

RIPESS

Working Paper No.42

自動車リコール届出による不具合データの収集および整理 —— 報告書 ——

長谷川 泰 隆

麗澤大学 経済学部 教授

平成23年3月31日

RIPESS 経済社会総合研究センター

本リーフレットの狙い

日本の自動車メーカーは自社の製品の販売後に不具合があったとき、道路運送車両法に基づいて国土交通省に届け出ることが義務付けられている。国土交通省(自動車交通局)はこれらを集計し、毎年「自動車リコール届出内容の分析結果について」(以下、分析結果)を公表している。自動車に関わるリコールについては、自動車各メーカーによる自社のホームページ上(インターネット)での告知、国土交通省のホームページ中(同)の時系列のデータとそれらをまとめた上記「分析結果」が一次資料であり、これらに頼る以外のアプローチはない。

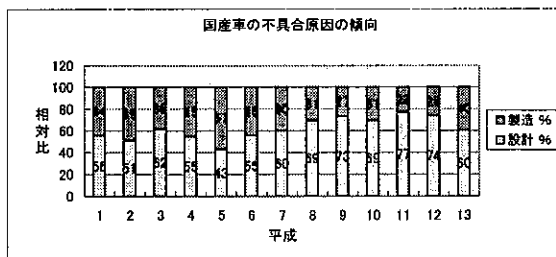
過去に比べて、最近の「分析結果」は徐々に状況を細かく示すようになってきた。その意味で、情報量は相当に豊富になってきた。しかし行政上の立場もあり、特定のメーカーの有利不利になるような取り上げ方はできない。そのため、読み手側からすると隔靴搔痒の感を禁じえない場合が少なからず出そうである。そこで、この「自動車リコール届出による不具合データの収集および整理」では、すでに公表済みの国土交通省のデータを各種付き合わせることによって、読み手側が「目から鱗が落ちる」ような資料の作成を試みた。

したがって、基本的なデータソースは国土交通省の公表データであり、筆者が独自に行った部分は「平成 15～20 年度の代表的な事例の集計」だけである。この集計表にまとめられるまでの途中経過やデータの付き合わせは、「各年度の代表的事例」に詳述されている。

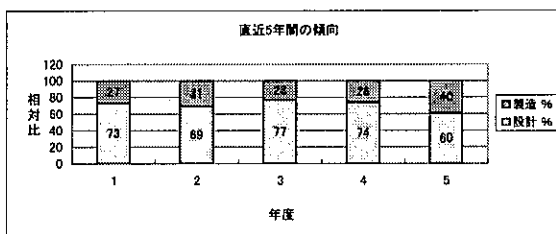
この各年度の代表的事例とは、その年度の届出の中から国土交通省が代表的と見なして選び出したものである。選択の基準は国土交通省側にあり、各年度の届出の多寡に応じて、取り上げられるその数も変化する。分類項目以外、統一性は見られず、代表的事例の集計が精緻な統計分析に耐えうるか否か、現在思案中である。

読み手側の理解を助けるべく少しく現在のリコール届出状況を述べておけば、近年のリコール原因傾向は、設計に起因 7 割、製造工程に起因 3 割である。後者の 3 割という水準には、現場の改善力の成果という評価がある。

年度	設計 件数	設計 %	製造 件数	製造 %	件数合計
9	30	56	24	44	54
10	25	51	24	49	49
11	37	62	23	38	60
12	66	55	55	45	121
13	43	43	58	57	101
14	61	55	49	45	110
15	82	60	55	40	137
16	265	69	118	31	383
17	202	73	75	27	277
18	161	69	72	31	233
19	190	77	58	23	248
20	169	74	60	26	229
21	145	60	95	40	240
合計	1,476		760		2,242
平均		66		34	



年度	設計 件数	設計 %	製造 件数	製造 %	件数合計
17	202	73	75	27	277
18	161	69	72	31	233
19	190	77	58	23	248
20	169	74	60	26	229
21	145	60	95	40	240
合計	887		360		1,247
平均		71		29	



出所)国土交通省の資料より筆者作成

この割合を反映してかどうか、設計に起因する不具合の件数と製造に起因するそれはおよそ 2 : 1 の割合である。

平成15～20年度の代表的な事例の集計

設計に起因する不具合				
大区分	中区分	部 位	回数	メーカー(年度)
性能の設計	部品・材料の特性不十分	原動機	2	いすゞ16、ホンダ18
		電気装置	1	日産15
		制動装置	1	マツダ17
		動力伝達装置	1	トヨタ18
	使用(環境)条件の甘さ	電気装置	2	三菱自17、三菱自17
		動力伝達装置	2	トヨタ17、トヨタ18
		空調装置	2	ホンダ18、ダイハツ19
		原動機	2	日野20、いすゞ20
		操縦装置	1	マツダ16
		燃料装置	1	トヨタ19
		座席ベルト	1	三菱ふ17
		量産品の品質見込み違い	1	三菱ふ17
耐久性の設計	開発評価の不備	燃料装置	4	三菱ふ16、三菱ふ17
				トヨタ19、トヨタ20
		動力伝達装置	4	スズキ17、ホンダ17
				トヨタ18、日野18
		制動装置	2	日産15、いすゞ16
		原動機	2	三菱ふ16、日野20
		灯火装置	2	ホンダ18、三菱自18
		電気装置	1	三菱ふ16
		尾灯制動灯	1	トヨタ16
		座席	1	ヤマハ17
		クロスメンバ	1	三菱ふ19
		排気管	1	三菱ふ19
		舵取り装置	1	日産D19
耐久性の設計	実車相当テストの不備	前部霧灯	1	マツダ15
		舵取り装置	1	三菱ふ16
		走行装置	1	日産D16
		電気装置	1	スズキ17
		緩衝装置	1	日産17
		制動装置	1	日産18
		排ガス発散防止	1	トヨタ18
		燃料装置	1	トヨタ19
		デフロスタ	1	三菱ふ19
		灯火装置	1	三菱ふ19
		車体	1	三菱ふ19
設計自体に問題	評価基準の甘さ	制動装置	8	三菱自15、三菱ふ16
				日野16、マツダ17、
				日野17、三菱ふ18、
				日野18、ホンダ20
		動力伝達装置	7	三菱ふ16、三菱ふ17
				三菱ふ17、スズキ19
				ホンダ19、日産19、
				スズキ20
		走行装置	5	三菱ふ15、三菱ふ16
				三菱ふ17、三菱ふ18
				日産20
		電気装置	5	スズキ16、三菱ふ17
				三菱ふ18、スズキ18
				日産19
		燃料装置	5	トヨタ16、日産18
				日産19、スズキ19
				日産20
		原動機	4	ホンダ18、三菱ふ18
				ホンダ19、富士重20
		電気配線	4	日産20、スズキ20

合 計			いすゞ20、日産20		
		緩衝装置	3	三菱自15、三菱自16	
				いすゞ17	
		始動装置	3	新三菱キャ16、	
				スズキ17、いすゞ19	
		舵取り装置	3	三菱ふ16、トヨタ16	
				トヨタ18	
		座席ベルト	2	日産17、トヨタ20	
		灯火装置	1	ホンダ15	
		キャブフック	1	三菱ふ16	
		方向指示器	1	三菱自16	
		乗務員保護装置	1	スズキ18	
		排気管	1	日産19	
		排ガス装置	1	トヨタ20	
		制動灯	1	日産20	
		空調装置	1	富士重20	
		操縦装置	1	ダイハツ20	
		前照灯	1	スズキ20	
		図面等の不備	制動装置	2	いすゞ16、三菱ふ17
			動力伝達装置	2	新三菱キャ19、
					三菱ふ20
			電気配線	1	三菱ふ17
			舵取り装置	1	いすゞ19
	プログラムミス	乗降口	1	日産20	
		原動機	1	日産16	
		前照灯	1	三菱ふ17	
			116		

製造に起因する不具合

大 区 分	中 区 分	部 位	回数	メーカー(年度)
作業工程	作業員のミス	燃料装置	3	三菱自16、いすゞ20 トヨタ20
		制動装置	3	トヨタ17、三菱ふ18 スズキ19
		灯火装置	1	マツダ15
		動力伝達装置	1	三菱自16
		舵取り装置	1	ダイハツ17
		座席ベルト	1	トヨタ17
		施錠装置	1	日産18
		舵取り装置	2	ホンダ15、トヨタ19
	作業管理不適切	制動装置	2	ホンダ16、三菱ふ17
		原動機	2	三菱ふ17、三菱ふ19
		動力伝達装置	1	三菱自16
		灯火装置	1	小松16
		燃料装置	1	ホンダ17
		緩衝装置	1	マツダ18
		乗車装置	2	ホンダ19、三菱自20
	マニュアルの不備	原動機	1	三菱自16
		制動装置	1	ダイハツ17
		排気管	1	富士重18
		電気装置	1	三菱自20
		原動機	4	日産15、三菱ふ17 トヨタ18、マツダ18
作業工程の管理	製造工程の不適切	制動装置	4	トヨタ16、三菱ふ16 ホンダ19、マツダ19
		舵取り装置	3	トヨタ15、いすゞ20 マツダ20
		電気装置	2	ホンダ16、ホンダ18
		動力伝達装置	2	マツダ17、マツダ20

		緩衝装置	2	トヨタ17、マツダ20
		エアバッグ装置	1	富士重16
		燃料装置	1	日産17
		排気管	1	いすゞ20
		走行装置	1	三菱ふ15
機械設備の保守管理	記載なし	燃料装置	1	三菱自16
	保守管理不備	緩衝装置	1	トヨタ17
		動力伝達装置	1	いすゞ20
工具・治具に問題	保守管理不備	走行装置	2	三菱ふ16、いすゞ17
		燃料装置	1	日産15
		舵取り装置	1	マツダ16
		乗車装置	1	富士重17
		左後車輪	1	クボタ20
	金型寸法の不適切	灯火装置	1	ホンダ16
	部品・材料の管理不備	記載なし	電気装置	1
管理の不備		駐車制動装置	1	三菱ふ16
		燃料装置	1	ホンダ20
		動力伝達装置	1	ダイハツ20
合 計			62	

平成 15(2003)年度の代表的事例

国産車のリコール届出における発生個所 137 件(届け出件数 123 件)のうち、設計に起因するもの 82 件(60%)、製造に起因するもの 55 件(40%)で、それぞれの内訳は次の通りである。

総件数 137 件									
設計 82 件(60%)					製造 55 件(40%)				
耐久性	性能	1 件	設計	72 件	機械設備	工具・治具	部品・材料	作業工程	46 件
(7%)	(1%)		(53%)	(1%)				(34%)	
評価基準の甘さ					3% 2%				
プログラムミス	図面等の不備	4 件	66 件						
2 件									
1% 3% 48%					(%は全体に占める割合)				

設計に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 性能の設計に問題があったもの(部品、材料の特性の不十分)の例

1-1 日産自動車より平成 15 年 5 月 27 日に届出されたグロリア、スカイライン、ティーノ(3 車種、13 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 5 月 25 日から平成 15 年 3 月 31 日。

不具合の部位(部品)…電気装置。

不具合の内容…電気装置において、制動灯用スイッチにかかる電気負荷に対して、接点方式が不適切なため、使用過程で酸化物が生成され、接点部の接触抵抗が増大することがあり、最悪の場合、接点部が導通不良となり、制動灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…電気装置において、制動灯用スイッチにかかわる電気負荷に対して、接点方式が不適切なため。

リコール対象台数…65,334 台。

改善措置の内容…全車両、当該スイッチを対策品と交換する。あわせて接続用電気配線を追加、または交換する。なお、一部車種については、リレーを追加する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム件数 21 件(事故がない場合は記載なし、以下同じ)。

発見の動機…市場からの情報による。

2 耐久性の設計に問題があったもの(開発評価の不備)の例

2-1 日産自動車より平成 15 年 7 月 17 日に届出されたキャラバンエルグランド、ホームーエルグランド、エルグランド、ファーゴフィリー、フィリー(5 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 3 月 24 日から平成 13 年 3 月 13 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(駐車ブレーキケーブル)。

不具合の内容…駐車制動装置において、駐車ブレーキケーブルの低温下における耐久性が不適切なため、ケーブル外表面に亀裂が発生するものがあり、そのままの状態を使用を続けると、当該ケーブルが折れ曲がり、さらにインナーワイヤーが折損し、駐車ブレーキが作動しなくなるおそれがある。

不具合の原因…駐車制動装置において、駐車ブレーキケーブルの低温下における耐久性が不適切なため。

リコール対象台数…83,687 台。

改善措置の内容…全車両、当該ケーブルを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 15 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…いすゞに提供。

3 耐久性の設計に問題があったもの(実車相当テストの不備)の例

3-1 マツダより平成 15 年 5 月 29 日に届出されたアテンザ、MPV、ロードスター(3 車種、18 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 9 年 12 月 10 日から平成 15 年 5 月 16 日。

不具合の部位(部品)…前部霧灯。

不具合の内容…フロント・フォグランプ装着車両において、当該ランプのソケットホルダー固定構造が不適切なため、バルブの点灯・消灯により、固定部分が膨張・収縮を繰り返し、ソケットホルダーがバルブとともにランプ本体から脱落して、周辺の樹脂製部品を溶損させ、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…フロント・フォグランプ装備車両において、当該ランプのソケットホルダーの固定構造が不適切なため。

リコール対象台数…62,447 台。

改善措置の内容…全車両、ソケットホルダーとフォグランプ本体をスプリングで固定する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 12 件(うち火災 1 件)。

発見の動機…市場からの情報による。

4 設計自体に問題があるもの(評価基準の甘さ)の例

4-1 三菱自動車より平成 15 年 4 月 2 日に届出された RVR、シャリオグランデイス(2 車種、11 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 9 年 10 月 6 日から平成 15 年 2 月 24 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(ブレーキホース)。

不具合の内容…制動装置において、前輪用ブレーキホースの固定位置が不適切なため、ブレーキホースが捻れており、操舵によりブレーキホース端末に過大な応力が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、ブレーキホースに亀裂が発生し、ブレーキ液が漏れ制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…制動装置において、前輪用ブレーキホースの固定位置が不適切なため。

リコール対象台数…223,702 台。

改善措置の内容…全車両、ブレーキホースおよび中間固定用ブラケットを対策品と交換する。対策品の供給に時間を要することから、当面の暫定処置として、全ての所有者に不具合内容を通知し、後日ブレーキホースおよび中間固定用ブラケットを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 6 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-2 三菱ふより平成 16 年 3 月 24 日に届出されたふそう、エアロミディ、エアロバス、エアロスター、エアロキング、エアロクイーン(6 車種、468 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は昭和 58 年 7 月 11 日から平成 15 年 2 月 3 日。

不具合の部位…走行装置(フロントハブ)。

不具合の内容…フロントハブの強度が不足しているため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合などに、ハブのフランジ部の付け根付近に亀裂が発生するものがある。また、整備状況、積載条件などの要因が重なると、この亀裂の発生が早まる可能性がある。このため、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、当該部分が破断して車輪が脱落するおそれがある。

不具合の原因…フロントハブの強度不足。

リコール対象台数…217,201 台(国内向け生産台数)。

改善措置の内容…全車両、装着されているハブの種類を確認し、必要に応じてハブを対策品と交換する。なお、対策品の検証と供給に時間を要するため、暫定措置として次の対策を行う。①現行の最新型ハブが装着可能な車両については、現行の最新型ハブに交換されていることを確認し、未交換のものは現行の最新型ハブと交換する。②現行の最新型ハブの装着が不可能な車両については、ハブの亀裂の有無を点検し、亀裂のあるものは対応

する新品のハブと交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 57 件、事故 52(人身 2 件、物損 50 件)。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本件は平成 16 年 3 月 24 日付の届出の再対策である。

4-3 三菱自動車より平成 15 年 11 月 20 日に届出されたギャラン、ギャランアスパイア、レグナム(3 車種、23 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 8 年 8 月 8 日から平成 13 年 3 月 20 日。

不具合の部位…緩衝装置。

不具合の内容…前輪緩衝装置のロアアームとナックルを連結しているボールジョイントにおいて、保持金具のかしめに不十分なものがあるため、このままの状態で使用を続けると、当該部分からの水の侵入によるボールの錆で樹脂ベアリングが異常摩耗し、最悪の場合、ボールジョイントが破損してアームから外れ、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…前輪緩衝装置のロアアームとナックルを連結しているボールジョイントにおける保持金具の不十分なかしめ。

リコール対象台数…205,733 台。

改善措置の内容…全車両、当該ロアアームボールジョイントを点検し、摩耗量の大きいものは対策品と交換する。また、点検で異常のないものについては、当該かしめ部にシーリング剤を塗布する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 6 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本件は平成 13 年 2 月 15 日付の届出の再対策である。

4-4 本田技研工業より平成 16 年 2 月 26 日に届出されたシビックフェリオ、シビックハイブリッド、シビック、フィット、ステップワゴン、ストリーム(6 車種、18 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 12 年 8 月 7 日から平成 13 年 12 月 5 日。

不具合の部位…灯火装置(前照灯の電気回路)。

不具合の内容…灯火装置において、前照灯操作スイッチ部の配線用端子の表面処理が不適切なため、前照灯の切り替え操作を行うと当該端子の嵌合部が動くことにより接触抵抗が増大するものがあり、最悪の場合、接続カプラーが溶けて導通不良となり、前照灯が不灯となるおそれがある。

不具合の原因…灯火装置において、前照灯操作スイッチ部の配線用端子の表面処理の不適切。

リコール対象台数…190,424 台。

改善措置の内容…全車両、操作スイッチを対策品と交換するとともに前照灯用配線のメス端子を良品と交換する。なお、カプラーに損傷がある場合はカプラーを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 50 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

備考…本件は平成 13 年 9 月 6 日付の届出の再対策である。

製造に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 作業工程に問題があるもの(作業員のミス)の例

1-1 マツダより平成 15 年 4 月 17 日に届出されたデミオ(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 14 年 6 月 19 日から平成 15 年 3 月 10 日。

不具合の部位(部品)…灯火装置(灯火スイッチ)。

不具合の内容…灯火装置の灯火スイッチにおいて、①電気配線の組付けに不適切なものがあるため、方向指示器捜査レバーを繰り返し操作すると、当該電気配線がコネクターから外れ、または方向指示器操作レバーのカバー部と接触して断線し、前照灯、車幅灯及びフォグランプが点灯しなくなるおそれがある。②接点のメッキ処理に不適切なものがあるため、方向指示器操作レバーを繰り返し操作すると、当該接点が異常摩耗し、摩耗粉によって回路が短絡し常時通電状態となって方向指示器が作動したままとなるおそれがある。

不具合の原因…①電気配線の組付けの不適切、②接点メッキ処理の不適切。

対象台数…51,264 台。

改善措置の内容…全車両、車台番号および灯火スイッチを確認し、対象となるものは灯火スイッチユニットを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…①クレーム 24 件、②クレーム 29 件。

発見の動機…市場からの情報による。

2 作業工程に問題があるもの(製造工程不適切)の例

2-1 日産自動車より平成 15 年 10 月 30 日に届出されたサニー、マーチ、キューブ、ブルーバードシルフィー、プリメーラ他(25 車種、110 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 10 年 4 月 21 日から平成 15 年 5 月 28 日。

不具合の部位(部品)…原動機。

不具合の内容…原動機の回転センサ内部の樹脂材充填が不適切なものがあるため、原動機の熱等により基盤部のはんだが変形し、回路がショートして正常な信号が発信されないことがある。そのため、原動機が始動できなくなる、または走行中に原動機が停止し再始動ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…原動機の回転センサ内部の樹脂材充填の不十分。

対象台数…1,025,702 台。

改善措置の内容…全車両、当該回転センサ(カム角センサ及びクランク角センサ)を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 215 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…マツダ、スバルにも車両を提供。

2-2 トヨタ自動車より平成 15 年 5 月 20 日に届出されたクラウン、クラウンパトロールカー、クラウン道路巡回車、マーク II、チェイサー他(9 車種、23 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 7 年 3 月 6 日から平成 11 年 2 月 13 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置。

不具合の内容…かじ取り装置において、ギヤボックスをクロスメンバに固定するブラケット(2 箇所のうち右側)の接合部の溶接に不適切なものがあるため、ハンドル据え切り操作等を頻繁に繰り返すと、当該ブラケットの溶接部が損傷し、異音やハンドルの遊びが大きくなり、最悪の場合、確実な操舵ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…かじ取り装置において、ギヤボックスをクロスメンバに固定するブラケット(2 箇所のうち右側)の接合部の溶接の不適切。

対象台数…724,419 台。

改善措置の内容…全車両、当該ブラケット溶接部を点検し、不適切なものはクロスメンバを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3 作業工程に問題があるもの(作業管理不適切)の例

3-1 本田技研工業より平成 15 年 11 月 20 日に届出されたストリーム、CR-V、インテグラ、シビックフェリオ(4 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 12 年 8 月 2 日から平成 14 年 6 月 13 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(ステアリングギアボックス)。

不具合の内容…油圧式パワーステアリングのギアボックスにタイロッドを取り付けるブラケットのボルト締め付け力が不足しているため、車庫入れ等の極低速時に据え切り操作を行うと当該ボルトが弛み、そのまま使用を続けるとボルトが折損し、ギアボックスからブラケットが外れるものがある。そのため、ハンドル操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…タイロッド取り付けのブラケットのボルト締め付け力の不足。

対象台数…213,209 台。

改善措置の内容…全車両、ブラケット取付ボルトの締め付け状態を点検し、締め付け力が不足しているものはステアリングギアボックスを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 6 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

4 機械設備の保守管理が不備の例

4-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 15 年 7 月 31 日に届出されたふそうファイターミニヨン、ふそうファイター、ふそうファイターNX、ふそうエアロミディ(4 車種、97 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 12 年 3 月 2 日から平成 14 年 7 月 8 日。

不具合の部位(部品)…走行装置。

不具合の内容…走行装置において、車軸組立の際、前輪ハブ外側軸受けのグリース充填量が少ないものがあり、そのままの状態で使用を続けると当該軸受けが潤滑不良により破損し、最悪の場合、走行不能または、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…前輪ハブ外側軸受けのグリース充填量不足。

対象台数…23,930 台。

改善措置の内容…全車両、当該軸受けを点検の上、グリースを再充填する。なお、軸受けに損傷の認められるものは新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 76 件(うち火災 3 件)、事故 2 件(火災 2 件)。

発見の動機…市場からの情報による。

5 工具・治具に問題があるもの(保守管理の不備)の例

5-1 日産自動車より平成 16 年 1 月 21 日に届出されたティアナ(1 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 1 月 14 日から平成 15 年 5 月 22 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料タンク)。

不具合の内容…燃料タンクの燃料ポンプユニットの取付部周辺に製造過程で生じたバリが残っているものがあり、そのまま使用を続けると、パッキンに亀裂が発生することがある。そのため、燃料満タン時に当該パッキンから燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…製造過程で生じたバリの残留。

対象台数…20,755 台。

改善措置の内容…全車両、燃料タンクの燃料ポンプユニットの取付部バリを修正し、パッキンを新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 82 件。

発見の動機…市場から情報による。

6 部品・材料の管理の不備の例

6-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 2 月 10 日に届出されたふそうキャンターガッツ、ふそうキャンター、ふそうキャンター4WD、ふそうファイター、ふそう、日野レンジャー他(12 車種、166 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 8 年 1 月 25 日から平成 15 年 11 月 15 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(結合コネクタ)。

不具合の内容…バン型車両において、バンボデーを車台に取り付けるまでの間に電装品

用配線のコネクタ内に侵入した雨水等が滞留したまま、車台に架装したものがあある。このため、そのままの状態で使用を続けると、当該コネクタ内の端子が腐食して、アース回路と導通するものがあり、最悪の場合、荷室内閉込防止用警報ブザーが突然鳴り出すおそれがある。

不具合の原因…電装用配線内に滞留した雨水。

対象台数…2,448 台。

改善措置の内容…全車両、当該配線のコネクタを除去し、直結接続に変更する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 35 件。

発見の動機…市場からの内情報による。

平成 15 年度不具合 代表例のまとめ	
設計に起因する不具合	製造に起因する不具合
1 性能の設計に問題があったもの (部品・材料の特性の不十分) (1)日 産 電気装置	1 作業工程に問題があったもの (作業員のミス) (1)マツダ 灯火装置(灯火スイッチ)
2 耐久性の設計に問題があったもの (開発評価の不備) (1)日 産 制動装置(駐車ブレーキレバー)	2 作業工程の管理に問題がある (製造工程不適切) (1)日 産 原動機(基盤部のはんだ付) (2)トヨタ かじ取り装置(ブラケット)
3 耐久性の設計に問題があったもの (実車相当テストの不備) (1)マツダ 前部霧灯(ソケットホルダー)	3 作業工程に問題があったもの (作業管理不適切) (1)ホンダ かじ取り装置(ステアリング ギアボックス)
4 設計自体に問題があるもの (評価基準の甘さ) (1)三菱自 制動装置(ブレーキホース) (2)三菱ふ 走行装置(フロントハブ) (3)三菱自 緩衝装置(ボールジョイント) (4)ホンダ 灯火装置(前照灯電気回路)	4 機械設備の保守管理が不備 (1)三菱ふ 走行装置(ハブ外側軸受け)
	5 工具・治具に問題があるもの (保守管理不備) (1)日 産 燃料装置(燃料タンク)
	6 部品・材料の管理の不備 (1)三菱ふ 電気装置(結合コネクタ)

