

第三者委員会による調査結果および今後の対応について

ダイハツ工業株式会社（以下、当社）は本日、不正関連の調査を依頼した第三者委員会（貝阿彌誠委員長）より報告書を受領し、国土交通省ならびに経済産業省へ、今後の対応と併せて報告いたしました。

調査の結果、4月のドアトリム不正・5月のポール側面衝突試験不正に加えて、新たに25の試験項目において、174個の不正行為があったことが判明しました。不正行為が確認された車種は、すでに生産を終了したものも含め、64車種・3エンジン（生産・開発中および生産終了車種の合計）となっております。この中には、ダイハツブランドの車種に加え、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）、マツダ株式会社（以下、マツダ）、株式会社SUBARU（以下、SUBARU）へOEM供給をしている車種も含まれております。

お客様をはじめとするステークホルダーの皆様の信頼を裏切り、多大なるご迷惑・ご心配をおかけしておりますことを深くお詫びいたします。

今回の調査結果を受け、本日、現在国内外で生産中の全てのダイハツ開発車種の出荷を一旦停止することを決定いたしました。今後、国土交通省をはじめ、各国の関係当局に報告・相談の上、必要な対応を進めてまいります。

また、第三者委員会の調査の過程で、不正の恐れのある車種について、第三者委員会より一部情報提供を受け、当社として、安全性能・環境性能が法規基準を満たしているか、一つひとつ社内にて技術検証・実車試験等を行い確認してまいりました。

調査の最終段階で、ダイハツ・ムーヴ/SUBARU・ステラ、ダイハツ・キャスト/トヨタ・ピクシスジョイ、ダイハツ・グランマックス/トヨタ・タウンエース/マツダ・ボンゴのエアバッグに関する試験において、量産品と同じ「エアバッグ展開コンピューター（ECU）」が使われていなかったという不正が判明いたしました。技術検証を行い、エアバッグに関する乗員保護性能に問題はなかったものの、検証を行う中で、キャスト/ピクシスジョイの側面衝突試験における「乗員救出性に関する安全性能（ドアロック解除）」が法規に適合していない可能性も判明いたしました。現時点で、本件に関する事故情報は把握しておりませんが、徹底した技術検証と原因究明を行っており、速やかに必要な対応を実施してまいります。

その他の事案については、法規が定める性能基準を満たしていることは確認すると共に、検証結果・プロセスの妥当性についても、第三者機関である「テュフ・ラインランド・ジャパン株式会社」にご確認いただいております。

「認証」とは、お客様に安心してクルマにお乗りいただくための様々な基準を満たしているかを、あらかじめ国に審査・確認いただくものであり、認証の適切な取得は、自動車メーカーとして事業を行う前提であると考えております。今回、その認証を軽視していると指摘されてもやむを得ない行為が行われていたこと、また、そのような行為が行われる環境を生み出してしまったことの責任は経営陣にあります。自動車メーカーとしての根幹を揺るがす事態であると、大変重く受け止めております。

今後、第三者委員会の提言も踏まえ、再発防止を徹底し、認証業務の見直しに留まらず、コンプライアンス意識を第一とした企業風土への抜本的な改革に取り組んでまいります。ステークホルダーの皆様の信頼を取り戻し、今一度、日本の国土・道にあった「国民の足」を提供できるメーカーとなるべく、トヨタから全面的な支援を受けながら、会社再生に向け、全社を挙げて取り組んでまいります。

(ご参考) 第三者委員会 調査報告書 (概要版)

第三者委員会 調査報告書

【別紙】新たに不正が判明した車種一覧表

1. 今回の調査結果について

◇第三者委員会には、当社が公表した以下2件に類似する案件がないか、期間や車種を限定せずに、関係者へのヒアリングやデジタル・フォレンジック、アンケート、ホットライン等の調査を実施いただきました。

- 1) 側面衝突試験におけるドアトリムへの不正な加工 (本年4月28日公表)
- 2) ポール側面衝突試験における左右データ入替記載の不正 (本年5月19日公表)

