

令和元年度リコール届出内容の
分析結果について

令和3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.....	10
(1) 車種（用途）別のリコール率（5 年リコール率）.....	10
(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）.....	11
1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数.....	12
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.....	51
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.....	55
(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.....	55
(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.....	61
2.4 不具合発生原因別の届出事例.....	65
(1) 不具合発生原因の「設計」に起因するリコール届出における不具合原因の事例.....	65
(2) 不具合発生原因の「製造」に起因するリコール届出における不具合原因の事例.....	78
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	89
3.1 生産開始日から不具合発生の初報日までの期間.....	89
(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.....	89
(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）.....	98
(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）.....	101
(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）.....	105
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.....	108
(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.....	108
(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）.....	115
(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）.....	118

(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）.....	122
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.....	125
(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.....	125
(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.....	133
4. リコール届出対象車両の改修状況.....	138
5. 特定後付装置のリコール届出.....	139
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.....	140
7. 参考調査 1 リコール届出件数及び対象台数の推移.....	152
7.1 リコール届出件数及び対象台数の推移（自動車）.....	152
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.....	156
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....	158
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.....	158
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.....	164
(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.....	164
(2) 輸入車の届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の 届出状況.....	170
8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況.....	174
9. 参考調査 3 初度登録年別自動車保有車両数.....	176
10. 参考調査 4 完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出.....	177

リコール届出内容の分析結果

1. リコール届出件数及び対象台数

1.1 リコール届出件数と対象台数の推移

令和元年度のリコール届出件数は、415件（国産車229件、輸入車186件）であり、前年度に比べ7件増加（対前年度比1.7%増、国産車同1件減（0.4%減）、輸入車同8件増（4.5%増））している。また、リコール対象台数は、10,534,492台（国産車9,889,429台、輸入車645,065台）であり、前年度に比べ2,317,152台増加（対前年度比28.2%増、国産同（2,645,118台増（36.5%増）、輸入車同（327,964台減（33.7%減）））している。なお、届出件数及び対象台数は令和2年3月末時点のものである（以下同じ）。

令和元年度のリコール届出を含む過去10年間のリコール届出件数及び対象台数の推移を国産車、輸入車及びそれぞれの値を合計した全体（以下、「全体」という。）を表1-1に、また、それぞれをグラフにしたものを図1-1及び図1-2に示す。なお、当該報告書の図表内の年度を示す元号は、アルファベットを用い略号で記載する（以下同じ）。

「全体」における令和元年度のリコール届出件数は、過去10年間で最も多く、リコール制度が開始した昭和44年からは2番目に多い届出件数であった。また、図1-1からもわかるように届出件数は増加傾向にあり、リコール対象台数は平成29年度に大きく減少した後やや増加している。

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。過去10年間の平均届出件数は約214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が、リコール対象台数は、各年度により大きく増減している。

輸入車におけるリコール届出件数は、過去10年間では平成22年度及び平成23年度が最も少なく83件であり、図1-2からもわかるように届出件数は増加傾向にある。なお、輸入車における令和元年度のリコール届出件数は過去最も多い件数であった。リコール対象台数は、平成20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30年度には前年度に比べ93.6%増と急増している。令和元年度は前年度に比べ33.7%減少しているが過去10年間では3番目に多い台数となっている。

これらのことから、令和元年度におけるリコール届出件数の増加には輸入車における届出件数が、リコール対象台数の増加には、国産車における対象台数の増加に起因していることがわかる。国産車の届出台数の増加は完成検査における不適切な取り扱いに関する大規模リコールに起因していると考えられる。なお、令和元年度のリコール対象台数において世界的な大規模リコールとなったタカタ製エアバック関係を除くと9,741,698台であり、過去10年間で最高台数となっている。

表 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 22 年度～令和元年度）

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)
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*1	224	15,182,058	140	664,022	364	15,846,080
H29	204	7,197,717	173	502,613	377	7,700,330
H30	230	7,244,311	178	973,029	408	8,217,340
R1	229	9,889,429	186	645,065	415	10,534,494

*1：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

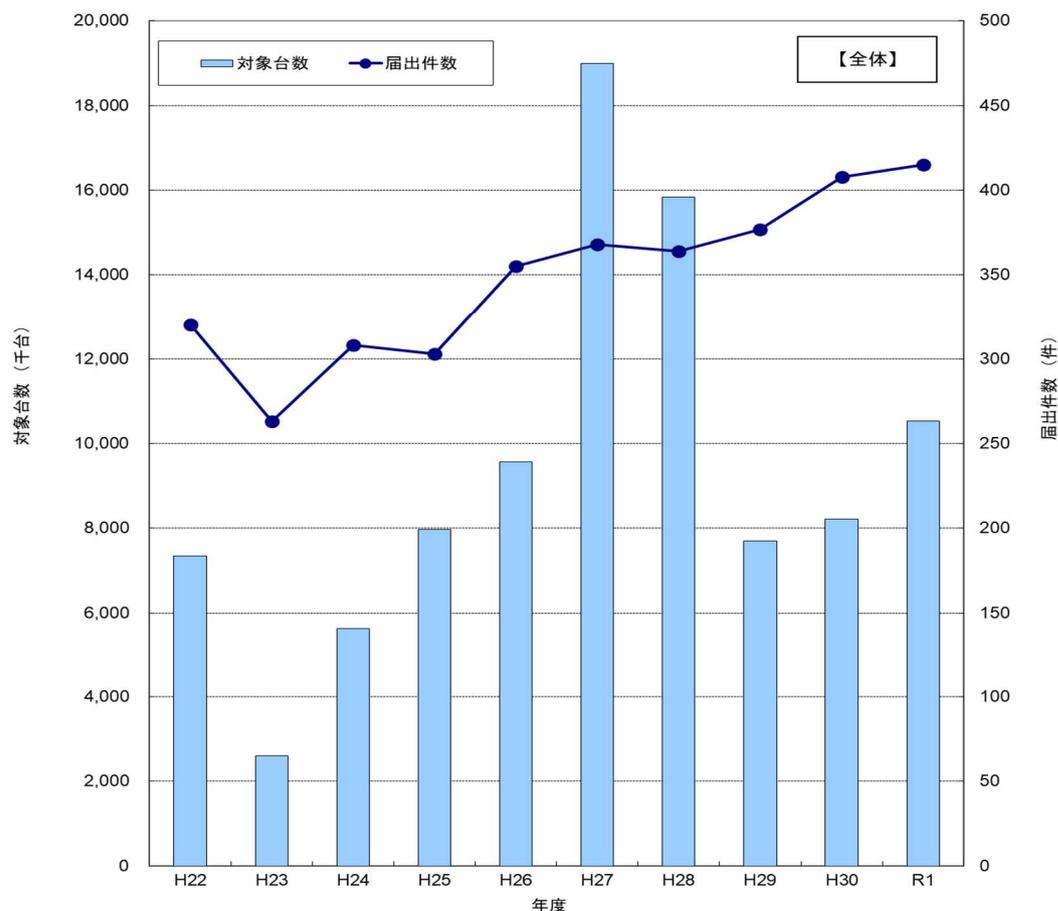


図 1-1 リコール届出件数及び対象台数（平成 22 年度～令和元年度）

「全体」

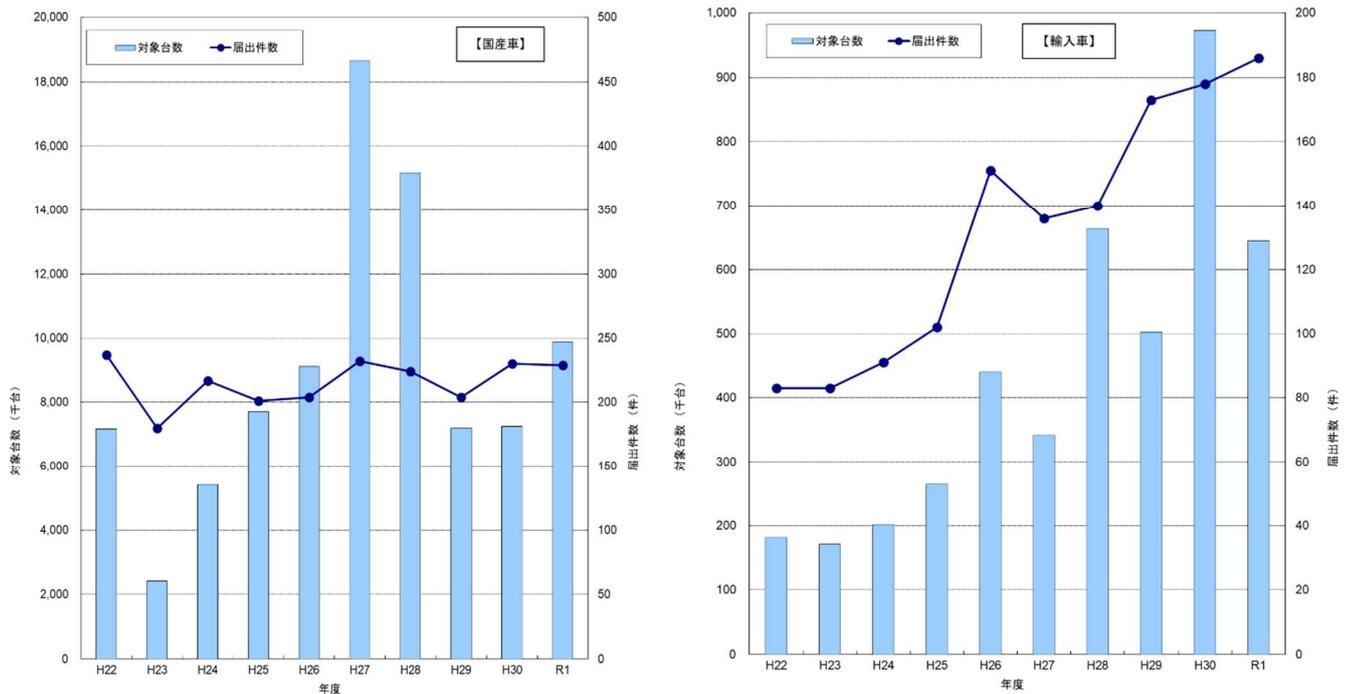


図 1-2 リコール届出件数及び対象台数（平成 22 年度～令和元年度）

「左図：国産車」「右図：輸入車」

対象台数が大きく増減する理由として、平成 27 年度及び平成 28 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ある。タカタ製エアバッグのリコール届出状況については、国土交通省ウェブサイト「自動車のリコール・不具合情報（クルマの異常を連ラクダ!）」において公開されている。表 1-2 に令和元年度までのタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数を示し、表 1-2 をグラフ化したものを図 1-3 及び図 1-4 に示す。

令和元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 18 件（国産車 7 件、輸入車 11 件）であり、前年度に比べ 8 件減少（対前年度比 30.8%減、国産車同 2 件減（22.2%減）、輸入車同 6 件減（35.5%減））している。また、リコール対象台数は、「全体」で 792,796 台（国産車 723,068 台、輸入車 69,728 台）であり、前年度に比べ 150,208 台増加（対前年度比 23.4%増、国産車同 149,950 台増（26.2%増）、輸入車同 258 台増（0.4%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 33 件、約 944 万台であったのに対し、令和元年度は 7 件、約 72 万台と減少しているが、前年度と比べて増加している。

輸入車におけるタカタ製エアバッグのリコール届出について、令和元年度は前年度と比較して届出件数は減少しているが、対象台数は増加している。過去 10 年間で見ると、届出件数は平成 30 年度が最も多く 17 件、対象台数は平成 28 年度が最も多く約 52 万台となっており、届出件数は増減しているが、対象台数は減少傾向にある。

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 22 年度～令和元年度）

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)	
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*2	29	5,691,606	15	524,748	44	6,216,354	
H29	9	736,067	11	121,790	20	857,857	
H30	9	573,118	17	69,470	26	642,588	
R1	7	723,068	11	69,728	18	792,796	
対前年度	数	-2	149,950	-6	258	-8	150,208
	比率	-22.2%	26.2%	-35.3%	0.4%	-30.8%	23.4%

*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/rcf/recallinfo_000.html



*2：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

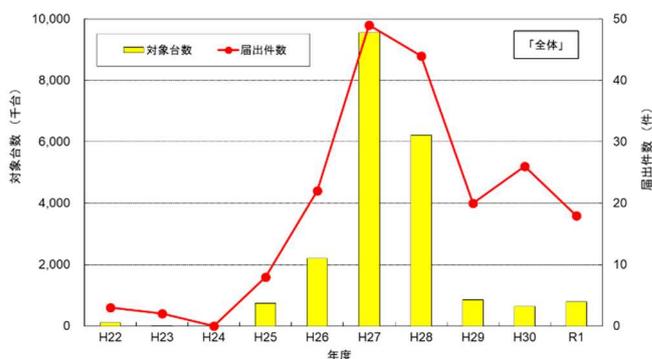


図 1-3 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「全体」（平成 22 年度～令和元年度）

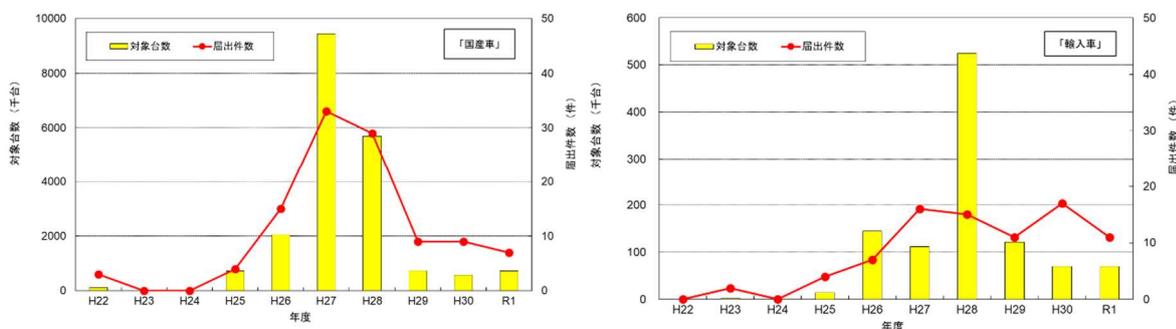


図 1-4 国土交通省ウェブサイトで公開されているタカタ製エアバッグのリコール届出件数及び対象台数「左図：国産車」「右図：輸入車」（平成 22 年度～令和元年度）

令和2年3月末時点におけるタカタ製エアバッグのリコール届出の改修率を表1-3に示す。令和2年3月末時点におけるタカタ製エアバッグのリコール届出の改修率は、「全体」で95.2%、国産96.8%、輸入車64.8%となっている。なお、令和元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79.2%、国産車81.7%、輸入車54.0%となっている。

国土交通省はタカタ製エアバッグのリコール改修を促進するため、異常破裂する危険性が高い未改修車両について平成30年5月より車検で通さない特例措置を開始しており*1、その対象台数は令和2年9月末で15.5万台（令和2年12月末現在）となっている。また、運輸支局等において車検で通さなかった総件数は、平成30年5月から47,382件（概算値）*1となっている。（令和2年12月現在）

令和元年度に届出されたタカタ製エアバッグの改修率は79.2%であるが、タカタ製エアバッグの全ての改修率は95.2%となっており、届出件数及び対象台数も大幅に減少している。

表1-3 タカタ製エアバッグのリコール届出の改修率（令和2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 (%)
H22	111,224	111,224	100.0	0	0	0.0	111,224	111,224	100.0
H23	0	0	0.0	1,891	1,891	100.0	1,891	1,891	100.0
H24	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0
H25	722,172	715,888	99.1	14,278	14,278	100.0	736,450	730,166	99.0
H26	2,052,396	2,026,577	98.7	144,483	139,928	96.8	2,196,879	2,166,505	98.6
H27	9,438,234	9,286,813	98.4	111,762	104,779	93.8	9,549,996	9,391,592	98.3
H28	5,691,606	5,493,339	96.5	524,748	242,768	46.3	6,216,354	5,736,107	92.3
H29	736,067	685,941	93.2	121,790	90,809	74.6	857,857	776,750	90.5
H30	573,118	501,967	87.6	69,470	53,419	76.9	642,588	555,386	86.4
R1	723,068	590,461	81.7	69,728	37,677	54.0	792,796	628,138	79.2
合計	20,047,885	19,412,210	96.8	1,058,150	685,549	64.8	21,106,035	20,097,759	95.2

*2：平成28年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成28年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

*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 27 年度から令和元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。

平成 27 年度及び平成 28 年度の上位 10 件の平均対象台数は、過去 5 年間で 1,2 番目に多く大規模リコール届出があったことがわかる。当該大規模リコール届出については、前述したタカタ製エアバッグのリコール届出が影響している。平成 27 年度及び平成 28 年度では当該エアバッグの届出が上位 10 件中 5 件あり、平成 27 年度においては、対象台数 100 万台を超えるリコール届出 5 件中 3 件がタカタ製エアバッグの届出であることから当該年度の対象台数が急激に増加した理由は、タカタ製エアバッグのリコールによるものであることがわかる。

タカタ製エアバッグの対象台数がここまで多い理由としては、当該不具合部品をタカタ社のみが製造しており、共通部品として各メーカーが他車種に多く採用していたことが対象台数の急激な増加につながったものと考えられる。

令和元年度では対象台数が 200 万台を超える大規模リコールがあり、平均対象台数が前年度より大きく増加しており、リコール 1 件あたりの対象台数としては過去 5 年間で最も多くなっている。

なお、当該リコールは完成検査における不適切な取り扱いによるものであり、上位 10 件を除いた平均対象台数が過去 5 年間で最も少なくなっていることから影響の大きさが分かる。

表 1-4 リコール届出の対象台数が多い上位 10 件（平成 27 年度～令和元年度）

項目		H27	H28*1	H29	H30	R1
リコール届出上位 10 件の対象台数 (台)	1	1,872,903	1,552,509	1,104,296	1,249,662	2,014,343
	2	1,625,144	1,159,578	622,348	553,870	1,575,379
	3	1,616,125	798,550	519,651	507,118	745,372
	4	1,612,670	783,422	499,765	461,216	522,354
	5	1,300,983	743,080	390,222	306,728	517,316
	6	923,672	727,012	316,759	298,445	494,546
	7	883,291	725,999	297,783	265,479	491,345
	8	803,125	668,816	265,008	235,293	418,929
	9	600,965	607,429	249,473	234,184	377,654
	10	451,369	496,084	222,261	232,708	185,902
上位 10 件の 平均対象台数 (台)		1,169,025	826,248	448,757	434,470	734,314
上位 10 件が対象台数合 計で 占める割合		61.6%	52.1%	58.3%	52.9%	69.7%
上位 10 件を含めた 平均対象台数 (台)		51,605	43,533	21,155	20,141	25,384
上位 10 件を除いた 平均対象台数 (台)		20,392	21,423	9,076	9,730	7,880

* : 黄色の欄は、タカタ製エアバッグのリコール届出の対象台数を示す。

* 1 : 平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の数値とは異なる。

前述のとおりタカタ製エアバッグのリコール届出は対象台数の増減に大きな影響があるため、過去 10 年間のリコール届出件数及び対象台数について、タカタ製エアバッグのリコール届出を除き「全体」、「国産車」及び「輸入車」別に表 1-5 に示し、グラフ化したものを図 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令和元年度のリコール届出件数は、「全体」で 397 件（国産車 222 件、輸入車 175 件）であり、前年度から 15 件増加（対前年度比 3.9%増、国産車 1 件増（0.5%増）、輸入車同 14 件増（8.7%増））している。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 9,741,698 台（国産車 9,166,361 台、輸入車 575,337 台）であり、前年度に比べ 2,166,946 台増加（対前年度比 28.6%増、国産車同 2,495,168 台増（37.4%増）、輸入車同 328,222 台減（36.3%減））している。

タカタ製エアバッグのリコール届出を除いた「全体」におけるリコール届出件数では令和元年度が過去 10 年間で最も多くなっており、リコール対象台数も前年度に比べ増加している。

国産車における過去 10 年間のリコール届出件数は緩やかな減少傾向にあったが、平成 30 年度から増加している。また令和元年度におけるリコール対象台数は、前年度に比べ大きく増加している。

輸入車におけるリコール届出件数は、令和元年度における届出が過去 10 年間で最も多くなっており、届出件数は過去 10 年間で増加傾向にある。なお、リコール対象台数は平成 28 年度までは減少傾向にあり、平成 29 年度から増加に転じ平成 30 年度では約 90 万台と大きく増加したが、令和元年では減少した。

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 22 年度～令和元年度）

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）
H22	234	7,055,561	83	181,507	317	7,237,068
H23	180	2,423,068	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	195	9,490,452	125	139,274	320	9,629,726
H29	195	6,461,650	162	380,823	357	6,842,473
H30	221	6,671,193	161	903,559	382	7,574,752
R1	222	9,166,361	175	575,337	397	9,741,698

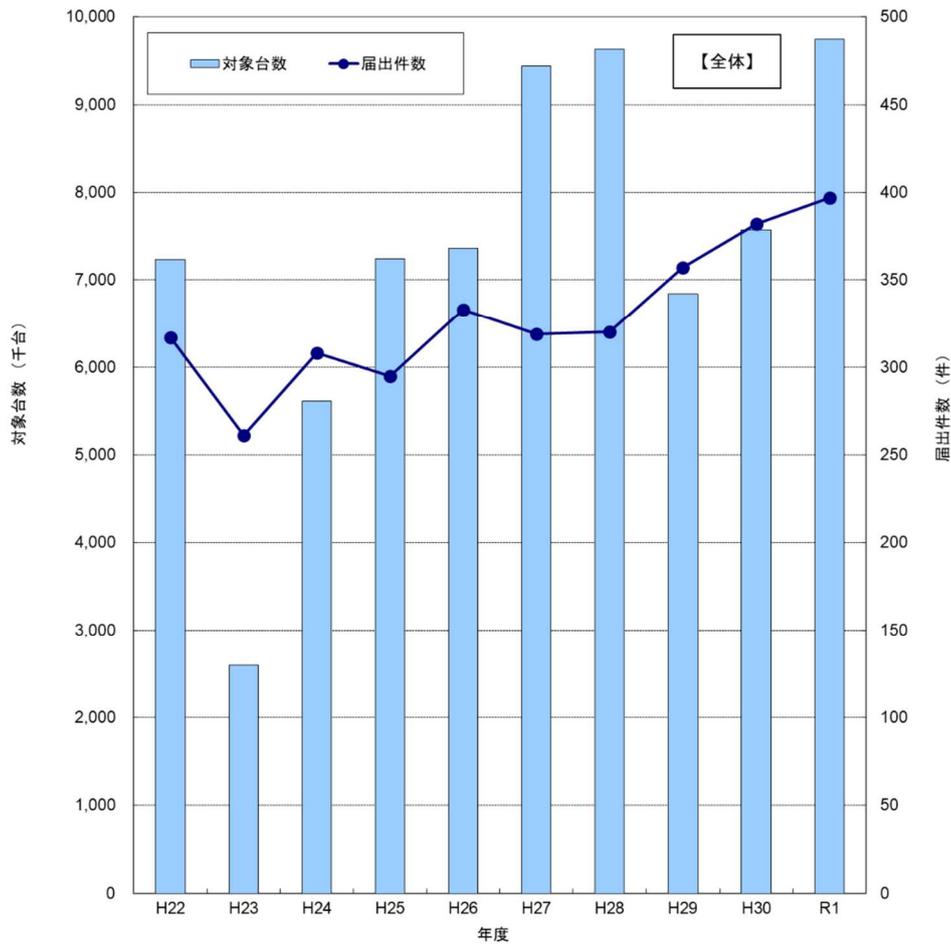


図 1-5 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 22 年度～令和元年度）「全体」

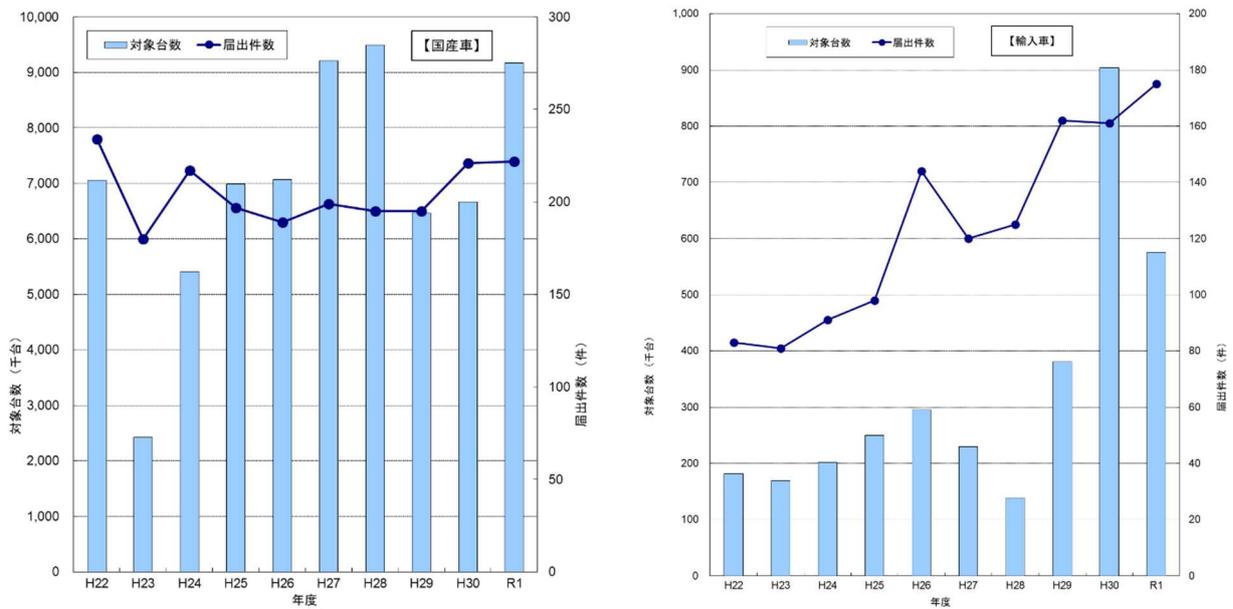


図 1-6 リコール届出件数及び対象台数（タカタ製エアバッグを除く）
（平成 22 年度～令和元年度）「左図：国産車」「右図：輸入車」

さらに、平成 27 年度から令和元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。

表 1-6 をみると、令和元年度において対象台数が 100 万台を超えるリコールは 2 件あった。また、上位 10 件の平均対象台数は、平成 30 年度までの減少傾向にあったが、令和元年度では約 70 万台と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を除いた場合、令和元年度の上位 10 件の平均対象台数は過去 5 年間で最も多くなっている。

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 27 年度～令和元年度）

項目		H27	H28	H29	H30	R1
リコール届出上位 10 件の対象台数（台）	1	1,872,903	1,552,509	1,104,296	1,249,662	2,014,343
	2	1,616,125	798,550	622,348	553,870	1,575,379
	3	923,672	743,080	519,651	507,118	745,372
	4	600,965	727,012	499,765	461,216	522,354
	5	451,369	607,429	390,222	306,728	517,316
	6	371,518	394,941	316,759	265,479	491,345
	7	346,199	325,755	265,008	235,293	418,929
	8	342,401	315,304	222,261	234,184	377,654
	9	254,317	248,753	210,876	232,708	185,902
	10	195,482	243,907	182,009	209,060	176,068
上位 10 件の平均対象台数（台）		697,495	595,724	433,320	425,532	702,466
上位 10 件が対象台数合計で占める割合		73.9%	61.9%	63.3%	56.2%	72.1%
上位 10 件を含めた平均対象台数（台）		29,594	30,093	19,167	19,829	24,538
上位 10 件を除いた平均対象台数（台）		7,980	11,847	7,231	8,923	7,021

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27年度から令和元年度におけるリコール届出の対象台数の累計を令和2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75.4%、輸入車で66.1%となっている。

表1-7 車種（用途）別の5カ年リコール率（平成27年度～令和元年度）

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	335	35,324	35,253	100.2
	輸入車	643	2,819	4,028	70.0
	全体	978	38,143	39,280	97.1
貨物車	国産車	307	5,015	6,017	83.3
	輸入車	16	24	71	33.8
	全体	323	5,039	6,088	82.8
軽自動車* ³	国産車	132	16,787	30,965	54.2
	輸入車	0	0	2	0.0
	全体	132	16,787	30,967	54.2
二輪車* ⁴	国産車	75	556	3,134	17.8
	輸入車	115	281	540	52.0
	全体	190	837	3,673	22.8
その他* ⁵	国産車	466	480	1,745	27.5
	輸入車	42	3	92	3.4
	全体	508	483	1,837	26.3
車種（用途）合計	国産車	1,315	58,162	77,114	75.4
	輸入車	816	3,126	4,650	66.1
	全体	2,131	61,289	81,846	74.9

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

*2：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会による令和2年3月末現在の集計（小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く）から求めた。

*3：届出件数及び対象台数は、軽乗用車及び軽貨物車の合計で、保有車両数は、軽乗用車、軽貨物車及び軽特種車の合計である。

*4：届出件数及び対象台数は原動機付自転車を含み、保有車両数は原動機付自転車を除く。

*5：届出件数及び対象台数は、乗合自動車、小型特殊自動車、大型特殊自動車及び特種用途自動車の合計で、保有車両数は、乗合自動車、大型特殊自動車及び特種用途自動車の合計（軽特種車は除く）である。

(2) 年度（暦年）別リコール率（日本・米国）

日本における平成 27 年度から令和元年度までの各年度のリコール届出の対象台数をその同年度末の保有車両数で除した値（以下、「年度別リコール率」という。）について、表 1-8 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 27 年度～令和元年度）

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 （%）
H27	368	18,991	80,670	23.5
H28	364	15,846*2	81,279	19.5
H29	377	7,700	81,563	9.4
H30	408	8,217	81,789	10.0
R1	415	10,534	81,846	12.9

*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。

*2：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果の対象台数とは異なる。

また、米国における 2015 年から 2019 年までの各年のリコール届出対象台数をその同年 12 月末の保有車両数で除した値（以下、「暦年別リコール率」という。）について、表 1-9 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（2015 年～2019 年）

リコール 届出年*2 （暦年）	届出件数*3	対象台数*3 （千台）	保有車両数（千台） （リコール年 12 月末数値） *4	暦年別 リコール率 （%）
2015	862	49,864	263,610	18.9
2016	919	50,138	268,799	18.7
2017	809	30,689	272,481	11.3
2018	914	29,455	273,602	10.8
2019	881	38,584	276,491	14.0

*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（2020 年 12 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。

1.3 車種（用途）別リコール届出件数及び対象台数

平成 27 年度から令和元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 27 年度から令和元年度の平均値（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 1-7 及び図 1-8 に、対象台数とその割合をグラフにしたものを図 1-9 及び図 1-10 に示す。

令和元年度の「全体」についての車種（用途）別リコール届出件数の合計は 462 件であり、前年度の 442 件と比べて 20 件増加（対前年度比約 5%増）しており、5 カ年平均 426 件と比べて 36 件多くなっている。対象台数の合計は、10,534 千台であり、前年度の 8,217 千台と比べて 2,317 千台増加（同約 28%増）しており、5 カ年平均 12,258 千台と比べて 1,721 千台少なくなっている。

「全体」を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 221 件であり、前年度の 199 件と比べると 22 件増加（同約 11%増）しており、5 カ年平均 196 件と比べると 25 件多くなっている。対象台数は 5,160 千台であり前年度の 5,175 千台と比べると 15 千台減少（同約 0.3%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数が 78 件で前年度の 85 件と比べて 7 件減少（同約 8%減）し、5 カ年平均 65 件と比べて 13 件増加している。なお、対象台数は 719 千台で前年度の 903 千台から 184 千台減少（同約 20%減）している。また、軽乗用車の届出件数は 20 件であり、前年度の 10 件と比べ 10 件増加（同約 100%増）しており、対象台数は 3,962 千台で前年度の 1,581 千台から 2,380 千台増加（同約 151%増）している。乗合車の届出件数は 25 件であり、前年度の 19 件と比べ 6 件増加（同約 32%増）しているが、対象台数は 45 千台で前年度の 44 千台から 1 千台増加（同約 3%増）している。二輪車の届出件数は 30 件であり、前年度の 42 件に比べ 12 件減少（同約 29%減）しており、対象台数 99 千台は前年度の 368 千台から 270 千台減少（同約 73%減）している。特殊車の届出件数は 49 件であり、前年度の 61 件から 12 件減少（同約 20%減）し、対象台数も前年度の 85 千台から 47 千台減少（同約 55%減）し、38 千台となっている。その他の届出件数は 31 件であり、前年度の 21 件から 10 件増加（同約 48%増）しているが、対象台数は 18 千台で前年度の 22 千台から 4 千台減少（同約 17%減）している。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 276 件であり、前年度の 263 件と比べて 13 件増加（同約 5%増）しており、5 カ年平均の 263 件と比べて 13 件多くなっている。対象台数は 9,889 千台であり、前年度の 7,244 千台と比べて 2,645 千台増加（同約 37%増）しており、5 カ年平均 11,632 千台と比べて 1,743 千台少なくなっている。

国産車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 68 件で前年度の 56 件と比べて 12 件増加（同約 21%増）し、5 カ年平均 67 件と比べると 1 件少なくなっている。また、対象台数は 4,548 千台で前年度の 4,398 千台から 150 千台増加（約 3%増）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 74 件で前年度の 81 件と比べて 7 件減少（同約 9%減）しており、対象台数は 702 千台であり、前年度の 900 千台と比べると 198 千台減少（同約 22%減）している。軽乗用車は国産車で届出しかないため「全体」と同じく、届出件数 20 件で前年度の 10 件と比べ 10 件増加（同約 100%増）しており、対象台数は 3,962 千台で前年度の 1,581 千台から 2,380 千台増加（同約 151%増）している。乗合車の届出件数は 25 件であり、前年度の 18 件から

7 件増加（同約 39%増）しており、対象台数は前年度の 44 千台から 1 千台増加（同約 3%増）した 45 千台である。二輪車の届出件数は 12 件で前年度の 20 件に比べ 8 件減少（同約 40%減）し、対象台数も 85 千台であり前年度の 176 千台から 92 千台減少（同約 52%減）している。特殊車の届出件数は 42 件で前年度の 53 件から 11 件減少（同約 21%減）しており、対象台数は 37 千台で前年度の 85 千台から 48 千台減少（同約 56%減）している。その他の届出件数は 27 件であり前年度の 20 件と比べると 7 件増加（同約 35%増）し、対象台数は 18 千台で前年度の 22 千台から 4 千台減少（同約 17%減）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は 186 件であり、前年度の 179 件と比べて 7 件増加（同約 4%増）しており、5 カ年平均の 163 件と比べて 23 件多くなっている。対象台数は 645 千台であり、前年度の 973 千台と比べて 328 千台減少（同約 34%減）しており、5 カ年平均 625 千台と比べて 20 千台多くなっている。

輸入車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 153 件で前年度の 143 件と比べると 10 件増加（同約 7%増）しているが、対象台数は 613 千台であり前年度の 778 千台と比べると 165 千台減少（同約 21%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 4 件で前年度と同件数であり、対象台数は 17 千台と前年度の 3 千台と比べて 14 千台増加（同約 495%増）している。乗合車について本年度届出はなかった。二輪車の届出件数は 18 件で前年度の 22 件から 4 件減少（同約 18%減）しており、対象台数は 14 千台であり、前年度の 192 千台と比べると 178 千台と大きく減少（同約 93%減）している。特殊車の届出件数は 7 件で前年度の 8 件と比べると 1 件減少（同約 13%減）しているが、対象台数は増加している。なお、普通・小型乗用は輸入車の全届出件数約 82%を占め、対象台数全体では約 95%を占める。

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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

車種(用途)			国産車						輸入車						全体						
			H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28*4	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28*4	H29	H30	R1	5力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	75	82	54	56	68	67	89	113	145	143	153	129	164	195	199	199	221	196
			(%)	26.5	31.8	23.0	21.3	24.6	25.5	64.5	80.7	83.8	79.9	82.3	78.8	39.0	49.0	48.8	45.0	47.8	45.9
		対象台数	(千台)	11,650	10,764	3,965	4,398	4,548	7,065	287	651	490	778	613	564	11,938	11,415	4,455	5,175	5,160	7,629
		(%)	62.5	70.9	55.1	60.7	46.0	60.7	84.0	98.0	97.5	79.9	95.0	90.2	62.9	72.0	57.9	63.0	49.0	62.2	
	軽	届出件数	(件)	27	15	19	10	20	18	0	0	0	0	0	0	27	15	19	10	20	18
			(%)	9.5	5.8	8.1	3.8	7.2	6.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.4	3.8	4.7	2.3	4.3	4.3
対象台数		(千台)	5,126	2,683	1,591	1,581	3,962	2,989	0	0	0	0	0	0	5,126	2,683	1,591	1,581	3,962	2,989	
	(%)	27.5	17.7	22.1	21.8	40.1	25.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.0	16.9	20.7	19.2	37.6	24.4		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	42	52	58	81	74	61	4	3	1	4	4	3	46	55	59	85	78	65
			(%)	14.8	20.2	24.7	30.8	26.8	23.3	2.9	2.1	0.6	2.2	2.2	2.0	10.9	13.8	14.5	19.2	16.9	15.2
		対象台数	(千台)	1,225	1,325	863	900	702	1,003	3	1	0	3	17	5	1,228	1,326	863	903	719	1,008
		(%)	6.6	8.7	12.0	12.4	7.1	8.6	0.9	0.1	0.1	0.3	2.6	0.8	6.5	8.4	11.2	11.0	6.8	8.2	
	軽	届出件数	(件)	12	8	8	5	8	8	0	0	0	0	0	0	12	8	8	5	8	8
			(%)	4.2	3.1	3.4	1.9	2.9	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.0	2.0	1.1	1.7	1.9
対象台数		(千台)	418	247	649	38	493	369	0	0	0	0	0	0	418	247	649	38	493	369	
	(%)	2.2	1.6	9.0	0.5	5.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	1.6	8.4	0.5	4.7	3.0		
乗合車	届出件数	(件)	30	25	18	18	25	23	3	0	3	1	0	1	33	25	21	19	25	25	
		(%)	10.6	9.7	7.7	6.8	9.1	8.8	2.2	0.0	1.7	0.6	0.0	0.9	7.8	6.3	5.1	4.3	5.4	5.8	
	対象台数	(千台)	51	17	19	44	45	35	0	0	0	0	0	0	52	17	19	44	45	35	
	(%)	0.3	0.1	0.3	0.6	0.5	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.2	0.5	0.4	0.3		
特殊車	届出件数	(件)	53	48	46	53	42	48	2	2	5	8	7	5	55	50	51	61	49	53	
		(%)	18.7	18.6	19.6	20.2	15.2	18.4	1.4	1.4	2.9	4.5	3.8	2.9	13.1	12.6	12.5	13.8	10.6	12.5	
	対象台数	(千台)	31	31	63	85	37	49	1	0	0	0	1	0	31	31	63	85	38	50	
	(%)	0.2	0.2	0.9	1.2	0.4	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.2	0.8	1.0	0.4	0.4		
二輪車*1	届出件数	(件)	21	13	9	20	12	15	36	20	19	22	18	23	57	33	28	42	30	38	
		(%)	7.4	5.0	3.8	7.6	4.3	5.7	26.1	14.3	11.0	12.3	9.7	14.1	13.5	8.3	6.9	9.5	6.5	8.9	
	対象台数	(千台)	142	113	40	176	85	111	50	12	12	192	14	56	192	126	52	368	99	167	
	(%)	0.8	0.7	0.6	2.4	0.9	1.0	14.7	1.9	2.4	19.7	2.2	9.0	1.0	0.8	0.7	4.5	0.9	1.4		
その他*3	届出件数	(件)	23	15	23	20	27	22	4	2	0	1	4	2	27	17	23	21	31	24	
		(%)	8.1	5.8	9.8	7.6	9.8	8.2	2.9	1.4	0.0	0.6	2.2	1.3	6.4	4.3	5.6	4.8	6.7	5.6	
	対象台数	(千台)	5	2	8	22	18	11	0	0	0	0	0	0	6	2	8	22	18	11	
	(%)	0.0	0.0	0.1	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	0.2	0.1		
合計*2	届出件数	(件)	283	258	235	263	276	263	138	140	173	179	186	163	421	398	408	442	462	426	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	18,649	15,182	7,198	7,244	9,889	11,632	342	664	503	973	645	625	18,991	15,846	7,700	8,217	10,534	12,258	
	(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		

*1：原動機付自転車を含む。

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

*3：特種、軽特種及び二輪特種を含む。*4：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果とは異なる。

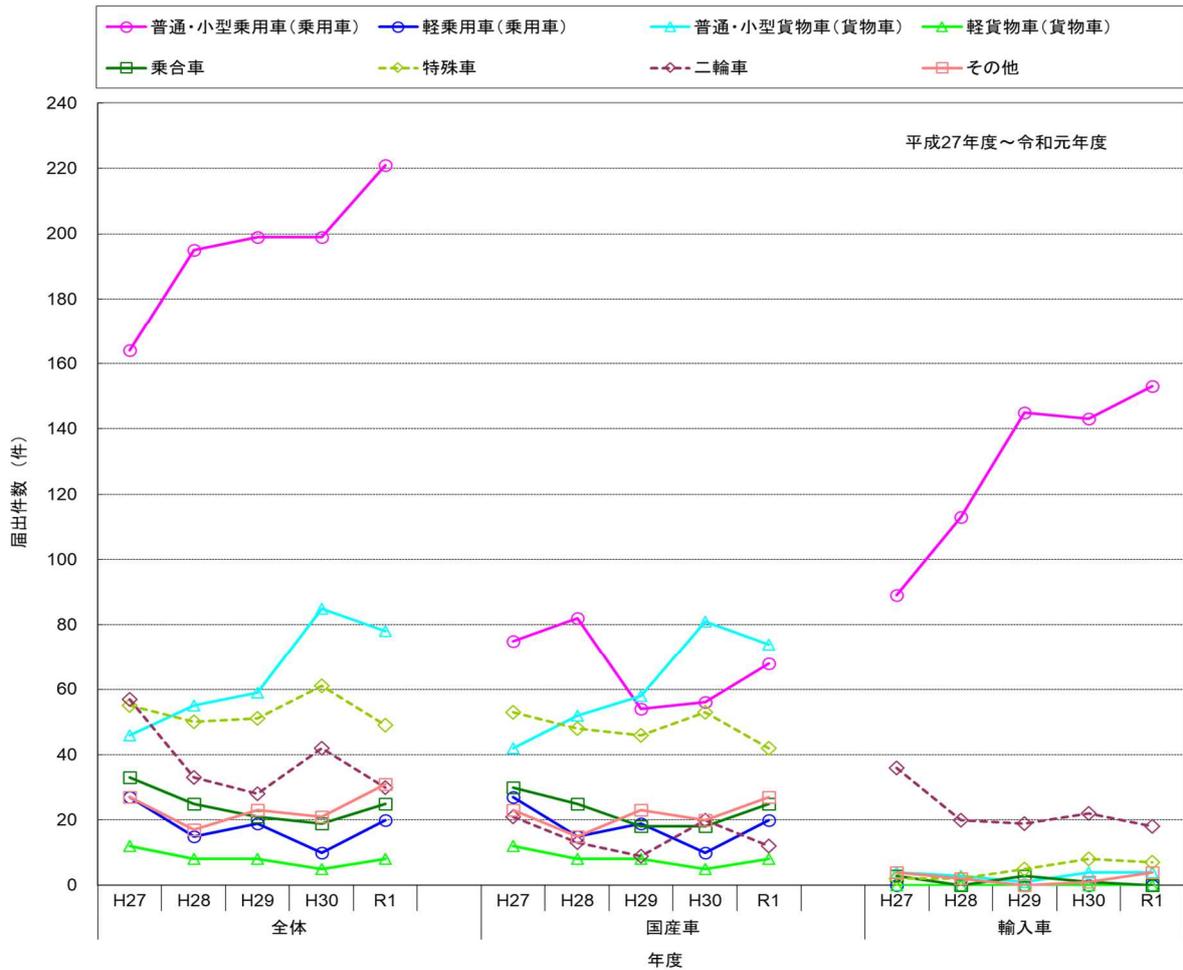


図 1-7 車種（用途）別の届出件数（平成 27 年度～令和元年度）

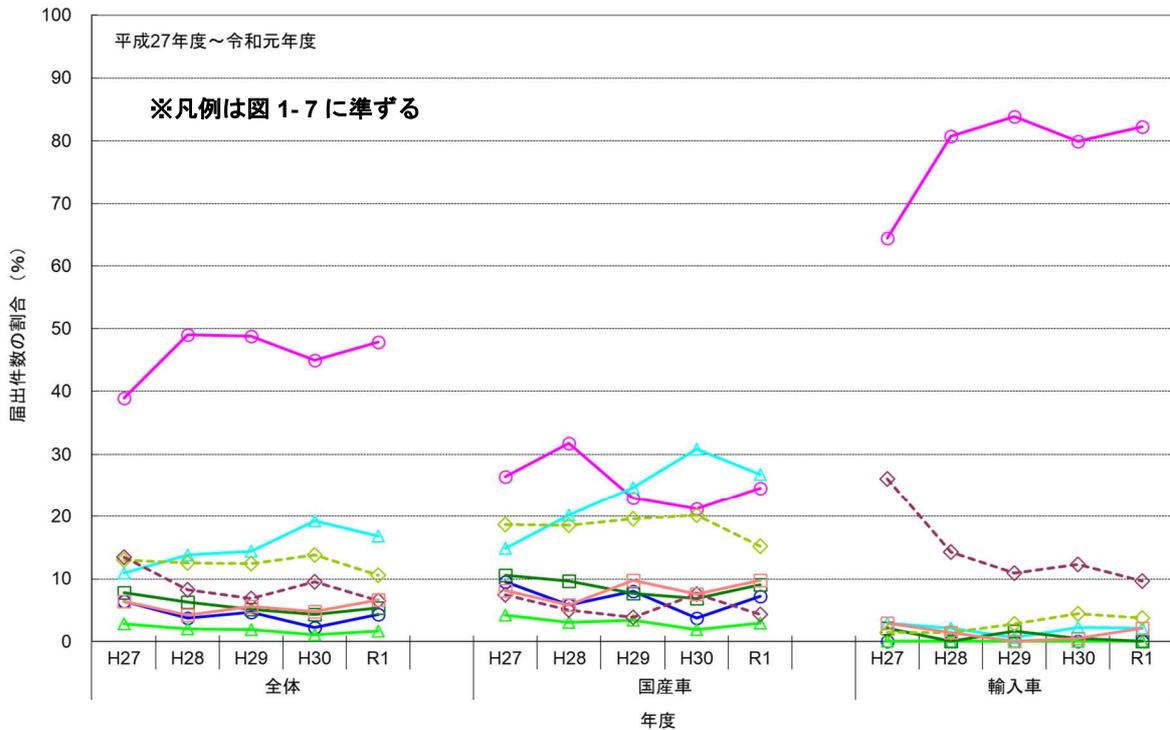


図 1-8 車種（用途）別の届出件数の割合（平成 27 年度～令和元年度）

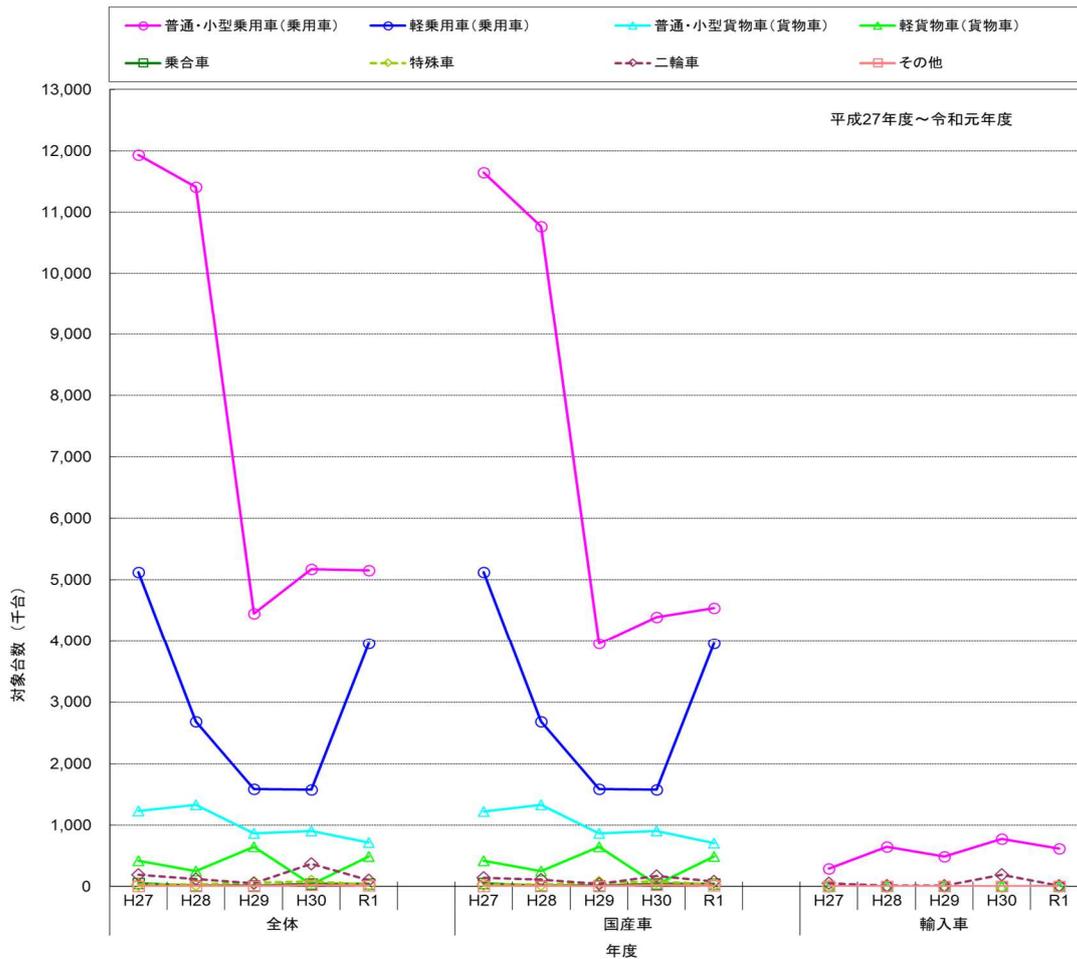


図 1-9 車種（用途）別の対象台数（平成 27 年度～令和元年度）

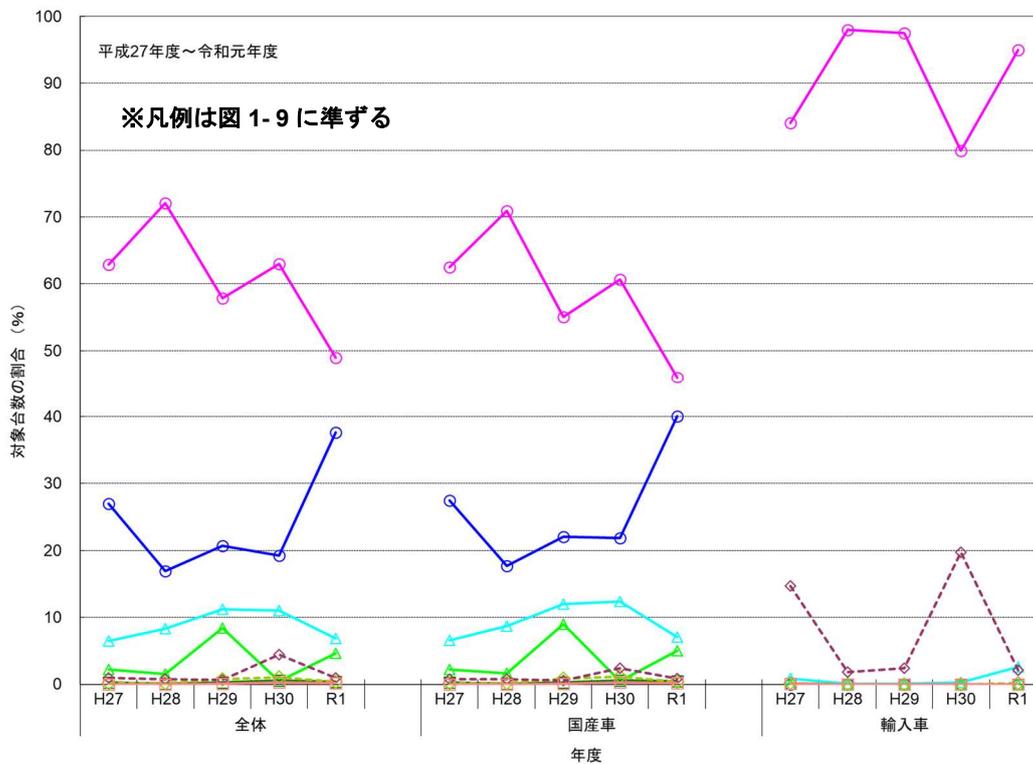


図 1-10 車種（用途）別の対象台数の割合（平成 27 年度～令和元年度）

なお、令和元年度の車種（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 1-11 から図 1-14 にそれぞれ示す。

令和元年度の「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 440 件であり、前年度の 414 件と比べると 26 件増加（対前年度比約 6.3%増）しており、5 カ年平均の 385 件と比べて 55 件多くなっている。また、「全体」の対象台数の合計は 9,742 千台であり、前年度の 7,575 千台から 2,167 千台増加（同約 29%増）しており、5 カ年平均 8,646 千台より 1,096 千台多くなっている。

「全体」を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 203 件で前年度の 176 件と比べて 27 件増加（同約 15%増）し、5 カ年平均 167 件と比べると 36 件多くなっている。対象台数は 4,419 千台であり前年度の 4,567 千台と比べると 148 千台減少（同約 3%減）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 77 件で前年度の 80 件と比べて 3 件減少（同約 4%減）し、5 カ年平均 58 件より 19 件多く、対象台数は 711 千台であり、前年度の 868 千台から 157 千台減少（同約 18%減）している。また、軽乗用車の届出件数は 18 件で前年度の 10 件と比べ 8 件増加（同約 80%増）しており、対象台数は 3,918 千台であり前年度の 1,581 千台から 2,337 千台増加（同約 148%増）している。なお、乗合車、二輪車及び特殊車においてはタカタ製エアバッグのリコール届出の影響はない。

国産車の当該リコール届出件数の合計は 265 件であり、前年度の 252 件と比べて 13 件増加（同約 5%増）しており、5 カ年平均の 236 件と比べて 29 件多くなっている。対象台数は 9,166 千台であり、前年度の 6,671 千台と比べて 2,495 千台増加（同約 37%増）しており、5 カ年平均 8,200 千台と比べて 966 千台多くなっている。

国産車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 61 件で前年度の 49 と比べて 12 件増加（同約 2%増）し、5 カ年平均 52 件と比べると 9 件多くなっている。また、対象台数は 3,876 千台で前年度の 3,858 千台から 18 千台増加（同約 0.5%増）している。普通・小型貨物車においては、届出件数 73 件で前年度の 77 件と比べて 4 件減少（同約 5%減）しており、対象台数は 694 千台であり、前年度の 867 千台と比べると 173 千台減少（同約 20%減）している。

輸入車の当該リコール届出件数の合計は 175 件であり、前年度の 162 件と比べて 13 件増加（同約 8%増）であり、5 カ年平均の 149 件と比べて 26 件多くなっている。対象台数は 575 千台であり、前年度の 904 千台と比べて 328 千台減少（同約 36%減）し、5 カ年平均 446 千台と比べて 130 千台多くなっている。

輸入車を車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車は届出件数 142 件で前年度の 127 件と比べると 15 件増加（同約 12%増）しているが、対象台数は前年度の 710 千台から 167 千台減少（同約 24%減）し 543 千台になっている。普通・小型貨物車においては、届出件数 4 件で前年度の 3 件と比べて 1 件増加（同約 33%増）しており、対象台数も増加している。輸入車において軽乗用車の届出はない。

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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

車種(用途)			国産車						輸入車						全体						
			H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	28	25	8	7	7	15	15	15	11	16	11	14	43	40	19	23	18	29
			(%)	45.9	65.8	61.5	63.6	63.6	56.0	93.8	100.0	100.0	94.1	100.0	97.1	55.8	75.5	79.2	82.1	81.8	70.1
		対象台数	(千台)	7,670	4,887	679	540	671	2,889	110	525	122	68	70	179	7,780	5,412	801	608	741	3,068
		(%)	81.3	85.9	92.3	94.2	92.9	84.2	98.8	100.0	100.0	98.0	100.0	99.7	81.5	87.1	93.4	94.6	93.5	85.0	
	軽	届出件数	(件)	9	3	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	9	3	1	0	2	3
			(%)	14.8	7.9	7.7	0.0	18.2	11.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.7	5.7	4.2	0.0	9.1	7.4
対象台数		(千台)	885	524	2	0	44	291	0	0	0	0	0	0	885	524	2	0	44	291	
	(%)	9.4	9.2	0.3	0.0	6.1	8.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.3	8.4	0.3	0.0	5.5	8.1		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	16	7	3	4	1	6	1	0	0	1	0	0	17	7	3	5	1	7
			(%)	26.2	18.4	23.1	36.4	9.1	23.1	6.3	0.0	0.0	5.9	0.0	2.9	22.1	13.2	12.5	17.9	4.5	16.2
		対象台数	(千台)	663	204	50	33	8	192	1	0	0	1	0	1	665	204	50	35	8	192
		(%)	7.0	3.6	6.8	5.8	1.1	5.6	1.2	0.0	0.0	2.0	0.0	0.3	7.0	3.3	5.8	5.4	1.0	5.3	
	軽	届出件数	(件)	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1
			(%)	3.3	2.6	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	1.9	0.0	0.0	0.0	1.5
対象台数		(千台)	213	75	0	0	0	58	0	0	0	0	0	0	213	75	0	0	0	58	
	(%)	2.3	1.3	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	1.2	0.0	0.0	0.0	1.6		
乗合車	届出件数	(件)	3	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	2	1	0	0	1	
		(%)	4.9	5.3	7.7	0.0	0.0	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	3.8	4.2	0.0	0.0	2.9	
	対象台数	(千台)	7	1	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	7	1	4	0	0	3	
	(%)	0.1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	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	0.0	0.0	0.0	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
二輪車	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	0.0	0.0	0.0	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
その他	届出件数	(件)	3	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	1	
		(%)	4.9	0.0	0.0	0.0	9.1	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	0.0	0.0	0.0	4.5	2.0	
	対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
合計	届出件数	(件)	61	38	13	11	11	27	16	15	11	17	11	14	77	53	24	28	22	41	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	9,438	5,692	736	573	723	3,432	112	525	122	69	70	179	9,550	6,216	858	643	793	3,612	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

*1：原動機付自転車を含む。*2：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。

*3：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったことから、平成 28 年度のリコール届出分析結果とは異なる。

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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

車種(用途)			国産車						輸入車						全体						
			H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	47	57	46	49	61	52	74	98	134	127	142	115	121	155	180	176	203	167
			(%)	21.2	25.9	20.7	19.4	23.0	22.0	60.7	78.4	82.7	78.4	81.1	77.1	35.2	44.9	46.9	42.5	46.1	43.3
		対象台数	(千台)	3,981	5,877	3,285	3,858	3,876	4,175	177	126	368	710	543	385	4,158	6,003	3,654	4,567	4,419	4,560
		(%)	43.2	61.9	50.8	57.8	42.3	50.9	76.9	90.5	96.7	78.6	94.4	86.3	44.0	62.3	53.4	60.3	45.4	52.7	
	軽	届出件数	(件)	18	12	18	10	18	15	0	0	0	0	0	0	18	12	18	10	18	15
			(%)	8.1	5.5	8.1	4.0	6.8	6.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	3.5	4.7	2.4	4.1	3.9
対象台数		(千台)	4,241	2,159	1,589	1,581	3,918	2,698	0	0	0	0	0	0	4,241	2,159	1,589	1,581	3,918	2,698	
	(%)	46.0	22.7	24.6	23.7	42.7	32.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.9	22.4	23.2	20.9	40.2	31.2		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	26	45	55	77	73	55	3	3	1	3	4	3	29	48	56	80	77	58
			(%)	11.7	20.5	24.8	30.6	27.5	23.4	2.5	2.4	0.6	1.9	2.3	1.9	8.4	13.9	14.6	19.3	17.5	15.0
		対象台数	(千台)	561	1,121	813	867	694	811	2	1	0	1	17	4	563	1,122	813	868	711	816
		(%)	6.1	11.8	12.6	13.0	7.6	9.9	0.7	0.5	0.1	0.2	3.0	0.9	6.0	11.6	11.9	11.5	7.3	9.4	
	軽	届出件数	(件)	10	7	8	5	8	8	0	0	0	0	0	0	10	7	8	5	8	8
			(%)	4.5	3.2	3.6	2.0	3.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.0	2.1	1.2	1.8	2.0
対象台数		(千台)	205	172	649	38	493	311	0	0	0	0	0	0	205	172	649	38	493	311	
	(%)	2.2	1.8	10.0	0.6	5.4	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	1.8	9.5	0.5	5.1	3.6		
乗合車	届出件数	(件)	27	23	17	18	25	22	3	0	3	1	0	1	30	23	20	19	25	23	
		(%)	12.2	10.5	7.7	7.1	9.4	9.3	2.5	0.0	1.9	0.6	0.0	0.9	8.7	6.7	5.2	4.6	5.7	6.1	
	対象台数	(千台)	44	16	14	44	45	33	0	0	0	0	0	0	45	16	14	44	45	33	
		(%)	0.5	0.2	0.2	0.7	0.5	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	0.2	0.6	0.5	0.4	
特殊車	届出件数	(件)	53	48	46	53	42	48	2	2	5	8	7	5	55	50	51	61	49	53	
		(%)	23.9	21.8	20.7	21.0	15.8	20.5	1.6	1.6	3.1	4.9	4.0	3.2	16.0	14.5	13.3	14.7	11.1	13.8	
	対象台数	(千台)	31	31	63	85	37	49	1	0	0	0	1	0	31	31	63	85	38	50	
		(%)	0.3	0.3	1.0	1.3	0.4	0.6	0.3	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.3	0.3	0.9	1.1	0.4	0.6	
二輪車	届出件数	(件)	21	13	9	20	12	15	36	20	19	22	18	23	57	33	28	42	30	38	
		(%)	9.5	5.9	4.1	7.9	4.5	6.4	29.5	16.0	11.7	13.6	10.3	15.4	16.6	9.6	7.3	10.1	6.8	9.9	
	対象台数	(千台)	142	113	40	176	85	111	50	12	12	192	14	56	192	126	52	368	99	167	
		(%)	1.5	1.2	0.6	2.6	0.9	1.4	21.9	8.9	3.2	21.2	2.4	12.6	2.0	1.3	0.8	4.9	1.0	1.9	
その他	届出件数	(件)	20	15	23	20	26	21	4	2	0	1	4	2	24	17	23	21	30	23	
		(%)	9.0	6.8	10.4	7.9	9.8	8.8	3.3	1.6	0.0	0.6	2.3	1.5	7.0	4.9	6.0	5.1	6.8	6.0	
	対象台数	(千台)	5	2	8	22	18	11	0	0	0	0	0	0	5	2	8	22	18	11	
		(%)	0.1	0.0	0.1	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.3	0.2	0.1	
合計	届出件数	(件)	222	220	222	252	265	236	122	125	162	162	175	149	344	345	384	414	440	385	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	対象台数	(千台)	9,211	9,490	6,462	6,671	9,166	8,200	230	139	381	904	575	446	9,441	9,630	6,842	7,575	9,742	8,646	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

