



定例記者会見資料

2004年7月8日 2:00pm
三菱ふそうトラック・バス株式会社

届出までのタイムスケジュール(1/2)

■	早まる
■	遅れる

 リコール
(1/2)

No.	項目	技術的問題の明確化	予想される届出時期
1	クラッチハウジング破損	完了	届出済み
2	大型トラックプロペラシャフト破損	8月下旬	精査中
3	バス プロペラシャフト破損	完了	届出済み
4	駐車ブレーキスプリング破損	7月下旬	10月下旬
5	フロントサスペンションボールジョイント磨耗	精査中	精査中
6	タイロッドボールジョイント磨耗	完了	7月中旬
7	燃料タンクブラケット破損	完了	届出済み
8	駐車ブレーキケーブル破損	7月下旬	10月下旬
9	パワーステアリングサーキュレータ破損	完了	10月下旬
10	デッドアクスルハブベアリング焼付き	完了	精査中
11	フロント独懸用アームシャフト	完了	精査中
12	T/M ニードルベアリング焼き付き	完了	精査中
13	キャブチルト警告灯不良	7月中旬	10月下旬
14	キャブフックかかり不良	7月中旬	10月下旬
15	リアリーフスプリングのハンガーブラケットからの脱落	7月中旬	10月下旬
16	リアアクスルチューブ破損	7月下旬	10月下旬
17	非常ドアの開放	7月中旬	7月下旬
18	ABS/EZGO ハイドロユニット不具合	完了	精査中
19	スプリングブレーキエアチャンバーブラケット破損	完了	7月中旬
20	スプリングブレーキチャンバーへの水侵入	完了	7月中旬
21	ホイールパークウェッジ破損	完了	10月下旬
22	ホイールパークウェッジ破損	完了	7月中旬
23	ハイドロリックブースタへのエアの混入	完了	7月中旬
24	プロペラシャフト脱落	8月下旬	精査中

現在、「技術的問題の明確化」に全力を上げてますが、スケジュールは前週に比べ、7件が早まり、4件が遅れました。「届出時期」については、17件が精査中段階から、具体的な時期が決定しました。

届出までのタイムスケジュール(2/2)

■	早まる
■	遅れる

 リコール
(2/2)

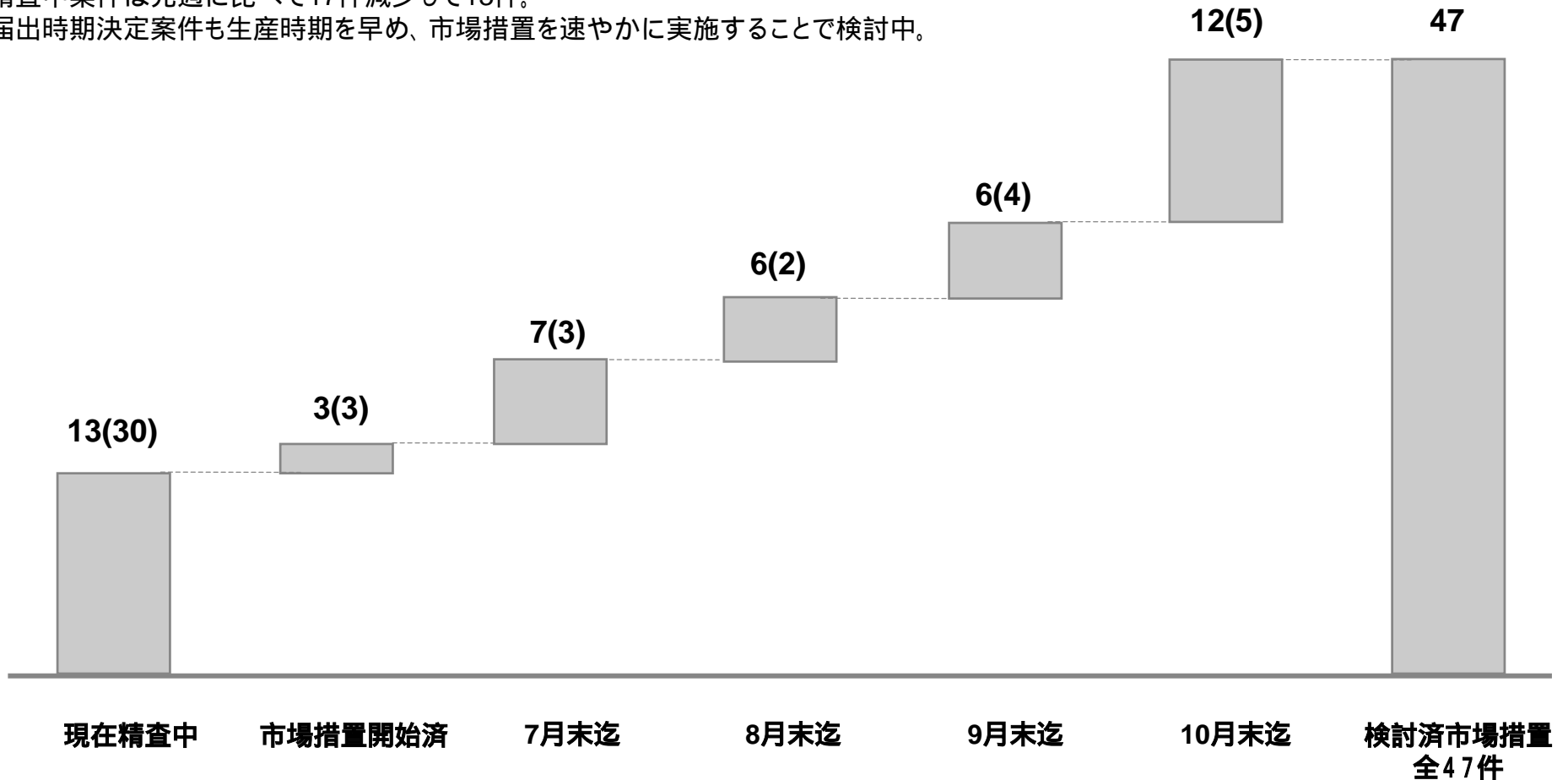
No.	項目	技術的問題の明確化	予想される届出時期
25	チェーントランスファオイル洩れ	8月下旬	10月下旬
26	フライホイールリングギアの磨耗と破損	8月下旬	精査中
27	フロントハブベアリングへの水侵入	完了	9月中旬
28	フロントハブベアリング焼き付き	精査中	精査中
29	フロントハブベアリング焼き付き	7月中旬	8月下旬
30	ハブ破損(ベアリング破損による)	7月中旬	8月下旬
31	AT オイルホース破損	7月中旬	9月下旬
32	インジェクションポンプブラックの破損	7月中旬	9月下旬
33	キャブ電源ハーネスの損傷	7月下旬	9月下旬
34	燃料パイプクランプの脱落	7月中旬	10月下旬
35	ターボエンジン用の箱型マフラーの亀裂	7月下旬	8月下旬
36	TC エンジンリアマウント破損	8月下旬	9月下旬
37	A/T油温上昇	7月中旬	10月下旬
38	アクスルシャフト破損	完了	精査中
39	ナックルアーム破損	完了	精査中
40	キャブハーネス不具合によるスタータ焼損	7月下旬	9月下旬
41	ナックルアームボールスタッド破損	完了	8月下旬
42	排気パイプ亀裂	8月下旬	10月下旬
43	T-ドライブシステム脱落	精査中	精査中

