

2004年8月31日
三菱ふそうトラック・バス株式会社
コミュニケーションチーム

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、9月下旬までに届出予定が15件、10月下旬までに13件となっております。明日1日に2件のリコールと1件の改善対策の届出を行います。

また、大型トラックのクラッチハウジング不具合暫定対策は、8月28日現在で前回報告時の73.8%から16.2%アップして90.0%になりました。

記

・今週の報告事項

(1) 特記事項

大型車クラッチハウジング補用部品調査について
大型車フロントハブに関して

(2) 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

・[資料1]をご参照下さい。

	～8月30日	8月31日	～9月下旬	～10月下旬	精査中	合計
リコール (43件)	11 (12)	0 (0)	15 (15)	13 (11)	4 (5)	43 (43)
改善対策 (4件)	0 (0)	0 (0)	3 (3)	0 (0)	1 (1)	4 (4)

・本日、リコール届出を行う案件はございません。

(3) 今後2週間以内に届出が完了する項目

- ・[資料2]をご参照下さい。
- ・9月1日にリコール2件、改善対策1件の届出を行います。また、今回新たに5件のリコールを2週間以内に予定しております。

< 9 / 1 リコール・改善対策届出予定 >

- ・No.14 中型トラック キャブフックかかり不良
- ・No.33 大型トラック キャブ電源ハーネスの損傷
- ・No.13 大中型トラック キャブチルト警告灯不良(改善対策)

< 追加のリコール予定 >

- ・ No. 26 大型バス フライホイールリングギアの摩耗と破損
- ・ No. 27 小型トラック フロントハブベアリングへの水浸入
- ・ No. 31 中型トラック A/T オイルホース破損
- ・ No. 35 大型トラック ターボエンジン用の箱型マフラーの亀裂
- ・ No. 37 中型トラック A/T 油温上昇

(4) 届出済み市場措置の状況(8 月 2 8 日現在)

- ・ [資料 3] をご参照下さい。
- ・ 大型トラック・バスのフロントハブ不具合対策は、前回申し上げました通り、F ハブが恒久対策と認められたため、恒久対策実施率が 5 1 . 8 %、暫定対策が 1 8 . 0 % となります。なお、全体の実施率は、6 9 . 8 % となります。
- ・ 冒頭申し上げましたとおり、大型トラックのクラッチハウジング不具合暫定対策は、9 0 . 0 % になりました。
- ・ 緊急点検台数は前回比約 4 . 5 万台増の約 1 5 . 3 万台、無料点検台数は同約 5 . 7 万台増の約 2 3 . 1 万台になりました。
- ・ なお、今後のリコール作業進捗を図るため、9 月 1 日より 6 ケ月間全国の販売会社 3 6 社に三菱重工から 5 1 名、新キャタピラー三菱から 1 7 名の応援派遣のご協力を得ることになりました。

(5) 6 / 1 4 以降の事故案件について

- ・ [資料 4] をご参照下さい。
- ・ 前回報告時点からスクランブル発動したものはございません。

(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)

- ・ [資料 5] をご参照下さい。
- ・ 前回報告時点から追加の重要不具合は発生しておりません。

以上

対策実施予定の47案件一覧

2004.8.31

リコール一覧

三菱ふそうトラック・バス株式会社

1: 3/30～8/31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: 3/30～8/31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: 3/30～8/31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		
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プライン部と継ぎ手(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る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	エアロQueen、 エアロバス	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場合がある。 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&95170Queen 91.5&93ザ・グレート FU4, FR4 エアロバブブレーキ ホイールバーク付車	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タ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 トアクスル車)	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があり、そのままの状態で使用をつづけると、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	10月上旬	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 内部のボール循環環(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25t)	89/9～00/3	31,255	0	0	13	8/25	後後軸(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	フロント独懸用アームシャフト	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・ロアアームに亀裂が発生し、このままの状態で使用を続けると最悪の場合アップ・ロア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	10月下旬	3rd, 4thのニードルベアリングの焼付きにより、T/M操作不能、ギヤ入り不良、ギヤ抜け、異音が発生する。
14	キャブフックかかり不良	中ト	ファイター FK, FL, FM, FN (手動チルト車)	92/6～98/9	91,535	1	1	0	9/1	フックコントロールレバーが下がりが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 F.Uトラニオン サスペンション 車	96/4～00/12		1	1	0	10月上旬	F.U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: 11月～12月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す。
2: 12月～1月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す。
3: 11月～12月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クターへアリンク部付近で折損し、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	9月中旬	走行中に非常扉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、非常扉開放の恐れがある。
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、チャンバ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、チャンバ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、冬場に凍結し、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、駐車制動能力が低下する。(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H98FU5 7軸式ホイール 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	プロペラシャフト脱落	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、プロペ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	10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)	00/5～04/5	2,053	0	0	2	9月中旬	リングギアにスターター歯が引っ掛かり、スターターが回転しなくなる。(エンジン始動不良)この状態でスターターON操作を繰り返し行った場合、スターターマグネットスイッチコイルがショートし、スターターとスターター間のハーネスに大電流が流れ、スター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)	02/5～04/3	35,373	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	9月中旬	フロントハブアウターベアリングに焼き付きが発生する
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	9月中旬	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。
30	ハブ破損(ベアリング破損による)	中ト 中バ	ファイター、エ アロミディ	精査中		0	0	0	9月中旬	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:V1-V8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:V1-V8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:V1-V8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		
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)	92/7～03/1	1,771	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ブラックの破損	大ト 大バ	8DC11搭載 大型トラック・ バス・ クレーン車・総 輪駆動車	95/1～95/11		0	0	9	9月中旬	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 FU,FV,FT,FS他	96/4～03/11	53,760	0	0	0	9/1	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	9月中旬	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)	99/8～01/7	750	0	0	5	9月中旬	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 エンジンリヤマウント破損	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	967	0	0	0	9月中旬	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	精査中	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:リコ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:リコ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:リコ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		
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	³

改善対策一覧

13	キャブチルト警告灯不良	大ト 中ト	(大ト)グレート、スーパーグレート FU,FV,FP,FT,FW(手動チルト車) (中ト)ファイター FK,FL,FM,FN(手動チルト車)	83/8～99/11	246,862	0	0	0	9/1	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。
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	レンジセレクトレバーを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	荷物庫開放	小バ	ローザ BE6, BG6 (観音庫付き車)	97/10～02/3	1,078	0	0	0	9月中旬	走行中にキャッチからロックが外れ、観音庫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、シートのストッパーが外れ、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

(1/6)

