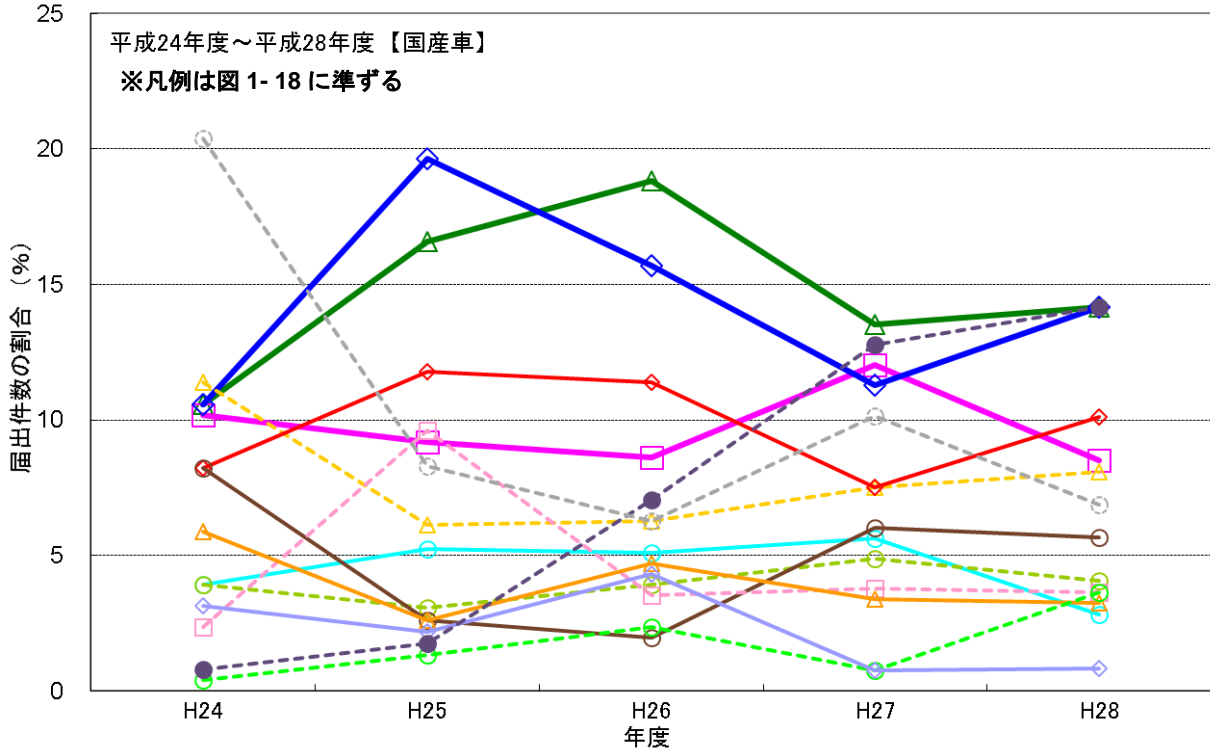


図 1-19 装置別の届出件数の割合【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

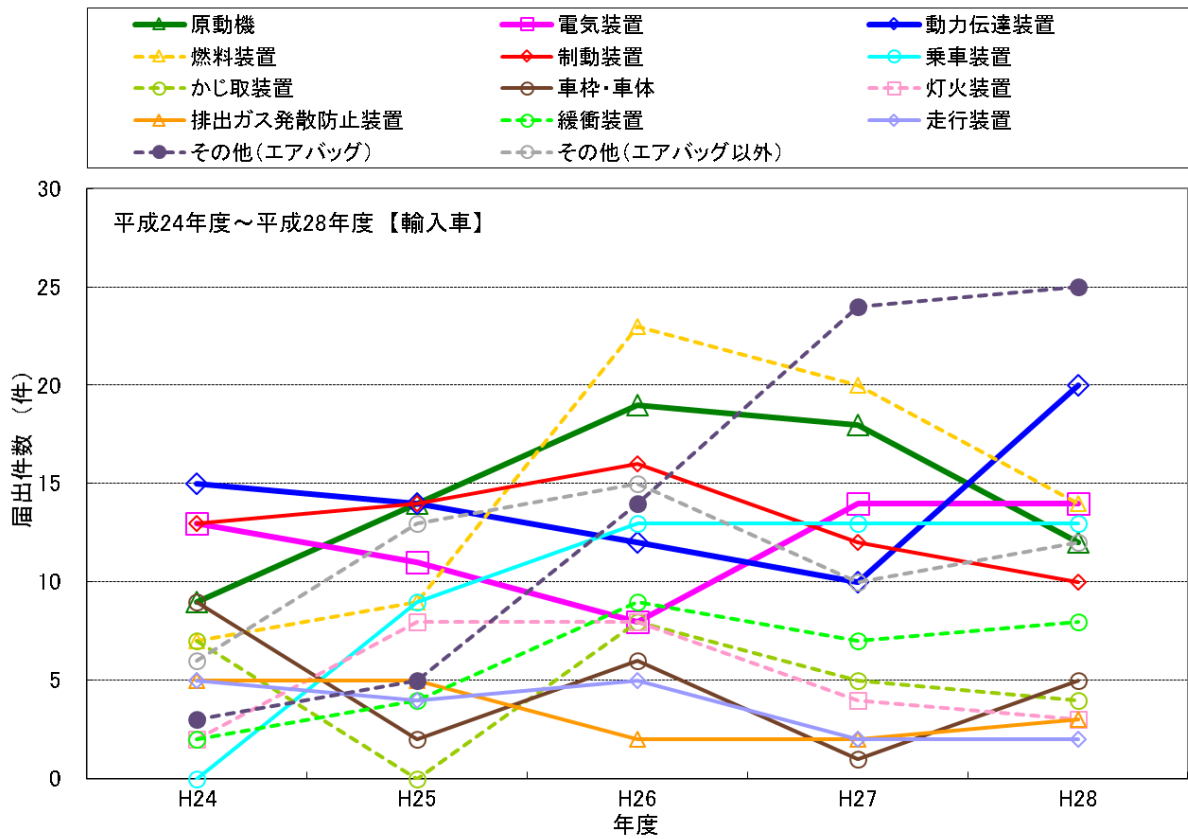


図 1-20 装置別の届出件数【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

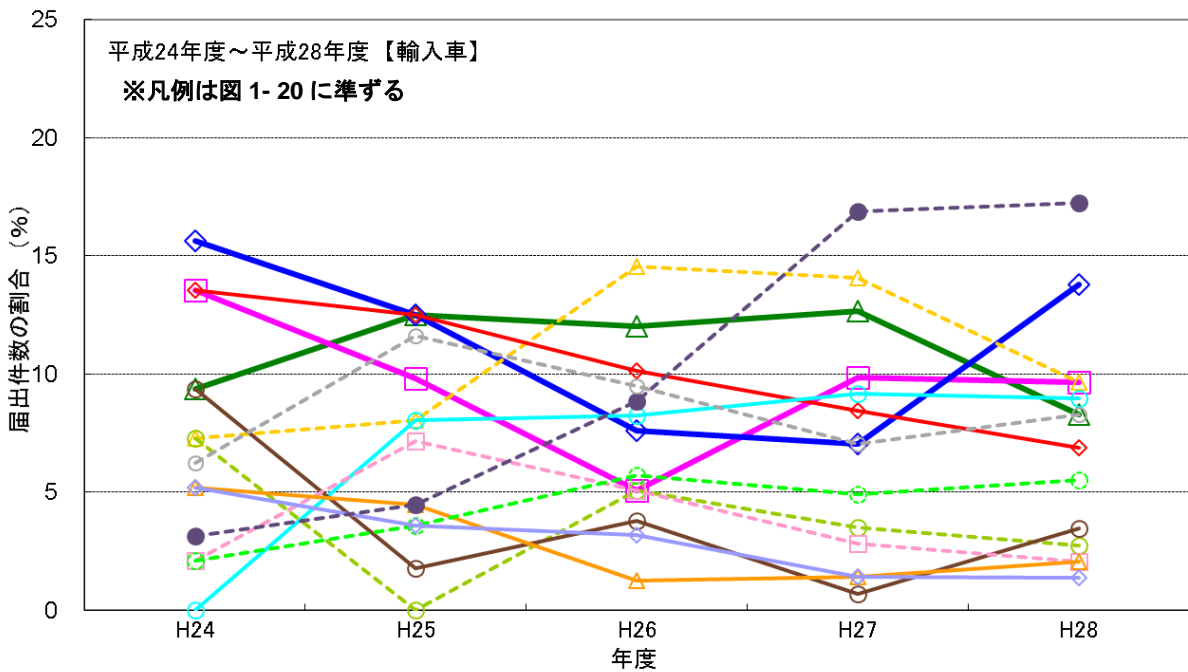


図 1-21 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

1.5 電気自動車及びハイブリッド自動車におけるリコール届出件数・割合

平成 24 年度から平成 28 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 1-14 に示す。なお、表 1-14 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 1-14 をグラフにしたものを図 1-22 から図 1-25 にそれぞれ示す。

平成 28 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 5 件で、前年度と比べて 6 件減少している。国産車の届出件数は 4 件で、前年度と比べて 4 件減少している。また、輸入車の届出件数は 1 件で、前年度と比べて 2 件減少している。

平成 28 年度の「全体」について、車種別では、乗用車が 3 件（普通・小型乗用車 2 件、軽乗用車 1 件）で、前年度と比べて 7 件減少しているが、調査対象の車種（用途）中では最も多く、次に乗合車が 2 件で、前年度と比べて 2 件増加している。また、貨物車（普通・小型貨物車、軽貨物車）は 0 件で、前年度と比べると 1 件減少している。

平成 28 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」の対象台数は 15（千台）であり、前年度と比べて 451（千台）と大きく減少している。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」、国産車及び輸入車についても 0.1%であり、前年度と比べて大きく減少している。

乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）及び乗合車のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出において車種別の対象台数で最も多いのは、普通・小型乗用車の 12（千台）でEV及びHVの特有の構造等に起因する届出の合計対象台数の 80%を占める。

なお、国産車において前年度に対する届出件数及びその割合が減少傾向にある理由として、EV及びHVの車両の市場への普及及び技術開発が安定してきていることから特有の構造等に起因する届出が減少しているものと考えられる。

*1：プラグインハイブリッド自動車を含む、電動機を備える者に限る。

*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 1-14 車種（用途）別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出件数、対象台数及びそれらの割合*1（平成24年度～平成28年度及び5カ年平均）

車種（用途）				国産車					輸入車					全体							
				H24	H25	H26*2	H27	H28	5カ年平均	H24	H25	H26*2	H27	H28	5カ年平均	H24	H25	H26*2	H27	H28	5カ年平均
乗用車	普通・小型	届出	(件)	1	9	4	5	1	4	1	0	0	3	1	1	2	9	4	8	2	5
		件数	(%)	0.7	6.2	2.6	2.7	0.5	2.4	1.5	0.0	0.0	3.1	0.9	1.1	0.9	4.2	1.5	2.8	0.7	2.0
		対象	(千台)	1,518	1,258	522	458	11	753	0	0	0	6	1	1	1,518	1,258	522	463	12	755
	台数	(%)	28.6	16.6	5.8	2.5	0.1	6.8	0.0	0.0	0.0	2.0	0.1	0.4	27.6	16.1	5.6	2.5	0.1	6.6	
	軽	届出	(件)	3	1	2	2	1	2	0	0	0	0	0	0	3	1	2	2	1	2
		件数	(%)	2.0	0.7	1.3	1.1	0.5	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.5	0.8	0.7	0.3	0.7
対象		(千台)	4	0	10	1	3	4	0	0	0	0	0	0	4	0	10	1	3	4	
台数	(%)	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0		
貨物車	普通・小型	届出	(件)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
		件数	(%)	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
		対象	(千台)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	台数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	軽	届出	(件)	3	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3	2	1	1	0	1
		件数	(%)	2.0	1.4	0.6	0.5	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.9	0.4	0.4	0.0	0.5
対象		(千台)	3	0	6	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0	6	1	0	2	
台数	(%)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0		
乗合車	届出	(件)	0	1	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	1	
	件数	(%)	0.0	0.7	1.3	0.0	1.1	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.8	0.0	0.7	0.4	
	対象	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	台数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	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)	8	13	9	8	4	8	1	0	0	3	1	1	9	13	9	11	5	9	
	件数	(%)	5.3	8.9	5.8	4.3	2.2	5.1	1.5	0.0	0.0	3.1	0.9	1.1	4.1	6.0	3.4	3.9	1.7	3.7	
	対象	(千台)	1,526	1,259	538	460	15	759	0	0	0	6	1	1	1,526	1,259	538	466	15	761	
	台数	(%)	28.7	16.6	6.0	2.5	0.1	6.9	0.0	0.0	0.0	2.0	0.1	0.4	27.8	16.1	5.7	2.5	0.1	6.7	
EV及びHV以外の車両も含む届出の合計*3	届出	(件)	152	146	155	186	182	164	65	70	107	96	116	91	217	216	262	282	298	255	
	件数	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象	(千台)	5,314	7,585	8,956	18,471	15,036	11,073	183	215	398	291	654	348	5,497	7,800	9,355	18,762	15,690	11,421	
	台数	(%)	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：平成26年度の報告書「平成26年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」において、集計の誤りがあったため修正した。

*3：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。

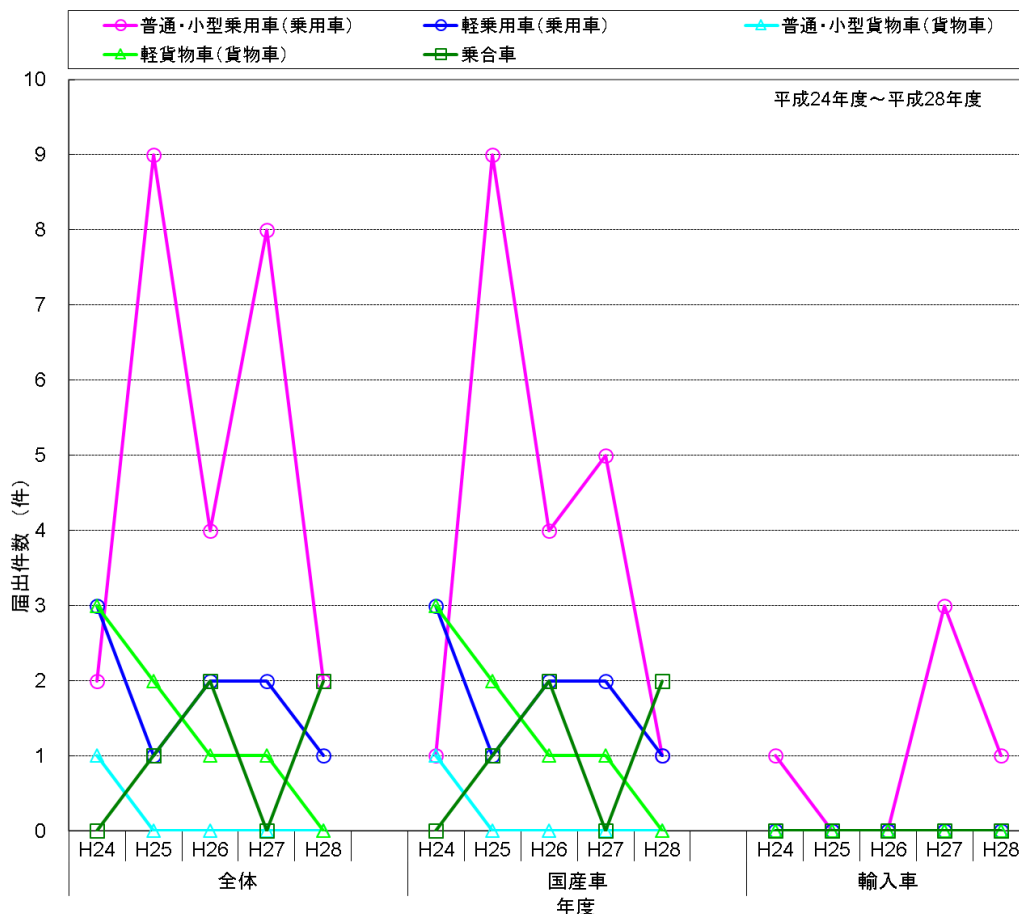


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数(平成24年度～平成28年度)

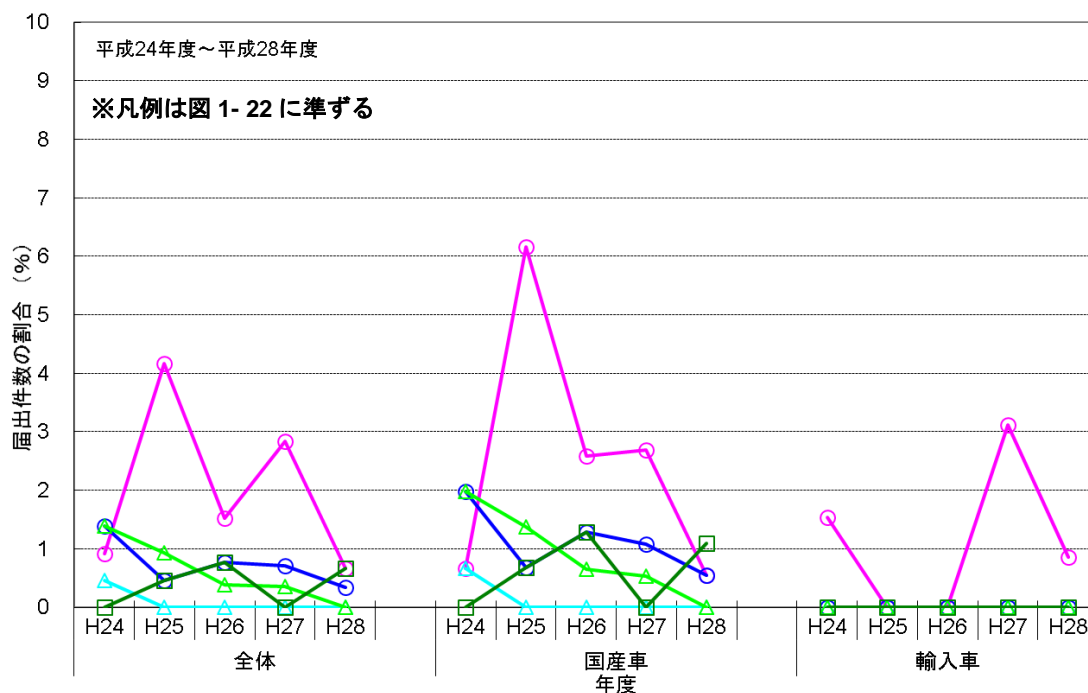


図 1-23 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種(用途)別の届出件数の割合(平成24年度～平成28年度)

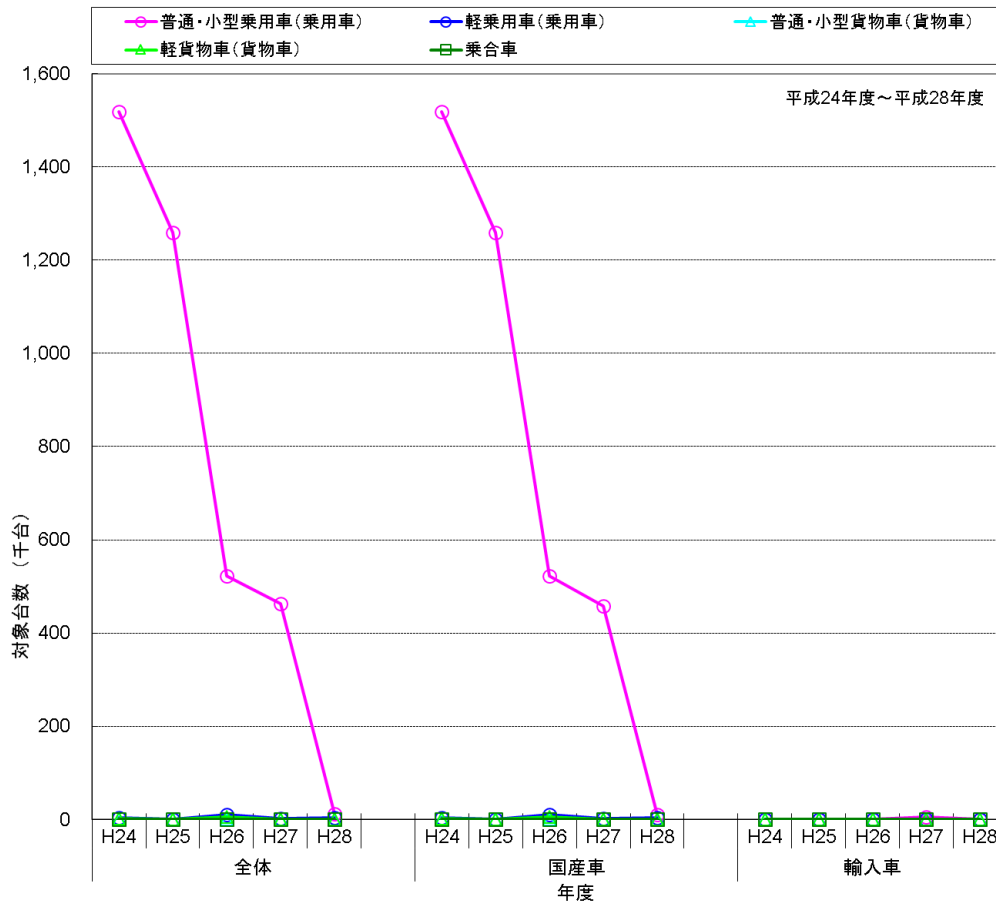


図 1-24 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数（平成 24 年度～平成 28 年度）

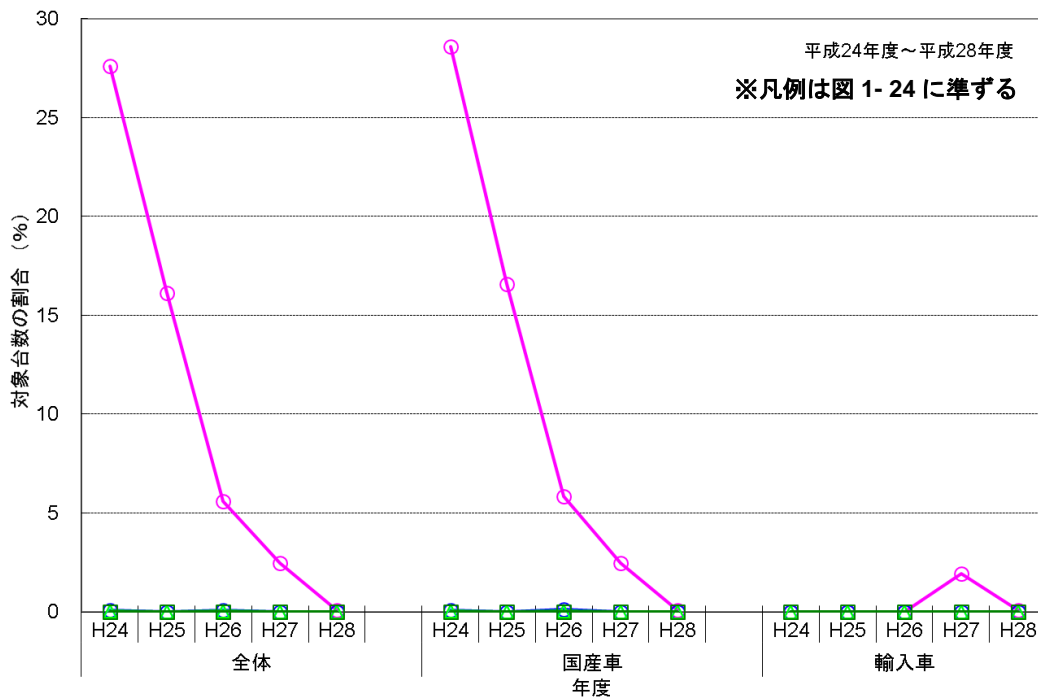


図 1-25 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数の割合（平成 24 年度～平成 28 年度）

(2) 装置別のEV及びHVの特有の構造等に起因する届出状況

平成24年度から平成28年度までに届出されたりコール届出の中から、EV及びHVにおける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1-15に示す。なお、表1-15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1-15では平成28年度の「全体」における届出件数が多い装置から順に記載し、平成24年度から平成28年度まで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1-15をグラフにしたものを図1-26及び図1-27にそれぞれ示す。その他に、表1-15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1-28及び図1-29に示す。

平成28年度の乗用車（軽乗用車含む）、貨物車（軽貨物車含む）、乗合車の車種（用途）について、EV及びHVの特有の構造等に起因する届出装置は、電気装置、動力伝達装置、原動機の3装置に限られたが、前年度と比べて動力伝達装置が1件増加している。

平成28年度の「全体」において、届出件数が最も多い装置は電気装置の4件で前年度と同件数である。次に多い装置は動力伝達装置の2件で、前年度と同件数である。また、原動機についても1件で前年度と同件数である。前年度には、燃料装置、制動装置及びその他（エアバッグ以外）が各1件あったが、平成28年度は届出がなく0件であった。

平成24年度から平成28年度を通して、「全体」における装置合計の届出件数が少なく、特定の装置の届出件数が多い傾向があると判断できない。

届出のあった3装置に、燃料装置、制動装置及びその他（エアバッグ以外）を加えた6装置の合計で見ると、「全体」の届出件数は7件で、前年度と比べて4件減少、5カ年平均と比べて4件少ない。国産車の届出件数は6件で前年度と比べて2件減少、5カ年平均より4件少ない。輸入車の届出件数は、1件で前年度と比べて2件減少し、5カ年平均と比べて同件数であった。

平成28年度において、これら6装置のEV及びHV以外の車両を含む届出の合計に対する届出件数の割合について、「全体」は3.2%を占め前年度と比べて約2ポイント減少、国産車は4.5%を占め前年度と比べて約2ポイント減少、輸入車は1.2%であり、前年度と比べて3ポイント減少している。

表 1-15 装置別の EV 及び HV の特有の構造等に起因する届出件数及びその割合*1（平成 24 年度～平成 28 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						
		H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	
電気装置	届出	(件)	1	5	5	3	3	3	0	0	0	1	1	0	1	5	5	4	4	4
	件数	(%)	0.9	4.5	4.6	2.4	2.2	2.7	0.0	0.0	0.0	1.4	1.2	0.6	0.6	3.0	2.7	2.0	1.8	1.9
動力伝達装置	届出	(件)	1	6	1	1	2	2	1	0	0	1	0	0	2	6	1	2	2	3
	件数	(%)	0.9	5.4	0.9	0.8	1.5	1.8	2.1	0.0	0.0	1.4	0.0	0.6	1.2	3.7	0.5	1.0	0.9	1.4
原動機	届出	(件)	1	5	4	1	1	3	0	0	0	0	0	0	1	5	4	1	1	3
	件数	(%)	0.9	4.5	3.7	0.8	0.7	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	3.0	2.2	0.5	0.5	1.4
燃料装置	届出	(件)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
	件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.2
制動装置	届出	(件)	4	1	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	4	1	3	1	0	2
	件数	(%)	3.4	0.9	2.8	0.8	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.6	1.6	0.5	0.0	1.0
その他（エアバッグ以外）	届出	(件)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	件数	(%)	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.1
上記届出の装置の合計	届出	(件)	7	17	13	8	6	10	1	0	0	3	1	1	8	17	13	11	7	11
	件数	(%)	6.0	15.3	12.0	6.3	4.5	8.5	2.1	0.0	0.0	4.2	1.2	1.5	4.8	10.4	7.0	5.6	3.2	6.0
EV 及び HV 以外の車両も含む上記装置の届出の合計	届出	(件)	117	111	108	127	134	119	48	53	77	71	84	67	165	164	185	198	218	186
	件数	(%)	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。

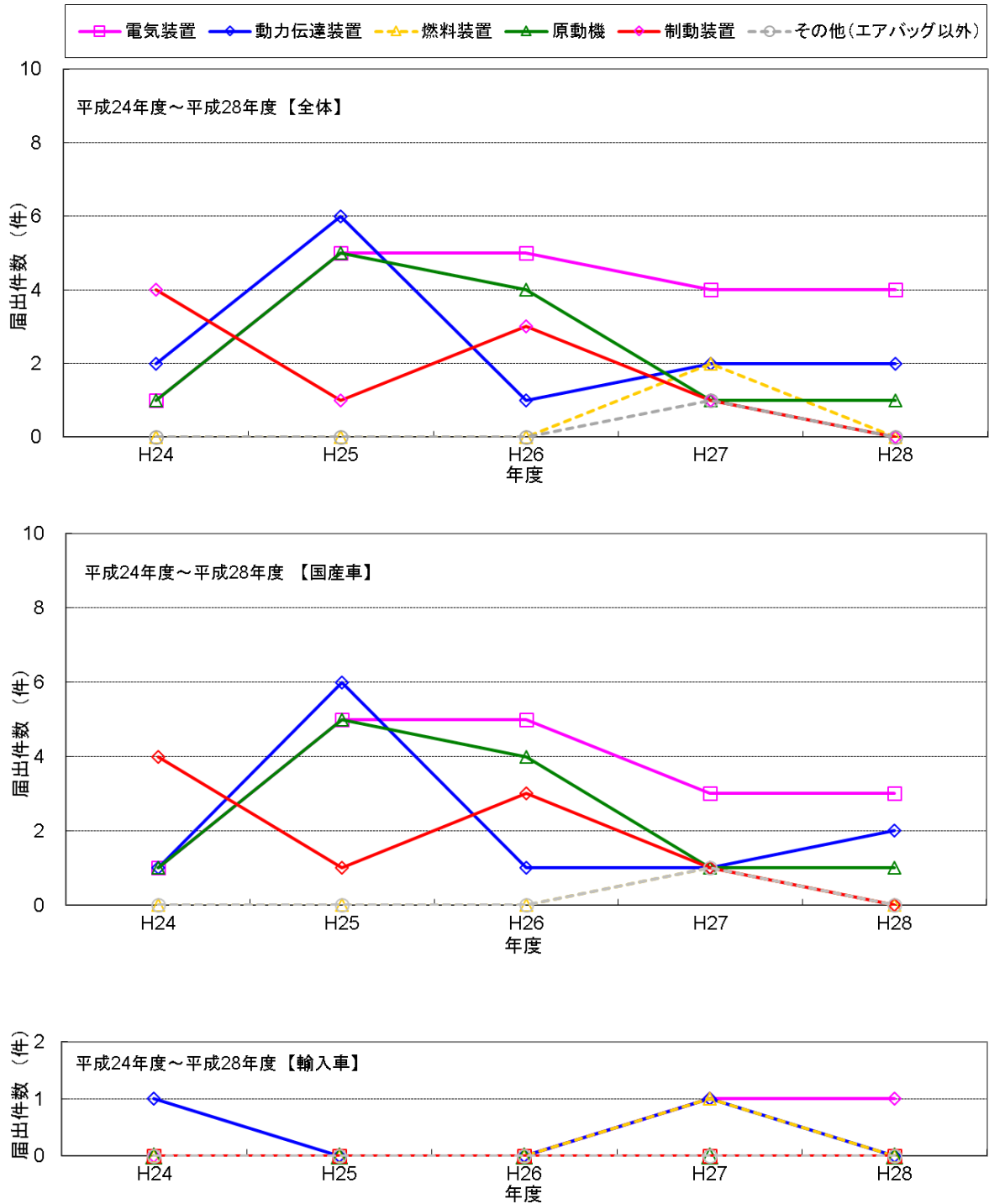


図 1-26 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数
(平成24年度～平成28年度)

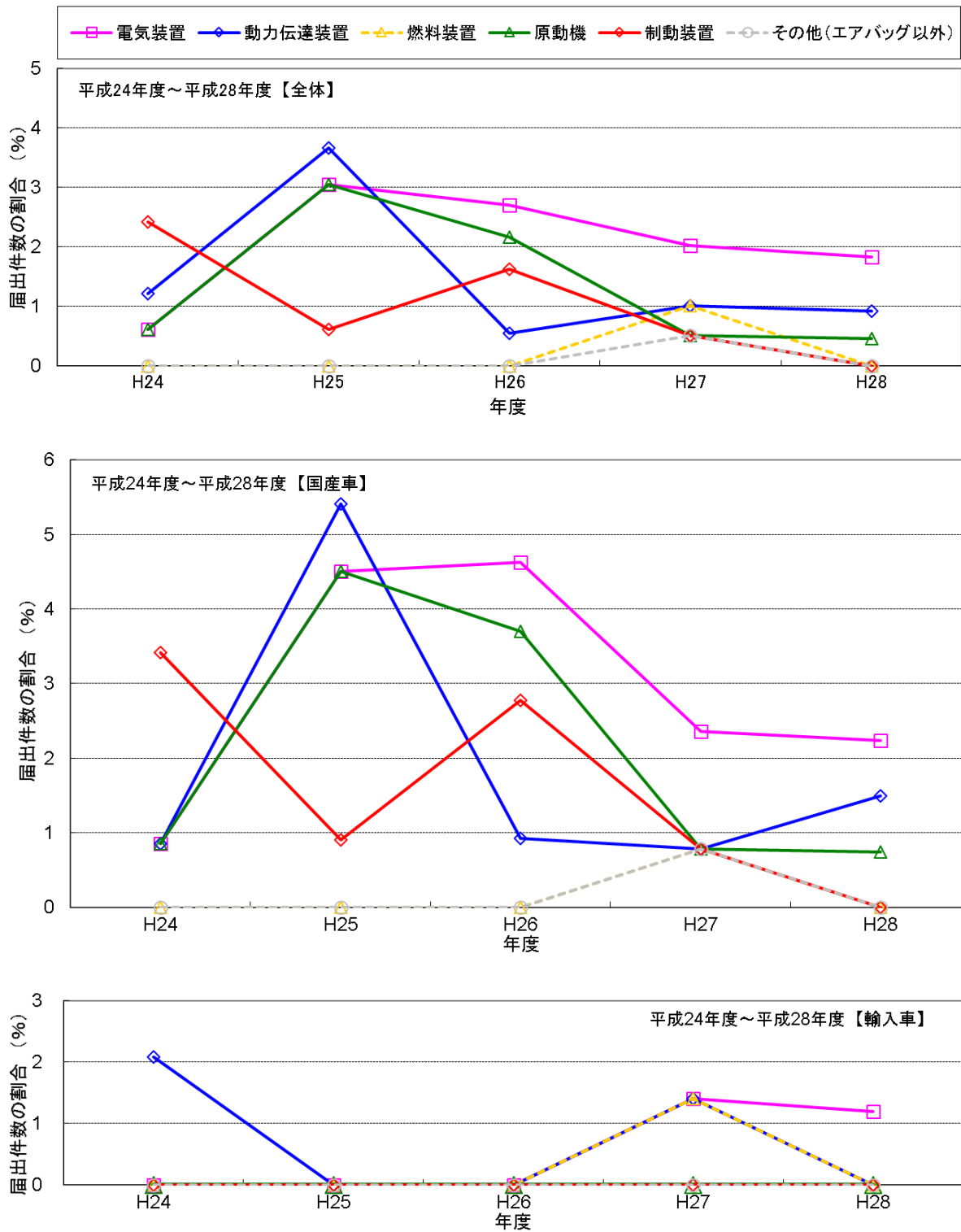


図 1-27 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合（平成24年度～平成28年度）

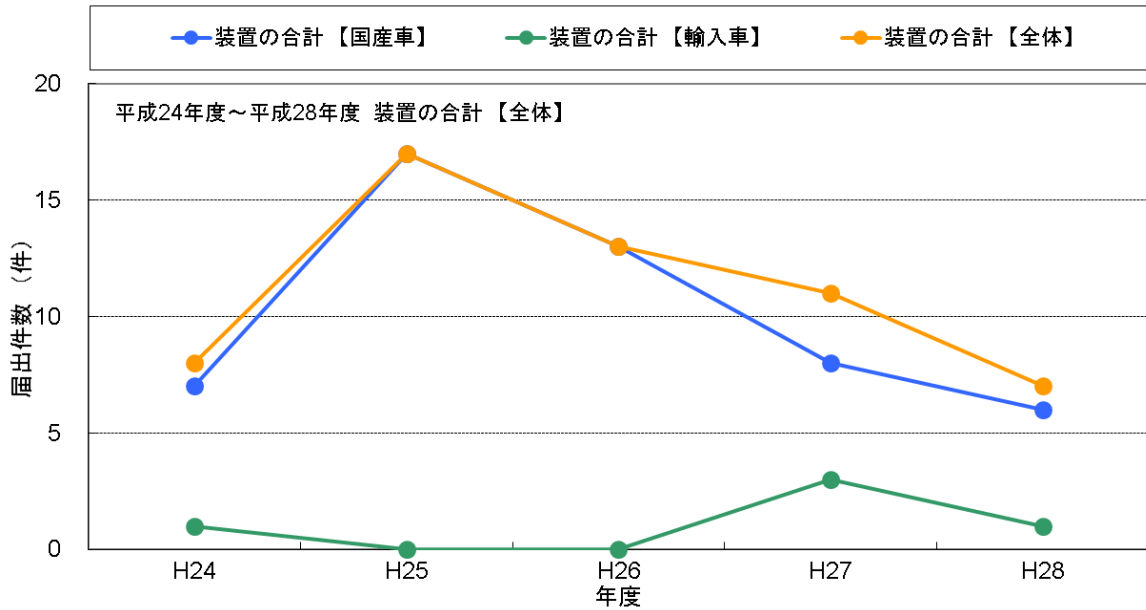


図 1-28 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(平成24年度～平成28年度)

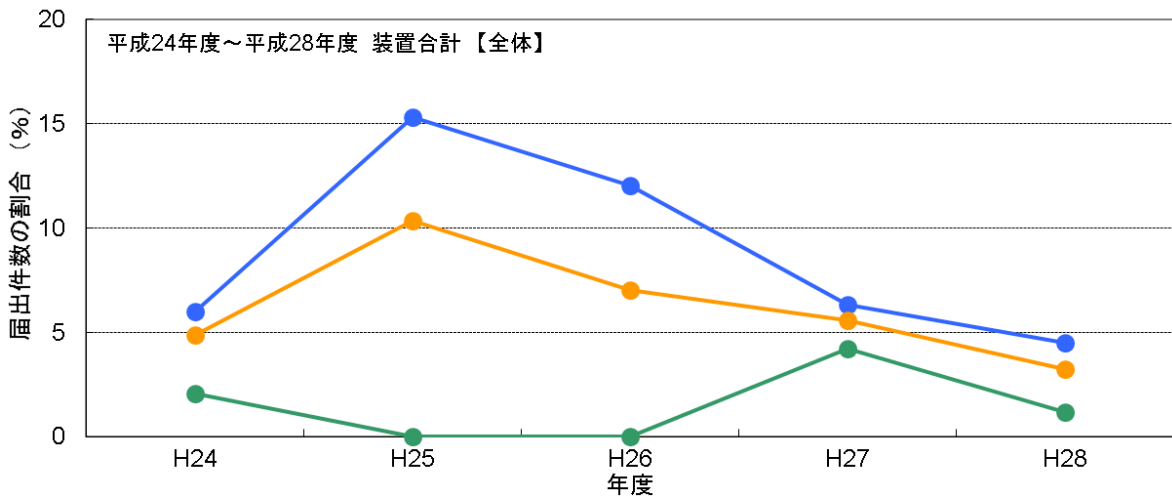


図 1-29 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数の割合
(平成24年度～平成28年度)

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^{*1}には、以下図1-30のようなシステムがある。それらのうち、「衝突被害軽減ブレーキ」^{*1}、「レーンキープアシスト」^{*1}、「ACC（全車速ACC）」^{*1}を対象とした平成24年度から平成28年度の届出状況を表1-16に示す。また、表1-16をグラフにしたものを図1-31に示す。

なお、平成28年度は、国産車において、「衝突被害軽減ブレーキ」の届出が2件あった。

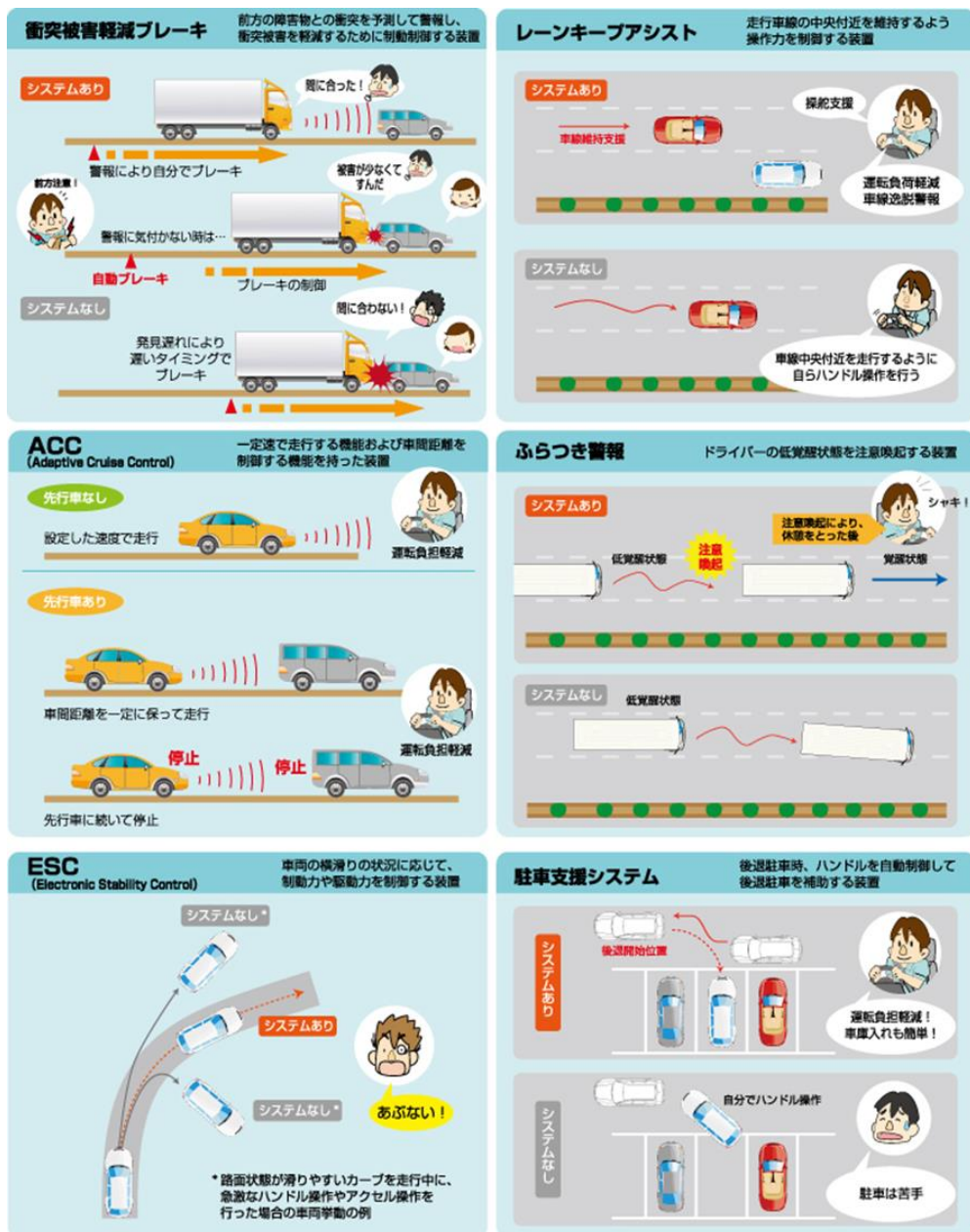


図1-30 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/japanese/practical.html>

表 1-16 A S V 技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 24 年度～平成 28 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	国産車						輸入車						全体					
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
衝突被害軽減ブレーキ	1	2	0	3	2	2	0	0	0	1	0	0	1	2	0	4	2	2
ブレーキ	7,926	25,684	0	12,728	13,190	11,906	0	0	0	17	0	3	7,926	25,684	0	12,745	13,190	11,909
レーンキープアシスト	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ACC	0	1	0	1*2	0	0	0	0	1	1*2	0	0*2	0	1	1	2*2	0	1*2
ACC	0	7,256	0	15*2	0	1,454*2	0	0	139	17*2	0	31*2	0	7,256	139	32*2	0	1,485*2
合計	1	2	0	3*2	2	2*2	0	0	1	1*2	0	0*2	1	2	1	4*2	2	2*2
合計	7,926	25,684	0	12,728*2	13,190	11,906*2	0	0	139	17*2	0	31*2	7,926	25,684	139	12,745*2	13,190	11,909*2

*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）」の 3 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（<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/japanese/practical.html>）を参照。

*2：「衝突被害軽減ブレーキ」及び「ACC」の双方に係る届出のため、届出件数及び対象台数の合計を集計する際に二重の集計にならないようにしている。

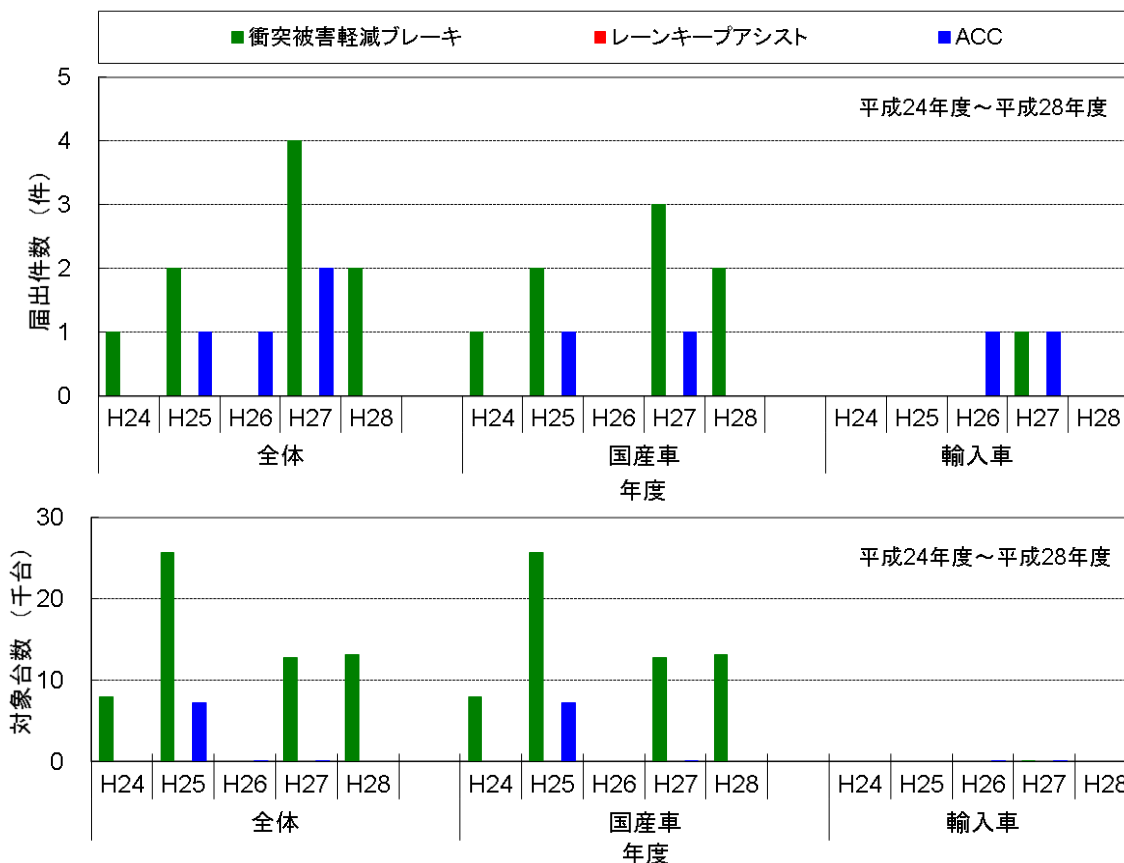


図 1-31 ASV技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 24 年度～平成 28 年度）

平成 24 年度から平成 28 年度までの ASV 技術に関するリコール届出は、表 1-16 及び図 1-31 に示すように、0～3 件で推移している。

ASV 技術が装着された保有車両数*1（以下、「ASV 技術装着台数」という。）を表 1-17 示す。また、表 1-17 をグラフにしたものを図 1-32 に示す。

表 1-17 ASV 技術の装着台数（平成 24 年～平成 28 年）

ASV 技術の名称		装着台数（台）				
		H24	H25	H26	H27	H28
衝突被害軽減 ブレーキ	【乗用車】	100,290	197,419	520,530	705,449	1,832,277
	【大型車】	19,902	20,267	26,368	34,666	42,844
	【乗用車及び 大型車の合計】	120,192	217,686	546,898	740,115	1,875,121
レーンキープアシスト【乗用車】		5,922	12,953	59,294	186,508	588,355
全車速 ACC【乗用車】		68,639	98,061	122,750	222,726	586,543

*1：国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイト ASV 技術装着台数
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/resource/data/H28souchakudaisuu.pdf>