改善対策

1	AT車のPレンジ不良	7月中旬	精査中
2	荷物扉開放	完了	7月下旬
3	急ブレーキ時に非常扉シート倒れ	完了	8月下旬
4	T/M シフトワイヤ破損	完了	8月下旬

市場措置提出予定日

精査中案件は先週に比べて17件減少して13件。
届出時期決定案件も生産時期を早め、市場措置を速やかに実施することで検討中。



(注) ()内の数字は前回会見発表時の数字。

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

47項目の市場措置案件

No.	市場措置アイテム	リコール/ 改善対策	対象機種	生産台数 製作期間	実在登録 台数
19	スプリングブレーキエアチャンパー ブラケット破損	リコール	中型トラック: FN 6 1	108台 99/ 5 ~ 02/ 2	108
20	スプリングブレーキチャンパーへの 水浸入	リコール	中型トラック: FK6,FK7,FQ6,FL6 中型バス: MJ,MK	1760台 99/ 3 ~ 00/ 6	1721
21	ホイールパ - クウェッジ破損	リコール	大型バス: MS8 大型トラック: FU5	552台 97/12 ~ 98/12	550
23	ハイドロリックブースターへのエア の混入	リコール	小型トラック: FE6 ~ 8,FF6,FF8	9049台 99/ 2 ~ 04/ 5	8632

届出済リコールの進捗状況

1. 大型トラック・バス ハブ関係の実施状況

No	市場措置アイテム (届出日・届出番号)	対象台数		実施状況			
		届出台数 (製作期間全体の範囲)	実在登録台数 (04年5月末現在)	暫定措置		恒久措置	
				実施台数	実施台数・率(%)	実施台数	実施台数・率(%)
1	大型トラック・バス フロントハブ不具合暫定対策リコール (04年3月24日・1056), (04年4月22日・1076)	217,407 ('83年7月11日~'03年2月3日)	105,893	51,414 (49,087)	48.6% (46.4%)	—	—
2	大型トラック・バス リヤハブ不具合暫定対策リコール (04年4月15日・1072)	21,769 ('89年8月31日~'92年11月6日)	10,314	1,896 (1679)	18.4% (16.3%)	—	—

(注)恒久措置: 恒久措置予定の暫定対策ハブの強度検証中。フロントハブ(C・D・E)については別添資料参照下さい。

()内数値は、6月30日記者会見時公表の数値を示す。

2. 対策が必要な47案件の市場措置実施状況

No	市場措置アイテム (届出日・届出番号)	対象台数		実施状況			
		届出台数 (製作期間全体の範囲)	実在登録台数 (04年5月末現在)	暫定措置		恒久措置	
				実施台数	実施台数・率(%)	実施台数	実施台数・率(%)
1	大型トラック クラッチハウジング不具合対策リコール (04年5月26日・1092)	168,002 ('83年6月2日~'99年4月27日)	74,506	9,314 (8,385)	12.5% (11.3%)	0	0%
2	キャンター(ル-トバン仕様車)燃料タンク不具合対策リコール (04年6月15日・1083)	418 ('97年2月28日~'02年5月31日)	395	—	—	84 (23)	21.3% (5.8%)
3	MS8流体式リタ-ダ装着車プロペラシャフトエンドヨ-ク不具合対策リコール (04年6月15日・1111)	266 ('91年12月21日~'02年4月10日)	264	—	—	32 (13)	12.1% (4.9%)

クラッチハウジング返却品の状況: 交換返却品は7月6日現在14個あります。この内、亀裂ありが6個、亀裂無しが5個、調査中が3個です。

()内数値は、6月30日記者会見時公表の数値を示す。

3. 47案件以外の届出項目の実施状況(6月14日記者会見以降届出項目)

No	市場措置アイテム (届出日・届出番号)	対象台数		実施状況			
		届出台数 (製作期間全体の範囲)	実在登録台数 (04年5月末現在)	暫定措置		恒久措置	
				実施台数	実施台数・率(%)	実施台数	実施台数・率(%)
1	大型バス リヤブレ-キホ-ス不具合対策リコール (04年6月15日・1110)	620 ('00年6月28日~'02年3月7日)	607	—	—	202 (109)	33.3% (18.0%)

