

令和4年9月9日

日野自動車に対する対応につきまして

平素より国土交通行政の推進について御高配を賜り、誠に有難うございます。

本日、国土交通省自動車局において、日野自動車への立入検査の結果を踏まえ、同社に対して、排出ガスの基準不適合が確認されたエンジンについて、型式指定の取消に向けた手続きを開始し、基準適合が確認されたエンジンについては、出荷再開を認めること、また、不正行為を許した同社の体制について、抜本的な改革を促すべく、是正命令を発出した旨の記者発表を行いました。

建設機械用エンジンに関しましては、立ち入り検査の結果、

- ・ 排ガス基準不適合エンジン3機種について、型式指定の取消に向けた手続きを開始
- ・ 排ガス基準適合エンジン4機種について、出荷再開を認めることとなります。

また、本日、株式会社加藤製作所とコベルコ建機株式会社から、オフロード法（特定特殊自動車の排出ガスの規制等に関する法律）に基づく改善措置の届出（いわゆるリコールの届出）がありました。今後、関係省庁と連携し、改善措置の実施状況を確認するなど、必要な対応を行ってまいります。

引き続き、ご指導ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

国土交通省 総合政策局 公共事業企画調整課長補佐 須山

令和4年9月9日
自動車局
審査・リコール課

日野自動車に対する対応について

国土交通省の日野自動車への立入検査の結果を踏まえ、同社に対して、基準不適合が確認されたエンジンについて、型式指定の取消に向けた手続きを開始することとし、基準適合が確認されたエンジンについては、出荷再開を認めます。また、法令違反につながる不正行為を行った同社の体制については、二度とこうした不正行為を起こさない体制への抜本的な改革を促すべく、是正命令を発出しました。

1. 経緯

8月2日に日野自動車株式会社（以下「日野自動車」という。）から型式指定に係る排出ガス・燃費性能試験における不正行為に係る報告を受け、国土交通省は、報告内容の事実関係の確認等のため、同社に対して8月3日以降断続的に立入検査を実施してきました。

2. 日野自動車に対する対応について

日野自動車が型式指定に係る試験において不正行為を行ったエンジンに関し、国土交通省の日野自動車への立入検査の結果を踏まえ、日野自動車に対して以下の対応を行います。

- (1) 国土交通省の立入検査の結果、排出ガス性能が基準に満たないと確認されたエンジン（トラック・バス用エンジン1機種、建設機械等用エンジン3機種）
⇒ 型式指定の取消に向けた手続きを開始します。
- (2) 国土交通省の立入検査の結果、排出ガス性能が基準に適合していると確認されたエンジン（トラック・バス用エンジン3機種、建設機械等用エンジン4機種）
⇒ 出荷再開を認めます。
- (3) 法令違反につながる不正行為を行った日野自動車の体制
⇒ 二度とこうした不正行為を起こさない体制への抜本的な改革を促すべく、是正命令を発出しました。

(添付資料) 別紙 1 : 型式指定に係る違反の是正命令概要
別紙 2 : 型式指定に係る違反の是正命令

(問い合わせ先)

国土交通省自動車局審査・リコール課 是則・衣本

代表 : 03-5253-8111 (内線 42301、42302) 直通 : 03-5253-8595

FAX : 03-5253-1640

是正命令

- ▶ 道路運送車両法（第75条第7項、第75条の2第4項及び第75条の3第5項）に基づき、**型式指定に係る規定に関する違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命じるもの**

主な違反項目

- ▶ 型式指定申請時の、試験データの改ざん、法規に基づかない測定、測定機器の不正操作等による、**申請書における排出ガス・燃費に係る虚偽記載**（自動車型式指定規則第13条、共通構造部型式指定規則第15条、装置型式指定規則第15条等違反）
- ▶ 不正行為の結果、**指定を受けた型式としての排出ガス、燃費性能を有していない**（自動車型式指定規則第7条の4、共通構造部型式指定規則第7条、装置型式指定規則第7条違反）

不正事案の原因となった問題

型式指定申請体制 における問題

- ・型式指定申請関連業務の兼務、監視・牽制機能の不足
- ・法令に関する理解の不足
- ・作業要領等の社内規程の不備、不適切な運用

開発部門の業務実施体制 における問題

- ・コンプライアンスの欠如
- ・セクショナリズム
- ・投入するリソースの不足、工程管理の不備

社内全体の技術管理体制 における問題

- ・風通しの悪い組織風土
- ・人事の固定化
- ・ガバナンスの欠如

日野自動車が講ずるべき措置（概要）

① 不正行為を起こし得ない型式指定申請体制の構築 ～社内チェック体制の強化～

- ・型式指定申請業務を担う法規認証部の開発部門からの独立性の担保及び検証機能の強化。さらに、法規認証部の行う試験が適切に行われていることを監視・牽制する仕組みの構築・実施。
- ・型式指定申請に係る試験に関わる職員に対し、法規制の目的や重要性等の理解を促すための教育の徹底。
- ・型式指定申請に係る試験等について、結果の記録方法や社内の共有方法等に係る作業要領等の整備。

② 開発部門の業務実施体制の改善 ～コンプライアンス強化・開発体制の見直し～

- ・開発部門の職員に対し、法規の内容の理解を促し、コンプライアンス重視の意識を醸成するための教育を実施。
- ・各担当のみで課題解決を図るのではなく、担当間で連携して課題解決を図る仕組みの構築等、セクショナリズムを廃するための具体策の立案・実施。
- ・人材や設備等のリソースを勘案し、無理のない形でプロジェクトの規模や開発期間を設定する等、開発部門長の責任の下、開発体制を管理。

③ 社内の技術管理体制の再構築 ～組織風土の抜本的改革・ガバナンス強化～

- ・経営陣等は、二度と不正を起こさないという覚悟と決意を会社の内外に示しつつ、コンプライアンスの徹底に取り組むとともに、パワハラ根絶はもとより、上位者に対して臆することなく意見具申できるよう組織風土を改善。
- ・不正が生じやすい組織体系となっていないか見直すとともに、人事流動性を上げるなど人事のあり方についても見直し。
- ・経営陣等による、現場の状況や意見を常時把握するための仕組みの構築、今回の不正事案の教訓を基にした教育の徹底など、ガバナンスの強化を通じた自浄能力の創出に向けた具体策の立案・実施。

