

2004年11月24日
三菱ふそうトラック・バス株式会社
広報部

三菱ふそう 品質問題への取組み状況報告

弊社が先月末までに国土交通省宛届出を完了しました市場措置47案件（リコール届出42件）についてその後のフォローアップ状況を下記のとおりご報告申し上げます。

記

○今週の定例報告事項

1. 6月14日以降の事故・火災発生状況（スクランブル対応）

- ・[資料1] をご参照下さい。
- ・11月17日に発生しました神奈川県川崎市川崎区首都高速湾岸線下り川崎浮島JCT付近での大型トラックの車両不具合に関して、11月22日に実車見分に立会いました。

2. 緊急性の高い11案件の市場措置実施状況

- ・[資料2] をご参照下さい。
- ・大型バス非常口付近座席転倒防止対策の11月19日現在の実施状況は約17,400台、実施率約62%となりました。そのうち路線バスは対象台数約13,000台のうち約10,700台（約78%）が対策完了いたしました。

●用途別実施状況（概算）

11/19 現在 （ ）：前回 単位：台

用途	実施済み	実施率	未実施	計
路線	10,700 (10,500)	78% (77%)	3,000 (3,200)	13,700
観光・自家用	6,700 (6,300)	46% (43%)	7,800 (8,200)	14,500
計	17,400 (16,800)	62% (60%)	10,800 (11,400)	28,200

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。

2004.11.24

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。 ・後々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) 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 デッド軸ハブベ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 東そのぎインター 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。 ・後前軸左側の内側タイヤのスチールワイが露出し、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。 ・後々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。 ・ブレーキライニング下側焼け大(後軸芯ずれのため)。他のリア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。 ・ベ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ベ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、オイル不足からベアリング焼き付き、コンロッド破損に至ったと思われる。	なし	当社調査結果から関連性は認められません。	該当無し
7/5日18時	群馬県藤岡市 関越自動車道 (藤岡JCT付近)	BE459F 95年8月登録	済	車体から白煙が見えたので停車。エンジンルームから炎が出ていたので、消火器で消火を試みるも全焼。 ・スターターは連続通電による内部過熱の形跡なし。キースイッチリコールとの関連性は少ない。 ・エンジンルーム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推定。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。 ・フランチヨ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。フランチ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→ロッカーカバー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。	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、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。 ・デフ側破損部のコパニオンフランチのスプラインに生じたカ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。	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
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。	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。チャンバも異常なし。	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。 ・噴射ポンプの分解調査実施。コントロールラックがガバナ側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 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
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。 ・左前輪アクサ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。	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	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。 ・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。チャンバも異常なし。 ・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。	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	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。 ・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次の被害なし。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。 ・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。	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で停車。その後出火し全焼。 ・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ブ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。ブレーキ低圧警報プザー機能は正常。 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。 ・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。	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。右フレーム内側エアパイプ三本破損。 ・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、その結果スハイ 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。	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)
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。 駐車場エンジンを開始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	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。 ・スタータの作動は問題なし。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。	なし	関連性不明	スタータ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	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。 ・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。	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
10/6日6時	大阪市北区 国道2号線	MP717K 98年10月登録	済	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。 ・警察捜査中。	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
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	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。 ・警察捜査中。	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

