

2018年8月9日
スズキ株式会社

「燃費及び排出ガスの抜取検査の不正事案を受けた確認の実施等について」
に対する国土交通省への報告について

スズキ株式会社は、2018年7月9日付けの国土交通省からの確認指示を受け、燃費及び排出ガスの抜取検査に関し検査成績書や測定装置に残されているデータについて、関係者へのヒアリングを含め調査をしたところ、規定の走行モードに合わせられず車速が規定の範囲から逸脱し、その逸脱時間が許容範囲を超えた（「トレースエラー」した）ため本来無効とすべき試験結果を、有効なものとして処理した事案があることが判明いたしましたので、別添1及び別添2のとおり、昨日、国土交通省に報告いたしました。

なお、四輪車のその他の検査業務の取扱い及び二輪車については、報告すべき事案はございませんでした。

お客様やお取引先様をはじめ皆様に、多大なご迷惑をおかけすることとなり、謹んでお詫び申し上げます。

燃費及び排出ガスの抜取検査における不正事案に関する調査報告

会社名： スズキ株式会社	
1. 燃費及び排出ガスの抜取検査における不正事案の有無	
事案の有無	燃費及び排出ガスの抜取検査において、測定データ書き換え等の不正事案は有りませんでした。が、トレースエラーにより無効とすべき試験を有効なものとして処理していたものがありました。
2. 調査対象工場、調査対象期間、調査方法	
調査対象工場	四輪車：湖西、相良、磐田の各工場 二輪車：豊川工場
調査対象期間	①四輪車のトレースエラーの調査は、排出ガス・燃費抜取検査用測定装置に残っていた以下の期間分の全データ 湖西工場：2013年10月～2018年7月（7,963台） 相良工場：2012年6月～2018年7月（3,060台） 磐田工場：2016年4月～2018年7月（1,796台） ②四輪車のトレースエラー以外の項目及び二輪車の調査は3年9か月分の記録 全工場：2014年11月～2018年7月
調査方法	①四輪車のトレースエラー 排出ガス・燃費抜取検査用測定装置から取り出したデータにより規定の速度範囲からの逸脱時間をチェック ②データ書き換えの有無 測定装置に残っているデータについて、各測定値それぞれの平均値が最大・最小値の範囲内にあるかの確認及び検査員の聞き取り調査。 ③試験環境逸脱の有無 測定装置に残っているデータの確認及び検査成績書の確認
3. 調査の結果、不正事案等があった場合には、その詳細	
不正事案等の詳細	排出ガス・燃費試験のモード走行におけるトレースエラーの判定が正しく行われず、本来無効とすべき試験が有効なものとして処理されていた事例が、試験車両12,819台中6,401台（49.9%）ありました。
4. 不正防止対策の実施状況	
実施状況	①トレースエラーの再発防止 各工場に排出ガス・燃費抜取検査担当の管理職が配置されていなかったことから、日々の検査業務の実態が把握出来ていませんでした。このため、8月7日付けで各工場に担当管理職を配置しました。また、7月30日に各試験のトレースエラーを複数の検査員でチェックして判定結果を検査成績書に記載するよう作業要領を見直しました。 ②データの書き換え防止 8月末までに測定値の書き換えができないよう測定装置を改修します。それまでの間は、検査員は測定データの書き換えが出来ない権限でシステムにログインして業務を行うこととしています。

