

総合評価

評価対象： 東亜建設工業株式会社が設置した社内調査委員会が2016年7月26日に作成した「平成27年度 東京国際空港C滑走路他 地盤改良工事における施工不良等に関する調査報告書」

評価日： 2016年11月21日

総合評価： A評価 0名
B評価 0名
C評価 0名
D評価 0名

F評価 9名（久保利英明、國廣正、齊藤誠、塩谷喜雄、竹内朗、行方洋一、野村修也、八田進二、松永和紀）

以上

個別評価

委員： 久保利 英明

評価： F

理由：

結論：本件報告書の総合的評価

本件で「施工不良」「虚偽報告」と称する事案の実質は、現実には施工しなかった工事を完成させたと偽装して、発注者が期待した結果をもたらさなかったことを知りながら、請負代金等を発注者たる国から受け取ったものである。犯罪を構成する可能性は高く、企業価値と信頼性を毀損した経営陣の責任は甚大なものがある。

ところが、本件調査委員会は副社長を委員長とし、副委員長は顧問弁護士が、委員は常勤監査役、執行役員、副本部長たる従業員が務める完全な社内委員会である。しかし、会社は本委員会が第三者委員会ではないことを自認しながら、外見上は公正な報告書であるが如く装って公表した。しかも、平成28年7月26日に公表された本報告書以外には、事実に関する調査委員会報告書は存在しない。

本件に関しては、会社名義で、平成28年10月28日付け「地盤改良工事における施工不良等の問題を踏まえた再発防止策実行計画」が公表されているが、これも第三者委員会によるものではなく、国交省の有識者委員会中間報告書を下敷きに執行部が作成したものに過ぎない。

このように、企業価値や信用が毀損された事案については、社外独立取締役が率先して関与し、調査の客観性、中立性、専門性を確保すべく第三者委員会を設置することを、「日弁連ガイドライン」も、自主規制法人が今年2月に発出した「プリンシプル」も期待している。

しかし、本報告書は、このような第三者委員会の設置を求めることもなく、独立性、中立性、専門性の保証のない社内調査委員会として本報告書を取りまとめ、開示した。

本報告書が社内調査委員会によるにせよ、第三者委員会を設置すべき事案であることを提言しなかったことは、重大な過誤であり、報告書として不合格である。

理由：

(1) 委員構成の独立性、中立性、専門性について

本調査委員会は副社長を委員長とし、副委員長は顧問弁護士が、委員は常勤監査役、執行役員、副本部長たる従業員が務める社内委員会である。業務執行者と常勤監査役で構成される当委員会には毫も独立性、中立性、専門性を認めることは出来ない。

(2) 調査期間と調査体制の十分性、専門性について

調査期間は不明であり、評価不能である。液状化対策としての地盤改良工事や削孔技術、バルーングラウト工法の練度などについて、いかなる体制の下で、何が吟味されたのかも不明である。同業他社の施工方法との比較はなされておらず、当社の工法の優越性や、本工法についての当社の施工能力の調査もなされていない。

(3) 調査スキームの的確性、十分性

調査スコープについては何に着目し、何を深掘りしようとしたのかほとんど記載がないので、不明であり、評価不能である。

バルーングラウト工法に必要な「曲がり削孔工法」について、そもそもの程度の施工能力があったのか、技術知識ノウハウを専有したというAらの技術水準さえ調査検証されていない。

(4) 事実認定の正確性、深度、説得力および(5) 原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織的要因への言及

本報告書は、各地の工事で頻発した事件の全容を正確に調査し、認定したとは言えない。当社が手がけた全工事案件を対象として、施工不良が何件発生したのか、完遂案件は何件か。失敗案件のそれぞれについて、原因は削孔の失敗なのか、薬液注入の失敗なのか、バルーン充填の失敗なのか、位置計測システムの欠陥によるものか、全く明らかになっていない。ワイヤレス、ジャイロ式位置計測システムがいずれも故障や機能不全を起こしていたとの指摘はあるが、なぜその欠陥計測システムを使い続けたかに言及はない。

単なる施工不良ではなく、虚偽データがインプットされる原因となった削孔補正システムの実態も、使用しなかった薬液の廃棄処分とデータの虚偽の認識の関係も、解明されていない。本報告書では発生事実が不明であるから、当然ながら、原因分析がなされることもなかった。

本報告書は原因となりうる問題点として①工法の開発②施工能力③施工管理④改竄に使用されたシステムを挙げているが、それらの具体的な事実は明らかとされていない。また、原因と思われる、ガバナンスや内部統制システムの不備、欠陥について言及せず、社内委員会のため、専門性も客観性も独立性もないから、本報告書がステイクホルダーの納得を得ることは不可能である。

2016年11月15日当社の主任研究員が大阪大学大学院の教授への贈賄容疑で逮捕された。もし、本件社内委員会が、本事件が明白に指し示す全社的な遵法意識の劣化やコンプライアンス軽視に着目して、第三者委員会の設置を提言していれば、調査スコープは拡大され、真因究明はガバナンスや内部統制システムの不備、欠陥にまで及んだ可能性は高い。

(6) 再発防止提言の実効性、説得力

本報告書41ページの再発防止策としては、①技術審査の強化②見える化・情報共有③タスクフォースチームの強化④役員の意識改革などというおきまりの文言を並べるに過ぎない。公共性が高く、かつ航空機等の安全運行に必須の工事について、刑事犯罪に該当する蓋然性の高い本件不祥事の再発防止策として失格である。全社にはびこる甘えと現状追認を打破し、抜本改革を達成しようとする意気込みも全く感じられない。

(7) 企業や組織等の社会的責任、役員の経営責任への適切な言及

社内者に限局した委員会による本報告書の存在そのものが、当社の代表取締役から管理本部まで、常勤監査役から、顧問弁護士に至るまで、不正工事や、詐欺的商法に対する感覚が鈍磨しており、社外役員から改革を巻き起こそうという声も行動も上がってこないと言う現実を示している。社内調査の限界を指摘することはたやすいが、その限界を突破するために、自主規制法人が推奨する「第三者委員会の設置」さえ、誰の視野にも入らなかったとすれば、絶望的な統制環境と言わざるを得ない。

(8) 調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性

本報告書は社内調査委員会なるものがいかに形骸であり、実効性のかけらもないものであるかを如実に示している。この報告書や東洋ゴム工業の社内調査委員会・社外調査チームの報告書は、第三者委員会に代えて社内調査委員会などでお茶を濁すことの危険性を示している。自主規制法人の「上場会社における不祥事対応のプリンシプル」が推奨するように、社会的な影響が重大な事案や企業価値の毀損の度合いが大きい場合には、客観性・中立性・専門性が確保された第三者委員会による調査報告書が必須であるという社会的コンセンサスを受け入れない会社は存続出来ない時代が到来している。

(9) 日弁連ガイドラインへの準拠性と本事件の解決のための問題提起

本報告書は日弁連ガイドラインに準拠しない社内委員会による報告書である。形式的にも内容的にも、東証1部上場企業である当社は、事実調査も真因究明も再発防止策も、いずれの点においても、お粗末としか言いようのない本報告書しか開示していない。

このことは、企業価値再生に向けた自浄能力が欠如していることを自ら自認したと、投資家や株主、発注者など、全てのステイクホルダーに受け止められても仕方がない。

国交省がこのような自浄能力のない企業に対して、指名停止最大6ヶ月という行政処分ですませるとすれば、同省にも発注者、監督者責任が改めて問われることになるだろう。厳格性を失った工事竣工検査の実効性欠如など発注者としての責任も軽微とは言い難い。国が支払った請負代金の返還や、工事のやり直しを他の業者に発注することによる各種損害賠償は当然である。さらに建設業法に基づく営業免許の取り消しなどの処分と、税金を詐取した当社の行為について、検察庁と共同して、刑事責任の追及がなされなければならない。

