

# リコール技術検証業務の現状と 今後の取組

リコール技術検証部長 杉崎 友信

# 本日のプレゼンテーションの内容

---

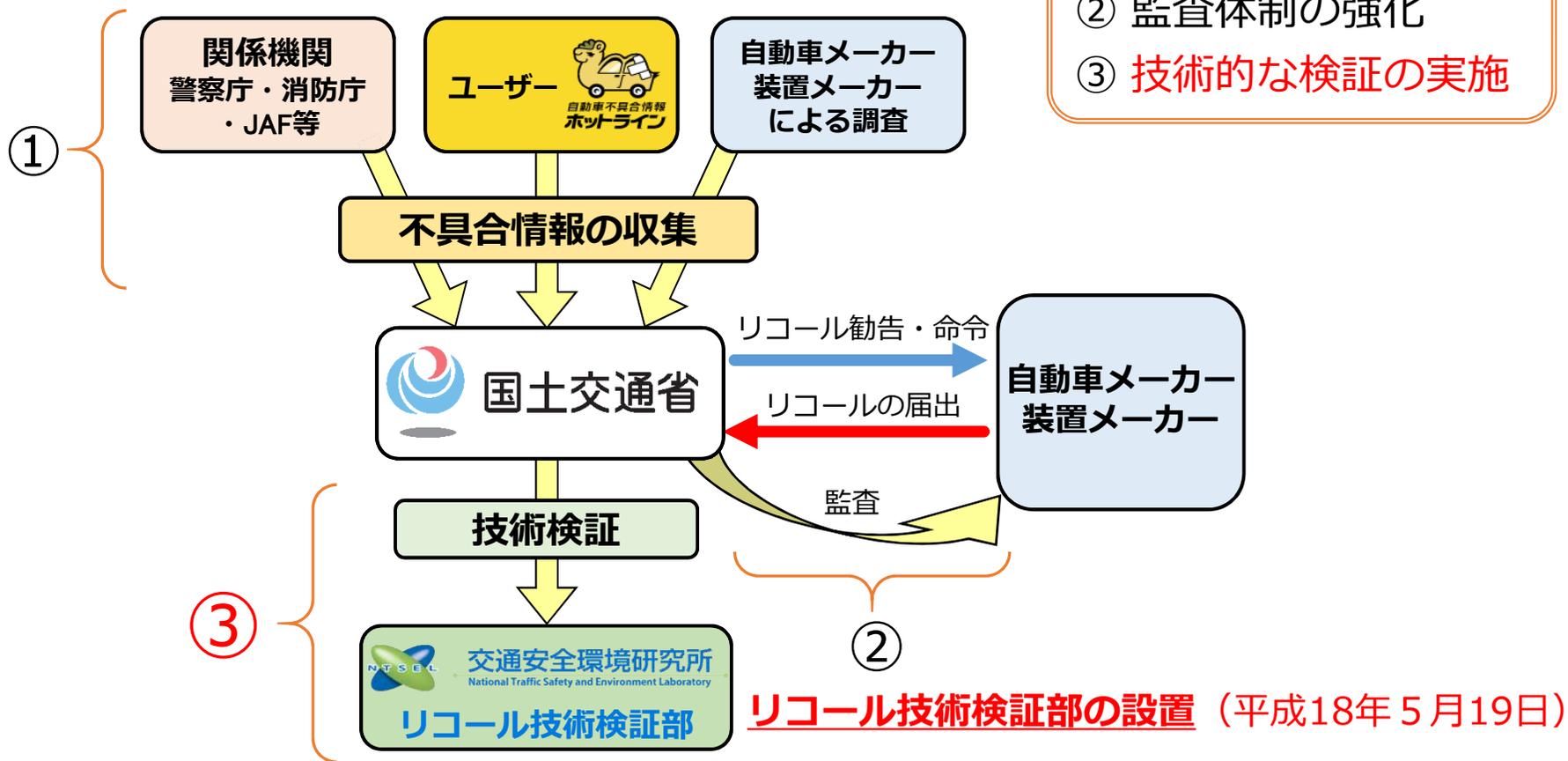
1. リコール技術検証部の概要
2. リコール技術検証業務
3. リコール技術検証部に求められている役割と取組状況

