

日産車体株式会社 投資家向け説明会（2018年6月開催）

質疑応答 概要

<回答者>

代表取締役社長 木村 昌平

Q 会社の「対処すべき課題」の具体的内容について

A 昨年から取り組んでいる当社の中期経営計画では、2022年までに、「商品」、「工場」、「技術・技能」の3つの競争力で将来にわたる強靱な企業基盤の確立を目指しています。まず「商品の競争力」では、NV350キャラバンやインフィニティQX80のビッグマイナーチェンジ等の新車を立上げています。生産台数勝ち上げ活動については、これまでの中近東地域の活動に加え、アフリカ、アセアン、そして北アフリカ、南アフリカでの活動を進めてまいります。

2つ目の「工場の競争力」については、まず品質面で、北米向けインフィニティQX80が外部指標でトップクラスを維持しています。国内では、日産圏車種別初期品質評価において当社生産車が1位から3位を独占しています。今後も、この状況を継続するために、スピーディーに、そして多車種生産に対応した当社独自の取組みを続けていきます。

3つ目の「技術・技能の競争力」では、「LCV・フレーム車のモノづくりグローバル技術拠点」として日産圏における役割を発揮できるよう、次期型フレーム車の研究を行っています。特に走行時の安定性、静粛性能をトップレベルにするため、技術開発に取り組んでまいります。

Q 女性の取締役登用について

A 中期経営計画の中にダイバーシティ向上活動を掲げています。女性登用の取組みについては、女性活躍推進法や次世代育成支援対策推進法に則り、女性がキャリアを継続し、パフォーマンスを発揮できる制度を充実させるとともに、その社内風土を醸成させていくため、全管理職に対して継続的に教育を実施しています。

また、昨年5月に当社は、平塚市内の従業員300名以上の企業として初めて「くるみん認定」を取得いたしました。

さらに、新卒採用者の女性比率20%以上の目標を掲げ、取り組んでいます。

Q2017年秋に発生した完成検査問題に関する経営陣の把握状況について

A 完成検査の問題が発生した後、その解決に向けて対策を講じるため、外部の第三者である西村あさひ法律事務所に事実関係や原因調査を委託しました。その調査結果も踏まえて問題の原因を検討した結果、報告書にあるとおり、1) 完成検査員の不足、2) 完成検査制度に

関する規範意識の薄さ、3) 上位者の認識、4) 標準作業書と完成検査票の齟齬、5) 基準書と実態の乖離、基準書の不明確さ、6) 現場と管理者層との距離、7) 内部監査で不備が発見できなかった、ことなどの複数の要因が重なり合って発生したものと分析しました。

経営陣がこのような事態を知らなかったのかという点につきましては、この事態が長期わたっていること、また、複数の要因が複雑に重なり合ったものであったことなどから、把握が困難でありました。

今後は、今回の様な事態を二度と発生させない為、策定した再発防止策を確実に実行してまいります。

Q 外部弁護士事務所による完成検査問題調査報告書に対する格付委員会の評価結果への経営陣の考えについて

A 格付委員会の評価については承知していますが、その評価の内容について当社がコメントすることは差し控えさせていただきます。

当社は、コンプライアンス上の問題がないか日常の活動の中で点検し、もし法令違反等の疑いがあれば、適切に対処するなど、内部統制システムをきちんと運用してまいります。

Q 完成検査問題における経営陣や関係者の責任について

A この問題は1990年代から、いくつもの原因が重なって続いていました。現在の経営を担う者の責任として、社長である私の報酬を減額しました。今後は、私が先頭に立って再発防止策の実行と法令遵守の徹底に取り組んでまいります。

Q 完成検査問題の再発防止策に関する日産自動車(株)との協議内容について

A 当社の完成検査は、日産自動車(株)の委託の下に行っているものであり、再発防止策については、日産自動車(株)と協議のうえ策定いたしました。どのような協議だったのかについて、一つ一つ細かく説明することはできませんが、基準書の内容やそれをどう伝えるかなど、いろいろと協議を行いました。

Q 完成検査問題によるリコール費用の日産自動車(株)との分担について

A 当社の生産車両について適切な完成検査を行うことを怠った責任は当社にあり、従って、それらの車両に関するリコール費用は当社が負担することが適切であると判断いたしました。

以上