

- FCAジャパン、アルファロメオ「ジュリア」のフロントブレーキパイプに不具合があるとしてリコール 17年8月10日～18年1月9日に輸入した313台
エンジンルーム内、右フロントブレーキパイプの取り回しが不適切な為、走行振動等によりエンジン冷却用ホースの固定バンドに干渉するものがある。その為、パイプが損傷し、ブレーキフルードが漏れ、制動力が低下して、最悪の場合、ブレーキフルードが熱源に触れると、車両火災に至る恐れがある。
- マツダ、「アクセラ」のフロントワイパーに不具合があるとしてリコール 15年7月20日～17年7月15日に生産した5万0885台
不具合の原因は、フロントボディコントロールモジュール(車両制御コンピュータ)。内蔵されるワイパーリレーの接点構造及びワイパーモータとの組み合わせが不適切な為、リレー作動時の熱により接点部に異物が生成され、リレー駆動部に挟まることがある。その為、リレーが導通不良となり、フロントワイパーが作動しなくなる恐れがある。
- BMWジャパン、BMW「320d」について、燃料漏れの恐れがあるとしてリコール 12年6月22日～14年8月6日に生産した1万5124台
ディーゼルエンジンの燃料供給ホースに取り付けられているホースクランプの防錆処理が不適切な為、錆が発生するものがある。その為、ホースクランプに亀裂が入り、最悪の場合、クランプの張力が弱まり、ホースから燃料が漏れる恐れがある。
- ポルシェジャパン、「パナメーラ」等9車種のブレーキパッド摩耗警報に不具合があるとしてリコール 16年10月24日～18年8月10日に輸入した1888台
ブレーキパッド摩耗警報を制御するインストールメントクラスタのプログラムが不適切な為、ブレーキパッドが限度以上に摩耗した際に警告灯が点灯しない。その為、ブレーキパッドを使用限度を超え、最悪の場合、ブレーキディスクが破損する恐れがある。
- ダイハツ、「ムーブ」「タント」「ウェイク」「ハイゼットキャディー」・スバルOEM「ステラ」・トヨタOEM「ピクシスメガ」の制動力低下の恐れがあるとしてリコール 10年12月6日～18年9月19日に生産した157万5379台
カウルルーバーとダッシュパネルの合わせ部の止水処理が不適切な為、雨水等がブレーキブースタに滴下するものがある。その為、ブレーキブースタに錆が発生し、そのままの状態で使用を続けると、錆が早期に進行。最悪の場合、ブレーキブースタに穴があき、ブレーキペダルの操作力が増大し、制動距離が長くなる恐れがある。
- 日産自動車、「ノート」のフロントコイルスプリングに不具合があるとしてリコール 12年7月25日～19年2月1日に生産した74万5372台(e-POWER搭載モデル18万5206台含む)
フロントサスペンションのコイルスプリングの形状が不適切な為、スプリングシートとの接触状態が不安定なものがあり、車両が大きくバウンドする際にスプリングが動いて、スプリングシート内周面と干渉することがある。そのまま使用を続けると、塗装が剥がれて腐食し、最悪の場合、コイルスプリングが折損する恐れがある。
- ダイハツ、「ムーブ」等計22車種のリアブレーキのシュー/ドラム間自動調整機構(ストラットセット)に不具合があるとしてリコール 16年11月2日～17年6月1日に生産した37万7654台
ストラットセット部品組立時のグリス塗布作業が不適切な為、アジャスタボルトのネジ面にグリスが塗布されていないものがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、ネジ面が錆びて固着し、自動調整機構が作動しなくなる恐れがある。
- スバル、「レガシィ」のコンビネーションメータに不具合があるとしてリコール 98年11月30日～01年4月12日に生産した3万3181台
コンビネーションメータの回路構成が不適切な為、車内が長い間湿気にさらされると、メータ基板で結露が発生し、電源回路部がショートすることがある。その為、メータ基板から発煙し、最悪の場合、火災に至る恐れがある。
- 日産自動車、「NV200バネット」・「NV200」タクシー仕様車のスパイラルケーブルに不具合があるとしてリコール 10年12月20日～16年12月9日に生産した1588台
ステアリングに取付けられているスパイラルケーブルにおいて、内部の配線を保持する構造が不適切な為、大きくステアリングを切った時に配線が周辺部品と干渉するものがある。その繰返しにより配線が摩耗し、最悪の場合、配線が断線することでホーン不動作やエアバッグ警告灯が点灯する恐れがある。
- トヨタ自動車、「トヨタ救急車」のバックドロックに不具合があるとしてリコール 12年6月26日～18年1月17日に生産した3098台
バックドロック構成部品の表面処理が不適切な為、開閉を繰り返すと部品が早期に摩耗し、走行中の振動等で警告灯が点灯するとともに半ドアになり、保安基準第25条(乗降口の基準)を満足しなくなる恐れ。
