



## 定例記者会見資料

2004年7月14日 3:00pm  
三菱ふそうトラック・バス株式会社

## 定例報告概要

概 要	資料
1. 47案件の届出タイムスケジュール ・「予想される届出時期」は、先週とほぼ同じですが、No.6を「7月中旬」から「精査中」に戻しました。 ・本日、3件のリコール(No.19,20,22)を届出しました。これによって47件中、6件の届出を完了したことになります。	参考資料2～4
2. 今後2週間以内に届出準備が完了する項目 ・先週ご報告した4件中の1件(No.23, その他の3件は本日リコール届出済み)と、本日新たにエントリーする2件(リコール No.17, 改善対策No.2)の合計3件です。 ・2件の詳細は参考資料10～11の通りです。	参考資料5  参考資料10～11
3. 届出済リコールの進捗状況 ・大型トラック・バスのフロントハブの実施状況は2台に1台の割合、50.1%が完了しました。 ・大型トラック・バスのリヤハブの実施状況は5台に1台の割合、20.1%が完了しました。 ・大型トラックのクラッチハウジングは、7台に1台の割合、14.8%が完了しました。 点検作業を早めるために参考資料9の通り緊急点検を実施します。	参考資料6～7
4. 6/14以降の事故案件について ・6月24日10時に和歌山県で発生したキャンター発煙は、スクランブル出動が本日14日に延期になりました。 ・7月5日18時、群馬県藤岡市で発生したローザ火災は、7,8日にスクランブル出動し、現在調査中です。 同車両はスターターキースイッチのリコール対象車ですが昨年6月に措置済みです。 ・7月7日14時、埼玉県加須市で発生したキャンター火災は、昨日13日にスクランブル出動し、潤滑不良によるエンジン焼付きと思われ、メンテナンス状況を今後調査します。	参考資料8a.b
5. 緊急点検・無料点検実施状況 ・緊急点検は7月9日までに9,111台、無料点検は同18,308台を終了しました。 ・大型トラッククラッチハウジングの亀裂による二次的重大事故を早急に防止するために、大型トラッククラッチハウジングに特化した緊急点検を実施します。	参考資料9

## 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摩耗	精査中	精査中
6	タイロッドボールジョイント摩耗	完了	精査中
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	7/14届出
20	スプリングブレーキチャンバーへの水侵入	完了	7/14届出
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	7/14届出
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

