



2023年12月20日

各 位

会社名 トヨタ自動車株式会社
代表者 取締役社長 佐藤 恒治
(コード番号 7203 東証プライム・名証プレミア)
お問合せ先 資本関連事業部長 森山 由英
(TEL. 0565-28-2121)

当社連結子会社による不正行為に関するお知らせ(続報)①

本日、当社の連結子会社であるダイハツ工業株式会社が、不正関連の調査を委嘱した第三者委員会より調査結果の報告を受けましたので、お知らせいたします。

本件に関する詳細につきましては、別紙プレスリリースをご参照ください。

なお、本件に伴う当社連結業績予想への影響は軽微です。

以上

ダイハツ工業による認証申請における追加不正行為の判明ならびに トヨタ販売車両の出荷停止と今後の対応について

本日、ダイハツ工業株式会社（以下、ダイハツ）が、不正関連の調査を委嘱した第三者委員会（貝阿彌誠委員長）より報告書を受領し、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）もダイハツより報告を受けました。

調査の結果、4月のドアトリム不正・5月のポール側面衝突試験不正に加えて、新たに25の試験項目において、174個の不正行為があったことが判明しました。

不正行為が確認された車種は、すでに生産を終了したものも含め、64車種・3エンジン（生産・開発中および生産終了車種の合計）となっております。この中には、トヨタが販売している22車種・1エンジンが含まれております。

お客様をはじめとする全てのステークホルダーの皆様に多大なるご迷惑・ご心配をおかけしておりますことを、深くお詫び申し上げます。

今回の調査結果を受け、本日、ダイハツにて、現在国内外で生産中の全てのダイハツ開発車種の出荷を一旦停止することを決定し、トヨタも同様に、該当する車種の出荷の一旦停止を決定いたしました。

また、第三者委員会の調査の過程で、不正の恐れのある車種について、第三者委員会から一部情報提供を受け、ダイハツとして、安全性能・環境性能が法規基準を満たしているか、一つひとつ社内にて技術検証・実車試験を行い確認してまいりました。

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

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

「認証」とは、お客様に安心してクルマにお乗りいただくための様々な基準を満たしているかを、あらかじめ国に審査・確認いただくものであり、認証の適切な取得は、自動車メーカーとして事業を行う大前提であると考えております。今回ダイハツにおいて、その認証を軽視するような不正が行われていたことは、自動車メーカーとしての根幹を揺るがす事態であると、大変重く受け止めております。

弊社としましては、2013年以降、小型車を中心にOEM供給車を増やしており、これらの開発がダイハツの負担となっていた可能性がある事、ならびにダイハツにおけるこのような認証業務の状況を把握出来ていなかった事について、深く反省をしております。

今後、ダイハツとして、当局へ説明し、指導を受けながら適切な対応を進めるとともに、お客様の安全に万全を期すべく、他にも同様の案件が無いか徹底的に調査をすると聞いております。トヨタとしても、その調査に全面的に協力をしてまいります。

再発防止に向けては、認証業務の見直しに留まらず、会社再生に向けた抜本的な改革が必要だと考えています。経営・事業のみならず、組織・体制の見直し、従業員一人ひとりの人材育成・意識変革など、一朝一夕にできることではなく、非常に大きな課題と捉えています。

トヨタ・ダイハツが目指す「コンパクト系モビリティカンパニー」という原点に立ち戻り、ステークホルダーの皆様から再び信頼いただけるよう、ダイハツの再生に向けて、トヨタとしても全面的にサポートをしてまいります。

【別表】不正が行われた車種一覧表(トヨタ販売車種)

(ご参考) ダイハツ工業のリリース <https://www.daihatsu.com/jp/news/2023/20231220-3.html>

【記者会見のご案内】

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

(1) 第三者委員会による記者会見（日本語のみ）

開始時刻：15時15分

URL：<https://www.youtube.com/watch?v=5oMpXPQ7Is>

(2) ダイハツ・トヨタによる共同記者会見（日本語および英語同時通訳）

開始時刻：16時45分頃（第三者委員会会見終了後）

URL：<https://www.youtube.com/watch?v=5oMpXPQ7Is>（日本語）

<https://www.youtube.com/watch?v=emVf83bPoJA>（英語）

以上

【別紙】今回新たに判明した不正の対象となる車種一覧

◆基本的には通称名ごとに1車種とカウントしておりますが、同一ブランド（メーカー名）内において、国内用/輸出用、販売チャネルなどによって通称名を使い分けている場合は、一つの車種としてカウントしております。
 (例) (国内) トヨタ タウンエース/ライトエース、(海外) トヨタ YARIS/VIOS
 また、型式が同一の場合でも、カタログやホームページ等で個別に訴求している場合は、別車種としてカウントしています。
 (例) ダイハツハイゼットカーゴ（デッキバン含む）/ダイハツアトレ（デッキバン含む）

