

【参考1】

国自整第134号  
平成19年1月31日

いすゞ自動車株式会社  
代表取締役社長 井田 義則 あて

国土交通省自動車交通局長  
岩崎 貞二

大型観光バスの不正二次架装事案に係る業務改善指示について

去る、1月23日、大型観光バスの不正二次架装事案に関し、警視庁が貴社及び貴社関係者を道路運送車両法違反で書類送検した事案について、1月30日付けで貴社より、本事案に対する貴社の関与の事実関係について報告があった。

バスという大量に人員を輸送する公共性の高い車両において、このような不正事案への関与があったことについては、実際に深く関与した3名のみならず、組織において、不正防止に対するバス製作者としての自覚が欠如し、取組みが極めて不十分であったと断ぜざるを得ず、厳重に注意する。

また貴社は、平成17年に公道走行試験問題を起こしコンプライアンス意識の向上を図るとしていただかりであり、再び今回このような不祥事を起こしたことは、誠に遺憾である。

については、同種事案の再発防止のため、必要な措置を早急に講じ、その具体的な措置の内容を平成19年2月23日までに報告されたい。

国土交通省としては、捜査の進展を見守りながら、また、再発防止策の実施状況等を監視しながら、更に必要な指示を出すことがあり得ることを申し添える。

— . . . —

国自整第134号の2  
平成19年1月31日

ジェイ・バス株式会社  
代表取締役社長 滝沢 聡 あて

国土交通省自動車交通局長  
岩崎 貞二

大型観光バスの不正二次架装事案に係る業務改善指示について

去る、1月23日、大型観光バスの不正二次架装事案に関し、警視庁が貴社及び貴社関係者を道路運送車両法違反で書類送検した事案について、1月30日付けで貴社より、本事案に対する貴社の関与の事実関係について報告があった。

バスという大量に人員を輸送する公共性の高い車両において、このような不正事案への関与があったことについては、実際に深く関与した6名のみならず、組織において、不正防止に対するバス製作者としての自覚が欠如し、取組みが極めて不十分であったと断ぜざるを得ず、厳重に注意する。

同種事案の再発防止のため、必要な措置を早急に講じ、その具体的な措置の内容を平成19年2月23日までに報告されたい。

国土交通省としては、捜査の進展を見守りながら、また、再発防止策の実施状況等を監視しながら、更に必要な指示を出すことがあり得ることを申し添える。

## 報 告 書

## 1、不正の事実

平成17年8月25日に新規登録を行った下記10台の大型観光バスにおいて、その内の1台(車台番号LV774R2-7000195)について、東京いすゞ自動車株式会社が本来装着すべき部品を取外し車両重量を実際よりも軽くした状態で検査を受け、新規登録後その部品を再び装着し、お客様に納入いたしました。

型式	車台番号	登録番号
KL-LV774R2	LV774R2-7000195	品川230あ566
KL-LV774R2	LV774R2-7000196	品川230あ567
KL-LV774R2	LV774R2-7000197	品川230あ568
KL-LV774R2	LV774R2-7000198	品川230あ569
KL-LV774R2	LV774R2-7000199	品川230あ570
KL-LV774R2	LV774R2-7000200	品川230あ571
KL-LV774R2	LV774R2-7000201	品川230あ572
KL-LV774R2	LV774R2-7000202	品川230あ573
KL-LV774R2	LV774R2-7000203	品川230あ574
KL-LV774R2	LV774R2-7000204	品川230あ575

## 2、経緯

経緯につきましては、弊社関係者の聞き取り調査及び東京いすゞ自動車株式会社(以下東京いすゞ)及びジェイ・バス株式会社(以下ジェイ・バス)からの報告により以下のとおりと認識しております。