## 届出までのタイムスケジュール(2/2)

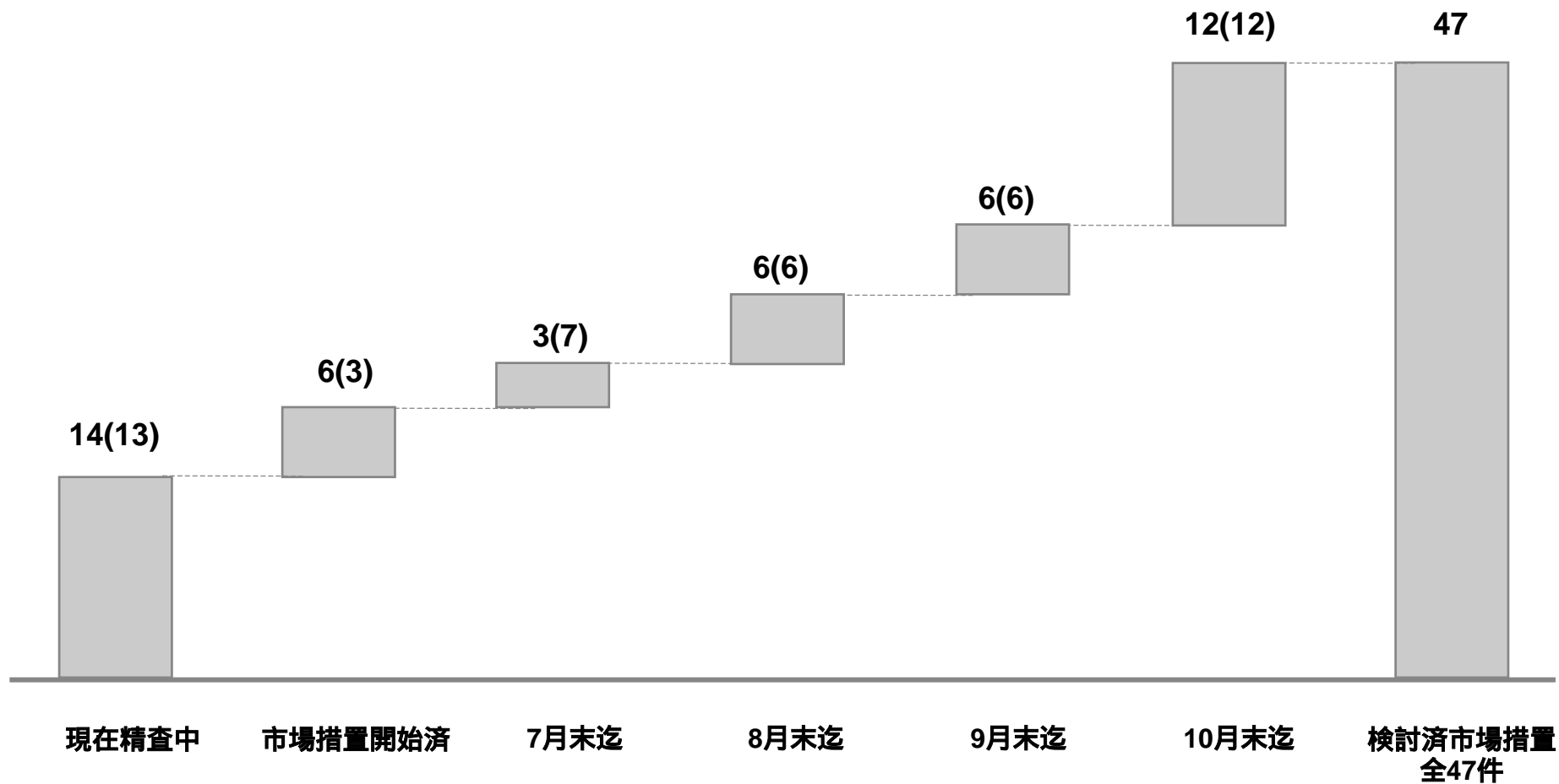

 リコール  
(2/2)

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



(注) ( )内は7月8日記者会見時の数字。

## 今後2週間以内に届出準備が完了する項目

7月8日発表案件

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
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	9,049台 99/ 2 ~ 04/ 5	8,632

今回追加の2案件

17	非常ドアの開放	リコール	小型バス: BE6, BG6	3,668台 '97/10 ~ '04/06	3,568
2	荷物扉開放	改善	小型バス: BE6, BG6	1,078台 '97/10 ~ '02/03	1,052

## 届出済リコールの進捗状況 (2004年7月9日現在)

### 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-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	53,004 (51,414)	50.1% (48.6%)		
2	大型トラック・バス リヤハブ不具合暫定対策リコ-ル (04年4月15日・1072)	21,769 ('89年8月31日~'92年11月6日)	10,314	2,072 (1,896)	20.1% (18.4%)		

(注)フロントハブの恒久措置は最終報告を国土交通省に提出済み。

( )内数は、7月8日記者会見時の数値を示す。

### 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-ル (04年5月26日・1092)	168,002 ('83年6月2日~'99年4月27日)	74,506	11,064 (9,314)	14.8% (12.5%)	0	0%
2	キャンタ-(ル-トバン仕様車)燃料タンク不具合対策リコ-ル (04年6月15日・1083)	418 ('97年2月28日~'02年5月31日)	395			92 (84)	23.3% (21.3%)
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-ル (04年6月15日・1111)	266 ('91年12月21日~'02年4月10日)	264			37 (32)	14.0% (12.1%)

( )内数は、7月8日記者会見時の数値を示す。

### 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-ル (04年6月15日・1110)	620 ('00年6月28日~'02年3月7日)	607	-		216 (202)	35.6% (33.3%)

( )内数は、7月8日記者会見時の数値を示す。

**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,F P,FU,FV,MS,MU系)	B~E (自主対策対象)	126,543	72,494	583	32,321	5,029	37,933	52.3%
トラック、バス (FN,F P,FU,FT,FV,K, MM,MP,MS,MU系)	A (追加届出)	46,271	7,296	0	-	2,427	2,427	33.3%
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	6,483	682	2,125	9,290	56.4%
低床4軸車 (FS系)	F6,F4 (追加届出)	14,595	8,554	0	-	3,058	3,058	35.7%
総輪駆動車、除雪車 (FR,FW系)	F65W (追加届出)	1,274	1,081	59	-	237	296	27.4%
合 計		217,407	105,890	7,125	33,003	12,876	53,004	50.1%

**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	559	1,130	1,689	19.2%
バス	1,835	1,518	102	281	383	25.2%
合 計	21,769	10,314	661	1,411	2,072	20.1%