# リコール技術検証部の概要 設立経緯

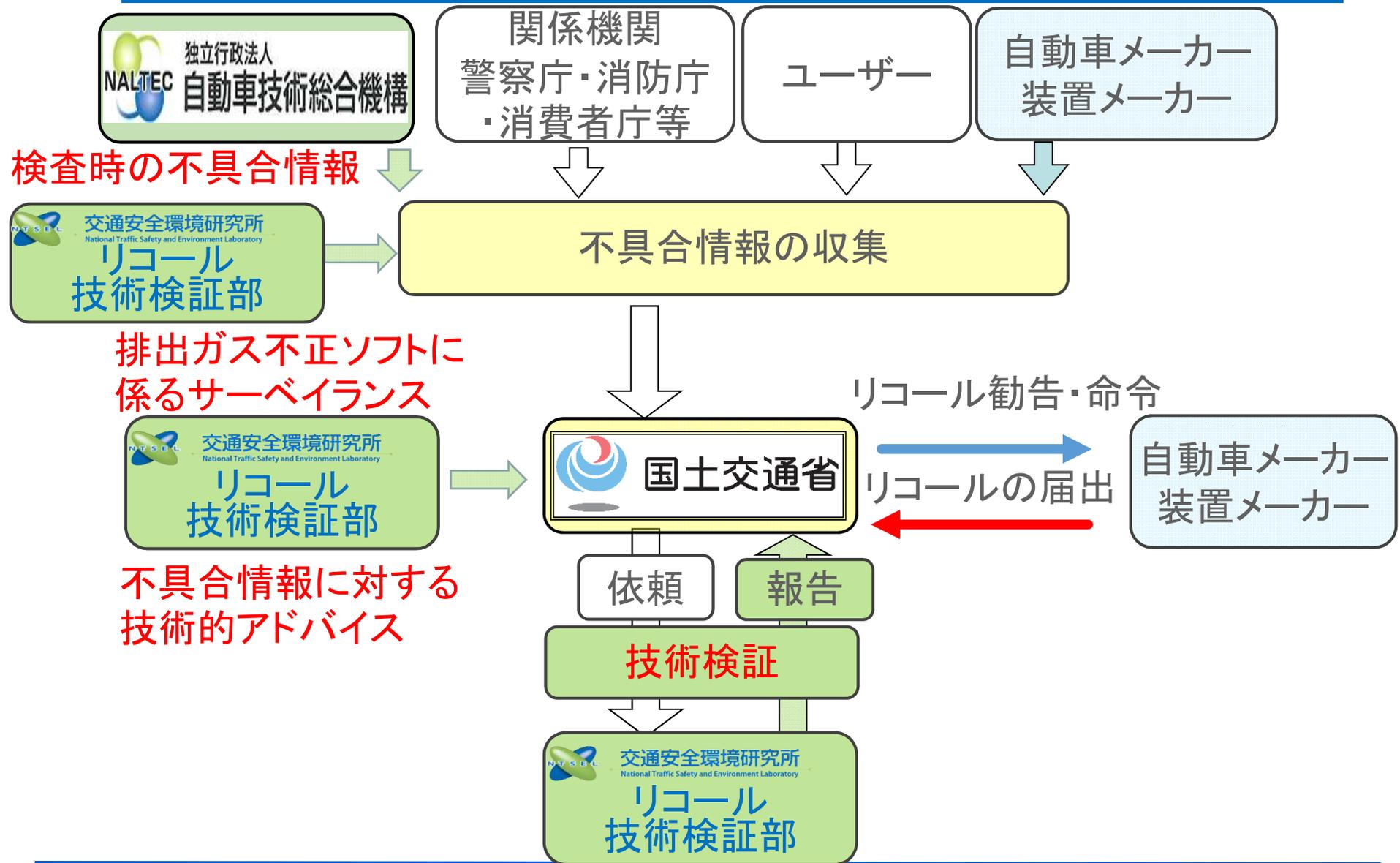
平成16年3月 リコールに係る不正行為が発覚  
 平成16年6月 不正行為再発防止策の策定……………  
 平成18年5月 道路運送車両法等の改正法案成立

