

別 紙 一 覧

- (別紙 1) 関係規定資料
- (別紙 2) 製品事故に関する事故情報収集・公表制度
- (別紙 3) 苦情相談情報の効果的活用のための検討会議報告書(抄)(平成 19 年 3 月内閣府国民生活局)
- (別紙 4) データバンク掲載情報と国土交通省のホームページで公表されている事故・火災情報との比較
- (別紙 5) 再リコール事例一覧(平成 17 年度から 21 年度)
- (別紙 6) 再度届出を行う理由の記載例(リコール届出一覧表(届出番号 2325 及び外 - 1570))
- (別紙 7) リコール届出一覧表(届出番号 2379 及び 2540)
- (別紙 8) 国産車のリコール(平成 20 年度及び 21 年度 416 件)のうち届出者においてリコールの実施を決定してから届出に至るまで明らかに 2 か月以上かかっている事例一覧(34 件)
- (別紙 9) 輸入車のリコール(平成 20 年度及び 21 年度 183 件)のうち届出者が本国メーカーから市場措置(リコール等)決定の通知を受けてから届出に至るまで明らかに 4 か月以上かかっている事例一覧(32 件)
- (別紙 10) リコール実施率の状況
- (別紙 11) 平成 19 年度以前に届け出られたリコールのうち平成 22 年 3 月末時点の実施率が 50%未満の事例(48 件)
- (別紙 12) リコール等の届出後、改善が未実施の状況で事故・火災が発生した事例一覧(14 件)
- (別紙 13) 自動車リコール制度に関するユーザーアンケート調査結果報告書

関係規定資料

(1) 消費者庁及び消費者委員会設置法

消費者庁及び消費者委員会設置法(平成21年6月5日法律第48号)(抜粋)

(設置)

第6条 内閣府に、消費者委員会(以下この章において「委員会」という。)を置く。

2 委員会は、次に掲げる事務をつかさどる。

一 次に掲げる重要事項に関し、自ら調査審議し、必要と認められる事項を内閣総理大臣、関係各大臣又は長官に建議すること。

イ 消費者の利益の擁護及び増進に関する基本的な政策に関する重要事項

ロ 消費者の利益の擁護及び増進を図る上で必要な環境の整備に関する基本的な政策に関する重要事項

ハ～ト (略)

二～四 (略)

(資料の提出要求等)

第8条 委員会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長に対し、報告を求めることができるほか、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。

(注) 下線は消費者委員会が付した。

(2) 道路運送車両法

道路運送車両法(昭和26年6月1日法律第185号)(抜粋)

(変更登録)

第12条 自動車の所有者は、登録されている型式、車台番号、原動機の型式、所有者の氏名若しくは名称若しくは住所又は使用の本拠の位置に変更があつたときは、その事由があつた日から15日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。ただし、次条の規定による移転登録又は第15条の規定による永久抹消登録の申請をすべき場合は、この限りでない。

2～4 (略)

(移転登録)

第13条 新規登録を受けた自動車(以下「登録自動車」という。)について所有者の変更があつたときは、新所有者は、その事由があつた日から15日以内に、国土交通大臣の行う移転登録の申請をしなければならない。

2～4(略)

(継続検査)

第62条 登録自動車又は車両番号の指定を受けた検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車の使用者は、自動車検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使用しようとするときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行なう継続検査を受けなければならない。この場合において、当該自動車の使用者は、当該自動車検査証を国土交通大臣に提出しなければならない。

2～5(略)

(臨時検査)

第63条 国土交通大臣は、一定の範囲の自動車又は検査対象外軽自動車について、事故が著しく生じている等によりその構造、装置又は性能が保安基準に適合していないおそれがあると認めるときは、期間を定めて、これらの自動車又は検査対象外軽自動車について次項の規定による臨時検査を受けるべき旨を公示することができる。

2～7(略)

(改善措置の勧告等)

第63条の2 国土交通大臣は、前条第1項の場合において、その構造、装置又は性能が保安基準に適合していないおそれがあると認める同一の型式の一定の範囲の自動車(検査対象外軽自動車を含む。以下この項及び次項並びに次条第1項から第3項までにおいて同じ。)について、その原因が設計又は製作の過程にあると認めるときは、当該自動車(自動車を輸入することを業とする者以外の者が輸入した自動車その他国土交通省令で定める自動車を除く。以下「基準不適合自動車」という。)を製作し、又は輸入した自動車製作者等に対し、当該基準不適合自動車を保安基準に適合させるために必要な改善措置を講ずべきことを勧告することができる。

2～5(略)

6 国土交通大臣は、第1項又は第2項の規定による勧告を行おうとする場合において必要があると認めるときは、自動車の構造、装置若しくは性能又は特定後付装置が保安基準に適合していないおそれの原因が設計又は製作の過程にあるかどうかの技術的な検証を独立行政法人交通安全環境研究所(以下「研究所」という。)に行わせるものとする。

7(略)

(改善措置の届出等)

第63条の3 自動車製作者等は、その製作し、又は輸入した同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合において、当該自動車について、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため又は保安基準に適合させるために必要な改善措置を講じようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に次に掲げる事項を届け出なければならない。

- 一 保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因
- 二 改善措置の内容
- 三 前2号に掲げる事項を当該自動車の使用者に周知させるための措置その他の国土交通省令で定める事項

2 (略)

3 国土交通大臣は、第1項又は前項の規定による届出に係る改善措置の内容が、当該自動車又は特定後付装置について、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため又は保安基準に適合させるために適切でないとき、当該届出をした自動車製作者等又は装置製作者等に対し、その変更を指示することができる。

4 第1項の規定による届出をした自動車製作者等又は第2項の規定による届出をした装置製作者等は、国土交通省令で定めるところにより、当該届出に係る改善措置の実施状況について国土交通大臣に報告しなければならない。

5 国土交通大臣は、第3項の規定による指示を行おうとする場合において必要があると認めるときは、自動車の構造、装置若しくは性能又は特定後付装置について、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため又は保安基準に適合させるために、第1項又は第2項の規定による届出に係る改善措置の内容が適切であるかどうかの技術的な検証を研究所に行わせるものとする。

6 (略)

(報告及び検査)

第63条の4 国土交通大臣は、前2条の規定の施行に必要な限度において、基準不適合自動車を製作し、若しくは輸入した自動車製作者等若しくは基準不適合特定後付装置を製作し、若しくは輸入した装置製作者等又は前条第1項の規定による届出をした自動車製作者等若しくは同条第2項の規定による届出をした装置製作者等に対し、その業務に関し報告をさせ、又はその職員に、当該自動車製作者等若しくは装置製作者等の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2～3 (略)

第64条 国土交通大臣は、前条第1項の規定によりその職員が立入検査を行う場合には、第63条の2第6項又は第63条の3第5項の規定による技術的な検証のために必要な調査を研究所に行わせることができる。

2 (略)

(自動車の指定)

第75条 国土交通大臣は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、申請により、自動車をその型式について指定する。

2～8 (略)

(報告徴収及び立入検査)

第100条 当該行政庁は、第1条の目的を達成するため必要があると認めるときは、次に掲げる者に、道路運送車両の所有若しくは使用又は事業若しくは業務に関し報告をさせることができる。

一～七 (略)

八 第75条第1項の規定により自動車の型式について指定を受けた者

九～十五 (略)

2 当該職員は、第1条の目的を達成するため特に必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者の事務所その他の事業場又は道路運送車両の所在すると認める場所に立ち入り、道路運送車両、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問することができる。

3、4 (略)

(注) 下線は消費者委員会が付した。

(3) 道路運送車両法施行規則

道路運送車両法施行規則(昭和26年8月16日運輸省令第74号)(抜粋)

(実施状況の報告)

第51条の2 法第63条の3第4項に規定する自動車製作者等の報告は、改善措置が完了するまで(国土交通大臣が報告の必要がなくなつたと認めた場合は、その時まで)、三ヶ月ごとに行うものとする。

2 (略)

(注) 下線は消費者委員会が付した。

(4) 道路運送車両の構造・装置に起因する事故・火災情報等の報告について

道路運送車両の構造・装置に起因する事故・火災情報等の報告について(国自審第1621号平成21年1月23日)(抜粋)

国土交通省では、道路運送車両法(昭和26年法律第185号、この通達において「車両法」という。)第63条の3の改善措置等に係る業務について、適切かつ迅速な改善措置の実施や不正行為の防止を図るために、自動車の不具合や事故等の情報を積極的に収集してまいりました。

(略)

つきましては、自動車及び原動機付自転車の製作を業とする者又は外国において本邦に輸出される自動車又は原動機付自転車を製作することを業とする者から当該自動車又は原動機付自転車を購入する契約を締結している者であって当該自動車又は原動機付自転車を輸入することを業とするもの（この通達において「自動車製作者等」という。）が平成 21 年 1 月以降に得た不具合情報等について、下記要領により報告するよう貴会傘下会員に対して周知方を願います。

また、この報告要請は、自動車（小型特殊自動車を除く。）については、車両法第 63 条の 4 第 1 項に基づくものであることを併せて周知方を願います。なお、原動機付自転車及び小型特殊自動車についても、国土交通省として不具合情報等を把握する必要があるため、ご協力をお願いします。

（略）

【別添 1】道路運送車両の構造・装置に起因した事故・火災の報告要領

1. 報告対象となる道路運送車両（略）

2. 報告対象となる事故・火災情報

自車、他車又は構造物等が損壊した事故（塗装に傷が付いた等損壊が軽微なものを除く。）及び人が死傷した事故（病院での治療を要しない軽微な負傷を除く。）並びに車両又は後付自動車用部品・用品が焼損した火災（発火した部品のみ焼損で他の部位に延焼せず自己鎮火したものを除く。）であって、以下の ～ に該当するものの情報を報告対象とします。（略）

運行中（駐停車中を含む。以下同じ。）の事故であって、車両又は後付自動車用部品・用品の構造・装置に起因した又は起因したおそれがあるも

交通事故以外の事故で、車両又は後付自動車用部品・用品の構造・装置に起因して人身に傷害をあたえたもの（バックドア落下、座席の倒れによる負傷、オートスライドドアによる指骨折等）

運行中の火災であって、車両又は後付自動車用部品・用品が発火源である又は発火源であるおそれがあるもの（車両の熱源への可燃物の付着による火災を含む。）

このうち、当該事故又は火災により、死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和 30 年 10 月 18 日政令第 286 号）第 5 条第 2 号又は第 3 号に掲げる損害を受けた者をいう。）が生じたものを「重大な事故・火災」とします。

3. 報告時期及び様式

「重大な事故・火災」に係る情報の報告時期

自動車製作者等のいずれかの部署が、当該自動車製作者等が製作又は輸入した車両に係る重大な事故・火災が発生した事実を把握した日（以下、「発生を知った日」という。）から 30 日以内（報告期日が閉庁日に当たる場合には、翌開庁日とする。）に、当該重大な事故・火災の情報を、別記様式により国土交通省自動車交通局技術安全部審査課リコール対策室（以下、「国交省リコール対策室」という。）に報告してください。

ただし、重大な事故・火災が車両又は車両に取り付けられた後付自動車用部品・用品の設計・製作に起因して発生したことが明らかである場合等、被害が拡大する危険性が高いと判断される場合は、上記報告期限に関わらず、速やかに別記様式により国交省リコール対策室に報告してください。

なお、報告した重大な事故・火災に関して、追加情報を得た時は、速やかに報告してください。

四半期報告

四半期毎（1月から3月まで、4月から6月まで、7月から9月まで、10月から12月まで）に、当該期間に自動車製作者等が発生したことを知った、当該自動車製作者等が製作又は輸入した車両に係る2.の情報（重大な事故・火災の情報を除く。）を、別記様式により国土省リコール対策室に翌月末までに報告してください。

なお、報告した事故・火災に関して、追加情報を得た時は、次の四半期毎の報告の際に報告してください。

4. 報告方法（略）

5. 公表

国土交通省は、2.の事故又は火災の情報について、以下の通り公表することとします。

（1）公表の目的

事故及び火災の情報の公表は、自動車の構造・装置に起因した事故や火災の情報を公表することにより、自動車の不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応を促すことを目的とします。

（2）公表内容及び公表方法

自動車製作者等から国土省リコール対策室に対し報告のあった事故・火災情報のうち、以下の～の情報について、速やかに、事故発生日、種類、車名、型式、通称名、原動機型式、初度登録年度、走行距離、装置名、事故の内容、被害状況、事故原因、備考（市場措置の実施の有無等）を国土交通省のウェブサイトで公表します。

なお、事故や火災の原因について、設計・製作に起因するものか、整備不良等に起因するものかが明確でない情報については、その旨を明記するとともに、自動車製作者等から追加情報の報告があった場合には追記します。

運行中の事故であって、車両又は後付自動車用部品・用品の構造・装置に起因したもの

交通事故以外の事故で、車両又は後付自動車用部品・用品の構造・装置に起因して人身に傷害をあたえたもの（バックドア落下、座席の倒れによる負傷、オートスライドドアによる指骨折等）

運行中の火災であって、車両又は後付自動車用部品・用品が発火源であるもの（車両の熱源への可燃物の付着による火災を含む。）

（3）公表期間（略）

【別添2】道路運送車両の不具合情報の定期報告要領

1. 報告対象となる道路運送車両（略）

2. 報告対象となる不具合情報

以下の又はに該当するものを報告対象とします。

自動車製作者等に対して、ユーザー又は販売会社から申し出又は通報のあった車両の原動機、操縦装置、動力伝達装置、緩衝装置、制動装置、走行装置及び燃料装置に係る安全上重要な不具合の情報であって、別紙1の報告対象事象に該当するもの。

自動車製作者等に対して、ユーザー又は販売会社から車両の構造・装置に起因したものであると申し出又は通報のあった事故・火災の情報。ただし、本通達別添1に基づいて報告した情報については、別添2に基づく報告は要さない。

3．報告時期及び様式

四半期毎（1月から3月まで、4月から6月まで、7月から9月まで及び10月から12月まで）に、当該期間に申し出又は通報のあった2．の情報を、別記様式により国土交通省自動車交通局技術安全部審査課リコール対策室に翌月末までに報告してください。

4．報告方法（略）

【別添3】改善措置等を行った車両に係る不具合情報の報告要領

1．報告対象となる情報

改善措置及び改善対策(改善対策についても国土交通省として把握する必要があるため、御協力をお願いします。以下、「改善措置等」という。)を行った車両において、当該改善措置等の届出(以下「届出」と言う。)の「不具合部位」と同じ部位において、「基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能及びその原因」欄又は「不具合状態にあると認める構造、装置又は性能及びその原因」欄に記載された構造、装置又は性能の状態と同様の状態が発生したもの、又は、

改善措置等が原因で新たな不具合が発生したものの情報を報告対象とします。

なお、、 のいずれも、改善措置等の際の作業ミスに起因するものを含むこととします。

2．報告時期及び様式

事案の発生の都度、速やかに別記様式により国土交通省自動車交通局技術安全部審査課リコール対策室に報告してください。

3．報告方法（略）

(注) 下線は消費者委員会が付した。

(5) リコールの届出等に関する取扱要領について(依命通達)

リコールの届出等に関する取扱要領について(依命通達)(自審第1530号平成6年12月1日)(抜粋)

第2 リコールの届出

1 法第75条第1項の指定若しくは規則第62条の3第1項の認定を受けた、又は「自動車型式認証実施要領について」(平成10年11月12日、自審第1252号)別添2新型自動車取扱要領第2の届出若しくは「輸入自動車特別取扱制度について」(平成10年11月12日、自審第1255号)別添輸入自動車特別取扱要領第3の届出をした型式(以下「指定等を受けた、又は届出をした型式」という。)の一定の範囲の自動車及び原動機付自転車(以下「自動車等」という。)については、当該自動車等の製作を業とする者又は外国において本邦に輸出される自動車等を製作することを業とする者から当該自動車等を購入する契約を締結している者であって当該自動車等を輸入することを業とするもの(以下「自動車製作者等」という。)が、当該指定等を受けた、又は届出をした自動車等について、その構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態(以下「基準不適合状態」という。)にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認めるときは、国土交通大臣に対して、速やかに、第1号様式(以下「リコール届出書」という。)によるリコールの届出を行うものとする。(略)

2、3(略)

第8 リコールの実施状況報告

1 自動車製作者等は、毎年1月、4月、7月及び10月のそれぞれ20日までに、その前月末日までのリコールの実施状況について、第5号様式により報告するものとする。(略)

2、3(略)

第9 改善対策の届出

1 自動車製作者等が指定等を受けた、又は届出をした型式の一定の範囲の自動車等について、その構造、装置又は性能が、基準不適合状態ではないが安全上又は公害防止上放置できなくなるおそれがある又は放置できないと判断される状態(以下「不具合状態」という。)にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合において、改善のための対策を講じるときは、当該自動車製作者等は、国土交通省自動車交通局長に対して、速やかに、第6号様式による改善対策の届出を行うものとする。

2(略)

第10 サービスキャンペーンの通知

リコール届出等の円滑な運用を図るため、リコール又は改善対策に該当しない場合であって、自動車製作者等が指定等を受けた、又は届出をした型式の一定範囲の自動車等について、使用者に通知して対策を講じるときは、当該自動車製作者等は、国土交通省自動車交通局技術安全部審査課長に対して、速やかに、第8号様式により、その対策の内容を通知するものとする。(略)

(注)下線は消費者委員会が付した。

(6) 消費者安全法

消費者安全法（平成21年6月5日法律第50号）（抜粋）

（定義）

第2条（略）

2～4（略）

5 この法律において「消費者事故等」とは、次に掲げる事故又は事態をいう。

一 事業者がその事業として供給する商品若しくは製品、事業者がその事業のために提供し若しくは利用に供する物品、施設若しくは工作物又は事業者がその事業として若しくはその事業のために提供する役務の消費者による使用等に伴い生じた事故であって、消費者の生命又は身体について政令で定める程度の被害が発生したもの（その事故に係る商品等又は役務が消費安全性を欠くことにより生じたものでないことが明らかであるものを除く。）

二 消費安全性を欠く商品等又は役務の消費者による使用等が行われた事態であって、前号に掲げる事故が発生するおそれがあるものとして政令で定める要件に該当するもの

三（略）

6 この法律において「重大事故等」とは、次に掲げる事故又は事態をいう。

一 前項第一号に掲げる事故のうち、その被害が重大であるものとして政令で定める要件に該当するもの

二 前項第二号に掲げる事態のうち、前号に掲げる事故を発生させるおそれがあるものとして政令で定める要件に該当するもの

（消費者事故等の発生に関する情報の通知）

第12条 行政機関の長、都道府県知事、市町村長及び国民生活センターの長は、重大事故等が発生した旨の情報を得たときは、直ちに、内閣総理大臣に対し、内閣府令で定めるところにより、その旨及び当該重大事故等の概要その他内閣府令で定める事項を通知しなければならない。

2 行政機関の長、都道府県知事、市町村長及び国民生活センターの長は、消費者事故等（重大事故等を除く。）が発生した旨の情報を得た場合であって、当該消費者事故等の態様、当該消費者事故等に係る商品等又は役務の特性その他当該消費者事故等に関する状況に照らし、当該消費者事故等による被害が拡大し、又は当該消費者事故等と同種若しくは類似の消費者事故等が発生するおそれがあると認めるときは、内閣総理大臣に対し、内閣府令で定めるところにより、当該消費者事故等が発生した旨及び当該消費者事故等の概要その他内閣府令で定める事項を通知するものとする。

3、4（略）

（注）下線は消費者委員会が付した。

(7) 消費者安全法施行令

消費者安全法施行令（平成21年8月14日政令第220号）（抜粋）

（消費安全性を欠く商品等又は役務の使用等が行われた事態が消費者事故等に該当することとなる要件）

第2条 法第2条第5項第二号の政令で定める要件は、次の各号のいずれかに該当することとする。

- 一 当該商品等又は当該役務が、法律（これに基づく命令を含む。以下同じ。）の規定に基づき事業者が商品等又は役務をこれに適合するものとしなければならないこととされている消費者の生命又は身体の安全の確保のための商品等又は役務に関する基準に適合していなかったこと。
- 二 前号に掲げるもののほか、当該商品等又は当該役務の使用等において、物品（飲食の用に供するものを除く。）、施設又は工作物に、破損、故障、汚染若しくは変質その他の劣化又は過熱、異常音その他の異常が生じていたこと。
- 三（略）
- 四 前三号に掲げるもののほか、当該商品等又は当該役務の使用等において、消費者に窒息その他その生命又は身体に対する著しい危険が生じたこと。

（消費者の生命又は身体について被害が発生した事故が重大事故等に該当することとなる要件）

第4条 法第2条第6項第一号の政令で定める要件は、消費者の生命又は身体について次の各号のいずれかに該当する程度の被害が発生したこととする。

- 一 死亡
- 二 負傷又は疾病であって、これらの治療に要する期間が30日以上であるもの又はこれらが治ったとき（その症状が固定したときを含む。）において内閣府令で定める程度の身体の障害が存するもの
- 三 一酸化炭素その他の内閣府令で定める物質による中毒

（消費安全性を欠く商品等又は役務の使用等が行われた事態が重大事故等に該当することとなる要件）

第5条 法第2条第6項第二号の政令で定める要件は、次の各号のいずれかに該当することとする。

- 一 第2条第一号に該当し、かつ、次のイ又は口のいずれかに該当すること。
 - イ 当該商品等又は当該役務の使用等において、物品（飲食の用に供するものを除く。）、施設又は工作物の消費安全性を確保する上で重要な部分に、破損、故障、汚染又は変質その他の劣化が生じていたこと。
 - ロ 当該商品等又は当該役務の使用等において、物品（飲食の用に供するものに限る。）に、毒物及び劇物取締法（昭和25年法律第303号）第2条第1項に規定する毒物若しくは同条第2項に規定する劇物、薬事法（昭和35年法律第145号）第44条第1項に規定する毒薬若しくは同条第2項に規定する劇薬又はこれらと同等の毒性若しくは劇性を有する物質が含まれ又は付着していたこと。

- 二 前号に掲げるもののほか、当該商品等又は当該役務の使用等において、消費者に窒息その他その生命若しくは身体に対する著しい危険が生じ、又は火災その他の著しく異常な事態が生じたこと。

(8) 自動車損害賠償保障法施行令

自動車損害賠償保障法施行令（昭和 30 年 10 月 18 日政令第 286 号）（抜粋）

（保険会社の仮渡金の金額）

第 5 条 法第 17 条第一項の仮渡金の金額は、死亡した者又は傷害を受けた者一人につき、次のとおりとする。

一 （略）

二 次の傷害を受けた者四十万円

イ 脊柱の骨折で脊髄を損傷したと認められる症状を有するもの

ロ 上腕又は前腕の骨折で合併症を有するもの

ハ 大腿又は下腿の骨折

ニ 内臓の破裂で腹膜炎を併発したもの

ホ 十四日以上病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が三十日以上のも

三 次の傷害（前号イからホまでに掲げる傷害を除く。）を受けた者二十万円

イ 脊柱の骨折

ロ 上腕又は前腕の骨折

ハ 内臓の破裂

ニ 病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が三十日以上のも

の

ホ 十四日以上病院に入院することを要する傷害

四 （略）

(9) 独立行政法人交通安全環境研究所法

独立行政法人交通安全環境研究所法 (平成 11 年 12 月 22 日法律第 207 号)(抜粋)

(研究所の目的)

第 3 条 独立行政法人交通安全環境研究所 (以下「研究所」という。)は、運輸技術のうち陸上運送及び航空運送に係るものに関する試験、調査、研究及び開発等を行うことにより、陸上運送及び航空運送に関する安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保を図ることを目的とする。

(業務の範囲)

第 12 条 研究所は、第 3 条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 運輸技術のうち陸上運送及び航空運送に関する安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係るものに関する試験、調査、研究及び開発を行うこと。
- 二 前号に掲げる業務に係る成果を普及すること。
- 三 道路運送車両法第 63 条の 2 第 6 項及び第 63 条の 3 第 5 項の規定に基づき、自動車及び自動車の装置が同法第 46 条に規定する保安基準に適合していないおその原因が設計又は製作の過程にあるかどうか並びに同法第 63 条の 3 第 1 項及び第 2 項の規定による届出に係る改善措置の内容が適切であるかどうかの技術的な検証を行うこと。
- 四 道路運送車両法第 75 条の 4 第 1 項の規定に基づき、自動車及び自動車の装置が同法第 46 条に規定する保安基準に適合するかどうかの審査を行うこと。
- 五 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

(注) 下線は消費者委員会が付した。

製品事故に関する事故情報収集・公表制度

消費生活用製品事故等による事故等に関する情報の収集や公表等については、「消費生活用製品等による事故等に関する情報提供及び業界における体制整備の要請について」(平成21年9月1日付平成21・09・01商局第2号)において、次のように運用されている。

1 niteの事故情報収集制度における非重大製品事故の報告の対象となる情報

- (1) 製品事故のうち重大製品事故に該当しないもの、
- (2) 消費生活用製品の使用に伴い生じた重大製品事故であって、報告義務が課せられている製造・輸入事業者以外の者からの報告、
- (3) 消費生活用製品に関する製品事故につながるおそれのある製品の欠陥・不具合等

とされており、報告の対象となる非重大事故の目安は、

- (1) 重大製品事故が発生するおそれがあるもの、
 - (2) 消費者がけがをしたとの情報があるもの
- などとされており、例えば、火災に至らないものの製品内部で焼損・発煙・発火・異常発熱したものや消費者がやけどをした事象など、また、消費者の不注意、誤使用の疑いがある場合であっても、製品起因の可能性もあることから前広に情報の提出を求めており、提出されている。

2 niteへの非重大製品事故の報告時期

製造・輸入事業者等は、niteが定める様式に基づき、最寄のnite本部又は支所へすみやかに報告していただくよう要請している。

3 niteの非重大製品事故の公表

これら収集された非重大製品事故については、速報(最新事故情報)として通知を受けた事故内容のみ(ただし、既にリコール等されていて輸入又は製造事業者が自ら事業者名、型式等を公表している事故や経済産業省が事業者名、型式の公表をしている事故に限り事業者名、型式も付記します。)をホームページで公表するとしている。その後、niteで事故原因を調査し、nite内で運営する外部有識者からなる委員会で審議した後、調査結果を公表する。この場合、事故原因が製造不良等製品に起因する事故の場合は、製造・輸入事業者名、製品の型式等も付記することとしている。

(注) NITEの通達に基づき、消費者委員会が作成した。

苦情相談情報の効果的活用のための検討会議報告書(抄)(平成19年3月内閣府国民生活局)

・ 苦情相談情報の効果的活用の方策について

1. 国の行政機関への情報提供について

(3) 国の行政機関における利用の具体的あり方

(国の行政機関が閲覧できる苦情相談情報の範囲)

PIO-NET 情報の中には事案の発生年月日、相談概要、事業者名、型式、処理結果概要などの有用な情報が含まれている。地方公共団体に実施したアンケート調査の結果では、約7割が国の行政機関にPIO-NET 端末の設置を認めてもよいとしながらも、ほとんどのセンターで、閲覧できる情報の範囲等に配慮が必要としている。

これらを踏まえると、PIO-NET 登録項目のうち、処理結果に関する情報については、相談員の相談処理業務の参考に資するために、各地の消費生活センターが入力を行っているという位置づけが強いことなどから、処理結果に関する情報を除くこととし、その他の情報については原則全ての情報を閲覧可能にすることが適当である。

(注) 下線は消費者委員会が付した。

データバンク掲載情報と国土交通省のホームページで公表されている事故・火災情報との比較

データバンク掲載情報の事例と国土交通省のホームページで公表されている火災情報を同じ書式に当てはめて比較した

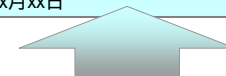
データバンク掲載情報(情報提供元:消費者安全総括官制度の実例)

種別	事故情報
発生年月日	xxxx/xx/xx
発生場所	都道府県: 県
商品など分類	車両・乗り物 - 自動車
商品など名称	貨物自動車
型式・ロット	xx-xxxxxxxx()
事故内容	火災事故
事故内容の詳細	当該貨物自動車の走行中に当該車両の異変に気付き停車したところ、左後輪部分から発火。
傷病内容	
傷病の程度	
被害者人数	0人
被害者年代、性別	
事業者	事業者名: (株) 事業区分: 製造事業者
原因調査状況	
事故原因	
措置状況	その他 詳細:通知元において、出火元を当該製品と特定し、事業者へ連絡。通知元から「製品火災に関する調査結果」により注意喚起
情報提供元	関係機関 消費者庁 消費者安全総括官制度
登録年月日	xxxx年xx月xx日
受付年月日	xxxx年xx月xx日



国土交通省のホームページ掲載情報のデータバンクへの転載イメージ

種別	事故情報
発生年月日	xxxx/xx/xx
発生場所	
商品など分類	車両・乗り物 - 自動車
商品など名称	貨物自動車
型式・ロット	xx-xxxxxxxx()
事故内容	火災事故
事故内容の詳細	高速道路を走行中、左後輪付近から出火した。
傷病内容	人的被害なし
傷病の程度	
被害者人数	0人
被害者年代、性別	
事業者	事業者名: (株) 事業区分: 製造事業者
原因調査状況	
事故原因	坂道発進補助装置バルブに錆による機能不良が発生し、ブレーキ過熱により火災が発生したものと推定。リコール対策の未実施が原因と判断。
措置状況	製品回収 詳細:製造事業者による製品回収 xxxx年x月x日、リコール届出(国-xxxx)にて対象車の回収・改善措置を実施しています。 詳細な情報については、国土交通省「リコール・改善対策の届出」を参考してください。 http://www.mlit.go.jp/jidosha/recall/recall10/recall.html
情報提供元	関係機関 国土交通省ホームページ
登録年月日	xxxx年xx月xx日
受付年月日	xxxx年xx月xx日



