

- ホンダ、「N-BOX」「N-WGN」「フィット」等9車種の点火コイルに不具合があるとしてリコール 13年7月12日～14年8月26日に生産した計25万4317台
点火コイル内部の電気ノイズを除去する雑防抵抗の構造が不適切な為、点火時の通電によるアーク放電により、当該抵抗端末部が断線するものがある。その為、点火コイルの出力が不足してエンジン不調となり、エンジン警告灯が点灯。エンジンが停止する恐れがある。
- 三菱自動車、「eK」及び日産OEM「デイズ」の計4車種のエンジンに不具合があるとしてリコール 13年4月25日～15年6月19日に生産した45万1369台。
交換修理用部品として13年4月22日～15年7月31日に出荷されたEGRクーラー・EGRバルブハウジング・燃料ポンプ・エンジンECU・点火プラグ、計2704個
EGRクーラーとEGRバルブハウジングについては、一部の材質が不適切なため排気ガス凝縮水により腐食し、腐食片がEGRバルブに噛み込んだり、EGRバルブハウジングに穴あきが発生したりするものがある。その為、燃料不良となり、エンスト、再始動不能に至る恐れがある。燃料ポンプについては、製造時の燃料流量の管理が不適切な為、燃料流量が少ないものがある。又、エンジンECUについては、制御プログラムが不適切な為、燃料噴射量が過剰となることある。これらに加えて、点火プラグの仕様が不適切な為、点火プラグのくすぶりが発生し、始動時間が長くなったり、始動不能に至ったりする恐れがある。
- ホンダ、「ストリーム」のタカタ製エアバッグのインフレーターに不具合があるとしてリコール 01年10月30日～02年6月21日に製造した1万5300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、ガス発生剤の成型工程または成型後の吸湿防止据置が不適切な為、密度が不足したガス発生剤が組み込まれたものがある。その為、エアバッグ展開時にインフレーター内圧が異常上昇しインフレーター容器が破損して飛び散り、出火したり乗員が負傷する恐れ。
- トヨタ自動車、「パッソ」のエンジン制御用コンピュータに不具合があるとしてリコール 14年4月7日～15年3月16日に生産した計4万5937台
- ダイハツ工業、「ブーン」のエンジン制御用コンピュータに不具合があるとしてリコール 14年4月7日～15年3月16日に生産した計1093台
エンジン制御用コンピュータにおいて、排気ガス再循環(EGR)バルブの制御プログラムが不適切な為、アクセルペダルの操作を繰り返すと、制御指示に対してEGRバルブの開度がずれて閉じなくなることがある。その為、排気ガスが常時環境してエンジン不調となり、最悪の場合、走行中にエンジンが停止する恐れ。
- トヨタ自動車、GMとの共同開発モデル「ヴォルツ」のエアバッグコントロールユニットに不具合があるとしてリコール 02年5月16日～04年3月2日に、両社の合弁会社であるNUMMI社で生産した4354台
エアバッグコントロールユニットの電気ノイズに対する耐力が不足している為、車両の電装部品から発生するノイズによりユニット内のICチップが損傷し、走行中にエアバッグが展開する恐れがある。
- メルセデス・ベンツ、「A180」等計3車種のドライブシャフトに不具合があるとしてリコール 11年9月22日～14年3月3日に生産した計3万0027台
ドライブシャフトとホイール側のインナーレースを接合しているスナプリングの形状が不適切な為、走行中の振動が外れることがある。その場合、走行中にドライブシャフトがインナーレースから抜けて、タイヤに駆動力が伝わらず、走行不能になる恐れがある。
- 日産自動車、「エクストレイル ハイブリッド」のリチウムイオンバッテリー及びCVT制御コンピュータに不具合があるとしてリコール 15年4月20日～8月18日に生産した9759台
