

調査報告書

2023年12月20日

ダイハツ工業株式会社 第三者委員会

ダイハツ工業株式会社 御中

ダイハツ工業株式会社 第三者委員会

委員長 貝阿彌 誠 

委員 仁科 秀隆 

委員 中山 寛治 

目次

第1章 調査の概要	1
第1 第三者委員会を設置した経緯	1
第2 第三者委員会の調査体制	1
1 第三者委員会の構成	1
2 調査補助者の選任	2
3 事務局の設置	2
第3 ダイハツから第三者委員会への委嘱事項	2
第4 第三者委員会設置後の調査範囲の拡大	3
1 ダイハツによる新たな不正行為の公表	3
2 類似案件の調査を含む調査範囲の拡大	3
第5 当委員会の運営方針	4
1 基本方針	4
2 類似案件調査についてのダイハツとの連携	5
3 公益通報対応業務従事者としての指定	5
第6 留意事項	5
1 任意調査の限界	5
2 法規適合性及び技術的な問題への対応	6
3 調査の網羅性についての限界	6
第2章 調査の方針・方法	7
第1 当委員会が採用した調査方針	7
第2 調査方法	8
1 ダイハツから入手した関係資料の精査	8
2 ダイハツの役職員その他の関係者に対するヒアリング	8
3 デジタル・フォレンジック調査	8

4	アンケート調査.....	9
5	ホットライン開設・運営.....	10
6	認証申請書類に関連する不整合の確認.....	10
7	現地視察.....	11
第3章 ダイハツに関する基礎的な情報.....		12
第1	ダイハツの会社概要.....	12
第2	ダイハツの沿革.....	13
第3	ダイハツの組織運営の状況.....	14
1	内部統制システムの概要.....	14
2	業務執行の組織体制.....	15
3	代表取締役の変遷.....	16
4	業務執行に関するその他の重要な会議体.....	17
5	コンプライアンス活動の状況.....	18
6	内部監査の状況.....	19
7	親会社への事前相談・報告.....	20
第4	開発及び法規認証業務における品質保証の取組み.....	20
第4章 ダイハツにおける自動車の開発・認証の概要.....		22
第1	認証申請に関係する部門.....	22
第2	自動車の開発・認証プロセスの概要.....	24
1	自動車の開発プロセスの概要.....	24
2	認証プロセスの概要.....	25
第3	自動車の開発・認証プロセスに対する監査の概要.....	28
1	くるま開発本部による開発プロセス監査.....	28
2	品質保証部による監査.....	28
3	監査部による内部監査.....	29

第5章 第1次公表及び第2次公表の各不正行為の内容	30
第1 第1次公表の不正行為の概要	30
1 側面衝突試験の内容	30
2 不正行為の内容	30
第2 第2次公表の不正行為の概要	32
1 ポール側面衝突試験の内容	32
2 不正行為の内容	32
第6章 当委員会の調査で判明した類似案件の概要	34
第1 類似案件の全体像	34
第2 各試験項目における不正行為	36
1 側面衝突試験における不正行為	36
2 ポール側面衝突試験における不正行為	40
3 オフセット前面衝突試験における不正行為	43
4 フルラップ前面衝突試験における不正行為	46
5 フルラップ前面衝突時の燃料漏れ試験における不正行為	49
6 歩行者頭部及び脚部保護試験における不正行為	50
7 後面衝突試験における不正行為	56
8 HR 衝撃試験における不正行為	59
9 HR 静的試験における不正行為	61
10 シート慣性荷重試験における不正行為	62
11 積荷移動防止試験における不正行為	64
12 HF インパクト試験における不正行為	66
13 とびら開放防止試験における不正行為	67
14 座席ベルト試験における不正行為	68
15 ヒップポイント試験における不正行為	69

16	車外騒音試験における不正行為	72
17	近接排気騒音試験における不正行為	74
18	制動装置試験における不正行為	75
19	ヘッドランプレベリング試験における不正行為	80
20	デフロスタによるデミスト試験における不正行為	86
21	デフロスタによるデフロスト試験における不正行為	88
22	速度計試験における不正行為	90
23	インストルメントパネルの衝撃吸収試験における不正行為	91
24	排出ガス・燃費試験における不正行為	92
25	原動機車載出力認証試験における不正行為	97
第7章	本件問題の発生原因	100
第1	当委員会の原因分析のアプローチ	100
1	現場の声を重視したアプローチ	100
2	アンケート調査結果の概要	100
第2	不正行為が発生した直接的な原因及びその背景	102
1	過度にタイトで硬直的な開発スケジュールによる極度のプレッシャー	102
2	現場任せで管理職が関与しない態勢	104
3	ブラックボックス化した職場環境（チェック体制の不備等）	106
4	法規の不十分な理解	107
5	現場の担当者のコンプライアンス意識の希薄化、認証試験の軽視	110
第3	現場の実情を管理職や経営幹部が把握できなかった原因	111
1	現場と管理職の断絶による通常のレポーティングラインの機能不全	111
2	補完的なレポーティングラインである内部通報制度の運用の問題	112
3	開発・認証プロセスに対するモニタリングの問題	113
第4	本件問題の真因	114

1	不正対応の措置を講ずることなく短期開発を推進した経営の問題	114
2	ダイハツの開発部門の組織風土の問題	116
第 8 章	再発防止策の提言	118
第 1	経営幹部から従業員に対する反省と出直しの決意の表明	118
第 2	硬直的な「短期開発」の開発・認証プロセスの見直し	118
第 3	開発・認証プロセスに対する実効性のある牽制	119
1	性能開発・評価・認証の分離	119
2	認証申請書類の正確性をチェックする監査的手続の導入	119
第 4	コンプライアンス及び自動車安全法規に関する教育研修の強化	120
第 5	職場のコミュニケーション促進と人材開発の強化	121
第 6	内部通報制度の信頼性を向上させるための取組み	122
第 7	経営幹部のリスク感度を高めるための取組み	122
第 8	改善への本気度を示す経営幹部のメッセージの継続的な発信	123
第 9	本件問題の再発防止策を立案・監視する特別な機関の設置	123
第 9 章	結語	125
	別紙 1 「委員の略歴」	
	別紙 2 「生産中又は開発中の車種（シリーズ）」	
	別紙 3 「車種の分類に応じた不正行為一覧」	

略語集

略語	正式名称等
ADM	ダイハツのインドネシア共和国所在の海外子会社である PT Astra Daihatsu Motor
ASSB	Assembly Services Sdn. Bhd.
GCC	サウジアラビア、アラブ首長国連邦（UAE）、バーレーン、オマーン、カタール及びクウェートによって 1981 年設立された湾岸協力理事会
GSO	GCC の規制当局及び標準化機構である湾岸標準化委員会
PGMSB	ダイハツのマレーシア所在の海外子会社である Perodua Global Manufacturing Sdn. Bhd.
PMSB	ダイハツのマレーシア所在の海外子会社である Perodua Manufacturing Sdn. Bhd.
SUBARU	株式会社 SUBARU
TMMIN	PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia
TMT	Toyota Motor Thailand Co., Ltd.
TMV	Toyota Motor Vietnam Co., Ltd.
TRJ 社	テュフ ラインランド ジャパン株式会社
確認試作又は KS	最終試作以降に行われる試作で、それまでの試作、実験の不具合項目（品質・原価・生産性）の対策及び設計目標の変更品質の変更を、本型を用いた部品により織り込んで、その効果確認、及び号口車両への折り込みを目的に行うもの
確認試作車又は KS 車	確認試作に使用する車両
号口	販売車両の本格的生産及びそのための部品生産
国端	國瑞汽車股份有限公司（Kuozui Motors, Ltd.）
第三者委員会ガイドライン	日本弁護士連合会「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライン」
ダイハツ	ダイハツ工業株式会社
ダミー	自動車衝突試験用ダミー人形
トヨタ	トヨタ自動車株式会社
認証試作車又は NS 車	認証試験に使用する車両
マツダ	マツダ株式会社

第1章 調査の概要

第1 第三者委員会を設置した経緯

ダイハツは、ダイハツが開発を行った海外市場向け車両（4車種）の側面衝突試験の認証申請における不正行為を確認したとして、2023年4月28日、「側面衝突試験の認証申請における当社の不正行為について」と題する対外公表（以下「第1次公表」という。）を行った。

第1次公表には、2023年4月に内部通報のあった不正行為について、①不正行為を行った疑いのある担当部署及び関連部署へのヒアリング調査、②車両の現物調査並びに③設計変更履歴や開発過程の試験結果等の開発経緯の調査を行ったところ、通報どおりの不正行為を確認した旨の経緯が記載されていた。また、第1次公表には、以下の車両の側面衝突試験において、認証試作車の前席ドア内張り部品の内部に不正な加工を行っており、法規に定められた側面衝突試験の手順・方法に違反があったことを確認した旨及び不正行為の判明後、ダイハツが速やかに審査機関・認証当局に相談の上、認証対象国における出荷を停止した旨も記載されていた。

車名	生産開始時期	生産国	主な仕向地	販売実績（累計）
トヨタ ヤリスエイティブ	2022年8月	タイ/ マレーシア	タイ、GCC、メキシコ等	76,289台
プロドゥア アジア	2023年2月	マレーシア	マレーシア	11,834台
トヨタ アギヤ	2023年6月予定	インドネシア	エクアドル	-
開発中の車種（1車種）	商品開発に関わるため詳細は非開示			
合計				88,123台

※ 販売実績（累計）は2023年3月末時点

その後、ダイハツは、第1次公表時に判明した不正行為の重要性に鑑みて、事案の全容解明、真因分析及び再発防止策の実施に向け、2023年5月15日、ダイハツと利害関係のない外部の法律面及び技術面での専門家から構成される第三者委員会を設置し、同日、「第三者委員会の設置について」と題する対外公表を行った。

なお、第1次公表では、2023年4月の「内部通報」を契機として不正行為を確認した旨が公表されているが、これはダイハツの内部通報制度に寄せられた内部通報を意味するものではなく、ダイハツの内部者から外部機関に対する通報があり、ダイハツは、当該外部機関からの指摘により不正行為の疑いを把握した経緯がある。

第2 第三者委員会の調査体制

1 第三者委員会の構成

第三者委員会（以下「当委員会」という。）は、ダイハツと利害関係のない以下の外部専門家3名により構成されている。なお、委員の略歴は別紙1記載のとおりで

ある。

委員長	貝阿彌 誠（弁護士 大手町法律事務所所属（元東京地方裁判所所長・東京高等裁判所部総括判事））
委員	仁科 秀隆（弁護士 中村・角田・松本法律事務所パートナー）
委員	中山 寛治（公益財団法人 自動車情報利活用促進協会 理事（元国土交通省 自動車交通局 技術安全部部長））

2 調査補助者の選任

当委員会は、アンダーソン・毛利・友常法律事務所¹に所属する弁護士 29 名及び株式会社 KPMG FAS に所属する各種専門家 33 名を調査補助者として選任し、調査方針の検討、ヒアリングやデジタル・フォレンジック調査を含む調査の実施及び調査結果のとりまとめ等に活用した。

3 事務局の設置

ダイハツは、ダイハツ社内の各部署との間で厳格な情報隔壁を設け、監査部主査を筆頭とする従業員 4 名で構成された事務局を設置した。当委員会は、事務局に対し、資料提出やヒアリングのスケジュール調整、アンケート調査やホットラインの開設・運営の支援等を依頼した。

また、こうした事務的な作業に加え、当委員会は、事務局に対し、専門的な知見を要する作業の依頼を行った。すなわち、下記第 2 章・第 2・6 記載のとおり、ダイハツは、第 1 次公表後、ダイハツが作成する認証申請書類や試験データ等の関係書類間にデータの齟齬が生じている不整合を自主的に点検する社内調査を行ったが、当委員会は、ダイハツの調査結果を当委員会の調査に活用することとした。そこで、当委員会は、事務局に対し、ダイハツの社内調査で把握された不整合について、試験の内容や問題の概要を整理して当委員会に説明する作業も依頼した。これに対し、ダイハツは、関連する法規の理解や関係資料の精査を行うための事務局補助者として北浜法律事務所²を採用し、同事務所の弁護士が事務局の対応を支援した。

第 3 ダイハツから第三者委員会への委嘱事項

ダイハツは、当委員会に対し、第 1 次公表時に判明した不正行為に関し、事案の全容解明及び真因分析に加え、ダイハツの組織の在り方や開発プロセスにまで踏み込んだ再発防止策の提言を委嘱した。

¹ 「アンダーソン・毛利・友常法律事務所」は、アンダーソン・毛利・友常法律事務所外国法共同事業及び弁護士法人アンダーソン・毛利・友常法律事務所を総称した名称である。

² 「北浜法律事務所」は、北浜法律事務所・外国法共同事業、弁護士法人北浜法律事務所東京事務所等を総称した名称である。

第4 第三者委員会設置後の調査範囲の拡大

1 ダイハツによる新たな不正行為の公表

ダイハツは、第1次公表後、社内調査を行う中で、いずれも2021年11月に販売開始されたダイハツ ロッキーHEV（2023年5月18日時点の累計販売台数22,329台）及びトヨタ ライズ HEV（2023年5月18日時点の累計販売台数56,111台）のポール側面衝突試験の認証手続きにおける不正行為が新たに判明し、2023年5月19日に出荷・販売を停止したとして、同日、「ダイハツ・ロッキーおよびトヨタ・ライズのHEV車の認証申請における不正行為について」と題する対外公表（以下「**第2次公表**」という。）を行った。

第2次公表には、確認された不正行為の内容として、左右の試験を実施する必要があり、その試験データの提出が必要となるポール側面衝突試験について、助手席側（左）は審査官の立会いのもと試験を実施したが、運転者席側は右側の社内試験データを提出すべきところ、左側のデータを提出した旨が記載されていた。

なお、ダイハツは、2023年5月26日、「ダイハツ・ロッキーHEVおよびトヨタ・ライズ HEVの運転者席側のポール側面衝突・社内試験結果について」と題する対外公表を行い、自主的に安全性能を確認するために運転者席側のポール側面衝突試験の社内試験を同月24日に実施し、法規に定められた安全性に関する基準を満たす結果となったことを明らかにした。

2 類似案件の調査を含む調査範囲の拡大

当委員会は、第1次公表の不正行為に関する全容解明を主たる目的として設置されたものであるが、第2次公表の不正行為が発見され、さらにそれに類似する案件が存在する可能性があることを踏まえ、ダイハツからの委嘱を受けて、設置当初の調査範囲を拡大し、第1次公表及び第2次公表の各不正行為の事実関係の確認に加え、第1次公表及び第2次公表で明らかにされた各不正行為に類似する案件（以下「**類似案件**」という。）を把握するための調査（以下「**類似案件調査**」という。）も実施してダイハツの法規認証業務（主として、各国当局に対し開発車に関する認証申請を行う業務をいう。以下同じ。）における不正行為を認定することにより問題の全容を解明することとした。

その一方、当委員会は、調査範囲を拡大するものの、不正行為の認定とそれに伴う事案の全容解明及び真因分析等を行うことを目的としており、当委員会が認定した不正行為が対象車種の法規適合性（法規が求める安全性能や環境性能の基準を満たしているか否かをいう。以下同じ。）に影響するか否かの検討はダイハツが実施した。

こうした経緯を踏まえ、本調査報告書では、第1次公表及び第2次公表の各不正行為に加え、これらの類似案件も含めて「**本件問題**」という。

第5 当委員会の運営方針

1 基本方針

当委員会は、ダイハツとの合意により、第三者委員会ガイドラインに準拠して設置・運営することとした。

ダイハツ代表取締役社長である奥平総一郎氏（以下「奥平社長」という。）は、当委員会に対し、2023年6月8日付け表明保証書を差し入れ、第三者委員会ガイドライン及び以下の内容を遵守することを表明し、かつ、保証した。

- ① ダイハツ及び役職員³は、当委員会の調査に全面的に協力すること
- ② ダイハツは、当委員会が行う役職員へのヒアリングに協力するとともに、当委員会が職務を遂行するために必要な資料・情報にアクセスできるよう協力し、これら協力に必要な指示をダイハツ内で行うこと
- ③ ダイハツは、当委員会の調査を補助するため適切な人員の役職員で構成され、かつダイハツとの間に厳格な情報隔壁を設けた事務局を設置すること
- ④ ダイハツは、調査報告書の起案権が当委員会に専属することを確認すること
- ⑤ 調査報告書の公表については、公的機関による捜査・調査対応への支障の回避、関係者のプライバシー保護、営業秘密の保護等の正当な要請に叶う公表版の作成がなされること、要約版により公表する場合には当委員会の同意する要約版とすることを前提に、当委員会の意向を尊重すること

上記①②を実践するため、ダイハツは、奥平社長の2023年6月13日付け「第三者委員会による調査への協力について」と題する従業員宛の社長メッセージを发出し、当委員会の調査に誠実に協力するよう依頼した。

また、上記⑤の調査報告書の公表については、上記表明保証書の差し入れ後に当委員会とダイハツとの間で合意し、当委員会は、調査報告書の公表版⁴及び概要版をそれぞれ作成することとした。

さらに、第三者委員会ガイドラインのうち、同ガイドライン第2部・第2・3記載の調査報告書の事前非開示の指針については、各種ステークホルダー対応を円滑に行うためのダイハツによる事前の事実確認を可能とするため、本件問題の発生原因（第7章）及び再発防止策の提言（第8章）を除く、本調査報告書第1章乃至第6章の草案をダイハツに事前開示した。

³ なお、ダイハツの社内では、取締役に加えて執行役員等も「役員」と呼称されているため、「役員」、「役職員」には執行役員等を含む。以下同じ。

⁴ 本調査報告書は、ダイハツによる対外公表を想定し、当委員会が、2023年12月20日に提出した調査報告書に対し、関係者のプライバシー保護、営業秘密の保護等の観点から、個人や技術情報の特定につながる可能性のある情報のマスキングなど当委員会が必要かつ合理的と認める非開示措置を施した上で作成したものである。

2 類似案件調査についてのダイハツとの連携

当委員会は、第三者委員会ガイドラインに準拠して、ダイハツからの独立性を確保して運営する一方、過度に独立性を重視して調査を実施した場合には、安全性に懸念がある事案に対するダイハツの対応が遅れ、ひいては自動車ユーザーをはじめとするステークホルダーの不利益となる可能性があることから、独立性が維持されるよう慎重に配慮しながら、ダイハツとの間で一定の情報共有を行うことに合意した。

すなわち、当委員会による調査の過程で判明した類似案件については、ダイハツによる法規適合性の確認等を目的として、当委員会の調査の独立性や通報者保護等に留意しながら、ダイハツの法律顧問を務める森・濱田松本法律事務所⁵を介して必要最小限の範囲で不正行為の概要、対象車種・型式及び時期等の情報共有を行った（なお、通報者保護等の観点から、当委員会が把握する類似案件の関与者の氏名等は秘匿情報として共有の対象外とした。）。そして、こうして情報共有した類似案件について、当委員会は、調査を継続する一方、ダイハツの管理部門及び同法律事務所が上記目的を達成するために必要な事実関係等の認識を有すると推測されるダイハツの従業員に対してヒアリングを実施することを許容した⁶。

3 公益通報対応業務従事者としての指定

当委員会は、類似案件調査の手法として、アンケート調査及びホットラインを活用する方針を採用した。当該方針を踏まえ、当委員会の委員長・各委員、調査補助者、事務局及び事務局補助者は、ダイハツから公益通報者保護法 11 条に規定する公益通報対応業務従事者としての指定を受け、「公益通報者を特定させる事項」について同法 12 条に基づく守秘義務を負担し、これを遵守して調査を実施した。

第 6 留意事項

1 任意調査の限界

当委員会の調査は、法令上の権限に基づく直接強制又は間接強制の強制力を伴うものではなく、関係者の任意の協力のもとで実施されたものであり、仮に関係当局が法令上の権限に基づいて調査・検査を行った場合には当委員会の認定とは異なる事実関係が明らかになる可能性がある。

⁵ 「森・濱田松本法律事務所」は、森・濱田松本法律事務所及び弁護士法人森・濱田松本法律事務所を総称した名称である。

⁶ 類似案件調査に関する当委員会とダイハツとの連携により、ダイハツの従業員の中には、同一案件について当委員会とダイハツの双方からヒアリングを受ける者が生じたため、当委員会は、ヒアリングの目的や当委員会との相違をヒアリング対象者に明確に説明するようダイハツに要請した。

2 法規適合性及び技術的な問題への対応

当委員会は、第1次公表及び第2次公表の対象となった各不正行為及び類似案件の事実関係について調査を行ったが、当委員会が不正行為を認定する上で検討を要する法規の解釈上の問題や技術的な問題については、ダイハツの見解に加え、必要に応じて、トヨタ及び外部の第三者機関としてダイハツの本件問題への対応を技術的側面から監査をすることにより支援した TRJ 社⁷の見解を確認した。ただし、当委員会は、トヨタがダイハツの完全親会社であることを踏まえ、トヨタの見解についてはその内容の客観性及び信用性を慎重に評価した。

また、当委員会は、ダイハツからの委嘱を受け、下記第2章・第1記載の認定基準に基づいて不正行為の認定を行う一方、認定された不正行為が対象車種の法規適合性に影響するか否かの検討はダイハツが行って必要に応じて当局に報告すべきものである。そのため、当委員会が不正行為を認定した車種について、直ちに法規適合性等が否定されるものではない。

3 調査の網羅性についての限界

当委員会は、類似案件を把握するため、関係者に対するヒアリング、デジタル・フォレンジック調査やアンケート調査といった調査方法を活用して深度のある調査を尽くして類似案件の各不正行為を認定したが、上記1記載の任意調査の限界や証拠の散逸等に伴う限界があり、ダイハツにおいてそれ以外の類似案件が存在しないことを保証するものではない。仮に、本調査報告書提出後に類似案件が発見された場合、ダイハツは、迅速かつ適切に調査を実施した上、当局に報告すべきである。

⁷ ドイツに本社をおく国際的技術検査機関のテュフ ラインランド グループの 100%子会社である、第三者試験・監査・認証機関である。

第2章 調査の方針・方法

第1 当委員会が採用した調査方針

上記第1章・第4・2記載のとおり、当委員会は、第2次公表の不正行為が発見され、さらにその類似案件が存在する可能性を踏まえ、設置当初の調査範囲を拡大し、第1次公表及び第2次公表の各不正行為の調査に加えて類似案件調査も実施して「全容」を解明することとした。

こうした方針に基づき、当委員会は、まずは第1次公表及び第2次公表で明らかにされた認証申請における各不正行為について、ヒアリング等による事実確認を行った。その上で、当委員会が調査対象とする法規認証業務における類似案件を把握する観点から、下記第2記載の調査方法で類似案件調査を実施する方針を採用した。

そして、類似案件調査を実施するに当たり、当委員会は、認証試験に合格する目的⁸をもって意図的に行われた以下の類型の不正行為を「類似案件」として把握するための調査を実施することとした。

No.	不正行為の類型	内容
①	不正加工・調整類型	試験実施担当者等が、意図的に、車両や実験装置等に不正な加工・調整等を行う行為
②	虚偽記載類型	試験成績書作成者等が、実験報告書から試験成績書への不正確な転記を行うなどして、意図的に、虚偽の情報が記載された試験成績書を用いて認証申請を行う行為
③	元データ不正操作類型	試験実施担当者等が、試験データをねつ造、流用又は改ざんするなどして、意図的に、実験報告書等に虚偽の情報を記載する行為

上記①の不正加工・調整類型は第1次公表の不正行為に類似する類型であり、上記②の虚偽記載類型は第2次公表の不正行為に類似する類型である。他方、上記③の元データ不正操作類型は、第1次公表と第2次公表のいずれにも含まれない類型であるが、一般的に想定される手口の不正行為であることから、ダイハツが公表済みの案件に類似するものに限定することなく、当委員会が実施する類似案件調査の対象に含めることとした。

当委員会は、第1次公表及び第2次公表の各不正行為の事実確認に加え、下記第2記載の調査方法により「類似案件」を発見する類似案件調査を実施して「全容」を解明した上、真因分析及び再発防止策の検討を行った。

⁸ 「認証試験に合格する目的」については、下記第6章・第1参照。

第2 調査方法

当委員会は、大要、以下の方法で調査を実施した。調査開始以降、合計27回の委員会を開催し、調査計画・方針の検討のほか、調査結果の協議等を行った。

1 ダイハツから入手した関係資料の精査

当委員会は、ダイハツの組織図、社内規程、第1次公表及び第2次公表の各不正行為に関する社内調査の資料、車両の開発・認証プロセスに関する資料、車両法規に関する資料、取締役会その他の重要な会議体の議事録等、当委員会の調査対象となった各案件の認証申請書類等の基礎的資料並びにダイハツが森・濱田松本法律事務所の支援を得て作成した各種報告書等の関係資料をダイハツから入手してその内容を精査した。

また、当委員会は、類似案件調査の一環として、内部通報システムとして運営されている「社員の声」制度を利用して2011年1月から2023年7月までの間に従業員から提言された案件の資料をダイハツから入手して内容を精査した。

2 ダイハツの役職員その他の関係者に対するヒアリング

当委員会は、第1次公表及び第2次公表の各不正行為に関与した可能性のある従業員に対するヒアリングを実施して事実確認を行うとともに、その他の類似案件の有無に関する事実確認を行った。

また、当委員会は、デジタル・フォレンジック調査、アンケート調査及びホットラインによって入手した類似案件を示唆する情報について、必要に応じて担当者等に対するヒアリングを実施して事実確認を行うとともに、その他の類似案件の有無に関する事実確認を行った。

さらに、当委員会は、原因分析及び再発防止策の提言に資する情報を入手するため、ダイハツの会長、社長及び副社長の経営トップ、取締役、非常勤取締役、幹部職を含む役職員に加え、本件問題に対するダイハツの対応を支援したトヨタの関係者に対するヒアリングを行った。

加えて、外部の第三者機関としてダイハツの本件問題への対応を技術的側面から監査をすることにより支援したTRJ社の担当者に対するヒアリングを行った。

当委員会は、対面、Web会議及び電話の方式により、対象人数147名に対し、合計327回のヒアリングを実施した。

3 デジタル・フォレンジック調査

当委員会は、第1次公表及び第2次公表の各不正行為に関与した可能性のある開発部門の従業員、すなわち、くるま開発本部車両性能開発部安全性能開発室（特に断りのない限り、くるま開発本部車両性能開発部を省略して、以下「安全性能開発室」

という。)の従業員をデジタル・フォレンジック調査の初期的な保全対象者とした。

また、当委員会は、類似案件が過去から継続している可能性も視野に入れ、直近約5年程度の範囲で、歴代の安全性能開発室長とそのレポーティングラインとなる歴代のくるま開発本部の幹部クラス、すなわち、くるま開発本部長、車両性能開発部長、同副部長及び同本部統括部長(くるま開発)もデジタル・フォレンジック調査の保全対象者に加えた。

さらに、①重要な類似案件に関与した可能性がある安全性能開発室の従業員、②法規認証室(同室は、2023年6月1日付け組織改正まで、くるま開発本部技術管理部に置かれていたが、同改正以降、品質統括本部に置かれている。同室を含め、過去の組織変遷の中で法規認証業務を担当した部署を、以下「**法規認証室**」ともいう。)の担当者として類似案件に関与した可能性のある従業員、③直近約5年程度の範囲で歴代の法規認証室長とそのレポーティングラインとなる技術管理部長及びくるま開発本部統括部長(技術戦略)といった部門長もデジタル・フォレンジック調査の保全対象者に加えた。

このような方針を採用した結果、当委員会は、合計37名の役職員をデジタル・フォレンジック調査の保全対象者とした。

保全対象のデータとしては、全保全対象者のメールサーバとMicrosoft Teamsのデータを保全した上、一部の役職員についてはPC、携帯及びタブレットのデータも保全した。

これらのデータを対象として、当委員会が設定したキーワードにより絞り込んだメールデータ等合計97,325件に対するレビューを実施し、主として類似案件を示唆するコミュニケーションを抽出した。

4 アンケート調査

当委員会は、ダイハツのくるま開発本部及び品質統括本部法規認証室の役職員に対するアンケート調査を実施した。アンケート調査は、各回答者がオンライン方式で所定のアンケートシステムにログインして回答し、当委員会の調査補助者のみが直接回答を閲覧・受信する方法で実施した。アンケート調査は、2023年6月26日から同年7月14日までの期間において実施し、休職者を除く対象者合計3,667名のうち3,613名(回収率98.53%)から回答を得た。

また、当委員会は、上記のオンライン方式のアンケート対象に含まれていなかったくるま開発本部車両性能開発部及び品質統括本部法規認証室に在籍する外国籍従業員及び一時的に在籍する外国人研修生合計29名に対し、2023年7月6日に各使用言語で記載されたアンケート用紙を当委員会の調査補助者が直接交付・回収する方法により、同様のアンケート調査を実施した(回収率100%)。

各アンケート調査を総計すると、当委員会は、対象者合計3,696名に対するアンケ

ート調査を実施して、そのうち 3,642 名（回収率 98.54%）から回答を得た。

いずれのアンケート調査においても、くるま開発本部における法規認証業務⁹に関する「不適切な行為に関与し、又は、見聞きしたことはありますか」という質問を設定し、必ずしも意図的な不正行為に限らず、回答者が不適切と感じる事象の情報を広く収集することとした。また、アンケート調査では、第 1 次公表及び第 2 次公表の各不正行為並びにアンケートで回答した不適切な事象が発生した原因や背景事情についての回答を求める質問も加えて、当委員会の原因分析に資する情報を収集した。

5 ホットライン開設・運営

当委員会は、ダイハツにおける法規認証業務に関する問題について幅広く情報提供を促すため、2023 年 6 月 29 日から同年 7 月 21 日までの間、ダイハツ及び国内子会社 46 社（生産会社 6 社、非生産会社 5 社及び販売会社 35 社）の全従業員を対象とする当委員会専用のホットライン（通報窓口）を開設・運営した。当該ホットラインでは、当委員会の調査補助者に対するメールによる情報提供のほか、匿名による電話、書面又はファックスによる情報提供も可能とした。当委員会は、ホットラインを利用した 5 件の情報提供を受け、内容を精査した上、必要に応じて類似案件調査を実施した。

また、当委員会は、2023 年 7 月 3 日（PMSB は同月 10 日）から同月 21 日までの間、ダイハツの海外子会社のうち、開発及び認証申請機能を有する PMSB 及び ADM の日本人出向者及び研究開発部門の従業員を対象とするホットラインも開設・運営した。当該海外子会社向けホットラインでは、当委員会の調査補助者に対するメールによる情報提供のみ可能とした。海外子会社からは、ホットラインを利用した情報提供はなかった。

6 認証申請書類に関連する不整合の確認

ダイハツは、第 1 次公表後、2023 年 5 月から同年 12 月にかけて、別紙 2 記載の生産中の 25 シリーズ及び開発中（認可済又は認証受験中）の 2 シリーズの合計 27 シリーズを対象として、ダイハツが作成する認証申請書類や試験データ等の関係書類間にデータの齟齬が生じている不整合を自主的に点検する社内調査を行った。当委員会は、第 2 次公表の不正行為がこうした調査により発見されたこと等を踏まえ、ダイハツの調査結果を当委員会の類似案件調査に活用することとした。具体的には、認証試験の合格を目的として意図的な書き換えが行われた可能性がある不整合等について、不整合に係る認証項目に関する資料の精査、当該資料等の作成に関わったダイハツの従業員に対するヒアリング等を実施し、不正行為と評価できるか否かにつ

⁹ なお、当委員会が実施したアンケート調査及びホットライン開設・運営では、「法規認証業務（認証試験、実験報告書作成、認証書類作成、認証申請等）」と明記して実施した。