## 不正行為再発防止策 (平成16年6月)

- ① 情報収集体制の強化
- ② 監査体制の強化
- ③ **技術的な検証の実施**



# リコール技術検証部の概要 業務の流れ



# リコール技術検証部の概要 組織



# リコール技術検証業務

## 不具合情報件数(平成29年度)

情報提供元	不具合情報件数
メーカー※1	4,963
ユーザー※2	3,105
その他(警察、消防、消費者庁等)	560
計	8,629

※1 事故・火災情報はH29.1～12、その他はH29.4～H30.3の件数

※2 (独)自動車技術総合機構からの検査時の不具合情報を含む。

# リコール技術検証業務

## 技術検証回数及び市場措置件数の推移

年 度		H25	H26	H27	H28	H29
技術検証回数		310	532	465	309	424
技術検証終了事案数		99	204	172	112	96
技術 検証 結果	市場措置につながった件数	24	17	18	24	19
	・リコール	16	15	14	21	18 (168万台)
	・改善対策	0	0	1	0	0
	・サービスキャンペーン	8	2	3	3	1

## リコール技術検証業務 リコール届出分析

### リコール届出件数及び対象台数の推移

年 度	H24	H25	H26	H27	H28
届出件数	308 (308)	303 (295)	355 (333)	368 (319)	364 (319)
対象台数 (万台)	561 (561)	798 (724)	956 (736)	1,900 (944)	1,585 (963)