国産車のリコール届出における発生個所 383 件(届け出件数 331 件)のうち、設計に起因するもの 265 件(69%)、製造に起因するもの 118 件(31%)で、それぞれの内訳は次の通りである。

2% 3% 51% (%は全体に占める割合)

1 性能に問題があったもの(部品、材料の特性の不十分)の例

不具合の部位(部品)…原動機(アクセルケーブル)。

不具合の原因…アクセルケーブル端部の金具の形状及びカバー材質の不適切。

リコール対象台数…9,931 台。

改善措置の内容…全車両、アクセルケーブルを点検し、当該カバーを対策品に交換する。
不具合件数及び事故の有無…クレーム件数 9 件(事故がない場合は記載なし、以下同じ)。
発見の動機…市場からの情報及び国土交通省の調査指示による。
備考…ホンダ、スバルに OEM。

2 性能に問題があったもの(使用環境条件の甘さ)の例

2-1 マツダより平成 17 年 3 月 31 日に届出された MPV、プレマシー、イクシオン(3 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 2 月 25 日から平成 12 年 2 月 29 日。

不具合の部位(部品)…操縦装置(シフトレバー)。

不具合の内容…コラム式自動変速機付き車において、シフトレバー内部にある樹脂製ベースプレートとガイドプレートの締め付け構造が不適切なため、炎天下の屋外駐車などにより車内温度が高温となり、当該締め付け部の締め付け力が低下し、シフト操作の繰り返しにより締め付けネジがゆるんで異音や引っ掛かりが発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、ねじが脱落してガイドプレートが外れ、シフト機構と連動しているキーインターロック装置が正常に作動しなくなり、イグニッションキーが抜けず、かじ取り装置の施錠装置が機能しなくなるおそれがある。

不具合の原因…シフトレバー内部にある樹脂製ベースプレートとガイドプレートの高気温環境における材質および締め付け構造の不適切。

リコール対象台数…67,119 台。

改善措置の内容…全車両、当該締め付けねじを緩み防止剤を塗布したものと交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 33 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…ニホンフォードも関連。

3 耐久性に問題があったもの(開発評価の不備)の例

3-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 9 月 29 日に届出されたふそう、ふそうエアロスター(2 車種、96 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 12 年 1 月 29 日から平成 16 年 8 月 27 日。

不具合の部位(部品)…原動機(リヤエンジンマウント)。

不具合の内容…エンジンを支持しているエンジンリヤマウントにおいて、防振ゴム部の強度が不足しているため、発進加速時のエンジン回転方向の振動の繰り返しにより、当該マウントのゴム部に亀裂が発生し、破断することがある。そのため、そのまま使用を続けると、エンジンフロントマウントも損傷し、最悪の場合、変速機操作力伝達機構の原動機側支持部が外れて、変則操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…エンジンを支持しているエンジンリヤマウントにおいて、防振ゴム部の

強度の不足。

リコール対象台数…28,651 台。

改善措置の内容…全車両、エンジンリヤマウントを対策品と交換する。また、エンジンフロントマウントを新品と交換する。なお、対策品及び新品の全数供給に時間を要するため、当面の暫定措置として当該エンジンマウントを点検し、損傷の認められる場合は対策品及び新品と交換する。損傷のない車両は、後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 87 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-2 いすゞ自動車より平成 16 年 10 月 28 日に届出されたギガ(1 車種、31 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 6 月 6 日から平成 16 年 10 月 5 日。

不具合の部位(部品)…制動装置。

不具合の内容…駐車ブレーキ(ホイールパーキングブレーキ)用エア配管(ナイロンチューブ)の取り回しが不適切なため、エンジンからの熱によりナイロンチューブが軟化するものがある。そのため、ナイロンチューブが損傷してエアが漏れ、走行中に駐車ブレーキが作動して、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…駐車ブレーキ(ホイールパーキングブレーキ)用エア配管(ナイロンチューブ)の取り回しの不適切。

リコール対象台数…1,812 台。

改善措置の内容…全車両、遮熱板を追加する。なお、エア配管を点検し、損傷しているものは修復する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 6 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-3 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 9 月 1 日に届出されたふそう(1 車種、306 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 8 年 4 月 24 日から平成 16 年 7 月 19 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(キャブ前面ハーネス)。

不具合の内容…車両前部の車枠と車体間の電気配線において、低温時の車体上下動に対する当該配線被覆材の耐久性が不足しているため、走行時の車両振動等により、当該配線の被覆に亀裂が入るものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、被覆が損傷して芯線が腐食断線し、最悪の場合、灯火類が点灯しなくなる。または、エンジンが停止して再始動不能となるおそれがある。

不具合の原因…低温時における電気配線の車体上下動に対する配線被覆材の耐久性不足。

リコール対象台数…53,717 台。

改善措置の内容…全車両、当該部の電気配線を対策品と交換する。なお、対策品の全数供給に時間を要するため、当面の暫定措置として当該電気配線を点検し、亀裂・損傷の認

められる場合は補修あるいは、対策品と交換する。損傷のない車両は、後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 68 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…リコール対象車の台数は、国内向け生産台数を示す。また、本届け出は平成 12 年 7 月 26 日付の届け出に使用条件の検討不足があったため、再度対策を行うもの。

3-4 トヨタ自動車より平成 16 年 11 月 4 日に届出されたトヨタハイエースワゴン、同 4WD、同バン、同バン 4WD 他(10 車種、70 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成元年 11 月 1 日から平成 12 年 4 月 30 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(噴射管クランプ)

不具合の内容…リヤコンビネーションランプの尾灯と制動灯兼用の赤色レンズの耐候性が不十分なため、長期間にわたり強い日光にさらされると徐々にレンズの赤色が褪色し、当該灯火の灯光の色が保安基準に適合しなくなるおそれがある。

不具合の原因…リヤコンビネーションランプの尾灯と制動灯兼用の赤色レンズの耐候性の不十分。

リコール対象台数…653,715 台。

改善措置の内容…全使用者へ当該レンズの褪色現象について周知し、尾灯と制動灯兼用の赤色レンズの色が薄くなり、後部反射器の赤色レンズと比べて白く見える場合には、リヤコンビネーションランプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 5 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-5 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 9 月 29 日に届出されたふそうキャンター、ふそうファイター、ふそうエアロミディ、ふそうローザ(4 車種、67 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 10 年 9 月 25 日から平成 16 年 8 月 18 日。

不具合の内容…燃料噴射ポンプの噴射管を固定するゴム付金具の締付構造が不適切なため、当該金具のゴムが劣化すると取付ボルト、ナットが弛み、当該金具及びボルト、ナットが脱落することがある。そのため、脱落したボルト、ナットがスターターモーターと端子の間に挟まるとショートし、最悪の場合、スターターハーネスが損傷し始動不能となる。または火災に至るおそれがある。

不具合の原因…燃料噴射ポンプの噴射管を固定するゴム付金具の取付構造の不適切。

リコール対象台数…75,596 台。

改善措置の内容…当該金具の取付構造に応じ、次の措置を行う。

①当該金具をボルトで締め付ける場合は、ボルトネジ面に接着剤を塗布したスプリングワッシャー付の対策品と交換する。

②当該金具をナットで締め付ける場合は、フランジ付ナットをフランジなしナットと交換し、スプリングワッシャーを追加するとともに、植込みボルトのネジ面に接着剤を塗布し、締め付ける。さらに、当該金具のゴムの状態を点検し、劣化しているものは新品と交換する。なお、整備時の注意事項を記載した注意銘板をエンジン上面へ貼付する。また、スターターモーター端子部にショート防止用ゴムカバーが装着されていない車両については、ゴムカバーを追加する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 59 件、火災 35 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4 耐久性に問題があったもの(実車相当テストの不備)の例

4-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 10 月 27 日に届出されたふそうキャンター、ふそうローザ(2 車種、160 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 5 年 10 月 11 日から平成 11 年 11 月 22 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(タイロッドエンドボールジョイント)。

不具合の内容…前輪車軸懸架方式の小型トラックのタイロッドエンドのボールジョイントにおいて、ダストブーツのシール構造が不適切なため、当該ジョイントへの泥水等が侵入し、樹脂ベアリングが摩耗してガタ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ガタが増大し、最悪の場合、ボールジョイントがタイロッドから外れ走行不能になるおそれがある。

不具合の原因…タイロッドエンドのボールジョイントのダストブーツのシール構造の不適切。

リコール対象台数…258,415 台。

改善措置の内容…全車両、当該タイロッドエンド一式を対策品と交換する。なお、部品の全数供給には時間を要するため、当面の暫定措置として当該ジョイントを点検し、ガタまたはブーツの損傷がある場合は対策品に交換し、問題のない場合は後日対策品に交換する。また、当該部位の点検整備内容を充実させ周知させることにより、定期点検へのユーザーの注意を喚起する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 38 件。

発見の動機…市場情報による。

4-2 ニッサンディーゼルより平成 16 年 11 月 12 日に届出された大型トラック(17 車種、287 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 9 年 10 月 9 日から平成 16 年 10 月 21 日。

不具合の部位…走行装置(フロントハブ)。

不具合の内容…フロントハブにおいて、ホイールナットの過大締付トルクや、過積載等の想定を超える使用環境に遺体する余裕が十分でないため、ハブのフランジ隅部への応力

が過大になり、当該部に微小亀裂が発生する場合がある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、破断するおそれがある。

不具合の原因…ホイールナットの過大締付トルクや過積載等の想定を超える使用環境に対しハブの強度の余裕が十分ではないため、フランジ隅部への応力が過大となる。

リコール対象台数…30,573(30,276)台。

改善措置の内容…全車両、フロントハブを対策品と交換する。なお、対策品の全数供給に時間を要するため、ハブの亀裂の有無を点検し、亀裂のあるものは対策品と交換し、微小亀裂の車両及び亀裂のない車両は後日、対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 26 件(うち、微小亀裂 3 件、亀裂 17 件、ホイール面までの亀裂 6 件)、事故、破断はなし。

発見の動機…販売会社からの情報による。

備考…本件は同年 12 月 27 日に訂正が出されている。

5 設計自体に問題があるもの(評価基準の甘さ)の例

5-1 新三菱キャタピラーより平成 16 年 9 月 2 日に届出されたキャタピラー(少数台数のリコール届出)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 16 年 6 月 17 日から平成 16 年 8 月 12 日。

不具合の部位(部品)…エンジン始動用のキースイッチ。

不具合の内容…エンジン始動用のキースイッチの配線端子穴径が、キースイッチに固定するためのボルト・ワッシャーの径に比べて大きいため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み導通不良となり、最悪の場合、エンジン始動不能または突然エンジンが停止するおそれがある。

不具合の原因…エンジン始動用のキースイッチの配線端子穴径の不適切。

リコール対象台数…12 台。

改善措置の内容…記載なし。

不具合件数及び事故の有無…記載なし。

発見の動機…記載なし。

5-2 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 10 月 20 日に届出されたふそうキャンター、ふそうローザ(2 車種、112 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は昭和 55 年 2 月 1 日から平成 2 年 4 月 27 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(ナックルアーム)。

不具合の内容…パワーステアリング装着車において、ナックルアームの強度が不足しているため、据え切りの多用や操舵頻度の高い走行を繰り返すと、当該アームに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、最悪の場合、ナックルアームが折損して操舵不能となるおそれがある。

不具合の原因…ナックルアームの強度不足。

リコール対象台数…245,252 台。

改善措置の内容…全車両、ナックルアームを対策品と交換する。なお、対策品の全数提供に時間を要することから、当面の暫定措置として、ナックルアームの亀裂の有無を点検し、亀裂のある場合は対策品と交換し、問題のない場合は後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…社内残存調査結果として、クレーム 12 件(平成 4 年以前)、39 件(平成 4 年以後)、事故はなし。

発見の動機…市場からの情報による。

5-3 トヨタ自動車より平成 16 年 10 月 26 日に届出されたトヨタハイラックス 4WD、同サーフワゴン、ハイラックスサーフ(3 車種、16 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は昭和 63 年 12 月 14 日から平成 8 年 5 月 31 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置。

不具合の内容…かじ取り装置のリレーロッドの強度が不足しているため、ハンドルの据え切り操作等の操舵力が高くなる使用を頻繁に長期間続けると亀裂が生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、リレーロッドが折損し操舵ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…リレーロッドの強度不足。

リコール対象台数…330,496 台。

改善措置の内容…全車両、リレーロッドを交換すると交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 11 件(国内)。人身事故 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-4 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 9 月 29 日に届出されたふそう(1 車種、75 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 6 年 12 月 51 日から平成 13 年 6 月 22 日。

不具合の部位(部品)…緩衝装置。

不具合の内容…後 2 軸トラックの後々軸(非駆動軸)に置いてリヤばねズレ止めの形状が不適切なため、高重心積載状態で急旋回を行った場合、リヤばねが当該ズレ止めから外れ、車両が傾き、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。

不具合の原因…リヤばねズレ止めの形状の不適切。

リコール対象台数…14,347 台。

改善措置の内容…全車両、後々軸のズレ止めの爪に延長プレートを追加する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 6 件、人身事故 1 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-5 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 9 月 1 日に届出されたファイター(1 車種、

313 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 4 年 6 月 29 日から平成 10 年 9 月 29 日。

不具合の部位(部品)…キャブフック。

不具合の内容…中型トラックの手動式キャブチルトにおいて、キャブフックと周辺部品の隙間が不適切なため、キャブを降ろした際にキャブフックが周辺部品と干渉し、キャブフック取付部が損傷するものがある。そのため、そのままの状態で行ロック操作を実施するとキャブが正しくロックされず、最悪の場合、走行中にキャブがチルトするおそれがある。

不具合の原因…キャブフックと周辺部品の隙間が不適切。

リコール対象台数…91,524 台。

改善措置の内容…全車両、キャブフック一式、ロックレバー、コントロールレバー保持金具を対策品に交換する。なお、対策品の全数提供に時間を要するため、当面の暫定処置として当該フックを点検し、損傷のあるものは対策品と交換する。損傷の無い車両は後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 25 件、人身事故 1 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-6 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 10 月 7 日に届出されたふそうキャンター、ふそうファイター、ふそうローザ(3 車種、259 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 5 年 10 月 11 日から平成 13 年 5 月 29 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(駐車ブレーキケーブル)。

不具合の内容…駐車ブレーキケーブルのセンターブレーキ側ケーブルエンド(センターブレーキレバーとの接続固定用ケーブル先端部の金具)の形状が不適切なため、ケーブルエンドがレバーの溝に斜めには嵌まるおそれがある。そのため、そのままの状態で使用するとケーブル先端が屈曲、疲労折損し、最悪の場合、駐車時に制動力が確保できなくなるおそれがある。

不具合の原因…センターブレーキ側ケーブルエンドの形状の不適切。

リコール対象台数…367,697 台。

改善措置の内容…全車両、駐車ブレーキケーブルのセンターブレーキ側先端部を点検し、ケーブルに損傷のある場合は、先端形状を変更した対策品と交換する。損傷のない場合はケーブル先端部にリテーナを追加装着する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 16 件、人身事故 2 件、物損 1 件。

発見の動機…市場情報による。

5-7 日野自動車より平成 16 年 9 月 28 日に届出された日野スーパードルフィンプロファイア(1 車種、19 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は、平成 11 年 12 月 16 日から平成 15 年 11 月 8 日。

不具合の部位(部品)…制動装置。

不具合の内容…駐車ブレーキ(ホイールパーキングブレーキ)用エア配管(ナイロンチューブ)の取り回しに余裕がないため、走行時やハイトコントロール作動時のリヤアスクルの上下動により、当該ナイロンチューブと V ロッドが干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ナイロンチューブが損傷して穴が開いて、エアが漏れるおそれがある。

不具合の原因…駐車ブレーキ用エア配管の取り回しの余裕不足。

リコール対象台数…11,570 台。

改善措置の内容…全車両、ナイロンチューブを点検し、損傷しているものは新品に交換する。また、クリップを対策品に交換し、当該ナイロンチューブの取り回しに余裕を持たせるように適切な位置に変更する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 2 件。

発見の動機…販売会社からの情報による。

5-8 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 12 月 17 日に届出されたふそう、ふそうエアロキング(2 車種、440 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、昭和 58 年 7 月 11 日から平成 16 年 11 月 15 日。

不具合の部位(部品)…走行装置(リヤハブ)。

不具合の内容…リヤハブのフランジ付け根部の強度が十分でないため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合等に、当該部分に亀裂が発生するものがある。また、初期の車両において、フランジ付け根部付近の加工不良などの要因が重なると応力が集中し、この亀裂の発生が早まる可能性がある。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、当該部分が破断して走行不能となる。

不具合の原因…リヤハブのフランジ付け根部の強度不足。

リコール対象台数…183,639 台。

改善措置の内容…全車両、リヤハブを対策品と交換する。なお、対策品の全数提供に時間を要するため、暫定措置としてリヤハブの亀裂の有無を点検して、亀裂のあるハブは対作品に交換し、亀裂のない場合は、後日、対策品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 17 件。

発見の動機…市場からの情報および社内検証結果による。

備考…平成 16 年 4 月 15 日に届け出たリコールの追加措置。

5-9 スズキより平成 16 年 11 月 24 日に届出されたエクスード(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、昭和 63 年 5 月 11 日から平成 7 年 5 月 9 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(電気配線)。

不具合の内容…エアコン用ハーネスのヒューズ端子部の防水構造および耐熱温度の設定

が不適切なため、エアコン用ヒューズホルダ内に雨水が浸入した場合、ヒューズ端子が腐食して接触抵抗が増大し、負荷電流による発熱で端子が変形して接触不良となるものがある。そのため、走行中の振動によりアーク放電が発生して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…エアコン用ハーネスのヒューズ端子部の防水構造および耐熱温度の設定の不適切。

リコール対象台数…129,138 台。

改善措置の内容…全車両、エアコン装着の有無を点検し、エアコンが装着されて要る車両については、エアコン用ヒューズホルダ及びハーネスを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 3 件、火災 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-10 三菱自動車工業より平成 16 年 6 月 3 日に届出されたパジェロイオ、ミニカ、ピスタチオ(3 車種、7 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 10 年 5 月 22 日から平成 12 年 3 月 31 日。

不具合の部位(部品)…方向指示器。

不具合の内容…方向指示器において、バルブの橙色コーティングと総材料が不適切なため、コーティング塗装寿命が不足している。そのため、そのままの状態で使用を続けると、橙色コーティング塗装が剥離し、灯光色が白色となるおそれがある。

不具合の原因…バルブの橙色コーティング塗装材料の不適切。

対象台数…106,839 台

改善措置の内容…全車両、バルブを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 17 件。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの調査指示による。

5-11 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 5 月 26 日に届出されたふそう(1 車種、407 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、昭和 58 年 6 月 2 日から平成 11 年 4 月 27 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(クラッチハウジング、トランスミッション)。

不具合の内容…エンジンと変速機(トランスミッション)の結合部(クラッチハウジング)の剛性が不足しているものがあり、また、トランスミッション・メインシャフト後部のスプライン部と継ぎ手(アウトプットフランジ)の噛み合い部分の隙間が不適切なため、当該隙間が経年変化などで増大すると、高速走行時の駆動系振動が大きくなり、クラッチハウジングに亀裂が生じるものがある。また、クラッチハウジングに鋳造時の傷などがある場合、この亀裂の発生が早まる可能性がある。このため、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、クラッチハウジングが破断してトランスミッションまたはプロペ

ラシャフトが脱落、または周辺部品を破損させ二次的不具合を生じるおそれがある。

不具合の原因…エンジンと変速機の結合部の剛性不足およびトランスミッション・メインシャフト後部のスプライン部と継ぎ手の噛み合い部分の隙間の不適切。

対象台数…168,002 台(国内向け生産台数)

改善措置の内容…全車両、以下の対策を実施する。

①エンジンとクラッチハウジング(アルミ製)の間に補強部材(スティフナ)を装着し剛性を高める。スティフナが装着できない車両については、ハウジング(アルミ製)を対策品(鋳鉄製)に交換する。

②アウトプットフランジ部のプロペラシャフト取り付けインロー部の芯ずれ量を計測し、芯ずれ量が規定値外の場合には、メインシャフト、アウトプットフランジ及びベアリングを新品に交換する。

③芯ずれ量が規定値内の場合には、メインシャフトのスプライン部の歯厚寸法を計測し、アウトプットフランジ及びベアリングを新品に交換する。

④トランスミッションに結合されているプロペラシャフトの自在継ぎ手スパイダ部のガタを点検し、ガタがある場合は、シム調整またはスパイダをキットで新品に交換する。

⑤プロペラシャフトを点検し、曲がりや振れがある場合は、アセンブリで新品に交換する。

なお、交換部品の全数供給に時間を要するため、下記の暫定対策を実施すると共に、使用者に使用上の注意を喚起する。

・クラッチハウジングを点検し、亀裂や傷のあるものは対応する新品のハウジングと交換する。

・アウトプットフランジを締付けているキャッスルナットの増し締め、及び上記④⑤の点検整備を実施する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 67 件、人身事故 3 件、物損 15 件、火災 3 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-12 トヨタ自動車より平成 16 年 12 月 7 日に届出されたイプサム、ノア、ヴォクシー(3 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 13 年 4 月 26 日から平成 14 年 4 月 13 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置。

不具合の内容…燃料タンクの燃料給油用パイプと通気用パイプの材質が不適切なため、凍結防止剤や海水等の影響により局部的に腐食が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該パイプに微細な穴が開き、燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…燃料給油用パイプと通気用パイプの材質の不適切。

対象台数…168,049 台

改善措置の内容…TA-ACM21W 型車、TA-ACM26W → 全車両、燃料給油用パイプと通

気用パイプを対作品と交換する。

TA-AZR60G 型車、TA-AZR65G 型車 → 全車両、通気用パイプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 38 件。

発見の動機…市場からの情報による。

6 設計自体に問題があるもの(図面等の不備)の例

6-1 いすゞ自動車より平成 16 年 10 月 7 日に届出されたエルフ、アトラス、コンドル(3 車種、27 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 12 年 12 月 6 日から平成 16 年 4 月 20 日。

不具合の部位(部品)…制動装置。

不具合の内容…車枠に取り付けられているヒートプロテクタ取付金具の形状が不適切なため、強度が不足しており、走行中の振動等により金具が折損して、ヒートプロテクタがブレーキパイプと接触することがある。そのため、そのまま使用を続けるとブレーキパイプが損傷し、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…ヒートプロテクタ取付金具の形状の不適切。

対象台数…9,402 台

改善措置の内容…全車両、当該取付金具を対策品と交換する。なお、ブレーキパイプを点検し、損傷のあるものは新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 5 件。

発見の動機…市場からの情報による。

7 設計自体に問題があるもの(プログラムミス)の例

7-1 日産自動車より平成 16 年 6 月 3 日に届出されたブルーバード シルフィ(1 車種、1 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 12 年 7 月 20 日から平成 15 年 12 月 12 日。

不具合の部位(部品)…原動機。

不具合の内容…原動機制御コンピュータのプログラムが不適切なため、空燃比の補助制御をしているリヤ酸素センサが破損した場合であっても、警告灯が点灯しない。また、イグニッションコイルにおいて発生する点火ノイズの影響により、リヤ酸素センサの素子が破損する場合があります、その場合にも警告灯が点灯せず、そのまま使用を続けると、空燃比補助制御が正確に出来なくなり、排出ガスが基準を満足しないおそれがある。

不具合の原因…原動機制御コンピュータのプログラムの不適切。

対象台数…73,556 台

改善措置の内容…全車両、当該プログラムを変更する。さらに、当該イグニッションコイル内のスプリングに抵抗がついていない車両については、抵抗付スプリングに交換するとともに、当該酸素センサを新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 13 件。

発見の動機…市場からの情報による。

製造に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 作業工程に問題があるもの(作業員のミス)の例

1-1 三菱自動車より平成 16 年 6 月 18 日に届出されたミニキャブ(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 8 年 1 月 8 日から平成 8 年 3 月 13 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(シフトケーブル)。

不具合の内容…シフトケーブルを変速レバーに接続する取付ナットの締付が不十分なため、トルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ナットが緩み、最悪の場合、シフトケーブルが外れシフト操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…取付ナットの不十分な締付。

