

2017年3月10日
スズキ株式会社

「燃費・排出ガス試験に係る不正行為への対応」に基づく
国土交通省への再発防止の取り組みの進捗状況報告（第3回）

スズキ株式会社は、国土交通省よりご指示のありました再発防止のための取り組みの進捗状況につきまして、2016年6月8日付の弊社報告の「再発防止対策の詳細」に記載した内容に沿って、2016年9月27日に第1回進捗報告、2016年12月21日に第2回進捗報告を行いました。

その後の3か月間の再発防止の取り組みについて、本日、下記のとおり第3回目の進捗状況を国土交通省に報告いたしました。

記

1. 再発防止策の項目別進捗状況

6月8日付報告に記載の再発防止策について、第2回進捗報告後の取り組み状況をこれまでの振り返りを一部交えつつ、項目毎に以下のとおりご報告いたします。

(1) 技術者教育・研修の強化

【6月8日付報告に記載の再発防止対策の内容】

今回の事案に係る再発防止策として最も重要なことは、コンプライアンス研修、法令知識に係る研修などの技術者教育の充実と考えます。特に安全や環境に関わる技術基準については、各技術部門毎に必要な研修をきめ細かく設定し、それぞれに係る部門の担当者の受講を必須化します。

このため、まずは各社内規程、マニュアル等を総点検します。さらに、取締役をはじめ役員全員にコンプライアンスの自覚を促します。従業員に対しては、定例の役職者研修や新入社員研修におけるコンプライアンス教育に加え、今回特別に技術部門を対象として、本年7月～9月に全役職者、10月より一般社員全員に対して、「コンプライアンスと内部通報制度」に関する教育を実施します。

また、安全や環境に関わる技術基準については、技術者が遵守すべき法令等を部門別に洗い出し、業務遂行のための必須の研修として計画的に実施します。走行抵抗測定を含む、排ガス・燃費の認証試験に関する教育は本年6月より実施し、他の法規についても順次実施して参ります。

【これまでの振り返り及び第2回進捗報告後の主な取り組み】

1) コンプライアンスと内部通報制度に関する研修

第2回報告にも記載のとおり、年間計画に従って階層別研修として本件実施しております。昨年7月から本日までの累計で26回実施し、延べ2,373名が受講しました。

2) 安全・環境に関わる技術基準についての研修

安全や環境に関わる技術基準について、四輪関係の技術者向けに16講座(下表参照)を設定し、必須の受講対象者を特定する形で実施した研修については、対象者全員が受講した旨を前報告いたしました。

その後、受講後に実施している理解度確認テストも全員が合格したことを確認し、四輪の技術者への本件技術研修はひとまず完了いたしました。

なお、新入社員、途中入社、異動などにより、新たに対象となった者に対しても定期的にこれらの講座を開催し、漏れなく受講させて参ります。

更に、一度受講した技術者に対しても、定期的に講義内容の理解度をチェックして参ります。

現在、四輪と同様の形で、二輪関係の技術者向けに17講座(下表参照)を設定して、順次研修を実施しているところです。さらに、四輪、二輪以外の技術者を対象とした研修も実施して参ります。

講座名	実施状況			
	二輪		四輪	
これから我々がやるべきこと	1	実施済み	1	実施済み
燃費申請と認証用走行抵抗の管理	2	4/中		
国内法規・認証制度と社内規程	3	3/16	2	実施済み
認証諸元値申請ルール(寸法、重量、最小回転半径、他)	4	4/中		
排ガス規制(OBD)	5	実施済み	3	実施済み
排ガス規制(デフイートデバイス、他)	6	実施済み		
法規ラベル	7	3/30		-
エバポの試験方法	8	4/下		来期実施予定
エンジン出力試験法	9	5/上	4	実施済み