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
10/5日19時	岐阜県中津川市 中央道下り	FP512D 99年5月登録	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。 ・トラック全焼、トレーラーは前方が焼損。 ・警察捜査中。	あり ドライバー・重傷 後続車2台が追突、各運転手が重軽傷	関連性不明	シャシー・ネスリコール対象 (2000年7月 措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象
10/19日12時	静岡県浜松市 東名高速上り 三ヶ日IC～浜松西IC	FY50JTY 01年3月登録	済	走行中フロントとリヤデフ間のプロペラシャフトが脱落し、後続の軽自動車落下した部品を乗り越え左前後タイヤがパンクした。 ・タンデム間プロペラシャフトが脱落。ただし、フロントデフ側にはフランジヨークが残存(レッカー業者が牽引作業時取り外した)し、リヤデフ側はロックナット、割りピンが外れた状態でプロペラシャフト本体のみが脱落している。ロックナット、割りピンは回収されていない。リダクションピンのねじ部には損傷なくロックナットは緩んで脱落したものと推定。	なし	47案件 (No.2) に該当 リコール1257(10月7日届出)	6M70タービンシャフトリコール対象 (2001年3月 措置済) 6M70VGターボリコール対象 タンデムプロペラシャフトリコール対象 (2003年3月 措置済) リヤプロペラシャフトリコール対象 (2004年3月 措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象 フロントハブベアリングリコール対象 エンジンハーネスリコール対象 エンジンリヤマウントリコール対象 タンデムプロペラシャフト再リコール対象 緊急点検:未実施
10/15日5時	奈良県奈良市中畑町 国道25号線	FE648F 94年6月登録	済	走行中バチバチ音と異臭があり車両左側からの発煙を確認。車両を止めたところキャブ左側後方から出火。キャブ全焼。 ・キャブバックと荷箱の間の焼損が激しく、エンジンルーム内はアルミ製部品に溶損はなくそれほど強く燃えていない。 燃料漏れ、オイル漏れの痕跡なし。配線にはショート痕なし。スターター異常なし。 キャブバックの焼損が激しく火元の特定は困難であった。	なし	関連性不明	ステアリングギヤボックスリコール対象 駐車ブレーキケーブルリコール対象 タイロッドエンドボールジョイントリコール対象
10/30日16時	埼玉県坂戸市花影町 関越自動車道上り 東松山IC～鶴ヶ島IC	FK61FK 99年11月登録	済	走行中、助手席ドア付近からバチバチ音がして灰皿付近から炎が出た。 キャブ内全焼。リヤボディ前方が一部焼損。 ・ドライバーが最初に炎を確認した場所付近にはパワーウィンドウスイッチへの配線とドア灰皿があるが、配線にはショート痕は見られず。灰皿はバラバラになっており亀裂の有無は確認不可能。吸殻2本を回収した。また、ドライバーによれば出発前にタバコは吸っていないとのこと。火元の特定できず。	なし	関連性不明	スターター・リレーリコール対象
11/2日12時	川崎市川崎区 首都高速横羽線下り 浜川崎出口付近	FN61FK 00年1月登録	済	走行中右前輪がパンクしたために路肩に停車したところ右側前輪付近から出火していた。 キャブ全焼。キャブ後方のクレーンが焼損、リヤボディ前方も一部焼損。 ・前軸左右輪のブレーキに引きずった痕跡あり。ハブベアリングに破損はなく、軸ずれによる引きずりではない。 ブレーキが掛かった状態で走行した可能性があるため、ブレーキ系の関連部品を調査する。	なし	関連性不明	VGターボC/W改善対策対象 (2000年8月 措置済) スターター・リレーリコール対象 (2000年8月 措置済) リヤホイールシリンダーリコール対象 (2002年9月 措置済) リヤホイールバルブクチャンバルブブラケットリコール対象 (2004年8月 措置済)
11/10日8時	茨城県新治郡千代田町 常磐自動車道上り 千代田・石岡IC手前	FE53EB 02年2月登録	済 11/17日	走行中エンジンが吹けなくなり左前輪付近に炎を確認。キャブ全焼。キャブ後方シャシ側には焼損なし。 ・前軸左右輪のブレーキに引きずった痕跡あり。ハブベアリングに破損はなく、軸ずれによる引きずりではない。 フロントブレーキ系に盗難防止用のロックシステムが後付けしており、それを解除せずに走行し引きずった可能性が高い。	なし	当社調査結果から関連性は認められません。	フェールバイクラフ脱落リコール対象
11/17日11時	川崎市川崎区 首都高速湾岸線下り 川崎浮島JCT付近	FP511D 97年2月登録	済 11/22日	走行中にギアが外れ、運転席の下から大きな音がしてアクセルが利かなくなり路肩に停車。プロペラシャフト前側のジョイント部 ・トランスミッションケースの前側フランジ部が全周亀裂しミッション本体は後部が垂れ下がった状態。 トランスミッションケースの前側フランジ部全周と、クラッチハウジング一部亀裂。脱落部品は前側のスライダーとその関連部品の為、駆動系の関連部品の詳細調査を実施する。	なし	関連性不明	シャシー・ネスリコール対象 (2000年9月 措置済) クラッチハウジングリコール対象 (2004年6月 暫定措置済) キャブ電源ハーネスリコール対象

