

三菱ふそう 47案件の対応進捗状況報告

三菱ふそうが市場措置を予定している47案件の進捗状況等につき、下記の通りご報告申し上げます。47案件につきましては、精査中案件が先週の5件から1件増加しましたが、10月末までの全件届出完了を目指し全社を上げて取り組んでおります。また、大型車クラッチハウジング緊急点検については、既に2回のダイレクトメールを郵送させて頂いていますが、お客様が宛先に不在で返送される車両につきまして、初度登録から追跡調査を行うとともに、8月16日から未入庫のお客様に対して、再度督促のダイレクトメールを郵送させて頂き入庫促進を図ります。

引き続きお客様をはじめ社会の皆様にご多大なご心配をおかけしますが、全力で取り組んでまいりますので宜しくお願い申し上げます。

記

今週の報告事項

(1) 47案件の現在までのリコール等届出状況

()は前回の会見の数字

	~8月3日	8月4日	~8月下旬	~9月下旬	~10月下旬	精査中	合計
リコール (44件)	8 (8)	2 -	6 (10)	13 (11)	10 (11)	5 (4)	44 (44)
改善対策 (3件)	0 (0)	0 -	1 (1)	1 (1)	0 (0)	1 (1)	3 (3)

- ・本日、以下3件のリコール届出(47案件中の2件、その他1件)を済ませ、47案件累計で10件のリコール届出を完了いたしました。

No.40 キャンター キャブハーネス不具合によるスタータ破損

No.44 キャンター T/Mシフトワイヤ折損

47案件以外の通常リコール・・・以下

キャンター、ファイター、ローザ、エアロスター ミキサー式CNG車レギュレーター不具合 上記の表には含みません。

- ・[資料1、2]をご参照下さい。

(2) 今後2週間以内に届出が完了する項目

- ・今回新たに2週間以内にリコール届出を行う案件はございません。

(3) 届出済み市場措置の状況(7月31日現在)

- ・大型トラック・バスのフロントハブ不具合暫定対策は、先週に比べ約2.1%アップして**59.4%**になりました。
- ・大型トラックのクラッチハウジング不具合暫定対策は、先週に比べ**12.8%アップして53.6%**になりました。
- ・緊急点検台数は先週比約3万台増の約7万5千台、無料点検台数は同約4万8千台増の約13万1千台になりました。

- ・[資料3]をご参照下さい。

(4) 大型車クラッチハウジング緊急点検実施体制

リコール通知ダイレクトメール返送車両の追跡調査

ダイレクトメールはリコール届出時と、7月9日の督促ダイレクトメールとで2回郵送しておりますが、同メールが返送された車両について、お客様・車両の所在を早期に特定するべく初度登録からの追跡調査を8月2日から開始しています。

再督促ダイレクトメールの発送

市場措置未実施車両を対象に配達証明付書留によるダイレクトメールを8月16日から郵送し督促を再度徹底するとともに、所在が特定できない車両の絞込みを再度図り、追跡調査を更に加速させます。

リコール情報システム制度の利用

車検証の記載内容変更（車検の継続、名義変更等）が運輸支局に申請された際に、リコール対象車両で対策未実施であることを告知する文書が車検証に添付される国交省殿所轄の「リコール情報システム」制度を利用させていただきます。これにより、弊社系列販売会社以外で継続車検を受ける車両、並びに名義変更をする車両等への督促を強化致します。

(5) 6/14以降の事故案件について

- ・前回、7月28日から新たにスクランブル要請のあった火災および事故情報は、6件です。1件を除き今後スクランブル発動の予定ですが、現在のところリコール等の不具合内容との関連性は不明です。
- ・7月29日5時に発生した、福島県会津坂下町磐越自動車道上りでの大型トラックのプロペラシャフト脱落事故は、8月2日にスクランブル発動しましたが、調査の結果、フライホイールハウジングの亀裂と取り付けボルトの脱落及び緩みを確認しており、今後、原因の調査を進めます。
- ・[資料4]をご参照下さい。

(6) 大型車クラッチハウジングリコール届出以降の重要不具合（破断発生状況）

- ・今回は前回に対して2件増えて14件となっております。
- ・[資料5]をご参照下さい。

(7) その他

- ・7月21日リコール届出の「No.23キャンター ハイドロリックブスターへのエア混入」の届出資料中、不具合発生時の内容誤記訂正。
- ・[資料6]をご参照下さい。

以上

対策実施予定の47案件一覧

2004.8.4

リコール一覧

三菱ふそうトラック・バス株式会社

- 1.リコール届出以外の案件については、6/30日記者会見で公表した車種ですが今後変更もありません。
 2.リコール届出以外の案件については、6/30日記者会見で公表した生産期間ですが今後変更もありません。
 3.リコール届出以外の案件については、6/14日記者会見で公表した件数ですが今後変更もありません。
 太枠部分は前回発表時からの変更箇所となります。

