

2004年10月20日
三菱ふそうトラック・バス株式会社
広報部

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、市場措置が終っていない5件についてでございますが、10月末までに届出を予定しており鋭意とり進めております。最終的に47案件は当初予定のリコール届出43件、改善対策4件からリコール届出42件、改善対策1件、サービスキャンペーン1件、他案件と統合等3件となる予定です。

記

1. 今週の定例報告事項

(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19日	10月20日	～10月下旬	合計
リコール	35 (32)	3 (3)	4 (7)	42 (42)
改善対策	1 (1)	0 (0)	0 (1)	1 (2)
サービス キャンペーン	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)
他案件と 統合等	3 (3)	0 (0)	0 (0)	3 (3)

・本日以下3件のリコール届出を済ませ、47案件累計で42件の対応を完了いたしました。

<47案件> (括弧内は届出番号)

- ① No.12(1277) T/Mニードルベアリング不具合
- ② No.39(1278) ナックルアーム破損
- ③ No.42(1276) 排気パイプ亀裂

本日の届出案件対象台数 (生産台数ベース)

No	12	39	42	計
リコール届出番号	1277	1278	1276	
大型トラック	6,078			6,078
中型トラック				0
小型トラック		236,532		236,532
大型バス	1,641		3,026	4,667
中型バス				0
小型バス		17,720		17,720
計	7,719	254,252	3,026	264,997

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) 今月末まで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5件の案件を追加しました。そのうち1件を改善対策からサービスキャンペーンへ変更いたします。

<47 案件リコール>

- ① No.5 フロントサスペンションボールジョイント磨耗
- ② No.6 タイロッドエンドボールジョイント磨耗
- ③ No.11 フロント独懸用アームシャフト亀裂
- ④ No.16 リアアクスルチューブ破損

<改善対策からサービスキャンペーンに変更>

- No.45 A T車駐車時の注意喚起（前回名称：A T車のPレンジ不良）
- ・ この結果、47案件はリコール届出42件、改善対策1件、サービスキャンペーン1件、他案件との統合等3件となる予定です。

(3) 届出済み市場措置の状況(10月16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55.7% 暫定対策が19.6%となりました。尚、全体の実施率は、75.2%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、95.8%となりました。
- ・ 緊急点検台数は前回比約0.6万台増の約24.6万台、無料点検台数は同約1.7万台増の約36.0万台になりました。

(4) 6／14以降の事故案件について

- ・ [資料4] をご参照下さい。
- ・ 10月14日に発生しました広島市西区草津漁港での事故に関して10月15日にスクランブル調査を実施致しました。
- ・ 10月5日発生しました岐阜県中津川市中央道下りでの事故に関して10月18日にスクランブル調査を実施致しました。

2. 特記事項

(1) 大型バス「急ブレーキ時の非常扉シート倒れリコール」関連最新情報

- ・ [資料5]をご参照下さい。
- ① 6月9日岐阜県可児市（かにし）、4月29日香川県高松市、10月10日鹿児島県国分市（こくぶし）で人身事故の報告がありました。
- ② 今後の取り組み
 - ・ 実在登録台数 28,241 台中、現在 5,399 台(約 19%)リコール作業が完了しており、今月末迄に70%の改修を目標とし、最終的には11月末の作業完了を目標に全力を挙げ取り組みます。

- ・バスリコール改修に係る特別体制の設置

バスリコール2案件（No.17 非常ドアの開放、No.47 急ブレーキ時の非常扉シート倒れ）を最優先に対応する改修チームを10月18日より段階的に派遣し、前回ご報告の30名の準備チームと合せて100名体制で開始しました。

（2）大型車クラッチハウジング拡大調査報告

- ・[資料6]をご参照下さい。

今回の調査の結果、商品情報連絡書はクレームから4件、および補用品の1件(クレームの1件と重複)の合計4件のみ発行されておりました。

（3）リコール作業推進のための取り組み

- ・[資料7]をご参照下さい。

緊急性の高い9案件についてリコール作業および部品の手配を最優先で行います。

以上

対策実施予定の47案件一覧

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:届出時点の台数(但し、1クラッチハウジング破損は8月末の台数)
 ※4: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。
 太字斜体部分は来週まで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		不具合件数 ^{※4}			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
					生産台数	登録台数 ^{※3}	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	71,876	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 (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	14,333	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	264	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(スバイダ)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	2,888	0	0	0	10/7	スプリングが腐食して折損した場合、下記①又は②の現象が発生。①スプリング折損により駐車ブレーキ能力が低下する。②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、エア漏れが生じて、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 駆動車)	93/11～98/12 93/10～03/07	105,991	精査中	0	0 2	0	10/27	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破損し、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る。
6	タイロッドエン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 93/9～99/7	251,735	精査中	0	0	0	10/27	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る。
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	390	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	332,178	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ータ破損	小ト	キャンター	93/10～97/2	15,227	12,418	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 (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	18,177	0	0	14	8/25	後後軸(テッド軸)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	フロント独立駆動アームシャフト亀裂	大バ 中バ	大型バス MS72 □、MU515,525 中型バス MM526,527	82/12～95/8 82/12～94/8	10,011	7,089	0	0 1	0	10/27	前輪独立駆動装置のアッパー・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パー・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 (1277)	T/M ニードルベアリング不具合	大ト 大バ	スーパーグレート、 大型バス	00/3～03/9	7,719	7,605	0	0	0	10/20	3rdのニードルベアリングの不具合により、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	91,524	75,693	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、フックとシャン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	13,735	1	1	0	9/29	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ます。
 ※3:届出時点の台数(但し、1クランチハウジング破損は8月末の台数)
 ※4: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。
 太字斜体部分は来週まで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		不具合件数 ^{※4}			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
					生産台数	登録台数 ^{※3}	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 FNA,FS4,FSS, FV5	83/7～98/12 83/8～97/12	21,053	精査中	0	0	0	10/27	リヤアクスルチューブがブロー-A'アリンダ部付近で折損し、走行不能になるおそれがある
17 (1228) (46と統一)	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	3,590	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	3,148	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	107	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	1,723	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 (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	2,886	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 フック式ホイ ールパーク仕様 車(FUはオプション)	97/12～98/12	552	548	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	8,817	2	2	0	7/21	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 (1265)	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FV-R	96/7～04/9	2,821	2,415	1	1	0	10/13	後前軸インプット部エンドヨークを止めるキャスルナットが緩み、プロペラシャフトが脱落する。
25 (1262)	チェントランスファオイル洩れ	中バ	エアロミディ、 MJ	88/1～93/8	2,094	1,906	0	0	6	10/13	連続高速走行時チェントランスファ内油温が上昇し、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	2,052	0	0	2	9/15	リングギヤにスタービニオンが引っ掛かり、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操作を繰り返し行った場合、スタータグネットスイッチコイルがショートし、スターとスタータリレ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 (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	34,840	0	0	0	9/15	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 (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	53,183	0	1	9	9/22	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 (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	32,177	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 (29の副次的 扱い)	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: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ます。
 ※3:届出時点の台数(但し、1クラッチハウジング破損は8月末の台数)
 ※4: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。
 太字斜体部分は来週まで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		不具合件数 ^{※4}			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
					生産台数	登録台数 ^{※3}	人身	物損	火災		
31 (1224) (37と統一)	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	1,456	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 大型バスエアロ クイーン:MS	94/11～96/7	5,160	4,854	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	53,717	52,009	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 キン ター:FE,FF,FG エアロミディ:ME, ローザ:BE,BG	98/9～04/8	75,596	73,980	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	724	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	28,325	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) (31と統一)	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	788	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 (1266)	アクスルシャフト破損	大ト	ザ・グレート FT	83/7～95/1	3,035	1,440	1	0	0	10/13	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 (1278)	ナックルアーム破損	小ト 小バ	キャンター:FE ローザ:BE,BH	80/2～89/3 80/2～90/4	222,960 254,252	58,284	0	0	0	10/20	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舵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	31,409	0	1	0	8/4	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廻るなど)をきたすおそれがあります。
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	16,561	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 (1276)	排気パイプ亀裂	大バ	エアロクイーン: MS エアロキング: MU	92/10～98/8	3,026	2,926	0	0	0	10/20	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 (1261)	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	3,263	0	0	0	10/13	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	7,929	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。

