

平成18年(判)第1号

審 決

東京都中央区日本橋大伝馬町7番5号

被審人 株式会社宮地鐵工所

同代表者	代表取締役	縣	保	佑
同代理人	弁 護 士	成	毛	由 和
同		宮	代	力
同		西	山	彬
同		永	田	早 苗

公正取引委員会は、上記被審人に対する私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の一部を改正する法律（平成17年法律第35号）附則第2条の規定によりなお従前の例によることとされる同法による改正前の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。）に基づく課徴金納付命令審判事件について、公正取引委員会の審判に関する規則（平成17年公正取引委員会規則第8号）による改正前の公正取引委員会の審査及び審判に関する規則（以下「規則」という。）第82条の規定により審判長審判官原啓一郎、審判官小林涉及び審判官佐藤郁美から提出された事件記録及び規則第84条の規定により被審人から提出された異議の申立書に基づいて、同審判官らから提出された別紙審決案を調査し、次のとおり審決する。

主 文

被審人は、課徴金として金6億367万円を平成20年12月15日までに国庫に納付しなければならない。

理 由

- 1 当委員会の認定した事実、証拠、判断及び法令の適用は、いずれも別紙審決案の理由第1ないし第5と同一であるから、これを引用する。
- 2 よって、被審人に対し、独占禁止法第54条の2第1項及び規則第87条第1項の規定により、主文のとおり審決する。

平成20年10月14日

公正取引委員会

委員長 竹 島 一 彦

委員 山 田 昭 雄

委員 濱 崎 恭 生

委員 後 藤 晃

委員 神 垣 清 水

平成18年(判)第1号

## 審 決 案

東京都中央区日本橋大伝馬町7番5号

被審人 株式会社宮地鐵工所

同代表者 代表取締役 縣 保 佑

同代理人 弁 護 士 成 毛 由 和

同 宮 代 力

同 西 山 彬

同 永 田 早 苗

上記被審人に対する私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の一部を改正する法律(平成17年法律第35号。以下「改正法」という。)附則第2条の規定によりなお従前の例によることとされる同法による改正前の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。)に基づく課徴金納付命令審判事件について、公正取引委員会から独占禁止法第51条の2及び公正取引委員会の審判に関する規則(平成17年公正取引委員会規則第8号)による改正前の公正取引委員会の審査及び審判に関する規則(以下「規則」という。)第31条第1項の規定に基づき担当審判官に指定された本職らは、審判の結果、次のとおり審決することが適当であると考え、規則第82条及び第83条の規定に基づいて本審決案を作成する。

## 主 文

被審人は、課徴金として金6億367万円を国庫に納付しなければならない。

## 理 由

## 第1 事実

## 1 課徴金に係る違反行為

被審人は、別添平成17年(勸)第13号審決書(写し)記載のとおり、他の事業者と共同して、日本道路公団が支社、建設局及び管理局において一般競争入札、公募型指名競争入札又は指名競争入札の方法(総合評価落札方

式によるものを含む。)により鋼橋上部工工事として発注する工事(鋼橋上部工工事以外の工種と一体として発注する工事を含む。以下「日本道路公団発注の鋼橋上部工工事」という。)について、受注予定者を決定し、受注予定者が受注できるようにすることにより、公共の利益に反して、日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の取引分野における競争を実質的に制限していたものであって、これは、独占禁止法第2条第6項に規定する不当な取引制限に該当し、独占禁止法第3条の規定に違反するものであり、かつ、独占禁止法第7条の2第1項に規定する役務の対価に係るものである。(争いがない。)

## 2 課徴金の計算の基礎となる事実

- (1) 被審人は、鋼橋上部工工事の請負業を営む者である。(争いがない。)
- (2) 被審人が前記1記載の違反行為(以下「本件違反行為」という。)の実行としての事業活動を行った日は、平成14年5月30日である。また、被審人は、平成17年4月1日以降、当該違反行為を行っておらず、同年3月31日にその実行としての事業活動はなくなっている。(争いがない。)

したがって、被審人について、独占禁止法第7条の2第1項の規定する実行期間は、平成14年5月30日から平成17年3月31日までとなる。

- (3) 前記実行期間における日本道路公団発注の鋼橋上部工工事に係る被審人の売上額は、改正法附則第2条のなお従前の例によることとする規定により、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律施行令の一部を改正する政令(平成17年政令第318号)による改正前の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律施行令(以下「施行令」という。)第6条の規定に基づき算定すべきところ、当該規定に基づき算定すると、別紙のとおり、7件の契約により定められた対価の額を合計した100億6127万9056円である。(別紙記載の全7物件が日本道路公団発注の鋼橋上部工工事に該当すること並びに別紙の番号2ないし番号4及び番号7の物件に係る各欄の記載事実については争いがない。別紙記載の番号1の物件の施行令第6条に定められた対価の額並びに番号5及び番号6の物件の各契約日及び施行令第6条に定められた対価の額については、後記「第4 審判官の判断」において認定し、判断する。別紙の番号1、番号5及び番号6の物件に係るその余の記載事実については争いがない。)

### 3 課徴金額の算定

被審人が国庫に納付しなければならない課徴金の額は、独占禁止法第7条の2第1項の規定により、前記100億6127万9056円に100分の6を乗じて得た額から、同条第4項の規定により1万円未満の端数を切り捨てて算出された6億367万円である。

## 第2 本件の争点

- 1 別紙記載の番号5の物件（以下「須津川橋工事」という。）について、平成16年7月1日付けで日本道路公団静岡建設局と「株式会社宮地鐵工所・瀧上工業株式会社第二東名高速道路須津川橋（鋼上部工）下り線工事特定建設工事共同企業体」（以下「須津川橋JV」という。）の構成員たる被審人及び瀧上工業株式会社（以下「瀧上工業」という。）との間で作成された工事請負契約書（以下「須津川橋契約書」という。）における請負代金額（ただし、契約書に記載された請負代金額33億225万円のうち被審人の出資比率に対応する19億8135万円）及び別紙記載の番号6の物件（以下「西黒田工事」という。）について、平成16年10月27日付けで日本道路公団静岡建設局と被審人との間で作成された工事請負契約書（以下「西黒田契約書」という。）における請負代金額（27億5100万円）は、それぞれ施行令第6条に規定する「契約により定められた対価の額」に該当するか。（争点1）
- 2 別紙記載の番号1の物件（以下「大高跨線橋工事」という。）について、平成14年9月18日付けで、日本道路公団中部支社と「株式会社宮地鐵工所・東日本鉄工株式会社東名阪自動車道大高跨線橋（鋼上部工）工事共同企業体」（以下「大高跨線橋JV」という。）の構成員たる被審人及び東日本鉄工株式会社（以下「東日本鉄工」という。）との間で請負代金額16億4325万円とする工事請負契約が締結された後、東日本鉄工が破産宣告を原因として大高跨線橋JVから脱退したところ、この場合において、施行令第6条に規定する「契約により定められた対価の額」は、上記請負代金額のうち被審人の出資比率に対応する10億6811万2500円か、あるいは上記請負代金額から脱退前の東日本鉄工に支払われるべき3億9843万1072円を差し引いた12億4481万8928円か。（争点2）

## 第3 双方の主張

- 1 争点1（須津川橋工事及び西黒田工事に係る「契約により定められた対価

の額」)について

(1) 審査官の主張

ア 須津川橋工事に係る契約

(ア) 須津川橋工事については、平成16年6月29日に入札が行われ、被審人及び瀧上工業を構成員とする須津川橋JV(出資比率は、被審人60パーセント、瀧上工業40パーセント)が落札した。その後、同年7月1日付けで、日本道路公団静岡建設局と須津川橋JVの構成員との間において、請負代金額を33億225万円とする須津川橋工事に係る契約(以下「須津川橋契約」という。)が締結された。そして、その後の実行期間内において、同契約の変更等の事情は認められない。

したがって、被審人の課徴金の計算の基礎となる売上額は、前記請負代金額に須津川橋JVへの被審人の出資比率である60パーセントを乗じた19億8135万円となる。

(イ) 須津川橋契約における工事内容及び請負代金額の約定が有効であることを前提とする後記aないしeの書類が取り交わされており、被審人自身も須津川橋契約の内容の一部(工事内容及び請負代金額)が無効であることを前提とする行動を採っていなかったことは明らかである。

a 公共工事履行保証証券

b 平成16年7月13日付け工程表及び年度出来高予定額承諾願及び平成17年3月31日付け年度出来高予定額修正承諾願

c 工事変更指示書

d 平成17年4月22日付け保証証書及び平成18年5月11日付け保証証書(前払金保証)

e 平成18年3月31日付け年度出来高予定額修正承諾願

イ 西黒田工事に係る契約

(ア) 西黒田工事については、平成16年10月26日に入札が行われ、被審人が落札した。その後、同月27日付けで、日本道路公団静岡建設局と被審人との間において、請負代金額を27億5100万円とする西黒田工事に係る契約(以下「西黒田契約」という。)が締結された。そして、その後の実行期間内において、同契約の変更等の事情は

認められない。

したがって、被審人の課徴金の計算の基礎となる売上額は、上記 27 億 5 1 0 0 万円となる。

(イ) 西黒田契約における工事内容及び請負代金額の約定が有効であることを前提とする後記 a ないし d の書類が取り交わされており、被審人自身も西黒田契約の内容の一部（工事内容及び請負代金額）が無効であることを前提とする行動を採っていなかったことは明らかである。

a 保証証書（契約保証）

b 平成 16 年 1 月 1 日付け工程表及び年度出来高予定額承諾願及び平成 17 年 3 月 30 日付け年度出来高予定額修正承諾願

c 平成 17 年 4 月 22 日付け保証証書（前払金保証）及び平成 18 年 5 月 11 日付け保証証書（前払金保証）

d 平成 18 年 3 月 31 日付け年度出来高予定額修正承諾願

ウ そもそも契約の存在については、当事者の意思が明確に読み取れる真正に成立したと認定できる契約書などの合理的な資料があれば、差し当たり、それを当事者間の意思表示の合致及び合致した意思の内容についての認定における根拠資料とするのは至極当然であり、特に契約書についていえば、正に一つの書類への当事者双方による記名押印の事実から契約当事者間の意思表示の合致を直接的に認めることができ、一般的に契約する意思もないのに契約書を作成することは考え難いことから、当事者間に契約をする意思があったとみることができる。

