



2023年3月17日

各 位

会社名 株式会社豊田自動織機
 代表者名 取締役社長 大西 朗
 (コード番号 6201 東証プライム・名証プレミア)
 問合せ先 広報部長 高木博康
 (TEL 0566-22-2511)

フォークリフト用エンジン認証での法規違反に伴う国内出荷停止について

株式会社豊田自動織機は、国内(日本)市場向けフォークリフト用の当社製エンジンについて、経年劣化による排出ガス国内規制値の超過と、排出ガス国内認証に関する法規違反の可能性を確認しました。このため本日、ディーゼルエンジン2機種とガソリンエンジン1機種の計3機種を搭載するフォークリフトの出荷停止を決定し、国土交通省、環境省、経済産業省に報告いたしました。

お客さま、販売店、仕入先をはじめ、多くの関係者の皆さまに多大なご迷惑をおかけすることとなり、心よりお詫びを申しあげます。今後、関係省庁の判断、指示を踏まえ、出荷再開・市場措置に向けた取り組みと再発防止に全力をあげてまいります。

1. 主な経緯

- 1) 2020年後半 北米向けガソリンエンジンの2021年用年次認証申請に際し、米国環境当局からのデータ確認や問い合わせへの対応を行なっておりました。
- 2021年5月 米国環境当局への対応の中で、申請済のデータに懸念をもち、外部弁護士による調査を自主的に開始しました。なお、この米国認証に関する調査内容は、米国の環境・司法当局に報告しています。またこれまでに、米国各当局の調査も開始されており、これに協力しています。
- 2) 2022年1月 外部弁護士による調査範囲を、国内のガソリンエンジン認証まで拡大しました。
- 2022年4月 ディーゼルエンジンについても、検証・調査を開始しました(劣化耐久試験※を含む)。
- 3) 2023年3月 排出ガス国内認証に関して問題を確認し、対象エンジン搭載フォークリフトの出荷停止を決定しました(出荷停止フォークリフト:月産1.4千台規模)。

※劣化耐久試験：一定時間を運転後のエンジン排出ガス性能を確認する試験

2. 確認事項の概要

1) ディーゼルエンジン

機 種	搭載フォークリフト販売台数	
1ZS型/1KD型 2014年申請	21年度 9.4千台	23年2月末累計 71.3千台

経年劣化による排出ガスの規制値超過※と、法規に定められた劣化耐久試験の手順・方法違反を確認

※排出ガスで規制される4成分のうちPM(粒子状物質)が超過

2) ガソリンエンジン

機 種	搭載フォークリフト販売台数	
4V型 2009年申請	21年度 7.1千台	23年2月末累計 88.3千台

法規に定められた劣化耐久試験の手順・方法違反を確認

3. お客さまへの対応

出荷停止するフォークリフトにつきまして、関係省庁の指導を受けながら、出荷を再開できるよう努めてまいります。この間、ご使用中の機台への円滑なメンテナンスサービスや、お客さまの物流現場の状況に応じたご提案等を通じ、稼働への影響を最小限に留めるよう注力してまいります。

ディーゼルエンジン式フォークリフトの既販車につきましては、経年劣化により排出ガス規制値を超過するため、今後リコール等の措置が確定次第、速やかに対応を進めていきます。なお、ご使用の継続にあたり、市場措置等に関するご連絡を差しあげるまでの間は、お客さまに何らかのご対応をいただく必要はございません。

4. 再発防止に向けて

これまでに行った外部弁護士による調査に加え、独立した外部有識者による特別調査委員会を設置し、本件内容の解明および真因分析、これに基づく再発防止策を取りまとめます。

特別調査委員会の構成

委員長	井上 宏（弁護士・公認不正検査士、元 福岡高等検察庁検事長）
委員	松山 遙（弁護士）
委員	島本 誠（ヤマハ発動機株式会社 顧問）

5. 役員の報酬辞退

お客さま、販売店、仕入先をはじめとする多くの関係者の皆さまに多大なご迷惑をおかけすることに鑑み、以下のように役員報酬を辞退します。

役 職	氏 名	内 容
取締役会長	豊田 鐵郎	月額報酬の100%×6ヵ月分
取締役社長	大西 朗	月額報酬の100%×6ヵ月分
取締役副社長 （トヨタL&Fカンパニープレジデント）	水野 陽二郎	月額報酬の30%×6ヵ月分
経営役員 （エンジン事業部長）	松本 洋	月額報酬の30%×6ヵ月分

特別調査委員会の報告後、対象・内容等について再度お知らせいたします。

6. フォークリフト用以外のエンジンについて

ディーゼルエンジン1KD型は、フォークリフト用とは別に国内認証を取得し、建設機械用として外販しております。これについても法規に定められた手順・方法に従っていなかったため、出荷を停止します。

7. 業績への影響

現在、本件が当社の連結業績に与える影響につきまして精査しており、今後開示すべき事項が生じた場合は、速やかに開示いたします。

以 上

<参考資料>

1) 対象機種の詳細

(1) フォークリフト用ディーゼルエンジン

概要	1ZS 型	1KD 型
認証申請年	2014 年	2014 年
排気量	1,795cc	2,982cc
搭載フォークリフト(積載能力)	ジェネオ(1.5~3.5t) [※]	ジェネオ(3.5~8.0t)
2021 年度販売台数	8.0 千台	1.4 千台
累計販売台数(2023 年 2 月末時点)	60.6 千台	10.7 千台
劣化耐久試験での法規違反	有り	有り
排出ガス規制値超過	有り	有り