いての確認を行った。

7 現地視察

当委員会は、2023年7月6日から翌7日にかけて、ダイハツの本社（池田）工場第1地区・第2地区及び多田エンジニアリングセンター並びにダイハツ滋賀（竜王工場）及び滋賀テクニカルセンターの現地視察を行い、ダイハツにおける車両の開発・認証プロセス、第1次公表及び第2次公表の各不正行為の概要、認証試験のプロセス・現場の状況、確認試作車・認証試作車の製作状況並びに衝突試験のプロセス・現場の状況等を把握した。

また、当委員会は、2023年9月14日、滋賀（竜王）工場第1地区第1機械工場等の現地視察を行い、エンジンの開発から出荷までのプロセス並びに認証試験や量産時の抜き取り検査の現場の状況等を把握した。さらに、当委員会は、2023年11月16日、滋賀（竜王）工場の現地視察を行い、滋賀テクニカルセンターにおける再発防止の取組みの状況等を把握した。

第3章 ダイハツに関する基礎的な情報

第1 ダイハツの会社概要

ダイハツの会社概要は下表のとおりである。

商号	ダイハツ工業株式会社 (DAIHATSU MOTOR CO., LTD.)
本社	大阪府池田市ダイハツ町1番1号
創立年月日	1907 (明治40) 年3月1日
代表者	代表取締役社長 奥平 総一郎
会社の目的	1. 自動車、産業車両、その他各種車両及びその部品の製造、販売、賃貸及び修理 2. 各種の発動機、工作機械、家庭用及び工業用電気機器、その他諸機械器具類及びその部品の製造、販売及び修理 3. 建設工事の設計、施工、請負及び宅地建物の売買、賃貸借、仲介及び管理 4. 建築用部材の販売及び住宅関連機器の製造、販売及び修理 5. 損害保険代理業及び生命保険募集業 6. 労働者派遣業 7. 前各号に付帯関連する一切の業務
資本金	約284億円
従業員数	単体：12,508名 (嘱託等を含む。) (2023年3月末日時点) 連結：46,191名 (2023年3月末日時点)
売上高	単体：1兆3,273億円 (2022年3月期) 連結：2兆1,101億円 (2022年3月期)
国内主要事業所	本社、東京支社、本社 (池田) 工場、滋賀 (竜王) 工場/滋賀テクニカルセンター、京都 (大山崎) 工場、西宮部品センター、ダイハツグループ九州開発センター、ダイハツ九州株式会社大分 (中津) 工場、ダイハツ九州株式会社久留米工場
海外拠点	(インドネシア) PT Astra Daihatsu Motor、PT Daihatsu Drivetrain Manufacturing Indonesia (マレーシア) Perodua Manufacturing Sdn. Bhd.、Perodua Global Manufacturing Sdn. Bhd.、Perodua Engine Manufacturing Sdn. Bhd.、Daihatsu Perodua Engine Manufacturing Sdn. Bhd.
上場	1949年5月に東京証券取引所と大阪証券取引所に株式を上場したが、トヨタが2016年8月にダイハツを完全子会社化したことに伴い、ダイハツ株式は同年7月に上場廃止となった。

第2 ダイハツの沿革

ダイハツは、1907（明治40）年に「発動機製造株式会社」として創業し、1930年に自社エンジンによる小型三輪自動車の製造を開始したことを契機としてエンジンメーカーから自動車メーカーに移行した。1949年5月に東京証券取引所と大阪証券取引所に株式を上場した後、1951年に現社名に改称した。1957年には、軽三輪トラック「ミゼット」を発売し、軽三輪トラックという新たな市場を開拓した。

その後、ダイハツは、国際競争力を強化するため、1967年11月に業務提携覚書の調印と共同声明の発表により、トヨタグループの一員となり、スモールカー事業に特化して業容を拡大し、1998年9月にトヨタが株式の過半数を取得して同社の子会社となった。

創立100周年を迎えた2007年以降、ダイハツは、2005年6月から2011年6月まで就任していた当時の会長の主導のもと、軽自動車で収益を上げられるビジネスモデルを確立するための事業構造改革を行った。具体的には、ダイハツの特徴といえるスペース効率に優れたパッケージ力と軽量化、コンベンショナル技術による低燃費・低コスト技術を軸として、「短期開発 予算制思想の定着」、「技術の手の内化」、「お客様が求める最適品質の追求」、「オープン&フェアな調達改革」、「SSC（シンプル・スリム・コンパクト）生産及びその海外拠点への展開」の取組みに注力した。そうした取組みの成果として、ハイブリッド車と同等の燃費を低価格で実現した軽自動車、すなわち「第3のエコカー」として2011年9月に販売開始されたのが「ミライース」である。また、ダイハツは、特に海外事業については、選択と集中を加速してインドネシアとマレーシアに特化して事業を推進した。その結果、日本国内の増税の影響等により一時的に収益が悪化した時期があったものの、ダイハツの収益力・競争力は着実に強化され、軽自動車車両部門における恒常的な赤字体質から脱却して営業利益を生み出す収益構造に改善した。

ダイハツは、2016年1月、株式交換によりトヨタの完全子会社となることを同社と合意したが、当該合意では、トヨタブランドとダイハツブランドの両ブランドの特色を活かしながら、ダイハツが主体となって小型車領域での商品開発を行う形での両ブランドでの小型車戦略が採用された。そして、2016年8月にトヨタの完全子会社となった後、ダイハツは、2017年3月、新たなグループスローガン「Light you up」の考え方のもと、「モノづくり」（DNGA¹⁰実現など）と「コトづくり」（お客様や地域との接点拡大）を主軸に事業を推進してダイハツブランドの確立を目指す内容の中長期経営シナリオ「D-Challenge 2025」を策定した。

ダイハツの会社データによると、2022年度において、世界生産合計は約178万台

¹⁰ Daihatsu New Global Architecture の略。パワートレインを含む全てのプラットフォーム構成要素を刷新し、軽自動車からコンパクトカーまで設計思想を共通化する一括企画・開発の考え方により、基本性能の向上や開発のスピードアップを図るもの。

であり、日本国内では軽自動車の販売シェア 33.4%、2006 年度から 2022 年度まで軽自動車販売シェアランキングでは 17 年連続で 1 位となっている。

別紙 2 記載のとおり、2023 年 5 月 15 日時点において、ダイハツが生産中の自動車は合計 25 シリーズであり、開発中（認可済又は認証受験中）の自動車が合計 2 シリーズある。

ダイハツは、その開発力を活かして受託生産・OEM 供給の事業を拡大しており、トヨタブランドでの受託生産を 1969 年に開始し、その後、トヨタらに向けて OEM 供給も行ってきた。

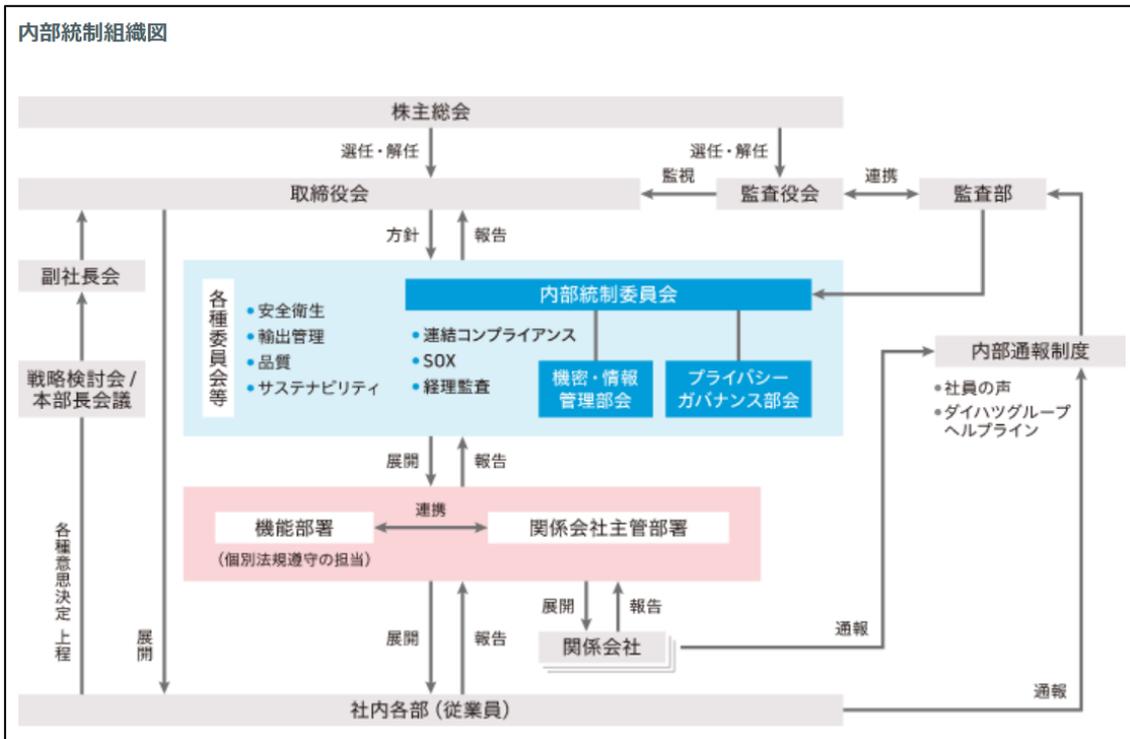
第 3 ダイハツの組織運営の状況

当委員会の調査開始時点におけるダイハツの組織運営の状況は以下のとおりである。なお、当委員会は、取締役会及び業務執行に関するその他の重要な会議体の議事録に加え、コンプライアンス活動や内部監査、親会社への事前相談・報告に関する報告書等の関連資料を精査したものの、過去に本件問題の不正行為の存在やその明確な兆候を示す報告等が行われた形跡は確認できなかった。

1 内部統制システムの概要

ダイハツの内部統制システムは、「内部統制の整備に関する基本方針」のもと、下図¹¹の「内部統制組織図」のとおりであり、監査役会設置会社を採用している。また、会計監査人として、PwC Japan 有限責任監査法人が選任されている。

¹¹ ダイハツの企業情報サイト (<https://www.daihatsu.com/jp/csr/governance/details.html>)



2 業務執行の組織体制

ダイハツは、下表¹²記載の組織改正を経た後、2022年1月から、迅速な経営判断と執行の実現を目的として、①コーポレート統括本部、②くるま開発本部、③生産調達本部、④営業CS本部及び⑤新興国小型車カンパニー本部の5本部体制を採用していた¹³。

	組織改正の目的	組織改正内容
2019年	<ul style="list-style-type: none"> ガバナンス強化と市場変化への迅速な対応 スピード経営と次世代経営人材の育成 	<ul style="list-style-type: none"> 5ユニット、12本部体制に再編 一部役員と部長級を幹部職として統合 役員および幹部職から選任した本部長、副本部長による業務執行体制を整備
2021年	<ul style="list-style-type: none"> グローバルでのガバナンス強化 	<ul style="list-style-type: none"> 海外事業本部の統合・再編
2022年	<ul style="list-style-type: none"> 迅速な経営判断と執行の実現 (SDGs、生産カーボンニュート 	<ul style="list-style-type: none"> ユニット制を廃止し、5本部体制に移行

¹² ダイハツの企業情報サイト (<https://www.daihatsu.com/jp/csr/governance/details.html>) を基に作成。

¹³ なお、ダイハツは、上記第2章・第2・3記載のとおり、当委員会の調査開始後、2023年6月1日付けで組織改正を行い、新たに品質統括本部を新設した。

	ラル等、各種課題に対応)	<ul style="list-style-type: none"> 副本部長を統括(副統括)部長へ見直し
--	--------------	--

各本部の本部長は、業務執行上の案件を決定し、取締役会及び副社長会での決議を要する案件については本部長会議で決議・審議してこれを上程する。本部長会議は、本部長・統括部長・副統括部長が出席メンバーとなり、毎月1回開催される。

また、本部長は、各本部における重要な執行状況とともに、本部長会議決定事項のうち、全本部長・統括部長・副統括部長が情報を共有すべき事項を経営会議に報告する。

3 代表取締役の変遷

ダイハツの1990年代以降の代表取締役である会長、副会長、社長及び副社長とその変遷は下表のとおりである。

	会長	副会長	社長	副社長			
1990	江口友敏	—	大須賀二郎	豊住崙	—	—	
1991				豊住崙	杉本文雄	前田昭	由本一郎
1992							
1993							
1994	大須賀二郎		豊住崙	新宮威一	前田昭	—	
1995							
1996	豊住崙		新宮威一	古庄宏輔	藤井肇	—	
1997							
1998							
1999	—		—	山田隆哉	山中祥光	—	
2000							
2001							
2002	新宮威一		山田隆哉	深森芳昭	—	—	
2003							
2004	—		—	箕浦輝幸	—	東孝司	
2005							
2006	白水宏典		—	箕浦輝幸	神尾克幸	瀬尾聖和	奥村勝彦
2007							
2008						伊奈功一	
2009							
2010						奥村勝彦	

2011	奥村勝彦	—	—	—	—		
2012							
2013	伊奈功一					三井正則	金子達也
2014							
2015							
2016	—					三井正則	横山裕行
2017	三井正則						
2018							
2019	松林淳					奥平総一郎	星加宏昌
2020							
2021							
2022							
2023							

4 業務執行に関するその他の重要な会議体

取締役会及び本部長会議以外のダイハツの業務執行に関する重要な会議体は以下のとおりである。

(1) 副社長会

副社長会は、代表取締役及び業務執行取締役によって構成される会議体であり、会社経営上の重要事項の決定を行う。また、取締役会決議事項は、原則として副社長会の審議を経ることを要するとされており、副社長会は、取締役会に上程する案件を審議する。会長・社長・副社長のほか、取締役・常勤監査役・役員・本部長等が参加して毎月2回開催される。

(2) 戦略検討会

戦略検討会は、コーポレート統括本部長等で構成される会議体であり、全体的な人、モノ、金の骨太な配分に関わる経営戦略、構造改革の方向性を審議する。具体的には、目標の設定、ユニット間を跨ぐテーマの調整やトヨタと戦略共有する事項等が審議される。会長・社長・副社長・取締役のほか、関係する本部長・統括部長・副統括部長が参加して随時開催される。副社長が議長を務め、原則として本会議の審議内容を踏まえ、副社長会へ上程する。

(3) 経営会議

経営会議は、代表取締役・常勤取締役・常勤監査役・本部長・統括部長・副統括部長等をもって構成される会議体であり、毎月3回開催され、月次実績の報告、

月次決算その他経理の状況の報告、副社長会での指示事項や全本部長・統括部長・副統括部長に周知すべき情報の伝達・共有等が行われている。

(4) 常設委員会

常設委員会は、複数の取締役・本部長・統括部長・副統括部長がメンバーとなり、本部をまたがる特定テーマに関する方針を決定・実行・フォローし、その決議事項又は活動は、原則として取締役会に報告する。

常設委員会の設置は取締役会の決議を要するとされ、内部統制委員会、全社安全衛生委員会、輸出管理委員会、品質委員会及びサステナビリティ委員会が設置されている。

このうち、ダイハツグループ（ダイハツ及びダイハツ子会社）における企業倫理・法令等の遵守及び財務報告の信頼性を確保し、企業価値の向上を図ることを目的として設置されているのが内部統制委員会であり、委員長（社長が指名する取締役）、委員（本部長全員並びに社長が指名する取締役、役員又は幹部職）及び監査役で構成されている。定時委員会は毎年4回開催され、近時は、連結コンプライアンス活動状況報告、内部通報制度の運用状況の報告等が行われている。

5 コンプライアンス活動の状況

ダイハツのコンプライアンスの取組みは、内部統制委員会が年度ごとにコンプライアンス活動計画を審議して全体的な活動推進を行っているが、本件問題の関係では内部通報制度とコンプライアンス教育が特に重要である。

(1) 内部通報制度

ダイハツでは、内部通報システムとして、「社員の声」制度が2002年度に設置され、運営が継続されている。「社員の声」運営規定では、「法令や社内規則、または社員行動指針に照らして問題がある、または疑問に感じる事、および職場でのハラスメント等、会社の倫理性・コンプライアンスに関する事項」について、従業員、派遣社員、委託・請負業者及び役員（これらの身分喪失後1年未満の者を含む。）が匿名でも提言することができるとされている。監査部に置かれた「社員の声事務局」が運営主体となり、原則として全ての提言案件について事実調査・対応を行うとされている。

2011年1月から2023年7月までの期間に合計1,982件の利用実績があり、近時の通報件数は暦年で2020年は115件、2021年は111件、2022年128件と増加傾向にある。2021年7月のトヨタグループのアンケート結果では、ダイハツの従業員100人当たりの年間通報件数は1.01件であり、一般的に通報制度が有効に機能しているかどうかの目安となる1件を超えている。

通報のうち、実際に調査に至る案件は4割程度（2022年）であり、その大半は「組織運営・職場コミュニケーション」、「ハラスメント」等の人事案件である。監査部が直接調査する案件もあるものの、調査案件のうち約6割程度（2022年）は事案が発生している部署に調査を依頼して対応している。

内部通報制度の運用状況については、会長、社長及び副社長に対する月1回の全件報告、内部統制委員会に対する年2回の傾向と事例の報告が行われている。

なお、外部法律事務所とトヨタの事務局が運営窓口となる「トヨタ連結ヘルプライン」も利用可能であるが、2020年から2023年までの通報実績は毎年各1件となっている。また、グループ会社向け内部通報制度としては、国内販売子会社向けの「ダイハツ販売会社ヘルプライン」、それ以外の国内子会社向けの「ダイハツグループヘルプライン」が運営されている。

(2) コンプライアンス教育

ダイハツでは、全社教育として、e-ラーニングによる教育（法務講座¹⁴等）を実施しているほか、スタッフ職を対象とした教育と現場担当であるライン職を対象とした教育が行われている。スタッフ職の教育は、階層別に行われており、例えば、定期新人導入研修において「コンプライアンス（会社を取り巻く法律／契約）」といったカリキュラムがある。ライン職の教育も階層別に行われており、例えば、2年目研修において「責任感とモラル」といったカリキュラムがある。

こうした全社教育を補完するものとして、各部署において業務遂行に必要な実務能力の習得・維持・向上を図るための職場内教育が行われている。

法規認証に関する研修としては、法規認証室が作成した資料に基づき、①毎年実施される新入社員研修における「法規・認証」と題する研修、②2020年度にe-ラーニングで実施された「自動車の認証について」と題する研修が行われた実績がある。

また、第2次公表後の2023年6月中旬には、くるま開発本部及び新興国小型車カンパニー本部を対象とした「認証研修-基礎編-」と題する研修が行われており、今後、応用編も計画される予定である。

6 内部監査の状況

ダイハツの内部監査は、「監査規則」に基づき、監査部を監査担当部門、監査部長を監査責任者として、ダイハツの「会社業務の全般」を対象に実施されるとともに、関係会社の監査を行う場合にも同規則が準用される。

監査計画は、毎期初に立案・作成し、社長の承認を受けなければならないとされ、

¹⁴ 2022年度は、独占禁止法及び個人情報保護法に関する講座並びに契約実務に関する講座を設定している。

監査は、原則として監査計画に従って実施するとされている。

また、監査部長は、監査終了後遅滞なく監査報告書を作成して社長に報告しなければならないとされている。実務上、監査規則に基づく社長への報告のほか、監査役に対する報告や内部統制委員会に対する報告が行われている。そして、監査部長は、原則として社長への報告後、被監査部門の責任者に対して改善勧告あるいは提言を通知するとともに、改善勧告・提言事項の実施・実行状況につき適宜、調査・確認を行い、確認結果をとりまとめて社長に報告するとされている。

2023年9月1日時点において、監査部は、監査部長以下11名の体制で監査役付グループ、内部監査グループ及び内部統制グループにより構成されている。それまで法務部門に置かれていた内部統制組織グループが2020年1月1日付けで監査部に統合されたことから、内部統制業務として定型的な確認作業に多くの工数を割く傾向がある。監査部には主として人事、経理、IT及び法務のバックグラウンドをもつ人材が配属されている。

また、監査部は、社内の遵法意識の向上等を目的として、他社の不祥事の情報収集して他社不祥事月報として経営層への報告や社内発信を行っており、各部署における不正防止の注意喚起等に利用されている。また、それらの情報は、内部監査の方針や計画の立案の際に一定程度参考にされている。

7 親会社への事前相談・報告

ダイハツは、トヨタへの事前相談・報告を行うべき事項や金額基準、社内担当部署や報告ルート等を規定した「親会社への事前相談・報告規定」を整備している。例えば、年度会社方針は每期事後報告すべき事項、翌期事業計画（予算・設備投資を含む。）は每期事前報告すべき事項、中長期計画（商品・販売・生産・人員・設備投資・利益）は作成の都度事前報告すべき事項と規定されている。また、ダイハツの取締役会の議事録は、事後報告すべき事項と規定されている。

また、毎年6月にトヨタの幹部が出席する株主総会が予定されており、事業報告や役員選任の決議のほか、ダイハツの経営陣との質疑応答が行われている。

第4 開発及び法規認証業務における品質保証の取組み

ダイハツは、品質保証のための業務活動の大綱を定める「品質保証規則」を整備しており、同規則では、「品質保証」とは、『お客様にとって商品とサービスの品質が満足であり、信頼でき、しかも経済的であることを保証する』とともに『社会的責任により公害を防止し、安全を守る』ことをいう」と定義されている。

そして、商品企画から品質監査までの各段階を10のステップ（①商品企画、②設計、③調達、④生産準備、⑤生産、⑥検査、⑦物流、⑧販売、⑨サービス、⑩品質監査）に大別し、各ステップの品質に関係のある業務（同規則では「保証のための作業」

と呼称されている。) について、定められた保証責任者がそれぞれ保証事項を満足させる活動を「品質保証活動」と定義し、「保証事項」とは、各ステップの保証責任者が、それぞれ次のステップに対して保証すべき責任のある事項をいうと定義している。

「設計」も1つのステップとして、細分化した工程ごとに、保証事項、保証のための作業及び保証責任者等が規定されている。「認証」は独立のステップとして位置づけられていないものの、「設計」のステップを細分化した「先行試作の設計」の工程において、「法規制に対する適合性の確認」が保証のための作業として規定されるなどして同ステップにおける品質保証活動の1つとして組み込まれている。

また、「品質監査」も1つのステップとして規定され、「品質保証体制の維持・改善」と「製品品質の監査」に細分化されている。そして、前者については、品質保証部長が、保証責任者として、「適正な品質保証体制であること」を保証事項として、以下の作業を実施すると規定されている。

- ① 全社品質保証体制の監査と是正
- ② 各部品質改善活動の監査と是正
- ③ 品質に関する全社方針（品質機能方針）の策定とフォロー
- ④ 全社品質に関する標準類の維持・管理

したがって、ダイハツの全社的な品質保証体制に対する監査は、品質保証部による品質監査として実施されている。

第4章 ダイハツにおける自動車の開発・認証の概要

第1 認証申請に係る部門

上記第3章・第3・2記載のとおり、ダイハツは、2022年1月から2023年6月1日付けの組織改正までの間、①コーポレート統括本部、②くるま開発本部、③生産調達本部、④営業CS本部及び⑤新興国小型車カンパニー本部の5本部制を採用している。このうち、法規認証業務における各不正行為は、主にくるま開発本部において発生しているため、以下では、くるま開発本部の概要を記載する。なお、上記第2章・第2・3記載のとおり、ダイハツは、本件問題の再発防止策として2023年6月1日付けでくるま開発本部の組織改正を行っているが、本調査報告書では、特に断りのない限り、同組織改正前の組織体制を前提としている。

くるま開発本部の本部長の統括範囲は、「技術戦略」（主な担当組織として、技術戦略部、技術管理部及びくらしとクルマの研究部）、「くるま開発」（主な担当組織として、製品企画部、車両開発部、車両性能開発部、デザイン部、パワートレイン開発部及びソフトウェア開発部）及び「QCT」¹⁵に分けられ、それぞれ統括部長又は副統括部長が率いる。2023年5月27日時点において、くるま開発本部には、以下の10部が置かれて合計3,133名（嘱託等を含む。）の人員が配置されている。また、同時点において、くるま開発本部に置かれた車両性能開発部には合計1,080名の人員が配置されており、第1次公表及び第2次公表の各不正行為は同部において発生した。

各部の下には室が置かれており、車両性能開発部の下には、安全性能開発室を含む合計10の室がある。

(2023年5月27日時点のくるま開発本部の組織)

各部	各部に置かれた室
技術戦略部	(省略)
技術管理部	法規認証室等
くらしとクルマの研究部	(省略)
製品企画部	燃費企画室等
車両開発部	(省略)
車両性能開発部	安全性能開発室、動力制御開発室等
デザイン部	(省略)
パワートレイン開発部	エンジン・駆動設計室等
ソフトウェア開発部	(省略)
QCT	(省略)
開発基盤開拓部	(省略)

¹⁵ Quality Control Center の略。

安全性能開発室は、車両性能開発部に所属する部署であり、自動車の安全性能に関する性能開発や開発評価等を行っていた。安全性能には、衝突時の乗員保護に関する衝突安全性能、衝突時の歩行者保護に関する歩行者保護性能等があるところ、下記第2・2記載のとおり、これらの試験項目（いずれも衝突安全試験の類型に含まれる。）について届出試験方式（下記第2・2参照）の認証試験で当局に提出する試験成績書の作成は同室が行っていたため、その限度では認証機能も担っていた。また、安全性能開発室には、CAE解析、実機評価及び試験実施等の機能があった。

安全性能開発室の機能を有していた部署名とその変遷状況は下表のとおりであり、部署名が開発部プラットフォーム開発室であった2013年以降、性能開発・開発評価・認証の機能が同一の部署に帰属している。

時期	名称
2006年6月	実験部 安全実験室
2011年6月	車両開発部 車両開発室
2012年4月	開発部 プラットフォーム開発室
2014年3月	開発部 性能設計室
2016年8月	車両性能開発部 安全性能設計室
2019年1月	車両性能開発部 安全性能開発室

そして、安全性能開発室には、2023年5月27日時点において合計151名の人員が配置され、勤務地は本社（池田）工場第1地区と滋賀テクニカルセンターに分かれている。同室は、さらに合計7のグループ（①室付、②衝突1、③衝突2、④涉外、⑤室内・シート性能、⑥歩行車保護、⑦評価）に分けられているが、性能開発等を担当して衝突試験を依頼する従業員はほぼ本社（池田）工場第1地区に勤務し、実際の試験実施を担当する評価グループは、40名全員が衝突試験場を備えた滋賀テクニカルセンターに勤務している。また、排出ガス・燃費試験が実施されるに当たっては、排出ガス・燃費試験で使用されるシャシダイナモローラーの負荷を設定するために走行抵抗測定試験が実施されるところ、走行抵抗測定試験については燃費企画室が、排出ガス・燃費試験については車両性能評価部の動力制御評価室がそれぞれ担当している。なお、試験を依頼する車両性能開発部の動力制御開発室の担当者は本社（池田）工場に勤務しているが、走行抵抗測定試験及び排出ガス・燃費試験については、いずれも滋賀テクニカルセンターで実施されている。

他方、エンジンの開発についてはパワートレイン開発部のエンジン・駆動設計室が、新エンジンの制御及び法規適合性の担保については車両性能開発部の動力制御開発室がそれぞれ担当している。これらの各部署に所属する従業員は、ほぼ本社（池田）工場に勤務しており、また、エンジンの出力に係る認証申請のための社内試験（原動機車載出力認証試験）も本社（池田）工場において実施されていた。

また、認証申請書類の作成や当局への認証申請を行う部署として、くるま開発本部技術管理部法規認証室¹⁶がある。法規認証室の人員については、「ミラ イース」を販売開始した2011年以降はコストを低減してダイハツの競争力を高める観点から人員削減傾向にあり、最も人員数が多かった2009年を100%とすると2015年には43%にまで削減された(同年以降は増加傾向にあり2021年には約70%にまで増加した。)

第2 自動車の開発・認証プロセスの概要

1 自動車の開発プロセスの概要

ダイハツにおける自動車の開発プロセス及び関係する部署は、大要、以下のとおりである。開発指示から量産開始までに要する開発期間については、2011年に販売開始した「ミラ イース」の開発で大幅な短期化に成功した。2012年以降、2016年完全子会社化までの期間は、新機種やモデルチェンジに起因する開発車種の増加により開発人員数が不足する状況となったが、リソースの確保は十分に行われず、開発部門の自助努力に頼って短期開発が推進された。

(1) 開発指示

くるま開発本部製品企画部又は新興国小型車カンパニー本部 ECC¹⁷製品企画部が、車両開発企画部門として、前者が国内向け自動車について、後者が海外向け自動車について、車両開発指示書の発出により、具体的な性能・品質、原価、日程の目標及び条件等を設定して開発指示を行う。

(2) デザイン

くるま開発本部デザイン部が、車両開発指示書に基づき、車体及び内外装のデザインスケッチやクレーモデルを作成する。

(3) 設計

くるま開発本部車両開発部、ソフトウェア開発部及びパワートレイン開発部(3つの部を併せて、以下「設計部署」という。)は、設計部門として、基本構造及び各担当部品の搭載配置について検討する。各設計部署は、社内のデザイン審査を経てデザインが決定後に、デザイン図面(CAD 3D データ)が発行されると、国内海外の法規要件に加え、車両性能開発部(下記(4)記載のとおり、同部は性能開発部門としての機能を有する。)及び生産調達部署から要求された各要件を織り込み、必要に応じて試作部品を製作して先行的に評価や生産性のトライを行いなが

¹⁶ 法規認証室は、2023年6月1日付けで、くるま開発本部から新設された品質統括本部に移管された。

¹⁷ Emerging market Compact Car Company の略。

ら段階的に図面の完成度を上げる。

また、設計部署は、各部品の量産製作に向けた金型製作に着手するための図面や、その他の生産設備の準備を開始するための図面を完成させて車両及び部品の量産に向けた準備を開始する。

(4) 性能開発

車両性能開発部は、性能開発部門及び評価部門として、衝突安全性、乗り心地・操縦安定性、静粛性、車体強度・信頼性及び走り・排出ガス等について、必要要件の検討を行う。

(5) 生産調達

生産調達部署は、部品や車両全体の生産性に関わる要件の検討を開始する。

(6) 確認試作車による車両評価

車両性能開発部は、確認試作車の完成後、各性能目標の達成及び法規項目の適合性を実車で評価する（ダイハツでは、確認試作は「KS」、確認試作車は「KS車」と呼称されている。）。同部は、問題がある場合は、設計部署と協力して設計変更による対策を行う。設計変更による対策の効果を確認し、全ての問題の対策完了の確認をもって車両の開発は完了する。

なお、確認試作車により安全性能の評価を行うプロセスでは、安全性能開発室が評価を行う。同室の人員は、ダイハツの本社（池田）工場第1地区と滋賀テクニカルセンターに配置されており、前者のメンバーが性能開発やCAE解析による性能予測を行い、後者のメンバーが確認試作車を使用した実際の評価を行う。具体的には、本社（池田）工場第1地区のメンバーが、評価車両や部品の仕様、評価内容等を記載した依頼書により指示を行い、滋賀テクニカルセンターのメンバーが実際の試験を実施してその結果をフィードバックしており、安全性能に関しては、安全性能開発室が性能開発と評価の双方を実施していた。

(7) 量産試作及び量産開始

車両の開発が完了後、量産試作車による量産試作を経て量産を開始する。なお、下記2記載のとおり、量産開始前に、認証試験の全てに合格して認可を取得する必要がある。

2 認証プロセスの概要

ダイハツは、量産車の車両法規への適合性を担保するため、型式認証制度による型式の指定を受ける。「型式」とは、同一機種の中で主要な仕様（グレード、エンジン、

ボデー形状等) 別に分類した車両の種類をいい、当局から型式の指定を受けるための申請を「型式指定申請」又は「認証申請」という。指定された型式の自動車については、新規検査時の現車提示が省略されることから、型式認証制度(型式指定制度)は、乗用車を大量生産するダイハツのような自動車メーカーにとって極めて重要な制度である。