仮に、被審人が主張するように、コスト削減の方針の下に、最終的には片側 3 車線を前提とする工事は行われず、片側 2 車線の工事が行われる予定であったなどという事情があったとしても、それは、後に工事内容や対価を変更する変更契約を行うべき事情が存在したというにすぎない。

また、須津川橋工事及び西黒田工事について各契約書記載の工事内容どおりに施工されなかったとしても、それは、須津川橋契約書及び西黒田契約書の作成当時、工事内容や請負代金額を変更する変更契約を後に行うべき事情が存在していたことの証明とみる余地があるとはいっても、当初の契約書の記載内容が真意を伴わないものであったことの証明

とはならない。

そして、本件においては、須津川橋工事の請負契約書である査第14号証とその特記仕様書である審第6号証及び西黒田工事の請負契約書である査第15号証とその特記仕様書である審第13号証をみると、これらの契約では、請負人が後に詳細設計を行うことも契約内容に含まれていたことが分かるのであり、また、審第21号証の被審人従業員河西龍彦（以下「被審人の河西」という。）の陳述書並びに審第17号証及び第18号証の被審人の河西の電子メールによっても、また、審第10号証の工事変更指示書及び審第26号証の工事打合簿によっても、有効に契約が成立した後に、せいぜい有効幅員等に関する契約内容の変更を行うべき事情が存在していたことや、その可能性が高かった事情を示していることがいえるだけであり、須津川橋契約書及び西黒田契約書の作成時においてかかる変更が行われることを約したものであるとか、両契約書における意思表示が真意ではなかった、又は、契約当事者間において「縮減された工事を行う旨の了解（合意）」があったと評価できるものではない。

エ(ア) 以上のとおり、須津川橋契約及び西黒田契約は、それぞれ、契約書に記載された契約が有効に成立したことが認められるものであるが、仮に、被審人が主張するように、須津川橋契約及び西黒田契約に無効原因があるとしても、施行令第6条の「契約により定められた対価の額」の認定に当たっては、「その法律効果が失われることを示す事実が判明したときはそれを変動と捉えるという立場に立って、一旦一応有効なものとして計上された売上額の変動は、課徴金制度が認めたカルテルの実行期間内に生じた事実関係に基づく場合のみに限定して認め」るべきものである（公正取引委員会平成8年8月6日審決・公正取引委員会審決集43巻110頁。以下「平成8年審決」という。）から、実行期間内に、「契約により定められた対価の額」の変動原因たる無効の「主張」がなされ、具体的な金額の変動まで確定していなければ、「契約により定められた対価の額」の認定に当たって考慮できない。すなわち、課徴金制度の下では、課徴金の算定基準を明確化し、迅速かつ画一的な算定を実現するという法目的による限度の範囲内において「カルテル行為の実行期間中の事業活動の結果を反映させ

るものであることが必要」(東京高等裁判所平成9年6月6日判決・公正取引委員会審決集44巻521頁。以下「平成9年東京高裁判決」という。)であるという課徴金制度における要請から、実行期間内の事業活動の結果を反映させる上では、他の契約成立後の契約内容の変更の場合と同様に取り扱うべきであるからである。

- (イ) 須津川橋工事及び西黒田工事が、平成8年審決にいう「一旦一応有効なもの」であったことは、契約当事者双方の記名押印のなされた須津川橋契約書及び西黒田契約書が存在し、そこから契約当事者間で外観上申込み及び承諾とみられる表示行為の内容の合致が認定できるため、各契約書から容易に認定することができるのであり、更に進んで契約の無効事由の存否など厳密な意味での民事実体法上の効力を確定することまでは要請されていないのである。すなわち、内心の意思の有無などの無効原因の存否に関係なく、少なくとも外観上申込み及び承諾とみられる表示行為の内容の合致という事実があれば、その合致している表示行為の内容から「契約により定められた対価の額」を認定すべきである。

被審人の主張のように、契約書作成時点でのあらゆる事情を考慮して民事実体法上の厳密な意味での契約の効力を確定すべきという立場は、迅速確実かつ透明明確に課徴金を算定しようとする課徴金の制度趣旨に明らかに反するものであって、課徴金制度の理解を誤ったものというほかない。

- (ウ) 以上のとおり、本件では、実行期間内に、「契約により定められた対価の額」の変動原因の「主張」がなされ、具体的な金額の変動まで確定していなければ、「契約により定められた対価の額」の認定に当たって考慮することができないところ、須津川橋工事及び西黒田工事については、仮に当初契約において無効原因があったとしても、実行期間内に、変動原因たる無効の「主張」がなされておらず、具体的な金額の変動も確定していないため、「契約により定められた対価の額」の認定に当たっては考慮できない。

オ したがって、須津川橋工事に係る「契約に定められた対価の額」は、須津川橋契約書記載の請負代金額33億225万円に須津川橋JVへの被審人の出資比率である60パーセントを乗じた額である19億8

135万円であり、西黒田工事に係る「契約により定められた対価の額」は、西黒田契約書記載の請負代金額27億5100万円である。

(2) 被審人の主張

ア(ア) 日本道路公団が発注する須津川橋工事及び西黒田工事の対象である第二東名高速道路について、道路の幅員6車線(片側3車線)を4車線(片側2車線)にすること、合成桁で施工すること等、工事を縮減する方針は既定の事実であった。須津川橋工事については、平成14年ころから、コスト削減のため片側2車線とする方針が打ち出され、須津川橋契約を締結した平成16年7月1日の3か月前の同年4月にはそれが確定的になっていたものであり、また、西黒田工事については、当初から片側2車線の計画であったものの、第二東名高速道路本線の車線変更に伴い幅員の変更その他経費削減のために、西黒田契約の締結時には工事の変更がなされることとなっていたのである。

したがって、須津川橋工事も西黒田工事も、それぞれの契約書には、縮減の方針が打ち出される前の方針に基づき契約金額が計算され作成されているが、実際には、契約書作成当時において、契約書どおりの工事が行われるものではなく、縮減の方針の下にその後行われる打合せに基づく詳細設計により工事が行われることが当事者の間で合意されており、このことは、被審人の河西が日本道路公団担当者との打合せ内容を記載した電子メール(審第17号証、第18号証)、被審人の河西の陳述書(審第21号証)、第二東名高速道路工事を縮減する方針であることを示す公表文書等(審第1号証ないし第5号証)により明らかである。

イ) 須津川橋契約書及び西黒田契約書は、契約の当事者及び工事の対象である橋梁の場所や工期、工種(対象工事に一応予定されている材料等)ごとの単価などに関する契約の成立を示すにすぎず、契約書作成後の打合せによる詳細設計によって実際の工事規模、工事金額が決まることが合意されていたのである。

したがって、当事者間で、両契約書どおりの工事が行われず、契約書記載の工事金額が支払われることがないとの意思が一致しているのであるから、両契約書の記載のうち、工事を行うのが被審人であることや工種ごとの単価を定めた部分等を除いた工事の具体的内容及

び工事の合計金額の部分は不成立ないし無効である。

すなわち、工事の場所や、それを架設する工事を被審人が行い、それ相当の代金を日本道路公団が支払うという点などについては契約書記載どおりであるが、当事者により実際に意図されていたのは、特記仕様書記載のとおり、工事内容及び工事金額については後日協議により決定するということであるから、契約図面及び契約書記載の工事内容及び工事金額による契約が成立しているとしても当該契約は無効であり、当該特記仕様書記載のとおり、工事内容及び工事金額は後日協議により決定するという契約が成立し、かつ、有効なのである。

なお、契約書記載の工事ではなく縮減された工事が実際に行われていることは、審第22号証ないし第26号証により明らかである。

イ(ア) 課徴金が不当な取引制限の対象となった「商品又は役務の政令で定める方法により算定した売上額」に課されることは、独占禁止法第7条の2の明示するところである。そして、これを受けた施行令第6条第1項が、売上額の算定方法について、実行期間において締結した商品の販売又は役務の提供に係る契約により定められた対価の額を合計する方法として契約基準を定める理由は、「違反行為が実行期間において受注する商品等のみに係る場合に引渡基準に従って実行期間内に引き渡した商品等の対価の額を合計する方法で売上額を算定すると、実行期間前の行為によるものであっても、実行期間内に引き渡したものである限り、その対価の額が売上額に含まれることになり、また、逆に実行期間内の行為によるものであっても、実行期間後に引き渡されれば、その対価は売上額から除かれることになり、実行期間内の違反行為に基づく事業活動の結果が反映されないことが生じ得るので、このような事態を避ける」ためであり（平成9年東京高裁判決）、そして、事業活動の結果を反映させるということは、現実に引渡しが行われなくても、契約があれば、特別の事情がない限り、その契約に記載された商品、役務の提供がなされその対価が売上げに計上されとの考えによるものと解される。

そして、かかる考えが、契約が有効に成立していることを前提とすることはいうまでもない。契約が無効であれば、商品、役務の提供はなく、売上げに計上される可能性もないからである。このようにみる

