

特別調査委員会による燃費不正問題に関する調査報告書について

弊社の燃費不正問題に関しまして、多大なるご迷惑・ご心配をおかけしておりますこと、改めて深くお詫び申し上げます。

標記の件、弊社は平成 28 年 8 月 1 日 に特別調査委員会より「燃費不正問題に関する調査報告書」(以下、同報告書)を受領し、内容を精査しましたところ、弊社が 5 月 18 日付および 6 月 17 日付にて貴省へ提出いたしました「弊社の排ガス・燃費試験の不正事案に係わる調査ご指示へのご報告」(以下、弊社の報告)に含まれていない内容がありましたので、以下のとおり、ご報告申し上げます。

1. 弊社の調査報告書に含まれていない内容について

同報告書における報告内容は、弊社の報告内容に対し、おおむね相違はありませんでしたが、次の 2 点が含まれておりませんでした。

同報告書には、「本件問題を会社として把握する機会があったが、見逃されていたこと」として、「2005 年(平成 17 年)2 月に開催された新人提言書発表会」と「2011 年(平成 23 年)に実施されたコンプライアンスアンケート」の 2 点が指摘されていますが、弊社の調査報告時には、これらの事案を把握しておらず、貴省へ提出いたしました弊社の報告には含まれておりませんでした。

同報告書によれば、平成 17 年 2 月 18 日に開催された新人提言書発表会において、走行抵抗測定方法の問題が取り上げられ、国内仕向け自動車の型式指定審査の際に使用する走行抵抗は法規に従って惰行法を用いるべきである旨の提言が、当時の新人社員からなされましたが、その後も弊社の運用は改められませんでした。

また、同報告書によれば、平成 23 年 2 月から 3 月にかけて、国内全従業員を対象として実施されたコンプライアンスアンケートの結果、開発本部内に存在するコンプライアンス問題として「評価試験の経過、結果についての虚偽報告」、「品質記録の改ざん。報告書の内容が虚偽」、「認証資料の虚偽記載」などの指摘がなされ、コンプライアンス部は、平成 23 年 11 月 17 日付で、上記の指摘を含むコンプライアンスアンケートの結果をまとめ、当時の経営陣、各役員、各コンプライアンスオフィサー及び各部門長・本部長に対して報告したとのことです。そして、コンプライアンス部は、平成 23 年 12 月ころ、各本部に対して、指摘された問題について、事実の確認をするように指示をし、コンプライアンス部からの指示を受けて、開発本部では、各部署が調査を行うこととなり、性能実験部においては、部長が部下の管理職に対してヒアリングを行ったところ、問題が認められなかったため、開発本部に問題なしと報告したとのことです。特別調査委員会は、開発本部及びコンプライアンス部の双方とも、報告を取りまとめたのみで、独自に調査を行うなどの対応は何も行わなかったと指摘しています。

2. 弊社の報告に含まれなかった 2 点についての確認結果について

会社として関係者へのヒアリングを含めて事実関係を改めて確認したところ、平成 17 年に開催された新人提言書発表会において、走行抵抗の測定方法は法規に従って惰行法を用いるべきと指摘した社員がいたにも関わらず、担当部署において適切に対応しなかった上に、新人提言書発表会においてのみの情報として横展開もされず、是正につながらなかったことは事実であり、重く受け止めております。

また、平成 23 年に実施されたコンプライアンスアンケートについても事実関係を改めて確認したところ、同報告書に記載の内容は事実であり、さらに以下の状況を確認しました。

コンプライアンスアンケートは、コンプライアンス問題(セクハラ、パワハラなど)やリスクの洗い出しをしようという趣旨で、全社員アンケートに自由記述を盛り込んで実施されました。平成 23 年 11 月の社長宛の概要報告には、「虚偽報告などいまだに存在する」、「アウトプットの誤魔化し」などの指摘がなされていましたが、燃費不正に直接的に繋がる記載はありませんでした。

また、アンケート結果については、平成 23 年 11 月と 12 月の 2 回、企業倫理委員会(平成 16 年の品質問題を受けて社外の有識者で構成された取締役会の諮問機関)にも報告され、席上、「不正を早く見つけて芽のうちに対応すべき」「特に重要な問題については、至急、対応を図る必要がある」とのご意見がありました。

