

2016年5月31日
スズキ株式会社

「排出ガス・燃費試験に係る不適切な事案に係る調査指示」に対する
国土交通省への報告内容について

スズキ株式会社は、5月18日に国土交通省より受けた調査指示について、本日、報告書を提出いたしました。走行抵抗の申請において国土交通省が定める規定と異なる不正な取扱いを行っていたことを深くお詫び申し上げます。全容を解明すべくさらに詳細に調査した結果、5月18日の報告に一部誤りがございましたので、それも含めてご報告申し上げます。
お客様やお取引様をはじめ皆様に多大なるご迷惑とご心配をおかけしておりますこと、謹んでお詫び申し上げます。

1. 事実の詳細

(1) 規定と異なる測定法により測定した走行抵抗を申請値に使用した車種

現行生産車16車種のうち『ジムニー』、『ジムニーシエラ』及び『エスクード2.4』を除く13車種並びに生産終了車種のうち『アルトエコ』（2011年12月発売、2014年11月生産終了）の計14車種とOEM車12車種の計26車種において、装置毎等の積上げにより測定した走行抵抗値を使用していたことが判明しました。

対象車種に一部誤りがございましたことをお詫び申し上げるとともに、修正してご報告申し上げます。

(2) 装置毎等の積上げによる走行抵抗の測定法及び負荷設定記録作成方法

装置毎等の積上げによる走行抵抗の測定法では、車両開発のため風洞試験室で測定した空気抵抗並びにタイヤ転がり抵抗、ブレーキ引きずり抵抗、ホイールベアリング回転抵抗、サスペンションのアライメントの影響及びトランスミッション回転抵抗の測定からなる転がり抵抗を積上げることで、車両全体としての走行抵抗を求めております。この測定法は、惰行法による測定と同様、「燃料消費率試験(JC08モード):TRIAS99-006-01」に定める標準大気状態(気温293K(20℃)、大気圧101.3kPa、無風状態)における走行抵抗値を測定するものです。

型式指定取得時に提出する負荷設定記録については、車両開発のために各車種毎に惰行法により測定した測定日、大気圧、天候、気温等の測定結果を記入し、走行抵抗値が装置毎等の積上げによる測定値となるように惰行時間をつじつまが合うよう記録することにより、惰行法により測定したものとして提出してございました。改めて深くお詫び申し上げます。

(3) 開発から申請までの走行抵抗に係る試験等の業務フローと担当部署

以下が社内で定められた業務フローになりますが、社内調査の結果、当該業務フローに従わず、国土交通省の規定と異なる取扱いをしていました。

(社内で定められた業務フロー)

社内において燃費値及び走行抵抗値の開発目標値及び申請値を決める責任部門は、四輪技術本部長の直轄で車両開発全体のとりまとめを行う組織であるカーラインです。

走行抵抗値は燃費値に影響を与えるものであることから、走行抵抗値の開発目標値を設定してから申請値を決めるまでの間には、各開発ステージ毎に性能確認を行いつつ開発を進めており、各開発ステージにおいて車体や装置毎の抵抗測定や惰行法による走行抵抗の実測を行うことにより性能確認を行っています。

