

三菱ふそう 品質問題への取組み状況報告

弊社の最新の車両事故・火災情報（スクランブル対応）および、緊急性の高い11案件の市場措置（リコール対応）の実施状況をご報告申し上げます。

記

今週の定例報告事項

1. 車両事故・火災情報（スクランブル対応）

- ・ [資料1]をご参照下さい。
- ・ 今週ご報告するスクランブル対応はございません。

2. 緊急性の高い11案件の市場措置実施状況

- ・ [資料2]をご参照下さい。
- ・ クラッチハウジング恒久措置につきましては、前回比(1月31日時点)約4,500台増の約26%となっています。
- ・ 尚、年末にお知らせしたクラッチハウジングの暫定措置と異なる作業内容を行った2,570台については優先的に作業を実施し、2月7日時点で2,190台の恒久措置が完了しております。

以上

車両事故・火災情報(スクランブル対応)

: 網掛け部が前回会見に対して追加・変更した箇所を示す。

2005.2.9

発生日時	場所	車両	スクランブル	事故内容及び調査概要	人身	47項目のリコール等不具合内容との関連性	過去の該当リコール案件
6/15日20時	中央道 長野県座光寺PA	FU517TX 00年4月登録	済	中央自動車下り走行中、松川IC先下り坂でブレーキを使用したところ、ブレーキ警報ランプ点灯とブザーが吹鳴。後々軸左側の内側の部分から出火。 ・後々軸左側のみヘアリング廻りに錆有り、水浸入の痕跡有り。 ・他の車輪は全てきれいであり、水浸入の痕跡なし。 ・後々軸ヘアリング焼き付のリコールに該当する可能性有り。	なし	47案件 (No.10) に該当	電気系統のリコール対象 (00年8月対策済み) 緊急点検:実施前
6/23日22時	福岡県久留米市 宮の陣 九州自動車道	FU410TZ改 95年9月登録	済	走行中右後輪から出火、30分後に消火。 ・後々軸右側のアウターヘアリング焼き付き破損。目視では目立った錆は無し。 ・ブレーキラインが下側焼け大(後軸芯ずれのため)。他のリア3輪とも、ロックアップに緩み有り。 ・不具合発生部位以外の3輪のグリスは、使用に適さない性状である。(除く後々軸左アウターヘアリング部) ・不具合部位のグリスは、熱や消火作業時の放水の影響を受けていると思われる判定困難。 ・ヘアリングは後々軸左側を除いて継続使用には適さない状態。不具合部位後々軸右側のアウターヘアリングは破損のため調査不可能。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	該当無し
7/5日18時	群馬県藤岡市 関越自動車道 (藤岡JCT付近)	BE459F 95年8月登録	済	車体から白煙が見えたので停車。エンジンルームから炎が出ていたので、消火器で消火を試みるも全焼。 ・スターターは連続通電による内部過熱の形跡なし。キースイッチリコールとの関連性は少ない。 ・エンジンルーム内は全焼しているが、左側の焼損が激しい。ただし左側には樹脂類の可燃物が多く ・延焼したものが、火元かの判別は困難である。 ・燃料パイプ、噴射ポンプ噴射管に亀裂なく、これらからの燃料漏れの可能性はない。オルタネーターは県警が調査中。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	スターターキースイッチリコール対象 (2003年6月 措置済)
7/28日4時	福岡県北九州市 都市高速4号線 紫川IC付近	FV514H 98年2月登録	済	トランスミッションとデフ間のプロペラシャフトがデフ側で破損し脱落。 ・インテグのコンパニオンフランジ締付けネジの根元破断し、プロペラシャフト脱落したと推定。 ・ネジの根元部の破損は谷部全周を起点とした疲労破壊。 ・デフ側破損部のコンパニオンフランジのスプラインに生じたカタによりシャフトねじり部に捻じり過負荷がかかり折損に至ったと推定。	2名通院(8/下) 1人は首、肩の 痛み。1人は腰 痛、打撲で2名と も外傷無し。	47案件 (No.24) に該当	キャブ電源ハーネスリコール対象 (2000年8月 措置済) 緊急点検:未実施
