

2017年6月30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4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、2017年3月10日に第3回進捗報告を行いました。

その中で、2016年6月8日付報告に記載の再発防止策として当初予定していた取り組みについては、一通り実施が完了し、継続的な取り組みに移行して実施中です。

今回の報告は、この一年間で講じてきた対策の総まとめと、取り組みの自己評価について、本日、国土交通省に報告いたしました。

記

2016年6月8日付報告に記載の再発防止策の項目毎に以下ご報告いたします。

（1）技術者教育・研修の強化

【2016年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、それぞれに関係す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。

【これまでの取り組み及び評価】

1) コンプライアンスに関する研修

- ① 役職者研修、入社後の年次研修などの階層別研修において、昨年7月以降、コンプライアンスに関する講座を必ず組み入れるようにし、昨年度(2017年3月末迄)は累計で28回実施し、延べ2,424名が受講しました。今年度も年間計画に従って実施しております。
- ② 上記に加え、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、Eラーニングによるコンプライアンス研修を実施しました。この研修は、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たもので、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、昨年9月から本年3月までに受講することにしたものです。全3段階の受講修了者は、9,666名で、それらに対して、受講によるコンプライアンスの意識や業務への取組み姿勢の変化を調査するためのアンケートを実施しました。その結果、(i)研修によるコンプライアンス意識の向上、(ii)業務を行う上でのコンプライアンスのための対策や注意、(iii)コンプライアンスのための業務のやり方の改善姿勢の点では一定の効果があったことが確認できました。他方で、(iv)内部通報制度については、利用を躊躇するとの回答も多かったことから、制度の利用促進のための取組みを一層強化してまいります。
- ③ さらに、コンプライアンス教育の新たな取組みとして、パソコンを利用する全従業員を対象に、毎日、パソコンの初回起動時に日替わりで1問、コンプライアンス関連のクイズを各自のパソコンに表示し、解答してから業務を始める仕組みを本年6月より導入しました。毎日問題を解くことの積み重ねにより、日常的にコンプライアンスを意識する風土を社内にて定着させることを目的としています。

2) 安全・環境に関わる技術基準についての研修

認証関係で技術者が遵守すべき法令等を洗い出した上で、安全や環境に関わる技術基準について下表の講座を設定しました。昨年6月より、四輪の技術者向けの講座から順次開始し、本年6月で二輪と船外機の技術者向けのものを含め、すべての講座について、業務との関連から受講を必須とした者全員の受講が完了しました。なお、受講者には受講後にEラーニングによる理解度確認テストへの合格を義務付け、講義内容の確実な理解を促進しています。今後は、各講座について、未受講者及び既受講者のそれぞれに対して必要なフォローアップを続けてまいります。また、WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) の導入などによる法規改訂があった場合は、講義内容を修正し、実務者を再教育してまいります。

	講座名	実施区分		
		四輪	二輪	船外機
1	これから我々がやるべきこと	○	○	○
2	燃費申請と認証用走行抵抗の管理		○	
3	エンジン出力認証試験法	○	○	
4	電磁両立性(EMC)認証	○	○	
5	空調関連法規認証	○		
6	外部突起要件概要	○		
7	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	○		
8	ホイールガード要件概要	○		
9	視界関係法規の概要	○		
10	ランプ/ワイパーの法規概要	○		
10-1	灯火器試験、灯火器取付、ライセンスプレート		○	
11	内装に関する法規	○		
12	車外騒音法規の基礎/騒音規制	○	○	
13	衝突乗員保護と歩行者保護認証	○		
14	タンクと車両火災防止	○		
15-1	排ガス規制(OBD)	○	○	
15-2	排ガス規制(デフィートデバイス、他)		○	
16	国内法規・認証制度と社内規程	○	○	
17	ブレーキ関係の法規と認証の基礎知識/制動装置 試験	○	○	
18	認証諸元値申請ルール(寸法、重量、最小回転半径、 他)		○	
19	法規ラベル		○	
20	エバポの試験方法		○	
21	軽合金製ディスクホイール試験、空気入タイヤ試験		○	
22	施錠装置試験		○	
23	後写鏡及び後写鏡取付装置試験		○	
24	操作装置及び表示装置試験、速度計(メーター)		○	
25	国内認証			○

(2) 走行抵抗申請値決定に係る責任の明確化

【2016年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。担当責任者になっており、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