【別紙2】

国自審第 1264 号

令和 4 年 9 月 9 日

日野自動車株式会社

代表取締役社長 小木曾 聡 殿

国土交通大臣

齊藤 鉄夫

型式指定に係る違反の是正命令

今般、日野自動車株式会社(以下「日野」という。)が、型式指定申請に必要な、エンジンの排出ガス性能や燃費性能の試験において、約 20 年に渡り、かつ、広範に渡るエンジンについて、試験結果の改ざんや捏造等の不正行為を行っていたことが判明した。この結果、排出ガス性能が基準不適合な車両や、燃費性能がカタログ表示よりも劣る車両が、少なくとも 12 万台余り販売されることとなった。

また、同社は、平成 28 年 4 月に発覚した他社の燃費不正問題を受けて、自動車局が行った報告徴収に対し、同年 5 月 17 日に不正行為は無いとの虚偽報告を行い、これにより不正行為を是正する機会を生かすことなく、そのまま放置し続けた。

加えて、同社は、8 月 2 日、「特別調査委員会による調査結果および今後の対応について」の報告書を自動車局に提出したが、その後、同局が同社に対して行った立入検査の中で、新たな不正行為が確認された。

これらの日野による不正行為及び虚偽報告等は、極めて悪質、かつ、ずさんなものであり、同社製商用車や同社製のエンジンを搭載する建設機械・車両のユーザー、部品等のサプライヤーをはじめとする多くの関係者、更には国民の信頼を裏切るものである。

さらに、今回の不正事案は、国の型式指定審査の信頼性を根本から損ない、我が国の製造業への信頼をも傷付けるものであり、極めて遺憾である。

今般明らかとなった不正行為は、開発部門のパワートレーン実験部で行われたものであるが、決して同部だけの問題ではなく、日野の組織風土や体質に重大な問題があると考えられ、全社一丸となって抜本的な改革を進めなければ、自動車メーカーとしての信頼を取り戻すことはできないものとする。

国土交通省は、日野への立入検査等により、日野の提出した報告書の妥当性の検証を行ったところであるが、その結果、別添の「日野自動車によるエンジンの環境性能に係る不正行為の再発防止のために特に必要な対応」に記載した通り、不正事案の原因となった以下の問題があることが判明した。

- (1) 型式指定申請体制における問題
- (2) 開発部門の業務実施体制における問題
- (3) 社内全体の技術管理体制における問題

については、道路運送車両法第 75 条第 7 項、第 75 条の 2 第 4 項及び第 75 条の 3 第 5 項の規定に基づき、別添の 3. に掲げる措置を含めた抜本的な再発防止策を策定し、型式指定に係る違反を是正するよう命令する。

なお、上記再発防止策を 1 ヶ月以内に報告するとともに、その後の実施状況についても当面四半期毎に報告するよう求める。

日野自動車によるエンジンの環境性能に係る不正行為の
再発防止のために特に必要な対応

令和4年9月9日
国土交通省自動車局

1. 経緯

(1) 当初の日野自動車株式会社(以下「日野」という。)の報告(3月4日)からエンジン4機種に係る型式指定取消処分まで

- 令和4年3月4日、日野から自動車局に対し、同社が生産するトラック及びバス用のエンジン4機種について、型式指定取得のための試験において不正な行為があったこと等により、排出ガス性能又は燃費性能に問題がある旨の報告があった。また、日野はこれらエンジンの搭載車について、自主的に出荷を停止した。
- 同日、自動車局から日野に対し、以下を指示した。
 - ① 事実関係の詳細な調査及び再発防止策の検討を実施し、速やかに報告すること
(道路運送車両法第63条の4、第75条の6及び第100条に基づく報告徴収)
 - ② 登録済みの車両について、リコールで対応可能なものについては速やかに実施すること
 - ③ ユーザーへの丁寧な説明や対応に努めること
- 3月7日～9日、自動車局は日野の本社及び工場(日野市)に対し、立入検査を実施した。
- 3月11日、日野は外部有識者から構成される特別調査委員会を設置した。
- 3月29日、自動車局は、上記のエンジン4機種に係る型式指定について、不正にこれを取得したこと及び基準不適合を理由として、取消処分を行った。

(2) 日野からの報告書の提出(8月2日)以降

- 8月2日、日野は3月4日の自動車局からの報告徴収に対し、「特別調査委員会による調査結果および今後の対応について」(以下「報告書」という。)を提出した。長期間にわたり、上記のエンジン4機種のみならず建設機械等用のエンジン(以下「オフロード・エンジン」という。)を含む多数のエンジンについて、型式指定取得のための試験において、不正行為を行っていたことや、他社の燃費不正事案を受けた平成28年4月の自動車局からの報告徴収に対し虚偽報告を行ったこと等を内容とするものであった。同社は、保安基準不適合が判明

したエンジン等の出荷を停止した。

- 同日、自動車局は以下のとおり指導を行った。
 - 日野に対し、保安基準不適合のエンジンを搭載した使用過程車に関し、速やかにリコールを行うよう、また、自動車のユーザーや建設機械等メーカーへの丁寧な説明や対応に努めること
 - 日野に対し、保安基準に適合しているエンジンでも、不正が判明したものについて、出荷を停止すること
 - 建設機械メーカーに対し、該当エンジン搭載済みの建設機械について、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(オフロード法)の趣旨に則り、ユーザーへの丁寧な対応や説明に努めること
- 8月3日以降9月8日まで断続的に、自動車局は日野の本社及び工場(日野市)に対する立入検査を行った。
- 8月22日、日野は、自動車局の立入検査による新たな不正^{*}の指摘を受け、唯一出荷継続中であった小型エンジンの出荷を停止した。