*1：原動機付自転車を含む。

*2：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。

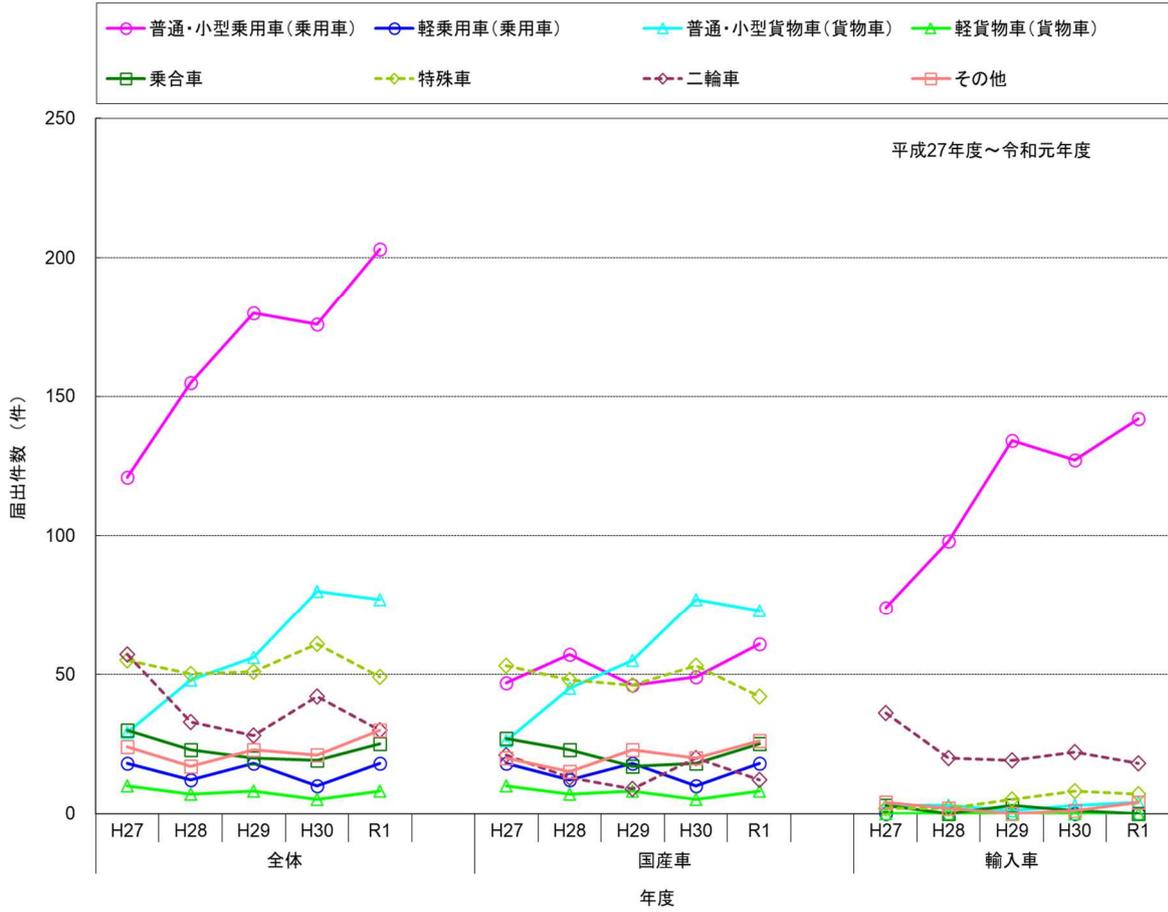


図 1-11 車種（用途）別の届出件数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 27 年度～令和元年度）

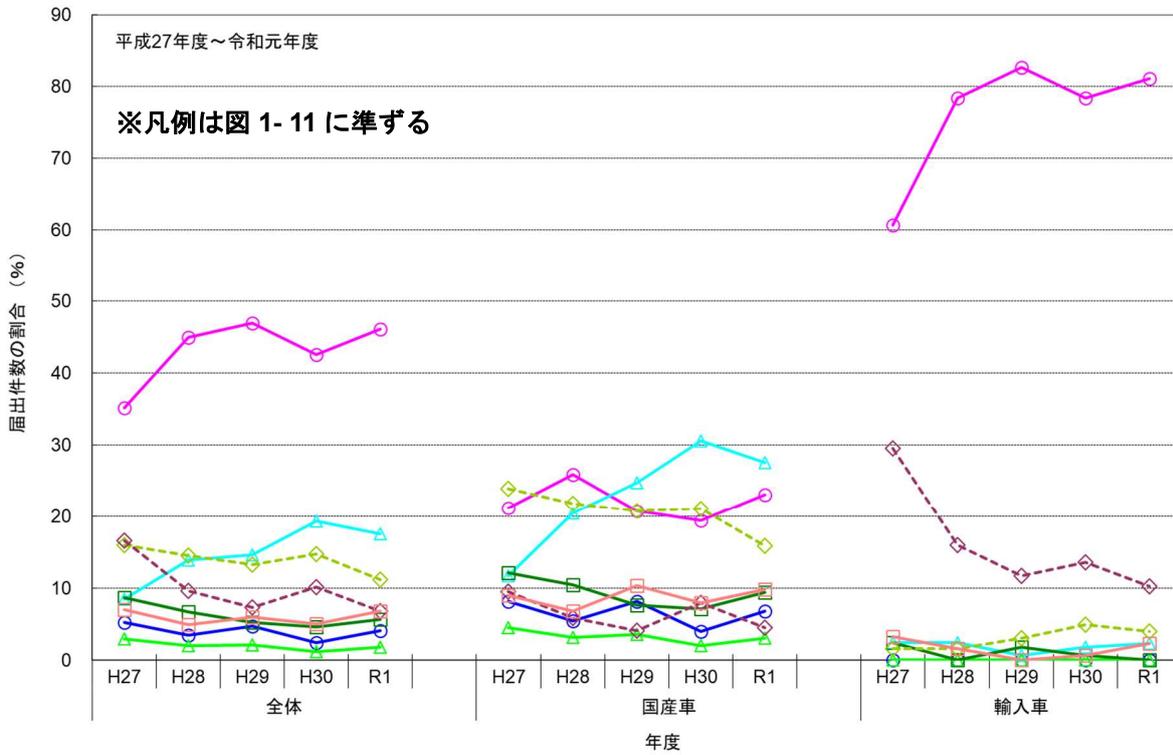


図 1-12 車種（用途）別の届出件数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 27 年度～令和元年度）

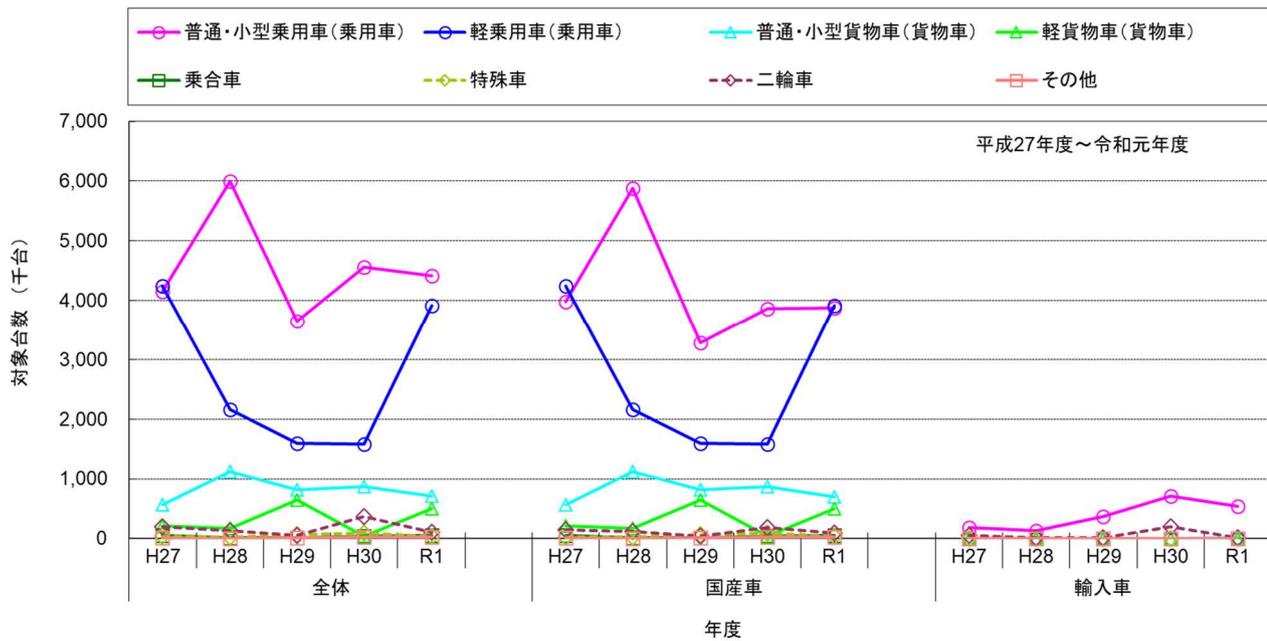


図 1-13 車種（用途）別の対象台数（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 27 年度～令和元年度）

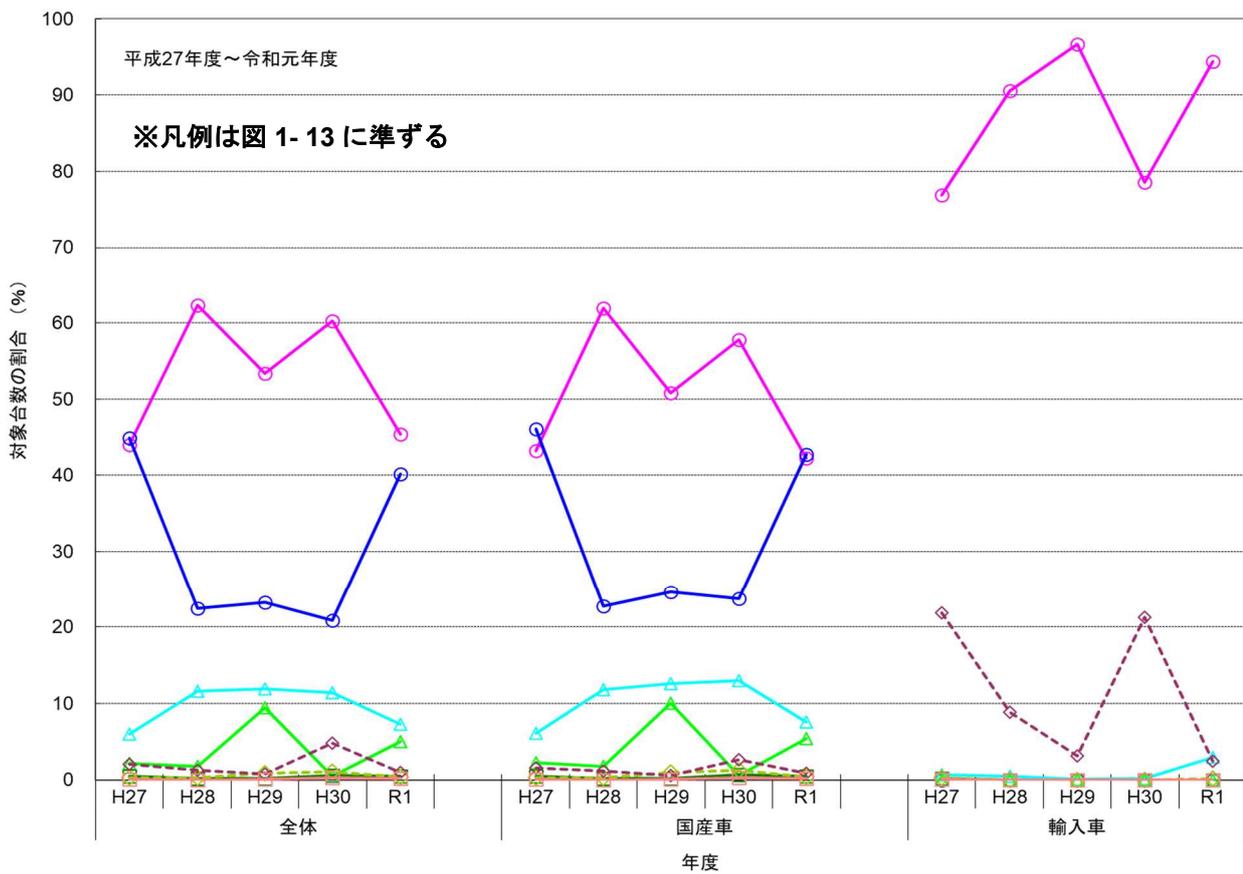


図 1-14 車種（用途）別の対象台数の割合（タカタ製エアバッグ除く）
（平成 27 年度～令和元年度）

1.4 装置別リコール届出件数・割合

平成 27 年度から令和元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 1-15 及び図 1-16 に、「国産車」は図 1-17 及び図 1-18 に、「輸入車」は図 1-19 及び 1-20 にそれぞれ示す。なお、表 1-13 は、令和元年度の「全体」における届出件数が多い装置から順に記載している。

令和元年度の「全体」についての装置別リコール届出件数の合計は 436 件であり、前年度の 453 件と比べ 17 件減少（対前年度比約 4%減）した。国産車については 239 件であり、前年度の 262 件と比べて 23 件減少（同約 9%減）しており、輸入車については 197 件で、前年度の 191 件と比べて 6 件増加（同約 3%増）している。

令和元年度の装置別の届出件数のうち「全体」において最も届出件数が多かったのは「原動機」で 62 件であり、前年度の 61 件から 1 件増加（同約 2%増）している。次いで多かった装置は「動力伝達装置」であり、届出件数は 55 件で前年度の 48 件から 7 件増加（同約 15%増）している。これら 2 装置で届出件数合計の約 27%を占める。さらに「電気装置」の届出件数が 48 件であり、前年度の 46 件から 2 件増加（同約 4%増）しており、「制動装置」の届出件数が 46 件で、前年度の 41 件から 5 件増加（同約 12%増）している。これら 2 装置を加えた上位 4 装置で合計 211 件となり届出件数の「全体」の約 48%を占める。これら上位 4 装置の届出件数の合計は、前年度は約 43%、5 カ年平均においては届出件数の約 44%をそれぞれ占めている。

令和元年度の国産車における装置別届出件数についてみると、「原動機」が 33 件で最も多く、前年度の 43 件と比べて 10 件減少（同約 23%減）している。次いで「制動装置」の届出件数は 32 件で前年度の 23 件と比べて 9 件増加（同約 39%増）し、続いて「動力伝達装置」の届出件数が 30 件で前年度の 35 件から 5 件減少（同約 14%減）している。また、「電気装置」の届出件数が 26 件となっており、前年度の 27 件から 1 件減少（同約 4%減）している。

輸入車の装置別届出件数についてみると、「原動機」が最も多く 29 件であり、前年度の 18 件から 11 件増加（同約 61%増）している。「動力伝達装置」の届出件数は 25 件で前年度 13 件から 12 件増加（同約 92%増）している。続いて「電気装置」の届出件数は 22 件で前年度 19 件から 3 件増加（同約 16%増）しており、「燃料装置」の届出件数は 15 件で前年度 18 件から 3 件減少（同約 17%減）している。

表 1-13 装置別の届出件数及びその割合（平成 27 年度～令和元年度及び 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								
			H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	
原動機	届出件数	(件)	36	35	38	43	33	37	18	12	21	18	29	20	54	47	59	61	62	57	
		(%)	13.5	14.2	16.2	16.4	13.8	14.8	12.7	8.3	11.1	9.4	14.7	11.3	13.2	12.0	13.9	13.5	14.2	13.4	
動力伝達装置	届出件数	(件)	30	35	20	35	30	30	10	20	10	13	25	16	40	55	30	48	55	46	
		(%)	11.3	14.2	8.5	13.4	12.6	12.0	7.0	13.8	5.3	6.8	12.7	9.0	9.8	14.0	7.1	10.6	12.6	10.8	
電気装置	届出件数	(件)	32	21	36	27	26	28	14	14	10	19	22	16	46	35	46	46	48	44	
		(%)	12.0	8.5	15.3	10.3	10.9	11.4	9.9	9.7	5.3	9.9	11.2	9.1	11.3	8.9	10.8	10.2	11.0	10.5	
制動装置	届出件数	(件)	20	25	21	23	32	24	12	10	21	18	14	15	32	35	42	41	46	39	
		(%)	7.5	10.1	8.9	8.8	13.4	9.7	8.5	6.9	11.1	9.4	7.1	8.7	7.8	8.9	9.9	9.1	10.6	9.3	
燃料装置	届出件数	(件)	20	20	14	20	26	20	20	14	22	18	15	18	40	34	36	38	41	38	
		(%)	7.5	8.1	6.0	7.6	10.9	8.0	14.1	9.7	11.6	9.4	7.6	10.3	9.8	8.7	8.5	8.4	9.4	8.9	
車枠・車体	届出件数	(件)	16	14	18	28	15	18	1	5	9	12	11	8	17	19	27	40	26	26	
		(%)	6.0	5.7	7.7	10.7	6.3	7.3	0.7	3.4	4.8	6.3	5.6	4.4	4.2	4.8	6.4	8.8	6.0	6.1	
乗車装置	届出件数	(件)	15	7	4	4	12	8	13	13	24	16	11	15	28	20	28	20	23	24	
		(%)	5.6	2.8	1.7	1.5	5.0	3.4	9.2	9.0	12.7	8.4	5.6	8.9	6.9	5.1	6.6	4.4	5.3	5.6	
灯火装置	届出件数	(件)	10	9	11	8	15	11	4	3	9	8	13	7	14	12	20	16	28	18	
		(%)	3.8	3.6	4.7	3.1	6.3	4.2	2.8	2.1	4.8	4.2	6.6	4.3	3.4	3.1	4.7	3.5	6.4	4.3	
かじ取装置	届出件数	(件)	13	10	8	6	4	8	5	4	11	8	12	8	18	14	19	14	16	16	
		(%)	4.9	4.0	3.4	2.3	1.7	3.3	3.5	2.8	5.8	4.2	6.1	4.6	4.4	3.6	4.5	3.1	3.7	3.8	
排出ガス発散防止装置	届出件数	(件)	9	8	10	16	10	11	2	3	2	20	2	6	11	11	12	36	12	16	
		(%)	3.4	3.2	4.3	6.1	4.2	4.2	1.4	2.1	1.1	10.5	1.0	3.4	2.7	2.8	2.8	7.9	2.8	3.9	
緩衝装置	届出件数	(件)	2	9	9	4	4	6	7	8	5	5	3	6	9	17	14	9	7	11	
		(%)	0.8	3.6	3.8	1.5	1.7	2.2	4.9	5.5	2.6	2.6	1.5	3.2	2.2	4.3	3.3	2.0	1.6	2.7	
走行装置	届出件数	(件)	2	2	7	15	2	6	2	2	4	1	4	3	4	4	11	16	6	8	
		(%)	0.8	0.8	3.0	5.7	0.8	2.2	1.4	1.4	2.1	0.5	2.0	1.5	1.0	1.0	2.6	3.5	1.4	1.9	
その他	エアバッグ	届出件数	(件)	34	35	15	12	15	22	24	25	27	23	30	26	58	60	42	35	45	48
		(%)	12.8	14.2	6.4	4.6	6.3	8.9	16.9	17.2	14.3	12.0	15.2	14.9	14.2	15.3	9.9	7.7	10.3	11.4	
	エアバッグ以外	届出件数	(件)	27	17	24	21	15	21	10	12	14	12	6	11	37	29	38	33	21	32
		(%)	10.2	6.9	10.2	8.0	6.3	8.3	7.0	8.3	7.4	6.3	3.0	6.3	9.1	7.4	9.0	7.3	4.8	7.5	
合計	届出件数	(件)	266	247	235	262	239	250	142	145	189	191	197	173	408	392	424	453	436	423	
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

*1：リコール届出が複数の装置に跨る場合には区分毎に集計しているため、届出件数の合計は国土交通省における報道発表資料及び表 1-10 に示す車種（用途）の届出件数の合計より多くなる。
 *2：エアバッグは「その他」の装置に分類されているが、エアバッグ届出件数増加のため、便宜上「エアバッグ」と「エアバッグ以外」に区別し集計している。

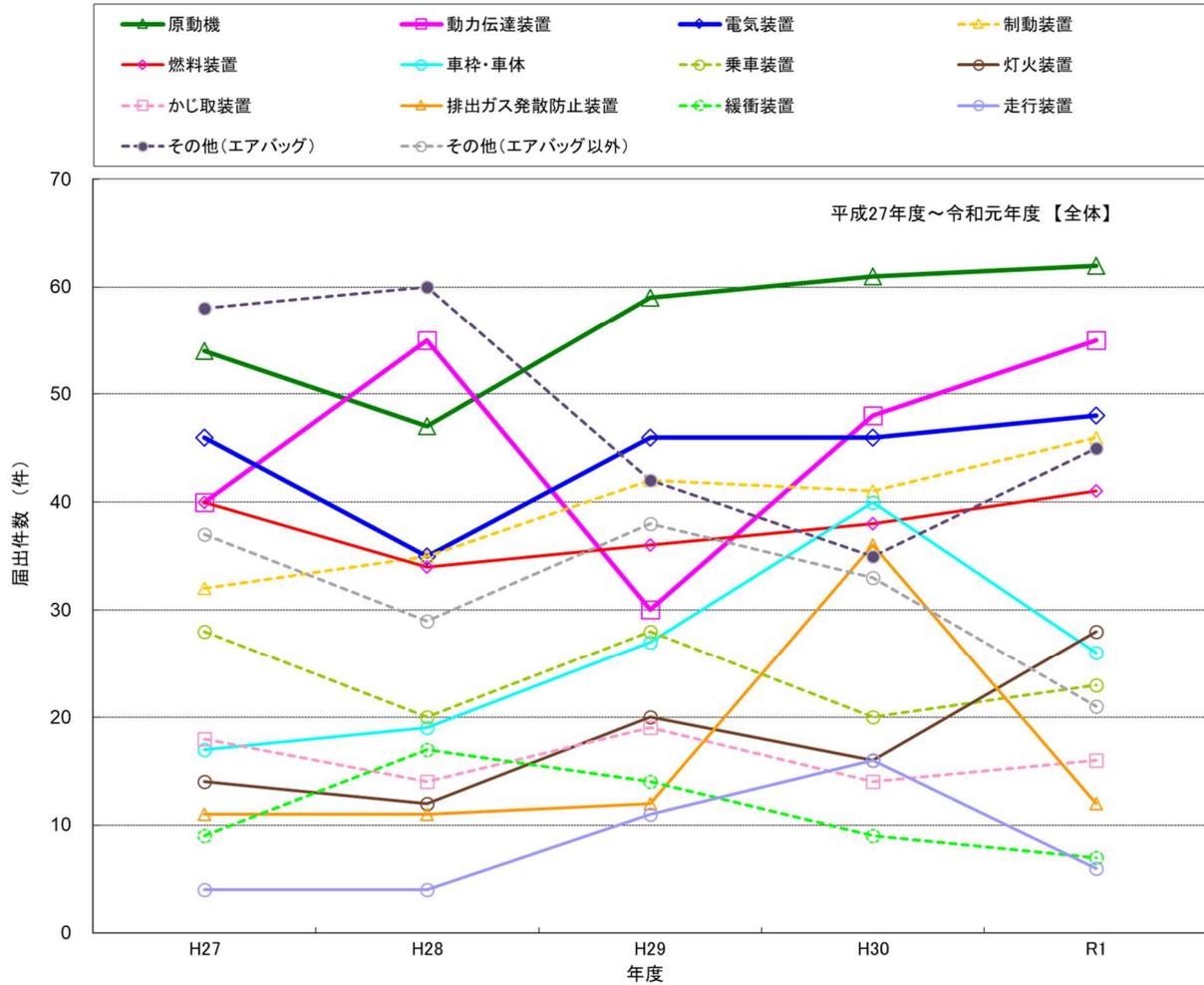


図 1-15 装置別の届出件数【全体】（平成 27 年度～令和元年度）

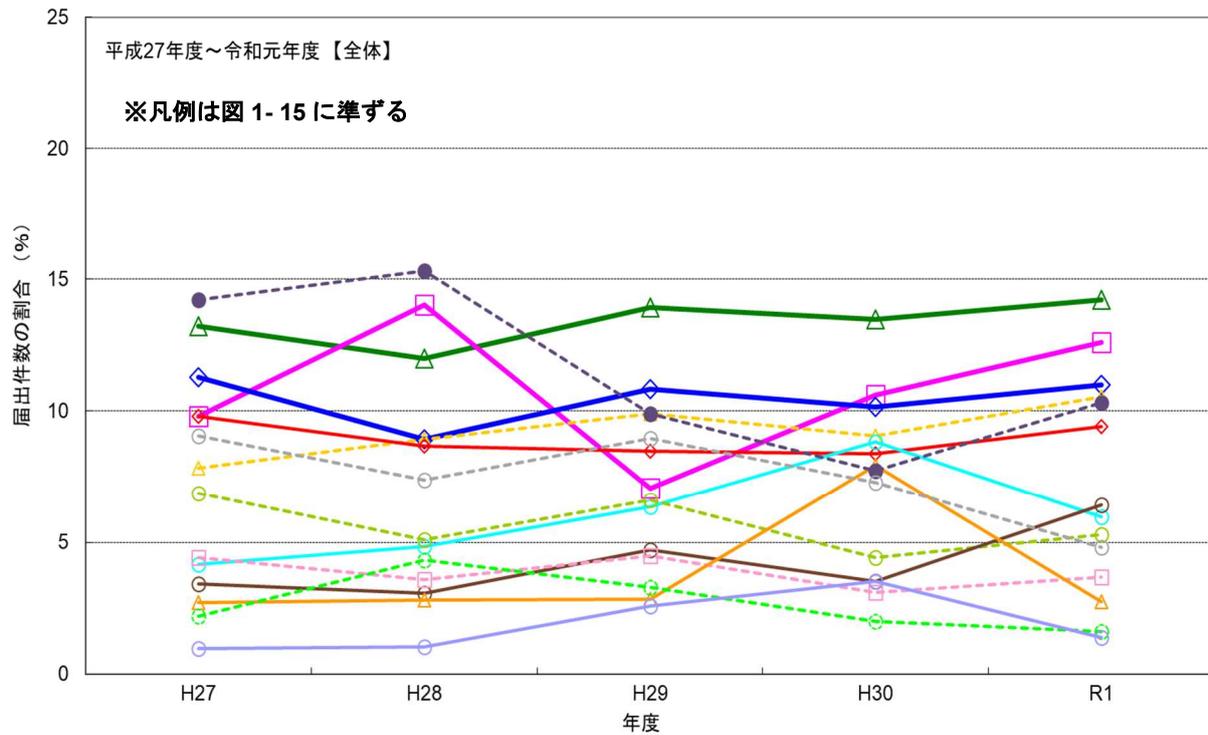


図 1-16 装置別の届出件数の割合【全体】（平成 27 年度～令和元年度）

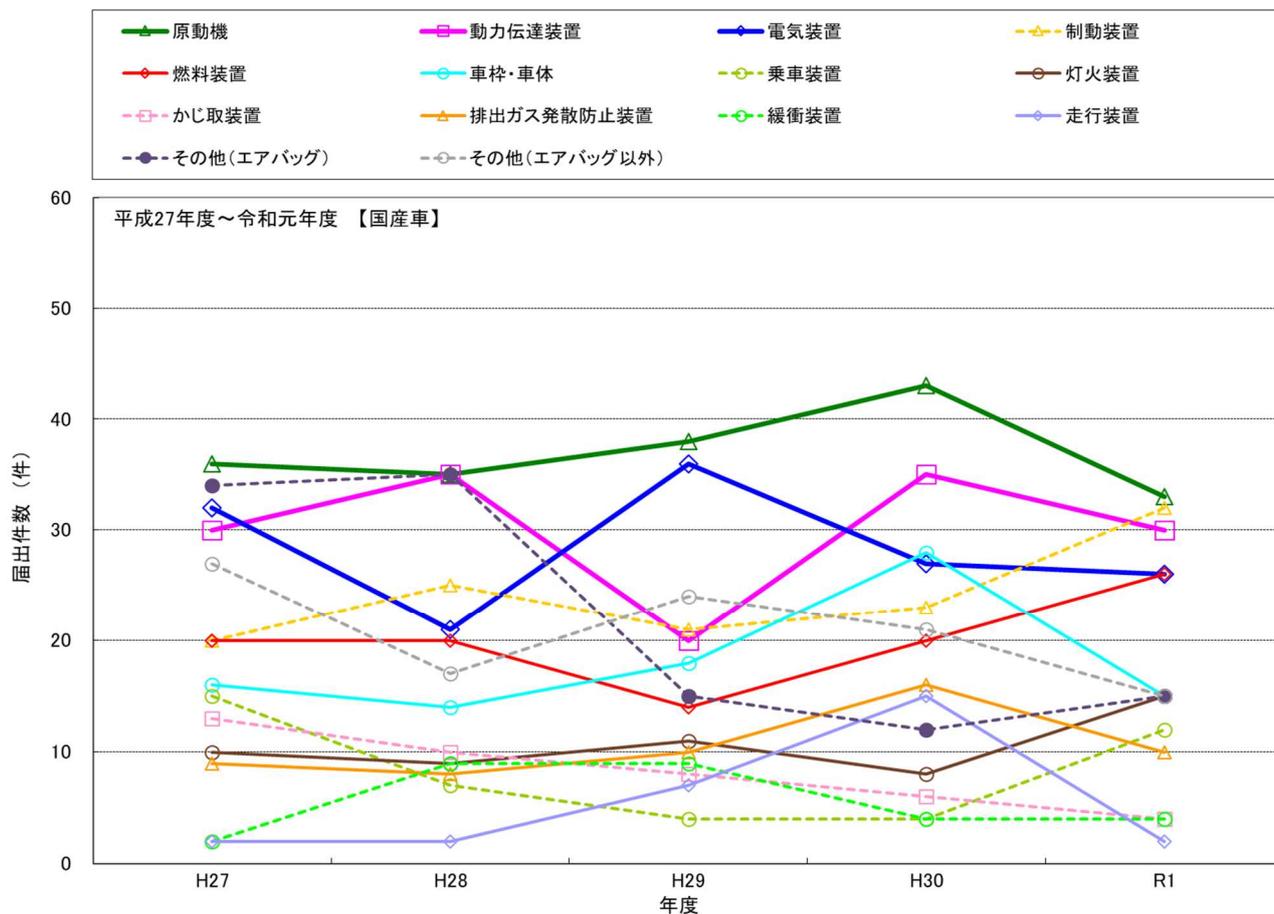


図 1-17 装置別の届出件数【国産車】(平成 27 年度～令和元年度)

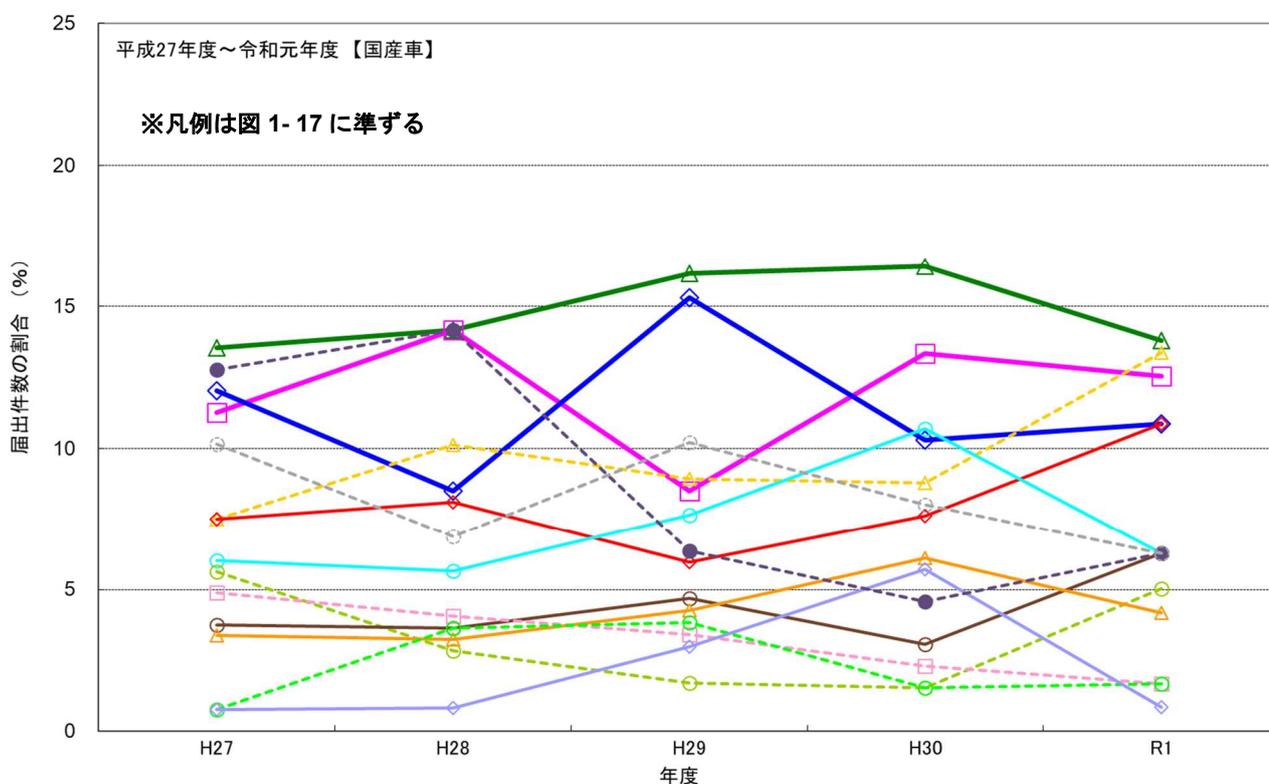


図 1-18 装置別の届出件数の割合【国産車】(平成 27 年度～令和元年度)

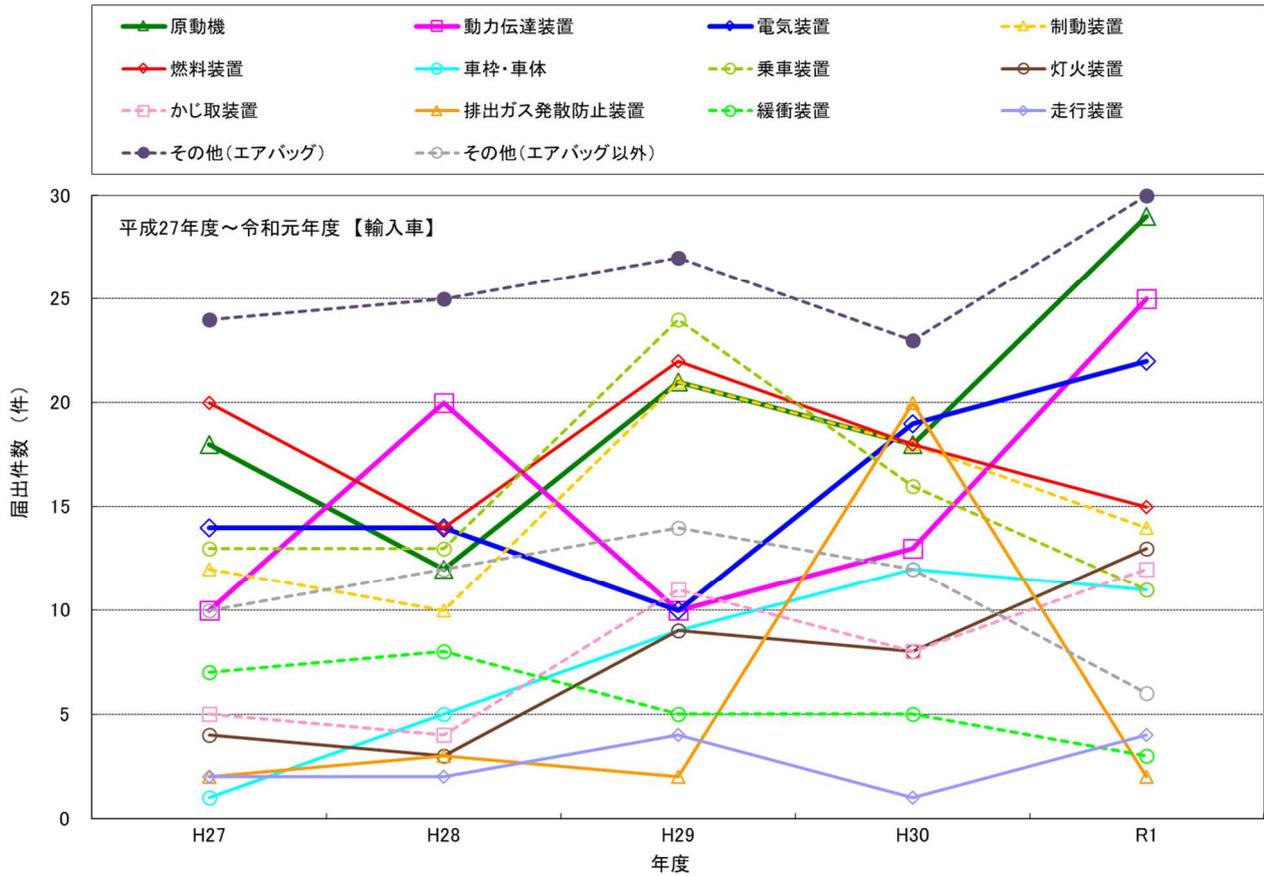


図 1-19 装置別の届出件数【輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

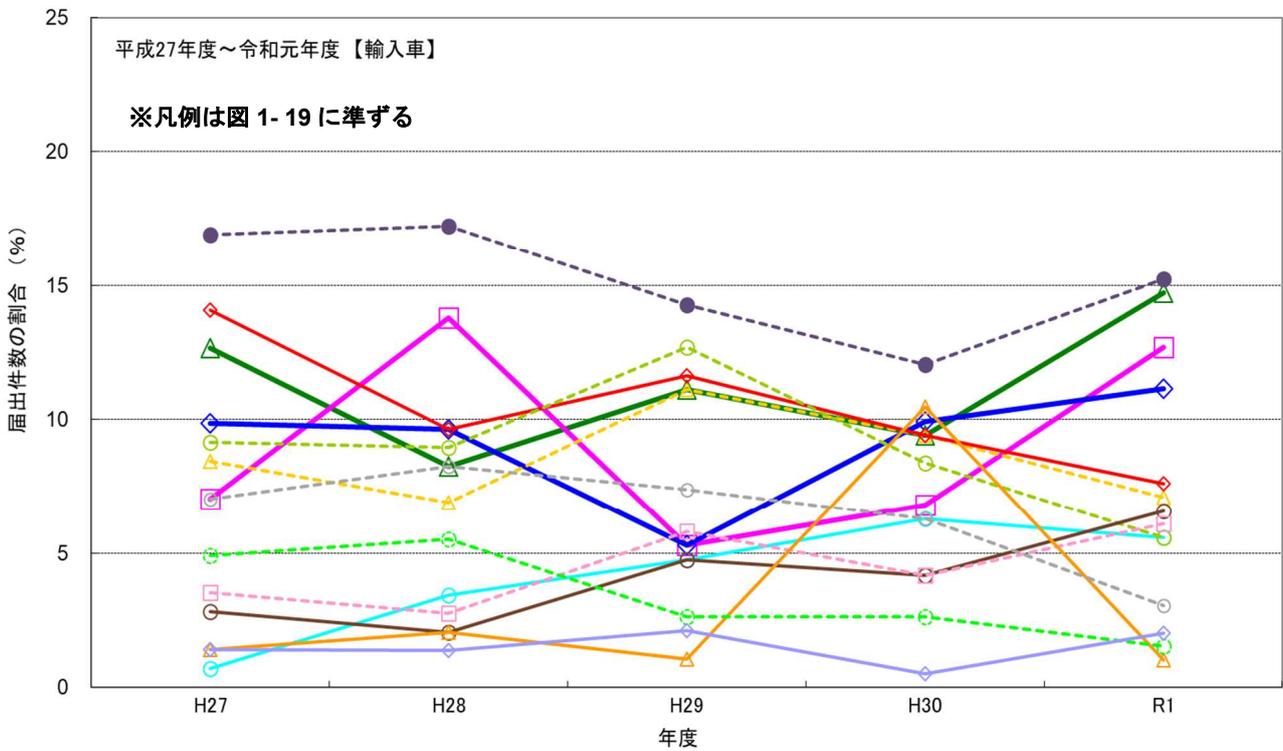


図 1-20 装置別の届出件数の割合【輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

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 27 年度から令和元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 1-21 から図 1-24 にそれぞれ示す。

令和元年度の車種（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 10 件で、前年度と比べて 1 件増加している。国産車の届出件数は 6 件で、前年度と比べて 2 件減少している。また、輸入車の届出件数は 4 件で、前年度と比べて 3 件増加している。

令和元年度の「全体」について、車種（用途）別にみると、普通・小型乗用車の届出件数は 9 件であり、前年度と比べて 3 件増加している。普通・小型貨物車の届出件数は 1 件であり、前年度と比べて 1 件減少している。

令和元年度の車種（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 557 千台であり、前年度の 1,870 千台と比べて 1,313 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」が 5.4%、国産車が 5.7%及び輸入車が 0.02%となっており、前年度と比べて大きく減少している。

*1：プラグインハイブリッド自動車を含む、電動機を備えるものに限る。

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

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

表 1-14 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27年度～令和元年度及び5カ年平均）

車種（用途）別			国産車						輸入車						全体						
			H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均	
乗用車	普通・小型	届出件数	(件)	5	1	6	5	5	4	3	1	2	1	4	2	8	2	8	6	9	7
			(%)	2.7	0.5	3.8	2.9	2.6	2.5	3.1	0.9	1.3	0.7	2.5	1.7	2.8	0.7	2.6	1.9	2.6	2.1
	対象台数	(千台)	458	11	224	1,823	556	614	6	1	3	0	0	2	463	12	227	1,824	556	616	
		(%)	2.5	0.1	3.2	26.2	5.7	5.4	2.0	0.1	0.7	0.1	0.0	0.4	2.5	0.1	3.0	23.6	5.4	5.1	
	軽	届出件数	(件)	2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	1
			(%)	1.1	0.5	0.0	0.6	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3
対象台数	(千台)	1	3	0	40	0	9	0	0	0	0	0	0	1	3	0	40	0	9		
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.1		
貨物車	普通・小型	届出件数	(件)	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1
			(%)	0.0	0.0	0.0	1.2	0.5	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.3	0.2
	対象台数	(千台)	0	0	0	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	1	
		(%)	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	0.1	0.0	0.0	
	軽	届出件数	(件)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
			(%)	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
対象台数	(千台)	1	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	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
乗合車	届出件数	(件)	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	
		(%)	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.1	
対象台数	(千台)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
上記車種（用途）の合計	届出件数	(件)	8	4	6	8	6	6	3	1	2	1	4	2	11	5	8	9	10	9	
		(%)	4.3	2.2	3.8	4.7	3.1	3.6	3.1	0.9	1.3	0.7	2.5	1.7	3.9	1.7	2.6	2.8	2.8	2.8	
	対象台数	(千台)	460	15	224	1,870	557	625	6	1	3	0	0	2	466	15	227	1,870	557	627	
EV及びHV以外の車両を含む届出の合計	届出件数	(件)	186	182	157	170	195	178	96	116	149	148	157	133	282	298	306	318	352	311	
		(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	対象台数	(千台)	18,471	15,036	7,086	6,961	9,749	11,461	291	652	491	781	630	569	18,762	15,687	7,577	7,741	10,379	12,029	
	(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		

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

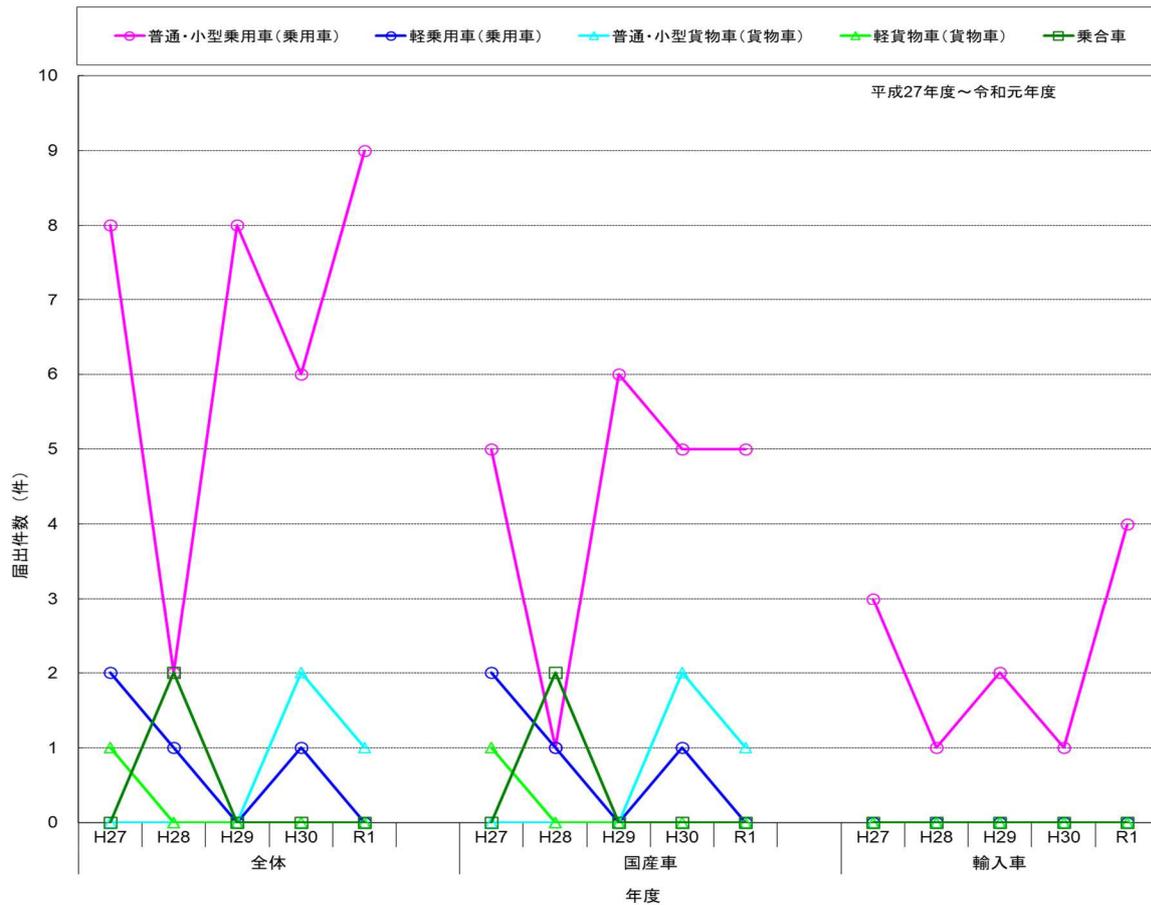


図 1-21 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の届出件数（平成27年度～令和元年度）

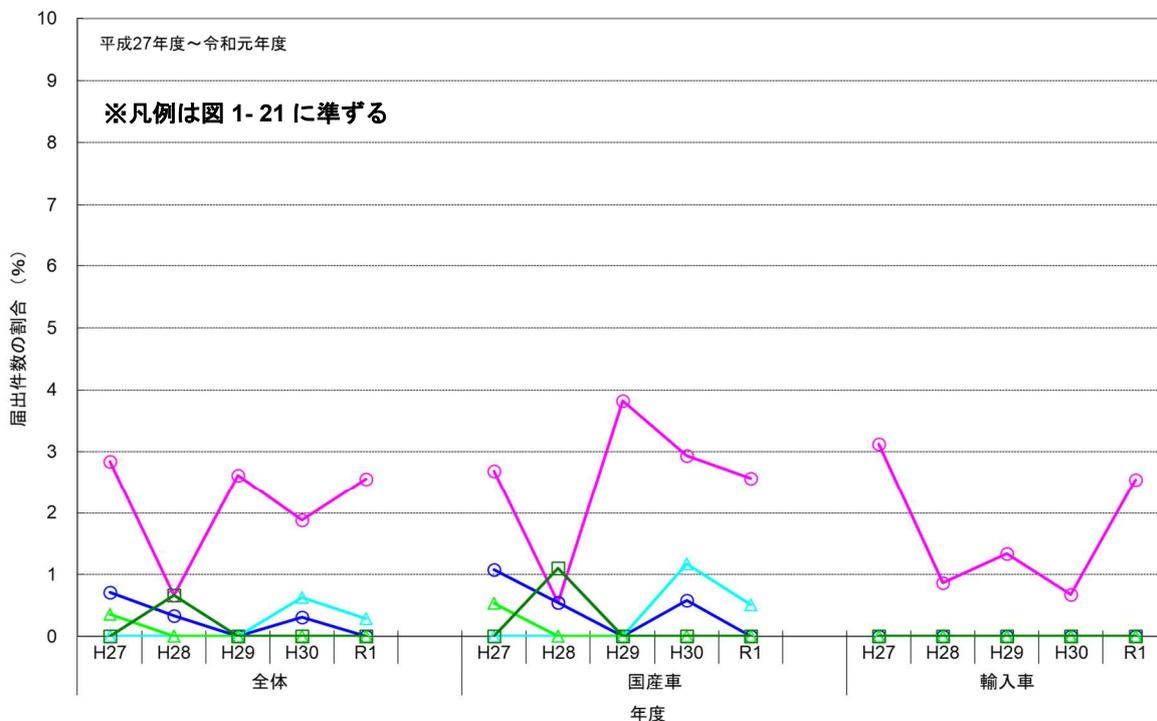


図 1-22 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の届出件数の割合（平成27年度～令和元年度）

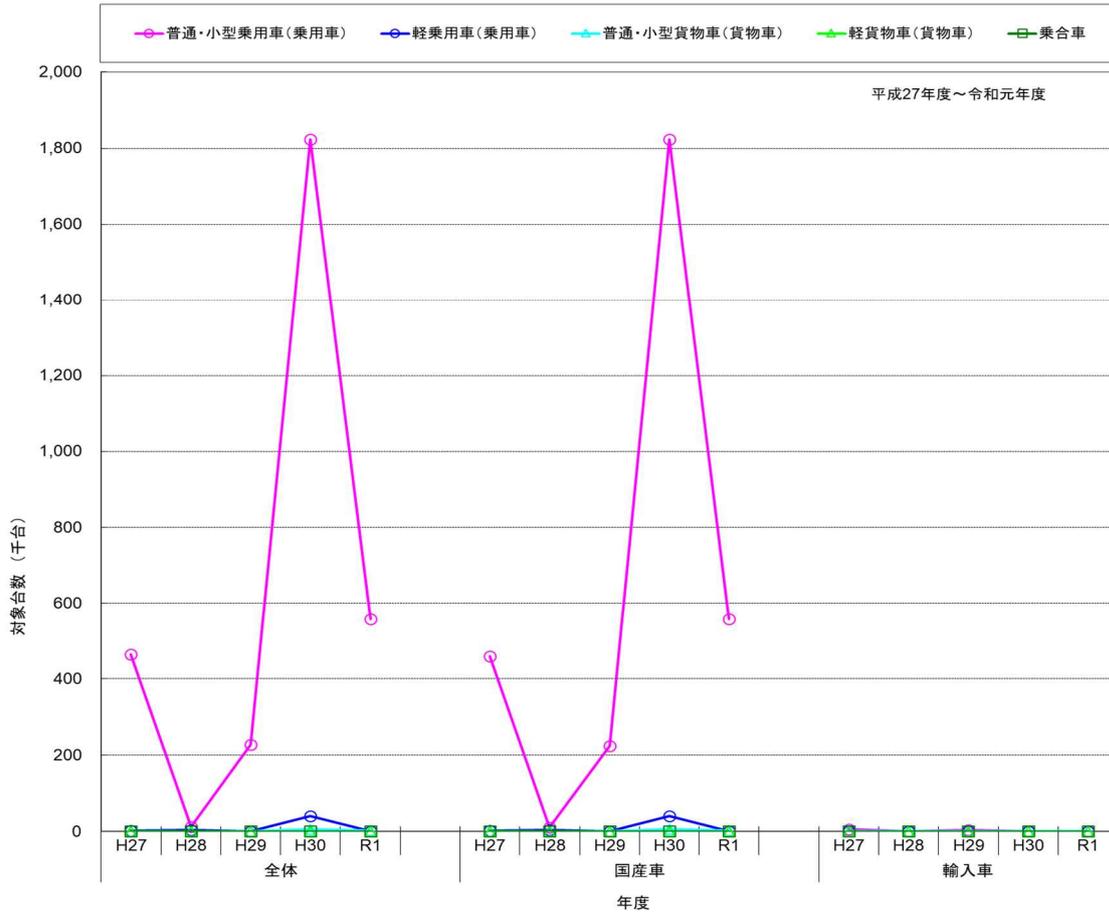


図 1-23 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数（平成27年度～令和元年度）

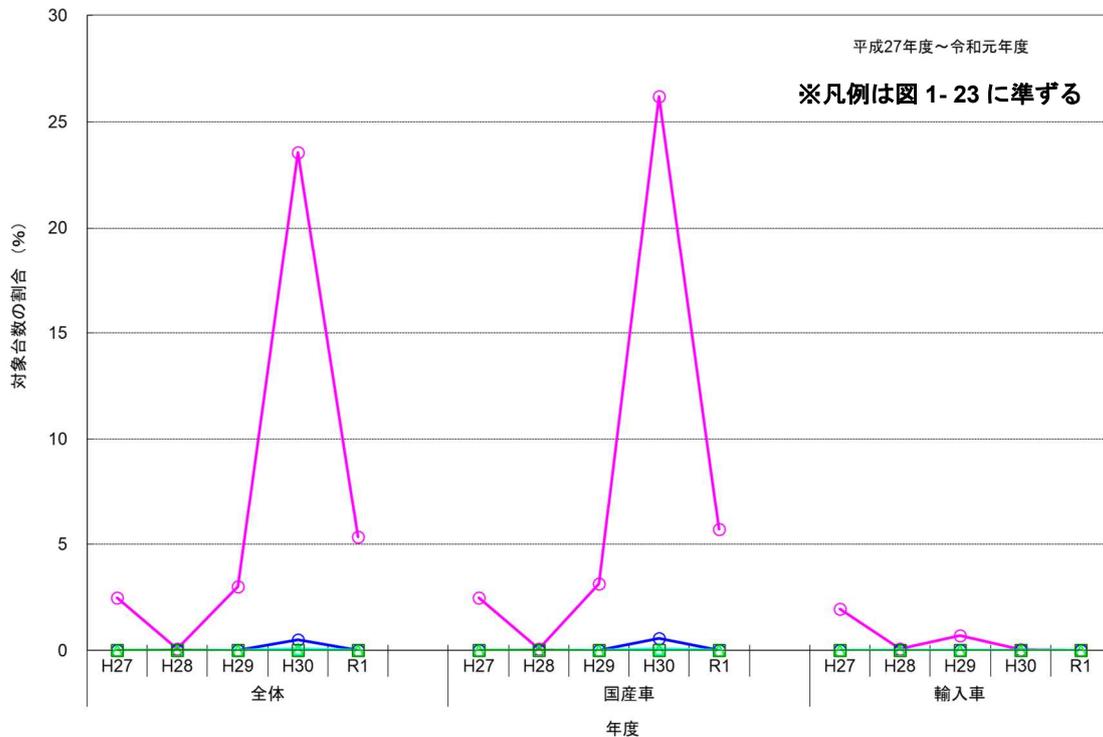


図 1-24 EV及びHVの特有の構造等に起因する車種（用途）別の対象台数の割合（平成27年度～令和元年度）

(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 27 年度から令和元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 では令和元年度の「全体」における届出件数が多い装置から順に記載し、平成 27 年度から令和元年度まで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 1-25 及び図 1-26 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 1-27 及び図 1-28 に示す。

令和元年度の乗用車（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、燃料装置及び制動装置の 5 装置に限られる。

令和元年度の「全体」において、「電気装置」の届出件数は 1 件あり、前年度の 5 件と比べて 4 件減少している。「動力伝達装置」「燃料装置」及び「制動装置」の届出件数それぞれ 1 件であり、前年度と比較すると「燃料装置」及び「制動装置」が 1 件増加し、「動力伝達装置」は前年度と同件数であった。「原動機」の届出件数は 5 件あり、前年度の 3 件から 2 件増加している。

平成 27 年度から令和元年度を通して、「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が、当該 5 カ年において「電気装置」「動力伝達装置」及び「原動機」は毎年届出がされている。

届出のあった 5 装置に、その他（エアバッグ以外）を加えた装置の合計でみると、「全体」の届出件数は 9 件で、前年度と比べて 1 件減少しており、5 カ年平均と同数である。国産車の届出件数は 5 件で前年度と比べて 4 件減少しており、5 カ年平均より 2 件少ない。輸入車の届出件数は、4 件で前年度と比べて 3 件増加し、5 カ年平均と比べて 2 件多くなっている。

令和元年度において、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 4.0%を占め前年度と比べて 0.6 ポイント減少、国産車は 4.0%を占め前年度と比べて 3.6 ポイント減少、輸入車は 4.0%であり、前年度と比べて 3.0 ポイント増加している。

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 27 年度～令和元年度及び 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					
			H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
電気装置	届出件数	(件)	3	3	2	4	0	2	1	1	0	1	1	1	4	4	2	5	1	3
		(%)	2.4	2.2	1.8	3.4	0.0	1.9	1.4	1.2	0.0	1.0	1.0	0.9	2.0	1.8	0.9	2.3	0.4	1.5
動力伝達装置	届出件数	(件)	1	2	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	2	2	2	1	1	2
		(%)	0.8	1.5	1.8	0.8	0.8	1.1	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	1.0	0.9	0.9	0.5	0.4	0.7
燃料装置	届出件数	(件)	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0	1	1
		(%)	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8	0.3	1.4	0.0	0.9	0.0	0.0	0.4	0.5	0.5	0.9	0.0	0.4	0.4
原動機	届出件数	(件)	1	1	2	3	3	2	0	0	0	0	2	0	1	1	2	3	5	2
		(%)	0.8	0.7	1.8	2.5	2.4	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.4	1.0	0.0	0.5	1.4	2.2	1.1
制動装置	届出件数	(件)	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1
		(%)	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.9	0.0	1.0	0.4	0.5	0.0	0.5	0.0	0.4	0.3
その他（エアバッグ以外）	届出件数	(件)	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
		(%)	0.8	0.0	0.0	0.8	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	0.0	0.2
上記届出の装置の合計	届出件数	(件)	8	6	6	9	5	7	3	1	2	1	4	2	11	7	8	10	9	9
		(%)	6.3	4.4	5.4	7.6	4.0	5.5	4.2	1.2	1.9	1.0	4.0	2.4	5.6	3.2	3.7	4.6	4.0	4.2
EV 及び HV 以外の車両も含む上記装置の届出の合計*2	届出件数	(件)	127	135	112	119	124	123	71	86	106	99	100	92	198	221	218	218	224	216
		(%)	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。

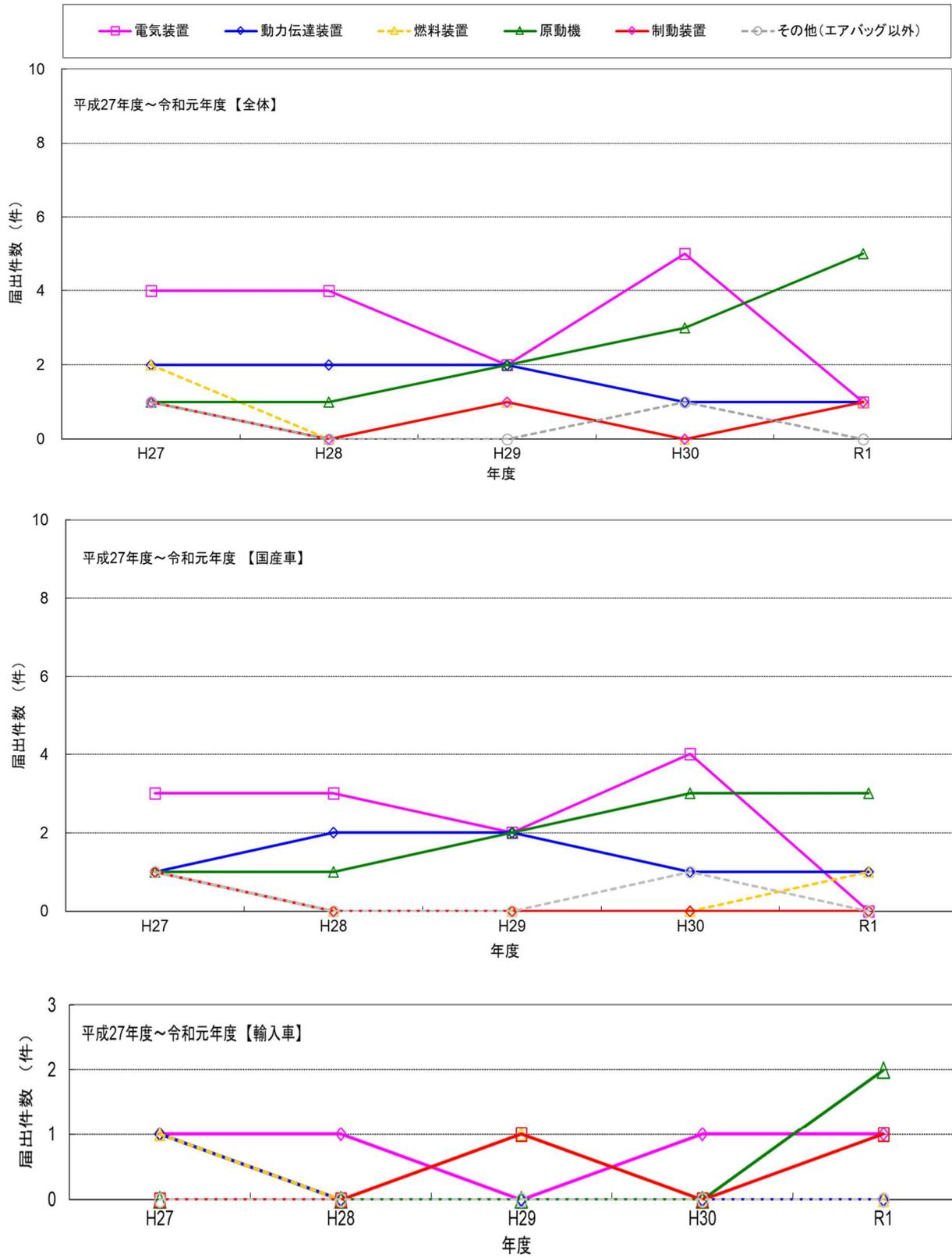


図 1-25 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数 (平成27年度～令和元年度)

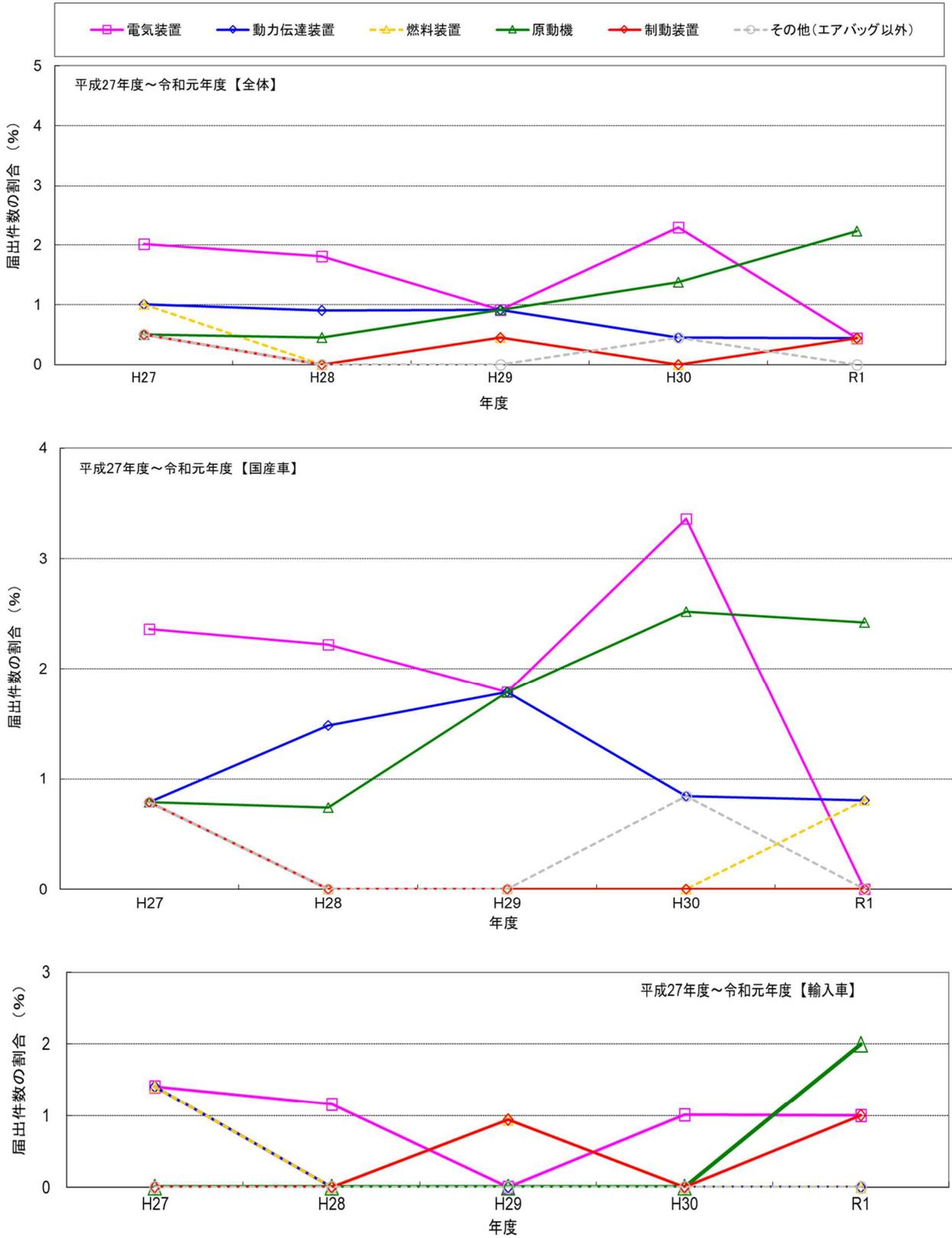


図 1-26 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の届出件数の割合（平成27年度～令和元年度）

