

川崎重工業株式会社

NO.2024047

2024年9月27日

各 位

会 社 名	川崎重工業株式会社
代 表 者 名	代表取締役社長執行役員 橋本 康彦
コ ー ド 番 号	7012 東証プライム・名証プレミア
問 合 せ 先 責 任 者	執行役員 コーポレートコミュニケーション総括部長 鳥居 敬
	【東京】TEL 03-3435-2130
	【神戸】TEL 078-371-9531

(開示事項の経過) 船用エンジンにおける検査不正について

2024年8月21日に公表いたしました「船用エンジンにおける検査不正」(以下、船用エンジン事案)について、現時点で判明していることを取りまとめ、本日、国土交通省へ「調査報告書(第1報・中間報告)」(以下、報告書)として提出しました。当社グループの検査不正行為により、皆様にご心配、ご迷惑をおかけしますこと、大変申し訳なく、心から深くお詫び申し上げます。

報告書の概要は下記の通りです。詳細については添付資料をご参照ください。今回提出した報告書は、検査不正の有無や是正処置を中心に、社内調査の途中経過を取りまとめたものです。一方、外部有識者で構成する特別調査委員会による調査は継続中で、詳細な事実関係や原因究明、再発防止策の検討を進めております。

当社グループは、社長をトップとする「コンプライアンス特別推進委員会」を設置し、個々の事案における事実関係の調査や原因分析だけでなく、グループ内における不正事案の徹底した洗い出しに加え、不正が出来ない仕組みの構築、不正発見の強化、組織風土・意識改革などを全社的に進めることで、コンプライアンス、ガバナンス体制の再構築、また再発防止に向けて徹底して取り組んでいます。

なお、本件による業績への影響につきましては、今後の調査結果を踏まえ、影響が見込まれる場合には速やかにお知らせいたします。

記

1 調査体制

社内で第三者的立場に立つ品質保証本部主導で社内調査委員会を設置し、以下の体制を敷いて本検査不正に関する調査を実施・継続しています。

- ・統括責任者：エネルギーソリューション&マリンカンパニー 品質保証本部長
- ・原因究明・再発防止策チーム：6名
- ・記録調査・技術対応チーム：10名

2 調査結果(中間報告書作成時点)

2.1 検査不正が判明した項目

試運転記録の確認および関係者へのヒアリングから、調査対象 674 台中、船用2ストロークエンジン 673 台においてデータの書き換えが確認され、以下の検査不正のいずれかが行われていたことが判明しました。

- (1) 燃料消費量に関わる不正操作 (588 台)
- (2) 燃料消費率に関わる不正操作 (565 台)
- (3) 排ガス温度に関わる不正操作 (309 台)
- (4) 水動力計表示トルクに関わるアンプの校正後の調整操作 (353 台)
- (5) 過給機コンプレッサ吸込み温度に関わる補正機能の目的外操作 (14 台)

なお、陸用ガスエンジンならびに今後運転する水素-燃料油 Dual Fuel エンジンについては、データ収集・処理システムのプロセスに立ち上がった調査の結果、データが改変できないシステムとなっていることを確認しました。

2.2 不正操作に至った動機

現時点までのヒアリング調査結果から、不正操作に至った動機としては、以下を行うことで燃料消費性能及びその他性能に関するお客様への説明を回避しようとしたことが発端であったものと考えられます。

- ① エンジンの燃料消費性能をお客様からの要求仕様の数値から大きく逸脱させない
- ② 燃料消費性能とその他性能のばらつきを小さく見せる

2.3 校正後の調整操作と目的外操作に至った動機

既存の計測装置の制約の中で、計測精度の維持・向上を目的に操作を実施していました。

2.4 検査不正による NO_x 放出量に対する影響

NO_x 放出量規制への適否は現在確認中です。

3 是正処置について

3.1 不正操作

上記 2.1 に示す 5 件の検査不正に対する是正処置は実施済みです。

3.2 プロセスの見直し

品証部門が計測のプロセスに不正の機会がないことを確認し、工場試運転成績書は品証部門がデータの妥当性を確認した上で発行します。また、事業部門に対する牽制機能を果たすため、事業部門とは独立した組織体制である品質保証本部が、内部監査などにより不正ならびに校正後の調整操作、目的外操作が行われていないかの監視をより一層強化します。

