

## 国土交通省への報告資料

マツダ株式会社は、国土交通省より要請のあった「型式指定に関する業務等の改善について(指導)」(平成30年12月5日付 国自審第1513号)にて、2018年8月に公表した国土交通省への報告資料に記載した再発防止策およびその他の当社が取り組んでいる対応に関し、別添のとおり、令和元年度第1四半期の状況を国土交通省にご報告しました。

なお、報告資料内のアンダーライン部分は、前回からの変更点を示しています。

2019年7月29日  
マツダ株式会社

## 1. 速度トレースエラーの判定

### (1) 暫定対策

#### <改善対策 1-1> 複数の検査員によるダブルチェック

(平成 30 年 7 月開始済み)

前回報告で報告いたしました通り、当社の全検査設備で、複数の検査員が検査データをダブルチェックする手順を実施してまいりましたが、下記「(2)」に記載の改善対策 1-2 及び 1-3 を実施したことに伴い、「マニュアルトランスミッション車のシフトタイミング」の検査条件を除き、平成 31 年 4 月をもって、このダブルチェックは終了しています。

### (2) 恒久対策

#### <改善対策 1-2> 検査条件の適否に関する自動判定(平成 31 年 3 月導入済み)

前回報告で報告いたしました通り、速度トレース、乾球温度、絶対湿度、相対湿度について、検査条件の適否を自動的に判定するシステムを、平成 31 年 3 月に全ラインへ導入完了しています。

#### <改善対策 1-3> 検査データの自動的な無効化(平成 31 年 3 月導入済み)

前回報告で報告いたしました通り、検査条件を逸脱した場合には、検査結果を自動的に無効とするシステムを平成 31 年 3 月に全ラインへ導入完了しています。

なお、WLTC モードの検査条件のひとつである「マニュアルトランスミッション車のシフトタイミング」については、自動判定システムを導入するには、車両側からシフト位置の信号を送信する必要があります。前回報告以降、自動判定システムを導入するために必要となるシフト位置の検出方法を検討した結果、現行の量産車および開発中の車両に、新たにシフト位置を検出するセンサーを搭載する必要があることがわかりました。これらの車両の改造には追加の開発が必要となるため、実用化には時間がかかることがわかりました。このため、次期新型車の開発において検討を進めますが、シフトタイミングの自動判定システムの実用化ができるまでは、改善対策 1-1 のダブルチェックの手順を継続いたします。

## 2. 検査データの取扱いに関する対応の状況

### (1) 暫定対策

#### <改善対策 2-1> データの保管管理ルールの見直し(平成 30 年 7 月開始済み)

前回報告で報告いたしました通り、当社の全検査設備で、検査結果の原紙と原紙をスキャンしたデータを保存する手順を導入し、暫定的な対策を実施してまいりましたが、下記「(2)」に記載の改善対策 2-2 を実施したことに伴い、「排出ガス中に含まれる粒子状物質(PM)」の検査結果を除き、平成 31 年 4 月をもって、検査結果の原紙をスキャンしたデータの保管は終了しています。

## (2) 恒久対策

### <改善対策2-2> データ保管システム(平成31年3月導入済み)

前回報告で報告いたしました通り、フォルダ内に自動的に保管されたデータの改変及び移動を不可能にするシステムを、平成31年3月に全ラインへ導入完了しています。また、システムを運用するなかで発見された改善点については、検査職場からの要望も取り入れ、継続的に改良を進めています。

具体的な改善事例としては、検査終了時に検査結果を自動的に印刷する機能を追加して、完成検査員による検査結果確認作業を容易にしています。

### <改善対策2-3> 報告書の自動作成(令和元年6月導入済み)

前回報告以降、「四半期報告書」及び「年間報告書」を自動作成するシステムの開発を進め、計画通り、令和元年6月にシステム導入を完了いたしました。

なお、測定項目のうち「排出ガス中に含まれる粒子状物質(PM)の計測」については、前回報告以降、検討を進めた結果、自動測定技術の実用化ができる可能性があることがわかりました。今後は、自動測定されたデータと検査機器間のインタフェースの技術開発に移行し、引き続き、実用化に向けた検討を進めてまいります。この技術開発と検査機器の改良が完了し、自動測定のシステムを導入するまでは、改善対策2-1を継続いたします。

## 3. 検査員に対する対応の状況

### (1) 法規と法規遵守に関する教育の実施

#### <改善対策3-1> 法規と法規遵守に関する教育の実施(平成30年11月実施済み)

第1回報告で報告いたしました通り、抜取検査に従事するすべての従業員への法規の知識と法規遵守に関する「完成検査 燃費・排出ガス検査(国内)の基礎講座」及び「完成検査 諸元・性能・騒音検査業務の基礎講座」の集合教育を完了しています。

### (2) 教育方法の見直し

#### <改善対策3-2> eラーニング(平成31年2月開始済み)

前回報告で報告いたしました通り、当該教育を平成31年2月から、eラーニングの講座として開設しました。このeラーニングでは、受講後に理解度を確認するテストを行うことにより、全検査員が教育内容を理解していることを確認できるようにしています。

また、平成31年4月に、当該eラーニングを「検査員教育訓練要領」の教材として登録し、完成検査員の任命及び継続時の知識の習得及び法規遵守の意識の維持管理のために活用しています。

