



平成 28 年 6 月 24 日

各 位

会 社 名 前 田 道 路 株 式 会 社
代 表 者 名 代 表 取 締 役 社 長 今 枝 良 三
(コード番号 1883 東証第一部)
問 合 せ 先 常 務 執 行 役 員
総務部長 藤 井 薫
(TEL. 03-5487-0011)

社外調査委員会の調査報告書受領のお知らせ

当社は、平成 28 年 1 月 25 日付「社外調査委員会の設置について」のとおり、東日本大震災高速道路復旧工事等を巡る独占禁止法違反に係る事実関係のほか、発生の際緯、動機、背景及び類似案件の存否、本件及び類似案件にかかる内部統制、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点、企業風土等の調査及び認定・評価等を行うことを目的として、社外調査委員会を設置いたしました。このたび、同委員会による調査が終了し、同年 6 月 22 日付で、同委員会から調査報告書を受領いたしました。

公表にあたりましては、社外調査委員会より、現に刑事裁判が係属中であり、また、公正取引委員会の調査が進行中であることを踏まえ、これらの事件に関する事実関係を除外した上で行うことについて助言を受けております。当社は、かかる助言を踏まえて要約版を作成いたしました。調査報告書の要旨については添付の「調査報告書(要約版)」のとおりとなります。

当社は、社外調査委員会による原因・背景等の指摘及び再発防止策の提言を真摯に受け止め、できるだけすみやかに提言に基づき再発防止策を講じた上、法令等遵守をはじめとするコンプライアンスの一層の徹底に取り組み、早期の信頼回復に努めてまいります。

以 上

調査報告書(要約版)

前田道路株式会社 社外調査委員会
平成 28 年 6 月 22 日

はじめに

本委員会の調査の結果、前田道路をはじめとする大手道路舗装会社において、談合行為が限局的にはあるが繰り返されてきたことが明らかになった。我が国の舗装業界のリーダーともいえるべき会社らが、様々なステークホルダーの信頼を裏切ったものであり、誠に残念なことである。

明るみに出た談合行為は、それぞれの担当者が、平素から同業他社と相互に良好な人的関係を築き上げ、工事が発注されるや、受注を希望する会社が確実に落札できるように入札価格を調整するという態様で行われており、前田道路が「東北道路舗装災害復旧工事」、「関東道路舗装災害復旧工事」において落札した工事について、同社は一定のシェアあるいは利益を確保していた。

両工事とも落札金額そのものは決して高くはなかった。しかし、そもそも独占禁止法の目的は、公正かつ自由な競争を維持することである。本件の各担当者は、主観的には会社の利益またはシェアを確保しようとしたものではあるが、客観的には、独占禁止法に違反することによって、自社及び談合に加担した同業他社を危機的状況に陥れたのである。

前田道路は、これまでに公正取引委員会の告発案件こそなかったものの、幾たびか談合行為に関わり、あるいは建設業界における「談合決別宣言」を了知して、その都度不正行為を繰り返さないと決意し、社内外に表明してきた。それにもかかわらず、今回上記の二つの工事について談合行為が行われたのである。ひとえに経年による綱紀の弛緩、支店幹部の独断ともいえるべき業務執行及び本店役員による内部統制の不徹底等が主たる原因といわざるを得ない。

前田道路としては、談合から手を切るのは今回を最後の機会とすべきであり、今後再び同じ過ちを犯すことがあれば、この業界からの撤退を免れない事態になりかねないことを役職員全員が深く肝に銘じるべきである。そのためにも、本委員会が提言する再発防止策を経営の根幹に据えて、長く活用されることを望むものである。

第1 本件調査の概要

1 社外調査委員会の設置の経緯・目的

平成27年1月28日、前田道路株式会社（以下「前田道路」という。）は、平成23年に東日本高速道路株式会社（以下「NEXCO 東日本」という。）東北支社が発注した東日本大震災に係る東北自動車道等の舗装災害復旧工事（以下「東北道路舗装災害復旧工事」という。）等の入札に関し、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（以下「独占禁止法」という。）に違反（不当な取引制限）した疑いがあるとして、公正取引委員会による立入検査を受けた。

