

2004年10月7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案件のうち、市場措置が終わっていない12件につきましては、10月下旬までに届出を予定しております。

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

・[資料1]をご参照下さい。()は前回の会見の数字

	～10月6日	10月7日	～10月下旬	合計
リコール	30 (30)	4 (4)	11 (11)	45 (45)
改善対策	1 (1)	0 (0)	1 (0)	2 (2)

・本日、以下4件のリコール届出を済ませ、47案件累計で35件のリコール・改善対策の届出を完了いたしました。

<47案件> (括弧内は届出番号)

- No.2(1257) タンデム°ロ°ラシャ°脱落
- No.4(1259) 駐車ブレーキ°リンク°破損
- No.8(1258) 駐車ブレーキ°ケーブル°破損
- No.21(1260) ホイール°クウェッジ°破損

本日の届出案件対象台数(生産台数へ-入)

	2	4	8	21	
リコール届出番号	1257	1259	1258	1260	計
大型トラック	15,925	6		4	15,935
中型トラック			446		446
小型トラック			351,981		351,981
大型バス		2,911		2,911	5,822
中型バス					0
小型バス			15,270		15,270
計	15,925	2,917	367,697	2,915	389,454

注:機種ごとの合計数はラップ車両台数を考慮しておりません。(単純加算)

(2) 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。
- ・ 今回新たに下記2件の案件を追加しました。
<47 案件>
39：ナックルアーム破損
42：排気パイプ亀裂

(3) 届出済み市場措置の状況(10月2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、恒久対策実施率が**55.3%** 暫定対策が**19.4%**となりました。尚、全体の実施率は、**74.7%**となりました。
- ・ 大型トラックのクラッチハウジング不具合暫定対策は、10月2日現在**95.6%**になりました。
- ・ 緊急点検台数は前回比約1.6万台増の約23.0万台、無料点検台数は同約2.6万台増の約33.1万台になりました。

(4) 6/14以降の事故案件について

- ・ [資料4]をご参照下さい。
- ・ 9月27日に和歌山県和歌山市で発生しました小型トラックの車両火災および10月1日に愛知県岡崎市の国道1号線で発生しました大型トラックの車両火災についてそれぞれ10月4日にスクランブル調査を実施致しました。

(5) 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。

(6) 特記事項**1. 大型車クラッチハウジングの拡大調査の中間報告**

- ・ [資料6]をご参照下さい
- ・ 補用品の使用状況調査(部品商、整備業者まで範囲を広めた追跡調査)
- ・ クレーム実績からの調査
- ・ PL 保険処理実績調査

**2. 9月22日届出「急ブレーキ時の非常扉シート倒れ」のリコール
についての追加訂正**

- ・ [資料7]をご参照下さい

**3. 9月22日静岡県国道1号岡部バイパスでの
クラッチハウジング破損に係る調査結果報告**

- ・ [資料8]をご参照下さい

以上

対策実施予定の47案件一覧

資料1
2004.10.07

リコール一覧

三菱ふそうトラック・バス株式会社
 1:リコール届出済以外の案件については、6/30日記者会見で公表した機種ですが今後変更もありません。
 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ません。
 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ません。
 太字部分は前回発表時からの変更箇所となります。
 太字斜体部分は今後2週間以内に届出予定のものとなります。

No. (届出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 (1092)	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	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縦き手(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製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ことがある。	
2 (1257)	大型トラックプロペラシャフト脱落	大ト	ザ・グレート スーパーグ レートのFS、F Y	91/9～02/10	15,925	0	6	0	10/7	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 (1111)	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	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 ストッパが発達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 (1259)	駐車ブレーキスプリング破損	大バ 大ト	エアロQueen、ザ・グ レートFU、FR	92/12～98/7	2,917	0	0	0	10/7	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レーム 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い。	
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	10月下旬	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	10月下旬	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 まの状態で使用を続けると、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 (1083)	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	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 (1258)	駐車ブレーキケーブル破損	中ト 小ト 小バ	ファイター、キャン ター、ローザ	93/10～01/5	367,697	2	1	0	10/7	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 (1176)	パワーステアリングサーキュレタ破損	小ト	キャンター	93/10～97/2	15,227	0	0	0	7/28	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、当該サーキュレタが 破損し、最悪の場合、操舵不能となるおそれがある。	
10 (1208)	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	43 14*	8/25	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、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。	
14 (1209)	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	94535 91524*	1	1	0	9/1	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 (1237)	リヤ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	ザ・グレート、 スーパーグ レートFU	94/12～01/6	14,347	1	1	0	9/29	Fリトラネ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. U-#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. U-#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. U-#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。
 太字斜体部分は今後2週間以内に届出予定のものとなります。

No. (届出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	リヤ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	10月下旬	リヤアクスルチューブがアウターベアリング付近で折損し、走行不能になるおそれがある
17 (1228)	非常ドアの開放	小バ	ローザ BE6, BG6 (非常口付車)	97/10～04/6	3,666	0	0	0	9/22	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 (1230)	ABS/EZGO ハイドロリックユニット不具合	小ト 小バ	キャンター、 ローザ	99/3～00/2	3,283	0	0	0	9/29	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 (1166)	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	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 (1167)	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	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 (1260)	ホイールパークウェッジ破損	大ト 大バ	エアロクイン、エアロ パス、スーパーグ レート	92/12～98/7	2,915	0	0	0	10/7	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 (1112)	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 ブッシュ式ホイール パーク仕様車 (FUはオプション)	97/12～98/12	552	0	0	0	7/14	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 (1168)	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	ハイドロリックブースタASSEMBLY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	ザ・グレート、 スーパーグ レートFV-R	96/7～04/9	2,620	1	1	0	10月中旬	後前輪インプット部エンドヨークを止めるキャップナットが緩み、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	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 (1222)	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	2,052	0	0	0	9/15	リクギヤにスターバネが引っ掛かり、スタータが回転しなくなる。(エンジン始動不良)この状態でスタータON操作を繰り返した場合は、スタータネットスイッチがショートし、スタータとスタータリレー間のハーネスに大電流が流れ、スタータハーネスが焼損する恐れがある。
27 (1221)	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	35,395	0	0	0	9/15	フロントハブピ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 (1236)	フロントハブベアリング焼き付き	大ト 中ト 大バ 中バ	スーパーグ レート、中型ト ラック、大型バ ス、中型バス	00/3～04/9	56,229	0	1	9	9/22	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 (1235)	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	02/5～04/9	33,990	0	0	1	9/22	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			0	0	0	9/22	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. U-#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. U-#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. U-#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。
 太字部分は前回発表時からの変更箇所となります。
 太字斜体部分は今後2週間以内に届出予定のものとなります。