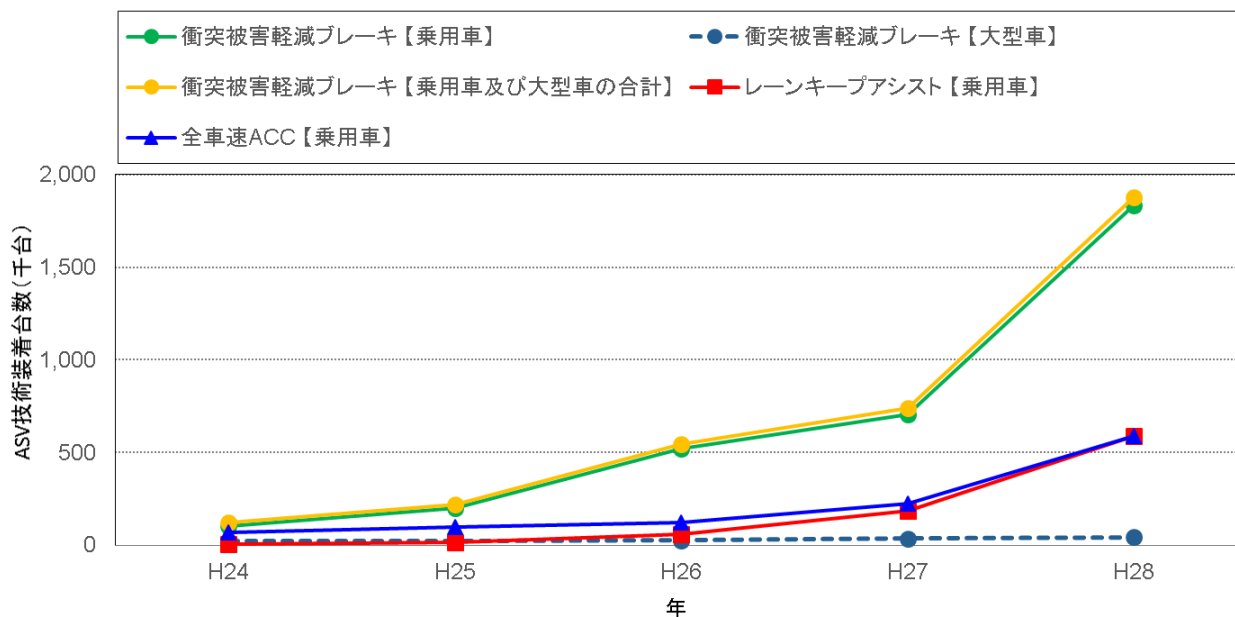




図 1-32 A S V技術の装着台数（平成 24 年度～平成 28 年度）

表 1-17 及び図 1-32 をみると、それぞれの A S V 技術（衝突被害軽減ブレーキ、レーンキープアシスト、全車速 A C C）の各装着台数は、平成 24 年度から増加傾向にある。特に乗用車の「衝突被害軽減ブレーキ」の装着台数の増加幅は大きく、平成 25 年度以降は著しく増加している。

また、国土交通省及び経済産業省は高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、A S V 技術を搭載した車両に「セーフティ・サポートカー S（サポカー S）」、「セーフティ・サポートカー（サポカー）」と愛称をつけ、普及啓発に取り組んでおり、A S V 技術装着台数はさらに増加していくものと思われる。以下に「セーフティ・サポートカー S（サポカー S）」及び「セーフティ・サポートカー（サポカー）」の概要を表 1-18 に、サポカー S の区分を表 1-19 示す。

表 1-18 サポカー及びサポカー S の概要




	<p>「セーフティ・サポートカー（サポカー）」とは、自動ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車</p>
	<p>「セーフティ・サポートカー S（サポカー S）」とは、自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車</p>

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

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

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

表 1-19 サポカーSの区分

ワイド		自動ブレーキ（対歩行者）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置* ¹ 、車線逸脱警報* ² 、先進ライト* ³
ベーシック+		自動ブレーキ（対車両）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置* ¹
ベーシック		低速自動ブレーキ（対車両）* ⁴ 、ペダル踏み間違い時加速抑制装置* ¹

*1：マニュアル車は除く。

*2：車線維持支援装置でも可。

*3：自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。

*4：作動速度領域が時速 30km 以下のもの。

*5：将来、技術の進化や目的に応じ、対象装置の拡大を想定。

このほか、表 1-20 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 1-20 その他の先進安全技術

事故類型		対応する先進安全技術
人対車両	横断中	衝突警報
	交差点における事故	交差点安全支援機能（TSPS* ¹ /DSSS* ² ）
	低速走行中の事故（後退時等）	アラウンドビューモニター リアビューモニター
	夜間・薄暮時における事故	オートライト
車両相互	正面衝突	車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置、ふらつき注意喚起装置
	正面衝突（逆走起因）	道路標識認識装置 逆走防止装置（カーナビ連携）
	追突	車間距離制御装置、衝突警報【再掲】、先行車発進お知らせ機能
	出会い頭衝突	道路標識認識装置【再掲】
	進路変更時衝突	後側方接近車両注意喚起装置
	交差点における事故	交差点安全支援機能（TSPS/DSSS）【再掲】
	低速走行中の事故（後退時等）	アラウンドビューモニター【再掲】、車線維持支援制御装置【再掲】、ふらつき注意喚起装置【再掲】
車両単独	車線逸脱警報装置【再掲】、車線維持支援制御装置【再掲】 ふらつき注意喚起装置【再掲】	
その他	ヘッドアップディスプレイ	

*1：Traffic Signal Prediction Systems（信号情報活用運転支援システム）

*2：Driving Safety Support Systems（安全運転支援システム）

2. リコール届出の不具合発生原因別の届出状況

2.1 不具合発生原因別の届出件数及びその割合

平成 24 年度から平成 28 年度までのリコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目・分類に区分けし、平成 24 年度から平成 28 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を「全体」は図 2-1 に、国産車は図 2-2 に、輸入車は図 2-3 にそれぞれ示す。

表 2-1 不具合発生原因の区分・項目・分類

区 分	項 目	分 類
設 計	性 能	量産品の品質の見込み違い
		部品、材料の特性の不十分
		使用環境条件の甘さ
	耐久性	開発評価の不備
		実車相当テストの不十分
	設計自体	評価基準の甘さ
		図面等の不備
		プログラムミス
	製 造	作業工程
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（平成 28 年度末現在）のもの	

図 2-1 をみると、平成 28 年度「全体」における不具合発生原因別の届出件数のうち、区分別では「設計」に該当するものが 203 件で、前年度と比べて 16 件減少（対前年度比約 7%減）しており、5 カ年平均と比べると 21 件少なく、「製造」に該当するものは 133 件で前年度に比べ、9 件減少（同約 6%減）し、5 カ年平均と比べても 3 件少ない。また、届出件数割合の 5 カ年平均をみると「設計」58.7%、「製造」35.6%であり、「設計」の区分が不具合発生の原因になっている届出が多い傾向にある。なお、平成 27 年度及び平成 28 年度の「その他」の区分が増加しているのはタカタ製エアバッグのリコール届出が当該区分に該当しているためである。

項目別にみると、「設計」に区分されるもので最も多い項目は、「設計自体」134 件であり、前年度と比べて 12 件減少（同約 7%減）し、5 カ年平均と比べて 15 件少ない。「設計自体」に該当する分類では「評価基準の甘さ」が 81 件で最も多いが、前年度と比べて 18 件減少（同約 18%減）しており、届出件数の割合においても前年度と比べて約 4 ポイント減少し 20.7%となっている。なお、「設計」区分に該当するもので届出件数の割合が、前年度と比べて増加した分類は、「性能」の「部材、材料の特性不十分」、「耐久性」の「開発評価の不備」、「実車相当テストの不十分」及び「設計自体」の「図面等の不備」、「プログラムミス」である。

また、「製造」に区分されるもので最も多い項目は、「作業工程」110 件であり、前年度に比べ 14 件減少（同約 11%減）し、5 カ年平均と比べても 8 件少ない。「作業工程」に該当する分類では「製造工程不適切」が 43 件と最も多いが、前年度から 17 件減少（同約 28%減）しており、5 カ年平均より 16 件少ない。なお、「製造」に該当するもので届出件数の割合が、前年度と比べて増加した分類は、「機械設備」の「保守管理の不備」、「工具・治具」の「保守管理の不備」及び「金型寸法の不適切」である。

図 2-2 をみると、平成 28 年度の国産車の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」区分に該当するものは 150 件で、前年度と比べて 6 件減少（対前年度比約 4%減）しており、5 カ年平均と比べて 10 件少ない。また、「製造」に該当するものは 62 件で、前年度と比べて 15 件減少（同約 20%減）しており、5 カ年平均と比べて 14 件少ない。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」64.0%、「製造」30.3%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。

項目別では「設計」に区分されるもので最も多い項目は、「設計自体」92 件であり、前年度と比べて 13 件減少（同約 12%減）しており、5 カ年平均と比べて 16 件少ない。「設計自体」に該当する分類では、「評価基準の甘さ」が 55 件で最も多くなっているが、前年度と比べると 22 件減少（同約 28%減）している。また、当該分類「評価基準の甘さ」は過去 5 年間では、平成 24 年度が届出件数 131 件、届出割合 51.4%で最も多く、平成 28 年度が最も少なくなっており減少傾向にある。しかし、5 カ年平均の届出件数は 82 件、届出件数割合 32.6%となっており、国産車の不具合発生原因別分類の中で最も多くなっている。

「設計」に該当するもので次いで多いものは「耐久性」43 件であり、前年度と比べて 17 件増加（同約 65%増）し、5 カ年平均より 14 件多い。「耐久性」に該当するものでは、「開発評価の不備」が 34 件で最も多く、前年度と比べると 15 件増加（同約 79%増）している。「設計」に該当するもので最も少ないものは「性能」15 件であり、前年度と比べて 10 件減少し、5 カ年平均より 8 件少ない。

また、「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」48件であり、前年度と比べて16件減少（同約25%減）しており、5カ年平均と比べて15件少ない。「作業工程」に該当するものでは、「製造工程不適切」が届出件数23件、届出割合9.3%で最も多くなっている。

国産車における不具合発生原因は「設計」に区分されるものが多く、その中でも「設計自体」の「評価基準の甘さ」が最も多い分類になっているが、その件数は減少傾向にあり設計時における「評価基準」は徐々に改善されつつあるのではないかと推察される。しかしながら、「耐久性」における「開発評価の不備」が増加していることから、開発時の耐久性評価が不十分と考えられる。

図2-3をみると、平成28年度の輸入車の不具合発生原因別の届出件数のうち、「設計」区分に該当するものは53件で、前年度と比べて10件減少（対前年度比約16%減）しており、5カ年平均と比べて10件少ない。また、「製造」に該当するものは71件で、前年度と比べて6件増加（同約10%増）しており、5カ年平均と比べて11件多い。輸入車における届出件数割合を5カ年平均でみると、「設計」48.5%、「製造」45.9%と「設計」に区分される届出が多いが、「製造」に区分される届出件数が増加傾向にあり、平成28年度において届出割合は「設計」36.6%、「製造」49.0%となっている。

「設計」に該当するもので最も多いものは、「設計自体」42件であり、前年度と比べて1件増加（同約2%増）しており、5カ年平均と比べて1件多い。「設計自体」に該当するものでは、「評価基準の甘さ」が26件で最も多く、前年度と比べると4件増加（同約18%増）している。

また、「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」62件であり、前年度と比べて2件増加（同約3%増）しており、5カ年平均と比べて7件多い。「作業工程」に該当するものでは、「作業員のミス」が24件で最も多くなっており、前年度と比べて12件増加（同100%増）している。また、「マニュアルの不備」及び「作業管理不適切」はそれぞれ6件、12件で前年度と比べて3倍の届出件数になっている。5カ年平均でみると「製造工程不適切」が30件、届出割合23.0%となっており、輸入車の不具合発生原因別の中で最も多いが、平成28年度においては届出件数20件、届出割合13.8%となっており前年度と比べると22件減少（対前年度比約52%減）している。

「製造」に該当するもので次いで多いものは、「工具・治具」7件であり、前年度と比べて6件増加しており、5カ年平均と比べて5件多い。「工具・治具」に該当するものでは、「保守管理の不備」4件であり、前年度と比べると3件増加し、「金型寸法の不適切」3件で、前年度と比べると3件増加している。「製造」に該当するもので最も少ないものは、「機械・設備」1件で前年度と同件数であった。

輸入車における不具合発生原因は「製造」に区分されるものが増加傾向にあり、「製造工程不適切」が減少しているものの、「作業員のミス」、「マニュアルの不備」、「作業管理不適切」といった分類が増加していることから、製造工程の管理体制に不備が多いものと推察できる。

※：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						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	225	205	266	219	203	224
件数(%)	64.1	60.1	64.4	53.7	51.8	58.7

総 届 出 件 数						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	351	341	413	408	392	381
件数(%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	126	136	142	142	133	136
件数(%)	35.9	39.9	34.4	34.8	33.9	35.6

そ の 他						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	0	0	5	47	56	22
件数(%)	0.0	0.0	1.2	11.5	14.3	5.7

性 能						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	25	54	44	37	22	36
件数(%)	7.1	15.8	10.7	9.1	5.6	9.6

耐 久 性						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	29	31	48	36	47	38
件数(%)	8.3	9.1	11.6	8.8	12.0	10.0

設 計 自 体						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	171	120	174	146	134	149
件数(%)	48.7	35.2	42.1	35.8	34.2	39.1

作 業 工 程						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	118	124	115	124	110	118
件数(%)	33.6	36.4	27.8	30.4	28.1	31.0

機 械 設 備						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	1	5	10	4	10	6
件数(%)	0.3	1.5	2.4	1.0	2.6	1.6

工 具 ・ 治 具						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	3	3	6	8	11	6
件数(%)	0.9	0.9	1.5	2.0	2.8	1.6

部 品 ・ 材 料						
	H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	4	4	11	6	2	5
件数(%)	1.1	1.2	2.7	1.5	0.5	1.4

量産品の品質に見込み違い		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	1	8	5	3	0	3	
件数(%)	0.3	2.3	1.2	0.7	0.0	0.9	

部品、材料の特性の不十分		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	19	29	28	10	11	19	
件数(%)	5.4	8.5	6.8	2.5	2.8	5.1	

使用環境条件の甘さ		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	5	17	11	24	11	14	
件数(%)	1.4	5.0	2.7	5.9	2.8	3.6	

開発評価の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	18	24	33	26	36	27	
件数(%)	5.1	7.0	8.0	6.4	9.2	7.2	

実車相当テストの不十分		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	11	7	15	10	11	11	
件数(%)	3.1	2.1	3.6	2.5	2.8	2.8	

評価基準の甘さ		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	140	80	120	99	81	104	
件数(%)	39.9	23.5	29.1	24.3	20.7	27.3	

図面等の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	20	14	14	23	27	20	
件数(%)	5.7	4.1	3.4	5.6	6.9	5.1	

プログラムミス		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	11	26	40	24	26	25	
件数(%)	3.1	7.6	9.7	5.9	6.6	6.7	

作業員のミス		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	41	25	33	26	35	32	
件数(%)	11.7	7.3	8.0	6.4	8.9	8.4	

マニュアルの不備		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	7	13	3	13	11	9	
件数(%)	2.0	3.8	0.7	3.2	2.8	2.5	

製造工程不適切		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	58	69	65	60	43	59	
件数(%)	16.5	20.2	15.7	14.7	11.0	15.5	

作業管理不適切		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	12	17	14	25	21	18	
件数(%)	3.4	5.0	3.4	6.1	5.4	4.7	

保守管理の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	1	5	10	4	10	6	
件数(%)	0.3	1.5	2.4	1.0	2.6	1.6	

保守管理の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	3	2	3	7	8	5	
件数(%)	0.9	0.6	0.7	1.7	2.0	1.2	

金型寸法の不適切		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	0	1	3	1	3	2	
件数(%)	0.0	0.3	0.7	0.2	0.8	0.4	

管理の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	4	4	11	5	2	5	
件数(%)	1.1	1.2	2.7	1.2	0.5	1.4	

再生品利用の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5力年平均
届出(件)	0	0	0	1	0	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	

図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 24 年度～平成 28 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

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	175	141	179	156	150	160	
件数(%)	68.6	61.6	70.2	58.6	60.7	64.0	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	255	229	255	266	247	250	
件数(%)	100	100	100	100	100	100	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	80	88	72	77	62	76	
件数(%)	31.4	38.4	28.2	28.9	25.1	30.3	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	4	33	35	14	
件数(%)	0.0	0.0	1.6	12.4	14.2	5.8	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	7	40	29	25	15	23	
件数(%)	2.7	17.5	11.4	9.4	6.1	9.3	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	19	18	39	26	43	29	
件数(%)	7.5	7.9	15.3	9.8	17.4	11.6	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	149	83	111	105	92	108	
件数(%)	58.4	36.2	43.5	39.5	37.2	43.1	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	75	78	51	64	48	63	
件数(%)	29.4	34.1	20.0	24.1	19.4	25.2	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	5	9	3	9	5	
件数(%)	0.4	2.2	3.5	1.1	3.6	2.2	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	3	5	7	4	4	
件数(%)	0.4	1.3	2.0	2.6	1.6	1.6	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	3	2	7	3	1	3	
件数(%)	1.2	0.9	2.7	1.1	0.4	1.3	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	8	3	3	0	3	
件数(%)	0.4	3.5	1.2	1.1	0.0	1.2	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	16	16	3	7	9	
件数(%)	0.4	7.0	6.3	1.1	2.8	3.4	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	5	16	10	19	8	12	
件数(%)	2.0	7.0	3.9	7.1	3.2	4.6	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	14	15	27	19	34	22	
件数(%)	5.5	6.6	10.6	7.1	13.8	8.7	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	5	3	12	7	9	7	
件数(%)	2.0	1.3	4.7	2.6	3.6	2.9	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	131	68	77	77	55	82	
件数(%)	51.4	29.7	30.2	28.9	22.3	32.6	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	11	4	9	16	23	13	
件数(%)	4.3	1.7	3.5	6.0	9.3	5.0	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	7	11	25	12	14	14	
件数(%)	2.7	4.8	9.8	4.5	5.7	5.5	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	21	14	14	14	11	15	
件数(%)	8.2	6.1	5.5	5.3	4.5	5.9	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	3	10	2	11	5	6	
件数(%)	1.2	4.4	0.8	4.1	2.0	2.5	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	40	40	24	18	23	29	
件数(%)	15.7	17.5	9.4	6.8	9.3	11.6	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	11	14	11	21	9	13	
件数(%)	4.3	6.1	4.3	7.9	3.6	5.3	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	5	9	3	9	5	
件数(%)	0.4	2.2	3.5	1.1	3.6	2.2	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	2	3	6	4	3	
件数(%)	0.4	0.9	1.2	2.3	1.6	1.3	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	1	2	1	0	1	
件数(%)	0.0	0.4	0.8	0.4	0.0	0.3	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	3	2	7	2	1	3	
件数(%)	1.2	0.9	2.7	0.8	0.4	1.2	

		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	0	1	0	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.1	

図 2-2 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 カ年平均)

※：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						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	50	64	87	63	53	63
件数(%)	52.1	57.1	55.1	44.4	36.6	48.5

総 届 出 件 数						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	96	112	158	142	145	131
件数(%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	46	48	70	65	71	60
件数(%)	47.9	42.9	44.3	45.8	49.0	45.9

そ の 他						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	1	14	21	7
件数(%)	0.0	0.0	0.6	9.9	14.5	5.5

性 能						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	18	14	15	12	7	13
件数(%)	18.8	12.5	9.5	8.5	4.8	10.1

耐 久 性						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	10	13	9	10	4	9
件数(%)	10.4	11.6	5.7	7.0	2.8	7.0

設 計 自 体						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	22	37	63	41	42	41
件数(%)	22.9	33.0	39.9	28.9	29.0	31.4

作 業 工 程						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	43	46	64	60	62	55
件数(%)	44.8	41.1	40.5	42.3	42.8	42.1

機 械 設 備						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	1	1	1	1
件数(%)	0.0	0.0	0.6	0.7	0.7	0.5

工 具 ・ 治 具						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	2	0	1	1	7	2
件数(%)	2.1	0.0	0.6	0.7	4.8	1.7

部 品 ・ 材 料						
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	2	4	3	1	2
件数(%)	1.0	1.8	2.5	2.1	0.7	1.7

量製品の品質に見込み違い		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	2	0	0	0	0
件数(%)	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.3

部品、材料の特性の不十分		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	18	13	12	7	4	11	
件数(%)	18.8	11.6	7.6	4.9	2.8	8.3	

使用環境条件の甘さ		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	1	1	5	3	2	
件数(%)	0.0	0.9	0.6	3.5	2.1	1.5	

開発評価の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	4	9	6	7	2	6	
件数(%)	4.2	8.0	3.8	4.9	1.4	4.3	

実車相当テストの不十分		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	6	4	3	3	2	4	
件数(%)	6.3	3.6	1.9	2.1	1.4	2.8	

評価基準の甘さ		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	9	12	43	22	26	22	
件数(%)	9.4	10.7	27.2	15.5	17.9	17.2	

図面等の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	9	10	5	7	4	7	
件数(%)	9.4	8.9	3.2	4.9	2.8	5.4	

プログラムミス		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	4	15	15	12	12	11.6	
件数(%)	4.2	13.4	9.5	8.5	8.3	8.9	

作業員のミス		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	20	11	19	12	24	17	
件数(%)	20.8	9.8	12.0	8.5	16.6	13.2	

マニュアルの不備		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	4	3	1	2	6	3	
件数(%)	4.2	2.7	0.6	1.4	4.1	2.5	

製造工程不適切		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	18	29	41	42	20	30	
件数(%)	18.8	25.9	25.9	29.6	13.8	23.0	

作業管理不適切		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	3	3	4	12	5	
件数(%)	1.0	2.7	1.9	2.8	8.3	3.5	

保守管理の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	1	1	1	1	
件数(%)	0.0	0.0	0.6	0.7	0.7	0.5	

保守管理の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	2	0	0	1	4	1	
件数(%)	2.1	0.0	0.0	0.7	2.8	1.1	

金型寸法の不適切		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	1	0	3	1	
件数(%)	0.0	0.0	0.6	0.0	2.1	0.6	

管理の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	1	2	4	3	1	2.2	
件数(%)	1.0	1.8	2.5	2.1	0.7	1.7	

再生品利用の不備		H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
届出(件)	0	0	0	0	0	0	
件数(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

図 2-3 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 カ年平均)

2.2 設計及び製造に区分した場合の装置別のリコール届出件数及びその割合

(1) 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合

平成 24 年度から平成 28 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。なお、それぞれの表は平成 28 年度における届出件数が多い順に記載している。

表 2-2 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【全体】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
原動機	件数	(件) 24	35	53	34	38	37
	(%)	10.7	17.1	19.9	15.5	18.7	16.5
電気装置	件数	(件) 22	21	19	36	31	26
	(%)	9.8	10.2	7.1	16.4	15.3	11.5
動力伝達装置	件数	(件) 21	38	36	26	29	30
	(%)	9.3	18.5	13.5	11.9	14.3	13.4
燃料装置	件数	(件) 19	14	29	20	25	21
	(%)	8.4	6.8	10.9	9.1	12.3	9.6
制動装置	件数	(件) 15	25	25	18	12	19
	(%)	6.7	12.2	9.4	8.2	5.9	8.5
乗車装置	件数	(件) 6	9	18	14	11	12
	(%)	2.7	4.4	6.8	6.4	5.4	5.2
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 17	9	13	11	9	12
	(%)	7.6	4.4	4.9	5.0	4.4	5.3
かじ取装置	件数	(件) 10	2	10	9	9	8
	(%)	4.4	1.0	3.8	4.1	4.4	3.6
緩衝装置	件数	(件) 2	2	3	0	8	3
	(%)	0.9	1.0	1.1	0.0	3.9	1.3
車枠・車体	件数	(件) 17	6	4	11	7	9
	(%)	7.6	2.9	1.5	5.0	3.4	4.0
灯火装置	件数	(件) 6	19	15	10	6	11
	(%)	2.7	9.3	5.6	4.6	3.0	5.0
走行装置	件数	(件) 6	5	7	2	1	4
	(%)	2.7	2.4	2.6	0.9	0.5	1.9
その他（エアバッグ）	件数	(件) 4	1	6	5	3	4
	(%)	1.8	0.5	2.3	2.3	1.5	1.7
その他（エアバッグ以外）	件数	(件) 56	19	28	23	14	28
	(%)	24.9	9.3	10.5	10.5	6.9	12.5
合計	件数	(件) 225	205	266	219	203	224
	(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-3 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
原動機	件数	(件)	20	28	40	23	32	29
		(%)	11.4	19.9	22.3	14.7	21.3	17.9
動力伝達装置	件数	(件)	16	28	30	20	24	24
		(%)	9.1	19.9	16.8	12.8	16.0	14.7
電気装置	件数	(件)	15	11	17	29	19	18
		(%)	8.6	7.8	9.5	18.6	12.7	11.4
燃料装置	件数	(件)	14	7	14	12	18	13
		(%)	8.0	5.0	7.8	7.7	12.0	8.1
制動装置	件数	(件)	8	19	19	12	9	13
		(%)	4.6	13.5	10.6	7.7	6.0	8.4
かじ取装置	件数	(件)	6	2	5	7	9	6
		(%)	3.4	1.4	2.8	4.5	6.0	3.6
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	14	4	12	9	8	9
		(%)	8.0	2.8	6.7	5.8	5.3	5.9
灯火装置	件数	(件)	4	14	8	7	5	8
		(%)	2.3	9.9	4.5	4.5	3.3	4.7
車枠・車体	件数	(件)	13	4	3	11	5	7
		(%)	7.4	2.8	1.7	7.1	3.3	4.5
緩衝装置	件数	(件)	1	2	2	0	5	2
		(%)	0.6	1.4	1.1	0.0	3.3	1.2
乗車装置	件数	(件)	6	7	9	8	4	7
		(%)	3.4	5.0	5.0	5.1	2.7	4.2
走行装置	件数	(件)	4	3	4	1	0	2
		(%)	2.3	2.1	2.2	0.6	0.0	1.5
その他（エアバッグ）	件数	(件)	2	0	0	1	2	1
		(%)	1.1	0.0	0.0	0.6	1.3	0.6
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	52	12	16	16	10	21
		(%)	29.7	8.5	8.9	10.3	6.7	13.2
合計	件数	(件)	175	141	179	156	150	160
		(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-4 設計の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
電気装置	件数	(件) 7	10	2	7	12	8
	(%)	14.0	15.6	2.3	11.1	22.6	12.0
燃料装置	件数	(件) 5	7	15	8	7	8
	(%)	10.0	10.9	17.2	12.7	13.2	13.2
乗車装置	件数	(件) 0	2	9	6	7	5
	(%)	0.0	3.1	10.3	9.5	13.2	7.6
原動機	件数	(件) 4	7	13	11	6	8
	(%)	8.0	10.9	14.9	17.5	11.3	12.9
動力伝達装置	件数	(件) 5	10	6	6	5	6
	(%)	10.0	15.6	6.9	9.5	9.4	10.1
制動装置	件数	(件) 7	6	6	6	3	6
	(%)	14.0	9.4	6.9	9.5	5.7	8.8
緩衝装置	件数	(件) 1	0	1	0	3	1
	(%)	2.0	0.0	1.1	0.0	5.6	1.6
車枠・車体	件数	(件) 4	2	1	0	2	2
	(%)	8.0	3.1	1.1	0.0	3.8	2.8
灯火装置	件数	(件) 2	5	7	3	1	4
	(%)	4.0	7.8	8.0	4.8	1.9	5.7
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 3	5	1	2	1	2
	(%)	6.0	7.8	1.1	3.2	1.9	3.8
走行装置	件数	(件) 2	2	3	1	1	2
	(%)	4.0	3.1	3.4	1.6	1.9	2.8
かじ取装置	件数	(件) 4	0	5	2	0	2
	(%)	8.0	0.0	5.7	3.2	0.0	3.5
その他（エアバッグ）	件数	(件) 2	1	6	4	1	3
	(%)	4.0	1.6	6.9	6.3	1.9	4.4
その他（エアバッグ以外）	件数	(件) 4	7	12	7	4	7
	(%)	8.0	10.9	13.8	11.1	7.5	10.7
合計	件数	(件) 50	64	87	63	53	63
	(%)	100	100	100	100	100	100

設計の区分において、「全体」を示す表 2-2、国産車を示す表 2-3 及び輸入車を示す表 2-4 の届出件数が多い装置の順位を比較すると、「全体」及び国産車では原動機が最も多くなっている。国産車では動力伝達装置、電気装置の順になっているが、輸入車においては電気装置の届出件数が最も多いため、「全体」における順位が国産車と異なっている。

輸入車では燃料装置が上位で、「全体」及び国産車で上位にある動力伝達装置の順位が低い。

(2) 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合

平成 24 年度から平成 28 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。なお、それぞれの表は平成 28 年度における届出件数が多い順に記載している。

表 2-5 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【全体】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
動力伝達装置	件数	(件) 21	21	16	14	23	19
	(%)	16.7	15.4	11.3	9.9	17.3	14.0
制動装置	件数	(件) 19	16	20	14	21	18
	(%)	15.1	11.8	14.1	9.9	15.8	13.3
車枠・車体	件数	(件) 13	2	7	6	12	8
	(%)	10.3	1.5	4.9	4.2	9.0	5.9
原動機	件数	(件) 12	17	14	20	9	14
	(%)	9.5	12.5	9.9	14.1	6.8	10.6
燃料装置	件数	(件) 17	9	10	20	9	13
	(%)	13.5	6.6	7.0	14.1	6.8	9.6
乗車装置	件数	(件) 4	5	8	11	9	7
	(%)	3.2	3.7	5.6	7.7	6.8	5.4
緩衝装置	件数	(件) 1	5	12	9	9	7
	(%)	0.8	3.7	8.5	6.3	6.8	5.3
かじ取装置	件数	(件) 7	12	8	9	5	8
	(%)	5.6	8.8	5.6	6.3	3.8	6.0
灯火装置	件数	(件) 2	11	2	4	5	5
	(%)	1.6	8.1	1.4	2.8	3.8	3.5
電気装置	件数	(件) 17	11	11	10	4	11
	(%)	13.5	8.1	7.7	7.0	3.0	7.8
排出ガス発散防止装置	件数	(件) 3	2	1	0	2	2
	(%)	2.4	1.5	0.7	0.0	1.5	1.2
走行装置	件数	(件) 7	4	79	2	1	5
	(%)	5.6	2.9	6.3	1.4	0.8	3.4
その他（エアバッグ）	件数	(件) 1	8	21	9	11	10
	(%)	0.8	5.9	14.8	6.3	8.3	7.4
その他（エアバッグ以外）	件数	(件) 2	13	3	14	13	9
	(%)	1.6	9.6	2.1	9.9	9.8	6.6
合計	件数	(件) 126	136	142	142	133	136
	(%)	100	100	100	100	100	100

表 2-6 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
制動装置	件数	(件)	13	8	10	8	14	11
		(%)	16.3	9.1	13.9	10.4	22.6	14.0
動力伝達装置	件数	(件)	11	17	10	10	11	12
		(%)	13.8	19.3	13.9	13.0	17.7	15.6
車枠・車体	件数	(件)	8	2	2	5	9	5
		(%)	10.0	2.3	2.8	6.5	14.5	6.9
緩衝装置	件数	(件)	0	1	4	2	4	2
		(%)	0.0	1.1	5.6	2.6	6.5	2.9
原動機	件数	(件)	7	10	8	13	3	8
		(%)	8.8	11.4	11.1	16.9	4.8	10.8
乗車装置	件数	(件)	4	5	4	4	3	4
		(%)	5.0	5.7	5.6	5.2	4.8	5.3
灯火装置	件数	(件)	2	8	1	3	3	3
		(%)	2.5	9.1	1.4	3.9	4.8	4.5
電気装置	件数	(件)	11	10	5	3	2	6
		(%)	13.8	11.4	6.9	3.9	3.2	8.2
燃料装置	件数	(件)	15	7	2	8	2	7
		(%)	18.8	8.0	2.8	10.4	3.2	9.0
かじ取装置	件数	(件)	4	5	5	6	1	4
		(%)	5.0	5.7	6.9	7.8	1.6	5.5
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	1	2	0	0	0	1
		(%)	1.3	2.3	0.0	0.0	0.0	0.8
走行装置	件数	(件)	4	2	7	1	0	3
		(%)	5.0	2.3	9.7	1.3	0.0	3.7
その他（エアバッグ）	件数	(件)	0	4	14	3	4	5
		(%)	0.0	4.5	19.4	3.9	6.5	6.6
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	0	7	0	11	6	5
		(%)	0.0	8.0	0.0	14.3	9.7	6.3
合計	件数	(件)	80	88	72	77	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】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
動力伝達装置	件数	(件)	10	4	6	4	12	7
		(%)	21.7	8.3	8.6	6.2	16.9	12.0
燃料装置	件数	(件)	2	2	8	12	7	6
		(%)	4.3	4.2	11.4	18.5	9.9	10.3
制動装置	件数	(件)	6	8	10	6	7	7
		(%)	13.0	16.7	14.3	9.2	9.9	12.3
原動機	件数	(件)	5	7	6	7	6	6
		(%)	10.9	14.6	8.6	10.8	8.5	10.3
乗車装置	件数	(件)	0	0	4	7	6	3
		(%)	0.0	0.0	5.7	10.8	8.5	5.7
緩衝装置	件数	(件)	1	4	8	7	5	5
		(%)	2.2	8.3	11.4	10.8	7.0	8.3
かじ取装置	件数	(件)	3	7	3	3	4	4
		(%)	6.5	14.6	4.3	4.6	5.6	6.7
車枠・車体	件数	(件)	5	0	5	1	3	3
		(%)	10.9	0.0	7.1	1.5	4.2	4.7
電気装置	件数	(件)	6	1	6	7	2	4
		(%)	13.0	2.1	8.6	10.8	2.8	7.3
灯火装置	件数	(件)	0	3	1	1	2	1
		(%)	0.0	6.3	1.4	1.5	2.8	2.3
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	2	0	1	0	2	1
		(%)	4.3	0.0	1.4	0.0	2.8	1.7
走行装置	件数	(件)	3	2	2	1	1	2
		(%)	6.5	4.2	2.9	1.5	1.4	3.0
その他（エアバッグ）	件数	(件)	1	4	7	6	7	5
		(%)	2.2	8.3	10.0	9.2	9.9	8.3
その他（エアバッグ以外）	件数	(件)	2	6	3	3	7	4
		(%)	4.3	12.5	4.3	4.6	9.9	7.0
合計	件数	(件)	46	48	70	65	71	60
		(%)	100	100	100	100	100	100

製造の区分において、「全体」を示す表 2-5、国産車を示す表 2-6 及び輸入車を示す表 2-7 の届出件数が多い装置の順位を比較すると、輸入車で動力伝達装置の届出件数が増加したことから、「全体」における届出件数が最も多くなっている。国産車及び輸入車において、制動装置、動力伝達装置の 2 装置は上位にあるが、国産車は車枠・車体が、輸入車では燃料装置が上位にあり異なっている。

設計区分で多かった電気装置は、製造区分では順位が低く製造ラインが自動化されている割合が他の装置に比べて高いことが理由に挙げられる。

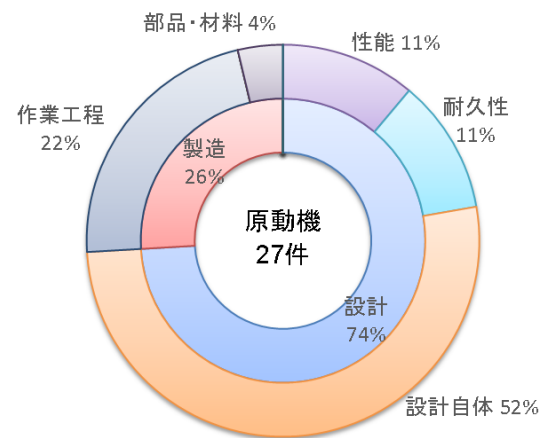
2.3 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合

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

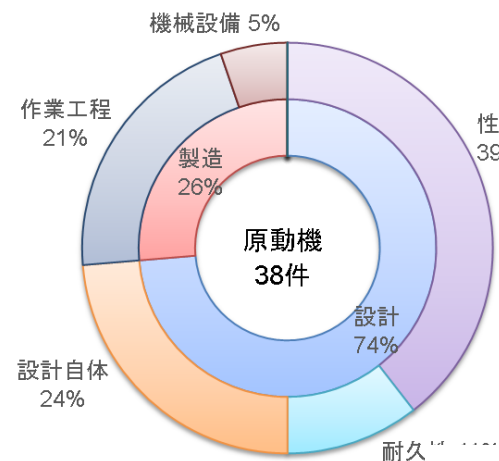
平成 24 年度から平成 28 年度までの国産車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目・分類に区分けし、平成 24 年度から平成 28 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を表 2-8、表 2-9 及び表 2-10 に、それらをグラフにしたものを図 2-4、図 2-5 及び図 2-6 に、それぞれ示す。なお、当該統計については、平成 28 年度の国産車における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【原動機】、【動力伝達装置】及び【制動装置】表 1-13 参照）を対象とした。

表 2-8 原動機における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

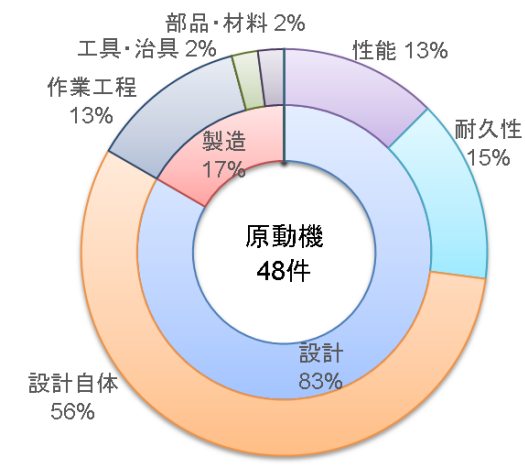
発生原因	H24		H25		H26		H27		H28		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
設計 (①+②+③)	20	74	28	74	40	83	23	64	32	91	29	78
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	26	10	26	8	17	13	36	3	9	8	22
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	3	11	15	39	6	13	5	14	5	14	7	18
②耐久性	3	11	4	11	7	15	3	8	13	37	6	16
③設計自体	14	52	9	24	27	56	15	42	14	40	16	43
④作業工程	6	22	8	21	6	13	13	36	2	6	7	19
⑤機械設備	0	0	2	5	0	0	0	0	1	3	1	2
⑥工具・治具	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1
⑦部品・材料	1	4	0	0	1	2	0	0	0	0	0	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	27	100	38	100	48	100	36	100	35	100	37	100



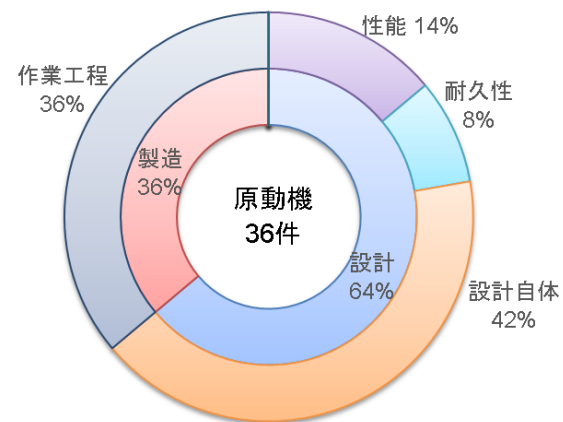
H24 (国産車)



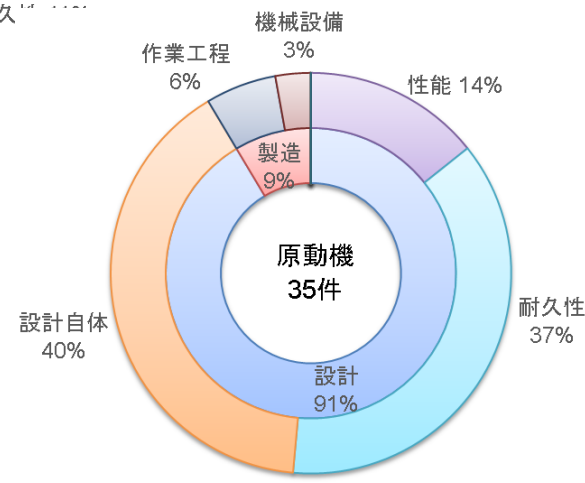
H25 (国産車)



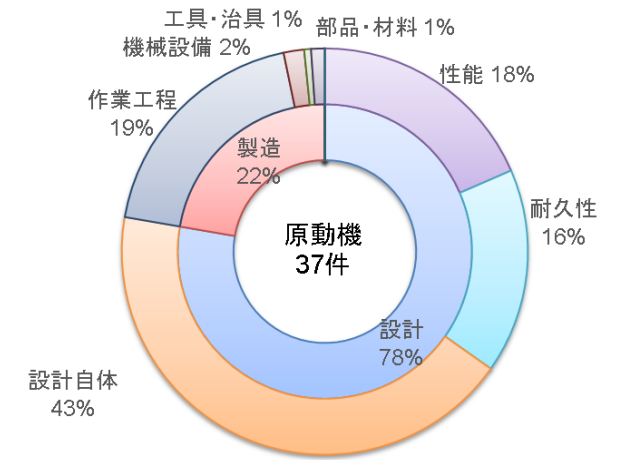
H26 (国産車)



H27 (国産車)



H28 (国産車)

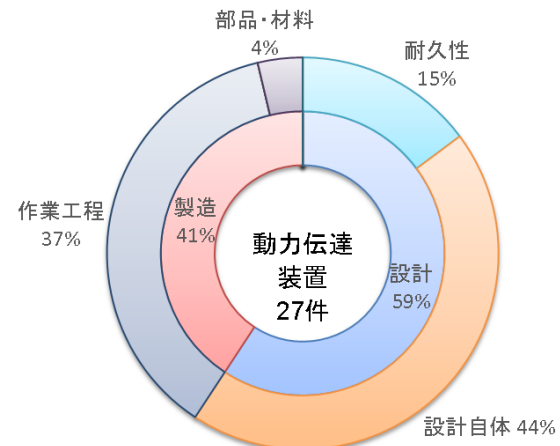


5 力年平均 (国産車)

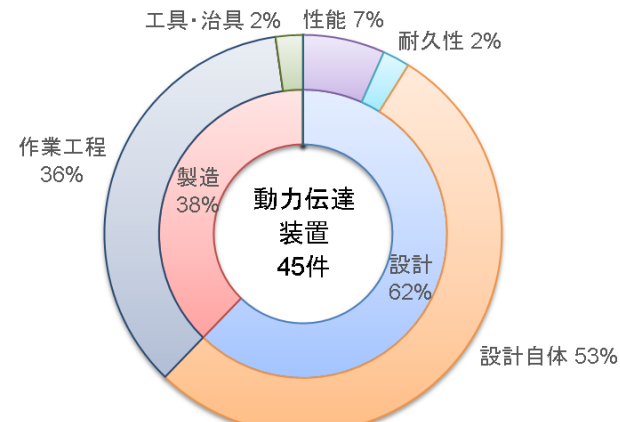
図 2-4 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

表 2-9 動力伝達装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

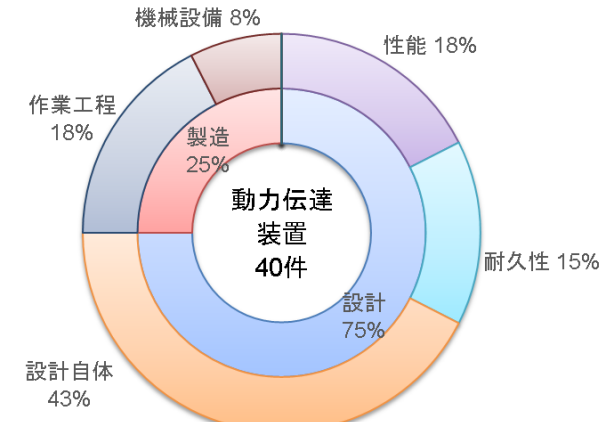
発生原因	H24		H25		H26		H27		H28		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	16	59	28	62	30	75	20	67	24	69	24	67
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	11	41	17	38	10	25	10	33	11	31	12	33
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	3	7	7	18	3	10	0	0	3	7
②耐久性	4	15	1	2	6	15	3	10	10	29	5	14
③設計自体	12	44	24	53	17	43	14	47	14	40	16	46
④作業工程	10	37	16	36	7	18	7	23	6	17	9	26
⑤機械設備	0	0	0	0	3	8	0	0	3	8	1	3
⑥工具・治具	0	0	1	2	0	0	3	10	2	6	1	3
⑦部品・材料	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	27	100	45	100	40	100	30	100	35	100	35	100



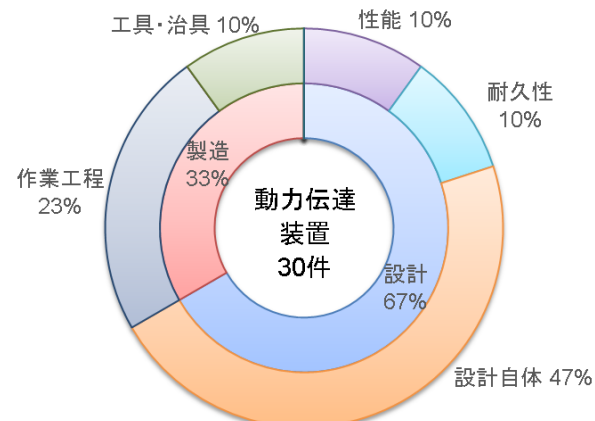
H24 (国産車)



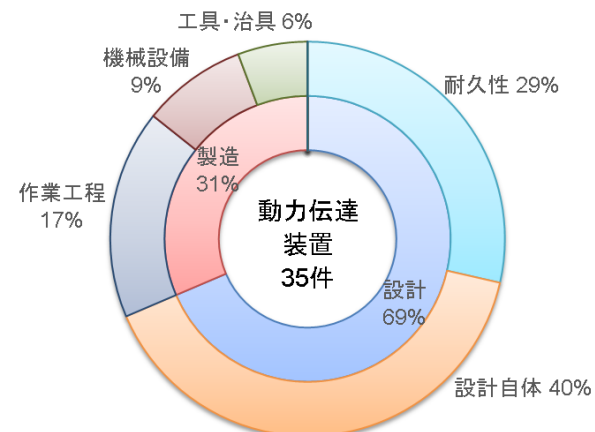
H25 (国産車)



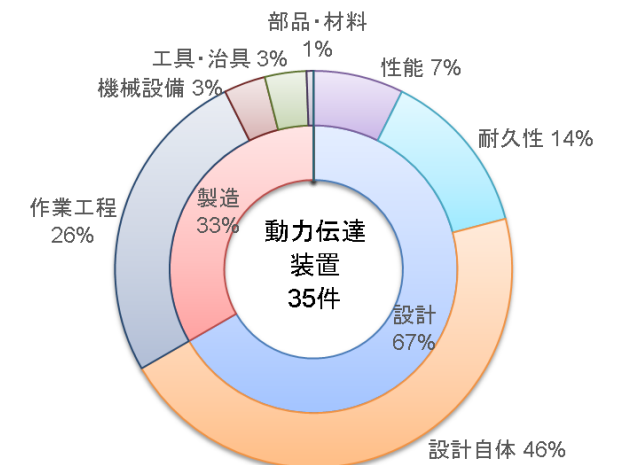
H26 (国産車)



H27 (国産車)



H28 (国産車)



5 力年平均 (国産車)

図 2-5 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

表 2-10 制動装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H24		H25		H26		H27		H28		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	8	38	19	70	19	66	12	60	9	36	13	55
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	13	62	8	30	10	34	8	40	14	56	11	43
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	0	2
①性能	2	10	5	19	5	17	0	0	1	4	3	11
②耐久性	0	0	3	11	1	3	1	5	3	12	2	7
③設計自体	6	29	11	40	13	45	11	55	5	20	9	38
④作業工程	13	61	7	26	6	21	5	25	13	52	9	36
⑤機械設備	0	0	0	0	1	3	2	10	1	4	1	3
⑥工具・治具	0	0	1	4	3	11	1	5	0	0	1	4
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	2	8	0	2
合計件数及びその割合	21	100	27	100	29	100	20	100	25	100	24	100