と、契約基準によって課徴金を課する以上、算定の基礎となる契約が有効に成立していなければならないことは明らかである。

- (イ) 本件で問題となっている契約は請負契約(民法第632条)であり、契約書の作成によって請負契約が成立したものとイえるためには、その契約書に記載された「特定の工事」を完成することを約したものでなければならない。つまり、施行令第6条第1項の「契約により定められた対価の額」の前提である「商品の提供又は役務」は、実際に行われることが予定されているのでなければ対価の額を定めたことにならないし、対価の額を定めた契約が締結されたといえない。このことは、実際に契約書に記載された工事が行われなければ、その対価が会社に入らず、会社の売上げにならないことから当然のことといえる。また、契約基準に従う限り、契約の成否、契約内容を証拠に基づいて厳格に認定すべきこと及びその際、民事実体法の解釈が重要な意味を持つことは当然である。事業活動に基づく売上げが課徴金算定の基礎になるのであるから、審査官は、契約書記載の事業活動が真実予定され、同記載の売上額が真実支払われる予定になっていたか否かを慎重に調査しなければならない。さらに、法令に用いられている概念は、特別の規定のない限り同じことを意味すると解すべきである。
- (ウ) 前記アのとおり、須津川橋工事及び西黒田工事においては、須津川橋契約書及び西黒田契約書を作成した当時、請け負うべき工事内容は、契約書記載のものよりも縮減されることが明らかになっていたものの、その金額は確定していなかった。したがって、請負代金額も契約書記載のそれよりもはるかに少ないことが判明してただけで確定していなかったのである。その確定していないことを当事者が契約書により確認していなかったからといって、須津川橋契約書及び西黒田契約書記載の請負代金額を課徴金算定の基礎にするということは許されない。

契約書作成後の打合せで決まった工事内容と請負代金額が当初の契約書の記載と全く異なった場合には、それが実行期間内であれば、その金額が新たな契約金額として課徴金算定の基礎になるが、当初の契約書記載の工事内容、請負代金額が無効ないし未確定の場合、その後新たな契約が成立しない場合には、その金額を課徴金算定の基礎に

することはできないのである。これを可能とする審査官の主張は、法律によらないで国民の財産権をはく奪できるというに等しい。

(エ) 須津川橋工事及び西黒田工事については、「被審人が日本道路公団との協議によって作成する詳細設計に従った工事を施工し、日本道路公団はかかる詳細設計を基に決定される工事代金を支払う」という合意が契約書作成時に存在し、請負契約の要素である代金額がおおよそ定まった時点で請負契約が成立している。これは、被審人から提出された当該工事の「図面承諾申請」に対して日本道路公団静岡建設局の承諾がなされた日であり、須津川橋工事については平成17年6月29日、西黒田工事については同年4月7日である。工事の明細と使用する鋼材の量が決まり、それに基づいて計算すれば工事金額もおのずから導き出されるという関係にある。

このように決定された工事の明細と鋼材量に基づいて被審人が計算した工事金額は、須津川橋工事については27億3500万円で契約書上の金額より5億6600万円少なく、西黒田工事については20億7700万円で契約書上の金額より6億7400万円少ない。これらの契約書上の金額は、実際に工事を行うことが予定されておらず、売上げに計上されることのない金額であるにもかかわらず、これらを課徴金算定の基礎とすることは、売上額に課徴金を課するという課徴金制度の趣旨に反し到底容認できない。

(オ) 審査官は、仮に、須津川橋契約及び西黒田契約が無効であったとしても、被審人の契約無効の主張は実行期間後の主張であるから考慮すべきではないと主張するが、本件のように、契約書記載の工事を実際に行うものでなく、実際の工事金額が契約書記載のとおりでないということを相互に了解しているいわゆる通謀虚偽表示に当たる場合には、特別の事情、例えば、一方が、実際の合意に反して契約書記載のとおり工事の施工を他方に要求するというような紛争が発生しなければ、一方から他方に対して契約の無効の確認を求めたり、契約の取消しを求めたりする必要はない。審査官の主張は、当事者において、契約が無効であることを相互に了解し何の紛争もないのに、改めて、一方が他方に対し無効の意思表示をして相手がそれを認めなければ、課徴金の算定に当たっては、有効なものとして扱い課徴金を課すると

いうことを意味するが、それは、屋上屋を架する行為をしていなければ当事者の意思のとおりにならないということで不合理である。

また、課徴金審判は違反行為終了後、すなわち実行期間経過後に行われることとなるから、主張の時期が実行期間経過後となるのは必然である。もし、実行期間経過後に実行期間中の事情を主張できないとすると、課徴金納付命令に対する意見聴取（独占禁止法第48条の2第4項）の手續及び課徴金に関する審判制度において被審人は何ら主張できないこととなり、かかる制度は空疎なものとなってしまう。独占禁止法がかかる無益な手續を想定しているとは考えられない。

したがって、実行期間内における事情を、実行期間経過後に主張することは認められるべきである。

審査官の引用する平成8年審決は、契約の一部無効の問題ではなく、実行期間中、当事者間で有効なものとして扱われ、契約どおり事業活動が行われ、代金も契約どおり支払われた後に、当該契約が公序良俗に違反し無効であるとの理由で国が不当利得返還訴訟を提起したことから、被告らが、国が契約無効と主張して売上げの返還を求めているのに、同じ国の機関である公正取引委員会がそれを有効として課徴金の納付を命ずるのは違法であるとして争った事案であり、最初から契約が有効に成立していない本件とは全く無関係である。

## 2 争点2（大高跨線橋工事に係る「契約により定められた対価の額」）について

### (1) 審査官の主張

ア 大高跨線橋工事については、平成14年9月18日に入札が行われ、大高跨線橋JVが落札し、同日付けで、日本道路公団中部支社と大高跨線橋JVの構成員たる被審人及び東日本鉄工との間で、請負代金額を16億4325万円とする大高跨線橋契約が締結された。

なお、被審人と東日本鉄工との間で平成14年8月9日付けで作成された東名阪自動車道大高跨線橋（鋼上部工）工事共同企業体協定書（以下「協定書」という。）によると、大高跨線橋JV構成員の出資比率は、被審人が65パーセント、東日本鉄工が35パーセントであった。

その後、東日本鉄工は、平成16年9月28日に破産宣告を受け、同社の破産管財人は、同年10月13日付け書面によって、日本道路公団

中部支社に対し、大高跨線橋工事の履行が不可能であり、大高跨線橋JVを脱退する旨を通知した。このため、日本道路公団中部支社と東日本鉄工との間で、大高跨線橋契約は解除された。

これを受けて、日本道路公団中部支社及び被審人は、平成16年10月19日付けで、大高跨線橋契約の内容を変更し、被審人が単独で工事を続行する旨の契約（以下「大高跨線橋変更契約」という。）を締結した。また、上記契約解除の時点で、東日本鉄工が既に完了した工事があり、これについて、平成16年10月25日時点で計算された東日本鉄工が受け取るべき報酬の額は、3億9843万1072円であった。

したがって、大高跨線橋契約に定められた請負代金額16億4325万円から、既に完了していた工事の対価のうち東日本鉄工が受け取るべき3億9843万1072円を差し引いた12億4481万8928円が、大高跨線橋変更契約により定められた請負代金額、すなわち、被審人の「対価の額」となる。

イ 大高跨線橋工事についても受注調整が行われ、被審人を含む大高跨線橋JV構成員が落札して受注したことにより大高跨線橋契約が締結されたこと自体は争いが無いところ、被審人は、大高跨線橋JVの構成員として同契約上の工事を請け負い、後に同JVの一方の構成員であった東日本鉄工が破産したことにより同工事を単独で遂行することになったのであり、被審人にとっては終始大高跨線橋契約の履行であることに変わりはなく、東日本鉄工が破産した場合には被審人が大高跨線橋工事について残余の部分を完成させなければならないことは被審人にとって同契約締結当時から明らかであった。

そして、被審人は、実行期間中に東日本鉄工が破産したことにより、単独で工事を完成させることに見合う請負代金を受領することとなったのであるから、かかる請負代金額を基に課徴金を計算すべきことは当然である。

ウ 施行令第6条第1項にいう「契約により定められた対価の額」は、明確な算定基準に基づき迅速な算定を実現するという法目的による限度の範囲内において「カルテル行為の実行期間中の事業活動の結果を反映させるものであることが必要」（平成9年東京高裁判決）であるという要請を満たしつつ合理的に認定される必要があるところ、大高跨線橋工

事については、大高跨線橋契約及び同契約が引用する協定書並びに大高跨線橋変更契約により、被審人の担当する役務は請負工事全体のうち東日本鉄工の既施工部分を除いた部分となり、被審人の受け取るべき請負代金は請負代金全体から東日本鉄工が施工により受け取るべき代金（既払い部分を含む。）を除いた額となったが、これを実行期間内に生じた「契約により定められた対価の額」の認定に当たって考慮することは、正に上記要請を満たすものであるといえる。

また、東日本鉄工は破産宣告を受けて請負工事の完成前に役務提供を行わなくなったのであるから、請負工事の完成を念頭において損益分担の割合を定めた協定書記載の出資比率は、被審人に関する「役務の提供に係る契約に定められた対価の額」を判断するにつき無意味なものとなったのであって、かかる出資比率を被審人に対する課徴金の計算の基礎となる売上額の算定においてそのまま考慮する理由はない。

エ 東日本鉄工が脱退により施工できなくなった部分も、大高跨線橋JVの構成員として被審人が受注調整により受注したことと直接関係しているものであり、「入札談合」に伴うものでないとか、引き受けた残存構成員にとっては増額となり不合理であるなどとはいえない。

また、課徴金の算定率を3パーセントとする場合について規定する独占禁止法第7条の2第2項の趣旨は、課徴金制度が不当な取引制限による不当な経済的利得のはく奪という趣旨に基づくものであるところ、事業規模が小さい場合には経済的利得も相対的に小さくなる傾向があり、一般に企業の規模に応じて営業利益率にかなりの幅があることを踏まえ、事業規模の小さい企業に対して軽減算定率を適用することにある（最高裁判所平成15年3月14日判決・公正取引委員会審決集49巻634頁。以下「平成15年最高裁判決」という。）。したがって、被審人に対する課徴金の計算においては、被審人が行った役務提供に対する「対価の額」に被審人の事業規模を基にした算定率を乗じて計算を行うのは課徴金制度の趣旨から当然である。

