

スズキ株式会社 御中

平成 31 年 4 月 12 日

完成検査における不適切な取扱いに関する調査報告書

長島・大野・常松法律事務所

本報告書は、スズキ株式会社の完成検査工程における燃費及び排出ガス測定に関して判明した不適切行為及び完成検査に係る不適切行為について、国土交通省の要請に沿ってスズキ株式会社の社内で検討し、対応策を検討するために作成されたものであり、調査の対象は、日本の道路運送車両法に基づく完成検査に限定されており、燃費及び排出ガス測定以外の完成検査業務については、保安基準適合性についての検査業務に限定されている。さらに、本調査において、全ての保安基準に対する適合性を担保するための検査が網羅的に行われているか否かの確認は行われていない。また、当事務所はスズキ株式会社以外の第三者に対して本報告書の記載に関連して何らの責任を負うものではない。本報告書の記載事項は、本調査チームが実施した調査の範囲内で判明・検討した内容に限られ、調査の過程で開示されず又はアクセスできなかった資料又は事実が存在する場合には、記載の変更が必要となる点や追加して記載すべき事項が存在する可能性がある。本報告書は、本調査チームが与えられた時間及び条件の下で、可能な限り適切と考える調査、分析等を行った結果をまとめたものであるが、今後の調査において新たな事実等が判明した場合には、その結論が変わる可能性があることに留意されたい。

【目次】

| | | |
|----|--------------------------------|----|
| 第1 | 調査の概要 | 1 |
| 1 | 調査に至る経緯 | 1 |
| 2 | 調査の目的 | 1 |
| 3 | 調査体制 | 2 |
| 4 | 調査期間 | 2 |
| 5 | 調査方法 | 2 |
| | (1) 資料の分析及び検証 | 2 |
| | (2) 発生し得る不適切行為の仮説設定 | 2 |
| | (3) ホットラインの設置 | 3 |
| | (4) 完成検査業務に従事する従業員に対するアンケートの実施 | 3 |
| | (5) 関係者へのヒアリング及び電子メールレビューの実施 | 4 |
| 第2 | スズキにおける完成検査の概要 | 5 |
| 1 | 完成検査制度 | 5 |
| | (1) 型式指定制度 | 5 |
| | (2) 完成検査 | 5 |
| | (3) 型式指定規則の改正 | 6 |
| 2 | 完成検査に関わる社内組織及び社内規程等 | 8 |
| | (1) 完成検査に関わる社内組織 | 8 |
| | (2) 完成検査に関する社内規程等 | 9 |
| 3 | 燃費・排ガス測定の概要 | 10 |
| | (1) 総説 | 10 |
| | (2) 関連する法令・告示等 | 10 |
| | (3) 測定方法について | 12 |
| | (4) 測定データについて | 15 |
| | (5) 測定結果の管理について | 17 |
| 4 | 完成検査工程（抜取検査に係る燃費・排ガス測定を除く）の概要 | 19 |
| | (1) 総説 | 19 |
| | (2) 四輪自動車の完成検査 | 19 |
| | (3) 二輪自動車の完成検査 | 20 |
| 5 | 検査員登用手続等の概要 | 21 |
| | (1) 検査員資格に関する法令・通達 | 21 |
| | (2) 検査員登用手続及び検査員教育について（社内規程等） | 22 |
| 第3 | 燃費・排ガス測定に関連して判明した事実 | 31 |
| 1 | 四輪自動車のトレースエラーについて | 31 |
| | (1) トレースエラーについての細目告示・社内規程の記載 | 31 |

| | | |
|-----|--------------------------------------|----|
| (2) | トレースエラーについてのデータ検証 | 33 |
| (3) | 判明した事実 | 35 |
| (4) | 評価 | 36 |
| (5) | トレースエラーを伴う測定結果を有効なものとして扱っていた理由・動機 .. | 36 |
| (6) | 上位者の認識 | 38 |
| (7) | 課長がトレースエラーを認識した時期 | 38 |
| 2 | 測定室の環境条件（温度・湿度）に係る不適切な行為について | 39 |
| (1) | 試験室の温度及び湿度計測に関する細目告示・社内規程の記載 | 39 |
| (2) | 温度及び相対湿度についてのデータ検証 | 40 |
| (3) | 判明した事実 | 42 |
| (4) | 細目告示適合性に関する検証結果 | 43 |
| (5) | 測定室の環境条件に係る不適切行為の理由・動機 | 43 |
| 3 | 四輪自動車に係る測定端末上での測定結果の書き換え | 45 |
| (1) | 検証対象としたデータ | 45 |
| (2) | データ検証の方法 | 45 |
| (3) | 判明した事実 | 45 |
| 4 | CVS 流量等の書き換え | 51 |
| (1) | CVS に関わる数値の書き換えについての検証 | 51 |
| (2) | 判明した事実 | 51 |
| 5 | 測定データの複製 | 53 |
| (1) | 測定データの複製についての検証 | 53 |
| (2) | 検証方法 | 53 |
| (3) | 判明した事実 | 54 |
| (4) | 評価 | 57 |
| (5) | 理由・動機 | 57 |
| (6) | 上位者の認識 | 57 |
| 6 | その他判明した不適切行為について | 58 |
| (1) | 検証対象 | 58 |
| (2) | 暖機運転における手順違背 | 58 |
| (3) | 燃料給油量の不足 | 60 |
| (4) | 車両タイヤ空気圧の調整不備 | 61 |
| (5) | ソーク時間の不足等 | 62 |
| 7 | 二輪自動車について | 66 |
| (1) | 総説 | 66 |
| (2) | トレースエラーについて | 66 |
| (3) | 温度エラーについて | 69 |

| | | | |
|----|------|------------------------------------|-----|
| | (4) | 測定データの書き換え | 70 |
| | (5) | その他判明した事実について | 71 |
| 第4 | | 全数検査及び抜取検査（燃費・排ガス測定を除く）に関連して判明した事実 | 74 |
| 1 | | 湖西工場、磐田工場及び相良工場において判明した事実（四輪自動車） | 74 |
| | (1) | 概要 | 74 |
| | (2) | 制動力検査における不適切行為 | 75 |
| | (3) | 走行・速度計検査における不適切行為 | 80 |
| | (4) | かじ取り角度検査における不適切行為 | 84 |
| | (5) | 前照灯主光軸検査における不適切行為 | 86 |
| | (6) | サイドスリップ検査における不適切行為 | 88 |
| | (7) | 外観・構造検査における不適切行為 | 92 |
| | (8) | 下回り・エンジンルーム検査等における不適切行為 | 94 |
| | (9) | 不良発見時の取扱いに関する不適切行為 | 95 |
| | (10) | チェックシートの記入に関する不適切行為 | 97 |
| | (11) | その他の問題点・不適切行為 | 100 |
| | (12) | 上位者の認識 | 101 |
| 2 | | 豊川工場及び浜松工場において判明した事実（二輪自動車） | 102 |
| | (1) | 概要 | 102 |
| | (2) | 機能検査における不適切行為 | 103 |
| | (3) | 走行検査における不適切行為 | 103 |
| | (4) | 前照灯主光軸検査における不適切行為 | 104 |
| | (5) | ブレーキ検査における不適切行為 | 105 |
| | (6) | 速度計検査における不適切行為 | 107 |
| | (7) | チェックシートの記入に関する不適切行為 | 107 |
| | (8) | 不合格発見時の取扱いに関する不適切行為 | 108 |
| | (9) | 抜取検査における不適切行為 | 109 |
| | (10) | 上位者の認識 | 111 |
| 第5 | | 検査員の登用手続等に関連して判明した事実 | 112 |
| 1 | | 湖西工場、磐田工場及び相良工場において判明した事実 | 112 |
| | (1) | 作業訓練期間中における検査補助者による単独の完成検査の実施 | 112 |
| | (2) | 他人の検査印の使用 | 116 |
| | (3) | 検査員による未習熟工程における完成検査の実施について | 118 |
| | (4) | 検査補助者教育の実態 | 119 |
| | (5) | 検査員登用試験における不適切行為 | 123 |
| 2 | | 豊川工場及び浜松工場において判明した事実 | 126 |
| | (1) | 検査員による未習熟工程における完成検査の実施について | 126 |

| | | | |
|----|-----|-------------------------------------|-----|
| | (2) | 検査補助者教育の実態 | 128 |
| | (3) | 検査員登用試験における不適切行為 | 129 |
| 第6 | | 原因及び背景の分析 | 132 |
| 1 | | 総論 | 132 |
| 2 | | 各原因・背景についての検討 | 132 |
| | (1) | 検査員の人員不足 | 132 |
| | (2) | 検査工程上の時間的余裕の乏しさ | 135 |
| | (3) | 工場レイアウト上の余裕の乏しさ | 136 |
| | (4) | 検査設備の老朽化・不備 | 137 |
| | (5) | 検査員の完成検査に関する法令・ルールに対する規範意識の著しい鈍麻 | 137 |
| | (6) | 検査課の独立性の欠如 | 140 |
| | (7) | 社内規程の整備・管理が不十分であったこと | 141 |
| | (8) | 内部統制の脆弱さ | 142 |
| | (9) | 経営陣の完成検査業務に対する理解及び関与が不十分であったこと | 145 |
| 第7 | | 再発防止策の提言 | 148 |
| 1 | | 既にスズキが実施した再発防止策 | 148 |
| | (1) | 人員の適切な配置に向けた措置 | 148 |
| | (2) | 不適切行為の防止と発見のための施策 | 148 |
| | (3) | 現職の検査員及び役職者に対する教育の実施 | 148 |
| 2 | | 再発防止策の提言 | 149 |
| | (1) | 人員不足解消の前提となる業務量の正確な把握及び適正な人員配置 | 149 |
| | (2) | 検査員数に見合った柔軟な生産計画及び生産目標の策定 | 149 |
| | (3) | 必要な設備投資を迅速に実施するための体制の整備 | 150 |
| | (4) | 強固な規範意識の醸成 | 150 |
| | (5) | 組織体制等の見直しによる検査部門の独立性強化 | 153 |
| | (6) | 不適切行為の抑止・早期発見に向けた監査体制及び内部統制システムの見直し | 153 |
| | (7) | 経営陣の完成検査業務に対する理解及び関与の強化 | 154 |
| | (8) | 結び | 155 |

第1 調査の概要

1 調査に至る経緯

2017年9月29日、国土交通省（以下「**国交省**」という。）は、スズキ株式会社（以下「**スズキ**」という。）に対し、「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」を発出し、道路運送車両法（以下「**法**」という。）第75条の6、同法第100条の規定に基づき、スズキにおける型式指定後の完成検査実施において完成検査員（以下「**検査員**」という。）有資格者以外の者によって完成検査が実施される等の不適切な事案の有無等について1ヶ月以内に報告するよう要請した¹。

スズキは、当該要請を受けて社内調査を実施し、スズキにおける完成検査は社内規程に従って登用された有資格者によって適切に実施されている旨国交省に対して報告を行った。

2018年7月9日、国交省は、スズキに対し、「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」を発出し、法第75条の6第1項及び同法第100条第1項の規定に基づき、燃費及び排出ガスの抜取検査において測定値を不正に書き換えたり、無効な測定を有効なものとして処理したりするような不正事案の有無等について1ヶ月以内を目処に報告するよう要請した²。

スズキは、当該要請を受けて社内調査を実施し、四輪自動車の燃費及び排出ガス測定において、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（以下「**トレースエラー**」という。）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した旨国交省に対して報告を行った。

国交省は、前記報告を受けてスズキに対し立入検査を実施した。当該立入検査の結果、燃費及び排出ガスの抜取検査に関し、前記報告で報告した件数よりも四輪自動車の燃費及び排出ガス測定におけるトレースエラーの件数が増えること、当該トレースエラーの原因について新たな証言があったこと、四輪自動車の燃費及び排出ガス測定結果の書き換え等があったこと、及び二輪自動車の燃費及び排出ガス測定においてもトレースエラーがあったこと等が判明した。

前記立入検査の結果を受け、国交省はスズキに対し、2018年9月26日、「完成検査における不適切な取扱いへの対応等について」を発出し、法第63条の4第1項、同法第75条の6第1項及び同法第100条第1項の規定に基づき、万全の調査態勢を構築した上で、燃費及び排出ガスの抜取検査に関し徹底調査をするとともに、他に完成検査に係る不適切事案が無いかどうかについても徹底調査し、その結果に基づき再発防止策を策定の上、これを報告すること等を要請した³。

当該要請を受け、スズキは、万全の調査態勢により、かつ、客観的・中立的な立場から徹底調査を行うため、同日、長島・大野・常松法律事務所（以下「**当事務所**」という。）に対して調査実施を依頼し、当事務所は当該依頼に基づき国交省の前記要請事項に係る調査（以下「**本調査**」という。）を実施した。

2 調査の目的

国交省からの前記要請に基づき、当事務所がスズキから依頼を受けた本調査の目的は、

¹ 平成29年9月29日付け国自審第1158号「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」

² 平成30年7月9日付け国自審第674号「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」

³ 平成30年9月26日付け国自審第1103号「完成検査における不適切な取扱いへの対応等について」

以下の事項を調査及び検討することである。

- ・ 完成検査工程の燃費・排ガス測定におけるトレースエラーが生じている測定を有効なものとして処理した事案に関する事実関係及び認識並びにその他の不適切行為の有無（不適切行為が存在した場合の事実関係及び認識を含む。）
- ・ 燃費・排ガス測定以外の完成検査業務のうち保安基準適合性についての検査業務における不適切行為の有無（不適切行為が存在した場合の事実関係及び認識を含む。）
- ・ 完成検査実施における検査員有資格者以外の者による完成検査実施等の不適切な完成検査業務の運用状況の実態に関する事実関係及び認識
- ・ 前記事実関係等の原因・背景の分析
- ・ 再発防止策の提言

3 調査体制

本調査は、当事務所に所属する太田穰、石塚洋之、埜尚義及び池田順一のほか 21 名の弁護士が担当し、その補助として、PwC アドバイザリー合同会社が、主として、電子メールの保全及びデータベース化、燃費・排ガス測定データの検証、完成検査に関連して作成された記録・データの検証等の調査に従事した（以下、当事務所所属の弁護士及び PwC アドバイザリー合同会社に所属する構成員を総称して、「本調査チーム」という。）。また、千葉大学大学院工学研究院の森吉泰生教授及び森川弘二特任教授に本調査全般に係る技術的観点からの監修・助言を得た。

4 調査期間

本調査の調査期間は、2018 年 9 月 26 日から 2019 年 4 月 12 日までである。

5 調査方法

本調査に当たっては、後記(1)から(5)の調査方法を用いた。

(1) 資料の分析及び検証

本調査チームは、スズキに対し、完成検査に関する社内規程、現場の検査員が参照する社内規程、組織関係資料及び完成検査工程に関する各種資料等、本調査を実施する上で本調査チームにおいて必要と判断した資料並びに社内規程等の検証、完成検査の結果を記録したデータの検証、アンケート、ホットライン及びヒアリングの各過程で判明した関連資料の提出を要請した。スズキは、当該要請に応じて、書面又は電子データの形式でこれらの資料を提出し、本調査チームはこれを精査した。

(2) 発生し得る不適切行為の仮説設定

ア 検査工程の分析

本調査チームは、主として全数検査工程に関して、完成検査業務に従事している現場の責任者レベルの者（組長及び班長）に対し、初期的なヒアリングを行い（以下「仮説設定ヒアリング」という。）、完成検査を構成する各検査の工程について説明を受けるとともに、各工程においてどのような不適切行為が想定されるかという仮説についての意見を聴取した。

本調査チームは、仮説設定ヒアリングに基づき、具体的にどの工程においてどのような不適切行為が行われるリスクが存在するのかを検討し、後記(4)のアンケート及び(5)のヒアリングにおいて、想定され得る不適切行為を具体的に示し、その有無及び認識を確認した。

イ 検査結果データ及び資料の分析による不適切行為の仮説設定

完成検査工程において行われる検査の結果や検査条件等について、何らかのデータ又は記録が作成されるものについて、当該データ及び記録の作成並びに保存状況等を確認し、データ又は記録の保存が確認されたものについて、データの整合性分析や変更箇所の有無の精査を通じて改ざん等のリスクを評価した上で、後記(4)のアンケート及び(5)のヒアリングにおいて、想定され得る不適切行為を具体的に示し、その有無及び認識を確認した。

(3) ホットラインの設置

本調査チームは、2018年10月29日から同年11月12日までの間、完成検査に関する不適切行為の申告窓口として、ホットライン（郵便、電話及び電子メール）（以下「**本件ホットライン**」という。）を設置した。

本件ホットラインは、通報者の保護に配慮し、本調査チームを構成する当事務所の弁護士に直接郵送される郵便又は送信される電子メール及び同弁護士に直通する電話の方式とした。

本件ホットラインには、電話による申告が1件あった。

本件ホットラインの設置に当たっては、記憶喚起を促し、過去に存在した又は現在存在する不適切行為について漏れなく網羅的に申告を得るために、対象者全員に配布した本件ホットラインの案内文に「申告の対象となる行為の例」として、仮説設定ヒアリングの結果等に基づき想定される不適切行為を具体的に列挙した。

また、本件ホットラインの実施に当たっては、申告者自身による完成検査等に関わる不適切行為を自主的に申告した場合、その不適切行為が懲戒処分の対象となるものであったとしても、特別に懲戒処分を免除する社内リニエンシーを実施した。

(4) 完成検査業務に従事する従業員に対するアンケートの実施

本調査チームは、スズキの湖西工場、磐田工場、相良工場及び浜松工場の各完成検査課（以下「**検査課**」という。）並びに認証技術部に属する排ガス・燃費性能管理課、湖西完成検査管理課、相良・磐田完成検査管理課及び浜松完成検査管理課（以下、認証技術部に属する各管理課を合わせて「**管理課**」という。）に所属している従業員、その他の従業員のうち過去に完成検査業務に従事した経験がある者延べ306名（以下「**第1回アンケート対象者**」という。）⁴に対しアンケート（以下「**第1回目アンケート**」という。）を実施し、全員から回答を受領した。

本調査チームは、回答内容の秘密保持に配慮し、スズキの従業員がアンケートに回答するに当たっては、本調査チームが配布した封筒に回答済みのアンケートを入れた上で工場内に設置され南京錠で施錠された回収箱に投函する方式とした。

第1回アンケートの実施に当たっても、本件ホットラインと同様、記憶喚起を促し、過去に存在した又は現在存在する不適切行為について漏れなく網羅的に申告を得るために、仮説設定ヒアリングの結果等に基づき想定される不適切行為を具体的に列挙

⁴ 対象者の所属工場別の内訳は、湖西工場124名、磐田工場49名、相良工場69名、浜松工場42名、本社11名及び海外勤務11名である。

し、それらを踏まえた質問を設けた。

本調査チームは、後記(5)に記載のヒアリングのうち現場の作業者である組長、班長及び検査員に対するヒアリングが完了した後、第1回目アンケートや当該ヒアリングにおいて判明した各不適切行為について、その時期、認識等を改めて確認するため、第1回目アンケートと同様の方法により、第1回アンケート対象者の中から課長等の管理職を除いた従業員延べ292名⁵に対し、アンケート（以下、第1回目アンケートと併せて「**本件アンケート**」という。）を実施し、全員から回答を受領した。

また、本件アンケートの実施に当たっても、本件ホットラインと同様、社内リエンジニアを実施した。

(5) 関係者へのヒアリング及び電子メールレビューの実施

本調査チームは、湖西工場、磐田工場、相良工場及び浜松工場の各検査課の課長、管理課の各課長、組長、班長、検査員等を中心に延べ322名に対してヒアリングを実施した。なお、当該ヒアリング対象者の中には、製造品質保証部に所属する者が含まれているほか、上位者である各工場の工場長、製造品質保証部部长、コーポレートガバナンス部部长、常勤監査役、取締役常務役員、代表取締役社長、代表取締役会長等も含まれている。

さらに、本調査チームは、スズキのサーバーに保存されていた湖西工場、磐田工場及び相良工場の各工場長及び各検査課の課長、排ガス・燃費性能量産管理課、湖西完成検査管理課及び相良・磐田完成検査管理課の課長、製造品質保証部検査規格課の課長及び専任職等の電子メールを収集してデータベース化した後、キーワード検索によって抽出された電子メールのレビューも行った。

⁵ 対象者の所属工場別の内訳は、湖西工場117名、磐田工場48名、相良工場67名、浜松工場39名、本社9名及び海外勤務12名である。

第2 スズキにおける完成検査の概要

1 完成検査制度

(1) 型式指定制度

ア 未登録自動車の新規登録及び新規検査の際の現車提示の原則

自動車は、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ運行の用に供してはならないとされ（法第4条）、また、登録を受けていない自動車を運行の用に供しようとするときは、当該自動車の使用者は、国土交通大臣の行う新規検査を受けなければならないとされている（法第59条）。そして、法第7条第1項は、登録を受けていない自動車の登録（以下「**新規登録**」という。）を受けようとする場合には、その所有者は、国土交通大臣に対して、譲渡証明書等の当該自動車の所有権を証明する書面を添えて申請書を提出し、併せて自動車を提示しなければならない旨を定め、また、法第59条第1項は、同法第4条の登録を受けていない自動車については、使用者は、国土交通大臣に対し、当該自動車を提示して新規検査を受けなければならない旨を定めている。したがって、自動車の所有者（使用者）が新規登録を受けていない自動車を運行しようとする場合には、自動車の所有者（使用者）は、原則として、前記の各規定に従い、国土交通大臣に対し当該自動車（現車）を提示して新規検査を受ける必要がある。

イ 型式指定制度

前記アのとおり、新規登録を行う場合、自動車の所有者（使用者）に対して、原則として現車を提示して新規検査を受けることが求められているところ、法は、新規検査の合理化のため、大量生産される自動車については、現車の提示を省略することが可能となる「型式指定制度」を定めている。

型式指定制度においては、国土交通大臣は、自動車製作者等の申請を受けて、保安基準適合性審査及び品質管理審査（均一性審査）を行った上で、型式指定をする（法第75条）。型式指定を受けた自動車製作者等は、その型式について指定を受けた自動車を譲渡する場合、当該自動車の保安基準適合性について検査し、自動車の譲受人に対し、完成検査終了証を発行し、又は完成検査終了証の発行及び交付に代えて完成検査終了証に記載すべき事項を電磁的方法により登録情報処理機関に提供する（法第75条第4項、同条第5項）。そして、この場合、自動車の所有者（使用者）は、完成検査終了証を提示することで、新規登録時及び新規検査時の現車提示に代えることができるとされている（法第7条第3項第2号、同法第59条第4項）。

(2) 完成検査

前記(1)イのとおり、型式指定制度においては、型式指定を受けた自動車製作者等は、その型式について指定を受けた自動車を製造し、譲渡しようとする場合には、当該自動車について、自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合しているかどうかの検査、すなわち「完成検査」を行うこととなる（法第75条第4項、自動車型式指定規則（以下「**型式指定規則**」という。）第3条第1項第6号）。

完成検査は、型式指定規則第7条に定める基準に従って行うものとされており（法第76条）、当該基準は以下のとおりである。

◇ 型式指定規則第7条

完成検査は、当該自動車に左の要件を具備しているかどうかについて実施するものとする。

- 一 指定を受けた型式としての構造、装置及び性能を有すること。
- 二 道路運送車両の保安基準の規定に適合すること。
- 三 法第29条第2項又は法第30条の届出をした車台番号及び原動機の型式が明確に打刻されていること。

また、完成検査の実施に関する詳細な要領については、「自動車型式認証実施要領について（依命通達）」（自審第1252号の4平成10年11月12日）（以下「**依命通達**」という。）に定められている。

◇ 依命通達 別添自動車型式認証実施要領 別添1自動車型式指定実施要領 第6

完成検査の実施に当たっては、……次の点に留意すること。

- (1) 完成検査は、別紙1（第6関係）完成検査の実施の方法又はこれに準じた方法により実施すること。
- (2) 完成検査の一部については、品質管理手法を用いた抜取検査方式により実施してよい。この場合には、その方式が明確にされていること。……

もっとも、完成検査をどのような手法を用いて実施するかについては、自動車製作者等の技術力、知見等によって異なるため、国が画一的に検査方法を定めることはしていない（依命通達 別添1自動車型式指定実施要領 附則14）。

◇ 依命通達 別添1自動車型式指定実施要領 附則14:型式指定を受けた車両の完成検査の運用

完成検査は、そもそも、製作される車両が指定を受けた型式としての構造・装置及び性能を有すること（均一性）、保安基準に適合していること（基準適合性）を確認するために行うものであって、その実施は安全確保、公害防止上必要なものであるが、どのような手法を用いて完成検査を実施するかについては、自動車製作者等の技術力、知見等によって異なるため、国が画一的に検査方法を定めることはしていない。

このため、国の例示している検査方法に替えて自動車製作者等の独自の検査方法により完成検査を行うことも、その方法が適切なものであればこれを認めている。

したがって、完成検査の検査方法については、国が画一的に定めているわけではなく、技術力、知見等を有する自動車製作者等に一定の裁量が認められていると解される。

(3) 型式指定規則の改正

2018年10月12日、国交省は、自動車型式指定規則等の一部を改正する省令（平成30年10月12日国土交通省令第七十九号）及び国土交通省告示第千六百六十八号を公表し、型式指定規則の一部改正等を行うことを明らかにした。具体的には、(i)型式指定申請時の書面に関する規定、(ii)完成検査の実施方法及び検査員の要件等に関する規定並びに(iii)型式指定制度の適切な運用のための担保措置に関する規定の改正等が行われる。

前記のうち(iii)に係る改正については2018年10月12日付けで施行され（前記省令附則第1条ただし書き）、国土交通大臣は、型式指定制度の適切な運用の確保のため必要なときは、自動車製作者等に対して、必要な措置をとるべきことを勧告するこ

とができるようになった（改正後の型式指定規則第3条の4）。

◇ 型式指定規則第3条の4

国土交通大臣は、指定製作者等がこの省令の規定に違反したとき、又は完成検査の実施に関し改善が必要であると認めるときは、当該指定製作者等に対し、その是正又は改善のため必要な措置をとるべきことを勧告することができる。

また、国土交通大臣は、完成検査に係る法令の違反があるときは、型式指定の効力を停止することができる（改正後の型式指定規則第4条の2第1号）。

◇ 型式指定規則第4条の2第1号

国土交通大臣は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、期間を定めて指定自動車の型式についての指定の効力を停止することができる。この場合において、国土交通大臣は、停止の日までに製作された指定自動車について停止の効力の及ぶ範囲を限定することができる。

一 指定製作者等が第七条、第八条第二項、第九条及び第十条の規定に違反したとき。

前記のうち、(i)及び(ii)に係る改正については、2019年6月30日に施行される（前記省令附則第1条本文、国土交通省告示第千百六十八号附則）。

(i)は、型式指定の申請時に提出する添付書面に、国土交通省告示（完成検査実施規程）において定める事項（完成検査の業務組織並びに完成検査の実施項目及び完成検査の実施方法等の完成検査の実施要領に係る事項等）を記載しなければならないとするものである。

また、(ii)は、従来通達において規定されていた検査員の選任に係るルールを型式指定規則及びその委任を受けた前記完成検査実施規程により詳細に明記し、検査員に対する教育訓練に係るルールについても型式指定規則及びその委任を受けた前記完成検査実施規程に明記するものであるほか、完成検査の記録について、当該記録の書き換えをできなくする措置又は書き換えた場合にその事実が判別できる措置等を講じなければならない等とするものである。なお、(ii)の改正において、完成検査は、型式指定規則の規定に基づいて選任された検査員により、型式指定申請時に提出した書面に記載された内容に従って実施しなければならないことが型式指定規則に明記されることとなり、前記の型式指定規則第7条は、以下のとおりに改正されている。

◇ 型式指定規則第7条（改正後）

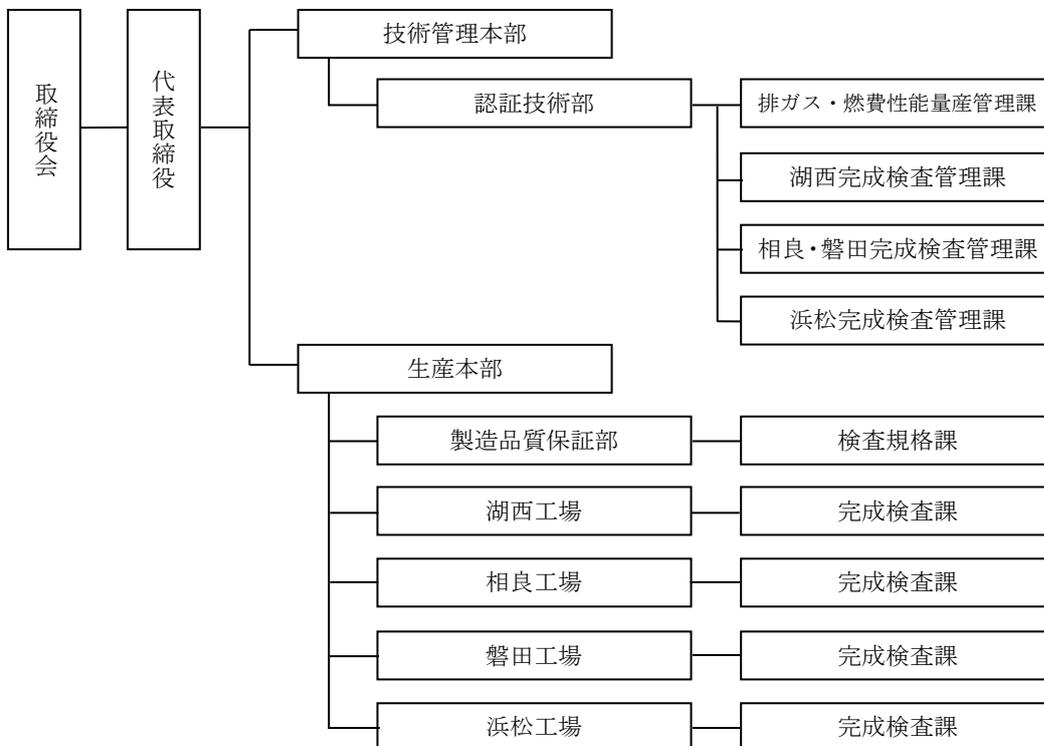
完成検査は、当該自動車が左の要件を具備しているかどうかについて、次条の規定により選任される完成検査員が第3条第2項第4号の書面に記載された内容に従って実施するものとする。

- 一 指定を受けた型式としての構造、装置及び性能を有すること。
- 二 道路運送車両の保安基準の規定に適合すること。
- 三 法第29条第2項又は法第30条の届出をした車台番号及び原動機の型式が明確に打刻されていること。

改正後の型式指定規則第7条において引用されている型式指定規則第3条第2項第4号は、前記(i)の改正に係るものであり、「第3条第2項第4号の書面」とは、前記完成検査実施規程において定める事項（完成検査の業務組織並びに完成検査の実施項目及び完成検査の実施方法等の完成検査の実施要領に係る事項等）を記載した書面で、型式指定申請時に添付書面として提出されるものである。

2 完成検査に関わる社内組織及び社内規程等

(1) 完成検査に関わる社内組織



スズキにおける 2018 年 9 月 26 日時点の完成検査に主として関係する部署は、各管理課、生産本部に属する製造品質保証部検査規格課、並びに湖西工場、相良工場、磐田工場及び浜松工場の検査課である。また、各工場の工場長が検査主任技術者として届け出られている。

スズキでは、四輪自動車、二輪自動車いずれについても、完成検査として、完成検査が義務付けられる車両全てに対して実施する検査（以下「**全数検査**」という。）と、完成検査が義務付けられる車両の中からランダムに抜き取った車両に対してのみ実施する検査（以下「**抜取検査**」という。）を行っている。

全数検査は、湖西工場（湖西第二工場及び湖西第三工場）⁶、相良工場、磐田工場及び浜松工場⁷のラインにおいて検査課が行っており、抜取検査のうち車両重量や車両寸法等の測定も各工場の検査場において検査課が行っている。また、抜取検査のうち騒音や制動距離⁸のテストコースにおける測定は、四輪自動車については湖西工場及び磐田工場で生産された車両も含めて全て相良工場にあるテストコースにおいて、相良工場の検査課が行っている。二輪自動車のテストコースにおける測定は、スズキの竜洋テストコースにおいて浜松工場の検査課が行っている。

他方で、四輪自動車の抜取検査のうち燃費・排ガス測定については、湖西工場にお

⁶ 湖西工場の敷地内には、湖西第一工場、湖西第二工場及び湖西第三工場と呼ばれる 3 つの工場が存在し、湖西第一工場は 2017 年 2 月に稼働を終了している。

⁷ なお、2018 年 8 月に、それまで二輪自動車を生産していた豊川工場から浜松工場に二輪自動車の工場機能が移転している。

⁸ 二輪自動車のテストコースにおける測定は騒音のみ。

いては湖西完成検査管理課、相良工場及び磐田工場においては相良・磐田完成検査管理課が行っている。また、二輪自動車の抜取検査のうち排出ガス測定については、浜松工場において浜松完成検査管理課が行っている。

認証技術部の排ガス・燃費性能量産管理課は、燃費・排ガス測定に係る検査員教育及び検査用機械器具の保守管理を行っている。工場長は、各工場における型式指定自動車の完成検査、完成検査終了証の発行及び品質保証に関わる業務の責任者である検査主任技術者として届出を行っており、型式指定規則第3条第1項第8号及び依命通達別添1第2(2)に従い完成検査全般に関する総括及び対外的な検査主任技術者としての責任を負担する。また、製造品質保証部検査規格課は、製品検査規格等の作成及び検査用機械器具の保守管理を行っている。

(2) 完成検査に関する社内規程等

ア 完成検査の方法に関する法規と型式指定申請時の届出

完成検査は、型式指定規則によって定められる基準に従って実施するものとされており、「依命通達 別添自動車型式認証実施要領 別添1自動車型式指定実施要領」の別紙1(第6関係)「完成検査の実施の方法」には、完成検査の実施の方法として、一定の検査項目についての検査方法や検査機器が定められている。そして、法第40条及び第41条では、「自動車の構造及びその装置が、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない」と規定されており、これを受けて、道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号、以下「**保安基準**」という。)が定められている。保安基準の内容は、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(以下「**細目告示**」という。)において詳細に定められており、さらに詳細な内容が細目告示において引用される「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定に付随する規則」(以下「**協定規則**」という。以下、保安基準、細目告示及び協定規則を総称して「**保安基準等**」という。)において定められている。

また、型式指定の申請に当たっては、申請者は、完成検査の業務組織及び実施要領並びに自動車検査用機械器具の管理要領を記載した書面を申請書に添付して提出することとされており(型式指定規則第3条第2項第4号、依命通達別添1第3、同別表)、完成検査の方法に変更が生じた場合には、変更後遅滞なく、その旨を記載した届出書を国土交通大臣に届ける必要がある(型式指定規則第6条第1項第2欄、同第3欄及び同第4欄)。

スズキが型式指定の申請の際に国交省へ提出した完成検査の実施要領(以下「**申請時提出実施要領**」という。)では、各検査項目の検査方法又は検査機器について「ターニングラジアスゲージ」、「手感」、「目視」等概括的な定めのみを置いており、検査の具体的な合格基準等には言及していない。

イ 完成検査の方法に関する社内規程の全体像

スズキにおいては、前記1(2)のとおり、「依命通達 別添自動車型式認証実施要領 別添1自動車型式実施要領」の第6を受け、完成検査の実施について、社内における上位の規程として、製品検査管理規程(KK04)を定めている。製品検査管理規程の定めに基づいて、検査員の資格要件については「検査員教育実施手続」(KK04-T5)、検査項目・検査方法・検査方式・判定基準については「製品検査規

格」(SIS⁹-A)、抜取検査のサンプリング方法については各種抜取標準(「四輪車製品抜取標準」(SIS-N9258)等)、完成検査終了証の発行については「完成検査終了証取扱い手続」等の社内規程が定められている。

また、前記製品検査規格は、製造品質保証部が立案し、同部長が制定者として制定され、四輪自動車については工場毎に、二輪自動車については車両のタイプ¹⁰毎に存在し、それぞれ実施される全数検査及び抜取検査を含む完成検査、商品性検査並びに仕様の確認等の検査項目及び検査方法を規定している。さらに、具体的な作業手順については作業要領書(以下「**要領書**」という。)に定められている。要領書は各検査課において立案し、同課長の承認によって制定される。

3 燃費・排ガス測定の概要

(1) 総説

自動車の排気管から大気中に排出される排出ガス中に含まれる一酸化炭素や窒素酸化物等の排出量については、道路運送車両法等の法令により一定の規制が設けられており、当該規制への適合性を確認するために、完成検査として排出ガスの測定試験が行われる。また、燃費消費率(以下「**燃費値**」という。)は、排出ガス中に含まれる炭素を含む成分の排出量に基づいて計算されることから、排出ガスの測定によって、同時に、燃費値の測定も行われることとなり、型式指定申請に際して添付書面として提出された「自動車の構造、装置及び性能を記載した書面」(当該書面は、「諸元表」と呼ばれており、以下「**諸元表**」という。)に記載された燃費値が実現されていることの確認が行われる。

(2) 関連する法令・告示等

ア 道路運送車両法

法第40条及び第41条は、自動車の構造及びその装置が、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない旨を規定している。そして、当該規定に基づき、国土交通省令として定められた保安基準において、具体的な排出ガスに関する基準が規定されている。

イ 保安基準

保安基準第31条は、第1項において「自動車は、運行中ばい煙、悪臭のあるガス又は有害なガスを多量に発散しないものでなければならない」と規定した上で、第2項において、以下のとおり、具体的な規制の対象物について規定している。

◇ 保安基準第31条第2項

自動車は、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙を多量に発散しないものとして、燃料の種別等に応じ、性能に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。

⁹ SISとはSuzuki Inspection Standardの略である。

¹⁰ ツーリング系、スクータ系、モトクロス系等。

ウ 細目告示

保安基準第 31 条の規定を受けて、細目告示第 41 条が、自動車の排気管から大気中に排出される排出物の中に含まれる一酸化炭素等についての基準を規定している。これらの基準は、二輪自動車・四輪自動車の別、燃料の種類、車両総重量等による区分に応じて規定されている。そして、排出ガスにかかる規制としては、新規検査において充足すべき上限値規制と、完成検査における計測値の平均値が充足すべき平均値規制の 2 種類が規定されている。

また、細目告示は、その別添において排出ガスの測定方法について、測定時に充足することが必要な測定条件等を含め、詳細に規定している¹¹。

なお、型式申請に際して保安基準適合性の審査を行う独立行政法人自動車技術総合機構（以下「**自動車技術総合機構**」という。）は、保安基準適合性の審査に当たって、提示された車両の試験を審査事務規程別添 1 の「試験規程 (Test Requirements and Instructions for Automobile Standards。以下「**TRIAS**」という。）に基づいて行うものとされている。TRIAS は、排出ガスの測定方法について、詳細に定めており、その内容は、細目告示の別添に記載されたものとほぼ同様である。型式指定申請時の保安基準適合性の審査について、自動車技術総合機構が TRIAS の規定に基づいて試験を実施しているため、自動車メーカーは、細目告示に加え、TRIAS に規定された測定方法に準拠した方法で試験を実施することとしている。

エ 燃費値の測定について

燃費値については、従前、保安基準の項目ではなかったが、2018 年 1 月 31 日付けの改正により、以下のとおり、燃費の測定方法について細目告示で定める方法によることが保安基準に規定された。

◇ 保安基準第 8 条第 6 項

自動車（二輪自動車、・・・を除く。以下この項・・・において同じ。）の燃料消費率（自動車の一定の条件での使用に際し消費される燃料の量を基礎として算出される燃料 1 リットル当たりの走行距離をキロメートルで表した数値をいう。）は、告示で定める方法により測定されなければならない。

そして、細目告示第 10 条第 3 項は、自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員 9 人以下のもの又は車両総重量 3.5t 以下のもの）については、細目告示別添 42 に規定する JC08 モード法又は WLTC モード法により燃費を測定することとしている。なお、二輪自動車については、保安基準上、燃費値の測定についての規定は置かれていない。

燃費値の測定は、排出ガスの測定に際して用いられる一定の走行パターンで車両を走行させた際に排出される排出ガスに含まれる炭素を含む成分の排出量に基づき計算されることから、排出ガスの排出量の測定と、燃費値の測定は同一の試験として行われている。

オ 諸元値について

型式指定規則第 3 条第 2 項は、型式指定の申請書に添付すべき書面を規定してい

¹¹ 本報告書において、主として参照するのは、別添 42（軽・中量車排出ガスの測定方法）、別添 44（二輪車排出ガスの測定方法）である。

るが、その添付書面には、諸元表が含まれている。諸元表¹²には、自動車の長さ、幅、高さ、車両重量、最高出力、最大トルク等に加えて、排出ガス重量及び燃料消費率を記載することとされている（諸元表に記載されるこれらの値は、「諸元値」と呼ばれており、以下「**諸元値**」という。）。

型式指定に際しては、自動車技術総合機構によって、申請にかかる自動車が、諸元表に記載された自動車の構造、装置及び性能を有するものであることが審査されており、完成検査においても、製造された自動車の性能等について、諸元表に記載された諸元値と適合するものであるかどうかの確認が行われることとなる。

なお、排出ガスについては、非メタン炭化水素（以下「**NMHC**」という。）及び窒素酸化物（以下「**NO_x**」という。）について、最新規制値に対して一定のレベルまで排出量を減らしている自動車について低排出ガス車として認定する制度があり、スズキも、その生産する多くの自動車について、型式指定を受けるに際して、国交省より低排出ガス車の認定を受けている。低排出ガス車の認定としては、NMHC 及び NO_x の排出量について、保安基準から 50%低減した場合（以下「**U-LEV 車**」という。）と、保安基準から 75%低減した場合（以下「**SU-LEV 車**」という。）の 2 種類があり、U-LEV 車については保安基準から 50%低減した数値が諸元値となり、SU-LEV 車の場合には、保安基準から 75%低減した数値が諸元値となる。

燃費値については、前記のとおり、2018 年 1 月 31 日の保安基準の改正前は、保安基準において規定が置かれていなかったが、諸元表には、燃費値が記載されており、TRIAS にも燃費値の測定方法が記載されていた。スズキは、2018 年 1 月 31 日の保安基準の改定前においても、TRIAS の規定に基づいて、諸元表に記載された燃費値が確保されていることの確認のために、完成検査の過程で排出ガスの測定と同時に燃費値の測定を行っていた。

(3) 測定方法について

ア 総説

前記(2)ウのとおり、排出ガスの測定方法及び測定条件については、細目告示の別添に詳細に規定されており、四輪自動車の燃費値についても、排出ガスの測定と同一の方法で測定することとされている。また、TRIAS においても、細目告示とほぼ同様の規定が置かれている。

そして、スズキは、細目告示別添に規定された測定方法及び測定条件に基づき、社内規程（SIS-N）として、測定標準を定めており、燃費・排出ガスの検査員は、当該社内規程に準拠して燃費・排ガス測定試験を実施するものとされている¹³。

また、燃費・排ガス測定は、抜取検査の方法で検査を実施するものとされており、具体的な抜取りの基準についても、社内規程（SIS-N）に定められている。

イ 四輪自動車

排出ガスの排出量は、一定の走行パターンに沿って車両を走行させ、当該走行中に排気管から排出された排出ガスの濃度を計測することによって測定される。細目告示においては、燃料の種別や車両の総重量等の基準に応じて、排出ガスの測定に

¹² 自動車型式認証実施要領の別添 1「自動車型式指定実施要領」の別表において、諸元表の様式が定められている。

¹³ ただし、型式指定申請時の保安基準適合性の審査時と異なり、完成検査として行われる燃費・排ガス測定は、完成直後の新車を用いて抜取試験として実施されるものであり、走行抵抗値の実測を行わないなど、その性質上、細目告示に規定された方法と全く同一の方法で行われるものではない。

用いられる走行モードが定められており、スズキが生産している自動車（車両総重量 3.5t 以下のガソリン車）については、JC08 モード法あるいは WLTC モード法を走行モードとして用いている。

WLTC モード法は、国内では 2016 年 10 月 31 日付けで排出ガスの測定試験における走行モードとして採用されたものであり、JC08 モード法に替えて、WLTC モード法を採用することが可能となった。そして、2018 年 10 月 1 日以降に型式指定を受けた自動車については、WLTC モード法による測定が義務づけられることとなっている。しかしながら、2018 年 10 月 1 日以前に型式指定を受けた自動車については、2018 年 10 月 1 日以降も、JC08 モード法による測定が認められており、本報告書作成日時点で、スズキが生産する国内向け自動車の中で、WLTC モード法が採用されているのは、2018 年 7 月から販売が開始されたジムニー及びジムニーシエラのみである。

なお、燃費値についても、WLTC モード法あるいは JC08 モード法によって測定された排出ガス中の炭素を含む成分の排出量を基に算出されることとなる。

また、JC08 モード法は、2011 年 4 月以降型式指定を受ける自動車について適用されていた走行モードであり、それ以前は、排出ガス及び燃費値の測定について、JC08C モードと 10-15 モードの組み合わせ、10-15 モードと 11 モードの組み合わせの走行モード等が用いられていた¹⁴。

(ア) WLTC モード/JC08 モード

WLTC モード法及び JC08 モード法による燃費・排ガス測定において充足することが必要とされている測定条件、測定方法等の詳細は、TRIAS 及び細目告示別添 42 において詳細に定められている。測定条件及び測定方法に関する細目告示等の規定の具体的な内容については、後記第 3 において、本調査により判明した事実との関連で、必要に応じて記載することとし、ここでは、その概要について記載するに留める。

WLTC モード法においては、燃費・排ガス測定に用いられる走行モードとして、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズの 3 つのフェーズがあり、排出ガスの排出重量及び燃費値は、それら 3 つのフェーズの走行において計測された各数値を、細目告示に定められた計算式に当てはめて計算する平均値として算出することとされている。

一方、JC08 モード法においては、ホットモードと呼ばれる JC08H モード法とコールドモードと呼ばれる JC08C モード法の 2 つのモードに分かれている。ただし、走行パターン自体は、JC08H モード法と JC08C モード法は共通のものである¹⁵。

JC08H モード法は、試験自動車について、一定時間、一定の速度で暖機運転を行った後、速やかに JC08 モード法の走行パターンを走行させた際の排出ガスの排出量を計測する試験であり、エンジンが暖められた状態で計測を開始するものである。JC08C モード法は、試験自動車を JC08 モード法の走行パターンで 1 回走行させた後、一定の条件の室内に 6 時間以上 36 時間以内の時間放置（ソーク）した上で JC08 モード法の走行パターンで走行させた際の排出ガスの排出量を計測する試験であり、エンジンが冷えた状態で計測を開始するものである。JC08 モード法における排出ガス排出量は、JC08H モード法で計測され

¹⁴ なお、燃費値については、10-15 モードのみの燃費値が測定されていた時期もある。

¹⁵ JC08H モード法の場合には、JC08 モードの 1,032 秒から 1,204 秒を走行した上で、引き続き JC08 モードにより運転することとされているが、排出ガスの採取は、1,032 秒から 1,204 秒までの間の運転を終えた時点から開始するものとされている。

た計測値と、JC08Cモード法で計測された計測値を0.75と0.25の割合で加重平均することで算出される。また、JC08モード法における燃費値は、JC08Hモード法で計測された燃費値とJC08Cモード法で計測された燃費値を0.75と0.25の割合で調和平均することで算出される。なお、JC08Hモード法の計測値とJC08Cモード法の計測値を基に、JC08モード法における計測値を算出することは「コンバイン」と呼ばれており、JC08モード法における計測値はコンバイン値と呼ばれることがある。

なお、電気式ハイブリッド車については、蓄電装置の電気量収支¹⁶を測定し、電気量収支ゼロ状態の排出ガスの排出量に補正することで、排出ガスの排出量を算出するものとされている。

(イ) 検査対象車両の抜取り

スズキにおいて、燃費・排ガス測定は、抜取検査として、生産された車両の中からサンプルとして抜き取った車両について行われる。

燃費・排ガス測定の抜取台数や抜取りの基準については、スズキの社内規程（「排出ガス・燃費抜取標準」（SIS-N9219））において定められている。

当該社内規程によると、月間抜取計画表に基づき、当日の抜取車両を全数検査で合格となった車両から抜き取ることとされている。

また、当該社内規程は、国内向けの燃費・排ガス測定の対象となる抜取りの台数として、以下のとおり、規定している。

(a) 排出ガス区分¹⁷毎の抜取台数

| | |
|-------------|------------------------|
| 生産開始月（1ヶ月目） | 月産台数の1%、最低4台/月、最高30台/月 |
| 2ヶ月目以降 | 月産台数の1%、最低4台/月、最高15台/月 |

(b) 抜取方法

各排出ガス区分内の抜取台数は、仕様別（機種、エンジン、ミッション、排ガスシステム等）の生産台数比率によるものとされ、仕様別の最低抜取台数は1台/月とされている。さらにその中でも燃費区分¹⁸毎に最低1台/月抜き取ることとされている。

(ウ) 燃費・排ガス測定の流れ

燃費・排ガス測定は、シャシダイナモメータ上に車両を固定し、シャシダイナモメータ上で、JC08モード法あるいはWLTCモード法の走行パターンに沿って試験車両を走行させた際に排出される排出物を採取し、採取された排出物に含まれる排出ガスを測定することによって行われる。なお、JC08モード法あるいはWLTCモード法の走行パターンは、シャシダイナモメータと連動したドライバーズモニタと呼ばれる表示画面に基準線として表示され、試験車両の運転者は、ドライバーズモニタに表示された基準線をたどることで、JC08モード法あるいはWLTCモード法の走行パターンに沿った運転を行うこととなる。

¹⁶ 蓄電装置への充電量と蓄電装置からの放電量の収支であり、電気モーターによる走行への影響を排除した場合の排出量を算出するために、モード走行中の蓄電装置の充電量と蓄電装置からの放電量が一致している状態に補正するものである。

¹⁷ 排出ガス区分とは、排出ガス低減技術及び排出ガス諸元値等が同一である複数の仕様を1つのグループとしてまとめ、検査区分として設定しているものである。

¹⁸ 燃費区分とは、燃費低減技術及び燃費諸元値が同一で、燃費について1つの区分として型式申請に際して届け出ているものである。

試験車両から排出される排出物の採取は、シャシダイナモメータ上に設置された試験車両の排気管をCVS装置¹⁹につなぎ、希釈排出ガス及び希釈空気をCVS装置のサンプリングバッグに別々に採取するという方法で行われる。

そして、サンプリングバッグに採取された排出ガスは、分析計によって分析され、排出ガスに含まれる全炭化水素（以下「THC」という。）、メタン（以下「CH₄」という。）、一酸化炭素（以下「CO」という。）、NO_x及び二酸化炭素（以下「CO₂」という。）の濃度が測定される。なお、分析計は、サンプリングバッグ内の希釈排出ガス及び希釈空気中に含まれる成分の濃度を一定時間計測し、その間に計測された計測値の平均値が最終的な計測値となる。

なお、大気の中にもCO等が含まれることから、排出ガスに含まれるCO等の濃度は、希釈排出ガスに含まれるCO等の濃度から、一定の計算式を用いて、希釈空気に含まれるCO等の濃度を差し引くことで計算される。このようにして算出された排出ガスに含まれるCO等の濃度を基に、CO等の排出量（走行距離1km当たりの排出重量）が算出される。また、燃費値は、排出ガスに含まれる炭素の排出量を基に計算される。

分析計によって測定された測定結果は、分析計とつながっている測定端末に取り込まれて、測定端末の画面上に、測定結果が表示される。

ウ 二輪自動車

二輪自動車についても、一定の走行パターンに沿ってシャシダイナモメータ上で車両を走行させ、排出物を排気管からサンプリングバッグに収集し、収集した排出ガスの各成分について、分析計で分析を行い、測定端末上で結果を表示するという流れで検査が行われており、測定方法については、四輪自動車とほぼ同様である。

ただし、二輪自動車については、WMTCモード法と呼ばれる走行パターンに沿って走行するものとされている²⁰。

なお、二輪自動車については、燃費値の測定は行われず、排出ガスの測定のみが行われる。二輪自動車について、保安基準上、排出ガスの規制値が規定されているのは、CO、炭化水素（以下「HC」という。）及びNO_xである。

また、二輪自動車についても、排出ガスの測定は、抜取検査として行われており、抜取台数については、四輪自動車とは異なる基準が社内規程（「二輪車排出ガス抜取標準」（SIS-N9281））において規定されている。

(4) 測定データについて

スズキにおいては、燃費・排ガス測定結果を、検査成績を記録した書面の形で記録・保存しており、当該書面に記載された測定結果が正式な検査結果である（以下、当該書面を「**検査成績書**」という²¹。）。

検査成績書を作成するに当たって、その基になるものとして測定端末において作成されるデータ（検査成績書の基になるエクセルファイル形式のデータ（以下「**検査成績書ファイル**」という。）を含む。）については、社内規定上、保存することとはされていない。ただし、各工場において、自主的に、検査成績書の基となるデータを測

¹⁹ CVSは、Constant Volume Samplingの略であり、CVS装置とは、定容量採取装置である。CVS装置は、自動車から排出された排出ガスを大気から取り入れた空気希釈し、希釈排出ガス（空気希釈された排出ガス）と希釈空気（大気から取り入れた空気）を別々のサンプリングバッグに採取する装置である。

²⁰ 型式指定が行われた時期によっては、二輪車モード法が適用される場合もあり得る。

²¹ スズキ社内では、四輪自動車の検査成績書については「抜取データシート付表D」、二輪自動車の検査成績書については「抜取データシート付表N」との名称が付されている。

定端末に保存しており、また、測定端末の容量の問題で測定端末内に保存することができなくなったデータについては、一定期間、MO等の記憶媒体に移して保存するなどしている。

なお、四輪自動車と二輪自動車では、測定端末のシステムが異なり、測定端末において保存されるデータについても異なるものとなっている。

ア 四輪自動車

四輪自動車の燃費・排ガス測定に用いられている測定端末のシステムでは、検査成績書ファイルの作成の基となるデータファイルとして、走行モード毎に、複数のファイルが作成され、それらのファイル上のデータに基づき、検査成績書ファイルが作成される。このシステムは、湖西工場、相良工場、磐田工場の3工場で共通のものが用いられている。例えば、JC08モード法による測定においては、JC08Hモードと、JC08Cモードで、それぞれ複数のファイルが生成される（この中には検査成績書ファイルも含まれる。）。

試験を開始するに際しては、まず、検査員は、車種毎の車両情報（型式、駆動の仕様、ミッションの仕様等）及び試験情報（試験モード、排出ガス管理区分、燃費管理区分等）が登録されたリストから、試験対象となる車両が該当するものを選択した上で、車台番号や測定ドライバー情報等の情報を入力する。この入力が行われた時点で検査情報に係るファイル（以下「**検査情報ファイル**」という。）が生成される。

試験実施後には、測定データに係るファイル（以下「**測定データファイル**」という。）が生成される。

前記(3)アのとおり、排出ガスの分析は、サンプリングバッグ内の成分を一定時間計測するが、その一定時間内の計測値の最大値（MAX）、最小値（MIN）、平均値（AVG）、標準偏差（STD）等のデータが、測定データファイルに記録される。ただし、これらの数値の中で、測定データファイルに記録された平均値のみが、最終的な測定結果の計算に用いられることとなる。

また、測定データファイルには、試験室の乾球温度、湿球温度、大気圧等の環境条件について、試験中の最大値（MAX）、最小値（MIN）、平均値（AVG）が記録されるほか、開始時の数値（STT）及び終了時の数値（END）等も記録される。

スズキでは、検査成績書上には、測定データファイルに記録された数値の中で、平均値（AVG）のみが記録・表示される仕様とされている。

また、複数のファイルの中には、モード走行中の0.1秒毎の試験車両の車速を記録した走行データに係るファイル（以下「**走行データファイル**」という。）が含まれており、当該走行データファイルの基となるデータのファイルとして、単位設定に係るファイル（以下「**単位設定ファイル**」という。）と連続データに係るファイル（以下「**連続ファイル**」という。）が存在する。

この単位設定ファイルと連続ファイルを測定端末内にデータとして保存するかどうかは選択できるものとなっており、また、単位設定ファイルと連続ファイルを保存した場合に、走行データファイルを作成することができる。

コンバイン値については、測定端末上で、同一の車台番号の測定結果がグループとして表示されることから、そのグループ内で組み合わせる測定試験を選択することで、コンバイン値が記録された検査成績書ファイルが作成される。