No. (届出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 (1224)	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 ランスミッション車)	92/9～03/1	1,771	0	0	1	9/15	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 (1241)	インジェクションポンプラックの破損	大ト 大バ	大型トラックザ・ グレート: FU,FV,FS 他 大型バスI707 イーン:MS	94/11～96/7	5,160	0	0	12	9/22	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 (1210)	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	53760 53717*	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 (1254)	燃料パイプクランプの脱落	小ト 小バ 中ト	ファイター:FK キャン ター:FE,FF,FG エアロディ:ME, ローザ:BE,BG	98/9～04/8	75,596	0	0	35	9/29	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 (1223)	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)	00/3～03/1	739	0	0	5	9/15	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 (1238)	エンジンリヤマウント破損	大ト	スーパーグレート: FU,FV,FT,FS 他	00/1～04/8	28,651	0	1	0	9/29	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 (1224)	A/T油温上昇	中ト	ファイター (3速オートマチック ランスミッション車)	92/9～97/8	967	0	0	0	9/15	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	83/7～95/1	3,864	1	0	0	10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	キャンター:FE	80/2～89/3	222,960	0	0	0	10月中旬	ナックルアームに亀裂が発生し、そのままの状態で使用続けると最悪の場合ナックルアームが折損し操縦不能になるおそれがあります。
40 (1198)	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	キャブ内中央付近ハネ内で、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、ウォーキ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. U-#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. U-#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. U-#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。
 太字部分は前回発表時からの変更箇所となります。
 太字斜体部分は今後2週間以内に届出予定のものとなります。

No. (届出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 (1242)	ナックルアームボールスタッド折損	小ト	キャンター:FE	89/10～91/5	34,837	0	0	0	9/22	ナックルアームのボールスタッドの強度余裕が不足しているため、据切りの多用や操舵頻度の高い走行を繰り返すと、当該ジョイン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、最悪の場合ボールスタッドが折損して操舵不能となるおそれがある。
42	排気パイプ亀裂	大バ	エアロキーン: MS エアロキング: MU	92/10～98/8	3,026	0	0	0	10月中旬	排気フロントパイプが亀裂し、同パイプ上層にあるハーネスを潰損する可能性がある。
43	T-ドライブシステム脱落	中バ	エアロミディ MJ, MK	85/11～96/3	3,797	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 (1199)	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	シフトワイヤを中間で固定するクランプに取り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。
46 (1228)	荷物扉開放	小バ	ローザ BE6, BG6 (観音扉付き車)	97/10～02/3	1,077	0	0	0	9/22	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 (1229)	急ブレーキ時の非常扉シート倒れ	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	74/7～04/6	51,943	5	0	0	9/22	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。

改善対策一覧

13 (261)	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	10月中旬	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。

* 印につきましては、今回誤記訂正させていただきます。

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

資料2

2004.10.07

今回追加の案件
47項目

(1/4)

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
39	ナックルアーム破損	リコール	小型トラック キャンター:FE	222,960台 80/02 ~ 89/03	約53,000	10月中旬
42	排気パイプ亀裂	リコール	大型バス エアロキューブ:MS, エアロキング:MU	3,026台 92/10 ~ 98/08	精査中	10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	届出予定日
24	プロペラシャフト脱落	リコール	大型トラック サ・グレート, スーパ・グレート:FV-R	2,620台 96/07 ~ 04/09	2,504	10月中旬
38	アクスルシャフト破損	リコール	大型トラック サ・グレート:FT	3,864台 83/07 ~ 95/01	1,503	10月中旬
43	T-ドライブシステム脱落	リコール	中型バス エアロミティ:MJ,MK	3,797台 85/11 ~ 96/03	3,285	10月中旬
-	機械式自動変速機 制御不具合	リコール	大型トラック スーパ・グレート:FU,FV,FT,FS 他 中型トラック ファイター:FK 大型バス エアロキューブ:MS	3,724台 98/07 ~ 04/05	3,653	10月中旬

注:台数・生産期間については国土交通省殿との調整により変更も有り得ます。

今後2週間以内に届出準備が完了する項目

資料2

2004.10.07

(2/4)

<ご参考> 本日届出の案件

	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	实在登録 台数	届出予定日
2 (1257)	大型トラック プロペラシャフト脱落	リコール	大型トラック サ・グレート, ス・パ・グレート:FS,FY	15,925 45,938台 91/09 ~ 02/10 08	14,333	10月7日
4 (1259)	駐車ブレーキスプリング破損	リコール	大型トラック サ・グレート:FU,FR 大型バス エアロクイーン:MS	2,917台 92/12 ~ 98/07	2,888	10月7日
8 (1258)	駐車ブレーキケーブル破損	リコール	中型トラック ファイター:FK 小型トラック キャンター:FC,FE,FF,FG 小型バス ローザ:BE,BG	367,697 352,427台 93/10 09 ~ 01/05	322,178	10月7日
21 (1260)	ホイールパークウェッジ破損	リコール	大型トラック サ・グレート:FU 大型バス エアロクイーン:MS	2,915台 92/12 ~ 98/07	2,886	10月7日

: 欄の括弧はリコール届出番号を示す。

注: 台数・生産期間については国土交通省殿との調整により変更も有り得ます。

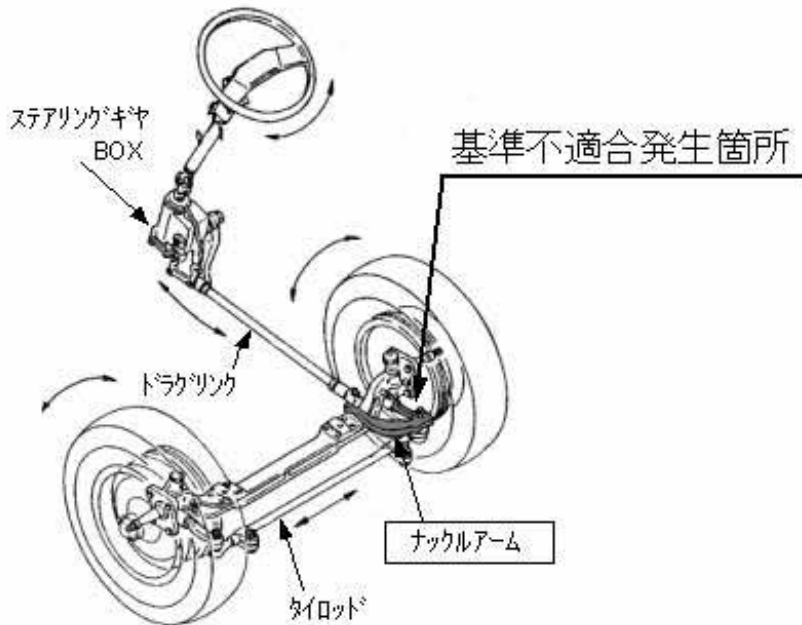
リコール	39 ナックルアーム 破損 (小型トラック)	生産222,960台 '80/02 ~ '89/03	实在登録台数 約 53,000 台
------	---------------------------	-------------------------------	----------------------



