

# 神戸市外国語大学 学術情報リポジトリ

## The collusion case of linear chuo Shinkansen from the view of relational contracts

|       |                                                                                                                          |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| メタデータ | 言語: jpn<br>出版者:<br>公開日: 2022-03-17<br>キーワード (Ja):<br>キーワード (En):<br>作成者: 田中, 悟, 林, 秀弥, Tanaka, Satoru<br>メールアドレス:<br>所属: |
| URL   | <a href="https://kobe-cufs.repo.nii.ac.jp/records/2626">https://kobe-cufs.repo.nii.ac.jp/records/2626</a>                |

This work is licensed under a Creative Commons  
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0  
International License.



## 関係的契約理論からみたリニア中央新幹線談合事件

神戸市外国語大学教授 田中 悟  
名古屋大学大学院法学研究科教授 林 秀弥

### 1. 問題の所在

現代の社会は、大規模で複雑なインフラストラクチャーに支えられている。この種のインフラストラクチャーは、しばしば公共的な部門によって調達活動が行われているが、その活動をめぐってはいくつかの顕著な特徴が存在する。第一に、これらのインフラストラクチャーの技術的な事項に関しては、しばしば発注者である公共的な部門よりもサプライヤー(受注候補企業)がより多くの知見を有している点である。実際にインフラストラクチャーに係る調査や設計・設置や管理といった活動はもっぱらサプライヤーによって行われるからである。第二に、大規模で複雑なインフラストラクチャーをめぐっては、実際の施工や設置といった活動が行われる以前に、調査等に事前の検討が必要であるという点である。これらの検討に対しては多額の投資活動が必要となり、その費用はしばしばサプライヤーによって負担される。加えて、これらの活動の実施によって必然的に特定のサプライヤーに当該インフラストラクチャーに係る技術的知見が蓄積される特徴が見られることにも注意する必要がある。第三に、この種のインフラストラクチャーには極めて厳格な形で品質の維持が求められることが多い一方で、その品質が事前には確認不可能である点である。この種のインフラストラクチャーは技術的に高度・複雑な公共財としての性格を色濃く有しているからである。

他方、こうした大規模で複雑なインフラストラクチャーの施工・設置をめぐっては、従来より多くの(官製)談合事件が摘発され、世間の耳目を集めてきた。関西国際空港をめぐる建設工事はそうした談合事件のうち大規模なものであったし、近年でも北陸新幹線工事、東日本大震災復興工事、リニア中央新幹線工事をめぐって(官製)談合の存在が明らかになっている。この種のインフラストラクチャーの施工・設置をめぐる違法な協調行為は、談合事案

全体が以前より減少しつつある一方で、継続的に問題となっている実態にある。

それ故、この種の(官製)談合を抑止しながら、技術情報の共有を図り、品質の確保を達成するような調達ルールのあり方を模索することが重要な課題となるであろう。そこで本稿では、こうした課題に対して接近する端緒を得るために、上述の性質を満たすリニア中央新幹線工事に関わる談合事件を取り上げ、談合が行われた経済的なメカニズムを検討し、上記課題の解決に当たって考えるべき点を抽出することにしよう<sup>1</sup>。

第2節では、リニア中央新幹線工事の概要について紹介する。続いて、第3節では、リニア中央新幹線工事をめぐって摘発された大手ゼネコン4社による談合事案の内容について詳述する。第4節では、本談合事件の背後にある経済的なメカニズムについて関係的契約理論の観点に立って議論する。こうした議論から、談合を抑止する一方で、技術情報の共有と品質の確保を実現するような調達ルールにとって重要となる論点を、第5節で論じることにして、第6節は結語である。

## 2. リニア中央新幹線工事の経緯と特徴

JR 東海が発注する中央新幹線に係る建設工事（以下「中央新幹線工事」という。）には、技術的難易度の高い工事が数多く含まれていたが、その建設主体である東海旅客鉄道株式会社（以下「JR 東海」という。）自身には、土木建築に関する知見が乏しかった。そのため、中央新幹線工事は、ルート選定にはじまり、具体的な工区の設定、具体的な工事の発注方法及び予算の策定など、工事発注に必要な準備作業について、建設会社の技術的協力なしには行い得なかったものと考えられる。例えば、南アルプストンネル工事については、その発注以前の段階から、大成建設（以下「大成」という。）及び鹿島建設株式会社（以下「鹿島」という。）が JR 東海に多大な技術協力をしていた。