1. トレースエラーにより無効とすべき試験を有効なものとして処理した事案について

(1) トレースエラーについて

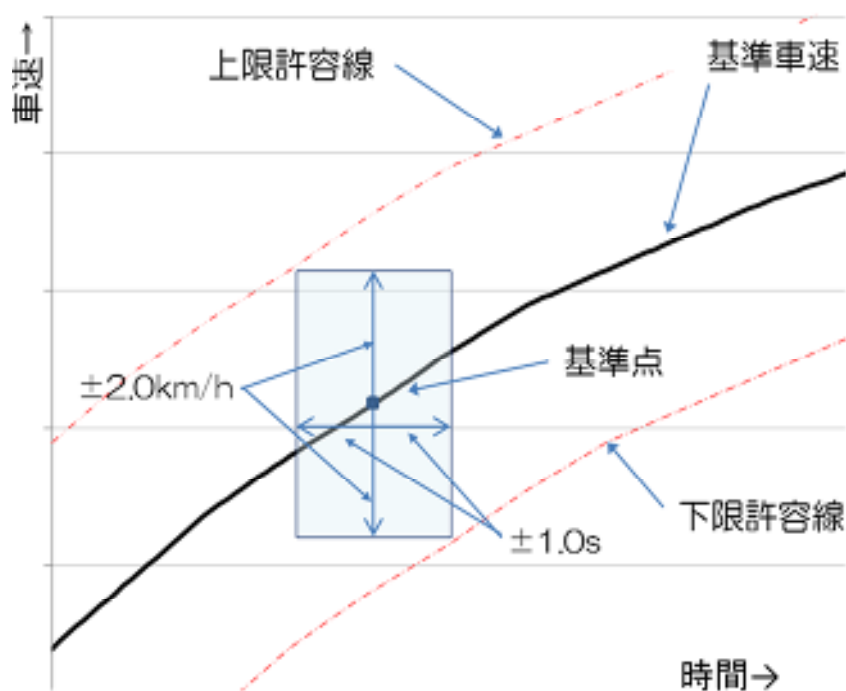
弊社では、自動車型式認証実施要領の第 6 完成検査に基づき排出ガス・燃費の抜取試験を実施しており、その旨国土交通省に届出しております。

具体的な抜取試験の実施方法は社内の検査規格で定めており、試験車両が慣らし走行を行っていない新車状態で行うこと及び型式指定を取得した際の走行抵抗値を用いて負荷設定していること以外については、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」が規定する試験方法と同じものとなっています。

走行モードは、JC08 モードと WLTC(Worldwide-harmonized Light vehicles Test Cycle)モードの 2 種類があり、抜取検査は型式指定を取得した際に使用した走行モードで行っています。

それぞれの走行モードで定められた基準車速に対し、下図 1 のとおり速度 $\pm 2.0\text{km/h}$ かつ時間 ± 1.0 秒以内で走行することが規定されており、この速度範囲を逸脱した場合には、その逸脱時間及び回数が、JC08 モードと WLTC モードでそれぞれ以下の判定基準（許容範囲）を超えた場合に「トレースエラー」としてその試験を無効とする必要があります。

図 1 速度の許容範囲



(トレースエラーの判定基準)

(JC08)

- ・逸脱一回当たりの許容時間 1.0 秒以内
- ・逸脱の総積算時間の許容時間 2.0 秒以内（発進時及び MT 車の変速操作時の 1 秒以内の逸脱時間は総積算時間には含めない。）

(WLTC)

- ・逸脱一回当たりの許容時間 1.0 秒以内
- ・一回の試験につき逸脱は 10 回以内

認証試験では、事前に十分な練習走行を行うため本番の試験で規定の速度範囲を逸脱すること自体ほとんどありません。しかし、抜取検査は、認証試験と異なり新車試験のため、試験車両での事前練習ができない上、検査員は一日に多くの車種を試験するため、運転ミスによる規定の速度範囲からの逸脱が少なからず発生します。この逸脱があった場合には、その逸脱時間及び回数が上記のトレースエラーの判定基準内であるかの判定を適切に行う必要がありますが、これが出来ていなかったためにトレースエラーにより本来無効とすべき試験を有効なものとして処理していました。

(2) 調査方法及び調査期間

排出ガス・燃費の測定装置は、モード走行が終わると自動的にバッグ（袋）に採取した排ガスの分析を行い、排出ガス値及び燃費値を検査成績書に出力します。そして検査成績書を出力した試験毎に走行データ（モーダルデータ）と分析結果（バッグデータ）が自動的に保存されるようになっています。

今回、この測定装置に保存されているモーダルデータを取り出して見たところ、そのデータからトレースエラーの有無の確認が可能であることが分かったため、各工場で保存されていた全てのモーダルデータを解析しその確認を行いました。