講座名	実施状況			
	二輪		四輪	
電磁両立性(EMC)	10	5/中	5	実施済み
騒音規制	11	3/22	6	実施済み
軽合金製ディスクホイール試験、空気入タイヤ試験	12	3/15		来期実施予定
制動装置試験	13	3/30	7	実施済み
灯火器試験、灯火器取付、ライセンスプレート	14	4/上	8	実施済み
施錠装置試験	15	4/下		来期実施予定
後写鏡及び後写鏡取付装置試験	16	5/中	9	実施済み
操作装置及び表示装置試験、速度計(メーター)	17	5/下		来期実施予定
空調法規認証概要		-	10	実施済み
外部突起要件概要		-	11	実施済み
シート、シートベルト、チャイルドレストレイントの法規概要		-	12	実施済み
ホイールガード要件概要		-	13	実施済み
内装に関する法規		-	14	実施済み
衝突乗員保護と歩行者保護認証		-	15	実施済み
タンクと車両火災防止		-	16	実施済み

3) Eラーニングによるコンプライアンス研修

役員及び全従業員（休職等による長欠者及び工場のライン作業者を除く）を対象に、一人ひとりのコンプライアンスの意識を高めることを目的として9月13日に開始したEラーニングによるコンプライアンス研修（当社のグループ行動指針の各項目に対応する形で3段階に分けて受講）について、第2段階までが終了し、対象者全員の受講修了を確認しました（受講人員：9,716人）。現在は第3段階を実施中で、今月末を受講期限としております。

なお、第3段階の受講修了時には、アンケート形式でのコンプライアンスの意識調査を行うことを予定しております。

また、新たな取り組みとして、自然にコンプライアンス意識が身に付くよう、毎日1問日替わりでコンプライアンス関連の問題が各自のパソコン起動時に画面に表示されるEラーニングを本年前半に開始すべく現在準備を進めております。

(2) 走行抵抗申請値決定に係る責任の明確化

【6月8日付報告に記載の再発防止対策の内容】

社内規程では、カーラインにおいて走行抵抗申請値を決定することとなっていました。担当任せになっており、カーライン長の承認を得る手続きがなされていませんでした。

このため、今後は、車種毎に「申請燃費値及び走行抵抗値決定会議」をカーライン長が開催することにより燃費値に対応する走行抵抗申請値を決定し、四輪技術本部長が承認することとするなど、惰行法による走行抵抗の測定や走行抵抗申請値の決定に係る手続きを定めた社内規程を本年6月8日付で制定し、施行します。

(3) 走行抵抗申請値に係る社内チェック体制の強化

【6月8日付報告に記載の再発防止対策の内容】

これまで、カーラインにおいて決定された走行抵抗申請値は、認証試験担当部門である四輪エンジン第二設計部が負荷設定記録に記入して法規認証部を経ずに提出されていたことから、法規認証部によるチェック機能が働いていませんでした。

このため、本年8月までに法規認証部のチェック体制を強化し、「惰行法による実測」及び「惰行法負荷設定記録の作成」を法規認証部が自ら行うことにより、走行抵抗の実測が必要な全仕様について惰行法によるデータの取得及び申請値としての使用を徹底して参ります。

また、認証関係で貴省に提出する書類やデータについて、適切な承認ルートを経て提出されているか、その手続きが社内規程で定められているかについて関係各部門において再点検を行い、本年6月中に法規認証部で必要な手続き規定を整備します。

【これまでの振り返り及び第2回進捗報告後の主な取り組み】

走行抵抗及び燃費申請値に関しては、「国内向け四輪車の認証用走行抵抗及び燃費値取扱手続」(2016年6月28日制定、11月1日改訂)を定めるとともに、その他認証関係で貴省に提出する書類やデータについては、「国内認証提出書面取扱手続」(2016年6月28日制定)を定め、責任の明確化と社内手続きの整備を行いました。

また、法規認証部門によるチェック体制の整備を図るため、2016年8月1日付で法規認証部に燃費性能評価課を設置し、設計・開発部門から独立した技術管理本部において走行抵抗及び燃費・排出ガス試験を行う体制としました。さらに、2016年11月1日付でこの部署を排ガス・燃費性能評価課として認証技術部に移管するとともに、認証技術部認証技術課を新設し、排ガス・燃費以外の認証にお