車両の認証制度には大きく型式認証制度と自己認証制度があるところ、ダイハツが開発した車両が販売されている国は専ら型式認証制度を採用している。そして、型式認証制度においては、販売先の各国の車両規則に基づく型式認証を取得するのが原則であるが(ダイハツ及びトヨタの各国販売代理店等が各国当局から取得する。)、国際連合の「車両等の型式認定相互承認協定」¹⁸に付属する規則を適用又は選択可能としている国においては、UN¹⁹認可証を取得した上で、当該認可証を各国認証のために使用することができる(UN 認証。ダイハツがベルギー王国政府から取得する。)。なお、GCC 加盟国向け輸出車については、GSO がその取得を義務付けている GSO 認証が必要となる。

日本における自動車型式指定規則に基づく国内認証では、自動車の構造、装置及び性能の法規適合性や均一性が判定される。また、UN 認証では、車両の部品(例えば、シートベルト)と装置(例えば、高電圧からの乗員保護)について、それぞれ上記協定に付属する規則への適合性が判定される。

ダイハツにおける認証プロセスは、大要、以下のとおりである。

(1) 認証計画書の発行

法規認証室は、開発車両の認証業務の日程計画を示した認証計画書 A 及び対応法規や認証申請に関する業務指示を示した認証計画書 B をそれぞれ発行する。

(2) 部品・装置の認証申請

車両とは別に認証審査機関による認可を取得する部品や装置については、部品及び装置ごとに試験を実施し、各認証審査機関に認証申請を行って認可を取得する。

(3) 法規適合性の確認及び認証資料の作成

法規認証室は、認証計画書 B に従い、設計部署及び車両性能開発部の法規項目の適合性の確認を行って認証申請書類を作成する。

¹⁸ 正式名称は、「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る調和された技術上の国際連合の諸規則の採択並びにこれらの国際連合の諸規則に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」という。

¹⁹ United Nations の略。

確認試作車（KS 車）による開発評価を経て、試作部署は、量産車を代表する車両で法規適合性を担保する目的で認証試作車を製作する（ダイハツでは、認証試作は「NS」、認証試作車は「NS 車」と呼称されている。）。最初の認証試作車の製作後、法規認証室、製品企画部（又は新興国小型車カンパニー本部 ECC 製品企画部）、設計部署及び車両性能開発部が、部品や組付け状態が量産仕様になっているかについて、社内規程に基づいて初号車確認会を実施する。

また、上記 1・(6)記載の確認試作車による車両評価で設計変更が必要となった場合の対策部品が認証申請書類及び法規項目の適合性に問題がないことを確認した後、対策部品に組み替えて、最終車確認会を実施して認証試作車を完成させる。なお、初号車確認会の実施後に組み替えた部品は、部品リストにより管理される。

(4) 当局への認証申請

法規認証室は、上記(3)記載の手續と並行して、認証申請内容についての社内承認を得た後、当局²⁰への認証申請を行う。

(5) 認証試験

認証試験は、審査官²¹が試験に立ち会わずに社内試験のデータを提出する資料申請（以下「届出試験方式」という。）及び審査官の立会いのもとで試験を実施する招聘受験（以下「立会試験方式」という。）の 2 つの方法がある。

立会試験方式の場合のプロセスは、大要、以下のとおりである。なお、下記⑤以降が実際の立会試験に直接関係するプロセスである。

- ① 認証試作車の滋賀テクニカルセンターへの配車
- ② 認証試作車の製作時からの設計変更により変化点が発生した部品の組換え
- ③ 現車確認（関係部署が部品組替え後の車両の状態を確認）
- ④ リハーサル（認証試験と同条件で試験を実施して最終の性能を確認）²²
- ⑤ 試験準備（計測機器の取付け等）
- ⑥ 審査官による現車確認
- ⑦ ソークイン（法規規定により、一定の温度環境下で車両を保管）
- ⑧ 審査官立会いのもとでの試験実施
- ⑨ 審査官による結果確認（試験後、車両及び計測データで法規適合性を確認）

ダイハツで実施されている認証試験は、車両静的試験、車両動的試験、衝突安

²⁰ 日本では、国土交通省及び独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所の自動車認証審査部（以下「自動車認証審査部」という。）をいう。

²¹ 自動車認証審査部に所属する審査官を指す。

²² 衝突試験等の破壊を伴うリハーサルは、認証試作車と同様のリハーサル用車両により実施される。車両準備の都合等によりリハーサルが実施されない場合がある。

全試験及び排出ガス・燃費試験の類型に大別され、認証試験の全てに合格すれば認可が取得でき、車両の量産製造が開始される。

日本の当局に提出される書類としては、車両申請書のほか、特に重要なものとして選定事由書及び試験成績書がある。選定事由書は、当局が試験車両・試験方法の詳細な条件を定めるために必要な資料である。試験成績書は、立会試験方式の場合には審査官名義で作成されるが、届出試験方式の場合にはダイハツの社内で行われた社内試験の実験結果のデータを記録した実験報告書に基づいて作成される。その場合、試験成績書の作成は、開発評価を行う部署が実施した社内試験の結果に基づいて法規認証室が行っていたが、安全性能開発室が認証試験を実施する試験項目（いずれも衝突安全試験の類型に含まれる。）については同室が実施した社内試験の結果に基づいて同室が行っていた。

第3 自動車の開発・認証プロセスに対する監査の概要

1 くるま開発本部による開発プロセス監査

くるま開発本部では、開発品質向上に向けた品質監査として、2012年6月から、開発プロセス監査（QG監査：Quality Gate監査）が行われている。開発プロセス監査は、専属の人員で構成された「品質刷新グループ」が担当し、現状、同グループは5名で構成され、くるま開発本部 QCT に置かれている。図面品質の向上や市場不具合の未然防止を目的とするものであり、全設計及び評価部署を対象として、開発プロセスが社内規格・規定どおりに実施されているかを点検している。実施方法としては、比較的大規模の開発の場合、開発開始から号口移行まで8つの節目を設定し、節目ごとに異なる監査シートを活用し、手順どおりに業務が実施されているかについての各部署の自前点検の内容を監査している。そして、問題がある場合には担当設計部署の部長に勧告して改善要請を行う。

2019年から2020年にかけて発生した認証申請書類の不備等の再発防止策として、2021年9月からは「認証」も節目として追加された。この認証 QG 監査は、帳票類の点検を強化するものであり、認証申請書類が部品表や図面と合致しているかといった点を確認している。

2 品質保証部による監査

上記第3章・第4記載のとおり、品質保証部は、ダイハツの全社的な品質保証体制に対する品質監査を行うとされているところ、認証プロセスそれ自体に対する監査は特段行われていないが、開発プロセスに対する品質保証活動や監査的な活動は一定程度行われている。

開発プロセスに対する品質保証活動としては、まず、品質保証部プロジェクト品質保証室による特定の車種の一定のテーマを設定した上で行う品質保証活動がある。

例えば、号口移行確認会議等、開発プロセスの節目となる重要な会議において、市場不具合の再発防止策が織り込まれていることの確認や、異音、耐久性、出来栄といった顧客目線の品質確認、認可が取得できていることの確認等が行われている。

一方、排出ガス・燃費規制については監査的な活動が行われている。具体的には、品質保証部監理室が開発結果の妥当性を検証するため、確認試作車・認証試作車等の排出ガス・燃費を独自に測定し、諸元や各試験結果との乖離の有無等の確認を行うとともに、量産管理における排出ガス・燃費性能の測定結果のチェックを行っている。なお、従前は、排出ガス・燃費以外にも諸元や寸法測定等を行っていたが、現在では、そうした活動は製造部門に移管されている。

3 監査部による内部監査

2018年度の内部監査では、2016年以降の他社での違法な走行抵抗値測定、無資格者検査員による完成検査が相次いで発覚した状況を背景として、ダイハツの型式認証について、客観的な立場からのプロセスの確認により不正行為の発生を防止することを目的として、法規認証室を対象とした型式認証プロセスの適正性監査を実施した。

具体的には、①道路運送車両法や自動車型式指定規則等の法令と品質保証規則や法規適合性確認規定等の社内規程類との整合性の確認、②関係者へのインタビューや認証試験の関係書類の閲覧等が実施された結果、「社内の型式認証の業務プロセスは、上長承認の仕組みが守られている」、「型式認証の審査については、社内外のがんじがらめのチェックを受けており、データ改ざん等の不正の余地はないと判断」と総括された。

この2018年度の型式認証プロセスの適正性監査以外では、開発・認証プロセスに対する監査部による内部監査が実施された形跡はない。

第5章 第1次公表及び第2次公表の各不正行為の内容

第1 第1次公表の不正行為の概要

第1次公表では、ダイハツが開発を行った海外市場向け車両（4車種）の側面衝突試験の認証申請において、認証試作車の前席ドア内張り部品の内部に不正な加工を行っており、法規に定められた側面衝突試験の手順・方法に違反があったことを確認した旨が記載されている。

当委員会は、ダイハツの内部者から外部機関に対して行われた通報を契機として、第1次公表前にダイハツが実施した社内調査で収集された資料等を把握した上、認証試験の担当者らに対するヒアリング等を行った結果、ダイハツが社内調査で認定したとおりの各不正行為を確認した。

1 側面衝突試験の内容

ダイハツで実施されている認証試験のうち、衝突安全試験の1つであり、側面衝突時の乗員の保護を確保するために実施される試験である。

ダミーを乗せた車両の側面に時速 50±1 キロメートルで衝突台車を実際に衝突させ、頭部性能基準、胸部性能基準等といった各種の基準を満たす必要があるほか、テスト中はどのドアも開かないものとする、衝突の後に工具を使わずにダミーを車両から取り外すことができるといった様々な個別要件を満たす必要がある。

個別要件の中には、「内部の装置または構成部品は、鋭い突起や尖った先端による傷害の危険が明らかに増すような仕方で剥離しないものとする。」「恒久的な変形の結果生じる破裂は、傷害の危険を増さないならば、認められる。」という定性的に判断されるものも含まれており、鋭い突起や尖った先端はダイハツの社内では「シャープエッジ」と呼称されている。

2 不正行為の内容

(1) トヨタ ヤリスエイティブの認証申請における不正行為

トヨタ ヤリスエイティブ（主な仕向地：タイ、GCC、メキシコ等）は、ダイハツが開発を担当し、タイ及びマレーシア（同国ではトヨタ ヴィオスとして生産・販売されている。）を生産地とする海外販売車として2022年8月に生産が開始された。

開発を担当したダイハツでは、2021年末に開発を完了し、2022年3月から4月にかけて認証試験が実施された²³。

仕向地がUN認証を採用せずに独自の法規を整備している国の場合には、エアバッグの有無といった仕様差により異なる試験を実施する必要があるところ、トヨタ ヤリスエイティブの認証試験としての側面衝突試験では、①GCC向けの届

²³ 認証機関は、Vincotte nv 又は GCC 向けについては GSO である。

出試験方式、②UN 認証用のエアバッグありの届出試験方式、③UN 認証用のエアバッグなしの立会試験方式及び④タイ向けのエアバッグなしの届出試験方式の合計 4 回の試験が実施された。

安全性能開発室の試験実施担当者は、4 回のいずれの試験においても、上記のように要件が定性的で明確な合格基準が分からないという状況のもと、仮に認証試験に不合格となった場合には開発、販売の日程を守れず大変なことになるとの思いで、認証試験に確実に合格することを目的として、認証試作車に対し、衝突時にシャープエッジが生じないような割れ方をするように樹脂製のフロントドアトリム裏面に切込みを入れるなどして量産車とは異なる手加工を行った。

(2) プロドゥア アジア及びトヨタ アギヤの認証申請における不正行為

プロドゥア アジア（主な仕向地：マレーシア）及びトヨタ アギヤ（主な仕向地：エクアドル）は、ダイハツが同一の車種として開発を担当し、前者はマレーシアのダイハツの子会社である PGMSB を生産工場として同国にて販売され、後者はインドネシアのダイハツの子会社である ADM を生産工場とする海外販売車として開発された。

当該車種については、2022 年 7 月に開発を完了し、2022 年 9 月に、ダイハツにおいて認証試験としての側面衝突試験が届出試験方式及び立会試験方式で合計 2 回にわたって実施された²⁴。

安全性能開発室の試験実施担当者は、2 回のいずれの試験においても、仮に認証試験に不合格となった場合には開発、販売の日程が守れず大変なことになるとの思いで、認証試験に確実に合格することを目的として、認証試作車に対し、衝突時にシャープエッジが生じないような割れ方をするように樹脂製のフロントドアトリム裏面に切込みを入れるなどして量産品とは異なる手加工を行った。

(3) 開発中の車種の認証申請における不正行為

ダイハツが第 1 次公表で明らかにした不正行為が行われた開発中の車種は、ダイハツが 2022 年 12 月に開発を完了し、2023 年 4 月に認証試験としての側面衝突試験が立会試験方式で 1 回実施された。

確認試験が 2022 年 11 月に実施された際、認証試験にはおそらく合格すると見込まれたものの、少し不安がある状態であった。そこで、安全性能開発室の試験実施担当者は、仮に認証試験に不合格となった場合には開発、販売の日程を守れず大変なことになるとの思いで、2023 年 4 月に実施される認証試験に確実に合格することを目的として、認証試作車に対し、衝突時にシャープエッジが生じない

²⁴ 認証機関は、Vincotte nv 又は PMSB 若しくは PGMSB を生産工場とした車両については TÜV Rheinland Malaysia Sdn. Bhd. である。

ような割れ方をするように樹脂製のフロントドアトリム裏面に切込みを入れて量産車とは異なる手加工を行った。その際、安全性能開発室の担当者は、フロントドアトリム裏面にテープを貼って補強する手加工も行う予定であったが、認証試験で手加工した車両を使用している旨の内部通報があったとの情報に接し、審査官が確認する前に手加工したドアトリムを通常の仕様のものに急遽交換して審査官の確認を経た後、翌日の立会試験までの間に、事後的に確認できない切込みの手加工のみを行った。

第2 第2次公表の不正行為の概要

第2次公表では、いずれも2021年11月に販売開始されたダイハツ ロッキーHEV及びトヨタ ライズ HEVのポール側面衝突試験の認証手続において、左右の試験を実施する必要があり、その試験データの提出が必要となるところ、助手席側（左）は立会いのもと試験を実施したが、運転者席側は右側の社内試験データを提出すべきところ、左側のデータを提出した旨が記載されている。

当委員会は、第2次公表前にダイハツが実施した社内調査で収集された資料等を把握した上、認証試験の担当者らに対するヒアリング等を行った結果、ダイハツが社内調査で認定したとおりの不正行為を確認した。

1 ポール側面衝突試験の内容

ダイハツで実施されている認証試験のうち、衝突安全試験の1つであり、車両が電柱等に側面から衝突した際の乗員の保護を確保するために実施される試験である。

電柱等を模した直径254ミリメートルのポールに対し、ダミーを乗せた車両の側面を時速32±1キロメートルで衝突させ、頭部傷害基準等といった傷害値の基準を満たす必要があるほか、ドアの外れや開放がないこと、衝突後の燃料漏れの量が一定値以下であることを満たす必要がある。

2 不正行為の内容

ダイハツ ロッキーHEV及びトヨタ ライズ HEVは、先行して販売されたダイハツ ロッキー及びトヨタ ライズのハイブリッド車として、ダイハツが開発を担当し、国内販売車として2021年4月頃に開発が完了した。

この型式のポール側面衝突試験では、ガソリン燃料の配管と高電圧の配電があるためより厳しい条件の側面である左側（助手席側）を立会試験方式で実施し、右側（運転者席側）は届出試験方式で実施することとされていた。車両は、リハーサル試験用兼届出試験用1台と立会試験用1台の合計2台が用意されており、先に実施された前者の試験では、本来は右側（運転者席側）の試験を実施すべきであったが、試験実施担当者は、2021年6月、誤って立会試験と同じ左側（助手席側）の試験を実

施した。

その後、2021年7月に立会試験方式のポール側面衝突試験が左側（助手席側）で実施されたが²⁵、右側（運転者席側）の試験結果を提出する段階において、安全性能開発室の試験成績書作成者は、右側（運転者席側）の試験を実施していなかったことを認識したものの、改めて試験を実施する時間も車両もなかったため、安全性には問題ないとの思いもあって、認証試験に合格するために、社内試験の左側（助手席側）の試験結果を右側の試験結果として提出した。

この不正行為は、2023年4月28日の第1次公表後、ダイハツが実施した社内調査の過程において認証申請で当局に提出した書類である試験成績書と社内試験の成績書である実験報告書の記載に矛盾があることから発見され、同年5月19日の第2次公表に至った。

²⁵ 認証機関は、自動車認証審査部である。

第6章 当委員会の調査で判明した類似案件の概要

第1 類似案件の全体像

当委員会は、上記第2章・第1記載のとおり、認証試験に合格する目的をもって意図的に行われた以下の3つの類型の不正行為を把握するための類似案件調査を行った。

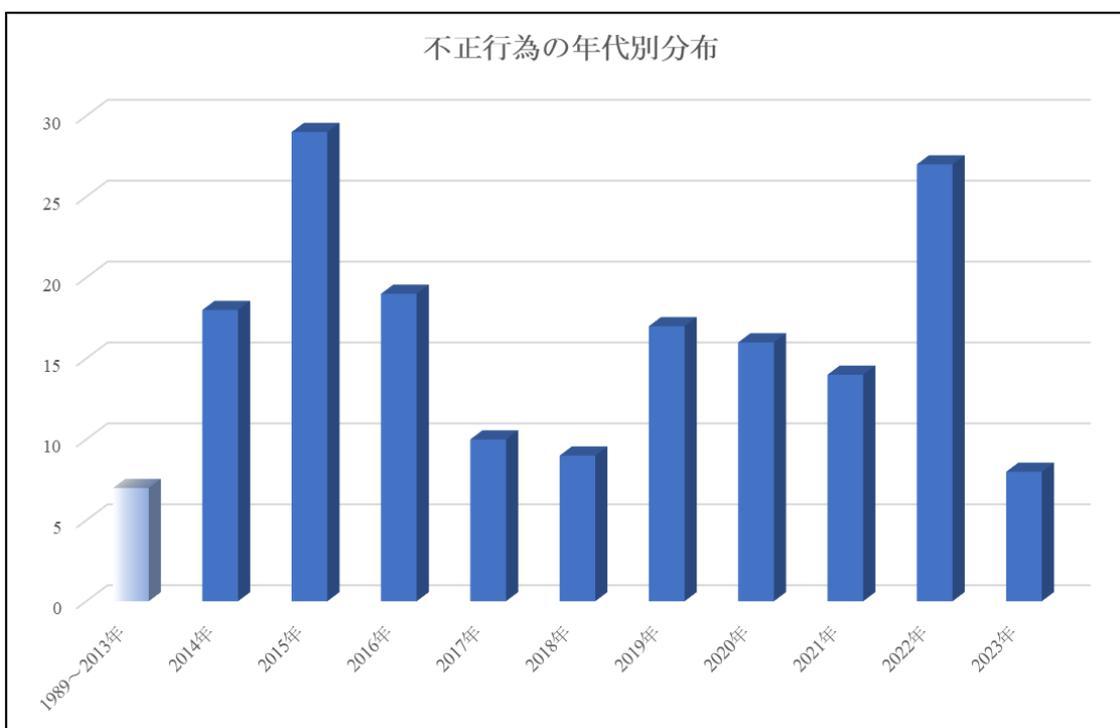
- ① 不正加工・調整類型（試験実施担当者等が、意図的に、車両や実験装置等に不正な加工・調整等を行う行為）
- ② 虚偽記載類型（試験成績書作成者等が、実験報告書から試験成績書への不正確な転記を行うなどして、意図的に、虚偽の情報が記載された試験成績書を用いて認証申請を行う行為）
- ③ 元データ不正操作類型（試験実施担当者等が、試験データをねつ造、流用又は改ざんするなどして、意図的に、実験報告書等に虚偽の情報を記載する行為）

ここで「認証試験に合格する目的」とは、不合格が見込まれる試験の結果を合格にする目的にとどまらず、合格が見込まれる試験で万が一の不合格を避けるために合格を確実にする目的も含むものである。

その結果、第1次公表及び第2次公表の各不正行為が発生した安全性能開発室（同室を含め、過去の組織変遷の中で安全性能試験を担当した部署を、以下「**安全性能担当部署**」という。）の担当者による類似案件が判明した。特に、第2次公表の不正行為に類似する試験成績書作成者による虚偽記載類型の類似案件が複数判明しているが、これは、多くの衝突安全試験においては、①実験業務、②実験結果の測定値・写真等の生データから実験報告書を作成する業務、③実験報告書から認証申請書類としての試験成績書を作成する業務のいずれも安全性能担当部署が担当していたという体制面の問題が背景にある。また、本来は認証申請書類の正確性についてのチェック機能を働かせるべき法規認証室の担当者による虚偽記載類型の類似案件も判明した。さらに、排出ガス・燃費試験や原動機車載出力認証試験における不正加工・調整類型の類似案件も判明した。

当委員会が類似案件として認定した不正行為は合計174個（不正加工・調整類型28個、虚偽記載類型143個、元データ不正操作類型3個）であるが、一番古いもので1989年の不正行為が認められる。当委員会が把握した不正行為は、アンケート調査やデジタル・フォレンジック調査等によって当委員会が独自に検出したものと、ダイハツの社内調査により検出された認証申請書類や試験データ等の関係書類間の不整合等を端緒とするものに大別されるところ、両者を区別することなく、当委員会が認定した全ての不正行為の年代別分布は、下図「不正行為の年代別分布」とおりである。それまでの期間と比較して2014年以降の期間で不正行為の件数が増加し、各年の発生件数にばらつきはあるものの、同年以降、毎年相当数の不正行為の発生が継

続している状況が認められる²⁶。これは、ダイハツが2011年9月に販売開始した「ミライース」の開発を大きな成功体験として、短期開発の促進を加速した影響と考えられるが、その点は第7章の本件問題の発生原因で詳説する。



なお、不正行為の個数の計算は、影響する認証申請や対象車種の数にかかわらず、各試験において意図的に行われた1つの行為を1個と算定している。この点、ある対象車種の認証申請で使用された試験成績書に複数の虚偽記載類型の不正行為が認められる場合等、ある対象車種の1つの試験で複数の不正行為が認められる場合があるが、それぞれ別個の不正行為と評価した²⁷。

当委員会は、第1次公表及び第2次公表の各不正行為に加え、類似案件についてもくるま開発本部の幹部の関与を視野に入れてヒアリングやデジタル・フォレンジック調査を実施した結果、現場を担当する主に係長級のグループリーダー²⁸までの関与が認められるにとどまり、室長の関与が認められたごく一部の例外を除き、部室長級以上の役職者（以下「**管理職**」という。）が現場レベルの不正行為を指示し、ある

²⁶ なお、2014年以降の不正行為の発生件数がそれ以前と比較して増加している背景としては、ダイハツの社内調査が生産中又は開発中の合計27シリーズを対象としたものであり、当該調査の結果を端緒として当委員会が認定した不正行為が2014年以降に含まれており、その件数が一定程度影響していると考えられる。

²⁷ なお、試験項目の観点で算定すると、64の車種について、合計25の試験項目で不正行為を認定した。

²⁸ くるま開発本部の役職は、本部長、統括部長、部長、室長、グループリーダー、チームリーダー等があり、グループリーダーは課長級又は係長級の役職者である。

いは黙認したというようなダイハツが組織的に不正行為を実行・継続したことを示唆する事実は認められなかった。この点は、第 7 章の本件問題の発生原因で詳説するが、現場と管理職の乖離が顕著にみられた本件問題の特徴といえる。

第 2 各試験項目における不正行為

以下では、各試験項目における不正行為につき、それぞれの試験項目の内容について説明した上、各不正行為の概要とともに対象車種と時期を記載する。各不正行為は、いずれも認証試験に合格する目的をもって行われたものである。

なお、対象車種の生産地（国内生産又は海外生産）並びに生産及び当該試験項目の使用状況（生産中、生産終了、生産終了仕様（生産中ではあるが、当該試験項目の認可は不使用の場合））に応じて、「国内生産・生産中」、「国内生産・生産終了」、「国内生産・生産終了仕様」、「海外生産・生産中」、「海外生産・生産終了」、「海外生産・生産終了仕様」の別を分類欄に明記する（これらの分類に応じた不正行為一覧について別紙 3 「車種の分類に応じた不正行為一覧」を参照）。

1 側面衝突試験における不正行為

上記第 5 章・第 1・1 記載のとおり、側面衝突試験は、運転者席又は助手席にダミーを乗せた試験車両を側面衝突させ、その際、ダミーの頭部、胸部、腹部、腰部に受けた衝撃や室内の変形をもとに、乗員保護性能を測定し、基準値内となっているかを確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、不正加工・調整類型 3 個、虚偽記載類型 3 個、元データ不正操作類型 1 個の合計 7 個の不正行為が認められた。

(1) 胸部変位のひずみ量不正操作（元データ不正操作類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、欧州向け 3 ドア仕様の試験車両の立会試験において、試験を実施した結果、胸部性能基準のうち胸部変位（RDC）の数値が法規上限である 42 ミリメートルを超えたにもかかわらず、業務繁忙の中で認証試験に合格するため、ひずみ量を操作して処理システム上で 41.5 ミリメートルに改ざんして出力して、審査官に提出した。

なお、上記欧州向け仕様の立会試験後、同車種の衝突安全性能向上を目的とした設計変更が行われ、国内向け仕様の立会試験では 37 ミリメートルという法規を十分に満たす結果が得られた。欧州向けと国内向けで車両構造はほぼ同一であり、上記設計変更は欧州向け仕様の車両にも織り込まれた。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、

上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ CUORE (3 ドア仕様) (欧州・1998 年 10 月～2002 年 11 月 ²⁹⁾)	1998 年 5 月 14 日の試験実施日	国内生産 生産終了

(2) エアバッグのタイマー着火 (不正加工・調整類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者等は、側面衝突試験における認証試験では、本来、衝突時の衝撃をセンサーで検知してサイドエアバッグ及びカーテンシールドエアバッグをエアバッグ ECU³⁰で作動 (以下「自力着火」という。) させる必要があるにもかかわらず、届出試験において、衝突時の作動をエアバッグ ECU ではなくタイマーにより作動 (以下「タイマー着火」という。) するように依頼する試験依頼票を作成した上、サイドエアバッグ及びカーテンシールドエアバッグをタイマー着火させる方法で届出試験を実施して、同試験によって得られたデータを記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

ダイハツでは、開発日程の短縮や試験車両削減のため、KS 車を使用して開発段階での性能データ取得と認証手続の届出試験を兼ねる衝突試験を実施することがあった。当該車種に対応した ECU の設定には開発段階で一定のデータを取得する必要があるところ、上記の開発段階での性能データ取得と認証手続の届出試験を兼ねた衝突試験までに ECU の設定が間に合わない場合があった。その際に、試験実施担当者等は、ECU の性能に問題が生じることはなく、量産前に ECU が設定・納入されれば安全性には問題がないと考え、開発日程を遵守するために自力着火ではなくタイマー着火の方法により衝突試験時にエアバッグを展開させる試験依頼を行うなどして、上記不正行為に及んだ。

イ 対象車種及び不正行為の時期

²⁹ 括弧内は、仕向地・販売開始時期及び生産終了時期を示す。なお、生産中の車種については、生産終了時期は記載しない。以下同じ。

³⁰ Electronic Control Unit の略。エアバッグ ECU の場合は、エアバッグの制御等を行う車載の電子制御装置であり、車両が感知した衝撃によりエアバッグの展開指令を出す機能を有する。

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2014年9月9日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
サイドエアバッグ仕様の以下の車種 ダイハツ キャスト (2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2015年6月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
サイドエアバッグ及びカーテンシールドエアバッグ仕様の以下の車種 ダイハツ キャスト (2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2015年6月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	

(3) 燃料注入量の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験実施担当者から提出された試験データのうち、燃料の注入量が容量の90%を超えていたところ、法規上は燃料の注入量が容量90%を超えていたとしても問題がなかったにもかかわらず、法規に対する理解不足から、試験成績書の燃料注入量欄にデータを記載するに当たり、提出された試験データとは異なる値（容量の90%に近似する値）を記載し、虚偽の情報が記載された試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ RAIZE (エクアドル、メキシコ・2021年4月～)	2021年2月5日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
プロドゥア MYVI (マレーシア・2021年11月～)	2021年5月26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

(4) 試験車両重量の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験実施担当者から提出された試験データのうち、試験車両の重量が法規上許容されている試験車両の重量の範囲よりも軽かったにもかかわらず、再度の衝突試験を行わず、法規違反の重量となっている試験車両を使用して得られた試験データをそのまま利用して認証申請を行うために、試験成績書の試験車両の重量欄にデータを記載するに当たり、提出された試験データが得られた試験車両の重量とは異なる重量の値（法規上許容されている試験車両の重量の範囲内の値）を記載し、虚偽の情報が記載された試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ VELOZ（マレーシア・2021年11月～） プロドゥア ALZA（マレーシア・2022年7月～）	2021年9月9日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

2 ポール側面衝突試験における不正行為

上記第5章・第2・1記載のとおり、ポール側面衝突試験は、車両側面に電柱等が衝突した際を想定し、電柱等を模擬したポールに車両側面を衝突させ、乗員への衝撃度合い（傷害値）や車両ドアの外れや開放の有無、車両火災を防ぐ為の燃料漏れの状況等を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型6個の合計6個の不正行為が認められた。

(1) 試験車両重量の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験実施担当者から提出された試験データのうち、試験車両の重量が法規上許容されている試験車両の重量の範囲よりも重かったにもかかわらず、試験車両の重量が重い分にはより不利な試験条件となって安全性は担保される上に、超過している重量もごくわずかであると考えたことから、試験のやり直しを行うことなく、試験成績書の試験車両の重量欄にデータを記載するに当たり、提出された試験データとは異なる値（法規上許容されている試験車両の重量の範囲内の値）を記載し、虚偽の情報が記載された試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ YARIS（メキシコ・2022年8月～）	2022年3月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
トヨタ RAIZE（メキシコ・2021年4月～）	2022年7月6日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

(2) 燃料タンク注入物の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験実施担当者が作成した試験データには、燃料タンクに注入されていたものが「水」と記載されていたにもかかわらず（ただし、水だったとしても法規には違反しない。）、他の試験ではCCF³¹を燃料タンクに注入することが多かったことから、他の試験の試験成績書と平仄を合わせるために、試験成績書の燃料タンク注入物欄にはCCFを意味する「non-inflammable liquid Dry solvent high-soft」と記載し、虚偽の情報が記載された試験成績書を作成して、認証申請を行った。

³¹ 水とは異なる難燃性液体のことを意味する。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ YARIS (メキシコ・2022年8月～)	2022年3月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
開発中の車種 (1車種)	2023年3月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	開発中

(3) 車台番号の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験成績書に実際に試験を行った車両に刻印された車台番号を記載すべきであったところ、試験に用いられた試験車両 (KS 車) には車台番号が刻印されていなかったことから、実際には刻印されていない虚偽の車台番号を記載して、認証申請を行った。

ダイハツでは、原則として開発段階の確認試作車には車台番号の刻印を行わず、開発コスト削減のため、届出試験方式で確認試作車の試験データを認証申請に利用する場合のみ個別に車台番号の刻印を行っていた³²ところ、そうした個別の車台番号の刻印の発注漏れにより試験成績書に本来記載すべき車台番号が存在しない状況が生じ、上記試験成績書作成者は、上記不正行為に及んだ。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴキャンバス (2022年7月～)	2022年4月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(4) リアドア開放確認結果の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、届出試験 (右側) において、衝突後にリアドアを 400 ニュートン以上の力で引っ張って開放しないか確認する必要があるところ、開放確認前に右側のリアドアを誤って作動させた結果、所定の開放