7/29日5時	福島県会津坂下町 磐越自動車道上り	FV411T 94年3月登録	済	トランスミッションとデフ間のプロペラシャフト3本が脱落。 ・フライホイールハウジングが亀裂。クラッチハウジングを結合する取り付けボルト6本が脱落、6本緩みあり。 ・クラッチハウジングとの接合面に揉まれ跡があり、ボルトの弛みによる破損と推定。 ・ボルト締め付け力の不足の原因としては、クラッチディスク交換時等のボルト締め付け不十分が考えられる。	なし	関連性不明	フロントハブリコール対象 (2004年5月 措置済) クラッチハウジングリコール対象
7/31日14時	大分県中津市	FS419TZ 94年3月登録	済	走行中にエンジンが急に噴き上がり、路肩に停車させ、キャブネット、噴射ポンプのアクセルワイヤを引くもエンジン停止せず。その間マフラー過熱し、マフラー廻りから出火しリアタイヤ、バッテリー、タンクなどを焼損。 ・噴射ポンプの分解調査実施。コントロールラックがカテナ側1気筒目の溝底部を起点として疲労破壊している。 ・コントロールラックの折損により噴射ポンプが制御不能となりエンジンが吹き上がったものと推定。	なし	47案件 (No.32) に該当	フロントハブリコール対象 (2004年6月 暫定点検済み) タンクマフラーシャフトリコール対象 リアプロペラシャフトリコール対象 (プロペラシャフトはいずれも未実施) 緊急点検:未実施
8/1日19時	富山県入善町 国道8号線	FU510UZ 99年9月登録	済	走行中、異音が生じたため路肩に停車したところ左前輪から出火していた。その後運転席部分などを焼いて鎮火。 ・左前輪アウターヘアリングが破損し、ブレーキひきずり発火したものと推定。 ・右前輪アウターヘアリングは継続使用には不適な状態。不具合発生部位の左側のヘアリングは損傷激しく調査不可能。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	キャブ電源ハーネスリコール対象 (2000年8月 措置済)
8/11日14時	長崎県佐世保市 西九州道 大塔IC出口市道	FP445D 94年9月登録	済	車両全焼。トレー一部焼損。詳細は不明。 ・キャブ後部の焼損が激しく、原因については県警捜査中。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	フロントハブリコール対象 (2004年4月 措置済) クラッチハウジングリコール対象
9/11日14時	神奈川県川崎市 国道409号線	FN622K 98年12月登録	済	4台(当該車両を含む)の玉突き事故。運転手がブレーキが効かなかったと証言。 ・ブレーキ系配管からのIF漏れ、ブレーキ液漏れなし。ブレーキ低圧警報センサー機能は正常。 ・制動力をテスターで計測したが検査基準には合格。 ・警察が捜査継続中。	あり 4台中2台(2名) 1名鞭打ちで 通院中 他1名は通院1回	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	キャブフック曲がり不具合リコール対象 キャブネット警告灯不具合改善対策対象
9/14日3時	鳥根県益田市 国道191号線	FU510UZ 97年7月登録	済	走行中異臭がして、しばらくすると灯火系が消えたため停車した。下車して確認したところ左側ヘッドライトとフロントバンパーの間の奥に炎が見えた。キャブ全焼。 ・最初に炎が確認された部位の近くで回収した配線にショート痕あり。配線を調査した結果、後付け配線である可能性が高いが、出火がショートによるものかの判定は困難。	なし	関連性不明	シャシーハーネスリコール対象 (2000年9月 措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象