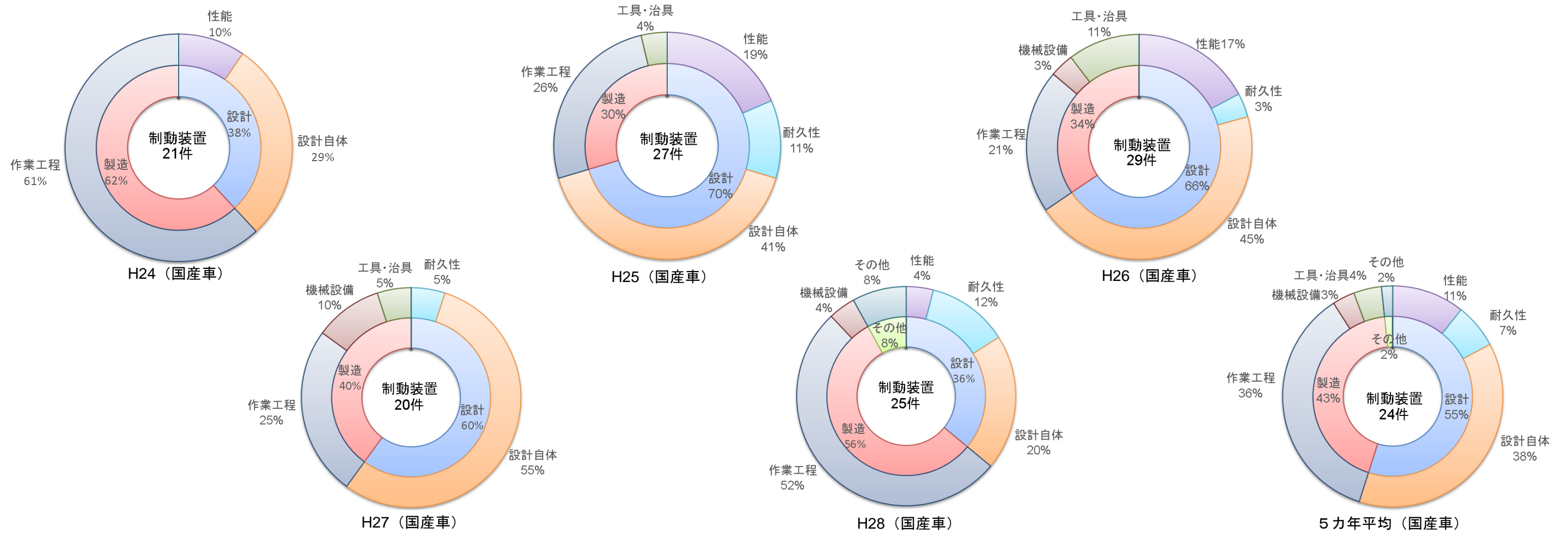


図 2-6 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

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

平成 24 年度から平成 28 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・分類に区分けし、平成 24 年度から平成 28 年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を表 2-11 に、それをグラフにしたものを図 2-7 に示す。なお、当該統計については、平成 28 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（【動力伝達装置】表 1-13 参照）を対象とした。

表 2-11 動力伝達装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

発生原因	H24		H25		H26		H27		H28		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)
設計 (①+②+③)	5	33	10	71	6	50	6	60	5	25	6	45
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	67	4	29	6	50	4	40	12	60	7	51
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	1	4
①性能	1	7	1	7	0	0	0	0	0	0	0	3
②耐久性	0	0	4	29	1	8	1	10	1	5	1	10
③設計自体	4	27	5	36	5	42	5	50	4	20	5	32
④作業工程	9	60	4	29	5	42	4	40	10	50	6	45
⑤機械設備	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	1
⑦部品・材料	1	7	0	0	0	0	0	0	1	5	0	3
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	1	4
合計件数及びその割合	15	100	14	100	12	100	10	100	20	100	14	100

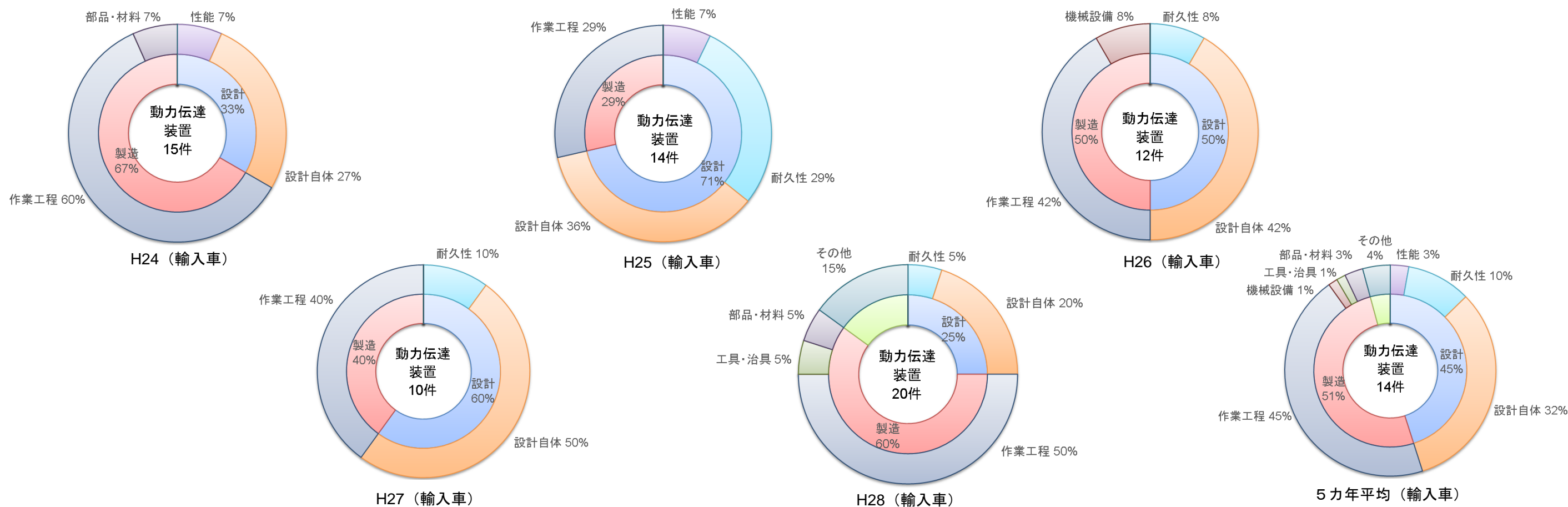


図 2-7 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

2.4 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原因の事例

平成 28 年度に届出されたリコール届出の中から、表 2-1 に示す不具合発生原因の区分である「設計」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表 2-12 から表 2-24 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 2-12 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(部品、材料の特性の不十分)			
事例 1	不具合の内容	運転者席側SRSエアバッグインフレーター(膨張装置)において、ガス発生剤を燃焼させる伝火薬が不適切なため、衝突時にガス発生剤が燃焼しないものがある。そのため、エアバッグが正常に展開しないおそれがある。	
	対象台数	142,679 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 人身 1 件
事例 2	不具合の内容	警音器において、内部の電気接点材料が不適切なため、繰り返し被水すると内部電気接点に酸化皮膜が生成され、導通不良を起こすことがある。そのため、警音器が鳴らなくなるおそれがある。	
	対象台数	133,970 台	不具合件数: 57 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	排出ガス発散防止装置の2次エアポンプにおいて、当該ポンプを制御するリレー内の接点の押付け力が不適切なため、接点オン時にアーク放電が発生し、接点が溶着され電流が流れ続けることがある。そのため、当該ポンプのポンプモーターが常時回転となり、2次エア配管の内圧が上昇し警告灯が点灯、そのまま使用を続けると、ポンプが高温となり樹脂部品が溶損し異臭や煙が発生、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	102,781 台	不具合件数: 20 件 事故の有無: 火災 2 件
事例 4	不具合の内容	ラジエーターファンモーターにおいて、ブラシの材質が不適切なため、ブラシが吸湿して膨張することにより、接触不良となり、ラジエーターファンモーターが停止することがある。そのため、エアコンの効き不良や冷却水の水温上昇が生じ、そのまま使用を続けると、オーバーヒートやエンストに至るおそれがある。	
	対象台数	76,548 台	不具合件数: 292 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	イグニッションスイッチにおいて、接点板の材質が不適切なため、洗車等によりイグニッションスイッチ内部に浸入した水により接点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イグニッションスイッチが接触不良となり、最悪の場合、走行中に原動機が停止するおそれがある。	
	対象台数	19,907 台	不具合件数: 146 件 事故の有無: 無し

表 2-13 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（続き）

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（部品、材料の特性の不十分）			
事例 6	不具合の内容	乗降扉において、アウトハンドルの設計が不適切なため、アウトハンドルを引いた際、吸湿して膨張した可動部がハンドルケースと干渉し、引っ掛かり、初期状態に戻らないことがある。そのため、扉が確実にロックされず、最悪の場合、走行中に扉が開くおそれがある。	
	対象台数	15,437 台	不具合件数: 38 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	発電機において、ステータコイルの耐熱性が不足しているため、当該コイルが高温になるとコイル線被膜が損傷しコイルの一部が短絡することがある。そのため、発電量が少なくなり、そのまま使用を続けると、バッテリーが充電不足となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止して再始動ができなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,040 台	不具合件数: 84 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	後輪のトーインを調整するトーインロッドにおいて、取付けボルトの製造指示が不適切なため、必要なボルトの軸力が発生し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、走行振動等により緩みが生じ、トーインの値が基準を外れて走行安定性が損なわれ、最悪の場合、取付けボルトが外れて走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	2,960 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	ブローファンの電気回路において、コネクタ及びハーネスの端子部の材質が不適切なため、振動により端子部の金属が摩耗し、電気抵抗が増加することがある。そのため、風量を4（高速）もしくは3（中高速）の状態では長時間使用すると、電気回路内を流れる電流により、端子部が発熱してコネクタが溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	1,851 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	燃料配管（デリバリパイプ）の取付ボルトの耐食性が不足しているため、取付ボルトが応力腐食によって折損することがある。そのため、燃料配管と燃料噴射装置の接続部に隙間が生じ、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	684 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）			
事例 1	不具合の内容	前方障害物衝突軽減制御装置（トラフィックアイブレーキシステム）装着車において、ミリ波レーダによる障害物検知プログラムの機能限界により、先行車がない状況下で高架橋と道路継ぎ目が同位置にある場所を走行した際に、ミリ波情報を稀に前方障害物と誤認識することがある。そのため、表示モニタに警告表示がされるとともに警告音を発し、使用者の予期せぬ急制動がかかるおそれがある。	
	対象台数	12,565 台	不具合件数: 23 件 事故の有無: 1 件

表 2-14 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（続き）

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）			
事例 2	不具合の内容	大型トラクタの冷却装置において、ファンシャフトプーリーベアリングの選定が不適切なため、高速走行時にシャフトが傾き、プーリーベアリングの密閉性が低くなることがある。そのため、プーリー内のグリースが漏れ、潤滑不良でベアリングが異常摩耗して、ベアリングが焼き付き、最悪の場合、ファンがラジエータに干渉して冷却水が漏れ、走行不能になるおそれがある。	
	対象台数	1,808 台	不具合件数: 22 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	始動装置において、エンジンの振動によりイグニッションスイッチ内部の端子が摩耗し、端子間が接触不良となるものがある。そのため、イグニッションスイッチとボディーコントロールモジュール間の通信が遮断され、車体全体への電力供給が停止し、前照灯などの灯火が消えるとともに、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	1,172 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	農業用薬剤散布車の計器パネルにおいて、防水対策が不適切なため、雨水等がヒューズボックス内部に浸入することがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、ヒューズ内部が腐食、断線し、最悪の場合、ブレーキをかけても駆動力が遮断されず、車両が停止しないおそれがある。	
	対象台数	628 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	ハイボルテージバッテリーにおいて、搭載場所の水抜き設計が不適切なため、何らかの理由で当該場所に水が浸入した場合、排水ができない。そのため、バッテリーファン部から水が浸入し、バッテリー内部がショート、または、バッテリーの電気端子部に水が付着してショートし、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	592 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	キャブレターのスロットルバルブにおいて、キャブレターボディの形状が不適切なため、リターンスプリングがキャブレターボディから外れることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、スロットルバルブが戻らず、エンジン回転が下がらなくなるおそれがある。	
	対象台数	319 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	ショベル・ローダの燃料配管において、燃料ポンプを保護するフィルタ(プレフィルタ)の取付け角度が不適切なため、温度変化により発生する水分が冬期に凍結し、燃料吸い込み口をふさぐことある。そのため、燃料供給ができなくなり、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	289 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し

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（続き）

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの（使用環境条件の甘さ）			
事例 8	不具合の内容	四輪駆動の小型バスにおいて、燃料フィルターケースの配置が不適切なため、走行中の飛び石等が燃料フィルターケースに当たり、ケースに亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	90 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 9	不具合の内容	大型路線バスにおいて、スタータに使用されているゴム部品の材質が不適切であること および フライホイールリングギヤの摩耗に対する余裕が不足しているため、アイドルリング・ストップ&スタート・システムによるエンジンの始動を頻繁に行うと、当該リングギヤが早期に摩耗するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、スタータの空転が発生し、最悪の場合、エンジンが始動不能となるおそれがある。	
	対象台数	2 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 10	不具合の内容	大型観光バスにおいて、方向指示器の長時間点滅を繰り返して行くと、後面方向指示器の橙色キャップ上部が溶損する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該キャップの気化成分でレンズ内面が白濁すると共に、当該キャップ上部に穴が開くおそれがある。	
	対象台数	1 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
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	前輪のブレーキにおいて、ブレーキホースのレイアウトが不適切なため、ハンドルを一杯に切った際、曲げRが小さくなり、その繰り返してブレーキホースの内部に亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が広がり、ブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	315,304 台	不具合件数:51 件 事故の有無:無し
事例 2	不具合の内容	運転者席において、座席高さを調整するリフタリンクの強度が不足しているほか、リフタリンクの抜け止め防止用プッシュナットの固定方法が不適切なため、リフタリンクに亀裂が入る、または、プッシュナットが外れることがある。そのため、そのまま使用を続けると、座席から異音やガタが発生し、最悪の場合、リフタリンクが破損もしくは外れて座席が傾き、正しい運転姿勢が取れなくなるおそれがある。	
	対象台数	248,753 台	不具合件数:44 件 事故の有無:無し

表 2-16 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例（続き）

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 3	不具合の内容	ディーゼルエンジンにおいて、減速時のエンジン制御が不適切なため、気筒内圧力が低下し、吸気バルブの閉じ力が低くなることがある。そのため、吸気バルブとバルブシート間に煤が挟まり圧縮不良となって、エンジン回転が不安定になるほか、最悪の場合、エンストに至るおそれがある。	
	対象台数	172,095 台	不具合件数: 370 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	ディーゼルエンジンにおいて、過回転制御が不適切なため、アクセル全開等の際、吸気経路内のブローバイガスに含まれるオイルが燃焼室内で燃焼し、エンジン回転が上昇することがある。そのため、エンジンの潤滑が不足して焼き付き、最悪の場合、エンジンが破損するおそれがある。	
	対象台数	172,095 台	不具合件数: 46 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	ディーゼルエンジンにおいて、インジェクタ制御回路の電圧変化によるノイズ対策が不適切なため、当該回路に許容を超える電流が流れることがある。そのため、回路が損傷し短絡することでヒューズが切れ、燃料噴射が停止しエンストに至るおそれがある。	
	対象台数	146,702 台	不具合件数: 98 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	フロントストラットにおいて、ストラット上端取付け部の締結緩み評価が不十分なため、縁石乗り上げなどの衝撃で取付けナットが弛むことがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該取付け部にガタが生じて損傷し、異音が発生するおそれがある。	
	対象台数	116,396 台	不具合件数: 334 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	中型・小型トラックのエンジン制御ユニットにおいて、通気用VENTプラグ取付け部の塗装処理が不適切なため、被水により当該取付け部が腐食して防水性が低下し、ユニット内に水が浸入することがある。そのため、ユニット内に浸入した水により制御回路が短絡して警告灯点灯、出力不足等が発生し、最悪の場合、走行中エンストして走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	110,256 台	不具合件数: 28 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	自動変速機において、シフトレバーに連結している油路切替レバー支点部の強度が不足しているため、想定外の素早いシフト操作を繰り返すと支点部が摩耗してガタが生じることがある。そのため、シフト位置に応じた油路の切替えができなくなり、走行不能になったり、Pレンジ以外で前進や後退するおそれがある。	
	対象台数	74,808 台	不具合件数: 6 件 事故の有無: 無し

表 2-17 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（続き）

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 9	不具合の内容	車両の直前および直左の周辺状況を確認するカメラにおいて、レンズ表面のコーティングが不適切なものがある。そのため、洗浄剤や雨水などに含まれる酸でコーティング剤が浸食され、そのまま使用を続けると、レンズ本体も浸食して白濁化し、サイドカメラの映像が徐々に鮮明に映らなくなり、最悪の場合、車両の直前および直左の周辺状況を確認できなくなるおそれがある。	
	対象台数	67,413 台	不具合件数: 277 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	小型トラックにおいて、ディーゼルエンジンの燃料フィルタケースの強度が不足しているため、燃料圧力の変動およびエンジン振動により、フィルタケースに亀裂が入るものがあり、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	61,739 台	不具合件数: 20 件 事故の有無: 無し
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	大型トラックのエンジンにおいて、クローズドベンチレータ（ブローバイガス還元装置）の構造が不適切なため、ベンチレータエレメントが定期交換時期より前に目詰まりすることがある。そのため、クランクケースの内圧が上昇しエンジンオイルが吸気系に流入し、白煙ならびに出力不足となり、最悪の場合、意図せずエンジン回転の上昇や、エンジンオイル量が減少して、エンジンが破損し火災に至るおそれがある。	
	対象台数	45,805 台	不具合件数: 180 件 事故の有無: 火災 1 件
事例 2	不具合の内容	大型トラックのE13C型エンジンにおいて、エンジン制御プログラムと吸気バルブ用ロッカームの形状が不適切なため、吸気バルブにカーボンデポジットが付着しバルブガイドが摩耗するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、バルブとシリンダライナが干渉することで異音や振動が発生し、最悪の場合、バルブが折損して、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	33,468 台	不具合件数: 158 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	大型トラックにおいて、エンジン制御プログラムが不適切なため、DPR（排出ガス浄化装置）の手動再生を頻繁に中断した場合、ポスト噴射による燃料がEGRクーラに廻り込み、カーボンデポジットが生成されて吸気バルブに付着し、そのままの状態でも長時間駐車するとカーボンデポジットの粘度が増加することがある。そのため、吸気バルブが摺動不良となり、最悪の場合、バルブが折損し、異音が発生するとともにエンジンが破損するおそれがある。	
	対象台数	7,457 台	不具合件数: 34 件 事故の有無: 無し

表 2-18 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（続き）

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 4	不具合の内容	<p>中型トラック、大型・中型バスの原動機において、ターボチャージャの可変ノズルを作動させるインターナルアームとシャフトの溶接部の強度が不足しているため、アクチュエータの駆動により当該溶接部がねじられ、可変ノズルの位置がずれることがある。そのため、吸入空気量が不足して、原動機の出力低下や回転が不安定となり、最悪の場合、走行中エンストし再始動できなくなるおそれがある。</p>	
	対象台数	2,699 台	不具合件数: 77 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	<p>農耕トラクタにおいて、クラッチペダルとクラッチを連結するロッドの抜け止めピンの形状が不適切なため、圃場作業中に剪定した枝等に乗り上げると、抜け止めピンが枝等に接触して抜けることがある。そのため、ロッドが外れてクラッチが切れなくなり、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。</p>	
	対象台数	1,263 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	<p>マニュアルトランスミッション仕様車において、ギヤシフトリヤシャフトの強度が不足しているものがある。そのため、シフト操作を繰り返すと、ギヤシフトリヤシャフトに亀裂が入り、そのまま使用を続けるとギヤシフトリヤシャフトが折損し、最悪の場合、変速操作ができなくなり走行不能となるおそれがある。</p>	
	対象台数	1,116 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	<p>サイドスタンドを固定するスクリュの締付トルクの設定値が不適切なため、走行時の振動等によってスクリュが緩むことがある。そのため、駐車中、サイドスタンドに過大な負荷がかかって破損して、車両が転倒するおそれがある。また、スクリュが脱落すると走行中にサイドスタンドスイッチの配線が引っ張られて損傷し、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。</p>	
	対象台数	228 台	不具合件数: 6 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	<p>動力伝達装置において、ドライブプーリーを固定するナットの締付トルクの設定値が不適切なため、走行中、駆動ベルトから受ける力でナットが緩むことがある。そのため、プーリーがガタつき、そのままの状態で使用を続けると、プーリーのスプライン部が摩耗し、最悪の場合、後輪へ動力を伝えられなくなるおそれがある。</p>	
	対象台数	228 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	<p>大型トラックのエンジンにおいて、クローズドベンチレータ(ブローバイガス還元装置)の構造が不適切なため、ベンチレータエレメントが定期交換時期より前に目詰りすることがある。そのため、クランクケースの内圧が上昇しエンジンオイルが吸気系に流入し、白煙ならびに出力不足となり、最悪の場合、意図せずエンジン回転の上昇や、エンジンオイル量が減少して、エンジンが破損し火災に至るおそれがある。</p>	
	対象台数	191 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-19 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（続き）

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 10	不具合の 内容	大型・中型バスの原動機において、ターボチャージャの可変ノズルを作動させるインターナルアームとシャフトの溶接部の強度が不足しているため、アクチュエータの駆動により当該溶接部がねじられ、可変ノズルの位置がずれることがある。そのため、吸入空気量が不足して、原動機の出力低下や回転が不安定となり、最悪の場合、走行中エンストし再始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	55 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
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	燃料蒸発ガス排出抑制装置において、蒸発ガス通路（樹脂製）の端部形状が不適切なため、使用過程で当該端部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貫通し、満タン時に燃料が漏れて、燃料臭がするおそれがある。	
	対象台数	1,552,509 台	不具合件数: 205 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の 内容	エンジンの始動装置（スターター）において、エンジン制御プログラムが不適切なため、エンジクランキング開始直後のシフト操作により、スターターモーターピニオンギヤがエンジンのリングギヤに強嵌合し、その衝撃でギヤが破損することがある。そのため、エンジン始動時に異音が発生し、最悪の場合、エンジンが始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	561,814 台	不具合件数: 79 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の 内容	アイドリングストップ機能付き車のエンジンECUにおいて、エンジン制御プログラムが不適切なため、触媒劣化診断が適正に実施されないことがある。そのため、触媒が劣化しても警告灯が点灯しないおそれがある。	
	対象台数	495,353 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の 内容	原動機の燃料配管（デリバリパイプ）において、燃圧センサの締め付け指示が不適切なため、適正に締め付けられておらず、締め付け部の軸力が低下し、シール不良となるものがある。そのため、低温時に燃料臭がしたり、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	325,755 台	不具合件数: 148 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の 内容	駐車ブレーキにおいて、パーキングケーブルの固定方法が不適切なため、車両振動によりケーブルが作動レバーから外れ、駐車ブレーキが作動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	212,490 台	不具合件数: 17 件 事故の有無: 無し

表 2-20 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（続き）

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 6	不具合の内容	ディーゼル燃料噴射装置において、燃料ポンプおよび燃料噴射ノズルの強度が不足しているため、燃料通路部に亀裂が発生することがある。そのため、燃料が漏れ、燃料圧力が低下するとエンジン警告灯が点灯して出力制限走行となり、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	210,881 台	不具合件数: 105 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	キャパシタ電源を使用しているアイドリングストップシステムにおいて、キャパシタの充放電電圧を制御する昇降圧充放電コンバータ内部素子の過電流保護が不十分なため、アイドリングストップからの再始動時等に生じた過電流が当該コンバータへ流れ、内部素子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素子が発熱し、素子周辺の樹脂材が炭化し電流が流れ続け、発煙・発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	164,388 台	不具合件数: 59 件 事故の有無: 火災 2 件、部分焼損 4 件
事例 8	不具合の内容	電動パワーステアリング（EPS）制御コンピュータのEPSアシスト停止電圧設定が不適切なため、バッテリーが劣化していると、大きなハンドル操作時にバッテリー電圧がEPSアシスト停止電圧以下になることがある。そのため、EPS警告灯が点灯するとともにパワーステアリングのアシスト機能が停止し、急にハンドルの操作力が増大するおそれがある。	
	対象台数	118,715 台	不具合件数: 32 件 事故の有無: 物損 2 件
事例 9	不具合の内容	エンジンのウォーターポンプにおいて、ベアリング部の組付隙間が小さいため、ベアリングが破損し、ウォーターポンプが機能しなくなる場合がある。そのため、タイミングベルトが損傷し、そのまま使用を続けると、エンジンが停止して再始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	118,389 台	不具合件数: 93 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	小型トラックにおいて、インストルメントパネルを固定している金具の端部処理が不適切なため、周囲に配索されたワイヤハーネスが干渉しているものがある。そのため、走行時の振動で被覆が損傷し、ワイヤハーネスと金具がショートして、最悪の場合、ワイパー等の機器類の機能が停止したり、走行中エンストして再始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	111,473 台	不具合件数: 91 件 事故の有無: 無し

表 2-21 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（続き）

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	ディーゼルエンジンにおいて、整備作業時の燃料リターンホースの取扱いが不明確なため、当該ホースに係わる作業時に交換されなかった場合、ホース取付部のシール性低下やホース内部に亀裂が入ることがある。そのため、そのまま使用を続けると、ホース取付部や亀裂部から燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	159,900 台	不具合件数: 15 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	後輪アクスルにおいて、デフオイルを密封するオイルシールの形状が不適切なため、アクスルケースとオイルシールの密封性が低いものがある。そのため、アクスル内の圧力変化でデフオイルが漏れ、そのまま使用を続けると、後輪ドラムブレーキ内部に浸入し、ブレーキシューにデフオイルが付着すると、後輪の制動力が低下し、最悪の場合、坂路において駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。	
	対象台数	91,983 台	不具合件数: 307 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	四輪駆動車のトランスファにおいて、トランスファ内のインターメディアイトシャフトの設計が不適切なため、右側ドライブシャフトが正しく嵌合していないものがある。そのため、段差乗り越え等の大きな衝撃が加えられた場合、ドライブシャフトが抜け、異音、オイル漏れの発生や加速不良となり、最悪の場合、走行不能や駐車中に車両が動き出すおそれがある。	
	対象台数	71,808 台	不具合件数: 60 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	燃料フィルターにおいて、ドレンプラグ取付部の平面が確保できていないため、定期点検時にドレンプラグを緩め、再締め付け作業を行うと、シール性が低下することがある。そのため、そのまま使用を続けると、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	25,417 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	荷室との間に隔壁がない乗車定員3名の車両において、スライドドアが保安基準第25条第4項に定める乗降口の要件を満足していない。	
	対象台数	24,394 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	かじ取装置の下側ハンドルホルダーにおいて、スタッドボルトの緩み防止剤の塗布量が不足しているものがある。また、当該ホルダー座面の塗装指示が不適切なため、高速で段差を乗り越える等して繰り返し大きな力が加わると、座面の塗装が剥がれることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、スタッドボルトの軸力が低下し、スタッドボルトが抜けてハンドル操作ができなくなるおそれがある。	
	対象台数	13,952 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-22 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（続き）

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7	不具合の内容	ディスチャージヘッドライトを装着した中型トラックにおいて、リヤ側で車両姿勢を検知するハイトセンサーのコネクタのピン配列が不適切なため、当該ハイトセンサーが機能しない。そのため、悪路走行時等においてディスチャージヘッドライトのオートレベリングシステムが作動しないおそれがある。	
	対象台数	10,507 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例8	不具合の内容	原動機において、シリンダヘッドの締付けが不適切なため、シリンダヘッドガスケットの気密性が低いものがある。そのため、高速走行等の高負荷時にシリンダヘッドガスケットの気密性が損なわれ、冷却水が燃焼室内に侵入して点火プラグが濡れ、最悪の場合、アイドリング時にエンストしたり、始動できなくなるおそれがある。	
	対象台数	10,476 台	不具合件数:47 件 事故の有無:物損 2 件
事例9	不具合の内容	アイドリングストップ付き車のスターター機能付き発電機において、電気回路の耐性が不足しているため、アイドリングストップから再始動する際の高い電流で内部部品が損傷することがある。そのため、回路がショートし、アイドリングストップから再始動できなくなり、最悪の場合、回路のショートで発熱し、発電機が焼損するおそれがある。	
	対象台数	9,481 台	不具合件数:1 件 事故の有無:部品焼損 1 件
事例10	不具合の内容	燃料フィルターの防錆処理が不適切なため、融雪剤等の影響によって腐食することがある。そのため、燃料フィルターから燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	3,268 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
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	エンジン制御用コンピュータにおいて、排気ガス再循環制御が不適切なため、排気ガス中の水分により燃料噴射ノズル先端孔部が腐食し拡大することがある。そのため、噴射量が増えてPMが触媒に多量に堆積してエンジン警告灯が点灯し、出力制限走行となる。最悪の場合、触媒が損傷し黒煙を排出するおそれがある。	
	対象台数	243,907 台	不具合件数:211 件 事故の有無:無し
事例2	不具合の内容	ディーゼルエンジンにおいて、エンジン制御コンピュータの吸入空気量制御が不適切なため、気筒内の燃料濃度が部分的に濃くなり、燃焼時に多く煤が発生することがある。そのため、排気バルブが開いた際に煤が排気側バルブガイド周辺に入り堆積して、バルブが動きにくくなり、圧縮不良による加速不良や車体振動が発生し、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	117,030 台	不具合件数:846 件 事故の有無:無し

表 2-23 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（続き）

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 3	不具合の内容	過給機付車のエンジンECUの制御プログラムにおいて、燃料噴射量の設定が不適切なため、中高回転、高負荷域で走行すると排気ガス温度が著しく高くなることがある。そのため、そのまま使用を続けると熱疲労により排気マニホールドに亀裂が生じ、排気ガス漏れに至るおそれがある。	
	対象台数	84,112 台	不具合件数: 101 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	エアバッグコントローラにおいて、制御プログラムが不適切なため、イグニッションスイッチをオフにした後、特定のタイミングで再度イグニッションスイッチをオンした場合、制御プログラムが消去されてしまうことがある。そのため、エアバッグ警告灯が点灯し、衝突時にエアバッグが展開しないおそれがある。	
	対象台数	51,438 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	ブレーキ制御コンピュータにおいて、制御ソフトが不適切なため、ブレーキホールド状態から駐車ブレーキ作動状態に切替できないことがある。このため、ブレーキホールドで停車中、シートベルトを外す等の操作をすると意図せず車両が動き出すおそれがある。	
	対象台数	37,283 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 物損 1 件
事例 6	不具合の内容	過給機付車のエンジンECUの制御プログラムにおいて、ノッキングの制御データが不適切なため、ノッキングを誤検知し、点火時期が遅れ、排気ガス温度が著しく高くなることがある。そのため、そのまま使用を続けると熱疲労により排気マニホールドに亀裂が生じ、排気ガス漏れに至るおそれがある。	
	対象台数	27,537 台	不具合件数: 26 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	電子制御ステアリング(ダイレクトアダプティブステアリング)において、始動時の設定プログラムが不適切なため、転舵したまま駐車しエンジンを始動した場合、タイヤ転舵角を誤演算し、ハンドル切れ角とタイヤ切れ角にズレが生じることがある。そのため、ハンドルを中立位置にしてもタイヤが直進状態に戻らず、運転者の意図した方向に進進できず、そのまま使用を続けると、意図した転回ができないおそれがある。	
	対象台数	11,673 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	電装品の制御を行うコントロールモジュール(セントラルエレクトロニックモジュール)のプログラムが不適切なため、外気温度が低い環境で、エンジン始動直後に方向指示器を操作すると、故障と診断することがある。そのため、方向指示器が故障していないにもかかわらず、点滅回数が保安基準第41条の規定を超えるおそれがある。	
	対象台数	3,259 台	不具合件数: 8 件 事故の有無: 無し

表 2-24 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（続き）

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 9	不具合の内容	車両安定制御機能(ビークル・スタビリティ・コントロールシステム：VSC)付き四輪駆動車において、ブレーキ制御プログラムが不適切なため、タイヤ空転時に車速を正確に演算できず、意図どおりの制動力が得られないことがある。このため、雪道等でタイヤ空転中にブレーキを踏むと制動停止距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	2,704 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 10	不具合の内容	大型トラック・バスのエンジン制御プログラムにおいて、低温時の補正制御が不適切なため、ピストンのピン穴上部に亀裂が生じる場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該亀裂の進展によってピストンが損傷し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	2,650 台	不具合件数:16 件 事故の有無:無し

(2) 不具合原因の「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

平成 28 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 2-25 から表 2-35 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 2-25 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	過給機付エンジンの左側エンジンマウントにおいて、ブラケットの締結ボルト用ネジ穴の加工が不適切なため、ネジ穴を二重に加工したものがあ。そのため、CVTの駆動力等の振動により締結ボルトが緩み、そのまま使用を続けるとボルトが破断してエンジンが傾き、最悪の場合、ドライブシャフトが外れ、走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	229,293 台	不具合件数:5 件 事故の有無:人身 1 件
事例 2	不具合の内容	燃料配管において、製造時の洗浄が不適切なため、配管表面に酸化皮膜が残留し、接着剤であるロウ材の接着が不良となっているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料の圧力によって配管接続部及び配管端部のロウ材に亀裂が発生し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	14,678 台	不具合件数:14 件 事故の有無:無し
事例 3	不具合の内容	小型トラックの巻込防止装置において、サイドガード取付金具とステーの溶接が不適切なものがある。そのため、当該部位の溶接が剥がれてサイドガードがステーから外れ、最悪の場合、サイドガードが脱落するおそれがある。	
	対象台数	4,199 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 4	不具合の内容	パーキングスタンド(後輪を接地させたまま車体を保持するためのスタンド)装着車の後輪ブレーキにおいて、ブレーキケーブルの組付け作業が不適切なものがあり、ブレーキレバーの遊びが早期に大きくなることもある。そのため、ブレーキレバーを深く握らないとパーキングスタンドが下ろせなくなり、ブレーキケーブルが過度に引っ張られ、最悪の場合、当該ケーブルが切れて後輪ブレーキが利かなくなるおそれがある。	
	対象台数	2,936 台	不具合件数:12 件 事故の有無:無し
事例 5	不具合の内容	制動装置のブレーキペダルにおいて、ペダルアッセンブリ組み立て時にブレーキペダルシャフト抜け止めのサークリップが装着さ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、ブレーキペダルシャフトがブレーキペダルブラケットから抜け、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。	
	対象台数	2,130 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し

表 2-26 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（続き）

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 6	不具合の内容	助手席グローブボックス奥に配置しているヒューズボックスにおいて、ヒューズボックスへの電源コネクターの差し込み状態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、接触不良が発生し、最悪の場合、電源供給が停止し、エンストに至るおそれがある。	
	対象台数	2,015 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 7	不具合の内容	左ハンドル車の運転席用フロアカーペットにおいて、当該カーペットの組付けが不適切なため、フロアカーペットにたわみが生じた状態で取り付けられているものがある。そのため、アクセルペダルを一杯に踏み込むと、アクセルアームとフロアカーペットが接触し、エンジン回転の下がりが遅くなるおそれがある。	
	対象台数	1,464 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 8	不具合の内容	エンジンの組立工程において、シリンダと冷却水配管の接続部に使用しているゴム製のリングの組み付けが不適切なため、リングが適切に組み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、リングが損傷し冷却水配管接続部より冷却水が多量に流出し、最悪の場合、オーバーヒートするおそれがある。	
	対象台数	1,335 台	不具合件数:3 件 事故の有無:無し
事例 9	不具合の内容	制動装置において、ブレーキフルードリザーバーの取付け作業が不適切なため、リザーバーが正確に取付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等でリザーバーが外れてブレーキフルードが漏れ、最悪の場合、制動装置の機能が失陥するおそれがある。	
	対象台数	1,219 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 10	不具合の内容	エアバッグコントロールユニットにおいて、製造時の洗浄が不適切なため、ユニット内部に異物が残っていることがある。そのため、走行時の加速、減速によって異物が当該ユニットの電子基板の素子に接触し、素子間で電流が通電すると、エアバッグの警告灯が点灯して一時的にエアバッグの作動が停止し、最悪の場合、衝突時にエアバッグが展開しないおそれがある。	
	対象台数	525 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの（マニュアルの不備）			
事例 1	不具合の内容	エンジンルームにおいて、燃料ホースの取り回しの指示が不適切なため、燃料ホースとエアコンパイプが干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料ホースが摩耗して燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	5,873 台	不具合件数:4 件 事故の有無:無し

表 2-27 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（続き）

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 2	不具合の内容	ワイパの電気配線において、車両組付け時の固定指示が不適切なため、ワイパ作動時にワイパリンクージと干渉することがある。そのため、配線が損傷し、ワイパが作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,616 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 3	不具合の内容	動力伝達装置において、クラッチプッシュレバーのオイルシールの製造が不適切なため、当該オイルシールに微細な亀裂が生じているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行中にエンジン内の油圧で亀裂が進行してエンジンオイルが漏れ、最悪の場合、漏れたオイルが後輪タイヤに付着し、転倒するおそれがある。	
	対象台数	3,069 台	不具合件数:3 件 事故の有無:無し
事例 4	不具合の内容	フォークリフトの駐車ブレーキにおいて、ブレーキケーブル調整用スクリューの調整が不適切なため、駐車ブレーキの制動力が不足しているものがある。そのため、保安基準第12条の基準に適合しないおそれがある。	
	対象台数	1,435 台	不具合件数:1 件 事故の有無:無し
事例 5	不具合の内容	車両後部の自動車登録番号票を取り付けるブラケットにおいて、当該ブラケットを車体に取り付ける際、作業指示が不適切なため、車体側の固定具が破損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、固定具が外れ、自動車登録番号票が脱落し、最悪の場合、他の交通の妨げとなるおそれがある。	
	対象台数	441 台	不具合件数:8 件 事故の有無:無し
事例 6	不具合の内容	緩衝装置において、リヤサスペンションアームの組付指示が不適切なため、リヤサスペンションアームの取付ボルト／ナットが規定トルクを超えて締め付けられている。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルト／ナットの締結力が低下して緩みが生じ、最悪の場合、取付ボルト／ナットが破断し、リヤサスペンションアームが外れて、走行不能になるおそれがある。	
	対象台数	371 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 7	不具合の内容	車両後部の自動車登録番号票を取り付けるブラケットにおいて、当該ブラケットを車体に取り付ける際、作業指示が不適切なため、車体側の固定具が破損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、固定具が外れ、自動車登録番号票が脱落し、最悪の場合、他の交通の妨げとなるおそれがある。	
	対象台数	293 台	不具合件数:8 件 事故の有無:無し

表 2-28 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（続き）

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 8	不具合の内容	ショベルローダの前面ガラスの製造が不適切なため端部に微細な亀裂が入っているもので、かつ、その前面ガラスをたわんだ状態で車体に組み付けられたものがある。そのため、ガラスの温度変化や作業中の振動により亀裂が進行し、ガラスが割れ、運転者の視野を妨げるおそれがある。	
	対象台数	74 台	不具合件数: 16 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	方向指示器および車幅灯において、作業指示が不適切なため、塗装時に取り外したバルブを組み付ける際、誤ったバルブが組み付けられたものがある。そのため、方向指示器の明るさが不足し、保安基準第41条第2項に適合しないおそれがある。	
	対象台数	10 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	フォークリフトの駐車ブレーキにおいて、ブレーキケーブル調整用スクリューの調整が不適切なため、駐車ブレーキの制動力が不足しているものがある。そのため、保安基準第12条の基準に適合しないおそれがある。	
	対象台数	6 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	バックドアのガス封入式ステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、沿岸地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみ、エンドキャップが割れ、バックドアを開く際に外筒が破損し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。	
	対象台数	798,550 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 軽傷 1 件
事例 2	不具合の内容	カーテンシールドエアバッグ用ガス封入式インフレーターにおいて、製造が不適切なため、インフレーターパイプの洗浄が不十分でパイプ内に潤滑剤が残り、適切に溶接ができていないものがある。そのため、溶接部に微細な亀裂が入り、駐車中に車室内の温度が上がると封入ガス圧が上昇して溶接部が破断し、最悪の場合、破片の一部が車室内に飛び出すおそれがある。	
	対象台数	743,080 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	バックドアのガス封入式ステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、早期に腐食するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、封入されたガスにより外筒が破損して、当該ステーが車体の外に飛び出し、路上に落下して交通の妨げになるおそれがある。また、バックドアを開く際に当該ステーが破損すると、周囲の人が負傷するおそれがある。	
	対象台数	727,012 台	不具合件数: 5 件 事故の有無: 無し

表 2-29 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（続き）

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 4	不具合の内容	リヤゲートのガス封入式ダンパーステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、塩害地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみ、エンドキャップが割れ、リヤゲートを開く際に外筒が破裂し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。	
	対象台数	394,941 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 5	不具合の内容	窓ふき器において、フロントワイパーモータのボトムカバー（電気回路内蔵）の製造が不適切なため、電気接点付きリレージョイントとウォームホイールが干渉しているものがある。そのため、カウルパネルに雪が積もった状態で窓ふき器を作動後に停止すると、ワイパーアームが本来の停止位置に戻れずアームに反力が発生し、ウォームホイールを介してリレージョイントの接点部がオンオフを繰り返すことで接点部にアーク放電が発生して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	107,388 台	不具合件数:5 件 事故の有無:火災 5 件
事例 6	不具合の内容	テールゲートのガス封入式スプリングにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、外筒が錆びるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、錆が進行し、外筒が膨らみエンドキャップが割れ、最悪の場合、テールゲートを開く際に外筒が破裂し、周囲の人が負傷するおそれがある。	
	対象台数	32,100 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 7	不具合の内容	後輪のブレーキにおいて、キャリパの製造が不適切なため、駐車ブレーキ用ピストンが収まる部分のシリンダ内径が大きいものがある。そのため、キャリパ内部のシール性が低く、密閉が保てずブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	19,418 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 8	不具合の内容	ABSアクチュエータにおいて、ギヤポンプ内部のオイルシール成形時の温度管理が不適切なため、オイルシールの硬度が低くなっているものがある。そのため、オイルシールにブレーキ液が浸透してシール性能が低下し、そのまま使用を続けると、ブレーキ液がアクチュエータ内部に漏れ、電気基板に浸入すると、システム異常となりABSおよびVDC警告灯が点灯して機能が停止し、最悪の場合、電気回路がショートして火災に至るおそれがある。	
	対象台数	18,118 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し

表 2-30 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（続き）

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 9	不具合の内容	前輪独立懸架方式の大・中型バスにおいて、センターメンバーの製造が不適切なため、センターメンバー内部に融雪剤等を含んだ水が浸入し、ロアアーム取付部付近が腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、センターメンバーが破損して、最悪の場合、ロアアームが脱落して操舵不能となるおそれがある。	
	対象台数	9,562 台	不具合件数: 9 件 事故の有無: 人身 3 件
事例 10	不具合の内容	前照灯において、車両姿勢が変化しても前照灯の光軸を自動調整するオートレベルリング制御コンピュータのプログラムが不適切なため、全ての座席に乗員が着席する等により車両が後ろに傾いた際に、光軸が正しく調整できないことがある。そのため、光軸が上方方向にずれて、対向の運転者が眩惑するおそれがある。	
	対象台数	3,773 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	大型・中型トラックのインタアクスルディファレンシャルにおいて、インプットシャフトフランジの製造が不適切なため、インプットシャフトの回転バランスがとれていないものがある。そのため、インプットシャフトの回転がアンバランスとなり、ベアリングが損傷し、そのまま使用を続けると、ベアリングが焼き付き、インプットシャフトが折損して、最悪の場合、プロペラシャフトが脱落して走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	17,704 台	不具合件数: 38 件 事故の有無: 物損 1 件
事例 2	不具合の内容	アクセルペダルの組付が不適切なため、誤ったアクセルペダルを組み付けたものがある。そのため、ブレーキホールドを作動させた状態で停車中に自動でエンジンが始動すると、電源ケーブルから発せられる電磁ノイズによりブレーキホールドが解除され、車両が意図せず動き出すおそれがある。	
	対象台数	1,540 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	ディーゼルエンジンの燃料装置において、燃料供給ホースの製造が不適切なため、ホースの厚みが均一でないものがある。そのため、燃料の圧力の変動によって燃料供給ホースが損傷し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	1,176 台	不具合件数: 9 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	大型トラックのインテリアランプ（室内灯）において、当該ランプのプリント回路基板（PCB）の絶縁処理が不適切なため、基板の端子間に湿気や埃が付着した場合、内部短絡することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、短絡電流によって基板が発熱し、最悪の場合、焼損に至るおそれがある。	
	対象台数	688 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-31 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（続き）

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 5	不具合の内容	FSC(フォワード・センシング・カメラ)搭載車において、検査工程でカメラの初期設定が完了していないものがある。そのため、SCBS(スマート・シティ・ブレーキ・サポート)が正常に作動しないおそれがある。	
	対象台数	626 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 6	不具合の内容	3列目の座席において、シートフレームの製造が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、衝突した場合にシートフレームが変形するおそれがある。	
	対象台数	582 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 7	不具合の内容	エアコンにおいて、ドレンホースの車体への組付け作業が不適切なため、ドレンホースコネクタ部に内装が噛み込んでいるものがある。そのため、エアコンの凝縮水が車内に漏れ出して、通信回路の配線の接続コネクタ内部に浸入し、そのままの状態で使用を続けると、端子が腐食して接触不良となり、エアバッグの警告灯やエンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、衝突時にエアバッグが展開しないおそれがある。	
	対象台数	525 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 8	不具合の内容	乗車装置において、後部座席の取付け作業及び作業管理が不適切なため、取付けボルト及び取付けナットが適切なトルクで締付けられていないことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行振動等により取付けボルト等が緩み、最悪の場合、事故等により強い衝撃を受けると、取付けボルト等が外れ、座席が浮き上がるおそれがある。	
	対象台数	297 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 9	不具合の内容	ハンドルロックを作動させるモーターの製造が不適切なため、モーター内部のコイルの絶縁体が損傷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、コイルが短絡してモーターが作動しなくなってハンドルロックが解除できず、エンジンが始動できないおそれがある。	
	対象台数	227 台	不具合件数:40 件 事故の有無:無し
事例 10	不具合の内容	かじ取り装置において、パワーステアリングリターンホースの製造が不適切なため、ホースと配管を接続する固定用クランプが正確に取り付けられていないものがある。そのため、リターンホースの接続部の固定が維持できず、ホースが抜けてパワーステアリングフルードが漏れ、最悪の場合、フルードが排気管にかかり火災に至るおそれがある。	
	対象台数	165 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し

表 2-32 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（続き）

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	自動無段変速機 (CVT) のトルクコンバータにおいて、内部ベアリングの製造が不適切なため、摺動面に凹凸があり、使用過程で凹凸により当該ベアリングが異常摩耗して破損することがある。そのため、ベアリングの破片がトルクコンバータ内部に飛散し、異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、破片がトルクコンバータ内部に噛み込み、停車時等にエンストして発進できなくなるおそれがある。	
	対象台数	49,869 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	ABSアクチュエータ内ポンプにおいて、組付け設備の調節が不適切なため、組み付け時にポンプ内部のシールが破損したものがある。そのため、ABS作動時のブレーキ液の吐出圧が不足するおそれがあり、最悪の場合、ABS機能が作動せず、走行安定性が損なわれるおそれがある。	
	対象台数	12,802 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	前席用シートベルトのプリテンショナにおいて、シートベルト巻取り機構を作動させる着火剤の配合量の設定が不適切なものがある。そのため、衝突時に正常に着火剤が着火せず、プリテンショナが作動せずシートベルトを引き込まないおそれがある。	
	対象台数	6,740 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	配光可変型前照灯装着車において、前照灯の光軸調整方法が不適切なため、光軸が左方向にずれて調整されているものがある。そのため、照射方向が保安基準第32条に適合しないおそれがある。	
	対象台数	1,761 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	燃料供給パイプの製造が不適切なため、接続カプラー取付部のパイプの内側が損傷しているものがある。そのため、接続カプラー取付部に隙間が生じて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	1,250 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	後2軸式の大型トラックにおいて、ディファレンシャルのリングギヤを固定するボルトの締付作業を行う際、ボルト締付機のソケット形状が不適切なため、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、最悪の場合、ボルトが抜け、ディファレンシャルが破損して走行不能になるおそれがある。	
	対象台数	315 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-33 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（続き）

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 7	不具合の内容	後席シートベルトにおいて、左側シートベルト巻取装置用固定用プレートと車体のクォータインナパネルとの溶接が不適切なため、溶接強度が不足している。そのため、衝突時にシートベルト巻取装置の車体側取付部が変形し、乗員を拘束できなくなるおそれがある。	
	対象台数	160 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	ロータリ除雪車のエンジンにおいて、コンロッドとコンロッドキャップを固定するボルトの製造が不適切なため、当該ボルトが疲労により破断することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、外れたコンロッドがエンジンブロック等を破損させ走行不能に至るおそれがある。	
	対象台数	148 台	不具合件数: 4 件 事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	リヤフロアーパネルにおいて、溶接ロボットの溶接ガンの軌道の設定が不適切なため、溶接ガンがリヤフロアーパネルの左後部と干渉し、リヤフロアーパネルの位置がずれた状態で溶接されたものがある。そのため、車体左後部の強度が不足し、後面衝突時に燃料系部品が破損して燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	57 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	ショベル・ローダの動力伝達装置において、油圧ホースの製造が不適切なため、耐圧性が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、駆動時にホースに耐圧限度を超える油圧がかかり、当該ホースが破損して作動油が漏れ、最悪の場合、走行および操向が不能になるおそれがある。	
	対象台数	50 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
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	右側乗降扉のドアラッチにおいて、構成部品の製造が不適切なため、部品の精度が規格を外れているものがあり、気温が高くなるとロック機構の動きが悪くなることがある。そのため、乗降扉が確実にロックされず、最悪の場合、運行中に乗降扉が開くおそれがある。	
	対象台数	79,501 台	不具合件数: 45 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	かじ取り装置において、ハンドルとステアリングギヤボックスをつなぐ継手部品（ステアリングヨーク）の製造が不適切なため、継手部品とステアリングギヤボックスの連結部にガタが生じているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、継手部品が摩耗し、最悪の場合、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。	
	対象台数	4,531 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し