市 場 措 置 実 施 状 況 (11月19日現在)

<< 緊急性の高い案件 >>

資料2

・()内数値は、11月12日時点の数値を示す。

47案件 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 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)	70,212 04年11月18日現在	67,115 * (67520) *	95.6% (96.0%)	764 * (592) *	1.1% (0.8%)	緊急点検実施済	
2	大型トラック 後前軸と後後軸間プロペラシャフト リコール (04年10月7日・1257)	15,925 (’91年9月27日～’02年10月31日)	14,333 (04年8月末現在)	6,650 (5165)	46.4% (36.0%)	30 (11)	0.2% (0.1%)		
3	大型バス流体式リターダ装着車プロペラシャフトエンドヨーク 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)	8 (10)	3.0% (3.8%)	154 (136)	58.3% (51.5%)		
11	大型バス フロント独懸用アームシャフト亀裂 リコール (04年10月27日・1290)	10,011 (’82年12月～’94年8月)	7,089 (04年8月末現在)	15 (2)	0.2% (0.0%)	4 (0)	0.1% (0%)		
17 (46と統一)	小型バス ローザ 非常ドアの開放 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)	3,568 (04年7月末現在)	――	――	609 (296)	17.1% (8.3%)	2,300 (2291)	64.5% (64.2%)
23	小型トラック キャンター プレーキライン 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)	3,249 (2,728)	36.8% (30.9%)	1,921 (1722)	21.8% (19.5%)	緊急点検実施済	
24	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) リコール (04年10月13日・1265)	2,821 (’96年7月31日～’04年9月28日)	2,612 (04年8月末現在)	150 (80)	5.7% (3.1%)	1 (0)	0.0% (0.0%)		
43	中型バス 変向機 (Tドライブ) ピニオンギヤシャフト リコール (04年10月13日・1261)	3,797 (’85年11月26日～’96年3月30日)	3,263 (04年8月末現在)	59 (24)	1.8% (0.7%)	8 (2)	0.2% (0.1%)		
46 (17と統一)	小型バス ローザ荷物扉開放 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)	1,052 (04年7月末現在)	――	――	163 (53)	15.5% (5.0%)		628 (627)
47	大・中型バス 非常口付近座席転倒防止 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)	――	――	17,405 * (16,811) *	61.6% (59.5%)		

47案件以外

—	市場措置アイテム (届出日・届出番号)	対象台数		実施状況				合 計	
		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 (%)	実施台数	実施率 (%)		
—	大型車フロントハブ不具合 (04年3月24日・1056), (04年4月22日・1076), (04年8月19日・1204)	220,024 (’83年7月11日～’03年2月3日)	104,105 (04年8月末現在)	20,360 * (20,288) *	19.6% (19.5%)	58,617 * (58,342) *	56.3% (56.0%)	78,977 (78,630)	75.9% (75.5%)

*FAXベース

2004年11月24日
三菱ふそうトラック・バス株式会社
広報部

三菱ふそう大型車のハブ リコールについて

三菱ふそうトラック・バス株式会社はこの程、社外学識経験者およびダイムラークライスラー社からの技術指導を受けながら、ハブの新たな強度検証方法を確認し、弊社のハブ強度基準をいっそう厳格なものに一新しました。この結果については国土交通省関連の研究機関の確認を頂いております。

この検証方法を用い、'83年以降生産・販売の現行モデルも含めた全ての大型トラック及びバスのフロント（A～F）／リヤハブに対し、本年4月から11月に掛けて、ハブタスクチームを設置し強度検証を行って参りました。

この度その結果が纏まり、これに基づいた「弊社の新しい厳格なハブ強度基準」に満たないハブについては、品質重視の視点からも、「事故」はもとよりたとえ過去に「路上故障」を起こしていない車種であっても、12月中旬を目処にリコール届出の手続きを行うことを決定いたしました。（対象登録台数：フロント 約19,500台、リヤ 約116,500台）

