

国自審第 1389 号  
平成 30 年 11 月 14 日

株式会社SUBARU  
代表取締役社長 中村 知美 殿

国土交通大臣 石井 啓一

### 完成検査の不適切事案の再発防止に関する勧告等について

貴社における型式指定車の完成検査の不適切事案に関しては、昨年 12 月 19 日、本年 4 月 27 日及び 9 月 28 日付で、当省に報告書の提出があり、当省は、その内容の適切性及び再発防止策の実施状況について確認を行うため、本年 5 月と 10 月に立入検査を行った。

これらの立入検査により、直近では貴社が平成 30 年以降は実施していないとしていた、駐車ブレーキの全数検査時にブレーキペダルを踏む不適切な行為等が最近まで行われていたことが判明するなど、貴社における、完成検査の現場に対する把握・管理態勢に問題があること等が数次にわたり明らかとなった。

このように、貴社が、指定製作者として、国に代わり自動車の保安基準適合性を確認する完成検査を厳正に実施する重大な責務を負っているにもかかわらず、その信頼を損なう事態を引き起こしたことは、極めて遺憾である。

については、道路運送車両法(昭和 26 年法律第 185 号)に基づく自動車型式指定規則(昭和 26 年運輸省令第 85 号)第 3 条の 4 に基づき、完成検査の不適切事案の再発防止に関し、下記の措置を講ずるよう勧告する。

なお、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の中間とりまとめ(平成 30 年 3 月 20 日公表)を踏まえ、当分の間、貴社を重点的な監視対象とし、一連の完成検査の不適切事案及び貴社の今後の対応を踏まえ、更なる対応が必要となる場合には、厳正に対処することとする。

## 記

1. 完成検査現場業務の把握・管理につき、不適切事案につながるリスクや要因にまで目を向けた対応をすることや、不適切事案の発見・検出能力の抜本的強化を含め、今一度再点検すること。
2. 完成検査業務について継続的に点検を行うこと。
3. 本年 10 月の立入検査で新たに判明した不適切事案も踏まえ、完成検査の不適切事案を二度と繰り返すことのないよう、かつ、一連の事案を決して風化させることのないよう、再発防止策の見直しを行うこと。
4. 経営層のリーダーシップのもと、現場の第一線までコンプライアンス重視を浸透させることを含めて、不適切な完成検査の再発防止策の徹底及び実効性確保を図ること。
5. 再発防止策の実施状況等について四半期毎に報告すること。
6. 今後、万が一、不適切事案が判明した際に、リコール等の必要な措置を速やかに講ずることができるよう、態勢を整えること。

なお、5. の報告については、道路運送車両法(昭和 26 年法律第 185 号)第 75 条の 6 第 1 項及び第 100 条第 1 項が適用されることを申し添える。

以上

(株)SUBARUに対する立入検査及び同社提出の報告書の精査結果

平成 30 年 11 月 14 日

国土交通省自動車局

## 第1 結果

### 1. 長年に亘り完成検査の現場の実態を把握できていなかったことについて

- スバルは、完成検査は指名した完成検査員が行うこと、定められた手順で燃費・排出ガスの抜取検査を行うこと等を含め、適切な完成検査を行うための社内規程を定めている。
- しかしながら、下記2. の立入検査結果で示すように、完成検査の現場の実態は、昨年秋以降、不適切事案の再発防止を進める中にありながら、ごく最近に至るまでずさんなブレーキ等の全数検査が行われるなど、長年に亘り社内規程が求めるものとは異なる不適切なものであった。
- その原因としては、完成検査の現場は、コンプライアンス意識の低さに加え、測定結果の書き換えや検査結果の作出に見られるように、品質保証(ユーザーに対する安全・安心や環境性能の保証)の一環としての完成検査の技術的意義に対する理解の欠如が指摘される。
- 加えて、9月28日付の報告書で、完成検査の不適切事案の原因の1つとして、過大な業務量が挙げられているように、会社の施策が不適切な取扱いを発生させるリスクや要因となっていた。
- しかしながら、スバル本社を含む管理部門は、このような完成検査現場の実態を、長年把握・管理することなく放置しており不適切であった。またこの間、スバルは実態を伴わない社内規程を届け出ることにより、数多くの型式指定を受け続けてきており\*、不適切な申請行為であったと言わざるを得ない。
- 以上のことを踏まえれば、長年に亘り続いた一連の完成検査の不適切事案に対する、スバルの経営層を含めたスバル組織の責任は極めて大きいと言わざるを得ず、また、下記2. でも述べるように、長期間かけて行った調査によっても、ごく最近までずさんな全数検査が行われている実態が把握できなかったことから、スバルにおける完成検査の現場の把握・管理は、深刻な状態にあると言わざるを得ない。