<国内販売車種>

■現行生産/開発中の車種・エンジン（2023年12月20日時点）

車種数	名称	区分	販売開始時年月
1	ピクシス エボック	軽	2017/5
2	コペン	軽	2019/10
3	ピクシス バン	軽	2021/12
4	ピクシス トラック	軽	2021/12
5	ライズ	登録車	2019/11
6	ルーミー*	登録車	2016/11
7	タウンエース*	登録車	2008/2
8	プロボックス*	登録車	2014/8
1	1KR-FE原動機（エンジン） （搭載車種：ルーミー）		2016/4

■生産終了車種・エンジン（2023年12月20日時点）

車種数	名称	区分	販売開始及び生産終了年月 （対象となる期間）
生産終了仕様（現在生産しているモデルでは使用していない仕様）			
-	ピクシス エボック	軽	2017/5～2018/8
-	ライズ	登録車	2019/11～2021/10
-	ルーミー*	登録車	2016/11～2020/8
生産終了車種			
1	パッツ	登録車	2016/4～2023/9
2	ピクシス ジョイ	軽	2015/9～2023/6
3	ピクシス バン	軽	2020/9～2021/11
4	ピクシス スペース	軽	2013/7～2017/1
5	iQ	登録車	2008/11～2016/3
6	ピクシス トラック	軽	2014/8～2020/8
1	1KR-FE原動機（エンジン） （搭載車種：パッツ）		2016/4～2023/12

*過去「ルーミー」は「タンク」、「タウンエース」は「ライトエース」、「プロボックス」は「サクシード」という名称でも販売

<海外販売車種>

■現行生産/開発中の車種（2023年12月20日時点）

車種数	名称	販売開始時年月	生産事業者 (2023年12月時点)	不正対象となる仕向地
1	AGYA / WIGO	2023/3	ADM	エクアドル、ウルグアイ、カンボジア
2	RUSH	2018/1	ADM/PMSB (PMSB生産は2023年10月終了)	エクアドル、マレーシア
3	AVANZA	2021/11	ADM / TMMIN / TMV	インドネシア、メキシコ、カンボジア、タイ、ベトナム、ペルー、ボリビア
4	VELOZ	2021/11	TMMIN / TMV / PMSB	インドネシア、マレーシア、カンボジア、メキシコ、タイ
5	RAIZE	2021/4	ADM	エクアドル、メキシコ
6	YARIS / VIOS	2022/8	TMT / ASSB	メキシコ、マレーシア
7	YARIS CROSS	2023/8	TMMIN	カンボジア、チリ、ウルグアイ

■生産終了車種（2023年12月20日時点）

車種	通称名	販売開始年月 及び販売終了年月 (対象となる期間)	生産事業者	不正対象となる仕向地
1	iQ	2008/12～2015/12	トヨタ自動車 高岡工場	欧州

【略語解説】

TMMIN : PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia

ASSB : Assembly Services Sdn. Bhd.

TMT : Toyota Motor Thailand Co., Ltd.

TMV : Toyota Motor Vietnam Co., Ltd.

ADM : PT Astra Daihatsu Motor

PMSB : Perodua Manufacturing Sdn. Bhd.

PGMSB : Perodua Global Manufacturing Sdn. Bhd.

第三者委員会による調査結果および今後の対応について

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ご参考) 第三者委員会 調査報告書 (概要版)

第三者委員会 調査報告書

【別紙】新たに不正が判明した車種一覧表

1. 今回の調査結果について

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

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

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

- ①試験実施担当者等が、意図的に、車両や実験装置等に不正な加工・調整等を行う行為 (上記1) が該当)
- ②試験成績書作成者等が、実験報告書から試験成績書への不正確な転記を行うなどして、意図的に、虚偽の情報が記載された試験成績書を用いて認証申請を行う行為 (上記2) が該当)
- ③試験実施担当者等が、試験データをねつ造、流用又は改ざんするなどして、意図的に、実験報告書等に虚偽の情報を記載する行為

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

*生産・開発中の車種：国内28車種・1エンジン、海外16車種

*生産終了車種：20車種・3エンジン

2. 原因と再発防止策

◇第三者委員会からは、不正の真因として、「不正対応の措置を講ずることなく短期開発を推進した経営の問題」などと、ご指摘いただいております。再発防止に向けては、「経営幹部から従業員に対する反省と出直しの決意の表明」「硬直的な『短期開発』の開発・認証プロセスの見直し」などの提言をいただいております。