3.3 有効性の確認

各事業部門の製品検査に直接関わらない、品質保証本部直下の QM 推進室の監査員が、第三者的な立場で、3.1、3.2 に示した是正処置を行い、その有効性を確認しました。

4 再発防止に向けて

性能検査に関わる不正は、過去にも担当者から当時の管理者に問題提起されたこともありました。2022 年度、グループ会社の不適切行為を起点とした品質不正事案の全社一斉調査を実施した際にも、船用エンジンの設計・製造・検査等に携わってきた者が不正を認識していたにもかかわらず、カンパニーとして、本検査不正が行われていることを把握し、是正に繋げることができませんでした。

今後は、特別調査委員会の提言も踏まえ、更なる原因究明を進めるとともに、このような状況につながったコンプライアンス意識やカンパニー組織風土にも踏み込んだ、抜本的な再発防止策を講じていきます。

以上

【添付資料】

2024 年 9 月 27 日 船用エンジンにおける検査不正について 調査報告書 (第 1 報・中間報告)

川重機品 2024 第 128 号

2024 年 9 月 27 日

国土交通省 海事局
海洋・環境政策課御中
船舶産業課御中
検査測度課御中

川崎重工業株式会社

船用エンジンにおける検査不正について

調査報告書（第 1 報・中間報告）

<目 次>

1. はじめに	1
2. 事実関係の調査	1
2.1. 調査対象及び範囲	1
2.2. 調査体制及び変遷	1
2.3. 調査方法	2
2.3.1. 社内記録の調査	2
2.3.2. 関係者からのヒアリング調査	2
3. 調査結果（中間報告書作成時点）	2
3.1. 検査不正が判明した項目	2
3.2. 検査不正に至った動機	3
3.2.1. 不正操作に至った動機	3
3.2.2. 校正後の調整操作と目的外操作に至った動機	3
3.3. NO _x 放出量に対する影響	3
4. 今後の NO _x 規制への対応	4
4.1. 分類 B に対する対応方針	4
4.2. 分類 C に対する対応方針	4
4.3. 分類 D に対する対応方針	5
5. 調査結果に対するアクション	5
5.1. 不正の機会と是正処置	5
5.1.1. 燃料消費量に関わる不正操作	5
5.1.2. 燃料消費率に関わる不正操作	5
5.1.3. 排ガス温度に関わる不正操作	6
5.1.4. 水動力計表示トルクに関わるアンプの校正後の調整操作	6
5.1.5. 過給機コンプレッサ吸込み温度に関わる補正機能の目的外操作	7
5.2. 不正を組織として止められなかった原因と是正処置	7
5.3. 是正処置の有効性の確認	7
5.4. 水動力計に関する追加検証	7
6. 原因分析と再発防止の取組状況	8
6.1. カンパニーのコンプライアンス意識や組織風土に関わる課題	8
6.2. 抜本的な再発防止に向けて	8
7. お客様・関係機関への報告状況	9
8. 当社グループとしてのコンプライアンス強化への取組みと特別調査委員会 について	9

1. はじめに

令和6年(2024年)7月5日付で国土交通省より、船用エンジンを対象とした「NO_x 放出量確認試験における不正行為の有無等に係る実態調査」について要請があった。これを受けて、当社が製造した NO_x 1次規制以降の規制対象となるエンジンに対して社内調査を進めている過程で、NO_x 放出量確認試験を含む工場試運転における検査不正(データ書き換え。以下、本検査不正といい、以下3に詳述する。)が確認された。

本中間報告書では、これまでに判明した社内調査結果及び本検査不正が判明した項目に対して是正が完了したことを報告するものであり、NO_x 放出量に係る調査結果とその対応、及び原因分析と再発防止に関しては、次回、最終報告にて報告する。なお、中間報告時点では、当社製エンジンの試運転及び実際の使用時において、安全性に影響する事案は確認されていない。