今回追加の案件
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	届出予定日
26	フライホイールリングギアの摩耗と破損	リコール	大型バス エアロスター:MP	2,053台 '00/05 ~ '04/05	2,052	9月中旬
27	フロントハブベアリングへの水浸入	リコール	小型トラック キャプター:FE(フロント独立懸架車)	35,373台 '02/05 ~ '04/03	精査中	9月中旬
31	A/Tオイルホース破損	リコール	中型トラック ファイター:FH,FK,FM(3速A/T車)	1,771台 '92/07 ~ '03/01	精査中	9月中旬
35	ターボエンジン用の箱型マフラーの亀裂	リコール	大型トラック スーパーグレート:FP-R,FV-R	750台 '99/08 ~ '01/07	精査中	9月中旬
37	A/T油温上昇	リコール	中型トラック ファイター:FH,FK,FM(3速A/T車)	967台 '92/07 ~ '97/08	精査中	9月中旬

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	届出日
14	キャブフックかかり不良	リコール	中型トラック ファイター:FK,FL,FM,FN(手動チルト車)	91,535台 '92/06 ~ '98/09	75,693	9月1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	9月中旬
33	キャブ電源ハーネスの損傷	リコール	大型トラック スーパーグレート:FU,FV,FT,FS他	53,760台 '96/04 ~ '03/11	52,052	9月1日
13	キャブチルト警告灯不良	改善	大型トラック グレート,スーパーグレート: FU,FV,FP,FT,FW(手動チルト車) 中型トラック ファイター:FK,FL,FM,FN(手動チルト車)	246,862台 '83/08 ~ '99/11	142,425	9月1日
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	9月中旬

<ご参考> この2週間で届出た案件

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	届出日
10	デッドアクスル ハブベアリング焼付き	リコール	大型トラック グレート,スーパーグレート: FU(除く25トン車)	31,255台 '89/09 ~ '00/03	18,398	8月25日
47項目以外	フロントハブ強度増大	リコール	大型トラック グレート:FU,FV(25トン車)	2,617台 '94/11 ~ '96/03	2,358	8月19日

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

資料2

(2/6)

リコール	№ 26 フライホイールリングギアの摩耗と破損 (大型バス)	生産2,053台 '00/05 ~ '04/05	实在登録台数 2,052台
------	-----------------------------------	-----------------------------	------------------

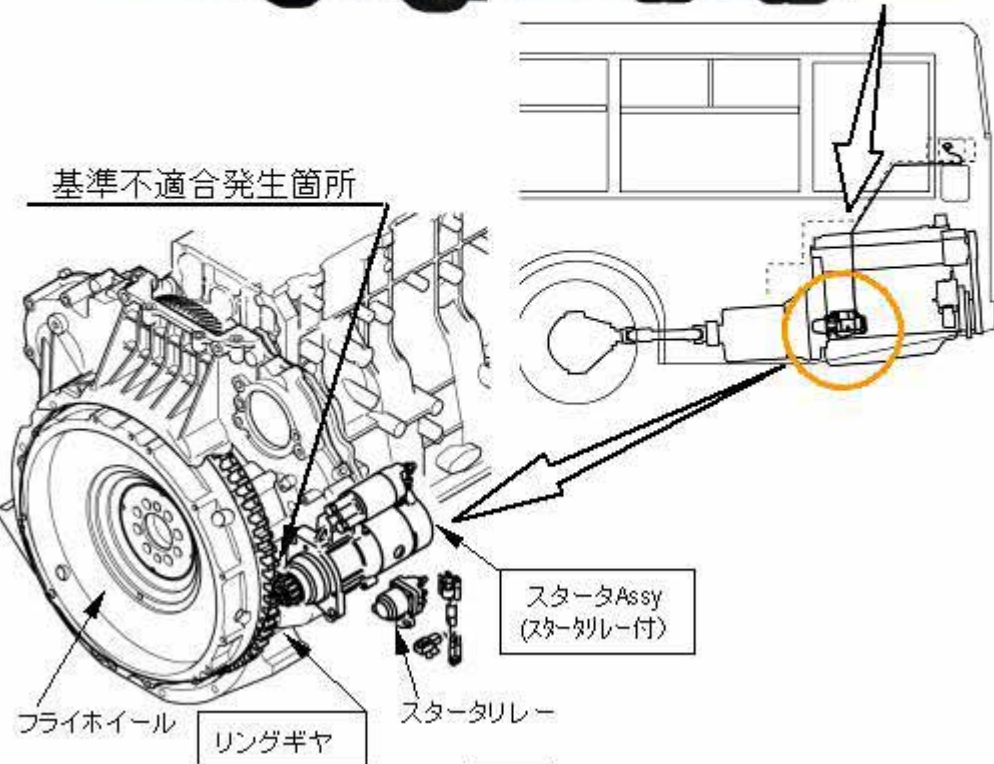


大型路線バスの始動装置において、フライホイールリングギアの硬度及びスタータマグネチックスイッチ起動回路の配線長さが不適切なため、始動操作時にスタータピニオンがフライホイールリングギアに衝突干渉し、噛合い不良からギヤ端部が欠損、損傷するものがある。そのためそのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、エンジンの始動が困難になる、または、火災に至るおそれがある。

改善内容

全車両、スターター式（スタータリレー付）を対策品に交換する。さらに、遅延リレー未装着車両については、追加装着するとともに、フライホイールリングギアを対策品に交換する。なお、対策フライホイールリングギアが装着されている車は、ギヤ面を点検し、異常が認められるものは新品に交換する。

基準不適合発生箇所



スタータAssy
(スタータリレー付)

スタータリレー

リングギヤ

注： は、交換部品を示す。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 〔02/01月〕	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
82	0	0	2	無し

