

## 1. 貴局よりご指示の調査・報告内容

- 1) バス製造に係る受注から納車に至る業務の流れ(関係書類の流れを含む)
- 2) バス製造に係る同種不正行為(不正な手段で自動車検査証を入手)への関与の有無
- 3) 前項2)において関与があった場合の事案の内容
- 4) 調査の過程において不正な手段で自動車検査証を入手した車両が発見された場合の対応内容

## 2. 調査結果

- 1) バス製造に係る受注から納車に至る業務の流れ(関係書類の流れを含む)

弊社は、販売会社とボディーメーカー(ジェイ・バス(株)殿及び西日本車体工業(株)殿)の中間に位置しており、日野ブランド完成車の販売への管理・監督責任の下、受注から生産・出荷までの業務を円滑に運ぶための支援を行っております。

業務の流れの概要は以下の通りです。

弊社は、販売会社からの仕様・価格見積検討の依頼を受けてボディーメーカーに仕様及び価格見積を要請し、ボディーメーカーからの検討結果・回答を販売会社に伝えます。

販売会社は、お客様と打合せ決定した内容に基づき、弊社に生産手配書(オーダー表)とスペックシート(車両の仕様書)にて発注を行い、弊社はボディーメーカーに同内容にて生産を依頼します。

弊社は、ボディーメーカーからの車両の完成報告を受けてボディーメーカーからの買上げを行い、ボディーメーカーからの出荷報告を受けて日野販売会社に車両の出荷及び売上げを行います。販売会社は、弊社より出荷された車両の登録(自動車検査証の取得)及びお客様への納車を行います。

また、上記の業務の流れにおきまして、ボディーメーカーにおける仕様検討時、完成・出荷時の各段階で法規への適合状況を確認し、法令遵守を図っております。

尚、日野販売会社がお客様と打ち合わせを行なう際に、ジェイ・バス(株)殿製車両については特に複雑な仕様に関してはジェイ・バス(株)殿が仕様打ち合わせに参加し、弊社が日野販売会社を支援することもあります。また、西日本車体工業(株)殿製車両については、同社がお客様との仕様打ち合わせを行い、日野販売会社が同席することもあります。

具体的な流れにつきましては、添付資料「バスの製造に係る商談～納車までの業務フロー」の添付資料1:ジェイ・バス(株)殿製車両と添付資料2:西日本車体工業(株)殿製車両をご参照願います。

- 2) バス製造に係る同種不正行為(不正な手段で自動車検査証を入手)への関与の有無、並びに
- 3) 前項2)において関与があった場合の事案の内容

前項1)にてご説明申し上げました通り、弊社は車両の登録(自動車検査証の入手)及び納車業務には携わっていないため、不正な手段による自動車検査証の取得には直接係っておりません。従いまして、不正な手段による自動車検査証入手の事案の有無を断定することは難しく、今回の調査におきましては、ボディーメーカーに残存する出荷時の計測重量の調査をもって、上記不正行為の有無を推定いたしました。

調査の結果、過去におきましては、保安基準に定める後軸重10トン、タイヤ許容荷重、前後軸許容限度(以下、判定基準という)のいずれかを超過すると思われる車両が34台抽出され、当該車両は弊社より出荷した後に不正な手段による自動車検査証の入手の可能性があったと推察されます。

このような車両を出荷いたしました原因は、当時の業務の流れから判断いたしますと、弊社は仕様に関する情報を把握できる立場にありながら、重量に関する情報のチェック、並びに判定基準を超過する車両の製造・出荷を未然に防止するルールを明確にしていなかったことによると認識しており、管理・監督責任を果たせていなかったと痛切に責任を感じております。

現在は、コンプライアンスの視点から、商談・受注・出荷の各段階における仕様・重量のチェックルールの明確化を通じて管理を強化しております。

具体的には、仕様検討段階で推定重量が判定基準を超過するものは次工程の設計に進めない、完成時・出荷時の検査において計測重量が判定基準を超過するものはL/O(ラインオフ)・出荷を停止することというルールを明確化し、弊社・販売会社・ボディーメーカー3社で共有化しております。

