

2013.2月

品質月報

Monthly Quality Report

2号 INDEX

2号 INDEX

PAGE 3 ……品質方針

PAGE 4 ……今月のトピックス

★ 今月のテーマは…
「三菱自動車リコール問題、再三の指摘でやっと」

PAGE 5 ……今月の品質状況

市場不良率推移

PAGE 6 ……今月の品質詳細

市場不良発生状況(工程別、客先別)

PAGE 7 ……品質状況詳細

クレーム発生状況(クレーム発生推移、客先別)



SANSHIN GROUP



品質方針

サンシングループは、商社・開発技術・要素技術 これら3つの機能のシナジー効果と品質マネジメントシステムの効率的な運用により、お客様のニーズを満たす製品開発と安定的な製品供給をおこない、電機業界および社会へ貢献して参ります。

1. 事業活動において、いかなる場合も品質マネジメントシステムを厳守し、お客様に信頼される品質の提供につとめて参ります。
2. 企業活動に係る法規制およびその他の要求事項に関して、コンプライアンスの遂行を通し品質の向上につとめて参ります。
3. 各々のグループ会社および事業部において、事業活動に応じた品質マネジメントシステムの継続的な改善につとめて参ります。
4. 品質マネジメントシステムは、定期的な内部監査・マネジメントレビューをおこない、実態に沿った具体的な改善をはかって参ります。
5. この方針は文書化し、当グループのステークホルダーに対して開示をおこない、当グループの諸活動に関わるすべての人々によって一步一步、着実に具現化して参ります。

平成18年7月1日
サンシングループ
代表 石井宏宗

石井宏宗



今月のトピックス

「三菱自動車リコール問題、再三の指摘でやっと」

今回は東洋経済の三菱自動車リコール問題の記事からです。

2000年と04年の2度の「リコール隠し」で窮地に陥った三菱自動車で、またリコール問題が浮上している。

年の瀬に当たるクリスマスの朝。国土交通省は東京都港区にある三菱自動車本社や愛知県岡崎市の品質統括本部など9カ所に対し、道路運送車両法に基づく立ち入り検査を行った。事前通告をしたうえで立ち入り検査をするのは極めて異例だ。

立ち入り検査の前週にはリコール実施に対する消極的対応や不誠実な報告があったとし、国交省は三菱自に対し、口頭での嚴重注意を行った。



三菱自は05年2月に軽自動車のエンジンオイル漏れの不具合情報を把握していたが、08年1月の社内会議で「安全上の問題はない」としてリコールを見送った。その後、国交省が不具合を独自に検証し、09年10月と同12月にリコールを届け出るように指導。三菱自は10年11月になって、ようやく最初のリコールを届け出た。

この間、社内ではリコールが不十分だとする内部通報もあって、最終的に計4回で10車種計約176万台を届け出ており、国内では最多リコールとなった。三菱自は今回のリコール費用として75億円を13年3月期に計上。新型車投入が加速する中、今回の騒動によるブランドイメージの低下は否めない。

三菱自の今回のリコールはいずれもエンジンからオイルが漏れないようにする「オイルシール」と呼ばれる部品について、車両生産時と異なる材質のものに交換した場合にオイルが漏れ出すというもの。初歩的な品質技術に重要な欠陥があるとすれば問題だ。

国交省は立ち入り検査で入手した資料をもとに、不具合を隠すなどの法令違反がなかったか確認する作業を進め、3月末までに報告書をまとめる予定だ。

消極姿勢のなぞ

なぜ、三菱自はリコールの届け出に消極的な姿勢を取っていたのか。

04年6月、社内を横断する品質統括や企業の社会的責任(CSR)の専門部署を設置。

「お客さま第一に生まれ変わり、他社をリードして品質問題に力を入れている」との自負もあった。

それだけに、「やみくもにリコールを届け出るのはではなく原因究明を行い、きちんとした形で報告する」形式にこだわった。しびれを切らした国交省からリコール届け出を促されたが、社内の専門部署が下した「リコール不要」との判断もあり、結果的に後手後手の対応になってしまったという。