³² ただし、ダイハツにおいては、各試験車両 (KS 車及び認証試作車) につき、それぞれ「号車番号」を付して各試験車両の用途やグレードを一元的に管理していた。また、認証申請に用いるデータを取得するための試験に使用する KS 車は、認証試作車との間で法規に影響を及ぼす可能性がある仕様上の差異が生じることのないように管理されていた。したがって、車台番号の刻印を行っていない KS 車であっても、管理自体はされていたから、その仕様が不明であったわけではない。この点は、下記 5・(1)、6・(1)及び 7・(3)記載の「車台番号の虚偽記載」事案についても同様である。

確認が実施できなかつたにもかかわらず、開発日程の都合上、再試験を実施する時間的な余裕がなく、本来必要な再試験を省略するため、立会試験が実施された左側の試験が合格だったことを理由に、合格とみなして虚偽の情報が記載された試験成績書を作成した。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
開発中の車種（1車種）	2023年5月9日の試験実施日	開発中

なお、当時、上記試験成績書作成者は、海外向け車両の側面衝突試験の不正行為に係る第1次公表が行われて既に社内調査が開始された状況を確認していたものの、試験が異なること等から特に意識することなく上記不正行為に及んだ。

3 オフセット前面衝突試験における不正行為

オフセット前面衝突試験は、運転者席と助手席にダミーを乗せた試験車両について、運転者席側の一部を前面衝突させ、乗員への衝撃度合い（傷害値）や車両ドアの外れや開放の有無、車両火災を防ぐ為の燃料漏れの状況等を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、不正加工・調整類型 4 個、虚偽記載類型 2 個の合計 6 個の不正行為が認められた。

(1) 無断のウェイト搭載（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

オフセット前面衝突試験において試験車両が充足すべき重量については、当該車種において想定されるできるだけ厳しい条件で試験を実施するという観点で設定されていたところ、試験のために実際に用意される車両が、そのままではその重量を満たさない場合があった。当該試験における試験車両の重量設定は、試験車両にウェイトを搭載して重量を調整する必要が生じ得ることを前提に設定されており、審査官もウェイトを搭載することについては同意していた。このような状況の下、安全性能担当部署の試験実施担当者は、立会試験において、本来、審査官にウェイト搭載の位置を説明して同意を得るべきであったが、試験車両とするために用意された車両の重量が試験の法規上求められる範囲よりも軽かったため、当該範囲に収まるよう調整することを目的に、審査官に説明することなく前方の座席のドアの内部にウェイトを搭載して試験を実施した。なお、下表の開発中の車種（1 車種）については、後方の座席のドアの内部にもウェイトを搭載して試験を実施した。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
プロドゥア BEZZA（マレーシア・2016年7月～）	2016年2月23日の試験実施日	海外生産 生産中
トヨタ AGYA（エクアドル、ウルグアイ・2023年3月～）	2022年9月15日の試験実施日	海外生産 生産中
開発中の車種（1車種）	2023年4月6日の試験実施日	開発中

(2) エアバッグのタイマー着火（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者等は、オフセット前面衝突試験における認証試験では、本来、衝突時の衝撃をセンサーで検知して運転者席及び助手席エアバッグ並びにプリテンショナー（シートベルト巻き取り機構）をエアバッグ ECU で作動させる必要があるにもかかわらず、届出試験において、衝突時の作動をエアバッグ ECU ではなくタイマー着火させるように依頼する試験依頼票を作成した上、運転者席及び助手席エアバッグ並びにプリテンショナー（シートベルト巻き取り機構）をタイマー着火させる方法で届出試験を実施して、同試験によって得られたデータを記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

ダイハツでは、開発日程の短縮や試験車両削減のため、KS 車を使用して開発段階での性能データ取得と認証手続の届出試験を兼ねる衝突試験を実施することがあった。当該車種に対応した ECU の設定には開発段階で一定のデータを取得する必要があるところ、上記の開発段階での性能データ取得と認証手続の届出試験を兼ねた衝突試験までに ECU の設定が間に合わない場合があった。その際に、試験実施担当者等は、ECU の性能に問題が生じることはなく、量産前に ECU が設定・納入されれば安全性には問題がないと考え、開発日程を遵守するために自力着火ではなくタイマー着火の方法により衝突試験時にエアバッグを展開させる試験依頼を行うなどして、上記不正行為に及んだ。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ タウンエース トラック（日本・2008年2月～） ダイハツ グランマックス トラック（日本・2020年9月～） マツダ ボンゴ トラック（同上）	2019年12月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

(3) 燃料注入量の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験実施担当者から提出された試験データのうち、燃料の注入量が容量の90%を超えていたところ、法規上は燃料の注入量が容量90%を超えていたとしても問題がなかったにもかかわらず、法規に対する理解不足から、提出された試験データとは異なる値（容量の90%に近似す

る値) を記載し、虚偽の情報が記載された試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ AVANZA (メキシコ・ 2021年11月～) トヨタ VELOZ (同上)	2021年8月25日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
トヨタ YARIS CROSS (チリ、 ウルグアイ・2023年8月～)	2023年1月23日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

4 フルラップ前面衝突試験における不正行為

フルラップ前面衝突試験は、運転者席と助手席にダミーを乗せた試験車両を前面衝突させ、乗員への衝撃度合い（傷害値）や車両ドアの開放の有無、乗員の救助性、車両火災を防ぐ為の燃料漏れの状況等を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、不正加工・調整類型1個、元データ不正操作類型2個の合計3個の不正行為が認められた。

(1) 頭部加速度計の校正值不正操作（元データ不正操作類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、エアバッグなし仕様の試験車両の立会試験において、新規の試験項目を最初に受験する車種で認証試験の不合格は避けなければならないという考えから、法規上限を超える結果が出た場合でも認証試験に合格するため、あらかじめ頭部加速度計の校正值を操作して、運転者席側の頭部傷害値（HIC）が本来より4～5%低く計測されるようにした上で、試験の結果として得られた頭部傷害値（HIC）である848.38（法規上限1000）を出力して、審査官に提出した。

なお、結果として、上記立会試験で得られた数値は、校正值を不正に操作しなくとも、法規上限を超えないものであった。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ アプローズ（エアバッグレス仕様）（1994年4月～2000年4月）	1994年2月23日の試験実施日	国内生産 生産終了

(2) 助手席頭部加速度データの差し替え（元データ不正操作類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、立会試験において、助手席頭部加速度データについて、立会試験時のデータではなく、事前のリハーサル試験時のデータと差し替えることができるようにあらかじめ準備した上で、試験を実施した後に、計測システム上でデータを差し替えて出力して、審査官に提出した。

対象車種は、エアバッグが装備されていない車両であったため、ダミー頭部が車室内の部材に衝突することによって異常値が計測され、当該衝突の状況によ

ては上記異常値部分を法規に従って削除して計算できず、本来の性能としては安全性を満たしているにもかかわらず、認証試験に合格しないおそれがあった。そこで、上記試験実施担当者は、立会試験での結果いかんにかかわらず、認証試験に確実に合格するため、事前に差し替えデータを準備した上、上記不正行為に及んだ。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ハイゼット トラック (旧モデル・エアバッグレス仕様) (1999年1月～2011年11月)	1998年11月5日の試験実施日	国内生産 生産終了

(3) エアバッグのタイマー着火 (不正加工・調整類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者等は、フルラップ前面衝突試験における認証試験では、本来、衝突時の衝撃をセンサーで検知して運転者席及び助手席エアバッグ並びにプリテンショナー (シートベルト巻き取り機構) をエアバッグ ECU で作動させる必要があるにもかかわらず、届出試験において、衝突時の作動をエアバッグ ECU ではなくタイマー着火させるように依頼する試験依頼票を作成した上、運転者席及び助手席エアバッグ並びにプリテンショナー (シートベルト巻き取り機構) をタイマー着火させる方法で届出試験を実施して、同試験によって得られたデータを記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

ダイハツでは、開発日程の短縮や試験車両削減のため、KS 車を使用して開発段階での性能データ取得と認証手続の届出試験を兼ねる衝突試験を実施することがあった。当該車種に対応した ECU の設定には開発段階で一定のデータを取得する必要があるところ、上記の開発段階での性能データ取得と認証手続の届出試験を兼ねた衝突試験までに ECU の設定が間に合わない場合があった。その際に、試験実施担当者等は、ECU の性能に問題が生じることはなく、量産前に ECU が設定・納入されれば安全性には問題がないと考え、開発日程を遵守するために自力着火ではなくタイマー着火の方法により衝突試験時にエアバッグを展開させる試験依頼を行うなどして、上記不正行為に及んだ。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ タウンエース トラック（日本・2008年2月～） ダイハツ グランマックス トラック（日本・2020年9月～） マツダ ボンゴ トラック（同上）	2019年11月29日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

5 フルラップ前面衝突時の燃料漏れ試験における不正行為

前面衝突時の燃料漏れ試験は、「前面衝突試験」のうちの1つであり、試験車両をコンクリート製の障壁に衝突させ、その際の燃料漏れを確認する目的で実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型1個の合計1個の不正行為が認められた。

(1) 車台番号の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験成績書に実際に試験を行った車両に刻印された車台番号を記載すべきであったところ、試験に用いられた試験車両（KS車）には車台番号が刻印されていなかったことから、別の車両に刻印されていた車台番号を記載して、認証申請を行った。

ダイハツでは、開発の最終段階の確認試作車の試験実施後に試験結果に影響を及ぼす可能性のある設計変更がなければ、認証試作車による試験を省略し、上記最終段階の確認試作車の試験データを利用して試験成績書を作成することがあり、本件でも同様であったと推察されるが、上記のとおり、試験に用いられた試験車両（KS車）には車台番号が刻印されていなかったことから、フルラップ前面衝突時の燃料漏れ試験の認証段階の社内試験に用いられる予定であった認証試作車に打刻されていた車台番号を記載して、試験成績書を作成した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ プロボックス（2014年8月～） トヨタ サクシード（同上） マツダ ファミリアバン （2018年6月～）	2014年2月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

6 歩行者頭部及び脚部保護試験における不正行為

歩行者頭部及び脚部保護試験は、歩行者の頭部及び脚部を過度の傷害から保護する目的で、頭部及び脚部を模擬したダミーを試験車両の測定点に衝突させることによって頭部及び脚部に対する傷害値を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 38 個の合計 38 個の不正行為が認められた。

(1) 車台番号の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験成績書に実際に認証試験を実施した試験車両に刻印された車台番号を記載すべきところ、試験に用いられた試験車両（KS 車）には車台番号が刻印されていなかったことから、別の車両の車台番号等の虚偽の車台番号を記載して、認証申請を行った。

ダイハツでは、従前、歩行者保護頭部及び脚部保護試験に関して、届出試験方式の認証試験を実施するための認証試作車を製作していたものの、遅くとも 2014 年頃以降、開発の最終段階の確認試作車の試験実施後に試験結果に影響を及ぼす可能性のある設計変更がなければ、上記認証試作車による試験を省略し、上記最終段階の確認試作車の試験データを利用して試験成績書を作成する実務が定着した。その場合、上記最終段階の確認試作車には車台番号の刻印がないことから、実際には試験が実施されなかった上記認証試作車の車台番号が流用され、上記不正行為の発生に至った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン（2014 年 6 月～） トヨタ コペン（2019 年 10 月～）	2014 年 1 月 13 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ミラ イース（2017 年 5 月～） トヨタ ピクシス エポック（同上） SUBARU プレオ プラス（同上）	2016 年 8 月 6 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2017年6月6日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上) SUBARU レックス (2022年11月～)	2019年5月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ タフト (2020年6月～)	2019年12月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ トール (2016年11月～) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)	2020年3月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上)	2021年2月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ムーヴキャンバス (2022年7月～)	2022年2月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ タント (2019年7月～) SUBARU シフォン (同上)	2022年4月4日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
プロドゥア AXIA (マレーシア・2023年2月～)	2022年5月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
開発中の車種 (1車種)	2023年2月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	開発中

(2) 左右対称位置の打点の試験結果の流用 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、届出試験方式の認証試験の測定点として選定された打点 (以下「選定打点」という。) につき、車両の構造上、安全性に差異はないことから試験結果の流用に問題はないものと考え、左右対称位置にある別の打点の試験結果を、審査機関に対する申告等を行うことなく流用し、選定打点の試験結果と偽って試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン (2014年6月～) トヨタ コペン(2019年10月～)	2014年2月14日の認証申請日	国内生産 生産中
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2014年10月17日の認証申請日	国内生産 生産終了
ダイハツ ミラ トコット (2018年6月～2023年12月)	2018年3月23日の認証申請日	国内生産 生産終了
ダイハツ タフト (2020年6月～)	2020年3月6日の認証申請日	国内生産 生産中
ダイハツ タント (2019年7月～) SUBARU シフォン (同上)	2022年6月24日の認証申請日	国内生産 生産中

(3) インパクト衝突角度の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、脚部保護試験において、法規がインパクト衝突時の3つ(ピッチ、ヨー及びロール)³³の角度誤差の測定を求めているにもかかわらず、ヨー及びロールの角度測定に必要なカメラの確保が困難であり、また、最も結果がぶれやすいピッチの角度誤差が公差内に収まっている以上、ヨー及びロールの角度誤差も公差内に収まっているはずであるなどと考え、実際には試験時にピッチしか測定していなかったにもかかわらず、角度誤差は公差内であった旨を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

なお、ダイハツ ムーヴについては、ピッチの測定データが残っておらず、ピッチについては測定すらしていなかった可能性がある。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン (2014年6月～)	2014年8月22日の認証申請日	国内生産 生産中

³³ それぞれ、インパクトの衝突速度ベクトルの左右、上下、前後を軸とする回転のことである。

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月)	2014年10月17日の認証申請日	国内生産 生産終了
	2017年4月28日の認証申請日	
ダイハツ タント (2019年7月～) SUBARU シフォン (同上)	2019年4月5日の認証申請日	国内生産 生産中
	2022年6月24日の認証申請日	
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) SUBARU レックス (2022年11月～)	2019年7月26日の認証申請日	国内生産 生産中
開発中の車種 (1車種)	2023年3月31日の認証申請日	開発中

(4) 試験速度の改ざん (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、実際の衝突速度が法規で定められた基準値幅の上限を超えており、当該条件下での測定結果でも合格と扱われる可能性があったものの、衝突速度が速いほど試験では不利になり、法規よりも不利な試験条件下で合格している以上は安全性に問題がないものと考え、速度が基準値幅の上限を超えた理由を審査機関に説明する手間を省略するために、同基準値幅に収まるように虚偽の衝突速度を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン (2014年6月～)	2014年8月22日の認証申請日 (XPLAY)	国内生産 生産中
	2015年3月20日の認証申請日 (Cero)	
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2014年10月17日の認証申請日	国内生産 生産終了
ダイハツ キャスト (2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2015年5月12日の認証申請日	国内生産 生産終了

対象車種	時期	分類
トヨタ パッソ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月)	2015年12月25日の認証申請日	国内生産 生産終了
ダイハツ ミラ イース (2017年5月～) トヨタ ピクシス エポック (同上) SUBARU プレオ プラス (同上)	2016年10月14日の認証申請日	国内生産 生産中
ダイハツ ミラ トコット (2018年6月～2023年12月)	2018年3月23日の認証申請日	国内生産 生産終了
ダイハツ タント (2019年7月～) SUBARU シフォン (同上)	2019年4月5日の認証申請日 2022年6月24日の認証申請日	国内生産 生産中
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上) SUBARU レックス (2022年11月～)	2019年7月26日の認証申請日	国内生産 生産中
ダイハツ タフト (2020年6月～)	2020年3月6日の認証申請日	国内生産 生産中
プロドゥア ATIVA (マレーシア・2021年3月～)	2020年9月2日の認証申請日	海外生産 生産中
ダイハツ ムーヴキャンバス (2022年7月～)	2022年3月25日の認証申請日	国内生産 生産中
トヨタ VIOS (マレーシア・2022年8月～)	2022年12月12日の認証申請日	海外生産 生産中

(5) 他の車種の試験データの流用 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、ヒンジボルト部の選定打点1つにつき、車両の構造上、安全性に差異がないことから試験結果の流用に問題はないと考え、日本国内向けのダイハツ ロッキーの試験結果を、マレーシア向けのプロドゥア ATIVA の試験データとして流用して偽った上、虚偽の試験日を試験成績

書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
プロドゥア ATIVA (マレーシア・2021年3月～)	2020年9月2日の認証申請日	海外生産 生産中

7 後面衝突試験における不正行為

後面衝突試験は、衝突安全試験のうち、車両火災の防止を目的として実施される「衝突時等における燃料漏れ防止の試験」の1つであり、試験車両の後部に可動バリアを衝突させることによって車両後部・トランク部分に衝突を受けた際の燃料漏れがないこと、又は燃料漏れの量が規制値以下であるか否かを確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型12個の合計12個の不正行為が認められた。

(1) 衝突速度の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

実際の衝突速度が法規で定められた基準値幅の上限を超えており、法規に照らせば、当該条件下での測定結果でも合格と扱われるものであったものの、安全性能担当部署の試験成績書作成者は、上記法規の理解が不十分であったため、衝突速度が速いほど試験では不合格になりやすく、また、法規よりも不利な試験条件下で合格している以上は安全性に問題がないものと考え、同基準値幅に収まるように虚偽の衝突速度を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴ（2014年12月～2023年6月） SUBARU ステラ（同上）	2014年8月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッソ（2016年4月～2023年9月） ダイハツ ブーン（2016年4月～2023年12月）	2015年11月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了

(2) 試験車両重量の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、実際に試験を実施した試験車両の重量を試験成績書に記載すべきであったにもかかわらず、実験報告書に記載された車両質量（実際の車両質量）に10キログラムから20キログラムを加算した数値を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

ダイハツでは、型式認証申請の際に、将来のマイナーチェンジによる車両重量の増加に備え、選定事由書に記載した申請質量に10キログラムから20キログラ

ム程度を加重した試験車両で試験を実施することがあり、そのような車両質量の追加は、法規上も認められているが、本件では、このような車両質量の追加を失念したまま試験が実施されたため、それを事後的に認識した試験成績書作成者は、将来のマイナーチェンジの際に試験をやり直さなければならなくなる事態を避けるため、上記不正行為を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ キャスト (2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2015年6月16日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッソ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月)	2015年11月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2016年1月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ ミラ イース (2017年5月～) トヨタ ピクシス エポック (同上) SUBARU プレオ プラス (同上)	2016年8月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(3) 車台番号の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、試験成績書に実際に試験を行った車両に刻印された車台番号を記載すべきであったところ、試験に用いられた試験車両 (KS車) には車台番号が刻印されていなかったことから、別の車両の車台番号等の虚偽の車台番号を記載して、認証申請を行った。

ダイハツでは、原則として開発段階の確認試作車には車台番号の刻印を行わず、開発コスト削減のため、届出試験方式で確認試作車の試験データを認証申請に利用する場合のみ個別に車台番号の刻印を行っていたところ、そうした個別の車台番号の刻印の発注漏れにより試験成績書に本来記載すべき車台番号が存在しない状況が生じ、上記試験成績書作成者は、上記不正行為に及んだ。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ トール (2016年11月～) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)	2016年6月6日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ミラ イース (2017年5月～) トヨタ ピクシス エポック (同上) SUBARU プレオ プラス (同上)	2016年8月24日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上) SUBARU レックス (2022年11月～)	2019年5月17日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ タフト (2020年6月～)	2020年1月15日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ムーヴキャンバス (2022年7月～)	2022年2月3日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
	2022年2月17日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	

8 HR 衝撃試験における不正行為

HR 衝撃試験は、車両衝突等の際に乗員の頭部等が HR（ヘッドレスト）に衝突した場合における HR の衝撃吸収の度合いを確認するために実施される試験であり、HR の前方からの衝撃をテストする「ヘッドレスト前方衝撃試験」と、同後方からの衝撃をテストする「ヘッドレスト後方衝撃試験」からなる。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 2 個の合計 2 個の不正行為が認められた。

(1) 試験結果の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、ヘッドレスト後方衝撃試験において、法規上、選定事由書において選定された運転者席側の試験結果を試験成績書に記載する必要があったところ、助手席側の試験結果しか存在しなかったにもかかわらず、運転者席側の試験を実施する時間的余裕等がなく、運転者席と助手席では性能に大きな差はないと考えたことから、試験成績書には運転者席側の試験結果として虚偽の数値を記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ キャスト（2015 年 9 月～2023 年 6 月） トヨタ ピクシス ジョイ （同上）	2015 年 5 月 22 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了

(2) シート素材の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、選定事由書ではレザー製シートを使用した試験結果を提出すると記載していたところ、社内試験では選定事由書の内容の把握が十分でなかったためファブリック製シートを使用した試験しか実施していなかったにもかかわらず、開発日程の都合上、別途試験を実施する時間的な余裕がなく、シート素材が異なることによる性能差はないと考え、同試験結果を選定事由書の内容に合わせて、レザー製シートを使用して実施した試験結果として試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ RUSH (マレーシア・ 2019年1月～) プロドゥア ARUZ (同上)	2018年4月17日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

9 HR 静的試験における不正行為

HR 静的試験は、HR（ヘッドレスト）に徐々に荷重を加え、HR に生じるたわみ等の変位量を測定し、また、HR のアンカレッジのテストとして、荷重をかけた際のシートや HR の破損状況等を確認し、HR の耐久性や強度を測定するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 1 個の合計 1 個の不正行為が認められた。

(1) シート素材の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、選定事由書ではレザー製シートを使用した試験結果を提出すると記載していたところ、社内試験では選定事由書の内容の把握が十分でなかったためファブリック製シートを使用した試験しか実施していなかったにもかかわらず、開発日程の都合上、別途試験を実施する時間的な余裕がなく、シート素材が異なることによる性能差はないと考え、同試験結果を選定事由書の内容に合わせて、レザー製シートを使用して実施した試験結果として試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ RUSH（マレーシア・2019年1月～） プロドゥア ARUZ（同上）	2018年5月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

10 シート慣性荷重試験における不正行為

シート慣性荷重試験は、シートを所定の位置に調節した上、30 ミリセカンド（ミリ秒）にわたって、前後方向へ、20G 以上の減速度を車両のシェル全体に対して掛け、前面衝突や後面衝突の際のシートにかかる荷重を再現するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 3 個の合計 3 個の不正行為が認められた。

(1) 試験結果の差し替え（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、本来であれば、実験報告書に記載された認証試験の波形データを試験成績書に記載すべきであったにもかかわらず、実験報告書には記載されていない別の波形データと差し替えて試験成績書に記載して、認証申請を行った。

上記試験成績書作成者は、認証試験では、審査官が確認していない計測器で測定した社内試験の波形データを試験成績書に使用することはできないと認識していたが、上記実験報告書に記載された社内試験の波形データの校正値が、審査官が確認している計測器で測定された他の波形データのものとは大きく異なっていたため、上記実験報告書に記載された社内試験の波形データは、審査官が確認していない計測器で測定されたものと考え、これを記載したのではスムーズに認証を受けられないことが懸念された。しかし、社内試験を再度実施するための時間的な余裕がなく、また、上記実験報告書に記載された社内試験の波形データからは、安全性に特段の問題は認められなかったことから、上記不正行為に及んだ。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ パッソ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月)	2015年12月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了

(2) 試験未実施項目の試験結果の記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、選定事由書では試験時の助手席の座席位置を最前方からノッチ1つ後方（1 notch from F/M）の試験結果を提出すると記載していたところ、社内試験では助手席の座席位置を最後方からノッチ1つ前

方（1 notch from R/M）の試験しか実施していなかったにもかかわらず、開発日程の都合上、別途試験を実施するための時間的な余裕がなく、技術的な観点から座席位置が異なることによる安全性の問題はないと考え、同試験結果を選定事由書の内容に合わせて、助手席の座席位置を最前方からノッチ1つ後方（1 notch from F/M）の試験結果として試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
プロドゥア MYVI (マレーシア・2017年11月～)	2017年5月31日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

(3) 試験未実施項目の試験結果の記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、選定事由書ではシートリフター（Hight と表現）を有するシートを使用した試験結果を提出すると記載していたところ、社内試験ではシートリフターのないシートを使用した試験しか実施していなかったにもかかわらず、社内試験を実施するための試験車両を準備できず、開発日程の都合上、別途試験を実施する時間的な余裕もなかったことから、同試験結果を選定事由書の内容に合わせて、シートリフターを有するシートを使用して実施した試験結果として試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ AVANZA (カンボジア、メキシコ、タイ・2021年11月～) トヨタ VELOZ (同上) プロドゥア ALZA (マレーシア・2022年7月)	2021年4月22日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

11 積荷移動防止試験における不正行為

積荷移動防止試験は、車両を規定の速度（時速 48～50 キロメートル）で衝突させた状況又はこれと同等の加速度を台上試験機で再現することで、衝突等の衝撃で荷室の積荷が乗車人員に過度の障害を与えないため、座席背もたれへの荷物の衝突により座席の固定機構が破壊せず、かつ、背もたれの移動量が規制値以下に収まるか否かを評価するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 9 個の合計 9 個の不正行為が認められた。

(1) 試験結果の差し替え（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、社内試験では過負荷条件を定めた社内規程の速度で試験を実施しており、試験速度が法規上限を超過していたにもかかわらず、試験速度が速いほど試験上は不利であり、法規よりも不利な試験条件下で合格している以上は安全性に問題はないものと考え、法規上限を超えない速度で実施された他の車種の社内試験結果及び波形データに差し替えて試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ キャスト（2015 年 9 月～2023 年 6 月） トヨタ ピクシス ジョイ （同上）	2015 年 5 月 21 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッツ（2016 年 4 月～2023 年 9 月） ダイハツ ブーン（2016 年 4 月～2023 年 12 月）	2015 年 11 月 10 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ トール（2016 年 11 月～） トヨタ ルーミー（同上） トヨタ タンク（同上） SUBARU ジャスティ（同上）	2016 年 7 月 26 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

対象車種	時期	分類
ダイハツ ミラ イース (2017年5月～) トヨタ ピクシス エポック (同上) SUBARU プレオ プラス (同上)	2016年9月22日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ムーヴ (2014年12 月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2017年4月17日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ ミラ トコット (2018年6月～2023年12月)	2018年3月13日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ RUSH (マレーシア・ 2019年1月～) プロドゥア ARUZ (同上)	2018年6月8日の試験実施日か ら認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
ダイハツ ムーヴキャンバス (2022年7月～)	2022年2月16日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ タント (2019年7 月～) SUBARU シフォン (同上)	2022年4月7日の試験実施日か ら認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

12 HF インパクト試験における不正行為

HF インパクト試験は、ステアリングホイール（ハンドル）に頭部等が衝突した場合を想定し、HF（ヘッドフォーム）を使用して、ステアリングホイールと衝突させてその衝撃度を測定し、基準値内となっているかを確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 1 個の合計 1 個の不正行為が認められた。

(1) ステアリングホイール素材の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、選定事由書ではレザー仕様のステアリングホイールの社内試験データを提出すると記載していたところ、社内試験ではウレタン仕様のステアリングホイールに対する試験しか実施していなかったにもかかわらず、開発日程の都合上、別途試験を実施する時間的な余裕がなく、素材が異なることによる性能差はないと考え、レザー仕様のステアリングホイールの試験結果として試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ RUSH（マレーシア・ 2019年1月～） プロドゥア ARUZ（同上）	2017年6月30日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

13 とびら開放防止試験における不正行為

とびら開放防止試験（ドアラッチ試験）は、自動車のドアに荷重が加わった際のドアラッチシステムの耐久性や、ドアロックの閉扉状態保持性等の性能等を測定するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 1 個の合計 1 個の不正行為が認められた。

(1) 試験未実施項目の試験結果の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、選定事由書ではバックドアの荷重入力テストでは左方向に荷重を入力する試験を実施すると記載していたところ、社内試験では右方向に荷重を入力する試験しか実施していなかったにもかかわらず、右方向に荷重する方が試験上は不利であり、不利な試験条件下で合格している以上は安全性に問題はないものと考え、同試験結果を選定事由書の内容に合わせて、左方向に荷重を入力する試験結果として記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
プロドゥア AXIA（マレーシア・2014年9月～）	2016年10月5日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

14 座席ベルト試験における不正行為

座席ベルト試験は、座席ベルト（シートベルト）の機能全般を確認する試験であり、座席にダミー又はガバリット³⁴を設置した状態におけるバックル、ベルト調節装置、取付具、リトラクター等の個々の部品及び座席ベルトの機能全般を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 5 個の合計 5 個の不正行為が認められた。

(1) 試験未実施項目の試験結果の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験成績書作成者は、選定事由書では後席の左右両側席の試験結果を提出すると記載していたところ、社内試験では後席右側又は後席左側のいずれか片側席の試験しか実施していなかったにもかかわらず、後席左右のシートベルトに関する構造は同じであり、後席左右の性能及び試験結果に差はないと考え、試験成績書には試験を実施していない片側席も含めた左右両側席の試験結果を記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ トール（2016 年 11 月～） トヨタ ルーミー（同上） トヨタ タンク（同上） SUBARU ジャスティ（同上）	2016 年 5 月 26 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ タント（2019 年 7 月～） SUBARU シフォン（同上）	2018 年 12 月 12 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2022 年 3 月 31 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ロッキー（2019 年 11 月～2021 年 10 月） トヨタ ライズ（同上）	2019 年 5 月 15 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了仕様
開発中の車種（1 車種）	2023 年 1 月 13 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	開発中

³⁴ 「ガバリット」とは、チャイルドシートの装着性を確認する際に使用される簡易型の試験装置のことである。

15 ヒップポイント試験における不正行為

室内安全試験（座席及び座席取付装置試験）及び衝突試験におけるヒップポイント位置計測（以下「ヒップポイント試験」という。）は、自動車のシート上に着座した人の着座位置が、設計上想定されている正規の着座位置の範囲に収まっていることを確認するために実施される試験である。

ヒップポイント試験には、室内安全試験において測定を行うものと、衝突試験において測定を行うものが存在する。前者は、室内安全試験において、自動車に搭載されるシートの安全性を評価する項目として、3DM（マネキン）を用いて測定を行うものである。後者は、ダミーをシートに着座させた上で行う各衝突試験（フルラップ前面衝突試験、オフセット変形バリア（ODB³⁵）前面衝突試験、移動式変形バリア（MDB³⁶）側面衝突試験及びポール側面衝突試験）において、各衝突試験を実施する前提条件として、ダミーを用いて測定を行うものである。いずれにおいても、シート上にダミー又は3DMを設置した際に、ダミー又は3DMのヒップポイントと設計上の基準点との間の距離が、法規で定められた一定の範囲（試験の種類によって異なるが、衝突試験では基準点からの距離が±5ミリメートル～±13ミリメートル、室内安全試験では基準点からの距離が±25ミリメートル）に収まっていることが要求される。

当該試験については、以下のとおり、不正加工・調整類型12個の合計12個の不正行為が認められた。

(1) 室内安全試験の評価項目として実施される試験における座席加工（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、室内安全試験の評価項目として実施されるヒップポイント試験において、リハーサル試験で3DMのヒップポイントが正規の位置（法規で要求される範囲の上限）よりも10ミリメートルから20ミリメートルほど高くなって不合格を連発したが、開発日程の都合上、座席シートを交換する時間的な余裕がなかったため、立会試験の前日夜に、試験車両の座席シートのクッションをはさみやカッターで切り取るなどの加工を加え、着座位置を低くすることで、法規で要求される範囲に収まるように調整した。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