()内数値は、6月30日記者会見時公表の数値を示す。

大型トラック・バス フロントハブリコール進捗状況

機種	ハブ種類	生産台数	登録残存台数 (04年5月末時)	暫定対策ハブ 交換	暫定対策ハブ 装着確認	点検のみ	合計 = + +	実施率 /
トラクタ、ダンプ、カーゴ 観光バス (FN,FP,FU,FV,MS,MU系)	B~E (自主対策対象)	126,543	72,495	503	31,550	4,805	36,858	50.8%
トラック、バス (FN,FP,FU,FT,FV,K, MM,MP,MS,MU系)	A (追加届出)	46,271	7,298	0	-	2,334	2,334	32.0%
路線バス、一部観光バス クレーン車、前2軸車 (FT,K,MM,MP系)	B~E (追加届出)	28,724	16,465	6,235	674	2,068	8,977	54.5%
低床4軸車 (FS系)	F6,F4 (追加届出)	14,595	8,554	0	-	2,955	2,955	34.5%
総輪駆動車、除雪車 (FR,FW系)	F65W (追加届出)	1,274	1,081	52	-	238	290	26.8%
合計		217,407	105,893	6,790	32,224	12,400	51,414	48.6%

大型トラック・バス リアハブリコール進捗状況

機種	生産台数	登録残存台数 (04年5月末時)	暫定対策	点検のみ	合計 = +	実施率 /
トラック、クレーン車	19,934	8,796	447	1,086	1,533	17.4%
バス	1,835	1,518	86	277	363	23.9%
合計	21,769	10,314	533	1,363	1,896	18.4%

6/14以降の事故案件について

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
14日11時	香川県坂出市 瀬戸中央自動車道	FK515J 87年12月登録	済	瀬戸中央自動車道走行中、左側壁に衝突し弾みで中央分離帯へ衝突、更に左側壁に衝突しながら200m走行して停止。 ・ステアリング系は引っかかり、渋りなく作動はスムーズであり、正常と判断。 ブレーキ系も作動テストにて異常なく、したがって、車両として正常であり、問題ないと推定。	ドライバー死亡 同乗者骨折	当社調査結果から関連性は認められません。	該当無し
15日20時	中央道 長野県座光寺PA	FU517TX 00年4月登録	済	中央自動車道下り走行中、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。デッド軸左側の内側の部分から出火。 ・デッド軸左側のみベ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。 デッド軸ハブベ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)
18日02時	愛媛県伊予市	FU416U 90年5月登録	済	左前輪付近から出火、キャブ全焼。 ・フロント及びデッド軸のブレーキ引きずりが発生。引きずりの原因は現在調査中。 ・エアマスタ作動テストの結果、作動は正常。 ・ブレーキフルードから分析及び詳細調査の予定。鉱物油と思われる成分および黒い沈殿物を抽分析及び調査の予定。	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 (2002年7月Fハブ交換済) リアハブ04年5月24日車検時 亀裂点検済み(亀裂なし) リアハブは未交換
18日04時	広島県安佐南区 山陽自動車道	(追突車) FU410TZ 95年7月登録 (被追突車) FU410U 93年9月登録	済	前車に衝突し、運転手社外投げ出され死亡。事故後衝突車は約2キロ 無人のまま走行し、横転して停車。 ・現車は追突の衝撃によりアクセルペダルが引っ掛かった状態のままとなったため、衝突後もそのまま走行したものと推定。 ・エンジンECUと電気回路は損傷なし。車両として正常であり、問題ないと推定。	ドライバー死亡	当社調査結果から関連性は認められません。	被追突車はフロントハブリコール対象 デッド軸ハブベアリング緊急点検対象
21日04時	愛知県豊橋市	FP411D 94年9月登録	済	中央分離帯を乗り越え、対向車線を横切り、ガードレールを突き破り道路外の用水路に転落。 ・クラッチハウジングについても亀裂なく、プロペラシャフトも破損なし。 ・ハブ破損なく、問題なし。車両として正常であると推定。	ドライバー死亡	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 (2003年2月Fハブ交換済) クラッチハウジングリコール対象
21日22時	佐賀県神埼町 長崎自動車道 東そのぎインター 手前バス停	FU410U 96年3月登録	済	ドライブ軸左内側、右内側から発火し、消防により消火。 ・フロントハブ異常なし。ドライブ軸ハブベアリング正常。ブレーキのひきずりなく、ブレーキは正常。 ・左ドライブ軸のインナタイヤのワイヤが露出し、タイヤバーストしたと思われる痕跡有り。 ・タイヤバーストによりウイング用オイル配管を破損させ、漏れたオイルに引火したものと推定。	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 (2003年5月Fハブ交換済)


先週からの追加・変更箇所

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。 ・デッド軸右輪のアウターベ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、 ベアリングロックナットに緩み有り。 ・4輪のハブベアリング、グリースを調査予定。	なし	関連性については 精査中	デッド軸ハブベアリング緊急点検対象
23日10時	千葉県野田市 県道7号線	FE50EB 00年12月登録	済 (6/30日)	前方車両が急停止したため、ブレーキを踏んだが止まらず、踏み直したが停車できず、追突。 ・制動力異常無し。ABS装置も診断結果エラー無く問題無し。 ・車両として正常であり問題無いと推定。	なし	当社調査結果から関連 性は認められません。	ABSプログラム 改善対策対象車
24日10時	和歌山県 阪和道 御坊～南部	FE435E 93年9月登録	出勤日変更 要請有り 調整中	走行中エンジン吹きが悪くなり、3km走行後非常駐車帯に停車して状況確認したところ セルモータ付近の配線から発煙。若干焦げた程度。	なし	関連性不明	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	調査中 (7/7・8日)	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。	なし	関連性不明	スターターキースイッチリコール対象 (2003年6月 措置済)

緊急点検・無料点検実施状況

I. 点検実施体制

項目	三菱ふそう 販売会社(36社)	点検作業依頼工場	
		指定・協力工場	販売協力店
サービス工場数	262	1,263	約7,000
整備作業人員数	約3,500	約5,000	約14,000(推定)

