

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

1. 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。
- ・6月29日に発生しました上信越道下り八風山トンネルでの大型バスのタイヤ付近からの出火に関して7月4日に警察、消防も参加して調査いたしました。調査の結果、火元は右側後輪内側タイヤ付近と推定されますが、当該部周辺には出火の原因となる痕跡は確認できませんでした。
また、後輪タイヤとホイールについてはタイヤメーカーが詳細調査することになりました。さらに、右ブレーキドラムとダストカバーが干渉し擦れた跡がありましたので、念のため弊社で調査を実施いたします。
尚、リコールとの関連性を調査しましたが、関連性はありませんでした。

(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(7月4日時点)約200台増の約88%となっています。

2. Vロッド装着車 作業ミスによる不具合発生について

Vロッド再リコール（届出番号1415）を実施した車両で、以下の不具合が発生いたしました。

- ・対象車両 : 大型トラック スーパーグレート
- ・不具合発生日 : 7月7日(木)
- ・発生場所 : 富山県高岡市上開発(かみかいほつ)荷物降ろし作業場(構内)
- ・再リコール実施日 : 7月1日(金)
- ・発生状況 : 降ろし先構内で曲がりながら後退している時に「ゴキン」と異音が発生し、確認したところVロッドを取り付ける右フレーム側のボルトが1本脱落、1本折損していました。
- ・本件については、人身・物損・火災はありませんでした。

再リコールの作業内容を確認したところ、作業依頼書どおりの作業が行われておらず、ボルトを締め付ける際に使用を禁止している、インパクトレンチを使用したことが判明しました。

尚、本件、既に販売会社に対し今回の不具合事例とともに再発防止の徹底を指示いたしました。

以上

車両事故・火災情報(スクランブル対応)

