

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 カ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、不正にこれを取付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 <u>申請書の虚偽記載</u> - 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"> - <u>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</u> - <u>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</u> - <u>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</u>
<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"> - <u>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</u> - <u>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</u>
<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"> - <u>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ル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</u>
<p>⑤ 装置型式指 定規則第 7 条違反</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>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</u>
<p>⑥ 共通構造部 型式指定規 則第 7 条違</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>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</u>

反	
⑦ 自動車型式指定規則第7条の4違反	- 上記④の違反行為により、N04C(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

(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、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