

- 日野自動車、「プロフィア」のブレーキ作動用エア回路に不具合があるとしてリコール 17年6月6日～19年8月2日に生産した4416台
ブレーキ作動用エア回路にて、乾燥剤再生用エアタンクの耐久性の評価が不十分な為、エアタンクに亀裂が発生しエアが漏れるものがある。その為、エア漏れ音がしたり警報ブザーが作動し、そのまま使用を続けると、ブレーキの効きが悪くなる恐れがある。
- スズキ、「アルト」・マツダOEM「キャロル」のドライブシャフトに不具合があるとしてリコール 15年9月2日～9月18日に生産した921台
左前ドライブシャフトにおいて、焼き入れ処理が不適切な為、強度が不足しているものがある。その為、使用を続けるとシャフトが折損し、走行できなくなる恐れがある。
- メルセデス・ベンツ日本、「Cクラス」等21車種の衝突被害軽減ブレーキに不具合があるとしてリコール 19年3月16日～6月10日に輸入した617台
衝突被害軽減装置において、レーダーセンサーコントロールユニットの制御プログラムが不適切な為、障害物を正しく認識しないことがある。その為、自律支援ブレーキが適切に作動せず、最悪の場合、衝突や乗員の負傷が発生する恐れがある。
- 日野自動車、「プロフィア」の電気配線に不具合があるとしてリコール 10年7月6日～17年5月18日に生産した9829台
電動キャブチルトおよびエアコン用配線の分岐部の防水処理が不適切な為、水の浸入により素線が腐食して断線することがある。そのため電動キャブチルトやエアコンが作動しなくなり、最悪の場合、腐食部が発熱して、分岐部周辺が焼損する恐れがある。
- スバル、「インプレッサ」「XV」のイグニッションコイルなどに不具合があるとしてリコール 16年10月3日～19年3月22日に生産した27万9558台
イグニッションコイルについては、エンジンコントロールユニット(ECU)の制御プログラムにて、エンジンが停止する際の制御が不適切な為、必要以上に通電することがある。その為、イグニッションコイルの内部温度が上昇し、回路がショート。ヒューズ切れを起こし、最悪の場合、走行中エンジンが停止する恐れがある。PCVバルブについては、材質特性に対する曲げ加工設定値が不適切な為、クランクケース接続部の耐久性が不足しているものがある。その為、接続部の破損により燃焼室にエンジンオイルが侵入し燃焼、マフラーから多量の白煙が発生して、最悪の場合、走行中にエンジンが停止する恐れがある。ブレーキホースについては、ブレーキ圧に対する耐久性評価が不十分な為、ホース接続金具加締め部のシール性が不足しているものがある。その為、ブレーキフルードがホース外層と内層の間に侵潤し、ブレーキホースが膨らむ恐れがある。
- トヨタ自動車、「プロボックス」「サクシード」・マツダOEM「ファミリアバン」のABSに不具合があるとしてリコール 19年6月4日～7月18日に生産した3945台
ABSの油圧調整装置にて、製造設備のプログラムが不適切な為、調圧用電磁弁のばらつき補正値が書き込まれていないものがある。その為、ABS作動時に油圧を適切に調整できず、雪上等で制動距離が長くなる恐れがある。
- BMWジャパン、BMW320i等計35車種のエンジンコントロールユニット(DME)に不具合があるとしてリコール 15年7月11日～19年4月30日に生産した1万2788台
DMEのプログラムが不適切な為、O2センサーからの情報を適切に評価できない。その為、燃料状態に異常が発生してもエンジン警告灯が点灯せず、排気ガスが基準値を満たさない恐れがある。
- トヨタ自動車、「アルファード」「ヴェルファイア」のエンジン制御用コンピュータ(ECU)に不具合があるとしてリコール 17年12月13日～19年4月25日に生産した2万3833台
ECUの充電制御プログラムが不適切な為、長時間のアイドリングを頻繁に繰返すとバッテリーが異常劣化することがある。その為、アイドリングストップ後、エンジンが再始動できなくなる恐れがある。
- ダイハツ工業、インドネシアで生産するトヨタ「タウンエース」「ライトエース」のエンジンに不具合があるとしてリコール 18年4月4日～19年4月23日に生産した1万6471台
エンジンのコネクティングロッド内部に傷が発生しているものがあることが判明。最悪の場合、高負荷環境下でコネクティングロッドが破損して、走行不能に至る恐れがある。
- 日産自動車と三菱自動車、「デイズ」および「eK」のディーラーオプションとして販売した盗難防止用ホイールロックナットに不具合があるとして自主回収 2WD仕様車向けに販売したホイールロックナット(マックガード製)テーパーナットタイプ15セット。出荷期間はいずれも2019年3月～5月のもの。これら盗難防止用ホイールロックナットは、2WD仕様車のリヤハブボルトに対して、ロックナットのねじ深さ検証が不十分な為、ハブボルト先端とロックナット底部が干渉する可能性があることが判明。装着時にロックナットが破損する恐れがある。自主改善として、日産はホイールロックナットを対策品に交換する。三菱自動車はホイールロックナットを回収したうえで部品代を返金し、通常のホイールナットに戻す。

ある。