イ 二輪自動車

二輪自動車の排出ガスの測定に用いられている測定端末のシステムでは、四輪自

自動車とは異なり、測定試験毎にファイルが作成されて保存される仕様とはなっておらず、測定を行う毎に、測定データが同一のファイルに追加記録される様式となっている（当該ファイルを「検査成績書ファイル（二輪）」という。）。そして、検査成績書ファイル（二輪）に記録²²されたデータと二輪自動車の検査成績書として書面に印刷された内容は、同一のものであり、四輪自動車とは異なり、計測値の最大値、最小値等のデータは保存されていない。

また、走行データ（モード走行中の車速）を記録として残すことを選択できる仕様となっている。

(5) 測定結果の管理について

排出ガスの排出量については、細目告示第 41 条で完成検査において適合すべき基準値が規定されており、完成検査を終了した全てのものにおける平均値が、排出ガスの成分毎に定められた一定の基準値を超えてはならないものとされている。スズキは、細目告示の当該規定を受け、製品検査規格を定めた社内規程において、燃費・排出ガスの管理のための基準値を設けており、それらの基準値と、測定結果を比較することで、燃費・排ガス測定結果の管理を行っている。

なお、スズキは、四輪自動車・二輪自動車ともに、燃費・排ガス測定結果を検査成績書として印刷した書面によって管理しており、検査成績書は、社内規程上、10 年間保存することとされている。

ア 四輪自動車-排出ガス

スズキでは、排出ガスの管理基準値として、製品検査規格において、管理平均値と管理最高値を規定している。この管理平均値及び管理最高値は、排出ガスの排出量についての測定結果の管理に用いられるものであり、管理平均値は、諸元値（保安基準の細目告示に規定された規制値から、U-LEV 車及び SU-LEV 車について適用される低減率を考慮した数値）を基に、触媒の劣化²³を考慮した数値として定められている。

例えば、湖西工場で生産されるアルトの場合、JC08 モードでの排出ガス排出量の基準値として、以下のとおり、規定されている。

| | CO (g/km) | NMHC (g/km) | NO _x (g/km) |
|-------|-----------|-------------|------------------------|
| 管理平均値 | 1.051 以下 | 0.012 以下 | 0.011 以下 |
| 管理最高値 | 1.090 以下 | 0.019 以下 | 0.020 以下 |

個々の測定結果が管理最高値を超えた場合には、不合格となり、異常原因調査が行われることとされている（SIS-N9219「排出ガス・燃費抜取標準」）。なお、管理最高値は、検査成績書ファイルに基準値としてあらかじめ設定されており、個々の測定結果が管理最高値を超えた場合には「NG」と表示されることとされている。

また、社内規程（「排出ガス管理図取扱標準」（SIS-N9220））上、排出ガスの計測値については、3 台の計測値の平均値をプロットし、そのプロットを点線でつなぐことで作成する結果月別推移表を作成するとともに 1 ヶ月の平均値、四半期の平均値を計算して管理するものとされている。

²² 走行データを記録として残すことができるような仕様となったのは、2011 年 4 月からである。

²³ 排出ガスの排出量の低減に用いられる触媒の効果が、走行距離が伸びることで低減することを踏まえ、諸元値から触媒の劣化分を控除した数値となっている。

3 台の計測値の平均値が連続して上昇傾向を示すなどした場合²⁴には、工程に異常が起こっている可能性があることから、状況を注視し必要に応じて調査を行い、異常を発見した場合には処置をとることとされている。また、1ヶ月の平均値が管理平均値を外れた場合には、「不良対策書」を発行するとともに、早急に異常の調査を行い次のロットに対策を行うこととされており、四半期の平均値が管理平均値を外れた場合は、ロットを不合格とすることとされている。

イ 四輪自動車-燃費

スズキは、燃費値の管理基準値として、製品検査規格において、管理平均基準値²⁵、管理平均限界値²⁶、下限管理限界値を規定している²⁷。

社内規程（SIS-N9220）上、個々の燃費の測定結果が、下限管理限界値を外れた場合には、工程に異常が起こっている可能性があるため、状況を注視し必要に応じて調査を行い、異常を発見した場合は処置をとることとされている。なお、下限管理限界値は、検査成績書ファイルに基準値としてあらかじめ設定されており、個々の測定結果が下限管理限界値未満の場合には「NG」と表示されることとされている。

そのほか、社内規程（SIS-N9220）において、以下のとおり規定されている。

- (a) 燃費の測定結果が諸元値を外れた場合、管理値に対して余裕がないため留意する。
- (b) 1ヶ月の平均値が管理平均限界値を外れた場合は「不良対策書」を発行するとともに早急に異常の調査を行い次のロットに対策を行う。
- (c) 四半期の平均値が管理平均限界値を外れた場合は、ロットを不合格とする。
- (d) 1年間の検査結果の平均値が管理平均基準値を外れた場合、不合格とする。

ウ 二輪自動車

スズキでは、二輪自動車の排出ガスの管理基準値として、タイプ別²⁸の製品検査規格において、管理平均値と管理最高値を規定している。この管理平均値及び管理最高値は、排出ガスの排出量についての測定結果の管理に用いられるものであり、保安基準の細目告示に規定された規制値に基づき設定されている。

例えば、スクータ系の AN400 という車種の二輪自動車の WMTC モードでの排出ガス排出量の基準値として、以下のとおり、規定されている。

| | CO (g/km) | HC (g/km) | NO _x (g/km) |
|-------|-----------|-----------|------------------------|
| 管理平均値 | 0.769 以下 | 0.148 以下 | 0.039 以下 |
| 管理最高値 | 0.990 以下 | 0.184 以下 | 0.069 以下 |

²⁴ 3 台の平均値が管理平均値を外れた場合、3 台の平均値の推移において、明らかに水準が上昇した場合、3 台の平均値が上昇傾向を示した場合（連続 5 点で要注意、連続 6 点で調査要、連続 7 点で至急異常調査要）が規定されている。

²⁵ 管理平均基準値は、諸元値 -3σ （実績値） $/\sqrt{N}$ [km/L] とされている。なお、 σ は、N 個のデータの標準偏差値を示している。

²⁶ 管理平均限界値は、諸元値 -3σ （固定値） $/\sqrt{n}$ [km/L] とされている。なお、 σ は標準偏差値を意味するが、この場合には、固定値を用いることとされている。

²⁷ なお、管理基準値と計測値を比較する場合には、計測値に一定の慣らし係数を乗じた数値と管理基準値とを比較することとされている。慣らし係数は、型式申請の際の審査時に行われる燃費測定が一定の慣らし運転後の車両で行われることから、型式申請時の測定と完成検査時の測定について、条件を揃えるために用いられる係数である。

²⁸ ツーリング系、スクータ系、モトクロス系等のタイプ別に製品検査規格が作成されている。

管理最高値は、検査成績書ファイルに基準値としてあらかじめ設定されており、個々の測定結果が管理最高値を超えた場合には、検査員が、検査成績書上に印字された「不合格」という文字を○で囲むこととされている。

社内規程（「二輪車国内排出ガス管理図取扱標準」（SIS-N9279））上、排出ガスの計測値については、5台の計測値の平均値をプロットし、そのプロットを点線でつなぐことで作成する結果月別推移表を作成するとともに1ヶ月の平均値、四半期の平均値を計算して管理するものとされている。

そして、社内規程（SIS-N9279）上、以下の場合には、工程に異常が起こっている可能性があるものとして、状況を注視し必要に応じて調査を行い、異常を発見した場合は処置をとることとされている。

- (a) 測定したいずれかの値が管理最高値を外れた場合
- (b) 5台の平均値の推移において、明らかに水準が上昇した場合
- (c) 四半期の平均値が管理平均値を外れた場合

4 完成検査工程（抜取検査に係る燃費・排ガス測定を除く）の概要

(1) 総説

前記 2(1)のとおり、スズキでは、完成検査として、全数検査と抜取検査を行っている。抜取検査に係る四輪自動車の燃費・排ガス測定及び二輪自動車の排出ガス測定の概要は前記 3 のとおりである。全数検査及びその他の抜取検査については、四輪自動車の場合、湖西工場、相良工場及び磐田工場において行われており、テストコースにおける測定は、湖西工場及び磐田工場で生産された車両も含めて全て相良工場にあるテストコースで行われている。工場毎にその手順等につき若干の違いが存在するものの、概ね同内容の検査が行われている。後記(2)では、湖西第三工場における検査を基本に、その概要を記載している。

二輪自動車の全数検査及び排出ガス測定以外の抜取検査は浜松工場で行われており、テストコースにおける測定はスズキの竜洋テストコースにおいて行われている。その概要は後記(3)のとおりであるが、全体的な構造は四輪自動車と共通する部分が多い。

(2) 四輪自動車の完成検査

ア 全数検査の内容

スズキでは、四輪自動車の全数検査として大きく分けて9種類の検査を行っており、具体的には、①制動力検査（メインブレーキ及びパーキングブレーキの制動力やABS等の検査を行う。）、②走行・速度計検査（走行装置や速度計等の検査を行う。）、③かじ取り角度検査（前輪の左右の転舵角の検査を行う。）、④電装検査（各種の警告灯、警音器、ワイパー、エアコンその他の電装類の検査を行う。）、⑤前照灯主光軸検査（ヘッドライトの主光軸等の検査を行う。）、⑥サイドスリップ検査（サイドスリップ量（タイヤが直進方向に対して平行に取り付けられているか）の検査を行う。）、⑦外観・構造検査（車体外観及びウインド、ドア、シート等の構造に関する検査を行う。）、⑧下回り・エンジンルーム検査（車体下部とエンジンルームについて、パイプ・ホースの配管、配線、ボルトの締付やオイル、燃料等の漏れ等を検査する。）及び⑨エンジンコントロールシステム検査（アイドリング回転速度や排出ガスコントロールシステム等の検査を行う。）を行っている。

イ 全数検査の工程及び検査結果の記録

スズキの四輪自動車を生産する工場では、組立ラインと同一の建屋内に全数検査のラインが存在する。全数検査は、6個又は7個の工程で構成されており、各工程には複数の検査項目が存在する。検査員は、担当する工程の検査項目について検査を行い、その結果を完成車チェックシートと呼ばれるシート（以下「**チェックシート**」という。）に手書きで記入した上で、各自の名前が刻印された印鑑（以下「**検査印**」という。）をチェックシートの所定の欄に押印する。チェックシートは検査対象車両1台につき1枚使用する。

チェックシートには工程毎に個別の検査項目があらかじめ印字されており、検査結果を記入するチェック欄がある。検査に合格した検査項目のチェック欄にはレ点を記入し、不合格の場合は×印を記入する。ブレーキの制動力検査及びサイドスリップ検査については、計測した数値を記入する欄があり、検査結果（レ点又は×印）に加えて計測値を記入する。さらに、チェックシートには工程毎に検査印を押印する欄があり、それぞれに合格を示す押印欄と不合格を示す押印欄が設けられている。検査員は担当した工程の全ての検査項目が合格であった場合には、当該工程の合格を示す押印欄に自己の検査印を押印し、1つでも不合格の検査項目があった場合には、不合格を示す押印欄に押印することとなっている。

チェックシートは検査対象車両と共に次の工程の検査員に引き継がれる。当該検査員は、担当工程の検査結果をチェックシートに記入・押印し、さらに次の工程の検査員へ回す。なお、工程毎に担当の検査員が割り当てられている場合もあれば、一人の検査員が連続する複数の工程の検査を行う場合もある。

全工程の検査項目に合格した検査対象車両は、ファイナル・チェック工程（以下「**FC工程**」という。）に運ばれる。ここでは、担当の検査員が、検査印の押印欄が全て合格となっていること等、チェックシートの最終確認を行い、検査主任技術者代行者として登録された検査員が検査主任技術者印をチェックシートに押印する。最後にFC工程に備え付けられたPC端末で当該検査対象車両の完成検査が完了した旨の処理を行う。

ウ 抜取検査の内容及び検査結果の記録

四輪自動車の抜取検査は、申請時提出実施要領において抜取方式にて行うものとして記載された検査項目について行われる。具体的には、スズキでは車両寸法及び車両重量等の諸元値の計測、さらにはテストコースにおける騒音及び制動距離の測定等が行われている。検査員は、四輪車製品抜取標準や四輪車騒音抜取標準等の社内規程に基づいて抜取計画を策定し、当該抜取計画に従って車両を抜き取って検査を行っている。

抜取検査では前記チェックシートは使用されておらず、検査員は、抜取データシートと呼ばれるシート（以下「**抜取データシート**」という。）に検査結果を手書きで記入し、署名をする。最後に、検査主任技術者代行者として登録された検査員によって検査主任技術者印が押印される²⁹。

(3) 二輪自動車の完成検査

ア 全数検査の内容

スズキでは、二輪自動車の全数検査として大きく分けて5種類の検査を行ってお

²⁹ 検査主任技術者印に加えて検査実施担当課長の署名又は押印がなされる場合もある。

り、具体的には、①機能検査（シート、スイッチ類、警告灯等の検査を行う。）、②走行検査（エンジン、クラッチ、トランスミッション等の検査を行う。）、③前照灯主光軸検査（ヘッドライトの主光軸等の検査を行う。）、④ブレーキ検査（ABS装置、ブレーキの引きずり、ブレーキの制動力等の検査を行う。）及び⑤外観検査（車体外観の異常の検査を行う。）を行っている。

イ 全数検査の工程及び検査結果の記録

スズキの浜松工場では、組立ラインと同一の建屋内に全数検査のラインが存在する。全数検査は、複数の工程で構成されており、各工程には複数の検査項目が存在する。四輪自動車と同様、検査員は、担当する工程の検査項目について検査を行い、その結果をチェックシートに手書きで記入した上で、自己の検査印を押印する。四輪自動車と異なり、二輪自動車は、ヘッドライトの光度及び速度計の指示誤差について計測した数値を記入することとなっている。全工程の検査項目に合格した検査対象車両がFC工程に運ばれ、完成検査の完了処理がされる点も四輪自動車と同様である。

ウ 抜取検査の内容及び検査結果の記録

抜取検査は、四輪自動車と同様、申請時提出実施要領において抜取方式にて行うものとして記載された検査項目について行われる。具体的には、車両寸法及び車両重量等の諸元値の計測、さらにはテストコースにおける騒音の測定等が行われている。

検査員は、二輪車製品抜取標準や二輪車騒音抜取標準等の社内規程に基づいて抜取計画を策定し、当該抜取計画に従って車両を抜き取って検査を行っている。

四輪自動車と同様、抜取検査ではチェックシートは使用されておらず、検査員は、抜取データシートに検査結果を手書きで記入し、署名する。最後に、検査主任技術者代行者として登録された検査員によって検査主任技術者印が押印される点も四輪自動車と同様である。

5 検査員登用手続等の概要

(1) 検査員資格に関する法令・通達

完成検査の実施に関する詳細な要領については、前記 1(2)のとおり、依命通達に定められているところ、完成検査を行う主体についても、後記のとおり、依命通達において、「当該検査に必要な知識及び技能を有する者のうちからあらかじめ指名された者」であることに留意すべき旨が定められている。

◇ 依命通達 別添自動車型式認証実施要領 別添1自動車型式指定実施要領 第6
完成検査の実施に当たっては、……次の点に留意すること。

……

(3) 完成検査に従事する検査員は、当該検査に必要な知識及び技能を有する者のうちからあらかじめ指名された者であること。

そして、前記 1(2)のとおり、完成検査に従事する検査員の指名方法は自動車製作者等に一定の裁量が認められていると解されることから、スズキでは、後記(2)のとおり、検査員の登用及びその継続教育に関する社内規程等を定めている。

(2) 検査員登用手続及び検査員教育について(社内規程等)

ア 検査員の登用手続

前記(1)の「依命通達 別添 1 自動車型式指定実施要領」の第 6 を受け、スズキにおいては、検査員の登用のための教育及び任命手続に関する具体的な手続等を定める規程(2019年4月12日時点)として、(ア)製品検査管理規程、(イ)検査員教育実施手続、(ウ)「検査員教育実施手続細則」(以下「細則」という。)、(エ)「排ガス・燃費抜取り検査員教育実施手続規程(KK04-T11)」(以下「排ガス・燃費検査員教育実施手続」という。)及び(オ)「検査作業の実務管理要領」(SIS-N9345)(以下「検査実務管理要領」という。)を定めている。各規程の詳細は、以下のとおりである。

(ア) 製品検査管理規程(1962年4月18日制定、2015年10月1日最終改定)³⁰

製品検査管理規程は、「(スズキ)が生産する製品の品質を保証するために行う製品検査について規定し、もって製品検査業務の適切な運営を図ることを目的とする」ものであり(同規程第1条第2項)、「(スズキ)において生産する全ての製品について適用」されるものである(同規程第2条)。同規程第4条及び第6条において、検査主任技術者及び検査員の資格要件について、それぞれ以下のように定める。

製品検査管理規程

(検査主任技術者)

第 4 条 「自動車型式指定規則」に定める検査主任技術者は、次の業務に関する権限と責任を有する工場長が務める。

- (1) 製品検査に関する業務
- (2) 完成検査終了証に関する業務
- (3) 品質保証に関する業務

但し、検査主任技術者は、製品検査の合格判定に関する業務について代行する者を別に定め、その者に権限を委任することができる。

……

(検査員の資格要件)

第 6 条 検査員は、「検査員教育実施手続」(KK04-T5)に定める検査補助者教育を修了し、検査員登用試験に合格した者のうちから検査主任技術者が任命する。

(イ) 検査員教育実施手続(1977年11月1日制定、2015年10月1日最終改定)

スズキは、製品検査管理規程第6条を受けて、検査員教育実施手続を定め、同規程において、検査員の登用に至るまでの教育手続についての詳細を定める。すなわち、同規程は、「検査員の資格を取得させようとする者」を「検査補助

³⁰ 製品検査管理規程の制定は1962年4月18日であるが、制定後幾度にわたって改定が加えられている。主な改定としては、検査主任技術者について、1989年7月1日に、「工場長」から「検査担当部長」に変更され、その後、2000年4月1日に、会社組織の変更に伴って「検査担当部長」から「品質保証担当部長」に変更され、さらに2006年3月1日には、検査主任技術者が再度「工場長」に変更された。また、第6条に関する改定として、1989年7月1日に、検査員の資格要件として、高等学校以上の修了、組立又は整備関係業務の経験、自動車整備士の資格の有無の要件が削除されている。

者」と定義した上で、登用前の検査補助者については、「検査補助者教育」として、後記表に定めるとおり、「導入教育」及び「専門教育」の各教育項目について、所定の時間の教育を実施するものと定める。当該教育は、原則として完成検査担当課の組長以上の役職者により行われる（以下、教育項目のうち、検査の作業訓練については「作業訓練」、作業訓練及び査察以外の教育を総称して「座学教育」という。）。

上記検査補助者教育を修了した検査補助者は、学科及び実技から成る検査員登用試験を受け、当該試験において学科及び実技の双方において80%以上正解した場合に合格となる。そして、検査員登用試験に合格した者は、完成検査担当課から提出された「検査員任命願」（帳票No.7422）に基づき、検査主任技術者に検査員として任命されることとなる。

検査員教育実施手続

（教育区分）

第3条 教育区分は次による。

(1) 検査補助者教育

「製品検査管理規程」(KK04)に定める検査員の資格を取得させようとする者を検査補助者と称し、その者に対する教育で、第4条に定める導入教育と専門教育を実施する。

……

（教育項目・時間）

第4条 教育項目・教育時間等は次による。

但し、検査員教育で2年目以降は、法規・製品検査規格とその見方・検査成績表の記録方法・検査の作業訓練・査察を除く他の教育項目について省略することができる。

| 教育項目 | | 教育時間等 | |
|------|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------|
| | | 検査員 | 検査補助者 |
| 導入教育 | 検査員の心得 | — | 2 H |
| | 品質管理 | — | 4 H |
| 専門教育 | 法規 | 3 H | 1 0 H |
| | 車両の構造と機能 | 2 H | 1 0 H |
| | 製品検査規格と その見方 | 3 H | 1 0 H |
| | 検査成績表の記 録方法 | 1 H | 2 H |
| | 不良品の判定と 処理方法 | 1 H | 4 H |
| | 検査用機械器具 の構造機能及び 取扱い方法 | 1 H | 6 H |
| | 検査の作業訓練 | 1 H | 3 ヶ月間 但し、作業訓練以外の 教育は当期間内に行う ものとする。 |
| | 査 察 | 「検査業務査察手 続」(KK04-T6)によ る。 | — |

尚、改正法規・新商品・新技術・検査規格改訂等の業務遂行上不可欠な事項については、その都度上表の教育項目に含め実施する。
.....
(教育の実施)
第6条
「教育の講師は、原則として完成検査担当課の組長以上の役職者が行うが、新商品・新技術・専門技術等については専門講師を招へいすることがある。講師は教育計画に基づき実施し、適時レポート、テスト等を課して教育効果を推進する。
.....
(検査員登用試験)
第8条
1. 完成検査担当課長は、検査補助者教育を修了した検査補助者に対して、検査員登用試験を行う。
2. 検査員登用試験は、学科及び実技とし80%以上正解であれば合格とする。
3. 検査主任技術者は、完成検査担当課から提出された「検査員任命願」(帳票No.7422)に基づき、検査員登用試験に合格した者に対して検査員としての資格を与える。

(ウ) 細則 (2011年4月1日制定)

スズキにおいては、前記(イ)の検査員教育実施手続に定める検査員教育及び検査補助者教育について、その教育内容を明確にするため、細則を制定している。当該規程においては、前記(イ)の検査員教育実施手続第4条に定める各教

育項目の具体的内容が示されており、その詳細は以下のとおりである。なお、細則は、四輪自動車の検査員及び検査補助者の教育について適用される旨定めており（第2条）、二輪自動車の検査員及び検査補助者は対象としていない。スズキにおいて二輪自動車の検査員及び検査補助者の教育の細目について定める同様の規程は存在しない。

細則

（教育内容）

3.1 検査補助者

①検査員の心得

「完成検査」とは何か、又、「国交省への届出」の概略について学ぶ。

②品質管理

「生産品質保証体制（部品検査・製造品質管理・完成検査）」の概略を学ぶ。

③法規

「認証・届出」「道路運送車両法の保安基準」を学ぶ。

（保安基準について資料は、認証課ホームページ、自動車整備士養成課程教科書又は自動車検査法人の審査事務規程等参照）

④車両の構造と機能

「ボデーの種類と構造」「エンジンの構造」「サスペンションの種類と構造」「ブレーキの構造」「タイヤ・ホイールの構造」「バッテリーの構造」の基礎を学ぶ。

⑤製品検査規格とその見方

「SIS-A、N（検査項目・基準・検査方法）の内容と見方」を学ぶ。又、検査時の判定における留意点、通常手感・足感にて行う検査の操作力・踏力のレベルを把握する。

⑥検査成績表の記録方法

完成車チェックシート記入標準（SIS-N9257）にて、「記入のルール」を学ぶ。

⑦不良品の判定と処理方法

「検査結果（良品・不良品）に対する処置」「判定に疑問を生じた場合の対応」を学ぶ。又、品質異常処理手続（QA01-T15）にて、「品質異常があった場合のルール」を学ぶ。

⑧検査用機械器具の構造機能及び取扱い方法

「検査機器の構造」の基礎とその取扱い方法を学ぶ。又、設備保全管理規程（MM01）・検査機器管理手続（KK04-T7）にて、「機器の較正・点検等の管理」について学ぶ。

⑨検査の作業訓練

「完成検査の実作業」を学ぶ。

（エ） 排ガス・燃費検査員教育実施手続（2018年4月1日制定、2018年9月19日最終改定）

前記のほか、スズキは、2018年4月1日、新たに排ガス・燃費検査員教育実施手続を定め、検査員のうち、排出ガス・燃費抜取検査を専門的に行う検査員（以下「**排ガス・燃費検査員**」という。）及び排ガス・燃費検査員になろうとする排ガス・燃費検査員の候補者（以下「**排ガス・燃費検査員候補者**」という。）に関する教育及び登用手続について、排ガス・燃費検査員以外の検査員及び排ガス・燃費検査員とならない検査補助者に対する教育及び登用手続、すなわち、検査員教育実施手続と区別して定めている。

排ガス・燃費検査員教育実施手続における教育及び登用手続の詳細は以下のとおりである。

さらに、排ガス・燃費検査員教育実施手続第6条は「教育は原則として、排ガス・燃費性能量産管理課の役職者が講師となって行うものとする。ただし、新商品・新技術・専門技術等については、排ガス・燃費性能量産管理課長の裁量により専門講師を招へいすることができる。講師は、教育計画に基づき教育を実施し、適時、受講者に対してレポート、テスト等を課して教育効果を推進する。」と定める。

そして、排ガス・燃費検査員教育実施手続第8条は検査員登用試験として、以下の内容を定める。

排ガス・燃費検査員教育実施手続(KK04-T11)

(教育区分)

第4条 教育区分は次のとおりとする。

(1) 排ガス・燃費抜取り検査員候補者教育

「製品検査管理規程」(KK04)第6条に定める検査員のうち、排ガス・燃費抜取りを行うことのできる検査員の資格を取得させようとする候補者に対する教育で、第5条に定める導入教育と専門教育を実施する。

(2) 排ガス・燃費抜取り検査員教育

排ガス・燃費抜取り検査員に任命された者に対する教育で、第5条に定める専門教育を毎年実施する。

海外出張等で連続3カ月以上検査業務から離れる排ガス・燃費抜取り検査員は、対象から除外する。

ただし、検査業務に復帰する際は、第5条に定める専門教育の内、不在の間に行われた教育を実施する。

(教育項目・時間)

第5条 教育項目・教育時間等は次のとおりとする。

ただし、排ガス・燃費抜取り検査員教育で2年目以降は、法規・製品検査規格とその見方・検査成績表の記録方法・排ガス・燃費検査教育・検査の作業訓練以外の教育項目は省略することができる。

| 教育項目 | | 教育時間等 | | | |
|----------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------|
| | | 排ガス・燃費 抜取り検査 員 | 排ガス・燃費抜取り検査員候補 者 | | |
| | | | 一般 | 認証試験経験 者(※2) | |
| 導入教育 | 検査員の心得 | — | 2 H | 2 H | |
| | 品質管理 | — | 4 H | 4 H | |
| 専門 教育 | 検査員 専門 教育 | 法規◎ | 3 H | 1 0 H | 3 H |
| | | 車両の構造と 機能 | 2 H | 1 0 H | — |
| | | 製品検査規格 とその見方◎ | 3 H | 1 0 H | 1 0 H |
| | | 検査成績表の 記録方法◎ | 1 H | 2 H | 2 H |
| | | 不良品の判定 と処理方法 | 1 H | 4 H | 4 H |
| | | 検査用機械器 具の構造機能 及び取扱い方 法 | 1 H | 6 H | — |
| | 排ガ ス・燃 費検査 員専門 教育 | 排ガス・燃費 検査教育◎ | 2 H | 1 0 H | 2 H |
| | 検査の作業訓 練◎ | 走行試験の 実施と合格 まで | ①走行訓練 3勤務日以上 で走行試験に 合格するまで ②作業訓練 20勤務日 以上で検査準 備、機器操作 の実技試験に 合格するまで (※1) | ①走行試験の 実施と合格ま で ②検査準備、 機器操作の実 技試験に合格 するまで | |

◎：2年目以降も省略不可

※1. 既に、「検査員教育実施手続」(KK04-T5)に基づく完成検査員の資格がある者は、知識と技量に応じて訓練期間を短縮することができる。

※2. 認証試験経験者とは、過去1年以上認証試験のドライバーを経験し、且つ現在もドライバーを行っているものをいう。

なお、改正法規・新商品・新技術・検査規格改訂等の業務遂行上不可欠な事項については、その都度、上表の教育項目に含め実施する。

.....

(検査員登用試験)

第8条 1. 排ガス・燃費性能量産管理課長は、排ガス・燃費抜取り検査員候補

者教育を修了した 排ガス・燃費抜き取り検査員候補者に対して、排ガス・燃費抜き取り検査員登用試験を行う。

2. 排ガス・燃費抜き取り検査員登用試験は、学科及び実技とし、学科は80%以上の正解、実技は80%以上の技量評価を満たすことで合格とする。不合格の場合は、正解率および技量の低い項目の再教育を実施した上で、再試験を行う。

3. 排ガス・燃費性能量産管理課は、排ガス・燃費抜き取り検査員登用試験に合格した者について、「検査員任命願」(帳票No.7422)を検査主任技術者へ提出する検査主任技術者は、排ガス・燃費性能量産管理課から提出された「検査員任命願」(帳票No.7422)に基づき、排ガス・燃費抜き取り検査員として任命する。

(オ) 検査実務管理要領 (2017年11月16日制定、2018年7月19日最終改定)

スズキにおいては、社内規程の見直しを検討する中で、2017年11月16日、検査実務管理要領を定め、検査員教育実施手続及び排ガス・燃費検査員教育実施手続において検査補助者及び排ガス・燃費検査員候補者に対する専門教育の一項目として規定される作業訓練に関する取扱いの詳細を定め、もって、作業訓練等に関する運用の社内統一を図っている。検査実務管理要領は四輪自動車及び二輪自動車を生産する国内工場における検査員及び排ガス・燃費検査員並びに検査補助者及び排ガス・燃費検査員候補者の教育に適用される³¹。

検査実務管理要領(SIS-N9345)

3. 検査補助者の作業訓練

3.1~3.3 (略)

3.4 監督者は、作業訓練計画を立案及び教育担当者を決定し、「検査補助者作業訓練計画兼実績表(帳票 No. ナヒ 3119)」(以下、「計画実績表」という。)に記入して、二・四輪車の場合は検査主任技術者、電動車いす、船外機の場合は、工場長の承認を得る。

① 作業訓練は、検査工程毎に1週間を基本とし、検査担当課長の判断で業務内容に応じて変更することが出来る。

② 検査手順、検査機器の取扱い及び通常手感・足感で行う検査の作業訓練は、検査工程での作業訓練前にオフラインで行う。

3.5 教育担当者は、計画に基づき補助者の作業訓練を行う。

① (略)

②教育担当者は、検査工程内で補助者を訓練する場合は、必ずマンツーマンで行い、補助者に単独で完成検査を行わせてはならない。

③~④ (略)

3.6 (略)

3.7 監督者は、3ヶ月の作業訓練を終えた時点で、補助者の習熟度を検査担当課長に報告する。

3.8 (略)

3.9 検査担当課長は、作業訓練が完了した補助者に対して、検査員登用試験を行う。

検査担当課長は、受験者の上司以外で検査員の資格を有する組長から試験員を指名する。

作業訓練の登用試験は、「検査員登用試験(実技)(帳票 No. ナヒ 3121)」に基づ

³¹ なお、相良工場においては、上記に加えて、検査補助者の作業訓練に関する詳細な取扱いの更なる明確化のため、同工場の独自の作業訓練に関する詳細な取扱いを定めるものとして、「SOS ユケ 004 検査補助者作業訓練基準」(以下「相良作業訓練基準」という。)を2018年3月19日付けで制定している。

いて行う。

試験実施中は、試験員は赤色、受験者はピンク色のベスト※3を常に着用し、試験中であることを明確にする。また、各工場の工務課又は技術課の役職者が立会者として水色のベスト※3を着用し、試験中であることを明確にする。また、各工場の工務課又は技術課の役職者が立会者として水色のベストを※3を着用する。

(※3)

尚、抜取検査の試験要否は、検査担当課長が判断する。

(カ) スズキにおける作業訓練の意義

(ア)から(オ)の各規程に照らせば、スズキにおいては、新たに検査員を登用する場合、製品検査管理規程第6条に基づく検査補助者教育として、登用しようとする検査員の種別に応じた前記各規程に定める所定の教育(検査員の種別に応じた検査の作業訓練を含む。)を行った上で登用試験を実施し、学科試験及び実技試験の両方で80%以上の正解を得た者について、「検査員任命願」に基づき、検査主任技術者が検査員に任命することにより、検査員としての資格を与えることができる。

イ 検査員の継続教育

検査員教育実施手続においては、前記ア(イ)で述べた検査補助者の教育と合わせて、登用された検査員の継続教育について定める(第3条(2)) (以下「**検査員教育**」という。)

検査員教育の具体的内容は、前記ア(イ)において引用した表のとおりであり、年間合計12時間の座学教育と、年間1時間の検査の作業訓練を実施することとされている。

また、前記ア(イ)の検査員教育実施手続第4条に定める「査察」について、検査業務査察手続(KK04-T6) (以下「**検査業務査察手続**」という。)がその詳細を定めている。査察とは、検査業務の適切な運営を図ることを目的として、検査の判定誤差について行うものであり(同手続第1条)、具体的には、量産製品で外観、機能、官能(シリンダー音、ギヤー音)等の不良項目を作り込んだものを試料として(同手続第4条)、検査員に対し、通常の検査業務内容で不良項目の良否を判定させることにより行われる³²(同手続第6条)。

さらに、スズキは、2018年3月30日付けで検査員の追加教育実施要領(SIS-N9350) (以下「**追加教育実施要領**」という。)を制定しており、例えば、長期出張等により一定期間検査業務を離れた場合に、不在の間に行われた専門教育や作業訓練を追加的に実施する旨定めている。

ウ 検査員の技能を管理する制度

スズキにおいては、検査員の習熟度及び検査スキルの向上を確保し、検査員の技能を管理する制度としての品質マネジメントシステムに関する規程(2019年4月12日時点)として、(ア)品質保証基本規程(QA10) (以下「**品質保証基本規程**」という。)、(イ)「品質マニュアル」 (以下「**品質マニュアル**」という。)、(ウ)

³² なお、班又は組の総合誤判定率が5%以上の場合で欠点数が1以上の検査員及び(当該総合誤判定率が5%以下の場合であっても)欠点数が2以上の検査員については、訓練計画を立ててレベルアップを図ることとされている(同手続第8条)が、検査業務査察手続では、検査員の資格を喪失させる手続(例えば、欠点数が高い検査員の資格を喪失させる手続)については、特段定められていない。

「個人スキル評価表の作成ルール」（以下「作成ルール」という。）を定めている。

(ア) 品質保証基本規程（2007年4月1日制定、2015年10月1日最終改定）

品質保証基本規程は、「（スズキの）品質体制の基本となる『品質マニュアル』について定め、品質方針及び品質目標を明確にし、継続的な改善活動に結び付けることを目的とする」ものである（同規程第1条第2項）。

(イ) 品質マニュアル（2003年7月28日制定、2018年9月1日最終改定）

品質マニュアルは、スズキが品質保証体制を構築し、品質改善を図るためのツールとして、品質マネジメントシステムの国際規格である ISO9001 を 2003 年から運用していることを踏まえ、品質マネジメントシステム運用上必要となる、組織、手順、規程類、プロセス図等をまとめたものである。当該規程においては、以下のとおり、「個人スキル評価表」による所属員の力量管理について定められている³³。

7.2 力量

(1) 力量の明確化

各課は、所属員の力量を個人スキル評価表（帳票 No. 7414）で明確にして管理する。

(ウ) 作成ルール（2011年2月18日制定、2018年3月30日最終改定）

作成ルールは、「『品質マニュアル』に基づく所属員の力量を明確にした『個人スキル評価表』の作成ルールについて規定」するものであり、検査課及びGSにおいても適用されるものである（同ルール第2条）。

作成ルール第5条第2号では、個人スキル評価表のスキル管理記号として、以下の記号を使用すること等が定められている。

| スキル管理記号 | スキル管理記号の意味 |
|---------|------------------------------|
| — | 担当外の業務 |
| () | 今期スキルアップの計画がない |
| ○ | 一人で出来るレベルに達するためのスキルアップ計画がある |
| ● | 一人で出来るレベルにある |
| ●○ | 人に指導出来るレベルに達するためのスキルアップ計画がある |
| ●● | 人に指導出来るレベルにある |

個人スキル評価表に基づくスキル評価は、あくまでも検査員資格取得後のスキル向上に関連した評価であり、検査補助者の段階における各検査工程の検査の習熟度の評価には用いられていない。

³³ 各課において、「所属員の力量を個人スキル評価表（帳票 No. 7414）で明確にして管理する。」旨明記する規定が置かれたのは、2008年5月1日から適用されている第8版の品質マニュアル以降である。なお、2018年9月1日から適用されている第22版が開示された最新のものである。

第3 燃費・排ガス測定に関連して判明した事実

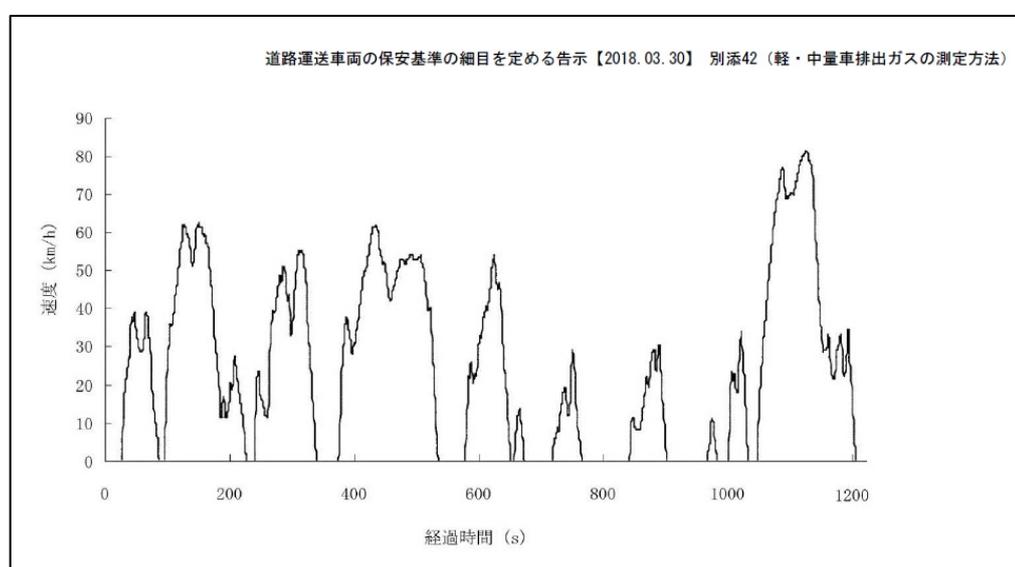
1 四輪自動車のトレースエラーについて

(1) トレースエラーについての細目告示・社内規程の記載³⁴

ア JC08モード³⁵

細目告示別添 42「I JC08モード法」の別紙 6-1 及び 6-2「1.1 運転及び走行方法」の(2)によると、JC08モード（後記図1「JC08モード」参照）に従って試験自動車を運転する際の速度及び時間の許容誤差は、同別表における運転状態のあらゆる時点において、速度については±2.0km/h以内、時間については±1.0秒以内とされている（許容誤差については、後記図2参照）。

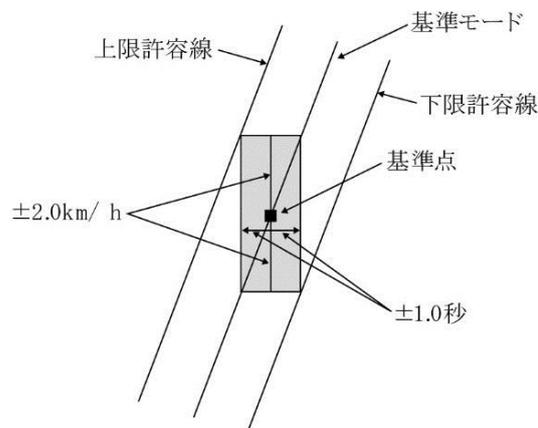
図1 JC08モード



³⁴ 道路運送車両の保安基準の細則を定める告示の一部を改正する告示（平成 18 年国土交通省告示第 1268 号。以下「平成 18 年改正告示」という。）による改正前の細目告示別添 42「軽・中量車排出ガスの測定方法」によると、10・15モード法及び 11モード法においては、速度及び時間の許容誤差について、運転状態のあらゆる場合において、速度は±2km/h以内、かつ、時間は±1秒以内であること、許容誤差を逸脱した場合であっても、変速操作時及び運転モード移行時に限り逸脱時間が1秒以内のものは、許容誤差内とみなすものとするが規定されている。

³⁵ JC08Hモード法においては、細目告示別添 42「I JC08モード法」の別紙 6-1 及び 6-2 の別表「JC08モード」の 1,032秒から 1,204秒までの間試験自動車を運転し、引き続き同別表に掲げる JC08モードに従って運転するものとされており、JC08Cモードにおいては、変速機の変速位置をニュートラル又はパーキングとして原動機を始動した後、同別表に掲げる JC08モードに従って運転するものとされている。

図 2



ただし、JC08 モード走行中における許容誤差の範囲からの逸脱 1 回当たりの逸脱時間が 1.0 秒以内であり、かつ、逸脱時間の総積算時間が 2.0 秒以内である場合には、前記許容誤差の範囲内とみなすものとし、また、発進時及び変速操作時の逸脱時間は総積算時間には含めないこととされている³⁶。

細目告示別添 42 の規定に基づき、スズキの社内規程（「国内排出ガス測定標準」（SIS-N9251））上、「ドライバーズモニタの指示に対する許容誤差は、速度±2.0km/h 以内、かつ、時間±1.0 秒以内とし、許容誤差に対する逸脱時間は 1 回当たり 1.0 秒以内で、総積算時間は 2.0 秒以内とする。ただし、発進及び変速操作時における逸脱時間は総積算時間には含めない」との規定が置かれている。

したがって、JC08H モード法若しくは JC08C モード法の走行のいずれかにおいて、1 回当たりの逸脱時間が 1.0 秒を超え、又は発進時及び変速操作時の許容誤差からの逸脱時間を除外した逸脱時間の総積算時間が 2.0 秒を超えた場合には、当該測定は、測定条件を満たさず有効でないものとして取り扱わなければならない。なお、以下においては、JC08 モードで測定された測定試験に関し、JC08 モード走行中における許容誤差の範囲からの逸脱をトレランスエラーといい、1 回当たりのトレランスエラー時間が 1.0 秒を超える場合、又はトレランスエラーの総積算時間（ただし、発進時及び変速操作時のトレランスエラーは、総積算時間には含めない。）が 2.0 秒を超え、細目告示に規定された走行条件を満たさなくなる場合をトレースエラーということにする³⁷。

イ WLTC モード

細目告示別添 42 「II WLTC モード法」の別紙 6 によると、WLTC モードに従って

³⁶ なお、細目告示上、発進時及び変速操作時の許容誤差からの逸脱は、逸脱時間の総積算時間からの除外が認められているにすぎず、発進時及び変速操作時の許容誤差からの逸脱 1 回当たりの逸脱時間が 1.0 秒を超える場合には、細目告示の定め違反することとなる。

³⁷ 検査員は、図 1「JC08 モード」に示されるように、各時点毎に決められた速度で運転を行うことになる。当該各時点毎に決められた速度は、ドライバーズモニタ（測定試験中運転席から確認することのできるモニタ）においてライン状に表示されるので、検査員は、運転中、当該ラインに沿って運転することを求められることになる。ただし、本文に記載したとおり、各時点における速度については±2.0km/h 以内、時間については±1.0 秒の許容誤差があるところ、この許容誤差は、ドライバーズモニタ上はラインの「幅」として表現されるので、検査員は、この幅をもったラインからはみ出ないように注意しながら運転を行う。この許容誤差を逸脱し、この「幅」から外れた場合には、その時点でブザーが鳴る設定とされていた。なお、WLTC モードでは、この「幅」は表示されない。

試験自動車を運転する際の速度及び時間の許容差については、適用 WLTC の各時点における車速と規定速度の差について以下の許容差が認められるものとし、当該許容差は試験自動車の運転者には示さないものとされる。

- (a) 上限は所与の時点から±1.0 秒の範囲でトレースを 2.0km/h 上回る。
- (b) 下限は所与の時点から±1.0 秒の範囲でトレースを 2.0km/h 下回る。

そして、これらの規定値を上回る又は下回る速度差については、その値を逸脱する時間が任意の一時点で 1 秒以内である場合であり、1 回の試験について逸脱が 10 回以内である場合に限り認められるものとされている。

細目告示別添 42 の規定に基づき、スズキの社内規程（「四輪車 WLTP 排出ガス測定標準」(SIS-N9346)）上、トレース中の許容差について「時間±1.0 秒の範囲内で速度±2.0km/h（ただし、1 秒以内である場合は 10 回以内まで認められる。）」との規定が置かれている。

したがって、WLTC モードにおいて、1 回当たりの逸脱時間が 1.0 秒を超え、又は 1 回の試験について逸脱が 10 回を超えた場合には、当該測定は、測定条件を満たさず有効でないものとして取り扱わなければならない。

なお、以下においては、トレランスエラーには、WLTC モードで測定された測定試験に関し、WLTC モード走行中における許容差の範囲からの逸脱を含むものとし、トレランスエラーには、WLTC モードで測定された試験に関し、1 回当たりのトレランスエラー時間が 1 秒を超える場合又は 1 回の試験についてのトレランスエラーの回数が 10 回を超える場合を含むものとする。

(2) トレースエラーについてのデータ検証

ア 検討対象としたデータ

本調査チームは、①トレランスエラーが発生していた台数、②トレランスエラーが発生していた試験で結果が有効とされた試験に係る車両の台数等を検証することを目的として、スズキが以下の記録媒体の形式で保有していた測定試験に係る各データを受領した上で、正式な検査記録として保存されている検査成績書（紙媒体）との紐付けを行い、検査情報ファイル及び測定データファイルが検査成績書と紐付けしているデータを検証の対象とした。

なお、本調査チームは、スズキから受領した記録媒体等について、削除されたデータの復元作業を行うなどして、可能な限り検証対象となるデータを収集した。

- ・湖西工場の測定端末内蔵 HDD、湖西工場の外付け HDD、フロッピーディスク及び MO ディスク
- ・相良工場の測定端末内蔵 HDD、スズキ本社サーバー内保管データ及び相良工場の USB フラッシュドライブ
- ・磐田工場の測定端末内蔵 HDD、外付け HDD、フロッピーディスク及び MO ディスク

前記第 2 の 3(5)のとおり、スズキは、燃費・排ガス測定結果を検査成績書（紙媒体）によって管理しており、その保存期間は 10 年である。したがって、本調査の時点で、検査成績書は、2008 年度以降のものが保存されており、2008 年度以降の測定データを検証の対象とした。測定データについては、2012 年度以前のものについては、保存されていない場合もあり、2008 年度以降の検査成績書に対応す

る全ての測定データを検証の対象とすることはできなかった³⁸。

検証の対象とした測定データに係る車両の台数は以下のとおりである^{39, 40}。

(台数)

| | |
|------|----------|
| 湖西工場 | 9,662 台 |
| 相良工場 | 4,758 台 |
| 磐田工場 | 8,418 台 |
| 合計 | 22,838 台 |

イ データ検証の方法

前記（第2の3(4)）のとおり、試験毎に測定端末において複数のファイルが作成されるが、その中の1つである測定データファイルには、「トレランスエラー時間[MAX]」が記録されており、これは、1回のモード走行におけるトレランスエラーの総積算時間を意味するものである。

また、走行データファイルには、0.1秒毎の車速が記録されており、当該各データにかかる0.1秒においてトレランスエラーが発生しているか否かを確認することができるため、走行データファイルに基づき、測定試験毎のトレランスエラーの総積算時間を算出することが可能となる。そこで、測定試験毎に、測定データファイルにおける「トレランスエラー時間[MAX]」と走行データファイルを基に算出されたトレランスエラーの総積算時間とが一致することを確認した⁴¹。

すなわち、前記のとおり、測定データファイル上の「トレランスエラー時間[MAX]」は、1回のモード走行におけるトレランスエラーの総積算時間を意味するから、本調査チームは、「トレランスエラー時間[MAX]」及び走行データファイルから算出されたトレランスエラーの総積算時間が一致することを確認することで、トレランスエラー時間について、測定端末上、書き換え等の人為的操作が行われていないことを確認したものである⁴²。その上で、測定データファイル上の「トレランスエラー時間[MAX]」に記載された時間を実際のトレランスエラーの総積算時間として、この時間を基に細目告示適合性を判断した。

具体的には、前記(1)で述べたトレランスエラーに関する細目告示の定めを前提とすると、JC08モードについては、JC08Hモード法及びJC08Cモード法のいずれに

³⁸ 特に湖西工場では、2012年度以前について、測定データがほとんど保存されていなかった。逆に相良工場では、2008年度～2018年度において、保存されていなかった測定データは9台分に過ぎない。磐田工場においては、2010年度以前について、一部の測定データが保存されていなかった。

³⁹ 検証の対象とした測定データの中には、JC08モード法の測定試験で、JC08Hモード法の測定データのみ、あるいは、JC08Cモード法の測定データのみが保存されていたもの17台分が含まれている。

⁴⁰ 検証の対象としたデータの中には、後記5において記載の複製された測定データも含まれている。しかしながら、複製された測定データについては、分析の結果、トレランスエラーや測定結果の書き換え等が認められた場合であっても、実際に測定試験が行われた結果に基づくデータとは性質が異なることから、トレランスエラーや測定結果の書き換えが行われた測定試験に係る車両の台数としてはカウントしないものとしている。

⁴¹ なお、全ての測定試験について走行データファイルが残っていたわけではなく、走行データファイルが残っていなかった試験については、走行データファイルから算出されたトレランスエラーの総積算時間と測定データファイルにおける総積算時間とが一致することの確認を行うことはできなかった。なお、走行データファイルが保存されていない場合でも単位設定ファイル及び連続ファイルが残されている場合には、走行データファイルを再現することが可能であり、再現された走行データファイルも検証には用いている。

⁴² トレランスエラー時間にかかるデータを書き換えたと述べる検査員は認められず、検査員が検査成績書ファイル（トレランスエラーの時間は記録されていない。）以外のファイルを開くことは通常考えられないことから、トレランスエラー時間について書き換えが行われた可能性は低いといえる。

においても、測定データファイル上の「トレランスエラー時間[MAX]」に記載されたトレランスエラーの総積算時間が1.0秒以内の測定については、測定条件が充足されているため、トレランスエラーが生じておらず、試験として有効である。

他方、JC08Hモード法及びJC08Cモード法のいずれかにおいて、測定データファイル上の「トレランスエラー時間[MAX]」に記載されたトレランスエラーの総積算時間が1.0秒を超える測定については、発進時及び変速操作時の逸脱時間を除いた総積算時間が2.0秒を超えているか、又は2.0秒以内に収まっていたとしても、1回当たりのトレランスエラー時間（発進時及び変速操作時の逸脱時間を含む。）が1.0秒を超えている場合には、前記(1)で述べたトレランスエラーに関する細目告示の定めに違反し、トレランスエラーが生じていることとなる。そのため、本調査チームは、測定データファイルの「トレランスエラー時間[MAX]」に記載されたトレランスエラーの総積算時間が1.0秒を超える測定データについて、走行データファイル上に記録された0.1秒毎の車速を分析することにより、トレランスエラーが発生しているか否かの検証を行った。

なお、本調査に当たっては、「発進時」とは、基準車速が0km/hから5km/h以下の場合を、「変速操作時」とは、変速を行うタイミングの前後1.0秒以内とした上で、検証を行った。

WLTCモードについては、測定データファイル上の「トレランスエラー時間[MAX]」に記載されたトレランスエラーの総積算時間が1.0秒以内の測定については、測定条件が充足されているため、トレランスエラーが生じておらず、試験として有効である⁴³。

他方で、WLTCモードについては、測定データファイル上の「トレランスエラー時間[MAX]」に記載されたトレランスエラーの総積算時間が1.0秒を超える測定については、1回当たりのトレランスエラー時間が1.0秒を超えているか、又は1回の試験についてトレランスエラーの回数が10回を超えた場合には、前記(1)で述べたトレランスエラーに関する細目告示の定めに違反し、トレランスエラーが生じていることとなる⁴⁴。そのため、本調査チームは、測定データファイル上の「トレランスエラー時間[MAX]」に記載されたトレランスエラーの総積算時間が1.0秒を超える測定データについて、走行データファイル上に記録された0.1秒毎の車速を分析することにより、トレランスエラーが発生しているか否かの検証を行った⁴⁵。

(3) 判明した事実

以上のデータ検証の結果、スズキの四輪自動車を生産している各工場において、トレランスエラーが発生しても、測定結果を無効とすることなく有効な測定結果として扱

⁴³ WLTCモード法では、トレランスエラー時間が1.0秒以内であっても、その回数が10回を超えた場合にはトレランスエラーとなる。しかしながら、走行データファイルが、0.1秒毎のデータであることから、走行データファイル上、トレランスエラー時間が1秒以内であれば、同時にトレランスエラー発生回数も10回以内となるため、本調査チームが行った検証方法では、トレランスエラー時間[MAX]の総積算時間が1.0秒以内であれば、トレランスエラーが生じていないものと判断できることとなる。

⁴⁴ 10・15モード、11モードについては、トレランスエラー時間[MAX]から、標準変速位置及び走行モード移行時の1秒間に生じたトレランスエラーの時間を控除した数値が0を超えるものについてはトレランスエラーが生じているものと判定した。

⁴⁵ 脚注41のとおり、検証対象の測定データ全てについて走行データファイルが保存されていたわけではなく、測定データファイルの「トレランスエラー時間[MAX]」に記載されたトレランスエラーの積算時間が1.0秒を超える測定試験のうち、走行データファイルが保存されていないものについては、トレランスエラー発生の検証対象とはしていない。なお、JC08モード法の測定試験でJC08HモードあるいはJC08Cモードのいずれかの測定データが保存されていないものについては、保存されている測定データ上でトレランスエラーが生じている場合には、トレランスエラーの台数に含めている。

っていたことが確認された。

具体的には、各工場においてトレースエラーが発生したにもかかわらず有効な測定結果と扱っていた試験に係る車両の台数は、湖西工場が6,380台、相良工場が790台、磐田工場が485台であった。これら合計7,655台について、トレランスエラーの総積算時間毎に分類すると、以下のとおりとなる⁴⁶。なお、本調査チームによる検証対象中、トレースエラーが発生したにもかかわらず、有効な測定結果として扱っていた試験として最後のものは、2018年7月18日に湖西工場で行われた測定試験であった。

(台数)

| トレランスエラーの総積算時間 ⁴⁷ | 1秒以下 ⁴⁸ | 1秒超2秒以下 | 2秒超5秒以下 | 5秒超10秒以下 | 10秒超50秒以下 | 50秒超 | 合計 |
|------------------------------|--------------------|---------|---------|----------|-----------|------|-------|
| 湖西工場 | 1 | 471 | 1,569 | 1,316 | 2,290 | 733 | 6,380 |
| 相良工場 | 52 | 439 | 263 | 28 | 8 | 0 | 790 |
| 磐田工場 | 33 | 198 | 192 | 38 | 23 | 1 | 485 |

なお、この台数は、スズキが2018年9月26日に国交省に報告した台数と異なっているが、その要因は、前記のとおり、M0等の記録媒体に保存された測定データを検証対象に含めるなどしたことにより、検証対象としたデータが増えたためである。

(4) 評価

トレースエラーが生じている測定試験は、前記細目告示及びTRIASに定められた測定条件を満たしていないことから、測定試験としては無効なものと扱わなければならない。したがって、スズキが行った燃費・排ガス測定の中で、トレースエラーが生じている測定試験において測定された燃費値及び排出ガス計測値は、無効な試験に基づく測定結果であったこととなる。

(5) トレースエラーを伴う測定結果を有効なものとして扱っていた理由・動機

トレースエラーを伴う試験を無効とすることなく有効な測定結果として扱っていた原因としては、第一に、トレースエラーについて検査員の理解が不十分であったことが挙げられる。燃費・排ガス測定経験者の中には、端的に「トレースエラーに関するルールをよく理解していなかった。」と述べる者が存在するほか、「トレランスエラーの総積算時間が規定の数値を超えても、やり直すようにとの指示がなかった。」、「トレランスエラーの総積算時間が規定の数値を超えても、そのまま走り続けてよいと言われた。」、「トレースエラーを発生させても測定結果に影響しないと考えていた。」などと述べる者もいた。これらの供述は、検査員が、トレースエラーが生じていないことが測定試験の前提条件であるという基本的な認識を欠いていたことを示唆するものであり、トレースエラーに関する検査員の理解が不十分であったことを示している。なお、社内規程(SIS-N)上、トレランスエラーに係る許容誤差に関する