以上

個別評価

委員： 國廣 正

評価： F

理由：

1. 本件の重大性とそれに対するステークホルダーに対する不誠実な対応

(1) 本件の重大性

本件は、東亜建設工業株式会社（以下、「東亜建設」という）が、東京国際空港、福岡空港、松山空港の滑走路などの地震発生時の液状化を防ぐための薬液注入による地盤改良工事において、注入量データなどを改ざんし、国土交通省に対して虚偽報告を行ったという事案である（さらに、八代港岸壁工事での虚偽報告もある）。

本件は、多くの空港利用者の安全の基盤を揺るがす悪質な事件である。したがって、東亜建設には、本件の最大のステークホルダーである空港利用者に対して、徹底した事案の解明と根本原因の究明に基づき、責任の所在を明らかにした上でこれを説明することが求められていた。また、東亜建設は一部上場企業として、資本市場というステークホルダーに対しても重い説明責任を負っていた。

(2) 空港利用者不在、国土交通省にへつらう企業姿勢

報告書の対外公表は、本来、ステークホルダーに対する説明責任を果たす行為であるが、東亜建設にはそのような意思はなく、アリバイとしての公表に過ぎなかったのではないかと評価せざるを得ない。

それは本報告書の公表に伴う東亜建設のホームページ上の開示文書である平成28年7月28日付け「調査委員会報告書の提出についてのお知らせ」の文章を見れば明らかである。ここには、本報告書が「国土交通省様」に提出したものをホームページに載せたと記載されており、そこからはステークホルダーに対する説明責任の意識は読み取れない。そして、国土交通省に「様」を付けるセンスは、東亜建設の視線の先には監督官庁しか存在していない（国土交通省向けの報告書をステークホルダー向けに流用したに過ぎない）ことを示すものというほかない。

そして、このステークホルダー無視の姿勢は、本報告書の随所に表れている。

2. 調査スコープの重大な欠落

(1) 「他にないのか」についての調査の欠落

ステークホルダー（空港利用者）の重大関心事は、「すでに発覚した不正工事以外に同種の不正が行われていないか?」「他の空港は大丈夫か?」ということである。

このような場合、調査委員会はステークホルダーに対して、「他にないのか」についてどのような徹底調査を行い、結果はどうだったのかの説明を尽くさなければならない。

本報告書は、調査対象として、「類似案件の存否」を調査すると述べている（本報告書1ページ）にもかかわらず、その調査を行った形跡はない。そして、ある意味当然の帰結であるが、本報告書提出後、国土交通省による調査の結果、10月になって新たに2件の不正が発覚している。

(2) 発覚の経緯、その後の対応についての調査の欠落

本件は2次協力会社による告発で初めて発覚したものであるとされるが（本報告書25ページ）、「いつ、どこに、どのような経緯で告発されたのか」「それに対して東亜建設としてどのような対応を行ったのか」について全く言及がない。この部分は東亜建設の体質、組織体制の問題の根幹に関わることであるが、調査対象からはずされている。

3. 原因究明について

本件のような重大事件において、根本原因の究明は不可欠であり、コーポレートガバナンスあるいはコンプライアンス、内部統制の本質論からの原因究明が不可欠である。

しかし、本報告書は、「6. 経営の責任」として、わずかに、

「経営陣には、内部統制に関して以下の責任がある。

① コンプライアンスの徹底が不十分であった。

② 品質マネジメントシステム・内部統制システムが十分に機能していなかった。

特に、情報共有のシステムに不備がある状態を放置し、「問題情報」が報告されない管理体制をそのままにした。

③ 社員の活性化・活用、並びに、そのために必要となる制度・規程の定期的な見直し・整備が不十分であった。」

と記載するのみである。驚くべきことに、この①～③は「見出し」ではなく、経営責任の「全文」である。

また、「7. 総括」として、

「多くの社員が不正を認識していながら上位者への報告を行わず通報等も行わなかったことについては、当社役員・社員のコンプライアンスに対する意識が低かったということであり、内部統制システムの整備とコンプライアンスの徹底を十分に行わなかった経営陣の責任は重い。」

と記載するのみである。

そもそも「コンプライアンスの徹底が不十分」というのは原因でも何でもなく、原因として追及すべきは「なぜコンプライアンスの徹底が不十分だったか」ということである。しかし、この点の検討は全くなされていない。

この一事をもってしても、社内調査委員会に本件の原因を真面目に追及しようとする意思が全くなかったことが明らかである。

4. 再発防止策

再発防止策の前提となる原因究明が上述（2. 及び3.）のように無内容であるため、当然の結果として再発防止策も本件の実態と関連づけられない通り一遍のものになっている。

一例をあげれば、「コンプライアンス教育の再徹底」としてe-learningや外部講師による教育をあげているが、「従前のコンプライアンス教育のどこに問題があったのか」の検討が全くなされないままこのような形だけをあげることは無意味である。

5. 第三者委員会設置の要否（「上場企業における不祥事対応のプリンシプル」との関係）

東亜建設は第三者委員会を設置せず、副社長を委員長、顧問弁護士を副委員長とする「社内調査委員会」による調査を行った。第三者委員会の設置（及び日弁連の第三者委員会ガイドラインへの準拠）は法的義務ではなく、東亜建設は第三者委員会設置を強制されるわけではない。

しかし、本件が多数の空港利用者の安全に関わる重大な社会問題であることからすると、調査委員会の形式如何に関わらず、ステークホルダーに対する説明責任を果たすに足る深度ある調査が求められる。このためには、東亜建設は一部上場企業として、日本取引所自主規制法人の「上場企業における不祥事対応のプリンシプル」（以下、「プリンシプル」という）に準拠することが不可欠になる。

プリンシプルでは、「不祥事の原因究明に当たっては、必要十分な調査範囲を設定の上、表面的な現象や因果関係の列挙にとどまることなく、その背景等を明らかにしつつ事実認定を確実にいき、根本的な原因を解明するよう努める」とされているが、本報告書の調査範囲には重大な欠落があり、根本的な原因究明からほど遠いことは上述（**2.** 及び **3.**）のとおりである。

プリンシプルでは、「内部統制の有効性や経営陣の信頼性に相当の疑義が生じている場合、当該企業の企業価値の毀損度合いが大きい場合、複雑な事案あるいは社会的影響が重大な事案である場合などには、調査の客観性・中立性・専門性を確保するため、第三者委員会の設置が有力な選択肢となる」としている。

本件はまさにこの場合に該当するが、東亜建設は第三者委員会を設置しなかった。

そして、本報告書の

- ・ステークホルダーに対する不誠実な姿勢（**1.**）
- ・調査スコープの重大な欠落（**2.**）
- ・原因究明の不存在（**3.**）
- ・おざなりで通り一遍の再発防止策（**4.**）

から見ると、東亜建設は、「敢えて第三者委員会という形を選択しなかったが、社内調査委員会で徹底調査を行おうとした」のではなく、「徹底調査を回避するために第三者委員会ではなく社内調査委員会とした」ものと評価するほかない。