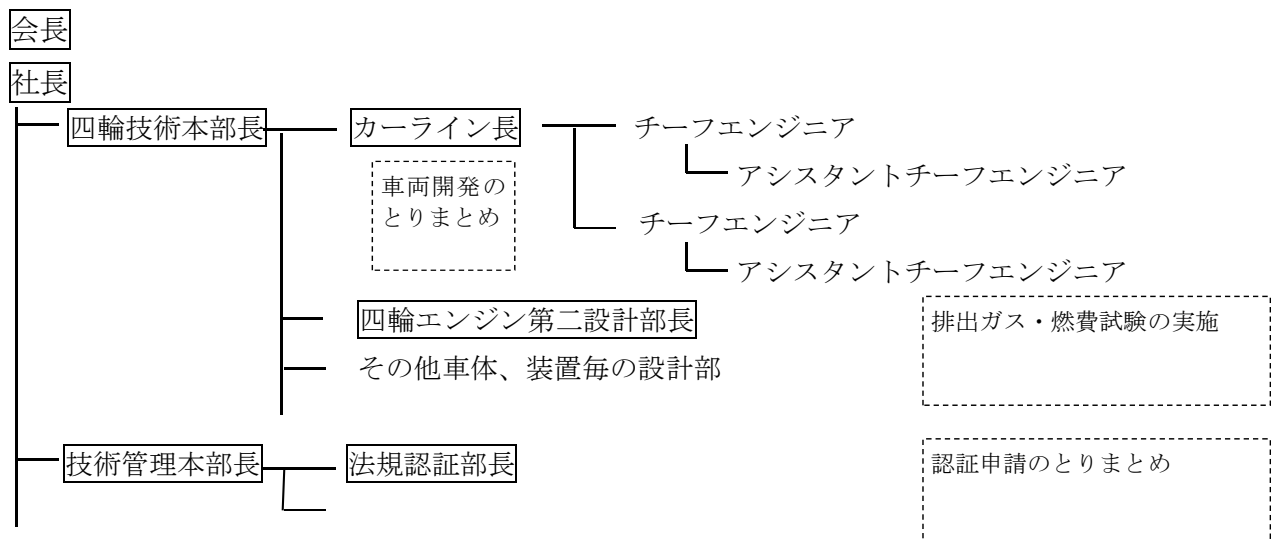
また、カーラインは、開発ステージの最終段階において、量産部品を用いて装置毎等の積上げによる走行抵抗値の測定を行うとともに、量産部品相当の部品を組み付けた設計試作車により国土交通省が定める惰行法による走行抵抗値及び燃費値の測定を行い、走行抵抗値及び燃費値の開発目標値の検証を行っています。

この段階で燃費の開発目標値の達成が困難と判断した場合には、最高経営責任者まで上申し、燃費値を見直すこととなります。実際に2014年8月のワゴンRのマイナーチェンジの際、燃費目標値33.0km/lを達成できず、32.4km/lに下方修正した経緯があります。

次に、最終的に型式指定の認証を申請する段階で、カーラインは、認証試験車両（量産部品により量産工場で組み立てた試作車）を準備し、技術管理本部法規認証部に惰行法による走行抵抗の測定を依頼します。そして、その測定結果が開発目標を達成していることを確認した上で、当該惰行法による実測値を走行抵抗の申請値として決定することになっております。

しかしながら、社内調査の結果、カーラインは、最終的に型式指定の認証を申請する段階で、国土交通省が定める認証試験車両の惰行法による走行抵抗の測定をせず、装置毎等の積上げにより測定された実測値を走行抵抗申請値として使用していたことが判明しました。

○関係部門組織図（関係部分）



2. 関与の範囲等

(1) 発案者、指示者、決定会議体等及び決定内容

社内調査による関係資料の確認及び関係者の聞き取り調査の結果、国土交通省の定める規定と異なる取扱いを社内で特定の個人が強要した事実はございませんでした。

また、組織毎の関与は以下のとおりでした。

①四輪技術本部のカーライン及び四輪エンジン第二設計部

装置毎等の積上げによる走行抵抗の測定値を申請値とする決定はカーラインで行われており、また、カーラインの指示を受けて負荷設定記録を作成していたのは、同じく四輪技術本部の四輪エンジン第二設計部になります。

このような取扱いは、2010年のスイフトの申請時に初めて行われ、その後の申請車種においても同様の取扱いが繰り返されてきました。四輪技術本部内において走行抵抗申請値を決定する業務フローは在りましたが、承認する手続きに係る規定が整備されていなかったことから、この取扱いに係る指示又は承認文書並びにこのような決定を行う会議体及び議事録もありませんでした。なお、この取扱いに係る最終責任者は四輪技術本部長になります。

②技術管理本部法規認証部

法規認証部では、各設計部門から提出される認証用の資料やデータの取りまとめと認証申請書類の作成を行っています。また、カーラインからの依頼を受けて惰行法により走行抵抗値を測定しています。

しかし、惰行法による走行抵抗値の測定については、依頼を受けた車両の測定結果をカーラインに渡すのみで、走行抵抗申請値の決定に関与していませんでした。また、負荷設定記録は、排出ガス・燃費の認証試験実施時に、法規認証部を経ることなくこれを担当する四輪エンジン第二設計部から直接提出されていました。このため、法規認証部では、惰行法による測定結果と負荷設定記録に記載された申請値の照合を行う機会がなく、装置毎等の積上げによる走行抵抗値が申請値に使用されていることは知りませんでした。