発生日時	場所	車両	スクランプル	事故内容及び調査概要	人身	47項目のリコール等 不具合内容との関連性	過去の該当リコール案件
9/23日6時	兵庫県西宮市 市道	FP415D 94年1月登録	済	走行中エンジン付近から煙が出たので車両を止めて避難した。その後車両は全焼。 駐車場でエンジンを始動させた時に異音に気付いたがそのまま出発し約100m走行した所で発煙。 ・車両右前方のキャブ下側のハーネス付近の焼損が激しく出火場所と考えられるが、ハーネスにショット痕なし。 ・警察が捜査継続中。	なし	関連性不明	フロントハブリコール対象 クラッチハウジングリコール対象 (2004年8月 措置済)
10/6日6時	大阪市北区 国道2号線	MP717K 98年10月登録	済	走行中車両前方に乗用車が進入してきたため急ブレーキをかけたところ、そのはずみで車両右側後方の非常口横のシートが前に倒れた。倒れたシートに着席していた乗客とその後ろの席の乗客が負傷した。 大阪府警が車両保管中であり破損部位の詳細状況は確認できず。 ・警察捜査中。	あり 1名打撲 通院加療5日 他1名はそのまま帰宅	47案件 (No.47) に該当 リコール1229(9月22日届出)	燃料タンクリコール対象 (2000年9月 措置済) 非常口扉シートリコール対象 緊急点検:8月25日実施
10/14日14時	広島市西区 草津漁港浮桟橋	FK417J 89年1月登録	済	岸壁と浮き桟橋とを結ぶ渡し橋の上に止めてあった車両が後退し、車両後方で橋の修理作業中の2名を巻き込んで浮き桟橋の上で止まった。 ・警察捜査中。	あり 1名死亡 1名全身打撲	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	キャブチルト警告灯不具合改善対策対象
10/5日19時	岐阜県中津川市 中央道下り	FP512D 99年5月登録	済	約5%の下り勾配のS字カーブの後半の左カーブで、中央分離帯をまたいだ状態でキャブ左側を下にして横転、炎上。 トラクター全焼。トレーラーは前方が焼損。 ・警察捜査中。	あり ドライバー-重傷 後続車2台が追突、各運転手が重軽傷	関連性不明	シャシハーネスリコール対象 (2000年7月 措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象
10/19日12時	静岡県浜松市 東名高速上り 三ヶ日IC～浜松西IC	FY50JTY 01年3月登録	済	走行中フロントとリアデフ間のプロペラシャフトが脱落し、後続の軽自動車落下した部品を乗り越え左前後クイヤがハンクした。 ・タンデムプロペラシャフトが脱落。ただし、フロント側にはフランシヨークが残存(レッカー業者が牽引作業時取り外した)し、リアデフ側はロクナット、割りピンが外れた状態でプロペラシャフト本体のみが脱落している。ロクナット、割りピンは回収されていない。リタクシヨビ二つのねじ部には損傷なくロクナットは緩んで脱落したものと推定。	なし	47案件 (No.2) に該当 リコール1257(10月7日届出)	6M70タービンシャフトリコール対象 (2001年3月 措置済) 6M70VGターボリコール対象 タンデムプロペラシャフトリコール対象 (2003年3月 措置済) リアプロペラシャフトリコール対象 (2004年3月 措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象 フロントハブアリンクリコール対象 エンジンハーネスリコール対象 エンジンリヤマウントリコール対象 タンデムプロペラシャフト再リコール対象 緊急点検:未実施
10/15日5時	奈良県奈良市中畑町 国道25号線	FE648F 94年6月登録	済	走行中バチバチ音と異臭があり車両左側からの発煙を確認。車両を止めたところキャブ左側後方から出火。キャブ全焼。 ・キャブハックと荷箱の間の焼損が激しく、エンジンルーム内はアルミ製部品に溶損はなくそれほど強く燃えていない。 燃料漏れ、オイル漏れの痕跡なし。配線にはショット痕なし。スターター異常なし。 キャブハックの焼損が激しく火元の特定は困難であった。	なし	関連性不明	ステアリングギヤボックスリコール対象 駐車ブレーキケフルリコール対象 タイロッドエンドボールジョイントリコール対象
11/2日12時	川崎市川崎区 首都高速横羽線下り 浜川崎出口付近	FN61FK 00年1月登録	済	走行中右前輪がハンクしたために路肩に停車したところ右側前輪付近から出火していた。 キャブ全焼。キャブ後方のクレーンが焼損。リヤボディ前方も一部焼損。 ・前軸左右輪のブレーキに引きずった痕跡あり。ハブアリンクに破損はなく、軸ずれによる引きずりではない。 ブレーキが掛かった状態で走行した可能性があるため、ブレーキ系の関連部品を調査する。	なし	関連性不明	VGターボC/W改善対策対象 (2000年8月 措置済) スターターリレーリコール対象 (2000年8月 措置済) リヤホイールリテーラーリコール対象 (2002年9月 措置済) リヤホイールハブクチャシフブレーキリコール対象 (2004年8月 措置済)
11/17日11時	川崎市川崎区 首都高速湾岸線下り 川崎浮島JCT付近	FP511D 97年2月登録	済	走行中にキャブが外れ、運転席の下から大きな音がしてアクセルが利かなくなり路肩に停車。プロペラシャフト前側のジョイント部が破損し一部の部品が脱落した。プロペラシャフト本体は脱落せず。 トランスミッションケースの前側フランジ部が全周亀裂しミッション本体は後部が垂れ下がった状態。 ・トランスミッションケースの前側フランジ部全周と、クラッチハウジング一部亀裂。脱落部品は前側のスライダとその関連部品の為、駆動系の関連部品の詳細調査を実施する。	なし	関連性不明	シャシハーネスリコール対象 (2000年9月 措置済) クラッチハウジングリコール対象 (2004年6月 暫定措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象

