



2018年11月5日

各 位

会 社 名 株式会社SUBARU
代 表 者 名 代表取締役社長 中村 知美
(コード番号：7270 東証第1部)
問 合 せ 先 執行役員総務部長 齋藤 勝雄
(TEL 03-6447-8825)

当社群馬製作所における完成検査に関わる不適切事案
リコール対象車の拡大ならびに追加的な再発防止策の実施について

当社は、本日、ニュースリリース「当社群馬製作所における完成検査に関わる不適切事案 リコール対象車の拡大ならびに追加的な再発防止策の実施について」を発表いたしましたので、お知らせいたします。発表内容について、添付のニュースリリースをご覧くださいませようお願い申し上げます。

お客様、関係者をはじめとする当社を取り巻くステークホルダーの皆様に、多大なご心配やご迷惑をおかけいたしましたこと、改めて心よりお詫びいたします。

以 上

当社群馬製作所における完成検査に関わる不適切事案 リコール対象車の拡大ならびに追加的な再発防止策の実施について

1、これまでの経緯および事後に判明した事実

株式会社SUBARU(以下「当社」)は、2017年10月以降判明した当社群馬製作所本工場および矢島工場の完成検査工程における不適切な取扱いに関し、2018年6月5日に国土交通省(以下「国交省」)からなされた徹底調査の指示に基づき、社外の専門調査チームによる調査を行い、2018年9月28日に報告書を国交省へ提出し、その内容を公表しました。

同時に、報告書に基づき、不適切な完成検査の取扱いが2017年12月末日まで行われていたと判断し、対象となる約6千台について、リコール実施を届出しました(2018年10月11日)。

その後、2018年10月16日以降に国交省の立入検査が実施されましたが、これを契機に、改めて確認を行った結果、駐車ブレーキ制動力の検査中にブレーキペダルを踏む行為等の不適切行為に関する終期について、報告書作成時に把握された供述と一部不整合な供述が存在することが判明しました。

不適切行為の種類	報告書作成時 供述による終期	新たに得られた 供述による終期
① 駐車ブレーキ検査時にブレーキペダルを踏む行為	2017年未ごろ	2018年9月まで
② マスタースピードメータが指示する速度を確認して判定紐を引く行為	2017年10月末	2018年9月まで
③ 40km/hに達した瞬間にスピード判定紐を引く行為	記載なし	2018年9月まで
④ サイドスリップテスト通過時にブレーキペダルを踏む行為	2016年10月頃	2018年10月まで
⑤ 規定速度よりも速い速度でサイドスリップテストを通過する行為	記載なし	2018年10月まで

これらの不整合が発生した理由は、供述した検査員の記憶の曖昧さ等によるものと考えておりますが、今般、当社では、報告書を受けて従前に実施したリコールと同様の措置を、その不整合を解消するために必要な期間、延長して実施することと致します(期間の詳細等は後述します)。

一方、報告書に向けた調査過程で、社外の専門調査チームによって把握されていたものの、同チームの判断により報告書には記載されていなかったライン完成検査における下記2項目の行為の存在について、国交省より改めてリコールの是非及びその理由について説明するよう指摘を受けました。

- (1) 前輪ブレーキまたは駐車ブレーキ検査時のギアが、D(ドライブ)レンジの場合とN(ニュートラル)レンジの場合とが存在すること
- (2) バンパーフェイスが未装着の状態で行っていることがあること

この(1)および(2)の行為内容については、検査行為の一律性や一貫性を確保する観点からは適切ではなく、上記リコール対象に含めて対処することと致しました。

2、リコール対象車の期間延長

上記各事由により、2017年12月以降、これらの不適切行為により、完成検査工程における合否判定が不明確だった可能性を完全には否定できないと判断しました。

そして、供述によりリコール範囲を特定するのではなく、下記3.の対応により、検査工程の健全性を確認できた日までの期間(2018年1月9日～同年10月26日)に生産された日本国内向け車両、約10万台(車種は「インプレッサ」など「トヨタ86」を含む全9車種)について、2018年10月11日に届出たものと同等のリコールを実施します。

