



2022年8月2日

各位

会社名 日野自動車株式会社
代表者名 取締役社長 小木曾 聡
(コード 7205 東証プライム、名証プレミア)
問合せ先 渉外・広報領域長(兼 渉外広報部長)
橋本 博 (TEL. 042-586-5494)

特別調査委員会による調査結果および今後の対応等について

当社は、2022年3月4日に公表した認証不正問題について、外部有識者で構成される特別調査委員会に調査を委嘱しておりましたが、このたび調査報告書を受領いたしました。当社は、長期にわたる不正行為が明らかになった事実、並びに同委員会からの指摘及び提言を真摯に受け止め、本日開催の取締役会において、今後の対応等について審議及び承認し、これらに関係省庁に報告いたしましたのでお知らせいたします。

本件に関する詳細につきましては、別紙プレスリリースをご参照ください。

お客様、株主・投資家の皆様をはじめとするステークホルダーの皆様には、多大なるご迷惑をおかけしておりますことを深くお詫び申し上げます。

なお、本件にかかる業績への影響は精査中です。業績に与える影響につきまして、今後開示すべき事項が発生した場合には速やかにお知らせいたします

以上

特別調査委員会による調査結果および今後の対応について

日野自動車株式会社は、2022年3月4日に公表した認証不正問題について、外部有識者で構成される特別調査委員会に調査を委嘱しておりましたが、このたび調査報告書を受領し、本日、今後の対応と併せて関係省庁に報告いたしました。

特別調査委員会の調査により、エンジンの認証申請に係る長期にわたる不正の事実が判明しました。経営が現場に寄り添えず、適正なプロセスよりもスケジュールや数値目標が優先されやすい環境と仕組みになってしまったことが背景にあったと考えています。内向きで保守的な組織風土も相まって、一人ひとりが当事者意識と一体感をもって仕事に取り組むことができない状態に陥ってしまっていました。会社組織としての業務マネジメントの意識・仕組みも十分ではなく、経営の責任は重大であると認識しています。報告内容を真摯に受け止め、責任の所在を見極めたうえで厳正に対処してまいります。

今後このような問題を二度と繰り返さないよう再発防止を徹底し、ステークホルダーの皆様から再び信頼いただけるよう、商用車メーカーとして原点に立ち返り、再生に向けて全社を挙げて取り組んでまいります。

お客様をはじめとするステークホルダーの皆様にご迷惑をおかけすることとなり、あらためて深くお詫び申し上げます。

1. 特別調査委員会の調査により判明した不正行為の全容

① 車両用ディーゼルエンジン（オンロードエンジン）

排出ガス関連：平成15年排出ガス規制（新短期規制/E6）以降の幅広い機種において、主に劣化耐久試験に関する不正行為が判明

燃費関連：重量車燃費基準が導入され税制優遇制度の対象となった平成17年排出ガス規制（新長期規制/E7）以降、主に大型エンジンにおいて燃費測定に関する不正行為が判明

② 産業用ディーゼルエンジン（オフロードエンジン）

排出ガス関連：平成23年規制（3.5次規制）以降の幅広い機種において、主に劣化耐久試験に関する不正行為が判明

③ 2016年に国土交通省から、認証取得時の排出ガス・燃費試験における不適切事案の有無を報告するよう求められた際に、虚偽の報告を行ったこと

2. 自社の技術検証によるエンジン性能の確認結果

特別調査委員会の調査と並行して進めてきた当社の技術検証において、以下の性能未達が判明いたしました(3/4 公表分からの追加判明事項)。

(1) 車両用ディーゼルエンジン (オンロードエンジン)

平成 28 年排出ガス規制 (ポスト・ポスト新長期規制/E9)	
大型エンジン「E13C」	経年変化により排出ガスの規制値を超過する可能性
平成 21 年排出ガス規制 (ポスト新長期規制/E8)、平成 17 年排出ガス規制 (新長期規制/E7)	
大型エンジン「E13C」	実際の燃費性能が諸元値に未達
大型エンジン「A09C」	実際の燃費性能が諸元値に未達

※上記以外の現行機種においては、エンジン性能に関する問題は判明していない

※上記 3 機種はいすゞ自動車株式会社 大型観光バス「ガーラ」にも搭載

(2) 産業用ディーゼルエンジン (オフロードエンジン)

