

社員アンケートと監査役—三菱自動車の燃費偽装事件

※ 本稿は筆者個人の意見を記したものであり、一般社団法人 監査懇話会の公式な見解とは必ずしも一致致しません。

1. オリンパス損失隠ぺい事件とアンケート

2011年発覚したオリンパスの財テク損失隠し事件において、同社で2010年7月に部長ら管理者243名に対して行った「企業リスク調査」での調査結果は、最大のリスクは「粉飾決算」「問題情報の隠ぺい・改竄」「監督官庁等に対する虚偽表示」であったが、経理・財務に対する監査役監査は殆ど行われていない。帳簿、契約書等の証憑原本は当たっていない。財務部門への内部監査部門の監査は7年前が最後であった。(2011年12月6日第三者委員会調査報告書)

オリンパスでは、せっかく、アンケート調査をやっても、それが生かされていないかった。

2. 三菱自動車の燃費偽装事件とアンケート

これと似たような事例が、三菱自動車で起きていた。規定にない走行テストやデータの改ざんなどで、実態以上の燃費性能をカタログ値に記載していたという燃費偽装事件にも関連する、次の3つのアンケート調査が行われていた。

① 2004年のリコール隠し（「空飛ぶタイヤ」）問題後の社員約300人へのインタビュー報告書（非公開）

社長直轄の事業再生委員会が実施。以下の記述あり。

- ・予算がないので実験のパターンを減らして実施している。
- ・安全にかかわらない部分から最終チェックが手薄になる傾向がある。
- ・社標準と部標準が混在したダブルスタンダードになっている。
- ・監査に対して「昔からやっている」と答えている。

なお、法定とは違う方法で各種の実験をしていたことをにおわす発言が多くある。
(日経ビジネス他編「不正の迷宮 三菱自動車」より)

② 2005年2月18日の新人提言書発表会

走行抵抗測定は惰行法を用いるべきである旨の提言が、新人社員F氏からなされ

た。F氏は、「現在惰行法が用いられていない理由として、①いずれの方法でもかい離がなく、②路上惰行試験は日程・気象条件・審査部設備等から困難であるとのことであるが、それでも型式指定審査における走行抵抗は法規に従って惰行法によって測定すべきであり、性能実験部における実務運用は法規違反である」と明確に指摘し、改善すべきであると訴えた。この発表は先輩が言わしめたとの情報もある。

しかし、その後も抵抗測定法の運用は改められなかった。この発表会には、当時の性能実験部長及び次の性能実験部長ほか20名が聞いていた。

(16.8.2 燃費不正問題に関する調査報告書の概要より)

③ 2011年2～3月のコンプライアンス部によるコンプライアンスアンケート

国内全従業員を対象。無記名、ただし所属本部名は記載。自由記載欄あり。開発本部内の問題についての記載は次の通りであった。

- ・法規認証部門からの関係法規の情報が不十分で、100%法規に準拠した商品開発ができていない。
- ・無謀な超短縮日程、少ない人員で開発した自動車は品質が極めて悪い。再びリコール問題が起こるのではないか。
- ・開発日程が短く、当社の実力に見合っていない。その中で、コスト低減、品質達成が求められているので、クオリティゲートはあってもないようなもの。
- ・虚偽報告などがいまだ存在する。
- ・評価試験の経過、結果についての虚偽報告
- ・納期を守るための偽造データ作成
- ・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

コンプライアンス部は2011年11月に結果をまとめ、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、2011年12月、各本部に対して、指摘された問題について事実の確認を指示した。(監査役は報告先にはなっていない)

開発本部は各部署が調査を行うこととなり、性能実験部では部長が部下の管理職に対してヒヤリングを行い、すでに本件問題が存在していたにも関わらず、次のような回答を開発本部副本部長(コンプライアンスオフィサー)に行った。

「問題なし。技術的に机上検討して(燃費や動力性能など)目標達成可否を判断することは日常的にあるが、その点を捉えて実測値と異なるという誤解をする可能性は否定できない」

一方(燃費偽装に中心的役割を担った)認証試験グループが所属していた技術管理部の部長も、本件問題について触れることなく、「問題なし」とする報告を副本部長に挙げた。

コンプライアンス部はこれらの回答を集め、2012年3月報告書を作成、CSR推進本部長とCSR・管理・経理統括本部長兼企業倫理担当役員にのみ提出された。なお、**企業倫理委員会**の議事録には本報告がなされたとの記載はない。

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だけで、独自の調査を行うなどの対応は何もしていない。

(16.8.2 燃費不正問題に関する調査報告書の概要より)

4. 監査役はアンケートを活用しよう

監査役は会社に大きな損害を与える不祥事の端緒を見つけ、未然に防止するよう働き掛けなくてはいけない。しかしながら、積極的に監査役に情報を提供する社員、役員はまずいないと考えてよい。従って会社法等の権限を利用し情報を集める仕組みを作らなければならない。

会社が社員に実施する各種のアンケート結果は貴重な情報源の一つである。オリンピックにしても、三菱自動車においても、アンケート結果を活用して調査を進めていたら、もっと違った展開になっていたであろう。

従って、こうしたアンケートが実施された時には、監査役にアンケートの集計結果を報告するよう要請しておく必要がある。監査役は、アンケート結果を詳細に分析し、問題があれば、調査しなければいけない。

上記の③の例でいえば、性能実験部の回答は「技術的に机上検討して(燃費や動力性能など)目標達成可否を判断することは日常的にあるが、その点を捉えて実測値と異なるという誤解をする可能性は否定できない」とあるが、燃費性能を決める走行抵抗は、あくまで実車テストを前提にしているにもかかわらず『技術的に机上計算して』とあるのがそもそも違法行為であり、『実測値と異なるという誤解をする可能性は否定できない』との表現は、『実測値と異なると思われても仕方がない』ということを暗に表明している。この報告書を見たならば、監査役は間違いなく調査に入ったであろう。

例えば、リスクアンケートを行ったとして「サービス残業はないか」という質問に対して、ある部門から「ほとんどない」という回答が来た場合は「サービス残業をする場合がある」という事実を言っていると捉えて、調査を開始する必要がある。「おおむね守られている」などの回答は要注意である。

以上