いても各設計部門において正しく認証試験を実施していることを技術管理本部としてチェックする体制としました。

これら認証関係書類の作成に係る手続きと責任の明確化及び社内チェック体制の整備を行い、認証業務を進めて来たところですが、その後以下につき改善措置を講じました。

① 認証試験の改善

厳格化された認証手続きに沿って新型スイフト及び新型ワゴンRの型式指定申請を行い、新型スイフトについては2016年12月20日に、新型ワゴンRについては2017年1月16日に認可を頂くことが出来ました。

しかしながら、これらの認証試験では、試験設備の確認不足及び試験実施手順に係る事前説明の不足を指摘されました。

また、本年2月に、運輸局の立ち合いのもと行われた二輪車の認証試験においても試験担当者の試験手順に係る確認不足による不備がありました。

これらはいずれも、各試験の実施部門における認証試験の準備不足及び試験担当者の試験方法への理解不足によるものと考えます。

今後このような指摘を再び受けまいよう、設備の再点検と必要な更新を行うとともに関係する認証試験に係る規定の見直しを行いました。また、2016年11月1日付で新設された認証技術部において、現在申請中の車種から以下の取り組みを開始したところであり、今後はこれらの確認や検証結果の設計部門へのフィードバックを繰り返しながら実効性を高めて参ります。

- ア) 各設計部門が持っている認証試験に係る試験手順書が法規に合致しているかの確認
- イ) 各設計部門が行う事前試験への立ち会い並びに試験手順の精査及びデータの検証
- ウ) 新法規及び法規改定時において、社内試験手順が正しく更新されているかどうかのチェック

② 打刻管理の改善

本年1月に、海外で生産する二輪車の打刻届出で字体のミスがあり、届出書を再提出致しました。また、四輪エンジンブロックの補給用部品で打刻の無いものを1個出荷し販売していたことが判明し、本年2月にサービスキャンペーンによる改修を行いました。さらに、同じく本年2月に行われた国土交通省によるインド四輪工場の監査においては、打刻の現場に字体の見本が掲示されておらずエンジン打刻の確認が不十分である旨ご指導いただきました。

打刻については、「国内認証提出書面取扱手続」に規定しておらず、責任部門が不明確となっていたため、当該規程に打刻の様式、字体、打刻位置など届出書の各項目の作成責任部門を明記するとともに、認証技術部において、刻印の管理、打刻の指示、打刻した字体の確認方法など打刻関係の諸規程及びその運用実態の総点検を改めて行います。また、誤打刻防止のため、海外工場においても国内工場と同様に字体の統一を図るとともに、打刻の現場には字体の見本を掲示して字体等の確認を確実に行って参ります。

(4) 惰行法測定のための試験設備の整備及び測定技術の向上

【6月8日付報告に記載の再発防止対策の内容】

申請に必要な惰行法による走行抵抗値の取得が思うように出来なかったことが問題の一因と考えられることから、必要な施設等の整備を進めます。相良テストコースについては、防風壁を本年5月30日までに設置済みです。走行路面の整備については、本年8月末までに実施予定です。試験装置については、効率的にテストを行うために台数を追加します。

また、安定して惰行法によるデータを取得するため、各種測定条件について、本年中に測定に与える影響を調査し、測定マニュアルの見直しを行うなど、測定条件を詳細に管理し、測定技術の向上を図ります。惰行法の測定技能を有する者を増やすとともに、その測定技能の習熟を図ります。