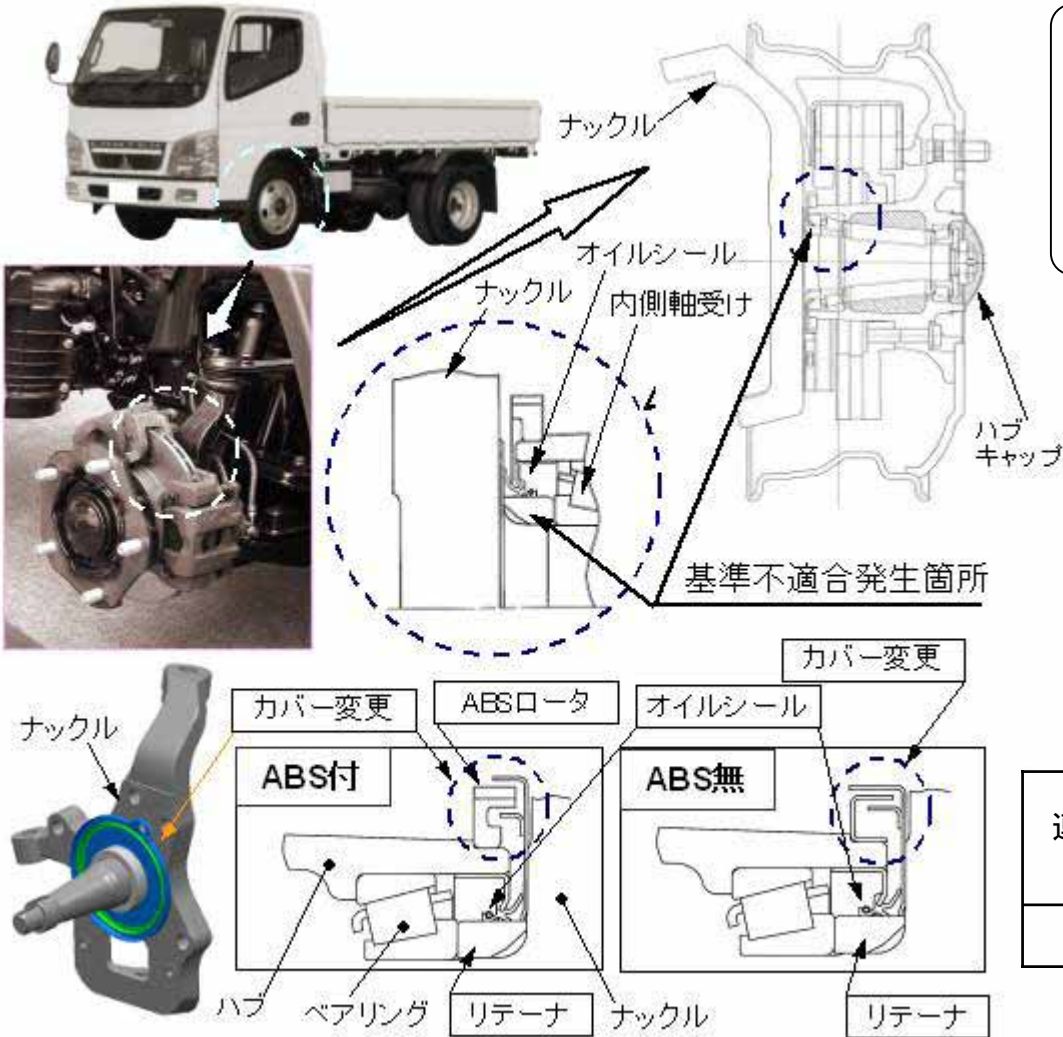
： 6/14会見時は商連書29件と発表したが、その後の再確認の結果、53件の件数集計漏れ(火災などは無し)が、判明したため訂正。

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

資料2

(3/6)

リコール	№ 27 フロントハブベアリングへの 水浸入 (小型トラック)	生産35,373台 '02/05 ~ '04/03	実在登録台数 (精査中)
------	------------------------------------	------------------------------	-----------------



前軸独立懸架車の走行装置において、前輪ハブ内側軸受け部の水浸入防止構造が不適切なため、当該軸受け内部に泥水が浸入して錆付き・摩耗が生じるものがある。そのためそのままの状態で使用を続けると、振動・異音が発生し、最悪の場合、当該軸受けが破損し、走行安定性が損なわれるおそれがある。

改善内容

全車両、前輪ハブ内側軸受け部の被水量を減少させるためのカバー（ABS付車においてはカバーおよびABSロータ）を対策品に、ハブオイルシールとオイルシールリテーナを新品に交換する。

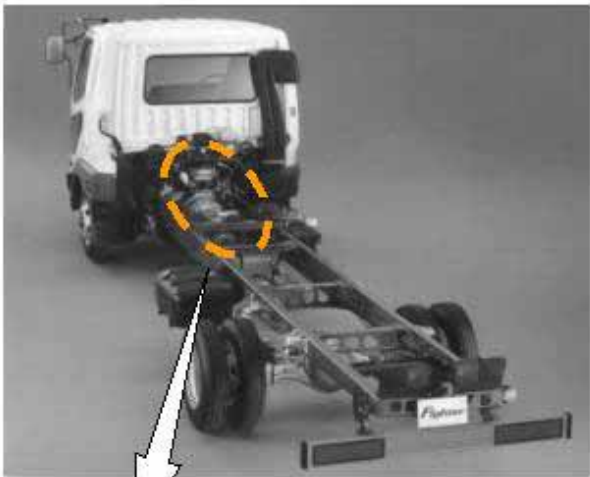
また、軸受け内部に水浸入が認められるものは、ベアリングを新品に交換する。

なお、対策品の供給に時間を要するため、当面の暫定措置として、当該部を点検し、ハブベアリング、オイルシール、オイルシールリテーナ、ハブグリース、ハブキャップに異常が認められるものは、新品と交換する。

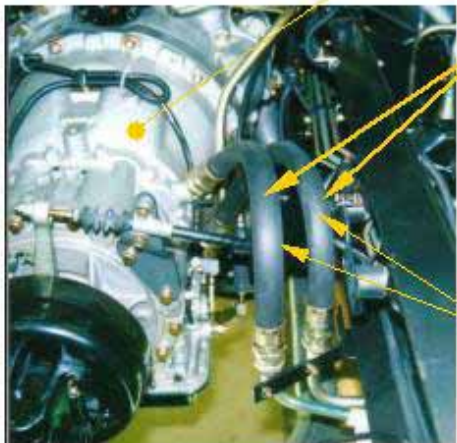
商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 03/09月	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
91	0	0	0	無し

：6/14会見時は商連書58件と発表した但、その後の再確認の結果、6/14以降に33件(火災などは無し)発生したため訂正。

リコール	№ 31 A/T オイルホース破損 (中型トラック)	生産1,771台 '92/07 ~ '03/01	实在登録台数 (精査中)
------	-------------------------------	-----------------------------	-----------------



自動変速機



基準不適合発生箇所

オイルホース

自動変速機作動油冷却回路中のオイルホースの耐熱性が不足しているため、登坂時等で変速機作動油温が過度に上昇した場合に、ホースが劣化損傷してオイル洩れが発生し、最悪の場合、火災に至るおそれがある。

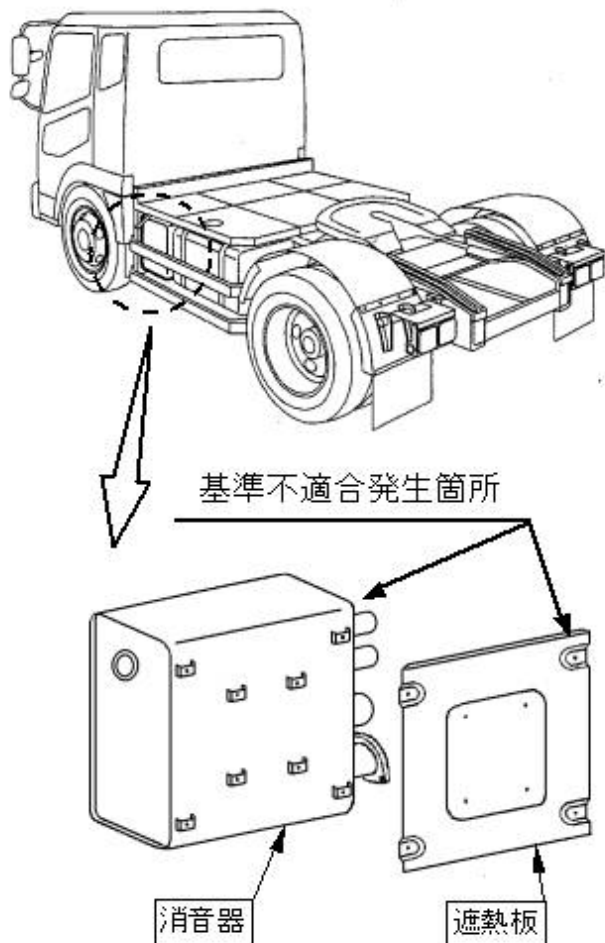
改善内容

全車両、オイルホースを対策品に交換する。

なお、対策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当該オイルホースを点検し、異常が認められる場合は新品と交換する。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 96/12月	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
7	0	0	1	有り (97/10月)