湖西、相良、磐田各工場の排出ガス・燃費試験用測定装置に残されていた期間、対象車種は以下のとおりです。

工場	調査期間	対象車種	
湖西工場	2013年10月 ～2018年7月	現行生産車	アルト、ラパン、ワゴンR、ハスラー、スペーシア、ジムニー、ジムニーシエラ、SX-4 Sクロス、エスクード、バレーノ
		生産終了車	旧アルト、旧ラパン、旧ソリオ、MRワゴン、旧ワゴンR、旧スペーシア、スプラッシュ
相良工場	2012年6月 ～2018年7月	現行生産車	スイフト、スイフトスポーツ、ソリオ、イグニス、クロスビー
		生産終了車	旧スイフト、キザシ、旧SX-4
磐田工場	2016年4月 ～2018年7月	現行生産車	キャリイ、エブリイ
		生産終了車	旧ジムニー、旧ジムニーシエラ、エスクード 2.4

(3) 調査結果

全調査台数 12,819 台中トレースエラーがあったのは 6,401 台 (49.9%) でした。

(内訳)

湖西工場：調査台数 7,963 台中 5,668 台 (71.2%)

相良工場：調査台数 3,060 台中 587 台 (19.2%)

磐田工場：調査台数 1,796 台中 146 台 (8.1%)

なお、最後にトレースエラーがあった試験を有効なものとして処理していたのは、磐田工場 4 月 5 日、相良工場 6 月 21 日、湖西工場 6 月 30 日です。

(4) 判明した事実の詳細

①組織管理面の現状

生産台数にもよりますが工場には通常、排出ガス・燃費の抜取検査用の検査設備が 2 セット導入されており、1 シフトあたり班長と一般の 3 人の検査員で検査業務を行っています。工場には、排出ガス・燃費試験に詳しい管理職が配置されていないため、作業手順は自分たちで作らなければならない状況にありました。正しく検査業務が行われているのかについて管理職の目が行き届かない状態にあったことが、長年にわたって現場の検査員に誤った取扱いをさせてきた原因の一つにあったものと考えます。

排出ガス・燃費抜取検査に係る組織・体制については、新たな試験法である WLTP (Worldwide Harmonized Light vehicle Test Procedure) が導入され、量産開始以降の排出ガス・燃費性能についてより厳格な管理が求められることになったため、2017 年 9 月に技術管理本部認証技術部に排ガス・燃費量産管理課を新設しました。これに伴い同年 11 月に各工場で排出ガス・燃費抜取検査を行う検査員も、組織上、工場からこの本社に新設した課に移管しました。

これにより新たな試験法に対応した設備の整備及び検査員の試験法や設備の使用方法に係る教育の充実を図りました。

しかしながら、組織を移管した以降もトレースエラーの判定が正しく行われていないことを把握出来ていませんでした。

②検査業務の実態

弊社ではモード運転を教育し、モード走行の試験に合格した検査員にドライバーをさせています。トレースエラーの判定基準 (上記 1.(1)) は検査規格に記載されており、聞き取り調査を行ったところ検査員は全員その判定基準は知っていました。しかし、具体的な判定手順、トレースエラー有りと判定した場合のデータの取扱い、再試験の取扱いについて決められたルールが無く、判定基準を正しく運用できていませんでした。

トレースすべき基準速度、規定の速度範囲等が表示されるモニターには、トレースエラーを判定するため、当該試験における「規定の速度範囲からの逸脱回数」、「逸脱

時間」及び「逸脱の総積算時間」(以下「逸脱時間等」という。)を表示しています(湖西工場は5月から)。また、モード走行中に車速が規定の範囲から逸脱した場合、ブザーによる警報が鳴り、モニターの車速表示が赤で示され、その逸脱時間が表示されます。

検査員からの聞き取り調査を行ったところ、一回の逸脱時間が1秒を超えたと認識した場合にはその場でトレースエラーと判定し試験を中断していると回答した者もいましたが、実際に試験を中断したケースがどれだけあったのかは記録に残されていませんでした。また、このモニターに表示される「逸脱時間」(湖西工場は5月から)は、逸脱から復帰するとゼロになるもので、検査員からの聞き取り調査によれば、運転操作に集中している検査員にとっては、これを見る余裕が無く、逸脱時間が1秒以内であったか否かに係る判定ミスが発生していたものと考えます。

