

国自審第 1022 号  
国自環第 116 号  
平成 28 年 9 月 15 日

三菱自動車工業株式会社  
代表取締役会長 益子 修 殿

国土交通大臣 石井 啓一

燃費・排出ガス試験に係る不正行為への対応について（追加指示）

三菱自動車工業の燃費・排出ガス試験に係る不正行為については、平成 28 年 6 月 21 日付で今後の対応について指示を行ったところであるが、このたび、一連の不正行為が明らかとなった後の燃費値の再測定においても、走行抵抗の測定方法の趣旨に反する不正な取扱いを行っていたことが判明した。

国土交通省としては、9 月 2 日に立入検査を行い、このような事態に至った経緯等について調査を進め、本日別添のとおり立入検査結果を取りまとめた。

立入検査の結果、測定現場における法令遵守意識の欠如と、経営陣のチェックの欠如が改めて明らかになったところである。一連の不正行為が明らかになった後にもこれらの点が改善されないままに事態が推移していることについて、憂慮を禁じ得ない。

三菱自動車工業においては、立入検査結果を踏まえ、本年 6 月に国土交通省に提出した再発防止策について必要な見直しを行い、速やかに実施に移すとともに、国土交通省に対し、再発防止策の見直しの内容及びその進捗状況について 9 月末までに報告を行うよう求める。

平成 28 年 9 月 15 日  
国土交通省自動車局

### 三菱自動車工業への立入検査結果について

#### 1. 立入検査の日時及び場所

日 時：平成 28 年 9 月 2 日

場 所：三菱自動車工業本社（東京都港区）  
三菱自動車工業名古屋製作所（愛知県岡崎市）

#### 2. 立入検査職員

国土交通省自動車局審査・リコール課課長補佐 他 計 8 名

※各所 4 名が立ち入りを行った。

#### 3. 聴取した社員

本社：益子会長兼社長、黒井専務執行役員、北村常務執行役員他

名古屋：横幕開発本部長、長原開発本部副本部長、渡辺性能実験部長他

#### 4. 検査結果（三菱自動車工業資料及び聴取内容より）

##### （1）三菱自動車工業の再測定に係る事実関係

##### ① 三菱自動車工業による型式指定審査において提出する走行抵抗データの測定状況

1991 年～2016 年 三菱自動車工業においては、法令で定められた惰行法と異なる走行抵抗測定方法（高速惰行法）を、ミラージュ等一部車種を除き、自動車の開発及び型式指定審査の際に使用。

##### ② 走行抵抗測定法のマニュアル改訂

2011 年 技術管理部は、型式指定審査のための惰行法による走行抵抗測定法のマニュアルとして「国内向車両の走行抵抗測定及び負荷設定方法」を策定。当該文書は、計測装置の一つとして、10 回を上限に計測を行う「DOM コーストダウンプログラム」（性能実験部が策定。以下、「惰行プログラム」という。）を指定。

2012 年 6 月 惰行プログラムについて、性能実験部は、計測回数の上限を取り外した上で、最も走行抵抗が低い 3 回分のデータの選択を自動的に行う内容に改訂。なお、このことについては経営陣への説明はなされていない。

③ 不正発覚後の三菱自動車工業における走行抵抗値の再測定の状況

2016年4月16日 三菱自動車工業は、現行販売9車種について、改訂後の惰行プログラムに基づき走行抵抗値の再測定を開始（最大測定回数：33回（RVR））。なお、ミラージュについては、2012年3月に惰行法により測定した数値を流用（測定回数：70回）

4月28日 自動車技術総合機構（以下、「機構」という。）は、性能実験部に対し、軽自動車4車種について、燃費性能を確認するための試験（5月2日より実施。以下、「国の確認試験」という。）における走行抵抗の測定データの取扱い方法（5回程度計測し、中央値を中心とした3回分を選択する取扱い）を説明。

4月30日 現行販売車種の1つであるミニキャブミーボトラックの走行抵抗について、国と同様の方法で測定。

5月6日 現行販売車種の1つであるRVR（車両重量1,490kg）について、性能実験部内のRVRの車両開発担当者は、測定担当者に対して、測定回数の上限を設けずに走行抵抗を測定するよう指示。また、パジェロ（ショート）の走行抵抗の再測定については、5回程度計測し、走行抵抗が低い3回分のデータを選択して、走行抵抗を測定。なお、走行抵抗を測定済みの6車種とパジェロ（ロング）については、再測定が行われなかった。