JR 東海は、2008 年（平成 20 年）に、いわゆる「南アルプスルート」で中央新幹線を建設する方針を固め、その後、2011 年（平成 23 年）に国土交通

---

<sup>1</sup> リニア中央新幹線の路線図と工事区間に関する情報については、JR 東海「中央新幹線工事の契約状況」(available at [https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/linear/\\_pdf/progress.pdf](https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/linear/_pdf/progress.pdf) [2021 年 7 月 2 日閲覧])、並びに JR 東海「リニア中央新幹線の工事計画」(available at <https://linear-chuoshinkansen.jr-central.co.jp/plan/> [2021 年 7 月 2 日閲覧])を参照。また、リニア中央新幹線談合事件の内容や背景については、株式会社大林組第三者委員会(2019)が有益であり以下の記述でも参考にした。

省が中央新幹線の整備計画を決定するとともに JR 東海を営業主体及び建設主体として指名し、2014 年（平成 26 年）には国土交通省が品川・名古屋間の工事実施計画を認可した。もっとも、大成建設は、JR 東海が「南アルプスルート」での建設方針を固める前の 2004 年（平成 16 年）ないし 2005 年（平成 17 年）頃から、JR 東海の依頼を受けて、南アルプストンネル工事、品川駅工事及び名古屋駅工事に関する技術的検討を進めていた。当初、JR 東海の依頼を受けて技術的検討を行っていたのは大成のみであったが、その後、JR 東海の意向で、鹿島も技術的検討に参加するようになった。JR 東海が、大成や鹿島に技術的検討を依頼していたのは、両社のトンネル工事に関する施工能力の高さや実績を評価してのことであった。

こうした技術的検討の結果、南アルプストンネル工事の技術的な実現可能性が確認され、JR 東海は、南アルプスルートでの建設方針を固めるとともに、引き続き、大成及び鹿島に対し、具体的な施工方法も含め、南アルプストンネル工事の技術的検討を進めるように指示した。両社は 1 か月に 1 度ぐらいのペースで、「トンネル研究会」と呼ばれる検討会を開催し、JR 東海関係者も出席の上、技術的検討を進めていた。また、南アルプストンネル工事のうち、静岡以東の区間は大成が、長野側の区間は鹿島が技術的検討を進めていたが、これも、JR 東海側の指示によるものであった。大成としては、大成の前身である大倉土木組ゆかりの地が南アルプストンネル工事予定地のうち静岡区域にあったことから、静岡以東の区間の技術的検討を行いたいと考えていた。JR 東海としても、大成に縁のある土地をトンネルが通過する以上、静岡以東の区間については、将来的に大成建設に施工を行わせた方が、地権者との話し合いなどもスムーズに進むと期待したものと考えられる。

これらの技術的検討は、いずれも基本的に無償で行われていた。技術的検討には、人的・金銭的に多大なコストが必要となるにもかかわらず、大成及び鹿島が無償で技術的検討を行っていた理由は、当時は、工事の発注方式が入札によるか、随意契約によるか明らかでなかったため、技術的難易度の高い工事についての技術的知見を深めることで、将来、当該工事が随意契約として発注された場合に、施工業者として選定されることを期待してのものであった。また、仮に入札により発注されるとしても、事前に当該工事に関する技術的知見を深めることで、詳細なリスク評価をし、より正確な見積りを行うことができるようになり、リスク費用を過大に積み増すことを避けることができる。このため、技術的検討で先行した建設会社は、技術面のみならずコスト面でも他社よりも有利になる上、JR 東海が作成する発注図書の内容にも影響を与えることができる可能性があることから、他社に比べて有利な

地位に立つことができると両社は期待していたようである。

このように、大成を含む建設会社が JR 東海に無償で提供していた技術的検討は、将来の受注を期待してのものであったが、JR 東海としても、技術的検討を行った建設会社が当該工事を受注することを見越して、無償での技術的検討を要請していた。例えば、上記のとおり、南アルプストンネル工事のうち静岡以東の区間の技術的検討を大成に行わせたのも、将来の施工を見据えてのことであったと考えられる。