オ 以上より、大高跨線橋工事に係る「契約により定められた対価の額」は、大高跨線橋契約により定められた請負代金額16億4325万円から3億9843万1072円を差し引いた12億4481万8928円である。

(2) 被審人の主張

ア 本件は、被審人と共同企業体を構成していた東日本鉄工が破産して同企業体から脱退したことに伴い、残りの工事を被審人が行うこととなったところ、公正取引委員会が、最終工事金額（当初契約金額と同額）から、被審人が東日本鉄工において行った工事の対価（報酬）として支払った金額を差し引いたものを被審人の売上げとみて、これに課徴金を課せようとするものである。

しかしながら、大高跨線橋JVにおける出資比率は、日本道路公団中部支社にも判明しており、その割合で共同企業体の構成員が工事を行うこと（売上げもこれに相当すること）が日本道路公団中部支社と大高跨線橋JVとの間の了解事項となっているのであって、総売上金額から東日本鉄工に支払った額を差し引いた金額が被審人の売上げになることが日本道路公団中部支社との間で了解されたことを示す証拠は存在せず、また、被審人と日本道路公団中部支社との間において、被審人の売上げが幾らになるかの契約、特に、審査官が主張するような総売上金額から東日本鉄工に支払った金額を差し引いた金額をもって、被審人の売上げとする旨の契約は認められないのであるから、施行令第6条の契約基準に立つ限り、本件において、共同企業体を組んで行った当初の大高跨線橋契約による出資比率によって計算するほかはない。

すなわち、当事者間において契約が有効に成立しなければ、課徴金算定の基礎にできないというのが契約基準によって課徴金を算定する場合の鉄則であるから、大高跨線橋工事は、破産した東日本鉄工に対して被審人が支払った金額を当初契約金額から差し引いた金額が、被審人の売上げになる蓋然性はある（それが完全に一致するとの証拠はない。）が、当初の請負工事代金の総額から、被審人が東日本鉄工に支払った金額を除いたものを被審人の請負工事代金額とする旨の合意が発注者である日本道路公団中部支社との間になされた証拠がないから、その金額を課徴金算定の基礎とすることはできず、当初の協定書における共同企業体の出資比率によるほかはないのである。

また、東日本鉄工が受け取った東日本鉄工の施工部分に相当する3億9843万1072円の請負代金の支払は、東日本鉄工破産管財人と大高跨線橋JVの代表者である被審人との間の精算に係る契約によるも

ので、日本道路公団中部支社との間の契約と無関係であり、さらに、この精算の方法や内容について日本道路公団中部支社は関与しておらず、日本道路公団中部支社と被審人との間の契約金額について審査官の主張するような変更が生じたということとはできない。

イ また、課徴金の趣旨・目的が、入札談合による不当利得のはく奪あるいは制裁であることからすれば、課徴金の計算の根拠となる売上げは、入札談合に通常伴う売上げに限定すべきである。仮に、契約金額の変更にまで至らなくても売上額に変更を来たす事情が生じたときは、それを考慮に入れることができるとしても、適用されるのは、売上額の減少に結びつく変動に関するものに限られるべきであって、被審人に不利な判断をすることとなる売上げの増加に結びつく変動には適用されるべきではない。課徴金は、企業に不利益を課するものであるから、その解釈は、刑罰を科するのと同じように、厳格になされるのが当然であり、被審人に不利な拡張解釈は許されないし、国が不当に利益を得るに至るような解釈、運用は妥当ではない。

しかして、被審人において東日本鉄工が脱退した後を受けて工事をする場合、売上げは増加するが、入札談合に必然的に伴うものではなく、思いがけない倒産の発生に基づくものである上に、自己の工事でないものについて瑕疵担保責任を負うということと切り離すことができないから、本来望んで行う工事ではない。このような工事を行う企業に対しては、入札談合に基づいて行われた当初の契約の売上げに対して出資比率による課徴金を課せば十分であり、実行期間中に契約金額が新たな契約によって変更（増額）された事実が存在しないのにそれが存在しているのと同じに扱い、増加した課徴金を課するのは不当といわざるを得ない。

さらに、東日本鉄工に課徴金が課されるとすれば課徴金算定率は特例により3パーセントとなるが、被審人に係る算定率は6パーセントであるので、東日本鉄工から納付されるはずであったよりも重い課徴金を被審人は納付することになり、国は、共同企業体の一方の倒産によって、倒産がない場合に比してかえって課徴金額が増加し、利益を得るという不可解な結果が生ずることになって不合理である。

ウ 以上より、大高跨線橋工事に係る「契約により定められた対価の額」

は、契約書記載の請負代金額 16 億 4325 万円のうち、被審人の出資比率 65 パーセントに相当する 10 億 6811 万 2500 円となるべきである。

#### 第 4 審判官の判断

##### 1 争点 1 (須津川橋工事及び西黒田工事に係る「契約により定められた対価の額」) について

(1)ア 須津川橋工事については、平成 16 年 6 月 29 日に入札が行われ、須津川橋JV が同日、31 億 4500 万円で落札したこと(査第 1 号証)、その後、同年 7 月 1 日付けで、発注者である日本道路公団静岡建設局と請負人である須津川橋JV の構成員である被審人及び瀧上工業との間で、工事名を第二東名高速道路須津川橋(鋼上部工)下り線工事、工事場所を静岡県富士市比奈から同市中里まで、工期を平成 16 年 7 月 2 日から平成 19 年 10 月 14 日まで、請負代金額を上記落札額に消費税額を加算した 33 億 225 万円とすること等が記載された契約書面に、代理権ないし代表権のある日本道路公団静岡建設局長並びに被審人及び瀧上工業の代表取締役がそれぞれ記名押印することにより、須津川橋契約書が作成されたこと(査第 3 号証)が認められる。

また、西黒田工事については、平成 16 年 10 月 26 日に入札が行われ、被審人が同日、26 億 2000 万円で落札したこと(査第 4 号証)、その後、同月 27 日付けで、発注者である日本道路公団静岡建設局と請負人である被審人との間で、工事名を第二東名高速道路西黒田第一高架橋(鋼上部工)工事、工事場所を静岡県引佐郡引佐町西黒田、工期を平成 16 年 10 月 28 日から平成 19 年 9 月 12 日まで、請負代金額を上記落札額に消費税額を加算した 27 億 5100 万円とすること等が記載された契約書面に、代理権ないし代表権のある日本道路公団静岡建設局長及び被審人代表取締役がそれぞれ記名押印することにより、西黒田契約書が作成されたこと(査第 5 号証)が認められる。

イ 被審人は、須津川橋契約書及び西黒田契約書は、契約の当事者及び工事の対象である橋梁の場所や工期、工種ごとの単価などに関する契約の成立を示すにすぎず、契約書作成後の打合せによる詳細設計によって実際の工事規模、工事金額が決まることが合意されていたところ、本件においては、コスト削減のため、須津川橋工事及び西黒田工事とも工事内

容の縮減が確定的となっており，当事者間において，契約書どおりの工事が行われず，契約書記載の工事金額が支払われることがないとの意思が一致していたのであるから，これらの契約書の記載にかかわらず，須津川橋契約及び西黒田契約のうち工事内容及び請負代金の各部分は不成立ないし無効（虚偽表示をいうものと解される。）である旨主張するので，以下，この点について検討する。

(2)ア 括弧内に掲記した証拠によれば，以下の（ア）ないし（ウ）の事実が認められる。

(ア) 日本道路公団発注の工事の入札に参加する者は，通常，入札前に，工事の具体的な内容を特記仕様書で確認し，特記仕様書を含む設計図書等に基づいて積算を行い，入札金額を決定し入札していたこと，そして，入札により工事を受注した業者は，日本道路公団の担当者と設計打合せを行い，その後，詳細設計業務を実施して，これについて日本道路公団の承諾を得た上で，具体的な工事を進めていたこと。（審第21号証）

(イ) 須津川橋工事

a 特記仕様書における記載

須津川橋工事の特記仕様書には，「1-4 施工内容」の（1）に，橋名，橋長，有効幅員及び形式が記載され，その下のなお書き部分に，「有効幅員の変更を指示する場合がある。」との記載があり，「15・工事細部に関する事項」の15-3-1（3）には，「須津川橋（下り線）・・・について，監督員が有効幅員変更の構造検討，または，有効幅員の変更を指示した場合，乙はこれに従うものとし，その場合は詳細設計費を変更するものとする。」（乙は請負人を指す。西黒田工事の特記仕様書においても同じ。）との記載があり，基本設計が変更される可能性が明示されていたこと，及び「15-3-1 鋼構造物の詳細設計」によると，詳細設計は，請負人が行うことが前提とされ，また，詳細設計においては，連続合成桁としての挙動を考慮した設計を行うものとされていたこと。（審第6号証）

そして，被審人の河西は，須津川橋工事は6車線として基本設計されているけれども，請負人が行う詳細設計においてはこれを4車

線に変更することとなるつもりで入札しなければならないと考えていたこと。（審第21号証）

**b 被審人の河西の社内電子メール**

平成16年6月30日に作成したと認められる被審人の河西の電子メールによると、入札終了後に実施された日本道路公団静岡建設局の担当者との間の単価協議の席上で、特記仕様書に記載があった幅員変更が話し合われた際に、当該担当者から、静岡建設局としては、主に経済的な理由によりあるインターチェンジ（IC）と別のICの間を暫定2車線で供用する方針を最近になって固めたこと、及び有効幅員としては11.75メートル程度あれば十分だが、既に有効幅員16.50メートルに対応する橋脚を造ってしまっていることや、将来的に3車線に拡幅する時への対応といった問題が山積みであり、具体的に各工事でどう対応していくかといった点は手つかずである旨が伝えられ、被審人の河西は、これらは最終決定ではなく、今考えられる案の一つであり、そして、幅員問題を早期決着して詳細設計に入っていくようにしなければならないと考えていたこと。（審第17号証）