2. 事実関係の調査

2.1. 調査対象及び範囲

NO_x規制の対象となる平成12年(2000年)1月以降起工(以下、調査対象期間という。)した船舶に搭載された当社エネルギーソリューション&マリンカンパニー(以下、カンパニーという。)が製造したエンジン全て(674台(*1)。以下、対象エンジンという。)を調査対象とした。

本検査不正の調査範囲は、出荷前試運転(*2)及びNO_x放出量確認試験(*3)を含む各エンジンの工場試運転とし、本検査不正による NO_x 放出量規制(*4)に対する影響について調査を実施中、また、CO₂放出量規制に対してはこれから調査を実施する。

(*1)内訳は次のとおり。

ライセンス生産による船用2ストロークエンジン：673台
当社自社開発の船用4ストロークエンジン：1台

(*2)出荷前試運転；お客様へエンジンを納入するにあたり、燃料消費率を含むエンジン性能がお客様からの要求仕様を満足しているかを確認する試験。

(*3)NO_x 放出量確認試験；国際大気汚染防止原動機証書(以下、原動機証書という。)の取得のために行う試験。

(*4)NO_x 放出量規制；船舶から排出される排気ガスに起因する大気汚染の防止を目的として、MARPOL条約 附属書 VI が 2005年5月に発効され、2000年1月1日以降に起工された船舶に搭載されるエンジンに遡り適用が開始された規制。その後、NO_x 規制値をさらに削減した2次規制、3次規制(排出規制海域のみ)が、それぞれ2011年1月1日および2016年1月1日以降に起工された船舶に搭載されるエンジンを対象に導入された。

2.2. 調査体制及び変遷

本検査不正を当社が認識して以降、社内で第三者的立場に立つ品質保証本部主導で社内調査委員会を設置し、以下の体制を敷いて本検査不正に関する調査を継続している。

- ・統括責任者：エネルギーソリューション&マリンカンパニー 品質保証本部長
- ・原因究明・再発防止策チーム：6名
- ・記録調査・技術対応チーム：10名

なお、調査及び外部公表等の変遷は以下のとおりである。

7月	10日	7月5日付国土交通省要請に対応する社内調査において本検査不正を認識
7月	12日	社内カンパニープレジデントへの速報(社内調査を開始)
7月	19日	社内社長への報告(製造時期を過去に遡る形で調査範囲を拡大)
8月	21日	本検査不正に関する国土交通省への報告とともに対外公表
8月	22日	国土交通省立入調査(～23日)
8月	30日	コンプライアンス強化への取組みと特別調査委員会設置に関する対外公表
9月	13日	検査装置是正後の国土交通省海事局による現場立会い
9月	27日	国土交通省海事局に本中間報告書を提出

2.3. 調査方法

2.3.1. 社内記録の調査

記録調査・技術対応チームにて、データ書き換え記録の有無を調査し、記録が有る場合はお客様に提出している工場試運転成績書から書き換え前の値を算出し(以下、実測値という)、その値を用いてNO_x規制及びCO₂規制への適否を確認する。

2.3.2. 関係者からのヒアリング調査

ヒアリングは、1次調査(設計部門・製造部門・品証部門の管理者による)と2次調査(品証部門(製品に直接携わらないメンバー)とコンプライアンス部門)を行い、現在の試運転担当者のみならず過去の担当者・関係部門に対して実施した。工場試運転に関して、燃料消費率を算出する項目の書き換えの有無、計測システムの不正操作の有無、記録の有無、及び、本検査不正に至った動機等について確認する。

3. 調査結果(中間報告書作成時点)