これにより一連の不適切事案に関わる累計リコール台数は約53万台になります。

届出には若干の時間を要するため、2018年11月8日の届出を予定しています。なお、今回の追加リコールに関わる費用は、約65億円を見込んでいます。

多くのお客様ならびにステークホルダーの皆様、そして広く社会の皆様、多大なご心配とご迷惑をお掛け致しますこと、深くお詫び申し上げます。

3、追加で実施した再発防止策、今後実施する対策について

当社は、既に公表していた①～④を含め、以下の緊急対策を実施しました。

- ① ブレーキ検査装置(テスター)のプログラムの改修 (2018年10月14日～21日)
 - ・ギアをドライブ(Dレンジ)に入れたまま検査を行うことを不可能とする。
 - ・駐車ブレーキと主ブレーキ(前輪・後輪)を同時に操作した場合、自動的に検査無効とする等。
- ② ブレーキ検査装置(テスター)に「輪止め」を設置 (2018年10月8日～18日)
報告書で検査員が不適切行為の動機だと証言したとされる「テスター上で車両姿勢が変動する結果、ブレーキ検査結果が不安定になる」という現象の発生を止める。
- ③ サイドスリップテストの通過速度に関わる検査規格の見直し (2018年10月17日および19日)
遵守が容易ではなく過剰であった規定の見直しを図り、検査の有効性を維持しつつ真に有意で遵守可能なクリーブ速度程度の規格に改定。
- ④ 監視・相談員の配置 (2018年10月17日から実施継続中)
検査員の作業を監視するとともに、検査員が疑問に感じた時すぐに相談に乗れるよう、熟練検査員を「監視・相談員」として検査ラインに配置。
- ⑤ 欠品車両および車両滞留時の措置 (2018年10月24日および26日)
バンパーフェイスに限らず、一つでも部品が欠品した車両の完成検査工程投入を禁止。また、完成検査工程で車両が滞留した際は生産ラインを一時停止し、検査業務に支障を与えないことを徹底する旨、製造本部長名で通達。
- ⑥ 再教育の実施 (2018年10月26日)
早番勤務・遅番勤務それぞれについて1時間生産ラインを停止して、標準作業遵守の重要性について教育を実施。座学ではなく、実際に検査ライン上で標準作業手順を確認し、国交省立入検査等での指摘事項も確認。教育後、検査員の理解と自覚も確認。

なお、11月2日には、再度終日生産ラインを停止して、10月29日以降一切の不適切行為が発生していないことが念押し確認されております。

今後は、既に公表している再発防止策を順次実行しますが、特に検査員の負荷軽減につながる以下のような施策を優先的に実施する方針です。

- ・ 経年化し、作業負荷のある検査設備の更新・修繕・補強
- ・ 標準作業遵守をより容易にするような検査設備の改良(自動化を含む)
- ・ 検査員の人員増強、個々の検査員の適性を踏まえた配置見直し
- ・ 人員増強とセットで実施する検査工程の見直し、工数計算の適正化
- ・ 適正かつ整合性の取れた社内規程の再整備

設備更新など生産ラインの長期停止を必要とする施策は、基本的には年末年始等の長期連休を活用して実施しますが、緊急性・有効性が高いと判断した場合は、躊躇なく臨時に工場を稼働停止して実行します。

報告書で指摘された、当社経営陣の完成検査業務に対する認識および関与が不十分であったことを改めて痛感し、一連の問題を「企業風土」という体質的問題や、従業員のコンプライアンス意識の問題のみに帰結させることなく、経営トップが先頭に立って「品質第一」の意識を徹底し、真に現場に寄り添い、もう一度、皆様からの信頼を可及的速やかに回復すべく、全力で努めて参ります。

多大なご心配やご迷惑をおかけすることを、改めて心よりお詫び申し上げます。

以上

ご参考:当社群馬製作所における完成検査に関わる不適切事案に関連して、既に実施済みのリコールにおける改修率は、現時点で約80%です。