平成 26 年規制 (4 次規制)	
大型エンジン「E13C-YS」	経年変化により排出ガスの規制値を超過する可能性
大型エンジン「E13C-YM」	経年変化により排出ガスの規制値を超過する可能性
大型エンジン「P11C-VN」	経年変化により排出ガスの規制値を超過する可能性

※上記以外の現行規制対象機種においては、エンジン性能に関する問題は判明していない

3. 当社の対応

(1) 問題の再発防止について

当社は特別調査委員会の調査に全面的に協力する一方、これまでに判明した問題に対しては、従来からの取り組みも含めた再発防止策を策定し実施してまいりました。開発・認証領域における体制およびプロセスについては、不正行為の防止や問題のある製品の市場への流出防止について、広範かつ抜本的な対策を進めております。これらの再発防止の取り組みについては特別調査委員会にも共有し、「当面の止血策としては妥当なもの」と受け止めていただいております、引き続き実行してまいります。その上で、これらの再発防止策の実効性を高めるべく、継続的に改善および強化を図ってまいります。

<主な再発防止の取り組み> ※詳細は添付<参考②>参照

A. 開発・認証領域における体制およびプロセスの改善

a. 牽制構造(チェック体制)の確立・強化

- ・ 認証試験・申請機能を開発本部から品質本部に移管
- ・ 社長直轄の技術コンプライアンス責任者による確認・指導、および内部監査部による監査
- ・ 量産段階における品質保証の仕組み・取り組みの強化

b. プロセス管理の強化

- ・ 技術的・客観的根拠に基づき、開発完了および認証段階への移行を判定するゲート会議として「認証移行会議」を設置

c. 規定・標準類の整備

- ・ 上記の組織体制の見直しに合わせ規定を整備し、法規認証に関わる役割と責任を明確化
- ・ 重要プロセスについても規定化、技術標準を整備

d. 認証機能強化に向けたその他の取り組み

- ・ 最新法規を掌握・共有する仕組みの再整備
- ・ 認証データ記録保存体制の確立
- ・ 認証業務人員の拡充、関連教育の実施

B. 企業風土・土壌の改善と全社的コンプライアンス強化

a. 企業風土・土壌改革に向けた取り組み

- ・ 価値観とあるべき姿を共有するため、あらゆる企業活動の指針となる企業理念を改定・再編（基本理念・サステナビリティ方針・行動規範を「HINO ウェイ」と総称）、その実践に向けた社内各階層・各職場での対話の場の設定
- ・ 経営陣からの定期的メッセージ発信、安心してスピークアップできる環境づくりへの取り組み
- ・ 特別調査委員会からの報告内容と、これを受けた会社の取り組みを従業員一人ひとりに共有

b. コンプライアンス体制・活動強化

- ・ コンプライアンス委員会の改組、外部登用も含めた人材高度化・拡充、コンプライアンス推進室の設置および技術コンプライアンス責任者/グループの新設、社員教育の拡充、内部通報制度強化など

(2) 機種・車種別の対応

① 排出ガス規制値超過の可能性が判明した現行機種

当該機種は出荷停止しており、今後可及的速やかに市場措置を検討し実施いたします。産業用エンジンについては、建機メーカーにご協力をいただき、当社が責任をもって対応を進めてまいります。

② 認証プロセスにおける不正行為が判明した現行機種ないし搭載車種（①に係るものを除く）

排出ガス規制値の超過はないものの、認証プロセスにおける不正行為が判明した機種ないし搭載車種は、国土交通省からの指示を受けて出荷を停止いたしました。今後、同省の指示に従ってまいります。

③ 税制優遇等への影響

排出ガスおよび燃費に関する税制優遇等への影響を精査し、追加納付が必要な場合は当社が負担してまいります。

4. 今後について

今回の特別調査委員会からの真因分析に基づく提言を真摯に受け止め、今後、全社横断での品質マネジメント体制構築、組織・風土といった企業体質の改善、管理監督機能の強化をはじめとする健全なガバナンス体制確立について検討し、推進に向けた執行体制も含め3カ月をめどに取りまとめてまいります。