【2016年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。

【これまでの取り組み及び評価】

1) 走行抵抗及び燃費申請値決定に係る責任の明確化並びに社内チェック体制の整備

走行抵抗申請値決定に係る責任の明確化を図るため、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として「国内向け認証用走行抵抗取扱手続」を2016年6月8日に制定し、法規認証部で惰行法による走行抵抗測定を行い、その結果をもとにカーライン長が「申請燃費値及び走行抵抗値決定会議」を開催し、そこで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しました。

その後、同年8月1日に法規認証部に燃費性能評価課を新設し、走行抵抗のみならず、排出ガス・燃費についても開発部門から独立した技術管理本部において性能評価を行う体制にしたこと、また、同年11月1日にカー

ラインを含む商品企画部門が四輪技術本部から分離独立し、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たこと、などの組織改定を受けてこの規程を見直し、名称を「国内向け四輪車の認証用走行抵抗及び燃費値取扱手続」に改めました。

現在は、四輪技術本部の四輪車両性能技術部が関係する各設計部門を招集して「申請燃費値及び走行抵抗値決定会議」を開催し、走行抵抗申請値及び生産工場における量産品質を考慮した申請燃費値を決定した上で、四輪技術本部長及び四輪商品・原価企画本部長の承認を得ることとしています。

これにより、四輪商品・原価企画本部のカーラインが燃費目標を設定し、四輪技術本部の四輪車両性能技術部が走行抵抗を含む燃費性能開発を行い、技術管理本部の認証技術部が走行抵抗及び排出ガス・燃費性能の評価試験を行うこととなり、各部門の責任体制が明確になり、相互にチェックが行える体制としました。

2) 排ガス・燃費試験以外の認証関係書類の作成に係る手続き及び認証試験のチェック体制の整備

排ガス・燃費試験以外の認証関係で国土交通省に提出する書類やデータについても、四輪のみならず二輪及び船外機を含め、2016年6月28日付で「国内認証提出書面取扱手続」を制定し、当該書類等の提出までの社内手続き及び提出後の保管要領を規定しました。

その後、組織改定による責任体制の変更、責任分担の細分化や実情に合わせた変更及び法規改訂等により、この規程は今日まで3回の更新を実施しています。今後も、業務が社内規程どおりに行われているかチェックを継続するとともに、常に状況の変化に対応するための見直しと更新を続けてまいります。

また、排ガス・燃費試験以外の四輪、二輪及び船外機の各設計部門が行う認証試験については、技術管理本部の認証技術部の体制を整備し、各設計部門が行う全ての認証試験について、事前試験を確実にしていることを確認しています。

3) 認証業務の改善効果

① 認証試験

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、厳格化のなか初めての公式立会い試験が行われた試験項目を中心に、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などの指摘を多数いただきました。また、本年2月に、中部運輸局の立会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。

このため、設備や試験手順に係る規程の見直しを行うとともに、技術管理本部の認証技術部が、各設計部門が行う全ての事前試験に立ち会い、試験手順等が正しく行われているかの確認の徹底を図りました。その後の認証試験においては、同種の不備を指摘されることは無くなってきており、規程類の整備及び認証技術部による事前確認の効果が現れてきております。

② 打刻管理

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。

打刻届については、「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、これを見直し、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確化するとともに、打刻届出及び製作廃止届に係る業務フローを定めた社内規程として「車台番号及び原動機型式の打刻届並びに製作廃止届の取扱手続」を新設しました。また、打刻管理については2016年11月1日付で品質情報管理部から認証技術部に移管しており、認証技術部において「製品番号打刻管理手続」及び国内外の工場の打刻マニュアルを改訂し、試作段階から確実に打刻の確認を行うための手順を明確化しました。

しかしながら、その後、「(8) おわりに」に記載の本年5月18日に行った総点検において、取引先に打刻を委託しているハイブリッド車用モーターの打刻届出に記載ミスが見つかり、審査・リコール課に修正の届出を行いました。取引先に打刻を委託する場合の打刻管理に係る規程に不備があったため、必要な見直しを行いました。

今後、見直した規程類に基づき、取引先に委託する場合も含め打刻届及び打刻に係るミスの再発防止に取り組んでまいります。

(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

【2016年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。

【これまでの取り組み及び評価】

惰行法による走行抵抗測定をより安定して行うため、気象条件等試験成立の妨げとなっている外乱の影響を極力減らす取り組みを昨年5月から開始し、予定されていた改善策の実施や効果の検証が本年6月に一通り完了しました。今後も継続して、測定技術の向上に取り組んでまいります。