【これまでの振り返り及び第2回進捗報告後の主な取り組み】

1) 防風壁の設置及び走行路面の整備

第2回報告にて、安定的な走行抵抗の測定のための相良テストコースの路面の本改修及び防風壁の本設の工事を行う旨を報告しておりました。

これらの工事は、2月26日に完了し、現在、摩擦係数の測定など改修前のテストコースとの相関確認を実施しております。

今後は防風壁の効果の検証も進めて参ります。

2) 走行抵抗測定技術の向上

走行抵抗測定に係る器材の保管と運搬、及び走行抵抗測定時の基地局として活用するためのトランスポーター(走行抵抗測定車)の導入を決定しました。

4月末までに導入が完了する予定です。

3) 走行抵抗試験法改訂への対応

3月31日以降のWLTP統計的手法導入に向け、現在、試験法の精査及び社内技術基準の改訂を進めており、それまでに完了させる予定です。

(5) 四輪技術本部における閉鎖的な体質の解消

【6月8日付報告に記載の再発防止対策の内容】

今回の問題では、四輪技術本部内のカーライン及び各装置別の設計部門内において、他部門からの指摘を受けることなく、また、自浄作用も働かないまま、誤った取扱いが長年にわたり続いて来ました。

これは、各設計開発部門では、技術情報の秘匿のため他部門から業務内容が見えづらくなっていることに加え、他部門との人事交流が少なく、組織が閉鎖的になっていたことが一因と考えられます。

このため、本年7月1日付で取締役会の下に「人財育成委員会」を設置し、まずは技術者の人事交流の促進策に取り組んで参ります。なかでも、四輪技術本部の技術者については、本部内の異動だけでなく、生産部門、営業部門等の他部門との人事交流を積極的に図って行きます。

また、本年6月中に四輪技術本部の各部門の業務フローを明確にした社内規程を制定します。特に、カーラインについては、内部の上申・承認プロセス並びにカーラインから設計等関係部門への指示・依頼経路及び責任部門が対象項目毎に明らかになるようにします。これにより監査部門による監査に的確に対応できるようにし、社内において開かれた組織としていきます。

【これまでの振り返り及び第2回進捗報告後の主な取り組み】

1) 技術部門の組織再編成の効果

第2回進捗報告にて、技術部門を中心とした抜本的な組織の再編成を11月1日付で行った旨を報告いたしました。その効果について、現時点では以下のとおり分析しております。

① 四輪商品・原価企画本部の新設について

商品企画と技術開発の責任分担が曖昧になっていた点を是正するため、商品企画部門を四輪技術本部から分離・独立させる形で四輪商品・原価企画本部を新設しました。

四輪商品・原価企画本部では、開発の進捗を客観的に判断できるようになったことから、開発の遅れている機種については、必要に応じて開発スケジュールの見直しを提起できるようになり、かかる見直しにより認証試験のための性能評価に必要な期間を確実に確保できるようになりました。

② 四輪車両性能技術部の新設と業務移管について

これまでカーラインが行っていた走行抵抗の開発業務を四輪技術本部に新設した四輪車両性能技術部に移管しました。

これにより、燃費目標の設定は四輪商品・原価企画本部、燃費性能開発は四輪技術本部、検証は技術管理本部として責任分担が明確になり、相

互にチェックを行なえる体制になりました。

この新体制による業務フローは、社内規程「国内向け四輪車の認証用走行抵抗及び燃費値取扱手続き」に則って、2017年1月以降の認可申請車から運用を開始しました。

(6) 技術に関わる業務監査体制の強化

【6月8日付報告に記載の再発防止対策の内容】

当社では、2015年6月に施行されたコーポレートガバナンス・コードへの対応も含めたコーポレートガバナンス強化の方針を2015年12月の取締役会で決議しました。この強化策の一環として、以下の組織の見直しを行っております。

- ① 監査部については、2016年4月より、従来の経理中心の監査から、専門化する各部門の業務監査を効率的かつ実効的に行うため、技術に精通した人員を配置することで、技術部門に対する実効的な監査を行う体制に変更しました。
- ② 監査役については、2016年6月改選の監査役候補者に、豊富な技術関係の業務経験を有した者と広範な技術分野の学識経験者の計2名を加えており、技術部門に対する監査役の職務の実効性を高めて参ります。

この新たな組織の下、監査部と監査役が連携して、上記の(2)及び(3)による見直し後の認証業務の状況について、法令に沿った業務ができているか、以下の計画にて監査を実施いたします。