6. 結論

F としか評価できない。

以上

個別評価

委員： 齊藤 誠

評価： F

理由：

- 1 本件は、東亜建設工業株式会社（以下東亜建設という。）における、国土交通省関東地方整備局より東亜建設を代表者とする共同企業体が受注した、平成27年度東京国際空港C滑走路地盤改良工事に関して、地震発生時の液状化を防ぐ薬液注入に関する虚偽報告が第2次下請けからの内部告発により露見し、それに伴い、「平成25年度東京国際空港H誘導路他地盤改良工事」、「平成26年度福岡空港滑走路地盤改良工事」、「平成27年度福岡空港滑走路地盤改良工事」、「平成26年度松山空港誘導路地盤改良工事」においても、同様の改ざん、虚偽報告の事実を把握したため、①事実関係の調査、②原因の究明および分析、③改ざん、虚偽報告等、一連の不正行為の実態の解明、および④今後の再発防止策の策定を目的として設置された、社内調査委員会の報告書である。

日本取引所自主規制法人が平成28年2月策定した、「上場会社における不祥事対応のプリンシプル」（以下プリンシプルという。）においては、「企業活動において自社（グループ会社を含む）に関わる不祥事又はその疑義が把握された場合には、当該企業は、必要十分な調査により事実関係や原因を解明し、その結果をもとに再発防止を図ることを通じて、自浄作用を発揮する必要がある。」とされ、その際、「内部統制の有効性や経営陣の信頼性に相当の疑義が生じている場合、当該企業の企業価値の毀損度合いが大きい場合、複雑な事案あるいは社会的影響が重大な事案である場合などには、調査の客観性・中立性・専門性を確保するため、第三者委員会の設置が有力な選択肢となる。そのような趣旨から、第三者委員会を設置する際には、委員の選定プロセスを含め、その独立性・中立性・専門性を確保するために、十分な配慮を行う。」とされている、

本調査報告書は、社内調査委員会として設置され、委員は、代表取締役副社長を委員長、参加する弁護士は顧問弁護士であって、日本弁護士連合会が策定した、企業等不祥事に関する第三者委員会ガイドラインには、まったく則らない社内委員会ではあるが、本社内調査委員会は、その調査対象を、第一次的には本件事件を構成する事実関係であるが、それに止まらず、事件発生の経緯、動機、背景および類似案件の存否、さらには内部統制、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点、企業風土にも及ぶものとしており、また、本件は、プリンシプルにいう、当該企業の企業価値の毀損度合いが大きい場合ないしは社会的影響が重大な事案である場合に該当するので、ここに評価の対象とするものである。

- 2 本件は、東亜建設が独自に開発した、薬液注入に関する「バルーングラウト工法」を用いた地盤改良工事に関する不正である。

本件不正においては、国土交通省からの発注による地盤改良工事において、一つたりとも仕様書通りの薬液の注入ができた工事は存在せず、それどころか、管理用プログラムを修正し、削孔に関する数値、削孔線形の表示に関するシステム、薬液注入量に関する

るシステムなど、工法のすべてにわたって、改ざんのシステム機能をつかって偽装を行って、工事代金を入手しているという事案である。

そもそも、東亜建設が、受注した、「バルーングラウト工法」を用いた地盤改良工事においては、本調査報告書には仕様書通りの薬液の注入ができたという工事に関しては、一切触れられていないことから存在していない可能性があり、従ってこの工法自体が、東亜建設にとっては技術としてなりたたないものであった可能性を示唆しているのである。また、本調査報告書の再発防止策において、新規工法・技術に関して、技術情報や基礎実験等のデータの信頼性、実規模実験等の実証レベルでのデータの信頼性、計測機器、管理装置の精度や作動の妥当性、現場への適用条件や制約事項等の確認についての項目についての審査を実施し、その審査結果を報告するとなっていることから、東亜建設においては、本件における「バルーングラウト工法」という新規工法に関しては必要な検証も行われずに、それが採用され、実施されていたことが伺われるのである。さらにはバルーングラウト工法の今後において、として施工に適用することができる技術であるか否かを再度検証するとあることから、東亜建設においては、この工法は、技術として、そもそもなりたっていないものであることを示唆していると言わざるを得ないのである。

しかも、管理用プログラムを修正し、削孔に関する数値、削孔線形の表示に関するシステム、薬液注入量に関するシステムなど、工法のすべてにわたって、改ざんできるシステム機能を構築していたことは、会社ぐるみで、技術としてなりたたない偽装の工法で地盤改良工事を受注していた疑いが極めて濃いことを推認させるのである。

そもそも工法自体が技術としてなりたたないのに、受注をし、その仕様通りに全く工事ができないのにも関わらず、偽装するシステムであたかも完成したことを装って、請負代金を受領するということは、会社ぐるみの詐欺的行為であると評価されてもしかるべき内容であって、これは、会社の内部統制システムの再構築で済まされるレベルの問題ではないのである。

しかも、東亜建設が受注した地盤改良工事は、飛行機滑走路の地盤改良工事である。飛行機滑走路は、飛行機の離着陸時という極めて重量のあるもの重要な瞬間を支えるという重要な役割をもつものであり、航空機用の滑走路が、地震によって液状化し、使用不能状況が長く続けば、日本の経済に重大な影響を及ぼしかねないものである。これを防ぐための目的を持つ重要な工事において、技術として成り立つ証明がないにもかかわらず、その工法をもって受注し、地盤改良が全くできていないにもかかわらず、それを偽装したという東亜建設の責任は重大である。

それにも関わらず、代表取締役副社長を委員長、参加する弁護士も顧問弁護士という、日本弁護士連合会が策定した、企業等不祥事に関する第三者委員会ガイドラインには、まったく則らない、社内委員会でもって、会社の内部統制上の問題に矮小化しようとした、本調査報告書の内容は、そもそも全く評価に値しないものであると言わざるを得ないのである。

- 3 **委員構成**についての独立性、中立性、専門性、ならびに調査期間、調査体制の十分性
 専門性に関しては、プリンシプルにいう、当該企業の企業価値の毀損度合いが大きい場合ないしは社会的影響が重大な事案である場合には、調査の客観性・中立性・専門性

を確保するため、第三者委員会の設置が有力な選択肢となる、として、この第三者委員会を設置する際には、委員の選定プロセスを含め、その独立性・中立性・専門性を確保するために、十分な配慮が必要とされるが、それをあえて、社内調査委員会として代表取締役副社長を委員長、参加する弁護士も顧問弁護士としたのは、まさに会社ぐるみの組織的不正を糊塗するためであったと指摘されてもやむを得ないのである。

4 **調査スコープ**について、その調査対象を、第一次的には本件事件を構成する事実関係であるが、それに止まらず、事件発生の経緯、動機、背景および類似案件の存否、さらには内部統制、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点、企業風土にも及ぶものであるとしているが、社内調査委員会であっても、内容的に、調査対象を、社員に対するヒヤリング程度にとどめており、また、各工事の経緯においても極めて表面的な内容にとどめており、注入量はわずか5%であったという情報（これでは工事をほとんどなにもしなかったも同然である）もあるが、それぞれの工事における不正内容には具体的に全く触れていないことも重大な問題である。

5 **再発防止策**においては、本調査報告書の内容は、東亜建設にとって、重大な組織的不正の不祥事を糊塗しようとして作成されたものであるもので、そもそも検討に値しないものである。

プリンシプルは、「企業活動において自社（グループ会社を含む）に関わる不祥事又はその疑義が把握された場合には、当該企業は、必要十分な調査により事実関係や原因を解明し、その結果をもとに再発防止を図ることを通じて、自浄作用を発揮する必要がある。その際、上場会社においては、速やかにステークホルダーからの信頼回復を図りつつ、確かな企業価値の再生に資するよう、本プリンシプルの考え方をもとに行動・対処することが期待される。」とあるが、東亜建設は、そもそもこの工法の技術をもっていないのに公共工事を受注し、その結果、空港の滑走路における重大な欠陥をそのままにして、かつそれを偽装のシステムを使って隠蔽し、それによって公共工事における工事代金を不正に取得したという問題を引き起こしながら、これをさらに社内調査委員会で糊塗しようとしたことは、さらに問題を重ねるものであることを指摘する。