：三菱ふそう販売会社の整備作業員に加え、三菱ふそうトラック・バスから166名を販売会社へ派遣

II. 実施状況

項目	点検実施台数							DM・チラシ 発送数
	大型トラック	中型トラック	小型トラック	大型バス	中型バス	小型バス	合計	
緊急点検	1,539	498	1,210	270	78	134	3,729	75,000
無料点検	3,038	1,440	3,039	306	258	471	8,552	150,000

MFTBCは、7月1日より開始した緊急点検及び無料点検をより多くのお客様に知っていただくため、全力で告知活動に取り組んでおります。

MFTBCはこの点検キャンペーンに関する情報をインターネット、販売会社・販売協力店でのポスター、ダイレクトメール、個別連絡等あらゆる方法で行っております。

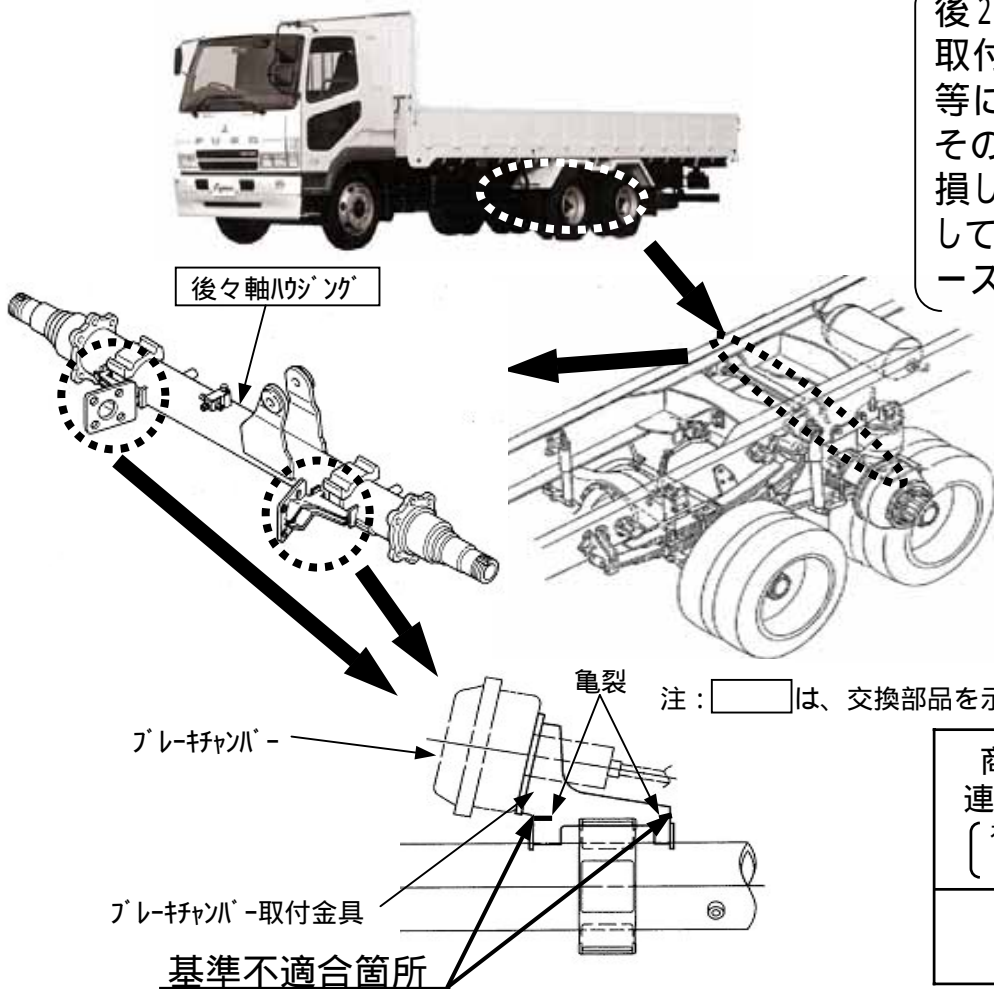
MFTBCは、5月26日に届出を行ったクラッチハウジングのリコール7万5千台を除き、6月14日に発表した47件の市場措置の対象台数が45万台であると発表しました。(クラッチハウジングを含めた対象台数は、52.5万台です)

しかし、当社として対象台数52.5万台の50%増の約80万枚のダイレクトメールを発送し、お客様に点検を呼びかけております。当社は、お客様の点検要望とお客様の安全と安心を確保するため、点検の対象範囲を広げ、対象となる年式と近い年式の車両に関しても点検を呼びかけております。

従って、緊急点検の対象であっても、最終的には市場措置の対象にはならない場合があることをダイレクトメールの文面でお客様にお伝えしております。

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

<p>リコール (7月14~21日届出予定)</p>	<p>19 スプリングブレーキエアチャンバーブラケット破損 (中型トラック)</p>	<p>駐車ブレーキ効き不良</p>
--------------------------------	--	-------------------



後2軸車において、後々軸のスプリング式駐車ブレーキチャンバー取付金具(ブラケット)の強度が不足しているため、走行中の振動等により当該ブラケットに亀裂が発生するものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ブラケットが破損して駐車ブレーキ能力が低下し、最悪の場合、チャンバーが脱落して当該後々輪の駐車ブレーキが作動不能になる、又は、エアホースが破損してエア洩れを生じるおそれがある。