⁴⁶ トレースエラーが発生した測定試験を検証する際、後記5に記載した測定データの複製に係る測定試験については、トレースエラーが認められた場合でも、トレースエラーが生じていた測定試験に係る車両の台数には含めていない。

⁴⁷ トレランスエラーの総積算時間には、発進時及び変速操作時の逸脱時間も含む。

⁴⁸ トレランスエラーの時間が1秒以下でトレースエラーとなっているものは、全て10・15モード法あるいは11モード法に係る測定試験である(10・15モード法、11モード法においては、変速操作時及び運転モード移行時を除き、許容誤差からの逸脱があれば、1秒以下であっても、トレースエラーとなる。)

記載がある箇所に、トレースエラーが発生した場合に、どのような対応をすべきかの記載はなく、そのことが、測定担当者がトレースエラーについて間違った理解をした要因の1つであると考えられる。

また、トレースエラーについて検査員の理解が不十分であったという前記原因と関連して、トレースエラーに関するルールを検査員が軽視していたという事情も認められる。例えば、ドライバーズモニタ上で、トレランスエラーの総積算時間を確認することができるものの、「測定試験中運転席から見えるモニタ上でもトレランスエラーの総積算時間を確認していなかったし、測定試験及びその片付けの作業をした後オペレーターの席に戻ってきたときには、既にトレランスエラーの総積算時間を表示する画面から別の画面に変わってしまっていたので、最終的にトレースエラーが発生したか否か確かめていなかった。」と述べる検査員もおり、当該供述からも、トレースエラーに関するルールの重要性を正しく認識していなかったことは明らかである⁴⁹。また、前記「トレランスエラーの総積算時間が規定の数値を超えても、やり直すようにとの指示がなかった。」、「トレランスエラーの総積算時間が規定の数値を超えても、そのまま走り続けてよいと言われた。」という供述からも分かるように、トレースエラーに関するルールに係る教育が不十分であったことも原因として挙げることができる。この点については、端的に「トレースエラーのルールについて教えてくれる人もいなかったし、教えるルールもなかった。」と述べる検査員もいた。

なお、検査成績書にトレランスエラーの時間が記録されず、また、測定終了後にトレランスエラーの時間を表示する画面から別の画面に表示が切り替わる仕様となっていたことに照らすと、トレースエラーに関するルールを軽視していたのは、検査員にとどまらず、検査設備の仕様を決定する部門⁵⁰においても同様であったものといえる。

さらに、一部の車種については、自動変速時のアクセルワーク及びハイブリッド機能を活用して、ドライバーズモニタ上のラインをあえてなぞらずになめらかな運転をしなければ、社内管理値を満たす燃費の測定結果が難しい場合があった旨供述する検査員もいた。当該検査員によれば、このようななめらかな運転を意識して行えば、ドライバーズモニタ上のラインの「幅」の中でできるだけなめらかなラインで運転することとなり、許容される「幅」から外れトレランスエラーが生じる機会も増えることになる。したがって、一部の車種については、燃費の計測値が社内管理値を超えるように許容される枠内でできるだけなめらかな運転をしようとしたことが、結果としてトレースエラー発生の原因となったものと考えられる。

また、トレースエラーを伴う測定試験を有効な測定結果として扱っていた原因としては、トレースエラーを伴う測定試験をルールどおりに無効な測定結果とする時間的な余裕がなかったといったことも挙げられる。「測定試験を無効とした場合に再試験をやる時間的な余裕がなかった。」と複数の検査員が述べており、燃費・排ガス測定を行っている測定現場では、一日に測定試験を行える台数に限りがある状況の中、再測定を行う余裕がない状況で月毎の抜取計画に対応するために測定試験の数をこなさなければならないという事情が存在していたと考えられる^{51,52}。

⁴⁹ 「慢性的に人員が不足していた。」といった供述が複数の検査員からなされており、一人の検査員が運転も行い、測定結果の確認等の作業も行うことが常態化していたことが認められる。このような人員の配置上の問題が、トレランスエラー時間の確認を困難なものとし、トレースエラーに関するルールの軽視につながった側面もあると考えられる。

⁵⁰ 本報告書作成の時点では、本社部門に属する生産本部製造品質保証部検査規格課が、燃費・排出ガスの検査設備について、導入や更新を担当している。

⁵¹ また、もともとの生産数が少なく、1ヶ月に数台しか抜取検査を行えない車種に関しては、同じ車両を用いて測定試験を行えないことから（測定試験を繰り返すと、検査対象車両の走行距離が伸び、新車販売の観点からこれを許容できないという事情がある。）、同じ車種の別の車両を用いて測定を行う必要がある

(6) 上位者の認識

トレースエラーが生じている測定試験を有効なものとして扱うことは、測定現場において、組長以下の判断で行われていたものであり、課長以上の役職者については、トレースエラーが生じている測定試験を有効なものとして扱っていたという認識は、後記(7)で述べる時点までなかったものと認められる。課長の中には「燃費・排ガス測定現場に行くこともあったが、その時には、モニタの画面上、決められた枠の中の速度で走っていたことから、トレースエラーの問題には気が付かなかった。」などと述べる者もあり、一定の定められた車速で運転しなければならないことを認識していた者がいたことは認められるものの、トレースエラーの存在を認識していたと述べる者はいなかった。なお、本調査においてヒアリングの対象となった課長以上の役職者の中には、燃費・排ガス測定実務の経験者はおらず、検査成績書等にもトレースエラー時間は記録されないことからすれば、燃費・排ガス測定の実務経験のない課長以上の役職者がトレースエラーの存在に気付かなかったとしても必ずしも不自然とはいえないものと考えられる。

(7) 課長がトレースエラーを認識した時期

スズキでは、燃費・排ガス測定モードとして WLTC モードが導入されることを見据えて、完成検査工程において行われる燃費・排ガス測定の結果のバラツキを低減させるための諸施策をバラツキ低減ワーキンググループ（以下「バラツキ低減 WG」という。）として行っていた。そのバラツキ低減 WG の活動の一環として、四輪車両性能技術部の担当者が、ドライバーの運転方法によって、燃費測定結果にどのような影響が生じるのかを検証している過程で、2017 年 9 月、湖西工場で行われた測定試験の走行データ（JC08 モード法）を分析した結果、測定試験の中に、TRIAS で規定された許容誤差を超えたトレランスエラーの総積算時間が 2 秒を超えるものがあることに気付いた。

測定試験の中にトレースエラーが発生していることが窺える測定データがあることについては、当該四輪車両性能技術部の担当者から、製造品質保証部検査規格課の担当者を通じて、湖西工場、相良工場及び磐田工場の検査課の課長に伝えられた。

トレースエラーが発生していることが窺える測定データがあることを伝えられた各工場の検査課長は、自ら、四輪車両性能技術部に提供した測定データの分析を行い、あるいは、検査員に対する聴取りを行うなどして、各工場の燃費・排ガス測定試験において、トレースエラーが発生しているものがあることを把握した。

磐田工場では、検査課長の指示で、許容誤差を超えたトレランスエラー時間が 2 秒を超えた場合については、有効な測定結果として採用しないように検査員に指導が行われたが、湖西工場及び相良工場の各検査課長は、トレースエラーの問題をそれほど深刻な問題であるとは捉えず、もしトレースエラーが問題なのであれば、いずれ、製造品質保証部検査規格課を通じて何らかの指示が出るはずと考えて、検査員に対してトレースエラーの問題について、何ら指示等を行わなかった。また、各工場の検査課

ところ、次に当該車種の車両について生産が行われるのが、例えば二週間後になってしまうということもあり得る。その場合、結果的に当該車種に係る抜取計画を全うできないという事態にもなり得るが、それがトレースエラーを伴う試験を有効なものとして扱うことの要因になっていたとも考えられる。

⁵² また、再試験をやりにくいという点に関しては、「特に遅い時間に測定が終了する場合等には、（再試験をすることになれば、残業時間が伸びてしまうため。）測定試験に失敗した場合に場の空気が悪くなることはある。」といった供述もあったところであり、黙示的な「場の空気」が再試験をやりにくくさせていたという事情が存在したとも考えられる。

長は、トレースエラーの問題を重大な問題であると捉えていなかったため、上司である工場長にトレースエラーの問題を伝えることもなかった。

2017年10月に、完成検査として行われる燃費・排ガス測定を担当する部署が、これまで工場の検査課に所属していたのが、技術管理本部認証技術部に属する排ガス・燃費性能量産管理課への所属することとなり、燃費・排ガス測定業務が各工場の検査課長の管轄から外れることになったが、その際、検査課長から、排ガス・燃費性能量産管理課担当者に、トレースエラーの問題は引き継がれず、結局、2017年9月にトレースエラーの問題が発覚した事実は、各工場の検査課長レベルで共有されるに留まり、工場長やそれ以上の役職者に伝わることはなかった。製造品質保証部検査規格課においても、トレースエラーの問題を認識していたものの、重大な問題であるとの意識はなく、上記各工場の検査課の課長にその旨を伝える以上の措置はとらなかった⁵³。

このような経緯は、検査課の課長や製造品質保証部検査規格課において、燃費・排ガス測定につき、細目告示の規定を厳格に遵守して行わなければならないという意識が薄かったことを窺わせるものであると考えられる。

2 測定室の環境条件（温度・湿度）に係る不適切な行為について

(1) 試験室の温度及び湿度計測に関する細目告示・社内規程の記載⁵⁴

ア JC08 モード法

細目告示別添 42「軽・中量車排出ガスの測定方法」の「I JC08 モード法」の6.(1)には、JC08 モード法による測定における試験室の状態について、「(1)試験室内の温度は $298 \pm 5\text{K}$ ($25 \pm 5^\circ\text{C}$) とし、相対湿度（以下「湿度」という。）は、30%から 75%までの範囲であること。なお、温度測定位置は送風装置付近とし、別紙 6 に規定するモード走行の開始前と終了後に測定すること。」と規定されている。

前記の細則告示を受けて、スズキの社内規程（「国内排出ガス測定標準」（SIS-N9251））において、「5.2 室内温度 $20 \sim 30^\circ\text{C}$ ($293 \sim 303\text{K}$) であること（測定位置は送風機付近とし、モード走行の開始前と終了後に測定する。）」、「5.3 相対湿度 30%～75%」と規定されている。

イ WLTC モード法

細目告示別添 42「軽・中量車排出ガスの測定方法」の「II WLTC モード法」の別紙 6 の 1.2.2.2.1.1.によると、WLTC モード法による測定における試験室の温度の状態について、「試験室の温度は許容差が $\pm 5^\circ\text{C}$ 以内で 23°C であること。また、自動車冷却ファン出口において 1 秒間に 1 回以上、気温及び湿度を測定すること。この場合において、試験開始時の温度については、1.2.8.1.によること。」と規定さ

⁵³ スズキが 2018 年 8 月以降、国交省に対して行ったトレースエラーに関する報告は、主として、技術管理本部認証技術部が行った調査に基づいてなされているところ、検査課長から認証技術本部認証技術部への報告等がなされなかったため、2017 年 9 月の時点でトレースエラーの問題を把握していたことを認識していた者は、2018 年 8 月以降の国交省報告の作成に関与した者の中にはいなかった。

⁵⁴ 平成 18 年改正告示による改正前の細則告示別添 42「軽・中量車排出ガスの測定方法」の 6.(1)によると、10・15 モード法及び 11 モード法による測定における試験室の状態について、「(1)試験室内の温度は $298 \pm 5\text{K}$ ($25 \pm 5^\circ\text{C}$) とし、相対湿度（以下「湿度」という。）は、30%から 75%までの範囲であること。なお、温度測定位置は送風装置付近とし、別紙 6 に規定するモード走行の開始前と終了後に測定すること。」と規定されていた。すなわち、10・15 モード及び 11 モード法における試験室の環境条件については、以下に述べる JC08 モード法と同様であった。

れ、同別紙6の1.2.8.1.によると、「試験開始時の試験室の温度は、1秒間に1回以上測定し、 $23\pm 3^{\circ}\text{C}$ であること。」と規定されている。また、同別紙6の1.2.2.1.2.によると、WLTCモード法による測定における試験室の湿度の状態について、「試験室内又はエンジン吸気の比湿Hは、次の範囲内にあること。 $5.5\leq H\leq 12.2(\text{gH}_2\text{O}/\text{kg}$ 乾燥空気)」と規定されている。

スズキの社内規程（「四輪車WLTP排出ガス測定標準」(SIS-N9346)）において、試験室の温度の状態について、「室内温度 23 ± 5 ($296\pm 5\text{K}$) であること。」「テスト開始時の室温： $23\pm 3^{\circ}\text{C}$ 」と規定され、試験室の湿度の状態について、「5.3 室内空気及びエンジンの吸気の絶対湿度 $5.5\sim 12.2\text{gH}_2\text{O}/\text{kg}$ 乾燥空気であること。(相対湿度の目安として $35\sim 60\%$)」と規定されている。

ウ まとめ

したがって、JC08Hモード法又はJC08Cモード法の走行において試験室内の温度（乾球温度として記録された数値をいう。以下同じ。）が $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲から逸脱し、又は相対湿度が 30% から 75% の範囲から逸脱した場合⁵⁵、WLTCモード法の走行において試験室内の温度が $23\pm 5^{\circ}\text{C}$ （試験開始時は $23\pm 3^{\circ}\text{C}$ ）の範囲から逸脱し、又は比湿が $5.5\text{gH}_2\text{O}/\text{kg}$ 乾燥空気から $12.2\text{gH}_2\text{O}/\text{kg}$ 乾燥空気の範囲から逸脱した場合には、当該測定は、測定条件を満たさず有効でないものとして取り扱わなければならない。

(2) 温度及び相対湿度についてのデータ検証

ア 検証対象としたデータ

試験室の温度及び湿度に関するデータ検証のために使用したデータ及び検証対象とした測定データの範囲は、前記1(2)アのものと同様である。

イ 相対湿度・比湿の計算方法

相対湿度とは、大気中に実際に含まれている水蒸気の量と、その大気はその温度で含み得る最大限の水蒸気の量との比をいい、比湿とは、乾燥空気 1kg 当たりの水蒸気量をいう。

これらは、乾球温度計を用いて測定される乾球温度、湿球温度計を用いて測定される湿球温度、大気圧等により計算された値として、測定端末に記録される。

ウ データ検証の内容

(ア) 温度、相対湿度及び比湿に関連する測定端末画面上の操作

各測定担当者は、測定試験実施後に測定端末上に表示される測定結果（以下「測定結果表示画面」という。）を見て、測定結果の確認を行っていた。測定結果表示画面には、大気圧、乾球温度及び湿球温度が表示されている。なお、測定結果表示画面に表示される大気圧、乾球温度及び湿球温度は、測定試験中に計測された数値の平均値である。

なお、湖西工場では2018年8月20日、磐田工場では2018年8月23日、相良工場では2018年8月24日に測定端末に係るシステム変更が実施され、本報

⁵⁵ 10・15モード法及び11モード法についても、同様である。

告書提出日時点では、測定端末に表示された大気圧、乾球温度及び湿球温度の数値の書き換えが不可能なシステムとなっているが、システム変更以前は、これらの数値の書き換えが可能な状態であった。

なお、測定結果表示画面に表示される大気圧、乾球温度及び湿球温度の数値を書き換えた場合、測定データファイルに記録されている平均値 (AVG) は書き換えた数値に置き換えられることとなる一方、測定試験中の大気圧、乾球温度及び湿球温度の最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN)、測定試験開始時の計測値 (STT) 並びに測定試験終了時の計測値 (END) は変更されない。

(イ) 温度及び相対湿度の書き換えに関するデータ検証方法

前記(ア)を踏まえて、温度及び相対湿度の書き換えに関するデータ検証では、大気圧、乾球温度及び湿球温度の書き換えの有無を検証した。具体的には、書き換えの有無について、測定データファイルに記録された、大気圧、乾球温度及び湿球温度に係る測定試験中の最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) の範囲に測定データファイルに記録された大気圧、乾球温度及び湿球温度に係る測定試験中の各平均値 (AVG) が収まっているか否かを確認することにより検証を行った。

また、相対湿度及び比湿については、大気圧、乾球温度及び湿球温度を用いて計算によって算出される値であり、これらを直接書き換えることはシステム上不可能であったことから、大気圧、乾球温度及び湿球温度について当該検証によって書き換えが行われたと認められた測定記録については、自動的に相対湿度の書き換えが行われたものと認定している。

すなわち、測定データファイルに記録された最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) は、検査成績書ファイルには記録されず、検査員の目に触れることがないため、書き換え等の人為的操作が行われることは想定されない。したがって、測定データファイルに記録された大気圧、乾球温度及び湿球温度の各平均値 (AVG) は、書き換えが行われないうり、測定データファイルに記録された当該計測値の最大値 (MAX) と最小値 (MIN) の範囲内に収まる数値となるはずであり、測定データファイルに記録された平均値が最大値 (MAX) と最小値 (MIN) の範囲から逸脱しているということは、すなわち、測定端末画面上において平均値の書き換えが行われたことを示すこととなる⁵⁶。

(ウ) 細目告示適合性に関するデータ検証方法

前記(1)のとおり、JC08Hモード法又はJC08Cモード法⁵⁷については、細目告示によると、測定試験開始時及び測定試験終了時に温度を測定することが規定されており、試験室内の状態として、温度が $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ 、相対湿度が30%から75%までの範囲でなければならない旨規定されている。

細目告示の規定からは明らかではないものの、測定試験開始時及び測定試験終了時に温度を測定することとされており、測定試験中継続して計測すること

⁵⁶ この方法によっては、測定データファイルの最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) の範囲内で書き換えが行われている事象を発見することはできず、本報告書において報告する書き換えの行われた試験数及び台数と各測定担当者によって実際に書き換えが行われた試験数及び台数とが一致しない可能性もある。ただし、測定端末画面上の数値 (平均値) が、最大値と最小値の範囲内に入っているにもかかわらず、数値を書き換える動機は乏しいと考えられることから、最大値と最小値の範囲内で書き換えが行われたものがあつたとしても限定的であると考えられる。

⁵⁷ 10・15モード法及び11モード法についても同様である。

が明示的に求められていないことに鑑みれば、測定試験開始時及び測定試験終了時の両時点において、温度及び相対湿度の計測値がともに基準値内に収まっている場合には、測定試験中の試験室内の状態が法規に適合していたとみなすという解釈をすることが可能であると考えられる。

そこで、JC08Hモード法及びJC08Cモード法については、温度は、乾球温度の測定試験開始時の計測値（STT）及び測定試験終了時の計測値（END）が前記の条件に収まっているかを検証し、相対湿度は、大気圧、乾球温度及び湿球温度の測定試験開始時の計測値（STT）及び測定試験終了時の計測値（END）を用いて再計算した数値が前記の条件に収まっているかを検証することにより、細目告示適合性に関する検証を行った⁵⁸。

他方、前記(1)のとおり、WLTCモード法については、細則告示によると、1秒間に1回以上、温度及び比湿を測定することが規定されており、試験室内の状態として、温度が $23\pm 5^{\circ}\text{C}$ （試験開始時は $23\pm 3^{\circ}\text{C}$ ）、比湿が $5.5\text{gH}_2\text{O}/\text{kg}$ 乾燥空気から $12.2\text{gH}_2\text{O}/\text{kg}$ 乾燥空気の範囲でなければならない旨規定されている。

そこで、WLTCモード法については、温度は、乾球温度の測定試験中の最大値（MAX）及び最小値（MIN）並びに測定試験開始時の計測値（STT）のいずれもが前記の条件に収まっているかを検証し、比湿は、大気圧、乾球温度及び湿球温度の測定試験中の最大値（MAX）及び最小値（MIN）を用いて再計算した数値が前記の条件に収まっているかを検証することにより、細目告示適合性に関する検証を行った。

書き換えが行われた測定データについても、前記(ア)のとおり、測定試験中の最大値（MAX）及び最小値（MIN）、測定試験開始時の計測値（STT）並びに測定試験終了時の計測値（END）は元データのまま変更されないことから、前記と同様の方法で細則告示適合性に関する検証を行った。

(3) 判明した事実

ア 書き換えが行われた台数

前記(2)ウ(イ)の方法によるデータ検証の結果、各工場において、測定室の環境条件に係る書き換えが行われた測定試験に係る車両の台数は、以下のとおりであることが判明した⁵⁹。

| | (台数) | | |
|------|------|------|------|
| | 大気圧 | 乾球温度 | 湿球温度 |
| 湖西工場 | 1 | 21 | 48 |
| 相良工場 | 0 | 2 | 26 |
| 磐田工場 | 0 | 38 | 180 |

なお、本調査チームによる検証対象中、測定室の環境条件が書き換えられた測定試験として最後のものは、2018年2月20日に磐田工場で行われた測定試験であった。

⁵⁸ 10・15モード法及び11モード法についても同様の方法により検証を行った。

⁵⁹ 測定室の環境条件の書き換えが行われた測定試験を検証する際、後記5に記載した測定データの複製に係る測定試験については、環境条件の書き換えが認められた場合でも、環境条件の書き換えがあった測定試験に係る車両の台数には含めていない。

イ 書き換えの手法

前記(2)ウ(ア)のとおり、湖西工場、磐田工場及び相良工場の各工場では、測定端末に係るシステム変更が実施されるまでは、測定端末の測定結果表示画面上において、大気圧、乾球温度及び湿球温度の数値の書き換えが可能な状態となっていた。具体的には、測定試験が終了した後に表示される測定結果表示画面上において、大気圧、乾球温度、湿球温度の数値が表示されており、当該数値が表示されている欄に別の数値を上書き入力することができるようになっていた。当該数値が表示されている欄に別の数値を上書き入力した後、測定結果表示画面上の「更新」ボタンをクリックすると、当該項目の数値が当該入力した数値に書き換わり、データとして保存される。

温度等の数値の書き換えを行っていた測定担当者も、前記のとおり、試験後に測定端末の測定結果表示画面上において、別の数値を上書き入力する方法で書き換えを行った旨供述している。

(4) 細目告示適合性に関する検証結果

前記(2)ウ(ウ)の方法による測定データの検証の結果、各工場において、測定室の環境条件が細目告示に規定された測定条件に適合しないにもかかわらず、有効な測定試験とされた測定試験に係る車両の台数は以下のとおりである。

(台数)

| | 乾球温度 (WLTC モード以外) | 相対湿度 | 乾球温度 (WLTC モード) | 比湿 (WLTC モー ド) |
|------|----------------------|------|--------------------|-------------------|
| 湖西工場 | 31 | 31 | 0 | 0 |
| 相良工場 | 0 | 16 | — | — |
| 磐田工場 | 926 | 107 | — | — |

なお、乾球温度 (WLTC モード以外) が細目告示に規定された測定条件に適合しない台数の中で、乾球温度について書き換えがなされていないものは、湖西工場 19 台、磐田工場 904 台であったが、これらについては、湖西工場の 2 台を除き、全て平均値は $25 \pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲内に入っていた。すなわち、細目告示に規定された測定条件に適合しない測定試験は、そのほとんどが、測定試験の開始時又は終了時にわずかに $25 \pm 5^{\circ}\text{C}$ から外れているものの、測定試験中の平均値では $25 \pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲内に入っているものであった。なお、本調査チームによる検証対象中、測定室の環境条件が細目告示に規定された測定条件に適合しないにもかかわらず、有効な測定試験とされた最後のものは、2018 年 2 月 20 日に磐田工場で行われた測定試験であった。

(5) 測定室の環境条件に係る不適切行為の理由・動機

ア 環境条件の書き換えについて

湿球温度の書き換えについて、書き換えを行った測定担当者は、湿球温度計の湿球の乾燥、湿球温度計に本来使用すべき蒸留水に代えて水道水を使用してカルキがついたことにより、相対湿度が異常値になったことがあり、その場合に、湿球温度の計測値を適当な数値及び別の湿度計の数値に書き換えたなどと述べている。データ検証の中では、相対湿度が 100% を超えるもの又はそれに近いものもあり、相対湿度が通常ではあり得ない異常値を示したものがあることは裏付けられている。検査員は、異常値が記録された場合、別の湿度計の数値に書き換えたり、あるいは、

経験的に実際の温度及び湿度は条件を満たしているはずであると考え、経験的に相当と考える数値に書き換えるということを行っていたものと考えられる。

前記以外の書き換えについては、測定担当者に対するヒアリングでは、空調設備の不調などの理由で、細目告示の基準を外れた場合に、乾球温度及び湿球温度の書き換えを行う場合があった旨の供述がなされている。検査員は、基準から外れていることに気付いた場合、「再試験をやる余裕がない。」あるいは「再試験をやってもまた同じように基準から外れる可能性があり意味がない。」と考えて、基準内の数値に書き換えたものと考えられる。

イ 細目告示適合性について

湿球温度で通常ではあり得ない異常値が検出されたものに関する細則告示の不適合については、検査員は、前記アのとおり、湿球温度計の湿球の乾燥、湿球温度計に本来使用すべき蒸留水に代えて水道水を使用してカルキがついたことにより、異常値となっていたと述べており、客観的にも通常はあり得ない数値が記録されていることに照らし、これらが原因となっている可能性が高いと考える。

乾球温度で平均値 (AVG) は前記(2)ウ(ウ)の条件に収まっていたものの、試験開始時又は試験終了時に細目告示に規定された条件を満たしていなかったものについては、測定担当者は、検査成績書に計測値として表示される温度の平均値 (AVG) が基準内に収まっているかどうかは確認していたものの、測定開始時及び測定終了時において基準内に収まっているかどうかの確認をしていなかったと述べており、検査成績書に表示された数値が基準を満たしていれば問題がないと考えていたものと認められる。検査成績書には平均値 (AVG) のみ記載されており、測定結果表示画面上では、事後的に測定試験開始時の計測値 (STT) 及び測定試験終了時の計測値 (END) は確認することができず、また、測定試験中のドライバー用のモニタに乾球温度の数値は表示されるものの、その時点での数値が表示されるのみであったことから、測定試験開始時の計測値 (STT) 及び測定試験終了時の計測値 (END) の確認は困難な状況であったと考えられる。

前記以外の細目告示の不適合については、検査員が、空調設備により自動的に調節がなされているものと考え、測定端末の試験結果を示す画面上の数値が基準内に入っているかどうかを確認していなかったことによるものと考えられる。

ウ 環境条件の書き換えについての上位者の認識

測定現場において、組長及び班長から測定担当者に対して環境条件の書き換えを行うよう指示があった、又は組長及び班長自身が環境条件の書き換えを行っていた旨供述する検査員が複数存在しており、組長以下の測定現場にいた者は、測定条件の書き換えを認識していたが、課長以上の役職者については、測定条件の書き換えを認識していたことを窺わせる資料は確認されず、また、課長以上の者で、測定条件の書き換えを認識している旨供述をする者はいなかった。この点は、環境条件が細目告示に規定された条件を満たしていないにもかかわらず有効な試験として扱っていたことについても同様であった。さらに、組長以下の現場にいた検査員からも、課長以上の役職者に対して、環境条件の書き換え及び環境条件が細目告示に規定された条件を満たしていないのに有効な試験として扱っていたことを報告した旨供述する者はいなかった。

3 四輪自動車に係る測定端末上での測定結果の書き換え

(1) 検証対象としたデータ

四輪自動車の燃費・排ガス測定結果の書き換えに関するデータ検証のために使用したデータ及び検証対象とした測定データの範囲は、前記1(2)のものと同様である。

(2) データ検証の方法

前記第2の3(4)のとおり、四輪自動車の燃費・排ガス測定試験が行われると、測定端末上に、複数のファイルが生成されるが、複数のファイルの中の1つである測定データファイルには、排出ガス（希釈排出ガス及び希釈空気）に含まれるCO等の成分の分析結果として、最大値（MAX）、最小値（MIN）、平均値（AVG）、標準偏差（STD）等のデータが記録される。この中で検査成績書ファイル上に記録されるのは平均値のみであり測定端末で検査成績書ファイルを読み出し、測定結果表示画面上で、検査成績書ファイルに記録された数値を書き換えた場合、測定データファイル上の平均値は連動して書き換わるものの、最大値、最小値の数値に変更は生じない。

なお、前記2(2)ウ(ア)のとおり、湖西工場では2018年8月20日、磐田工場では2018年8月23日、相良工場では2018年8月24日に測定端末に係るシステム変更が実施されており、その際、燃費・排ガス測定結果についても、書き換えができない仕様となっているが、それ以前は、測定結果表示画面上で数値を書き換えることにより、検査成績書ファイルに記録される測定結果を書き換えることが可能な状態になっていた。

これらの点を考慮し、本調査チームは、希釈排出ガス及び希釈空気に含まれるCO等の濃度について、測定データファイル上、平均値（AVG）が最大値（MAX）と最小値（MIN）の範囲に収まっているか否かを確認することによって検証を行った。最大値（MAX）と最小値（MIN）の範囲は微少であり、意図的に測定結果の数値を書き換えた場合には、平均値（AVG）が最大値（MAX）と最小値（MIN）の範囲から外れる蓋然性が高いと認められることから、測定データファイルに記録された平均値（AVG）が最大値（MAX）と最小値（MIN）の間から外れているものについては、測定結果表示画面上の数値を書き換えることで、検査成績書ファイルに記録される測定結果が書き換えられたものと認定した。

(3) 判明した事実

ア 書き換えが行われた台数

前記(2)において記載した方法によるデータ検証の結果、各工場において排出ガスの測定結果及び燃費値の測定結果の書き換えがあった測定試験⁶⁰に係る試験車両の台数は、以下のとおりであることが判明した⁶¹。

⁶⁰ CO₂濃度について、平均値が最大値と最小値から外れているものを、燃費計測値の書き換えがなされた測定試験としている。

⁶¹ 測定結果の書き換えが行われた測定試験を検証する際、後記5に記載した測定データの複製に係る測定試験は、測定結果の書き換えが認められた場合でも、測定結果の書き換えが行われた測定試験に係る車両の台数には含めていない。

(台数)

| | 対象台数 | 排出ガス成分測定結果の書き換え台数 | 燃費値測定結果の書き換え台数 | 重複を除いた台数 |
|------|-------|-------------------|----------------|----------|
| 湖西工場 | 9,662 | 681 | 535 | 1,115 |
| 相良工場 | 4,758 | 570 | 5 | 572 |
| 磐田工場 | 8,418 | 1,250 | 435 | 1,550 |

3工場の合計では、排出ガス成分の書き換え台数は2,501台(11.0%)、燃費値の書き換え台数は975台(4.3%)、排出ガスの書き換え台数と燃費値の書き換え台数の合計から重複分を除いた台数は3,237台(14.2%)となる。

なお、本調査チームによる検証対象中、測定結果の数値が書き換えられた測定試験として最後のものは、2018年8月20日に相良工場で行われた測定試験であった。

イ 書き換えの手法

前記(2)のとおり、湖西工場、磐田工場及び相良工場の各工場では、測定端末に係るシステム変更が実施されるまでは、測定端末の画面に検査成績書ファイルを読み出した上で、測定結果表示画面上に表示された排出ガス成分の濃度の数値について、別の数値を上書き入力することができるようになっていた。排出ガス成分の濃度の数値について、表示された数値とは別の数値を上書き入力した後、測定結果表示画面の「更新」ボタンをクリックすると、当該項目の数値が上書き入力した数値に置き換わり、データとして保存される⁶²。

なお、排出ガスの測定結果である排出量(g/km)は、各成分について、希釈排出ガスの濃度、希釈空気の濃度を基に計算することで算出されるが、測定結果表示画面上で数値の書き換えができるのは、希釈排出ガス及び希釈空気の各濃度であり、それらの数値を書き換えることで、自動的に排出量の数値も変更される仕様となっていた。また、燃費値(km/l)については、排出ガスの成分中炭素が含まれるCO、THC、CO₂の濃度を基に計算することで算出されるが、測定端末の画面上で燃費値そのものを書き換えることはできない仕様となっており、CO₂等の濃度の数値を書き換えることで、自動的に燃費値の数値も変更される仕様となっていた。

検査員も、測定端末上で、検査成績書ファイルを呼び出し、測定結果表示画面上で希釈排出ガス、希釈空気の濃度を上書き入力していた旨供述しており、燃費値の書き換えについては、燃費値に影響を及ぼす度合いの大きいCO₂の数値を書き換えていた旨供述している。

ウ 書き換えの種類

検査員の供述によると、燃費・排ガス測定結果の書き換えについては、以下のよう

(ア) マイナス値の補正

JC08モード法の測定試験において、希釈空気中のCO等の濃度の数値がマイナスであった場合、細目告示別添42別紙8によると、希釈空気中のCO等の濃度をゼロであるとみなすものとされている。

したがって、希釈空気中のCO等の濃度の数値がマイナスであった場合には、

⁶² この場合、書き換え前の数値は記録として保存されず、再現することもできなかった。

その数値をゼロに書き換えるのであれば、それは、細目告示の規定に沿った適切な数値の書き換えであることとなる。

しかしながら、検査員の供述によると、希釈空気中のCO等の濃度の数値がマイナスとなった場合、細目告示の規定とは異なる補正を行っていたことが認められる。

その方法は、全ての検査員について共通のものがあったというわけではないが、希釈空気中の成分の濃度の数値がマイナスとなった場合には、そのマイナスを外す（例えば、「-0.01」の数値であった場合、マイナスを外して「0.01」に書き換える。）と同時に、希釈排出ガス中の成分の濃度の数値を希釈空気中の成分の濃度を書き換えた分だけ加算する（例えば、希釈空気中の成分の濃度を「-0.01」から「0.01」に書き換えた場合には、希釈排出ガス中の成分の濃度の数値に0.02を加算する。）補正を行っていた旨供述する者が複数存在した。また、その他にも、「希釈空気中の成分の濃度の数値がマイナスだった場合、その数値を0に書き換えた上で、希釈空気中の成分の濃度を書き換えた幅と同じ数値を希釈排出ガスの成分の濃度の数値に上乗せした。」、「希釈空気中の成分の濃度の数値がマイナスだった場合、わずかなプラス値、例えば、0.01あるいは0.001に書き換えた上で、希釈空気中の成分の濃度を書き換えた幅と同じ数値を希釈排出ガスの成分の濃度の数値に上乗せした。」などの供述もあった⁶³。

(イ) 手動再分析

各工場において、燃費・排ガス測定を実際に行った経験のある複数の検査員から「測定装置にエラー（キャリブレーションのエラー⁶⁴及び通信エラー⁶⁵等）が出た場合に、サンプリングバッグに残った気体を手動で分析して、分析結果を測定端末画面上で検査成績書ファイルの数値に上書き入力した。」旨の供述があった。本来は、分析計の分析結果はオンラインで測定端末に自動的に転送される仕様となっているが、分析計と測定端末をオフラインの状態にした上で、分析計を操作してサンプリングバッグ内に残った気体を分析し、その分析結果を測定端末の画面上に読み出した検査成績書ファイルに手入力していたというものである⁶⁶。

また、測定装置にエラー表示が出ない場合であっても、経験上測定結果の数

⁶³ なお、本文記載のとおり、希釈空気中のCO等の濃度の数値がマイナスであった場合、細目告示の規定によりゼロとみなすこととされていることから、希釈空気中のCO等の濃度に関して、測定データファイル上、平均値が最大値と最小値の範囲から外れているものであっても、細目告示に沿ったマイナス補正によるものである場合には、書き換えの台数には含めていない。同様に、希釈排出ガスのCH₄の濃度がマイナスであった場合、細目告示の規定によりゼロとみなすこととされていることから、希釈排出ガス中のCH₄の濃度に関して、測定データファイル上、平均値が最大値と最小値の範囲から外れているものであっても、細目告示に沿ったマイナス補正によるものである場合には、書き換えの台数には含めていない。

⁶⁴ キャリブレーションのエラーとは、測定的前提として必要となる測定装置の校正の段階にエラーがあることをいう。

⁶⁵ 測定装置のメーカーによると、通信エラーと分類できるエラーには二種類あり、一つは分析計と測定端末との間の通信エラーであって、この場合は測定試験としては完結しない。もう一つは、測定装置の内部にある装置間の通信エラーであって、この場合は測定試験としては完結するが、エラー表示が出て、測定結果たる数値も通常と比して異常な数値になることがある。

⁶⁶ 検査員によると、分析計の更新時期の直前や、定期校正が行われる前後の時期には、分析計にエラーが発生することが多かったとのことであり、また、磐田工場では、分析計の不具合でCH₄の分析ができない状態がしばらく続いたことがあり、その時は、サンプリングバッグを別の分析計につないで手動分析を行っていたとのことである。

値としてあり得ないような大きな数値が表示された場合等には、サンプリングバッグに残った気体を手動で分析し、その結果が経験上あり得ると思われる数値となった場合には、手動分析によって得られた数値を測定端末の画面上で検査成績書ファイルの数値に上書き入力した旨を述べる検査員も複数存在した⁶⁷。

なお、サンプリングバッグに残った気体を手動で再分析するに際しては、検査員の供述によると、キャリブレーションエラーが表示された場合等には、キャリブレーションをやり直した上で手動分析を行い、また、通信エラー等により同じ分析計で再度分析しても再びエラーが表示される可能性がある場合には、バッグを別の分析計につなぎ、別の分析計で手動分析を行うこともあったことが認められる。

なお、測定装置のメーカーによると、測定装置上で一定の手順を踏めば、本来、自動分析であるか手動分析であるかによって計測値が変わることはない。

(ウ) 意図的な書き換え

湖西工場の一部の検査員からは、「燃費測定結果及び排出ガスの測定結果について、1ヶ月の平均値を計算した時に、その平均値が管理上の基準値から外れてしまった場合、基準値から外れないように燃費の測定結果及び排出ガスの測定結果を書き換えることがあった。」、「測定結果が月次の管理基準値を大きく外れてしまった場合には、1ヶ月の平均値を計算する前に、測定結果を書き換えることもあった⁶⁸。」旨の供述がなされている。

なお、当該供述を行ったのは湖西工場の一部の検査員のみであり、磐田工場及び相良工場の検査員からは基準値内に入るように意図的に測定結果を書き換えたことがある旨の供述はなされなかった。

(エ) その他

前記のほかに、各工場の検査員から「希釈空気中のTHCの濃度が、社内規程において測定条件として定められた数値を超えていた場合に、基準値内の数値に書き換えた。その場合、希釈空気中のTHCの濃度の数値を書き換えた幅と同じだけ、希釈排出ガス中のTHCの濃度の数値を減らして、最終的な測定結果が書き換えの前後で変化しないようにしていた。」旨の供述があった。

当該供述をしている検査員は、「希釈空気については、測定室の扉を開けたことで、測定室の外にあるガソリンの影響を受けることがあり、その場合には、希釈空気中のTHCの濃度が通常よりも高くなることがあった。」、また、「測定室の外でスプレーを使っている時」あるいは「測定室の回りのペンキを塗り替えた時」に希釈空気中のTHCの濃度が高くなることがあった旨供述している。

エ 評価

(ア) マイナス値の補正

細目告示の規定とは異なる方法によって希釈空気中の成分の濃度の数値を書き換える行為については、細目告示の規定に基づかない数値の補正であり、

⁶⁷ また、マイナス表示が出た場合や、異常とまではいえないものの、経験上おかしいと感じたような場合にも手動分析を行っていた旨供述する複数の検査員も認められた。

⁶⁸ ただし、当該供述を行った検査員は、管理上限値から外れたものを書き換えることはしていない旨供述している。

細目告示の規定には沿わない測定結果となる。

ただし、検査員は、先輩の検査員及び組長・班長の指示に従い、それが正しいやり方であるとの認識で行っていた。

(イ) 手動再分析

スズキの JC08 モード法に係る社内規程（「国内排出ガス測定標準」（SIS-N9251））には、JC08 モード法の排出ガスの分析について「バッグサンプリング終了後、20 分以内に分析すること」との規定が置かれており、WLTC 法に係る社内規程（SIS-N9346）「四輪車 WLTP 排出ガス測定標準」には、排出ガスの分析について「バッグサンプリング終了後、30 分以内に分析すること」との規定が置かれている⁶⁹。

したがって、測定試験終了後、20 分以内（JC08 モードの場合）又は 30 分以内（WLTC モード法の場合）にサンプリングバッグ内の希釈排出ガスあるいは希釈空気の成分の濃度を手動で分析する行為自体は社内規程に反するものではない⁷⁰。

しかしながら、測定結果が書き換えられたものの中で、それが手動で分析した結果に書き換えられたものであるか否かを事後的に検証することは不可能であり、測定結果が書き換えられたものの中で、具体的にどの試験の測定結果が手動分析によるものかを客観的に確定することはできなかった。

(ウ) 意図的な書き換え

測定結果の 1 ヶ月の平均値が基準値内に入るように意図的に書き換えたり、基準値から外れそうになることが見込まれる場合に測定結果を書き換えたりする行為については、燃費・排ガス測定試験に基づかない適当な数値で燃費・排出ガス値の管理を行っていたことを意味し、それが不適切な行為であることは明らかである。

(エ) その他

スズキの社内規程（「国内排出ガス測定標準」（SIS-N9251））及び社内規程「四輪車 WLTP 排出ガス測定標準」（SIS-N9346）には、測定室の条件として、希釈空気中の THC 濃度が 10ppmc 以下で安定していることが規定されている。したがって、JC08 モード法であるか WLTC モード法であるかにかかわらず、希釈空気中の THC の濃度が 10ppmc を超えていた場合に、希釈空気中の THC の濃度の測定結果を 10ppmc 以下の数値に書き換えるなどして、有効な測定試験として扱う行為は、社内規程に定められた条件を満たしていない測定試験を有効なものとして扱うものであり、社内規程違反の不適切な行為であると認められる。

⁶⁹ WLTC モードに関しては、細目告示別添 42 の別紙 6 において、「適用 WLTC の走行終了後 30 分以内にサンプリングバッグに捕集した排出ガス及び希釈空気を可能な限り早急に分析すること」との規定が置かれており、社内規程は、当該細目告示別添 42 の記載に基づくものである。

⁷⁰ 前記のとおり、測定装置メーカーも、手動分析の結果と自動分析の結果によって測定結果に差が出ることはないとしている。

オ 理由・動機

(ア) マイナス値の補正

細目告示の規定に基づかないマイナス値の補正について、いずれの検査員も、先輩検査員及び組長・班長からの指示に基づいて、そのようなマイナス補正を行っていたものであり、それが不適切な行為であるとは認識していなかった旨供述している。また、検査員の中には、「希釈空気中の成分の濃度がマイナスになることは物理的にあり得ないことなので、補正することが正しいと考えていた。」、「希釈排出ガス中の成分の濃度の数値も同時に書き換えることで、最終的な測定結果に影響が生じないように補正しており、測定結果を書き換えることになるとは考えていなかった。」旨供述する者もいる。

検査員は、細目告示の規定までは確認することはなく、社内規程のみに準拠して測定試験を実施しており、社内規程に希釈空気中の成分の数値がマイナスとなった場合の処理についての記載がなかったことも、このような細目告示の規程に基づかないマイナス値の補正が行われてきた背景にあると考えられる。

(イ) 手動再分析

手動再分析についても、いずれの検査員も、先輩検査員及び組長・班長の指示に基づいて、それが正しい測定方法であるとの認識で行っていたものであると述べている。

(ウ) 意図的な書き換え

測定結果の1ヶ月の平均値が基準値内に入るように意図的に書き換えたり、基準値から外れた測定結果を書き換えたりする行為について、検査員は、先輩の検査員からの指示を受け、やり方も教わって行った旨供述し、管理基準値から外れた測定結果を報告するわけにはいかないとの意識が燃費・排ガス測定係の中にあつた旨供述している。

また、排出ガスに係る規制が導入され、完成検査としての排出ガスの測定が開始されて間もない頃に湖西工場では排出ガスの測定に従事していたことのある検査員は、当時は、装置の仕様が分析結果を自動読取りできるものとなっておらず、分析計の数値を手入力していたことから、測定結果が管理値を外れた場合、管理基準内の数値を入力していたこともあつた旨供述している。また、同人は、測定結果が悪い旨を上司に報告していたが、対策が取られないまま量産が進み、結局、排出ガスの測定係が何とかしなければならなくなった旨供述している。

このような検査員の供述に照らすと、湖西工場においては、完成検査としての排出ガスの測定が開始された30年以上前から、測定結果が管理基準値を外れたような場合には、管理基準値から外れない数値への書き換えが行われることがあり、それが一部の検査員の間で伝えられてきたものと考えられる。

(エ) その他

希釈空気中のTHCの濃度が社内規程の基準値を超えるような高い数値の場合に、基準内に入るように書き換える行為については、作業量に比して少ない人員と時間的制約の中で、抜取計画に沿った測定試験の数をこなさなければならず、社内規程の基準値を超えた場合に測定試験をやり直す余裕がなかったこと

が背景にあったものと考えられる。すなわち、検査員からは「一日で測定できる台数に限度があるなか、1日当たり13台程の測定を行わなければならないため、簡単に試験の無効を出すわけにはいかない。」「抜取りに追われているというプレッシャーがあった。」「時間的余裕がなかった。」といった供述がなされており、多少基準値から外れていたとしても、測定試験をやり直すわけにはいかないという意識が検査員の中にあったものと考えられる。

また、希釈排出ガス中の THC の濃度の数値も書き換えることで、最終的な測定結果が書き換え前と変わらないようにすれば、問題はないものと検査員が考えていたことも窺われる。

カ 上位者の認識

課長以上の役職者については、いずれの種類の測定結果の書き換えについても認識していた旨供述する者はおらず、その他、課長以上の役職者が測定結果の書き換えについて認識していたことを窺わせる資料は確認されていない。

課長以上の役職者については、検査成績書や結果月別推移表において、検査結果が基準値内に収まっているかどうかを確認はしていたものの、燃費・排ガス測定の過程をチェックすることはなく、組長以下の現場の検査員の判断で、測定結果の書き換えが行われていたものと考えられる。

4 CVS 流量等の書き換え

(1) CVS に関わる数値の書き換えについての検証

本調査チームは、前記 2 及び 3 に記載した測定室の環境条件や測定結果に係る書き換え以外に、測定結果表示画面上で書き換えが可能であった測定データとして、CVS に関連する計測値⁷¹ (CVS 流量、CFV 入口温度、CFV 入口圧力) について、書き換えの有無の検証を行った。

検証対象としたデータは、前記 1(2)に記載したものと同様であり、環境条件に関する書き換えの検証と同様、CVS に関連する計測値の平均値が、最大値と最小値の範囲から外れているものについて、書き換えがあったものと判定した。

(2) 判明した事実

ア 書き換えが行われた台数

前記(1)において記載した方法によるデータ検証の結果、各工場において CVS に関連する計測値の書き換えがあった測定試験に係る試験車両の台数は、以下のとおりであることが判明した⁷²。

⁷¹ CVS は、Constant Volume Sampling の略であり、試験車両から放出される排出ガスを大気により希釈した総量が常に一定になるように吸引してサンプリングバッグに集積させる方法を意味する。CVS 流量、CFV 入口温度、CFV 入口圧力は、それぞれ CVS 装置における希釈排出ガスの流量、ベンチュリ入口の温度、ベンチュリ入口の圧力を意味し、排出ガス成分の排出量の計測に用いられる。

⁷² CVS に関連する計測値の書き換えが行われた測定試験を検証する際、後記 5 に記載した測定データの複製に係る測定試験は、CVS に関連する計測値の書き換えが認められた場合でも、CVS に関連する計測値の書き換えが行われた測定試験に係る車両の台数には含めていない。

| | CVS 流量 | CFV 入口温度 | CFV 入口圧力 |
|--------------------|--------|----------|----------|
| 湖西工場 | 5 | 0 | 0 |
| 磐田工場 ⁷³ | 9 | 1 | 5 |

なお、本調査チームによる検証対象中、CVSに関連する計測値の書き換えが行われた測定試験として最後のものは、2018年6月26日に湖西工場で行われた測定試験であった。

イ 書き換えの行われた動機・理由

スズキにおいては、試験車両の排気量等に応じて、流速が異なる3種類のベンチュリ管を用いて測定を行っており、軽自動車と小型自動車とでは、別の種類のベンチュリ管を使うものとされている。なお、測定端末上は、各車種に応じて、ベンチュリ管の設定が登録されている。

本来、軽自動車用のベンチュリ管を使用しなければならないのに、誤って小型自動車用のベンチュリ管を用いて測定試験をしてしまった場合には、設定と実際に使用されたベンチュリ管に齟齬が生じるため、排出ガス成分の排出量が正しく計算されず、燃費測定結果についても、通常想定される数値から外れた数値となる。この点、検査員は、このように燃費測定結果が通常の数値から外れた場合に、その原因を調べる過程で、ベンチュリ管の選択を間違えたことに気付く場合があった旨供述している。CVS流量の数値は、使用するベンチュリ管の設定に応じて概ね水準が一定しているところ、ベンチュリ管の選択を間違えた場合には、測定されるCVS流量の数値が、当該ベンチュリ管の場合に通常想定される水準から大きく外れてしまうこととなる。この場合、測定結果表示画面上に表示されるCVS流量を、間違えて使用したベンチュリ管の設定の場合に通常想定される水準の数値に書き換えることで、概ね燃費測定結果が、通常の数値の範囲内に収まることとなることから、検査員は、CVS流量の数値を、検査員自らあるいは検査員から相談を受けた班長や組長が書き換えることがあった旨供述している。

なお、検査員は、ベンチュリ管の選択を間違えた場合、間違えて使用したベンチュリ管の設定の場合に通常想定される水準の数値に書き換えれば、正しい測定結果に近い数値になると考えていたことから、測定試験をやり直すということにはならなかった旨供述している。

CVS流量以外のCFV入口温度及びCFV入口圧力について書き換えが行われた理由は判然としないが、CFV入口圧力の計測値は、概ね同水準の数値であるところ、実際に測定された数値が通常の実験の結果として表示される数値の水準から大きく外れている場合に、通常の水準の数値に合わせるために書き換えが行われた可能性が考えられる。

ウ 評価

CVSに関連する数値の書き換えが行われた場合には、燃費・排ガスの測定結果は、実際に測定された数値とは異なる数値となることから、測定結果として用いることはできないものと考えられる。

⁷³ 磐田工場においては、CVS流量とCFV入口圧力の両方について書き換えが行われた台数が2台存在する。

エ 上位者の認識

課長以上の役職者において、CVS に関連する計測値について、書き換えが行われていたことを認識していた者は認められなかった。

5 測定データの複製

(1) 測定データの複製についての検証

測定端末の機能として、過去に実施された測定データを呼び出した上で、別の試験番号を付した新たな測定データを複製することが可能な仕様となっていた。

そのため、燃費・排ガス測定試験において、過去に行われた測定試験の測定データを測定端末の機能を用いて複製することにより、試験を行わずに測定データのみを作成するというような行為が行われていた可能性が否定できない。本調査チームは、測定データの複製が行われていた事実の有無について、後記 (2) の方法により検証を行った。

(2) 検証方法

本調査チームは、保存されている全ての測定データ（前記 1(2)アにおいて記載したデータのみならず、対応する検査成績書が存在しない測定データ⁷⁴を含む。）を対象として、各測定試験の測定データファイルに記録された希釈空気及び希釈排出ガスに含まれる CO 等の各成分の濃度、さらには、乾球温度等の環境条件について、それぞれの測定試験中の最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) が完全に一致する測定データが存在するか否かを確認した⁷⁵。

測定データファイルに記録された測定データの最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) は、四捨五入による桁処理が行われる前の単位で記録されているところ、測定データファイルに記録された測定データのうち、排出ガス成分の濃度や環境条件について、最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) 全てが 2 つの測定試験間で完全に一致することは、およそ考え難い。そのため、本調査チームは、まず、複製された測定データを特定するため、このような測定データを抽出した。

次に、前記において抽出された複製に係る測定データの中には、複製元の測定データが存在する可能性があるところ、複製元の測定データ自体は実際に測定試験が行われることによって生成されたものであるから、これらを複製された測定データから除外する必要がある。

測定データには、それぞれ固有の試験番号が付されており、この試験番号は、測定データが複製された場合であっても、測定端末に保存されている最新の番号に 1 を加えた試験番号になることから、排出ガスの成分及び環境条件の測定データファイル上の最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) が全て一致する測定データ群（以下「複製グループ」という。）のうち、最も試験番号の若い測定データが複製元の測定データであると推測できる。また、測定データを複製した場合、過去の測定結果をそのまま新たな測定結果として使用した場合、測定結果や測定条件が全く同一の測定結果が複数存在

⁷⁴ 例えば、量産車の完成検査として行われた測定試験ではなく、試作車の測定試験に係るデータが含まれる。また、測定結果の書き換えが行われている場合に、書き換え前の測定データと書き換え後のデータの両方が保存されている場合には、その両方を検証の対象としている。

⁷⁵ 最大値 (MAX) 及び最小値 (MIN) は、検査成績書ファイル上の数値が書き換えられた場合でも、影響を受けず、測定データとして最初に記録された状態が維持されていることから、最大値 (MAX) と最小値 (MIN) を用いて測定データの複製についての検証を行ったものである。

することになり、不自然であることから、複製された測定結果については、何らかの書き換えが行われる可能性が高いと考えられる。そこで、複製グループ内で試験番号が最も古い測定データにおいて書き換えがなされていないものを複製元のデータであると判断した。

また、複製元の測定結果が書き換えられている可能性もあることに鑑み、複製グループ内に書き換えがなされていない測定データが存在しない場合には、試験番号が一番古く、かつ、測定データの生成日付と試験実施日が一致するもの⁷⁶を複製元のデータであると判断した。

このような考え方に基づき複製元のデータを特定しようとしても、複製グループ内に複製元のデータに該当するための基準に当てはまるデータが存在しない場合には、複製グループ内の測定データについて、全て複製された測定データであると判断した⁷⁷。

(3) 判明した事実

ア データ検証により判明したデータの複製

前記(2)で述べた方法によるデータ検証の結果、各工場において、測定データが複製された測定試験（測定データに対応する検査成績書が存在するもの）に係る車両の台数は、湖西工場 261 台、相良工場 2 台、磐田工場 10 台であることが判明した。

なお、湖西工場における測定データの複製は、検証対象となったデータの中で、2013 年度が 64 台、2014 年度が 188 台であり、この 2 年間に集中して行われている。

なお、本調査チームによる検証対象中、データの複製が行われた測定試験として最後のものは、2018 年 5 月 15 日に湖西工場で行われた測定試験であった。

イ 測定データの複製の方法

検査員の供述によると、以下の手法により測定データの複製が行われていたものと認められる。

まず、測定端末に保存されている検査成績書ファイルを「再印字」機能により読み出すことができるので、過去に行った同じ燃費・排出ガス区分の測定データを検査成績書ファイルとして読み出す。これにより、当該測定データが測定端末の画面上に測定結果表示画面として表示されるので、試験日や車台番号等の情報を修正して「更新」を選択する。そうすると、測定端末の画面上に「上書き保存」するか、「別名保存」するかを選択が表示されるので、このうち、「別名保存」を選択すると、新たな試験番号が付された複製先の測定データ（検査成績書ファイルを含む複

⁷⁶ 測定試験が行われた場合に生成される 8 つのファイルの中には、検査員が測定端末の画面上で数値を変更しても更新されないファイルが存在し、当該ファイルの作成日付は、データが生成された時点を示すものである。仮に、データの複製が行われた場合でも、当該ファイルの作成日付は更新されないことから、後日測定データの複製が行われた場合、当該ファイルの作成日と、試験実施日（測定データの複製が行われた日付が使われる可能性が大きい）との間には、齟齬が生じる可能性が高いと考えられる。

⁷⁷ 複製グループの中には、グループ内の測定データに記録された車台番号が全て同一であり、かつ、グループ内に検査成績書に対応する測定データが 1 つしかない場合があった。これについては、検査成績書ファイルの測定結果の数値等の書き換えを行い、別名保存したものの、書き換え前の測定データが削除されなかったため、測定データファイルの最大値（MAX）と最小値（MIN）が全て一致する測定データが複数存在することになったものであると考えられる。この場合は、過去に測定試験が行われた測定データと呼び出して測定データを複製するものではないことから、性質としては、測定データの複製ではなく、測定結果の書き換えに該当するものであると判断した。

数のファイル) が測定端末内に生成される。

このようにして生成された複製先の測定データに含まれる検査成績書ファイルを呼び出して印刷することによって、新たな測定試験に係る検査成績書を作成することが可能となる。