ナックルアームの強度余裕が不足しているため、据切りの多用や操舵頻度の高い走行を繰り返すと、当該アーム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、最悪の場合ナックルアームが折損して操舵不能となるおそれがある。

改善内容

ナックルアームを点検し、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、ナックルアームの亀裂の有無を点検し、亀裂のある場合は対策品と交換し、問題のない場合は後日対策品と交換する。



商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 92/12月	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
38	0	0	0	有り (91/11月)

: 帳票等で確認できた期日に変更 (89/3月 91/11月)

注1.: は、交換部品を示す。
2.: 記載内容は国交省届出時点で変更となる場合があります。

リコール	42 排気パイプ亀裂 (大型バス)	生産3,026台 '92/10 ~ '98/8	实在登録台数 精査中
------	----------------------	----------------------------	---------------



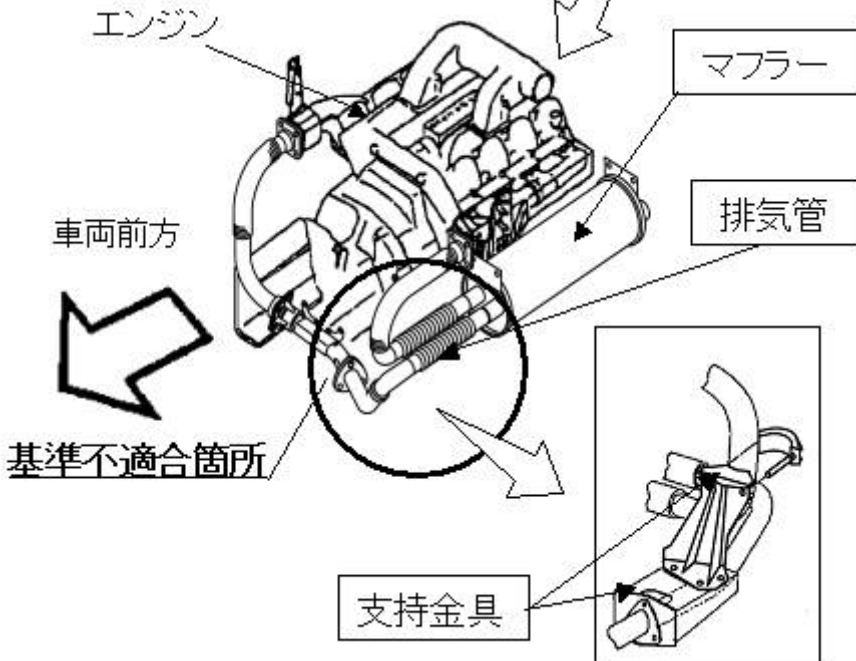
大型バスに搭載したエンジンの排気管の固定方法が不適切なため、エンジン振動により排気管に亀裂が発生し、排気ガスの熱により周囲の電気配線の被覆が溶損する場合があります。そのため、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、騒音レベルが規制値を超える、または電気配線がショートしてエンジンが再始動できなくなるおそれがある。

改善内容

エンジンの型式により次の対策を行なう。

排気管を対策品に交換し、排気管を固定する支持金具を追加する。

排気管及びマフラーを対策品と交換する。



商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 '93/2月	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
103 ¹	0	0	0 ²	有り ('96/9月)

1: 6/14会見時(04.03.31カット材)は106件と発表したが、商連書内容が該当事象で無いと思われる4件を除き(届出までに精査)、4/1以降の情報1件を追加(火災ではない)。

2: 6/14会見時は火災1件と発表したが、その後の情報精査により、排気ガス洩れによる電気配線の溶損にとどまっており、出火の事実がないことから火災に該当しないと判断し訂正。

注1. は、交換及び追加部品を示します。
 2. 本図は代表例を示し、エンジン型式により交換・追加部品が異なります。
 3. 記載内容は国交省届出時点で変更となる場合があります。

市場措置実施状況 (10月2日現在)

(1/3)

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8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)	102,851	20,001 (19,851)	19.4% (19.3%)	56,821 (56,481)	55.3% (54.9%)	76,822 (76,332)	74.7% (73.6%)
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)	9,937	6,018 (5,820)	60.6% (58.6%)	—	—	6,018 (5,820)	60.6% (58.6%)
3	大型トラック25トン車 フロントハブ不具合対策リコール (04年8月19日・1204)	2,617 ('94年11月12日~'96年3月5日)	2,353	21 (13)	0.9% (0.6%)	484 (324)	20.6% (13.8%)	505 (337)	21.5% (14.3%)

・()内数値は、9月25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	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)	71,876 (04年8月末現在)	68,700 (69,217)	95.6% (95.3%)	88	0.1%
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)	390 (04年7月末現在)	—	—	276 (267)	70.8% (68.5%)
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 (04年7月末現在)	18 (26)	6.8% (9.8%)	103 (89)	39.0% (33.7%)
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12月21日)	548 (04年7月末現在)	215 (216)	39.2% (39.4%)	81 (60)	14.8% (10.9%)
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)	107 (04年7月末現在)	46 (42)	43.0% (39.3%)	9 (5)	8.4% (4.7%)
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)	1,723 (04年7月末現在)	598 (565)	34.7% (32.8%)	35 (22)	2.0% (1.3%)
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 (04年7月末現在)	3,192 (2,984)	36.2% (33.8%)	147 (108)	1.7% (1.2%)
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)	12,418 (04年7月末現在)	2,961 (2,682)	23.8% (21.6%)	7 (3)	0.06% (0.02%)
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 (04年7月末現在)	—	—	5,240 (4,451)	16.7% (14.2%)
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 (04年7月末現在)	1,962 (1,869)	24.7% (23.6%)	1,045 (873)	13.2% (11.0%)
11	大型トラック 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 (04年7月末現在)	9,490 (9,233)	52.2% (50.8%)	0 (0)	0.0% (0%)
12	中型トラック キャブフック不具合対策リコール (04年9月1日・1209)	91,524 ('92年6月29日~'98年9月29日)	75,693 (04年7月末現在)	17,366 (16,174)	22.9% (21.4%)	0 (0)	0.0% (0%)
13	大型トラック キャブ全面ハーネス不具合対策リコール (04年9月1日・1210)	53,717 ('96年4月24日~'04年7月19日)	52,009 (04年7月末現在)	19,067 (18,131)	36.7% (34.9%)	8 (0)	0.02% (0%)
14	大型トラック・中型トラック キャブチルト警告灯不具合改善対策 (04年9月1日・261)	246,852 ('83年8月27日~'99年11月30日)	142,425 (04年7月末現在)	19,808 (19,808)	13.9% (13.9%)	0 (0)	0.0% (0%)