:網掛け部が前回公表時に対して追加・変更した箇所を示す。

2005.07.13

| 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。 ・ブレーキライニング下側焼け大(後軸芯ずれのため)。他のリヤ3輪とも、ロックナットに緩み有り。 ・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。 ・焼き付き破損位置以外のヘアリング、グリス、ロックナットの状態から不具合部位も同様にダメージを受けていて破損した可能性が高い。その他警察捜査中。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | 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か、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ど燃料漏れの可能性はない。 ・オルタネーターは県警科捜研が調査。 | 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。 ・インクテフ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ラインに生じたカガによりシャフトねじ切り上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の可能性が高い。 | なし | 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 (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嘔き上がり、路肩に停車させ、キャブフィル、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ヤタイヤ、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ルナ側1気筒目の溝部底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) タンデムプロペラ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であり、左側も同様のダメージを受けていて破損した可能性が高い。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | 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火元の特定は困難。 ・県警捜査継続中。 | なし | 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 (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エア漏れ、ブレーキ液漏れなし。ブレーキ低圧警報ブザー機能は正常。 ・制動力をマスターで計測したが検査基準には合格。 ・その他警察捜査中。 | 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 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | キャブフック曲がり不具合リコール対象 キャブフィル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 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | ジャンパーネリコール対象 (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 |
|-----------|-----------------------------------|--------------------|-------|--|-------------------------------------|--|--|
| 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、ハーネスにショート痕なし。 ・警察が捜査継続中。 | なし | 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 | 大阪府北区 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 | 広島府西区 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び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。 ・駐車ブレーキ機能に問題なし。その他警察捜査中。 | あり 1名死亡 1名全身打撲 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | キャブバルブ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。 トランク全焼。トレーラーは前方が焼損。 ・運転手に事故前後の記憶がなく横転時の状況不明。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 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | 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、後続の軽自動車が落下した部品を乗り越え左前後タイヤがパンクした。 ・タンデム間プロペラシャフトが脱落。ただし、フロントデフ側にはフランジヨークが残存(レッカ-業者が牽引作業時取り外した)。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。リダクションピニオン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 フロントハブヘアリングリコール対象 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 | 走行中ハチハ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。配線にはショート痕なし。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 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | ステアリングキャブボックスリコール対象 駐車ブレーキケーブルリコール対象 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 | 走行中右前輪がパ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。リアデフ前方も一部焼損。 ・前軸左右輪のブレーキに引きずった痕跡あり。ハブヘアリングに破損はなく、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したが焼損が激しく作動の確認は出来なかった。残存部品の組み付け状況は問題なし。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | VGターボC/W改善対策対象 (2000年8月 措置済) スターターリコール対象 (2000年8月 措置済) リヤホイールシンターリコール対象 (2002年9月 措置済) リヤホイールハブクランプハブブレースリコール対象 (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、スライダ部のヘアリングリテーナーボルトが弛み抜け出し破損したと推定。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | 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、後前軸左側のホイール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さえつけて転がらず。 ・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。 | 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 クラッチハウジングリコール対象 (2004年7月 暫定措置済) 後々軸ハブヘアリングリコール対象 |
| 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て戻ったところ、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。 ・ショット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ットと推定。 | 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 キャブが折れた。 ・乗用車が当該車両のキャブ右側前方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折れたもので、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 手が肋骨にヒビが 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、後続車が乗り上げハンドルが損傷。 ・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ヘアリングに焼き付きの痕跡がある。 ・破損状況からヘ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。 ・破損部のヘアリングにグリスを注入するニップル(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 フロントハブヘ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デフ間のプロペラシャフトが脱落、後続車への加害なし。 ・タンデム間プロペラシャフトが脱落。ただし、フランシヨークはフロントデフ側に残存。 ・リアデフ側のラグワッシュピニオンキャシャフトのナットが弛みコンパニオンフランジ内部に脱落、切断された割りピンの破片も確認。 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 クラッチハウジングリコール対象 (2004年7月 暫定措置済) タンデ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 | 山口県美祿市伊佐町 中国道上り 美祿西IC～美祿IC | FU510UZ 97年2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、リアボディ前側焼損。 ・エンジンラジエーター左側より第4気筒のエキゾースト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。 ・エンジン分解調査結果、第4気筒以外のエキゾーストロッドヘアリングに異常はなくオイルメンテナンス不良による不具合の可能性は 低い。04/09のエキゾーストロッドヘアリング交換時の作業に起因する可能性が高い。 | なし | 当社調査結果から関連性 は認められません。 | シャシーネスリコール対象 (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) 後々軸リフスプリング外れリコール対象 リアハブリコール対象 |
| 1/31日17時 | 大阪府池田市 駐車場 | FK61FK 01年3月登録 | 済 | 荷積み後帰社しエンジン停止。車両を離れ数分後戻るとキャブ内より出火していた。キャブ全焼、リアボディ前側焼損。 ・最初に炎が確認されたのは助手席前、下側のパネルの内部。 ・助手席前のリッボックス付近のハーネスに、生産時には見られない振り配線とショット痕が多数あり。また、シャシーキャブへの 配線のうちの1本がECU本体下面にショットし着着。焼損が激しく火元の特定は困難。 | なし | 当社調査結果から関連性 は認められません。 | フロントハブヘアリングリコール対象 (2003年8月措置済) |
| 2/9日1時 | 静岡県御殿場市神山 東名高速上り 駒門PA手前 | FV50NH 02年11月登録 | 済 | 登坂車線を走行中プロペラシャフトが脱落し停車。落下物による二次被害はなし。 県警より故障停車原因究明の実車見分立会い要請あり。 ・トランスミッション側プロペラシャフトジョイント部スライタ2カ所が焼付き損傷しプロペラシャフト・スリーブヨークが脱落。 ・残存スライタ2カ所のヘアリング部モグリス残量少および性状不良(ドロロ)で焼付き寸前(焼付き始め)を確認。 ・グリス給脂は可能(問題なし)を確認。 ・その他県警捜査中。 | なし | 当社調査結果から関連性 は認められません。 | フロントハブヘ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 |
| 2/8日14時 | 福島県福島市大笹生 国道13号線 | FE516BT 95年3月登録 | 済 | 走行中焦げ臭いがしたので停車したところ、キャブと荷箱の間に炎を確認した。キャブ全焼、荷箱は前半分が焼損。 ・排気管付近に炭化した積荷の裁断紙と思われる残留物あり、またトランスミッション横の左側フレーム内シャシーネスに ショット痕があるが焼損が激しく火元の特定は困難。 | なし | 当社調査結果から関連性 は認められません。 | スターターキースイッチリコール対象 (2002年9月 措置済) タイロッドエンドボールジョイントリコール対象 |
| 2/15日11時 | 群馬県新田郡笠懸町 県道69号線 | FE63EEY 02年3月登録 | 済 | 交差点手前で前方を走行中の軽乗用車が減速したのでブレーキをかけたが効かず停車した車両に追突。 追突された軽乗用車が前の普通乗用車に追突した。天候は雪、路面はシャーベット状態。 ・制動力を計測、検査基準に合格。ブレーキペダル踏みに違和感ない。また、ブレーキ分解したが特に異常はない。 ・ABSシステム異常の履歴をテスターで確認したが問題なし。 ・車両には特に異常なところは確認できなかった。 | 軽乗用車の 運転手軽傷 | 当社調査結果から関連性 は認められません。 | ブレーキハイドロブースターリコール対象 (2004年12月 措置済) フェールハイブクラフ脱落リコール対象 (2004年12月 措置済) |

