



各 位

平成 28 年 8 月 2 日

会 社 名	三菱自動車工業株式会社
代表者名	取締役会長兼取締役社長 CEO 益子 修
コード番号	7211 東証第 1 部
問合せ先	専務執行役員 経営企画本部長 黒井義博

(T e l . 0 3 - 6 8 5 2 - 4 2 0 6)

**当社製車両の燃費試験における不正行為に係わる
特別調査委員会の調査報告内容公表のお知らせ
(特別調査委員会による記者会見資料)**

本日公表いたしました「当社製車両の燃費試験における不正行為に係わる特別調査委員会の調査報告内容公表のお知らせ」に関しまして、特別調査委員会は本日記者会見を実施致します。その記者会見資料につきまして、添付のとおりお知らせいたします。

この度の不正問題に関し、お客様をはじめ、当社に関係されている多くの皆様に、多大なご迷惑とご心配をお掛けしておりますことを深くお詫び申し上げます。

以 上

燃費不正問題に関する調査報告書の概要

2016年8月2日

特別調査委員会 委員長 渡辺 恵 一
委員 八重樫 武 久
委員 坂田 吉 郎
委員 吉野 弦 太

1 調査の概要

(1) 調査期間

2016年(平成28年)4月25日から同年7月31日までの間

(2) 調査の方法

関係資料の精査、ヒアリングの実施(合計154名、のべ236回)等

2 調査結果

(1) 法規で定められた惰行法によらない走行抵抗の測定

MMCは、遅くとも1991年(平成3年)12月ころから、約25年間にわたり、その間に製造・販売されたほぼすべての車種について、法規で定められた惰行法を用いて走行抵抗を測定せず、高速惰行法により測定した走行抵抗をもとに、惰行法により走行抵抗を測定したかのような体裁を有する負荷設定記録を作成できる逆算プログラムを使用し、さらに測定期日や測定場所などについて事実と異なる記載をした負荷設定記録を作成し、これを提出して型式指定審査を受けていた。

(2) 走行抵抗の恣意的な改ざん及び机上計算

MMCは、遅くとも2005年(平成17年)12月ころから、開発段階において測定した走行抵抗があるにもかかわらず、あるいは実車を用いて測定していないものの一応の合理的な根拠をもって計算した走行抵抗があるにもかかわらず、燃費目標を達成するために、それらの数値を用いることなく、恣意的に走行抵抗を引き下げて、型式指定審査の際の走行抵抗として使用していた。

また、MMCは、型式指定審査の際に使用する走行抵抗は実際に試験自動車を走行させて

測定した数値を用いなければならないのに、それをせず、過去に測定した走行抵抗に、仕様の変更等に伴う走行抵抗の変化を机上計算した数値を補正し、これを型式指定審査の際の走行抵抗として使用していた。

(3) eK ワゴン/eK スペースに関する走行抵抗の恣意的な算出と引下げ

2013年(平成25年)6月に販売された14年型 eK ワゴンと、その後に順次開発して販売された14年型 eK スペース、15年型 eK ワゴン、15年型 eK スペース、16年型 eK ワゴンは、いずれも燃費目標を達成するため、走行抵抗、特に転がり抵抗係数(μr)の恣意的な算出と引下げが行われていたが、その概要は、以下のとおりであり、数値の不正な作出と評価される程度に、次第にエスカレートしていったものである。

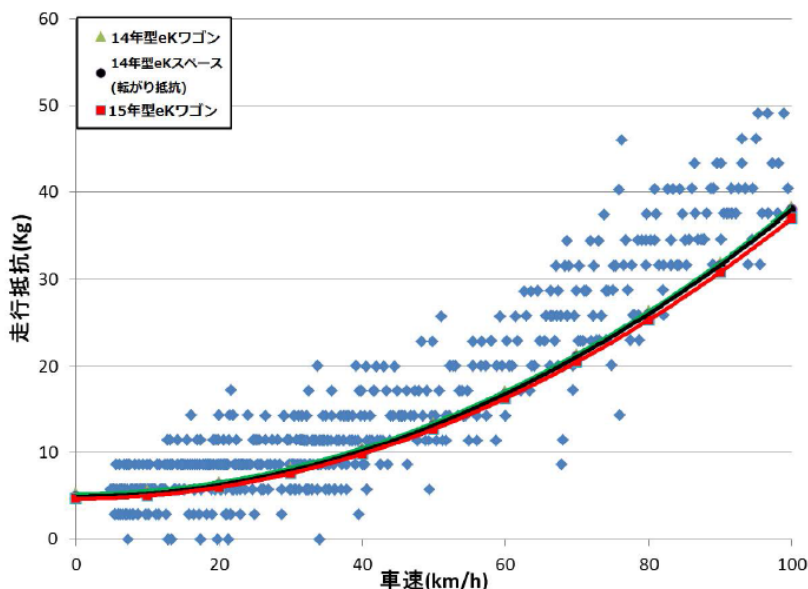
	2WD	4WD
14年型eKワゴン	0.0055 (0.0052)	0.0072
14年型eKスペース	0.0052	0.0060
15年型eKワゴン	0.0049(4)	0.0060
15年型eKスペース	0.0042	0.0053
16年型eKワゴン	0.0042	0.0053