リコール	№ 35 ターボエンジン用の箱型マフラーの亀裂 (大型トラック)	生産750台 '99/08 ~ '01/07	实在登録台数 (精査中)
------	-------------------------------------	---------------------------	-----------------



消音器（マフラー）の遮熱板取付部の構造が不適切なため、排気ガスの排圧変動で、当該部が破損して排気ガスが洩れものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、排気熱により周辺の部品が溶損し、最悪の場合、火災になるおそれがある。

改善内容

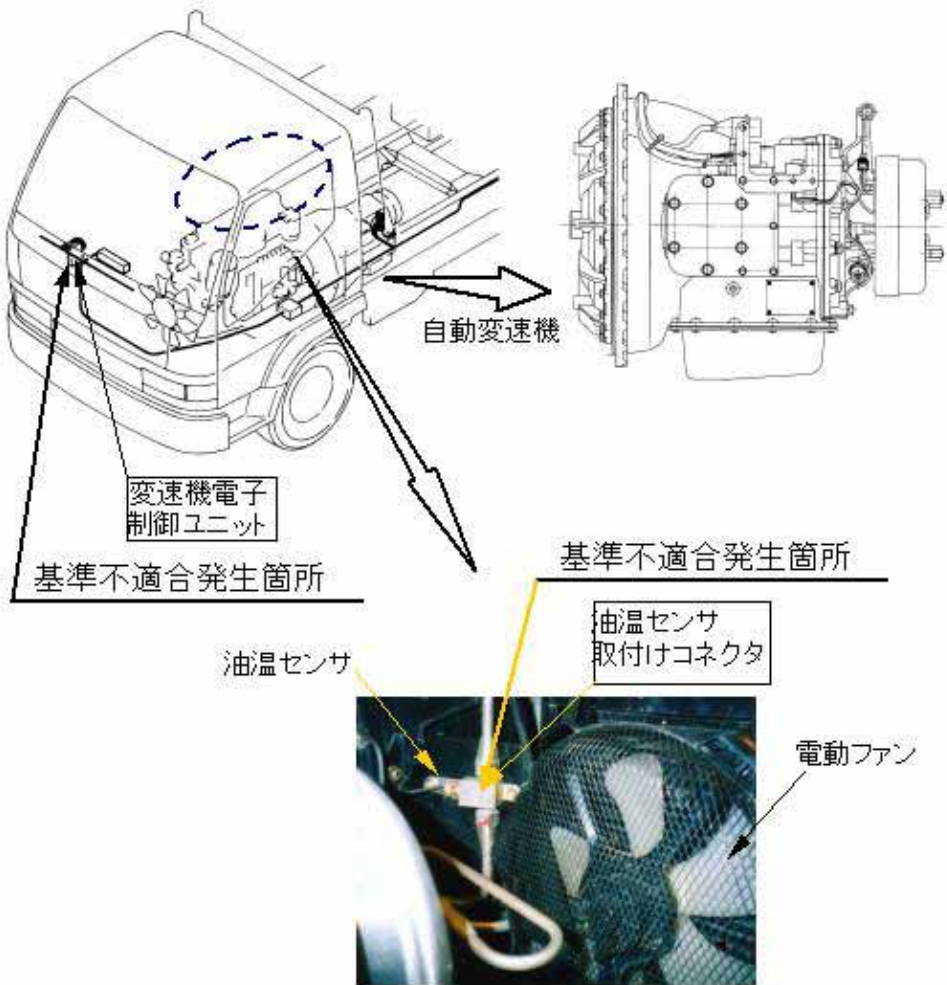
全車両、マフラーおよび遮熱板を対策品に交換する。

なお、対策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、マフラーを点検し、亀裂のあるものは対策品に交換、問題無い車両については、後日対策品に交換する。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 〔01/05月〕	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
20	0	0	5	無し

：6/14会見時は商連書25件と発表したが、その後の再確認の結果、6/14以降に1件(火災などは無し)発生、リコール対象外の不具合6件が含まれていたため訂正。

リコール	№37 A/T 油温上昇 (中型トラック)	生産967台 '92/07 ~ '97/08	实在登録台数 (精査中)
------	--------------------------	---------------------------	-----------------



変速機電子制御ユニットのプログラムが不適切なため、走行条件により変速機作動油温が過度に上昇する場合がある。

変速機作動油冷却装置が電動ファン式の車両においては、電動ファン作動用油温センサーのコネクターへの挿入深さが不適切なため、走行条件により作動油温が過度に上昇する場合がある。

これら油温上昇により警告灯が点灯するが、そのままの状態で行き続けた場合、作動油の潤滑能力が低下するため、変速機内部の回転部品が摩耗損傷して、駆動力が低下し、最悪の場合、走行不能となるおそれがある。

改善内容

全車両、変速機電子制御ユニットを対策品に交換するとともに変速機に異常があるものは、新品に交換する。

電動ファン式変速機冷却装置付き車においては、油温センサー取付けコネクターも対策品に交換する。

なお、対策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、油温警告灯の点灯または駆動力の低下がある場合は販売会社に連絡するようユーザーの注意を喚起する。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報 95/12月〕	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
88	0	0	0	有り (97/10月)

注： は、交換部品を示す。

市 場 措 置 実 施 状 況 (8月28日現在)

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)	实在登録台数 (04年7月末現在)	暫定措置		恒久措置		合計	
				実施台数	実施率(%)	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)	103,849	18,729 (66,816)	18.0% (63.7%)	53,709	51.8%	72,438 (66,816)	69.8% (63.7%)
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)	10,059	4,988 (4,060)	49.6% (39.9%)	—	—	4,988 (4,060)	49.6% (39.9%)
3	大型トラック25トン車 フロントハブ不具合対策リコ-ル (04年8月19日・1204)	2,617 ('94年11月12日 ~ '96年3月5日)	2,357	—	—	4	0.2%	4	0.2%