| 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 |
|----------|-----------------------------------|---------------------|--------|--|-----------------|--------------------------|---|
| 2/16日13時 | 高知県高岡郡中土佐町 国道56号線 | FK619K 96年3月登録 | 済 | 坂道を降坂中、前方の道路工事場所で停車中の車両を発見したのでブレーキをかけたが効かず追突した。 当該車両を含めて4台の玉突き事故。直前までの降坂中はブレーキの効きに異常はなかった。 ・制動力を計測、検査基準に合格。ブレーキ分解したが焼け等の異常なし。ウォーキングシステムも異常なし。 ・その他県警捜査中。 | 現時点では 物損事故扱い | 当社調査結果から関連性は認められません。 | キャブフック曲がり不具合リコール対象 キャブナル警告灯不具合改善対策対象 |
| 2/12日16時 | 長野県小諸市平原 国道18号線 | FU410U 94年3月登録 | 済 | 前方走行中の小型トラックが右折のため減速したので、ブレーキペダルを踏んだが底付きしたような感じになり効かなかった。ハンドルを切って避けたが、右折車両に追突。当該車両はその後横転。 ・制動力を計測、検査基準に合格。ウォーキングシステムも異常なし。ステアリング系の作動も異常なし。 ・その他県警捜査中。 | なし | 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 (2004年4月 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 |
| 3/3日6時 | 大阪府枚方市香里ヶ丘 府道18号線 | FK61FL 03年1月登録 | 済 | 走行中ハンドルとメーターパネルの間から発煙。その後炎を確認したので避難した。キャブ内全焼。 ・メーターパネル裏側の電源線にショート痕あり。2本の線同士が溶着、別の1本がステアリングコラムステーに溶着している。ただし、ショートした配線のヒューズは切れておらず、バッテリーまでの配線の被覆も途中から残っている。原因の特定はできず。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | フロントハブベアリングリコール対象 |
| 2/25日15時 | 愛知県豊田市竜神町 | FK71GJ 02年10月登録 | 済 | 急な坂道(約18%勾配)を降坂中にブレーキペダルが底付きしたような感じになり減速できなかった。坂道の突き当たりがT字路になっており、曲がりきれずにガードレールを乗り越えて私鉄の線路内に転落した。 ・ブレーキ系のIP配管がつぶれて漏れが発生している。ただし、ガードレール等への衝突により二次的に破損したものとされる。配管を修復し制動力を計測したところ、検査基準に合格。ウォーキングシステムも正常に作動する。 ・その他県警捜査中。 | 運転手軽傷 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | フロントハブベアリングリコール対象 |
| 3/9日0時 | 静岡県静岡市 国道1号線ハイパス | FU54JUJ 04年2月登録 | 済 | 走行中、サイドミラーで後前軸が右側に出っ張ったように見え白煙も確認した。約2km走行し停車し確認したところ後前軸の左側タイヤの奥から出火していた。リヤボティ後部がほぼ全焼。 ・後前軸サスペンションロッドのボールジョイント取付けナットが脱落したため、車軸の左右方向の拘束が弱くなり、左内側のタイヤホイールとショックアブソーバーが接触したと思われる。その時、破損したショックアブソーバーから噴出したオイルが金属接触による火花または熱により発火、延焼したものと推定。 ・ナット弛みの原因は締結強度不足によるもの、リコール届出済み。 | なし | リコール1415(4月15日届出) | フロントハブリコール対象 (2004年11月 措置済) エアサスロッドリコール対象 (2004年11月 暫定措置済) エンジンリアマウントリコール対象 (2004年11月 暫定措置済) リアハブリコール対象 |
| 3/14日22時 | 兵庫県加東郡社町 県道17号線 | FU55JUJ 04年11月登録 | 済 | 走行中後続車より指摘があり車両を停車し確認したところ、後前軸の左タイヤの奥に炎を確認した。 左内側タイヤ付近とリヤボティの床部分が焼損している。積荷への延焼なし。 ・後前軸サスペンションロッドのボールジョイント取付けナットが脱落したため、車軸の左右方向の拘束が弱くなり、左内側のタイヤおよびブレーキドラム・ハブプレートがショックアブソーバーが接触したと思われる。その時の摩擦熱によりタイヤより発火、延焼したものと推定。ショックアブソーバーは表面に変形はあるが内部の作動油は漏れ出してはいない。 ・ナット弛みの原因は締結強度不足によるもの、リコール届出済み。 | なし | リコール1415(4月15日届出) | リアハブリコール対象 |