また、モニターに表示される「逸脱回数」及び「逸脱の総積算時間」は、モード走行が終了すると直ちに画面が切り替わり、表示されなくなるとともに、排出ガス分析後に出力される検査成績書には、逸脱時間等のトレースエラーに係る情報は何も出力されません。

このため、検査員は、試験終了後にその試験中にあった逸脱1回あたりの逸脱時間が1秒以内だったのか、発進時及びMTの変速操作時の逸脱を除いた総積算時間が2秒以内だったのかの記録を確認することなくトレースエラーの判定を行っていました。なお、検査員は、測定装置に残っているモダルデータを取り出してトレースエラーを確認する方法を知りませんでした。

検査員からの聞き取り調査によると試験終了後にトレースエラーによる無効判定を行う場合もありましたが、その場合試験データを保存しておらず、無効な測定結果として残っていた例は2017年7月から2018年6月までの一年間で6件のみでした。このため、どの程度の台数をモード走行後に無効判定していたかは不明です。

なお、湖西工場では逸脱時間等をモニターに表示できることを知らずに試験を行っていました。このため、2018年5月に設定変更してモニターに表示するようになるまでは逸脱時間等の記録を全く見ることなくトレースエラーの判定を行っていました。

(5) トレースエラーの判定が適切に出来なかった原因と対策

多くの試験でトレースエラーの判定が正しく行われていなかったことを重く受け止め、今後の検査に疑義が生じることの無いよう以下の通り①チェック体制の整備、②試験実施手順に係る規程類の整備、③検査員の教育の徹底、④試験設備面の整備を行います。

①チェック体制の整備

トレースエラーの実態を見ると、規定の速度範囲からの逸脱の総積算時間(累積時間)が10秒以上のものが35.6%を占めており、最大では239.9秒のものもありまし

た。これらは、運転の技量やトレースエラーの判定の問題というよりは、検査の現場における規律の緩みが原因の一つにあったものと考えます。

このため、8月7日付で組織を変更し、各工場に排出ガス・燃費抜取検査担当の管理職を配置しました。これによりトレースエラーの判定が正しく行われているか全数チェックし、トレースエラーがあった場合の再試験を徹底します。また、2019年3月までに、測定装置に記録されるデータ（走行データ（モータルデータ）と分析結果（バッグデータ））を自動的に吸い上げて、本社において全測定記録を一括管理するシステムを構築し、チェック体制を整備します。

②試験実施手順に係る規程類の整備

トレースエラーの判定基準については検査規格に記載していましたが、ア) トレースエラー判定の具体的な手順及び記録方法、イ) 再試験の取扱いについて具体的な手順が定められていなかったことも、トレースエラーがあっても検査員が再試験を行わず、トレースエラーの有るデータを有効なものとして処理した一因になっていたと考えます。このため、以下の通りルールを明確化し規程類を整備します。

ア) トレースエラー判定の具体的な手順及び記録方法

トレースエラーの判定の具体的な手順としては、試験終了後、逸脱の総積算時間を運転した検査員だけでなく別の検査員と一緒に確認し、以下の判定手順によりトレースエラーの判定を行った上で OK の場合は手書きで検査成績書に記載することとし、この運用を7月30日の試験から実施しています。

（トレースエラー判定手順）

- i) 逸脱の総積算時間が1秒以下の場合 : OK。
- ii) 逸脱の総積算時間が1秒を超え2秒以下の場合 :
モータルデータにより、一回の逸脱が1秒以下である場合は OK。1秒を超えるものがあれば NG。
- iii) 逸脱の総積算時間が2.1秒以上の場合 :
モータルデータにより、一回の逸脱が1秒以下である場合は OK。1秒を超えるものがあれば NG。ただし、発進時、MT の変速操作時の逸脱時間を除く総積算時間が2.1秒以上のものは NG。

イ) 再試験の取扱い

トレースエラーにより試験無効の判定を行った場合の再試験の取り扱いは、JC08 では同一車両での再試験は Hot、Cold 各1回までとし、それを超える場合は別車両を用意して再試験を行います。WLTC では試験車両の走行距離が40kmを超えている場合は同一車両での再試験は行わず、別車両で再試験を行います。これらの取扱いは7月30日の試験分より実施しております。