ホットライン掲載情報

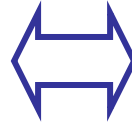
発生日	種類	車名 通称名	型式 原動機型式	初度 登録年	走行距離	装置名	事故の内容 【被害状況】	発生原因	備考
xxxx/xx/xx	貨物自動車			xxxx/xx	xxxxxkm	走行装置	高速道路を走行中、左後輪付近から出火した。 【火災(人的被害なし)】	坂道発進補助装置バルブに錆による機能不良が発生し、ブレーキ過熱により火災が発生したものと推定。リコール対策の未実施が原因と判断。	

データバンク掲載情報と国土交通省のホームページで公表されている事故・火災情報との比較

データバンク掲載情報の事例と国土交通省のホームページで公表されている火災情報を同じ書式に当てはめて比較した

データバンク掲載情報(情報提供元: PIO - NETの事例)

種別	事故情報
発生年月日	xxxx/xx
発生場所	施設用途: 道路
商品など分類	車両・乗り物 - 自動車
商品など名称	軽自動車
事故内容	発煙・発火・過熱
事故内容の詳細	軽自動車走行中にパワーウィンドウのスイッチから炎が出たので飲みかけのジュースで消火した。出火原因を究明したい。
傷病内容	熱傷
傷病の程度	医者にかからず
被害者年代、性別	年代: 30歳代
情報提供元	関係機関 国民生活センター 全国消費生活情報ネットワーク・システム(PIO-NET)
登録年月日	xxxx年xx月xx日
受付年月日	xxxx年xx月



国土交通省のホームページ掲載情報のデータバンクへの転載イメージ

種別	事故情報
発生年月日	xxxx/xx
発生場所	
商品など分類	車両・乗り物 - 自動車
商品など名称	軽自動車
型式・ロット	()
事故内容	発煙・発火・過熱
事故内容の詳細	走行中、運転席パワーウィンドウ付近より発煙、発火したため、ジュースで消火した。ドアトリムが焦げて、スイッチ内の基盤が焼損していた。
傷病内容	人的被害無し
傷病の程度	
被害者人数	0人
被害者年代、性別	
事業者	事業者名: 事業区分: 製造事業者
原因調査状況	
事故原因	スイッチ内部にイオン濃度の高い液体(スポーツ飲料等)が侵入したことにより、内部の回路間で絶縁劣化が起き、発熱・発火に至ったと判断する。
措置状況	
情報提供元	関係機関 国土交通省ホームページ
登録年月日	xxxx年xx月xx日
受付年月日	xxxx年xx月



ホットライン掲載情報

発生日	種類	車名 通称名	型式 原動機型式	初度 登録年	走行距離	装置名	事故の内容 【被害状況】	発生原因	備考
xxxx/xx/xx	軽乗用自動車			xxxx/xx	xxxxxkm	その他の装置	走行中、運転席パワーウィンドウ付近より発煙、発火したため、ジュースで消火した。ドアトリムが焦げて、スイッチ内の基盤が焼損していた。 【火災(人的被害無し)】	スイッチ内部にイオン濃度の高い液体(スポーツ飲料等)が侵入したことにより、内部の回路間で絶縁劣化が起き、発熱・発火に至ったと判断する。	

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
1	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1415	平成17年4月15日	三菱	ふそう	8,041	緩衝装置(Vロッド)	4バック空気ばね緩衝装置付車両の後車軸を車軸に固定するVロッドにおいて、車軸との間のボールジョイント取付けナットの締結強度が不足しているため、車両旋回時の横荷重により、当該ナットが緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、当該ナットが脱落し、Vロッドと車軸が外れて操縦安定性が損なわれ、最悪の場合、車軸が横方向にずれて、タイヤ、ホイール等とショックアブソーバが接触し、ショックアブソーバのオイルが漏れ引火して、火災に至るおそれがある。	全車両、Vロッド一式を対策品に交換し、離脱防止のためのカバーを着着する。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、Vロッドを新品(ジョイント固定ナットの締付け力を増大したもの)と交換し、後日、対策品と交換する。	本届出は、平成16年9月22日に届け出たリコール「届出番号1234」の対策が不十分であったため、対策内容及び対象範囲を見直し、再度対策を実施するものである。	10件(34件) ()内は、前回リコール届出後のVロッド関連の累積不具合件数を示す。	火災4件(火災8件) ()内は、前回リコール届出後のVロッド関連の累積不具合件数を示す。	市場からの情報による。
		1234	平成16年9月22日	三菱	ふそう	4,454	緩衝装置	4バック空気ばね緩衝装置付車両の後車軸を車軸に固定するVロッド中央部のボールジョイント部において、ナットが十分に締め付けられていなかったものがあり、そのままの状態で使用続けると、走行中の振動、荷重で当該ナットが緩み、脱落することがある。また、当該ボールジョイント部の防水性が不足しているため、水が内部に浸入して錆が発生し、そのままの状態で使用続けると、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、Vロッドから車軸が離脱し、後車軸が横方向にずれて操縦安定性が損なわれたり、タイヤホイールが車体と接触し、最悪の場合、火災が発生するおそれがある。	全車両、当該Vロッドを対策品に交換する。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、当該部を点検し異常があるものは、対策品と交換する。異常がないものは後日、対策品と交換する。		18	2(火災)	市場情報による
2	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1417	平成17年4月20日	三菱	ふそう	2,091	制動装置(ブレーキエアホース)	駐車ブレーキ用エアホースの切替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洩れ、制動力が不足する、又は駐車ブレーキが解除できなくなるおそれがある。	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。	本届出は、平成16年6月15日付け「届出番号1110」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不十分であったため、改善措置の内容及び対象範囲を見直し、再度対策を行うものである。	3	0	市場情報による
		1110	平成16年6月15日	三菱	ふそうエアロクイーン、ふそうエアロバス	620	制動装置(ブレーキエアホース)	後輪ブレーキ行きエアホースの固定具(ゴムクリップ)の支持位置が不適切なため、駐車ブレーキ用エアホースと干渉するものがある。そのため、このままの状態で使用続けると、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洩れ、制動力が不足する、又は駐車ブレーキが解除できなくなるおそれがある。	全車両、当該ホース固定具の位置を点検し、不適切なものは正規位置に修正するとともに、両ブレーキエアホースを新品と交換する。		7	0	市場情報による
3	ゼネラルモーターズ・アジア・パシフィック・ジャパン株式会社	外-1228	平成17年5月18日	オペル	ベクトラ シグナム	22	排気管	排気管と消音器とを接続する取付金具の拘束力が不足しているため、当該接続部から排気ガスが漏れることがある。そのため、そのまま使用続けると、当該排気管が外れ、騒音が増大するおそれがある。	全車両、当該排気管の取付金具を対策品と交換する。	本届出は、平成16年10月27日「外-1172」のリコール届出にあたらに対象車を追加するものである。	-	-	-
		外-1172	平成16年10月27日	オペル	ベクトラ シグナム ベクトラワゴン	162	排出ガス発散防止装置(排気管取付金具)	排気管と消音器とを接続する取付金具の拘束力が不足しているため、当該接続部から排気ガスが漏れることがある。そのため、そのまま使用続けると、当該排気管が外れ、騒音が増大するおそれがある。	全車両、当該排気管の取付金具を対策品と交換する。		0	0	海外の市場クレームによる。
4	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1437	平成17年5月20日	三菱	ふそうエアロクイーン、ふそうエアロバス	1,873	騒音防止装置(排気管)	排気管の固定方法が不適切なため、エンジンの振動により排気管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続けると、騒音レベルが規制値を超える、または排気ガスの熱により周囲の電気配線の被覆が溶損し、電気配線がショートして、最悪の場合、エンジンが再始動できなくなるおそれがある。	全車両、排気管及び消音器を対策品と交換する。また、パワーステアリングオイルパイプと排気ブレーキエアパイプの取り回しを変更した変更品と交換するとともに、排気管及び消音器の周辺部を点検し、他部品と干渉しているものは修正を行う。なお、平成16年10月20日、リコール届出番号「1276」の作業の指示内容が不適切なため、既に作業が完了している車両については、パワーステアリングオイルパイプと排気ブレーキエアパイプを点検し、変更品が取り付けられていない車両は変更品と交換するとともに、排気管及び消音器の周辺部を点検し、他部品と干渉しているものは修正を行う。	本件は、平成16年10月20日に届出番号「1276」で届出を行ったものであるが、対象車両の選定に集計漏れがあり、更に、リコール作業の指示内容が不適切なため、改善措置の内容に追加作業が必要であることから、対象車両の範囲及び改善措置内容を変更し、再度届出し対策を行うものです。	4	0	市場情報による
		1276	平成16年10月20日	三菱	ふそうエアロクイーン、ふそうエアロバス、ふそうエアロキング	3,026	騒音防止装置(排気管)	排気管の固定方法が不適切なため、エンジンの振動により排気管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続けると、騒音レベルが規制値を超える、または排気ガスの熱により周囲の電気配線の被覆が溶損し、電気配線がショートして、最悪の場合、エンジンが再始動できなくなるおそれがある。	エンジンの型式により次の対策を行なう。 8M2型エンジン:排気管を対策品と交換し、排気管を固定する支持金具を追加する。 8D0型エンジン:排気管及び消音器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、当該排気管の亀裂有無をチェックし、異常のあるものは対策品と交換する。異常がないものは後日対策品と交換する。		103	0	市場からの情報による。
5	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1446	平成17年6月3日	三菱	ふそうローザ	2	緩衝装置(アッパーアーム、ロワアームのボールジョイント)	前輪独立懸架方式のアッパーアームとロワアーム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、当該ジョイントへ泥水等が浸入し、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続けるとガタが増大し、最悪の場合、ボールジョイントがサスペンションアームから外れ、走行不能になるおそれがある。	全車両、ロワ、およびアッパーアームのボールジョイントを対策品と交換する。また、当該部位の点検整備内容を充実させ周知することにより、定期点検へのユーザーの注意を喚起する。	本件は、平成16年10月27日付け「届出番号1287」にてリコール届出を行ったものですが、対象車の選定に集計漏れがあったため、対象車を追加し、新たに届出するものです。	0	0	市場情報による。
		1287	平成16年10月27日	三菱	ふそうキャンター ふそうローザ	106,832	かじり取装置(タイロッドエンドボールジョイント)	緩衝装置(アッパーアーム、ロワアームのボールジョイント) 前輪独立懸架方式の小型トラックのアッパーアームとロワアーム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、当該ジョイントへ泥水等が浸入し、樹脂ベアリングが摩耗してガタが発生することがある。 前輪独立懸架方式の小型トラックのアッパーアームのボールジョイントにおいて、補用部品の供給方法が不適切なため、整備時に誤って組付けられたものがあり、当該ジョイントへ泥水等が浸入し、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続けるとガタが増大し、最悪の場合、ボールジョイントがサスペンションアームから外れ、走行不能になるおそれがある。	全車両、ロワアームのボールジョイントを対策品と交換する。また、アッパーアームについては、ボールジョイントを対策品と交換する、もしくは、アッパーアーム一式を対策品と交換する。 全車両、当該アッパーアーム一式を新品と交換する。 なお、部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することにより、定期点検へのユーザーの注意を喚起する。		75	0	市場情報による。
6	ヤマハ発動機株式会社	1444	平成17年6月7日	ヤマハ	ヤマハXVS400ドラッグスター、XVS400ドラッグスター、XVS1100ドラッグスター	43,783	座席	後部座席の取り付けボルトにおいて、強度が不足しているため、市場における整備の際に通常想定される締め付け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。	全車両、後部座席の取り付け部品を対策品と交換する。	本届出は、平成17年3月1日「届出番号1364」のリコール届出による改善措置を実施した場合、一部の型式に新たな不具合が生じることが判明したため、改善措置の内容及び対象範囲を見直し、再度対策を行うものである。	3	0	市場からの情報による。
		1364	平成17年3月1日	ヤマハ	ヤマハXV250ビラーゴ、ヤマハXVS400ドラッグスター、ヤマハXVS400ドラッグスタークラシック、XVS400ドラッグスター、XVS400ドラッグスタークラシック、XVS1100ドラッグスター、XVS1100Aドラッグスタークラシック	98,192	座席	後部座席の取り付け構造が不適切なため、後部座席の左右の端部に交互に体重を掛けるなど、当該座席の取り付けボルトに大きな回転力が加わると、当該ボルトが緩むことがある。そのため、最悪の場合、当該ボルトが抜けて、後部座席が脱落するおそれがある。	全車両、後部座席の取り付け部品を対策品と交換する。		1	0	市場からの情報による