表 2-34 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（続き）

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 3	不具合の内容	前進と後退の油圧制御をするコントロールバルブにおいて、当該バルブケースの製造が不適切なため後退から中立操作をしても前後切替スプールが中立位置に戻らないことがある。そのため、正しく油圧制御をすることができず、車両が後退し続けるおそれがある。	
	対象台数	741 台	不具合件数: 18 件 事故の有無: 物損 3 件
事例 4	不具合の内容	クラッチスレーブシリンダーにおいて、クラッチパイプとの接合部の加工が不適切なため、接合部の表面が粗いものがある。そのため、クラッチパイプを接合すると、当該パイプの先端に取り付けられているリングが損傷してシール性が損なわれ、接合部よりクラッチオイルが漏れ、最悪の場合、クラッチが作動しなくなり、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	604 台	不具合件数: 5 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	横滑り防止装置(ESC)の油圧調整を行うハイドロリックユニットにおいて、ユニット本体のピストン部の穴開け加工が不適切なため、ピストンの作動時の摺動抵抗によってピストンが正常に作動しないことがある。そのため、横滑り時の油圧制御が正しく行われず、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	475 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	自動変速機を搭載した大型路線バスにおいて、トルクコンバータ部バックングプレートトルクコンバータカバーへの取付けボルト締付け方法およびトルクコンバータカバーのねじ部加工が不適切なため、当該ボルトの軸力が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとボルトが折損し、折損したボルトがトルクコンバータカバーとタービンとの間に挟まり、最悪の場合、トルクコンバータがロックアップした状態となり、エンストして走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	23 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	リヤアクスルのスタビライザにおいて、製造管理が不適切なため、スタビライザが設計どおりに曲がっていないものがある。そのため、使用過程において、スタビライザにかかる過大な応力によって亀裂が入り、そのままの状態で使用を続けると、走行中にスタビライザが破損するおそれがある。	
	対象台数	4 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	原動機において、シリンダーヘッドの燃料配管取付部の穴開け加工が不適切なため、穴の径が大きいものがある。そのため、ねじ山が正確に加工できず、燃料配管取付ボルトの締付力が低くなり走行振動等によって緩み、そのままの状態で使用を続けると、燃料配管ががたついて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	
	対象台数	2 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

表 2-35 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（続き）

不具合発生原因の項目「工具・治具」に問題があるもの（金型寸法の不適切）			
事例 1	不具合の内容	前席右側座席において、シートレールの製造が不適切なため、座席の位置調整溝が開いていないものがある。そのため、座席が適切に固定されず、最悪の場合、衝突時に座席が動き、乗員が過度の傷害を負うおそれがある。	
	対象台数	346 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 2	不具合の内容	制動倍力装置（ブレーキブースター）において、ダイアフラムの製造が不適切なため、ダイアフラムの厚さが規定を超えているものがある。そのため、ダイアフラムの湾曲部に亀裂が入り、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、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。	
	対象台数	171 台	不具合件数:1 件 事故の有無:無し
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	トレーラのUボルトにおいて、Uボルトの製造が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、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Uボルトが折損し、最悪の場合、車軸が保持できず、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	36 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し
事例 2	不具合の内容	動力伝達装置において、左リヤドライブシャフトの資材管理が不適切なため、誤った材料でドライブシャフトが製造されているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、駆動トルクによってドライブシャフトが破断し、後輪へ駆動力が伝達できなくなるおそれがある。	
	対象台数	7 台	不具合件数:0 件 事故の有無:無し

3. 生産開始日から不具合発生の初報日及びリコール届出日までの期間

3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間

(1) 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分における届出状況

平成 24 年度から平成 28 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状況を表 3-1 に、それをグラフにしたものを図 3-1 及び図 3-2 に、また、平均期間については図 3-3 にそれぞれ示す。

表 3-1 をみると、平成 28 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、「1 年超え 2 年以内」93 件、「0.5 年以内」71 件、「0.5 年超え 1 年以内」57 件である。「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 128 件であり、届出件数の合計の約 33% を占め、「2 年以内」の期間では 221 件であり、届出件数の合計の約 56% を占めている。また、「1 年超え 2 年以内」の期間区分における届出が最も多くなっている。平成 24 年度から平成 28 年度の届出件数の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「3 年超え 4 年以内」、「4 年超え 6 年以内」、「6 年超え 8 年以内」及び「8 年超え 10 年以内」の期間区分についての届出件数は平成 24 年度以降において増減を繰り返す傾向にある。また、「10 年超え」の期間区分についての届出件数は、平成 24 年度以降増加傾向にあったが、平成 28 年度では減少している。

平成 28 年度の国産車における各期間区分及び届出件数は、「1 年超え 2 年以内」が最も多く 62 件であり、届出件数の合計の約 25% を占め、「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」の合計「1 年以内」の期間では届出件数の合計の約 30% を占める。図 3-1 の国産車をみると、「1 年超え 2 年以内」の期間区分についての届出件数が増加し、「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」の期間区分における届出件数は減少している。「10 年超え」の期間区分については、過去 5 年間で最も少なくなっており、生産開始日から不具合初報日までの平均期間は約 42 カ月であり前年度から短くなっている。

輸入車における各期間区分及び届出件数は、「0.5 年超え 1 年以内」31 件、「1 年超え 2 年以内」31 件、「0.5 年以内」21 件である。「2 年以内」の期間区分における届出件数の割合は約 57% である。生産開始日から不具合発生日までの平均期間は約 36 カ月となっている。

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。ここで輸入開始日からの期間をみた場合、国産車に比べ不具合発生までの期間が短くなる傾向にある。また、輸入車のリコール届出者は、本国メーカーでなく、日本における輸入者（インポーター）であることが多く、日本以外の国において発生した不具合に対し、本国メーカーが原因調査を行った後に、当該不具合についてインポーターに通知する場合がある。この場合、インポーターが当該不具合の通知を受けた段階で、既に不具合の原因調査が行われていることが多く、その場合は調査のために要した時間が、不具合初報日までの期間に含まれてしまう等、国産車と輸入車で当該期間の実質的な内容が異なることから、単純に比較することはできない。

表 3-1 生産開始日から不具合発生の日までの各期間区分の届出件数及びその割合

期間区分			国産車						輸入車						全体					
			H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
0.5年以内	届出	(件)	50	60	54	59	50	55	22	24	33	25	21	25	72	84	87	84	71	80
	件数	(%)	19.6	26.2	21.2	22.2	20.2	21.8	22.9	21.4	20.9	17.6	14.5	19.1	20.5	24.6	21.1	20.6	18.1	20.9
0.5年超え 1年以内	届出	(件)	32	30	40	44	26	34	12	21	30	17	31	22	44	51	70	61	57	57
	件数	(%)	12.5	13.1	15.7	16.5	10.5	13.7	12.5	18.8	19.0	12.0	21.4	17.0	12.5	15.0	16.9	15.0	14.5	14.9
1年超え 2年以内	届出	(件)	48	35	37	39	62	44	17	24	40	31	31	29	65	59	77	70	93	73
	件数	(%)	18.8	15.3	14.5	14.7	25.1	17.7	17.7	21.4	25.3	21.8	21.4	21.9	18.5	17.3	18.6	17.2	23.7	19.1
2年超え 3年以内	届出	(件)	26	27	27	17	22	24	12	12	13	20	12	14	38	39	40	37	34	38
	件数	(%)	10.2	11.8	10.6	6.4	8.9	9.5	12.5	10.7	8.2	14.1	8.3	10.6	10.8	11.4	9.7	9.1	8.7	9.9
3年超え 4年以内	届出	(件)	17	14	22	17	14	17	8	3	12	12	13	10	25	17	34	29	27	26
	件数	(%)	6.7	6.1	8.6	6.4	5.7	6.7	8.3	2.7	7.6	8.5	9.0	7.4	7.1	5.0	8.2	7.1	6.9	6.9
4年超え 6年以内	届出	(件)	23	21	36	18	23	24	10	9	15	8	14	11	33	30	51	26	37	35
	件数	(%)	9.0	9.2	14.1	6.8	9.3	9.7	10.4	8.0	9.5	5.6	9.7	8.6	9.4	8.8	12.3	6.4	9.4	9.3
6年超え 8年以内	届出	(件)	22	12	12	17	16	16	9	6	2	9	6	6	31	18	14	26	22	22
	件数	(%)	8.6	5.2	4.7	6.4	6.5	6.3	9.4	5.4	1.3	6.3	4.1	4.9	8.8	5.3	3.4	6.4	5.6	5.8
8年超え 10年以内	届出	(件)	12	3	5	17	14	10	3	9	2	4	9	5	15	12	7	21	23	16
	件数	(%)	4.7	1.3	2.0	6.4	5.7	4.1	3.1	8.0	1.3	2.8	6.2	4.1	4.3	3.5	1.7	5.1	5.9	4.1
10年超え	届出	(件)	25	27	22	38	20	26	3	4	11	16	8	8	28	31	33	54	28	35
	件数	(%)	9.8	11.8	8.6	14.3	8.1	10.5	3.1	3.6	7.0	11.3	5.5	6.4	8.0	9.1	8.0	13.2	7.1	9.1
合計*1	届出	(件)	255	229	255	266	247	250	96	112	158	142	145	131	351	341	413	408	392	381
	件数	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均期間(カ月)			45.3	46.8	40.4	46.0	41.7	44.0	36.2	32.7	31.6	41.5	36.5	35.7	42.8	42.2	37.0	44.4	39.8	41.2

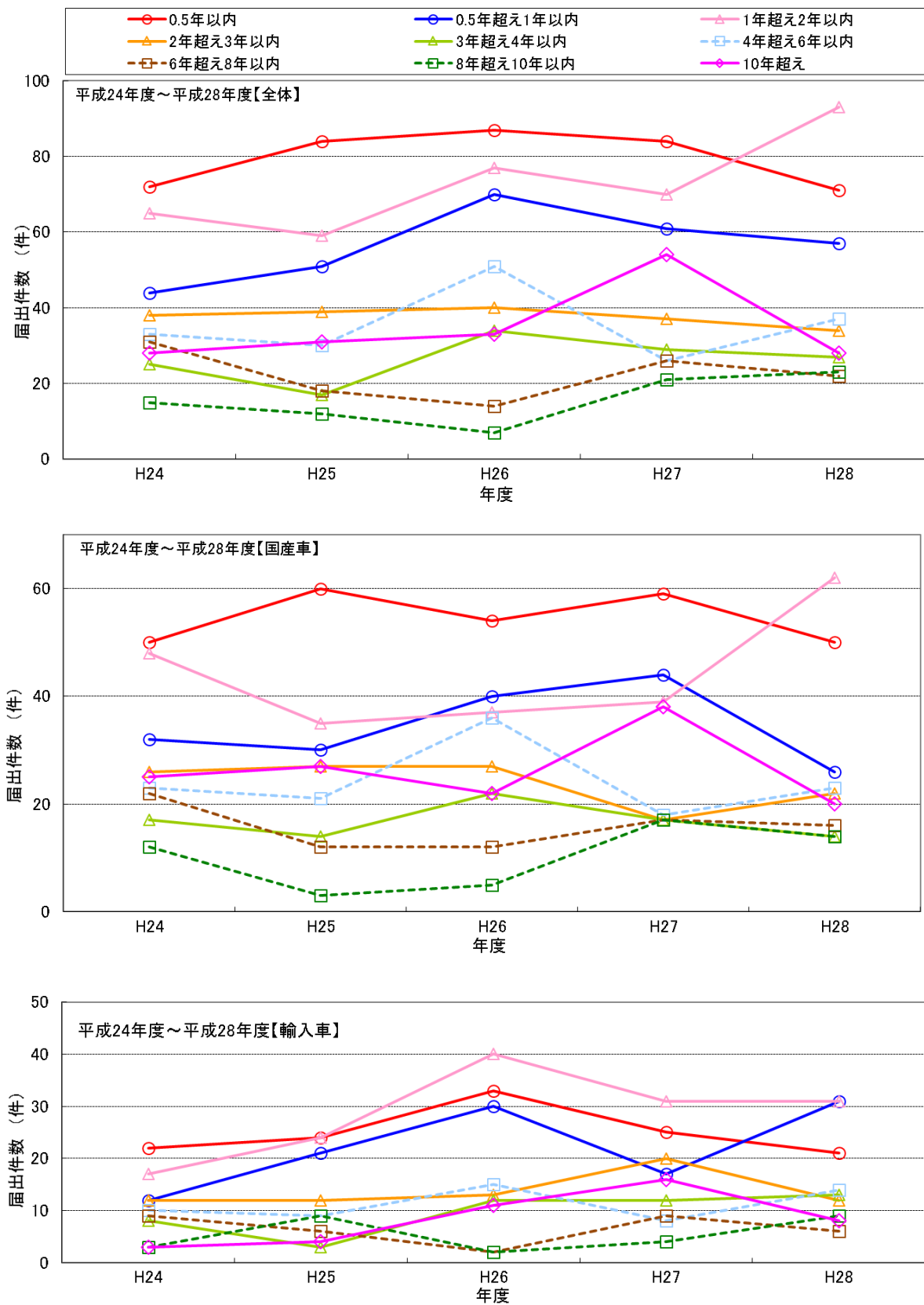


図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

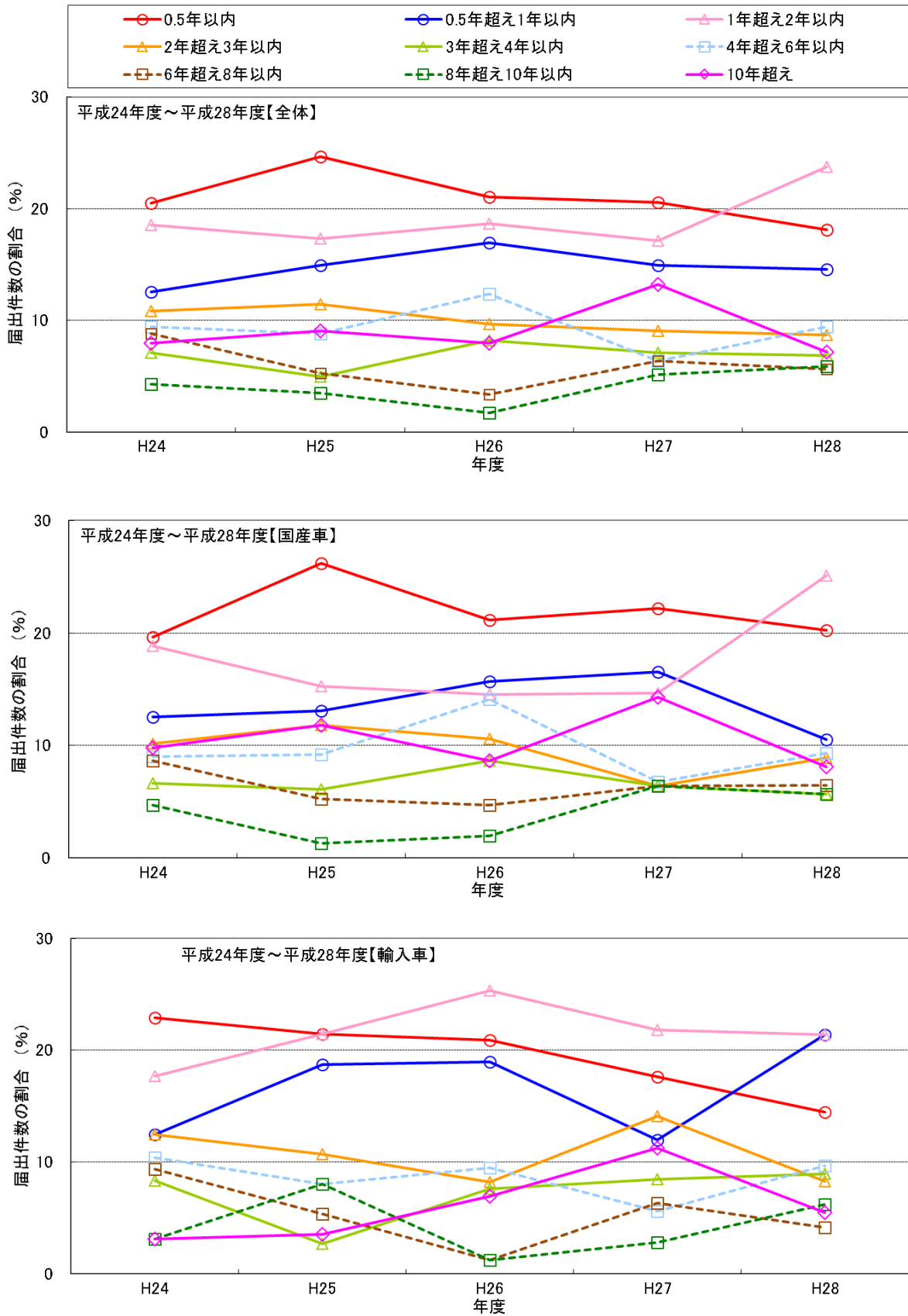


図 3-2 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の届出件数の割合
【全体、国産車、輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

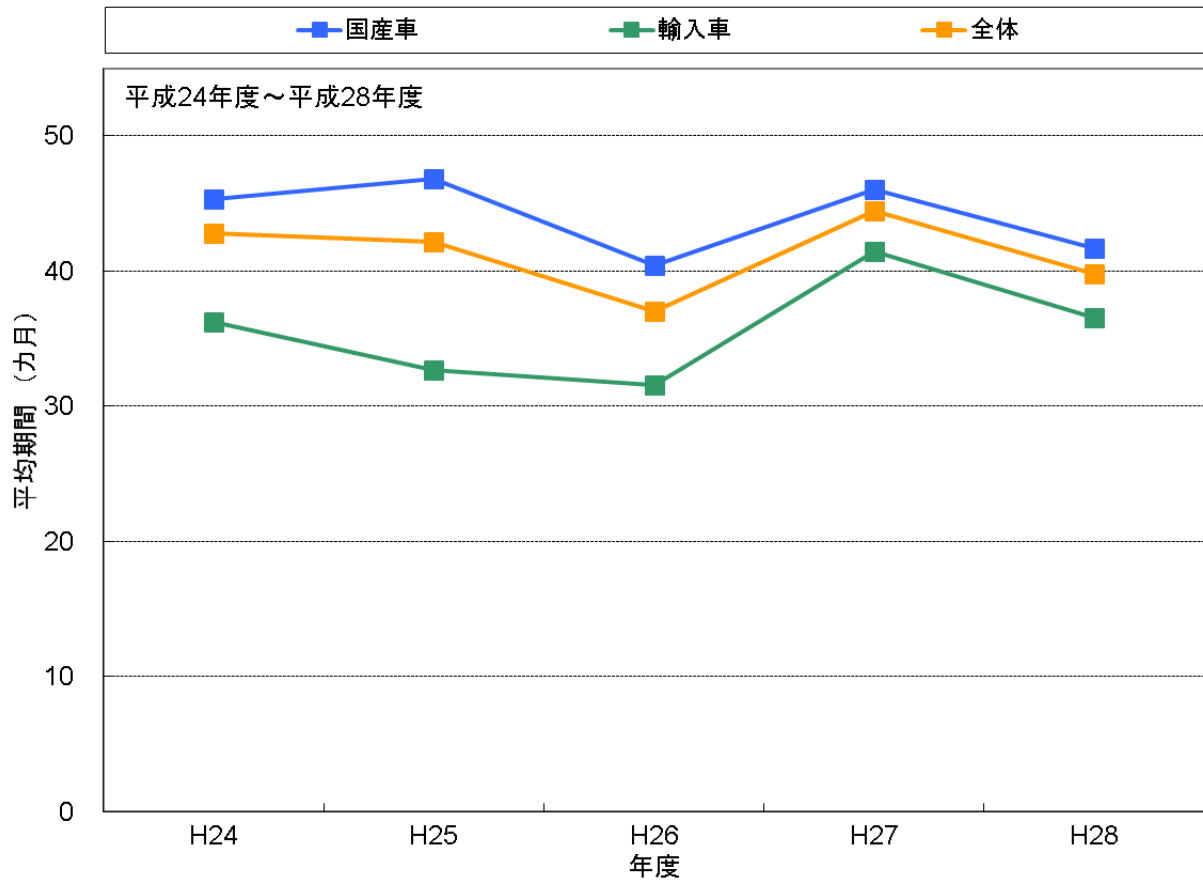


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

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

平成 24 年度から平成 28 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 3-2 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 28 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（【動力伝達装置】、【原動機】表 1-13 参照）を対象に、表 3-3 から表 3-4 にそれぞれ示す。

表 3-2 各装置における生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体】（平成 24 年度～平成 28 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
原動機	43.1	24.8	21.7	22.9	22.8	25.8
電気装置	37.8	56.7	25.6	34.2	29.2	36.6
動力伝達装置	34.7	40.4	25.4	34.4	28.6	32.7
燃料装置	37.3	35.2	37.7	22.1	25.8	31.3
制動装置	51.4	30.2	23.0	22.6	24.5	29.9
乗車装置	4.7	23.6	32.4	67.9	22.0	35.5
かじ取装置	39.2	12.1	47.4	26.7	46.9	37.0
車枠・車体	37.1	45.1	59.9	56.4	74.0	52.9
灯火装置	27.1	81.4	31.4	38.5	31.1	50.7
排出ガス発散防止装置	39.4	14.7	24.0	19.0	20.2	25.6
緩衝装置	59.0	66.7	13.2	13.2	35.4	30.6
走行装置	58.6	50.6	49.4	21.0	115.0	55.5
その他（エアバッグ）	40.7	133.3	105.1	119.1	88.2	103.5
その他（エアバッグ以外）	60.1	36.8	53.7	30.8	25.3	43.8

表 3-3 動力伝達装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	7	16.7	19	32.2	11	21.2	8	20.0	6	10.9	10	20.6
0.5 年超え 1 年以内	4	9.5	7	11.9	10	19.2	6	15.0	13	23.6	8	16.1
1 年超え 2 年以内	12	28.6	7	11.9	14	26.9	8	20.0	14	25.5	11	22.2
2 年超え 3 年以内	7	16.7	7	11.9	4	7.7	2	5.0	7	12.7	5	10.9
3 年超え 4 年以内	5	11.9	0	0.0	4	7.7	6	15.0	6	10.9	4	8.5
4 年超え 6 年以内	2	4.8	7	11.9	5	9.6	3	7.5	4	7.3	4	8.5
6 年超え 8 年以内	1	2.4	4	6.8	2	3.8	5	12.5	2	3.6	3	5.6
8 年超え 10 年以内	2	4.8	2	3.4	2	3.8	1	2.5	3	5.5	2	4.0
10 年超え	2	4.8	6	10.2	0	0.0	1	2.5	0	0.0	2	3.6
合計件数及びその割合	42	100	59	100	52	100	40	100	55	100	50	100

表 3-4 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	8.3	15	28.8	19	28.4	12	22.2	9	19.1	12	22.7
0.5 年超え 1 年以内	6	16.7	9	17.3	12	17.9	16	29.6	8	17.0	10	19.9
1 年超え 2 年以内	8	22.2	6	11.5	14	20.9	7	13.0	15	31.9	10	19.5
2 年超え 3 年以内	6	16.7	9	17.3	7	10.4	6	11.1	5	10.6	7	12.9
3 年超え 4 年以内	5	13.9	5	9.6	6	9.0	5	9.3	2	4.3	5	9.0
4 年超え 6 年以内	0	0.0	3	5.8	8	11.9	4	7.4	5	10.6	4	7.8
6 年超え 8 年以内	3	8.3	4	7.7	1	1.5	4	7.4	1	2.1	3	5.1
8 年超え 10 年以内	2	5.6	1	1.9	0	0.0	0	0.0	1	2.1	1	1.6
10 年超え	3	8.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.1	1	1.6
合計件数及びその割合	36	100	52	100	67	100	54	100	47	100	51	100

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

平成 24 年度から平成 28 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 3-5 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 28 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】、【動力伝達装置】及び【制動装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-6 から表 3-8 にそれぞれ示す。

**表 3-5 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）**

装置名	平均期間（カ月）					
	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
原動機	51.9	24.2	22.1	22.3	24.5	27.4
電気装置	31.7	69.4	30.7	36.3	21.9	37.5
動力伝達装置	33.0	44.1	27.3	36.8	34.7	35.5
燃料装置	35.6	37.9	34.7	15.3	26.3	29.8
制動装置	47.6	29.9	25.5	13.5	18.9	27.0
乗車装置	4.7	24.1	32.1	101.9	9.7	41.2
かじ取装置	45.5	12.1	64.5	32.1	48.6	41.8
車枠・車体	50.3	55.4	111.6	58.1	82.3	65.0
灯火装置	26.1	99.1	50.6	32.3	25.6	59.7
排出ガス発散防止装置	39.6	12.0	25.2	19.7	24.1	26.8
緩衝装置	81.6	59.7	18.9	27.1	54.0	43.5
走行装置	80.5	68.4	51.2	24.5	220.2	72.8
その他（エアバッグ）	27.6	140.9	112.5	124.6	98.6	111.1
その他（エアバッグ以外）	63.8	51.5	68.7	32.5	15.2	49.9

表 3-6 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	1	3.7	13	34.2	14	29.2	9	25.0	8	22.9	9	24.5
0.5 年超え 1 年以内	4	14.8	5	13.2	10	20.8	12	33.3	4	11.4	7	19.0
1 年超え 2 年以内	6	22.2	4	10.5	7	14.6	4	11.1	11	31.4	6	17.4
2 年超え 3 年以内	4	14.8	6	15.8	6	12.5	2	5.6	4	11.4	4	12.0
3 年超え 4 年以内	4	14.8	5	13.2	3	6.3	3	8.3	1	2.9	3	8.7
4 年超え 6 年以内	0	0.0	2	5.3	7	14.6	3	8.3	4	11.4	3	8.7
6 年超え 8 年以内	3	11.1	2	5.3	1	2.1	3	8.3	1	2.9	2	5.4
8 年超え 10 年以内	2	7.4	1	2.6	0	0.0	0	0.0	1	2.9	1	2.2
10 年超え	3	11.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.9	1	2.2
合計件数及びその割合	27	100	38	100	48	100	36	100	35	100	37	100

表 3-7 動力伝達装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	22.2	16	35.6	9	22.5	6	20.0	2	5.7	8	22.0
0.5 年超え 1 年以内	0	0.0	4	8.9	8	20.0	3	10.0	5	14.3	4	11.3
1 年超え 2 年以内	7	25.9	4	8.9	8	20.0	7	23.3	12	34.3	8	21.5
2 年超え 3 年以内	5	18.5	5	11.1	3	7.5	2	6.7	5	14.3	4	11.3
3 年超え 4 年以内	4	14.8	0	0.0	4	10.0	3	10.0	3	8.6	3	7.9
4 年超え 6 年以内	2	7.4	6	13.3	4	10.0	3	10.0	3	8.6	4	10.2
6 年超え 8 年以内	1	3.7	3	6.7	2	5.0	4	13.3	2	5.7	2	6.8
8 年超え 10 年以内	1	3.7	1	2.2	2	5.0	1	3.3	3	8.6	2	4.5
10 年超え	1	3.7	6	13.3	0	0.0	1	3.3	0	0.0	2	4.5
合計件数及びその割合	27	100	45	100	40	100	30	100	35	100	35	100

表 3-8 制動装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	28.6	6	22.2	10	34.5	8	40.0	7	28.0	7	30.3
0.5 年超え 1 年以内	2	9.5	3	11.1	2	6.9	6	30.0	5	20.0	4	14.8
1 年超え 2 年以内	5	23.8	7	25.9	5	17.2	2	10.0	9	36.0	6	23.0
2 年超え 3 年以内	3	14.3	5	18.5	3	10.3	3	15.0	1	4.0	3	12.3
3 年超え 4 年以内	1	4.8	1	3.7	4	13.8	0	0.0	0	0.0	1	4.9
4 年超え 6 年以内	1	4.8	3	11.1	4	13.8	0	0.0	2	8.0	2	8.2
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	1	3.4	1	5.0	0	0.0	0	1.6
8 年超え 10 年以内	2	9.5	1	3.7	0	0.0	0	0.0	1	4.0	1	3.3
10 年超え	1	4.8	1	3.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.6
合計件数及びその割合	21	100	27	100	29	100	20	100	25	100	24	100

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

平成 24 年度から平成 28 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 3-9 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、平成 28 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（【動力伝達装置】表 1-13 参照）を対象に表 3-10 に示す。

表 3-9 各装置における生産開始日から不具合発生の初報日までの平均期間
【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
原動機	16.5	26.5	20.7	24.1	17.8	21.7
電気装置	50.0	32.5	11.8	29.4	40.2	34.6
動力伝達装置	37.7	28.5	19.2	27.1	18.1	25.7
燃料装置	44.4	30.9	39.7	28.9	25.2	33.3
制動装置	57.6	30.7	18.3	37.6	38.5	35.5
乗車装置	—	22.9	32.7	28.7	28.6	28.7
かじ取装置	30.3	—	26.1	12.5	42.6	27.2
車枠・車体	6.4	14.4	16.9	28.4	50.8	20.5
灯火装置	30.3	32.6	9.7	54.2	47.8	30.4
排出ガス発散防止装置	38.7	17.9	16.7	15.8	9.8	22.2
緩衝装置	47.7	71.9	9.3	9.2	14.5	21.6
走行装置	23.5	28.5	45.4	17.6	9.7	28.5
その他（エアバッグ）	49.5	127.1	95.7	111.3	73.7	93.5
その他（エアバッグ以外）	28.3	15.3	37.8	26.1	39.4	29.8

表 3-10 動力伝達装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	1	6.7	3	21.4	2	16.7	2	20.0	4	20.0	2	16.9
0.5 年超え 1 年以内	4	26.7	3	21.4	2	16.7	3	30.0	8	40.	4	28.2
1 年超え 2 年以内	5	33.3	3	21.4	6	50.0	1	10.0	2	10.0	3	23.9
2 年超え 3 年以内	2	13.3	2	14.3	1	8.3	0	0.0	2	10.0	1	9.9
3 年超え 4 年以内	1	6.7	0	0.0	0	0.0	3	30.0	3	15.0	1	9.9
4 年超え 6 年以内	0	0.0	1	7.1	1	8.3	0	0.0	1	5.0	1	4.2
6 年超え 8 年以内	0	0.0	1	7.1	0	0.0	1	10.0	0	0.0	0	2.8
8 年超え 10 年以内	1	6.7	1	7.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	2.8
10 年超え	1	6.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.4
合計件数及びその割合	15	100	14	100	12	100	10	100	20	100	14	100

3.2 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間

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

平成 24 年度から平成 28 年度のリコール届出における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、「全体」、国産車及び輸入車の届出状況を表 3-11 に、それをグラフにしたものを図 3-4 から図 3-7 に、また、平均期間については図 3-8 に、それぞれ示す。

表 3-11 をみると、平成 28 年度の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、「全体」の届出件数の主な期間区分は、「2 カ月以内」94 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」63 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」31 件であり、「6 カ月以内」の期間でみた場合、平成 28 年度は 188 件（届出件数「全体」の約 48%）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 206 件（同約 50%）、5 カ年平均は 203 件（同約 53%）であり、平成 28 年度は、前年度と比べてこの期間の届出件数の割合が約 2 ポイント減少している。さらに、平成 24 年度は 212 件（同約 60%）、平成 25 年度は 186 件（同約 55%）、平成 26 年度は 224 件（同約 54%）であるので、平成 24 年度以降は、リコール届出の過半数は不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間が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、平成 28 年度は 5,514 千台（対象台数「全体」の約 17%）となっており、前年度は 5,662 千台（同約 29%）、平成 26 年度は 2,583 千台（同約 24%）、平成 25 年度は 970 千台（同約 11%）、平成 24 年度は 263 千台（同約 4%）であり、平成 24 年度から平成 27 年度までは当該「6 カ月以内」の期間の対象台数は増加傾向にあったが、平成 28 年度では前年度と比べて減少している。

また、「全体」における「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分については、平成 28 年度は届出件数が 46 件（「全体」の約 12%）、対象台数が 18,034 千台（同約 55%）で、前年度と比べて届出件数は 14 件減少（対前年度比約 23%減）しているが、対象台数が 16,296 千台増加（同約 940%増）している。「24 カ月超え 48 カ月以内」の期間区分については、平成 28 年度は届出件数が 48 件（「全体」の約 12%）、対象台数が 3,564 千台（同約 11%）で、前年度と比べて届出件数が 4 件増加（対年度比約 9%増）しており、対象台数が 2,215 千台増加（同約 164%増）している。「48 カ月超え」の期間区分については、平成 28 年度は届出件数 41 件（「全体」の約 10%）、対象台数が 2,815 千台（同約 9%）で、前年度と比べて届出件数が 7 件増加（対前年度比約 20%増）しているが、対象台数は 2,732 千台減少（同約 49%減）している。

「全体」の「24 カ月超え」の期間区分における届出件数及び対象台数は、平成 28 年度においては 89 件（届出件数「全体」の約 23%）及び 6,379 千台（対象台数「全体」の約 19%）であり、前年度と比べると届出件数は 11 件増加（対前年度比約 14%増）、対象台数は 517 千台減少（同約 7%減）している。前年度においては 78 件（同約 19%）及び 6,896 千台（同約 36%）、平成 26 年度は、76 件（同約 18%）5,388 千台（同約 51%）、平成 25 年度は 62 件（同約 18%）及び 6,245 千台（同約 72%）、平成 24 年度は 66 件（同約 19%）及び 6,245 千台（同約 72%）となっている。

不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間が「24 カ月超え」の期間区分では、届出件数は増加傾向にあるが、対象台数は減少傾向にある。

表 3-11 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、対象台数及びそれらの割合（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

期間区分	届出件数、対象台数 及びそれらの割合		国産車						輸入車						全体					
			H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
2 力月 以内	届出件 数	(件)	66	42	43	48	39	48	43	48	56	45	55	49	109	90	99	93	94	97
		(%)	25.9	18.3	16.9	18.0	15.8	19.0	44.8	42.9	35.4	31.7	37.9	37.8	31.1	26.4	24.0	22.8	24.0	25.5
	対象台 数	(千台)	144	272	1,280	3,720	2,218	1,527	59	58	54	63	524	152	203	330	1,335	3,783	2,742	1,679
		(%)	2.4	3.3	12.6	19.6	6.8	10.1	27.9	20.9	12.3	18.5	78.1	39.0	3.3	3.8	12.6	19.6	8.3	10.8
2 力月超え 4 力月以内	届出件 数	(件)	51	38	41	46	28	41	20	23	44	34	35	31	71	61	85	80	63	72
		(%)	20.0	16.6	16.1	17.3	11.3	16.3	20.8	20.5	27.8	23.9	24.1	23.9	20.2	17.9	20.6	19.6	16.1	18.9
	対象台 数	(千台)	31	326	411	1,296	136	440	4	48	142	81	14	58	36	374	553	1,378	150	498
		(%)	0.5	3.9	4.1	6.8	0.4	2.9	2.0	17.4	32.0	23.8	2.1	14.9	0.6	4.3	5.2	7.1	0.5	3.2
4 力月超え 6 力月以内	届出件 数	(件)	22	19	23	20	19	21	10	16	17	13	12	14	32	35	40	33	31	34
		(%)	8.6	8.3	9.0	7.5	7.7	8.2	10.4	14.3	10.8	9.2	8.3	10.4	9.1	10.3	9.7	8.1	7.9	9.0
	対象台 数	(千台)	17	259	683	495	2,604	812	6	7	12	6	18	10	24	266	695	501	2,622	822
		(%)	0.3	3.1	6.7	2.6	8.0	5.4	3.0	2.6	2.7	1.7	2.6	2.5	0.4	3.1	6.6	2.6	7.9	5.3
6 力月超え 8 力月以内	届出件 数	(件)	11	26	23	23	21	21	4	5	9	9	10	7	15	31	32	32	31	28
		(%)	4.3	11.4	9.0	8.6	8.5	8.3	4.2	4.5	5.7	6.3	6.9	5.7	4.3	9.1	7.7	7.8	7.9	7.4
	対象台 数	(千台)	58	414	674	2,027	706	776	0	7	5	12	50	15	58	421	679	2,039	755	791
		(%)	1.0	5.0	6.6	10.7	2.2	5.1	0.1	2.6	1.1	3.6	7.4	3.8	0.9	4.9	6.4	10.6	2.3	5.1
8 力月超え 10 力月以内	届出件 数	(件)	15	12	11	11	12	12	4	2	6	5	5	4	19	14	17	16	17	17
		(%)	5.9	5.2	4.3	4.1	4.9	4.9	4.2	1.8	3.8	3.5	3.4	3.4	5.4	4.1	4.1	3.9	4.3	4.4
	対象台 数	(千台)	22	321	416	948	1,345	610	4	1	41	19	3	14	27	321	457	967	1,348	624
		(%)	0.4	3.8	4.1	5.0	4.1	4.0	2.0	0.2	9.3	5.7	0.4	3.5	0.4	3.7	4.3	5.0	4.1	4.0
10 力月超え 12 力月以内	届出件 数	(件)	10	12	12	12	18	13	2	2	4	3	2	3	12	14	16	15	20	15
		(%)	3.9	5.2	4.7	4.5	7.3	5.1	2.1	1.8	2.5	2.1	1.4	2.0	3.4	4.1	3.9	3.7	5.1	4.0
	対象台 数	(千台)	27	4	369	1,977	1,069	689	0	8	15	2	1	5	28	12	384	1,979	1,071	695
		(%)	0.5	0.0	3.6	10.4	3.3	4.5	0.1	3.0	3.3	0.5	0.2	1.3	0.5	0.1	3.6	10.3	3.2	4.5
12 力月超え 24 力月以内	届出件 数	(件)	21	24	40	41	33	32	6	10	8	20	14	12	27	34	48	61	47	43
		(%)	8.2	10.5	15.7	15.4	13.4	12.7	6.3	8.9	5.1	14.1	9.7	8.9	7.7	10.0	11.6	15.0	12.0	11.4
	対象台 数	(千台)	128	632	1,067	1,701	18,021	4,310	17	19	40	37	13	25	145	651	1,107	1,738	18,034	4,335
		(%)	2.1	7.6	10.5	9.0	55.6	28.4	8.0	6.9	9.1	10.8	1.9	6.5	2.3	7.5	10.4	9.0	54.5	27.9
24 力月超え 48 力月以内	届出件 数	(件)	29	33	36	39	38	35	5	3	9	5	10	6	34	36	45	44	48	41
		(%)	11.4	14.4	14.1	14.7	15.4	14.0	5.2	2.7	5.7	3.5	6.9	4.9	9.7	10.6	10.9	10.8	12.2	10.9
	対象台 数	(千台)	4,046	1,630	1,577	1,313	3,524	2,418	114	112	69	36	40	74	4,160	1,742	1,647	1,349	3,564	2,492
		(%)	68.0	19.5	15.5	6.9	10.9	15.9	53.8	40.3	15.6	10.5	5.9	19.0	67.5	20.2	15.5	7.0	10.8	16.0
48 力月超え	届出件 数	(件)	30	23	26	26	39	29	2	3	5	8	2	4	32	26	31	34	41	33
		(%)	11.8	10.0	10.2	9.8	15.8	11.5	2.1	2.7	3.2	5.6	1.4	3.1	9.1	7.6	7.5	8.3	10.5	8.6
	対象台 数	(千台)	1,473	4,486	3,676	5,461	2,805	3,580	6	17	65	86	9	37	1,480	4,503	3,741	5,547	2,815	3,617
		(%)	24.8	53.8	36.2	28.8	8.7	23.6	2.9	6.1	14.7	25.0	1.4	9.4	24.0	52.2	35.3	28.8	8.5	23.3
合計*1	届出件 数	(件)	255	229	255	266	247	250	96	112	158	142	145	131	351	341	413	408	392	381
		(%)	100.0	100.0	100	100	100	100	100.0	100.0	100	100	100	100	100.0	100.0	100	100	100	100
	対象台 数	(千台)	5,947	8,344	10,153	18,940	32,429	15,163	211	277	443	342	670	389	6,159	8,621	10,597	19,282	33,099	15,552
		(%)	100	100	100	100	100	100	100.0	100.0	100	100	100	100	100.0	100.0	100	100	100	100
平均期間（力月）			16.1	17.7	18.4	18.0	22.6	18.5	6.9	6.4	7.9	10.3	7.4	7.9	13.6	14.0	14.4	15.3	17.0	14.9

*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。

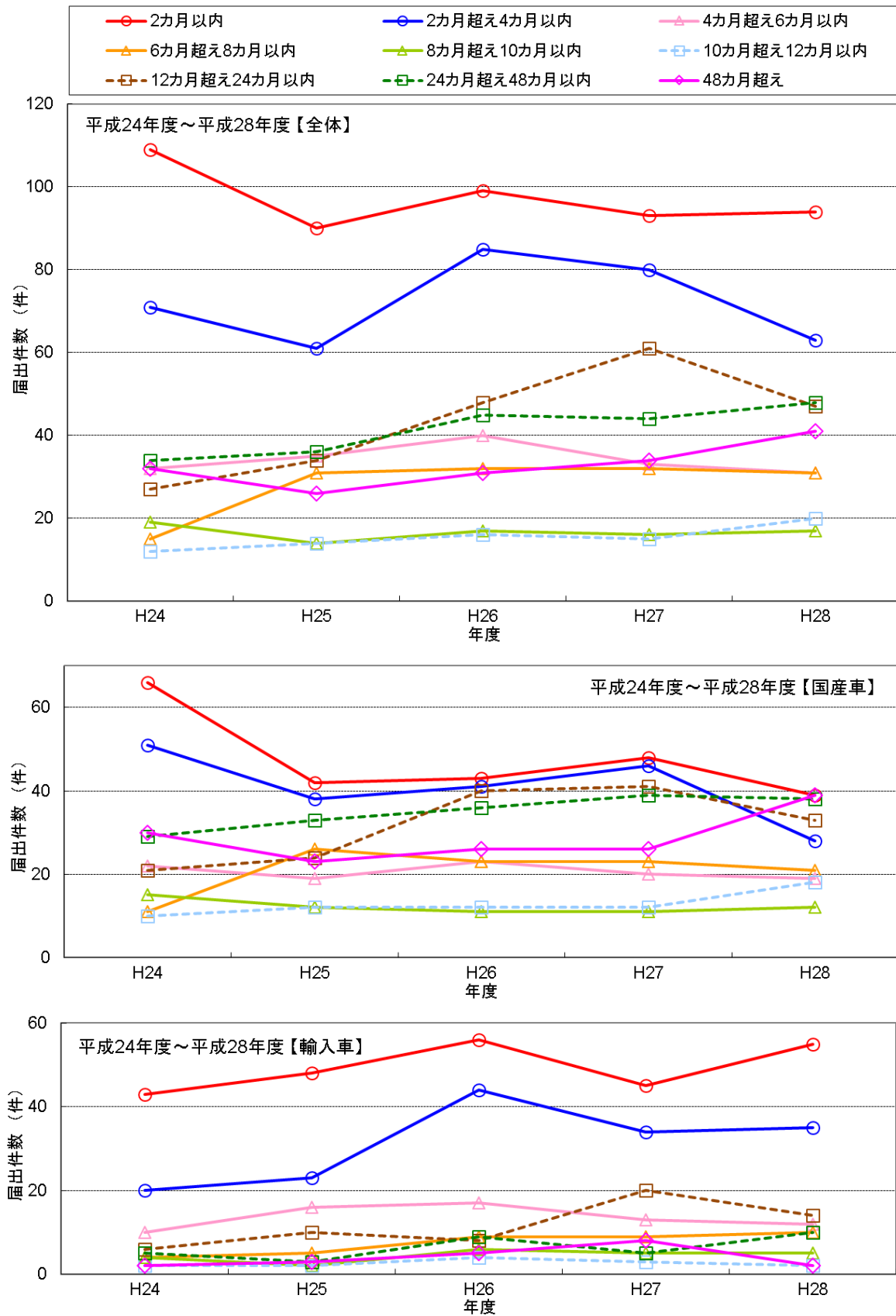


図 3-4 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数 (平成24年度～平成28年度)

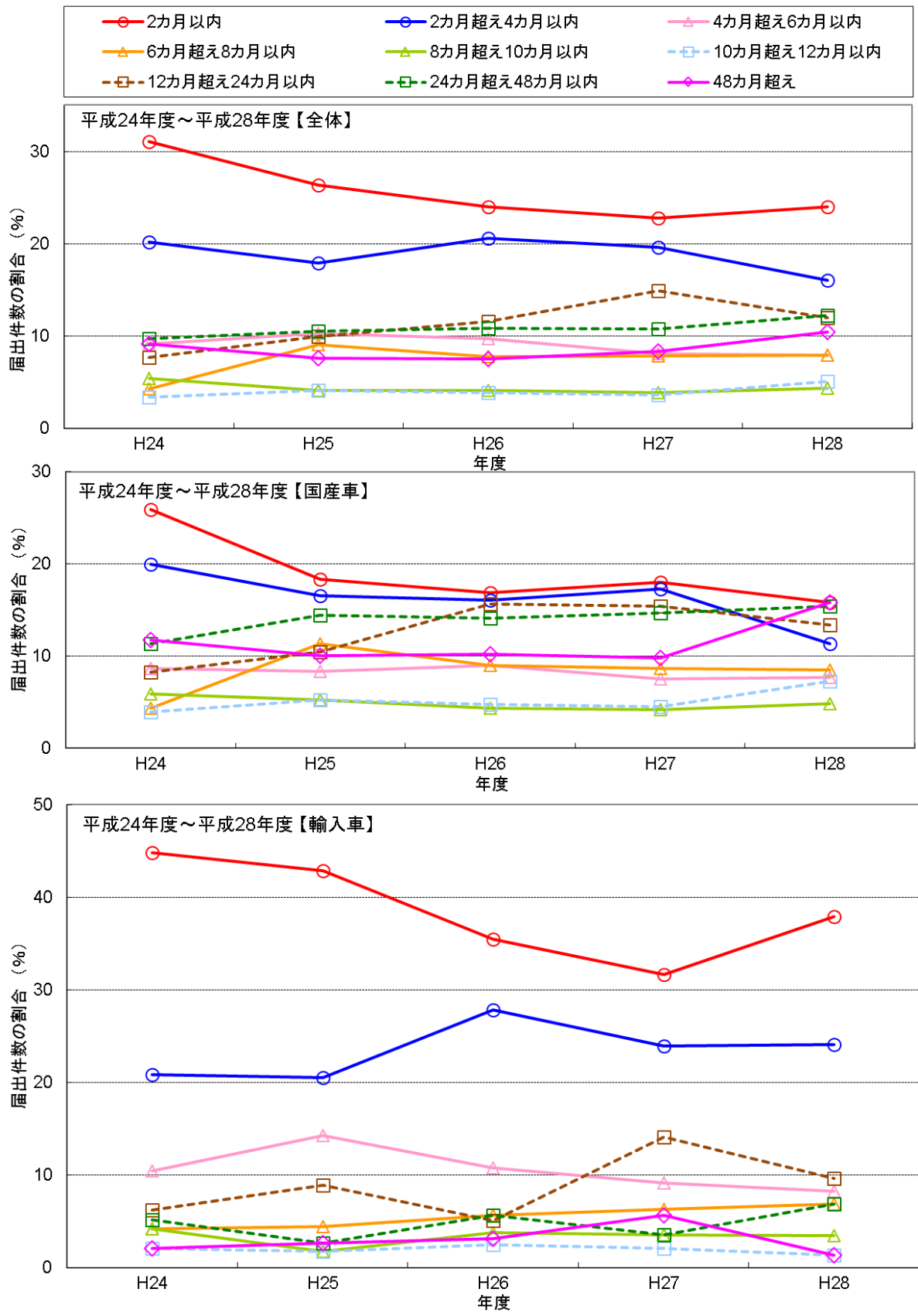


図 3-5 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (平成 24 年度～平成 28 年度)

