

2019年9月4日
日産自動車株式会社

車両製造工場における不適切な完成検査の実施について 再発防止策の実施状況に関する報告

当社は、2017年11月17日付「型式指定に関する業務等の改善についてのご報告」で再発防止策を報告して以降、再発防止策の実行及び見直しを継続しており、その実施状況及び見直し状況について、これまで計6回、ご報告して参りました。

当社は、前回ご報告（2019年5月17日付けご報告）以降も、上記再発防止策の着実な実行に努めております。人員体制の拡充については、完成検査員を増員し、大幅な生産変動や休職等にも対応できる体制を確保するとともに、今年度も引き続き、年間教育などを実施し、これを通じて検査業務のスキルの維持・向上を図っています。また、各工場及び本社の役職員の意識も、徐々に変わりつつあることを実感しており、各工場における定期的な意見交換会等では、引き続き、現場から悩み事や困り事の声が抽出されています。これらの意見については、各工場、職場内でフォローされ、大部分は各職場内で解決されています。その結果や、各職場だけでは解決できない課題については、毎月開催される「ES (Employee Satisfaction) 向上推進会議」等において、順次、役員レベルまで報告が上げられ各層で解決をしています。このように、当社では、各職場が、マネージメント層と一体となって、自ら課題を抽出し、それを解決していく仕組み（PDCA サイクル）ができあがりつつあると考えています。これらに加え、不適切な完成検査を物理的に防止するシステムについても、引き続き導入を進めており、トレーサビリティシステム及びインターロックシステムについては、2019年4月以降、検査工程において導入しております。

他方で、PDCA サイクルを回していく過程で、様々な改善点も見えてきており、今後も継続して再発防止策の着実な実行を図っていくとともに、随時の見直しを励行し、最適な再発防止策の実行を進めていくことが重要であると考えています。特に、実施済みの再発防止策については、前回ご報告までに、大多数の再発防止策を具体的な実施過程に移行できたことに鑑み、その実施状況を随時モニターし、その結果を適切に把握しつつ、必要なアップデートを進めることが重要であると考えております。

以下、前回ご報告以降の主な進捗状況について、ご説明申し上げます。

当社の再発防止策 全14項、83件（93項目）の現時点における進捗内訳は次のとおりです。

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策：	計 87 項目
B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策：	計 2 項目
C) 計画立案済み、着手中の対策：	計 4 項目
D) 計画立案中の対策：	計 0 項目

再発防止策の実施状況は、2017年11月以降、下表のように推移しています。

	2017年 11月	2018年 3月	2018年 6月	2018年 9月	2019年 2月	2019年 5月	2019年 8月
実施済み	10	34	51	61	70	87	89
計画立案済・ 着手中	43	15	3	4	18	6	4
計画立案中		7	4	22	5	0	0
合計	53	56	58	87	93	93	93

現時点で継続実施中の対策には、日産ウェイ及びミッション・ステートメントの改訂、並びに排出ガス測定において試験条件を逸脱したデータを自動的に無効化するシステムの導入及び抜取検査の計測自動化があり、これらについては、継続して取り組んでいきます。また、実施済みとなった対策についても、実施状況のモニタリング及び見直しを行い、当社を巡る事業環境の変化等に合わせた適切なアップデートを継続していきます。

なお、本件の再発防止策一覧については、同報告の添付別紙にまとめております。各対策に記した大括弧の数字は同報告の添付別紙の通し番号と一致しています。

1 完成検査ラインの構成及びオペレーションの修正

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 予備印の廃棄、完成検査印の管理強化 [1]
- 完成検査実施場所の区画化、セキュリティゲートの設置及び警備員による入出場管理による立入制限、完成検査員の識別化 [2]
- 顔認証による完成検査工程の入出場管理の実施 [3]
- 検査員の負担軽減等を目的とした最適な完成検査ラインの設計・導入 [4]
 - トレーサビリティシステムについて
 - ✓ 全数検査において、完成検査の実施状況をリアルタイムで把握し、検査履歴を残すほか、タブレット端末を用いた生体認証ログイン、作業支援ガイダンス、検査結果の音声入力等を可能とする検査システム(トレーサビリティシステム)については、2019年4月22日から、追浜工場の一部の工程において、完成検査票とタブレット端末の併用を開始しました。
 - ✓ トレーサビリティシステムについては、引き続き、追浜工場における適用工程の拡大と、他工場への導入拡大準備を段階的に進めています。