こうした事態を受け、前田道路では、公正取引委員会の調査等に配慮しつつ、社内調査を進める一方、事案の重大性等に鑑み、上記違反等の事実関係及び原因・背景等について、第三者による公正かつ客観的な調査・分析と、それらに基づく実効性ある再発防止策等の策定・履践が必要であるとして、外部の有識者によって構成された「東日本大震災高速道路舗装災害復旧工事に関する独占禁止法違反社外調査委員会」（以下「本委員会」という。）を立ち上げることとし、所要の手續と準備期間を経て、平成28年1月25日、本委員会を設置した。

2 本委員会の調査・検討項目

- (1) 東日本大震災高速道路舗装災害復旧工事を巡る独占禁止法違反に関する事実関係の調査
- (2) 類似案件の有無及び事実関係の調査
- (3) 内部統制、コンプライアンス及びコーポレート・ガバナンス等に対する評価
- (4) 違反行為等の背景及び原因の分析
- (5) 再発防止策等の提言

3 本委員会の構成

本委員会は、次の3名の委員により構成され、委員補佐の機関として下記弁護士が関与している。これらの委員及び補佐機関の弁護士は、いずれも前田道路及び前田道路の関連会社と利害関係はない。

委員長 弁護士 上田 廣一（元東京高等検察庁検事長，上田廣一法律事務所）

委員 弁護士 櫻井 正史（元名古屋高等検察庁検事長，上田廣一法律事務所）

委員 弁護士 中山 隆夫（元福岡高等裁判所長官，今川橋法律事務所）

弁護士 熊田 彰英（のぞみ総合法律事務所）

弁護士 岩月 泰頼（松田総合法律事務所）

第2 本委員会の調査方法等の概要

（調査方法等の概要）

本委員会は、準備期間も含め、平成28年6月21日までの間、以下のとおり、東北道路舗装災害復旧工事の関係者、関東道路舗装災害復旧工事の関係者及び本店等の役職員からのヒアリング、関係資料等の精査・検証並びに社員に対するアンケートの実施・分析等の方法により、本件調査を行った。

第3 事実関係

（略）

第4 本件違反行為に至った原因及び背景について（問題点の指摘）

1 企業の風土及び構造を巡る問題

本店の支店に対するガバナンスという視点から見た場合、社長と支店長の間 positioning、しかるべき監督機能を発揮できるような体制が弱く、不十分なものになっていたことは否定できない。

これまではいわば現場任せの状態であり、それが前田道路の強みでもあるとされてきたようであるが、支店から本店に対して適時適切な報告がなされず、そのため、本店の支店に対する的確な統制・指導・監督が行われないことは、会社組織の在り方として決して適切なものではない。独立採算制の下、重要な意思決定を現場に委ねるのを良しとして、有価証券報告書に掲載されるような規模の官公庁工事についてさえ、支店長限りですべてを判断し入札するという業務の在り方は、ときとして支店の暴走を招くことになるし、企業の社会的責任をまずもって示すべき本店の在り方としても問題があるといわざるを得ない。

また、前田道路の製造・販売事業における売上の相当部分が合材の販売によるものであるが、この点も談合と決別できなかった一因として指摘できる。

各支店・営業所においては、合材販売に向けた営業を行わなければならないこと

から、同業他社との付き合いをやめることはできず、また、談合行為への協力を断るなどすれば、同業他社との関係が悪化し、合材の売上が低下するなどの事態を招くことも強く懸念される場所である。

だからといって、同業他社との不適切な付き合いが許されるものではなく、談合行為への協力あるいは関与が正当化されるわけではない。

同業他社とどのような付き合いをすべきか、あるいは、各地方における業界内での立ち位置をどのようにするかなどについては、支店・営業所が独自に判断すべきものではなく、本店経営陣が、会社全体としての考え方・スタンスを明確に打ち出し、全国の支店・営業所に周知・徹底すべき事柄である。

2 談合行為及び現状に対する認識を巡る問題

役員・管理職・社員を問わず、会社全体に見られる、談合行為に対する認識の甘さ・不十分さである。談合行為とは何か、なぜ違法行為とされているのか、当事者及び会社が受ける制裁がどれほどのものになるのかといった基本的なことについて、理解と認識が十分でなく、かえって、独善的な発想から、この程度なら許される、あるいは、さして悪い行為ではないという感覚を持っている管理職及び社員が少なからず存在する。