試運転記録の確認及び関係者へのヒアリングから、船用2ストロークエンジン673台においてデータの書き換えが確認され、それらの工場試運転において以下の検査不正のいずれかが行われていたことが判明した。なお、対象となる船用4ストロークエンジンは1台のみであるが、当該エンジンについては検査不正は確認されなかった。また、陸用ガスエンジンならびに今後運転する水素-燃料油Dual Fuelエンジンについては、データ収集・処理システムのプロセスに立ち入った調査の結果、データが改変できないシステムとなっていることを確認した。

3.1. 検査不正が判明した項目

検査不正としてお客様からの要求仕様を満足させるための不正操作と検査装置の精度を補うことを目的とした校正後の調整操作と目的外操作が確認された。なお、括弧内の数値は操作が確認された台数を示す。

- (1) 燃料消費量に関わる不正操作 (588 台)
- (2) 燃料消費率に関わる不正操作 (565 台)
- (3) 排ガス温度に関わる不正操作 (309 台)
- (4) 水動力計表示トルクに関わるアンプの校正後の調整操作 (353 台)
- (5) 過給機コンプレッサ吸込み温度に関わる補正機能の目的外操作 (14 台)

3.2. 検査不正に至った動機

3.2.1. 不正操作に至った動機

現時点までのヒアリング調査結果から、不正操作に至った動機としては、以下を行うことで燃料消費性能及びその他性能に関するお客様への説明を回避しようとしたことが発端であったものと考えられる。

- (1) エンジンの燃料消費性能をお客様からの要求仕様の数値から大きく逸脱させない
- (2) 燃料消費性能とその他性能のばらつきを抑える

3.2.2. 校正後の調整操作と目的外操作に至った動機

既存の計測装置の制約の中で、計測精度の維持・向上を目的に操作を実施していた。

3.3. NO_x 放出量に対する影響

燃料消費率の操作記録が残っていたプロトタイプとなるエンジン（以下、親機(*5)という。また、親機以降に製造される同仕様エンジンを以下、子機(*5)という。）を対象に、当社の試算により NO_x 放出量規制への適否を確認中である。

なお、NO_x 放出量確認は、親機で実施されている場合、NO_x Technical Code の規定に基づき、子機においては親機と同じ値の NO_x 放出量として扱い原動機証書が発行される。

(*5)親機、子機：同一仕様あるいは NO_x 放出量が同等と認められるエンジンを複数台製造する場合、そのなかの代表となるエンジンを親機とし、NO_x 放出量確認試験及び出荷前試運転を実施、NO_x 放出量を計測する。その他のエンジンは子機と定義される。子機においては、親機と同一の仕様、調整であることを条件に、親機の NO_x 放出量が適用される。

現段階での状況は下表のとおり。

分類		親機台数 (内、日本籍 台数)	子機台数 (内、日本籍 台数) <左記の親機に紐づく台数>
A	データ書き換えが無く、NO _x 放出量規制逸脱無し	1 (1)	0 (0)
X(*6)	データ書き換えが有り、実測値で NO _x 放出量を試算中	157 (9)	357 (10)
D	実測値無し	45 (1)	114 (7)

(*6)分類Xに関しては、前述「3.1. 検査不正が判明した項目」のうち「(4)水動力計表示トルクに関わるアンプの校正後の調整操作」の NO_x 放出量の試算への影響度が現段階では明確ではなく、今後検証し報告する。

今後は上表の分類Xの試算を進め、最終的に以下4つに分類予定である。

- ▶ 分類A：データ書き換えが無く、NO_x 放出量規制値逸脱が無かったもの
- ▶ 分類B：データ書き換えが有り、実測値でNO_x 放出量の当社試算を行った結果、NO_x 放出量規制値逸脱が無かったもの
- ▶ 分類C：データ書き換えが有り、実測値でNO_x 放出量の当社試算を行った結果、NO_x 放出量規制値逸脱があったもの
- ▶ 分類D：当社試算に使用すべき実測値が確認できず、引き続き調査が必要なもの

なお、CO₂ 規制(EEDI(*7)・EEXI(*8))の算出には、NO_x 放出量確認試験における燃料消費率の値が用いられるため、NO_x 放出量確認試験への影響調査の後に、CO₂ 規制に係る不正操作、校正後の調整操作、目的外操作の影響調査を継続する。