(2) フォークリフト用ガソリンエンジン

概要	4Y 型
認証申請年	2009 年
排気量	2,237cc
搭載フォークリフト(積載能力)	ジェネオ(1.0~3.5t) [※]
2021 年度販売台数	7.1 千台
累計販売台数(2023 年 2 月末時点)	88.3 千台
劣化耐久試験での法規違反	有り
排出ガス規制値超過	無し

※1ZS 型、4Y 型は、上記のフォークリフト「ジェネオ」のほか、「ショベルローダー」に搭載
(2021 年度販売台数: 0.1 千台、累計販売台数: 0.9 千台)

2) 劣化耐久試験における法規違反の可能性のある行為

以下は、外部弁護士による調査等においてこれまでに判明している行為、およびその背景として推測している主な内容であり、今後、特別調査委員会による確認を進めてまいります。

(1) フォークリフト用ディーゼルエンジン

- ① 排出ガスの成分の実測値を使用せずに推定値を使用した
 - ・試験中に排出ガス中の PM 値が高くなったため、燃料噴射装置の改良を行い、その後試験をやり直さず、改良品を装着した場合の推定値を試験結果とした。
- ② 試験の運転モードをエンジン側の制御ソフト変更により成立させた
 - ・本来、設備(試験ベンチ)側にて、試験で求められるエンジン運転条件を成立させるべきところを、設備の仕様上それが困難であったため、エンジン側の制御ソフトの一部を変更して試験を行った(建設機械用ディーゼルエンジンでも同行為を確認しています)。

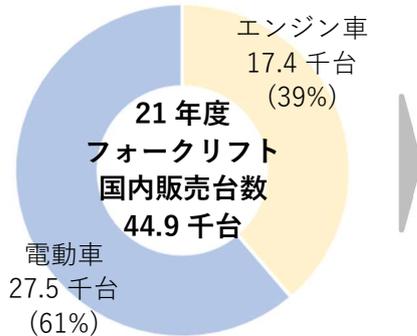
(2) フォークリフト用ガソリンエンジン

- ① 試験中に部品の交換を行った
 - ・試験中に排出ガス中の NOx 値が高くなったことから、O₂ センサ(燃焼状態を測定するセンサ)の影響を確認するため、一時的に仕様の異なる O₂ センサを使用して NOx 値を測定し、試験を継続した。
- ② 排出ガス成分の実測値をそのまま使用しなかった
 - ・一部の測定値を異常値としてそのまま使用せず、同型エンジンの別の耐久試験の測定値を試験結果とした。

3) 当社のフォークリフト販売台数（2021年度実績）

(1) 【国内販売】動力/エンジン機種別

※出荷停止対象 (千台)



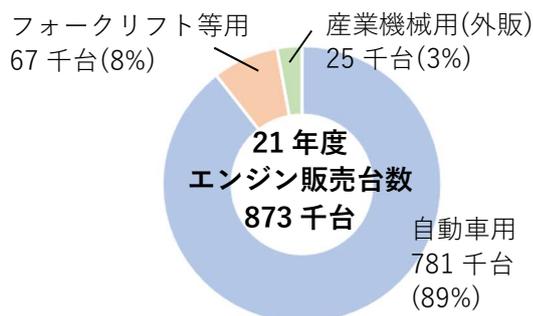
		エンジン機種	台数
ガソリン車	超小型車	WG972型	0.1
	小型車	※ 4Y型	7.1
	中型車	1FS型	0.2
ガソリン車			7.4
ディーゼル車	小型車	1DZ型	0.5
		※ 1ZS型	8.0
	中型車	※ 1KD型	1.4
	大型車	J08E型	0.1
ディーゼル車			10.0
エンジン車			17.4
内、出荷停止対象			16.5
電動車			27.5
合計			44.9

(2) 【世界販売】動力/地域別

(千台)

		日本	北米	欧州	その他	合計(構成比率)
ガソリン車	ガソリン車	7.4	7.5	5.3	13.7	33.9 (12%)
	ディーゼル車	10.0	4.4	6.3	21.8	42.5 (15%)
エンジン車		17.4	11.9	11.6	35.5	76.4 (27%)
電動車		27.5	64.0	80.8	32.3	204.6 (73%)
合計		44.9	75.9	92.4	67.8	281.0 (100%)

4) 当社のエンジン販売台数(2021年度実績)



5) 出荷停止対象フォークリフトの売上規模



6) フォークリフトの国内排出ガス規制について

2003年10月から、公道走行する(オンロード車)ディーゼルエンジン式フォークリフトを対象に「特殊自動車排出ガス規制(第1次規制)」が適用されました。

2006年10月開始の第2次規制からは、ガソリンエンジン式フォークリフトならびに公道走行しないオフロード車に対しても適用されました。最新規制は第4次規制(2014年10月～)。なお、フォークリフトには燃費に関する規制はありません。

以上