| 3/23日18時 | 栃木県下都賀郡大平町 | FA580B 99年6月登録 | 済 | 自宅敷地内でエンジンをアイドリング状態で荷おろし中エンジンが停止した。再始動できずキャブ下から出火。エンジンルーム全焼。 ・エンジン左前側上部の焼損が激しく出火場所の可能性が高いがその付近の配線にはショート痕はない。エンジン本体からのオイル漏れ、前周りの補記類プーリーのロック、スターターのオーバーラン等の異常も見られない。燃料ホースは焼失しており燃料漏れの有無の確認は不可能。出火原因の特定は困難。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | スターターケースリコール対象 (2002年5月 措置済) フロント独懸ボールジョイントリコール対象 |
| 3/29日19時 | 広島県福山市神村町 山陽自動車道山陽 神村トンネル手前 | FN428T 94年1月登録 | 済 | 走行中振動があり衝撃音とともにショックを感じ、車線上にリヤローベアシャフトが落下したのを確認した。 後続の乗用車一台が落下物に乗り上げてタイヤ&ホイールが損傷。既走行距離1,711,163km。 ・リヤローベアシャフト(3本中の最後尾)のデフ側ユニバーサルジョイントのスライダ(未回収)が破損しローベアシャフトが脱落。前側のジョイントは損傷あるが破断しておらず、スリーブヨークはぶら下がり状態で脱落していない。 ・デフ側スリーブヨークまたはジョイントホーク部のリテーナーボールが折損しスライダが脱落した可能性があるが、当該部の破面の損傷が激しく折損原因の特定は困難。ただし、脱落寸前の状態で回収したスリーブヨーク側のボールには疲労破面が、スライダにはカガが認められる。未回収のデフ側スライダもほぼ同等のメンテナンス状態であったと推定。 | なし | 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 (2004年3月 措置済) クランチハウジングリコール対象 (2005年1月 措置済) リアハブリコール対象 アクスルチューブリコール対象 (2005年1月 措置済) |
| 3/24日13時 | 長野県東筑摩郡本城村 長野自動車道下り 立峠トンネル内 | BE459F 97年1月登録 | 済 | 高速道に入ってリヤガラス一面が路面の水を巻き上げ様な状況になりワイパーを作動させた以外特に変調なし。その後約20km走行後右前輪後方に火花が見えたので非常停車帯に止め車外へ避難した。 ・エンジン冷却水漏れ、燃料漏れ、エンジンオイル漏れと思われる形跡は確認できたが、エンジンルーム内の焼損が激しく原因の特定は困難。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | リアブレーキパイプ干渉リコール対象 (1997年5月 措置済) スターターケースリコール対象 (2002年4月 措置済) 駐車ブレーキケーブルリコール対象 フロント独懸ボールジョイントリコール対象 |
| 4/13日21時 | 新潟県妙高市毛祝坂 国道18号線 | FP411D 96年3月登録 | 済 | 登坂走行中ハブチ音と焦げ臭さを感じ停車したところ、キャブ右後方に煙と炎を確認。通りがかりのトラックの運転手が消火器で消火した。その後消防車の放水で完全鎮火。エンジンルーム内右後部ぼや。 ・キャブ右後方に後付けでエンジンオイルフィルターが増設してあり、そこからエンジン本体への配管(インジェクション)2本の一部が焼失、直下の排気管の焼損が比較的激しい。後付けのオイル配管インジェクションの劣化または騒音防止カバーとの干渉により亀裂が発生し、エンジンオイルが漏れて高温の排気管に滴下、発煙、発火したものと推定。 | なし | 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 (2004年8月 措置済) クランチハウジングリコール対象 (2005年3月 措置済) |
| 4/18日12時 | 静岡県 東名高速下り 三方原PA付近 | FK619H 96年5月登録 | 済 | 走行中発煙に気付いたが約5km走行後、キャブ後方の窓越しにリヤボティからの出火を確認したので停車。キャブ、エンジンルーム内全焼。リヤボティ前部が焼損。 ・車両の損傷状況から火元はエンジン右後方排気管付近と推定されるが、排気ガス漏れ、オイル漏れ、オイル附着、配線のショート痕等出火の形跡は確認できず。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | キャブフック曲がり不具合リコール対象 (2004年12月 措置済) キャブナル警告灯不具合改善対策対象 (2004年12月 措置済) |