※ 劣化耐久試験において、一定の走行距離(小型エンジンの場合、5千km、4万km、8万km)を走行した時点(測定ポイント)において、排出ガス測定を2回以上行い、その測定結果を用いて排出ガス劣化補正值を計算する必要があるところ、日野は一部の測定ポイントで1回しか測定しておらず、また、排出ガス劣化補正值の計算の際に、各測定ポイントの測定結果を1つしか用いていなかった。

2. 日野に対する立入検査及び報告書の精査の結果(法令違反、原因)

(1) 確認された法令違反

自動車局は、3月及び8月以降の立入検査及び報告書の精査により、以下の通り、日野による型式指定に係る国土交通省令の規定違反を確認した。

違反規定	違反行為
① 装置型式指定規則第15条違反	【トラック・バス用のエンジンの排出ガスの劣化耐久試験に係る違反行為】 - E13C(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、劣化補正值の不当な調整、量産時とは異なるエンジン制御プログラムの使用、劣化補正值の算出における排出ガスの測定回数の不足等による申請書の虚偽記載 - A09C(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、法規が定める測定点で測定せず法規上必要な回数をまとめて測定、試験中に部品交換したにも関わらず必要な手続きを経ず試験を継続、劣化

	<p>補正值の算出における排出ガスの測定回数の不足等による<u>申請書の虚偽記載</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>A05C(尿素 SCR)及び A05C(HC-SCR)の装置型式指定申請における、法規が定める測定点で測定せず開発時点で取得したデータや他の測定点でのデータを使用、劣化補正值の算出における排出ガスの測定回数の不足等による申請書の虚偽記載</u> - <u>J05E(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、劣化補正值が0となるよう調整、劣化補正值の算出における排出ガスの測定回数の不足等による申請書の虚偽記載</u> - <u>N04C(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験中に部品交換したにも関わらず必要な手続きを経ず試験を継続、劣化補正值の算出における排出ガスの測定回数の不足等による申請書の虚偽記載</u> - <u>N04C(HC-SCR)の装置型式指定申請における、劣化補正值の算出における排出ガスの測定回数の不足等による申請書の虚偽記載</u> <p>【オフロード・エンジンの排出ガスの劣化耐久試験に係る違反行為】</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>E13C-YM(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験中に部品交換したにも関わらず必要な手続きを経ず試験を継続、法規が定める各測定点で複数回の測定を実施の上で恣意的に数値を選択、法規が定める測定点以外の測定結果を法規が定める測定点での測定結果として流用、量産時とは異なるエンジン制御プログラムの使用による申請書の虚偽記載</u> - <u>J08E-YD(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、測定結果のうち選択しなかった測定結果についてその理由を当局に説明していないことによる申請書の虚偽記載</u> - <u>J05E-VB・VA(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、測定結果のうち選択しなかった測定結果についてその理由を当局に説明していないことによる申請書の虚偽記載</u>
<p>② 装置型式指定規則第4条違反</p> <p>※ 装置型式指定</p>	<p>【オフロード・エンジンの排出ガスの劣化耐久試験に係る違反行為】</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>E13C-YS(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、試験中に部品交換したにも関わらず必要な手続きを経ず試験を継続、再生試験における連続運転回数の不足、法規が定める各測定点で複数回の測定を実施の上で恣意的に数値を選択、法規が定める測定点</u>

<p>規則第 15 条の 施行前 (H28.9 以前) に装置型 式指定申請が 行われた機種 が対象</p>	<p>以外の測定結果を法規が定める測定点での測定結果として流用、量産時とは異なるエンジン制御プログラムの使用による申請書の虚偽記載</p> <ul style="list-style-type: none"> - P11C-VN(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、再生試験における連続運転回数の不足、劣化補正係数の算出に当たり架空の数値を使用、量産時とは異なるエンジン制御プログラムの使用による申請書の虚偽記載 - J08E-VV・WV(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、試験中に部品交換したにも関わらず必要な手続きを経ず試験を継続、測定結果のうち選択しなかった測定結果についてその理由を当局に説明していないこと、再生試験における連続運転回数の不足による申請書の虚偽記載 - J05E-UM・UN(尿素 SCR)の装置型式指定申請における、試験データの改ざん、試験中に部品交換したにも関わらず必要な手続きを経ず試験を継続、測定結果のうち選択しなかった測定結果についてその結果を当局に説明していないこと、再生試験における連続運転回数の不足による申請書の虚偽記載
<p>③ 共通構造部 型式指定規 則第 15 条 違反</p>	<p>【トラック・バス用のエンジンの燃費性能試験に係る違反行為】</p> <ul style="list-style-type: none"> - E13C(尿素 SCR)の共通構造部型式指定申請における、燃料流量計の不正操作(校正値の変更)に基づく燃費測定による申請書の虚偽記載 - A09C(尿素 SCR)の共通構造部型式指定申請における、燃料流量計の不正操作(校正値の変更)に基づく燃費測定による申請書の虚偽記載
<p>④ 自動車型式 指定規則第 13 条違反</p>	<p>【トラック・バス用のエンジンの燃費性能試験に係る違反行為】</p> <ul style="list-style-type: none"> - N04C(尿素 SCR)の自動車型式指定申請における、モータリングからアイドリング移行時の燃費測定、都合の良い測定結果のピックアップによる申請書の虚偽記載
<p>⑤ 装置型式指 定規則第 7 条違反</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 上記①及び②の違反行為により、E13C(尿素 SCR)、A05C(HC-SCR)、E13C-YS(尿素 SCR)、E13C-YM(尿素 SCR)、P11C-VN(尿素 SCR)の排出ガス性能が、指定を受けた型式としての性能を有していない(保安基準不適合)にも関わらず出荷を継続
<p>⑥ 共通構造部 型式指定規 則第 7 条違</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 上記③の違反行為により、E13C(尿素 SCR)、A09C(尿素 SCR)の実際の燃費性能が、指定を受けた型式としての性能を有していない(諸元値に未達)にも関わらず出荷を継続