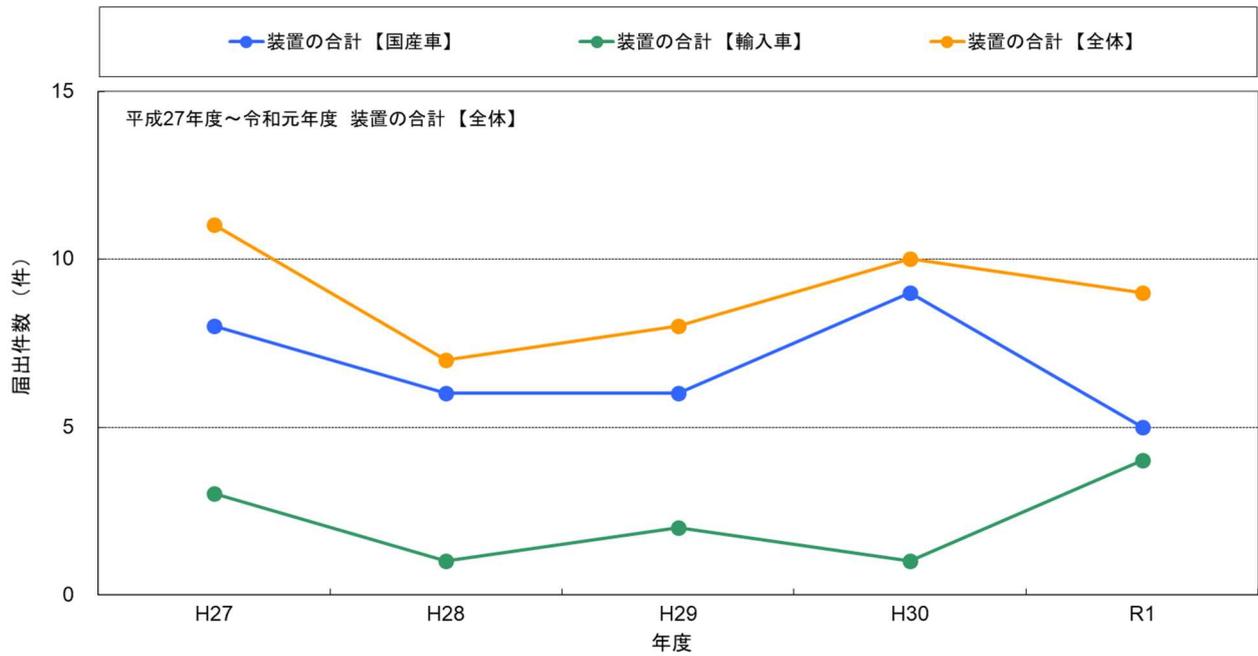


図 1-27 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
(平成27年度～令和元年度)

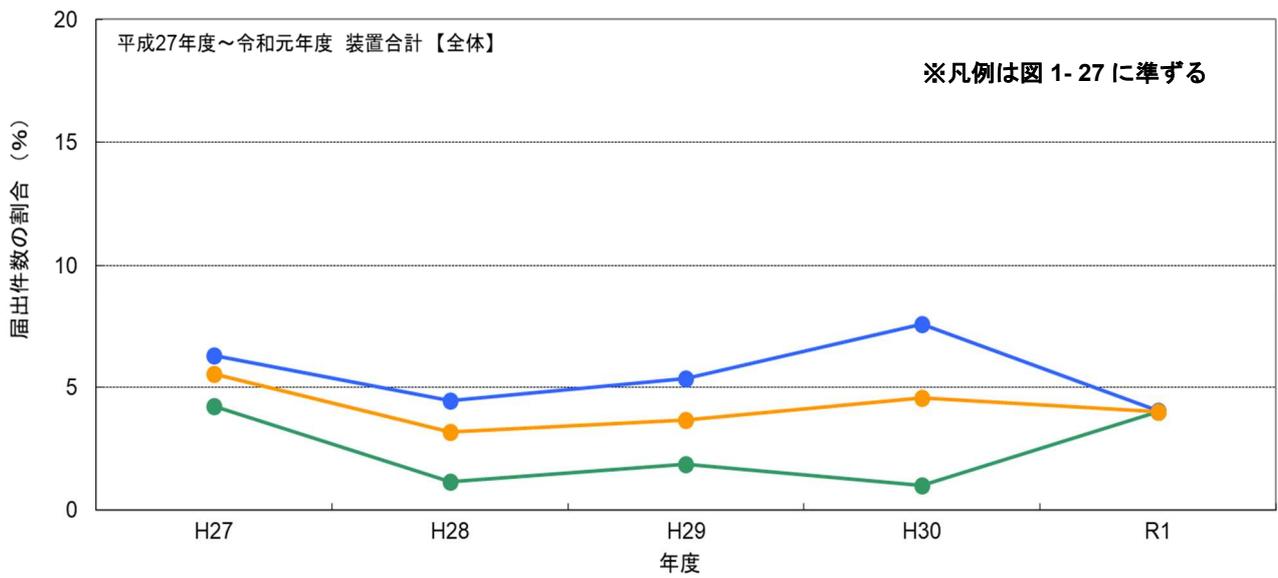


図 1-28 EV及びHVの特有の構造等に起因する装置別の合計届出件数
の割合 (平成27年度～令和元年度)

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1-28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27年度から令和元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1-29に示す。

なお、令和元年度における「ACC（全車速ACC）」の届出はなかった。

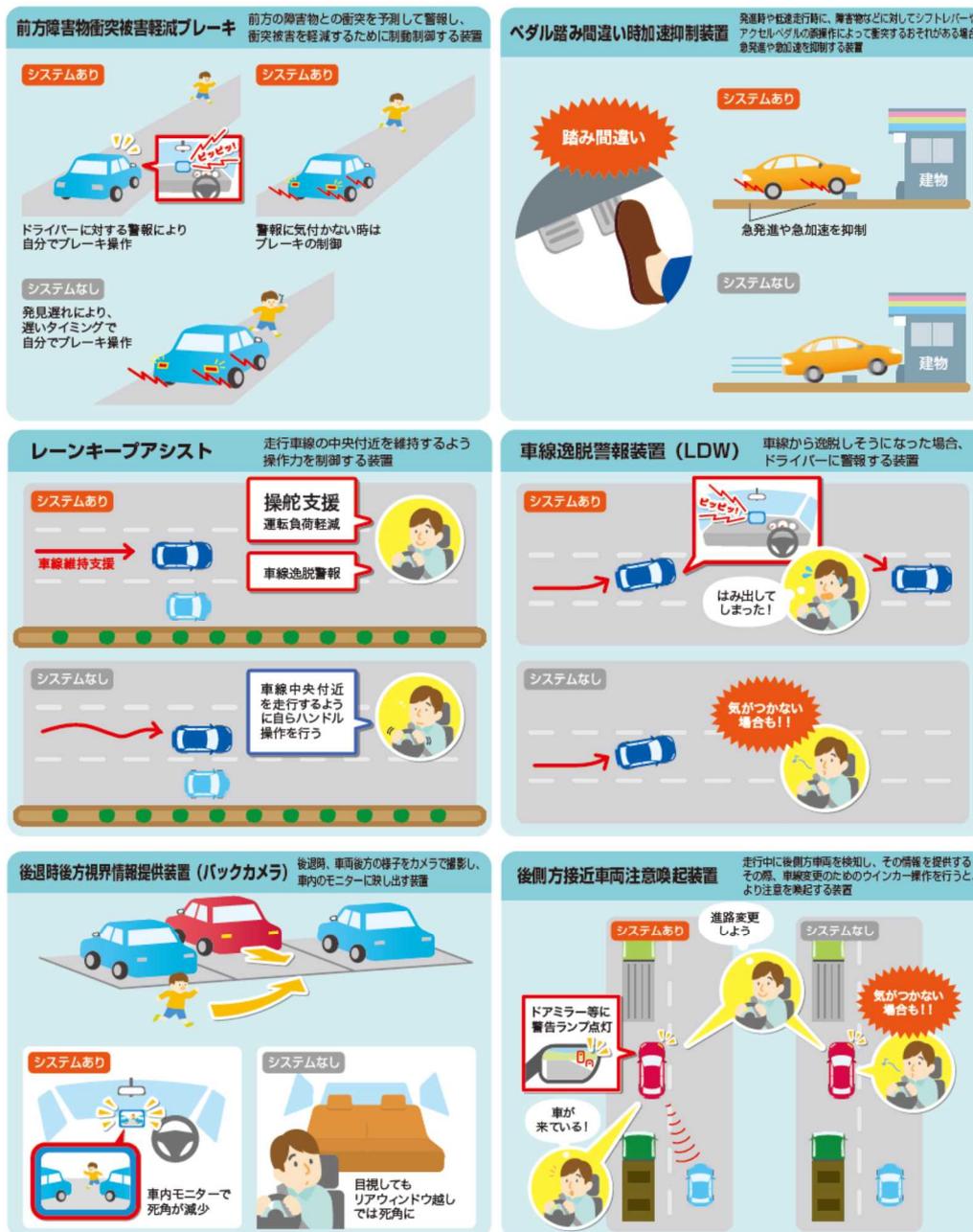


図1-28 国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイトで公開されている実用化されたASV技術 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/japanese/practical.html>

表 1-16 ASV技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 27 年度～令和元年度及び 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					
	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均
衝突被害軽減ブレーキ	3	2	0	1	2	2	1	0	0	0	2	1	4	2	0	1	4	2
ブレーキ	12,728	13,190	0	18,199	5,044	9,832	17	0	0	0	756	155	12,745	13,190	0	18,199	5,800	9,987
レーンキープアシスト	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
アシスト	0	0	0	0	3,093	619	0	0	0	163	0	33	0	0	0	163	3,093	651
ACC	1*2	0	0	1*2	0	0*2	1*2	0	0	0	0	0*2	2*2	0	0	1*2	0	1*2
	15*2	0	0	18,199*2	0	3,643*2	17*2	0	0	0	0	3*2	32*2	0	0	18,199*2	0	3,646*2
合計	3*2	2	0	1*2	3	2*2	1*2	0	0	1	2	1*2	4*2	2	0	2*2	5	3*2
	12,728*2	13,190	0	18,199*2	8,137	10,451*2	17*2	0	0	163	756	187*2	12,745*2	13,190	0	18,362*2	8,893	10,638*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。

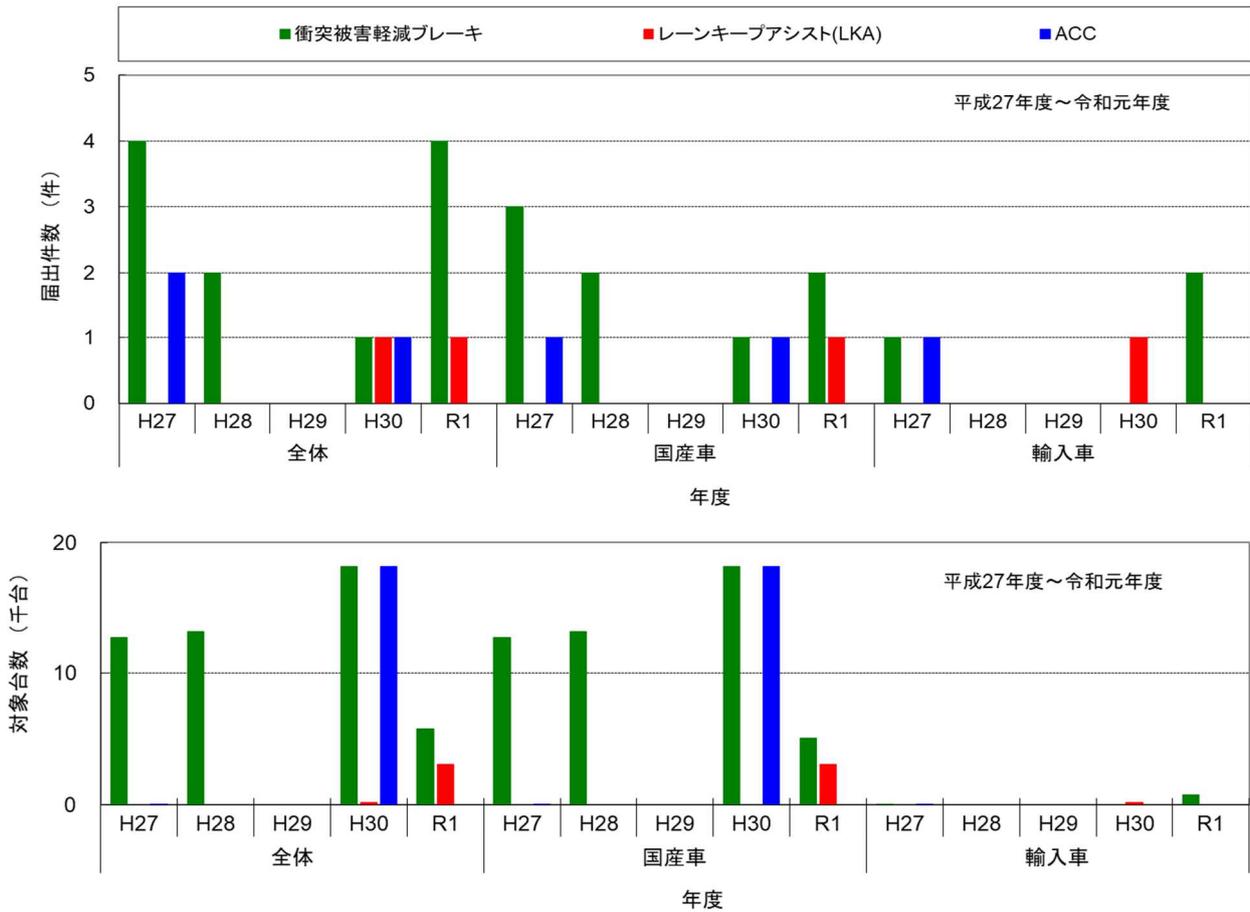


図 1-29 A S V 技術に関するリコール届出件数及び対象台数（平成 27 年度～令和元年度）

平成 27 年度から令和元年度までの A S V 技術に関するリコール届出は、表 1-16 及び図 1-29 に示すように、0～4 件で推移している。

A S V 技術が装着された保有車両数*1（以下、「A S V 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 1-30 に示す。

表 1-17 A S V 技術の装着台数（平成 27 年～令和元年）

ASV 技術の名称		装着台数（台）				
		H27	H28	H29	H30	R1
衝突被害軽減 ブレーキ	【乗用車】	705,449	1,832,277	2,671,767	3,413,936	4,009,670
	【大型車】	34,666	42,844	59,153	94,485	143,401
	【乗用車及び 大型車の合計】	740,115	1,875,121	2,730,920	3,508,421	4,153,071
レーンキープアシスト【乗用車】		186,508	588,355	915,871	1,247,717	1,450,594
全車速 ACC【乗用車】		222,726	586,543	606,850	771,752	981,054

*1：国土交通省「自動車総合安全情報」ウェブサイト A S V 技術装着台数
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/resource/data/r1souchakudaisu.pdf>

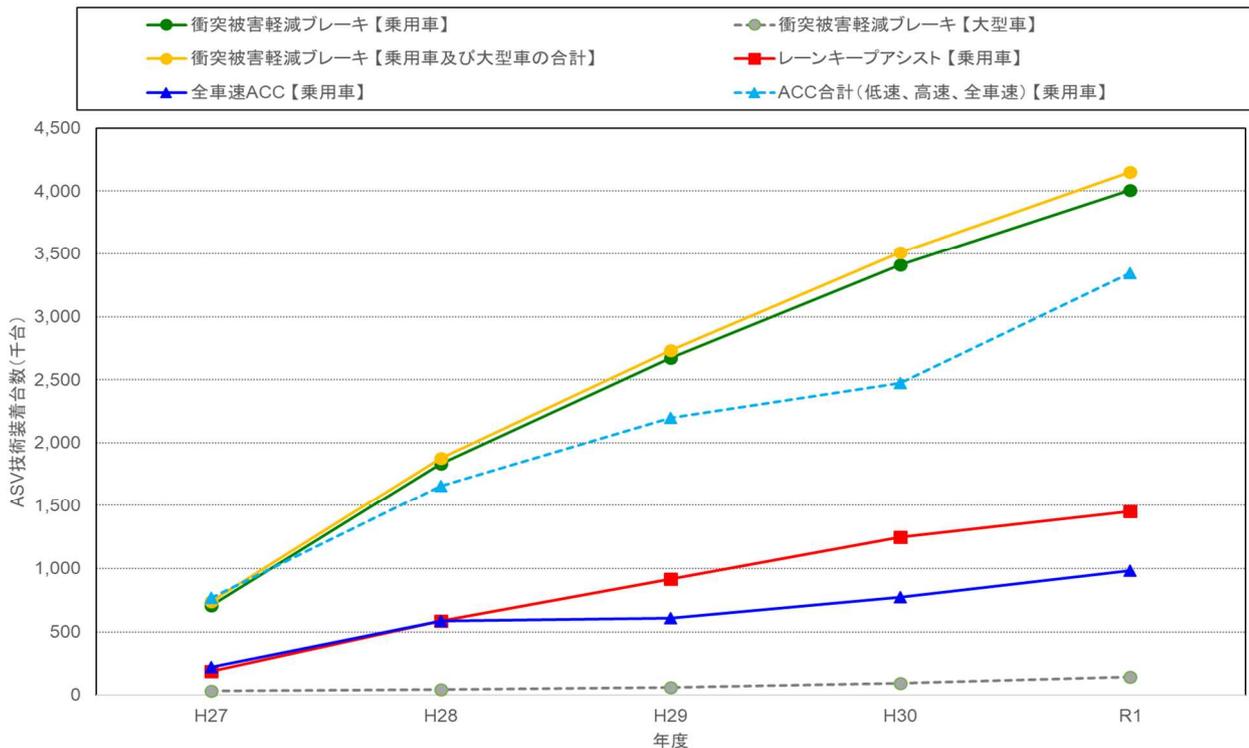


表 1-17 及び図 1-30 をみると、それぞれのASV技術（衝突被害軽減ブレーキ、レーンキープアシスト、全車速ACC）の各装着台数は、平成 27 年度から増加傾向にある。特に乗用車の「衝突被害軽減ブレーキ」の装着台数の増加幅は大きく、平成 27 年度以降は著しく増加している。

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、ASV技術を搭載した車両に「セーフティ・サポートカー（サポカー）」、「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」と愛称をつけ、普及啓発に取り組んでおり、ASV技術装着台数はさらに増加していくものと思われる。以下に「セーフティ・サポートカー（サポカー）」及び「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」の概要を表 1-18 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。

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 27 年度から令和元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 27 年度から令和元年度及び 5 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（令和元年度末現在）のもの	

「全体」を表す図 2-1 をみると、令和元年度の不具合発生原因別の総届出件数は 424 件で前年度と比べて 29 件減少しており、5 カ年平均と比べると 4 件多くなっていた。そのうち、「設計」に区分されるものが 241 件で、前年度と比べて 28 件減少しており、5 カ年平均と比べると 8 件少なくなっていた。また、「製造」に区分されるものは 156 件であり、前年度に比べ 5 件減少し、5 カ年平均と比べると 8 件多かった。届出件数割合の 5 カ年平均をみると「設計」約 56%、「製造」約 37%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」の 180 件で前年度と同件数であり、5 カ年平均と比べると 23 件多くなっている。「設計自体」に該当する分類では「評価基準の甘さ」が 105 件で最も多い。当該分類「評価基準の甘さ」は、5 カ年平均の届出割合が 23.3%であり、「設計」区分の中で過去 5 年間常に届出件数が最も多く、その割合も最も高くなっている。特に平成 30 年度においては前年度の 86 件から 31 件増と大きく増加しており、令和元年度は過去 5 年間で 2 番目に多い件数となっている。次いで届出件数が多いのは「プログラムミス」52 件、「開発評価の不備」31 件となっている。「製造」に区分されるものについて、最も多い項目は「作業工程」116 件であり、前年度に比べ 11 件減少し、5 カ年平均と比べて 4 件多い。「作業工程」に該当する分類では「製造工程不適切」が 40 件と最も多く、前年度から 4 件増加している。なお、5 カ年平均の届出件数割合が最も高いのは「製造工程不適切」の 11.1%であり、「製造」区分の中で平成 27 年度から平成 29 年度までの過去 3 年間では常に届出件数が最も多かったが、平成 30 年度に平成 29 年度の 53 件から 17 件減と大きく減少し、36 件となっている。

国産車を表す図 2-2 をみると、令和元年度の不具合発生原因別の総届出件数は 229 件で前年度と比べて 33 件減少し、5 カ年平均と比べても 18 件少なくなっていた。そのうち、「設計」区分に該当するものは 144 件で、前年度と比べて 29 件減少しており、5 カ年平均と比べて 8 件少なかった。対して「製造」区分に該当するものは 71 件で、前年度と比べて 3 件減少しており、5 カ年平均と比べて 2 件少なくなっている。なお、国産車における届出件数割合を 5 カ年平均でみると、「設計」約 62%、「製造」約 30%であり「設計」の区分が不具合発生の原因になっている届出が多い傾向にある。

項目別にみると、「設計」に区分されるもので最も多い項目は、「設計自体」105 件であり、前年度と比べて 10 件減少しており 5 カ年平均と比べて 5 件多い。「設計自体」項目中の「評価基準の甘さ」分類は前年度の 78 件と比べて 12 件少ない 66 件となっている。当該項目は過去 5 年間常に届出件数が多く、その割合も最も高い。「プログラムミス」は前年度の 19 件と比べて 2 件多い 21 件となっており、過去 5 年間で最も多くなっている。「設計」に区分されるものでは、次いで「耐久性」項目が 24 件、「性能」項目が 15 件となっており、どちらも前年度より減少している。なお、「性能」区分において「使用環境条件の甘さ」が 0 件で前年度と比べて 15 件減と大きく減少している。「製造」に区分されるものにおいて最も届出件数が多い項目は、「作業工程」48 件であり、前年度の 59 件と比べて 11 件少なくなっている。「作業工程」に該当する分類では「製造工程不適切」が 16 件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。

輸入車を表す図 2-3 をみると、令和元年度の不具合発生原因別の総届出件数は 195 件で前年度から 4 件増加し、5 カ年平均と比べても 23 件多い。そのうち、「設計」区分に該当するものは 97 件で、前年度と比べて 1 件増加しており、5 カ年平均と比べても 16 件多い。「製造」に該当するものは 85 件で、前年度と比べて 8 件増加している。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」49.7%、「製造」43.6%と「設計」に区分される届出が多いが、「設計」及び「製造」に両方の届出件数が増加傾向にある。

「設計」に該当する項目で最も多いものは、「設計自体」75 件であり、前年度と比べて 10 件増加していた。「設計自体」項目中では「評価基準の甘さ」分類が 39 件で最も多くなっている。なお、「プログラムミス」が 31 件と前年度から 8 件増加し、「設計」区分中で 2 番目に多い届出件数になっている。また、「耐久性」項目中の「開発評価の不備」分類は、前年度の 5 件から 8 件増加し 13 件となり、大きく増加している。「製造」に該当するもので最も多いものは、「作業工程」が 68 件で前年度と同件数となっており、5 カ年平均より 4 件多い。「作業工程」項目中では「製造工程不適切」分類が 24 件で最も多くなっており、前年度と比べて 2 件増加している。次いで「マニュアルの不備」が 19 件で前年度と比べて 16 件増と大きく増加しており、過去 5 年間で最も多くなっている。輸入車における不具合発生原因は、「設計」「製造」いずれの区分においても増加傾向にあることがわかる。

これらのことから、令和元年度「全体」の不具合発生原因で「設計」区分の減少が総届出件数の減少につながっていることが分かる。「設計」に区分される届出件数が大きく減少した要因は、国産車によるものが大きいですが、「使用環境条件の甘さ」分類については国産車及び輸入車いずれにおいても届出件数が大きく減少している。

また、「製造」区分について「国産車」では減少しているが、「輸入車」において大きく増加しているため、「全体」で件数は増加している。

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

全体

設 計						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	219	203	233	269	241	233
件数 (%)	53.8	51.8	55.2	59.4	56.8	55.5

総 届 出 件 数						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	407	392	422	453	424	420
件数 (%)	100	100	100	100	100	100

製 造						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	141	133	157	151	156	148
件数 (%)	34.6	33.9	37.2	33.3	36.8	35.2

そ の 他						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	47	56	32	33	27	39
件数 (%)	11.5	14.3	7.6	7.3	6.4	9.3

性 能						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	37	22	48	52	21	36
件数 (%)	9.1	5.6	11.4	11.5	5.0	8.6

耐 久 性						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	36	47	39	37	40	40
件数 (%)	8.8	12.0	9.2	8.2	9.4	9.5

設 計 自 体						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	146	134	146	180	180	157
件数 (%)	35.9	34.2	34.6	39.7	42.5	37.5

作 業 工 程						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	124	110	121	127	116	120
件数 (%)	30.5	28.1	28.7	28.0	27.4	28.5

機 械 設 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	4	10	21	14	24	15
件数 (%)	1.0	2.6	5.0	3.1	5.7	3.5

工 具 ・ 治 具						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	8	11	12	8	13	10
件数 (%)	2.0	2.8	2.8	1.8	3.1	2.5

部 品 ・ 材 料						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出 (件)	5	2	3	2	3	3
件数 (%)	1.2	0.5	0.7	0.4	0.7	0.7

量製品の品質に見込み違い	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	3	0	3	1	3	2
		0.7	0.0	0.7	0.2	0.7	0.5
部品、材料の特性の不十分	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	10	11	15	27	18	16
		2.5	2.8	3.6	6.0	4.2	3.9
使用環境条件の甘さ	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	24	11	30	24	0	18
		5.9	2.8	7.1	5.3	0.0	4.2
開発評価の不備	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	26	36	23	26	31	28
		6.4	9.2	5.5	5.7	7.3	6.8
実車相当テストの不十分	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	10	11	16	11	9	11
		2.5	2.8	3.8	2.4	2.1	2.7
評価基準の甘さ	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	99	81	86	117	105	98
		24.3	20.7	20.4	25.8	24.8	23.3
図面等の不備	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	23	27	25	21	23	24
		5.7	6.9	5.9	4.6	5.4	5.7
プログラムミス	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	24	26	35	42	52	36
		5.9	6.6	8.3	9.3	12.3	8.5
作業員のミス	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	26	35	31	26	19	27
		6.4	8.9	7.3	5.7	4.5	6.5
マニュアルの不備	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	13	11	16	13	27	16
		3.2	2.8	3.8	2.9	6.4	3.8
製造工程不適切	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	60	43	53	36	40	46
		14.7	11.0	12.6	7.9	9.4	11.1
作業管理不適切	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	25	21	21	52	30	30
		6.1	5.4	5.0	11.5	7.1	7.1
保守管理の不備	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	4	10	21	14	24	15
		1.0	2.6	5.0	3.1	5.7	3.5
保守管理の不備	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	7	8	12	6	10	9
		1.7	2.0	2.8	1.3	2.4	2.0
金型寸法の不適切	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	1	3	0	2	3	2
		0.2	0.8	0.0	0.4	0.7	0.4
管理の不備	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	5	2	3	2	3	3
		1.2	0.5	0.7	0.4	0.7	0.7
再生品利用の不備	届出 (件)	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
	件数 (%)	0	0	0	0	0	0
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

図 2-1 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【全体】(平成 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均)

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

国産車

不
具
合
発
生
原
因

設 計						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	156	150	138	173	144	152
件数(%)	58.9	60.7	59.0	66.0	62.9	61.5

総 届 出 件 数						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	265	247	234	262	229	247
件数(%)	89	99	108	100	100	100

製 造						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	76	62	82	74	71	73
件数(%)	28.7	25.1	35.0	28.2	31.0	29.5

そ の 他						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	33	35	14	15	14	22
件数(%)	1.7	13.5	13.7	5.8	6.1	9.0

性 能						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	25	15	28	29	15	22
件数(%)	9.4	6.1	12.0	11.1	6.6	9.1

耐 久 性						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	26	43	27	29	24	30
件数(%)	9.8	17.4	11.5	11.1	10	12.0

設 計 自 体						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	105	92	83	115	105	100
件数(%)	39.6	37.2	35.5	43.9	45.9	40.4

作 業 工 程						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	64	48	59	59	48	56
件数(%)	24.2	19.4	25.2	22.5	21.0	22.5

機 械 設 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	3	9	13	7	12	9
件数(%)	1.1	3.6	5.6	2.7	5.2	3.6

工 具 ・ 治 具						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	7	4	8	6	9	7
件数(%)	2.6	1.6	3.4	2.3	3.9	2.7

部 品 ・ 材 料						
	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
届出(件)	2	1	2	2	2	2
件数(%)	0.8	0.4	0.9	0.8	0.9	0.7

量製品の品質に見込み違い	届出(件)	3	0	3	1	R1	3	5力年平均	2
	件数(%)	1.3	0.0	1.3	0.4		1.3		0.8
部品、材料の特性の不十分	届出(件)	3	7	10	13	R1	12	5力年平均	9
	件数(%)	1.3	3.1	4.4	5.7		5.2		3.6
使用環境条件の甘さ	届出(件)	19	8	15	15	R1	0	5力年平均	11
	件数(%)	8.3	3.5	6.6	6.6		0.0		4.6
開発評価の不備	届出(件)	19	34	14	21	R1	18	5力年平均	21
	件数(%)	10.8	7.4	13.1	6.0		7.9		8.6
実車相当テストの不十分	届出(件)	7	9	13	8	R1	6	5力年平均	9
	件数(%)	4.9	2.6	3.8	5.5		2.6		3.5
評価基準の甘さ	届出(件)	77	55	55	78	R1	66	5力年平均	66
	件数(%)	32.4	28.2	22.5	23.4		28.8		26.8
図面等の不備	届出(件)	16	23	18	18	R1	18	5力年平均	19
	件数(%)	3.8	6.4	9.4	7.7		7.9		7.5
プログラムミス	届出(件)	12	14	10	19	R1	21	5力年平均	15
	件数(%)	10.2	4.7	5.9	4.3		9.2		6.1
作業員のミス	届出(件)	14	11	19	13	R1	10	5力年平均	13
	件数(%)	6.0	5.4	4.7	8.1		4.4		5.4
マニュアルの不備	届出(件)	11	5	10	10	R1	8	5力年平均	9
	件数(%)	0.9	4.3	2.1	4.3		3.5		3.6
製造工程不適切	届出(件)	18	23	18	14	R1	16	5力年平均	18
	件数(%)	10.0	7.2	9.3	7.7		7.0		7.2
作業管理不適切	届出(件)	21	9	12	22	R1	14	5力年平均	16
	件数(%)	4.7	8.2	3.7	5.1		6.1		6.3
保守管理の不備	届出(件)	3	9	13	7	R1	12	5力年平均	9
	件数(%)	3.7	1.2	3.7	5.5		5.2		3.6
保守管理の不備	届出(件)	6	4	8	4	R1	7	5力年平均	6
	件数(%)	1.3	2.4	1.6	3.4		3.1		2.3
金型寸法の不適切	届出(件)	1	0	0	2	R1	2	5力年平均	1
	件数(%)	0.8	0.4	0.0	0.0		0.9		0.4
管理の不備	届出(件)	2	1	2	2	R1	2	5力年平均	2
	件数(%)	2.9	0.8	0.4	0.9		0.9		0.7
再生品利用の不備	届出(件)	0	0	0	0	R1	0	5力年平均	0
	件数(%)	0.0	0.4	0.0	0.0		0.0		0.0

図 2-2 不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】(平成 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均)

※:太い枠線は、前年度に対して増加した項目及び分類である。

輸入車

不
具
合
発
生
原
因

設 計						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	63	53	95	96	97	81
件数 (%)	44.4	36.6	50.5	50.3	49.7	46.9

総 届 出 件 数						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	142	145	188	191	195	172
件数 (%)	91	96	101	100	100	100

製 造						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	65	71	75	77	85	75
件数 (%)	45.8	49.0	39.9	40.3	43.6	43.3

そ の 他						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	14	21	18	18	13	17
件数 (%)	0.8	10.1	11.0	9.9	6.7	9.8

性 能						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	12	7	20	23	6	14
件数 (%)	8.5	4.8	10.6	12.0	3.1	7.9

耐 久 性						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	10	4	12	8	16	10
件数 (%)	7.0	2.8	6.4	4.2	8.2	5.8

設 計 自 体						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	41	42	63	65	75	57
件数 (%)	28.9	29.0	33.5	34.0	38.5	33.2

作 業 工 程						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	60	62	62	68	68	64
件数 (%)	42.3	42.8	33.0	35.6	34.9	37.2

機 械 設 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	1	1	8	7	12	6
件数 (%)	0.7	0.7	4.3	3.7	6.2	3.4

工 具 ・ 治 具						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	1	7	4	2	4	4
件数 (%)	0.7	4.8	2.1	1.0	2.1	2.1

部 品 ・ 材 料						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	3	1	1	0	1	1
件数 (%)	2.1	0.7	0.5	0.0	0.5	0.7

量 産 品 の 品 質 に 見 込 み 違 い						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	0	0	0	0	0	0
件数 (%)	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

部 品 ・ 材 料 の 特 性 の 不 十 分						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	7	4	5	14	6	7
件数 (%)	7.7	4.9	2.8	2.6	3.1	4.2

使 用 環 境 条 件 の 甘 さ						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	5	3	15	9	0	6
件数 (%)	0.7	3.6	2.1	7.9	0.0	3.7

開 発 評 価 の 不 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	7	2	9	5	13	7
件数 (%)	3.9	5.1	1.3	4.8	6.7	4.2

実 車 相 当 テ ス ト の 不 十 分						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	3	2	3	3	3	3
件数 (%)	1.9	2.3	1.2	1.6	1.5	1.6

評 価 基 準 の 甘 さ						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	22	26	31	39	39	31
件数 (%)	27.6	16.8	15.7	16.4	20.0	18.2

図 面 等 の 不 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	7	4	7	3	5	5
件数 (%)	3.7	5.2	2.3	3.7	2.6	3.0

プ ロ グ ラ ム ミ ス						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	12	12	25	23	31	21
件数 (%)	10.9	9.1	6.9	13.2	15.9	12.0

作 業 員 の ミ ス						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	12	24	12	13	9	14
件数 (%)	14.2	9.1	12.8	6.3	4.6	8.1

マ ニ ュ ア ル の 不 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	2	6	6	3	19	7
件数 (%)	0.8	1.4	3.4	3.2	9.7	4.2

製 造 工 程 不 適 切						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	42	20	35	22	24	29
件数 (%)	32.0	28.4	11.4	18.5	12.3	16.6

作 業 管 理 不 適 切						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	4	12	9	30	16	14
件数 (%)	2.3	3.2	6.3	4.8	8.2	8.2

保 守 管 理 の 不 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	1	1	8	7	12	6
件数 (%)	0.8	0.7	4.1	4.2	6.2	3.4

保 守 管 理 の 不 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	1	4	4	2	3	3
件数 (%)	0.0	0.7	2.1	2.1	1.5	1.6

金 型 寸 法 の 不 適 切						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	0	3	0	0	1	1
件数 (%)	0.8	0.0	1.5	0.0	0.5	0.5

管 理 の 不 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
届出 (件)	3	1	1	0	1	1
件数 (%)	3.1	2.1	0.5	0.5	0.5	0.7

再 生 品 利 用 の 不 備						
	H27	H28	H29	H30	R1	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 27 年度～令和元年度及び 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27年度から令和元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、それぞれの表は令和元年度における届出件数が多い順に記載している。

「全体」を示す表2-2を見ると、令和元年度の「設計」区分におけるリコール届出件数は、原動機が43件で最も多くなっており、前年度の46件から3件減少し、5カ年平均においては40件で全装置の中で最も多くなっている。次いで、届出件数の多かった装置は動力伝達装置38件であり、前年度の39件から1件減少している。制動装置は34件で前年度の24件から10件増と大きく増加しており、対して排出ガス発散防止装置の届出件数は10件であり、前年度の21件から11件減と大きく減少している。

国産車を示す表2-3を見ると、令和元年度において原動機及び制動装置の届出件数が24件と最も多く、原動機は前年度の36件から12件減少し、制動装置は前年度の14件から10件増加している。原動機においては5カ年平均も全装置の中で最も多く、届出件数が多い装置であることがわかる。また、動力伝達装置については届出件数20件であり前年度の31件から11件減と大きく減少している。各装置の合計は154件で前年度の173件から19件減少している。

輸入車を示す表2-4を見ると、原動機の届出件数が19件と最も多く、前年度の10件から9件増加しており、5カ年平均においても最も届出件数が多い。次いで動力伝達装置の届出件数が多く18件で前年度の8件から10件増と大きく増加している。電気装置の届出件数は16件と前年度の13件から3件増加しており、灯火装置は前年度から3件増加し7件である。なお、原動機、動力伝達装置、電気装置及び灯火装置は過去5年間で最も多い届出件数となっている。各装置の合計は106件で前年度の96件から10件増加している。国産車と比較すると届出件数が上位5装置は共通していることがわかる。

これらのことから、「設計」区分におけるリコール届出について原動機が最も多くなっており、次いで動力伝達装置が多くなっていた。なお、どちらの装置も輸入車で届出が増加したものの、国産車において大きく減少したことから「全体」において届出件数が少なくなっていた。制動装置及び緩衝装置は国産車における届出件数の増加が影響しており、燃料装置は輸入車における届出件数の増加によって全体の届出件数が増加していた。また、電気装置及び灯火装置では、国産車及び輸入車で届出件数の増加が見られた。排出ガス発散防止装置においては、国産車及び輸入車どちらも届出件数は減少していたが、輸入車で届出が大きく増加したことが影響していた。

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 27 年度～令和元年度及び5カ年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
	件数	(%)						
原動機	件数	(件)	34	38	39	46	43	40
		(%)	16	18.7	16.7	17.1	16.5	16.9
動力伝達装置	件数	(件)	26	29	17	39	38	30
		(%)	11.9	14.3	7.3	14.5	14.6	12.6
電気装置	件数	(件)	36	31	37	33	37	35
		(%)	16.4	15.3	15.9	12.3	14.2	14.7
制動装置	件数	(件)	18	12	25	24	34	23
		(%)	8.2	5.9	10.7	8.9	13.1	9.5
燃料装置	件数	(件)	20	25	25	21	23	23
		(%)	9.1	12.3	10.7	7.8	8.8	9.6
灯火装置	件数	(件)	10	6	10	10	17	11
		(%)	4.6	3.0	4.3	3.7	6.5	4.5
車枠・車体	件数	(件)	11	7	16	21	16	14
		(%)	5.0	3.4	6.9	7.8	6.2	6.0
排出ガス発 散防止装置	件数	(件)	11	9	10	21	10	12
		(%)	5.0	4.4	4.3	7.8	3.8	5.2
乗車装置	件数	(件)	14	11	9	12	7	11
		(%)	6.4	5.4	3.9	4.5	2.7	4.5
緩衝装置	件数	(件)	0	8	7	4	7	5
		(%)	0.0	3.9	3.0	1.5	2.7	2.2
かじ取装置	件数	(件)	9	9	6	9	6	8
		(%)	4.1	4.4	2.6	3.3	2.3	3.3
走行装置	件数	(件)	2	1	6	5	2	3
		(%)	0.9	0.5	2.6	1.9	0.8	1.4
その他(エア バッグ)	件数	(件)	5	3	6	4	9	5
		(%)	2.3	1.5	2.6	1.5	3.5	2.3
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	23	14	20	20	11	18
		(%)	10.5	6.9	8.6	7.4	4.2	7.4
合 計	件数	(件)	219	203	233	269	260	237
		(%)	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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
原動機	件数	(件)	23	32	23	36	24	28
		(%)	15	21.3	16.7	20.8	15.6	17.9
制動装置	件数	(件)	12	9	11	14	24	14
		(%)	7.7	6.0	8.0	8.1	15.6	9.1
電気装置	件数	(件)	29	19	28	20	21	23
		(%)	18.6	12.7	20.3	11.6	13.6	15.2
動力伝達装置	件数	(件)	20	24	12	31	20	21
		(%)	12.8	16.0	8.7	17.9	13.0	13.9
燃料装置	件数	(件)	12	18	9	15	15	14
		(%)	7.7	12.0	6.5	8.7	9.7	8.9
車枠・車体	件数	(件)	11	5	12	15	11	11
		(%)	7.1	3.3	8.7	8.7	7.1	7.0
灯火装置	件数	(件)	7	5	4	6	10	6
		(%)	4.5	3.3	2.9	3.5	6.5	4.2
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	9	8	8	10	8	9
		(%)	5.8	5.3	5.8	5.8	5.2	5.6
乗車装置	件数	(件)	8	4	3	2	4	4
		(%)	5.1	2.7	2.2	1.2	2.6	2.7
緩衝装置	件数	(件)	0	5	5	1	4	3
		(%)	0.0	3.3	3.6	0.6	2.6	1.9
かじ取装置	件数	(件)	7	9	2	5	3	5
		(%)	4.5	6.0	1.4	2.9	1.9	3.4
走行装置	件数	(件)	1	0	6	4	1	2
		(%)	0.6	0.0	4.3	2.3	0.6	1.6
その他(エア バッグ)	件数	(件)	1	2	2	2	2	2
		(%)	0.6	1.3	1.4	1.2	1.3	1.2
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	16	10	13	12	7	12
		(%)	10.3	6.7	9.4	6.9	4.5	7.5
合 計	件数	(件)	156	150	138	173	154	154
		(%)	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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
原動機	件数	(件)	11	6	16	10	19	12
		(%)	17	11.3	16.8	10.4	17.9	15.0
動力伝達装置	件数	(件)	6	5	5	8	18	8
		(%)	9.5	9.4	5.3	8.3	17.0	10.2
電気装置	件数	(件)	7	12	9	13	16	11
		(%)	11.1	22.6	9.5	13.5	15.1	13.8
制動装置	件数	(件)	6	3	14	10	10	9
		(%)	9.5	5.7	14.7	10.4	9.4	10.4
燃料装置	件数	(件)	8	7	16	6	8	9
		(%)	12.7	13.2	16.8	6.3	7.5	10.9
灯火装置	件数	(件)	3	1	6	4	7	4
		(%)	4.8	1.9	6.3	4.2	6.6	5.1
車枠・車体	件数	(件)	0	2	4	6	5	3
		(%)	0.0	3.8	4.2	6.3	4.7	4.1
乗車装置	件数	(件)	6	7	6	10	3	6
		(%)	9.5	13.2	6.3	10.4	2.8	7.7
かじ取装置	件数	(件)	2	0	4	4	3	3
		(%)	3.2	0.0	4.2	4.2	2.8	3.1
緩衝装置	件数	(件)	0	3	2	3	3	2
		(%)	0.0	5.7	2.1	3.1	2.8	2.7
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	2	1	2	11	2	4
		(%)	3.2	1.9	2.1	11.5	1.9	4.4
走行装置	件数	(件)	1	1	0	1	1	1
		(%)	1.6	1.9	0.0	1.0	0.9	1.0
その他(エア バッグ)	件数	(件)	4	1	4	2	7	4
		(%)	6.3	1.9	4.2	2.1	6.6	4.4
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	7	4	7	8	4	6
		(%)	11.1	7.5	7.4	8.3	3.8	7.3
合 計	件数	(件)	63	53	95	96	106	83
		(%)	100	100	100	100	100	100

(2) 製造の区分における装置別のリコール届出件数及びその割合

平成 27 年度から令和元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、それぞれの表は令和元年度における届出件数が多い順に記載している。

「全体」を示す表 2-5 を見ると、令和元年度の「製造」区分におけるリコール届出件数は、燃料装置が 18 件で最も多くなっており、前年度の 17 件から 1 件増加していた。届出件数の 5 カ年平均が最も多い装置は原動機及び制動装置であり、原動機は前年度と比べて届出件数が 1 件増加しているが、制動装置は前年度より 6 件減少している。合計件数は 162 件で前年度より 5 件減少しており、特に大きく減少している装置は排出ガス発散防止装置で前年度の 13 件から 12 件減少し 1 件となっている。

国産車を示す表 2-6 を見ると、令和元年度においては燃料装置の届出件数が 11 件で最も多くなっており、前年度の 5 件から 6 件増加し、5 カ年平均と比べても件数が多くなっている。次に届出件数が多い装置は動力伝達装置であり、前年度の 4 件から 5 件増加した 9 件となっており、5 カ年平均よりも多くなっている。制動装置及び乗車装置においてはどちらの届け出件数も 7 件であり、制動装置は前年度の 9 件から 2 件減少し、乗車装置は全土の 2 件から 5 件増加している。原動機は 6 件で前年度の 7 件から 1 件減少しており、5 カ年平均 9 件より 3 件少ない。電気装置については、届出件数 4 件で前年度の 7 件から 3 件減少し、車枠・車体も届出件数 4 件で前年度の 11 件と比べて 7 件減少している。届出件数が 5 カ年平均より少ない装置の方が多く、5 カ年平均より届出件数が多い装置はその他を除いて動力伝達装置、燃料装置及び乗車装置となっている。合計は前年度の 72 件から 1 件増加し 73 件となっている。

輸入車を示す表 2-7 を見ると、原動機の届出件数が 10 件で最も多くなっており、前年度の 8 件より 2 件増加しており、5 カ年平均の 7 件より 3 件多くなっていた。次いで、届出件数の多かった装置はかじ取り装置の 9 件であり、前年度の 4 件から 5 件増加しており、5 カ年平均の 5 件より 4 件多くなっている。燃料装置の届出件数は 7 件であり、前年度の 12 件より 5 件減少しており、5 カ年平均の 9 件と比べると 2 件減少している。合計は 89 件と前年度の 95 件より 6 件減少しているが、5 カ年平均より多く過去 5 年間では 2 番目に多い届出件数となっている。

これらのことから、「製造」区分におけるリコール届出について前年度より減少した要因は、国産車で届出は増加したものの、輸入車において届出が減少したことが影響している。動力伝達装置、乗車装置及び灯火装置においては国産車及び輸入車で届出件数が増加しており、制動装置、排出ガス発散防止装置及び緩衝装置においては国産車及び輸入車どちらの届出件数も減少していた。

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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
燃料装置	件数	(件)	20	9	11	17	18	15
		(%)	14	6.8	7.0	10.2	11.1	9.9
原動機	件数	(件)	20	9	20	15	16	16
		(%)	14.1	6.8	12.7	9.0	9.9	10.5
動力伝達装置	件数	(件)	14	23	12	9	15	15
		(%)	9.9	17.3	7.6	5.4	9.3	9.6
乗車装置	件数	(件)	11	9	16	8	14	12
		(%)	7.7	6.8	10.2	4.8	8.6	7.6
制動装置	件数	(件)	14	21	17	17	11	16
		(%)	9.9	15.8	10.8	10.2	6.8	10.5
電気装置	件数	(件)	10	4	9	13	10	9
		(%)	7.0	3.0	5.7	7.8	6.2	6.0
かじ取装置	件数	(件)	9	5	13	5	10	8
		(%)	6.3	3.8	8.3	3.0	6.2	5.5
車枠・車体	件数	(件)	6	12	9	17	10	11
		(%)	4.2	9.0	5.7	10.2	6.2	7.1
灯火装置	件数	(件)	4	5	9	6	9	7
		(%)	2.8	3.8	5.7	3.6	5.6	4.3
走行装置	件数	(件)	2	1	5	11	4	5
		(%)	1.4	0.8	3.2	6.6	2.5	3.0
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	0	2	2	13	1	4
		(%)	0.0	1.5	1.3	7.8	0.6	2.4
緩衝装置	件数	(件)	9	9	7	5	0	6
		(%)	6.3	6.8	4.5	3.0	0.0	3.9
その他(エア バッグ)	件数	(件)	9	11	15	23	36	19
		(%)	6.3	8.3	9.6	13.8	22.2	12.4
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	14	13	12	8	8	11
		(%)	9.9	9.8	7.6	4.8	4.9	7.2
合 計	件数	(件)	142	133	157	167	162	152
		(%)	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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及び その割合		H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
燃料装置	件数	(件)	8	2	5	5	11	6
		(%)	10	3.2	6.1	6.9	15.1	8.5
動力伝達装置	件数	(件)	10	11	8	4	9	8
		(%)	13.0	17.7	9.8	5.6	12.3	11.5
制動装置	件数	(件)	8	14	10	9	7	10
		(%)	10.4	22.6	12.2	12.5	9.6	13.1
乗車装置	件数	(件)	4	3	1	2	7	3
		(%)	5.2	4.8	1.2	2.8	9.6	4.6
原動機	件数	(件)	13	3	15	7	6	9
		(%)	16.9	4.8	18.3	9.7	8.2	12.0
電気装置	件数	(件)	3	2	8	7	4	5
		(%)	3.9	3.2	9.8	9.7	5.5	6.6
車枠・車体	件数	(件)	5	9	5	11	4	7
		(%)	6.5	14.5	6.1	15.3	5.5	9.3
灯火装置	件数	(件)	3	3	7	2	3	4
		(%)	3.9	4.8	8.5	2.8	4.1	4.9
かじ取装置	件数	(件)	6	1	6	1	1	3
		(%)	7.8	1.6	7.3	1.4	1.4	4.1
排出ガス発散 防止装置	件数	(件)	0	0	2	4	1	1
		(%)	0.0	0.0	2.4	5.6	1.4	1.9
走行装置	件数	(件)	1	0	1	11	1	3
		(%)	1.3	0.0	1.2	15.3	1.4	3.8
緩衝装置	件数	(件)	2	4	4	3	0	3
		(%)	2.6	6.5	4.9	4.2	0.0	3.6
その他(エア バッグ)	件数	(件)	3	4	4	2	13	5
		(%)	3.9	6.5	4.9	2.8	17.8	7.1
その他(エア バッグ以外)	件数	(件)	11	6	6	4	6	7
		(%)	14.3	9.7	7.3	5.6	8.2	9.0
合 計	件数	(件)	77	62	82	72	73	73
		(%)	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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

装置名	届出件数及びその割合		H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
原動機	件数	(件)	7	6	5	8	10	7
		(%)	11	8.5	6.7	8.4	11.2	9.1
かじ取装置	件数	(件)	3	4	7	4	9	5
		(%)	4.6	5.6	9.3	4.2	10.1	6.8
燃料装置	件数	(件)	12	7	6	12	7	9
		(%)	18.5	9.9	8.0	12.6	7.9	11.1
乗車装置	件数	(件)	7	6	15	6	7	8
		(%)	10.8	8.5	20.0	6.3	7.9	10.4
電気装置	件数	(件)	7	2	1	6	6	4
		(%)	10.8	2.8	1.3	6.3	6.7	5.6
動力伝達装置	件数	(件)	4	12	4	5	6	6
		(%)	6.2	16.9	5.3	5.3	6.7	7.8
車枠・車体	件数	(件)	1	3	4	6	6	4
		(%)	1.5	4.2	5.3	6.3	6.7	5.1
灯火装置	件数	(件)	1	2	2	4	6	3
		(%)	1.5	2.8	2.7	4.2	6.7	3.8
制動装置	件数	(件)	6	7	7	8	4	6
		(%)	9.2	9.9	9.3	8.4	4.5	8.1
走行装置	件数	(件)	1	1	4	0	3	2
		(%)	1.5	1.4	5.3	0.0	3.4	2.3
排出ガス発散防止装置	件数	(件)	0	2	0	9	0	2
		(%)	0.0	2.8	0.0	9.5	0.0	2.8
緩衝装置	件数	(件)	7	5	3	2	0	3
		(%)	10.8	7.0	4.0	2.1	0.0	4.3
その他(エアバッグ)	件数	(件)	6	7	11	21	23	14
		(%)	9.2	9.9	14.7	22.1	25.8	17.2
その他(エアバッグ以外)	件数	(件)	3	7	6	4	2	4
		(%)	4.6	9.9	8.0	4.2	2.2	5.6
合 計	件数	(件)	65	71	75	95	89	79
		(%)	100	100	100	100	100	100

2.3 各装置の不具合発生原因別に区分したリコール届出件数及びその割合

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

平成 27 年度から令和元年度までの国産車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目に区分けし、平成 27 年度から令和元年度及び 5 年平均の各届出件数及びその割合を表 2-8、表 2-9、表 2-10、表 2-11 及び表 2-12 に、それらをグラフにしたものを図 2-4、図 2-5、図 2-6、図 2-7 及び図 2-8 にそれぞれ示す。なお、当該統計については、令和元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】、【電気装置】、【制動装置】及び【燃料装置】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 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	23	64	32	91	23	61	36	84	21	68	27	74
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	13	36	3	9	15	39	7	16	10	32	10	26
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	5	14	5	14	7	18	5	12	2	6	5	13
②耐久性	3	8	13	37	5	13	8	19	4	13	7	18
③設計自体	15	42	14	40	11	29	23	53	15	48	16	43
④作業工程	13	36	2	6	8	21	6	14	8	26	7	20
⑤機械設備	0	0	1	3	3	8	1	2	0	0	1	3
⑥工具・治具	0	0	0	0	4	11	0	0	2	6	1	3
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	36	100	35	100	38	100	43	100	31	100	37	100

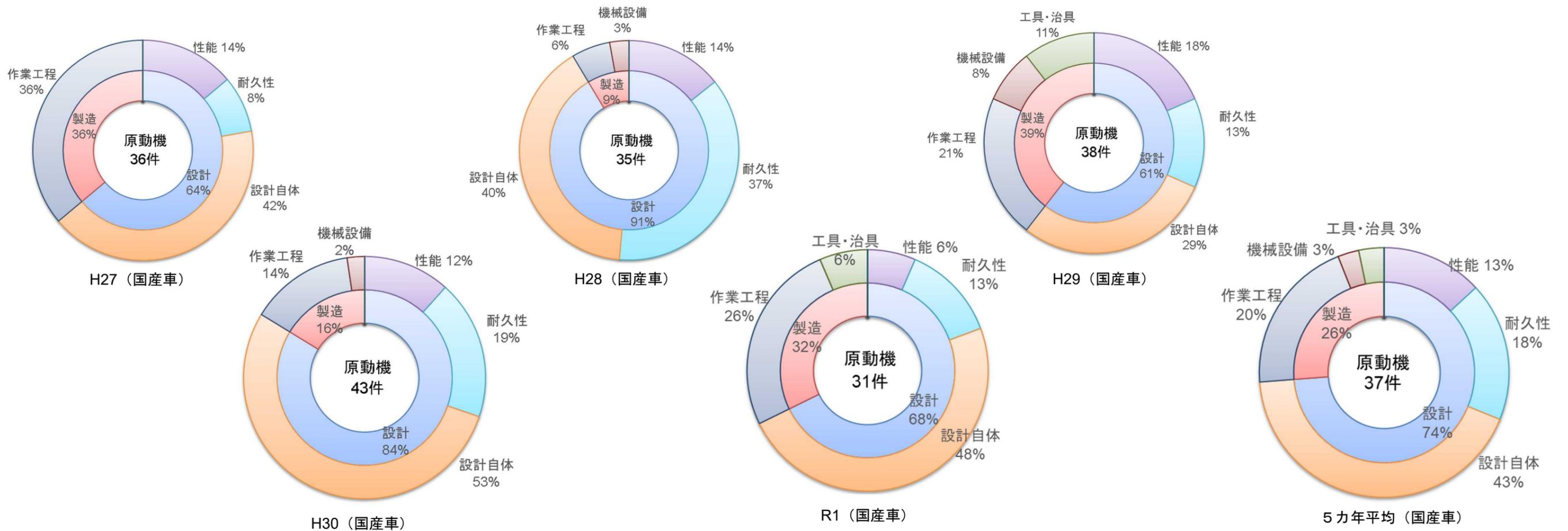


図 2-4 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

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 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	20	67	24	69	12	60	31	89	17	59	21	70
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	10	33	11	31	8	40	4	11	12	41	9	30
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	3	10	0	0	0	0	7	20	4	14	3	9
②耐久性	3	10	10	29	2	10	6	17	1	3	4	15
③設計自体	14	47	14	40	10	50	18	51	12	41	14	46
④作業工程	7	23	6	17	5	25	3	9	8	28	6	19
⑤機械設備	0	0	3	9	2	10	0	0	4	14	2	6
⑥工具・治具	3	10	2	6	0	0	0	0	0	0	1	3
⑦部品・材料	0	0	0	0	1	5	1	3	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	30	100	35	100	20	100	35	100	29	100	30	100

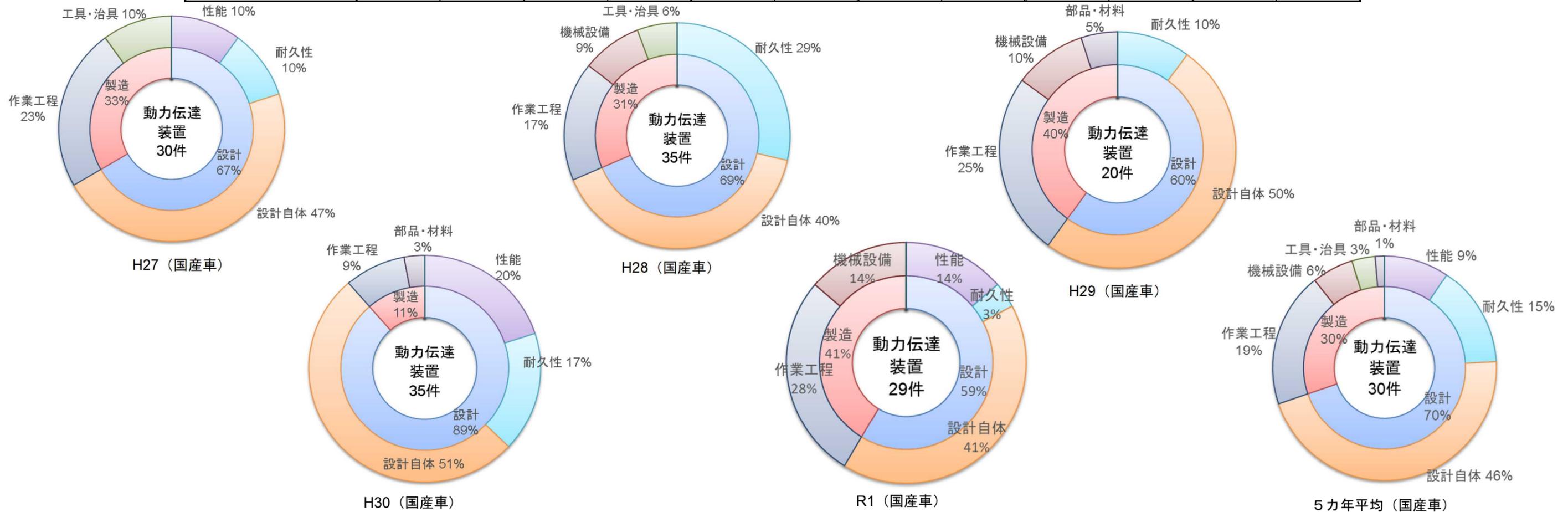


図 2-5 動力伝達装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

表 2-10 電気装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	29	91	19	90	28	78	20	74	20	80	23	82
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	3	9	2	10	8	22	7	26	5	20	5	18
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	3	9	2	10	1	3	3	11	1	4	2	7
②耐久性	11	34	3	14	4	11	2	7	3	12	5	16
③設計自体	15	47	14	67	23	64	15	56	16	64	17	59
④作業工程	3	9	2	10	7	19	5	19	1	4	4	13
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	2	7	0	0	0	1
⑥工具・治具	0	0	0	0	1	3	0	0	3	12	1	3
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	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	32	100	21	100	36	100	27	100	25	100	28	100

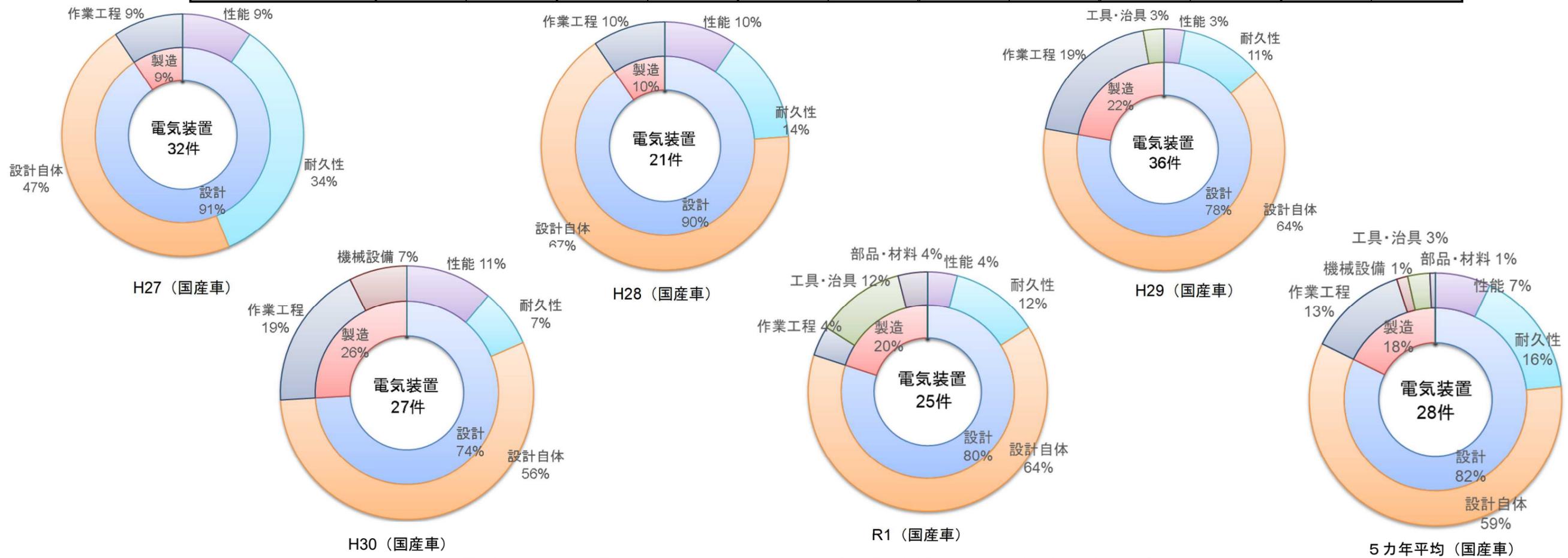


図 2-6 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

表 2-11 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 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	12	60	9	36	11	52	14	61	23	72	14	57
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	40	14	56	10	48	9	39	8	25	10	40
その他 (⑧)	0	0	2	8	0	0	0	0	1	3	1	2
①性能	0	0	1	4	2	10	4	17	0	0	1	6
②耐久性	1	5	3	12	1	5	2	9	6	19	3	11
③設計自体	11	55	5	20	8	38	8	35	17	53	10	40
④作業工程	5	25	13	52	8	38	8	35	5	16	8	32
⑤機械設備	2	10	1	4	2	10	0	0	2	6	1	6
⑥工具・治具	1	5	0	0	0	0	1	4	1	3	1	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	2	8	0	0	0	0	1	3	1	2
合計件数及びその割合	20	100	25	100	21	100	23	100	32	100	24	100

