

令和 6 年 6 月 4 日

国土交通省海事局
船舶産業課御中
海洋・環境政策課御中
検査測度課御中

株式会社 IHI
株式会社 IHI 原動機

調査報告書（第 1 報・中間報告）

目次

1. 調査の経緯および調査範囲	3
1.1 調査の経緯	3
1.2 調査の範囲	3
2. 調査について	4
2.1 調査体制および変遷	4
2.2 調査方法	5
2.2.1 記録調査	5
2.2.1.1 NO _x 規制への適否確認の調査	5
2.2.1.2 出荷前試運転の調査	5
2.2.2 ヒアリング調査	6
3. 調査結果により判明した事実（中間報告書作成日時点）	7
3.1 NO _x 放出量確認	7
3.2 出荷前試運転	8
4. 原因分析と再発防止の取組状況	11
4.1 確認された不適切行為に対する具体的原因と再発防止策	11
4.2 コンプライアンス意識や組織風土に関わる課題	12
4.3 抜本的な再発防止に向けて	13
5. お客さまへのご報告状況	13
6. 今後の NO _x 規制への対応	13
7. 特別調査委員会の調査状況	14

1. 調査の経緯および調査範囲

1.1 調査の経緯

株式会社 IHI 原動機（以下、「IPS」という）では、組織風土改善の目的で従業員と人事・経営層の対話活動を実施している。2024 年 2 月下旬に実施された対話活動の後、IPS の従業員から、エンジン製品を出荷する際にお客さまに提出する「燃料消費率」が実際に試運転で測定された数値とは異なる数値に修正されているとの申告があった。申告を受け、IPS の親会社である株式会社 IHI（以下、「IHI」という）および IPS は関係者へのヒアリングを実施した。

ヒアリングの結果、申告内容が事実であり、IPS で製造しているエンジンの試運転および記録作成におけるプロセスの中で、実際に試運転で測定された数値とは異なる数値を記録に記載する行為が行われた事実が判明した。このため、IHI および IPS にて危機管理対策本部を設置して、記録調査や更なるヒアリングを実施し、4 月 23 日までに判明した不適切行為を 4 月 24 日に関係省庁へ報告するとともに、適時開示および記者会見を実施した。

本中間報告書は、4 月 24 日の国土交通省からの指示を受けて、5 月 31 日（以下、「**中間報告書作成日**」という）までに調査した結果をまとめたものである。

なお、各種エンジンの製造・試運転時に安全性に関する不適切行為は確認されていない。また、実際のエンジン使用時においても安全性に疑義を生じさせる事案は確認されていない。

1.2 調査の範囲

本不適切行為は、IPS 工場でのエンジン製造工程における試運転工程において確認されたものである。IPS は、新潟内燃機工場（新潟県新潟市）、太田工場（群馬県太田市）、新潟ガスタービン工場（新潟県北蒲原郡）および新潟鑄造工場（新潟県新潟市）の 4 つ製造拠点を有しており、エンジンの製造は新潟内燃機工場、太田工場で行っている。新潟ガスタービン工場では、発電用のガスタービンを製造・試運転を行っており、鑄造工場ではエンジン用部品の製造のみを行っている。

本不適切行為はエンジンの製造を行っている新潟内燃機工場および太田工場で確認されたものであり、新潟ガスタービン工場および鑄造工場では不適切行為は確認されていない。

本不適切行為は、工場でのエンジン試運転にて実施する燃料消費率の計測で行われたものである。燃料消費率の計測は以下の 2 つがあり、それぞれ別々に行われる。

- ① 国際大気汚染防止原動機証書（以下、「**原動機証書**」という）の取得のために行う NO_x 放出量確認（計測された燃料消費率は NO_x 放出量の算定の基礎となる）の際に行うもの（以下、「**NO_x 放出量確認**」※¹という）
- ② お客さまへエンジンを納入するにあたり、燃料消費率を含むエンジン性能が仕様を満足しているかを確認するために行うもの（以下、「**出荷前試運転**」という）

本不適切行為の調査範囲は、新潟内燃機工場および太田工場における NOx 放出量確認および出荷前試運転とした。また、調査により確認された不適切行為が影響を及ぼす可能性のある法令・規則について調査を実施した。

※1 NOx 放出量に関する規制について；

船舶用エンジンの NOx 規制は、国際海事機関（以下、「IMO」という）により採択された MARPOL73/78（船舶による汚染防止の為の国際条約）に基づく規制であり、日本では海洋汚染等及び海上災害防止に関する法律（以下、「海防法」という）において国内法制化されている。

