

国土交通省が認定した不正行為の概要は以下のとおり。

1. 7月5日にトヨタ自動車から不正の報告があった車種

| 時期 | 車種 | 生産状況 | 試験項目 | 不正の概要 |
|-------|------------|-----------|---------------|---|
| 2014年 | クラウン | 過去 生産車 | 前面衝突試験 | ・ 試作車段階の電気配線不良の可能性によるエアバッグシステム非作動を防ぐため、外部からのタイマーで強制着火し試験を実施した。 |
| 2015年 | | | 後面衝突試験 | ・ 規定重量（1100kg±20kg）の後突台車で試験すべきところ、異なる重量の台車（1800kg）を用いて試験を実施した（※1）。 ・ 規定と異なり試験車両にダミーを搭載して試験を実施した。（※2） |
| 2015年 | | | 歩行者頭部及び脚部保護試験 | ・ 選定された測定点と異なる測定点で試験を実施した。 |
| 2015年 | アイシス | 過去 生産車 | 前面衝突試験 | ・ エアバッグシステムと異なる外部からのタイマーで強制着火し試験を実施した。 |
| 2015年 | | | オフセット衝突試験 | |
| 2015年 | カローラアクシオ | 現行 生産車 | 歩行者頭部及び脚部保護試験 | ・ 頭部保護試験について、規定の衝撃角（50度）と異なる衝撃角（65度）で試験を実施した。 |
| 2015年 | カローラフィールダー | 現行 生産車 | 歩行者頭部及び脚部保護試験 | ・ 選定された測定点と異なる測定点で試験を実施した。 |
| 2015年 | シエンタ | 過去 生産車 | 歩行者頭部及び脚部保護試験 | ・ 選定された測定点と異なる測定点で試験を実施した。 |
| 2015年 | | | 後面衝突試験 | ・ 規定重量（1100kg±20kg）の後突台車で試験すべきところ、異なる重量の台車（1800kg）を用いて試験を実施した（※1）。 ・ 規定と異なり試験車両にダミーを搭載して試験を実施し、試験車両重量のデータを書き換えた。（※2） |
| 2015年 | レクサスRX | 過去 生産車 | エンジン出力試験 | ・ 最高出力不足を補うため、制御を調整して試験を実施した。 |
| 2020年 | ヤリスクロス | 現行 生産車 | 積荷移動防止試験 | ・ 規定された積荷ブロックと異なるブロックを用いて試験を実施した。 |

※1：米国の旧基準の台車重量（1814kg）に近いが、台車形状等は異なる。なお、当該米国旧基準は2006年に廃止済み。

※2：トヨタ自動車から報告がされず、国土交通省が立入検査により確認した。

2. 立入検査等により追加で不正を認定した車種

| 時期 | 車種 | 生産状況 | 試験項目 | 不正の概要 |
|-------|----------------|-----------|--------------------|--|
| 2014年 | プリウスα (※3) | 過去 生産車 | 歩行者脚部保護 試験 | ・試験を実施後、フロントバンパーを交換することなく、別の測定点の試験を実施した。 |
| 2015年 | レクサスRX (※3) | 過去 生産車 | 歩行者脚部保護 試験 | ・規定された速度を超過した試験データを規定速度に書き換えた。 |
| 2017年 | RAV4 (※3) | 現行 生産車 | 積荷移動防止試 験 | ・量産とは異なる仕様のリアシートのロック機構を用いて試験を実施した。 ・規定された積荷ブロックと異なるブロックを用いて試験を実施した。 |
| 2017年 | カムリ (※3) | 過去 生産車 | ステアリング衝 撃試験 | ・選定されたステアリングと異なる仕様のステアリングを用いて試験を実施し、成績書の写真を選定されたステアリングのものに差し替えた。 |
| 2021年 | ノア・ ヴォクシー | 現行 生産車 | 内装の乗員保護 装置試験 | ・量産とは異なるモックアップのインストルメントパネル・ディスプレイを用いて試験を実施した。 |
| 2022年 | ハリアー (※3) | 現行 生産車 | ポール側面衝突 試験 | ・量産とは異なる仕様のドアフレームを用いて試験を実施した。 |
| 2023年 | レクサスLM (※3) | 現行 生産車 | 側面衝突・ポール 側面衝突試験 | ・量産とは異なる仕様のドアトリムを用いて試験を実施した。 |

※3：海外当局による認可を受けたもの