(*7)Energy Efficiency Design Index (エネルギー効率設計指標)。国際航海に従事する400GT以上の船舶に適用される、船舶の運航時のエネルギー効率を評価し比較するための指標。船ごとのエネルギー効率を評価することで、船舶のCO₂ 排出量削減を促し、環境への負荷を軽減するための取組。

(*8)Energy Efficiency Existing Ship Index (就航船のエネルギー効率指標)。国際航海に従事する400GT以上の船舶に適用される既存船舶のエネルギー効率を評価する指標。

4. 今後のNO_x 規制への対応

上記分類B、C、Dに対して対応が必要になる。それぞれに対する方針を以下に示す。

4.1. 分類Bに対する対応方針

当社試算ではNO_x 放出量規制値逸脱はないが、関係機関(船籍国・船級協会)による当社試算の妥当性確認後、NO_x テクニカルファイルを訂正し、原動機証書の書き換えを依頼する。

4.2. 分類Cに対する対応方針

当社試算でNO_x 放出量規制値逸脱がある場合は、関係機関による当社試算の妥当性確認後、NO_x 規制への適合対応方法について関係機関及びお客様と協議する。

NO_x 規制への適合対応方法として、例えば以下を検討する。

- (1) 運用上で可能な範囲においてNO_x 放出量に係る運用条件パラメータのトレランスを縮小する。

(2) 筒内最高圧力等の NO_x 放出量に係る性能パラメータを変更する。

4.3. 分類 D に対する対応方針

当社試算を可能にする実測値の調査を継続するとともに、最終的に実測値が存在しない場合は、技術的に NO_x 放出量規制値適合の判断ができる方法を関係機関の協力を得ながら検討する。規制値を逸脱する場合は、適合対応方法について関係機関及びお客様と協議する。

実測値が存在しない場合の NO_x 放出量規制値適合への判断方法として、例えば以下を検討する。

(1) 同仕様もしくは類似仕様のエンジンで確認されている実測値を用いる。

(2) エンジンの出荷前試験にて行われる社内確認試験での実測値を用いる。

なお、その結果規制値を逸脱する場合の適合対応方法については、上記 4.2 と同様の方法を検討する。

5. 調査結果に対するアクション

上記 3.2 に記載の動機による本検査不正に対して、以下、5.1～5.3 に示す是正処置を行い、完了した。過去の水動力計の計測データの取扱いについては、以下、5.4 に示すように、今後も関係機関と協議を継続する。

5.1. 不正の機会と是正処置

5.1.1. 燃料消費量に関わる不正操作

(操作内容)

燃料油消費量を計測しているロードセルのアンプ（計測機器）のゲイン（調整つまみ）を校正後に調整していた。

(操作の目的)

燃料消費性能をお客様からの要求仕様の数値から大きく逸脱しないようにするため。

(不正の機会)

校正後の計測機器が、計測前に調整可能な状態になっていた。また、校正後に調整することに対する問題意識が低かった。

(是正処置)

計測機器の調整つまみをカバーで覆い、封印シールを貼る、校正後に封印すること、及び、計測前後に封印シールに異常がないこと（封印シールには識別番号が付されており、また、剥がすとその旨の表示が浮きでる。）を確認する旨を校正作業の要領書に定め、また、校正作業に対する重要性を認識する教育を実施した。

5.1.2. 燃料消費率に関わる不正操作

(操作内容)

計測用 PC 内に燃料消費率を計測中に操作できる機能があり、これを操作して燃料消費率を書き換えていた。

(操作の目的)

燃料消費性能をお客様からの要求仕様の数値から大きく逸脱しないようにするため。

(不正の機会)

計測用 PC 内の当該機能は、調査対象期間以前から存在しており、これまで社内でこれを指摘し、是正することができていなかった。

(是正処置)

計測用 PC を改修して当該機能は削除した。

5.1.3. 排ガス温度に関わる不正操作

(操作内容)