当該規制により、NOx 放出量確認を行い、原動機取扱手引書の承認を受けたエンジンに原動機証書が交付される。

NOx 放出量確認は、プロトタイプとなるエンジン（以下、「親機」という）で実施されている場合、以降に製造される出力帯・同型式エンジン（以下、「子機」という）においては、親機と同じ値の NOx 放出量として扱い原動機証書が発行される。これは NOx Technical Code の規定に基づく取り扱いである。NOx 放出量確認では、エンジンの燃料消費率が NOx 放出量を算定するパラメータの一つとなっている。なお、NOx 規制は 2005 年に 1 次規制が発効され、2011 年から 2 次規制（1 次規制－20%）、2016 年から 3 次規制（1 次規制－80%、但し特定海域）が実施されている。

2. 調査について

2.1 調査体制および変遷

本不適切行為に関する申告があって以降、IHI および IPS にて本不適切行為に対する調査を実施してきた。4 月 24 日に公表し、その翌日から以下の体制を敷いて、調査を進めている。

- ・本部長：IHI の全社品質担当役員である IHI 副社長
- ・原因究明・再発防止対策チーム：50 名規模
- ・顧客対応チーム：50 名規模
- ・記録調査チーム：100 名規模

また、以下に調査および外部公表等の変遷を示す。

- | | |
|----------|--|
| ・2 月下旬 | ・本件に関する申告 |
| ・3 月 1 日 | ・IPS 社長に申告内容についての報告 |
| ・3 月 5 日 | ・IPS 社内調査および IHI への報告 |
| ・3 月 7 日 | ・IPS 社内調査結果の IHI への報告 |
| | ・IHI 常務執行役員、資源・エネルギー・環境事業領域長を本部長とした、IHI 危機管理対策本部を設置。IHI 資源・エネルギー・環境事業領域の品質保証部長、IPS 社長、IPS 品質保証部長が中心となり調査を開始した。 |

- ・ IPS 関係者への IHI によるヒアリングを実施するために調査メンバーを選。メンバーは IHI 資源・エネルギー・環境事業領域より品質保証に従事する管理職を中心に選定。加えて技術専門家である技監も本件に参画した。また、IPS 新潟内燃機工場および太田工場のエンジン試運転記録の調査を本格的に開始した。
- ・ 4 月 11 日
- ・ 調査により事態の重大さが判明したため、全社品質担当役員である IHI 副社長を本部長とし、体制強化を図った。
- ・ 4 月 24 日
- ・ 関係省庁へ本不適切行為を報告
- ・ 本不適切行為に関する適時開示および記者会見を実施
- ・ 6 月 4 日
- ・ 国交省海事局への本中間報告書を提出

2.2 調査方法

2.2.1 記録調査

2.2.1.1 NOx 規制への適否確認の調査

新潟内燃機工場においては親機（NOx 放出量確認件数）296 件（国内向け 231 件、海外向け 65 件）、子機 828 台（国内向け 608 台、海外向け 220 台）、太田工場において親機（NOx 放出量確認件数）307 件（国内向け 125 件、海外向け 182 件）、子機 4,189 台（国内向け 1,324 台、海外向け 2,865 台）の NOx 放出量に関する確認を実施し、その NOx 規制への適否を確認した。

NOx 放出量確認においては、その過程で燃料消費率を算出して使用する。このため、今回の調査として、過去に行われた NOx 放出量確認の記録において、IPS の社内記録に記載されている燃料消費率を実際に測定した値（以下、「**実測値**」という）と、NOx 放出量確認の成績書に記載している燃料消費率の「記録値」で異なる値を使用していないか確認した。実測値と記録値が異なる場合は、実測値を使用して NOx 放出量を計算し、再評価を実施した。

2.2.1.2 出荷前試運転の調査

出荷前試運転の記録調査は、2003 年以降に出荷したエンジンを優先して調査を実施した。なお、引き続き 2002 年以前の記録についても調査を継続している。

今回実施した調査の手順を以下に示す。

- ① 実測値とお客さまに提出している出荷前試運転の成績書に記載している「記録値」の比較
- ② お客さまに提出している仕様書に記載されている燃料消費率の値（以下、「**仕様値**」という）と実測値の比較
- ③ 社内記録には出荷前試運転中に発生した事象を書き留める来歴欄があるため、来歴欄に記載されている内容を確認し、燃料消費率の書き換え以外に行われている不適切行為の有無の確認