改善内容

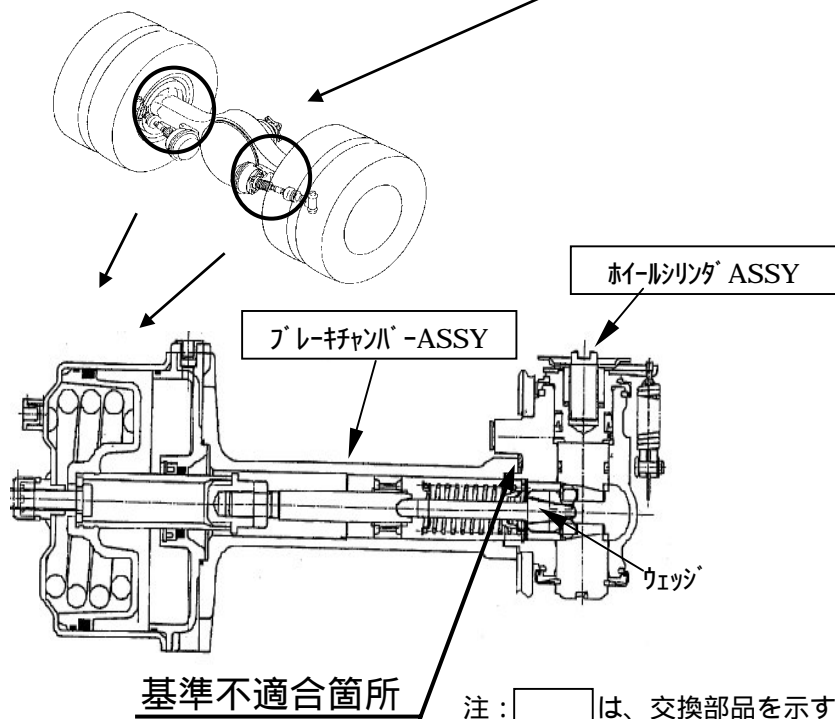
全車両、対策型のブレーキチャンバー取付ブラケットを組込んだ後々軸ハウジングと交換する。

なお、対策品の全数供給に時間を要することから、当面の暫定措置として、当該部の亀裂の有無を点検し、亀裂があるものは溶接補修する。

商品情報 連絡書件数 (初回情報 01/6月)	事故件数			指示改修
	人身	物損	火災	
4	0	0	0	無し

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

リコール (7月14~21日届出予定)	20 スプリングブレーキチャンバ ーへの水侵入(中型トラック)	駐車ブレーキ作動不良
------------------------	------------------------------------	------------



スプリング式駐車ブレーキ装着車において、チャンバーASSYとホイールシリンダ接続部のシール材の塗布が不適切なため、チャンバー内に水が浸入する可能性がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ホイールシリンダ内部およびウェッジが錆びついて破損、あるいは、冬期に凍結し、最悪の場合、駐車ブレーキが作動不良となるおそれがある。

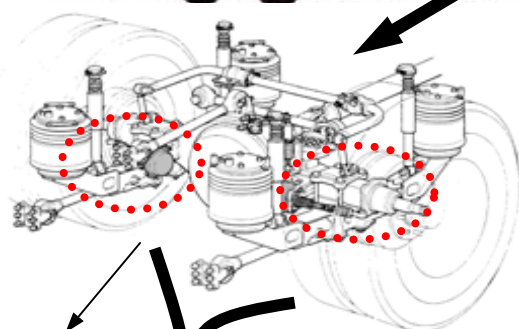
改善内容

全車両、ブレーキチャンバASSYとホイールシリンダASSYを対策品と交換する。
 なお、対策品の全数供給に時間を要することから、当面の暫定措置として、駐車ブレーキの作動確認の点検を実施し、作動不良のあるものは対策品に交換し、問題のない車両は、後日対策品と交換する。

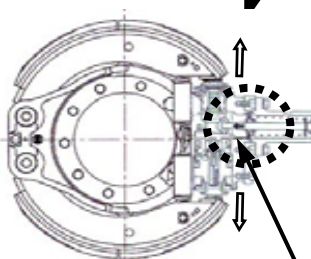
商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 99/12月	事故件数			指示改修
	人身	物損	火災	
8	0	0	0	有り (00/4月)

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

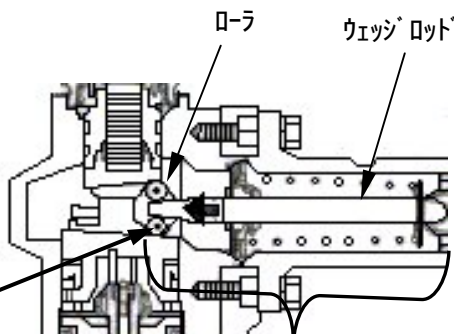
リコール (7月14～21日届出予定)	22 ホイールパークウェッジ破損 (大型バス)	駐車ブレーキ効き不良
------------------------	----------------------------	------------



車両前方



基準不適合箇所



ウェッジ ロッド アセンブリ

スプリング式駐車ブレーキ装着車において、ブレーキシューを拡張するウェッジロッド先端部のローラに熱処理が不適切なものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ローラが早期に破損して、最悪の場合、駐車ブレーキが作動不良となり、駐車制動力が低下するおそれがある。