対象台数…6,168 台。

改善措置の内容…全車両、シフトケーブル取付ナットの締付状態を点検し、緩みのあるものは正規のトルクで締付ける。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 5 件(平成 8 年 3 月以前)。

発見の動機…市場からの情報による。

1-2 三菱自動車より平成 16 年 9 月 28 日に届出されたチャレンジャー(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 8 年 7 月 25 日から平成 8 年 10 月 17 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料タンク)。

不具合の内容…製造工程において作業管理が不適切なため、燃料タンク取付ナットのトルク確認作業が実施されていないものがある。そのため、当該ナットの締付が不十分な場合、そのままの状態で使用を続けると当該ナットが緩み、燃料タンクの取付付近に亀裂が発生して燃料が漏れ、最悪の場合、燃料タンクが脱落するおそれがある。

不具合の原因…製造工程での作業管理(取付トルクのチェック)の不適切。

対象台数…3,274 台。

改善措置の内容…全車両、燃料タンクの取付部を点検し、取付部にガタの無いものは、燃料タンク取付ナットを正規トルクで締付け、取付部にガタのあるものは、燃料タンク一式を新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…なし(販社残存情報調査結果)。

発見の動機…社内検査による。

2 作業工程に問題があるもの(マニュアルの不備)の例

2-1 三菱自動車より平成 16 年 7 月 7 日に届出されたミラージュ、ランサー、リベロ(3

車種、9 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 3 年 8 月 22 日から平成 5 年 6 月 14 日。

不具合の部位(部品)…原動機(エンジンオイルクーラーホース)。

不具合の内容…エンジンオイルクーラーホースの組付作業が不適切なため、当該ホースと牽引フックとの隙間が不十分なものがある。そのため、急発進等のエンジンの挙動により、当該ホースと牽引フックが干渉し、そのままの状態で使用を続けると、当該ホースが損傷し、エンジンオイルが漏れ、最悪の場合、エンジンが焼きつくおそれがある。

不具合の原因…エンジンオイルクーラーホースの組付作業の不適切。

対象台数…19,802 台。

改善措置の内容…全車両、エンジンオイルクーラーホースを点検し、牽引フックとエンジンオイルクーラーホースの隙間が不十分なもの、および当該ホースに干渉痕のあるものは、エンジンオイルクーラーホースとスプラッシュシールドを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 1 件(平成 5 年 7 月以前、販社残存情報調査結果)。
発見の動機…市場からの情報による。

3 作業工程の管理に問題があるもの(製造工程不適切)の例

3-1 富士重工業より平成 16 年 7 月 20 日に届出されたレガシィ、インプレッサ(2 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 9 年 2 月 12 日から平成 10 年 11 月 19 日。

不具合の部位(部品)…エアバッグ装置(衝撃波センサ)。

不具合の内容…運転者席のエアバッグ装置において、コントロールユニット内部の衝撃波センサにはんだ不良のものがあるため、はんだ部にクラックが入りエアバッグ警告灯が点灯することがある。そのため、そのままの状態ではホーンを非常に強く叩くまたは深くぼみを通すなどの衝撃が加わった場合に、エアバッグが展開するおそれがある。

不具合の原因…コントロールユニット内部の衝撃波センサにはんだ不良のものがあるため。

対象台数…67,806 台。

改善措置の内容…全車両、コントロールユニットの製造番号を確認し、対象のものはコントロールユニットを良品と交換する。良品の全数提供に時間を要するため、暫定措置として、エアバッグ警告灯点灯時の注意事項を送付するとともに、エアバッグ警告灯が点灯しているものから順次良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 9 件。

発見の動機…弊社販売会社からの情報による。

3-2 トヨタ自動車より平成 16 年 9 月 14 日に届出されたファンカーゴ、bB、セリカ、MR-S(4 車種、9 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 11 年 7 月 22 日か

ら平成 12 年 7 月 5 日。

不具合の部位(部品)…制動装置。

不具合の内容…ブレーキマスターシリンダの内部金具の洗浄が不適切なため、シリンダ後端のゴム製シール段付け溝部に錆が発生し、シール不良となるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該シール部より制動液が漏れる恐れがある。また、制動液に微量の空気が入り込み、制動停止距離が伸びるおそれがある。

不具合の原因…ブレーキマスターシリンダの内部金具の洗浄の不適切。

対象台数…176,372 台。

改善措置の内容… 全車両、ブレーキマスターシリンダを点検し、制動液漏れ、空気入りがある場合は良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 8 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-3 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 2 月 28 日に届出されたふそうキャンターガッツ、ふそうキャンター(2 車種、76 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 14 年 5 月 24 日から平成 16 年 9 月 3 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(ブレーキマスターシリンダーピストンカップ)。

不具合の内容…ブレーキマスターシリンダ内部のピストンカップに製造工程時のバリが混入しているものがあるため、ピストンカップ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すると、最悪の場合、ピストンカップが破損し、油圧が伝達されず、制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…ピストンカップにバリが混入。

対象台数…88,530 台。

改善措置の内容… 全車両、当該ピストンカップを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 5 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-4 本田技研工業より平成 17 年 2 月 2 日に届出されたフィット(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 6 月 1 日から平成 16 年 12 月 23 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(制動灯スイッチ)。

不具合の内容…車両製作工程で制動灯スイッチの接点部に不適切な潤滑剤が付着したため、接点の断続の際に発生する熱により潤滑剤成分が酸化し、当該接点部の接触抵抗が増大するものがある。そのため、接点にはたらく電気負荷が小さいと、当該スイッチが導通不良となり、制動灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…制動灯スイッチの接点部の製作工程の不適切。

対象台数…93,262 台。

改善措置の内容…全車両、制動灯スイッチを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 360 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

4 作業工程に問題があるもの(作業管理不適切)の例

4-1 本田技研工業より平成 17 年 2 月 10 日に届出されたオデッセイ(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 12 月 3 日から平成 16 年 12 月 16 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(駐車ブレーキペダル)。

不具合の内容…駐車ブレーキペダル本体とブレーキワイヤを固定するための金具との溶接が不適切なため、駐車ブレーキ操作の繰返しにより当該溶接部が剥がれるものがある。そのため、駐車ブレーキペダルを踏んでも、駐車ブレーキが効かなくなる、または解除できなくなるおそれがある。

不具合の原因…駐車ブレーキペダル本体とブレーキワイヤを固定するための金具との溶接が不適切。

対象台数…2,118 台。

改善措置の内容…全車両、駐車ブレーキペダルを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…17 件。

発見の動機…社内情報による。

4-2 三菱自動車工業より平成 16 年 4 月 9 日に届出されたトッポ BJ、ミニカ、eK-SPORT、ek-WAGON、eK-CLASSY(5 車種、9 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 13 年 9 月 10 日から平成 16 年 2 月 23 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置。

不具合の内容…4 輪駆動車の後軸用動力伝達装置において、リヤアスクルシャフトの加工寸法が不適切なものがあり、また当該シャフトにリヤブレーキドラムを固定するロックナットの締付が不十分なものがあるため、発進及び旋回等の繰返しにより当該ロックナットが緩むことがある。そのため、最悪の場合、当該ロックナットが外れ、車輪が脱落するおそれがある。

不具合の原因…リヤアスクルシャフトの加工寸法及びロックナットの締付の不適切。

対象台数…81,531 台。

改善措置の内容…全車両、ロックナットの締付状態及びリヤアスクルシャフト加工寸度を点検し、ロックナットに緩みのあるものはリヤアスクルシャフト一式、リヤブレーキドラム、及びロックナットを新品と交換する。ロックナットに緩みがなく、リヤアスクルシャフト加工寸度不良のものはリヤアスクルシャフト一式を良品におよびロックナットを新品に交換する。またロックナットに緩みがなく、リヤアスクルシャフト加工寸度が正常なものはロックナットを新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 3 件、自損事故 3 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-3 小松製作所より平成 16 年 9 月 28 日に届出された小松メック、コマツ他(14 車種、12 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 12 年 3 月 2 日から平成 15 年 7 月 26 日。

不具合の部位(部品)…灯火装置(前照灯スイッチ)。

不具合の内容…前照灯スイッチにおいて、接点しゅう動部の潤滑用グリスに不適切なものが混入したため、使用過程で磨耗分、または潤滑用グリスの酸化物が当該しゅう動部に生成し、接点部の接触抵抗が増大することがある。そのため、そのまま使用すると、前照灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…接点しゅう動部の潤滑用グリスの不適切。

対象台数…1,292 台。

改善措置の内容…①全車両、当該前照灯スイッチを正規のグリス塗布した良品と交換する。②全車両、当該スイッチの作動電流を低減するために、前照灯の電気回路にリレー回路を追加する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5 機械設備に問題があるもの(保守管理の不備)の例

5-1 三菱自動車工業より平成 16 年 6 月 30 日に届出されたミニキャブ、ブラボー(2 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 8 年 12 月 11 日から平成 8 年 12 月 25 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料配管)。

不具合の内容…燃料配管製造時のメッキ工程が不適切なため、配管表面のメッキ厚が十分なものがある。そのため、そのままの状態使用を続けると、当該燃料配管が腐食し、最悪の場合、穴が開き燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…燃料配管製造時のメッキ工程の不適切。

対象台数…599 台。

改善措置の内容…全車両、当該燃料配管を良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム、事故ともなし(販社残存情報調査結果)。

発見の動機…社内情報による。

6 工具・治具に問題があるもの(保守管理の不備)の例

6-1 マツダより平成 16 年 6 月 10 日に届出された MPV(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 3 月 3 日から平成 15 年 11 月 1 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(パワーステアリング用油圧ポンプ・プーリー)。

不具合の内容…かじ取り装置において、パワーステアリング用油圧ポンプ・プーリーの加工が不適切なため、プーリー取付ナットの締付力が低下するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該プーリー取付ナットが緩み、パワーステアリング用油圧ポンプからプーリーが外れ、充電警告灯が点灯し、ハンドルの操作力が増大するとともにウォーターポンプが作動しなくなり、オーバーヒートして走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…パワーステアリング用油圧ポンプ・プーリーの加工の不適切。

対象台数…19,492 台。

改善措置の内容…全車両、当該プーリー取付ナットを対策品と交換し、指定のトルクで締付ける。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 87 件。

発見の動機…市場からの内情報による。

6-2 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 9 月 22 日に届出されたふそう、ふそうファイター、ふそうエアロスター他(7 車種、319 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 12 年 3 月 2 日から平成 16 年 9 月 15 日。

不具合の部位(部品)…走行装置(ハブベアリング)。

不具合の内容…車軸組立の際、前輪ハブ外側軸受部のロックナット締付が不適切なものと及び前輪ハブ外側軸受部と前輪ハブ胴部のグリス充填量が不足しているものがある。そのため、当該軸受が締付不良または、潤滑不良による発熱、破損し、最悪の場合、走行不能または、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…前輪ハブ外側軸受部のロックナット締付及びグリス充填量の不適切。

対象台数…56,229 台。

改善措置の内容…全車両、当該軸受を点検の上、軸受に損傷の認められるものは新品に交換し、新しく定めた規定量のグリスを再充填する。また、当該部ロックナットを整備要領に基づく正規の方法で締付ける。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 57 件、火災 9 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

7 工具・治具に問題があるもの(金型寸法の不適切)の例

7-1 本田技研工業より平成 16 年 9 月 7 日に届出されたアコード、アコードワゴン(2 車種、11 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 14 年 10 月 2 日から平成 16 年 6 月 30 日。

不具合の部位(部品)…灯火装置(前照灯)。

不具合の内容…高輝度放電灯式前照灯において、ヘッドランプ組立後にレンズとハウジ

ングのシール位置がずれ、ヘッドライトの点灯・消灯の繰り返しを行うと、シール部が部分的に剥がれて雨天走行時等にヘッドランプ内に水が浸入するものがあるため、浸入した水がヘッドランプ内下部に取り付けられているコントロールユニットに入り、電圧制御回路が短絡して、前照灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…高輝度放電灯式前照灯において、ハウジングにレンズを取り付ける組立工程で使用する治具の寸法の不適切。

対象台数…17,070 台。

改善措置の内容…全車両、当該ヘッドランプのシール状態を点検し、シール性に不具合があるものは対策品のヘッドランプ及び新品のコントロールユニットに交換する。また、不具合のないものは対策品のヘッドランプに交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 42 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

8 部品・材料に問題があるもの(管理の不備)の例

8-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 16 年 10 月 7 日に届出されたふそうエアロクイン、ふそうエアロバス、ふそう(3 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 4 年 12 月 11 日から平成 10 年 7 月 15 日。

不具合の部位(部品)…駐車制動装置(駐車制動用ブレーキウェッジ)。

不具合の内容…スプリング式駐車ブレーキ装着車において、ブレーキシューを拡張するウェッジ先端部のローラの熱処理が不適切、または、当該ウェッジの構成部品の組付けが不適切なため、ウェッジが破損して、最悪の場合、駐車ブレーキが作動不良となり、駐車制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…ブレーキシューを拡張するウェッジ先端部のローラの熱処理が不適切または当該ウェッジの構成部品の組付けの不適切。

対象台数…2,915 台。

改善措置の内容…全車両、ウェッジ先端部のローラを点検し、ローラが変形あるいは破損している場合は、ウェッジロッドをアセンブリで良品と交換する。また、構成部品が現行補用品と異なるものについては、現行補用品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 42 件。

発見の動機…市場情報による。

平成 16 年度不具合 代表例のまとめ	
設計に起因する不具合	製造に起因する不具合
1 性能に問題があったもの (部品・材料の特性の不十分) (1)いすゞ 原動機(アクセルケーブル)	1 作業工程に問題があったもの (作業員のミス) (1)三菱自 動力伝達装置(シフトケー) (2)三菱自 燃料装置(燃料タンク)
2 性能に問題があったもの (使用環境条件の甘さ) (1)マツダ 操縦装置(シフトレバー)	2 作業工程に問題があったもの (マニュアルの不備) (1)三菱自 原動機(クレーンホース)
3 耐久性に問題があったもの (開発評価の不備) (1)三菱ふ 原動機(リヤエンジンマウント) (2)いすゞ 制動装置 (3)三菱ふ 電気装置(キャブ前面ハーネス) (4)トヨタ 尾灯及び制動灯 (5)三菱ふ 燃料装置(噴射管クランプ)	3 作業工程の管理に問題があったもの (製造工程不適切) (1)富士重工 エアバッグ装置(センサ) (2)トヨタ 制動装置(M シリンダ) (3)三菱ふ 制動装置(ピストンカップ) (4)ホンダ 電気装置(制動灯スイッチ)
4 耐久性に問題があったもの (実車相当テストの不備) (1)三菱ふ かじ取り装置(タイロッドエンド) (2)日産ディ走行装置(フロントハブ)	4 作業工程に問題があったもの (作業管理不適切) (1)ホンダ 制動装置(駐車 B ペダル) (2)三菱自 動力伝達装置 (3)小 松 灯火装置(前照灯スイッチ)
5 設計自体に問題があるもの (評価基準の甘さ) (1)新三菱キャタ エンジン始動スイッチ (2)三菱ふ かじ取り装置(ナックルアーム) (3)トヨタ かじ取り装置(リレーロッド) (4)三菱ふ 緩衝装置(リヤばね) (5)三菱ふ キャブフック (6)三菱ふ 制動装置(駐車ブレーキケーブル) (7)日野 制動装置(駐車ブレーキ用配管) (8)三菱ふ 走行装置(リヤハブ) (9)スズキ 電気装置(電気配線) (10)三菱自 方向指示器 (11)三菱ふ 動力伝達装置(クラッチハウジング) (12)トヨタ 燃料装置	5 機械設備に問題があるもの (保守管理の不備) (1)三菱自 燃料装置(燃料配管)
	6 工具・治具に問題があるもの (保守管理の不備) (1)マツダ かじ取り装置 (2)三菱ふ 走行装置(ハブベアリング)
	7 工具・治具に問題あるもの (金型寸法の不適切) (1)ホンダ 灯火装置(前照灯)
6 設計自体に問題があるもの (図面等の不備) (1)いすゞ 制動装置	8 部品・材料に問題があるもの (1)三菱ふ 駐車制動装置(ブレーキ ウェッジ)

7 設計自体に問題があるもの

(プログラムミス)

(1)日産 原動機

平成 17(2005)年度の代表的事例

国産車のリコール届出における発生個所 277 件(届け出件数 227 件)のうち、設計に起因するもの 202 件(73%)、製造に起因するもの 75 件(27%)で、それぞれの内訳は次の通りである。

総件数 277 件					
設計 202 件(73%)			製造 75 件(27%)		
耐久性 61 件 (22%)	性能 28 件 (10%)	設計自体 113 件 (41%)	機械設備 9 件 (3%)	工部 品 ・ 治 材 具 料 8 3 件 (20%)	作業 工 程 55 件 (20%)

プログラムミス 3 件 1%	図面等の不備 12 件 4%	評価基準の甘さ 98 件 36%	3% 1%
----------------------	----------------------	------------------------	-------

(%は全体に占める割合)

設計に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 性能に問題があったもの(量産品の品質の見込み違い)の例

1-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 9 月 7 日に届出されたふそうキャンターガッツ、ふそうキャンター(2 車種、129 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 13 年 3 月 29 日から平成 17 年 6 月 13 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(電気配線)。

不具合の内容…パワーウィンドウ等のドアハーネスの取り回しが不適切なため、方向指

示器および非常点滅表示灯用電気配線と当該ハーネスが干渉するものがある。そのため、ドアの開閉の繰り返しにより当該配線が断線し、方向指示器及び非常点滅表示灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…パワーウィンドウ等のドアハーネスの取り回しの不適切。

リコール対象台数…134,440 台。

改善措置の内容…全車両、当該配線にキャップを追加するとともに、ドアハーネスに保護チューブを追加する。なお、ドアハーネスまたは当該配線に損傷がある場合は補修を行う。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 5 件。

発見の動機…市場からの情報による。

2 性能に問題があったもの(部品、材料の特性の不十分)の例

2-1 マツダより平成 17 年 5 月 12 日に届出されたカペラカーゴ、クロノス、アンフィニ MS-6 他(6 車種、7 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 3 年 11 月 7 日から平成 6 年 9 月 30 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(G センサー)。

不具合の内容…四輪駆動車の制動装置において、ABS の制御に使用している減速度検知装置(G センサー)の構成部品であるコンデンサーを長期間使用するとコンデンサーから電解液が漏れるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電解液が同一基板上に設置されている IC の端子に付着し、端子間で短絡して G センサーが適正に機能しなくなり、ABS が正常に作動しないため制動距離が長くなるおそれがある。

不具合の原因…ABS の制御に使用している G センサーの構成部品であるコンデンサーの耐久性の不十分。

リコール対象台数…13,297 台。

改善措置の内容…全車両、当該 G センサーを対策品と交換する。なお、対策品の供給に時間を要すことから、当面の暫定措置として、全ての使用者に不具合を通知して G センサーを取り外し、ABS が作動しないようにする。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 4 件、物損 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

2-2 スズキより平成 17 年 7 月 5 日に届出されたスイフト、エスクード(2 車種、5 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 16 年 10 月 25 日から平成 17 年 5 月 23 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料ポンプ)。

不具合の内容…燃料ポンプにおいて、燃料を圧送する羽根車(インペラ)の材質が不適切なため、当該インペラが燃料成分により膨潤変形してインペラケースと干渉する場合がある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、インペラが回転しなくなり燃料ポンプ

が作動せず、エンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。

不具合の原因…燃料を圧送するインペラの材質の不適切。

リコール対象台数…29,286 台。

改善措置の内容…全車両、燃料ポンプをインペラの材質を変更した対策品と交換する。

なお、スイフトについては従来品(平成 16 年 10 月以前の製作車に使用のもの)と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 30 件。

発見の動機…海外市場からの情報による。

3 性能に問題があったもの(使用環境条件の甘さ)の例

3-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 18 年 3 月 8 日に届出されたふそうファイター(1 車種、126 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 9 月 17 日から平成 18 年 2 月 28 日。

不具合の部位(部品)…座席ベルト(運転席座席ベルトバックル)。

不具合の内容…運転席座席ベルトにおいて、バックル取付部の形状が不適切なため、左右方向の荷重に対する強度が不足している。そのため、悪路走行等により当該バックルに左右方向への過大な荷重が繰り返しかかると、当該取付部に亀裂が発生し、最悪の場合、破損して乗員の拘束ができなくなる恐れがある。

不具合の原因…運転席座席ベルトにおいて、バックル取付部の形状の不適切。

リコール対象台数…20,955 台。

改善措置の内容…全車両、運転席座席ベルトバックル一式を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-2 三菱自動車工業より平成 17 年 11 月 15 日に届出されたミラージュディンゴ、ディオ(2 車種、5 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 12 年 1 月 18 日から平成 14 年 9 月 5 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(コンビネーションメータプリント基板)。

不具合の内容…コンビネーションメータ基盤裏側にある発電機起動回路のプリント基板が不適切なため、室内温度上昇及びメータの自己発熱によるプリント基板の熱膨張により、パターンに過大な応力が発生し、その繰り返しにより断線することがある。そのため、始動時に発電機が起動しなくなり、最悪の場合、走行中にエンストし再始動ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…発電機起動回路のプリント基板の不適切。

リコール対象台数…69,635 台。

改善措置の内容…全車両、プリント基板上の発電機起動回路を対策回路に変更する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 34 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-3 三菱自動車工業より平成 17 年 4 月 12 日に届出されたギャラン、アスパイア、レグナム(3 車種、25 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 8 年 8 月 8 日から平成 16 年 4 月 28 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(パワートランジスタ)。

不具合の内容…ブローファン風量を制御するパワートランジスタのコネクタ設置場所及びコネクタ端子の表面処理が不適切なため、コネクタに乗員の足等による外力が加わると、コネクタの接点部がずれ、接触抵抗が増大することにより発熱温度が高くなることがある。そのため、その繰り返しによりコネクタが溶損し、最悪の場合、ブローファンが作動不能となり、デフロスタが効かなくなるおそれがある。

不具合の原因…パワートランジスタのコネクタ設置場所およびコネクタ端子の表面処理の不適切。

リコール対象台数…179,005 台。

改善措置の内容…全車両、パワートランジスタ及びコネクタ一式を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 36 件、事故 2 件(怪我件)。

発見の動機…市場からの情報による。

3-4 トヨタ自動車より平成 17 年 7 月 13 日に届出されたライトエース、タウンエース、ライトエース 4WD、タウンエース 4WD(4 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 5 年 5 月 6 日から平成 11 年 6 月 2 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(プロペラシャフト)。

不具合の内容…プロペラシャフトの変速機側のユニバーサルジョイント部の角度が大きいため、高速走行時に当該部の温度が高くなるため、グリスの潤滑性の低下が早まるものがある。そのため、当該ジョイント部の摩耗が進んでガタや異音を生じ、そのまま使用を続けると、当該ジョイント部が破損して走行できなくなるおそれがある。

不具合の原因…プロペラシャフトの変速機側のユニバーサルジョイント部の角度設計の不適切。

リコール対象台数…110,951 台。

改善措置の内容…全車両、グリスの耐熱性を向上したプロペラシャフトに交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 24 件。

発見の動機…市場からの情報、国土交通省からの調査指示による。

4 耐久性に問題があったもの(開発評価の不備)の例

4-1 ヤマハ発動機より平成 17 年 6 月 7 日に届出された XVS400 ドラッグスター、XVS400 ドラッグスター、XVS1100 ドラッグスター(3 車種、4 型式)のリコール内容(二輪

車)。制作期間全体の範囲は平成 7 年 12 月 22 日から平成 17 年 5 月 17 日。

不具合の部位(部品)…座席。

不具合の内容…後部座席の取付ボルトにおいて、強度不足しているため、市場における整備の際に通常想定される締付トルクを大幅に超えるトルクで締め付けられた場合に亀裂が生じることがある。そのため、最悪の場合、走行時の振動等により当該ボルトが折損し、シートが脱落するおそれがある。

不具合の原因…後部座席の取付ボルトの強度不足。

リコール対象台数…43,783 台。

改善措置の内容…全車両、後部座席の取付部品を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 3 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…平成 17 年 3 月 1 日付届け出の再度の対策。

4-2 スズキより平成 17 年 11 月 24 日に届出されたアルト、アルトパラン、Kei、ワゴン R 他(10 車種、25 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 12 年 11 月 5 日から平成 14 年 6 月 18 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(自動変速機)。

不具合の内容…自動変速機内の原則ギヤ用シャフトに組み付けられた左側ベアリングの潤滑方法が不適切なため、当該ベアリングが摩耗するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、異音が発生し、最悪の場合、当該ベアリングが損傷し車両が急激に減速するおそれがある。