- インターロックシステムについて
 - ✓ 当社は、全数検査において、不適切な検査行為を機械的に阻止する物的対策をとるため、設備投資を実施し、同様の不適切な完成検査が行われる可能性のある検査項目を分析した上で、これらの検査項目に関し、不適切な完成検査を自動的に検知できるシステムを新たに構築することとしました。この新システムにおいては、不適切な完成検査行為をリアルタイムで判別して無効化する仕組みや、適切な操作が行われなければ次の検査工程に進めず検査を開始できなくする制御機能（インターロック機能）を織り込むこととしました（以下このシステムを「インターロックシステム」といいます。）。
 - ✓ 追浜工場では、2019年4月22日までに、追浜工場の生産車両において発覚した、合否判定が不明確な可能性のある検査を一部車両に対して実行する等の不適切な完成検査の対象となった検査項目（計15項目）につき、準備作業を完了し、同日以降、同システムを稼働させています。
 - ✓ 上記15項目に関するインターロックシステムについては、追浜工場の他、日産タイ工場及び日産車体九州において、導入を完了しました。栃木工場、日産自動車九州及び日産車体湘南工場においても、現在導入準備を進めています。
 - ✓ 今後は、上記15項目の対象となった項目以外で、技術員が中心となり検査項目の再確認を実施し発掘した潜在的なリスクがあると考えられる項目について、インターロックシステムの適用を拡大できるよう、継続して検討を進めています。
 - ✓ なお、インターロックシステムの導入と並行して、当面の間は、継続して、検査員が相談できる立会者を検査ラインに配置し、作業が確実に行われていることの確認を行います。
- 全数検査の業務手順の再確認・整備 [79]
 - 2018年10月、全数検査における個々の完成検査項目について、「禁止事項」を明確化するため、標準作業書にその旨を明記する改定を行いました。
 - 前回ご報告したとおり、当社は、検査工程専用の標準作業書の書式を作成し、この書式を盛り込んだ業務処理基準書の草案を作成し、監督者層に対し、新しい書式を含む新基準書に即した標準作業書の策定手順等に関する教育を実施していましたが、2019年6月末をもって、この業務処理基準書を正式発行しました。
 - 標準作業書の改訂については、2019年7月以降、順次作業を進めています。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

- 全数検査工程の作業観察の徹底 [78]
 - 当社は、前回のご報告までに、標準作業の徹底、維持管理方法（作業観察）の問題点及び課題を洗い出した結果を踏まえて、検査手順、時間、検出力、理解度の確認を織り込んだ作業観察シートを新規作成し、本シートを使用した作業観察のトライアルを行っていました。
 - 当社は、このトライアルを本報告までに終了し、現場からのフィードバックを踏まえて手順を一部見直した上、2019年6月末までに、この手順を明記した業務処理基準書を発行しました。そして、2019年7月以降、この業務処理基準書に基づいた作業観察を開始しています。

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※C、D共に該当なし

1-2 抜取検査のオペレーションの修正

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 立ち会いの設置及び検査員の配置換え・増員 [59]
- 排出ガス測定に係る不明瞭な基準の改訂 [60]
- 作業観察の徹底 [61]
 - 抜取検査工程における作業観察は、継続して実施中です。
 - 作業観察者となる工長、及び技術員に対する月に1週間程度の集中教育も、継続して実施中です。
- 抜取検査の業務手順の再確認・整備 [62]
 - 2019年3月までに、抜取検査工程の自動化等を踏まえた業務処理基準書及び標準作業書の整備を完了しました。標準作業書については、勉強会を通じ、自動化設備による検査の実態に促したフィードバックも踏まえ、順次の見直しを継続しています。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D共に該当なし