()内数値は、8月14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)	实在登録台数 (04年7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-ル (04年5月26日・1092)	168,002 ('83年6月2日 ~ '99年4月27日)	72,612	65,353 (54,463)	90.0% (73.8%)	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-ル (04年6月15日・1083)	418 ('97年2月28日 ~ '02年5月31日)	390	—	—	217 (196)	55.6% (49.9%)
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	31 (44)	11.7% (16.7%)	54 (30)	20.5% (11.4%)
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12月21日)	548	146 (84)	26.6% (15.4%)	14 (0)	2.6% (0%)
5	ファイター スプリング式駐車ブレーキチャンバ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)	107	26 (26)	24.3% (24.1%)	2 (0)	1.9% (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バ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)	1,723	299 (102)	17.4% (5.9%)	2 (0)	0.1% (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)	8,817	1,717 (872)	19.5% (9.9%)	30 (1)	0.3% (0.01%)
8	キャンター ステアリングギヤー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)	12,418	1,391 (788)	11.2% (6.3%)	0	0%
9	キャンター キャブハーネスワイパーリンク干渉不具合対策リコール (04年8月4日・1198)	36,787 ('95年3月14日 ~ '96年12月25日)	31,409	—	—	864 (0)	2.8% (0%)
10	キャンター トランスミッションコントロールケーブル不具合対策リコール (04年8月4日・1199)	8,171 ('99年3月24日 ~ '00年7月30日)	7,929	1,300 (0)	16.4% (0%)	166 (0)	2.1% (0%)
11	大型トラック 後後軸(非駆動軸)ハブベアリング不具合対策リコール (04年8月25日・1208)	31,255 ('89年9月26日 ~ '00年3月16日)	18,177	7,730 (0)	42.5% (0%)	0 (0)	0% (0%)

()内数値は、8月14日時点の数値を示す。

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)	实在登録台数 (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 - キボ - 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	—	—	418 (375)	68.9% (61.8%)
2	CNG車 レギュレータガス漏れ不具合対策リコ - ル (04年8月4日・1195)	1,124 ('01年9月5日～'04年2月17日)	1,078	—	—	86 (0)	8.0% (0%)

・()内数値は、8月14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
	153,176 (107,888)	231,650(174,981)

・()内数値は、8月14日時点の数値を示す。

2004年8月31日

8月末 クラッチハウジング点検実施見通し

販 社	実在登録台数 (7月末現在)	点検実施台数 (8月28日時点)	未実施台数の実施見通し									
			点検予定	点検不可能理由							追跡中	合計
				8月1日以降 15条抹消登録 1	8月1日以降 16条抹消登録 2	客先都合 (実施予定)	客先都合 (実施時期未 定)	行方不明				
記号	A	B	C	D	E	F	G	車検有	車検切れ	J	K	
合 計	72,612	65,353	2,034	61	356	1,520	171	536	1,694	887	5,225	

1 車両を解体するなど完全に廃車するもの

2 一時的に車両の使用を停止するもの

1. 8月28日点検実施率	(登録ベース)	B/A	90.0%
{ 〃	(道路走行可能車両ベース)	B/(A-D-E-I)	92.7% }
2. 8月末見通し	点検実施予測(登録ベース)	(B+C)/A	92.8%
{ 〃	(道路走行可能車両ベース)	(B+C)/(A-D-E-I)	95.6% }

以上

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。

2004.8.31

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
14日11時	香川県坂出市 瀬戸中央自動車道	F K515J 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。 ・エアマスター作動テストの結果、作動は正常。 ・ブレーキ液に鉱物油が混入しておりエアマスター内のバルブシートが膨潤しブレーキ液の戻りが悪くなり、残圧が発生し、引きずり状態になったと推定。鉱物油の混入の時期、状況等については特定できず。	なし	当社調査結果から関連性は認められません。	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。 ・デッド軸右側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。 ・ブレーキラインが下側焼け大(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。 ・後軸4輪のグリスの調査完了、ベアリングは調査中。 ・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ベアリング部) ・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。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	
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 (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 - 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 延焼したもののか、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、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 整備記録を連絡。(直近のオイル交換記録は 04年5月20日)	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
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	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	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。 ・科捜研が7/27車体から降ろしたエンジンを再見分した。 ・エンジン分解調査中。	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	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	走行中、左後輪タイヤ付近から発火。内側タイヤの車両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、バーストしている。 ・後軸のブレーキ関連部品の調査および実車調査を実施。	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	済 (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。 ・インテグア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。継続調査中。	なし	47案件 (No.24) に該当する可能性があり調査中	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付けボルトも下部2本緩み(1本0)。ボルト緩みによりフライホイールハウジングが2次的に亀裂したものの、2次的に亀裂したものの、今後、整備記録を含め原因調査中。	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	済 (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。 現車を調査した結果、タイヤがバースト、焼損しており、後輪ブレーキが引きずった形跡がある。 但し、再現試験でもブレーキ引きずりは再現せず、戻りも良好。シャボも異常なし。現在関連部品を調査中。	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	済 (8/4日)	タンデム間プロペラシャフトが脱落。車両横転し、ドライバーが怪我をして病院に搬送。 ・積荷は産業廃棄物で36%過積載、高荷状態であり、旋回時ロールし易く、車速超過による操作ミスで横転と推定。 ・横転による2次不具合として、プロペラシャフト脱落したと思われる。(ドライバーはシートベルト未装着)	なし	関連性については精査中	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	済 (8/4日)	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。 ・車両の状況から、噴射ポンプに何らかの異常が起こり、エンジン噴き上がり停止できなくなったものと推定。 ・噴射ポンプおよびDPFマフラーなど詳細調査中。	なし	47案件 (No.32) に該当する可能性があり調査中	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	済 (8/3日)	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。 ・左前輪アタパアリンクが破損し、ブレーキひきずり発火したものと推定。 ・左右輪パアリンク関係部品を警察が押収。返却され次第、現品調査予定。	なし	関連性については精査中(警察調査結果待ち)	シャシハーネスリコール対象 (2000年8月 措置済)
8/8日20時	島根県松江市 国道9号線	MS821P 94年6月登録	済 (8/11日)	7月25日タイヤ焼損した車両に対し、ブレーキ関連部品を新品に交換した。しかし再度左後輪がひきずり発煙した。 ・現車の左後輪にライニング焼けを確認した。定置では今回もブレーキひきずりを再現できず。シャボも異常なし。 ・新品部品に交換したにもかかわらず再発したため、車両引取り、実走行による再現試験を実施。 (7月29日発生の大阪MS821Pについても、同時に車両を引き取り、実走行による再現試験を実施) ・1台(大阪)の車両で走行時リヤブレーキの引きずりを再現。ブレーキのエアラインに残圧が発生。もう1台(松江)の車両は、実走行では再現せず。ただし、2台とも定置でブレーキ配管系を加温すると残圧が発生することを確認。 現象は確認できたが、不具合原因の特定には至らず、なお継続調査中。	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)
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 (8/17日)	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 (未実施)