反	
⑦ 自動車型式指定規則第7条の4違反	<ul style="list-style-type: none"> - 上記④の違反行為により、N04C(尿素 SCR)の<u>実際の燃費性能が、指定を受けた型式としての性能を有していない(諸元値に未達)にも関わらず出荷を継続</u>

(2) 不正事案の原因となった日野の問題

上記(1)の違反行為の直接的な動機は、排出ガス性能や燃費性能が基準値又は開発目標値を達成しているように見せるためであったと考えられ、不正行為自体は開発部門のパワートレーン実験部内で行われたものである。しかし、以下のとおり、決して同部だけの問題ではなく、不正が可能な環境にあったことや日野の構造的・企業体質的な問題が背景にあったものと考えられる。

(型式指定申請体制における問題)

① 型式指定申請関連業務の兼務、監視・牽制機能の不足

- 製品開発を行う開発部門が、製品の法令への適合性の確認を行う型式指定申請に係る試験業務を兼務しており、試験が適正に行われているかを第三者的に監視・牽制する仕組みがなかった。

② 法令に関する理解の不足

- 型式指定申請に係る試験等において、OJT が中心で体系的な教育環境が整っておらず、開発部門の担当職員が法規を十分に理解していなかったため、最新の法規のフォローもできていなかった。
- 型式指定申請業務の担当者が、自らが果たすべき役割や、当該業務における試験の目的や意味を十分に理解していなかった。

③ 作業要領等の社内規程の不備、不適切な運用

- 型式指定申請に係る試験等について、結果の記録方法や社内の共有方法等のルールについても大まかにしか決まっておらず、適切に運用されていなかったため、進捗管理や事後的にどこで問題が発生したかの追跡が困難であり、不正行為に対する担当職員の心理的抑止も働きにくい状況にあった。
- 設計変更などの際、決裁等の社内手続きが必要な内容であっても、失念していたとして済まされてしまうこともあり、手続きが軽視されている傾向にあった。

(開発部門の業務実施体制における問題)

④ コンプライアンスの欠如

- 開発部門の中で、ユーザーが満足する車両を作ることを重視していた一方で、コンプライアンス(法令遵守)が軽視される傾向にあった。

⑤ セクショナリズム

- 開発部門の中で、設計や実験の業務担当者間で積極的な関わりを持とうとせず、問題があっても相談ができない状況にあった。

⑥ 投入するリソースの不足、工程管理の不備

- 車両構造の複雑化や規制強化による開発工程の肥大化、海外展開による開発プロジェクトの増加に伴う人材や設備等のリソースの不足があったとともに、開発期間の設定において試験機器の故障等に備えた余裕が考慮されていなかった。

(社内全体の技術管理体制における問題)

⑦ 風通しの悪い組織風土

- 上位者に問題を報告しても責任追及されるだけで共に課題解決を図ろうとしてもらえない傾向があり、上位者からの指示に対して意見がしにくい組織風土があった。

⑧ 人事の固定化

- 開発部門を中心に人事が固定化しており、開発部門においては思考が硬直化するとともに、開発部門の外から内部の状況が見えにくくなっていた。

⑨ ガバナンスの欠如

- 経営陣等は、現場の状況を適切に把握・管理できておらず、現場で不正行為が行われていることを認識できていなかったため、会社として自ら不正を発見し自浄能力を発揮することができなかった。

3. 日野が講ずるべき措置

(1) 不正行為を起し得ない型式指定申請体制の構築

型式指定申請に係る体制を見直し、不正行為を行うこと自体が困難であり、仮に不正行為が行われた場合にそれを発見できる体制を構築すべきである。具体的には、以下のような対策が必要と考えられる。

- ① 開発部門が開発した製品の法令への適合性について試験を通じて客観的に検証を行う型式指定申請業務は、令和3年4月に開発部門から品質部門の法規認証部に移行していると承知しているが、法規認証部の開発部門からの独立性の担保及び検証機能の強化に取

り組むこと。さらに、同部の行う試験が適切に行われていることを監視・牽制する仕組みを構築・実施すること。

- ② 型式指定申請に係る試験に関わる職員に対する教育について、OJT のみに頼ることなく、規程の内容に加え法規制の目的や重要性、型式指定申請業務の役割や法規に基づく試験方法等の理解を促すための教育を徹底すること。
- ③ 型式指定申請に係る試験等について、結果の記録方法や社内の共有方法等に係る作業要領等の社内規程を整備し、適正な運用のための教育を徹底すること。

(2) 開発部門の業務実施体制の改善

開発部門の業務実施体制を改善し、必要な開発体制を構築すべきである。具体的には、以下のような対策が必要と考えられる。

- ④ 法規認証部だけでなく、開発部門の職員に対しても、法規の内容の理解を促し、コンプライアンス重視の意識を醸成するための教育を実施すること。
- ⑤ 各担当のみで課題解決を図るのではなく、担当間で連携して課題解決を図る仕組みの構築等、セクショナリズムを廃するための具体策を立案・実施すること。
- ⑥ 人材や設備等のリソースを勘案し、無理のない形でプロジェクトの規模や開発期間を設定する等、開発部門長が責任をもって開発体制の管理を行うこと。

(3) 社内の技術管理体制の再構築

日野において、特に技術管理体制を再構築し、セクショナリズムや過度な上意下達を廃し、時代に即したコンプライアンス重視の体制としていくべきである。具体的には、以下のような対策が必要と考えられる。

- ⑦ 経営陣等は、二度と不正を起さないと覚悟と決意を会社の内外に示しつつ、コンプライアンスの徹底に取り組むとともに、パワハラの根絶はもとより、会社としての一体感を醸成し、上位者に対して臆することなく意見具申できるよう組織風土の改善を行うこと。
- ⑧ 不正が生じやすい組織体系となっていないか見直すとともに、人事の固定化は、新しい視点が入る機会が減るため、不正の原因になり得るという認識の下、人事流動性を上げるなど人事のあり方についても見直すこと。
- ⑨ 国が行う報告徴収に真摯に対応することは大前提として、自らで問題を検出し解決できるよう、経営陣等は、現場の状況や意見を常時把握するための仕組みの構築、今回の不正事案の教訓を基にした教育の徹底等、ガバナンスの強化を通じた自浄能力の創出に向けた具体策を立案・実施すること。