トヨタの教訓

09～10年に世界各地で約1千万台の大規模リコールをした問題を教訓に、トヨタ自動車は、「疑いがあれば躊躇せずリコールする」という姿勢に転換。品質管理の新組織を立ち上げ、情報を世界的に共有する態勢を整えたほか、自主的に改善・修理する「サービスキャンペーン」も積極活用するようになった。日産自動車やホンダなども歩調を合わせ、リコールを「安全や品質重視の姿勢をアピールできる場」と捉えている。

こうした状況のなかでのリコール問題の再燃で、三菱自の消極的な姿勢に三菱自がユーザーの信頼を取り戻すまでの道のりは、再び遠のいた。



今回の事例は、過去にも大きな問題があったにも関わらず、「リコールに消極的」な三菱自動車の隠蔽体質が問題となっているものと思われます。

過去の問題を教訓として改善することができず、同じような過ちを繰り返してしまっているのは、信頼は崩れ、他にも何か問題を隠しているのではないかと疑念も抱かざるを得ないことになってしまいます。

これは三菱自動車に限ったことではなく、我々の業務でも同じ過ちを犯す可能性を秘めており、特に品質保証の業務の上では、参考にすべき内容と感じました。

(品証 林)

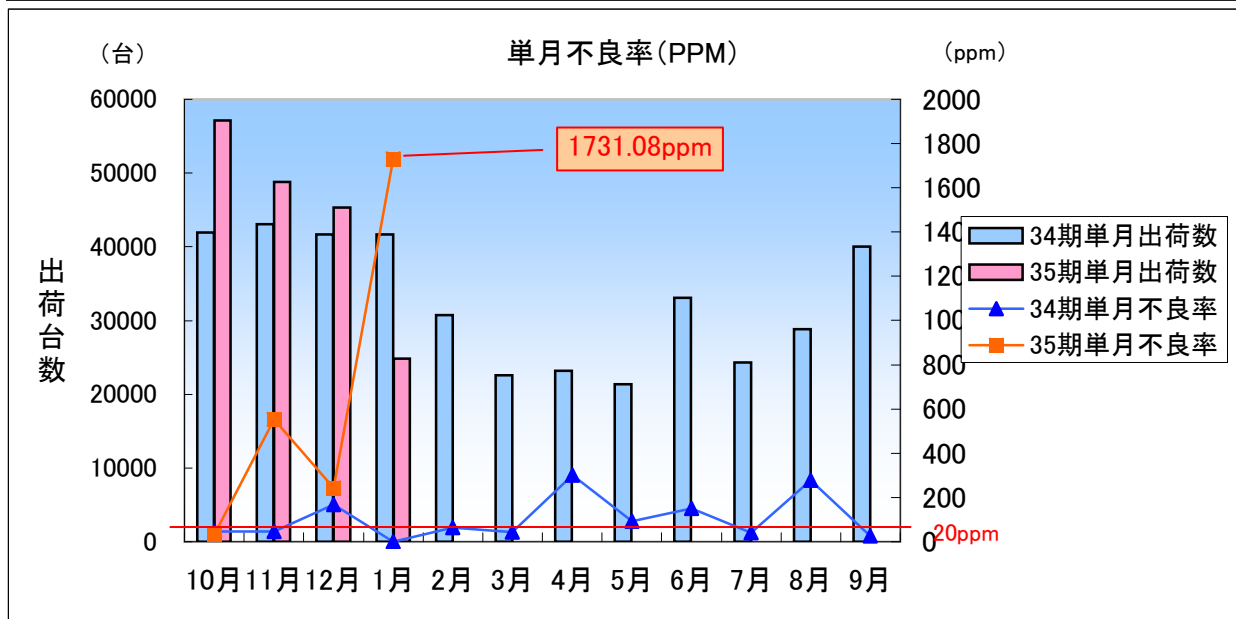
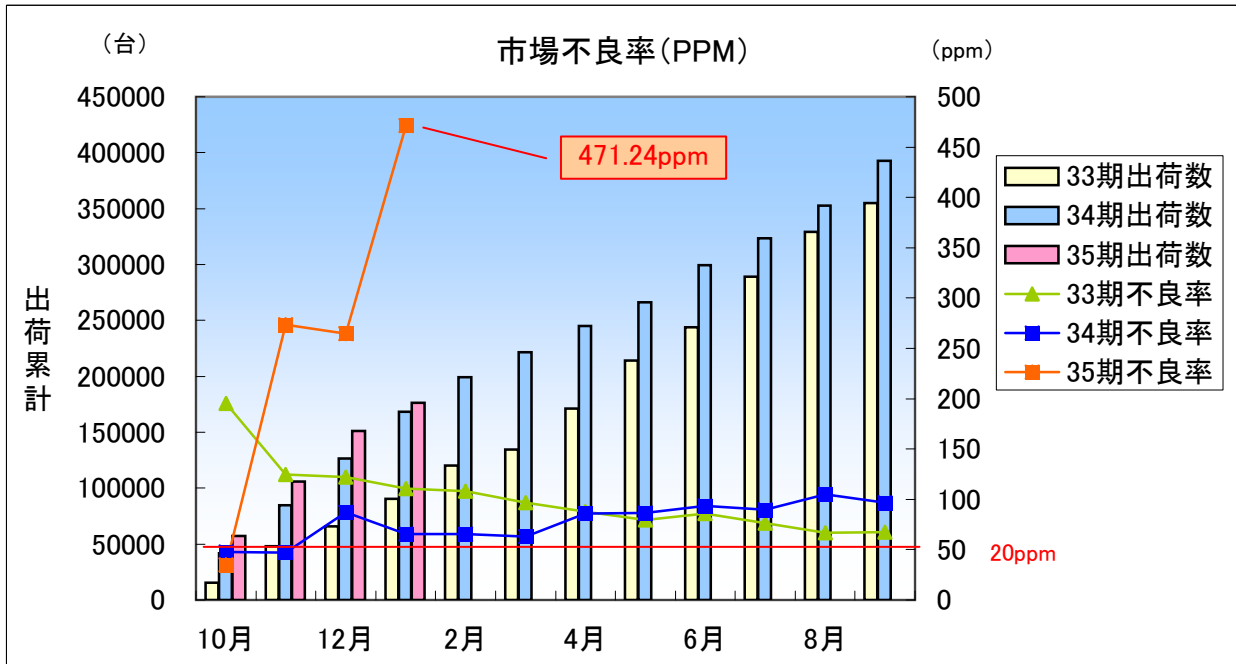
今月の品質状況

35期の旗印

納入不良率 目標……20ppm

35期の累計不良率は**471.24ppm**です。

1月の単月不良数は43件、同一部品不良の異常発生により先月に引き続き不良率を押し上げています。過去5年間に無い不良率となっていますが、多発不良についてはスクリーニング等などで食い止める方法を検討中です。

