

令和元年7月29日

燃費及び排出ガスの抜取検査の不正事案における再発防止策実施状況について

平成30年8月8日に報告しました「燃費及び排出ガスの抜取検査の不正事案を受けた確認の実施結果について」における再発防止策について、平成31年4月から令和元年6月までの状況を下記の通りご報告致します。

記

平成30年8月8日に報告した再発防止策（1）～（4）の各事項についての実施状況

（1）管理項目の指示

品質保証部門にて、法規を解釈し、検査現場で管理すべき試験環境や条件等を作業標準・基準に落とし込む際に、専門的知識のある他部門と多角的に検証を行なうことにします。

（実施状況）

法規を解釈し、作業標準等に落とし込む活動として、令和元年6月30日施行の国土交通省令 第79号及び国土交通省告示 第1168号に対し、品質保証部門に加えて完成検査を実施する部門及び専門的知識がある社内関連部門と協働した活動を進め、対応が完了しました。今後もこの協働活動を維持改善できるように標準化してまいります。

また令和元年7月1日より、生産部門に属していた完成検査職場を品質保証部門に異動させて検査主任技術者の直属とし、検査主任技術者と現場の距離を縮め意思疎通の向上をはかりました。

（2）測定結果の有効性判断

排出ガスの測定後、逸脱時間を含めた測定結果をチャート図に印刷できるようにして、測定した検査員の現場リーダ及び監督者が、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 別添44」が定める運転速度の許容される逸脱時間内であること（トレースエラーがないこと）を確認した上で、有効な測定結果とするようにしました。

（実施状況）

先回の報告（平成31年4月25日）日以降令和元年7月26日までにモード排出ガス測定を15台実施しました。当該15台分の測定結果について現場リーダ及び監督者が内容を確認したところ、運転速度の許容される逸脱時間を超えたものはありませんでした。また、測定室の温度や設備条件についても確認して適切であったことから、全て

有効な測定結果と判断しました。

なお、平成30年8月8日から令和元年7月26日までモード排出ガスを測定した総数は81台で、全て運転速度の許容される逸脱時間を超えたものはなく、有効な測定結果と判断しています。

(3) システムによるトレースエラーの自動発見

測定時にトレースエラーが起きた場合、測定機が自動で発見して測定を中止するなど、人に代わりシステムの的に判定できないか、測定機メーカーと検討を進めます。

(実施状況)

人に代わりシステムの的に判定が出来るモード排出ガス測定装置を令和元年6月に1機導入し、正しく判定できることを確認した上で運用を開始しています。

当該システムにおける自動判定の基準は、測定機メーカーのみ変更できるようにしており、弊社では変更等はできないようにしてあります。

運用開始後、令和元年7月26日までに3台のモード排出ガスを測定し適切な判定が来ています。

現在、測定装置をもう1機設置している最中であり、8月から運用が開始できるよう準備しております。9月にはさらに1機の測定装置を導入し、計画した3機の導入を終える予定です。

(4) 検査員の教育・技量維持向上

改めてトレースエラーに関わる法規と問題点について教育を行い周知徹底を図りました。トレースエラーが発生した場合には、起こった事象を確認して対応策等を検討し、全検査員による共有を徹底することにしました。これにより「注意すべき箇所、タイミング、対応方法」等のノウハウをさらに蓄積・共有し、検査員の技量の維持向上に努めてまいります。

(実施状況)

平成30年8月8日以降、モード排出測定において運転速度の許容される逸脱時間を超えたことは無く、検査員による測定の技量は維持されていることが確認できています。

また、国土交通省令 第79号及び国土交通省告示 第1168号の要件を社内業務に落としこむのにあわせ、完成検査員の資格制度をリニューアルしました。リニューアルした資格制度は検査の内容毎に資格を区分し、区分毎に決めた専門的な教育内容で毎年更新教育を行ない、技量の維持・向上を図ります。区分毎に決めた専門的な教育内容は、法令等の改訂があれば見直して完成検査員に再教育します。

弊社に属する完成検査員54名は改めて当該資格制度で評価を行ない全員が合格しています。

なお、当該資格制度は、令和元年6月30日より運用を開始しています。

以上