また、船舶用エンジンに対する船舶安全法、国際航海を行う旅客船や貨物船に適用される EEDI^{※2}/ EEXI^{※3} および陸用エンジンに対する大気汚染防止法について調査を実施した。なお、漁船向け船舶用エンジンに対する漁船検査規則については調査継続中である。

※2 Energy Efficiency Design Index（エネルギー効率設計指標）。原則として国際航海に従事する 400GT 以上の全ての船舶に適用される船舶のエネルギー効率を評価し比較するための国際指標。船舶の CO2 排出量を削減し、環境への負荷を軽減するための基準となっている。

※3 Energy Efficiency Existing Ship Index（就航船のエネルギー効率指標）。国際航海に従事する 400GT 以上の特定の船舶に適用される既存船舶のエネルギー効率を評価する指標。

2.2.2 ヒアリング調査

ヒアリングは、IHI の技術専門家や人事部門、品質保証部門が中心となり、IPS のエンジンの試運転経験者だけでなく、関係部門や役職員に対して実施した。

NO_x 放出量確認および出荷前試運転に関するヒアリング調査方法を以下に示す。

（１） NO_x 放出量確認

エンジン試運転の担当者および経験者全員（新潟内燃機工場 16 人、太田工場 15 人）を対象として、NO_x 放出量確認における燃料消費率の書き換えの有無、設備の不正操作の有無、記録の有無および不適切行為に至った動機等を確認した。

（２） 出荷前試運転

エンジン試運転の担当者および経験者全員（新潟内燃機工場 16 人、太田工場 15 人）並びに営業や開発、設計、品質管理、品質保証等の広範な関係者 60 名を対象に、燃料消費率の書き換えの有無、設備の不正操作の有無、記録の有無および不適切行為に至った動機、および製造・品質管理部門以外の不適切行為の認識の有無等を確認した。

3. 調査結果により判明した事実（中間報告書作成日時点）

3.1 NOx 放出量確認

新潟内燃機工場では、NOx 放出量確認において、燃料消費率の実測値を社内記録用紙に書き留め、これが仕様値を満足する場合は、実測値をそのまま PC に入力する。一方、仕様値を満足しない場合に、実測値を書き換えているものがあることが確認された。

新潟内燃機工場では、その主要機種である低速エンジンの仕様値が厳しく設定され、NOx 規制値を満足するには燃料消費率の仕様値を超過することがあった。このような背景があったため、NOx 放出量確認時の燃料消費率がお客さまに伝わり、出荷時に提出する出荷前試運転の燃料消費率との違いを比較されることを懸念し、齟齬が出ないように燃料消費率を書き換えたという証言があった。一方、太田工場では、NOx 放出量確認において燃料消費率の書き換えは認められなかった。この背景としては、太田工場の主要機種である中速エンジンは、NOx 規制値を遵守する運転を行っても、燃料消費率が仕様値を超えることがなく、燃料消費率の実測値を書き換える動機がなかったものと考えられ、そのような証言も得られた。

このため、NOx 放出量確認時の書き換えは新潟内燃機工場のみで実施されていたと考える。

表 3-1,3-2 に NOx 放出量確認の調査結果を示す。調査結果は、以下 4 つに分類した。

- 分類 A：実測値からの書き換えが確認されず、NOx 規制値逸脱が無かったもの
- 分類 B：実測値からの書き換えがあったが、社内記録に記載の実測値で NOx 規制値の計算を行った結果、NOx 規制値逸脱が無かったもの
- 分類 C：実測値からの書き換えがあり、社内記録に記載の実測値で NOx 規制値の計算を行った結果、NOx 規制値逸脱があったもの
- 分類 D：計算に使用すべき実測値の判別が困難であり、引き続き調査が必要なもの

国内向け船舶用エンジンでは、実測値から記録値への書き換えが親機 90 件、子機 242 台確認された（分類 B,C）。その中で申請は行ったものの販売には至らなかった親機は 30 件であった。海外向け船舶用エンジンでは、実測値から記録値への書き換えが親機 27 件、子機 161 台確認された（分類 B,C）。なお、親機 124 件、子機 282 台（国内向け 90 件、226 台）についてはその取扱いを検討中である（分類 D）。

なお、NOx 放出量確認を実施したことのある従業員全員へのヒアリングにより、3.2 項に後述する出荷前試運転で確認されたバイパスラインの使用や流量計の操作等の不適切な行為は NOx 放出量確認で実施したことはないという証言が得られたため、これらの不適切行為はなかったと判断した。