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)

2004.8.31

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ぶら下がっており、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、脱落しそ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	8月18日	有り	T/M Assy	有り (約6/7周)	○	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南IC付近
6	FV419RZ	040603	414685以上 (メータ交換歴有)	ユーザー持ち帰り 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	有り (約6/7周)	○	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(N01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、情力でバス停に車を止めた。レッカー搬入。N01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 (左80mm)	○	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	8月18日	有り	C/L Hsg, C/L,ペラ 等	有り (全周亀裂)	○	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は脱落していなかった。周辺機器への損害はなし。	神奈川県 の販社に 入庫
13	FV419J	040721	470,050	販売会社の手違いにより販売会社にて廃却					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。メーンシャフトロックナットに弛み確認。	神奈川県 の販社に 入庫
14	FV415J	040715	609,350	○ 7/30	有り	C/L Hsg	有り (左660mm, 右150mm)	○	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、8月18日報告済の項目を示す。
 2. 網掛けは、8月18日報告に対して変更した箇所を示す。
 3. 返却品調査は8月24日時点の状況を示す。

2004 年 8 月 31 日

大型車クラッチハウジング補用部品調査について

大型車クラッチハウジング補用部品の調査は、98 年 1 月から 04 年 6 月 30 日の間に部品出庫した 728 個の内、当社が出荷先データとして販売会社の拠点まで確認できる 01 年 7 月から 03 年 9 月 9 日までの期間に出荷された 174 個の補用部品を対象としました。

調査の結果、この 174 個の内、路上故障は 29 件で、この内クラッチハウジング交換理由は破断・脱落が 18 件、亀裂が 8 件、その他が 3 件です。

但し、物損、火災、人身事故はございませんでした。

以下詳細ご報告申し上げます。

1. 調査範囲

当社が遡ることが出来る補用品システムでは 1998 年 1 月～2004 年 6 月までに出荷されたクラッチハウジングの補用品は 728 個でした。本来はこの中から

既に調査済みのもの(2003 年 9 月 10 日～2004 年 5 月 20 日)	34 個
リコール発表後、ディーラーがリコール発動に備えて発注したもの (2004 年 5 月 21 日～6 月 30 日)	42 個
<u>再生トランスミッション用に販売*</u>	<u>108 個</u>
合計	184 個

* 販売会社におけるトランスミッション修理対応で活用。すなわち修理納期短縮のため、予め再生済のトランスミッションをバックアップで持つためにクラッチハウジングを部品として販売

を除いた 544 個を調査対象とすべきですが、下記理由から調査対象は 174 個とさせていただきます。

< 理由 >

当社の部品供給部門がシステムとして販社拠点までの出庫データを保有している期間が 2001 年の 7 月以降である。(2001 年 7 月以前は部品出荷伝票(約 600 万枚/年)による手作業による調査となり、相当数の時間を要する)

2001 年 7 月以降 3 年間の調査個数 174 個は、全体調査個数の約 1 / 3 強をカバーでき、ほぼ全貌が見えると考えられる。

過去 3 年間であればメカニック聞取り調査の場合でも記憶をたどることが可能と考えられる。

2. 調査方法

2001年7月からの出荷データを、当社より販社に支店別で連絡
販社はそのデータを基に、部品の出庫先を調査(自社使用、部品商への販売等)
自社使用については、どこの拠点で何を作業したかを売上データで検索
更に入庫状況と車両状況、修理内容については当社社員が販社から聴取
また、一部の販社については当社社員が出向き、修理内容に関する詳細データを修理伝票
から収集(3社)

3. 調査結果

(1) 174 個調査分

詳細は資料 6-1 をご参照下さい

- ・調査の結果、物損、火災、人身事故はございません。
- ・路上故障は 29 件で、この内クラッチハウジング交換理由は破断・脱落が 18 件、亀裂が 8 件、その他が 3 件です。
- ・クラッチハウジングの不具合で入庫し、クラッチハウジングを交換したものは 18 件で、内亀裂していたものが 16 件、その他が 2 件です。また、他の不具合で入庫し、クラッチハウジングを交換したものが 13 件です。
- ・一般の点検整備で入庫し、クラッチハウジングを交換したものは 18 件、内 3 件に亀裂がありました。
- ・この他、部品商へ販売したものは 70 個です。

(2) 今回の 174 個に加え、前回調査分 34 個含む合計 208 個の調査結果

詳細は資料 6-1 をご参照下さい

- ・物損、火災、人身はございません。
- ・路上故障は 35 件で、この内クラッチハウジング交換理由は破断・脱落が 22 件、亀裂が 9 件、その他が 3 件、不明が 1 件です。
- ・クラッチハウジングの不具合で入庫し、クラッチハウジングを交換したものは 22 件で、内亀裂していたものは 18 件、その他が 2 件、不明が 2 件でした。また、他の不具合で入庫し、クラッチハウジングを交換したものが 17 件です。
- ・一般の点検整備で入庫しハウジングを交換したものは 25 件、内 5 件に亀裂がありました。
- ・この他、部品商へ販売したものは 79 個です。

以上

補用部品使用状況

資料6-

今回調査分(2001年7月1日～2003年9月9日 174個)

		クラッチハウジング交換理由					
		破断・脱落	亀裂	その他	不明	未使用	合計
入庫	路上故障	18	8	3			29
	不具合入庫 *1 A		16	2			18
	*2 B			10	3		13
	点検整備		3	11	4		18
	不明		7	1	17		25
	部品販売		2	1	67		70
在庫調整						1	1
合計		18	36	28	91	1	174

前回報告分(2003年9月10日～2004年5月20日 34個)

		クラッチハウジング交換理由					
		破断・脱落	亀裂	その他	不明	未使用	合計
入庫	路上故障	4	1		1		6
	不具合入庫 *1 A		2		2		4
	*2 B			4			4
	点検整備		2	1	4		7
	不明				3		3
	部品販売			1	8		9
在庫調整						1	1
合計		4	5	6	18	1	34

累計(2001年7月1日～2004年5月20日 208個)

		クラッチハウジング交換理由					
		破断・脱落	亀裂	その他	不明	未使用	合計
入庫	路上故障	22	9	3	1		35
	不具合入庫 *1 A		18	2	2		22
	*2 B			14	3		17
	点検整備		5	12	8		25
	不明		7	1	20		28
	部品販売		2	2	75		79
在庫調整						2	2
合計		22	41	34	109	2	208