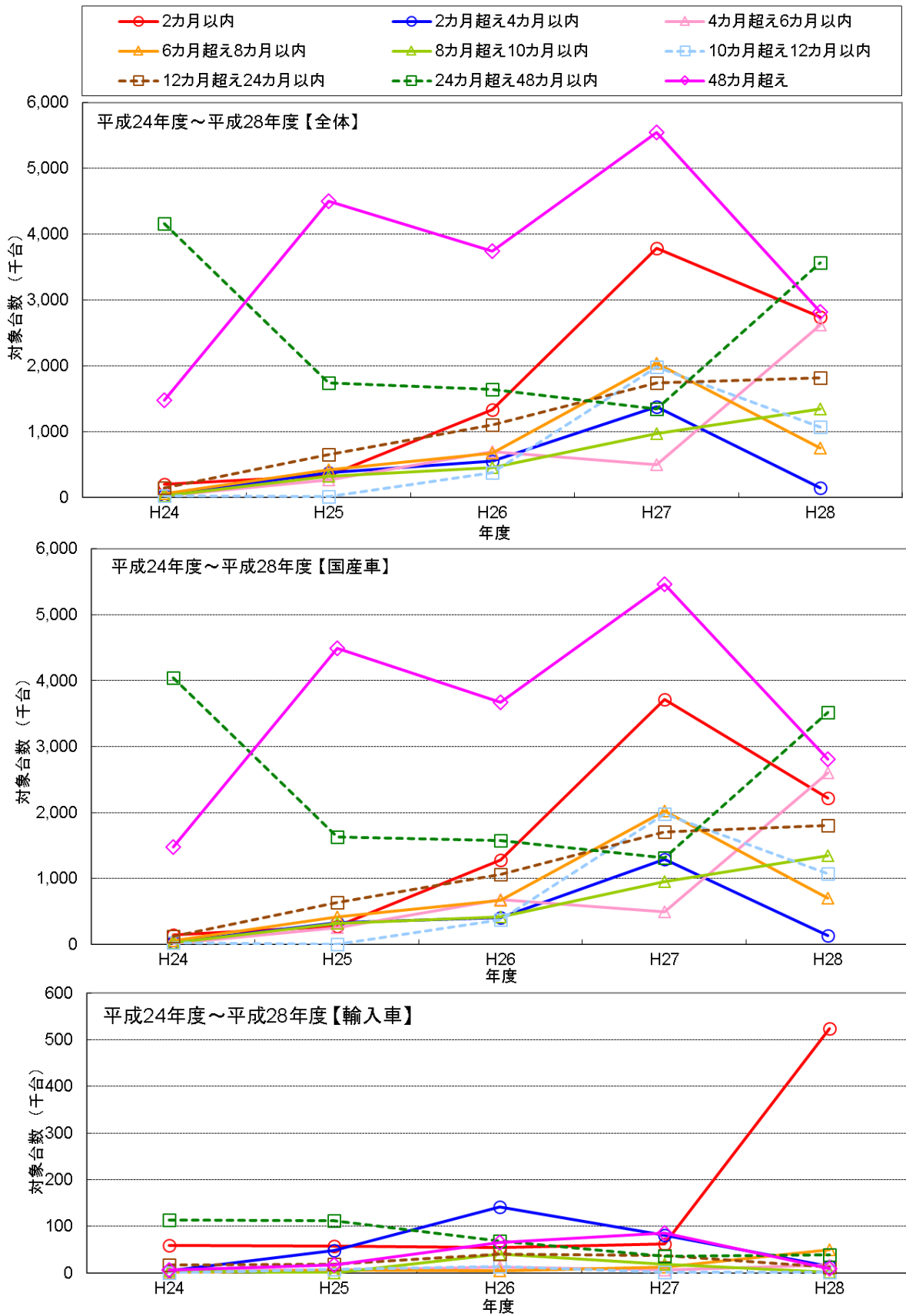


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数 (平成24年度～平成28年度)

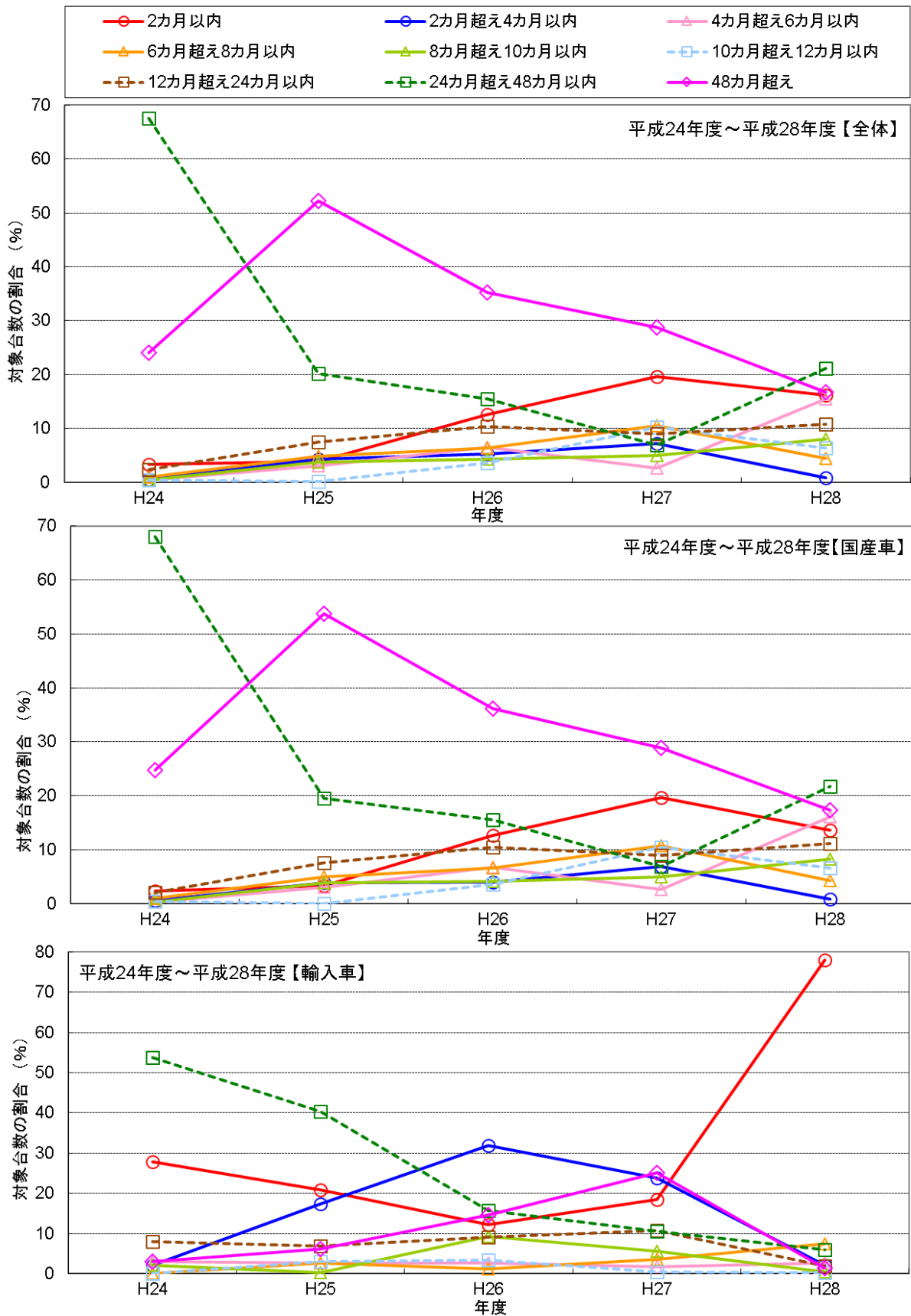


図 3-7 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (平成 24 年度～平成 28 年度)

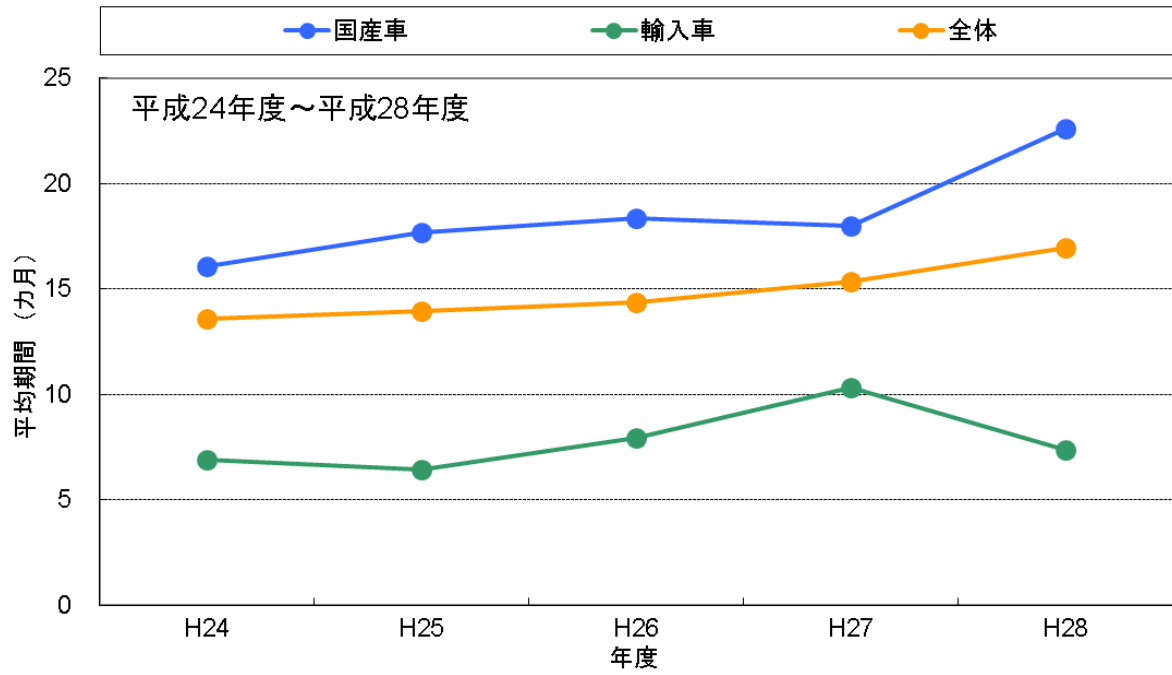


図 3-8 不具合発生から初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 24 年度～平成 28 年度）

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

平成 24 年度から平成 28 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 3-12 に示す。また、平成 28 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（【動力伝達装置】、【原動機】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-13 及び表 3-14 に示す。

表 3-12 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【全体】（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 カ年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H24	H25	H26	H27	H28	5 カ年平均
原動機	23.8	27.3	19.0	17.2	30.5	23.1
電気装置	13.2	14.8	9.9	18.0	15.7	14.6
動力伝達装置	18.6	12.1	13.0	20.0	27.7	18.1
燃料装置	16.9	11.3	14.3	13.6	20.5	15.5
制動装置	6.8	12.2	16.9	8.9	11.3	11.6
乗車装置	4.4	3.1	7.8	15.3	13.3	9.6
かじ取装置	11.5	26.3	19.1	12.2	7.3	14.1
車枠・車体	5.4	6.9	15.0	16.8	15.7	11.4
灯火装置	19.1	15.1	21.8	16.4	15.6	17.2
排出ガス発散防止装置	30.0	9.2	21.3	24.8	16.0	21.6
緩衝装置	3.0	12.7	6.5	2.7	14.8	9.2
走行装置	11.0	4.6	15.6	33.5	4.4	12.7
その他（エアバッグ）	40.4	9.0	2.6	7.0	5.1	6.6
その他（エアバッグ以外）	4.5	10.2	18.1	23.6	15.4	13.2

表 3-13 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】(平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	16.7	17	28.8	6	11.5	8	20.0	4	7.3	8	16.9
2 カ月超え 4 カ月以内	6	14.3	11	18.6	10	19.2	3	7.5	7	12.7	7	14.9
4 カ月超え 6 カ月以内	6	14.3	2	3.4	11	21.2	3	7.5	5	9.1	5	10.9
6 カ月超え 8 カ月以内	2	4.8	7	11.9	6	11.5	3	7.5	2	3.6	4	8.1
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	4	6.8	1	1.9	1	2.5	3	5.5	2	3.6
10 カ月超え 12 カ月以内	4	9.5	2	3.4	0	0.0	2	5.0	4	7.3	2	4.8
12 カ月超え 24 カ月以内	7	16.7	3	5.1	9	17.3	7	17.5	7	12.7	7	13.3
24 カ月超え 48 カ月以内	4	9.5	11	18.6	8	15.4	7	17.5	13	23.6	9	17.3
48 カ月超え	6	14.3	2	3.4	1	1.9	6	15.0	10	18.2	5	10.1
合計件数及びその割合	42	100	59	100	52	100	40	100	55	100	50	100

表 3-14 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】(平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均)

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	11	30.6	11	21.2	7	10.4	7	13.0	3	6.4	8	15.2
2 カ月超え 4 カ月以内	1	2.8	6	11.5	13	19.4	6	11.1	4	8.5	6	11.7
4 カ月超え 6 カ月以内	2	5.6	4	7.7	4	6.0	4	7.4	2	4.3	3	6.3
6 カ月超え 8 カ月以内	2	5.6	4	7.7	7	10.4	3	5.6	4	8.5	4	7.8
8 カ月超え 10 カ月以内	1	2.8	2	3.8	7	10.4	4	7.4	0	0.0	3	5.5
10 カ月超え 12 カ月以内	2	5.6	3	5.8	2	3.0	1	1.9	1	2.1	2	3.5
12 カ月超え 24 カ月以内	1	2.8	3	5.8	11	16.4	15	27.8	12	25.5	8	16.4
24 カ月超え 48 カ月以内	10	27.8	8	15.4	7	10.4	12	22.2	10	21.3	9	18.4
48 カ月超え	6	16.7	11	21.2	9	13.4	2	3.7	11	23.4	8	15.2
合計件数及びその割合	36	100	52	100	67	100	54	100	47	100	51	100

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

平成 24 年度から平成 28 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 3-15 に示す。また、平成 28 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】、【動力伝達装置】及び【制動装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-16 から表 3-18 に示す。

表 3-15 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H24	H25	H26	H27	H28	5カ年平均
原動機	28.9	36.2	20.3	19.2	37.5	27.9
電気装置	14.8	19.7	11.8	20.6	19.9	17.5
動力伝達装置	26.4	13.0	12.9	18.1	38.6	21.0
燃料装置	18.0	16.4	19.1	20.9	26.2	20.2
制動装置	8.0	16.4	23.8	8.8	14.2	15.0
乗車装置	4.4	3.6	13.4	19.4	20.9	12.2
かじ取装置	14.0	26.3	26.0	15.4	9.1	17.5
車枠・車体	6.9	9.0	27.1	17.5	19.2	14.2
灯火装置	24.0	12.1	26.7	14.9	15.2	16.7
排出ガス発散防止装置	37.9	13.5	23.8	26.9	18.6	26.5
緩衝装置	3.1	27.9	12.7	4.3	22.0	17.6
走行装置	13.2	5.1	21.3	64.4	4.6	18.0
その他（エアバッグ）	71.2	7.4	3.3	8.4	6.9	8.1
その他（エアバッグ以外）	4.6	12.2	29.3	26.6	22.4	15.6

表 3-16 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	3	11.1	2	5.3	5	10.4	5	13.9	0	0.0	3	8.2
2 カ月超え 4 カ月以内	1	3.7	6	15.8	5	10.4	2	5.6	2	5.7	3	8.7
74 カ月超え 6 カ月以内	2	7.4	1	2.6	4	8.3	3	8.3	1	2.9	2	6.0
6 カ月超え 8 カ月以内	2	7.4	4	10.5	7	14.6	0	0.0	2	5.7	3	8.2
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.7	1	2.6	4	8.3	3	8.3	0	0.0	2	4.9
10 カ月超え 12 カ月以内	2	7.4	2	5.3	2	4.2	1	2.8	1	2.9	2	4.3
12 カ月超え 24 カ月以内	1	3.7	3	7.9	8	16.7	9	25.0	9	25.7	6	16.3
24 カ月超え 48 カ月以内	10	37.0	8	21.1	6	12.5	12	33.3	9	25.7	9	24.5
48 カ月超え	5	18.5	11	28.9	7	14.6	1	2.8	11	31.4	7	19.0
合計件数及びその割合	27	100	38	100	48	100	36	100	35	100	37	100

表 3-17 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	2	7.4	11	24.4	3	7.5	5	16.7	0	0.0	4	11.9
2 カ月超え 4 カ月以内	2	7.4	8	17.8	9	22.5	2	6.7	2	5.7	5	13.0
4 カ月超え 6 カ月以内	2	7.4	2	4.4	9	22.5	3	10.0	2	5.7	4	10.2
6 カ月超え 8 カ月以内	2	7.4	6	13.3	4	10.0	2	6.7	0	0.0	3	7.9
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	3	6.7	1	2.5	1	3.3	2	5.7	1	4.0
10 カ月超え 12 カ月以内	3	11.1	2	4.4	0	0.0	1	3.3	3	8.6	2	5.1
12 カ月超え 24 カ月以内	6	22.2	2	4.4	7	17.5	7	23.3	5	14.3	5	15.3
24 カ月超え 48 カ月以内	4	14.8	9	20.0	7	17.5	6	20.0	11	31.4	7	20.9
48 カ月超え	6	22.2	2	4.4	0	0.0	3	10.0	10	28.6	4	11.9
合計件数及びその割合	27	100	45	100	40	100	30	100	35	100	35	100

表 3-18 制動装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		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	33.3	2	7.4	8	27.6	3	15.0	8	32.0	6	23.0
2 カ月超え 4 カ月以内	2	9.5	5	18.5	3	10.3	7	35.0	6	24.0	5	18.9
74 カ月超え 6 カ月以内	2	9.5	1	3.7	1	3.4	0	0.0	2	8.0	1	4.9
6 カ月超え 8 カ月以内	2	9.5	2	7.4	0	0.0	3	15.0	1	4.0	2	6.6
8 カ月超え 10 カ月以内	4	19.0	1	3.7	0	0.0	1	5.0	1	4.0	1	5.7
10 カ月超え 12 カ月以内	1	4.8	4	14.8	2	6.9	0	0.0	1	4.0	2	6.6
12 カ月超え 24 カ月以内	2	9.5	8	29.6	7	24.1	5	25.0	3	12.0	5	20.5
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	2	7.4	5	17.2	1	5.0	1	4.0	2	7.4
48 カ月超え	1	4.8	2	7.4	3	10.3	0	0.0	2	8.0	2	6.6
合計件数及びその割合	21	100.0	27	100.0	29	100.0	20	100.0	25	100.0	24	100.0

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

平成 24 年度から平成 28 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 3-19 に示す。また、平成 28 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（【動力伝達装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-20 に示す。

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
【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
原動機	8.3	3.1	15.5	13.1	10.1	10.7
電気装置	10.0	5.5	4.4	11.8	9.3	8.7
動力伝達装置	4.4	9.1	13.4	25.9	8.7	11.1
燃料装置	12.6	3.4	10.9	6.2	12.3	9.1
制動装置	4.9	4.3	4.5	9.1	4.1	5.3
乗車装置	—	2.5	2.3	10.5	9.2	6.4
かじ取装置	8.0	—	10.5	3.9	2.8	7.1
車枠・車体	2.0	0.7	5.0	6.4	6.0	3.7
灯火装置	4.3	23.4	16.2	20.1	16.7	18.2
排出ガス発散防止装置	6.0	4.0	6.7	15.4	8.8	7.1
緩衝装置	3.0	1.2	2.4	2.2	6.7	3.4
走行装置	7.6	4.0	3.0	2.6	4.2	4.6
その他（エアバッグ）	19.8	10.3	1.8	5.0	2.5	4.5
その他（エアバッグ以外）	3.7	7.3	6.2	15.5	5.4	7.7

表 3-20 動力伝達装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

期間区分	H24		H25		H26		H27		H28		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)
2 カ月以内	5	33.3	6	42.9	3	25.0	3	30.0	4	20.0	4	29.6
2 カ月超え 4 カ月以内	4	26.7	3	21.4	1	8.3	1	10.0	5	25.0	3	19.7
74 カ月超え 6 カ月以内	4	26.7	0	0.0	2	16.7	0	0.0	3	15.0	2	12.7
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	1	7.1	2	16.7	1	10.0	2	10.0	1	8.5
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	7.1	0	0.0	0	0.0	1	5.0	0	2.8
10 カ月超え 12 カ月以内	1	6.7	0	0.0	0	0.0	1	10.0	1	5.0	1	4.2
12 カ月超え 24 カ月以内	1	6.7	1	7.1	2	16.7	0	0.0	2	10.0	1	8.5
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	2	14.3	1	8.3	1	10.0	2	10.0	1	8.5
48 カ月超え	0	0.0	0	0.0	1	8.3	3	30.0	0	0.0	1	5.6
合計件数及びその割合	15	100	14	100	12	100	10	100	20	100	14	100

3.3 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出状況

(1) 電子制御部品の不具合に関連するリコール届出件数及びその割合

平成 24 年度から平成 28 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 3-21 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 3-21 及び図 3-9 から図 3-13 まで同じ）。なお、平成 28 年度の「全体」における電子制御部品関連届出件数が多い装置から順に記載している。また、全装置の合計について、平成 24 年度から平成 28 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 3-9 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 3-21 をみると、平成 28 年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 75 件であり、前年度と比べて 3 件減少（対前年度比約 4%減）し、5 カ年平均と比べて 7 件多い。国産車については 43 件で、前年度と比べて 2 件減少（対前年度比約 4%減）しており、5 カ年平均と比べて 2 件多い。輸入車については 32 件で、前年度と比べて 1 件減少（対前年度比約 3%減）しており、5 カ年平均と比べて 5 件多い。

図 3-9 をみると、全装置の合計における「全体」の電子制御部品関連届出の件数比率は、平成 24 年度から平成 28 年度まで緩やかな増減を繰り返している。国産車の当該比率は、平成 24 年度から平成 26 年度まで増加し、平成 27 年度から減少に転じているがほとんど横ばいにある。また、輸入車において増減を繰り返しているため、国産車と輸入車の合計である「全体」は緩やかな増減になっている。「全体」、国産車及び輸入車の当該比率は大きな変化がなく、約 15%から約 23%の間で推移している。

これらのことから、技術の進歩で機械的に作動する装置やユーザーが直接操作する装置が電子制御部品に置き換わってきたとしても、装置内の電子制御部により制御・操作される機械部品又は電子制御部を構成する機械部品の存在、また、技術上の問題又はコスト上等の問題から電子制御部品に置き換えられない装置の存在を考慮すると、不具合事象は、電子制御部品と機械部品双方に発生するため電子制御部品関連届出の件数比率には、大きな変化はないものと考えられる。なお、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 20%、国産車約 16%となっており、輸入車が約 4 ポイント高い。

表 3-21 装置別の電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率*1（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均）

装置名	関連届出の区分け	届出件数及び比率	国産車						輸入車						全体						
			H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	7	12	19	9	13	12	4	4	2	8	3	4	11	16	21	17	16	16	
		比率(%)	25.9	31.6	39.6	25.0	37.1	32.6	44.4	28.6	10.5	44.4	25.0	29.2	30.6	30.8	31.3	31.5	34.0	31.6	
	装置合計	件数(件)	27	38	48	36	35	37	9	14	19	18	12	14	36	52	67	54	47	51	
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	7	3	6	13	10	8	0	5	1	3	6	3	7	8	7	16	16	11	
		比率(%)	26.9	14.3	27.3	40.6	47.6	32.0	0.0	45.5	12.5	21.4	42.9	25.0	17.9	25.0	23.3	34.8	45.7	29.7	
	装置合計	件数(件)	26	21	22	32	21	24	13	11	8	14	14	12	39	32	30	46	35	36	
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	4	10	5	5	2	5	3	4	1	1	6	3	7	14	6	6	8	8	
		比率(%)	14.8	22.2	12.5	16.7	5.7	14.7	20.0	28.6	8.3	10.0	30.0	21.1	16.7	23.7	11.5	15.0	14.5	16.5	
	装置合計	件数(件)	27	45	40	30	35	35	15	14	12	10	20	14	42	59	52	40	55	50	
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	4	3	5	5	4	2	0	2	4	2	2	3	4	5	9	7	6	
		比率(%)	4.8	14.8	10.3	25.0	20.0	14.8	15.4	0.0	12.5	33.3	20.0	15.4	8.8	9.8	11.1	28.1	20.0	15.0	
	装置合計	件数(件)	21	27	29	20	25	24	13	14	16	12	10	13	34	41	45	32	35	37	
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	3	0	2	2	2	3	0	3	2	2	2	5	3	3	4	4	4	
		比率(%)	20.0	42.9	0.0	15.4	20.0	18.0	42.9	—	37.5	40.0	50.0	41.7	29.4	42.9	16.7	22.2	28.6	25.7	
	装置合計	件数(件)	10	7	10	13	10	10	7	0	8	5	4	5	17	7	18	18	14	15	
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	4	1	0	1	0	1	1	3	4	2	0	1	5	4	4	3	
		比率(%)	0.0	0.0	30.8	6.7	0.0	8.8	—	11.1	7.7	23.1	30.8	18.8	0.0	4.8	19.2	14.3	20.0	13.3	
	装置合計	件数(件)	10	12	13	15	7	11	0	9	13	13	13	10	10	21	26	28	20	21	
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	1	2	3	2	2	0	0	2	2	1	1	0	1	4	5	3	3	
		比率(%)	0.0	7.1	12.5	15.0	10.0	8.1	0.0	0.0	8.7	10.0	7.1	6.8	0.0	4.3	10.3	12.5	8.8	7.6	
	装置合計	件数(件)	29	14	16	20	20	20	7	9	23	20	14	15	36	23	39	40	34	34	
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	1	1	3	2	2	1	5	5	1	1	3	2	6	6	4	3	4	
		比率(%)	16.7	4.5	11.1	30.0	22.2	14.3	50.0	62.5	62.5	25.0	33.3	52.0	25.0	20.0	35.3	28.6	25.0	25.9	
	装置合計	件数(件)	6	22	9	10	9	11	2	8	8	4	3	5	8	30	17	14	12	16	
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	0	2	1	1	1	1	2	0	1	1	1	3	2	2	2	2	2	
		比率(%)	13.3	0.0	16.7	11.1	12.5	12.0	20.0	40.0	0.0	50.0	33.3	29.4	15.0	18.2	14.3	18.2	18.2	16.4	
	装置合計	件数(件)	15	6	12	9	8	10	5	5	2	2	3	3	20	11	14	11	11	13	
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	1	0	0	0	0	0	1	0	
		比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	2.0	
	装置合計	件数(件)	1	3	6	2	9	4	2	4	9	7	8	6	3	7	15	9	17	10	
車枠・車体	電子制御部品関連	件数(件)	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	
		比率(%)	23.8	0.0	0.0	0.0	0.0	8.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	
	装置合計	件数(件)	21	6	5	16	14	12	9	2	6	1	5	5	30	8	11	17	19	17	
走行装置	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	11	2	2	16	5	4	5	2	2	4	13	9	16	4	4	9	
その他	エアバッグ	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	2	1	1	1	1	1	3	6	4	3	1	1	5	7	5	4
			比率(%)	0.0	0.0	11.1	2.9	2.9	4.3	33.3	20.0	21.4	25.0	16.0	21.1	20.0	11.1	15.6	12.1	8.3	11.6
	エアバッグ以外	電子制御部品関連	件数(件)	3	3	4	2	5	3	3	4	4	2	1	3	6	7	8	4	6	6
			比率(%)	5.8	15.8	25.0	7.4	29.4	13.0	50.0	30.8	26.7	20.0	8.3	25.0	10.3	21.9	25.8	10.8	20.7	16.6
全装置の合計*3	電子制御部品関連	件数(件)	32	37	48	45	43	41	18	26	24	33	32	27	50	63	72	78	75	68	
		比率(%)	12.5	16.2	18.8	16.9	17.4	16.4	18.8	23.2	15.2	23.2	22.1	20.4	14.2	18.5	17.4	19.1	19.1	17.7	
	装置合計	件数(件)	255	229	255	266	247	250	96	112	158	142	145	131	351	341	413	408	392	381	

*1：各装置における一般部品届出を含む届出件数の合計（表 3-21 における「装置合計」）に対する電子制御部品関連届出の届出件数比率。

*2：表 1-13 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。

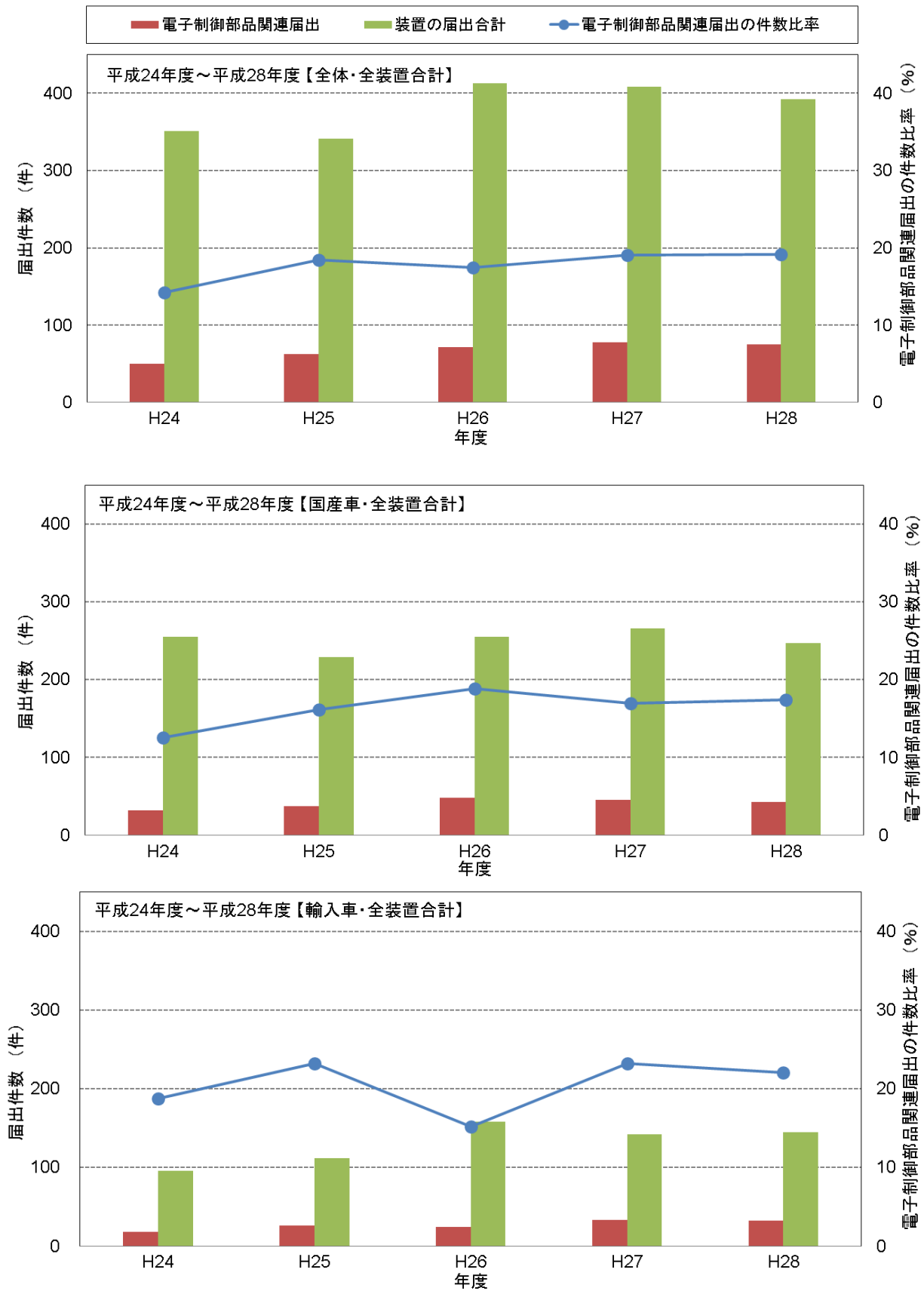


図 3-9 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 24 年度～平成 28 年度)

表 3-21 では、年度により電子制御部品関連届出の件数が 0 件の装置もあり、それらの装置では 5 年平均においても届出件数がほとんどない装置もある。これは、装置毎に電子制御部品の採用率異なることが影響しているものと考えられる。

平成 28 年度における「全体」の電子制御部品関連届出の件数が上位 4 装置（原動機、電気装置、制動装置及び動力伝達装置）について、平成 24 年度から平成 28 年度までの電子制御関連届出の件数及び件数比率の推移をグラフにしたものを、原動機については図 3-10、電気装置については図 3-11、制動装置については図 3-12、動力伝達装置については図 3-13 にそれぞれ示す。

これら 4 装置（原動機、電気装置、制動装置及び動力伝達装置）が「全体」の電子制御部品関連の届出の件数が上位になっている理由としては、燃費向上や安全運転の支援システムの市場ニーズ及び年々厳しくなっている環境規制に対応するために、HV車、EV車、動力伝達装置の多段化、燃焼を含めた排ガスの環境性能等の技術向上のため、これら 4 装置の電子制御化が進んでいるからと考えられる。また、近年はASV技術の装着台数が増加してきているため、電気装置及び制動装置の電子制御部品関連届出の件数はさらに増加していくものと推測できる。

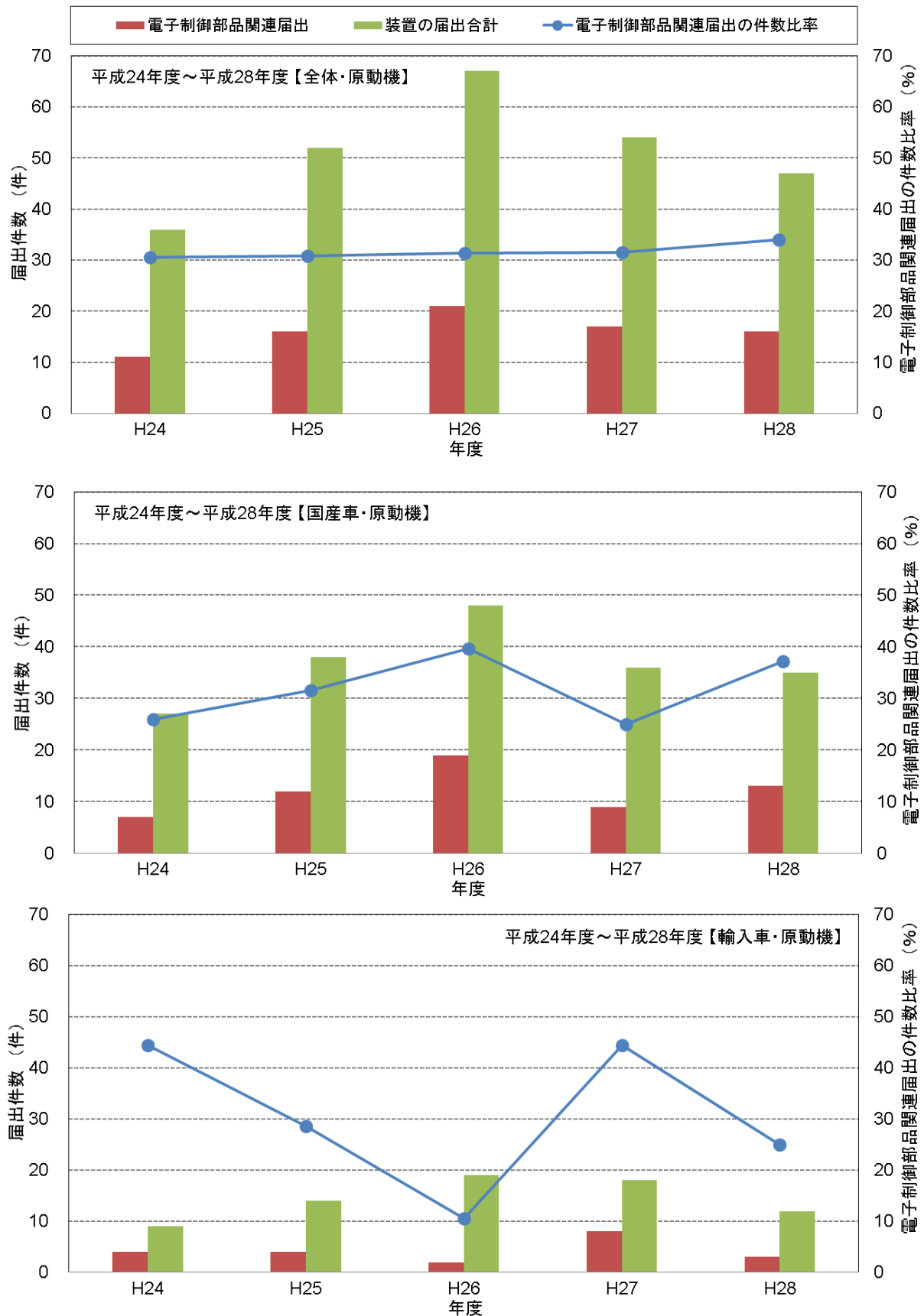


図 3-10 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 24 年度～平成 28 年度)

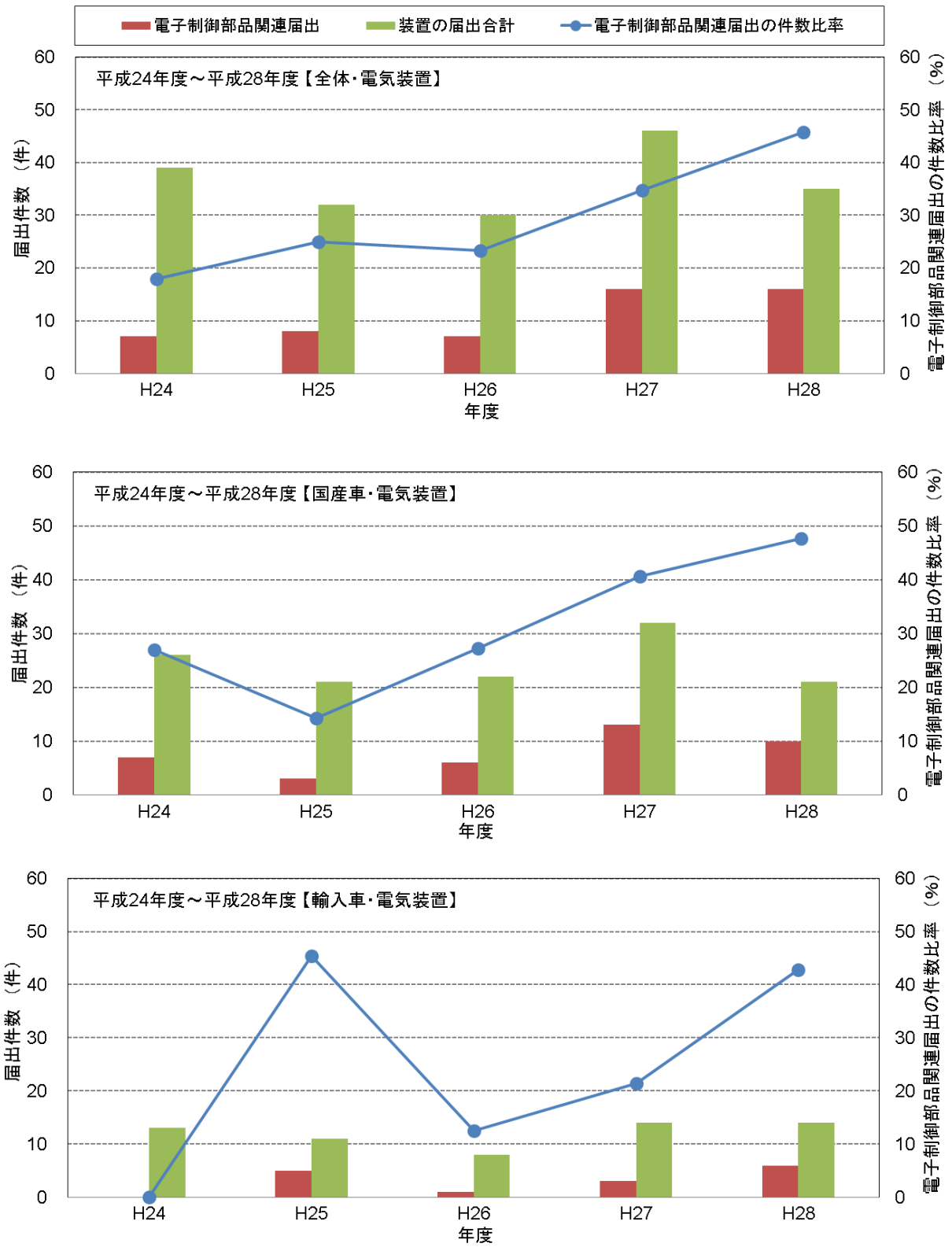


図 3-11 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 24 年度～平成 28 年度)

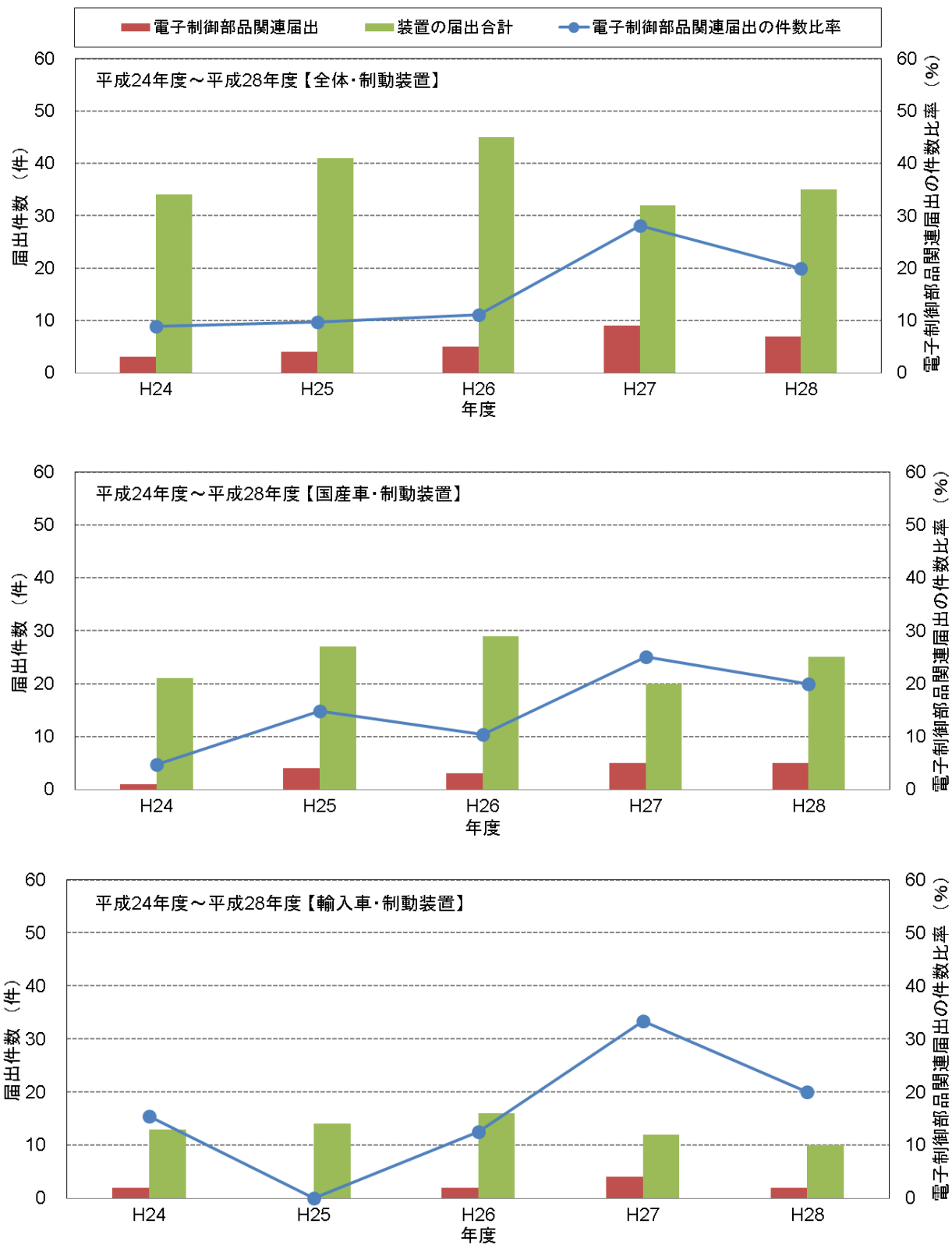


図 3-12 制動装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 24 年度～平成 28 年度)

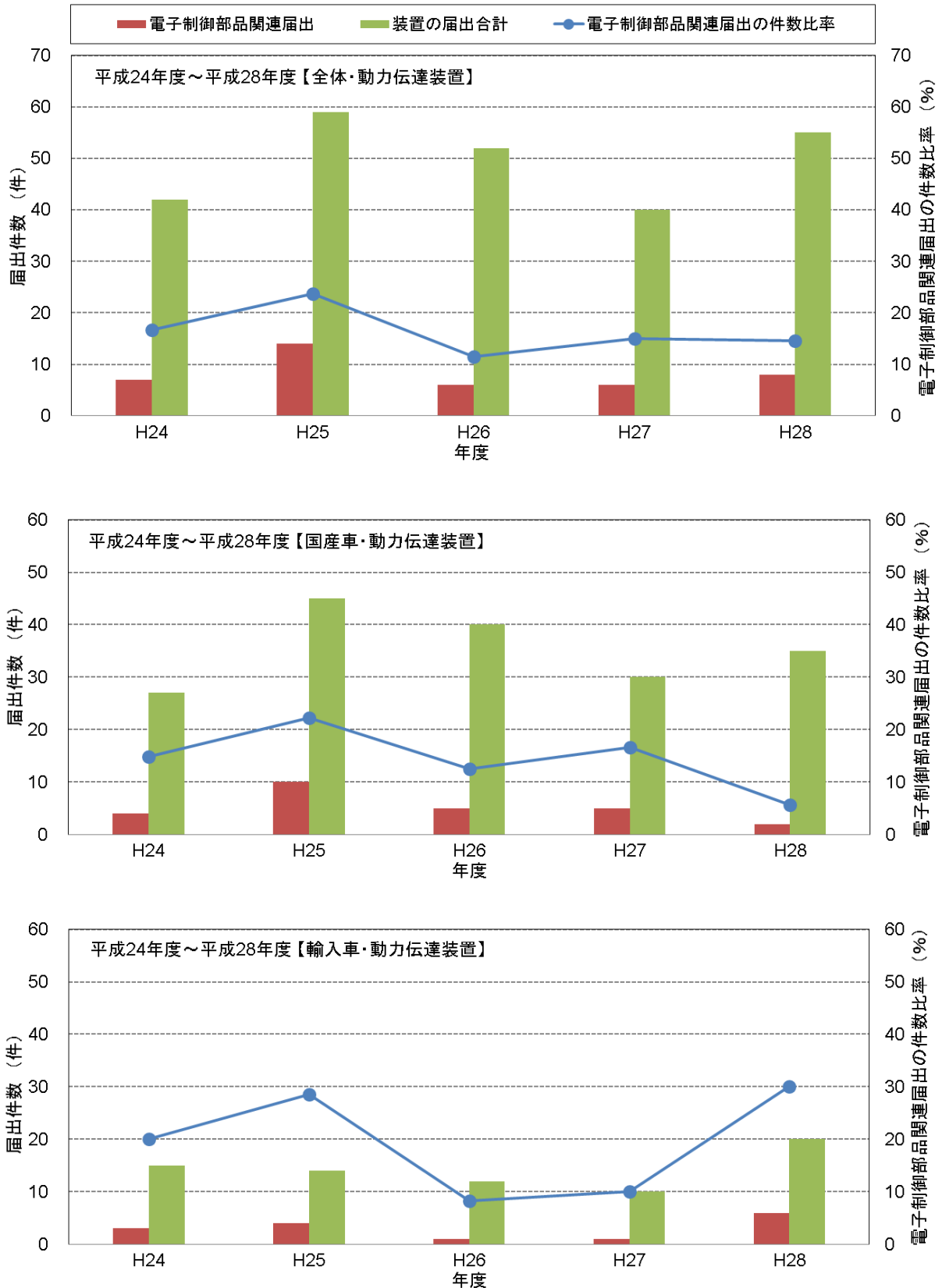


図 3-13 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 24 年度～平成 28 年度)

(2) 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出状況

平成 24 年度から平成 28 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 3-22、図 3-14 及び図 3-15 まで同じ）を「全体」、国産車及び輸入車にわけて表 3-22 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 3-22 をみると、平成 28 年度電子制御部品関連の届出の件数は、「全体」で「2 カ月以内」の期間区分が最も多く 20 件、次いで「24 カ月超え 48 カ月以内」14 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」及び「10 カ月超え 12 カ月以内」がそれぞれ 11 件、「48 カ月超え」9 件の順になっている。表 3-12 に示す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一般部品届出も含む場合と比べると、「全体」では「2 カ月以内」及び「2 カ月超え 4 カ月以内」の期間区分は同様に届出件数が多く上位になっている。「6 カ月以内」の期間でみた場合、31 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 46%）となり、前年度と比べて 2 件減少（対前年度比約 6%減）している。「24 カ月超え」の期間でみた場合は、23 件（同約 31%）となっており、前年度と比べると 8 件増加（対前年度比約 53%増）している。半年以内と不具合発生の初報日から早期に届出られるものと、不具合発生の初報日から 2 年を超えるような届出にわけられ、平成 28 年度では、2 年を超える届出が増加している。