リチウムイオンバッテリーについては、バッテリーコントローラに接続するハーネスの検査方法が不適切な為、コネクタ端子の隙間が広がったものがある。その為、そのまま使用を続けると、走行中の振動等によりコネクタが接触不良を起こし、最悪の場合、走行中にエンジン及びモータが停止し、走行不能となる恐れがある。又、CVT制御コンピュータについては、プログラムが不適切な為、減速によるEVモード移行後に極低速走行を継続した場合、モータとCVT間の動力伝達に異常があると誤判定することがあり、警告灯が点灯してモータが停止し、走行不能となる恐れがある。
- 三菱ふそうトラック・バス、「ふそうスーパーグレート」の12段機械式自動変速機搭載モデルの動力伝達装置に不具合があるとしてリコール
サブライバルブの耐久性が不足している為、制御圧の基準値を外れるものがある。その為、トランスミッションの制御系に十分なエアが供給されずにシフト不良が生じる場合があり、最悪の場合、路上故障に至る恐れがある。低圧スイッチについては、作動領域の設定が不適切な為、エア圧低下の警報が遅れる場合がある。トランスミッション制御プログラムについては、当該プログラムが不適切な為、トランスミッション制御の警告灯が点灯してシフト不良が生じる恐れがある。 07年12月28日～15年8月31日に生産した計1万2
- ダイハツ工業、「ハイゼット」・スバルOEM「サンバー」等計5車種のワイパースイッチに不具合があるとしてリコール 15年7月29日～8月5日に生産した計1341台
ワイパースイッチの接点部にグリスが塗布されていないものがある。そのままの状態で使用を続けると、接点部の摺動抵抗が大きくなり接点に変形し、最悪の場合、導通不良となりワイパーが作動しなくなる恐れがある。
- ルノー・ジャポン、「ルーテシア」「キャプチャー」のインナーアーチライナーに不具合があるとしてリコール 13年4月11日～15年3月28日に生産した3573台
左右前輪のフェンダー内に取り付けるインナーアーチライナーに組付けを誤っているものがあり、ブレーキホースに接触しているものがある。そのまま使用を続けると、ブレーキホースが損傷し、最悪の場合、制動力が低下する恐れがある。
- 三菱自動車、「デリカ」等計3車種のエンジンECUに不具合があるとしてリコール 05年10月9日～15年3月7日に生産した19万5482台
エンジンECUの制御プログラムにおいて、アイドル時の空気量を補正する学習上限値の設定が不適切な為、カーボンがスロットルバルブに堆積した場合に、アイドル時の空気量が不足するものがある。その為、アイドル回転付近でエンストに至る恐れがある。
- スズキ、「ソリオ」の横滑り防止装置コントローラに不具合があるとしてリコール 15年7月29日～9月18日に生産した1953台
横滑り防止装置のコントローラの制御プログラムが不適切な為、同装置作動中、ブレーキ制御に使用する駆動モータの影響で、コントローラに内蔵されているヨーレートセンサの出力信号を異常値と誤判断することがある。その為、横滑り防止装置作動中にも関わらずブレーキ制御を停止して、走行安定性が損なわれたり、衝突被害軽減ブレーキが作動中に停止したりする恐れがある。
- FCAジャパン、ジープ「チェロキー」のエアバッグ制御モジュールに不具合があるとしてリコール 14年4月4日～10月30日に輸入した1434台
エアバッグ制御モジュールのプログラムが不適切な為、走行中に車両が大きく左右に傾斜すると、誤ってサイド・カーテン・エアバッグやサイド・エアバッグが展開する恐れがある。
- ビー・エム・ダブリュー、MINI「クーパー」等計3車種のヒートエクステンジャーに不具合があるとしてリコール 14年1月13日～7月24日に生産した2578台
エンジンオイルを冷却するヒートエクステンジャーを構成する部品の溶接が不適切な為、隙間が生じているものがある。その為、隙間からエンジンオイルが漏れ、警告灯が点灯し、そのまま使用を続けると、最悪の場合、エンジンが停止する恐れがある。