※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ます。
※3:届出時点の台数(但し、1.クラッチハウジング破損は8月末の台数)
※4: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。
太字斜体部分は来週まで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		不具合件数 ^{※4}			届出進捗 (届出予定)	不具合内容
					生産台数	登録台数 ^{※3}	人身	物損	火災		
46 (1228) (17と統一)	荷物扉開放	小バ	ローザ BE6, BG6 (観音扉付き車)	97/10～02/3	1,077	1,050	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	28,241	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 中 ト	(大ト) グレート、 スーパーグレート FU,FV,FP,FT,F W (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	142,425	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。
-------------	-------------	-------------	--	------------	---------	---------	---	---	---	-----	--

サービスキャンペーン

45	AT車駐車時の注意喚起	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 85/09～04/08	31,208	精査中	0	3 5	0	10/27 (通知予定)	オートマチックトランスミッション装着車は、急勾配の加速に駐車する際、Pレンジのみで駐車した 場合や、Pレンジに入っているにもかかわらず、荷物の積み込み作業などによる荷重が増加した場合駐車ブ レーキが確実に効いていないと車両が動き出す可能性がある。
----	-------------	----------	--	---------------------------	--------	-----	---	--------	---	-----------------	---

来週までに届出準備が完了する項目

2004/10/20

(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
5	フロントサスペンションボールジョイント摩耗	リコール	小型トラック キャンター(フロント独立懸架車):FB,FE,FD,FG 小型バス ローザ(フロント独立懸架車):BE,BG	105,991 '93/11~'98/12 '93/10~'03/07	精査中	2004/10/27
6	タイロッドエンドボールジョイント摩耗	リコール	小型トラック キャンター(フロントリジットアクスル車):FB,FE,FG 小型バス ローザ(フロントリジットアクスル車):BE,BG	251,735 '93/11~'98/07 '93/09~'99/07	精査中	2004/10/27
11	フロント独懸用アームシャフト亀裂	リコール	大型バス エアロQueen、エアロキング:MS,MU エアロメディ:MM	10,011 '82/12~'95/8 '82/12~'94/8	7,089 (8月末時点)	2004/10/27
16	リヤアクスルチューブ破損	リコール	大型トラック サ・グレート、スーパーグレート(低床車): FN4,FS4,FS5,FY5	21,053 '83/8~'97/12	精査中	2004/10/27
45	AT車のPレンジ不良 AT車駐車時の注意喚起	改善対策 サービスキャン ペーン	小型トラック キャンター(AT車):FE 小型バス ローザ(AT車):BE	31,208 '85/09~'04/08	精査中	10/27/2004 (通知予定)

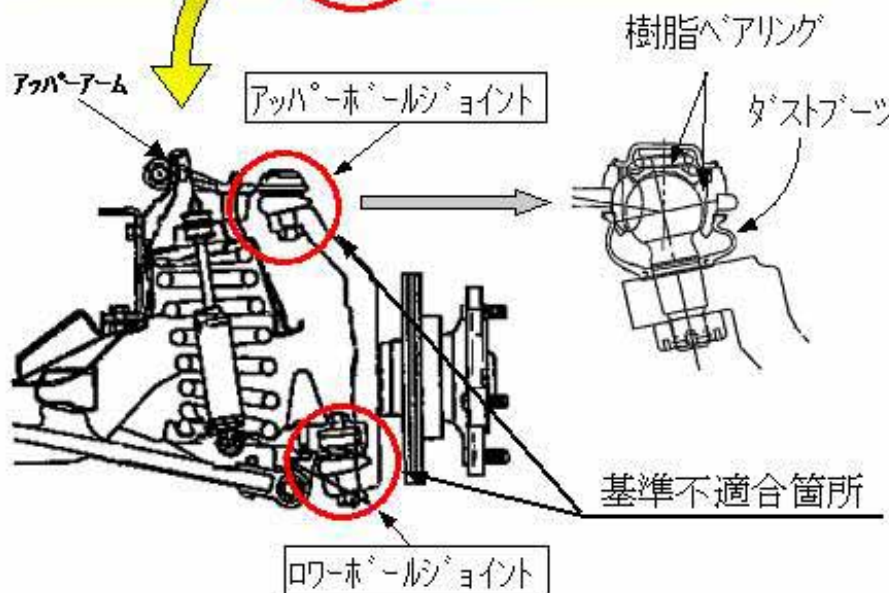
<ご参考> 本日届出の案件

	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	実在登録 台数	届出予定日
12 (1277)	T/M ニードルベアリング不具合	リコール	大型トラック スーパーグレート:FP,FS,FT,FU,FJ,FW,FY,KS 大型バス エアロQueen、エアロキング:MS,MU	7,719 '00/3~'03/9	7,605 (8月末時点)	2004/10/20
39 (1278)	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 小型バス ローザ:BE,BH	222,960台 254,252台 '80/02~'89/03 '80/02~'90/04	約53,000 58,284 (8月末時点)	2004/10/20
42 (1276)	排気パイプ亀裂	リコール	大型バス エアロQueen:MS, エアロキング:MU	3,026台 '92/10~'98/08	2,926 (8月末時点)	2004/10/20

※:No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	№5 フロントサスペンションボールジョイント摩耗 (小型トラック, 小型バス)	生産105,991台 '93/10～'03/07	実在登録台数 精査中
------	--	-----------------------------	---------------



