

2005年6月23日

三菱ふそうトラック・バス株式会社

## 過去のリコール問題に係わる社外弁護士調査報告と関係者の追加処分について

昨年5月から今年3月中旬まで社外弁護士チームによって実施されてきた過去の品質問題調査に関し、その結果が弊社及びふそう倫理委員会宛に報告され、同報告を弊社は3月25日に受領いたしましたので、その概要についてご説明申し上げます。

また、調査結果に基づき、昨年6月の社内懲戒処分に加え、2005年3月25日付けを以って追加処分を行いましたので、その処分内容等についてもご報告いたします。

尚、去る1月24日に弊社は国土交通省警告書に対する回答書として一連の改善施策を提出いたしました。本日、追加事項として本報告書を国土交通省にも提出いたしました。

### 1. 社外弁護士調査の方法

#### (1) 調査の目的

2002年1月弊社製大型トラックのハブ脱落に起因する死傷事故が発生し、同年10月には、クラッチハウジングに起因する死亡事故が発生しました。その後、2004年に至り、ハブの脱落およびクラッチハウジングの破損は設計に起因する不具合であることを社として正式に認め、リコールを届け出ました。さらに、所謂2000年問題時に再発防止策を公約したにも拘らず、その後、これらの品質問題が依然として解決されていないことが判明しました。弊社は、特にハブおよびクラッチハウジングの問題について、事実を把握し、何が原因であったかを究明することが、再発防止策策定的前提であると考え、社外弁護士チームによる第三者の目で客観的に調査することといたしました。なお、当該調査は、関係者の法的責任の追及や社内処分の検討を目的とするものではないことは、調査報告書に記載のとおりです。

#### (2) 調査項目

ハブおよびクラッチハウジングの不具合について、次の点をについて明らかにするよう要請しました。どの時点でそのような対応が行なわれていれば各事故は防止できたのか、なぜそのような対応がなされなかったのか、その背景にある企業風土やシステムはどのようなものであったか、再発防止策としてどのような措置が有効か。

### (3) 調査体制

2004年3月にハブの問題が顕在化して以降、社外の弁護士を起用し、調査を行ってきました。担当弁護士は、2004年10月以降漸次増強し、次のとおりといたしました。

高井康行弁護士	(高井法律事務所)
古屋正隆弁護士	(古屋法律事務所)
小鍛冶広道弁護士	(第一芙蓉法律事務所)
渡部直樹弁護士	(渡部直樹法律事務所)
内川治哉弁護士	(御堂筋法律事務所)

### (4) 調査活動

調査チームが現在の弁護士5名体制となって以降、社内文書の再精査、社内外関係者のインタビュー等を精力的に実施してきました。インタビューを行った対象者は、合計で50人以上に上ります。この中には、分社前のトラック・バス関係幹部、弊社の旧経営陣が含まれています。

## 2. 調査報告書の内容

本調査報告書は、調査結果およびそれを踏まえた一連の三菱ふそうに対する提言・提案によって構成されています。

調査に当たっては、調査および記述内容の独立性、中立性を担保するため、弊社からはいっさいの制約条件を設けておりません。調査開始時から完了時まで、弊社から弁護士グループに対して、さまざまな状況や展開などについて予断を与えぬよう途中経過についても報告をしておりませんし、調査状況の報告も求めておりません。従いまして、調査の範囲、対象選択、項目など、記述されている内容について、会社としては是非を申し上げることはできません。以上の点を何卒ご理解下さいますようお願い申し上げます。

- (1) まず、調査結果は、当社が去る1月24日に国土交通省宛に提出した社内調査結果を基本的に裏付けるものになっていると判断しています。
- (2) 多くの関係者がさまざまなプロセスにおいて、かつ長期にわたって誤りを犯し、これがハブおよびクラッチハウジングの死亡事故につながったことが改めて明らかになっています。
- (3) 個々人の責任の範囲を超え、過去の経営陣が市場措置をはじめとする必要かつ適切な処置の実施を行わず、品質問題の根本的な是正、解決に正面から取り組んでいくための指導力が欠如していました。この調査結果で会社としての責任が明白になっています。
- (4) 1970年代終盤から、企業文化に著しい深刻な欠陥がありました。それらの欠陥は、