不具合の原因…原則ギヤ用シャフトに組み付けられた左側ベアリングの潤滑方法の不適切。

リコール対象台数…359,589 台。

改善措置の内容…全車両、ドライブシャフトの回転力から原則ギヤ用シャフトの左側ベアリングの摩耗を点検し、①摩耗が認められるものは自動変速機を対策品に交換する、②摩耗が認められないものは潤滑装置を追加する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 5 件。

発見の動機…市場からの情報。

4-3 本田技研工業より平成 17 年 11 月 24 日に届出されたオデッセイ、ストリーム(2 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 10 月 6 日から平成 17 年 10 月 28 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(無段変速機用電子制御装置)。

不具合の内容…無段変速機用電子制御装置のプログラムが不適切なため、無段変速機への油圧を供給するオイルポンプが低回転時に供給油圧が高くなる場合があり、オイルポン

プベーン(羽根)摺動部が摩耗するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ベーンが早期に異常摩耗し、適切な油圧が確保できなくなり、最悪の場合、オイルポンプが破損して走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…無段変速機用電子制御装置のプログラムの不適切。

リコール対象台数…98,768 台。

改善措置の内容…全車両、無段変速機用電子制御装置のプログラムを対策した内容に書き換えるとともに、耐摩耗性の良いミッションオイルに交換する。また、無段変速機の制御油圧センサ出力値を点検し、点検基準を外れるものは無段変速機を新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 48 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

4-4 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 4 月 20 日に届出されたふそうファイター、ふそうエアロミディ、ふそうエアロバス(3 車種、52 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 3 月 24 日から平成 16 年 12 月 16 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(噴射管クランプ)

不具合の内容…燃料噴射装置の高圧燃料パイプを固定するクランプの構造が不適切なため、エンジン振動によりクランプボルトが緩み、当該クランプが脱落することがある。そのため、そのまま使用を続けると、高圧燃料パイプに亀裂が生じ、燃料が漏れ、最悪の場合、エンジン停止、再始動不能に至るおそれがある。

不具合の原因…燃料噴射装置の高圧燃料パイプを固定するクランプの構造の不適切。

リコール対象台数…13,284 台。

改善措置の内容…全車両、ボルトで締付けるクランプについては対策品と交換し、ナットで締付けるクランプについては植え込みボルトのネジ面に接着剤を塗布し、規定トルクで締付ける。なお、当該クランプが脱落したもの、または燃料漏れがあるものは当該パイプを新品と交換する。また、整備時の注意事項を記載した注意銘板をエンジン上面へ貼り付ける。

不具合件数及び事故の有無…3 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…平成 17 年 4 月 20 日付の届出を 18 年 3 月 23 日付で再対策。

5 耐久性に問題があったもの(実車相当テストの不備)の例

5-1 スズキより平成 18 年 1 月 31 日に届出されたアドレス V125(1 車種、1 型式)のリコール内容(二輪車)。制作期間全体の範囲は平成 17 年 1 月 20 日から平成 17 年 12 月 26 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(配線)。

不具合の内容…発電機において、スタータリード線の配索が不適切なため、走行中の車体の揺動により、当該リード線の取り出し部で屈曲を繰り返すものがある。そのため、そ

のままの状態で使用を続けると、リード線が断線し、前照灯及び尾灯が不灯となる。または原動機が停止し再始動ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…ステータリード線の配索の不適切。

リコール対象台数…32,337 台。

改善措置の内容…全車両、ステータリード線の配索を変更し、発電機からの取り出し部のたるみを大きくとる。なお、当該リード線のたるみが少なく、すでに損傷しているものに関しては、ステーター式を新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…13 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-2 日産自動車より平成 18 年 2 月 9 日に届出されたクルー(1 車種、13 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 9 年 12 月 3 日から平成 17 年 1 月 24 日。

不具合の部位(部品)…緩衝装置(トランスバースリンク)。

不具合の内容…主にタクシーとして使用している車両の前輪緩衝装置において、トランスバースリンクの強度が不足しているため、坂道走行の繰り返しなど、厳しい条件下で長期にわたり使用を続けると、当該リンクに亀裂が発生するおそれがある。そのため、亀裂が発生した状態で、さらに当該リンクに路面干渉等の過大な力が加わると、亀裂が進行し、最悪の場合、当該リンクが破断して、走行不能に至るおそれがある。

不具合の原因…前輪緩衝装置のトランスバースリンクの強度の不足。

リコール対象台数…30,632 台。

改善措置の内容…全車両、当該トランスバースリンクを対策品と交換する。なお、部品の供給に時間を要することから、当面の暫定措置として、全車両、トランスバースリンクの亀裂の有無を点検し、亀裂があるものは対策品と交換し、亀裂がないものは、後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…29 件。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの調査指示による。

6 設計自体に問題があるもの(評価基準の甘さ)の例

6-1 いすゞより平成 17 年 12 月 6 日に届出されたエルフ、アトラス、コンドル(3 車種、138 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 5 年 4 月 24 日から平成 16 年 10 月 25 日。

不具合の部位(部品)…緩衝装置(ボールジョイント)。

不具合の内容…前輪独立懸架方式の車両において、ロアアームとナックルを連結しているボールジョイントソケット部の強度が不足しているため、ゴムブーツが損傷した場合に早期に摩耗が進行して当該ソケット部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、亀裂が進行し、ロアアームがナックルから外れ、走行不能に至るおそれがある。

ある。

不具合の原因…ロアアームとナックルを連結しているボールジョイントソケット部の強度不十分。

リコール対象台数…218,917 台。

改善措置の内容…全車両、ロアアームボールジョイントを対策品と交換する。なお、部品の供給に時間を要することから、当面の暫定措置として、全車両、ゴムブーツ部を点検し、損傷しているものは対策品と交換し、損傷していないものは、後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 78 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報、国土交通省からの調査指示による。

6-2 スズキより平成 17 年 8 月 23 日に届出されたスカイウェイブ、エプシロン(4 車種、4 型式)のリコール内容(二輪車)。制作期間全体の範囲は平成 14 年 5 月 7 日から平成 16 年 1 月 27 日。

不具合の部位(部品)…始動装置(イグニッションスイッチ)。

不具合の内容…イグニッションスイッチにおいて、接点の構造が不適切なため、接点間にアーク放電が発生し、その熱により樹脂製の接点板が溶損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、溶けた樹脂が接点間に入り込み導通不良の状態となり、灯火類が点灯しなくなるとともに、エンジンが停止して再始動できなくなるおそれがある。

不具合の原因…イグニッションスイッチ接点の構造の不適切。

リコール対象台数…19,271 台。

改善措置の内容…全車両、イグニッションスイッチの接点板セットを対策品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 42 件。

発見の動機…販売会社からの情報による。

備考…カワサキに提供。

6-3 マツダより平成 17 年 7 月 21 日に届出されたプレマシー、イクシオン(2 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 2 月 25 日から平成 16 年 11 月 30 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(ABS ハイドロリックユニット)。

不具合の内容…バッテリーの被水対策が十分されていないため、バッテリー上面に雨水等がかかるものがあり、出荷時に装着されたバッテリー以外に交換した場合に、バッテリー液注入口の形状によっては雨水等がバッテリー内部に浸入するものがある。そのため、バッテリー液量が増加しバッテリー液が漏れて ABS ハイドロリックユニット及びブレーキパイプにかかり腐食して、最悪の場合、ブレーキ液が漏れて制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…バッテリーの被水対策が不十分。

リコール対象台数…113,908 台。

改善措置の内容…全車両、ABS ハイドロリックユニット及びブレーキパイプを点検して、腐食しているものはそれぞれ新品と交換する。また、全車両、バッテリーカバー及びバッテリートレイを対策品に交換するとともに、新たにバッテリーボックスを装着する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 40 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本届出は平成 16 年 4 月 8 日付の届出の再対策。

6-4 日産自動車より平成 18 年 2 月 9 日に届出されたムラーノ(1 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 16 年 8 月 6 日から平成 17 年 7 月 28 日。

不具合の部位(部品)…座席ベルト。

不具合の内容…後席左右の座席ベルトにおいて、後席シートの構造が不適切なため、事故等の衝撃によりシートバックヒンジ(金具)の端部と当該ベルトが干渉して切れ、乗員を拘束できなくなるおそれがある。

不具合の原因…後席シートの構造の不適切。

リコール対象台数…17,617 台。

改善措置の内容…全車両、当該座席ベルトにプロテクタを追加する。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…社内情報による。

6-5 日野自動車より平成 17 年 12 月 15 日に届出された日野スーパードルフィンプロファイア(1 車種、18 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 12 年 3 月 10 日から平成 15 年 11 月 3 日。

不具合の部位(部品)…制動装置。

不具合の内容…後前軸の駐車ブレーキ(ホイールパーキングブレーキ)用エア配管(ナイロンチューブ)の取り回しが不適切なため、厳寒時、配管等に付着した雪が凍結して氷塊となり、ナイロンチューブに大きな荷重がかかることがある。そのため、ナイロンチューブが折損してエアが漏れ、走行中に駐車ブレーキが作動し、最悪の場合、後輪がロックされるおそれがある。

不具合の原因…ホイールパーキングブレーキ用ナイロンチューブの取り回しの不適切。

リコール対象台数…5,186 台。

改善措置の内容…全車両、当該ナイロンチューブを対策品と交換するとともに取り回しを適切な位置に変更する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…平成 15 年 10 月 30 日付の再対策としての平成 17 年 11 月 30 日付の再対策。

6-6 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 9 月 14 日に届出されたふそうキャンターガッツ、ふそうキャンター(2 車種、32 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 7 月 25 日から平成 17 年 5 月 12 日。

不具合の部位(部品)…電気装置。

不具合の内容…キャビン床下のシャシ用電気配線の取り回しが不適切なため、エンジンハーネスを固定する金具と当該配線が干渉するものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、走行時の振動により当該配線がショートしてヒューズが切れる、または断線して、最悪の場合、速度計が作動しなくなる、または方向指示器及び非常点滅表示灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…キャビン床下の電気配線の取り回しの不適切。

リコール対象台数…20,239 台。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 3 件。

発見の動機…市場情報による。

6-7 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 6 月 22 日に届出されたふそうキャンターガッツ(1 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は、平成 14 年 5 月 29 日から平成 15 年 10 月 18 日。

不具合の部位(部品)…走行装置(ハブベアリング)。

不具合の内容…前輪独立懸架車の走行装置において、前輪ハブ内側軸受け部の水侵入防止構造が不適切なため、当該軸受け内部に泥水が侵入して錆付き・摩耗が生じるものがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、車体振動・異音が発生し、最悪の場合、当該軸受けが破損し、走行不能となる。

不具合の原因…前輪ハブ内側軸受け部の水侵入防止構造の不適切。

リコール対象台数…10,028 台。

改善措置の内容…(1) 2 輪駆動車 全車両、ハブオイルシール部への被水を防止するため、防水カバー、ハブオイルシールを対策品に交換する。また、ナックルのオイルシール部が発錆している場合があるため、当該部にリテーナーを追加圧乳する。さらに、軸受けを点検し、異常のあるものは新品と交換する。

(2) 4 輪駆動車 全車両、ハブオイルシール部への被水を防止するため、防水カバーを対策品に交換する。また、ハブオイルシールを新品と交換するとともに、軸受けを点検し、異常のあるものは新品と交換する。さらに、ナックルのオイルシール部が発錆している場合はナックルを新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…8 件。

発見の動機…市場からの情報による。

6-8 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 4 月 13 日に届出されたふそう(1 車種、26

型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、昭和 58 年 9 月 16 日から平成 7 年 1 月 11 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(プロペラシャフト)。

不具合の内容…プロペラシャフトのユニバーサルジョイント部のニードルベアリング端部の形状が不適切なため、当該ベアリング部のグリスを保持できないものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、潤滑不足でベアリングが焼付き、ユニバーサルジョイント部が破損し、最悪の場合、プロペラシャフトが脱落して走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…ニードルベアリング端部の形状の不適切。

リコール対象台数…10,028 台。

改善措置の内容…全車両、ユニバーサルジョイント一式を対策品と交換する。なお、対策品の全数供給には時間を要するため、当面の措置として、ユニバーサルジョイントのガタを点検し、また基準値以下のものは、グリスを充填し、後日、対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 45 件、人身事故 1 件、物損 3 件、火災 1 件。

発見の動機…市場情報による。

6-9 三菱ふそうトラック・バスより平成 18 年 3 月 29 日に届出されたふそうキャンター(1 車種、28 型式)リコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 11 年 3 月 24 日から平成 14 年 8 月 9 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(トランスミッション変速用ケーブル固定金具)。

不具合の内容…車軸懸架の車両において、トランスミッション変速用ケーブルを固定する金具の形状が不適切なため、当該ケーブルがパワーステアリングギヤボックスに干渉し、局部的に屈曲しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ケーブル内部のワイヤが疲労折損し、変速操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…トランスミッション変速用ケーブルを固定する金具の形状の不適切。

リコール対象台数…26,801 台。

改善措置の内容…①全車両、当該固定金具と変速用ケーブルを対策品と交換する。②全車両、当該固定金具を対策品と交換する。なお、変速用ケーブルとパワーステアリングギヤボックスとの隙間の有無を点検し、隙間がないまたは干渉痕がある場合は、変速用ケーブルを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…9 件、火災 12 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本件は平成 16 年 8 月 4 日付の届出の再対策である。

7 設計自体に問題あるもの(図面等の不備)の例

7-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 12 月 14 日に届出されたふそうキャンタ

ーガッツ、ふそうキャンター(2車種、72型式)のリコール内容。本件は平成17年8月31日に届けられた内容の再対策である。制作期間の全体の範囲は、平成13年3月29日から平成15年2月21日。

不具合の部位(部品)…キャビン内電気配線。

不具合の内容…キャビン内電気配線の取り回しが不適切なため、クラッチ倍力装置のエッジ部またはクラッチペダルとプッシュロッドの締結部と当該配線が干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると当該配線が損傷し、灯火器類・警音器・警告灯・速度計等が作動不良になるおそれがある。

不具合の原因…キャビン内の電気配線の取り回しの不適切。

対象台数…26,906台

改善措置の内容…全車両、エッジ部にプロテクタを追加し、当該配線の固定を追加して、取り回しを変更する。なお、配線が損傷している場合は、補修を実施する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム23件。

発見の動機…市場情報による。

7-2 三菱ふそうトラック・バスより平成17年4月20日に届出されたふそうエアロクイーン、ふそうエアロバス(2車種、2型式)のリコール内容。本件は平成16年6月15日に届けられた内容の再対策である。制作期間の全体の範囲は、平成12年6月28日から平成16年12月8日。

不具合の部位(部品)…制動装置(ブレーキエアホース)。

不具合の内容…駐車ブレーキ用エアホースの切換え弁取付部の口金の角度が不適切なため、車体のバウンド時に後輪ブレーキ用エアホースと駐車ブレーキ用エアホースが干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等で当該ホース同士がこすれて摩耗し、最悪の場合、ホースに穴が開いてエアが漏れ、制動力が不足する、または駐車ブレーキが解除できなくなる。

不具合の原因…駐車ブレーキ用のエアホースの切換え弁取付金具の角度の不適切。

対象台数…2,091台

改善措置の内容…全車両、当該口金の角度を修正し、両ホースの隙間を確保する。なお、エアホースに損傷があるものは新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム3件。

発見の動機…市場情報による。

8. 設計自体に問題があるもの(プログラムミス)の例

8-1 三菱ふそうトラック・バスより平成17年6月22日に届出されたふそうファイター(1車種、103型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成10年2月10日から平成11年2月4日。

不具合の部位(部品)…前照灯(すれ違い用前照灯)。

不具合の内容…放電式すれ違い用前照灯の電子制御ユニット(ECU)内部のプログラムが不適切なため、低温時に点灯直後の電圧低下を前照灯回路のショートと誤判定するものがある。また、当該 ECU 内部のインバータ回路のトランスに不良品が混入したため、ショートが発生し、コイルが折損して ECU が電力供給を停止するものがある。そのため、すれ違い用前照灯が不灯となるおそれがある。

不具合の原因…放電式すれ違い用前照灯の ECU 内部のプログラムが不適切または、インバータ回路のトランスに不良品が混入。

対象台数…4,954 台

改善措置の内容…全車両、当該 ECU の製造番号を点検し、対象となる ECU が装着されているものは、対策品と交換する。本届け出と同一の前照灯を使用過程車で装着した車両についても、同様の対策を行う。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 67 件。

発見の動機…市場情報による。

製造に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 作業工程に問題があるもの(作業員のミス)の例

1-1 ダイハツ工業より平成 17 年 6 月 3 日に届出されたムーヴ(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 14 年 10 月 9 日から平成 15 年 3 月 24 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(継手)。

不具合の内容…ステアリングシャフトとギヤ・ボックスの継手の組付け作業が不適切なため、当該継手とギヤ・ボックスのかみ合いが浅いものがあり、繰り返しハンドル操作を行うと当該かみ合わせ部に摩耗が生じ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、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…ステアリングシャフトの継手とギヤ・ボックスの組付け作業が不適切。

対象台数…22,475 台。

改善措置の内容…全車両、継手の組付け位置を点検し、不適切なものは当該継手を新品と交換し、正規の位置に組み付ける。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 7 件。

発見の動機…販売会社からの情報による。

1-2 トヨタ自動車より平成 18 年 2 月 23 日に届出されたラクティス(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 9 月 14 日から平成 17 年 12 月 8 日。

不具合の部位(部品)…座席ベルト。

不具合の内容…後部座席用の 3 点式座席ベルトのバックル取付側ベルトおよび 2 点式座

席ベルトをシートフレームに固定する工程が不適切なため、固定ナットの取付がされていないものがある。そのため、当該ベルトが外れ、乗員を拘束できなくなるおそれがある。

不具合の原因…3点式座席ベルトのバックル取付側ベルト及び2点式座席ベルトをシートフレームに固定する工程の不適切。

対象台数…25,847 台。

改善措置の内容…全車両点検し、ナットが取り付けられていない場合には、新品のナットを規定トルクで取り付ける。

不具合件数及び事故の有無…2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

1-3 トヨタ自動車より平成 17 年 9 月 15 日に届出されたノア、ヴォクシー、エスティマ L、エスティマ T、エスティマハイブリッド(5 車種、11 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 7 月 20 日から平成 17 年 2 月 2 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(駐車ブレーキ)。

不具合の内容…駐車ブレーキペダルの踏み代調整ナットを固定するナットの締付けに不十分なものがあるため、固定ナットと調整ナットが緩むものがある。そのため、そのまま使用を続けると、駐車ブレーキペダルの踏み代が増加し、最悪の場合、ナットが外れて駐車ブレーキが作用しなくなるおそれがある。

不具合の原因…駐車ブレーキペダルの踏み代調整ナットを固定するナットの締付けの不十分。

対象台数…36,612 台。

改善措置の内容…全車、ナットの締付け状態を点検し、緩みのあるものは規定トルクで締付ける。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 9 件。

発見の動機…市場からの情報による。

2 作業工程に問題があるもの(マニュアルの不備)の例

2-1 ダイハツ工業より平成 18 年 2 月 2 日に届出されたハイゼット、アトレーワゴン(2 車種、4 型式、車いす移動車)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 11 月 11 日から平成 18 年 1 月 6 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(ブレーキホース)。

不具合の内容…制動装置において、ブレーキホースを車体に固定するブラケットの溶接が不適切なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動や衝撃により、溶接部が剥がれ、ブレーキホース周辺部位と干渉して損傷し、最悪の場合、制動液が漏れて制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…ブレーキホースを車体に固定するブラケットの溶接作業の不適切。

対象台数…154 台。

改善措置の内容…全車両、当該ブラケットをボルト、ナットにて締結する。なお、当該ブラケットの溶接部が剥がれている場合はブレーキホースを交換する。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…生産工場からの情報による。

3 作業工程の管理に問題があるもの(製造工程不適切)の例

3-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 9 月 7 日に届出されたふそうキャンターガッツ、ふそうキャンター、ふそうファイター、ふそうローザ(4 車種、70 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 2 月 23 日から平成 17 年 9 月 12 日。

不具合の部位(部品)…原動機(燃料噴射装置)。

不具合の内容…畜圧式燃料噴射システムの燃料圧送ポンプにおいて、製造時等の組立工程における清浄度の管理が不適切なため、当該ポンプのオーバーフローバルブ内に異物が詰まるものがある。そのため、低温時に使用すると、燃料リターン配管から空気を吸い込み、燃料圧送ポンプへの燃料供給が停止するため、エンジンが停止、再始動不能に至るおそれがある。

不具合の原因…畜圧式燃料噴射システムの燃料圧送ポンプにおいて、製造時等の組立工程における清浄度の管理の不適切。

対象台数…26,570 台。

改善措置の内容…全車両、燃料圧送ポンプのリターン燃料流量を点検し、規定値以下の場合は燃料圧送ポンプを新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…23 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本件は平成 18 年 1 月 25 日付の再対策。

3-2 マツダより平成 17 年 8 月 25 日に届出されたボンゴフレンディ、ボンゴ、ボンゴブローニータイトン、フリーダ、バネット、デリカ(7 車種、79 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 11 年 5 月 10 日から平成 15 年 1 月 17 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(自動変速機)。

不具合の内容…自動変速機に内蔵された油圧を制御するソレノイドバルブのコイル線のかしめ時における作業方法が不適切なため、コイル線が変形し、自動変速機の温度変化による熱膨張収縮の繰り返し応力により、コイル線が断線するものがある。そのため、正常な油圧制御ができなくなり、クラッチの滑りや変速不良が発生し、最悪の場合、走行不能あるいは N レンジで車両が前進するおそれがある。

不具合の原因…ソレノイドバルブのコイル線のかしめ時における作業方法の不適切。

対象台数…80,995 台。

改善措置の内容…全車両、自動変速機のシリアル番号を点検し、対象となるものはソレノイドバルブの導通状態を検査し、異常のあるものは、ソレノイドバルブの良品を組み込んだ自動変速機一式と交換する。また、異常のないものは、当該ソレノイドバルブを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 46 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本件は平成 16 年 7 月 8 日付の届出の再対策である。

3-3 日産自動車より平成 18 年 2 月 23 日に届出されたエクストレイル、プリメーラ(2 車種、9 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 12 年 10 月 23 日から平成 16 年 12 月 1 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(給油パイプ)。

不具合の内容…燃料タンクに給油するパイプの取付金具接合部の塗装が不適切なため、当該パイプが錆びるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、錆が進行し、パイプに穴が開き、最悪の場合、給油時に燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…燃料タンクの給油管の取付金具接合部の塗装作業の不適切。

対象台数…147,378 台。

改善措置の内容…全車両、当該パイプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…49 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-4 トヨタ自動車より平成 17 年 5 月 16 日に届出されたランドクルーザープラド、ハイラックスサーフ(2 車種、12 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 13 年 5 月 22 日から平成 14 年 10 月 1 日。

不具合の部位(部品)…緩衝装置(ボールジョイント)。

不具合の内容…前輪緩衝装置のロアアームとナックルアームを連結しているボールジョイント内部の組付け工程が不適切なため、ジョイント球面部に傷がついたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ボールジョイントの摩耗が早期に進行してガタが増大し、最悪の場合、ボールジョイントがナックルアームから外れ、走行不能に至るおそれがある。

不具合の原因…ボールジョイント内部の組付け工程の不適切。

対象台数…23,823 台。

改善措置の内容…全車両、左右ボールジョイント(ナックルアーム付き)を良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 6 件、人身 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…リコール隠しとしてメーカーサイドの対応が大きく報道された一件。

4 作業工程に問題があるもの(作業管理不適切)の例

4-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 9 月 7 日に届出されたふそうキャンター、ふそうファイター、ふそうローザ、ふそうエアロミディ(4 車種、65 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 4 月 1 日から平成 15 年 7 月 29 日。

不具合の部位(部品)…原動機。

不具合の内容…原動機のカムシャフト駆動用のヘッドアイドラギヤのブッシュの加工が不適切なため、当該ギヤの固定シャフトとブッシュの間にガタが生じ、シャフトつば部付け根に過大な応力が発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、つば部が破損してギヤが周辺部品と干渉し、異音が発生する、またはエンジンオイルが漏れ、最悪の場合、当該ギヤの噛み合いが外れて、エンジンが停止し再始動不能となるおそれがある。

不具合の原因…原動機のカムシャフト駆動用ヘッドアイドラギヤのブッシュの加工の不適切。

対象台数…8,141 台。

改善措置の内容…全車両、アイドラギヤのブッシュを点検し、内径が規格を外れているものは当該ギヤ一式とシャフトを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 27 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-2 三菱ふそうトラック・バスより平成 17 年 6 月 22 日に届出されたふそう(1 車種、33 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 8 年 7 月 23 日から平成 13 年 7 月 17 日。