No.	項目	区分	車種 ¹	生産期間 ²	台数 (生産台数)	不具合件数 ³			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
						人身	物損	火災		
1	クラッチハウジング破損	大ト	ザ・グレート、 スーパーグレート	83/6～99/4	168,002	3	15	3	5/26届出	大型トラックのエンジンと変速機(トランスミッション)の結合部(クラッチハウジング)の剛性が不足しているものがあり、また、トランスミッション・メーンシャフト後部のスライندوقと継ぎ手(アウトプットフランジ)の噛み合い部分の隙間が不適切なため、当該隙間が経年変化などで増大すると、高速走行時の駆動系振動が大きくなり、クラッチハウジングに亀裂が生じるものがある。また、クラッチハウジングに铸造時の傷などがある場合、この亀裂の発生が早まる可能性がある。このため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、クラッチハウジングが破断してトランスミッション又はプロペラシャフトが脱落、又は周辺部品を破損させ二次的不具合を生じるおそれがある。
2	大型トラックプロペラシャフト破損	大ト	ザ・グレート スーパーグレート の F.S., F.Y	94/11～02/9		0	3	0	10月下旬	リコール実施後の車両においてタンデムプロペラシャフトを取付けているリヤリヤデフのキャッスルナットがゆるんで、最悪の場合ナットが外れプロペラシャフトが脱落する。
3	バス プロペラシャフト破損	大バ	E70クイーン、 E70バス	91/12～02/4	266	0	2	0	6/15届出	流体式リターダ(補助制動装置)を装着した大型バスにおいて、プロペラシャフト接続部(エンドヨーク)の構造が不適切なため、エンドヨークに設けてある十字継手(スパイダ)のベアリング抜け出し防止用のストッパーが発進停止の繰り返しにより摩耗する、又はプロペラシャフト組立て時に損傷する可能性がある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ベアリングにガタを生じてプロペラシャフトが過大に振動し、最悪の場合、ベアリング固定金具又は取付ボルトが折損して、プロペラシャフトが脱落するおそれがある。
4	駐車ブレーキスプリング破損	大バ 大ト	93&95E70クイーン 91&93ザ・グレート FU4, FR4 E70オートブレーキ ハイパーブレーキ付車	92/12～98/7		0	0	0	10月下旬	スプリングが腐食して折損した場合、下記 又は の現象が発生、スプリング折損により駐車ブレーキ能力が低下する。走行中に駐車ブレーキが効き始める。折損したスプリングでダイヤフラムが傷ついた場合、エア洩れが生じて、駐車ブレーキが解除できなくなる。
5	フロントサスペンションボールジョイント摩耗	小ト 小バ	キャンター、 ローザ (フロント独立 懸架車)	93/11～98/12		0	0	0	精査中	ボールジョイントの樹脂ベアリングが摩耗してガタが発生し、そのままの状態で使用するとボールジョイントの金属ケースが損傷し、最悪の場合、ボールジョイントがサスペンションアームから外れ、走行不能になるおそれがあります。
6	タイロッドボールジョイント摩耗	小ト 小バ	キャンター、 ローザ (フロントリジッド アクスル車)	93/11～98/7		0	0	0	精査中	タイロッドエンドのボールジョイントが摩耗して、走行中ハンドルに振動を感じることもあり、そのままの状態で使用をつけると、最悪の場合ボールジョイントがタイロッドから外れ、走行不能になるおそれがあります。
7	燃料タンクブラケット破損	小ト	キャンター	97/2～02/5	418	0	0	0	6/15届出	燃料タンク取付金具の寸法精度並びに燃料タンクを取付金具にボルトで締結する部分の構造及び当該ボルトの締付けトルクが不適切なため、走行中の振動等により当該ボルト又は取付金具をフレームに固定するボルトに緩み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、燃料タンクに亀裂が発生し、燃料漏れが発生するおそれがある、また取付金具に亀裂が発生し、最悪の場合、当該取付金具が破損し燃料タンクが脱落するおそれがある。
8	駐車ブレーキケーブル破損	小ト 小バ	キャンター、 ローザ	93/11～01/3		1	0	0	9月中旬	駐車ブレーキのケーブルが、T/M後部のセンターブレーキとの係合部で折損し、駐車ブレーキが効かなくなるおそれがあります。
9	パワーステアリングサーキュレータ破損	小ト	キャンター	93/10～97/2	15,227	0	0	0	7/28届出	パワーステアリングギヤボックス 内部のボール循環筒(サーキュレータ)の構造が不適切なため、過大な操舵入力に対する強度余裕が不足している。そのため、タイヤが縁石に接触している状態でハンドル操作を繰り返すと、当該サーキュレータが破損し、最悪の場合、操舵不能となるおそれがある。
10	デッドアクスルハブベアリング焼付き	大ト	ザ・グレート、 スーパーグレート の FU車(除く251)	89/9～00/3		0	0	13	8月下旬	後軸(デッド軸)のハブ内部に水が浸入しハブベアリングが焼付き、タイヤのバーストや最悪の場合車両火災に至る恐れがある。
11	フロント独立懸架アームシャフト	大バ 中バ	大型バスMS72 MU515,525 中型バス MM526,527	82/12～95/8		0	0	0	10月下旬	前輪独立懸架装置のアップ・ロアームに亀裂が発生し、そのままの状態で使用を続けると最悪の場合アップ・ロアームが折損し走行不能・操舵不能になるおそれがある。
12	T/M ニードルベアリング焼き付き	大ト 大バ	スーパーグレート、 大型バス	00/3～02/12		0	0	0	精査中	3rd,4thのニードルベアリングの焼き付きにより、T/M操作不能、ギヤ入り不良、ギヤ抜け、異音が発生する。
13	キャブチルト警告灯不良	中ト	ファイター (手動チルト車)	精査中		0	0	0	9月中旬	キャブチルトロックが解除しているにもかかわらず、キャブチルトウォーニングランプが点灯しないおそれがあります。
14	キャブフックかかり不良	中ト	ファイター (手動チルト車)	精査中		1	1	0	9月中旬	フックコントロールレバーが下がり切らない位置でチルト操作をすると、フックとシャシ部品が干渉してフックが変形し機能しないおそれがあります。最悪の場合、急制動時フックが外れキャブが前に倒れるおそれがあります。
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	大ト	スーパーグレート の FUトラニオンサ スペンション車	96/4～00/12		1	1	0	9月上旬	FUトラニオンサスペンション車において、高重心の積載をした状態で急な旋回をした時に、旋回内側の後々軸リーフスプリングアクスル側ブラケットのリバウンド押さえの爪部から外れることがある。