改善内容

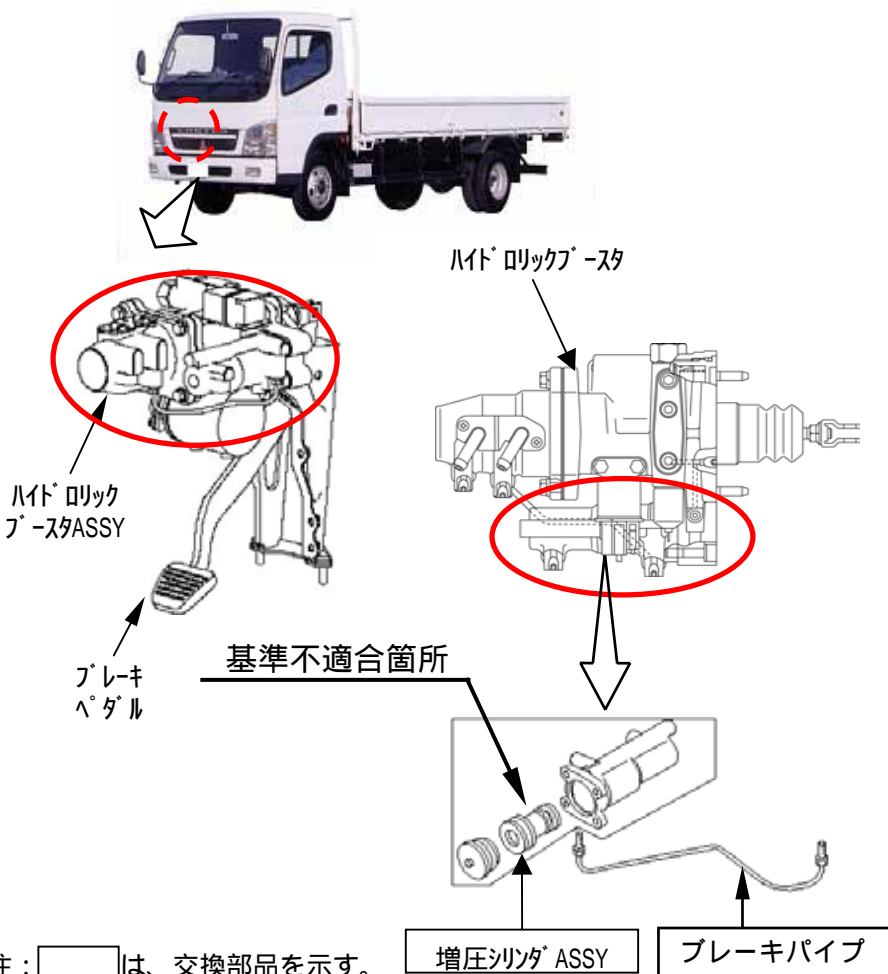
全車両、当該ブレーキのウェッジロッドをアセンブリで良品と交換する。なお、部品の全数供給に時間を要するため、当面の暫定措置として、駐車ブレーキの作動確認の点検を実施し、作動不良のあるものは良品と交換し、問題のない車両は後日良品と交換する。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 98/7月	事故件数			指示改修
	人身	物損	火災	
11	0	0	0	無し

注：□は、交換部品を示す。

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

リコール (7月14～21日届出予定)	23 ハイドロリックブースタへのエアの混入 (小型トラック)	ブレーキ効き不良
------------------------	--------------------------------	----------



ブレーキペダルの踏力を倍力するハイドロリックブースタの増圧シリンダ内のピストンにおいて、ピストンカップが嵌まる溝の加工が不適切なため、当該カップとの気密保持が不十分なものがある。そのため、急激なブレーキペダル戻し動作を繰り返した場合に発生する負圧で、ピストンカップとシリンダ間より吸い込まれた空気がブレーキオイルに混入し、ブレーキペダルの踏み代余裕が徐々に減少し、最悪の場合、制動力が低下するおそれがある。

改善内容

全車両、増圧シリンダを対策品に交換すると共に、ブレーキパイプを新品に交換する。
 なお、対策品の全数供給に時間を要することから、当面の暫定措置としてブレーキペダルを踏んだ時のペダルと床板との隙間を確認し、規定値以下のものは対策品と交換し、問題ない車両は後日対策品と交換する。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 〔01/2月〕	事故件数			指示改修
	人身	物損	火災	
36	1	3	0	無し