14年型eKワゴン(2WD)から14年型eKワゴン(4WD)へ: $+0.0020$
 14年型eKワゴン(2WD)から14年型eKスペース(2WD)へ: 引下げ -5%
 14年型eKワゴン(2WD)から15年型eKワゴン(2WD)へ: -0.0007
 14年型eKワゴン(2WD)から15年型eKワゴン(4WD)へ: -0.0007
 14年型eKワゴン(2WD)から15年型eKワゴン(4WD)へ: 引下げ -0.0056 へ
 14年型eKワゴン(2WD)から15年型eKワゴン(4WD)へ: タイヤ改良 -0.0003
 14年型eKワゴン(2WD)から15年型eKワゴン(4WD)へ: タイヤ改良 -2%
 14年型eKワゴン(2WD)から15年型eKワゴン(4WD)へ: 引下げ -10% (0.0044)
 14年型eKワゴン(2WD)から15年型eKワゴン(4WD)へ: 0.0042

14年型 eK ワゴン(2WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0052)は、タイで実走実験を行い、そこで得られたデータのうち、下限のデータ群を選別して算出された(実際に型式指定審査の際に使用された数値は 0.0055)。14年型 eK ワゴン(4WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0072)は、2WD の数値に 0.0020 を加えたものである。14年型 eK スペース(4WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0060)は、日本で実走実験を行い、そこで得られたデータのうち、下限のデータ群を選別して算出された。

しかし、15年型 eK ワゴン以降は、このようにして算出した転がり抵抗係数(μr)を起点として、何ら根拠なく、転がり抵抗係数(μr)を更に恣意的に引き下げて、型式指定審査の際に使用した。

すなわち、15 年型 eK ワゴン(2WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0049)は、14 年型 eK ワゴン(2WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0052)のデータを、根拠なく、下方に描き直して導き出された。



15 年型 eK スペース(4WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0053)は、14 年型 eK スペース(4WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0060)を、根拠なく、下方に描き直した上で、タイヤ改良分を机上計算により更に低くして導き出された。また、15 年型 eK スペース(2WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0042)は、15 年型 eK ワゴン(2WD)の転がり抵抗係数(0.0049)から、単に 0.0007 を差し引くことで導き出された。

16 年型 eK ワゴン(2WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0042)は、当初は、15 年型 eK ワゴン(2WD)の転がり抵抗係数(μr) (0.0049)から、根拠なく引き下げたり、タイヤ改良分を机上計算していたが、最後は、根拠なく、15 年型 eK スペース(2WD)の転がり抵抗係数(μr)をそのまま流用して導き出された。

3 本件の原因・背景

本件の原因・背景には、下記①～⑥があったと考えるが、これらの原因・背景の根本まで掘り下げて分析してみると、MMC の経営陣及び開発本部の幹部による開発現場に対する関心が低く、また、開発本部の各部署も自分たちの業務にしか関心を持たず、結局のところ、下記⑦のとおり、MMC 全体で自動車開発に対する理念の共有がなされず、全社一体となって自動車開発に取り組む姿勢が欠けていたことが本質的な原因であったと考える。

本件問題は、性能実験部及び認証試験グループ、更には開発本部だけの問題ではなく、経営陣をはじめとする MMC 全体の問題である。

- ① 性能実験部及び認証試験グループが燃費目標達成に向けた事実上の責任を負っていたこと
- ② 開発における工数が慢性的に不足していたこと
- ③ 性能実験部ができないことを「できない」と言うことが容易ではない部署になっていたこと
- ④ 法規違反であることの意識が希薄であり、法規が軽んじられていること
- ⑤ 不正行為が長年にわたり発覚せず、改められもしなかったこと
- ⑥ eK ワゴン/eK スペースについて、技術的議論が不十分なまま燃費目標の設定がされたこと
- ⑦ 会社が一体となって自動車を作り、売るという意識が欠如していること

4 再発防止策

MMC においては、これまでの様々な再発防止策によっても本件問題を防げなかったという現実があることから、当委員会は、MMC の再生にとって真に重要なのは、経営陣や全役員による徹底的な議論を経て、MMC として、目指すべきクルマ作りについて共通理念を固め、MMC で働く人たちの思いを一致させることではないかと考えた。再発防止策についても、当委員会が提示する再発防止策にただ漫然と取り組むのではなく、全社一丸となって、必要な再発防止策を自ら考え、自ら実行していくことが求められる。そのため、当委員会としては、個別・具体的な再発防止策を提示するのではなく、MMC が自ら再発防止策を考えるにあたって骨格となるべき指針を示すこととした。

- ① 開発プロセスの見直し
- ② 屋上屋を重ねる制度、組織、取組の見直し
- ③ 組織の閉鎖性やブラックボックス化を解消するための人事制度
- ④ 法規の趣旨を理解すること
- ⑤ 不正の発見と是正に向けた幅広い取組

以上