当事者の浅薄ともいうべき認識の甘さと遵法意識の鈍麻が責められるべきであることはいうまでもないが、本店等が強制捜査を受け会社自体が起訴されるという事態に立ち至った現在においてもなお、関係者の中には、事の重大性と自らの職責を十分に認識せず、ともすれば本件違反行為を正当化するかような言動を示す者が存在するのであって、遺憾というほかない。

3 コーポレート・ガバナンスを巡る問題

官公庁工事に関する社内ルールが徹底されておらず、かつ、応札の意思決定等に本店が加わっていないため、支店に対する監視・監督は甚だ不十分なものになっている。

本店においても支店においても稟議規程は徹底されておらず、その結果、官公庁工事に係る意思決定の過程は統一的な運用となっていない。

また、支店長が交替すると、当該支店の雰囲気のみならず、執務環境や業務の進め方等も相当程度変わるとい実情にあるが、これも前田道路における意思決定過程が統一・徹底されていないことの裏返しの際であり、本店各部署の権限・体制の

脆弱さを物語るものというべきである。

加えて、本店・支店ともに、所管業務の不明確化と人事の硬直化が見られる。特定の支店・営業所において、長期にわたって同一人物が官公庁案件を担当することは、それだけ談合に対するリスクが高まるものといえる。

4 コンプライアンス体制及び遵法意識の徹底を巡る問題

本店を中心としたコンプライアンス体制が、質、量の両面において、余りにも脆弱であり、そのため、支店に対する監視・監督、社員に対する遵法意識の徹底等、本店の担当部署に期待される役割と機能が果たされているとは到底いい難い状況にある。

最も重大な点は、本店コンプライアンス部門の人的態勢の不十分さである。本件違反行為当時のみならず本委員会の調査時においても、本店の総務部・内部統制部・営業本部等、コンプライアンスに携わるすべての部署の人員が総じて足りず、かつ、その構成員も経験に乏しいなど、支店に対していわゆる睨みがきく人材が配置されていない。このような体制の下では、支店・営業所から違法行為等が背後に潜むような報告を受けても、関係部署と問題意識を共有して調査・検討を進め、適時に支店・営業所に対して追加報告を求めるなど、支店・営業所の業務を指導・監督し、あるいは、常日頃から法令遵守を徹底させて、不正・違法行為を未然に防止し、問題が発生した際には、それを速やかに察知することなどできるはずがない。

企業の社会性、あるいは企業の社会的責任が強く認識されてきている今日、コンプライアンスには相応のコストを掛けなければならず、その観点からの人員配置、人材育成がなされるべきである。

本来、本店は、このような企業の社会性を念頭に、会社全体の利益を考え、各支店を統括して、全国的に統一された適切な業務遂行が行われるよう、各支店・営業所に対する不断の監視・監督を実践しなければならない存在である。コンプライアンス担当部門の人的態勢の構築はその意味で喫緊の課題とされなければならない。

5 危機管理能力（体制）を巡る問題

危機管理の面からは、第一に、本店の幹部あるいは支店の管理職が、相応の注意を払っていれば、部下らが談合行為に関与している可能性を優に認識できる状況が存したのに、これを看過し、問題意識を持たないまま、漫然と官公庁工事に応札し、受注していたことが挙げられる。

国民の目から見れば、談合の可能性を漫然と見逃していたというだけでなく、むしろ経営陣を含めて、表沙汰にならない限り、談合を認容していた証左と見られてもやむを得ないものがある。

加えて、発注者から談合の可能性を指摘され、社長名義の誓約書の提出を求められたにもかかわらず、支店から本店に対してきちんとした報告がなされず、また、本店から支店に対しても調査ないし報告を指示することもないまま、誓約書が提出されるに至っている。誓約書を提出する過程で談合行為に対する疑念を抱く者が誰一人としておらず、何ら問題視されることなく誓約書が提出されたということは、前田道路における危機管理能力・危機管理体制が相当低いことを示すものである。