ウ 測定データの複製が行われる類型—湖西工場

湖西工場では、検査員の供述によると、以下の場合に前記イの方法で測定データの複製が行われていたものと考えられる。

(ア) 通信エラー等が生じた場合

分析計が通信エラー等で止まった場合に、測定端末上で測定データが適切に生成されないことがあり、その場合には、同一車種(燃費・排出ガスの区分が同一)の車両で行われた過去の測定データに係る検査成績書ファイルを読み出した上で、分析計のサンプリングバッグ内に採取された排出ガスを手動分析して、その結果を読み出した測定結果表示画面上で手入力し、検査成績書ファイルの測定結果を書き換えた上で「別名保存」を選択して測定データを作成していた。

(イ) データを誤って削除した場合

測定データの測定結果を書き換えた場合等に、操作手順によっては、書き換え前の測定データが上書きされずに残るため削除することがあった。このように測定データの削除を行う場合に、誤って本来削除すべきではない測定データを削除することがあり、その場合、同一車種(燃費・排出ガス区分が同一)の車両で行われた過去の測定データに係る検査成績書ファイルを読み出した上で、削除した測定試験に係る検査成績書(紙ベース)の数値を読み出した検査成績書ファイルが表示された測定結果表示画面に手入力し、「別名保存」を選択して測定データを再現していた。

また、湖西工場の検査員は、測定端末に保存された測定データを定期的にMOディスク等の記録媒体に移していたが、MOディスクに移したものと考えて、1ヶ月分位の測定端末のデータを削除したところ、MOディスクに保存ができていなかったことがあり、その際、検査成績書(紙ベース)は保存されていたので、ほぼ1ヶ月分のデータ(2台あるシャシダイナモメータのうち、1台のシャシダイナモメータで行われた測定試験に係るデータ)について、過去の測定データに係る検査成績書ファイルを読み出した上で、測定結果表示画面上で、検査成績書(紙ベース)の数値を手入力し、検査成績書ファイルの測定結果を書き換えた上で「別名保存」を選択して測定データを再現した旨供述している。

(ウ) シャシダイナモメータ毎に測定対象を分けていたことに伴って複製が行われた場合

湖西工場には、2台のシャシダイナモメータ(「No.1CDM」と「No.2CDM」)があり、分析計及び測定端末もそれぞれのシャシダイナモメータに対応して設定されている。湖西工場の燃費・排ガス測定現場では、車種及び燃費・排出ガスの区分に応じて、No.1CDMとNo.2CDMのいずれのシャシダイナモメータで測定するのかを決めており、月次集計もそれぞれのCDM毎に行っていた。そのよ

うな中で、例えば、No. 1CDM に不具合が生じるなどして、No. 1 の CDM を使用することができない場合に、No. 2CDM を使って燃費・排ガス測定試験を実施して、検査成績書を印刷した上で、No. 1CDM を用いて測定したデータとして記録しておくために、No. 1CDM に接続されている測定端末上で、過去の測定データを読み出し、検査成績書に記載された数値を手入力した後、「別名保存」を選択して NO. 1CDM に接続されている測定端末に測定データを移動させていた。

(エ) データの作出

検査を計画どおり実施できない場合に、実際に試験を行わず、測定データを読み出した上で、測定条件や測定結果を書き換えて、「別名保存」を選択して新しい測定データを生成した。

例えば、2 つあるシャシダイナモメータのうち、どちらかのシャシダイナモメータが設備の更新等のために使用することができず、1 つのシャシダイナモメータしか使えないような場合、検査員のシフトを 2 交替制として長時間の勤務体制をとるなどして対応していたが、それでも抜取計画どおりの測定試験を実施できない場合には、過去のデータを読み出した上で、車台番号等の情報を書き換え、測定結果も適当な数値に書き換えるなどして、測定試験を実施していないにもかかわらず、測定データを作出し、検査成績書として印刷していた。また、量産車の完成検査として行われる燃費・排ガス測定試験以外に、設計部門主導で試作車等の燃費・排ガス測定が行われる場合には、量産車の完成検査として行われる燃費・排ガス測定が抜取計画どおりできなくなる場合もあり、さらに、夏期休暇等の長期間測定試験を実施できない場合等にも、過去のデータを読み出して測定データの複製を行い、測定試験を実施していないにもかかわらず、測定データを作出し、検査成績書として印刷していた⁷⁸。

エ 測定データの複製が行われる類型—相良工場及び磐田工場

相良工場及び磐田工場では、検査員の供述によると、以下の場合に測定データの複製が行われていたものと考えられる。

すなわち、燃費・排ガス測定試験を実施するに当たり、測定端末に登録された車種毎の車両情報（型式、駆動の仕様、ミッションの仕様等）及び試験情報（試験モード、排出ガス管理区分、燃費管理区分等）のリストの中から、試験対象の車両が該当するものを選択した上で、車台番号及びドライバー名等の入力を行うが、その際、誤って試験対象の車両が該当する車種とは違う車種及び試験情報のデータを選択してしまい、そのまま測定試験を実施する場合があった。測定試験が終了し、検査成績書を印刷した時点で、誤ったデータを選択していたことに検査員が気づき、試験対象と同一の車種及び試験情報の車両について過去に行われた測定に係る検査成績書ファイルを読み出した上で、誤った車種等を選択して実施した測定試験に

⁷⁸ 測定試験を実施していないにもかかわらず、測定結果が記載された検査成績書を作成する方法として、本文に記載した測定データの複製以外の方法として、分析計と測定端末をオフライン状態にして、試験を開始したことにして実際には試験を行わないという方法もある。この場合、全ての測定結果が 0 の測定データが作成される（測定データファイル上の最大値[**MAX**]、最小値[**MIN**]等も全て 0 となる。）。このようにして作成した測定データを読み出した上で、測定結果表示画面上で、0 となっている計測値の数値書き換えることで、測定検査成績書ファイルを作成し、印刷することで検査成績書を作成することが可能となる。本調査チームの検証の結果、測定データファイル上の計測値が、全て 0 となっている測定データが 5 台分確認されている。かかる 5 台分の測定データについても、書き換えや細目告示適合性違反の測定試験に係る車両の台数には含めていない。

において印刷していた検査成績に記載された情報に書き換えたことがあった。

(4) 評価

湖西工場における前記ウの(ア)ないし(エ)による測定データの複製のうち、(エ)については、測定試験を実施していないにもかかわらず、架空の測定試験の測定データを作成して検査成績書をねつ造する行為であり、不適切な行為であることは明らかである。

湖西工場におけるそれ以外の前記ウの(ア)ないし(ウ)については、測定試験を実施しており、架空の測定試験の測定記録を作成するものではなく、検査員の供述が事実であるとすれば、複製された測定データに係る検査成績書に記載された測定結果は、実際の測定試験の結果を反映したものであると考えられる。

しかしながら、客観的なデータの検証によって、複製された測定データを前記ウの(ア)ないし(エ)に分類することは不可能である。

相良工場及び磐田工場における測定データの複製については、検査員の供述どおり測定端末に登録された車種の選択を誤ったことに基づいて行われたものであるとすれば、測定試験を実施しており、複製された測定データに係る検査成績書に記載された測定結果は、実際の測定試験の結果を反映したものであると考えられる。

(5) 理由・動機

湖西工場における前記ウの(エ)の測定データの複製については、シャシダイナモの更新時期等において、1台のシャシダイナモメータしか使用することができない、あるいは、量産車以外の測定試験を多数実施しなければならないなどの理由で、抜取計画どおりの測定試験を実施できない場合に、測定データを複製して、架空の測定試験の測定結果を作成して、抜取計画どおりの測定試験が実施されたように装うために行われたものである。

前記のとおり、湖西工場における測定データの複製は、2013年度及び2014年度に集中しているが、この2年度においては、シャシダイナモメータの更新や、いわゆる燃費訴求車の量産開始に伴う測定試験台数の増加等があり、それに伴って、抜取計画どおりの測定試験を実施できない場合に、測定データを複製して、架空の測定試験の測定結果を作成していたものと考えられる。

排出ガスが完成検査として行われ始めた頃に、湖西工場において検査員として測定試験を担当していた検査員は、その頃既に、測定装置の故障等の理由で計画どおり測定試験を実施できない場合には、測定データを作り上げることがあった旨供述している⁷⁹。したがって、湖西工場においては、30年以上前から、何らかの理由でどうしても抜取計画どおりの台数の測定試験を実施することができない場合には、架空の測定結果を作成することがあり、それが一部の検査員の間で伝えられてきたものと考えられる。

架空の測定試験の測定結果を作成する目的以外の測定データの複製については、検査員は、それが適切な行為であるとの認識で行っていたものと認められる。

(6) 上位者の認識

課長以上の役職者については、現場の組長、班長及び検査員に対して、架空の測定

⁷⁹ 当該検査員は当時は、測定装置の仕様上、測定装置の表示を目視で確認し、その数値を手書き（途中からはパソコンに手入力）していたとのことであり、測定データを複製することなく、測定記録を作成することが可能であった旨供述している。

記録の作出を指示していたことを窺わせる資料は確認されず、測定記録の作出を認識していたことを窺わせる資料も確認されなかった。また、課長以上の役職者で、測定データの複製が行われていたことを認識している旨供述する者もいなかった。また、組長、班長及び検査員の中で、組長又は班長が課長に対して測定記録の作出につき報告をしていたのではないかと推測する旨供述する者はいたものの、直接課長以上の者に対して測定記録の作出又は測定データの複製について報告をしていた、又は、報告がなされていた場面を見た旨供述する者はいなかった。したがって、課長以上の役職者は、測定記録の作出、さらには、測定データの複製について認識していなかったものと考えられる。

6 その他判明した不適切行為について

(1) 検証対象

本調査チームは、完成検査工程における抜取検査である燃費・排ガス測定プロセス全般を対象として、前記1から5で指摘した事項以外にも問題行為が行われていなかったかについて、検証を行った。その結果、主に検査員の供述に基づき、以下に挙げる事項が判明した。

(2) 暖機運転における手順違背

ア 細目告示・社内規程の記載

細目告示別添 42 別紙 5 において、JC08H モード法による走行前の車両条件設定は、シャシダイナモメータ上の試験自動車を $60 \pm 2\text{km/h}$ の定速で 15 分間以上の暖機運転させた後、速やかにアイドリング状態に戻すものとされている。JC08H モードは、暖機運転を行うことにより試験自動車のエンジン（油温及び水温）が十分に暖まった状態で、燃費・排ガス測定を行うものであり、JC08C モード法に基づく測定結果と併せることによって、より実態に近い燃費及び排出ガスの計測値を計測することを意図しているものと考えられる。

暖機運転については、細目告示の規定を受けて、スズキの社内規程（「国内排出ガス測定標準」（SIS-N9251））において、以下のとおり規定されている。

- ① 測定車両をシャシダイナモメータ上で $60 \pm 2\text{km/h}$ の定速で 15 分間暖機した後、速やかにシフト位置を「N」又は「P」とし、アイドリング運転における排出ガス測定を行う。
- ② アイドリング運転における排出ガス測定を行った後、測定車両を $60 \pm 2\text{km/h}$ の定速で 5 分間暖機し、JC08H モード測定を行う。

イ $60 \pm 2\text{km/h}$ の定速走行が行われていなかったこと

(ア) 判明した事実

燃費・排ガス測定業務に従事する検査員の供述によると、湖西工場、磐田工場及び相良工場のいずれにおいても、 $60 \pm 2\text{km/h}$ の範囲から外れた速度で暖機運転が行われることがあったと認められる⁸⁰。

⁸⁰ 暖機運転はシャシダイナモメータ上で行われるものの、走行速度の記録は残されていないため、本調査チームは、暖機運転が $60 \pm 2\text{km/h}$ の範囲を逸脱して行われた測定車両の車種、台数及び時期を特定すること

暖機運転の速度が $60\pm 2\text{km/h}$ の範囲から外れる類型として、以下の 2 つの類型が確認された⁸¹。

- ・ 意図的に 62km/h を超えた速度で暖機運転を行っていた（類型①）。
- ・ アクセルペダルとシートとの間に治具を差し込むことによってアクセルペダルを踏み込んだ状態で固定し、実際に測定担当者が運転することなく暖機運転を行っていた場合⁸²、 $60\pm 2\text{km/h}$ を維持しようとして意図していたにもかかわらず、車速がその範囲を逸脱することがあった（類型②）⁸³。

（イ） 評価

細目告示において定められた基準から外れた車速で暖機運転を実施することは、細目告示の規定に違反することとなる⁸⁴。特に、車速が基準の範囲を上回る場合には、エンジンの温度が上昇する方向での影響が生じるものと考えられ、理論的には、燃費・排ガス測定結果が本来の数値よりも良くなる可能性があるという問題が生じ得る。

もっとも、類型①及び類型②のいずれの場合においても、それによって、燃費・排ガス測定結果に重大な影響が生じるとは考えにくい。

（ウ） 理由・動機

暖機運転の速度が $60\pm 2\text{km/h}$ の範囲から外れる類型のうち類型①の理由は、検査員の供述によると、暖機運転の速度を上げることでエンジンの温度が上昇すれば、燃費の測定結果に良い影響がでるのではないかと考えたからであった。具体的には、燃費の測定結果に余裕がない車種について燃費測定を行う場合において、良い測定結果が出やすいように、試しに 65km/h 及び 70km/h 等の速度で暖機運転を行ったことがある旨供述する検査員がいた。

一方、類型②については、積極的な理由を述べる者はいなかったものの、いずれも、先輩検査員等から暖機運転に際しては、治具を使用した方法により行うものであると教えられてきたものであり、治具を使用した結果として、 $60\pm 2\text{km/h}$ から外れることがあったとしてもやむを得ないものと考えていた旨供述している。

ができなかった。

⁸¹ 本文に記載した類型のほか、モード走行の練習を行うために、JC08H モード法が導入される以前の 10・15 モード法及び 11 モード法の測定試験のための暖機運転において、 $60\pm 2\text{km/h}$ の定速で走行を行わず、モード走行を行うことがあった旨の供述も確認された。

⁸² ただし、少なくとも 2018 年 10 月頃以降は、検査員が測定車両に実際に乗車してアクセルペダルを操作することにより、暖機運転を行っている。

⁸³ 車速が 62km/h を超えていることに気付いた場合には、 $60\pm 2\text{km/h}$ で 15 分間走行した場合と同等の距離を走行した時点で暖機運転を終了していた旨供述する検査員もいた。

⁸⁴ なお、細目告示別添 42 別紙 5 において実際に測定担当者が運転を行わなければならない旨の規定その他の暖機運転の方法に関する具体的な規定は存在しておらず、類型②のようにアクセルペダルとシートとの間に治具を差し込むことによってアクセルペダルを踏み込んだ状態で固定すること自体が細目告示違反に該当するわけではない（治具を使用したとしても、車速が $60\pm 2\text{km/h}$ の範囲を逸脱しない限り、細目告示違反には該当しない。）と考えられる。

ウ アイドリング時の排出ガス測定後、JC08Hモード測定前の暖機運転が行われていなかったこと

(ア) 判明した事実

燃費・排ガス測定業務に従事する検査員の供述によると、磐田工場において、2017年頃、アイドリング時の排出ガス測定を行う前に20分間暖機運転を行うが、その後（JC08Hモード測定の前）は暖機運転を行わない検査員がいたことが認められる。

(イ) 評価

細目告示別添42の「I JC08モード法」別紙5においては、アイドリング時の排出ガス測定を行った後、直ちにJC08Hモード法走行前の条件設定を行う場合であっても、5分間以上の暖機運転を行うものとされている。そのため、アイドリング運転における排出ガス測定を行った後、JC08Hモード測定の前に暖機運転を行わないことは、（アイドリング運転における排出ガス測定前に暖機運転が行われた時間の長さにかかわらず）細目告示の規定に沿った暖機運転とはいえないものと考えられる。

(ウ) 理由・動機

磐田工場においては、アイドリング時の排出ガス測定が終わった場合（その時点までに暖機運転を行ったのは実際には15分間であるにもかかわらず）、その後、JC08Hモード測定の前に行うべき5分間の暖機運転分も加算した20分間の暖機運転を行ったものとして暖機運転による走行距離を計算し、測定端末に入力するという運用になっていた。このような運用によった場合、測定端末に入力される走行距離と実際にアイドリング時の排出ガスの測定終了後5分間の暖機運転を行った後の走行距離とが必ずしも一致するとは限らない。

検査員の供述によると、アイドリング時の排出ガス測定を行う前に暖機運転を20分間行った後、JC08Hモード測定の前に暖機運転を行わないことにより、JC08Hモードの測定前の走行距離として正確な数値を測定端末に入力することが意図されていたと認められる。

(3) 燃料給油量の不足

ア 細目告示・社内規程の記載

細目告示において、試験自動車に対する燃料の給油量は定められていない。

一方、スズキの社内規程（「国内排出ガス測定標準」（SIS-N9251））においては、試験自動車に対する燃料の給油量について、軽自動車の場合は7リットル、小型車の場合は9リットルと規定されている。

イ 判明した事実

燃費・排ガス測定業務に従事する検査員の供述によると、湖西工場、磐田工場及び相良工場のいずれにおいても、社内規程において定められている給油量未満の燃料を用いて燃費・排ガス測定を行っていた時期があったことが認められる。

ウ 評価

燃費・排ガス測定時の燃料給油量を社内規程において定められている給油量未満のものとするのは、細目告示違反には該当しないものの、社内規程違反に該当する。

もともと、燃料給油量が社内規程において定められている給油量未満であることによつて燃費・排ガス測定結果に及ぼす影響はほとんどないものと考えられる。

エ 理由・動機

燃費・排ガス測定時の燃料給油量を社内規程において定められている給油量未満のものとした背景の1つとしては、試験自動車に使用する燃料の標準規格が細目告示に定められているところ、当該標準規格に適合する燃料は一般的に使用されている燃料に比べ高価であることにある。この点、検査員は、2008年のいわゆる「リーマンショック」後、一時期、磐田工場においては、燃費・排ガス測定のための経費を削減するため、燃料給油量を社内規程において定められている給油量の約半分とするよう組長ないし班長から指示がなされていた旨供述している。

湖西工場及び相良工場においては、磐田工場と同様に経費削減を目的として給油量を少なくしていた時期があったとは認められないものの、社内規程どおりの給油量としてしまうと標準規格に適合する燃料の調達が間に合わないことが見込まれる場合に、燃料給油量を少なくすることによつて燃費・排ガス測定が滞らないようにすることがあったものと認められる。

(4) 車両タイヤ空気圧の調整不備

ア 細目告示・社内規程の記載

燃費・排ガス測定試験時の車両のタイヤ空気圧について、細目告示別添42の「IJC08モード法」「3.試験自動車(3)」は、「タイヤの空気圧は、試験自動車が走行前(冷間)に水平面で制止している状態で測定したときに諸元表に記載された値であること。ただし、シャシダイナモメータに設置する際、シャシダイナモメータのローラーの直径が500mm未満の場合は、試験自動車が舗装された平坦路面を走行している時の状態に近似するようにタイヤの空気圧を諸元表記載値の1.5倍を限度として調整することができる。」と規定している⁸⁵。

また、試験車両のタイヤ空気圧については、細目告示の規定に基づき、スズキの社内規程(「国内排出ガス測定標準」(SIS-N9251))において、細目告示の規定と同様の記載がなされている。

イ 判明した事実

スズキにおいては、製造時の車両のタイヤ空気圧を「四輪車諸元測定標準(別表)」(SIS-N9234)に記載された諸元値より高い数値としており、その状態でライン上の完成検査も実施している。スズキが燃費・排ガス測定に使用しているシャシダイナモメータのローラー直径はいずれも500mm以上であるため、燃費・排ガス測定試験を行う場合には、測定試験の検査対象車両として完成検査ラインから抜き取った車両のタイヤ空気圧を諸元値に調整して測定試験を行う必要がある。

⁸⁵ WLTCモード法においては、異なる規定が置かれているが、後記イに記載した検査員の供述は、JC08モード法が適用される車両についてのものである。

燃費・排ガス測定業務に従事する検査員の供述によると、ラインの完成検査工程から抜き取った車両のタイヤ空気圧を調整するのを失念したまま測定試験を行い、測定試験終了後のタイヤ空気圧の復元作業の際に、タイヤ空気圧を調整しないまま測定試験を行ったことに気付いたにもかかわらず、有効な試験結果として処理したことが認められる⁸⁶。

ウ 評価

細目告示の規定と異なるタイヤ空気圧で試験を実施した場合、細目告示違反に該当する。タイヤ空気圧を高く設定した場合、タイヤ変形が小さくなる結果、転がり抵抗が軽減され、理論上、実際の車両の性能よりも良い燃費・排出ガスの計測値が計測される可能性がある。

エ 理由・動機

完成検査工程から抜き取った車両のタイヤ空気圧を調整するのを失念したまま測定試験を行った場合には、本来その試験結果を無効とすべきであるところ、有効な試験結果として処理した理由については、燃費・排ガス測定において、抜取計画どおりに測定試験を実施することに加えて、予定されていなかった再試験を行う時間的な余裕が乏しかったことが背景にあると考えられる。

(5) ソーク時間の不足等

ア 細目告示・社内規程の記載

細目告示別添 42 の「Ⅰ JC08 モード法」別紙 5「2. JC08C モード法の場合」において、JC08C モード法による走行前の車両条件設定は、シャシダイナモメータ上で JC08 モード法に従って 1 回走行した後、 $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の室内に原動機を 6 時間以上 36 時間以内の間停止させた状態で放置（ソーク）することとされている。

また、細目告示別添 42 の「Ⅱ WLTC モード法」別紙 6「WLTC 試験手順及び測定条件」において、WLTC 法による走行前の車両条件設定として、ソーク室は、5 分間の移動平均で $\pm 3^{\circ}\text{C}$ 以内で 23°C となるよう設定することとされ、プレコンディショニング後及び試験前に当該ソーク室において 6 時間から 36 時間までの間自動車をソークすることとされている。

ソークについては、細目告示の規定を受けて、スズキの社内規程（「国内排出ガス測定標準」（SIS-N9251）及び「四輪車 WLTC 排出ガス測定標準」（SIS-N9346））において、前記細目告示と同様の記載がなされている。

イ 検証方法

スズキでは、2017 年 7 月以降は、ソークの開始時間と終了時間を手書きでメモすることにより、記録しているが、それ以前は、ソーク開始時間及び終了時間を記

⁸⁶ 一部の工場では、タイヤ空気圧を調整した後はバルブキャップを外しておくという運用になっていたため、タイヤ空気圧を調整するのを失念していたとしても、測定試験を行う前にそのことに気付くことは困難ではなく、少なくとも当該工場では、タイヤ空気圧の調整し忘れが頻繁にあったわけではないと考えられる。また、燃費・排ガス測定によってタイヤ内の空気が暖められる結果、タイヤ空気圧が上昇することもあるため、測定試験終了後の復元作業の際にタイヤ空気圧が諸元値より高い数値であったとしても、それが車両タイヤ空気圧の調整不備によるものか否か必ずしも明らかではない旨供述する者もいた。

録として残していなかった。

本調査チームは、スズキにおいては、JC08 モード法の測定試験を実施する際には、JC08Hモードの測定終了後、ソークが行われた上でJC08Cモードの測定が行われることが多いことから、測定端末に保存されているJC08Hモード測定試験の開始時刻から測定端末に保存されているJC08Cモードの測定試験開始時刻までの時間を計算し、そこから、JC08Hモード測定試験の走行時間を差し引いた時間をソーク時間と仮定し、それが6時間から36時間の範囲に入っているか否かを検証した。

なお、WLTCモードについては、プレコンディショニング走行の後、ソークが行われるが、プレコンディショニング走行の終了時刻は測定端末上に記録として保存されていないため、検証の対象とはしていない⁸⁷。また、JC08モード法により測定試験を実施している一部の車種についても、プレコンディショニング走行を実施後、ソークを行い、JC08Cモード法、JC08Hモード法の順序で測定試験を実施しているものもあり、当該車種についても検証の対象とはしていない。

また、本調査チームは、各工場において保存されていた測定室の室温のデータ⁸⁸を用いて、ソーク中におけるソーク室の室温が $25^{\circ}\text{C}\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲に入っているか否かを検証した。すなわち、ソーク終了時刻として仮定したJC08Cモード法による測定試験の開始時刻⁸⁹から遡って6時間の間にソーク室の室温が $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲から外れていないかどうかを検証した⁹⁰。

ウ ソーク時間が6時間以上36時間の範囲から外れている測定試験があったこと

(ア) 判明した事実

前記イのとおり検証を行った結果、前記の仮定に基づいて計算したソーク時間が6時間以上36時間の範囲から外れているものがあることが判明した。その測定試験に係る車両の台数は、以下のとおりである。

(台数)

| | ソーク時間が6時間未満 | ソーク時間が36時間超 | 合計 |
|------|-------------|-------------|-----|
| 湖西工場 | 197 | 1 | 198 |
| 相良工場 | 0 | 8 | 8 |
| 磐田工場 | 30 | 1 | 31 |

⁸⁷ なお、JC08モード法が採用される以前の10・15モード法や11モード法が使われていたものについては、ホットモードの測定試験開始時刻からコールドモードの測定試験開始時刻までの時間を計算し、そこから、ホットモードの走行時間を差し引いた時間をソーク時間と仮定した（例えば、10・15モードと11モードの組み合わせの場合は、ホットモードである10・15モードの測定試験開始時刻からコールドモードである11モードの測定試験の測定試験開始時刻までの時間を計算し、そこから10・15モードの走行時間を差し引いた時間をソーク時間と仮定した。）。

⁸⁸ ソーク室の室温のデータの保存期間は、工場によって異なっており、湖西工場については、2016年4月20日以降のデータ、磐田工場については、2015年3月11日以降のデータが保存されていた。相良工場については、3箇所計測が行われており、3箇所のいずれかの室温がデータとして保存されているのは2008年6月18日以降（途中約10分間だけ記録が保存されていなかった。）である。

⁸⁹ JC08モード法が採用される以前の測定記録については、コールドモードの測定試験開始時刻から遡って6時間の間にソーク室の室温が $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲から外れていないかどうかを検証した。

⁹⁰ WLTCモード法の測定試験については、便宜的に $23\pm 3^{\circ}\text{C}$ の範囲から外れていないかどうかを検証した。ただし、細目告示の規定は、5分間の移動平均で $\pm 3^{\circ}\text{C}$ 以内で 23°C となるように設定する旨を規定しており、設定が条件に合っていれば、仮に5分間の移動平均で $23^{\circ}\text{C}\pm 3^{\circ}\text{C}$ から外れることがあったとしても、必ずしも細目告示の規定に沿っていないとはいえないものとも考えられる。

(イ) 評価

ソーク時間が6時間以上36時間の範囲から外れている測定試験については、細目告示に規定された測定条件を満たしてないこととなる。

ただし、前記のとおり、本調査チームが行った検証は、あくまで、JC08Hモード法による測定試験の開始時刻からJC08Cモード法による測定試験の開始時刻までの時間を計算し、そこから、JC08Hモード法による走行時間を差し引いた時間をソーク時間と仮定した上で行ったものであり、実際のソーク時間とは一致していない。(例えば、JC08Cモード法による測定試験の開始時刻は、測定端末上で、測定試験の準備ができ、試験開始の状態とした時点で記録されるが、実際のモード走行開始時刻とは一致しておらず、実際のソーク終了時間との関係で前後することもあり得る。)したがって、前記(ア)に記載した台数に係る測定試験の中に、細目告示に規定された測定条件を満たしていたものが含まれている可能性もあり、逆に、前記(ア)に記載した台数に係る測定試験以外にも、細目告示に規定された条件を満たしていないものがある可能性もある。

(ウ) 理由・動機

2017年7月にソーク開始時刻及びソーク終了時刻を記録として残すようになる以前から、各工場の燃費・排ガス測定担当者は、ソーク開始時刻を記載したメモ⁹¹を作成して、ソーク中の車内に置くなどしていた。検査員は、そのメモに記載されたソーク時間を基準として、6時間が経過していることを確認した上で、JC08Cモード測定試験を開始することとされていた。

検査員は、意図的にソーク開始時刻から6時間を経過していないのにもかかわらずJC08Cモード測定試験を開始するようなことはなかった旨供述している。しかしながら、厳密に6時間をカウントせず、おおよそ6時間経過した時点で走行開始となるようにしていた旨供述する検査員が複数存在し、厳密には6時間を経過しない時点でJC08Cモード測定試験が開始されることがあったものと考えられる。また、ソーク室と試験室は同じ室温環境にコントロールされており、シャシダイナモメータに車両を設定し、エンジンを始動させるまでの間をソーク時間として考えていた旨供述する検査員も存在することから、JC08Cモード法による測定試験の開始時刻として記録された時点よりも後の時点を検査員がソーク終了時刻とみなしていた場合もあったものと考えられる。さらには、測定試験の準備が完了し試験開始の状態とした後、何らかの用事ができるなどして、実際のモード走行開始まで時間が空くこともあったと供述する検査員もあり、その場合、測定端末上でJC08Cモード測定試験開始時刻として記録された時刻と実際のモード走行開始時刻との間に齟齬が生じていたものと考えられる。

なお、過去には、抜取計画において設定された測定試験をこなすためには、午前中の早い時間にJC08Hモード法で走行を行った車両について、同日中の午後にJC08Cモード法での測定試験を行うことによって数をこなすことがどうしても必要であった時期も多く、その場合には、6時間ぎりぎりのソーク時間で対応していた旨供述する検査員も存在する。

⁹¹ 工場によって多少その形式は異なり、繰り返して書き込み、消去ができる札にソーク開始時刻を書いて、ルームミラーに掛けるなどの方法で、ソーク開始時刻が分かるようにしていた工場もあった。

また、営業サイドが納車を急いでいる旨の連絡が入り、急いで検査を終了させる必要があったためにソーク時間が6時間に満たない状態でJC08Cモード法による測定試験を実施したことがあったかもしれない旨供述する検査員も存在する⁹²。

ソーク時間が36時間を超えているものについて、それを認識していた旨供述する検査員は存在せず、何らかの理由でソーク時間が36時間を超えた場合に、プレコンディショニング走行を行った上で、再度6時間以上36時間以内の時間ソークを行った上で、JC08Cモード法の測定試験を実施したことはある旨供述する検査員は存在した。このような供述に照らすと、前記イに記載した検証方法では、ソーク時間が36時間を超える結果となっているものであっても、測定端末上の記録は残っていないものの、途中で一度プレコンディショニング走行が行われているなど、細目告示の規定に沿ったソーク時間が確保されている場合が多かったのではないかと考えられる。

エ ソーク中の室温が25±5℃の範囲から外れていた測定試験があったこと

(ア) 判明した事実

前記イの方法により、検証を行った結果、ソーク終了時間として仮定したJC08Cモード法による測定試験の開始時刻から遡って6時間の間にソーク室の室温が25±5℃の範囲から外れていた測定試験に係る車両の台数は以下のとおりであった⁹³。なお、25℃±5℃の範囲から外れた程度は概ね1℃未満であり、最大でも2.2℃であった。

(台数)

| | ソーク室の室温 が20℃未満 | ソーク室の室温 が30度超 | 合計 |
|------|-------------------|------------------|----|
| 湖西工場 | 6 | 4 | 10 |
| 相良工場 | 0 | 0 | 0 |
| 磐田工場 | 0 | 10 | 10 |

(イ) 評価

ソーク中の室温が25±5℃の範囲から外れていた測定試験については、細目告示に規定された測定条件を満たしてないこととなる。ただし、前記ウ(イ)において記載したところと同様、測定端末に記録されたJC08Cモード法による試験開始時刻とソーク開始時刻は一致しておらず、前記(ア)に記載した台数に係る測定試験の中に、細目告示に規定された測定条件を満たしていたものが含まれている可能性がある。

(ウ) 理由・動機

検査員は、ソーク室については、空調設備により、25±5℃の室温が保たれ

⁹² 当該検査員は、通常は、営業側からの要請があっても、ソーク時間が6時間未満で測定試験を実施するというようなことはなかったが、営業側の要請を断り切れずに班長あるいは組長の指示で、ソーク時間6時間未満で測定試験を行った場合があったかもしれない旨供述している。

⁹³ WLTCモード法の測定試験については、2台の測定試験(同一日にソークが行われたもの)についてのみ、ソーク中の室温が26℃を超えたものがあった。

るように設定がなされていたことから、ソーク中常に $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ に保たれているかどうかについてまでは確認していなかった旨供述しており、ソーク中はソーク室の扉を閉めていたが、何らかの理由で扉を開けてしまったような場合には、外気温の影響で一時的にソーク室の室温が影響を受けることがあった旨供述している。また、空調設備が一時的に不調となる場合もあり、その際、ソーク室の室温の調整がうまくいかなかった場合があったかもしれない旨供述する検査員も存在する。

7 二輪自動車について

(1) 総説

スズキは、二輪自動車について、従前、豊川工場で生産していたが、2018年9月に浜松工場での量産が開始され、それ以降は、浜松工場において二輪自動車の生産が行われている。

なお、以下において記載する事実については、原則として、豊川工場において二輪自動車の生産が行われていた際に行われたものであり、特に明示しない場合には、浜松工場においては行われていない。

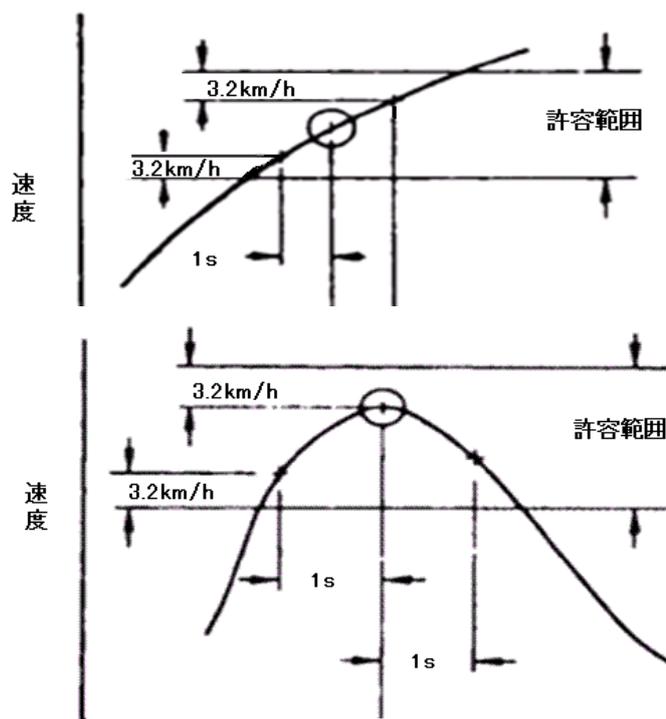
(2) トレースエラーについて

ア トレースエラーについての細目告示・社内規程の記載

前記第2の3(3)ウのとおり、二輪自動車については、WMTCモード法により測定されるものとされている。WMTCモード法は、2012年10月1日（輸入された二輪自動車等については2013年9月1日）以降に排出ガスの測定が行われた二輪自動車等（総排気量0.0500以下、かつ、最高速度50km/h以下の原動機付自転車は含まない。）に適用される⁹⁴。細目告示別添44「II WMTCモード法」の「4.5.4. 運転スケジュール」によると、試験サイクルのあらゆる時点において、速度公差は、上限（定められた1秒以内の軌跡の最も高い値より3.2km/h高い値）及び下限（定められた1秒以内の軌跡の最も低い値より3.2km/h低い値）の範囲内に収める必要があるとされている。ただし、公差を超える速度変動であっても、（ギアシフト中に発生する場合等）継続時間が各事例につき2秒未満であれば、許容するものとされており、また、規定を下回る速度であっても、各事例において得られる最大出力で車両が走行している場合には許容するものとされている（後記図3「速度公差の許容範囲の例」参照）。当該例外を除いて、試験サイクルの所定の速度とシャシダイナモメータのローラーの速度の齟齬は、前記の要件に適合しなければならず、要件に適合しなかった場合は、試験の結果をその後の分析に用いることはできず、再度試験を実施する必要がある旨が細目告示に明記されている。

⁹⁴ WMTCモード法が採用される以前は、小型の二輪自動車について、二輪車モード法が採用されていた。

図3 速度公差の許容範囲の例



したがって、試験サイクルのいずれかにおいて、公差を超える速度変動の継続時間が2.0秒以上となった場合には、各事例において得られる最大出力で走行したにもかかわらず速度が規定を下回った場合を除いて、当該測定は、測定条件を満たさず有効でないものとして取り扱わなければならない。

細目告示別添44の規定に基づき、スズキの社内規程（「国内二輪車WMTCモード排出ガス測定標準」（SIS-N1338））上、速度変動の許容範囲について「ドライバーズモニタの指示車速に対する許容差は、時間公差が±1秒以内、速度公差が±3.2km/h以内とする。ただし、この公差より速度変動（ギヤチェンジ時）は2秒以内とする。」との規定が置かれている⁹⁵。

イ 判明した事実

二輪自動車の排出ガスの測定に際しては、自動的に走行データ等のデータが保存されない設定になっていた⁹⁶ことから、走行前にデータを残す旨の選択をした場合を除いて、走行データ記録は残っていない。測定装置のハードディスクの中に残っているデータ⁹⁷を確認したところ、型式指定の対象となる250cc超の二輪自動車

⁹⁵ 二輪車モード法においては、許容差は、速度は±2km/h以内であって、かつ、時間は±1秒以内を同時に満たすものとされていた。

⁹⁶ 2011年4月に行われた仕様変更に際して、二輪自動車の排出ガスの測定前に測定端末の画面に表示される「走行記録」のをクリックしてチェックマークを入れることにより、走行記録（走行中の実車速及び指示車速）を記録し、保存することが可能となる変更が行われた。しかしながら、当該仕様変更が、検査員に周知されることはなく、特定の検査員1名が画面上に表示される「走行記録」に気づき、監査が入った時等には、走行記録を残すようにしていた。しかしながら、当該検査員以外の検査員に走行記録を残すことができることは告げられなかった。

⁹⁷ 全て同一の検査員1名が運転して測定したデータであった。また、データが残っている最後の時点と、当該検査員が二輪自動車の排出ガス測定の現場から異動となった時期とはほぼ一致している。

等のデータのうち、完成検査として実施された測定試験のデータとして、5件⁹⁸の走行データの記録が確認された。走行データは、1秒毎の車速データの記録のみで速度逸脱時間に係る記録は無く、細目告示に規定されたトレースエラー（二輪自動車についても、細目告示に定められた許容範囲を超えた速度逸脱により、試験の要件を逸脱した状態を「トレースエラー」という。）の有無を正確に判定できるものではないが、二輪車モード法による走行のデータのうち、2011年6月に測定が行われた2件については、1秒間隔で2回以上連続して許容速度範囲を逸脱した速度で走行したタイミングがあったことが確認された。すなわち、この2件の測定試験については、二輪車モード法におけるトレースエラー判定基準の1秒（許容速度範囲の逸脱1回当たりの上限）を超えていた速度逸脱があった可能性が高い⁹⁹。

これら5件の走行データ以外に、走行データが残されておらず、客観的なデータに基づいて、これら2件のトレースエラーの可能性が高い測定記録のほか、トレースエラーが発生していたにもかかわらず、有効な測定として取り扱われていたものの有無を判断することは不可能である。

検査員からは「許容されたトレースエラーかどうかについて、許容範囲を知らなかったため、無効なデータであるにもかかわらず有効にしていた可能性がある」、「トレースエラーの累積が3、4秒になっても最終的な数値に影響するとも思えなかった」、「何秒以上のエラーは許容されない、というような意識がなかった」、「具体的なルールを教えてもらったことがなく、許容誤差については知らなかった」といった供述がある一方、「普通に走れば（許容誤差の範囲内に）入る」、「ほとんど（許容誤差から）外れることはなかったと思う」といった供述もなされており、これらの検査員の供述に照らしても、トレースエラーの有無については、認定は困難である。

ウ トレースエラーについての認識

前記のとおり、検査員の中には「許容されたトレースエラーかどうかについて、許容範囲を知らなかったため、無効なデータであるにもかかわらず有効にしていた可能性がある」、「トレースエラーの累積が3、4秒になっても最終的な数値に影響するとも思えなかった」、「何秒以上のエラーは許容されない、というような意識がなかった」、「具体的なルールを教えてもらったことがなく、許容誤差については知らなかった」といった供述がなされており、検査員は、トレースエラーの判定基準を明確には認識していなかったものと考えられる。

エ 上位者の認識

課長以上の役職者の中で、二輪自動車の排出ガスの測定試験において、トレースエラーの問題を意識していた者はおらず、トレースエラーが発生している可能性があることについて認識している者は認められなかった。

⁹⁸ 5件のうち1件はWMTCモード法による走行のデータ、4件は二輪車モード法による走行のデータであった。

⁹⁹ 走行記録のデータとして1秒毎の車速のデータしかないため、1秒未満の短い時間では、許容速度の範囲内に入ったタイミングがあった可能性は否定できず、連続して1秒を超えて許容速度範囲から逸脱していたか否かは必ずしも明らかではない。

(3) 温度エラーについて

ア 試験室の温度計測に関する細目告示・社内規程の規定

細目告示別添 44「II WMTC モード法」の「4. 測定条件」には、「シャシダイナモメータとガスサンプル回収装置を設置した試験室は、温度を $298 \pm 5K$ ($25 \pm 5^\circ C$) に保つものとする。なお、室温は、タイプ I 試験の実施前と実施後の 2 回車両冷却ブロワ（ファン）の近くで測定するものとする。」と規定されている。

細目告示別添 44 の規定に基づき、スズキの社内規程（「国内二輪車 WMTC モード排出ガス測定標準」（SIS-N1338））において、「室内温度は、 $25 \pm 5^\circ C$ にコントロールされていること」と規定されている。

したがって、試験実施前若しくは試験実施後のいずれか又はその両方において試験室内の温度が $25 \pm 5^\circ C$ の範囲から逸脱した場合には、当該測定は、測定条件を満たさず有効でないものとして取り扱わなければならない。

イ 判明した事実

二輪自動車の排出ガスの測定において、試験実施時の室温のデータは自動計測される仕様とはなっておらず、測定端末上に記録として残っているものは、検査員が測定室内に置かれた温度計の数値を読み取って手入力したものに過ぎない。また、測定室の室温のデータ自体は残されているものの、紙に印字された折れ線グラフとして残されているものであり、実際に行われた排出ガス測定試験とは連動しておらず、また、測定試験の開始時間及び終了時間が記録として残っていないため、測定試験中に、測定条件として定められた範囲から外れたか否かを客観的なデータに基づいて検証することはできなかった¹⁰⁰。

ただし、紙に印字された折れ線グラフの記録から、測定室の室温が、日中 $20^\circ C$ をわずかに下回ったり、 $30^\circ C$ をわずかに上回ったりしていたことがあったことが認められた¹⁰¹。測定条件から外れる温度がわずかであり、時間的にもごく短時間であることに照らして、空調の設定としては、測定条件内の室温を維持するように設定されていたものの、何らかの外的要因（例えば、測定室のドアを開けた際、空調管理されていない場所の空気の影響を受けた場合、また、測定試験において二輪自動車が走行したことによって室温が影響を受けた場合等）により、ごく短い時間、測定室の室温が測定条件として定められた範囲をわずかに外れることがあったものと推測される。

また、検査員からは「豊川工場時代、測定後の温度が $30^\circ C$ を超えていても測定結果を使用していたことがある。」、「温度について、モード走行を行う前は確認を行っていたが、モード走行が終わった後は特に確認していなかった。」といった供述がなされている。

以上に照らし、測定試験実施前若しくは測定試験実施後のいずれか又はその両方において試験室内の温度が $25 \pm 5^\circ C$ の範囲からわずかに逸脱していたケースが存在する可能性があることは否定できない。

¹⁰⁰ 浜松工場に生産が移管して以降は、測定室の室温が記録として保存されており、確認した結果、測定試験中及びソーク中に、測定条件として定められた範囲からの逸脱は認められなかった。

¹⁰¹ 網羅的に全てのデータを検証することはできなかったが、サンプル的にレビューしたところ、散発的に測定条件の範囲からの $1^\circ C$ 未満の外れが 1 分間～3 分間程度生じていることが認められた。

ウ 温度エラー発生の理由・動機

検査員は、「測定中の室内の温度を最初と最後に確認するという点については、それほど気にしていなかった。検査結果に出てくる何℃というのが基準の中に入っていたかどうか、特に注意して見ていなかった。」旨供述しており、検査員は、試験実施前及び試験実施後に試験室内の温度が $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲に入っていることを確認することの重要性を明確には認識していなかったことが認められる。

エ 上位者の認識

課長以上の役職者の中で、二輪車の排出ガスの測定試験において、測定条件としての室温の問題を意識していた者はおらず、測定室の室温が測定条件の範囲から外れている可能性があることについて認識している者は認められなかった。

(4) 測定データの書き換え

ア 二輪自動車の測定データの状況

二輪自動車の排出ガスの測定に際しては、検査成績書を印刷する際に、検査成績書に記載される内容と同一の内容の情報が、測定端末のシステムフォルダにある同一のファイルに検査成績書ファイル（二輪）として追加記録されていくが、それ以外のデータは記録として保存されていない。そのため、四輪自動車の場合と異なり、測定時の記録がそのまま保存されていると確実に認定できるデータは存在せず、測定端末内に保存されたデータに基づいて、測定データの書き換えの有無を検証することはできなかった。

イ 判明した事実^{102, 103}

二輪自動車の測定データに関して、検査員からは「通信エラー等により排出ガス濃度がゼロになってしまった場合、バッグに残ったガスについて手動分析により再計測を行っていた。」、「バックグラウンドの濃度がマイナスだった場合、ゼロ校正をやり直した上で、バッグに残ったバックグラウンドのエアについて手動で分析し、プラスの数値が測定された場合には、プラスの数値に書き換えていた。」、「測定結果がそれまでの測定結果と比べて明らかにおかしいと思われるような場合、バッグに残ったガスについて手動分析により再計測を行っていた。」といった供述がなされている。

手動分析を適切な方法で行っている限り、通信エラーが生じた場合及び自動分析の結果が明らかに異常な数値である場合等に、バッグに残った排出ガス等について手動分析を行い、その結果を入力すること自体が直ちに問題となるものではない。

¹⁰² 2018年9月26日付けでスズキが国交省に対して報告したとおり、検査成績書（紙ベース）と検査成績書ファイルとの間で、測定日及び測定者等のデータに齟齬があるものが発見されている。本調査チームは、スズキが行った検証結果について、再検証を行い、スズキが国交省に対して報告した以外に、検査成績書ファイル（二輪）と検査成績書（紙ベース）との間に齟齬があるものがないことを確認した。

¹⁰³ 前記アのとおり、本来、検査成績書ファイルに記録される情報と検査成績書（紙ベース）に記載される情報は同一の内容であるはずだが、検査成績書ファイル（二輪）に記録されている情報をプリントアウトする際に、プリントアウト用の表示画面において計測値等を書き換えた状態でプリントアウトを行った上で、かかる書き換え後の情報を検査成績書ファイルに追加記録しなかった場合には、検査成績書ファイル（二輪）に記録された情報と検査成績書（紙ベース）に記載された情報が乖離することがあり得ると考えられる。

しかしながら、客観的なデータにより、検査員の前記供述を確認することはできず、事後的に、測定データの書き換えが、手動分析の結果により書き換えたものなのか、あるいは、適当な数値に書き換えるなど不適切な方法で書き換えたものであるのかを検証することができないことについては問題があったものといわざるを得ない。

(5) その他判明した事実について¹⁰⁴

ア 検証対象

本調査チームは、四輪自動車同様、二輪自動車についても、完成検査工程における抜取検査である燃費・排ガス測定プロセス全般を対象として、前記1から3で検討対象とした事項以外に不適切な行為が行われていなかったかについて、検証を行った。その結果、以下の事実が判明した。

イ ソークについて

(ア) ソークについての細目告示・社内規程の規定

細目告示別添44の「II WMTCモード法」の「4. 測定条件」には、「ソーク場所は、 $298\pm 5\text{K}$ ($25\pm 5^\circ\text{C}$) の温度に保たれ、5.2.4.に従って事前運転を実施する試験二輪車等が駐車することができるものとする。」と規定されている。また、「5. 試験手順」 「5.2.4. 試験二輪車等の事前運転」の5.2.4.3.には、「事前運転の完了から5分以内に、試験二輪車等をシャシダイナモメータからソーク場所まで運転するか押して行って駐車する。試験二輪車等は、低温条件によるタイプIテストの開始前の6時間以上36時間以下の時間にわたり保管するものとする。」と規定されている。

細目告示別添44の規定に基づき、スズキの社内規程（「国内二輪車WMTCモード排出ガス測定標準」(SIS-N1338)）において、「プレコン終了後、5分以内に $25\pm 5^\circ\text{C}$ の室内に6時間以上36時間以内停止させた状態でソークする。」と規定されている。

(イ) 判明した事実

a ソーク室の室温について

スズキでは、二輪自動車の排出ガスの測定において、プレコンディショニング走行を行う部屋（以下「プレコン室」という。）と排出ガス測定試験のための走行を行う部屋（以下「試験室」という。）の2つの部屋を用いている。プレコンディショニング走行が終了した車両のソークについては、プレコン室と試験室の両方を用いて行っており、それぞれ空調により室温をコントロールしている。

前記(3)イのとおり、試験室の室温について、紙に印字された折れ線グラフとして記録されており、その記録によると、ソークにも使われる測定室の

¹⁰⁴ このほか、検査員からは、排出ガス分析計に使用するキャリブレーション用のガスボンベの通常の使用期限を徒過しているにもかかわらず当該ガスボンベの使用を継続することがあった旨の供述があった。ただし、当該ガスボンベの使用期限は、排出ガス測定係内での運用により決められているものであり、法令及び社内規程によって規定されているものではない。

室温が、細目告示で定められた $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲から、短時間、わずかに外れる場合があったことが確認されている。

ソークの開始時間及び終了時間の記録が残されていないため、 $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲を外れた時間帯に、ソークを行っていたか否かを客観的なデータを用いて確認することはできないが、ソーク中に、細目告示に規定された室温の条件から外れることがあった可能性は否定できない。

また、検査員の中には「ソーク中の室温が基準内に入っているかを確認するという点については、それほど気にしていなかった。」旨の供述をする者もあり、検査員がソーク中の室温について意識していなかったものと認められる。

b ソーク中の室外への一時的な搬出について

ソークに関しては、前記のとおり、プレコン室と試験室の両方を使っているが、手順としては、まず、プレコン終了後プレコン室においてソークを開始し、その後、プレコン室から試験室に車両を運び込み、試験室において、排出ガス特定のためのモード走行を実施する流れで行われていた。プレコン室から試験室に運び込む際に、 $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の室温が保たれるように空調で管理されていないスペースを通して、試験室に運び込むため、その間は、ソーク場所の室温として細目告示に規定された $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲から外れている可能性のある空間を通ることとなる。もっとも、検査員の供述によると、プレコン室から試験室への車両の運び込みは、概ね1日の業務終了後に行われており、その場合には、試験室に運び込んだ後、翌日の業務開始までの間に、6時間以上試験室でソークされていたことになる。また、検査員の供述によると、 $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の室温が保たれるように空調で管理されていないスペースを車両が通るのは、時間にしてせいぜい5分程度である¹⁰⁵。

(ウ) 評価

a ソーク中の室温について

前記のとおり、ソーク時間中に $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲を逸脱した場合があった可能性が否定できず、その場合には、形式的には、細目告示違反に該当する。しかしながら、ソーク中の室温が基準を逸脱していた程度は、時間的にもごく短時間であり、また、逸脱の程度も極めて軽微であることからすると、細目告示に規定された測定条件からの逸脱があった場合においても、それが排出ガスの測定結果に及ぼす影響はほとんどないものと考えられる。

b ソーク中の室外への一時的な搬出について

プレコン室から試験室に運び込む際に、 $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の室温が保たれるように空調で管理されていないスペースを車両が通ることについては、室温が $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲に入るように管理されている試験室に運び込んだ後、6時間以上ソークした上で測定試験を実施している場合には、細目告示に違反しているとはいえない。仮に、室温が $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の範囲から外れているスペースを通

¹⁰⁵ 検査員の中には、社内規程 (SIS-N9333) に「プレコン終了後、5分以内に $25\pm 5^{\circ}\text{C}$ の室内に6時間以上36時間以内停止させた状態でソークする。」との規定があることから、空調で管理されていないスペースを通る場合であっても5分以内なら問題ないと考えていた旨供述している者も存在する。

た後、試験室内でのソーク時間が6時間未満の場合があったとすると、形式的には、細目告示に規定されたソークの条件に違反することになるが、それが排出ガスの測定結果に及ぼす影響はほとんどないものと考えられる。

第4 全数検査及び抜取検査（燃費・排ガス測定を除く）に関連して判明した事実

1 湖西工場、磐田工場及び相良工場において判明した事実（四輪自動車）

(1) 概要

ア 調査結果の概要

本調査チームは、スズキが四輪自動車を生産している湖西工場、磐田工場及び相良工場に関して、完成検査工程における全数検査と抜取検査のうち燃費・排ガス測定以外の諸元値計測及びテストコースでの測定全般を対象として、何らかの不適切行為が行われていなかったかについて検証を行った。なお、燃費・排ガス測定に関する検証により判明した事実については、前記第3のとおりである。

その結果、主に本件ホットラインを通じた通報、本件アンケートの記載内容、検査結果データ（以下で定義する。）の検証及び検査員のヒアリングを通じて、以下に挙げる不適切な行為の存在が明らかになった。ただし、これらの不適切行為が行われていた車両、具体的時期等の情報については、後記イで述べる検査機器に保存された検査結果のデータ検証が可能な行為類型については一定程度具体的な記録が確認できたものの、完成検査工程プロセスの性質上、客観的記録・資料に乏しく、また検査員の記憶にも曖昧な点が見られることから、明確に特定するには至らなかった。そのため、後記各行為類型の項目ではこの点に関する一部の検査員の供述を記載するにとどめている。

なお、四輪自動車の完成検査の検査項目、検査規格及び検査方法の概要については製品検査規格に、具体的な作業手順は要領書に記載されており、検査対象車両が各検査項目につき検査規格に適合しているか否かを所定の検査方法により判定することとされている。

イ 検査結果データの検証

スズキの各工場のブレーキテスタ、ABS テスタ、ドラムテスタ、OBD (On-board Diagnostics) テスタ、ターニングラジアスゲージ、ヘッドライトテスタ、サイドスリップテスタ及び ECU テスタは、各検査の計測値及び合否判定のデータ（以下、本1において「検査結果データ」という。）を記録しており、検査結果データは検査機器本体とスズキのバックアップサーバーにおいて一定期間保存されている¹⁰⁶。検査結果データは、原則として車台番号¹⁰⁷と共に記録されているため、どの車両についての検査結果データであるかを特定することが可能である。

また、検査結果データは検査を実施するたびに生成され、（再検査等の事情により）同じ車両について複数回同一の検査を行った場合であっても、過去の検査結果データは上書きされず、新たな検査結果データが追加的に生成され、記録される。例えば、ある車両が初回の検査で不合格となり、再検査によって合格となった場合には、当該車両について不合格の検査結果データと、合格の検査結果データの2つのデータが生成され、記録されることとなる。

したがって、ある車両について不合格の検査結果データが存在しても、それとは

¹⁰⁶ 磐田工場では、本調査のため検査結果データを取得した時点において、ECU テスタを除き検査結果データのバックアップサーバーでの保存を行わない運用がされていたため、ECU テスタ以外の検査機器については工場設置の各検査機器本体から保全したデータのみが検証対象となっている。

¹⁰⁷ 車台番号とは、VIN (Vehicle Identification Number) や検査対象車両毎に設定されている車台番号をいう。

別に合格の検査結果データが存在すれば、当該車両は当該検査について最終的に合格したと判断することが可能である。他方で、不合格の検査結果データしか残存していない車両は、当該検査に合格しないまま完成検査を終了したことが推認される。

本調査では、2015年5月から2019年1月までの間に完成検査の完了処置が行われた車両に係る検査結果データ¹⁰⁸について検証をし、不合格の検査結果データしか残存していない車両の有無及びその台数を確認した^{109, 110}。その結果は、後記の各不適切行為の項目で関連する検査機器について記載している。

(2) 制動力検査における不適切行為

ア 制動力検査の概要及び社内規程等

全数検査の一工程である制動力検査は、メインブレーキの制動力等及びパーキングブレーキの制動力等の検査を行う工程である。メインブレーキとは、ブレーキペダルを用いて作動させる制動装置であり、パーキングブレーキとは、運転席横のパーキングブレーキレバー又は足下のパーキングブレーキペダルを用いて作動させる制動装置である。制動力のほかABS (Antilock Brake System) 装置、ESC (Electronic Stability Control) 装置に関する検査等も行う工程である。メインブレーキ及びパーキングブレーキの制動力等の検査及びABS等の車載システムの検査は、いずれもブレーキテストと呼ばれる検査機器を使用し、当該検査機器に車両を載せた状態で行われるが、ABS等の車載システムの検査はさらに車両をDLC¹¹¹でABSテストに接続して行うこととされている。