リコール対策ハブは、この新しい基準を十分に満たす強度を備えており、現行品に対してフロントは強度比1.3倍、寿命比18倍、リヤは強度比1.6倍、寿命比160倍の強度を有し、一般的な車両寿命（114～226%の過積載と想定、過酷な走行も想定されるダンプ約50万キロ、一般カーゴ約100万キロで亀裂発生しない。）を超える耐久性のものに交換されます。なお、この対策ハブは整備条件として、ホイールナット過締め付け（約1.8倍の締め付けトルク）による寿命低下ならびに使用過程におけるハブのフランジおよびホイールの磨耗も考慮しております。

今回対策部品の供給は、頭出し12月中旬より販売会社に配備し、恒久対策として実施致します。

尚、このリコール届出の決定に伴い、弊社は対象大型車種の出荷ならびに販売活動を11月16日から停止しております。

この措置は構造変更届出の手続きを完了するまで継続いたしますが、1月中旬の販売再開を目指すことと致したく存じます。

なお、3月24日に届出たフロントハブのリコールに対し、A、BハブのB改ハブ化、低床用F4、F6ハブのF4改、F6改ハブ化、総輪駆動用F65WハブのF75Wハブ化などにより、恒久対策としての認定を受けたことを併せてご報告致します。

（１）検証の状況

従来は強度計算と耐久試験により、従前の車両以上の強度試験結果が得られれば問題がないとする相対評価のみの検証方式でございました。

今回の新検証方法は、実際の不具合発生距離をベースに改善効果を考慮した相対評価に改め、市場での不具合発生距離が再現されていることを確認。併せて、社外学識経験者およびダイムラークライスラーの技術指導を受けながら、一定の評価基準値を設定した絶対評価手法を導入し、対策ハブの強度を確認しております。

詳細は[資料1]をご参照下さい。

(2) 対象範囲

対象期間：フロント ‘ 9 6 年 6 月～0 4 年 1 1 月 リヤ ‘ 8 3 年 7 月～0 4 年 1 1 月

対象登録台数：フロント 約 19,500 台、リヤ 約 116,500 台

詳細は[資料 2]をご参照下さい。

(3) 不具合発生状況**<フロントハブ>**

- ・ 事故情報および商品情報連絡書による不具合情報はございません。
- ・ 弊社が独自で行ったサンプリング調査によって 1 5 7 台中 1 台に微小の亀裂（長さ 6.5mm、深さ 1.5mm）がございました。

<リヤハブ>

- ・ 事故情報はございませんが、商品情報連絡書による不具合情報は 1 6 件（ ‘ 9 3 年 1 2 月～ ‘ 0 4 年 1 0 月）ございます。
（全てダンプ車、R 1：1 件、R 3：1 2 件、R 4：3 件）
走行キロ：4.4 万キロ～102.6 万キロ
発見状況：点検時、車検時、路上故障
- ・ なお、リヤハブは構造上脱輪が発生致しません。詳細は資料 3 の図をご参照下さい。

以上

ハブ強度検証手法の見直し

- 市場での不具合発生距離を予測する評価方法へ改訂 -

資料 1

従来

相対評価

ー従来ハブとの対比ー

- ◆強度計算
- ◆旋回試験 (テストコース)
- ◆台上試験

今回

相対評価

ー従来ハブとの対比ー

- ◆強度計算
- ◆旋回試験 (テストコース)
- ◆台上試験

+

絶対評価

ー基準値との対比ー

- ◆公道での評価コースを設定し、走行時にハブに加わる応力の強さ・頻度を定量的に計測
- ◆市場の実態よりも厳しい旋回条件を反映した実車試験による応力計測(意地悪試験)

従来ハブにおける「強度」と「不具合発生距離」との相関関係から、強度を改善した対策ハブの走行寿命を予測

対策ハブの走行寿命を予測
(今回は従来ハブも実施)

従来ハブより強度が改善されていればOK

新判定基準をクリアしていればOK

ハブリコール概要 (イメージを示し、台数については現時点での概算値)