その後、全部門のコンプライアンスオフィサー(副本部長クラス)に対し、対応結果についての報告が要請され、開発部門のコンプライアンスオフィサーは、各部署に自由記述内容の事実確認を指示しました。性能実験部長は、「認証資料の虚偽記載」の指摘に対し、「問題なし」、「指摘は誤解である」と、事実と異なる回答を報告していました。そのため、アンケート取りまとめ担当のコンプライアンス部は、これらの指摘を重大な問題と認識しておらず、自由記述内容の事実確認結果は、平成 24 年 3 月に CSR 推進本部長および企業倫理担当役員(常務取締役 CSR・管理・経理統括部門担当)に報告されましたが、社長など経営陣には報告されておらず、経営レベルのフォローアップは十分ではありませんでした。

性能実験部長が「問題なし」と事実と異なる回答をしたことについて、責任ある立場にある者としてあつてはならず、また、事実と異なる報告を防ぐ体制もなかったことから、この事案も踏まえて、一連の燃費不正問題の関係者を含めた厳正な処分を検討するとともに、再発防止を検討いたします。

アンケートを巡る一連の対応が行われた平成 24 年度は、燃費不正の対象となった『eK ワゴン・eK カスタム/デイズ』の開発期間にあたり、不正を未然防止する重要なチャンスを逸したことになりました。

3. 上記 2 点が弊社の報告に含まれなかった経緯について

本年 4 月 20 日に本件問題を貴省にご報告してから、弊社は、届出燃費に関して過去にどのような不正が行われたかの事実や状況の確認と不正が行われた原因、背景の調査を、鋭意遂行して参りました。これらの調査に焦点を絞っていたため、上記 2 点のいずれの事実も発見することが出来ませんでした。従って、上記 2 点は、弊社の報告には含まれませんでした。

特にコンプライアンスアンケートについては、不正が行われた背景の調査対象として含めるべきものでしたが、燃費不正は開発部門で行われており、開発部門を中心に事実、状況の確認や原因、背景の調査を第一に行なっていたため、本社コーポレート部門で実施したコンプライアンスアンケートは調査対象となっておりませんでした。

なお、平成 17 年に開催された新人提言書発表会の件は、同報告書により初めて認識し、また平成 23 年に実施されたコンプライアンスアンケートの件は、7 月 19 日に弊社に対しメディアから問い合わせがあり、本件問題との関連を認識することになりました。

4. 同報告書を受けての対応

6 月 17 日に貴省へご報告いたしました再発防止策 23 項目については速やかに実施いたしております。

また、今回、同報告書では再発防止に向けた 5 つの指針が示されました。これらの指針は、6 月 17 日付にて貴省へご報告いたしました再発防止策 23 項目を実行するに当たっての具体策を考える際の骨格となる

指針として包含できるため、23 項目に変更が必要となるものではないと判断しております。

1 項に記載した弊社の報告に含まれていない「本件問題を会社として把握する機会があったが、見逃されていたこと」の2点についても、6月17日付にて貴省へご報告いたしました再発防止策にて、改善を図ってまいります。

平成 17 年に開催された新人提言書発表会については、貴省へご報告いたしました再発防止策の「人事・コンプライアンス関連施策」の「開発部門に求められる人材像の再認識を開発部門の管理職全員で行い、共通認識を醸成」する中で、内部牽制のあり方(当該部署(自主監査)・全社管理部署・監査本部の役割整理)と監査体制の強化(人員増強)について、全体最適の見地から見直しを行います。これにより、新人提言書発表会のような日常の会議等の中でも課題発見と問題解決が確実に行われるようにしていきます。

平成 23 年に実施されたコンプライアンスアンケートについては、貴省へご報告いたしました再発防止策の「経営レベルでのフォローアップ体制強化」の「本社経営陣による開発部門の定期的な実情把握の励行」の中で、施策の確実な履行を通じて、このような見逃しが二度と行われないようにしていきます。制度・仕組みの見直しの検討と併せ、まず手始めに、現場のトップである本部長以上に会長宛のレポートを提出させた上で、直接対話を行なうとともに(8月～)、開発担当副社長主導による小集団活動で明確になった課題について経営陣を含めた全社で適切に解決していく予定です。また、事実と異なる報告を防ぐ体制として、今後、コンプライアンスアンケート等で同様にコンプライアンス問題やリスクを把握した際は、事実確認を当事者にのみに任せず、第三者によるチェックを行うようにいたします。

なお、同報告書では、自動車メーカーの在りかたとしてより広い見地から、クルマ作りに取り組む思い、目指すべき方向、立ち返るべき理念を社内で一致させることが必要との提言があり、それに向けても、今後、具体策を立案して取り組んでいきます。

以 上