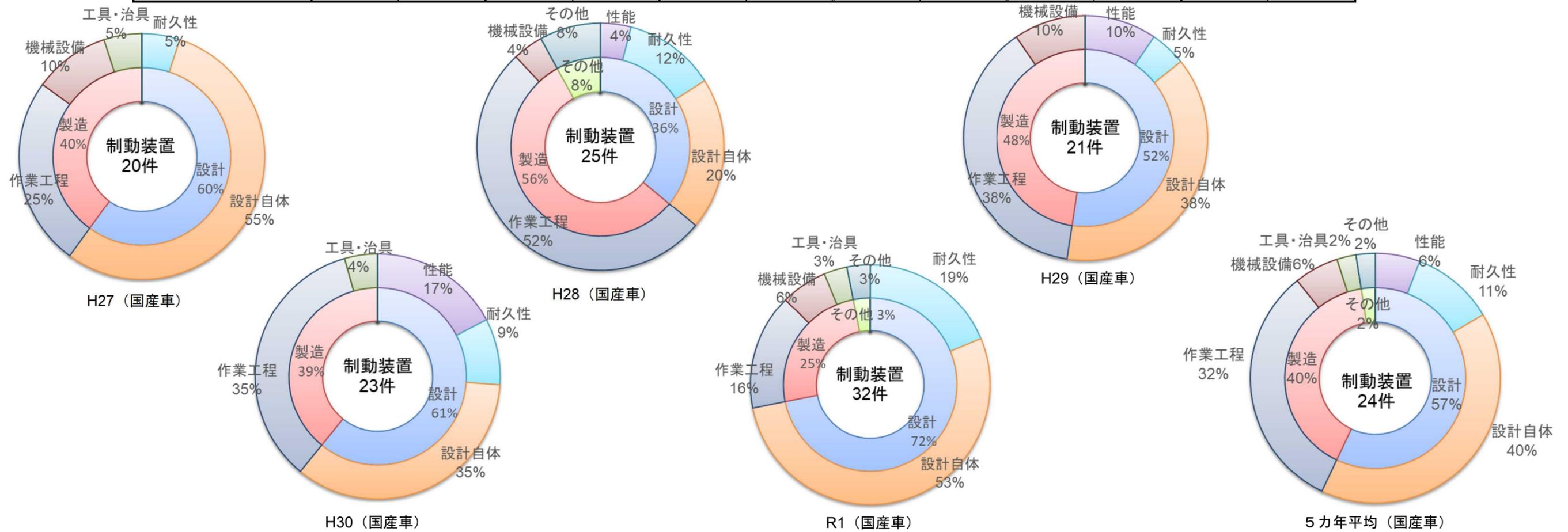


図 2-7 制動装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

表 2-12 燃料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 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	12	60	18	90	9	64	15	75	15	58	14	69
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	8	40	2	10	5	36	5	25	11	42	6	31
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	1	5	2	10	2	14	1	5	2	8	2	8
②耐久性	1	5	4	20	2	14	2	10	4	15	3	13
③設計自体	10	50	12	60	5	36	12	60	9	35	10	48
④作業工程	7	35	2	10	3	21	3	15	11	42	5	26
⑤機械設備	0	0	0	0	2	14	2	10	0	0	1	4
⑥工具・治具	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	20	100	20	100	14	100	20	100	26	100	20	100

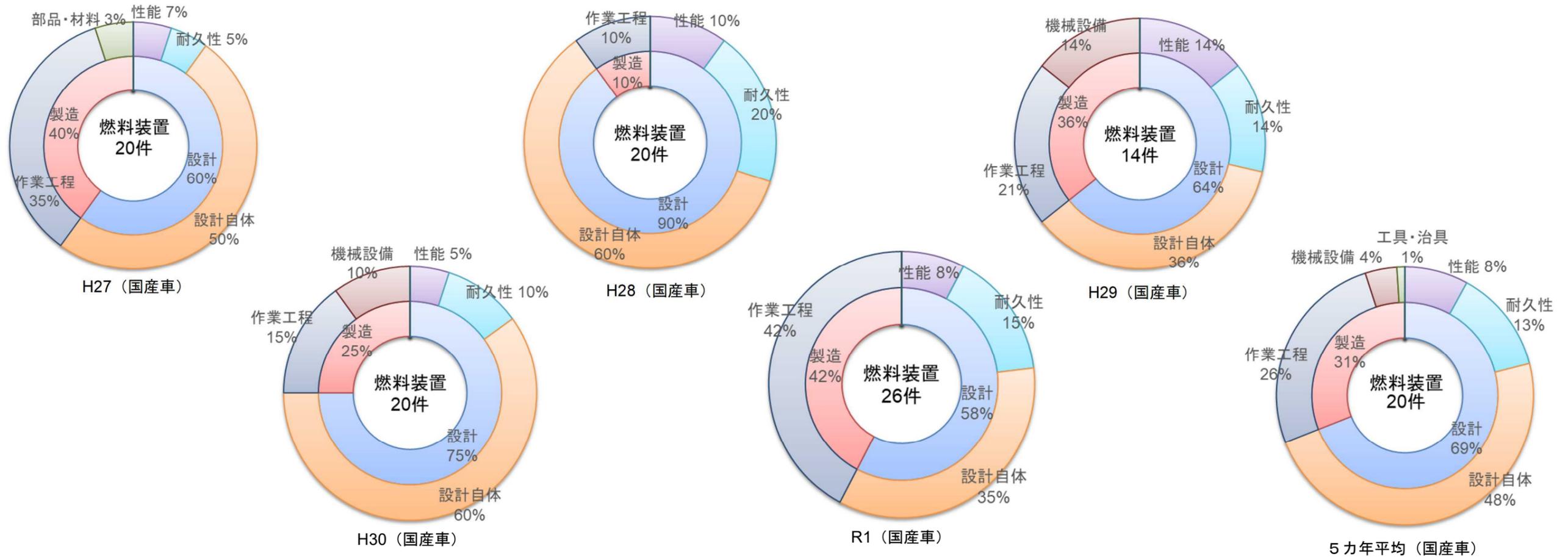


図 2-8 燃料装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

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

平成 27 年度から令和元年度までの輸入車における装置別リコール届出について、不具合の発生原因を表 2-1 で示す区分・項目に区分けし、平成 27 年度から令和元年度及び 5 カ年平均の各届出件数及びその割合を表 2-13、表 2-14 及び表 2-15 に、それをグラフにしたものを図 2-9、図 2-10 及び図 2-11 に示す。なお、当該統計については、令和元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（【原動機】、【動力伝達装置】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象とした。

表 2-13 原動機における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	11	61	6	50	16	76	10	56	18	62	12	62
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	39	6	50	5	24	8	44	11	38	7	38
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	2	11	1	8	4	19	2	11	0	0	2	9
②耐久性	1	6	1	8	1	5	1	6	1	3	1	5
③設計自体	8	44	4	33	11	52	7	39	17	59	9	48
④作業工程	7	39	5	42	5	24	6	33	10	34	7	34
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	1	6	1	3	0	2
⑥工具・治具	0	0	1	8	0	0	1	6	0	0	0	2
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	18	100	12	100	21	100	18	100	29	100	20	100

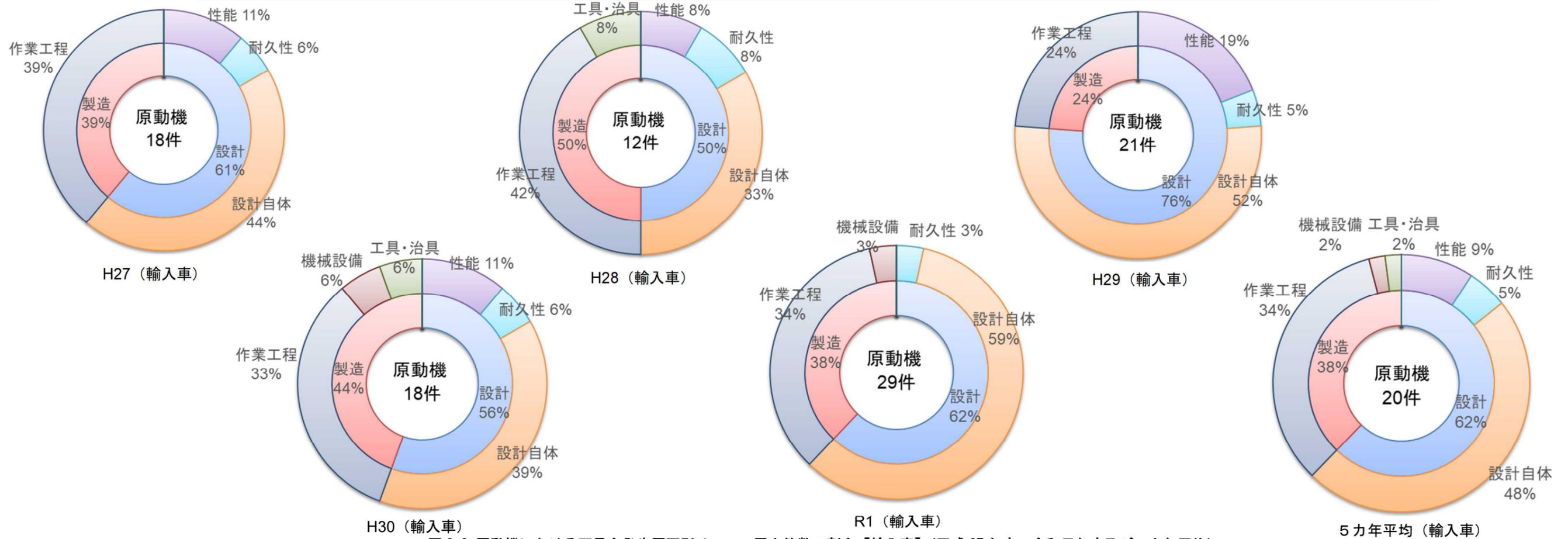
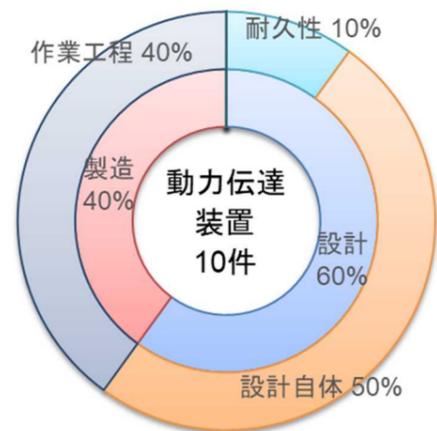


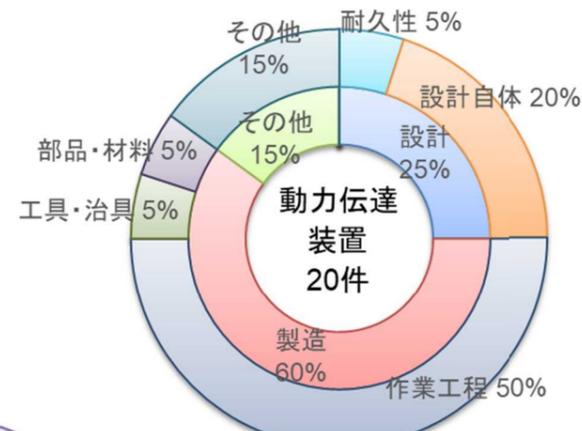
図 2-9 原動機における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

表 2-14 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 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

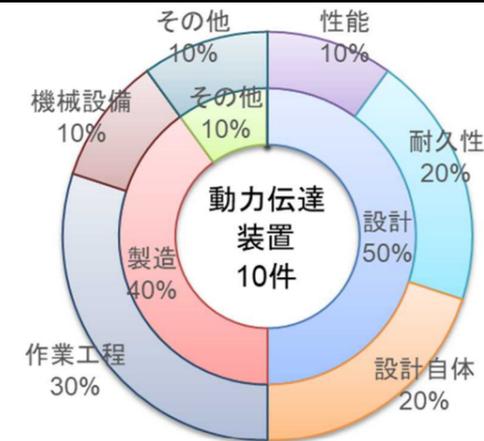
発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 カ年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	6	60	5	25	5	50	8	62	17	62	8	53
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	4	40	12	60	4	40	5	38	8	32	7	42
その他 (⑧)	0	0	3	15	1	10	0	0	0	0	1	5
①性能	0	0	0	0	1	10	3	23	0	0	1	5
②耐久性	1	10	1	5	2	20	0	0	3	12	1	9
③設計自体	5	50	4	20	2	20	5	38	14	56	6	38
④作業工程	4	40	10	50	3	30	4	31	7	28	6	36
⑤機械設備	0	0	0	0	1	10	1	8	0	0	0	3
⑥工具・治具	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	1
⑦部品・材料	0	0	1	5	0	0	0	0	1	4	0	3
⑧その他	0	0	3	15	1	10	0	0	0	0	1	5
合計件数及びその割合	10	100	20	100	10	100	13	100	25	100	16	100



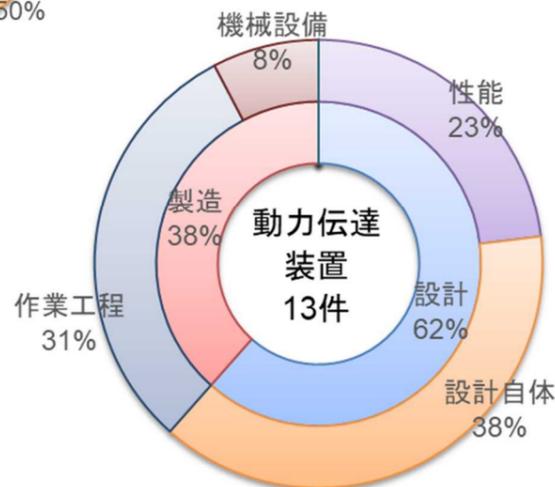
H27 (輸入車)



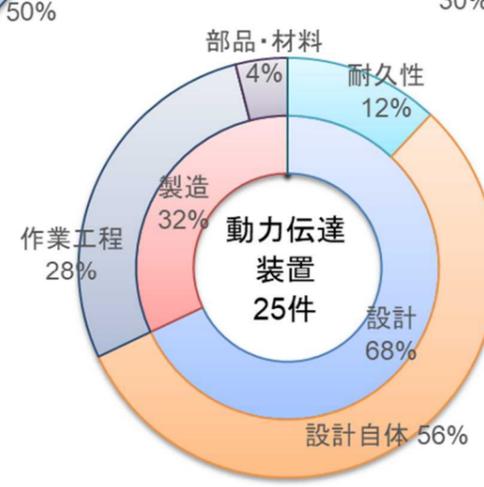
H28 (輸入車)



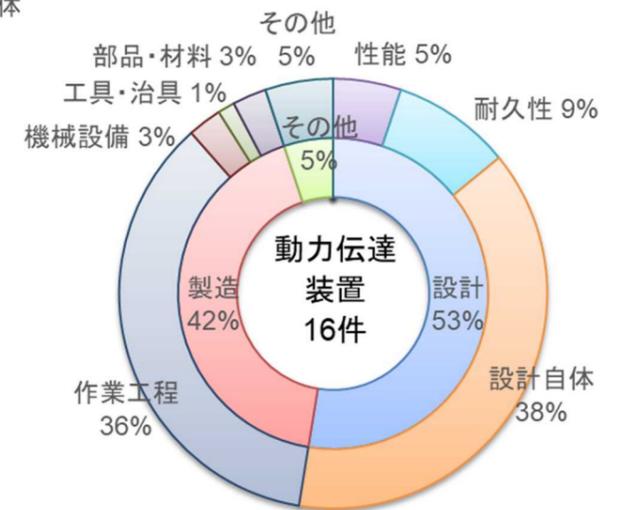
H29 (輸入車)



H30 (輸入車)



R1 (輸入車)



5カ年平均 (輸入車)

図 2-10 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 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

表 2-15 電気装置における不具合発生原因別のリコール届出件数及びその割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

発生原因	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数 割合 (%)										
設計 (①+②+③)	7	50	12	86	9	90	13	68	15	68	11	71
製造 (④+⑤+⑥+⑦)	7	50	2	14	1	10	6	32	7	32	5	29
その他 (⑧)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
①性能	0	0	3	21	4	40	4	21	1	5	2	15
②耐久性	4	29	0	0	1	10	2	11	3	14	2	13
③設計自体	3	21	9	64	4	40	7	37	11	50	7	43
④作業工程	7	50	2	14	1	10	6	32	7	32	5	29
⑤機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑥工具・治具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦部品・材料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑧その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計件数及びその割合	14	100	14	100	10	100	19	100	22	100	16	100

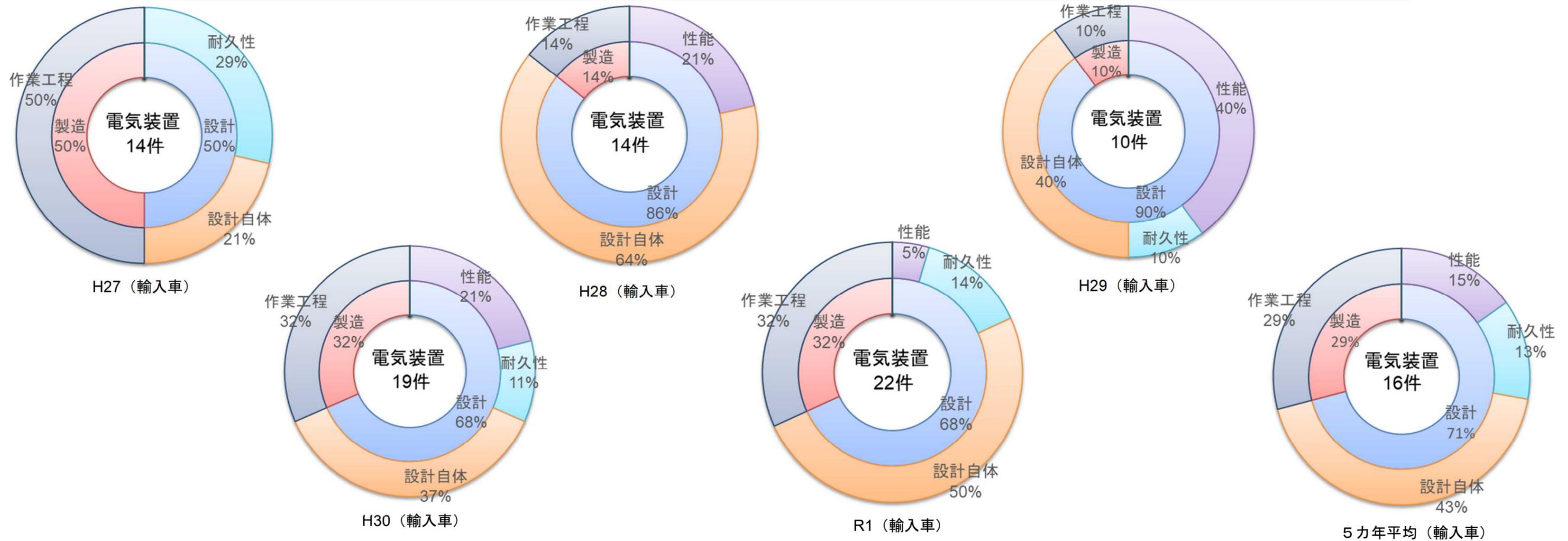


図 2-11 電気装置における不具合発生原因別リコール届出件数の割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

2.4 不具合発生原因別の届出事例

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

令和元年度に届出されたりコール届出の中から、表 2-1 に示す不具合発生原因の区分である「設計」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表 2-16 に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故の有無はリコール届出に記載されているものである。

表 2-16 不具合発生原因別の「設計」に起因するリコール届出における事例

不具合発生原因の項目「性能」に問題があるもの(量製品の品質の見込み違い)			
事例 1	不具合の内容	ハイブリッド車の燃料ポンプにおいて、当該ポンプへかかる電圧が高く、かつモータブラシの組付けが不適切なため、ブラシが傾いて過大なスパークが発生し異常摩耗することがある。そのため、燃料ポンプが作動不良となりエンストするおそれがある。	
	対象台数	390,633 台	不具合件数: 125 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	センタースタンドのアームとクロスチューブの左側溶接部において、溶接指示が不適切なため、当該溶接部の強度が不足しているものがある。そのため、センタースタンドを立てる操作を繰り返すと、当該溶接部に亀裂が生じ、最悪の場合、当該溶接部が破断してセンタースタンドを操作した際に車両が転倒するおそれがある。	
	対象台数	1,114 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	ショベル・ローダのフロントアクスルにおいて、アクスルシャフトの鋼材製造工程の水素含有量の管理が不十分なため、アクスルシャフト内部で亀裂が生じ、最悪の場合、アクスルシャフトが折損し、前輪タイヤが脱落するおそれがある。	
	対象台数	3 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

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	ヒューズボックスにおいて、内蔵される後退灯制御リレーの電磁力回路とリレーの選定が不適切なため、リレー作動時に生成された金属異物がリレー駆動部に挟まることがある。そのため、当該リレーが導通不良となり、後退灯が不点灯となるおそれがある。	
	対象台数	185,902 台	不具合件数: 47 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	中型トラックのエンジンにおいて、ピストン鑄型の形状が不適切なため、鑄造時にピストンスカートの下端部に空隙(ブローホール)が発生しているものがある。そのため、当該部を起点にスカート部が損傷することで異常な打音が発生し、そのまま使用を続けると、エンジンが停止するおそれがある。	
	対象台数	79,190 台	不具合件数: 96 件 事故の有無: 無し

事例3	不具合の内容	リヤサスペンションのコイルスプリングにおいて、鋼材と塗装仕様の組合せが不適切なため、コイルスプリング下部とショックアブソーバーのスプリングシート部に石等が噛みこんで塗膜が損傷すると、コイルスプリングが腐食することがある。そのため、腐食が進行し、最悪の場合、コイルスプリングが折損するおそれがある。		
	対象台数	66,608 台	不具合件数: 374 件	事故の有無:無し
事例4	不具合の内容	4輪駆動車のリヤアクスルにおいて、オイルシールの材質が不適切なため、低温環境下での使用により、当該シールリップ部が異常摩耗することがある。そのため、デファレンシャルオイルが漏れ、最悪の場合、漏れたオイルがブレーキシューに付着して制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	59,671 台	不具合件数: 56 件	事故の有無:無し
事例5	不具合の内容	LEDヘッドランプにおいて、配線コネクタ用ガスケットの材質が不適切なため、ガスケットから発生する硫黄成分によりLED回路が腐食することがある。そのため、腐食が進行して回路が断線すると、車幅灯、補助灯が点灯しなくなるおそれがある。		
	対象台数	26,818 台	不具合件数: 196 件	事故の有無:無し
事例6	不具合の内容	後席ドア後部のクォータウィンドウガラスのモールディングにおいて、ガラスに接着するための下塗り剤(プライマー)の選定が不適切なため、温度変化の繰返しにより、モールディングに応力が生じて接着部が剥がれることがある。そのため、浮きや異音が発生し、最悪の場合、モールディングが脱落するおそれがある。		
	対象台数	20,579 台	不具合件数: 52 件	事故の有無:無し
事例7	不具合の内容	ブローバイガス還元装置において、PCVバルブの材質が不適切なため、クランケース接続部の耐久性が不足しているものがある。そのため、当該接続部の破損により燃焼室にエンジンオイルが浸入し燃焼、マフラーから多量の白煙が発生して、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	14,433 台	不具合件数: 1 件	事故の有無:無し
事例8	不具合の内容	2. OLターボガソリンエンジン搭載車の燃料ホースにおいて、材質が不適切なため、熱等により早期に劣化することがある。そのため、そのまま使用を続けると、冷機始動時に高圧燃料ポンプと低圧側燃料ホースとの接続部分から燃料がにじみ出るおそれがある。		
	対象台数	8,814 台	不具合件数: 58 件	事故の有無:無し

事例9	不具合の内容	ホイール・クレーンのアクセルペダルにおいて、ストッパボルトの衝撃緩衝用ゴムの選定が不適切なため、加水分解により改質し、粘性を帯びるものがある。そのため、アクセルペダルを最大まで踏み込んだ場合、アクセルペダルがストッパボルトに貼り付き、アクセルペダルの戻りが遅れるおそれがある。		
	対象台数	5,905 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例10	不具合の内容	動力伝達装置のパーキングケーブルにおいて、シフトレバー連結部留め具の材質が不適切なため、加水分解にて劣化することがある。そのため、留め具が破損し、シフトレバーとの連結が外れてパークロック操作ができなくなり、最悪の場合、パークロックが掛らず始動できなくなるおそれがある。		
	対象台数	2,468 台	不具合件数: 109 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(仕様環境条件の甘さ)				
事例1	不具合の内容	ハイブリッド車において、エンジンルーム後部に取付けているカウルルーバの防水構造が不適切なため、集中豪雨など多量の雨水がかかった場合、水がエンジン上部に滴下して、インジェクタ取付け部から燃焼室に侵入することがある。そのため、コンロッドが変形して異音が発生し、最悪の場合、エンジンが破損するおそれがある。		
	対象台数	137,016 台	不具合件数: 152 件	事故の有無: 無し
事例2	不具合の内容	大型トラック及びバスのエンジンにおいて、エンジンオイルの交換時期の設定が不適切なため、使用条件が厳しい場合、設定期間より早くエンジンオイルが劣化することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルミストセパレータにスラッジ(燃焼で発生する煤やオイル中の劣化物)が堆積して、目詰まりを起こし、クランクケースの内圧が上昇、エンジンオイルが吸気系に流入して、最悪の場合、意図せずエンジン回転が上昇し、エンジンが破損するおそれがある。		
	対象台数	40,316 台	不具合件数: 240 件	事故の有無: 2 件
事例3	不具合の内容	ディーゼルエンジン燃料供給装置において、燃料高圧ポンプへの燃料供給ホースに取り付けられているホースクランプの防錆処理が不適切なため、ホースクランプに錆が発生するものがある。そのため、ホースクランプに亀裂が入り、最悪の場合、クランプの張力が弱まり、当該ホースから燃料が漏れるおそれがある。		
	対象台数	15,124 台	不具合件数: 57 件	事故の有無: 無し

事例4	不具合の内容	燃料タンクに取り付けられている燃料ゲージ付き燃料ポンプにおいて、使用環境の検討が不十分なため、外気温などの影響により燃料タンクが膨張した際に当該ポンプが傾くことがある。そのため、燃料の残量を正しく検出できなくなる、または燃料を供給できなくなり、最悪の場合、走行中にエンストするおそれがある。		
	対象台数	13,629 台	不具合件数: 47 件	事故の有無:無し
事例5	不具合の内容	大型バスにおいて、オプション設定されているフロントドアガラスヒーターの配線の固定方法が不適切なため、ドア開閉時にアーム部(上側水平バー)の配線に局所的な曲げ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、ドア開閉に伴って当該配線が繰り返し曲げられることで配線が断線し、発煙が生じるおそれがある。		
	対象台数	7,120 台	不具合件数: 21 件	事故の有無:無し
事例6	不具合の内容	刈取脱穀作業車において、排気管の形状が不適切なため、排気管と車体フレームとの間にワラズが堆積し、ワラズで放熱が阻害され、排気管表面温度が上昇することがある。そのため、排気管の表面に堆積したワラズが発火し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	3,533 台	不具合件数: 1 件	事故の有無:無し
事例7	不具合の内容	大型路線バスのエンジンインテークエアヒーターリレーにおいて、リレー内部電気接点の耐久性が不足しているため、アイドリングストップ機能や、停留所等でのエンジン停止始動を頻繁に繰り返すと、接点部がアーク放電により溶損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接点が溶着状態となり発熱して炭化・発煙し、最悪の場合、リレー及び配線の一部が焼損に至るおそれがある。		
	対象台数	2,462 台	不具合件数: 3 件	事故の有無:1 件
事例8	不具合の内容	大型路線バスのエンジンインテークエアヒーターリレーにおいて、リレー内部電気接点の耐久性が不足しているため、アイドリングストップ機能や、停留所等でのエンジン停止始動を頻繁に繰り返すと、接点部がアーク放電により溶損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接点が溶着状態となり発熱して炭化・発煙し、最悪の場合、リレー及び配線の一部が焼損に至るおそれがある。		
	対象台数	1,220 台	不具合件数: 0 件	事故の有無:無し
事例9	不具合の内容	前照灯において、タクシー用途等で使用する際、想定を超えて長時間点灯し続けると、バルブからの熱と紫外線により反射板のアルミ蒸着が剥離することがある。そのため、そのまま使用を続けると、集光不足となり、光度が徐々に低下し、最悪の場合、保安基準第32条(前照灯の基準)を満足しなくなるおそれがある。		
	対象台数	405 台	不具合件数: 0 件	事故の有無:無し

事例 10	不具合の内容	前照灯において、タクシー用途等で使用する際、想定を超えて長時間点灯し続けると、バルブからの熱と紫外線により反射板のアルミ蒸着が剥離することがある。そのため、そのまま使用を続けると、集光不足となり、光度が徐々に低下し、最悪の場合、保安基準第32条(前照灯の基準)を満足しなくなるおそれがある。		
	対象台数	200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	7速DSG型自動変速機のメカトロニクスにおいて、アッパーハウジングのねじ切り加工が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、アクチュエーターの継続的な油圧変化による疲労の蓄積により、アッパーハウジングに亀裂が発生し、油圧が低下して、最悪の場合、駆動力が伝達されず走行できなくなるおそれがある。		
	対象台数	176,068台	不具合件数: 1,648件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	エンジンコントロールユニットの制御プログラムにおいて、エンジンが停止する際の制御が不適切なため、イグニッションコイルへ必要以上に通電することがある。そのため、イグニッションコイルの内部温度が上昇し回路がショート、ヒューズ切れを起こし、最悪の場合、走行中エンジンが停止するおそれがある。		
	対象台数	137,467台	不具合件数: 116件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	ブローパイガス還元装置において、PCVバルブの材質特性に対する曲げ加工設定値が不適切なため、クランクケース接続部の耐久性が不足しているものがある。そのため、当該接続部の破損により燃焼室にエンジンオイルが浸入し燃焼、マフラーから多量の白煙が発生して、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	83,227台	不具合件数: 30件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	ブレーキホースにおいて、ブレーキ圧に対する耐久性評価が不十分なため、ホース接続金具加締め部のシール性が不足しているものがある。そのため、ブレーキフルードがホース外層と内層の間に浸潤し、ブレーキホースが膨らむおそれがある。		
	対象台数	58,864台	不具合件数: 80件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	フロント・ボディ・コントロールモジュール(車両制御コンピュータ)において、内蔵されるワイパーリレーの接点構造及びワイパーモータとの組み合わせが不適切なため、リレー作動時の熱により接点部に異物が生成され、リレー駆動部に挟まることがある。そのため、リレーが導通不良となり、フロントワイパーが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	50,885台	不具合件数: 347件	事故の有無: 無し

事例6	不具合の内容	ガソリンエンジンの油圧カムシャフトアジャスタにおいて、ロック機構の材質が不適切なため、耐久性が不足している。そのため、当該ロック機構が摩耗しエンジン始動時に異音が発生して、最悪の場合、エンジン警告灯(MIL)が点灯して触媒加熱制御を停止させることで、排出ガスが規制値を満足しなくなるおそれがある。		
	対象台数	38,445 台	不具合件数: 17 件	事故の有無:無し
事例7	不具合の内容	7速DSG型自動変速機のメカトロニクスにおいて、アッパーハウジングのねじ切り加工が不適切なため、耐久性が不足しているものがある。そのため、アクкумуляターの継続的な油圧変化による疲労の蓄積により、アッパーハウジングに亀裂が発生し、油圧が低下して、最悪の場合、駆動力が伝達されず走行できなくなるおそれがある。		
	対象台数	35,211 台	不具合件数: 106 件	事故の有無:無し
事例8	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、自動車道路等における区分線(ハイブライン)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	17,709 台	不具合件数: 26 件	事故の有無:無し
事例9	不具合の内容	大型トラックのエアドライヤーにおいて、圧縮空気の圧力テスト用コネクタの材質が不適切なため、エアコンプレッサで作られた圧縮空気中に含まれる成分及び高圧力等によって、当該コネクタが腐食割れして圧縮空気漏れを起こすことがある。そのため、亀裂が進行すると圧縮空気の供給量が追い付かなくなるため、エア圧力低下の警告ランプ点灯及び警報が鳴り、最悪の場合、駐車ブレーキが解除できなくなり走行不能に至るおそれがある。		
	対象台数	14,444 台	不具合件数: 10 件	事故の有無:無し
事例10	不具合の内容	エアサスペンションを装着した大型トラック・バスにおいて、リヤブレーキシューを固定しているスプリングの設定が不適切なため、走行時の振動入力によって当該シューが振動してクリップ(シュークリアランスを調整するアジャスターを保持している部品)を叩き、クリップが変形又は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、シュークリアランスが増大し、最悪の場合、リヤブレーキの制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	12,569 台	不具合件数: 100 件	事故の有無:1 件

不具合発生原因の項目「耐久性」に問題があるもの(実車相当テストの不十分)			
事例1	不具合の内容	小型トラック用エンジンにおいて、高回転高負荷時のエンジン制御プログラムが不適切なため、ピストン燃焼室口元部に冷熱ダメージが蓄積して亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行して穴が開き、エンジンの出力低下や白煙が発生し、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。	
	対象台数	36,774 台	不具合件数: 161 件 事故の有無: 無し
事例2	不具合の内容	救急車において、バックドアロック構成部品の表面処理が不適切なため、バックドアの開閉を繰り返すと、当該部品が早期に摩耗し、走行中の振動等で警告灯が点灯するとともに半ドアになり、保安基準第25条(乗降口の基準)を満足しなくなるおそれがある。	
	対象台数	3,098 台	不具合件数: 6 件 事故の有無: 無し
事例3	不具合の内容	フロントブレーキホースにおいて、ブレーキホースとパイプとのかしめ部の形状が不適切なため、ブレーキホースが過大に屈折することがある。そのため、繰り返しの負荷によりブレーキホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキオイルが漏れ、制動力が低下するおそれがある。	
	対象台数	2,482 台	不具合件数: 2 件 事故の有無: 無し
事例4	不具合の内容	タクシー仕様車のステアリングに取付けられているスパイラルケーブルにおいて、内部の配線を保持する構造が不適切なため、大舵角時に配線が周辺部品と干渉するものがある。そのため、大舵角の繰返しにより配線が摩耗し、最悪の場合、当該配線が断線することでホーン不作動やエアバッグ警告灯が点灯するおそれがある。	
	対象台数	1,588 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	小型トラックのエンジンにおいて、シリンダヘッドカバーの形状が不適切なため、インジェクタオイルシール部に雨水が滞留するものがある。そのため、オイルシールが膨張してシール性が低下し、そのままの状態で使用を続けると、エンジンオイルが漏れ、最悪の場合、エンジンが損傷するおそれがある。	
	対象台数	1,307 台	不具合件数: 111 件 事故の有無: 無し
事例6	不具合の内容	車両の電装部品へ電力を供給するパワーディストリビューションボックスとバッテリーを接続するバッテリープラスケーブルにおいて、接続部分のコネクターのメッキ及び構造が不適切なため、車両振動によって発生する腐食により接触抵抗が増大するものがある。そのため、当該ボックスから電装部品へ十分な電力を供給できず、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	734 台	不具合件数: 1 件 事故の有無: 無し

事例7	不具合の内容	車両の電装部品へ電力を供給するパワーディストリビューションボックスとバッテリーを接続するバッテリープラスケーブルにおいて、接続部分のコネクターのメッキ及び構造が不適切なため、車両振動によって発生する腐食により接触抵抗が増大するものがある。そのため、当該ボックスから電装部品へ十分な電力を供給できず、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	114台	不具合件数: 0件	事故の有無:無し
事例8	不具合の内容	ホイール・クレーンの走行及びウインチ巻上に使用する油圧ポンプにおいて、作動油経路切替部のベアリングの耐久性が不足しているため、クレーン作業モードでのアイドリング時に生じる負荷により、当該ベアリングが破損することがある。そのため、作動油の経路が変更できなくなり、前進及び後進の切り替えができなくなるおそれがある。		
	対象台数	86台	不具合件数: 7件	事故の有無:無し
事例9	不具合の内容	圧縮天然ガス(CNG)を燃料とする大型トラックにおいて、主止弁の制御が不適切なため、燃料充填時に振動が発生し、燃料パイプに亀裂が生じるものがある。そのため、充填の繰り返しにより亀裂が進展し、燃料が漏れるおそれがある。		
	対象台数	17台	不具合件数: 10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	カウルルーバーとダッシュパネルの合わせ部の止水処理が不適切なため、雨水等がブレーキブースタに滴下するものがある。そのため、ブレーキブースタに錆が発生し、そのままの状態で使用を続けると、錆が早期に進行して、最悪の場合、ブレーキブースタに穴があき、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	1,575,379台	不具合件数: 30件	事故の有無:無し
事例2	不具合の内容	フロントサスペンションにおいて、コイルスプリングの形状が不適切なため、スプリングシートとの接触状態が不安定なものがあり、車両が大きくバウンドする際にスプリングが動いて、スプリングシート内周面と干渉することがある。そのまま使用を続けると、塗装が剥がれて腐食し、最悪の場合、コイルスプリングが折損するおそれがある。		
	対象台数	745,372台	不具合件数: 120件	事故の有無:無し
事例3	不具合の内容	前輪ブレーキにおいて、ブレーキホースの長さが不適切なため、ブレーキホースに引張力が発生し、ホース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	517,316台	不具合件数: 0件	事故の有無:無し

事例4	不具合の内容	中型トラックの排気管において、フレキシブルパイプ蛇腹部の構造が不適切なため、エンジン回転により当該蛇腹部が共振するものがある。そのため、内部部品が擦れ合い、そのまま使用を続けると、摩耗して穴が開き、排気ガスが漏れるおそれがある。		
	対象台数	57,119 台	不具合件数: 21 件	事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	エアバッグコントローラの制御プログラムが不適切なため、後席ドアを強く閉めた際に、サイドエアバッグ、カーテンエアバッグ及びシートベルトプリテンショナーが誤って作動することがある。そのため、最悪の場合、エアバッグ展開時に乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	51,817 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例6	不具合の内容	ホーンスイッチにおいて、接点の表面処理が不適切なため、スイッチ内部に水や塵埃が浸入した状態で使用を続けると接点が腐食することがある。そのため、接点が導通不良となり、警音器が作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	43,612 台	不具合件数: 42 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	電動パーキングブレーキにおいて、電動パーキングブレーキアクチュエータ内部ギヤ潤滑用のグリス塗布量及び当該グリス溜まり部容積の設定が不適切なため、登坂路での走行や停車を繰り返すと、溜まり部に溜まったグリスのオイル成分がモータ内部に侵入し、モータ内の摩耗粉と混ざり、導電性の異物が生成されることがある。そのため、そのままの状態で使用すると、異物がモータターミナルに付着し、モータ回路が短絡して、警告灯が点灯するとともに駐車ブレーキが作動しなくなる、または、解除できなくなるおそれがある。		
	対象台数	43,419 台	不具合件数: 50 件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	運転者席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、吸湿防止が不適切なため、ガス発生剤が吸湿することがある。そのため、使用過程でガス発生剤が吸湿や乾燥を繰り返した場合など、エアバッグ作動時に正常に展開しないおそれがある。		
	対象台数	41,490 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	コンビネーションメータにおいて、回路構成が不適切なため、車室内が長い間湿気にさらされると、メータ基板で結露が発生し、電源回路部がショートすることがある。そのため、メータ基板から発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	33,181 台	不具合件数: 17 件	事故の有無: 14 件

事例 10	不具合の内容	暖房を補助するPTCヒータのハーネスにおいて、ハーネス電線径が不適切なため、PTCヒータが最大出力で連続作動すると、発熱によりコネクタ端子が変形することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、端子部が高温になりコネクタが焼損し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	28,485 台	不具合件数: 8 件	事故の有無: 5 件

不具合発生原因の項目「設計自体」に問題があるもの(図面等の不備)				
事例 1	不具合の内容	小型トラックにおいて、ブレーキフルードの種類を示すラベルの貼付指示が不適切なため、当該ラベルが貼り付けられていないものがある。そのため、保安基準第12条(制動装置の基準)に抵触する。		
	対象台数	69,084 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	電動パーキングブレーキにおいて、ドラムブレーキシューの拡張、収縮を行うためのスプリングパッケージの作動ストローク設定が不適切なため、パーキングブレーキ解除時に当該スプリングパッケージがシュースプレッドボディに干渉し、モータ負荷が高くなることがある。そのため、モータの電流値が閾値を超えてVSAが異常を検知し、警告灯、警告表示が点灯して駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	9,437 台	不具合件数: 20 件	事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	燃料ホースの接続部において、接着剤の塗布指示が不適切なため、当該接続部の密着が不十分なものがある。そのため、当該接続部に高い燃料圧力が加わると、当該接続部の気密性が損なわれ、燃料が漏れるおそれがある。		
	対象台数	6,052 台	不具合件数: 16 件	事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	大型トラックのスペアタイヤキャリアにおいて、ブラケットに溶接されたリテーナー固定ボルトの強度が不足しているため、リテーナー固定ナットを規定トルクで締め付けると、当該ボルトが引張荷重で伸びることがある。そのため、走行時の振動等によりボルトが破断し、最悪の場合、ウインチの固定スクリューが折損してブラケットから外れ、スペアタイヤとともに脱落するおそれがある。		
	対象台数	712 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	冷蔵冷凍車の燃料タンク取付金具において、加工指示が不適切なため、曲げ加工傷が生じているものがある。そのため、走行振動等により亀裂が発生し、取付金具が破損して、最悪の場合、燃料タンクが脱落するおそれがある。		
	対象台数	566 台	不具合件数: 6 件	事故の有無: 無し
事例 6	不具合の内容	冷蔵冷凍車の燃料タンク取付金具において、加工指示が不適切なため、曲げ加工傷が生じているものがある。そのため、走行振動等により亀裂が発生し、取付金具が破損して、最悪の場合、燃料タンクが脱落するおそれがある。		
	対象台数	503 台	不具合件数: 6 件	事故の有無: 無し

事例7	不具合の内容	フロント及びリヤウィンドウォッシュポンプにおいて、使用環境に対する電気回路の容量設定が不適切なため、ウォッシュノズルが凍結した状態でウォッシュを使用すると、フロント及びリヤウィンドウォッシュポンプ回路のヒューズが切れることがある。そのため、ウォッシュ液が噴射されなくなるおそれがある。		
	対象台数	431台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	大型観光バスの排出ガス発散防止装置において、NOxセンサ用配線の接続指示が不適切なため、触媒前後の配線が逆接続されている。そのため、排出ガス発散防止装置が正しく作動せず、排出ガスが保安基準を満足しないおそれがある。		
	対象台数	266台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	警音器の電気配線において、配策指示が不適切なため、ハンドルを左に切ると前輪用ブレーキホースと接触するものがある。そのため、当該ブレーキホースの保護材が摩耗し、そのままの状態で使用を続けると、当該ホースが損傷して、最悪の場合、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	265台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例10	不具合の内容	バスの乗降中電光表示器において、SOS(非常灯)表示回路が不適切なため、後扉開放時にSOSを表示すると、後扉が閉まらなくなるおそれがある。		
	対象台数	187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	自動変速機において、エンジン制御用コンピュータ内の変速油圧制御プログラムが不適切なため、変速の際、油圧が過度に高くなることがある。そのため、急加速等の使用を繰返すと変速機内のクラッチが損傷して加速不良が生じ、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。		
	対象台数	88,969台	不具合件数: 6件	事故の有無: 無し
事例2	不具合の内容	エンジンECUにおいて、燃料タンク内の燃料ポンプの制御プログラムが不適切なため、燃料残量が少ない場合に、燃料ポンプが空気を吸い込むことがある。そのため、燃料がエンジンに供給される過程で空気が圧縮され高温になることで炭化物が生成され、フューエルインジェクター内部に堆積し、当該インジェクターが作動不良となり、最悪の場合、エンストに至るおそれがある。		
	対象台数	58,297台	不具合件数: 136件	事故の有無: 無し
事例3	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、モータ駆動力制御プログラムが不適切なため、エンジンコントロールユニット(ECU)との通信異常が発生し、フェールセーフ状態に移行した際、動力が伝達されなくなり、一時的に走行不能に至るおそれがある。		
	対象台数	26,908台	不具合件数: 79件	事故の有無: 無し

事例4	不具合の内容	エンジン制御コンピュータにおいて、始動時の回転数制御が不適切なため、オイルポンプの性能ばらつきやエンジンオイルの量により、油圧が発生しないものがある。そのため、油圧警告灯が点灯し、そのままアイドル回転を続けると軸受部が損傷して、異音が発生するとともに、エンジンが停止するおそれがある。		
	対象台数	24,602 台	不具合件数: 125 件	事故の有無:無し
事例5	不具合の内容	車載式故障診断装置において、エンジン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、トランスミッションの特定不具合に関して、不具合が生じていないにも係わらずメーターパネル内のエンジン警告灯が点灯するものがある。そのため、保安基準第31条(排気ガスの基準)に適合しないおそれがある。		
	対象台数	24,242 台	不具合件数: 0 件	事故の有無:無し
事例6	不具合の内容	エンジン制御用コンピュータにおいて、充電制御プログラムが不適切なため、長時間のアイドリングを頻繁に繰返すとバッテリーが異常劣化することがある。そのため、アイドリングストップ後、エンジンが再始動できなくなるおそれがある。		
	対象台数	23,833 台	不具合件数: 27 件	事故の有無:無し
事例7	不具合の内容	エンジンコントロールモジュールのプログラムが不適切なため、酸素センサーに煤が堆積することがある。そのため、酸素センサーの応答時間が長くなり、エンジンの警告灯が点灯して、排出ガスが基準を満足しなくなるおそれがある。		
	対象台数	20,510 台	不具合件数: 117 件	事故の有無:無し
事例8	不具合の内容	エンジン制御コンピュータにおいて、アイドリングストップ後の再始動制御プログラムが不適切なため、アイドリングストップを判別するためのエンジン停止判定処理が遅れた場合、アイドリングストップ後にエンジンが再始動しなくなるおそれがある。		
	対象台数	17,367 台	不具合件数: 17 件	事故の有無:無し
事例9	不具合の内容	エンジン制御コンピュータにおいて、燃料噴射制御プログラムが不適切なため、燃焼室に大量の燃料蒸発ガスが流れ込んだ際に、インジェクタによる燃料噴射量を正しく制御できないことがある。そのため、燃焼に必要な燃料噴射量が不足し、最悪の場合、低車速時にエンストするおそれがある。		
	対象台数	17,367 台	不具合件数: 7 件	事故の有無:無し

事例 10	不具合の内容	エンジンコントロールユニット(DME)において、プログラムが不適切なため、O2センサーからの情報を適切に評価できない。そのため、燃焼状態に異常が発生してもエンジン警告灯が点灯せず、排気ガスが基準値を満たさないおそれがある。		
	対象台数	12,788 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

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

令和元年度に届出されたリコール届出の中から、表 2-1 に示す不具合発生原因の区分である「製造」に起因する事例を各不具合発生原因の項目に分け、表 2-17 に示す。なお、記載されている不具合件数及び事故の有無はリコール届出に記載されているものである。

表 2-17 不具合発生原因別の「製造」に起因するリコール届出における事例

不具合発生原因の項目「作業工程」に問題があるもの(作業員のミス)			
事例 1	不具合の内容	後輪ブレーキのシューとドラムの隙間を自動で調整する機構(ストラットセット)において、部品組立時のグリス塗布作業が不適切なため、アジャスタボルトのネジ面にグリスが塗布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、ネジ面が錆びて固着し、自動調整機構が作動しなくなるおそれがある。	
	対象台数	377,654 台	不具合件数: 386 件 事故の有無: 無し
事例 2	不具合の内容	小型トラックのリアアクスルハウジングにおいて、溶接工程での作業が不適切なため、ハウジング端部のフランジが傾いた状態で溶接されているものがある。そのため、回転中心がずれることで、リアアクスルシャフトやベアリングが損傷し、走行できなくなるおそれがある。	
	対象台数	2,910 台	不具合件数: 6 件 事故の有無: 無し
事例 3	不具合の内容	原動機に装着されている燃料パイプの取付けボルトにおいて、取付作業が不適切なため、締め付けトルクが不足しているものがある。そのため、走行振動等により当該ボルトが緩み、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	
	対象台数	1,073 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 4	不具合の内容	アスファルト・フィニッシャの静油圧式無段変速機(HST)において、油圧回路のチェック弁の製造工程が不適切なために作動不良を起こし、エンジン始動時に走行ポンプケース圧力が許容値を超え、走行ポンプ軸シールが変形して、過度にポンプ軸に接触することがある。そのため、エンジン始動を繰り返すと、当該シールが摩耗して作動油が漏れ、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。	
	対象台数	382 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例 5	不具合の内容	道路維持作業用自動車に備える黄色点滅灯において、製造工程の指示が不適切なため、黄色点滅灯カバーを固定するボルトを取り付けていないものがある。そのため、走行時の車体振動などにより、当該黄色点滅灯カバーが脱落し、他の交通の安全を妨げるおそれがある。	
	対象台数	271 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

事例6	不具合の内容	バッテリー式フォークリフトのアクセルペダルにおいて、アクセル開度センサ内部の磁石をセンサに固定する接着剤に異材を使用したため、接着力が弱く、アクセルペダルの操作を繰り返し行くと磁石の接着が剥がれるものがある。そのため、そのまま使用を続けると内部で磁石が動き、アクセルペダル出力が正しく出力されず、車両が走行しなくなるおそれがある。		
	対象台数	199台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例7	不具合の内容	4V20型エンジンを搭載した中型トラックにおいて、ターボチャージャー取付けナットの締付け作業が不適切なため、当該ナットが正規トルクで締付けられていないものがある。そのため、ターボチャージャー取付部から排気ガスが漏れ、異音が生じるおそれがある。		
	対象台数	127台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例8	不具合の内容	4輪駆動車において、クラッチチューブの締付け作業が不適切なため、当該チューブとフロントプロペラシャフトの隙間が狭いものがある。そのため、走行時の振動等で当該チューブがフロントプロペラシャフトと干渉して損傷し、クラッチオイルが漏れ、最悪の場合、変速できなくなるおそれがある。		
	対象台数	94台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例9	不具合の内容	電気配線において、配線組み付け作業が不適切なため、フレームワイヤーハーネスがフレーム周辺部品と干渉しているものがある。そのため、車両振動等により当該ハーネスが損傷し、最悪の場合、走行中にエンジンが停止するおそれがある。		
	対象台数	41台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例10	不具合の内容	エンジンコントロールユニットの制御プログラムにおいて、車両へ搭載する仕様指示が不適切なため、誤った仕様の制御プログラムが搭載されているものがある。そのため、騒音が基準値を満足しなくなるおそれがある。		
	対象台数	11台	不具合件数：0件	事故の有無：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	ステアリングホイールにおいて、ステアリングコラムとの取付け作業が不適切なため、走行中の操舵等の入力により、取付けナットが緩み、嵌合部にガタが発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ガタが大きくなり、最悪の場合、当該嵌合部が外れ、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	46,845台	不具合件数：3件	事故の有無：無し
事例2	不具合の内容	排気管において、エキゾーストパイプフロント組付け作業のトルク指示が不適切なため、規定より低いトルクで締結されたものがある。そのため、走行振動等により緩みが生じ、最悪の場合、隙間ができ、排出ガスが漏れるおそれがある。		
	対象台数	32,224台	不具合件数：7件	事故の有無：無し

事例3	不具合の内容	テールゲートにおいて、スポイラーの組付け作業が不適切なため、当該スポイラーが適切に固定されていないものがある。そのため、高速走行時にスポイラーがテールゲートから外れ、最悪の場合、当該スポイラーが脱落し、後続車両の妨げになるおそれがある。		
	対象台数	8,405 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例4	不具合の内容	GH11エンジンの前方右側エンジンマウントにおいて、ブラケット固定ボルトの締付け順序が不適切なため、サスペンションブラケットとの間に隙間ができているものがある。そのため、エンジン振動等で固定ボルトが緩み、そのままの状態を使用を続けるとブラケットが破断してエンジンが振れ、最悪の場合、クーリングファンが他部と接触・破損して、冷却性能が低下しオーバーヒートに至るおそれがある。		
	対象台数	6,549 台	不具合件数: 9 件	事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	エンジンコントロールユニットの制御プログラムにおいて、車両へ搭載する仕様の設定が不適切なため、失火検知の診断が正しく作動しないことがある。そのため、不具合が生じていないにもかかわらずメーターパネル内のエンジン警告灯(MIL)が点灯し、誤検知したシリンダの燃焼を休止させて、最悪の場合、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。		
	対象台数	1,249 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例6	不具合の内容	大型トラック低床前輪2軸の冷却装置において、ラジエーターホースの組付け方法が不適切なため、当該ホースとエンジンアンダーカバーの隙間が狭いものがある。そのため、使用過程で当該ホースが膨張した場合、エンジンアイドリング時においてエンジンアンダーカバーが振動することにより双方が干渉して、当該ホースが損傷することがある。そのままの状態を使用を続けると、当該ホースが亀裂して冷却水が漏れ、最悪の場合、オーバーヒートに至るおそれがある。		
	対象台数	1,075 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	前席のドア配線において、配索が不適切なため、強い引っ張りが生じることがある。そのため、ドアの開閉を繰り返すと当該配線が断線し、最悪の場合、警告表示が点灯してドアミラーウインカーが点灯しなくなる、又は、SRS警告表示が点灯して側面衝突時に乗員保護装置が適切に作動せず乗員に過度の傷害を与えるおそれがある。		
	対象台数	1,061 台	不具合件数: 7 件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	エンブレムの成型および接着テープの取付けにおいて、製造指示が不適切なため、設計と異なる仕様で製造されたものがある。そのため、接着テープの接着性が弱く、エンブレムが接着テープから剥がれ突起となるおそれがある。		
	対象台数	298 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

事例9	不具合の内容	メインフレームにおいて、鑄造作業が不適切なため、鑄物内部に強度を低下させる空洞が発生しているものがある。そのため、過酷な走行を繰り返すとメインフレームが破損するおそれがある。		
	対象台数	220台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例10	不具合の内容	後2軸駆動の大型トラックの制動装置において、作業指示が不適切なため、制動装置の空気圧力試験用コネクターを誤った位置に組み付けたものがある。そのため、空気圧力試験を行った際に、誤った値を測定するおそれがあり、協定期則第13号の技術的な要件(制動装置の基準)に適合しない。		
	対象台数	203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	運転者席シートベルトの非装着時警報装置において、バックル内の警報スイッチ接点の組付けが不適切なため、シートベルト脱着の繰返しにより接点が異常摩耗して、接点間に摩耗粉が堆積することがある。そのため、接点間が短絡し、シートベルトを正しく装着した場合でも警報が解除されないおそれがある。		
	対象台数	418,929台	不具合件数：114件	事故の有無：無し
事例2	不具合の内容	低圧燃料ポンプのインペラ(樹脂製羽根車)において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプケースと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至るおそれがある。		
	対象台数	113,302台	不具合件数：555件	事故の有無：無し
事例3	不具合の内容	燃料装置において、燃料タンクの溶接方法が不適切なため、当該タンク上部に取り付けられたカバープレートが正しく溶接されていないものがある。そのため、走行振動等により溶接部に亀裂が生じ、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進展し、亀裂部位から燃料が漏れるおそれがある。		
	対象台数	23,746台	不具合件数：199件	事故の有無：無し
事例4	不具合の内容	燃料ホースの成形管理が不適切なため、弾性が不足しているものがある。そのため、当該ホースがエンジンの熱や振動により変形してステアリングシャフトに接触し、最悪の場合、当該ホースが損傷して燃料が漏れるおそれがある。		
	対象台数	21,248台	不具合件数：2件	事故の有無：無し
事例5	不具合の内容	ドライブシャフトのダストブーツにおいて、製造工程における温度管理が不適切なため、接合部の強度が不足しているものがある。そのため、亀裂が発生し、ダストブーツ内のグリスが漏れ、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。		
	対象台数	17,541台	不具合件数：0件	事故の有無：無し

事例6	不具合の内容	エンジンのブローバイガス還元装置において、ブローバイガスヒーターの成形加工が不適切なため、外装樹脂にクラックが発生するものがある。そのため、クラックに水分が浸入すると、クラックが拡大し樹脂内部にある電熱線ヒーターの回路が短絡して警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、ヒーターが異常発熱して外装が溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	9,853 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	後席ドア後部に取り付けているクォータウィンドウガラスのモールディングにおいて、成形条件が不適切なため、ガラスとの密着性が不十分なものがある。そのため、走行時の風圧等により接着が剥がれて異音が発生し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、モールディングが脱落するおそれがある。		
	対象台数	9,688 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	電動パーキングブレーキにおいて、アクチュエータ内のモータ配線接続部の圧着端子の加締めが不十分、または、モータのコンミテータ及びブラシの製造が不適切なため、走行振動でモータ内の接触抵抗が一時的に増加するとモータ回路断線検知信号が乱れてVSAが異常を検知し、故障と判定することがある。そのため、警告灯、警告表示が点灯して、駐車ブレーキが作動しなくなる、または、駐車ブレーキが解除できなくなるおそれがある。		
	対象台数	9,437 台	不具合件数: 302 件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	運転者席および助手席用ドアロックにおいて、製造工程での管理が不適切なため、異音防止用ストップゴムがずれて組付けられたものがある。そのため、ドアの開閉を繰り返すと、当該ゴムがドアロック機構の作動を阻害して、ドアを確実に閉じることができなくなり、最悪の場合、走行中にドアが開くおそれがある。		
	対象台数	6,188 台	不具合件数: 10 件	事故の有無: 無し
事例10	不具合の内容	アンチロックブレーキシステム(ABS)の油圧調整装置において、製造設備のプログラムが不適切なため、調圧用電磁弁のばらつき補正値が書き込まれていないものがある。そのため、ABS作動時に油圧を適切に調整できず、雪上等で制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	3,945 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	エンジンコントロールユニットの制御プログラムにおいて、車両へ搭載する仕様指示が不適切なため、失火検知の診断が正しく作動しないことがある。そのため、不具合が生じていないにも係らずメーターパネル内のエンジン警告灯(MIL)が点灯し、誤検知したシリンダの燃焼を休止させて、最悪の場合、排出ガスが基準値を超えるおそれがある。	
	対象台数	7,254 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例2	不具合の内容	運転席及び助手席のバックレストのロック機構において、構成部品の寸法が不適切なため、ロック機構が正常に作動せず、バックレストが確実に固定されないことがある。そのため、衝突等によりバックレストに強い力が加わった際、バックレストが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。	
	対象台数	4,607 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例3	不具合の内容	メインシャフトの5速ギヤ固定用のスナップリング組付け溝部の切削加工及びスナップリング組付け治具が不適切なため、スナップリングの掛かり代が小さいものがある。そのため、変速時に5速ギヤがずれて異音が発生し、最悪の場合、後輪がロックするおそれがある。	
	対象台数	3,909 台	不具合件数: 7 件 事故の有無: 無し
事例4	不具合の内容	左右テールライトのボディへの取付ナットにおいて、製造時の洗浄処理が不十分なため、切削オイルが完全に除去されていないものがある。そのため、残留した当該オイルによりテールライト取付部が劣化し破損して、当該テールライトががたつくおそれがある。	
	対象台数	2,415 台	不具合件数: 3 件 事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	エアバッグ等(乗員補助拘束装置)を制御するSRSコントロールユニットにおいて、部品組み付け作業が不適切なため、当該ユニットが損傷しているものがある。そのため、衝突時等に乗員補助拘束装置が作動しないおそれがある、又は、意図せず乗員補助拘束装置が作動するおそれがある。	
	対象台数	2,166 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し
事例6	不具合の内容	ホイール・クレーンの作動油ラインフィルタにおいて、誤った材質のフィルタヘッドが組み付けられているため、強度が不足しているものがある。そのため、ラインフィルタが損傷し、作動油が漏れ、最悪の場合、ラインフィルタが脱落し他の交通の妨げとなるおそれがある。なお、一部の車種においては、操舵力が増大するおそれがある。	
	対象台数	2,008 台	不具合件数: 0 件 事故の有無: 無し

事例7	不具合の内容	動力伝達装置のムーバブルドリブンフェイスにおいて、当該フェイスのカシメ締結が不適切なため、カシメ部にガタが生じている。そのため、加速時にカシメ部に過大な応力が生じ、最悪の場合、当該フェイスが破損して走行不能になるおそれがある。		
	対象台数	1,862台	不具合件数：13件	事故の有無：無し
事例8	不具合の内容	左前ドライブシャフトにおいて、焼き入れ処理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、使用を続けると当該シャフトが折損し、走行できなくなるおそれがある。		
	対象台数	921台	不具合件数：1件	事故の有無：無し
事例9	不具合の内容	操縦装置のステアリングコラム中間シャフトの製造管理が不適切なため、シャフト内のユニバーサルジョイントに異物(ナット)が混入しているものがある。そのため、走行中、異物がユニバーサルジョイントに干渉し、最悪の場合、ステアリングが切れなくなるおそれがある。		
	対象台数	907台	不具合件数：3件	事故の有無：無し
事例10	不具合の内容	後部中央座席のヘッドレストにおいて、組立て作業が不適切なため、まくら部と取付ロッドが固定されていないものがある。そのため、衝撃発生時にまくら部分が外れるおそれがある。		
	対象台数	580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「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、ロックアップクラッチスプリングの成形が不適切なため、ロックアップ機構作動時に過大な応力がかかり折損することがある。そのため、折損したスプリングがトルクコンバータ内部に脱落して、異音が発生し、最悪の場合、トルクコンバータ内部に噛み込み、発進時等にエンストして走行できなくなるおそれがある。		
	対象台数	44,974台	不具合件数：263件	事故の有無：無し
事例2	不具合の内容	電子制御式油圧ブレーキのブレーキブースタポンプにおいて、ポンプモータの構成部品である樹脂製ブラシホルダの成形型が不適切なため、ブラシとの隙間が小さく、ポンプ作動時に当該ホルダが熱膨張してブラシが当該ホルダに引っ掛かり、ポンプモータが導通不良となるものがある。そのため、ポンプモータが作動せず警告灯が点灯し、最悪の場合、倍力作用が損なわれて制動停止距離が伸びるおそれがある。		
	対象台数	22,431台	不具合件数：0件	事故の有無：無し

事例3	不具合の内容	走行用前照灯において、ヘッドライトテストの設定が不適切なため、走行用前照灯の光軸調整が適切に行われていないものがある。そのため、光軸の向きが基準に適合しないおそれがある。		
	対象台数	20,460 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例4	不具合の内容	エンジンのコネクティングロッドにおいて、製造条件の管理が不適切なため、内部に傷が発生しているものがある。そのため、最悪の場合、高負荷環境下でコネクティングロッドが破損して、走行不能に至るおそれがある。		
	対象台数	16,471 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	後部座席ベルトにおいて、組付設備の調整が不適切なため、ベルトリトラクタロック機構部のスプリングが屈曲して組付けられたものがある。そのため、当該スプリングが構成部品と干渉し、シートベルトが素早く引き出された際にロックしないおそれがある。		
	対象台数	7,790 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例6	不具合の内容	トラックの助手席用座席ベルトにおいて、組み付け設備の調整が不適切なため、巻取り装置ロック機構部のスプリングが屈曲して組み付けられたものがある。そのため、当該スプリングが構成部品と干渉し、座席ベルトが素早く引き出された際にロックしないおそれがある。		
	対象台数	3,622 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	電動パワーステアリングにおいて、ステアリングラックのロックナットの製造機器管理が不適切なため、内部亀裂が生じているものがある。そのため、当該ロックナットが破損し、最悪の場合、ステアリングラックの摺動が妨げられることで操舵不能になるおそれがある。		
	対象台数	3,432 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	前輪用ブレーキホースを固定するホルダーにおいて、当該ホルダーの曲げ加工が不適切なため、正しい状態で取付けられていないものがある。そのため、走行振動等により当該ホルダーが外れ、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキホースがフロントフォークに接触して当該ホースが損傷し、最悪の場合、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	1,127 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	後部座席のヘッドレストにおいて、ヘッドレストガイドとシートバックフレーム間の溶接が不適切なため、取付け強度が不足しているものがある。そのため、衝撃により溶接部が破断し、ヘッドレストが外れて乗車人員の頭部の過度の後傾を有効に抑止できないおそれがある。		
	対象台数	629 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