アッパーアームとロワアームのボールジョイントにおいて、

- ①ダストブーツのシール構造が不適切なため、ジョイントへ泥水等が浸入することによりジョイント内の樹脂ベアリングが摩耗することがある。
- ②修理でアッパーアームボールジョイントを交換するとき、ボールジョイントからシールを取り外し、再取り付けする必要があるため、この作業でシールを損傷する可能性がある。
- ①、②いずれの場合もそのままの状態で使用を続けるとがたつきが大きくなり、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る。

改善内容

- ①対策品のシールを取り付けたボールジョイントに交換する。
- ②アッパーボールジョイントはアッパーアームに取り付けた状態で対策品を納入する。

なお、部品の供給に時間を要するため、当面の暫定措置としてボールジョイントを点検し、がたつきまたはブーツの損傷がある場合は対策品に交換し、問題のない場合は後日対策品に交換する。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 95/6月	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
75 ※	0	2 ※	0	無し

※: 6/14会見時は商連書56件 (04.03.31カットオフ) と発表したが、対象機種及び内訳を精査し6件を追加。更に'04年4月1日以降発生した物損2件を含む13件を追加。

注1. は、交換部品を示します。
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	№ 6 タイロッドエンドボールジョイント摩耗 (小型トラック、小型バス)	生産251,735台 '93/9～'99/7	実在登録台数 精査中
------	---	---------------------------	---------------



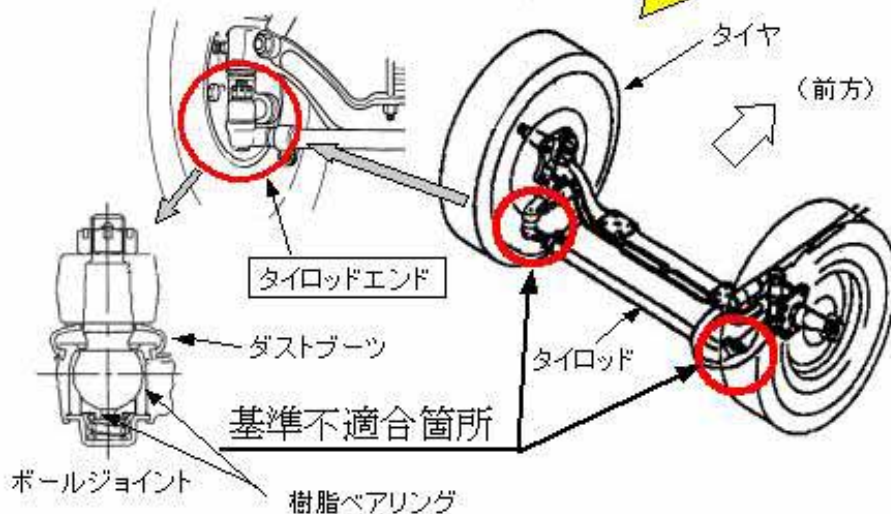
ボールジョイントにおいて、ダストブーツのシール構造が不適切なため、当該ジョイントへ泥水などが浸入し、ジョイント内の樹脂ベアリングが摩耗してがたつきを引き起こすことがある。

そのため、そのままの状態で使用を続けるとがたつきが大きくなり、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恐れがある。

改善内容

タイロッドエンドを対策品と交換する。

なお、部品の供給に時間を要するため、当面の暫定措置として、ボールジョイントを点検し、がたつきまたはブーツの損傷がある場合は対策品に交換し、問題のない場合は後日対策品に交換する。

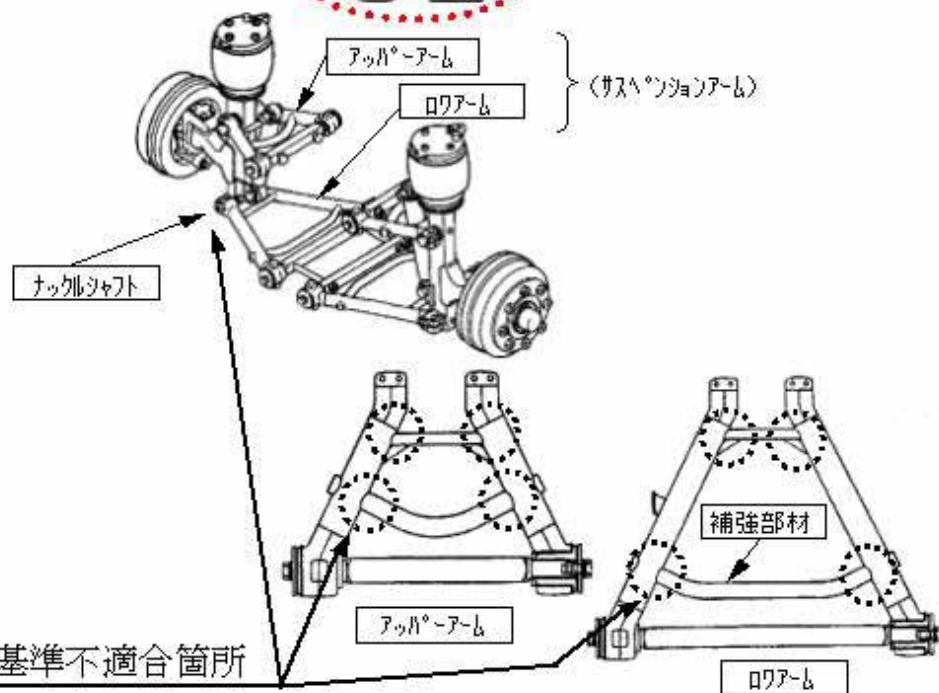


商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 〔95/10月〕	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
38 ※	0	0	0	無し

※：6/14会見時は商連書33件（04.03.31カットオフ）と発表したが、対象機種及び内訳を精査し4件を追加。更に'04年4月1日以降発生した新たな不具合1件を追加。

注1. ☐ は、交換部品を示します。
2. 記載内容は国交省届出時点に変更となる場合があります。

リコール	№ 11 フロント独懸用アームシャフト亀裂 (大型バス)	生産10,011台 '82/12～'94/08	実在登録台数 7,089
------	---------------------------------	----------------------------	-----------------



前輪独立懸架緩衝装置のサスペンションアームの剛性が不足しているため、走行中、車体が路面の凸凹から受けるショックやブレーキの力により、当該アームの補強部材に亀裂が発生、あるいは、ナックルシャフトが摩耗する。そのため、この状態で使用を続けると最悪の場合当該アームの補強部が折損、あるいはナックルシャフトが折損し、走行不能となるおそれがある。