国産車では、「6 カ月以内」における期間区分が 14 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 33%）となっており、5 カ年平均とほぼ同件数である。「24 カ月超え」の期間区分では、19 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 44%）になることから、国産車の 4 割は不具合発生の初報日から 2 年を超える期間でリコールが届出されている。なお、「6 カ月以内」の期間区分における不具合発生原因別区分では、「図面等の不備」及び「プログラムミス」が最も多くそれぞれ 5 件である。「24 カ月超え」期間区分では、「評価基準の甘さ」が最も多く 6 件、次いで「プログラムミス」が 5 件で多くなっている。「6 カ月以内」での「プログラムミス」は制動装置が多く、「24 カ月超え」では排出ガス発散防止装置が多い。

輸入車では、「6 カ月以内」における期間区分が 20 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 65%）となっている。「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分では 5 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 16%）となり、「24 カ月超え」の期間区分では 4 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 13%）になることから、輸入車の過半数は不具合発生の初報日から半年以内に届出されている。なお、「6 カ月以内」における不具合発生原因別区分では「プログラムミス」が 7 件で最も多い。「24 カ月超え」では「評価基準の甘さ」が 2 件で最も多い。

表 3-22 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及び比率*1【全装置の合計】(平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 力年平均)

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					
			H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均	H24	H25	H26	H27	H28	5 力年平均
2 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	4	5	5	9	5	7	9	8	5	11	8	9	13	13	10	20	13
		比率(%)	6.3	10.8	10.4	11.1	20.9	12.2	38.9	34.6	33.3	15.2	34.4	30.1	18.0	20.6	18.1	12.8	26.7	19.2
	装置合計	届出件数(件)	66	42	43	48	37	47	43	48	56	45	55	49	109	90	99	93	92	97
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	11	5	6	3	6	3	5	10	12	9	8	7	16	15	18	12	14
		比率(%)	12.5	29.7	10.4	13.3	7.0	14.1	16.7	19.2	41.7	36.4	28.1	29.3	14.0	25.4	20.8	23.1	16.0	20.1
	装置合計	届出件数(件)	51	38	41	46	28	41	20	23	44	34	35	31	71	61	85	80	63	72
4 カ月超え 6 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	4	2	5	6	2	4	3	5	4	2	1	3	7	7	9	8	3	7
		比率(%)	12.5	5.4	10.4	13.3	4.7	9.3	16.7	19.2	16.7	6.1	3.1	11.3	14.0	11.1	12.5	10.3	4.0	10.1
	装置合計	届出件数(件)	22	19	23	20	21	21	10	16	17	13	12	14	32	35	40	33	32	28
6 カ月超え 8 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	1	2	6	1	2	2	0	1	1	1	1	1	1	3	7	2	3	3
		比率(%)	3.1	5.4	12.5	2.2	4.7	5.9	0.0	3.8	4.2	3.0	3.1	3.0	2.0	4.8	9.7	2.6	4.0	4.7
	装置合計	届出件数(件)	11	26	23	23	22	21	4	5	9	9	10	7	15	31	32	32	32	28
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	0	5	1	2	2	2	0	0	0	1	1	5	0	5	1	3	3
		比率(%)	9.4	0.0	10.4	2.2	4.7	5.4	11.1	0.0	0.0	0.0	3.1	2.3	10.0	0.0	6.9	1.3	4.0	4.1
	装置合計	届出件数(件)	15	12	11	11	11	12	4	2	6	5	5	4	19	14	17	16	16	16
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	2	3	5	3	0	3	0	0	0	2	0	0	2	3	5	5	0	3
		比率(%)	6.3	8.1	10.4	6.7	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	6.1	0.0	1.5	4.0	4.8	6.9	6.4	0.0	4.4
	装置合計	届出件数(件)	10	12	12	12	19	13	2	2	4	3	2	3	12	14	16	15	21	16
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	3	7	12	6	7	1	3	0	7	5	3	6	6	7	19	11	10
		比率(%)	15.6	8.1	14.6	26.7	14.0	16.1	5.6	11.5	0.0	21.2	15.6	12.0	12.0	9.5	9.7	24.4	14.7	14.5
	装置合計	届出件数(件)	21	24	40	41	32	32	6	10	8	20	14	12	27	34	48	61	46	43
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	4	7	6	12	7	1	2	1	1	2	1	7	6	8	7	14	8
		比率(%)	18.8	10.8	14.6	13.3	27.9	17.1	5.6	7.7	4.2	3.0	6.3	5.3	14.0	9.5	11.1	9.0	18.7	12.4
	装置合計	届出件数(件)	29	33	36	39	37	35	5	3	9	5	10	6	34	36	45	44	47	41
48 カ月超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	8	3	5	7	6	1	1	0	3	2	1	6	9	3	8	9	7
		比率(%)	15.6	21.6	6.3	11.1	16.3	13.7	5.6	3.8	0.0	9.1	6.3	5.3	12.0	14.3	4.2	10.3	12.0	10.4
	装置合計	届出件数(件)	30	23	26	26	40	29	2	3	5	8	2	4	32	26	31	34	42	33
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	届出件数(件)	32	37	48	45	43	41	18	26	24	33	32	27	50	63	72	78	75	68
		比率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	装置合計	届出件数(件)	255	229	255	266	247	250	96	112	158	142	145	131	351	341	413	408	392	381

*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。

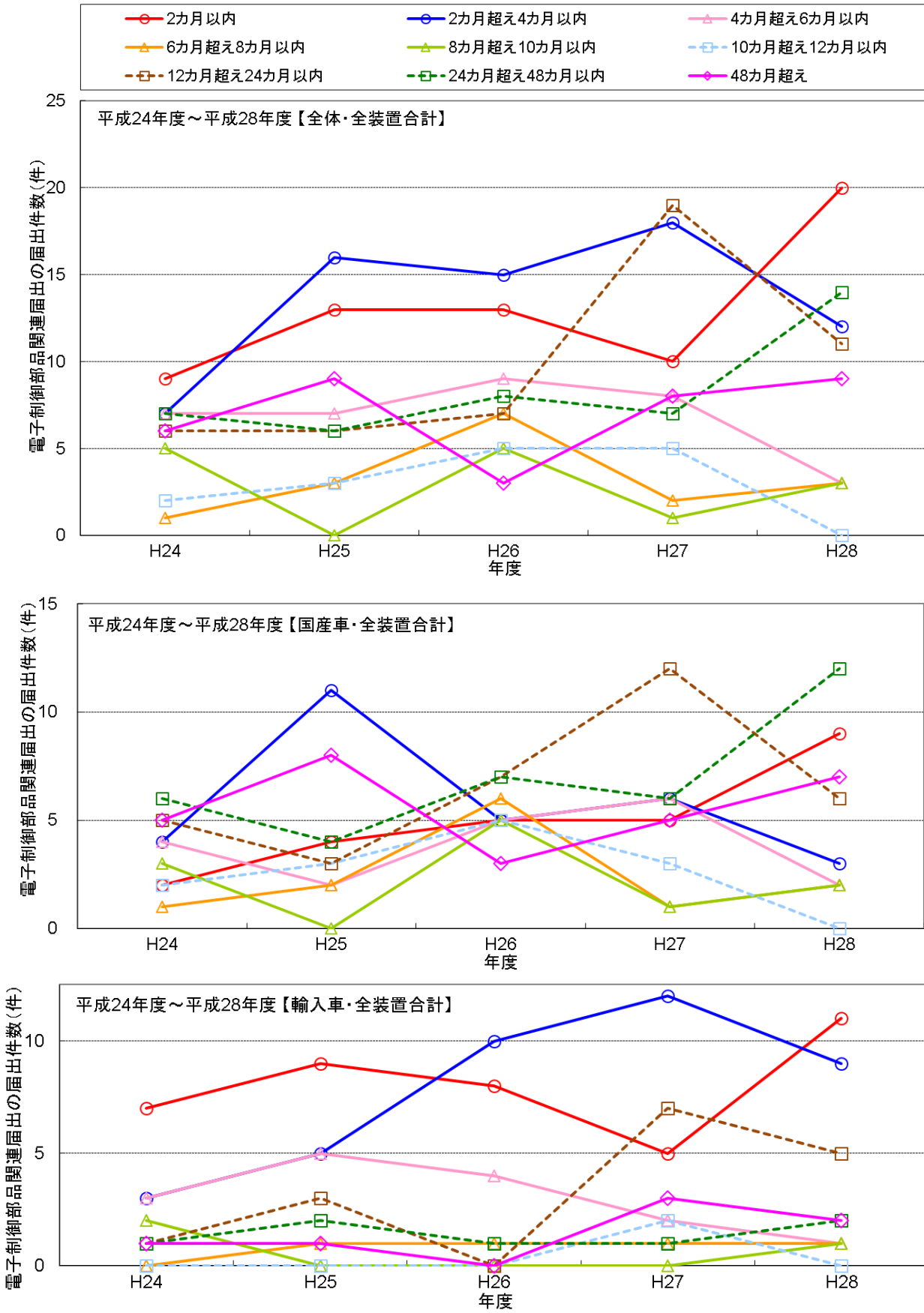
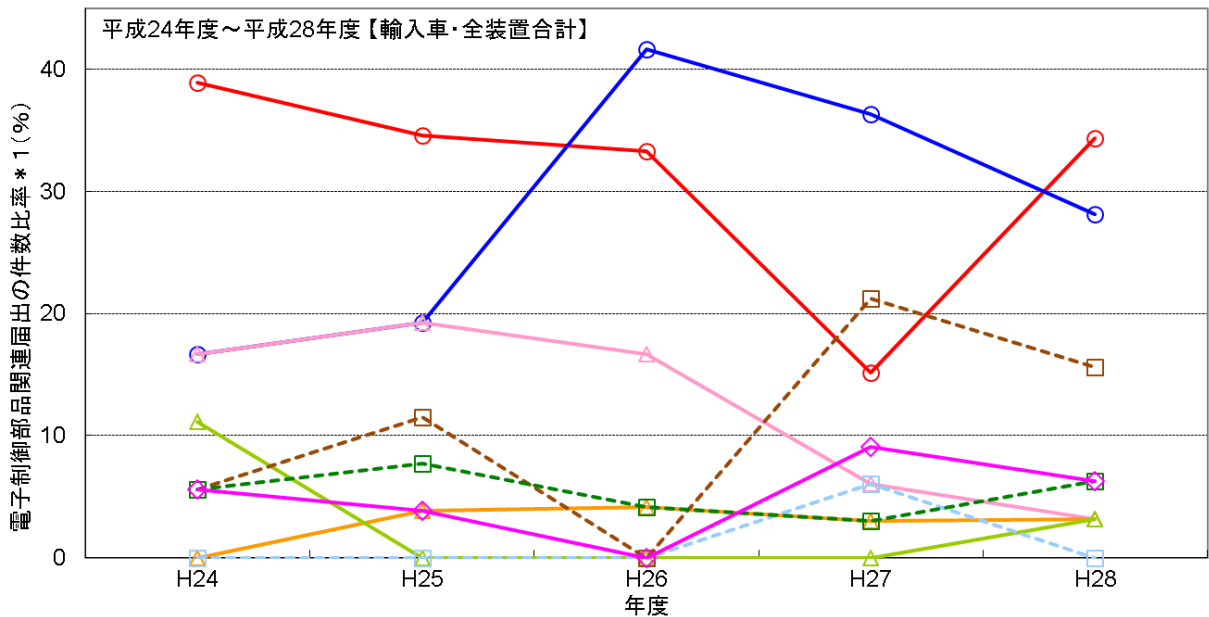
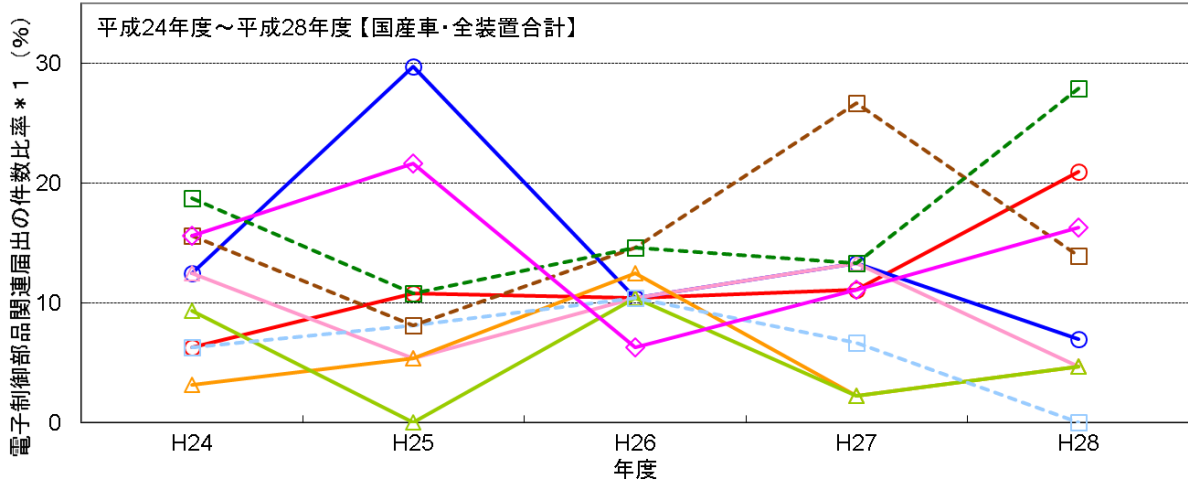
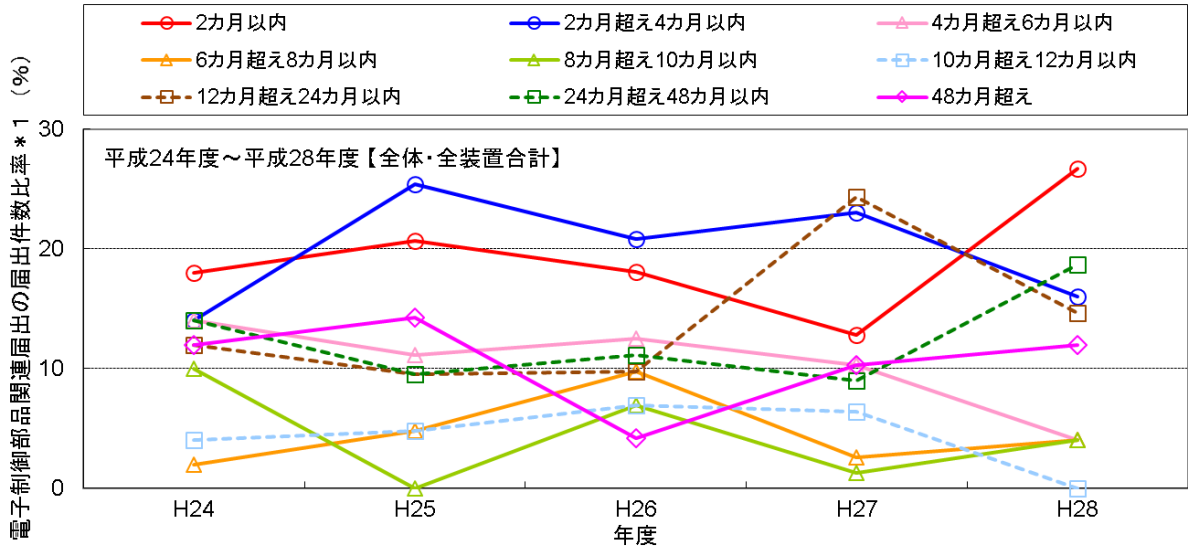


図 3-14 電子制御部品関連届出の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】(平成24年度～平成28年度)



*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日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率*1【全装置の合計】（平成24年度～平成28年度）

次に、平成 24 年度から平成 28 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」にわけて表 3-23 及び図 3-16 に示す。

表 3-23 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 24 年度～平成 28 年度及び 5 カ年平均）

届出の区分け		平均期間（カ月）					
		H24	H25	H26	H27	H28	5 カ年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	21.9	23.8	16.8	20.5	26.7	21.8
	一般部品届出	15.2	16.5	18.7	17.5	21.7	17.9
輸入車	電子制御部品 関連届出	8.3	9.5	4.3	14.3	11.1	10.0
	一般部品届出	6.6	5.5	8.6	9.1	6.3	7.4
全体	電子制御部品 関連届出	17.0	17.9	12.7	17.9	20.0	17.1
	一般部品届出	13.0	13.1	14.7	14.7	16.2	14.4

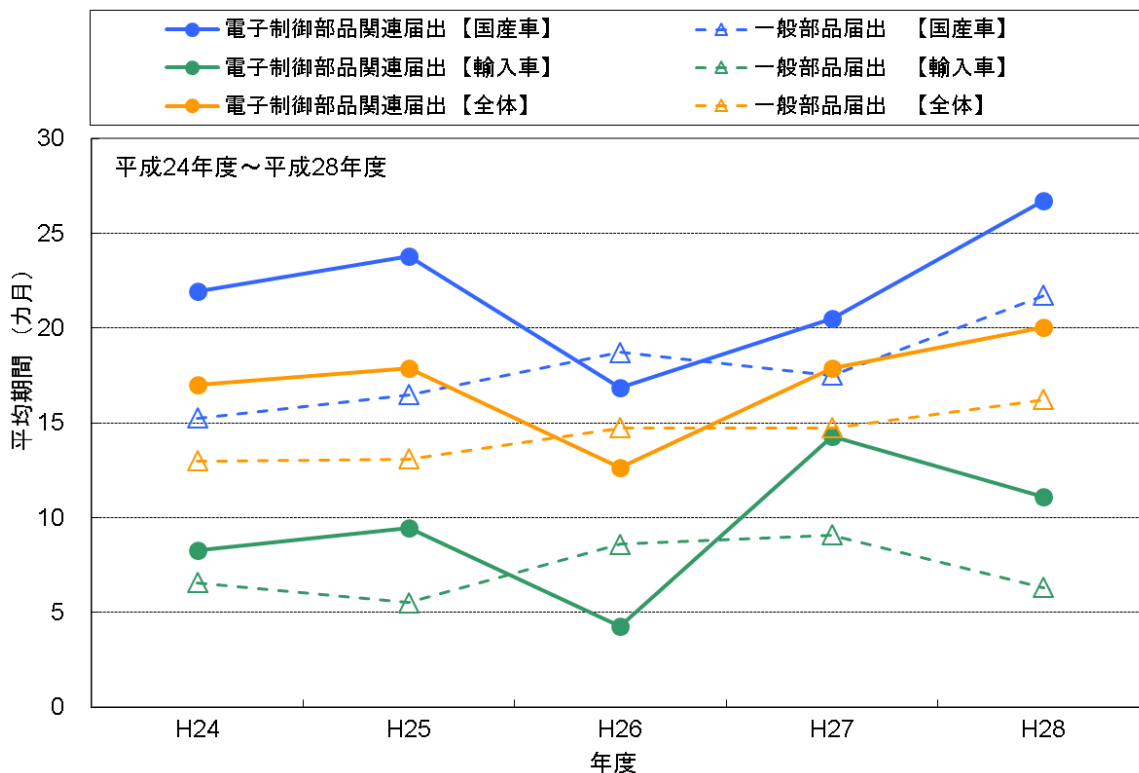


図 3-16 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 24 年度～平成 28 年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成 26 年度から平成 28 年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の平成 29 年 3 月末時点及び平成 28 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。

平成 28 年度に届出されたもの（改修期間 1 年以内）の平均改修率は、「全体」57.9%、国産車 59.7%、輸入車 16.4%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成 27 年度に届出されたものについては、平成 28 年 3 月末時点で、「全体」53.6%、国産車 53.7%、輸入車 49.4%であり、「全体」及び国産車で平均改修率が大きくなったものの、輸入車では、悪化している。平成 28 年度に届出された輸入車の平均改修率が悪化した理由として、対象台数が多いタカタ製エアバッグのリコール届出には年式の古いものから新品と順次交換する届出及び交換用部品の準備に時間を要する届出を含んでいるため、その影響が考えられる。また、平成 29 年 3 月に届出されたものの 3 月末時点での改修率は約 3%となっているため改修率が低くなったものと考えられる。

一方、平成 27 年度に届出されたもの（1～2 年経過）の平均改修率は、「全体」では平成 29 年 3 月末時点で 81.2%、平成 28 年 3 月末時点で 53.6%、国産車では平成 29 年 3 月末時点で 81.3%、平成 28 年 3 月末時点で 53.7%となっており、輸入車では平成 29 年 3 月末時点で 72.4%、平成 28 年 3 月末時点で 49.4%となっている。そして、平成 26 年度に届出されたもの（2～3 年経過）の平均改修率は、「全体」では平成 29 年 3 月末時点で 90.5%、平成 28 年 3 月末時点で 86.0%、国産車では平成 29 年 3 月末時点で 91.0%、平成 28 年 3 月末時点で 86.5%となっており、輸入車では平成 29 年 3 月末時点で 79.1%、平成 28 年 3 月末時点で 76.1%となっている。

表 4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1（平成 26 年度から平成 28 年度届出分）

届出年度	平成 29 年 3 月末時点（平成 28 年 3 月末時点）*2 での 平均改修率（%）					
	国産車		輸入車		全体	
H28	59.7%		16.4		57.9	
H27	81.3%	(53.7) *2	72.4%	(49.4) *2	81.2%	(53.6) *2
H26	91.0%	(86.5) *2	79.1%	(76.1) *2	90.5%	(86.0) *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、リコール届出から平成 29 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、平成 28 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平成 28 年度のリコール届出件数及び対象装置数にまとめたものを表 5-1 に示す。平成 28 年度におけるチャイルドシート及びタイヤのリコール届出はなかったため、参考として平成 27 年度のチャイルドシート及びタイヤのリコール届出内容を表 5-2 及び表 5-3 にそれぞれ示す。

表 5-1 平成 28 年度の特定後付装置別リコール届出件数及び対象装置数

装特定後付装置名	届出件数	国産装置	輸入装置	合計
	対象装置数			
チャイルドシート	届出件数 (件)	0	0	0
	対象装置数 (台)	0	0	0
タイヤ	届出件数 (件)	0	0	0
	対象装置数 (本)	0	0	0

表 5-2 チャイルドシートのリコール届出内容 (平成 27 年度分)

事例 1		
国産装置	不具合の内容	年少者補助乗車装置 (チャイルドシート) において、股ベルトアッセンブリー取付部の金属製プレートの端部処理が不適切なため、当該プレートとの摩擦により股ベルトが損傷することがある。そのため、そのまま使用を続けると損傷が進行し、最悪の場合、当該ベルトが破断して、乗員を十分に拘束できないおそれがある。
	対象装置数	10,728台
	不具合件数	1件
	事故の有無	0件
	不具合の原因	耐久性 (開発評価の不備)
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.3カ月
事例 1		
輸入装置	不具合の内容	年少者用補助乗車装置 (チャイルドシート) において、 ①製造管理が不適切なため、腰及び股ベルトの取付け部が嵌合不良となっているものがある。そのため、衝突時にベルトが外れて、乗員を確実に拘束できないおそれがある。 ②回転操作レバーに取り付けられているロッドカラーと操作スイッチ (ストッパー) の寸法のバラツキを考慮していないため、双方が接触して、回転操作レバーが元の位置に戻らないことがある。そのため、チャイルドシートの回転を固定させるためのロック機構が作動できず、チャイルドシートの回転が固定できないおそれがある。
	対象装置数	①119,897台 ②76,257台
	不具合件数	①74件 ②825件
	事故の有無	①0件 ②0件
	不具合の原因	①作業工程 (作業管理不適切) ②設計自体 (評価基準の甘さ)
	不具合発生の初報日から届出までの期間	①13.2カ月 ②20.1カ月

表 5-3 タイヤのリコール届出内容（平成 27 年度分）

事例 1		
国 産 装 置	不具合の内容	乗用車用タイヤにおいて、製造工程が不適切なため、トレッドゴムの強度が不足しているものがある。そのため、トレッドに膨れが生ずることで振動、異音が生じ、そのまま使用を続けると、最悪の場合トレッドの一部が剥がれるおそれがある。
	対象装置数	468本
	不具合件数	2件（いずれも膨れのみ。バーストに至った事例なし）
	事故の有無	0件
	不具合の原因	作業工程（製造工程不適切）
	不具合発生の初報日から届出までの期間	2.3カ月
輸 入 装 置	リコール届出なし	

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

平成 28 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わけて、表 6-1 から表 6-20 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

事例 1	不具合の内容	キャパシタ電源を使用しているアイドルストップシステムにおいて、キャパシタの充放電電圧を制御する昇降圧充放電コンバータ内部素子の過電流保護が不十分なため、アイドルストップからの再始動時等に生じた過電流が当該コンバータへ流れ、内部素子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素子が発熱し、素子周辺の樹脂材が炭化し電流が流れ続け、発煙・発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	164,388 台	不具合件数: 59 件	事故の有無: 火災 2 件、 部分焼損 4 件
事例 2	不具合の内容	窓ふき器において、フロントワイパーモータのボトムカバー（電気回路内蔵）の製造が不適切なため、電気接点付きリレージョイントとウォームホイールが干渉しているものがある。そのため、カウルパネルに雪が積もった状態で窓ふき器を作動後に停止すると、ワイパーアームが本来の停止位置に戻れずアームに反力が発生し、ウォームホイールを介してリレージョイントの接点部がオンオフを繰り返すことで接点部にアーク放電が発生して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	107,388 台	不具合件数: 5 件	事故の有無: 火災 5 件
事例 3	不具合の内容	排出ガス発散防止装置の 2 次エアポンプにおいて、当該ポンプを制御するリレー内の接点の押付け力が不適切なため、接点オン時にアーク放電が発生し、接点が溶着され電流が流れ続けることがある。そのため、当該ポンプのポンプモーターが常時回転となり、2 次エア配管の内圧が上昇し警告灯が点灯、そのまま使用を続けると、ポンプが高温となり樹脂部品が溶損し異臭や煙が発生、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	102,781 台	不具合件数: 20 件	事故の有無: 火災 2 件
事例 4	不具合の内容	原動機において、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、吸入空気温度が高い状態で点火時期や燃料噴射、過給圧が適正に制御ができず、異常燃焼を起こすことがある。そのため、シリンダー内の圧力が異常に上昇しコンロッドが折損、最悪の場合、シリンダーブロックが損傷してエンジンオイルが漏れ、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	64,683 台	不具合件数: 15 件	事故の有無: 火災 2 件

表 6-2 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（続き）

事例5	不具合の内容	大型トラックのエンジンにおいて、クローズドベンチレータ(ブローバイガス還元装置)の構造が不適切なため、ベンチレータエレメントが定期交換時期より前に目詰まりすることがある。そのため、クランクケースの内圧が上昇しエンジンオイルが吸気系に流入し、白煙ならびに出力不足となり、最悪の場合、意図せずエンジン回転の上昇や、エンジンオイル量が減少して、エンジンが破損し火災に至るおそれがある。		
	対象台数	45,805 台	不具合件数: 180 件	事故の有無: 火災 1 件
事例6	不具合の内容	燃料タンクにおいて、タンク上面にある樹脂製ポンプリング部の遮熱性が不足しているため、エンジンや排気管からの熱影響を受けてポンプリングが劣化することがある。そのため、そのまま使用を続けると劣化が進行して、ポンプリングに亀裂が入り燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	30,753 台	不具合件数: 28 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	燃料タンクのブリーザーホース(給油時に燃料タンク内の空気を逃がすホース)において、当該ホースの材質が不適切なため、排気系の熱影響によりホースが劣化し亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	27,940 台	不具合件数: 25 件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	ABSアクチュエータにおいて、ギヤポンプ内部のオイルシール成形時の温度管理が不適切なため、オイルシールの硬度が低くなっているものがある。そのため、オイルシールにブレーキ液が浸透してシール性能が低下し、そのまま使用を続けると、ブレーキ液がアクチュエータ内部に漏れ、電気基板に浸入すると、システム異常となりABSおよびVDC警告灯が点灯して機能が停止し、最悪の場合、電気回路がショートして火災に至るおそれがある。		
	対象台数	18,118 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	オーディオアンプにおいて、冷却用開口部の近くにあるスピーカー駆動用素子に保護する回路がないため、異物等により当該素子が短絡すると、過電流が流れ、素子が損傷するものがある。そのため、基板が焼損し、最悪の場合、基板焼損時の可燃性ガスが発火し、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	16,618 台	不具合件数: 6 件	事故の有無: 無し
事例10	不具合の内容	後写鏡の電気配線の配索設計が不適切なため、ドアの内部に浸入した雨水が配線の接続コネクタに付着することがある。そのため、接続コネクタ端子部に錆が発生して電気抵抗が増加し、そのままの状態で使用を続けると、接続コネクタが発熱し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	4,617 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

表 6-3 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（続き）

事例 1 1	不具合の 内容	大型トラック・バスのエンジン制御プログラムにおいて、低温時の補正制御が不適切なため、ピストンのピン穴上部に亀裂が生じる場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該亀裂の進展によってピストンが損傷し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	2,650 台	不具合件数: 16 件	事故の有無: 無し
事例 1 2	不具合の 内容	ブローファンの電気回路において、コネクタ及びハーネスの端子部の材質が不適切なため、振動により端子部の金属が摩耗し、電気抵抗が増加することがある。そのため、風量を4（高速）もしくは3（中高速）の状態では長時間使用すると、電気回路内を流れる電流により、端子部が発熱してコネクタが溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,851 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 1 3	不具合の 内容	ブローファンの電気回路において、コネクタ及びハーネスの端子部の材質が不適切なため、振動により端子部の金属が摩耗し、電気抵抗が増加することがある。そのため、風量を4（高速）もしくは3（中高速）の状態では長時間使用すると、電気回路内を流れる電流により、端子部が発熱してコネクタが溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,851 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 1 4	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	1,266 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 1 5	不具合の 内容	燃料供給パイプの製造が不適切なため、接続カップラー取付部のパイプの内側が損傷しているものがある。そのため、接続カップラー取付部に隙間が生じて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,250 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例 1 6	不具合の 内容	DC-DCコンバータにおいて、部品の検査指示が不適切なため、過大な電圧をかけ、内部基板がダメージを負ったものがある。そのため、そのまま使用を続けると、コンバータ内部がショートし、充電不良となり、警告灯等が点灯し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1,073 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 焼損 1 件
事例 1 7	不具合の 内容	燃料装置において、燃料ポンプへ電気を供給する配線の接続コネクタの設計が不適切なため、コネクタ端子部の隙間から燃料がコネクタ内部に浸入することがある。そのため、燃料が配線を伝わり外部へ漏れ、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	759 台	不具合件数: 31 件	事故の有無: 無し

表 6-4 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（続き）

事例 18	不具合の 内容	ハイボルテージバッテリーにおいて、搭載場所の水抜き設計が不適切なため、何らかの理由で当該場所に水が浸入した場合、排水ができない。そのため、バッテリーファン部から水が浸入し、バッテリー内部がショート、または、バッテリーの電気端子部に水が付着してショートし、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	592 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 19	不具合の 内容	過給器のインタークーラーにおいて、インタークーラーホースを繋ぐ中間パイプの設計が不適切なため、過給圧により当該ホースが抜けるものがある。そのため、ホースが抜けた箇所からエンジンオイルが飛散するとともに出力低下し、最悪の場合、火災となるおそれがある。		
	対象台数	291 台	不具合件数:6 件	事故の有無:無し
事例 20	不具合の 内容	排気管の熱害対策が不適切なため、排気管が発する熱が燃料タンク、燃料蒸発ガス抑止装置の配管、駐車ブレーキの固定部品等に伝わり溶損するおそれがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料タンクや燃料蒸発ガス抑止装置の配管から燃料等が漏れ出し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。また、駐車ブレーキケーブルの固定等ができなくなり、駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	260 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 21	不具合の 内容	大型トラックのエンジンにおいて、クローズドベンチレータ(ブローバイガス還元装置)の構造が不適切なため、ベンチレータエレメントが定期交換時期より前に目詰りすることがある。そのため、クランクケースの内圧が上昇しエンジンオイルが吸気系に流入し、白煙ならびに出力不足となり、最悪の場合、意図せずエンジン回転の上昇や、エンジンオイル量が減少して、エンジンが破損し火災に至るおそれがある。		
	対象台数	191 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 22	不具合の 内容	かじ取り装置において、パワーステアリングリターンホースの製造が不適切なため、ホースと配管を接続する固定用クランプが正確に取り付けられていないものがある。そのため、リターンホースの接続部の固定が維持できず、ホースが抜けてパワーステアリングフルードが漏れ、最悪の場合、フルードが排気管にかかり火災に至るおそれがある。		
	対象台数	165 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 22	不具合の 内容	原動機の車体への組付が不適切なため、エアコンホースが排気管の遮熱板に接触しているものがある。そのため、エアコンホースが熱害により損傷し、冷媒およびコンプレッサの潤滑オイルが漏れて、最悪の場合、火災にいたるおそれがある。		
	対象台数	161 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-5 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（続き）

事例 23	不具合の 内容	パワーステアリングの油圧ホースにおいて、ゴムホースと口金具の加締めが不適切なため、転舵の繰り返しにより油圧が掛かると、当該ホースが外れるものがある。そのため、オイルが漏れて操舵力が重くなり、最悪の場合、飛散したオイルが排気管に付着し、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	113 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 24	不具合の 内容	燃料タンクの防錆処理が不適切なため、溶接の熱によって下地塗料が剥がれているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料タンクが腐食して燃料が漏れ、最悪の場合、車両火災にいたるおそれがある。		
	対象台数	98 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 25	不具合の 内容	四輪駆動の小型バスにおいて、燃料フィルターケースの配置が不適切なため、走行中の飛び石等が燃料フィルターケースに当たり、ケースに亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	90 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 26	不具合の 内容	ホイールベアリングの補用品を誤って配送したため、誤品を装着した車両がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ベアリング（セパレーター）が磨耗して鉄粉が発生、ベアリンググリスが早期劣化し、最悪の場合、ベアリングが焼付き、火災又は脱輪するおそれがある。		
	対象台数	33 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 27	不具合の 内容	燃料装置において、フューエルパイプの製造が不適切なため、誤った材質が使用されているものがある。そのため、耐久性が不足し、燃料の脈動によって亀裂が入り燃料が漏れ、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	23 台	不具合件数:1 件	事故の有無:1 件
事例 28	不具合の 内容	ホイールベアリングの補用品を誤って配送したため、誤品を装着した車両がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ベアリング（セパレーター）が磨耗して鉄粉が発生、ベアリンググリスが早期劣化し、最悪の場合、ベアリングが焼付き、火災又は脱輪するおそれがある。		
	対象台数	15 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 29	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、制御ユニット内の基板の製造工程が不適切なため、端子部の溶接が確実に行われていないものがある。そのため、端子部の溶接が外れてしまいパワーステアリングのアシストが失われ、最悪の場合、基板内に過大な電流が流れて過熱し、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	19 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-6 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（続き）

事例 30	不具合の 内容	清掃車の電気配線において、作業用エンジンのバッテリー配線の配素が不適切なため、バッテリー固定用ボルトと接触することがある。そのため、走行時の振動によって配線が損傷して短絡し、作業用エンジンが始動不能となり、最悪の場合、配線が焼損して火災となるおそれがある。		
	対象台数	8台	不具合件数:1件	事故の有無:無し
事例 31	不具合の 内容	エンジンの燃料パイプにおいて、コネクタボルトの締め付け作業が不適切なため、締め付け力が不足しているものがある。そのため、コネクタボルトが緩み燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	3台	不具合件数:1件	事故の有無:無し
事例 32	不具合の 内容	原動機において、シリンダーヘッドの燃料配管取付部の穴開け加工が不適切なため、穴の径が大きいものがある。そのため、ねじ山が正確に加工できず、燃料配管取付ボルトの締付力が低くなり走行振動等によって緩み、そのままの状態で使用を続けると、燃料配管ががたついて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	2台	不具合件数:0件	事故の有無:無し

表 6-7 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	前輪のブレーキにおいて、ブレーキホースのレイアウトが不適切なため、ハンドルを一杯に切った際、曲げRが小さくなり、その繰り返してブレーキホースの内部に亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が広がり、ブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	315,304 台	不具合件数: 51 件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	駐車ブレーキにおいて、パーキングケーブルの固定方法が不適切なため、車両振動によりケーブルが作動レバーから外れ、駐車ブレーキが作動できなくなるおそれがある。		
	対象台数	212,490 台	不具合件数: 17 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	小型トラックにおいて、手動式パーキングブレーキレバーを引き上げた際に、原因は判明していないが、まれにレバー保持機構の歯先どうしがつり合って、レバーが確実に固定できず、その後、つり合いが外れてレバーが下がることもある。そのため、制動力が低下し、最悪の場合、車両が動き出すおそれがある。		
	対象台数	111,473 台	不具合件数: 31 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	後輪アクスルにおいて、デフオイルを密封するオイルシールの形状が不適切なため、アクスルケースとオイルシールの密封性が低いものがある。そのため、アクスル内の圧力変化でデフオイルが漏れ、そのまま使用を続けると、後輪ドラムブレーキ内部に浸入し、ブレーキシューにデフオイルが付着すると、後輪の制動力が低下し、最悪の場合、坂路において駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	91,983 台	不具合件数: 307 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	後輪のブレーキにおいて、キャリパの製造が不適切なため、駐車ブレーキ用ピストンが収まる部分のシリンダ内径が大きいものがある。そのため、キャリパ内部のシール性が低く、密閉が保てずブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	19,418 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	大型トラックの後輪制動装置において、ブレーキチャンバーの強度が不足しているため、高速道路における路側帯との区分線(バイブラライン)上を時速80km/hで走行した際の振動周波数によってブレーキチャンバーに亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、当該チャンバーが分離するおそれがある。		
	対象台数	16,340 台	不具合件数: 38 件	事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	前輪のブレーキにおいて、ブレーキホースがねじれて組みつけられたものがある。そのため、走行中に当該ホースがラジエタと接触して、最悪の場合、当該ホースが損傷してブレーキ液が漏れ、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	3,006 台	不具合件数: 3 件	事故の有無: 無し

表 6-8 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例 8	不具合の内容	<p>パーキングスタンド(後輪を接地させたまま車体を保持するためのスタンド)装着車の後輪ブレーキにおいて、ブレーキケーブルの組付け作業が不適切なものがあり、ブレーキレバーの遊びが早期に大きくなることがある。そのため、ブレーキレバーを深く握らないとパーキングスタンドが下ろせなくなり、ブレーキケーブルが過度に引っ張られ、最悪の場合、当該ケーブルが切れて後輪ブレーキが利かなくなるおそれがある。</p>		
	対象台数	2,936 台	不具合件数: 12 件	事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	<p>車両安定制御機能(ビークル・スタビリティ・コントロールシステム:VSC)付き四輪駆動車において、ブレーキ制御プログラムが不適切なため、タイヤ空転時に車速を正確に演算できず、意図どおりの制動力が得られないことがある。このため、雪道等でタイヤ空転中にブレーキを踏むと制動停止距離が長くなるおそれがある。</p>		
	対象台数	2,704 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	<p>制動装置のブレーキペダルにおいて、ペダルアッセンブリ組み立て時にブレーキペダルシャフト抜け止めのサークリップが装着さ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、ブレーキペダルシャフトがブレーキペダルブラケットから抜け、最悪の場合、ブレーキが効かなくなるおそれがある。</p>		
	対象台数	2,130 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 11	不具合の内容	<p>電気配線の配線設計が不適切なため、メインハーネスとアンチロックブレーキシステム(ABS)モジュレータが干渉しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、メインハーネスの被覆が損傷し、損傷箇所からABSモジュレータに電流が流れて当該モジュレータ内部のコントロールユニットが破損してしまい、ABS警告灯が点灯して、ABSが作動しないおそれがある。</p>		
	対象台数	1,589 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 12	不具合の内容	<p>フロントブレーキホースの耐久性が不足しているため、繰り返しハンドル操作を行うこと、ブレーキホースに亀裂が入ることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキホースが裂けてブレーキフルードが漏れ、最悪の場合、フロントブレーキが失陥し、制動距離が長くなるおそれがある。</p>		
	対象台数	1,458 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 13	不具合の内容	<p>フォークリフトの駐車ブレーキにおいて、ブレーキケーブル調整用スクリューの調整が不適切なため、駐車ブレーキの制動力が不足しているものがある。そのため、保安基準第12条の基準に適合しないおそれがある。</p>		
	対象台数	1,441 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し

表 6-9 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例 14	不具合の 内容	制動装置において、ブレーキフルードリザーバーの取付け作業が不適切なため、リザーバーが正確に取付けられていないものがある。そのため、走行時の振動等でリザーバーが外れてブレーキフルードが漏れ、最悪の場合、制動装置の機能が失陥するおそれがある。		
	対象台数	1,219 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 15	不具合の 内容	農業用薬剤散布車の計器パネルにおいて、防水対策が不適切なため、雨水等がヒューズボックス内部に浸入することがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、ヒューズ内部が腐食、断線し、最悪の場合、ブレーキをかけても駆動力が遮断されず、車両が停止しないおそれがある。		
	対象台数	628 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 16	不具合の 内容	大型中型トラック・バスのブレーキにおいて、エキスパンダのウェッジの熱処理が不適切なため、硬度が不足しているものがある。そのため、制動を繰り返すことでウェッジが摩耗し制動力が変化し、最悪の場合、ウェッジが損傷し、車輪の制動ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	351 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 17	不具合の 内容	制動倍力装置のバキュームポンプにおいて、当該ポンプの製造が不適切なため、ポンプ内部に異物が残留しているものがある。そのため、異物により潤滑用油路が塞がれると、潤滑不良となりポンプ内部が破損し、負圧補助機能が失われ、高地等でブレーキを掛ける際、通常の踏力ではブレーキの効きが悪くなるおそれがある。また、ポンプ内部で破損した部品がエンジン内部に入り、エンジンが損傷するおそれがある。		
	対象台数	313 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 18	不具合の 内容	排気管の熱害対策が不適切なため、排気管が発する熱が燃料タンク、燃料蒸発ガス抑止装置の配管、駐車ブレーキの固定部品等に伝わり溶損するおそれがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、燃料タンクや燃料蒸発ガス抑止装置の配管から燃料等が漏れ出し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。また、駐車ブレーキケーブルの固定等ができなくなり、駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	260 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 19	不具合の 内容	大型バスにおいて、フロントブレーキホースの締付け作業が不適切なため、接続部の締付け力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、接続部が緩んでエアが漏れ、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	251 台	不具合件数:3 件	事故の有無:無し

表 6-10 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例20	不具合の内容	制動装置のブレーキパイプにおいて、ABS油圧調整装置への取付作業が不適切なため、ブレーキパイプ同士の間隔が狭いものがある。そのため、エンジンの振動等でブレーキパイプ同士が接触して損傷し、ブレーキフルードが漏れ、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	200 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例21	不具合の内容	制動倍力装置(ブレーキブースター)において、ダイアフラムの製造が不適切なため、ダイアフラムの厚さが規定を超えているものがある。そのため、ダイアフラムの湾曲部に亀裂が入り、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、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	171 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例22	不具合の内容	大型トラックにおいて、ブレーキ制御ユニットの制御プログラムが不適切なため、車両安定性制御装置(EVSC)が作動せず、保安基準に適合しない。		
	対象台数	121 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例22	不具合の内容	原動機において、高圧燃料ポンプ及びブレーキのバキュームポンプを駆動させるカムが製造が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、高負荷運転を行うと、カムが破損して、燃料を加圧することができなくなり、エンジンの出力が低下する。また、負圧を発生させることができなくなり、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	117 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例23	不具合の内容	制動装置のディスクキャリパにおいて、シーリングキャップとオリングが損傷した状態で組み付けられたものがある。そのため、雨水等がキャリパ内部に侵入して錆が発生し、摺動部分が固着し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	82 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例24	不具合の内容	駐車ブレーキにおいて、ブレーキワイヤの組付け及び固定ナットの締め付けが不適切なため、駐車ブレーキ操作を繰り返し行うと使用過程中に固定ナットが緩む場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、固定ナットが外れ、最悪の場合、駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	59 台	不具合件数:3 件	事故の有無:無し
事例25	不具合の内容	動力伝達装置及び制動装置の組み付けられたエアホースにおいて、エアホースの組付けが不適切なため、エアホースがジョイント部から外れ、エアが漏れるものがある。そのため、エアタンクの圧力が低下して警告灯が点灯し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、動力伝達装置が強制的に中立位置になり、走行不能となったり、ブレーキの制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	49 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-11 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例 26	不具合の内容	大型トラックにおいて、フロントブレーキホースの締付け作業が不適切なため、ホース接続部の締付け力が不足しているものがある。そのため、ホース接続部が緩みエアが漏れ、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	45 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 27	不具合の内容	大型バスのブレーキにおいて、エキスパンダのウェッジの熱処理が不適切なため、硬度が不足しているものがある。そのため、制動を繰り返すことでウェッジが摩耗し制動力が変化し、最悪の場合、ウェッジが損傷し、車輪の制動ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	35 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 28	不具合の内容	制動装置において、フロントマスターシリンダーのブーツの形状が不適切なため、ブレーキをかけた際にブーツ内の空気が外部へ排出されにくい。そのため、アンチロックブレーキシステムが作動すると、マスターシリンダー内のピストンが繰り返し作動してブーツ内の空気がブレーキの油圧回路内に侵入し、最悪の場合、制動停止距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	29 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 29	不具合の内容	動力伝達装置において、ディファレンシャル内のスパイダーピンの形状が不適切なため、高負荷作業時にスパイダーピンの油膜が切れることがある。そのため、当該スパイダーピンが磨耗して磨耗粉が生じ、磨耗粉がブレーキピストンとブレーキハウジング間に噛み込み、ピストンシールが損傷してブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、ブレーキ液が不足してブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	15 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 30	不具合の内容	電子式イグニッションスイッチにおいて、電気回路の設計が不適切なため、メインバッテリーの電圧が低下した状態でエンジンを停止させると、当該スイッチに適切な電圧がかからないことがある。そのため、電動パーキングブレーキが作動しなくなるほか、オートマチックトランスミッションのレンジをパーキングの位置に変更することができなくなり、車両が動き出すおそれがある。		
	対象台数	11 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 31	不具合の内容	制動装置において、ブレーキマスターシリンダーの製造管理が不適切なため、誤ったストップボルトを組み付けたものがある。そのため、後輪ブレーキが失陥した際に、ブレーキペダルを踏み込んでも前輪ブレーキの油圧が正常に発生せず、失陥時の制動力が保安基準第12条に適合しないおそれがある。		
	対象台数	6 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し

表 6-12 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例 32	不具合の 内容	ブレーキレバーの製造指示が不適切なため、ブレーキレバーを操作時に当該レバーがスロットルグリップに接触するものがある。そのため、ブレーキレバー操作時の制動性能が十分に発揮できず、停止距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	4台	不具合件数:0件	事故の有無:無し
事例 33	不具合の 内容	制動装置において、ブレーキピストンシールの選定が不適切なため、耐熱性が不足している。そのため、ブレーキの熱で当該シールが損傷してブレーキ液が漏れて警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、ブレーキ液が不足してブレーキが効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	3台	不具合件数:0件	事故の有無:無し

表 6-13 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

事例 1	不具合の内容	電動パワーステアリング(EPS)制御コンピュータのEPSアシスト停止電圧設定が不適切なため、バッテリーが劣化していると、大きなハンドル操作時にバッテリー電圧がEPSアシスト停止電圧以下になることがある。そのため、EPS警告灯が点灯するとともにパワーステアリングのアシスト機能が停止し、急にハンドルの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	118,715 台	不具合件数: 32 件	事故の有無: 物損 2 件
事例 2	不具合の内容	かじ取装置の下側ハンドルホルダーにおいて、スタッドボルトの緩み防止剤の塗布量が不足しているものがある。また、当該ホルダー座面の塗装指示が不適切なため、高速で段差を乗り越える等して繰り返し大きな力が加わると、座面の塗装が剥がれることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、スタッドボルトの軸力が低下し、スタッドボルトが抜けてハンドル操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	13,952 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	電子制御ステアリング(ダイレクトアダプティブステアリング)において、始動時の設定プログラムが不適切なため、転舵したまま駐車しエンジンを始動した場合、タイヤ転舵角を誤演算し、ハンドル切れ角とタイヤ切れ角にズレが生じることがある。そのため、ハンドルを中立位置にしてもタイヤが直進状態に戻らず、運転者の意図した方向に進進できず、そのまま使用を続けると、意図した転回ができないおそれがある。		
	対象台数	11,673 台	不具合件数: 3 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	前輪独立懸架方式の大・中型バスにおいて、センターメンバーの製造が不適切なため、センターメンバー内部に融雪剤等を含んだ水が浸入し、ロアアーム取付部付近が腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、センターメンバーが破損して、最悪の場合、ロアアームが脱落して操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	9,562 台	不具合件数: 9 件	事故の有無: 人身 3 件
事例 5	不具合の内容	ホイール・クレーンのかじ取り装置において、タイロッドエンドのクランプボルトの締め付けトルクが不適切なため、締め付け力が低下するものがある。そのため、タイロッドエンド部のねじ部にガタが生じ、そのままの状態で使用を続けると、タイロッドエンド部のネジ山が損傷して、最悪の場合、タイロッドエンド部からタイロッドが抜けて操舵不能になるおそれがある。		
	対象台数	7,002 台	不具合件数: 6 件	事故の有無: 無し