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	暫定措置		恒久措置	
				実施台数	実施率(%)	実施台数	実施率(%)
15	キャンター フロントハブベアリング不具合対策リコール (04年9月15日・1221)	35,395 ('02年5月24日～'04年3月11日)	34,840 (04年8月末現在)	9,664 (9,318)	27.7% (26.7%)	0 (0)	0.0% (0%)
16	大型路線バス フライホイールリングギヤ不具合対策リコール (04年9月15日・1222)	2,052 ('00年5月18日～'04年5月14日)	2,052 (04年7月末現在)	—	—	1 (0)	0.05% (0%)
17	大型トラック 消音器(箱型マフラー)不具合対策リコール (04年9月15日・1223)	739 ('00年3月9日～'03年1月12日)	724 (04年7月末現在)	250 (248)	34.5% (34.3%)	2 (0)	0.3% (0%)
18	中型トラック 自動変速機搭載車 不具合対策リコール (04年9月15日・1224)	1,771 ('92年9月16日～'03年1月15日)	1,456 (04年7月末現在)	281 (274)	19.3% (18.8%)	0 (0)	0.0% (0%)
19	ローザ 非常口扉不具合対策リコール (04年9月22日・1228)	3,666 ('97年10月9日～'04年6月11日)	3,590 (04年7月末現在)	—	—	0	0.0%
19	ローザ 後部観音開き扉不具合対策リコール (04年9月22日・1228)	1,077 ('97年10月9日～'04年6月11日)	1,050 (04年7月末現在)	—	—	0	0.0%
20	大・中型バス 非常口付近座席転倒防止対策リコール (04年9月22日・1229)	51,941 ('74年7月20日～'04年6月21日)	28,241 (04年7月末現在)	—	—	0	0.0%
21	中型トラック・バス フロントハブベアリング不具合対策リコール (04年9月22日・1235)	33,990 ('02年5月21日～'04年9月8日)	32,177 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%
22	大型トラック・バス フロントハブベアリング不具合対策リコール (04年9月22日・1236)	56,229 ('00年3月2日～'04年9月15日)	53,183 (04年7月末現在)	—	—	0	0.0%
23	大型トラック・バス 原動機噴射ポンプ不具合対策リコール (04年9月22日・1241)	5,160 ('94年11月8日～'96年7月19日)	4,854 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%
24	キャンター ナックルアームボールスタッド不具合対策リコール (04年9月22日・1242)	34,837 ('89年10月11日～'91年5月20日)	16,561 (04年8月末現在)	1,266	7.6%	0	0.0%
25	キャンター・ローザ ハイドロリックユニット不具合対策リコール (04年9月29日・1230)	3,283 ('99年3月24日～'00年2月17日)	3,148 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%
26	大型トラック 後々軸(非駆動軸)リヤばね外れ不具合対策リコール (04年9月29日・1237)	14,347 ('94年12月5日～'01年6月22日)	13,735 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%
27	大型トラック(6M70ターボエンジン)リヤエンジンマウント不具合対策リコール (04年9月29日・1238)	28,651 ('00年1月29日～'04年8月27日)	28,325 (04年8月末現在)	0	0.0%	0	0.0%
28	4M5型エンジン 噴射管クランプ不具合対策リコール (04年9月29日・1254)	75,596 ('98年9月25日～'04年8月18日)	73,980 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%

・()内数値は、9月25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

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	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 - ル (04年6月15日・11110)	620 ('00年6月28日 ~ '02年3月7日)	607 (04年7月末現在)	—	—	499 (495)	82.2% (81.5%)
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 (04年7月末現在)	—	—	394 (325)	36.5% (30.1%)
3	ファイター リヤ ブレーキホイールシリンダーサービスキャンペーン (04年9月10日)	182 ('02年3月8日 ~ '02年4月2日)	182 (04年7月末現在)	—	—	0 (0)	0.0% (0%)
4	大型トラック 4バグ式空気ばね緩衝装置付車Vロッド不具合対策リコ - ル (04年9月22日・1234)	4,454 ('03年5月16日 ~ '04年4月13日)	4,341 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%
5	大型トラック・バス エンジンハーネス不具合対策リコ - ル (04年9月22日・1239)	21,427 ('98年7月2日 ~ '04年2月27日)	21,149 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%

・()内数値は、9月25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
		230,060(214,724)

・()内数値は、9月25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。

2004.10.07

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
6/14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
6/15日20時	中央道 長野県座光寺PA	FU517TX 00年4月登録	済	中央自動車道下り走行中、松川C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、テット軸左側の内側の部分から出火 ・テット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。 ・テット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)
6/18日2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。 ・フロント及びテット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。
6/18日4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 テット軸ヘアリング緊急点検対象 (2004年5月点検実施済)
6/21日4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
6/21日22時	佐賀県神埼町 長崎自動車道 東そぎインター 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。ドライブ軸ヘアリング正常。ブレーキのひきずりなく、ブレーキは正常。 ・左ドライブ軸の内側タイヤのスチールワイヤが露出し、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)
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。 ・テット軸右側のアク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。 ・ブレーキラインが下側焼け大(後軸必ずれのため)、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、ヘアリングは調査中。 ・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。(除く後々軸左アクターヘアリング部) ・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。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	
6/23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 (2002年3月措置済)
6/24日10時	和歌山県 阪和道 御坊～南部	FE435E 93年9月登録	済	走行中エンジン吹気が悪くなり、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7ロックより第4気筒目のコックアウト突き出し。 ・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、 ・オイル不足からヘアリング焼き付き、コックアウト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く、これらからの燃料漏れの可能性はない。オルタネーターは県警が調査中。	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ぱなし。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7ロックより第4気筒目のコックアウト突き出し。エンジンオイル残量なし。 ・潤滑不良によるエンジン焼き付きと思われる。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 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。 ・フアンジョークのボルト穴部から破断している。プロペラシャフト材質に異常はないが破断面の様相からは破損モードは特定不可能。ユニバーサルジョイントのスパイダーに交換歴あり。フアン破損部の状況からスパイダー交換時のベアリングカップボルトの締め付け不足による弛み、破損の可能性が考えられる。整備状況を調査中。	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。 ・ロッカーシャフトの締め付けボルト1本が折損。これによりロッカーシャフトが折損。カムフレーム取り付けボルトのトルク低下、ロッカーカムとボルト干渉の順でカムフレーム周りに隙間ができオイル漏れが発生し、排気マニホールドに付着、発火したものと推定。	なし	関連性不明	スターターキースイッチリコール対象 (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	鳥根県安来市 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、ハーストしている。	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	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。 ・インタデフのコンパニオンフランチ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損。 ・デフ側破損部のコンパニオンフランチのスプラインに生じたカガによりシャフトねじ切上り部に挟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)
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採まれ跡があり、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が考えられる。	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	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、タイヤがハースト、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。チャンパも異常なし。	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	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。 ・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、プロペラシャフトが損傷したものと推定。第一報ではプロペラシャフト脱落との情報であったが脱落していないことを調査時確認した。 ・警察は人身事故扱いとせず、ドライバは病院で検査をおこなったが、通院はなし。	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9月 措置済)
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噴き上がり、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ムナ側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 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	走行中、異音が出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。 ・左前輪アタリリングが破損し、ブレーキひきずり発火したものと推定。 ・フロントハブベアリングおよび関連部品を調査中。	なし	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	キャブ電源ハーネスリコール対象 (2000年8月 措置済)
8/8日20時	鳥根県松江市 国道9号線	MS821P 94年6月登録	済	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ンク焼けを確認した。定置では今回もブレーキひきずりを再現できず。チャンパも異常なし。 ・新品部品に交換したが再発したため、車両引取り、7/29発生の大阪の車両とともに実車再現試験を実施。 ・1台(大阪)の車両で走行時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熱すると残圧が発生することを確認。 ・原因はブレーキ系エアラインのバルブ排気不良と推定。バルブ構成部品の詳細調査を継続。	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	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