6 よって、本報告書については「F」評価とする。

以上

個別評価

委員： 塩谷 喜雄

評価： F

理由：

もし、格付け評価に、不合格（F）以下の、負のランクランキンング＝マイナスの順位が設定されていれば、この報告書は事実の隠蔽度において、文句なしに最上位を獲得するに違いない。

経営責任を負うべき代表取締役副社長が委員長を務め、顧問弁護士がメンバーである委員会には、工法と施工の客観的評価を担うべき公正な土木工学の研究者は不在である。社内委員会とはいえ、独立性と専門性を著しく欠いている。

委員会構成から予測されたとおりに、報告書の調査スコープも事実認定の深度も、著しく貧弱である。曲がり削孔によるバルーングラウト工法が、空港の滑走路や誘導路の地盤改良工事や防波堤の補強工事において、本当に有効かつ安全であったかどうかという、肝心かなめのポイントについては、何一つ言及していない。これだけで、不合格、F評価の要件を満たして余りある。

本報告書に、F以下という不信を抱くのは、不祥事が発覚した経緯がつまびらかにされていないからである。わざわざ委員会を設けてまで調査を行う根拠、委員会自らの存在理由を何も語っていないことに疑念を覚える。

不祥事発覚のきっかけは、2次協力会社の社員からの告発とあるだけで、いつ、だれに、どのような告発がなされたのかは、全く記載されていない。告発者の身分保障のための配慮は必要だが、告発の基本的な内容を明らかにしなければ、調査は成り立たない。それによって、調査スコープも調査対象も違ってくるからだ。

例えば、施主（発注者）であると同時に、工事の有効性と安全生性の監視役でもある国土交通省が、告発を受けて不正とデータ改ざんを承知していながら、工事の完了を認めて税金を支出しようとしていたのだとすると、今回の不祥事の責任構造は、大方の世間の理解とは様変わりする。

現場レベルの施工管理者の技術的未熟と、一部の幹部社員らによる周到なデータ改ざんによる不正と「施工不良」という、本報告書が示す構図など、吹き飛んでしまう。少々過激に表現すれば、発注者、受注者、監督官庁という3者一体の癒着構造が、国民と社会の安全を売り渡した、という図式になる。この場合、三者のうち二者、発注者と監督官庁を兼ねる国土交通省の責任は、極めて重大である。

本報告書は、発注者責任、監督官庁責任に話が及ぶことを、慎重に、そして徹底的に回避している。調査の目的は、不祥事の実態解明と原因究明ではなく、お施主様と監督官庁に類が及ばないように、現場の何人かをいけにえとして幕を引くことだったようにも読める。

東京国際空港のC滑走路の地盤改良工事では、削孔275本中、計画通りのものはゼロ、薬液により固化した改良体で計画通りのサイズに達したのもゼロ、薬液注入量は計画の

20分の1、という工事は、施工不良などという表現は不適切で、空港利用者の安全など眼中にない詐欺的行為と言わざるを得ない。

がれきを埋め立てた空港の地盤に、タイヤやコンクリート片が随所に存在することは、発注者である国交省・関東整備局は百も承知だったはずである。しかし、同局は削孔や薬液注入の位置情報検出が死活的に重要で、空港の地盤改良ではさしたる実績がない「曲がり削孔・バルーングラウト工法」による施工を、技術提案・総合評価方法式で適正と判断し、発注した。

施工の困難性も施工不良のリスクも承知したうえで「総合評価」して発注したのならば、データの改ざんや虚偽報告を見抜けなかった発注者責任は重い。国交省はその傘下に、土木技術、港湾技術などの専門的で総合的な研究機関を持っている。新規工法のリスク評価はどうなっていたのか。監督官庁としての責任も問われる。

土木は英語で「シビルエンジニアリング」である。近代市民社会の基盤を形成・保全する工学だ。東大工学部の前身、工部大学の1号館は土木工学に充てられた。

荘厳な寺社も堅固な城郭も超高層ビルも、建築物の多くは私有である。一方、道路、橋梁、河川護岸、港湾、空港など土木構造物の私有は稀である。土木は公共工学、市民工学として、営利を超えた社会安全がその根幹にある。

液状化対策としての従来工法（2重管ダブルパッカー工法）に比べ、今回実施された工法は、工期を7.8割短縮でき、費用は4割安いという触れ込みで、滑走路を使用したまま工事ができるという。それらのうたい文句に目がくらみ、発注者兼監督官庁は、有効性と安全性の厳密な評価を怠ったのかどうか。その点を今後、第三者の目でぜひ検証すべきである。

公共財に関する工事であるだけに、土木分野では、発注者と受注者、監督組織の共同・協調は、当然といえる。それが癒着や馴れ合いに堕さないよう、細心の配慮がいる。メディアの監視が欠かせない。今回に事例で、発注者責任に言及したメディアはまだ少ない。

福島第一原発の凍土壁や、東京・豊洲新市場の盛り土問題など、今回の空港の地盤液状化対策工事と同じように、シビルエンジニアリングにかかわる組織や個人の倫理と矜持の衰弱・劣化が心配される事態が続いている。

以上

個別評価

委員： 竹内 朗

評価： F

理由：

本報告書については、積極的に評価できる点は特に認められず、消極的に評価される以下の諸点が認められる結果、評価としてはFとせざるを得ない。以下に詳論する。

1. 社内調査委員会の委員の独立性と専門性の欠如

日本取引所自主規制法人が2016年2月24日に公表した「上場会社における不祥事対応のプリンシプル」（以下「プリンシプル」という。）は、「内部統制の有効性や経営陣の信頼性に相当の疑義が生じている場合、当該企業の企業価値の毀損度合いが大きい場合、複雑な事案あるいは社会的影響が重大な事案である場合などには、調査の客観性・中立性・専門性を確保するため、第三者委員会の設置が有力な選択肢となる」としている。

本事案がこれらの例示に該当することは疑いなく、当然に第三者委員会の設置が有力な選択肢となる。にもかかわらず、当社は、代表取締役副社長を委員長とし、顧問弁護士を副委員長とし、残る委員を4名の役職員で占める社内調査委員会を設置したのみで、なぜ第三者委員会を設置しなかったのかについて何ら説明していない（1頁）。

より実質的に考えても、従前の内部統制の不備やこれに対する経営者の認識が調査対象となることは疑いなく、内部統制の一部を構成してきた副社長や役職員は準当事者として明らかに「独立性」を欠く。また、執行機関に継続的に助言する顧問弁護士が「独立性」を欠くことは、日弁連第三者委員会ガイドラインが指摘している。

加えて、本事案は、バルーングラウト工法で受注したが施工に失敗したという事案であるから、技術的な施工能力や施工態様の側面から失敗の原因を的確に捉えることのできる「専門性」が必要となる。にもかかわらず、社内調査委員会の委員がこの「専門性」を備えているとは認められない。

以上からすれば、社内調査委員会の委員は、独立性と専門性が欠如している。

2. 調査スコープと調査手法の杜撰さ

本報告書は、調査対象として、「第一次的には本件事件を構成する事実関係であるが、それに止まらず、事件発生の経緯、動機、背景および類似案件の存否、さらには内部統制、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点、企業風土にも及ぶ」と述べる（1頁）。