届出済み

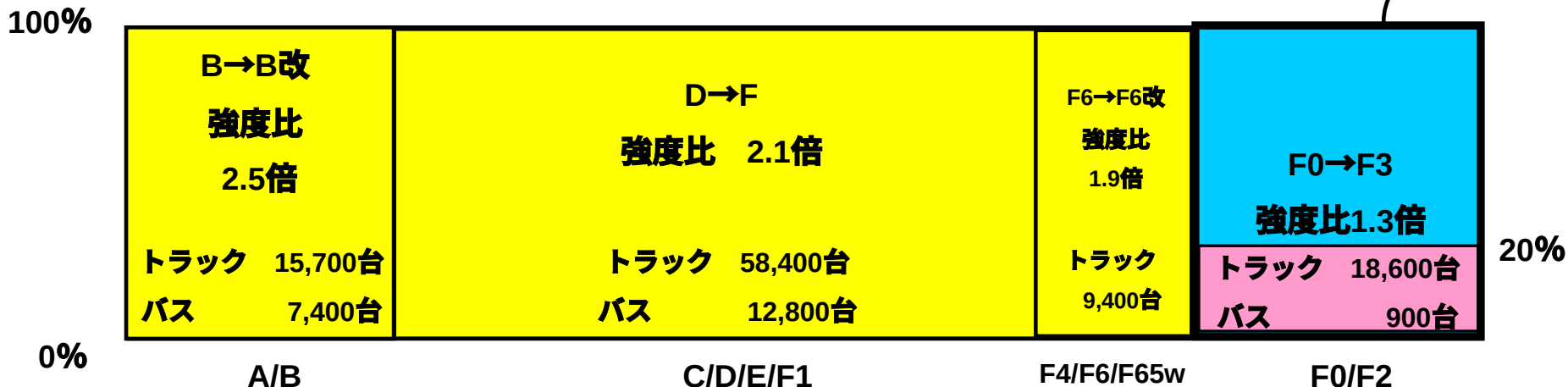
今回届出

対策不要

資料 2

フロント

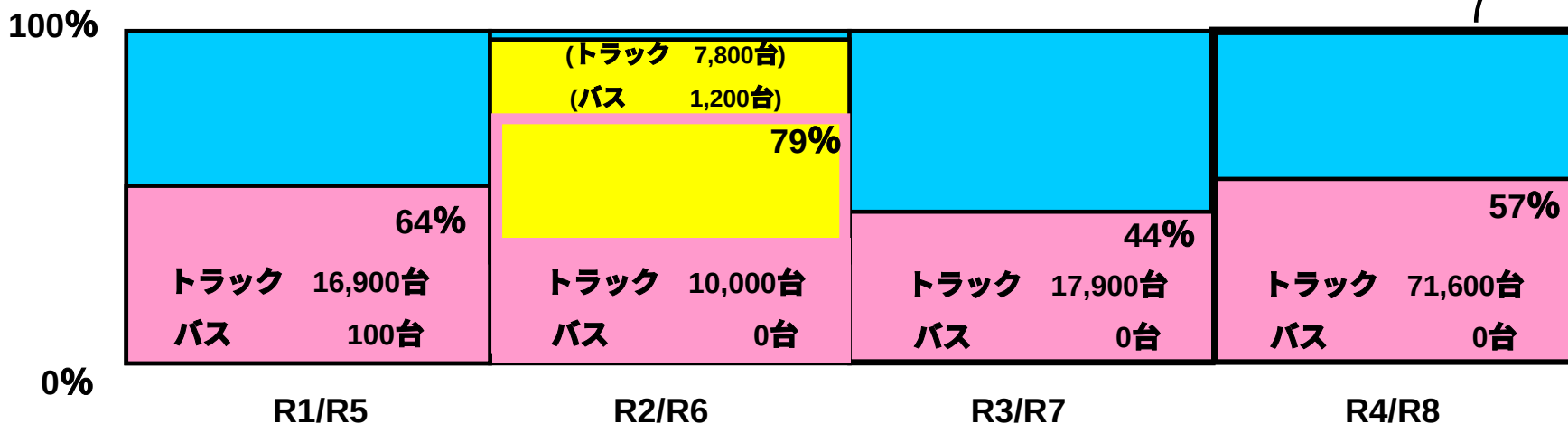
現行車



‘83年7月以降の实在登録台数205,300台、内届出済み103,700台、今回届出19,500台 計123,200台を市場措置 (60%)