- 1: リール届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した車種ですが今後変更もありえます。
 2: リール届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した生産期間ですが今後変更もありえます。
 3: リール届出済以外の案件については、6/14日記者会見で公表した件数ですが今後変更もありえます。
 太枠部分は前回発表時からの変更箇所となります。

No.	項目	区分	車種 ¹	生産期間 ²	台数 (生産台数)	不具合件数 ³			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
						人身	物損	火災		
16	リアアクスルチューブ破損	大ト	ザ・グレート、 スーパーグレート の低床車 FN4,FS4,FS5,F Y5	83/7～98/12		0	0	0	精査中	リアアクスルチューブがアウターベアリング部付近で折損し、走行不能になるおそれがある
17	非常ドアの開放	小バ	ローザ BE6, BG6 (非常口付車)	97/10～04/6	3,668	0	0	0	8月上旬	走行中に非常庫の警報ブザーが鳴ることがありそのままの状態で行った場合、非常庫開放の恐れがある。
18	ABS/EZGO ハイドロユニット不具合	小ト 小バ	キャンター、 ローザ (ABS/EZGO, A BS/EZGO/ASR 装着車)	93/11～02/3		0	0	0	10月下旬	ブレーキの油圧を制御するハイドロリックユニット(HU)内部の故障により、ブレーキペダルのストロークが増加し、制動力が低下するおそれがあります。
19	スプリングブレーキエアチャンバーブラケット破損	中ト	ファイター	99/5～02/2	108	0	0	0	7/14届出	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駐車ブレーキ能力が低下して、最悪の場合、チャンバーが脱落し、当該後々軸の駐車ブレーキが作動不能になる、又は、エアホースが損傷してエア漏れを生じるおそれがある。
20	スプリングブレーキチャンバーへの水侵入	中ト 中バ	ファイター エアロミディ	99/3～00/6	1,760	0	0	0	7/14届出	スプリング式駐車ブレーキ装着車において、チャンパー本体とホイールシリンダとの接続部のシール材の塗布が不適切なため、チャンパー及びホイールシリンダ内に水が浸入することがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ホイールシリンダ内部及びウェッジが錆びついて破損し、あるいは、冬期に凍結し、駐車ブレーキが作動不良となるおそれがある。
21	ホイールパークウェッジ破損	大ト 大バ	エアロクイーン、エアロ バス、スーパーグ レート	92/12～98/7		0	0	0	10月下旬	駐車ブレーキ用ウェッジ部が破損し、駐車制動力が低下する。(ウェッジ部破損輪のみ)
22	ホイールパークウェッジ破損	大ト 大バ	大型バス 98MS8,スーパ ーグレート98FU5 プッシュ式ホイ ールパーク仕様車 (FUはオプション)	97/12～98/12	552	0	0	0	7/14届出	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、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。
23	ハイドロリックブースタへのエアの混入	小ト	キャンター (ハイドロリック ブースタ装着 車)	99/3～04/5	9,018	2	2	0	7/21届出	ハイドロリックブースタASSYの故障により、フロントブレーキオイルラインにエアが混入し、徐々にペダルのストロークが増加して、制動力が低下するおそれがあります
24	プロベラシャフト脱落	大ト	スーパーグレート の FV514HR (M130S2×5 T/M搭載車) FV540HR	精査中		0	0	0	10月中旬	後前軸インプット部エンドヨークを止めるキャッスルナットが緩み、プロベラシャフトが脱落する。
25	チェントランスファオイル洩れ	中バ	中型バス MK126(T- Drive)初号～ 93MJ (84/12 ～93/9生産車)	84/12～93/9		0	0	9	9月中旬	連続高速走行時チェントランスファー内油温が上昇し、ブリーザーからオイルが噴出することがあり、最悪の場合、火災に至るおそれがある。
26	フライホイールリングギアの磨耗と破損	大バ	大型バス MP3(6M7)	00年モデル初号～04/2		0	0	2	9月下旬	リフキギヤにスターベニヤが引っ掛かり、スターが回転しなくなる。(エンジン始動不良)この状態でスターON操作を繰り返した場合は、スタータクネットスイッチコイルがショートし、スターとスターケル間のハーネスに大電流が流れ、スターハーネスが焼損する恐れがある。
27	フロントハブベアリングへの水侵入	小ト	キャンター (フロント独立 懸架車)	02/4～04/3		0	0	0	9月中旬	フロントハブインナーベアリングの発錆・損傷によりフロントタイヤ付近からの異常なノイズ・振動、またはガタが発生し、最悪の場合、走行不能となるおそれがあります。
28	フロントハブベアリング焼き付き	大ト	スーパーグレート の FS車	精査中		0	0	1	8月下旬	フロントハブアウターベアリングに焼付きが発生する
29	フロントハブベアリング焼き付き	中ト 中バ	ファイター、エア ロミディ	精査中		0	0	0	8月下旬	フロントハブベアリングの焼き付きにより、フロントタイヤ付近からの異常なノイズ・振動またはガタが発生し、走行不能となるおそれがあり、最悪の場合、脱輪のおそれがあります。