事例 10	不具合の 内容	すれ違い用前照灯において、車両組立ラインのヘッドライトテストの保守管理が不適切なため、前照灯の光軸調整が適切に行われていないものがある。そのため、光軸の向きが基準に適合しないおそれがある。		
	対象台数	577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	電源分配器の基板において、製造設備の管理が不適切なため、不要な半田が付着した状態で防湿材がコーティングされたものがあり、使用過程においてコーティングに亀裂が発生することがある。そのため、高湿環境下において電極間の微細な導通が発生して電極成分が移動し、短絡回路が形成されると、短絡電流の発熱によって、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	491,345台	不具合件数：4件	事故の有無：4件
事例 2	不具合の 内容	電圧変換装置（DC-DCコンバータ）において、生産設備の管理が不適切なため、制御基板の半田付けが不十分なものがある。そのため、使用過程における冷熱の繰り返しで半田が剥離して、補機バッテリーへの充電ができなくなることで警告灯が点灯し、最悪の場合、ハイブリッドシステムが停止して走行不能となるおそれがある。		
	対象台数	19,618台	不具合件数：256件	事故の有無：無し
事例 3	不具合の 内容	前席のシートベルトバックルにおいて、プレス治具の管理が不適切なため、シートベルト装着時に金具ががたつくものがある。そのため、シートベルトの装着を正しく認識できず警告灯が点灯したまま、最悪の場合、衝突時に点火式シートベルトテンショナが作動せずに、乗員に過度の傷害を与えるおそれがある。		
	対象台数	14,192台	不具合件数：9件	事故の有無：無し
事例 4	不具合の 内容	小型トラック・バスの原動機において、ロッカーアーム製造用治具の管理が不適切なため、ロッカーアームの耐久性が不足しているものがある。そのため、早期にロッカーアームが異常摩耗して破損し、異音が生じて、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。		
	対象台数	13,995台	不具合件数：149件	事故の有無：無し
事例 5	不具合の 内容	コンビネーションメータにおいて、メータ基板を構成する素子の生産設備の管理が不適切なため、当該素子内部に亀裂が生じているものがある。そのため、使用過程で素子内部の回路が短絡し、速度計や走行距離計等が表示されなくなるおそれがある。		
	対象台数	7,087台	不具合件数：15件	事故の有無：無し

事例6	不具合の内容	アンダーカバーにおいて、ブラケットとの接合治具の管理が不適切なため、接合強度が不足しているものがある。そのため、走行中の大きな振動や融雪剤による腐食で接合部が剥がれて異音が発生し、最悪の場合、ブラケットが脱落して他の交通の妨げとなるおそれがある。		
	対象台数	1,231台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例7	不具合の内容	前後輪のブレーキキャリアーにおいて、キャリアー内の自動調整用駆動ピンの圧入方法が不適切なため、ブレーキ操作の繰り返しにより駆動ピンが折損するものがある。そのため、ブレーキパッドの摩耗が進行しても、ブレーキパッドとブレーキディスクとの隙間が自動調整されず、走行ブレーキ及び駐車ブレーキの性能が低下するおそれがある。		
	対象台数	173台	不具合件数：2件	事故の有無：無し
事例8	不具合の内容	運転席用エアバッグにおいて、製造工程のクッション格納作業用工具が不適切なため、クッションカバーが損傷した状態で格納されているものがある。そのため、エアバッグのクッション機能が劣るものがあり、最悪の場合、エアバッグ展開時に乗員の保護が十分できないおそれがある。		
	対象台数	26台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例9	不具合の内容	方向指示器(側面)において、レンズ成型型の管理が不適切なため、正規の協定期規則認可番号とは異なる番号がレンズ面に記載されたものがある。そのため、保安基準第41条(方向指示器の基準)に適合しないおそれがある。		
	対象台数	18台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例10	不具合の内容	前後輪のブレーキキャリアーにおいて、キャリアー内の自動調整用駆動ピンの圧入方法が不適切なため、ブレーキ操作の繰り返しにより駆動ピンが折損するものがある。そのため、ブレーキパッドの摩耗が進行しても、ブレーキパッドとブレーキディスクとの隙間が自動調整されず、走行ブレーキ及び駐車ブレーキの性能が低下するおそれがある。		
	対象台数	13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「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	バスの中扉出入口に設置してある反転式スロープ板において、取っ手の部品寸法が不適切なため、取っ手を操作した際、取っ手が突出するものがある。そのため、乗客が当該取っ手につまずいて転倒するおそれがある。		
	対象台数	798台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例2	不具合の内容	動力伝達装置の右フロントドライブシャフトにおいて、製造管理が不適切なため、強度が不足した部材が使用されているものがある。そのため、使用過程においてシャフトが破損し、走行できなくなるおそれがある。		
	対象台数	4台	不具合件数：0件	事故の有無：無し

事例 3	不具合の 内容	電源分配器の基板において、製造設備の管理が不適切なため、不要な半田が付着した状態で防湿材がコーティングされたものがあり、使用過程においてコーティングに亀裂が発生することがある。そのため、高温環境下において電極間の微細な導通が発生して電極成分が移動し、短絡回路が形成されると、短絡電流の発熱によって、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1台	不具合件数：0件	事故の有無：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 27 年度から令和元年度のリコール届出において、生産（輸入車にあっては生産又は輸入、以下同じ。）を開始した日からリコール届出者が不具合に関する情報を初めて入手した日（以下、「不具合初報日」という。）までの期間を区分し、「全体」、国産車及び輸入車の届出件数状況を表 3-1 に対象台数を表 3-2 に示す。また、それぞれをグラフにしたものを図 3-1 から図 3-4 に示し、平均期間については図 3-5 に示す。

表 3-1 をみると、令和元年度の「全体」におけるリコール届出の生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分において、届出件数の多い主な期間区分及び届出件数は、「0.5 年以内」91 件（同 22 件増加）、「1 年超え 2 年以内」75 件（前年度から 22 件減少）、「0.5 年超え 1 年以内」71 件（同 24 件減少）であった。「0.5 年以内」及び「0.5 年超え 1 年以内」を合わせた「1 年以内」の期間では 162 件であり、届出件数の合計の約 37%を占め、「2 年以内」の期間では 237 件であり、届出件数の合計の約 54%を占めていた。

平成 27 年度から令和元年度の届出件数の推移を示す図 3-1 の「全体」をみると、「0.5 年以内」の期間区分については平成 30 年度までは緩やかな減少傾向にあったが令和元年度で大きく増加している。「0.5 年超え 1 年以内」の期間区分については平成 30 年度までは緩やかな増加傾向にあったが令和元年度で大きく減少している。

令和元年度の国産車における各期間区分及び届出件数は、「0.5 年以内」が最も多く 53 件であり、届出件数の合計の約 22%を占めている。また、「0.5 年超え 1 年以上」では 35 件で前年度から 21 件減と大きく減少していた。なお、「1 年以内」の期間で届出件数の合計の約 37%を占める。

「1 年超え 2 年以内」の期間区分は 48 件となっており、前年度から 1 件増加していた。「2 年以内」の期間では、約 57%を占めている。図 3-1 の国産車をみると、「6 年超え 8 年以内」、「8 年超え 10 年以内」及び「10 年超え」の期間区分における届出件数は平成 30 年度まで減少傾向にあったが令和元年度では増加している。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長くなっており、5 カ年平均よりも長くなっていた。

令和元年度の輸入車における届出件数の多い主な期間区分は、「0.5 年以内」38 件（同 18 件増加）、「0.5 年超え 1 年以内」36 件（3 件減少）、「1 年超え 2 年以内」27 件（23 件減少）であった。

「2 年以内」の期間区分における届出件数の割合は約 51%を占めていた。生産開始日から不具合初報日までの平均期間は約 49 カ月であり前年度から長くなっており、過去 5 年で最も長くなっていた。なお、輸入車における生産（輸入）開始日は、生産を開始した日又は日本への輸入開始日であり、日本への輸入開始前に本国や主要仕向け国の仕様が既に生産され、日本以外の国にて使用されている場合もある。ここで輸入開始日からの 5 カ年平均期間をみた場合、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							
			H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5力年平均
0.5年以内	届出	(件)	59	50	54	49	53	53	25	21	28	20	38	26	84	71	82	69	91	79
	件数	(%)	22.2	20.2	23.0	18.7	22.2	21.2	17.6	14.5	14.8	10.5	19.3	15.3	20.6	18.1	19.3	15.2	20.9	18.8
0.5年超え 1年以内	届出	(件)	44	26	43	56	35	41	17	31	29	39	36	30	61	57	72	95	71	71
	件数	(%)	16.5	10.5	18.3	21.4	14.6	16.3	12.0	21.4	15.3	20.4	18.3	17.6	15.0	14.5	17.0	21.0	16.3	16.8
1年超え 2年以内	届出	(件)	39	62	41	47	48	47	31	31	43	50	27	36	70	93	84	97	75	84
	件数	(%)	14.7	25.1	17.4	17.9	20.1	19.0	21.8	21.4	22.8	26.2	13.7	21.1	17.2	23.7	19.8	21.4	17.2	19.8
2年超え 3年以内	届出	(件)	17	22	17	38	27	24	20	12	18	22	17	18	37	34	35	60	44	42
	件数	(%)	6.4	8.9	7.2	14.5	11.3	9.7	14.1	8.3	9.5	11.5	8.6	10.3	9.1	8.7	8.3	13.2	10.1	9.9
3年超え 4年以内	届出	(件)	17	14	20	15	11	15	12	13	22	17	19	17	29	27	42	32	30	32
	件数	(%)	6.4	5.7	8.5	5.7	4.6	6.2	8.5	9.0	11.6	8.9	9.6	9.6	7.1	6.9	9.9	7.1	6.9	7.6
4年超え 6年以内	届出	(件)	18	23	23	26	17	21	8	14	17	18	25	17	26	37	41	44	42	38
	件数	(%)	6.8	9.3	9.8	9.9	7.1	8.6	5.6	9.7	9.0	9.4	12.7	9.6	6.4	9.4	9.7	9.7	9.6	9.0
6年超え 8年以内	届出	(件)	17	16	14	8	12	13	9	6	12	8	7	8	26	22	26	16	19	22
	件数	(%)	6.4	6.5	6.0	3.1	5.0	5.4	6.3	4.1	6.3	4.2	3.6	4.9	6.4	5.6	6.1	3.5	4.4	5.2
8年超え 10年以内	届出	(件)	17	14	9	6	9	11	4	9	10	6	3	6	21	23	19	12	12	17
	件数	(%)	6.4	5.7	3.8	2.3	3.8	4.4	2.8	6.2	5.3	3.1	1.5	3.7	5.1	5.9	4.5	2.6	2.8	4.1
10年超え	届出	(件)	38	20	14	17	27	23	16	8	9	11	25	14	54	28	23	28	52	37
	件数	(%)	14.3	8.1	6.0	6.5	11.3	9.3	11.3	5.5	4.8	5.8	12.7	8.0	13.2	7.1	5.4	6.2	11.9	8.8
合計*1	届出	(件)	266	247	235	262	239	250	142	145	189	191	197	173	408	392	424	453	436	423
	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)			46.0	41.7	36.2	33.8	42.0	40.0	41.5	36.5	37.7	35.5	48.8	40.2	44.4	39.8	36.9	33.4	45.1	40.1

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

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

期間区分			国産車					輸入車					全体							
			H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
0.5年以内	対象 台数	(千台)	972	950	133	332	261	529	10	5	7	12	26	14	982	955	140	344	297	544
		(%)	5.1	5.9	1.8	3.8	2.6	3.8	3.0	0.7	1.3	1.2	5.6	2.4	5.1	5.7	1.8	3.5	2.8	3.8
0.5年超え 1年以内	対象 台数	(千台)	814	899	627	863	823	805	19	23	34	150	63	58	833	921	661	1013	885	863
		(%)	4.3	5.5	8.5	9.9	8.2	7.3	5.6	3.4	6.1	15.3	9.8	8.0	4.3	5.5	8.3	10.4	8.3	7.4
1年超え 2年以内	対象 台数	(千台)	304	1,453	2,170	2234	1,114	1,455	91	49	68	76	88	75	396	1,502	2,239	2311	1,202	1,530
		(%)	1.6	9.0	29.3	25.6	11.1	15.3	26.7	7.3	12.5	7.8	13.6	13.6	2.1	8.9	28.1	23.8	11.3	14.8
2年超え 3年以内	対象 台数	(千台)	376	1,520	498	998	5,433	1,765	16	11	96	130	27	56	392	1,531	594	1128	5,460	1,821
		(%)	2.0	9.4	6.7	11.5	54.2	16.8	4.8	1.6	17.4	13.2	4.2	8.3	2.0	9.1	7.5	11.6	51.2	16.3
3年超え 4年以内	対象 台数	(千台)	847	1,051	750	1023	98	754	47	17	172	58	43	67	894	1,068	922	1081	141	821
		(%)	4.5	6.5	10.1	11.7	1.0	6.8	13.6	2.6	31.3	5.9	6.6	12.0	4.6	6.3	11.6	11.2	1.3	7.0
4年超え 6年以内	対象 台数	(千台)	1,968	2,582	682	1177	236	1,329	20	34	71	340	55	104	1,989	2,616	752	1517	292	1,433
		(%)	10.4	15.9	9.2	13.5	2.4	10.3	5.9	5.1	12.9	34.7	8.6	13.4	10.3	15.5	9.5	15.6	2.7	10.7
6年超え 8年以内	対象 台数	(千台)	4,376	3,370	1,017	1316	615	2,139	20	45	45	80	211	80	4,395	3,415	1,061	1396	826	2,219
		(%)	23.1	20.8	13.7	15.1	6.1	15.8	5.7	6.7	8.1	8.2	32.7	12.3	22.8	20.2	13.3	14.4	7.7	15.7
8年超え 10年以内	対象 台数	(千台)	1,662	1,589	1,197	170	554	1,034	7	41	28	4	12	19	1,670	1,630	1,225	174	566	1,053
		(%)	8.8	9.8	16.1	1.9	5.5	8.4	2.1	6.2	5.2	0.5	1.9	3.2	8.7	9.7	15.4	1.8	5.3	8.2
10年超え	対象 台数	(千台)	7,620	2,802	337	601	883	2,449	112	443	28	129	110	164	7,732	3,245	365	731	99	2,613
		(%)	40.2	17.3	4.6	6.9	8.8	15.6	32.6	66.3	5.1	13.2	17.0	26.8	40.1	19.2	4.6	7.5	9.3	16.2
合計*1	対象 台数	(千台)	18,940	16,214	7,411	8715	10,017	12,259	342	668	548	979	646	637	19,282	16,882	7,959	9694	10,662	12,896
		(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

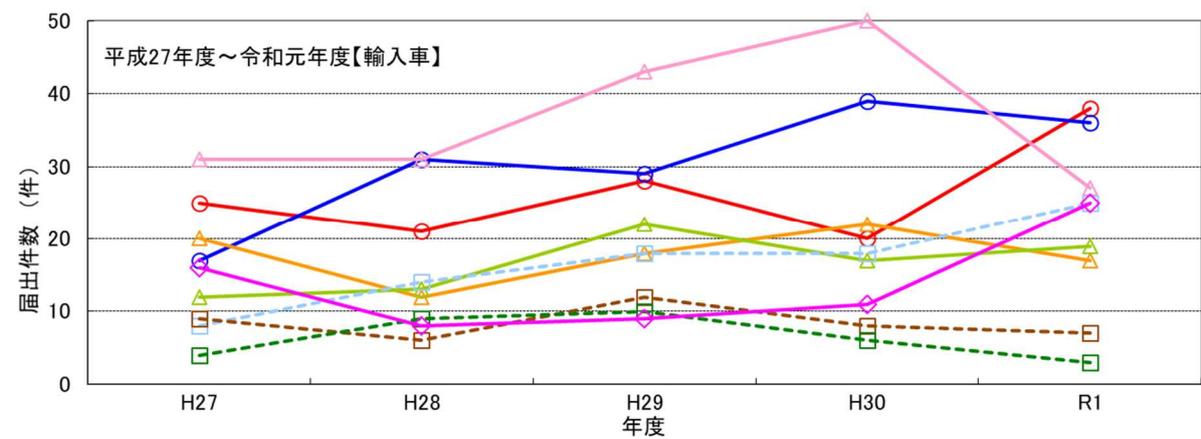
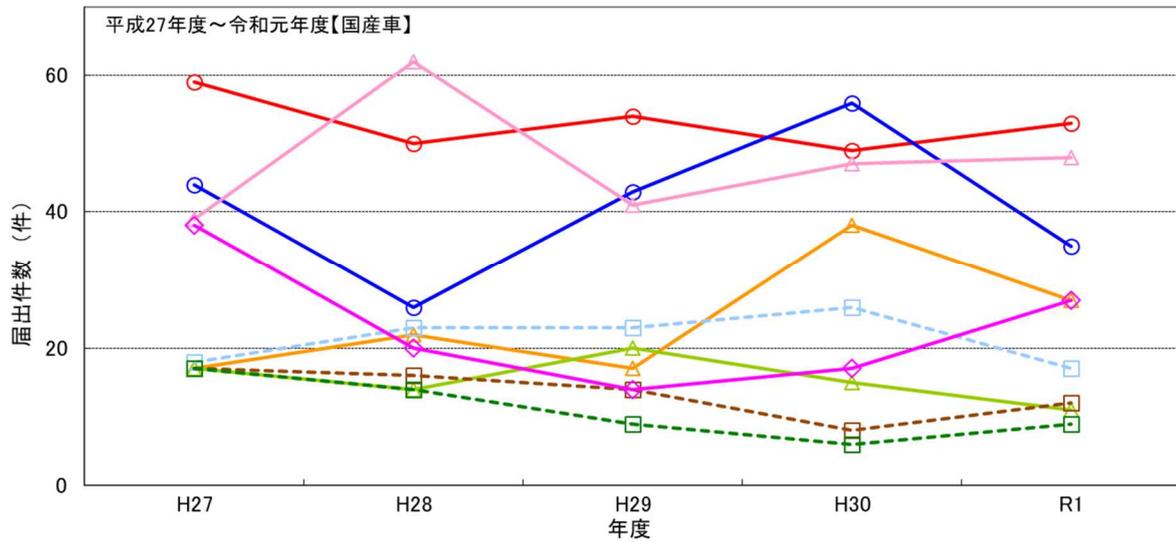
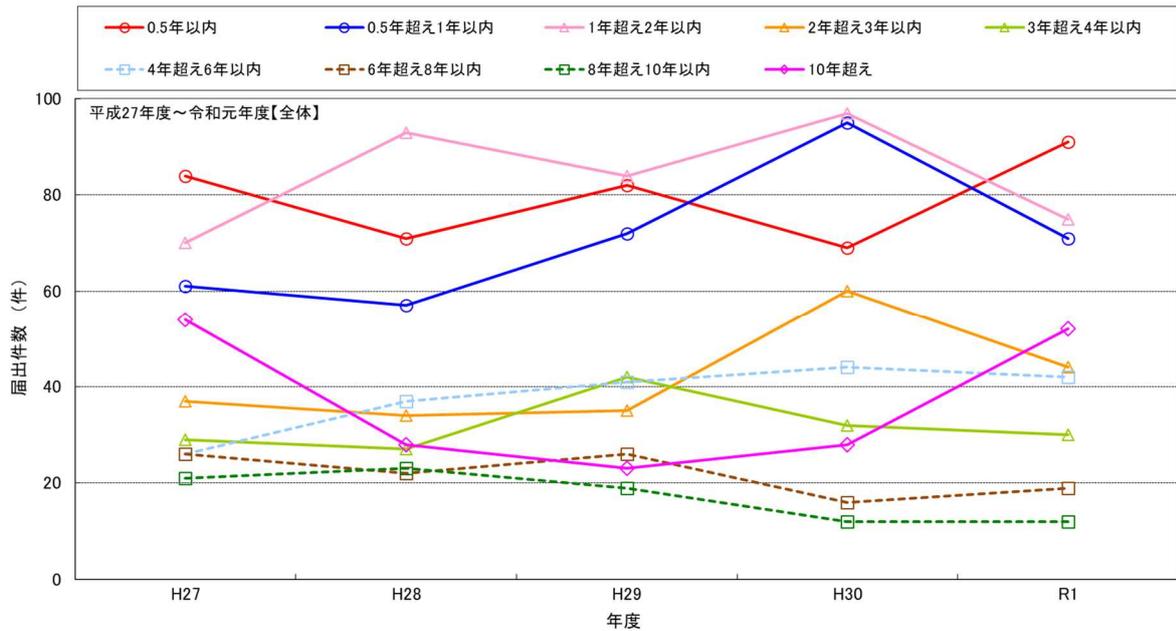


図 3-1 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数
【全体、国産車、輸入車】（平成 27 年度～令和元年度）

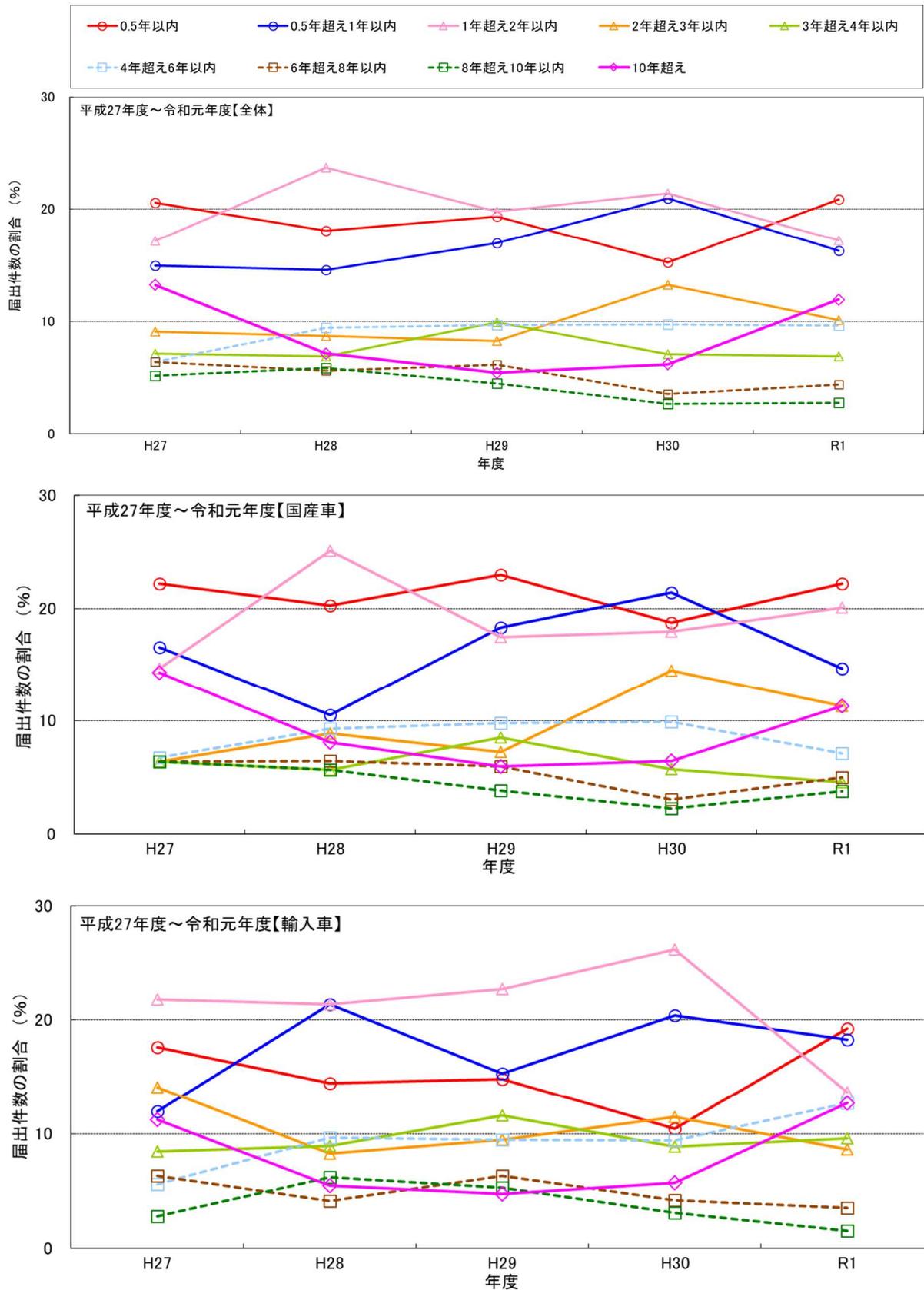


図 3-2 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の届出件数の割合【全体、国産車、輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

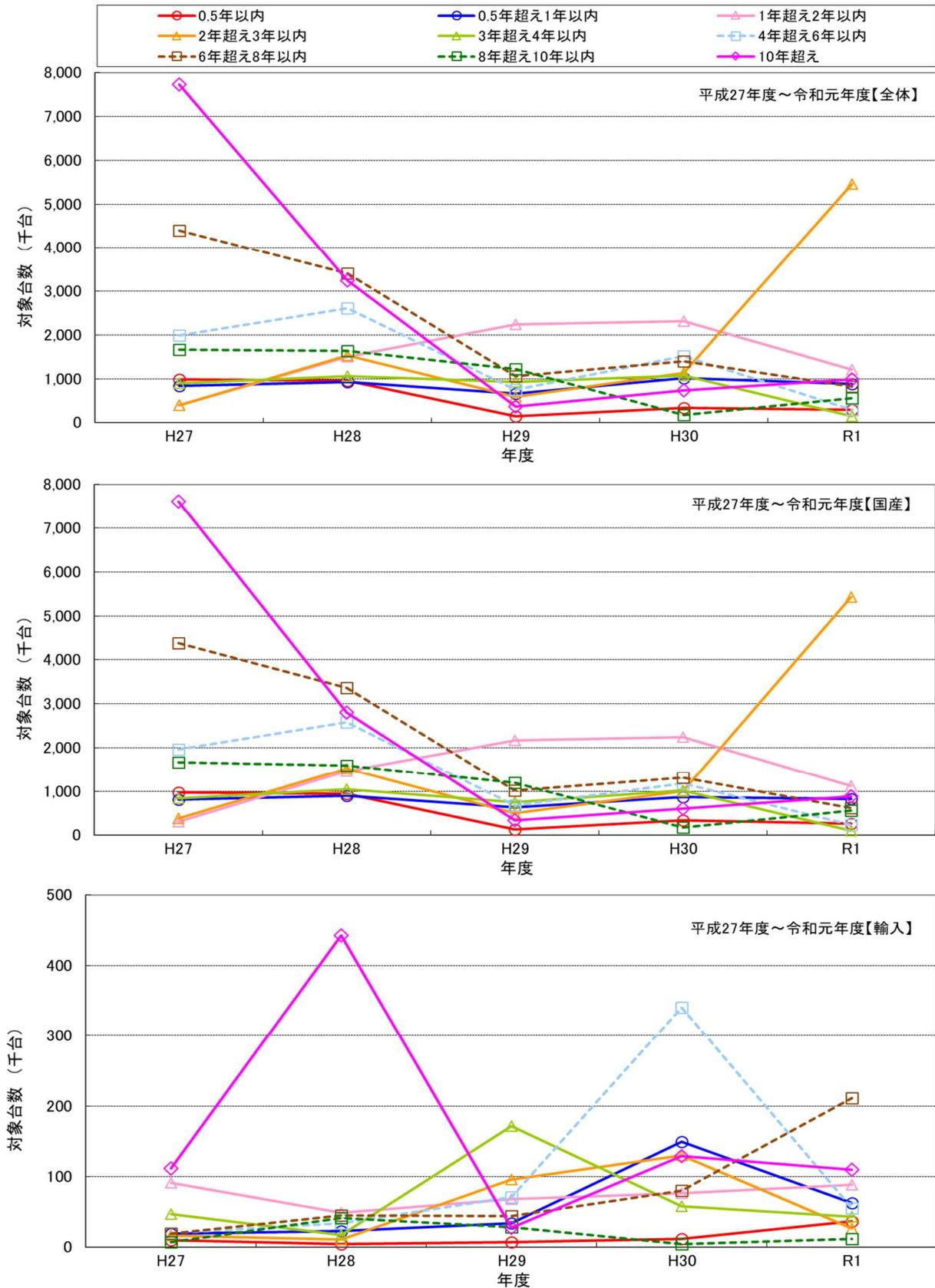


図 3-3 生産開始日から不具合発生の初報日までの各期間区分の対象台数
【全体、国産車、輸入車】（平成 27 年度～令和元年度）

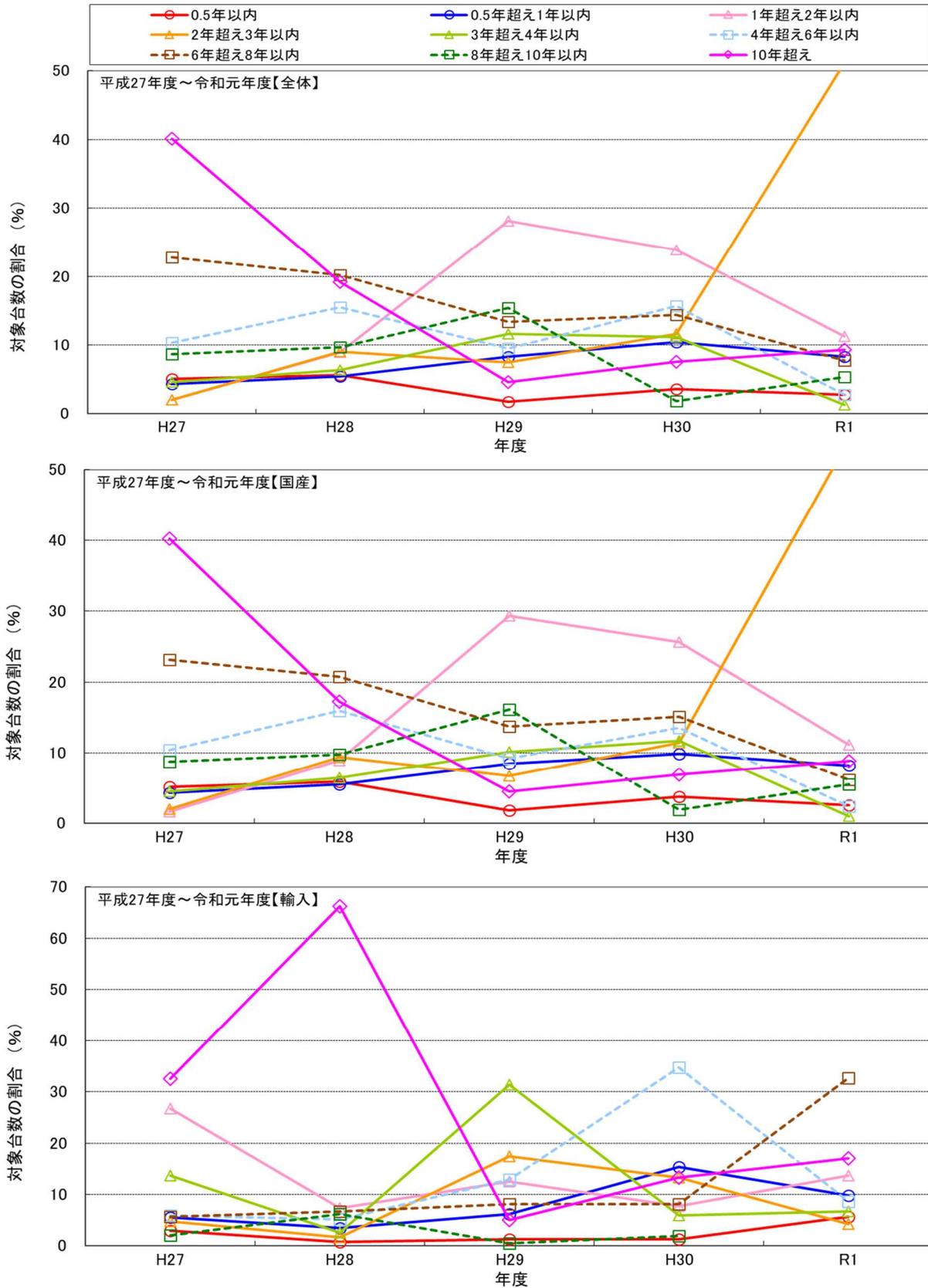


図 3-4 生産開始日から不具合発生初の初報日までの各期間区分の対象台数の割合【全体、国産車、輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

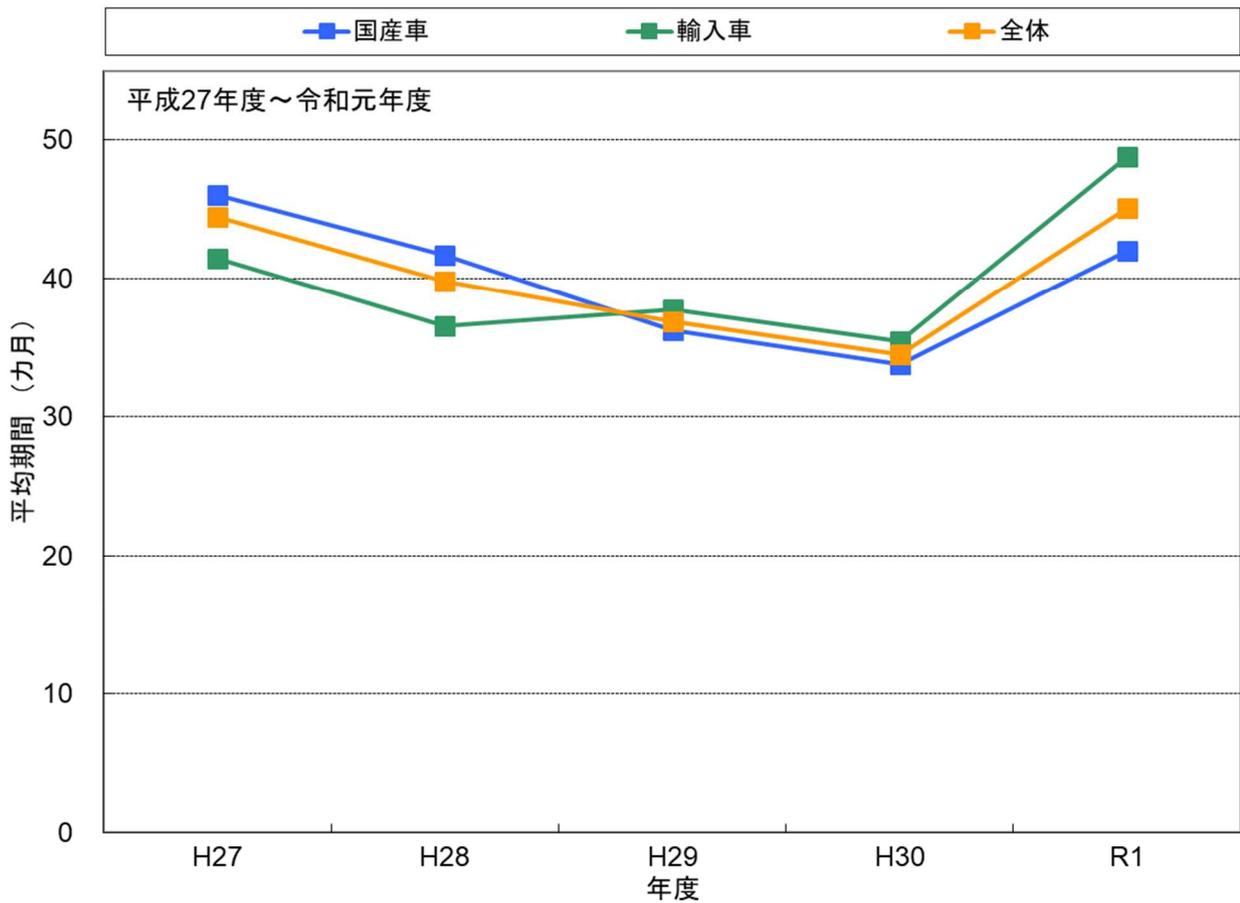


図 3-5 生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体、国産車、輸入車】（平成 27 年度～令和元年度）

(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 27 年度から令和元年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、「全体」における装置別の各年度の平均期間を表 3-3 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和元年度の「全体」における装置別リコール届出件数が 10% 以上を占める装置（【原動機】、【動力伝達装置】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-4 から表 3-6 にそれぞれ示す。

表 3-3 をみると、原動機において前年度より平均期間が長くなり、5 カ年平均よりも長くなっていた。電気装置においては、不具合発生までの平均期間が平成 28 年度以降増加傾向にあり令和元年度では過去 5 年間で最も長くなっている。また、動力伝達装置及び緩衝装置においても過去 5 年間で最も長くなっていた。生産開始から不具合発生までの 5 カ年平均が最も長い装置はその他を除くと走行装置の 62.3 カ月であり、次いで車枠・車体の 41.9 カ月となっていた。また、最も短い装置は排出ガス発散防止装置で 24.0 カ月となっていた。

表 3-3 各装置における生産開始日から不具合発生初の初報日までの平均期間
【全体】（平成 27 年度～令和元年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均
原動機	22.9	22.8	32.4	28.4	33.6	28.4
電気装置	34.2	29.2	33.7	42.9	53.2	39.2
動力伝達装置	34.4	28.6	30.0	28.4	38.8	32.2
燃料装置	22.1	25.8	43.8	23.6	36.2	30.3
制動装置	22.6	24.5	26.1	31.4	24.1	25.9
乗車装置	67.9	22.0	30.0	24.0	17.3	34.1
かじ取装置	26.7	46.9	37.6	25.6	39.7	33.2
車枠・車体	56.4	74.0	41.8	31.0	25.9	41.9
灯火装置	38.5	31.1	27.4	13.3	38.1	30.4
排出ガス発散防止装置	19.0	20.2	21.8	28.3	21.6	24.0
緩衝装置	13.2	35.4	34.8	39.4	40.7	33.0
走行装置	21.0	115.0	48.3	81.9	27.7	62.3
その他（エアバッグ）	119.1	88.2	60.6	73.4	153.0	100.8
その他（エアバッグ以外）	30.8	25.3	40.9	25.3	38.2	32.0

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 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	12	22.2	9	19.1	12	20.3	11	18.0	8	14.8	10	18.9
0.5 年超え 1 年以内	16	29.6	8	17.0	8	13.6	11	18.0	11	21.7	11	19.9
1 年超え 2 年以内	7	13.0	15	31.9	15	25.4	16	26.2	10	19.0	13	23.0
2 年超え 3 年以内	6	11.1	5	10.6	6	10.2	7	11.5	7	14.1	6	11.5
3 年超え 4 年以内	5	9.3	2	4.3	4	6.8	2	3.3	3	5.3	3	5.8
4 年超え 6 年以内	4	7.4	5	10.6	7	11.9	8	13.1	4	6.8	6	10.1
6 年超え 8 年以内	4	7.4	1	2.1	3	5.1	3	4.9	6	12.2	3	6.4
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	2.1	2	3.4	2	3.3	2	3.0	1	2.4
10 年超え	0	0.0	1	2.1	2	3.4	1	1.6	2	3.0	1	2.0
合計件数及びその割合	54	100	47	100	59	100	61	100	53	100	55	100

表 3-5 動力伝達装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	8	20.0	6	10.9	7	23.3	6	8.3	8	17.1	7	15.0
0.5 年超え 1 年以内	6	15.0	13	23.6	2	6.7	9	18.8	11	23.2	8	18.6
1 年超え 2 年以内	8	20.0	14	25.5	9	30.0	18	37.5	4	8.8	11	24.2
2 年超え 3 年以内	2	5.0	7	12.7	2	6.7	6	12.5	9	18.9	5	11.7
3 年超え 4 年以内	6	15.0	6	10.9	1	3.3	2	4.2	3	6.6	4	8.2
4 年超え 6 年以内	3	7.5	4	7.3	5	16.7	5	10.4	6	12.3	5	10.3
6 年超え 8 年以内	5	12.5	2	3.6	4	13.3	2	4.2	3	6.1	3	7.2
8 年超え 10 年以内	1	2.5	3	5.5	0	0.0	1	2.1	1	2.2	1	2.7
10 年超え	1	2.5	0	0.0	0	0.0	1	2.1	2	4.8	1	1.9
合計件数及びその割合	40	100	55	100	30	100	48	100	46	100	44	100

表 3-6 電気装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	8	17.4	5	14.3	6	13.0	3	6.5	6	14.8	6	13.1
0.5 年超え 1 年以内	9	19.6	5	14.3	15	32.6	8	17.4	6	14.8	9	20.1
1 年超え 2 年以内	8	17.4	11	31.4	9	19.6	6	13.0	8	18.7	8	19.5
2 年超え 3 年以内	4	8.7	2	5.7	3	6.5	10	21.7	3	7.7	4	10.3
3 年超え 4 年以内	4	8.7	4	11.4	1	2.2	6	13.0	3	7.2	4	8.4
4 年超え 6 年以内	6	13.0	6	17.1	5	10.9	6	13.0	4	9.6	5	12.6
6 年超え 8 年以内	4	8.7	0	0.0	3	6.5	1	2.2	1	1.4	2	4.0
8 年超え 10 年以内	1	2.2	2	5.7	1	2.2	1	2.2	4	9.1	2	4.1
10 年超え	2	4.3	0	0.0	3	6.5	5	10.9	7	16.7	3	7.9
合計件数及びその割合	46	100	35	100	46	100	46	100	42	100	43	100

(3) 国産車における生産開始日から不具合発生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 27 年度から令和元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 3-7 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和元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】、【電気装置】、【制動装置】及び【燃料装置】表 1-13 参照）を対象に、表 3-8、表 3-9、表 3-10、表 3-11 及び表 3-12 にそれぞれ示す。

表 3-7 をみると、原動機、電気装置及び灯火装置において過去 5 年間で最も平均期間が長くなっている。特に電気装置は前年度や 5 カ年平均と比べて大幅に長くなっていた。動力伝達装置及び制動装置においては前年度より長くなっており、5 カ年平均よりも長くなっている。また、燃料装置は前年度より短くなっているが、5 カ年平均より長くなっていた。不具合発生までの期間が 5 カ年平均で最も長い装置はその他を除くと、走行装置の 84.5 カ月であった。次いで車枠・車体の 48.8 カ月となっていた。なお、不具合までの平均期間が最も短い装置は制動装置の 21.0 カ月となっていた。

表 3-7 各装置における生産開始日から不具合発生初報日までの平均期間
【国産車】（平成 27 年度～令和元年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均
原動機	22.3	24.5	25.0	25.6	34.9	26.3
電気装置	36.3	21.9	24.9	31.2	60.5	34.7
動力伝達装置	36.8	34.7	24.1	30.2	35.7	32.9
燃料装置	15.3	26.3	43.2	32.2	28.6	28.2
制動装置	13.5	18.9	24.5	22.8	23.7	21.0
乗車装置	101.9	9.7	32.6	18.1	14.4	47.0
かじ取装置	32.1	48.6	54.8	32.8	15.7	39.1
車枠・車体	58.1	82.3	48.0	35.4	33.5	48.8
灯火装置	32.3	25.6	37.2	17.6	49.7	34.9
排出ガス発散防止装置	19.7	24.1	20.2	23.1	18.0	21.2
緩衝装置	27.1	54.0	46.5	8.3	31.0	39.8
走行装置	24.5	220.2	69.7	84.6	60.5	84.5
その他（エアバッグ）	124.6	98.6	71.2	86.3	190.3	113.9
その他（エアバッグ以外）	32.5	15.2	43.8	27.8	46.8	33.4

表 3-8 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	9	25.0	8	22.9	10	26.3	8	18.6	5	15.2	8	21.6
0.5 年超え 1 年以内	12	33.3	4	11.4	5	13.2	8	18.6	8	24.2	7	20.0
1 年超え 2 年以内	4	11.1	11	31.4	11	28.9	11	25.6	5	15.2	8	22.7
2 年超え 3 年以内	2	5.6	4	11.4	3	7.9	5	11.6	5	15.2	4	10.3
3 年超え 4 年以内	3	8.3	1	2.9	2	5.3	2	4.7	1	3.0	2	4.9
4 年超え 6 年以内	3	8.3	4	11.4	4	10.5	8	18.6	2	6.1	4	11.4
6 年超え 8 年以内	3	8.3	1	2.9	2	5.3	0	0.0	5	15.2	2	5.9
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	2.9	1	2.6	0	0.0	1	3.0	1	1.6
10 年超え	0	0.0	1	2.9	0	0.0	1	2.3	1	3.0	1	1.6
合計件数及びその割合	36	100	35	100	38	100	43	100	33	100	37	100

表 3-9 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 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	6	20.0	2	5.7	7	35.0	4	11.4	6	20.0	5	16.7
0.5 年超え 1 年以内	3	10.0	5	14.3	2	10.0	6	17.1	7	23.3	5	15.3
1 年超え 2 年以内	7	23.3	12	34.3	4	20.0	15	42.9	1	3.3	8	26.0
2 年超え 3 年以内	2	6.7	5	14.3	2	10.0	1	2.9	7	23.3	3	11.3
3 年超え 4 年以内	3	10.0	3	8.6	0	0.0	1	2.9	1	3.3	2	5.3
4 年超え 6 年以内	3	10.0	3	8.6	3	15.0	4	11.4	3	10.0	3	10.7
6 年超え 8 年以内	4	13.3	2	5.7	2	10.0	2	5.7	2	6.7	2	8.0
8 年超え 10 年以内	1	3.3	3	8.6	0	0.0	1	2.9	1	3.3	1	4.0
10 年超え	1	3.3	0	0.0	0	0.0	1	2.9	2	6.7	1	2.7
合計件数及びその割合	30	100	35	100	20	100	35	100	30	100	30	100

表 3-10 電気装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	6	18.8	5	23.8	6	16.7	2	7.4	5	19.2	5	16.9
0.5 年超え 1 年以内	7	21.9	1	4.8	14	38.9	6	22.2	3	11.5	6	21.8
1 年超え 2 年以内	7	21.9	9	42.9	8	22.2	3	11.1	6	23.1	7	23.2
2 年超え 3 年以内	0	0.0	0	0.0	1	2.8	9	33.3	1	3.8	2	7.7
3 年超え 4 年以内	2	6.3	2	9.5	1	2.8	1	3.7	1	3.8	1	4.9
4 年超え 6 年以内	4	12.5	4	19.0	3	8.3	4	14.8	2	7.7	3	12.0
6 年超え 8 年以内	3	9.4	0	0.0	1	2.8	1	3.7	0	0.0	1	3.5
8 年超え 10 年以内	1	3.1	0	0.0	1	2.8	0	0.0	3	11.5	1	3.5
10 年超え	2	6.3	0	0.0	1	2.8	1	3.7	5	19.2	2	6.3
合計件数及びその割合	32	100	21	100	36	100	27	100	26	100	28	100

表 3-11 制動装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	8	40.0	7	28.0	7	33.3	9	39.1	10	31.3	8	33.9
0.5 年超え 1 年以内	6	30.0	5	20.0	2	9.5	2	8.7	4	12.5	4	15.7
1 年超え 2 年以内	2	10.0	9	36.0	5	23.8	4	17.4	9	28.1	6	24.0
2 年超え 3 年以内	3	15.0	1	4.0	3	14.3	4	17.4	2	6.3	3	10.7
3 年超え 4 年以内	0	0.0	0	0.0	2	9.5	1	4.3	2	6.3	1	4.1
4 年超え 6 年以内	0	0.0	2	8.0	1	4.8	2	8.7	2	6.3	1	5.8
6 年超え 8 年以内	1	5.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	6.3	1	2.5
8 年超え 10 年以内	0	0.0	1	4.0	0	0.0	1	4.3	1	3.1	1	2.5
10 年超え	0	0.0	0	0.0	1	4.8	0	0.0	0	0.0	0	0.8
合計件数及びその割合	20	100	25	100	21	100	23	100	32	100	24	100

表 3-12 燃料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 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	6	30.0	5	25.0	4	28.6	3	15.0	9	34.6	5	27.0
0.5 年超え 1 年以内	5	25.0	2	10.0	1	7.1	4	20.0	2	7.7	3	14.0
1 年超え 2 年以内	5	25.0	5	25.0	0	0.0	2	10.0	6	23.1	4	18.0
2 年超え 3 年以内	1	5.0	2	10.0	3	21.4	5	25.0	5	19.2	3	16.0
3 年超え 4 年以内	1	5.0	3	15.0	1	7.1	2	10.0	1	3.8	2	8.0
4 年超え 6 年以内	2	10.0	2	10.0	2	14.3	2	10.0	0	0.0	2	8.0
6 年超え 8 年以内	0	0.0	0	0.0	2	14.3	1	5.0	1	3.8	1	4.0
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 年超え	0	0.0	1	5.0	1	7.1	1	5.0	2	7.7	1	5.0
合計件数及びその割合	20	100	20	100	14	100	20	100	26	100	20	100

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

平成 27 年度から令和元年度のリコール届出において、生産を開始してから不具合初報日までの各期間区分について、輸入車における装置別の各年度の平均期間を表 3-13 に示す。また、届出件数及びその割合（装置別）を、令和元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（【原動機】、【動力伝達装置】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に表 3-14、表 3-15 及び表 3-16 に示す。

表 3-13 をみると、動力伝達装置、燃料装置及び排出ガス発散防止装置において不具合発生までの平均期間が過去 5 年間で最も長くなっている。制動装置、乗車装置及び車枠・車体においては平均期間が前年度より短くなっており、過去 5 年間で最も短くなっている。原動機は平均期間が前年度より短くなっており、5 カ年平均と比べても短くなっている。なお、不具合発生までの平均期間が 5 カ年平均で最も長い装置はその他を除くと、電気装置の 47.3 カ月であり、次いで制動装置の 33.7 カ月となっていた。不具合発生までの平均期間が 5 カ年平均で最も短い装置はその他を除くと、走行装置の 14.3 カ月となっていた。

表 3-12 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 27 年度～令和元年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均
原動機	24.1	17.8	45.8	35.1	32.1	32.4
電気装置	29.4	40.2	65.5	59.4	44.6	47.3
動力伝達装置	27.1	18.1	41.8	23.6	42.5	31.0
燃料装置	28.9	25.2	44.2	14.1	49.4	32.6
制動装置	37.6	38.5	27.7	42.4	25.0	33.7
乗車装置	28.7	28.6	29.5	25.4	20.5	27.1
かじ取装置	12.5	42.6	25.2	20.2	34.4	27.1
車枠・車体	28.4	50.8	29.2	20.9	15.6	25.5
灯火装置	54.2	47.8	15.3	9.1	24.7	24.1
排出ガス発散防止装置	15.8	9.8	29.9	32.4	39.6	29.2
緩衝装置	9.2	14.5	13.8	64.3	53.7	26.2
走行装置	17.6	9.7	10.8	42.5	11.3	14.3
その他（エアバッグ）	111.3	73.7	54.7	66.7	134.4	89.6
その他（エアバッグ以外）	26.1	39.4	35.9	20.8	16.6	29.4

表 3-14 原動機における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	3	16.7	1	8.3	2	9.5	3	16.7	5	17.2	3	14.3
0.5 年超え 1 年以内	4	22.2	4	33.3	3	14.3	3	16.7	3	10.3	3	17.3
1 年超え 2 年以内	3	16.7	4	33.3	4	19.0	5	27.8	9	31.0	5	25.5
2 年超え 3 年以内	4	22.2	1	8.3	3	14.3	2	11.1	2	6.9	2	12.2
3 年超え 4 年以内	2	11.1	1	8.3	2	9.5	0	0.0	4	13.8	2	9.2
4 年超え 6 年以内	1	5.6	1	8.3	3	14.3	0	0.0	3	10.3	2	8.2
6 年超え 8 年以内	1	5.6	0	0.0	1	4.8	3	16.7	2	6.9	1	7.1
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	1	4.8	2	11.1	0	0.0	1	3.1
10 年超え	0	0.0	0	0.0	2	9.5	0	0.0	1	3.4	1	3.1
合計件数及びその割合	18	100	12	100	21	100	18	100	29	100	20	100

表 3-15 動力伝達装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	2	20.0	4	20.0	0	0.0	0	0.0	3	12.0	2	11.5
0.5 年超え 1 年以内	3	30.0	8	40.0	0	0.0	3	23.1	4	16.0	4	23.1
1 年超え 2 年以内	1	10.0	2	10.0	5	50.0	3	23.1	4	16.0	3	19.2
2 年超え 3 年以内	0	0.0	2	10.0	0	0.0	5	38.5	1	4.0	2	10.3
3 年超え 4 年以内	3	30.0	3	15.0	1	10.0	1	7.7	2	8.0	2	12.8
4 年超え 6 年以内	0	0.0	1	5.0	2	20.0	1	7.7	9	36.0	3	16.7
6 年超え 8 年以内	1	10.0	0	0.0	2	20.0	0	0.0	1	4.0	1	5.1
8 年超え 10 年以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 年超え	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	4.0	0	1.3
合計件数及びその割合	10	100	20	100	10	100	13	100	25	100	16	100

表 3-16 電気装置における生産開始日から不具合初報日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
0.5 年以内	2	14.3	0	0.0	0	0.0	1	5.3	3	13.6	1	7.6
0.5 年超え 1 年以内	2	14.3	4	28.6	1	10.0	2	10.5	7	31.8	3	20.3
1 年超え 2 年以内	1	7.1	2	14.3	1	10.0	3	15.8	2	9.1	2	11.4
2 年超え 3 年以内	4	28.6	2	14.3	2	20.0	1	5.3	2	9.1	2	13.9
3 年超え 4 年以内	2	14.3	2	14.3	0	0.0	5	26.3	1	4.5	2	12.7
4 年超え 6 年以内	2	14.3	2	14.3	2	20.0	2	10.5	2	9.1	2	12.7
6 年超え 8 年以内	1	7.1	0	0.0	2	20.0	0	0.0	0	0.0	1	3.8
8 年超え 10 年以内	0	0.0	2	14.3	0	0.0	1	5.3	1	4.5	1	5.1
10 年超え	0	0.0	0	0.0	2	20.0	4	21.1	4	18.2	2	12.7
合計件数及びその割合	14	100	14	100	10	100	19	100	22	100	16	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 27 年度から令和元年度のリコール届出における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、「全体」、国産車及び輸入車の届出状況を表 3-17 に、それをグラフにしたものを図 3-6 から図 3-9 に、また、平均期間については図 3-10 に、それぞれ示す。

表 3-17 をみると、令和元年度の不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分において、「全体」の届出件数の多い主な期間区分は、「2 カ月以内」101 件、「2 カ月超え 4 カ月以内」74 件、「12 カ月超え 24 カ月以内」58 件であり、「6 カ月以内」の期間でみた場合、令和元年度は 223 件（届出件数「全体」の約 51%）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 203 件（同約 45%）であり、令和元年度は前年度と比べてこの期間の届出件数の割合が約 6 ポイント増加している。さらに平成 27 年度は 206 件（同約 50%）、平成 28 年度は 188 件（同約 48%）、平成 29 年度は 207 件（同約 49%）であり、リコール届出の半数近く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、令和元年度は 577 千台（対象台数「全体」の約 5%）となっており、前年度は 654 千台（同約 7%）、平成 29 年度は 2,060 千台（同約 26%）、平成 28 年度は 5,511 千台（同約 33%）、平成 27 年度は 5,662 千台（同約 29%）であり、過去 5 年間で当該「6 カ月以内」の期間の対象台数は減少傾向にある。

また、「全体」における「12 カ月超え 24 カ月以内」の期間区分については、令和元年度は届出件数が 58 件（「合計」の約 13%）、対象台数が 3,128 千台（同約 29%）で、前年度と比べて届出件数は 12 件減少（対前年度比約 17%減）しているが、対象台数は 1775 千台増加（同約 131%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、令和元年度は届出件数が 55 件（「合計」の約 13%）、対象台数が 2,363 千台（同約 22%）で、前年度と比べて届出件数が 3 件減少（対年度比約 5%減）し、対象台数が 1,563 千台減少（同約 40%減）している。「48 カ月超え」の期間区分については、令和元年度は届出件数 32 件（「合計」の約 7%）、対象台数が 3,650 千台（同約 34%）で、前年度と比べて届出件数が 15 件減少（同約 32%減）している、対象台数は 896 千台増加（同約 33%増）している。

「全体」の「24 カ月超え」の期間において届出件数及び対象台数は、令和元年度は 87 件（「合計」の約 20%）及び 6,013 千台（「合計」の約 56%）であり、前年度と比べると届出件数は 18 件減少（対前年度比約 17%減）、対象台数は 667 千台減少（同約 10%減）している。前年度においては 105 件（「合計」の約 23%）及び 6,680 千台（「合計」の約 69%）、平成 29 年度においては 69 件（「合計」の約 16%）及び 3,589 千台（「合計」の約 45%）、平成 28 年度においては 89 件（「合計」の約 16%）及び 6,379 千台（「合計」の約 38%）、平成 27 年度においては 78 件（「合計」の約 19%）及び 6,896 千台（「合計」の約 36%）となっている。

表 3-17 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、対象台数及びそれらの割合（平成 27 年度～令和元年度及び 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					
			H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
2カ月以内	届出件数	(件) (%)	48 18.0	39 15.8	40 17.0	35 13.4	33 13.8	39 15.6	45 31.7	55 37.9	37 19.6	49 25.7	68 34.5	42 24.9	93 22.8	94 24.0	77 18.2	84 18.5	101 23.2	90 21.3
	対象台数	(千台) (%)	3,720 19.6	2,218 13.7	1,777 24.0	271 3.1	113 1.1	1,620 12.3	63 18.5	521 78.0	58 10.5	155 15.9	116 18.0	152 23.5	3,783 19.6	2,739 16.2	1,835 23.1	427 4.4	229 2.2	1,803 13.1
2カ月超え4カ月以内	届出件数	(件) (%)	46 17.3	28 11.3	25 10.6	27 10.3	36 15.1	32 12.9	34 23.9	35 24.1	64 33.9	46 24.1	38 19.3	36 20.9	80 19.6	63 16.1	89 21.0	73 16.1	74 17.0	76 18.0
	対象台数	(千台) (%)	1,296 6.8	136 0.8	59 0.8	92 1.1	163 1.6	349 2.2	81 23.8	14 2.1	90 16.4	30 3.0	51 8.0	44 8.9	1,378 7.1	150 0.9	149 1.9	121 1.3	214 2.0	402 2.6
4カ月超え6カ月以内	届出件数	(件) (%)	20 7.5	19 7.7	22 9.4	25 9.5	23 9.6	22 8.7	13 9.2	12 8.3	19 10.1	21 11.0	25 12.7	15 8.5	33 8.1	31 7.9	41 9.7	46 10.2	48 11.0	40 9.4
	対象台数	(千台) (%)	495 2.6	2,604 16.1	66 0.9	68 0.8	107 1.1	668 4.3	6 1.7	18 2.6	11 2.0	37 3.8	27 4.2	16 2.4	501 2.6	2,622 15.5	76 1.0	105 1.1	134 1.3	688 4.3
6カ月超え8カ月以内	届出件数	(件) (%)	23 8.6	21 8.5	16 6.8	27 10.3	21 8.8	22 8.6	9 6.3	10 6.9	7 3.7	14 7.3	9 4.6	8 4.8	32 7.8	31 7.9	23 5.4	41 9.1	30 6.9	31 7.4
	対象台数	(千台) (%)	2,027 10.7	706 4.4	77 1.0	606 7.0	153 1.5	714 4.9	12 3.6	50 7.4	13 2.4	19 2.0	7 1.0	17 2.7	2,039 10.6	755 4.5	90 1.1	625 6.5	159 1.5	734 4.8
8カ月超え10カ月以内	届出件数	(件) (%)	11 4.1	12 4.9	21 8.9	12 4.6	13 5.4	14 5.6	5 3.5	5 3.4	5 2.6	10 5.2	9 4.6	6 3.2	16 3.9	17 4.3	26 6.1	22 4.9	22 5.0	21 4.9
	対象台数	(千台) (%)	948 5.0	1,345 8.3	131 1.8	132 1.5	215 2.1	554 3.7	19 5.7	3 0.4	45 8.2	197 20.1	28 4.3	49 6.4	967 5.0	1,348 8.0	176 2.2	329 3.4	242 2.3	613 4.2
10カ月超え12カ月以内	届出件数	(件) (%)	12 4.5	18 7.3	8 3.4	7 2.7	13 5.4	12 4.7	3 2.1	2 1.4	11 5.8	5 2.6	3 1.5	4 2.2	15 3.7	20 5.1	19 4.5	12 2.6	16 3.7	16 3.9
	対象台数	(千台) (%)	1,977 10.4	1,069 6.6	52 0.7	46 0.5	542 5.4	737 4.7	2 0.5	1 0.2	16 3.0	8 0.8	1 0.1	5 0.8	1,979 10.3	1,071 6.3	69 0.9	53 0.6	543 5.1	743 4.6
12カ月超え24カ月以内	届出件数	(件) (%)	41 15.4	33 13.4	49 20.9	47 17.9	37 15.5	41 16.6	20 14.1	14 9.7	31 16.4	23 12.0	21 10.7	18 10.5	61 15.0	47 12.0	80 18.9	70 15.5	58 13.3	63 14.9
	対象台数	(千台) (%)	1,701 9.0	1,807 11.1	1,815 24.5	1,220 14.0	3,085 30.8	1,926 17.9	37 10.8	13 1.9	161 29.5	133 13.6	43 6.7	64 10.4	1,738 9.0	1,819 10.8	1,976 24.8	1,353 14.0	3,128 29.3	2,003 17.6
24カ月超え48カ月以内	届出件数	(件) (%)	39 14.7	38 15.4	29 12.3	41 15.6	36 15.1	37 14.6	5 3.5	10 6.9	10 5.3	17 8.9	19 9.6	10 5.7	44 10.8	48 12.2	39 9.2	58 12.8	55 12.6	49 11.5
	対象台数	(千台) (%)	1,313 6.9	3,524 21.7	1,173 15.8	3,807 43.7	2,240 22.4	2,412 22.1	36 10.5	40 5.9	110 20.1	119 12.1	122 18.9	71 11.3	1,349 7.0	3,564 21.1	1,283 16.1	3,926 40.5	2,363 22.2	2,497 21.4
48カ月超え	届出件数	(件) (%)	26 9.8	39 15.8	25 10.6	41 15.6	27 11.3	32 12.6	8 5.6	2 1.4	5 2.6	6 3.1	5 2.5	4 2.6	34 8.3	41 10.5	30 7.1	47 10.4	32 7.3	37 8.7
	対象台数	(千台) (%)	5,461 28.8	2,805 17.3	2,262 30.5	2,473 28.4	3,399 33.9	3,280 27.8	86 25.0	9 1.4	44 7.9	281 28.7	251 38.8	112 17.0	5,547 28.8	2,815 16.7	2,305 29.0	2,754 28.4	3,650 34.2	3,414 27.4
合計	届出件数	(件) (%)	266 100.0	247 100.0	235 100.0	262 100.0	239 100.0	250 100.0	142 100.0	145 100.0	189 100.0	191 100.0	197 100.0	144 83.3	408 100.0	392 100.0	424 100.0	453 100.0	436 100.0	423 100.0
	対象台数	(千台) (%)	18,940 100.0	16,214 100.0	7,411 100.0	8,715 100.0	10,017 100.0	12,259 100.0	342 100.0	668 100.0	548 100.0	979 100.0	646 100.0	530 83.3	19,282 100.0	16,882 100.0	7,959 100.0	9,694 100.0	10,662 100.0	12,896 100.0
	平均期間(力月)		18.0	22.6	20.6	22.9	19.3	20.7	10.3	7.4	9.4	10.0	10.0	9.5	15.3	17.0	15.6	17.4	15.1	16.1

