

- UDTトラック、「スペースランナー」・三菱フソウOEM「ふそうエアロスターS」等計3車種のエアヒーターリレーに不具合があるとしてリコール 05年5月19日～10年8月20日に生産した2462台  
エンジンインテークエアヒーターリレーにて、リレー内部電気接点の耐久性が不足している為、アイドリングストップ機能や、停留所等でのエンジン停止始動を頻繁に繰り返すと、接点部がアーク放電により溶損することがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、接点が溶着状態となり発熱して炭化・発煙し、最悪の場合、リレーおよび配線の一部が焼損に至る恐れがある。
- フォルクスワーゲングループジャパン、「ポロ」等計21車種の7速DSGに不具合があるとしてリコール 08年5月16日～14年4月11日に輸入した5万1024台  
7速DSG型自動変速機のカメトロニクスにて、アクュームレータ取付け部のハウジング加工精度が不適切なことが判明。始動時や渋滞走行などの大きな油圧変動が繰り返されると、ハウジングに微細な亀裂が発生するものがある。その為、油圧が低下するとともに警告灯が点灯し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行できなくなる恐れがある。
- 三菱自動車、「デリカD:5」のテールゲートに不具合があるとしてリコール 19年2月8日～同年4月15日に生産した5608台  
交換修理用部品が組付けられた可能性がある2台および組付けられた車両が特定できない交換修理用部品12個も対象。  
テールゲートのガス封入式スプリングにおいて、ロッドのメッキ処理時の温度管理が不適切な為、メッキ部分に微小亀裂が発生しているものがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、封入されたガスがメッキの微小亀裂部分から漏れ、ガススプリングの反力が低下し、最悪の場合、テールゲートが保持できなくなる恐れがある。
- トヨタ自動車、「カローラスポーツ」のバックドア配線に不具合があるとしてリコール 19年12月5日～同年12月17日に生産した427台  
製造工程での導通検査設備が不適切な為、電気配線の端子が変形して接触圧が低下し、温度や湿度の影響により当該端子に酸化物が生成されて導通不良が生じることがある。その為、バックランプ等が機能しなくなる恐れがある。
- トヨタ自動車、「カローラ」「カローラスポーツ」「カローラツーリング」のブレーキに不具合があるとしてリコール 20年1月8日～同年1月10日に生産した149台  
ブレーキマスターシリンダの組付設備が不適切な為、ゴム製シールの表裏を正しく検出できず、逆向きに組付けてシールリップ部が損傷するものがある。その為、当該リップ部がシール不良となり、ブレーキペダルをゆっくり踏む際に制動力が低下する恐れがある。
- メルセデス・ベンツ日本、メルセデスAMG「G63」のオートマチックトランスミッションコントロールユニットに不具合があるとしてリコール 15年8月25日～18年6月12日に輸入した1114台  
オートマチックトランスミッションコントロールユニットの制御プログラムが不適切な為、急減速を行うと変速が遅延することがある。その為、ギアがニュートラルに入りそのまま変速ができなくなり、エンジンを再始動するまで走行不能になる恐れがある。
- メルセデス・ベンツ日本、「メルセデスAMG G63」等計8車種のターボチャージャーのオイル供給ホースに不具合があるとしてリコール 18年7月6日～19年5月6日に輸入した875台  
エラストマーの製造管理が不適切な為、耐熱性が不足しているものがある。その為、熱負荷により亀裂が生じ、オイル漏れが発生して、最悪の場合、漏れたオイルが排気管に付着することで火災に至る恐れがある。
- BMWジャパン、BMW「X6」シリーズ3車種のISOFIX固定ブラケットに不具合があるとしてリコール 14年7月21日～19年6月14日に生産した1724台  
チャイルドシートを後部座席に据え付けるISOFIX固定ブラケットの耐久性が不足している為、チャイルドシートを固定した状態で繰り返し負荷がかかるとブラケットが破損することがある。その為、チャイルドシートを適切に固定できなくなる恐れがある。
- ルノー・ジャポン、アルピーヌ「A110」のエンジン、マフラー、ボンネットに不具合があるとしてリコール 18年2月1日～19年7月1日に生産した350台  
エンジンについては、エンジンオイルの油圧を調整するソレノイドバルブの配置位置が不適切な為、エンジン内で発生した微細金属がノズル内部に入り、バルブを固着させることがある。そのため油圧調整不良となり、油圧警告灯の点灯や異音発生が起こり、最悪の場合、エンジンが破損する恐れがある。マフラーについては、排気音質を切り替える電動フラップ制御配線の防熱対策が不適切な為、マフラーの放射熱で当該配線が損傷することがある。その為、配線がショートしてヒューズが切れ、最悪の場合、エンジンが始動できなくなる恐れがある。ボンネットについては、ボンネットラッチにおいて、ボルトの締め付け作業管理が不適切な為、締め付けトルクが不足しているものがある。その為、走行振動等によりボルトが緩み、最悪の場合、走行中にボンネットが開く恐れがある。
- 三菱自動車「eK」「eKスペース」・日産OEM「デイズ」「ルークス」のエンジン制御装置(ECU)に不具合があるとしてリコール 19年3月13日～20年3月28日に生産した14万0682台  
エンジンECUにて、発電機の制御ロジックが不適切な為、バッテリーの充電率が低い状態で、冷機始動直後の走行や長い下り坂を走行した場合、エンジンの負圧が低下する場合がある。そのためブレーキ倍力装置への負圧供給が不足して、最悪の場合、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動停止距離が長くなる恐れがある。
- メルセデス・ベンツ日本、「メルセデスAMG G63」のエンジンコントロールユニット(ECU)に不具合があるとしてリコール 18年4月21日～19年5月23日に輸した1051台  
ECUの制御プログラムが不適切な為、高回転域の高負荷時に失火が発生することがある。その為、シリンダの燃焼を休止させるとともにエンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、排出ガスが基準値を超える恐れがある。
- フォルクスワーゲングループジャパン、「ポロ」等計29車種の7速DSGに不具合があるとしてリコール 08年4月28日～16年3月14日に輸入した5万6938台  
今回のリコールが2019年8月21日付けで17万6068台を対象に届出たものだが、対象車両の選定が不十分であったことが判明。対象車両を拡大するとともに、製造ロットの確認方法に不備があった為、再度確認を行うことを目的とし、再リコールを届出た。  
7速DSG(デュアルクラッチトランスミッション)のアップパーハウジングねじ切り加工が不適切な為、耐久性が不足しているものがある。その為、アクュームレーター(蓄圧器)の継続的な油圧変化による疲労の蓄積により、アップパーハウジングに亀裂が発生し、油圧が低下。最悪の場合、駆動力が伝達されず走行できなくなる恐れがある。
- 日野自動車、「レンジャー」のDPRフィルタ詰まり検知用パイプおよびオルタネータに不具合があるとしてリコール 17年4月5日～19年11月5日に生産した合計4万0351台  
DPRフィルタ詰まり検知用パイプについては、固定方法が不適切な為、DPR本体の熱膨張・収縮等によりパイプ固定部に亀裂が発生するものがある。その為、亀裂部から排気ガスが漏れ、DPRフィルタに煤が堆積してもDPR警告灯が点灯しなくなり、最悪の場合、DPRフィルタが損傷する恐れがある。オルタネータについては、60A仕様のプラス端子部の絶縁用ブッシュ形状が不適切な為、融雪剤等を含んだ水分が当該端子部とオルタネータ本体の間に付着すると漏電が発生するものがある。その為、バッテリー充電警告灯が点灯し、当該端子付近が焼損することで充電不能となり、エンジンが停止する恐れがある。