- 1:10-11届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した車種ですが今後変更もあります。
 2:10-11届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した生産期間ですが今後変更もあります。
 3:10-11届出済以外の案件については、6/14日記者会見で公表した件数ですが今後変更もあります。
 太枠部分は前回発表時からの変更箇所となります。

No.	項目	区分	車種 ¹	生産期間 ²	台数 (生産台数)	不具合件数 ³			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
						人身	物損	火災		
30	ハブ破損(ベアリング破損による)	中ト 中ハ	ファイター,エア ロミディ	精査中		0	0	0	8月下旬	フロントハブベアリングの焼き付きにより、フロントタイヤ付近からの異常なノイズ・振動またはガタが発生し、走行不能となるおそれがあり、最悪の場合、脱輪のおそれがあります。

1:リール届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した車種ですが今後変更もあります。
 2:リール届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した生産期間ですが今後変更もあります。
 3:リール届出済以外の案件については、6/14日記者会見で公表した件数ですが今後変更もあります。
 太枠部分は前回発表時からの変更箇所となります。

No.	項目	区分	車種 ¹	生産期間 ²	台数 (生産台数)	不具合件数 ³			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
						人身	物損	火災		
31	A/T オイルホース破損	中ト	ファイター (3速オートマチック トランスミッション車)	92/7～97/8		0	0	1	9月中旬	A/T油温上昇によりA/Tオイルクーラホースが破損して、オイルもれが発生し、最悪の場合、車両火災に至るおそれがあります。
32	インジェクションポンプラックの破損	大ト 大バ	8DC11搭載 大型トラック・バス ・スクレーン車・総 輪駆動車	95/1～95/11		0	0	9	9月下旬	噴射ポンプのコントロールラックが折損し、エンジンが吹け上がる。
33	キャブ電源ハーネスの損傷	大ト	スーパーグレート	96/6～01/2		0	0	0	8月下旬	キャブ前面の電源ハーネスの被覆が損傷・断線し、最悪の場合、エンジンが停止するおそれがある
34	燃料パイプクランプの脱落	小ト 小バ 中ト	キャンター、ロー ザ、ファイター NX (4M5型エンジ ン搭載車)	99/3～00/8		0	0	31	精査中	噴射管クランプが脱落し、スタータ電源に配線されているS端子付近に落下する可能性があり、その場合、エンジン始動時、あるいは始動直後の走行時にショートしてスタータハーネス等から発煙し、最悪の場合、発火するおそれがあります。
35	ターボエンジン用の箱型マフラーの亀裂	大ト	スーパーグレート の FV-R,FP-R (8M22T, 6M70T搭載車)	00/6～00/12		0	0	5	10月下旬	箱型マフラーのドラム部栓溶接際より亀裂し、高温の排気ガスが洩れるおそれがある。
36	TC エンジンリアマウント破損	大ト	スーパーグレート (6M70搭載車)	00/1～01/5		0	0	0	9月下旬	エンジンリヤマウントラバーの金具とラバーの際に亀裂が発生し、最悪の場合、エンジンリヤマウントラバーが破損して、エンジン、トランスミッションが搭載位置からずれるおそれがある。
37	A/T油温上昇	中ト	ファイター (3速オートマチック トランスミッション車)	92/7～97/8		0	0	0	9月下旬	A/T油温の上昇によりA/T内部の部品に異常が生じ、走行中に変速不能となったり、発進不能となるおそれがあります。
38	アクスルシャフト破損	大ト	ザ・グレート FT	83/7～95/4		1	0	0	9月中旬	急発進等でリヤアクスルシャフトに急激な力が繰り返し加わると、最悪の場合、リヤアクスルシャフトが亀裂破損する
39	ナックルアーム破損	小ト 小バ	キャンター、 ローザ (パワーステア リング装着車)	85/10～89/3		0	0	0	10月下旬	ナックルアームに亀裂が発生し、そのままの状態で使用を続けると最悪の場合ナックルアームが折損し走行不能・操舵不能になるおそれがあります。
40	キャブハーネス不具合によるスタータ破損	小ト	キャンター	95/3～96/12	36,787	0	1	0	8/4届出	キャブ内中央付近インパネ内で、ワイパー作動時にワイパーリンクとハーネスが干渉し、ハーネスがショートして電装品の作動に異常(ワイパー作動時、ウォーニングランプ点灯やスタータが回るなど)をきたすおそれがあります。