表 3-1 NOx 放出量確認調査結果（国内向け船舶用エンジン）※4

工場	分類	親機数 (NOx 放出量確認 件数)	子機数※5,※7 (出荷台数)
太田工場	A	125	1,324
新潟内燃機工場	A	51	140
	B	89	242
	C	1※6	0
	D	90	226
合 計		356	1,932

表 3-2 NOx 放出量確認調査結果（海外向け船舶用エンジン）※4

工場	分類	親機数 (NOx 放出量確認 件数)	子機数※5 (出荷台数)
太田工場	A	182	2,865
新潟内燃機工場	A	4	3
	B	26	157
	C	1	4
	D	34	56
合 計		247	3,085

※4 表 3-1,3-2 では NOx 規制適用の出荷台数を集計しており、表 3-3 では 2003 年以降の出荷台数を集計しているため、総数は整合しない。

※5 NOx 放出量確認に使用したエンジンの出荷台数は子機数に含まれる。

※6 分類 C の 1 台については販売実績がないため、子機数は 0 台となる。

※7 NOx 規制対象となる海上保安庁向けのエンジンは合計 202 台（2002 年以前を含む）で、その内訳は分類 A182 台、分類 B20 台である。

3.2 出荷前試運転

表 3-3 に出荷前試運転の調査結果を示す。国内船舶用向け出荷台数 1,973 台のうち、不適切行為は 1,689 台、仕様値逸脱は 621 台であることが判明した。不適切行為の多くは実測値の書き換えであった。実測値が仕様値に入らない場合だけでなく、過去にお客さまに納入した同一エンジンの燃料消費率データと乖離がある場合に書き換えを行ったという証言から、お客さまへの違いの説明を回避したいという考えが動機の一つであると想定している。

一方、新潟内燃機工場において、①バイパスラインを使用し燃料消費率を少なく見せる行為※8、②デジタル流量計の操作により燃料消費率を少なく見せる行為※9が確認され

た（本行為が行われた件数は精査中）。お客さまが立会われ計測項目を丁寧に確認される場合に、現場で実測値を書き換える行為が露見されることを避けるために、これらの行為に及んだと考えられる。

※8 出荷前試運転時にバイパスラインを使用して燃料消費率を少なくみせる行為について：

新潟内燃機工場での出荷前試運転時に、燃料は燃料流量計が設置された燃料供給系統から流入させるべきところ、メンテナンス等を目的として設置されているバイパスラインのバルブを「開」とし、バイパスラインに燃料が迂回するように操作を行うことで、燃料流量計に表示される燃料流量が実際の燃料流量よりも少なく見えるようにする行為

※9 出荷前試運転時にデジタル流量計を操作し燃料消費率を少なく見せる行為について：

新潟内燃機工場での出荷前試運転時に、デジタル式燃料流量計のメータ係数項を不適切に操作し、燃料流量計に表示される燃料流量が実際の燃料流量よりも少なく見えるようにする行為

なお、4月24日に公表した調査結果は、製造部門の社内記録をもとに集計していたが、本中間報告では営業情報等との突合を行い、より網羅性を持った調査を実施したことで、調査精度が向上したことから、対象となる出荷台数が増加した。

表 3-3 2003 年以降の出荷前試運転での不適切行為の件数

製品 区分	仕向け	6/4 報告 (5/31 時点調査結果)		
		出荷台数	本不適切行為 対象台数※10	仕様値逸脱 台数※11
船舶用 エンジン	国内	1,973	1,689	621
	海外	3,360	3,062	1,329
	小計	5,333	4,751	1,950
陸用 エンジン	国内	1,168	119	7
	海外	66	35	5
	小計	1,234	154	12
合計		6,567	4,905	1,962

※10 本件不適切行為の対象台数

実測値と記録値が異なるエンジンの台数。

※11 仕様値逸脱台数

実測値がお客さまに提出した仕様値を逸脱したことが確認されたエンジンの台数。

なお、仕様値逸脱の程度は、船舶用エンジンで平均 1.7%、最大 19.1%、陸用エンジンで平均 2.1%、最大 10.2%である。平均値は仕様値を逸脱したエンジン（船舶用：1,950 台、陸用 12 台）を対象に算出したものである。