また、大成は、2000 年代初め頃から、名古屋駅工事及び品川駅工事の受注を目指して技術的検討を進めていた。具体的には、両駅の位置や深さなど、中央新幹線のルート選定に関わるような概略についての検討を行い、検討結果を JR 東海と共有していた。両駅の概略が概ね固まった後、トンネルの断面構造など駅の詳細について検討をすることとなり、大成は、引き続き、両駅の構造や施工に関する技術的検討を開始した。その後、大成は JR 東海との品川駅本体工事の技術的検討は中止し、代わりに株式会社大林組（以下「大林」という。）が品川駅本体工事の技術的検討を進めることとなった。その後、品川駅本体工事は、北工区と南工区に分割して発注されることとなった。

このように、JR 東海は、名古屋駅工事を大成が施工し、品川駅本体工事のうち南工区を大林、北工区を清水建設株式会社（以下「清水」という。）がそれぞれ施工することになることを見越した上で、各社にそれぞれの駅工事の技術的検討を進めさせていた。技術的検討を行うためには、JR 東海からの情報提供や調査協力が不可欠であり、JR 東海の意向を無視して技術的検討を進めることは困難であった。そのため、各建設会社は、将来の工事受注に向け、JR 東海に対して、「当社であればこんな工法によって施工が可能である。」などといった技術的アピールをしながら、技術的検討を進めるにあたっての JR 東海の下承を得ようと競争していた。そして、各地区の工事について、一旦 JR 東海から技術的検討を進めるべき建設会社についての意向が示された後は、他の建設会社は、JR 東海の意向を変更させてまで当該地区の工事について技術的検討を進める下承を得ようとするよりも、むしろ自社が JR 東海から技術的検討の依頼を受けた地区の工事について検討を進めることや、JR 東海がどの建設会社に技術的検討を進めさせるかの意向を固めていない工事についての技術的アピールに注力する傾向にあった。

技術的難易度の高い工事について、あらかじめ受注する建設会社を見越した上で先行して技術的検討を行わせることは、JR 東海の利益にもなっていた。中央新幹線工事を計画通りに進めるためには、技術的難易度の高い工事を受注する建設会社が、受注に先行して十分な技術的検討を行っておく必要

がある。他方で、難易度の高い工事についての技術的検討には相当程度の人員及びコストが必要となり、一つの建設会社があらゆる工事について先行して技術的検討を行うことは現実的ではなかった。そのため、各建設会社の施工能力と受注余力も踏まえつつ、各建設会社が分担して、将来の受注を見据えた技術的検討を進める必要があった。JR 東海が、南アルプストンネル工事、名古屋駅工事及び品川駅工事について、あらかじめ建設会社を指名の上、技術的検討を先行させたのは、このような理由によるものであり、JR 東海としても、これらの建設会社がそれぞれの工事を受注することを見越していたと考えられる。

このように、中央新幹線工事のうち、技術的難易度の高い工事については、各工区の工事が公告される前の段階から、JR 東海の「仕切り」のもと、技術的検討を先行して行う建設会社が決まっていた。中央新幹線工事は、最終的には入札によって発注されることとなったが、技術的な検討を先行して行っていた建設会社が技術面でもコスト面でも他社よりも有利な立場にあり、自然と当該工事の受注に注力することとなった。他方、技術的検討を行っていなかった建設会社にとっては、人的・物的資源を費やして当該工事の受注を目指すことは、そもそも失敗に終わる可能性が高い上、仮に受注したとしても、予期せぬコストの発生や工期の遅延といったリスクを抱えることにもなりかねなかった。そのため、先行して技術的検討を行っている建設会社が存在する難工事については、技術的検討を行っていない建設会社にとっては、適正な見積額を算出しにくく、必然的に当該工事の受注を諦めたり、受注の優先順位を下げざるを得なかったりという状況が生じていた。

### 3. リニア中央新幹線談合事件の概要

#### 3-1. 概要

超電動リニアによる中央新幹線計画は、国が、全国新幹線鉄道整備法に基づいて、昭和 48 年以来進めてきたプロジェクトである。JR 東海は、平成 23 年 5 月に国土交通省から営業主・建設主体に指名され、平成 26 年 10 月には品川・名古屋間の工事実施計画の認可を受け、順次、中央新幹線工事の受注に係る入札手続を開始した。大手建設会社 4 社等は、かかる中央新幹線工事の受注に係る入札手続のうち、ターミナル駅である品川駅（北工区・南工区）及び名古屋駅（中央工区）<sup>2</sup>各工事の受注に係る入札手続に関して受注調