しかし、委員に専門性が欠如するため、本報告書の技術的な踏み込みが十分なのかどうかステークホルダーが読んでも判然としない。加えて、委員に独立性が欠如するため、内部統制の不備に対する経営者の認識や、バルーングラウト工法を導入して受注拡大方針を打ち出した経営判断のプロセスの適正性に対する調査が行われておらず、経営者に対するヒアリングも行われえないなど（2頁）、調査スコープと調査手法が極めて杜撰である。

また、それまでに確認された不正行為（H誘導路工事、平成26年福岡工事、松山工事、平成27年福岡工事、C滑走路工事、八代港工事）については調査しているものの、「類似事

案の存否」を調査した形跡はなく、その調査方法と調査結果についての言及はない。その結果、当社は、本報告書提出後の2016年10月28日になって、「国土交通省がボーリング調査を行った結果、あらたに2件の工事について十分な強度が確認されないことが判明いたしました」との開示を出す失態を演じている。

さらに、当社が本件の施工不良をいつどのように発見し、その後どのように対処したかは、当社の内部統制やガバナンスの水準を測るうえで重要な事情であるが、本報告書では、わずかに「2次協力会社から告発」との記載があるのみで(25頁)、この告発がいつ誰に対してどのような形でなされ、当社がその後どのように対処したかの言及がなく、当該2次協力会社にヒアリングした形跡もない。

以上のとおり、本報告書は調査スコープと調査手法が極めて杜撰である、

3. 原因分析と再発防止の浅薄さ

本報告書は、原因の総括として縷々述べており(39～40頁)、その指摘に誤りはないが、本件不祥事の根幹をあげるとすれば、「経営陣は、バルーングラウト工法、中でも曲り削りによる工事の受注拡大方針を打ち出した。しかしながら、受注に際して本工法の施工能力の確認を行わなかった」(22頁)という経営判断の不備にあると筆者は考える。

経営者が自社の技術力を確認することなく無責任な営業方針を打ち出し、現場が技術力不足を糊塗するために無責任な偽装に走るという構図は、東洋ゴム工業の免震ゴム偽装問題、三菱自動車工業の燃費偽装問題にも共通しており、この構図を正面から捉えた原因分析をしなければ、この構図を打破する再発防止はととても覚束ない。

しかし、本報告書は、バルーングラウト工法を導入して受注拡大方針を打ち出した経営判断のプロセスの適正性に対する調査(たとえば当時の取締役会や経営会議の議事録を丹念に調べて意思形成の過程を検証する、同工法で施工不良が生じるリスクをどのように評価してどのように統制しようとしたのかを関係者にヒアリングするなど)が行われておらず、経営者に対するヒアリングも行われないうえ、上記の構図に迫ろうとする原因分析を行っていない。

本報告書の再発防止策の冒頭には、「第1 開発技術に対する審査の強化」が掲げられ、「新規工法・技術に対しての施工適用に関するチェック体制の確立のために、業務要領に広い観点からの総合的な検討に基づき適用の可否を決めるフローを追加して、品質マネジメントシステムの審査の強化を図る」とされており(41～42頁)、この再発防止策自体は有効なものとして評されるが、「第4 役員の意識改革とコンプライアンスの徹底」の部分は、「開発技術の審査に対する取締役会や監査役会によるモニタリング」という視点が欠落している。

以上から、本報告書の原因分析と再発防止は、浅薄と言わざるを得ない。

4. なぜ関係者による規律が働かなかったのか

このように、本事案において独立性と専門性の高い第三者委員会を設置することなく、社内調査委員会でごまかそうとする当社の危機管理手法は、誰が見ても誤りと判断されるレベルである。

そうすると、このような間違いを是正させる関係者はいなかったのか、なぜ関係者による規律が働かなかったのか、という疑問が生じる。

たとえば、当社には社外役員（社外取締役及び社外監査役）が複数名存在するところ、本事案が社外役員に伝えられれば、当然にプリンシプルを意識した危機管理を進めるように助言し、モニタリングすることになる。ダスキン肉まん事件の大阪高裁判決（平成18年6月9日）は、不祥事を起こした会社の取締役と監査役に善管注意義務の一環として「信用失墜の回避」「信頼の回復」を求めている。当社が社内調査委員会を設置しようとする経営判断の過程で、社外役員がどのように発言し、行動したのかは、社外役員を選任した当社の株主らにとって大きな関心事である。

また、本報告書はもともと国交省に提出され、それが二次利用として開示されているが、なぜ国交省は報告として不十分として突き返すことをしなかったのだろうか。この点については、国交省が設置した「地盤改良工事の施工不良等の問題に関する有識者委員会」が独立性と専門性の高い調査を行っているから、当社においてこれと重複するような委員会を設置する必要はないという見方があり得るのかも知れない。しかし、発注者である国交省と受注者である当社とは立場が相違しており、調査すべき事実も原因も対策も異なるのであるから、国交省の対応と当社の対応とは相互補完的であってはならず、当社の対応が自己完結したものかどうかについて、国交省は監督を行うべきではないかと思われる。

さらに、当社は東証一部上場の企業であり、本報告書は東証の適時開示システム（TDnet）を通じて証券市場に開示されている。当社の行動は、プリンシプルの②「第三者委員会を設置する場合における独立性・中立性・専門性の確保」に反するものと考えられ、またプリンシプルの④「迅速かつ的確な情報開示」に照らしても、とても的確とは言えないと考えられる。証券市場に適時開示される情報は、一定程度の品質を備えている必要があるものと思われ、本報告書のような質の低い情報が開示されて投資判断の材料に供されることは、証券市場から見ても問題ではなかろうかと思われる。

以上

個別評価

委員： 行方 洋一

評価： F

理由：

東亜建設工業株式会社（以下「東亜建設工業」という）が設置した社内調査委員会（以下「本調査委員会」という）の「平成27年度 東京国際空港C滑走路他地盤改良工事における施工不良等に関する調査報告書」（以下「本報告書」という）について、上記評価が相当と考える理由を以下、評価における考慮要素に沿って説明する。

(1) 委員構成の独立性、中立性 (f)

本調査委員会は、代表取締役副社長を委員長、顧問弁護士を副委員長、常勤監査役、執行役員常務等を委員として構成されており（本報告書1頁）、東亜建設工業やその経営層からの独立性・中立性を有していない。

この点、社内委員会が不祥事の調査主体となること自体を否定するものではない。しかし、本件不祥事の内容は、東京国際空港他の地盤改良工事において施工不良並びにデータ改ざん及び虚偽報告を行っていたという、国の重要インフラである空港の安全性に関わるものであり、経営責任にも波及し得るきわめて重大なものである。また、後述のように、調査範囲は「ガバナンス上の問題点、企業風土にも及ぶ」とされている。これらに鑑みれば、調査委員会は、東亜建設工業、とりわけ経営層からの高い独立性・中立性を有する者で構成されることが、徹底した原因究明と抜本的な再発防止策を打ち出すうえでも不可欠と言える。

本件不祥事の重大性や調査範囲に照らして、独立性・中立性が認められない者で構成される本調査委員会による調査が適当とする理由が、本報告書では全く不明である。

(2) 調査期間の妥当性 (d)

開始日と終了日は必ずしも明確でないが、5月上旬から7月下旬（26日より前）と約2ヶ月間であり、期間自体が不足しているとは言えない。

しかし、上述のように独立性・中立性が認められない調査主体による、後述のように徹底した原因分析等が行われたとは言えない調査では、調査期間の長短を問わず評価は低くならざるを得ない。

(3) 調査体制の十分性、専門性 (f)