イ 判明した事実¹¹²

(ア) 不合格とすべきものを合格として処理する行為

制動力検査において不合格判定がなされた場合には、チェックシートに不合格である旨を記載し、必要に応じて組立及び塗装等の担当部署にて修正作業を行い、再検査を実施する必要がある。

¹⁰⁸ もっとも、既に稼働が終了している湖西第一工場については、残存している検査結果データが少なく、検証対象車両の数は限定的である。

¹⁰⁹ 検査結果データが車台番号情報と共に記録されるためには、バーコードの読込やIDタグによる通信等により、検査機器本体に車台番号情報を読み込ませる必要がある。車台番号情報を読み込ませずとも検査を行うことが可能な場合があり、その場合には車台番号情報がない検査結果データが記録される。再検査を行うときに車台番号情報を読み込ませず合格となった場合、合格を得たときの検査結果データには車台番号情報がないため、当該車両の検査結果データとして識別することができない。その結果、当該車両は、現実には当該検査に合格したにもかかわらず、不合格の検査結果データしか存在しない車両として識別されることとなる。スズキによれば、再検査時であっても車台番号情報を読み込まなければならないこととされているが、このようなケースも実際に存在し得るとのことである。したがって、不合格の検査結果データしか残存していない車両の台数の中には、現実には当該検査に合格している車両の台数も一定数含まれ得ることに留意されたい。

¹¹⁰ 後記で記載する車両台数の母数は該当する検証対象期間における生産実績である。生産実績から不合格判定とされた検査結果データのみが保存されている車両の台数を除いた残りの台数の多くは、合格判定とされた検査結果データが確認された車両の台数であるが、一部車台番号情報がなく検査結果データの識別ができない車両や、検査対象の装置を搭載しておらず計測値及び合否判定データがない車両の台数も含まれている。

¹¹¹ DLCとは、接続コネクタ(Data Link Connector)を意味する。

¹¹² 以下に記載する行為のほかに、ブレーキテストにおける検査中に異音がしたにもかかわらず合格と判定され、再検査を実施しなかった旨供述する検査員が存在した。

しかしながら、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、不合格と判定された車両を合格としてチェックシートに記載して再検査を行わなかったことがある旨供述し、相良工場においても同様の処理を行ったことがある旨供述する検査員が存在した。一部を除き¹¹³、制動力検査のどの個別の検査項目について当該行為があったかという点については、検査員の供述から特定することはできなかった。

当該処理が行われていた時期について、湖西工場では、ある検査員は 2004 年頃から行っていたと述べており、また他の検査員は 2018 年 10 月頃まで行っていた旨供述している。また、磐田工場では、2006 年 7 月頃又は 2011 年頃から行っていた旨供述している検査員がいる一方で、2018 年 8 月頃まで行っていた旨供述している検査員も存在した。相良工場においては、このような処理が行われた時期は明らかにならなかった。

当該行為に及んだ理由については、検査対象車両が完成検査ラインに滞留しており、早く検査対象車両を次の工程に進めなければならないと感じた、再検査をすることにより他人に手間を掛けさせるのが嫌だったといった検査員の供述があった。

前記(1)のとおり、スズキのブレーキテスト及びABSテストの各検査機器は、制動力検査に関する検査結果データを記録し、保存している。

そして、各工場のブレーキテスト及びABSテストの各検査機器に保存されていた検査結果データによれば、下記表のとおり、2015 年 5 月 1 日から 2019 年 1 月 31 日までの間で制動力・引きずりの検査及びABS等の車載システムの検査について、不合格判定とされた検査結果データのみが保存されている車両が一定数存在することが判明した。ABS等の車載システムの検査については、後記(イ)の行為が行われた場合にも不合格判定とされたデータしか残らないため、当該台数には後記(イ)の行為が行われた検査対象車両の台数も含まれ得るが、これらの検証結果は、前記供述を裏付けるものといえる。

表 1 制動力・引きずりの検査¹¹⁴

| 工場 | 結果 |
|------|--------------------|
| 湖西第二 | 731,368 台中 53 台 |
| 湖西第三 | 801,627 台中 6,196 台 |
| 磐田 | 837,534 台中 18 台 |
| 相良 | 382,743 台中 4 台 |

表 2 ABS 等の車載システムの検査¹¹⁵

| 工場 | 結果 |
|------|--------------------|
| 湖西第二 | 689,532 台中 1,724 台 |
| 湖西第三 | 763,163 台中 47 台 |
| 磐田 | 557,894 台中 79 台 |
| 相良 | 382,527 台中 3,021 台 |

¹¹³ 湖西工場のABSの検査において、4本のタイヤのうち1本のみが不合格と判定された場合に、不合格と判定されたタイヤも合格とし処理した旨の供述が複数の検査員から得られている。

¹¹⁴ 湖西第一工場については、検証可能な検査結果データが存在しなかった。

¹¹⁵ 湖西第一工場については、検証可能な検査結果データが存在しなかった。

(イ) 一部の検査項目について検査を省略する行為

前記アのとおり、ABS等の車載システムの検査を行う際は、車両をDLCでABSテストに接続して検査するものと規定されている。しかしながら、湖西工場においては、複数の検査員が、DLCカプラ又はDLCの接続がエラー状態にあり、ABS等の車載システムの有効な検査が行われていないことが判明したにもかかわらず、合格したものとして処理した旨供述している。また、磐田工場においても、同様の行為を行ったことがある、又はそのような行為に及んだ検査員を見た旨供述する検査員が存在する。

当該行為に及んだ理由については、前記(ア)で記載した理由のほか、忙しく他人の目を気にしたという検査員の供述があった。

当該行為がなされた時期について、湖西工場において、ある検査員は2006年12月頃から行っていた旨供述し、また他の検査員は2018年8月頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、2017年8月頃から2018年7月頃まで行っていたとの供述が得られている。

なお、スズキによると、DLCカプラ又はDLCの接続がエラー状態にあると、当該検査対象車両につきABS等の車載システムの検査の合格の検査結果データは生成されない。前記(ア)に記載したとおり、ABS等の車載システムの検査の検査結果データに不合格判定とされたデータしか残っていない車両が複数あったことは、検査員による前記供述を裏付けるものといえる。

(ウ) メインブレーキの制動力検査で不適切な方法により合格の結果を得る行為

116

メインブレーキの制動力検査では、前輪の制動力の差、後輪の制動力の差及び和並びに前後輪の制動力の総和が、それぞれ検査項目として規定されており、前後輪の制動力の差についてはそれぞれの軸重(車両の重量が車軸にかかる荷重)の一定割合以下の数値であれば合格となり、後輪制動力の和については、後輪軸重の一定割合以上の数値であれば合格となる。前後輪の制動力の総和については、車両重量一定の割合以上の数値か前輪のロックにより合格となる。

当該検査は、1名乗車にてメインブレーキのブレーキペダルを操作して行うことが製品検査規格において規定されている。したがって、検査中にパーキングブレーキを使用することや、他の検査員を車両に乗せること、又は他の検査員に車両を押させるような行為は検査手順として定められていない。

しかしながら、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員から、メインブレーキの制動力検査において、メインブレーキのみでは合格の数値が出なかった際に、パーキングブレーキを併用した、他の検査員を後部座席に乗車させた、又は他の検査員に車両を上から押させて合格の結果を得た旨の供述があった。

パーキングブレーキを併用した行為が行われた時期について、湖西工場においては、ある検査員は1995年4月頃から行っていた旨供述しており、また他

¹¹⁶ 各工場の要領書は、ハンドルを直進状態に保ったまま制動力の検査を行うべき旨を規定しているところ、湖西工場及び磐田工場の検査員から、制動力の左右差が検査規格内に収まらずに不合格と判定された場合に、ハンドルを切ることによって合格の数値を出したことがある旨の供述が得られた。当該行為が行われた時期について、湖西工場では、ある検査員は1998年頃から行っていたと述べており、また他の検査員は2018年9月頃まで行っていたと述べている。磐田工場では、行為の時期に関する具体的な供述は得られなかった。

の検査員は2018年9月頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は1992年頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2016年11月頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては、行為の時期に関する具体的な供述は得られなかった。

また、他の検査員を後部座席に乗車させる、他の検査員に車両を上から押させるといった行為がなされた時期について、湖西工場において、1995年頃から行っていた旨供述している検査員がいる一方で、2018年7月頃まで行っていた旨供述している検査員もいた。磐田工場においては、ある検査員は2007年頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年7月頃まで行っていた旨供述している。相良工場では、ある検査員は2016年12月頃から行っていた旨供述している一方で、2017年7月頃まで行っていた旨供述している検査員もいた。

当該行為に及んだ理由としては、前記(ア)で述べた事情のほか、忙しくて再検査を実施する余裕がなかったという供述があり、また、梅雨の時期にはブレーキテストが湿気等のために滑りやすくなり、これに対応するためにこのような行為に及んだとの供述もあった¹¹⁷。

(エ) **メインブレーキの制動力の検査において、踏み方を変えたり強く踏んだりする行為及びパーキングブレーキを強く引いて合格の数値を出したりする行為**

製品検査規格上、メインブレーキの検査においてはブレーキペダルを所定の踏力で、パーキングブレーキの検査においてはパーキングブレーキレバー又はパーキングブレーキペダルを所定の操作力又は踏力で操作することとされている。

しかしながら、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、規定の操作力や踏力を超えてブレーキペダル等を操作して合格の数値を出した旨供述している¹¹⁸。当該行為が行われた時期については、湖西工場において、ある検査員は1992年6月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年9月頃まで行っていた旨供述している。磐田工場のある検査員は2000年頃から行っていた旨供述しており、他の検査員は2018年10月頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては、2008年頃から行っていた旨供述している検査員がおり、他の検査員は2018年9月頃まで行っていた旨供述している。当該行為に及んだ理由については、前記(ウ)と同様とのことである。

(オ) **パーキングブレーキの制動力検査で不適切な方法により合格の結果を得る行為**

パーキングブレーキの制動力検査では、パーキングブレーキを使用した際の後輪の制動力の数値の和を測定し、当該和が車両重量の一定割合以上の数値である場合又はタイヤがロックした場合に合格となる。

また、メインブレーキの検査と同様、当該検査は、1名乗車にてパーキングブレーキペダル又はパーキングブレーキレバーを操作して行うことが製品検

¹¹⁷ 相良工場においては、「2016年12月頃、製造済みの(未検査)車両を工場の外で長期間保管していた。」「それにより部品が錆びてしまったためであろうか、制動力検査において制動力の数値がはずれ、他の検査員に車を押ししてもらいながら検査をしている者がいた。」との検査員の供述があった。

¹¹⁸ なお、制動力検査を行う際に操作力や踏力を計測しているわけではないので、かかる供述は検査員の主観に基づくものである。

査規格において規定されている。したがって、検査中にメインブレーキを使用することや、他の検査員を車両に乗せること、又は他の検査員に車両を押させるような行為は検査手順として定められていない。

しかしながら、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、パーキングブレーキの検査において合格となる数値が計測されなかった場合に、メインブレーキを併用する、他の検査員を乗車させる、又は他の検査員に車両を上から押させるといった行為により、合格数値を得た旨供述している。

パーキングブレーキの検査に際してメインブレーキを使用する行為が行われた時期について、磐田工場においては、ある検査員は 2000 年頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2015 年 12 月頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては、具体的な時期を特定するには至らなかった。

また、他の検査員を乗車させる、他の検査員に車両を上から押させるといった行為についても、湖西工場において、ある検査員は 2004 年 4 月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2015 年頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は 2007 年 5 月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2018 年 7 月頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては、ある検査員は 2016 年 12 月頃から行っていた旨供述しており、ある検査員は 2018 年 3 月頃まで行っていた旨供述している。

当該行為に及んだ理由としては、検査員の供述に依れば、前記(ウ)と同様である。

(カ) ブレーキの引きずり検査をドライブに入れた状態で実施する行為

ブレーキの引きずり検査は、タイヤを回転させたときの抵抗値を検査するものであり、抵抗値が検査規格より低い値であれば合格となる。そして、要領書は、ブレーキテスタへ搬入後、シフトレバーを「N」（ニュートラル）にした状態で、引きずりの検査を行うことを定めている。

しかしながら、湖西工場において、ブレーキの引きずり検査中にシフトをドライブレンジに入れたと複数の検査員が供述しており、磐田工場でも複数の検査員が同様の行為を行ったことがある旨供述している。相良工場においても、同様の行為を行ったことがある旨供述している検査員が存在する。

当該行為が行われた時期については、湖西工場において、ある検査員は 1995 年 4 月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2018 年 9 月頃まで行っていた旨供述している。また、磐田工場においては、ある検査員は 1992 年頃から行っていた旨供述しており、他の検査員は 2016 年頃まで行っていた旨供述している。相良工場では、行為の時期に関する供述は得られなかった。

当該行為に及んだ理由として、ある検査員は、CVT¹¹⁹の回転が重いのかブレーキテスタで引きずりの数値が不合格となることが多かったところ、当時の班長から「ブレーキが原因ではないため、シフトレバーを「D」（ドライブ）に入れて合格の数値を出すように。」と指示されたためである旨供述している。

(キ) 車両重量が正しく計測されていないにもかかわらず、そのまま検査を実施した行為

前記(ウ)及び(エ)記載のとおり、制動力検査における検査規格の具体的な数値は、軸重及び車両重量の一定割合として算出される。スズキでは、検査対象

¹¹⁹ CVT とは、連続無段変速機 (Continuously Variable Transmission) をいう。

車両をブレーキテストに搬入する際又はブレーキテスト上で、当該車両の軸重及び車両重量を計測し、計測された軸重及び車両重量から当該車両の検査規格を算出し、合格値として設定している。

しかしながら、湖西工場において、複数の検査員が、検査対象車両をブレーキテストに搬入する際に、うまく搬入できず、車両重量が適切に計測されずに本来あるべき検査規格よりも合格の結果が出やすい基準が設定されてしまったにもかかわらず、そのまま検査を行った旨供述している。磐田工場においても、複数の検査員が、同様の行為を行った旨供述している。

時期については、湖西工場において、ある検査員は2001年7月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月頃まで行っていた旨供述しており、磐田工場においては、ある検査員は2017年4月頃まで行っていた旨供述している。当該行為に及んだ理由としては、当時作業量が多く焦っていた、検査機器に問題があると考えていたことである。

(ク) 制動力検査に合格はしたものの、チェックシートに計測値とは異なる数値を記入する行為

チェックシートには制動力の計測値の記載欄があり、測定した制動力を記載することとされており、湖西工場及び相良工場の要領書においても同様のことが定められている。

しかしながら、各工場において、複数の検査員が、制動力検査に合格している車両について¹²⁰、記載すべき数値を忘れてしまった場合などに、チェックシートに計測値とは異なる検査規格範囲内の任意の数値を記載した旨供述している。当該行為に及んだ理由としては、班長から「合格範囲内で数値を書いておけ。」、「規格内であればそれでいい。」などと言われた、「書き直しを行うとチェックシートが汚くなる。」と指摘されたことがあった等の供述がある。

当該処理が行われた時期については、湖西工場において、ある検査員は1992年頃から行っていた旨供述しており、同工場の他の検査員は2018年10月頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、1988年頃から行っていた旨供述している検査員もいれば、2018年10月頃まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場のある検査員は2008年6月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月頃まで行っていた旨供述している。

当該行為は、制動力検査自体には合格しているものの少なくとも、社内規程で定められた作業手順に違反する不適切な処理であり、検査員の規範意識という観点からも問題であると指摘せざるを得ない。

(3) 走行・速度計検査における不適切行為

ア 走行・速度計検査の概要及び社内規程等

走行・速度計検査は、完成検査工程上の全数検査の一部を構成する工程である。検査項目としては、アクセルペダル、トランスミッション、クラッチ、ステアリング、後写鏡、速度計の指示誤差、エンジン伝動系等、車体、4輪駆動表示・切替え、クルーズコントロール表示灯、デファレンシャルギヤ、パワーモード表示等、オーバードライブOFF表示灯、デフロック、OBDシステム、VVT (Variable Valve Timing)

¹²⁰ 当該検査員らは、制動力検査において、合格の場合は測定結果が緑色の文字で表示され、不合格の場合は赤色の文字で表示されるため、検査結果が合格であることは確認していたと述べている。

System)、アイドルストップ機構(アイドリングストップシステム)並びにGSI(Gear Shift Indicator)システムがあり、ドラムテストと呼ばれる検査機器の上で車両を走行させながらこれらの項目等について検査を行う。なお、デファレンシャルギヤについてはドラムテストを、OBD等の車載システムについてはDLCカプラで接続したOBDテストを用いて、速度計の指示誤差については目視で検査しており、その他の検査項目については目視や手感等によって検査を行っている。

イ 判明した事実

(ア) 不合格とすべきものを合格として処理する行為

走行・速度計検査において不合格判定がされた車両についてはチェックシートに不合格である旨を記載し、必要に応じて担当部署にて修正作業を行い、再検査を行うことになっている。

しかしながら、湖西工場及び相良工場では、不合格と判定された車両を合格したものとチェックシートに記載し、再検査を行わなかったことがあると複数の検査員が供述している。磐田工場においても、複数の検査員が同様の供述をしている。一部を除き、走行・速度計検査のどの個別の検査項目についてであったかという点については、供述から特定することはできなかった。当該行為が行われた時期は、湖西工場においては、ある検査員は2006年7月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は2017年5月頃から行っていた旨供述しており、他の検査員は2018年7月頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては、ある検査員は2016年5月頃から行っていた旨供述しており、ある検査員は2018年8月頃まで行っていた旨供述している。

当該行為を行った理由については、検査員は、検査対象車両が完成検査ラインに滞留しており、前の工程の検査員から早く検査を行うようにと煽られたこと、人がおらず再検査等を行う時間がなかったこと、再検査をすると上司から文句を言われることなどを挙げている。

前記(1)のとおり、スズキのドラムテスト及びOBDテストは走行検査の検査結果データを記録し、保存している。そして、各工場のドラムテスト及びOBDテストに残されていた検査結果データによれば、下記表のとおり、2015年5月1日から2019年1月31日までの間でデファレンシャルギヤの検査及びOBD等の車載システムの検査について不合格判定とされたデータのみが保存されている車両が一定数存在することが判明した。OBD等の車載システムの検査については、後記(イ)の行為が行われた場合にも不合格と判定されたデータしか残らないため、当該台数には後記(イ)の行為が行われた検査対象車両の台数も含まれ得るが、これらの検証結果は、前記の検査員による供述を裏付けるものといえる。

表3 デファレンシャルギヤの検査¹²¹

| 工場 | 結果 |
|------|-----------------|
| 湖西第二 | 731,368 台中 31 台 |
| 湖西第三 | 801,627 台中 0 台 |
| 磐田 | 837,534 台中 33 台 |
| 相良 | 382,743 台中 1 台 |

¹²¹ 湖西第一工場については、検証可能な検査結果データが存在しなかった。

表 4 OBD 等の車載システムの検査¹²²

| 工場 | 結果 |
|------|---------------------|
| 湖西第二 | 731,368 台中 64,954 台 |
| 湖西第三 | 801,627 台中 196 台 |
| 磐田 | 837,534 台中 2 台 |
| 相良 | 382,743 台中 6 台 |

(イ) 一部の検査項目について検査を省略する行為

- a 湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、走行・速度計検査中に誤って DLC カプラから DLC を抜いてしまい、OBD 等の車載システムの有効な検査が行われていないことが判明したにもかかわらず、そのまま検査を続行し、合格として処理したことがある旨供述している。相良工場においても複数の検査員が同様の処理をした旨供述している。
- 当該処理が行われた時期は、湖西工場において、ある検査員は 2018 年 8 月頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は 2007 年 5 月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2018 年 8 月頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては、ある検査員は 2016 年 5 月頃から行っていたと述べており、他の検査員は 2018 年 8 月頃まで行っていた旨供述している。
- 当該行為が行われた理由については、検査員は、前記(ア)と同様の事情を挙げている。
- なお、スズキによれば、DLC カプラから DLC が抜けると、当該検査対象車両につき OBD 等の車載システムの検査の合格の検査結果データは生成されない。前記(ア)のように OBD テスタに残された検査結果データに不合格と判定されたデータしか残っていない車両が複数あったことは、前記検査員の供述を裏付けるものといえる。
- b 湖西工場においては、デファレンシャルギヤについて検査を行わないまま合格として処理したと複数の検査員が供述している。磐田工場においても、複数の検査員が同様の行為が行われた旨供述している。当該行為が行われた時期については、湖西工場において、ある検査員は 2006 年 7 月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2017 年頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は 2017 年 5 月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2018 年 7 月頃まで行っていた旨供述している。
- c 湖西工場では、複数の検査員が、走行・速度計検査における ISG¹²³の検査が終了する前に DLC カプラを抜いて合格として処理したことがある旨供述している。このような行為が行われた時期について、ある検査員は 2016 年 10 月頃から 2017 年 3 月頃まで行っていた旨供述している。
- d 湖西工場では、複数の検査員が、走行検査自体は完了したものの、測定結果が表示される前に合格したのものとして検査を終了した旨供述している。磐田工場でも複数の検査員が同様の供述をしており、相良工場においても同様の供述を

¹²² 湖西第一工場については、検証可能な検査結果データが存在しなかった。

¹²³ ISG とは、モーター機能付き発電機 (Integrated Starter Generator) をいう。

している検査員が存在する。測定結果を確認する前に検査終了としていれば、当該検査を実施していないものと評価せざるを得ない。湖西工場において、ある検査員は2006年7月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は2013年頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2017年頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては2008年9月頃から2016年3月頃まで行っていた旨の供述が得られている。

- e 製品検査規格によると、クラッチの検査においては、規定のギヤポジションで、緩及び急加速並びに緩及び急減速走行を行い、その際のクラッチの滑りを検査することとされている。
しかしながら、湖西工場において、緩及び急加速並びに緩及び急減速走行のうち、緩減速を行っていなかったと複数の検査員が供述している。明確に時期を特定することはできなかったものの、ある検査員は2018年頃までこのような処理を行っていた旨供述している。
- f 湖西工場においては、複数の検査員が、速度計の指示誤差を確認する必要があるにもかかわらず、これを省略していた旨供述している。磐田工場及び相良工場においても、同様の行為が行われていた旨供述している検査員が存在する。当該行為が行われた時期については、磐田工場においては、1992年頃から2016年11月頃まで行っていた旨の供述が得られており、相良工場においては、2017年4月頃から2018年9月頃まで行っていた旨の供述が得られている。湖西工場においては、時期については明らかにならなかった。当該行為が行われた理由については、検査員は、スピード重視で検査が行われていたといった点を挙げている。
- g さらに、湖西工場においては、ドラムテストのモニタが正常に作動していないにもかかわらず、合格として処理したと複数の検査員が供述している。当該行為が行われた時期を特定することはできなかった。

(ウ) 作業手順に従わない検査方法により合格判定の数値を得た行為

走行検査では、MT (Manual Transmission)、AT (Automatic Transmission) 又はAMT (Automated Manual Transmission) という車の種類に応じた走行モードが規定されており、当該走行モードに従って検査を実施する必要がある。加えて、要領書において、モニタに表示される走行パターンに従って走行することが求められており、結果的に正しい走行モードであったとしても、機械の指示と異なる走行モードで検査することは認められない。

現在は、各検査対象車両に車種等を識別するバーコードやタグが付されているので、それを読み取ることにより自動的に車種が識別され、適切な走行モードが選択される。ただ、以前は、検査員が手動で検査対象車両に該当する走行モードを選択することとされていた。

しかしながら、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、当該走行モードを間違えたまま走行検査を行い、合格の結果を得たと複数の検査員が供述している。当該行為が行われた時期について、湖西工場において、ある検査員は1995年4月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は1992年頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年7月頃まで行っていた旨供述している。相良工場においては、ある検査員は2017年8月頃まで行

っていた旨供述している。

また、湖西工場及び相良工場において、走行パターンを無視して走行検査を行い、合格の結果を得たと複数の検査員が供述している。また、磐田工場においても、同様の行為を行った旨供述している検査員が存在した。湖西工場において、ある検査員は1995年4月頃から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月まで同様の行為を行っていた旨供述している¹²⁴。磐田工場においては、同様の行為が行われた時期を特定することはできなかった。相良工場においては、ある検査員は2017年8月まで同様の行為を行っていた旨供述している。

当該行為に及んだ理由としては、上司から異なる走行モードが設定されてしまっても、正しいパターンどおりに走行すれば問題はないと教えられた、検査時間を短縮するために走行パターンに沿わずに行った等の供述がある。

(4) かじ取り角度検査における不適切行為

ア かじ取り角度検査の概要及び社内規程等

かじ取り角度検査は、完成検査の一部を構成する検査工程であり、ターニングラジアスゲージと呼ばれる検査機器を使用して前輪の左右の転舵角を測定している。ターニングラジアスゲージにはあらかじめ車両毎の検査規格が設定され、ハンドルをいっぱいに切った状態での転舵角（以下「**最大転舵角**」という。）が検査規格の範囲内に収まっていると合格となる。

製品検査規格では、かじ取り角度検査は、検査対象車両の前輪をターニングラジアスゲージの測定板に乗せ、無乗車にて、ハンドルを左右いっぱいに切って測定すると規定している。

イ 判明した事実

(ア) 不合格とすべきものを合格として処理する行為

前記アのとおり、かじ取り角度検査においては、最大転舵角が検査規格の範囲内に収まっていなければ不合格となる。

しかしながら、磐田工場において、複数の検査員が、最大転舵角が検査規格の範囲内に収まっておらず不合格とすべきものを合格として処理した旨供述している。当該行為が行われていた時期について、ある検査員は1992年10月から2018年12月まで行っていた旨供述している。また、湖西工場においても、1995年4月から2018年10月まで同様の行為を行った旨供述している検査員が存在する。

前記(1)のとおりスズキのターニングラジアスゲージは、測定した左右の最大転舵角及び合否判定の検査結果データを記録し、保存している。そして、各工場のターニングラジアスゲージに残された検査結果データによれば、下記表のとおり、2015年5月1日から2019年1月31日までの間で不合格判定とされたデータのみが保存されている車両が一定数存在することが判明した。この検証結果は検査員の前記供述を裏付けるものといえる。

¹²⁴ 当該行為を2019年1月まで行っていた旨供述している検査員もいたが、スズキによれば走行パターンを無視した走行では検査が完了できないところ、2018年10月にドラムテスタから検査完了ボタンを外したため、それ以降当該行為は行えなくなっているとのことであり、2018年10月の誤りだと思われる。

表 5 かじ取り角度検査

| 工場 | 結果 |
|------|------------------|
| 湖西第一 | 70,560 台中 23 台 |
| 湖西第二 | 731,368 台中 37 台 |
| 湖西第三 | 801,627 台中 56 台 |
| 磐田 | 837,534 台中 249 台 |
| 相良 | 382,743 台中 2 台 |

かじ取り角度検査において不合格とすべきものを合格として処理したという供述は、磐田工場におけるものが多かった。その理由として、同工場の検査員から以下の2点の供述があった。

まず、磐田工場のターニングラジラスゲージについては、ハンドルを全く切っていないのにターニングラジラスゲージが表示する転舵角が0° とならないことがあるなどの不具合が起きていたとの供述があった。検査員の中には、計測値が検査規格の範囲外となるのはターニングラジラスゲージの不具合が原因であって、車両の最大転舵角自体は検査規格の範囲内であると考えて、前記の行為を行った旨供述する者もいた。

また、磐田工場のかじ取り角度検査場は、完成検査ラインの最初（車両の組立を行う完成課のラインの直後）に位置し、完成課のラインと連続している。そのため、完成検査ラインの最初であるかじ取り角度検査で再検査等をして車両を詰まらせると、後の完成検査工程の検査員や直前の工程の完成課に迷惑をかけることになり、時間的プレッシャーを感じて前記の行為を行ったという供述もあった。

(イ) 最大転舵角が検査規格より小さく合格とならないときに、手で車体やタイヤを押すなどして合格の数値を出させる行為

前記アのとおり、かじ取り角度検査は、最大転舵角が検査規格の範囲に収まっているか否かを判定する検査であり、最大転舵角が検査規格より小さい場合、すなわちハンドルをいっぱいにも切ってもタイヤが検査規格まで曲がらない場合には検査不合格となる。

しかしながら、磐田工場において、複数の検査員が、最大転舵角として測定された値が検査規格よりわずかに小さく合格とならない場合、手で車体やタイヤを押すなどしてターニングラジラスゲージの測定板を動かし、検査規格に収まる計測値を出して合格させた旨供述している。当該行為が行われていた時期について、ある検査員はおよそ20年前から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月まで行っていた旨供述している。また、湖西工場においても、1995年4月から2018年10月まで、同様の行為を行った旨供述している検査員が存在する。

最大転舵角が検査規格より小さく合格とならないときに手で車体やタイヤを押すなどして合格の数値を出させたという供述についても、前記(ア)と同様、磐田工場におけるものが多かった。その理由として得られた供述は、前記(ア)と同様である。

(5) 前照灯主光軸検査における不適切行為

ア 前照灯主光軸検査の概要及び社内規程等

前照灯主光軸検査は、完成検査の一部を構成する検査工程であり、ヘッドライトテストと呼ばれる検査機器を使用して、ヘッドライトの主光軸を検査規格の範囲内になるよう調整するものである。ヘッドライトテストにはあらかじめ車両毎の検査規格が設定され、主光軸が検査規格の範囲内に収まっていると合格となる。

製品検査規格は、前照灯主光軸検査は、「前照灯ロービームを点灯し、無乗車にてヘッドライトテストを照射する。」と規定している。また、要領書は、工場により若干の記載内容の差異はあるが、大要、以下の手順によって前照灯主光軸検査を行うと規定している。

- ① ヘッドライトのロービームを点灯させる。
- ② ヘッドライトテストのモニタに表示されている車種を確認する。
- ③ 電動ドライバーで車体側装置を操作して、ヘッドライトテストのモニタに表示された主光軸の位置を検査規格の範囲内に調整する。
- ④ ヘッドライトテストのモニタが OK と表示していること、又は OK ランプが点灯していることを確認する。

イ 判明した事実

(ア) 不合格とすべきものを合格として処理する行為

前記アのとおり、前照灯主光軸検査においては、主光軸が検査規格の範囲内に収まっていなければ不合格となる。

しかしながら、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、ヘッドライトの主光軸が検査規格の範囲内に収まっておらず不合格とすべきものを合格として処理した旨供述している。湖西工場で当該行為が行われていた時期について、ある検査員は 2005 年 8 月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2016 年まで行っていた旨供述している。磐田工場で当該行為が行われた時期については具体的な供述が得られなかった。なお、相良工場については、複数の検査員が、過去に他の検査員が同様の行為を行っているところを見たことがある旨供述している。

前記(1)のとおり、スズキのヘッドライトテストは、前照灯主光軸検査の合格判定について検査結果データを記録し、保存している。そして、各工場のヘッドライトテストに残された検査結果データによれば、下記表のとおり、2015 年 5 月 1 日から 2019 年 1 月 31 日までの間で不合格判定とされたデータのみが保存されている車両が一定数存在することが判明した。後記(イ)の行為が行われた場合にも不合格判定とされたデータしか残らず、当該台数全てが不合格とすべきものを合格として処理した車両の台数とは限らないものの、この検証結果は検査員の前記供述を裏付けるものといえる。

表 6 前照灯主光軸検査

| 工場 | 結果 |
|------|---------------------|
| 湖西第一 | 70,560 台中 58,078 台 |
| 湖西第二 | 731,368 台中 821 台 |
| 湖西第三 | 801,627 台中 11,789 台 |
| 磐田 | 837,534 台中 365 台 |

| | |
|----|---------------------|
| 相良 | 382,743 台中 13,786 台 |
|----|---------------------|

(イ) モニタに合格判定が出る前に検査完了ボタンを押して合格として処理する行為

前記アのとおり、前照灯主光軸検査では、ヘッドライトテストのモニタが OK と表示していること、又は OK ランプが点灯していることを確認しなければならない。

しかしながら、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、モニタ上で主光軸が検査規格の範囲内に収まっていること、又は収まっているように思われるが主光軸が振れてしまっていて合格判定が出ない状態であることを確認した上で、モニタに合格判定が出る前に検査完了ボタンを押して合格として処理する行為を行った旨供述している。当該行為が行われていた時期について、湖西工場では、ある検査員は 1995 年 4 月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2018 年 10 月頃¹²⁵まで行っていた旨供述している。磐田工場では、2013 年まで行っていた旨供述している検査員が存在する。また、相良工場においても、2008 年 9 月から 2016 年 3 月までに同様の行為を行った旨供述している検査員が存在する。

スズキによれば、ヘッドライトテストのモニタが OK と表示していること、又は OK ランプが点灯していることを確認する前に検査完了ボタンを押すと、当該検査対象車両につき合格の検査結果データは生成されない。前記(ア)のようにヘッドライトテストに残された検査結果データに不合格判定とされたデータしか残っていない車両が複数あったことは、上記検査員の供述を裏付けるものといえる。

当該行為に及んだ理由として、モニタ上で主光軸が検査規格の範囲内に収まっていること、又は収まっているように思われるが主光軸が振れてしまっていて合格判定が出ない状態であることは確認しており、合格として処理することに問題はないと考えた、また、主光軸が振れてしまうケースについては、主光軸の振れが収まらず、合格判定を出すことができないため仕方がなく合格にしたという供述があった。

(ウ) ヘッドライトテストと車両の間に手や体をかざし、光を遮った状態で測定し、合格の結果を出させる行為

製品検査規格及び相良工場の要領書には明確な記載がないが、湖西第二工場、湖西第三工場及び磐田工場の要領書は、前照灯主光軸検査において、ヘッドライトとヘッドライトテストの間を手や体で遮ってはならない旨を規定している。当該規定は、ヘッドライトとヘッドライトテストの間を手や体で遮ると、主光軸の位置が正しく測定されない可能性があるため、これを禁じているものと考えられる。その趣旨からすれば、相良工場においても、ヘッドライトとヘッドライトテストの間を手や体で遮る行為は不適切な行為といえることができる。

しかしながら、湖西工場及び相良工場において、複数の検査員が、前照灯主光軸検査時に手や体でヘッドライトの光の一部を遮った状態で測定し、合格を出す行為を行った旨供述している。当該行為が行われていた時期について、湖

¹²⁵ 当該行為を 2018 年 11 月まで行っていた旨供述している検査員もいたが、スズキによれば 2018 年 10 月 22 日にヘッドライトテストから検査完了ボタンを外したため、2018 年 10 月 22 日以降、当該行為は行えなくなっているとのことであり、2018 年 10 月の誤りだと思われる。

西工場では、ある検査員は 1995 年 4 月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2018 年 10 月まで行っていた旨供述している。相良工場では、ある検査員は 2017 年 4 月から行っていた旨供述しており、また複数の検査員が 2018 年 9 月まで行っていた旨供述している。また、磐田工場においても、時期は不明であるが、同様の行為を行った旨供述している検査員が存在する。

当該行為に及んだ理由としては、ヘッドライトテストの不具合や検査場に外光が入ることによって光軸が振れてしまい、主光軸を測定できないことがあり、その場合に手や体でヘッドライトの光の一部を遮って測定すると振れが抑えられ、合格の結果が出るためという供述があった。

(エ) 車体を持ち上げたり押さえたりして合格の結果を出す行為

製品検査規格並びに湖西第三工場及び磐田工場の要領書には明確な記載がないものの、湖西第二工場及び相良工場の要領書は、前照灯主光軸検査において、車両に体重を掛けないことを定めている。これらの規定は、車両に体重を掛けると車体が動き、主光軸の位置が変動する可能性があるため、これを禁じているものと考えられる。その趣旨からすれば、湖西第三工場及び磐田工場においても、前照灯主光軸検査において車両に体重を掛ける行為は不適切な行為といえることができる。さらに、車両に体重を掛ける行為だけでなく、車体を持ち上げたり押さえたりして車体を動かす行為も同様に不適切な行為といえる。

しかしながら、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、車体を持ち上げたり押さえたりして主光軸を検査規格の範囲内に収めることにより合格を出した旨供述している。当該行為が行われていた時期について、湖西工場では、ある検査員は 1993 年 4 月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2018 年 10 月まで行っていた旨供述している。磐田工場では、ある検査員は 2008 年から行っていた旨供述しており、また他の検査員は 2017 年 10 月まで行っていた旨供述している。相良工場では、ある検査員は 2008 年 6 月から行っていた旨供述しており、また複数の検査員が 2018 年 10 月まで行っていた旨供述している。

当該行為に及んだ理由として、電動ドライバーで主光軸を調整することは難しいし手間がかかるが、わずかな差で主光軸が検査規格の範囲内に収まらないときに車体を持ち上げたり押さえたりすれば、容易に主光軸が検査規格の範囲内に収まり合格の結果が出るためであるという供述があった。

(6) サイドスリップ検査における不適切行為

ア サイドスリップ検査の概要及び社内規程等

サイドスリップ検査は、完成検査の一部を構成する検査工程であり、床面に備え付けられている板状のサイドスリップテストと呼ばれる検査機器を使用して、車両のサイドスリップ量（タイヤが直進方向に対して平行に取り付けられているか）を検査している。車両がサイドスリップテストの上を通過するときにサイドスリップ量が測定され、それが検査規格の範囲内に収まっていれば合格となる。

2018 年 12 月 28 日付け改訂前の製品検査規格は、サイドスリップテストは、1 名乗車で速度 2km/h から 3km/h で通過し、通過中にメインブレーキ及びパーキングブレーキを使用しないことと規定している。

イ 判明した事実¹²⁶

(ア) 不合格とすべきものを合格として処理する行為

前記アのとおり、サイドスリップ検査においては、サイドスリップ量が検査規格の範囲内に収まっていなければ不合格となる。

しかしながら、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、サイドスリップ量が検査規格の範囲内に収まっておらず不合格とすべきものを合格として処理した旨供述している。また、当該行為が行われた時期について、湖西工場では、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月まで行っていた旨供述している。磐田工場では、ある検査員は1992年10月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年11月まで行っていた旨供述している。相良工場では、ある検査員は2008年6月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年7月まで行っていた旨供述している。

前記(1)のとおり、スズキのサイドスリップテストは、サイドスリップ検査の合否判定について検査結果データを記録し、保存している。そして、各工場のサイドスリップテストに残された検査結果データによれば、下記表のとおり、2015年5月1日から2019年1月31日までの間で不合格判定とされたデータのみが保存されている車両が一定数存在することが判明した。この検証結果は検査員の前記供述を裏付けるものといえる。

表7 サイドスリップ検査¹²⁷

| 工場 | 結果 |
|------|--------------------|
| 湖西第二 | 731,368 台中 548 台 |
| 湖西第三 | 801,627 台中 258 台 |
| 磐田 | 837,534 台中 445 台 |
| 相良 | 382,743 台中 3,719 台 |

不合格とすべきものを合格として処理した理由として、複数の検査員が、組長、班長又は先輩の検査員に、サイドスリップ量の検査規格の逸脱がわずかであれば合格として処理してよい、又は合格とするよう指示された旨供述している。当該指示を受けた検査員の中には、当該指示を無批判に受け入れ、不合格とすべきものを合格として処理することが不適切だと思わなかった旨供述している検査員もいれば、そのような指示があるにもかかわらず検査規格の逸脱がわずかである車両を不合格とし再検査によりラインを混雑させることは憚られた旨供述している検査員や、不合格として再検査するのが面倒だった旨供述している検査員もいた。これらの検査員は、共通して、検査規格を大きく逸脱した場合には不合格として適正に処理した旨供述している。

¹²⁶ なお、以下の本文記載の各行為のほか、2018年12月28日付け改訂前の製品検査規格は、サイドスリップテストは速度2km/hから3km/hで通過することとされているところ、相良工場において2017年頃、サイドスリップテストの前に位置している整体装置の段差により、サイドスリップテストの通過時に車両がエンストして停止したが、エンジンをかけ直してそのままサイドスリップ検査を実施したことがある旨供述している検査員が存在した。

¹²⁷ 湖西第一工場については、検証可能な検査結果データが存在しなかった。

(イ) 規定速度よりも速い速度でサイドスリップテストを通過し、意図的又は結果的にサイドスリップ量が合格の結果となるようにする行為

前記アのとおり、2018年12月28日付け改訂前の製品検査規格によれば、サイドスリップテストを通過する際の速度は2km/hから3km/hでなければならないところ、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、それよりも速い速度で通過して検査を行った旨供述している。当該行為が行われた時期について、湖西工場では、ある検査員は1983年から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年11月まで行っていた旨供述している。磐田工場では、ある検査員は1981年6月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年7月まで行っていた旨供述している。相良工場では、ある検査員は2008年6月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2019年1月まで行っていた旨供述している。

規定速度よりも速い速度でサイドスリップテストを通過した理由として、複数の検査員が、規定速度で通過した場合に検査規格の範囲外の数値が出る車両であっても、規定速度よりも速い速度で通過すれば検査規格の範囲内の数値が出るからである旨供述している。そのため、一度不合格の数値が出て再度検査するときのみ速度を速くした旨供述している検査員も複数いた。

また、前工程の検査員に煽られたときや、急いでいたときに、検査時間を短縮するために規定速度よりも速い速度で検査を行った旨供述している検査員もいた。

さらに、車両のエンジンが暖まっておらずアイドリング時のエンジン回転数が高い場合には、クリープ現象を利用して規定速度よりも速い速度が出てしまうことがあるが、前記アのとおりサイドスリップテスト通過中のメインブレーキ及びパーキングブレーキの使用が禁じられているため、仕方なく速い速度のまま通過したという供述もあった。

なお、2018年12月28日付けの製品検査規格の改訂により、サイドスリップテストを通過する際の速度は5km/h以下と変更された。

(ウ) サイドスリップテストの通過中にメインブレーキ又はパーキングブレーキを使用する行為¹²⁸

前記アのとおり、サイドスリップテストの通過中にはメインブレーキ及びパーキングブレーキを使用しないこととされているところ、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、サイドスリップテストの通過中にメインブレーキ又はパーキングブレーキを使用した旨供述している。当該行為が行われていた時期について、湖西工場では、ある検査員は1993年4月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年9月まで行っていた旨供述している。磐田工場では、ある検査員は1992年10月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年7月まで行っていた旨供述している。また、相良工場においても、2019年1月までそのような行為をした旨供述している検査員が存在する。

¹²⁸ なお、2018年12月20日付け改訂前の湖西第二工場の要領書では、AT車及びCVT車のサイドスリップ検査はシフトレバーをドライブレンジに入れて行うとされているところ、複数の検査員から、AT車又はCVT車について、ニュートラルに入れてサイドスリップテストに進入した旨の供述があった。スズキによれば、ギヤをニュートラルに入れてサイドスリップ検査を行ったとしても、特段検査結果に影響を及ぼすものではないとのことであり、2018年12月20日付け改訂により現在の要領書では、車両発進後はシフトレバーをニュートラルに入れて検査を行う旨が定められている。

メインブレーキ又はパーキングブレーキを使用した理由として、複数の検査員が、車速を規定速度である速度 2km/h から 3km/h に落とすためである旨供述している。

(エ) モニタが正常に作動しておらず、検査結果及び数値も表示されないにもかかわらず、合格として処理する行為

サイドスリップテストのモニタが正常に作動しておらず、合否判定や計測値が表示されない場合、サイドスリップ検査を行うことができない。しかしながら、複数の検査員が、湖西工場において、サイドスリップテストのモニタが正常に作動せず、合否判定も計測値も表示されなかったにもかかわらず、検査対象車両をサイドスリップ検査合格として処理した旨供述している。そのような行為が行われていた時期について、ある検査員は、2013年3月から2018年4月まで行っていた旨供述している。該当する車両についてはサイドスリップ検査が実施されなかったと評価せざるを得ない。

(オ) サイドスリップテストがロックされた状態で検査を行う行為

サイドスリップテストは、検査開始前にロックを解除する必要がある、ロックを解除しないとサイドスリップ量が測定できず、計測値が常に「0」という合格判定になる。しかしながら、複数の検査員が、相良工場で2016年にサイドスリップテストのロックが解除されていないままおよそ10台から30台の車両の検査を行った旨供述している。また、湖西工場においても、複数の検査員が、サイドスリップテストのロックが解除されていないまま車両の検査を行ったことがある旨供述し、その時期として、2010年6月と供述する検査員もいれば、2015年から2017年頃と供述する検査員もいた。いずれのケースにおいても、サイドスリップテストがロックされていたことが判明した後に該当車両についてサイドスリップ検査を再実施しなかったとのことであり、該当する車両については有効なサイドスリップ検査が実施されなかったと評価せざるを得ない。

(カ) 2名乗車で検査を行う行為

前記アのとおり、サイドスリップ検査は1名乗車にて行うこととされているところ、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、2名乗車でサイドスリップ検査を行った旨供述している。当該行為が行われていた時期として、湖西工場では具体的な時期に関する供述が得られなかったが、磐田工場では、ある検査員は2005年から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2014年3月まで行っていた旨供述している。また、相良工場においても、2018年まで同様の行為を行った旨供述している検査員が存在する。

サイドスリップ検査において2名乗車した理由として、複数の検査員が、検査補助者を助手席に座らせて実技指導するためであり、頻度としても教育時のみであった。

また、サイドスリップ検査に先立ち、他の検査員が雑談目的で助手席に乗ってきたために2名乗車にてサイドスリップ検査を行うことになってしまった旨供述している検査員もいた。

(キ) 検査に合格したものの、チェックシートに計測値とは異なる数値を記入する行為

チェックシートにはサイドスリップ計測値の記入欄があり、サイドスリップ検査を行った検査員が、測定したサイドスリップ量を記入することとされている。

しかしながら、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、サイドスリップ検査に合格している車両について、チェックシートに計測値と異なる検査規格の範囲内の任意の数値を記入した旨供述している。当該行為が行われていた時期として、湖西工場では、ある検査員は1989年5月から行っていた旨供述しており、また他の検査員は2018年10月まで行っていた旨供述している。磐田工場では、ある検査員は1981年6月から行っていた旨供述しており、また複数の検査員が2018年10月まで行っていた旨供述している。相良工場では、ある検査員は2010年3月から行っていた旨供述しており、また複数の検査員が2018年10月まで行っていた旨供述している。

当該供述をした検査員によれば、この行為を行う場面として、①計測値を確認していたが故意に計測値と異なる数値を記入した場合、②故意に計測値を確認せずに検査規格の範囲内の適当な数値を記入した場合、③計測値を忘れてしまったが再確認せずに検査規格の範囲内の適当な数値を記入した場合、④誤った計測値を記入したことに気がついたが修正しなかった場合の4つのパターンがある。

チェックシートに適当な数値を書いた理由として、全てのパターンに共通して、サイドスリップ検査には合格しているのであるから、チェックシートに記入するサイドスリップ量が計測値と異なっても問題ないと考えたという供述が複数あった。特に前記①及び②のパターンについては、計測値を正しく記入することを軽視していたことが窺われる。また、先輩の検査員から「サイドスリップ量は、段差を乗り越えるといったことのみで変わるものであり、工場から出たときには狂っているもので、1くらいどうってことない。」と言われた旨供述している検査員もいた。

(7) 外観・構造検査における不適切行為

ア 外観・構造検査の概要及び社内規程等

全数検査の一工程である外観・構造検査は、車体外観の汚れ、傷等がないことのほか、ウインド、ドア、シート、シートベルト、ラベル・エンブレム類等の車体の外観や構造に関する検査を行う工程である。検査項目は多岐にわたるが、ウインドのガラスの種類、ドアの作動、シートの作動、シートベルトの仕様・数、ラベル・エンブレム類の貼付位置・仕様等について、原則として特別な機器は使用せず、検査員が主に目視又は手感で検査する。

具体的な各検査項目の検査規格及び検査方法は各工場の製品検査規格が規定しているほか、塗装等級の検査に係る検査規格については、別途、四輪車体外観検査規格が詳細に定めている。

イ 判明した事実

(ア) 一部の検査項目について検査を省略する行為¹²⁹

前記アのとおり、外観・構造検査における検査項目は多岐にわたるところ、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、一部の検査項目について検査を意図的に省略したことがある旨供述している。また、相良工場においても、当該省略をしたことがある旨供述している検査員が存在する。具体的に検査を省略した項目としては、例えば、ウインドの開閉の検査を一部省略した旨供述している検査員が存在する。また、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、シートベルトのリトラクタ（引き戻し）作動の検査では、シートベルトを一杯まで引き出して検査するものとされているところ、シートベルトを一杯まで引き出さず、途中まで引き出したのみで検査を行った旨供述し、相良工場においても、同様の行為をしたことがある旨供述している検査員が存在する。当該省略を行った理由として、複数の検査員が、限られた時間の中で多くの検査項目につき検査を行わなければならない時間的なプレッシャーがある旨供述している¹³⁰。

当該省略行為（シートベルトのリトラクタに関するもの以外）が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年10月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は1981年6月から行っていた旨供述しており、また、2016年11月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場については具体的な時期を特定できるような供述は得られなかった¹³¹。また、シートベルト検査の省略行為に限っては、湖西工場においては、ある検査員は1992年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年12月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は1981年6月から行っていた旨供述しており、また、2018年10月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2016年3月から2017年12月まで行っていた旨供述している。

(イ) トランスミッションオイルについて不合格とすべきものを合格として処理する行為

AT車及びCVT車について必要とされるオートマチックトランスミッションの検査について、製品検査規格においては、トランスミッションオイルのオイルレベルがゲージの所定の範囲内にあることが合格とされている。しかしながら、湖西工場及び磐田工場において、オイルレベルがゲージの所定の範囲を逸脱しているものについて、不合格とせず検査に合格したものとして処理したことがある旨供述している検査員が存在した。そのうち一部の検査員は、暖機

¹²⁹ そのほか、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、外観・構造検査において不合格とすべきものを合格として処理したことがあると述べる検査員が存在した。もっとも、外観・構造検査のどの個別の検査項目についてであるかは供述から特定にまで至らなかった。

¹³⁰ その他にも、外観・構造検査における検査項目の一部につき検査を失念し、その後にかかる失念に気付いたものの、改めて検査は行わなかったことがある旨供述している検査員も複数存在した。失念した理由として、一部の車種のみ新しい機能が搭載され、検査項目が追加された場合において、当該機能が搭載されている車種と搭載されていない車種を同時期に検査する中で混乱が生じたことを挙げる検査員もいた。

¹³¹ もっとも、2019年1月までそのような行為が行われているのを見た旨供述している検査員もいた。

が不十分な状態で当該検査を行うと不合格の結果となる場合が多く、そのようなときに当該処理が行われた旨供述している。なお、当該行為が行われていた具体的な時期についての供述は得られなかった。

(8) 下回り・エンジンルーム検査等における不適切行為

ア 下回り・エンジンルーム検査等の概要及び社内規程等

全数検査の一工程である下回り・エンジンルーム検査は、車体下部とエンジンルームについて、パイプ・ホースの配管、配線、ボルトの締付や、オイル、燃料及び排気の漏れがないこと等を主に検査員の目視又は手感により確認する検査工程である。下回り検査は、担当の検査員が、「ピット」と呼ばれる床下の作業スペースから、検査対象車両の車体下部を見上げる状態で検査を行う。

また、下回り・エンジンルーム検査とは別の検査工程であるが、エンジン及び排気に関連する全数検査の一工程として、アイドリング回転速度、排出ガス濃度、排出ガスコントロール装置等の検査を行うエンジンコントロールシステム検査がある。

イ 判明した事実

(ア) 排出ガスコントロール装置のシステムチェックについて不合格とすべきものを合格として処理する行為

エンジンコントロールシステム検査においては、排出ガスコントロール装置のシステムが正常なことを ECU テスタにより検査するところ、湖西工場において、複数の検査員が、当該システムチェックにおいて不合格とすべきものを合格として処理した旨供述している。

当該行為が行われていた時期については、ある検査員は 2018 年 9 月頃まで行っていた旨供述している。

前記(1)のとおり、スズキの ECU テスタは、アイドリング回転速度、ECU、排出ガスコントロール装置等の検査の合否判定について、検査結果データを記録し、保存している。そして、ECU 検査装置に残された検査結果データによれば、下記表のとおり、2015 年 5 月 1 日から 2019 年 1 月 31 日までの間で不合格判定とされたデータのみが保存されている車両が一定数存在することが判明した。当該検査結果データは排出ガスコントロール装置のシステムチェック以外の検査結果も含むため、これらの不合格判定が全て当該システムチェックに係るものとは限らないものの、当該検証結果は検査員の前記供述を裏付けるものともいえる¹³²。

¹³² なお、アイドリング回転速度の検査においては、アイドリング回転速度が所定の範囲内に収まっていることを確認すべきところ、湖西工場において、検査対象車両の暖機不足のためにアイドリング回転速度が安定せず、合格の範囲内に収まっていないものを合格として処理した旨供述している検査員が存在した。

表8 エンジンコントロールシステム検査

| 工場 | 結果 |
|------|------------------|
| 湖西第一 | 70,560 台中 82 台 |
| 湖西第二 | 731,368 台中 33 台 |
| 湖西第三 | 801,627 台中 382 台 |
| 磐田 | 837,534 台中 43 台 |
| 相良 | 382,743 台中 9 台 |

(イ) 一部の検査項目について検査を省略する行為¹³³

湖西工場において、複数の検査員が、下回り・エンジンルーム検査における一部の検査項目について検査を意図的に省略した旨供述しており、また、磐田工場においても、当該省略をした旨供述している検査員が存在し、相良工場においても、当該省略行為を見たことがある旨供述している検査員が存在する。そのうち一部の検査員は、より具体的に、時間的余裕がないとき等に、目視による検査項目の一部につき、検査規格に照らして注視・確認することをせず漫然と目を配るのみで検査を終了した旨供述している。

当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また、2015年1月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては具体的な時期についての供述は得られなかった。

(9) 不良発見時の取扱いに関する不適切行為

ア 不良発見時の取扱いに関する社内規程等

完成検査において不良が発見された場合の取扱いについて、製品検査管理規程は、「不良品は、不良内容を記入した『完成車チェックシート』を添付の上、不良箇所の組立担当部署に返品する」ことを定めている。また、検査結果が不良の場合のチェックシートの記入方法については、チェックシート記入標準が定めており、具体的には、チェック欄への×印の記入、不合格を示す位置への検査印の押印等が必要とされる。

そして、担当部署の手直し場又は作業ラインにて不良箇所が修正された後は、製品検査管理規程に従い再検査を行う必要があり、当該再検査に合格した場合、チェックシート記入標準に従い、チェックシートのチェック欄の×印を○で囲い、合格を示す位置に検査印を押印するなどの処理をする（すなわち、再検査の結果が合格であったとしても、チェックシートの記載上、初回の検査が不合格であった旨の記録は確認できることになる。）。

¹³³ 下回り検査のうち燃料漏れ、オイル漏れ及び排気漏れの検査項目については、製品検査規格において、検査対象車両のエンジンをかけた状態で検査する旨定められているところ、湖西工場及び磐田工場の複数の検査員から、エンジンが停止している状態で下回り検査を行った旨の供述が得られた（これらの検査員の中には、国交省による監査の際はエンジンをかけて下回り検査を行うように指示されたことがある旨を述べる者も存在した。）。なお、スズキによれば、検査対象車両は走行検査によって圧力が上がった後に下回り検査工程に搬入されるため、燃料漏れ及びオイル漏れの確認のために、必ずしもエンジンをかける必要はないとのことである。また、排気漏れについても、エンジン停止状態で排気管やその接合部を目視で確認することにより検査が行えるため、必ずしもエンジンをかけて現実に排気漏れが発生しているか否かまで確認する必要がなく、今後、エンジンをかけずに燃料漏れ、オイル漏れ及び排気漏れの検査を行うよう製品検査規格を改定する予定であるとのことである。

その他、検査課は、重要度の高い不良や1日の生産ロット中3個以上の同一不良が発生した場合等には、品質異常処理手順に基づき、責任部署に対して「不良対策書」を発行するものとされている。なお、当該不良対策書の発行は、法令により必要とされる手続ではなく、スズキが任意に定めている社内規程上の手続に過ぎない。