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
7	日産ディーゼルの工業株式会社	1470	平成17年6月30日	ニッサンディーゼル	コンドル	147	灯火装置(制動灯)	灯火装置の電気回路が不適切なため、補助制動装置(電磁リターダ)作動時に制動灯が点灯しない。また、この不具合の発生により電磁リターダ電子制御機器内の制動灯点灯用電気回路が損傷するものがあり、その場合も、電磁リターダ作動時に制動灯が点灯しない。	全車両、当該回路に電気配線を追加するとともに、電磁リターダ電子制御機器を新品と交換する。	本届出は、平成17年5月10日付け届出番号「1421」で届出を行ったものであるが、改善措置の内容を見直し、再度届出し対策を行うものである。	20	0	販売会社からの情報による
		1421	平成17年5月10日	ニッサンディーゼル	コンドル	147	灯火装置(制動灯)	補助制動装置(電磁リターダ)の電気回路が不適切なため、電磁リターダ作動時に制動灯が点灯しない。	全車両、当該回路に電気配線を追加する。		0	0	社内情報による
8	三菱自動車工業株式会社	1473	平成17年7月1日	三菱	リベロ	208,988	車体(テールゲートストッパ取付け部)	テールゲートストッパをボデー側ブラケットに取付けるボルトの締付け力が不足しているため、使用過程でボルトが緩むことがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルト部にガタが生じることにより応力が増加し、最悪の場合、ブラケット溶接部の剥離またはボルトの折損が発生し、ストッパが外れ、テールゲート全開端からテールゲートが降下するおそれがある。	全車両テールゲートストッパの取付けブラケットを点検し、ブラケットに損傷がない場合は、ボデー側取付けボルトのネジ部にネジロケットを塗布の上、適正トルクで締付ける。ブラケットに損傷がある場合は、ブラケットを交換するとともにテールゲートストッパを交換し、ボデー側取付けボルトのネジ部にネジロケットを塗布の上、適正トルクで締付ける。	本届出は、平成16年7月2日付け「届出番号1150」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不十分であったため、改善措置の内容を見直すとともに、新たに対象車両を追加し、再度対策を行うものである。	18	1(怪我1件)	市場からの情報による
		1150	平成16年7月2日	三菱	リベロ	48,718	車体(テールゲートストッパ取付け部)	テールゲートストッパ取付け部の強度が不足しているため、テールゲート全開時に発生する衝撃により、当該取付け部に亀裂が入ることがある。そのため、テールゲートの開閉を繰り返し行うと、亀裂が進行し、最悪の場合、当該取付け部が破損しストッパが外れ、テールゲート全開端からテールゲートが降下するおそれがある。	全車両、テールゲートストッパ取付け部を点検し、当該取付け部に亀裂がある場合には、補強を行う。なお、テールゲートストッパを点検し、テールゲート全開時に発生する衝撃を緩和した対策品が未装着のものは、対策品に交換する。(対策品の供給に時間を要することから、全使用者に不具合内容の周知及び使用上の注意喚起を行い、後日、改善作業を実施する)	43件(平成16年1月以前) 26件*(平成16年2月~平成13年3月) 4件(平成13年4月以降) *:販社残存情報調査結果	2件(怪我2件) *(平成16年1月以前) 12件(怪我12件) *(平成16年2月~平成13年3月) 4件(怪我4件) (平成13年4月以降) *:販社残存情報調査結果	市場情報による	
9	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1475	平成17年7月6日	三菱	ふそうエアロスター	44	燃料装置(燃料タンク)	燃料タンクを横置き式から縦置き式に変更した車両において、燃料タンクを車体に固定する金具(タンクサポート、タンクサポートブラケット)の取付ボルトの強度が不足しているため、走行時の振動等により当該ボルトが折損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該金具が外れ、最悪の場合、燃料タンクが脱落するおそれがある。	全車両、タンクサポート、タンクサポートブラケット及び取付ボルトを対策品と交換する。	本届出は、平成12年8月22日付け「届出番号662」のリコール届出がされたものについて、一部の車両の改善措置内容が不十分であったため、改善措置内容を見直し、再度対策を行うものである。	1	0	市場情報による
		662	平成12年8月22日	三菱	ふそうエアロスター	1,161	燃料タンク	車枠に燃料タンクを保持する金具(タンクサポート、タンクサポートブラケット)を組立てているボルトの締付けに不適切なものがあるため、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが弛みから折損し、最悪の場合、燃料タンクが脱落するおそれがある。	全車両、当該ボルトの締付状態およびタンクサポートブラケットの取付状態を点検し、異常の認められるものは良品と交換する。		-	-	-
10	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1477	平成17年7月6日	三菱	ふそう ふそうエアロミディ	200	動力伝達装置	リコール対策品である変向機の鋳造工程が不適切なため、変向機ケース内の油穴に中子砂が残し、一部が未貫通のもの、又は油穴が小さいものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、変向機内部のオイル潤滑不良によりアウターベアリングが焼き付き、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。	全車両、変向機一式を良品と交換する。	本届出は平成16年10月13日付け「届出番号1261」でリコール届出したものですが、一部の対策措置部品に不具合があったため、再度対策を行うものである。	2	0	市場からの情報による
		1261	平成16年10月13日	三菱	ふそう ふそうエアロミディ	3,797	動力伝達装置	リコールによる改善措置の指示が不適切なため、変向機のピニオンギヤシャフトのスライダ部に摩耗が残ったままのものがあり、そのままの状態で使用を続けると、変速機と変向機との間のドライブシャフトに偏芯回転が発生することによってフライホイールハウジングの変向機取り付け部に過大な応力が加わり、最悪の場合、当該取り付け部が破損、変向機が脱落して走行不能となるおそれがある。	全車両、変向機一式を良品と交換する。また、フライホイールハウジング、クラッチハウジング、スティフナを点検し、損傷が認められる部品は新品と交換する。なお、変向機良品の支給に時間を要するため、当面の暫定対策として、コンパニオンフランチの取付状態を点検し、異常のあるものは良品と交換する。異常の無いものは後日良品と交換する。	本届出は平成11年5月25日付け「届出番号571」のリコール届出による対策措置指示が不適切であったため、再度対策を行うものである。	4	0	市場からの情報による
		571	平成11年5月25日	三菱	ふそう ふそうエアロミディ	3,794	その他(動力伝達)	動力伝達装置の変向機において、入力軸側ロックナット部の構造が不適切なため、高速走行を繰り返すと、当該部が損傷し、そのままの状態で使用を続けると、変速機と変向機とのドライブシャフトの偏芯回転による異常振動によって、フライホイールハウジングの変向機取り付け部に過大な応力が加わり、最悪の場合、当該取り付け部が折損し走行不能に至るおそれがある。	全車両、コンパニオンフランチ及びロックナットを対策品と交換するとともにオイルセパレータを除去する。また、当該部位において損傷が認められる部品は良品と交換する。		-	-	-
11	マツダ株式会社	1488	平成17年7月21日	マツダ、ニホンフォード	プレマシー、イクシオン	113,908	制動装置(ABSハイドロリックユニット)	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。	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。	本届出は、平成16年4月8日「届出番号1060」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不十分であったため、再度対策を行うものである。	40	物損1	市場からの情報による
		1060	平成16年4月8日	マツダ、ニホンフォード	プレマシー、カベラ、カペラワゴン、ファミリア、イクシオン、テルスター、テルスターワゴン、レーザーリディア	164,660	原動機(オートテンション) 制動装置(ABSハイドロリックユニット)	原動機において、タイミングベルトの張力を維持する部品(オートテンション)に振動吸収性能が不十分なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該オートテンションの外部はねが折損してタイミングベルトが緩んで異音が発生し、最悪の場合、折損した外部はねの破片がタイミングベルトに噛み込み、原動機が停止するおそれがある。 バッテリーの被水対策が不十分なため、バッテリー上面に雨水等がかかるものがある。そのため、バッテリーを交換した場合、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に浸入し、バッテリー液量が増加して、漏れたバッテリー液がABSハイドロリックユニットにかかり、当該ABSハイドロリックユニットが腐食して、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。	全車両、当該オートテンションを確認し、該当するものは対策品と交換する。 全車両、バッテリーの交換有無を確認し、バッテリーが交換されている場合は、バッテリーの点検を行い、ABSハイドロリックユニットの腐食有無を点検して、腐食しているものはABSハイドロリックユニット及びブレーキパイプを新品と交換するとともに、バッテリーカバーを新たに装着する。また、バッテリーが交換されていない場合は、バッテリーカバーを新たに装着する。		202件 8件	0	市場からの情報による
12	マツダ株式会社	1489	平成17年7月21日	マツダ	RX-8	31,431	原動機 前輪緩衝装置(ロアアーム)	エンジン制御用コンピュータのプログラムが不適切なため、エンジンが高回転から下がらず、車両を停止させてもエンジンを切らない場合には、そのまま高回転で維持される場合がある。そのため、車体床面下部の温度が異常に上昇して樹脂製燃料タンク、電気配線、駐車ブレーキケーブルの被覆等が溶損し、最悪の場合、燃料漏れ、エンスト、駐車ブレーキの作動不良等に至るおそれがある。 前輪緩衝装置において、不適切な鋳造工程により製作されたロアアームが組み付けられたため、当該ロアアームのボールジョイントソケット部に亀裂が発生したものである。そのため、サーキットでのコーナリング走行時等に、内輪が段差を乗り越えたり、急操舵、急制動を行った場合、ボールジョイントソケット部からボールスタッドが外れ、走行不能となるおそれがある。	全車両、樹脂製燃料タンク等を点検して、異常が認められるものは新品と交換するとともに、熱害防止パッドが装着されていない車両は当該パッドを装着する。また、エンジン制御用コンピュータのプログラムを書き換える又は当該コンピュータを対策品と交換する。 全車両、ロアアームの製造ロット番号を点検し、該当するものは当該ロアアームを良品と交換する。	本届出の内は、平成16年2月26日「届出番号1042」のリコール届出に新たに対象車を追加するものである。	1 1	0	市場からの情報による
		1042	平成16年2月26日	マツダ	RX-8	6,439 16 104	動力伝達装置(ダイナミックダンパー用遮熱板) 前輪緩衝装置(ロアアーム)	手動式変速機において、シフトレバーの振動を低減するために装着されているダイナミックダンパーの遮熱板の強度が不十分なため、エンジンの振動等により亀裂が生じ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、当該遮熱板が脱落して他の交通の安全を妨げるおそれがある。 前輪緩衝装置において、不適切な鋳造工程により製作されたロアアームが組み付けられたため、当該ロアアームのボールジョイントソケット部に亀裂が発生したものである。そのため、サーキットでのコーナリング走行時等に、内輪が段差を乗り越えたり、急操舵、急制動を行った場合、ボールジョイントソケット部からボールスタッドが外れ、走行不能となるおそれがある。	全車両、当該遮熱板を対策品と交換する。 全車両、ロアアームの製造ロット番号を点検し、該当するものは当該ロアアームを良品と交換する。		4 0	0 0	市場からの情報による。 社内関連部門からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
13	マツダ株式会社	1500	平成17年8月25日	マツダ ニホンフォード ニッサン 三菱	ボンゴフレンジ ボンゴ ボンゴブローニータ ン フリーダ パネット デリカ	80,995	動力伝達装置(自動変速機)	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。	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調査し、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。	本届出は、平成16年7月8日付け届出番号「1148」の届出と同様な問題であるが、市場措置が不要と判断した期間においても、新たな問題が判明したため、対象期間の異なるものについて届出を行うものである。	46	0	市場からの情報による。
		1148	平成16年7月8日	マツダ ニホンフォード ニッサン 三菱	ボンゴフレンジ ボンゴ ボンゴブローニ ータ ン フリーダ パネット デリカ	37,132	動力伝達装置(自動変速機) 灯火装置(灯火スイッチ)	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が不適切なため、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。 灯火装置の灯火スイッチにおいて、可動接点部に塗布したグリスの量が多いものがあるため、当該グリスが電線内部に侵入して被覆が硬化することがある。そのため、方向指示器のスイッチ操作を繰り返すと、電線の被覆に亀裂が入り、最悪の場合、芯線が断線して、前照灯、車幅灯、尾灯および計器盤照明灯が点灯しなくなるおそれがある。	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調査し、異常のあるものは、自動変速機一式を新品と交換する。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。 全車両、車台番号を確認し、対象となるものは灯火スイッチを対策品と交換する。		31 13	0 0	国内販売会社からの情報による。
14	富士重工業株式会社	1514	平成17年9月15日	スバル	レガシィ	47,678	乗車装置(リヤドア外側ハンドル)	リヤドア外側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、走行中にドアが開くおそれがある。	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一式と交換する。	本件は、平成17年7月6日付け届出番号「1462」にて届出を行ったものであるが、対象車の範囲について誤りがあったため、リコール対象車の車台番号の範囲及び製作期間並びにリコール対象車の台数を追加するものである。	2	0	販売店からの情報による。
		1462	平成17年7月6日	スバル	レガシィ	85,160	乗車装置(リヤドア外側ハンドル)	リヤドア外側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、走行中にドアが開くおそれがある。	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一式と交換する。		2	0	販売店からの情報による。
15	日野自動車株式会社	1563	平成17年11月30日	日野	日野スーパーデュ ンプロファイア	5,283	制動装置	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、後輪がロックするおそれがある。	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。	本届出は平成15年10月30日付け「届出番号994」でリコール届出したものですが、後前軸の対策が不十分であり不具合があったため、当該軸のみ再対策を行うものである。	2	0	市場からの情報による
		994	平成15年10月30日	日野	日野スーパーデュ ンプロファイア	5,036	制動装置	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、後輪がロックするおそれがある。	全車両、ナイロンチューブを点検し、損傷のある場合は新品と交換する。全車両、ナイロンチューブのホルダーを対策品と交換し、ナイロンチューブの取り回しを適切な位置に変更する。		6	0	市場からの情報による
16	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1580	平成17年12月14日	三菱	ふそうキャンター	10減、1274追加	かじ取り装置(ナックルアーム)	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。	全車両、ナックルアームを対策品と交換する。	本件は、平成16年10月20日付け「届出番号1278」にてリコール届出したものですが、対象車の選定に集計ミスがあったため、対象車を追加、訂正し、新たに届出するものです。	1	0	市場からの情報による。
		1278	平成16年10月20日	三菱	ふそうキャンター ふそうローザ	254,252	かじ取り装置(ナックルアーム)	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。	全車両、ナックルアームを対策品と交換する。 なお、対策品の全数供給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。		12*(平成4年以前) 39(平成4年以後)	0*(平成4年以前) 0(平成4年以後)	市場からの情報による。 *:社内残存情報調査結果
17	いすゞ自動車株式会社	1599	平成18年1月13日	いすゞ	ギガ フォワード ガーラミ オ ガー	33,140	灯火装置(コンビネーションスイッチ)	コンビネーションスイッチ内部の側方照射灯スイッチの接点形状が不適切なため、車線を変更する際等、コンビネーションスイッチをそのストロークの中間位置に保持した状態で側方照射灯を点灯させる操作を行なうと、当該接点間にアーク放電が発生して接点が摩耗し、摩耗粉が基板上に堆積するものがある。そのため、基板上の接点間が短絡して発熱し、火災に至るおそれがある。	全車両、側方照射灯スイッチの作動を点検し、側方照射灯スイッチ回路にリレーを追加する。	本件は、平成15年11月27日付け届出番号「1010」にて届出を行ったものですが、対象車の選定に誤りがあったため、対象車を追加し、新たに届出するものです。	2	火災2	市場からの情報による。
		1010	平成15年11月27日	いすゞ	ギガ フォワード ガーラ	48,078	灯火装置(コンビネーションスイッチ)	コンビネーションスイッチ内部の側方照射灯スイッチの接点形状が不適切なため、車線を変更する際等、コンビネーションスイッチをそのストロークの中間位置に保持した状態で側方照射灯を点灯させる操作を行なうと、当該接点間にアーク放電が発生して接点が摩耗し、摩耗粉が基板上に堆積するものがある。そのため、基板上の接点間が短絡して発熱し、火災に至るおそれがある。	全車両、側方照射灯スイッチの作動を点検し、側方照射灯スイッチ回路にリレーを追加する。		13	火災3	市場からの情報による。
18	ビー・エム・ダブリュ株式会社	外-1274	平成18年1月13日	BMW	BMW R1200 GS	443	燃料装置(燃料ポンプ)	燃料ポンプ電子制御ユニットの防水機能が不適切なため、当該電子制御ユニットと燃料ポンプに接続している端子部に水が浸入し、錆が発生することがある。そのため、当該接続端子が腐食し、燃料ポンプが作動不良となり、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。	全車両、燃料ポンプ電子制御ユニットのOリング(黒)を対策品(青緑)に交換するとともに、電子制御ユニットと燃料ポンプの接続端子を点検し、端子が腐食している場合は、電子制御ユニットと燃料ポンプを交換する。	本件は、外-1215、平成17年3月17日付けでリコール届出したものですが、新たに対象車を追加するものである。	2	0	市場からの不具合情報による。
		外-1215	平成17年3月17日	BMW	BMW R1200 GS	399	燃料装置	燃料ポンプ電子制御ユニットの防水機能が不適切なため、当該電子制御ユニットと燃料ポンプに接続している端子部に水が浸入し、錆が発生することがある。そのため、当該接続端子が腐食し、燃料ポンプが作動不良となり、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。	全車両、燃料ポンプ電子制御ユニットのOリング(青)を対策品(青緑)に交換するとともに、電子制御ユニットと燃料ポンプの接続端子を点検し、端子が腐食している場合は、電子制御ユニットと燃料ポンプを交換する。		4	0	市場でのクレーム情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
19	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1603	平成18年1月18日	三菱	ふそうキャンターワイド系	6	制動装置(ハイドロリックブースタ)	ブレーキペダルの踏力を倍力するハイドロリックブースタの増圧シリンダ内のピストンにおいて、ピストンカップ溝の加工が不適切なため、ピストンカップとピストンとの気密保持が不十分なものがある。そのため、ブレーキペダルを繰り返し使用した場合に発生する負圧で、ピストンカップとピストン間より空気が吸い込まれ、ブレーキ液に混入し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	全車両、増圧シリンダを対策品と交換すると共に、ブレーキパイプを新品と交換する。	本件は、平成16年7月21日付「届出番号1168」にてリコール届出を行ったものですが、対象車の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加して、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1519	平成17年9月14日	三菱	ふそうキャンター	4,843	制動装置(ハイドロリックブースタ)	ハイドロリックブースタの増圧シリンダ内部のバルブとピストンを連結する構造が不適切なため、ブレーキペダルを踏んだ際に発生する液圧によりバルブとピストンとが外れる場合がある。そのため、ブレーキペダルを戻した後も制動力が解除されないおそれがある。	全車両、増圧シリンダ一式を対策品と交換する。	本届出は、平成16年7月21日付「届出番号1168」によりリコール届出を行ったものに対して、新たな不具合が出たため、再度対策を行うものである。	2	0	市場からの情報による。
		1168	平成16年7月21日	三菱	ふそうキャンターワイド系	9,018	制動装置(ハイドロリックブースタ)	ブレーキペダルの踏力を倍力するハイドロリックブースタの増圧シリンダ内のピストンにおいて、ピストンカップ溝の加工が不適切なため、ピストンカップとピストンとの気密保持が不十分なものがある。そのため、ブレーキペダルを繰り返し使用した場合に発生する負圧で、ピストンカップとピストン間より空気が吸い込まれ、ブレーキ液に混入し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。	全車両、増圧シリンダを対策品と交換すると共に、ブレーキパイプを新品と交換する。なお、対策品の全数供給に時間を要することから、当面の暫定措置としてブレーキペダルを踏んだ時のペダルと床板との隙間を確認し、規定値以下のものは対策品と交換し、問題ない車両は後日対策品と交換する。	本件は平成16年7月21日に届出を行ったものであるが、事故件数に一部誤りがあることが判明したため、事故件数を訂正するものです(平成16年8月4日)。	36	人身2 物損2	市場からの情報による。
20	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1604	平成18年1月18日	三菱	ふそうローザ	3,666 1,084	車体(非常口後部観音開き扉)	車体後面に設けている非常扉のロックシステムにおいて、キャッチと噛み合うロックをもどすばねの押しもどし力の設定及びウェザーストリップの反力が不適切なため、扉をゆっくり閉めた場合、当該ロックとキャッチの噛み合いが不十分となることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行時の振動などで噛み合いが外れ、非常扉が開放するおそれがある。 車体後面に設けている観音開き扉のロックシステムにおいて、キャッチと噛み合うロックをもどすばねの押しもどし力の設定及びウェザーストリップの反力が不適切なため、扉をゆっくり閉めた場合、当該ロックとキャッチの噛み合い代が不十分となることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行時の振動などで噛み合いが外れ、観音開き扉が開放するおそれがある。	全車両、ロッカー式、キャッチ、ウェザーストリップを対策品に交換する。なお、ロックシステムのばね力適正化に伴い、ロック取付部パネルに補強プレートを追加する。 全車両、ロッカー式、キャッチ、ウェザーストリップを対策品に交換する。なお、ロックシステムのばね力適正化に伴い、アウターハンドル、コントロール一式を変更し、ロック取付部パネルに補強プレートを追加する。	本件は、平成16年9月22日付「届出番号1228」にてリコール届出を行ったものですが、対象車の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加、訂正し、新たに届出するものです。	0 0	0 0	社内情報による。
		1228	平成16年9月22日	三菱	ふそうローザ	4,743	車体(非常口後部観音開き扉)	後面に設けている非常扉のロックシステムにおいて、キャッチと噛み合うロックをもどすばねの押しもどし力の設定及びウェザーストリップの反力が不適切なため、扉をゆっくり閉めた場合、当該ロックとキャッチの噛み合いが不十分となることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行時の振動などで噛み合いが外れ、非常扉が開放するおそれがある。 車体後面に設けている観音開き扉のロックシステムにおいて、キャッチと噛み合うロックをもどすばねの押しもどし力の設定及びウェザーストリップの反力が不適切なため、扉をゆっくり閉めた場合、当該ロックとキャッチの噛み合い代が不十分となることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行時の振動などで噛み合いが外れ、観音開き扉が開放するおそれがある。	全車両、ロッカー式、キャッチ、ウェザーストリップを対策品に交換する。なお、ロックシステムのばね力適正化に伴い、ロック取付部パネルに補強プレートを追加する。 全車両、ロッカー式、キャッチ、ウェザーストリップを対策品に交換する。なお、ロックシステムのばね力適正化に伴い、アウターハンドル、コントロール一式を変更し、ロック取付部パネルに補強プレートを追加する。		4 4	0 0	市場情報による。 社内情報による。
21	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1605	平成18年1月18日	三菱	ふそう	35	原動機(噴射ポンプ)	燃料噴射ポンプの燃料噴射量を制御するラックの切欠き溝の強度が不十分のため、及び燃料噴射ポンプの原動機への取付方法が不適切なため、高回転域での使用を続けると当該ラックが折損し、エンジン回転が上昇して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、噴射ポンプの品番を点検し、該当品はラックの材質および形状を変更した噴射ポンプに交換する。また、噴射ポンプの取付状態を点検し、未対策の場合は、噴射ポンプにブラケットを追加する。	本件は、平成16年9月22日付「届出番号1241」にてリコール届出を行ったものですが、対象車の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1241	平成16年9月22日	三菱	ふそう ふそうエアロバス ふそうエアロクイーン	5,160	原動機(噴射ポンプ)	燃料噴射ポンプの燃料噴射量を制御するラックの切欠き溝の強度が不十分のため、及び燃料噴射ポンプの原動機への取付方法が不適切なため、高回転域での使用を続けると当該ラックが折損し、エンジン回転が上昇して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、噴射ポンプの品番を点検し、該当品はラックの材質および形状を変更した噴射ポンプに交換する。また、8DC11型原動機搭載車については、噴射ポンプの取付状態を点検し、未対策の場合は噴射ポンプにブラケットを追加する。		58	火災12	市場からの情報による。
22	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1606	平成18年1月18日	三菱	ふそうキャンター	53	制動装置(ブレーキマスターシリンダーピストンカップ)	ブレーキマスターシリンダー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、そのままの状態を使用すると、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。	全車両、当該ピストンカップを良品と交換する。	本件は、平成17年2月28日付「届出番号1383」にてリコール届出を行ったものですが、対象車の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加して、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1383	平成17年2月28日	三菱	ふそうキャンターガッツ ふそうキャンター	88,530	制動装置(ブレーキマスターシリンダーピストンカップ)	ブレーキマスターシリンダー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、そのままの状態を使用すると、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。	全車両、当該ピストンカップを良品と交換する。		5	0	市場からの情報による。
23	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1638	平成18年3月15日	三菱	ふそうファイター	3	燃料装置(噴射管クランプ)	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、スタータハーネスが損傷し始動不能となる、又は火災に至るおそれがある。	当該金具の取り付け構造に応じ、次の措置を行なう。 当該金具をボルトで締付ける場合は、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。 当該金具をナットで締付ける場合は、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。	本件は、平成16年9月29日付「届出番号1254」、平成17年6月1日付「届出番号1443」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1443	平成17年6月1日	三菱	ふそうローザ	200	燃料装置(噴射管クランプ)	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、スタータハーネスが損傷し始動不能となる、又は火災に至るおそれがある。	当該金具の取り付け構造に応じ、次の措置を行なう。 当該金具をボルトで締付ける場合は、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。 当該金具をナットで締付ける場合は、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。	本件は、平成16年9月29日付「届出番号1254」にてリコール届出を行ったものですが、対象車の選定に集計漏れがあったため、対象車を追加し、新たに届出するものです。	0	0	市場情報及び生産記録確認による。
		1254	平成16年9月29日	三菱	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	75,596	燃料ホース/パイプ	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、スタータハーネスが損傷し始動不能となる、又は火災に至るおそれがある。	当該金具の取り付け構造に応じ、次の措置を行なう。 当該金具をボルトで締付ける場合は、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。 当該金具をナットで締付ける場合は、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。		59	35(火災)	市場からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
24	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1635	平成18年3月15日	三菱	ふそうエアロスター	1	原動機(フライホイールリングギヤ)	大型路線バスの始動装置において、フライホイールリングギヤの硬度及びスタータマグネチックスイッチ起動回路の配線長さが不適切なため、始動操作時にスタータビニオンがフライホイールリングギヤに衝突干渉し、噛合い不良からギヤ端部が欠損、損傷することがある。そのため、エンジンの始動が困難あるいは不能となり、始動操作を繰返し行なうと、最悪の場合、火災になるおそれがある。	全車両、スターター式を対策品(スタータリレー付)と交換するとともに、遅延リレーを追加装着する。また、フライホイールリングギヤのギヤ面を点検し、異常が認められた場合は新品と交換する。	本件は、平成16年9月15日付け「届出番号1222」にてリコール届出を行ったのですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1222	平成16年9月15日	三菱	ふそうエアロスター	2,052	原動機(フライホイールリングギヤ)	大型路線バスの始動装置において、フライホイールリングギヤの硬度及びスタータマグネチックスイッチ起動回路の配線長さが不適切なため、始動操作時にスタータビニオンがフライホイールリングギヤに衝突干渉し、噛合い不良からギヤ端部が欠損、損傷することがある。そのため、エンジンの始動が困難あるいは不能となり、始動操作を繰返し行なうと、最悪の場合、火災になるおそれがある。	全車両、スターター式を対策品(スタータリレー付)と交換する。また、遅延リレー未装着車両については、遅延リレーを追加装着する。さらに、フライホイールリングギヤ硬度が不適切な車両は当該リングギヤを対策品と交換する。なお、対策されたフライホイールリングギヤが装着されている車両は、ギヤ面を点検し、異常が認められるものは新品と交換する。		82	火災2	市場からの情報による。
25	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1636	平成18年3月15日	三菱	ふそう	10	動力伝達装置(変速機)	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)の制御プログラムが不適切なため、ドライブレンジで走行後、そのままの状態でもクラッチペダルを踏まずに停止した場合、クラッチが自動で切れた状態となっているため、ブレーキを操作していないと下り坂等により極低速で車両が動き出すことがあり、その状態をECUが通常走行になったと誤認識し、クラッチが自動的に接続され、車両が発進するおそれがある。	全車両、当該ECUを対策品と交換する。	本件は、平成16年10月13日付け「届出番号1268」にてリコール届出を行ったのですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1268	平成16年10月13日	三菱	ふそう ふそうエアロバス ふそうエアロクイーン ふそうファイター	3,724	動力伝達装置(変速機)	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)の制御プログラムが不適切なため、ドライブレンジで走行後、そのままの状態でもクラッチペダルを踏まずに停止した場合、クラッチが自動で切れた状態となっているため、ブレーキを操作していないと下り坂等により極低速で車両が動き出すことがあり、その状態をECUが通常走行になったと誤認識し、クラッチが自動的に接続され、車両が発進するおそれがある。	当該ECU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、車両停車時の注意事項を記載した運転注意銘板を、車両のギヤントレバ一部に貼り付ける。		2	0	市場からの情報による。
26	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1637	平成18年3月15日	三菱	ふそう	67	動力伝達装置(トランスミッション)	変速機(トランスミッション)内部の3速歯車を支えるベアリング(ニードルローラーベアリング)の保持器の強度が不十分なため、3速の歯車より加わる荷重等により当該保持器が変形・破損することがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、シフト不良、異音等が発生して、最悪の場合、当該ベアリングが焼付き走行不能となるおそれがある。	全車両、3速のベアリングを対策品と交換し、その他の変速段は点検して異常があれば対策品と交換する。又は、対策品のベアリングを組み込んだトランスミッション一式と交換する。	本件は、平成16年10月20日付け「届出番号1277」にてリコール届出を行ったのですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1277	平成16年10月20日	三菱	ふそう ふそうエアロバス ふそうエアロクイーン ふそうエアロキング	7,719	動力伝達装置(トランスミッション)	変速機(トランスミッション)内部の3速歯車を支えるベアリング(ニードルローラーベアリング)の保持器の強度が不十分なため、3速の歯車より加わる荷重等により当該保持器が変形・破損することがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、シフト不良、異音等が発生して、最悪の場合、当該ベアリングが焼付き走行不能となるおそれがある。	全車両、3速のベアリングを対策品と交換し、その他の変速段は点検して異常があれば対策品と交換する。又は、対策品のベアリングを組み込んだトランスミッション一式と交換する。		54	0	市場からの情報による。
27	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1639	平成18年3月15日	三菱	ふそうキャンター ふそうキャンターガッツ	15	制動装置(駐車ブレーキケーブル)	駐車ブレーキケーブルとトランスミッション変速コントロールロッドの干渉を防止するための金具の形状が不適切なため、キャビンを上げた際に駐車ブレーキケーブルが、当該金具に引っ掛かることがある。そのため、そのままの状態でもキャビンを下げた場合、駐車ブレーキケーブルがキャビン内に設置された固定金具より外れ、駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。	全車両、干渉防止用金具を対策品と交換する。なお駐車ブレーキケーブルを点検し、損傷がある場合は新品と交換する。	本件は、平成17年2月17日付け「届出番号1360」にてリコール届出を行ったのですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1360	平成17年2月17日	三菱	ふそうキャンター ふそうキャンターガッツ	6,101	制動装置(駐車ブレーキケーブル)	駐車ブレーキケーブルとトランスミッション変速コントロールロッドの干渉を防止するための金具の形状が不適切なため、キャビンを上げた際に駐車ブレーキケーブルが、当該金具に引っ掛かることがある。そのため、そのままの状態でもキャビンを下げた場合、駐車ブレーキケーブルがキャビン内に設置された固定金具より外れ、駐車ブレーキが効かなくなるおそれがある。	全車両、干渉防止用金具を対策品と交換する。なお駐車ブレーキケーブルを点検し、損傷がある場合は新品と交換する。		3	0	市場情報による。
28	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1640	平成18年3月15日	三菱	ふそう	6	電気装置(シャシ配線)及びびかり取り装置	大型総輪駆動車において、車両左側フレーム内の電気配線の取り回しが不適切なため、当該配線がブレーキホース取付け金具又はパワーステアリング用オイルパイプ(パワステパイプ)と干渉するものがある。そのため、そのままの状態でも使用続けると、車両の振動等により電気配線又はパワステパイプが損傷し、最悪の場合、前照灯の不点灯、原動機が停止(再始動不可)又は操舵力が重くなるおそれがある。	全車両、電気配線及びパワステパイプをブラケットに固定する。なお、電気配線に損傷がある場合には補修、パワステパイプに損傷がある場合には新品に交換する。	本件は、平成17年3月23日付け「届出番号1389」にてリコール届出を行ったのですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1389	平成17年3月23日	三菱	ふそう	403	電気装置(シャシ配線)及びびかり取り装置	大型総輪駆動車において、車両左側フレーム内の電気配線の取り回しが不適切なため、当該配線がブレーキホース取付け金具又はパワーステアリング用オイルパイプ(パワステパイプ)と干渉するものがある。そのため、そのままの状態でも使用続けると、車両の振動等により電気配線又はパワステパイプが損傷し、最悪の場合、前照灯の不点灯、原動機が停止(再始動不可)又は操舵力が重くなるおそれがある。	全車両、電気配線及びパワステパイプをブラケットに固定する。なお、電気配線に損傷がある場合には補修、パワステパイプに損傷がある場合には新品に交換する。		3	0	市場情報による。
29	本田技研工業株式会社	1643	平成18年3月23日	ホンダ	エリシオン	57,103	乗車装置(ドアロック)	スライドドアのフロントラッチカバーの排水位置が不適切なため、排水された水がアウトハンドルケーブル下端に付着し、アウトハンドル操作時に水滴がケーブル内に引き込まれるものがある。そのため、低温時に水滴が凍結し、アウトハンドルでドアを開けた場合にケーブルの撓動抵抗がハンドルに戻らず、ドアを開められなくなるおそれがある。	全車両、左右スライドドアのフロントラッチカバーを対策品と交換するとともに、アウトハンドルケーブル下端にグリスを塗布する。	本届出は平成17年2月10日付け「届出番号1354」のリコール届出において、不具合に対する改善措置が不十分であったため、改善措置の内容及び対象範囲を見直し、再度対策を行うものである。	68	0	販売店からの情報による。
		1354	平成17年2月10日	ホンダ	エリシオン	32,277	乗車装置(ドアロック)	右スライドドアの前側ラッチシャフトの加締め加工が不適切なため、ラッチの作動に渋りがあり、清掃等でラッチに触れて下がる。ラッチを戻すスプリングの力で戻らなくなるものがある。そのため、その状態でドアを開けるとラッチがストライカーに当たり、ドアを開められなくなるおそれがある。 スライドドアのラッチを開錠する前側ラッチクランクレバーの組立が不適切なため、レバー揺動部へのグリス塗布量が不足したものがある。そのため、雨天走行等により当該レバー部に浸入した水が凍結し、この状態でスライドドアを開けると当該レバーが開錠位置から戻らなくなり、ドアを開められなくなるおそれがある。	全車両、右スライドドアの前側ラッチ一式を良品と交換する。 全車両、左右スライドドアの前側ラッチ一式を良品と交換する。		9 38	0	販売店からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
30	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1646	平成18年3月23日	三菱	ふそうローザ	13	制動装置(駐車ブレーキケーブル)	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、疲労切損し、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。	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。	本件は、平成16年10月7日付、届出番号「1258」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあることが判明したため、対象車両を追加し、新たに届け出るものです。	0	0	社内情報による。
		1258	平成16年10月7日	三菱	ふそうキャンター ふそうファイター ふそうローザ	367,697	制動装置(駐車ブレーキケーブル)	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、疲労切損し、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。	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。		16	人身2 物損1	市場情報による。
31	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1647	平成18年3月23日	三菱	ふそう ふそうエアロバスまたは ふそうエアロクイーン ふそうエアロキング ふそうエアロスター	480	原動機(エンジンハーネス)	エンジン制御用電気配線において、配線被覆の耐摩耗性が不足しているため、エンジン振動等により、電気配線の屈曲部の配線被覆が電気配線保護管(コルゲートチューブ)と擦れて摩耗損傷するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電気配線がショートまたは断線してエンジンが停止し、最悪の場合、再始動できなくなるおそれがある。	全車両、当該電気配線を電気配線保護管(ロールチューブ)付の対策品に交換する。また、噴射ポンプに付属する電気配線については、被覆を点検し、その状態により以下の措置を行なう。 損傷により芯線の露出がある場合:噴射ポンプ一式を対策品と交換する。 損傷はあるが芯線の露出がない場合:配線を修理するとともに電気配線保護管を対策品に交換する。 損傷がない場合:電気配線保護管を対策品に交換する。	本件は、平成16年9月22日付、届出番号「1239」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあることが判明したため、対象車両を追加し、新たに届け出るものです。	0	0	社内情報による。
		1239	平成16年9月22日	三菱	ふそう ふそうエアロバス ふそうエアロクイーン ふそうエアロキング ふそうエアロスター	21,427	原動機(エンジンハーネス)	エンジン制御用電気配線において、配線被覆の耐摩耗性が不足しているため、エンジン振動等により、電気配線の屈曲部の配線被覆が電気配線保護管(コルゲートチューブ)と擦れて摩耗損傷するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、電気配線がショートまたは断線してエンジンが停止し、最悪の場合、再始動できなくなるおそれがある。	全車両、当該電気配線を電気配線保護管(ロールチューブ)付の対策品に交換する。また、噴射ポンプに付属する電気配線については、被覆を点検し、その状態により以下の措置を行なう。 損傷により芯線の露出がある場合:噴射ポンプ一式を対策品と交換する。 損傷はあるが芯線の露出がない場合:配線を修理するとともに電気配線保護管を対策品に交換する。 損傷がない場合:電気配線保護管を対策品に交換する。		79	0	市場情報による。
32	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1648	平成18年3月29日	三菱	ふそうキャンター	26,801	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)	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、変速操作が出来なくなるおそれがある。	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。 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、隙間がない又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。	本件は、平成16年8月4日付、届出番号「1199」にてリコール届出を行った車両の内、車軸懸架車に対する対策内容が不十分であることが判明したため、対象車両を追加して、あらためて市場措置を実施するものです。	9	0	市場からの情報による。
		1199	平成16年8月4日	三菱	ふそうキャンター	8,171	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)	トランスミッション変速用ケーブルの取りまわしにおいて、当該ケーブルを中間でクランプする固定金具の構造が不適切なため、クランプの取付角度の不良によって、当該ケーブルが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、変速操作が出来なくなるおそれがある。	全車両、当該部の固定金具を対策品と交換する。また、ケーブルが局部的に屈曲していたものについては、ケーブルを新品と交換する。 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、当該固定金具部のクランプの取付角度を点検し、ケーブルが極端に屈曲している場合は、ケーブルを新品と交換すると共に、クランプの取付角度を正しく修正する。		48	0	市場からの情報による。
33	トヨタ自動車株式会社	1650	平成18年4月4日	トヨタ	グランビア 他9車種	74,089 3,167	動力伝達装置(フロントプロペラシャフト) 制動装置(ブレーキブースタ)	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負荷走行により当該部の温度が上昇した際、グリー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、当該ジョイント部の摩耗が進んでガタや異音を生じ、最悪の場合、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。 救急車において、制動倍力装置(ブレーキブースタ)内にあるゴム製ダイヤフラムの耐熱性が不足しているため、原動機室内の熱影響により、当該ダイヤフラムが熱劣化して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、倍力作用が損なわれて制動停止距離が伸びるおそれがある。	全車両、グリー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。 全車両、ブレーキブースタを対策品と交換する。	本届出は、平成17年4月19日付け「届出番号1413」のリコール届出にあらたに対象車種を追加するものである。	24 6	0 0	市場からの情報、国土交通省からの調査指示による。 市場からの情報による。
		1413	平成17年4月19日	トヨタ	クラウンパトロールカー	1,668	制動装置(ブレーキブースタ)	警察車において、制動倍力装置(ブレーキブースタ)内にあるゴム製ダイヤフラムの耐熱性が不足しているため、原動機室内の熱影響により、当該ダイヤフラムが熱劣化して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、倍力作用が損なわれて制動停止距離が伸びるおそれがある。	全車両、ブレーキブースタを対策品と交換する。		10	0	市場からの情報による
34	コーンズ・アンド・カンパニー・リミテッド	外-1298	平成18年4月13日	フェラーリ	360スパイダー	19	燃料蒸発ガス分散防止装置	左右燃料タンクとキャニスタを接続するために取り付けられているロールオーバーシャットオフバルブ(前側)のホースの長さが不適切なため、そのまま使用を続けると、当該ホースを取り付けた際に発生する応力により、当該ホースが折損することがある。そのため、エンジン警告灯が点灯するとともに、燃料蒸発ガスが漏れ出し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、左右燃料タンクの前側ロールオーバーシャットオフバルブを対策品と交換する。	本件は、平成16年9月28日付、届出番号「1163」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、対象車両を追加し、新たに届け出るものです。	2	0	市場からの情報による。
		外-1163	平成16年9月28日	フェラーリ	360スパイダー	108	燃料蒸発ガス分散防止装置	左右燃料タンクとキャニスタを接続するために取り付けられているロールオーバーシャットオフバルブ(前側)のホースの長さが不適切なため、そのまま使用を続けると、当該ホースを取り付けた際に発生する応力により、当該ホースが折損することがある。そのため、エンジン警告灯が点灯するとともに、燃料蒸発ガスが漏れ出し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、左右燃料タンクの前側ロールオーバーシャットオフバルブを対策品と交換する。		25	0	市場からの報告による。
35	フォルクスワーゲングループジャパン株式会社	外-1302	平成18年5月31日	フォルクスワーゲン	VWニュービートル VWゴルフGLI VWゴルフCCLi VWゴルフワゴンGLi VWポラ2.0	64,893	原動機(制御コンピュータ)	原動機制御コンピュータのプログラムが、始動直後等の冷機時に、O2センサのセラミック部の温度を急激に上昇させる制御となっているため、外気温が低い気象条件下で、セラミック部に水が付着している場合、セラミックに亀裂が発生することがある。そのため、適切な空燃比制御ができず、最悪の場合、排出ガス値が基準を超えるおそれがある。	全車両、O2センサを良品と交換する。なお、平成16年7月22日付け「届出番号外1143」の作業において、エンジンECUの制御プログラムを書き換えられていない車両は対策プログラムに更新する。	本届出は、平成16年7月22日付け「届出番号外1143」によりリコール届出を行ったものですが、対策内容が一部不適切であったため、再度対策内容を変更して実施するものである。	274	0	市場からの情報による。
		外-1143	平成16年7月22日	フォルクスワーゲン	VWニュービートル VWゴルフGLI VWゴルフCCLi VWゴルフワゴンGLi VWポラ2.0	84,079	原動機(O2センサ)	原動機制御コンピュータのプログラムが不適切なため、外気温変化の大きな気象条件下で、O2センサのセラミック部に付着した水分が、当該センサヒーターの作動時に熱負荷を与え、当該センサのセラミック部にヘアクラックが発生する。そのため、当該センサが、誤った空燃比信号を発信し、空燃比が濃くなり、イグニッション失火状態が発生して、最悪の場合、異常な排気ガスを発生するおそれがある。	全車両、O2センサのセラミック部の損傷を防ぐよう、エンジンECUの制御プログラムを書き換える。		88	0	日本国内からの情報による。
36	いすゞ自動車株式会社	1690	平成18年6月29日	いすゞ	ギガ	196	動力伝達装置(クラッチ)	クラッチシャフトと操作レバーの溶接が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、クラッチ操作の繰り返しにより当該溶接部が割がれて空転し、最悪の場合、クラッチ操作ができず、走行不能となるおそれがある。	全車両点検し、溶接が不十分なものはクラッチシャフトを良品と交換する。	本件は、平成18年1月13日付け「届出番号1600」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	1	0	市場からの情報による。
		1600	平成18年1月13日	いすゞ	ギガ	48	クラッチケーブル/ロ	クラッチシャフトと操作レバーの溶接が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、クラッチ操作の繰り返しにより当該溶接部が割がれて空転し、最悪の場合、クラッチ操作ができず、走行不能となるおそれがある。	全車両点検し、溶接が不十分なものはクラッチシャフトを良品と交換する。		-	-	-