リア

現行車



‘83年7月以降の实在登録台数205,300台、内届出済み9,000台、今回届出116,500台 計125,500台を市場措置 (61%)

フロントハブ

リコール予定

届出済

市場措置不要(OK)

(注) 生産時期		'83.7-'88.3	'88.3-'90.5	'89.12-'93.3	'93.3-'95.7	'95.7-'97.12	'94.12-'95.7	'95.7-'96.5	'96.6-現在
車種	ハブ種別 (代表)	グレート 20t					グレート 22・25t		スーパーグレート
		A	B	C	D	E	F1	F2	F0,F2
FP	ダンプ						—	—	OK
	カーゴ						—	—	OK
FU	ダンプ							—	OK
	カーゴ							OK	Opt 7.5t軸のみ
FV	ダンプ							—	OK
	カーゴ							OK	Opt 7.5t軸のみ
FT	路線カーゴ						—	—	OK
FP-R	軽トラクタ						—	—	OK
FV-R	重トラクタ						—	—	
FV-P	フルトラクタ						—	—	OK
FT-P	フルトラクタ						—	—	OK
MU	バス			※	※	※	—	—	OK ※
MS	バス			※	※	※	—	—	OK ※
MP・MM	バス						—	—	OK
FR・FW	除雪車	F65W	←	←	←	←	—	—	03年型F75Wのみ
KV・KS	クレーン車						—	—	OK
FN・FY	低床カーゴ						—	—	OK
FS	低床カーゴ	F6+F4	←	←	←	←	F6+F6	←	F6(前後軸のみ)

届出済

(注) 一般トラックおよびバスの生産時期を示し、低床カーゴ(FS)・特殊車(K・W車)などは生産時期が異なります。

対策ハブ;B改←A,B , F0←C,D,E , F4改←F4 , F6改←F6 , F2←F1 , F3←F0,F2 , ※;10スタッド C10改←C10(今回対象)

リヤハブ

リコール予定

届出済

市場措置不要(OK)

(注) 生産時期		'83/7～'89/12		'89/12～'90/12		'90/12～'93/10		'93/10～現在	
(注) 車種	ハブ種別 (代表)	R1/R5		R2/R6		R3/R7		R4/R8	
		後前軸	後々軸	後前軸	後々軸	後前軸	後々軸	後前軸	後々軸
FP	ダンプ				届出済				OK
	カーゴ		OK		届出済		OK		OK
FU	ダンプ		OK		届出済		OK		OK
	カーゴ		OK		届出済		OK		25tのみ
FV	ダンプ								
	カーゴ			届出済					
FT	路線カーゴ		OK		届出済		OK		OK
FP-R	軽トラクタ		OK		届出済		OK		OK
FV-R	重トラクタ				届出済				
FV-P	フルトラクタ			届出済				OK	
FT-P	フルトラクタ		OK		届出済		OK		OK
MU	バス	OK	A・Bのみ	届出済	OK	OK	OK	OK	OK
MS	バス		OK		届出済		OK		OK
MP・MM	バス		OK		届出済		OK		OK
FR・FW	除雪車	FWのみ	OK	届出済	届出済	FWのみ	OK	OK	OK
KV・KS3	クレーン車		KSのみ	届出済	届出済		OK	OK	OK
FN・FY	低床カーゴ					OK	OK	OK	OK
FS	低床カーゴ					OK	OK	OK	OK

4/15市場措置済 (R4←R2, R8←R6)

リコール予定 (R4改←R4,R3,R2,R1 ; R12改←R11,R12 ; B改←A,B)

(注) 一般車の生産時期を示し、低床カーゴ・バス・特殊車(K・W車)は生産時期が異なります。
 なお、リヤハブには一部検証中の車種があり、今後市場措置対象車種が変更となる可能性があります。

リヤハブ構成図（亀裂個所と周辺部品）

資料 3

