



平成 30 年 12 月 7 日

各 位

会 社 名 日産自動車株式会社
代表者名 取締役社長 西川廣人
(コード番号 7201 東証第 1 部)
問合せ先 IR 部 常務執行役員 田川丈二
(TEL 045-523-5523)

完成検査における不適切な取扱いに関するリコールの実施について

当社は、本日、「完成検査における不適切な取扱いに関するリコールの実施について」のプレスリリースを公表いたしました。詳細は、別添プレスリリースをご覧ください。

以 上



2018年12月7日

完成検査における不適切な取扱いに関するリコールの実施について

日産自動車株式会社（本社：神奈川県横浜市西区、社長：西川 廣人）は、完成検査における不適切な取扱いを踏まえ、昨年10月以降、国土交通省にリコール届出（2017年10月6日付、2017年10月25日付、2018年1月12日付（2017年10月6日および25日届出分の修正版）及び2018年6月29日付；合計42車種、1,143,540台）を実施しております。このたび完成検査の合否判定が不明確な可能性がある事案が判明しましたので、速やかにリコール実施の準備を進め、国土交通省に届出を行う予定です。

< 経緯及び判明した事実 >

- 2017年11月、完成検査に係る不適切取扱いに関する調査結果並びに再発防止策を発表。法規・法令順守のための全社的活動を開始
- 2018年4月、日本生産事業本部を新設、レギュレーション・法規の専門部を設立。工場と連携した法令順守総点検の活動を推進
- 自主的な点検活動の中で、7月に排ガス・燃費に関する抜き取り測定について、9月に精密抜き取り測定について、不適切な事案が判明。完成検査問題の再発防止策をさらに強化
- 再発防止策をより確実に徹底する中で、プロセスのさらなる詳細な定義、検査員の確実な理解などの点検を実施。その自主点検の中で、追浜工場ならびにオートワークス京都の生産車両において、合否判定が不明確な可能性のある検査を一部車両に対して実行したという証言を確認
- 以下事案について、当該対象車両のリコールの届出を予定（2018年12月13日）

< 完成検査における新たな不適切事案 >

完成検査における新たな不適切事案	対象車両生産工場
1. 後輪ブレーキ制動力の検査において、駐車ブレーキレバーを使用して測定した行為	追浜工場
2. 駐車ブレーキ制動力の検査において、ブレーキペダルを使用して測定した行為	追浜工場 オートワークス京都
3. ステアリングの切れ角検査において、社内基準値内に収めるために、最後にステアリングを戻して測定した行為	追浜工場
4. ステアリングの切れ角検査において、社内基準値内に収めるために、最初にステアリングを左右いずれかに切ってから測定を開始した行為	追浜工場
5. スピードメーターの検査において、40 km/h の速度を維持して測定すべきところ、40km/h に到達した瞬間に測定した行為	追浜工場
6. サイドスリップの検査において、社内規定速度（5km/h）を若干超える速度（6~8 km/h 程度）で測定した行為	追浜工場

<リコール対象車種・台数>

対象工場	リコール対象車種	車両製造期間
追浜工場	ノート (E12)	2017年11月7日 ~2018年10月25日 日 (オフラインベース：2018年10月17日以前の車両)
	リーフ (ZE1)	
	ジューク (F15)	
	シルフィー (B17)	
	キューブ (Z12)	
	マーチ (K13)	
オートワークス 京都	アトラス (F24)	
	シビリアン (W41)	
	いすゞ エルフ (F24) ジャーニー (W41)	
	三菱ふそう キャンター・ガッツ (F24)	
対象車両台数*		約 15 万台

*台数につきましては現在精査中です。

< 本事案の原因と再発防止の強化策について >

2018年9月26日付け発表「完成検査における不適切な取扱いへの対応等について」に記載している通り、現在、再発防止策 77 項目について着実に実行していくことが重要と考えています。ただし、今回の背景には、完成検査工程における完成検査員の動作に関する解釈に余地が残されていたことや、禁止事項についての理解不足があると思われるため、以下の点を新規に追加し、再発防止策の強化を図ることといたします。

1 . 禁止事項の周知

- 標準作業書に禁止事項の記載を追加し、標準作業における禁止事項の確認と教育の実施
- 完成検査任命教育において、禁止事項の教育を追加し、実施
- 完成検査工程全般における作業観察を見直し、標準作業の遵守に加え、新たに禁止事項等の不適切作業を監視

2 . チェック機能の強化

- 検査員の作業観察をするとともに、検査員が相談できる作業監視員を検査ラインに新たに配置
- 標準作業の手順遵守を確認するためのカメラを検査ラインに新たに設置

3 . 以下の物的対策による当該案件の再発防止

< 不適切事案の再発防止に向けた物的対策について >

完成検査における新たな不適切事案	物的対策
1 . 後輪ブレーキ制動力の検査において、 駐車ブレーキレバーを使用して測定した 行為 2 . 駐車ブレーキ制動力の検査において、 ブレーキペダルを使用して測定した行為	・ブレーキ検査装置に制御装置を追加 ブレーキ制動力検査中に駐車ブレーキと主ブレーキ(前輪・ 後輪) を同時に操作した場合、自動的に検査無効とする ・ブレーキ検査装置に輪留めを設置 検査装置上で車両姿勢が変動する結果、ブレーキ検査結果 が不安定になる、という現象の発生を止める。
3 . ステアリングの切れ角検査において、 社内基準値内に収めるために、ステアリン グを戻して測定した行為 4 . ステアリングの切れ角検査におい て、社内基準値内に収めるためにステアリ ングを左右いずれかに切ってから測定を 開始した行為	・ステアリングの切れ角検査の社内基準見直 し 同検査が車両の設計値と合致して有効な検査を行う為にス テアリング切れ角社内検査の規格を修正 ・ステアリング切れ角検査装置に制御機能を 追加 ステアリング切れ角検査開始時にステアリングを切った状 態から検査が開始できないようにする

<p>5 . スピードメーターの検査において、40 km/h の速度を維持して測定すべきところ、40km/h に到達した瞬間に測定した行為</p>	<p>・スピード判定プログラム変更 車載メータによる計測で 40km/h になったところで紐を引き、速度が 1 秒間規格内に収まらなければ無効とする</p>
<p>6 . サイドスリップの検査において、社内規定速度(5km/h)を若干超える速度(6~8 km/h 程度) で測定した行為</p>	<p>・サイドスリップ検査装置の通過速度測定 通過速度が規定内であることを判定するランプを設置する</p>

完成検査における不適切な取扱いに関して、お客さまはじめ、関係者の皆さまに多大なご迷惑とご心配をお掛け致しますこと、深くお詫び申し上げます。

当社は、モノづくりに直接関わる部署に限らず、法規・法令遵守に関する仕組み・体制・プロセスの総点検を全社的な活動として徹底的に行っております。法令遵守の徹底を重要な経営課題として捉え、これらの活動を通じて問題が発見された場合には、責任を持って適切な処置を講じ、あらゆる業務における法令遵守、コンプライアンス意識の醸成・徹底を図ってまいります。

今後もこのような取り組みを確実に実施し、お客さまをはじめ、あらゆる関係者の皆様からの信頼回復に努めてまいります。

以上

お問い合わせ先：
日産自動車株式会社 グローバルコミュニケーション本部
Tel : 045-523-5521(企業) / 5553(商品) / 5520(IR)
<https://newsroom.nissan-global.com> (プレス情報)
www.nissan-global.com/JP/IR/ (IR情報)