改善内容

サスペンションアームを対策品と交換する。

なお、部品の供給に時間を要するため、当面点検の上、当該部品に破損があるときのみ対策品に交換し、他は、後日対策品に交換する。

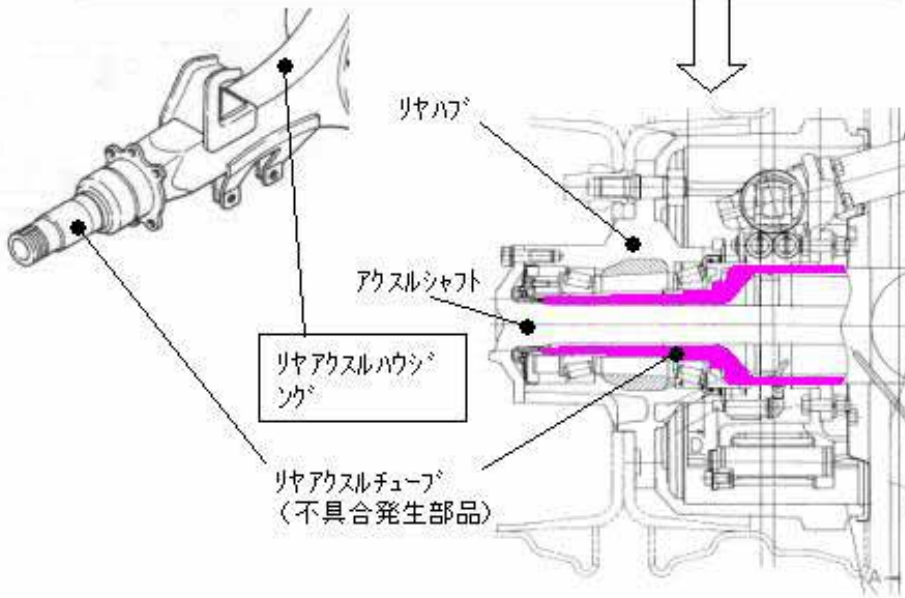
商品情報 連絡書件数 (初回情報 '92/11月)	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
59*	0	1*	0	無し

*：6/14会見時は商連書39件('04年3月31日カットオフ)を発表したが、対象機種及び内訳を精査し11件を追加。更に'04年4月1日以降発生した物損1件を含む9件を追加。

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

来週までに届出準備が完了する項目

リコール	№ 16 リヤアクスルチューブ折損 (大型トラック)	生産21,053台 '83/08～'97/12	実在登録台数 精査中
------	-------------------------------	----------------------------	---------------



低床式後2軸大型トラックの後軸のアクスルチューブに鍛造欠陥のある部品が組み付けられた車両がある。

そのため、そのままの状態で使用を続けると旋回時に受ける力により当該チューブに亀裂が発生し、最悪の場合、チューブが破断し走行不能に至るおそれがある。

改善内容

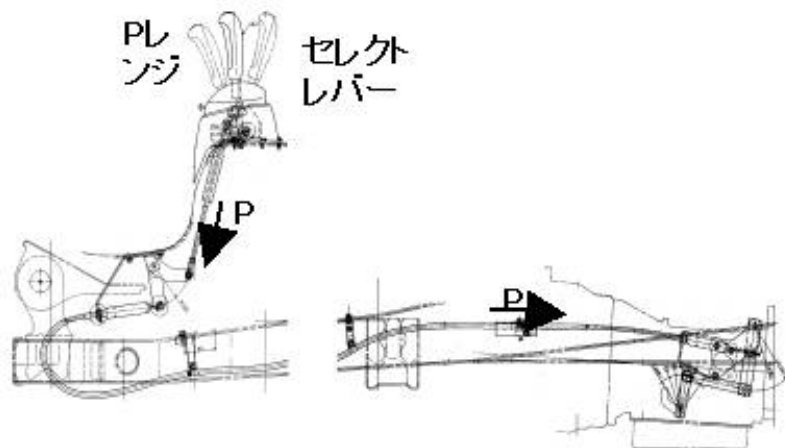
アクスルチューブを点検し、チューブに異常が見られるものは、ハウジングごと良品に交換する。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 95/1月	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
5	0	0	0	無し

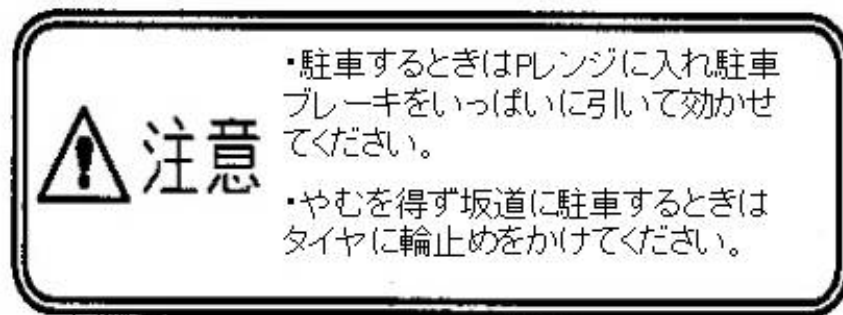
注1. は、交換部品を示します。

2. 記載内容は国交省届出時点に変更となる場合があります。

サービスキャンペーン	№ 45 AT車駐車時の注意喚起 (小型トラック・バス)	生産31,208台 '85/09～'04/08	実在登録台数 精査中
------------	---------------------------------	----------------------------	---------------



コーションプレート(貼付位置 パーキングブレーキレバー近傍)



オートマチックトランスミッション搭載車は、急勾配の坂道に駐車する際、Pレンジのみで駐車した場合や、Pレンジに入っている荷物の積み込み作業などによる荷重が加わった場合駐車ブレーキが確実に効いていないと車両が動き出す可能性がある。駐車ブレーキを確実に効かせれば、車両の動き出しは防止できる。

内容

駐車ブレーキを確実に効かせることを促すため、各ユーザにダイレクトメールを送付し、実例を示し注意を喚起するとともにコーションプレートを貼付ける。

商品情報 連絡書件数 〔初回情報〕 〔00/11月〕	不具合件数			指示改修
	人身	物損	火災	
5 ※	0	5	0	無し

※: 6/14会見時は商連書3件 (04.03.31カットオフ) と発表したが、4/1以降の新たに発生した不具合1件、1年前発生の不具合情報 (商連書) を新たに入手したことにより1件追加。

市場措置実施状況 (10月16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)	101,765	19,909 (20,089)	19.6% (19.5%)	56,666 (56,996)	55.7% (55.4%)	76,575 (77,085)	75.2% (74.9)%
2	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)	2,340	24 (24)	1.0% (1.0%)	607 (560)	25.9% (23.8%)	631 (584)	27.0% (24.8%)
3	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)	9,805	6,070 (6,093)	61.9% (61.3%)	— —	— —	6,093 (6,093)	62.1% (61.3%)