³⁵ Offset Deformable Barrier の略。

³⁶ Moving Deformable Barrier の略。

対象車種	時期	分類
トヨタ iQ (欧州、日本・2008年11月～2016年3月)	室内安全の認証試験が実施された2007年から2008年	国内生産 生産終了

(2) 衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

安全性能担当部署の試験実施担当者は、衝突試験の前提条件として実施されるヒップポイント試験において、ダミーのヒップポイントが、法規で要求される範囲の上限又は下限よりも数ミリメートル程度高く又は低くなり、法規で要求される条件を満たさなかったところ、座席シートは傷害値に直接的に影響する部品ではないため加工を加えても問題がないと判断し、審査官に無断で、①電動カッターやハサミで座席シートの一部を切り取ったり、シートに切れ目を入れたりするなどして着座位置を低くする、又は、②シートパッドの下にウレタンを敷いたり、シートに切れ目を入れてウレタンを挿入したりするなどして着座位置を高くするといった加工を加え、ダミーのヒップポイントが正規の位置に収まるように調整することで、衝突試験の前提条件が満たされるようにした。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期等

対象車種	時期	試験名	分類
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上) SUBARU レックス (2022年11月～)	衝突試験が実施された2019年9月	衝突試験の具体的な種類までは特定できなかった。	国内生産 生産中
ダイハツ タフト (2020年6月～)	衝突試験が実施された2020年3月	フルラップ前面衝突試験 ODB 前面衝突試験	国内生産 生産中
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上)	衝突試験が実施された2021年7月	衝突試験の具体的な種類までは特定できなかった。	国内生産 生産中

対象車種	時期	試験名	分類
ダイハツ アトレー (2021年12月～) ダイハツ ハイゼット カーゴ (同上) ダイハツ ハイゼット デッキバン (同上) ダイハツ アトレー デ ッキバン (同上) トヨタ ピクシス バン (同上) SUBARU サンバー バ ン (同上) ダイハツ ハイゼット トラック (同上) トヨタ ピクシス トラ ック (同上) SUBARU サンバー ト ラック (同上)	衝突試験が実施さ れた 2021 年 10 月	フルラップ前面衝 突試験 ODB 前面衝突試験	国内生産 生産中
ダイハツ ムーヴキャン バス (2022 年 7 月～)	衝突試験が実施さ れた 2022 年 4 月	フルラップ前面衝 突試験 ODB 前面衝突試験 ポール側面衝突試 験	国内生産 生産中
トヨタ YARIS CROSS (チ リ、ウルグアイ・2023 年 8 月～)	衝突試験が実施さ れた 2023 年 2 月	ODB 前面衝突試験	海外生産 生産中
開発中の車種 (1 車種)	衝突試験が実施さ れた 2023 年 4 月	MDB 側面衝突試験	開発中

16 車外騒音試験における不正行為

車外騒音試験は、市街地走行時に車両から発生する音量レベルの再現を通じ、車両、エンジン及び音低減システムが、通常の使用状態において生じさせる騒音の程度を測定するとともに、車両が振動を受けても法規に適合できるような設計、構造及び組み立てであること、並びに騒音の低減装置（消音器）が車両の使用条件を考慮して、当該装置が受ける腐食作用に無理なく耐えることができるような設計、構造及び組み立てであることを確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 2 個の合計 2 個の不正行為が認められた。

(1) ASEP スロープ法における車速の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、ギアを固定して車両に負荷を掛けた状態で、車両を加速させた際の加速騒音を測定する ASEP³⁷スロープ法の試験において、試験条件の 1 つである車速 VBB'³⁸の規定値は時速 44.6～50.6 キロメートルであるところ、実験報告書では「51.0km」と記載されていたにもかかわらず、再試験を省略するために、規定値内の「50.5km」と記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ トール (2016 年 11 月～)	2020 年 3 月 13 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
トヨタ ルーミー (同上)		
トヨタ タンク (同上)		
SUBARU ジャスティ (同上)		

(2) 試験車両重量の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、認証試験において、当初の仕様書では試験車両の重量の基準値が 885 キログラムであったのが、その後の認証申請書類では基準値が 880 キログラムに変更されているところ、実験報告書記載の試験車両の重量が 884.5 キログラムであったにもかかわらず、認証申請書類の数値と合わせるために、試験車両の重量を 880.5 キログラムと記載する試験成績書を作成して、

³⁷ Additional Sound Emission Provisions の略。

³⁸ B-B'区間に進入するときの車速を示す。

認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ WIGO (カンボジア・ 2023年3月～)	2022年6月24日の試験実施日 から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

17 近接排気騒音試験における不正行為

近接排気騒音試験は、自動車の停車時に排気管開口部（マフラー）から出る騒音（近接排気騒音）が、法規に定められた基準値以内となっているかを確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 1 個の合計 1 個の不正行為が認められた。

(1) 騒音の試験結果の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

本事案の対象車種は、いわゆる 2 本出しマフラー（排気管開口部が左右 2 か所になっているマフラー）を搭載しており、左右に 1 つずつの排気管開口部を有していることから、左右の開口部それぞれで、近接排気騒音を計測しなければならなかった。

法規認証室の試験成績書作成者は、左右いずれか片方の排気管開口部のみの測定結果が記載されていた実験報告書であったにもかかわらず、本来、左右の開口部それぞれの試験結果を記載しなければならないことから、左右双方での測定によって生じる作業負担を惜しみ、左右双方での測定を省略して、実験報告書の片方の試験結果を参考に、残りの片方について架空の数値を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン（2014 年 6 月～2019 年 9 月）	2014 年 1 月 9 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了仕様

18 制動装置試験における不正行為

制動装置試験は、走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能、及びこれを発揮するための制動装置（ブレーキ）の性能を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 13 個の合計 13 個の不正行為が認められた。

(1) 制動初速度の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、試験実施担当者から提出された試験データのうち、制動初速度のデータが法規で定める条件（最高速度の 80%）に達していなかったが、開発日程の都合上、再試験を実施する時間的な余裕がなかったため、提出された試験データとは異なる虚偽の値（法規で定める条件を満たす値）を試験成績書の制動初速度の記載欄に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ パッソ (2016 年 4 月～2023 年 9 月) ダイハツ ブーン (2016 年 4 月～2023 年 12 月)	2015 年 12 月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
プロドゥア MYVI (マレーシア・2017 年 11 月～2021 年 11 月)	2017 年 4 月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産終了仕様
ダイハツ タント (2019 年 7 月～) SUBARU シフォン (同上)	2019 年 2 月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
トヨタ AGYA (エクアドル、ウルグアイ・2023 年 3 月～) トヨタ WIGO (カンボジア・2023 年 3 月～)	2022 年 7 月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
トヨタ YARIS CROSS (カンボジア、チリ、ウルグアイ・2023 年 8 月～)	2022 年 12 月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中

(2) タイヤ空気圧の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、試験条件の1つとして、実際に試験を実施した際に測定されたタイヤの空気圧を試験成績書に記載しなければならなかったところ、実際に試験を実施した際に測定されたタイヤの空気圧（前後輪ともに250キロパスカル）が法規で定める数値に達していなかったにもかかわらず、再試験を実施する時間的余裕がなく、正しいタイヤの空気圧で再試験を行っても試験結果に影響しないと考え、実際の数値とは異なる虚偽のタイヤ空気圧（前後輪ともに260キロパスカルであり、法規に適合する空気圧）の数値を記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ トール（2016年11月～）	2016年7月19日から同月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
トヨタ ルーミー（同上） トヨタ タンク（同上） SUBARU ジャスティ（同上）	2016年8月3日から同月10日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	

(3) ABS 装備車両における操作力及び制動初速度の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

ABS（アンチロック・ブレーキ・システム）装備車両の試験（車輪ロック確認試験）において、操作装置に加えた操作力及び制動初速度に関し、試験成績書には、実際の実験データに基づく操作力及び制動初速度の数値を転記する必要がある。

しかし、法規認証室の試験成績書作成者は、①実験報告書には、法規に規定される操作力（ダイハツ ロッキー等に適用される制動装置の法規では500ニュートン、ダイハツ ハイゼット カーゴ等及びダイハツ ハイゼットトラック等に適用される法規では700ニュートン）に達しない数値が記載されていたにもかかわらず、法規に規定される操作力に達したことにするため、試験成績書に規定の操作力を上回る虚偽の数値を記載した。

加えて、ダイハツ ハイゼット カーゴ等については、②「低 μ 路→高 μ 路試験」の「非積載」の試験条件において、実験報告書には法規に規定される制動初速度（指定速度（時速50キロメートル）の98%以上の速度）を満たさない数値（時速48.6キロメートル）が記載されていたにもかかわらず、試験成績書に、法

規に規定される制動初速度を満たす虚偽の数値（時速 49.6 キロメートル）を記載した。

原因としては、実験報告書記載の数値が法規やガイドライン規定の数値を下回る程度がわずかであると考え、再試験の必要性が乏しいと判断したためであると考えられる。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ロッキー（2019年11月～） トヨタ ライズ（同上） SUBARU レックス（2022年11月～）	2019年5月24日から6月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ アトレー（2021年12月～） ダイハツ ハイゼット カーゴ（同上） ダイハツ ハイゼット デッキバン（同上） ダイハツ アトレー デッキバン（同上） トヨタ ピクシス バン（同上） SUBARU サンバー バン（同上）	2021年5月12日、13日、25日及び26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ハイゼットトラック（2021年12月～） トヨタ ピクシストラック（同上） SUBARU サンバートラック（同上）	2021年8月2日及び同月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(4) ABS 故障時制動装置試験における操作力の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、ABS 故障時制動装置試験において、試験成績書に実際の実験データに基づく操作力（踏力）の数値を転記する必要があると

ころ、「非積載」試験について実際には 60 ニュートンの操作力（法規上 65 ニュートン以上 500 ニュートン以下の踏力で試験を実施することが要求されている。）で試験が実施されたにもかかわらず、試験成績書に操作力の値として「70N」という実験データに基づかない虚偽の数値を記載して、認証申請を行った。

原因としては、実験データ記載の操作力が規定操作力より 5 ニュートン不足していただけでは、再試験しても試験結果（判定）が変わらない（むしろ停止距離の点では、不利な条件である。）と考え、再試験の必要性が乏しいと判断したためであると考えられる。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ タフト（2020 年 6 月～）	2020 年 2 月 25 日から同月 27 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(5) 制動初速度の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、ABS 装着車のジャンプアウト試験（ABS 作動状態で粘着抵抗の低い路面（低 μ 路）から粘着抵抗の高い路面（高 μ 路）へ進入し、進入時の車両挙動を確認する制動装置試験）において、試験実施担当者から提出された試験データのうち、制動初速度が法規で定める条件（基準速度の 98%）に達していなかったが、開発日程の都合上、再試験を実施する時間的な余裕がなかったため、提出された試験データとは異なる虚偽の値（法規で定める条件を満たす値）を試験成績書の制動初速の記載欄に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ アトレー（2021 年 12 月～）	2021 年 5 月の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ハイゼット カーゴ（同上）		
ダイハツ ハイゼット デッキバン（同上）		
ダイハツ アトレー デッキバン（同上）		
トヨタ ピクシス バン（同上）		

対象車種	時期	分類
SUBARU サンバーバン (同上)		

(6) 粘着利用度の算定に用いる計測値の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

ABS 装備車両の試験において、ABS の粘着利用度の試験項目に関し、粘着利用度の算定に用いる 3 つの計測値を、その最小値の 1.05 倍に収まるように取得して、試験成績書に記載しなければならないところ、法規認証室の試験成績書作成者は、上記条件を満たさない計測値を試験成績書に記載したため、審査機関から計測データの再提出を求められた。

その再提出に当たり、法規認証室の試験成績書作成者は、認証試験に使用することとした試験車両による実験データを審査機関に提出しなければならないにもかかわらず、認証試験は問題なく合格させなければならないと考え、審査機関に対し、粘着利用度の算定に用いる計測値について、認証試験に使用した試験車両とは異なる試験車両によって取得した計測値 (虚偽の計測値) を実験データとして提出し、試験成績書に虚偽の計測値を記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
トヨタ AGYA (エクアドル、ウルグアイ・2023 年 3 月～) トヨタ WIGO (カンボジア・2023 年 3 月～)	認証試験に使用した試験車両とは異なる試験車両によって取得した粘着利用度の算定に用いる計測値を提出した 2022 年 9 月 30 日	海外生産 生産中

19 ヘッドランプレベリング試験における不正行為

ヘッドランプレベリング試験は、積載条件の変化に伴う車両の姿勢変化により生じるずれ違い用前照灯（ロービーム用ヘッドランプ）の照射光線の垂直傾斜の変動を測定し、基準値内となっているかを確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 33 個の合計 33 個の不正行為が認められた。

(1) 後軸重量の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、「全席＋後軸の許容軸重又は車両最大重量」の測定条件及び「運転者席＋後軸の許容軸重又は車両最大重量」の測定条件において、実験報告書ではそれぞれ後軸 451 キログラムとなっていて、法規上は後軸 450 キログラムに達する重量であれば問題がなかった（許容軸量が後軸 450 キログラム）にもかかわらず、法規に対する理解不足から、許容軸重が後軸 450 キログラムを超えてはならないと考え、いずれも後軸を 450 キログラムと虚偽の数値を記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン（2014 年 6 月～） トヨタ コペン（2019 年 10 月～）	2014 年 1 月 27 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(2) 積算走行距離の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、ロービーム用ヘッドランプの照射光線の垂直傾斜の変動の測定は積算走行距離が一定の範囲内にある自動車を使用して実施する必要があるところ、実験報告書上の積算走行距離が必要な慣らし走行距離に満たない数値であったにもかかわらず、所定の慣らし走行を行って試験を実施する時間的な余裕や試験に利用できる車両が十分でなかったこと等から、必要な慣らし走行を行っているかのように、虚偽の積算走行距離が記載された試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン (2014年6月～) トヨタ コペン(2019年10月～)	2014年1月27日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2015年2月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2014年9月11日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2015年6月9日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ キャスト (2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2015年5月20日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッツ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月)	2015年11月16日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2015年12月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ トール (2016年11月～) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)	2016年9月5日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2020年3月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ハイゼットトラック (2014年8月～2020年8月) トヨタ ピクシストラック (同上) SUBARU サンバートラック (同上)	2017年6月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了仕様
ダイハツ タント (2019年7月～) SUBARU シフォン (同上)	2018年12月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(3) 試験実施回数の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、実験報告書上は法規上必要となる回数の試

験が実施されていなかったにもかかわらず、必要な回数の試験を実施する時間的な余裕や試験に利用できる車両が十分でなかったこと等から、法規上必要な回数を実施されたかのように試験実施回数を水増しした試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン (2014年6月～) トヨタ コペン(2019年10月～)	2014年1月27日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2015年2月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ キャスト (2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2015年5月20日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2017年6月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッソ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月)	2015年12月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ ハイゼットトラック (2014年8月～2020年8月) トヨタ ピクシストラック (同上) SUBARU サンバートラック (同上)	2017年6月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了仕様
ダイハツ タント (2019年7月～) SUBARU シフォン (同上)	2018年12月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上) SUBARU レックス (2022年11月～)	2019年6月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

対象車種	時期	分類
トヨタ タウンエース トラック (日本・2008年2月～) ダイハツ グランマックス トラック (日本・2020年9月～) マツダ ボンゴ トラック (同上)	2020年2月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
ダイハツ トール (2016年11月～) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)	2020年3月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
開発中の車種 (1車種)	2022年12月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	開発中

(4) 積算走行距離の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、ロービーム用ヘッドランプの照射光線の垂直傾斜の変動の測定は積算走行距離が一定の範囲内にある自動車を使用して実施する必要があるところ、実験報告書上の積算走行距離が空欄等で不明であったにもかかわらず、所定の慣らし走行を行って試験を実施する時間的な余裕や試験に利用できる車両が十分でなかったこと等から、必要な慣らし走行を行っているかのように、架空の積算走行距離が記載された試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2014年9月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで 2015年6月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ キャスト (2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2017年6月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了

対象車種	時期	分類
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上) SUBARU レックス (2022年11月～)	2019年6月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中
トヨタ タウンエース トラック (日本・2008年2月～) ダイハツ グランマックス トラック (日本・2020年9月～) マツダ ボンゴ トラック (同上)	2019年12月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	海外生産 生産中
ダイハツ タフト (2020年6月～)	2020年3月4日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(5) 測定結果の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、実験報告書から車両重量等の数値はそのまま転記を行うも、実験報告書の欄外に手書きで記載された内容が具体的な測定結果であると十分に理解できなかったこと等から、ロービーム用ヘッドランプの照射光線の垂直傾斜の変動の具体的な測定結果については実験報告書とは異なる数値を記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴ (2014年12月～2023年6月) SUBARU ステラ (同上)	2014年9月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッソ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月)	2015年11月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了

(6) 確認結果の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、失陥³⁹発生時に照射方向の垂直傾斜が発生時よりも上方に傾斜しないことの確認項目について、試験車両にはレベリング機構がないため、実験報告書上は斜線が引かれていたにもかかわらず、当該試験への理解不足から、適否欄に適正との確認結果を意味する「適」に丸印を記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ コペン (2014年6月～) トヨタ コペン(2019年10月～)	2015年2月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

(7) 確認結果の虚偽記載 (虚偽記載類型)

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、失陥発生時に照射方向の垂直傾斜が発生時よりも上方に傾斜しないことの確認項目について、実験報告書上は適否欄が空欄で適否が不明であったにもかかわらず、実際の実施状況等を試験実施担当者を確認しないまま、試験に立ち会っていない上記試験成績書作成者の独断により試験に問題はなかったであろうと考え、適否欄に適正との確認結果を意味する「適」に丸印を記載した試験成績書を作成して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ タフト (2020年6月～)	2020年3月4日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

³⁹ 「失陥」とは、断線した場合にレベリング装置が作動しなくなる状況を指し、意図的にコネクタを外すことによって失陥と同様の状況を生じさせて、灯火器の照射方向が失陥発生時よりも上方に傾斜しないか否かを確認する項目である。

20 デフロスタによるデミスト試験における不正行為

デフロスタによるデミスト試験は、車両のデフロスタ（フロントガラスへの結露・着霜・着氷を除去する装置）によるデミスト⁴⁰の性能を確認する試験をいい、フロントガラスからの視野を確保できる領域としてフロントガラス中心部に「A 領域」及びフロントガラス全体に「B 領域」を設定した上、デフロスタが、所定の時間で各領域のミストをどれくらいの割合（％）で除去できるかを計測するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 3 個の合計 3 個の不正行為が認められた。

(1) デミストされた領域の面積の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積と各領域におけるデミスト試験の結果を試験成績書に記載する必要があるところ、選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積の数値が社内試験実施時の数値と異なっていたにもかかわらず、社内試験実施時の A 領域及び B 領域の面積の数値であってもデミスト試験の試験結果自体は規定値を十分満たしており、A 領域及び B 領域の面積の数値の差異はデミスト試験の試験結果が規定値を満たすという結論を左右しないと判断して、本来必要な選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積の数値での再度の社内試験を省略して、実際に試験を行った数値とは異なる選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積の数値を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種・型式及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ キャスト（2015 年 9 月～2023 年 6 月） トヨタ ピクシス ジョイ （同上）	2015 年 5 月 28 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッソ（2016 年 4 月～2023 年 9 月） ダイハツ ブーン（2016 年 4 月～2023 年 12 月）	2015 年 11 月 26 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了

⁴⁰ 「デミスト」とは、車内のデフロスタから風を噴射することで、フロントガラスの内側の表面を覆っているミストを除去することをいう。

対象車種	時期	分類
ダイハツ トール (2016年11月～) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)	2016年7月12日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

21 デフロスタによるデフロスト試験における不正行為

デフロスタによるデフロスト試験は、車両のデフロスタによるデフロスト⁴¹の性能を確認する試験をいい、フロントガラスからの視野を確保できる領域としてフロントガラス中心部に「A 領域」及びフロントガラス全体に「B 領域」を設定した上、デフロスタが、所定の時間で各領域の霜又は氷をどれくらいの割合 (%) で除去できるかを計測するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 4 個の合計 4 個の不正行為が認められた。

(1) デフロストされた領域の面積の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積と各領域におけるデフロスタ試験の結果を試験成績書に記載する必要があるところ、選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積の数値が社内試験実施時の数値と異なっていたにもかかわらず、社内試験実施時の A 領域及び B 領域の面積の数値であってもデフロスト試験の試験結果自体は規定値を十分満たしており、A 領域及び B 領域の面積の数値の差異はデフロスト試験の試験結果が規定値を満たすという結論を左右しないと判断して、本来必要な選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積の数値での再度の社内試験を省略して、実際に試験を行った数値とは異なる選定事由として届け出た A 領域及び B 領域の面積の数値を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ キャスト (2015 年 9 月～2023 年 6 月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	2015 年 5 月 28 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
トヨタ パッツ (2016 年 4 月～2023 年 9 月) ダイハツ ブーン (2016 年 4 月～2023 年 12 月)	2015 年 11 月 26 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了

⁴¹ 「デフロスト」とは、フロントガラスの前面視界を確保するため、車内のデフロスタから風を噴射することで、フロントガラス外表面を覆っている霜若しくは氷を除去し、若しくはフロントガラス用窓ふき器（いわゆるウインドワイパー）が除去することができる程度に溶解すること、又は当該霜若しくは氷をフロントガラス用窓ふき器により除去することをいう。

(2) 水の噴霧量の不一致（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、試験条件の1つとしてフロントガラスに噴きかける水の噴霧量について、ダイハツ キヤストの場合、「560cc」で試験を実施する必要があったところ、実験データ資料には水の噴霧量として「552cc」と規定量未満の数値が記載されていたにもかかわらず、水の噴霧量の数値が多少変わろうともデフロスト試験の結果には影響を及ぼさないと判断して、水の噴霧量の数値を厳密に考慮せず、試験成績書には水の噴霧量を「560cc」と規定量を満たす数値を記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ キヤスト（2015年9月～2023年6月） トヨタ ピクシス ジョイ （同上）	2015年5月28日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了
ダイハツ ハイゼットトラック（2021年12月～） トヨタ ピクシストラック （同上） SUBARU サンバートラック（同上）	2021年4月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産中

22 速度計試験における不正行為

速度計試験は、自動車に搭載された速度計の精度を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 2 個の合計 2 個の不正行為が認められた。

(1) タイヤ空気圧の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規認証室の試験成績書作成者は、諸元表に記載された指定値に 20 キロパスカルを加えたタイヤの空気圧で試験を実施するように法規で規定されているところ、実験報告書では指定値に 20 キロパスカルを加えた空気圧が記載されていなかったにもかかわらず、開発日程の都合上、再試験を実施する時間的な余裕がなく、過去の試験実績から、正しいタイヤの空気圧で再試験を実施しても試験結果に影響しないと考え、試験成績書には指定値に 20 キロパスカルを加えた虚偽のタイヤ空気圧を記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ハイゼット トラック (2014 年 8 月～2020 年 8 月) トヨタ ピクシス トラック (同上) SUBARU サンバー トラック (同上)	2014 年 4 月 23 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了仕様
ダイハツ トール (2016 年 11 月～2020 年 8 月) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)	2016 年 8 月 30 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了仕様

23 インストルメントパネルの衝撃吸収試験における不正行為

インストルメントパネルの衝撃吸収試験は、事故等に際して乗員が前方に移動し、頭部がインストルメントパネルに衝突した場合を想定し、人間の頭を模擬した物体（ヘッドフォーム）をインストルメントパネルに衝突させることによって加速度（減速度）を計測したり、衝突の結果として鋭利な破片が生じたりしないかを確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、虚偽記載類型 1 個の合計 1 個の不正行為が認められた。

(1) 衝突速度の虚偽記載（虚偽記載類型）

ア 不正行為の概要

法規で定められた衝突速度を超過する速度で試験が実施されており、当該条件下での測定結果でも合格と扱われる可能性があったものの、安全性能担当部署の試験成績書作成者は、当該条件をそのまま試験成績書に記載すると法規で定められた衝突速度で再試験しなければならないと、また、法規よりも不利な試験条件下で試験を実施している以上は安全性に問題がないと考え、法規で定められた範囲内に収まるように虚偽の衝突速度を試験成績書に記載して、認証申請を行った。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ミラ イース (2017年5月～2018年8月) トヨタ ピクシス エポック (同上) SUBARU プレオ プラス (同上)	2016年8月3日の試験実施日から 認証申請書類の提出日まで	国内生産 生産終了仕様

24 排出ガス・燃費試験における不正行為

排出ガス・燃費試験は、室内のシャシダイナモローラーと呼ばれるローラー上で自動車を走行させて、自動車の排出ガス排出量及び燃費性能を確認するために実施される試験である。室内のシャシダイナモメーター上で、法規で規定される JC08 モードや WLTC⁴²モードといった走行モードで試験車両を走行させ、その際の排出ガスや燃費を測定することになる。

なお、排出ガス・燃費試験を実施するに当たり、室内のシャシダイナモメーター上で、室外での走行時と同様の負荷を自動車に付与するため、シャシダイナモメーターに設定する負荷を決定する走行抵抗測定試験が実施される。走行抵抗測定試験の結果に基づいて、シャシダイナモメーターに適切な負荷が設定され、屋外の公道上での走行と同じ状況をシャシダイナモメーター上で再現できることになる。

当該試験については、以下のとおり、不正加工・調整類型 5 個の合計 5 個の不正行為が認められた。

(1) 走行抵抗測定試験における断熱材等の不正加工（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

排出ガス・燃費試験担当部署の試験実施担当者は、排出ガス・燃費試験（JC08 モード）の認証試験の前提として、走行抵抗測定試験を実施する際に、冬季の試験時に、駆動系内のオイル油温が低下するのを防ぐため、①車両の駆動系に断熱材を巻いて外気の影響を受けにくくする、②ガムテープをエアロパーツのように車体下部（エンジンルーム付近）に貼り付けるといった加工を行い、その結果に基づいて測定された有利な負荷の設定を前提として排出ガス・燃費試験を実施した。なお、オイル油温が低下することを防止することで、オイルの粘度が増すことを防止することができることから、試験において走行抵抗の値は良化することになる。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴ コンテ (2013年7月～2017年1月)	2013年2月15日から同年3月1日の走行抵抗測定試験の実施日	国内生産 生産終了

⁴² Worldwide harmonized Light duty driving Test Cycle の略。

(2) 燃費消費率試験における排出ガス分析計の取付け部品の不正加工（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

排出ガス・燃費試験担当部署の試験実施担当者は、燃料消費率試験（JC08 モード）の認証試験について、走行中の試験車両から排出されて排出ガス分析計に流れ込む排出ガスの量を減らし、有利な試験結果を得るため、試験車両のテールパイプに排出ガス分析計のホースを取り付けるボルトを緩め、加速時に微量の排出ガスが漏れるようにした。原因としては、試験においてわずかでも有利な数値を得ようとしたためであると考えられる。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
ダイハツ ムーヴキャンバス （旧モデル）（2016年9月～ 2022年6月）	2016年6月28日から同月29 日の認証試験の実施日	国内生産 生産終了

(3) 排出ガス試験直前の触媒交換（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

排出ガス・燃費試験担当部署の試験実施担当者は、排出ガス試験（JC08 モード）の認証試験（立会試験）について、規制値を超える可能性があると考えたため、認証試験の直前（慣らし走行後）に、試験車両の排出ガス浄化装置の触媒⁴³を新品のものに交換した。

本来であれば、試験車両の触媒は、法令に適合した慣らし走行を行った状態にしなければならない。上記試験においては、審査官の指示により、エンジン失火試験の後に、エンジン失火試験を行った車両の正常状態における排出ガス値を確認するため、正常な状態での排出ガス試験が実施されることとなった。そして、エンジン失火試験が実施されると触媒が劣化してしまうため、正常な状態での排出ガス試験の実施前に触媒を交換する必要が生じた。そこで、上記試験実施担当者は、慣らし走行を行った状態の触媒を用いると排出ガスの値が規制値を超える可能性があると考えたため、補用品として保管されていて慣らし走行が行われて

⁴³ エンジンから出る排気ガスの有害物質を除去し、浄化処理する排気システムの一部である。排出ガスが触媒を通過する際に、酸化・還元反応により、排出ガスに含まれる有害な成分を無害化させる。

いない新品の認証試験用触媒を試験車両に搭載して認証試験を実施し、上記不正行為に及んだ可能性が高い。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらず、上記不正行為の存在を否定する旨の供述が存在するため、上記不正行為が存在したと断定することはできないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為が行われた可能性が高いと判断した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
KF-VET エンジンが搭載されている以下の車種 ダイハツ タント（2019年7月～） SUBARU シフォン（同上）	2019年3月11日から同月15日の認証試験の実施日	国内生産 生産中

(4) 排出ガス・燃費試験直前の触媒交換（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

排出ガス・燃費試験担当部署の試験実施担当者は、排出ガス・燃費試験（WLTCモード）の認証試験（立会試験）について、低排出ガス車の認定基準値を超える可能性があると考えたため、認証試験の直前（慣らし走行後）に、試験車両の排出ガス浄化装置の触媒を新品のものに交換した。

本来であれば、試験車両の触媒は、法令に適合した慣らし走行を行った状態にしなければならない。もっとも、上記試験実施担当者は、慣らし走行を行った状態の触媒を用いると排出ガスの値が低排出ガス車の認定基準値を超える可能性があるため、認証試験で使用する触媒の慣らし走行を行う際に、試験車両に搭載されている認証試験用触媒を別の触媒に交換し、認証試験用触媒に慣らし走行が行われないようにした上で、上記試験実施担当者は、慣らし走行が行われていない新品の認証試験用触媒を試験車両に搭載して認証試験を実施し、上記不正行為に及んだ可能性が高い。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらず、上記不正行為の存在を否定する旨の供述が存在するため、上記不正行為が存在したと断定することはできないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為が行われた可能性が高いと判断した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
車両型式の頭文字が、5BD で始まる以下の車種 ダイハツ ハイゼット カーゴ (旧モデル) (2020年9月～2021年11月) トヨタ ピクシス バン (旧モデル) (同上) SUBARU サンバー バン (旧モデル) (同上)	2020年6月18日の認証試験の実施日	国内生産 生産終了

(5) 走行抵抗測定試験における不正加工 (不正加工・調整類型)

ア 不正行為の概要

排出ガス・燃費試験担当部署の試験実施担当者は、排出ガス・燃費試験 (NEDC⁴⁴モード) の認証試験の前提として、走行抵抗測定試験を実施する際に、本来は試験車両の空気抵抗値を空気力学的に最も悪い仕様とすべきところ、そのような仕様になっていないことが直前に発覚したが、開発日程の都合上、別途試験を実施する時間的な余裕がなく、そのまま当該試験車両を用いて試験を実施するため、試験実施予定日の直前に、本来の量産車の仕様では付属しない板状のパーツを取り付けて空気抵抗値が悪く出る方向に調節して試験を実施し、その結果に基づいて測定された負荷の設定を前提として試験を実施した。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
2NR エンジン搭載で MT (マニュアルトランスミッション) 仕様の以下の車種 ダイハツ XENIA (インドネシア・2021年11月～) トヨタ AVANZA (インドネシア、ベトナム、ブルネイ、グアテマラ、ホンジュラス、ニカラグア、エルサ	2021年3月24日の走行抵抗測定試験の実施日	海外生産 生産中

⁴⁴ New European Driving Cycle の略。

対象車種	時期	分類
ルバドル・2021年11月～ トヨタ VELOZ（インドネシア・ 2021年11月～）		

25 原動機車載出力認証試験における不正行為

原動機車載出力認証試験は、自動車の原動機の出力（軸トルク・軸出力）等を確認するために実施される試験である。

当該試験については、以下のとおり、不正加工・調整類型 3 個の合計 3 個の不正行為が認められた。

(1) エンジンに対する不正加工等（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

エンジン開発担当部署の試験実施担当者は、認証試験の対象となるエンジンに対し、開発目標とされていた諸元値に達する試験結果が得られるよう、エンジン出力を向上させるために、①シリンダーヘッドの吸気側のポートを研磨する⁴⁵、②インテークマニホールドの空気通路を研磨する⁴⁶、③シリンダーヘッドの下部を面研磨して燃焼室の容積を縮減する⁴⁷といった量産時には行わない加工等を行った上で試験を実施した。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
EFI 仕様の HD エンジンが搭載されているダイハツ アプローズ（1989年7月～2000年4月）	1989年4月18日から同月28日の試験実施日	国内生産 生産終了