再びステークホルダーに信頼していただけるよう、真に生まれ変わるための変革に強い覚悟をもって取り組んでまいります。

以上

■ エンジン認証申請のプロセスに関する調査および性能に関する技術検証の概況

1. 調査及び検証の全体像

3月11日に設置した特別調査委員会には、3月4日に公表した国内法規対象エンジンの認証申請における不正行為について全容解明を委嘱しており、車両用エンジンならびに産業用エンジンについて過去機種も含め調査いただいております(表中 A)。当社はこれと並行し、関係法令や試験方法等を国土交通省に適宜照会しながら、排出ガスならびに燃費に関するエンジン性能の技術的検証を自主的に実施しております(同 B)。

なお、海外法規に関しては、米国法規対象エンジンについては自主的な調査の結果を米当局に報告するとともに米当局の調査にも全面的に協力しており、米国以外の欧州法規等の対象エンジンについても、エンジン認証手続きの総点検を継続しております。

<今回公表範囲>

		エンジン認証プロセスにおける不正有無に関する調査	エンジン性能の技術検証(排出ガス性能、燃費性能)
国内法規対象エンジン	現行規制	A:特別調査委員会による調査	B:自社による技術検証
	過去規制		B:自社による技術検証 [排出ガスは継続中]

2. 今後の予定

国内法規対象エンジンの過去機種については、現在実施している性能確認を急ぎ進め、問題が判明した場合には速やかに措置を行います。

米国法規対象エンジンについては当局調査への協力を継続し、それ以外の欧州法規等の対象エンジンについても引き続き認証申請プロセスの総点検を進めます。公表すべき事項が判明次第、速やかにお知らせいたします。

■ 特別調査委員会による調査結果概要

※詳細は特別調査委員会調査報告書の第6・7章ご参照

(1) 車両用ディーゼルエンジン（オンロードエンジン）

<排出ガスに関する問題>

強化される規制値に適合するため排出ガス後処理装置を採用し、それに伴い排出ガス劣化耐久性を確認する試験（劣化耐久試験）を導入した平成15年排出ガス規制（新短期規制/E6）以降の幅広い機種において、以下の通り、主に劣化耐久試験に関する不正行為が判明した

※1 規制値超過の可能性あり ※2 燃費性能の諸元値との乖離

	平成28年排出ガス規制 (ポスト・ポスト新長期規制/E9)								平成21年排出ガス規制 (ポスト新長期規制/E8)	平成17年排出ガス規制 (新長期規制/E7)	平成15年排出ガス規制 (新短期規制/E6)
	E13C ※1※2	A09C ※2	A05C(尿素SCR)	A05C(HC-SCR) ※1	J05E	N04C(尿素SCR) ※2	N04C(HC-SCR) 2019年モデル[現行]	N04C(HC-SCR) 2017年モデル[生産終了]			
①		■								■	■
②			■	■					■	■	■
③										■	■
④									■	■	■
⑤		■							■	■	■
⑥			■	■					■	■	■
⑦	■				■		■		■	■	■
⑧	■	■	■	■	■		■		■	■	■
⑨									■		
⑩		■		■		■			■		

①～⑦、⑧、⑩:劣化耐久試験に関する問題

⑨:再生試験に関する問題

＜燃費に関する問題＞

重量車燃費基準が導入され、税制優遇制度の対象となった平成 17 年排出ガス規制(新長期規制/E7)以降、主に大型エンジンで燃費測定に関する不正行為が判明した

・ 大型エンジン「E13C」「A09C」

平成 17 年排出ガス規制(新長期規制/E7)当時、税制優遇獲得のために燃費基準達成を目指したが目標達成できず、届出の諸元値を満足させるために燃料流量計の校正値を恣意的に調整する不正行為が判明した。以降の開発では、平成 17 年排出ガス規制で燃費基準値を達成したことを前提に開発が進められ、平成 21 年排出ガス規制(ポスト新長期規制/E8)、平成 28 年排出ガス規制(ポスト・ポスト新長期規制/E9)についても、燃料流量計校正値の恣意的な調整が継続された。

・ 小型エンジン「N04C(尿素 SCR)」／平成 28 年排出ガス規制(ポスト・ポスト新長期規制/E9)