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
8/26日3時	広島県東広島市 山陽道下り 西条IC手前	FU54JUJ 03年9月登録	済	後前軸(駆動軸)左内側タイヤの内側付近から出火。車載の消火器で消火。 駆動軸Vロッド上部のボールジョイント抜けが発生している。駆動軸が右へずれている。 ・後前軸(駆動軸)左側のショックアブソーバーの表面に亀裂あり、作動油が洩れてほとんど残っていない。 ・駆動軸のVロッドのボールジョイントが抜け出して、車軸の左右方向の拘束がなくなっている。 ショックアブソーバーの亀裂はブレーキドラム及びタイヤホイールと干渉したためと推定。	なし	リコール1234に該当 (9月22日届出)	該当なし
9/9日16時	徳島県板野町 高松道上り	FV415J 84年10月登録	済	プロペラシャフトが外れて走行不能になった。2次的被害なし。クラッチハウジングに亀裂なし。トランスミッション・メインシャフトが折損、 エクステンションハウジングが破断し脱落。ドレフラグが脱落。 ・トランスミッション・エクステンションハウジング側のドレフラグが脱落し、内部にオイルは残っていない。 ・オイル不足によりベアリング等に焼き付きが発生しキャがロック状態となり、メインシャフト破断 エクステンションハウジング破断 プロペラシャフト振られ、プロペラシャフトのトランスミッション側ジョイント部破損 部品脱落に至ったものと推定。 ・事故現場付近の路面にはオイルの痕は見られなかったとのことなので、事故直前に抜けたのではなくもっと前から なかったと思われる。	なし	当社調査結果から関連性 は認められません。	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
9/10日18時	群馬県松井田町 上信越道下り	FS510VZ 98年6月登録	済	走行中エンジン付近から異音発生。路肩に寄せたところインストして停車。その後出火し全焼。 ・エンジン左側7ロックより第4気筒目のコンロッドが飛び出し穴があいている。エンジンオイルの残量なし。破損し高温になっ たエンジン内部の金属片によりオイルが発火しエンジンロックにあいた穴から噴出、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。	シャシハーネスリコール対象 (2000年9月 措置済) タンデムプロペラシャフトリコール対象 (2003年7月 措置済) リヤプロペ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。ブレーキ低圧警報ワザ機能は正常。 制動力をテスターで計測したが検査基準には合格。 ・警察が捜査継続中。	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	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	キャブフック曲がり不具合リコール対象 キャブチャイルド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。 ・車両前方まわり3ヶ所の配線にショート痕あり。最初に炎が確認されている場所の近くにあった配線について回収、 調査中。	なし	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) キャブ電源ハーネスリコール対象
9/22日12時	静岡県岡部町 国道1号線	FV419J 90年10月登録	済	走行中異音がし、バックミラーで落下物を確認。そのままブレーキが効かなくなり惰性で走行し上り傾斜の場所で停止。 惰性で後退時に左後輪を縁石に当てて停車。 ・駐車ブレーキドラム、プロペラシャフトが別々に脱落。クラッチハウジングが全周亀裂。右フレム内側エアハイブ三本破損。 ・関連部品を回収し調査中。	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 (2004年7月 措置済)
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	関連性不明	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)
9/27日18時	和歌山県和歌山市 駐車場内	FE507B 95年11月登録	済 10/4日	駐車場に車両を停車後、異臭がしたので確認するとエンジン下部から火が出ていた。 ・スター内部が破損。連続通電による過熱でスター回りの一部が燃えたかと推定。 ・キースイッチの作動は問題なし。配線状況は確認中。スターは回収し調査する。	なし	関連性不明	スターキースイッチリコール対象 (2002年11月 措置済) キャブハーネス、ワイパーリンク干渉リコール対象
10/1日4時	愛知県岡崎市 国道1号線	FU510UZ 99年10月登録	済 10/4日	走行中異臭がした後、サイドコントロールボックス付近から煙がでた。キャブ全焼。 ・センターコントロールボックスのスイッチの一部が改造された形跡がある。その配線はねじり接続されており、一部に弛みあり。 この部分で発熱、発火したと推定する。	なし	当社調査結果から関連性 は認められません。	シャシハ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リコール対象 リヤリフスプリングのハンガーブラケット からの脱落リコール対象

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)

2004.10.7

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				
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。レッカーにて入庫。	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、道の駅に入庫。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庫。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	高速道にて出口にて、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庫	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(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ダウンと音がした為、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,エンジン 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。	神奈川県内の販社に入庫
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	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
15	FV419J	040922	671,844	9/23	有り	T/M Assy(TM, F/W Hsg,CL Hsg),ペラ	有り (全周亀裂)	無し	走行中異音がし、バックミラーで落下物を確認。そのままブレーキが効かなくなり惰性で走行し上り傾斜の場所で停止。惰性で後退時に左後輪を縁石に当てて停車。駐車ブレーキドラム、プロペラシャフトが別々に脱落。クラッチハウジングが全周亀裂。右フレーム内側エアパイプ三本破損。	静岡県国道1号岡部バイパス上り

注1. 太枠は、9月29日報告済の項目を示す。

大型車クラッチハウジングの拡大調査（中間報告）

1. 補用部品の使用実績調査

(1) 調査方法

調査個数：98年1月から04年6月までに出荷された728個の内、545個を調査致しました。

（今回調査337個+前回調査174個+前々回調査34個）

調査先：販売会社、部品商、整備事業者

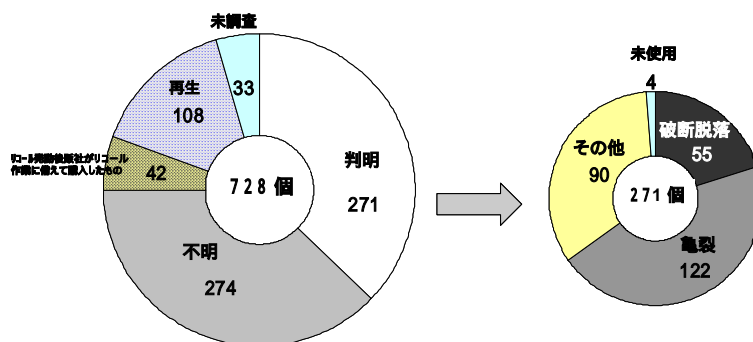
調査方法：

- ・訪問販売会社数：23社、拠点：128拠点
- ・調査実施月日：2004年9月20日（月）～25日（土）6日間
- ・調査人員：三菱ふそうから各販社に26名派遣（延べ人員156名）+販社人員延べ約200名
- ・調査帳票数：出庫伝票・作業指示書等、延べ約30万枚の中から該当するものを抽出
- ・聞き取り調査：販売会社内で使用した分については当時修理受付対応した関係者から聞き取り調査を実施。販社外部に販売したものについては部品商、並びに整備事業者への聞き取り調査を実施。