・()内数値は、10月9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)	47案件番号	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)	1	168,002 ('83年6月2日～'99年4月27日)	71,876 (04年8月末現在)	68,839 (68,768)	95.8% (95.7%)	158 (101)	0.2% (0.1%)
2	キャンター (ルートバン仕様車) 燃料タンク不具合対策リコール (04年6月15日・1083)	7	418 ('97年2月28日～'02年5月31日)	390 (04年7月末現在)	— —	— —	286 (283)	73.3% (72.6%)
3	MS8流体式リター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)	3	266 ('91年12月21日～'02年4月10日)	264 (04年7月末現在)	14 (12)	5.3% (4.5%)	120 (113)	45.5% (42.8%)
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)	22	552 ('97年12月12日～'98年12月21日)	548 (04年7月末現在)	213 (212)	38.9% (38.7%)	186 (96)	33.9% (17.5%)
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)	19	108 ('99年5月12日～'02年2月14日)	107 (04年7月末現在)	45 (47)	42.1% (43.9%)	12 (10)	11.2% (9.3%)
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)	20	1,760 ('99年3月10日～'00年6月14日)	1,723 (04年7月末現在)	779 (769)	45.2% (44.6%)	61 (49)	3.5% (2.8%)
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)	23	9,018 ('99年3月31日～'04年5月12日)	8,817 (04年7月末現在)	3,504 (3,365)	39.7% (38.2%)	211 (191)	2.4% (2.2%)
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)	9	15,227 ('93年10月25日～'97年2月13日)	12,418 (04年7月末現在)	3,305 (3,203)	26.6% (25.8%)	13 (10)	0.10% (0.08%)
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)	40	36,787 ('95年3月14日～'96年12月25日)	31,409 (04年7月末現在)	— —	— —	6,409 (6,064)	20.4% (19.3%)
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)	44	8,171 ('99年3月24日～'00年7月30日)	7,929 (04年7月末現在)	2,094 (2,045)	26.4% (25.8%)	1,301 (1,212)	16.4% (15.3%)
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)	10	31,255 ('89年9月26日～'00年3月16日)	18,177 (04年7月末現在)	9,849 (9,732)	54.2% (53.5%)	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)	14	91,524 ('92年6月29日～'98年9月29日)	75,693 (04年7月末現在)	19,207 (18,562)	25.4% (24.5%)	46 (32)	0.06% (0.04%)
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)	33	53,717 ('96年4月24日～'04年7月19日)	52,009 (04年7月末現在)	20,565 (20,099)	39.5% (38.6%)	54 (29)	0.10% (0.06%)
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)	13	246,852 ('83年8月27日～'99年11月30日)	142,425 (04年7月末現在)	27,137 (19,808)	19.1% (13.9%)	304 (0)	0.2% (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)	47案件番号	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 (%)
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)	27	35,395 ('02年5月24日～'04年3月11日)	34,840 (04年8月末現在)	10,346 (10,006)	29.7% (28.7%)	8 (0)	0.02% (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)	26	2,052 ('00年5月18日～'04年5月14日)	2,052 (04年7月末現在)	—	—	35 (20)	1.7% (1.0%)
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)	35	739 ('00年3月9日～'03年1月12日)	724 (04年7月末現在)	257 (255)	35.5% (35.2%)	18 (10)	2.5% (1.4%)
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)	31,37	1,771 ('92年9月16日～'03年1月15日)	1,456 (04年7月末現在)	296 (293)	20.3% (20.1%)	0 (0)	0.0% (0%)
19	ローザ 非常口扉・後部観音開き扉不具合対策リコール (04年9月22日・1228)	17,46	4,743 ('97年10月9日～'04年6月11日)	4,640 (04年7月末現在)	—	—	3 (2)	0.1% (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)	47	51,941 ('74年7月20日～'04年6月21日)	28,241 (04年7月末現在)	—	—	5,399 (2,847)	19.1% (10.1%)
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)	29	33,990 ('02年5月21日～'04年9月8日)	32,177 (04年8月末現在)	—	—	674 (0)	2.1% (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)	28	56,229 ('00年3月2日～'04年9月15日)	53,183 (04年7月末現在)	—	—	1,195 (0)	2.2% (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)	32	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)	0.0% (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)	41	34,837 ('89年10月11日～'91年5月20日)	16,561 (04年8月末現在)	1,346 (1,266)	8.1% (7.6%)	2 (0)	0.01% (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)	18	3,283 ('99年3月24日～'00年2月17日)	3,148 (04年8月末現在)	—	—	9 (2)	0.3% (0.1%)
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)	15	14,347 ('94年12月5日～'01年6月22日)	13,735 (04年8月末現在)	—	—	5 (0)	0.04% (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)	36	28,651 ('00年1月29日～'04年8月27日)	28,325 (04年8月末現在)	77 (17)	0.3% (0.1%)	3 (0)	0.01% (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)	34	75,596 ('98年9月25日～'04年8月18日)	73,980 (04年8月末現在)	—	—	74 (0)	0.1% (0%)
29	大型トラック 後前軸と後後軸間プロベンシャフト不具合対策リコール (04年10月7日・1257)	2	15,925 ('91年9月27日～'02年10月31日)	14,333 (04年8月末現在)	3,487 (3,487)	24.3% (24.3%)	0 (0)	0.0% (0%)
30	キャンター、ローザ、ファイター 駐車ブレーキケーブル不具合対策リコール (04年10月7日・1258)	8	367,697 ('93年10月11日～'01年5月29日)	332,178 (04年8月末現在)	—	—	0 (0)	0.0% (0%)
31	大型 エアオーバー車 駐車制動用ブレーキスプリング不具合対策リコール (04年10月7日・1259)	4	2,917 ('92年12月11日～'98年7月15日)	2,888 (04年8月末現在)	—	—	0 (0)	0.0% (0%)
32	大型 エアオーバー車 駐車制動用ブレーキウェッジ不具合対策リコール (04年10月7日・1260)	21	2,915 ('92年12月11日～'98年7月15日)	2,886 (04年8月末現在)	—	—	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)	47案件番号	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 (%)
33	中型バス 変向機 (Tドライブ) ピニオンギヤシャフト不具合対策リコール (04年10月13日・1261)	43	3,797 ('85年11月26日～'96年3月30日)	3,263 (04年8月末現在)	0	0.0%	0	0.0%
34	中型バス チェーン駆動式動力伝達装置 (トランスファ) 不具合対策リコール (04年10月13日・1262)	25	2,094 ('88年1月13日～'93年8月25日)	1,906 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%
35	大型トラック後2軸駆動車 前側駆動軸差動機 (インタデフケース) 不具合対策リコール (04年10月13日・1265)	24	2,821 ('96年7月31日～'04年9月28日)	2,612 (04年8月末現在)	0	0.0%	0	0.0%
36	大型トラック後1軸駆動車 リヤアクスルシャフト不具合対策リコール (04年10月13日・1266)	38	3,035 ('83年7月15日～'95年1月31日)	1,440 (04年8月末現在)	—	—	0	0.0%

・()内数値は、10月9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 リヤブレーキホー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 (04年7月末現在)	—	—	536 (529)	88.3% (87.1%)
2	CNG車 レギュレータガス漏れ不具合対策リコール (04年8月4日・1195)	-	436 ('01年9月5日～'04年2月17日)	1,078 (04年7月末現在)	—	—	474 (436)	44.0% (40.4%)
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ール (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)	0.0% (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ール (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)	—	—	18 (8)	0.09% (0.04%)
6	大型トラック 機械式自動変速機用電子制御機器(ECU)不具合対策リコール (04年10月13日・1268)	-	3,724 ('98年7月27日～'04年5月19日)	3,659 (04年8月末現在)	0	0.0%	0	0.0%