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
37	本田技研工業株式会社	1706	平成18年7月27日	ホンダ	フィット	35,419	電気装置(制動灯スイッチ)	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、制動灯及び補助制動灯が点灯しなくなるおそれがある。	全車両、制動灯スイッチを新品と交換する。	本件は、平成17年2月2日付け「届出番号1350」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	1917	0	販売店からの情報による。
		1350	平成17年2月2日	ホンダ	フィット	93,262	電気装置(制動灯スイッチ)	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。	全車両、制動灯スイッチを対策品に交換する。		360	0	販売店からの情報による。
38	小松フォークリフト株式会社	1705	平成18年8月2日	小松	-	1,338	電気装置(配線)	車体に取付けられている電気配線の継手部の防水構造が不適切なため、洗車時等に当該部が直接被水した場合、内部に水が浸入することがある。そのため、そのまま使用を続けると、継手部内部の電気接点が腐食して、電気機器が正常に動作せず、最悪の場合、走行不能などの不具合が起こるおそれがある。	全車両、当該電気配線の継手部一式を対策品と交換する。	本件は平成17年11月21日付け「届出番号1562」にてリコール届出を行ったものですが、対象車の範囲を広げて新たに届出するものです。	1	0	市場からの情報による。
		1562	平成17年11月21日	小松	-	393	電気装置(配線)	車体に取付けられている電気配線の継手部の防水構造が不適切なため、洗車時等に当該部が直接被水した場合、内部に水が浸入することがある。そのため、そのまま使用を続けると、継手部内部の電気接点が腐食して、電気機器が正常に動作せず、最悪の場合、走行不能などの不具合が起こるおそれがある。	全車両、当該電気配線の継手部一式を対策品と交換する。		0	0	市場からの情報による。(構内作業専用車)
39	いすゞ自動車株式会社	1707	平成18年8月3日	いすゞ	ギガ	901	制動装置(ブレーキチャンバ)	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。 スプリング式駐車制動装置において、スプリング室とサービスブレーキ室とを連結する配管の一部(エルボ部)の材質が不適切なため、経時劣化により亀裂が発生し、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。	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、ネジ部に接着剤を塗布する。なお、スプリング室内部に錆のあるものは、駐車ブレーキチャンバ(ビギーバック)を良品と交換する。 全車両、エルボ部を対策品と交換する。	本件は、平成18年6月29日付け「届出番号1689」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあったため、対象車両(2019年式トラック)を追加し、新たに届出するものです。	0	0	顧客からの連絡による。
		1689	平成18年6月29日	いすゞ	ギガ	12,129	制動装置(ブレーキチャンバ)	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形状が不適切なため、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。 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。 スプリング式駐車制動装置において、スプリング室とサービスブレーキ室とを連結する配管の一部(エルボ部)の材質が不適切なため、経時劣化により亀裂が発生し、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。	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、ネジ部に接着剤を塗布する。なお、スプリング室内部に錆のあるものは、駐車ブレーキチャンバ(ビギーバック)を良品と交換する。 全車両、エルボ部を対策品と交換する。		302 109 2	0	市場からの情報による。
40	株式会社小松製作所	1709	平成18年8月3日	コマツ	WA150-5 WA200-5 WA270-5 WA320-5 WR12-5	765	動力伝達装置(静油圧変速機走行モータ)	静油圧変速機の走行モータの切替えバルブにおいて、左右のボルトの締付けトルクが不適切なため、除雪作業時等の作動油が高圧となる条件下で繰り返し使用するとボルトが緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オーリングが破損して作動油が流出し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。 静油圧変速機の走行モータにおいて、油圧回路の加工穴を塞ぐ栓の締付けトルクが不適切なため、除雪作業時等の作動油が高圧となる条件下で繰り返し使用すると栓が緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オーリングが破損して作動油が流出し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、ボルト及びオーリングを新品と交換し、ボルトを適切に締付ける。 全車両、栓及びオーリングを新品と交換し、栓を適切に締付ける。	本届出の については平成17年11月29日付け「届出番号1566」でリコール届出したものであるが、対策措置が不足していたため、再度対策を行うものである。	10件 55件	0	市場からの情報による。
		1566	平成17年11月29日	コマツ	WA150-5 WA200-5 WA270-5 WA320-5 WR12-5	112	動力伝達装置(静油圧変速機走行モータ)	静油圧変速機の走行モータの切替えバルブにおいて、左右のボルトの締付けが不適切なため、使用過程においてボルトが緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オーリングが破損して作動油が流出し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、ボルトの締付けを点検し、緩みのあるものはボルト及びオーリングを新品に交換し、ボルトを適切に締付ける。		11	0	市場からの情報による。
41	新キャタピラー三菱株式会社	1710	平成18年8月3日	キャタピラー	910GII	1,459	動力伝達装置(静油圧変速機走行モータ)	静油圧変速機の走行モータの切替えバルブにおいて、左右のボルトの締付けトルクが不適切なため、除雪作業時等の作動油が高圧となる条件下で繰り返し使用するとボルトが緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オーリングが破損して作動油が流出し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。 静油圧変速機の走行モータにおいて、油圧回路の加工穴を塞ぐ栓の締付けトルクが不適切なため、除雪作業時等の作動油が高圧となる条件下で繰り返し使用すると栓が緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オーリングが破損して作動油が流出し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、ボルト及びオーリングを新品と交換し、ボルトを適切なトルクで締付ける。 全車両、栓及びオーリングを新品と交換し、栓を適切なトルクで締付ける。	本届出の については平成17年11月29日付け「届出番号1568」でリコール届出したものであるが、対策措置が不足していたため、再度対策を行うものである。	3件 8件	0	市場からの情報による。
		1568	平成17年11月29日	キャタピラー	910GII	292	動力伝達装置(静油圧変速機走行モータ)	静油圧変速機の走行モータの切替えバルブにおいて、左右のボルトの締付けが不適切なため、使用過程においてボルトが緩むものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オーリングが破損して作動油が流出し、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、ボルトの締付けを点検し、緩みのあるものはボルト及びオーリングを新品に交換し、ボルトを適切に締付ける。		9	0	バルブサプライヤーからの報告による。
42	三菱ふそうトラック・バス株式会社 (改善対策292)	1724	平成18年9月20日	三菱	ふそうエアロスター 他5車種	117	座席(非常口付近の座席)	バスの非常口横の前転倒式座席において、座席を固定するピンの保持力が弱いもの、転倒防止金具が取付けのバラッキにより掛かり代が不足しているもの、転倒防止金具の強度が不足しているものがある。そのため、急ブレーキにより乗客が後方より当該座席に倒れかかるとヒンジの固定が外れ、又は金具が変形し、最悪の場合、座席が転倒するおそれがある。	全車両、非常口横の座席を点検し、転倒防止金具がない車両は、当該金具を追加する。また、転倒防止金具がある車両は、当該金具を対策品に交換する。なお、ドア運動式については非常扉側の金具取付け部を点検し、ドアが変形、腐食している場合は、補修または新品と交換する。	本案件は、リコール「届出番号1229(平成16年9月22日届出)」及び改善対策「届出番号292(平成17年9月26日届出)」にて届出を行ったものですが、対象車の選定漏れがあったため、対象車両を追加して、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		(改善対策292)	平成17年9月26日	三菱	ふそうエアロスター 他6車種	41,414	座席(非常口付近の座席)	バスの非常口横の前転倒式座席において、転倒防止金具の衝突時または危険を回避するために急制動をかけた際に生じる想定以上の荷重に対する強度が不足しているものがある。そのため、急制動時に金具が変形し、最悪の場合、座席の転倒を防止できないおそれがある。	全車両、転倒防止金具を対策品に交換する。なお、ドア運動式については非常扉側の金具取付け部を点検し、ドアが変形、腐食している場合は、補修または新品と交換する。		8	人身2	市場からの情報による。
		1229	平成16年9月22日	三菱	ふそう ふそうエアロミディ ふそうエアロスター ふそうエアロバス ふそうエアロキング	51,943	座席(非常口付近の座席)	バスの非常口横の前転倒式座席において、座席を固定するピンの保持力が弱い、また、転倒防止金具の取付けバラッキにより掛かり代が不足しているものがある。そのため、急ブレーキにより乗客が後方より当該座席に倒れかかるとヒンジの固定が外れ、最悪の場合、座席が転倒するおそれがある。	全車両、非常口横の座席を点検し、対象となる座席において、転倒防止金具がない車両は、転倒防止金具を追加する。また、転倒防止金具がある車両は、転倒防止金具の掛かり代を点検し、掛かり代が不足している場合、シムを追加して、掛かり代を適正化する。		9	人身7	市場情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
43	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1759	平成18年10月17日	三菱	ふそう	25	制動装置(ブレーキチャンバ)	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はめ込む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。 水浸入防止キャップを保持するネジの形状が不適切なため、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。 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。	全車両、駐車ブレーキチャンバを点検し、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、全車両水浸入防止キャップを新品と交換する。 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。	本案件は、リコール「届出番号1715(平成18年9月5日)」にて届出を行ったものですが、対象車種の選定漏れがあったため、対象車両を追加して、新たに届出をするものです。	0	0	市場からの情報による。
		1715	平成18年9月5日	三菱	ふそうエアロバス ふそうエアロクイン ふそうエアロキング ふそうファイター	53,571	制動装置(ブレーキチャンバ)	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はめ込む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。 水浸入防止キャップを保持するネジの形状が不適切なため、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。 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。	全車両、駐車ブレーキチャンバを点検し、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、全車両水浸入防止キャップを新品と交換する。 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。		51 4 0	0	市場からの情報及び国土交通省からの指示による。
44	アウディジャパン株式会社	外-1351	平成18年11月21日	アウディ	A4 1.8 A4 1.8クワトロ A4 2.6 A4 2.8クワトロ	15,303	電気装置(配線)	原動機の始動スイッチにおいて、スイッチケース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、スイッチケースが破損し、最悪の場合、原動機の始動後も始動スイッチが規定の位置まで戻らず、前照灯、方向指示器、窓拭き器等が点灯又は作動しないおそれがある。	全車両点検し、当該始動スイッチを対策品と交換する。	本届出は、平成13年9月13日に届け出たリコール届出番号「外-898」の対策が不十分であったため、対策内容及び対象範囲を見直し、再度対策を実施するものである。	44	0	市場からの情報及び国土交通省の調査指示による。
		外-898	平成13年9月13日	アウディ	A4 1.8 A4 1.8クワトロ A4 2.6 A4 2.8クワトロ	16,103	原動機の始動スイッチ	原動機の始動スイッチにおいて、スイッチケースの強度が不足しているため、そのままの状態で使用を続けると、スイッチケースが破損し、最悪の場合、スタータによって原動機が始動した後も始動スイッチが規定の位置まで戻らないことから、電気系統が作動せず、前照灯、方向指示器、窓拭き器等が点灯又は作動しないおそれがある。	全車両、当該スイッチを対策品と交換する。		5	0	海外の市場情報による。
45	ダイムラー・クライスラー日本株式会社	外-1368	平成18年12月7日	クライスラー	ジープ・チェロキー	4,122	緩衝装置(ボールジョイント)	前輪リアアームのボールジョイントの気密性が不十分なため、当該ジョイント内に水が浸入するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、内部が腐食により早期に摩耗し、最悪の場合、ステアリング・ナックルから脱落し、走行不能となるおそれがある。	全車両、当該ボールジョイントを対策品と交換する。	本届出は、平成16年5月25日に届出のリコール届出番号「外-1119」の対策が不十分であったため、対策内容及び対象範囲を見直し、再度対策を実施するものである。	12	0	市場からの報告による。
		外-1119	平成16年5月25日	クライスラー	ジープ・チェロキー	1,678	緩衝装置(ボールジョイント)	前輪リアアームのボールジョイント・ブーツの形状に不適切なものがあり、ボールジョイントの気密性が不十分なものがある。また、ボールジョイント・ブーツの耐熱性が不十分なため、当該ブーツが熱劣化し損傷するものがある。そのため、ボールジョイント内に水が浸入してグリスが濡れ潤滑不足となり、ボールジョイントの腐食や摩耗が早期に進行して異音が発生し、そのまま使用を続けると、ボールジョイントがステアリング・ナックルから脱落して走行不能となるおそれがある。	全車両、ボールジョイント・ブーツ・ヒートシールドを追加で取り付ける。また、全車両ボールジョイントを点検し、形状の改良されたボールジョイントが取り付けられないものは対策品と交換する。改良されたボールジョイントが取り付けられているものであって、ボールジョイント・ブーツが損傷しているものは対策品と交換する。		0	0	海外市場からの報告による。
46	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1810	平成19年1月31日	三菱	ふそう	288	緩衝装置	後2軸トラックの後々軸(非駆動軸)にお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。	全車両、当該部を点検し、不具合品が装着されている場合には、後々軸のズレ止め上部の爪に延長プレートを追加する。	本件は、平成16年9月29日付け「届出番号1237」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の台数選定に誤りがあったため、対象車両を追加し新たに届出を行うものです。	1	0	市場からの情報による。
		1237	平成16年9月29日	三菱	ふそう	14,347	緩衝装置	後2軸トラックの後々軸(非駆動軸)にお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。	全車両、後々軸のズレ止め上部の爪に延長プレートを追加する。		6	人身1 物損1	市場からの情報による。
47	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1811	平成19年2月6日	三菱	ふそうファイター ふそうエアロスター ふそうエアロバス ふそうエアロクイン ふそうエアロミディ ふそうエアロキング	55,057	走行装置(フロントハブ)	フロントハブにおいて、ホイールナットの過大締め付け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。	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付トラック)については、ナックルスピンローラー式も交換する。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。	今回届出車種の一部について、平成16年のリコール届出の際に検討した結果、必要がないと判断したものが、使用環境に対する余裕が十分でないことが判明したため、あらためて市場措置を実施するものです。また、残りの車種については、平成16年のリコール届出の際に検討した結果、リコール届出を行ったものですが、使用環境に対する余裕が十分でないことが判明したため、再度市場措置を実施するものです。	8件(破断1件、 亀裂7件(市場調査で発見))	0	市場からの情報および市場調査結果による。
48	スズキ株式会社	1824	平成19年2月15日	スズキ	スイフト	2,276	動力伝達装置(ドライブシャフト)	トランスミッションデフサイドギヤと左フロントドライブシャフトの嵌合部の抜け防止用スナッピングの形状が不適切なため、デフサイドギヤへの掛かり代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、高速走行時にスナッピングの保持力が低下し、車両がバウンド等をした際にドライブシャフトとデフサイドギヤの嵌合が外れ、最悪の場合、タイヤに駆動力が伝わらなくなり、走行不能となるおそれがある。	全車両、左フロントドライブシャフトのスナッピングを対策品に交換する。	本案件は、リコール「届出番号1486(平成17年7月21日届出)」にて届出を行ったものですが、当時対象外としていたものの中から不具合が発生したため、対象車両を追加して、新たに届出をするものです。	5	0	市場からの情報及び国土交通省の指摘による。
		1486	平成17年7月21日	スズキ シボレー	スイフト クルーズ	78,706	動力伝達装置(ドライブシャフト)	トランスミッション内デフサイドギヤと左フロントドライブシャフトの嵌合部の抜け防止のために設けられているスナッピングの形状が不適切なため、デフサイドギヤへの掛かり代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、高速走行時にスナッピングがドライブシャフトの中心方向に動き、当該嵌合が外れ、最悪の場合、タイヤに駆動力が伝わらなくなり、走行不能となるおそれがある。	全車両、左フロントドライブシャフトのスナッピングを対策品に交換する。		39	0	市場からの情報による。
49	本田技研工業株式会社	1826	平成19年2月15日	ホンダ	アコード アコードワゴン	61,294	灯火装置(前照灯)	高輝度放電灯式ヘッドランプ装着車において、ヘッドランプのレンズとハウジング結合部の構造が不適切なため、ボンネットラバーシールによりレンズが押され、レンズとハウジング結合部のシール材が部分的に剥がれるものがある。そのため、雨天時等にヘッドランプ内に水が浸入し、最悪の場合、ヘッドランプのコントロールユニットに水が浸入して、電圧制御回路が短絡し、ヘッドランプが不点灯となるおそれがある。	全車両、ヘッドランプの点灯状態を点検し、点灯しないものはコントロールユニットを交換するとともに、ヘッドランプのレンズとハウジング結合部へ止め金具を追加する。点灯するものは、結合部へ止め金具を追加する。	本届出は、平成16年9月7日「届出番号1212」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不十分であったため、改善措置の内容及び対象範囲を見直し、再度対策を行うものである。	49	0	販売店からの情報及び国土交通省からの指摘による。
		1212	平成16年9月7日	ホンダ	アコード アコードワゴン	31,102	灯火装置(前照灯) 電気装置(電気配線)	高輝度放電灯式前照灯の左側ヘッドランプでハウジングにレンズを取り付ける組み立て治具の寸法が不適切なため、ヘッドランプ組み立て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。そのため、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ると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。 トランク内に取り付けている電気配線の保護方法が不適切なため、電気配線を車体へ留めるハーネスバンドクリップ部で屈曲が強くなり、トランクリッド開閉の繰り返しにより電気配線の保護テーピングが損傷するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、配線の芯線が断線し、番号灯や後退灯、および尾灯が点灯しなくなるおそれがある。	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、不具合がないものは対策品のヘッドランプに交換する。 全車両、電気配線のハーネスバンドクリップ部の保護テーピング状態を点検し、テーピングに損傷があるものは当該電気配線を対策品と交換する。また、配線に損傷がないものは樹脂製の保護チューブを追加する。		42件 0件	0	販売店からの情報による。 社内試験結果による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
50	ピー・エー・ジー・インポート株式会社	外-1384	平成19年3月6日	ランドローバー	ディスカバリー3	222	燃料装置(プリーザーパイプ)	燃料タンク内のプリーザーパイプ(給油時に燃料タンク内の空気を外部に排出するためのもの)の成型加工が不適切なため、接続部が外れることがあり、燃料が規定以上に給油される場合がある。そのため、当該箇所より、燃料がキャニスターに流入し、エンジンに濃い燃料が供給され、エンジンが停止する、又は、外気温度が非常に高いときなどに、キャニスターの容量を超え、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料タンクを良品と交換する。	本件は、平成17年11月30日付け「届出番号外1267」にてリコール届出を行ったのですが、対象車両の選定に誤りがあったため、対象車両を追加する届出を行うものです。	4	0	国内市場からの情報による。
		外-1267	平成17年11月30日	ランドローバー	ディスカバリー3	359	燃料装置(プリーザーパイプ)	燃料タンク内のプリーザーパイプ(給油時に燃料タンク内の空気を外部に排出するためのもの)の成型加工が不適切なため、接続部が外れることがあり、燃料が規定以上に給油される場合がある。そのため、当該箇所より、燃料がキャニスターに流入し、エンジンに濃い燃料が供給され、エンジンが停止する、又は、外気温度が非常に高いときなどに、キャニスターの容量を超え、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料タンクを良品と交換する。		9	0	国内市場からの情報による。
51	株式会社タダノ	1847	平成19年3月16日	タダノコベルコ	CREVO120、REVO100、PITAGORAS(タダノ)RK120-2(コベルコ)	512	原動機(ヘッドアイドラギヤ)	原動機のカムシャフト駆動用ヘッドアイドラギヤのプッシュの材質に不適切なものがあるため、プッシュが早期に摩耗してプ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。又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。	全車両、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。	本件は、平成17年9月15日付け「届出番号1528」により製作過程の問題でリコール届出(対象台数24台)したものと同様の不具合が発生するものであるが、原動機製作会社による原因究明の結果、設計要因による事が判明したため、対策内容および対象範囲を見直し対策を行なうもので、前回の対策部品も該当し24台全てが含まれる事となる。さらに、平成17年9月29日付け「届出番号1529」により交換した9台も対象に含まれる事となる。	0	0	原動機製作会社からの情報による。
		1529	平成17年9月29日	タダノ	CREVO120	290	原動機	原動機のカムシャフトを駆動するヘッドアイドラギヤを固定するボルトの締付けが不足しているため、当該ギヤにガタ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、ボルトに弛みが発生して、ギヤの噛み合いが不良となり異音が発生し、最悪の場合、当該ボルトが折損してギヤの噛み合いが外れて原動機が停止し、再始動不能となるおそれがある。	全車両、当該アイドラギヤを固定するボルトを対策品と交換し、当該ボルトを新たに設定した締付トルクで取付ける。なお、当該ボルトが緩んでいる場合は、アイドラギヤを新品と交換する。		0	0	原動機製作会社からの情報による。
		1528	平成17年9月15日	タダノ	CREVO120	24	エンジン本体	原動機のカムシャフト駆動用ヘッドアイドラギヤのプ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プッシュの間にガタが生じ、シャフトつば部の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。又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、原動機が停止し再始動不能となるおそれがある。	全車両、アイドラギヤのプッシュを点検し、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。		-	-	-
52	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1842	平成19年4月6日	三菱	ふそう	1	冷却装置	変速機に装着されている流体式補助ブレーキ装置の冷却用水管を支持する取付け金具の強度が不足しているため、走行時の振動により当該金具が亀裂、折損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、冷却用水管をつなくホースが外れて、エンジン冷却水が大量に流出し、エンジンの焼付きにより走行不能となるおそれがある。	全車両、取付け金具を確認し、強度が不足している金具が装着されているものは、対策品と交換する。	本件は、平成17年5月11日付、届出番号「1430」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加するものです。	0	0	国土交通省からの指示による。
		1430	平成17年5月11日	三菱	ふそう	384	冷却装置	変速機に装着されている流体式補助ブレーキ装置の冷却用水管を支持する取付け金具の強度が不足しているため、走行時の振動により当該金具が亀裂、折損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、冷却用水管をつなくホースが外れて、エンジン冷却水が大量に流出し、エンジンの焼付きにより走行不能となるおそれがある。	全車両、取付け金具を確認し、強度が不足している金具が装着されているものは、対策品と交換する。		1	0	市場からの情報による。
53	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1843	平成19年4月6日	三菱	ふそう	1	冷却装置	変速機に装着されている流体式補助制動装置の冷却水ホースの耐久性が不足しているため、走行時の振動等により亀裂が発生し、また、ホースが抜けるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エンジン冷却水が大量に流出し、最悪の場合、エンジンが焼付き、走行不能となるおそれがある。	全車両、冷却水ホースを対策品と交換する。また、オイルクーラーの設置場所が異なる一部の車両については、ホースをつなく周辺部品一式も併せて対策品と交換する。	本件は、平成17年6月29日付、届出番号「1466」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加するものです。	0	0	国土交通省からの指示による。
		1466	平成17年6月29日	三菱	ふそう	2,068	冷却装置	変速機に装着されている流体式補助制動装置の冷却水ホースの耐久性が不足しているため、走行時の振動等により亀裂が発生し、また、ホースが抜けるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、エンジン冷却水が大量に流出し、最悪の場合、エンジンが焼付き、走行不能となるおそれがある。	全車両、冷却水ホースを対策品と交換する。また、オイルクーラーの設置場所が異なる一部の車両については、ホースをつなく周辺部品一式も併せて対策品と交換する。		76	0	社内情報及び市場からの情報による。
54	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1859	平成19年4月6日	三菱	ふそう	44	走行装置(リヤハブ)	リヤハブのフランジ付け根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おそれがある。	全車両、リヤハブを対策品に交換する。	本件は、平成16年4月15日付、届出番号「1072」および平成16年12月17日付届出番号「1329」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加するものです。	0	0	国土交通省からの指示による。
		1329	平成16年12月17日	三菱	ふそう ふそうエアロキング	183,639	走行装置(リヤハブ)	リヤハブのフランジ付け根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おそれがある。	全車両、リヤハブを対策品に交換する。なお、対策品の全数供給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、亀裂のあるハブは対策品に交換し、亀裂のない場合は、後日、対策品に交換する。	平成16年4月15日に「届出番号1072」のリコール届出を行ったが、その後、新たに定義・確立した強度検証手法に基づく強度検討の結果、ならびに市場情報から、対象外としていた一部車両についても対策が必要との判断に至ったため、本リコール届出を行うものである。	17	0	市場からの情報および社内検証結果による。
		1072	平成16年4月15日	三菱	ふそう ふそうエアロミディ ふそうエアロバス ふそうエアロスター ふそうエアロクイーン ふそうエアロキング	21,769	走行装置(リヤハブ)	リヤハブのフランジ付け根の肉厚が薄く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、当該部分に亀裂が発生するものがある。またフランジ付け根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おそれがある。	全車両、リヤハブを対策品と交換する。なお、対策品の検証と全数供給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、次の対応を行う。亀裂のあるハブは現行の最新型ハブに交換する。亀裂のない場合は、その旨を使用者に説明し、使用上の注意喚起を行う。		65	0	市場からの情報による。
55	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1860	平成19年4月6日	三菱	ふそうエアロクイーン	2	動力伝達装置(プロベラシャフト)	流体式リターダ(補助制動装置)を装着した大型バスにおいて、プロベラシャフト接続部(エンドヨーク)の構造が不適切なため、エンドヨークに設けられている十字継手(スバイダ)のベアリング抜け出し防止用のストッパーが発進停止の繰り返しにより摩耗する、又はプロベラシャフト組立て時に損傷する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ベアリングにガタを生じてプロベラシャフトが過大に振動し、最悪の場合、ベアリング固定金具又は取付ボルトが折損して、プロベラシャフトが脱落するおそれがある。	全車両、エンドヨークとスバイダ一式を対策品と交換する。	本件は、平成16年6月15日付、届出番号「1111」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加するものです。	1	0	国土交通省からの指示及び市場からの情報による。
		1111	平成16年6月15日	三菱	ふそうエアロクイーン ふそうエアロバス	266	動力伝達装置(プロベラシャフト)	流体式リターダ(補助制動装置)を装着した大型バスにおいて、プロベラシャフト接続部(エンドヨーク)の構造が不適切なため、エンドヨークに設けられている十字継手(スバイダ)のベアリング抜け出し防止用のストッパーが発進停止の繰り返しにより摩耗する、又はプロベラシャフト組立て時に損傷する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ベアリングにガタを生じてプロベラシャフトが過大に振動し、最悪の場合、ベアリング固定金具又は取付ボルトが折損して、プロベラシャフトが脱落するおそれがある。	全車両、エンドヨークとスバイダ一式を対策品に交換する。なお、対策品の全数供給に時間を要するため、当面の暫定処置として当該ベアリング部のガタを点検し、整備基準値を越えるものは対策品と交換し、整備基準内の車両は後日対策品と交換する。		9	物損2	市場からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
56	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1861	平成19年4月6日	三菱	ふそう	16	動力伝達装置(プロペラシャフト)	動力伝達装置において、プロペラシャフトのパイプとスプラインシャフトの溶接部の耐久強度が不足しているため、急発進、又は登坂での発進を繰り返し過度に行くと当該部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、最悪の場合、プロペラシャフトが折損して走行不能となるおそれがある。	全車両、プロペラシャフト一式を対策品と交換する。	本件は、平成17年7月6日付、届出番号「1478」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加するものです。	0	0	国土交通省からの指示による。
		1478	平成17年7月6日	三菱	ふそう ふそうエアロキング	32,156	動力伝達装置(推進軸)	動力伝達装置において、推進軸のパイプとスプラインシャフトの溶接部の耐久強度が不足しているため、急発進、又は登坂での発進を繰り返し過度に行くと当該部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、最悪の場合、推進軸が折損して走行不能となるおそれがある。	全車両、推進軸一式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、推進軸の当該部を点検し、亀裂がある車両については対策品と交換する。		27	物損1	市場情報による
57	三菱ふそうトラック・バス株式会社	1862	平成19年4月6日	三菱	ふそうエアロクイーン ふそうエアロキング	2	制動装置(ASRバルブ)	駆動輪の空転を防止するために装着されているASR(アンチスピンレギュレータ)バルブ内部の弁の材質および寸法が不適切なため、当該弁の背面にかかるエア圧による経年劣化および高温環境下での変形により、排気ポートを塞ぐものがある。そのため、ブレーキ配管内に圧力が残留し、常にブレーキが作動した状態となってブレーキドラムが過熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、ASRバルブを対策品と交換すると共に配管コネクタを新品と交換する。 また、当該バルブを10年毎の定期交換部品に変更する。	本件は、平成16年12月17日付、届出番号「1333」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加するものです。	0	0	国土交通省からの指示による。
		1333	平成16年12月17日	三菱	ふそうファイター ふそう ふそうエアロミディ ふそうエアロバス ふそうエアロクイーン ふそうエアロスター ふそうエアロキング	1,376	制動装置(ASRバルブ)	駆動輪の空転を防止するために装着されているASR(アンチスピンレギュレータ)バルブ内部の弁の材質および寸法が不適切なため、当該弁の背面にかかるエア圧による経年劣化および高温環境下での変形により、排気ポートを塞ぐものがある。そのため、ブレーキ配管内に圧力が残留し、常にブレーキが作動した状態となってブレーキドラムが過熱して、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、ASRバルブを対策品と交換すると共に配管コネクタを新品と交換する。 また、当該バルブを10年毎の定期交換部品に変更する。		7	火災2	市場情報による。
58	スズキ株式会社	1880	平成19年5月15日	スズキ	バーディー90	850	灯火装置(前照灯)	前照灯の灯火器の構造が不適切なため、放熱しにくい構造となっている。そのため、点灯時及び太陽光の熱により反射器が変形してバルブに傾きが生じ、光軸が変化することがあり、最悪の場合、ソケット部の半田が溶け、リード線が抜けて前照灯が不灯となるおそれがある。	全車両、ヘッドランプ及びソケットを対策品に交換する。また、バルブを新品に交換する。	本案件は、リコール「届出番号1815(平成19年2月8日)」にて届出を行ったものですが、当時対象外としていた車種にも同様の不具合が発生するおそれがあることから、対象車種を追加して届出をするものです。	0	0	社内テストによる。
		1815	平成19年2月8日	スズキ	レッツフォー	22,192	灯火装置(前照灯)	前照灯の灯火器の構造が不適切なため、放熱しにくい構造となっている。そのため、点灯時及び太陽光の熱により反射器が変形してバルブに傾きが生じ、光軸が変化することがあり、最悪の場合、ソケット部の半田が溶け、リード線が抜けて前照灯が不灯となるおそれがある。	全車両、ヘッドランプ及びソケットを対策品に交換する。また、バルブを新品に交換する。		20	0	市場からの情報による。
59	新キャタビラー三菱株式会社	1882	平成19年5月22日	キャタビラー	924G 924GZ 928G	227	エンジン(アクセルペダル)	アクセルペダルのリターン Springs の強度が不足しているため、アクセルペダルの繰り返し操作により Springs フック部に亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用続けると、当該フック部が折損し、最悪の場合、アクセルペダルが踏込まれたまま戻らなくなり、エンジン回転が下がらなくなるおそれがある。	全車両、アクセルペダル一式を対策品と交換する。	本届出については平成17年12月15日付け「届出番号1582」でリコール届出したものであるが、原因究明が不十分であったため、対策内容を見直し再度届出を行うものである。	3	0	市場からの情報による。
		1582	平成17年12月15日	キャタビラー	924G 924GZ 928G	139	エンジン(アクセルペダル)	アクセルペダルに装着されているリターン Springs の製造方法が不適切なため、フック部に傷がついているものがある。そのため、そのまま使用続けると、当該 Springs が折損しアクセルペダルが踏込まれたまま戻らなくなり、エンジン回転が下がらなくなるおそれがある。	全車両、リターン Springs を良品と交換する。		6	0	市場からの情報による。
60	ゼネラルモーターズ・アジア・パシフィック・ジャパン株式会社	外-1406	平成19年5月29日	サーブ	9-3 9-5	2,488	燃料装置(燃料ホース)	燃料ホースと燃料ポンプの組付けが不適切なものが、燃料ホース取付け部に応力がかかるものがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、最悪の場合、車両の振動等により当該取付け部が折損し、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、対策用ブラケットを取り付ける。	本届出は、平成17年4月15日付「外-1217」及び平成18年7月21日付「外-1321」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあることが判明したため、対象車両を追加し、新たに届け出るものです。	31	0	国内の市場クレーム及び国土交通省の指摘による。
		外-1321	平成18年7月21日	サーブ	9-3	2,045	燃料装置(燃料ホース)	燃料ホースと燃料ポンプの組付けが不適切なものが、燃料ホース取付け部に応力がかかるものがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、最悪の場合、車両の振動等により当該取付け部が折損し、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、対策用ブラケットを取り付ける。	本届出は、平成17年4月15日付「外-1217」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあることが判明したため、対象車両を追加し、新たに届け出るものです。	32	0	国内の市場クレーム及び国土交通省の指摘による。
		外-1217	平成17年4月15日	サーブ	9-3	165	燃料装置(燃料ホース)	燃料ホースと燃料ポンプの組付けが不適切なものが、燃料ホース取付け部に応力がかかるものがある。そのため、そのままの状態で使用続けると、最悪の場合、車両の振動等により当該取付け部が折損し、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、対策用ブラケットを取り付ける。		1	0	海外のクレーム情報による。
61	シトロエン・ジャパン株式会社	外-1418	平成19年6月22日	シトロエン	C5	1,389	動力伝達装置(シフトガイドピン)	動力伝達装置において、シフトコントロール内部にあるシフトガイドピンの強度が不足しているため、シフト操作を行った際にピンが折損することがあり、シフトレバーがパーキング位置にしたときにシフト操作が出来なくなり、走行不能となるおそれがある。	全車両、シフトガイドアッセンブリを対策品と交換する。	本届出は、平成13年12月12日付「外-919」にて、届出を行ったものですが、対策品の強度不足が判明したため、新たに届出するものです。	14	0	国内の市場クレームによる。
		外-919	平成13年12月12日	シトロエン	C5	188	動力伝達装置	動力伝達装置において、シフトコントロール内部にあるシフトガイドピンの強度が不足しているため、シフト操作を行った際にピンが折損することがあり、シフトレバーをパーキング位置にしたときにシフト操作が出来なくなって、走行不能となるおそれがある。	全車両、シフトガイドアッセンブリを対策品と交換する。		3	0	海外の新車輸送業者からの報告による。
62	ピー・エー・ジー・インポート株式会社	外-1412	平成19年6月27日	ボルボ	ボルボ XC90	730	かじ取り装置(タイロッドエンドボールジョイント)	タイロッドエンドのボールジョイント部の構造が不適切なため、段差の通過やオフロード走行等、当該部に外部からの強い負荷が繰り返し掛かると、ワッシャが変形してがたが生じることがある。そのため、そのまま使用続けると、タイロッドエンド取り付けナットが緩み、最悪の場合、ボールジョイントが折損し、かじ取り操作が出来なくなるおそれがある。	全車両、タイロッドエンドを対策品と交換する。	本届出は、平成18年6月7日付「外-1307」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあることが判明したため、対象車両を追加する届出を行うものです。	0	0	海外市場からの情報による。
		外-1307	平成18年6月7日	ボルボ	ボルボ XC90	2,972	かじ取り装置(タイロッドエンドボールジョイント)	タイロッドエンドのボールジョイント部の構造が不適切なため、段差の通過やオフロードの走行等、当該部に外部からの強い負荷が繰り返し掛かると、ワッシャが変形してがたが生じることがある。そのため、そのまま使用続けると、タイロッドエンド取り付けナットが緩み、最悪の場合、ボールジョイントが折損し、かじ取り操作が出来なくなるおそれがある。	全車両、タイロッドエンドを対策品と交換する。		0	0	本国メーカーからの情報による。
63	日野自動車株式会社	1899	平成19年6月29日	日野	セレガ	1,079	原動機(燃料噴射パイプ)	燃料噴射パイプの形状が不適切なため、中速回転域において噴射パイプに共振が発生し、パイプに亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用続けると、燃料が漏れてエンジンオイルに混入し、混合したオイルがブローパイプに混じってシリンダ内で燃焼するため、出力不足となる又は振動が発生し、最悪の場合、エンストし再始動できなくなるおそれがある。	全車両、該当するパイプ(2-6気筒用)を対策品と1気筒用パイプを新品と交換するとともに、噴射特性の制御プログラムを書き換える。	本届出は、平成18年10月25日付け「届出番号1753」でリコール届出を行ったものですが、対策が不十分であったことから不具合が発生したため、再対策を行うものです。	1	0	他社及び市場からの情報による。
		1753	平成18年10月25日	日野	セレガ	551	原動機(燃料噴射パイプ) 制動装置(エアチャージパイプ)	燃料噴射制御プログラムが不適切なため、中速回転域において噴射パイプに共振が発生し、パイプに亀裂が発生するものがある。そのため、そのまま使用続けると、燃料が漏れてエンジンオイルに混入し、シリンダ内で燃焼されるため、出力不足となる又は振動が発生し、最悪の場合、エンストし再始動できなくなるおそれがある。 制動装置のエアチャージパイプの固定方法が不適切なため、エンジン振動等により当該パイプに亀裂が生ずるものがある。そのため、そのまま使用続けると、当該パイプからエアが漏れ、エアの供給量が減少してエアの充填時間が長くなるおそれがある。	全車両、噴射特性の制御プログラムを書き換えるとともに、当該パイプ(3・4・6気筒)を新品と交換する。 全車両、当該エアパイプを新品と交換するとともにクリップを1個所追加する。		3件 2件	0	市場からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
64	いすゞ自動車株式会社	1900	平成19年6月29日	いすゞ	いすゞガーラ	505	原動機(燃料噴射パイプ)	燃料噴射パイプの形状が不適切なため、中速回転域において噴射パイプに共振が発生し、パイプ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、燃料が漏れてエンジンオイルに混入し、混合したオイルがブローパイプに混入してシリンダ内で燃焼するため、出力不足となる又は振動が発生し、最悪の場合、エンストし再始動できなくなるおそれがある。	全車両、該当するパイプ(2-6気筒用)を対策品と1気筒用パイプを新品と交換するとともに、噴射特性の制御プログラムを書き換える。	本届出は、平成18年10月25日付け「届出番号1754」でリコール届出を行ったものですが、対策が不十分であったことから不具合が発生したため、再対策を行うものです。	1	0	市場からの情報による。
		1754	平成18年10月25日	いすゞ	いすゞガーラ	243	原動機(燃料噴射パイプ) 制動装置(エアチャージパイプ)	燃料噴射制御プログラムが不適切なため、中速回転域において噴射パイプに共振が発生し、パイプ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、燃料が漏れてエンジンオイルに混入して、シリンダ内で燃焼されるため、出力不足となる又は振動が発生し、最悪の場合、エンストし再始動できなくなるおそれがある。 制動装置のエアチャージパイプの固定方法が不適切なため、エンジン振動等により当該パイプに亀裂が生ずるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該パイプからエアが漏れ、エアの供給量が減少してエアの充填時間が長くなるおそれがある。	全車両、噴射特性の制御プログラムを書き換えるとともに、当該パイプ(3・4・6気筒)を新品と交換する。 全車両、当該エアパイプを新品と交換するとともにクリップを1個所追加する。		8 2	0	市場からの情報による。
65	川崎重工業株式会社	1903	平成19年6月29日	カワサキ	ゼファー	1,437	燃料装置(燃料ゲージ)	燃料タンクの製造工程において、燃料ゲージをタンクに取り付けるボルトを過大なトルクで締付けたため、ガスケットを大きく変形させたものがある。そのため、そのまま使用を続けると、ガソリンにより膨潤して、更に大きく変形するものがあり、ガスケットの取付けボルト部分の気密性が損なわれ、最悪の場合、ガソリンが漏れるおそれがある。	全車両、当該ガスケットと取付けボルトを対策品と交換し、取付けボルトを規定のトルクで締付ける。	本案件は、リコール「届出番号1698(平成18年7月19日)」、「届出番号1803(平成19年1月17日)」にて届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加して、新たに届出をするものです。	2	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。
		1803	平成19年1月17日	カワサキ	バリオス ZR-X ゼファー-750 ZR-7S ゼファー-1100	3,240	燃料装置(燃料ゲージ)	燃料タンクの製造工程において、燃料ゲージをタンクに取り付けるボルトを過大なトルクで締付けたため、ガスケットを大きく変形させたものがあり、ガソリンにより膨潤し更に大きく変形しているものがある。そのため、ガスケットの取付けボルト部分の気密性が損なわれ、ガソリンが漏れるおそれがある。	全車両、当該ガスケットと取付けボルトを対策品と交換し、取付けボルトを規定のトルクで締付ける。	本案件は、リコール「届出番号1698(平成18年7月19日)」にて届出を行ったものですが、対象範囲の選定漏れがあったため、対象範囲を追加して、届出をするものです。	5	0	市場からの情報による。
		1698	平成18年7月19日	カワサキ	バリオス GSX250FX ZR-X ゼファー-750 ZR-7S ゼファー-1100	3,200	燃料装置(燃料ゲージ)	燃料タンクの製造工程において、燃料ゲージをタンクに取り付けるボルトを過大なトルクで締付けたため、ガスケットを大きく変形させたものがあり、ガソリンにより膨潤し更に大きく変形しているものがある。そのため、ガスケットの取付けボルト部分の気密性が損なわれ、ガソリンが漏れるおそれがある。	全車両、当該ガスケットと取付けボルトを対策品と交換し、取付けボルトを規定のトルクで締付ける。		18	0	市場からの情報による。
66	富士重工業株式会社	1920	平成19年7月31日	スバル	インプレッサ	28	手動式変速機のオイルクーラー回路の接続部	製造工程において、手動式変速機のオイルクーラーホース接続部のクランプの取付け位置が不適切なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該接続部よりホースが外れてオイルが漏れ、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。	全車両、オイルクーラーホースのクランプの取付け位置を確認し、クランプ位置が不適切な場合には、適切なクランプ位置に修正する。	本件は、平成19年7月20日付け届出番号「1914」にて届出を行ったものですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものである。	0	0	販売店からの情報による。
		1914	平成19年7月20日	スバル	インプレッサ	514	(略) 手動式変速機のオイルクーラー回路の接続部	(略) 製造工程において、手動式変速機のオイルクーラーホース接続部のクランプの取付け位置が不適切なものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該接続部よりホースが外れてオイルが漏れ、最悪の場合、走行不能に至るおそれがある。	全車両、オイルクーラーホースのクランプの取付け位置を確認し、クランプ位置が不適切な場合には、適切なクランプ位置に修正する。		(略) 4	(略) 0	市場からの情報による。
67	マツダ株式会社	1926	平成19年8月7日	マツダ	ボンゴ タイタン	20	制動装置	制動装置の後輪ドラムブレーキにおいて、ブレーキを解除する際にブレーキシューを定位置に引き戻すリンクプレートの強度が不足しているため、駐車ブレーキのみを使用して車両を停止する操作を繰り返し行うと想定外の荷重が入力され、当該リンクプレート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、リンクプレートが折損し、破片がブレーキシューとドラムの間に噛み込み、最悪の場合、後輪がロックして走行安定性を損なうおそれがある。	全車両、後輪ドラムブレーキのリンクプレートを対策品と交換する。	本件は、平成17年5月19日付け届出番号「1432」にてリコール届出を行ったものですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものです。	1	0	市場からの情報による。
		1432	平成17年5月19日	マツダ ニッサン 三菱	ボンゴ ボンゴブローニイ タイタン パネット デリカ	46,047	制動装置	制動装置の後輪ドラムブレーキにおいて、ブレーキを解除する際にブレーキシューを定位置に引き戻すリンクプレートの強度が不足しているため、駐車ブレーキのみを使用して車両を停止する操作を繰り返し行うと想定外の荷重が入力され、当該リンクプレート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、リンクプレートが折損し、破片がブレーキシューとドラムの間に噛み込み、最悪の場合、後輪がロックして走行安定性を損なうおそれがある。 (略)	全車両、後輪ドラムブレーキのリンクプレートを対策品と交換する。 (略)		4 (略)	0	市場からの情報による。
68	株式会社小松製作所	1928	平成19年8月23日	コマツ	WA80-3 WA100M-3	269	原動機(ファンベルト)	原動機の回転を発電機(オルタネータ)に伝達するプリーの構造が不適切なため、ファンベルトやプリーに多量の水がかかると、ベルトとプリーの間で滑りが発生するものがある。そのため、発電機が駆動されず充電不良となり、最悪の場合、原動機が停止し、再始動できなくなるおそれがある。	全車両、ファンベルトとプリーを対策品と交換し、ラジエータ冷却通気口下部と、ラジエータ上部に雨だれ防止用の遮へい板を追加する。	本届出は、平成18年6月23日付け「届出番号1685」のリコール届出において、改善措置の内容が不十分であったため、改善措置の内容を見直し、再度対策を行うものである。	11	0	市場からの情報による。
		1685	平成18年6月23日	コマツ	WA80-3 WA100M-3	204	動力伝達装置(油圧ホース) 原動機(ファンブリー)	静油圧変速機の油圧ホースにおいて、その耐圧強度及び取付け角度が不適切なため、冬季使用時等の低温時に作動油の粘度が上がり高圧となった場合に、油圧ホースに亀裂が発生することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ホースが破損して作動油が流出し、最悪の場合、走行できなくなるおそれがある。 原動機の冷却ファンブリーにおいて、防錆処理が不適切なため、原動機室内に雨水等が浸入した場合に、当該ブリーが早期に錆びることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ファンベルトが摩耗して緩み、補機類が駆動されず充電不良となり、最悪の場合、原動機が停止し、再始動できなくなるおそれがある。	全車両、油圧ホースを対策品と交換し、取付け角度を変更する。 全車両、原動機室のフードに防水用トリムシールを追加し、ファンブリーを対策品と交換し、ファンベルトを新品に交換する。		5件 9件	0	市場からの情報による。
69	本田技研工業株式会社	1938	平成19年9月20日	ホンダ	オデッセイ ストリーム	83,496	動力伝達装置(無段変速機)	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。	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。	本届出は、平成17年11月24日付け「届出番号1564」でリコール届出を行ったものですが、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です。	67	0	市場からの情報による。
		1564	平成17年11月24日	ホンダ	オデッセイ ストリーム	98,768	動力伝達装置(無段変速機用電子制御装置)	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。	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。		48	0	販売店からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
70	小松フォークリフト株式会社	1941	平成19年9月26日	小松	-	19	原動機(車両走行制御アクセル)	電動式フォークリフトの車両走行速度を制御するアクセルにおいて、アース回路を設けなかったため、静電気が帯電して、アクセル内部回路が誤動作することがある。そのため、アクセルペダルを操作していない状態で、切り替えレバーを前進又は後進に入れると、車両が走行するおそれがある。	全車両、アクセルにアルミ板とアース線を追加する。	本件は、平成19年3月29日付け届出番号「1850」にて届出を行ったのですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものである。	0	0	国土交通省からの指摘による。
		1850	平成19年3月29日	小松	-	1,095	原動機(車両走行制御アクセル)	電動式フォークリフトの車両走行速度を制御するアクセルにおいて、アース回路を設けなかったため、静電気が帯電して、アクセル内部回路が誤動作することがある。そのため、アクセルペダルを操作していない状態で、切り替えレバーを前進又は後進に入れると、車両が走行するおそれがある。	全車両、アクセルにアルミ板とアース線を追加する。	本届出は、平成18年3月27日付け「届出番号1645」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不十分であったため、改善措置の内容及び対象範囲を見直し、再度対策を行うものである。	0	0	市場からの情報による。
		1645	平成18年3月27日	小松	-	848	原動機(車両走行制御アクセル)	電動式フォークリフトの車両走行速度を制御するアクセルにおいて、電気回路が不適切なため、ハンドル操作時の電気ノイズの影響を受け誤動作することがある。そのため、前後進切換えレバーが入った状態でハンドル操作を行うと、当該電気ノイズによりモーターの回転が上がリ、最悪の場合、車両が走行するおそれがある。	全車両、アクセル装置一式を対策品と交換する。	本届出は、平成18年2月6日付け「届出番号1617」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不十分であったため、改善措置の内容及び対象範囲を見直し、再度対策を行うものである。	2	0	市場からの情報による。
		1617	平成18年2月6日	小松	-	804	原動機(車両走行制御アクセル)	車両走行速度を制御するアクセルにおいて、電気配線固定構造が不適切なため、電気配線が配線固定カバーに挟み込まれたまま固定されているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、電気配線が断線し、正常な走行制御ができなくなり、最悪の場合、走行不能又は急加速するおそれがある。	全車両、アクセル装置一式を対策品と交換する。		2	0	市場からの情報による。
71	日産ディーゼル工業株式会社	1954	平成19年10月16日	ニッサンディーゼル	コンドル	398	緩衝装置(フロントリーフスプリング)	キャブ高さを調整するためにフロントアックスと右側リーフスプリングの間に挿入するシムの厚さが不適切なため、センターピンがフロントアックスに確実に嵌合されていないものがある。そのため、そのまま使用を続けると、路面からの大きな入力等によって、フロントアックスがずれてタイヤの角度が変化し、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。	全車両、右側リーフスプリングのシム厚さを点検し、規定の厚さ以上のものは、センターピン及びシムを対策品に交換する。	本届出は、平成19年4月25日に届け出たリコール「届出番号1874」の対象範囲以降の車両において、車両の製造工程における作業指示の徹底が不十分であったため同種不具合が発生したことから、対象車両を追加し、新たにリコール届出を実施するものである。	2	0	市場からの情報による。
		1874	平成19年4月25日	ニッサンディーゼル	コンドル	1,058	緩衝装置(フロントリーフスプリング)	キャブ高さを調整するためにフロントアックスと右側リーフスプリングの間に挿入するシムの厚さが不適切なため、センターピンがフロントアックスに確実に嵌合されていないものがある。そのため、そのまま使用を続けると、路面からの大きな入力等によって、フロントアックスがずれてタイヤの角度が変化し、最悪の場合、走行安定性が損なわれるおそれがある。	全車両、右側リーフスプリングのシム厚さを点検し、規定の厚さ以上のものは、センターピン及びシムを対策品に交換する。		2	0	市場からの情報による。
72	トヨタ自動車株式会社	1952	平成19年10月17日	トヨタ	シエンタ ウィッツ ハイエース レジアスエース	120,406	燃料装置(燃料ポンプ)	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できなくなるおそれがある。	全車両、当該燃料ポンプを対策品と交換する。	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16年11月18日付「届出番号1304」)を行っている車両が含まれている。	269	0	市場からの情報による。
		1304	平成16年11月18日	トヨタ	ウィッシュ 他11車種	544,172	電気装置 燃料装置	制動灯用スイッチの接点にはたらく電気負荷に対する接点部の形状が不適切なため、接点に酸化物が生成され接触抵抗が増大するものがある。そのため、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。 電動式燃料ポンプの製造時に異物の除去が不十分なため、内部モータの配線被覆が異物により損傷して短絡し、燃料ポンプ回路のヒューズが切れたり、モータブラシが異常摩耗することがある。そのため、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できなくなるおそれがある。	全車両、当該スイッチを対策品と交換する。 全車両、当該燃料ポンプを良品と交換する。		206件 17 7件	0	市場からの情報による。
73	日工ダイヤクリート株式会社	1958	平成19年10月23日	三菱	ふそう	5	動力分配装置(トランスファ取付金具)	コンクリート作業車に架装した車両において、動力分配装置(トランスファ)取付金具の強度が不足しているため、コンクリート打設作業時の負荷により当該取付金具に亀裂が発生する可能性がある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進展し、最悪の場合、走行中に取付金具が破損してトランスファが脱落し、走行不能となるおそれがある。	全車両、トランスファ取付金具を対策品と交換するとともに、緩衝ゴムも新品と取り換える。	本件は、平成19年10月11日付け「届出番号1946」にて届出を行ったものであるが、一時抹消の車両が対象から漏れていたため、対象車を追加し、新たに届出を行うものである。	0	0	国土交通省からの指摘による。
		1946	平成19年10月11日	三菱	ふそう	110	動力分配装置(トランスファ取付金具)	コンクリート作業車に架装した車両において、動力分配装置(トランスファ)取付金具の強度が不足しているため、コンクリート打設作業時の負荷により当該取付金具に亀裂が発生する可能性がある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進展し、最悪の場合、走行中に取付金具が破損してトランスファが脱落し、走行不能となるおそれがある。	全車両、トランスファ取付金具を対策品と交換するとともに、緩衝ゴムも新品と取り換える。		5	0	市場からの情報による。
74	いすゞ自動車株式会社	1994	平成19年11月13日	いすゞ 日野	エルガ ガーラ 日野ブルーリボン	2,427	原動機(吸気絞り弁)	原動機の吸気絞り弁のシャフトの強度が不足しているため、閉弁方向に作動した際のストップバルトとの衝突により、シャフト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、シャフトが折損し、当該吸気絞り弁が閉じたままとなることから原動機が不調となり、最悪の場合、走行中にエンストして再始動できなくなるおそれがある。	吸気絞り弁の恒久対策品の準備に時間を要することから、暫定対応として、全車両、吸気絞り弁一式を暫定対策品と交換する。なお、恒久対策品の準備ができ次第、後日恒久対策品と交換する。	本届出は、平成17年4月7日付け「届出番号1409」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不適切であったため、改善措置の内容を見直し、再度対策を行うものである。	48	0	市場からの情報による。
		1409	平成17年4月7日	いすゞ 日野	エルガ ガーラ 日野ブルーリボン	2,080	原動機(吸気絞り弁)	原動機の吸気絞り弁において、バタフライバルブとバルブケースの隙間設定が不適切なため、バルブ先端に排気再循環ガスのカーボンが堆積して当該バルブがバルブケースと引っ掛かるものがある。そのため、走行中にエンストして再始動できなくなるおそれがある。	全車両、吸気絞り弁の隙間を広げるためストップバルト・ナットを対策品に交換する。		15	0	市場からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
75	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2014	平成19年12月4日	三菱	ふそう	24	動力伝達装置(クラッチハウジング)	エンジンとトランスミッションの結合部(クラッチハウジング)の強度が不足しているため、高速走行時に駆動系の振動が増加した場合、クラッチハウジング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するおそれがある。	全車両、クラッチハウジングを対策品に交換する。	本件は、平成16年5月26日付け届出番号「1092」によりリコール届出を実施したのですが、ホイールベース改造車の一部の車両について、対策が十分でないことが判明したため、市場措置を実施するものです。	1	0	市場からの情報による。
		1092	平成16年5月26日	三菱	ふそう	168,002	動力伝達装置(クラッチハウジング、トランスミッション)	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製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又はプロペラシャフトが脱着、又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。	全車両、以下の対策を実施する。 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。なお、クラッチハウジングに亀裂や傷のあるものはハウジングを新品に交換する。 アウトプットフランジ部のプロペラシャフト取付ヶ所(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。 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に対応する対策品に交換する。なお、歯厚寸法が規定値外の場合は、メインシャフト、アウトプットシャフト及びベアリングを新品に交換する。 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ライダ部のガタを点検し、ガタがある場合は、シム調整又はスライダをキットで新品に交換する。 プロペラシャフトを点検し、曲がりや振れがある場合は、アッ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め付けているキャスルナットの増し締め、及び上記の点検整備を実施する。		67	21 (人身3件、物損15件、火災3件)	市場からの情報による。
76	富士重工業株式会社	2029	平成19年12月18日	日野 いすゞ ニッサン ディーゼル 三菱	日野デュトロ エルフ コンドル ふそうキャンター ふそうファイター	8	方向指示器(作動状態表示装置)	自動車の前面または後面に備える方向指示器が故障した場合に、運転者席の作動状態表示装置が作動しない。	全車両、後面に増設した方向指示器の種類に応じて以下の措置を行う。 増設した電球式方向指示器の配線を変更するとともに、フラッシュリレーユニットを適切なしきい値のものに交換する。 増設したLED式方向指示器の作動状態を検出する検出器と表示灯を運転室内に追加する	本件は、平成19年11月20日付け届出番号「1968」にて届出を行ったものですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものである。	0	0	市場からの情報による。
		1968	平成19年11月20日	日野 ニッサン いすゞ ニッサン ディーゼル トヨタ 三菱	日野レンジャー 日野デュトロ アトラス エルフ フォワード コンドル トヨタダイナ ふそうキャンター	463	方向指示器(作動状態表示装置)	自動車の前面または後面に備える方向指示器が故障した場合に、運転者席の作動状態表示装置が作動しない。	全車両、後面に増設した方向指示器の種類に応じて以下の措置を行う。 増設した電球式方向指示器の配線を変更するとともに、フラッシュリレーユニットを適切なしきい値のものに交換する。 増設したLED式方向指示器の作動状態を検出する検出器と表示灯を運転室内に追加する		0	0	(社)日本自動車車体工業会からの情報による。
77	株式会社マツダE&T	2038	平成19年12月25日	スズキ マツダ	ワゴンR AZ-ワゴン	558	車いす固定装置(車いす固定用ワイヤー)	スロープ式車いす移動車において、車いす固定用ワイヤーがねじれやすいため、ワイヤーを滑車に保持するためのカバーが動き、ワイヤーが滑車から外れる場合がある。そのため、ワイヤーがカバーと干渉し、最悪の場合、ワイヤーが切れて車いすを固定できなくなるおそれがある。	全車両、ワイヤー一式を対策品に交換する。また、カバーが動いている場合は、カバーを正規に取り付ける。		0	0	社内情報による。
		2017	平成19年12月6日	スズキ マツダ	ワゴンR AZ-ワゴン デミオ プレマシー	8,518	車いす固定装置(車いす固定用ワイヤー)	スロープ式車いす移動車において、車いす固定用ワイヤーがねじれやすいため、ワイヤーを滑車に保持するためのカバーが動き、ワイヤーが滑車から外れる場合がある。そのため、ワイヤーがカバーと干渉し、最悪の場合、ワイヤーが切れて車いすを固定できなくなるおそれがある。	全車両、ワイヤー一式を対策品に交換する。また、カバーが動いている場合は、カバーを正規に取り付ける。		15	0	市場からの情報による。
78	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2037	平成20年1月11日	三菱	ふそう	2	緩衝装置(ショックアブソーバ)	低床式後2軸の空気ばね式緩衝装置の車高調整装置において、ショックアブソーバのストップバー機能が不十分なため、荷役作業時等に最大車高以上に車高が上がり、内部のピストン取付ナッ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続けると当該ショックアブソーバのピストンロッドが抜け出し、曲がりや折損が発生し、最悪の場合、タイヤと干渉してバーストまたは発熱により発火するおそれがある。	全車両、対策ショックアブソーバ一式に交換するとともに、ユーザーに対し、車両使用上の注意喚起を行う。	本件は、平成19年9月20日付、届出番号「1930」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定一部誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	0	0	市場情報による。
		1930	平成19年9月20日	三菱	ふそう	1,347	緩衝装置(ショックアブソーバ)	低床式後2軸の空気ばね式緩衝装置の車高調整装置において、ショックアブソーバのストップバー機能が不十分なため、荷役作業時等に最大車高以上に車高が上がり、内部のピストン取付ナッ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続けると当該ショックアブソーバのピストンロッドが抜け出し、曲がりや折損が発生し、最悪の場合、タイヤと干渉してバーストまたは発熱により発火するおそれがある。	全車両、対策ショックアブソーバ一式に交換するとともに、ユーザーに対し、車両使用上の注意喚起を行う。		3	0	市場情報による。
79	ハーレーダビッドソンジャパン株式会社	外-1456	平成20年1月23日	ハーレーダビッドソン	XL1200Rスポーツター ・1200ロードスター XL50スポーツター ・50周年記念限定 XL883スポーツター ・883 XL883Lスポーツター ・883ロー XL883Rスポーツター ・883R	4,013	排気管の遮熱部品	排気管に取り付けられている遮熱部品の形状が不適切なため、運転者の衣服の裾が排気管の遮熱されていない部分に触れるおそれがある。そのため、最悪の場合、排気管の熱により衣服の裾が焦げ、運転者が火傷をするおそれがある。	全車両、排気管に遮熱部品を追加する。	平成19年8月22日届出のリコール外-1427の対象車種追加となります。	5	1	市場からの連絡による。
		外-1427	平成19年8月22日	ハーレーダビッドソン	XL1200Lスポーツター ・1200ロー VRSCRストリートロッド	1,673	排気管の遮熱部品	排気管に取り付けられている遮熱部品の形状が不適切なため、運転者の衣服の裾が排気管の遮熱されていない部分に触れるおそれがある。そのため、最悪の場合、排気管の熱により衣服の裾が焦げ、運転者が火傷をするおそれがある。	全車両、排気管に遮熱部品を追加する。		0	0	米国本社からの連絡による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
80	日産ディーゼル工業株式会社	2043	平成20年1月29日	ニッサンディーゼル 日野 いすゞ	-	17,681	燃料装置(燃料配管)	エンジン燃料低圧配管用コネクタ部のガスケットの材質が不適切なため、取付けボルト締付け時に、ガスケットの表面に微細な亀裂が生じることがある。そのため、そのまま使用を続けると、亀裂が進行し、当該コネクタ部より燃料が漏れるおそれがある。	全車両、当該ガスケット及び取付けボルトを対策品と交換し、規定トルクで締付ける。	本届出は、平成18年6月29日付け「届出番号1684」によりリコール届出したものと同等の不具合が発生するものであり、前回の対策が不適切であったため再対策を行うとともに対象範囲を見直すものである。	37	0	市場からの情報による。
		1684	平成18年6月29日	ニッサンディーゼル 日野 いすゞ	-	6,490	燃料装置(燃料配管)	エンジン燃料低圧配管用コネクタ部のボルト締付けトルクの指示が不適切なため、シール性の低いものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、振動等で当該コネクタ部より燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料配管用コネクタ部のガスケットを新品に交換し、規定トルクで締付ける。		71	0	市場からの情報による。
81	ビー・エム・ダブリュー株式会社	外-1459	平成20年2月13日	BMW	BMW G650X Country BMW G650X Challenge BMW G650X Moto	266	燃料装置	燃料ホース端部に内径の大きいクランプ(止め具)を誤って取り付けたため、そのまま使用を続けると、当該クランプの圧着力が低下し、最悪の場合、ホース端部より燃料が漏れるおそれがある。	全車両、当該クランプを正規品と交換するとともに、燃料ホースを新品と交換する。	本届出は、平成19年11月6日付け「届出番号外-1442」のリコール届出において、不具合に対する改善部品が不適切であったため、再度対策を行うものである。	1	0	販売店からの情報による。
		外-1442	平成19年11月6日	BMW	BMW G650X Country BMW G650X Challenge BMW G650X Moto	266	燃料装置 走行装置	燃料ホースに強度が不足しているものがあるため、当該ホースが燃料圧力により変形し、最悪の場合、ホース端部より燃料が漏れるおそれがある。 後輪のホイールベアリングを固定するサークリップ(止め輪)に形状が不適切なものがあるため、スパーサーブッシュ(緩衝材)と接触し、削り取られた金属片がベアリング内に混入することがある。そのため、そのまま使用を続けると、ベアリングが損傷し、車輪の回転が円滑でなくなるおそれがある。	全車両、燃料ホースを良品と交換するとともに、ホース端部を固定するクランプ(止め具)を新品と交換する。 全車両、後輪のサークリップ(止め輪)の形状を確認し、不適切なサークリップが取り付けられている場合、左右のサークリップを良品と交換するとともに、スパーサーブッシュ(緩衝材)、ホイールベアリングおよびシャフトシールリング(車軸用シール)を新品と交換する。		2件 0件	0	販売店からの情報による。 ドイツ本国からの情報による。
82	いすゞ自動車株式会社	2057	平成20年2月28日	いすゞ	フォワード	1,600	原動機(テンションプリー)	冷蔵冷凍車に架装する車両に搭載される原動機において、冷凍機駆動ベルトのテンションプリーブラケットを構成する部品の溶接位置が不適切なため、強度が不足し、当該ブラケットが破損するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該プリーを固定している他のブラケットが破損し、最悪の場合、プリーが脱落し、他の交通を妨げるおそれがある。	全車両、テンションプリーブラケットを対策品に交換するとともに、テンションプリーアッセンブリ及びエアコンディショナコンプレッサ取付ブラケットを新品と交換する。	本届出は、平成18年10月3日付け「届出番号1740」のリコール届出において、不具合に対する改善措置の内容が不適切であったため、改善措置の内容を見直し、再度対策を行うものである。	10	0	市場からの情報による。
		1740	平成18年10月3日	いすゞ	フォワード	821	原動機(テンションプリー)	冷蔵冷凍車に架装する車両に搭載される原動機において、冷凍機駆動ベルトのテンションプリーブラケットの強度が不足しているため、当該ブラケットが破損するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該プリーを固定している他のブラケットが破損し、最悪の場合、プリーが脱落し、他の交通を妨げるおそれがある。	全車両、テンションプリーブラケットを対策品に交換するとともに、テンションプリー及びプリー固定ブラケットが共用されているエアコンディショナコンプレッサ取付ブラケットを新品と交換する。		14	0	市場からの情報による。
83	いすゞ自動車株式会社	2073	平成20年3月19日	いすゞ ホンダ	ビッグホン ホライゾン	11,328	原動機(燃料噴射装置)	原動機の燃料噴射装置において、インジェクタ(燃料噴射弁)の設計寸法が不適切なため、プランジャとパレルの隙間が大きいものがあり、オリングが変形、損傷して気密性が損われ、燃料の軽油がエンジンオイルに混入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルパンの油量が増大し、ブローバイホースを経由して吸気管に軽油の混入したオイルが吸入され、原動機の回転が上昇するおそれがある。	全車両、インジェクタのシリアル番号を確認し、対象となるものは全気筒のインジェクタを対策品と交換する。	本届出は、平成17年11月4日付け「届出番号1554」のリコール届出において、対策措置部品に不具合があったため、再度対策を行うものである。	2	0	市場からの情報による。
		1554	平成17年11月4日	いすゞ ホンダ	ビッグホン ホライゾン	12,595	原動機(燃料噴射装置)	原動機の燃料噴射装置において、インジェクタの組立て工程が不適切なため、プランジャとパレルの隙間が大きいものがあり、オリングが変形、損傷して気密性が損われ、燃料の軽油がエンジンオイルに混入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルパンの油量が増大し、ブローバイホースを経由して吸気管に軽油の混入したオイルが吸入され、原動機の回転が上昇するおそれがある。	全車両、インジェクタを良品と交換する。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、オイル中への軽油混入を点検し、漏れているものは良品と交換し、漏れていないものは、定期的な点検方法を説明し、後日良品と交換する。		73	1(人身)	市場からの情報による。
84	いすゞ自動車株式会社	外-1479	平成20年3月19日	いすゞ	MU WIZARD	9,757	原動機(燃料噴射装置)	原動機の燃料噴射装置において、インジェクタ(燃料噴射弁)の設計寸法が不適切なため、プランジャとパレルの隙間が大きいものがあり、オリングが変形、損傷して気密性が損われ、燃料の軽油がエンジンオイルに混入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルパンの油量が増大し、ブローバイホースを経由して吸気管に軽油の混入したオイルが吸入され、原動機の回転が上昇するおそれがある。	全車両、インジェクタのシリアル番号を確認し、対象となるものは全気筒のインジェクタを対策品と交換する。	本届出は、平成17年11月4日付け「届出番号外-1265」のリコール届出において、対策措置部品に不具合があったため、再度対策を行うものである。	4	0	市場からの情報による。
		外-1265	平成17年11月4日	いすゞ	MU WIZARD	11,191	原動機(燃料噴射装置)	原動機の燃料噴射装置において、インジェクタの組立て工程が不適切なため、プランジャとパレルの隙間が大きいものがあり、オリングが変形、損傷して気密性が損われ、燃料の軽油がエンジンオイルに混入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、オイルパンの油量が増大し、ブローバイホースを経由して吸気管に軽油の混入したオイルが吸入され、原動機の回転が上昇するおそれがある。	全車両、インジェクタを良品と交換する。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、オイル中への軽油混入を点検し、漏れているものは良品と交換し、漏れていないものは、定期的な点検方法を説明し、後日良品と交換する。		56	0	市場からの情報による。
85	メルセデス・ベンツ日本株式会社	外-1480	平成20年4月3日	メルセデス・ベンツ	ピアノ V350	4,186	燃料装置(燃料ホース)	原動機室内の燃料ホースとパイプの連結部の接続が確実に行われていないため、エンジンの振動等により連結部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、当該ホースが外れて燃料が漏れ、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。	全車両、当該ホースを対策品と交換する。	本届出は、平成18年8月22日に届け出たリコール番号「外-1337」の対策内容が一部不十分であったため、対策内容及び対象範囲を見直し、再度対策を実施するものである。	7	0	市場からの報告による。
		外-1337	平成18年8月22日	メルセデス・ベンツ	ピアノ	3,668	燃料装置(燃料ホース)	原動機室内の燃料ホースとパイプの連結部の接続が確実に行われていないため、エンジンの振動等により連結部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、当該ホースが外れて燃料が漏れ、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。	全車両、当該ホースを点検し、接続が確実に行われていない場合は、当該ホースおよび燃料パイプを新品と交換する。		13	0	市場からの報告による。
86	株式会社フォービラース	外-1498	平成20年6月26日	フォード	エクスペディション F-150	146	原動機(定速走行装置解除スイッチ)	マスターシリンダーに取り付けられている定速走行装置解除スイッチにおいて、当該解除スイッチ内部のシール構造が不適切なため、ブレーキ液が漏れて内部の電気端子にかかり、接点が腐食することがある。そのため、スイッチ内部の抵抗値が高くなり、スイッチが過熱されて溶解し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、定速走行装置解除スイッチ及び配線を対策品に交換する。	本届出は、平成17年6月13日付け「外-1233」及び平成20年4月14日付け「外-1471」に対し、対象車の範囲を拡大し、新たに届出するものです。	0	0	本国メーカーからの情報による。
	株式会社フォービラース	外-1471	平成20年4月14日	フォード	タウンカー グラウンドマーカー マークエイト	916	原動機(定速走行装置解除スイッチ)	マスターシリンダーに取り付けられている定速走行装置解除スイッチにおいて、当該解除スイッチ内部のシール構造が不適切なため、ブレーキ液が漏れて内部の電気端子にかかり、接点が腐食することがある。そのため、スイッチ内部の抵抗値が高くなり、スイッチが過熱されて溶解し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、定速走行装置解除スイッチ及び配線を対策品に交換する。	本届出は、平成17年6月13日付け「外-1233」に対し、対象車の範囲を拡大し、新たに届出するものです。	0	0	本国メーカーからの情報による。
	近鉄モータース株式会社	外-1233	平成17年6月13日	フォード	エクスペディション F-150	34	定速走行装置	マスターシリンダーに取り付けられている定速走行装置解除スイッチにおいて、当該解除スイッチ内部のシール構造が不適切なため、ブレーキ液が漏れて内部の電気端子にかかり、接点が腐食することがある。そのため、スイッチ内部の抵抗値が高くなり、スイッチが過熱されて溶解し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、定速走行装置解除スイッチ及び配線を対策品に交換する。		-	-	-