発生日時	場所	車両	スクランブル	事故内容及び調査概要	人身	47項目のリコール等 不具合内容との関連性	過去の該当リコール案件
1/5日13時	三重県四日市市午起 国道23号線下り	FU415JD 96年3月登録	済	走行中、後輪軸左側のホイール8本すべて折損しタイヤが脱落、外側タイヤが同じ車線の右折レーンに停車していた乗用車の左後部に当たった。内側タイヤは脱落したがホイールをブレーキドラムが押しえつけて転がらず。 折損したホイール8本のうち2本の破断面には疲労破損の形跡あり錆びも発生している。ホイール側の全てのナット締め付け面に錆びが発生しており弛みによりホイール折損に至ったと推定。 警察が関連部品を継続調査。	現時点(1/11)で人身事故との警察判断の情報は無し	当社調査結果から関連性は認められません。	フロントハブリコール対象 クワッチハウジングリコール対象 (2004年7月 暫定措置済) 後々軸ハブベアリングリコール対象 リアハブリコール対象
1/1日4時	埼玉県岩槻市南平野 国道16号バス	FK71HG 99年9月登録	済	走行中片側2車線の左側レーンに停車していた車両の右後部に、当該車両がキャブ左前部から追突した。アイドリング状態にして下車し、相手車両の運転手と数分間話をしたところ、助手席側のインストルメントパネル付近から発煙、出火し全焼した。 シートの痕の場所等の状況から、出火の原因は衝突により配線の被覆が破れたことによるショートと推定。	なし	当社調査結果から関連性は認められません。	スターターリコール対象 (2004年8月 措置済)
1/2日18時	福井市西開発	FK61FJ 01年11月登録	済	交差点で一旦停止側の側道から出て来た乗用車と衝突し、対向車線を右へそれて、田んぼへ転落した。事故の際キャブが転じた。 乗用車が当該車両のキャブ右側前下部のキャブステップ付近にほぼ直角に突っ込んでおり、キャブが大きくずれている。このためにフックが外れ飛出したもので、衝突事故による二次的なものと判断する。	当該車両の運転手が肋骨にヒが入り通院中	当社調査結果から関連性は認められません。	スターターリコール対象 (2000年9月 措置済)
1/7日23時	神奈川県伊勢原市 国道246号線 新善波トンネル手前	FV50LH 00年6月登録	済	走行中プロペラシャフトが脱落し、後続車へ乗り上げパンパーが損傷。 プロペラシャフトの後側ユニバーサルジョイントの残存しているベアリングに焼き付きの痕跡がある。 破損状況からベアリングの潤滑不良により焼き付きが発生しジョイント部が捻じ切れ、前方のスプライン部からプロペラシャフトが抜け出し脱落したものと推定。 破損部のベアリングにグリースを注入するカップル(口金)が詰まっていた正常に機能しておらず整備作業時給脂出来なかったものと思われる。 警察継続調査中。	なし	当社調査結果から関連性は認められません。	カムシャフトリコール (2001年6月措置済) キャブ電源ハーネス再リコール対象 箱型マフラーリコール対象 フロントハブベアリングリコール対象 リアプロペラシャフトリコール対象 リアハブリコール対象 フロントハブリコール対象
1/18日14時	静岡県袋井市 東名高速下り 袋井IC～磐田IC	FS415U改 94年3月登録	済	走行中フロントとリアテフ間のプロペラシャフトが脱落。後続車への加害なし。 タンテム間プロペラシャフトが脱落。ただし、フランジョークはフロントテフ側に残存。 リアテフ側のリタクジョビニオンキャシャフトのナットが弛みユニバーサルジョイント内部に脱落、切断された割りピン破片も確認。リコールの破損状況と同じ。	なし	47案件 (No.2) に該当 リコール1257 (10月7日届出)	フロントハブリコール対象 クワッチハウジングリコール対象 (2004年7月 暫定措置済) タンテムプロペラシャフトリコール対象 アクスルチューブリコール対象 リアハブリコール対象
1/20日15時	山口県美祢市伊佐町 中国道上り 美祢西IC～美祢IC	FU510UZ 97年12月登録	済	走行中エンジン制御警告ランプが点灯、キャブ外側左からの発煙を確認したので停車した。下車してキャブ左側を見たところ炎を確認した。キャブ全焼、リアホティ前側焼損。 エンジンクランクケース左側より第4気筒目のコネクティングロッドが飛び出している。噴出したエンジンオイルが高温の排気系に付着、発火し周囲の可燃物に延焼したと推定。エンジン回収し調査する。	なし	当社調査結果から関連性は認められません。	シャシーネリコール対象 (2000年8月 措置済) キャブ電源ハーネス再リコール対象 (2005年1月 措置済) 後々軸リーフスプリング外れリコール対象 リアハブリコール対象