(2) 調査結果

用途が判明した271個の内、破断・脱落・亀裂は合計177個(65%)認められた。

速報ベースにつき現在実績値について精査中



2. クレーム実績調査

(1) 調査内容

調査件数：1994年1月～2004年5月20日の間にクレーム申請を受けた175件

調査先：販売会社、拠点

調査方法：・訪問販売会社数：23社、拠点：128拠点

・調査実施月日：2004年9月20日（月）～25日（土）6日間

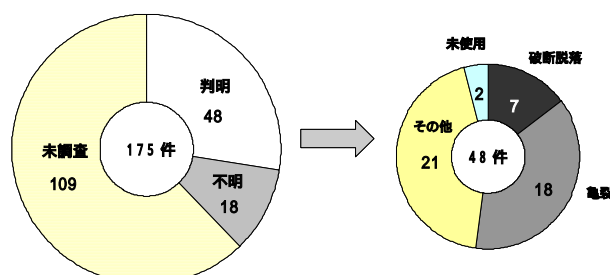
・調査人員：上記1項に併せ実施

・調査帳票：調査準備として部位コードでクラッチハウジングケースに絞込みを行い、作業コードで交換理由を特定し、その上で作業指示書、クレーム申請書・精算書等延べ約7万枚から該当するものを抽出。

・聞き取り調査：当時修理受付対応した関係者から聞き取り調査を実施。

(2) 調査結果

用途が判明した48個の内、破断・脱落・亀裂は合計25個(52%)認められた。



速報ベースにつき現在実績値について精査中

3 . P L 保険処理実績調査

(1) 調査内容

調査対象期間：1998 年～2004 年 5 月

調査方法：「 P L 保険 拡大損害処理依頼票」の内容調査

(2) 調査結果

P L 保険処理件数は 44 件あり、この内 1 件を認めたが、本案件は届出時に提出した不具合一覧（67 件）の内の No.54 の奈良県で発生した人身事故に該当する案件でした。

不具合発生日：1998 年 7 月 14 日

車両型式：FV416T

状況：クラッシュング 破損によりトランスミッションが垂下がりプロペラシャフトが脱落、路上に転がったプロペラシャフトを後方を走行していた乗用車に当り、女性ドライバーが顔に負傷された。

4 . 現時点で判明した事故報告

本件は整備事業者以外に販した補用部品の調査結果から初めて判明したため、商品情報連絡書の発行は行われていませんでした。

事故発生日：1998 年 6 月 20 日

発生場所：山口県山陽自動車道宇部インターチェンジ付近

車両型式：FP415DR

登録年月：1988 年 11 月

走行距離：不明（空車状態）

ドライバー：男性（当時 34 歳）

状況：当事者のドライバーに状況確認したところ、山陽道宇部 I / C 付近を空車にて走行中、トランスミッションがクラッシュング状態になり、チェンジができなくなりゆっくり路肩に停車した。クラッシュングは破損、ブレーキは効いていた。

故障発生時、シフトレバーが反力の無い状態になったため、ギヤシフト操作時に勢い余って体が前方に移動しハンドルに腹部を打ち肋骨が折れたと思ったが、ほっておけば直ると思い病院には行かなかったとのことです。

本件は、警察、道路公団立会いの上、故障扱いとなっております。

車両の修理は、整備事業者で行い費用は有償でした。

5 . 今後の調査分析

入手した情報の精査を進めると共に、補用品の出庫とクレーム実績と商品情報連絡書の相関関係などを主体に分析を行い、出来るだけ早くご報告させていただきます。

以 上

資料7

リコール番号R1229 急ブレーキ時の非常扉シート倒れ不具合情報

2004.10.7

No.	車台型式	通称名	登録年月日	扉連動 ストッパ-	不具合状況				処置		
					発生日	走行距離km	発生場所	事故状況	負傷者状況	台数	内容
1	MS815S	ふそうエアロバス 大型観光	1993/6/10	無	1993/11/22	43,023	大分県	営業走行中、最後部席の乗客が、急ブレーキ時、前席の非常口横転倒式座席背当て部のグリップで踏ん張ると(座席が前に)転倒すると苦情。	なし	(1)	当該車両に関する改修指示はなし。 2004年10月2日、販社が確認の結果、当該車にストッパー装着されていることを確認。 装着経緯については、調査するも記録が現存せず不明。
2	MP717M	ふそうエアロスター-大型路線	2001/3/14	無	2001/7/31	47,625	名古屋市内	営業走行中、非常口横転倒式座席の後(最後部席)に着座中、ブレーキ時に体が前方へ移動、その時、前席に手を掛けたら当該座席が前方へ倒れた。	なし	0	当該車両に関する改修指示はなし。 通常運行では問題無きため、当該車両については特に対策実施せず。
3	MS829P	ふそうエアロバス 大型観光	1999/9/20	無 (後に装着)	2001/11/1	195,000	愛媛県内 (営業運転後の苦情により不明)	強いブレーキ時、最後部席の乗客が反動で非常口横の座席によりかかったところ、座席脚のロックが外れ持ち上がり、当該座席にすわっていた乗客が負傷(鞭打ち)した。営業運転後に苦情あり。	商連書では「ムチウチ」と記載されているが診断書等の報告はなし。ユーザーに確認したところ、被害者は医療機関にかかっていない。(ユーザーは被害者に対し菓子折りを持参しお詫びしている。)	23	当該車両の処置について、旧MBMに相談する様に販社に指示。 2002年2月頃、販社要求によりMFTBCより図面送付。 部品は販社が製作し、ユーザーにて改修作業実施。費用はMFTBC負担。 < 部品手配個数および発送月 > 2002年3月 : 16個 2002年4月 : 2個 2002年5月 : 4個 2002年6月 : 4個 大型観光バス全26台
4	MP747K	ふそうエアロスター-大型路線	1997/11/25	無 (後に装着)	2001/11/20 16:43	202,723	兵庫県伊丹市西町の交差点	衝突事故発生時の急ブレーキの為、最後部席の乗客が前方の非常口横の座席にぶつかり当該座席が前へ転倒。乗客2名が座席間に挟まれ怪我をした。	31歳の女性:非常口横シート着席者 頸椎捻挫、左肩間接打撲・腰部打撲で10日間の加療 週3~4日通院加療 76歳男性:非常口横シート着席者の可能性あるが不明 左前腕擦過傷で5日間の加療12/5をもって示談解決 その他に同事故で4名の負傷者があった。	4 他2	当該車両の処置について、旧MBMに相談する様に販社に指示。 販社要求によりMFTBCより図面送付。 部品および取り付け工事とも、販社が実施し、費用はMFTBCが負担。 2001年11月 : 2台 大型路線 2004年8月 : 2台 大型観光 中型送迎バス1台はすでにストッパーつき リコール対応する。 中型路線バス1台はストッパー無し リコール対応する。
5	MP35JM	ふそうエアロスター-大型路線	2001/12/6	付	2001/12/25	6,011	横浜市内	非常扉と座席のセット手順を間違えたため、営業運転中のブレーキ時に非常口横の座席が起き上がり乗客が怪我。(正規は非常扉を閉める前に座席をセットしなければいけないが手順が逆となったため、ストッパが機能しなかった)	ユーザーは人身事故の扱いはないとのこと。商連書記載の「怪我」はユーザー担当者から聞き取りしたもので状況は未確認です。	0	当該車両の処置に関する指示はなし。 ユーザーに正規の手順を説明しユーザーの了承を得、特に対策実施せず。
6	MP717K	ふそうエアロスター-大型路線	1997/9/29	付	2002/7/27 19:50頃	175,500	大阪市城東区関目のT字路	営業運転中、信号無視の自転車を避けるため35km/hより急ブレーキをかけたところ、非常口横の座席が前傾し、最後部右側座席の乗客が左胸と左足を打撲する事故が発生した。	45歳の女性:左胸と左足を打撲 治療日数10日	30	ユーザー要望により1台はMFBMサービスマンがユーザー車庫にて改修実施。残りの車両は、非常口部に補強板を追加するとともに、剛性アップしたストッパーに交換を実施。(全30台) 部品はMFBMが製作し、改修は販社が実施。費用は共にMFTBCが負担。 2002年12月9日 : 1台 2002年12月12~16日 : 16台 2003年2月17~18日 : 13台 大型路線全30台