※( )内:タカタ製エアバックのリコール届出を除いた件数

### 不具合発生の初報告日からリコール届出までの平均月数の推移

年 度	H24	H25	H26	H27	H28
平均月数	13.6	14.0	14.4	15.3	17.0

出典:国土交通省「平成28年度リコール届出の分析結果について」

# リコール技術検証部に求められている役割と取組状況

(主な役割1) 不具合車両の**早期発見・早期改善**のサポート  
～自動車ユーザー目線でのチェック～  
～自動車メーカーによる早期改善措置の促進～

## 1. 不具合情報の収集・分析の向上

- ・既存の不具合情報収集ルートの充実
- ・新たな不具合情報収集ルートの構築
- ・不具合情報の分析強化

## 2. 技術検証ノウハウの強化

- ・車両調査
- ・技術検証実験

## <サーベイランスの導入>

- ・排出ガス不正ソフトへの対応

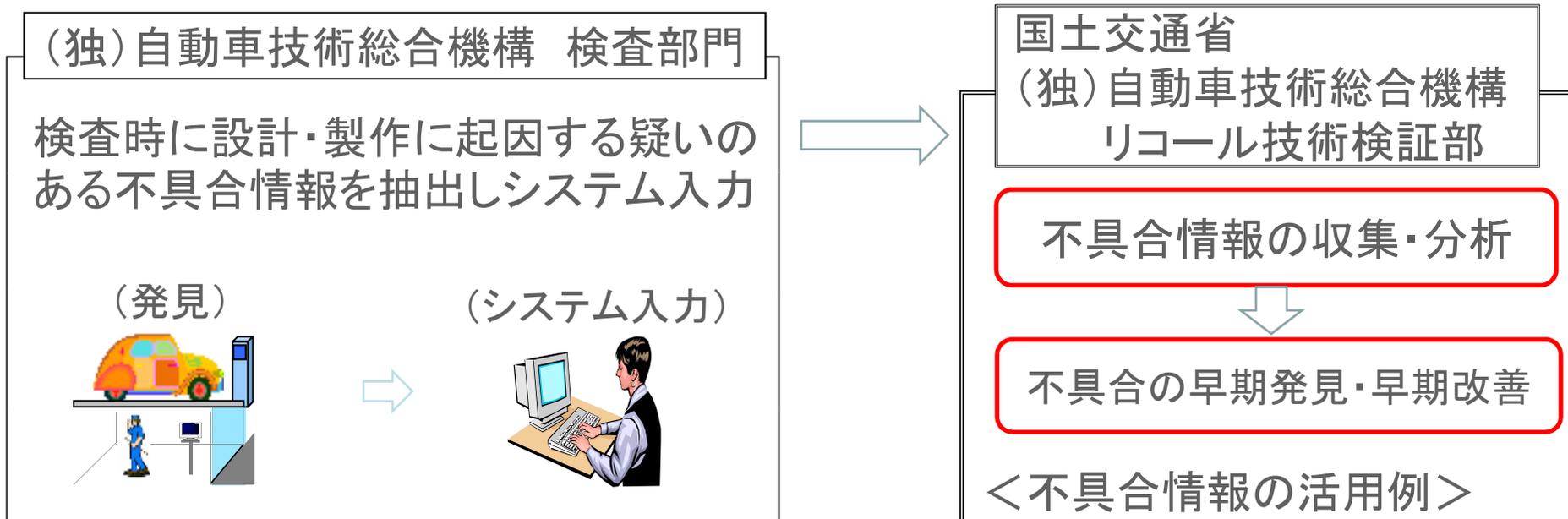
## <新技術への対応>

- ・ASV技術の性能把握
- ・車両データの活用

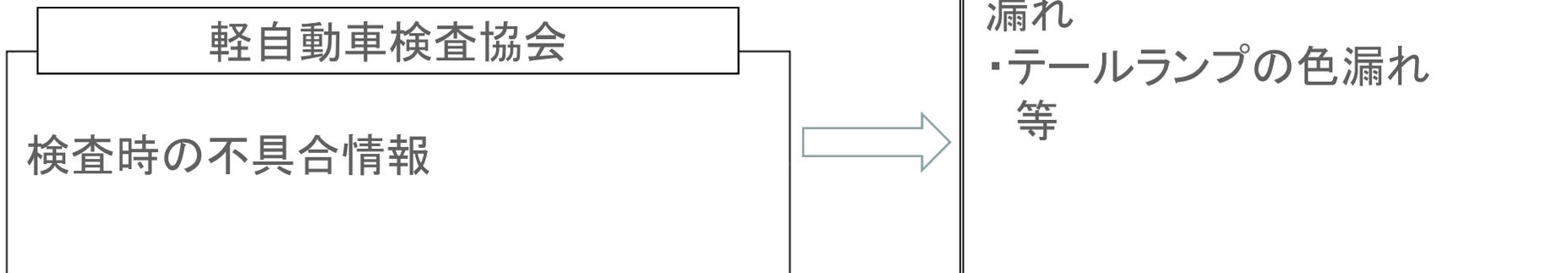
(主な役割2) 自動車ユーザーへの注意喚起  
～自動車・装置に対するユーザーの理解度向上～

# 新たな不具合情報収集ルートへの構築

## 1. 登録車の検査情報の活用(H29年度開始)



## 2. 軽自動車の検査情報の活用(H30年度開始)



# 新たな不具合情報収集ルートへの構築

○点検整備情報の活用(検討中)