計測用 PC 内にある温度補正のゼロ点調整機能を目的外に使用して、ばらつきを小さく見せる、あるいは、ありたい数値への書き換えを行っていた。

(操作の目的)

性能のばらつきを小さく見せるため。

(不正の機会)

計測システムの校正の結果により生じる温度等の補正は必要な操作だが、この本来の用途以外の目的でこの機能を誰でもが、操作できる状況であった。

(是正処置)

計測用 PC を改修して、補正值設定画面にはパスワードロックを掛けるとともに、ログイン時のログを残すことができるように是正した。パスワードは品証部門にて管理し、品証部門が、不正操作が行われていないことを監視できるようにした。

5.1.4. 水動力計表示トルクに関わるアンプの校正後の調整操作

(操作内容)

水動力計のトルクを計測しているロードセルのアンプ（制御盤の扉内に内蔵される計測機器）のゲインを校正後に調整していた。

(操作の目的)

水動力計が表示するトルクの個体差によるばらつきを、シリンダー内圧力等から算定されるエンジン出力を正として調整するため。

(調整操作の機会)

校正後の計測機器が、工場試運転毎の計測前に調整可能な状態になっていた。また、校正後に別の計測方法を正として調整することに対する問題意識が低かった。

(是正処置)

ばらつきの大きい水動力計は使用を止める。ばらつきの小さな水動力計は、制御盤扉に封印シールを貼ることで、校正後にアンプの調整が行われていないことを確認できるようにした。校正後に封印すること、及び、計測前後に封印シールに異常がないこと（封印シールには識別番号が付されており、また、剥がすとその旨の表示が浮きでる。）を確認する旨を校正作業の要領書に定め、また、校正作業に対する重要性を認識する教

育を実施した。

5.1.5. 過給機コンプレッサ吸込み温度に関わる補正機能の目的外操作

(操作の内容)

計測用 PC 内にある温度補正のゼロ点調整機能を目的外に使用して、過去の実績に基づくあるべき数値への書き換えを行っていた。

(操作の目的)

一点のみの計測データと過去の多点計測データの整合を取るため。また、計測データのばらつきを小さく見せるため。

(目的外操作の機会)

計測用 PC の機能は、調査対象期間以前から存在しており、これまで社内でこれを指摘し、是正することができていなかった。計測システムの校正の結果により生じる温度等の補正は必要な操作だが、この本来の用途以外の目的でこの機能を誰でもが、操作できる状況であった。

(是正処置)

計測用 PC を改修して、補正值設定画面にはパスワードロックを掛けるとともに、ログイン時のログを残すことができるように是正した。パスワードは品証部門にて管理し、品証部門が、目的外操作が行われていないことを監視できるようにした。

5.2. 不正を組織として止められなかった原因と是正処置

5.1 に示す不正操作、校正後の調整操作、目的外操作を部門内の限られた者は認識していたがカンパニーとして感知できておらず、是正することができていなかった。

一連の不正操作、校正後の調整操作、目的外操作は、工場試運転においてお客様からの要求仕様を満たすデータが得られなかったために始まったことである。さらに、工場試運転成績書は、設計部門が取りまとめて発行しており、品証部門は当該成績書の不備の有無をチェックするにとどまりプロセスに立ち入った確認が行われていなかった。

今後は、品証部門で計測のプロセスに不正の機会がないことを確認し、工場試運転成績書は品証部門でデータの妥当性を確認した上で発行する。また、事業部門に対する牽制機能を果たすため、事業部門とは独立した組織体制である品質保証本部が、内部監査等により不正操作、校正後の調整操作、目的外操作が行われていないかの監視をより一層強化する。

5.3. 是正処置の有効性の確認

各事業部門の製品検査に直接関わらない、品質保証本部直下の QM 推進室の監査員が、第三者的な立場で、5.1、5.2 に示した是正処置を行い、その有効性を確認した。