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

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

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

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

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

3. 今後について

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

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

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

【記者会見のご案内】

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

- (1) 第三者委員会による記者会見（日本語のみ）

開始時刻：15時15分

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

- (2) ダイハツ・トヨタによる共同記者会見（日本語および英語同時通訳）

開始時刻：16時45分頃（第三者委員会会見終了後）

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

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

【別紙】今回新たに判明した不正の対象となる車種一覧

◆基本的には通称名ごとに1車種とカウントしておりますが、同一ブランド（メーカー名）内において、国内用/輸出用、販売チャネルなどによって通称名を使い分けている場合は、一つの車種としてカウントしております。
 (例) (国内) トヨタ タウンエース/ライトエース、(海外) トヨタ YARIS/VIOS
 また、型式が同一の場合でも、カタログやホームページ等で個別に訴求している場合は、別車種としてカウントしています。
 (例) ダイハツ ハイゼット カーゴ (デッキバン含む) /ダイハツアトレー (デッキバン含む)

<国内販売車種>

■現行生産/開発中の車種・エンジン (2023年12月20日時点)

車種数	名称	ブランド	区分	販売開始時年月
1	ミライース	ダイハツ	軽	2017/5
2	ピクシス エポック	トヨタ		
3	プレオ プラス	SUBARU		
4	タント	ダイハツ	軽	2019/7
5	シフォン	SUBARU		
6	タフト	ダイハツ	軽	2020/6
7	ムーヴ キャンバス	ダイハツ	軽	2022/7
8	コペン	ダイハツ	軽	2014/6
9	コペン	トヨタ		2019/10
10	ハイゼット カーゴ (デッキバン含む)	ダイハツ	軽	2021/12
11	アトレー (デッキバン含む)	ダイハツ		
12	ピクシスバン	トヨタ		
13	サンバー (バン)	SUBARU		
14	ハイゼットトラック	ダイハツ		
15	ピクシストラック	トヨタ		
16	サンバートラック	SUBARU	登録車	2019/11
17	ロッキー	ダイハツ		2022/11
18	ライズ	トヨタ		
19	レックス	SUBARU	登録車	2016/11
20	トール	ダイハツ		2020/9
21	ルーミー*	トヨタ		
22	ジャスティ	SUBARU	登録車	2008/2
23	グランマックス	ダイハツ		2020/9
24	タウンエース*	トヨタ		
25	ボンゴ	マツダ	登録車	2014/8
26	プロボックス*	トヨタ		2018/6
27	ファミリアバン	マツダ		
28	開発中車種	—	—	—
1	1KR-FE原動機 (エンジン) (搭載車種: ダイハツ トール/トヨタ ルーミー/SUBARU ジャスティ)			2016/4

*過去「ルーミー」は「タンク」、「タウンエース」は「ライトエース」、「プロボックス」は「サクシード」という名称でも販売

■生産終了車種・エンジン（2023年12月20日時点）

車種数	名称	ブランド	区分	販売開始及び生産終了年月 (対象となる期間)
生産終了仕様（現在生産しているモデルでは使用していない仕様）				
-	ミライース	ダイハツ	軽	2017/5～2018/8
-	ピクシス エポック	トヨタ		
-	プレオ プラス	SUBARU		
-	コペン	ダイハツ	軽	2014/6～2019/9
-	ロッキー	ダイハツ	登録車	2019/11～2021/10
-	ライズ	トヨタ		
-	トール	ダイハツ	登録車	2016/11～2020/8
-	ルーミー*	トヨタ		
-	ジャスティ	SUBARU		
生産終了車種				
1	ミラ トコット	ダイハツ	軽	2018/6～2023/12
2	ブーン	ダイハツ	登録車	2016/4～2023/12
3	パッソ	トヨタ		2016/4～2023/9
4	キャスト	ダイハツ	軽	2015/9～2023/6
5	ピクシス ジョイ	トヨタ		
6	ムーヴ	ダイハツ	軽	2014/12～2023/6
7	ステラ	SUBARU		
8	ムーヴ キャンパス	ダイハツ	軽	2016/9～2022/6
9	ハイゼット(カーゴ)	ダイハツ	軽	2020/9～2021/11
10	ピクシス バン	トヨタ		2020/9～2021/11
11	サンバー(バン)	SUBARU		2020/9～2021/11
12	ムーヴ コンテ	ダイハツ	軽	2013/7～2017/1
13	ピクシス スペース	トヨタ		
14	iQ	トヨタ	登録車	2008/11～2016/3
15	ハイゼットトラック	ダイハツ	軽	1999/1～2011/11
16	ピクシス トラック	トヨタ		2014/8～2020/8
17	サンバー トラック	SUBARU		2014/8～2020/8
18	アプローズ	ダイハツ	登録車	1989/7～2000/4
I	1KR-FE原動機(エンジン) (搭載車種:ダイハツ ブーン/トヨタ パッソ)			2016/4～2023/12
II	EF型原動機(エンジン) (搭載車種:ダイハツ ミラ/ダイハツ ムーヴ/ダイハツ オプティ)			1994/9～1998/9
III	HD型原動機(エンジン) (搭載車種:ダイハツ アプローズ)			1989/7～2000/4

*過去「ルーミー」は「タンク」という名称でも販売