・()内数値は、10月9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
	246,328(237,955)	360,022(343,413)

・()内数値は、10月9日時点の数値を示す。

6/14以降の事故案件について

※：網掛け部が前回金見に対して追加・変更した箇所を示す。

2004.10.20

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	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
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。後々軸左側の内側の部分から出火 ・後々軸左側のみハブ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。 ・後々軸ハブ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) 緊急点検実施前
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。 ・前軸及び後々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 デッド軸ハブ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 東そごいインター 手前バス停	FU410U 96年3月登録	済	後前軸左内側、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。後前軸ハブアリング正常。ブレーキのひきずりなく、ブレーキは正常。 ・後前軸左側の内側タイヤのステールワイヤが露出し、タイヤバースト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。 ・後々軸右側のアウターハブ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。 ・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ハブアリング部) ・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。 ・ハブアリングは後々軸左側を除いて継続使用には適さない状態。不具合部位後々軸右側のアウターハブアリングは破損のため 調査不可能。	なし	関連性については 精査中 (警察調査結果待ち)	該当無し
6/23日10時	千葉県野田市 県道7号線	FE50EB 00年12月登録	済	前方車両が急停車したため、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7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、 オイル不足からハブアリング焼け付き、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、突然ホーンが鳴りつ放し。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7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。	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
				・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。 ・フレンジョークのボルト首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。フレンジ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。			
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。	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)
				・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→ロッカーカバート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。			
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。	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)
				・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の熱で着火、延焼したものと推定。			
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。	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)
				・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。			
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。	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) 緊急点検:未実施
				・インタデフのコンパニオンフレンジ締め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。 デフ側破損部のコンパニオンフレンジのスプラインに生じたガタによりシャフトねじ切上り部に振じり過負荷がかかり折損に至ったと推定。			
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。	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
				・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揉まれ跡があり、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。			
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。	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)
				・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。			
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。	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)
				・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。			
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、キャブフィルト、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。	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 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) 緊急点検:未実施
				・噴射ポンプの分解調査実施。コントロールラックがカバナ側1気筒目の溝底部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。			
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。	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)
				・左前輪アウターベアリングが破損し、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。			
8/8日20時	島根県松江市 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。	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)
				・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。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。 ・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。			
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。	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
				・キャブ後部の焼損が激しく、原因については県警捜査中。			

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	FU54JUZ 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。	なし	リコール1234に該当 (9月22日届出)	該当なし
				・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。			
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。ドレンプラグが脱落。	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
				・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ンプラグが脱落し、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ギヤ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。			
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でエンジン停止。その後出火し全焼。	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
				・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7ロックにあいた穴から噴出、延焼したものと推定。			
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 キャブチルト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。	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
				・最初に炎が確認された部位の近くで回収した配線にショート痕あり。配線を調査した結果、 後付け配線である可能性が高いが、出火がショートによるものかの判定は困難。			
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。	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)
				・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ア三本破損。 ・プロペラシャフト前側ユニバーサルジョイントのフランジヨークのリテーナボルトが疲労破壊していることからボルトが折損、その結果スパイ ダー部に偏芯が発生しプロペラシャフトの振れが増大しクラッチハウジングが疲労破壊したと推定。			
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。	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)
				・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。			
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	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。	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11月 措置済) キャブハーネス、ワイハーリンク干渉リコール対象
				・スタータ内部が破損。連続通電による過熱でスタータ回りの一部が燃えたと推定。 ・キースイッチの作動は問題なし。配線状況も干渉なく問題なし。スタータは回収し調査予定。			
10/1日4時	愛知県岡崎市 国道1号線	FU510UZ 99年10月登録	済	走行中異臭がした後、サイドコンソールボックス付近から煙がでた。キャブ全焼。	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
				・センターコンソ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。			
10/6日6時	大阪市北区 国道2号線	MP717K 98年10月登録	済 10/7日	走行中車両前方に乗用車が進入してきたため急ブレーキをかけたところ、そのはずみで車両右側後方の非常口横の シートが前に倒れた。倒れたシートに着席していた乗客とその後ろの席の乗客が負傷した。 大阪府警が車両保管中であり破損部位の詳細状況は確認できず。	あり 1名打撲 通院加 療5日 他1名はそのま ま帰宅	47案件 (No.47) に該当 リコール1229(9月22日届出)	燃料タンクリコール対象 (2000年9月 措置済) 非常口扉シートリコール対象 緊急点検: 8月25日実施
				・警察捜査中。			
10/14日14時	広島市西区 草津漁港浮桟橋	FK417J 89年1月登録	済 10/15日	岸壁と浮き桟橋とを結ぶ渡し橋の上に止めてあった車両が後退し、車両後方で橋の修理作業中の2名を巻き込んで 浮き桟橋の上で止まった。	あり 1名死亡 1名全身打撲	関連性については 精査中(警察調査結果待ち)	キャブチルト警告灯不具合改善対策対象
				・警察捜査中。			
10/5日19時	岐阜県中津川市	FP512D	済	約5%の下り勾配のS字カーブの後半の左カーブで、中央分離帯をまたいだ状態でキャブ左側を下にして横転、炎上。	あり	関連性不明	シャシハーネスリコール対象

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
	中央道下り	99年5月登録	10/18日	トラクター全焼、トレーラーは前方が焼損。 ・警察捜査中。	ドライバー重傷 後続車2台が追突、各運転手が重軽傷		(2000年7月 措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象

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

※網掛けは本リコールにかかわる人身事故

2004.10.20

No.	車台型式	通称名	登録年月日	扉連動 ストッパー	不具合状況					処置		商 連 書
					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I70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。	有
2	MP717M	ふそうI70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。	有
3	MS829P	ふそうI70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	2002年2月頃、ユーザ要望により販社に図面送付。 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	有
4	MP747K	ふそうI70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1	ユーザー要望により販社に図面送付。 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 中型路線バス1台はストッパー無し リコール対応する。	有
5	MP35JM	ふそうI70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。 ユーザに正規の手順を説明しユーザの了承を得、特に対策実施せず。	有