なお、上記対策は、不正を防止するための手段であって、実施すること自体が目的ではないことに留意し、対策を確実に継続させ、また対策の効果を評価し、必要に応じて見直すため、その実施状況の監視が必要である。

以上

令和4年9月9日
自動車局
審査・リコール課

自動車製作者に対する聴聞について

自動車製作者に対し、行政処分を科すに当たって、道路運送車両法第103条及び行政手続法第13条の規定に基づき、下記のとおり聴聞を行います。

1. 対象となる自動車製作者

- ① 日野自動車株式会社、② いすゞ自動車株式会社

※いすゞ自動車株式会社は不正のあった日野自動車株式会社のエンジンを搭載したバスを販売。

2. 予定される不利益処分内容及び原因となる事実

別紙1のとおり。

3. 聴聞の期日及び場所

(1) 日時

- ① 令和4年9月16日(金) 15:30～
② 令和4年9月16日(金) 16:00～

(2) 場所

東京都千代田区霞が関2-1-3 中央合同庁舎3号館8階 会議室

4. その他

自動車製作者は聴聞の期日への出頭に代えて、陳述書及び証拠書類等を提出することができます。

<注意事項>

- 聴聞は公開いたしますので、傍聴を希望される方は、別紙2に基づき電子メールにてご登録願います。なお、自動車製作者が出頭に代えて、陳述書及び証拠書類等を提出することとなった場合には事前にお知らせいたします。

(問い合わせ先)

国土交通省自動車局審査・リコール課 是則・衣本

代表：03-5253-8111 (内線 42301、42302) 直通：03-5253-8595

FAX：03-5253-1640

自動車製作者に対する不利益処分の一覧表

No	自動車製作者の概要			(A) 不利益処分の内容		(B) 根拠となる法令	(C) 不利益処分の原因となる事実	
	会社名 (申請者)	代表者	本社住所	概要	指定取消の対象となる型式(注)			
①	日野自動車株式会社	小木曾 聡	東京都日野市日野台3-1-1	大型エンジン E13G の一酸化炭素等発散防止装置の装置型式の指定の取消し	E13C-ABA E13C-ABB	道路運送車両法 第75条の3第6項	量産エンジンにおいて、型式指定取得のための排出ガス性能に係る長距離耐久試験の際とは異なる制御プログラムを用いており、排出ガス性能が基準を満たしているという技術的根拠が無いにも関わらず、満たしているとの評価を得て、不正に型式指定を取得した。	
				建設機械等用エンジンE13G-YSの一酸化炭素等発散防止装置の装置型式の指定の取消し	E13C-YS			道路運送車両法 第75条の3第6項
				建設機械等用エンジンE13C-YMの一酸化炭素等発散防止装置の装置型式の指定の取消し	E13C-YM			

				建設機械等用エンジン P11C の一酸化炭素等発散防止装置の装置型式の指定の取消し	P11C-VN	道路運送車両法 第75条の3第6項	排出ガス性能に係る長距離耐久試験において、一部の測定点のデータの改ざん等を行っており、排出ガス性能が基準を満たしているという技術的根拠が無いにも関わらず、満たしているとの評価を得て、不正に型式指定を取得した。
②	いすゞ自動車株式会社	片山 正則	神奈川県横浜市西区高島 1-2-5	大型エンジン E13C の一酸化炭素等発散防止装置の装置型式の指定の取消し	E13C-ABA E13C-ABB	道路運送車両法 第75条の3第6項	エンジンの提供元である日野自動車株式会社が不適切な方法（量産時とは異なるエンジン制御プログラムの使用）で行った、排出ガス性能が基準を満たしているという技術的根拠が無いにも関わらず、満たしているとの排出ガス試験の結果を用い、不正に型式指定を取得した。

(注) 型式の指定の取消しに関しては、取消しの日までに製作された自動車、共通構造部及び装置については、取消しの効力は及ばないものとする。

【別紙2】

【連絡先】 hqt-jidosha-chomon@gxb.mlit.go.jp

【期 日】 9月14日（水） 17:00（必着）

【件 名】 自動車製作者に対する聴聞の傍聴希望

【本 文】 氏名（ふりがな）、所属、連絡先（電話番号）、

① 冒頭のカメラ撮り：希望する or 希望しない

② 聴 聞 の 傍 聴：希望する or 希望しない

【注意事項】 会場での傍聴の際には、自社腕章と身分証明書を必ず携帯し、会議室前受付に名刺をお渡しください。会場への入退室、撮影のタイミング等については指示に従ってください。開始時間が前後する場合があります。当日は各聴聞の開始10分前までに会議室前へお越し下さい。

同旨発表：経済産業省、環境省

令和4年9月9日
総合政策局公共事業企画調整課

特定特殊自動車改善措置の届出について

株式会社加藤製作所及びコベルコ建機株式会社から、令和4年9月9日（金）経済産業大臣、国土交通大臣及び環境大臣に対して、改善措置の届出がありましたので、お知らせします。

改善措置の届出は、環境省のホームページに掲載しています。

https://www.env.go.jp/air/car/tokutei_law/kaizen.html

※特定特殊自動車とは、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（通称：オフロード法）第2条にて定められている、公道を走行しない特殊自動車（産業車両、建設機械、並びに農業機械など）を指します。

(問合せ先)