ガバナンス上の問題点や経営責任を調査するには、あまりに独立性・中立性が欠けており、調査体制としてきわめて不十分である。この点、東亜建設工業には複数の社外取締役及び社外監査役が存在するが、なぜこれらの者が本調査委員会に加わらなかったのか不明である。

(4) 調査範囲の的確性、十分性 (d)

調査の目的について、本報告書では「内部統制、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点、企業風土にも及ぶ」（1頁）としている。しかしながら、後述のように、これらについて必要な調査が行われたとは認めがたく、「言行不一致」となっている（そもそも、独立性・

中立性がない主体では調査困難な事項であろう)。

また、「類似案件の存否」に係る調査が行われたか不明である。

(5) 事実認定の正確性、深度、説得性及び原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織的要因への言及 (f)

本報告書では、本件不祥事の各内容の説明、及び現場・支店レベルでの原因分析（『失敗は許されない』というプレッシャー」など）の記載に多くの頁を割いている。その一方で、内部統制システム・コンプライアンス態勢については原因分析として特段の記載は見受けられず、「内部統制システムが十分に機能していなかった」・「コンプライアンスの徹底が不十分であった」との結論だけが唐突に記載されている（40頁）。

また、ガバナンス上の問題点については、「経営の責任」として、上述のように内部統制システムの機能やコンプライアンスの徹底などが不十分であることの「責任」があるとしている。しかし、上述のように本件不祥事当時の東亜建設工業における内部統制システムやコンプライアンス態勢の整備・運用状況とそれを踏まえた原因分析が本報告書に記載されていないことから、「責任」の具体的内容は全く不明である。

加えて、経営陣は「事業計画会議等の席で受注拡大の方針を打ち出」す一方で「受注に際して本工法の当社の施行能力の確認を行わなかった」というのであるから（本報告書 22頁）、このような経営陣の取組み姿勢が施行不良や虚偽報告といった本件不祥事に繋がる大きな原因の1つでなかったか、深度ある調査が本来行われるべきである。

以上のように、本報告書では、本件不祥事の深度ある原因分析がなされているとは到底認められない。

(6) 再発防止提言の説得性、実効性 (f)

もっぱら現場・支店と本社関連部署レベルの再発防止策に止まっており、施工能力を顧みない受注拡大の推進といったガバナンスの問題に係る抜本的な改善策が提言されていない以上、その実効性には疑問を持たざるを得ない。

(7) 経営責任への適切な言及 (f)

上述のように、経営責任に関する言及は具体性を欠き、きわめて不十分なものとなっている。

(8) 日弁連ガイドラインへの準拠性 N/A

本報告書は日弁連ガイドラインに準拠したものではなく、また本調査委員会は第三者委員会でないことから、評価を差し控える。

(9) 調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性 (f)

これまで述べてきたように、本報告書は不祥事の調査報告書としてはきわめて不十分な内容となっている。加えて、本報告書は「国土交通省様に提出」したものを株主などへの開示とするものであり、ステークホルダーに対する説明責任を果たすといった姿勢も不足しており、公共財としての価値も低いと言わざるを得ない。

以上

個別評価

委員： 野村 修也

評価： F

理由：

1 調査委員会の構成に対する疑問

本件調査を社内調査の形で実施したことに疑問がある。本報告書は社内調査委員会が作成したものであり、同委員会は、代表取締役副社長を委員長とするもので、顧問弁護士が副委員長として参加しているほかは、すべて社内の役職員によって構成されている。日弁連の「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライン」（以下「日弁連ガイドライン」という。）によれば、社内の役職員はもちろんのこと、顧問弁護士も独立性が認められないと考えられているのであるから、本調査委員会の独立性は皆無である。

企業不祥事が発生した際に社内調査で済ませるか、それとも第三者調査を行うかは企業の経営判断に委ねられるのが原則である。しかし、日弁連ガイドラインの前文にも書かれているように、「不祥事の規模や社会的影響の度合い」（具体的なダメージの有無）によっては第三者委員会の設置が「不可避」な場合も少なくない。にもかかわらず、第三者委員会を設置しなかった場合には、その判断が著しく不合理であるとして経営者の善管注意義務違反を構成する余地があると考えられる。

本件の場合、東京国際空港・福岡空港・松山空港といった社会的インフラの安全性に関するものであり、国内外の空港利用者の安全と安心に関わる重大な事案である。また、同種の違反行為が繰り返され、組織的隠ぺいすら疑われる事案であったことからすれば、不祥事の規模や社会的影響等に照らし、第三者委員会の設置が不可避であった可能性は高いと思われる。

本報告書からは明らかではないが、仮に何らかの理由から、本件調査に社内の役職員を参加させる必要があると判断した場合でも、その調査の信ぴょう性を高めるためには、十分な専門性を有するとともに独立性を備えた第三者を一定程度参加させることは不可欠であったと思われるが、そうした配慮は一切見られなかった。

本件のような事案において独立性を全く欠いた完全なる社内調査で済ませるには、それ相応の理由が必要だと思われるが、その検討がいつどこでどのようになされたのかは一切明らかにされていない。少なくとも、その検討のプロセスと検討理由は本報告書に明記すべきだったのではないだろうか。

2 報告書の内容に対する疑問

本件のような事案における社内調査報告書をどのように評価すべきかは難しい問題であるが、仮に企業の判断において社内調査の形式をとった場合でも、不祥事の規模と社会的影響等にかんがみれば、報告書の中身は、ステークホルダー全体を納得させるだけの説得力を持たなければならないはずである。この点につき、日弁連ガイドラインも「本ガイドラインの全部又は一部が、適宜、内部調査委員会に準用されることも期待される。」（第6 所

の他 5. 本ガイドラインの性質) と述べている。こうした観点から本報告書を見た場合、次の点に疑問があると言わざるを得ない。

① 本件事案の発覚の経緯が十分報告されていない

本件事案がなぜ発覚したかについては、本報告書の 25 頁に「2 次協力会社から告発」という表現が見られる以外に言及はなく、本報告書 11 頁のヒアリング対象一覧を見る限り、当該 2 次協力会社の関係者にヒアリングを行った形跡は見受けられない。通常の調査であれば、事案発覚の経緯とそれに対する対処方法の適切性が詳細に調査・検証されるはずであるが、本報告書ではその部分が欠落している。にもかかわらず、「2 次協力会社から告発があるまで、経営陣、本社幹部、支店幹部は重大な不適合製品の存在を認識しなかった」と認定している点は、大いに疑問である。

② 調査スコープへの疑問

本件のような社会的インフラ工事に関わる不祥事の場合には、他に発覚していない同種事案がなかったのかどうかを徹底的に調査し、不祥事の規模を確定させることが社会的信頼を回復する上で不可欠である。しかしながら、本報告書は、冒頭で「類似事案の存否」を調査対象に掲げながらも実質的には 6 事案の調査に終始しており、不祥事の規模については具体的な報告がなされていない。事実、本報告後にも、国土交通省の方から他に類似事案があったことが指摘されており、社内調査の限界を露呈している。

③ 技術そのものに対する検証が不十分

本件では、工法通りに施工できない技術そのものに欠陥がなかったのかを検証する必要があるものと思われるが、そうした問題意識は伺われず、専門的な検証が行われた形跡はない。これだけ失敗とデータ改ざんが繰り返され、改ざんに使用できるシステムまで作成されていたにもかかわらず、「やればできた」ことを前提に調査されても、国民は全く信頼できないだろう。