6 業界の体質

平成 17 年に大手ゼネコンがいわゆる談合決別宣言を行ったことに伴い、道路業界においても談合の温床とされる親睦会等が解散されるなど一定の自浄作用が働いたと思われるが、今回の談合案件の経緯を見る限り、真に談合から決別せんとしていた会社がどれほどあったかは甚だ疑問としなければならない。

従前から大手道路会社が業界を仕切って談合を繰り返し、その下で各社ともその温床となる旧態依然たる付き合いを行ってきたことが認められる。

談合に対して厳しい目が向けられてきたにもかかわらず、道路業界においては、何らの変化・変革も行われていなかったと極論されても、反論できない状況であり、談合は、未だ根深い問題として存在していると断ぜざるを得ない。

第 5 再発防止策の提言

1 不正入札撲滅に向けた前田道路の基本姿勢

前田道路は、平成 28 年 2 月 29 日、NEXCO 東日本東北支社が発注する東日本大震災に係る高速道路舗装災害復旧工事に関して独占禁止法違反で東京地方検察庁によって起訴された。同社は、このような事態に至ったことを真摯に受け止め、株主をはじめとするステークホルダーに多大な迷惑を掛けたことを謝罪するとともに、再発を防止し、社内のコンプライアンスを一層強化し徹底するために、以下の再発防止策を策定・実施している。

2 本件後に実施されている再発防止策の内容・評価

(1) 再発防止策の内容

<コーポレート・ガバナンスの構築>

- ① 全社員宛て社長通達の発出
- ② 内部統制機能の強化
- ③ 入札手続の適正化のための関連規程の改正

<コンプライアンス・遵法意識の醸成及び徹底>

- ④ 外部専門家による、役員を含む幹部及び営業担当者等に対する独占禁止法遵守研修の定期的な実施
- ⑤ 全役職員向けコンプライアンス教育研修の実施
- ⑥ 独占禁止法に関するマニュアルの改定
- ⑦ コンプライアンス意識の人事評価への反映
- ⑧ 同業他社との接触管理

<危機管理能力（体制）の強化>

- ⑨ 独占禁止法違反危機管理委員会の設置
- ⑩ モニタリング機能の強化のための組織改編
- ⑪ 外部通報制度の創設及び内部通報制度の改正

(2) 本件後に実施された再発防止策に対する評価

(略)

3 再発防止策の提言

前田道路においては、社員の多くが、談合はあってはならない、自分は談合に関わらないとの認識、意識を有していることが認められる。しかし、その一方で、比較的古い時期であるとはいえ、過去に談合に何らかの形で関与した経験を持つ社員も少なからず存在しており、これらは、前田道路が今後談合等の不正行為から脱却する際にも、背景事情として決して忽せにできない事実である。

一部の社員には、社会性、緊急性の高い例外的な工事であり、やむを得ない面があったとの認識が見られるが、東日本大震災という特殊例外的な状況下における談合であったとすることはできない。道路工事の中には、もともとさまざまな災害の

復旧工事が少なからずあることを考えるとき、前田道路の社員等において、本件を災害復旧という緊急性が高い特殊、例外的な状況下で発生したものであったと受け止め、本件に受容的になることは、前田道路の今後の在り方にとって大きな問題になりかねないことを強く指摘しておかなければならない。

本件において直接の関与者に責任があることはいうまでもない。しかし、前記のとおり前田道路においては、チェック体制を含め多くの制度的、組織的欠陥を有していたばかりでなく、談合の存在に気付きながら、これを止める努力をしなかった関係者にも少なからず問題があったものである。

前田道路の役員はもとより、管理職や社員一人一人が今回の独占禁止法違反の事実を重く受け止め、二度と同じ過ちを繰り返さないよう、全社を挙げて、コンプライアンスに対する具体的な施策の実施、コンプライアンス意識の一層の徹底に努め、再発防止に向けた真摯な取組・実践を継続していくべきである。

このような基本的認識の下、前田道路における今後の再発防止のための取組を踏まえ、本委員会では、そのための方策として、以下のとおり、独占禁止法事件の再発防止策を提言する。