〔 \* ジェイ・バス(株)殿におきましては、以下の通りより厳しいルールを適用しております  
 仕様検討段階 : 判定基準を基準値▲50kgと定め、これを超過するものは設計を行わない  
 完成・出荷段階: 判定基準を基準値▲20kgと定め、これを超過するものはL/O・出荷を停止 〕

これらの管理強化を実施しました平成17年9月以降は、調査結果からも判定基準を超過する車両の出荷実績はゼロとなっております。

#### 【調査方法・結果】

- ① 対象車両 ジェイ・バス(株)殿・西日本車体工業(株)殿で生産され、平成16年1月から平成19年1月23日の間に登録されたバス全車両
- ② 調査内容 出荷時の計測重量(空車重量+乗車定員)
- ③ 判定基準 上記②の計測重量が、後軸10トン、タイヤ許容荷重、前後軸許容限度のいずれかを超過しているもの
- ④ 調査結果 以下の通り、基準値を超過して出荷した車両は累計で34台抽出されました(西日本車体工業(株)殿製車両で基準値を超過する車両はありませんでした)

			累計	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
大型	観光	基準超過台数	28	17	11		
		(登録台数)	1,875	535	579	749	12
	路線	基準超過台数	2	1	1		
		(登録台数)	1,958	480	766	653	59
	計	基準超過台数	30	18	12		
		(登録台数)	3,833	1,015	1,345	1,402	71
中型		基準超過台数	4	4			
		(登録台数)	1,806	585	636	545	40
小型		基準超過台数					
		(登録台数)	1,295	482	417	386	10
合計		基準超過台数	34	22	12		
		(登録台数)	6,934	2,082	2,398	2,333	121

\* 大型：全長9m以上または乗車定員50人以上 中型：大型・小型にあてはまらないもの  
 小型：全長7m以下かつ乗車定員29名以下（指定自動車を除く）

\* 大型は保安基準に定める後軸重10トンを超過した台数、中型はタイヤ許容荷重を超過した台数

		累計 超過台数	超過重量水準別台数内訳			
			0~100kg 以下	100kg超~ 200kg以下	200kg超~ 300kg以下	300kg超~
大型	観光	28	26	2		
	路線	2	2			
	計	30	28	2		
中型		4	2	2		
合計		34	30	4		

- 4) 調査の過程において不正な手段で自動車検査証を入手した車両が発見された場合の対応内容
- 前項3)の調査結果により、不正な手段での自動車検査証の入手の可能性があると特定した車両につきましては、弊社の主導により販売会社並びにボディーメーカーと協力し、また当該車両の使用者のご理解を得て、道路運送車両法第67条の自動車検査証記載事項の変更手続きを行なうよう早急なる改修作業を実施いたしますとともに、その結果をご報告申し上げます。
- 尚、平成15年以前の車両につきましても、可能な範囲で調査を行い、必要に応じて改修措置を講じます。

### 3. 今後の取り組み

尚、今回の一連の調査結果により、現状につきましては法令遵守の仕組・体制がとられていることを再確認できましたが、過去におきましては不正な手段での自動車検査証入手の可能性のある車両が発見されましたことに対し、管理体制に不備がありましたことを深く反省いたしますとともに、お詫び申し上げます。