諸元値を満足させるために、燃料流量が安定する前にアイドリングの燃料流量を測定、および都合の良い燃費データを恣意的に選択する不正行為が行われた。

(2) 産業用ディーゼルエンジン (オフロードエンジン)

平成 23 年規制(3.5 次規制)以降の幅広い機種において、以下の通り、主に劣化耐久試験に関する不正行為があったことが判明。特に 4 次規制の大型エンジン 3 機種(E13C-YS、E13C-YM、P11C-VN)については、規制値に適合しない可能性を認識した上で、意図的に性能を偽る不正行為があった。

※ 規制値超過の可能性あり

①～③、⑤～⑨:劣化耐久試験に関する問題

④⑩:再生試験に関する問題

	平成26年規制 (4次規制)							平成23年規制 (3.5次規制)
	E13C-YS ※	E13C-YM ※	P11C-VN ※	J08E-VV・ WV	J08E-YD	J05E-UM・ UN	J05E-VB・ VA	
① 法規が定める測定点で排出ガス値を測定したように試験データを書き換えること	■		■	■	■	■	■	■
② 測定結果とは異なる数値に書き換えること	■		■	■		■		■
③ エンジンの部品を交換しながら、必要な手順を経ず、そのまま劣化耐久試験を継続したこと	■	■		■		■		■
④ 本来、NRTCモードの暖機状態を使用して再生補正係数を算出する必要があったのに、NRTCモードの暖機状態と冷機状態の双方のモードの測定結果を利用して再生補正係数を算出すること								■
⑤ 再生試験における連続運転回数の不足	■		■	■		■		■
⑥ 劣化耐久試験の測定結果のうち、選択しなかった測定結果につきその理由を認証機関に説明していないこと					■		■	
⑦ 法規が定める測定点での測定結果がない場合に、架空の数値を劣化補正係数の算出に当たって利用すること			■					
⑧ 法規が定める各測定点で多数回の測定を実施の上で恣意的に数値を選択すること	■	■						
⑨ 法規が定める測定点以外の測定点における測定結果にもかかわらず、法規が定める測定点での測定結果として流用すること	■	■						
⑩ 劣化耐久試験時や認証立会試験時における排出ガス性能を改善する方向に働くECUの設定変更	■	■	■					

(3) 2016年の国土交通省による認証試験における不正行為の有無に係る実態調査への虚偽報告

認証取得時の排出ガス・燃費試験における測定データに係る実態調査に対し、不適切な事案はない旨を回答。しかし、その報告の根拠とされたデータは、認証申請時の資料や試験データが存在しなかったために調査に回答する時点で作出されたものや、認証申請の時点で既に数値が不正に調整されていたものであったことが判明した。

<参考①> 特別調査委員会 調査報告書

- ・ [特別調査委員会 調査報告書の概要](#)
- ・ [特別調査委員会 調査報告書\(要約版\)](#)
- ・ [特別調査委員会 調査報告書\(全文\)](#)

<参考②> 主な再発防止策一覧

A. 開発・認証領域における体制およびプロセスの改善

No.	項目	再発防止策の目的とポイント	現状
a. 牽制構造(チェック体制)の確立・強化			
A-1	認証機能に関する牽制構造(チェック体制)の確立・強化	認証試験・申請機能を開発本部から品質本部に移管、健全な社内牽制体制に改組	実施済
A-2	法規認証を部外から監査する機能の設置	開発・品質本部から独立した内部監査部内に技術領域の監査機能を内部監査部内に新設。技術コンプライアンス責任者と連携の上、監査を実施。	実施済
A-3	量産段階における品質保証の仕組み・取り組み強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出荷管理値・検査結果の監査や燃費抜取検査等、量産段階での品質保証規定を改定し、牽制機能を強化 ・ 外部監査を含めた全社品質マネジメントシステム(QMS)の再構築 	実施済 準備中
b. プロセス管理の強化			
A-4	認証移行プロセス管理の改善	技術的・客観的根拠に基づく開発完了を判定する場として、開発評価とは別に法規認証部による「認証移行会議」を設置し、運用開始	実施済
c. 規定・標準類の整備			
A-5	認証試験実施に関する規則類の整備	認証試験の正しい手順を規程化、禁止事項の確実な盛り込み、認証試験データのチェック・記録作業の標準書作成(燃料流量校正值の変更禁止、試験中の部品交換の詳細規定など)	実施済
A-6	認証申請手続に関する規則類の整備	認証プロセスにおける法規認証部の役割及び権限明記、認証業務プロセスに基づく規定整備	実施済