国土交通省 総合政策局 公共事業企画調整課 須山、守田

TEL：03-5253-8111（内線24514、24554） 03-5253-8271（直通）

FAX：03-5253-1551

特定特殊自動車改善措置届出一覧表

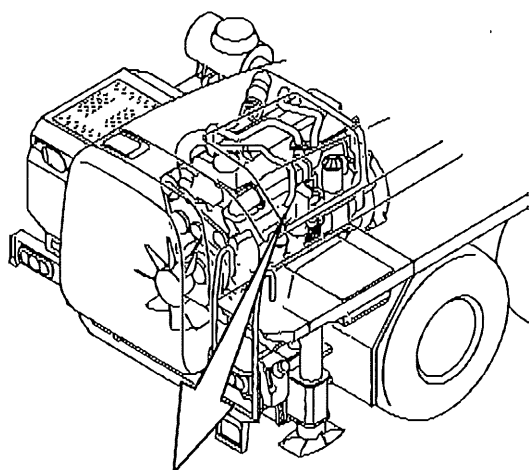
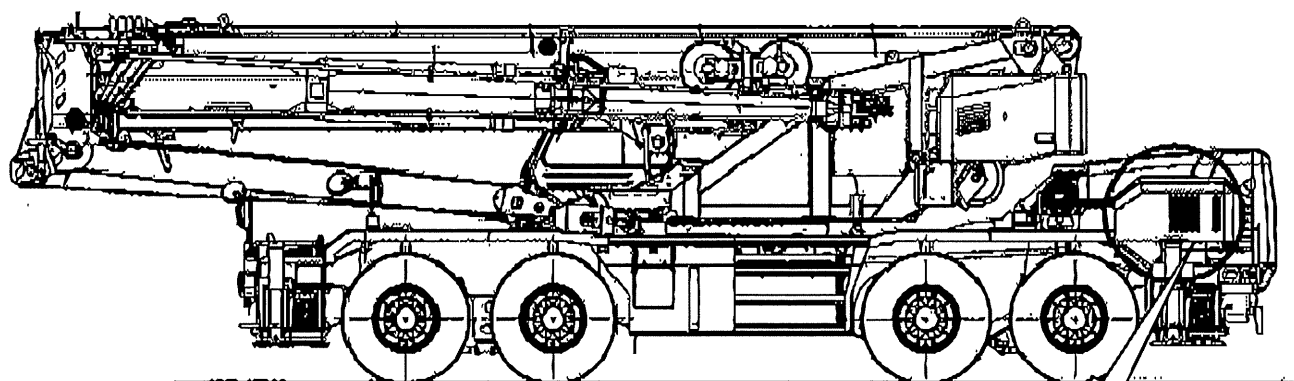
改善措置届出日:令和 4年 9月 9日

改善措置届出番号	64	改善措置開始日	令和 4年 9月 9日
届出者の氏名又は名称	株式会社 加藤製作所 代表取締役社長 加藤 公康 問い合わせ先:プロダクトサポート部 TEL 03-3458-1122		
不適合の部位(部品名)	原動機 (エンジン制御プログラム)		
基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	<p>ホイール・クレーンの E13C-YS エンジン搭載車において、</p> <p>① エンジン制御プログラムが不適切なため、エアクリナーより吸入する空気量をエアフロセンサーが実際より低く認識し、排出ガス再循環 (EGR) 量が低下することで排出ガス中の窒素酸化物が規制値を超過するおそれがある。</p> <p>② 尿素水噴射制御プログラムが不適切なため、尿素 SCR 触媒の性能低下時に適正な尿素水量を噴射できなくなり排出ガス中の窒素酸化物が規制値を超過するおそれがある。</p>		
改善措置の内容	<p>全車両、暫定措置として</p> <p>① エンジン制御プログラムを暫定プログラムに書き換える。</p> <p>② 尿素 SCR 触媒を定期交換部品にするため、メンテナンスノートの定期交換項目に尿素 SCR 触媒を追加する。また、稼働時間が 2000 時間を超えているものは尿素 SCR 触媒を交換する。</p> <p>なお、恒久対策が決定し次第、改めて措置を実施する。</p>		
不具合件数	0件	事故の有無	なし
発見の動機	サプライヤーからの情報による。		
特定特殊自動車使用者に周知させるための措置	ダイレクトメールまたは直接訪問して通知する。		

車名	型式	呼称 (カタログ名)	改善措置対象車の 車台番号及び製作年月日	改善措置対象車の 台数	備考
カトウ	YDS- KRC018	KR-80H-F KR-80H-FM	KRC018-0053 ~ KRC018-5005 平成 29 年 1 月 27 日 ~ 令和 4 年 6 月 24 日	661 台	①②

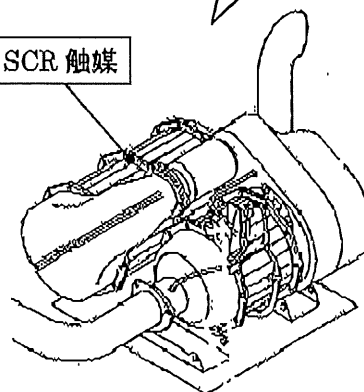
【注意事項】改善措置対象車の車台番号の範囲には、対象とならない車両も含まれている場合があります。

改善箇所説明図

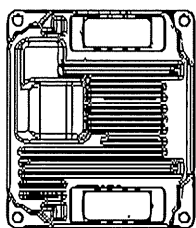


エンジンコントロールユニット

尿素 SCR 触媒



メンテナンスノート



基準不適合発生箇所



ホイール・クレーンの E18C-YS エンジン搭載車において、

- ① エンジン制御プログラムが不適切なため、エアクリーナーより吸入する空気量をエアフロセンサーが実際より低く認識し、排出ガス再循環 (EGR) 量が低下することで排出ガス中の窒素酸化物が規制値を超過するおそれがある。
- ② 尿素水噴射制御プログラムが不適切なため、尿素 SCR 触媒の性能低下時に適正な尿素水量を噴射できなくなり排出ガス中の窒素酸化物が規制値を超過するおそれがある。

改善措置の内容

全車両、暫定措置として

- ① エンジン制御プログラムを暫定プログラムに書き換える。
 - ② 尿素 SCR 触媒を定期交換部品にするため、メンテナンスノートの定期交換項目に尿素 SCR 触媒を追加する。また、稼働時間が 2000 時間を超えているものは尿素 SCR 触媒を交換する。
- なお、恒久対策が決定し次第、改めて措置を実施する。