*1：リコール届出が複数の装置に跨が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。

*2：平成 28 年度におけるリコール対象台数に訂正があったため、平成 28 年度のリコール届出分析結果とは異なる。

*3：平成 28 年度の報告書「平成 28 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。

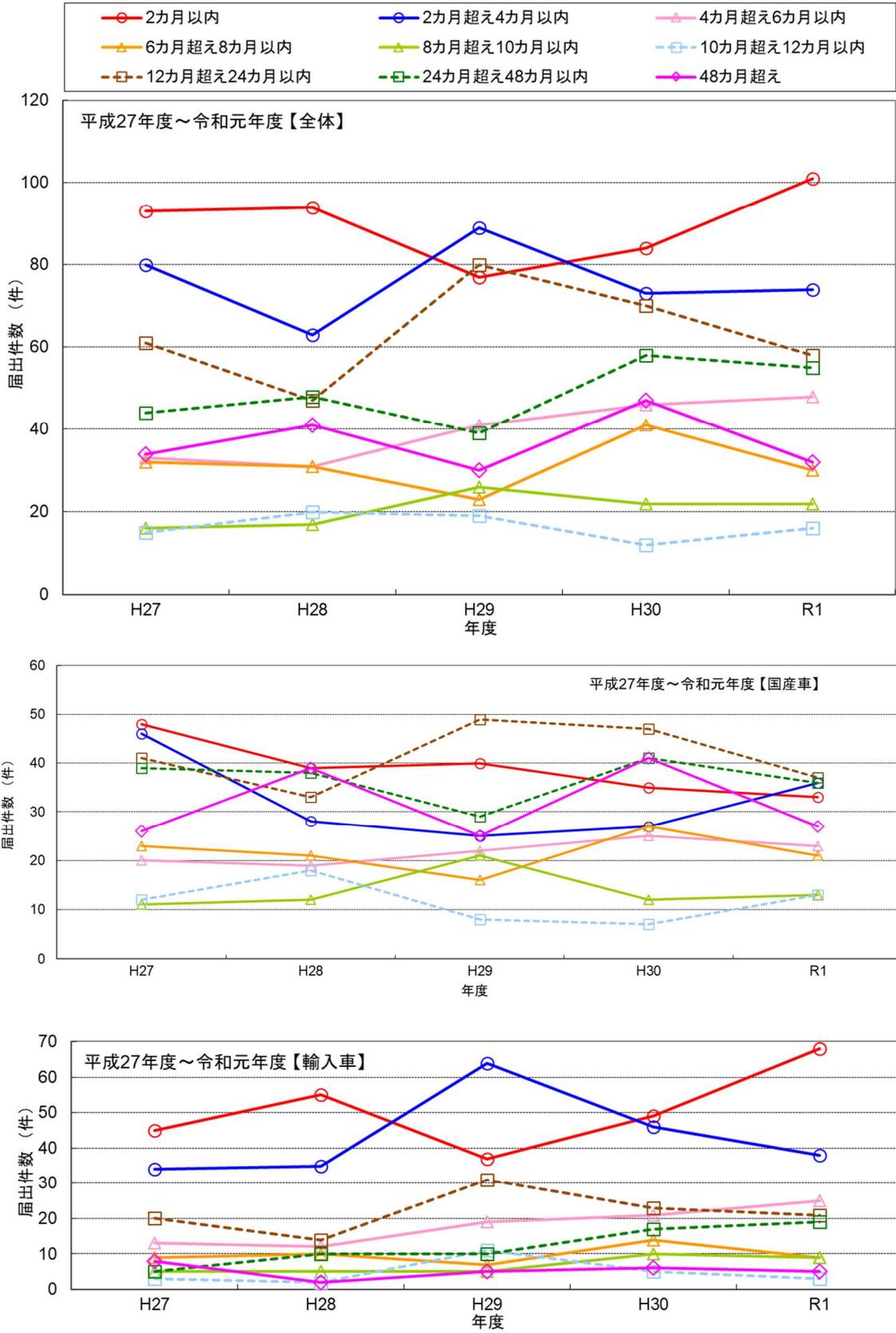


図 3-6 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数
(平成 27 年度～令和元年度)

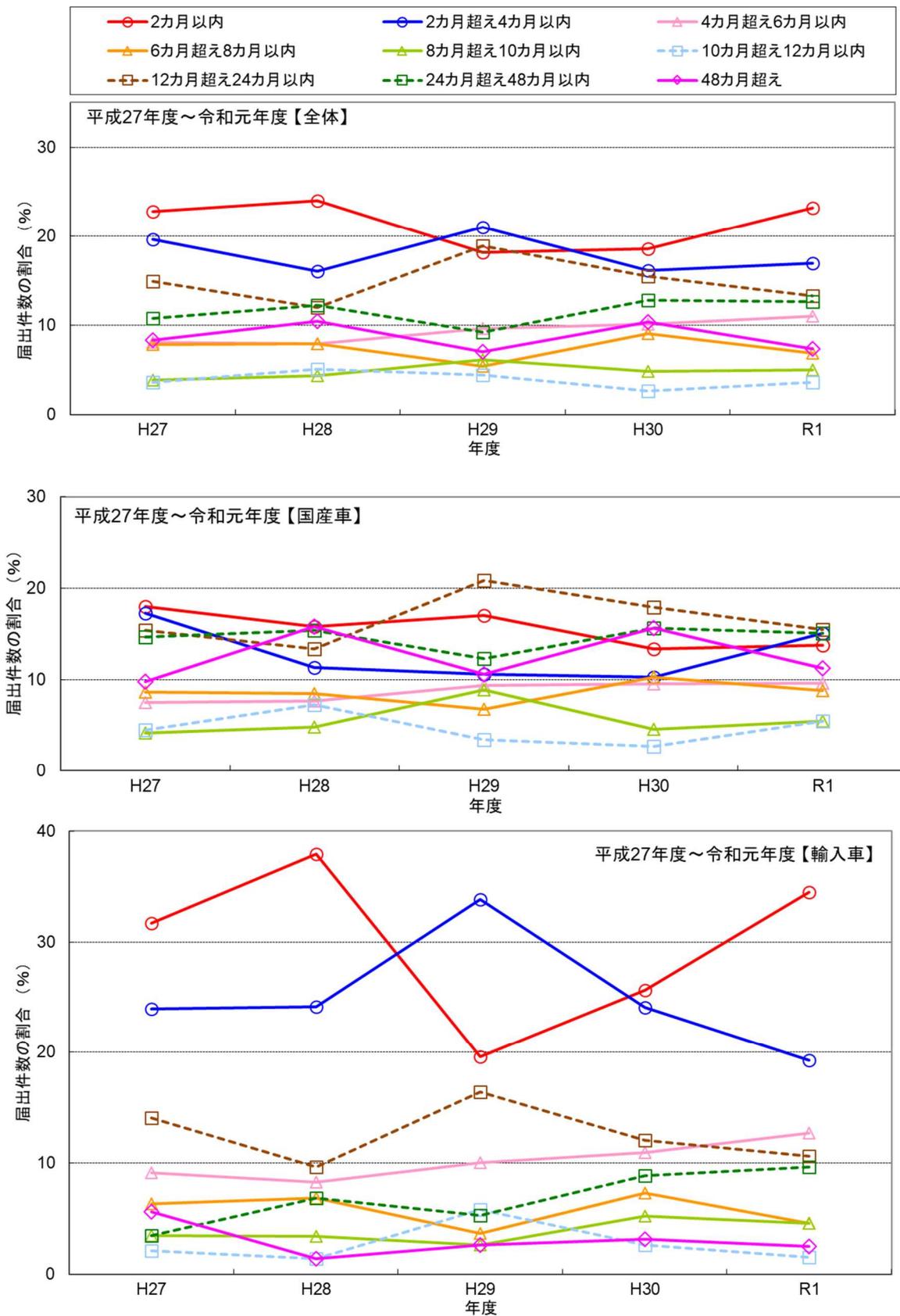


図 3-7 不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の割合 (平成 27 年度～令和元年度)

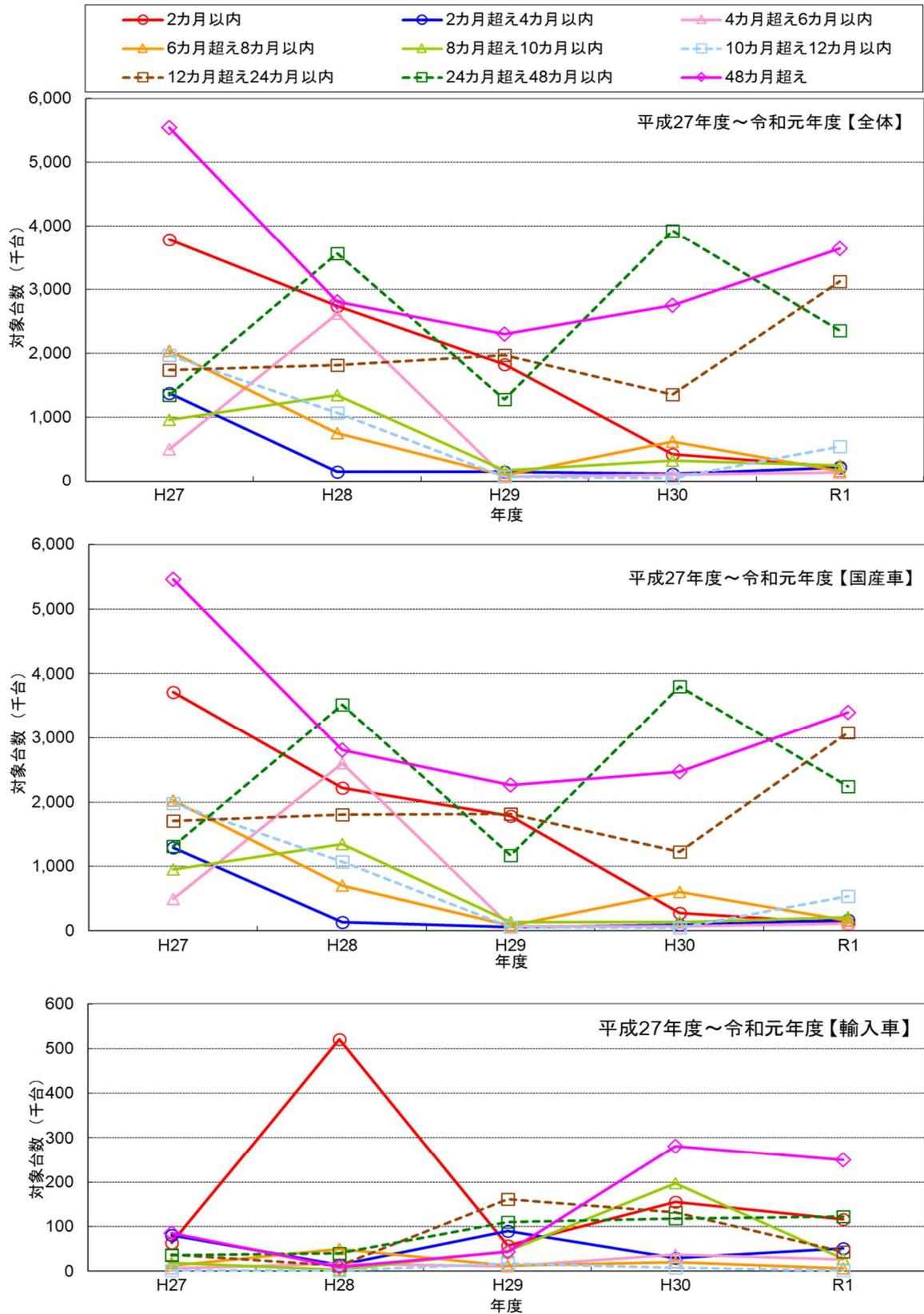


図 3-8 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数
(平成 27 年度～令和元年度)

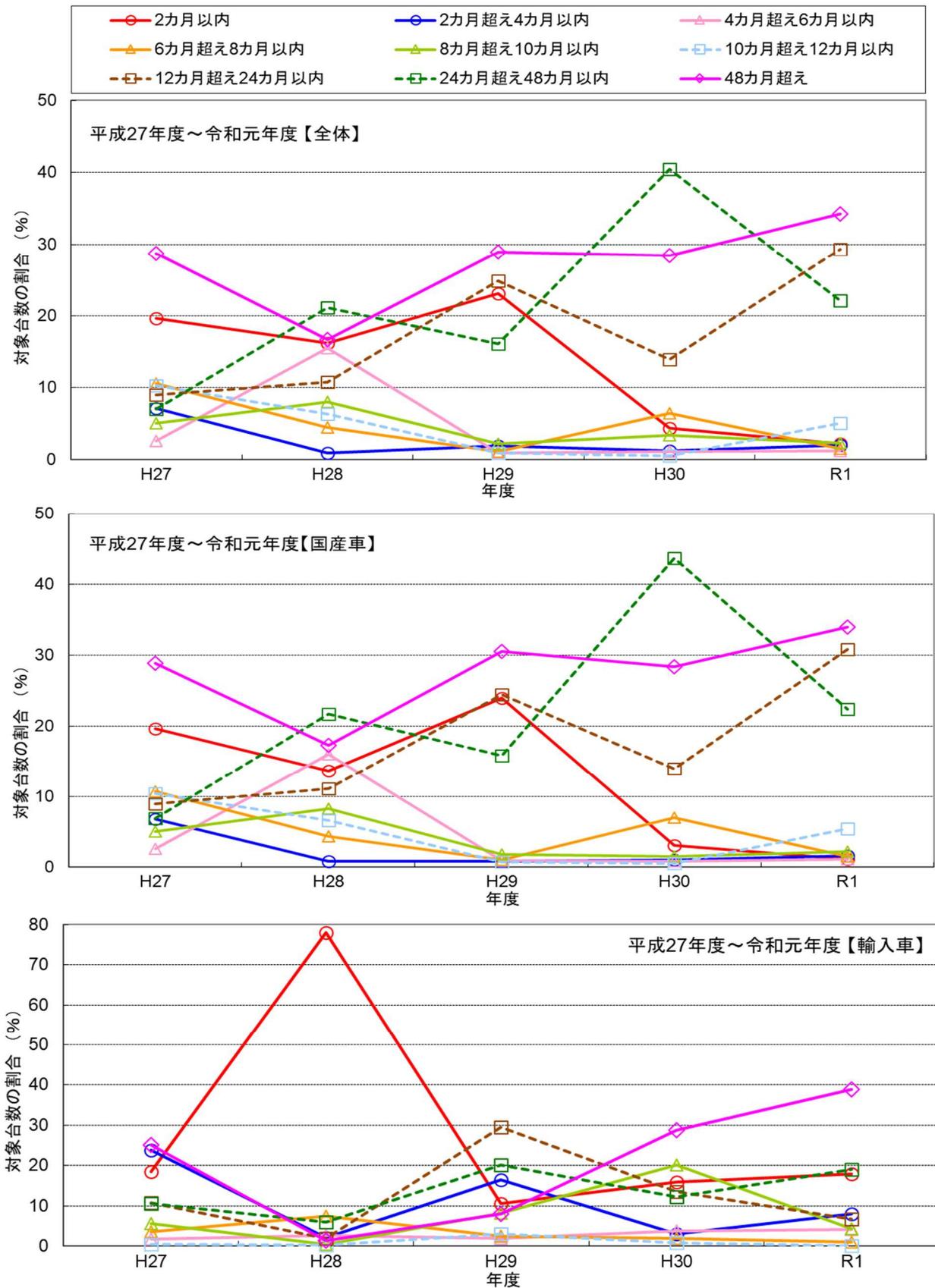


図 3-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分の対象台数の割合 (平成 27 年度～令和元年度)

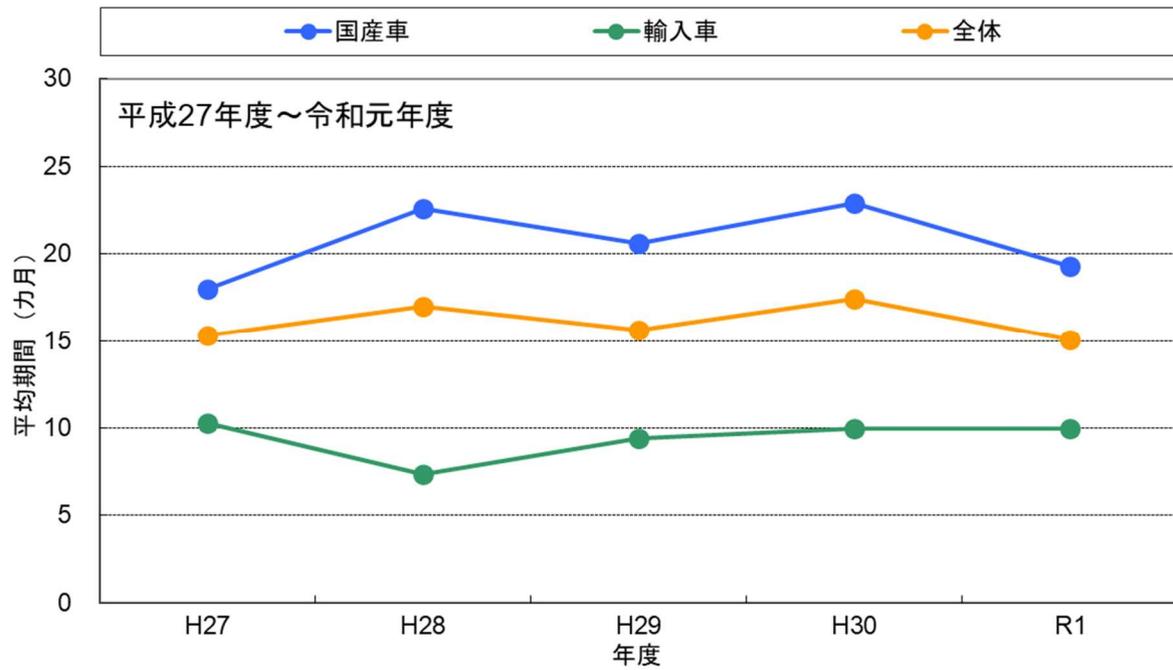


図 3-10 不具合発生の日からリコール届出日までの平均期間
(平成 27 年度～令和元年度)

(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 27 年度から令和元年度の「全体」のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-18 に示す。また、令和元年度の「全体」における装置別リコール届出件数が 10%以上を占める装置（【原動機】、【動力伝達装置】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-19、表 3-20 及び表 3-21 に示す。

表 3-18 をみると、原動機、電気装置及び動力伝達装置においては前年度より平均期間が短くなり、5 カ年平均よりも短くなっていた。燃料装置及び緩衝装置においては過去 5 年間で平均期間が最も長くなっていた。不具合発生の初報日からリコール届出日までの 5 カ年平均が最も長い装置は、動力伝達装置の 23.6 カ月であり、次いで原動機の 20.2 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くとかじ取装置で 8.5 カ月となっていた。

表 3-18 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【全体】（平成 27 年度～令和元年度及び 5 カ年平均）

装置名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均
原動機	17.2	30.5	20.6	19.8	14.8	20.2
電気装置	18.0	15.7	13.5	23.1	15.3	17.2
動力伝達装置	20.0	27.7	24.4	27.2	18.6	23.6
燃料装置	13.6	20.5	17.1	15.7	20.5	17.4
制動装置	8.9	11.3	18.5	14.4	14.5	13.9
乗車装置	15.3	13.3	5.7	5.3	6.2	9.3
かじ取装置	12.2	7.3	10.6	6.6	4.8	8.5
車枠・車体	16.8	15.7	14.2	13.2	14.9	14.6
灯火装置	16.4	15.6	8.5	10.6	13.0	12.5
排出ガス発散防止装置	24.8	16.0	8.2	16.9	14.1	16.2
緩衝装置	2.7	14.8	31.0	11.7	20.2	12.5
走行装置	33.5	4.4	27.4	23.3	5.4	16.2
その他（エアバッグ）	7.0	5.1	10.5	19.7	15.4	17.1
その他（エアバッグ以外）	23.6	15.4	12.3	14.1	18.5	20.9

表 3-19 原動機における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	7	13.0	3	6.4	14	23.7	8	13.1	14	22.6	9	16.3
2 カ月超え 4 カ月以内	6	11.1	4	8.5	10	16.9	8	13.1	5	8.1	7	11.7
4 カ月超え 6 カ月以内	4	7.4	2	4.3	3	5.1	10	16.4	9	14.5	6	9.9
6 カ月超え 8 カ月以内	3	5.6	4	8.5	1	1.7	2	3.3	6	9.7	3	5.7
8 カ月超え 10 カ月以内	4	7.4	0	0.0	4	6.8	2	3.3	7	11.3	3	6.0
10 カ月超え 12 カ月以内	1	1.9	1	2.1	2	3.4	0	0.0	3	4.8	1	2.5
12 カ月超え 24 カ月以内	15	27.8	12	25.5	7	11.9	14	23.0	6	9.7	11	19.1
24 カ月超え 48 カ月以内	12	22.2	10	21.3	11	18.6	9	14.8	6	9.7	10	17.0
48 カ月超え	2	3.7	11	23.4	7	11.9	8	13.1	6	9.7	7	12.0
合計件数及びその割合	54	100	47	100	59	100	61	100	62	100	57	100

表 3-20 動力伝達装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	8	20.0	4	7.3	5	16.7	3	6.3	10	18.2	6	13.2
2 カ月超え 4 カ月以内	3	7.5	7	12.7	4	13.3	6	12.5	7	12.7	5	11.8
4 カ月超え 6 カ月以内	3	7.5	5	9.1	2	6.7	1	2.1	6	10.9	3	7.5
6 カ月超え 8 カ月以内	3	7.5	2	3.6	1	3.3	6	12.5	5	9.1	3	7.5
8 カ月超え 10 カ月以内	1	2.5	3	5.5	1	3.3	1	2.1	0	0.0	1	2.6
10 カ月超え 12 カ月以内	2	5.0	4	7.3	3	10.0	2	4.2	2	3.6	3	5.7
12 カ月超え 24 カ月以内	7	17.5	7	12.7	5	16.7	9	18.8	13	23.6	8	18.0
24 カ月超え 48 カ月以内	7	17.5	13	23.6	5	16.7	11	22.9	7	12.7	9	18.9
48 カ月超え	6	15.0	10	18.2	4	13.3	9	18.8	5	9.1	7	14.9
合計件数及びその割合	40	100	55	100	30	100	48	100	55	100	46	100

表 3-21 電気装置における不具合発生の特報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【全体】(平成 27 年度～令和元年度)

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	5	10.9	11	31.4	4	8.7	7	15.2	10	20.8	7	16.7
2 カ月超え 4 カ月以内	10	21.7	4	11.4	7	15.2	9	19.6	9	18.8	8	17.6
4 カ月超え 6 カ月以内	8	17.4	1	2.9	6	13.0	6	13.0	6	12.5	5	12.2
6 カ月超え 8 カ月以内	3	6.5	4	11.4	6	13.0	4	8.7	2	4.2	4	8.6
8 カ月超え 10 カ月以内	1	2.2	2	5.7	12	26.4	3	6.5	4	8.3	4	10.0
10 カ月超え 12 カ月以内	3	6.5	1	2.9	0	0.0	1	2.2	5	10.4	2	4.5
12 カ月超え 24 カ月以内	6	13.0	2	5.7	7	15.2	4	8.7	4	8.3	5	10.4
24 カ月超え 48 カ月以内	5	10.9	7	20.0	1	2.2	4	8.7	2	4.2	4	8.6
48 カ月超え	5	10.9	3	8.6	3	6.5	8	17.4	6	12.5	5	11.3
合計件数及びその割合	46	100	35	100	46	100	46	100	48	100	44	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 27 年度から令和元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 3-22 に示す。また、令和元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】、【電気装置】、【制動装置】及び【燃料装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-23、表 3-24、表 3-25、表 3-26、及び表 3-27 に示す。

表 3-22 をみると、原動機、電気装置、動力伝達装置、かじ取装置、排出ガス発散防止装置及び走行装置においては前年度より平均期間が短くなり、5 カ年平均よりも短くなっていた。車枠・車体及び灯火装置においては過去 5 年間で平均期間が最も長くなっていた。不具合発生の初報日からリコール届出日までの 5 カ年平均が最も長い装置は、走行装置の 29.0 カ月であり、次いで緩衝装置の 28.7 カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと灯火装置で 12.0 カ月となっていた。

表 3-19 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【国産車】（平成 27 年度～令和元年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5 カ年平均
原動機	19.2	37.5	25.9	23.2	19.8	25.1
電気装置	20.6	19.9	15.9	31.5	19.7	21.2
動力伝達装置	18.1	38.6	31.6	33.3	17.8	28.2
燃料装置	20.9	26.2	11.8	22.1	22.7	21.4
制動装置	8.8	14.2	26.0	19.9	19.5	17.8
乗車装置	19.4	20.9	4.1	2.7	7.5	13.2
かじ取装置	15.4	9.1	22.1	10.0	7.0	13.6
車枠・車体	17.5	19.2	17.3	14.3	24.0	17.8
灯火装置	14.9	15.2	4.8	6.2	16.5	12.0
排出ガス発散防止装置	26.9	18.6	9.7	25.0	14.9	19.6
緩衝装置	4.3	22.0	43.2	23.1	29.1	28.7
走行装置	64.4	4.6	41.5	24.7	6.1	29.0
その他（エアバッグ）	8.4	6.9	16.8	23.4	21.7	12.5
その他（エアバッグ以外）	26.6	22.4	14.8	20.0	25.0	21.6

表 3-23 原動機における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	5	13.9	0	0.0	10	26.3	4	9.3	2	6.1	4	11.4
2 カ月超え 4 カ月以内	2	5.6	2	5.7	3	7.9	3	7.0	1	3.0	2	5.9
74 カ月超え 6 カ月以内	3	8.3	1	2.9	0	0.0	7	16.3	3	9.1	3	7.6
6 カ月超え 8 カ月以内	0	0.0	2	5.7	0	0.0	2	4.7	6	18.2	2	5.4
8 カ月超え 10 カ月以内	3	8.3	0	0.0	2	5.3	1	2.3	3	9.1	2	4.9
10 カ月超え 12 カ月以内	1	2.8	1	2.9	2	5.3	0	0.0	3	9.1	1	3.8
12 カ月超え 24 カ月以内	9	25.0	9	25.7	6	15.8	11	25.6	5	15.2	8	21.6
24 カ月超え 48 カ月以内	12	33.3	9	25.7	9	23.7	8	18.6	5	15.2	9	23.2
48 カ月超え	1	2.8	11	31.4	6	15.8	7	16.3	5	15.2	6	16.2
合計件数及びその割合	36	100	35	100	38	100	43	100	33	100	37	100

表 3-24 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 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	5	16.7	0	0.0	2	10.0	1	2.9	5	16.7	3	8.7
2 カ月超え 4 カ月以内	2	6.7	2	5.7	2	10.0	3	8.6	3	10.0	2	8.0
4 カ月超え 6 カ月以内	3	10.0	2	5.7	1	5.0	1	2.9	3	10.0	2	6.7
6 カ月超え 8 カ月以内	2	6.7	0	0.0	1	5.0	2	5.7	4	13.3	2	6.0
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.3	2	5.7	1	5.0	1	2.9	0	0.0	1	3.3
10 カ月超え 12 カ月以内	1	3.3	3	8.6	2	10.0	2	5.7	2	6.7	2	6.7
12 カ月超え 24 カ月以内	7	23.3	5	14.3	3	15.0	6	17.1	6	20.0	5	18.0
24 カ月超え 48 カ月以内	6	20.0	11	31.4	4	20.0	11	31.4	5	16.7	7	24.7
48 カ月超え	3	10.0	10	28.6	4	20.0	8	22.9	2	6.7	5	18.0
合計件数及びその割合	30	100	35	100	20	100	35	100	30	100	30	100

表 3-25 電気装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【国産車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	2	6.3	3	14.3	2	5.6	2	7.4	2	7.7	2	7.7
2 カ月超え 4 カ月以内	6	18.8	2	9.5	3	8.3	4	14.8	5	19.2	4	14.1
4 カ月超え 6 カ月以内	5	15.6	1	4.8	5	13.9	3	11.1	5	19.2	4	13.4
6 カ月超え 8 カ月以内	2	6.3	3	14.3	5	13.9	4	14.8	1	3.8	3	10.6
8 カ月超え 10 カ月以内	1	3.1	1	4.8	11	30.6	0	0.0	1	3.8	3	9.9
10 カ月超え 12 カ月以内	3	9.4	1	4.8	0	0.0	1	3.7	4	15.4	2	6.3
12 カ月超え 24 カ月以内	5	15.6	2	9.5	6	16.7	3	11.1	3	11.5	4	13.4
24 カ月超え 48 カ月以内	5	15.6	6	28.6	1	2.8	3	11.1	0	0.0	3	10.6
48 カ月超え	3	9.4	2	9.5	3	8.3	7	25.9	5	19.2	4	14.1
合計件数及びその割合	32	100	21	100	36	100	27	100	26	100	28	100

表 3-26 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 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	3	15.0	8	32.0	4	19.0	2	8.7	3	9.4	4	16.5
2 カ月超え 4 カ月以内	7	35.0	6	24.0	0	0.0	3	13.0	4	12.5	4	16.5
4 カ月超え 6 カ月以内	0	0.0	2	8.0	1	4.8	0	0.0	5	15.6	2	6.6
6 カ月超え 8 カ月以内	3	15.0	1	4.0	1	4.8	3	13.0	0	0.0	2	6.6
8 カ月超え 10 カ月以内	1	5.0	1	4.0	1	4.8	1	4.3	4	12.5	2	6.6
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	1	4.0	1	4.8	2	8.7	2	6.3	1	5.0
12 カ月超え 24 カ月以内	5	25.0	3	12.0	4	19.0	8	34.8	7	21.9	5	22.3
24 カ月超え 48 カ月以内	1	5.0	1	4.0	7	33.3	2	8.7	2	6.3	3	10.7
48 カ月超え	0	0.0	2	8.0	2	9.5	2	8.7	5	15.6	2	9.1
合計件数及びその割合	20	100	25	100	21	100	23	100	32	100	24	100

表 3-27 燃料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 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	2	10.0	2	10.0	0	0.0	1	5.0	6	23.1	2	11.0
2 カ月超え 4 カ月以内	4	20.0	2	10.0	4	28.6	3	15.0	4	15.4	3	17.0
4 カ月超え 6 カ月以内	1	5.0	1	5.0	4	28.6	4	20.0	0	0.0	2	10.0
6 カ月超え 8 カ月以内	2	10.0	1	5.0	2	14.3	2	10.0	5	19.2	2	12.0
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	5.0	1	7.1	2	10.0	0	0.0	1	4.0
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	2	10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	20.0
12 カ月超え 24 カ月以内	4	20.0	3	15.0	1	7.1	4	20.0	4	15.4	3	16.0
24 カ月超え 48 カ月以内	4	20.0	4	20.0	2	14.3	1	5.0	4	15.4	3	15.0
48 カ月超え	3	15.0	4	20.0	0	0.0	3	15.0	3	11.5	3	13.0
合計件数及びその割合	20	100	20	100	14	100	20	100	26	100	20	0.0

(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 27 年度から令和元年度の輸入車のリコール届出について、各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間を表 3-28 に示す。また、令和元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（【原動機】、【動力伝達装置】及び【電気装置】表 1-13 参照）を対象に、届出件数及びその割合（装置別）を表 3-29、表 3-30 及び表 3-31 に示す。

表 3-28 をみると、原動機においては前年度より平均期間が短くなっており、5カ年平均よりも短くなっていた。動力伝達装置、燃料装置、かじ取装置、緩衝装置及び走行装置においては前年度より平均期間が長くなり、5カ年平均よりも長くなっていた。不具合発生の初報日からリコール届出日までの5カ年平均が最も長い装置は、動力伝達装置の14.9カ月であり、次いで灯火装置の13.1カ月となっていた。また、最も短い装置はその他を除くと走行装置の3.6カ月となっていた。

表 3-28 各装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間
【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度）

装置名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
原動機	13.1	10.1	10.9	11.7	9.0	10.8
電気装置	11.8	9.3	5.0	11.1	10.2	9.9
動力伝達装置	25.9	8.7	9.8	10.9	19.6	14.9
燃料装置	6.2	12.3	20.6	8.6	16.6	13.0
制動装置	9.1	4.1	11.0	7.4	3.2	7.5
乗車装置	10.5	9.2	6.0	5.9	4.8	7.1
かじ取装置	3.9	2.8	2.2	4.0	4.1	3.4
車枠・車体	6.4	6.0	8.0	10.6	2.6	6.9
灯火装置	20.1	16.7	13.1	14.9	9.0	13.1
排出ガス発散防止装置	15.4	8.8	0.7	10.5	10.1	10.0
緩衝装置	2.2	6.7	9.0	2.6	8.4	5.4
走行装置	2.6	4.2	2.6	2.1	5.0	3.6
その他（エアバッグ）	5.0	2.5	7.1	17.7	12.2	8.9
その他（エアバッグ以外）	15.5	5.4	8.1	4.0	2.3	7.3

表 3-29 原動機における不具合発生の不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	2	11.1	3	25.0	4	19.0	4	22.2	12	41.4	5	25.5
2 カ月を超え 4 カ月以内	4	22.2	2	16.7	7	33.3	5	27.8	4	13.8	4	22.4
4 カ月を超え 6 カ月以内	1	5.6	1	8.3	3	14.3	3	16.7	6	20.7	3	14.3
6 カ月を超え 8 カ月以内	3	16.7	2	16.7	1	4.8	0	0.0	0	0.0	1	6.1
8 カ月を超え 10 カ月以内	1	5.6	0	0.0	2	9.5	1	5.6	4	13.8	2	8.2
10 カ月を超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 カ月を超え 24 カ月以内	6	33.3	3	25.0	1	4.8	3	16.7	1	3.4	3	14.3
24 カ月を超え 48 カ月以内	0	0.0	1	8.3	2	9.5	1	5.6	1	3.4	1	5.1
48 カ月を超え	1	5.6	0	0.0	1	4.8	1	5.6	1	3.4	1	4.1
合計件数及びその割合	18	100	12	100	21	100	18	100	29	100	20	100

表 3-30 動力伝達装置における不具合発生の日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	3	30.0	4	20.0	3	30.0	2	15.4	5	20.0	3	21.8
2 カ月を超え 4 カ月以内	1	10.0	5	25.0	2	20.0	3	23.1	4	16.0	3	19.2
4 カ月を超え 6 カ月以内	0	0.0	3	15.0	1	10.0	0	0.0	3	12.0	1	9.0
6 カ月を超え 8 カ月以内	1	10.0	2	10.0	0	0.0	4	30.8	1	4.0	2	10.3
8 カ月を超え 10 カ月以内	0	0.0	1	5.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	1.3
10 カ月を超え 12 カ月以内	1	10.0	1	5.0	1	10.0	0	0.0	0	0.0	1	3.8
12 カ月を超え 24 カ月以内	0	0.0	2	10.0	2	20.0	3	23.1	7	28.0	3	17.9
24 カ月を超え 48 カ月以内	1	10.0	2	10.0	1	10.0	0	0.0	2	8.0	1	7.7
48 カ月を超え	3	30.0	0	0.0	0	0.0	1	7.7	3	12.0	1	9.0
合計件数及びその割合	10	100	20	100	10	100	13	100	25	100	16	100

表 3-31 電気装置における不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及びその割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度）

期間区分	H27		H28		H29		H30		R1		5 力年平均	
	届出件数 (件)	届出件数の 割合 (%)										
2 カ月以内	3	21.4	8	57.1	2	20.0	5	26.3	8	36.4	5	32.9
2 カ月超え 4 カ月以内	4	28.6	2	14.3	4	40.0	5	26.3	4	18.2	4	24.1
4 カ月超え 6 カ月以内	3	21.4	0	0.0	1	10.0	3	15.8	1	4.5	2	10.1
6 カ月超え 8 カ月以内	1	7.1	1	7.1	1	10.0	0	0.0	1	4.5	1	5.1
8 カ月超え 10 カ月以内	0	0.0	1	7.1	1	10.0	3	15.8	3	13.6	2	10.1
10 カ月超え 12 カ月以内	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	4.5	0	1.3
12 カ月超え 24 カ月以内	1	7.0	0	0.0	1	10.0	1	5.3	1	4.5	1	5.1
24 カ月超え 48 カ月以内	0	0.0	1	7.1	0	0.0	1	5.3	2	9.1	1	5.1
48 カ月超え	2	14.0	1	7.1	0	0.0	1	5.3	1	4.5	1	6.3
合計件数及びその割合	14	100	14	100	10	100	19	100	22	100	16	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 27 年度から令和元年度の装置別の電子制御部品の不具合に関連する届出（以下、「電子制御部品関連届出」という。）について、届出件数及び比率を「全体」、国産車及び輸入車に分けて表 3-32 に示す。ここでの比率は、電子制御部品ではない一般部品の不具合に関連する届出（以下、「一般部品届出」という。）を含む届出件数の合計に対する比率としている。（以下、表 3-32 及び図 3-11 から図 3-15 まで同じ）。なお、令和元年度の「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 27 年度から令和元年度の電子制御部品関連届出の件数及び比率の推移をグラフにしたものを、図 3-11 に示す。

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

全装置の合計について表 3-32 をみると、令和元年度の「全体」についての電子制御部品関連届出は 72 件であり、前年度と比べて 10 件減少（対前年度比約 12.2%減）し、5 カ年平均と比べて 6 件少ない。国産車については 29 件で、前年度と比べて 12 件減少（同約 29.3%減）しているが、5 カ年平均と比べると 10 件多い。輸入車については 43 件で、前年度と比べて 2 件増加（同約 4.9%増）しているが、5 カ年平均と比べると 3 件少ない。

図 3-11 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 27 年度から平成 29 年度までは緩やかな増加傾向にあったが、平成 30 年度から減少傾向にある。国産車における当該比率は、平成 30 年度に増加しているが 5 年間では減少傾向にある。また、輸入車においては平成 30 年度に減少し、令和元年度ではわずかに増加している。

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 23%、国産車約 16%となっており、輸入車が約 7 ポイント高い。

表 3-32 装置別の電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率*1（平成 27 年度～令和元年度及び 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						
			H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	
原動機	電子制御部品関連	件数(件)	9	13	14	12	12	12	8	3	9	4	16	8	17	16	23	16	28	20	
	部品関連	比率(%)	25.0	37.1	36.8	27.9	36.4	32.4	44.4	25.0	42.9	22.2	55.2	40.8	31.5	34.0	39.0	26.2	45.2	35.3	
	装置合計	件数(件)	36	35	38	43	33	37	18	12	21	18	29	20	54	47	59	61	62	57	
電気装置	電子制御部品関連	件数(件)	13	10	5	7	0	7	3	6	2	3	4	4	16	16	7	10	4	11	
	部品関連	比率(%)	40.6	47.6	13.9	25.9	0.0	24.6	21.4	42.9	20.0	15.8	18.2	22.8	34.8	45.7	15.2	21.7	8.3	24.0	
	装置合計	件数(件)	32	21	36	27	26	28	14	14	10	19	22	16	46	35	46	46	48	44	
制動装置	電子制御部品関連	件数(件)	5	5	2	3	4	4	4	2	7	4	7	5	9	7	9	7	11	9	
	部品関連	比率(%)	25.0	20.0	9.5	13.0	12.5	15.7	33.3	20.0	33.3	22.2	50.0	32.0	28.1	20.0	21.4	17.1	23.9	21.9	
	装置合計	件数(件)	20	25	21	23	32	24	12	10	21	18	14	15	32	35	42	41	46	39	
動力伝達装置	電子制御部品関連	件数(件)	5	2	6	7	6	5	1	6	4	3	2	3	6	8	10	10	8	8	
	部品関連	比率(%)	16.7	5.7	30.0	20.0	20.0	17.3	10.0	30.0	40.0	23.1	8.0	20.5	15.0	14.5	33.3	20.8	14.5	18.4	
	装置合計	件数(件)	30	35	20	35	30	30	10	20	10	13	25	16	40	55	30	48	55	46	
燃料装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	0	0	0	1	2	1	1	2	1	1	5	3	1	2	1	2	
	部品関連	比率(%)	15.0	10.0	0.0	0.0	0.0	5.0	10.0	7.1	4.5	11.1	6.7	7.9	12.5	8.8	2.8	5.3	2.4	6.3	
	装置合計	件数(件)	20	20	14	20	26	20	20	14	22	18	15	18	40	34	36	38	41	38	
灯火装置	電子制御部品関連	件数(件)	3	2	1	0	0	1	1	1	4	4	6	3	4	3	5	4	6	4	
	部品関連	比率(%)	30.0	22.2	9.1	0.0	0.0	11.3	25.0	33.3	44.4	50.0	46.2	43.2	28.6	25.0	25.0	25.0	21.4	24.4	
	装置合計	件数(件)	10	9	11	8	15	11	4	3	9	8	13	7	14	12	20	16	28	18	
かじ取装置	電子制御部品関連	件数(件)	2	2	0	1	1	1	2	2	2	3	1	2	4	4	2	4	2	3	
	部品関連	比率(%)	15.4	20.0	0.0	16.7	25.0	14.6	40.0	50.0	18.2	37.5	8.3	25.0	22.2	28.6	10.5	28.6	12.5	19.8	
	装置合計	件数(件)	13	10	8	6	4	8	5	4	11	8	12	8	18	14	19	14	16	16	
乗車装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	0	0	0	3	1	3	4	7	2	0	3	4	4	7	2	3	4	
	部品関連	比率(%)	6.7	0.0	0.0	0.0	25.0	9.5	23.1	30.8	29.2	12.5	0.0	20.8	14.3	20.0	25.0	10.0	13.0	16.8	
	装置合計	件数(件)	15	7	4	4	12	8	13	13	24	16	11	15	28	20	28	20	23	24	
排出ガス発散防止装置	電子制御部品関連	件数(件)	1	1	1	1	0	1	1	1	2	7	0	2	2	2	3	8	0	3	
	部品関連	比率(%)	11.1	12.5	10.0	6.3	0.0	7.5	50.0	33.3	100.0	35.0	0.0	37.9	18.2	18.2	25.0	22.2	0.0	18.3	
	装置合計	件数(件)	9	8	10	16	10	11	2	3	2	20	2	6	11	11	12	36	12	16	
車枠・車体装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
	部品関連	比率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.8	
	装置合計	件数(件)	16	14	18	28	15	18	1	5	9	12	11	8	17	19	27	40	26	26	
緩衝装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	
	部品関連	比率(%)	0.0	0.0	11.1	0.0	0.0	3.6	0.0	12.5	0.0	0.0	33.3	7.1	0.0	5.9	7.1	0.0	14.3	5.4	
	装置合計	件数(件)	2	9	9	4	4	6	7	8	5	5	3	6	9	17	14	9	7	11	
走行装置	電子制御部品関連	件数(件)	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
	部品関連	比率(%)	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0	3.6	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	9.1	6.3	0.0	4.9	
	装置合計	件数(件)	2	2	7	15	2	6	2	2	4	1	4	3	4	4	11	16	6	8	
その他	エアバッグ	電子制御部品関連	件数(件)	1	1	2	2	1	1	6	4	6	1	4	4	7	5	8	3	5	6
		部品関連	比率(%)	2.9	2.9	13.3	16.7	6.7	6.3	25.0	16.0	22.2	4.3	13.3	16.3	12.1	8.3	19.0	8.6	11.1	11.7
		装置合計	件数(件)	34	35	15	12	15	22	24	25	27	23	30	26	58	60	42	35	45	48
	エアバッグ以外	電子制御部品関連	件数(件)	2	5	3	7	1	4	2	1	4	8	1	3	4	6	7	15	2	7
		部品関連	比率(%)	7.4	29.4	12.5	33.3	6.7	17.3	20.0	8.3	28.6	66.7	16.7	29.6	10.8	20.7	18.4	45.5	9.5	21.5
		装置合計	件数(件)	27	17	24	21	15	21	10	12	14	12	6	11	37	29	38	33	21	32
全装置の合計	電子制御部品関連	件数(件)	45	43	35	41	29	39	33	32	49	41	43	40	78	75	84	82	72	78	
	部品関連	比率(%)	16.9	17.4	14.9	15.6	12.1	15.5	23.2	22.1	25.9	21.5	21.8	22.9	19.1	19.1	19.8	18.1	16.5	18.5	
	装置合計	件数(件)	266	247	235	262	239	250	142	145	189	191	197	173	408	392	424	453	436	423	

*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。

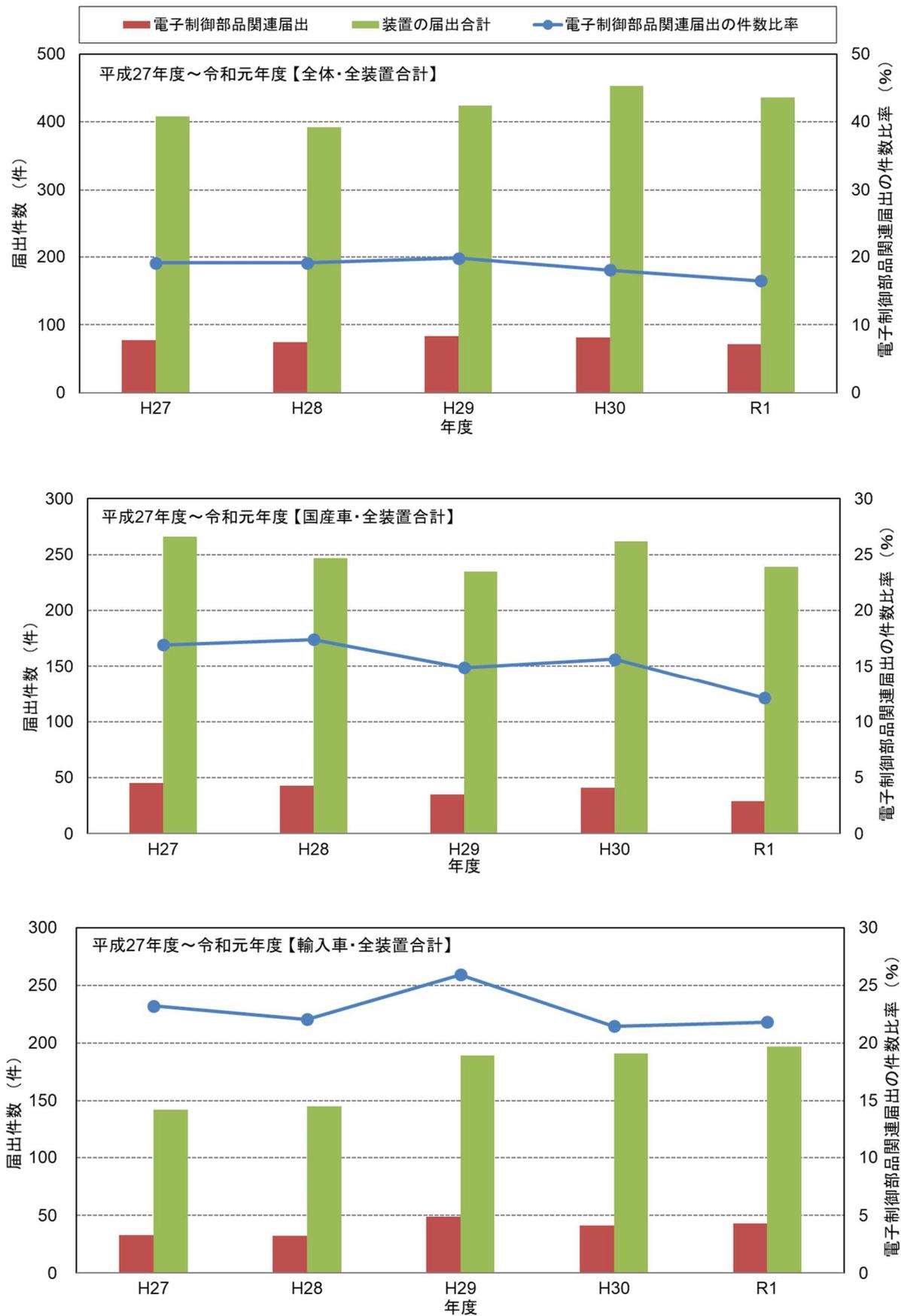


図 3-11 全装置の合計における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 27 年度～令和元年度)

表 3-32 をみると、年度により電子制御部品関連届出の件数が 0 件の装置もあり、それらの装置では 5 年平均においても届出件数がほとんどない装置もある。これは、装置毎に電子制御部品の採用率が異なることが影響しているものと考えられる。

平成 27 年度から令和元年度の 5 年平均における「全体」の電子制御部品関連届出の件数が上位 4 装置（原動機、電気装置、制動装置及び動力伝達装置）について、平成 27 年度から令和元年度までの電子制御関連届出の件数及び件数比率の推移をグラフにしたものを、原動機については図 3-12、電気装置については図 3-13、制動装置については図 3-14、動力伝達装置については図 3-15 にそれぞれ示す。

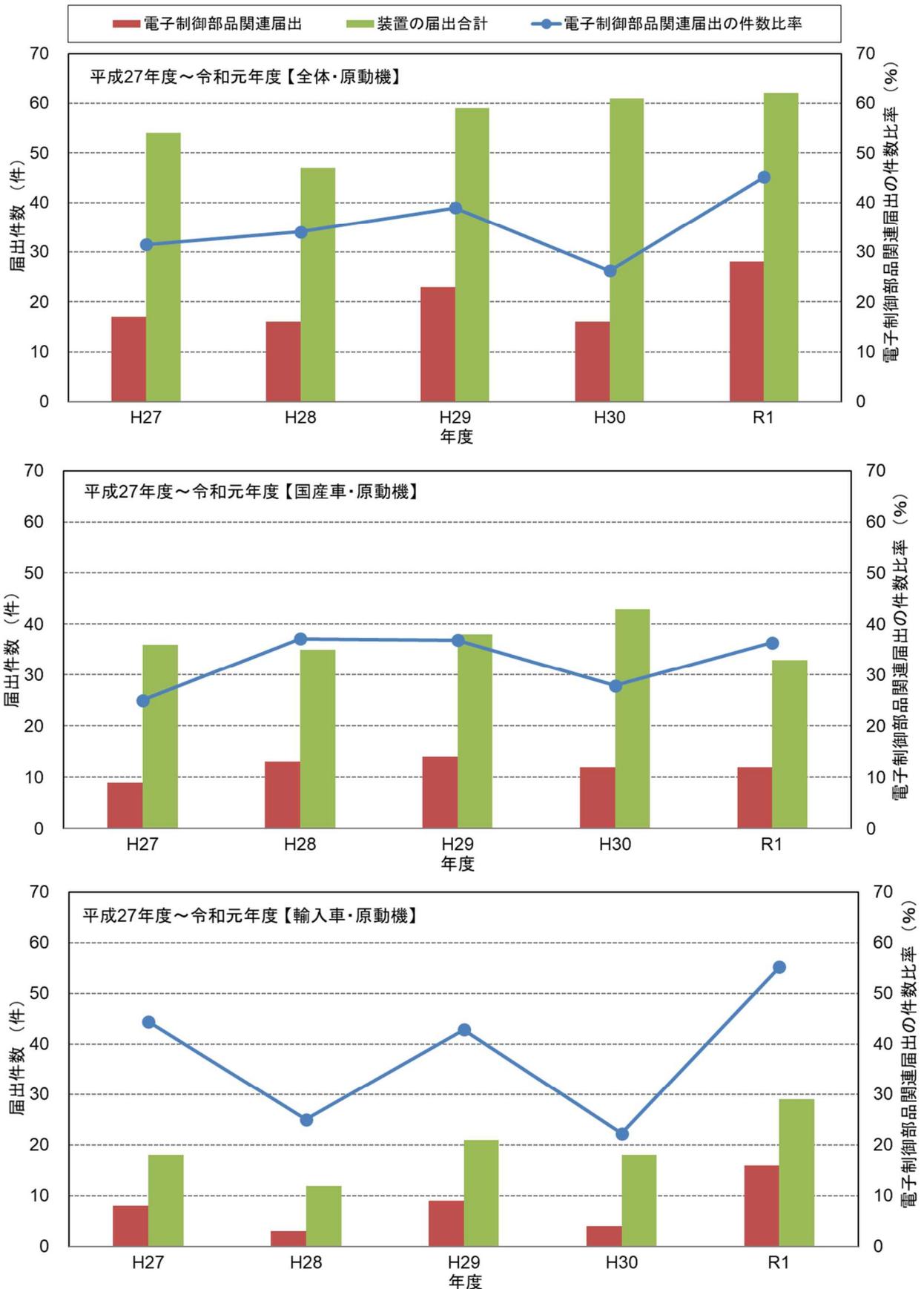


図 3-12 原動機における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 27 年度～令和元年度)

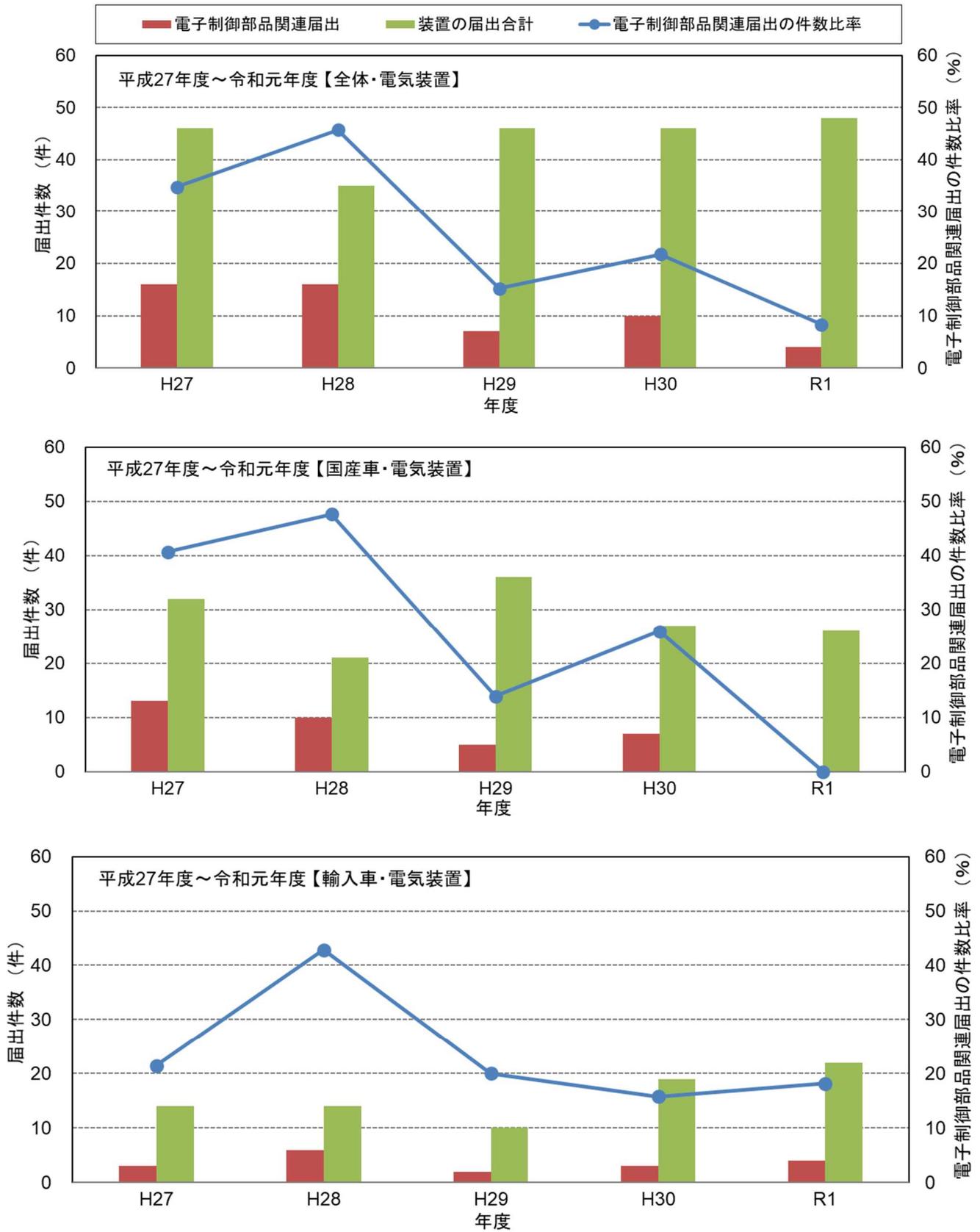


図 3-13 電気装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 27 年度～令和元年度)

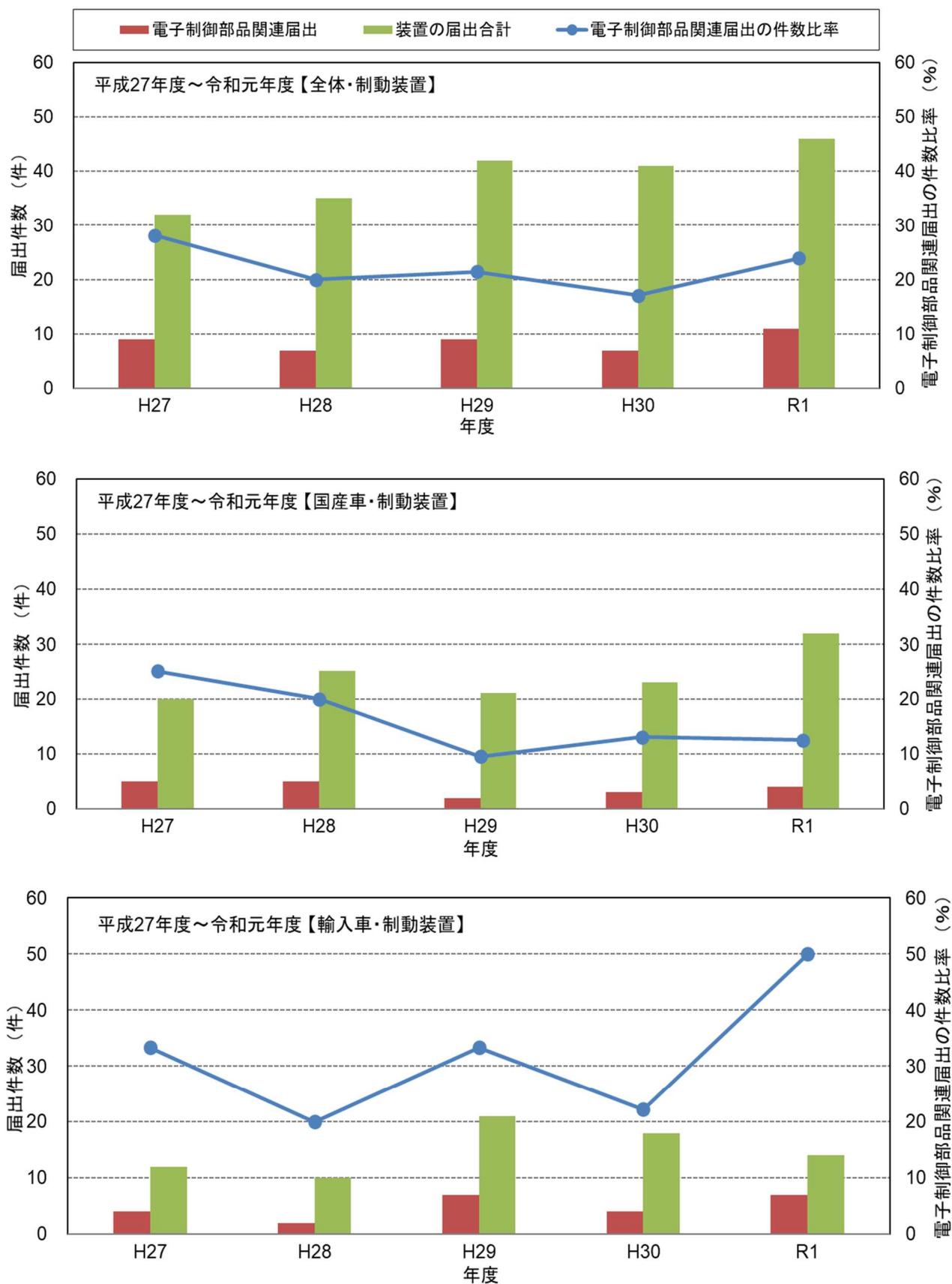


図 3-14 動力伝達装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 27 年度～令和元年度)

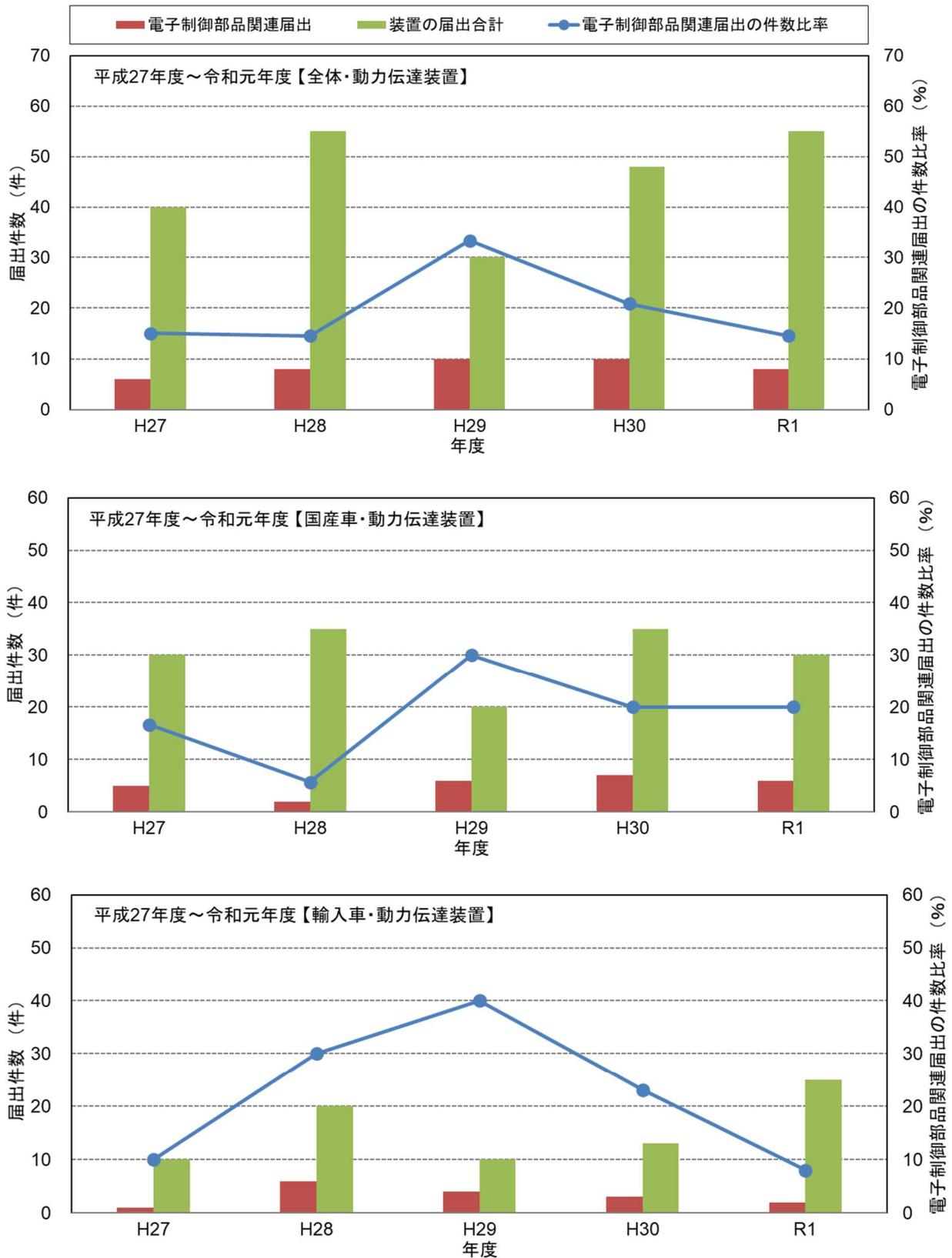


図 3-15 排出ガス発散防止装置における電子制御部品関連届出についての届出件数及び比率の推移 (平成 27 年度～令和元年度)

(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 27 年度から令和元年度の電子制御部品関連届出の全装置の合計における、不具合発生の初報日からリコール届出日までの各期間区分について、届出件数及び電子制御部品関連届出の件数の期間区分合計に対する比率（以下、表 3-33、図 3-16 及び図 3-17 まで同じ）を「全体」、国産車及び輸入車にわけて表 3-33 に、また、それらをグラフにしたものを図 3-16 及び図 3-17 に示す。

表 3-33 をみると、令和元年度における電子制御部品関連の届出の件数は、「全体」において「2 カ月以内」の期間区分が最も多く 25 件、次いで「2 カ月超え 4 カ月以内」が 14 件、「4 カ月超え 6 カ月以内」が 10 件、「8 カ月超え 10 カ月以内」及び「12 カ月超え 24 カ月以内」が 6 件、「6 カ月超え 8 カ月以内」が 5 件、「24 カ月超え 48 カ月以内」が 4 件、「48 カ月超え」が 2 件、「10 カ月超え 12 カ月以内」が 0 件の順になっている。「6 カ月以内」の期間でみた場合、49 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 68%）となり、前年度と比べると 6 件増加（対前年度比約 14%増）している。「24 カ月超え」の期間でみた場合は、6 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 8%）となっており、前年度と比べると 17 件減少（対前年度比約 74%減）している。6 カ月以内と不具合発生の初報日から早期に届出られるものは増加し、不具合発生の初報日から 48 カ月を超えるような届出は減少している。