<コーポレート・ガバナンスの構築に向けて>

(1) 社長をはじめとする経営幹部によるコミットメントとイニシアティブ

独占禁止法コンプライアンスの実効性を確保する上で最も重要な要素は、企業の経営トップが、独占禁止法コンプライアンスに対するコミットメントを表明し、イニシアティブを発揮することである。

事業活動においては、コンプライアンスの徹底、とりわけ独占禁止法等取引関連法令の遵守が大前提であるとの経営姿勢を示し、かつ再発防止に向けた経営の決意を社内外に明示するため、「談合決別宣言」を策定して、役職員に周知徹底するとともに、当該宣言を前田道路ホームページ上に掲載して、全社員が社会的立場を意識しつつ業務を遂行できるような環境を整えるべきである。

なお、前田道路が本件後に実施した再発防止策の「① 全社員宛て社長通達の発出」もその一環のものとして捉えることができるであろう。

(2) 社内の効果的伝達方法の確立

前田道路においては、本件以前から、内容的に決して十分なものではなかったが、談合禁止等に関する様々な通知等が発出され、また社内の各種研修等においても談

合禁止が採り上げられていた。しかし、本件調査により、それらが、中堅幹部を含む社員間に必ずしも浸透していなかったことが明らかになった。伝達・周知方法の改善が行われない限り、今回の再発防止策についても、社員には十分伝わらないのではないかと危惧される。通知文書の発送だけでこと足れりとするのではなく、必要に応じ、文書の受領記録の作成あるいは受領書、誓約書の提出等、伝達・周知すべき事柄の重大性により工夫するとともに、後追い検証も適時に行うなどして、一層確実な伝達策・周知策を講じるべきである。

(3) 本店機能の強化

前田道路では、これまで本店の支店に対する的確な統制・指導・監督が十分には行われてこなかった実態があり、コーポレート・ガバナンスという視点から見た場合、本店機能の強化は必須の対策である。

本店の支店・支店長への指示・指導・監督機能を強化する方策として、原則的に本部長には支店長経験者を充てるほか、本店と支店間における報告・決裁の具体的手順や本部長の指示・命令・監督に係る具体的権限等を内規等に明記するなど、より実効性のある本店機能の強化を図るべきである。

<コンプライアンス体制の構築・遵法意識の徹底に向けて>

(4) 社内懲戒ルール of 整備

現行の就業規則には、独占禁止法違反行為への関与が懲戒の対象になることが明定されていない。しかし、独占禁止法違反行為への関与を未然に防ぐためには、懲戒対象事由としてこの点を明記することは不可欠である。さらに、これに基づく処分が行われた場合には、実際にとられた処分内容を社内で公表することも必須である。会社のために行った行為であっても処分を受けるということを改めて社員に強く印象づけることになるし、違反行為への誘引抑止につながることは確実だからである。

(5) 同業他社との接触ルールの策定

前田道路では、既述のように、同業他社との接触管理について、通達により5箇条にわたる接触ルールを定め、社員に接触についての承認、結果報告等を求めているが、これらも一つの有力な方策であろう。

もっとも、上記接触ルールには、「接触」の意義が必ずしも明確ではないなど問

題があるため、同業他社との接触に関して留意すべき事項をまとめるなど、そのマニュアルを早急に策定すべきである。具体的には、承認者の承認を得る必要がある「接触」の定義と具体例、承認者に事後報告しなければいけない「接触」の定義と具体例、事後報告の書式や報告方法、同業他社との接触において不当な働きかけ（独占禁止法違反に関する働きかけ）を受けた場合の報告ルール等である。特に、同業他社からの不当な働きかけについては、独占禁止法違反危機管理委員会への報告事項とされなければならない、これを怠ったときのペナルティーとともに、指針又は通達等によって従業員に周知されなければならない。また、同業他社との接触ルールを統一かつ的確に運用していくためには、このマニュアルの作成・管理・実践の各場面や効果の検証等あらゆる段階において、必ずコンプライアンス部門に関与させることが求められる。

(6) 独占禁止法違反コンプライアンスに係る研修・講義の充実

既に指摘したとおり、前田道路役職員の独占禁止法遵守の意識は、必ずしも高いものではない。部下職員を指導監督するという立場からも、他の社員に先駆ける形で、独占禁止法コンプライアンス上必要な知識を習得させるため、役職員に対する独占禁止法コンプライアンスに係る研修や講義を早期に実施する必要がある。