1. 10-11届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した車種ですが今後変更もあります。
 2. 10-11届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した生産期間ですが今後変更もあります。
 3. 10-11届出済以外の案件については、6/14日記者会見で公表した件数ですが今後変更もあります。
 太枠部分は前回発表時からの変更箇所となります。

No.	項目	区分	車種 ¹	生産期間 ²	台数 (生産台数)	不具合件数 ³			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
						人身	物損	火災		
41	ナックルアームボールスタッド破損	小ト	キャンター (広幅車)	89/10 ~ 91/5		0	0	0	9月下旬	ナックルアームボールスタッドに亀裂が発生し、そのままの状態で使用を続けると最悪の場合ナックルアームボールスタッドが折損し走行不能・操舵不能になるおそれがあります。
42	排気パイプ亀裂	大バ	大型バス93モデル MS8 大型バス95モデル MS8, MU6	92/10 ~ 96/8		0	0	1	10月下旬	排気フロントパイプが亀裂し、同パイプ上側にあるハーネスを溶損する可能性がある。
43	T-ドライブシステム脱落	中バ	中型バスMK (T-ドライブ車) 中型バスMJ全車	85/4 ~ 95/8		0	0	0	10月中旬	走行中に車体後部から異常振動・異音が発生する。そのまま走行し続けた場合、トランスバースギヤボックスインプット部コンパニオンフランジのガタが増大し、フライホイールハウジングのトランスバースギヤボックス取付部が破損する恐れがある。
44	T/M シフトワイヤ折損	小ト	キャンター	99/3 ~ 00/7	8,171	0	0	0	8/4届出	シフトワイヤを中間で固定するクランプに取付け角度の不適切なものがあり、それによりワイヤの曲げ(R)が小さくなり、最悪の場合、シフトワイヤが折損するおそれがあります。

改善対策一覧

45	AT車のPレンジ不良	小ト 小バ	キャンター、ローザ (オートマチックトランスミッション装着車)	90/11 ~ 01/9		0	3	0	精査中	レンジセレクターレバーをP-レンジにシフトして急坂路に駐車した時、オートマチックトランスミッション内のP-レンジギヤが機能しないことがあり、駐車ブレーキが引かれていない場合、あるいは引きが不十分な場合、車両が動き出すおそれがあります。
46	荷物扉開放	小バ	ローザ BE6, BG6 (観音扉付き車)	97/10 ~ 02/3	1,078	0	0	0	8月上旬	走行中にキャッチからロックが外れ、観音扉が開放する恐れがある。
47	急ブレーキ時に非常扉シート倒れ	大バ 中バ	大型バスMS7.8 MP2.6.3.7 中型バスMJ (路線) MK MM3.8 ME	(80年以降を調査)		5	0	0	9月下旬	急ブレーキ時にバランスを崩した乗客が非常口横のシート(前転倒式)の背もたれにつかまると、シートの上カバーが外れ、シートが前に倒れる。

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

資料2

(1/1)

2004.8.4

今回追加の案件

・今回の該当案件はありません。

先週までに発表した届出予定案件

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	届出予定日
17	非常ドアの開放	リコール	小型バス ローザ:BE6,BG6	3,668台 '97/10~'04/06	3,568	8月上旬
46	荷物扉開放	改善	小型バス ローザ:BE6,BG6	1,078台 '97/10~'02/03	1,052	8月上旬

<ご参考> 本日届出の案件

47項目

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	届出日
40	キャブハーネス不具合によるスタート破損	リコール	小型トラック キャンター:FB5, FE5, FE6, FG5, FG6	36,787台 95/03~ 96/12	31,526	8月4日
44	T/Mシフトワイヤ折損	リコール	小型トラック キャンター:FE6, FF6, FG6	8,171台 99/03~ 00/07	7,941	8月4日

47項目以外で新規市場措置の追加届出案件(通常のリコール案件届出)

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	届出日
47項目以外	ミキサー式CNG車レギュレータ不具合	リコール	小型トラック キャンター:FE 5~8 中型トラック ファイター:FK7 小型バス ローザ:BE6 大型バス エアロスター:MP3	1,124台 01/09~ 04/02	1,078	8月4日

市場措置実施状況 (7月31日現在)