（参考：4 月 24 日に公表した調査結果）

製品 区分	仕向け	4/24 報告 (4/23 時点調査結果)		
		出荷 台数	本不適切行為 対象台数	仕様値逸脱 台数
船舶用 エンジン	国内	1,938	1,594	796
	海外	2,943	2,621	1,250
	小計	4,881	4,215	2,046
陸用 エンジン	国内	604	111	4
	海外	52	35	8
	小計	656	146	12
合計		5,537	4,361	2,058

また、以下の法令・規制について規制抵触の有無を確認した。

① 船舶用エンジンに対する船舶安全法について

船舶安全法について、エンジンの安全性にかかる規制に抵触するものは確認されていない。

② 国際航海を行う旅客船や貨物船に適用される EEDI/EEXI への対応

国内船級の外航船に搭載されるエンジンを調査した結果、EEDI は該当が無く EEXI で 1 船（出荷時は日本籍船で現在は海外籍船）の該当が確認されたが、IPS において計測した燃料消費率は使用されておらず、本不適切行為による影響は受けないことを確認した。

③ 陸用エンジンに対する大気汚染防止法

本不適切行為は、ばい煙量・濃度の測定に影響を及ぼすものではなく、大気汚染防止法に抵触する陸用エンジンは無かった。また、全ての陸用エンジンに関する大気汚染防止法への適合は、第三者検査機関が計測した結果に基づいており、違反がないことを確認した。

4. 原因分析と再発防止の取組状況

4.1 確認された不適切行為に対する具体的原因と再発防止策

確認された不適切行為に対して、これまでの調査結果から推定される具体的原因と再発防止の取組状況を以下に記載する。

(1) NO_x 放出量確認および出荷前試運転における実測値から記録値への書き換えへの対応

(原因1) 運転検査員が製造組立部門に属しており、製造組立－検査の間の独立性が十分に担保されていなかった／検査記録の確認に責任を持つ品質管理部門の担当者の確認が不十分だった。

(対策1) 当面の対応として、NO_x 放出量確認や出荷前試運転には、品質管理部門の直接監督者が試験に立会い、直接監督者自らが実測値の確認、記録を実施する形とした。

(運用開始済)

今後、検査機能を品質管理グループ内の組織へ移管し、製造部門との切り離しを行うなど、試験・検査の独立性確保や品質管理部門の強化を行っていく。

(原因2) 現場で記録を確認し、その記録を最終的な工場試験成績書に反映する一連のプロセスが不明確だった／業務プロセスとして文書化されていなかった。

(対策2) 当面の対応として、NO_x 放出量確認、出荷前試運転において、現場で記録を確認し最終的な工場試験成績書にする一連の作業フローを規準化した。この作業フローの中で、計測手順や確認方法、品質直接監督者による確認項目、記録用紙、計算シートの管理方法等を明確にした上で、これに従った作業管理を行う形とした。

(運用開始済)

今後、当該記録確認のプロセスに限らず、開発から製造、検査までの業務プロセス全般の状況を確認し、デジタル化も含めて記録確保を確実に行うための仕組みの導入や、そのための規準の整備を検討し、進めていく。

(原因3) 燃料消費率の計測・記録が人手によるアナログ方式で行われていた／書き換えの可能性を排除しきれていなかった

(対策3) NO_x 放出量確認、出荷前試運転における燃料消費率計測・記録について、自動化する。(7月から順次運用開始予定)

(自動化システムの運用開始までの暫定対策)

① 計測時の燃料流量・計測時間を写真記録に残す

② 計測時の写真記録を検査成績書に添付する。NO_x 放出量確認については、写真記録を添付した検査成績書を検査機関に提出、確認いただく

(2) 出荷前試運転時にバイパスラインを使用し燃料消費率を少なくみせる行為への対応

(原因) 燃料油供給ラインのバイパスラインの運用方法が不明確だった／容易に操作できる状況だった

(対策) NO_x 放出量確認、出荷前試運転において使用する燃料油供給ラインに設置されてい

たバイパスラインを撤去した。(措置済)

(3) 出荷前試運転時にデジタル流量計を操作し燃料消費率を少なくみせる行為への対応

(原因) 燃料消費率計測に用いるデジタル式燃料流量計のメータ係数が容易に調整できる状態となっていた

(対策) デジタル式の燃料流量計は内部設定不可の処置が施せる取引メータを選定し、メーカで計器校正・封印処置を施したものを導入する。(7月から順次運用開始予定)

(新しい取引メータの導入開始までの暫定対策)