③検査員の教育の徹底

検査員からの聞き取り調査によると発進時及びMT車の変速操作時の逸脱は、1秒を超えても許されるものとトレースエラーの判定基準を誤って理解している者がいました。また、再試験を行うと新車として販売する試験車両の走行距離が伸びてしまうことから再試験を躊躇する雰囲気が現場にありました。

上記②のルールが明確化されておらず、トレースエラーの判定及びその試験の取扱いについての検査員教育が行われていなかったことがトレースエラーの判定が正しく行われていなかった原因の一つと考えています。

このため、法令及び上記の新たに設けた社内ルールについて、排出ガス・燃費抜取検査員全員に対して、教育を徹底いたします。特にトレースエラーの判定については、JC08とWLTCで判定基準が異なり、今後は混在した試験となるため、判定方法の違いを教育し適切に検査業務を実施できるようにいたします。

また、試験手順や基準の解釈に疑問を感じた場合には直ちに各工場に配置された担当管理職に報告し、指示を仰ぐことを徹底します。

④試験設備面の整備

以下のとおり試験設備面の整備を行います。実施時期については、至急測定装置メーカーと調整のうえ決定します。

- a) 一回当たり1秒を超える速度逸脱があった場合及びWLTCモードにあっては逸脱回数が10回を超えた場合には、直ちにその試験を無効として中断し、中断した記録を測定器に残すようシステムを改修します。
- i) 走行モードを走り終えた場合には、逸脱の回数、逸脱の総積算時間及びJC08モードで総積算時間が2秒を超えた場合にはトレースエラーである旨の記載を自動的に検査成績書に記載するようシステムを改修します。

また、今後、試験時間の長いWLTCモードによる抜取検査が増加すると検査工数が増大することから、WLTCモードに対応した設備の追加及び検査員の増員を図って参ります。

(6)トレースエラーによる排出ガス・燃費への影響

トレースエラーが燃費に与える影響について、試験数の多い代表的な機種（スイフト、ハスラー、ワゴンR、スペーシア）におけるトレースエラーが無い有効な試験とトレースエラーが有り本来無効とすべきであった試験の平均燃費値を比較することにより調査しました。

その結果、トレースエラーにより無効とすべきであった試験の方が良い数値になっているものもあれば悪くなっているものもあることが確認できました。

このことから、良い試験結果を得るために意図的にトレースエラーをして、それを有効なものとして処理していた訳ではないと考えます。

弊社では、諸元値に対し一定の余裕を持った管理基準値を定め、抜取試験の平均値

がこの管理基準値を満たすことをもって量産車が諸元値を満足していることを確認しています。トレースエラーにより本来無効とすべきであった試験を除き、残されたデータにより再判定を行ったところ、全機種について諸元値を満足していることを確認しました。

したがって、今回の問題による量産車の排出ガス・燃費への影響は無いと考えております。

2. トレースエラー以外の同種不正事案の有無の調査

トレースエラー以外の項目については、排出ガス・燃費抜取検査を担当する認証技術部門による自主チェック及び社内監査部門による第三者チェックにより、以下のとおり同種の不正事案の無いことを確認しました。

(1) 測定データ書換えの有無について

①測定装置に残っている測定データの確認

湖西、相良、磐田各工場の測定装置に残っているデータの過去1年分（2017年7月～2018年6月：3382台）の測定データを確認しました。ファイルには測定結果の最大値、最小値及び検査成績書に記載される平均値が記録されており、システム上で試験結果の書換えが行われた場合には、このうち平均値の記録のみが書き換えられることとなります。このため、平均値の記録が最大値と最小値の範囲を超えているものがないかを確認しました。

確認したデータは、CO（一酸化炭素）、CO₂（二酸化炭素）、THC（炭化水素類）、NO_x（窒素酸化物）、CH₄（メタンガス）、乾球温度、湿球温度の記録です。

調査の結果、平均値の記録が最大値と最小値の範囲を超えている事例は無く、データの書き換えの無いことを確認しました。

分析計には一試験あたり複数のファイルに分かれて記録が残されていることから、確認すべきファイルが多く、現段階で調査を終えたのは一年分ですが、今後、さらに遡って3年9か月分の記録を調査します。