**c 契約締結後における被審人の行動**

(a) 平成16年7月1日付けで、東京海上火災保険株式会社と請負金額を33億225万円とする公共工事履行保証契約を締結したこと。（査第16号証）

(b) 平成16年7月13日付けで、年度出来高予定額を記載した総額33億225万円の工程表及び年度出来高予定額承諾願を日本道路公団静岡建設局に提出したこと。（査第17号証）

(c) 平成17年3月31日付けで、日本道路公団静岡建設局に、33億225万円を総額とする年度出来高予定額修正承諾願を提出し（査第18号証）、同年4月22日付けで、西日本建設業保証株式会社と、請負代金を上記と同額として保証契約を締結し（査第19号証）、これにより、同年5月6日に、須津川橋JVを代表して、日本道路公団から前払金を受領した（査第21号証、第22号証）こと。

(d) 平成18年3月31日付けで、中日本高速道路株式会社（平成

17年10月1日に日本道路公団の民営化により設立され、同公団の須津川橋契約及び西黒田契約に係る権利義務を承継)に対して、33億225万円を総額とする年度出来高予定額修正承諾願を提出し(査第25号証)、同年5月1日、請負金額を上記と同額とする保証契約を東日本建設業保証株式会社と締結した(査第20号証)こと。

- (e) 中日本高速道路株式会社との間において、平成18年12月25日に、須津川橋工事について暫定2車線から3車線化を行うに伴い必要となる設計検討業務を追加することを合意したこと。  
(審第26号証)

(ウ) 西黒田工事

a 特記仕様書における記載

西黒田工事の特記仕様書には、「14-3-1(3)有効幅員の変更」に、「監督員が有効幅員変更の構造検討、または有効幅員の変更を指示した場合、乙はこれに従うものとする旨の記載が存在し、また、「14-3-1 鋼構造物の詳細設計」の(1)の4)に、「詳細設計では、連続合成桁としての挙動を考慮した設計を行うものとする。これに伴い監督員が鋼桁断面、鉄筋量等数量の変更を指示した場合、乙はその指示に従うものとする。」との記載があり、基本設計の変更の可能性が明示されていたこと。(審第13号証)

b 契約締結後における被審人の行動

- (a) 平成16年10月27日付けで、東日本建設業保証株式会社と、請負金額を27億5100万円とする保証契約を締結し(査第26号証)、平成16年11月1日付けで、日本道路公団静岡建設局に対して、西黒田工事について、請負代金総額を上記同額とする工程表及び年度出来高予定額承諾願を提出した(査第27号証)こと。
- (b) 平成17年3月30日付けで、日本道路公団静岡建設局に対して、請負代金総額を27億5100万円とする年度出来高予定額修正承諾願を提出したこと。(査第28号証)
- (c) 平成17年4月22日付けで、東日本建設業保証株式会社と、

請負金額を27億5100万円とする前払金保証契約を締結し（査第29号証）、日本道路公団静岡建設局から、同年5月6日に前払金の支払を受け（査第32号証）、さらに、平成18年5月11日付けで、請負金額を上記同額とする前払金保証契約を締結し（査第30号証）、同月17日、これに基づく前払金の支払を中日本高速道路株式会社横浜支社に請求した（査第33号証）こと。

(d) 平成18年3月31日付けで、請負代金総額を27億5100万円とする年度出来高予定額修正承諾願を、中日本高速道路株式会社横浜支社に提出したこと。（査第35号証）

イ(ア) 前記(1)アのように、入札手続を経た上で公法人との間で適式の契約書が作成された以上、その契約書の記載に対応する合意がなかったとか、真意を欠いていたとは通常考え難いところ、前記アにおいて認定した各事実に照らすと、須津川橋契約及び西黒田契約とも、契約書作成時点においては、特記仕様書に基づく積算による入札の結果契約書が作成され、その後も、被審人は、前記ア(イ)c及び(ウ)bのとおり、契約書記載の金額に基づいて、保証契約を締結し、前払金の支払を受けあるいは年度出来高予定額修正承諾願を提出する等の行動を採り続けているのである。

これらの事情を総合すれば、各契約書の内容のとおり、須津川橋工事については33億225万円、西黒田工事については27億5100万円を請負代金額とする旨の合意がされたものと認められる。そして、両契約においては、契約が締結された後に日本道路公団の担当者との間で詳細設計を行うことにより請負業務の内容が具体化する旨、及び契約締結後に日本道路公団の担当者から、特記仕様書において定められた内容の変更の指示が行われる可能性があり、その場合には、契約締結後に予定されている詳細設計においてその指示に従う旨の合意が併せてされたと認めることができるが、これを超えて、各契約書を作成した時点において、契約書記載の工事とは異なる他の工事を行うことの意味が一致していたとか、契約書記載の請負代金とは異なる金額を支払う旨の意味が一致していたと認めることはできない。

(イ) この点について、被審人は、契約書作成前に、日本道路公団の担当者との間で、契約書の記載に対応する工事を縮減し、その縮減された工事の詳細設計を後に行い、これに従った工事を施工することが確定的であり、その旨合意されていたと主張し、実際に縮減された内容の工事が行われている事実や、日本道路公団の公表文書等（審第1号証ないし第5号証）及び被審人の河西の電子メール（審第17号証、第18号証）をもって、上記のような合意の内容を証明するものであると主張する。確かに、上記各証拠によれば、須津川橋契約書及び西黒田契約書作成時において、建設コスト削減の観点から、工事を縮減する全体的方針があったことは認められるものの、被審人の河西の電子メールは、契約成立後に工事内容が変更される可能性を指摘したものにすぎず、日本道路公団の公表文書等も、日本道路公団の一般的な工事縮減方針を表明したものにすぎないのであって、その縮減内容が須津川橋工事及び西黒田工事について具体的・確定的なものとなっていたと認めることはできないし、当事者間で明確に合意されていたと認めることもできない。

前記ア（イ）c（e）のとおり、平成18年12月25日に、中日本高速道路株式会社と被審人との間において、須津川橋工事について、暫定2車線から3車線化するための設計を被審人が行うことが合意されたことに照らすと、須津川橋工事については3車線での工事が行われる可能性も高いのであって、このことも、同工事についての縮減の意思が具体的かつ確定的なものでなかったことを裏付けるというべきである。

(ウ) そうすると、工事内容及び請負代金額を含め、両契約書及びその前提となった特記仕様書記載のとおり、須津川橋契約及び西黒田契約は有効に成立したものであり、前記（イ）の詳細設計に基づく工事内容及び請負代金額の変更の点は、いったん有効に成立した契約において、将来変更があり得ることについての合意にすぎないものというべきである。

(3) 独占禁止法における課徴金制度は、一定のカルテル行為による不当な経済的利得をカルテルに参加した事業者からはく奪することによって、社会的公正を確保するとともに、違反行為の抑止を図り、カルテル禁止規定の

実効性を確保するために設けられたものであり、この目的を達するため、法政策的観点から、あるいは法技術的制約等を考慮し、具体的なカルテル行為による現実の経済的利得そのものとは一応切り離し、一律かつ画一的に算定する売上額に一定の比率を乗ずる方法により算出された金額を、いわば観念的に、このはく奪すべき経済的利得と擬制している（平成9年東京高裁判決参照）ものである。そして、独占禁止法第7条の2は、課徴金の額について、違反行為の実行としての事業活動を行った日から違反行為の実行としての事業活動がなくなる日までの期間（実行期間）における当該商品又は役務の政令で定める方法により算定した売上額に所定の割合を乗じた額に相当する額と定め、これを受けて施行令第5条及び第6条は、上記の一律かつ画一的な算定という要請の範囲内においてカルテル行為の実行期間中の事業活動の結果を反映させるように、その算定方法を具体的に規定しているのである。

かかる趣旨から、施行令第6条は、「実行期間内において締結した・・・契約により定められた対価の額」をもって独占禁止法第7条の2の売上額を算定するものと規定しているところ、本件の須津川橋工事及び西黒田工事について前記（2）イのとおり、本件違反行為に係る実行期間において各契約書記載のとおりいったん有効に契約が成立したと認められる以上、そこに定められた請負代金額をもって上記売上額を算定すべきであり、その後の契約変更による請負代金額の増減については、実行期間において契約変更がされた場合にはその変更後の請負代金額をもって上記売上額を算定すべきであるが、実行期間経過後の変更契約についてはこれを考慮することはできないものと解すべきである。

被審人は、須津川橋契約及び西黒田契約では、後日の変更の可能性が指摘されていたのであるから、契約書に記載された請負代金額は確定的な金額ではなく、売上げとして計上される可能性のない金額であり、また、契約書作成当時、被審人が請け負うべき工事内容は、契約書記載のものより縮減されることが当事者間で明らかになっていたものであり、実際に予定されていない工事について課徴金を課することは課徴金の趣旨に反し不当であると主張する。そして、被審人は、後に確定した詳細設計に基づく工事内容に対する請負代金額を裏付ける証拠として、審第21号証ないし第25号証を提出する。

しかしながら，前記（２）イのとおり，須津川橋工事及び西黒田工事については，各契約書記載の金額で有効に成立したことが認められ，契約金額の変更は，実行期間中に生じた場合に限り考慮されるべきところ，須津川橋工事及び西黒田工事のいずれの工事においても，実行期間中に請負代金額の変更を伴う契約の変更が行われた事実を認めるべき証拠は存在しないのであるから，被審人の上記主張は採用できない。