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
87	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2106	平成20年5月8日	三菱	ふそう	6	原動機(リヤエンジンマウント)	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。	全車両、エンジンリヤマウントの締付ボルトの締付け状態を点検し、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。	本件は、平成19年5月29日付、届出番号「1885」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	0	0	社内情報による。
		1885	平成19年5月29日	三菱	ふそう	5,023	原動機(リヤエンジンマウント)	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。	全車両、エンジンリヤマウントの締付ボルトの締付け状態を点検し、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。		22	0	市場からの情報による。
88	日産トレーディング株式会社	外-1485	平成20年5月12日	ルノー	メガーヌセニック	411	原動機(エンジンコントロールユニット)	エンジンコントロールユニットのプログラムが不適切なため、エアークонденショナーの冷媒圧力を適正に制御出来なくなり、コンプレッサーが回り続けることがある。そのため、そのまま使用を続けると、コンプレッサーに過大な負担が掛かり、駆動ベルトが外れて補機類が作動しなくなり、最悪の場合、エンジンが停止する。	全車両、エンジンコントロールユニット番号を確認し、必要な場合は対策プログラムに変更する。	本リコールは平成19年6月13日届出のリコール外-1409と同内容で対象車両を拡大したものである。	0	0	ルノー本社からの情報による。
		外-1409	平成19年6月13日	ルノー	メガーヌセニック	77	原動機(エンジンコントロールユニット)	エンジンコントロールユニットのプログラムが不適切なため、エアークонденショナーの冷媒圧力を適正に制御出来なくなり、コンプレッサーが回り続けることがある。そのため、そのまま使用を続けると、コンプレッサーに過大な負担が掛かり、駆動ベルトが外れて補機類が作動しなくなり、最悪の場合、エンジンが停止する。	全車両、エンジンコントロールユニット番号を確認し、必要な場合は対策プログラムに変更する。		-	-	-
89	ピー・エー・ジー・インポート株式会社	外-1489	平成20年5月29日	ランドローバー	レンジローバー	2,040	動力伝達装置(フロントディファレンシャルとフロントプロペラシャフトの接続部)	フロントディファレンシャルの取り付け角度が不適切なため、フロントディファレンシャルとフロントプロペラシャフトの接続部が早期に磨耗するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、磨耗が進行し車体振動や異音が発生して、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、フロントディファレンシャルの接続部とフロントプロペラシャフトを対策品と交換する。	本件は、平成17年7月20日付、届出番号「外-1242」にてリコール届出を行ったものであるが、対策が十分でないことが判明したため、対策内容及び対象範囲を見直し対策を行うもので、前回の対策車両も該当する。	3	0	市場からの情報による。
		外-1242	平成17年7月20日	ランドローバー	レンジローバー	1,004	動力伝達装置(フロントディファレンシャルとフロントプロペラシャフトの接続部)	フロントディファレンシャルの取り付け角度が不適切なため、フロントディファレンシャルとフロントプロペラシャフトの接続部が早期に磨耗するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、磨耗が進行し車体振動や異音が発生して、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、当該箇所の磨耗度合いを点検し、規定値以内であればフロントディファレンシャルのアライメント確認及び、調整を行う。また、規定値外の場合はフロントディファレンシャル及び、フロントプロペラシャフトを新品と交換しアライメント調整を行う。		3	0	国内市場及び海外市場からの情報による。
90	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2138	平成20年6月24日	三菱	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	10	排出ガス発散防止装置(再生制御式DPF)	再生制御式DPF(ディーゼル微粒子除去装置)を装着した車両において、低速走行、頻繁なエンジン停止等のエンジンに軽負荷な状況で使用を続けた場合、DPFの自動再生(捕集した微粒子の燃焼除去)を長時間行う制御であるため、再生するためにエンジン内に噴射する軽油が想定以上にエンジンオイルに混入する。そのため、そのままの状態で使用を続けると、軽油の混入したオイルがブローバイガスの通路を經由して吸気管に吸入されシリンダー内で燃焼するため、異音、白煙が発生し、最悪の場合、エンジン回転の上昇、エンジン停止及び再始動不能となるおそれがある。	全車両、以下の対応を実施する。 ・エンジン制御コンピュータを低速走行時等には手動再生に移行する制御に変更した対策品と交換する。 ・低速走行、頻繁なエンジン停止等を繰り返す場合の点検項目について、取扱説明書及びメンテナンスノートに追記するとともに、計器板付近に貼付しているコショナラベルを変更する。また、再生制御式DPFの取扱い上の注意事項について、取扱説明書に追記するとともに、簡易説明書を配布する。 なお、対策品の全数供給に時間を要するため、暫定措置として、使用者にダイレクメール等でエンジンオイル量の点検を啓発し、交換基準レベル以上になっているものはエンジンオイルの交換を実施する。	本件は、平成20年5月26日付、届出番号「2113」にてリコール届出をおこなったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	0	0	社内情報による。
		2113	平成20年5月26日	三菱	ふそうキャンターガッツ ふそうファイター ふそうローザ ふそうエアロスター ふそうエアロエース	35,822	排出ガス発散防止装置(再生制御式DPF)	再生制御式DPF(ディーゼル微粒子除去装置)を装着した車両において、低速走行、頻繁なエンジン停止等のエンジンに軽負荷な状況で使用を続けた場合、DPFの自動再生(捕集した微粒子の燃焼除去)を長時間行う制御であるため、再生するためにエンジン内に噴射する軽油が想定以上にエンジンオイルに混入する。そのため、そのままの状態で使用を続けると、軽油の混入したオイルがブローバイガスの通路を經由して吸気管に吸入されシリンダー内で燃焼するため、異音、白煙が発生し、最悪の場合、エンジン回転の上昇、エンジン停止及び再始動不能となるおそれがある。	全車両、以下の対応を実施する。 ・エンジン制御コンピュータを低速走行時等には手動再生に移行する制御に変更した対策品と交換する。 ・低速走行、頻繁なエンジン停止等を繰り返す場合の点検項目について、取扱説明書及びメンテナンスノートに追記するとともに、計器板付近に貼付しているコショナラベルを変更する。また、再生制御式DPFの取扱い上の注意事項について、取扱説明書に追記するとともに、簡易説明書を配布する。 なお、対策品の全数供給に時間を要するため、暫定措置として、使用者にダイレクメール等でエンジンオイル量の点検を啓発し、交換基準レベル以上になっているものはエンジンオイルの交換を実施する。		100	1	市場からの情報による。
91	ゼネラルモーターズ・アジア・パシフィック・ジャパン株式会社	外-1503	平成20年7月2日	サープ	9-5	38	電気装置(イグニッションモジュール)	点火装置において、高電圧発生モジュールのトランジスタの耐久性が不足しているため、電気負荷の繰り返しによりトランジスタが破損し、原動機が停止するおそれがある。	全車両、当該高電圧発生モジュールを対策品と交換する。	本届出は、平成18年5月26日付「外-1304」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあることが判明したため、対象車両を追加し、新たに届け出るものです。	2	0	社内調査による。
		外-1304	平成18年5月26日	サープ	9-3 9-3ヴィゲン 9-5	4,606	電気装置(イグニッションモジュール)	点火装置において、高電圧発生モジュールのトランジスタの耐久性が不足しているため、電気負荷の繰り返しによりトランジスタが破損し、原動機が停止するおそれがある。	全車両、当該高電圧発生モジュールを対策品と交換する。		26	0	国内の市場クレーム、及び国土交通省の指摘による。
92	日産トレーディング株式会社	外-1500	平成20年7月17日	ルノー	ラグナ2.0 ラグナ2.0ワゴン ラグナ3.0 ラグナ3.0ワゴン	584	動力伝達装置(シフトコントロールケーブル)	ギアセクターレバーとシフトコントロールケーブルの連結部の強度が不足しているため、シフト操作を繰り返すと、当該連結部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、摩耗が進行して、最悪の場合、当該レバーからシフトコントロールケーブルが外れ、シフト操作が出来なくなり走行不能になるおそれがある。	全車両、ギアセクターレバーとシフトコントロールケーブルを対策品と交換する。	本リコール平成17年6月2日届出の外-1224と同内容で対象車両を拡大したものである。	2	0	国土交通省からの指摘による。
		外-1224	平成17年6月2日	ルノー	ルーテシア メガーヌセニック カンゲー	11,320	動力伝達装置(シフトコントロールケーブル)	ギアセクターレバーとシフトコントロールケーブルの連結部の強度が不足しているため、シフト操作を繰り返すと、当該連結部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、摩耗が進行して、最悪の場合、当該レバーからシフトコントロールケーブルが外れ、シフト操作が出来なくなり走行不能になるおそれがある。	全車両、ギアセクターレバーとシフトコントロールケーブルを対策品と交換する。		142	0	日本国内からの情報による、国土交通省からの指示による。
93	いすゞ自動車株式会社	2149	平成20年7月17日	いすゞ ニッサン ニッサンディーゼル マツダ	エルフ(いすゞ) アトラス(ニッサン) コンドル(ニッサン) ディーゼル) タイタン(マツダ)	2,606	原動機	圧縮天然ガス自動車において、エンジンの電子制御コントローラのプログラムが不適切であったため、スロットルモーターと燃料噴射装置を駆動する電気駆動装置(EDU)内のトランジスタに過大な電流が流れ、トランジスタが劣化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、トランジスタが溶断し、燃料噴射装置が作動しなくなり、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。	全車両、EDUを新品に交換する。	本届出は、平成19年5月31日付け「届出番号1893」のリコール届出において、対策内容が不十分だったため、再度対策を行うものである。	82	0	市場からの情報による。
		1893	平成19年5月31日	いすゞ ニッサン ニッサンディーゼル マツダ	エルフ(いすゞ) アトラス(ニッサン) コンドル(ニッサン) ディーゼル) タイタン(マツダ)	2,607	原動機	圧縮天然ガス自動車において、エンジンの電子制御コントローラのプログラムが不適切なため、スロットルモーターと燃料噴射装置を駆動する電気駆動装置(EDU)内のトランジスタに過大な電流が流れるものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該装置内部のヒューズが溶断し、燃料噴射装置が作動しなくなり、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。	全車両、プログラムを変更した電子制御コントローラと交換する。		34	0	市場からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
94	日野自動車株式会社	2153	平成20年7月24日	日野	日野プロフィア	11,564	原動機(ターボ)	原動機の変換ノズル付過給機において、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、原動機が停止するおそれがある。	全車両、当該過給機を対策品と交換並びに制御プログラムを書き換える。	本届出は、平成18年4月13日付け「届出番号1656」でリコール届出を行ったものですが、一部の車両において、対策が不十分により、不具合が発生したため、再対策を行うものです。	134	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。
		1656	平成18年4月13日	日野	日野プロフィア	26,150	原動機(ターボ)	原動機の変換ノズル付過給機において、タービン翼の材料が不適切なため、強度が低下したものが有り、高回転域での使用を続けると亀裂が発生するものがある。 タービンハウジングシュラウドの加工が不適切なため、タービン翼と干渉するものがある。 吸入空気量を調節するリンク機構が不適切なため、低回転域から高回転域に移行する際、可変ノズルの戻り不良が発生し、タービンが過回転となり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、タービン翼が破損して白煙が発生し、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある。	全車両、制御プログラムの書き換え並びに当該リンクにストッパを追加するとともに、可変ノズル付過給機の製造番号を確認し、該当するものは可変ノズル付過給機を良品と交換する。		177	0	市場からの情報による。
95	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2156	平成20年7月29日	三菱	ふそうエアロスター ふそうエアロバス ふそうエアロクイーン ふそうエアロミディ ふそうエアロキング	572	暖房装置(燃焼式ヒータ)	車室内暖房用の燃焼式ヒータにおいて、バーナヘッド(燃焼機)の燃料ポンプの製造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、燃料ポンプから燃料が漏れ、最悪の場合、漏れた燃料がヒータの熱により発火するおそれがある。	全車両を点検し、不具合品が装着されている場合には対策品の燃料ポンプまたは対策品の燃料ポンプを装着したバーナヘッドに交換する。	本件は、平成20年2月28日付、届出番号「2058」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	1	0	市場及び部品メーカーからの情報による。
		2058	平成20年2月28日	三菱	ふそうエアロスター ふそうエアロバス ふそうエアロクイーン ふそうエアロミディ ふそうエアロキング	427	暖房装置(燃焼式ヒータ)	車室内暖房用の燃焼式ヒータにおいて、バーナヘッド(燃焼機)の燃料ポンプの製造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、燃料ポンプから燃料が漏れ、最悪の場合、漏れた燃料がヒータの熱により発火するおそれがある。	全車両を点検し、不具合品が装着されている場合には対策品の燃料ポンプを装着したバーナヘッドに交換する。		3	1(火災)	市場からの情報による。
96	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2170	平成20年8月5日	三菱	ふそう	17,318	動力伝達装置	低床式後2軸駆動車の後前軸と後後軸間のプロベラシャフトを接続するコンパニオンフランジにおいて、ビニオンギヤシャフトおよびスルーフのねじ部の強度および締付トルクが不適切なため、キャッスルナットがゆるみ、またはビニオンギヤシャフトおよびスルーフのねじ部が折損し、最悪の場合、後前軸と後後軸間のプロベラシャフトが脱落して走行不能となるおそれがある。	全車両、後後軸の終減速機一式、および後前軸のコンパニオンフランジ一式を対策品に交換する。また、対策品の装着によりプロベラシャフト取付け距離に余裕度が少なくなる一部の車両については、プロベラシャフトを短いものに交換する。なお、対策品の供給に時間を要するため、当面の暫定措置として、コンパニオンフランジの取付状態を点検し、異常のあるものは新品と交換し、後日対策品と交換する。	本件は、平成15年1月23日付け届出番号「910」および平成16年10月7日付け届出番号「1257」にてリコール届出をおこなったものですが、対策が不十分であることが判明したため、対象範囲を見直し、再度対策を実施するものです。	34	(物損)2	市場からの情報による。
		1257	平成16年10月7日	三菱	ふそう	15,925	駆動力伝達部	低床式後2軸駆動車の後前軸と後後軸間の推進軸の接手(コンパニオンフランジ)において、噛み合い部分の隙間が不適切なため、後後軸ビニオンギヤシャフトのスプライン部が摩耗しキャッスルナットに緩みが生じるものがある。又は、キャッスルナットの締付けが不適切なため、当該シャフトの軸受け間カラー部に摩耗が生じ、軸受けが損傷しキャッスルナットに緩みが生じるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、キャッスルナットの回り止めの割ピンが折損してコンパニオンフランジが抜け出し、またはビニオンシャフトが折損し、最悪の場合、当該推進軸が脱落して走行不能となるおそれがある。	全車両、終減速機一式を良品と交換する。 なお、良品の支給に時間を要するため、当面の暫定対策として、コンパニオンフランジの取付状態を点検し、異常のあるものは良品と交換する。異常のないものは後日良品と交換する。	本届出は平成15年1月23日付け「届出番号910」のリコール届出に対し、対策措置指示が適切であったため、指示内容を見直し、さらに対象範囲を見直し、再度対策を行うものである。	30	(物損)6	市場からの情報による。
		910	平成15年1月23日	三菱	ふそう	7,837	駆動力伝達部	低床式後2軸駆動車の動力伝達装置において、後前軸と後後軸間の推進軸の接手の締付けが不適切なため、後後軸の終減速機との取付部(コンパニオンフランジ)が摩耗し、当該フランジを締付けているキャッスルナットがゆるみ、そのままの状態で使用を続けると、キャッスルナットの回り止めの割ピンが折損して当該ナットが脱落、コンパニオンフランジが抜け出し、最悪の場合、当該推進軸が脱落して走行不能となるおそれがある。	全車両コンパニオンフランジ及びキャッスルナットを対策品に交換する。		14	(物損)5	市場からの情報による。
97	日産自動車株式会社	2176	平成20年9月10日	ニッサン いすゞ	キャラバン(ニッサン) コモ(いすゞ)	86	電気装置(発電機)	発電機において、プーリー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、当該プーリーが脱落するおそれがある。	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。	本件は、平成20年5月30日付、届出番号「2119」にてリコール届出を行ったものですが対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	1	0	市場からの情報による。
		2119	平成20年5月30日	ニッサン いすゞ	キャラバン(ニッサン) コモ(いすゞ)	166,892	走行装置(ハブベアリング) 電気装置(発電機) 燃料装置(燃料ポンプ)	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。 発電機において、プーリー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、当該プーリーが脱落するおそれがある。 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。	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、がたが交換基準内のものは、締結ボルトを適切な締付力で再組付けする。 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。 全車両、当該部からの燃料漏れの有無を点検し、漏れない場合、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。		204 178 27	火災2件 0 0	市場からの情報、及び国土交通省からの指摘による。 市場からの情報による。
98	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2178	平成20年9月25日	三菱	ふそう	412	動力伝達装置(プロベラシャフトセンターベアリングブラケット)	プロベラシャフトセンターベアリングブラケットの強度が不足しているため、高速走行により、当該ブラケッ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ブラケットが破断して、プロベラシャフトが垂れ下がり、走行不能となるおそれがある。	全車両、センターベアリングブラケットを対策品に交換する。	本件は、平成20年7月17日付、届出番号「2148」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	販売会社からの情報による。
		2148	平成20年7月17日	三菱	ふそう	67,271	動力伝達装置(プロベラシャフトセンターベアリングブラケット)	プロベラシャフトセンターベアリングブラケットの強度が不足しているため、高速走行により、当該ブラケッ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ブラケットが破断して、プロベラシャフトが垂れ下がり、走行不能となるおそれがある。	全車両、センターベアリングブラケットを対策品に交換する。		52	0	市場からの情報による。
99	日野自動車株式会社	2191	平成20年10月8日	トヨタ	トヨタ ダイテ200 ダイテ300 トヨタ トヨタ トヨタ	989	緩衝装置(スタビライザ)	スタビライザを車台に固定するリンク機構のブッシュの寸法が不適切なため、フロントサスペンションが上下する際にブッシュ部の揺動が悪いものがある。そのため、当該リンク機構に過大な応力が発生して折損することがあり、最悪の場合、二カ所のリンク機構が折損してスタビライザが落下するおそれがある。	全車両、当該ブッシュを対策品と交換するとともに、ブラケットを対策品または新品に交換する。	本件は、平成18年8月22日付、届出番号「1711」リコール届出を行ったものですが一部車両において、リコール作業が適切であったため、改めてリコール届出を行うものです。	3	0	市場からの情報による。
		1711	平成18年8月22日	日野 トヨタ	日野 トヨタ ダイテ200 ダイテ300 トヨタ トヨタ トヨタ	21,427	緩衝装置(スタビライザ)	スタビライザを車台に固定するリンク機構のブッシュの寸法が不適切なため、フロントサスペンションが上下する際にブッシュ部の揺動が悪いものがある。そのため、当該リンク機構に過大な応力が発生して折損することがあり、最悪の場合、二カ所のリンク機構が折損してスタビライザが落下するおそれがある。	全車両、当該ブッシュを点検し、該当するものは対策品と交換するとともに、ブラケットを対策品並びに新品に交換する。		34	0	市場からの情報による。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
100	プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社	外-1521	平成20年10月9日	プジョー	306ブレーク 306スタイルプレミアム 306XSI 306スタイル	1885	燃料装置	燃料装置の給油パイプコネクターの成形方法が不適切なため、このままで使用を続けると、当該コネクター部の成形時の継ぎ目部に亀裂が生じることがあり、最悪の場合、当該部位より燃料が漏れるおそれがある。	全車両、当該コネクター部を点検し、該当するものは対策品と交換する。	本件は、平成16年11月9日付、届出番号「外-1176」にてリコール届出をおこなったものですが、対象車両範囲の一部に誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	11	0	市場からの情報による。
		外-1176	平成16年11月9日	プジョー	306 他11車種	20,040	燃料装置	燃料装置の給油パイプコネクターの成形方法が不適切なため、このままで使用を続けると、当該コネクター部の成形時の継ぎ目部に亀裂が生じることがあり、最悪の場合、当該部位より燃料が漏れるおそれがある。	全車両、当該コネクター部を対策品と交換する。		55	0	国内市場での品質情報による。
101	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2199	平成20年10月16日	三菱	ふそうローザ	2	かじ取り装置(タイロッドエンドボールジョイント)	前軸車軸方式の小型バス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、当該ジョイントへ泥水等が浸入し、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。	当該タイロッドエンド一式を対策品と交換する。また、当該部位の点検整備内容を充実させ周知することにより、定期点検へのユーザーの注意を喚起する。	本件は、平成16年10月27日付、届出番号「1286」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1581	平成17年12月14日	三菱	ふそうローザ	1	かじ取り装置(タイロッドエンドボールジョイント)	前軸車軸方式の小型バス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、当該ジョイントへ泥水等が浸入し、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。	当該タイロッドエンド一式を対策品と交換する。また、当該部位の点検整備内容を充実させ周知することにより、定期点検へのユーザーの注意を喚起する。	本件は、平成16年10月27日付「届出番号1286」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に集計漏れがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		1286	平成16年10月27日	三菱	ふそうキャンター ふそうローザ	258,415	かじ取り装置(タイロッドエンドボールジョイント)	前軸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、当該ジョイントへ泥水等が浸入し、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。	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することにより、定期点検へのユーザーの注意を喚起する。		38	0	市場情報による。
102	日産ディーゼル工業株式会社	2200	平成20年10月21日	ニッサンディーゼル	コンドル	3,348	動力伝達装置(プロペラシャフト)	プロペラシャフトのヨーク部の溶接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、当該溶接部に亀裂が生じ、最悪の場合、プロペラシャフトが破断し、走行不能となるおそれがある。	全車両、当該プロペラシャフトを対策品と交換する。	本届出は、平成20年4月17日付け「届出番号2099」にてリコール届出を行った車両に対し、類似構造を有する車両についてサンプリング調査を行った結果、亀裂が確認されたため、対象車両を拡大して、新たにリコール届出をするものです。	0	0	国土交通省からの指示及び社内調査による。
		2099	平成20年4月17日	ニッサンディーゼル	コンドル	342	動力伝達装置(プロペラシャフト)	プロペラシャフトのヨーク部の溶接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、当該溶接部に亀裂が生じ、最悪の場合、プロペラシャフトが破断し、走行不能となるおそれがある。	全車両、当該プロペラシャフトを対策品と交換する。		5	0	市場からの情報による。
103	日野自動車株式会社	2225	平成20年11月27日	日野	デュトロ	1	制動装置(バキューム配管、バキュームホース)	軌陸車(軌道兼用車)のブレーキ倍力装置において、バキューム配管の溶接不良とともにバキュームホースに誤品を組み付けたものがある。そのため、負圧が十分に供給されず、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。	バキューム配管を良品と交換する。また、バキュームホースを点検し、不適切なものは正規品と交換する。	本件は、平成20年10月21日付、届出番号「2196」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	0	0	市場からの情報による。
		2196	平成20年10月21日	日野	デュトロ	158	制動装置(バキューム配管、バキュームホース)	軌陸車(軌道兼用車)のブレーキ倍力装置において、バキューム配管の溶接不良とともにバキュームホースに誤品を組み付けたものがある。そのため、負圧が十分に供給されず、最悪の場合、制動距離が長くなるおそれがある。	全車両、バキューム配管を良品と交換する。また、バキュームホースを点検し、不適切なものは正規品と交換する。		1	0	市場からの情報による。
104	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2240	平成20年12月18日	三菱	ふそう	5,662	原動機(エンジンリヤマウント)	エンジンを支持しているエンジンリヤマウントの防振ゴム部の強度が不足しているものがあるため、エンジン回転方向の揺動の繰返しにより、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、そのままの状態で使用を続けると、エンジンフロントマウントも損傷し、最悪の場合、エンジンオイルの漏れや変速不能となり、走行不能に至るおそれがある。	全車両、エンジンリヤマウントを点検し、良品が装着されていない場合は、良品と交換するとともに、エンジンフロントマウントを新品に交換する。なお、メンテナンスノートの点検整備項目にエンジンマウントラバーの損傷点検を追記し、ユーザーに定期点検整備の確実な実施について周知を行う。	本件は、平成16年9月29日付け届出番号「1238」にてリコール届出をおこなったものですが、対策が不十分であることが判明したため、一部の車種について再度対策を実施するものです。	29	0	市場からの情報による。
		1634	平成18年3月15日	三菱	ふそう	2	原動機(リヤエンジンマウント)	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揺動の繰返しにより、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、変速操作が出来なくなるおそれがある。	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。	本件は、平成16年9月29日付け「届出番号1238」、平成17年6月3日付け「届出番号1447」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1447	平成17年6月3日	三菱	ふそうエアロスター	38	原動機(リヤエンジンマウント)	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揺動の繰返しにより、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、変速操作が出来なくなるおそれがある。	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。	本件は、平成16年9月29日付け「届出番号1238」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に集計漏れがあったため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		1238	平成16年9月29日	三菱	ふそう ふそうエアロスター	28,651	原動機(リヤエンジンマウント)	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揺動の繰返しにより、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、変速操作が出来なくなるおそれがある。	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。		87	(物損)1	市場からの情報による。
105	井関農機株式会社	2236	平成20年12月19日	井関	AT46 AT50 AT37 AT41	3,517	排気管	マフラー直前部の排気管の強度が不足しているため、エンジンの振動により、排気管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、排気管が折損するおそれがある。	全車両、排気管(マフラー一式)を対策品と交換し、支持ステーを追加する。	平成18年9月12日付け、届出番号「1722」にてリコール届出を行ったものですが、リコール改善措置が不十分であったため、改めてリコール届出を行うとともに、対象範囲を見直し、対象車種を追加するものです。	4	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。
		1722	平成18年9月12日	井関	AT46 AT50	434	排気管	マフラー直前部の排気管の強度が不足しているため、エンジンの振動により、排気管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、排気管が折損するおそれがある。	全車両、排気管(マフラー一式)を対策品と交換する。		25	0	販売会社からの情報による。
106	いすゞ自動車株式会社	2249	平成21年1月22日	いすゞ・ニッサン・ニッサンディーゼル	エルフ(いすゞ) アトラス(ニッサン) コンドル(ニッサンディーゼル)	34,737	制動装置	アンチロックブレーキシステム(ABS)の前輪の回転速度を検出するセンサ部において、前回のリコール対策が不十分であったため、飛び石などが当たり変形していたものがある。そのため、車輪からの信号が得られずABSが誤作動し、最悪の場合、低速走行状態において制動力が低下するおそれがある。	整備記録を確認し、前回リコール(届出番号1658)対策時に前輪の回転速度を検出する当該センサを交換していない車両は、新品に交換する。	本届出は、平成18年4月20日付け「届出番号1658」のリコール届出において、対策内容が不十分だったため、再度対策を行うものである。	2	(人身)1	市場からの情報による。
		1658	平成18年4月20日	いすゞ・ニッサン・ニッサンディーゼル	エルフ(いすゞ) アトラス(ニッサン) コンドル(ニッサンディーゼル)	37,094	制動装置	アンチロックブレーキシステム(ABS)において、前輪の回転速度を検出するセンサ部への異物侵入防止カバーの構造が不適切なため、当該センサに飛び石などが当たり変形することがある。そのため、車輪からの信号が得られずABSが誤作動し、最悪の場合、低速走行状態において制動力が低下するおそれがある。	全車両点検し、異物侵入防止カバーを追加するとともに、センサが損傷しているものは、新品と交換する。また、独立懸架車については、ダストシールドを対策品と交換する。		16	(物損)4	市場からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
107	日産ディーゼル工業株式会社	2248	平成21年2月3日	ニッサンディーゼル	-	388	騒音防止装置(排気管)	排気管蛇腹部の構造が不適切なため、原動機の振動により当該蛇腹部が摩耗し、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、排出ガスが漏れ、騒音が増大するおそれがある。	全車両、排気管蛇腹部及び消音器前排気管を対策品に交換する。	本届出は、平成19年11月19日に届け出たリコール「届出番号2001」の対策が不十分であったため、対策内容を見直し、再度対策を実施するものである。	5	0	市場からの情報による
		2001	平成19年11月19日	ニッサンディーゼル	-	388	騒音防止装置(排気管)	排気管蛇腹部の長さが不適切なため、原動機の振動により当該蛇腹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、排出ガスが漏れ、騒音が増大するおそれがある。	全車両、排気管蛇腹部の長さを点検し、長さが不適切な車両は、排気管の蛇腹部以降を対策品に交換するとともに、排気管蛇腹部を新品に交換する。また、全車両、排気管取り付けブラケットを対策品に交換する。	本届出は、平成17年7月12日に届け出たリコール「届出番号1471」の対策が不十分であったため、対策内容及び対象範囲を見直し、再度対策を実施するものである。	23	0	市場からの情報による
		1471	平成17年7月12日	ニッサンディーゼル	-	237	騒音防止装置(排気管)	排気管蛇腹部の固定方法が不適切なため、エンジン振動により当該蛇腹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、排出ガスが漏れ、騒音が増大するおそれがある。	全車両、排気管取り付けブラケットを対策品と交換するとともに、排気管蛇腹部を新品と交換する。		63	0	販売会社からの情報による
108	フォルクスワーゲングループジャパン株式会社	外-1560	平成21年2月25日	フォルクスワーゲン	EOS 3.2 V6 他12車種	9,815	原動機(点火コイル)	原動機の点火コイルにおいて、材質が不適切なためコイルボディに亀裂が発生するものがある。そのため、当該コイルの電圧が必要な点火電圧に到達せず、点火プラグが失火し排出ガスの基準値を超えるおそれがある。	全車両、点火コイルの部品番号を点検し、対象となるものは対策品と交換する。	本件は、平成21年1月28日付け届出番号「外-1549」にてリコール届出を行ったものですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものです。	2	0	販売店からの情報による
		外-1549	平成21年1月28日	フォルクスワーゲン	ニュービートル 1.8T他28車種	72,451	原動機(点火コイル)	原動機の点火コイルにおいて、材質が不適切なためコイルボディに亀裂が発生するものがある。そのため、当該コイルの電圧が必要な点火電圧に到達せず、点火プラグが失火し排出ガスの基準値を超えるおそれがある。	全車両、点火コイルの部品番号を点検し、対象となるものは対策品と交換する。		111	0	市場からの情報による
109	マツダ株式会社	2268	平成21年3月5日	マツダ	タイタン	12,233	緩衝装置(ロアアーム)	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、ボルトの締め付け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。 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め付け方法が不適切なため、ボルトの締め付け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。	全車両、当該ボルトの締め付け状態を点検し、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、規定のトルクで締め付ける。	本届出は、平成19年2月2日付け届出番号「1821」のリコール届出と同様な問題であるが、市場措置が必要と判断した期間の一部の車種において、新たな問題が判明したため、届出を行うものである。 本届出は、平成19年2月2日付け届出番号「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共に、未実施車両についてはこの度の改善措置に切り替えるものである。	8	0	市場からの情報による 社内情報による
		1821	平成19年2月2日	マツダ・ニッサン・三菱	タイタン(マツダ) ボンゴ(マツダ) ボンゴブローニイ(マツダ) パネット(ニッサン) デリカ(三菱)	65,756	緩衝装置(ロアアーム)	フロント・サスペンションの製造工程において、組み付け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み付けボルトの締め付け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。	全車両、当該ボルトの締め付け状態を点検し、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。		17	0	市場からの情報による
110	いすゞ自動車株式会社	2265	平成21年3月5日	いすゞ	キュービックエルガ	445	動力伝達装置	路線バスのノンステップ車の動力伝達装置において、差動装置(デファレンシャルユニット)のフランジナットの取付方法が不適切なため、フランジナットの締結力が不十分となり、フランジが弛み異音の発生及びデファレンシャルオイルが漏れるものがある。そのままの状態で使用を続けると、プロベラシャフトが差動装置から外れ、走行不能となるおそれがある。	全車両、フランジナット及びロックワッシャを新品と交換し、当該ナットにオイルを塗布し、正規トルクで締付ける。なお、オイル漏れがあった場合はオイルシールとオーリングを新品と交換する。	本届出は、平成13年4月10日付け「届出番号732」により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り、前回の対策が不十分であったため再度対策を行うとともに対象範囲を見直すものである。	3	0	市場からの情報による
		732	平成13年4月10日	いすゞ	キュービック	128	駆動力伝達部	動力伝達装置において、差動装置(デファレンシャルユニット)のフランジの締結方法が不適切なため、フランジナットの締め付けトルクが不十分となりフランジが弛み異音が発生し、そのままの状態で使用を続けると、プロベラシャフトが差動装置から外れ、走行不能になる恐れがある。	動力伝達装置における差動装置(デファレンシャルユニット)のフランジナット及びロックワッシャを新品と交換し、当該ナットにオイルを塗布し、正規トルクで締付ける。なお、オイル漏れがあった場合はオイルシールとオーリングを新品と交換する。		4	0	市場からの情報による
111	オーディジャパン株式会社	外-1562	平成21年3月11日	オーディ	S8 他18型式	6,158	原動機(点火コイル)	原動機の点火コイルにおいて、材質が不適切なためコイルボディに亀裂が発生するものがある。そのため、当該コイルの電圧が必要な点火電圧に到達せず、点火プラグが失火し排出ガスの基準値を超えるおそれがある。	全車両、点火コイルの部品番号を点検し、対象となるものは対策品と交換する。	本件は、平成20年11月19日付け届出番号「外-1529」にてリコール届出を行ったものですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものです。	4	0	本社への問い合わせによる
		外-1529	平成20年11月19日	オーディ	S3 他43車種	53,814	原動機(点火コイル)	原動機の点火コイルにおいて、材質が不適切なためコイルボディに亀裂が発生するものがある。そのため、当該コイルの電圧が必要な点火電圧に到達せず、点火プラグが失火し排出ガスの基準値を超えるおそれがある。	全車両、点火コイルの部品番号を点検し、対策品と交換する。		192	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による
112	日産トレーディング株式会社	外-1563	平成21年4月23日	ルノー	メーヌセニック	1,417	燃料装置(燃料ポンプ)	燃料タンク上部に燃料ポンプを取り付けるための樹脂製ナットにおいて、製造工程における熱処理が不適切なものがある。そのため、温度変化の繰り返しにより当該ナットに亀裂が生じ、燃料が漏れるおそれがある。	全車両当該ナットを良品と交換する	本件は、平成14年8月27日付け届出番号「外-970」及び平成16年7月23日付け届出番号「外-1136」にてリコール届出を行ったものですが、対策内容が不十分であったため、対策内容及び対象範囲を見直し対策を行うものです。	6	0	市場からの報告及び国土交通省からの情報による
		外-1136	平成16年7月23日	ルノー	メーヌカプリオレセニックセニック4x4	176	燃料タンク	燃料装置において、燃料タンク上部の樹脂製燃料ポンプ取り付けナットの熱処理が不適切なものがあるため、温度変化の繰り返しにより当該ナットに亀裂が生じ、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、当該ナットを点検し、対象となるものは良品と交換する。	本届出は、平成14年8月27日「届出番号外-970」のリコール届出にあらたに対象車を追加するものです。	0	0	市場からの不具合情報による
		外-970	平成14年8月27日	ルノー	メーヌカプリオレセニックセニック4x4	1,214	燃料タンク	燃料装置において、燃料タンク上部の樹脂製燃料ポンプ取付ナットの熱処理が不適切なものがあるため、温度変化の繰り返しにより当該ナットに亀裂が生じ、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、当該ナットを点検し、対象となるものは良品と交換する。		16	0	市場からの不具合情報による