*1 クラッチハウジング不具合

*2 付随交換：他部品不具合によるクラッチハウジング交換

クラッチハウジング交換理由分類の定義

販社調査結果から以下の定義で分類した。

破断・脱落：全周亀裂及び周辺部品の脱落等を伴っているもの

亀裂：全周亀裂までは至らないが、割れ、ひびがあるもの

その他：当該ロールに無関係な不具合による交換

不明：現状調査不能なもの

クラッチハウジングの補給部品出庫明細（'01年7月～'03年9月）

資料6-

	出荷日	出庫先				使用車両			使用理由	入庫理由							クラッチハウジングの状況						発生時の状況				修理代、部品代		商連書発行			
		社内	部品商	整備業者	自家整備	車両型式	登録日	走行距離		路上故障	不具合入庫A	不具合入庫B	点検整備	不明	部品販売在庫調整	破断脱落	亀裂	その他	不明	未使用	物損	火災	人身	場所	入庫日	有償	無償	あり	なし			
1	2002/9/17	○				FV416T	1991/7	不明	クラッチハウジング破損、トランスミッション脱落	○							○							北海道旭川市 R12	2002/9		○			○		
2	2001/10/16	○				FP414D	不明	不明	クラッチハウジング破断走行不能	○							○							釧路市内		○				○		
3	2001/10/29	○				FV416T	1990/7	456,971km	クラッチハウジング割れ、トランスミッション脱落	○							○							東北道下り村田JCT	2001/10	○				○		
4	2002/10/5	○				FV419T	1991/2	510,740km	クラッチハウジング破断	○							○								2002/8	○						
5	2001/9/7	○				FV419T	1989/9	245,672km	クラッチハウジング破断	○							○								群馬県下仁田	2001/9	○				○	
6	2002/12/13	○				FV414JR	1989/11	902,088km	クラッチハウジング破損によるトランスミッション脱落	○							○								名神高速神戸付近	2002/12	○				○	
7	2002/5/9	○				FV419T			クラッチハウジング破断	○							○								春日部	2002/5	○					
8	2001/12/14	○				FS416U	1991/1	730,458km	クラッチハウジング破断	○							○								神奈川県横浜	2001/11	○				○	
9	2001/7/11		○			FP415D	1988/	不明	クラッチハウジング破断、トランスミッション脱落	○							○								静岡		○				○	
10	2002/7/19	○				FV419PZ	1996/9	352,768km	クラッチハウジング亀裂	○							○								横浜横須賀道路	2002/7	○				○	
11	2001/11/8	○				FV419T		417,120km	プロペラシャフト脱落	○							○									2001/10	○				○	
12	2001/8/22	○				F P416J	1995/3	884,669km	クラッチハウジング亀裂、トランスミッション脱落	○							○								山陽道岡山IC付近	2001/7	○				○	
13	2002/9/27	○				FV414JR	1990/9	279,500km	クラッチハウジング取付けボルト緩みによる破断	○							○									2002/9		○			○	
14	2003/2/4	○				FS418U	1991/1	1,258,940km	クラッチハウジング破損、プロペラシャフト脱落	○							○								静岡県内	2003/2		○			○	
15	2003/2/21	○				FS415U	1995/10	782,895km	クラッチハウジング破断、プロペラシャフト脱落	○							○								東名上り吉田～焼津間	2003/2	○				○	
16	2002/12/6	○				FV414JR	1990/7		クラッチハウジング亀裂	○							○								伊勢自動車道安濃SA	不明	○					
17	2002/8/8	○				FV419T	1990/7	494,017km	クラッチハウジング破断、トランスミッション脱落	○							○								八代市	2002/8	○				○	
18	2003/3/19	○				FV419PZ	1996/4	260,917km	クラッチハウジング破断、トランスミッション脱落	○							○								菊地市	2003/3	○				○	
19	2003/5/7	○				FV416J	1991/5	不明	クラッチハウジング割れ	○								○							高速道札幌南IC付近	2003/5	○				○	
20	2003/3/25	○				MU515T	1985/3	1,898,169km	クラッチハウジング亀裂	○								○							東北道那須SA	2003/3	○					
21	2003/1/15		○			FP415L	1995/6	不明	クラッチハウジング亀裂(クラッチ切れ不良で入庫)	○								○							不明		○				○	
22	2001/7/11	○				FV416J		909,576km	クラッチハウジング亀裂	○								○							東名静岡IC	2001/7	○				○	
23	2002/10/7	○				FV416T	1991/3	727,419km	クラッチハウジング亀裂	○								○							中央道多治見IC	2002/10	○				○	
24	2003/1/9	○				FV416J	1991/2	177,059km	クラッチハウジング亀裂	○								○							桑名市 R258	不明	○					
25	2001/10/15	○				FV419T	1993/5	887,880km	クラッチハウジング割れ	○								○							富山県高岡市	2001/10					○	
26	2001/10/15	○				FP415D	1989/7	78,250km	クラッチハウジング破損	○								○													○	
27	2002/12/14	○				FV419T		45,609km	クラッチハウジング取付け面の段付摩耗	○									○						富山県下新川郡入善町		○				○	
28	2002/10/19	○				F S418U	1991/1	不明	クラッチ破損によるクラッチハウジング損傷	○									○						中国道山崎IC	2002/10	○				○	
29	2002/6/13	○				FS416U	1990/11	332,337km	フライホイールハウジング取付けボルト折損の2次的破損	○									○						防府市(工場構内)	2002/6	○				○	
30	2003/5/12	○				FV416J	1990/2	434,536km	トランスミッションオイル洩れ点検時、クラッチハウジング亀裂発見(部位不明)		○							○								2003/5	○				○	
31	2002/3/15	○				FV416J	1988/11	957,135km	ギヤ入り不良 クラッチハウジング交換		○							○									2002/3	○				
32	2003/8/26	○				FV419RZ	1995/10	109,321km	クラッチハウジング亀裂		○							○									2003/8	○				○
33	2003/3/13	○				FV419J	1988/12	1,107,781km	クラッチ切れ不良、クラッチハウジング亀裂		○							○									2003/3		○	○		
34	2001/9/21	○				FV416T	1992/3	1,584,187km	サイドブレーキ効き不良、クラッチハウジング亀裂		○							○								2001/9	○				○	
35	2003/4/18	○				FV419J	1989/7	471,266km	クラッチ切れ不良、クラッチハウジング亀裂		○							○								2003/4	○				○	
36	2003/8/20	○				FU515JX	1997/8	261,724km	車体振動で入庫、クラッチハウジング亀裂		○							○								2003/8	○				○	
37	2002/9/19		○			FS416U			オイル洩れ、クラッチハウジング亀裂		○							○										○			○	
38	2003/1/15			○		FN428T	1993/10	300,926km	オイル洩れ、クラッチハウジング亀裂		○							○										○			○	
39	2002/8/1		○			FV416R	1995/8	不明	クラッチハウジング亀裂(異常振動で入庫)		○							○										○			○	
40	2002/9/17	○				FP419D	1991/8	578,491km	クラッチハウジング亀裂		○							○									2002/9		○			○
41																																