---

<sup>2</sup> 当初、名古屋駅中央工区として発件された案件は、その後、入札手続が不調に終わり、平成

整を行っていたとして、公訴提起された（本件起訴）。

### 3-2. 公訴事実<sup>3</sup>

被告会社<sup>4</sup>は、いずれも土木工事の請負業等を営む事業者であり、被告人 A は大成の常務執行役員土木営業本部副本部長、同 B は鹿島の土木営業本部副本部長の職にあり、それぞれの所属する被告会社の従業者として JR 東海が発注する中央新幹線に係る建設工事の受注等に関する業務に従事していたものであるが、被告人両名並びに被告会社・大林に所属して前記同様の業務に従事していた同 D 及び被告会社・清水に所属して前記同様の業務に従事していた E において、それぞれその所属する被告会社の他の従業者らと共に、それぞれその所属する被告会社の業務に関し、平成 26 年 4 月下旬頃から平成 27 年 8 月下旬頃までの間、東京都新宿区において、面談等の方法により、JR 東海が被告会社 4 社を指名して競争見積の方法により順次発注する品川駅・名古屋駅間の中央新幹線に係る地下開削工法によるターミナル駅新設工事について、受注予定事業者を決定すること及び当該受注予定事業者が受注できるような価格で見積りを行うことなどを合意した上、同合意に従って、前記ターミナル駅新設工事である品川駅新設（北工区）、品川駅新設（南工区）及び名古屋駅新設（中央工区）の各工事について、それぞれ受注予定事業者を決定し、当該各工事に係る競争見積において、見積書を JR 東海に提出する前に、受注予定事業者である被告会社が代表者となっている共同企業体の見積価格等に関する情報を、当該被告会社の従業者が他の被告会社の従業者に連絡するなどし、もって被告会社 4 社が共同して、前記ターミナル駅新設工事の受注に関し、相互にその事業活動を拘束し、遂行することにより、公共の利益に反して、前記ターミナル駅新設工事の受注に係る取引分野における競争を実質的に制限した、というものである（適用法条は独占禁止法 89 条 1 項 1 号、3 条、95 条 1 項 1 号、刑法 60 条である）。

### 3-3. 判決

#### 3-3-1. 平成 30 年 10 月 22 日東京地裁判決<sup>5</sup>

これは大林、清水に関するものである。判決では、検察官の公訴事実の主

---

28 年 3 月に中央東工区と中央西工区という 2 つの案件に分割された。

<sup>3</sup> 本節の記述に当たっては、「東海旅客鉄道株式会社が発注する中央新幹線に係る建設工事の受注調整に係る告発について」（平成 30 年 3 月 23 日、公正取引委員会）を参照・一部引用した。

<sup>4</sup> 大成、鹿島、大林及び清水の 4 社である。

<sup>5</sup> 平成 30 年（特わ）605 号。

張をほぼ全面的に認めた。大林に2億円、清水に1億8000万円の罰金の支払いを命じた。

量刑について裁判所は次のように判断している。

「リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき昭和48年に東京・大阪間を結ぶ基本計画路線として決定され、それ以降地形・地質等の調査や施設・車両の技術開発等が重ねられたものであり、先行開業する品川・名古屋間の総工事費が約5兆円を超え、本件後には早期の全線開業を実現すべく公的資金等の導入が決まるなど公共性が極めて高い国家的なプロジェクトである。その工事の一部をなす本件工事は、リニア中央新幹線に係る建設工事の中でも大規模かつ難易度の高い象徴的工事であり、その取引規模は、実際に契約締結に至った品川駅新設（北工区）及び品川駅新設（南工区）に限ってみても受注価格合計約507億円と高額である。

そのような工事の特性から、技術力、資金力等が豊富で年間完成工事高の上位のいわゆるスーパーゼネコンと呼ばれる被告会社ら4社が競争見積の候補者として指名され、事業者間の活発な価格競争が期待されていた。それにもかかわらず、被告会社ら4社は、その幹部職員らが、本件工事の受注予定事業者を決定しただけでなく、受注予定事業者が確実に十分な利益を見込んだ金額で受注できるように、自ら又は連絡役を介して、見積価格の連絡に加え、積算の基礎資料や見積価格の内訳が分かる資料を他社に提供し、内訳や単価をそろえるなどし、更にはnの予定価格と見積価格が乖離して条件変更等された後の再度の見積合わせでも見積価格の連絡等をしていた。本件犯行により、品川駅新設（北工区及び南工区）については、いずれも受注予定事業者を代表者とする工事共同企業体（JV）が契約締結に至った上、名古屋駅新設（中央工区）については、予算額と参考見積価格との乖離が大きく当初の指名競争見積手続が中止されている。