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
113	フォルクスワーゲングループ ジャパン株式会社	外-1575	平成21年5月13日	フォルクスワーゲン	VWゴルフ1.6 他9車種	52,866	燃料装置(燃料パイプ)	燃料フィルターの取り付け位置が不適切なものがため、燃料フィルターと燃料ポンプをつなぐ燃料パイプに過度の力が加わっているものがある。そのため、そのまま使用を続けると燃料ポンプの樹脂パイプ部に亀裂が発生し、最悪の場合、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料パイプと燃料ポンプの間にアダプターを追加する。また、燃料ポンプに亀裂があるものは新品と交換する。	本件は、平成16年10月5日付け届出番号「外-1165」にてリコール届出を行ったものですが、調査の結果、新たな原因が判明したため、対策内容及び対象範囲を見直し改めて届出を行うものです。	55	0	市場からの情報による
		外-1165-0	平成16年10月5日	フォルクスワーゲン	VWゴルフGII VWゴルフCII VWゴルフGTI VWゴルフGTX	17,476	燃料ホース/パイプ	生産工場での燃料ホース検査工程において、燃料ポンプの樹脂パイプ部に不適切な力をかけて検査していたため、当該パイプ部に微細な亀裂が発生しているものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該パイプが破損し、燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料ポンプを新品と交換する。		34	0	日本国内からの情報による
114	フォルクスワーゲングループ ジャパン株式会社	外-1570	平成21年5月14日	ベントレー	コンチネンタルGT コンチネンタルGT Speed コンチネンタルフライングスパー コンチネンタルフライングスパー Speed コンチネンタルGTC	392	燃料装置(燃料フィルタ)	燃料フィルタの防錆処理が不適切なため、道路凍結防止剤により当該フィルタが腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると燃料が漏れるおそれがある。燃料フィルタの取り付けバンドの止め具の位置に不適切なものがあるため、フィルタの表面処理に損傷を与え、道路凍結防止剤による腐食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燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料フィルタを点検し、対象の部品は対策品と交換する。全車両、取り付けバンドの位置を確認し、不適切なものは取付位置を改善するとともに、燃料フィルタを新品と交換する。	本件は、平成20年9月26日付け届出番号「外-1519」にてリコール届出を行ったものですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものです。	0	0	販売店からの報告による
		外-1519	平成20年9月26日	ベントレー	コンチネンタルGT コンチネンタルGT Speed コンチネンタルフライングスパー コンチネンタルGTC	1,360	燃料装置(燃料フィルタ)	燃料フィルタの防錆処理が不適切なため、道路凍結防止剤により当該フィルタが腐食することがある。そのため、そのまま使用を続けると燃料が漏れるおそれがある。改良された燃料フィルタが取り付けられた車両において、燃料フィルタの取付バンドの止め具の位置に不適切なものがあるため、フィルタの表面処理に損傷を与え、道路凍結防止剤による腐食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燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料フィルタを対策品と交換する。全車両、取付バンドの位置を確認し、不適切なものは取付位置を改善するとともに、燃料フィルタを新品と交換する。		0	0	本国メーカーからの情報による
115	プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社	外-1579	平成21年5月27日	プジョー シトロエン	308 他9車種(以上プジョー) (C6、C4ピカソ(以上シトロエン))	666	電気装置(ヒューズボックス)	ヒューズボックス内部のシール剤の充填が不適切なものがため、コネクターの保持が不安定となることがある。そのため、そのまま使用を続けると、端子が接触不良となり、最悪の場合、前照灯または窓ふき器が作動しなくなるおそれがある。	全車両ヒューズボックスを点検し、対象となるものは、良品と交換する。	本件は、平成20年10月9日付け届出番号「外-1522」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両範囲の一部に誤りがあったため、対象車両を追加するものです。	0	0	本国メーカーからの情報による
		外-1522	平成20年10月9日	プジョー	308フレミア 308シトロ 308SWフレミア 308SWケリ	122	電気装置	ヒューズボックス内部のシール剤の充填が不適切なものがため、コネクターの保持が不安定となることがある。そのため、そのまま使用を続けると、端子が接触不良となり、最悪の場合、前照灯または窓ふき器が作動しなくなるおそれがある。	全車両、ヒューズボックスを良品と交換する。		0	0	本国メーカーからの情報による
116	アウディジャパン株式会社	外-1583	平成21年6月3日	アウディ	A4 1.8 TFSI /A4 アバント 1.8 TFSI A4 3.2 FSI クワトロ /A4 アバント 3.2 FSIクワトロ A4 1.8 TFSI /A4 アバント 1.8 TFSI A5 3.2 FSI クワトロ S5	1,338	前照灯等(前照灯調整コントロールユニット)	計器パネル内にある機能選択画面のプログラムが不適切なため、停止中に運転者等が誤って前照灯の照射光線を右側通行用に変更するおそれがある。そのため、前照灯に係わる保安基準に適合しないおそれがある。	全車両、当該プログラムを修正する。	本件は、平成21年4月8日付け届出番号「外-1568」において対象外としていたものですが、出荷前の作業が不十分であったため、対象車両の追加を行うものです。	0	0	販売店からの報告による
		外-1568	平成21年4月8日	アウディ	A4 1.8 TFSI A4 3.2 FSI クワトロ /A4 アバント 3.2 FSIクワトロ A5 3.2 FSI クワトロ S5	1,532	前照灯等(前照灯調整コントロールユニット)	計器パネル内にある機能選択画面のプログラムが不適切なため、停止中に運転者等が誤って前照灯の照射光線を右側通行用に変更するおそれがある。そのため、前照灯に係わる保安基準に適合しないおそれがある。	全車両、当該プログラムを修正する。		0	0	アウディ株式会社からの連絡による
117	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2327	平成21年6月11日	三菱	ふそう	12	動力伝達装置(センターベアリング固定金具)	大型トラックの動力伝達装置において、センターベアリング固定金具の強度が不足しているため、プロペラシャフトの回転振動により、当該固定金具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固定金具が破断し、走行不能となるおそれがある。	全車両、センターベアリング固定金具に補強金具を追加するとともに、当該固定金具に亀裂が発生している場合は新品と交換する。なお、補強金具の供給に時間を要することから、暫定措置として当該固定金具の点検を行い、亀裂が発生しているものは補強板を追加した上で溶接補修し、後日、補強金具が供給され次第対策を実施する。	本件は、平成21年4月16日付、届出番号「2291」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による
		2291	平成21年4月16日	三菱	ふそう	21,440	動力伝達装置(センターベアリング固定金具)	大型トラックの動力伝達装置において、センターベアリング固定金具の強度が不足しているため、プロペラシャフトの回転振動により、当該固定金具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固定金具が破断し、走行不能となるおそれがある。	全車両、センターベアリング固定金具に補強金具を追加するとともに、当該固定金具に亀裂が発生している場合は新品と交換する。なお、補強金具の供給に時間を要することから、暫定措置として当該固定金具の点検を行い、亀裂が発生しているものは補強板を追加した上で溶接補修し、後日、補強金具が供給され次第対策を実施する。		16	0	市場からの情報による
118	いすゞ自動車株式会社	2322	平成21年6月11日	いすゞ 日野	エルガ エルガミオ ガーラミオ キュービック ジャーニーク ジャーニーク(以上いすゞ) 日野ブルーリボン 日野レインボー (以上日野)	11,841	かじ取り装置	路線バス等において、タイヤの切角が不適切なため、スタッドレスタイヤを装着してハンドルを最大限度まで切った状態で段差を通過した場合、もしくは車高が高い状態で走行した場合、タイヤがドラッグリンクと接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接触部分に錆が発生し、最悪の場合、当該リンクが折損するおそれがある。	全車両、コーションラベルを運転席近傍に貼付する。接触するおそれのあるタイヤ及びディスクホイールを装着している車両は、切角ストッパを調整する。ドラッグリンクに接触痕がある場合は、新品と交換する。	本届出は、平成19年7月5日付け「届出番号1905」のリコール届出において、対象車両の選定に漏れがあったため、対象範囲を拡大するものである。	13	0	市場からの情報による
		1905	平成19年7月5日	いすゞ	キュービック エルガ	2,109	かじ取り装置	乗合バスのタイヤの切角が不適切なため、スタッドレスタイヤを装着し、ハンドルを最大限度まで切った状態で段差を通過した場合、タイヤがドラッグリンクと接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接触部分に錆が発生し、最悪の場合、当該リンクが折損し、操舵ができなくなるおそれがある。	全車両、コーションラベルを運転席横に貼付する。なお、ドラッグリンクに干渉痕がある場合は、新品と交換するとともに、切角ストッパを調整する。		1	0	他社からの情報及び市場からの情報による