2004.8.4

資料3

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6月末現在)	暫定措置		恒久措置	
				実施台数	実施率(%)	実施台数	実施率(%)
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)	104,878	62,288 (60,131)	59.4% (57.3%)	—	—
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)	10,168	3,326 (30.60)	32.7% (30.1%)	—	—

(注)フロントハブ暫定対策品の強度報告資料を国土交通省に提出済

・()内数値は、7月24日時点の数値を示す。

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6月末現在)	暫定措置		恒久措置	
				実施台数	実施率(%)	実施台数	実施率(%)
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)	73,787	39,535 (30,085)	53.6% (40.8%)	0	0%
2	キャンター (Jレトバン仕様車) 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)	393	—	—	187 (160)	47.6% (40.7%)
3	MS8流体式リタ - ダ装着車プロペラシャフトエンドヨー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	44 (40)	16.7% (15.2%)	21 (15)	8.0% (5.7%)
4	MS8・FU5 スプリング式駐車ブレーキ ウェッジ不具合対策リコール (04年7月14日・1112)	552 ('97年12月12日~'98年10月21日)	547	72 (45)	13.2% (8.2%)	0	0%
5	ファイター スプリング式駐車ブレーキチャンパー不具合対策リコール (04年7月14日・1166)	108 ('99年5月12日~'02年2月14日)	108	10 (6)	9.3% (5.6%)	0	0%
6	ファイター・エアロミディー スプリング式駐車ブレーキチャンパー不具合対策リコール (04年7月14日・1167)	1,760 ('99年3月10日~'00年6月14日)	1,722	53 (18)	3.1% (1.0%)	0	0%
7	キャンターブレーキライン不具合対策リコール (04年7月21日・1168)	9,018 ('99年3月31日~'04年5月12日)	8,795	619 (305)	7.0% (3.5%)	0	0%
8	キャンター ステアリングギヤ ボックス不具合対策リコール (04年7月28日・1176)	15,227 ('93年10月25日~'97年2月13日)	12,481	530	4.2%	0	0.0%

・()内数値は、7月24日時点の数値を示す。

・No.8は、7月28日届出項目を示す。

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6月末現在)	暫定措置		恒久措置	
				実施台数	実施率(%)	実施台数	実施率(%)
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	—	—	348 (281)	57.3% (46.3%)

・()内数値は、7月24日時点の数値を示す。

4. 緊急点検・無料点検の実施状況

緊急点検・無料点検 (04年7月1日開始)		緊急点検実施台数	無料点検実施台数
		75,478 (44,993)	131,111(83,473)

・()内数値は、7月24日時点の数値を示す。

6/14以降の事故案件について

: 網掛け部が前回会見に対して追加・変更した箇所を示す。

2004.8.4

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
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出。 分析及び調査終了。警察への報告書作成中。	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 (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	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 (2004年5月点検実施済)
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)
23日22時	福岡県久米米市 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、ロックナットに緩み有り。 ・4輪のハブベアリング、グリスを調査中。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	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	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 (2002年3月 措置済)
24日10時	和歌山県 阪和道 御坊 - 南部	FE435E 93年9月登録	済	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 セルモーター付近の配線から発煙。若干焦げた程度。 ・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。 ・エンジンオイルの残量が異常に少なく、更に、エンジン周りに多量のオイル漏れが発生していることから、 オイル不足からベアリング焼き付き、コンロッド破損に至ったと思われる。	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。 ・現在、焼損部品(オルタネータ、燃料パイプ類)を個別に調査中。	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)
7/7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	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、ボデー全焼。 ・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け付きと思われる。オイル管理状況についてはユーザーから警察および販社に 連絡することになっているが販社未入手。	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