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		商 連 書
					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	
6	MP717K	ふそうI70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	有
7	MP717K (改造車両)	ふそうI70ス ター大型路線	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。	有
8	MP747M	ふそうI70ス ター大型路線	1997/3/13	無	2000/3/15	149,000	旭川市大町 3条6丁目 交差点	バス停を発車し100m位前進した地点で、一時停 止の左側から軽乗用車(運転手未成年)が飛び出 してきたため、衝突の瞬間と同時にブレーキを踏ん だ。その際、非常口部座席が跳ね上がった。 尚、詳細情報を得る為、警察署・検察庁・家庭裁 判所を訪問したが正式な回答申請の必要があり 中断	女性11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。 (骨折 1名 軽症 10名) ※負傷者年齢：72才 70才 68才 67才 65才 63才 58才 51才 26才 (不明 2名)	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、販社が当 該車を含む39台に非常扉連動ストッパーを装 着。 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。	有
9	MS822P	ふそうI70バス 大型観光	1999/3 <調査中>	無	2002/11/9	199,211	熊本県玉名 郡横島町 (国道501号 線より脇道 へ入った所)	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。	25才男性、頭部打撲 5日間の通院	0	当該車両に関する改修指示はなし。 特に対策実施せず。	有
10	MP717K	ふそうI70ス ター大型路線	1998/10	付	2004/10/6	205,282	大阪市北区 曾根崎新地 2丁目6番地	バス停から250m走行後(40Km/h)横から乗用 車が飛び出し、当該車両が衝突を避けるため急 停車した。	(当該座席) 41歳女性：前部シートに顔を当て 打撲、全治5日、通院加療 (後方座席窓側) 51歳女性：不明	161	ユーザ要望により板厚増大等による構造強化 を検討中。	
11	MK117J	ふそう I70ミディー 従業員送迎	1990/4/16 <生産日>	無	2004/9/9 夕方 (午後6時前)	不明	青森県 むつ市 大湊宇田	大型バスとすれ違う際、バスの後方から飛び出し て来た乗用車との衝突を避けるための急制動。 事故後、非常口横座席は前傾していた。	・非常口横座席に座っていた女性2名は顔面 を打撲で、軽症(通院は無し)。 ・車両中央部付近の補助席に着座していた 女性1人が通路に転倒、軽傷(打撲)を負い、 医者へ行った。 ・お客様から年齢は教えて頂けず。	2	ユーザが普段整備をしているモータースに指示 し、2004/9/13～14にストッパーを追加した。 なお、非常扉連動ストッパーはモータースが独 自に製作。 今回、リコール届出があったため、2004/9/24 にモータースから販社に費用負担の要求があ り、販社は了承。	

2004.10.20

No.	車台型式	通称名	登録年月日	扉連動 ストッパー	不具合状況					処置		商 連 書
					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	
12	MK219J	ふそう I70ミディ	1999/3 1999/2/10 <生産日>	付	2003/7/9	200,000	横浜市	走行中、子供の飛び出しによって急ブレーキをかけた際、非常口扉横の可倒式座席が、その後ろに座っていたお客様がもたれかかって前に倒れ、その方が通路の床に倒れて負傷した。	人身1名、64歳女性 腰椎捻挫、左臀部挫傷、右肘挫傷、左下腿挫傷により10日間の加療を要する見込みと診断された。	1	ユーザーが直接自社工場で改修	
13	MP35JM	ふそうI70ス ター大型路線	2001/7 2001/5/18 <生産日>	付	2004/4/19	145,000	横浜市内	横浜市内走行中交差点内で右折車と接触 非常口座席に着席していた1名がひざを打撲 但し、非常口座席は転倒しなかった。	10名が負傷全治10日前後と思われる。 当該座席の方は年齢・性別不明 非常口座席倒れ外の事故のため、詳細情報未入手	1	ユーザー側が処置、詳細不明	
14	MK517J	ふそう I70ミディ	1992/3/6 <生産日>	無	2002/3/28	不明	大阪市 都島区	都島区で駐車中の車両が飛び出したため、急ブレーキを掛けたところ、後席の乗客がパイプを握ろうとして、右手を打撲(座席転倒は不明)	1名が右手を打撲、他の座席に着席していた人も打撲、計2名	1	ユーザー側が処置、詳細不明	
15	MK622J	ふそう I70ミディ	1997/10 1997/9/19 <生産日>	無	2002/10/20 16:00頃	217,000	宮崎県 日向市 平岩 国道10号線	当該車が軽トラックに追突事故を起こしシートが前に倒れ小学生一人がひざを打撲 販社情報入手はリコール届出後	小学5年の男児、ひざ打撲		特に無し	
16	MS725S	ふそうI70ハ ス大型観光	1987/3 1987/1/9 <生産日>	無	2004/1/30	不明	北海道 愛別町	前方の車両が停止し、当該車も停止した(それ程急制動はないとのこと)。その際後の方がシートに手をかけてシートが前に倒れた 販社情報入手はリコール届出後(9/29)	7人負傷、内、非常口座席2名および後方座席1名の計3名(67歳女性、66歳女性、62歳女性)が打撲により4月まで通院。残り4名は軽い打撲で通院無し		不明	
17	MK219J	ふそう I70ミディ	1999/1 1998/12/21 <生産日>	無	2004/5/24	66,539	京都市内	京都市内を走行中急ブレーキ時に車内事故発生 4名が当該シートで負傷	入院2名、通院6名計8名 内4名が当該シートで負傷	1	2004/5/27 現状復元のみ	
18	MS715S	ふそうI70ハ ス大型観光	1987/2	無	2004/8/18 8:00頃	737,000	岩手県紫波 郡紫波町犬 淵国道4号	国道4号線を時速50kmで走行中、前方の乗用車が急停止したため、当該車両も急ブレーキ。その際非常口座席後方の乗客が前方の背もたれを手で強く押した為、非常口座席の乗客が前の座席で頭を打った	女性1名68歳、通院2週間。後方座席着座の人はケガ無	0	特に無し	
19	MK219J	ふそう I70ミディ	1998/1	無	不明	不明	不明	児童生徒を乗せブレーキ作動時、当該席が前に倒れ頭を接触、ケガ無	頭を接触した程度で処置せず	0	ロック装置に曲りへこみあり、また、給脂類付着していた。 ロック部の給脂類付着により抜け易くなっていると推定し拭き取りを販社からユーザー整備工場に指示。 ユーザー要望から改修要望あり	
20	MK117J	ふそう I70ミディ	1993/2/17	無	2002/4/27 正午頃	503,267	香川県 高松市県道 交差点	交差点を右折中、当該バスの非常口横に取付けられている座席の床面取付部が破損して座席が横転し、当該席の乗客が転倒し負傷 (原因) 床面取付金具(前側)の腐食などによる破損及び事故前日の12ヶ月点検でロック(後側)を掛け忘れた状態で走行したため、軽い旋回でシートが跳ね上がった。 本リコール案件から除外しております。	62才女性、左肩打撲	25	ユーザー要望により床面取付金具を交換併せて、ストッパー追加についても要望があったため施行を実施(25台)	有