A-7	認証試験記録保存に関する規則類の整備	認証試験データ記録保存に関する業務規程およびマニュアル類の整備	実施済
A-8	内部監査部の監査プログラムの整備	認証業務の監査のための監査プログラム(監査項目・手順書他)を整備し、監査を開始	実施済
d. 認証機能強化に向けたその他の取り組み			
A-9	法規情報の収集及び法令解釈を正確に行うための体制整備	法規情報収集・蓄積の体制強化、法規責任者の拡充、法規情報展開および法規解釈検討の仕組み化、法規情報管理規定の整備	実施済
A-10	試験記録保存体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・トレーサビリティとアクセス制限を確保した認証試験の記録保存体制の整備 ・外部システム導入によるデータ保存自動化の計画 	実施済 実施中
A-11	制御ソフト変更管理の改善	<p>認証・劣化耐久試験で使用する制御ソフトにつき法規的な観点から下記管理強化を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 開発試験での制御ソフトと試験結果を紐づけ管理 - 制御ソフト変更時のランニングチェンジ管理 	実施中
A-12	法規認証部署の拡充	認証業務に従事する陣容を拡充(22年7月時点で20年7月比1.4倍)。今後更に拡充。	実施済
A-13	開発・認証関連のコンプライアンス研修実施	開発・認証業務を担当する者に対し、適用される環境法令を含めた関連法令に関する教育を継続的に実施	実施中
A-14	認証、開発スケジュールの適正化	柔軟なスケジュール修正手続と責任者明確化のプロセス規定の整備	実施済
A-15	適正な人的リソース確保の仕組み構築	人的リソース不足の見える化、対応策検討および必要な手当が実施されるような仕組みを構築	実施済
A-16	ベンチの増設	認証試験用の試験ベンチ増設の可否を検討 既にE9適合排ガス認証ベンチ増設済み	実施済
A-17	設備投資に係る予算承認手続の明確化	設備投資に係る予算承認の要望・判断のプロセス・記録保存の仕組み明確化	実施済
A-18	開発部門内の組織再編	正しい法規解釈および開発ボリュームとリソースとの適正確保を担う企画グループを新設。企画から開発完了までのエビデンス管理と移行確認会議の体制。また、開発監査グループを新設	実施済

B. 企業風土・土壌の改善と全社的コンプライアンス強化

No.	項目	再発防止策の目的とポイント	現状
a. 企業風土・土壌改革に向けた取り組み			
B-1	基本理念および行動規範の改定	原点に立ち戻り、「基本理念体系」を改定・再編し、基本理念、サステナビリティ方針、行動規範を改定・再編(「HINO ウェイ」と総称)。その実践に向けた社内各階層・各職場での対話の場の設定	実施済
B-2	マネジメント層からのメッセージ	社長をはじめとした経営陣およびコンプライアンス責任者などからのコンプライアンスファーストやスピークアップ等に関するメッセージを定期的に発信	実施中

B-3	カルチャーチェンジ・プラン	各職場でのコンプライアンス意識醸成のため、定期通信やポスターなどの諸施策を継続実施	実施中
b. コンプライアンス体制・活動強化			
B-4	コンプライアンス委員会の設置	社外役員・専門家も交えたコンプライアンス委員会を設置し、経営レベルでの議論を四半期ごとに実施	実施中
B-5	コンプライアンス部門の体制拡充	コンプライアンス推進室を設置し、経験・知識ある外部人材を含めてリソースを高度化・拡充。技術コンプライアンス責任者/グループの新設	実施済
B-6	コンプライアンス規則の整備・改善	コンプライアンス体制・活動強化を図るべく、関連規則を整備。	実施中
B-7	内部通報制度の強化	安心してスピークアップできる仕組みとしての社内通報制度を整備。	実施中
B-8	コンプライアンス研修	役員・従業員のコンプライアンス意識改善のための研修を継続的に実施	実施中
B-9	従業員アンケート	コンプライアンス意識調査を定期的実施、施策立案に活用。結果をコンプライアンス委員会にて議論	実施中
B-10	人事評価への反映	会社が求める従業員像にコンプライアンスが必須であることを明確化	実施中
B-11	再発防止フォロー体制	再発防止策実施のための部門横断によるタスクフォースを設置し、外部弁護士を交えた定期確認を継続	実施済