5.4. 水動力計に関する追加検証

水動力計表示トルクは同じ型式のエンジンに対して、水動力計の個体差によって、表示

する出力にばらつきが生じていた。このばらつきを避けるために、シリンダー内圧力等から算定されるエンジン出力を正として、水動力計の示す出力を調整していた。

水動力計の出力を操作していたエンジンデータの取り扱いに関しては、今後の工場試運転において、水動力計以外（例：軸トルク計）で計測したエンジン出力と比較検証し、その妥当性について関係機関と協議をしていく。

6. 原因分析と再発防止の取組状況

6.1. カンパニーのコンプライアンス意識や組織風土に関わる課題

これまでの調査結果から、船用エンジンの燃料消費性能を満たさなければならないというプレッシャーの下に、当該エンジンの設計部門にしわ寄せが生じ、自らが主管する性能検査現場で本検査不正を行ってきていたものと考えられる。

性能検査に関わる不正は、過去にも担当者から当時の管理者に問題提起されたこともあった。2022年度、グループ会社の不適切行為を起点とした品質不正事案の全社一斉調査を実施した際にも、船用エンジンの設計・製造・検査等に携わってきた者が不正を認識していたにもかかわらず、カンパニーとして、本検査不正が行われていることを把握し、是正に繋げることができなかった。

現時点では、このような状況に繋がったカンパニーのコンプライアンス意識や組織風土に関わる問題点・背景原因として、以下のようなものがあつたと考えられる。

- (1) コンプライアンス違反との認識があっても、これを言い出せない（問題としても顕在化できない）組織風土
- (2) コンプライアンスに対するカンパニーの機能不全
- (3) 品質よりも納期や利益を優先してしまう意識
- (4) 不正操作、校正後の調整操作、目的外操作であっても前例踏襲し、改善がなされない組織風土
- (5) 品質記録の改ざんを組織で正当化してしまうという顧客視点の欠如

6.2. 抜本的な再発防止に向けて

今後、特別調査委員会の提言も踏まえて、更なる原因究明を進めるとともに、以下のような方向性を念頭に、カンパニーにおいて抜本的な再発防止策を講じていく。

- (1) 本検査不正の「動機」となり得るプロセスの特定・可視化
- (2) 本検査不正の「機会」を物理的に減らすための試験・検査設備の導入
- (3) 本検査不正の「正当化」を抑止することを目的とした意思決定の記録の保存
- (4) 組織風土の徹底した見直し、新たな組織文化の醸成
- (5) 牽制機能を強化するしくみづくりと運用

7. お客様・関係機関への報告状況

当社は、営業部門と設計部門を中心に、お客様・関係機関に対して本検査不正の概要を説明するとともにお詫びをし、関係機関と NO_x 放出量規制及び CO₂ 放出量規制への影響について調査を行う旨の説明を行っている。主に船舶の航行に対する影響や、調査結果に関するお問い合わせをいただいております。各お問合せへの真摯な対応と、お客様への丁寧な説明を継続していく予定である。

8. 当社グループとしてのコンプライアンス強化への取組みと特別調査委員会について

当社グループは、このような事態が生じたことを深刻に受け止め、すべての膿を出し切る覚悟で企業風土の改革に全力で取り組んでいく。そのため、代表取締役社長執行役員の橋本康彦を委員長として、副社長及び各事業部門長等を構成員とする「コンプライアンス特別推進委員会」（以下、当委員会という。）を設置した。当委員会は、個々の事案における事実関係の調査や原因分析だけではなく、グループ内における不正事案の徹底した洗い出しに加え、不正ができない仕組みの構築、不正発見の強化、組織風土・意識改革等を全社的に進めることで、コンプライアンス、ガバナンス体制の再構築、又、再発防止に徹底して取り組む。

また、令和6年（2024年）年8月28日の取締役会において、本件事案を対象とした外部有識者で構成される「特別調査委員会（船用エンジン）」を設置した。コンプライアンス特別推進委員会とも連携しつつ、中立性を担保した上で、事実関係の調査と原因分析、再発防止策の提言を目的とし、類似案件の洗い出し等も含めて、客観的かつ専門的観点から調査を実施する。

以 上