| 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 |
|----------|----------------------------------|--------------------------------------|--------|--|--------------------|--------------------------|--|
| 4/19日19時 | 岐阜県中津川市山口 国道19号線 | FP415D 96年4月登録 | 済 | 走行中センターコンソールのラジオの裏付近から発煙を確認したので道の駅の駐車場に停車した。助手席前のインストルメントパネルを外したところ奥に炎が見えた。キャブ全焼、ブレーキの前側半分にて延焼。 ・キャブ内インストルメントパネル内側のハーネスからの出火の可能性が高いが、出火元付近には後付け配線も含めて多数のショート痕があり原因の特定は困難。 | 運転手軽傷 (手のひらに火傷) | 当社調査結果から関連性は認められません。 | 燃料噴射ポンプラックリコール対象 クラッチハウジングリコール対象 (2005年3月 措置済) |
| 5/6日18時 | 埼玉県上福岡市 車庫内 | FE73EB 03年9月登録 | 済 | 火災発生約1時間30分前に車庫内に駐車し、その約1時間後従業員が退社した。その後18時頃車庫が燃えているのを近所の人が発見、消防へ通報。車庫内に駐車していた他の6台にも延焼。 ・車両の状況からキャブ内からの出火と推定。キャブ内の右側の焼損が特に激しいが配線のショート痕等出火原因となるようなものは確認できず。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | マスターシリンダーピストンカップ折損リコール対象 |
| 5/10日12時 | 東京都大田区 首都高速湾岸線西行き 多摩川トンネル内 | BG438F (97年5月初度登録) (04年5月登録抹消) | 済 | 未登録の中古車として回送中、水温計の針が異常に上がっていたのでパークに停車し水を補給、走行を再開したところ車内に煙が侵入して来たので路肩に停車した。非常電話を使用し戻ると左前側のタイヤの奥から火が出ていた。 ・スターター内部の破損はなくオールランの可能性はないが、バッテリーからの+配線のターミナルが半分溶損、スターターマグネットスイッチの端子も溶損。締結が緩みエンジン始動時にスパークが発生し端子ゴムキャップ等に延焼した可能性が高い。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | スターターキースイッチリコール対象 (2002年5月 措置済) 駐車ブレーキケーブルリコール対象 タイロッドエンドボールジョイントリコール対象 |
| 4/30日22時 | 長野県諏訪市豊田 県道50号線 | FE88DEV 05年3月登録 | 済 | 峠から降坂して来て降りきった所の交差点の手前で信号が赤になったのを確認したのでブレーキペダルを踏んだが柔らかく効かなかった。停止車両への追突を避けるために道路左側の車庫とブロック壁に当たった。キャブ左前側破損。 ・ブレーキ系に損傷はなく、計測した制動力値は検査基準に合格。ウォーミングシステムも正常に作動する。 ・ブレーキ系の分解調査結果、事故当時の状況からブレーキを過熱させフェード現象、ベーパーロック現象が発生し制動力が低下した可能性が高い。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | なし |
| 5/12日12時 | 静岡県引佐郡三ヶ日町 東名高速上り | FS510VY 96年9月登録 | 済 | 走行中運転席下側付近が熱く感じ、足元から発煙したので停車。助手席側から避難しようとしてドアを開けたところ運転席周辺から炎が上がった。キャブ、リヤボディ全焼。 ・運転手の発煙、出火時の証言と車両の焼損状況から運転席付近からの出火と考えられるが、この付近に車両側の発火源(電気配線、可燃物等)はなし。また、タイヤ等の人為的失火の痕跡も見つからず出火原因の特定できず。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | シャハネスリコール対象 (2000年8月 措置済) タンデムフロベラシャフトリコール対象 (2003年5月 措置済) リヤフロベラシャフトリコール対象 (2003年9月 措置済) キャブ電源ハーネス再リコール対象 (2005年3月 措置済) タンデムフロベラシャフト再リコール対象 アックスチューブリコール対象 フロントハブリコール対象 |
