

## 不正な手段で自動車検査証を入手した事案の調査報告

今回の調査結果から、出荷時に保安基準に定められている基準値を超過した車両があり、何らかの重量調整が必要であることを認識していたにも係らず、弊社として歯止め策を講じなかったこと、並びに三菱ふそうバス製造株式会社及び販売会社への管理監督責任を怠っていたことが判明致しました。弊社としてはこのことを真摯に受け止め深く反省致しております。

現時点では既に保安基準に定められている基準値を超過した車両を出荷させない歯止め策を構築しておりますが、更に弊社のチェック体制の強化を追加することと致します。併せて、ふそうグループ全体のコンプライアンスの徹底に努めて参ります。

なお、当該車両につきましては、弊社主導により改修作業等を迅速に取り進めて参ります。

## 調査指示内容

1. 弊社における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への弊社の関与の有無および不正行為への弊社関与があった場合はその内容
3. 今回の調査過程において、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

## 【回答】

1. 弊社における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)は下記添付資料をご参照願います。

添付資料 1, 2 「バスの製造販売業務の流れ（受注～納入）：三菱ふそうバス製造」

添付資料 3 「バスの製造販売業務の流れ（受注～納入）：西日本車体工業」

2. 不正行為の有無および関与

## (1) 調査した内容

## ① 調査対象

平成16年1月1日から平成19年1月23日までに新規登録された三菱ふそうバス製造(以下MF BM)製の大型バスおよび中・小型バス全数と西日本車体工業(以下西工)製の大型バス全数。

## ② 調査内容

現存しているMF BM、西工の資料を調査し、出荷時の計算重量(空車重量+乗車定員)を検証。

## ③ 抽出基準

上記②の計測重量が後軸10トン、タイヤ許容荷重、前後軸重許容限度のいずれかを超過している車両。

## (2) 調査結果

## ① 重量超過台数の有無

表－1 登録年別登録台数及び重量超過台数

登録年	車種	登録台数			重量超過台数	
		MFBM製	西工製	合計	MFBM製	西工製
平成16年	大型	1,180	68	1,248	46	6
	中型	301	0	301	0	0
	小型	261	0	261	0	0
	合計	1,742	68	1,810	46	6
平成17年	大型	1,264	47	1,311	0	3
	中型	159	0	159	0	0
	小型	93	0	93	0	0
	合計	1,516	47	1,563	0	3
平成18年	大型	1,218	0	1,218	0	0
	中型	390	0	390	0	0
	小型	193	0	193	0	0
	合計	1,801	0	1,801	0	0
平成19年	大型	24	0	24	0	0
	中型	19	0	19	0	0
	小型	0	0	0	0	0
	合計	43	0	43	0	0
合計	大型	3,686	115	3,801	46	9
	中型	869	0	869	0	0
	小型	547	0	547	0	0
	合計	5,102	115	5,217	46	9

表－2 抽出基準に照らした場合の超過内容

車種 (*1)	重量超過台数 (*2)	重量内訳									
		100Kg以下		100Kg超 ～200Kg以下		200Kg超 ～300Kg以下		300Kg超			
		MFBM製	西工製	MFBM製	西工製	MFBM製	西工製	MFBM製	西工製		
大型	観光	43	9	37	1	5	6	1	2	0	0
	路線	3	0	1	0	2	0	0	0	0	0
	計	46	9	38	1	7	6	1	2	0	0
中型		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小型		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		46	9	38	1	7	6	1	2	0	0

## \* 1. 車種

大型バス：全長 9.0m以上 12.0m未満 全幅 2.5m未満

中型バス：全長 7.0m以上 9.0m未満 全幅 2.3m程度

小型バス：全長 7.0m未満 全幅 2.0m～2.3m程度

## \* 2. 超過台数

全ての車両は後軸重10トンを超過。

なお、タイヤ許容荷重または前後軸重許容限度を超過している車両は無い。

## ② 上記重量超過車両への弊社の関与

## ア. MF BM製車両

平成16年10月まで弊社は、MF BM出荷時に保安基準に定められている基準値を超過した車両があり、何らかの重量調整が必要であることを認識していました。

しかしながら、弊社はユーザー要望仕様を満足させなければ、継続的な受注確保が困難になるとの思いから、登録業務を実際に行う販売会社に対して、重量調整の実施有無あるいは車両検査受検後の改造の実施有無について確認をせず、車両検査受検後の不正改造を行わない等の適切な指導並びに監督を怠っておりました。

なお、平成16年10月25日以降は、仕様書作成段階において保安基準重量を超過する可能性のある場合には、弊社並びにMF BM、販売会社はユーザーと仕様変更等について打合せを行い、保安基準重量以内に収まることを確認の上、生産に着手することとしております。