○諸外国との連携

国土交通省 運輸支局等

定期点検整備記録簿

点検整備記録簿を  
スキャナで取り込み



申請者



欧州

Kraftfahrt-  
Bundesamt



ドイツ:KBA

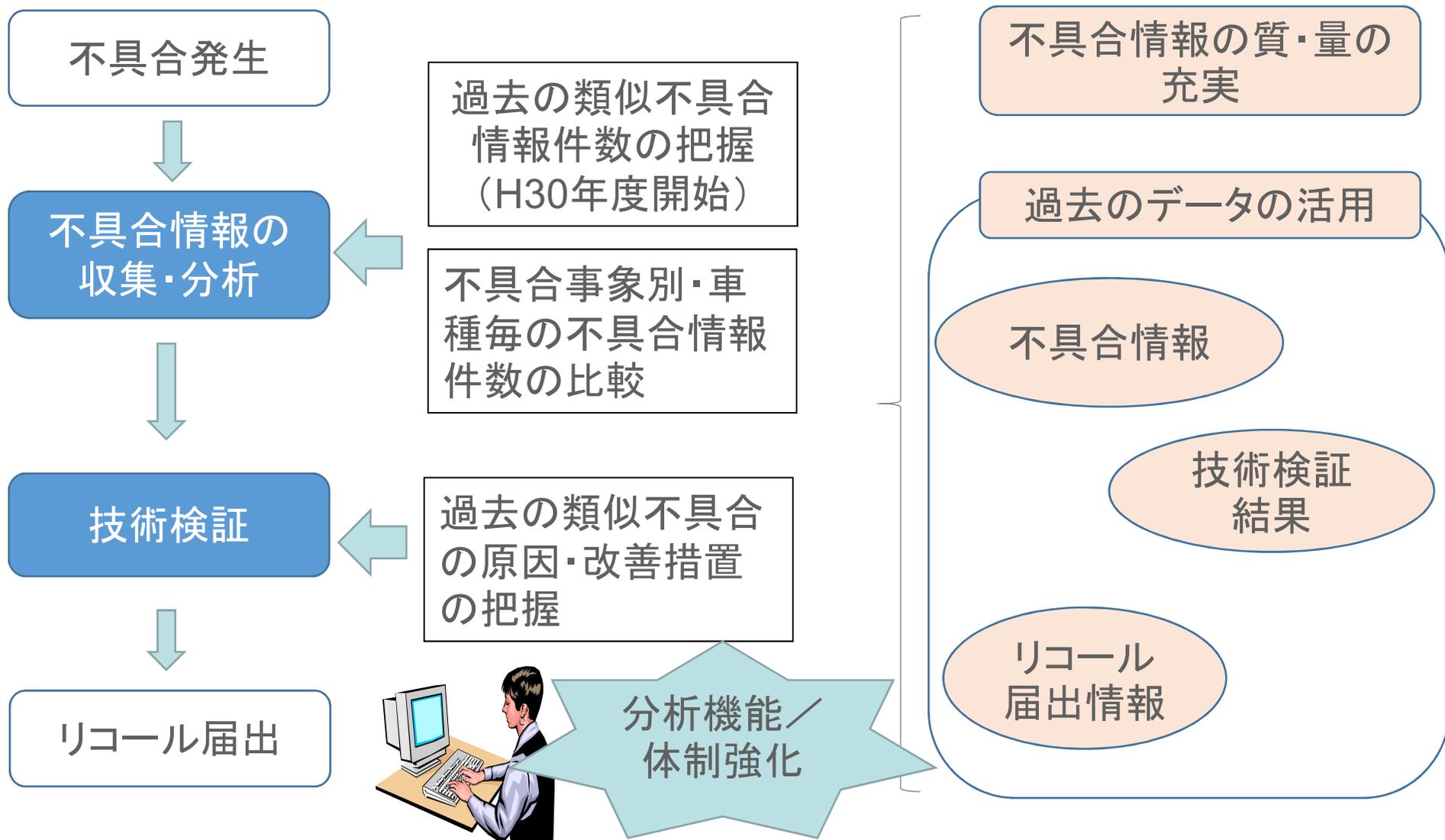


オランダ:RDW

米国

不具合の早期発見・早期改善

# 不具合情報の分析強化



# 車両調査

## 1. 車両見分への積極的な参画

年度	H25	H26	H27	H28	H29
事故	21	19	12	21	15
火災	26	28	44	44	54
合計	47	47	56	65	69



## 2. フィールド調査の実施

- ・当部自ら自動車ユーザーの下に出向き、使用過程の車両を調査するとともに、使用実態の聴き取りを実施。
- ・平成28年度から開始しており、当該調査を通じてリコール届出に繋がっている。