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	未 (7/14日予定)	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	済 (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。 ・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。 ・今後、焼損部品(オルタネータ、燃料パイプ類)を個別に調査予定。	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)
7/7日14時	埼玉県加須市 東北自動車道下り 加須IC先約3km	FE437EV 90年8月登録	未 (7/13日済)	走行中、突然ホーンが鳴りっ放し。ブレーキも効かず、キャブ下から煙。 車両を路側に停めるとキャブ炎上。消防車出動し消火するが、キャブ、エンジン、ホデー全焼。 ・エンジン左側ブロックより第4気筒目のコンロッド突き出し。エンジンオイル残量なし。 ・潤滑不良によるエンジン焼付けと思われる、オイル管理に問題ないかを今後調査。	なし	関連性不明	該当無し

## 緊急点検、無料点検

### 緊急点検、無料点検実施状況 7月9日現在)

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	3,245 (1,539)	1,328 (498)	3,346 (1,210)	549 (270)	208 (78)	435 (134)	9,111 (3,729)	205,000 (75,000)
無料点検	5,948 (3,038)	3,154 (1,440)	6,996 (3,039)	575 (306)	542 (258)	1,094 (471)	18,308 (8,552)	310,000 (150,000)

( )内は、7月8日記者会見時の数字

### 大型トラッククラッチハウジングの緊急点検

大型トラッククラッチハウジングの亀裂による二次的重大事故を早急に防止するために、大型トラッククラッチハウジングに特化した緊急点検を実施することとしました。

#### <クラッチハウジング緊急点検>

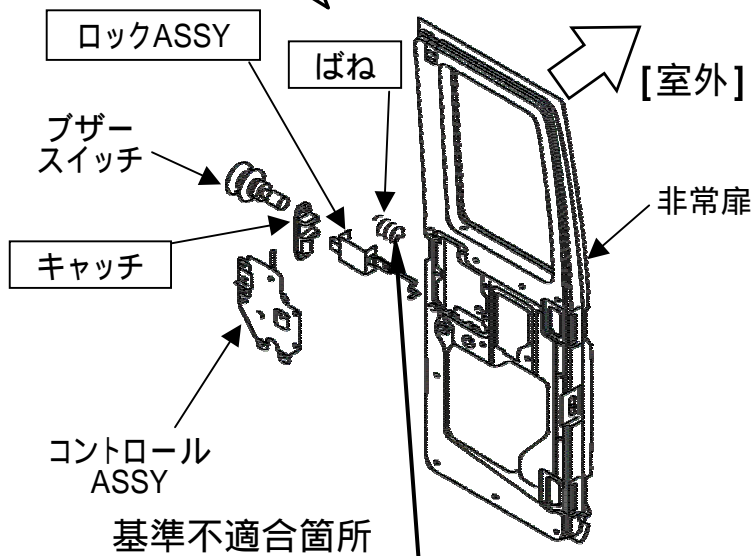
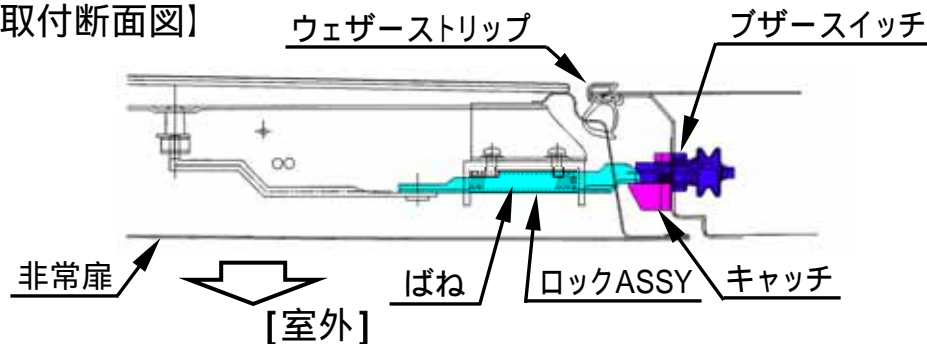
- 販売会社にクラッチハウジング点検の「専任チーム」を設置 (時期:7月13日～順次)  
販売会社に「専任チーム」を設置し、最優先で大型トラッククラッチハウジングの緊急点検を実施する。  
専任チームは、350チーム設置し、この内350名を三菱ふそうから派遣する。  
専任チーム数:350 (2名1組) 合計700名体制 (販売会社メカニック:350名、三菱ふそう応援者:350名)
- 専任チーム設置以外に、三菱グループに人員派遣を要請するとともに、販売会社指定工場・協力工場等に協力を依頼して大型トラッククラッチハウジング以外の緊急点検、無料点検を強化する。  
・三菱グループ : 要請中                      ・販売会社指定工場・協力工場 : 1,253工場
- 販売会社と当社との情報迅速化のために、三菱ふそう本社(品川)から各販売会社に合計50名の駐在員 (1~2名/社) を派遣する。

## 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21～28日届出予定)	17 非常ドアの開放 (小型バス)	車体振動で扉が開放
------------------------	----------------------	-----------