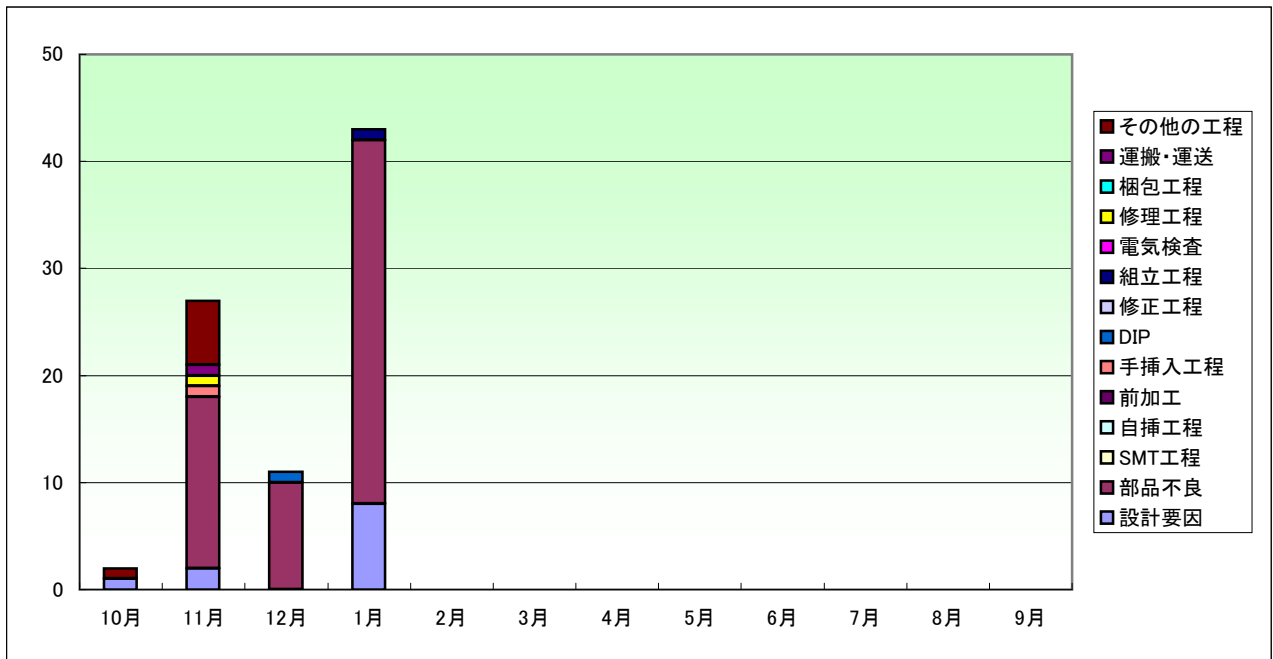


1月は単月不良発生率は1731.08ppmです。
先月から極端に増加した部品不良の発生が止まっています。(43件中31件)
同一不良の発生を食い止めるため、早急にスクリーニング実施していきます。