(2) 指示文書、マニュアル等の有無及びその内容

不正な取扱いに係る指示文書、マニュアル等は有りませんでした。

(3) 社内規定及びチェック体制

四輪技術本部内で作成され関係者間で共有されていた業務フローでは、走行抵抗の申請値を決めるため、カーラインから法規認証部に惰行法による走行抵抗の測定を依頼し、その結果が開発目標を達成しているかを確認した上で、カーラインにおいて当該惰行法による実測値を走行抵抗の申請値として決定することになっております。

しかしながら、走行抵抗申請値を決定する承認手続きについて規定が無かったことから、この決定はカーライン長の承認を経ずに担当者のみで行われており、カーライン内においてチェック体制が整備されておりました。

また、法規認証部では、カーラインから依頼があった車両について惰行法による走行抵抗の測定を行っていたものの、走行抵抗申請値の決定はカーラインが行っており、また、カーラインが決定した走行抵抗申請値は、法規認証部を経ずに認証試験担当部門である四輪エンジン第二設計部から審査時に提出されていたことから、法規認証部によるチェック機能も働いていませんでした。

(4) 社内監査等の体制及び実施状況

当社の監査部門は、これまで経理関係の監査を中心に行っており、技術面での業務監査は十分ではありませんでした。

3. 背景と原因

(1) 背景及びこれまでの経緯

2000年代に入り、各国の燃費規制が強化されてくるなか、当社にとって燃費改善のための走行抵抗の低減は大きな課題となってきました。走行抵抗を低減するためには、車体や関係する装置毎にきめ細かな対策を講じる必要があります。また、車両としての燃費目標を設定するためには、車両の走行抵抗を気象条件に影響されずに安定してばらつき無く測定する方法が必要となってきました。

このため、当社では、2006年の風洞試験室の導入を皮切りにトランスミッション抵抗測定機、タイヤ転がり抵抗測定機、ブレーキ引きずり試験機、車両転がり抵抗測定シャーシなどの測定設備を整備しました。また、これと並行して2008年頃から装置毎の抵抗の測定方法の開発を進め、2010年には装置毎等の積上げによる測定により標準大気状態における惰行法による走行抵抗値をある程度精度よく予測することが可能となりました。

一方で、審査時に必要となる惰行法による走行抵抗申請値の測定については、燃費対策技術の進展により車体の軽量化や転がり抵抗の低減が進むにつれ測定精度向上が課題となっていたにもかかわらず、測定に必要な施設の整備や測定技術の向上のための努力を怠っておりました。

また、2010年当時は、リーマンショック後に再開した新車開発や軽自動車用新型エンジンの開発などへの対応のため、審査時に必要な惰行法の測定に十分な人員が配置出来ておりました。

欧州向けのスイフトで、代表仕様の惰行法実測値を利用して、その他の仕様の走行抵抗値を装置毎等の積上げによる測定結果を用いて補正することが、当社として初めて認められました。このため、2010年6月に国内向けスイフトを申請する際には、欧州認証用に測定した装置毎等の積上げによる走行抵抗値が既に存在していたことから、国内申請用に必要な惰行法による測定をせず、装置毎等の積上げによる走行抵抗測定値を国内でも申請値として使用出来るとの誤解が生まれ、以降の新規開発車両にも踏襲されていったものと推測しております。

(2) 規定が守られなかった理由

装置毎等の積上げにより測定された走行抵抗値が車両開発の段階で検証済みであると考えていたことと、惰行法による測定値はばらつきが大きく安定していなかったという要因があったことから、装置毎等の積上げにより測定された走行抵抗値を安易に申請用の走行抵抗値に流用していました。

今回の問題の根底にあるのは、法令に違反することの重大性に係る関係者の認識不足です。

(3) 申請値に係る不正な取扱いがこれまで発見、是正されなかった理由

走行抵抗値の決定は、申請値を決める重要な行為であるにもかかわらずこの承認手続きに係る社内規定が無く、また、他部門からのチェック体制も整備されていなかったことから、2010年のスイフト以降、前例踏襲によりカーライン及び四輪エンジン第二設計部の担当者の判断でこのような取扱いを継続的に行っていました。