- 1) 本年7月までに、責任・権限等が明確になった業務マニュアルが整備されているかを確認いたします。
- 2) 今後、各官庁へ提出する認証資料について、業務マニュアル等に基づき作成されているか、また、データとの整合性が取れているかを、本年9月までに、サンプリングで調査し、その後も定期的に調査を実施いたします。
- 3) コンプライアンス等技術者研修の見直し及びその実施状況を、随時確認いたします。

【これまでの振り返り及び第2回進捗報告後の主な取り組み】

- 1) **各官庁に提出する認証資料及び関連する業務マニュアルの整備状況の確認**
四輪車及び二輪車において、これまで、認証試験業務について監査してきましたが、今回、当社で行った測定結果や計算結果に基づく諸元値(たとえば、車両重量、最大安定傾斜角、外観図に記載された寸法等)の認証書類や関連業務について、本年2月までに確認しました。
その結果、複数の部門が関わる諸元値の管理方法及び責任分担の明確化が必要であることが分かりましたので、それらを実施して参ります。

2) 技術認証に関わる改善の取組み効果についての確認

① 認証業務に関わる法令遵守に対する体質改善について

この度の問題に対する重大性の認識状況、認証法規を遵守する意識レベル、認証試験に関する研修の受講状況、試験標準の査読状況、結果報告書の承認及び保管のルールへの周知状況などについて、差し当たって四輪の設計・開発部門及び認証部門の技術者 24 名(30 歳前後の担当レベル及び係長)に対して聞き取り調査を行いました。

その結果、この度の問題の会社に対する影響については、ほぼ全員が正しく認識できており、認証法規の理解やその遵守への意識は確実に向上し、試験標準をよく理解した上で業務を行う意識が根付いていることは確認できました。但し、一部の部門で試験結果報告書の承認ルールや認証関係書類の保管のルールなど認証試験に関わる一連の手続に対する理解が不十分で周知徹底できていないことを確認しました。

このようなことから、実務レベルでは、認証試験業務のルールに関する職場教育が十分に行き届いていないことを反省し、各部門での実務に根付く教育・指導を今一度徹底して参ります。

② 認証業務に関わる認証試験の体制整備について

試験標準の追加・改訂の状況、結果報告書の部門承認や認証関係書類の部門としての保管状況などを確認した結果、認証試験の体制整備は全体的には進んでいました。但し、一部の部門で試験標準の改訂が実施されていないなど整備が遅れている部分も見つかったため、引き続き、体制整備の状況を確認して参ります。

(7) 内部通報制度の利用促進

【6月8日付報告に記載の再発防止対策の内容】

当社では 2002 年より内部通報制度を設けておりましたが、企業倫理規程の中の一部の規定であったため、その存在が目立たず、周知するための取組みも十分ではなかったことから、必ずしも有効に利用されておりませんでした。

コーポレートガバナンス強化の一環として、本年 1 月の取締役会にて新たな内部通報制度を決議し、本年 4 月 12 日付で同じく全面的に改訂した行動指針と併せて当社グループ内に周知徹底を図っているところです。

新しい内部通報制度では、通報すべき対象を法令や会社規則・行動指針の違反等に絞り込むことで、危機管理のための手段であることを明確にすると共に、通報するためのフォーマットを用意したり、社内ホームページの分かり易い場所に掲載すること、通報窓口として外部の法律事務所を設定すること等に

より、違反行為等の従業員による通報を促進しております。

今後も引き続き、制度の周知に努め、不正事案の発生予防或いは早期の発見・是正に役立てて参ります。

【これまでの振り返り及び第2回進捗報告後の主な取り組み】

今年度の内部通報の件数は、昨年度に比べて大幅に増加しており、コンプライアンスの意識が全般的に従業員に浸透し始めている一つの証として評価しております。なお、すべての通報は、取締役会に報告するとともに、法令や社内規則に則って適切に処理しています。

引き続き、内部通報制度の国内外の子会社への周知状況も確認しつつ、より通報しやすい環境の整備に向けて、制度の見直し（補完）も随時行っていく予定です。

以上