品質状況詳細

原因別、並びに工程別市場不良発生状況

工程別不具合



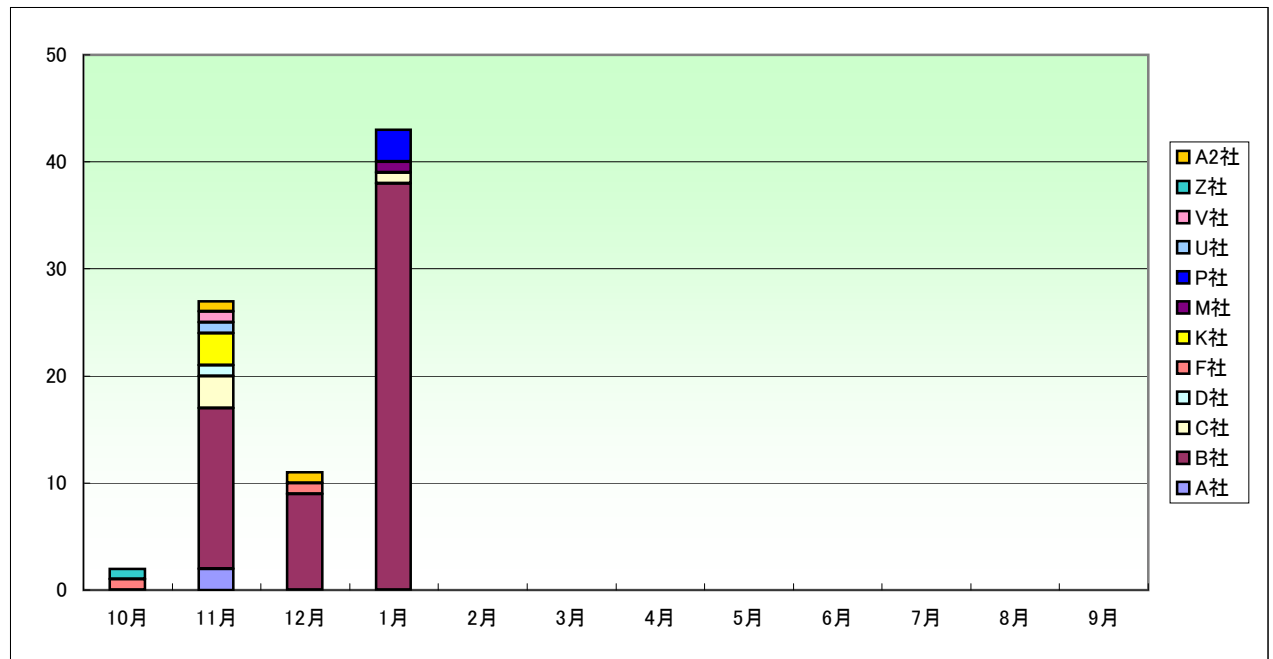
1月の工程別不具合

部品不良 33件、設計要因 8件、製造不良 1件

まず、部品不良のストップが必要です。

製造不良も発生しておりますので、気を抜かずに品質改善をお願いします。

客先別不具合



客先別累計不良発生率

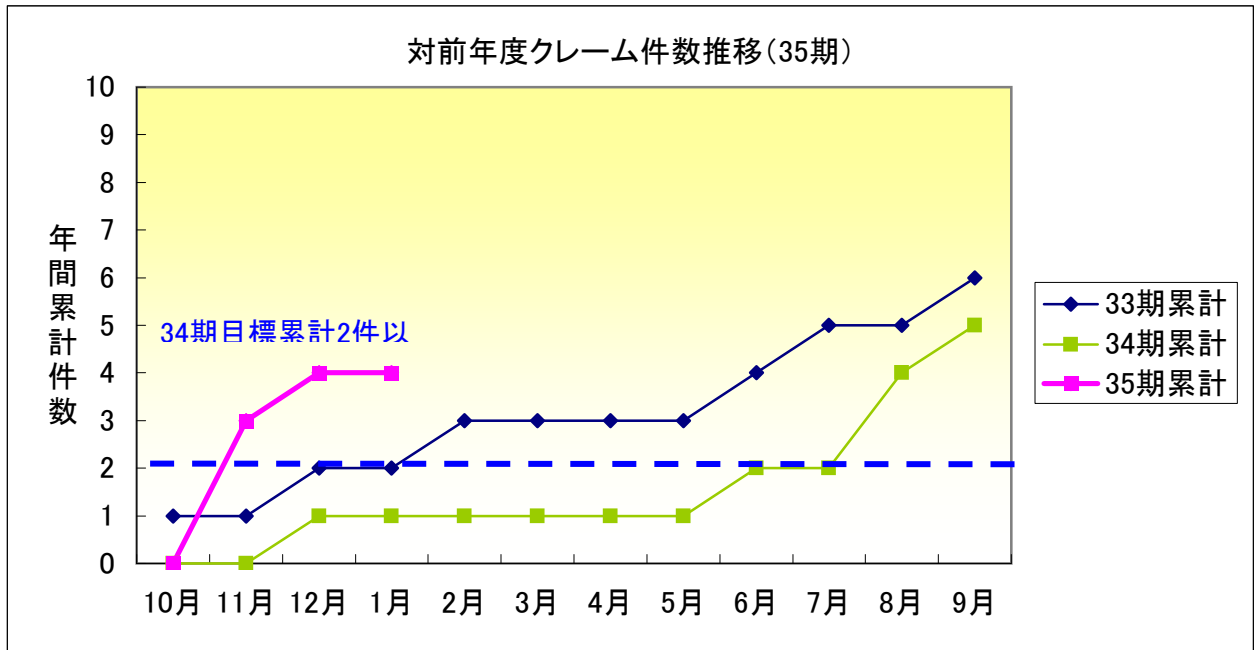
B社 62件/20,100台 (3085ppm) となっており、先月に引き続き増加しております。
この問題は1機種1部品に集中しており、この問題の解決が最重要課題となります。