本件発覚前においても前田道路では、コンプライアンス研修が実施されてはいたものの、その内容に占める独占禁止法コンプライアンスの割合は微々たるものであった。今後は、独占禁止法コンプライアンスに特化した研修・講義も継続的に実施し、役職員の独占禁止法遵守の意識向上に努めるべきである。

<危機管理能力の一層の強化に向けて>

(7) 入札監視委員会の設置

社外監査役、弁護士、学識経験者等で構成される入札監視委員会を設置した上、同委員会において、各支店で行われた入札案件のうち、同委員会が選別した案件について、独占禁止法等取引関係法令遵守の観点から調査・審議を行うという制度を導入すべきである。調査・審議の過程で、当該案件について、各支店代表者・担当者から入札に至った経緯等について説明を受けることになるが、独占禁止法違反行為への関与に対する強い抑止効果を期待できる。具体的なイメージとしては、各支店を対象に、毎年、入札案件の中から審議対象案件複数件を抽出した上、入札監視委員会においてこれを審議し経営幹部に報告するという内容である。なお、談合の

撲滅という視点からは、その対象案件については、国交省及び NEXCO 発注案件だけでなく地方自治体発注案件も含めることが考えられる。

(8) 独占禁止法違反に係る情報の一元管理

前記のとおり、独占禁止法違反に係る情報については、内部通報窓口または外部通報窓口を介して入手する場合に限られず、各部署宛での投書や電話など、様々な経路で社員または役員が覚知することが考えられるが、これら社員や役員が把握した情報についても、本店の特定の部署（内部統制部が適当と考えられる）に通報されるルートが確立していなければ、独占禁止法違反について、前田道路としての的確で統一的な対応（調査・対処）は不可能である。

そこで、既に指摘したところであるが、独占禁止法違反に係る情報の一元管理が可能となるルールを内容とする規程を策定すべきである。なお、一元管理に当たっては、内部統制部だけではなく、危機管理委員会においても当該情報が適時に共有される仕組みとしなければならない。

(9) 社内リニエンシー制度の整備（入札における相互監視体制の確立）

独占禁止法違反行為に関与した者を厳しい社内処分に付することは違反の抑止という観点から有効であるが、他方、既に違反行為に関与した者との関係では更なる隠ぺいを促すことになりかねない。このような隠ぺいを防ぐとともに、違反行為を早期に発見し対処するための方策として、いわゆる社内リニエンシー制度（社員が独占禁止法違反行為に関与した場合において、当該社員が自主的に当該事実について所要の報告等を行った場合に、最終的な懲戒の内容の軽減ないし減免について考慮する制度）の導入も有効である。

前田道路における、改正後の内部通報制度運用規程第 16 条 2 項では、違法行為等を行った従業員が自ら内部通報を行った場合について、「悔悛の情が明らかに認められるときは懲戒の適用を軽減することがある。」と規定され、悔悛の情を条件として任意的に懲戒処分を軽減する規定となっている。しかし、任意的規定では自主申告をするインセンティブとしての働きが弱いものに止まることを考えると、これを必要的軽減ないし減免制度にすることも十分に検討に値するものとする。社内リニエンシーについては、モラルハザードを発生させるのではないかと、社内に不公平感を醸成するのではないかとといったデメリットも指摘されているところではあるが、必要的軽減ないし減免の内容に幅を持たせるなどの措置を採ることで

一定程度モラル低下は抑えられるであろうし、課徴金の減免を得るなど、実際にその内部通報が会社に大きな利益をもたらしたことを軽減ないし減免の要件とすることにより、不公平感も生じにくいものとすることができよう。

<企業風土等の改善及び意識改革に向けて>

(10) 人事政策の見直し

前田道路では、これまで各支店または各営業所の営業担当者を長期間据え置き、地元や大手の取引先（これは同業他社であることもある）との人的関係を構築することを一つの営業基盤としてきた。このような人事は、各支店において、本店との関係で独立採算の性格が強く、かつ本店の人事政策にも強い影響力を持っていたことから実現できたものと考えられる。