1-3 抜取検査の検査装置・設備の整備

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 排出ガス測定装置のプログラムをデータの書き換えができないように修正 [63]
- 排出ガス測定結果・試験条件・走行データの保存・管理 [65]
- 排出ガス測定装置の最適化・試験環境の整備 [66]
 - 各工場において、老朽化した建屋/空調の更新を進めていましたが、これらの更新は、計画どおり、2019年3月末までに完了しました。これらの設備は、順調に使用できており、現在までに不具合等は報告されておらず、安定して測定が出来る環境が整いました。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

※該当なし

C) 計画立案済み、着手中の対策

- 排出ガス測定において試験条件を逸脱したデータを自動的に無効化 [64]
 - 排出ガス検査において、トレースエラーが生じた場合や温湿度等の試験条件を逸脱した場合に測定を自動中断したり、データを自動的に無効判定したりするプログラムについて、プログラムの設計が完了しました。
 - 今後は、このプログラムを組み込んだ排出ガス検査設備の導入を各工場に進めていきます。
- 抜取検査の計測自動化検討 [67]
 - 追浜工場においては、抜取検査における不適切な検査の対象となった10設備を優先的に自動記録装置化することとし、9月末以降、開発を終了したもののから、順次稼働を開始していきます。
 - 日産自動車九州においても、同様の装置を導入する準備を進めています。
 - 上記2工場については、その他の項目における自動記録装置を、2020年3月末までに導入を完了する予定です。

D) 計画立案中の対策

※該当なし

2 完成検査員の任命基準の見直し・教育基準の強化

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 任命前の検査員が完成検査を実施してはならないことを明文化 [5]
- 完成検査員の任命条件は追浜訓練ラインでの訓練終了とし、任命後の習熟レベルをILUで管理する [6]
- 【抜取検査 追加】完成検査員の任命条件は追浜訓練ラインでの訓練終了とし、任命後の習熟レベルをILUで管理する [6']
 - 抜取検査については、より高度な専門知識が求められることに鑑み、抜取検査を実施するに当たって必要となる知識と技能をより習熟させるための集中教育が必要であると考えました。そこで、日産自動車九州内に、日本生産事業本部の精密抜取検査教育センターを新たに設立しました。今後、排出ガス検査及び精密測定の前取完成検査員になる者については、同センターで集中教育を実施した上、資格認定を行います。
- 教育内容・期間・試験方法を、資格別に厳密かつ運用しやすい内容に改善 [7]
 - 教育カリキュラムについては、現場の声も踏まえ、継続して見直しを行っています。直近では、2019年6月30日の改正道路運送車両法施行規則を踏まえたカリキュラムの見直しを実施しました。
- 【抜取検査 追加】教育内容・期間・試験方法を、資格別に厳密かつ運用しやすい内容に改善 [7']
 - 2019年6月30日の改正道路運送車両法施行規則を踏まえ、全数検査の教育カリキュラムから分離し、新たに精密抜取検査用のカリキュラムを設定しました。
- 過去の教育・試験の瑕疵対策として、完成検査員に対する5時間の再教育及び理解度テストの実施 [8]
- 完成検査員に対する知識教育の実施 [9]
- 任命における試験の公正性を確保し、基準書に織り込む [10]