| 5/13日10時 | 北海道檜山郡厚沢部町 道道67号線 | FV415P 86年4月登録 | 済 | 走行中白煙を確認したので停車したところキャブ後方から炎が上がった。エンジンルーム左後部ぼや。 ・タンクコントロールケーブル(キャブ内-タンクシリンダー)とバッテリー-キャブ間のシャハネスが長期間干渉し被覆が摩滅し短絡し出火したものと推定。タンクケーブルの配線が正常とは異なっておりこれが干渉の原因と思われる。本ケーブルは消耗品でありいつの時点で事故車両の状態になったかは不明。 | なし | 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 (2005年1月 措置済) クラッチハウジングリコール対象 (2005年3月 措置済) リヤハブリコール対象 |
| 5/24日10時 | 新潟県新潟市女池明神 県道16号線 | MS822P 97年5月登録 | 済 | 国道バイパスから県道へ合流するカーブを走行中車両後方右側の非常口扉が開いた。 ・調査時点では非常口扉のロック機構、警報ブザーの作動に異常は認められず。 ・事故前後の状況から推定すると、事故前日に扉が開閉されておりその時に半ドア状態となり、かつ警報ブザーが接触不良等により鳴らずそのまま運行した結果、左折時の遠心力により扉が開いたものと推定。 | なし | 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 (2004年8月 措置済) ホイールハブクワッツリコール対象 (2005年1月 措置済) ホイールハブクワッツリコール対象 (2005年1月 措置済) |
| 5/25日23時 | 静岡県静岡市 東名高速下り | FU510UZ 98年3月登録 | 済 | 走行中突然車速が落ちてきたので路肩に停車した。後前軸左側のアックスシャフトが約10cm抜け出していた。 ・アックスシャフト取り付けボルト8本中1本を回収。ボルトのねじ山の一部にシャフト外れ時に出来たと思われる潰れがある以外、損傷、伸び等の問題なし。アックス側のねじ山の損傷はないがボルト穴内に少量のクリスの残存を確認。 ・当該部の直近の作業は2月の車検時であり、その時のトルクチェックの有無は不明。車検作業時のボルト締め付けが不十分であったため徐々に弛みが発生し、ボルト脱落、シャフト抜け出しに至ったものと推定。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | シャハネスリコール対象 (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2月 措置済) 後々軸リフトアップリコール対象 (2005年2月 措置済) リヤハブリコール対象 |
| 5/28日13時 | 長野県諏訪市 中央道上り | BE459F 95年6月登録 | 済 | 走行中バックミラーで白煙を確認したので車両を路肩に停車させたところエンジンルームから煙が出てきたので車内のエンジンルーム点検扉を開けた。エンジン左後方から炎が上がっていたので車載の消火器で消火した。エンジン左後方ぼや。 ・客室内用ヒーターの配管腐食、ホースの劣化により水漏れが生じ、エンジン冷却水がほとんどなくなりエンジンが焼き付き寸前の状態。エンジンブリーザーホースを中心に燃えており、ホースには亀裂補修したと思われるガムテープの燃え残りあり。 ・エンジン左側のスターター配線関係に異常なし。スターターは正常に作動することを確認。焼損部付近の配線にショート痕なし。 ・エンジン冷却水が減少しオーバーヒート気味になりエンジン本体の温度が上昇し、ブローハイホースの補修用に使用していたガムテープが触れて発火、ホースおよびホース内のオイル等に延焼した可能性が考えられる。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | スターターキースイッチリコール対象 (2002年5月 措置済) 駐車ブレーキケーブルエンドリコール対象 タイロッドエンドボールジョイントリコール対象 駐車ブレーキケーブル固定不良リコール対象 |