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
7/14日20時	山口県 中国自動車道上り 美弥インター付近	FV415JR 93年5月登録	済 (7/21日)	プロペラシャフトが脱落。後続車が脱落したプロペラシャフトにタイヤを擦ったが、事故にならず。 ・クラッチハウジング、トランスミッションケースに亀裂はなし。 ・フランジヨークのボルト穴部から破断している。現在プロペラシャフトの破断面調査中。	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 クラッチハウジングリコール対象
7/18日16時	長崎県嬉野町 長崎自動車道下り 嬉野IC付近	BE632G 98年11月登録	済 (7/22,23日)	走行中、エンジン付近から発煙、路肩に停車した。このあと出火し、エンジンルーム内が焼損している。 ・エンジンルーム内の上部が焼損、エンジンオイル洩れが激しい。 ・形跡から見て古くからの洩れ。ロッカーシャフトが折損。今後エンジン回収し調査予定。 ・科捜研が7/27車体から降ろしたエンジンを再見分した。	なし	関連性不明	スターターキースイッチリコール対象 (2002年4月 措置済)
7/21日9時	北海道登別市 豊浦町 国道36号線	FP415DR 90年4月登録	済 (7/26日)	走行中、異臭とキャブバック付近から煙が上がった。トレーラに積載の古紙に延焼し、全焼。 ・クラッチハウジング、トランスミッションケースに亀裂はなし。 ・焼損はキャブ後部のみでエンジンは燃えていない。エンジン後部ターボチャージャー出口吸気パイプが溶損。 当該部付近に配策されているゴム製燃料ホース(定期交換部品)が焼損紛失していることから、 何らかの原因で、ホースから洩れた燃料がターボチャージャーの熱で着火、延焼したものと推定。	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6月 措置済) クラッチハウジングリコール対象 (2004年6月 措置済)
7/25日9時	島根県安来市 山陰自動車道 安来IC付近	MS821P 94年6月登録	済 (7/28日)	走行中、左後輪タイヤ付近から発火。内側タイヤの車内側面が焼損している。 ・ブレーキが引きずった形跡あり。タイヤが焼損、パーストしている。 ・後軸のブレーキ関連部品を調査する。	なし	関連性不明	フロントハブリコール対象 (2004年7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	予定 (8/5日)	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。	なし	関連性不明	シャシハーネスリコール対象 (2000年8月 措置済)
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 (8/2日)	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。フライホイールハウジング取り付けボルト6本脱落、6本緩みあり。 ・クラッチハウジング取り付けボルトも下部2本緩み(トルク)。ボルト緩みによるフライホイールハウジングが2次的に亀裂したものが、今後、整備記録含め原因調査中。	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
7/29日18時	大阪府東大阪市 市道	MS821P 94年5月登録	予定 (8/4日)	走行中、右後輪付近から発煙、発火。乗客が消火器で消火。内側タイヤが焼損。	なし	関連性不明	フロントハブリコール対象 (2004年6月 措置済)
7/31日朝	秋田県横手市	FV511TZ 98年3月登録	予定 (日程調整中)	タンデム間プロペラシャフトが脱落。車両横転し、ドライバが怪我をして病院に搬送。	調査中	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)
7/31日14時	大分県中津市	FS419TZ 94年3月登録	予定 (日程調整中)	走行中にエンジンが急に嘔き上がり、路肩に停車させ、キャブチルトし、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。その間マフラ過熱し、マフラ廻りから出火しリヤタイヤバッテリー、タンクなど焼損。	なし	関連性不明	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 リヤ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)
8/1日19時	富山県入善町 国道8号線	FU510UZ 99年9月登録	予定 (日程調整中)	走行中、異音がし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	なし	関連性不明	シャシハーネスリコール対象 (2000年8月 措置済)

大型車クラッチハウジングリコール届出以降の重要不具合(破断発生状況)

2004.8.4

資料5

No	シャシ	発生日	走行	調査品				路上故障	人身物損事故	商連書情報	発生場所
				返却日	現品有無	返却品	亀裂有無				
1	FV419J	040602	598,293	6/21	7/1廃却	C/L Hsg	有り (全周亀裂)		無し	高速道走行中、異音発生と共に走行不能となり停止。レッカーにて入庫。クラッチハウジング亀裂、ペラ脱落、燃料タンク及びその他周辺破損。	東京都首都高速駒形インター付近
2	FV419PZ	040609	474,952	6/16	有り	C/L Hsg	有り (全周亀裂)		無し	走行中、振動大との訴え有り、作業現場へ出張点検結果、クラッチハウジングに亀裂を確認。レッカーで入庫。	静岡県小笠郡大東町の作業現場
3	FV419J	040529	623,573	6/11	有り	T/M Assy	有り (全周亀裂)		無し	走行中大きな音と激しい振動発生、走行不能となりそのまま惰性で走行、道の駅に入場。車体下確認したところ、クラッチハウジング破損しT/Mが下がり、プロペラシャフト脱落し付いていない。レッカーにて工場搬入。	静岡県国道1号バイパス新富士川橋
4	FV411J	040624	910,475	7/7	有り	T/M Assy ペラ等	有り (全周亀裂)		無し	走行中T/Mのケースが破断し、脱落しようになっているとの連絡有り。レッカー業者にて工場入場。T/Mケースがクラッチハウジング後部で破断し、輪切り状態になっている。プロペラシャフトヨークが抜け落ちて無くなっている。	埼玉県大宮バイパス宮前町付近
5	FP411D	040529	935,564	返却依頼中					無し	高速道IC出口にて、T/M不良にてシフト不能、オイル漏れで動けない為レッカーにて入庫。T/Mケース前部に亀裂が入り、オイル漏れを起こしていた。	京都府名神高速京都市南IC付近
6	FV419RZ	040603	414685以上 (メタ交換歴有)	1-サ持ち帰り 現品入手不可					無し	クラッチ踏み代変化し、2速・3速へのギアシフト硬い。走行中のシフトダウンが出来ない。高速走行時、焼けた様なにおいがした為クラッチディスクの残量点検して欲しい。以上の申し出にて工場入庫。クラッチハウジング左上部約1/3を残して円周状に割れていた。クラッチハウジング取付ボルトは4本脱落。	滋賀県京滋ふ栗東工場へ入庫
7	FW429M	040611	239,495	7/13	有り	C/L Hsg	有り (全周亀裂)		無し	異音発生。走行中止。クラッチハウジングに亀裂発生し、自走にて修理工場入場	北海道中標津付近
8	FP414D	040704	638,575	7/29	有り	T/M Assy ペラ	調査中		無し	西名阪自動車道を走行中シフトチェンジしたところガキッと異音発生しプロペラシャフト脱落、T/Mオイルが洩れていた。T/Mケースのクラッチハウジング接合面で亀裂。	奈良県西名阪道、法隆寺IC付近
9	FV416P	040710	275,358	7/20	有り	T/M Assy F/W Hsg ペラ等	有り (全周亀裂)		無し	高速道走行中、突然出力が落ち(No1ペラが約400m後方に有り)、直後チェンジレバーが大きく振れドーンと音がした為、惰力でバス停に車を止めた。レッカー搬入。No1ペラシャフトジョイント破損脱落。スパイダーに焼付き見られず(前後共)。クラッチハウジング全周より亀裂。T/M前側は残り、後側は地面に落下。引き摺って走行。燃料タンク一部ペラにて損傷。	熊本県九州自動車道下り(熊本～益城)
10	FV416P	040527	1,154,468	7/19	有り	C/L Hsg F/W Hsg	有り (全周亀裂)		無し	クラッチフィーリング不良、シフト時ギア鳴りの申し出あり。クラッチハウジング亀裂を確認。亀裂はクラッチハウジングの下側半周に及んでいる。	福島県の販社に点検入庫
11	FV419T	040609	422,724	7/12	有り	C/L,インジ ン,ペラ部品	有り		無し	走行中異音と振動で停車し、点検、ハウジング亀裂有りとの連絡有り。レッカー入庫、T/M Assy脱着内部点検。プロペラシャフトスパイダー損傷にて走行不能。	茨城県八千代町
12	FN428T	040720	1,131,329	返却依頼中					無し	保土ヶ谷バイパスを走行中に、T/M付近から異音発生、路肩に停車し点検した所、T/Mが傾いていた。レッカーにて工場入庫。クラッチハウジング全周にわたって亀裂が入っていたため、プロペラシャフトがT/M継手部で破損し脱落したが、T/Mは脱落していない。周辺機器への損害はなし。	神奈川県内の販社に入庫
13	FV419J	040721	470,050	返却依頼中					無し	走行時車体振動が酷いとの申し出にて各部点検実施。クラッチハウジングが約3/4周にわたり亀裂発生。メインシャフトロックナットに弛み確認。	神奈川県内の販社に入庫
14	FV415J	040715	609,350	7/30	有り	C/L Hsg	調査中		無し	クラッチが切れない為レッカーにて搬入。クラッチハウジング取付ボルト全数緩み。クラッチハウジング左側に輪状亀裂40mm程度を確認。	沖縄県