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D共に該当なし

3 完成検査員人員管理の改善

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 工場別資格保有者の人員マップ（分類）管理の導入 [11]
- 正しい標準作業書に基づく検査時間と時間当たり生産台数による所要人員の正確な把握 [12]
- 年度生産計画に基づく要員計画、要員育成計画の策定、育成計画の予算化 [13]
- 【抜取検査 追加】年度生産計画に基づく要員計画、要員育成計画の策定、育成計画の予算化 [13’]
- 全数検査の検査員と同様、「人員マップ」に反映して資格保有者を管理し、検査員の育成を進めています。人員マップでは、抜取検査の人員数を明記する欄を設け、抜取検査、全数検査それぞれの所要人員に応じた人員管理ができる運用を継続しています。
- 完成検査員人員管理の全ての改善を織り込んだ「完成検査員人員管理に関する基準書」の策定 [14]
- 【抜取検査 追加】完成検査員人員管理の全ての改善を織り込んだ「完成検査員人員管理に関する基準書」の策定 [14’]
- 完成検査員の資格を有する期間従業員の正規従業員化促進 [15]
- 完成検査員の増員に向けた取り組み [16]
 - 現在、全数検査、抜取検査の双方を含めた所要人員は、539名ですが、人材育成を進めた結果、2019年8月末時点までに、完成検査員及び任命前教育修了者は817名となりました。このうち、711名は、大幅な生産変動や休職等にも対応できる人員であり、所要人員比で120%を超えています。
 - 増員計画については、今後も環境の変化（例えばトレーサビリティシステム導入に伴うタクト変更に合わせて検査員の増員など）に応じて定期的に見直しを行い、需要変動に応じつつ、現場に無理が生じない完成検査員育成ができるよう、引き続き注視していきます。
- 【抜取検査 追加】完成検査員の増員に向けた取り組み [16’]
 - 検査員の育成を進めた結果、抜取検査の検査員は、現在の所要人員37名に対して、2019年8月末までに、合計42名となりました。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D共に該当なし

4 完成検査の運用・管理の改善

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 完成検査工程を届出内容と一致させる [17]
- 工場長を管理責任者とした完成検査における生涯管理運用プロセスの策定・導入 [18]
- 工程設計は生涯管理責任者の管理下において、現場の完成検査員も参画して行い、トライアルの実施を義務付ける [19]
- 工程変更に関する届出内容は TCSX の確認を義務付け [20]
 - 当社は、2017年10月の生産再開に当たり、完成検査工程を届出通りに戻し、検査規格・完成検査票・標準作業書の整合性を確認しました。
 - この整合性を維持するため、継続して、完成検査工程を変更する場合には TCSX がバリデーションを実施し、国土交通省に届出している検査項目と、上記の検査規格・完成検査票・標準作業書の4点間の照合を行うことにより、届出に係る完成検査工程と、実際の完成検査工程との整合性を確保しています。
 - なお、当初、上記確認は、全数検査のみを対象とすることを想定していましたが、抜取検査についても、2019年6月より、このプロセスの対象としています。
- 検査規格の適切性の確認 [80]
 - 本項目につき、前回のご報告において、2019年4月末までに、検査規格の適切性確認に関する業務処理基準書の正式発行が完了したとの誤った記載がございましたので2019年5月に訂正いたします。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D共に該当なし

5 完成検査に関する理解を正すための方策

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 「完成検査に関する法令・基準書に対する教育」の再構築 [25]
- 【抜取検査 追加】「完成検査に関する法令・基準書に対する教育」の再構築 [25']
- 完成検査員を含む品質保証業務全従業員を対象とした教育及び理解度試験の実施 [26]
- 車両工場全従業員を対象とした完成検査制度の重要性の周知徹底 [27]

- 全社関連管理職・全役員を対象とした教育の実施 [28]
- 国土交通省による監査時において、適切な樹幹対応を確認するため、当社法務室もしくはコンプライアンス室が立ち会うこととする[29]

