

- スバル、「インプレッサ」「レガシィ」のエアバッグ装置(インフレーター)に不具合があるとしてリコール  
04年1月6日～07年10月22日に生産したインプレッサ1万2611台と、03年4月24日～04年2月2日に生産したレガシィ218台。  
助手席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、ガス発生剤の吸湿防止が不適切な為、温度および湿度変化の繰り返しによりガス発生剤が劣化することがある。この為、エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損する恐れがある。今回のリコールは14年および15年に届け出ているが、改善措置により乾燥剤が入っていないタカタ製の新品インフレーターに交換したのについて、再度リコールを届け出た。
- ボルボ・カージャパン、「V40」等計6車種の排気ガス再循環装置に不具合があるとしてリコール 15年6月16日～16年12月17日に生産した3379台  
ディーゼルエンジンの排気ガス再循環装置(EGR)にて、排気ガス冷却装置の冷却方法が不適切な為、排気ガス中の煤が湿気を帯びることがある。その為、煤がエンジンの吸気バルブへ堆積し密着不良を起こすことで、エンジンの出力低下やエンジン警告灯が点灯し、最悪の場合、インテークマニホールドが溶損し火災に至る恐れがある。
- いすゞ自動車、「フォワード」「ギガ」「エルフ」・日産OEM「アトラス」・UDトラック「コンドル」のシートベルト(巻取り装置)に不具合があるとしてリコール  
19年8月22日～同年9月26日に生産した3622台。また、交換修理用部品として出荷し、組付けられた車両が特定できない14個も対象。  
助手席用シートベルトにおいて、組み付け設備の調整が不適切な為、巻取り装置ロック機構部のスプリングが屈曲して組み付けられたものがある。その為、当該スプリングが構成部品と干渉し、シートベルトが素早く引き出された際にロックしない恐れがある。
- トヨタ自動車、「ヴィッツ」等計21車種の運転者席用エアバッグに不具合があるとしてリコール 97年2月27日～99年8月31日に生産した2万0945台  
運転者席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、吸湿防止が不適切な為、ガス発生剤が吸湿することがある。その為、使用過程でガス発生剤が吸湿や乾燥を繰り返した場合など、エアバッグ作動時に正常に展開しない恐れがある。
- BMWジャパン、「318i」等計6車種の運転者席用エアバッグに不具合があるとしてリコール  
98年3月18日～00年1月21日に生産した1万0963台。また、不具合部品が補修用部品として装着された可能性のある1万1876台も対象。  
運転者席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、吸湿防止が不適切な為、ガス発生剤が吸湿する可能性がある。その為、使用過程でガス発生剤が吸湿や乾燥を繰り返した場合など、衝突時等のエアバッグ作動時に正常に展開しない恐れがあり、インフレーター内の圧力が上昇して容器が破損することにより、乗員が負傷する恐れ。
- ホンダ及びホンダオブアメリカ・ホンダカナダ、「ライフ」等計16車種の運転者席用エアバッグに不具合があるとしてリコール  
運転者席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、吸湿防止が不適切な為、ガス発生剤が吸湿することがある。その為、使用過程でガス発生剤が吸湿や乾燥を繰り返した場合など、エアバッグ作動時に正常に展開しない恐れがある。  
96年9月16日～99年12月28日に生産した5万7577台
- トヨタ自動車、「プリウス」等計4車種の運転席シートベルトバックルに不具合があるとしてリコール 14年10月14日～19年7月29日に生産した41万8929台  
運転者席シートベルトの非装着時警報装置にて、バックル内の警報スイッチ接点の組付けが不適切な為、シートベルト脱着の繰り返しにより接点が異常摩耗して、接点間に摩耗粉が堆積することがある。その為、接点間が短絡し、シートベルトを正しく装着した場合でも警報が解除されない恐れがある。
- アウディジャパン、「A8」等計7車種のパワーステアリングホースに不具合があるとしてリコール 10年12月7日～13年12月13日に輸入した1413台  
低圧側パワーステアリングホースの製造工程管理が不適切な為、ホースの長さが短くなっているものがある。その為、取り回し角度が大きくなることで車両振動等によりホースが損傷し、最悪の場合、パワーステアリングオイルが漏れ、ハンドルの操舵力が増大する恐れがある。
- いすゞ自動車、「エルフ」・日産OEM「アトラス」・UDトラックOEM「コンドル」・マツダOEM「タイタン」のエンジン及び燃料噴射装置に不具合があるとしてリコール  
11年5月28日～15年1月19日に生産した3万6774台。また、交換修理用部品として出荷し、組付けられた車両が特定できない39台も対象。  
エンジンについては、高回転高負荷時のエンジン制御プログラムが不適切な為、ピストン燃焼室口元部に冷熱ダメージが蓄積して亀裂が発生するものがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、亀裂が進行して穴が開き、エンジンの出力低下や白煙が発生し、最悪の場合、走行不能に至る恐れがある。燃料噴射装置については、サプライポンプをエンジンに取り付けるボルトの締結力が不足している為、走行振動等により締結部が緩むことがある。その為、サプライポンプの振動が増大し、最悪の場合、燃料パイプに亀裂が発生し、燃料が漏れる恐れがある。
- 国土交通省、タカタ製エアバッグのリコール改修を促進するため、未改修車を車検で通さない措置の対象を2020年5月1日から順次拡大すると発表  
タカタ製エアバッグは、異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生しているため、2009年以降、総台数2106万台(2019年11月末時点)のリコールを実施している。これらのリコール対象のうち、特に異常破裂する危険性の高い車両で未改修のものを対象に2018年5月1日から車検で通さない措置を実施している。対象はエアバッグの製造管理で不適切であったものまたは国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプであって生産から9年以上経過したものを搭載した車両。今回、国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載した車両について、新たに生産から9年以上経過したのものがあることなどから、順次、車検で通さない措置の対象に加える。施行日までにユーザーに対して改修の必要性について周知している2019年4月以前にリコール届け出されているもののうち、エアバッグの製造管理が不適切であったもの、国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載し、2013年4月1日より前に制作された自動車の未改修車を対象範囲とし、5月1日から車検を通さないこととする。
- 三菱自動車・マツダ・スズキ・三菱ふそうトラック・バス、運転席側のタカタ製エアバッグが正常展開しない恐れがあるとしてリコール 合計21車種、約7万台  
タカタ製エアバッグについては、ガスを発生するインフレーターが異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生している為、2009年以降、各メーカーがリコールを実施してきた。しかし、これまでと違うタイプのインフレーターを用いたエアバッグによる死亡・重症事故が豪州で発生。国土交通省は、同タイプのエアバッグ・インフレーターを搭載した車両を製造した自動車メーカー7社に対し、原因究明などを指示していた。