- ① デジタル式燃料流量計を使用する場合は、当該流量計に内部設定されているメータ係数値が検査成績書に記載する設定値が同一であることを確認し、写真記録として残す
- ② 確認時の写真記録を検査成績書に添付する。NO_x 放出量確認については、写真記録を添付した検査成績書を検査機関に提出、確認いただく

4.2 コンプライアンス意識や組織風土に関わる課題

これまでの調査結果から確認された不適切行為は、運転検査員という現場に皺寄せが行き、それが改善されずに長年に渡って行われていたものと考えられる。また、数十年の長きに渡り、異なる 2 つの工場で同様の不適切行為が行われ、そのような行為が行われていることについて、過去にエンジンの設計・製造等に携わった多くの者が知っていた。その中に現在は役職員である者も含まれていたが、会社としてこれを把握し、是正に繋げることができなかった。

現時点では、このような状況に繋ったコンプライアンス意識や組織風土に関わる問題点・背景原因として、以下のようなものがあったと考えられる。

- ・不適切な行為であっても伝承してしまう組織風土
- ・自らの部門の業務を優先する縦割りの組織風土
- ・品質・コンプライアンス意識の醸成不足
 - 「安全性に問題がなければ品質記録が多少事実と異なっても構わない」という安易かつ誤った正当化の考え
 - お客さまに提示している仕様値、試験記録の軽視
- ・顧客説明の回避行動
- ・法令・規則への理解・教育の不足
- ・各階層間、組織間でのコミュニケーション不足
- ・品質コンプライアンス強化の取組が十分に生かしきれなかった社内環境

また、2019 年以降、IHI グループとしてコンプライアンス活動を活発化させている中、本事案の事実を認知していた多くの者が言い出せなかった理由として、「本行為を公にすると大きな問題となることが分かっており、言い出せなかった」との回答が得られている。心理的障壁（コンプライアンス違反との認識があるが言い出せない状態）を取り除く役割

は経営層の役割となるが、この役割を果たせていなかった。また、本事案の事実を複数の役職員が知っていた点を考えると、組織・経営層の問題は大きかったと考える。

4.3 抜本的な再発防止に向けて

今後、特別調査委員会の提言も踏まえて、更なる原因究明を進めるとともに、以下のような方向性を念頭に、抜本的な再発防止策を講じていく。

- ① 不適切行為を起こさない試験・検査を行うための新たな仕組みの導入・体制の構築
- ② 開発部門における技術仕様決定プロセスの改善など業務プロセス全般の再構築、部門間の相互連携・協力による継続的な見直し・改善
- ③ 組織風土の徹底した見直し、新たな組織文化の醸成
- ④ 再発防止に向けた組織・人事体制の抜本的見直し・再構築

5. お客さまへのご報告状況

IHI の各営業部門・支社および IPS の営業・支店・営業所が連携を取り、お客さま（ユーザー、造船所／元請、代理店等）に本不適切行為に関する報告および今後の対応に関する説明を行っている。

5 月 31 日時点で 1,193 件のお問い合わせを頂いており、主に運行船舶の航行に対する影響、発注した製品の出荷・納期への影響、調査結果の提供など、ご質問やご要望を承っており、真摯に対応を行っている。今後もお客さまに対する丁寧な対応を継続していく。

6. 今後の NOx 規制への対応

NOx 規制への対応として、NOx 放出量確認の調査結果で、計算に使用すべき実測値の判別が困難であり、引き続き調査が必要なものについては、今後 2 ヶ月を目途に対応方針を明確にする。

7. 特別調査委員会の調査状況

本不適切行為については、以下に示す外部専門家による特別調査委員会を組織し、2024年5月1日から調査を開始いただいている。

特別調査委員会は、IHI および IPS とは独立して、資料の分析(IPS 社内規定、組織図、議事録、計測記録データ、開発プロセス 等)、関係者へのヒアリング(2024年5月31日時点で44名に対するヒアリングを実施完了している)、IPS 内のアンケートの実施等を中心とした調査を進めている。

- ・委員長 西村あさひ法律事務所・外国法共同事業 木目田 裕 氏
- ・委員 名城大学理工学部非常勤講師 島本 誠 氏
- ・委員 梅津総合研究所株式会社 梅津 光弘 氏

※調査に当たっては、西村あさひ法律事務所・外国法共同事業所属の弁護士が支援

本不適切行為に関する調査を引き続き行っていただき、原因の徹底した究明を進めて、必要な再発防止策等について提言を頂く予定である。

以上