そうすると，須津川橋工事については，須津川橋契約書記載の請負代金額 33 億 225 万円のうち被審人の出資比率（査第 2 号証により 60 パーセントと認められる。）に対応する 19 億 8135 万円が，西黒田工事については，西黒田契約書記載の請負代金額 27 億 5100 万円が，それぞれ，施行令第 6 条における「実行期間において締結された契約により定められた対価の額」に該当することとなり，須津川橋工事，西黒田工事とも，契約日及び施行令第 6 条により定められた対価の額は別紙記載のとおりである。

2 争点 2（大高跨線橋工事に係る「契約により定められた対価の額」）について

(1)ア 大高跨線橋工事について，平成 14 年 9 月 18 日に入札が行われ，発注者である日本道路公団中部支社と大高跨線橋 JV の構成員である被審人及び東日本鉄工との間で，同日付けで請負代金額を 16 億 4325 万円とする大高跨線橋契約が締結されたこと，その後，平成 16 年 9 月 28 日，東日本鉄工が破産宣告を受け，同年 10 月 13 日付けの書面によって，同社破産管財人が，日本道路公団中部支社に対し，同工事の続行が不可能であることを伝えて大高跨線橋 JV から脱退する旨の届出をしたこと，大高跨線橋工事については，同年 10 月 25 日時点で，既に東日本鉄工が完了した工事部分があり，その対価として東日本鉄工が受け取るべき報酬の額が，3 億 9843 万 1072 円であったことについては争いが無い。

イ 証拠（査第 6 号証，第 9 号証）によれば，大高跨線橋 JV の構成員である被審人と東日本鉄工は，大高跨線橋契約に係る契約書及びこの契約書に添付された協定書に従い，大高跨線橋工事を共同連帯して請け負うことを発注者である日本道路公団中部支社と合意しており，また，協定書には，各構成員は，大高跨線橋工事の請負契約の履行及び下請契約そ

の他の大高跨線橋工事の実施に伴い大高跨線橋JVが負担する債務の履行に関し、共同連帯してその責任を負うこと（協定書第11条）並びに工事途中において脱退した構成員がある場合及び構成員のうちいずれかが工事途中において破産した場合には、残存構成員が当該工事を完成させるものとし、この場合には、脱退者の出資比率は当然に残存構成員に移転すること（協定書第17条第2項及び第3項並びに第18条）が定められている。

これによれば、大高跨線橋契約は、本件JVの構成員たる被審人及び東日本鉄工が当事者として大高跨線橋工事全体を連帯して請け負い、その完成債務を負担した契約といえる。

ウ その後、東日本鉄工が破産宣告を受けて、日本道路公団中部支社に対して共同企業体脱退届を提出した（査第10号証）ことに伴い、被審人は、日本道路公団中部支社との間で、上記契約の約定に従い被審人が単独でその契約の履行を続行することを確認した（査第11号証）上で、平成16年10月19日、請負人を被審人に変更する旨の大高跨線橋変更契約書（査第8号証）を取り交わした。

前記イの認定に照らせば、この契約書は、上記のとおり事後被審人が単独で契約の履行を行うべきことを明確にするために取り交わしたものとみるべきである。

(2)ア 共同企業体方式により請負契約が締結された場合において、当初の予定どおり共同企業体により契約が履行されたときの施行令第6条の適用に当たっては、共同企業体内部において担当工事部分の取決めがされ、請負代金も、各構成員がいわゆるJV比率で按分した額を取得するという実態を踏まえ、かつ、課徴金制度の趣旨にかんがみて、上記請負代金額全体をJV比率で按分した額ないしは共同企業体内部で取り決められた各構成員の請負代金取得額をもって各構成員の「売上額」とするのが相当である（東京高等裁判所平成19年（行ケ）第39号事件に関する同裁判所平成20年6月20日判決）。

しかし、本件においては、実行期間中に、東日本鉄工が破産宣告を受けて大高跨線橋JVから脱退し、大高跨線橋契約の約定に従って被審人が単独で残りの工事を完成し、その対価たる請負代金を受領すべきことになったのであるから、請負代金額から東日本鉄工に支払うべき金額を

差し引いた全額をもって被審人についての「売上額」と解すべきことは当然である。

イ 被審人は、大高跨線橋JVにおける出資比率は、日本道路公団中部支社にも判明しており、その割合で大高跨線橋JVの構成員が工事を行うことが日本道路公団中部支社との間の了解事項となっていたのに対し、本件では、総売上金額から東日本鉄工に支払った額を差し引いた金額が被審人の売上げになることが日本道路公団中部支社との間で了解されたことを示す契約が存在しないのであるから、契約基準を定めた施行令第6条の適用においては、前記出資比率によって売上額を計算するほかはない旨主張する。

しかしながら、被審人は、前記(1)イのとおり、大高跨線橋契約によって、そもそも、大高跨線橋工事の全体について施工する債務を負担しているのであり、また、実行期間中に、東日本鉄工が破産を原因として大高跨線橋JVから脱退し、被審人が単独で残工事を完成することとなったのであるから、同契約における対価の額は、前記アのとおり、被審人が実施した請負業務に対して支払われるべき代金額と解すべきである。

また、被審人は、課徴金は企業に不利益を課するものであるから、その規定は厳格に解釈されるべきであり、売上額に変更を来す事情が生じたときに、それを考慮に入れることができるのは、売上額の減少に結びつく変動に限定されるべきと主張する。しかし、本件においては、そもそも、本件違反行為に基づき、発注者である日本道路公団中部支社と被審人との間で、大高跨線橋工事全体を完成させる役務の履行が合意されたのであって、このうち東日本鉄工が担当することとされていた工事について被審人が施工することもかかる合意に基づく義務の内容であって本件違反行為の結果である。そして、その後、東日本鉄工が破産し同社による大高跨線橋工事の履行が不可能となったことにより、実行期間中に日本道路公団中部支社と被審人との間で、請負人を被審人とする旨の大高跨線橋変更契約書を取り交わし、被審人が残余の全工事を施工することとなったものであるから、課徴金の算定の基礎となるべき売上額を12億4481万8928円とすることについて、何ら不当性が認められるものではない。

ウ さらに、被審人は、東日本鉄工に課徴金が課されるとすれば、その課徴金算定率は3パーセントであるが、被審人に対する場合は6パーセントであり、東日本鉄工が担当していた工事部分に係る請負代金額についてまで課徴金の対象とすると、同社の倒産という事実によって、国がより多くの利益を得ることとなって不合理であると主張する。

しかしながら、独占禁止法第7条の2第2項の趣旨は、一般的に企業規模の大小によりカルテルによる経済的利得や事業利益率に差異があることを踏まえて、事業規模の小さい企業に対して軽減算定率を適用するところにある（平成15年最高裁判決参照）というべきであるから、被審人に対する課徴金の算定においては、東日本鉄工が担当することとされていた工事部分を含め、被審人の事業規模を基にした算定率である6パーセントを乗じて計算を行うことが法の要請するところである。したがって、被審人の前記主張も失当である。

- (3) 以上より、大高跨線橋工事について、施行令第6条に定められた対価の額は、契約書記載の請負代金額16億4325万円のうち、被審人から、大高跨線橋JVの構成員であった東日本鉄工に支払われるべき3億9843万1072円を差し引いた別紙記載のとおりの12億4481万8928円となる。

#### 第5 法令の適用

以上によれば、本件については、独占禁止法第7条の2第1項及び第4項の規定を適用して、被審人に対し、同法第54条の2第1項の規定により、主文のとおり審決することが相当であると判断する。

平成20年9月4日

#### 公正取引委員会事務総局

審判長審判官 原 啓一郎

審判官 小林 渉

審判官 佐藤 郁美

## 課徴金算定対象物件一覧

番号	工事名	入札日	契約日	施行令第6条に定められた 対価の額（消費税込，円）
1	東名阪自動車道大高跨線橋（鋼上部工）工事	平成14年9月18日	平成14年9月18日	1,244,818,928
2	中央自動車道小原第二橋（鋼上部工）拡幅工事	平成14年11月7日	平成14年11月11日	579,210,128
3	東京外環自動車道三郷西高架橋（鋼上部工）西工事	平成14年12月16日	平成14年12月17日	1,144,500,000
4	東名高速道路（改築）相模川橋（鋼上部工）工事	平成15年10月27日	平成15年10月29日	1,646,400,000
5	第二東名高速道路須津川橋（鋼上部工）下り線工事	平成16年6月29日	平成16年7月1日	1,981,350,000
6	第二東名高速道路西黒田第一高架橋（鋼上部工）工事	平成16年10月26日	平成16年10月27日	2,751,000,000
7	関越自動車道木沢川橋（鋼上部工）災害復旧工事	平成17年2月23日	平成17年2月24日	714,000,000
合 計				10,061,279,056

平成17年(勸)第13号

## 審 決

被審人 別紙の表1被審人目録記載のとおり

公正取引委員会は、平成17年9月29日、上記の者らに対し、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。)第48条第2項の規定に基づき勧告を行ったところ、上記の者らがこれを応諾したので、同条第4項の規定に基づき、次のとおり当該勧告と同趣旨の審決をする。