このように、本件犯行は、事業活動の相互拘束性が強く、また、限られた指名事業者の間ではあるが全社による受注調整によって競争を完全に排除したものであり、指名競争見積方式という手続上、価格交渉先に選定された後もnとの価格協議が控えているが、被告会社らは、当該価格協議に備えて、受注予定事業者が確実に高値で受注できるよう上記のとおり積算資料や主要工種の単価などについても周到に連絡しており、公正かつ自由な競争を大きく阻害するものであった。また、我が国のゼネコン業界のトップの一角を占める両被告会社が、国家的プロジェクトであるリニア中央新幹線に係る工事で違法な受注調整をしていたという点で、社会に与えた影響も大きいものがある。しかも、両被告会社は、これまでに、その職員が談合行為に関与して

処罰されているほか、平成19年には名古屋市発注の地下鉄工事に係る談合事件において法人として独占禁止法違反の罪により罰金刑に処せられており、今回、再び、その幹部職員らが談合に深く関与していることからすれば、両被告会社のいわゆる談合体質は根深いと言わざるを得ない」。

### 3-3-2. 令和3年3月1日東京地裁判決<sup>6</sup>

本判決では、大成と鹿島に対してそれぞれ罰金2億5千万円の支払いが命じられた。被告人（上記A、B）をそれぞれ懲役1年6月に処すると判示した<sup>7</sup>。

公判で、被告会社は中央新幹線工事のうち、技術的難易度の高い工事については、施工能力を有する建設会社がそもそも限定されており、また、JR東海の意向により、事実上受注業者が決定していたため、本件においては、独占禁止法違反の前提となる「競争」がそもそも存在していなかったという旨の主張を行った。

これに対して裁判所は、本件各工事の難易度・規模その他被告会社の主張する事情を踏まえても、本件各工事について見積り・施工が客観的に不可能であったとはいえず、この点によって独占禁止法上の競争性が失われるものではないというべきであると判示した。

また被告会社は各社の営業担当者が競合他社の担当者との間で、中央新幹線工事に関する情報交換を行っていたとしても、営業担当者には入札価格の決定権限が認められていないことから、各社と競合他社との間で意思の連絡や相互拘束があったとはいえず、独占禁止法に違反するものではないという旨の主張を行っている。

これに対して裁判所は、被告人（上記A、B）の立場・関与態様からすれば、被告人両名は、被告会社両社の本件各工事に係る指名競争見積手続に係る各行為に強い影響力を及ぼし得る立場にあり、また、実際に及ぼしたものであって、被告人両名等の行為が、被告会社等4社の本件ターミナル駅新設工事の受注に関して共同して相互にその事業活動を拘束し、遂行する行為に該当することは明らかであると判示した。

また市場画定について、公正取引委員会（公取委）による告発事実及び検察官の起訴事実は、「品川駅・名古屋駅間の中央新幹線に係る地下開削工法によるターミナル駅新設工事」を一定の取引分野とするものであるが、告発の

---

<sup>6</sup> 平成30年（特わ）605号。

<sup>7</sup> ただし、それぞれ3年間の執行猶予が付されている。

対象となった工事と、告発の対象とならなかった工事（例えば、南アルプストンネル新設工事等）とで、別個の市場が成立するののかも問題となる。競合他社との会合においても、品川駅工事及び名古屋駅工事とそれ以外の工事とを区別して話合われていないからである。

この点は、本件公判で正面から議論されていないようであるが、関連する議論として、被告会社の弁護人は、本件各工事は、いずれも1回限りの工事で、地域的な広がりや時間的継続性のない取引であり、駅工事であること以外に質的な共通点は全く存在せず、これらについて「一定の取引分野」が成立すると解することはできないと主張した。しかし、裁判所はそれを否定した。本件ターミナル駅新設工事には、前記のように工種が類似している複数の高難度の工事が含まれており、工事内容の共通性や規模の大きさに照らし、「一定の取引分野」が成立しているといえると判示した。