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
119	日野自動車株式会社	2323	平成21年6月11日	日野	日野ブルーリボン	708	かじ取り装置	路線バスにおいて、タイヤの切角が不適切なため、スタッドレスタイヤを装着してハンドルを最大限度まで切った状態で段差を通過した場合、もしくは車高が高い状態で走行した場合、タイヤがドラッグリンクと接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接触部分に錆が発生し、最悪の場合、当該リンクが折損して、操舵ができなくなるおそれがある。	全車両、コーションラベルを運転席近傍に貼付する。接触するおそれのあるタイヤ及びディスクホイールを装着している車両は、切角ストッパを調整する。ドラッグリンクに接触痕がある場合は、新品と交換する。	本届出は、平成19年7月5日付け「届出番号1906」のリコール届出において、対象車両の選定に漏れがあったため、対象範囲を拡大するものである。	0	0	他社からの情報による。
		1906	平成19年7月5日	日野	日野ブルーリボン	259	かじ取り装置	乗合バスのタイヤの切角が不適切なため、スタッドレスタイヤを装着し、ハンドルを最大限度まで切った状態で段差を通過した場合、タイヤがドラッグリンクと接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、接触部分に錆が発生し、最悪の場合、当該リンクが折損して、操舵ができなくなるおそれがある。	全車両、コーションラベルを運転席横に貼付する。なお、ドラッグリンクに干渉痕がある場合は、新品と交換するとともに、切角ストッパを調整する。		1	0	市場からの情報による。
120	いすゞ自動車株式会社	2324	平成21年6月11日	いすゞ	エルガフォワード	191	かじ取り装置	かじ取り装置において、ナックルアームをナックルに固定するボルト2本のうち1本について、熱処理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、早期に当該ボルトが破損し、最悪の場合、2本とも折損し、ナックルアームが外れて操舵不能となるおそれがある。	全車両、当該ボルトを良品と交換する。なお、当該ボルトが損傷している場合には、他のボルトも新品と交換する。	本届出は、平成18年5月30日付け「届出番号1669」のリコール届出において、原因調査が不十分であったため、改善措置の内容並びに対象範囲を見直すものである。	3	0	市場からの情報による。
		1669	平成18年5月30日	いすゞ	エルガフォワード	201	かじ取り装置	かじ取り装置において、ナックルアームをナックルに固定するボルト2本のうち1本について、熱処理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、早期に当該ボルトが破損し、最悪の場合、2本とも折損し、ナックルアームが外れて操舵不能となるおそれがある。	全車両、当該ボルトを良品と交換する。なお、当該ボルトが損傷している場合には、他のボルトも新品と交換する。		3	0	市場からの情報による。
121	日野自動車株式会社	2325	平成21年6月11日	日野	日野ブルーリボン	60	かじ取り装置	かじ取り装置において、ナックルアームをナックルに固定するボルト2本のうち1本について、熱処理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、早期に当該ボルトが破損し、最悪の場合、2本とも折損し、ナックルアームが外れて操舵不能となるおそれがある。	全車両、当該ボルトを良品と交換する。なお、当該ボルトが損傷している場合には、他のボルトも新品と交換する。	本届出は、平成18年5月30日付け「届出番号1670」のリコール届出において、原因調査が不十分であったため、改善措置の内容並びに対象範囲を見直すものである。	0	0	他社からの情報による。
		1670	平成18年5月30日	日野	日野ブルーリボン	73	かじ取り装置	かじ取り装置において、ナックルアームをナックルに固定するボルト2本のうち1本について、熱処理が不適切なため、強度が不足しているものがある。そのため、早期に当該ボルトが破損し、最悪の場合、2本とも折損し、ナックルアームが外れて操舵不能となるおそれがある。	全車両、当該ボルトを良品と交換する。なお、当該ボルトが損傷している場合には、他のボルトも新品と交換する。		-	-	-
122	日産自動車株式会社	2329	平成21年6月25日	ニッサン	デュアリス	15,670 1,821 9,076	窓ふき器(ワイパーモータ) 電気配線(コネクタ) 乗降口(アウトサイドハンドル)	ワイパーモータにおいて、防水シール材の塗布が不足しているため、雨水等が当該モータ内部に浸入して短絡する、又は電気回路の溶接が不適切なものがあるため、電気回路の溶接が割れて導通不良となる。そのため、最悪の場合、ワイパーが作動しなくなるおそれがある。 自動式前照灯照射方向調節装置なし車において、未使用の電気配線コネクタの防水処理が不適切なため、当該コネクタの端子部に融雪剤を含んだ水等が付着して電流が流れることがある。そのため、走行距離計に誤った信号が伝達され、走行距離を正しく積算しないおそれがある。 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扉の外側ハンドルにおいて、ハンドルベースとハンドルカバーとの間に隙間が開いているため、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。	全車両、当該ワイパーモータの製造日を点検し、対象となるものは、ワイパーモータを良品と交換する。 全車両、当該電気配線のコネクタ部を切断し、防水処理する。 全車両、当該ハンドルカバーの隙間を点検し、隙間があるものは、インテリジェントキーボタンを修正する。	本届出は、平成20年4月17日付け届出番号「2095」のリコール届出と同様な問題であるが、新たな問題が判明したため、対象範囲を拡大し、再度、リコールを実施するものである。	5 1 3	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。 社内からの情報による。 市場からの情報による。
		2095	平成20年4月17日	ニッサン	デュアリス	1,136	乗降口(アウトサイドハンドル)	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。	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。		0	0	社内からの情報による。
123	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2344	平成21年6月25日	三菱	ふそう ふそうエアロエース	25	燃料装置(燃料供給ポンプ)	燃料噴射装置において、燃料供給ポンプの製造時の加工が不適切なため、当該ポンプの内部に亀裂が発生し、燃料が漏れ、エンジンオイルに混入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料の混入したオイルがブローバイガスの通路を經由して吸気管に吸入されシリンダー内で燃焼するため、エンジン回転の上昇、エンジン停止及び再始動不能となり、最悪の場合、燃料の混入したエンジンオイルが漏れ火災に至るおそれがある。	全車両、燃料供給ポンプを良品と交換する。	本件は、平成20年12月11日付 届出番号「2234」および平成21年6月11日付 届出番号「2326」にてリコール届出を行ったものですが、新たな原因が判明したため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	社内情報による。
		2326	平成21年6月11日	三菱	ふそう	3	燃料装置(燃料供給ポンプ)	燃料噴射装置において、燃料供給ポンプの製造時の加工が不適切なため、当該ポンプの内部に亀裂が発生し、燃料が漏れ、エンジンオイルに混入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料の混入したオイルがブローバイガスの通路を經由して吸気管に吸入されシリンダー内で燃焼するため、エンジン回転の上昇、エンジン停止及び再始動不能となり、最悪の場合、燃料の混入したエンジンオイルが漏れ火災に至るおそれがある。	全車両、燃料供給ポンプを良品と交換する。	本件は、平成20年12月11日付、届出番号「2234」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に一部誤りがあったことが判明したため、対象車両を追加し、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		2234	平成20年12月11日	三菱 日産ディーゼル	ふそう ふそうエアロクイーンまたはエアロエース(以上三菱) - (日産ディーゼル)	2,811	燃料装置(燃料供給ポンプ)	燃料噴射装置において、燃料供給ポンプの製造時の加工が不適切なため、当該ポンプの内部に亀裂が発生し、燃料が漏れ、エンジンオイルに混入するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、燃料の混入したオイルがブローバイガスの通路を經由して吸気管に吸入されシリンダー内で燃焼するため、エンジン回転の上昇、エンジン停止及び再始動不能となり、最悪の場合、燃料の混入したエンジンオイルが漏れ火災に至るおそれがある。	全車両、燃料供給ポンプを良品と交換する。		8	2	市場からの情報による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
124	日産自動車株式会社	外-1591	平成21年6月25日	ニッサン	デュアリス	25,489 8,427 17,062 18,032	窓ふき器(ワイパーモータ) 電気配線(コネクタ) 乗降口(アウトサイドハンドル) 尾灯、制動灯及び方向指示器(リヤコンビネーションランプバルブホルダ)	ワイパーモータにおいて、防水シール材の塗布が不足しているため、雨水等が当該モータ内部に浸入して短絡する。又は電気回路の溶接が不適切なものであるため、電気回路の溶接が剥がれて導通不良となる。そのため、最悪の場合、ワイパーが作動しなくなるおそれがある。 自動式前照灯照射方向調節装置なし車において、未使用の電気配線コネクタの防水処理が不適切なため、当該コネクタの端子部に融雪剤を含んだ水等が付着して電流が流れることがある。そのため、走行距離計に誤った信号が伝達され、走行距離を正しく積算しないおそれがある。 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扉の外側ハンドルにおいて、ハンドルベースとハンドルカバーとの間に隙間が開いているため、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。 左側コンビネーションランプ(尾灯、制動灯及び方向指示器)のバルブホルダにおいて、電気配線の接続コネクタ部の端子が変形しているものがある。そのため、当該端子の接点部に絶縁物質が生成されて導通不良となり、当該ランプが点灯しなくなる又は、方向指示器が正常に作動しなくなるおそれがある。	全車両、当該ワイパーモータの製造日を点検し、対象となるものは、ワイパーモータを良品と交換する。 全車両、当該電気配線のコネクタ部を切断し、防水処理する。 全車両、当該ハンドルカバーの隙間を点検し、隙間があるものは、インテリジェントキーボタンを修正する。 全車両、当該バルブホルダを良品に交換するとともに、車両側電気配線コネクタを新品と交換する。	本届出は、平成20年4月17日付け届出番号「外-1484」のリコール届出と同様な問題であるが、新たな問題が判明したため、対象範囲を拡大し、再度、リコールを実施するものである。	269件 5件 16件 167件	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。 市場からの情報による。 社内からの情報による。 市場からの情報による。
		外-1484	平成20年4月17日	ニッサン	デュアリス	16,686 7,940 19,462	乗降口(アウトサイドハンドル) かじ取り装置(ピニオンシャフト) ニードルベアリング 燃料装置(燃料タンク)	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。 かじ取り装置のステアリングギヤにおいて、製造工程でピニオンシャフトのベアリングが組みつけられていないものがある。そのため、ピニオンシャフトが確実に保持されず、最悪の場合、ピニオンシャフトが抜けて、操舵が出来なくなるおそれがある。 燃料タンクの燃料ポンプユニットの取付け部において、穴あけ加工が不適切なため、穴径が大きすぎるもの、または取付け部に鋭利な突起を有するものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該取付け部のパッキンに亀裂が発生し、最悪の場合、パッキンから燃料が漏れるおそれがある。	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。 全車両、当該ピニオンシャフトを点検し、ベアリングが欠品しているものはステアリングギヤ一式を良品と交換する。 全車両、当該燃料ポンプユニットの取付け部の穴径を点検し、穴径が交換基準より大きいものは、燃料タンクを良品と交換する。穴径が交換基準内のものは、取付け部の鋭利な突起をなくし、パッキンを対策品と交換する。		181件 1件 72件	0	市場からの情報による。
125	スズキ株式会社	2353	平成21年7月9日	スズキ	アドレスV125	4,084	燃料装置(燃料タンクキャップ)	燃料タンクキャップの形状が不適切なため、亀裂が発生するものがある。そのため、開閉操作の繰り返しにより当該キャップの亀裂が進行し、そのまま使用を続けると燃料が漏れるおそれがある。	全車両、燃料タンクキャップを対策品と交換する。	本届出は、平成21年5月25日付け届出番号「2311」にてリコール届出を行ったものであるが、対象範囲外の選定に一部誤りがあったため、対象車両を追加するものである。	0	0	販売店からの情報による
		2311	平成21年5月25日	スズキ	レッツフォー アドレスV50 レッツ4 レッツ5 レッツ アドレスV125	269,402	(略) 燃料装置(燃料タンクキャップ)	(略) 燃料タンクキャップの形状が不適切なため、亀裂が発生するものがある。そのため、開閉操作の繰り返しにより当該キャップの亀裂が進行し、そのまま使用を続けると燃料が漏れるおそれがある。	(略) 全車両、燃料タンクキャップを対策品と交換する。	本届出は、平成19年8月1日付け届出番号「1923」のリコール届出と同様な問題であるが、対象範囲外の車両およびリコールの交換部品において、同種不具合が発生したことから、対象範囲を拡大し、再度、リコールを実施するものである。	85 7	0	市場からの情報による
		1923	平成19年8月1日	スズキ	アドレスV125	77,343	燃料装置	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、適切に締め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。	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、座席下収納箱の締め付け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。		45	(火災)24	市場からの情報による
126	ビー・エム・ダブリュ株式会社	外-1611	平成21年9月17日	BMW	BMW 540i オートマチック	601	前輪緩衝装置(ストラットプレート)	前車輪のコイルスプリングを保持するストラットプレートの強度が不十分なため、高温多湿の環境下で渋滞走行を繰り返し行なうと、当該プレートに亀裂を生じて異音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、当該プレートが脱落し、走行安定性が損なわれるおそれがある。	全車両、フロントストラットの部品番号を点検し、該当品の場合は当該プレートに固定クリップを取り付ける。	本件は、平成16年4月19日付け届出番号「外-1104」にてリコール届出を行ったものですが、対象車について選定漏れがあったため、リコール対象車の台数を追加し新たに届出するものです。	23	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。
		外-1104	平成16年4月19日	BMW	525iA 528iA 540iA	18049	前輪緩衝装置(ストラットプレート)	前車輪のコイルスプリングを保持するストラットプレートの強度が不十分なため、高温多湿の環境下で渋滞走行を繰り返し行なうと、当該プレートに亀裂を生じて異音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、当該プレートが脱落し、走行安定性が損なわれるおそれがある。	全車両、フロントストラットの部品番号を点検し、該当品の場合は当該プレートに固定クリップを取り付ける。		76	0	国内におけるクレーム情報による。
127	コベルコ建機株式会社	2386	平成21年10月8日	神鋼	SK04W SK04WS SK04WD	572	窓ガラス	前面ガラス又は側面ガラスに銘板(注意銘板等)を貼付したため道路運送車両の保安基準に適合していない。	全車両、当該銘板を剥がし保安基準に適合する位置に貼り直す。	本件は、平成20年6月6日付け届出番号「2123」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、新たに届出するものです。	0	0	他社リコールの届出情報による。
		2123	平成20年6月6日	神鋼 コベルコ	SK04W SK04WD(以上神鋼) HK350W(コベルコ)	38	窓ガラス	前面ガラス又は側面ガラスに銘板(注意銘板等)を貼付したため道路運送車両の保安基準に適合していない。	全車両、当該銘板を剥がし、保安基準に適合する位置に貼り直す。		0	0	他社リコールの届出情報による。
128	コベルコ建機株式会社	2388	平成21年10月8日	神鋼 コベルコ	SK100W KE100W	95	動力伝達装置(走行用油圧配管)	走行用油圧配管において、配管の曲げ加工が不適切なため、走行時の油圧により当該配管に亀裂が発生する可能性がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、作動油が漏れ、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、当該油圧配管を良品と交換する。	本件は、平成21年5月11日付け届出番号「2306」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		2306	平成21年5月11日	神鋼 コベルコ	SK100W(神鋼、コベルコ) SK125W(コベルコ)	460	動力伝達装置(走行用油圧配管)	走行用油圧配管において、配管の曲げ加工が不適切なため、走行時の油圧により当該配管に亀裂が発生する可能性がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、作動油が漏れ、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、当該油圧配管を良品と交換する。		6	0	市場からの情報による。
129	コベルコ建機株式会社	2380	平成21年10月8日	神鋼 コベルコ	SK100W KE100W	7	かじ取り装置	かじ取り装置において、パワーステアリング・ポンプ取付金具の取付穴に加工不良のものがあり、そのままの状態で使用を続けると、パワーステアリング・ポンプ取付ボルトが緩み、最悪の場合、当該取付ボルトが折損し、パワーステアリングの機能が損なわれ、確実なかじ取り操作ができなくなるおそれがある。	全車両、当該ボルトを対策品と交換し、規定トルクで確実に締め付ける。	本件は、平成12年5月31日付け届出番号「633」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		633	平成12年5月31日	神鋼 コベルコ	SK100W-2	43	パワーステアリング	かじ取り装置において、パワーステアリング・ポンプ取付金具の取付穴に加工不良のものがあり、そのままの状態で使用を続けると、パワーステアリング・ポンプ取付ボルトが緩み、最悪の場合、当該取付ボルトが折損し、パワーステアリングの機能が損なわれ、確実なかじ取り操作ができなくなるおそれがある。	全車両、当該ボルトを対策品と交換し、規定トルクで確実に締め付ける。		-	-	-