<参考③> 機種別判明事項概要

(1) 車両用ディーゼルエンジン (オンロードエンジン)

種類	型式/後処理	排気量	排出ガス関連		燃費関連		搭載車種	発売時期	累計登録台数 (2022年7月末時点)	年間登録台数 (2021年度)		
			委員会による 認証プロセス調査	自社による 技術検証	委員会による 認証プロセス調査	自社による 技術検証						
平成 28 年排出ガス規制 (ポスト・ポスト新長期規制/E9)												
現行機種	大型 エンジン	E13C/尿素 SCR	13L	指摘あり	規制値超過	指摘あり ^{*1}	諸元値と乖離 ^{*2}	大型トラック「日野プロフィア」	2017年5月	20,024台	4,348台	◆
		A09C/尿素 SCR	9L	指摘あり	規制値超過なし	指摘あり ^{*1}	諸元値と乖離 ^{*2}	大型観光バス「日野セレガ」 ^{*3}	2017年7月	898台	21台	◆
								大型トラック「日野プロフィア」	2017年5月	50,596台	9,337台	◆
								大型観光バス「日野セレガ」 ^{*3}	2017年7月	1,438台	28台	◆
								「日野ブルーリボン ハイブリッド 連節バス」 ^{*4}	2019年5月	14台	3台	●
	中型 エンジン	A05C/尿素 SCR	5L	指摘あり	規制値超過なし	指摘なし	諸元値と乖離なし	中型トラック「日野レンジャー」	2017年4月	36,608台	7,267台	●
								大型観光バス「日野セレガ」 ^{*3}	2017年7月	466台	10台	●
								中型バス「日野メルファ」 ^{*5}	2017年7月	1,101台	161台	●
								大型路線バス「日野ブルーリボン ハイブリッド」 ^{*6}	2017年8月	324台	53台	●
		A05C/HC-SCR	5L	指摘あり ^{*1}	規制値超過 ^{*2}	指摘なし	諸元値と乖離なし	中型トラック「日野レンジャー」	2017年4月	45,895台	9,159台	◆
	J05E/尿素 SCR	5L	指摘あり	規制値超過なし	指摘なし	諸元値と乖離なし	小型バス「日野ポンチョ」	2017年12月	1,101台	191台	●	
小型 エンジン	N04C/尿素 SCR	4L	指摘あり	規制値超過なし	指摘あり ^{*1}	諸元値と乖離 ^{*2}	小型バス「日野リエッセ II」 ^{*7}	2019年8月	2,151台	563台	◇	
	N04C/HC-SCR (2019年モデル/現行)	4L	指摘なし	規制値超過なし	指摘なし	諸元値と乖離なし	小型トラック「日野デュトロ」 ^{*8}	2019年5月	76,694台	26,771台		
	N04C/HC-SCR (2017年モデル/生産終了)	4L	指摘あり	検証中	指摘なし	諸元値と乖離なし	小型トラック「日野デュトロ」 ^{*8}	2017年5月	5,250台			
平成 21 年排出ガス規制 (ポスト新長期規制/E8)												
大型 エンジン	E13C/尿素 SCR	13L	指摘あり	検証中	指摘あり	諸元値と乖離	大型トラック「日野プロフィア」	2010年7月	67,504台			
							大型観光バス「日野セレガ」 ^{*3}	2010年7月	2,371台			
	A09C/尿素 SCR	9L	指摘あり	検証中	指摘あり	諸元値と乖離	大型トラック「日野プロフィア」	2010年9月	17,768台			
							大型観光バス「日野セレガ」 ^{*3}	2011年10月	2,725台			
中型 エンジン	A05C/HC-SCR	5L	指摘あり	検証中	指摘あり	諸元値と乖離なし	中型トラック「日野レンジャー」	2015年10月	122台			
							大型路線バス「日野ブルーリボン ハイブリッド」 ^{*6}	2015年12月	104台			
	J08E/HC-SCR	8L	指摘あり	検証中	指摘あり	諸元値と乖離なし	中型トラック「日野レンジャー」	2010年7月	3,805台			
							大型観光バス「日野セレガ」 ^{*3}	2010年7月	688台			
							大型路線バス「日野ブルーリボンシティ ハイブリッド」 ^{*6}	2010年6月	289台			
	J07E/HC-SCR	7L	指摘あり	検証中	指摘あり	諸元値と乖離なし	中型トラック「日野レンジャー」	2010年7月	47,632台			
中型バス「日野メルファ」 ^{*5}							2011年7月	1,401台				
J05E/HC-SCR	5L	指摘あり	検証中	指摘あり	諸元値と乖離なし	中型トラック「日野レンジャー」	2011年7月	61,811台				
						小型バス「日野ポンチョ」	2011年8月	1,321台				
小型 エンジン	N04C/HC-SCR	4L	指摘あり	検証中	指摘あり	諸元値と乖離なし	小型トラック「日野デュトロ」 ^{*8}	2011年7月	183,305台			
							小型バス「日野リエッセ II」 ^{*7}	2011年8月	10,229台			