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D 共に該当なし

6 ユーザー目線に立ったもの造り

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 全完成検査員を対象とした CS (Customer Satisfaction) -Mind 教育の実施 [30]
- 【抜取検査 追加】全完成検査員を対象とした CS-Mind 教育の実施 [30']
 - 上記[30][30']の CS Mind 教育については、2019 年度も継続して実施予定であり、現在、本年度の活動計画を検討しています。カリキュラムについては、昨年度、実際にお客様から寄せられた生の声を題材にする予定であり、この「生の声」は、年度ごとに随時更新しています。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D 共に該当なし

7 モニタリング・監査の改善

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 完成検査工程が届出どおりの状態に保たれていることを観察する基準書の策定 [21]
- 当面の措置として、現場の作業観察をシフト毎に2回実施 [22]
 - 上記[21]及び[22]の作業観察に関する基準書については、細かい語句の修正や内容の明確化のための修正を含め、現在第10版まで順次改訂しています。例えば、生産台数が少なく、シフトごとに2台の完成検査ができない車種については、作業観察頻度を減らすなど、検査の実態に合わせた改訂を適宜行っています。

- TCSX 及び外部監査機関による監査を週 1 回実施 [23]
 - 監査計画に従い、継続して監査を実施しています。
 - 監査頻度については、毎月末に監査結果を確認し次月の監査計画を策定します。現在は重大指摘の減少に伴い、概ね月 1 回の頻度で実施しています。
- 自主モニタリングの基準策定 【第 1 層: 工場品証】 [24]
- 【抜取検査 追加】自主モニタリングの基準策定 【第 1 層: 日本生産事業本部】 [24']
 - 全数検査、抜取検査ともに、第一層監査で、例えば始業点検基準において、機器の更新に応じたアップデートがなされていなかった事例など、細かい点まで含めて様々な指摘がなされており、第一層監査を通じた PDCA サイクルが着実に回りつつあります。
- 三層構造の監査体制の構築 [31]
 - 三層構造の監査体制については、各層ごとに、異なる角度からの指摘事項が挙がるようになっていきます。また、毎月三層代表者会議を開催し情報交換を行うことで三層間の連携強化を図っています。監査の手法や項目に関しても、PDCA サイクルを回しつつ、随時見直しを行っています。
- 網羅性・一貫性を担保した監査手続の導入と完成検査関連法令の遵守を徹底 【第 2 層: TCSX の対策】 [32]
- 【抜取検査 追加】網羅性・一貫性を担保した監査手続の導入と完成検査関連法令の遵守を徹底 【第 2 層: TCSX の対策】 [32']
- 監査計画に基づいた継続的監査の実施【第 2 層の対策】 [33]
- 【抜取検査 追加】監査計画に基づいた継続的監査の実施【第 2 層の対策】 [33']
- 監査評価手続と方法の明確な定義【第 3 層の対策】 [34]
- 正確性や網羅性、監査対象の信頼性を判断するための監査手続の導入【第 3 層の対策】 [35]
- リスクに基づいた監査の実施【第 3 層の対策】 [36]
- 監査発見事項に係る根本要因分析の実施【第 3 層の対策】 [37]
- 監査文書の保管・保存【第 3 層: 内部監査室の対策】 [38]
- 事前通知なしでの監査実施【第 3 層の対策】 [39]
- 三層構造の監査体制の整合確認【第 3 層の対策】 [40]
 - 第 3 層監査については、2018 年度の指摘事項及び要因分析の結果等を踏まえ、2019 年度から、各工場に加え、TCSX 品質監査室の完成検査担当グループに対しても、監査テーマを設けて監査を行うこととしました。