## 主 文

- 1 別紙の表1被審人目録記載の40社は、遅くとも平成14年4月1日(別紙の表3記載の事業者にあつては平成15年4月1日)以降、平成17年3月31日(古河機械金属株式会社にあつては平成17年3月30日、別紙の表4記載の事業者にあつては同表の「期日」欄記載の年月日ころ)まで行っていた、日本道路公団が支社、建設局及び管理局において一般競争入札、公募型指名競争入札又は指名競争入札の方法(総合評価落札方式によるものを含む。)により鋼橋上部工工事として発注する工事(鋼橋上部工工事以外の工種と一体として発注する工事を含む。)について、受注予定者を決定し、受注予定者が受注できるようにする行為を取りやめている旨を確認することを取締役会において決議しなければならない。
- 2 前記40社のうち古河機械金属株式会社を除く39社は、次の(1)及び(2)の事項を、自社を除く38社、別紙の表2記載の事業者及び別紙の表5記載の事業者に、それぞれ、通知するとともに、日本道路公団から高速道路の新設、改築、維持、修繕等に関する業務を承継した東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社の3社に通知し、かつ、自社の従業員に周知徹底しなければならない。

また、古河機械金属株式会社は、次の(1)の事項を、別紙の表5記載の事業者、前記39社及び別紙の表2記載の事業者に通知するとともに、日本道路公団から前記業務を承継した前記3社に通知し、かつ、別紙の表5記載の事業者をして同社の従業員に次の(2)の事項を周知徹底させるよう指導しなければならない。

これらの通知及び周知徹底の方法については、あらかじめ、当委員会の承認を

受けなければならない。

(1) 前項に基づいて採った措置

(2) 今後、共同して、日本道路公団から前記業務を承継した前記3社が一般競争入札、公募型指名競争入札又は指名競争入札の方法（総合評価落札方式によるものを含む。）により発注する前記工事について、受注予定者を決定せず、各社がそれぞれ自主的に受注活動を行う旨

3 前記39社は、今後、それぞれ、相互の間において又は他の事業者と共同して、日本道路公団から前記業務を承継した前記3社が競争入札の方法により発注する前記工事について、受注予定者を決定してはならない。

また、古河機械金属株式会社は、今後、別紙の表5記載の事業者をして、前記39社と相互に又は他の事業者と共同して、日本道路公団から前記業務を承継した前記3社が競争入札の方法により発注する前記工事について、受注予定者の決定をさせてはならない。

4 前記39社は、今後、それぞれ、相互の間において又は他の事業者と共同して、日本道路公団から前記業務を承継した前記3社が競争入札の方法により発注する前記工事について、受注予定者を決定することがないようにするため、次の(1)ないし(4)の事項を行うために必要な措置を講じなければならない。この措置の内容については、あらかじめ、当委員会の承認を受けなければならない。

また、古河機械金属株式会社は、別紙の表5記載の事業者に対し、今後、別紙の表5記載の事業者が、前記39社と相互に又は他の事業者と共同して、日本道路公団から前記業務を承継した前記3社が競争入札の方法により発注する前記工事について、受注予定者を決定することがないようにするため、次の(1)ないし(4)の事項を行うために必要な措置を講じるよう指導しなければならない。この指導の内容については、あらかじめ、当委員会の承認を受けなければならない。

(1) 独占禁止法の遵守に関する行動指針の作成又は改定

(2) 前記工事の営業担当者に対する定期的な研修及び監査

(3) 独占禁止法違反行為に関与した役員及び従業員に対する処分に関する規定の整備

(4) 独占禁止法違反行為に係る通報者に対する免責等実効性のある社内通報制度の設置

5 前記39社は、平成14年4月1日以降平成17年3月31日までの間に第1項の行為に関与していた自社の営業担当者を日本道路公団から前記業務を承継し

た前記3社が競争入札の方法により発注する前記工事に係る営業業務から速やかに配置転換する等し、少なくとも今後5年間同業務に従事させてはならない。このことを取締役会において決議しなければならない。

また、古河機械金属株式会社は、別紙の表5記載の事業者に対し、平成14年4月1日以降平成17年3月30日までの間に第1項の行為に関与していた営業担当者を日本道路公団から前記業務を承継した前記3社が競争入札の方法により発注する前記工事に係る営業業務から速やかに配置転換させる等し、少なくとも今後5年間同業務に従事させないことを取締役会において決議するよう指導しなければならない。

6 前記40社のうち日本道路公団の退職者を自社の役員又は従業員として受け入れている事業者は、同役員又は従業員を、日本道路公団から前記業務を承継した前記3社が発注する前記工事に係る営業業務に従事させてはならない。このことを取締役会において決議しなければならない。

7(1) 前記40社は、第1項、第2項、第4項、第5項及び第6項に基づいて採った措置を速やかに当委員会に報告しなければならない。

(2) 前記39社は、第4項の(2)に基づいて講じた措置の実施内容を、今後5年間、毎年、当委員会に報告しなければならない。

また、古河機械金属株式会社は、別紙の表5記載の事業者に対する指導のうち、第4項の(2)の実施に係る指導に基づき同事業者が実施した措置の内容を、今後5年間、毎年、当委員会に報告しなければならない。

## 事 実

当委員会が認定した事実は、次のとおりである。

1(1)ア 別紙の表1被審人目録記載の40社(以下「40社」という。)のうち古河機械金属株式会社を除く39社は、それぞれ、同目録中「本店の所在地」欄記載の地に本店を置き、建設業法の規定に基づき国土交通大臣から建設業の許可を受け、日本道路公団(平成17年10月1日以降は東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社をいう。以下後記イにおいて同じ。)が発注する鋼橋上部工工事の請負業を営む者である。

40社のうち、別紙の表6記載の事業者は、同表の「期日」及び「備考」欄記載のとおり、商号変更をしたものである。

40社のうち、古河機械金属株式会社は、別紙の表1被審人目録中「本店の所在地」欄記載の地に本店を置き、日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を営んでいた者であるが、平成17年3月31日に、別紙の表5記載の事業者に対し、会社分割により同工事の請負に関する事業を承継させ、以後、同事業を営んでいない。

イ 別紙の表2記載の5社(以下「5社」という。)は、それぞれ、同表中「本店の所在地」欄記載の地に本店を置き、建設業法の規定に基づき国土交通大臣から建設業の許可を受け、日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を営む者である。

(2) JFEスチール株式会社は、東京都千代田区内幸町二丁目2番3号に本店を置き、日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を営んでいた者であるが、平成15年4月1日に、別紙の表3記載の事業者に対し、会社分割により同工事の請負に関する事業を承継させ、同日付けで川崎製鉄株式会社(以下「川崎製鉄」という。)から現商号に変更したものであり、以後、同事業を営んでいない。

(3) 別紙の表7記載の4社は、それぞれ同表の「本店の所在地」欄記載の地に本店を置き、建設業法の規定に基づき国土交通大臣から建設業の許可を受け、日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を営んでいた者であるが、「期日」欄記載の年月日ころに「事由」欄記載の事由により同事業を取りやめている。

(4) 日本道路公団は、支社、建設局及び管理局において、鋼橋上部工工事として発注する工事(鋼橋上部工工事以外の工種と一体として発注する工事を含む。以下同じ。)の大部分を一般競争入札、公募型指名競争入札又は指名競争入札(以下「競争入札」という。)の方法により発注していた。このうち、一般競争入札に当たっては、公告により所定の条件を付して入札の参加希望者を募り、当該条件を満たす入札の参加希望者すべてを当該入札の参加者としていた。公募型指名競争入札に当たっては、日本道路公団が競争入札参加者の資格要件を満たす者として名簿に登載している者(以下「有資格者」という。)の中から一定の範囲の者に技術資料の提出を求め、提出された技術資料を審査した上で当該入札の参加者を指名していた。また、指名競争入札に当たっては、有資格者の中から当該入札の参加者を指名していた。

なお、日本道路公団は、競争入札の方法により鋼橋上部工工事として発注す

る工事のうち，工事費が，平成14年度までは15億円以上のもの，平成15年度以降は10億円以上のものについて，有資格者を構成員とする共同企業体を結成させて入札の参加者とするものがあつた。

また，日本道路公団は，競争入札の方法により鋼橋上部工工事として発注する工事の一部について，事業者には価格以外の施工方法等の提案内容をもって入札参加の申込みをさせ，入札価格が予定価格の制限の範囲内である等一定の要件を満たした入札の参加者のうち，評価値（施工方法等の提案内容に係る評価内容を点数化し，当該入札の参加者の入札価格で除した数値をいう。）の高い者をもって落札者とする総合評価落札方式を採用していた。

- (5) 日本道路公団は，毎年度，競争入札及び随意契約により鋼橋上部工工事として発注する工事について，年度当初，10月初旬等において，当該年度の工事発注見通しを公表していた。
  - (6) 日本道路公団は，平成17年10月1日に，鋼橋上部工工事として発注する工事を含む同公団の高速道路の新設，改築，維持，修繕等に関する業務を，東日本高速道路株式会社，中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社の3社に承継させた後，同日付けで解散した。
  - (7) 40社並びに5社，川崎製鉄及び別紙の表7記載の4社（以下「40社及び10社」という。）の大部分の者は，日本道路公団の退職者を，自社の役員又は従業員として受け入れているところ，当該役員又は従業員は，日本道路公団が鋼橋上部工工事として発注する工事に係る未公表情報の収集等の業務を行っていた。
- 2(1) 日本道路公団元理事（同公団を理事で退職して株式会社横河ブリッジに勤務している者をいう。以下同じ。）は，遅くとも平成14年4月1日以降，同人及び前記1(7)の役員又は従業員が日本道路公団の発注等業務担当職員から収集した鋼橋上部工工事として発注する工事に係る未公表情報，前記1(5)の公表後の工事発注見通し及び入札の公告等に基づき，各社の過去の受注実績等を勘案し，三菱重工業株式会社の営業責任者級の者と話合いの上，日本道路公団が鋼橋上部工工事として発注する工事についての落札を予定する者又は共同企業体（以下「落札予定者」という。）を選定した一覧表（以下「割付表」という。）を年度当初等に作成し，作成の都度，日本道路公団理事に提示して，その内容の承認を受け，同理事の指示に従い，承認された割付表を同公団の職員に提出していた。