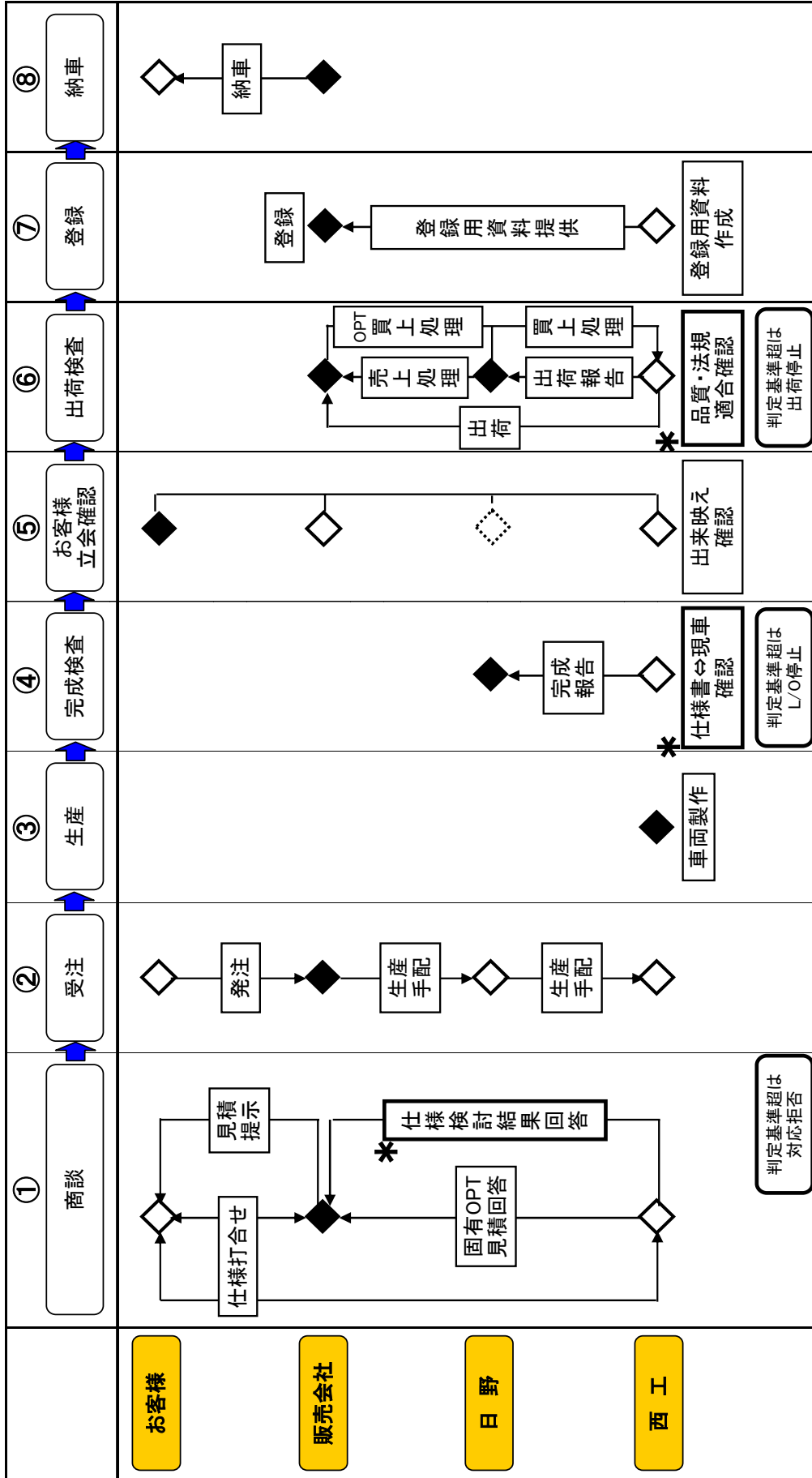
今後は、ボディーメーカーの仕様検討から出荷までの各工程における重量関連情報のタイムリーな把握と確認、及び業務の監査等、更なる管理強化に取り組めますとともに、販売会社を含めた日野グループにおけるコンプライアンスの再徹底を図り、一層の法令遵守に努める所存であります。

以上



バスの製造に係る商談～納車までの業務フロー(西日本車体工業(株)殿製車両)

: 主担当    
  : 担当    
  : 要請に応じて対応



\*: 今後更に管理体制強化していく工程

添付資料 2

帳票	・バス製作仕様書 ・バス製作仕様書 ・生産手配依頼書	・バス製作仕様書 ・REB完成報告書 ・重量分布計算書 ・内装材難燃基準適合検討書	・REB完成報告書 ・重量分布計算書 ・外観図(車体図) ・内装材難燃基準適合検討書
----	----------------------------------	----------------------------------------------------	-----------------------------------------------------