② 検査員の聞き取り調査

湖西、相良、磐田各工場の全検査員に排出ガス値及び燃費値をデータ書き換えしたことがあるか、聞き取り調査を行いました。各検査員を1名ずつインタビューし、19名（湖西8名、相良8名、磐田3名）全員が、排出ガス値及び燃費値を書き換えたことは無いと回答しました。また、システム上でデータを書き換えられること及びその方法を知っている人はおりませんでした。

③ 書き換え防止対策

国土交通省からの「燃費・排出ガス測定における測定値の書き換えについて（国自審第206号平成30年4月27日）」の通達を受け、8月末までに測定データの書き換

えが出来ないように排出ガス・燃費抜取検査のシステムを改修する予定です。

それまでの間は、検査員は測定データの書き換えが出来ない権限でシステムにログインして業務を行うこととしています。

(2) 試験環境逸脱について

①温度・湿度

上記(1)①のとおり、測定装置に残っているデータから乾球温度、湿球温度についてデータの書き換えの無いことを確認しました。温度、湿度はこの乾球温度、湿球温度から自動計算されて検査成績書に出力されるため、検査成績書には、正しい温度、湿度が記載されていることとなります。

このため、過去3年9か月分の検査成績書に記載されている温度、湿度の値を確認し、試験条件を超えている試験は無かったことを確認しました。

(温度・湿度条件)

JC08 : 温度 $25 \pm 5^{\circ}\text{C}$ 、湿度 30~75%

WLTP : 温度 $23 \pm 5^{\circ}\text{C}$ 、湿度 $5.5 \sim 12.2\text{gH}_2\text{O/kg}$ 乾燥空気

(3) 較正

以下について、各工場の現場での作業手順及び測定装置を確認しました。

①分析計の較正

排出ガス・燃費抜取検査に使用する測定装置が1年に1度適切に較正されているかを、2016年度、2017年度及び2018年度の検査機器定期較正計画書(保管期限2年)で確認しました。また、検査員は、分析計の表示が較正ガスボンベの成績書のガス濃度と同値であるかを、作業要領書に従い毎日試験前に確認しています。

②試験前の較正

試験前の較正については、モード走行後で排ガスの分析が始まる前に分析計が自動で較正するように設定されており、実際に自動的に較正されていることを確認しました。なお、聞き取り調査によると、検査員は試験毎にこの自動較正が行われていることを確認し、エラーが出た場合には再度自動較正しております。

(4) 試験車両の油水温

今後導入される WLTP ではコールド試験前のエンジンオイル及び冷却水の温度測定が必要となるため、2017年7月から JC08 試験も含め油水温の計測データを記録しています。このデータを確認したところ、昨年7月以降は全試験において油水温のデータがあること、油水温が JC08 試験は $25 \pm 5^{\circ}\text{C}$ 、WLTP 試験は $23 \pm 2^{\circ}\text{C}$ の規定内であることを確認しました。

(5) 試験車両のソーク時間

上記(4)の油水温の記録開始に合わせてソーク時間の記録も2017年7月から開始しま

した。残されている記録からソーク時間も全試験で試験条件を満足していることを確認しました。(ソーク時間に係る試験条件：6時間以上 36時間以内)

検査員からの聞き取り調査によると、過去からソーク時間の確認を行っていましたが、記録は残していませんでした。

(6) 抜取検査手順の確認

上記の記録類の確認に加え、各工場の検査規格及び作業要領書の内容及び検査作業の確認を行い、問題の無いことを確認しました。

3. 二輪車（豊川工場）

以下の通り排出ガス・燃費抜取検査を担当する認証技術部門による自主チェック及び社内監査部門による第三者チェックにより不正等の無いことを確認しました。

(1) データ書き換え

豊川工場の排出ガス・燃費抜取検査の測定装置では、四輪車工場と同様、検査成績書は自動的に出力されるようになっており、出力された過去3年9か月分の検査成績書は適正に管理されていることを確認しました。しかし、二輪車の測定装置は四輪車のものと異なり、測定装置にデータは残っていないため、データの書き換えがあったか否か確認することが出来ません。このため、現在、抜取検査を担当している2名の検査員の聞き取り調査を行ったところ、いずれの検査員もデータの書き換えを行ったことは無いと回答しました。