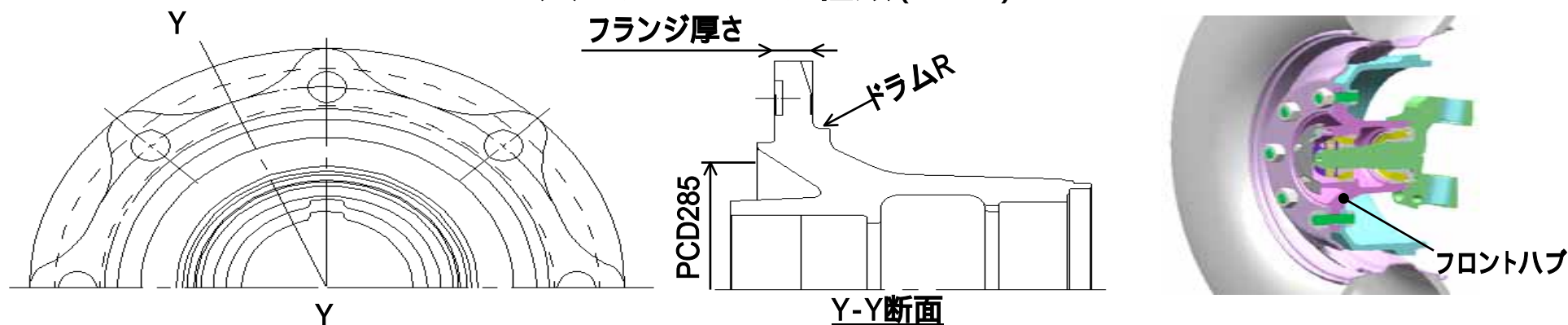
注：□は、交換部品を示す。



F型ハブ強度試験結果について

2004年7月8日 2:00pm
三菱ふそうトラック・バス株式会社

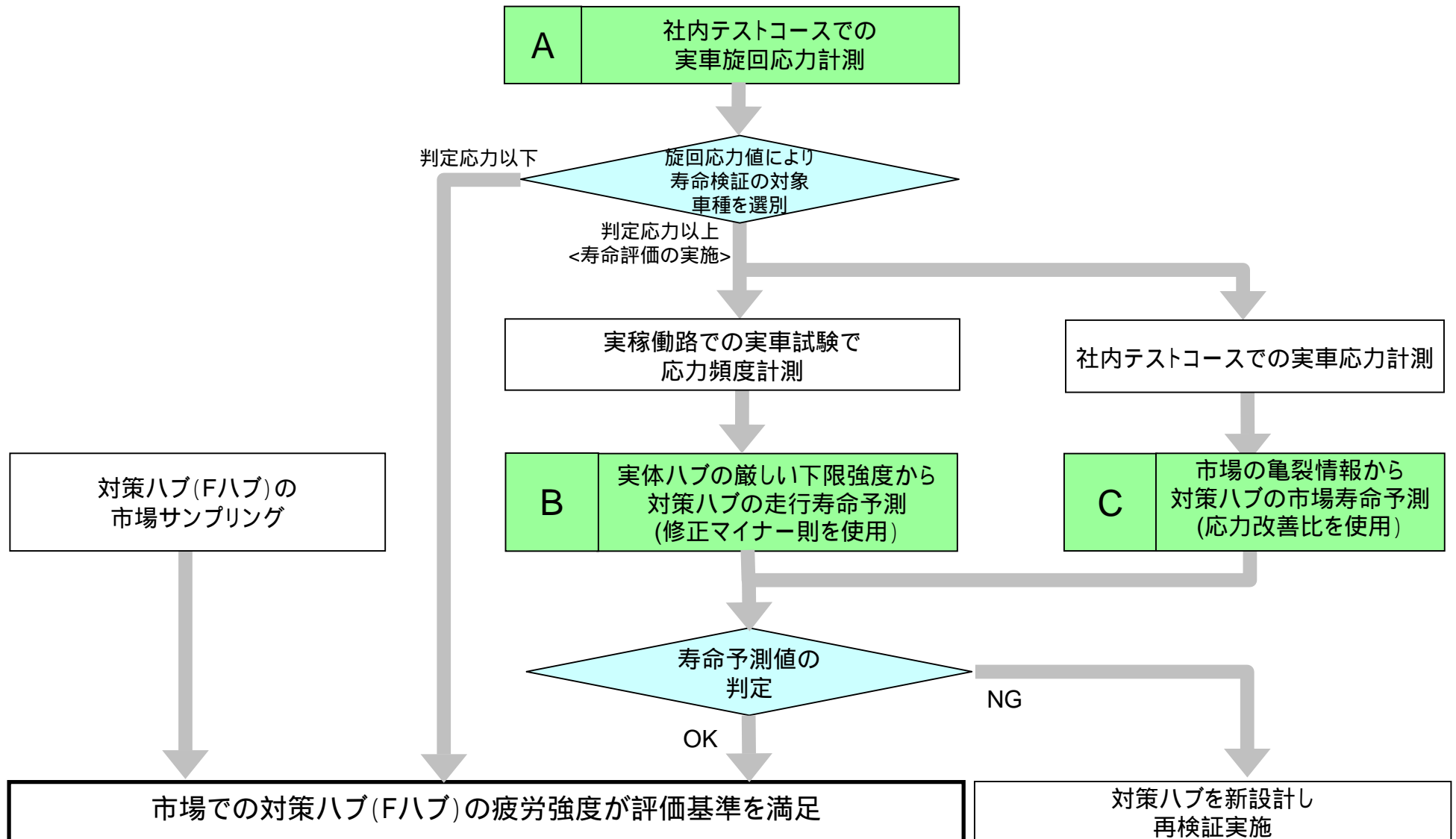
大型フロントハブ種類(A~F)



ハブ種類 (搭載時期)	A ('83.7 ~ '88.3)	B ('88.3 ~ '90.5)	C ('89.12 ~ '93.3)	D ('93.3 ~ '95.7)	E ('95.7 ~ '97.12)	F		
						('94.12 ~ '95.7)*	('95.7 ~ '96.5)	('96.6 ~ 現在)
呼称	ザ・グレート					FU / FV(25t車)		スーパーグレート
車両総重量	~ 20	~ 20	~ 20	~ 20	~ 20	~ 25		
フランジ厚さ	20	20	20	20	20	22 (+2)		
ドラムR	R2	R2	R2	R2	R2	R5 (+3)		
材料の引張強さ	500MPa級	500MPa級	500MPa級	500MPa級	600MPa級 (+20%)	500MPa級	600MPa級 (+20%)	
生産台数	46,759	54,024	55,574	33,318	11,657	2,612	約94,000	
不具合台数	1	8	2	38	8	0	0	

* : '94.12 ~ '95.7のFハブの初期における生産(計2,612台)のFU / FV25t車は500MPa級で、目標寿命を満足しないため追加リコールを届出予定。

