



各 位

平成 28 年 5 月 11 日

会 社 名 三菱自動車工業株式会社
代表者名 取締役社長 相 川 哲 郎
コート番号 7211 東証第 1 部
問合せ先 常務執行役員 経営企画本部長
黒 井 義 博
(T e l . 0 3 - 6 8 5 2 - 4 2 0 6)

当社製車両の燃費試験における不正行為に係わる国土交通省への報告について

当社製車両の燃費試験における不正行為に関し、4 月 20 日に国土交通省より受けた調査指示つき本日、報告書を追加提出いたしましたので、概略につき下記の通りご報告いたします。本件に関し、お客様はじめ多数の皆様にご迷惑・ご心配をお掛けしておりますこと、改めて深くお詫び申し上げます。

記

1. 当社製軽自動車 4 車種の調査について

- ① 燃費を良く見せるための走行抵抗の不正な操作は、14 型『eK ワゴン』『デイズ』（2013 年 2 月申請）の燃費訴求車の開発において始まった。他の類別（標準車、ターボ付車、4WD 車）や『eK スペース』『デイズルークス』、各年式変更車では、走行抵抗は同燃費訴求車のデータから机上計算された。
- ② 同燃費訴求車の開発において、燃費目標は 26.4km/1 から 29.2km/1 まで計 5 回引き上げられた。新型競合車の燃費を強く意識したもので、現実的には達成が困難でありながら、根拠に乏しい安易な見通しに基づく開発が進められた。
- ③ 担当者らは、燃費が「商品性の一番の訴求ポイント」と認識し、開発関連部門の管理職・役員からの燃費向上の要請を必達目標として感じていた。
- ④ 開発関連部門の管理職（複数）は、業務委託先とのコミュニケーションを十分に行っていなかった上、高い燃費目標の困難さを理解していたにも関わらず、実務状況の確認をしなかった。
- ⑤ 再発防止策については、各問題点をふまえ、抜本的な改革を検討している。

2. 今後の対応について

- ① その他の現在販売している 9 車種及び、既に販売を終了した車種については、ヒアリングの結果、正しく走行抵抗を算出していなかったり、『RVR』などについて机上計算により算出したりしたものがあることが疑われるため、測定データによる裏づけや経緯などを調査中で、別途ご報告する。
- ② 「高速惰行法」使用の理由・経緯を含む本件の徹底的な調査のため、外部有識者のみによる特別調査委員会を 4 月 25 日に設置した。同委の報告と提言を受け次第、弊社としての適切な対応を立案し、別途ご報告する。

以 上