- 三菱ふそうトラック・バス、「スーパーグレート」等計5車種のオイルミストセパレーターに不具合があるとしてリコール 10年3月30日～17年8月3日に生産した4万0316台
大型トラック及びバスのエンジンにおいて、エンジンオイルの交換時期の設定が不適切な為、使用条件が厳しい場合、設定期間より早くエンジンオイルが劣化することがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、オイルミストセパレーターにスラッジが堆積して、目詰まりを起こし、クランクケースの内圧が上昇、エンジンオイルが吸気系に流入して、最悪の場合、意図せずエンジン回転が上昇し、エンジンが破損する恐れ。
- FCAジャパン、アルファロメオ「ジュリア」「ステルヴィオ」の制動装置(ブレーキ制御システム)に不具合があるとしてリコール 17年8月10日～19年3月20日に輸入した3274台
ブレーキシステムモジュール(BSM)の制御プログラムが不適切な為、アダプティブクルーズコントロール(ACC)を使用した走行状態において、ブレーキペダルを踏んでも、ACCが解除されないことがある。その為、意図しない加速が発生し、追突事故に至る恐れがある。
- フォルクスワーゲングループジャパン、「パサート」等計4車種の燃料ゲージ付き燃料ポンプに不具合があるとしてリコール 15年3月23日～18年10月15日に輸入した1万3629台
燃料ゲージ付き燃料ポンプについて、使用環境の検討が不十分な為、外気温などの影響により燃料タンクが膨張した際にポンプが傾くことがある。その為、燃料の残量を正しく検出できなくなる。または燃料を供給できなくなり、最悪の場合、走行中にエンストする恐れがある。
- アウディジャパン、「A6オールロード」等計12車種の燃料装置(燃料パイプ)に不具合があるとしてリコール 13年12月13日～17年6月23日に輸入した2566台
燃料装置において、樹脂製燃料パイプ端部の設計時の強度検討が不十分な為、耐久性が不足している。その為、走行振動等により、当該パイプ端部の樹脂製エンドキャップ部が破損し、最悪の場合、燃料が漏れる恐れがある。
- アウディジャパン、「A3セダン」等計3車種の頭部後傾抑止装置(ヘッドレスト)に不具合があるとしてリコール 18年6月9日～同年9月13日に輸入した580台
後部中央座席のヘッドレストにおいて、組立て作業が不適切な為、まくら部と取付ロッドが固定されていないものがある。その為、衝撃発生時にまくら部分が外れる恐れがある。
- ホンダ、「クラリティ」の燃料電池システム冷却装置に不具合があるとしてリコール 15年12月17日～18年1月8日に生産した218台
燃料電池システムを冷却する電動ウォータポンプにおいて、駆動用モータの磁石の表面処理が不適切な為、冷却水により磁石が腐食することがある。そのまま使用を続けると腐食が進行し、電動ウォータポンプが作動しなくなり、パワーモードオン時に警告灯、警告表示が点灯し、燃料電池システムが起動しない。または、走行中に警告灯、警告表示が点灯し、燃料電池システムが停止して、最悪の場合、走行不能となる恐れ。
- UDTラックス、「クオン」の燃料リターンパイプ及びオルタネータ電源配線に不具合があるとしてリコール 17年4月28日～18年12月24日に生産した9714台
燃料リターンパイプについては、原動機型式GH11の燃料装置において、同パイプの材質選定および締付けトルク設定が不適切な為、エンジン振動の応力によって、パイプのアダプター締結部に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、シリンダーヘッド内に燃料が漏れエンジンオイルを希釈させ、油圧警告灯の点灯および警報ブザーが鳴り、最悪の場合、希釈したオイルが燃焼室内へ吸い上げられ、運転手の意図しないエンジン回転上昇に至る恐れがある。オルタネータ電源配線については、150アンペア仕様のオルタネータ裏側の配索および固定方法が不適切な為、振動により配線が固定ブラケットのエッジ部と干渉して被覆を損傷させることがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、当該配線が短絡し発熱・発煙する恐れがある。
- メルセデス・ベンツ日本、Aクラス等61車種のエンジンコントロールユニット(ECU)の制御プログラムに不具合があるとしてリコール 10年9月11日～14年2月15日に輸入した2万4242台
車載式故障診断装置にて、ECUの制御プログラムが不適切な為、トランスミッションの特定不具合に関して、不具合が生じていないにも関わらずメーターパネル内のエンジン警告灯が点灯するものがある。その為、保安基準第31条(排気ガスの基準)に適合しない恐れがある。