No.	車台型式	通称名	登録年月日	扉連動 ストッパ-	不具合状況				処置		
					発生日	走行距離km	発生場所	事故状況	負傷者状況	台数	内容
7	MP717K (改造車両)	ふそうエアロスタ-大型路線	1997/2/21	付	2002/9/16 21:17頃	175,600	大阪市比花区島屋の交差点	営業運転中、ユニバーサルスタジオバス停を出て南方へ約100m走行し交差点へ青信号で約40km/hで直進したところ対向車がウインカーを出さずに右折したため、衝突を避けようと急ブレーキをかけたところ、最後部右側座席の乗客が非常口横の座席の背もたれに両手をついたため、席が前傾し、打撲し衣服が破れる事故が発生した。	22歳の女性：ひざを打撲し服が破れた 治療日数0日 物損のみで負傷事故にはならなかった。(被害者了解)	0	当該車両に関する改修指示はなし。 当該座席は改造メーカーによる改造車両のため、特に対策実施せず。
8	MP747M	ふそうエアロスタ-大型路線	調査中	無	2000/3/15	149,000	調査中	衝突事故の際、非常口部座席が跳ね上がった。	12名負傷、内4名については非常口部座席が跳ね上がり、当該座席に着座の乗客2名が対面座席の乗客2名とぶつかり負傷。怪我の状況は調査中	39	当該車両に関する改修指示はなし。 2000年7月頃、ユーザ要望により、阪社が当該車を含む39台に非常扉連動ストッパ-を装着。 部品はMFBMが製作し、改修は阪社が実施。費用は共にMFTBCが負担。
9	MS822P	ふそうエアロスタ-大型観光	調査中	無	2002/11/9	記載無し	調査中	営業運行中、危険回避のための急ブレーキ時、最後座席の乗客が非常口部の座席の背もたれに掴まったところ、座席と共に前方へ倒れ負傷(打撲)を負った。	打撲。詳細は調査中	0	当該車両に関する改修指示はなし。 特に対策実施せず。

*MFBM:三菱ふそうバス製造

9月22日静岡県国道1号岡部バイパスでのクラッチハウジング破損に係る調査結果報告

9月22日午前11時50分頃、国道1号線岡部バイパス上り(静岡県志太郡岡部町)道の駅「宇津ノ谷峠」手前300m付近を走行中、駐車ブレーキドラム、プロペラシャフトが脱落、クラッチハウジングが全周亀裂した事故のその後の調査結果をご報告いたします。

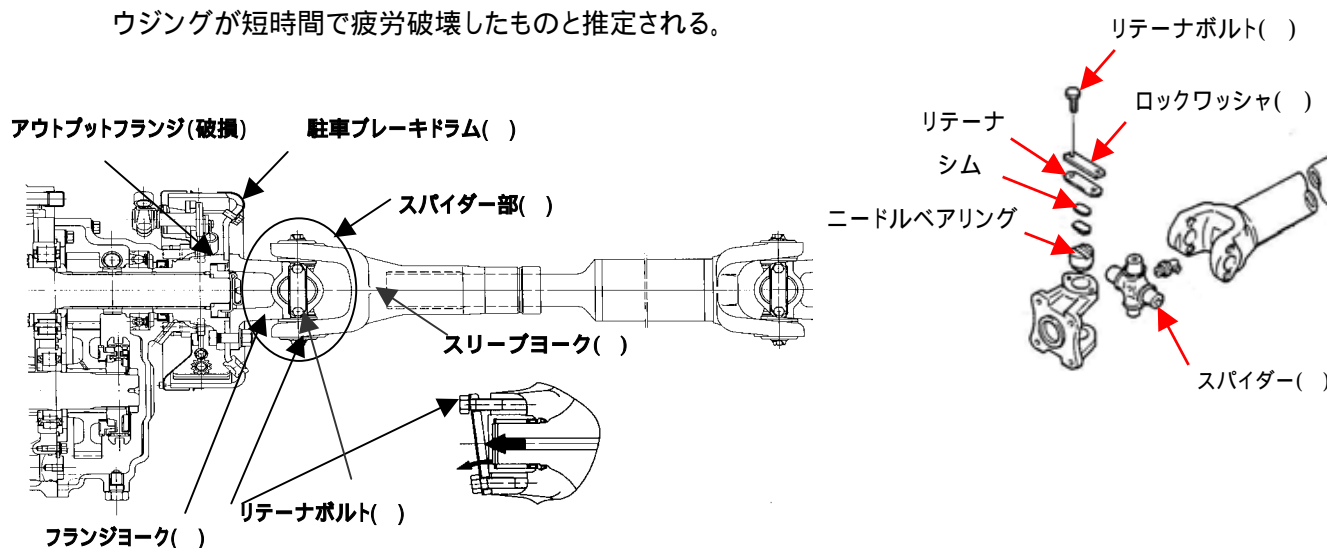
1. 調査結果

フランジヨーク()のリテーナボルト()が疲労破壊していた。

スリーブヨーク()側のボルトの緩み止め処置が不適切であった(1箇所はロックワッシャ()が無い、1箇所は緩み止め処置がされていない)。

駐車ブレーキドラム()とプロペラシャフトにつながるフランジヨークが180°反転されて組み立てられていた。

上記状況から、最初にフランジヨーク側のボルトに緩みが発生し、ボルトが折損。その結果スパイダー()部に偏芯が発生し、の誤組が助長した形となり、プロペラシャフトの振れが大きくなったため、クラッチハウジングが短時間で疲労破壊したものと推定される。