1) 防風壁設置の効果

本年2月に相良テストコースへの設置が完了した防風壁について、4月29日と30日に効果確認試験を実施しました。

風向風速の計測結果より、コース外に対し、コースと垂直な方向の風が50%以上低減されることや、コースと平行な方向に風を整えることなどの効果が確認できました。

2) 走行路面補修の効果

同じく本年2月に完了した相良テストコースの走行路面の補修について、補修前に比べて路面の平坦性が向上していることを確認しました。

その結果 1)の防風壁設置の効果と合わせ、惰行時間のばらつき低減を見込むことができ、より短い試験時間で安定して精度の高い測定が可能となりました。

3) 試験装置の追加

相良テストコースの改修に合わせ、これまで1箇所しか設置していなかった常設の風向・風速計について、本年6月に走行抵抗の測定エリア及びその周辺4箇所に追加して設置しました。また、これら風向・風速計や車速計などの測定機器をネットワークで繋いで常時データを監視できるようにしました。

さらに、これら走行抵抗計測システムの基地局として機能する走行抵抗測定専用の機材運搬車両の導入も完了し、交通安全環境研究所熊谷テストコースやJARI城里テストコースなど相良テストコース以外で走行抵抗を計測する際の試験装置の設営の迅速化など試験時間短縮と測定環境の改善に役立つものと考えています。

4) 測定技術向上の取組み状況

現在、相良テストコースで測定された走行試験結果をもとに、熊谷テストコースで実施される公式試験における走行抵抗値を、風向風速、気温差、路面状況などを補正して精度良く推定する方法の開発に取り組んでいます。

これにより、熊谷テストコースで行われる公式試験結果の予測精度を高めることで、申請燃費値の精度向上と厳正かつ確実な認証試験の実施を進めてまいります。

5) 走行抵抗試験法改訂への対応

惰行法による走行抵抗測定の方法取得方法が改訂され WLTP の統計的手法が導入されたことを受けて、2016 年 6 月に制定した惰行法による走行抵抗測定方法についての社内技術規格を本年 6 月に見直しました。

今後も規則の改正に対応しつつ、4)の取り組みから得られた知見等を、社内技術規格に反映させ、試験の精度向上に努めてまいります。

(5) 四輪技術本部における閉鎖的な体質の解消

【2016 年 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。

【これまでの取り組み及び評価】

四輪技術本部については、その閉鎖的な体質の解消のため、2016 年 11 月 1 日に行った「抜本的な組織の再編成」及びそれに伴う人事により、その体制と業務範囲は大きく変わりました。その概要と効果は、以下のとおりです。

1) 四輪商品・原価企画本部の新設及びその効果

従来の四輪技術本部では、商品企画と技術開発の両方の責任を負っていたことから、商品企画部門であるはずのカーラインにおいて走行抵抗の開発と性能評価を行うなど、商品企画と技術開発の責任分担が曖昧になっていました。これが今回の問題の一因と考え、商品企画部門を四輪技術本部から

分離・独立させて四輪商品・原価企画本部を新設しました。

これにより、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、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。

実際に今年に入ってから、いくつかの機種において開発の進捗の遅れや目標性能の未達を原因として、量産開始時期や目標燃費値の見直しが行われており、その効果が現れてきております。

2) 4つの統括部への再編成及び四輪車両性能技術部の新設と業務移管並びにその効果

四輪技術本部は、技術領域別に4つの統括部に分けて、組織全体に部門長の目が届きやすい規模に再編しました。また、これまでカーラインで行っていた開発業務(走行抵抗及び燃費を含む総合的な車両性能の評価など)は、4つの統括部の1つである四輪技術品質統括部の下に新たに設けた四輪車両性能技術部に移管するとともに、そこで COP (生産の均一性) の管理も行うことにより、四輪技術本部において開発・設計段階の源流から量産品質を確保する体制の強化を図りました。

四輪車両性能技術部が、各設計部門が計測する部品の性能及びばらつき、認証技術部が行う走行抵抗試験及び燃費試験の結果などから、申請に用いる走行抵抗値及び申請燃費値を決定し、「申請燃費値及び走行抵抗値決定会議」を開催し、商品企画部門、技術管理部門、設計部門と協議を行うことにより、申請燃費値の決定プロセスの透明性の向上が図られました。