不具合の部位(部品)…制動装置。

不具合の内容…エアタンクとバッテリーボックスを固定する金具の取付ボルトの締付けが不適切なため、走行中の振動等により、当該ボルトが脱落するものがある。そのため、そのままの状態で使用すると、エアタンクが傾いて、エアタンクに接続されているエア配管が損傷しエアが漏れ、最悪の場合、制動力が低下する、あるいは変速操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…エアタンクとバッテリーボックスを固定する金具の取付ボルトの締め付けの不適切。

対象台数…2,436 台。

改善措置の内容…全車両、当該ボルトの締付け状況を確認し、緩みがあるものは正規に締付ける。また、ボルトが脱落しているものは新品を取付ける。

不具合件数及び事故の有無…5 件。

発見の動機…市場情報による。

4-3 本田技研工業より平成 18 年 3 月 2 日に届出されたアコード(1 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 14 年 10 月 2 日から平成 15 年 9 月 17 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料パイプ)。

不具合の内容…燃料ポンプにおいて、燃料を圧送するインペラ(羽根車)に外形寸法の大きいものが組み込まれたため、インペラが燃料による膨潤及び燃料温度が高くなることによる膨張によって、インペラケースと干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、燃料の吐出量が少なくなりエンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。または、エンジン始動時にインペラが回転しなくなり、エンジンが始動できなくなるおそれがある。

不具合の原因…燃料を圧送するインペラの外形寸法のサイズの不適切。

対象台数…21,275 台。

改善措置の内容…全車両、燃料ポンプを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…77 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

5. 機械設備に問題があるもの(保守管理の不備)の例

5-1 トヨタ自動車より平成 18 年 1 月 19 日に届出された RAV4L、RAV4J(2 車種、2 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 7 年 5 月 19 日から平成 7 年 7 月 31 日。

不具合の部位(部品)…緩衝装置(フロントコイルスプリング)。

不具合の内容…前輪用コイルスプリングの塗装前に行う表面洗浄に不適切なものがあるため、凍結防止剤等による腐食環境下で長期間使用されると塗装がはがれて錆が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、錆が進行して折損し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…前輪用コイルスプリングの塗装前に行う表面洗浄の不適切。

対象台数…18,257 台。

改善措置の内容…全車両、当該コイルスプリングを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…11 件。

発見の動機…市場からの情報による。

6. 工具・治具に問題あるもの(保守管理の不備)の例

6-1 富士重工業より平成 17 年 7 月 6 日に届出されたレガシィ(1 車種、12 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 9 月 1 日から平成 16 年 12 月 9 日。

不具合の部位(部品)…乗車装置(リヤドア外側ハンドル)。

不具合の内容…リヤドア外側のハンドルのドア開閉レバーの支点部にかしめ不良のものがあるため、ドアを閉めた際に当該レバーが完全に戻らずラッチが確実に固定されていないものがある。そのため、走行中の振動等によりラッチがストライカから外れ、最悪の場合

合、走行中にドアが開くおそれがある。

不具合の原因…ドア開閉レバー支点部のかしめ不良。

対象台数…85,160 台。

改善措置の内容…全車両、当該レバーの作動を点検し正常に作動しないものは、良品のリヤドア外側ハンドル式と交換する。

不具合件数及び事故の有無…クレーム 2 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

6-2 いすゞ自動車より平成 18 年 3 月 23 日に届出されたフォワード、フォワードジャストン(2 車種、152 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 14 年 12 月 2 日から平成 16 年 10 月 13 日。

不具合の部位(部品)…走行装置(フロントハブベアリング)。

不具合の内容…ABS 付き車両において、車輪回転速度検出用リングをフロントハブへ取り付ける工程で傷が付いた治具を使用したため、フロントハブアウトベアリングのレース部に傷を付けたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、異音及びガタが発生し、アウトベアリングが焼き付き、最悪の場合、車両火災または脱輪に至るおそれがある。

不具合の原因…車輪回転速度検出用リングをフロントハブへ取り付ける工程で傷が付いた治具を使用。

対象台数…18,672 台。

改善措置の内容…全車両、アウトベアリングの交換有無を確認し、アウトベアリングを交換していない場合は点検を行い、異常があれば良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…59 件。

発見の動機…市場からの情報による。

平成 17 年度不具合 代表例のまとめ	
設計に起因する不具合	製造に起因する不具合
<p>1 性能に問題があったもの (量産品の品質の見込み違い)</p> <p>(1)三菱ふ 電気装置(方向指示器等)</p>	<p>1 作業工程に問題があったもの (作業員のミス)</p> <p>(1)ダイハツ かじ取り装置(ギヤボックス)</p>
<p>2 性能に問題があったもの (部品材料の特性の不十分)</p> <p>(1)マツダ 制動装置(G・センサー)</p> <p>(2)スズキ 燃料装置(羽根車・インペラ)</p>	<p>(2)トヨタ 座席ベルト(バックル)</p> <p>(3)トヨタ 制動装置(駐車ブレーキ・P)</p> <p>2 作業工程に問題があるもの (マニュアルの不備)</p> <p>(1)ダイハツ 制動装置(ブレーキホース)</p>
<p>3 性能に問題があったもの (使用環境条件の甘さ)</p> <p>(1)三菱ふ 座席ベルト(ベルトバックル)</p> <p>(2)三菱自 電気装置(発電機起動回路)</p> <p>(3)三菱自 電気装置(パワートランジスタ)</p> <p>(4)トヨタ 動力伝達装置(U・ジョイント)</p>	<p>3 作業工程の管理に問題があるもの (製造工程不適切)</p> <p>(1)三菱ふ 原動機(燃料噴射装置)</p> <p>(2)マツダ 動力伝達装置(バルブ)</p> <p>(3)日 産 燃料装置(給油パイプ)</p> <p>(4)トヨタ 緩衝装置(ボールジョイント)</p>
<p>4 耐久性に問題があったもの (開発評価の不備)</p> <p>(1)ヤマハ 座席(後部座席取付ボルト)</p> <p>(2)スズキ 動力伝達装置(ベアリング)</p> <p>(3)ホンダ 動力伝達装置(プログラム不良)</p> <p>(4)三菱ふ 燃料装置(燃料噴射装置)</p>	<p>4 作業工程に問題があったもの (作業管理不適切)</p> <p>(1)三菱ふ 原動機</p> <p>(2)三菱ふ 制動装置</p> <p>(3)ホンダ 燃料装置(羽根車・インペラ)</p>
<p>5 耐久性に問題があったもの (実車相当テストの不備)</p> <p>(1)スズキ 電気装置(発電機 S・リード線)</p> <p>(2)日 産 緩衝装置(トランスバースリンク)</p>	<p>5 機械設備に問題があるもの (保守管理の不備)</p> <p>(1)トヨタ 緩衝装置(コイルスプリング)</p> <p>6 工具・治具に問題があるもの (保守管理の不備)</p> <p>(1)富士重工 乗車装置(ドア開閉レバ)</p> <p>(2)いすゞ 走行装置(フロントハブ)</p>
<p>6 設計自体に問題があるもの (評価基準の甘さ)</p> <p>(1)いすゞ 緩衝装置(B・ジョイントソケット)</p> <p>(2)スズキ 始動装置(イグニ・スイッチ)</p> <p>(3)マツダ 制動装置(バッテリーの被水対策)</p> <p>(4)日 産 座席ベルト(後席シート)</p> <p>(5)日 野 制動装置(駐車ブレーキ用エア配管)</p> <p>(6)三菱ふ 電気装置(電気配線)</p> <p>(7)三菱ふ 走行装置(フロントハブ)</p> <p>(8)三菱ふ 動力伝達装置(U・ジョイント)</p>	

(9)三菱ふ 動力伝達装置(T・ケーブル)	
7 設計自体に問題があるもの (図面等の不備)	
(1)三菱ふ キャビン内電気配線	
(2)三菱ふ 制動装置(駐車ブレーキ用エアホース)	
8 設計自体に問題があるもの (プログラムミス)	
(1)三菱ふ 前照灯(ECU プログラム)	

平成 18(2006)年度の代表的事例

国産車のリコール届出における発生個所 233 件(届け出件数 203 件)のうち、設計に起因するもの 161 件(69%)、製造に起因するもの 72 件(31%)で、それぞれの内訳は次の通りである。

総件数 233 件					
設計 161 件(69%)			製造 72 件(31%)		
耐久性 29 件 (12%)	性能 27 件 (12%)	設計自体 105 件 (45%)	機工部 機具品 設・・ 備治材 2 具料 件 0 6 (1%)	作 業 工 程 64 件 (27%)	
	プログラムミス 1 件	図面等の不備 21 件	評価基準の甘さ 83 件		

0% 9% 36% (%は全体に占める割合)

設計に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 性能に問題があったもの(量産品の品質の見込み違い)の例

1-1 本田技研工業より平成 18 年 10 月 5 日に届出されたライフ(1 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 8 月 20 日から平成 16 年 9 月 30 日。

不具合の部位(部品)…車室内空気調整装置(エアコンコンプレッサ)。

不具合の内容…エアコンコンプレッサのプーリがボスとの勘合部の圧入指示が不適切なため、プーリ回転時に歪みが生じ、溶接部が剥がれてプーリが空転するものがある。そのため、そのため、そのまま使用を続けると、プーリがエンジン補機ベルトから外れ、発電機が作動しなくなり、最悪の場合、エンジンが停止して再始動できなくなるおそれがある。

不具合の原因…エアコンコンプレッサのプーリとボスとの圧入の不適切。

リコール対象台数…153,163 台。

改善措置の内容…全車両、エアコンコンプレッサのクラッチセットを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…104 件(事故がない場合は記載なし、以下同じ)。

発見の動機…販売店からの情報による。

2 性能に問題があったもの(部品、材料の特性の不十分)の例

2-1 本田技研工業より平成 18 年 6 月 14 日に届出されたオデッセイ、CR-V、ステップワゴン(3 車種、5 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 6 年 10 月 3 日から平成 9 年 5 月 15 日。

不具合の部位(部品)…原動機の始動装置(イグニッションスイッチ)。

不具合の内容…イグニッションスイッチ内の接点に塗布したグリスの成分が不適切なため、イグニッションスイッチオフ時の操作をゆっくり行くと、接点部のアーク放電時間が長くなり、接点部の温度が上がるとグリスが硬化し、その操作が繰り返し行われると、接点に亜酸化銅が生成されて、接点部に導通不良が生じるものがある。そのため、走行時の振動等で接点が導通不良となり、エンジンが停止し、再始動できなくなるおそれがある。また、接点が局部的に発熱し、接点裏側のはんだが溶け、最悪の場合、運転者の足に落ちて火傷をするおそれがある。

不具合の原因…イグニッションスイッチ内の接点部塗布グリスの成分の不適切。

リコール対象台数…483,185 台。

改善措置の内容…全車両、イグニッションスイッチを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…183 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

備考…内訳はオデッセイ 217,953 台、CR-V141,652 台、ステップワゴン 123,580 台。

2-2 トヨタ自動車より平成 18 年 9 月 26 日に届出されたヴィッツ、プラッツ、ファンカーゴ他(6 車種、13 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 14 年 6 月 17 日から平成 15 年 5 月 30 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(フロントドライブシャフト)。

不具合の内容…前輪駆動用のドライブシャフトにおいて、車輪側ジョイント部に使用している潤滑用グリスの水分量が多いものがある。そのため、駐車時や発進時等にハンドルを大きく切った状態で走行した際に一時的に潤滑油膜が切れ、ジョイント部に過大な力が加わることがあり、最悪の場合、ジョイント部が破損し、走行できなくなるおそれがある。

不具合の原因…ドライブシャフトの車輪側ジョイント部潤滑用グリスの水分混入による潤滑不足。

リコール対象台数…187,131 台。

改善措置の内容…全車両、当該ドライブシャフトを点検し、該当するものは対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…157 件。

発見の動機…市場からの情報、国土交通省からの調査指示による。

備考…内訳はヴィッツ 27,302 台、プラッツ 7,949 台、ファンカーゴ 37,061 台、bB13,733 台、イスト 84,294 台、Will サイファ 16,792 台。

3 性能に問題があったもの(使用環境条件の甘さ)の例

3-1 トヨタ自動車より平成 18 年 4 月 4 日に届出されたグランビア、グランドハイエース、ハイエースレジアス、レジアス、ツーリングハイエース他(10 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 7 年 9 月 25 日から平成 17 年 10 月 17 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(フロントプロペラシャフト)。

不具合の内容…4 輪駆動車の前輪駆動用フロントプロペラシャフトにおいて、トランスファ側のユニバーサルジョイント部に対する熱対策が不足していたため、高速走行や登坂走行等の高走行により当該部の温度が上昇した際、グリスの潤滑性の低下が早まるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ジョイント部が破損して走行できなくなるおそれがある。

不具合の原因…プロペラシャフトのトランス側ユニバーサルジョイント部のグリス材質が高負荷走行の使用条件に対して不適切。

リコール対象台数…74,089 台。

改善措置の内容…全車両、グリスの耐熱性を向上したフロントプロペラシャフトに交換する。

不具合件数及び事故の有無…24 件。

発見の動機…市場からの情報、国土交通省からの調査指示による。

備考…本届出には制動装置(ブレーキマスタ)の不具合も含まれている。こちらの対象台数は 3,167 台。

4 耐久性に問題があったもの(開発評価の不備)の例

4-1 本田技研工業より平成 18 年 6 月 29 日に届出されたアクティ、VAMOS Hobio(2 車

種、14 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 14 年 2 月 20 日から平成 18 年 6 月 6 日。

不具合の部位(部品)…灯火装置(制動灯)。

不具合の内容…制度灯及び尾灯の電球のソケットへの取付方法が不適切なため、走行時の振動で電球端子とソケット端子が擦れて摩耗粉が生じ、ソケット端子部に堆積して電気抵抗となり発熱し、ソケット端子の絶縁板が溶損するものがある。そのため、ソケット端子と圧着スプリングの間で短絡し、ヒューズが切れ、制動灯と補助制動灯が点灯しなくなるとともに警音器が鳴らなくなるおそれがある。

不具合の原因…制動灯及び尾灯の電球ソケット取付方法の不適切。

リコール対象台数…124,322 台。

改善措置の内容…全車両、後部の灯火装置用コード一式(コネクタからソケットまで)を対策品と交換するとともに、制動灯及び尾灯の電球を新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…8 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

備考…内訳はアクティ 84,554 台、VAMOS Hobio39,768 台。

4-2 三菱自動車より平成 18 年 12 月 7 日に届出されたミニキャブブラボー(2 車種、2 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 2 年 12 月 19 日から平成 11 年 8 月 19 日。

不具合の部位(部品)…灯火装置(リヤコンビネーションランプ)。

不具合の内容…リヤコンビネーションランプの尾灯と制動灯兼用の赤色レンズにおいて、耐候性が不十分なため、長期間にわたり強い日射にさらされると徐々にレンズの赤色が褪色し、当該灯火の灯光の色が保安基準に適合しなくなるおそれがある。

不具合の原因…赤色レンズの材料の耐候性の不十分。

リコール対象台数…172,584 台。

改善措置の内容…全使用者へ当該レンズの褪色現象について周知し、尾灯と制動灯兼用の赤色レンズの色が薄くなり、白く見える場合には、リヤコンビネーションランプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…13 件。

発見の動機…市場からの情報および国土交通省からの調査指示による。

4-3 トヨタ自動車より平成 18 年 5 月 16 日に届出されたランドクルーザープラド(1 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 8 年 4 月 17 日から平成 11 年 1 月 6 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(リヤアクスルシャフト)。

不具合の内容…リヤアクスルシャフトのフランジ部の強度が不足しているため、高速で山間の屈曲路等を繰り返し走行すると、フランジの付け根部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、当該部が折損して車輪

が外れ、走行できなくなるおそれがある。

不具合の原因…リヤアクスルシャフトの強度不足。

リコール対象台数…107,767 台。

改善措置の内容…全車両、リヤアクスルシャフトを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…3 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-4 日野自動車より平成 18 年 10 月 3 日に届出された日野デュトロ、トヨタダイナ他(7 車種、105 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 8 月 1 日から平成 18 年 4 月 7 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(クラッチホース)

不具合の内容…クラッチホースシリンダからリリースシリンダの間のホースの強度が不足しているため、エンジン始動時等の振動により、ホース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、亀裂が進行し、オイルが漏れ、最悪の場合、走行中に変速できなくなるおそれがある。

不具合の原因…クラッチマスタシリンダからリリースシリンダの間のホースの耐振強度不足。

リコール対象台数…45,832 台。

改善措置の内容…全車両、当該ホースを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…31 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳は日野側 26,944 台、トヨタ側 18,888 台。

5 耐久性に問題があったもの(実車相当テストの不備)の例

5-1 日産自動車より平成 18 年 6 月 13 日に届出されたエルグランド(1 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 14 年 4 月 24 日から平成 17 年 12 月 23 日。

不具合の部位(部品)…制動装置。

不具合の内容…前輪ブレーキのディスクロータにおいて、つけ根部分に設けた熱変形を防止するための溝の形状が不適切なため、下り坂等でブレーキを多用した際に発生する熱応力の繰り返しによりディスクロータに亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、ディスクロータが破断し、制動距離が長くなるおそれがある。

不具合の原因…前輪ブレーキのディスクロータの熱応力に対する耐久性不足。

リコール対象台数…144,298 台。

改善措置の内容…全車両、当該ディスクロータを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…8 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-2 トヨタ自動車より平成 18 年 11 月 16 日に届出されたハリアー、ウィンドム(2 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 9 年 12 月 15 日から平成 12 年 11 月 1 日。

不具合の部位(部品)…排出ガス発散防止装置(エンジン制御コンピュータ、空燃比センサ)。

不具合の内容…排出ガス中の酸素濃度を検出する空燃比(空気と燃料の比率)センサ回路故障時のエンジンコンピュータ制御が不適切なため、センサの内部配線が断線した場合等に適正な空燃比が得られなくなることがある。そのため、そのまま使用を続けると、断線時に触媒コンバータが異常過熱して損傷し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…空燃比センサ回路故障時のエンジンコンピュータ制御の不適切。

リコール対象台数…54,217 台。

改善措置の内容…全車両、エンジン制御コンピュータおよび空燃比センサを対策品と交換する。また、触媒コンバータを点検し、損傷しているものは新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…26 件、火災 2 件(エンジンルーム)。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本届出対象車の中には、過去に同装置に係る発生原因の異なるリコール届出(平成 10 年 6 月 2 日付、平成 13 年 5 月 29 日付)を行っている車両が含まれている。

6 設計自体に問題があるもの(評価基準の甘さ)の例

6-1 トヨタ自動車より平成 18 年 5 月 30 日に届出されたウィッシュ、アイシス、プリウス他(9 車種、21 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 14 年 9 月 16 日から平成 17 年 11 月 22 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(インタミディエイトシャフト)。

不具合の内容…電動式パワーステアリング付車のハンドルとギヤボックスを連結しているインタミディエイトシャフトとスライディングヨークの強度が不足しているため、低速時にハンドルを強く一杯に切ったり、走行中縁石にタイヤを接触させる等、当該部品に過大な力が繰り返し作用すると、連結部が緩んだり、亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、連結部が外れたり折損して、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…インタミディエイトシャフト及びスライディングヨークの強度不足。

リコール対象台数…565,756 台。

改善措置の内容…全車両、インタミディエイトシャフトとスライディングヨークを対策品に交換するとともに、インタミエクステンションシャフトの締付ボルトを規定トルクで締付ける。

不具合件数及び事故の有無…31 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳は、ウィッシュ 300,314 台、アイシス 43,368 台、プリウス 113,235 台、カローラ 6,069 台、カローラランクス 5,295 台、アレックス 11,040 台、カローラフィルダー 27,862 台、カローラスパシオ 35,470 台、ラクティス 23,103 台。

6-2 本田技研工業より平成 19 年 3 月 22 日に届出された VAMOS、VAMOS Hobio(2 車種、10 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 12 年 1 月 25 日から平成 19 年 3 月 1 日。

不具合の部位(部品)…原動機(オイルフィードパイプ)。

不具合の内容…ターボチャージャ付車両において、ターボチャージャへオイルを供給するオイルフィードパイプの防錆構造及び防水構造が不適切なため、融雪剤散布路の走行を繰り返すとパイプが被水し、錆びることがある。そのため、そのまま使用を続けると、パイプに穴があき、オイルが漏れ、最悪の場合、触媒コンバータに付着して発火し、エンジン部品に延焼するおそれがある。

不具合の原因…ターボチャージャへオイルを供給するオイルフィードパイプの防錆構造及び防水構造の不適切。

リコール対象台数…96,061 台。

改善措置の内容…全車両、オイルフィードパイプ一式を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…7 件、火災 2 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

備考…内訳は VAMOS87,383 台、VAMOS Hobio8,678 台。

6-3 三菱ふそうトラック・バスより平成 19 年 3 月 9 日に届出されたふそうキャンター、ファイター、ローザ他(4 車種、213 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 4 月 1 日から平成 19 年 1 月 30 日。

不具合の部位(部品)…原動機(ヘッドアイドラギヤ)。

不具合の内容…原動機のカムシャフト駆動用ヘッドアイドラギヤのブッシュの材質に不適切なものがあるため、ブッシュが早期に摩耗してブッシュと固定シャフトの間にガタが生じるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、シャフトつば部の付け根に過大な応力が発生することがあり、つば部が破損してギヤが周辺部品と干渉し、異音が発生する。またはエンジンオイルが漏れ、最悪の場合、当該ギヤの噛み合いが外れて、エンジンが停止し再始動不能となるおそれがある。

不具合の原因…カムシャフト駆動用ヘッドアイドラギヤのブッシュの材質の不適切。

リコール対象台数…88,648 台。

改善措置の内容…全車両、アイドラギヤのブッシュを点検し、内径が規格を外れているものは対策したブッシュを組み込んだ当該ギヤ一式を良品と交換するとともに固定シャフ

トを新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…91 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…本届出は平成 17 年 9 月 7 日付による製作過程の問題でリコール届出したものと同様の不具合が発生するものであるが、原因究明の結果、設計要因によることが判明したため、対策内容及び対象範囲を見直したい策を行うもので、前回の対策部品も該当する。

6-4 スズキより平成 18 年 12 月 5 日に届出されたスイフト、ワゴン R、ソリオ他(5 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 3 月 11 日から平成 18 年 9 月 4 日。

不具合の部位(部品)…乗員保護装置(助手席エアバッグ)。

不具合の内容…助手席エアバッグの折りたたみ寸法が不適切なため、エアバッグと格納部との間に隙間が生じたものがある。そのため、エアバッグ展開時に側面方向の圧力が高くなり、側面部より展開するため、乗員保護性能が低下するおそれがある。

不具合の原因…助手席エアバッグの折りたたみ寸法の不適切。

リコール対象台数…119,718 台。

改善措置の内容…全車両、助手席エアバッグの格納部に補強金具を追加する。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…海外市場からの情報による。

備考…内訳はスイフト 60,635 台、ワゴン R20,766 台、ソリオ 5,393 台、シボレー・クルーズ 30,249 台、MW2,675 台。

6-5 三菱ふそうトラック・バスより平成 18 年 10 月 17 日に届出されたふそうローザ、キャンター他(2 車種、146 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 7 年 6 月 30 日から平成 16 年 3 月 22 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(坂道発進補助電磁弁)。

不具合の内容…坂道発進補助装置(EZGO:イージーゴー)装着車両において、制御用電磁弁の防水構造が不適切なため、内部に融雪剤を含んだ水が浸入するものがある。そのため、内部が錆びて、EZGO 作動時に油圧回路が閉塞したままとなり、ブレーキが引きずり、最悪の場合、ブレーキが過熱して発火するおそれがある。

不具合の原因…坂道発進補助装置の制動用電磁弁の防水構造の不適切。

リコール対象台数…75,400 台。

改善措置の内容…全車両、坂道発進補助電磁弁を確認し、該当するものは対策品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…5 件、火災 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

6-6 日野自動車より平成 19 年 1 月 24 日に届出された日野・デュトロ、トヨタ・ダイナ、ダイハツ・デルタ他(6 車種、84 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 5 月 17 日から平成 16 年 6 月 11 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(バキュームポンプ)。

不具合の内容…ブレーキ倍力装置に負圧を供給するバキュームポンプを潤滑するオイル油路のユニオンボルトの設定が不適切なため、バキュームポンプへの潤滑油量が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、バキュームポンプ内部のベーンが摩耗し、ポンプが破損して負圧が発生しなくなり、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。

不具合の原因…オイル油路のユニオンボルトの設定の不適切。

リコール対象台数…78,380 台。

不具合件数及び事故の有無…35 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳は、日野 37,698 台、トヨタ 40,136 台、ダイハツ 546 台。

6-7 三菱ふそうトラック・バスより平成 19 年 2 月 6 日に届出されたふそう(1 車種、145 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は、平成 2 年 10 月 30 日から平成 17 年 12 月 8 日。