# 技術検証実験

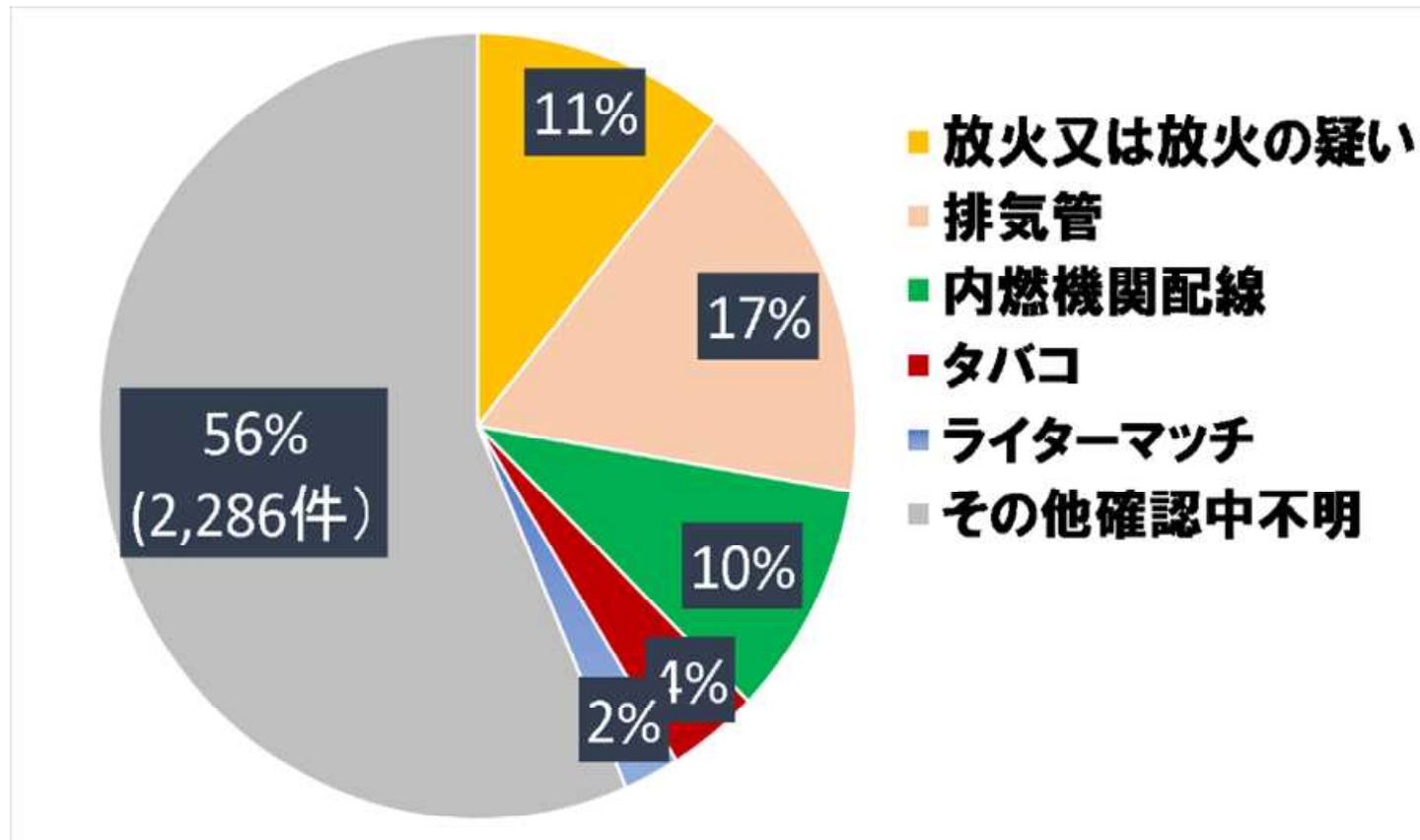
## 実験テーマ数の推移

年度		H25	H26	H27	H28	H29
実験テーマ数		11	11	11	10	13
内訳	個別事案の検証	7	8	7	3	1
	知見の蓄積	4	3	4	7	12
	うち、火災関係	1	0	3	3	4

# 火災に関する実証実験

車両火災は年間約4,000件程度発生しているものの、原因が判明していない事案が約6割と非常に多い状況

## 車両火災の主な出火原因(平成28年)



出典:平成28年総務省「消防白書」

# 火災に関する実証実験

## 1. 車両火災に係る基礎実験(実施中)

- 各種オイル(エンジン、トランスミッション、パワステ、ブレーキ)の燃焼実験
- 樹脂の延焼実験
- ハーネス被覆の燃焼実験  
(発火条件、燃焼条件 等)



## 2. 車両火災の実大実験(計画中)

(テーマ案) エンジン停止し、時間経過後発火する事案  
消防研究センターと共同で実験を実施予定

# 先進安全自動車に関する実証実験 ユーザーへの注意喚起

衝突被害軽減ブレーキが近年急速に普及しているが、ユーザーが技術を誤認していると思われる情報が増加。

新車搭載台数(平成28年) 2,480,672 台 (生産台数の66.2%)

衝突被害軽減ブレーキの新車搭載率



出典:国土交通省

# 国土交通省報道発表資料（平成30年4月）

「衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません！」(抜粋)

規定以下の速度内で走行

規定の速度を超えて走行

# 排出ガス不正ソフトに係るサーベイランス

## 背景

- ・VWが欧米等において不正ソフトを組み込んで排出ガス規制をクリアしていたことが判明。認証試験時に排出ガス低減装置を働かせる一方、実際の路上走行時には働かせないようにする不正ソフトが搭載されていた。