- 注1. 太枠は、7月28日報告済の項目を示す。
 2. 網掛けは、7月28日報告に対して追加又は進捗した項目を示す。
 3. 返却品調査は7月30日時点の状況を示す。

平成 16 年 8 月 4 日
三菱ふそうトラック・バス(株)

三菱ふそう小型トラック ハイドロブースタリコール届出の不具合車両情報再修正について

三菱ふそうトラック・バス株式会社は、平成 16 年 7 月 21 日に小型トラックのハイドロリックブースタのリコール届出(届出番号 1168)を行いました。不具合車両の事故発生状況に誤記があることが判明し、平成 16 年 7 月 23 日に添付資料(不具合車両一覧表)の訂正を行いました。

しかしながら、当該車両の事故発生状況を再確認した結果、これまで物損と報告していた事故は人身事故を伴っていることが判明いたしましたので、今回、リコール届出一覧表を差し替えるとともに、不具合車両一覧表を再度訂正させていただくことと致しました。訂正する事故内容は下記の通りであります。

弊社は再度このような混乱を招いたことを深く反省し、今後は不具合車両の情報をより慎重に取り扱うとともに、事故内容に訂正が生じた場合は速やかに情報を弊社に連絡することを販売会社に周知させ、再発防止に努める所存であります。

記

【訂正内容】

No.	型式	不具合発生日	正	誤
24 *	FE83EEY	平成 16 年 2 月 5 日	ブレーキパダルの踏み代が深い。 ふそうメカニックが確認のため試運転中に追突事故発生。追突された車両に乗車の 2 名がムチウチ症の人身事故。	ブレーキパダルの踏み代が深い。 ふそうメカニックが確認のため試運転中に追突事故発生。 (フロントパネル損傷、物損のみ)

* : 47 案件一覧の No.23 にあたります。

【経緯】

事故発生当初、追突された車両に乗車されていた方々からは特に障害の訴えが無かったことから、販売会社から発行された商品情報連絡書(2月6日付)には人身事故なしと記載されておりました。

このため、弊社の市場品質情報の担当者は、商品情報連絡書の記載内容から本件を物損事故として受付処理を行いました。

事故から4～5日経過した後、被害者の方から販売会社に対しムチウチ症による通院の報告があったことから、販売会社の保険部門は通院費等を保険で処理を行う手続きを取りましたが、商品情報連絡書を発行する販売会社サービス部門にその事実が伝達されなかったため、弊社はリコール届出時に古い情報をそのまま不具合車両一覧表に記載してしまいました。

以上