※ポスト・ポスト新長期規制 (E9) の A05C (尿素 SCR) およびポスト新長期規制 (E8) の J05E の搭載車種については、国内法規認証に基づきオーストラリア・ニュージーランドで販売しており、これらも出荷停止

(2) 産業用ディーゼルエンジン (オフロードエンジン)

種類	型式/後処理	排気量	排出ガス関連		発売時期	累計出荷台数 (2022年7月末時点)	年間出荷台数 (2021年度)	
			委員会による 認証プロセス調査	自社による 技術検証				
平成26年規制 (4次規制)								
大型 エンジン	E13C-YS/尿素 SCR	13L	指摘あり	規制値超過	2016年7月	762台	96台	■
	E13C-YM/尿素 SCR	13L	指摘あり	規制値超過	2018年6月	159台	111台	■
	P11C-VN/尿素 SCR	11L	指摘あり	規制値超過	2015年10月	1,179台	148台	■
中型 エンジン	J08E-VV・WV/尿素 SCR	8L	指摘あり	規制値超過なし	2014年1月	3,743台	291台	●
	J08E-YD/尿素 SCR	8L	指摘あり	規制値超過なし	2018年11月	1,198台	496台	●
	J05E-UM・UN/尿素 SCR	5L	指摘あり	規制値超過なし	2015年1月	12,958台	1,918台	●
	J05E-VB・VA/尿素 SCR	5L	指摘あり	規制値超過なし	2019年1月	2,602台	842台	●
平成23年規制 (3.5次規制)								
大型 エンジン	E13C-VV/DPF	13L	指摘あり	検証中	2010年2月	1,569台	45台	
	P11C-VC/DPF	11L	指摘あり	検証中	2010年8月	1,138台	14台	
中型 エンジン	J08E-UV/DPF	8L	指摘あり	検証中	2010年7月	2,103台	-	
	J05E-TK/DPF	5L	指摘あり	検証中	2012年6月	428台	-	
	J05E-TJ/DPF	5L	指摘あり	検証中	2012年2月	8,009台	-	

※ E13C-YM、P11C-VNについては海外市場向けも同一機種であるため出荷停止

※ 3.5次規制対象機種のうち E13C-VV、P11C-VC、J08E-UV は、少数特例制度に基づき第4次規制施行後も出荷を一部継続していたが、このたび認証プロセスにおける不正が判明したことにより出荷停止

※ 出荷台数は海外市場向けを含む

【凡例】

- 今回出荷停止 (プロセスにおける不正の指摘あり・性能未達なし)
- 今回出荷停止 (プロセスにおける不正の指摘あり・性能未達あり)
- ◆ 3/4 出荷停止
- ◇ モデル切り替えのため新規出荷なし

- ※1: 3月に自社調査により判明した不正行為を公表
- ※2: 3月に性能未達を公表
- ※3: いすゞ・ガーラにも搭載
- ※4: いすゞ・エルガデュオにも搭載
- ※5: いすゞ・ガーラミオにも搭載
- ※6: いすゞ・エルガ ハイブリッドにも搭載
- ※7: トヨタ・コースターにも搭載
- ※8: トヨタ・ダイナにも搭載

以上