- (2) 元公団理事らは、割付表に落札予定者として記載された者に対し当該者が落札予定者である旨の連絡が確実に行われるよう、石川島播磨重工業株式会社の営業責任者級の者（以下「石川島播磨の担当者」という。）に、割付表の写しを渡すなどして、発注予定工事ごとの落札予定者の名称を示し、石川島播磨の担当者は、これを受け、発注予定工事に係る入札の公告等が行われた後に、落札予定者にその旨を連絡していた。
- 3 40社及び10社は、遅くとも平成14年4月1日（別紙の表3記載の事業者にあつては平成15年4月1日）以降、平成17年3月31日（別紙の表4及び表7記載の事業者にあつては同表の「期日」欄記載の年月日ころ、川崎製鉄にあつては平成15年3月31日、古河機械金属株式会社にあつては平成17年3月30日）まで、日本道路公団が支社、建設局及び管理局において競争入札の方法（総合評価落札方式によるものを含む。）により鋼橋上部工工事として発注する工事（以下「日本道路公団発注の鋼橋上部工工事」という。）について、受注価格の低落防止及び安定した利益の確保を図るため
- (1) 石川島播磨の担当者らから落札予定者である旨の連絡を受けた者又は共同企業体を受注すべき者（以下「受注予定者」という。）とする
- (2) 受注すべき価格は、受注予定者（受注予定者が共同企業体である場合にあってはその代表者）が定め、受注予定者以外の者は、受注予定者がその定めた価格で受注できるよう協力する
- 旨の合意の下に、受注予定者を決定し、受注予定者が受注できるようにしていた。
- 4 40社及び10社は、前記3により、日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の大部分を受注していた。
- 5 平成16年10月5日、本件について、当委員会が独占禁止法の規定に基づき審査を開始したところ、別紙の表4記載の事業者は、同表の「期日」欄記載の年月日ころ以降、それぞれ、前記3の合意から離脱している。

#### 法 令 の 適 用

上記の事実に法令を適用した結果は、次のとおりである。

40社及び10社は、共同して、日本道路公団発注の鋼橋上部工工事について、受注予定者を決定し、受注予定者が受注できるようにすることにより、公共の利益に反して、日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の取引分野における競争を実質的に制限していたものであって、これは、独占禁止法第2条第6項に規定する不当な取

引制限に該当し，独占禁止法第3条の規定に違反するものである。

よって，主文のとおり審決する。

平成17年11月18日

公 正 取 引 委 員 会

委員長 竹 島 一 彦

委員 柴 田 愛 子

委員 三 谷 紘

委員 山 田 昭 雄

委員 濱 崎 恭 生

表1 被審人目録

本店の所在地	事業者	代表者
東京都千代田区丸の内一丁目1番2号	JFEエンジニアリング株式会社	代表取締役 齊藤 脩
東京都港区芝浦四丁目4番44号	株式会社横河ブリッジ	代表取締役 佐々木恒容
東京都中央区日本橋大伝馬町7番5号	株式会社宮地鐵工所	代表取締役 縣 保佑
富山県南砺市苗島4610番地	川田工業株式会社	代表取締役 川田 忠裕
東京都千代田区大手町二丁目2番1号	石川島播磨重工業株式会社	代表取締役 伊藤 源嗣
東京都港区芝浦四丁目18番32号	株式会社東京鐵骨橋梁	代表取締役 鳥居 敬孝
神戸市中央区東川崎町三丁目1番1号	川崎重工業株式会社	代表取締役 大橋 忠晴
大阪市港区磯路二丁目20番21号	駒井鉄工株式会社	代表取締役 笠畑 恭之
大阪市西区西本町三丁目1番43号	松尾橋梁株式会社	代表取締役 臼井 淳
東京都中央区湊一丁目9番9号	瀧上工業株式会社	代表取締役 寺田 四郎
東京都千代田区四番町5番地9	トピー工業株式会社	代表取締役 清水 良朗
大阪市大正区南恩加島六丁目2番21号	片山ストラテック株式会社	代表取締役 大高 善靖
東京都品川区北品川五丁目9番11号	住友重機械工業株式会社	代表取締役 日納 義郎
大阪市住之江区南港北一丁目7番89号	日立造船株式会社	代表取締役 古川 実
大阪市北区中津一丁目6番24号	日本橋梁株式会社	代表取締役 酒井 伸一
名古屋市熱田区三本松町1番1号	日本車輛製造株式会社	代表取締役 松田 和久
千葉市美浜区中瀬一丁目3番地	株式会社サクラダ	代表取締役 村上 道夫
東京都中央区築地五丁目6番4号	三井造船株式会社	代表取締役 元山 登雄
大阪市西区北堀江一丁目12番19号	株式会社栗本鐵工所	代表取締役 横内 誠三
大阪市浪速区難波中二丁目10番70号	高田機工株式会社	代表取締役 西前 博一
東京都江東区新砂一丁目6番27号	日本鉄塔工業株式会社	代表取締役 有田 陽一
東京都台東区蔵前一丁目17番4号	川鉄橋梁鉄構株式会社	代表取締役 井上 義治
富山県中新川郡立山町鉾木220番地	佐藤鉄工株式会社	代表取締役 関口 啓司
大阪市大正区南恩加島六丁目20番34号	株式会社ハルテック	代表取締役 會田 正
神戸市中央区脇浜町二丁目10番26号	株式会社神戸製鋼所	代表取締役 犬伏 泰夫
山口県宇部市大字小串字沖ノ山1980番地	宇部興産機械株式会社	代表取締役 山本 謙
東京都中央区勝どき四丁目5番17号	株式会社巴コーポレーション	代表取締役 菊池 昌利
大阪府中央区北浜四丁目5番33号	住友金属工業株式会社	代表取締役 友野 宏
東京都千代田区平河町二丁目3番24号	佐世保重工業株式会社	代表取締役 森島 英一
大阪市西区立売堀二丁目1番9号	株式会社名村造船所	代表取締役 名村 建彦
徳島市南田宮一丁目1番62号	株式会社アルス製作所	代表取締役 坂本 孝
札幌市中央区北一条西一丁目5番地	株式会社釧路製作所	代表取締役 寺村 信正
北海道室蘭市崎守町385番地	株式会社檜崎製作所	代表取締役 藤井 久司

本店の所在地	事業者	代表者
東京都千代田区丸の内二丁目6番1号	古河機械金属株式会社	代表取締役 吉野 哲夫
北海道函館市弁天町20番3号	函館どつく株式会社	代表取締役 村井 英治
札幌市西区発寒十条十三丁目1番1号	豊平製鋼株式会社	代表取締役 石井 功一
大阪市北区中之島三丁目6番32号	株式会社サノヤス・ヒシノ明昌	代表取締役 木村 進一
長崎県西海市大島町1605番地の1	株式会社大島造船所	代表取締役 中川 齊
札幌市清田区平岡二条三丁目9番1号	桜井鉄工株式会社	代表取締役 森岡 彬眞
長崎県佐世保市光町177番地2	辻産業株式会社	代表取締役 辻 恒充

表2

本店の所在地	事業者	代表者
東京都港区港南二丁目16番5号	三菱重工業株式会社	代表取締役 佃 和夫
東京都千代田区大手町二丁目6番3号	新日本製鐵株式会社	代表取締役 三村 明夫
甲府市長松寺町6番2号	株式会社コミヤマ工業	代表取締役 小宮山 要
三重県松阪市大津町1607番地の1	宇野重工株式会社	代表取締役 宇野 恭生
東京都中央区日本橋茅場町一丁目3番7号	東綱橋梁株式会社	代表取締役 来栖 肇

表3 被審人中,それ以外の者から会社分割により日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を承継した事業者

事業者	期 日	備 考
川鉄橋梁鉄構株式会社	平成15年4月1日	川崎製鉄株式会社が,平成14年8月14日に全額出資により設立し,平成15年4月1日に会社分割により,日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を承継した者である。

表4 被審人中,合意から離脱した事業者

事業者	期 日
住友金属工業株式会社	平成16年10月27日
株式会社神戸製鋼所	平成16年10月29日

表5 被審人及び表2記載の事業者以外の者で,会社分割により日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を承継した事業者

事業者	本店の所在地	備 考
古河産機システムズ株式会社	東京都千代田区丸の内二丁目6番1号	古河機械金属株式会社が,平成16年5月19日に全額出資により設立し,平成17年3月31日に会社分割により,日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を承継した者である。

(平成17年9月29日現在)

表6 被審人中,商号変更をした事業者

事業者	期 日	備 考
JFEエンジニアリング株式会社	平成15年4月1日	日本鋼管株式会社が商号変更をしたものである。

表7 被審人及び表2記載の事業者以外の者で、日本道路公団が発注する鋼橋上部工工事の請負業を取りやめている事業者

事業者	本店の所在地	期 日	事 由
富士車輛株式会社	滋賀県守山市千代町 13番地1	平成15年12月17日	鋼橋上部工工事の請負業を取りやめることを公表し、日本道路公団の支社、建設局及び管理局に対し、鋼橋上部工工事の競争入札参加資格認定通知の取消申請を行い、平成15年12月17日までに同取消通知を受けた。
株式会社酒井鉄工所	大阪府堺市出島西町 3番地の1	平成16年3月8日	平成16年3月8日に民事再生計画が認可されるとともに、鋼橋上部工工事の請負業を取りやめた。
東日本鉄工株式会社	東京都台東区東上野 一丁目11番4号	平成16年9月28日	平成16年9月28日付けで東京地方裁判所から破産宣告を受けた。
東海鋼材工業株式会社	愛知県海部郡飛島村 金岡47番地	平成17年3月31日	日本道路公団に対し、平成17年3月31日をもって鋼橋上部工工事の請負業からの撤退を通知するとともに、同日をもって同事業を取りやめた。

(平成17年9月29日現在)