B) 2019 年 5 月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D 共に該当なし

8 現場と管理者層の距離を縮めるための施策

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- CCO（チーフ・コンペティティブ・オフィサー）と各工場完成検査係長の定期的な会議の実施 [41]
- CCO 及び生産担当副社長と係長会・工長会代表者との意見交換会の継続 [42]
- 工場に関わる経営の重要な意思決定への係長層の参画を可能とするプロセスの策定 [43]
- 日本の全工場を統括する常務執行役員を配置 [44]
- 日本工場統括担当常務執行役員による工場運営の健全度モニター [45]
- 出荷前車両検査業務に関する月度報告会の実施 [81]
- 現場からの問題提起をフォローする仕組み [68]
- 現場の問題を議論する場の強化 [69]
- 品質保証部 部課長による現場把握 [70]
 - 上記[68][69][70]については、現場からの問題提起をフォローする仕組みとして、引き続き、品証管理職による定期的な意見交換会（例えば、追浜工場 GK（Genba Kanri）相談会、九州工場コミュニケーション Day 等）を開催するなど、各工場が、それぞれ、現場の困り事をダイレクトに吸い上げ、上がった課題に対してフォローする施策を実施、継続しています。意見交換会で挙げた意見については、課題の性質に応じ、毎月の品証課長会、月次完検報告会等で議論されるようになっていきます。
 - この意見交換会においては、実際に、現場からの悩み事や困り事が挙がってきています。例えば、全数検査において、インターロックシステムを導入した当初、現場から、「装置のトライアル段階では検出されなかった設備の不良が、量産段階になって発生するようになり、これにより、検査が NG とされてしまう。」とのフィードバックがありました。この問題に対し、設備の細かな調整を実施したことにより、当該工程における設備不良による NG の発生件数を、大幅に減らすことができました。このように、現場の声を踏まえた PDCA サイクルの活用が進みつつあると実感しています。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D 共に該当なし

9 組織の強化

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 品質保証課長を1名増員して2名体制とし、増員の1名は係長から登用する [46]
- 品質保証係長を1名増員して2名体制とする [47]
- 抜取検査体制の見直し [71]
- 抜取検査の監督・管理者及び技術員の育成 [72]

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

※該当なし

C) 計画立案済み、着手中の対策

- 検査エキスパートの育成 [82]
 - 品質保証プロセス・手法の知識、経験を有し、検査の意義や法令遵守の重要性を十分に理解して継続的に伝承していく専門分野に特化した衝となる人財を養成する仕組みを構築し、それらが相互連携して検査の質を維持していく体制を確立します。
 - この点については、前回ご報告までに、専門工長の定義を明確化し、従来の専門工長が保有していた専門知識に加え、その前提又は根拠となる法令上の要求等に関する知識の習得もその資格要件に追加しました。それに基づき、2019年度の育成計画を策定しました。
 - 現在は、上記の専門知識、法令上の要求等に関する知識を深く定着させるための具体的な教育カリキュラムを継続して検討しています。今後は、具体的な教育内容を引き続き精査した上、2019年10月を目処に、人材育成を開始する予定です。

D) 計画立案中の対策

※該当なし

10 対策の実施及び進捗フォロー体制について

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- CCO を対策実施総責任者とし、各関連役員が担当・統括する体制を構築 [48]
- 経営会議への月次報告 [49]
- 内部統制委員会での定例報告事項化 [50]
- 国土交通省への進捗報告 [51]
- 従業員サーベイで対策の効果・定着を測定 [52]

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D 共に該当なし

11 2017年11月以降に追加した対策

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- 権限基準ルールの整備 [54]
- APW の整備 [55]
- 工場における職場環境改善 [56]
 - トイレ、社員食堂、作業場空調、現場詰所等においてより整った生活及び作業環境を提供する職場環境改善については、複数年にわたる計画を策定し、2018年度の工事については計画どおり改善を終えています。改善した施設等については、改善の前後において、比較写真を残すとともに、当該施設を利用する従業員の生の声を収集し、改善効果を検証しています。従業員からは、概ねポジティブな声が挙がる一方、「この状態を維持できるのか不安である」等の声も寄せられています。そのため、これらの声を、今後の維持計画に着実に反映することが重要であると考えています。
- 風化防止の取り組み [58]
 - これまで風化防止の取り組みとして様々な対策を実施してまいりましたが、前回ご報告以降、2019年6月に、生産担当役員と、日本生産事業本部(間接業務部署)の係長及び課長補佐職級の従業員との間で、意見交換会を実施しました。この意見交換会は、主に職場の課題に関する意見交換を目的として実施されたものであり、今後も継続して実施いたします。
 - その他の取組についても、年間計画に従って継続しており、各経営会議メンバーによる工場訪問も実施しております。また、2019年度も、10月にコンプライアンスデーの開催を予定しています。