(2) エンジンに対する不正加工等（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

エンジン開発担当部署の試験実施担当者は、認証試験の対象となるエンジンに対し、開発目標とされていた諸元値に達する試験結果が得られるよう、エンジン

⁴⁵ エンジンが外気を取り入れる経路であるシリンダーヘッドの吸気側ポートを研磨することにより、外気を取り入れる際の空気の流量が増え、より多くの外気をエンジンに取り入れることができるようになり、エンジン出力を向上させる効果がある。

⁴⁶ エンジンが外気を取り入れる経路であるインテークマニホールドの空気通路を研磨することにより、外気を取り入れる際の抵抗が減少することにより、より多くの外気をエンジンに取り入れることができるようになり、エンジン出力を向上させる効果がある。

⁴⁷ シリンダーヘッドは、エンジンの燃焼室を形成しているところ、シリンダーヘッドの下部を面研磨して組み立てることによって燃焼室の容積が縮減される。これによって、燃焼室内の圧縮率及び爆発時に発生する力が高められ、エンジン出力を向上させる効果がある。

出力を向上させるために、①シリンダーヘッドの下部を面研磨して燃焼室の容積を縮減する、②スロットルボディのボア径を拡張する⁴⁸、③作動角が大きいカムシャフトを特注し使用する⁴⁹、④シリンダーヘッドの吸気側及び排気側のポートを研磨する、⑤ハイオクガソリンの使用⁵⁰、⑥（EF-ZL エンジンが搭載された車種について）EFI⁵¹のロムの書き換え⁵²といった量産時には行わない加工等を行った。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種及び不正行為の時期

対象車種	時期	分類
EF-ZL 及び EF-GL エンジンが搭載されている以下の車種 ダイハツ ミラ（旧モデル） （1994年9月～1998年9月） ダイハツ ムーヴ（旧モデル） （同上） ダイハツ オプティ（同上）	1994年から1995年5月頃までの間の試験実施日	国内生産 生産終了

(3) エンジンに対する不正加工等（不正加工・調整類型）

ア 不正行為の概要

エンジン開発担当部署の試験実施担当者は、認証試験の対象となるエンジンに対し、開発目標とされていた諸元値に達する試験結果が得られるよう、シリンダーヘッドの吸気側のポートを研磨するという量産時には行わない加工を行うとともに、立会試験において軸トルク及び出力の成績を審査官に申告する際、目標値

⁴⁸ スロットルボディのボア径を拡張することにより、外気を取り入れる際の空気の流量が増え、より多くの外気をエンジンに取り入れることができるようになり、エンジン出力を向上させる効果がある。

⁴⁹ 作動角の大きなカムシャフトを特注し、これを用いることにより、バルブが開いている時間を長くすることで、より多くの外気をエンジンに取り入れることができるようになり、エンジン出力を向上させる効果がある。

⁵⁰ ハイオクガソリンの使用により、①から④までの加工により生じやすくなったノッキング（異常燃焼）を予防する効果があると同時に、⑥の行為を可能とする効果がある。

⁵¹ Electronic Fuel Injection の略。

⁵² EFI を使用するエンジンでは燃料の噴射量やタイミングを電子制御しているところ、⑤のとおりにハイオクガソリンを使用することにより、レギュラーガソリンによる運用を前提としている量産品よりも点火時期を早めたとしてもノッキングが出ないことから、点火時期を早めるよう、電子制御を司るロムの内容を書き換えた上で試験を受けた。点火時期を早めることにより、エンジン出力を向上させる効果がある。

となる軸トルク値及び出力値が得られるよう、修正係数から逆算した数値をあらかじめ計算して列挙したメモを所持し、審査官の目を盗んで同メモを参照し、実際に「目読み（刻々と変化する計測機械に表示された計測値の中央値を読み上げる）」ではなく、同メモに書かれた数値を読み上げた。

本件は、不正行為を直接的に裏付ける試験データ等は見当たらないものの、関係者の供述の信用性を客観的な証拠との整合性等の観点から慎重に評価した結果、上記不正行為を認定した。

イ 対象車種

対象車種	時期	分類
1KR-FE エンジンが搭載されている以下の車種 トヨタ パッツ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月) ダイハツ トール (2016年11月～) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)	2016年2月3日頃の試験実施日	国内生産 生産中

第7章 本件問題の発生原因

第1 当委員会の原因分析のアプローチ

1 現場の声を重視したアプローチ

当委員会は、調査の過程において、ダイハツの役職員等合計 147 名に対するヒアリングを行うとともに、くるま開発本部及び法規認証室の役職員に対するアンケート調査を実施したところ、多くの役職員から本件問題の発生原因と考えられるダイハツの問題を訴える声を聴き、ダイハツ社内で改善を求める意識が強いことを確認した。特にアンケート調査では、くるま開発本部及び法規認証室の役職員合計 3,696 名を対象にして実施したところ、同種事案と比較しても極めて高い回収率 98.54% となった。また、原因や背景事情に関する自由記載欄への回答も率直かつ真摯にダイハツの問題を訴えるものが多く、当委員会は、ダイハツからの独立性を確保した第三者委員会だからこそ現場の率直な声を広く収集することができたことに加え、本件問題の真因を解明することに対するダイハツの従業員の期待が大きいことを実感した⁵³。

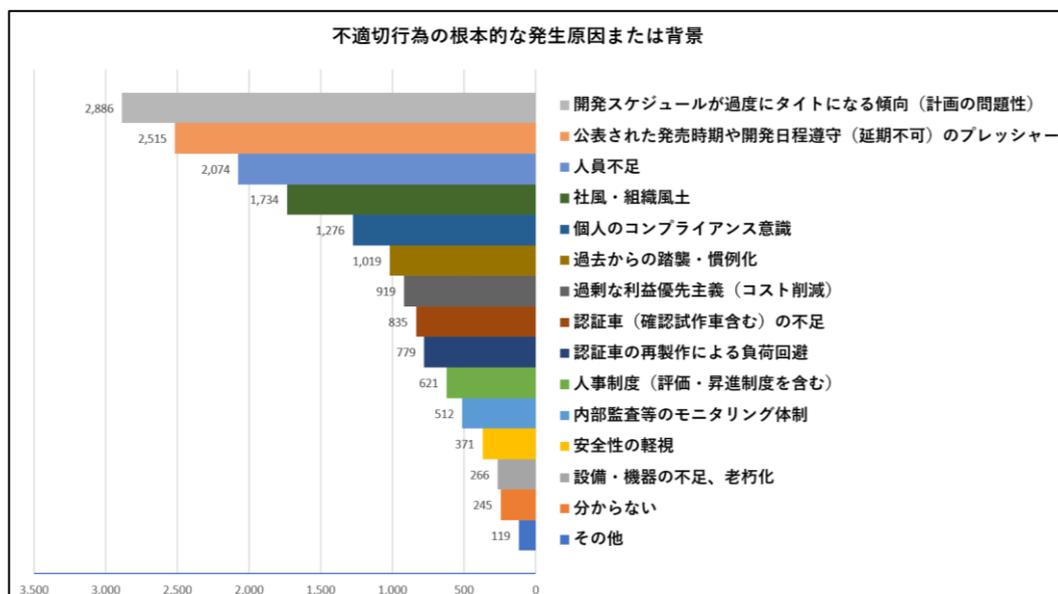
そこで、当委員会は、本件問題の真相に迫るためには、ダイハツの役職員に対するヒアリング結果とアンケート調査により浮き彫りにされた問題点を深掘りするアプローチが最も有効と考え、こうしたアプローチを採用して現場の声を重視した原因分析を行うこととした。

2 アンケート調査結果の概要

アンケート調査では、原因分析に資する情報を収集するため、第1次公表及び第2次公表の各不正行為並びにアンケートで回答した不適切な事象が発生した原因や背景事情について、想定される 15 の項目から選択（複数選択可能）して回答を求めるとともに、選択の理由や回答者自身の考えを記載できる自由記載欄を設けて質問を行った。

回答数の多かった選択肢から順に並べた回答結果は下表のとおりである。

⁵³ 上記第1章・第5・2記載のとおり、類似案件調査に関する当委員会とダイハツとの連携により、同一案件について当委員会とダイハツの双方からヒアリングを受ける者が生じたが、ダイハツの従業員の中には、ダイハツのヒアリングで説明しても歪曲される不安を示唆するとともに第三者委員会の意義が薄れるとして、当委員会のヒアリングには協力する一方、ダイハツのヒアリングには協力を拒否する者も存在した。また、当委員会のヒアリングにおいて、過去の不正行為を初めて申告することができ、長年にわたる胸のつかえが取れたとの心情を吐露した者も存在した。



不適切行為の根本的な発生原因または背景 ※複数回答可		
1	開発スケジュールが過度にタイトになる傾向 (計画の問題性)	2,886名 (79.9%)
2	公表された発売時期や開発日程遵守 (延期不可) のプレッシャー	2,515名 (69.6%)
3	人員不足	2,074名 (57.4%)
4	社風・組織風土	1,734名 (48.0%)
5	個人のコンプライアンス意識	1,276名 (35.3%)
6	過去からの踏襲・慣例化	1,019名 (28.2%)
7	過剰な利益優先主義 (コスト削減)	919名 (25.4%)
8	認証車 (確認試作車含む) の不足	835名 (23.1%)
9	認証車の再製作による負荷回避	779名 (21.6%)
10	人事制度 (評価・昇進制度を含む)	621名 (17.2%)
11	内部監査等のモニタリング体制	512名 (14.2%)
12	安全性の軽視	371名 (10.3%)
13	設備・機器の不足、老朽化	266名 (7.4%)
14	分からない	245名 (6.8%)
15	その他	119名 (3.3%)

第2 不正行為が発生した直接的な原因及びその背景

当委員会の調査の結果、法規認証業務における多数の不正行為が確認されたが、これらの不正行為に関与した担当者は、やむにやまれぬ状況に追い込まれて不正行為に及んだごく普通の従業員である。

以下では、このような不正行為が多発した直接的な原因及びその背景を記載する。

1 過度にタイトで硬直的な開発スケジュールによる極度のプレッシャー

アンケート調査では、「開発スケジュールが過度にタイトになる傾向（計画の問題性）」と「公表された発売時期や開発日程遵守（延期不可）のプレッシャー」の選択肢が最多数となっている。

そして、自由記載欄では、具体的には以下のような回答（自由記載欄では原文を引用している。以下同じ。）がある。

- 短期開発プロセスの納期遵守が一番の原因だと思います。
- ダイハツが他社に対して優位性のある短期開発を磨いていく中で、評価 NG の無い理想的な開発日程が前提となっている。近年、開発日程遅延の事態が発生したことが無く、成功体験として短期開発を手中にしたかのような開発部門の雰囲気もある。こと、安全機能においては、確認試作車評価結果 NG となった際の業務手戻りが非常に大きく、発売時期への影響も大きいため NG を出せないプレッシャーがあったのではないかと。
- 収益改善のためには日程短縮が重要であり、超短期開発が評価されます。結果、安さと速さが重視され、バッファのない開発日程が標準化されました。実際には企画の遅れや後工程の圧縮があります。
- 根本にあるのはギリギリの短期開発日程。製品企と新進が机上で決定した日程は、綱渡り日程でミスが許されない。海外開発 PJ が増え、まだまだ未熟な現地開発者をフォローしながらなんとか力業で乗り切った日程が実績となり、無茶苦茶な日程が標準となる。縦割りで、問題が起これば責任部署がつけられる風土。
- トヨタの子会社化により、新興国向けの車両を任せられ（トヨタの遠心力という表現が使われます）ダイハツとしても高い目標にチャレンジすることは、企業としてあるべき姿だと思いますが、その開発において様々なリスク（今回のような失敗したときの車両準備や再試験の日程がないことや、そもそも試験失敗の車両を構えていない、人的リソースが少ないこと）の構えができておらず、すべて失敗なく 1 回でパスしないとイケない日程設定により、担当者や上長の相当なプレッシャーがあったと思います。（中略）総じてトヨタの期待に応えるためにダイハツの身の丈に合わない開発をリスクを考えずに推し進めたことが大きな要因だと思います。

- 今回の根本的な発生原因は、(中略) 主にはタイトな開発日程にあると考える。トヨタや競合他社ではもう少し長い期間をかけた開発を実施しているのに対し、自社はコスト重視を意識しすぎたため (=シンプル・スリム・コンパクトに囚われすぎたため) に今回の事例が発生したと感じた。

短期開発は「ダイハツの強み」、すなわち他社との差別化要因として社内外で認識されており、その認識は、2005年頃から生まれて徐々に強まっていったものと思われる。すなわち、ダイハツは、1907年にエンジンメーカーとして創業してから自動車メーカーに移行し、1957年には、軽三輪トラック「ミゼット」を発売した歴史があり、利益を追求するよりも、技術に拘りを持ちながら、顧客に寄り添った車両の開発を行うという考え方が根付いていたことがうかがえる。

その後、ダイハツは、トヨタ出身の会長が2005年に就任し、創立100周年を迎えた2007年以降、軽自動車収益を上げられるビジネスモデルを確立するための事業構造改革に注力した。その中で、開発の工数と予算を削減する観点からリードタイムを短縮する「短期開発」の具体的なアイデアや方法の検討が開始され、2011年9月に販売開始された「ミライース」では、従来よりも大幅に短縮した期間での開発を実現し、ダイハツとして大きな成功体験となった。そして、その後のプロジェクトにおいては、更なる短期開発が求められるようになった。2012年以降、2016年のトヨタの完全子会社化までの期間は、新機種やモデルチェンジに起因する開発車種の増加により開発人員数が不足する状況となったが、リソースの確保は十分に行われず、開発部門の自助努力に頼って短期開発が推進された。2016年8月にトヨタの完全子会社となって以降、トヨタの海外事業体の生産プロジェクトにも関与して事業を拡大した結果、車両の仕向地や生産国が増加する一方、トヨタグループの中でダイハツの強みを海外にも展開する「トヨタの遠心力」とも称される役割を期待されるようになり、ダイハツが、短期開発の強みを活かしてその期待に応えることを至上命題として奮起したことも、短期開発がますます促進されるに至った背景の1つとして挙げられる。

このように、「短期開発」は、他社との差別化要因であり、ダイハツの存在意義として開発部門の組織内で根付いたものであり、その結果、過度にタイトで硬直的な開発スケジュールの中で車両の開発が行われるようになった。具体的には、開発の各工程が全て問題なく進む想定のもと、問題が生じた場合の対応を行う余裕がない日程で開発スケジュールが組まれ、仮に問題が生じた場合であっても開発期間の延長は販売日程にまで影響を及ぼすことから、当初の開発スケジュールを柔軟に先送りすることは到底困難というのが実情であった。当委員会のヒアリングでは、「線表」とも呼ばれる開発スケジュールはダイハツ社内で絶対視され、経営トップレベルの決断(このような決断は「英断」と呼ばれることもあった模様である。)がなければ変

更困難との意識が役員レベルでも強く根付いていた旨を供述する役員もいた。

そして、窮屈なスケジュールで開発日程の死守が求められる状況のもと、開発プロセスの中では、顧客への訴求力に直結するデザインの決定に時間を要する傾向があることに加え、設計段階における問題の発生により設計変更を要して後の工程に影響することもあり、結果的には最後の工程である認証試験にしわ寄せがくる実情があった。このしわ寄せについてみると、安全性能担当部署及び法規認証室以外の者には、「認証試験は合格して当たり前。不合格となって開発、販売のスケジュールを変更するなどということはない。」というような考えが強く、そのことも原因となっている。

特に、衝突安全試験の担当者は、破壊試験のため試験車両の使いまわしができないという試験の特性がある中でコスト削減の観点から利用できる試験車両の数に制限のある状況にあり、「絶対に合格しなければならない」、「不合格は許されない」というまさに一発勝負の強烈なプレッシャーに晒されながら業務を行っていた（もとより上記のような「認証試験は合格して当たり前」という環境にあったこともプレッシャーの原因になっていた。）。当委員会の調査では、第1次公表のドアトリムに対する手加工の不正行為に関与した担当者が、認証試験で手加工した車両を用いている旨の内部通報があったとの情報を入手して社内調査が行われる可能性を認識していたにもかかわらず、審査官の確認前に手加工したドアトリムを通常の仕様のものに急遽交換して審査官の確認を経た後、翌日の立会試験までの間に、切込みの手加工を行うという強固な意図が明らかになっており、認証試験の絶対合格のプレッシャーがいかに強烈であったかがうかがえる。

上記第6章・第1記載のとおり、当委員会の調査では、一番古いもので1989年の不正行為が発見され、認証試験に合格しなければならないというプレッシャーは従前から一定程度生じていたと思われるが、全体の傾向としては、それまでの期間と比較して2014年以降の期間で不正行為の件数が増加し、各年の発生件数にばらつきはあるものの、同年以降、毎年相当数の不正行為の発生が継続している状況が認められるところであり、2011年の「ミライース」での成功体験以降の短期開発推進の加速化の弊害が2014年頃から生じたことが影響していると考えられる。

2 現場任せで管理職が関与しない態勢

短期開発により過度にタイトで硬直的なスケジュールのもと、認証試験の担当者が絶対合格の極度のプレッシャーに晒されていたとしても、それだけで不正に及ぶものではない。本来であれば、認証試験の過程で現場の担当者が問題を認識すれば、上司である管理職に対する報告や相談を行って全社的な開発スケジュールの見直し等の対応を検討して解決を図るのが本来の姿である。実際、この種の他社事例でも、現場の担当者から相談を受けた管理職が不適切な対応を指示する状況が散見される

ところである。しかし、当委員会が多数の関係者にヒアリングを実施して得た実感として、ダイハツでは、現場の担当者に不正行為を指示・黙認するなどして管理職が登場する場面は見当たらないし（上記第6章・第1記載のとおり、現場を担当する主に係長級のグループリーダーまでの関与が認められたにとどまる。）、極度のプレッシャーに晒されて追い込まれた現場の担当者に問題の解決が委ねられた現場任せの状況になっていたといえる。

現場サイドから管理職に報告や相談ができなかった要因としては様々なものが考えられるが、一番の要因としては、管理職が認証試験の実務や現場の状況に精通しておらず、また、報告や相談を行っても認証試験の担当者が抱える問題の解決が期待できない結果、現場の担当者レベルで問題を抱え込まざるを得ない状況が生じたことであると思われる。当委員会がヒアリングを実施する中では、「管理職は表向きは『何でも相談してくれ』というものの、実際に相談すると、『で？』と言われるだけで相談する意味が無く、問題点を報告しても『なんでそんな失敗したの』『どうするんだ』『間に合うのか』と詰問するだけで、親身になって建設的な意見を出してくれるわけではない」といった意見に接した。さらに、アンケート調査の自由記載欄にも以下の回答が見られ、管理職への報告や相談により問題の解決が期待できない状況がうかがわれる。

- 職場風土として、「できない」が言えない雰囲気はまだ残っているのではないかと感じる（中略）特に日程の短縮や部品の変更の織込みの議論になった場合には、出来るためにどうするのか？みたいな問いかけが日程短縮したい部署（人など）から提起される。もちろんだうするかは考えるのだが、ある種正解のない議論となり、日程短縮を受け入れることになることが多い。「できない」をアピールすると、それを言った特定の人だけが、別途報告必要など別に工数がかかる。そしてそこに対して、あまり手を差し伸べられないことはたまに見る。（人を増やすとかもないし、定常業務は減らない。）
- 開発日程を遅らせることは絶対に NG の風潮が強く、日程に間に合わないと感じ手を挙げると「なぜ間に合わないのか」「どうしたら間に合わせられるのか」「今後どうするのか」の説明に追われ、設計に注力したくて手を挙げたのにその他の業務が一気に増えることが目に見えているので、禁じ手を使ってしまいたくなる気持ちは理解できなくもない。
- できないと声を上げるとなぜできないのか、できるようにするにはどうするのかと逆に仕事量が増える為に、声を上げないことや、諦め感などが出ている。
- 問題が起きた時の「で、どうするの？」といった、問題を発見した部署や担当設計、更に言うとも担当者が解決するのが当たり前という組織風土、および過度にタイトな開発スケジュールや改善されない人員不足が今回の不正行為の

根本的な原因と考える。(中略) 日程や工数不足の情報自体は上位職や経営陣に伝わっているが、「で、どうするの?」という風潮から、開発スケジュールを長くすることや積極的な人員補充という解が最初から排除されているため、必然的に「今ある工数でどうにかする」というパワープレイになり、無理が蓄積しているように感じる。

管理職が認証試験の実務や現場の状況に精通していなかった背景としては、下記第3・1記載のとおり、管理職の管掌する範囲が広範で極めて多忙で現場の業務や実情を理解する余裕がなかったとの供述が複数の関係者から得られており、こうした管理職の繁忙度が現場任せの状況を生み出した一因になったと思われる。

また、ダイハツには、自分の抱える問題は他者に頼ることなく自分の責任として解決する風潮があった模様であり、こうした風潮が認証試験の問題は現場レベルで解決をするしかないという思考プロセスを後押ししたと考えられる。

3 ブラックボックス化した職場環境 (チェック体制の不備等)

認証試験の担当者が絶対合格のプレッシャーに晒され、現場レベルでの解決を迫られる状況になったとしても、業務に対する適切なチェックが行われる状況であれば、不正やごまかしによる解決は困難であるが、特に衝突安全試験の領域は職場環境がブラックボックス化しており、不正やごまかしを行っても見つからない状況にあった。

くるま開発本部における現実問題として、設計過程で作成されるデザイン図面については、各設計部署から複眼的なチェックが行われて仕上げられる一方、認証試験は、開発の最終工程として「合格して当たり前」と見られており、認証申請の関係書類は他部署の衆目に晒されて厳密にチェックされる類のものではなかった。

実際、本件問題では、認証試験の試験項目の中でも衝突安全試験の担当者による不正行為が多発しているが、衝突安全試験の分野は極めて専門性が高く、2013年以降、衝突安全試験の試験項目の多くについて、①実験業務、②実験結果の計測値・写真等の生データから実験報告書を作成する業務、③実験報告書から認証申請書類としての試験成績書を作成する業務のいずれも安全性能担当部署が担当していた。第2次公表のポール側面衝突試験に関する不正行為は、ダイハツが実施した社内調査の過程において、認証申請で当局に提出した試験成績書と社内試験の成績書である実験報告書の記載に矛盾があることから容易に発見されており、逆にチェック体制があれば未然防止された可能性が高い。また、当委員会の調査で判明した類似案件の多数は第2次公表の不正行為に類似する虚偽記載類型、すなわち、試験成績書作成者が実験報告書から試験成績書への不正確な転記を行うなどして、意図的に、虚偽の情報が記載された試験成績書を使用して認証申請を行う行為である。これは、安全性能担

当部署において、衝突安全試験の認証申請に使用する試験成績書と社内試験の実験報告書を突合して正確性をチェックする体制が構築されていなかったことから未然防止に至らなかったものであり、当委員会がヒアリングした従業員の中には、「実験報告書と試験成績書の整合性をチェックするという体制は現在存在せず、各担当者が確認するしかないというのが現状である。」、「実験報告書や元データの改ざん等も、やろうと思えばできると思うが、そこまでのことはしていない。実験報告書と認証の届出結果について、整合性を確認する体制はなかったため、そこまで辻褄を合わせずとも、発覚するとは考えにくかった」といった供述をしている者がいる。

こうしたチェック体制が構築されていなかったことに加え、専門性の高さから属人化により衝突安全試験の領域が外部から目の届きにくいブラックボックス化した職場環境にあったからこそ不正行為が発生した側面があり、こうした環境になれば、認証試験の担当者はそもそも不正に及ぶことはなかったと思われる。また、安全性能以外の認証手続を担当する法規認証室においても、同様に、実験報告書と試験成績書の不整合を取り繕うための試験成績書作成者による不正行為が頻発しているが、これも上司等によるチェック体制の不備や業務の属人化等に起因するものと思われる。法規認証室は、本来であれば認証申請書類に不備があれば粛々と差し戻しや再試験を求める対応をすべきであるが、開発部門の一部として何とかして認証試験を合格させるための対応を行っており、客観的な牽制機能は発揮できていなかった。

4 法規の不十分な理解

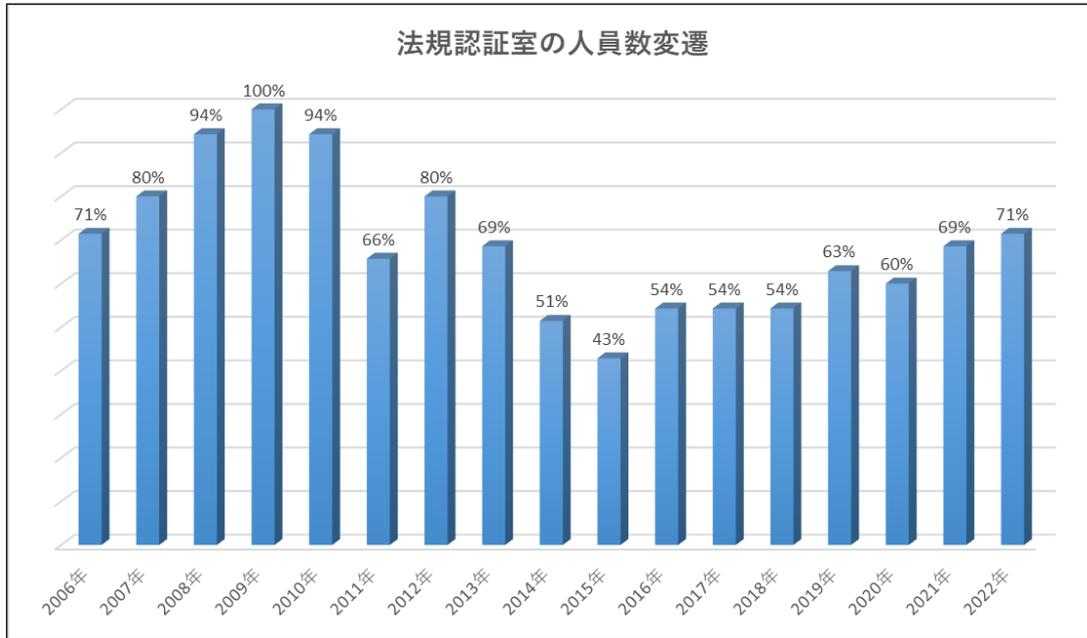
当委員会が認定した不正行為には、法規適合性について正確な知見がなく、明確な法規不適合との認識までではないものの、過去から踏襲されたグレーな方法として漫然と現場で繰り返されていた不正行為や技術的には問題ないので法規上も問題ないはずと独自に判断して試験結果を流用する不正行為も見られた。当委員会のヒアリングにおいても、法規適合性を確認する業務の担当者でありながら、「認証法規に関する研修を受けたことはなかった。」、「担当者として任されて、正解が分からない中で資料作成だけを行っており、本当に正しく業務をやっているのか分からないまま進んでいる。」などとして法規の理解が十分ではないとの供述をする者が散見された。

法規の理解が不十分となっている要因としては様々なものが考えられるところ、認証試験の試験項目が国内認証と UN 認証等の海外認証で適用される法規が異なることに加え、同じ機能に着目した試験項目であっても法規間で必ずしも試験条件が同一ではない場合があるといったように、そもそも認証制度自体が極めて専門的であったことが背景としてある。

また、法規上明文化されていない事項についての審査機関との協議等は、画一的な手順はなく、担当者の経験に委ねられていて属人化していた側面があるところ、人員削減により法規認証に精通した人員が不足している状況がその一因として挙げられ

る。

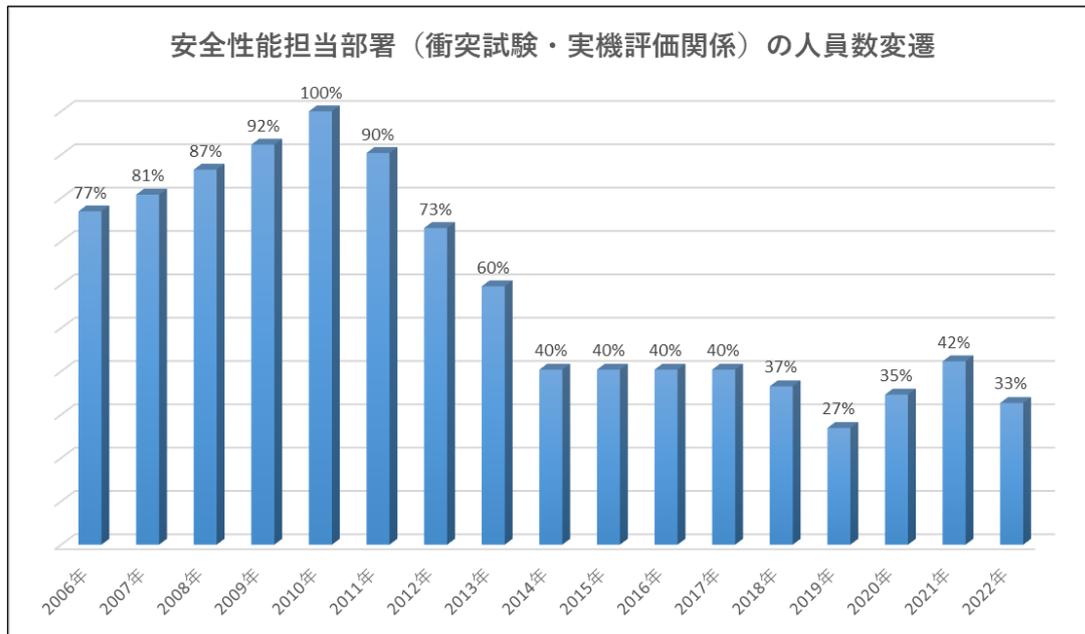
例えば、法規認証室は、コストを低減してダイハツの競争力を高める観点から 2011 年頃から人員削減が行われている⁵⁴。



また、安全性能担当部署において衝突試験の実機評価を行う人員も 2011 年頃から人員削減が行われている⁵⁵。

⁵⁴ 当該グラフにおけるパーセント表示は最も人員数の多かった 2009 年を基準としている。

⁵⁵ 当該グラフにおけるパーセント表示は最も人員数の多かった 2010 年を基準としている。安全性能担当部署において衝突試験に関連する人員のうち、CAE 解析を担当する人員や現場において試験実施を担当する人員は含まれていない。



そして、当委員会が実施したアンケート調査でも以下のような回答が寄せられている。

開発機種の数や日程の厳しさに対して人員が圧倒的に不足していると思います。特に昨年度安全性能の乗員 Gr が半減したと聞いています。正社員若手社員の定着率が悪くこれからの担い手が育っていないことで中堅層が薄く、若手とベテランが多くなってる印象です。

また、法規認証関係の教育研修についても、本件問題が発覚するまでは、新入社員研修における認証試験の研修以外には、法規認証に関する継続的な教育研修は実施されておらず、教育研修体制が不十分であったことも指摘することができる。この点、当委員会が実施したアンケート調査では、「安全性の軽視」を発生原因又は背景事情として選択する回答者も見られ、例えば、自由記載欄では以下のような回答がある。

- 認証試験に関わる者への研修等を行っているが、表面上行っているだけで、日本国内における型式指定制度の重みを正しく理解できていない人が少ないと思われます。自動車メーカーが型式指定を頂くこと的前提として、審査試験の結果が市場の車両 1 台 1 台を代表していること、それを紐づけるのに審査車両への打刻や試験成績書が存在していて、社内で行っているが認証試験と開発試験は全く異なるものであることをきちんと製品企画・設計・認証評価部署が知識（重み）を身につける体制とし、年十年後でも風化しない環境作りが必要と考えます。日程・試作車台数及び製作時期の話はもちろん大事ですが、