平成17年3月ごろ東京いすゞとお客様の間で商談が開始され、5月20日に正式に発注(車両注文書)を頂きました。

当該バスの生産会社であるジェイ・バスと弊社が参加し5月中旬に開催された生産計画会議において、当該車両を7月着工、8月に完成することを決定致しました。

弊社は車両注文書に基づき、同年6月7日に製作仕様書を発行しジェイ・バスに対して製作を依頼し、ジェイ・バスはこの依頼に基づき生産準備を開始致しました。

車両製作に関しては、7月11日よりジェイ・バスにおいてボディの製作を開始し、第1号車(車台番号LV774R2-7000195)が8月4日に完成した後、8月5日にかけて順次10台を完成いたしました。

弊社バス営業部は平成17年5月9日に担当業務を見直しましたが、その時に当該お客様の

バス営業担当者も変更いたしました。

このバス営業担当者は業務引継ぎの際に、商談中の仕様では後軸重が保安基準値を超過するおそれがあることを引き継いでいたため、東京いすゞバス営業本部長に対し、何回か仕様の見直しをお願いしておりましたが受け入れられませんでした。

17年7月上旬、ジェイ・バス設計部長から弊社バス営業担当者に対しお客様要望通りの仕様のまま製作した場合、後軸重が保安基準値を超過するおそれがあり仕様変更すべきであるとの指摘がありました。

弊社バス営業担当者は東京いすゞバス営業本部長に対し、再度、仕様見直しを要請するも受け入れられませんでした。そこで弊社バス営業担当者は上司であるバス営業部営業グループリーダーに相談いたしました。

相談を受けた営業グループリーダーは、ジェイ・バス設計部長に対して、保安基準に適合するための仕様見直し案作成を依頼した結果、ジェイ・バス設計部長からは、7月25日に乗車定員減を始めとする仕様見直し提案を入手いたしました。

営業グループリーダーはこの情報を受けて東京いすゞバス営業本部長に、お客様と調整の必要性を訴え、この両名でお客様を訪問し仕様変更のお願いを致しましたが結論を得るに至りませんでした。

結論が得られなかった営業グループリーダーはその直後上司である弊社バス営業部長に報告を行いました。バス営業部長からは具体的な指示はありませんでした。

8月5日に東京いすゞバス営業本部長が車検を通すための工作を実施することを決め、東京いすゞバス営業担当者に対し、1号車を仁平自動車へ回送する旨連絡するよう指示致しました。尚、仁平自動車はジェイ・バス及び東京いすゞの協力会社であり、自動車の钣金塗装及び販売、修理を業としております。

8月18日午後、東京いすゞバス営業本部長からジェイ・バスに対して車検を通すため部品取外しが指導できる人間を仁平自動車に派遣してもらいたいとの要請がありました。この要請に基づきジェイ・バスがジェイ・バスの協力会社である事業者に対し、指導してくれるよう要請を行いました。

1号車は8月22日にジェイ・バスから仁平自動車に回送され、8月24日までの間仁平自動車において部品取外しを行い、8月25日に東京運輸支局にて東京いすゞが新規登録を申請し登録するに至りました。

この時に取外した部品について、弊社は東京いすゞの報告から少なくともバランスウエイト、スタビライザは取外したと理解しております。各々の重量はバランスウエイトは、約20kg、スタビライザは約67kgです。別添1、2に各々の概要図を添付致します。登録に必要な書類に関しましては、ジェイ・バスが実際の重量とは異なる重量を記載した改造概要等説明書、最大安定傾斜角度実測証明書を作成し、8月18日弊社バス営業担当者が受取りました。弊社バス営業担当者は改造概要等説明書に記載された重量を、なんら疑

うこと無しに自動車検査票2(第3号様式)に転記したうえで、ジェイ・バスから受け取った改造概要等説明書、最大安定傾斜角度実測証明書と共に東京いすゞ営業担当者に送付いたしました。

東京いすゞバス営業担当者は受領した書類を利用し、新規検査を申請し自動車検査証を入手のうえ、お客様に納車致しました。

弊社組織図並びにバス営業部編成表を別添3、4に添付致します。

### 3、弊社の関与について

弊社は、本事案に対して当該車両重量が保安基準値を超過することを知りつつ、不正行為を止め得る立場でありながら止め得ませんでした。これは親会社としての監督責任を全うしたことにならず、漫然と業務を行っていたことを深く反省しております。