注 : は、措置する部品を示す。

特定特殊自動車改善措置届出一覧表

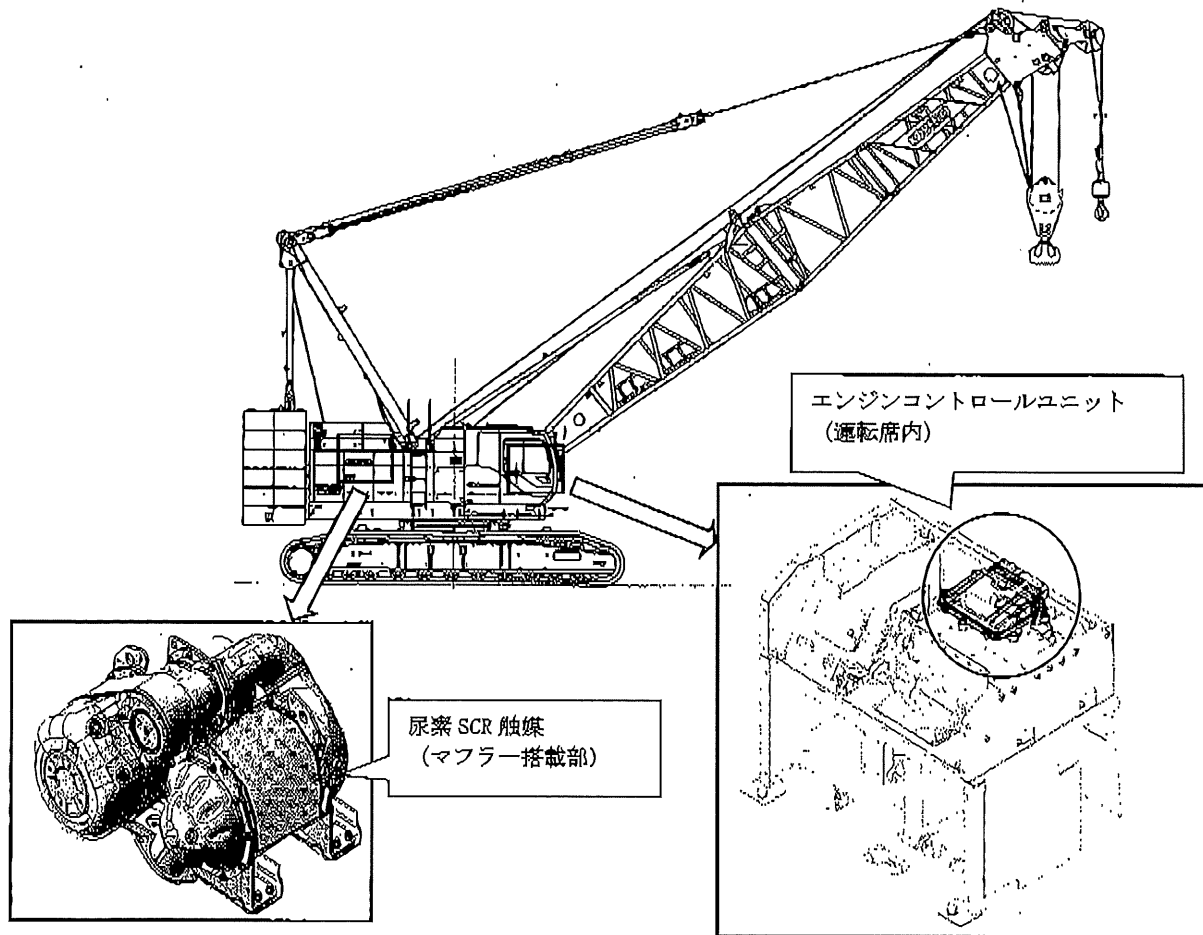
改善措置届出日：令和 4年 9月 9日

改善措置届出番号	65	改善措置開始日	令和 4年 9月 9日
届出者の氏名又は名称	コペルコ建機株式会社 問い合わせ先：品質保証本部 代表取締役社長 山本 明 品質企画部 TEL：082-943-5280		
不具合の部位 (部品名称)	原動機（エンジン制御プログラム）		
基準不適合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因	①ショベルおよびクレーンのP11C-VNエンジン搭載機械において、尿素水噴射制御プログラムが不適切なため、尿素SCR触媒の性能低下時に適正な尿素水量を噴射できないことがある。そのため、排出ガス中の窒素酸化物の排出値が規制値を超えるおそれがある。 ②ショベルのE13C-YMエンジン搭載機械において、エアフロセンサの経年変化およびディーゼル微粒子捕集フィルター（以下、DPF）の異物堆積により排出ガス再循環装置（以下、EGR）を通過する排出ガスの流量が低下することで窒素酸化物が増加した際に、尿素水噴射制御プログラムが不適切なため、適正な尿素水量を噴射できないことがある。そのため、排出ガス中の窒素酸化物の排出値が規制値を超えるおそれがある。		
改善措置の内容	①P11C-VNエンジン搭載機械について、暫定措置として尿素水噴射制御プログラムを暫定仕様に変更し、稼働時間が基準時間を超えているものは尿素SCR触媒を交換する。また、工事実施報告書の定期交換項目に尿素SCR触媒を追加する。なお、恒久対策が決定し次第、改めて措置を実施する。 ②E13C-YMエンジン搭載機械について、暫定措置としてエアフロセンサおよびDPFの状態を故障診断ツールによって定期的に点検し、計測数値が基準値を超えた部品は交換する。また、工事実施報告書の定期点検整備項目にエアフロセンサおよびDPFを追加する。なお、恒久対策が決定し次第、改めて措置を実施する。		
不具合件数	0件	事故の有無	なし
発見の動機	エンジンメーカーからの情報による。		
特定特殊自動車使用者に周知させるための措置	対象車両を有する使用者にダイレクトメール、または直接訪問して通知し改善措置を実施する。あわせて、弊社のインターネットホームページに掲載する。		