④ 事実調査が不十分

本報告書の第 3 部では、不正の経緯と関係者について報告されているが、事実関係が不明確な部分が目立つ。特に、本社エンジニアリング事業部課長クラス【A】に多くの責任が負わされているが、【A】の認識や対応、さらには隠ぺいに加担した動機などは十分解明されていない。また、11 頁の一覧表によれば、平成 27 年度東京国際空港 C 滑走路の工事については、本社機電部課長クラス【Y】が不正を認識していたことになっているが、【Y】が本件不正にどのように関わっていて、いつ何を認識したのか、その後どのような対応をしたのかは十分に報告されていない。

⑤ ガバナンス上の問題点に関する調査が不十分

本報告書によれば、真因として、能力の検証を欠いた受注拡大方針を挙げられているが、なぜそうした意思決定が行われたのか、それに疑問を呈する意見はなかったのかなど、ガバナンス上の問題点は深掘りされていない。報告書の冒頭には、「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」についても調査対象にすると記述されているが、報告書の中身からは、その分析が十分に行われていたとは思われない。特に、経営者の責任については全く分析されていない点で、社内調査の限界を印象付けている。

3 総花的な再発防止策

本報告書の提案する再発防止策は、意識改革や内部統制の改善など、ありきたりの内容が目立つ。確かに、品質管理に関する新しい組織を作ることは大切だと思われるが、現場がプレッシャーを感じたり、報告を回避したりする行動をもたらしていたガバナンス上の問題点を抜本的に改革するための方策は示されていない。

4 国土交通省との関係について

全体として、本報告書は、社会的インフラ工事に関わる企業としての社会的責任に根差しているというよりは、国土交通省等への報告資料の域を出ないものと感じられる。

他方で、本報告書を受領した国土交通省の対応にも疑問がある。他省庁では、第三者委員会が作成した調査報告書ですら「不十分である」として差し戻しているケースが散見されるが、なぜ本件においては、このような中途半端で不十分な社内報告書を受領したのか、大いに疑問である。国土交通省自身が独自に調査委員会を設ければ足りると判断したのか、もしれないが、役所が行う調査は、監督官庁としての行政の在り方を反省するのが第一義である以上、監督対象となった企業の不祥事については、当該企業にしっかりと調査するよう指導すべきだったと考える。

以上

個別評価

委員： 八田 進二

評価： F

理由：

下記の諸点等についての個別評価（カッコ内）を総合した結果として「F」評価とした。

(1) 委員構成の独立性、中立性、専門性 (F)

東亜建設工業株式会社が平成 28 年 7 月 26 日に、国土交通省に提出した『平成 27 年度東京国際空港 C 滑走路他地盤改良工事における施工不良等に関する調査報告書』は、同社の社内調査委員会により作成されたものである。当委員会は、代表取締役副社長を委員長に、副委員長を顧問弁護士に、さらに 4 名の社内役員委員として組織されており、すべて同社と利害関係を有する者で構成されていることから、委員自身の独立性および中立性は全く満たされていない。なお、本事案で中心課題とされている「バルーングラウト工法」の専門性の高さといった指摘から見ても、委員の専門性についても納得が得られるものとなっていない。

なお、同社の場合、独立性を有するであろう複数の社外役員（すなわち、社外取締役および社外監査役）が選任されていたにもかかわらず、そしてまた、同社の経営にとって極めて重大な案件でありながら、本委員会のメンバーにも就任することなく、何らの役割を果たしていない状況は極めて異常であると言わざるを得ない。

(2) 調査期間の妥当性 (D)

当委員会は、平成 28 年 5 月 2 日に設置された後、同年 5 月 16 日には、「平成 27 年度東京国際空港 C 滑走路他地盤改良工事」（以下、「C 滑走路工事」）以外の他の 4 件の地盤改良の公共工事を調査対象に追加した結果、2 か月半後の 7 月 26 日に、本調査報告書の公表となった。したがって、正式な調査期間については不明であるが、複数年にわたる不祥事案件を対象としており、社内の役職者が関わって、この程度の短期間で十分な事実関係の調査及び原因究明が可能となったかについては疑念の残るところである。

(3) 調査体制の十分性、専門性 (F)

本件の調査に関しては、専門性の高いとされる「バルーングラウト工法」での施工状況の当否等の判断が不可欠でありながら、社内関係者のみにより、また、必ずしもそうした専門性を備えているとは解されない者による調査体制では、極めて不十分であると言わざるを得ない。また、調査の方法も、①関係資料の収集と、②関係者ヒアリングとなっているが、そのヒアリング対象者においてもかなり限られた者となっている。それどころか、そもそも、今般不祥事発覚の告発者である、2 次協力会社に対しては、ヒアリングすらも実施されていないことから、真因究明に至る調査となっていない。

(4) 調査スコープの的確性、十分性 (F)

本件調査は、当初、「C 滑走路工事」における施工不良についての調査が目的であったが、同工事における薬液注入にて採用された同社独自の「バルーングラウト工法」採用の他の地盤改良工事について調査の結果、平成 25 年度以降の 4 件の公共工事においても改ざん、虚偽報告の事実があったということで、急遽、調査対象に追加された。なお、公共工事以外の工事に関しての言及はなく、調査スコープの信頼性は乏しい。

また、各工事の経緯については、関係者のヒアリングが中心になされているが、「バルーングラウト工法」では意図通りの工事が完遂できないという基本課題が残されたままで、注入量データの改ざん及びそれに伴う虚偽の報告が慣行化していたとの結果を指摘するのみで、本事案を矮小化してとらえようとしている向きもあり、極めて不十分な調査であるといえる。

(5) 事実認定の正確性、深度、説得力 (F)

本件調査で対象とされた 5 件の公共工事での「バルーングラウト工法」における施工不良は、複数年にわたり、1 次協力会社である子会社（信幸建設）をも巻き込んで隠蔽し続けてきたということから、同社の親会社の立場から、その責任は極めて重大である。しかも、かかる事実の認定に関しては、本件不祥事を告発した 2 次協力会社に対して確認のための誠意ある調査を実施すべきところ、そうした対応は講じることなく、限られた関係者のみのヒアリングを中心に進められている。したがって、本件不正行為の発生の実事認定に関しては、正確性および深度から見て説得力あるものとは解されない。

(6) 原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織的要因への言及 (D)

本報告書の第 4 部「原因究明」では、①工法の開発に関する問題点、②受注・施工能力に関する問題点、③施工管理に関する問題点、④改ざんに使用したシステム、および⑤原因の総括、ということで、詳細な原因分析がなされている。中でも、品質マネジメントシステムの脆弱さ、同社の「バルーングラウト工法」の施工能力および管理能力を超えた、曲がり削孔による工事受注拡大方針の推進、さらには、薬液注入に関するシステムに対する管理用プログラムの改ざん使用等、およそ信頼しうる工事担当者とは程遠い原因が究明されており、一定の説得力は有している。

ただし、こうした各種不正が組織全体に蔓延していたとされる点についての言及はなく、あくまでも、社内関係者サイドでの視点による結果であると思われる。

(7) 再発防止提言の実効性、説得力 (F)

本報告書の第 5 部「再発防止策」では、①開発技術に関する審査の強化、②現場の見える化、現場情報の共有化、③当社 EFT 活動 (Task Force Team) の強化、④役員の意識改革とコンプライアンスの徹底、⑤内部統制の再構築、および⑥諸制度の改訂、という視点で個別的な対応策が示されている。しかし、本事件の中心課題は、そもそも同社独自の工法と自負する「バルーングラウト工法」が、技術的、専門的かつ工法的に、本当に、各種理現場において採用可能なものとなっているのかについての検証がなされておらず、その意味からも、こうした再発防止策は、実効面からみても根本的な問題があるといえる。ま