弊社はコンプライアンス体制強化を構築している中で、本事案が発生してしまったことは誠に慙愧に耐えられません。今後はコンプライアンス意識の更なる徹底を図る所存であります。バス営業部長は、部下であるバス営業グループリーダーからお客様との調整が不調に終わったとの報告を受けたにもかかわらず、何ら能動的な行動に結びつく指示を行いませんでした。

バス営業グループリーダーは平成17年7月に部下であるバス営業担当者から相談を受けるまで、業務は部下任せにしておりその間チェックをしておりませんでした。また東京いすゞバス営業本部長と共にお客様を訪問し、調整が不調に終わったことを上司であるバス営業部長に報告した後、東京いすゞの行動をチェックすること無しに漫然と過ごしてしまいました。

またバス営業担当者は、ジェイ・バスが作成した実際の重量とは異なる重量を記載した改造概要等説明書と最大安定傾斜角度実測証明書、並びに改造概要等説明書に記載された数値を、なんら疑うこと無しに機械的にそのまま検査票2に転記し東京いすゞに渡しました。

### 4、関係会社の業務分担

受注から納車に至る間の東京いすゞ、ジェイ・バス並びに弊社の業務分担は下記のとおりです。

#### (1)東京いすゞ

受注業務、仕様の決定、車検業務は東京いすゞの業務です。業務の流れを受注段階から記載いたしますと下記となります。

お客様との商談を実施し、受注後お客様との売買契約を結びます。

車両の仕様についてもお客様と打合せを行い、仕様を決定いたします。仕様決定後弊社に対して車両を発注いたします。

車両が完成後、車両を弊社から受け取ります。

その後、運輸支局に車両を持ち込み新規検査を受検致します。

新規検査終了後、車両をお客様に納入いたします。

## (2)ジェイ・バス

ジェイ・バスは車両の生産会社です。業務の流れを記載いたしますと下記となります。いすゞからの生産オーダーを受けて、いすゞよりコンポーネント（エンジン、トランスミッション、アクスル及びエアタンク、スイッチ類、ハーネス等のシャシ部品等）を購入します。

車体関係、シート、内装材料を始めオプションに相当するテレビや音響機器等は自ら手配し、車両として生産、完成します。

生産した車両はお客様に立会いを頂き出来栄を確認する検収の結果、指摘事項について修正作業を実施します。

新規検査に必要な情報を記載した書類を作成し、弊社に送付致します。

なお、バスの仕様は複雑なために販売会社がお客様と打ち合わせする際、例えば仕様打ち合わせ等の際に参加し販売会社を支援することもあります。

## (3)弊社

弊社は東京いすゞとジェイ・バスの中に位置しており、業務がスムーズに遂行できるよう支援業務も行います。業務の流れを記載いたしますと下記となります。

東京いすゞからの発注に基づき、車両の仕様を記した「製作仕様書」を作成、これに基づきジェイ・バスに生産を依頼します。

生産順位については生産計画会議に出席し、ジェイ・バスと共に生産順位を決定致します。

生産した車両は一旦買い上げた後、東京いすゞに売上致します。

ジェイ・バスから受け取った新規検査に必要な書類を販売会社に送付いたします。

なお、バスの仕様は複雑なために販売会社がお客様と打ち合わせする際、例えば仕様打ち合わせ等の際に参加し販売会社を支援することが通例として行われております。

## 5、受注から納車に至る業務の流れ

受注から納車に至る業務の流れにつきましては、別添5、「バスの商談から納入までの業務と帳票」並びに別添6、「バスの商談から納入までのフローチャート」をご参照ください。バスの商談から納入までの帳票を添付致します。