国産車では、「6 カ月以内」における期間区分が 14 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 48%）であり、前年度と比べて 4 件増加（対前年度比約 40%増）となっていた。また、「24 カ月超え」の期間区分では、5 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 17%）あり、前年度と比べて 14 件減少（対前年度比約 74%減）となっていた。

輸入車では、「6 カ月以内」における期間区分が 35 件で（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 81%）であり、前年度と比べて 2 件増加（対前年度比約 6%増）となっていた。「24 カ月超え」の期間区分では 1 件（電子制御部品関連届出「期間区分合計」の約 2%）であり、前年度と比べて 3 件減少（対前年度比約 75%減）となっていた。

表 3-33 電子制御部品関連届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数及び比率*1【全装置の合計】(平成 27 年度～令和元年度及び 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					
			H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均	H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
2 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	9	3	2	7	5	5	11	12	12	18	12	10	20	15	14	25	17
		比率(%)	11.1	20.9	8.6	4.9	24.1	13.5	15.2	34.4	24.5	24.5	41.9	28.2	12.8	26.7	17.9	15.6	34.7	21.1
	装置合計	届出件数(件)	48	39	40	35	33	39	45	55	37	37	68	48	93	94	77	72	101	87
2 カ月超え 4 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	3	4	3	3	4	12	9	14	14	11	12	18	12	18	17	14	16
		比率(%)	13.3	7.0	11.4	7.3	10.3	9.8	36.4	28.1	28.6	28.6	25.6	29.1	23.1	16.0	21.4	18.9	19.4	19.8
	装置合計	届出件数(件)	46	28	25	27	37	33	34	35	64	64	38	47	80	63	89	91	75	80
4 カ月超え 6 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	2	3	5	4	4	2	1	7	7	6	5	8	3	10	12	10	9
		比率(%)	13.3	4.7	8.6	12.2	13.8	10.4	6.1	3.1	14.3	14.3	14.0	11.2	10.3	4.0	11.9	13.3	13.9	10.8
	装置合計	届出件数(件)	20	19	22	25	23	22	13	12	19	19	25	18	33	31	41	44	48	40
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	5	2	4	3	1	1	1	1	1	1	2	3	6	3	5	4
		比率(%)	2.2	4.7	14.3	4.9	13.8	7.3	3.0	3.1	2.0	2.0	2.3	2.4	2.6	4.0	7.1	3.3	6.9	4.8
	装置合計	届出件数(件)	23	21	16	27	21	22	9	10	7	7	9	8	32	31	23	34	30	30
8 カ月超え 10 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	1	2	2	1	2	2	0	1	0	0	4	1	1	3	2	1	6	3
		比率(%)	2.2	4.7	5.7	2.4	6.7	4.1	0.0	3.1	0.0	0.0	9.3	2.4	1.3	4.0	2.4	1.1	8.3	3.3
	装置合計	届出件数(件)	11	12	21	12	13	14	5	5	5	5	9	6	16	17	26	17	22	19
10 カ月超え 12 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	3	0	2	2	0	1	2	0	4	4	0	2	5	0	6	6	0	3
		比率(%)	6.7	0.0	5.7	4.9	0.0	3.6	6.1	0.0	8.2	8.2	0.0	4.9	6.4	0.0	7.1	6.7	0.0	4.3
	装置合計	届出件数(件)	12	18	8	7	13	12	3	2	11	11	3	6	15	20	19	18	16	18
12 カ月超え 24 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	12	6	6	7	4	7	7	5	7	7	2	6	19	11	13	14	6	13
		比率(%)	26.7	14.0	17.1	17.1	13.8	18.1	21.2	15.6	14.3	14.3	40.7	13.6	24.4	14.7	15.5	15.6	8.3	15.8
	装置合計	届出件数(件)	41	33	49	47	37	41	20	14	31	31	21	23	61	47	80	78	58	65
24 カ月超え 48 カ月以内	電子制御 部品関連	届出件数(件)	6	12	6	8	3	7	1	2	3	3	1	2	7	14	9	11	4	9
		比率(%)	13.3	27.9	17.1	19.5	10.3	18.1	3.0	6.3	6.1	6.1	2.3	4.9	9.0	18.7	10.7	12.2	5.6	11.3
	装置合計	届出件数(件)	39	38	29	41	36	36	5	10	10	10	19	11	44	48	39	51	55	47
48 カ月超え	電子制御 部品関連	届出件数(件)	5	7	4	11	2	6	3	2	1	1	0	1	8	9	5	12	2	7
		比率(%)	11.1	16.3	11.4	26.8	6.9	15.0	9.1	6.3	2.0	2.0	0.0	3.4	10.3	12.0	6.0	13.3	2.8	9.0
	装置合計	届出件数(件)	26	39	25	41	27	32	8	2	5	5	5	5	34	41	30	46	32	37
期間区分 合計*3	電子制御 部品関連	届出件数(件)	45	43	35	41	29	39	33	32	49	49	43	41	78	75	84	90	72	80
		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)	266	247	235	262	240	250	142	145	189	189	197	172	408	392	424	451	437	422

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

*2: 装置合計は、一般部品届出も含む。

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

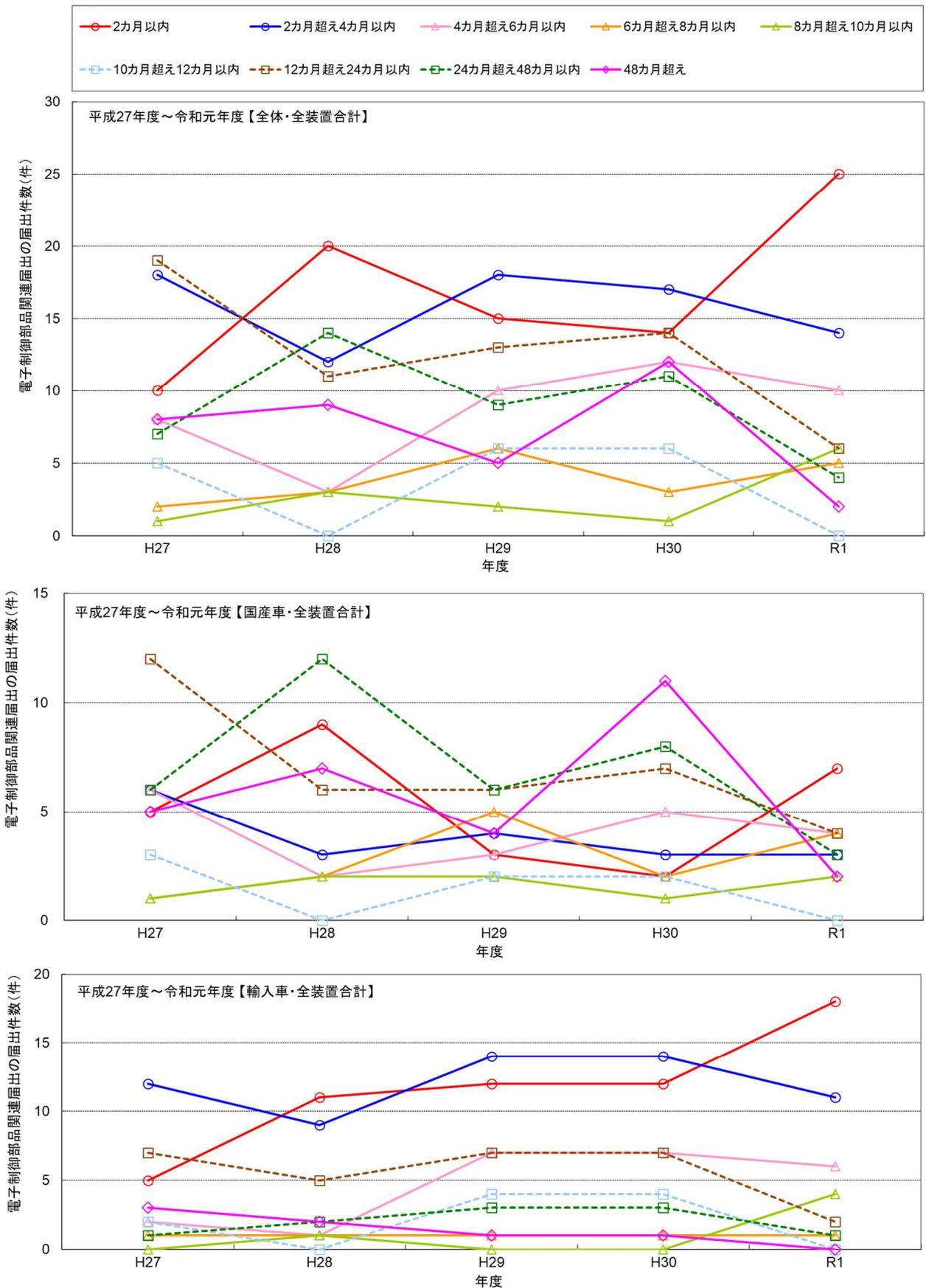
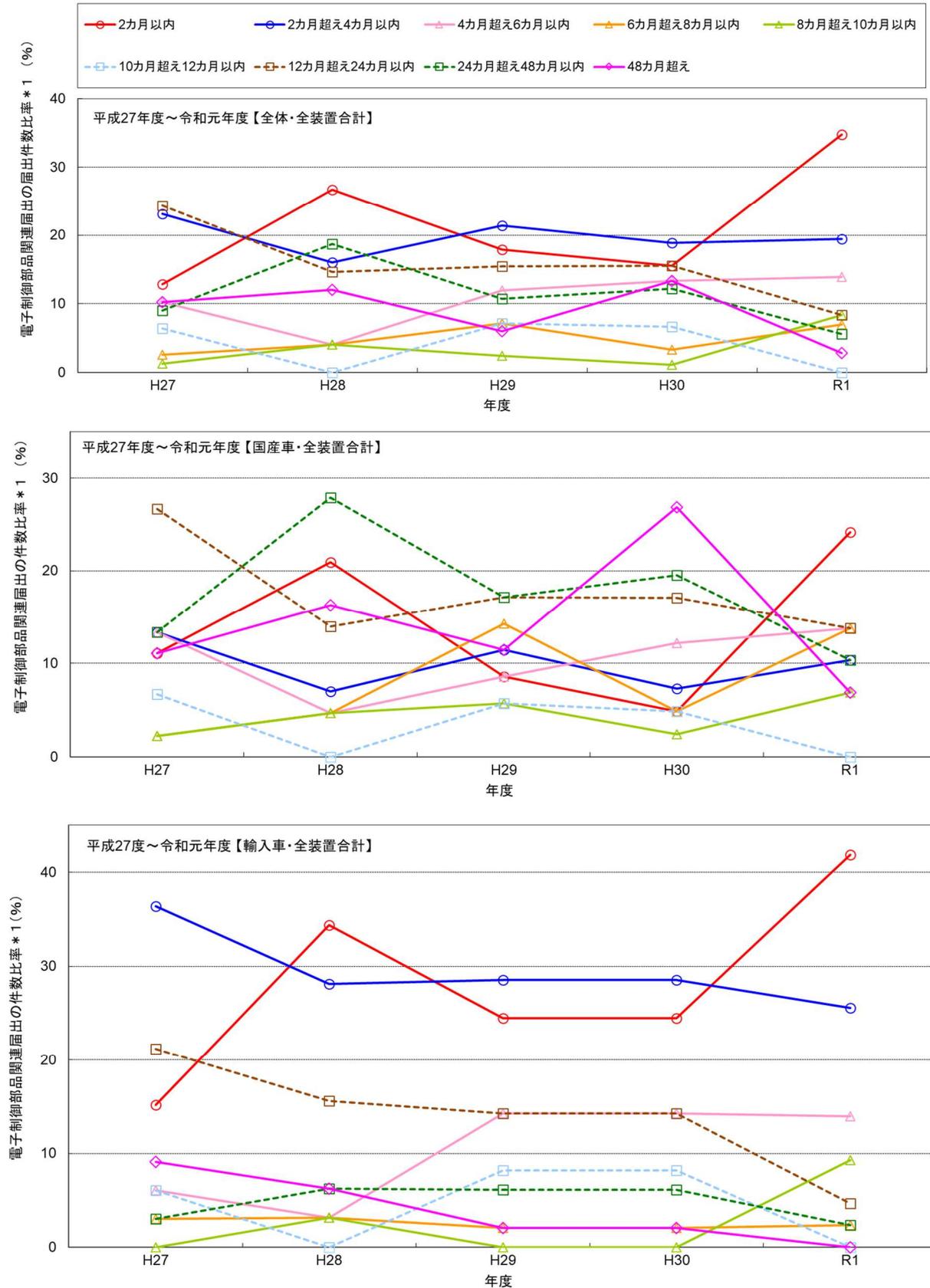


図 3-16 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数【全装置の合計】(平成 27 年度～令和元年度)



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

図 3-17 電子制御部品関連届出の不具合発生の日からリコール届出日までの各期間区分の届出件数の比率*1【全装置の合計】(平成27年度～令和元年度)

次に、平成 27 年度から令和元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 3-34 及び図 3-18 に示す。

表 3-34 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 27 年度～令和元年度及び 5 力年平均）

届出の区分け		平均期間（力月）					
		H27	H28	H29	H30	R1	5 力年平均
国産車	電子制御部品 関連届出	20.5	26.7	22.6	30.9	12.4	23.2
	一般部品届出	17.5	21.7	20.3	21.4	20.2	20.2
輸入車	電子制御部品 関連届出	14.3	11.1	8.2	8.2	4.7	8.9
	一般部品届出	9.1	6.3	9.9	9.9	11.4	9.5
全体	電子制御部品 関連届出	17.9	20.0	14.2	18.5	7.8	15.8
	一般部品届出	14.7	16.2	16.0	16.9	16.5	16.1

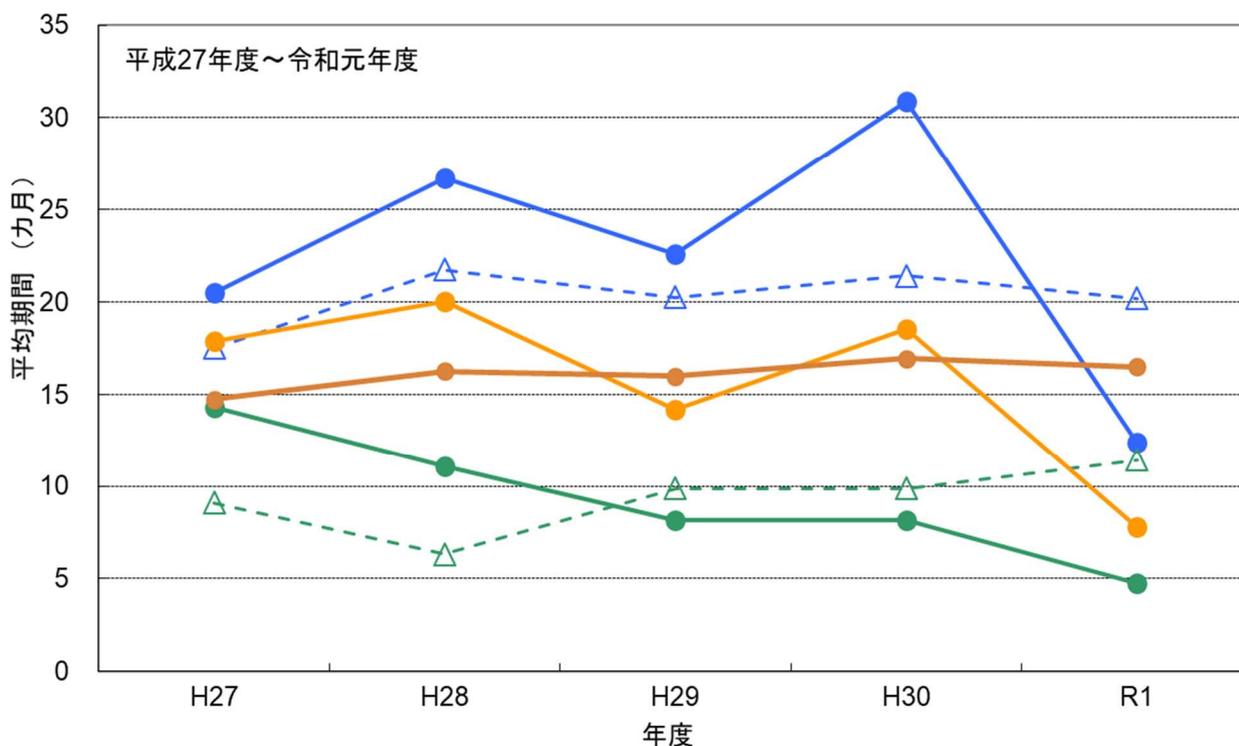


図 3-18 電子制御部品関連届出及び一般部品届出についての不具合発生の初報日からリコール届出日までの平均期間（平成 27 年度～令和元年度）

4. リコール届出対象車両の改修状況

平成 29 年度から令和元年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の令和 2 年 3 月末時点及び平成 31 年 3 月末時点における改善措置の改修状況について、届出年度別の平均改修率を表 4-1 に示す。

令和元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」71.5%、国産車 72.3%、輸入車 58.5%となっている。前年度の状況と比較した場合、平成 30 年度に届出されたものについては、平成 31 年 3 月末時点で、「全体」61.0%、国産車 62.7%、輸入車 47.8%であり、全体的に平均改修率が大きく改善されていた。

平成 30 年度に届出されたもの(1~2 年経過)の平均改修率は、「全体」では令和 2 年 3 月末時点で 83.3%、平成 31 年 3 月末時点で 61.0%、国産車では令和 2 年 3 月末時点で 84.3%、平成 31 年 3 月末時点で 62.7%となっており、輸入車では令和 2 年 3 月末時点で 75.8%、平成 31 年 3 月末時点で 47.8%となっていた。平成 29 年度に届出されたもの(2~3 年経過)の平均改修率は、「全体」では令和 2 年 3 月末時点で 90.5%、平成 31 年 3 月末時点で 85.6%、国産車では令和 2 年 3 月末時点で 90.7%、平成 31 年 3 月末時点で 85.7%となっており、輸入車では令和 2 年 3 月末時点で 88.3%、平成 31 年 3 月末時点で 83.7%となっていた。

表 4-1 リコール届出後の改善措置の平均改修率*1 (平成 29 年度から令和元年度届出分)

届出年度	令和 2 年 3 月末時点 (平成 31 年 3 月末時点) *2 での 平均改修率 (%)					
	国産車		輸入車		全体	
R1	72.3%		58.5%		71.5%	
H30	84.3%	(62.7) *2	75.8%	(47.8) *2	83.3%	(61.0) *2
H29	90.7%	(85.7) *2	88.3%	(83.7) *2	90.5%	(85.6) *2

*1 : 平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出から令和 2 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 31 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令和元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。また、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 令和元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 (令和元年度)

事例	
国産装置	リコール届出なし
輸入装置	リコール届出なし

表 5-3 タイヤのリコール届出内容 (令和元年度分)

事例	
国産装置	リコール届出なし
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

令和元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 6-4 にそれぞれ示す。なお、不具合件数及び事故の有無についてはリコール届出に記載されているものである。

表 6-1 火災（出火、発火を含む）又はそのおそれがあるとしたリコール届出事例

事例 1	不具合の内容	電源分配器の基板において、製造設備の管理が不適切なため、不要な半田が付着した状態で防湿材がコーティングされたものがあり、使用過程においてコーティングに亀裂が発生することがある。そのため、高湿環境下において電極間の微細な導通が発生して電極成分が移動し、短絡回路が形成されると、短絡電流の発熱によって、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	491,346 台	不具合件数： 4 件	事故の有無： 4 件
事例 2	不具合の内容	コンビネーションメータにおいて、回路構成が不適切なため、車室内が長い間湿気にさらされると、メータ基板で結露が発生し、電源回路部がショートすることがある。そのため、メータ基板から発煙し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	33,181 台	不具合件数： 17 件	事故の有無： 14 件
事例 3	不具合の内容	暖房を補助する PTC ヒータのハーネスにおいて、ハーネス電線径が不適切なため、PTC ヒータが最大出力で連続作動すると、発熱によりコネクタ端子が変形することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、端子部が高温になりコネクタが焼損し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	28,485 台	不具合件数： 8 件	事故の有無： 5 件
事例 4	不具合の内容	エンジンのブローバイガス還元装置において、ブローバイガスヒーターの成形加工が不適切なため、外装樹脂にクラックが発生するものがある。そのため、クラックに水分が浸入すると、クラックが拡大し樹脂内部にある電熱線ヒーターの回路が短絡して警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、ヒーターが異常発熱して外装が溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	9,853 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 5	不具合の内容	大型路線バスのエンジンインテークエアヒーターリレーにおいて、リレー内部電気接点の耐久性が不足しているため、アイドルストップ機能や、停留所等でのエンジン停止始動を頻繁に繰り返すと、接点部がアーク放電により溶損することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接点が溶着状態となり発熱して炭化・発煙し、最悪の場合、リレー及び配線の一部が焼損に至るおそれがある。		
	対象台数	3,682 台	不具合件数： 3 件	事故の有無： 1 件

事例6	不具合の内容	刈取脱穀作業車において、排気管の形状が不適切なため、排気管と車体フレームとの間にワラズが堆積し、ワラズで放熱が阻害され、排気管表面温度が上昇することがある。そのため、排気管の表面に堆積したワラズが発火し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	3,533 台	不具合件数: 1 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	燃料タンクのポンプモーター配線端子において、当該端子接続部のはんだ下処理が不十分なため、はんだ割れ、はがれにより接触不良となることがある。そのため、はんだ接続部が発熱し断線して、燃料供給が止まりエンジンが停止する、または、端子周囲が熔損し穴が開き、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	3,477 台	不具合件数: 5 件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	エアコンプロアコントロールユニットにおいて、ハウジング形状が不適切なため、防水性が不十分なものがある。そのため、同ユニット内部に水分が浸入すると、内部の電気配線が短絡し基板が焼損して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	3,431 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	ディーゼルエンジンの排気ガス再循環装置(EGR)において、排気ガス冷却装置の冷却方法が不適切なため、排気ガス中の煤が湿気を帯びることがある。そのため、煤がエンジンの吸気バルブへ堆積し密着不良を起こすことで、エンジンの出力低下やエンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、インテークマニホールドが溶損し火災に至るおそれがある。		
	対象台数	3,379 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例10	不具合の内容	ショベルローダの電源リレーにおいて、キャップの材質が不適切なため、経時劣化により電極表面が変形するものがある。そのため、内部短絡が生じメイン電源が喪失して車両が停止する、もしくは火花により火災に至るおそれがある。		
	対象台数	2,233 台	不具合件数: 10 件	事故の有無: 無し
事例11	不具合の内容	スーパーチャージャ搭載車両において、燃料配管(デリバリパイプ)を取付ける樹脂製スペーサの材質が不適切なため、熱等によりスペーサが変形して取付ボルトが緩み、エンジン振動等により当該ボルトが折損することがある。そのため、インジェクタ取付部がシール不良となり燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	753 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

事例 1 2	不具合の 内容	ディーゼルエンジンの排気ガス再循環装置(EGR)モジュールにおいて、排気ガス冷却装置の耐久性が不十分であるため、冷却水が漏れるものがある。そのため、排気ガスに含まれる煤が冷却水と混合して排気ガス再循環装置(EGR)モジュールの内部に堆積し、高温になった堆積物がインテークマニホールドに流入し付着して、インテークマニホールドが溶損すると、エンジン出力が低下するとともに、エンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	696 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	燃料装置において、部品管理が不適切なため、高圧ポンプの保護プレートが装着されていない。そのため、衝突事故の際に高圧ポンプが損傷した場合、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	648 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	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	493 台	不具合件数: 2 件	事故の有無: 無し
事例 1 5	不具合の 内容	エンジン式フォークリフトのLPG仕様車において、LPGベーパーライザの取付ブラケットの強度が不足しているため、ローアイドル時に油圧負荷を掛けるような操作を繰り返し行くと、原動機の振動により、当該ブラケットに亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ブラケットが折損し、LPGベーパーライザが固定できなくなり、燃料配管に負荷が掛かり、最悪の場合、燃料配管が折損し、LPGが漏れ、発火するおそれがある。		
	対象台数	372 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 1 6	不具合の 内容	エンジン冷却装置において、ブリーダーホースの材質が不適切なため、耐熱性が不足しているものがある。そのため、熱により当該ホースに亀裂が生じ、冷却水が漏れ警告灯が点灯して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	318 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 1 7	不具合の 内容	盗難発生警報装置ハーネスにおいて、作業指示が不適切なため、当該ハーネスのコネクタにダミープラグが装着されていないものがある。そのため、水が当該ハーネスを伝ってビルトインシステムインターフェイス(BSI)コネクタ部に浸入し、BSIコネクタ内部で短絡を起こして、最悪の場合、火災を引き起こすおそれがある。		
	対象台数	167 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 1 8	不具合の 内容	エアコンのエバポレータにおいて、排水ホースの組付けが不適切なため、車室内に凝縮水が漏れ出すものがある。そのため、床下が浸水して電気配線に腐食や短絡が発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	160 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し

事例19	不具合の内容	電動パワーステアリングのワイヤーハーネスにおいて、アンダーパネルの取付方法が不適切なため、クロスメンバと当該アンダーパネルの間に挟まれているものがある。そのため、当該ワイヤーハーネスの被覆が損傷し、短絡が発生することにより、電動パワーステアリングが機能しなくなり、最悪の場合、始動用バッテリーが消耗してエンジンが始動しなくなる、または火災に至るおそれがある。		
	対象台数	94台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例20	不具合の内容	燃料タンクにおいて、製造機器の設定が不適切なため、燃料タンク空洞部とスクリュキャップインサートとの隙間が小さいものがある。そのため、スクリュを規定トルクを超えて締め付けた場合に、隙間部分に亀裂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	84台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例21	不具合の内容	エアコンのプロアモーターハウジングにおいて形状が不適切なため、当該ハウジング部に浸入した雨水が溜まることがある。そのためプロアモーター軸部分が腐食してモーターの動きが重くなり、回路内の電流値が上昇することでプロアモーターハウジングが溶け、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	82台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例22	不具合の内容	エアコンのプロアモーターにおいて、配線のコネクタの形状が不適切なため、メーカー指定外のレギュレーターを使用すると、当該レギュレーターと配線が接触不良状態となることがある。そのため、コネクタ部が発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	82台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例23	不具合の内容	電動パワーステアリング装置において、電気配線の配策が不適切なため、当該配線がサスペンションフレームとアンダーパネルの間に挟まれているものがある。そのため、走行時の振動等で被覆が削れ、サスペンションフレームに短絡することで警告灯が点灯し、ステアリングのアシスト機能が失われ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	69台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例24	不具合の内容	エンジンハーネスの配策が不適切なため、エンジンハーネスとリンクパイプのヒートシールドが接触しているものがある。そのため、車両振動によりエンジンハーネスが損傷し、警告灯が点灯して、最悪の場合、走行中にエンストする、または、触媒が過熱されて火災に至るおそれがある。		
	対象台数	26台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例25	不具合の内容	散水装置を取り付けた塵芥車において、保護ヒューズの選定が不適切なため、配線のショートなどの異常が発生した際に、過電流が流れ、最悪の場合、配線被覆が溶融し、発煙または発火に至るおそれがある。		
	対象台数	18台	不具合件数：1件	事故の有無：無し

事例26	不具合の内容	バッテリー式フォークリフトの充電用トランスにおいて、取付部材の強度が不足しているため路面からの振動により取付部材が変形又は折損することがある。そのため、そのまま使用を続けると、トランスが脱落し、最悪の場合、トランスとバッテリーケーブルの間に短絡が起こり、車両火災に至るおそれがある。		
	対象台数	11台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例27	不具合の内容	パワーステアリングオイルクーラーにおいて、製造指示が不適切なため、ユニオンパイプ先端のパイプ抜け止め部が正しく加工されていない。そのため、高い油圧が掛かった時にホースが外れ、パワーステアリングシステムオイルが流出してステアリングのアシスト機能が失われ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	10台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例28	不具合の内容	電気式の補助ヒーターエレメントにおいて、製造時のコネクタの嵌合が不十分なため、接触不良状態のものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該部分が発熱し、最悪の場合、火災が発生するおそれがある。		
	対象台数	8台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例29	不具合の内容	小型トラックにおいて、DPFマフラー取付金具の設定が不適切なため、当該金具が燃料配管と干渉しているものがある。そのため、走行時の振動等により、燃料配管が損傷して燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	4台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例30	不具合の内容	ハイブリッド車両の電気配線において、部品組み付け時の作業指示が不適切なため、車両フレームに電気配線が干渉しているものがある。そのため、走行時の振動等で被覆が削れ、車両フレームに短絡し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	1台	不具合件数：0件	事故の有無：無し

表 6-2 制動力低下のおそれがあるとしたリコール届出事例

事例1	不具合の内容	カウルルーバーとダッシュパネルの合わせ部の止水処理が不適切なため、雨水等がブレーキブースタに滴下するものがある。そのため、ブレーキブースタに錆が発生し、そのままの状態で使用を続けると、錆が早期に進行して、最悪の場合、ブレーキブースタに穴があき、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	1,575,379台	不具合件数：30件	事故の有無：無し
事例2	不具合の内容	前輪ブレーキにおいて、ブレーキホースの長さが不適切なため、ブレーキホースに引張力が発生し、ホース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	517,316台	不具合件数：0件	事故の有無：無し

事例3	不具合の内容	ABSアクチュエータにおいて、指定されている種類以外など性質が不安定なブレーキ液への耐性が不足しているため、バルブ表面の垂鉛メッキにゲル状物質が生成され、バルブの摺動性が悪化する場合がある。そのため、バルブが正常に閉じない場合、液圧が低下しブレーキペダル操作時にペダルストロークが深くなり、制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	90,222 台	不具合件数: 131 件	事故の有無: 無し
事例4	不具合の内容	4輪駆動車のリヤアクスルにおいて、オイルシールの材質が不適切なため、低温環境下での使用により、当該シールリップ部が異常摩耗することがある。そのため、デファレンシャルオイルが漏れ、最悪の場合、漏れたオイルがブレーキシューに付着して制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	59,671 台	不具合件数: 56 件	事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	電子制御式油圧ブレーキのブレーキブースタポンプにおいて、ポンプモータの構成部品である樹脂製ブラシホルダの成型型が不適切なため、ブラシとの隙間が小さく、ポンプ作動時に当該ホルダが熱膨張してブラシが当該ホルダに引っ掛かり、ポンプモータが導通不良となるものがある。そのため、ポンプモータが作動せず警告灯が点灯し、最悪の場合、倍力作用が損なわれて制動停止距離が伸びるおそれがある。		
	対象台数	22,431 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例6	不具合の内容	ブレーキ倍力装置に負圧を発生させるブレーキ負圧電動ポンプにおいて、防水構造が不適切なため、使用過程においてポンプ内部に水分が浸入することがある。そのため、電動ポンプの内部が腐食し、ポンプの性能が低下して、最悪の場合、ブレーキ警告灯が点灯するとともに警告音が鳴り、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	19,799 台	不具合件数: 14 件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	エアサスペンションを装着した大型トラック・バスにおいて、リヤブレーキシューを固定しているスプリングの設定が不適切なため、走行時の振動入力によって当該シューが振動してクリップ(シュークリアランスを調整するアジャスターを保持している部品)を叩き、クリップが変形又は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、シュークリアランスが増大し、最悪の場合、リヤブレーキの制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	12,569 台	不具合件数: 100 件	事故の有無: 1 件
事例8	不具合の内容	大型トラックのブレーキ作動用エア回路において、乾燥剤再生用エアタンクの耐久性の評価が不十分なため、当該エアタンクに亀裂が発生しエアが漏れるものがある。そのため、エア漏れ音がしたり警報ブザーが作動し、そのまま使用を続けると、ブレーキの効きが悪くなるおそれがある。		
	対象台数	4,417 台	不具合件数: 25 件	事故の有無: 無し

事例 9	不具合の内容	アンチロックブレーキシステム(ABS)の油圧調整装置において、製造設備のプログラムが不適切なため、調圧用電磁弁のばらつき補正值が書き込まれていないものがある。そのため、ABS作動時に油圧を適切に調整できず、雪上等で制動距離が長くなるおそれがある。		
	対象台数	3,945 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 10	不具合の内容	フロントブレーキホースにおいて、ブレーキホースとパイプとのかしめ部の形状が不適切なため、ブレーキホースが過大に屈折することがある。そのため、繰り返しの負荷によりブレーキホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキオイルが漏れ、制動力が低下するおそれがある。		
	対象台数	2,482 台	不具合件数: 2 件	事故の有無: 無し
事例 11	不具合の内容	前輪用ブレーキホースを固定するホルダーにおいて、当該ホルダーの曲げ加工が不適切なため、正しい状態で取付けられていないものがある。そのため、走行振動等により当該ホルダーが外れ、そのままの状態で使用を続けると、ブレーキホースがフロントフォークに接触して当該ホースが損傷し、最悪の場合、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	1,127 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 12	不具合の内容	エンジンルームと車室との隔壁において、右ハンドル車の製造工程プログラムが不適切なため、スティフナプレートが装着されていない。そのため、使用過程で隔壁パネルが変形し、ブレーキペダルの踏力がブレーキマスターシリンダーに伝わらず、最悪の場合、ブレーキ性能が低下するおそれがある。		
	対象台数	510 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 13	不具合の内容	警音器の電気配線において、配策指示が不適切なため、ハンドルを左に切ると前輪用ブレーキホースと接触するものがある。そのため、当該ブレーキホースの保護材が摩耗し、そのままの状態で使用を続けると、当該ホースが損傷して、最悪の場合、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	265 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 14	不具合の内容	制動装置のマスターシリンダにおいて、加工用装置の設定が不適切なため、正規と異なる形状のものがある。そのため、制動圧力が不十分となり、最悪の場合、適切な制動力が得られないおそれがある。		
	対象台数	250 台	不具合件数: 0 件	事故の有無: 無し
事例 15	不具合の内容	ブレーキチャンバの配管接続部において、接続金具の選定が不適切なため、走行振動等によりブレーキ配管が大きく振れるものがある。そのため、振れによる応力によって当該金具のOリングが損傷してエアが漏れ、最悪の場合、制動力が低下する、または、ブレーキが引きずるおそれがある。		
	対象台数	221 台	不具合件数: 46 件	事故の有無: 無し

事例 16	不具合の 内容	前後輪のブレーキキャリアーにおいて、キャリアー内の自動調整用駆動ピンの圧入方法が不適切なため、ブレーキ操作の繰り返しにより駆動ピンが折損するものがある。そのため、ブレーキパッドの摩耗が進行しても、ブレーキパッドとブレーキディスクとの隙間が自動調整されず、走行ブレーキ及び駐車ブレーキの性能が低下するおそれがある。		
	対象台数	186 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 17	不具合の 内容	パワートレーンコントロールユニットにおいて、回生ブレーキのプログラムが不適切なため、回生ブレーキが失陥した際に摩擦ブレーキに移行するまでの時間が長くなることがある。そのため、保安基準第12条(制動装置)の基準を満たさないおそれがある。		
	対象台数	73 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 18	不具合の 内容	小型トラックのミキサー仕様車において、ブレーキ用バキュームホースの形状が不適切なため、配索ばらつきにより当該ホースが折れ曲がって組み付けられているものがある。そのため、負圧の供給が遅れて、早期にブレーキ警告灯が点灯するとともに警告ブザーが鳴り、ブレーキの効きが悪くなるおそれがある。		
	対象台数	50 台	不具合件数： 1 件	事故の有無： 無し
事例 19	不具合の 内容	トレーラの第一軸の制動装置において、ブレーキチャンバに接続されているエアホースの接続部金具とエアタンクのクリアランスが不適切なため、車輪が段差に乗り上げた際に接触するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該金具またはブレーキチャンバのねじ込み部が破損しエアが漏れ、制動力が低下する、または駐車制動装置が作動し、走行に支障をきたすおそれがある。		
	対象台数	49 台	不具合件数： 2 件	事故の有無： 無し
事例 20	不具合の 内容	制動装置において、ブレーキキャリアー製造時のメッキ加工管理が不適切なため、ブレーキシステムのキャリアー構成部品とブレーキフルードの間で気泡が発生するものがある。そのため、発生した気泡がブレーキシステム内に溜まり、最悪の場合、ブレーキの性能が低下するおそれがある。		
	対象台数	43 台	不具合件数： 0 件	事故の有無： 無し
事例 21	不具合の 内容	車両運搬トレーラにおいて、EBSユニットを取り付けているブラケットの剛性が不足しているため、走行時の振動等により当該ユニットに接続しているブレーキ用エア配管の継手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、エア漏れが発生、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	20 台	不具合件数： 3 件	事故の有無： 無し

事例2 2	不具合の内容	トレーラの制動装置において、スプリングブレーキチャンバのプッシュロッドの取付指示(取付面からジョイントピン中心までの距離)が不適切なため、プッシュロッドが長めに取付けられているものがある。そのため、制動力が十分に発生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

表 6-3 操舵装置の操作に支障のおそれがあるとしたリコール届出事例

事例1	不具合の内容	ステアリングホイールにおいて、ステアリングコラムとの取付け作業が不適切なため、走行中の操舵等の入力により、取付けナットが緩み、嵌合部にガタが発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ガタが大きくなり、最悪の場合、当該嵌合部が外れ、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。		
	対象台数	46,845台	不具合件数: 3件	事故の有無: 無し
事例2	不具合の内容	大型トラックのかじ取り装置において、アクスルビームとキングピンの嵌め合い寸法が不適切なため、過度な使用を繰り返すと、キングピンの保持力が低下しキングピンが降下するものがある。そのため、キングピンがステアリングナックル上部から分離してホイールアライメントが狂い、タイヤの偏摩耗及びハンドル操作に違和感が発生し、最悪の場合、直進安定性が損なわれるおそれがある。		
	対象台数	7,749台	不具合件数: 37件	事故の有無: 無し
事例3	不具合の内容	電動パワーステアリングにおいて、ステアリングラックのロックナットの製造機器管理が不適切なため、内部亀裂が生じているものがある。そのため、当該ロックナットが破損し、最悪の場合、ステアリングラックの摺動が妨げられることで操舵不能になるおそれがある。		
	対象台数	3,496台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例4	不具合の内容	ホイール・クレーンの作動油ラインフィルタにおいて、誤った材質のフィルタヘッドが組み付けられているため、強度が不足しているものがある。そのため、ラインフィルタが損傷し、作動油が漏れ、最悪の場合、ラインフィルタが脱落し他の交通の妨げとなるおそれがある。なお、一部の車種においては、操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	2,008台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例5	不具合の内容	低圧側パワーステアリングホースにおいて、製造工程管理が不適切なため、当該ホースの長さが短くなっているものがある。そのため、取り回し角度が大きくなることで車両振動等により当該ホースが損傷し、最悪の場合、パワーステアリングオイルが漏れ、ハンドルの操舵力が増大するおそれがある。		
	対象台数	1,413台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し

事例6	不具合の内容	操縦装置のステアリングコラム中間シャフトの製造管理が不適切なため、シャフト内のユニバーサルジョイントに異物(ナット)が混入しているものがある。そのため、走行中、異物がユニバーサルジョイントに干渉し、最悪の場合、ステアリングが切れなくなるおそれがある。		
	対象台数	907台	不具合件数: 3件	事故の有無: 無し
事例7	不具合の内容	電動パワーステアリング制御装置において、プログラムが不適切なため、運転中にパワーステアリングのアシスト機能が停止することがある。そのため、ステアリングの操作力が増大するおそれがある。		
	対象台数	233台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例8	不具合の内容	クレーン用台車の操縦装置において、製造時の指示が不適切なため、ナックルの肉厚が不足しているものがある。そのため、クレーン作業の際に当該部分に亀裂が発生し、最悪の場合、ナックルが破損して、正常に操舵できなくなるおそれがある。		
	対象台数	126台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例9	不具合の内容	電動パワーステアリングのワイヤーハーネスにおいて、アンダーパネルの取付方法が不適切なため、クロスメンバと当該アンダーパネルの間に挟まれているものがある。そのため、当該ワイヤーハーネスの被覆が損傷し、短絡が発生することにより、電動パワーステアリングが機能しなくなり、最悪の場合、始動用バッテリーが消耗してエンジンが始動しなくなる、または火災に至るおそれがある。		
	対象台数	94台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例10	不具合の内容	電動パワーステアリングシステムにおいて、コネクタの加工装置のメンテナンスが不十分なため、基板の端子が正しく挿入されていないものがある。そのため、走行振動等により回路が断線し、ステアリングアシストが失われるおそれがある。		
	対象台数	75台	不具合件数: 1件	事故の有無: 無し
事例11	不具合の内容	電動パワーステアリング装置において、電気配線の配策が不適切なため、当該配線がサスペンションフレームとアンダーパネルの間に挟まれているものがある。そのため、走行時の振動等で被覆が削れ、サスペンションフレームに短絡することで警告灯が点灯し、ステアリングのアシスト機能が失われ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	69台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し
事例12	不具合の内容	パワーステアリングオイルクーラーにおいて、製造指示が不適切なため、ユニオンパイプ先端のパイプ抜け止め部が正しく加工されていない。そのため、高い油圧が掛かった時にホースが外れ、パワーステアリングシステムオイルが流出してステアリングのアシスト機能が失われ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。		
	対象台数	10台	不具合件数: 0件	事故の有無: 無し

事例 13	不具合の内容	電動パワーステアリングのステアリングギアにおいて、製造機器の管理が不適切なため、タイロッドエンドにワッシャーが取り付けられていないものがある。そのため、タイロッドエンドが摩耗し、最悪の場合、タイロッドが破損して操舵性が失われるおそれがある。		
	対象台数	2台	不具合件数：0件	事故の有無：無し

表 6-4 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	エアバッグコントローラの制御プログラムが不適切なため、後席ドアを強く閉めた際に、サイドエアバッグ、カーテンエアバッグ及びシートベルトプリテンショナーが誤って作動することがある。そのため、最悪の場合、エアバッグ展開時に乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	51,817台	不具合件数：1件	事故の有無：無し
事例 2	不具合の内容	運転者席および助手席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、吸湿防止が不適切なため、ガス発生剤が吸湿する可能性がある。そのため、使用過程でガス発生剤が吸湿や乾燥を繰り返した場合など、衝突時等のエアバッグ作動時に正常に展開しないおそれがあり、インフレーター内の圧力が上昇して容器が破損することにより、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	50,785台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例 3	不具合の内容	運転席及び助手席のバックレストのロック機構において、構成部品の寸法が不適切なため、ロック機構が正常に作動せず、バックレストが確実に固定されないことがある。そのため、衝突等によりバックレストに強い力が加わった際、バックレストが前方に倒れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	4,607台	不具合件数：0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ルユニットのプログラムが不適切なため、助手席側エアバッグ展開時に過度の展開力が発生することがある。そのため、衝突時に乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	1,765台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例 5	不具合の内容	衝突被害軽減装置において、レーダーセンサー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、障害物を正しく認識せず、自律支援ブレーキが適切に作動しないことがある。そのため、衝突を軽減または回避する車両の支援機能が損なわれ、最悪の場合、衝突や乗員の負傷が発生するおそれがある。		
	対象台数	617台	不具合件数：0件	事故の有無：無し

事例6	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、コンデンサー内のマイナス端子の接着が不適切なため、電圧が安定しないものがある。そのため、エアバッグ警告灯が点灯し、エアバッグ、シートベルトプリテンショナーが作動しないおそれがある。または、エアバッグ、シートベルトプリテンショナーが誤って作動し、最悪の場合、事故につながる、または、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	186台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例7	不具合の内容	フロントシートベルトにおいて、シートベルトプリテンショナーの製造が不適切なため、ガス発生装置が正しく組み付けられていないものがある。そのため、衝突時にプリテンショナーが作動した際、ガス発生装置の容器が内張りを破って車室内に飛び出し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	176台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例8	不具合の内容	運転席側のエアバッグモジュールにおいて、製造時の管理が不適切なため、内部の固定が確実に行われていないものがある。そのため、衝突等によりエアバッグが作動した際にエアバッグモジュールが破損し、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	79台	不具合件数：0件	事故の有無：無し
事例9	不具合の内容	内装のピラーカバーにおいて、製造時の取付け指示が不適切なため、ピラーへ確実に固定されていないものがある。そのため、衝突等によりサイドエアバッグが作動した際にピラーカバーが外れ、最悪の場合、乗員が負傷するおそれがある。		
	対象台数	2台	不具合件数：0件	事故の有無：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 年度から令和元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～令和元年度）

年度	国産車		輸入車		全体	
	届出件数(件)	対象台数(台)	届出件数(件)	対象台数(台)	届出件数(件)	対象台数(台)
S44	76	2,561,623	89	8,610	165	2,570,233
S45	24	1,495,096	10	2,078	34	1,497,174
S46	10	794,893	8	1,955	18	796,848
S47	16	190,695	15	4,769	31	195,464
S48	6	662,877	12	6,412	18	669,289
S49	6	108,887	7	2,889	13	111,776
S50	8	56,342	13	3,670	21	60,012
S51	9	151,518	11	3,399	20	154,917
S52	15	1,675,857	7	7,958	22	1,683,815
S53	21	710,252	11	8,942	32	719,194
S54	8	189,477	9	5,551	17	195,028
S55	17	502,331	7	13,117	24	515,448
S56	12	460,925	6	11,425	18	472,350
S57	15	467,577	6	5,277	21	472,854
S58	20	470,907	8	1,877	28	472,784
S59	11	585,767	8	28,481	19	614,248
S60	6	138,397	21	26,377	27	164,774
S61	10	176,305	20	9,841	30	186,146
S62	23	1,323,055	25	78,238	48	1,401,293
S63	15	632,721	28	123,658	43	756,379
H元	18	1,044,198	27	35,827	45	1,080,025
H2	17	1,266,116	40	70,040	57	1,336,156
H3	32	1,341,101	54	203,487	86	1,544,588
H4	16	1,026,896	42	251,344	58	1,278,240
H5	21	369,806	34	122,009	55	491,815
H6	14	1,722,353	36	119,721	50	1,842,074
H7	10	52,880	35	101,337	45	154,217
H8	14	1,913,722	44	192,645	58	2,106,367
H9	42	2,355,792	41	229,227	83	2,585,019
H10	44	680,216	49	448,935	93	1,129,151
H11	58	1,616,215	74	255,875	132	1,872,090
H12	112	2,151,728	64	259,112	176	2,410,840
H13	93	2,926,499	76	364,378	169	3,290,877
H14	104	2,784,850	66	227,024	170	3,011,874
H15	123	4,235,340	81	181,131	204	4,416,471
H16	331	7,072,497	107	493,427	438	7,565,924
H17	227	5,406,616	82	256,376	309	5,662,992
H18	203	6,294,932	97	673,313	300	6,968,245
H19	229	3,792,420	81	475,449	310	4,267,869
H20	204	5,073,467	91	277,132	295	5,350,599
H21	212	2,989,986	92	288,310	304	3,278,296
H22	237	7,166,785	83	181,507	320	7,348,292
H23	180	2,423,068	83	171,169	263	2,594,237
H24	217	5,411,283	91	201,696	308	5,612,979
H25	201	7,714,208	102	264,431	303	7,978,639
H26	204	9,117,705	151	440,183	355	9,557,888
H27	232	18,648,961	136	341,676	368	18,990,637
H28	224	15,182,058	140	664,022	364	15,846,080
H29	204	7,197,717	173	502,613	377	7,700,330
H30	230	7,244,311	178	973,029	408	8,217,340
R1	229	9,889,429	186	645,065	415	10,534,494
合計	4,610	159,468,657	2957	10,266,014	7567	169,734,671

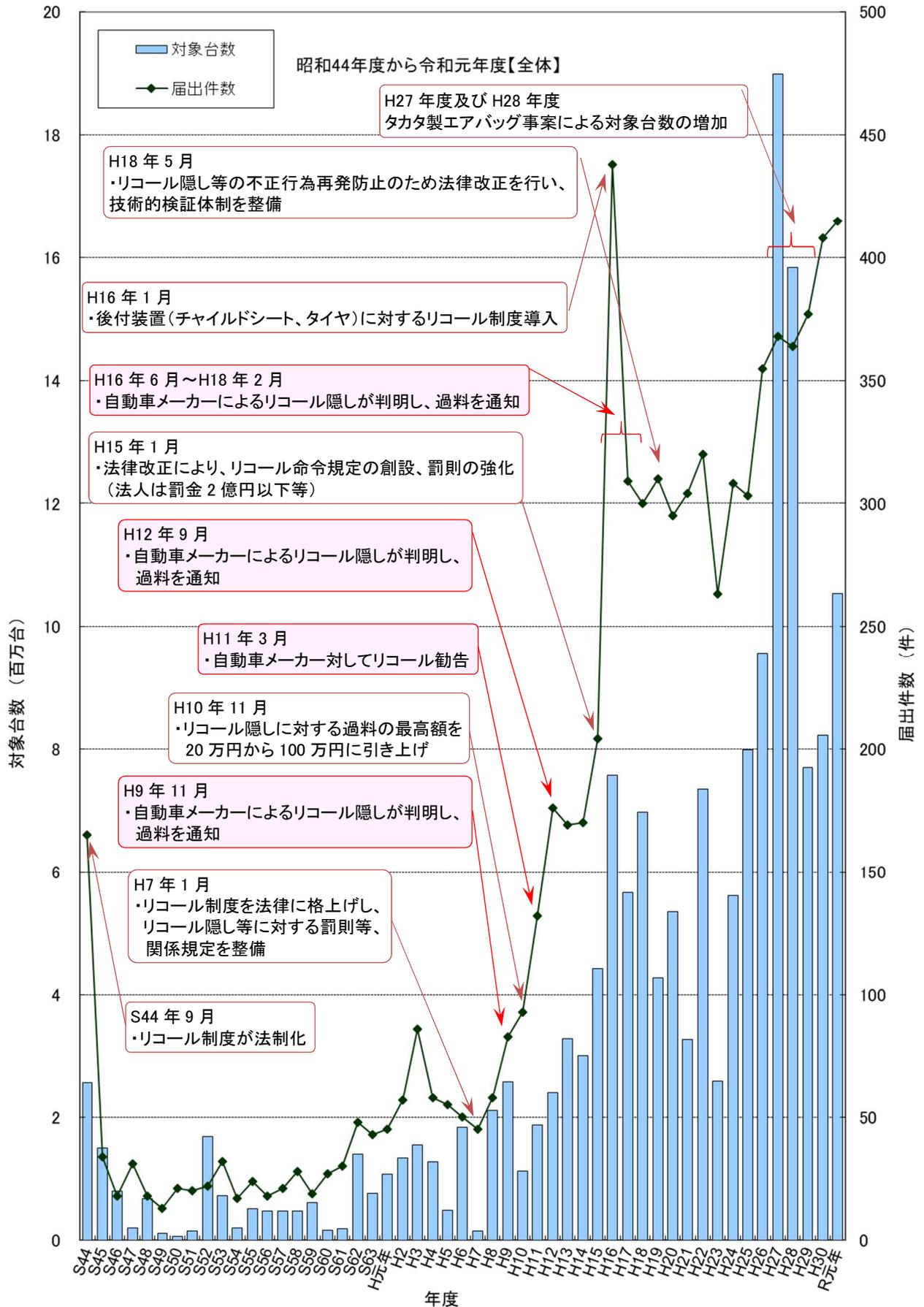


図 7-1 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【全体】(昭和 44 年度～令和元年度)

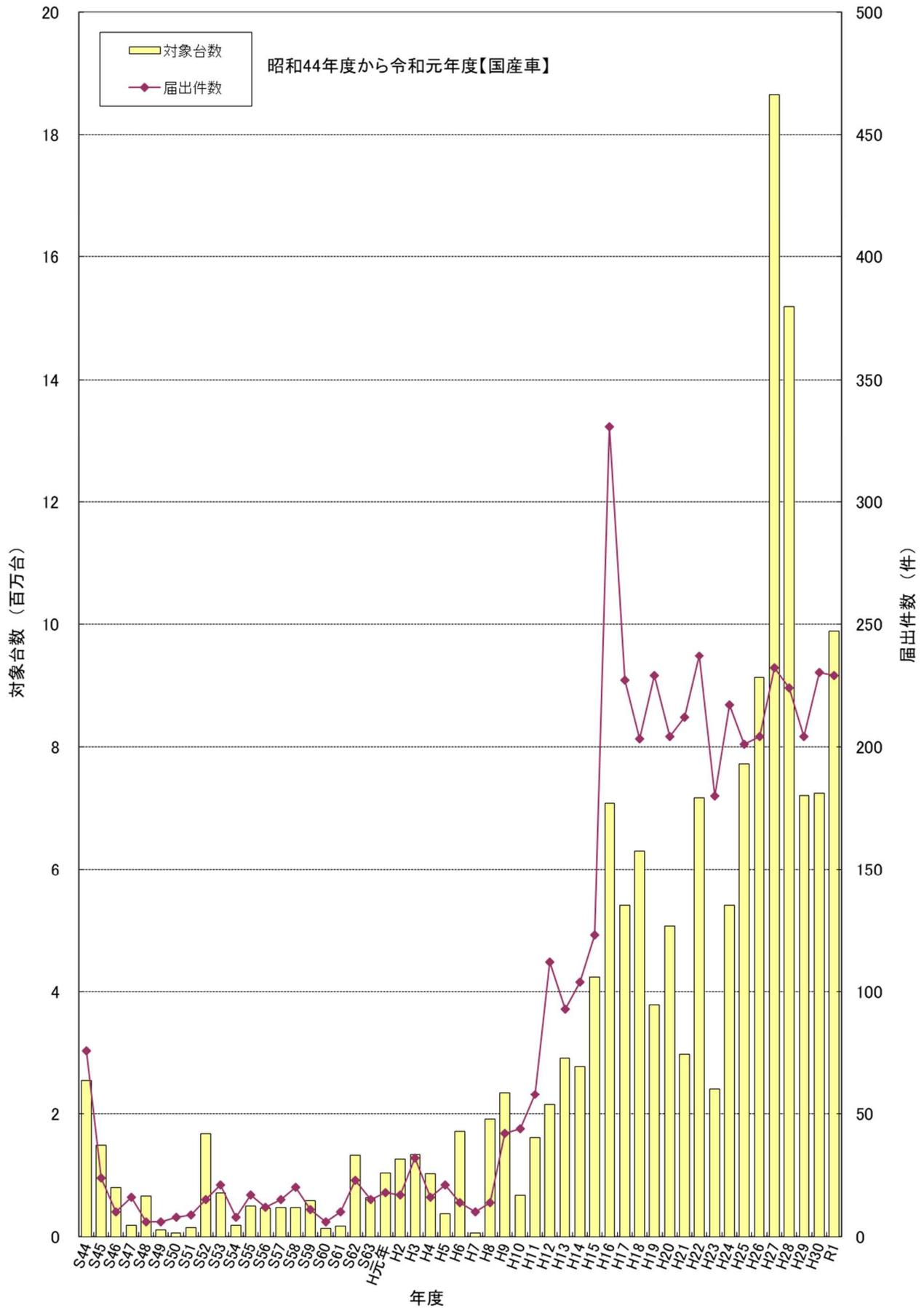


図 7-2 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【国産車】(昭和 44 年度～令和元年度)

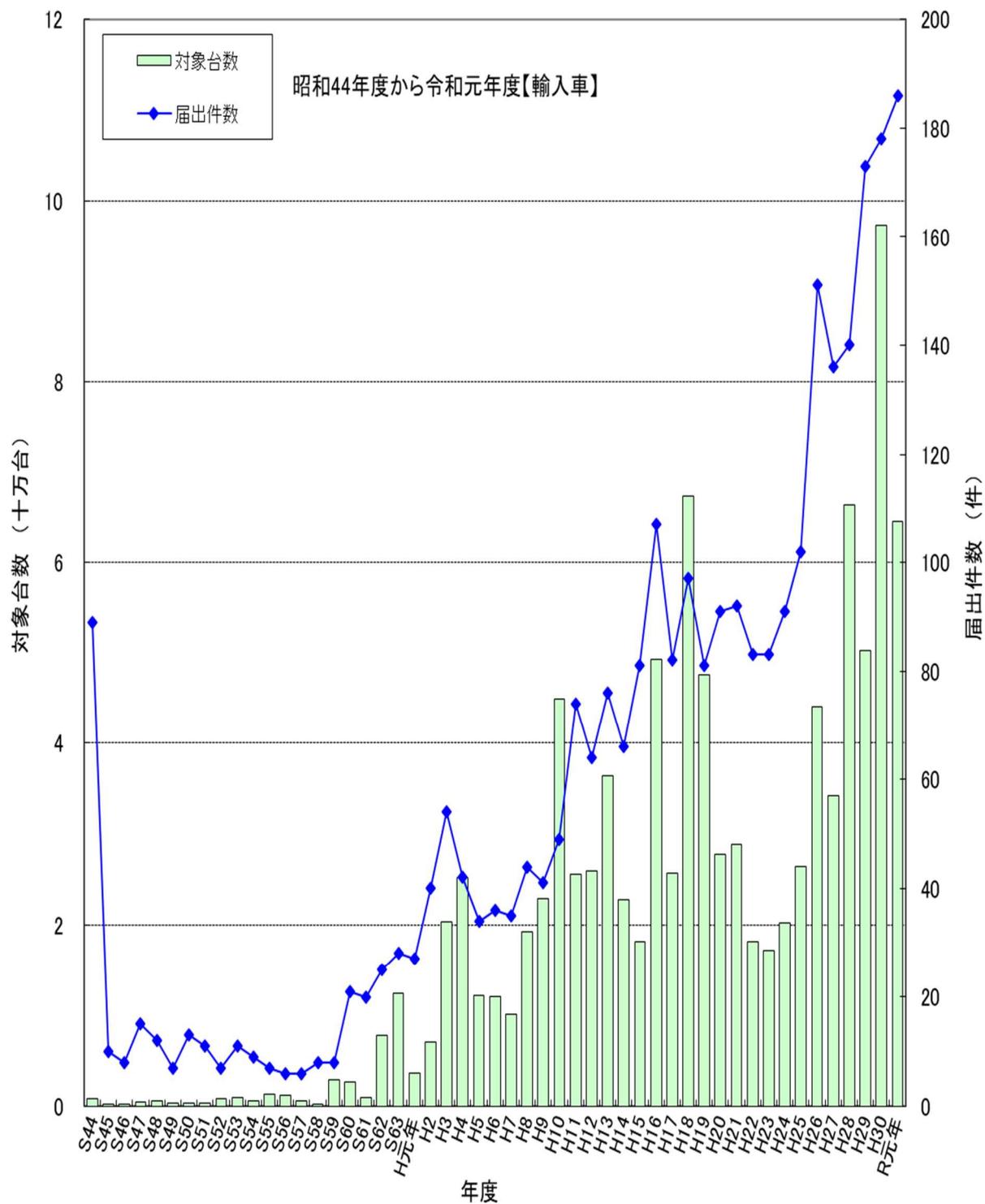


図 7-3 リコール届出件数及び対象台数の年度別推移【輸入車】（昭和 44 年度～令和元年度）

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年度から令和元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～令和元年度）

年度	チャイルドシート					
	国産装置		輸入装置		全体（国産装置＋輸入装置）	
	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数
H16	1	6,196	1	12	2	6,208
H17	0	0	0	0	0	0
H18	0	0	0	0	0	0
H19	2	100,964	0	0	2	100,964
H20	0	0	0	0	0	0
H21	0	0	0	0	0	0
H22	0	0	0	0	0	0
H23	1	45,624	0	0	1	45,624
H24	0	0	0	0	0	0
H25	0	0	1	13,459	1	13,459
H26	1	98	2	35,757	3	35,855
H27	1	10,728	1	119,897	2	130,625
H28	0	0	0	0	0	0
H29	0	0	1	20	1	20
H30	1	5,022	0	0	1	5,022
R1	0	0	0	0	0	0
合計	7	168,632	6	169,145	13	337,777

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～令和元年度）

年度	タイヤ					
	国産装置		輸入装置		全体（国産装置＋輸入装置）	
	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数
H16	0	0	1	88	1	88
H17	0	0	1	435	1	435
H18	0	0	0	0	0	0
H19	1	22,464	0	0	1	22,464
H20	0	0	0	0	0	0
H21	0	0	0	0	0	0
H22	0	0	1	1,017	1	1,017
H23	0	0	0	0	0	0
H24	1	14,396	0	0	1	14,396
H25	1	1,204,707	0	0	1	1,204,707
H26	0	0	1	340	1	340
H27	1	468	0	0	1	468
H28	0	0	0	0	0	0
H29	0	0	0	0	0	0
H30	0	0	0	0	0	0
R1	0	0	0	0	0	0
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～令和元年度）

年度	国産装置		輸入装置		全体（国産装置＋輸入装置）	
	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数	届出件数	対象装置数
H16	1	6,196	2	100	3	6,296
H17	0	0	1	435	1	435
H18	0	0	0	0	0	0
H19	3	123,428	0	0	3	123,428
H20	0	0	0	0	0	0
H21	0	0	0	0	0	0
H22	0	0	1	1,017	1	1,017
H23	1	45,624	0	0	1	45,624
H24	1	14,396	0	0	1	14,396
H25	1	1,204,707	1	13,459	2	1,218,166
H26	1	98	3	36,097	4	36,195
H27	2	11,196	1	119,897	3	131,093
H28	0	0	0	0	0	0
H29	0	0	1	20	1	20
H30	1	5,022	0	0	1	5,022
R1	0	0	0	0	0	0
合計	11	1,410,667	10	171,025	21	1,581,692

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 27 年度から令和元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 27 年度～令和元年度）*1

届出者名		H27	H28	H29	H30	R1
トヨタ自動車	件数(件)	19	20	13	15	30
	台数(台)	5,095,322	5,198,375	457,583	2,464,687	1,685,534
本田技研工業*2	件数(件)	21	8	5	10	10
	台数(台)	4,518,786	2,274,533	363,739	422,667	835,567
スズキ*2	件数(件)	17	11	11	16	14
	台数(台)	3,585,153	493,704	1,791,026	1,604,361	2,693,786
ダイハツ工業	件数(件)	9	2	5	1	3
	台数(台)	783,910	848,419	126,354	8,158	1,999,878
日産自動車	件数(件)	15	13	10	8	9
	台数(台)	884,189	1,150,506	1,853,793	358,772	1,395,203
三菱自動車工業	件数(件)	15	15	15	6	6
	台数(台)	1,402,673	1,779,827	514,637	252,986	131,687
マツダ	件数(件)	15	20	8	13	11
	台数(台)	1,605,777	1,608,343	260,129	355,737	156,987
SUBARU	件数(件)	5	15	9	10	11
	台数(台)	188,446	1,135,297	1,113,742	900,938	439,082
いすゞ自動車	件数(件)	10	9	18	12	14
	台数(台)	226,918	116,782	271,382	133,344	112,815
日野自動車	件数(件)	11	18	18	21	14
	台数(台)	114,397	351,437	270,939	250,014	198,304
三菱ふそう トラック・バス	件数(件)	11	15	4	13	11
	台数(台)	156,645	31,577	44,708	303,827	76,738
UD トラックス	件数(件)	2	4	8	7	13
	台数(台)	4,414	76,075	10,729	15,033	81,770
ヤマハ発動機*3	件数(件)	5	7	4	6	5
	台数(台)	41,754	75,353	9,134	45,066	13,699
川崎重工業*3	件数(件)	1	1	3	3	2
	台数(台)	5,973	1,335	29,882	2,026	20,680

*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 27 年度～令和元年度）*1

車名*2	届出件数	H27	H28	H29	H30	R1
	対象台数					
BMW*3	件数(件)	14	16	15	10	30
	台数(台)	96,793	182,809	135,073	298,382	133,467
メルセデス・ベンツ*4	件数(件)	15	22	36	23	29
	台数(台)	107,247	193,027	107,893	197,162	109,691
フォルクスワーゲン*5	件数(件)	1	8	7	9	7
	台数(台)	1,480	132,260	54,298	148,455	193,947
アウディ*6	件数(件)	2	5	9	9	16
	台数(台)	1,437	68,938	51,120	29,841	67,857
ボルボ*7	件数(件)	3	8	7	5	8
	台数(台)	458	8,179	44,224	11,873	24,754
ポルシェ	件数(件)	4	6	4	6	9
	台数(台)	11,547	779	10,655	5,418	29,284