それを運用する「人」が正しく理解しないといけないと思います。

- 法規に関しては官公庁当局への相談なく個人の判断がまかり通っていることがあり、法規への関心、知識が低いと思っていた。それが未だに残っているのだと今回の事象で感じている。
- 認証に対する理解度や重要性が技術部内やそれ以外の部署で重んじられない状況にあったように感じる。(中略) 認証試験を受験しても試験が無事終了するのが当たり前の風土と問題が発生したときの対応も各個人任せのなところ、また教育体制にしても標準化されておらず個人任せのなところがありよくこれで保たれてるなという印象がある。

こうした回答からすると、安全性を軽視している従業員が多いというよりは、認証制度や法規への理解が不十分な従業員が多いという問題意識の反映と捉えるべきと考えられる。特に、短期開発を促進するために開発段階の試験データを可能な限り認証申請用にも利用する取組みが行われてからは、開発評価の試験と認証試験の区別が厳格ではなくなり、認証制度や認証試験の重要性の認識が不十分となった状況がうかがえる。ダイハツの社内では、「公式試験」は、立会試験方式の認証試験を意味する言葉として使われているが、本来は、届出試験方式も公式の認証試験であるにもかかわらず、あたかも「非公式」な試験と軽視されていたことにより、試験成績書の虚偽記載類型をはじめとする不正行為が多発する土壌を形成したと思われる。

いずれにしろ、このような背景事情のもと、法規の理解が不十分なまま目の前の業務をこなしていく状況が生じ、安全性には問題なく書類の不備の修正に過ぎないといった認識で不正行為の自己正当化が進んでいたと思われる。

5 現場の担当者のコンプライアンス意識の希薄化、認証試験の軽視

上記 1 乃至 4 記載の環境や状況が重なった結果、安全性能担当部署や法規認証室の担当者は、当局に提出する認証申請書類に虚偽の情報や不正確な情報を記載してはならないというごく当たり前の感覚を失うほどコンプライアンス意識が希薄化していったと思われる。この点は、短期開発の推進とともに、不正行為の発生件数が増加している傾向とも一致しており、開発評価でより不利な条件で試験に合格しているから認証試験を実施していなくても合格とみなす、試験データが不足していても技術的には同等のデータがあるので流用して構わないといった考え方によって試験成績書に虚偽の情報を記載する不正行為が多発している。

また、上記のような不正行為は、開発日程に余裕がない上、「認証試験は合格して当たり前」という環境、雰囲気のもとで、認証試験はとにかく結果的に合格しさえすればよいというような思いで行われたものであり、認証試験を軽視していたといわざるを得ない。本来自力着火でエアバッグを展開すべき届出試験方式の認証試験で

タイマー着火を用いた案件については、試験実施担当者等は、認証試験では自力着火でエアバッグを展開すべきことは基本的な知識として認識していたにもかかわらず、開発日程と天秤にかけた上で安全性にも問題ないと自己正当化しており、認証試験を軽視していたと考えられる。

本件問題がこれだけ大規模な不祥事となった原因としては、こうした現場の担当者のコンプライアンス意識の希薄化や認証試験の軽視を指摘することができる。

上記第4章・第2・2記載のとおり、型式が指定された自動車については、新規検査時の現車提示が省略されることから、型式認証制度（型式指定制度）は、乗用車を大量生産するダイハツにとっては事業の根幹に関わる制度であるにもかかわらず、こうした現場の担当者のコンプライアンス意識の希薄化や認証試験の軽視がうかがえることは極めて深刻な問題である。

第3 現場の実情を管理職や経営幹部が把握できなかった原因

1 現場と管理職の断絶による通常のレポーティングラインの機能不全

現場レベルでの問題は、本来、管理職を介した通常のレポーティングラインを通じて管理職や経営幹部まで情報が吸い上げられて経営レベルでの対応が検討されて然るべきである。しかし、上記第2・2記載のとおり、管理職が認証試験の実務や現場の状況に精通しておらず、報告や相談を行っても認証試験の担当者が抱える問題の解決が期待できない状況が生じていたことから、現場サイドから管理職に報告や相談ができずに現場任せの対応になっていた。現場とのコミュニケーションの問題は、一定程度個人的な性格や人間関係に依存する面があるものの、当委員会が実施した関係者に対するヒアリングやアンケート調査の結果からすると、より一般的な問題として、現場と管理職との間に断絶ともいえる深い溝があり、通常のレポーティングラインが機能不全に陥っていたと考えるべきである。

当委員会が実施したアンケート調査でも、以下のような回答が寄せられている。

- 管理監督者の管理スパンが不適切・広過ぎる。組織フラット化・役職ポスト削減し過ぎた結果、管理者・役員の兼務が多過ぎて、管理しきれているのか疑問。まずは兼務をゼロにすべき。開発人員不足を管理者・役員は認識しているのに「リソース・シーリング（会社収益を達成するために人員上限値厳守）」「固定費削減」を言い張り増員作業をしない。この「スリム人員＝安くクルマを造れる」をダイハツの強みと株主トヨタに説明しているので、人員増加は全くあり得ない。と現場は諦めている。
- 物理的な原因：ダイハツの強みとしての短期開発が限界を超えてしまった。チャレンジ日程がマスト日程になっていく。心理的な原因： コミュニケーション不足：相談しても「どうする？自分で考えろ」が多く、相談にならないことがある。適正にコミュニケーションできるメンバー数を超えた Gr 構成

フラット組織の弊害：部長のテリトリーが広すぎ、部下に任せばなし

こうした回答に加え、当委員会が実施したヒアリングの結果からも、管理職の管掌する範囲が広範で極めて多忙で現場の業務や実情を理解する余裕がないとの供述が複数の関係者から得られており、現場の担当者からは上司に相談しても無駄との諦めの心境さえもうかがえる。また、管理職が自ら積極的に現場の担当者の所に赴いて抱えている問題や課題等を聞こうとしていた様子はほとんどうかがえなかった。

ダイハツは、「機能の縦割りを廃止し、領域拡大により多方面で活躍できる人材育成と組織のスリム化を目指して、組織の大括り化を実施」するとして、2011年6月1日付け組織改正を行った。そして、当時の開発部門である技術本部の全15部を「車両開発部」と「プラットフォーム開発部」の2部に再編した。このように、ダイハツは、組織の縦割りを排してフラット化することにより、役職ポストを大幅に削減し、管理職については幅広い領域を管掌するマルチ人材の育成を志向してきた模様である。しかし、その反面として、現場と管理職の断絶を生み出す土壌が形成されたものと思われる。

2 補完的なレポーティングラインである内部通報制度の運用の問題

現場と管理職の断絶により通常のレポーティングラインが機能していなかったとしても、内部通報制度が有効に機能していれば経営幹部までリスク情報が伝わって本件問題が早期に把握された可能性がある。この点、ダイハツでは、2002年度から「社員の声」制度が監査部により運営されており、2011年1月から2023年6月までの期間に合計1,968件の利用実績がある。また、運用状況については、会長、社長及び副社長に対する月1回の全件報告、内部統制委員会に対する年2回の傾向と事例の報告が行われており、社内での周知や利用実績、経営幹部への情報共有といった点で特段の問題は見当たらない。

しかし、当委員会の調査では、本件問題の要因に関連する一部の提言を除き、「社員の声」制度で本件問題を示唆する通報がなされた実績は見当たらず、最終的に外部機関への通報が契機となって本件問題の発覚に至ったことは、「社員の声」制度、さらにはダイハツの自浄作用に従業員が期待や信頼を寄せていなかったことの証左として、深刻な問題と捉えるべきである。

「社員の声」制度に寄せられた通報のうち、実際に調査に至る案件は2022年では4割程度であり、そのような調査案件のうち、監査部が直接調査を行うのは半数にも満たず、約6割程度は事案が発生している部署に調査を依頼する形で運用されている。当委員会が実施したアンケート調査では、内部通報制度に対する不信感を述べる回答が得られており、その一例として以下のような回答がある。

内部通報を行っても、監査部が直接事実確認する事は無く、当該部署の部長・室

長・GLに確認の連絡が行のみで、隠ぺいされるか、通報者の犯人探しが始まるだけです。(中略)今回、不正を明るみにできたのは、開発車種の関係上、トヨタ自動車の介入が大きかったのではないかと思います。ダイハツ工業のみでは隠ぺいされていた可能性は無きにしても非ずかと思えます。

事案の内容にもよるものの、事案が発生した部署が調査を行っても、調査担当者が何らかの利害関係を有して客観的な調査が期待できない場合があり、むしろ問題を矮小化し、あるいは通報者を捜して「村の調和」を乱した者として非難する行動に出るケースは往々に見られるところである。事案が発生した部署が調査を実施する運用が、内部通報制度に対する従業員の不信感を醸成したものと思われる。

また、このような犯人捜しの懸念を感じる従業員は、匿名での通報を選択する可能性が高いところ、「社員の声」制度では、匿名での通報も可能になっている。しかし、結果通知については、匿名通報者の場合は、連絡先を把握している場合であっても、匿名通報は信憑性が低いという考え方等から結果通知を行わない運用が行われている⁵⁶。したがって、犯人捜しを恐れて匿名で通報を行っても会社の対応結果は全く見えず、こうした点も従業員の内部通報制度や会社の自浄作用に対する疑念が強まる要因となった可能性がある。

3 開発・認証プロセスに対するモニタリングの問題

少なくとも2013年以降、衝突安全試験の認証申請に使用する試験成績書と実験報告書の正確性の確認は安全性能担当部署に委ねられており、認証申請書類の正確性をチェックする体制が構築されていなかったことは認証プロセスにおける重大な不備といえるものであったが、こうした不備が社内の監査、すなわちモニタリングの過程で発見・是正されなかった点も重要な問題と考えるべきである。

まず、リスク管理の第1線に当たるくま開発本部において、開発品質向上に向けた品質監査として開発プロセス監査(QG監査: Quality Gate監査)が行われており、2019年から2020年に発生した認証申請書類の不備等の再発防止策として、2021年9月からは認証QGも行われていた。しかし、認証QGは、帳票類の点検を強化するものであり、認証申請書類が部品データ・図面・制御仕様と合致しているかを確認する程度の監査であったことから、試験成績書と実験報告書の突合等を行っていなかったことに加え、衝突安全試験の認証プロセスにおけるチェック体制の不備を発見・是正するには至らなかった。

また、リスク管理の第2線に当たる品質保証部の品質監査についても、認証プロセスそれ自体に対する監査は特段行われていなかった。また、プロジェクト品質保証

⁵⁶ 「社員の声」運営規定では、「事務局は必要に応じて、調査・対応結果を提言者に通知する。ただし、提言者の連絡先が不明な場合を除く。」と規定されている。

室が実施する品質保証活動は、顧客目線の品質確認が主たるものであり、監理室の監査も排出ガス・燃費に限定して開発結果の妥当性等を検証するものであり、法規適合性や認証プロセスの妥当性の確認は特段行われていなかった。

さらに、リスク管理の第3線に当たる監査部による内部監査についても、2018年度に型式認証プロセスの適正性監査が実施された実績はあるものの、監査手続としては、認証申請書類の閲覧や業務プロセスの確認の結果、「型式認証の審査については、社内外のがんじがらめのチェックを受けており、データ改ざん等の不正の余地はないと判断」との監査結果となっており、衝突安全試験の認証プロセスにおけるチェック体制の不備を発見・是正するには至っていない。また、2018年度の内部監査は、当時の監査部長が技術分野に強い人材であったことから監査テーマとして設定された側面があり、その後は現在に至るまで開発・認証プロセスの監査を実施できる人員体制が備わっているとは言い難い。

第4 本件問題の真因

1 不正対応の措置を講ずることなく短期開発を推進した経営の問題

本件問題の不正行為は、法規認証業務の過程で見られる上記第2・1乃至5記載の直接的な原因及び背景に基づいて発生したものである。その意味では、本件問題はまさに法規認証業務に組み込まれた各種の要因に起因するもので短期開発の副作用ともいえるものであるが、ダイハツの経営幹部は、不正行為の発生を想定しておらず、法規認証業務において不正が発生する可能性を想定した未然防止や早期発見のための対策を何ら講ずることなく短期開発を推進した。その結果、短期開発の強烈なプレッシャーの中で追い込まれた従業員が不正行為に及んだものであり、不正行為に関与した従業員は、経営の犠牲になったといえ、強く非難することはできない。

したがって、本件問題でまずもって責められるべきは、不正行為を行った現場の従業員ではなく、ダイハツの経営幹部である。

一方、当委員会が認定した不正行為について、経営トップ、すなわち松林会長、奥平社長や星加副社長（3名を総称して、以下「3トップ」という。）が認識していた形跡はなく、くるま開発本部の幹部も同様である。しかし、短期開発が認証手続に影響を及ぼすリスクはある程度認識していたと思われる。すなわち、2019年から2020年にかけて、複数の認証申請書類の不備等の事象が発生し、製品企画部と法規認証室が、その再発防止策として、認証試作車とKS車を同時製作して保安基準適合性に影響する設計変更を認証試作車に織り込む方法について検討を行った。そして、検討の結果として、認証試作車と量産車の同一性を確保する観点から問題視し、全ての設計変更を認証試作車に織り込むためには開発日程の延長が必要との問題提起を、2020年8月と2021年1月に開催された3トップも参加する会議体において行った。しかし、結果的には、現状のプロセスを維持したままの再発防止策が検討され、性能に影

響する部品についてのみ設計変更を織り込んで認証試作車と量産車の同一性を確保すれば問題ないという考え方から、設計変更の織り込み等のために開発日程に 2 週間が追加される形で日程の見直しが行われた。3 トップを含む経営幹部は、窮屈な開発日程から認証申請書類の不備等が発生した状況は認識していたものの、不正が発生する可能性までには思いが至らず、表面的な改善策を受け入れるのみで現場で何が起きているのか実態を把握する対応は行わなかった。また、上記第 4 章・第 3・1 記載のとおり、くるま開発本部で実施している QG 監査に認証ゲートが追加されるに至った。当時発生していたのはあくまでも認証申請書類の不備等の事象であり、当委員会の調査で明らかとなった不正行為が疑われていたものではない。しかし、短期開発が認証プロセスに与える影響や現場の状況について、もう一步踏み込んだ実態把握を行っていれば、衝突安全試験で認証申請書類の不整合をチェックする体制がないことや、開発・認証プロセスのモニタリングが不十分であること等を認識して何らかの手を打つ契機となった可能性はあると思われる。

低コストで良質な自動車を提供するために「1 ミリ 1 グラム 1 円 1 秒に拘る」というスローガンを掲げて実践する短期開発を「ダイハツらしさ」と捉え、他社との差別化要因として推進すること自体については、営利企業である以上、経営方針として何ら問題はない。その反面、そのような経営方針による組織内の歪みや弊害についても常にアンテナを張り巡らせて敏感にリスクを察知する必要があったところ、この点でダイハツの経営幹部のリスク感度は鈍かったといわざるを得ない。

特に、ダイハツの経営幹部には、各部署が担当する工程を完璧に遂行すれば全体として問題なく最も効率的に組織運営ができるという「自工程完結」の考え方が根強く沁みついており、各部署から一步引いた目線でのリスク管理や監査を非効率的な作業やコスト増加要因とみる傾向があると思われる。この点は、近時の企業経営のリスク管理や監査の実務からすると違和感のあるところであり、ダイハツの経営幹部のリスク感度を鈍らせた要因になったと思われる。

例えば、くるま開発本部では、2014 年以降、従業員の品質に対する意識を問う「品質意識アンケート」が毎年実施されているところ、初年度の 2014 年のアンケート結果として、「品質よりも日程・コストが優先している」と半ば諦めた指摘が多く、「現状の短期開発では、決められた手順でやりきれない」といった課題が認識されている。また、2017 年から 2020 年のアンケート結果では、新人増員の影響による品質意識の低下傾向が現れている。しかし、このアンケート結果は、車両性能開発部と車両性能評価部の部長までの展開にとどまっていた模様であり、少なくともくるま開発本部の本部長や統括部長といった幹部レベルまで情報共有されて対応が検討された形跡はなく、3 トップまで共有された形跡もない。この点は、潜在的なリスクを敏感に察知して経営幹部に集約する組織運営ができていなかったことを指摘せざるを得ない。

くるま開発本部の幹部は、顧客への訴求力に直結するボデー設計部門の出身者で占められており、人事ローテーションによる他部署での業務経験乏しく、認証試験の現場を知らないことから「合格して当たり前」の発想が強く、そもそも認証プロセスの現場に対する関心が薄かったという実情があったと思われる。

2 ダイハツの開発部門の組織風土の問題

当委員会は、ダイハツの役職員等合計 147 名に対するヒアリングやアンケート調査を実施したが、ダイハツの開発部門の組織風土の特徴として、以下のような事象を把握した。

- 現場と管理職の縦方向の乖離に加え、部署間の横の連携やコミュニケーションも同様に不足していること
- 「できて当たり前」の発想が強く、何か失敗があった場合には、部署や担当者に対する激しい叱責や非難が見られること
- 全体的に人員不足の状態にあり、各従業員に余裕がなく自分の目の前の仕事をこなすことに精一杯であること

アンケート調査では、以下のような声が寄せられた。

- 不正行為の根本的な問題は、開発失敗・ミスを叱責する風土だと考える。直接的に日程を守りたかったから不正行為をしたわけではなく、日程を守れなかったときの叱責されることを避けたかったのでは？問題を起こした部署や担当者が会議で吊るし上げられたり、必要以上の叱責を受けることがある。昔に比べれば随分マシになったが根っこの部分に残っており、叱責する側の人は無自覚で叱責している。また、そういった人でも上位へ昇進できることも問題で叱責文化が無くならない。
- 身の丈に合わない開発ボリュームと輻輳・日程死守の為に、遅れが発生しても後工程に吸収させる文化・「出来ない」と言えてない風土・「失敗してもいいからチャレンジしよ」でスタートしても、失敗したら怒られる（日程をどう考えている？と責められる）
- 開発日程（期間、機種数）に対して必要なリソースが圧倒的に不足している。そのような環境にあって従業員は日々疲弊し、更なる疲弊を避けるため自分のテリトリーを守るようになり、他者の失敗に対しては必要以上に叱責する場面も多い。またその解決へ向けて協力する姿勢はなく、自分自身で元の描いたシナリオになるように「何とかしろ」が基本。助け合う風土は基本的には無い。またそのような環境にあるため「既にスキルを持った人間（≒一般的にいう「できる」人）」への負荷が大きく、逆にそれに当てはまらない人間に対し安直に使えない扱いをする傾向にある。時間的余裕もなく話を聞

いてあげる、育成に時間をかけ、良いところを伸ばしていくようなこともできない、風土も無い。

これらは、一言でいえば、「自分や自工程さえよければよく、他人がどうであっても構わない」という自己中心的な風潮である。こうした風潮が生まれた背景として、人事ローテーションが少なく、人事が固定化されており、他の部門や部署の業務経験により自工程の前後の工程の立場を考慮し、さらには工程全体を俯瞰して考える従業員が少ないことが挙げられる。そして、人事ローテーションが少ない要因としては、人事に関して目の前の人員不足に直面した各部門の要望が強く、中長期的な視点からの人材育成の施策が弱いことが指摘できる。くるま開発本部では、かつては部門内で人事機能をもっていたが、2012年の組織改正以降は、現場から距離感のある人事部門が主要な人事機能を担う一方、それまで部門人事を担っていた技術管理部が要員管理や手続的な面のみ対応を行うようになり、現場の課題を吸い上げるような部門人事の機能が弱体化していた。

このような自己中心的な風潮がある組織風土が、認証試験の担当者に対するプレッシャーや部門のブラックボックス化を促進し、リスク情報の経営層への伝達を滞らせる土壌となっていたと思われる。

その意味では、ダイハツの開発部門の組織風土の問題は、まさに本件問題の真因のうち、最も大きなものとして指摘すべきものである。また、こうした組織風土の問題は必ずしも開発部門に限られるものではなく、ダイハツの全社的な組織風土、すなわち「社風」として深く根付いている可能性がある。

第8章 再発防止策の提言

本章では、第7章に記載した本件問題の原因分析を踏まえ、当委員会がダイハツに提言する再発防止策について述べる。

第1 経営幹部から従業員に対する反省と出直しの決意の表明

上記第7章・第4・1記載のとおり、本件問題が生じた真因は、ダイハツの経営幹部が、短期開発の推進に当たりその効用にばかり目が行き、不正行為の発生というその弊害に思いが至らず、不正対応の措置を講ずることなく短期開発を推進したことにある。そして、本件問題が生じた最大の原因が過度の短期開発の推進にあることは現場の従業員が強く感じているところである。したがって、経営幹部は、今後、各種の再発防止策を推進する上では、まずもって、本件問題が発生した真因が上記のような経営の問題にあることを深く反省して、全従業員に対し、その反省を伝えた上で、本件問題を教訓として出直す決意であることを表明すべきである。幸い、ダイハツの経営幹部は、本件問題についての再発防止策として経営者の反省ということを挙げており、今後に期待したい。

第2 硬直的な「短期開発」の開発・認証プロセスの見直し

上記第7章・第2・1記載のとおり、法規認証業務を行う現場における、過度にタイトで硬直的なスケジュールによる「短期開発」の極度のプレッシャーが本件問題の不正行為の原因になっていることからすると、ダイハツとしては、まずもって「短期開発」の弊害を直視し、余裕をもったスケジュール、あるいは多少窮屈でも問題発生時に柔軟に変更できるスケジュールが実現できるように開発・認証プロセスの見直しを行うべきである。具体的にどのような見直しを行うかはダイハツが真摯に検討すべき課題であるが、そもそも短期開発を促進するために開発段階の試験データを可能な限り認証申請用にも利用する取組みが行われて開発評価の試験と認証試験の区別が厳格ではなくなったことが本件問題の大きな原因として考えられることからすると、KS車の認証試験での使用やKS車の試験データを届出試験方式の認証試験に活用することを禁止することも検討に値する。また、試験に供する試験車両の数が少なかったことが認証試験のやり直しの利かない「一発勝負」のプレッシャーとなった点を踏まえると、十分なKS車や認証試作車を確保することも再発防止の観点からは重要である。

「短期開発」の開発・認証プロセスの見直しは、「ダイハツらしさ」ともいわれるビジネスモデルの変革にもつながりかねない重要な問題である。したがって、まずは開発部門として開発に本来必要な工数を正確に見積もった上、その工数に見合った体制を構築することが肝要であるが、開発部門だけの問題ではなく、全社的な経営問題としての対応が望まれる。

第3 開発・認証プロセスに対する実効性のある牽制

1 性能開発・評価・認証の分離

上記第7章・第2・3記載のとおり、本件問題では、2013年以降、衝突安全試験の多くの試験項目について、①実験業務、②実験結果の計測値・写真等の生データから実験報告書を作成する業務、③実験報告書から認証申請書類としての試験成績書を作成する業務のいずれも安全性能担当部署が担当していて、相互牽制が利かない職場環境にあったことが不正行為の温床となったと考えられる。したがって、再発防止の観点からは、相互牽制が機能する組織体制の再構築が必要である。

この点、ダイハツは、2023年6月1日付けで組織改正を実施し、開発部門において、性能開発・評価・認証の各機能を分離させるとともに、特に客観性を要する認証機能については開発部門から独立させた。具体的には、法規認証室をくるま開発本部から、新設された「品質統括本部」に移管して、性能開発と認証を明確に分離した。法規認証機能の客観性を高める観点では有効な組織改正と考えられるが、法規認証業務も開発プロセスの一部を構成することからすると、開発部門の現場との連携が滞り、法規に関する指導・助言機能の弱体化が懸念される。したがって、客観性を確保しながらも開発部門の現場との円滑な連携が確保されるように運用すべきであり、例えば、法規認証室に現場を熟知して円滑なコミュニケーションがとれる人員を配置するといった点に留意すべきである。また、現在増員中であるものの、今後とも、法規認証業務を適正に行うために必要な増員を行う必要がある。

2023年6月1日付けで行われた組織改正では、従前の車両性能開発部について、開発機能と評価機能を分離するため、「車両性能開発部」と「車両性能評価部」の2部体制に変更された。この体制変更も実質を伴っていれば再発防止策としての効果が期待されるが、単なる形式的な組織改正にとどまり、現場では認証試験の合格に向けて協力する関係が継続して何ら変化が生じないことが懸念される。したがって、レポートラインの分離や勤務場所の分離等も適切に行って牽制機能が適切に発揮されるよう運用に注視して継続的にモニタリングを行うべきである。

2 認証申請書類の正確性をチェックする監査的手続の導入

上記第7章・第2・3及び第3・3記載のとおり、本件問題では、衝突安全試験の認証申請に使用する試験成績書と実験報告書を突合して正確性をチェックする体制が構築されていなかったことに起因して、第2次公表で明らかにされたような虚偽記載類型の不正行為が複数発生している。当局に提出する認証申請書類の正確性を担保するチェック体制の構築は、再発防止のために必須である。この点、法規認証業務の過程で全件について精査するのは困難だとしても、業務の適正性を事後的に検証する観点から、本件問題の一時的な対応として実施して第2次公表の不正行為

の発見に至った社内調査と同程度の深度の監査的な手続の導入を検討すべきである。当委員会として、特定の方法を提言するものではないが、監査的な手続の実効性を確保するためには、開発部門の現場からの独立性を確保する必要がある一方、専門性が高い認証申請書類や認証試験の実務を理解した人員を配置した体制を構築すべきである。現状、ダイハツにはこうした人員が豊富にいるとは言い難く、人材が固定化して属人的となる可能性があるため、中長期的にこうした監査的な手続を担える人材を育成する必要がある。

こうした法規認証業務に対する深度のある監査的な手続を導入する場合でも、本件問題の再発防止の観点からすると、不正リスクを適切に評価して方針や手続の見直しを柔軟に行うべきである。例えば、定期的実施する場合、現場はそれを予期してその場しのぎの工作をする可能性があることから抜き打ちでの実施も考えられる。また、本件問題では、チェック体制の未整備により元データまで細工する必要性が乏しかったことから発生件数が少なかったデータ改ざん型不正行為が今後増加することも懸念されるため、不正リスクの評価いかんによっては試験データの正確性を検証する手続の導入も検討の余地がある。

また、当委員会がダイハツの開発部門に対して実施されているモニタリングの実態を把握するためにヒアリングを実施したところ、他部門がどのような監査を行っているのか認識していないという声が頻繁に聞かれた。一定のルールを整備・運用状況を確認する通常のモニタリングであれば連携の必要性はそれほど高くないといえるが、不正行為の未然防止・早期発見を目的とするのであれば、他部門のモニタリングによる一定の統制があることを前提にしてもなお不正行為が発生するシナリオを想定してモニタリングを行う必要がある、その意味では、モニタリングを行う各部門間の連携が重要となる。

第4 コンプライアンス及び自動車安全法規に関する教育研修の強化

上記第7章・第2・4及び5記載のとおり、本件問題で多数の不正行為が発生した背景として、従業員の法規の不十分な理解があることを踏まえると、教育研修の強化に本気で取り組まない限り、本件問題の再発防止は期待できないと思われる。

特に、安全性に影響はないだろうという認識ではあるものの、当局に提出する認証申請書類に不正確な情報を記載するといった虚偽記載類型の不正行為が多数発生したことからすると、そもそも当局に提出する書類に不正確な情報を記載してはならないという当たり前のことに加え、その違反が重大な結果をもたらすことを教育するコンプライアンス研修を実施すべきである。こうしたコンプライアンス研修は継続することが重要であり、本件問題を実例として挙げることにより組織の経験として決して風化しないように努めるべきである。また、今回の失敗事例を展示して研修に活用することも検討に値する。

認証制度自体が専門的である状況で認証試験の担当者が法規を十分に理解せずに実務を行っている現状を踏まえると、一般的な法規認証制度の概要だけではなく、個別の法規の理解を促進する教育研修の強化も必要と思われる。こうした法規の詳細についての教育研修を継続的に実施するためには、講師を担える専門性を備えた従業員の育成も重要となる。安全性能担当部署では、専門性を備えた経験のある従業員が少なくなっているが、通常の業務の中で周囲から適切な指導を受けられる充実した体制が構築できるよう人員の育成を図る必要があると思われる。人材の育成に当たっては、外部の専門機関やトヨタの支援を受けることも検討に値する。

第5 職場のコミュニケーション促進と人材開発の強化

上記第7章・第3・1記載のとおり、現場と管理職の断絶によりコミュニケーションが希薄化して通常のリポーティングラインが機能不全に陥っていた点は、本件問題の重要な特徴であり、ダイハツにとって最も根深い問題と考えられる。まずは、管理職が現場に赴いて従業員の悩みを直接的に聞く機会やキャリアプランの相談を受けるような1対1の面談の機会をつくるなど現場と管理職のコミュニケーションを促進する施策を実施すべきである。また、コミュニケーションの希薄化の原因としては、組織の縦割りを排してフラット化することにより、役職ポストを大幅に削減し、管理職については幅広い領域を管掌するマルチ人材の育成を志向してきたことにより、管理職の所管業務が広範になって繁忙を極め、現場に行く時間もなく実情を把握できない状況になったことが影響していると考えられる。したがって、これまで行ってきた組織の効率化に行き過ぎの面がなかったか真摯に振り返り、必要に応じて組織の見直しを検討すべきである。

次に、職場のコミュニケーションの問題としては、上記第7章・第4・2記載のとおり、開発部門の組織風土の問題として、自己中心的な風潮があり、他の部門や部署の業務経験により自工程の前後の工程の立場を考慮し、さらには工程全体を俯瞰して考える従業員が少ない。こうした風潮を改善するためには、目の前の工程を遂行するリソースの確保の観点だけではなく、より中長期的な視点からの人材育成や人材開発の人事施策を強化する必要がある。中でもくるま開発本部内の部をまたぐ人事ローテーションや業務上関連性が高い品質統括本部との人事ローテーションの実施・強化は、各部門からの反対の声が強くてもぜひ実施すべき施策である。また、上記第7章・第4・2記載のとおり、組織風土の問題はダイハツの「社風」として深く根付いている可能性を踏まえ、ダイハツの全社的な視点をもつ従業員を育成する観点からは、従業員1人1人のキャリアプランの選択肢を広げ、部門をまたぐ人事ローテーションについても前向きに検討すべきと考える。

第6 内部通報制度の信頼性を向上させるための取組み

上記第7章・第3・2記載のとおり、ダイハツの内部通報システムである「社員の声」制度は、その利用状況からすると一定程度機能しており、制度として形骸化しているような状況はない。しかし、制度の利用者の満足度を高める観点からは、寄せられた通報に対して会社として客観性のある調査を行って十分に対応し、かつ、それを利用者に「見える化」する必要がある。

こうした観点からすると、調査案件の半数以上について、監査部ではなく、事案が発生している当該部署に調査を委ねている現状の運用の見直しを行うべきである。もっとも、全案件について監査部の調査を必須とすることは現実的ではなく、監査部の肥大化を招く恐れがあることから慎重に考えるべきであるが、第2線的な管理部門との連携を強化するなどして調査の客観性を高める取組みを行うべきである。

また、匿名通報への対応についても、匿名通報は信頼性が低いという基本認識を前提にして、連絡先を把握している場合でも調査結果の報告を行っていない運用となっているが、犯人捜しを恐れてあえて匿名通報を選択している従業員が存在する可能性がある実情を踏まえると、会社の対応を「見える化」するために調査結果のフィードバックを行う運用に改めるべきである。

第7 経営幹部のリスク感度を高めるための取組み

上記第7章・第4・1記載のとおり、ダイハツの経営幹部は、低コストで良質な軽自動車を提供するために「1ミリ1グラム1円1秒に拘る」とうスローガンを掲げて実践する短期開発を「ダイハツらしさ」と捉え、他社との差別化要因とする経営方針を採用する一方、組織内の歪みや弊害について敏感にリスクを察知するリスク感度は鈍かったといえる。また、「自工程完結」の考え方が根強く沁みついており、各部署から一歩引いた目線でのリスク管理や監査を非効率的な作業やコスト増加要因とみる考え方もリスク感度を鈍らせたと思われる。

