

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2四半期の状況を国土交通省にご報告しました。

2019年10月31日
マツダ株式会社

1. 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自動判定システム

前回報告<改善対策1-2>で報告したとおり、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自動判定システムの導入を検討してきましたが、以下の理由により、導入を見送ることといたしました。

前回報告したとおり、シフトタイミングの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。しかし、現行量産中の車両には、シフト位置を検出するセンサが搭載されていないため、新たにシフト位置を検出するセンサを搭載する必要があります。また現在開発中の車両についても、現時点ではシフト位置を検出するセンサの搭載は計画されていません。そのため、新たにシフト位置を検出するセンサ搭載の開発が必要となりますが、車両の機能からは、シフト位置の検出は必要としていません。このように、車両の品質向上やお客様に対しての価値訴求の観点からは、シフト位置を検出するセンサ搭載のメリットは少ないと判断させていただきました。

また、新たなセンサを搭載する以外の方法で、シフト位置の検出の手法を検討してきた結果、車両に「車速信号」と「エンジン回転」からシフト位置を演算する機能を追加し、その演算で求められたシフト位置を、車両側から送信することが可能であることがわかりました。しかし、「規定のタイミング±1秒で変速が完了する」という検査条件に対して、検査条件を逸脱したと判定するための条件の設定に関して、車両側からの信号発信のスピードと検査機器側での信号受信のタイミングのずれを考慮する必要があります。これにより、逸脱条件として、規定の±1秒からある一定の余裕時間を確保した条件を設定すると、実際は検査条件を満足しているにもかかわらず、システムによる判定では、検査条件を逸脱したと判定される検査も発生することが予測され、検査員の負担の増加や規範意識の低下などの懸念があります。

このため、シフトタイミングの自動判定システムの導入は見送ることとし、今後の対応としては、引き続き、ダブルチェックを継続するとともに、定期的な検査員の検査技量訓練の継続と、定期的な監査により、社内基準を遵守することを徹底してまいります。

2. 排出ガス中に含まれる粒子状物質(PM)の自動計測システム

前回報告<改善対策2-3>で報告したとおり、粒子状物質(PM)の自動計測システムの実用化の可能性があることがわかりました。その後、検査機器メーカーと詳細な仕様の協議を開始し、粒子状物質(PM)を自動的に計測し、自動的にデータの保管ができるシステムを、令和元年9月に発注いたしました。現在、導入時期の早期化の検討を進めていますが、遅くとも、令和2年3月頃には、導入が完了する見込みです。

このシステムを導入することで、粒子状物質(PM)のデータの自動計測および

自動保存が可能となりプリントアウトされた結果を検査結果成績表へ転記する「人の作業」が廃止できますので、転記ミスといった人的なミスは発生しないようになります。

なお、このシステムの導入が完了した際には、現在、検査員が行っている粒子状物質（PM）の測定後に検査結果をプリントアウトし、プリントアウトされた検査結果を「ダブルチェックする作業」は廃止する予定です。

3 . ソークルーム（一定の温湿度に保たれた室内）の拡張

前回報告＜4 - 7＞以降、ソークルームの工事が、令和元年8月末に完了し、ソーク可能台数が19台から24台に拡張できました。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、より柔軟に対応できるようになりました。

4 . 最後に

以上、ご報告いたしましたとおり、令和元年7月29日の報告時点で継続検討とさせていただいた3件中、ソークルームは、拡張工事が終了、PMの自動計測につきましては、発注が完了し、導入タイミングを調整している状況にあります。

また、シフトタイミングの自動判定システムについては、技術的な課題の解消に向けて、引き続き、技術動向を適宜入手し、評価してまいります。

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