更に、完成後に製作誤差等を考慮してMF BMにおいて重量測定を実施し、保安基準重量以内であることを確認しております。重量測定結果から保安基準重量を超過している車両については、弊社並びにMF BM、販売会社はユーザーと打合せを行い、仕様変更を実施した上で、保安基準に適合した車両として出荷するシステムとしております。

## イ. 西工製車両

商談発生時に基本車型・基本仕様は承知しているものの、以降の仕様確定・生産・完成検査・出荷検査・新規登録へのプロセスへの関与の例がありません。この為、不正な自動車検査証の取得への直接的な関与は無いものの、適時適切な報告等の指導が不足していたものと考えます。なお、平成17年9月1日以降は西工に発注しておりません。

また、現時点では、今後西工への発注予定はありません。

## 3. 調査の過程において不正な手段で自動車検査証を入手が発見された場合の対応

上記2項の調査結果で不正車両と判断した車両につきましては、当該車両の使用のご理解を得て車両重量を実測し、MF BM・西工および担当販売会社(含む弊社地域販売部門)と連携の上、道路運送車両法第67条の自動車検査証の記載事項の変更手続き等を迅速に実施し、その結果についてご報告致します。

なお、平成15年以前の車両につきましては、今後本案件と同様に現存する資料を調査し、不正車両と判断した車両は、同様な改善措置を講じて参ります。

## 4. 今後の対応

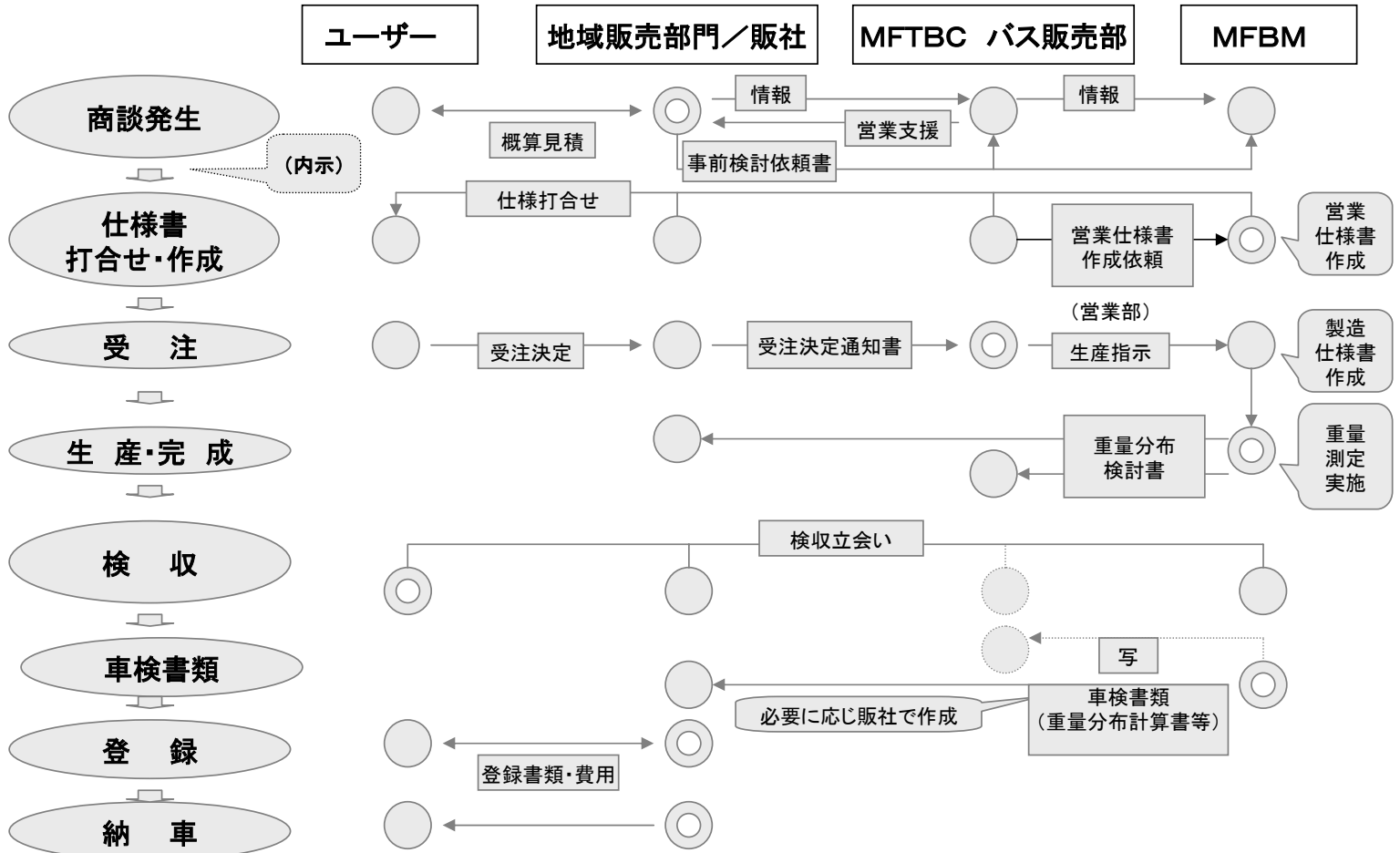
現時点では既に生産前の仕様書作成段階並びに完成後において、保安基準に定められている基準値を超過した車両は出荷しないという歯止め策を構築しておりますが、更に、生産前の仕様書作成段階並びに完成後に重量が保安基準内にある車両についても、その確認資料の報告を弊社が受けチェックするシステムを平成19年3月1日から適用します。

