

- 三菱自動車、「デリカD:5」のコラムスイッチに不具合があるとしてリコール 09年6月1日～19年1月25日に生産した12万9469台  
コラムスイッチの内部配線を繋ぐコネクター端子のかしめが不十分な為、端子と配線の隙間に絶縁物が生成され、導通不良となることがある。その為、ヘッドライトやポジションランプ、フォグランプ、テールランプ、ナンバー灯および当該スイッチ連動のルームランプが不灯、あるいは点滅、または、ウインカーが不灯となる恐れがある。
- 三菱自動車、「デリカD:5」「アウトランダーPHEV」「アウトランダー」「エクリプスクロス」「RVR」の衝突被害軽減ブレーキシステムに不具合があるとしてリコール 17年2月7日～21年4月14日に生産した9万6451台  
衝突被害軽減ブレーキシステムのコントロールユニット制御プログラムが不適切な為、前方の物体や影を走行者と誤検知し、警告表示とともに警報ブレーキ（運転者に衝突回避操作を促すやや強めのブレーキ）が作動することがある。その為、運転者の不要な制動操作による急制動が誘発する恐れがある。今回の不具合については、18年9月13日付けで2万1146台を対象に改善対策を届け出ているが、届出対象外とした対策プログラム反映車両について、歩行者の誤検知による運転者の不要なブレーキ操作を誘発していると思われる事象が発見されたことから、改めて対策を実施する。
- スズキ、「ジムニー」「ジムニーシエラ」のワイヤーハーネスに不具合があるとしてリコール 18年5月11日～20年12月3日に生産した11万1611台  
運転席ドアおよび助手席ドアのワイヤーハーネスの設計が不適切なため、ドア開閉の繰り返しにより、配線が断線することがある。そのため、サイドエアバッグやカーテンエアバッグ、ドアミラーのウインカー等が作動しなくなる恐れがある。
- スズキ、「クロスビー」「ジムニー」「スペーシア」・マツダOEM「フレアワゴン」について、走行中にエンストする恐れがあるとしてリコール 17年9月28日～19年10月9日に生産した3万4200台  
低圧燃料ポンプのインペラ（樹脂製羽根車）において、成形条件が不適切なため、樹脂密度が低くなって、燃料により膨潤して変形することがある。そのため、インペラがポンプケースと接触して燃料ポンプが作動不良となり、最悪の場合、走行中エンストに至る恐れがある。
- アウディジャパン、「A4」等計12車種のシートベルト警告灯に不具合があるとしてリコール 20年9月1日～同年12月17日に輸入した830台  
ダッシュパネルインサートにおいて、コントロールユニットのプログラムが不適切な為、シートベルト非着用時、シートベルト警告灯が一回あるいは短時間のみしか点灯せず、警告音も一回しか鳴らない恐れがある。
- ダイハツ、「グランマックス」・トヨタOEM「タウンエース」・マツダOEM「ボンゴ」の寒冷地仕様車のブレーキランプが点灯しなくなる恐れがあるとしてリコール  
ヒューズブロック内にあるボデー統合制御コンピュータにおいて、ブレーキランプを制御する回路の設計が不適切なため、ワイパー作動時のノイズによってヒューズブロックに過電流が流れて内部素子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、ブレーキランプが点灯しなくなる恐れがある。  
20年9月7日～21年3月1日に生産した4164台
- トヨタ自動車、「カローラスポーツ」「カローラ」「カローラツーリング」「C-HR」について、燃料漏れの恐れがあるとしてリコール  
高圧燃料ポンプにおいて、燃料圧力に対する構成部品の耐圧性能が不足しているため、使用過程でポンプ内部が摩耗や損傷するものがある。そのため、ポンプ溶接部に応力が集中して、亀裂が発生し燃料漏れに至る恐れがある。  
18年5月9日～21年3月17日に生産した2万2446台
- 三菱自動車、「eK」「eKスペース」・日産OEM「デイズ」「ルークス」について、制動停止距離が想定より長くなる恐れがあるとしてリコール 19年3月13日～21年3月19日に生産した30万2097台  
エンジン制御装置（ECU）のプログラムが不適切なため、いくつかの条件が重なったシーンでエンジンからブレーキ倍力装置への負圧供給が遅れる場合がある。そのため、最悪の場合、強い制動力が必要な場合に、通常より大きなブレーキ踏力が必要となり、想定よりも制動停止距離が長くなる恐れがある。
- 三菱自動車、「ekスペース」・日産OEM「ルークス」について、アース不良により火災に至る恐れがあるとしてリコール 20年3月2日～同年5月25日に生産した2万3255台  
リチウムイオンバッテリーのアースボルトの車体への取り付けが不適切なため、アース不良となるものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、アイドリングストップ後再始動不能またはエンジン停止不能となり、最悪の場合、車両火災に至る恐れがある。