車名	型式	呼称 (カタログ名)	改善措置対象車の車台番号 及び製作年月日	改善措置 対象車の 台数	備考
コペルコ	GN41	7120G-2	GN05-04025~GN05104356 平成28年10月12日~令和4年8月31日	177	①
	YDS~LS14 /YS14	SK470-10	LS14-03501~LS14005016 平成29年3月31日~令和4年5月11日	30	①
		SK500LC-10	YS14-05022~YS14010293 平成28年10月31日~令和4年8月23日	181	①
	JD41	7200G-2	JD06-04033~JD06104145 平成29年7月27日~令和4年4月20日	27	①
	GD41	BM800G-2	GD06-05001~GD06105120 平成29年2月15日~令和4年3月29日	36	①
	HF41	BM1000G-2	HF04-03001~HF04103212 平成29年1月26日~令和4年8月31日	182	①
	LV05	SK1300DLC-10	LV05010001~LV05010028 令和3年6月30日~令和4年9月2日	23	②
(計6型式)	(計7車種)	(製作期間の全体の範囲) 平成28年10月12日~令和4年9月2日	(計656台)	① 633 ② 23	

【注意事項】改善措置対象車の範囲には、対象とならない車両も含まれている場合があります。

改善箇所説明図



不具合発生箇所

①ショベルおよびクレーンのPIIC-VNエンジン搭載機械において、尿素水噴射制御プログラムが不適切なため、尿素SCR触媒の性能低下時に適正な尿素水量を噴射できないことがある。そのため、排出ガス中の窒素酸化物の排出値が規制値を超えるおそれがある。

改善内容

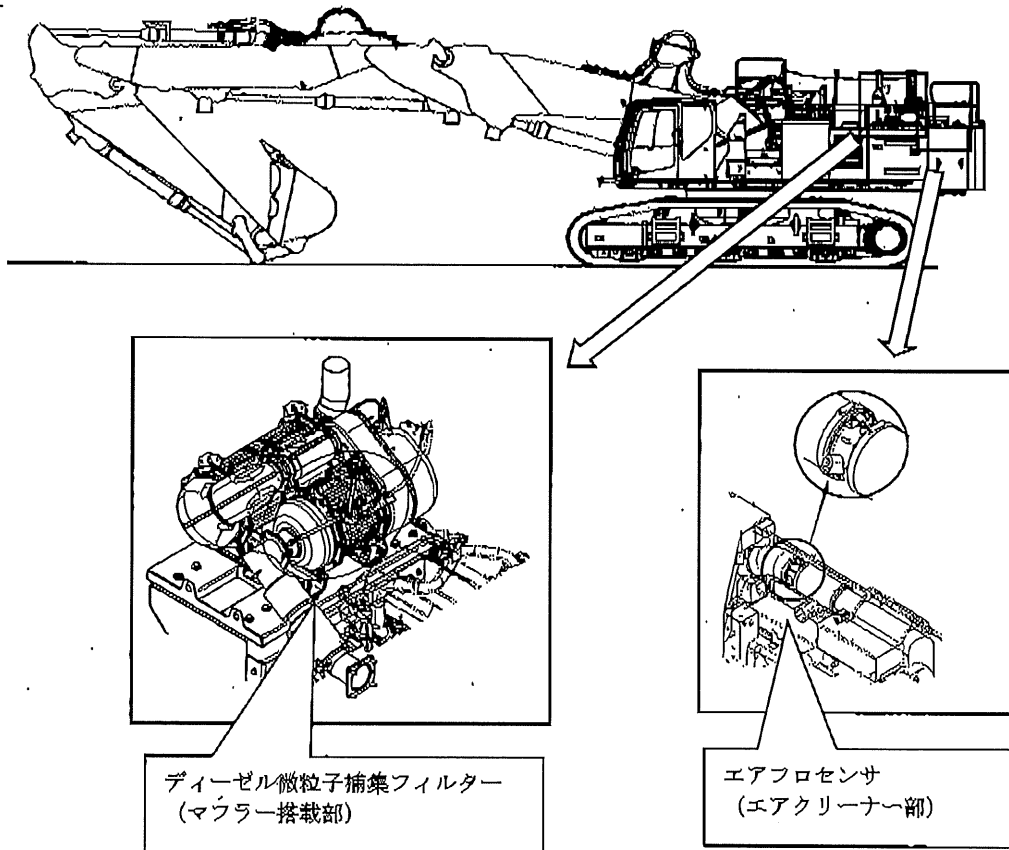
①PIIC-VNエンジン搭載機械について、暫定措置として尿素水噴射制御プログラムを暫定仕様に変更し、稼働時間が基準時間を超えているものは尿素SCR触媒を交換する。また、工事実施報告書の定期交換項目に尿素SCR触媒を追加する。なお、恒久対策が決定し次第、改めて措置を実施する。

識別

尿素水噴射制御プログラム修正の識別について、エンジンコントロールユニット近傍に白色ペンキまたはシールでマーキングを行う。

尿素SCR触媒交換の識別について、交換した部品の近傍に白色ペンキまたはシールでマーキングを行う。

改善箇所説明図



不具合発生箇所

②ショベルの E13C-YM エンジン搭載機械において、エアフロセンサの経年変化およびディーゼル微粒子捕集フィルター（以下、DPF）の異物堆積により排出ガス再循環装置（以下、EGR）を通過する排出ガスの流量が低下することで窒素酸化物が増加した際に、尿素水噴射制御プログラムが不適切なため、適正な尿素水量を噴射できないことがある。そのため、排出ガス中の窒素酸化物の排出値が規制値を超えるおそれがある。

改善内容

②E13C-YM エンジン搭載機械について、暫定措置としてエアフロセンサおよび DPF の状態を故障診断ツールによって定期的に点検し、計測数値が基準値を超えた部品は交換する。また、工事実施報告書の定期点検整備項目にエアフロセンサおよび DPF を追加する。なお、恒久対策が決定し次第、改めて措置を実施する。

識別

定期点検の識別について、エンジンコントロールユニット近傍に白色ペンキまたはシールでマーキングを実施都度行う。

エアフロセンサおよび DPF 交換の識別について、交換した部品の近傍に白色ペンキまたはシールでマーキングを交換都度行う。