| 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 |
|----------|------------------------------|--------------------|-----------|--|----------------------------|--------------------------|--|
| 5/30日19時 | 徳島県三好郡三好町 徳島自動車道上り | FE658E 96年5月登録 | 済 | 走行中バックミラーで車両後方から炎が出ているのを確認したので路肩に停車した。荷箱の後軸上方の荷箱の床板の焼損が激しい。キャブへの延焼なし。 ・荷箱の下側(後軸側)から出火しまわりに延焼している。 ・焼損の激しい後軸付近の電気配線にショート痕等の異常はない。後軸ハブベアリング破損等によるブレーキの引きずりなし。 ・荷箱とフレーム間に物入れを改造成した時に使った床板の一部が焼け残っており、フレームの後軸部の曲り部頂上に擦れ跡があることから、床板が長期間接触または接近していたことにより炭化し燃え易くなっていたところで、今回の高速走行となり加熱されて発火したものと推定する。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | スターターキースイッチリコール対象 (2003年6月 措置済) ステアリングキャホックスリコール対象 駐車ブレーキケーブルリコール対象 (2004年12月 措置済) タイロッドエンドボールジョイントリコール対象 (2004年12月 措置済) |
| 4/24日10時 | 横浜市神奈川区 国道15号線下り | FE82EG 02年12月登録 | 済 | 走行中前方の赤信号で停車中の大型トラックに追突した。その後、販売店に追突前にエンジン回転が上昇しエンジンブレーキが効かなかったとの申し出があり、発生状況が不明確であり警察を交え再見分となった。 ・運転手の追突前の状況説明では、車速は60km/h、車間距離は15m、前方の信号が赤になったのでブレーキペダルを踏んだが最初の2回は足を踏むような感じで硬く、3回目を踏みなおした直後にエンジンが吹けあがり追突したと証言。 ・ブレーキ液系配管に漏れなし。ハキュム系配管のキャブ前面ハネル部のゴムホースに微小な亀裂あり。衝突により破損したキャブハネル鉄板と擦れて発生したものと推定。修復後漏れなく、台上ブレーキスターで制動力を計測。ブレーキペダルの踏み代に比例し制動力が増加することを確認した。ブレーキ機能は正常と判断。ハキュムなしでも制動力は確保。 ・リコール項目のマスターシリンダーを分解しピストンカップの状況を確認したが、折損なく異常なし。 | 追突された大型トラックと当該車両の運転手がともに軽傷 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | 独立懸架車フロントハブベアリングリコール対象 (2003年6月 措置済) フロントハブベアリングリコール対象 (2005年1月 措置済) マスターシリンダーピストンカップ折損リコール対象 |
| 6/20日早朝 | 静岡県袋井市 東名高速下り | FV412TZ 95年9月登録 | 済 | 走行中車体振動が発生したために路肩に停車し車両確認後走行再開したが、加速時に異音が発生、後前軸と後々軸間のプロペラシャフトが脱落した。落下物による二次被害はなし。 ・脱落した部品と残存部品で確認したところ、プロペラシャフトが前後逆に組付けられていたことが判明。昨年11月にユーザーが自家整備工場で後々軸のデフォイル漏れ修理時に逆組みした可能性が高い。ただし、これが本事故の直接的な原因になったとは考えにくい。 ・残存するフランジ部のリテーナーボルトの破断面が疲労の形態を呈しており、回収したスパイダーや未破損のジョイント部のガタが大きいこと、脱落したスパイダー内部の残存グリス量は少ないが給脂機能は問題ないことを確認した。 ・給脂不足(または整備ミス)により当該スパイダーにガタが発生し、点検整備不十分な状態で継続使用したためにリテーナーボルトが弛み回転アンバランスが増大し疲労破壊に至ったと考える。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | クワッチハウジングリコール対象 (2005年6月 措置済) フロントハブリコール対象 (2004年9月 措置済) リアハブリコール対象 (2005年6月 措置済) |
| 6/18日9時 | さいたま市岩槻区東町 国道16号線 | FE667EV 97年8月登録 | 済 | 走行中ブレーキが効かなくなり停車中の乗用車に追突した。運転手は追突前からブレーキの効き不良を感じており駐車ブレーキを併用していたと証言。また、ブザーの吹聴はなく、警告ランプの点灯は判らないと証言している。 ・前輪右側の上下のディスクブレーキキャリパーのアクターハットが脱落し、キャリパーとディスクローターがメタルタッチしローターが摩耗。脱落していないインナーハットは上側が使用限度越え。ピストンの作動限度を越えたためピストンツツからブレーキ液漏れあり。 ・ディスクハットの摩耗インジケーターの配線が意図的に直結に改造されており摩耗しても警告ランプが点灯しない状態。 ・運転手は走行中に金属音を確認しているがそのまま走行継続。 ・前輪左側のディスクハット、ローター、摩耗インジケーター配線に異常なし。また、ブレーキ液漏れもなく問題なし。 ・左右のハット刻印が異なり、今年1月の前ブレーキ修理時のハット交換が左側のみであった可能性が高い。 ・ブレーキ液リザーバータンク内の液面低下時の警告ランプ作動、ディスクハットの摩耗警告ランプの作動(不正改造修正後)は正常であることを確認した。また、ハキュム失陥警報(ブザー吹聴、ランプ点灯)も正常に作動。 ・不適切な警報装置の改造、ブレーキが異常な状態での継続使用での事故と考える。警察が捜査継続。 | 追突された乗用車の運転手が軽傷 | 当社調査結果から関連性は認められません。 | スターターキースイッチリコール対象 (2002年9月 措置済) 駐車ブレーキケーブルリコール対象 タイロッドエンドボールジョイントリコール対象 |
| 6/29日11時 | 長野県佐久市 上信越道下り 八風山トンネル内 | MS822P 98年3月登録 | 7/4日 済 | 走行中、後続の同僚のバスからの合図および追い越し車線の小型トラックから指摘されて路肩に停車した。確認したところ後軸左側の内側タイヤ付近から炎が出たので、乗客を避難させ消火器で消火した。一旦火が消えたが再び燃え上がり左タイヤの方へ延焼し室内にも燃え広がった。消防車が出動し鎮火した。 ・右後輪内側タイヤおよびその付近の焼損が激しいこと、運転手が消火器のノズルを向けた場所と一致することから、火元は右後内側タイヤ付近と推定する。 ・後軸左右のブレーキには引きずりによる焼けた痕跡はない。また、ハブベアリングに破損もなく、これらからの出火の可能性はない。ABS車速センサーの配線にショート痕なし。シャシハネは左タイヤ側にありショート痕はない。 ・右ブレーキドラムのガスケットとドラムが擦れた跡があった。高温になったような変色は見られないが、ユーザー要求により詳細調査を当社が実施する。また、後軸のタイヤとホイールについてはタイヤメーカーが調査する。 | なし | 当社調査結果から関連性は認められません。 | リヤスビ、エアハイリコール (2000年8月 措置済) 燃料噴射ポンプ・リターンスプリング ブレーケットリコール対象 (2003年8月 措置済) ホイールハブクワエッジリコール対象 エアチャージバルブ亀裂リコール対象 |