トヨタの完全子会社として直接市場関係者をはじめとする社外の声に直面するわけではないダイハツの経営幹部にとって、他社の不正事例の影響、リスク管理や監査の実務の動向を踏まえた外部の声は感度を磨くためには極めて重要であり、意識的に外部の意見を取り入れる仕組みを導入する必要があると思われる。この点、上場会社であれば、社外取締役がこうした役割を果たすことが多いが、本件問題の再発防止の観点からは、取締役会といったハイレベルの会議体よりも、より開発部門の問題にフォーカスして現場の実情も把握した上での外部の意見を取り入れることが重要と考えられる。

また、恒常的に経営幹部のリスク感度を高める観点からは、外部講師を招いた役員研修を定期的で開催する、監査法人とのディスカッションの機会を増やすといった方策が考えられるほか、親会社であるトヨタとのコミュニケーションを強化して

感度を高めるといった方策が考えられる。

第8 改善への本気度を示す経営幹部のメッセージの継続的な発信

上記第1乃至第7までに記載した再発防止策は、ビジネスモデルの変革やこれまでの効率化のための組織統合、人事施策等のダイハツの大きな経営方針に見直しを伴うものであり、経営幹部が覚悟して本気で対応に取り組まない限り、一過性の取り組みと従業員に見透かされ、再発防止の効果は期待できない。

当委員会は、調査の過程において、ダイハツが本件問題の原因分析として、これまでの歴史・経営環境を振り返って経営者として反省するとともに、経営改革や風土改革を行おうとしている状況を把握し、再発防止に本気に取り組む姿勢を実感した。

今後、こうした経営幹部の改善に向けた本気度を組織の隅々まで浸透させるためのメッセージの発信が重要であり、管理職を介するなどしてそれを現場の従業員まで届ける必要がある。そして、そのような取り組みを一過性のものとせず、粘り強く継続する必要がある。

また、ダイハツでは、これまで「トヨタの遠心力」、「1ミリ1グラム1円1秒に拘る」、「SSC（シンプル・スリム・コンパクト）」といったスローガンを掲げて事業を推進してきたが、経営幹部から従業員に対して必ずしも正しく意味が伝わっておらず、現場では良品廉価を実現するための短期開発を絶対視する言葉として浸透していた形跡がある。今後、経営幹部がメッセージを発信するに当たっては、スローガンが独り歩きする可能性に留意し、丁寧に分かりやすいコミュニケーションを心掛けるべきである。

第9 本件問題の再発防止策を立案・監視する特別な機関の設置

当委員会が提言する再発防止策は、本件問題の原因分析を踏まえて大綱を示すものであるが、ダイハツの今後のビジネスモデルや組織体制、人事施策に関係することから、具体的な再発防止策の立案と導入はダイハツが今後慎重に検討すべき課題である。

また、ダイハツが実際に導入する再発防止策も適切に監視しなければ形骸化してしまうことが懸念され、また一度導入した再発防止策を絶対視する必要はなく、ISOのPDCAサイクルの考え方を導入した上、監視の過程で問題が発生すれば柔軟に見直しをすべきものである。例えば、ダイハツが2023年6月1日付けで実施した組織改正についても実際に機能しているか継続的に監視を行い、機能していないということであれば躊躇なく見直しを検討すべきである。

今後のダイハツにとってこの再発防止策の立案と監視は極めて重要な問題であることを踏まえると、外部専門家の支援も得た委員会等の特別な機関を設置してその

ような取組みを行うことも検討に値する。上記第7記載のとおり、外部の意見を取り入れる仕組みが必要と考えられるところ、こうした特別な機関の設置は経営幹部のリスク感度を高める観点からも有効と考えられる。

第9章 結語

良心的な価格の自動車を提供する企業として昔から親しまれてきたダイハツが今回のような事態を引き起こしたことは誠に残念である。

当委員会は、ダイハツにおいて、どのような問題が発生し、なぜそのような問題が発生したのかを明らかにするために調査を尽くした。調査に当たっては、独立性を確保しつつ、当委員会が認定する不正行為が車両の安全性に影響する事態も想定し、ダイハツとは緊密に連携しており、「第三者委員会」としては異例の運営方法を採用した。その結果、ダイハツによる車両の安全性の検証が円滑に実施される一方、当委員会は、役職員からの信頼を得て忌憚のない声や意見を広く集めることができたと考えている。ダイハツが膨大な認証申請書類から抽出した不整合についての調査も実施したこともあって、長期の調査期間を要したものの、「第三者委員会」としての独立性や存在意義を保ちながら本件の真因に迫ることができたと自負している。

本件問題の真因は、ダイハツのビジネスモデルや組織風土の問題にまで遡る極めて根深い問題である。当委員会はダイハツの抱える課題を明らかにしたものの、それらの課題は極めて深刻であるとともに、これまでのダイハツの歴史や存在意義の見直しにもつながりかねない難問であり、改善するためには経営幹部のリーダーシップによる粘り強い取組みが必要である。そのためには、経営幹部間においても、あらゆる機会を通じて所掌業務の垣根を超えた議論を行うことが必要である。

前途は多難であるものの、当委員会は、ダイハツの将来を悲観してはいない。調査の過程で当委員会が接した従業員は総じて真面目であり、改善の方向性さえ間違えなければ必ず信頼を回復することができると期待している。

今回の問題を乗り越えて新たな「ダイハツらしさ」を獲得することを切に願って当委員会の報告を終える。

以上

委員の略歴

貝阿彌 誠

1978年4月 裁判官任官
 2000年4月 東京地方裁判所 部総括判事
 2007年7月 法務省大臣官房 訟務総括審議官
 2009年7月 東京高等裁判所 判事
 2009年12月 和歌山地方・家庭裁判所 所長
 2011年1月 長野地方・家庭裁判所 所長
 2012年11月 東京高等裁判所 部総括判事
 2014年7月 東京家庭裁判所 所長
 2015年6月 東京地方裁判所 所長
 2017年2月 弁護士登録
 2021年1月 公安審査委員会 委員長（現任）

仁科 秀隆

2002年10月 弁護士登録 アンダーソン・毛利法律事務所（現アンダーソン・毛利・友常法律事務所外国法共同事業）所属
 2003年4月 日本銀行業務局
 2006年5月 法務省民事局参事官室
 2010年2月 中村・角田・松本法律事務所 所属
 2011年1月 中村・角田・松本法律事務所 パートナー（現任）
 2017年9月 公認不正検査士登録
 2021年11月 司法試験考查委員及び司法試験予備試験考查委員（現任）

中山 寛治

1973年4月 運輸省（現国土交通省）入省
 2002年6月 国土交通省 自動車交通局 技術安全部部長
 2004年8月 独立行政法人 自動車事故対策機構 理事
 2006年7月 社団法人 日本自動車工業会（現一般社団法人 日本自動車工業会）常務理事
 2011年4月 軽自動車検査協会 理事長
 2017年4月 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 副理事長
 2019年6月 公益財団法人 自動車情報利活用促進協会 理事（現任）

生産中又は開発中の車種（シリーズ）

	車名（ブランド） ¹	段階 ²	開発担当	生産工場	販売国
1	ダイハツ AYL A	①	ダイハツ	ADM	インドネシア
	トヨタ AGYA				インドネシア、その他
	トヨタ WIGO			PGMSB	マレーシア
	プロドゥア AXIA				
2	ダイハツ ロッキー	①	ダイハツ	ダイハツ 滋賀工場	日本
	トヨタ ライズ				
3	ダイハツ ロッキー	①	ダイハツ	ダイハツ 滋賀工場	日本
	トヨタ ライズ				
	SUBARU レックス				
4	トヨタ YARIS ATIV	①	ダイハツ	TMT	タイ、インドネシア、その他
	トヨタ YARIS				
	トヨタ VIOS			ASSB	マレーシア
	トヨタ VIOS				
5	開発中の車種	商品開発に関わるため詳細は非開示			
6	ダイハツ TERIOS	①	ダイハツ	ADM	インドネシア

¹ カタカナ表記の車名は国内販売車を、アルファベット表記の車名は海外販売車を示す。車名は各社が販売・宣伝で使用している車名を記載したため、認証資料に記載されている車名と完全に一致しない場合がある（例：ハイゼット カーゴは認証資料ではハイゼットと記載されている。）。

² 2023年5月15日時点の生産及び認証のステータスを示し、①生産中で認可済み、②未生産で認可済み、③未生産で認可待ち、④未生産で受験中、⑤未生産で未受験をそれぞれ表す。

	車名 (ブランド) ¹	段階 ²	開発担当	生産工場	販売国	
	トヨタ RUSH					
	トヨタ RUSH					その他
	プロドゥア ARUZ				PMSB	マレーシア
	トヨタ RUSH					
7	トヨタ YARIS CROSS	②	ダイハツ ³	TMMIN	インドネシア、その他	
		⑤		国瑞	台湾	
				TMT	タイ	
				ASSB	マレーシア	
8	ダイハツ GRAN MAX	①	ダイハツ	ADM	インドネシア	
	ダイハツ LUXIO				インドネシア	
	ダイハツ GRAN MAX				インドネシア、日本、マレーシア、その他	
	ダイハツ グランマックス					
	トヨタ タウンエース					
	マツダ ボンゴ					
	トヨタ LITE ACE			その他		
トヨタ TOWNACE	国瑞	台湾				
9	ダイハツ XENIA	①	ダイハツ	ADM	インドネシア	
	トヨタ AVANZA					
	トヨタ VELOZ			TMMIN		
	トヨタ AVANZA			TMMIN	その他	

³ ハイブリッドシステム (THS) はダイハツとトヨタの共同開発である。

	車名 (ブランド) ¹	段階 ²	開発担当	生産工場	販売国
	トヨタ VELOZ				
	トヨタ AVANZA			TMV	ベトナム
	トヨタ VELOZ				
	プロドゥア ALZA			PMSB	マレーシア
	トヨタ VELOZ				
10	ダイハツ ROCKY	①	ダイハツ	ADM	インドネシア
	トヨタ RAIZE				インドネシア、その他
	プロドゥア ATIVA			PGMSB	マレーシア
11	ダイハツ SIGRA	①	ダイハツ	ADM	インドネシア
	トヨタ CALYA				
	トヨタ CALYA			TMMIN	
12	トヨタ プロボックス マツダ ファミリア バン	①	ダイハツ ⁴	ダイハツ 京都工場	日本
13	ダイハツ ミラ イース トヨタ ピクシス エポック SUBARU プレオ プラス	①	ダイハツ	ダイハツ九州 大分工場	日本
14	ダイハツ ハイゼット カーゴ ダイハツ アトレー ダイハツ ハイゼット デッキバン ダイハツ アトレー デッキバン	①	ダイハツ	ダイハツ九州 大分工場	日本

⁴ トヨタから委託を受けて一部をダイハツが開発している。

	車名 (ブランド) ¹	段階 ²	開発担当	生産工場	販売国
	SUBARU サンバー バン トヨタ ピクシス バン				
	ダイハツ ハイゼットトラック SUBARU サンバートラック トヨタ ピクシストラック				
15	ダイハツ トール トヨタ ルーミー SUBARU ジャスティ	①	ダイハツ	ダイハツ 京都工場	日本
16	ダイハツ ブーン トヨタ パッツ	①	ダイハツ	ダイハツ 京都工場	日本
17	ダイハツ コペン トヨタ コペン	①	ダイハツ	ダイハツ 本社工場	日本
18	ダイハツ キャスト トヨタ ピクシス ジョイ	①	ダイハツ	ダイハツ九州 大分工場	日本
19	ダイハツ タント SUBARU シフォン	①	ダイハツ	ダイハツ 滋賀工場	日本
	ダイハツ タント ファンクロス				
		②			

	車名 (ブランド) ¹	段階 ²	開発担当	生産工場	販売国
20	ダイハツ ムーヴ SUBARU ステラ	①	ダイハツ	ダイハツ九州 大分工場	日本
21	開発中の車種	商品開発に関わるため詳細は非開示			
22	プロドゥア MYVI	①	ダイハツ	PMSB	マレーシア
	ダイハツ SIRION				インドネシア
23	プロドゥア BEZZA	①	ダイハツ	PGMSB	マレーシア
24	ダイハツ ミラ トコット	①	ダイハツ	ダイハツ九州 大分工場	日本
25	ダイハツ タフト	①	ダイハツ	ダイハツ九州 大分工場	日本
26	ダイハツ ムーヴキャンバス	①	ダイハツ	ダイハツ九州 大分工場	日本
27	プロドゥア AXIA 【旧型継続】	①	ダイハツ	PGMSB	マレーシア

車種の分類に応じた不正行為一覧

1 国内生産・生産中¹（合計：14 試験項目、不正行為 80 個）

車種	試験項目	不正行為	時期
ダイハツ ムーヴキャンバス (2022年7月～)	ポール側面衝突試験	車台番号の虚偽記載	2022年4月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2022年2月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2022年3月25日の認証申請日
	後面衝突試験	車台番号の虚偽記載	2022年2月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	後面衝突試験	車台番号の虚偽記載	2022年2月17日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2022年2月16日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された 2022年4月（フルラップ前面衝突試験）
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された 2022年4月（ODB 前面衝突試験）

¹ 開発中の車種を含む。

車種	試験項目	不正行為	時期
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された 2022 年 4 月（ポール側面衝突試験）
トヨタ プロボックス (2014 年 8 月～) トヨタ サクシード (同上) マツダ ファミリアバン (2018 年 6 月～)	フルラップ前面衝突時の燃料漏れ試験	車台番号の虚偽記載	2014 年 2 月 24 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ コペン (2014 年 6 月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	インパクト衝突角度の虚偽記載	2014 年 8 月 22 日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2014 年 8 月 22 日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2015 年 3 月 20 日の認証申請日
ダイハツ コペン (2014 年 6 月～) トヨタ コペン (2019 年 10 月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2014 年 1 月 13 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	歩行者頭部及び脚部保護試験	左右対称位置の打点の試験結果の流用	2014 年 2 月 14 日の認証申請日
	ヘッドランプレベリング試験	後軸重量の虚偽記載	2014 年 1 月 27 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2014 年 1 月 27 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2015 年 2 月 12 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2014 年 1 月 27 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2015年2月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	確認結果の虚偽記載	2015年2月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ ミラ イース (2017年5月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2016年8月6日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ ピクシス エポック (同上)	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2016年10月14日の認証申請日
SUBARU プレオ プラス (同上)	後面衝突試験	試験車両重量の虚偽記載	2016年8月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	後面衝突試験	車台番号の虚偽記載	2016年8月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2016年9月22日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ ロッキー (2019年11月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2019年5月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ ライズ (同上)	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2019年7月26日の認証申請日
SUBARU レックス (2022年11月～)	後面衝突試験	車台番号の虚偽記載	2019年5月17日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された2019年9月

車種	試験項目	不正行為	時期
	制動装置試験	ABS 装備車両における操作力及び制動初速度の虚偽記載	2019年5月24日から6月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2019年6月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2019年6月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) SUBARU レックス (2022年11月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	インパクト衝突角度の虚偽記載	2019年7月26日の認証申請日
ダイハツ ロッキー (2019年11月～) トヨタ ライズ (同上)	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2021年2月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された2021年7月
ダイハツ タフト (2020年6月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2019年12月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	歩行者頭部及び脚部保護試験	左右対称位置の打点の試験結果の流用	2020年3月6日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2020年3月6日の認証申請日
	後面衝突試験	車台番号の虚偽記載	2020年1月15日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された 2020 年 3 月（フルラップ前面衝突試験）
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された 2020 年 3 月（ODB 前面衝突試験）
	制動装置試験	ABS 故障時制動装置試験における操作力の虚偽記載	2020 年 2 月 25 日から同月 27 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2020 年 3 月 4 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	確認結果の虚偽記載	2020 年 3 月 4 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ タント（2019 年 7 月～）	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2022 年 4 月 4 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
SUBARU シフォン（同上）	歩行者頭部及び脚部保護試験	左右対称位置の打点の試験結果の流用	2022 年 6 月 24 日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	インパクタ衝突角度の虚偽記載	2019 年 4 月 5 日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	インパクタ衝突角度の虚偽記載	2022 年 6 月 24 日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2019 年 4 月 5 日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2022 年 6 月 24 日の認証申請日
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2022 年 4 月 7 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
	座席ベルト試験	試験未実施項目の試験結果の虚偽記載	2018年12月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	座席ベルト試験	試験未実施項目の試験結果の虚偽記載	2022年3月31日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	制動装置試験	制動初速度の虚偽記載	2019年2月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2018年12月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2018年12月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
KF-VET エンジンが搭載されている以下の車種 ダイハツ タント (2019年7月～) SUBARU シフォン (同上)	排出ガス・燃費試験	排出ガス試験直前の触媒交換	2019年3月11日から同月15日の認証試験の実施日
ダイハツ トール (2016年11月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2020年3月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ ルーミー (同上)	後面衝突試験	車台番号の虚偽記載	2016年6月6日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ タンク (同上)			
SUBARU ジャスティ (同上)	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2016年7月26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
	座席ベルト試験	試験未実施項目の試験結果の虚偽記載	2016年5月26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	車外騒音試験	ASEPスロープ法における車速の虚偽記載	2020年3月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	制動装置試験	タイヤ空気圧の虚偽記載	2016年7月19日から21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	制動装置試験	タイヤ空気圧の虚偽記載	2016年8月3日から同月10日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2016年9月5日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2020年3月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2020年3月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	デフロスタによるデミスト試験	デミストされた領域の面積の虚偽記載	2016年7月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
1KR-FE エンジンが搭載されている以下の車種 トヨタ パッソ (2016年4月～2023年9月)	原動機車載出力認証試験	エンジンに対する不正加工等	2016年2月3日頃の試験実施日

車種	試験項目	不正行為	時期
ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月) ダイハツ トール (2016年11月～) トヨタ ルーミー (同上) トヨタ タンク (同上) SUBARU ジャスティ (同上)			
ダイハツ アトレー (2021年12月～)	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された2021年10月 (フルラップ前面衝突試験)
ダイハツ ハイゼット カーゴ (同上) ダイハツ ハイゼット デッキバン (同上) ダイハツ アトレー デッキバン (同上) トヨタ ピクシス バン (同上) SUBARU サンバー バン (同上) ダイハツ ハイゼットトラック (同上) トヨタ ピクシストラック (同上)	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された2021年10月 (ODB 前面衝突試験)

車種	試験項目	不正行為	時期
SUBARU サンバー トラック (同上)			
ダイハツ アトレー (2021年12月～) ダイハツ ハイゼット カーゴ (同上) ダイハツ ハイゼット デッキバン (同上) ダイハツ アトレー デッキバン (同上) トヨタ ピクシス バン (同上) SUBARU サンバー バン (同上)	制動装置試験	ABS 装備車両における操作力及び制動初速度の虚偽記載	2021年5月12日、13日、25日及び26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	制動装置試験	制動初速度の虚偽記載	2021年5月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ ハイゼット トラック (2021年12月～) トヨタ ピクシス トラック (同上) SUBARU サンバー トラック (同上)	制動装置試験	ABS 装備車両における操作力及び制動初速度の虚偽記載	2021年8月2日及び3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	デフロスタによるデフロスト試験	水の噴霧量の不一致	2021年4月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
開発中の車種	ポール側面衝突試験	リアドア開放確認結果の虚偽記載	2023年5月9日の試験実施日

車種	試験項目	不正行為	時期
	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2023年2月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	歩行者頭部及び脚部保護試験	インパクト衝突角度の虚偽記載	2023年3月31日の認証申請日
	座席ベルト試験	試験未実施項目の試験結果の虚偽記載	2023年1月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

2 国内生産・生産終了² (合計：18 試験項目、不正行為 58 個)

車種	試験項目	不正行為	時期
ダイハツ CUORE (3 ドア仕様) (欧州、1998 年 10 月～2002 年 11 月)	側面衝突試験	胸部変位のひずみ量不正操作	1998 年 5 月 14 日の試験実施日
ダイハツ アプローチ (エアバッグレス仕様) (1994 年 4 月～2000 年 4 月)	フルラップ前面衝突試験	頭部加速度計の校正値不正操作	1994 年 2 月 23 日の試験実施日
EFI 仕様の HD エンジンが搭載されているダイハツ アプローチ (1989 年 7 月～2000 年 4 月)	原動機車載出力認証試験	エンジンに対する不正加工等	1989 年 4 月 18 日から同月 28 日の試験実施日
ダイハツ ハイゼットトラック (旧モデル・エアバッグレス仕様) (1999 年 1 月～2011 年 11 月)	フルラップ前面衝突試験	助手席頭部加速度データの差し替え	1998 年 11 月 5 日の試験実施日
ダイハツ ムーヴ (2014 年 12 月～2023 年 6 月)	歩行者頭部及び脚部保護試験	インパクト衝突角度の虚偽記載	2014 年 10 月 17 日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	インパクト衝突角度の虚偽記載	2017 年 4 月 28 日の認証申請日
ダイハツ ムーヴ (2014 年 12 月～2023 年 6 月) SUBARU ステラ (同上)	側面衝突試験	エアバッグのタイマー着火	2014 年 9 月 9 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2017 年 6 月 6 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

² 生産終了仕様の車種を含む。

車種	試験項目	不正行為	時期
	歩行者頭部及び脚部保護試験	左右対称位置の打点の試験結果の流用	2014年10月17日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2014年10月17日の認証申請日
	後面衝突試験	衝突速度の虚偽記載	2014年8月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2017年4月17日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2014年9月11日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2015年6月9日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2014年9月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2015年6月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	測定結果の虚偽記載	2014年9月2日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ ミラ トコット (2018年6月～2023年12月)	歩行者頭部及び脚部保護試験	左右対称位置の打点の試験結果の流用	2018年3月23日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2018年3月23日の認証申請日

車種	試験項目	不正行為	時期
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2018年3月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ パッソ (2016年4月～2023年9月) ダイハツ ブーン (2016年4月～2023年12月)	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2015年12月25日の認証申請日
	後面衝突試験	衝突速度の虚偽記載	2015年11月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	後面衝突試験	試験車両重量の虚偽記載	2015年11月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	後面衝突試験	試験車両重量の虚偽記載	2016年1月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	シート慣性荷重試験	試験結果の差し替え	2015年12月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2015年11月10日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	制動装置試験	制動初速度の虚偽記載	2015年12月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2015年11月16日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2015年12月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2015年12月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
	ヘッドランプレベリング試験	測定結果の虚偽記載	2015年11月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	デフロスタによるデミスト試験	デミストされた領域の面積の虚偽記載	2015年11月26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	デフロスタによるデフロスト試験	デフロストされた領域の面積の虚偽記載	2015年11月26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ キャスト(2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ(同上)	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2015年5月12日の認証申請日
	後面衝突試験	試験車両重量の虚偽記載	2015年6月16日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	HR 衝撃試験	試験結果の虚偽記載	2015年5月22日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2015年5月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2015年5月20日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2015年5月20日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2017年6月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2017年6月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
	デフロスタによるデフロスト試験	デフロストされた領域の面積の虚偽記載	2015年5月28日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	デフロスタによるデフロスト試験	水の噴霧量の不一致	2015年5月28日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	デフロスタによるデミスト試験	デミストされた領域の面積の虚偽記載	2015年5月28日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
サイドエアバッグ仕様の以下の車種 ダイハツ キャスト(2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	側面衝突試験	エアバッグのタイマー着火	2015年6月1日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
サイドエアバッグ及びカーテンシールドエアバッグ仕様の以下の車種 ダイハツ キャスト(2015年9月～2023年6月) トヨタ ピクシス ジョイ (同上)	側面衝突試験	エアバッグのタイマー着火	2015年6月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ iQ (欧州、日本・2008年11月～2016年3月)	ヒップポイント試験	室内安全試験の評価項目として実施される試験における座席加工	室内安全の認証試験が実施された2007年から2008年

車種	試験項目	不正行為	時期
ダイハツ ムーヴ コンテ (2013年7月～2017年1月)	排出ガス・燃費試験	走行抵抗測定試験における断熱材等の不正加工	2013年2月15日から同年3月1日の走行抵抗測定試験の実施日
ダイハツ ムーヴキャンバス (旧モデル) (2016年9月～2022年6月)	排出ガス・燃費試験	燃費消費率試験における排出ガス分析計の取付け部品の不正加工	2016年6月28日から同月29日の認証試験の実施日
車両型式の頭文字が、5BD で始まる以下の車種 ダイハツ ハイゼット カーゴ (旧モデル) (2020年9月～2021年11月) トヨタ ピクシス バン (旧モデル) (同上) SUBARU サンバー バン (旧モデル) (同上)	排出ガス・燃費試験	排出ガス・燃費試験直前の触媒交換	2020年6月18日の認証試験の実施日
EF-ZL 及び EF-GL エンジンが搭載されている以下の車種 ダイハツ ミラ (旧モデル) (1994年9月～1998年9月) ダイハツ ムーヴ (旧モデル) (1994年9月～1998年9月) ダイハツ オプティ (1994年9月～1998年9月)	原動機車載出力認証試験	エンジンに対する不正加工等	1994年から1995年5月頃までの間の試験実施日

車種	試験項目	不正行為	時期
ダイハツ ロッキー(生産終了仕様)(2019年11月~2021年10月) トヨタ ライズ(同上)	座席ベルト試験	試験未実施項目の試験結果の虚偽記載	2019年5月15日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ コペン(生産終了仕様)(2014年6月~2019年9月)	近接排気騒音試験	騒音の試験結果の虚偽記載	2014年1月9日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ ハイゼットトラック(生産終了仕様)(2014年8月~2020年8月) トヨタ ピクシストラック(同上) SUBARU サンバートラック(同上)	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2017年6月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2017年6月21日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	速度計試験	タイヤ空気圧の虚偽記載	2014年4月23日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ トール(生産終了仕様)(2016年11月~2020年8月) トヨタ ルーミー(同上) トヨタ タンク(同上) SUBARU ジャスティ(同上)	速度計試験	タイヤ空気圧の虚偽記載	2016年8月30日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ ミラ イース(生産終了仕様)(2017年5月~2018年8月) トヨタ ピクシス エポック(同	インストルメントパネルの衝撃吸収試験	衝突速度の虚偽記載	2016年8月3日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
上) SUBARU プレオ プラス (同 上)			

3 海外生産（合計：16 試験項目、不正行為 36 個）

車種	試験項目	不正行為	時期
トヨタ RAIZE（エクアドル、メキシコ・2021年4月～）	側面衝突試験	燃料注入量の虚偽記載	2021年2月5日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ RAIZE（メキシコ・2021年4月～）	ポール側面衝突試験	試験車両重量の虚偽記載	2022年7月6日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
プロドゥア ATIVA（マレーシア・2021年3月～）	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2020年9月2日の認証申請日
	歩行者頭部及び脚部保護試験	他の車種の試験データの流用	2020年9月2日の認証申請日
プロドゥア MYVI（マレーシア・2017年11月～）	シート慣性荷重試験	試験未実施項目の試験結果の記載	2017年5月31日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
プロドゥア MYVI（マレーシア・2021年11月～）	側面衝突試験	燃料注入量の虚偽記載	2021年5月26日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
プロドゥア MYVI（生産終了仕様）（マレーシア・2017年11月～2021年11月）	制動装置試験	制動初速度の虚偽記載	2017年4月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ VELOZ（マレーシア・2021年11月～） プロドゥア ALZA（マレーシア・2022年7月～）	側面衝突試験	試験車両重量の虚偽記載	2021年9月9日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ AVANZA（メキシコ・2021年11月～） トヨタ VELOZ（同上）	オフセット前面衝突試験	燃料注入量の虚偽記載	2021年8月25日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
トヨタ AVANZA (カンボジア、メキシコ、タイ・2021年11月～) トヨタ VELOZ (同上) プロドゥア ALZA (マレーシア・2022年7月)	シート慣性荷重試験	試験未実施項目の試験結果の記載	2021年4月22日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
2NR エンジン搭載でMT (マニュアルトランスミッション) 仕様の以下の車種 ダイハツ XENIA (インドネシア・2021年11月～) トヨタ AVANZA (インドネシア、ベトナム、ブルネイ、グアテマラ、ホンジュラス、ニカラグア、エルサルバドル・2021年11月～) トヨタ VELOZ (インドネシア・2021年11月～)	排出ガス・燃費試験	走行抵抗測定試験における不正加工	2021年3月24日の走行抵抗測定試験の実施日
トヨタ YARIS (メキシコ・2022年8月～)	ポール側面衝突試験	試験車両重量の虚偽記載	2022年3月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ポール側面衝突試験	燃料タンク注入物の虚偽記載	2022年3月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ YARIS CROSS (チリ、ウルグアイ・2023年8月～)	オフセット前面衝突試験	燃料注入量の虚偽記載	2023年1月23日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された 2023 年 2 月
トヨタ YARIS CROSS (カンボジア、チリ、ウルグアイ・2023 年 8 月～)	制動装置試験	制動初速度の虚偽記載	2022 年 12 月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
開発中の車種	ポール側面衝突試験	燃料タンク注入物の虚偽記載	2023 年 3 月 13 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	オフセット前面衝突試験	無断のウエイト搭載	2023 年 4 月 6 日の試験実施日
	ヒップポイント試験	衝突試験の前提条件として実施される試験における座席加工	衝突試験が実施された 2023 年 4 月
	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2022 年 12 月 8 日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ VIOS (マレーシア・2022 年 8 月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	試験速度の改ざん	2022 年 12 月 12 日の認証申請日
プロドゥア BEZZA (マレーシア・2016 年 7 月～)	オフセット前面衝突試験	無断のウエイト搭載	2016 年 2 月 23 日の試験実施日
トヨタ AGYA (エクアドル、ウルグアイ・2023 年 3 月～)	オフセット前面衝突試験	無断のウエイト搭載	2022 年 9 月 15 日の試験実施日
トヨタ AGYA (エクアドル、ウルグアイ・2023 年 3 月～)	制動装置試験	制動初速度の虚偽記載	2022 年 7 月の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ WIGO (カンボジア・2023 年 3 月～)	制動装置試験	粘着利用度の算定に用いる計測値の虚偽記載	認証試験に使用した試験車両とは異なる試験車両によって取得

車種	試験項目	不正行為	時期
			した粘着利用度の算定に用いる計測値を提出した2022年9月30日
トヨタ WIGO (カンボジア・2023年3月～)	車外騒音試験	試験車両重量の虚偽記載	2022年6月24日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
プロドゥア AXIA (マレーシア・2014年9月～)	とびら開放防止試験	試験未実施項目の試験結果の虚偽記載	2016年10月5日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
プロドゥア AXIA (マレーシア・2023年2月～)	歩行者頭部及び脚部保護試験	車台番号の虚偽記載	2022年5月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ RUSH (マレーシア・2019年1月～)	HR 衝撃試験	シート素材の虚偽記載	2018年4月17日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
プロドゥア ARUZ (同上)	HR 静的試験	シート素材の虚偽記載	2018年5月14日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	積荷移動防止試験	試験結果の差し替え	2018年6月8日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	HF インパクト試験	ステアリングホイール素材の虚偽記載	2017年6月30日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
トヨタ タウンエース トラック (日本・2008年2月～)	オフセット前面衝突試験	エアバッグのタイマー着火	2019年12月13日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
ダイハツ グランマックス トラック (日本・2020年9月～)	フルラップ前面衝突試験	エアバッグのタイマー着火	2019年11月29日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで

車種	試験項目	不正行為	時期
マツダ ボンゴトラック (同上)	ヘッドランプレベリング試験	試験実施回数の虚偽記載	2020年2月7日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで
	ヘッドランプレベリング試験	積算走行距離の虚偽記載	2019年12月12日の試験実施日から認証申請書類の提出日まで