

不正行為の分類

A: 法令で定められた「惰行法」と異なる走行抵抗測定方法を使用

※ 5月18日付プレスリリース 2. ①が該当

B: 法令で定められた成績書(負荷設定記録)に惰行時間(走行抵抗からプログラムで算出)、試験日、天候、気圧、温度等を事実と異なる記載

※ 5月18日付プレスリリース 2. ②が該当

C: 走行抵抗を恣意的に改ざん

※ 5月18日付プレスリリース 2. ③、④が該当

D: 過去の試験結果などを基に机上計算

※ 5月18日付プレスリリース 2. ⑤が該当

5月18日発表済みの調査結果

No.	車種		A	B	C	D
1	アウトランダーPHEV		—	○	—	○
2	アウトランダー(ガソリン車)		○	○	—	○
3	ミラーージュ		—	○	—	—
4	デリカ D:5	ガソリン車	○	○	—	○
		ディーゼル車	—		—	—
5	RVR		○	○	○	○
6	パジェロ	ガソリン車	○	○	○	○
		ディーゼル車	○		—	○
7	i-MiEV		○	○	—	—
8	ミニキャブ MiEV		○	○	—	—
9	ミニキャブ MiEVトラック		○	○	—	—

今回の調査結果

No.	車種		A	B	C	D
①	ミニカ、ミニカバン		○	○	—	○
②	旧型 eK ワゴン(含む eK スポーツ(ターボチャージャー無車))		○	○	—	○
③	eK スポーツ(ターボチャージャー付車)		○	○	—	※
④	トッポ(×:走行抵抗は測定せず)		×	○	—	○
⑤	パジェロミニ		○	○	—	※
⑥	ミニキャブ、タウンボックス		○	○	—	○
⑦	i(アイ)		○	○	—	○
⑧	i-MiEV		○	○	—	—
⑨	ミニキャブ MiEV		○	○	—	—
⑩	パジェロ	ガソリン車	○	○	○	○
		ディーゼル車				

今回の調査結果					
No.	車種	A	B	C	D
⑪	アウトランダー(ガソリン車)	○	○	—	○
⑫	アウトランダーPHEV	—	○	—	○
⑬	デリカ D:5(ガソリン車)	○	○	—	○
⑭	旧型アウトランダー	○	○	○	○
⑮	ランサーエボリューション	○	○	—	○
⑯	ギャランフォルティス、ギャランフォルティス スポーツバック	○	○	○	○
⑰	コルト、コルトプラス	○	○	○	○
⑱	RVR	○	○	○	○
⑲	ミラージュ	—	○	—	—
⑳	トライトン	○	○	—	—
5月18日発表の対象車種数		8	9	2	6
本日発表の対象車種数		17	20	5	14
総数		25	29	7	20

※ 「③eK スポーツ(ターボチャージャー付車)」、「⑤パジェロミニ」は、机上計算の基となる実車測定データが当社の文書保管期間を過ぎており、確認できませんでした。

A: 法令で定められた「惰行法」と異なる走行抵抗測定方法を使用 (5月18日付プレスリリース 2. ①が該当)

- i) 走行抵抗の測定において、法規に定められたものと異なる当社独自の「高速惰行法」(1991年から使用)を、「④トッポ」、「⑫アウトランダーPHEV」、「⑲ミラージュ」を除く17車種で使用していました。

B: 法令で定められた成績書(負荷設定記録)に惰行時間(走行抵抗からプログラムで算出)、試験日、天候、気圧、温度等を事実と異なる記載 (5月18日付プレスリリース 2. ②が該当)

- i) 法令に定められた成績書(負荷設定記録)を作成する際、惰行時間(走行抵抗からプログラムで算出)、試験日、天候、気圧、温度等につき、事実と異なる記載を全20車種で行っていました。

C: 走行抵抗を恣意的に改ざん (5月18日付プレスリリース 2. ③、④が該当)

- i) 「⑭旧型アウトランダー」の一部類別、「⑰コルト、コルトプラス」の一部類別は、開発時は燃費目標を達成していましたが、ばらつきにより届出審査が不合格になることを避けるため、認証部の担当者が転がり抵抗を低い値にしていました。
- ii) 「⑯ギャランフォルティス、ギャランフォルティス スポーツバック」の一部類別は、燃費目標を達成するため、性能実験部の担当者が恣意的に転がり抵抗を低い値に操作しました。詳細は次のとおりです。

「08型ギャランフォルティス 2.0L 2WD CVT」は、開発開始時点では燃費目標が14.0km/Lでしたが、エンジンの仕様変更により13.6km/Lに見直しました。しかし、開発段階での実測値は13.2km/Lで、燃費目標の達成が困難であったことから、転がり抵抗を低い値にしました。

「09型ギャランフォルティス スポーツバック 2.0L 2WD CVT」の転がり抵抗は、タイヤ、トランスミッション、デファレンシャルギアなどの駆動系が同じ前述の「08型ギャランフォルティス 2.0L 2WD CVT」の走行抵抗を使用しました。

- iii) 「⑩ギャランフォルティス、ギャランフォルティス スポーツバック」の一部類別(2.0L 2WD 5MT)は、性能実験部の担当者が駆動方式の異なる別の車(2.0L 2WD CVT)の空気抵抗を使用するなどしていました。
- iv) 「⑩ギャランフォルティス、ギャランフォルティス スポーツバック」の1.8L 2WD CVT、「⑩RVR」の11型は、性能実験部の担当者が実測した走行抵抗データを使用せず、別の車のデータを使用し机上計算していました。
- v) 「⑩パジェロ」また、「⑩コルト、コルトプラス」の一部類別では、性能実験部の担当者が過去の測定データの中から、転がり抵抗と空気抵抗を各々別の車の値を組み合わせて使用しました。

D:過去の試験結果などを基に机上計算 (5月18日付プレスリリース 2. ⑤が該当)

- i) 「③eK スポーツ(ターボチャージャー付車)」、「⑤パジェロミニ」、「⑧i-MiEV」、「⑨ミニキャブ MiEV」、「⑩ミラージュ」、「⑩トライトン」以外の14車種は、性能実験部の担当者が実測した走行抵抗を使用せず、既存の車両の走行抵抗データから変更分を机上計算して走行抵抗を設定していました。
なお、「③eK スポーツ(ターボチャージャー付車)」、「⑤パジェロミニ」は、机上計算の基となる実車測定データが当社の文書保管期間を過ぎており、確認できませんでした。

以上