



2024年6月3日

各位

会社名 本田技研工業株式会社
代表者名 取締役 代表執行役社長 三部 敏宏
(コード:7267、東証プライム市場)
問合せ先 経理財務統括部 統括部長
川口 正雄
(TEL. 03-3423-1111)

四輪車の型式指定申請における不適切事案の判明について

当社が過去に販売した四輪車について、型式指定申請時の認証試験に関する不適切な事案があったことが判明しましたので、お知らせいたします。

本件に関する詳細につきましては、別添プレスリリースをご参照ください。

なお、本件が当社の2024年度連結業績に与える影響は軽微です。

以上

四輪車の型式指定申請における不適切事案の判明について

Hondaは、本年1月26日に国土交通省より「型式指定申請における不正行為の有無等に係る実態について」の調査指示を受け、社内調査を実施しました。その結果、当社が過去に販売した四輪車について、型式指定申請時の認証試験に関する不適切な事案があったことを確認し、5月31日に国土交通省に報告しました。

お客様やお取引先をはじめ、多くのステークホルダーの皆様に多大なご心配をおかけいたしますことを深くお詫び申し上げます。

なお、社内で技術検証や実車試験などを行い、規定された法規基準を満たしていることが確認できているため、法規に関わる完成車性能への影響はないと考えております。このため、当事案の対象車種を現在お使いいただいているお客様につきましては、ご使用を継続いただくにあたり、当事案に関してご対応をいただく必要はございません。

型式指定申請に必要な各種の認証試験は、お客様に安心・安全に製品をご使用頂くための大前提となるものであり、Hondaは本調査結果を大変重く受け止めております。今後、全社をあげて再発防止と信頼の回復に取り組む所存です。

1. 主な経緯

2024年1月26日

国土交通省より「型式指定申請における不正行為の有無等に係る実態について」の調査指示を受け、速やかに調査を開始しました。

4月26日

国土交通省に、調査を継続中であることおよび、5月中に調査を完了し結果を報告する旨を経過報告しました。

5月31日

国土交通省に調査結果を報告しました。

2. 調査結果の概要

当社が過去に販売した四輪車について、型式指定申請に必要な騒音試験および原動機車載出力試験などで、試験条件の逸脱や、試験成績書に実測値と異なるデータを記載するなどの不適切な事案があったことを確認しました。なお、現行販売および今後販売を予定している四輪車の認証試験における不適切な事案は確認されておりません。

<2-1：騒音試験における不適切事案>

【事案】

2009年2月～2017年10月に実施した騒音試験において以下の2事案があった

- ・試験車両の重量設定について、法規の規定範囲を超えた重量で試験を実施した（試験条件の不備）
- ・試験成績書において、実際に試験を行なった車両の重量とは異なる規定範囲内の数値を記載した（虚偽記載）

【背景・理由】

試験実施後に設計変更などに伴い車両重量が変化すると再試験が発生する可能性があるが、車両重量を法規より厳しい条件に設定して試験を行うことで、騒音性能は保証できると解釈し、再試験の工数を増やさずにすむと考えてしまった。

<2-2：原動機車載出力試験（ガソリン機関）、電動機最高出力及び定格出力試験における不適切事案>

【事案】

2013年5月～2015年6月に実施した原動機車載出力試験、電動機最高出力及び定格出力試験において以下の1事案があった

- ・試験結果の出力値およびトルク値を書き換えて試験成績書に記載した（虚偽記載）

【背景・理由】

試験結果が、同一諸元の原動機や電動機を搭載する機種 of 諸元値に未達または過達の場合、追加の解析が発生する可能性があるが、諸元値に対する差がわずかだった場合には性能のばらつきの範囲内であると考え、既に認証を取得している機種 of 諸元値に書き換えることで、追加解析の発生を回避し、工数を増やさずにすむと考えてしまった。

<2-3：原動機車載出力試験（ガソリン機関）における不適切事案>

【事案】

2013年4月～2015年1月に実施した原動機車載出力試験において以下の1事案があった

- ・法規では発電機を作動させた状態で試験を行うべきところ、作動させずに実施し、別の同一原動機試験で得られた補正值を用いて数値を算出し、これを発電機を作動させた状態と同等の試験結果とみなした。（試験条件の不備）

【背景・理由】

発電機を作動させた状態での測定が試験条件であることが、試験マニュアルに規定されておらず、補正值を用いて算出した数値が、定められた条件での試験結果と同等であるとみなし、工数を増やさずにすむと考えてしまった。

3. 再発防止について

今回の事象を重く受け止め、コンプライアンスおよびガバナンス強化の観点をもふまえた再発防止に全社をあげて取り組みます。あらためて法令順守を徹底する考えを、経営のトップメッセージとして社内に発信し、全ての従業員に対して遵法マインドの育成強化を図ります。また、人によって異なる解釈や判断が発生しないよう、適切な業務プロセスを構築・標準化するとともに、内部監査機能のさらなる強化を図ります。