また、四輪車両性能技術部が、四輪技術部門において設計品質面から COP (生産の均一性) を管理する責任部署となったことにより、量産品質面から COP を管理する製造本部との連携が強化されました。この点を活かして、より確実に生産均一性の確保が図られるよう努めてまいります。

3) 試作部の生産技術本部への移管及びその効果

四輪技術本部から試作部を生産技術本部へ移管し、開発段階での試作の評価、改良を生産技術の視点を取り入れて行うことにしました。

これにより、設計試作の段階から試作車に生産要件を盛り込むフロントローディングを行い、品質の早期安定化と量産性能の確実な把握に努めてまいります。

4) 人事交流の実施及びその効果

四輪技術本部からお客様品質保証本部、生産技術本部への本部長・部長級の異動をはじめ、昨年7月1日付で発足した人財育成委員会の主導により技術管理本部認証技術部への3名のローテーションを行うなど、本部間の人事交流を実施しました。

なお、これに先立って、四輪技術本部より、8月1日付で7名(第1回

進捗報告にて報告)、10月1日付で8名の他本部(管理、生産、国内営業、海外サービス部門など)へのローテーションを同委員会にて立案・実施しております。

その後も人事ローテーションの実施対象範囲の拡大や昇進のための異動経験の要件見直し等を進めており、より幅広い視野を持つ技術者の育成に繋げてまいります。

5) 技術・品質・商品企画業務推進委員会の設置及びその効果

上記の組織再編において商品企画部門を四輪技術本部から分離・独立させましたが、本部の分割に伴う縦割り組織の弊害が生じないように、各本部の業務状況や課題の見える化、情報の共有を図るべく、「技術・品質・商品企画業務推進委員会」を設立しました。本委員会は各本部の本部長・役員を委員とし、四輪技術、開発に加え、技術管理、品質及び生産技術を含めた幅広い部門横断的な組織としました。

本委員会は、2017年2月から、2週間に1回定期的に開催することとし、これまで8回開催しております。「(8) おわりに」に記載する「リメンバー5.18」の取り組みを企画し主導するなど、四輪のみならず二輪や船外機を含めた技術部門全体を見渡して再発防止策の徹底を推進しております。今後とも、各本部が抱える課題について意見交換し、迅速な方針決定と対応を図ってまいります。

6) 技術開発部門から独立した技術管理本部への開発監理部の設置及びその効果

限られた開発期間、開発工数のなかで開発の進捗管理がしっかりと出来ていなかったため性能確認に必要な測定が疎かになったこと、及び性能確認データなどの成果物が組織的に管理出来ていなかったことが今回の問題の一因と考え、技術開発部門における全ての開発業務について、技術開発部門から独立した立場で、その日程、工数、進捗、成果物等の管理や情報共有等のルールの明確化を行うことにより、開発の透明性や効率性を高める役割を担う開発監理部を技術管理本部に新設しました。

工数については、機種別に月毎の開発工数の予測と実績の推移をグラフ化し、今年4月から社内ホームページに掲示しており、これにより、これまでカーラインや設計部門など現場任せになっていた開発の工数管理が一元的に把握できるようになり、一部の部門に負荷が偏り過ぎていないかなど全体を管理して、不正の抑止及び全体として効率の良い開発を促進することができるようになりました。

また、設計手順書の作成や成果物の管理と情報共有についても、現在、そのルールとシステム作りを進めており、今年の9月から一部の機種で運用を開始し、来年4月からは全機種、全設計部門への適用を予定しています。これにより、燃費試験を含む各種性能評価試験の進捗を一元的に把握し、

試験に抜け漏れが無い、遅れが生じていないかをチェックすることにより、必要な性能評価試験を開発プロセスのなかで確実に実施してまいります。

(6) 技術に関わる業務監査体制の強化

【2016年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。

【これまでの取り組み及び評価】

監査部と監査役が連携して、見直し後の認証業務の状況及び再発防止策の実施状況について、以下のとおり監査を行い、改善を図ってまいりました。

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

四輪車及び二輪車の認証試験業務について、認証書類と裏付けデータの整合性やデータ取扱の状況などを確認し、データの保管期間を明確化するなど、データの保管方法や認証書類の社内承認手続きの一部改善を行いました。