クラッチハウジングの交換部品の明細（'03年9月10日～'04年5月20日）

	出荷日	出庫先				使用車両			使用理由	入庫理由						クラッチハウジングの状況						発生時の状況					修理代、部品代		商連書発行	
		社内	部品商	整備業者	自家整備	車両型式	登録日	走行距離		路上故障	不具合入庫A	不具合入庫B	点検整備	不明	部品販売在庫調整	破断脱落	亀裂	その他	不明	未使用	物損	火災	人身	場所	入庫日	有償	無償	あり	なし	
1	2003/11/10	○				FV419T	1993/9	726,167km	ギヤ入らず出張点検、クラッチハウジング破断	○						○							宮城県 R 6	2003/11	○					
2	2004/1/15	○				FV419P	1996/1	840,399km	クラッチ切れ不良で出張点検	○						○							東北自動車道下り吾妻PA	2004/1	○					
3	2004/3/1	○				FV419P	1996/9	412,915km	作業現場でトランスファーがた大、トランスミッションキャッスルナット緩み無し	○						○							作業現場	2004/3	○					
4	2004/1/7	○				FU410P	1994/9	1,110,930km	クラッチハウジング亀裂、取付けボルト多数欠損	○						○							京都府工場構内	2004/1	○					
5	2003/12/24		○			FV419J	1996/3	不明	整備事業者が目視点検クラッチハウジング亀裂	○							○						不明	2003/10	○					
6	2003/11/6	○				FP419D	1991/8	715,000km	クラッチ切れず、ギヤ入り不良で出張点検	○									○				首都高速板橋本町	2003/11	○					
7	2003/11/7					FV419RZ	1995/10	1,128,135km	クラッチ踏み代の変化により入庫、クラッチハウジング亀裂		○						○								2003/11					
8	2004/1/10					FV419J	1989/11	不明	クラッチレリーズベアリング焼付き、無理にクラッチを踏み続け、ハウジング破損		○						○							不明						
9	2004/3/22					FV419J	1991/8	983,000km	オイル洩れで入庫		○								○					2004/3	○					
10	2004/5/19					FV419J	1991/6	866,629km	異常を感じ、ユーザーの車庫で点検時発見		○								○				ユーザー車庫	2004/5	○					
11	2003/10					FV419J	1994/9	690,000km	エンジンリヤハウジングオイル洩れ、セルモータ破損			○						○						2003/10						
12	2003/10					FV416R	1991/6	456,253km	クラッチフォークシャフトベアリング焼き付き			○						○						2003/10						
13	2004/1/28					FV416R	1990/3	316,786km	クラッチディスクトーションナルダンパー破損、ベアリング部不具合			○						○						不明						
14	2004/4/16					FU419N	1993/12	不明	クラッチカバー破損により、クラッチハウジング損傷交換			○						○						2004/4						
15	2004/3/18					FT517NY	1996/12	不明	クラッチオーバーホール時、クラッチハウジングの亀裂発見				○					○						不明						
16	2004/2/12					FV419T	1990/10	253,545km	ユーザー自身が亀裂発見				○					○						2004/2						
17	2003/11/10	○							ユーザー要求により交換				○						○											
18	2003/11/22					FV416P	1994/7	487,505km	クラッチ切れ不良				○						○					2003/11						
19	2004/1/5					FV414JR	1990/1	902,908km	プロペラシャフト点検整備不良と判断				○						○					2004/1						
20	2004/3/18					MS725N	1985/1	791,164km	整備作業時フライホイールハウジング取付けボルト損傷による交換				○						○					2004/3						
21	2003/11/7					FV416J	1990/9	639,017km	クラッチハウジング右上に穴明き、物が落下して穴があいた可能性あり				○						○					2003/11						
22													○							○										
23													○																	
24													○																	
25														○																
26														○																
27														○																
28														○																
29														○																
30														○																
31														○																
32														○																
33														○																
34															○					○										

前回報告時からの修正箇所

大型車用フロントハブ「D→D ハブ」変更について

1. 記者会見における説明内容

(1) 3月24日記者会見時

- ・当日の配布資料「ハブA～F」の中に、「D ハブ」に係る記述がありました。
- ・「D ハブ(94.10～)は高強度鋳鉄20%向上」と記述しています。

(2) 8月18日記者会見時

- ・下記につき説明いたしました。
- D→D ハブの設計変更は実施しました。
- 「D ハブは実際には生産に反映されませんでした。」と説明しました。

2. 問題点の整理

(1) D ハブの説明

- ・3月24日の記者会見の主旨は、リコール届出直後の会見であり「ハブ破損メカニズムの説明」でした。その関連でハブの変遷とその相違点を設計の見地から説明する資料を作成致しました。
- ・3月24日の記者会見では、D ハブが実際に生産したかどうかについては言及しておりません。配布資料では設計上 540MPaを下限管理値としたものをD ハブとして下限管理値 440MPaのD ハブと区分して記述したものです。

(2)D ハブの生産について

- ・8月18日の記者会見でご説明の通り、設計上はD ハブとして区別されていたものの、実際には生産に反映されませんでした。これは、品質管理がずさんであったことが原因です。
- ・具体的には図面に設計変更の実施時期が明記されていなかったため、要求仕様を満足した生産品への移行が行われなかったこと、定期的な材料検査の確認のみで特段の管理・指示を行わずに下限値をクリアしていると判断したことなどです。

D ハブ(相当時期)の引張り強さ 単位：MPa

調査年月	調査部位 A	調査部位 B
94.12	600	610
95.2	640	620
95.6	590	600

図面指示の下限値は 540MPa

(3) D ハブの設計変更理由

・Dハブは 94年12月に発売した22t車用としても社内基準を上回る1.5の設計安全率を確保していましたが、それ以前の20t車並みの設計安全率(1.7)以上を確保するためにDハブに設計変更しました。

・これによりDハブは22t車用として設計上、「1.9」の設計安全率を確保しました。材料はDハブと同じFCD500Aですが、引張り強さの下限値は440MPa以上から540MPa以上に約20%引き上げました。

(4) Dハブの強度(材質)について

・93年3月～94年3月の間で、Dハブの引張り強さを調査したところ、下表の通りDハブで要求したレベル以上の引張り強さを有しており、このことが当時設計が、「Dハブには、FCD600A(FCD600Aの規格を満たす為には540MPa以上の引張り強さが必要)相当の引張り強さがある」と判断した理由です。

Dハブの引張り強さ		単位：MPa
調査年月	調査部位 A	調査部位 B
93.3	600	600
93.4	590	630
93.9	560	570
94.3	590	600

3. 現在の品質管理

当社は2001年11月よりダイムラークライスラーのシステムをもとに、ふそうクオリティチェックゲート(QCG)システムを導入し、開発目論見が設計に反映されていること、設計変更が生産に反映されていること等、15のチェックゲートを設け、厳しい審査を行っております。

以 上