(社標準の制定は4月末)

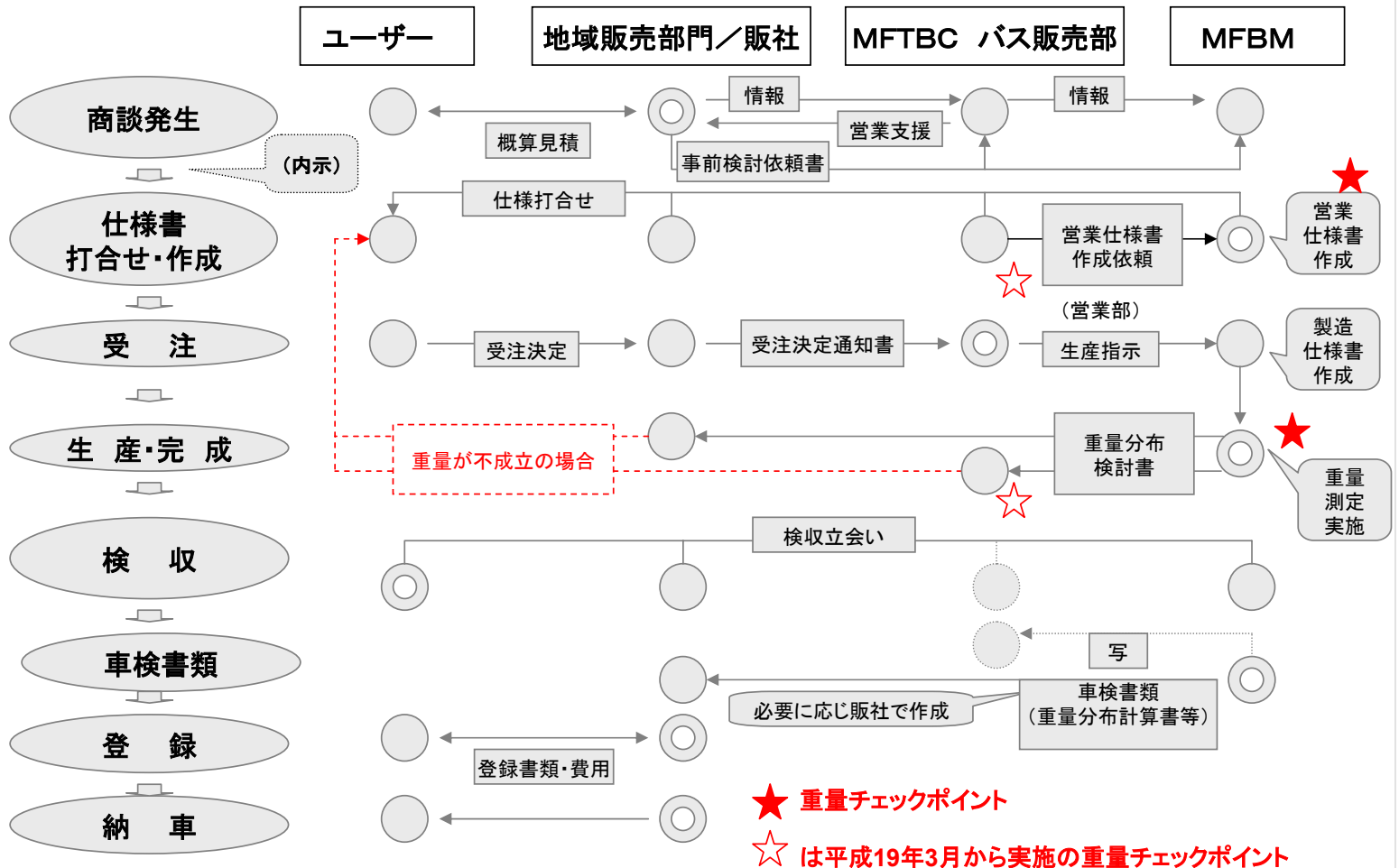
以 上



# 平成16年10月24日以前 添付資料1 バスの製造販売業務の流れ(受注～納入):三菱ふそうバス製造



平成16年10月25日以降
添付資料 2  
**バスの製造販売業務の流れ(受注～納入):三菱ふそうバス製造**



添付資料 3

## バスの製造販売業務の流れ(受注～納入): 西日本車体工業

(平成17年8月迄)