・6月14日以降、昨年未までの車両事故・火災情報(スクランブル対応)は45件(うち27件は47項目との関連性無かった為項目から削除)

市場措置実施状況 (05年2月7日現在)

()内数値は、1月31日時点の数値を示す。

市場措置アイテム (届出日・届出番号)	対象台数 实在登録台数	実施状況				合計	
		暫定措置		恒久措置		実施台数	実施率(%)
		実施台数	実施率(%)	実施台数	実施率(%)		
大型トラック クラッチハウジング リコール (04年5月26日・1092)	70,349 (04年10月末現在)	51,336 (55,672)	73.0% (79.1%)	18,006 (13,508)	25.6% (19.2%)	69,342 (69,180)	98.6% (98.3%)
大型トラック 後前軸と後後軸間プロペラシャフト リコール (04年10月7日・1257)	14,256 (04年10月末現在)	4,241 (4,582)	29.7% (32.1%)	2,777 (2,245)	19.5% (15.7%)	7,018 (6,827)	49.2% (47.9%)
大型バス流体式リタ - ダ装着車プロペラシャフトエンドヨ - ク リコール (04年6月15日・1111)	262 (04年10月末現在)	8 (20)	3.1% (7.6%)	254 (242)	96.9% (92.4%)	262 (262)	100.0% (100.0%)
大型バス フロント独懸用アームシャフト亀裂 リコール (04年10月27日・1290)	7,063 (04年10月末現在)	193 (185)	2.7% (2.6%)	1,027 (764)	14.5% (10.8%)	1,220 (949)	17.3% (13.4%)
小型バス ローザ 非常ドアの開放 リコール (04年9月22日・1228)	3,574 (04年10月末現在)	—	—	3,537 (3,465)	99.0% (97.0%)	3,537 (3,465)	99.0% (97.0%)
小型トラック キャンター ブレーキライン リコール (04年7月21日・1168)	8,837 (04年10月末現在)	1,449 (1,676)	16.4% (19.0%)	5,128 (4,578)	58.0% (51.8%)	6,577 (6,254)	74.4% (70.8%)
大型トラック後2軸駆動車 前側駆動軸差動機(インタデフケース)リコール (04年10月13日・1265)	2,664 (04年10月末現在)	235 (246)	8.8% (9.2%)	881 (672)	33.1% (25.2%)	1,116 (918)	41.9% (34.5%)
中型バス 変向機(Tドライブ)ピニオンギヤシャフト リコール (04年10月13日・1261)	3,241 (04年10月末現在)	156 (156)	4.8% (4.8%)	306 (246)	9.4% (7.6%)	462 (402)	14.3% (12.4%)
小型バス ローザ荷物扉開放 リコール (04年9月22日・1228)	1,049 (04年10月末現在)	—	—	890 (838)	84.8% (79.9%)	890 (838)	84.8% (79.9%)
大・中型バス 非常口付近座席転倒防止 リコール (04年9月22日・1229)	28,020 (04年10月末現在)	—	—	24,871 (24,466)	88.8% (87.3%)	24,871 (24,466)	88.8% (87.3%)

47案件以外

市場措置アイテム (届出日・届出番号)	対象台数 实在登録台数	実施状況				合計	
		暫定措置		恒久措置		実施台数	実施率(%)
		実施台数	実施率(%)	実施台数	実施率(%)		
大型車フロントハブ不具合 (04年3月24日・1056),(04年4月22日・1076),(04年8月19日・1204)	103,252 (04年10月末現在)	12,145 (13,446)	11.8% (13.0%)	79,472 (76,783)	77.0% (74.4%)	91,617 (90,229)	88.7% (87.4%)

*クラッチハウジングの暫定措置に係わる恒久対策の進捗状況

対象車両2,570台(5販社)・恒久対策実施台数(2/7時点)2,190台,実施率85%。