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
130	コベルコ建機株式会社	2381	平成21年10月8日	コベルコ	LK50Z	17	燃料噴射装置(燃料噴射ポンプ)	燃料噴射ポンプの回転数コントロールレバー軸の軸受けの材質及び当該軸と軸受けの隙間が不適切なため、アクセル操作を繰り返すと当該軸と軸受け部が摩耗し、アクセルペダルを戻してもレバーの戻りが不十分となるものがある。そのため、原動機の回転数が下がらなくなるおそれがある。	全車両、燃料噴射ポンプを対策品に交換する。	本件は、平成16年4月15日付届出番号「1069」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		1069	平成16年4月15日	コベルコ	LK50Z	60	燃料噴射装置(燃料噴射ポンプ)	燃料噴射ポンプの回転数コントロールレバー軸の軸受けの材質及び当該軸と軸受けの隙間が不適切なため、アクセル操作を繰り返すと当該軸と軸受け部が摩耗し、アクセルペダルを戻してもレバーの戻りが不十分となるものがある。そのため、原動機の回転数が下がらなくなるおそれがある。	全車両、燃料噴射ポンプを対策品に交換する。		-	-	-
131	コベルコ建機株式会社	2382	平成21年10月8日	神鋼 コベルコ	LK40Z LK50Z	182	走行装置(フロントアクスル取付ボルト)	フロントアクスルを車台に固定する取付ボルトの締付トルク設定値が不適切であるため、除雪等の作業時の負荷の繰り返しにより当該ボルトが緩むおそれがある。また、一部の車両において、当該フロントアクスル取付面に塗装が残っていたため、取付ボルトの初期締付トルクが低下したものである。そのため、そのまま使用を続けると、当該取付面にカタが生じ、最悪の場合、当該ボルトが折損し、フロントアクスルが脱落するおそれがある。	全車両、フロントアクスル取付ボルトを交換し、適切なトルクで締付ける。また、フロントアクスル取付面に塗装が残っている車両にあっては、当該フロントアクスル取付面の塗装を除去する。	本件は、平成17年7月5日付届出番号「1469」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		1469	平成17年7月5日	神鋼 コベルコ	LK40Z LK50Z	1,627	走行装置(フロントアクスル取付ボルト)	フロントアクスルを車台に固定する取付ボルトの締付けトルク設定値が不適切であるため、除雪等の作業時の負荷の繰り返しにより当該ボルトがゆるむおそれがある。また、一部の車両において、当該フロントアクスル取付面に塗装が残っていたため、取付ボルトの初期締付けトルクが低下したものである。そのため、そのまま使用を続けると、当該締付面にカタが生じ、最悪の場合、当該ボルトが折損しフロントアクスルが脱落するおそれがある。	全車両、フロントアクスル取付ボルトを交換し、適切なトルクで締付ける。またフロントアクスル取付面に塗装が残っている車両にあっては、当該フロントアクスル取付面の塗装を除去する。		2	0	市場からの情報による。
132	コベルコ建機株式会社	2384	平成21年10月8日	神鋼 コベルコ	SK100W KE100W	723	窓ガラス(窓枠固定用樹脂製部品)	運転席側面開閉式ガラスの窓枠と車体とを固定する樹脂製部品の固定方法が不適切なため、窓枠が確実に固定されていないものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行時の振動等により樹脂製部品が外れ、最悪の場合、走行中に窓枠が脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。	全車両、樹脂製部品を接着剤で固定する。また、樹脂製部品を点検し損傷しているものは、新品と交換する。	本件は、平成19年11月14日付届出番号「1999」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、新たに届出するものです。	0	0	市場からの情報による。
		1999	平成19年11月14日	神鋼 コベルコ	SK100Wホイール式 バックホウ KE100Wホイール式 バックホウ	615	窓ガラス(窓枠固定用樹脂製部品)	運転席側面開閉式ガラスの窓枠と車体とを固定する樹脂製部品の固定方法が不適切なため、窓枠が確実に固定されていないものがある。そのため、そのまま使用を続けると、走行時の振動等により樹脂製部品が外れ、最悪の場合、走行中に窓枠が脱落し、他の交通の妨げとなるおそれがある。	全車両、樹脂製部品を接着剤で固定する。また、樹脂製部品を点検し損傷しているものは、新品と交換する。		2	1	市場からの情報による。
133	コベルコ建機株式会社	2387	平成21年10月8日	神鋼 コベルコ	SK100W KE100W	719	動力伝達装置(走行用油圧配管)	走行用油圧配管において、配管継手の強度、及び配管固定金具の締め付けトルクが不足しているため、車体の振動等により配管継手に亀裂が発生する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、作動油が漏れ、最悪の場合、走行不能になるおそれがある。	全車両、配管継手及び配管固定金具の座金を対策品に交換するとともに、配管固定金具を適正トルクで締め付け、新たに配管固定金具を追加する	本件は、平成20年4月18日付届出番号「2101」及び平成21年2月27日付届出番号「2270」にてリコール届出を行ったものですが、対象車両の選定に誤りがあることが判明したため、新たに届出するものです。	1	0	市場からの情報による。
		2270	平成21年2月27日	コベルコ・ 神鋼	SK100W SK125W	676	動力伝達装置(走行用油圧配管)	走行用油圧配管において、配管継手の強度が不足しているため、車体の振動等により配管継手に亀裂が発生する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、作動油が漏れ、最悪の場合、走行ができなくなるおそれがある。	全車両、配管継手を対策品に交換するとともに、当該配管に配管固定金具を追加する。	平成20年4月18日付け「届出番号2101」のリコール届出において、改善措置の内容が不十分であったため、改善措置の内容及び対象範囲を見直し、再度届出を行うものです。	2	0	市場からの情報による。
		2101	平成20年4月18日	コベルコ・ 神鋼	SK100W SK125W	639	動力伝達装置(走行用油圧配管) (略)	走行用油圧配管において、配管固定金具のボルトの締付トルクが不足しているもの、および配管継手の強度が不足しているものがあるため、車体の振動等により当該ボルトが緩み、配管継手に亀裂が発生する場合がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、作動油が漏れ、最悪の場合、走行ができなくなるおそれがある。 (略)	全車両、配管固定金具の座金を対策品に交換し、ボルトを適正トルクで締付ける。また、配管継手を点検し、強度が不足しているものは対策品に交換する。 (略)		6 2 0 0 0	0	市場からの情報、及び社内点検による
134	富士重工業株式会社	2441	平成21年12月3日	スバル	インプレッサ	3,907	原動機(エンジンオイルクーラーホース)	平成21年11月12日付け届出番号2412のリコール作業にて使用する、対策品のエンジンオイルクーラーホースにおいて、ホースの抜け圧力が低いものがある。そのため、そのまま使用を続けると、当該オイルクーラーホース接続部よりホースが抜け、最悪の場合、漏れたオイルが排気管にかかり、火災に至るおそれがある。	全車両、オイルクーラーホースとホースクランプを対策品に交換するとともに、新たにねじ式のクランプを追加する。 なお、不具合の発生原因が判明していないため、上記対策を暫定対策とし、原因判明後、必要があれば新たに届出をおこなう。	本届出は、平成21年11月12日付け届出番号「2412」にてリコール届出を行ったものであるが、当該リコール作業により新たな不具合が発生することが判明したため、対策を追加し、新たに届出を行うものです。	9	0	市場からの情報による。
		2412	平成21年11月12日	スバル	インプレッサ	3,907	原動機(エンジンオイルクーラーホース)	エンジンに備えられている、オイルクーラーホースの材質が不適切なため、使用過程でエンジンオイル内に蓄積する酸及び熱の影響によりホースが硬化、劣化し、ホース内面に微細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、ホースの内圧及び振動により微細亀裂が進行し、ホース外面に貫通することによりオイルが漏れ、最悪の場合エンジンが破損するおそれがある。	全車両、オイルクーラーホースを対策品に交換する。		10	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。
135	フォード・ジャパン・リミテッド	外-1628	平成22年1月12日	フォード	エクスポローラー	13,729	定速走行装置解除スイッチ	ブレーキのマスターシリンダーに取付けられている定速走行装置解除スイッチにおいて、当該解除スイッチ内部のシール構造が不適切なため、ブレーキ液が漏れて内部の電気端子にかかり、接点が腐食することがある。そのため、スイッチ内部の抵抗値が高くなり、スイッチが加熱されて溶解し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、定速走行装置解除スイッチ及び配線を対策品に交換する。	本件は、平成18年10月26日付け「届出番号外-1346」、平成19年10月4日付け「届出番号外-1433」にて届出を行ったものですが、リコール対象車の台数を追加し、新たに届出するものです。	0	0	本国メーカーからの情報による。
		外-1433	平成19年10月4日	フォード	エクスポローラー	2,346	定速走行装置解除スイッチ	ブレーキのマスターシリンダーに取付けられている定速走行装置解除スイッチにおいて、当該解除スイッチ内部のシール構造が不適切なため、ブレーキ液が漏れて内部の電気端子にかかり、接点が腐食することがある。そのため、スイッチ内部の抵抗値が高くなり、スイッチが加熱されて溶解し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、定速走行装置解除スイッチ及び配線を対策品に交換する。	本届出は、平成18年10月26日付け、外-1346にて届出したものですが、リコール対象車の台数を追加し、新たに届出するものです。	0	0	本国メーカーからの情報による。
		外-1346	平成18年10月26日	フォード	エクスポローラー	760	定速走行装置解除スイッチ	マスターシリンダーに取付けられている定速走行装置解除スイッチにおいて、当該解除スイッチ内部のシール構造が不適切なため、ブレーキ液が漏れて内部の電気端子にかかり、接点が腐食することがある。そのため、スイッチ内部の抵抗値が高くなり、スイッチが加熱されて溶解し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。	全車両、定速走行装置解除スイッチ及び配線を対策品に交換する。		0	0	本国メーカーからの情報による。
136	日産ディーゼルの工業株式会社	2454	平成22年1月21日	ニッサンディーゼル	コンドル	937	かじ取装置(ドラッグリンク)	タイヤの切角が不適切なため、スタッドレスタイヤを装着してハンドルを最大限度まで切った状態で走行した場合、タイヤがドラッグリンクと接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該リンクの接触部分に錆が発生し、損傷するおそれがある。	全車両、タイヤを点検し、接触するおそれのあるタイヤを装着している車両は、切角ストップパを変更するとともに、ドラッグリンクに接触痕がある場合は、新品と交換する。尚、全車両、コーションラベルを運転席側ドア開口部に貼付する。	本件は、平成21年11月17日付け「届出番号2414」にてリコール届出を行ったものであるが、対象車両の選定に漏れがあったため、追加するものである。	0	0	販売会社からの情報による。
		2414	平成21年11月17日	ニッサンディーゼル	コンドル	3,723	かじ取装置(ドラッグリンク)	タイヤの切角が不適切なため、スタッドレスタイヤを装着してハンドルを最大限度まで切った状態で走行した場合、タイヤがドラッグリンクと接触することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該リンクの接触部分に錆が発生し、損傷するおそれがある。	全車両、タイヤを点検し、接触するおそれのあるタイヤを装着している車両は、切角ストップパを変更するとともに、ドラッグリンクに接触痕がある場合は、新品と交換する。尚、全車両、コーションラベルを運転席側ドア開口部に貼付する。		6	0	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。

再リコール事例一覧(平成17年度から21年度)

(平成12年12月31日以前の届出、及び対象台数が100台未満の届出については、国土交通省のホームページにおいて不具合件数、事故の有無、発見の動機が確認できなかったものがあるため、「-」としている。)

(別紙5)

No	届出者	届出番号	届出年月日	車名	通称	対象台数	不具合部位	基準不適合状態であると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	改善措置内容	備考	不具合件数	事故の有無	発見の動機
137	日産ディーゼルの工業株式会社	2458	平成22年1月28日	ニッサンディーゼル	-	1,147	走行装置(後後軸)	大型貨物車(後前1軸駆動3軸車)の後後軸において、一部の車両で、使用環境に対する強度の余裕が少ないため、当該車軸に亀裂が発生する場合があります。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、車軸が折損するおそれがある。	全車両、架装仕様の確認を行い、対象車両については、後後軸を対策品に交換する。また、車両使用上の注意喚起を行う。	本届出は、平成21年7月7日付け「届出番号2343」にてリコール届出を行ったものであるが、選定方法を見直したところ、新たに対象となる車両が確認されたため、対象車両を追加するものである。	0	0	販売会社からの情報による。
		2343	平成21年7月7日	ニッサンディーゼル	-	2,178	走行装置(後後軸)	大型貨物車(後前1軸駆動3軸車)の後後軸において、一部の車両で、使用環境に対する強度の余裕が少ないため、当該車軸に亀裂が発生する場合があります。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、車軸が折損するおそれがある。	全車両、後後軸を対策品に交換する。なお、対策品の供給に時間を要するため、亀裂の有無の点検を行い、亀裂がある車両は優先して交換する。また、車両使用上の注意喚起を行う。		7	物損2	市場からの情報及び国土交通省からの指摘による。
138	三菱ふそうトラック・バス株式会社	2459	平成22年2月2日	三菱	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	90,118	原動機(ヘッド イドラギア)	原動機のカムシャフト駆動用ヘッドイドラギアの固定シャフトつば部の強度に余裕がないため、劣化したエンジンオイルの使用等により、ブッシュの摩耗が早まりブッシュと固定シャフトの間にガタが生じる場合があります。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、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。	全車両、固定シャフトのつば部厚さを増大した対策品に交換する。なお、イドラギアブッシュを点検し、異常摩耗しているものは、イドラギヤ一式を新品と交換する。	本件は、平成19年3月9日付け「届出番号1838」によりリコール届出(対象台数88,648台)したものです。新たな要因が判明したため、対象範囲を拡大し、再度対策を行うものです。	371	0	市場からの情報による
		1838	平成19年3月9日	三菱	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	88,648	原動機(ヘッド イドラギア)	原動機のカムシャフト駆動用ヘッドイドラギア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。又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。	全車両、イドラギア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。	本件は、平成17年9月7日付け「届出番号1505」により製作過程の問題でリコール届出(対象台数8,141台)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対策を行うもので、前回の対策部品も該当し、8,141台全てが含まれることとなる。	91	0	市場からの情報による
		1505	平成17年9月7日	三菱	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	8,141	原動機(ヘッド イドラギア)	原動機のカムシャフト駆動用ヘッドイドラギア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、シャフトつば部の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。	全車両、イドラギア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。		27	0	市場からの情報による
139	HONDA OF AMERICA MFG. INC. (問い合わせ先: 本田技研工業株式会社 tel0120-112010)	外-1651	平成22年2月10日	ホンダオブアメリカ	インスパイアセイバー	3,547	エアバッグ装置 (インフレーター)	運転者席側SRSエアバッグのインフレーター(膨張装置)内のガス発生剤に不適切なものがあるため、エアバッグが展開した場合、インフレーター内圧の異常な上昇で容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。	全車両、運転者席側SRSエアバッグのインフレーターを良品と交換する。	本件は、平成21年7月29日付け届出番号「外-1602」および平成21年10月19日付け届出番号「外-1622」にてリコール届出をおこなったものですが、原因が判明したため、対象車両の範囲を拡大し、新たに届出するものです。	0	0	海外市場からの情報による
		外-1622	平成21年10月19日	ホンダオブアメリカ	インスパイアセイバー	53	エアバッグ装置 (インフレーター)	運転者席側SRSエアバッグのインフレーター(膨張装置)内のガス発生剤に不適切なものがあるため、エアバッグが展開した場合、インフレーター内圧の異常な上昇で容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。	全車両、運転者席側SRSエアバッグのインフレーターを良品と交換する。	本件は、平成21年7月29日付け届出番号「外-1602」にてリコール届出を行ったものですが、対象範囲の選定漏れが判明したため、対象範囲を追加し、新たに届出するものです。	0	0	海外市場からの情報による
		外-1602	平成21年7月29日	ホンダオブアメリカ	インスパイアセイバー	1,532	エアバッグ装置 (インフレーター)	運転者席側SRSエアバッグのインフレーター(膨張装置)内のガス発生剤に不適切なものがあるため、エアバッグが展開した場合、インフレーター内圧の異常な上昇で容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷するおそれがある。	全車両、運転者席側SRSエアバッグのインフレーターを良品と交換する。		0	0	海外市場からの情報による
140	いすゞ自動車株式会社	2495	平成22年3月25日	いすゞ	エルガ キュービック	216	排気管(遮熱板)	圧縮天然ガス自動車(CNG車)の路線バスにおいて、排気管に取り付けた遮熱板の溶接が不適切なため、排気管の熱及び車両振動により溶接部が破損するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、遮熱板が脱落するおそれがある。	全車両、遮熱板を良品に交換する。	本届出は、平成17年12月1日付け「届出番号1572」のリコール届出の対策として取付けた遮熱板が不良品であったため、範囲を拡大し対策を行うものである。	9	0	市場からの情報による
		1572	平成17年12月1日	いすゞ	エルガ キュービック	199 17	電気配線	圧縮天然ガス車(CNG車)において、スタータへの電気配線の耐熱性が不十分なため、排気管からの熱により被覆が剥がれてケーブルが露出するものがある。そのため、最悪の場合、電気配線が短絡して、原動機が停止し、再始動できなくなるおそれがある。 (略)	全車両、排気管に遮熱板を取り付け、バッテリーケーブル端子キャップを対策品に交換する。また、当該電気配線に断熱用被覆を追加する(被覆追加作業が困難な車両は、電気配線を対策品と交換する。)。なお、当該電気配線に損傷があるものは、電気配線を対策品と交換する。 (略)		2 2	0	市場からの情報による

(注)国土交通省の報道発表資料「リコール届出一覧表」に基づき、消費者委員会が作成した。