不具合の部位(部品)…走行装置(フロントハブ)。

不具合の内容…フロントハブにおいて、ホイールナットの過大締付トルクや過積載等の想定を超える使用環境に対する余裕が十分ではないため、ハブのフランジ付け根部付近の応力が過大となり、当該部に亀裂が発生することがある。そのため、そのまま使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、ハブが破断するおそれがある。

不具合の原因…フロンハブの使用環境に対する耐久性の不十分。

リコール対象台数…55,057 台。

改善措置の内容…全車両、フロントハブ及びブレーキドラムを対策品(F3 ハブ)に交換する。また、フロントハブの対策品を装着するために周辺部品も交換する必要がある車両(ザ・グレートの ABS 付トラクタ)については、ナックルスピンドルー式も交換する。なお、対策品については部品の供給に時間を要するため、部品が供給できるまでの暫定措置として亀裂点検を実施し、亀裂のあるものは対策品と交換し、亀裂のないものは後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…5 件(破断 1 件、亀裂 7 件、市場調査で発見)。

発見の動機…市場からの情報及び市場調査結果による。

6-8 三菱ふそうトラック・バスより平成 18 年 6 月 21 日に届出されたふそうファイター(1 車種、245 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 11 年 2 月 26 日から平

成 17 年 2 月 24 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(メインハーネス)。

不具合の内容…インストルメントパネル左前部の当該パネル固定金具に装着した電気配線との干渉防止用保護材の形状が不適切なため、当該金具の端部と配線が直接干渉するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、走行時の振動等により配線の被覆が破損して断線し、前照灯等灯火類、窓ふき器またはエンジン ECU が作動しなくなり、最悪の場合、原動機が停止して再始動ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…電気配線との干渉防止用保護材の形状の不適切。

リコール対象台数…74,141 台。

改善措置の内容…全車両、干渉防止用保護材を対策品と交換する。なお、当該配線を点検し、損傷がある場合は補修する。

不具合件数及び事故の有無…2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

6-9 スズキより平成 18 年 4 月 6 日に届出されたエブリイ、キャリイ、マツダ・スクラム(3 車種、11 型式)リコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 10 年 12 月 23 日から平成 12 年 11 月 30 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(イグニッションスイッチ)。

不具合の内容…イグニッションスイッチの接点の構造が不適切なため、スイッチの使用頻度が極めて高い場合、作動時に発生する摩耗粉が接点付近に滞まって導通するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、スタータモータが回転し続けるとともに、スイッチの接点が発熱し、摩耗粉から異臭、煙が発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…イグニッションスイッチの接点構造の不適切。

リコール対象台数…313,199 台。

改善措置の内容…全車両、イグニッションスイッチを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…28 件、火災 12 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はエブリイ 134,555 台、キャリイ 159,124 台、マツダ・スクラム 19,520 台。

6-10 日産自動車より平成 19 年 3 月 30 日に届出されたマーチ、キューブ(2 車種、12 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 3 年 12 月 16 日から平成 12 年 8 月 9 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料タンク)。

不具合の内容…燃料タンクの車体への固定方法が不適切なため、上面角部に応力が集中しており、当該タンクに熱影響などによる膨張や収縮が繰り返されると、当該部に亀裂が

発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、貫通して、燃料満タン時に燃料が滲み出るおそれがある。

不具合の原因…燃料タンクの車体への固定方法の不適切。

対象台数…1,010,843 台

改善措置の内容…全車両、固定バンドと車体の間にワッシャを追加するとともに、亀裂発生部を接着樹脂で補強し、接着シートを貼り付ける。

不具合件数及び事故の有無…59 件。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの調査指示による。

備考…内訳はマーチ 835,964 台、キューブ 174,879 台。

製造に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 作業工程に問題があるもの(作業員のミス)の例

1-1 三菱ふそうトラック・バスより平成 18 年 9 月 5 日に届出されたふそう(5 車種、240 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 8 年 7 月 12 日から平成 17 年 11 月 18 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(ブレーキチャンバ)。

不具合の内容…スプリング式駐車制動装置において、水浸入防止キャップを保持するネジの打ち込み作業が不適切なため、スプリング室に水が浸入し、スプリングが錆びることがある。そのため、スプリングが折損し、ダイヤフラムが損傷してエアが漏れ、最悪の場合、走行中駐車ブレーキが作動するおそれがある。

不具合の原因…水浸入防止キャップを保持するネジの打ち込み作業の不適切。

対象台数…53,571 台。

改善措置の内容…全車両、駐車ブレーキチャンバの製造場所マークを確認し、該当するものは点検を行い、スプリング室内部に錆のあるものは、当該チャンバを良品と交換する。また、全車両ネジ部に接着剤を塗布する。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの指示による。

備考…本届出には水浸入防止キャップをはめ込む作業の不適切性、水浸入防止キャップを保持するネジの打ち込み作業の不適切性の 2 件の不具合も含まれている。

1-2 日産自動車より平成 18 年 10 月 18 日に届出されたエクストレイル、ムラーノ(2 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 8 月 6 日から平成 18 年 7 月 24 日。

不具合の部位(部品)…施錠装置(ステアリングロック)。

不具合の内容…インテリジェントキー付車のかじ取り装置の施錠装置において、キーシリンダのロッド部の加工指示が不適切なため、ロッド部分が長いものがある。そのため、

イグニッションノブがオフの位置でシフトレバが P レンジ以外の位置にあっても、ハンドルを操作すると、当該施錠装置が作動するおそれがある。

不具合の原因…キーシリンダのロック部の加工指示の不適切。

対象台数…51,604 台。

改善措置の内容…全車両、施錠装置の作動を点検し、イグニッションノブがオフ位置で作動する場合は、キーシリンダを対策品と交換する。なお、対策品の準備に時間を要するため、点検の結果、対策品への交換が必要なユーザーには、走行中にイグニッションノブをオフ位置まで回転させるような使い方をしないよう、注意喚起を行なう。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…社内検査による。

備考…本届出は平成 18 年 10 月 18 日付けリコール届出 1760 にて届出を行ったものだが、リコール対象車の車台番号の範囲、対象車の台数に誤りがあったことが判明したため訂正するもの。内訳はエクストレイル 29,087 台、ムラーノ 22,517 台。

2 作業工程に問題があるもの(マニュアルの不備)の例

2-1 富士重工業より平成 18 年 9 月 26 日に届出された R2、R1(2 車種、10 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 11 月 28 日から平成 17 年 2 月 10 日。

不具合の部位(部品)…排気管。

不具合の内容…排気管において、前方にある副消音器の溶接が不適切なため、走行時等の振動により当該溶接部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、溶接部の亀裂が進行し、最悪の場合、副消音器と排気管が分離し、騒音が増大するおそれがある。

不具合の原因…排気管と副消音器の溶接の不適切。

対象台数…73,602 台。

改善措置の内容…全車両、当該排気管を良品に交換する。なお、良品の全数供給に時間を要するため、排気管等の異常がある場合は排気管を交換し、異常がない場合は部品の準備ができ次第交換する。

不具合件数及び事故の有無…48 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳は R2 71,165 台、R1 2,437 台。

3 作業工程の管理に問題があるもの(製造工程不適切)の例

3-1 トヨタ自動車より平成 18 年 7 月 18 日に届出されたヴィッツ、プラッツ、Will Vi、他(12 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 13 年 1 月 31 日から平成 13 年 11 月 1 日。

不具合の部位(部品)…原動機(クランク角センサ)。

不具合の内容…エンジンのクランク角センサにおいて、樹脂製ボディの成型が不適切なため、配線コネクタのロックの掛かり代が少ないもの及びオーリングのシール性が不足しているものがある。そのため、オーリングからセンサ内にエンジンオイルが徐々に浸入し、そのまま使用を続けると、浸入したオイルがセンサ内で熱膨張することによりコネクタのロックが変形し、最悪の場合、コネクタの接続がずれて導通不良となり、エンジンが停止し再始動できなくなるおそれがある。

不具合の原因…エンジンクランク角センサの樹脂ボディの成型の不適切。

対象台数…268,570 台。

改善措置の内容…全車両、当該センサを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…112 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…車種が多いので内訳は省略。

3-2 マツダより平成 19 年 8 月 3 日に届出されたデミオ、ベリーサ(2 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 3 月 24 日から平成 17 年 10 月 17 日。

不具合の部位(部品)…原動機(イグニッションコイル)。

不具合の内容…原動機のイグニッションコイルの製造工程が不適切なため、イグニッションコイルに内蔵されているイグナイタを損傷させたものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると当該コイルとイグナイタが溶損し、エンジン不調となり、最悪の場合、エンストし再始動不能に至るおそれがある。

不具合の原因…原動機のイグニッションコイルの製造工程の不適切。

対象台数…39,345 台。

改善措置の内容…全車両、イグニッションコイルを良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…66 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はデミオ 33,232 台、ベリーサ 6,113 台。

3-3 本田技研工業より平成 19 年 3 月 22 日に届出されたライフ、ステップワゴン、フィット他(13 車種、40 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 4 月 1 日から平成 17 年 10 月 31 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(フューエルポンプリレー)。

不具合の内容…フューエルポンプリレーケースのシール部の製造方法が不適切なため、シール剤が配線に付着し、固着したものがある。そのため、そのまま使用を続けるとリレー内の熱変化により内部配線が断線、燃料ポンプが停止し、エンジンが止まり、再始動できなくなるおそれがある。

不具合の原因…フューエルポンプリレーケースのシール部の製造方法の不適切。

対象台数…298,231 台。

改善措置の内容… 全車両、フューエルポンプリレーの刻印を点検し、該当するものは良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…20 件。

発見の動機…販売店からの情報による。

備考…車種が多いので内訳は省略。

4 作業工程に問題があるもの(作業管理不適切)の例

4-1 マツダより平成 19 年 2 月 2 日に届出されたボンゴ、ボンゴブローニイ、タイタン、ニッサン・パネット他(5 車種、27 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 11 月 1 日から平成 18 年 4 月 4 日。

不具合の部位(部品)…緩衝装置(ロアアーム)。

不具合の内容…フロント・サスペンションの製造工程において、組付作業が不適切なため、ロアアームとロアアームボールジョイントの組付ボルトの締付力が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み、最悪の場合、当該ボルトが折損し、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…ロアアームとロアアームボールジョイントのボルトの組付作業の不適切。

対象台数…65,756 台。

改善措置の内容…全車両、当該ボルトの締付状態を点検し、当該ボルトとロアアーム表面に隙がある、または当該ボルトが脱落している場合はロアアームと当該ボルトを交換し、ボルトが折損している場合は併せてボールジョイントを交換する。また、当該ボルトとロアアーム表面に隙がない場合は、規定のトルクで締め付ける。

不具合件数及び事故の有無…17 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はボンゴ 25,234 台、ボンゴブローニイ 3,769 台、タイタン 8,619 台、ニッサン・パネット 24,264 台、三菱・デリカ 3,870 台。

平成 18 年度不具合 代表例のまとめ	
設計に起因する不具合	製造に起因する不具合
<p>1 性能に問題があったもの (使用環境条件の甘さ) (1)ホンダ 空気調整装置(エアコン・コン)</p>	<p>1 作業工程に問題があったもの (作業員のミス) (1)三菱ふ 制動装置(ブ・チャンバ) (2)日 産 施錠装置(ステア・ロック)</p>
<p>2 性能に問題があったもの (部品材料の特性の不十分) (1)ホンダ 原動機(イグ・スイッチ) (2)トヨタ 動力伝達装置(ドライブシャフト)</p>	<p>2 作業工程に問題があったもの (マニュアルの不備) (1)富士重 排気管</p>
<p>3 性能に問題があったもの (使用環境条件の甘さ) (1)トヨタ 動力伝達装置(フロントシャフト)</p>	<p>3 作業工程の管理に問題があったもの(製造工程不適切) (1)トヨタ 原動機(クランク角センサ) (2)マツダ 原動機(イグ・コイル) (3)ホンダ 電気装置(フュ・P・リレ)</p>
<p>4 耐久性に問題があったもの (開発評価の不備) (1)ホンダ 灯火装置(制動灯) (2)三菱自 灯火装置(リヤコンビ・ランプ) (3)トヨタ 動力伝達装置(リヤアスクル・シャ) (4)日 野 動力伝達装置(クラッチホース)</p>	<p>4 作業工程に問題があったもの (作業管理不適切) (1)マツダ 緩衝装置(ロアアーム)</p>
<p>5 耐久性に問題があったもの (実車相当テストの不備) (1)日 産 制動装置(ディスクロータ) (2)トヨタ 排出ガス発散防止装置</p>	
<p>6 設計自体に問題があるもの (評価基準の甘さ) (1)トヨタ かじ取り装置(インタミディエイト) (2)ホンダ 原動機(オイルフィードパイプ) (3)三菱ふ 原動機(ヘッドアイドラギヤ) (4)スズキ 乗員保護装置(エアバッグ) (5)三菱ふ 制動装置(坂道発進補助) (6)日 野 制動装置(バキュームポンプ) (7)三菱ふ 走行装置(フロントハブ) (8)三菱ふ 電気装置(メインハーネス) (9)スズキ 電気装置(イグ・スイッチ) (10)日 産 燃料装置(燃料タンク)</p>	

国産車のリコール届出における発生個所 248 件(届け出件数 229 件)のうち、設計に起因するもの 190 件(77%)、製造に起因するもの 58 件(23%)で、それぞれの内訳は次の通りである。

1% 6% 57% (%は全体に占める割合)

1 性能に問題があったもの(使用環境条件の甘さ)の例

不具合の部位(部品)…空気調整装置(ブロアモータ電源供給端子)。

不具合の原因…ブローモータの電源供給端子の配置不適切。

改善措置の内容…全車両、端子部に短絡防止用カバーを追加する。

不具合件数及び事故の有無…3件(事故がない場合は記載なし、以下同じ)。

発見の動機…市場からの情報による。

1-2 トヨタ自動車より平成 19 年 10 月 17 日に届出されたシエンタ、ヴィッツ、ハイエース、レジアスエース(4 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 9 月 18 日から平成 17 年 2 月 10 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料ポンプ)。

不具合の内容…電動式燃料ポンプの内部モータの隣接するコイル線が干渉しているため、燃料中の微小異物とモータの振動によりコイル線の被覆が摩耗することがある。そのため、そのまま使用を続けると、コイル線の被覆が損傷して短絡し、燃料ポンプが作動しなくなり、エンジンが停止して再始動ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…内部モータの隣接するコイル線の干渉。

リコール対象台数…120,406 台。

改善措置の内容…全車両、当該燃料ポンプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…269 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…対象車の中には、過去に同装置に係る発生原因の異なるリコール届出(平成 16 年 11 月 18 日付)を行っている車両が含まれている。内訳はシエンタ 99,612 台、ヴィッツ 9,962 台、ハイエース/レジアスエース 10,832 台である。

2 耐久性に問題があったもの(開発評価の不備)の例

2-1 トヨタ自動車より平成 19 年 11 月 28 日に届出されたクラウン、マーク X、レクサス(5 車種、19 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 12 月 15 日から平成 17 年 12 月 16 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料パイプ)。

不具合の内容…エンジンの燃料装置において、燃料パイプのパイプ材溶接部に対する曲げ位置が不適切なため、溶接部の応力が高くなり燃料中の微量な腐食成分が作用して微小な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、燃料の圧力変動によりパイプの亀裂が進行し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…燃料タンクの車体への取付け方法が不適切。

リコール対象台数…215,020 台。

改善措置の内容…全車両、当該パイプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…39 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はクラウン 139,890 台、マーク X70,706 台、レクサス 4,424 台。

2-2 三菱ふそうトラック・バスより平成 20 年 3 月 25 日に届出されたふそう(1 車種、32

型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 8 年 5 月 21 日から平成 15 年 5 月 6 日。

不具合の部位(部品)…車枠(第 4 クロスメンバ)、緩衝装置(後輪トレーリングリーフ取付金具)。

不具合の内容…クロスメンバ及びリーフスプリング取付金具の強度が不足しているため、旋回を繰り返すと、フロスマンバ及びリーフスプリング取付金具に亀裂が生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、リーフスプリング取付金具が破損し、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…クロスメンバ及びリーフスプリング取付金具の強度不足。

リコール対象台数…6,614 台。

改善措置の内容…全車両、クロスメンバ及びリーフスプリング取付金具を対策品と交換する。なお、対策品の供給に時間を要することから、暫定措置として当該部を点検し、クロスメンバに亀裂が発生している場合には、溶接補修し、リーフスプリング取付金具に亀裂が発生している場合には、新品と交換し、後日対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…72 件。

発見の動機…市場からの情報による。

2-3 三菱ふそうトラック・バスより平成 19 年 8 月 6 日に届出されたふそう(1 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 17 年 9 月 27 日から平成 19 年 6 月 14 日。

不具合の部位(部品)…排気管(遮熱板)

不具合の内容…排気管に取り付けている遮熱板取付部の強度が不足しているものがある。そのため、原動機の低速回転時に排気管と遮熱板が共振し、取付部に亀裂が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行中に遮熱板が脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。

不具合の原因…排気管に取り付けている遮熱板取付部の強度不足。

リコール対象台数…3,874 台。

改善措置の内容…全車両、当該遮熱板を取り外す。

不具合件数及び事故の有無…9 件。

発見の動機…市場からの情報による。

2-4 日産ディーゼルより平成 19 年 7 月 17 日に届出された大型バス(3 車種、5 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 12 年 9 月 4 日から平成 19 年 2 月 8 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(中間アームブラケット)

不具合の内容…かじ取り装置のリンケージ中間アームブラケットの強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると当該ブラケットに亀裂が発生し、最悪の場合、ブラケットが破損してハンドル操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…リンケージ中間アームブラケットの強度不足。

リコール対象台数…1,435 台。

改善措置の内容…暫定措置として、全車両、中間アームブラケットを点検し、亀裂が入っているものは新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3 耐久性に問題があったもの(実車相当テストの不備)の例

3-1 トヨタ自動車より平成 19 年 10 月 17 日に届出されたクラウン、クラウンマジェスタ、クラウンエステート他(8 車種、14 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 9 月 13 日から平成 16 年 10 月 22 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(パルセーションダンパ)。

不具合の内容…エンジンの燃料装置において、パルセーションダンパ(燃料圧脈動減衰器)のダイヤフラムの材質が不適切なため、長時間使用すると燃料の圧力変動により当該ダイヤフラムが摩耗するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ダイヤフラムに亀裂が発生し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…ダイヤフラムの材質が不適切。

リコール対象台数…277,074 台。

改善措置の内容…全車両、当該パルセーションダンパを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…13 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はクラウン 129,722 台、クラウンマジェスタ 19,161 台、クラウンエステート 12,080 台、マーク II ヴェロッサ 58,055 台、マーク II ブリット 9,181 台、プログレプレビス 48,875 台。

3-2 三菱ふそうトラック・バスより平成 19 年 4 月 16 日に届出されたふそうキャンターガッツ、キャンター(2 車種、22 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 14 年 5 月 29 日から平成 19 年 3 月 8 日。

不具合の部位(部品)…デフロスタ、灯火装置。

不具合の内容…原動機の始動補助装置において、グローリレーのコイル仕様が不適切なため、グロープラグ作動時にコイルが高温になるものがある。そのため長時間使用すると、最悪の場合、当該リレーのコイルがショートし、ヒューズが溶断して、電源を共有しているデフロスタのブローモータ等が作動不良となるおそれがある。

不具合の原因…グローリレーのコイル仕様が不適切。

リコール対象台数…37,464 台。

改善措置の内容…全車両、グローリレーを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…87 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はふそうキャンターガッツクラウン 27,787 台、ふそうキャンター 9,677 台。

3-3 三菱ふそうトラック・バスより平成 19 年 4 月 16 日に届出されたふそう(1 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 1 年 4 月 28 日から平成 8 年 7 月 5 日。

不具合の部位(部品)…車体(エンジンリアサポート)。

不具合の内容…エンジンリアサポートの強度が不足しているため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合等に、当該サポート部に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の進行により当該サポート部が破断して、エンジン搭載位置にずれが生じ、最悪の場合、プロペラシャフトのユニバーサルジョイント部が破損、脱落し、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…エンジンリアサポートの強度不足。

リコール対象台数…3,995 台。

改善措置の内容…全車両、エンジンリアサポートを点検し、不具合品が装着されている場合は当該サポートを対策品と交換し、プロペラシャフトユニバーサルジョイントを新品と交換する。また、サポートを交換するものは、エンジンアンダーカバー及び給脂配管を形状変更品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…12 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4 設計自体に問題があるもの(評価基準の甘さ)の例

4-1 スズキより平成 19 年 4 月 18 日に届出されたキャリイ、エブリイ、マツダ・スクラム(3 車種、17 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 13 年 3 月 9 日から平成 19 年 3 月 13 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(トランスファケース)。

不具合の内容…四輪駆動の貨物自動車において、リヤプロペラシャフト軸受の材質が不適切なため、長時間の高速走行を行った場合、潤滑油が高温になり、潤滑油中の硫黄成分と当該軸受の銅の化学反応が促進され、硫化銅が多量に生成されることがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該軸受に硫化銅が堆積して、摺動抵抗が増大することによりさらに高温となり、軸受がトランスファケースから抜けて異音が発生し、最悪の場合、トランスファケース及びアウトプットシャフトが破損してリヤプロペラシャフトが脱落し、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…リヤプロペラシャフト軸受の材質が不適切。

リコール対象台数…381,551 台。

改善措置の内容…全車両、リヤプロペラシャフトを点検し、熱変色が認められないものは、潤滑油を対策品に交換し、熱変色が認められるものは、トランスファケースを対策品

に交換するとともにリヤプロペラシャフトを新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…12 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はキャリイ 274,678 台、エブリイ 88,563 台、マツダ・スクラム 18,310 台、になる。

4-2 日産自動車より平成 20 年 3 月 31 日に届出されたセレナ(1 車種、10 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 11 年 5 月 28 日から平成 17 年 5 月 26 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(給油パイプ)。

不具合の内容…燃料タンクに給油するパイプと取付金具の接合部に、塗装がされていないものがあるため、当該パイプが錆びることがある。そのため、そのままの状態を使用を続けると、錆が進行し、パイプに穴があき、最悪の場合、給油時に燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…パイプと取付金具の接合部の塗装の付き回り不良。

リコール対象台数…313,033 台。

改善措置の内容…全車両、当該パイプを対策品と交換する。なお、対策品の供給に時間を要することから、当面の暫定措置として全ての使用者に不具合の内容を通知して、長期間使用している車両から、順次対策品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…13 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-3 三菱自動車より平成 19 年 7 月 19 日に届出された eK-WAGON、ミニカトップ BJ、トップ BJ(3 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 10 年 9 月 28 日から平成 15 年 5 月 24 日。

不具合の部位(部品)…その他の装置(遮風用インシュレータ)。

不具合の内容…エンジンルーム内のエアコンコンデンサ前側に装着している遮風用インシュレータの材質が不適切なため、使用過程において当該インシュレータが取付部より破断することがある。そのため、走行中破断したインシュレータが排気管に接触し、最悪の場合、インシュレータが焼損して、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…遮風用インシュレータの材質の不適切。

リコール対象台数…241,775 台。

改善措置の内容…全車両、当該遮風用インシュレータを取り外す。

不具合件数及び事故の有無…39 件、火災 6 件(フロントグリル一部焼損)。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…ミニカ、トップ BJ については平成 14 年 10 月 21 日に遮風用インシュレータが焼損するおそれがあることからサービスキャンペーン通知を行っているが、インシュレータ

からフロントグリルの一部に延焼するおそれがあることが判明したため、サービスキャンペーン作業未実施車両について新たにリコールの届け出をするもの。内訳はeK-WAGON194,566台、ミニカトップBJ44,718台、トップBJ2,491台。

4-4 日産自動車より平成19年4月12日に届出されたセレナのリコール届出内容(1車種、6型式)。制作期間全体の範囲は平成17年4月14日から平成18年8月31日。

不具合の部位(部品)…騒音防止装置(排気管)。

不具合の内容…排気管溶接部の溶接材が不適切なため、当該溶接部が腐食するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が発生するものがあり、溶接部の亀裂が進行して騒音が増大し、最悪の場合、排気管が折損し脱落するおそれがある。

不具合の原因…排気管溶接部の溶接材が不適切。

リコール対象台数…112,999台。

改善措置の内容…全車両、消音器及び排気管を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…46件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-5 いすゞ自動車より平成19年9月13日に届出されたフォワード、エルガミオ、エルガ他(6車種、337型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成10年2月24日から平成19年4月26日。

不具合の部位(部品)…始動装置(スタータ)。

不具合の内容…始動装置を繰り返し操作した場合、マグネチックスイッチ(スタータモータのギヤをエンジンにかみ合わせる装置)内部に可燃性のガスが発生し、滞留することがある。そのため、当該ガスに火花が着火して焼損し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…マグネチックスイッチの構造の不適切。