## 対策

- ・認証試験の際に路上走行時の排出ガス試験を平成34年から導入
- ・排出ガス不正ソフトに係るサーベイランスを平成29年度から実施

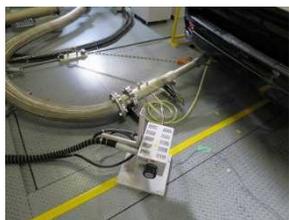
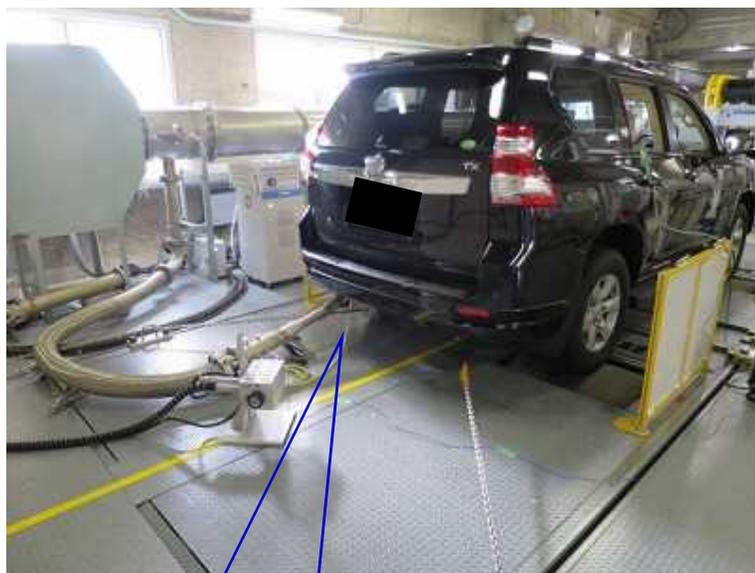
## 不正ソフトの具体例

- ・排出ガス試験時特有の事象を基に試験中かどうかを検知して作動するもの
- ・排出ガス試験を行う場所にあるかどうかを検知して作動するもの
- ・排出ガス試験の所要時間と関連する時間の経過を検知して作動するもの

# 排出ガス不正ソフトに係るサーベイランス

以上の様な不正制御を防止するために、PEMSを用いた試験の実施  
《従来のシャシーダイナモ測定と路上走行等との乖離を分析》

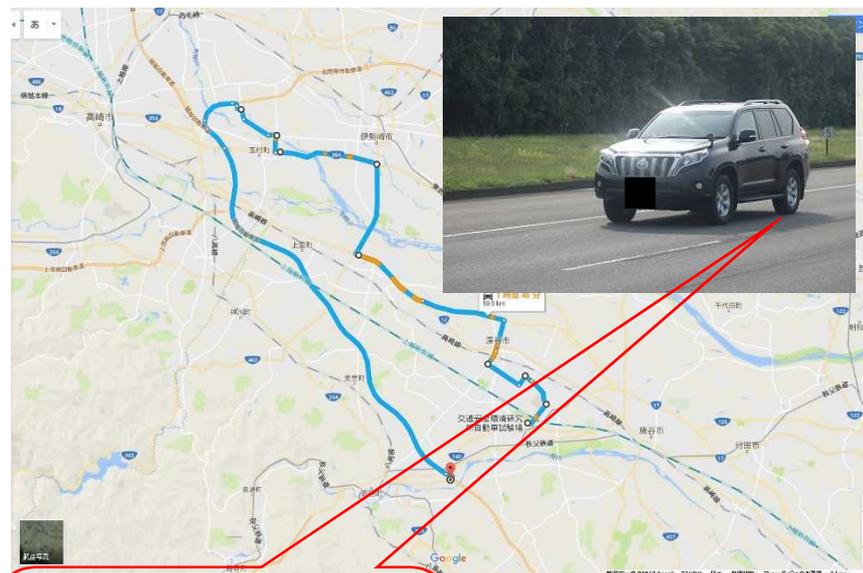
シャシーダイナモ



据え置き型

乖離の分析

路上走行



PEMS

本日は最後まで  
ご清聴ありがとうございました。