イ 判明した事実¹³⁴

(ア) 上司の指示により不合格であるものを合格として処理する行為

前記アのとおり、完成検査において不良が発見された場合、製品検査管理規程、チェックシート記入標準等に従った一連の手続をとらなければならないところ、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、サイドスリップ等の検査において明らかな不良を発見したが、上司から合格にするよう指示され、当該指示に従い合格として処理したことがある旨供述している。

当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は2008年1月から同年5月まで行っていた旨供述している。磐田工場においては、ある検査員は2008年まで行っていた旨供述している。相良工場においては、ある検査員は2009年頃から2016年頃まで行っていた旨供述している。

(イ) チェックシート上の不良の記録改ざん

前記アのとおり、完成検査において不良が発見された場合、製品検査管理規程、チェックシート記入標準等に従った一連の手続をとらなければならないところ、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、不良箇所の組立や塗装等を行った担当部署からの要請等により、当該手続に従わず、チェックシート上に不良の記録が残らないように改ざんしたことがある旨供述している。

具体的には、不良箇所を発見した場合に、当該不良箇所の手直し・修正は行うものの、車両の組立を行う完成課や塗装課の要請により、チェックシート上は当初から不良の記録をせず、又は一度記載した不良の記録を二重線で消す、チェックシートを再発行するなどして、当初から不良が存在しなかったものとして取り扱った旨供述している。これらの他部署からの要請に従った理由として、部署間に馴れ合いの関係があった旨供述している検査員も存在する。

また、他部署の要請がなくとも、不良の発見に伴い必要となる他部署への返品、再検査、不良対策書の発行等の一連の手続が煩雑であるなどの理由で、不良箇所の手直し・修正は行ったものの、前記と同様の方法で自発的にチェックシートに不良の記録を残さなかったことがある旨供述している検査員も複数存在する。

当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1989年5月から行っていた旨供述しており、また、2018年12月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は1994年から行っていた旨供述しており、また、2019年まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2008年6月から行っていた旨供述しており、また、2018年まで行っていた旨供述している

¹³⁴ なお、以下の本文記載の各行為のほか、製品検査管理規程においては、不良箇所を取り除かれた製品については、原則として初回検査で「良」と判定された項目を除く他の検査項目について再検査を行うことが定められているところ、湖西工場において、検査において不良を発見して修正した後、かかる修正箇所の再検査を行わなかったことがある旨供述している検査員が存在する。

検査員も存在する。

また、スズキでは、検査業務が適切に行われていることの確認のため、検査業務査察手続に基づき検査業務査察を実施しており、あらかじめ意図的に作り出した不良を検査員が発見できるか検証を行っている。しかしながら、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、当該検査業務査察ではないにもかかわらず、査察の対象車両ではない通常の検査対象車両について不良を発見した際、事後的に、当該車両を査察の対象車両であったことにして、発見した不良を当該査察のために意図的に作り出した不良として取り扱うことで¹³⁵、製品検査管理規程、チェックシート記入標準等に従った手続をとらなかった、又は上司等がそのような処理をしたところを見た旨供述している。

当該処理が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は2、3年前に行っていた旨供述している。

なお、本(イ)記載の不適切行為の対象とされた不良の内容としては、検査員によると、クリップ等の欠品や取付不良、ボルトの緩み及び塗装不良等が挙げられた。

(ウ) 不良対策書の発行懈怠

前記アのとおり、完成検査において重要度の高い不良や1日の生産ロット中3個以上の同一不良の発生等所定の品質異常が発見された場合、品質異常処理手続に従い不良対策書を発行しなければならない。しかしながら、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、規程に従えば不良対策書を発行しなければならない場合に該当するにもかかわらず、不良対策書の発行を懈怠したことがある旨供述しており、また、相良工場においても、当該懈怠をしたことがある旨供述している検査員が存在する。そのうち一部の検査員は、当該懈怠は、不良対策書の発行をしないように他部署から要請されたなどの理由により、不良対策書の発行を担当する班長又は組長の判断でなされた旨供述している。

当該行為の時期については、湖西工場においては、ある検査員は2014年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年9月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2009年頃から2018年頃まで行っていた旨供述している。磐田工場においては具体的な時期についての供述は得られなかった。

(10) チェックシートの記入に関する不適切行為

ア チェックシートの記入に関する社内規程等

チェックシートへの検査結果の記入については、製品検査管理規程により、チェックシート記入標準に基づき行うものとされている。そして、チェックシート記入標準は、検査結果が「良」（すなわち合格）の場合、「否」（すなわち不合格）の場合のほか、修正後「良」の場合、修正後「否」の場合、記入ミスをした場合等の様々な場合につき、チェックシートの具体的な記入方法を定めている。例えば、検

¹³⁵ 検査業務査察手続は、「査察は、量産製品で外観、機能、官能（シリンダー音、ギヤー音）等の不良項目を作り込んだものを試料とする」と定めている。かかる規程に従い、査察には通常、査察用に特別に意図的に不良箇所を盛り込んだ車両が使用され、スズキによると、実際の検査で不良が発見された車両を事後的に査察の対象車両扱いとして処理することは想定されていない。

査結果が「良」であることを確認した場合は当該検査項目のチェック欄にレ点を記入し、該当する検査工程の全ての検査項目につきチェック欄にレ点が記入された（すなわち全ての検査につき合格した）場合は、担当検査員が当該検査工程の捺印欄の下段に検査印を押印する。他方、検査結果が「否」の場合はチェック欄に×印を記入して「否」となった検査項目を○で囲み、該当する検査工程のうち1項目でも×印がある場合は、担当検査員が当該検査工程の捺印欄の上段に検査印を押印するものとされている。

また、チェックシートには、サイドスリップ量と制動力等について測定した数値を記入することとなっている。

レ点及び計測値の記入について当該検査工程を担当した検査員自らが記入しなければならないとの明確な規定は置かれてはいないものの、スズキによると、当然、検査を担当した検査員が当該検査の結果につき自ら記入することが前提とされている。

イ 判明した事実

(ア) 他の検査員が記入した不合格の数値を合格範囲内の数値に書き換える行為

前記アのとおり、チェックシートへの数値の記入は、該当する検査工程を担当した検査員が行うべきところ、湖西工場及び磐田工場において、複数の検査員が、製品検査規格に従えば合格範囲外となるサイドスリップ量や制動力の数値が記入されていることをその他の工程において発見した場合に、自ら当該検査を担当していないにもかかわらず、当該数値を合格範囲内の任意の数値に書き換えたことがある旨供述している。なお、当該記入を行う際に、該当する検査項目について検査結果が合格であったことを当該検査工程の担当検査員に確認したか否かについては、具体的な供述は得られなかった。

当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年8月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は2015年1月から2018年6月まで行っていた旨供述している。

(イ) 記入漏れのレ点及び数値を記入する行為

前記アのとおり、チェックシートへのレ点及び数値の記入は、該当する検査工程を担当した検査員が行うべきところ、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、その他の工程又はFC工程の完了後において、レ点及び数値の記入漏れを発見した場合に（ただし、該当する検査項目について合格の検査印は押印されている。）、自ら当該検査を担当していないにもかかわらず、レ点及び合格範囲内の任意の数値を記入したことがある旨供述している。当該記入を行う際には、記入漏れがある検査項目について検査結果が合格であったことを当該検査工程を担当した検査員に確認した旨供述している検査員も存在する一方で、担当検査員に何ら確認せずに記入を行った旨供述している検査員も複数存在する¹³⁶。また、記入漏れではないが、記入された数値が読みにくかったために、合格範囲内の任意の数値に書き直した旨供述している検査員も存在する。当該行為に及んだ理由として、再検査等をする時間的余裕がな

¹³⁶ なお、数値の記入漏れを発見した場合に、製品検査規格に基づき合格の範囲内の数値であったことについては担当検査員に確認したが、正確な数値については確認できないまま、合格範囲内の任意の数値を記入した旨供述している検査員も存在する。

い旨供述している検査員も存在する。

当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年10月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は2001年7月から行っていた旨供述しており、また、2018年12月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2014年8月から行っていた旨供述しており、また、2019年1月まで行っていた旨供述している検査員も存在する¹³⁷。

(ウ) 検査前に記入する行為

前記アのとおり、チェックシートの記入に当たっては、検査結果が「良」であることを確認した後にレ点の記入を行い、また、該当する検査工程につき全てのレ点が入力されたことを確認した上で当該検査工程につき合格の検査印を押印すべきところ、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、担当する検査項目につき実際に検査を行うよりも先に、チェックシートにレ点を記入し、又は合格の検査印を押印したことがある旨供述している¹³⁸。当該行為をした理由として、検査工程の途中で都度チェックシートに記入する時間的余裕がない旨供述している検査員も存在する。

当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1984年10月から行っていた旨供述しており、また、2019年1月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は1987年7月から行っていた旨供述しており、また、2018年7月まで行っていたと述べる検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2007年6月から行っていた旨供述しており、また、2019年1月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。

さらに、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、特に下回り・エンジンルーム検査において、エンジンルーム検査の担当検査員が、下回りの検査を担当していないにもかかわらず、あらかじめ下回り検査のレ点を記入するという行為がなされた旨供述している¹³⁹。

当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は1981年6月から行っていた旨供述しており、また、2018年7月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2008年6月から同年11月まで行っていた旨供述している。

¹³⁷ そのほか、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、チェックシートに押印ミスを発見した場合に、他人の印鑑を無断で使用して押し直したことがある旨供述している検査員も存在する。

¹³⁸ なお、これらの検査員の中には、国交省等による監査の際には、上司からレ点をあらかじめ打つことや、検査印を先に押すことをやめるように指示されたことがある旨供述している者も複数存在する。

¹³⁹ なお、類似する行為として、湖西第二工場においては、チェックシート上で1つの検査工程とされる500番工程に、順にサイドスリップテスト、ドラムテスト、ブレーキテストによる検査が含まれるところ、当該工程を担当する検査員がドラムテストによる検査まで終了した時点で休憩時間となり、当該休憩時間をもって当該500番工程の担当検査員が交代する場合に、ブレーキテストによる検査が完了していないにもかかわらず、交代前の検査員が500番工程につき合格の検査印を押印することがあった旨供述している検査員が複数存在する。

(11) その他の問題点・不適切行為

ア 電装検査の一部の検査項目について検査を省略する行為

(ア) 電装検査に関する社内規程等

全数検査の一工程である電装検査は、各種の警告灯、ヘッドライト、車幅灯等の点灯・消灯、方向指示器や非常点滅表示灯の点滅、警音器その他の各種ブザー、ワイパー及びエアコンの作動等、電装類の検査を行う検査工程である。

(イ) 判明した事実

湖西工場において、複数の検査員が、電装検査における一部の検査項目について検査を意図的に省略した旨供述している。より具体的には、1台の車両につき検査すべきリモコンやキーが2つある場合に、そのうち1つしか検査しなかった旨供述している検査員も存在する。

当該行為が行われていた時期については、ある検査員は1995年4月から行っていた旨供述しており、また、2018年まで行っていた旨供述している検査員も存在する。

イ 欠品車両等の検査

(ア) 欠品車両等の検査に関する社内規程等

スズキによると、欠品がある車両について完成検査を行ってはならないことを明示的に定めた社内規程はないが、過去に国交省から指導を受けたこともあり、欠品のある車両は完成検査を禁止している。

また、工程別チェックシートに不良がある車両の検査については、磐田工場及び相良工場の一部の要領書において明示的に禁止されているほか、スズキによると、明示的な規程の有無にかかわらず、当該検査は全工場における完成検査について原則として禁止されている。

(イ) 判明した事実

前記(ア)のとおり、欠品がある車両については完成検査を行ってはならないところ、湖西工場、磐田工場及び相良工場において、複数の検査員が、一部の部品について欠品がある車両について完成検査を行ったことがある旨供述している¹⁴⁰。当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1989年5月から行っていた旨供述しており、また、2019年1月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は1987年7月から行っていた旨供述しており、また、2018年7月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2007年6月から行っていたと述べており、また、2017年頃まで行っていたと述べる検査員も存在する。

また、前記(ア)のとおり、工程別チェックシートに不良がある車両についても完成検査を行ってはならないところ、湖西工場、磐田工場及び相良工場にお

¹⁴⁰ ただし、かかる供述をする検査員の多くは、欠品していた部品を取り付けた後に、当該部品や当該部品に関連する部分について検査を行った旨供述している。

いて、複数の検査員が、当該車両について完成検査を行ったことがある旨供述している。当該行為が行われていた時期については、湖西工場においては、ある検査員は1992年4月から行っていた旨供述しており、また、2019年1月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。磐田工場においては、ある検査員は1985年から行っていた旨供述しており、また、2019年1月まで行っていた旨供述している検査員も存在する。相良工場においては、ある検査員は2008年から2016年まで行っていた旨供述している。

(12) 上位者の認識

ア 組長の認識

検査課の組長の中には、過去に現場の検査員として完成検査に従事していた際に、前記(1)から(11)の不適切行為等の一部を自ら行ったことがある、又はそれらが行われていることを認識していた旨供述している者が複数存在する。これに加えて、組長になった後において検査員が当該行為等を行っていることを新たに認識した者も存在する。

これらの組長のうち一部は、組長となった後、検査員が当該行為等を行っていることを現認した場合等は、当該行為等を行わないよう注意又は指導した旨供述している。他方で、そのような場合にも特段注意又は指導はしなかった旨供述している組長も存在する。例えば、前記(5)イ(ア)又は(イ)の前照灯主光軸検査における不適切行為について、当該行為を行う検査員がいることは認識していたが、それを止めさせる指示は特段していない旨供述している組長が存在する。

さらに、前記(10)イ(イ)の記入漏れのレ点及び数値を記入する行為については、記入漏れを見つけた検査員から報告又は相談を受けた際に、検査に合格しているのであれば任意の数値を記入するよう指示した旨供述している組長も複数存在する。

もっとも、多くの組長の供述によれば、不適切行為等について、組長自らが検査員に対して積極的に指示したことまでは窺われなかった。また、不適切行為等は検査員により不定期に行われ、班長又は組長に対する相談、報告等も特段なされない場合が多いと考えられることから、いずれの組長についても、不適切行為等のうち一部については存在又はその可能性を認識していたとしても、その他の多くの不適切行為等に関しては認識がなかったものと思われる。

イ 課長以上の役職者の認識

検査課の課長の中にも、前記アの組長同様、過去に現場の検査員として完成検査に従事していた際に、前記(1)から(11)の不適切行為等の一部を自ら行ったことがある、又はそれらが行われていることを認識していた旨供述している者が複数存在する。もっとも、いずれの課長についても、課長となった後に、組長、班長又は検査員に対して当該行為等を指示したことまでは窺われず、また、不適切行為等は検査員により不定期に行われ、検査員から班長、組長を経て課長にまで相談、報告等がなされる場合は少ないであろうことから、多くの不適切行為等については認識していなかったものと思われる。

他方、各工場の工場長は、前記の不適切行為等についていずれも具体的に認識していなかった旨供述している。工場長が日常的に完成検査の現場にて検査員を監督するものではなく、また、個別の不適切行為等について検査員から班長、組長、課長等を経て工場長にまで相談、報告等がなされる場合は少ないであろうことから、工場長が当該行為を認識していないことは不自然ではないものと考えられる。

2 豊川工場及び浜松工場において判明した事実（二輪自動車）

(1) 概要

ア 調査結果の概要

本調査チームは、スズキが2018年7月まで二輪自動車を生産していた豊川工場及び同年9月以降、二輪自動車を生産している浜松工場に関して、完成検査工程における全数検査及び抜取検査のうち燃費・排ガス測定以外の諸元値計測及びテストコースでの測定全般を対象として、何らかの不適切行為が行われていなかったかについて検証を行った。なお、燃費・排ガス測定に関する検証により判明した事実については、前記第3のとおりである。

その結果、主に本件ホットラインを通じた通報、本件アンケートの記載内容、検査結果データ（以下で定義する）の検証及び検査員のヒアリングを通じて、以下に挙げる不適切な行為の存在が明らかになった。ただし、これらの不適切行為が行われていた車両、具体的時期等の情報については、検査機器に保存された検査結果のデータ検証が可能な行為類型については一定程度具体的な記録が確認できたものの、完成検査工程プロセスの性質上、客観的記録・資料に乏しく、また検査員の記憶にも曖昧な点が見られることから、明確に特定するには至らなかった。そのため、後記各行為類型の項目ではこの点に関する一部の検査員の供述を記載することとされている。

検査規格及び検査方法の概要については製品検査規格に、具体的な作業手順は要領書に記載されており、検査対象車両が各検査項目につき検査規格に適合しているか否かを所定の検査方法により判定することとされている。

イ 検査結果データの検証

なお、両工場のマルチドラムテスト、ABSテスト及びヘッドライトテストは、各検査の計測値及び合否判定のデータ（以下、本2において「検査結果データ」という。）を記録しており、検査結果データは検査機器本体とスズキのバックアップサーバーにおいて一定期間保存されている。検査結果データは、原則として車台番号¹⁴¹と共に記録されているため、どの車両についての検査結果データであるかを特定することが可能である。

また、四輪自動車と同様、検査結果データは検査を実施するたびに生成され、（再検査等の事情により）同じ車両について複数回同一の検査を行った場合であっても、過去の検査結果データは上書きされず、新たな検査結果データが追加的に生成され、記録される。例えば、ある車両が初回の検査で不合格となり、再検査によって合格となった場合には、当該車両について不合格の検査結果データと、合格の検査結果データの2つのデータが記録されることとなる。

したがって、ある車両について不合格の検査結果データが存在しても、それとは別に合格の検査結果データが存在すれば、当該車両は当該検査について最終的に合格したと判断することが可能である。他方で、不合格の検査結果データしか残存していない車両は、当該検査に合格しないまま完成検査を終了したことが推認される。

本調査では、2015年1月から2018年11月までの間に完成検査の完了処置が行われた車両に係る検査結果データについて検証をし、不合格の検査結果データしか

¹⁴¹ 車台番号については、前記脚注107参照。

残存していない車両の有無及びその台数を確認した¹⁴²。その結果は、後記の各不適切行為の項目で関連する検査機器について記載している。

なお、前記期間において、スズキには検査機器における検査結果データの記録及び保存について明確なルールが存在せず、工場毎に運用が異なっていた。また、検査機器によって導入時期、検査結果データの生成及び記録に関する仕様も異なることから、スズキに保存されている検査結果データの保存期間、車台番号情報の付帯の有無及び記録形式には相当なばらつきがある。さらに、スズキによると、検査機器の改修やデータ保存実施の有無等により一部検査結果データが欠落している期間も存在する。そのため、有効な検証を行うことができる検査結果データの範囲は検査機器及び工場毎に異なる。

(2) 機能検査における不適切行為

ア 機能検査の概要及び社内規程等

機能検査は、全数検査の一部を構成する完成検査であり、主にハンドル、シート、スイッチ類の作動確認、警告灯等を確認する検査である。

イ 判明した事実

(ア) ハンドルの操作力について不合格とすべきところを合格として処理する行為

機能検査においては、ハンドルの操作力を手感で検査しており、当該操作力が所定の検査規格に収まっていなければ不合格となる。しかしながら、複数の検査員が、ハンドルの操作力が不合格であることが手感により明らかであった場合でも、検査規格所定の数値を超える程度が軽微と感じられたときには、合格として処理した旨供述している。

ある検査員は、ハンドルの操作力が規格を超える程度が大きい場合には不合格としているが、規格を超えている程度が軽微であれば問題ないと班長や組長が述べていたことや検査員自身もそのように考えていたことから、当該行為を行っていた旨供述している。

当該行為が行われていた時期について、ある検査員は、2000年からこのような行為を行った旨供述しており、複数の検査員が浜松工場においてもこのような行為を行っていた旨供述している。

(3) 走行検査における不適切行為

ア 走行検査の概要

全数検査の一工程である走行検査は、マルチドラムテスト上で車両を走行させて緩急加減速を行うこと等により、エンジン、車体等、クラッチ、トランスミッション、ブレーキ等に関する異常の有無を確認する検査である。

¹⁴² 四輪自動車に関する検査結果データに関して前記脚注 109 及び 110 で記載した内容は全て二輪自動車に関する検査結果データに関しても当てはまるため、以下の二輪自動車に関する記述の前提としても前記脚注 109 及び 110 で記載した内容を参照されたい。

イ 判明した事実

(ア) 一部の検査項目について検査を省略する行為

製品検査規格及び要領書は、走行検査において、急加減速及び緩加減速を行い、トランスミッションの変速、ギヤ抜け、エンジン回転計（車載）の指針作動、各部の異音・異常音等を検査すると定めている。

しかしながら、複数の検査員が、走行検査における緩加減速による検査を行わなかった旨供述している。当該検査員らは、当該行為の理由として、走行検査に要する時間を節減する必要があることを挙げている。当該行為が行われた具体的な時期は特定することはできなかったものの、少なくとも浜松工場移転後に当該行為が行われたとの供述はなかった。

(4) 前照灯主光軸検査における不適切行為

ア 前照灯主光軸検査の概要

前照灯主光軸検査は、全数検査の一部を構成する完成検査であり、ヘッドライトテスタと呼ばれる検査機器を用いて、ヘッドライト¹⁴³の主光軸及び光度に関する検査を行う工程である。製品検査規格及び要領書によれば、前照灯主光軸検査の検査方法は、以下のとおりである。

ヘッドライトの主光軸については、1名乗車状態¹⁴⁴でヘッドライトを点灯し、ヘッドライトテスタでヘッドライトの主光軸の位置を測定しながら、当該主光軸の位置が製品検査規格の定める範囲に収まるようにドライバーを用いてヘッドライトの照射角を調整する。ヘッドライトテスタは、当該主光軸の位置が製品検査規格の定める範囲に収まる場合、モニタ上に合格である旨が表示される。検査員は、当該主光軸が製品検査規格の定める範囲に収まっていることを設備の画面上で確認する。

ヘッドライトの光度については、エンジン回転速度をアイドリング状態から4000rpmの間にし、かつ、ヘッドライトを点灯した上、ヘッドライトテスタで計測を行う。ヘッドライトテスタが計測した光度が製品検査規格の定める光度を超える場合、設備の画面上に、光度の数値に加えて、合格である旨が表示され、ヘッドライトテスタが計測した光度が製品検査規格の定める光度を超えない場合、設備の画面上に、光度の数値に加えて、不合格である旨が表示される。検査員は、ヘッドライトテスタが計測した光度が製品検査規格の定める光度を超えていることを設備の画面上で確認の上、画面上に表示されている光度を計測値としてヘッドライトテスタに保存する。

¹⁴³ 製品検査規格は、検査方法につき、車種に応じて異なる定めを置いている。すなわち、ハイビームのみの検査を行えば足りる車種のほか、ロービームの検査をも要する車種、ハイビーム及びロービームが同時に点灯するため、遮光布を用いてハイビームとロービームを各々測定することを要する車種、ハイビーム及びロービームが同時に点灯するものの、遮光布を用いずにハイビームとロービームを併せて測定すれば足りる車種がある。

¹⁴⁴ 豊川工場においては加重装置により、浜松工場においては実乗車により、1名乗車状態を確保していた。なお、浜松工場においても、今後、加重装置を導入することを予定している。

イ 判明した事実

(ア) ヘッドライトの光度検査につき、検査に合格したものの、チェックシートに計測値とは異なる数値を記入する行為

要領書は、ヘッドライトの光度検査につき、チェックシートにおいて、合否の判定を記入することだけでなく、光度の計測値を記入することを求めている。

しかしながら、複数の検査員が、光度検査に合格している車両について、チェックシートに計測値と異なる検査規格範囲内の任意の光度の数値を記入したことがある旨供述している。当該検査員らは、当該行為は、ヘッドライトテストの工程改善¹⁴⁵が行われた2018年10月以降は行われていない旨供述している。

当該検査員らは、当該行為を行う場面として、チェックシートに計測値を記入するまでの間に当該計測値を忘れてしまったものの、ヘッドライトテストに保存された当該計測値を確認することなく、検査規格範囲内の任意の光度の数値を記入した場合のほか、故意に計測値を確認することなく、検査規格範囲内の任意の光度の数値を記入した場合がある旨供述している。また、当該検査員らは、当該行為を行った理由として、①光度検査に合格していることを確認していたため、チェックシートに記入された光度の数値の正確性が重要ではないと考えていたこと、②ヘッドライトテストに表示される光度の数値がヘッドライトテストに計測値として保存してから間もなく消えてしまう仕様であったこと、③豊川工場にはヘッドライトテストが1台しか設置されておらず、ヘッドライトの検査を待つ後続の車両及び検査員が多くいたため、チェックシートに計測値を記入する前に車両を移動する必要がある、チェックシートに記入するまでの間に計測値を忘れてしまったこと等を供述している。

(5) ブレーキ検査における不適切行為

ア ブレーキ検査の概要

ブレーキ検査は、全数検査の一工程であり、マルチドラムテスト及びABSテストを用いて、ABS装置（ABS装置装着車両のみ）、ブレーキの引きずり、制動力等を検査するものである。

例えば、ABS装置の作動は、マルチドラムテスト上で車両をABSテストに接続した上、設備の画面上の指示に従ってブレーキ操作を行い、ABSテストがABS装置の作動を確認する。また、ブレーキの引きずりは、マルチドラムテスト上で1名乗車状態を維持し、ブレーキを作動させない状態における前輪・後輪の回転抵抗値が検査規格値以下であることを確認する。制動力は、マルチドラムテスト上で1名乗車状態を維持し、ブレーキを作動させた状態における前輪・後輪の回転抵抗値が検査規格値以上であることを確認する。

¹⁴⁵ 検査員は、2018年10月以前においては、設備の画面上に表示された光度を記憶し、前照灯主光軸検査が完了した車両をヘッドライトテスト外に搬出した後に当該記憶した光度をチェックシートに記入していた。ヘッドライトテストの工程改善が行われた2018年10月以降においては、車両をヘッドライトテスト外に搬出する前に設備の画面上に表示された光度をチェックシートに記入し、設備の画面上に表示された光度の数値とチェックシートに記入した光度の数値を照合した上、設備の画面上の表示をデジタルカメラで撮影している。さらに、FC工程を担当する検査員は、当該デジタルカメラで撮影した設備の画面上の光度の数値とチェックシートに記入された光度の数値を照合している。

イ 判明した事実

(ア) ABS 検査につき、マルチドラムテスト上の検査が不合格である場合において、実走行により再度検査を行った行為

製品検査規格は、マルチドラムテスト上で ABS テスタを使用して ABS 検査を実施することを定めている。しかしながら、複数の検査員が、ABS 装置が不合格となった場合において、マルチドラムテスト上で ABS テスタを使用せずに、実走行を行った際に ABS が作動していることを確認したことをもって、合格と処理したことがある旨供述している。当該検査員らは、当該行為を行った理由として、豊川工場の設備の不具合により、設備の画面に表示されるブレーキ操作の指示が、ABS テスタが特定の車種の ABS 装置の作動を検出するのに適したタイミングとなっておらず、当該車種の車両の多くが ABS 不合格と判定されてしまったことがあった旨供述している。

当該行為が行われた車種及び時期につき、ある検査員は、AN400（2017 年 1 月まで生産していた。）の後輪の ABS を対象として当該行為を行ったことがある旨供述している。なお、当該行為が行われた時期について、浜松工場移転後に当該行為が行われたとの供述はなかった。浜松工場の ABS テスタに残されていた検査結果データを検証したところ、検査結果データが残されていた 2018 年 9 月 11 日以降において、ABS 検査について不合格判定とされたデータのみが保存されている車両は存在しなかった。当該検証結果は、浜松工場移転後に当該行為が行われた旨の供述がないことと整合している。

なお、スズキによれば、実走行を行った際に ABS が作動していることを確認したとしても、マルチドラムテスト上で ABS テスタを使用して検査した場合と同様、ABS 装置の性能が保証されているとのことである。

(イ) ブレーキの引きずり検査について不合格とすべきものを合格として処理する行為

ブレーキの引きずり検査において不合格の判定がされた車両については、チェックシートに不合格である旨を記入し、必要に応じて組立担当課にて修正作業を行い、再検査を行うことになっている。

しかしながら、複数の検査員が、ブレーキの引きずりにつき不合格の判定がなされた車両について、チェックシートに合格したのものとして記入し、再検査を行わなかったことがある旨供述している。当該検査員らは、当該行為が行われた理由として、大型の車両を中心にブレーキの引きずりの検査が不合格となることが多かったこと¹⁴⁶、ブレーキの引きずりの検査の結果が不合格であったとしても、当該検査を終了して次の検査工程に進むことができたこと、検査員の間において、ブレーキの引きずりの規格値が必要以上に厳しく、別の検査工程で車輪を足で蹴って車輪が回ることを確認することにより、ブレーキの引きずりが生じていないことを確認できると認識されていたことを挙げている。当該行為が行われた時期は特定できなかつたものの¹⁴⁷、浜松工場の ABS テスタに残されていた検査結果データを検証したところ、検査結果データが残されていた 2018 年 9 月 4 日以降において、引きずり検査について不合格判定とされた

¹⁴⁶ 当該検査員らは、ブレーキの引きずりの規格値は、全車種に共通した規格値が設定されていたが、大型の車両は、重量が大きく、引きずりの計測値が大きくなりがちであった旨供述している。

¹⁴⁷ ブレーキの引きずりの規格値が 2013 年 9 月に大幅に下げられており、同月より前に当該行為が行われた旨の供述をする検査員は存在しない。

データのみが保存されている車両はなく、浜松工場では当該行為が行われなかったことを確認した。

(6) 速度計検査における不適切行為

ア 速度計検査工程の概要

速度計検査は、全数検査の一工程であり、マルチドラムテストを用いて、速度計の指示誤差及び表示振れを確認する検査である。

例えば、指示誤差については、マルチドラムテスト上で1名乗車状態を維持し、自転するローラーの速度が40km/hに達した時点における車両の速度計の指示値を目視し、指示誤差が検査規格内であることを確認する。検査員は、チェックシートの記入欄に合格を示すレ点を記入するとともに、指示誤差の値を記入する。

イ 判明した事実

(ア) 速度計の指示誤差の検査につき、検査に合格したものの、チェックシートに計測値とは異なる数値を記入する行為¹⁴⁸

要領書は、速度計の指示誤差の検査につき、チェックシートにおいて、合格の判定を記入することだけでなく、速度計の指示誤差の数値を記入することを求めている。しかしながら、複数の検査員が、速度計の指示誤差が合格している車両について、チェックシートに計測値とは異なる検査規格範囲内の任意の指示誤差の数値を記入したことがある旨供述している。当該検査員らは、当該行為を行った理由として、要領書上、速度計の指示誤差を直ちにチェックシートに記入することとされており、他の検査項目を行っている間に忘れてしまったことを挙げた。また、当該行為が行われたのは、速度計の指示誤差をチェックシートに記入するタイミングに関する検査手順の変更が行われた2018年10月頃までであるとの供述があった¹⁴⁹。

(7) チェックシートの記入に関する不適切行為

ア チェックシートの記入に関する社内規程等

チェックシートへの検査結果の記入については、製品検査管理規程により、チェックシート記入標準に基づき行うものとされている。そして、チェックシート記入標準は、チェックシートの具体的な記入方法を定めており、その概要は、前記第

¹⁴⁸ そのほか、製品検査規格及び要領書が、速度計の指示誤差の検査につき、マルチドラムテストのローラーが自転し、その速度が40km/hに達したのち、当該速度が維持されている間に速度計の表示を確認し、その指示誤差が検査規格内にあることを確認することを求めているにもかかわらず、複数の検査員が、マルチドラムテストの設備の画面上に表示されたローラーの速度が40km/hに達したことを目視で確認することなく、速度計が一定の速度を継続して表示していることを目視で確認した上、当該速度により速度計の指示誤差を検査したことがある旨を供述した。当該検査員らは、当該行為を行った理由として、マルチドラムテストが、ローラーの速度が40km/hに達したのち、当該速度が一定時間維持されるように設定されているため、速度計が一定の速度を継続して表示していることを以て、ローラーの速度が40km/hに達したと判断したと述べた。当該行為が行われた時期は、当該検査員らの供述によっては明確に特定することはできなかったものの、浜松工場移転後に行われたとの供述はなかった。

¹⁴⁹ 速度計の指示誤差をチェックシートに記入することとされたのは、2010年1月であるため、早くともそれ以降に行われるようになったと考えられる。

2.4.(3)のとおりである。

イ 判明した事実

(ア) 検査を実施する前にチェックシートに合格である旨を記入した行為

複数の検査員が、担当する検査項目につき検査結果が「良」（すなわち合格）であることを確認した後にチェックシートにレ点を記入すべきであるにもかかわらず、実際に検査を行うよりも先にレ点を記入し、又は合格の検査印を押印したことがある旨供述している。当該検査員らは、当該行為を行った理由として、検査工程の途中で都度チェックシートに記入する時間的余裕がなく、検査結果が不合格であった場合にその旨をチェックシートの備考欄に記載すれば足りると判断した旨供述している。当該行為が行われた時期については、1998年には開始していた旨供述している検査員が存在する。その後、当該行為を是正するように指導がなされたことやチェックシートの記入方法が見直されたこともあり、2019年1月以後当該行為を行ったとの供述はない。

(イ) 検査を担当しなかった検査員が記入漏れのレ点や数値を記入する行為

チェックシートへのレ点や数値の記入は、該当する検査項目を担当した検査員が行うべきところ¹⁵⁰、複数の検査員が、その他の工程又はFC工程の完了後において、レ点や数値の記入漏れを発見した場合に（ただし、該当する検査項目について合格の検査印は押印されている。）、自ら当該検査を担当していないにもかかわらず、レ点や合格範囲内の任意の数値を記入したことがある旨供述している。当該記入を行う際には、記入漏れがある検査項目について検査結果が合格であったことを当該検査項目を担当した検査員に確認した旨供述している検査員も存在する一方で、担当検査員に何ら確認せずに記入を行った旨供述している検査員も存在する。当該行為をした理由として、再検査等をする時間的余裕がない旨供述している検査員も存在する。当該行為が行われた時期は、2008年には開始していた旨供述している者が存在する。当該行為を是正するように指導がなされたこともあり、2018年9月以後行っったとの供述はない。

(8) 不合格発見時の取扱いに関する不適切行為

ア 不合格発見時の取扱いに関する社内規程等

全数検査において不合格が発見された場合の取扱いについて、製品検査管理規程は、「不良品は、不良内容を記入した『完成車チェックシート』を添付の上、不良箇所の組立担当部署に返品する」ことを定めている。また、検査結果が不合格の場合のチェックシートの記入方法については、チェックシート記入標準が定めており、具体的には、チェック欄への×印の記入、不合格を示す位置への検査印の押印等が必要とされる。

そして、担当部署にて不合格の箇所が修正された後は、製品検査管理規程に従い再検査を行う必要があり、当該再検査に合格した場合、チェックシート記入標準に従い、チェックシートのチェック欄の×印を○で囲い、合格を示す位置に検査印を

¹⁵⁰ レ点や計測値の記入について当該検査工程を担当した検査員自らが記入しなければならないとの明確な規定は置かれてはいないものの、スズキによれば、当然、検査を担当した検査員が当該検査の結果につき自ら記入することが前提とされているとのことである。

押印するなどの処理をする（すなわち、再検査の結果が合格であったとしても、チェックシートの記入上、初回の検査が不合格であった旨の記録は確認できることになる。）。

検査課は、重要度の高い不良や1日の生産ロット中3個以上の同一の不良が発生した場合等には、品質異常処理手続きに基づき、責任部署に対して「不良対策書」を発行するとされている。不良対策書の発行は、法令により必要とされる手続ではなく、品質異常に対する処置・対策や品質異常の再発防止に役立たせることを目的として、市場に対する品質保証の観点からスズキが任意に定めている社内規程上の手続に過ぎない。

イ 判明した事実¹⁵¹

(ア) 不良対策書の発行懈怠行為

前記アのとおり、全数検査において重要度の高い不合格や1日の生産ロット中3個以上の同一の不良の発生等所定の品質異常が発見された場合、品質異常処理手続に従い不良対策書を発行しなければならない。しかしながら、複数の検査員が、不良対策書を発行しなければならない場合に該当するにもかかわらず、不良対策書の発行を懈怠したことがある旨供述している。当該行為は、スズキが任意に定めた社内規程上の手続に違反するものの、製品検査規格及び要領書に違反するものではなく、また、完成検査の完了処理がされた車両の性能等に影響するものではない。当該行為の時期は、当該検査員らの供述によっては明確に特定することができなかったものの、浜松工場移転後に当該行為を行ったという供述はない。

(9) 抜取検査における不適切行為

ア 社内規程等

抜取検査は、二輪車製品抜取標準や二輪車騒音抜取標準等の社内規程に基づいて策定された抜取計画に従い、ランダムに抜き取られた車両を対象に、車両寸法及び車両重量等の諸元値の計測、さらにはテストコースにおける騒音の測定等を実施する検査である。

¹⁵¹ 全数検査において特定の検査項目につき不良が発見された車両は、チェックシートに不合格である旨を記載し、必要に応じて組立担当課にて修正作業を行い、再検査を行うことになっている。しかしながら、複数の検査員が、特定の検査項目が不合格であった場合であっても、自ら修正作業を行い、チェックシートに合格である旨を記入したことがある旨を供述した。当該検査員らは、当該行為を行った理由として、組立担当課による修正作業を経て再検査を行うよりも、自ら修正作業を行って合格の判定を行う方が完成検査に要する時間を節減できた旨を供述した。当該行為の対象となった検査項目は、①スロットルグリップの遊び、②ブレーキの遊び、③配線・配管である。①スロットルグリップについて当該行為が行われた時期については、2000年には開始されていた旨を供述する者がおり、自ら修正作業を行わないように指導がなされたこともあり、2018年12月以後行ったとの供述はない。②ブレーキの遊びについて当該行為が行われた時期については、1986年には開始していた旨を供述する者がおり、自ら修正作業を行わないように指導がなされたこともあり、2018年12月以後行ったとの供述はない。③配線・配管について当該行為が行われた時期については、2010年には開始していた旨を供述する者がおり、自ら修正作業を行わないように指導がなされたこともあり、2018年12月以後行ったとの供述はない。

イ 判明した事実¹⁵²

(ア) 一部の検査項目について検査を省略する行為

前記アのとおり、抜取検査における検査項目は多岐にわたるところ、複数の検査員が、一部の検査項目について検査を意図的に省略したことがある旨供述している。具体的には、複数の検査員が、アイドリング時の排出ガス測定の検査につき、アイドリング回転速度が製品検査規格所定の指定回転速度であることを確認していなかった旨供述している。また、班長からの指示により、アイドリング回転数を安定して確認できない際にピックアップセンサーの感度を0にして測定していた旨供述している検査員も存在する。

これらのアイドリング回転速度の確認の省略行為については、当該省略行為を実施していた検査対象車両の生産が終了した2018年3月まで、実施していた旨供述している検査員が存在する。

(イ) タイヤの空気圧を確認、調整しないまま寸法測定、騒音検査及びブレーキ制動力検査を実施する行為

寸法測定、騒音検査及びブレーキ制動力検査においては、タイヤの空気圧を確認・調整すべきことが製品検査規格又は要領書に定められているところ、複数の検査員が、タイヤの空気圧を確認・調整していないにもかかわらず、これらの検査を実施した旨供述している。

当該行為を行った理由として、豊川工場の時代には、空気圧を確認しておらず、他の検査員も確認していなかったこと、班長もこれを黙認していたことを挙げる供述がある。

検査員は、上司により、空気圧の確認を実施するよう指導がなされ、寸法測定及びブレーキ制動力検査については、2018年9月以降は空気圧の確認が行われており、騒音検査については、浜松工場移転後は、空気圧の確認が行われている旨供述している。

(ウ) 風速が測定条件を満たしていないにもかかわらず又は風速を測定することなく、騒音検査を実施する行為

騒音測定標準は、所定の風速以下のときに騒音測定を行うこと及び測定中に風速が当該所定の風速を越えた場合には、再測定を行う旨を規定しているが、複数の検査員が、風速が測定条件を満たしていないにもかかわらず再測定をすることなく又は風速を測定することなく、騒音検査を実施した旨供述している。

当該行為を行った理由として、騒音の抜取検査を実施する竜洋テストコースは、冬場は海沿いであるため風が強く、風速条件を満たさないことが多かったものの、当該抜取検査は竜洋テストコースの班長の協力の下で検査対象車両を竜洋テストコースに移動させた上で実施する必要があるため、当初の検査予定日に実施しないことはスケジュール上難しかった旨供述している検査員が存在する他、せっかく運搬した以上は抜取検査を実施していた旨供述している検査員等が存在する。

検査員は、上司により、風速の測定を適切に実施するよう指導がなされ、測定条件を満たしていないにもかかわらず騒音検査を実施する行為及び風速測

¹⁵² 以下に記載する各行為のほか、2018年2月まで、アイドリング時の排出ガス測定を行う際に、ハイオクガソリン仕様の車両にレギュラーガソリンを使用していた旨を供述する検査員がいた。

定の省略行為のいずれについても、浜松工場移転後は、行われていない旨供述している。

(10) 上位者の認識

ア 組長の認識

検査課の組長のうち、完成検査の現場を担当していた複数の組長の中には、検査を実施する前にチェックシートに合格である旨を記入する行為を目撃して当該行為に及んだ検査員を注意したことがある旨供述している者が存在する。当該組長らは、組長就任後にこれらの不適切行為を認識した場合もあるが、組長就任前に自ら検査員として完成検査に従事した際にこれらの不適切行為を自ら行い又は認識した場合もある旨供述している。このように、当該組長らは、本 2. 記載の不適切行為の一部を認識していた旨供述している。その一方で、当該組長らは、本 2. 記載の不適切行為の多くを認識していたわけではないし、積極的に指示したこともない旨供述している。本 2. 記載の不適切行為の多くが、全ての検査員に共通して検査課全体で実施されたものではなく、個々の検査員の判断により不定期に行われていたこと、組長が常に完成検査の現場を直接監督していたわけではないことに鑑みると、完成検査の現場を担当していた組長らが本 2. 記載の不適切行為の多くを認識していなかったとしても不自然ではないし、積極的に指示していなかったとしても不自然ではない。

これに対し、検査課の組長のうち、管理業務を担当していた組長等は、本 2. 記載の不適切行為を認識していなかった旨供述している。当該組長らが組長就任前に自ら検査員として完成検査に従事した経験に乏しいこと、組長として完成検査の現場を直接監督していないことに鑑みると、当該組長らが本 2. 記載の不適切行為を認識していなかったとしても不自然ではない。

イ 課長以上の者の認識

検査課の課長及び工場長は、本 2. 本文記載の不適切行為についていずれも具体的に認識してなかった旨供述している¹⁵³。

本 2. 本文記載の不適切行為が、いずれも全ての検査員に共通して検査課全体で実施されたものではなく、個々の検査員の判断又は検査員から相談を受けた班長の判断により不定期に行われていたこと、課長及び工場長が、日常的に完成検査の現場を直接監督していなかったことに鑑みると、検査課の課長及び工場長が検査員による不適切行為を認識していなかったとしても不自然ではないものと考えられる。

¹⁵³ なお、検査課の課長及び工場長は、前記脚注 151 に記載の行為については認識していた旨供述している。

第5 検査員の登用手続等に関連して判明した事実

1 湖西工場、磐田工場及び相良工場において判明した事実

(1) 作業訓練期間中における検査補助者による単独の完成検査の実施

ア 判明した事実

依命通達によれば、スズキがあらかじめ検査員として指定していない検査補助者は単独で完成検査業務を行うことはできず、前記第2の5(2)ア(オ)の検査実務管理要領第3.5条②でも明確にされているとおり、完成検査工程内で検査補助者の訓練を行う場合には、教育担当の検査員がマンツーマンによる指導を行う必要があるところ、豊川工場及び浜松工場を除く¹⁵⁴いずれの工場においても、同業他社における完成検査に関する一連の不適切事案が公表され、2017年11月16日に検査実務管理要領及び印鑑管理要領が定められるまでの間、検査員に登用される前の検査補助者が、検査員の監督なく、単独で完成検査を行っていたと認められる。

すなわち、前記第2の5(2)ア(オ)のとおり、スズキにおいては、検査員に登用されるための教育として、3ヶ月の作業訓練を行うこととされているところ、ヒアリングにおいては、当該作業訓練を「検査員になる教育のときに、初めの頃は付きっきりで教えてくれたが、忙しいから知らず知らずのうちに離れていって、全部に習熟していないのに一人で完成検査をすることがあった。」「訓練を始めて1、2ヶ月すると付き添いの人が付いたり付かなかったりするようになり、登用試験前の完成検査に慣れた頃からは一人で完成検査を行っていた。」等、作業訓練の期間において、検査補助者であったにもかかわらず、検査員の監督なく、単独で完成検査を行った旨を複数の検査員が供述している^{155, 156}。

また、組長や班長の中には、自分自身が検査補助者であった際に、検査員の監督なく、単独で完成検査を実施したことはもとより、教育担当として検査補助者の作業訓練を担当した際にも、検査補助者に単独で完成検査を行わせた旨供述している者がおり、「これまで10年以上にわたって指導を行ってきたが、自分の検査印を貸して検査補助者に完成検査を行わせた。」「検査員になるまでの間、班長から検査印を借りて完成検査を行っていたため、班長になった後も教育を担当した検査補助者に検査印を貸して完成検査を行わせていた。」と供述するなど、長期にわたり

¹⁵⁴ ヒアリングの結果、豊川工場において登用された検査員には検査補助者であった間に単独で型式指定の対象となる二輪自動車の完成検査業務を行ったことがある旨を明確に供述する者は存在しなかった。

¹⁵⁵ 一定数の検査員は検査補助者であった間に単独で完成検査を行ったことはない旨の供述をしている。

¹⁵⁶ なお、上記供述を行っている検査員の中には、同業他社における完成検査に関する一連の不適切事案が公表され、検査実務管理要領及び印鑑管理要領が定められる以前において、国交省等による監査の際、上司から、普段とは異なり検査補助者を完成検査ラインから外し、休憩所や別室等での待機を命じたり、完成検査以外の工程（外観検査等）に回したり、検査補助者が完成検査を実施することを止めさせ、指導している検査員の横につかせるよう特別に指示されたことがある旨供述している者も複数存在する。この点、「検査補助者が完成検査をすることは良くないことであるとの認識があつて検査補助者をラインから外した。」旨供述している者も存在するものの、「それ自体悪いことだとは思わなかった。」旨供述している者も存在しており、また、監査への対応として、「手際が悪いことが目につくことから、ミスをしやすような検査員をラインから外したり担当工程を変えたりしたといった必ずしも不適切行為と結びつくとはいえないような行為をした。」旨供述している者も存在する。また、「監査対応で忙しく検査補助者を教育する余裕が無いためラインから外した。」との理由を供述している者もあった。この点、ヒアリング結果によってどの時期のどの様な監査の際にかかる行為が行われたかの特定には至らなかったこと、検査員らの認識にもばらつきがあることから、監査の際に検査補助者をラインから外すこと等をもって、検査補助者に単独で完成検査を行わせることにつき、現場の役職者を含め、不適切であるとの認識がなく、疑問が持たれないまま行われてきたことを否定する事情とまでは認められないと考えられる。

検査補助者に完成検査を行わせるという実態があった可能性がある。

もっとも、検査補助者であるにもかかわらず、検査員の監督なく、単独で完成検査を行った旨供述する検査員は、いずれも少なくとも1週間から1ヶ月程度は班長又は教育担当の検査員¹⁵⁷から完成検査工程について学んだ上で、完成検査を単独で行っていた旨供述しており、検査員の指導、監督を受けることなく、作業訓練の全期間について単独で完成検査を行っていた旨供述している検査員は存在しなかった。また、検査員の作業訓練の指導を担当した経験のある現場の役職者には、スキルが一人で作業できる程度のレベルになった検査補助者に単独で作業させており、レベルが達しない検査補助者には単独で完成検査を行わせたことはない旨供述している者も存在する。これらの供述からは、検査補助者に完成検査を実施させる場合においても、教育担当の検査員により一定程度習熟したと判断された場合に、検査員の監督なく、単独で完成検査を実施させていたことが窺われる¹⁵⁸。

検査補助者が検査員の監督なく、単独で行った旨供述している完成検査工程については、主に塗装品質等の商品性の確認を行っている外観検査であった旨供述している者も一定数存在するものの、制動力検査を始めとする保安基準適合性の確認に関わる完成検査を単独で行った旨供述している者も複数認められる。したがって、正式に登用される前の検査補助者が検査員の監督なく、単独で実施した業務には、検査員の資格が必要となる、完成検査も含まれていた可能性が高い。

イ 不適切行為の時期及び背景

(ア) 不適切行為の時期

前記アの不適切行為の始期については、後記のとおり工場によって区々である。他方、スズキにおいては、社内規程の見直しを検討する中で、作業訓練及び検査印の管理に関する運用の社内統一を図って、2017年11月16日に、検査実務管理要領及び「完成検査用印鑑の管理要領」(SIS9344)(以下「**印鑑管理要領**」という。)が制定されて以降、検査員に配布される検査印が厳格に管理されることとなり、また、検査補助者が検査補助者であることを示すバッジ及びベストを着用することが義務付けられた。ヒアリング及び本件アンケートにおいては、検査実務管理要領及び印鑑管理要領が作成された以降に、検査補助者であるにもかかわらず単独で完成検査を実施した旨供述し又は回答する者は認められない。

以下、各工場における不適切行為の始期及び終期について詳述する。

(i) 湖西工場

湖西工場において登用された検査員であり、検査員に登用される前に検査員の監督なく、単独で完成検査を行った旨供述している者の供述によると、湖西工場においては、遅くとも1983年頃から検査補助者のみによる完成検査が行われていた可能性がある。また、2015年頃までに検査員に登用された複数の者が検査補助者であった間に単独で完成検査業務を行ったことがある旨供述している。

¹⁵⁷ 多くの場合、教育担当の検査員は班長であった。

¹⁵⁸ もっとも、検査補助者がどの程度習熟すれば単独で完成検査を行わせて良いかについての客観的に明確な判断基準は存在せず、検査補助者であるにもかかわらず単独で完成検査を実施した旨供述している検査員の中には、「検査課に配属されて3日程しか経っていないにもかかわらず、単独で完成検査を実施していた。」旨供述している者もわずかながら存在する。

他方、2018年以降に登用された検査員は、検査補助者であった間には完成検査業務を単独で行ったことはない旨供述しており、その他の多くの検査員も、同業他社における完成検査に関する一連の不適切事案が公表され、2017年11月16日に検査実務管理要領及び印鑑管理要領が定められた以降は、検査補助者に単独で完成検査業務を行わせなくなった旨供述している。また、湖西工場においては、2017年には新たな検査員が登用されていない。

以上の供述に照らせば、湖西工場においては、遅くとも1983年頃から検査補助者が検査員の監督なく、単独で完成検査を実施するといった不適切行為が存在しており、かかる不適切行為は、2015年頃まで検査補助者がいた時期において断続的に継続していた可能性がある¹⁵⁹。

(ii) 相良工場

相良工場において登用された検査員であり、検査員に登用される前に検査員の監督なく、単独で完成検査を行った旨供述している者の供述によると、2009年頃¹⁶⁰検査補助者のみによる完成検査が行われていた可能性がある。また、2017年頃までに検査員に登用された複数の者が検査補助者であった間に単独で完成検査業務を行ったことがある旨供述している。

他方、2018年以降に登用された検査員は、検査補助者であった間には完成検査を単独で行っていない旨供述しており、その他の多くの検査員も、同業他社における完成検査に関する一連の不適切事案が公表され、2017年11月16日に検査実務管理要領及び印鑑管理要領が定められた以降は、検査補助者に単独で完成検査業務を行わせなくなった旨供述している。

以上の供述に照らせば、相良工場においては、2009年頃から検査補助者が検査員の監督なく、単独で完成検査を実施するといった不適切行為が存在しており、かかる不適切行為は、2017年頃まで検査補助者がいた時期において断続的に継続していた可能性がある¹⁶¹。

(iii) 磐田工場

磐田工場において登用された検査員であり、検査員に登用される前に検査員の監督なく、単独で完成検査を行った旨供述している者の供述によると、磐田工場においては、遅くとも1981年頃から検査補助者のみによる完成検査が行われていた可能性がある。また、2017年頃までに検査員に登用された複数の者が検査補助者であった間に単独で完成検査業務を行ったことがある旨供述している。他方、2018年以降に登用された検査員は、検査補助者であった間には完成検査業務を単独で行っていたことはない旨供述しており、その他の多くの検査員も、同業他社における完成検査に関する一連の不適切事案が公表され、2017年11月16日に検査実務管理要領及び印鑑管理要領が定められた以降は、検査補助者に単独で完成検査業務を行わせなくなった旨供述している。

以上の供述に照らせば、磐田工場においては、遅くとも1981年頃から検査補助者が検査員の監督なく、単独で完成検査を実施するといった不適

¹⁵⁹ ただし、湖西工場においては、毎年新たな検査員が登用されているわけではないことから、1986年から2015年の期間においても、かかる不適切行為が行われていない時期も存在する。

¹⁶⁰ 相良工場四輪工場は2008年7月より稼働を開始している。

¹⁶¹ ただし、相良工場においても、毎年新たな検査員が登用されているわけではないことから、2009年から2017年の期間においても、かかる不適切行為が行われていない時期も存在する。

切行為が存在しており、かかる不適切行為は、2017年頃まで検査補助者がいた時期において断続的に継続していた可能性がある¹⁶²。

(イ) 不適切行為の背景

前記(ア)のとおり、スズキにおいては、作業訓練期間中において、検査補助者が完成検査業務を検査員の監督なく、単独で行うという不適切行為が長年にわたって行われていた可能性があるところ、スズキにおいてかかる不適切行為が行われるようになった経緯は必ずしも明らかでない。ただ、現場の役職者である検査員には、「検査現場の人員が足りないため、少しでも早く検査員として登用し、一人で完成検査業務に従事させる必要があった。私は、本社に対して、現場の人員不足を上申したことがあったが、本社は、かかる現場の状況を理解しようとしなかった。」と供述している者も存在しており、完成検査を実施する人員の不足が、このような不適切行為が行われるようになった背景である可能性がある。加えて、検査補助者の教育担当となった経験のある検査員には、「教育側の人員確保や教育するための検査員の時間確保の難しさ」がある、「班長もトラブル対応をしなければならず、ずっと隣で教えてもらえない。」旨供述している者も存在しており、完成検査を実施する者の不足という意味での人員不足だけでなく、教育者の不足という意味での人員不足も、かかる不適切行為が行われるようになった一つの要因であった可能性がある。

また、複数の検査員は、「私が検査補助者だった頃は、検査補助者は皆、上司の命令で単独で完成検査を行っていた。」「検査員になる前に単独で完成検査を行うことが不適切であるとの認識がなかった。」などと供述しており、当該供述からは、現場の役職者を含め誰にも検査補助者が検査員の監督なく単独で完成検査を行うことが不適切であるとの認識がなく、疑問が持たれないまま、上記不適切行為が長年継続されてきたことが窺われる。この点、ヒアリングにおいて、「完成検査制度がどのようなものか理解している。」旨供述している検査員が多数認められた一方で、現場の役職者を含む教育担当であった検査員には、「一人で完成検査ができるようになれば、検査員の資格がなくとも、完成検査を行うことには特段問題がないと考えたため、完成検査を行わせていた。」「完成検査制度等の内容を検査員教育で説明しているが、内容まで十分に理解できていないと思う。」旨供述している者も存在する。中には、「完成検査ではルールを無視する文化があった。」と供述している者も存在するなど、完成検査制度の公益性といった点については、検査員において十分に理解されていなかった可能性があり、その結果、上記のような不適切行為について誰も疑問を持つことができなかつた可能性がある。

ウ 上位者の認識

前記アのとおり、豊川工場及び浜松工場を除くいずれの工場においても、作業訓練期間において検査補助者が完成検査を単独で実施していた実態が認められるところ、組長及び班長についても、自らが検査補助者であった際に単独で完成検査を実施した旨供述している者が複数存在することから、これらの現場の役職者においては、検査補助者に単独で完成検査を行わせる実態があったことを認識していたと認められる。また、湖西工場以外の課長は、いずれも検査補助者が単独で完成検査

¹⁶² ただし、磐田工場においても、毎年新たな検査員が登用されているわけではないことから、1983年から2017年の期間においても、かかる不適切行為が行われていない時期も存在する。