品質状況詳細

クレーム発生状況

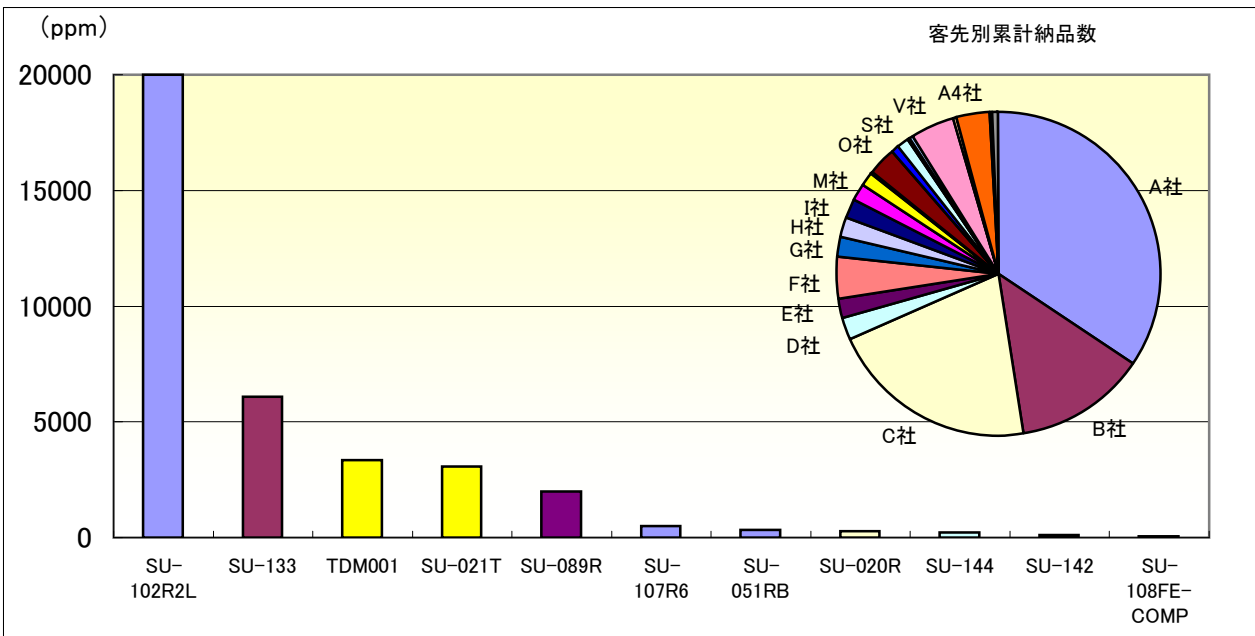
クレーム発生推移

「クレーム」の定義: 当社製品がエンドユーザー様にて使用中に
当社の責任による原因で不具合が発生し、見直し・改修の場合



1月はクレーム不良はありませんでした。

機種別累計不良率



機種別累計不良率(主な機種不良率)

SU-102R2L (P社)	3件/150台 (20000ppm)	SU-051RB (F社)	1件/3,000台 (333ppm)
SU-133 (B社)	61件/10,020台 (6088ppm)	SU-020R (F社)	1件/3,508台 (285ppm)
TDM001 (D社)	1件/300台 (3333ppm)	SU-144 (V社)	1件/4,750台 (211ppm)
SU-021T (A社)	2件/650台 (3077ppm)	SU-142 (B社)	1件/10,080台 (401ppm)
SU-089R (U社)	1件/500台 (2000ppm)	SU-108FE-COMP (C社)	1件/19,175台 (52ppm)
SU-107R6 (C社)	1件/2,000台 (500ppm)		