しかし、一般的には、このような人事政策は、営業基盤となる反面、談合の温床となりうることも否定できないのであり、今回の事件をきっかけに見直されなければならない。営業担当者を一つの支店に長期間据え置くような人事を改め、比較的短期間に支店・営業所をまたぐ人事異動をさせるような人事政策を策定・実施すべきである。

<業界の体質改善に向けて>

(11) 道路業界全体による「談合決別宣言」

本件違反行為は、営業担当者が同業他社との様々な人的関係を構築していく中で、独占禁止法違反行為に関与していくことになったものであるが、アンケート調査においても、社員の中には、独占禁止法違反行為の関与を他社から持ち掛けられた経験を持っている者が少なからず存在していることも明らかとなった。

このような業界慣習がはびこる現状においては、前田道路だけが談合決別宣言を行ったとしても、同業他社からの談合の持ち掛けはなくなるのであり、同宣言の効果は限定的かつ危ういものになってしまうおそれがある。

そこで、大手の道路舗装会社が互いに独占禁止法違反行為から決別することを確認し合い、道路業界として、その内容を「談合決別宣言」として社会に表明すること検討すべきである。業界が一丸、一体となった談合決別宣言を実施することで、社会に対してだけでなく道路業界関係者全体に強いメッセージを伝えることができ、独占禁止法違反行為に関与することへの強い抑止力になることは確実である。

前田道路には、是非とも、道路業界としての「談合決別宣言」を行うべく、同業

他社に対する働き掛けを行ってもらいたいと考える。

第6 おわりに（今後に向けて）

前田道路の社員の中には、本委員会の指摘・意見について、依然として違和感を持つ向きもあるかと思われるので、一言付け加えたい。

さきの東日本大震災後に、前田道路が、震災によって被災し、使用不能となった道路や各種施設の復旧に向け、全社員・従業員が一丸となって献身的な努力をしたことは事実である。象徴的なものとして、仙台空港の修復を挙げることができる。仙台空港は、地震による津波が到達し、自動車や瓦礫が大量に流れ込み、使用不能の状況になったが、前田道路は、当時、契約上、空港の保守作業を担当していたことから、採算を度外視し、空港の瓦礫、残骸の除去を一手に引き受け、滑走路を確保して、空港の再生に努め、以後の、広汎な被災地への食料、水、毛布等の物資輸送を可能とした。その労は国民一般が多とするものであり、調査の過程で、その内情を知り、率直に言って、社員・従業員の献身的な努力に対しては、敬服の念を抱かざるを得ないものがあつた。それにもかかわらず、本件談合である。経営陣はもとより、全国の前田道路社員の皆さんに強く理解してもらいたいことは、それほどまでに頑張ったことが、今回の談合により、すべて水泡に帰してしまったという事実である。現代社会においては、例えば ISO に見られるように、企業の社会性は、強く求められているが、どれほど善意で善行を積み重ねようとも、不正行為があれば、すべてご破算となる。不正行為に企業の本質を見てしまうのである。加えて、ペナルティーとして、刑事罰の対象となり、課徴金を課され、指名停止処分や営業停止処分を受ける。前田道路に対するマイナスイメージは長期化し、企業としての損失は計り知れない。先般の熊本地震の復旧工事にも指名停止処分を受けている地域においては全く参加できなかつたと聞いた。道路工事のプロが、本来力を発揮すべき、否、発揮したいと心底思う、その現場に参加できないのである。おそらく臍をかんでいる前田道路関係者も少なくないであろう。

道路舗装業界の各社は、私企業とはいえ、災害等に際しては、人員、物資の輸送路確保のために復旧工事を行う重要な公共的、社会的役割を担っており、また、それ故に社会からの期待も大きいものがある。かかる性格を持つ道路舗装業界の中でその中枢を占めている前田道路には、このような社会の期待に応えることができる企業であることがとりわけ強く求められるのであって、本件のような事態を招く談

合行為, つまらぬ違法行為からは全社一丸となって, 断然, 決別すべきときである。
本委員会は, 前田道路の再生を心から願い, 談合決別に向けた前田道路の今後の積
極的かつ真摯な取組を願うものである。

以上