を行っていたことを認識していた旨供述している。

他方、工場長以上の役職者は、同業他社における完成検査に関する一連の不適切事案が公表される以前において、スズキにおいて検査補助者が単独で完成検査を行っている実態について認識していなかった旨述べており、工場長以上の役職者がこれを認識していたと窺わせる事情は発見されていない。

(2) 他人の検査印の使用

ア 判明した事実

前記(1)アのとおり、豊川工場及び浜松工場を除くいずれの工場においても、検査員に登用される前の検査補助者が、組長、班長、教育担当の検査員等によるマンツーマンの指導を欠く状態で単独で完成検査を実施していたところ、前記第2の4(2)イのとおり、検査員は、担当する工程の検査項目について完成検査を行った際には、その結果をチェックシートに手書きで記入した上で、各自の名前が刻印された検査印をチェックシートの所定の欄に押印することとされているところ、スズキにおいては、検査印は、検査員として登用される際に支給されることとなっていたことから、検査補助者は自己の検査印を有していなかった。そこで、検査補助者は、組長、班長、教育担当の検査員等によるマンツーマンの指導を欠く状態で単独で完成検査を実施する際には、組長、班長、教育担当の検査員等の他人の検査印を使用していた。

具体的には、「私が検査補助者だった2～3ヶ月位の間、当時上司であった班長の印鑑を借りて自分で完成検査をしていた。」など、自己が検査補助者であった期間に、教育担当の検査員等から検査印を借り、チェックシートに押印していた旨供述している者が複数認められる。また、教育担当の経験のある検査員においても、検査補助者に対して検査印を貸していた旨供述している者が複数存在しており、中には、「10数年位前から、何人か検査補助者を指導しており、検査補助者教育期間中の1～2ヶ月継続的に渡していた。」などと、長年にわたって検査補助者に対して検査印の貸し渡しを行ってきた旨供述している者も存在する¹⁶³。

検査印は検査員に登用された者のみに支給されていたこと及びこれらの供述に照らせば、組長、班長、教育担当の検査員等によるマンツーマンの指導を欠く状態で検査補助者が単独で完成検査を実施する際には、他人の検査印が使用されていたものと考えられ、当該不適切行為は、検査補助者による完成検査の実施と同様に、長年にわたって続けられてきた可能性がある^{164, 165}。

¹⁶³ なお、検査補助者による押印については、検査印を押印する練習であり、訓練の一環として実施された旨供述している検査員も一定数存在するものの、いずれの検査員も、必ずしも教育担当の検査員等がマンツーマンで指導する状況下で押印されていない旨供述していることから、仮に訓練の一環として実施されていたものであったとしても、このような状況での押印は不適切であったといわざるを得ない。

¹⁶⁴ その他、チェックシートの押印に漏れがあった場合やチェックシートが汚損した場合等にチェックシートを再発行する際、完成検査を実施していない検査員が完成検査を実施した検査員の検査印を押印した事例についても、複数の検査員の供述がある。

¹⁶⁵ 本文に記載した検査印のほか、スズキにおいては、前記第2の4(2)イ記載のとおり、FC工程において完成検査が完了した旨の処理を行ったチェックシートには、検査主任技術者又は登録された検査主任技術者代行者の印が押印されることとなっているところ、四輪工場のうち、湖西工場及び相良工場において、代行者として登録されていない検査員が検査主任技術者代行者の印を押印していた旨の供述が複数得られている。

イ 不適切行為の時期及び背景

(ア) 不適切行為の時期

前記(1)イ(ア)のとおり、湖西工場においては遅くとも1983年頃から、相良工場においては2009年頃から、磐田工場においては遅くとも1981年頃から、検査補助者が単独で完成検査を実施しており、検査補助者による他人の検査印の使用も、同時期から断続的に行われていた可能性がある。

他方で、前記(1)イ(ア)のとおり、同業他社における完成検査に関する一連の不適切事案が公表されて以降は、検査補助者に単独で完成検査業務を行わせることをしなくなったという供述が多数得られていることや、2017年11月16日付けの印鑑管理要領の制定により、検査印の印鑑の管理態勢が厳格化されたことにも鑑みれば、2017年11月以降は、検査補助者が完成検査を実施するに当たり、教育担当の検査員等の検査印を借り、チェックシートに押印するという行為が行われていた可能性は低いと考えられる。

(イ) 不適切行為の背景

スズキにおいて、検査補助者が単独で完成検査を行うようになり、他人の検査印をチェックシートに押印するという不適切行為が行われるようになった経緯は必ずしも明らかでないものの、検査印の管理については、検査印には予備があり、複数の検査印を所持することが可能であった旨、当該予備の検査印の管理は厳重ではなかった旨等、少なくとも他社の完成検査に関する不適切事案が明らかになるより以前は、厳格な運用がなされていなかった旨供述している者が複数存在する。当該供述からは、検査印の管理が適切に行われていなかった状況が窺われ、このような検査印の管理状況が、検査補助者が単独で完成検査を実施するに際して、他人の検査印を使用することを容易にしたと考えられる。

ウ 上位者の認識

前記アのとおり、いずれの工場においても、検査補助者に対して検査印を貸し与えていた事実が認められるところ、組長及び班長についても、自らが検査補助者であった際に印鑑を借りて押印した旨供述している者が複数存在する。また、検査印を貸し渡していたのは組長及び班長を含む教育担当の検査員等であり、実際にも、検査補助者に検査印を貸し渡した旨供述している者も存在する。これらの供述に照らせば、現場の役職者においては、検査補助者に検査印が貸与され、他人の検査印をチェックシートに押印する実態があったことを認識していたと認められる。

また、浜松工場以外の現職の課長は、いずれも検査補助者が教育担当の検査員等の立ち会い無くして他人の検査印を使用していることを認識していた旨供述している。

他方、工場長以上の役職者は、検査補助者が他人の検査印を押印していた事実について認識していない旨供述しており、工場長以上の役職者がこれを認識していたと窺わせる事情は発見されていない。

(3) 検査員による未習熟工程における完成検査の実施について

ア 判明した事実

湖西工場、磐田工場及び相良工場の各工場は、前記第2の5(2)ウ記載の品質マニュアル及び作成ルールを受け、それぞれ、「スキル評価判断基準」(湖西工場)、「相良作業訓練基準」(相良工場)、「スキル評価基準運営要領」(磐田工場)といった評価基準等の詳細を定めた内規を規定し、登用後の検査員の習熟度の管理を行っていた。しかしながら、いずれの工場においても、一部の検査員が、個人スキル評価表上一人で完成検査できるレベルに達していないにもかかわらず、当該習熟していない工程において完成検査を実施させていた可能性がある。

すなわち、ヒアリングにおいて、上記のいずれの工場においても、検査員登用直後に担当した完成検査工程や、工場間の異動直後に担当した完成検査工程について、習熟度が十分でないため、個人スキル評価表で「○」となっている完成検査工程における完成検査業務を一人で行わせていたことがある旨供述している検査員が存在する。また、本件アンケートにおいても、上記のいずれの工場についても、個人スキル評価表で「○」となっている項目であり、一人で行うことができるレベルにあるとされていない完成検査項目について、完成検査業務を一人で行った又は一人で行かせたことがあると回答した者が存在した。

上記のように、少数であるものの、検査員となった後、一人で完成検査を行うことができるレベルにあるとされていない完成検査工程にもかかわらず一人で完成検査を行った旨供述している検査員は、上記のいずれの工場においても存在したため、少なくとも一部には、そのような不適切行為が行われていた可能性がある。

イ 不適切行為の時期及び背景

(ア) 不適切行為の時期

湖西工場の検査員については、1995年頃に前記不適切行為があった旨回答する者がおり、遅くとも同時期頃から前記アの不適切行為が行われるようになった可能性がある。また、直近の時期では2014年頃に前記不適切行為が存在した旨回答する者もおり、少なくとも同時期頃まではこのような不適切行為が存在した可能性がある。

相良工場の検査員については、2017年3月頃に前記不適切行為があった旨回答する者がおり、遅くとも同時期頃からこのような不適切行為が行われるようになった可能性がある。また、直近の時期では2017年10月頃に前記不適切行為が存在した旨回答する者もおり、少なくとも、同時期頃まで、このような不適切行為が行われていた可能性がある。

磐田工場の検査員については、1998年8月頃に前記不適切行為があった旨回答する者がおり、遅くとも同時期頃からこのような不適切行為が行われるようになった可能性がある。また、直近の時期では2012年頃に前記不適切行為があった旨回答する者がおり、少なくとも、同時期頃まで、このような不適切行為が行われていた可能性がある。

もともと、かかる不適切行為を行った旨を回答する者は少数であることから、上記各期間においても、かかる不適切行為がどの程度の頻度で行われ、また、どの程度継続していたかについては明らかではない。

(イ) 背景

前記ア記載の不適切行為を行った経緯については、「検査員になると、まず完成検査ラインに組み込まれて完成検査を行い、教育は後から受けた。」など、検査員登用前に十分な教育を受けずに完成検査工程に配置された旨供述している者が複数認められる。このような供述からは、前記不適切行為の背景として、作業訓練における訓練内容と登用後に担当する完成検査工程との間に齟齬があり、作業訓練が必ずしも十分かつ適切とはいえない完成検査工程について配置される状況が存在したことが窺われる。また、工場間で異動する場合においても、「同じ完成検査項目でも工場毎に手順が異なるため、異動して間もない検査員が、直ぐにラインに入れるわけではないにもかかわらず、完成検査を行っていたのを見たことがある。」旨供述している者が存在しており、検査員登用直後の検査員だけでなく、工場間で異動した検査員についても、同様に作業訓練が必ずしも十分かつ適切とはいえない完成検査工程について配置される状況が存在したことが窺われる。

さらに、スズキにおいては各検査員をどの完成検査工程に配置するかは、現場の班長が決定するものとされていたところ、実際に検査員の配置を行った経験のある検査員の中には、「人が足りないため一人でできない人に一人で完成検査させたこともある。」旨供述している者が存在することから、前記不適切行為の背景には、人員不足が存在した可能性がある¹⁶⁶。

ウ 上位者の認識

湖西工場、磐田工場及び相良工場の各工場における検査員の配置は班長が行っていることから、少なくとも検査員の配置を行う班長についてはこれらのいずれの工場においても、前記の不適切行為について認識していたと考えられる。また、検査員の配置については、班長が単独で決定するのではなく、組長にも相談して行っていたことから、組長においても、前記不適切行為を認識していた可能性がある。

さらに、各検査課の現職の課長の中には、前記の不適切行為について、そのようなことが起こっている可能性は認識している旨供述している者がおり、これらの管理職の一部においても、前記不適切行為を認識していた可能性がある。

他方、工場長以上の役職者がこれを認識していたと窺わせる事情は発見されていない。

(4) 検査補助者教育の実態

ア 判明した事実

(ア) 検査補助者教育における作業訓練の実態

前記第2の5(2)ア(イ)のとおり、スズキにおいては、検査補助者教育として、3ヶ月間の作業訓練を実施することが定められている(検査員教育実施手続第4条)ところ、検査員の供述等によれば、作業訓練の内容等が適切ではないなど

¹⁶⁶ もっとも各工場における班長経験者の中では、担当できると判断する完成検査工程は、求められた時間内に完成検査を行うことができる工程のみであるので、習熟度が十分でない完成検査工程について完成検査を行わせることはないという趣旨の供述をする者の方が多く、後記第6の1のとおり、生産目標を達成することの重要性が強調され、目標達成のために時間内に完成検査工程を完了することが過度に重視される中で、後記第6の2(6)イのとおり、複数部門からの圧力に晒されていた検査課が完成検査すべき車両をできるだけ滞留させないようにしていたという状況の下では、そのような供述にもある程度の合理性が認められる。

^{167, 168}、不適切な実態が存在した可能性がある。

ヒアリング及び本件アンケートにおいては、検査補助者教育の作業訓練を全ての完成検査工程について行っていなかった旨供述している検査員が複数存在する。この点、2017年11月16日に制定された検査実務管理要領においては、

「作業訓練は、検査工程毎に1週間を基本とし、検査担当課長の判断で業務内容に応じて変更することが出来る。」と規定されている(同要領第3.4項①)。スズキによれば、かかる規定は、全ての完成検査工程について作業訓練を実施することを定めた規定であるとのことであり、同要領が制定された以降は、作業訓練を全ての完成検査工程について実施する必要があると解される。他方、同要領が制定される以前においては、いかなる完成検査工程について作業訓練を実施すべきかについて、具体的に定めた規程は存在していなかった。そして、スズキによれば、同要領が制定される2017年11月16日より前は、作業訓練を全工程について実施すべきか否かについては、各工場の裁量に任せられ、工場毎に異なる解釈・運用となっていた可能性がある。このように、全ての完成検査工程について作業訓練を行うべきか否かについては、規程上明確ではなかったことからすれば、作業訓練を行うべき工程の範囲について、各工場において、一つあるいはいずれかの工程について実施することで足りると解釈・運用することも可能であり、そのような解釈・運用が社内規程に反していたとまで解することは困難であると考えられる¹⁶⁹。

作業訓練を一部の完成検査工程については行ったものの全ての完成検査工程については行っていなかった旨供述している前記の検査員の多くは、2017年11月16日より前に登用された検査員であるところ、仮にこれらの検査員が全ての完成検査工程について作業訓練を行っていなかった事実が存在するとしても、前記のとおり、一つあるいはいずれかの工程について実施すればよいと解することも可能であった状況に照らせば、全完成検査工程について作業訓練を実施していなかったとしても、必ずしも不適切であったとはいえない。もっとも、湖西工場については、2017年11月16日以降についても、作業訓練を一部の完成検査工程については行ったものの全ての完成検査工程については行っていない旨供述している検査員が存在する。かかる検査員の供述によれば、前記検査実務管理要領が制定された以降も、一部の工場・検査員については、全ての完成検査工程についての作業訓練を行っておらず、同要領に違反していた可能性がある¹⁷⁰。

¹⁶⁷ いずれの工場においても、作業訓練には、教育担当者から指導を受けることのない時間が含まれていたと回答する者が複数存在した。

¹⁶⁸ 作業訓練の教育担当を行った検査員の本件アンケートの回答の中には、「規定された期間の作業訓練を行っていない。」との回答があったが、その詳細は不明である。この点に関連し、スズキから開示を受けた検査員リスト(検査員の各工場への配属日(検査課及びGSへの配属日を含む。)及び検査員資格認定日(検査員として任命された日)が記載された資料である。)においては、検査課への配属日から3ヶ月を経過していない時点で検査員に登用されたと認められる記載は認められなかった。なお、同検査員リストには誤記と疑われるような記載もあり、教育に関する資料の作成・管理の方法には問題があったと指摘できる。

¹⁶⁹ もっとも、依命通達の趣旨に照らせば、検査員の登用手続については、自動車製作者等として社内規程上明らかにしておくのが望ましく、規定が曖昧であったことは問題であったと指摘できる。

¹⁷⁰ 2017年11月16日以降においては、計画実績表が作成される(検査実務管理要領第3.4項)、湖西工場においては、ヒアリングによると、計画実績表に、ある工程について作業訓練を行ったとして記載されているものの、実際は当該工程ではない工程について作業訓練を行っていた旨の供述があり、実際に実施した工程とは異なる工程を実施した旨が記録されている可能性がある。なお、2017年11月15日以前においては作業訓練について記録が残っておらず確認できていない。

(イ) 座学教育の実態

前記第2の5(2)ア(イ)のとおり、スズキにおいては、検査補助者の教育として、検査員教育実施手続第4条において定める48時間の座学教育を実施することとされているところ、各検査員の供述等によれば、48時間のうち、全部又は一部の座学教育が実施されていない例が存在した可能性がある。

この点、ごく少数であるものの、湖西工場におけるヒアリングにおいて、自らの検査補助者教育期間中に一切の座学教育を受けていない旨供述している検査員が存在しており、一切の座学教育を受けないことが検査員教育実施手続に違反することは明らかである¹⁷¹。

また、本件アンケートにおいて、いずれの工場においても、座学教育の少なくとも一部が規程どおりに実施されなかった例がある旨の回答が複数存在した。いずれの工場においても、座学教育を担当した経験のある組長らも、例えば、1時間実施すべき座学項目について30分しか実施しないなど、所定の時間のうちの一部の時間について、実際は何らの教育を実施していなかったにもかかわらず、実施したこととした経験がある旨回答している。また、検査課の課長の中には、48時間の座学教育を24時間程度で済ませてしまった可能性も否定できない旨供述している者も存在した。このように特定の座学項目の半分程度の時間しか座学教育が実施されていない場合や座学教育として行われるべき合計時間の半分程度の時間しか座学教育が実施されていない場合も、検査員教育実施手続に違反するといわざるを得ない^{172, 173}。

イ 不適切行為の時期及び背景

(ア) 不適切行為の時期

- (i) 2017年11月16日以降についても、作業訓練を一部の完成検査工程については行ったものの全ての完成検査工程については行っていない例

¹⁷¹ 座学教育の実施状況は、検査員教育実施手続第7条第1項に基づき、完成検査担当課の係長又は組長が、「教育実施報告書」に、検査員又は検査補助者の教育の実施状況（教育項目、実施日、実施時間、講師、受講者氏名及び教育内容等）を記載し、検査主任技術者に報告することとされているが、検査員に対するヒアリング結果を踏まえれば、所定の時間の座学教育を実施していない場合においても、教育実施報告書においては、所定の時間の教育を実施したものと記録されていた可能性がある。

¹⁷² 本件アンケートの結果によれば、座学教育の一部が自習によって実施されていた事例が複数存在する。例えば、ヒアリングにおいて、一部の座学項目について講義が行われず、教育担当から現場に備えてある資料を見ようとする旨の指示があった旨供述している者が存在し、教育担当であった班長及び組長においても、テキストを検査補助者に対して読ませておくという自習によって行う座学教育があった旨供述している者が存在する。この点、検査員教育実施手続第6条に「教育の講師」との文言があり、座学教育において講師による講義が行われることが想定されているものの、同規程の解釈上、座学教育において自習が許されないと解することまではできず、上記のように（全ての座学教育項目ではなく）特定の座学教育項目が自習によって行われたことが社内規程に違反するとまではいえないと考えられる。

¹⁷³ 検査補助者教育のほか、登用後の検査員教育においても、座学教育が適切に実施されていなかった可能性がある。具体的には、複数の検査員が、「実際に受講していないにもかかわらず、教育実施報告書にサインするだけで検査員教育を受講したこととしたことがある。」旨供述しており、また、検査員教育を担当したことがある組長から「教育実施報告書上、座学の受講時間を水増しした。」旨の供述等が得られている。実際には、全部又は一部の座学教育を受講していないにもかかわらず、適切に座学を受けたかのように記録されている可能性がある。また、査察についても、複数の検査員が、「不合格となる成績であったにもかかわらず合格となったことがある。」旨回答し、また、査察を担当した検査員からも、「不合格となる成績であったものを合格にした。」旨の供述も得られており、検査員教育としての査察が適切に実施されていなかった可能性がある。

湖西工場においては、2018年2月頃に、全ての完成検査工程について作業訓練を行っていなかったと回答する者が存在する。

(ii) 48時間のうち、全部又は一部の座学教育が実施されていない例

湖西工場において、最も古い時期では1986年4月頃に、直近の時期では2007年12月頃に、全部の座学教育が実施されていないと回答する者が存在する。また、最も古い時期では1984年10月頃に、直近の時期では2014年3月頃に、一部の座学教育が実施されていないと回答する者がいる。

相良工場においては、最も古い時期では2008年7月頃に、直近の時期では2017年10月頃に、一部の座学教育が実施されていないと回答する者がいる。

磐田工場においては、最も古い時期では1981年8月頃に、直近の時期では2018年3月頃に、一部の座学教育が実施されていないと回答する者がいる。

(イ) 背景

(i) 2017年11月16日以降についても、作業訓練を一部の完成検査工程については行ったものの全ての完成検査工程については行っていない例

2017年11月16日に制定された検査実務管理要領において全ての完成検査工程について作業訓練を行うことをスズキとして決定したにもかかわらず、全ての完成検査工程について作業訓練を行っていないことは不適切といわざるを得ない。検査課の課長の中には、「3ヶ月の作業訓練の期間で、全ての完成検査工程を覚えるのは無理である。」旨供述している者も存在しており、全ての完成検査工程で作業訓練を行うというルール設定に無理があった可能性があることに加え、検査員になった際の即戦力とするために、検査員になった後で担当する工程についてのみ作業訓練を行わせるほかなかったという、検査員の人員不足・人材不足が背景にあった可能性がある。

(ii) 48時間のうち、全部又は一部の座学教育が実施されていない例

検査課の課長の中には、「座学教育の講師は組長が行うことになっていたが、通常の業務に加えて座学を行うことは組長のキャパシティを超えるため、資料を渡すことで済ませていた。」旨供述している者や、「組長や班長も各自の業務がある中で、48時間の座学教育を行うのは難しく、24時間程度で済ませてしまった可能性も否定できない。」旨供述している者も存在しており、このような供述から、管理職レベルでの、人員不足・人材不足が窺われる。

ウ 上位者の認識

前記のとおり、作業訓練及び座学教育は、原則として班長又は組長が講師となって実施していることから、少なくとも前記イ(ア)の時期において教育担当の経験がある班長又は組長は、各不適切行為について認識している可能性が高い。

また、検査課の課長の中には、「教育項目毎に定められた教育時間及び合計48時間の座学教育が実施されていなかった。」旨、「所定の時間のうち一定の時間に

ついて、実際は何らの教育が行われなかったにもかかわらず行ったことにした。」旨供述している者も存在しており、また、教育担当の経験がある課長も存在することからすると、課長のレベルにおいても、少なくとも一部の者については、前記不適切行為を認識していた可能性がある。他方で、工場長以上の役職者がこれを認識していたと窺わせる事情は発見されていない。

(5) 検査員登用試験における不適切行為

ア 実技試験の実態

(ア) 判明した事実

前記第2の5(2)ア(イ)のとおり、スズキにおいては、検査補助者は、実技試験及び学科試験を受験し、それぞれ80%以上正答した場合に検査員に登用されるところ、湖西工場、相良工場及び磐田工場では、そもそも実技試験自体が実施されなかった例、検査補助者が受験していない完成検査工程についても合格したかのように記録されている例がある旨供述している検査員が存在する。

(i) 湖西工場

湖西工場では、本件アンケートにおいて、実技試験自体を受験しなかった旨回答する者が複数存在する。

また、ヒアリングにおいて、2017年11月16日以降に行われた実技試験について、一部の完成検査工程しか実技試験を実施していないにもかかわらず、検査補助者が受験していない完成検査工程の実技試験についても合格したかのように記録されている旨供述している者も存在する。この点、実際に行っていない完成検査工程の実技試験を、採点結果を記録する「検査員登用試験（実技）」上、あたかも実施したかのように記載するという行為は、検査員の記録に虚偽の事実を記載する行為であり、不適切なものといわざるを得ない。

(ii) 相良工場

相良工場では、本件アンケートにおいて、実技試験自体を受験しなかった旨回答する者が複数存在する。

(iii) 磐田工場

磐田工場においては、本件アンケートにおいて、実技試験自体を受験しなかった旨回答する者が複数存在する。また、ヒアリングにおいても、検査員に登用される際に実技試験を受験しなかった旨供述している者が存在している。

(イ) 不適切行為の時期及び背景

(i) 不適切行為の時期

湖西工場における、実技試験自体を受験していなかったという不適切行為については、本件アンケートでは、1986年頃、実技試験を受けていなか

った旨回答する者、1989年頃、実技試験を受けておらず、また、その当時実技試験があるという話を聞いたことがないと回答する者が存在する。また、2015年頃にも前記と同様の不適切行為があったと回答する者が存在する。さらに、湖西工場において一部の完成検査工程しか実技試験が実施されていなかったにもかかわらず、採点結果を記録する「検査員登用試験(実技)」上は、あたかも全ての完成検査工程について実技試験を実施したかのように記載されていたという不適切行為については、前記第5の1(5)ア(ア)(i)のとおり、2018年に実施された一部の実技試験にも存在したものと考えられる。

相良工場における、前記第5の1(5)ア(ア)(ii)記載の不適切行為については、本件アンケートでは、2008年頃に実技試験を受けていなかった旨回答する者が存在する。また、2017年頃にも実技試験自体を受けていないと回答する者も存在する。

磐田工場における、前記第5の1(5)ア(ア)(iii)記載の不適切行為については、本件アンケートでは、1981年頃に実技試験自体を受けていなかった旨回答する者及び1987年頃に実技試験自体を受けていなかった旨回答する者がいる。また、本件アンケートでは2013年頃にも実技試験自体を受けていないと回答する者がいる。

(ii) 背景

実技試験自体を受けていなかったという不適切行為の背景として、本件アンケートにおいて、通常の業務に追われ実技試験を実施することは困難であったと思われる旨回答する者が存在する。かかる回答から、業務の多忙を理由として実技試験が行われなかったことが窺われるところ、現場の検査員らが業務の遂行を優先した背景には、前記第5の1(1)イ(イ)においても述べた、完成検査制度の公益性等に対する認識の乏しさ及び完成検査軽視の態度が窺われる。また、湖西工場において、一部の完成検査工程しか実技試験を実施していないにもかかわらず、検査補助者が受験していない完成検査工程についても合格したかのように記録されているという不適切行為についても、その背景には、完成検査制度の公益性等に対する認識の乏しさ及び完成検査軽視の態度が窺われる。

(ウ) 上位者の認識

組長を経験したことのある者の中には、本件アンケートにおいて、実技試験自体を受験しなかった旨回答する者が存在するため、一部の組長は前記不適切行為を認識していた可能性が高い。

また、現職の検査課の課長及び工場長以上の役職者の中で、前記不適切行為を認識していたと明確に供述している者は存在しないものの、現職の課長の中には、組長を経験している者もいることからすると、一部の現職の課長は前記不適切行為が行われていたことを認識していた可能性は否定できない。

イ 学科試験の実態

(ア) 判明した事実

湖西工場、相良工場及び磐田工場において、過去に実施された学科試験には、

その実施方法等が不適切であったものが存在した可能性がある。具体的には、完成検査担当課長等の試験担当者が試験前に直接的又は間接的に受験者に対して学科試験の問題及び解答を知らせていた例、学科試験中に試験担当者が直接的又は間接的に受験者に正解を教えていた例、採点結果を恣意的に調整し、合格点に足りない者であっても合格とした例等の不適切行為が存在した可能性がある。

(i) 湖西工場

湖西工場においては、ヒアリングにおいて、「当時の班長から、事前に試験問題及び解答が知らされていた。」旨供述している者が存在する。また、本件アンケートにおいて、学科試験中に、試験監督者から正解やヒントを教えられた旨回答する者が存在する。

(ii) 相良工場

相良工場においては、ヒアリングにおいて「事前に試験問題と解答が配布されるため、正解が分からなくとも合格することができる。」旨供述している者が存在する。また、本件アンケートにおいて、「学科試験中に、試験監督者から正解やヒントを教えられた。」旨回答する者が存在しており、学科試験に当たって、事前又は学科試験中に解答を知った旨を回答する者が複数認められた。さらに、「本来は合格の点数ではないにもかかわらず合格した。」旨回答する者も存在しており、採点方法が恣意的であった可能性も窺われる。

(iii) 磐田工場

磐田工場においては、本件アンケートにおいて、事前に試験問題が知らされていたと回答する者が複数存在する。また、学科試験中に試験監督者から正解やヒントを教えられた旨回答する者が存在するほか、学科試験の解答が、試験中の受験者の机の上に置かれていた旨供述している者が存在しており、他の工場と同様に、試験中に試験監督者が受験者に解答を教えていた可能性がある。

なお、磐田工場においては、「試験問題は毎回同じである上、試験問題は、誰でも見ることができる状態でデータとして保存されていた。」旨供述している者が存在しており、試験問題の管理状況についての不備も窺われる。

(イ) 不適切行為の時期及び背景

(i) 不適切行為の時期

湖西工場における、試験前に受験者に対して学科試験の問題及び解答を知らせていたという不適切行為について、本件アンケートでは、最も古い時期では 1993 年頃に「学科試験前に試験問題が知らされていた。」旨回答する者がおり、直近の時期では 2010 年頃に同様の旨回答する者が存在する。また、湖西工場における、学科試験中に、試験監督者から正解やヒントを知らされたという不適切行為について、最も古い時期では 2002 年頃に「ヒントを知らされた。」旨回答する者がおり、直近の時期では 2007

年頃に「学科試験中に、試験監督者から正解やヒントを教えられた。」旨回答する者が存在する。

相良工場について、本件アンケートでは、最も古い時期では 2008 年頃にそのような不適切行為があった旨回答する者がおり、直近の時期では 2017 年頃にそのような不適切行為があったと回答する者が存在する。また、相良工場における、学科試験中に、試験監督者から正解やヒントを知らされたという不適切行為について、2017 年頃に「正解やヒントを知らされた。」旨回答する者が存在する。相良工場における試験の採点方法に係る不適切行為については、2008 年頃にそのような不適切行為があったと回答する者が存在する。

磐田工場について、本件アンケートでは、最も古い時期では 2007 年頃に「学科試験前に試験問題が知らされていた。」旨回答する者がおり、直近の時期では 2013 年頃に同様の旨回答する者が存在する。また、磐田工場における、学科試験中に、試験監督者から正解やヒントを知らされたという不適切行為について、2008 年頃に「正解やヒントを知らされた。」旨回答する者が存在する。さらに、2013 年頃には、試験中に解答が机上に置かれており、容易に回答を確認することができる状態であったと回答する者が存在する。

(ii) 背景

試験監督者となった経験のある組長から、「学科試験受験者のレベルが低かったため、事前に出題内容を知らせていた。」旨の供述が得られている。かかる供述からは、完成検査制度の公益性等に対する認識の乏しさ及び完成検査軽視の態度が窺われる。

(ウ) 上位者の認識

検査実務管理要領が制定される 2017 年 11 月 15 日以前においては、ヒアリングによれば、学科試験の監督は、組長が行うものとして運用されていたとのことであり、前記検査員の供述及び回答によれば、前記各不適切行為は、いずれも試験監督者の了知の下に行われたものであることから、前記各不適切行為が行われた学科試験を監督していた組長については、前記不適切行為を当然認識していた可能性が高い。

また、現職の検査課の課長の中には、「不正が行われたという認識はないが、試験環境はあまり厳正なものではなかった。」旨供述している者も存在しており、また一部の課長は組長経験者でもあることに鑑みれば、前記各不適切行為についても認識していた可能性がある。

他方、工場長以上の役職者の中で、前記不適切行為を認識していたと明確に供述している者は存在しない。

2 豊川工場及び浜松工場において判明した事実

(1) 検査員による未習熟工程における完成検査の実施について

ア 判明した事実

浜松工場（豊川工場）は、前記第 2 の 5(2)ウ記載の品質マニュアル及び作成ルールを受け、個人スキル評価表作成マニュアル（浜松工場・豊川工場）という評価

基準等の詳細を定めた内規を整備し、登用後の検査員の習熟度の管理を行っていた。しかしながら、一部の検査員が、個人スキル評価表上一人で完成検査できるレベルに達していないにもかかわらず、当該習熟していない工程において完成検査を実施させていた可能性がある。

すなわち、ヒアリングにおいて、検査員登用直後に担当した完成検査工程や、工場間の異動直後に担当した完成検査工程について、習熟度が十分でないため、個人スキル評価表で「○」となっている完成検査工程における完成検査業務を一人で行わせていたことがある旨供述している検査員が存在する。また、本件アンケートにおいても、個人スキル評価表で「○」となっている項目であり、一人で行うことができるレベルにあるとされていない検査項目について、完成検査業務を一人で行った又は一人で行わせたことがあると回答した者が存在する。

上記のように、少数ではあるものの、検査員となった後、一人で完成検査を行うことができるレベルにあるとされていない完成検査工程にもかかわらず一人で完成検査を行った旨供述している検査員が存在したため、少なくとも一部には、そのような不適切行為が行われていた可能性がある。

イ 不適切行為の時期及び背景

(ア) 不適切行為の時期

浜松工場（豊川工場）については、2004年頃に前記不適切行為があった旨回答する者がおり、遅くとも同時期頃から前記アの不適切行為が行われるようになった可能性がある。また、直近の時期では2019年1月頃に前記不適切行為があった旨回答する者がおり、少なくとも、同時期頃まで、このような不適切行為が行われていた可能性がある。

もっとも、かかる不適切行為を行った旨を回答する者は少数であることから、上記各期間においても、かかる不適切行為がどの程度の頻度で行われ、また、どの程度継続していたかについては明らかではない。

(イ) 背景

前記ア記載の不適切行為を行った経緯については、「検査員になると、まず完成検査ラインに組み込まれて放置されて完成検査を行い、教育は後から受けた。」等、検査員登用前に十分な教育を受けずに完成検査工程に配置された旨供述している者が複数認められる。このような供述からは、前記不適切行為の背景として、作業訓練における訓練内容と登用後に担当する完成検査工程との間に齟齬があり、作業訓練が必ずしも十分かつ適切とはいえない完成検査工程について配置される状況が存在したことが窺われる。また、工場間で異動する場合においても、「訓練期間は1週間もないくらいで、しかも、その期間中も短時間の訓練が断続的にしか行われなかった。」旨供述している者が存在しており、検査員登用直後の検査員だけでなく、工場間で異動した検査員についても、同様に作業訓練が必ずしも十分かつ適切とはいえない完成検査工程について配置される状況が存在したことが窺われる。

さらに、スズキにおいては各検査員をどの完成検査工程に配置するかは、現場の班長が決定するものとされていたところ、実際に検査員の配置を行った経験のある検査員の中には、「人が足りないため一人でできない人に一人で完成検査させたこともある。」旨供述している者が存在することから、前記不適切

行為の背景には、人員不足が存在した可能性がある¹⁷⁴。

ウ 上位者の認識

各工場における検査員の配置は班長が行っていることから、少なくとも検査員の配置を行う班長については豊川工場及び浜松工場においても、前記の不適切行為について認識していたと考えられる。また、検査員の配置については、班長が単独で決定するのではなく、組長にも相談して行っていたことから、組長においても、前記不適切行為を認識していた可能性がある。

他方、課長以上の役職者がこれを認識していたと窺わせる事情は発見されていない。

(2) 検査補助者教育の実態

ア 判明した事実

(ア) 検査補助者教育における作業訓練の実態

検査員の供述等によれば、作業訓練の内容等が適切ではないなど、不適切な実態が存在した可能性がある^{175, 176, 177}。

(イ) 座学教育の実態

各検査員の供述等によれば、48時間のうち、一部の座学教育が実施されていない例が存在した可能性がある。

本件アンケートにおいて、豊川工場においても、座学教育の少なくとも一部について規程どおりに実施されなかった例がある旨の回答が複数存在した。座学教育を担当した経験のある組長らも、例えば、1時間実施すべき座学項目について30分しか実施しないなど、所定の時間のうちの一部の時間について、実際は何らの教育を実施していなかったにもかかわらず、実施したことにした経験がある旨回答している。このように特定の座学項目の半分程度の時間しか座学教育が実施されていない場合も、検査員教育実施手続に違反するといわざ

¹⁷⁴ もっとも習熟度が十分でない完成検査工程について完成検査を行い又は行っているのを見たり聞いたことではないという趣旨の供述をする者の方が多く、後記第6の1のとおり、生産目標を達成することの重要性が強調され、目標達成のために時間内に完成検査工程を完了することが過度に重視される中で、後記第6の2(6)イのとおり、複数部門からの圧力に晒されていた検査課が完成検査すべき車両をできるだけ滞留させないようにしていたという状況の下では、基本的には、検査員は求められた時間内に完成検査を行うことができる工程に配置されていたのではないかと考えられる。

¹⁷⁵ 作業訓練には、教育担当者から指導を受けることのない時間が含まれていたと回答する者が複数存在した。中には、「検査補助者教育期間中に教育担当者が一度だけ完成検査を実演した後、練習するように指示を出して立ち去り、その検査補助者は長時間何をしたらいいのか分からない様子であった状況を目撃した。」旨供述している検査員も存在した。

¹⁷⁶ なお、豊川工場においては、作業訓練が型式認定車に関するいわゆる「出荷検査」のみとなっていた事例が複数存在する。この点、依命通達の趣旨に照らせば、作業訓練にも法令上の完成検査を取り入れるのが望ましいと思われるものの、スズキによると出荷検査であっても検査項目は完成検査と基本的に同一ということであり、そうだとすれば、出荷検査の検査対象車両による作業訓練は「完成検査に必要な知識及び技能」の習得に資するものと考えられることから、作業訓練が「出荷検査」に関してのみ行われていたことが不適切とはいえないと考えられる。

¹⁷⁷ 作業訓練の教育担当を行った検査員の本件アンケートの回答の中には、「規定された期間の作業訓練を行っていない。」との回答があったが、その詳細は不明である。

るを得ない^{178, 179}。

イ 不適切行為の時期及び背景

(ア) 不適切行為の時期

- (i) 48時間のうち、一部の座学教育が実施されていない例

豊川工場においては、最も古い時期では2001年9月頃に、直近の時期では2005年10月頃に、一部の座学教育が実施されていないと回答する者がいる。

(イ) 背景

- (i) 48時間のうち、一部の座学教育が実施されていない例

前記1(4)イ(イ)(ii)同様に、管理職レベルでの、人員不足・人材不足が窺われる。

ウ 上位者の認識

前記1(4)ウ同様に、作業訓練及び座学教育は、原則として班長又は組長が講師となって実施していることから、少なくとも前記イ(ア)の時期において教育担当の経験がある班長又は組長は、各不適切行為について認識している可能性が高い。

他方で、他方、現職の検査課の課長及び工場長以上の役職者の中で、前記不適切行為を認識していたと明確に供述している者は存在しない。

(3) 検査員登用試験における不適切行為

ア 実技試験の実態

(ア) 判明した事実

前記第2の5(2)ア(イ)のとおり、スズキにおいては、検査補助者は、実技試験及び学科試験を受験し、それぞれ80%以上正答した場合に検査員に登用されるところ、浜松工場（豊川工場）においても、本件アンケートにおいて、実技

¹⁷⁸ 本件アンケートの結果によれば、座学教育の一部が自習によって実施されていた事例が複数存在する。例えば、ヒアリングにおいて、教育担当から現場に備えてある資料を見ておくようにとの指示があった旨供述している者が存在し、教育担当であった班長及び組長においても、テキストを検査補助者に対して読ませておくという自習によって行う座学教育があった旨供述している者が存在する。この点、検査員教育実施手続第6条に「教育の講師」との文言があり、座学教育において講師による講義が行われることが想定されているものの、同規程の解釈上、座学教育において自習が許されないと解することまではできず、上記のように（全ての座学教育項目ではなく）特定の座学教育項目が自習によって行われたことが社内規程に違反するとまではいえないと考えられる。

¹⁷⁹ 検査補助者教育のほか、登用後の検査員教育においても、座学教育が適切に実施されていなかった可能性がある。具体的には、複数の検査員が、「実際に受講していないにもかかわらず、教育実施報告書にサインするだけで検査員教育を受講したこととしたことがある。」旨供述しており、また、検査員教育を担当したことがある組長から「教育実施報告書上、座学の受講時間を水増しした。」旨の供述等が得られている。実際には、全部又は一部の座学教育を受講していないにもかかわらず、適切に座学を受けたかのよう記録されている可能性がある。

試験自体を受験しなかった旨回答する者が複数存在する。また、ヒアリングにおいても、検査員に登用される際に実技試験は受けていない旨供述する者が存在する。

(イ) 不適切行為の時期及び背景

(i) 不適切行為の時期

浜松工場（豊川工場）においては、前記(ア)記載の不適切行為については、本件アンケートでは、2005年頃に実技試験自体を受けていなかった旨回答する者及び2006年頃に実技試験自体を受けていなかった旨回答する者がいる。なお、本件アンケートにおいて、同時期以降に実技試験自体を受けていなかった旨回答する者は存在しない。

(ii) 背景

実技試験自体を受けていなかったという不適切行為の背景としては、完成検査制度の公益性等に対する認識の乏しさ及び完成検査軽視の態度があったものと考えられる。

(ウ) 上位者の認識

組長を経験したことのある者の中に、ヒアリング又は本件アンケートにおいて、実技試験自体を受験しなかった、又は実技試験を実施しなかった旨供述又は回答する者は存在しなかった。

また、現職の検査課の課長及び工場長以上の役職者の中で、前記不適切行為を認識していたと明確に供述している者も存在しない。

イ 学科試験の実態

(ア) 判明した事実

浜松工場（豊川工場）においては、本件アンケートにおいて「学科試験中に試験監督者から正解やヒントを教えられた。」旨回答する者がいた。

(イ) 不適切行為の時期及び背景

(i) 不適切行為の時期

浜松工場（豊川工場）では、本件アンケートにおいて、2001年頃及び2004年頃に「学科試験中に試験監督者から正解やヒントを知らされた。」旨回答する者が存在する。

(ii) 背景

ヒアリングによると「不合格者がいると、上位者に教育の不備を指摘されることから、試験に合格させるよう不正が行われていた。」旨供述する者が存在する。かかる供述から、学科試験に係る不適切行為の背景には、不合格者を出さないようにしなければならないというプレッシャーが存

在したことが窺える。

(ウ) 上位者の認識

検査実務管理要領が制定される 2017 年 11 月 15 日以前においては、ヒアリングによれば、学科試験の監督は、組長が行うものとして運用されていたとのことであり、前記検査員の供述及び回答によれば、前記不適切行為は、いずれも試験監督者の了知の下に行われたものであることから、前記不適切行為が行われた学科試験を監督していた組長については、前記不適切行為を当然認識していた可能性が高い。

他方、現職の検査課の課長及び工場長以上の役職者の中で、前記不適切行為を認識していたと明確に供述している者は存在しない。

第6 原因及び背景の分析

1 総論

本調査の結果、前記第3ないし第5において指摘したとおり、スズキの各工場における完成検査、すなわち全数検査、抜取検査（燃費・排ガス測定を含む。）及び検査員の登用手続き等の各過程において、長年にわたり、多様な不適切行為が行われてきたことが明らかとなった。それぞれの不適切行為に固有の原因・背景等は認められるが、端的には、スズキにおける完成検査業務の重要性に対する自覚の乏しさが本件の背後に横たわる主要な要因であったことをまずは指摘する必要がある。この自覚の乏しさが、(1)検査員の人員不足、(2)検査工程上の時間的余裕の乏しさ、(3)工場レイアウト上の余裕の乏しさ、(4)検査設備の老朽化・不備、(5)検査員の完成検査に関する法令・ルールに対する規範意識の著しい鈍麻といった不適切行為の発生により具体的に寄与する要因を作り出すことにつながったものと考えられる。そして、これらの複数の要因が相互に影響し合うことにより、検査員の処理能力に比して過大な業務が質及び量の両面で課され、さらに「生産目標を達成すること」の重要性が強調されるあまり、いつしか完成検査業務をルールに従って完遂することよりも、「時間内に完成検査工程を完了すること」が過度に重視されるに至り、結果として完成検査工程の様々な場面にわたり、不適切行為が行われることとなったものと考えられる。

以上の要因に加え、各工場において、長年にわたり、多様な不適切行為が完成検査の広範囲にわたって存続した背景には、(6)検査課の独立性の欠如、(7)社内規程の整備・管理が不十分であったこと、(8)内部統制の脆弱さ、及び(9)経営陣の完成検査業務に対する理解及び関与が不十分であったことといった、より組織的・構造的な問題が存在したことを指摘することができる。

以下、項目毎に検討する。

2 各原因・背景についての検討

(1) 検査員の人員不足

スズキでは、各工場の検査課において、完成検査に必要な検査員が必ずしも十分に確保されておらず、検査員が慢性的に不足していた。ヒアリングにおいて、複数の検査員が、不適切行為を行った直接の原因として、検査員の人員不足を挙げており、完成検査の現場の実感として、検査員が不足していたと受け止められていたことが認められる。また、検査員の不足は、作業訓練期間中における検査補助者による単独の完成検査の実施等の検査員資格に関連する不適切行為が行われたことの原因の一つでもあったと考えられる。

検査員の人員が不足した原因としては、以下各項に述べる背景があったと考えられる。

ア 検査員一人当たりの処理能力に関する生産計画策定者の認識不足

生産計画において「生産」とは完成検査まで適切に完了した状態を指すと考えられることから、当該計画は完成検査まで適切に実施しうる目標の範囲内で策定されなければならない。

この点、ヒアリングにおいて、スズキの生産計画は、主に生産本部と各工場長とのやりとりを通じ、生産能力だけでなく検査業務の処理能力も考慮の上で策定されるとの指摘もあった。もっとも、工場の役職者を含む従業員のヒアリングにおいて、

検査員の人員不足が多数指摘されており、完成検査の現場における検査員の実際の検査業務に係る処理能力が生産計画に正確に反映されていなかったものと考えることが適当である。

すなわち、生産計画の策定に関与する者が検査員一人当たりの検査業務に係る処理能力について、完成検査の現場の実態に即して理解しておらず、この結果、検査部門の実際の処理能力と乖離した生産計画が策定され、検査員が生産計画の達成に対する心理的負荷を感じていたことが窺われる。

イ 余力に乏しい人員計画

完成検査に必要な検査員の人数を算定するに当たっては、適切に算出された一定の余力を織り込むことが当然に必要となる。すなわち、保安基準等に環境条件や方法が適合しない結果再検査が必要となる場合や、車両の不良が発見され、手直しや不良の報告等の作業が必要となる場合の業務量の増加、新型の車種を市場に投入する場合の検査員の教育や検査補助者の教育を担当する教育担当者となる検査員の負担、年度末等の需要増に伴う業務量の増加等を前提に、一定の余裕のある検査員の人員計画を立てることは、完成検査という業務の性質上必須である。

しかし、ヒアリングにおいて、複数の検査員が、完成検査の過程で車両の不具合が多く発見された場合に再検査に回す余裕がなかったこと、並びに不具合が発見され手直しが完了した車両が再検査のために完成検査のラインに回ってきた場合、新型の車種が投入された場合又は年度末等で需要が増加した場合には、特に人員が不足し、また、検査補助者の指導担当者となる検査員は、当該場合に教育に十分な時間をかける余裕がなかったことを供述している。

すなわち、生産計画の策定において、完成検査に先立って車両の組立を担当する完成課までの製造工程の能力により算定した生産台数が重視され、検査課の検査能力は相対的に軽視されていたため、完成検査に必要な検査員の余力が考慮されなかった可能性がある。そのため、生産計画に遅れを生じさせないように完成検査を実施しなければならないという心理的負荷が検査員にかかることとなった。

ウ 「少人」と呼ばれる人員を削減する取組

また、検査課が属する生産本部において毎年策定される業務計画では、「少人」と呼ばれる工場全体の人員を削減する取組が実施されてきた。「少人」は、主として生産段階における目標の一つであり、余剰となる工程の削減や作業の自動化等を通じた効率的な生産を目指すものであったが、実際には工場全体での人員削減という趣旨でも用いられてきたことが窺われる。

具体的には、「少人」は、生産本部の業務計画に応じて、各工場の工場長が、各工場の業務計画を策定する際、各部門に対して、人員の削減目標を割り当て、工場の各部門において、割り当てられた人員の削減を実行するという形で長年にわたって¹⁸⁰実施されてきた。このように、「少人」は、検査課の人員に対してのみ人員の削減を要請するものではなかったが、検査課においては、例えば、「少人」を達成するため、検査員が定年退職した場合にその退職者分の増員をしないことや、検査員を同じ工場の事務職に異動させること等の方法により、検査員の人員を削減していたこともあった。

¹⁸⁰ スズキの社員教育用テキストである『スズキ生産方式』（2013年改訂版）においても「少人」に関する記載がみられる。また、スズキのスローガンとして長年用いられている「小少軽短美」においても「人を少なく」という点が強調されているなど、「少人」又はこれに相当するコンセプトは伝統的に用いられていた概念であることが窺われる。

しかしながら、完成検査制度における検査業務の性質上、必要な検査項目は減らすことはできないのであるから、適切な完成検査を実施するためには、生産台数が減少したり、検査方法が効率化されたりする等の事情でもない限り、検査員の人員を減らすことには、本来的に限界があるはずである。それにもかかわらず、前記イのとおり、生産計画の策定において検査課の検査能力が相対的に軽視されていたこと、後記(4)のとおり、設備投資を通じた完成検査設備の更新による効率化が十分に行われていなかったこと、また、後記(5)イのとおり、教育を通じた検査員一人当たりの検査技能の向上も必ずしも容易ではなかったことから、検査部門における「少人」は、事実上、「人を減らすこと」以外による達成が困難な状況であったと受け止められており、その結果、適切に検査業務を実施するために必要な増員を計画し、又は要請することが困難となる雰囲気醸成されてしまったものと考えられる。

エ 定期的かつ適切な人員補充がされなかったこと

さらに、各工場の役職者を含む従業員に対するヒアリングによると、各工場の検査課には、新入社員が配属されない時期があり、定期的な検査員の増員がなされなかったとのことである。すなわち、前記第2の5(2)アのとおり、検査員の資格を得るためには、一定の教育を受けた上で、検査員の登用試験に合格する必要がある、時間・コストが必要であること、及び検査部門には車輛に対する一般的な知識を備えた上で(すなわち他部署での一定の経験を経た上で)配属すべきとの人事上の方針があることに起因して、新入社員が検査課に配属されない時期があった。この間、検査員の増員は、他部署からの異動に限られていたが、他部署も人員に余裕があったわけではなかったため、定期的な検査員の増員がなされなかった時期があった。当該人事上の方針が不合理であるとはいえないものの、このことは、完成検査に本来必要な人員の確保を困難とする一因となったと考えられる。

また、検査員及び役職者へのヒアリングにおいて、以前は、他部署から検査課に異動してくる従業員の中には、完成検査業務に対する適性を備えていない者が含まれている場合があり、検査課が求める適切な人材の補充がなされなかったとの供述があった。そして、このような人材は、検査補助者教育を受けたとしても十分な技能を習得できず、検査員に任命された後も他の検査員と同等の業務をこなすことが期待できないという趣旨の供述や、このような適性を備えていない検査員による作業の遅れが他の検査員の時間的な余裕を奪い、効率的な検査業務を阻害したという趣旨の供述もあった。これらの供述を踏まえると、完成検査業務に対する適性を備えていないと見られていた者が検査課に異動することで検査課の人員が人数の上では増員されたとしても、検査課における完成検査の業務の負担が減少することにつながらなかったと考えられる。本来、検査業務の適性に関する個人差は、必要な教育を施し技能の底上げを図ることで補完すべきものであるが、後記(5)イのとおり、このような教育を通じた補完は十分に実施されていなかった。

また、新たに補充された検査員については、その時々において人員が不足していた検査項目に関する検査業務に優先的に携わることとなるため、結果的にその他の検査項目についての技能が必ずしも十分に身につかない場合もあり、前記第5の1(4)、第5の2(2)及び後記(5)イの検査補助者・検査員への教育の不十分さと相まって、そのような検査員については複数の検査項目を効率的にこなすことが期待しづらい状況にあった。したがって、検査員を補充することが、名目上の検査員の人数の増加に見合った人員補充の効果をもたらさない場合があった。

(2) 検査工程上の時間的余裕の乏しさ

ヒアリングにおいて、複数の検査員が、不適切行為が行われた原因の一つとして、検査工程における業務について全体的に時間的な余裕がなく、不合格として再検査等を行うことも時間的に難しい現状や作業量が多いため心理的なプレッシャーを感じていたことを挙げている。

検査工程上の時間的な余裕の乏しさについては、以下各項に述べる背景があったと考えられる。

ア 検査項目の実施に要する作業時間の割り当てが現場の実態にそぐわないこと

完成検査工程における検査業務を適切に実施するためには、検査項目毎の検査員の実際の処理速度を十分に反映した検査工程ラインを設計する必要がある。しかし、複数の検査員が、不適切行為がなされた原因として、各検査項目にあてる作業時間に余裕がないことを指摘している。このことからすると、検査工程ラインの設計上、検査項目毎の検査業務に要する時間として想定された作業時間が、完成検査の環境条件や方法が所定の定めに適合せず再検査が必要となる場合があることや必然的に発見される車両の不良への対応が必要となる場合があることを加味していない等、完成検査の現場における実際の検査員の処理速度・工程を十分に反映していなかったことが窺われる。

イ 実態にそぐわない検査規格・作業手順等

検査項目及び関連する検査規格・作業手順においては、後記(8)の現場と上位者との問題意識を共有する機能の弱さと相まって、必ずしも検査業務の実態にそぐわない記載が長期間にわたって存置されているケースがあった。例えば、2018年12月から2019年1月頃にかけて改訂されるまで、サイドスリップテストでの検査においては、メインブレーキ及びパーキングブレーキを使用せず、かつ、Dレンジのまま速度2km/hから3km/hで進入するという正確に遵守することが困難な検査規格・作業手順が存在した¹⁸¹。このように完成検査の現場において実際には遵守することが困難な検査規格や作業手順が一つでも存在する場合、無理にこれを遵守しようとするれば、不必要に時間を要することになり、完成検査工程全体を圧迫することになるため、当該事情は、不適切行為に及ぶことを自己正当化する一因であったとも考えられる。

また、ヒアリングにおいて、本来必須ではない事項についても検査規格又は作業手順に検査対象項目として追加される場合¹⁸²もあり、当該項目に関する検査が業務の圧迫につながったとの趣旨の指摘があり、上記(1)エ記載のように検査員の人員補充が十分でない状況と相まって、不適切行為の一因となった可能性がある。

ウ 工数を削減する取組

ヒアリングによると、各工場においては、完成検査を含めた全工程の生産コストを毎年3%削減するという取組が求められていたとのことであり、当該取組には、

¹⁸¹ Dレンジのまま進入すると、2km/hから3km/hという条件を維持することが難しいため、改訂後は、サイドスリップテスト手前までDレンジで前進し、Nレンジに切替えたのち、速度5km/hで進入することとされた。

¹⁸² かかる規格・検査基準の中には、車両の外観に関するものなど必ずしも関連する検査項目に対して必須でないものがあった。

検査業務における標準工数を削減することも含まれていた。

標準工数の削減は、本来、業務の自動化等を通じた業務の効率化を進める中で作業の質を下げることがないように配慮しつつ実施されるべきものである。ところが、後記(4)のとおり、完成検査設備の更新や設備投資を通じた業務の自動化や効率化が推進されない中で、完成検査の現場では、生産コストの削減は工数の削減により実現するほかない状況にあったと考えられる。こうして作業の質を維持するために必要な工数が確保されているかどうかを十分に検証することがないまま、生産コストの削減要請に応えるため、完成検査に係る工数が削減されることになり、求められる工程能力に対して元々余力のなかった完成検査の工数が、さらに失われることになった。

エ 新型車種等導入による新機能の追加に伴う工程能力の確保及び関連する教育の不備

スズキが新型の車種を市場に導入する場合、従来の車両には装備されていなかった新機能が追加されていることがある。完成検査においては、当該新機能の追加に伴って、検査項目が増加することになるが、スズキの完成検査工程は設計上、新機能の追加に伴う検査業務の増加及び関連する教育に対応する余力は、十分に考慮されていなかった。

すなわち、新たな検査項目が増加される度に、検査課の工程能力を確保し、また、これに関連する教育のための時間を十分に確保する必要があるが、当該検査業務の増加のために必要となる、検査員の人員確保並びに検査業務のピッチタイム及び工数の調整等、完成検査業務に係る工程能力の余力を積極的に確保する対応は十分に行われなかった。さらに、当該検査項目に対応する検査規格は、検査規格課が策定することになっているが、同課の人員が不足していたことから、当該検査規格の策定が遅れ、その結果、各工場の検査員が当該検査規格についての教育を受ける時間を十分に与えられず、未習熟なまま検査業務を強行するという状況につながるようになった。また、当該検査規格について、検査業務の実態に合わせて策定されるべきところ、ヒアリングにおいては、検査規格課の人員が不足していたことから、現場の実態を十分に反映させて策定することが難しいこともあった旨の指摘も見受けられた。

(3) 工場レイアウト上の余裕の乏しさ

ヒアリングにおいて、複数の検査員が、不適切行為が行われた原因の一つとして、工場レイアウトに余裕がなく、他部門又は他の検査員から心理的なプレッシャーを感じており、所定の時間内に完成検査工程を処理することを過度に重視してしまったことを挙げている。