車両注文書……………別添7

バスボデー製作仕様書……………別添8

車検書類……………別添9

改造概要等説明書

自動車検査票2（第3号様式）

以上

報 告 書

1、ジェイ・バス(株)の業務

弊社は車両の生産会社です。業務の流れを記載いたしますと下記となります。

- ・ いすゞ自動車(株)からの生産オーダーを受けて、いすゞ自動車(株)よりコンポーネント（エンジン、トランスミッション、アクスル及びエアタンク、スイッチ類、ハーネス等のシャシ部品等）を購入します。
- ・ 車体関係、シート、内装材料を始めオプションに相当するテレビや音響機器等は自ら手配し、車両として生産、完成します。
- ・ 生産した車両はお客様に立会いを頂き出来栄を確認する検収の結果、指摘事項について修正作業を実施します。
- ・ 生産した車両は、新規検査に必要な情報を記載した書類を作成し、いすゞ自動車(株)に送付致します。

2、受注から納車に至る業務の流れ

受注から納車に至る業務の流れにつきましては、いすゞ自動車(株)作成の別添1、「バスの商談から納入までの業務と帳票」並びに別添2、「バス商談から納入までのフローチャート」をご参照ください。

3、ジェイ・バス(株)社員各人の関与事実

- ・ 社員の関与事実については、社長として私が各人から聞き取りした内容に基づき記載したものです。
- ・ 役職は当時のものです。別添3、「当時の組織図」をご参照ください。

1) 設計部部長、同係員の関与事実について

- ・ 設計部係員は、平成17年7月下旬に品質管理部が実施した車両完成検査データの一つであるお客様のバスの車両本体重量データを受領し、定員等を加味した重量を計算し、それが道路運送車両の保安基準の規制値をオーバーしたため、規制値に入るように修正した車検書類の一つである別添4、改造概要等説明書と別添5、重量分布計算書を作成しました。8月中旬に同係員は自分の印鑑を押印した同上書類をいすゞ自動車(株)に送付しました。
- ・ 上司である設計部部長は規制値に入るように修正したと認識していましたが、同係員が同上書類をいすゞ自動車(株)に送付するのを黙認しました。

ジェイ・バス(株)からの平成19年1月31日付け報告書(別添1~6は略)(2/2)

2) 品質管理部部長、同副部長の関与事実について

- ・品質管理部副部長は、平成17年7月下旬に、上司である品質管理部部長の指示により、お客様のバス1台の最大安定傾斜角を実測する業務を実施しました。

8月中旬に、いすゞ自動車(株)からの要請に基づき、お客様のバス10台分の別添6、最大安定傾斜角度証明書を作成する際、設計部の資料を元にして、乗車定員も加味した後軸重量が道路運送車両の保安基準の規制値をオーバーすることを認識しながら、各車の重量を多少バラつかせて記載し、品質管理部部長の承認を得ずに同部長印を押印し、当該証明書をいすゞ自動車(株)に送付しました。

- ・上司である品質管理部部長は規制値をオーバーすることを認識しながら、同副部長からいすゞ自動車(株)に対して定員等の見直しをするという条件を付した上で、同上証明書を発行する旨の報告を受け、同副部長が同上書類をいすゞ自動車(株)に送付するのを黙認しました。

3) サービス部品証・サービスグループグループリーダー、同係員の関与事実について

- ・サービス部係員は、平成17年8月中旬頃、東京いすゞ(株)から「お客様のバスを車検を通す改造を実施するために仁平自動車に入れるが、アドバイザーを派遣して欲しい」旨の依頼があり、それに応じて当社の取引関係があり、バス改造の知識・経験がある業者を仁平自動車に派遣する指示を実施しました。
- ・上司である同グループリーダーは同係員から報告を受け、改造には手を出すなと指示したが、その後は何ら防止する処置を取りませんでした。

4) 弊社の関与について

- ・弊社部長等の社員が違法性を認識しつつ本件に関与したこと、また、そのことを上司やトップにまで報告する体制がなかったと認識しており、反省しております。

以上