#### <改善対策3-3> 教育の理解度の確認(平成30年10月実施済み)

第1回報告で報告いたしました通り、検査員の理解度を確認する手順を、「検査員教育訓練要領」に追加して運用しています。

#### 4. 作業負荷、作業環境に関する対応の状況

##### (1) 検査設備の汎用化による平準化

###### <改善対策4-1> 検査設備の汎用化(平成31年3月導入済み)

前回報告で報告いたしました通り、各検査設備で検査できる検査モードの汎用性を向上させるために、全5ラインの検査設備のうち、2ラインの検査設備の改造を計画どおりに完了し、特にガソリンエンジンに対応できるように検査設備の汎用化を行っています。

##### (2) 検査員の運転資格の拡充

###### <改善対策4-2> 検査員の運転資格拡充(平成30年12月実施済み)

第1回報告で報告いたしました通り、当時完成検査員資格をもった20名の検査員のうち、6名の検査員に追加の運転訓練を行い、WLTCモードと海外向けモードの検査が行える検査資格を付与し、検査員の運転資格を拡充して運用していました。その後も、WLTCモードの比率拡大などに対応するために、継続して検査員の運転資格の拡充を進めています。

###### <改善対策4-3> 検査サポートメンバー<sup>1</sup>の増員(平成31年1月実施済み)

第1回報告で報告いたしました通り、車両運搬等を行う検査サポートメンバーを計4名増員し、7名で対応していました。その後、増員した7名の検査サポートメンバーの中で、検査員として必要な教育を実施し、知識と経験を積んだ3名については、令和元年6月時点で、完成検査員に任命して、一部の検査業務も担当させております。この3名を完成検査員に任命したことにより、現時点では、完成検査員は、23名、検査サポートメンバーは、7名体制(内完成検査員資格の保有者3名)で運用しています。

##### (3) 入庫検査台数

###### <改善対策4-4> 防府工場からの検査車両輸送(平成30年9月開始済み)

第1回報告で報告いたしました通り、防府工場からの抜取検査の対象車両の輸送を毎日のトラック便に変更し、日々の入庫台数の平準化を継続して実施しています。

###### <改善対策4-5> 一般設備トラブルへの対応(平成30年12月実施済み)

第1回報告で報告いたしました通り、一般設備のトラブルについては、本社工場の設備保全部門リードで対応しています。

###### <改善対策4-6> 検査設備の故障時の突発対応(令和元年5月完了)

前回報告以降、検査設備メーカーと協議を行い、検査設備の突発故障に対する契約を令和元年5月に締結いたしました。これにより、突発故障を迅速に解決し、

---

<sup>1</sup>検査車両の運搬等の検査の補助業務を担当する社員(完成検査員ではない)

検査計画の遅れを最小限に抑えることができるようになりました。

<改善対策4-7> ソークルーム（一定の温湿度に保たれた室内）の拡張  
（平成31年4月に発注済み）

前回報告で報告いたしました通り、ソークルームの拡張工事の発注を行い、令和元年8月頃に工事が完了する見込みです。これにより、将来の検査台数の増加や一時的な台数の変動にも、より対応できるようになります。

<改善対策4-8> 検査スタッフ<sup>2</sup>の増員（平成30年12月実施済み）

前回報告時点で、必要な検査スタッフである12名に対して、13名体制で対応していましたが、1名の定年退職により、計画どおり12名体制で対応しています。

## 5. 標準類の再整備に関する対応の状況（平成31年4月実施済み）

<改善対策5-1> 速度トレースエラー以外の検査条件逸脱時の対応に関する標準類の再整備（平成31年4月実施済み）

前回報告で報告いたしました通り、検査条件逸脱時の対応に関する業務標準の整備を行いました。

なお、整備した業務標準類は、第三者評価であるISO9001の外部監査における監査対象とするため、令和元年6月に当社の標準文書や手順書として登録し、社内で行う内部監査及び外部審査機関による監査を受け、対策の適切性を客観的に評価できるようにしました。

## 6. 現場との対話の強化に関する対応の状況（風通しの良い環境）

<改善対策6-1> 担当マネージャーの検査職場との対話  
（平成30年8月開始済み）

第1回報告で報告いたしました通り、担当マネージャーが、毎週3回の午前中に職場に席を置き、職場の困りごと等を現場で確認し、迅速に対応することを継続しています。ただし、下記に記載の改善対策6-2を実施したことにより、職場の困りごと等の迅速な対応が行えることとなりましたので、担当マネージャーが「毎週3回、午前中に職場で業務」する時間については、従来までと同じように、必要に応じて現場での対話を実施するようにしていく予定です。

<改善対策6-2> 現場経験者の育成、幹部社員への登用、検査職場へ常時配置（令和元年6月配置済み）

前回報告以降、現場経験者の人材を育成し、計画どおり、令和元年6月に、幹部社員に登用し、現場に常時配置いたしました。

今後も継続して職場から優秀な人材を幹部社員に登用するため、検査の職場に精

<sup>2</sup>検査計画等の企画立案や、燃費・排出ガスの検査結果の報告書等の作成を担当する社員（完成検査員ではない）

通し、かつ検査職場を監査できる両面のスキルが身に付くようなキャリアパスの考え方を明確にして、計画的に人材を育成し、幹部社員として職場に配置できるようにしていきます。

<改善対策6-3> 検査主任技術者による対話（平成30年10月開始済み）

第1回報告で報告いたしました通り、検査主任技術者による職場との対話を継続しています。

## 7.最後に

以上、ご報告いたしましたとおり、平成30年8月8日付報告書に掲げた再発防止策及びその他の当社が取り組んできた再発防止策については、全ての対応を完了しており、ソークルーム工事の進捗管理を含め、継続的にその運用を行ってまいります。

今後とも、お客様の安心と安全を担保するための品質保証体制を維持、向上するとともに、規範意識を高め、法令に則った事業を継続してまいります。

以上