すなわち、完成検査において車両の不具合が発見され、不具合の報告及び手直し等の作業が発生する場合、当該車両を手直し場や再検査に回す必要があるが、前工程や検査工程のラインでは、別の車両の生産や検査が行われているため、当該車両を前工程や再検査に回すことができるタイミングまで、一時的に当該車両を保管しておく必要がある。しかしながら、工場のレイアウト上、完成検査ラインに当該車両を保管しておく物理的余裕が十分に確保されていなかった。その結果、当該車両が完成検査ラインの付近や工場の外等、完成検査ライン外に溜まってしまふことがあり、当該状況を目の当たりにした検査員が、検査を早急に完了しなければならないという心理的負荷を感じる一因となった。また、レイアウト上、前工程と検査工程のラインが物理的に近接することにより、後記(6)イのとおり、検査員が圧力に晒される事態を招くこ

ととなった。

(4) 検査設備の老朽化・不備

ヒアリングにおいて、複数の検査員が、不適切行為が行われた原因の一つとして、検査設備が老朽化しており、適切な作業を行うことが難しかったこと、検査設備の更新頻度が低かったこと、不適切行為を容易に行うことができるという点で不備のある検査設備であったことを挙げている。

例えば、検査機器に異常値が表示されたり、どのように検査をしても不合格となる数値が出たりするなど、検査機器に頻繁に不具合が発生することから、再試験をしても同じように異常値や不合格となる数値が出るのではないかと検査員に受け止められていたことが窺われ、これが不適切行為に及ぶ動機やこれを正当化する要因となったものと考えることができる。また、各工場のサイドスリップテストやブレーキテストにおいては、検査によって得られた数値をチェックシートに記載することになっているが、各検査機器においては、当該数値が一定時間モニタ上に表示されるものの、当該数値がパソコンやサーバー等に保存されておらず、モニタ上で表示されなくなった後は、実際の数値は喪失する運用となっているため、記憶に頼って記載しなければならなかったとのことであり、同じく不適切行為に及ぶ動機やこれを正当化する要因になったものと考えることができる。

そして、設備の更新頻度が低いという傾向は、製造工程等他の工程の設備の更新と比べて、検査設備において顕著であった。例えば、完成検査に係る検査設備の更新や新規設置についての各工場の検査課による予算申請が、緊急性がないことを理由に検査規格課により認められなかったことがあること、各工場の検査課において、完成検査の現場の不満や要望を吸い上げて整理した上で検査規格課に要望を伝えるような人員がいなかったこと、また、検査規格課自体も業務の負担が大きく、検査課からの要望に対してタイムリーに対応できない状況であったことを供述する者もおり、コスト削減の圧力と相まって完成検査の現場から検査規格課に対して、設備の改善を要請しづらい状況であったと考えられる。

当該検査設備に起因する問題が、各種不適切行為の原因となったと考えられる。

(5) 検査員の完成検査に関する法令・ルールに対する規範意識の著しい鈍麻

スズキにおいて、検査員が、完成検査に関する法令・ルールについての理解が不足しており、その結果、こうした規律を遵守する規範意識も著しく鈍麻していたことが、完成検査に関する不適切行為が行われたことの原因の一つでもあったと考えられる。

すなわち、ヒアリングにおいて、複数の検査員が、不適切行為が行われた理由や、作業訓練期間中の検査補助者が指導員の監督を受けずに単独で完成検査を行った理由として、上司や先輩に指示されたことや、それが検査の現場において当然のことと考えられていたことを挙げている。さらに、検査工程における様々な不適切行為の背景について、スズキの検査規格が保安基準よりも厳しいため、スズキの検査規格から多少外れていたとしても、安全上又は品質上の問題は発生しないと考えていたと述べる者もいた。このように完成検査の趣旨を理解せず、完成検査に関するルールを軽視する態度は、検査員の完成検査に関する法令及びルールに対する規範意識の鈍麻を端的に示すものと考えられる。

検査員らの完成検査に関する規範意識が著しく鈍麻していたことの背景として、以下の事情があったものと考えられる。

ア 完成検査制度に関する検査員らの理解の欠如

検査員における規範意識の鈍麻を招いた主要な要因の一つは、完成検査制度の趣旨及び重要性についての理解の欠如である。ヒアリングにおいて、複数の検査員が、「完成検査制度がどのようなものか理解している。」と述べた一方で、検査工程そのものの持つ意味や、検査員として登用され、その資格のもと完成検査を行うことの意味に十分に思い至らず、当該行為が不適切であるという認識すら持たなかった等を供述している。

しかしながら、本件の不適切行為の対象になった製品は、自動車（四輪自動車及び二輪自動車）であり、その性質上、人の生命、身体及び財産に対する危険があり、また、排出ガスによって環境に悪影響を与えるものである。完成検査制度は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るという公益的な観点から、製作される自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合しているかどうか（保安基準適合性）の検査を行うものである。車両の完成検査を担当する検査員は、自動車製造業者内にいながら、前記安全性及び公益性を担保するという重大な職務を担っている。

完成検査制度の趣旨及び重要性を理解することは、完成検査の実務を行うに当たって検査員の行動や判断の基本的な指針となるべきものであるが、本調査により判明した事実を見るに、多くの検査員においてその理解が十分でなかったといわざるを得ない。その結果、完成検査業務が、いわば日々のルーティンと化し、所定の時間内に処理することが過度に重視され、あるいは職場で常態化しているからなどといった理由で、不適切行為に及ぶことについての心理的抵抗が低減していったものと考えられる。

イ 教育体制及び現場の教育の不備

(ア) 教育体制の機能不全

検査員の完成検査制度に対する理解の欠如及び心理的抵抗の低減を招いた原因の一つとして、教育体制の機能不全が挙げられる。特に、本社による全社的なコントロールが不十分なまま、検査補助者の教育及び検査員のスキルアップに関する教育が現場任せに行われていた事実は、問題点として指摘せざるを得ない。

すなわち、前記第5の1(4)、第5の2(2)のとおり、検査補助者の教育及び登用後の検査員教育が社内規程通りに実施されておらず、形骸化していた結果、少なくとも2017年11月16日に検査実務管理要領が制定される前は、完成検査制度の趣旨及び重要性の理解、ルールの体系的な把握や違反時の対処に係る教育等がないがしろにされていたといわざるを得ない。また、現場の検査員に対して社内規程や関連法規の理解等コンプライアンス意識を徹底するための教育が不足していたことに触れる供述が少なからず見られたことから明らかなとおり、完成検査に係るコンプライアンス意識を徹底させるための教育体制が十分に確立されていなかった。

(イ) 不適切行為を正当化し、心理的抵抗なく継続する職場環境の継承・蔓延

前記(ア)のとおり、全社的なコントロールに基づく教育体制が十分に機能していなかったこともあり、各工場において、実際の検査業務を長年担当していた班長、組長等の上長及びリリースマン等の先輩検査員による、現場での人間

関係に基づいた教育・訓練が主として行われていた。そのため、教育を受ける側の検査員が従前から所属している上長及び先輩検査員による教育・訓練の内容に対し批判や反論をすることは難しく、それがルールに沿わない不適切な内容であったとしても、受容される傾向にあった。

また、このような方法による教育・訓練は、長年にわたり行われており、ルールに沿わない不適切な行為も継承され、蔓延することとなった。例えば、作業訓練期間中の検査補助者に単独で完成検査業務を行わせていた背景として、自分も検査補助者であったときに単独で完成検査業務を行っていたという経験及び他の検査員も検査補助者であったときに単独で完成検査業務を行っていたとの認識から、教育担当者を含む検査員らにおいて、作業訓練期間中における検査補助者による単独の完成検査の実施が不適切な行為であると認識すらされない状態となっていた旨を指摘する供述、また、上司や先輩に不合格を合格にして良いと言われた、他の人がやっているのを見て自分もやって良いと判断したなどの供述が見られたことは、端的にこれを示すものといえる。

検査員の中には、不適切行為を行うことにつき、当初は悪いことなのではないかと考えたという者や、心理的な抵抗があったと述べる者もいた。しかしながら、ヒアリングで得られた複数の供述を分析すると、上長の指示であることや他の検査員も同様の不適切行為を行っていることなどから、自分が当該行為をしてもかまわないと考えて、不適切行為を行うことを正当化し、又は、自らそれが許されているかどうかを判断することを放棄し、不適切行為を心理的抵抗なく継続するに至ったという経緯が明らかとなった。

本来、このような職場環境は定期的な検査員教育によって是正されなければならなかったが、前記第5の1(4)ア(イ)脚注173、第5の2(2)ア(イ)脚注179のとおり、当該教育も十分でなかった可能性がある。こうして、後記ウの人事ローテーションの固定化と相まって、燃費・排ガス測定試験における測定結果の作出行為¹⁸³や、全数検査において不合格が出やすい場合に不適切な方法で検査を実施する行為、不合格を合格として処理する行為、作業訓練期間中における検査補助者による単独での完成検査の実施のような不適切行為が現場に蔓延し、改善されないまま長期間継続することとなった。

ウ 検査員の人事ローテーションが活発でなかったこと

各工場においては、一旦検査課に配属された検査員は、基本的には、当該工場の他部署や他の工場に異動することは少なく、人事のローテーションは活発ではなかった。また、前記イ(イ)のとおり、人事ローテーションが固定化されていたことを背景に、各工場において、上長及び先輩検査員による、現場での人間関係に基づいた教育・訓練が主として行われ、上長や先輩検査員に迎合しやすい雰囲気が醸成されていた。さらに、人事異動を契機として、しがらみの少ない者からの指摘により不適切行為が発覚する機会も失われていた。そのため、上長及び先輩検査員による作業要領を無視した独自の検査技法が横行しやすかった。また、当該閉鎖的な組織環境が長年にわたって継続していたため、検査規格に一定程度逸脱していたとしても問題ないという身勝手な正当化が許容されやすい環境となっており、作業要領を無視した従前の業務を改善するというモチベーションが生まれにくい状況にあった。

また、燃費・排ガス測定は、独立した測定室において、少人数で行われており、

¹⁸³ 前記第3の5(3)ウ(エ)記載のとおり、湖西工場において、計画通りに燃費・排ガス測定試験をこなしきれない場合に測定データの作出が行われていた。

従来は役職者が測定室を訪れることも稀であったため、誰からも関心を持たれていないという意識が強くなり、何か問題となり得るようなことがあっても、測定現場で何とかするという安易な考え方につながったものと考えられる。

(6) 検査課の独立性の欠如

以上に述べたほか、完成検査工程の様々な場面における不適切行為が長期・多種・広範にわたった背景には、より組織的・構造的な問題があることも窺われる。

ヒアリングにおいて、複数の検査員が検査課の組織における立場の弱さを感じていたと供述しているが、当該背景を分析すると、大要以下のとおり整理される。

ア 検査部門の組織上の独立性の欠如

完成検査制度の趣旨及び重要性に照らせば、検査課は、他部署から干渉を受けることなく、独立した立場から完成検査を遂行しなければならない。また、同様の理由から、検査課は、定められた検査項目及び手順に厳格に従わなければならない。その結果、他部署にとって都合の悪い検査結果が得られた場合であっても、当該検査結果に対する他部署の思惑とは無関係に適切な対応を果敢に行う必要がある（完成検査部門の独立性）。

しかしながら、検査課は各工場の一部門として生産部門に属しており、本社の製造品質保証部の直轄とはなっていない。さらに、各工場においては、前記第2の2(1)のとおり、工場長が、検査主任技術者として完成検査の権限と責任を負っているのと同時に、生産の権限と責任も負っており、生産部門から独立した立場で完成検査を行う体制になっていなかった。また、生産本部の製造品質保証部は、完成検査業務に関連する業務としては、検査規格の策定及び完成検査に係る設備の予算管理を担当しているが、完成検査の業務管理や監督は行っておらず、完成検査が工場内でのみ実施され完結する体制になっていた。このように、検査課と製造部門の役割が明確に峻別されずに独立性を欠いた組織設計又は実務運用が行われていたと考えられる。

イ 他部門からの過度な干渉を許していたこと

ヒアリングによれば、複数の検査員が、車両の製造を担当する完成課から、完成検査の完了を急かされたこと、完成課から不良をなかったこととしてほしいと要求されたこと、不良であるとして完成課に戻したら完成課から苦情があったこと等を供述している。すなわち、検査員が、他部門から、完成検査をなるべく早く終わらせることを直接的に要請されており、また、完成検査において不適切と思われる要請を受けていた。また、検査員が車両の不良の可能性を発見しラインを停止した際や車両がライン外に停滞した際などに、完成検査のラインが滞る結果、前工程から完成検査に車両を適時に送ることが難しくなることがあり、その場合、前工程で車両の組立を担当している完成課から苦情が出るとの検査員の供述も複数認められる。そのため、多く不合格を出し、ラインを停止しがちな者は検査課内においても疎まれるような風潮にあったとの供述もある。すなわち、検査員は早急な検査終了を求められる環境に置かれており、工場のレイアウトの余裕の乏しさと相まって、完成課などの前工程を担当する部署からの圧力に晒されていたと考えられる。

さらに、不適切行為を要請するものではないものの、受注済みの車両について車体ナンバーを指定した形で営業担当者から督促を受ける例や、車両の出荷台数が計画台数を下回っている場合に営業担当者から出荷状況を確認する問い合わせを受

ける例がある旨の役職者の供述もみられる。このように、検査部門が複数部門からの圧力に晒されていた事実が見受けられる。

このような自工場の役職者が圧力に晒されている実態を知る、あるいは、自らが当該圧力に晒されていた検査員は、検査結果について他部署の理解を得て適切な対応を行うことを放棄し、不適切と思われる要請に安易に迎合したものと推察される。このように、検査課は、完成検査が有する重要な意義及び自身の役割を顧みることができておらず、また、独立性をもって完成検査を遂行することが十分にできていなかったと考えられる。

ウ 検査部門の位置付けの問題

検査課が他部署に安易に迎合していた一因として、スズキの社内における検査課の位置付けが、その担う業務の重要性に比して低かったことが考えられる。後記(9)イのとおり、社内で完成検査の重要性が理解されておらず、無駄な業務であると誤って受け止める風潮があったことは、検査課が他部署からの不適切と思われる要請に対して毅然とした対応をとることができなかったことの一因となっていたものと考えられる。また、伝統的に、部長級以上の役職者に登用される者は技術開発又は生産部門の出身者の割合が比較的多く、完成検査部門の経験者が必ずしも多くない傾向にあることは、検査課の社内での位置付けを窺わせる側面がある。さらに、組長以上の役職者へのヒアリングにおいて、他部署から検査課に異動してくる従業員の中には、完成検査業務に対する適性を備えていない者が含まれていた場合がある旨の供述があったこと、また、数字を生まざりコストセンターである間接部門（検査部門は生産部門内にありながら間接部門であるとされていた。）は無駄であると評されていた旨の供述があったことは、検査課の社内における地位の低さを表していると考えられる。

(7) 社内規程の整備・管理が不十分であったこと

ア 社内規程の整備

スズキの完成検査工程の様々な場面において不適切行為が行われた原因の一つとして、完成検査に関する社内規程が適時に更新されていなかったり、社内規程自体やその運用に曖昧なところがあったり、さらには、完成検査の業務において本来定められていて然るべき必要な規定が社内規程上設けられていない場合があるなど、完成検査の前提として全社的に明確かつ適時に整備されるべき社内規程の整備が不十分であったことが挙げられる。

前記(2)イで指摘したように、実態にそぐわない検査規格・作業手順が迅速に改訂されていなかったことも適時に社内規程が整備されていなかったことの一例といえる。また、検査員登用手続に関しても、前記(5)イ(ア)のとおり、2017年11月16日に検査実務管理要領が制定される前は、その規定が曖昧であったため、各工場において、独自の判断による解釈・運用が事実上可能であり、その結果、工場毎に個別の異なる解釈に基づいて作業訓練を実施するなど、全社的な運用の統一がされていない状況であった。

この点、各工場においては、前記(1)のとおり、人員が不足しており検査員の補充が急務とされ、かつ検査補助者の教育に時間も人員も割くことができなかったという事情が窺われるのであり、社内規程の運用に関する指針の不明確さと相まって、不適切な検査補助者教育や不適切な試験運営が行われることの原因の一つとなったものと認められる。

イ 社内規程の管理

完成検査に関する規程類は、2017年9月末以降、他社において完成検査に関する不祥事が発覚したことを契機に、検査規格課が所管することとなっているが、それ以前においては、様々な部署が所管するなど、統一的な管理がされてこなかった¹⁸⁴。また、各工場が作成した運用基準等、具体的な実務に関連する下位ルールについての全社的な統一、管理についてもその必要性が十分に検討されなかった¹⁸⁵。これにより、規定の内容に関する問い合わせ先が不明確となったり、本社の統制が及ばない工場毎の独自ルールが醸成され、また本社において制定したルールについても独自の運用がされたりするなどの弊害も生じていた。

(8) 内部統制の脆弱さ

本調査において発見された不適切行為については、本来、スズキとして、その内部統制や内部監査の過程で発見することが望ましかったといわざるを得ない。スズキ内部でこれらの不適切行為が長期間にわたり発見されなかった背景を分析すると、大要、以下のとおり整理される。

ア 業務上の課題や不適切な事象を現場と上位者が共有する機能の弱さ

(ア) 役職者による積極的な状況把握の態度の欠如

完成検査の現場で日々生じる設備上の不具合や他の検査員の不適切行為の把握並びにこれらの改善の主たる担い手は各工場の検査課長以上の役職者であり、これらの者は完成検査の現場が抱える問題点を把握し、積極的かつ主体的にこれを吸い上げて、適切な改善策を検討する必要があった。また、検査主任技術者である工場長は、その職責として、完成検査の現場が抱える問題点を把握し、提案された改善策を実行する必要があった。

しかしながら、検査員が完成検査工程において自ら不適切行為を行い、又は他の検査員が不適切行為を行ったことを認識していたにもかかわらず、これらの事実がこれら役職者に適切に伝達された形跡は確認できなかった。そればかりか、検査課及び製造品質保証部自体の人員不足や、前記(5)ウで述べたような完成検査の現場の閉鎖的な職場環境、完成検査実務の経験がない者が検査課長や検査主任技術者である工場長を含む完成検査実務を管理する役職者となったことを背景として、役職者が完成検査の現場が抱える問題点を十分に理解することなく、また、不適切行為を把握していたとしても前記(5)ウの人事の固定化に起因して役職者が熟練の検査員に対し毅然とした態度をとることをためらうこととなった結果、事実上これを黙認することにもつながった。

¹⁸⁴ なお、四輪自動車に関する燃費・排出ガスに関する社内規程（SIS-N）については、2017年12月以降、技術管理本部認証技術部に属する排ガス・燃費性能量産管理課に移管され管理されている。

¹⁸⁵ そのため、本調査開始直後の資料請求時において、時間を要したり、各工場で資料の規格が異なることによる確認の手間が発生したりするなどの問題が生じた。また、検査員の名簿や登用日の記録等の客観的な資料も全社的な統一が計られておらず、適切な整理・管理がされていないことが明らかになった。これらは、事後的な検証を妨げることとなる。

(イ) 検査員の諦観

さらに、現場の検査員も、役職者が現場の要望や不満に対して適切に対応してくれない、あるいは、役職者の検査業務への知見の乏しさのため、役職者に適切に現場の要望を理解することが困難であるとの認識から、役職者に対して、当該問題点を報告し、改善を求めることを半ば諦めていた。その結果、人員不足、工程能力の余力が乏しい状況及び設備上の不具合が放置され、また、複数の不適切行為が黙認されることとなる事態を招いたといえる。

(ウ) 問題意識共有に関する構造上・風土上の問題

加えて、前記第3から第5のとおり、スズキにおいては、完成検査業務に関連して広範囲にわたり、多様な不適切行為が長期間にわたって継続していた事実が存在した。本調査以前である2016年6月にも、「法令遵守体制の徹底のための総点検」が実施されており、当該調査に直接関連しないものも含めて広く不適切行為について認識する契機であったはずである。それにもかかわらず、これらの事実の発覚には至っておらず、また、内部通報等を端緒にそれが発覚することもなかった。このように現場からの報告又は通報がなかったことの直接の原因は、前記(5)において述べたとおり、問題のある行為であることに気づかないという検査員の規範意識の鈍麻によるところが大きいことは否定できない。

しかしながら、一定数の検査員は、特に2017年9月末に発覚した他社事例との関係でスズキにおいても同様の問題が存在しており、それが許容されないものであることを認識していた旨供述しており、それでもなお、不適切行為が役職者に報告されることはなかった。これは、スズキの内部通報制度をはじめとする上位者にコンプライアンス上の情報をもたらす仕組みが、検査員の十分な信頼を得ておらず、検査員にとってコンプライアンス上の問題解決の契機として十分に機能していないことを示している。

さらにいえば、役職者のヒアリングにおいても、スズキでは生産効率の目標等に反する意見を受け入れない傾向にあるとか、検査部門の現場から問題提起を行った際に上位の役職者からそのような問題提起を行ったことについて叱責を受けたことがある旨の供述があった。

このような現場や業務に関する問題意識について進言することをためらわせるような組織風土が不適切行為を察知する上での妨げとなったと考えられる。このことは、懲戒や人事考課上の制裁、懲罰的な配置転換を恐れて積極的に話せなかったという役職者及び検査員の供述にも表れている。

イ 検査結果を事後的に検証するプロセスの不足

完成検査によって得られた検査結果は、検査結果の事後的な検証や日常的な品質管理のための基礎的な資料として、適切に管理・保管されている必要がある。特に、不適切行為を抑止し、又は早期に発見するためには、検査結果を事後的に検証することを可能とするプロセスを確保することが重要である。

しかしながら、スズキにおいては、当該事後検証のプロセスを確保することの重要性についての認識が乏しかった。そのため、検査結果が電子的かつ自動的に保存される仕組みが備わっていない検査設備も少なくなく、また、完成検査に関連する検査員名簿や教育資料といった資料も十分に管理されておらず、事後的な検証の仕組みが十分でなかった。

例えば、二輪自動車の走行データについて、それを記録として保存することを可能とする仕様変更が行われたにもかかわらず、それが検査員には周知されることはなく、ごくわずかな例外を除き、二輪自動車の走行データの記録を保存することが行われてこなかった。そのため、事後的にトレースエラーの有無を検証することが不可能となることとなった。また、四輪自動車のトレランスエラー時間についても、システム上は保存されていたものの、検査成績書には記載がなされない仕様となっており、トレランスエラーの時間が正式な記録としては残されていなかった。そのため、役職者がトレースエラーの存在に気付くことが困難な状態となっていた。

さらに、前記(4)のとおり、各工場のサイドスリップテストやブレーキテストの検査機器においては、検査によって得られた数値がモニタ上で表示されなくなった後は、実際の数値は喪失する運用となっていた。なお、前記(2)のとおり、検査工程上の時間的余裕がないことから、検査結果を目視した後、手書きのメモに記録するなどの余力はなく、検査結果の数値を記憶に頼ってチェックシートに事後的に記録せざるを得なかった。このように、検査設備によっては、検査結果が、チェックシート上の記載以外には残されていない検査項目も見受けられた。

このように、スズキにおいては、事後的に検証結果を検証するプロセスを構築するという意識に乏しく、当該プロセスの不足により、上記各事例に代表される不適切行為を招いたものと考えられる。

ウ 完成検査に関する実効的な監査が行われていなかったこと

さらに、以下に述べるとおり、長年にわたって不適切行為を把握できなかった原因の一つとして、完成検査業務における具体的なリスクを念頭に置いた実効的な監査が行われていなかったことも考えられる。

(ア) ISO 監査及び工場長らによる定期監査

完成検査業務に関しては、製造品質保証部による ISO 監査及び工場長らによる定期監査が実施されている。しかし、当該監査によって本調査により判明した全数検査及び燃費・排出ガスの測定を除く抜取検査についての不適切行為は発見されなかった。また、検査補助者に完成検査を実施させていたこと等の検査員資格に係る不適切行為についても、これらの監査においては発見されなかった。

また、工場長による監査については、定期監査の他に、検査主任技術者としてのモニタリング機能も果たすべきであった。すなわち、検査主任技術者は、完成検査に関する業務、完成検査終了証に関する業務及び品質保証に関する業務について実質的な権限を有するものとされているところ（依命通達 別添 1 自動車型式指定実施要領 第 2(2)）、スズキは、国交省に対して各工場長を検査主任技術者として届け出ていることから、各工場長には、上記の完成検査に関する業務等について実質的な権限がある。しかし、工場長は、必ずしも完成検査業務を行っていた人員が充てられるわけではなく、また、工場長就任時に完成検査業務に関する研修を受けるに過ぎないため、完成検査の現場における作業内容に精通しているわけではなく、その立場に期待される完成検査の制度及び業務に係る深い理解を有していなかったと指摘せざるを得ない。そもそも、各工場長は、完成検査業務の権限及び責任を有する検査主任技術者であると同時に、車両の製造業務についても権限及び責任を有している。完成検査は、製造部門が製造した車両の不具合等を検査するため、チェックの主体と対象が同一になっており、工場長には、いわば二律背反ともいい得る権限と責任が課さ

れていた。こうした組織的背景も工場長による自主的なモニタリングの機能不全の原因となったものと考えられる。

(イ) 業務監査

スズキにおいては、監査部により、テーマを設定した業務監査が行われている。しかし、2017年9月末に他社において完成検査に関する不祥事が発覚するまで、完成検査業務がテーマとされたことはなかった。

また、監査部は、各部署における管理状況、不正・不祥事の防止、業務の効率化を考慮した年度監査計画等に基づく業務監査も行っている。当該監査においては、毎年、各部門共通の監査項目を基にした監査と共に、技術開発部門については開発業務の効率性、生産工場については生産性管理や品質管理など部門特有の業務リスクといったそれぞれの部門特有の業務リスクに着目した監査も実施しているが、検査部門については当該視点からの監査は実施されていなかった¹⁸⁶。したがって、監査部は、会社の重大なリスクにつながり得る検査部門特有の業務の評価・洗い出しに基づく網羅的なリスクベースの監査の必要性を十分に認識しておらず、具体的なリスクを念頭に置いた監査が行われたことはなかった¹⁸⁷。

(9) 経営陣の完成検査業務に対する理解及び関与が不十分であったこと

本調査において、前記のとおり、様々な不適切行為が発見されたが、スズキ内部でこれらの問題点が発見されなかった背景をより大局的に分析すると、大要、以下のとおり、経営陣の完成検査業務に対する理解及び関与が不十分であったことが挙げられる。

ア 完成検査業務に関するリスクに対する経営陣の理解不足

スズキにおける完成検査過程における不適切行為は、単にその数が多数に及ぶというだけでなく、全ての工場において共通して見られたものであることからすると、現場の問題として矮小化することはできない。スズキが完成検査業務に関する多くの問題を自主的に是正することができず、長年にわたり不適切行為が続けられてきた背景として、スズキの経営陣の完成検査制度の趣旨及び重要性に関する理解が、真の意味で十分でなかったことが挙げられる。

スズキにおいては、自動車製造業者として一般に有すべきリスク管理体制は構築されていたと考えられる。しかしながら、平時においても自社の各業務に内在するコンプライアンスリスクを洗い出し、適切な予防策を策定し、これに優先順位を付けた上で適切に予防策を実践することは必要であり、これは経営陣にとって重要な業務の一つであると考えられる。その際、性善説に立ち、問題はないはずだという思い込みに基づいたリスクの洗い出しをするのではなく、完成検査業務に内在する構造的なリスクを検証の上、自己検証を批判的に行うことが重要である。

しかしながら、スズキの経営陣は、リスク要因の存在を示唆する情報を感知することができず、当該自己検証を十分に行うことができていなかった。具体的には、

¹⁸⁶ スズキ監査部も、2018年度(2018年4月から2019年3月)における監査計画に関連する資料において、「本社部門の業務監査は、本社各部門の業務が適切に行われていると思ひ込み、テーマ毎の監査以外は実施してきていなかった」旨を指摘している。

¹⁸⁷ 法令遵守状況の確認に主眼を置いた監査の実施を行った2018年度の監査結果においても、検査部門の完成検査に関する不適切行為の有無について監査が実施された形跡は見当たらなかった。

スズキの経営陣は、2016年6月に「法令遵守体制の徹底のための総点検」を実施したにもかかわらず、2018年8月に燃費及び排ガスの抜取検査における不適切行為が確認されるまで、当該不適切行為について具体的に認識しておらず、また、実態を把握するための十分な調査等の措置も講じていなかった。当該調査の実施は、それが完成検査業務とは直接関係しないとはいえ、それが契機となって完成検査業務におけるリスク発見に至る端緒となり得たはずである。また、2017年9月末以降には、他社において完成検査に関する不祥事が発覚しているが、経営陣において、スズキにおいても同様の問題がある可能性を想定した上で、経営陣において完成検査業務に関する具体的なリスク評価の実施を徹底的に行うことを検討・指示した形跡がない。

このように、完成検査業務に内在する構造的なリスクに対する基本的な認識を欠いていた上、当該リスクを外部的調査によらず認識する機会があったにもかかわらずそれを逸していた。実際、経営陣を含め、一定の役職者より上位の役職者は、総じて前記第3から第5記載の各不適切行為について本調査の過程で初めて認識した旨の供述をしている。

このように、経営陣は、完成検査業務における構造的なリスクを把握する契機を活かすことができず、性善説的な発想に基づく管理を続けていた。これは、完成検査業務に関するリスクについての経営陣の認識の甘さを窺わせるものと評価せざるを得ない。

イ 完成検査が適切に実施できる社内風土の醸成及び仕組み作りの不十分さ

前記(5)アのとおり、完成検査は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るという公益的な役割を担う重要な業務であるほか、「お客様の安全・安心を最優先に考え、高品質でお客様に安心して使っていただける製品の開発・生産を行う」というスズキグループ行動指針「(2)品質への取り組み」を支えるものでもある。したがって、スズキの経営陣は、完成検査が適切に実施されるよう配慮し、そのための仕組み作りをした上で、その実施状況についても適切にモニタリングすることが求められている。

しかしながら、実態としては、完成検査が適切に実施されるような社内風土の醸成及び仕組み作りが不十分であった。例えば、スズキにおいては、スズキ生産方式（SPS）と呼ばれる生産に対する基本的な考え方が掲げられており、「少小軽短美を実行し工場のあらゆるムダを排除して経営効率の向上と競争力の強化をねらう活動」と定義されている。現行のスズキ生産方式においては、ムダの種類として、「造りすぎのムダ」「在庫のムダ」「手持ちのムダ」「運搬のムダ」「加工そのもののムダ」「動作のムダ」「不良・手直しのムダ」という7つのムダが列挙されているが、2005年12月までは、これらに加えて、8つ目のムダとして、「検査だけのムダ」が挙げられていた。さらに、経営陣が、工場の査察の際等に、検査のムダに言及していたこともあったとのことである。ヒアリングによれば、これらは、あくまでも、生産過程で正しく作業し、かつ不具合の有無も適切にチェックできていれば検査は本来的には不要になるはずであるから、生産過程の改善を通じて余分な検査は避けるという趣旨である。しかし、各工場の複数の役職者からは、検査のムダという言葉が一人歩きして、完成検査自体が不要であるとの誤った受け止め方をされていた可能性があるのではないかと供述が見られた。なお、スズキ生産方式は、当該誤解がなされる可能性があることに鑑み、2005年12月に改訂され、「検査だけのムダ」は見出しから削除されたが¹⁸⁸、当該誤解を意識的に修正することの

¹⁸⁸ 改訂版においては、「⑦不良・手直しのムダ（生産工程での検査のムダ）」と表現が改められている。

重要性についての認識に欠けていた。このように、スズキ社内において、完成検査が軽視され得る風土が醸成されていた。

また、ヒアリングによれば、検査員は、生産ラインや検査ラインを止めることなく、完成検査の数をこなすことが優先されていたと述べる検査員が複数見られ、検査員が、完成検査の過程で不良を見つけることが必ずしも検査員の評価につながっていなかった。

また、検査主任技術者として完成検査業務の責任を負っている各工場長は、生産本部長及び生産本部副本部長から人事評価がなされるが、業務計画上の生産目標に紐付いた評価基準（生産目標に対する達成率等）が優先されており、他方、完成検査に関する評価基準が明確に理解されていなかった。このことは、工場として、完成検査よりも生産を重視する風土が醸成されたことを示唆している。また、現に、検査課長出身者において工場長や本社の部長になった者は比較的少数であり、一般的に、検査課が工場の他部門と同等以上に評価されるという位置付けとはなっていなかった上、結果として、完成検査の現場を知る者が生産現場における責任者になることは限定的であったことが窺われる。

このように、人事評価の仕組み及び運用も、完成検査を重視しないものと受け取られかねないものになっており、このような検査部門の位置付けが各検査員の士気の低下ひいては検査業務の重要性に対する無理解につながったと考えられるが、これは、経営陣がイニシアティブをとって改善すべきものであった。

ウ 現場に対する過度の信頼に基づき現場とのコミュニケーションの枠組み作りが不十分であったこと

スズキの経営陣が不適切行為を認識できなかった背景として、前記(9)アのとおり、経営陣が完成検査の現場について検査員の不適切行為の可能性を前提としない性善説的な発想に基づく管理をしていたことが挙げられる。

すなわち、本調査で明らかになった様々な不適切行為が完成検査の現場において行われていたが、役職者らによる完成検査の現場への積極的な状況把握の態度の欠如と、検査員らの役職者への心理的障壁が複合的に作用することにより、業務上の課題や不適切事象について現場と上位者が共有することが妨げられていた。このようなコミュニケーションの不全を早期に把握し、改善につなげるためには、経営陣は、性善説に立脚することなく、問題があることを前提としてそれを共有しやすい枠組み作りをすることが求められる。特に、2017年9月末以降他社において完成検査に関する不祥事が発覚した以降は、経営陣は、他社と同様の事例がないか、現場とのコミュニケーションに配慮した上で確認することが求められていたはずであり、生産計画が各部門の実力に照らし過大なものとなっていないか、コンプライアンス上の懸念がないか、設備面・人員面等の不満・不備等が生じていないかなどの点について、現場から意見を伝えやすい環境を整えることが必要であった。こうした環境が構築できていれば、不適切行為をより早期に外部的要因によることなく把握できた可能性は否定できない。

第7 再発防止策の提言

1 既にスズキが実施した再発防止策

本報告書作成時点までの期間において、スズキが既に実施した主な対応策は、以下のとおりである。これらの対応策は、いずれも、本調査によって判明した不適切行為の再発防止のために有効なものであると考える。なお、スズキでは、持続的かつ実効性ある種々の再発防止策を引き続き検討している。

(1) 人員の適切な配置に向けた措置

スズキは、生産計画に対して必要な検査員の業務量及び工数を正確に把握するため、2018年12月27日以降、作業の標準時間を設定し、検査員の業務量及び工数を客観的に分析する試みを開始しており、当該分析に基づき、必要に応じて人員拡充を行うことを検討している。

また、上記取組とは別に、2018年12月から検査員及び検査課の管理スタッフの人員拡充を順次実施している。

(2) 不適切行為の防止と発見のための施策

スズキは、不適切行為を防止し、仮に不適切行為が行われたとしてもそれを早期に発見することができるよう、検査結果の改ざん防止のためのシステム改善、検査実務に即した作業手順の改訂、検査印の管理や検査員教育に関する社内規程の整備等を一定程度実施している。

例えば、燃費・排ガス測定試験の関係では、2018年7月から10月にかけて、測定端末上、測定結果の書換えができないようにシステム変更を実施し、測定室の温度・湿度やトレランスエラー時間を写真に撮り記録化するものとした上で、同年12月以降、当該測定結果のダブルチェック、ダブルサインを行うものとし、管理職による確認、データ保存等を行うよう作業フローを改訂している。

全数検査についても、2018年11月以降、ブレーキテスト等の検査設備の改修、完成検査ラインにおけるビデオカメラの設置等の設備投資を行い、物理的な作業環境を改善した。また、製品検査規格及び要領書の改訂¹⁸⁹等を行い、現場での検査実務に即して作業内容や手順の整備を実施した。

また、無資格者による検査印使用を防止するため、2018年2月28日付けで印鑑管理要領を改訂し、検査印の使用に関する禁止事項を明記するなど検査印の管理の厳格化を図ったほか、2018年6月1日及び同年7月19日付けで検査実務管理要領を改訂し、検査補助者が単独で完成検査をすることを明確に禁止するとともに、ベスト、バッジ及びシールにより検査補助者や教育担当者等を視覚的に識別できるようにした。さらに、2018年3月30日付けで、追加教育実施要領を改訂し、検査員が一定期間検査業務から離れた場合及び他の検査部門あるいは別工場の検査部門から異動してきた場合の追加教育について明文化した。加えて、後記のとおり検査員に対する継続教育を実施すると共に、2019年2月に、現在完成検査に携わっている全検査員に実技試験及び学科試験を再受験させ、その資格の有効性を再検証した。

(3) 現職の検査員及び役職者に対する教育の実施

スズキは、2018年11月以降、生産本部の役職者に対して、完成検査の重要性につ

¹⁸⁹ 前記脚注181の改訂など。

いての周知徹底を計るため、教育を実施するとともに、2019年3月9日からは、検査員に対し、検査主任技術者による定期的な継続教育を実施している。

2 再発防止策の提言

本調査の過程で判明した不適切行為の実態を踏まえると、当職らは、スズキが次に述べるような更なる再発防止策に取り組むことが必要であると考えます。

(1) 人員不足解消の前提となる業務量の正確な把握及び適正な人員配置

スズキにおける完成検査業務は、工場毎に異なるレイアウトにおいて、同一ライン上で多種多様な車種・仕様に対して行われている上に、年々車両の機能が高度かつ複雑になってきていることから、一人の検査員が検査を行う検査項目は多岐にわたっている。

その一方で、前記第6の2(1)から(3)において述べたとおり、各工場の完成検査工程は、工程設計や工場のレイアウト上の余力の不足、再検査や不良が発見された車両の手直し等が必要となる場合に生じる業務量の増大を十分に織り込んだものとなっていないことが認められ、工程を処理するのに必要な人員数も十分に確保されていなかった。また、前記第6の2(1)イにおいて示したとおり、検査補助者や検査員の教育を行う時間的、人的余裕も乏しいことが認められる。これらの事情は、前記のとおり、いずれも本調査で判明した不適切行為の原因の一つとなるものであった。

そこで、前記1(1)のとおりスズキでは一部実施済みではあるが、これら不適切行為の再発防止の第一歩として、まずは完成検査工程に関する包括的な再検証を行い、各工場の各工程における検査項目、検査方法、所要時間、工程能力、必要工数、不良が発見された場合の処置内容等を正確に整理・把握し、効果的な人員不足解消につなげる必要があると考える。また、後記(6)の監査体制の見直しに活用すべく、不適切行為が行われやすい工程を洗い出すなど、リスクアセスメントの観点からも根本的な再検証が必要となる。

そして、当該再検証結果に基づき、適正なピッチタイムの設定、不良対応や再検査実施のための十分な余力の確保、新型車種の投入や需要増加に対応する余力の確保等、検査工程と検査業務の実態との乖離を解消する取組が必須となる。当該取組の際には、人員を適切に確保し、検査補助者及び検査員の教育のために必要な時間を十分に考慮することが重要である旨付言する。

その検討に当たっては、①各工場の検査員と、検査課及び検査規格課並びに各管理課との間で率直な意見交換を通じて検査員の実態に即した業務処理能力を正確に把握するだけでなく、②最新の検査業務の内容、③検査員毎の能力のばらつき、④設備の状況（故障頻度と補修に要する時間）及びレイアウト、⑤継続的な教育に必要な時間、⑥現場の監督を行う役職者の人数やキャパシティ、⑦その他の検査業務の阻害要因等を適切に評価すべきである。そして、これらの事情を加味した上で、適正な人員配置を行うべきである。

(2) 検査員数に見合った柔軟な生産計画及び生産目標の策定

生産計画は、前記(1)で行った再検証の結果のみならず、生産目標を達成することが過度に重視された結果、本調査で発覚した不適切行為の発生に至ったことを十分に踏まえ、現状の検査部門の工程能力に見合った合理的に実現可能な生産計画及び生産

目標とすべきである¹⁹⁰。

また、仮に生産計画に見合った検査員の人員が不足していることが判明した場合には、検査員の増員を進めることを積極的に検討¹⁹¹すると共に、検査員に当該負担が過大になる場合は、期中であっても、生産計画自体を柔軟に変更できるような制度を設計すべきである。

さらに、生産計画の策定に当たり、コスト削減に関する目標設定を行う際には、検査業務の適正な遂行に支障が生じない範囲のコスト削減でなければならないことに十分に留意し、必要に応じてその対象から検査部門を除外する旨を明示することを検討すべきである。

(3) 必要な設備投資を迅速に実施するための体制の整備

前記第6の2(4)のとおり、全数検査及び抜取検査(燃費・排出ガスの測定を含む。)のいずれにおいても、検査設備が老朽化しており、適切な作業を行うことが難しかったこと、検査設備の更新頻度が低かったこと、不適切行為を容易に行うことができるという点で不備のある検査設備であったことから、当該検査設備の老朽化や更新の遅れを補うことを目的として、又は、設備の不備を契機に行われた不適切行為も存在する。そして、このような検査設備の更新が適時になされなかった原因の一つとして、検査課の設備更新の可否を判断する検査規格課が、製造部門である生産本部の一部に位置付けられていたことが挙げられる。

そこで、検査設備の更新や新規導入の判断を行うに当たっては、現場からの要請を待つだけではなく、検査規格課から、積極的に各工場の検査課に問いかけを行い、検査設備の改善を要求しづらい状況を解消すること、検査規格課及び管理課が定期的に更新の可否を確認できるような体制を整えること及び検査部門の実情を反映した客観的かつ中立的な判断が可能となる仕組みを検討・導入することを提言する。例えば、設備投資に関する審査を担当する部署又は会議体の構成員に検査部門を代表する者を加える等により適時かつ効果的な検査設備の更新を図ることが考えられる。

(4) 強固な規範意識の醸成

ア 完成検査の重要性に関する全社的な再教育

(ア) 検査員等に対する教育

本調査によって判明した不適切行為の背景には、前記第6の2(5)のとおり、検査員において完成検査制度の趣旨及び重要性についての基本的な理解が欠如しており、検査員の規範意識が著しく鈍麻していたことがあったと考えられる。したがって、再発防止のためには、強い規範意識を植え付けるための教育

¹⁹⁰ ヒアリングによれば、生産目標が達成できなかった場合には工場長において本社に対して目標未達となった理由を書面で報告することが求められることを指摘する例があり、検査員にも広くこのことが認識されていた可能性がある。目標未達の理由を報告することは本社の管理上必要であり、必ずしも不適切ではないと思われるものの、これが検査員や役職員らに対する誤ったメッセージとならないよう留意する必要がある。また、前提として、そもそも達成が難しい目標を設定しているのであれば、役職者にその説明を課すことは、目標達成に対する推進力として機能するだけでなく、時として過大な負荷をかけ現場による誤った付度や不適切行為を誘発する原因となる危険性があり、その観点からも現場の実力を反映した生産目標・生産計画を策定することが重要となる。

¹⁹¹ スズキの直近の生産計画に関する資料においては現場の人員確保が難しい状況が続いている旨が言及されている。かかる事情や検査補助者への教育期間の確保も踏まえ、中長期的な人員計画の策定が肝要である。

を行わなければならない。具体的には、検査員及び検査部門に所属する役職員に対し、法令及び検査手順を含む社内規程は必ず遵守すること、仮に社内規程に不備があれば、これを無視するのではなく直ちに改訂すること、並びにいかなる場合でも不適切行為を行わないことを徹底する必要がある。

再教育に当たっては、法令及び社内規程に定められた細かいルールを全て暗記することが重要なのではなく、検査員及び完成検査にかかわる者一人一人が、なぜそのようなルールが設けられているのかというそのルールの本質的な趣旨を理解し、その趣旨に沿った行動をとることができるよう、完成検査業務の存在意義に立ち戻った教育を行うことが必要である。当該観点から、現在規定されている年間 12 時間の検査員に対する教育が、その質・量ともに適切であるかを検証し、また、検査員教育の枠外においても、完成検査に関する規範意識を涵養することに努めるべきである。前記第 6 の 2(5)イのとおり、完成検査に関わる者に対する教育については、これまで工場任せになっており、全社的に統一的な水準での教育を行ってきたとはいえないため、必要となる水準が確保されていなかった可能性がある。そのため、教育の質の全社的に均一化することについても配慮する必要がある。

当該教育の実効性を保つため、検査員が法令や社内規程に疑問を持ったり、完成検査の実態にそぐわない部分があると感じたりした際に、直ちにそれを報告し、率直な意見交換を通じて問題点を解消できるチャンネルを構築することも重要と考える。例えば、検査員が法令や社内規程に疑問を持った際に適切かつ即時に対話を行い、必要に応じて他の工場に対してもその結果を共有することで、全社的に整合性のある法令遵守の状況を維持するような体制が構築されることが望ましいと考える。さらに、こうした完成検査に関わる従業員に対する教育が効果を上げているかどうかを継続的に見直し、不備があれば教育のあり方を改善することが必要である。

(イ) 他部門の従業員も含めた全社的な教育

スズキは、前記第 6 の 2(6)で述べたとおり、完成検査における不適切行為が行われた背景として、検査員の他部署に対する迎合が不適切行為の一因となっていたことを厳粛に受け止め、完成検査の重要性に関する教育は検査課に限定されず、スズキの従業員全般を対象とした全社的規模により行われなければならないことに留意すべきである。例えば、本調査で判明した不適切行為の発生が検査部門の問題に留まらないスズキの全社的な問題であるというメッセージを明確に発した上、全従業員に対して、完成検査の趣旨及びその重要性並びにそれに関する法令や社内規程の遵守の重要性について、徹底的なコンプライアンス教育を継続的に実施すべきである。当該教育についても、現場任せにするのではなく、本社が主導して企画・実施し、定期的にその効果を検証し、その都度教育の内容を見直すことが重要と考える。

このような再発防止策をとることは、後記(5)において言及しているとおり、検査課及び検査員の社内における地位を向上させることにも直結する重要な取組であると考えられる。また、当該意識改革により、最終的にはスズキの全従業員が、完成検査の原則を理解し、さらに、自動車製造業者の業務の公益に対する重要性を再確認し、完成検査に限らず自己の業務分野についても、自身の行為の適切性を判断できるようになることを目指すべきである。

イ 部門間の人事交流の促進及びキャリアパスの見直し

前記第 6 の 2(5)ウで述べたとおり、様々な不適切行為が長年にわたり継続された背景としては、検査員の人事ローテーションが固定化していたことによる検査課の閉鎖性が挙げられる。このような人事制度に起因するコミュニケーション不全是、現場の問題意識の改善だけでは解決されない、組織的・構造的な問題であるともいえる。

このような問題に対処するための取組としては、まずは、各工場の検査課及び管理課の間での検査員の人事異動を促進することが考えられる¹⁹²。次に、完成検査業務の知見を備えた人材が他部門にも配置されるよう、製造部門や営業部門を含めた他部署との間での人事異動を促進する取組をすることも考慮すべきである。こうした取組を通じて、検査業務の適正な実施に起因する生産計画の未達や出荷の遅延が生じることへの理解を促し、検査部門に対する無用な督促や圧力が生じることが未然に防止することが有用と考える。

さらに、前記第 6 の 2(8)アのとおり、役職者が完成検査の現場を積極的に把握しようとする態度に乏しかったことと、検査員らが役職者との間に心理的障壁を感じていたことが複合的に作用することにより、業務上の課題や不適切な事象について現場と上位者が共有することが妨げられていた。そこで、中長期的取組としては、完成検査の現場業務の経験者を一定の役職者や内部監査の担当者として積極的に登用するなど、検査員のキャリアパスの見直しを図ることも考えられる。当該キャリアパスの見直しは、完成検査の現場と役職者とのコミュニケーションの活性化を促し、検査員からの現場の実態に即した専門的な要望や改善提案を吸い上げやすい土壌及び将来不適切行為に発展し得る状況を早期に予見して対策を講じ、又は発生した不適切行為を迅速に察知しやすい環境の醸成に有益である。そして、このような完成検査業務の重要性を反映した人事政策は、検査員のモチベーションの向上を促し、規範意識を高めることにも資するものと考えられる。

ウ 完成検査の制度趣旨を反映した人事評価制度の導入

前記第 6 の 2(9)イで述べたとおり、完成検査業務は本来不良を発見・報告する為に行うものであるが、検査員が完成検査の過程で不良を見つけることは必ずしも検査員の評価につながっておらず、むしろ、不良を多く発見する者が疎まれるような風潮すらあった。また、検査主任技術者として完成検査業務の責任を負っている各工場長についても、業務計画上の生産目標に紐付いた評価基準が優先されており、生産目標に対する達成度はわかりやすい一方で、完成検査業務に関する評価基準は、各工場長においても必ずしも明確に理解されていなかったと考えられる。

そこで、検査員及び検査主任技術者である工場長の人事評価については、このような検査員の職責が果たされることが適切に評価されるような人事考課制度¹⁹³を導入することで、これらの者が自らの職責の重要性を意識し、不良を発見することに対するモチベーションを醸成する契機となり、ひいては不適切行為の再発防止のための自発的な努力を促すという正のサイクルにつなげることが重要と考えられ

¹⁹² 当該検討に際しては、例えば、作業要領等検査業務に関する社内ルールを横断的に整備し、可能な限り作業内容の標準化を図り、工場間の作業の差異を最小化すること等により工場間の異動への抵抗感を緩和し、かつ、異動に伴う作業効率の低下を低減する取組も同時に検討することも有益であると考えられる。

¹⁹³ また、かかる評価制度の検討の際には、不良が疑われる際に検査員及び検査主任技術者がこれを指摘することを躊躇することがないような枠組みを構築すること、すなわち、生産目標の達成よりも不良の指摘がより評価され、また、仮に不良の可能性ありと指摘したものが精査の結果不良ではなかったことが判明したとしても不利益を被ることがない仕組みとするよう留意されたい。

る。

エ 社内規程の整備及び適切な管理

前記第 6 の 2(7)のとおり、社内規程が適時に更新されていなかったこと、その内容及び運用に曖昧な点があったこと、必要な規程が設けられていないこと、さらには、実態にそぐわない社内規程や作業手順が存在したこと等が不適切行為の一因となったことを踏まえ、既存の社内規程を見直し、分かりやすく、実際にも遵守することができる規程の整備を実施することが不適切行為の再発防止のために必要である。また、前記ア(ア)の活動を通じ、ある工場における問題が全社的な対応を要すると判断される場合には、迅速に社内規程の見直し等を行うことも重要である。

(5) 組織体制等の見直しによる検査部門の独立性強化

完成検査業務の重要性に鑑みれば、本来検査課は、他部署からの思惑や干渉を排して独立した立場から一貫した検査業務を遂行する必要がある。しかしながら、前記第 6 の 2(6)イのとおり、むしろこれまでは他部署に対して迎合する傾向にあったことが本調査において明らかになった。このような完成検査業務の独立性に関する問題は、検査課が製造部門である生産本部の一部に位置付けられているという現在の組織体制に起因するものと考えられる。

したがって、設備投資の審査体制について見直しを図るべきことは前記(3)のとおりであるが、さらに、組織上、検査部門の独立性が確保されるような配慮¹⁹⁴も必要と考える。また、当該完成検査業務の独立性が損なわれていた一因として、前記第 6 の 2(6)ウのとおり、スズキの社内における検査課の地位が相対的に低く位置付けられていたことが考えられる。そこで、検査員のみならず、スズキの全従業員が、検査課及び検査員の職責の重要性を正確に理解できるよう、前記(4)で述べたような規範意識の醸成に加え、人事及び予算を含め、完成検査業務について広範な権限を有する役員を配置するなど、完成検査業務がスズキの主要な業務の一つであるとの強いメッセージを発することも有益である。

(6) 不適切行為の抑止・早期発見に向けた監査体制及び内部統制システムの見直し

前記第 6 の 2(8)ウにおいて述べたとおり、スズキにおいては、完成検査業務に関して監査部による内部監査が実施されているが、完成検査業務特有の具体的な業務リスクに応じた監査は実施されていなかった。また、製造品質保証部による内部監査においても、本調査によって判明した不適切行為のリスクを念頭に置いた監査項目は設けられていなかった。そのため、本調査で判明した不適切行為は、これらの内部監査の過程で発見されなかった。さらに、スズキは、各工場長を検査主任技術者として届け出ているものの、前記第 6 の 2(8)ウのとおり、工場長による自主的なモニタリングも有効に機能していなかった。

これらの状況を踏まえ、スズキにおいては、本調査で判明した不適切行為の実態に応じ、内部統制システムを一層強化する必要がある。すなわち、例えば、前記(1)で述べた完成検査工程の再検証の結果を活用して、不適切行為が行われやすい工程を洗い出し、それに基づき、不適切行為の抑止及び早期発見に向けて、完成検査に関するシステム面及びプロセス面の各側面から、実効性のある内部統制システムを構築することが必要である。

¹⁹⁴ 一例として、完成検査業務を全社的に管理する本部を新たに設置し、かかる本部の部課長に検査員経験者や検査業務の知見を有する人材を抜擢すること等も考えられる。

(7) 経営陣の完成検査業務に対する理解及び関与の強化

前記第6の2(9)において述べたとおり、スズキの経営陣は、これまで、完成検査の実態に関する関心が高かったとはいえ、完成検査業務の公益性及び重要性についての真の意味での理解が十分ではなかったと指摘せざるを得ない。経営陣として、完成検査について検査員が不適切行為を行う可能性を前提としない性善説に寄りすぎていたことについては、問題意識の共有を妨げる構造上・風土上の問題も相まって、結果として問題を発見するアンテナを鈍らせ、より状況を悪化させる原因になっていたと考えられる。このような問題を察知する機会を逃しやすい体質は、重大な経営上のリスクを見落とすことにもなりかねない。

完成検査の現場において不適切行為が行われる可能性を将来にわたり排除するためには、一義的には、前記(4)ア(イ)のとおり、検査員の意識改革を行い、さらに、全社的なコンプライアンス教育を行う必要がある。そして、その出発点として、主導的にこれらの対策を担うべき責務を負っていた経営陣をはじめとする役職者らにおいても、完成検査に関して不適切行為があったことは、型式指定制度の趣旨に悖るだけでなく、ひいては型式指定制度に対する消費者の信頼をも損ねるものであることを厳粛に受け止め、再発防止に努める必要がある。

また、前記第6の2(9)イのとおり、ヒアリングにおいて、スズキ生産方式において、2005年12月までは「検査だけのムダ」が挙げられていたことや、経営陣が、工場の査察の際等に、検査のムダに言及していたことを鮮烈な印象として記憶していることから、完成検査は軽んじられていると感じていたと述べる者が複数いた。スズキの経営陣が実際にはそのような認識を持っていなかったとしても、検査に関わる者にそのような思いを抱かせる状況に置いていたことは、重く受け止めるべきと考える。

スズキの社是の第1は、「消費者の立場になって、価値ある商品を作ろう」である。その中には、「品質・・・の意識」が含まれており、その「品質」を担保するのが、自動車の安全性や環境の保全等を確保するための保安基準適合性を検査する完成検査である。スズキの経営陣として、品質保証・完成検査に重大な関心を有しており、これがスズキ全体にとっての極めて重要な経営課題であると考えていることを、明確なメッセージとして、社内外に継続的に発信していくことが不可欠である。そして、単にメッセージを発信するだけでなく、経営陣自らが完成検査の現場に赴いて検査業務の状況を直接に把握するなど、当該経営陣の理解及び関与の強さを行動でも示すことにより、これを確固たるものとしなければならない。

(8) 結び

以上、(1)から(7)で言及した再発防止策を検討し、適切に実施することで、スズキにおける完成検査については品質保証に対する消費者をはじめとする社会からの信頼を取り戻す第一歩につなげることが可能になるものと考えます。

最後に、スズキの2018年12月11日付け「コーポレート・ガバナンス報告書」には、内部統制システムに関する基本的な考え方に基づく取組として以下の記載がある。これらを実践することは前記(7)の経営陣の関与の強化にも直結するものである。スズキの経営陣及び従業員が一丸となって、こうした考え方に魂を吹き込み、スズキが確実な再生を遂げることを当職らは希望する。

(関係箇所の抜粋)

[リスク管理に関する取り組み]

- また、スズキグループ内において、円滑な情報伝達が行われることが問題の早期発見に有用であることから、「直ちに上司に報告する。直ちに上司に連絡する。自分の考えを持って相談する。」「現場・現物を見ることによって、対策を立て行動を起こす。」という情報伝達の基本ルールについて、経営トップが自ら指揮し、全役員及び従業員への徹底を図っております。

以上