リコール対象台数…108,920台。

不具合件数及び事故の有無…10件、火災4件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳は、フォワード95,214台、エルガミオ1,935台、エルガ2,238台、キュービック85台、フォワードジャストン9,227台、日野レインボーII225台。

4-6 日産自動車より平成20年1月31日に届出されたエルグランド(1車種、2型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は、平成14年4月10日から平成16年7月27日。

不具合の部位(部品)…電気装置(燃料計)。

不具合の内容…燃料計回路が不適切なため、計器内の証明の熱により、計器内の基板が熱膨張を繰り返し、回路が断線することがある。そのため、燃料計の指示値が高くなり、燃料が無くなったことに気付かず、最悪の場合、走行中にエンストし再始動できなくなる

おそれがある。

不具合の原因…燃料計回路の不適切。

リコール対象台数…86,554 台。

改善措置の内容…全車両、当該燃料計回路に補助回路を追加する。

不具合件数及び事故の有無…17 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-7 本田技研工業より平成 19 年 9 月 20 日に届出されたオデッセイ、ストリーム(2 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 10 月 8 日から平成 17 年 6 月 22 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(無段変速機)。

不具合の内容…リコール届出番号 1564 の改善措置の内容が不適切なため、無段変速機のオイルポンプベーン(羽根)摺動部が摩耗していても無段変速機が交換されなかったものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ベーンが早期に異常摩耗し、適切な油圧が確保できなくなり、最悪の場合、オイルポンプが破損して走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…改善措置の内容の不適切。

リコール対象台数…83,496 台。

改善措置の内容…全車両、オイルポンプのベーン摩耗量を点検し、点検基準を外れるものは対策品のオイルポンプを組み込んだ無段変速機と交換する。また、点検基準内のものについては、無段変速機のオイルポンプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…67 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…この届出は平成 17 年 11 月 24 日付「届出番号 1564」でリコール届出を行ったものだが、改善措置の内容が不十分だったため、対策品のオイルポンプが組み込まれた無段変速機と交換しなかったものについて、改善措置の内容を見直し、再度対策を行うもの。内訳は、オデッセイ 77,782 台、ストリーム 5,714 台。

4-8 スズキより平成 19 年 8 月 1 日に届出されたアドレス V125(二輪車、1 車種、1 型式)リコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 1 月 20 日から平成 19 年 7 月 13 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置。

不具合の内容…燃料タンクキャップと給油口の寸法が不適切なため、燃料により給油口が膨潤することで燃料タンクキャップの締め付けが重くなるものがあり、適切に締付けられなくなるものがある。そのため、そのまま使用を続けると給油口から燃料が漏れ、最悪の場合、静電気等により引火し、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…燃料タンクキャップと給油口の寸法の不適切。

リコール対象台数…77,343 台。

改善措置の内容…全車両、燃料タンクキャップを対策品に交換する。また、静電気対策として、座席下収納箱の締付ボルトを対策品に交換し、そのボルトと後部荷台に絶縁カバーを追加し、コーションラベルを貼付するとともに、座席下収納箱の防塵部材の合せ位置を後側から前側へ変更する。

不具合件数及び事故の有無…45 件、火災 24 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-9 日産自動車より平成 19 年 6 月 7 日に届出されたノート、ティーダ、ティーダラティオ他(6 車種、13 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 5 月 11 日から平成 18 年 3 月 23 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(無段変速機)。

不具合の内容…無段変速機の前進用クラッチハブの強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該ハブに亀裂が発生し、最悪の場合、ハブが破断して、前進できなくなるおそれがある。

不具合の原因…前進用クラッチハブの材料強度不足。

対象台数…76,929 台

改善措置の内容…全車両、無段変速機のシリアル番号を確認し、対象となるものは、当該前進用クラッチハブを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…66 件。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。

備考…対象は無段変速機搭載車。内訳はノート 31,489 台、ティーダ 18,802 台、ティーダラティオ 6,247 台、キューブ 18,030 台、マーチ 2,333 台、ウイングロード 28 台。

4-10 本田技研工業より平成 19 年 7 月 19 日に届出されたアクティ、VAMOS、VAMOS Hobio(3 車種、16 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 13 年 8 月 22 日から平成 19 年 1 月 17 日。

不具合の部位(部品)…①原動機(エキゾーストマニホールド)、②乗車装置(ドアロック)、③車枠及び車体(フロントロアクロスメンバ)。

不具合の内容…①ターボチャージャー付車両において、エキゾーストマニホールドの材質が不適切なため、登坂路走行を頻繁に繰り返し行くと、熱による膨張・収縮で亀裂が生じ、排出ガスが漏れるものがある。

②左側スライドドアの車室内ハンドルの操作を伝達するリンク機構のプレス成型が不適切なため、リンク機構が円滑に作動せず、車室内からスライドドアを開けた後、リンク機構の一部が戻らないものがある。そのため、スライドドアを閉めてもドアラッチが開放状態のままとなり、最悪の場合、走行中に左側スライドドアが開くおそれがある。

③サイドフレームとフロントロアクロスメンバとの溶接が不適切なため、溶接部の強度

が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行時の振動等により当該溶接部が剥がれ、フロントロアクロスメンバの位置がずれて、最悪の場合、前車輪を取り付けているロアアーム後端部が抜け、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…エキゾーストマニホールドの材質の不適切。

対象台数…61,368 台(ここでは①の不具合の対象台数)。

改善措置の内容…①全車両、エキゾーストマニホールド一式を対策品と交換する。②全車両、左側スライドドアのハンドルリンク機構一式を良品と交換する。③全車両、フレームとフロントロアクロスメンバの溶接箇所を点検し、フロントロアクロスメンバの溶接が剥がれているものは板金修理を実施する。溶接箇所に亀裂があるものは亀裂部を溶接する。点検の結果、剥がれや亀裂がないものはフロントロアクロスメンバの外側合わせ面に補強用リベット留めを追加する。

不具合件数及び事故の有無…①18 件、②7 件、③6 件。

発見の動機…いずれも市場からの情報による。

備考…リコールの届出は 3 件だが、ここでは①の内容が評価基準の甘さとして取り上げられている。

5 設計自体に問題があるもの(図面等の不備)の例

5-1 いすゞ自動車より平成 19 年 12 月 6 日に届出されたギガ(1 車種、71 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 2 月 10 日から平成 17 年 6 月 27 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(パワーステアリング)。

不具合の内容…パワーステアリングの供給側油圧パイプの肉厚が薄いため、車両振動等によりパイプの曲げ部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、最悪の場合、オイルが漏れて、かじ取りハンドルの操舵力が増大するおそれがある。

不具合の原因…パイプ肉厚の図面指示誤り。

対象台数…12,462 台。

改善措置の内容…全車両、パワーステアリングの供給側油圧パイプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…4 件。

発見の動機…市場からの情報による。

5-2 新キャタピラー三菱より平成 20 年 3 月 18 日に届出された土木作業車(3 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 6 月 15 日から平成 19 年 3 月 12 日。

不具合の部位(部品)…①動力伝達装置(ホース)、②駐車ブレーキレバー(位置検出スイッチ)。

不具合の内容…①走行用油圧ポンプのホースの組付け角度の指示が不適切なため、ホースと車体配線の隙間が狭くなり干渉する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を

続けると、ホースから油が漏れるもしくは車体配線が断線し、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。

②キャノピー・オープン仕様の車両(運転者席の前面、側面及び後面が開放されているもの)において、駐車ブレーキレバーの位置を検出するスイッチの耐水性が不十分なため、スイッチ内部に水分が侵入し、スイッチが作動不良を起こすことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、駐車ブレーキを解除しても走行できなくなるおそれがある。

不具合の原因…①油圧ポンプのホースの組付け角度不適切。

対象台数…3,588台(①のみ)。②は324台。

改善措置の内容…①全車両、ホースと車体配線を点検し、規定の隙間を確保できるよう調整する。また、ホース・車体配線が損傷しているものは新品と交換する。②全車両、スイッチを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…①1件、②2件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…図面等の不備の例として指摘されたのは①である。

製造に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 作業工程に問題があるもの(作業員のミス)の例

1-1 スズキより平成19年10月11日に届出されたアドレスV125(二輪車、1車種、1型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成19年4月12日から平成19年8月8日。

不具合の部位(部品)…制動装置(マスターシリンダ)。

不具合の内容…前輪ブレーキ用のマスターシリンダにおいて、セカンダリピストンシールの組付けが不適切なため、正規位置に組み付けられていないものがある。そのため、ブレーキ操作を続けるとブレーキ液が漏れて、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…セカンダリピストンシール誤組付け。

対象台数…6,655台。

改善措置の内容…全車両、マスターシリンダを点検し、ブレーキ液が漏れているものは良品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…0件。

発見の動機…社内情報による。

2 作業工程に問題があるもの(マニュアルの不備)の例

2-1 本田技研工業より平成19年7月19日に届出されたアクティ、VAMOS、VAMOS Hobio(3車種、16型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成13年8月22日から平成19年1月17日。

不具合の部位(部品)…①原動機(エキゾーストマニホールド)、②乗車装置(ドアロック)、

③車枠及び車体(フロントロアクロスメンバ)。

不具合の内容…①ターボチャージャー付車両において、エキゾーストマニホールドの材質が不適切なため、登坂路走行を頻繁に繰り返し行くと、熱による膨張・収縮で亀裂が生じ、排出ガスが漏れるものがある。

②左側スライドドアの車室内ハンドルの操作を伝達するリンク機構のプレス成型が不適切なため、リンク機構が円滑に作動せず、車室内からスライドドアを開けた後、リンク機構の一部が戻らないものがある。そのため、スライドドアを閉めてもドアラッチが開放状態のままとなり、最悪の場合、走行中に左側スライドドアが開くおそれがある。

③サイドフレームとフロントロアクロスメンバとの溶接が不適切なため、溶接部の強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行時の振動等により当該溶接部が剥がれ、フロントロアクロスメンバの位置がずれて、最悪の場合、前車輪を取り付けているロアアーム後端部が抜け、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…エキゾーストマニホールドの材質が不適切。

対象台数…76,590 台(ここでは②の不具合の対象台数)。

改善措置の内容…①全車両、エキゾーストマニホールド一式を対策品と交換する。②全車両、左側スライドドアのハンドルリンク機構一式を良品と交換する。③全車両、フレームとフロントロアクロスメンバの溶接箇所を点検し、フロントロアクロスメンバの溶接が剥がれているものは板金修理を実施する。溶接箇所に亀裂があるものは亀裂部を溶接する。点検の結果、剥がれや亀裂がないものはフロントロアクロスメンバの外側合わせ面に補強用リベット留めを追加する。

不具合件数及び事故の有無…①18 件、②7 件、③6 件。

発見の動機…いずれも市場からの情報による。

備考…リコールの届出は 3 件だが、ここでは②の内容がマニュアルの不備の例として取り上げられている。

*同一日の届け出で、設計上の評価基準の甘さと製造上のマニュアルの不備の混合。

3 作業工程の管理に問題があるもの(製造工程不適切)の例

3-1 本田技研工業より平成 19 年 7 月 5 日に届出されたオデッセイ(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 10 月 6 日から平成 16 年 8 月 20 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(VSA モジュレータ)。

不具合の内容…車両挙動安定化制御システム(ビークル・スタビリティ・アシスト: VSA)において、製造工程が不適切なため、制御ユニット内のコンデンサが損傷しているものがある。そのため、電圧変動で発生する電気ノイズが除去されず、ブレーキペダルの踏み込み量を検知するセンサが誤作動を起こすものがあり、瞬間的にブレーキアシストが作動し、最悪の場合、走行中、制動灯が点灯しないで突然ブレーキが作動するおそれがある。

不具合の原因…製造工程の不適切。

対象台数…27,841 台。

改善措置の内容…全車両、VSA モジュール制御ユニットにコンデンサ付きの配線を追加する。

不具合件数及び事故の有無…16 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-2 マツダより平成 19 年 7 月 26 日に届出されたデミオ(1 車種、2 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 19 年 5 月 11 日から平成 19 年 7 月 11 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(イコライザ)。

不具合の内容…駐車制動装置のイコライザ(駐車ブレーキの操作力を左右の車輪に均等に振り分ける装置)において、ブレーキケーブル組付部の隙間が広いものがある。そのため、ブレーキケーブルが当該隙間に入り込み、最悪の場合、駐車ブレーキ操作時にブレーキケーブルがイコライザから外れ、駐車制動能力が低下するおそれがある。

不具合の原因…イコライザスリット部かしめ不良。

対象台数…5,658 台。

改善措置の内容…全車両、イコライザの隙間を再かしめする。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…社内からの情報による。

4 作業工程に問題があるもの(作業管理不適切)の例

4-1 トヨタ自動車より平成 19 年 10 月 17 日に届出された bB(1 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 18 年 1 月 16 日から平成 19 年 3 月 23 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(ユニバーサルジョイント)。

不具合の内容…ステアリングシャフトとギヤボックスを連結しているユニバーサルジョイントの締結ボルトに締め付けが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると異音が発生し、最悪の場合、連結部が外れてかじ取り操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…締結ボルトの締め付け不足。

対象台数…74,347 台。

改善措置の内容…全車両、当該ユニバーサルジョイントを対策品に交換するとともに、締結ボルトを規定トルクで締め付ける。

不具合件数及び事故の有無…23 件。

発見の動機…市場からの情報による。

4-2 三菱ふそうトラック・バスより平成 19 年 5 月 29 日に届出されたふそう(1 車種、50 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 11 年 12 月 22 日から平成 18 年 2 月

16 日。

不具合の部位(部品)…原動機(リヤエンジンマウント)。

不具合の内容…エンジンリヤマウントの座面加工が不適切なため、当該マウントの固定ボルトの軸力が不足しており、急発進・悪路走行等を繰り返した場合に、当該マウントの締付ボルトに緩み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、当該締付ボルトが脱落して、エンジン搭載位置にずれが生じ、最悪の場合、シフト操作が困難になる等、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…エンジンリヤマウントのボルト座面加工不良。

対象台数…5,023 台。

改善措置の内容…全車両、エンジンリヤマウントの締付ボルトの締め付け状態を点検し、規定トルク値内の場合は指定トルク値にて締付け、規定トルク値以下の場合は当該マウント及び締付ボルトを新品と交換する。同時にフライホイールハウジングのボルトねじ穴を点検し、損傷がある場合はフライホイールハウジングを交換する。また、片側マウントの締付ボルトの全数が脱落していた場合は、プロペラシャフトのガタ点検をする。

不具合件数及び事故の有無…22 件。

発見の動機…市場からの情報による。

平成 19 年度不具合 代表例のまとめ	
設計に起因する不具合	製造に起因する不具合
<p>1 性能に問題があるもの (使用環境条件の甘さ)</p> <p>(1)ダイハツ 空気調整装置(ブロー・M)</p> <p>(2)トヨタ 燃料装置(燃料パイプ)</p>	<p>1 作業工程に問題があるもの (作業員のミス)</p> <p>(1)スズキ 制動装置(M・シリンダ)</p>
<p>2 耐久性に問題があるもの (開発評価の不備)</p> <p>(1)トヨタ 燃料装置(燃料パイプ)</p> <p>(2)三菱ふ クロスメンバ他</p> <p>(3)三菱ふ 排気管(遮熱板)</p> <p>(4)日産ディかじ取り装置(中間アーム・B)</p>	<p>2 作業工程に問題があるもの (マニュアルの不備)</p> <p>(1)ホンダ 乗車装置(ドアロック)</p>
<p>3 耐久性に問題があるもの (実車相当テストの不備)</p> <p>(1)トヨタ 燃料装置(P・ダンパ)</p> <p>(2)三菱ふ デフロスタ、灯火装置</p> <p>(3)三菱ふ 車体(エンジン R サポータ)</p>	<p>3 作業工程に問題があるもの (製造工程不適切)</p> <p>(1)ホンダ 制動装置(VSA モジユ)</p> <p>(2)マツダ 制動装置(イコライザ)</p>
<p>4 設計自体に問題があるもの (評価基準の甘さ)</p> <p>(1)スズキ 動力伝達装置(トランスファケース)</p> <p>(2)日 産 燃料装置(給油パイプ)</p> <p>(3)三菱自 その他(遮風用インシュレータ)</p> <p>(4)日 産 騒音防止装置(排気管)</p> <p>(5)いすゞ 始動装置(スタータ)</p> <p>(6)日 産 電気装置(燃料計)</p> <p>(7)ホンダ 動力伝達装置(無段変速機)</p> <p>(8)スズキ 燃料装置(タンクキャップ)</p> <p>(9)日 産 動力伝達装置(無段変速機)</p> <p>(10)ホンダ 原動機(E・マニホールド)</p>	<p>4 作業工程に問題があるもの (作業管理不適切)</p> <p>(1)トヨタ かじ取り装置(U・J)</p> <p>(2)三菱ふ 原動機(リアエンジン マウント)</p>
<p>5 設計自体に問題があるもの (図面等の不備)</p> <p>(1)いすゞ かじ取り装置(P・ステアリング)</p> <p>(2)新三菱キャ 動力伝達装置(ホース)</p>	

平成 20(2008)年度の代表的事例

国産車のリコール届出における発生個所 229 件(届け出件数 204 件)のうち、設計に起因するもの 169 件(74%)、製造に起因するもの 60 件(26%)で、それぞれの内訳は次の通りである。

総件数 229 件					
設計 169 件(74%)			製造 60 件(26%)		
耐久性	性能	設計自体	機工部	器具品	作業
10 件	14 件	145 件	設計・備	・材料	工程
(4%)	(6%)	(63%)	1 具 2 件	料 6 件	51 件
			(0%)	(22%)	(22%)
		図面等の不備			
		19 件			
		2 件			
		件			
		1% 8%			
		54%			
		(%は全体に占める割合)			

設計に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 性能に問題があるもの(使用環境条件の甘さ)の例

1-1 日野自動車より平成 20 年 7 月 24 日に届出された日野プロフィア(大型トラック、1 車種、95 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 16 年 4 月 26 日から平成 18 年 2 月 7 日。

不具合の部位(部品)…原動機(ターボ)。

不具合の内容…原動機の変換ノズル付加給機において、可変ノズル戻り不良により、タービン翼が過回転となり、高応力が発生し、寿命が短くなっているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、タービン翼が破損して白煙が発生し、最悪の場合、原動機が停止する恐れがある。

不具合の原因…可変ノズル付過給機の変換ノズル戻り不良。

リコール対象台数…11,564 台。

改善措置の内容…全車両、当該過給機を対策品と交換ならびに制御プログラムを書き換える。

不具合件数及び事故の有無…134 件(事故がない場合は記載なし、以下同じ)。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの指摘。

備考…本届出は平成 18 年 4 月 13 日付「届出番号 1656」でリコール届出を行ったものだが、一部の車両において対策が不十分で不具合が発生したため、再対策を行うもの。

1-2 いすゞ自動車より平成 20 年 11 月 6 日に届出された路線バスに使用される大型車(3 車種、5 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 16 年 8 月 20 日から平成 19 年 8 月 24 日。

不具合の部位(部品)…原動機(ターボ)。

不具合の内容…路線バスにおいて、ターボチャージャの回転の変動に対して、ターボコンプレッサ翼車の強度が不足しているため、発進時にエンジンを高回転域まで使用した操作を繰り返すと、コンプレッサ翼車が破損することがある。そのため、そのまま使用を続けると、白煙の発生及び出力不足になり、運航できなくなる恐れがある。

不具合の原因…ターボコンプレッサ翼車の強度不足。

リコール対象台数…2,562 台。

改善措置の内容…全車両、ターボチャージャを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…12 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…日野自動車に提供した 253 台を含んでいる。

2 耐久性に問題があるもの(開発評価の不備)の例

2-1 トヨタ自動車より平成 20 年 4 月 9 日に届出されたノア、ボォクシー(2 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 13 年 11 月 7 日から平成 19 年 5 月 31 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料タンク)。

不具合の内容…燃料タンクの車体への取付け方法が不適切なため、車体が大きく振られるような路面を繰り返し走行すると、当該タンクの左後部取付けボルト部付近に応力が集中し亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…燃料タンクの車体への取付け方法が不適切。

リコール対象台数…628,239 台。

改善措置の内容…全車両、燃料タンク左後部の取付けボルトを取り外し、異音防止のための緩衝材を取り付けるとともに、燃料タンクを点検し、亀裂のあるものは新品の燃料タンクと交換する。

不具合件数及び事故の有無…16 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…全体のうちノアが約 79%を占める。

2-2 日野自動車より平成 21 年 1 月 27 日に届出された日野レンジャー(1 車種、352 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 15 年 10 月 17 日から平成 19 年 1 月 12 日。

不具合の部位(部品)…原動機(ピストン)。

不具合の内容…原動機のピストンにおいて、製造工程が不適切なため、ピストン内部に剥離が生じ、亀裂が進展するものがある。そのため、そのまま使用を続けると最悪の場合、エンジンが破損し、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…原動機のピストンの製造工程が不適切。

リコール対象台数…36,972 台。

改善措置の内容…全車両、原動機を点検し、ピストンが破損しているものは対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…161 件。

発見の動機…国土交通省からの指摘及び市場からの情報による。

3 設計自体に問題があるもの(評価基準の甘さ)の例

3-1 トヨタ自動車より平成 21 年 1 月 28 日に届出されたヴィッツ、ベルタ、ラクティス(3 車種、12 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 17 年 1 月 18 日から平成 20 年 4 月 7 日。

不具合の部位(部品)…①座席ベルト(巻取装置)、②排気ガス再循環装置(ERG パイプ)。

不具合の内容…①センターピラ下部のベルトテンショナ(衝突時に座席ベルトの弛みを瞬時に巻き取る装置)付前席ベルト巻取装置付近に遮音補助財を設定したため、衝突時にベルトテンショナが作動した際に発生する高温ガスにより当該補助財が溶損することがあり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

②排気ガス再循環装置(EGR)のパイプの強度が不足しているため、排気ガスの熱によるパイプの伸縮により、当該パイプに亀裂が発生し異音とともに排気ガスが漏れることがある。また、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行し折損し、最悪の場合、排気ガスが基準値を満足しなくなるおそれがある。

不具合の原因…遮音補助財の配置が不適切。

リコール対象台数…525,898 台。

改善措置の内容…①全車両、当該補助財を取り外す。②全車両、当該パイプを対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…①2 件、火災 1 件(室内一部焼損)、②28 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…①と②を単純合計すると、717,807 台になる。

3-2 日産自動車より平成 20 年 12 月 4 日に届出されたセレナ、ランディ(2 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 17 年 4 月 14 日から平成 20 年 4 月 18 日。

不具合の部位(部品)…電気配線(アース線)。

不具合の内容…電気配線において、メインアース線とサブアース線の長さが不適切なものがあるため、エンジンの振動により両アース線が断線してエンストし、再始動できなくなるおそれがある。

不具合の原因…アース線の長さが不適切。

リコール対象台数…252,249 台。

改善措置の内容…全車両、メインアース線を対策品と交換するとともに、サブアース線の長さを確認して、短い場合には良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…26 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…①と②を単純合計すると、717,807 台になる。

3-3 スズキ自動車より平成 20 年 7 月 3 日に届出されたエブリィ、マツダへの提供スクラム(2 車種、6 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 17 年 8 月 6 日から平成 19 年 11 月 30 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(電気配線)。

不具合の内容…オルタネータ(発電機)に接続する電気配線の端子のかしめ力が不足しているため、当該端子のかしめ部が酸化し、断線する場合がある。そのため、バッテリーが充電されなくなり、そのまま使用を続けると、原動機が停止し、再始動できなくなっておそれがある。

不具合の原因…電気配線の端子のかしめ力が不足。

リコール対象台数…245,165 台。

改善措置の内容…全車両、当該配線の端子を切除して配線端部を保護処理し、対策された電気配線を追加する。

不具合件数及び事故の有無…21 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-4 いすゞ自動車より平成 20 年 9 月 11 日に届出されたエルフ、ニッサン・アトラス、ニッサンディーゼル・コンドル、マツダ・タイタンのリコール届出内容。4 車種、384 型式に及ぶ。制作期間全体の範囲は平成 10 年 2 月 13 日から平成 17 年 7 月 8 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(ハーネス)。

不具合の内容…インストルメントパネル内のハーネスとワイパーリンクの隙間が不足しているものがあるため、ワイパー作動時にワイパーリンクが当該ハーネスに接触する場合

がある。そのため、当該ハーネスが損傷して、最悪の場合、エアバッグの誤展開やエンジンの停止などが発生するおそれがある。

不具合の原因…インストルメントパネル内の部品の配置が不適切。

リコール対象台数…199,718 台。

改善措置の内容…全車両、当該ハーネスとワイパーリンクの隙間を点検し、隙間が少ないものは固定具で固定し隙間を確保する。また、当該ハーネスが損傷している場合は補修する。

