

隠れ蓑になったコンプライアンス

得をしたのは反西川派と国交省

日産の無資格検査問題

経済ジャーナリスト

八雲豊彦

タイミングがよ過ぎはしないか

日産自動車の無資格検査問題。新車を資格のない社員に検査させたことが、道路運送車両法を無視した行為として指弾された。

東芝や神戸製鋼など日本の製造業で不祥事が多発する中、渦中の問題企業となった日産。だが、ユーザーにとっては「実害のない不祥事」でもあった。

なぜ、マスコミで大きくクローズされたのか。背景には、日産の収益第一主義と社内抗争や国交省の権益確保への暗闘が見え隠れした。

2017年11月8日、日産の西（さい）川廣人社長兼最高経営責任者（CEO、64）は、2018年3月期決算の営業利益の見直しを、期初予想から400億円低い6450億円になることを明らかにした。無資格検査問題に伴う出荷停止とリ

コール経費が発生したことが影響した。

車は車検を受けてからナンバーを取得するが、工場から出荷される新車は、車検が免除される代わりに、メーカーの資格者が検査する前提となっている。

日産は1990年代から、国内全6工場が無資格の社員に検査していたという問題になった。問題発覚後のリコールの対象は38車種115万台に及んだ。トヨタと並び日本を代表する自動車メーカーの不祥事で、同様の問題がスバルでも分り大騒ぎとなった。

メーカーにとっては信用失墜の痛手だった。しかし、リコールの対象となった車を持つ一部のユーザーを喜ばせたことは、さほど取り上げられなかった。

無資格者が車検を代わりにしたことのリコールでの弁済は、「車検のや

り直し」だ。車を整備工場へ出す時期と車検の時期が重なれば、日産のリコール経費で車検を得ることができるようになったのである。

出荷時の無資格者の車検車両とはいえ、販売に出す際に、メーカーが車検に通らないような車を出荷することはあり得ない。

検査自体も、具体的にはハンマーでエンジンなどを叩いたり、警笛を聞いたりする簡単な内容で、法令のための手続き事項に過ぎない検査だった。資格があろうとなかろうと品質に関係はないため、無資格検査が続く日産では30年以上前から続いていたと言う。

ユーザーを不安にさせたが、実害のない珍しい不祥事だった。「窮地に陥る日本の製造業」――。一連の不祥事の連鎖として語られたこと、ある日産幹部は謎かけをするように問いかけた。

日産が問題を公表したのは、2017年9月29日午後7時から始まった緊急会見だった。

国交省による19日の立ち入り検査で、無資格検査問題が判明したことを明らかにして、販売会社にある在庫の登録手続き停止を発表した。国交省の立ち入りから発表まで、日産社内では「国交書にたれ込んだ奴がいる」と、犯人捜しで混乱していたという。

発覚でピンチに立ったのは、西川社長だった。社内では、10月27日、11月5日に東京臨海副都心で開かれる東京モーターショーの準備を急いでいた。2年に1度、未来のコンセプトカーが世界中から集う業界最大のイベントで、西川会長は日本自動車工業会会長としてホスト役となるはずだった。

ところが、今回の問題で辞退しなければならなくなった。いまだ、派



西川廣人氏

関がはびこる日産社内では、無資格検査問題を喜んだのは、反西川派だったという。

しかし、無資格検査問題は反西川派による「たれ込み」の可能性があるものの、無理にあぶり出された問題でもなかった。

トップに立つカルロス・ゴーン会長（63）の路線が背景にある不祥事でもあった。ゴーン会長はフランスの自動車メーカー、ルノー幹部から1999年6月に日産の最高執行責任者（COO）になると、10月には「日産リバイバルプラン」を発表。

取締役を3分の1以下の10人にして、「お家企業」と言われた同社を利益追及第一主義にして経営をV字回復した。その利益至上主義の裏で、品質管理担当は執行役員の職務となった。

現在は、第三者として社内を見る

ことができる社外取締役も減らさず1人だけとなっている。

社外では一世を風靡したリバイバルプランも、社内では厳しいコストカットに不満が鬱積。西川社長はゴーン就任直後の2000年に購買企画部長となり、系列外からの部品納入などゴーン会長の大胆な改革の先兵となって頭角を現した。

問題の発覚の時期から振り返り、ゴーン体制への反発が、西川社長を陥れるたれ込みにつながったのかも知れない。

反西川派の実態は定かではないが、同い年の志賀俊之副会長が2005年にCOOに抜擢されると、西川社長はライバル心を強めたとも言われる。志賀副会長は大阪府立大経済学部出身で、東大など旧帝大と早慶の成績優秀者が占める新入社員の中では、将来の幹部候補生でもなく、配属も傍流のマリン事業関連だった。

ところが、東大関を中心とした社内の官僚主義が跋扈して社内を食い潰し、事実上の破綻状態になってゴーン会長が乗り込むと、アライアンス推進室長として「リバイバルプラン」の立案、実行に力を発揮、生

え抜きのトップに上り詰めた。

東大経済学部卒の西川社長にとり、以前の社内の官僚機構下で見下していた志賀社長に先を越されたことは屈辱だったに違いない。西川社長はさらに経費削減に励み、ゴーン会長の覚えめでたくしてトップになった。

今回の事態の発覚は、役員会の他、部品メーカーを中心とした社外に敵が多い西川社長が「自ら招いた災厄」という幹部もいた。ゴーン会長は、社内の実質業務を西川社長に一任し、かつての改革の旗手も院政を目指していると言われる。無益な社内抗争を背景に浮かんできたのが、今回の問題とすれば、派閥による社内の官僚化が始まっている危険も伺える。

踊らされた感のあるマスコミ

一方、問題を「正義の味方」のように指摘したのは国交省だった。石井啓一国交相は10月3日の記者会見で「使用者に不安を与え自動車形式指定制度の根幹を揺るがす行為」と指摘した。

これを聞いたある自動車メーカー幹部は「不安を感じたのは国交省」

と指摘し、その真意は利権を「揺るがす行為に思えた」からだと言った。

車検制度は、高度経済成長の牽引の一角となった自動車メーカー、に品質の高い車を作らせるインセンティブとなり、街の自動車修理工場の仕事と雇用を創出した。同時に自動車検査登録情報協会など各種の特殊法人を派生させ、天下りと政治献金の温床にもした。

ユーザーにとっては、なくてもよい出荷前検査と、出費のかかる車検制度の規制はできるだけ緩和してほしい。だが、そういう議論になっては困るのが国交省。今回の問題で法令遵守を隠れ蓑に、利権を守ろうとしたという見方もある。一連の製造業の不祥事と連動させると、反響も大きくなった。

現代はコンプライアンス社会。法を守るのはよいことだが、企業の不祥事の際に皮膚感覚で実害が少ないのに、マスコミが大騒ぎする情報は、気をつけた方がよい。コンプライアンスを最も喜ぶのは規制当局で、それを狭い社会での栄達に利用する輩も企業社会に存在する現代を憂うべきだろう。