4. 燃費に影響なしとした根拠

装置毎等の積上げによる走行抵抗値は、量産部品を用いた実測値であり、車両開発の段階において量産部品相当の部品を組み付けた試作車において惰行法による検証も行っていることから、申請した数値自体は間違いの無いものと考えております。

また、社内調査による関係資料の確認及び関係者の聞き取り調査により、燃費を不正に操作しようとした意図はなかったことを確認しております。

なお、14車種（OEM供給車種を含めると計26車種）の燃費最良車について、実際に惰行法により測定した走行抵抗値により燃費測定を行ったところ、全てカタログ表記の燃費値を上回っていることを社内試験にて確認しております。

5. 再発防止対策

惰行法により測定した走行抵抗値を申請値として使用していなかったことが今回判明したことを重く受け止め、以下の再発防止を講じます。

(1) 技術者教育・研修の強化

今回の事案に係る再発防止策として最も重要なことは、コンプライアンス研修、法令知識に係る研修などの技術者教育の充実と考えます。特に安全や環境に関わる技術基準については、各技術部門毎に必要な研修をきめ細かく設定し、それぞれに係る部門の担当者の受講を必須化します。

(2) 走行抵抗申請値決定に係る責任の明確化

今後は、車種毎に「申請燃費値及び走行抵抗値決定会議」を開催し、燃費値に対応する走行抵抗申請値を決定するとともに、四輪技術本部長が承認することとします。

(3) 走行抵抗申請値に係る社内チェック体制の強化

今後は、法規認証部のチェック体制を強化し、惰行法によるデータの取得及び申請値としての使用を徹底して参ります。

(4) 惰行法測定のための試験設備の整備及び測定技術の向上

相良テストコースへの防風壁の設置、走行路面の整備及びデータ取得のための試験装置の台数追加を行います。

また、安定して惰行法によるデータを取得するため、測定条件を詳細に管理するなど測定技術の向上と測定技能の習熟を図ります。

(5) 四輪技術本部における閉鎖的な体質の解消

今後は監査部門による監査に的確に対応するとともに、法規・認証部門などの関係部門との積極的な人事交流を行い、社内において開かれた組織としていきます。

(6) 技術に関わる業務監査体制の強化

(7) 内部通報制度の利用促進

以 上

<対象車種正誤表>

(正)

<対象車種> スズキ:14車種 OEM:12車種 合計 26車種

軽四輪車				
スズキ:8車種 OEM:11車種 軽四輪車計 19車種				
スズキ		マツダ	日産	三菱
アルト	2014年12月22日発売	キャロル		
アルト ラパン	2015年6月3日発売			
アルト エコ	2011年12月13日発売 ~ 2014年11月生産終了	キャロル エコ		
ワゴンR	2012年9月6日発売	フレア		
ハスラー	2014年1月8日発売	フレア クロスオーバー		
スペーシア	2013年3月15日発売	フレアワゴン		
エブリイ	2015年2月18日発売	スクラムワゴン スクラムバン	クリッパーリオ クリッパー	タウンボックス ミニキャブバン
キャリイ	2013年9月20日発売	スクラム トラック	クリッパー	ミニキャブ トラック

登録車				
スズキ:6車種 OEM:1車種 登録車計 7車種				
スズキ		マツダ	日産	三菱
ソリオ	2015年8月26日発売			デリカD:2
イグニス	2016年2月18日発売			
バレーノ	2016年3月9日発売			
SX4 S-CROSS	2015年2月19日発売			
スイフト	2010年9月18日発売			
エスクード	2015年10月15日発売			

(誤)

<対象車種> スズキ:16車種

軽四輪車	
スズキ:8車種	
スズキ	
アルト	2014年12月22日発売
アルト ラパン	2015年6月3日発売
ワゴンR	2012年9月19日発売
ハスラー	2014年1月8日発売
スペーシア	2013年3月15日発売
エブリイ	2015年2月18日発売
キャリイ	2013年9月20日発売
ジムニー	2010年JC08対応

登録車	
スズキ:8車種	
スズキ	
ソリオ	2015年8月26日発売
イグニス	2016年2月18日発売
バレーノ	2016年3月9日発売
SX4 S-CROSS	2015年2月19日発売
スイフト	2010年9月18日発売
エスクード2.4	2012年JC08対応
エスクード	2015年10月15日発売
ジムニーシエラ	2010年JC08対応