(2) 試験室の温度、湿度

四輪車と異なり測定装置にデータは残っていないため、検査成績書を過去3年9か月分調査し、温度、湿度で試験条件を外れている試験は無いことを確認しました。

(3) 較正

以下のとおり、各工場の現場での作業手順及び測定装置を確認しました。

① 測定装置の較正

排出ガス・燃費に使用する計測器が1年に1度適切に較正されているかを、2016年度、2017年度及び2018年度の検査機器定期較正計画書（保管期限2年）で確認しました。また、分析計の表示が較正ガスボンベの成績書のガス濃度と同値であるか作業要領書に従い毎日試験前に確認しています。

② 試験前の較正

試験前の較正については、モード走行後で排出ガスの分析が始まる前に分析計が自動で較正するように設定されており、実際に自動的に較正されていることを確認しました。なお、聞き取り調査によると、検査員は試験毎にこの自動較正が行われていることを確認し、エラーが出た場合には再度自動較正しております。

(4) トレースエラーの判定について

測定装置にデータが残っていないため、検査員の聞き取り調査を行いました。検査員は1秒を超える速度逸脱することは無いと回答しました。

二輪車のトレースエラーの試験条件は「1回の逸脱時間は2秒以内で回数の制限は無し」ですが、社内では「外れた場合でも1秒以内とする」と厳しい取扱いをしていましたので、トレースエラーの判定ミスは発生していないものと判断しました。

(二輪車のトレースエラーの判定基準)

: 1回の逸脱時間は2秒以内で回数の制限無し。

(5) 今後の対応

二輪車については、現状問題は発生していないものの、四輪車と同様抜取検査に疑義が生じることの無いようチェック体制の整備、規定類の整備、検査員の教育及び検査記録の保存、逸脱時間が2秒を超えた場合の試験中断、検査成績書への逸脱時間等の記載などのシステム改修を実施してまいります。

4. 完成検査に係るその他の点検

完成検査のうち全数検査に係るものについては、国土交通省からの通達「日産自動車の完成検査の不正事案を受けた確認の実施について（国自審第1158号平成29年9月29日付）」で指示を受け2017年10月19日に問題の無い旨報告させていただきました。その後も、検査員教育、検査印の取り扱い等について継続して改善を進めています。

このため今回は、排出ガス・燃費抜取検査以外で抜取検査項目として届出をしている下記項目について、改めて検査実施状況及びその記録に係る生産部門による自主チェック及び社内監査部門による第三者チェックを行い、不正事案のないことを確認しました。

四輪車	二輪車
(1) 制動停止距離	(1) 制動力
(2) 長さ	(2) 長さ
(3) 幅	(3) 幅
(4) 高さ	(4) 高さ
(5) 軸距	(5) 軸距
(6) 輪距	(6) 車両重量
(7) 荷台の内側寸法	(7) 最低地上高
(8) 車両重量	(8) 方向指示器
(9) 最低地上高	(9) 非常点滅表示灯
(10) 最小回転半径	(10) 騒音
(11) 前照灯	(11) 警音器
(12) 前部霧灯	(12) 番号灯
(13) 番号灯	(13) エバポ

(14) 騒音	
(15) 警音器	
(16) シートベルト警報装置	
(17) 盗難発生警報装置	
(18) エバポ	

(1) 検査記録について

2014年1月～2018年7月の2,931台（四輪車2,369台、二輪車562台）の検査記録を確認し、データに不正な修正がないことを確認しました。

また、これら抜取検査を実施する検査員18名（湖西2名、相良6名、磐田3名、豊川7名）全員から聞き取り調査を行ったところ、書き換えを行ったことは無いと回答しました。

(2) 抜取頻度について

検査記録より、抜取計画に基づき正しい頻度で、抜取検査が行われていることを確認しました。

(3) 抜取検査手順の確認

各工場の検査規格及び作業要領書の内容及び検査作業の確認を行った結果、問題の無いことを確認しました。

(4) 較正

排ガス・燃費抜取検査以外の完成検査に使用される検査機器について確認した結果、2016年度、2017年度及び2018年度の検査機器定期較正計画書（保管期限2年）に基づき定期較正が行われていることを確認しました。

以上