商連書の二重管理や指示改修など、本来、あってはならない誤った行為として現れておりました。

- (5) 改善策として提案されている項目につきましては、長期的かつ持続可能な変革を成し遂げるため、可能な限り日常の経営施策にとり入れて参ります。そして、それらの全ての変革を社外の厳しい目を入れたふそう倫理委員会の監視のもとで実行します。

弊社は本調査結果を受け、再度過去の過ちに対し、改めて深くお詫び申し上げる次第でございます。当時の品質保証業務のプロセスの重大な不備や不十分さと、問題が明らかになった後のフォローアップが不足したこと、そして会社として迅速かつ的確な対応を怠ったこと自体が決定的な欠陥であり、それにより、尊い二人の方の人命を奪うという死傷事故の原因になりました。

### 3. 追加社内処分

本調査結果を受け、弁護士3名から成る（社外調査担当弁護士とは別）社内処分等検討委員会において一連の追加社内処分を決定いたしました。これら処分は関連法規および社内規定に基づいて決定されたものです。また、今回の処分は昨年6月の社内処分に加えて決定され、ふそう倫理委員会に報告いたしました。詳細は別添資料のとおりですが、概要についてご説明します。

- (1) 本調査はハブおよびクラッチハウジングを含む計89件のリコール案件を対象に、過去にまで遡って調べました。本調査では指示改修の判断、決定に関与したと思われる（当時）統括専門職以上の社員を対象に絞り込みました。上記調査対象者のなかで関与を認めた者、もしくは資料によって関与が裏付けられた者全員を処分対象としました。

同時に、「すでに移籍、退職しているが、当社関連会社に在籍中の者」についても検討対象としました。

- (2) そのうち以下に該当する者は、対象外と致しました。

決定に直接関与していない社員

前回（04年6月）に処分済みの社員

すでに退職している者および公判中の者

- (3) 詳細を当社の社内規定（就業規則）に則って検討の結果、9名をけん責処分とし、関連会社在职者3名が3月23日付で辞任致しました。これにより昨年6月の29名と合わせ、合計41名の処分となります。

#### 4. 旧経営陣に対する責任追及

本年2月24日、社外の弁護士3名からなる責任追及に関する委員会を設け、検討いたしました。その中で、1月24日付けで国土交通省に提出した報告書、弁護士調査および関連書類を中心に精査し、その責任について検証いたしました。その結果、次のような結論に至りました。

- (1) 分社前（2003年1月以前）の旧経営陣については、損害賠償等の法的責任追及は行わないことといたしました。これら旧経営陣について責任を問うかどうかは、基本的に三菱自動車の判断に委ねるべきものと判断しております。同社は元社長も含む元役員7名らに退職金の全額返還を求める損害賠償を発表していること既にご承知のとおりです。法人としての損害は三菱自動車を受けており、また、弊社親会社であるダイムラークライスラーに対しての賠償も3月10日付けで契約が締結・発効しています。
- (2) しかしながら、2003年1月分社以後の旧経営陣のうち、過去の品質問題について責任の度合いが大きい者について、経営責任に加え社会的・道義的責任に鑑み、退職金の自主返還を要請し、既に退職慰労金の返還を受けております。具体的には、宇佐美元会長、越川元S E O他、合計4名の旧経営陣に対し、合計で約1億円の退職慰労金の辞退または返還を受けております。
- (3) 以上の結論は、経営責任に関する検討委員会に弊社法務チームが加わり、検討を行った結果得られたもので、3月22日および3月28日の取締役会において承認決議を得ております。

#### 5. 今後の取り組みに向けて

先週14日の会見でご報告申し上げたとおり、継続検討案件に関しても再精査を行い、不具合案件として、2005年5月13日までに市場措置の検討を必要としたものを区切りとして、我々が把握している過去及び現在の品質問題を公表いたしました。弊社は1月24日に報告しました再発防止策にそってさらに補強するための具体的施策を一部前倒しして推進して参ります。

当然のことながら、今後も品質案件対応のプロセスにのっとり、迅速に国土交通省に対する説明と対話を行ってまいります。また、弊社はわれわれの判断を厳しく見直し、もし将来新たな情報を入手した場合、古い案件でも必要な対応をしてまいります。

以上