・2004年6月14日以降、昨年未までの車両事故・火災情報(スクランプル対応)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)

資料2

市場措置実施状況 (05年7月11日現在)

()内数値は、7月4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) | 68,679 (05年1月末現在) | 5,954 (6,163) | 8.7% (9.0%) | 60,624 (60,407) | 88.3% (88.0%) | 66,578 (66,570) | 96.9% (96.9%) |
| 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) | 14,166 (05年1月末現在) | 1,526 (1,621) | 10.8% (11.4%) | 9,757 (9,527) | 68.9% (67.3%) | 11,283 (11,148) | 79.6% (78.7%) |
| 大型バス流体式リタ - ガ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 (05年1月末現在) | 0 (0) | 0.0% (0.0%) | 262 (262) | 100.0% (100.0%) | 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) | 6,859 (05年1月末現在) | 47 (49) | 0.7% (0.7%) | 5,469 (5,390) | 79.7% (78.6%) | 5,516 (5,439) | 80.4% (79.3%) |
| 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) | 3,565 (05年1月末現在) | — | — | 3,563 (3,563) | 99.9% (99.9%) | 3,563 (3,563) | 99.9% (99.9%) |
| 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) | 8,835 (05年1月末現在) | 112 (117) | 1.3% (1.3%) | 8,508 (8,493) | 96.3% (96.1%) | 8,620 (8,610) | 97.6% (97.5%) |
| 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) | 2,682 (05年1月末現在) | 53 (52) | 2.0% (1.9%) | 2,357 (2,347) | 87.9% (87.5%) | 2,410 (2,399) | 89.9% (89.4%) |
| 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) | 3,220 (05年1月末現在) | 87 (94) | 2.7% (2.9%) | 1,718 (1,620) | 53.4% (50.3%) | 1,805 (1,714) | 56.1% (53.2%) |
| 小型バス ローザ荷物扉開放 リコール (04年9月22日・1228) | 1,048 (05年1月末現在) | — | — | 1,047 (1,046) | 99.9% (99.8%) | 1,047 (1,046) | 99.9% (99.8%) |
| 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) | 27,569 (05年1月末現在) | — | — | 26,482 (26,472) | 96.1% (96.0%) | 26,482 (26,472) | 96.1% (96.0%) |

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) | 100,619 (05年1月末現在) | 1,794 (1,847) | 1.8% (1.8%) | 93,813 (93,703) | 93.2% (93.1%) | 95,607 (95,550) | 95.0% (95.0%) |