5月9日 性能実験部は、部内会議（性能実験部の責任者は不在）を開催し、三菱自動車工業の走行抵抗の再測定におけるデータの取扱い方法を、国の確認試験と同様の方法に改めることを確認。

5月10日 RVR（車両重量1,420kg）について、5月6日と同様の方法で走行抵抗を測定。性能実験部の責任者は、この取扱いについて承知していない。

④ 三菱自動車工業内の経営陣への説明状況

2016年5月7日 三菱自動車工業の社内会議において、開発本部は、経営陣に対し、軽自動車4車種の不正行為に係る検証状況について説明した。その際、走行抵抗の測定法に関しては、有効なデータが得られない場合には計測を繰り返し行い、走行抵抗が低い3回分のデータを使用していること

等の説明を行ったが、これに対し経営陣は、法令の趣旨との整合性等について確認等を行っていない。

6 月上旬 開発本部は、現行販売 9 車種についての再測定結果として公表する内容を、社内で共有した。その際、開発本部は、再測定した複数回の台上試験の結果のうち最も良い燃費値を公表することについて、同本部を統括する技術担当役員に対して説明したとしているが、その記録はなく、当該役員は説明を受けた記憶がないとしている。  
また、他の経営陣に対する説明は行われていない。

6 月 17 日 三菱自動車工業は、現行販売 9 車種について、再測定結果を公表。

## (2) 評価

### ① 2012 年のマニュアル（惰行プログラム）改訂について

- ・ 走行抵抗マニュアル（惰行プログラム）は、2012 年に、計測回数の制約を取り払うとともに、最も走行抵抗が低くなる測定結果を自動的に抽出するよう改訂された。改訂後のマニュアルは、測定データの妥当性について技術的な検証を行わず、異常値を測定結果とするものであることから、法令の趣旨に反し、不正かつ極めて不適切である。

### ② 再測定の実施・公表方法について

- ・ 三菱自動車工業は、4 月 28 日に国の確認試験の方法を認識した後も、RVR 及びパジェロ（ショート）について、最も走行抵抗が低い 3 回分のデータを選択し、さらに RVR については、測定回数の上限を設けずに測定を行っていた。また、同様の方法で走行抵抗を測定済みであった 6 車種とパジェロ（ロング）についても、国の確認試験と同様の方法による再測定を行わなかった。
- ・ また、三菱自動車工業は、再測定に当たり実施した複数の台上燃費試験の結果から、最も良い燃費値を選び、公表していた。
- ・ 以上の取扱いについては、再測定結果をかさ上げし、諸元値に近づけようとした意図が疑われる。燃費不正問題が明らかになった後の再測定においてこのような取扱いがなされていたことは、常軌を逸する事態と言わざるを得ない。
- ・ 三菱自動車工業においては、このような事態の経緯・背景を自ら解明するとともに、関係者の責任を明らかにすべきである。その上で、今後の再発防止策の実施に当たり、改めて社員一人一人に対して法令遵守の意識を徹底するとともに、不正行為をチェックし、抑止するため、組織体制や業務プロセスの見直しを行うべきである。

③ 経営レベルでのチェックの欠如について

- ・ 不正行為が発覚した後の燃費値の再測定であるにも関わらず、経営陣は現場に対し、測定の際の異常値を排除すべきであるという法令の趣旨の徹底を図っているとは認められない。また、性能実験部における再測定の具体的方法についてチェックを行う体制をとっておらず、また自らそのようなチェックも行っていない。
- ・ 経営陣におけるこのような問題意識及び具体的なチェックの欠如が、今回の事態を招いた要因の一つであると考えられる。
- ・ 三菱自動車工業の経営陣全体が、技術的な側面を専門家任せにせず、全社一丸となって自らの問題として法令遵守を徹底しない限り、今後の同様の事案の再発防止はおぼつかない。三菱自動車工業の経営陣は、この点について重く受け止め、早急に改善策を検討すべきである。