◇それらの調査においては、認証試験に合格する目的を持って意図的に行われた不正、具体的には、以下の3つの類型に当てはまる行為がないかについて確認いただきました。

- ①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 (上記1) が該当)
- ②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 (上記2) が該当)
- ③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

◇調査の結果、25の試験項目において、174個の不正が判明いたしました。不正があった車種は、ダイハツブランドおよび他社へOEM供給している車種を含め、64車種・3エンジンです (詳細は別紙ご参照ください)。

*生産・開発中の車種：国内28車種・1エンジン、海外16車種

*生産終了車種：20車種・3エンジン

2. 原因と再発防止策

◇第三者委員会からは、不正の真因として、「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」などと、ご指摘いただいております。再発防止に向けては、「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」「硬直的な『短期開発』の開発・認証プロセスの見直し」などの提言をいただいております。

◇この度の不正の背景には、経営陣が、現場の実態を十分把握せず、その場限りの対応に終始する中で、2013年以降の開発プロジェクトの増加を短期日程で進めることに伴う現場の負荷が見逃され、現場が困った時に声を上げられない環境を放置してきたことがあると考えております。

その結果、プロジェクト推進を最優先とし、法令・ルールを守れない企業文化が形成されたと考えており、その全ての責任は経営陣にあると、大変重く受け止めております。

◇第三者委員会からの提言を踏まえて、今後、法令遵守を大前提に、経営、職場風土や文化、適切なモノづくり&コトづくりという3つの観点から改革に取り組んでまいります。

なお、今後の事業活動の基礎となる喫緊の課題として、クルマづくりのための社内体制・プロセスの整備については、調査完了までに判明した事実を踏まえ、第三者委員会の提言をいただく前から一部先行して取り組んでおり、認証プロセスの改善やルールの整備、開発業務負荷の適正化、開発・品質保証・認証関連組織の再編、監査機能の強化などを進めております。

◇当社として、トヨタのサポートを得ながら、広範で膨大な調査・技術検証を実施してまいりました。再発防止についても、認証業務の見直しに留まらず、コンプライアンスを第一とした企業風土への抜本的な改革を含めて、トヨタの全面的な支援を受けながら、会社の再生に取り組んでまいります。具体的な再発防止の取り組みや推進に向けた執行体制などについて、今後の関係当局からのご指摘・ご指導を踏まえ、検討したうえで別途公表いたします。

3. 今後について

◇今後、受領した第三者委員会の報告書の内容を丁寧に確認し、お客様の安全に万全を期すために、トヨタの協力も得ながら、当社としても継続して他に問題が無いかを確認してまいります。その過程において、万が一、他にも問題が判明した場合には、速やかに当局に報告し、対応してまいります。

◇この度の不正の背景にある経営・企業風土や一人ひとりの意識の改革は非常に大きな課題であり、簡単に解決できるものではないと考えております。

第三者委員会による原因分析と、それに基づく再発防止に向けた提言を真摯に受け止め、再び、お客様をはじめとしたステークホルダーの皆様にご信頼していただけるよう、小型車領域でもっといいクルマづくりを進化させ、「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」という原点に立ち戻り、強い覚悟をもって、全社を挙げて取り組んでまいります。

【記者会見のご案内】

本件につきましては、本日（12月20日（水））、第三者委員会、および、ダイハツ・トヨタによる記者会見を実施いたします。その模様は下記 URL よりご覧いただけます。

(1) 第三者委員会による記者会見（日本語のみ）

開始時刻：15時15分

URL：<https://www.youtube.com/watch?v=5oMpXPtQ7Is>

(2) ダイハツ・トヨタによる共同記者会見（日本語および英語同時通訳）

開始時刻：16時45分頃（第三者委員会会見終了後）

URL：<https://www.youtube.com/watch?v=5oMpXPtQ7Is>（日本語）

<https://www.youtube.com/watch?v=emVf83bPojA>（英語）