### 2. ブレーキ等の全数検査の不適切事案が最近まで続いていたことについて

- 報告書の内容の適切性及び再発防止策の実施状況を確認するため、本年10月16日、17日及び22日、本工場及び矢島工場へ立入検査を行った。

\*平成20年11月～平成30年10月の10年間では、43型式について指定を取得。

- 立入検査等の結果、以下のようなずさんな全数検査が、報告書においては、平成 30 年以降には実施していたとの記述が無く、スバルも平成 30 年以降は実施していないと説明していたにもかかわらず、監視カメラが設置された本年 9 月まで(④、⑤は 10 月まで)実施されていたことが新たに判明した。
  - ① 駐車ブレーキ検査時に、制動力を増すためブレーキペダルを踏む不適切事案。
  - ② スピードメータの指針誤差の検査時に、マスタースピードメータが指示する速度を確認して判定紐を引く(正しい方法は、スピードメータが指示する速度を確認して判定紐を引く)不適切事案。
  - ③ スピードメータの指針誤差の検査時に、スピードメータが指示する速度が 40km/h に達した瞬間に判定紐を引く(正しいやり方は、スピードメータが 40km/h を表示した状態で一定時間経過してから判定紐を引く)不適切事案。
  - ④ サイドスリップ検査時に、サイドスリップテスト通過時にブレーキペダルを踏む(国土交通省へ届け出ていた社内規程では、サイドスリップテスト通過時にブレーキペダル操作は禁止している)不適切事案。
  - ⑤ サイドスリップ検査時に、国土交通省へ届け出ていた社内規程より速い速度でサイドスリップテストを通過する不適切事案。
- スバルにおいて、完成検査における不適切事案の再発防止に取り組む中、ごく最近まで、このようなずさんな全数検査が続けられていたことは、問題の根深さを示すものである。
- また、スバルは、昨年秋の完成検査問題の発覚以降、長期間にわたり完成検査の不適切事案に関し調査をしてきたにもかかわらず、この不適切事案の継続を発見することができなかったことは、再発防止のためには膿を出し切ることが不可欠であるにも関わらず、そのことを経営層・管理者層が全社員に浸透させられなかったことを示しており、このような意識のままでは、再発防止を期す上で支障となりうる。スバルにおいては、不適切事案を自ら明らかにして改善する自浄能力が欠如していると言わざるを得ない。

## 第2 再発防止のためスバルにおいて講ずべき措置

- 第1を踏まえ、スバルは、一連の完成検査の不適切事案に対する経営層の責任の重さを認識した上で、強い危機感を持って、完成検査の不適切事案の再発防止に関して、以下の措置を講ずべきである。
  - 完成検査現場業務の把握・管理につき、不適切事案につながるリスクや要因にまで目を向けた対応をすることや、不適切事案の発見・検出能力の抜本的強化を含め、今一度再点検すること。
  - 完成検査業務について継続的に点検を行うこと。
  - 第1の2. の新たに判明した事案も踏まえ、完成検査の不適切事案を二度と繰り返すことのないよう、かつ、一連の事案を決して風化させることのないよう、再発防止策の見直し(現場業務の把握・管理を確実にを行う体制の構築、経営層から現場の一係員に至るまで全員が当事者意識を持つことを可能とするような体制の構築等)を行うこと。
  - そのうえで、経営層のリーダーシップのもと、現場の第一線までコンプライアンス重視を浸

透させることを含めて、不適切な完成検査の再発防止策の徹底及び実効性確保を図ること。

- 今後、万が一、不適切事案が判明した際に、リコール等の必要な措置を速やかに講ずることができるよう、態勢を整えること。

### **第3 本件を受けて国土交通省が行う措置**

#### (1) 四半期毎の報告徴収

- スバルに対し、上記第1を踏まえ、報告書で示された再発防止策について必要な見直しを行い、国土交通省に対して速やかに報告するとともに、見直しを行った再発防止策の実施状況等について四半期毎に報告するよう求める。

#### (2) 重点的な監視

- 「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の中間とりまとめ(平成30年3月20日公表)を踏まえ、当分の間、スバルを重点的な監視対象とし、一連の完成検査の不適切事案及び同社の今後の対応を踏まえ、更なる対応が必要となる場合には、厳正に対処する。