不具合件数及び事故の有無…45 件(内エアバッグ展開 3 件)。

発見の動機…市場からの情報および国土交通省からの指摘による。

3-5 日産自動車より平成 20 年 5 月 30 日に届出されたキャラバン、いすゞ・コモ(2 車種、60 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は平成 13 年 5 月 7 日から平成 19 年 9 月 20 日。

不具合の部位(部品)…①走行装置(ハブベアリング)、②電気装置(発電機)、③燃料装置(燃料ポンプ)。

不具合の内容…①前輪のハブベアリングにおいて、ナックルとの締結ボルトの締付力が大きいものがあり、当該ベアリングが変形しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ベアリング内部が損傷して走行中に異音が発生し、最悪の場合、当該ベアリングが破損して車輪が傾き、走行不能に至るおそれがある。

②発電機において、プーリに設けたクラッチのシール性が不足しているため、クラッチ内部の潤滑油が流出しクラッチが破損して異音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、最悪の場合、当該プーリが脱落するおそれがある。

③ディーゼルエンジンの燃料噴射ポンプにおいて、燃料を燃料タンクへ戻すアイボルト(配管用ボルト)の締付力が不足している。そのため、エンジンの揺動により、隣接するゴムホースの保護部材との干渉が繰り返されると当該ボルトが緩むことがあり、そのまま使用を続けると、燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…①前輪ハブベアリングの締付力が過大、他。

リコール対象台数…166,892 台、このうち日産分 158,836 台、いすゞ分 8,056 台。

改善措置の内容…①全車両、ベアリングのがたを点検し、がたが交換基準より大きいものは、当該ベアリングを新品と交換し締結ボルトを適切な締付力で組付ける。がたが交換基準以内のものは、締結ボルトを適切な締付力で再組付する。

②全車両、当該発電機の製造メーカーを確認し、対象の場合は対策品と交換する。

③全車両、当該部からの燃料漏れの有無を点検し、漏れがない場合、当該ボルトを適切な締付力で増し締めする。漏れがあるものは、締結部のワッシャを新品と交換し、当該ボルトを適切な締付力で組付ける。

不具合件数及び事故の有無…①204 件、火災 2 件、②178 件、③27 件(①以外は事故なし)。

発見の動機…①市場からの情報、及び国土交通省からの指摘による、②、③市場からの情報による。

3-6 日産自動車より平成 20 年 12 月 4 日に届出されたティーダ(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間全体の範囲は、平成 16 年 9 月 6 日から平成 19 年 6 月 11 日。

不具合の部位(部品)…制動灯(制動灯用バルブソケット)。

不具合の内容…制動灯のバルブ(電球)ソケット製造時に使用している潤滑剤が不適切なため、バルブの接点部に絶縁物が生成されて発熱し、当該接点部の樹脂が変形して制動灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…バルブソケットの潤滑材が不適切。

リコール対象台数…145,081 台。

改善措置の内容…全車両、当該バルブソケット一式を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…109 件。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。

3-7 本田技研工業より平成 20 年 10 月 9 日に届出されたフィット、エアウェーブ(2 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 5 月 17 日から平成 17 年 12 月 19 日。

不具合の部位(部品)…制動装置(駐車ブレーキ)。

不具合の内容…駐車ブレーキを保持するラチェットの嵌合部形状が不適切なため、駐車ブレーキ操作を繰り返すと、プッシュロッド側の嵌合部が削れ、嵌合が外れるものがある。そのため、駐車ブレーキレバーの噛み合いが不十分となり、駐車ブレーキが保持できない又は、駐車ブレーキが突然、解除されるおそれがある。

不具合の原因…ラチェット嵌合部の形状が不適切。

リコール対象台数…144,409 台。

改善措置の内容…全車両、駐車ブレーキレバー一式を良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…25 件、物損 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-8 スズキより平成 21 年 2 月 25 日に届出されたエブリイ、キャリイ、マツダ・スクラム(3 車種、6 型式)リコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 4 月 15 日から平成 17 年 11 月 14 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(後輪差動装置)。

不具合の内容…手動変速機付車において、後輪ディファレンシャル(差動装置)のピニオンシャフトの強度が不足しているため、過大な荷重がかかる走行を繰り返すと、当該ピニオンシャフトが折損する場合がある。そのため、異音の発生、または走行不能となり、最悪

の場合、車輪がロックするおそれがある。

不具合の原因…ピニオンシャフトの強度不足。

リコール対象台数…129,766 台。

改善措置の内容…全車両、当該ピニオンシャフトを対策品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…45 件、人身 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-9 富士重工業より平成 20 年 4 月 14 日に届出されたサンバー(1 車種、10 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 5 月 10 日から平成 18 年 12 月 20 日。

不具合の部位(部品)…車室内空気調整装置(エアコンプレッサ)。

不具合の内容…エアコンコンプレッサの電磁クラッチ面の接触面積が小さく、余裕度が不足しているものがあるため、コンプレッサ駆動用ベルトの張力が過大に調整され、かつ高回転で連続走行すると、クラッチ部が異常発熱し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…コンプレッサの電磁クラッチ面の余裕度不足。

対象台数…114,232 台

改善措置の内容…全車両、当該電磁クラッチ部を点検し、対象となる場合はクラッチ部を対策品と交換する。なお対策品の準備に時間を要するため、暫定措置として、エアコンの使用を抑える注意喚起を行う。

不具合件数及び事故の有無…32 件、火災 2 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-10 ダイハツ工業より平成 20 年 12 月 11 日に届出されたハイゼット、ハイゼットデッキバン(2 車種、7 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 11 月 29 日から平成 19 年 7 月 3 日。

不具合の部位(部品)…操縦装置(アクセルペダル)。

不具合の内容…アクセルペダル下端部の形状が不適切なため、過大な力でアクセルペダルが床につくまで踏み込む操作を繰り返すと、フロアマットに穴があく場合がある。そのため、最悪の場合、アクセルペダルが穴に引っ掛かり、エンジン回転が下がらなくなるおそれがある。

不具合の原因…アクセルペダル下端部の形状が不適切。

対象台数…109,167 台

改善措置の内容…全車両、アクセルペダルを対策品と交換するとともにフロアマットを点検し、穴が開いている場合は新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…4 件、物損 1 件。

発見の動機…市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。

3-11 富士重工業より平成 20 年 7 月 17 日に届出された R2、R1、ステラ(3 車種、12 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 15 年 11 月 28 日から平成 19 年 7 月 9 日。

不具合の部位(部品)…原動機(クランクプーリ)。

不具合の内容…エンジンの防振ゴム付クランクプーリの防振ゴムの接着面が剥離するものがある。そのため、当該クランクプーリのリング(外輪)が脱落し、発電機が作動しなくなり、エンジンが停止するおそれがある。

不具合の原因…防振ゴム接着面の剥離。

対象台数…108,071 台

改善措置の内容…全車両、当該クランクプーリの防振ゴムの接着面を点検し、剥離しているものは対策品のプーリと交換する。薄利していないものはクランクプーリ側面に外輪脱落防止用のプレートを装着する。

不具合件数及び事故の有無…112 件。

発見の動機…国土交通省からの指摘及び市場からの情報による。

3-12 スズキより平成 21 年 1 月 15 日に届出されたキャリィ、マツダ・スクラム(2 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 11 月 14 日から平成 19 年 6 月 14 日。

不具合の部位(部品)…前照灯(電気配線)。

不具合の内容…メインハーネスの前照灯用電気配線において、配索が不適切なため、当該電気配線と左側前照灯とのコネクタ部より侵入した雨水等が、配線内をつたい、フロアハーネスとのコネクタ内部に溜まる場合がある。そのため、内部統制の端子が腐食し接触不良となり、最悪の場合、前照灯が点灯しなくなるおそれがある。

不具合の原因…電気配線の配索が不適切。

対象台数…103,040 台

改善措置の内容…全車両、メインハーネスを対策品と交換するとともに、フロアハーネスとのコネクタを点検し、内部統制が腐食しているものは、フロアハーネス側コネクタを新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…25 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…対象台数の内訳は、スズキ 98,379 台、マツダ 4,661 台である。

4 設計自体に問題があるもの(図面等の不備)の例

4-1 日産自動車より平成 20 年 4 月 17 日に届出されたデュアリス(1 車種、2 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 19 年 12 月 6 日から平成 20 年 2 月 6 日。

不具合の部位(部品)…乗降口(アウトサイドハンドル)。

不具合の内容…インテリジェントキー仕様の運転者席及び助手席の乗降口の扉において、外側のハンドルの寸法が大き過ぎるものがあるため、扉を開いた際に当該ハンドルが引っ掛かって戻らないことがある。そのため、確実に扉を閉じることができないおそれがある。

不具合の原因…ハンドル寸法が不適切。

対象台数…1,136 台。

改善措置の内容…全車両、当該ハンドルを点検し、引っ掛かりがあるものは修正する。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…社内からの情報による。

4-2 三菱ふそうトラック・バスより平成 20 年 8 月 28 日に届出されたふそう(1 車種、10 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 19 年 5 月 31 日から平成 20 年 3 月 20 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(変速機)。

不具合の内容…機械式自動変速機の変速を制御している電子制御機器(ECU)の電気回路が不適切なため、寒冷時にクラッチの断接ができなくなるものがある。そのため、発進不能、走行時の変速不能、停止時にクラッチが切れなくなる恐れがある。

不具合の原因…電子制御機器の電気回路の設計が不適切。

対象台数…738 台。

改善措置の内容…全車両、当該 ECU を対策品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…13 件。

発見の動機…市場からの情報による。

製造に起因する不具合の内訳と事例(国産車)より

1 作業工程に問題があるもの(作業員のミス)の例

1-1 いすゞ自動車より平成 20 年 5 月 29 日に届出されたフォワード、エルガミオ、エルガ、エルフ、日産・アトラス他(8 車種、203 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 18 年 6 月 14 日から平成 19 年 3 月 28 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(サプライポンプ)。

不具合の内容…燃料噴射装置の燃料供給ポンプ(サプライポンプ)に接続するパイプのナット締結力が不足しているため、気密の確保が不十分なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けるとパイプ締結部から燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…接続パイプのナット締結力が不足。

対象台数…39,522 台。

改善措置の内容…全車両、当該パイプ締結ナットを増し締めする。なお、燃料漏れがある場合は、燃料供給パイプ(燃料パイプを含む)新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…69 件。

発見の動機…市場からの情報による。

1-2 トヨタ自動車より平成 20 年 5 月 21 日に届出されたポルテ(1 車種、1 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 18 年 3 月 13 日から平成 19 年 9 月 22 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(ブリーザホース)。

不具合の内容…4 輪駆動車の燃料タンク取り付け時にブリーザホース(給油時に燃料タンク内の空気を逃がすホース)の固定用金具を過度に締め付けたものがあるため、当該ホースに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、最悪の場合、当該ホースが破断し燃料が漏れるおそれがある。

不具合の原因…ブリーザホース固定用金具の締結力が過大。

対象台数…7,724 台。

改善措置の内容…全車両、当該ホースおよび固定用金具を新品と交換し、固定用金具を正規に締め付ける。

不具合件数及び事故の有無…8 件。

発見の動機…市場からの情報による。

2 作業工程に問題があるもの(マニュアルの不備)の例

2-1 三菱自動車より平成 20 年 9 月 5 日に届出されたコルト(1 車種、21 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 14 年 10 月 30 日から平成 20 年 3 月 17 日。

不具合の部位(部品)…乗車装置(前席ドア)。

不具合の内容…前席ドアガラスの組付け作業が不適切なため、ドアガラスのガイドレール内に装着されたゴムが変形しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ドアガラス昇降操作の繰り返しにより当該ゴムが噛み込み、最悪の場合、ドアガラスを下げた際、ドアガラスがガイドレールから外れドア開閉用ロッドに干渉し、ドアが開くおそれがある。

不具合の原因…ドアガラスの組付け作業に係るマニュアルの不備。

対象台数…185,382 台。

改善措置の内容…全車両、前席ドアのガイドレール内に装着しているゴムを点検し、変形している場合はゴムを新品と交換するとともにガイドレールを点検し、変形している場合は修正する。

不具合件数及び事故の有無…4 件。

発見の動機…市場情報による。

2-2 三菱自動車より平成 20 年 12 月 9 日に届出されたアウトランダー、グランティス(2 車種、3 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 5 月 17 日から平成 20

年 4 月 15 日。

不具合の部位(部品)…電気装置(制動灯スイッチ)。

不具合の内容…制動灯スイッチにおいて、絶縁性潤滑油が付着した作業用手袋で組み付け作業をしたため、微量な潤滑油成分がスイッチ接点部に侵入し、当該接点部に絶縁物が生成されることがある。そのため、当該接点部の電気抵抗が増大して導通不良となり、制動灯が点灯しなくなるおそれがある。なお、一部の車両を除き、制動灯が点灯しなくなった場合、シフトレバーがパーキング位置から動かなくなる事象も発生する。

不具合の原因…制動灯スイッチの組付け作業に係るマニュアルの不備。

対象台数…52,047 台。

改善措置の内容…全車両、制動灯スイッチを新品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…29 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3 作業工程に問題があるもの(製造工程不適切)の例

3-1 いすゞ自動車より平成 20 年 5 月 29 日に届出されたエルフ、ニッサン・アトラス、ニッサンディーゼル・コンドル他(4 車種、284 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 11 年 12 月 20 日から平成 20 年 1 月 31 日。

不具合の部位(部品)…かじ取り装置(ユニバーサルジョイント)。

不具合の内容…かじ取り装置のユニバーサルジョイントとギヤボックスの連結部のボルト締め付け工程において、連結部がずれた状態で締め付けたものがある。そのため、連結部が緩み、ユニバーサルジョイントが損傷し、かじ取り操作ができなくなるおそれがある。

不具合の原因…連結部がずれたまま締結実施。

対象台数…161,296 台。

改善措置の内容…全車両、当該連結部を点検し、ずれている場合は、ユニバーサルジョイント及びボルトを新品に交換し、正しく締め付ける。

不具合件数及び事故の有無…7 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はいすゞ・エルフ 136,834 台、ニッサン・アトラス 10,206 台、ニッサンディーゼル・コンドル 1,840 台、マツダ・タイタン 12,416 台である。

3-2 マツダより平成 20 年 4 月 3 日に届出された MPV(1 車種、1 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 11 年 12 月 20 日から平成 20 年 1 月 31 日。

不具合の部位(部品)…(1)かじ取り装置(パワーステアリング用油圧ホース)、(2)動力伝達装置(自動変速機用シフトケーブル)。

不具合の内容…(1)油圧式パワーステアリングの低圧側油圧ホースの製造工程が不適切なため、ホースが変形しているものがある。そのため、ハンドル操作による油圧変動により、

亀裂が生じて作動油が漏れ、最悪の場合、排気管に付着し火災に至るおそれがある。

(2)自動変速機のシフトケーブルの取り回しが不適切なため、走行中の振動等により、ブレーキパイプと干渉するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ブレーキパイプからの防錆塗装が剥がれて錆が発生し、最悪の場合、錆が進行した箇所からブレーキ液が漏れ、制動力が低下するおそれがある。

不具合の原因…油圧ホースの製造工程が不適切。

対象台数…52,513 台。

改善措置の内容…(1) 全車両、パワーステアリングの低圧側油圧ホースを対策品と交換する。(2)全車両、ブレーキパイプを点検し、防錆塗装が剥がれているものは、ブレーキパイプを新品と交換する。また、シフトケーブルに保護財を取り付け、ケーブル固定金具を対策品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…(1)15 件、(2)火災 1 件。

発見の動機…(1)市場からの情報による。(2)社内からの情報による。

備考…内訳は(1)の対象は 52,513 台、(2)の対象は 305 台である。

3-3 いすゞより平成 21 年 3 月 26 日に届出されたフォワード(1 車種、24 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 7 月 21 日から平成 19 年 7 月 12 日。

不具合の部位(部品)…排気管。

不具合の内容…排気管の取り付け方法が不適切なため、排気管と DPF(ディーゼル粒子状物質除去装置)を取り付ける時に、接合部の位置がずれているものがある。そのため、排気管蛇腹部に高応力が発生し、エンジン振動などで当該部位に亀裂が生じ、そのまま使用を続けると、漏れた排気ガスにより排気ブレーキホースに損傷を与えるおそれがあるとともに、騒音が増大するおそれがある。

不具合の原因…排気管の取り付け方法が不適切。

対象台数…13,799 台。

改善措置の内容…全車両、排気管の組付け状態を検査治具にて点検し、接合部の位置が不適切な場合は、排気管取付けブラケット及び排気管蛇腹部を対策品に交換するとともに、排気ブレーキホースを新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…6 件。

発見の動機…市場からの情報による。

3-4 マツダより平成 21 年 3 月 5 日に届出されたタイタン(1 車種、4 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 16 年 11 月 1 日から平成 20 年 12 月 1 日。

不具合の部位(部品)…緩衝装置(ロアアーム)。

不具合の内容…(1)フロントサスペンションにおいて、ロアアームとロアアームボールジョイントの組み付け工程が不適切なため、ボルトの締付力が不足するものがある。そのた

め、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み、最悪の場合、当該ボルトが折損し、走行不能となるおそれがある。

(2)リコール届出番号 1821 の市場措置において、ロアアーム、またはロアアームボールジョイントを交換した場合のボルトの締付方法が不適切なため、ボルトの締付力が不足するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み、最悪の場合、当該ボルトが折損し、走行不能となるおそれがある。

不具合の原因…フロントサスペンションの組付工程が不適切。

対象台数…12,233 台。

改善措置の内容…全車両、当該ボルトの締付状態を点検し、当該ボルトとロアアーム表面に隙がある、または当該ボルトが脱落や折損している場合には、ロアアーム一式を新品と交換する。なお、当該ボルトとロアアーム表面に隙がない場合は、規定のトルクで締付ける。

不具合件数及び事故の有無…(1)8 件、(2)0 件。

発見の動機…(1)市場からの情報による。(2)社内情報による。

備考…(1)の対象は 11,048 台、これは平成 19 年 2 月 2 日付届出番号「1821」のリコール届出と同様な問題だが、市場措置が不要と判断した期間の一部の車両において、新たな問題が判明したため、届出を行うもの。

(2)の対象は 1,185 台、これは平成 19 年 2 月 2 日付届出番号「1821」のリコール届出の改善措置において、ロアアーム、またはロアアームボールジョイントを交換した車両は再度対策を行うとともに、未実施車両についてはこの度の改善措置に切り替える。

4 機械設備に問題があるもの(保守管理の不備)の例

4-1 いすゞ自動車より平成 21 年 1 月 22 日に届出されたエルフ、フォワード、ニッサン・アトラス他(5 車種、8 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 20 年 1 月 17 日から平成 20 年 3 月 29 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置。

不具合の内容…プロペラシャフトのスライドヨークスプライン根元部の高周波焼入れ範囲が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該部に亀裂が生じ、最悪の場合、プロペラシャフトが折損し走行不能になるおそれがある。

不具合の原因…高周波焼入れ範囲が不適切。

対象台数…1,216 台。

改善措置の内容…全車両、プロペラシャフトを良品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…部品メーカー情報による。

5 工具・治具に問題があるもの(保守管理の不備)の例

5-1 クボタより平成 20 年 4 月 14 日に届出された特殊車両(説明を入れる、30 車種、10 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 20 年 2 月 1 日から平成 20 年 3 月 5 日。

不具合の部位(部品)…左後車輪。

不具合の内容…左後車輪の取付けボルト・ナットの締付力が不足しているものがある。そのため、そのまま使用し続けると、最悪の場合、左後車輪が脱落するおそれがある。

不具合の原因…工具に由来するボルト・ナット締付力の不足。

対象台数…920 台。

改善措置の内容…全車両、左後車輪の取付けボルト・ナットを点検し、締付力不足の場合は正規の締付力で締付ける。また損傷がある場合は新品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…0 件。

発見の動機…社内からの情報による。

6 部品・材料に問題があるもの(管理の不備)の例

6-1 本田技研工業より平成 20 年 9 月 4 日に届出されたアクティ、VAMOS、VAMOS Hobio 他(6 車種、20 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 17 年 1 月 25 日から平成 19 年 8 月 28 日。

不具合の部位(部品)…燃料装置(燃料ポンプ)。

不具合の内容…燃料ポンプのポンプカバーの鋳造加工が不適切なため、ポンプカバー内部の表面がささくれているものがある。そのため、振動等により当該ささくれが剥がれ、燃料を圧送するインペラ(羽根車)とポンプカバーとの間に噛み込み、燃料ポンプが作動しなくなり、エンジンが停止するおそれがある。

不具合の原因…ポンプカバーの鋳造加工が不適切。

対象台数…581,353 台。

改善措置の内容…全車両、燃料ポンプ一式を良品と交換する。

不具合件数及び事故の有無…65 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…内訳はアクティ 73,426 台、VAMOS40,889 台、VAMOS Hobio13,686 台、ライフ 293,089 台、ザッツ 47,245 台、ゼスト 113,018 台。

6-2 ダイハツ工業より平成 20 年 9 月 30 日に届出されたムーヴ、ミラ、タント、ソニカ(4 車種、13 型式)のリコール内容。制作期間の全体の範囲は、平成 19 年 4 月 1 日から平成 20 年 3 月 4 日。

不具合の部位(部品)…動力伝達装置(CVT オイルクーラーホース)。

不具合の内容…自動無段変速機(CVT)のオイルクーラーホースの製造工程において、洗浄処理が不適切なものがある。そのため、エンジンの振動などにより当該ホースが抜けてオ

イルが漏れ、走行不能になり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

不具合の原因…オイルクーラーホースの洗浄処理が不適切。

対象台数…138,810 台。

改善措置の内容…全車両、オイルクーラーホースを良品に交換する。

不具合件数及び事故の有無…9 件。

発見の動機…市場からの情報による。

備考…CVT 仕様車が対象で、内訳はムーヴ 81,422 台、ミラ 32,521 台、タント 17,599 台、ソニカ 5,268 台。

平成 20 年度不具合 代表例のまとめ	
設計に起因する不具合	製造に起因する不具合
<p>1 性能に問題があるもの (使用環境条件の甘さ)</p> <p>(1)日 野 原動機(ターボ)</p> <p>(2)いすゞ 原動機(ターボ C)</p>	<p>1 作業工程に問題があるもの (作業員のミス)</p> <p>(1)いすゞ 燃料装置(サプライポンプ)</p> <p>(2)トヨタ 燃料装置(ブリーザホース)</p>
<p>2 耐久性に問題があるもの (開発評価の不備)</p> <p>(1)トヨタ 燃料タンク</p> <p>(2)日 野 原動機(ピストン)</p>	<p>2 作業工程に問題があるもの (マニュアルの不備)</p> <p>(1)三菱自 乗車装置(前席ドア)</p> <p>(2)三菱自 電気装置(制動灯スイッチ)</p>
<p>3 設計自体に問題があるもの (評価基準の甘さ)</p> <p>(1)トヨタ 座席ベルト、排気ガス装置</p> <p>(2)日 産 電気配線(アース線)</p> <p>(3)スズキ 電気装置(電気配線)</p> <p>(4)いすゞ 電気装置(ハーネス)</p> <p>(5)日 産 走行装置、電気装置、燃料装置</p> <p>(6)日 産 制動灯(バルブソケット)</p> <p>(7)ホンダ 制動装置(駐車ブレーキ)</p> <p>(8)スズキ 動力伝達装置</p> <p>(9)富士重 空気調整装置(エアコンプ)</p> <p>(10)ダイハツ 操縦装置(アクセルペダル)</p> <p>(11)富士重 原動機(クランクプーリ)</p> <p>(12)スズキ 前照灯(電気配線)</p>	<p>3 作業工程に問題があるもの (製造工程不適切)</p> <p>(1)いすゞ かじ取り装置(U・J)</p> <p>(2)マツダ かじ取り装置、伝達装置</p> <p>(3)いすゞ 排気管</p> <p>(4)マツダ 緩衝装置(ロアアーム)</p>
	<p>4 機械設備に問題があるもの (保守管理の不備)</p> <p>(1)いすゞ 動力伝達装置</p>
	<p>5 工具・治具に問題があるもの (保守管理の不備)</p> <p>(1)クボタ 左後車輪</p>
	<p>6 部品・材料に問題があるもの (管理の不備)</p> <p>(1)ホンダ 燃料装置(燃料ポンプ)</p> <p>(2)ダイハツ 動力伝達装置(CVT)</p>
<p>4 設計自体に問題があるもの (図面等の不備)</p> <p>(1)日 産 乗降口(アウトサイドハンドル)</p> <p>(2)三菱ふ 動力伝達装置(変速機)</p>	