表 6-14 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（続き）

事例 6	不具合の内容	かじ取り装置において、ハンドルとステアリングギヤボックスをつなぐ継手部品（ステアリングヨーク）の製造が不適切なため、継手部品とステアリングギヤボックスの連結部にガタが生じているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、継手部品が摩耗し、最悪の場合、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	4,531 台	不具合件数: 3 件	事故の有無: 無し
事例 7	不具合の内容	原動機の補機駆動ベルトのアイドラプーリーにおいて、製造時に設計で指示されていない塗装をしているため、使用過程で塗装が薄くなり取付ボルトの締結力が低下することがある。そのため、取付ボルトが緩み、そのままの状態で使用を続けると、取付ボルトが破断し、プーリーが脱落してパワーステアリングのアシスト力が失われ、ハンドルの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	1,332 台	不具合件数: 7 件	事故の有無: 無し
事例 8	不具合の内容	農耕トラクタのかじ取り装置において、油圧シリンダキャップの止め輪の回り止めの設計が不適切なため、当該止め輪が外れることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルが漏れ、最悪の場合、操舵および走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	720 台	不具合件数: 8 件	事故の有無: 無し
事例 9	不具合の内容	農耕トラクタのかじ取り装置において、油圧シリンダキャップの設計が不適切なため、当該キャップの止め輪に過度の応力がかかるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該止め輪が破損してオイルが漏れ、最悪の場合、操舵および走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	301 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	ホイールクレーンの油圧ギヤポンプにおいて、ギヤポンプを構成するタイボルトの強度が不足しているため、走行時等の振動によって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、亀裂が進展して折損し、最悪の場合、作動油が漏れて走行および操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	289 台	不具合件数: 2 件	事故の有無: 無し
事例 11	不具合の内容	ホイール・クレーンの第3車軸ステアリング機構において、ステアリングストップパ位置の調整が不適切なため、ステアリング最大操舵時に車軸がたわみ、上側トルクロード取付けボルトに緩みが生じ、折損することがある。そのため、上側トルクロードが車軸から外れて異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、サスペンションシリンダ取付け部が損傷して、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。		
	対象台数	176 台	不具合件数: 7 件	事故の有無: 無し

表 6-15 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（続き）

事例 12	不具合の 内容	かじ取り装置において、パワーステアリングリターンホースの製造が不適切なため、ホースと配管を接続する固定用クランプが正確に取り付けられていないものがある。そのため、リターンホースの接続部の固定が維持できず、ホースが抜けてパワーステアリングフルードが漏れ、最悪の場合、フルードが排気管にかかり火災に至るおそれがある。		
	対象台数	165 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 13	不具合の 内容	パワーステアリングの油圧ホースにおいて、ゴムホースと口金具の加締めが不適切なため、転舵の繰り返しにより油圧が掛かると、当該ホースが外れるものがある。そのため、オイルが漏れて操舵力が重くなり、最悪の場合、飛散したオイルが排気管に付着し、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	113 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 14	不具合の 内容	シヨベル・ローダの動力伝達装置において、油圧ホースの製造が不適切なため、耐圧性が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、駆動時にホースに耐圧限度を超える油圧がかかり、当該ホースが破損して作動油が漏れ、最悪の場合、走行および操向が不能になるおそれがある。		
	対象台数	50 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 15	不具合の 内容	車両製造時の作業管理が不適切なため、サイドエアバッグ、助手席エアバッグ、前席シートベルトバックル、前席シート背もたれ、後席シートベルト、ステアリングコラム、ウinker・ワイパー操作レバーユニット及びアクセルペダル等の取付ボルトが規定のトルクで締め付けられていないものがある。そのため、走行振動等によって取付ボルトに緩みが生じ、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが外れて、ウinker、ワイパー、ハンドル、アクセルが操作できなくなったり、衝突時に乗員を正しく拘束できなくなったり、エアバッグが展開時に正しく展開しないおそれがある。		
	対象台数	41 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 16	不具合の 内容	フロントロアアームにおいて、ボールジョイントのボルト部の防錆設計が不適切なため、使用過程において、当該ボルトが腐食するものがある。そのため、当該ボルトの強度が低下して破損することで、ロアアームとホイールキャリアが分離し、ハンドル操作が正常に行えなくなるおそれがある。		
	対象台数	28 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 17	不具合の 内容	ブレーキ配管防護板の形状が不適切なため、ハンドルを最大に操舵した際、ドラッグリンクが防護板と接触するものがある。そのため、保安基準第11条第1項の基準に適合しないおそれがある。		
	対象台数	22 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-16 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（続き）

事例 18	不具合の 内容	かじ取り装置において、ピットマンアームの製造が不適切なため、アームの曲げ部に亀裂が生じているものがある。また、ステアリングシステムのパワーアシスト圧力調整を行っていないため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展して折損し、最悪の場合、操舵できなくなるおそれがある。		
	対象台数	16 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 19	不具合の 内容	ステアリング用油圧ポンプにおいて、スプリットフランジを取付けるボルトの選定が不適切なため、当該フランジが正しく取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、走行時の振動等により当該油圧ポンプ側のねじ山が損傷し、締結部に緩みが生じ、オイルが漏れるおそれがある。その結果、油圧が減少するため、ステアリングが作動不能となるとともに、オイルは走行用も兼ねているため、最悪の場合、走行用ポンプが焼きつき走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	15 台	不具合件数:1 件	事故の有無:無し
事例 20	不具合の 内容	電動パワーステアリングにおいて、制御ユニット内の基板の製造工程が不適切なため、端子部の溶接が確実に行われていないものがある。そのため、端子部の溶接が外れてしまいパワーステアリングのアシストが失われ、最悪の場合、基板内に過大な電流が流れて過熱し、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	19 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 21	不具合の 内容	ディーゼル排気微粒子除去フィルター（DPF）再生用の負荷掛けバルブにおいて、バルブの作動圧力の設定が不適切なため、当該バルブが振動し、作動油の配管ホース口金部に亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展して作動油が漏れ、最悪の場合、操舵および走行ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	10 台	不具合件数:4 件	事故の有無:無し
事例 22	不具合の 内容	ショベル・ローダにおいて、ロータリ除雪装置を作動させる油圧ホースの選定が不適切なため、高圧部に耐圧性の低いホースが組み付けられた。そのため、除雪作業時に耐圧性能を超える油圧がかかりホースが破裂し、作動油が漏れ、最悪の場合、ロータリ除雪装置が作動しなくなるおそれがある。また、ステアリング及び駆動用を兼ねる作動油が漏れることで操舵不能もしくは走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	8 台	不具合件数:3 件	事故の有無:無し

表 6-17 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（続き）

事例 2 2	不具合の 内容	かじ取装置において、ステアリングシリンダ位置決め用平行ピンの長さが不適切なため、ステアリングシリンダをフロントアクスルケースに組み付けた際に、平行ピンがシリンダチューブに当たり、シリンダチューブが変形することがある。そのため、ハンドルを大きく旋回させた際、ステアリングチューブ内のピストンシールが損傷して、油圧を保持できず、ハンドル操作が効かなくなるおそれがある。		
	対象台数	5 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 2 3	不具合の 内容	農耕トラクタの油圧回路において、ノイズインシュレーター（油圧回路の作動音を低減する部品）の溶接が不適切なため、稼働時の油圧により溶接部に亀裂が生じることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展して作動油が漏れて警告灯が点灯し、最悪の場合、走行および操舵不能となるおそれがある。		
	対象台数	2 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例 2 4	不具合の 内容	アッパーコントロールアームとナックルを締結するナットの締付けが不適切なため、ナットが規定トルクで締め付けられていないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ナックルがアッパーコントロールアームから外れ、最悪の場合、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	1 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

表 6-18 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	バックドアのガス封入式ステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、沿岸地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみ、エンドキャップが割れ、バックドアを開く際に外筒が破損し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。		
	対象台数	798,550 台	不具合件数: 2 件	事故の有無: 軽傷 1 件
事例 2	不具合の内容	バックドアのガス封入式ステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、早期に腐食するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、封入されたガスにより外筒が破損して、当該ステーが車体の外に飛び出し、路上に落下して交通の妨げになるおそれがある。また、バックドアを開く際に当該ステーが破損すると、周囲の人が負傷するおそれがある。		
	対象台数	727,012 台	不具合件数: 5 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	助手席側エアバッグのインフレーター(ガス発生装置)において、ガス発生剤が湿気のある状態で長期間の温度変化にさらされると劣化することがある。このため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	432,323 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	リヤゲートのガス封入式ダンパーステーにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、塩害地域の塩分の影響で腐食することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、外筒が膨らみ、エンドキャップが割れ、リヤゲートを開く際に外筒が破裂し、最悪の場合、周囲の人が負傷するおそれがある。		
	対象台数	394,941 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	助手席側エアバッグのインフレーター(ガス発生装置)において、ガス発生剤が湿気のある状態で長期間の温度変化にさらされると劣化することがある。このため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	38,989 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	テールゲートのガス封入式スプリングにおいて、外筒のエンドキャップ部の塗装が不適切なため、外筒が錆びるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、錆が進行し、外筒が膨らみエンドキャップが割れ、最悪の場合、テールゲートを開く際に外筒が破裂し、周囲の人が負傷するおそれがある。		
	対象台数	32,100 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

表 6-19 負傷するおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例 7	不具合の 内容	助手席側エアバッグのインフレーター(ガス発生装置)において、ガス発生剤が湿気のある状態で長期間の温度変化にさらされると劣化することがある。このため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	22,928 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 8	不具合の 内容	運転席側エアバッグのインフレーター(ガス発生装置)において、ガス発生剤が湿気のある状態で長期間の温度変化にさらされると劣化することがある。このため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	20,251 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 9	不具合の 内容	車椅子乗降用スロープ装着車の後部座席において、後部座席を折り畳んだ際に固定させるバンドの取付構造が不適切なため、取付部よりバンドが外れ、後部座席が倒れる場合がある。そのため、車椅子利用者の膝や手などに後部座席が当たり、最悪の場合、車椅子利用者が負傷をするおそれがある。		
	対象台数	3,691 台	不具合件数:19 件	事故の有無:無し
事例 10	不具合の 内容	運転者席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、高い湿度の環境下で温度変化を繰り返すと、ガス発生剤が劣化することがある。そのため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	2,467 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 11	不具合の 内容	助手席側エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、高温多湿な状態で長期間の温度変化にさらされると、火薬が劣化し、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	894 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 12	不具合の 内容	前席左右のシートベルトにおいて、シートベルトフィーダ用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、シートベルトフィーダが正しく作動しないことがある。そのため、シートベルトフィーダが適切な位置で停止せず、乗員の拘束が不十分となり、乗員が過度の傷害を負うおそれがあるほか、シートベルトプリテンショナが作動するとシートベルトフィーダが破損し、破片で乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	118 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

表 6-20 負傷するおそれがあるとしたリコール届出事例（続き）

事例 13	不具合の 内容	インストルメントパネルの材質が不適切なため、助手席の乗員がシートベルトをしていない状態で、事故等によりインストルメントパネルに頭を打ち付けた場合にケガをするおそれがある。		
	対象台数	21 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 14	不具合の 内容	運転席及び助手席のサイドエアバッグのインフレーター(膨張装置)において、製造が不適切なため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	20 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し
事例 15	不具合の 内容	運転席及び助手席のサイドエアバッグのインフレーター(膨張装置)において、製造が不適切なため、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	12 台	不具合件数:0 件	事故の有無:無し

7. 参考調査1 リコール届出件数及び対象台数の推移

7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）

昭和44年度から平成28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7-1に示し、それをグラフにしたものを「全体」については図7-1に、国産車については図7-2に、輸入車については図7-3にそれぞれ示す。

表7-1 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～平成28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元年	18	1,044,198	27	35,827	45	1,080,025
H2	17	1,266,116	40	70,040	57	1,336,156
H3	32	1,341,101	54	203,487	86	1,544,588
H4	16	1,026,896	42	251,344	58	1,278,240
H5	21	369,806	34	122,009	55	491,815
H6	14	1,722,353	36	119,721	50	1,842,074
H7	10	52,880	35	101,337	45	154,217
H8	14	1,913,722	44	192,645	58	2,106,367
H9	42	2,355,792	41	229,227	83	2,585,019
H10	44	680,216	49	448,935	93	1,129,151
H11	58	1,616,215	74	255,875	132	1,872,090
H12	112	2,151,728	64	259,112	176	2,410,840
H13	93	2,926,499	76	364,378	169	3,290,877
H14	104	2,784,850	66	227,024	170	3,011,874
H15	123	4,235,340	81	181,131	204	4,416,471
H16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
H17	227	5,406,616	82	256,376	309	5,662,992
H18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
H19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
H20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
H22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	201	7,714,208	102	264,431	303	7,978,639
H26	204	9,117,705	151	440,183	355	9,557,888
H27	232	18,648,961	136	341,676	368	18,990,637
H28	224	15,182,671	140	666,343	364	15,849,014
合計	3,947	135,137,813	2,420	8,147,628	6,367	143,285,441

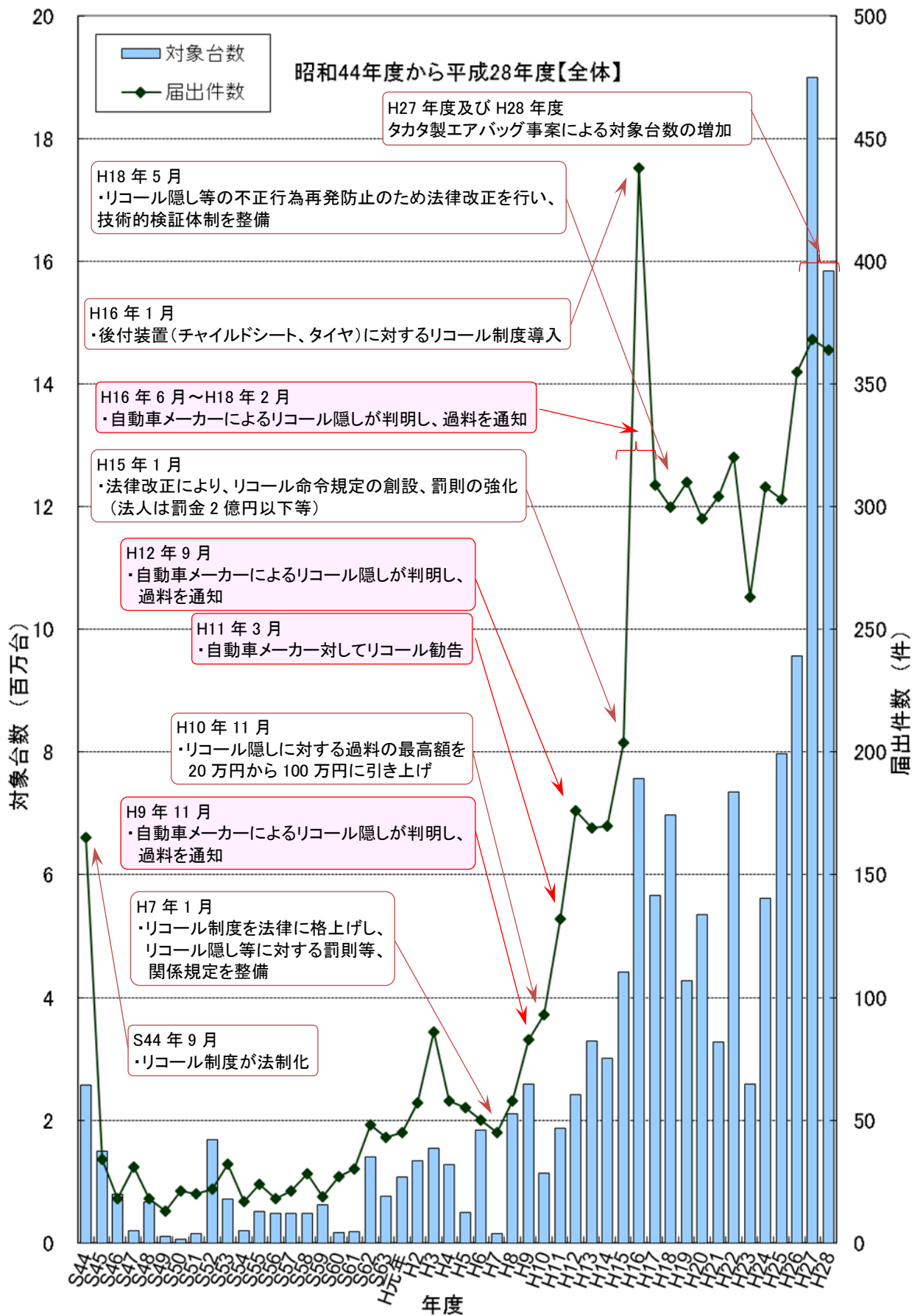


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和44年度～平成28年度)

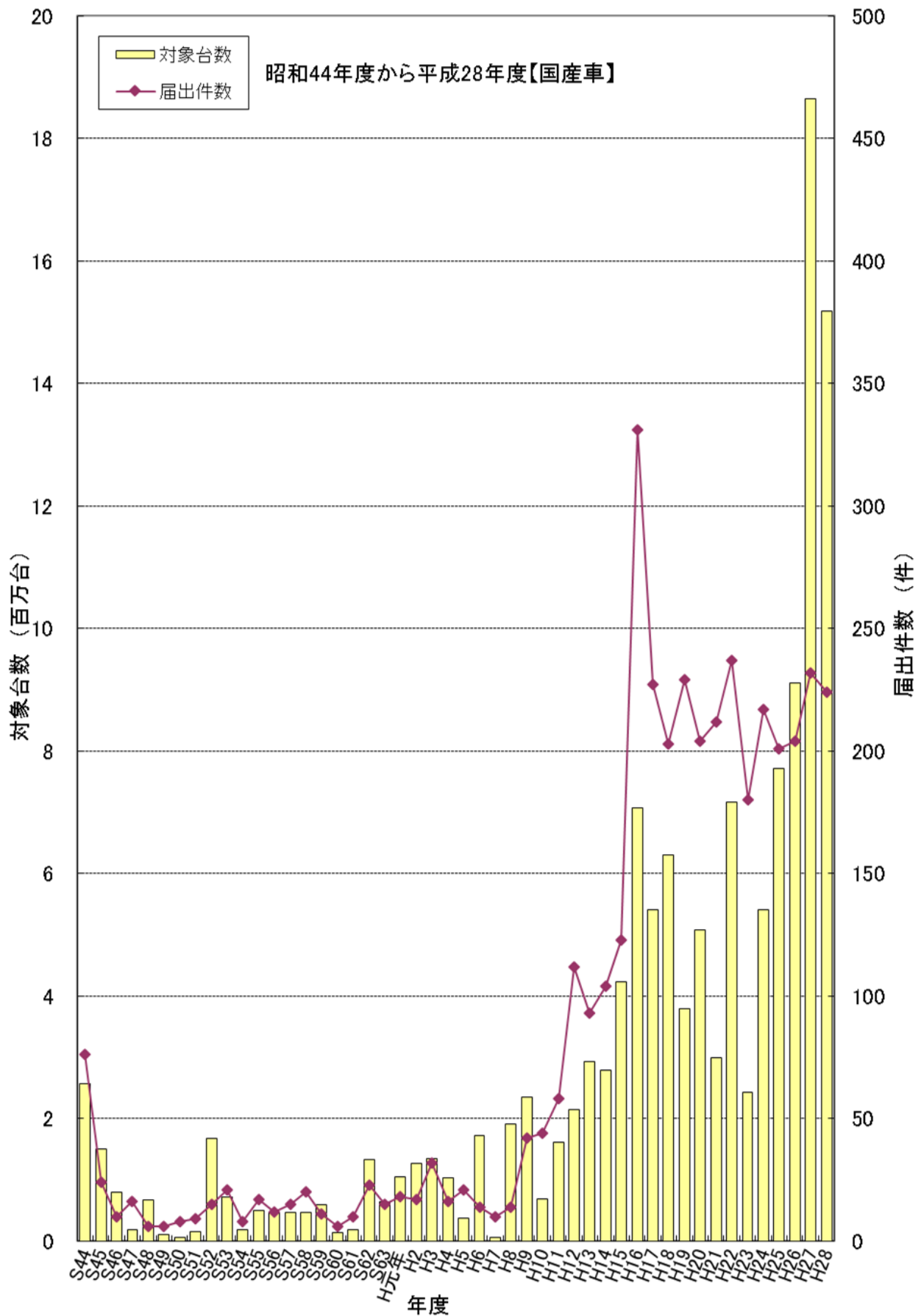


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】（昭和 44 年度～平成 28 年度）

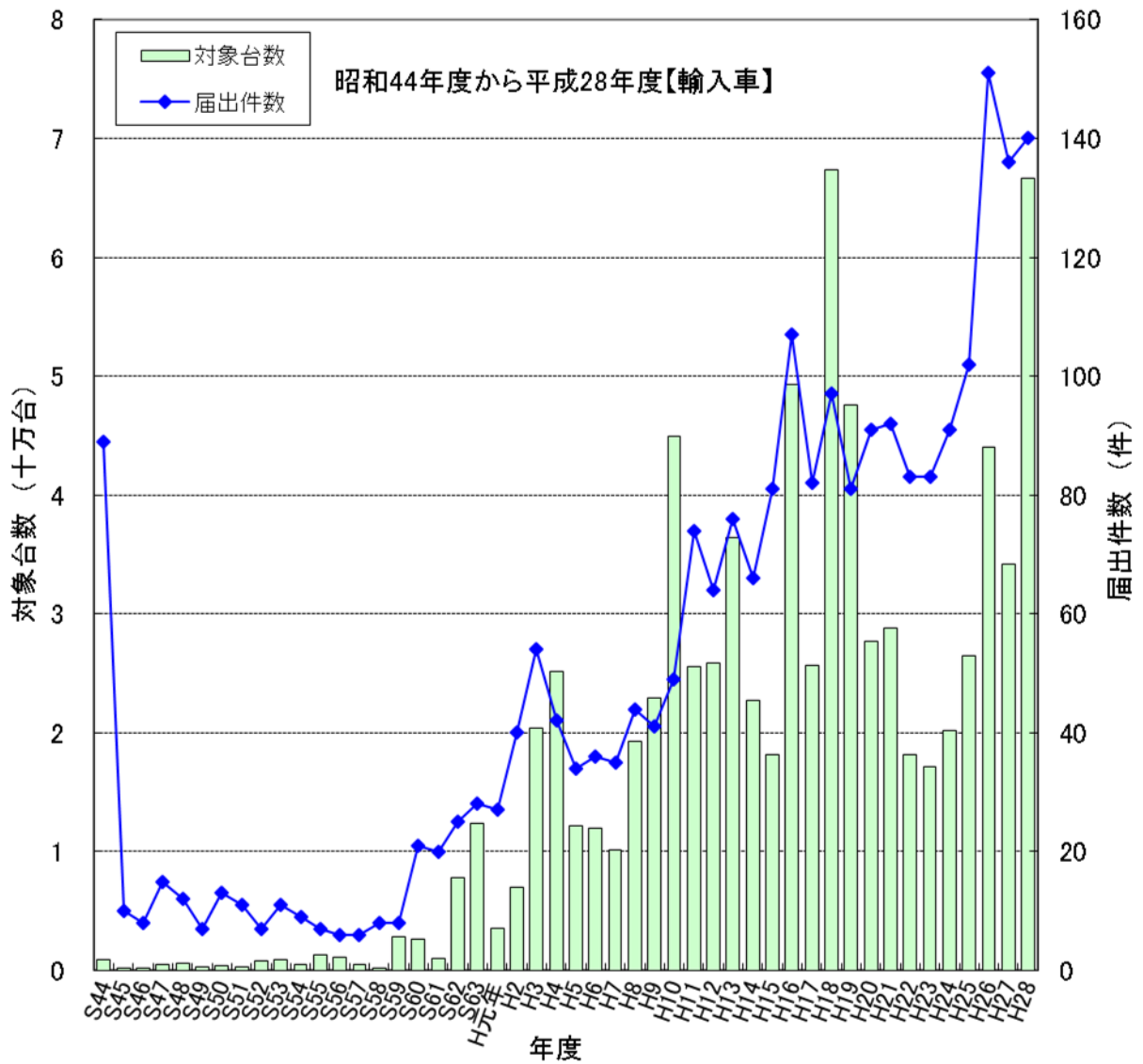


図 7-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】(昭和 44 年度～平成 28 年度)

7.2 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年度から平成28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7-2にタイヤは表7-3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7-4に示す。

表7-2 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～平成28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
合計	6	163,610	5	169,125	11	332,735

表7-3 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～平成28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
合計	4	1,242,035	4	1,880	8	1,243,915

表 7-4 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～平成 28 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
合計	10	1,405,645	9	171,005	19	1,576,650

8. 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

8.1 届出者別（国産車）・車名別（輸入車）リコール届出件数及び対象台数

平成24年度から平成28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8-1に、それらをグラフにしたものを図8-1及び図8-2に、また、保有車両数を考慮したリコール率を表8-3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8-2に、それをグラフにしたものを図8-3に示す。また、保有車両数を考慮したリコール率を表8-4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8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】（平成24年度～平成28年度）*1

届出者名		H24	H25	H26	H27	H28
トヨタ自動車	件数(件)	10	10	16	19	20
	台数(台)	2,144,091	1,650,844	3,241,894	5,095,322	5,198,377
本田技研工業*2	件数(件)	5	11	10	21	8
	台数(台)	119,659	1,097,257	1,571,581	4,518,786	2,274,533
スズキ*2	件数(件)	3	5	14	17	11
	台数(台)	59,130	321,256	1,167,264	3,585,153	493,704
ダイハツ工業	件数(件)	5	3	3	9	2
	台数(台)	184,417	1,724,491	79,106	783,910	848,419
日産自動車	件数(件)	14	18	13	15	13
	台数(台)	859,938	1,740,863	1,113,797	884,189	1,150,508
三菱自動車工業	件数(件)	9	17	13	15	15
	台数(台)	1,350,569	889,937	1,197,276	1,402,673	1,779,827
マツダ	件数(件)	1	2	3	15	20
	台数(台)	8,902	10,203	44,195	1,605,777	1,608,343
富士重工業	件数(件)	4	1	4	5	15
	台数(台)	39,267	22	58,914	188,446	1,135,906
いすゞ自動車	件数(件)	17	12	16	10	9
	台数(台)	267,656	91,787	95,455	226,918	116,782
日野自動車	件数(件)	13	16	12	11	18
	台数(台)	11,826	18,471	247,238	114,397	351,437
三菱ふそう トラック・バス	件数(件)	17	19	16	11	15
	台数(台)	284,441	91,471	135,775	156,645	31,577
UDトラックス	件数(件)	6	8	6	2	4
	台数(台)	10,247	39,639	19,320	4,414	76,075
ヤマハ発動機*3	件数(件)	3	3	6	5	7
	台数(台)	20,634	17,134	92,511	41,754	75,353
川崎重工業*3	件数(件)	3	3	1	1	1
	台数(台)	21,442	1,433	1,374	5,973	1,335

*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 8-2 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度) *1

車名 *2	届出件数	H24	H25	H26	H27	H28
	対象台数					
BMW *3	件数(件)	12	19	21	14	16
	台数(台)	149,923	46,420	150,680	96,793	182,809
メルセデス・ベンツ *4	件数(件)	7	7	6	15	22
	台数(台)	8,286	1,512	68,314	107,247	193,027
フォルクスワーゲン *5	件数(件)	0	3	9	1	8
	台数(台)	0	114,654	72,917	1,480	134,581
アウディ *6	件数(件)	2	5	3	2	5
	台数(台)	437	19,058	16,200	1,437	68,938
ボルボ *7	件数(件)	7	2	4	3	5
	台数(台)	4,857	1,602	2,376	458	7,484
ジープ *8	件数(件)	1	3	7	7	7
	台数(台)	820	6,061	23,411	5,999	11,147

*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: 平成 28 年度の新車販売台数上位 6 車名を選択した(日本自動車輸入組合(<http://www.jaia-jp.org/>)による)。

*3: 二輪車を含む。また、「BMWアルピナ」を除く(以下、同じ)。

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

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

*6: 届出者の「アウディジャパン」が輸入した車名「ランボルギーニ」を除く(以下、同じ)。

*7: 届出者の「ボルボ・カー・ジャパン」(平成 25 年度届出分より)、届出者の「ボルボ・カーズ・ジャパン」及び届出者の「UDトラックス」が、輸入した車名「ボルボ」である。また、届出者の「新明和工業」及び「日本トレクス」の平成 24 年度国産車届出分に含む車名「ボルボ」を除く(以下、同じ)。

*8: 届出者の「FCA ジャパン」及び「クライスラー日本」が輸入した車名「ジープ」及び車名「クライスラー」であり、かつ、通称名に「ジープ」の記載があるもの(以下、同じ)。

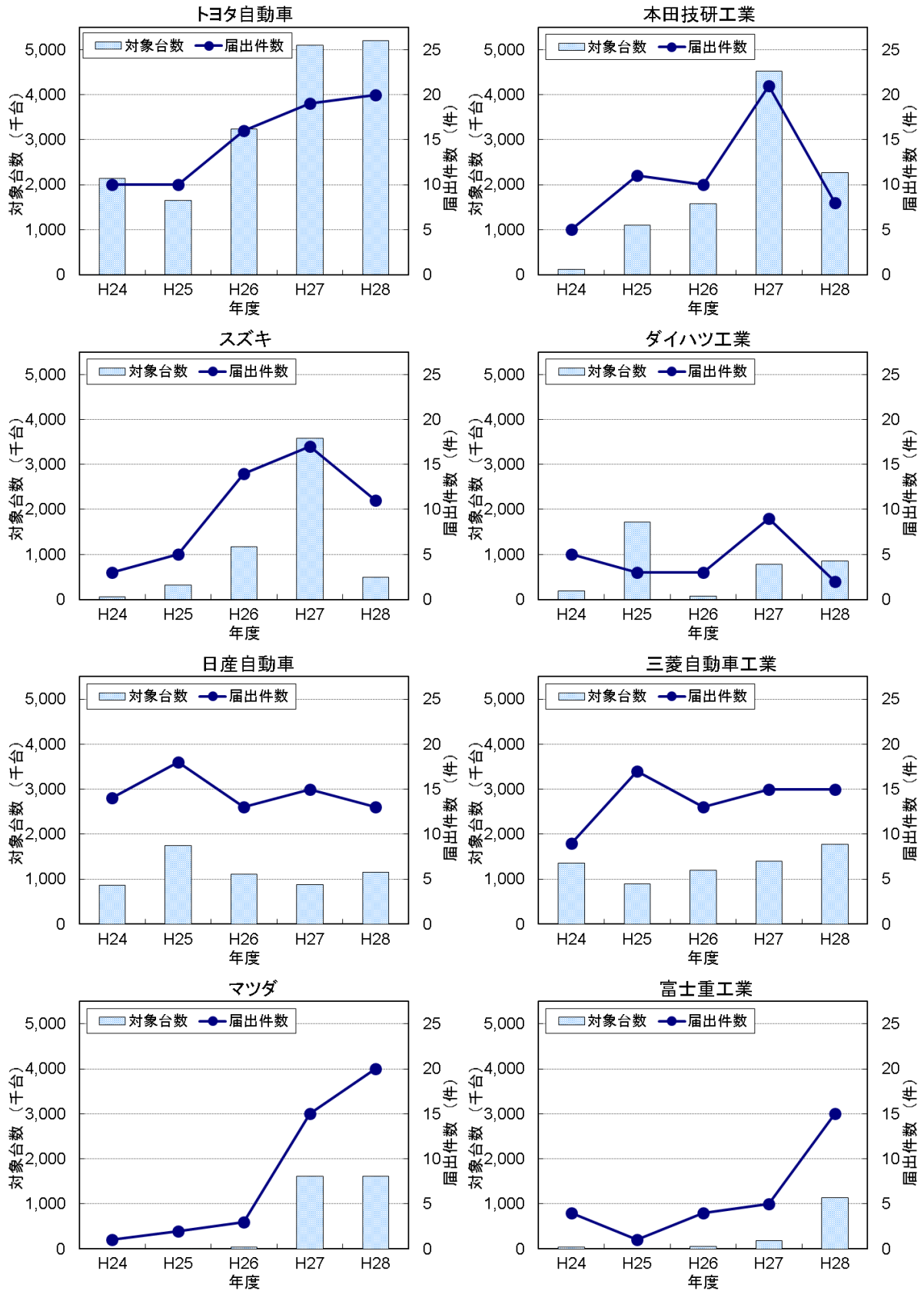


図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

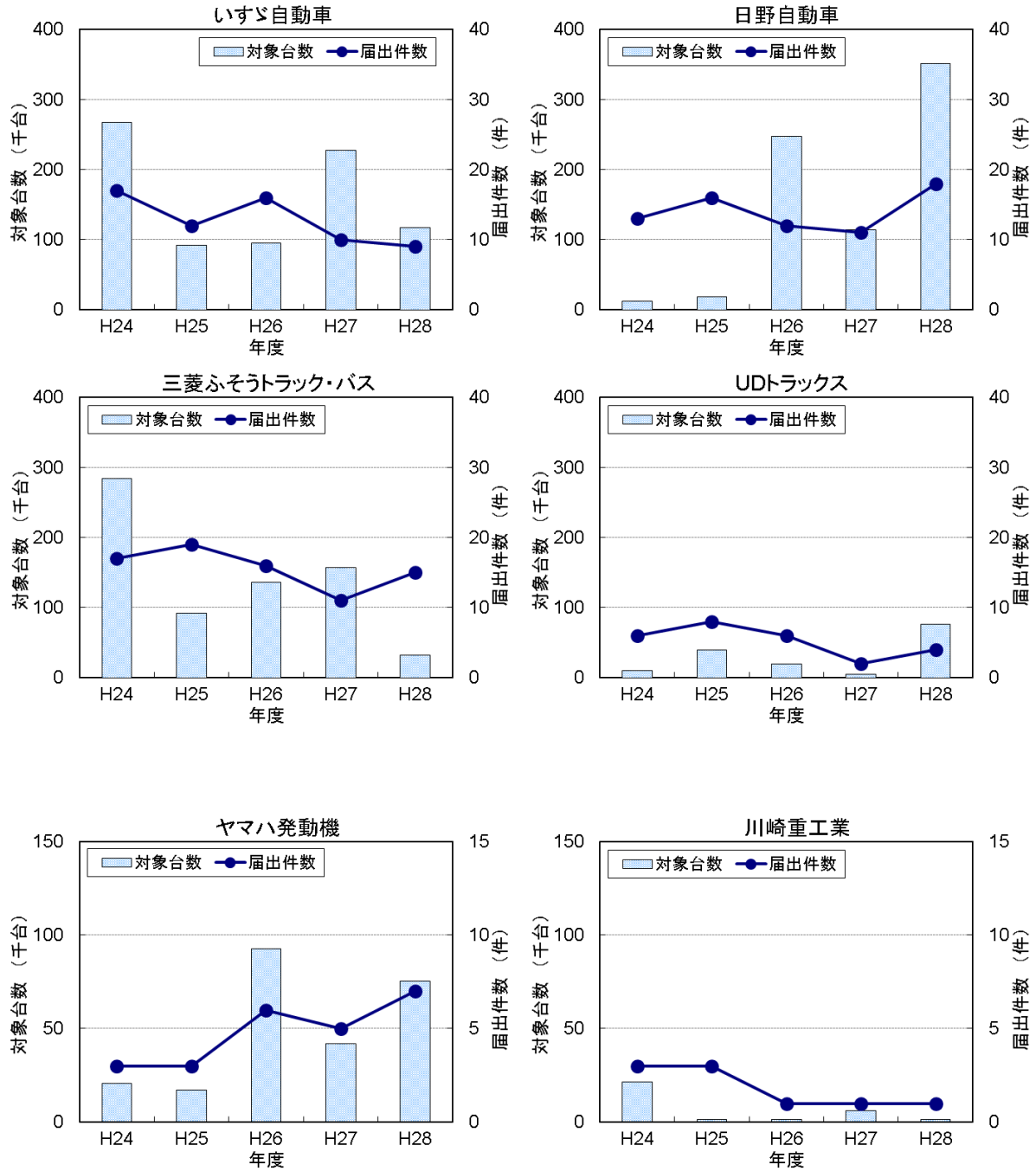


図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

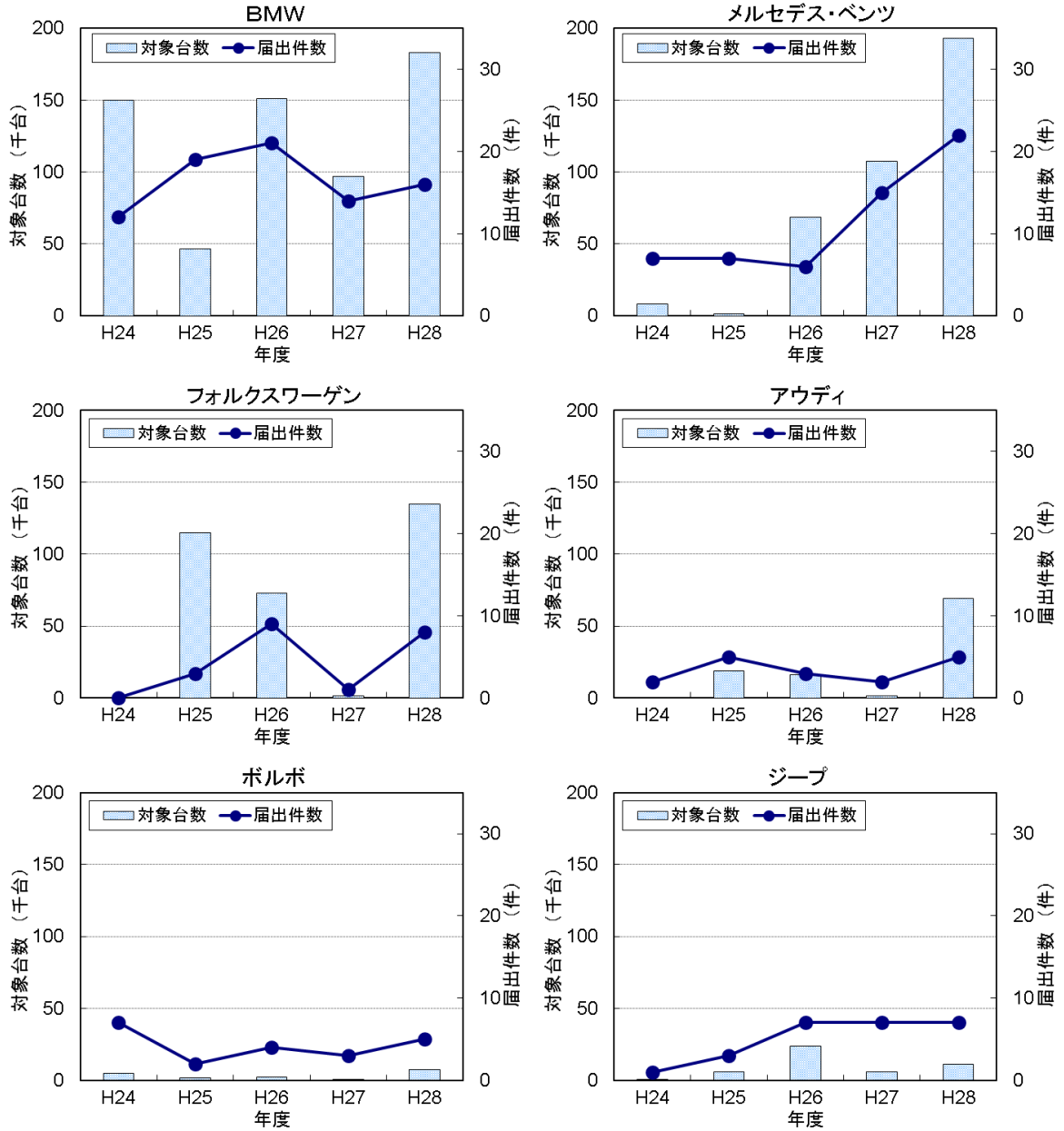


図 8-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度)

表 8-3 届出者別の 5 力年リコール率【国産車】*1

届出者名	届出件数*1 (件)	対象台数*1 (台)	保有車両数*2 (台)	5 力年リコール率 (%)
トヨタ自動車	75	17,330,528	20,825,782	83.2
本田技研工業	55	9,581,816	11,300,270	84.8
スズキ	50	5,626,507	10,506,569	53.6
ダイハツ工業	22	3,620,343	9,388,433	38.6
日産自動車	73	5,749,295	9,103,916	63.2
三菱自動車工業	69	6,620,282	3,887,061	170.3
マツダ	41	3,277,420	3,315,756	98.8
富士重工業	29	1,422,555	3,243,143	43.9
いすゞ自動車	64	798,598	1,288,843	62.0
日野自動車	70	743,369	777,061	95.7
三菱ふそうトラック・バス	78	699,909	545,383	128.3
UD トラックス	26	149,695	265,253	56.4
ヤマハ発動機	24	247,386	880,254	28.1
川崎重工業	9	31,557	683,453	4.6

*1：届出件数及び対象台数については、平成 24 年度から平成 28 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平成 28 年度 3 月現在の集計（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 8-4 車名別の 5 力年リコール率【輸入車】*1

車名	届出件数*1 (件)	対象台数*1 (台)	保有車両数*2 (台)	5 力年リコール率 (%)
BMW*3	82	626,625	867,869	72.2
メルセデス・ベンツ	57	378,386	817,441	46.3
フォルクスワーゲン	21	323,632	558,061	58.0
アウディ	17	106,070	315,796	33.6
ボルボ	24	17,472	173,238	10.1
ジープ	25	47,438	52,396	90.5

*1：届出件数及び対象台数については、平成 24 年度から平成 28 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平成 28 年度 3 月現在の集計（乗用車のみ）及び日本自動車輸入組合の平成 28 年度新車・中古車登録数から求めた。

*3：届出件数及び対象台数には、二輪車を含む。

8.2 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間

(1) 国産車の届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出状況

平成 24 年度から平成 28 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 8-5 に示す。また、不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の平成 24 年度から平成 28 年度の届出件数及び対象台数をそれぞれ合計したものについて、さらに、それらの割合について、主な国産車の届出者（14 社）に区分したものを表 8-6 に、それらをグラフにしたものを図 8-4 から図 8-7 にそれぞれ示す。

表 8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

届出者名	平均期間（カ月）					5カ年平均
	H24	H25	H26	H27	H28	
トヨタ自動車	22.2	20.0	25.3	22.1	21.0	22.3
本田技研工業	32.4	15.6	6.2	9.0	7.3	11.5
スズキ	0.4	9.3	21.3	19.2	25.1	19.0
ダイハツ工業	39.9	44.3	3.6	6.6	29.1	22.9
日産自動車	40.3	31.1	16.5	18.1	14.2	25.6
三菱自動車工業	16.8	22.0	32.5	28.0	30.2	26.6
マツダ	1.8	2.7	7.0	29.0	19.0	20.4
富士重工業	11.3	1.4	12.6	8.2	26.1	18.2
いすゞ自動車	41.7	23.7	23.9	14.1	38.2	30.9
日野自動車	11.5	12.8	23.8	25.4	46.3	24.7
三菱ふそうトラック・バス	10.9	20.8	17.1	17.0	33.5	19.4
UDトラックス	16.6	16.6	16.7	43.3	27.3	20.3
ヤマハ発動機	11.6	37.8	10.9	19.6	10.6	15.1
川崎重工業	18.3	5.8	4.0	25.6	2.8	26.0

表 8-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数、対象台数及びそれらの割合【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度合計)

期間区分	H24～H28 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	富士重工業	いすゞ自動車	日野自動車	三菱ふそうトラック・バス	UDトラックス	ヤマハ発動機	川崎重工業
2 カ月以内	件数	(件)	19	12	15	7	16	11	14	5	8	17	10	2	4	1
		(%)	22.6	18.8	28.3	29.2	17.8	12.2	31.1	17.2	10.7	19.3	11.2	7.7	12.9	10.0
	台数	(千台)	2,317	2,815	139	336	738	242	671	301	20	7	37	0	4	0
		(%)	12.7	27.8	2.5	8.2	12.2	3.5	17.6	21.1	2.4	0.8	4.7	0.1	1.2	0.0
2 カ月を超え 4 カ月以内	件数	(件)	10	13	9	2	12	14	6	4	7	7	7	3	2	2
		(%)	11.9	20.3	17.0	8.3	13.3	15.6	13.3	13.8	9.3	8.0	7.9	11.5	6.5	20.0
	台数	(千台)	66	1,126	98	69	304	207	127	109	2	2	41	11	17	3
		(%)	0.4	11.1	1.7	1.7	5.0	3.0	3.3	7.6	0.3	0.2	5.2	7.3	4.9	7.7
4 カ月を超え 6 カ月以内	件数	(件)	8	6	4	1	4	3	1	1	3	5	8	2	5	1
		(%)	9.5	9.4	7.5	4.2	4.4	3.3	2.2	3.4	4.0	5.7	9.0	7.7	16.1	10.0
	台数	(千台)	2,205	669	244	1	313	503	6	0	1	4	19	48	26	0
		(%)	12.1	6.6	4.3	0.0	5.2	7.2	0.2	0.0	0.1	0.5	2.4	31.9	7.5	0.0
6 カ月を超え 8 カ月以内	件数	(件)	4	8	3	1	3	6	6	5	4	4	9	4	2	2
		(%)	4.8	12.5	5.7	4.2	3.3	6.7	13.3	17.2	5.3	4.5	10.1	15.4	6.5	20.0
	台数	(千台)	1,510	1,146	65	259	21	139	518	162	8	3	2	3	23	7
		(%)	8.3	11.3	1.2	6.3	0.3	2.0	13.6	11.4	1.0	0.3	0.2	2.1	6.6	19.6
8 カ月を超え 10 カ月以内	件数	(件)	3	5	2	2	4	3	2	0	3	3	7	2	3	1
		(%)	3.6	7.8	3.8	8.3	4.4	3.3	4.4	0.0	4.0	3.4	7.9	7.7	9.7	10.0
	台数	(千台)	50	1,572	20	45	773	423	69	0	1	28	33	1	7	0
		(%)	0.3	15.5	0.4	1.1	12.7	6.1	1.8	0.0	0.1	3.2	4.1	0.8	1.9	1.4
10 カ月を超え 12 カ月以内	件数	(件)	2	3	1	0	5	6	3	4	3	8	7	2	4	0
		(%)	2.4	4.7	1.9	0.0	5.6	6.7	6.7	13.8	4.0	9.1	7.9	7.7	12.9	0.0
	台数	(千台)	753	1,760	1	0	282	147	237	182	0	13	6	1	54	0
		(%)	4.1	17.4	0.0	0.0	4.6	2.1	6.2	12.8	0.0	1.5	0.7	0.8	15.7	0.0
12 カ月を超え 24 カ月以内	件数	(件)	9	11	4	3	12	11	3	4	7	14	15	4	6	1
		(%)	10.7	17.2	7.5	12.5	13.3	12.2	6.7	13.8	9.3	15.9	16.9	15.4	19.4	10.0
	台数	(千台)	1,085	720	105	1,020	583	639	145	209	243	164	205	21	151	3
		(%)	6.0	7.1	1.9	24.8	9.6	9.2	3.8	14.7	29.4	18.2	26.0	14.0	43.8	9.5
24 カ月を超え 48 カ月以内	件数	(件)	15	3	8	3	16	17	6	4	21	13	17	3	3	2
		(%)	17.9	4.7	15.1	12.5	17.8	18.9	13.3	13.8	28.0	14.8	19.1	11.5	9.7	20.0
	台数	(千台)	6,727	45	472	190	945	2,221	663	241	177	38	263	36	18	22
		(%)	37.0	0.4	8.4	4.6	15.6	31.9	17.4	17.0	21.5	4.3	33.4	24.0	5.2	61.7
48 カ月を超え	件数	(件)	14	3	7	5	18	19	4	2	19	17	9	4	2	0
		(%)	16.7	4.7	13.2	20.8	20.0	21.1	8.9	6.9	25.3	19.3	10.1	15.4	6.5	0.0
	台数	(千台)	3,484	273	4,501	2,186	2,113	2,446	1,382	219	373	639	184	28	45	0
		(%)	19.1	2.7	79.7	53.2	34.8	35.1	36.2	15.4	45.2	71.1	23.3	19.0	13.2	0.0
合計*1	件数	(件)	84	64	53	24	90	90	45	29	75	88	89	26	31	10
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	18,197	10,126	5,644	4,107	6,070	6,969	3,817	1,423	825	899	790	150	344	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。