*1：リコール届出者が自動車製作者と輸入契約を結び、日本国内にて販売している車両（いわゆる正規輸入車）であって、種別・用途を問わず車名毎に区分し集計したものである。（以下、同じ）

*2：令和元年度の登録台数上位 6 車名を選択した。

*3：二輪車を含む。また、「BMWアルピナ」を除く（以下、同じ）。

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

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

*6：届出者の「アウディジャパン」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。

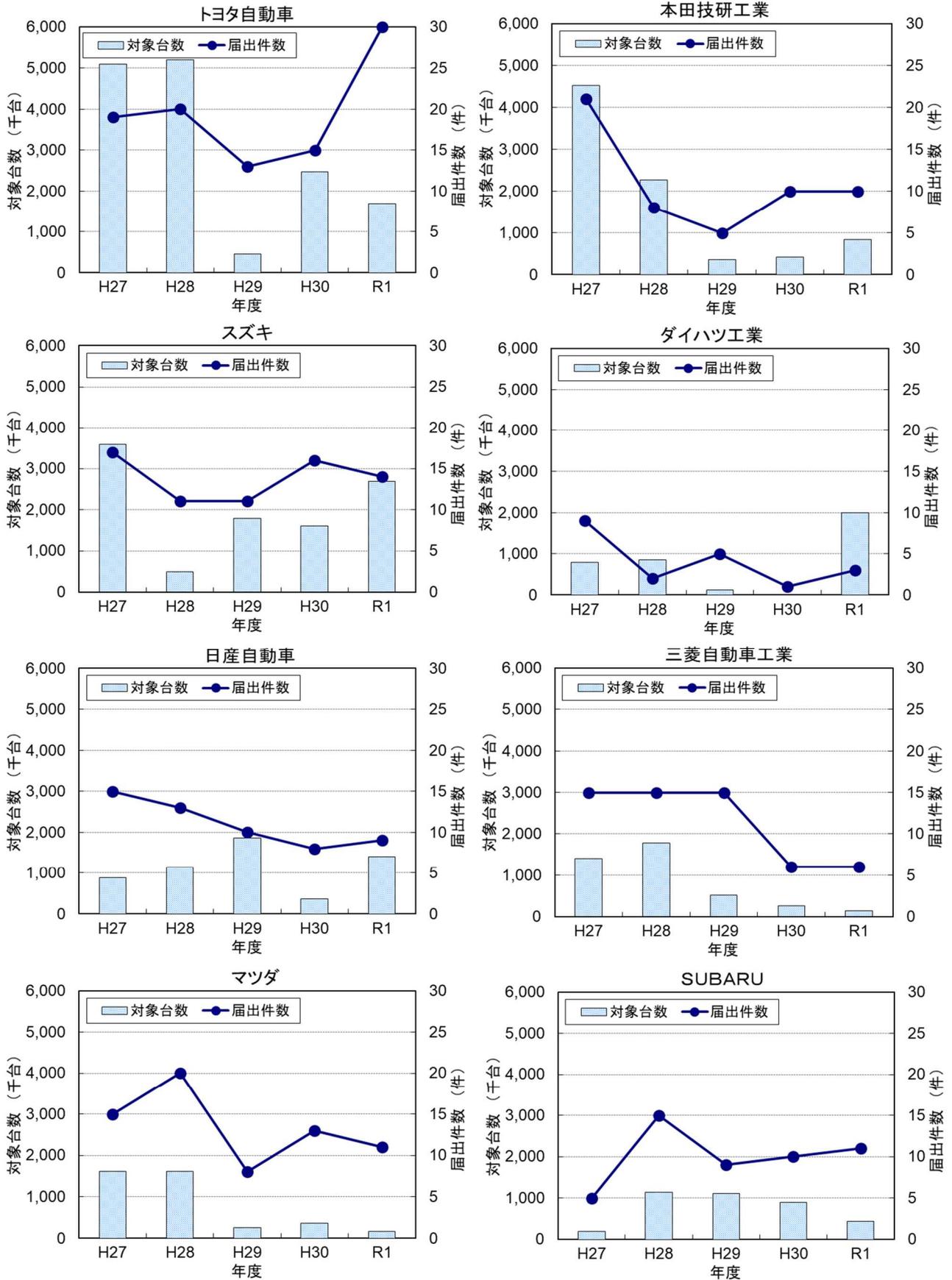


図 8-1 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 27 年度～令和元年度)

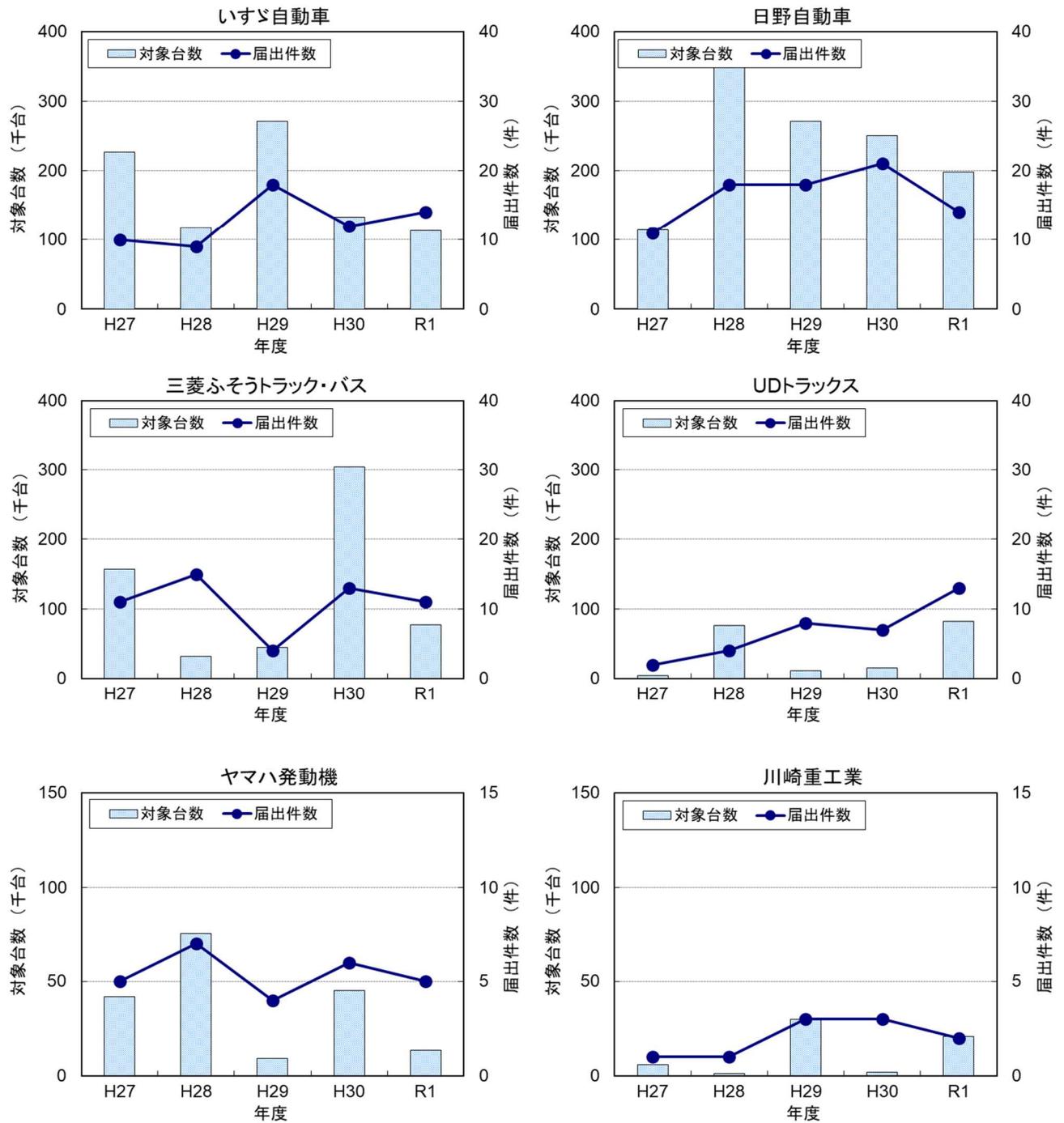


図 8-2 届出者別リコール届出件数及び対象台数【国産車】(平成 27 年度～令和元年度)

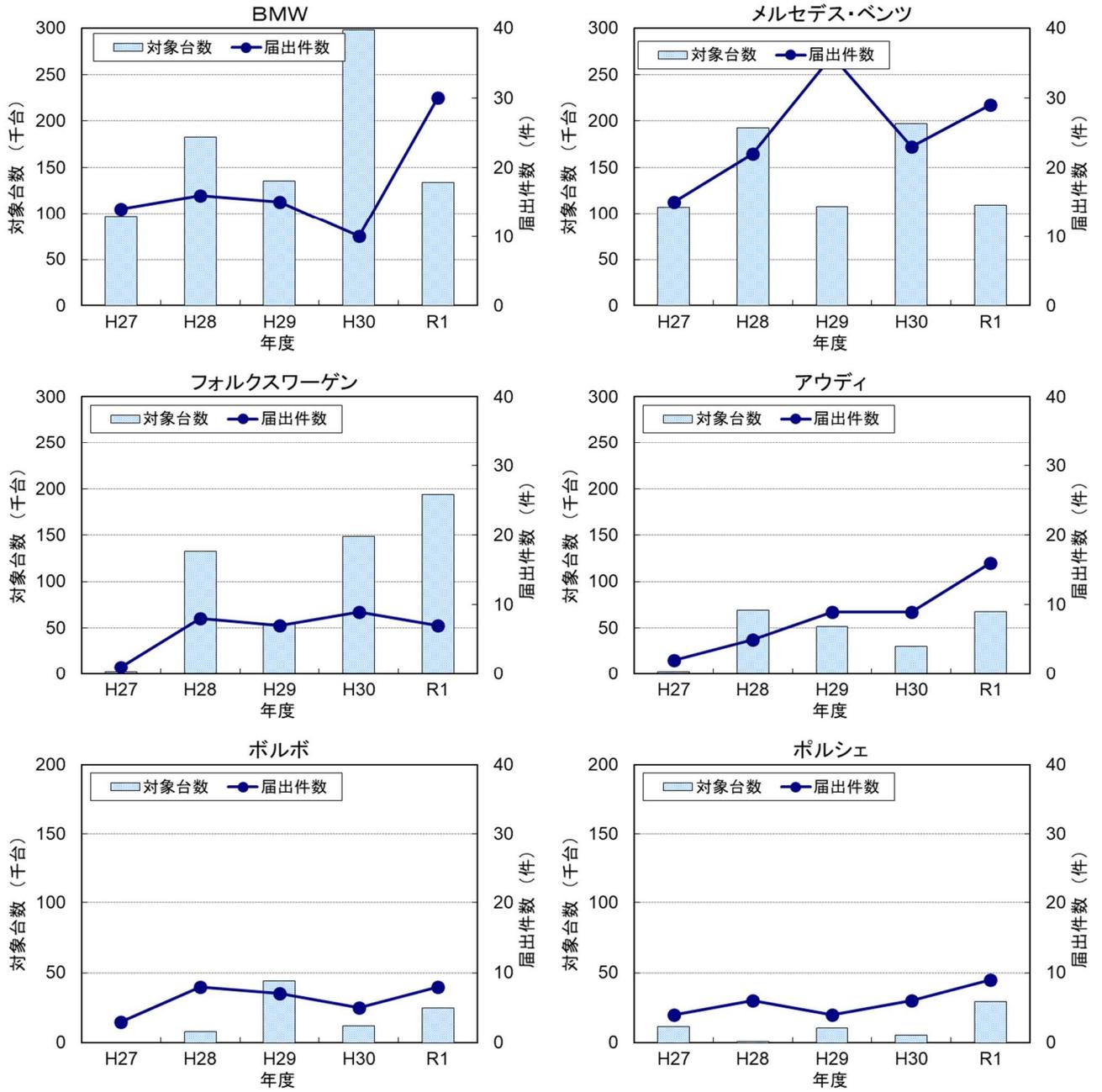


図 8-3 車名別リコール届出件数及び対象台数【輸入車】(平成 27 年度～令和元年度)

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	97	14,901,501	21,209,853	70.3
本田技研工業	54	8,415,292	11,464,893	73.4
スズキ	69	10,168,030	10,825,028	93.9
ダイハツ工業	20	3,766,719	9,848,483	38.2
日産自動車	55	5,642,463	8,910,383	63.3
三菱自動車工業	57	4,081,810	3,223,442	126.6
マツダ	67	3,986,973	3,248,722	122.7
S U B A R U	50	3,777,505	3,104,972	121.7
いすゞ自動車	63	861,241	1,340,662	64.2
日野自動車	82	1,185,091	887,103	133.6
三菱ふそうトラック・バス	54	613,495	621,589	98.7
UD トラックス	34	188,021	249,305	75.4
ヤマハ発動機	27	185,006	914,351	20.2
川崎重工業	10	59,896	702,317	8.5

*1：届出件数及び対象台数については、平成 27 年度から令和元年度の累計であり、集計の便宜上、国土交通省における報道発表資料の届出件数及び対象台数と同じである。

*2：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会による令和 2 年 3 月末現在の集計（小型特殊自動車及び原動機付自転車を除く）から求めた。

表 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	85	846,524	861,389	98.3
メルセデス・ベンツ	125	715,020	702,631	101.8
フォルクスワーゲン	32	530,440	680,693	77.9
アウディ	41	219,193	283,606	77.3
ボルボ	31	89,488	190,220	47.0
ボルシェ	29	57,683	91,935	62.7

*1：届出件数及び対象台数については、平成 27 年度から令和元年度の累計であり、集計の便宜上、国土交通省における報道発表資料の届出件数及び対象台数と同じである。

*2：保有車両数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会による令和 2 年 3 月末現在の集計。

*3：届出件数及び対象台数には、二輪車を含む。

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 27 年度から令和元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 27 年度から令和元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 27 年度～令和元年度）

届出者名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
トヨタ自動車	22.1	21.0	15.9	20.1	14.5	18.4
本田技研工業	9.0	7.3	10.3	9.0	16.3	10.3
スズキ	19.2	25.1	39.1	24.4	15.1	23.6
ダイハツ工業	6.6	29.1	12.2	13.3	34.6	14.8
日産自動車	18.1	14.2	18.3	28.4	33.9	21.2
三菱自動車工業	28.0	30.2	22.5	27.1	30.9	27.4
マツダ	29.0	19.0	23.7	24.7	21.2	23.1
SUBARU	8.2	26.1	33.3	43.4	36.6	31.4
いすゞ自動車	14.1	38.2	16.4	8.2	14.2	17.1
日野自動車	25.4	46.3	32.6	25.6	15.4	29.7
三菱ふそうトラック・バス	17.0	33.5	46.5	40.9	11.3	28.0
UDトラックス	43.3	27.3	17.7	10.5	20.5	19.6
ヤマハ発動機	19.6	10.6	21.4	20.7	26.5	18.4
川崎重工業	25.6	2.8	16.1	7.1	2.9	11.7

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 27 年度～令和元年度合計）

期間区分	H27～R1合計 の届出件数、 対象台数及び それらの割合		トヨタ 自動車	本田技 研工業	スズキ	ダイハ ツ工業	日産自 動車	三菱自 動車工 業	マツダ	SUBAR U	いすゞ 自動車	日野自 動車	三菱ふ そうト ラック ・バス	UDト ラック ス	ヤマハ 発動機	川崎重 工業
	件数	(件) (%)														
2カ月以 内	件数	(件) (%)	19 18.8	10 17.5	15 19.7	4 20.0	10 17.5	12 18.8	14 17.7	8 16.0	12 16.4	22 20.4	1 1.7	8 20.0	5 14.3	2 18.2
	台数	(千台) (%)	2,132 14.0	2,113 25.1	83 0.8	301 8.0	1,665 29.3	283 6.4	656 12.5	832 22.0	7 0.8	8 0.5	4 0.6	3 1.5	1 0.2	1 1.3
2カ月超 え4カ月 以内	件数	(件) (%)	11 10.9	7 12.3	8 10.5	1 5.0	5 8.8	6 9.4	10 12.7	5 10.0	13 17.8	10 9.3	9 15.5	5 12.5	2 5.7	4 36.4
	台数	(千台) (%)	45 0.3	911 10.8	71 0.7	0 0.0	56 1.0	191 4.3	165 3.1	109 2.9	11 1.2	124 8.5	12 1.6	3 1.7	17 6.7	23 36.3
4カ月超 え6カ月 以内	件数	(件) (%)	7 6.9	10 17.5	3 3.9	1 5.0	5 8.8	1 1.6	4 5.1	3 6.0	3 4.1	3 2.8	9 15.5	6 15.0	4 11.4	1 9.1
	台数	(千台) (%)	1,582 10.4	679 8.1	23 0.2	1 0.0	292 5.1	496 11.1	35 0.7	36 0.9	24 2.7	0 0.0	40 5.5	52 27.4	26 10.4	1 0.9
6カ月超 え8カ月 以内	件数	(件) (%)	13 12.9	5 8.8	2 2.6	2 10.0	1 1.8	2 3.1	10 12.7	5 10.0	9 12.3	7 6.5	5 8.6	2 5.0	5 14.3	1 9.1
	台数	(千台) (%)	2,117 13.9	152 1.8	21 0.2	306 8.1	13 0.2	101 2.3	556 10.6	167 4.4	27 3.0	37 2.5	9 1.2	10 5.1	33 12.8	6 9.4
8カ月超 え10カ 月以内	件数	(件) (%)	6 5.9	3 5.3	4 5.3	1 5.0	3 5.3	2 3.1	1 1.3	0 0.0	9 12.3	11 10.2	3 5.2	2 5.0	2 5.7	0 0.0
	台数	(千台) (%)	258 1.7	1,032 12.3	28 0.3	5 0.1	766 13.5	493 11.0	64 1.2	0 0.0	59 6.6	47 3.2	0 0.0	6 3.1	3 1.2	0 0.0
10カ月 超え12 カ月以 内	件数	(件) (%)	4 4.0	3 5.3	4 5.3	1 5.0	3 5.3	2 3.1	3 3.8	4 8.0	1 1.4	2 1.9	3 5.2	5 12.5	6 17.1	0 0.0
	台数	(千台) (%)	808 5.3	1,760 20.9	15 0.1	20 0.5	494 8.7	91 2.0	226 4.3	182 4.8	0 0.0	6 0.4	1 0.2	35 18.3	40 15.8	0 0.0
12カ月 超え24 カ月以 内	件数	(件) (%)	13 12.9	15 26.3	14 18.4	8 40.0	11 19.3	10 15.6	10 12.7	9 18.0	7 9.6	10 9.3	6 10.3	3 7.5	3 8.6	1 9.1
	台数	(千台) (%)	799 5.3	1,224 14.5	2,821 26.1	1,509 40.1	805 14.2	882 19.8	695 13.2	372 9.9	221 24.5	101 7.0	59 8.2	32 17.0	22 8.7	0 0.6
24カ月 超え48 カ月以 内	件数	(件) (%)	17 16.8	4 7.0	15 19.7	1 5.0	12 21.1	16 25.0	19 24.1	7 14.0	13 17.8	15 13.9	9 15.5	3 7.5	4 11.4	2 18.2
	台数	(千台) (%)	5,247 34.5	554 6.6	1,828 16.9	50 1.3	648 11.4	1,253 28.1	1,201 22.9	372 9.9	349 38.7	207 14.3	205 28.5	4 1.9	58 22.8	33 51.5
48カ月 超え	件数	(件) (%)	11 10.9	0 0.0	11 14.5	1 5.0	7 12.3	13 20.3	8 10.1	9 18.0	6 8.2	28 25.9	13 22.4	6 15.0	4 11.4	0 0.0
	台数	(千台) (%)	2,208 14.5	0 0.0	5,909 54.7	1,575 41.8	937 16.5	672 15.1	1,657 31.5	1,708 45.2	203 22.5	918 63.4	390 54.2	46 24.0	54 21.4	0 0.0
合計	件数	(件) (%)	101 100	57 100	76 100	20 100	57 100	64 100	79 100	50 100	73 100	108 100	58 100	40 100	35 100	11 100
	台数	(千台) (%)	15,196 100	8,425 100	10,800 100	3,767 100	5,676 100	4,462 100	5,254 100	3,778 100	902 100	1,448 100	720 100	190 100	254 100	64 100

*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。

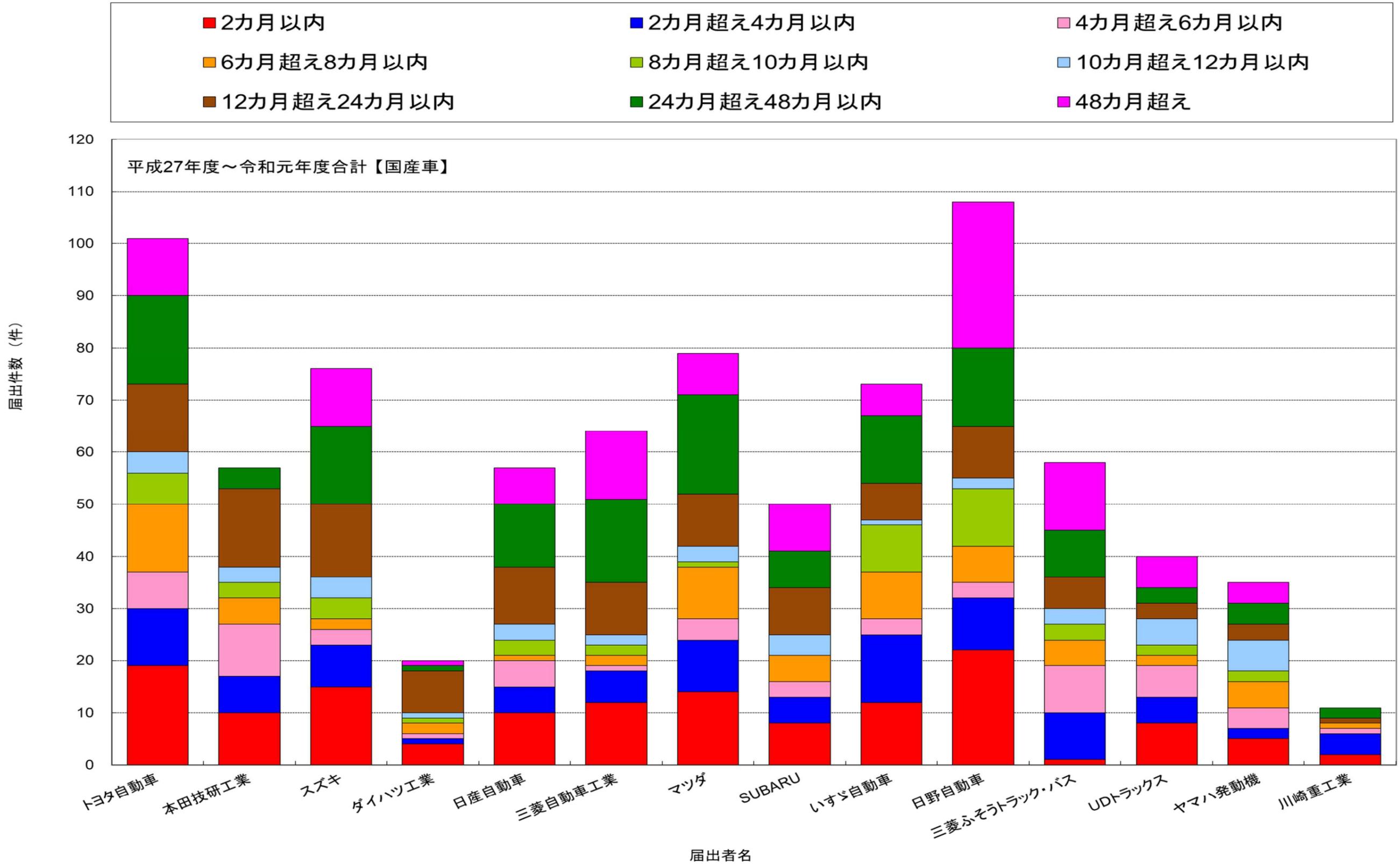
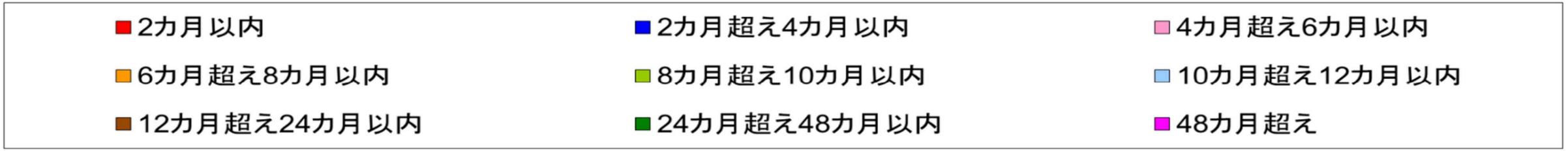


図 8-4 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【国産車】(平成 27 年度～令和元年度合計)



平成27年度～令和元年度合計【国産車】

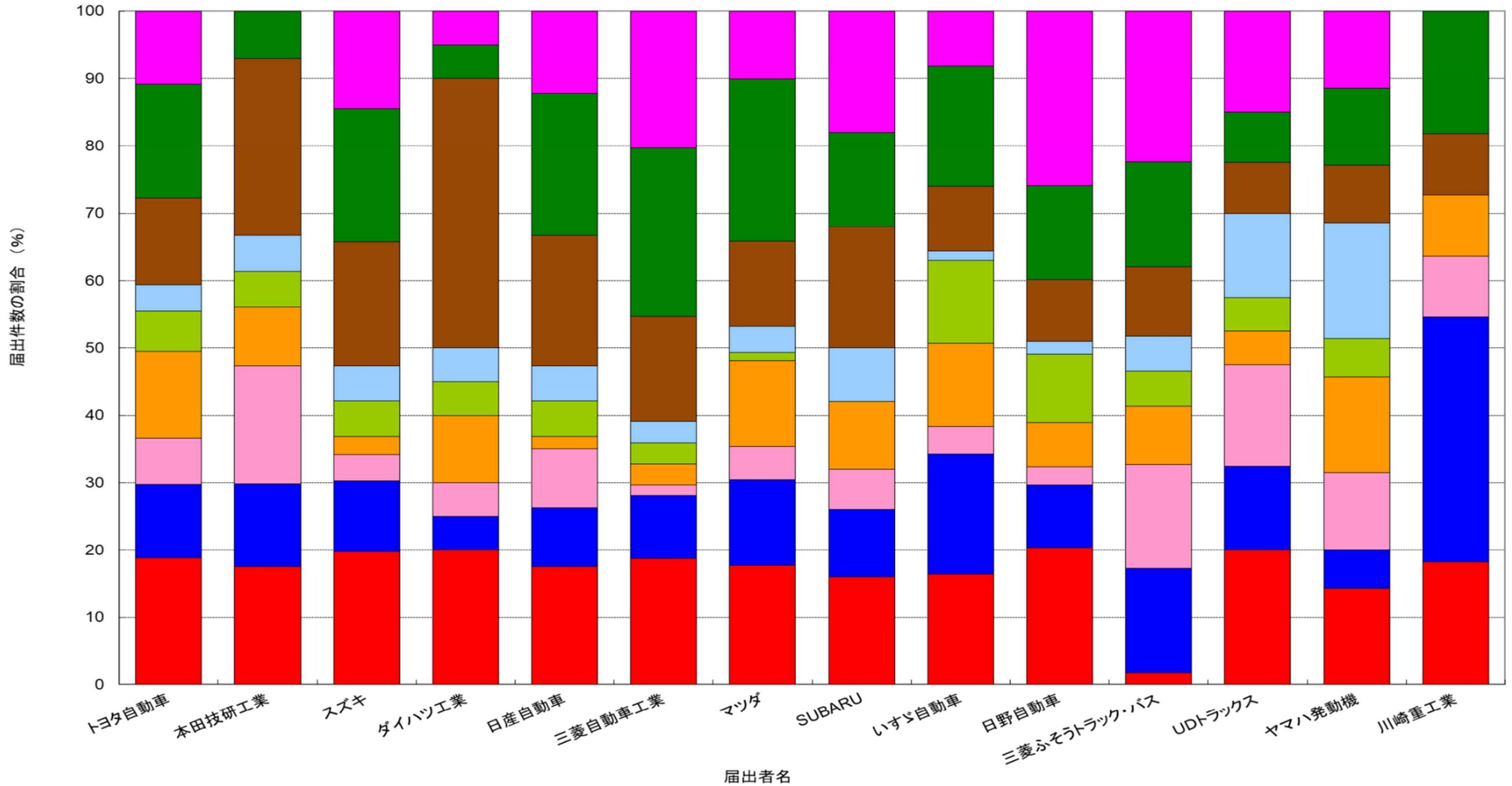


図 8-5 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【国産車】(平成27年度～令和元年度合計)

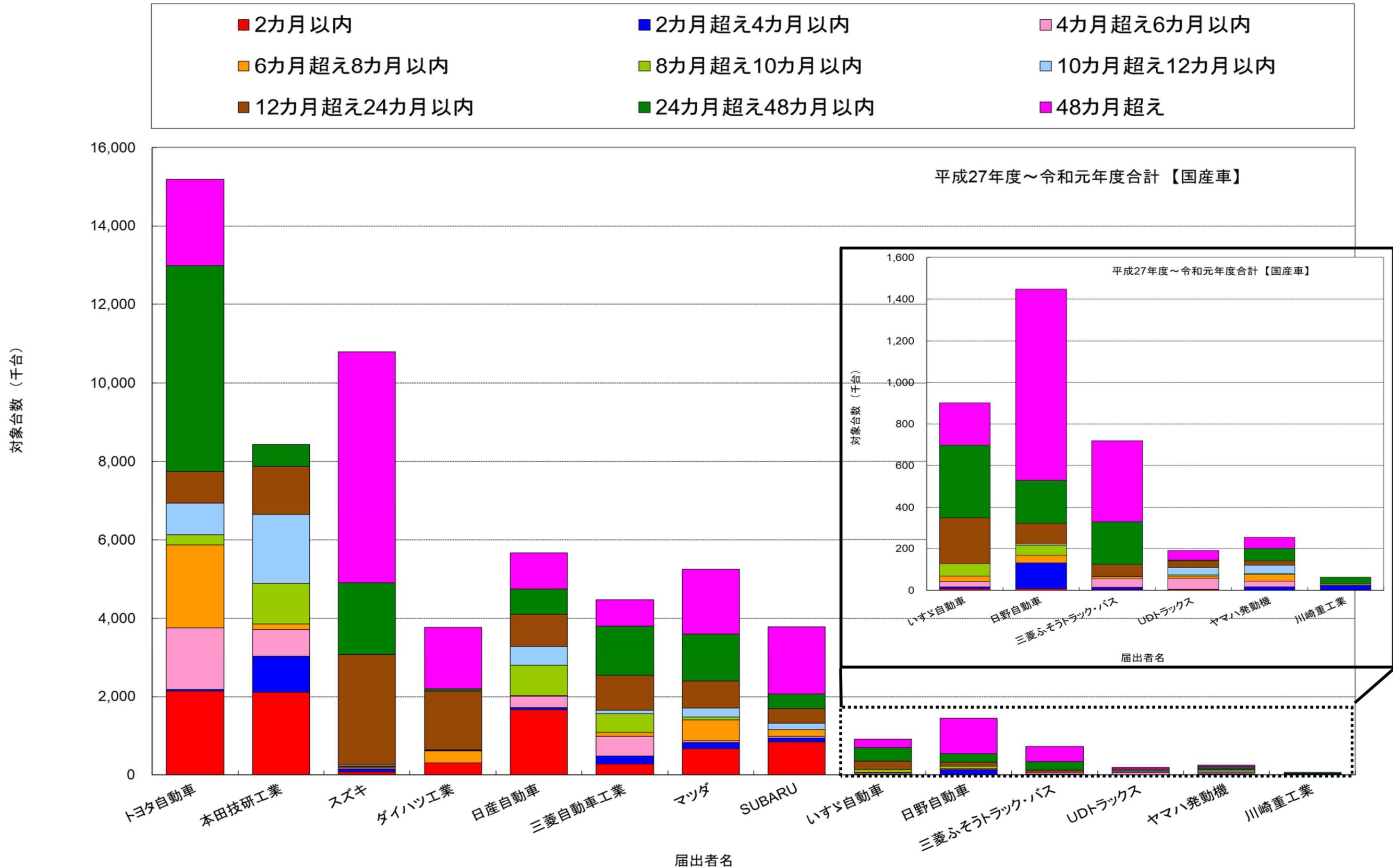
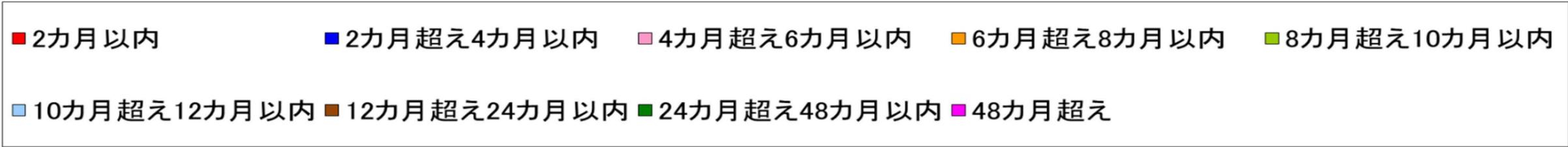


図8-6 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【国産車】(平成27年度～令和元年度合計)



平成27年度～令和元年度合計【国産車】

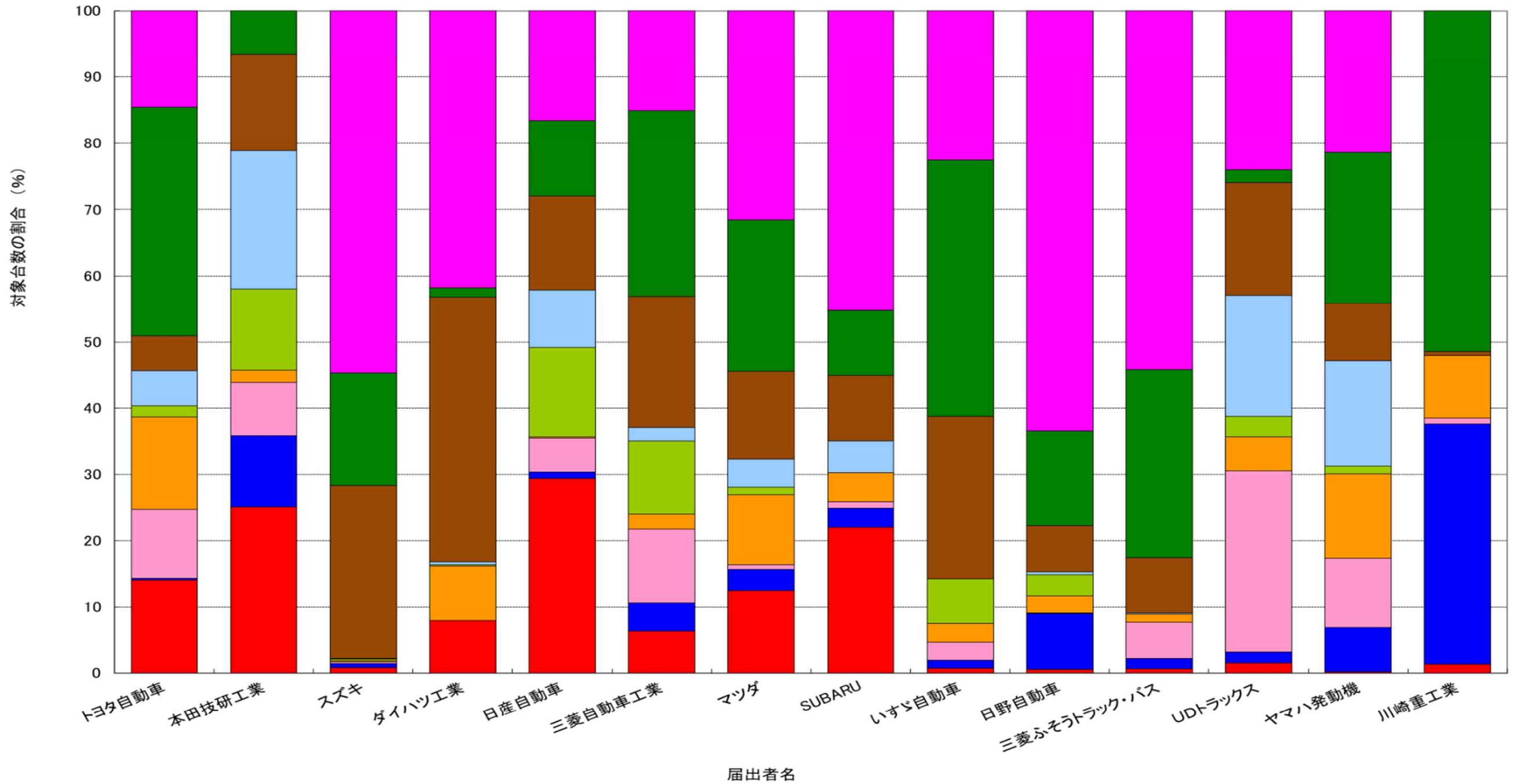


図 8-7 届出者別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【国産車】(平成27年度～令和元年度合計)

(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 27 年度から令和元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 27 年度から令和元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 27 年度～令和元年度）

車名	平均期間（カ月）					
	H27	H28	H29	H30	R1	5カ年平均
BMW	9.8	7.9	6.6	14.0	8.8	9.3
メルセデス・ベンツ	19.0	5.3	7.0	3.2	8.0	7.6
フォルクスワーゲン	1.1	1.8	30.2	22.2	18.6	17.4
アウディ	1.5	12.0	17.0	6.7	11.9	11.6
ボルボ	2.7	5.2	11.4	11.1	7.1	7.8
ポルシェ	5.6	2.5	6.0	3.7	2.5	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 27 年度～令和元年度合計）

期間区分	H27～R1合計 の届出件数、 対象台数及び それらの割合		BMW	メルセデ ス・ベン ツ	フォルク スワー ゲン	アウディ	ボルボ	プジョー
	件数	(件) (%)						
2カ月以 内	件数	(件)	21	45	10	12	10	18
		(%)	23.3	34.6	31.3	27.9	27.8	62.1
	台数	(千台)	315	200	143	83	8	28
		(%)	37.1	27.8	27.0	36.5	6.6	48.8
2カ月超 え4カ月 以内	件数	(件)	22	33	10	13	11	3
		(%)	24.4	25.4	31.3	30.2	30.6	10.3
	台数	(千台)	79	54	10	15	4	9
		(%)	9.3	7.5	2.0	6.6	2.7	16.4
4カ月超 え6カ月 以内	件数	(件)	11	21	1	2	4	2
		(%)	12.2	16.2	3.1	4.7	11.1	6.9
	台数	(千台)	39	15	0	26	0	2
		(%)	4.6	2.2	0.0	11.7	0.1	2.9
6カ月超 え8カ月 以内	件数	(件)	9	6	1	1	3	1
		(%)	10.0	4.6	3.1	2.3	8.3	3.4
	台数	(千台)	11	42	1	1	10	4
		(%)	1.4	5.9	0.1	0.5	8.0	6.2
8カ月超 え10カ 月以内	件数	(件)	3	5	0	1	1	2
		(%)	3.3	3.8	0.0	2.3	2.8	6.9
	台数	(千台)	21	179	0	0	36	9
		(%)	2.5	25.0	0.0	0.1	28.4	15.5
10カ月 超え12 カ月以 内	件数	(件)	4	0	0	5	1	1
		(%)	4.4	0.0	0.0	11.6	2.8	3.4
	台数	(千台)	3	0	0	16	1	0
		(%)	0.3	0.0	0.0	6.9	0.8	0.5
12カ月 超え24 カ月以 内	件数	(件)	11	14	2	3	3	2
		(%)	12.2	10.8	6.3	7.0	8.3	6.9
	台数	(千台)	209	72	21	2	10	6
		(%)	24.6	10.1	3.9	1.0	8.2	9.6
24カ月 超え48 カ月以 内	件数	(件)	7	2	4	4	3	0
		(%)	7.8	1.5	12.5	9.3	8.3	0.0
	台数	(千台)	89	37	46	34	58	0
		(%)	10.5	5.1	8.8	15.1	45.2	0.0
48カ月 超え	件数	(件)	2	4	4	2	0	0
		(%)	2.2	3.1	12.5	4.7	0.0	0.0
	台数	(千台)	83	118	309	49	0	0
		(%)	9.7	16.5	58.2	21.7	0.0	0.0
合計	件数	(件)	90	130	32	43	36	29
		(%)	100	100	100	100	100	100
	台数	(千台)	849	718	530	227	128	58
		(%)	100	100	100	100	100	100

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

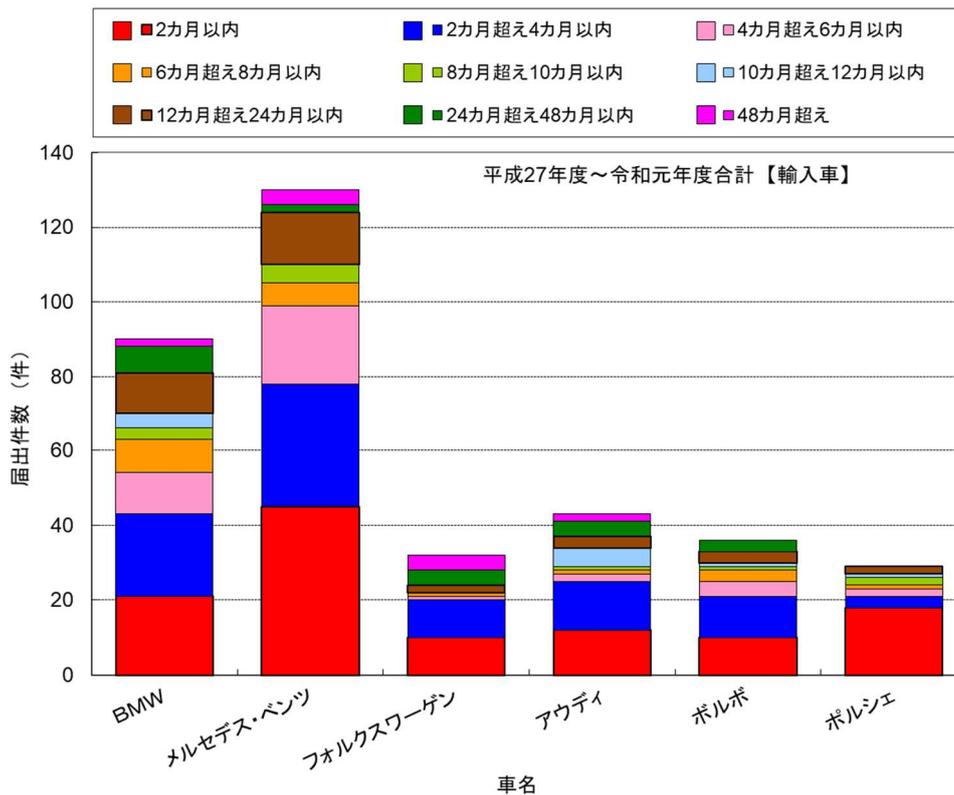


図 8-8 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度合計）

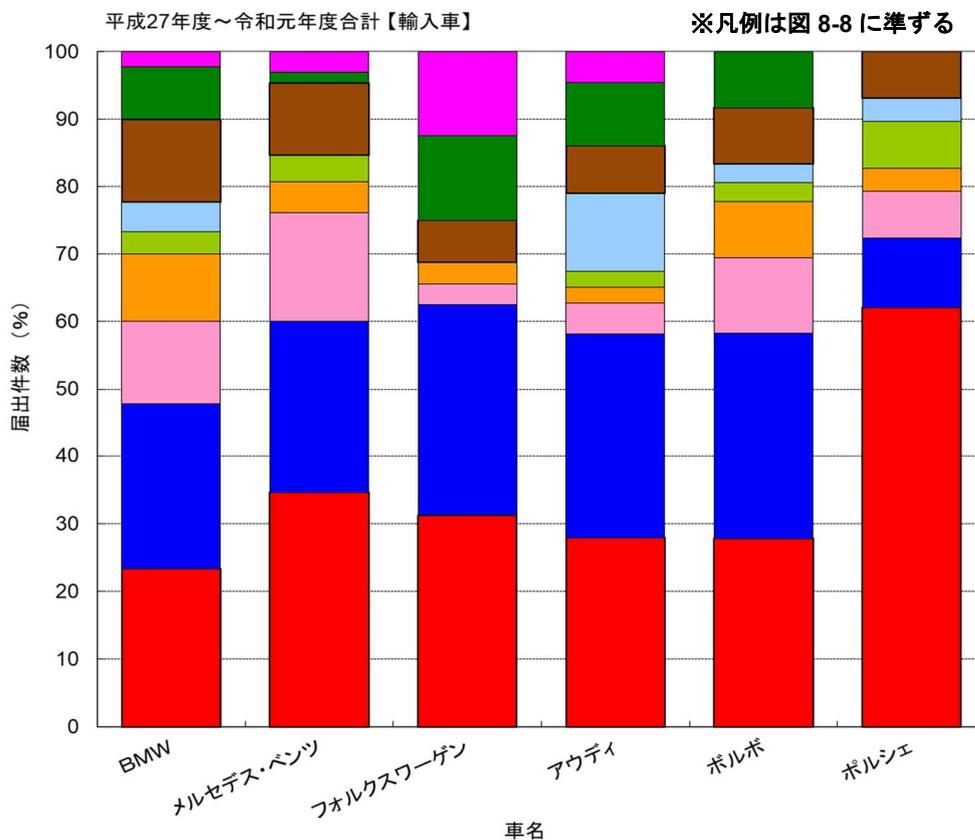


図 8-9 不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の届出件数の割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度合計）

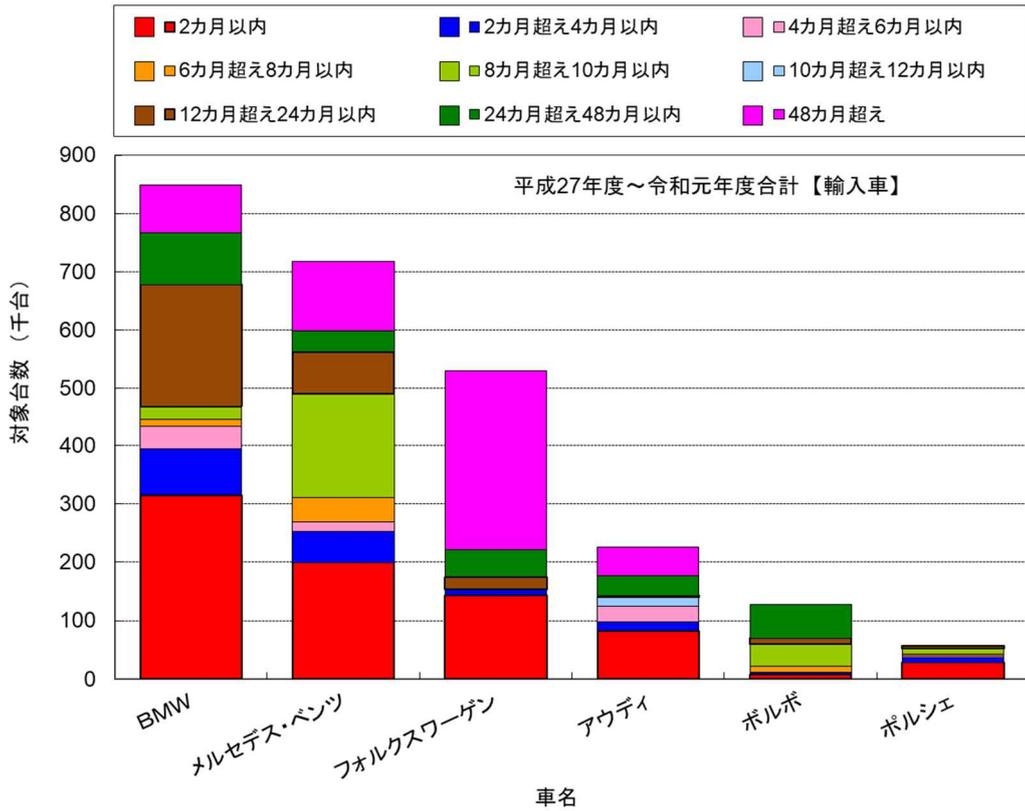


図 8-10 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度合計）

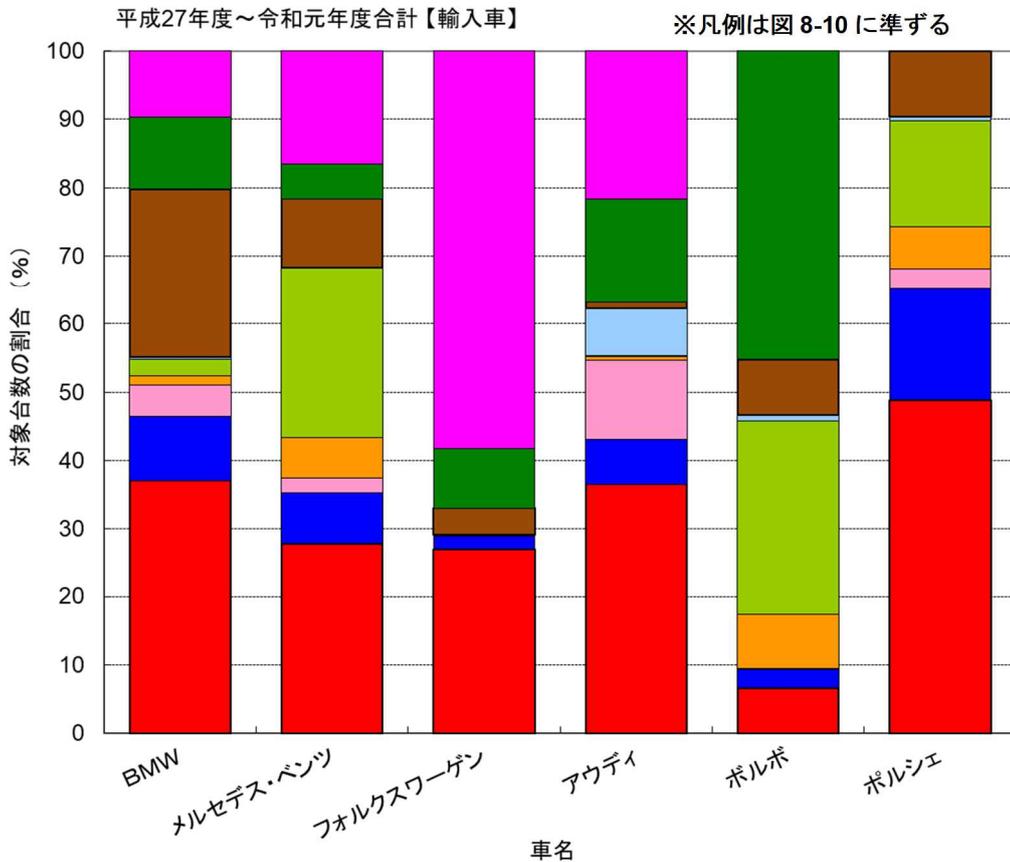


図 8-11 車名別不具合発生の初報日からリコール届出日までの期間区分毎の対象台数の割合【輸入車】（平成 27 年度～令和元年度合計）

8.3 届出者別リコール対象車両の改修状況

平成 28 年度から令和元年度に届出されたリコールにおいて、リコール届出後の令和 2 年 3 月末時点及び平成 31 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 28 年度から令和元年度届出分)

届出者名	令和 2 年 3 月末時点（平成 31 年 3 月末時点）*2 での平均改修率（%）						
	H28 年度 届出分		H29 年度 届出分		H30 年度 届出分		R1 年度届 出分
トヨタ自動車	96.1	(94.1)	96.2	(93.6)	89.1	(75.0)	74.7
本田技研工業	98.4	(96.9)	98.5	(97.2)	90.3	(83.4)	73.2
スズキ	97.5	(92.5)	85.1	(79.4)	80.1	(61.2)	61.0
ダイハツ工業	92.0	(88.2)	94.5	(92.8)	89.6	(79.5)	83.1
日産自動車	96.9	(94.4)	92.4	(86.5)	83.1	(52.3)	84.0
三菱自動車工業	95.3	(91.4)	97.2	(94.9)	92.9	(83.9)	78.0
マツダ	93.5	(93.1)	96.8	(95.5)	94.1	(48.0)	35.2
SUBARU	96.9	(93.7)	91.8	(86.1)	93.2	(51.0)	84.6
いすゞ自動車	91.6	(88.7)	88.4	(81.0)	81.2	(50.0)	55.7
日野自動車	89.7	(86.3)	90.0	(84.5)	40.1	(23.4)	39.3
三菱ふそうトラック・バス	89.4	(70.3)	81.3	(50.8)	75.2	(39.8)	48.5
UD トラックス	93.3	(83.1)	58.7	(64.3)	92.6	(54.4)	36.7
ヤマハ発動機	76.7	(87.0)	66.7	(76.5)	66.5	(51.9)	52.1
川崎重工業	90.6	(89.6)	81.4	(53.1)	88.3	(63.8)	47.7
ビー・エム・ダブリュー*3	36.6	(82.4)	89.3	(82.6)	63.4	(28.0)	50.2
メルセデス・ベンツ日本*4	23.0	(20.5)	81.7	(80.5)	91.8	(81.0)	52.0
フォルクスワーゲングループ ジャパン*5	95.1	(87.2)	95.6	(91.8)	91.5	(71.4)	65.5
アウディジャパン*6	82.6	(66.5)	95.6	(92.8)	87.5	(66.5)	61.1
ボルボ・カー・ジャパン*7	97.0	(96.7)	94.2	(92.3)	96.1	(45.9)	86.6
FCA ジャパン*8	84.1	(76.9)	80.8	(69.9)	77.4	(43.9)	74.8

*1：平均改修率は、リコール届出後の改善措置が実施された車両の台数を対象台数で除して求めたもので、リコール届出日から令和 2 年 3 月末までの各累計台数を用いている（以下、同じ）。

*2：括弧内数値は、平成 31 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令和元年度届出分の平均改修率（対象台数）及び令和元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令和元年度届出分の平均改修率（対象台数）及び令和元年度届出分の対象台数に占める割合（令和元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	令和 2 年 3 月末時点での平均改修率（%）		タカタ製エアバッグが 令和元年度届出分に 占める対象台数の割合 （%）
	タカタ製エアバッグの 令和元年度届出分（対象台数）	R1 年度 届出分	
トヨタ自動車	63.1 (181 千台)	74.7	10.9
本田技研工業	89.5 (506 千台)	73.5	59.8
マツダ株式会社	80.6 (33 千台)	78.0	21.2
SUBARU	44.8 (13 千台)	84.6	2.9
ビー・エム・ ダブリュー	42.7 (46 千台)	50.2	31.9
アウディ	76.8 (5 千台)	61.1	7.4

9. 参考調査3 初度登録年別自動車保有車両数

国産車及び輸入車の初度登録年別の保有車両数については、一般財団法人自動車検査登録情報協会による令和2年3月末現在の平成27年から令和元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27年から令和元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				
	H27	H28	H29	H30	R1
国産車(台)	2,589,141	2,787,830	2,975,198	2,986,904	2,976,543
輸入車(台)	312,059	335,913	344,487	367,054	353,058

*1：自動車保有車両数については、令和2年3月現在の各年の1月から12月までの保有車両数*2である。ただし、軽自動車及び原動機付自転車は除く。

*2：一般財団法人自動車検査登録情報協会の集計による。

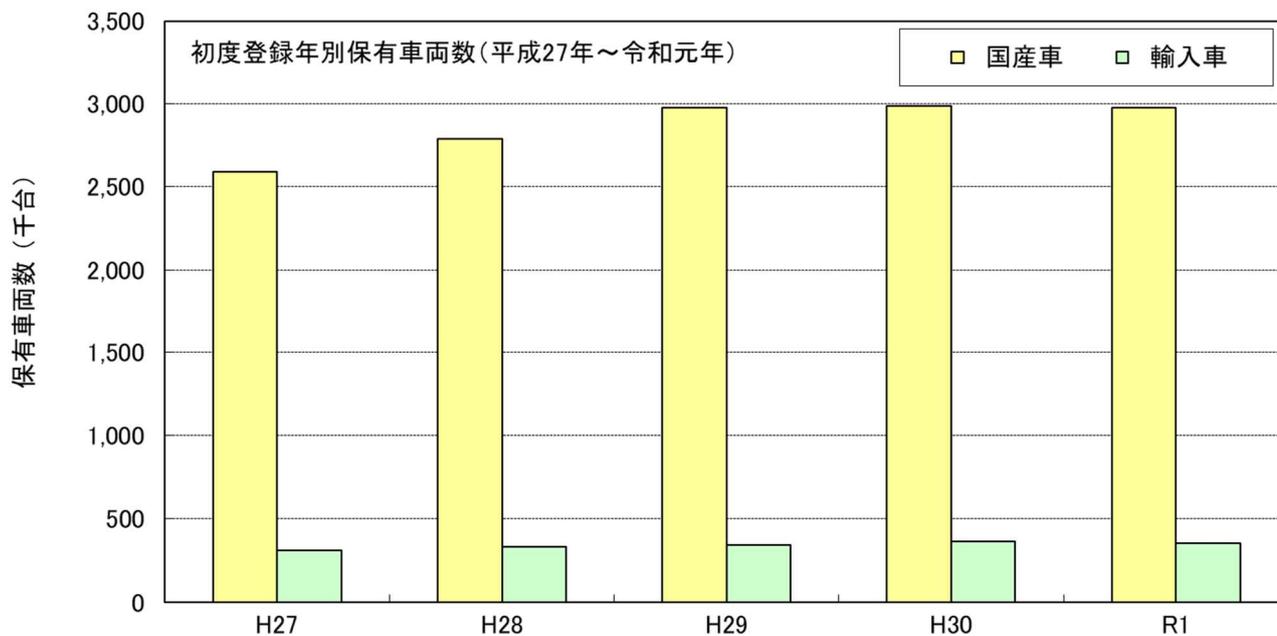


図9-1 国産車と輸入車の初度登録年別自動車保有車両数（平成27年～令和元年）

10. 参考調査4 完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出

令和元年度には完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出が2件あり、その合計対象台数は2,014,348台であった。表10-1に当該2件の対象台数を示し、表10-2にタカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除いた対象台数が多い上位10件を示す。また、表10-3にタカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除いたリコール届出件数と対象台数を示し、それをグラフにしたものを図10-1に示す。なお、輸入車においては当該届出がないためグラフは省略する。

表10-1 完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出

リコール届出番号	リコール届出日	対象台数(台)
国4487	平成31年4月18日	2,014,343
国4529	令和元年7月1日	5
		合計:2,014,348

表10-2 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及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除く)
(平成27年度～令和元年度)

項目		H27	H28	H29	H30	R1
リコール届出上位10件の対象台数(台)	1	1,872,903	1,552,509	622,348	1,249,662	1,575,379
	2	1,616,125	798,550	519,651	553,870	745,372
	3	923,672	743,080	499,765	507,118	522,354
	4	600,965	727,012	316,759	461,216	517,316
	5	451,369	607,429	265,008	306,728	491,345
	6	371,518	394,941	222,261	265,479	418,929
	7	346,199	325,755	210,876	235,293	377,654
	8	342,401	315,304	182,009	234,184	185,902
	9	254,317	248,753	158,785	232,708	176,068
	10	195,482	243,907	126,171	209,060	137,467
上位10件の平均対象台数(台)		697,495	595,724	312,363	425,532	514,779
上位10件が対象台数合計で占める割合		73.9%	61.9%	45.7%	56.2%	52.8%
上位10件を含めた平均対象台数(台)		29,594	30,093	19,167	19,829	24,538
上位10件を除いた平均対象台数(台)		7,980	11,847	10,717	8,923	11,871

表 10-3 リコール届出件数及び対象台数

(タカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除く)

(平成 22 年度～令和元年度)

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)
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	195	9,490,452	125	139,274	320	9,629,726
H29	191	4,901,402	162	380,823	353	5,282,225
H30	216	6,414,880	161	903,559	377	7,318,439
R1	220	7,152,013	175	575,337	395	7,727,350

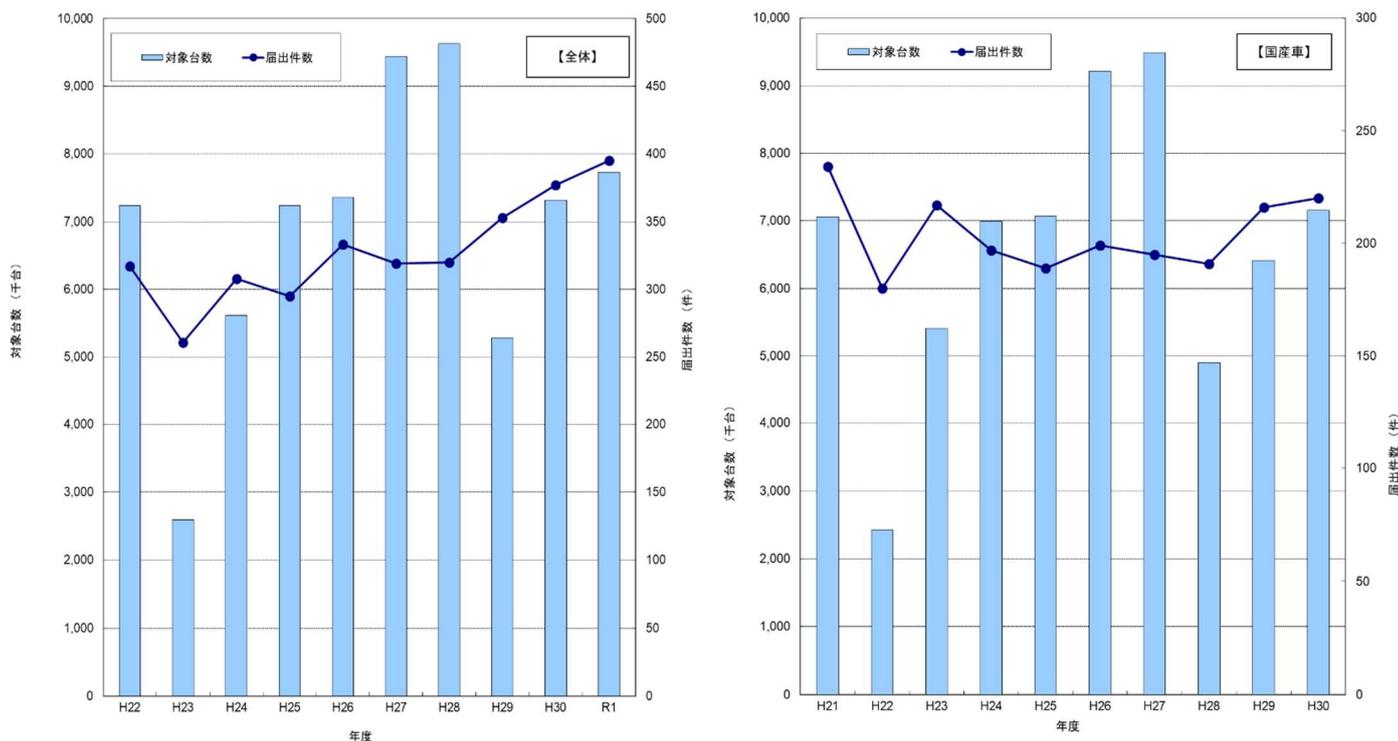


図 10-1 リコール届出件数及び対象台数

(タカタ製エアバッグ及び完成検査における不適切な取扱いに関するリコール届出を除く)

(平成 22 年度～令和元年度)「左図：全体」、「右図：国産車」

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 30 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/h30recallbunseki.pdf>

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）平成 29 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h29recallbunseki.pdf>

国土交通省ウェブサイト“自動車のリコール不具合情報（クルマの異常を連ラクダ！）平成 28 年度届出内容の分析結果について”
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h28recallbunseki.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 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>

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>