- コスト・投資管理の仕組みの見直し [73]
 - 前報告したとおり、完成検査に関するコストについては、計画を大幅に前倒しして競争力や予算確定後のコスト低減の対象から外すことが経営会議で確認されました。
 - これを受けて、毎月役員会に報告されるコスト競争力評価は6月より完成検査に関するコストを除いた結果レポートに変更されました。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

C) 計画立案済み、着手中の対策

D) 計画立案中の対策

※B、C、D共に該当なし

12 コンプライアンスの徹底

A) 2019年5月報告時点で実施済みの対策

- コンプライアンスマインド教育の実施 [76]
- 法令遵守状況の確認 [57]
 - 2019年1月末までに実施した点検活動の結果を踏まえ、各事業部と、法所管部署が連携して、コンプライアンスに関するモニタリングを実施する社内スキームを新たに構築しました。具体的には、各事業部門にコンプライアンス責任者をアサインし、各人が責任を持って、各所管部門のモニタリングを実施することとしています。各責任者によるモニタリングの結果は、全責任者が出席の下行われる年2回の会議において共有されることとされており、2019年7月末に、第1回目の会議を開催しました。
- 工場内緊急職場点検の実施 [74]
 - 2018年8月までに、国内の全工場において、
 - 特定従業員が強い影響力を持つ環境となっていないか
 - 少人数で異動が少なく、外部（第三者）の目が届きづらい環境となっていないか
 という観点から、職場の緊急点検活動を実施し、この結果を踏まえ人員固定化職場の総点検実施から対策実行に至るまでを基準化した運用基準とモニタリング基準を2019年3月までに設定しました。
 - 上記基準を踏まえ、2019年7月末に実施したモニタリングでは、88%の職場で、何らかの対策を講じ、改善が図られていることを確認しました。今後も、同様のモニタリングを定期的に継続していきます。

- 工場内ルールの総点検 [75]
 - 7月度 ES 向上推進会議において各工場で挙げられた悩み事、困り事の対策状況について確認を行いました。悩み事、困り事の総件数は7月末時点で17,631件に対し10,202件（58%）が対策を終了しました。
- 現場におけるコンプライアンス意識の向上 [77]
 - 今年度より、各層別教育のカリキュラムにコンプライアンスマインド教育を織り込み、実施しています。5月に新任職制向け教育、係長昇格予定者向け教育、6月に工長昇格予定者向け教育、8月に専門工長昇格予定者向け教育が終了しました。
 - 係長・工長昇格予定者向け教育は下期にも実施する予定です。

B) 2019年5月報告以降、現在迄に実施済みの対策

※該当なし

C) 計画立案済み、着手中の対策

- 新中期経営計画の基盤の一つに「コンプライアンス・法令遵守」を位置付け [53]
- ミッション・ステートメントの改定 [83]
 - 日産ウェイ及びミッション・ステートメントの改定については、2019年6月19日の経営会議において、最終版が確定しました。また、同日の経営会議において、日産ウェイ及びミッション・ステートメントの浸透活動を専門的に実施する部署の設立も承認されました。
 - 今後は、同部署を中心に、全従業員に対し、確実かつ丁寧に周知徹底が図れるよう、周知方法を検討し9月頃より展開していく予定です。

D) 計画立案中の対策

※該当なし

以上