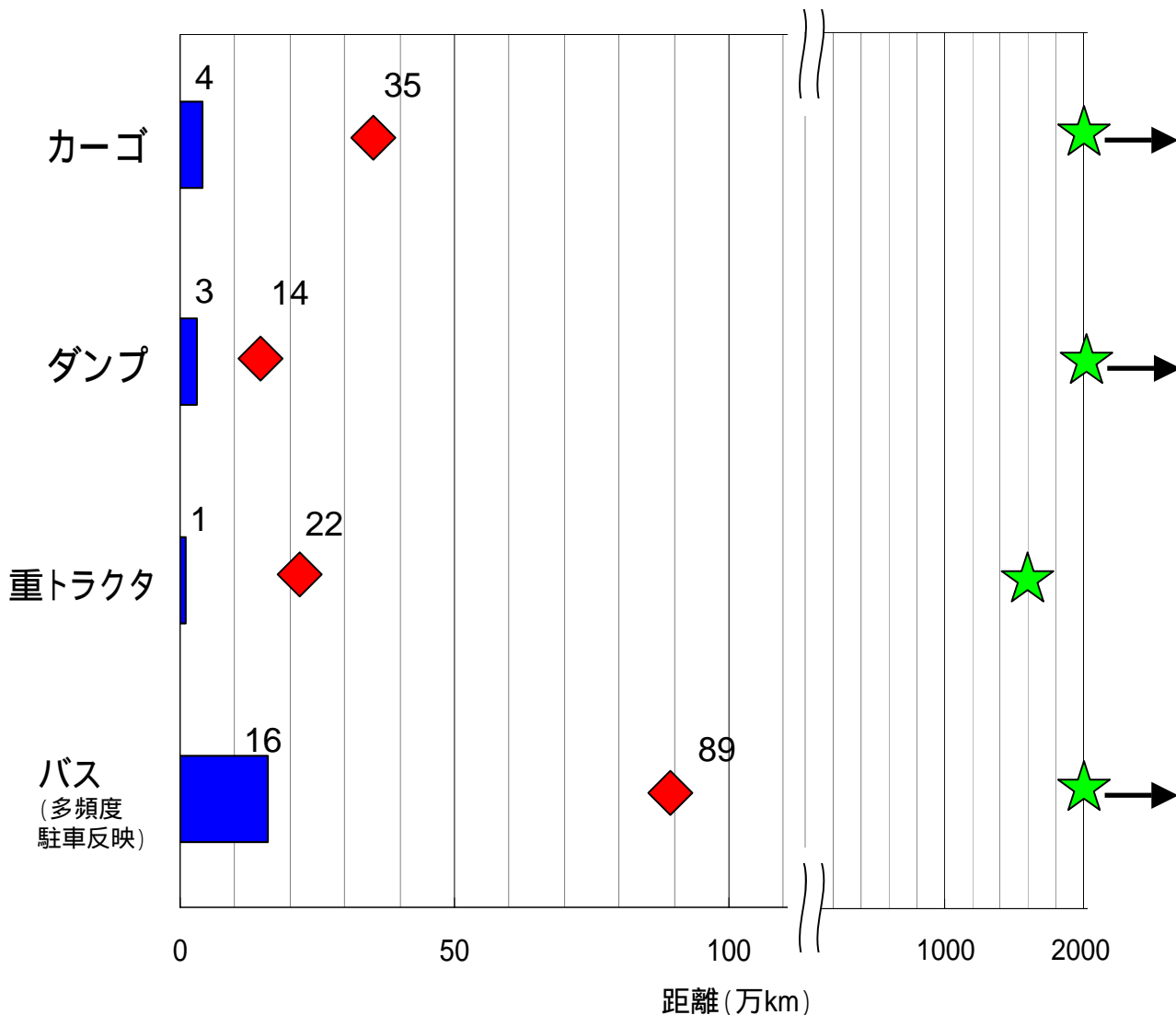
フロントハブの疲労強度(寿命)の検証手順



従来よりも厳しい検証条件設定の具体例

今回の検証	従来の手法
1. 不具合を亀裂発生と定義	破断を不具合とした
2. 実体ハブ試験による亀裂確率を加味した下限強度 S-N線図を採用 亀裂確率 = $0.13\% \times 5\% = 0.0065\%$ に設定	試験片による亀裂確率を加味しない下限強度 S-N線図を採用
3. 市場の最も厳しい巡回条件を採用 (直角巡回・定常円巡回)	市場との位置付けが不明確
4. 市場での過酷な使用条件 ・過積載(許容軸重)を考慮 ・ハブ磨耗/オイルナット過締付を考慮	市場の最過酷条件の反映不十分 ・過積載のみ考慮 ・整備に関する要因未反映
5. 過去の市場亀裂情報を基に0.1% 発生確率に置き換えて判断 (データの有るもののみ)	個々の不具合データをその実力値として判断

Fハブ化による実稼働路予測寿命は1600万km以上



各機種について、Dハブで新しい評価基準に基づく実稼働路予測寿命を計算し、市場不具合の最短距離と比較したところ、すべての予測寿命が市場の最短不具合距離以下となった。

このことは、今回採用した寿命予測手法が換装後のFハブの寿命予測を厳しく行っていることを示している。

また、今回のFハブ化によりDハブ市場不具合距離を大きく上回り(重トラクタで1600万km、バスで2000万km以上)、当社評価目標距離を充分満足する結果となった。

：Dハブの新しい評価基準に基づく
実稼働路予測寿命

：Dハブの市場最短不具合距離
(亀裂または破断)

：Fハブ化による実稼働路予測寿命

フロントハブ市場サンプリング調査結果

市場からの434個のフロント用F型ハブをサンプリング調査*した結果、下記一例を除き問題はありませんでした。

*対象車種：FV-J,FV-M,FV-R,FP-R,MU,MS,FV-Z,FS-Z 計8車種 計187台

FV-Rセミトラクタのフロントハブ1個に微小亀裂が発見された。

当該車両の特色は以下の通り

1. ボルト際 隅R部に長さ6.5mm、深さ1.5mmの微小亀裂1ヶ所あり。
2. ハブボルトのねじ山変形及び亀裂あり。(ホイールナット過締付けと推定)。
3. ホイール取付面摩耗量大 (最大0.86mm)。
4. アルミホイールとスチールホイールの混用跡がある
(アルミホイール使用時にスチールホイール用ナットで締付の可能性ある。)
5. 走行距離大 (643,821km)。
6. 重量物運搬トラクタであるが速度制限装置 (NR)なしで稼動。

市場サンプリングの結果からは、90～95年型 大型トラック(グレート)、バス用フロントハブをFハブに換装することで『強度上問題ない』と判断致します。

強度検証結果のまとめ

・C,D,EハブのFハブ化についての強度検証結果は下表の通りです。判定欄 の車両は問題ありません。

車種	駆動方式	用途	車両総重量(t)	判定	車種	駆動方式	用途	車両総重量(t)	判定
FP	4×2	ダンプ	16		FP-R	4×2	高速トラクタ	16	
		カーゴ	16		FV-R	6×4	重トラクタ	20	
FU	6×2R	ダンプ	20		FV-P		6×2F	フルトラクタ	22
		カーゴ	20		FT-P	22			
			22		MU	6×2R	観光バス	20	
			25	NG * 1	MS			16	
FV	6×4	ダンプ	20		MP	4×2	路線バス	15	
		カーゴ	20		MM		観光バス	14	
			22		KV	6×4	クレーン	20	
			25	NG * 1	KS	8×4		28.5	
FN		低床カーゴ	20						
FT	6×2F	路線カーゴ	20						
			22						

* 1 現在リコール対象外のFU / FV25t車('94.12 ~ '95.7生産の2,612台)は目標寿命を満足しない為追加リコールを行い、最新ハブに変更します。(本車両のフロントハブの不具合に関する商連書情報は一件もありません)