以上のことから5月26日届出の大型車クラッチハウジング破損リコールの原因とは異なる極めて特異な不具合と推定いたします。

なお、整備歴については、上記の駐車ブレーキドラムフランジヨークの組立は販売会社で実施しております。それ以外の についての整備については、一般整備での入庫歴は無く不明です。

2. クラッチハウジングリコール恒久対策への反映

上記要因については基本的には整備作業に係るものですが、今回のクラッチハウジング恒久対策作業要領に下記を追記して万全を計りました。

パーキングドラムとフランジを分解する際には必ず合いマークを付け、元通りに再組付けすること(整備解説書に明記事項)

No.1プロペラシャフトのスパイダ点検時、リテーナボルトの緩みがない場合でも全て新品ボルトとロックプレートに交換して規定通り確実に組付けること。

以上

本日届出1257の補足資料(物損) 2 タンデムプロペラシャフト脱落

2004.10.7

	型式	架装	不具合発生年月日	登録年月日	走行距離[km]	積載物	発生時の状況	発生場所
1	FS540VZ	ウイング	平成15年12月18日	平成8年8月30日	1,164,360	空車	高速走行中にタンデム間プロペラシャフト後後軸側脱落。後後デフ内部破損。(ピニオンパイロット、アウト・インBrig破損しピニオンAssy拔出し) 後続の大型トラックおよび軽乗用車が脱落したプロペラシャフトに接触。後続大型トラックのプロペラシャフトより異音発生。軽乗用車がATオイルパンを破損。	東名高速道路下り横浜町田IC付近
2	FS510VZ	ウイング	平成16年2月25日	平成9年9月22日	1,042,117	雑貨	高速走行中にタンデム間プロペラシャフト脱落。ピニオンギヤ先端キャスルナット部割ピンがネジ部で破断。コンパニオンフランジ、ピニオンギヤのスプライン部損傷大。後続の軽乗用車および乗用車が脱落したプロペラシャフトに接触。軽乗用車が前軸を破損。乗用車がATオイルパンを破損しオイル、燃料漏れ発生。	中国自動車道上り中国豊中IC付近
3	FS540VZ	幌車	平成16年3月3日	平成8年11月1日	424,026	バイク	走行中にタンデム間プロペラシャフト後後軸側脱落。デフよりオイル漏れ跡有り。オイル量残り約3L。デフベアリングがた大。後続の小型貨物車が脱落したプロペラシャフトに接触し燃料タンクを損傷。	名神高速道路下り桂川PA付近
4	FS510VZ	ウイング	平成16年4月3日	平成8年12月5日	1,200,221	雑貨	走行中にタンデム間プロペラシャフト脱落。後後軸デフコンパニオンフランジがナットごと拔出し、デフアルシヤルピニオンのスプライン部及びコンパニオンフランジのスプライン部互いに磨耗大。後後軸デフデフアルシヤルピニオンパイロットBrig、インナアウトBrig破損、リングギヤ歯欠。後続の乗用車が脱落したプロペラシャフトに接触しオイルパンを損傷。	浜田自動車道金城IC付近
5	FS510VZ	バン	平成16年5月23日	平成9年5月	909,629	不明	高速を走行中にタンデム間プロペラシャフト脱落。キャスルナットが脱落し割りピンも紛失。後続の乗用車2台が脱落したプロペラシャフトに接触。1台目の乗用車は車両下部を損傷し走行不能。2台目の乗用車はサスペンション、フレームを損傷。	北陸自動車道下り「金津IC～加賀IC」間
6	FS410U	ウイング	平成16年6月4日	平成8年3月21日	1,081,192	雑貨	高速走行中にタンデム間プロペラシャフトが脱落し、後続の乗用車が接触。乗用車は車両下部を損傷し走行不能。	名神高速道路上り京都IC付近

本日届出1258の補足資料(人身)

8 駐車ブレーキケーブル破損

2004.10.7

	型式	架装	不具合発生 年月日	登録 年月日	走行距離 [km]	積載物	発生時の状況	負傷 人数	性別	年齢	受傷 部位	受傷程度	治療費 負担者	発生場所
1	FE567B	塵芥車	平成15年2月3日	平成10年9月29日	53,024	ゴミ	ゴミ回収時に車両停止後、駐車ブレーキを引き降車、輪止め設置を行おうとした時に“ガチャ”音と共に車両が転がり出した。運転手が車両外からハンドルを操作しガードレールへ接触させたが止まらず30m程下った付近で運転手が足を踏かれ骨折。その後車両は右フロント車輪が側溝へ脱輪、キャビン右側面を壁に衝突し停車。	1人	男性	50歳代	足	・右足関節内果開放骨折 ・右前足部裂創 ・左膝擦過創 入院:26日間 通院:2日間	販売会社	神戸市北区鈴蘭台西町
2	FE668EV	キャリヤカー (車載車)	平成16年9月13日	平成9年3月25日	318,000	乗用車	ホテル横の道路(下り坂)で乗用車をキャリヤカーの荷台へ固定中、突然駐車ブレーキケーブル折損。20~30m車両後退しホテルの石垣にぶつかった。事故発生時荷台で作業していたユーザが事故の衝撃で頭と肩を荷台にぶつけた	1人	男性	30歳代	頭と肩	頸椎捻挫 3週間の安静加療を要する見込みと診断されたが、通院は1回、現在は不調なく就業中。	販売会社	新潟県新発田市月岡

本日届出1258の補足資料(物損)

8 駐車ブレーキケーブル破損

	型式	架装	不具合発生 年月日	登録 年月日	走行距離 [km]	積載物	発生時の状況	ドライバー 年齢 性別	発生場所
1	FE568B	バキュームカー	平成16年7月20日	平成10年11月27日	63,934	糞尿	民家横で車両止め駐車ブレーキを引き輪止めしようとした時、車両が後方へ動き出し駐車場の柱と壁に後部が衝突した。駐車場の柱の1本が基礎から外れた。コンクリート外壁に傷がつき、外壁の上のガードレール変形。他車両への被害無し。	男性 40歳代	福岡県八女郡黒木町