また、認証試験に関連する業務についての試験標準及び業務・取扱手続などの業務マニュアルの整備状況を確認し、試験標準への関係法令の記載、複数部門に係る認証試験のデータ取扱手続の追加作成や責任分担の

明確化などの改善を行いました。

2) 型式指定申請実施車種についての確認

四輪車の認証試験に関して指摘した改善事項が、昨年9月に型式指定申請を行った2車種において着実に実施されていることを確認しました。

しかしながら、これら2車種の公式立会試験において、事前に試験設備等の確認をしていなかった不備もあり、この点の改善を行いました。

3) 技術者研修の見直し及びその実施状況、その他の再発防止策実施の進捗状況の確認

当報告書に記載の安全・環境に関わる技術基準についての研修など技術者教育・研修の強化、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など、各々の再発防止策について、取り組み状況を調査し、概ね計画通り進んでいることを確認いたしました。

4) 認証業務に関わる法令遵守に対する意識改善

この度の不正行為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、試験結果報告書の承認及び認証関係書類の保管ルールの周知状況などについて、四輪・二輪・船外機の技術者に聞き取り調査を行いました。

その結果、この度の不正行為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ていることが確認できました。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あったため、改めて周知徹底を図りました。

これまでの監査で見つかった改善すべき項目については、部門長に通知し、その改善が完了するまでフォローしていくとともに、今後新たに申請する認証書類について、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引き続きサンプリングで調査してまいります。

また、認証試験に関わる一連の手続に関する職場教育が実務レベルではまだ十分には行き届いていなかったことを反省し、各部門での実務に根付く教育・指導の徹底状況を確認してまいります。

(7) 内部通報制度の利用促進

【2016年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。

【これまでの取り組み及び評価】

昨年4月に全面的に改訂した当社グループの行動指針と内部通報制度について、グループの全従業員への浸透を図るため、行動指針と内部通報の連絡窓口が記載された小冊子の全員配布（海外子会社においてはそれぞれの言語に翻訳）、朝礼等での唱和、前記（1）1）に記載の階層別及びEラーニングによるコンプライアンス研修における制度紹介等の周知活動を行ってまいりました。

これらの取組みにより、内部通報の件数は前年度に比べて大幅に増加し、制度の認知度はかなり高まったことが窺えます。しかしながら、前記（1）1）②で述べたアンケート調査で内部通報制度の利用を躊躇する意見が多かったことを踏まえ、従業員が安心して通報できるように通報処理手続きや通報者保護要領を明文化するなど、より利用しやすい制度にするための改善を引き続き行ってまいります。

（8）おわりに

燃費不正問題を国土交通省に最初に報告してから一年目になる本年5月18日には、「リメンバー5.18」と称して、この不正問題を風化させないように、技術部門の全社員が全ての業務を止めて法令遵守を再確認する一日として活動しました。

具体的には、本社技術部門のライン課長以上254人が、各部門での業務の振り返りと今後の取り組みについて発表しあって、講評を行う「法令遵守に関する反省会」を行うとともに、その他の技術部門の社員5,753人は、業務毎のグループに分かれて「業務振り返りグループワーク」を行いました。

その結果、ルールに従って業務を行っていたつもりが実際にルールを確認してみたら思い込みによる間違いがあるなど業務や運用の見直しが必要なもの、ルールに従って業務を行っているつもりでいたが実はそのルールが明文化されておらず新たに規程類の制定が必要なもの、ルールが法規の改定等に対応して適切にアップデートされていないなど規程類の見直しが必要なものなどの申告がありました。これらについては、早急に業務の見直しと規程類の整備を進めるとともに、研修の中味に反映させるなどにより周知徹底を図ってまいります。

この活動により、日頃からルールを確認しながら仕事をする、また、ルールが無い又はあっても陳腐化していることに気付いて直ちに見直すことの大切さを全社員で共有することができました。また、多くの参加者から法令や社内ルールの内容を理解することができ非常に有効な活動であったと評価されたことから、「リメンバー5. 18」の取り組みは定例化して毎年実施するとともに、ルールの総点検については、年に数回定期的を実施することにより、法令遵守の徹底と業務の抜け漏れミス撲滅を図ってまいります。

今後もこのような活動を継続することにより、会社全体を自浄作用の働く組織に変革し、法令違反の再発防止の徹底を図ってまいりますので、引き続きのご指導をよろしくお願い申し上げます。

以上