た、経営の根幹にかかる事案であるにもかかわらず、役員に対しては、その責任も明らかにされておらず、通り一遍の指摘に終始しているきらいがある。

(8) 企業や組織等の社会的責任、役員の実業責任への適切な言及 (F)

本報告書の提出に際しても述べられている経営陣の意向として、『法令や社会倫理の遵守なくして企業の存続はあり得ない』という決意の下、法令遵守の強化を図り、全社員で信頼の回復に努めてまいる所存」とのメッセージも発せられているが、本不祥事案の重大性に比して、企業の社会的責任および役員の実業責任追及はほとんどなされておらず、極めて不十分な内容となっている。

(9) 調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性 (F)

本調査は、あくまでも、社内調査委員会によるものであるということから、本来であれば、社会的な意義を有するものではないが、これを正式に、会社ホームページで開示していることから、すべてのステークホルダーに対して説明を行ったものといえる。その点から見るならば、社内関係者のみによって作成された報告書自体の信頼性は乏しく、公共財としての価値は認められない。

ただし、このように利害関係のある形でなされた調査やその結果報告書では、かけたコストに比しても、社会的な信頼が得られるものではないことを端的に示した事例であるといえる。

(10) 日弁連ガイドラインへの準拠性 (NA)

本調査委員会は、国土交通省に提出する報告書作成のために立ち上げられた社内調査委員会であり、日本弁護士連合会策定の「企業不祥事における第三者委員会ガイドライン」への準拠には馴染まないことから、個別の評価は差し控える。

以上

個別評価

委員： 松永 和紀

評価： F

理由：

基幹インフラである空港の大地震対策という極めて公共性、かつ専門性の高い工事における施工不良、国への虚偽報告。空港を利用する市民の命を脅かしかねない重大事である。当然、東亜建設工業(株)は、外部識者を招き第三者委員会を設置し、十分な調査による事実認定と組織の評価、再発防止策を打ち出すべきであった。にもかかわらず、社内調査委員会を設置し、幹部と顧問弁護士による調査に止まっている。その結果、技術的な原因究明は甘く、コンプライアンス、コーポレートガバナンス等の問題点指摘もおざなりの内容となっている。社会や株主に対する責任を果たしているとは言えず、こうした報告書で済ませる行為自体が、社会を裏切り企業価値を大きく貶めている。そのため、総合評価をFとした。以下、技術検証や技術倫理、コーポレートガバナンス、社会への説明責任の主に3点から、本報告書と社内調査委員会という調査体制の問題点を指摘する。

<技術検証と技術倫理>

本件は、独自性、専門性が極めて高い「バルーングラウト工法」「曲り削孔」工事における施工不良と虚偽報告が問題となっている。独自工法による問題が明らかになった以上は、第三者の専門家による高度な検証が必須といえよう。独自工法を完了できず、施工不良を招き瑕疵を克服できなかった企業に、その工法が有する本質的な課題を評価し、技術の欠陥を指摘する力があるとは考えにくいからだ。

ところが、同社は社内調査委員会で社員や関係企業社員等の意見を聞くに止まり、第三者の専門家に「なぜ、この工法はうまく行かなかったのか。どこに問題があったのか」という意見を聞いていない。

その結果、報告書においても、独自技術であるバルーングラウト工法と曲り削孔の工事が不備であった肝心の理由を、解明できていない。報告書は、(1)工事受注以前の実証実験が十分に行われず、未成熟な状態で工事を受注し始めた(2)特定の社員が、独自技術に関する技術知識・ノウハウを専有し、適切に実行されているかを調べる社内検査も行っており、監視機能がまったく働かない組織構造があった(3)各支店が総力を挙げて受注を目指し、競争入札で受注した結果、同じ時期に複数の工事が重なり、経験のある現場担当者を手当てできなかった(4)バルーングラウト工法による薬液注入量や削孔軌跡を、実際とは異なるデータになるように修正できるシステムを開発し用いていた……などを主なポイントとして指摘している。では、実証実験等を重ねていれば工事はうまく行ったのか。考案した方法自体に工学的欠陥はないのか、その根拠がなんら示されていない。技術に関する説明と評価が、本報告書には決定的に欠けている。

また、(1)～(4)でうかがえるのは、多くの部署で技術者が倫理を持たず、組織がモラルハザードといってもよい事態に陥っていた、という事実だ。報告書は、各社員が抱くべき技術倫理について言及しておらず、考察が著しく不足している。

<コーポレートガバナンスの検証>

報告書が指摘する(2)特定の社員が、独自技術に関する技術知識・ノウハウを専有し、社内検査も行っており、監視機能がまったく働かない組織構造があった(3)各支店が総力を挙げて受注を目指し、同じ時期に複数の工事が重なって経験のある現場担当者を手当てできなかった……の2点は、組織の構造上の問題であり、客観的に観察、抽出できる課題であって、経営陣が当然、気付くべき内容である。「支店や本社担当課から報告がなかったから、知らなかった」では、済まされない。ところが、報告書ではこの事態に気付いていた経営陣、幹部はいなかったのか、なぜ重要課題として会議等で検討されなかったのか、その理由等が解明されていない。

さらに、下請け企業との関係についての記述がない。本件が発覚するきっかけとして「2次協力会社から告発があるまで、経営陣、本社幹部、支店幹部は重大な不適合製品の存在を認識しなかった」とあり、1次下請け企業の社員などへのヒアリングも行ったことが記されている。だが、これらの企業とどのような関係にあり、どんな問題があったのか、報告書はなんの説明も行っていない。

経営陣の責任を問う姿勢は希薄であり、再発防止策も一般的なコンプライアンス体制、コーポレートガバナンス再構築しか言及されず、美辞麗句が並ぶが、実効性のある、この企業ならではの独自策が見られない。社内調査委員会の限界を示している、と言わざるを得ない。

<社会への説明責任>

社内調査委員会は「東京国際空港C滑走路他地盤改良工事」における施工不良と国への虚偽報告が明らかになって、設置された。その直後、同じバルーングラウト工法を採用した空港工事4件でも同種の施工不良と虚偽不良が明らかとなり調査対象として追加し、さらにはもう1件、港湾工事においても虚偽報告が明らかとなり、対象として追加された。

だが、そもそもなぜ、この6件を対象としたのか、ほかのバルーングラウト工法や曲り削孔による工事が何件あり、それらはどのような理由で施工不良はなく虚偽報告もない、と判断されたのか、その根拠がまったく書かれていない。また、企業組織に対する信頼性が著しく下がっている以上、他の工法、工事においても施工不良や不正、虚偽報告がないか、一定の見直しを行い、自ら襟を正す必要がある。

だが、そうした姿勢は本報告書からはうかがえない。あまりにも独善的であり、これでは、これまで同社が手がけてきた工事すべてに対する不信感をぬぐい去ることはできない。

実際に、国交省が、同社に発注した工事のチェックボーリングを行ったところ、新たに2件で強度不足が確認され2016年10月28日に公表した。国交省は「虚偽報告等の不正は確認されていないものの、施工不良があった」と指摘している。社内調査で報告書をまとめた直後に、発注者からさらに新たな施工不良の指摘を受けるのは、調査が著しく不十分で説得力の欠けるものであり、説明責任を果たしていないことの証左である。

空港の地震対策という、極めて公共性の高い工事における施工不良、虚偽報告に関する調査であるにもかかわらず、報告書は市民が抱く多くの疑問に答える姿勢が見られない。

市民の命を、工事を通じて預かる立場にあることを再認識し、第三者による再度の徹底的な検証を求めたい。

以上