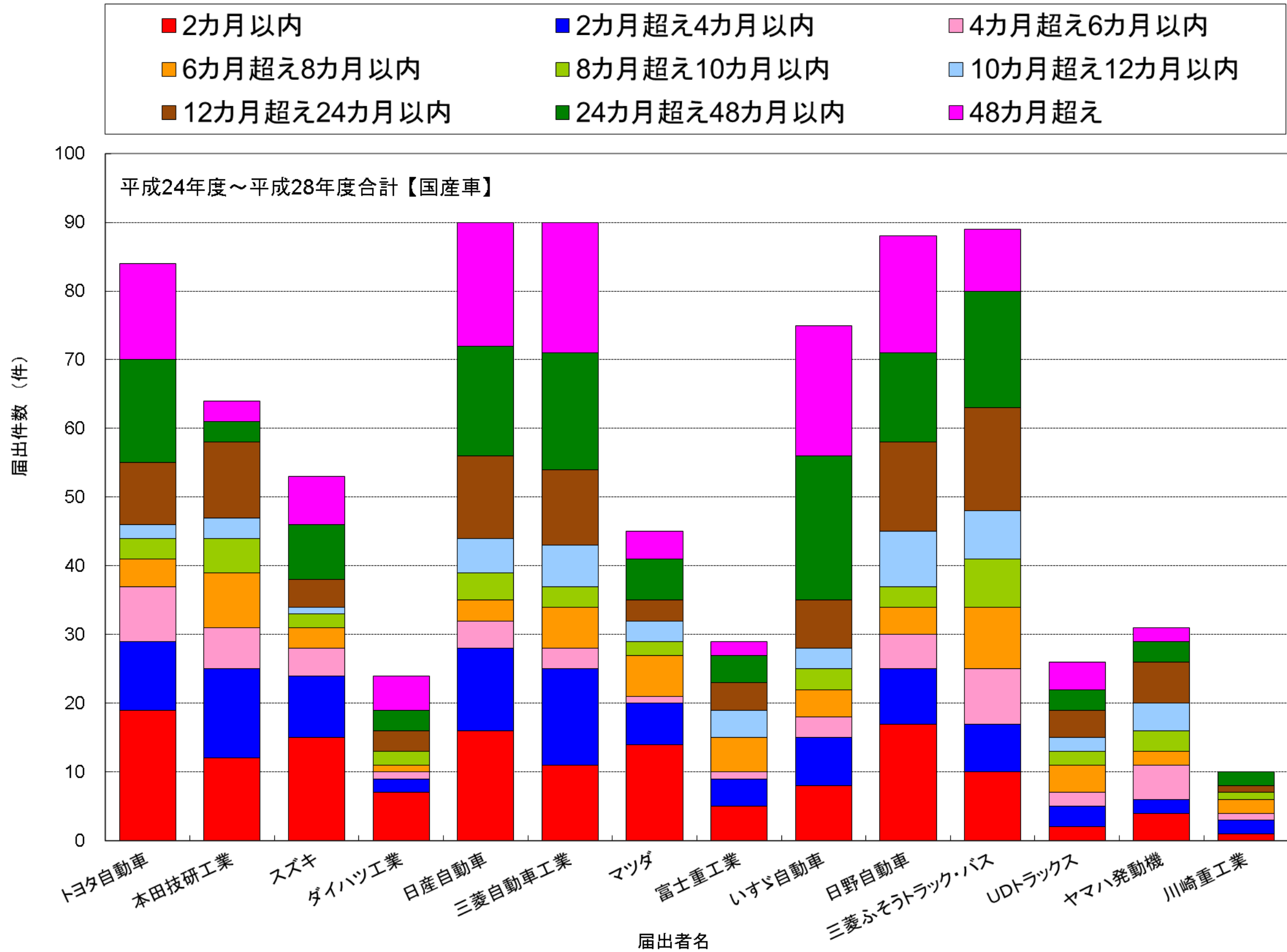
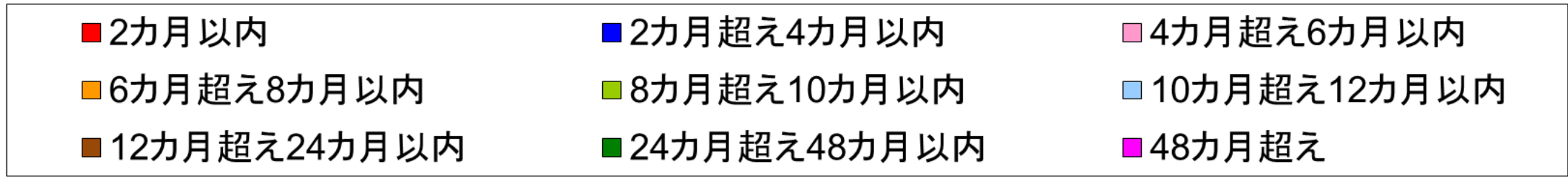


図 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】（平成 24 年度～平成 28 年度合計）



平成24年度～平成28年度合計【国産車】

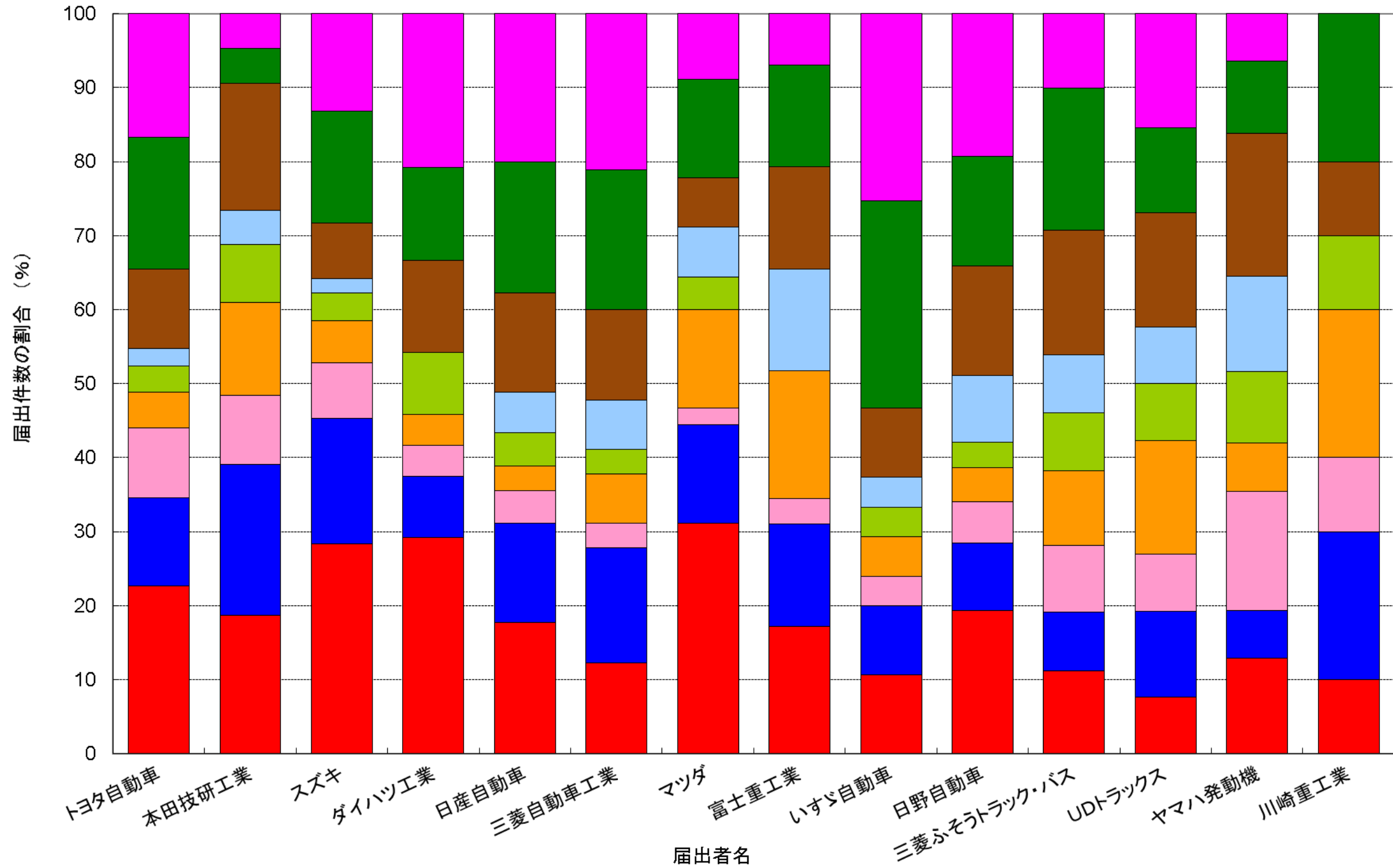


図 8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度合計)

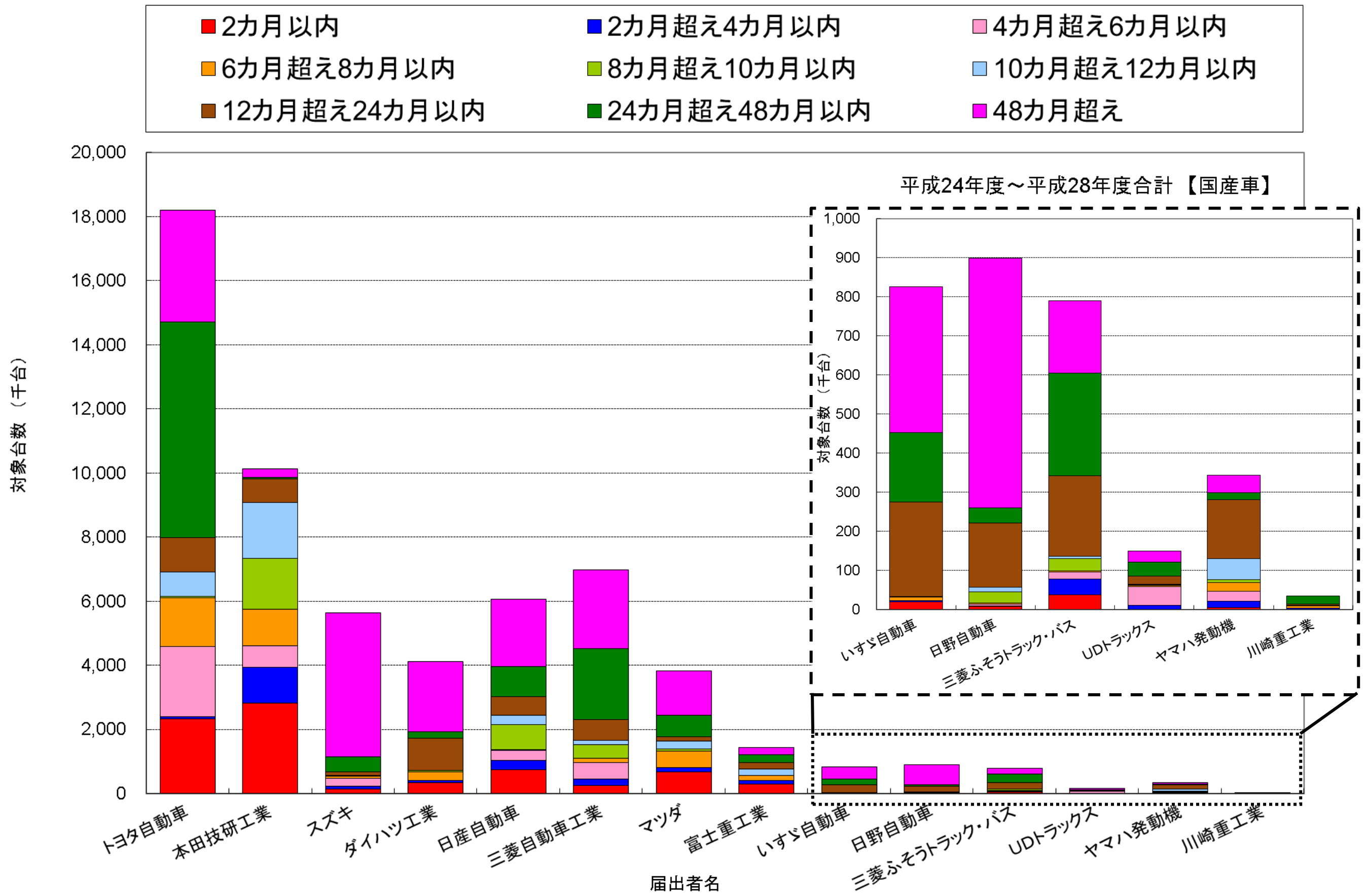
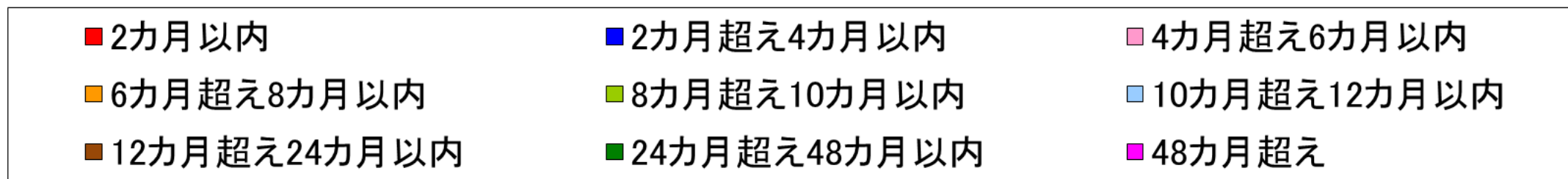


図 8-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(平成24年度～平成28年度合計)



平成24年度～平成28年度合計【国産車】

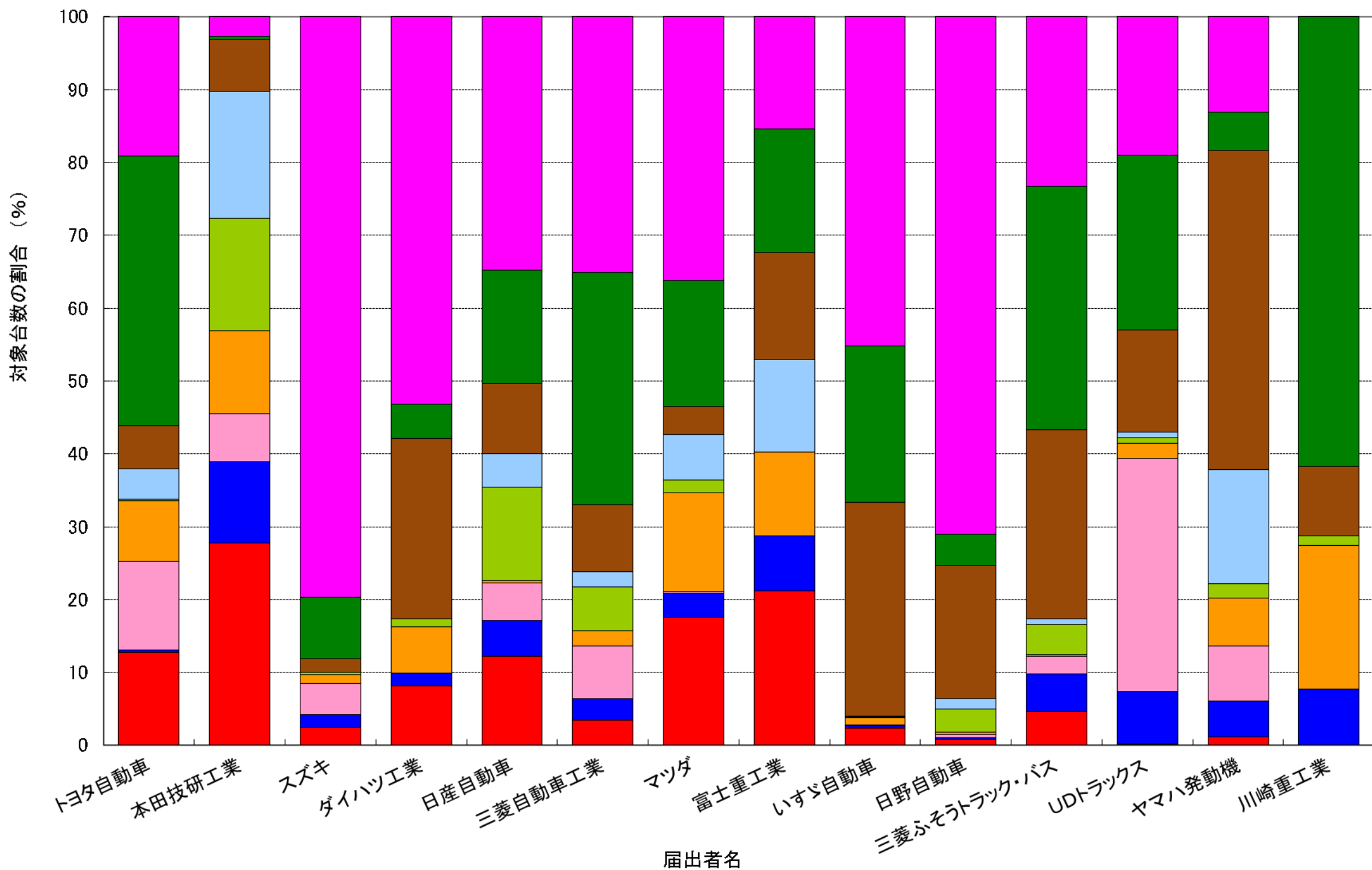


図 8-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(平成 24 年度～平成 28 年度合計)

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

平成 24 年度から平成 28 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 8-7 に示す。また、不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の平成 24 年度から平成 28 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 8-8 に、それらをグラフにしたものを図 8-8 から図 8-11 にそれぞれ示す。

表 8-7 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度）

車名	平均期間（カ月）					
	H24	H25	H26	H27	H28	5 カ年平均
BMW	6.7	9.9	10.9	9.8	7.9	9.3
メルセデス・ベンツ	4.2	2.7	17.1	19.0	5.3	9.5
フォルクスワーゲン	—	23.0	7.3	1.1	1.8	7.2
アウディ	1.5	9.9	1.6	1.5	12.0	6.5
ボルボ	4.8	1.9	19.9	2.7	5.2	6.6
ジープ	2.4	2.6	6.2	3.4	2.1	3.7

表 8-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数、対象台数及びそれらの割合【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度合計）

期間区分	H24～H28 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	ジープ
2 カ月以内	件数	(件) 34	(件) 21	(件) 12	(件) 11	(件) 7	(件) 7
		(%) 41.0	(%) 35.6	(%) 54.5	(%) 57.9	(%) 26.9	(%) 28.0
	台数	(千台) 212	(千台) 146	(千台) 137	(千台) 83	(千台) 5	(千台) 14
		(%) 33.8	(%) 38.5	(%) 42.2	(%) 77.1	(%) 30.2	(%) 29.0
2 カ月超え 4 カ月以内	件数	(件) 15	(件) 13	(件) 5	(件) 5	(件) 8	(件) 14
		(%) 18.1	(%) 22.0	(%) 22.7	(%) 26.3	(%) 30.8	(%) 56.0
	台数	(千台) 171	(千台) 10	(千台) 18	(千台) 10	(千台) 3	(千台) 15
		(%) 27.2	(%) 2.7	(%) 5.7	(%) 9.3	(%) 19.8	(%) 31.5
4 カ月超え 6 カ月以内	件数	(件) 9	(件) 9	(件) 0	(件) 0	(件) 4	(件) 1
		(%) 10.8	(%) 15.3	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 15.4	(%) 4.0
	台数	(千台) 23	(千台) 6	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 3
		(%) 3.7	(%) 1.6	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 1.0	(%) 7.4
6 カ月超え 8 カ月以内	件数	(件) 4	(件) 3	(件) 0	(件) 0	(件) 3	(件) 1
		(%) 4.8	(%) 5.1	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 11.5	(%) 4.0
	台数	(千台) 5	(千台) 39	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 7	(千台) 0
		(%) 0.9	(%) 10.4	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 37.8	(%) 0.9
8 カ月超え 10 カ月以内	件数	(件) 2	(件) 3	(件) 1	(件) 0	(件) 1	(件) 0
		(%) 2.4	(%) 5.1	(%) 4.5	(%) 0.0	(%) 3.8	(%) 0.0
	台数	(千台) 1	(千台) 23	(千台) 16	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 0
		(%) 0.2	(%) 6.2	(%) 4.9	(%) 0.0	(%) 1.9	(%) 0.0
10 カ月超え 12 カ月以内	件数	(件) 3	(件) 1	(件) 0	(件) 0	(件) 1	(件) 0
		(%) 3.6	(%) 1.7	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 3.8	(%) 0.0
	台数	(千台) 3	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 0
		(%) 0.4	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 0.5	(%) 0.0
12 カ月超え 24 カ月以内	件数	(件) 7	(件) 4	(件) 1	(件) 1	(件) 1	(件) 2
		(%) 8.4	(%) 6.8	(%) 4.5	(%) 5.3	(%) 3.8	(%) 8.0
	台数	(千台) 28	(千台) 8	(千台) 18	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 15
		(%) 4.5	(%) 2.2	(%) 5.6	(%) 0.3	(%) 0.1	(%) 31.2
24 カ月超え 48 カ月以内	件数	(件) 5	(件) 2	(件) 3	(件) 2	(件) 0	(件) 0
		(%) 6.0	(%) 3.4	(%) 13.6	(%) 10.5	(%) 0.0	(%) 0.0
	台数	(千台) 142	(千台) 37	(千台) 135	(千台) 14	(千台) 0	(千台) 0
		(%) 22.6	(%) 9.7	(%) 41.5	(%) 13.4	(%) 0.0	(%) 0.0
48 カ月超え	件数	(件) 4	(件) 3	(件) 0	(件) 0	(件) 1	(件) 0
		(%) 4.8	(%) 5.1	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 3.8	(%) 0.0
	台数	(千台) 42	(千台) 109	(千台) 0	(千台) 0	(千台) 2	(千台) 0
		(%) 6.7	(%) 28.7	(%) 0.0	(%) 0.0	(%) 8.8	(%) 0.0
合計*1	件数	(件) 83	(件) 59	(件) 22	(件) 19	(件) 26	(件) 25
		(%) 100	(%) 100	(%) 100	(%) 100	(%) 100	(%) 100
	台数	(千台) 627	(千台) 378	(千台) 324	(千台) 108	(千台) 18	(千台) 47
		(%) 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。

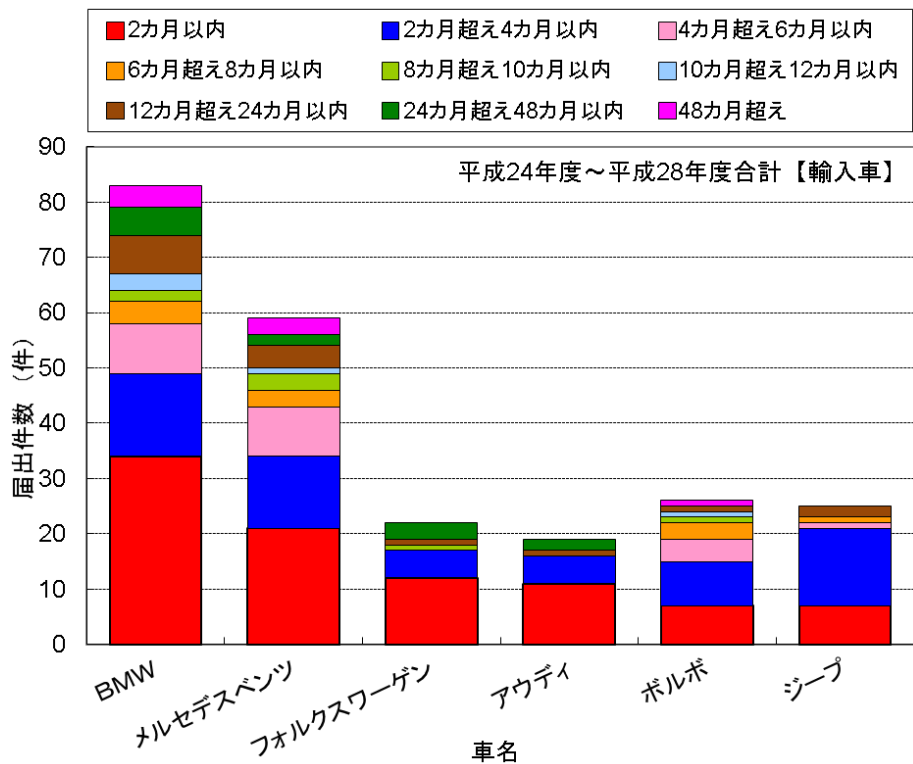


図 8-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度合計)

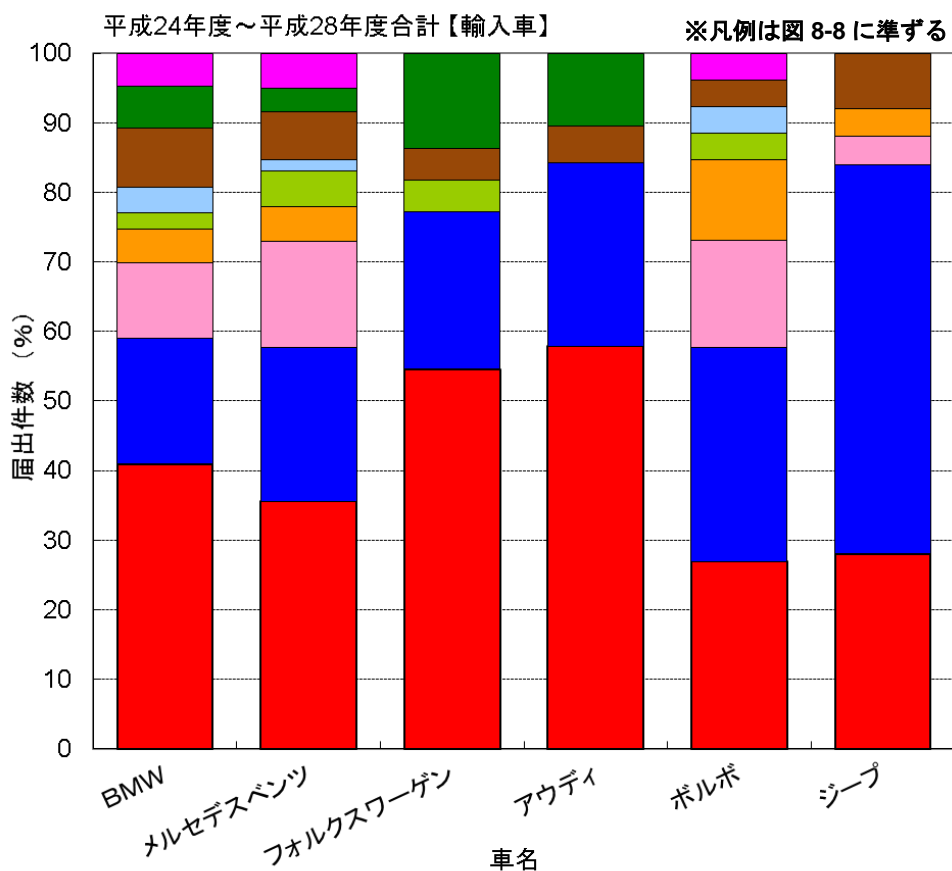


図 8-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】(平成 24 年度～平成 28 年度合計)

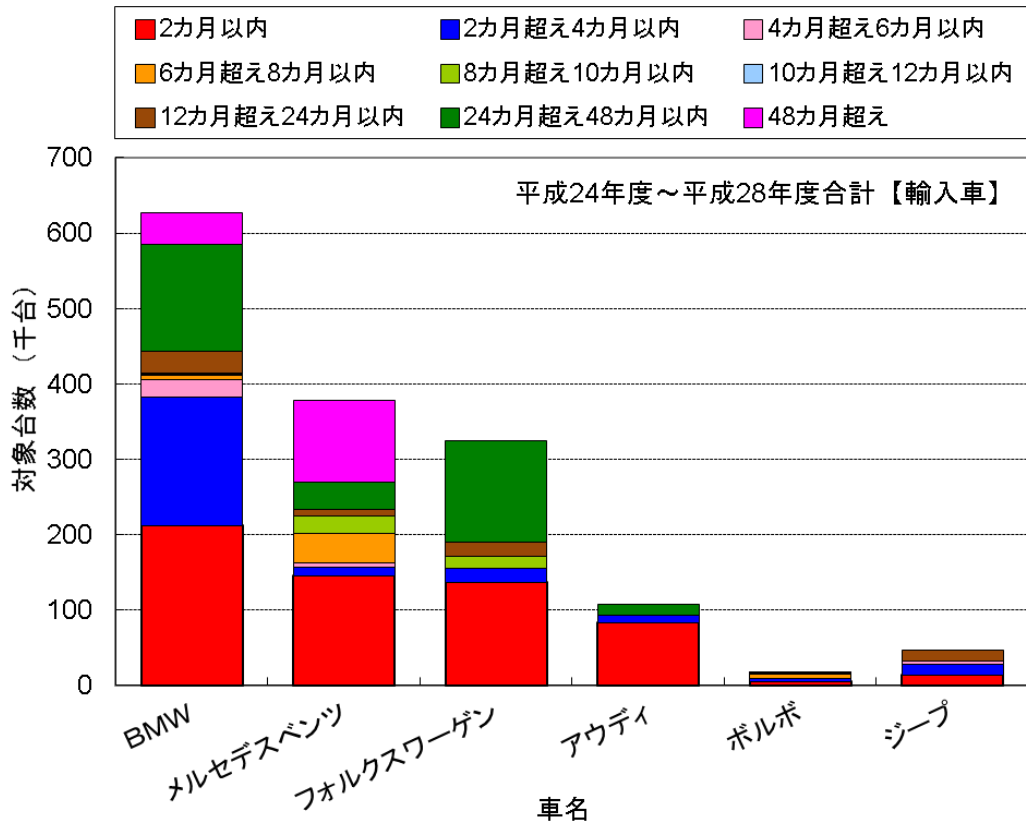


図 8-10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度合計）

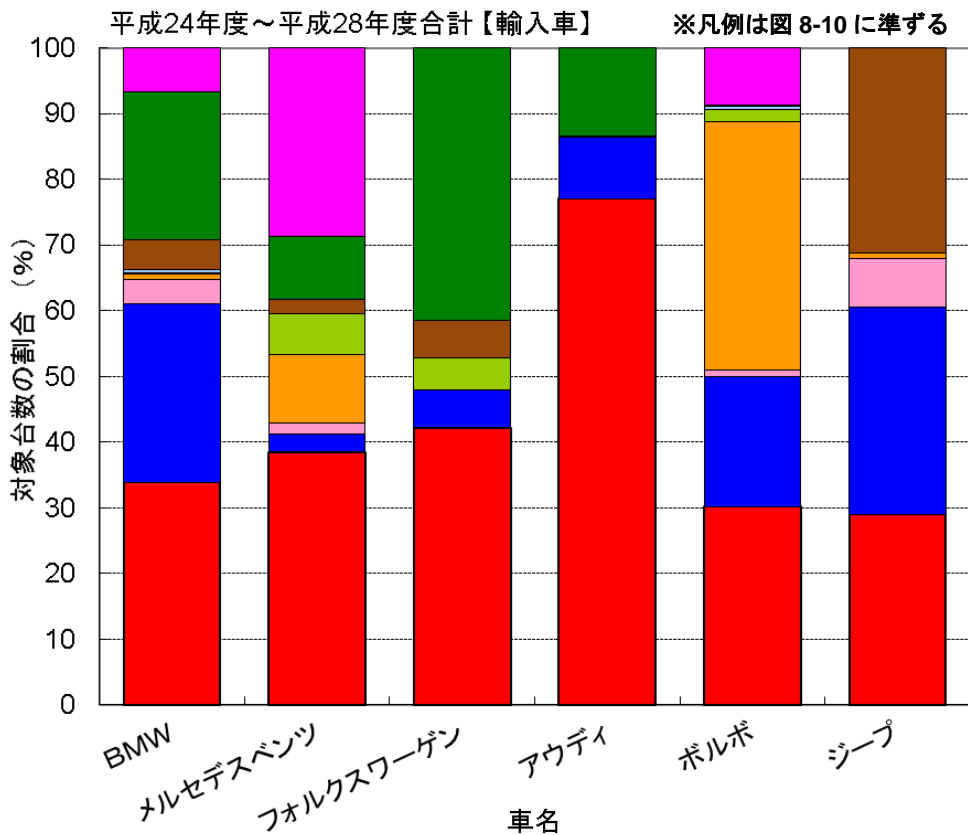


図 8-11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成 24 年度～平成 28 年度合計）

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 25 年度から平成 28 年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の平成 29 年 3 月末時点及び平成 28 年 3 月末時点における改善措置の改修状況について、届出年度別の平均改修率を、届出者別（国産車：14 届出者（14 社）及び主な輸入車：6 届出者）に表 8-9 に示す。

表 8-9 届出者別リコール届出後の改善措置の平均改修率*1
(平成 25 年度から平成 28 年度届出分)

平成 29 年 3 月末時点（平成 28 年 3 月末時点）*2での平均改修率（%）							
届出者名	H25 年度 届出分		H26 年度 届出分		H27 年度 届出分		H28 年度 届出分
トヨタ自動車	98.0	(96.7)	93.2	(89.5)	75.2	(34.9)	63.3
本田技研工業	94.9	(92.2)	93.3	(88.9)	85.6	(64.9)	77.0
スズキ	94.4	(92.0)	86.4	(78.9)	83.7	(50.0)	73.1
ダイハツ工業	90.0	(86.7)	93.9	(86.5)	79.0	(52.2)	61.7
日産自動車	92.2	(89.4)	94.0	(90.0)	79.8	(78.3)	75.6
三菱自動車工業	91.8	(89.0)	87.2	(83.6)	86.1	(67.3)	55.5
マツダ	93.6	(91.0)	96.7	(95.0)	82.1	(68.1)	37.8
富士重工業	100	(100)	94.1	(93.1)	87.2	(43.4)	33.5
いすゞ自動車	85.9	(80.4)	90.2	(82.6)	81.8	(59.8)	59.0
日野自動車	90.8	(87.8)	81.2	(74.0)	82.7	(64.3)	38.8
三菱ふそうトラック・バス	92.0	(90.1)	84.2	(79.0)	65.1	(23.8)	28.2
UD トラックス	78.3	(75.1)	76.2	(74.2)	65.0	(30.3)	14.7
ヤマハ発動機	85.6	(83.7)	81.0	(74.3)	77.2	(65.1)	49.1
川崎重工業	93.0	(91.4)	90.5	(88.6)	74.8	(52.5)	82.2
ビー・エム・ダブリュー*3	85.1	(83.7)	57.2	(53.8)	47.4	(29.0)	14.0
メルセデス・ベンツ日本*4	99.9	(99.6)	92.2	(90.0)	82.2	(52.7)	8.8
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	99.3	(98.9)	99.2	(98.3)	95.7	(84.4)	7.3
アウディジャパン*6	98.6	(98.0)	98.9	(97.9)	98.7	(90.8)	15.4
ボルボ・カー・ジャパン*7	97.9	(97.9)	99.6	(97.6)	87.5	(65.2)	44.0
FCA ジャパン*8	80.6	(76.1)	92.6	(91.7)	76.4	(51.9)	35.5

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出日から平成 29 年度 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、平成 28 年 3 月末時点での平均改修率である（以下、同じ）。

*3：二輪車を含む（以下、同じ）。

*4：届出者の「三菱ふそうトラック・バス」が輸入した車名「メルセデス・ベンツ」を除き、「メルセデス・ベンツ日本」が輸入した車名「スマート」を含む。

*5：届出者の「フォルクスワーゲングループジャパン」が輸入した車名「ベントレー」を含む。

*6：届出者の「アウディジャパン」が輸入した車名「ランボルギーニ」を含む。

*7：届出者の「ボルボ・カー・ジャパン」が輸入した車名「ボルボ」を含み、届出者の「UD トラックス」が輸入した貨物車等の車名「ボルボ」は除く。

*8：届出者の「フィアットグループオートモービルズジャパン」が輸入した車名「フィアット」、車名「アバルト」及び車名「アルファロメオ」を含み、「FCA ジャパン」が輸入した車名「フィアット」及び「クライスラー」を含む（以下、同じ）。

その他の届出者（国産車・輸入車）を含め、タカタ製エアバッグの平成 28 年度届出分の平均改修率（対象台数）及び平成 28 年度届出分の対象台数に占める割合を表 8-10 に示す。

表 8-10 タカタ製エアバッグの平成 28 年度届出分の平均改修率（対象台数）及び平成 28 年度届出分の対象台数に占める割合（平成 28 年度にタカタ製エアバッグのリコール届出がない届出者は除く）

届出者名	平成 29 年 3 月末時点での平均改修率（%）		タカタ製エアバッグが平成 28 年度届出分に占める対象台数の割合（%）
	タカタ製エアバッグの平成 28 年度届出分（対象台数）	H28 年度届出分	
トヨタ自動車	27.1 (1,960 千台)	63.3	37.7
本田技研工業	73.0 (1,828 千台)	77.0	80.4
日産自動車	58.7 (37 千台)	75.6	3.2
三菱自動車工業	36.5 (675 千台)	55.5	38.0
マツダ	44.9 (514 千台)	37.8	32.0
富士重工業	12.7 (591 千台)	33.5	52.1
日野自動車	0.0 (2 千台)	38.8	0.5
UD トラックス	13.8 (47 千台)	14.7	57.8
ビー・エム・ダブリュー	2.0 (144 千台)	14.0	78.9
FCA ジャパン	0.5 (9 千台)	35.5	39.2

9. 参考調査3 初度登録年月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平成28年3月末現在の平成24年から平成28年までの初度登録年別の保有車両数を表9-1及び図9-1に示す。

表9-1 平成25年から平成28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				
	H24	H25	H26	H27	H28
国産車(台)	2,990,535	2,873,487	2,962,409	2,830,388	828,689
輸入車(台)	306,734	340,416	339,288	335,337	92,334

*1：自動車保有車両数については、平成28年3月現在の各年の1月から12月まで（平成28年分は1月から3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。

*3：平成28年の保有車両数（軽自動車及び原動機付自転車は除く）は1月から3月までである。

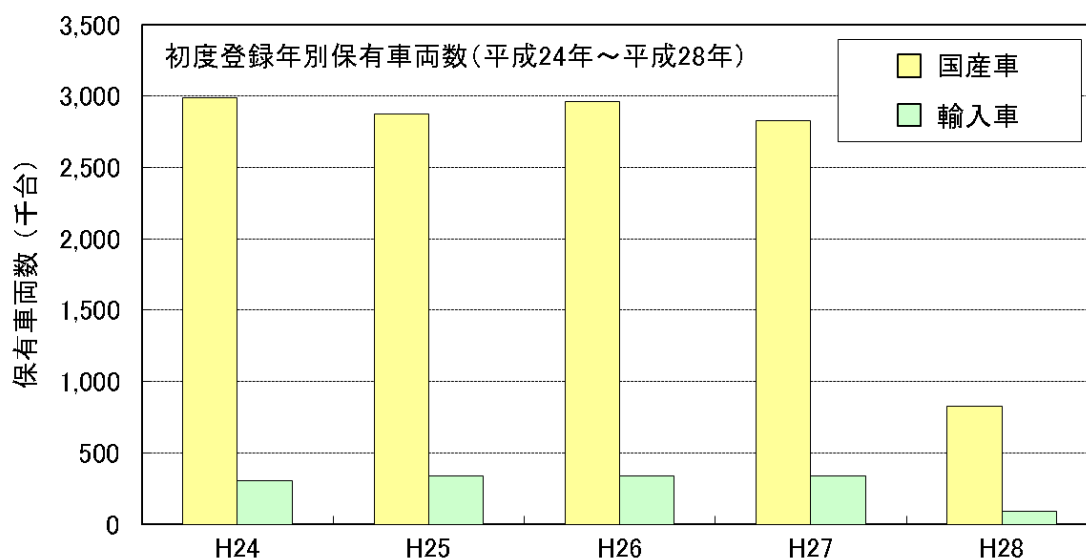


図9-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（平成24年～平成28年）

10. 参考資料1 EV及びHVにおける特有の構造等に起因するリコール届出事例

平成 28 年度に届出されたリコール届出の中から、EV及びHVにおける特有の構造等に起因するリコール届出（対象車両がEV及びHVであり、不具合原因にEV及びHV特有の構造が直接関与している届出）の届出事例を表 10-1 及び表 10-2 に示す。なお、表中の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 10-1 EV及びHVにおける特有の構造等に金するリコール届出事例

EV及びHVにおける特有の構造等に起因するリコール届出事例		
事例 1	不具合の内容	ハイブリッド車のハイブリッドパワートレインコントロールモジュール（HPCM）において、高電圧冷却システムの制御プログラムが不適切なため、電動ウォーターポンプ故障時に駆動モータ等の温度が上昇することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、過熱保護制御が作動してエンジン及び駆動モータが停止し、動力が伝達されなくなり走行不能となるおそれがある。
	対象台数	11,058 台
	不具合件数	65 件
	事故の有無	無し
	不具合の原因	設計自体 評価基準の甘さ
	生産開始日から不具合初報日までの期間	2.8 カ月
	不具合初報日からリコール届出までの期間	67.4 カ月
事例 2	不具合の内容	大型ハイブリッド路線バスにおいて、 ①ファンベルトの耐久性不足およびアライメントの調整とテンションロッドの締付けが不適切なため、ベルトが早期に摩耗しプーリから外れるものがある。そのため、水温が上昇してオーバーヒートとなるおそれがある。 ②ハイブリッドシステムの制御プログラムが不適切なため、低速で減速している状態で一定速度以下になった場合、エンスト防止機能が働きクラッチが切れるが、その後、モータ駆動に切り替わらず加速できないおそれがある。
	対象台数	51 台
	不具合件数	①12 件 ②1 件
	事故の有無	無し
	不具合の原因	①耐久性 開発評価の不備 ②設計自体 プログラムミス
	生産開始日から不具合初報日までの期間	①6.2 カ月 ②6.5 カ月
	不具合初報日からリコール届出までの期間	①6.5 カ月 ②6.3 カ月

表 10-2 EV及びHVにおける特有の構造等に金するリコール届出事例（続き）

事例3	不具合の内容	ハイブリッド仕様の路線バスにおいて、 ①トランスミッション制御プログラムが不適切なため、ギヤシフトユニット内部のモータが故障したと誤診断することがある。そのため、警告灯が点灯してフェールセーフモードとなり、変速ができなくなり、最悪の場合、走行中エンストして走行不能となるおそれがある。 ②クラッチの作動を制御するエレクトリッククラッチアクチュエータの製造が不適切なため、内部制御基板が変形して取付けられているものがある。そのため、CPU端子はんだ部の熱膨張・収縮の繰り返しにより、当該はんだ部に亀裂が生じ、警告灯が点灯してフェールセーフモードとなり、クラッチの接断ができなくなり、最悪の場合、走行中エンストして走行不能となるおそれがある。
	対象台数	166 台
	不具合件数	①9 件 ②6 件
	事故の有無	無し
	不具合の原因	①設計自体 プログラムミス ②設計自体 図面等の不備
	生産開始日から不具合初報日までの期間	①15.8 カ月 ②24.7 カ月
不具合初報日からリコール届出までの期間	①35.3 カ月 ②26.5 カ月	
事例4	不具合の内容	駆動用バッテリーにおいて、バッテリーの電圧や温度を測定するセルモニターユニットの制御プログラムが不適切なため、上り坂での発進時にバッテリー電圧が一時的に変動した状態で車両が後方へ下がると駆動力が発生しないことがある。そのため、発進ができず、坂道を下がるおそれがある。
	対象台数	3,373 台
	不具合件数	6 件
	事故の有無	無し
	不具合の原因	耐久性 開発評価の不備
	生産開始日から不具合初報日までの期間	51.8 カ月
不具合初報日からリコール届出までの期間	41.4 カ月	
事例5	不具合の内容	ハイボルテージバッテリーにおいて、搭載場所の水抜き設計が不適切なため、何らかの理由で当該場所に水が浸入した場合、排水ができない。そのため、バッテリーファン部から水が浸入し、バッテリー内部がショート、または、バッテリーの電気端子部に水が付着してショートし、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
	対象台数	592 台
	不具合件数	0 件
	事故の有無	無し
	不具合の原因	性能 使用環境条件の甘さ
	生産開始日から不具合初報日までの期間	61.7 カ月
不具合初報日からリコール届出までの期間	2.7 カ月	

1 1. **参考資料2**超小型モビリティにおけるリコール届出状況

平成 28 年度に届出されたリコール届出の中から、超小型モビリティ*¹におけるリコール届出の届出事例を表 11-1 に示す。なお、表中の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 11-1 超小型モビリティにおけるリコール届出事例

超小型モビリティにおけるリコール届出事例		
事例 1	不具合の内容	かじ取り装置において、ハンドルとステアリングギヤボックスをつなぐ継手部品（ステアリングヨーク）の製造が不適切なため、継手部品とステアリングギヤボックスの連結部にガタが生じているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、継手部品が摩耗し、最悪の場合、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。
	対象台数	4,531 台
	不具合件数	3 件
	事故の有無	無し
	不具合の原因	工具・治具 保守管理の不備
	生産開始日から不具合初報日までの期間	44.1 カ月
	不具合初報日からリコール届出までの期間	8.4 カ月

*1：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両

12. **参考資料3** 燃料電池車におけるリコール届出状況

平成28年度に届出されたリコール届出の中から、燃料電池車*1 (Fuel Cell Vehicle 以下、FCV) におけるリコール届出の届出事例を表12-1に示す。なお、表中の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12-1 FCVにおけるリコール届出事例

FCVにおけるリコール届出事例		
事例 1	不具合の内容	燃料電池システムにおいて、FC昇圧コンバータの昇圧制御が不適切なため、長い下り坂を走行中にFC昇圧コンバータの出力電圧が最大制御電圧を超えることがある。そのため、警告灯が点灯するとともに燃料電池システムが停止し、走行不能となるおそれがある。
	対象台数	1,455台
	不具合件数	0件
	事故の有無	無し
	不具合の原因	プログラムミス
	生産開始日から不具合初報日までの期間	18.8カ月
	不具合初報日からリコール届出までの期間	8.8カ月

*1：搭載した燃料電池で発電し電動機の動力で走行する車両

13. 参考資料4 ノンコンプライアンスリコール届出状況

平成 28 年度に届出されたリコール届出の中から、ノンコンプライアンスリコール*1の届出事例を表 13-1 に示す。なお、表中の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 13-1 ノンコンプライアンスリコール届出事例

事例 1	不具合の内容	荷室との間に隔壁がない乗車定員 3 名の車両において、スライドドアが保安基準第 25 条第 4 項に定める乗降口の要件を満足していない。		
	対象台数	24,394 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 2	不具合の内容	大型トラックにおいて、ブレーキ制御ユニットの制御プログラムが不適切なため、車両安定性制御装置（EVSC）が作動せず、保安基準に適合しない。		
	対象台数	121 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 3	不具合の内容	中型トラックにおいて、前面ガラスの製造が不適切であり、可視光線透過率の基準を満足しない前面ガラスを装着したため、保安基準に適合しない。		
	対象台数	1 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 4	不具合の内容	4 軸コンテナ専用車において、2 軸目および 3、4 軸目の上部フェンダの形状が不適切なため、回転部分が当該部位から突出している。そのため、保安基準第 18 条の基準に適合しない。		
	対象台数	138 台	不具合件数：1 件	事故の有無：0 件
事例 5	不具合の内容	原動機において、制御コンピュータの車載式故障診断装置のプログラムが不適切なため、吸気温度センサが故障した際に、故障検知することができない場合がある。そのため、故障時に原動機の警告灯が点灯せず、保安基準に適合しない。		
	対象台数	980 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件
事例 6	不具合の内容	大型トラックにおいて、側方照射灯が保安基準第 33 条の 2 で定める技術的な要件を満足していない。		
	対象台数	60 台	不具合件数：0 件	事故の有無：0 件

*1：設計・製造段階で保安基準不適合状態であるリコール

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”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/data.html>

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）公表資料 各年度のリコール届出件数及び対象台数”
http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/data_sub/data004.html

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）タカタ製エアバッグに関するお知らせ”
http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/recallinfo_000.html

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

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）平成 27 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h27recallbunseki.pdf>

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）平成 26 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h26recallbunseki.pdf>

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）平成 25 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h25recallbunseki.pdf>

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）平成 24 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/common/001033852.pdf>

一般財団法人自動車検査登録情報協会
自動車保有車両数

一般社団法人全国軽自動車協会連合会
軽自動車車両数

米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）ウェブサイト“Flat Files NHTSA/ODI Databases ”
<https://www-odi.nhtsa.dot.gov/owners/SearchSafetyIssues>

米国運輸省連邦道路庁（FHWA）ウェブサイト“Highway Statistics Series ”
<https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics.cfm>