No.	車台型式	通称名	登録年月日	扉連動 ストップバー	不具合状況					処置		商 連 書
					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	
21	MK117J	ふそう エアロミディ-	1992/4	無	2004/6/9	不明	岐阜県 可児市東帷 子3872	前方の信号が赤となり、スピードを落として (30Km/h) 現場に差し掛かったところ、スタンドより 右折車両が飛び出した為、事故防止により急 ブレーキを作動させたところ、最後部座席(中央 部)に座っていた女性が非常口扉横シートの中央 取っ手につかまり、倒れ防止を図ったがシート が浮いた為回転しながらシートの角で胸を打っ た。 当該車両は名鉄バスより東濃バスへ運行委託 車両である。	76歳女性1名肋骨骨折、手首挫傷 現在も通 院中		特に無し	
22	MK117J	ふそう エアロミディ-	1993/5/4	無	2004/4/29 13:00頃	144,000	香川県 高松市	学校を出て直ぐの下り坂を走行中 (35Km/h)、突 然子供が乗った自転車が飛び出して来た為、急 ブレーキを踏んだところ、最後部右端の女生徒 が非常口横シートを押した時、シートが前に倒れ右 足に軽傷を負った旨、ドライバーの記憶の中での 情報を聴取。	女生徒 1名 右足に軽傷	3	10月18日リコール処置済み	有
23	MM822H	ふそう エアロバス	1996/10/16	無	2004/10/10 11:25	不明	鹿児島県 国分付近 旧道Aコープ 前	82歳男性運転の単車が道路右側より飛び出し 接触事故発生。(バスは急ブレーキ) 転倒シート後側着座の50歳位の婦人が転倒シート が倒れひざ下打撲、転倒シート通路側着座の男 性は前の席との間に挟まれた。(窓側にクーラBox 有り)	50歳位の女性ひざ下打撲、シブを貼ったの みで病院へは行かず 当該席着座の男性、前の席との間に挟まれ た		リコール処置予定(8台中4台が対象)	有

大型車クラッチハウジングの拡大調査（最終報告）

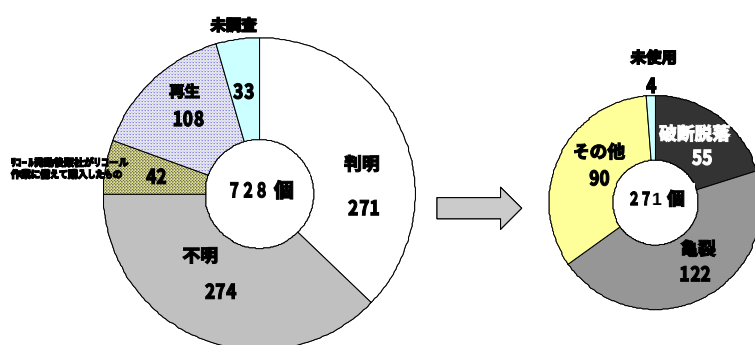
1. 補用部品の使用実績調査

(1) 調査方法

- ①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）
- ②調査先：販売会社、部品商、整備事業者
- ③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

補用品 545 個の内、使用状況が把握できたのは 271 個（約 50%）でありました。この内、177 個（約 65%）が亀裂・破断に使われ、路上故障は 56 件です。商連書が発行されたのは僅か 1 件（不具合一覧の No66）でした。



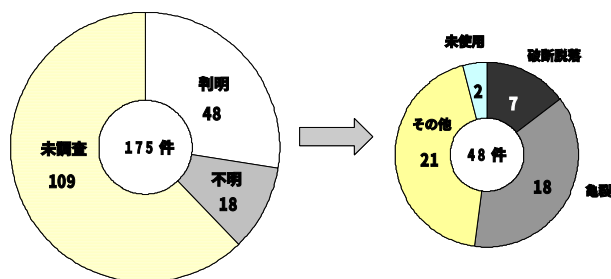
2. クレーム実績調査

(1) 調査内容

- ①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
- ②調査先：販売会社、拠点
- ③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

調査対象 175 件の内、状況把握できたのは 46 件でありました。この内、25 個（約 54%）が亀裂・破断で路上故障 7 件でした。 商連書の発行は 4 件（不具合一覧の No22、44、59、66）の合計 4 件（1 件は 1）項とダブリ）でした。



3. P L 保険処理実績調査

(1) 調査内容

- ①調査対象期間：1998 年～2004 年 5 月
- ②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 件を認めましたが、本案件は届出時に提出した不具合一覧（67 件）の内の No54 に該当する案件でした。

4. 調査の中で判明した事故報告

中間報告でご報告いたしました山口県での 1 件のみでした。

5. 調査のまとめ

- (1) 亀裂・破断の発生状況は、状況は把握できた件数の内、補用品で 65%、クレームで 54%と高い比率でありました。また、補用品調査では 98 年～03 年間では、毎年 20～30 件亀裂・破断が発生していたものと判断できます。
- (2) 商連書が発行されなかったのは、走行距離、経過年数が長く、有償請求でユーザーとの折衝で問題が発生しなかったこと、又、対策内容が判っていたためと推察いたします。
- (3) 商連書発行については、有・無償作業に係らず情報提供すること、情報入手し難い部品商等であっても情報入手次第商連書を発行するよう販売会社を指導致します。

以 上

リコール作業促進の為の取り組み

現在、当社ではリコール作業促進に向けて以下の取り組みを行っております。

1. 緊急性の高い案件についてのリコール優先実施

緊急性の高い下記 9 案件についてリコール作業および部品の手配を最優先で行います。
また緊急点検の促進を平行して行います。

※括弧内は緊急点検またはリコール実施率(10 月 16 日現在)

- | | |
|----------------|-----------------------------|
| ・ No.1 大型トラック | クラッチハウジング破損 (リコール暫定 96%) |
| ・ No.2 大型トラック | FS,FY プロペラシャフト脱落 (緊急点検 40%) |
| ・ No.3 大型バス | プロペラシャフト破損 (リコール 46%) |
| ・ No.17 小型バス | 非常ドア開放 (緊急点検 59%) |
| ・ No.24 大型トラック | FV-R プロペラシャフト脱落 (緊急点検 45%) |
| ・ No.43 中型バス | T-ドライブシステム脱落 (緊急点検 35%) |
| ・ No.46 小型バス | 荷物扉開放 (緊急点検 53%) |
| ・ No.47 大中型バス | 非常口横座席急ブレーキ倒れ (リコール 19%) |
| ・ 47 案件外 | 大型車フロントハブ脱落 (リコール暫定 75%) |

2. 部品の早期納入

- ・ 11 月よりナックルアームのラインを韓国に新設 (4000 個/月)
- ・ 7 月より大型車フロントハブドラムをタイから (3000 個) 調達。
- ・ 川崎工場 9 ライン及び取引先 2 ラインを新設し、増産に対応。
- ・ 物流部門に約 100 名を増員、保管用倉庫スペース 12,000m²確保。

3. 販売会社メカニックの戦力強化

- ・ 販売会社自主採用によりメカニック 485 人を増員。
- ・ 当社からの応援派遣を 11 月から 445 人に増強
- ・ 販売会社協力工場へ 700 人の協力を要請
上記によりメカニック 5000 人規模で対応

4. バス専任体制の構築

- ・ バスに関する専任要員として約 100 名体制で、販売会社には 78 名を 10 月 18 日から段階的に派遣しております。

以 上