【ロック取付断面図】



車体後面に設けている非常口のロックシステムにおいて、キャッチと噛み合うロックを押すばねの押付け力の設定が不適切なため、扉をゆっくり閉めた場合、当該ロックとキャッチの噛み合い代が不十分となることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行時の振動などで噛み合いが外れ、非常口が開放するおそれがある。

### 改善内容

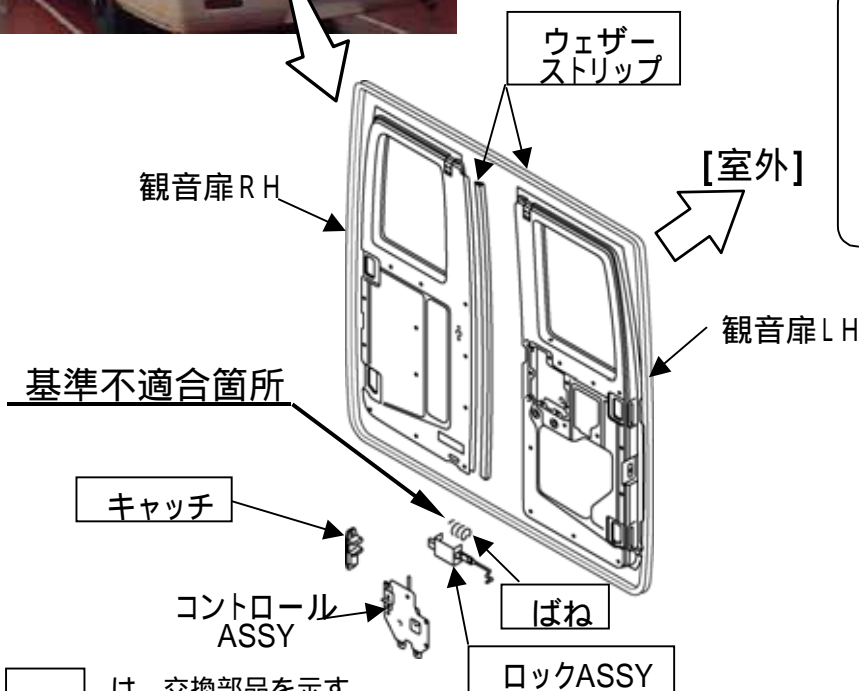
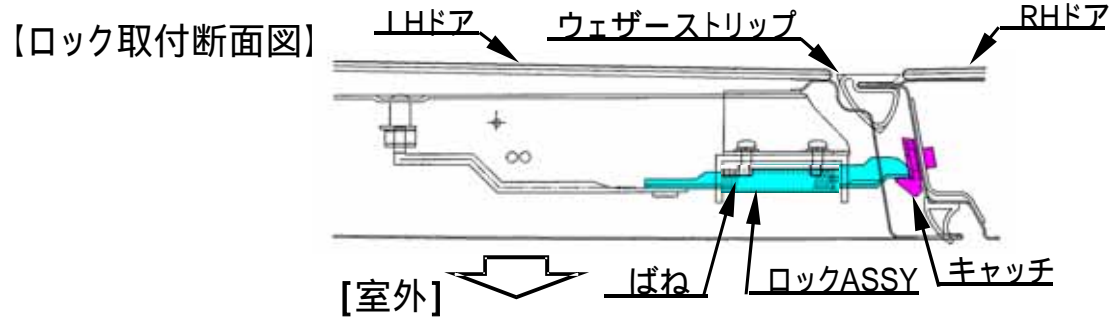
全車両、ロック A s s y 及びキャッチを対策品に交換する。  
 なお、対策品の供給に時間を要することから、当面の暫定措置としてロックの掛り代を点検し、不足の場合はキャッチ位置をシム調整する。

注：  は、交換部品を示す。

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

<p>改善対策 (7月21~28日届出予定)</p>	<p>2 荷物扉開放 (小型バス)</p>	<p>車体振動で扉が開放</p>
--------------------------------	---------------------------	------------------



車体後面に設けている観音開き扉のロックシステムにおいて、キャッチと噛み合うロックを押すばねの押付け力の設定及びウェザーストリップの形状が不適切なため、扉をゆっくり閉めた場合、当該ロックとキャッチの噛み合い代が不十分となることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、走行時の振動などで噛み合いが外れ、観音開き扉が開放するおそれがある。

### 改善内容

全車両、ロック Assy、キャッチ及びウェザーストリップを対策品に交換する。

なお、対策品の供給に時間を要することから、当面の暫定措置として、ロックの掛り代を点検し、不足の場合はキャッチ位置をシム調整する。

注：□ は、交換部品を示す。

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