<対象車両一覧>

2-1：騒音試験における不適切事案

| 車種 | 型式 | 生産期間 | 試験時期 |
|--|---|----------------------|----------------------|
| INSPIRE | DBA-CP3 | 2007年12月～ 2010年7月 | 2009年2月 |
| FIT | DBA-GE6,DBA-GE8,DBA-GK3,DBA-GK4, DBA-GK5,DBA-GK6,DAA-GP1,DAA-GP4, DAA-GP5,DAA-GP6 | 2009年11月～ 2019年9月 | 2009年7月～ 2017年2月 |
| CR-Z | DAA-ZF1,DAA-ZF2 | 2010年2月～ 2013年9月 | 2009年9月～ 2012年6月 |
| ACTY | EBD-HH5,EBD-HH6,EBD-HA8,EBD-HA9 | 2009年12月～ 2013年9月 | 2010年4月～ 2012年1月 |
| VAMOS/ VAMOS Hobio | ABA-HM1,ABA-HM2,ABA-HM3,ABA-HM4, EBD-HH5,EBD-HJ1,EBD-HJ2 | 2010年8月～ 2013年9月 | 2010年4月～ 2010年5月 |
| STEP WGN/ STEP WGN SPADA | DBA-RK2,DBA-RK4,DBA-RK6,DBA-RP2, DBA-RP4 | 2010年10月～ 2017年8月 | 2010年6月～ 2014年10月 |
| LEGEND | DBA-KB2 | 2010年10月～ 2012年6月 | 2010年6月 |
| ACCORD/ ACCORD TOURER/ ACCORD HYBRID | DBA-CU1,DBA-CW1,DAA-CR6 | 2011年2月～ 2016年3月 | 2010年9月～ 2013年1月 |
| FIT SHUTTLE | DBA-GG7,DBA-GG8,DAA-GP2 | 2011年2月～ 2013年7月 | 2010年10月 |
| INSIGHT EXCLUSIVE | DAA-ZE3 | 2011年11月～ 2013年4月 | 2011年1月 |
| CR-V | DBA-RM1,DBA-RM4 | 2011年11月～ 2013年9月 | 2011年3月 |
| FREED/FREED+/ FREED SPIKE | DBA-GB5,DBA-GB6,DAA-GP3,DAA-GB7 | 2011年10月～ 2019年9月 | 2011年7月～ 2016年5月 |
| N-BOX/ N-BOX CUSTOM | DBA-JF1,DBA-JF2 | 2011年12月～ 2013年1月 | 2011年9月 |
| N-ONE | DBA-JG1,DBA-JG2 | 2012年10月～ 2014年5月 | 2012年6月 |
| ODYSSEY | DBA-RC1,DBA-RC2 | 2013年10月～ 2017年9月 | 2013年6月 |
| N-WGN/ N-WGN CUSTOM | DBA-JH1,DBA-JH2 | 2013年11月～ 2019年5月 | 2013年7月 |
| VEZEL | DBA-RU2,DAA-RU3,DAA-RU4 | 2018年1月～ 2020年7月 | 2013年8月～ 2017年7月 |
| GRACE | DBA-GM6,DAA-GM4,DAA-GM5 | 2014年10月～ 2020年7月 | 2014年1月～ 2016年11月 |
| S660 | DBA-JW5 | 2015年3月～ 2019年12月 | 2014年9月 |
| SHUTTLE | DBA-GK9,DAA-GP7,DAA-GP8 | 2015年4月～ 2019年3月 | 2014年10月～ 2017年3月 |
| NSX | CAA-NC1 | 2016年8月～ 2019年12月 | 2016年5月 |
| JADE | DBA-FR5 | 2018年4月～ 2020年7月 | 2017年10月 |

2-2：原動機車載出力試験（ガソリン機関）、電動機最高出力及び定格出力試験における不適切事案

| 車種 | 型式 | 生産期間 | 試験時期 |
|--------------|---------------------------------|----------------------|---------------------|
| FIT | DAA-GP5,DAA-GP6 | 2013年7月～ 2019年9月 | 2013年5月 |
| SHUTTLE | DAA-GP7,DAA-GP8,6AA-GP7,6AA-GP8 | 2015年4月～ 2022年8月 | 2013年5月 |
| FREED/FREED+ | DAA-GB7,6AA-GB7,DAA-GB8,6AA-GB8 | 2016年6月～ 2022年5月 | 2013年5月 |
| VEZEL | DAA-RU3,6AA-RU3,DAA-RU4,6AA-RU4 | 2013年9月～ 2021年2月 | 2013年5月 |
| JADE | DAA-FR4 | 2014年12月～ 2020年7月 | 2013年5月～ 2014年8月 |
| GRACE | DAA-GM4,DAA-GM5,DBA-GM6,DBA-GM9 | 2015年6月～ 2017年5月 | 2013年5月～ 2015年3月 |
| ODYSSEY | DBA-RC1,6BA-RC1 | 2013年10月～ 2020年9月 | 2014年9月 |
| NSX | CAA-NC1,5CA-NC1 | 2016年7月～ 2022年10月 | 2015年6月 |

2-3：原動機車載出力試験（ガソリン機関）における不適切事案

| 車種 | 型式 | 生産期間 | 試験時期 |
|---------|---------------------------------|----------------------|---------|
| FIT | DBA-GK3,DBA-GK4 | 2013年7月～ 2020年9月 | 2013年4月 |
| SHUTTLE | DBA-GK8,DBA-GK9 | 2015年4月～ 2017年8月 | 2014年9月 |
| ODYSSEY | DBA-RC1,DBA-RC2,6BA-RC1,6BA-RC2 | 2013年10月～ 2020年9月 | 2014年9月 |
| JADE | DBA-FR5 | 2015年5月～ 2020年7月 | 2015年1月 |