結論として、裁判所は次のように結論づけている。「本件犯行は、被告会社等4社が指名されて行われた指名競争見積手続において、その4社全てによって行われている上、参考見積書の提出段階から、見積価格の連絡のみならず、見積価格の内訳や主要工事の単価に至るまで連絡し、見積合せが不調となって条件が変更された〇〇〇工事の段階に至るまで手続の各段階において価格連絡を行い続けるものであった。また、各社の見積価格に差が付くように連絡をし合って受注予定事業者が確実に受注できるようにするなど徹底的な協力的行為を伴うものであった。以上によれば、本件犯行は、被告会社等4社の事業活動を相互に強く拘束するものであり、公正かつ自由な競争を大きく阻害するものであった」。

#### 4. 調達方式へのコミットメントの重要性：リニア中央新幹線談合の経済的メカニズム

##### 4.1 リニア中央新幹線工事における事前の投資と関係的契約

JR 東海が発注したリニア中央新幹線工事をめぐる談合事件の背景にあった経済的メカニズムを探るためには、リニア中央新幹線計画を構成する諸工事の計画——とりわけこうした工事計画の中でも極めて難度が高いとされてきた工事である品川・名古屋駅における大深度地下で行われる工事や3000m級の山脈を貫く南アルプストンネル工事——に着目することが有益である。これらの工事をめぐっては、高い技術力を有するとされるスーパーゼネコンを中心に、地質の調査やそれに基づく施工方法の検討、必要となる機器や資材の検討や積算の検討といった作業が、発注者である JR 東海との情報交換

を含めて、いくつかの建設企業が単独または共同で実際の入札前に行われてきた。これらの作業の一部については、JR 東海によって業務委託の形態で行われたものの、多くの作業はこうした作業に参加した建設企業の「持ち出し」の形で行われた。この種の作業に要した費用は無視できない程度に大きく、建設企業はこれらの工事をめぐる入札が行われる以前の段階で多大な投資を行ってきたのである<sup>8</sup>。

経済学的には、これらの投資活動が行われるためには、投資を行った各建設企業が投資を回収するのに十分な期待利益を実際の工事の受注を通じて享受することができなければならない。しかし、理論的観点からは前論文において詳しく論じたように<sup>9</sup>、個々の工事をめぐって通常の価格を中心とした入札が行われる場合には、こうした期待利得を建設企業が享受することは可能ではない。入札段階では事前に行われた投資に係る費用がサunkしている一方で、入札において期待されるレントが受注競争による入札額の減少を通じて消散することになるからである。

それ故、リニア中央新幹線の工事においては、事前投資の時点で建設企業が投資を回収するのに十分な期待利益を将来獲得できるような調達方法を、発注者がとることが予想されていたと推測することができよう。こうした調達方法の候補として、発注者・受注者間の関係的契約を通じた暗黙の了解が事前投資の時点で関係者間に形成されていたと見ることもできるかもしれない。以下では、事前投資の時点ではこの種の関係的契約が成立していたが、実際の入札時にはこの関係的契約にほころびが生じ、談合事件を引き起こす環境を形成するに至ったという立場から、この事件の背景を考察することにしてしよう。

関係的契約の理論においては、通常のオークション理論と同様に、発注者が受注者の参加制約や誘因両立制約を満たした上で、自らの利益を最大にするような調達方法を選択するとされる。一方で、関係的契約においては、(事前投資の効果を含めた)調達の成果が立証不可能であるような環境下で発注者がどのような調達方法を選択すべきかを考察する。調達の成果が立証不可能なときには、発注者は調達の成果の改善に寄与するような受注者の行動を促すインセンティブを付与する必要がある。この種のインセンティブ付与は、発注者・受注者間の長期的な関係を背景として競争を抑制するような調達方

---

<sup>8</sup> たとえば、株式会社大林組第三者委員会(2019 : p.22)によると、大林組は調査設計業務を請け負った品川駅新設工事において約 10 億円の事前検討費用(大林組持ち出し分)を要したという。

<sup>9</sup> 前論文 4 節を参照。

法を設計することで実現されるのである<sup>10</sup>。

具体的には、受注候補企業による事前投資の時点で、関係的契約が成立するためには、各受注候補企業が、

将来の工事受注を通じて獲得する利益の割引現在価値－投資費用  
＞関係的契約に参加しなかったときの外部機会の割引現在価値

の参加制約を満たす必要がある。この制約は、関係的契約が将来の受注時に十分な利益をもたらすものである限り、多くの受注候補企業にとってはさほど大きなものにはならなかったのではないかと考えられる。リニア中央新幹線工事は巨大な国家的ともいえるプロジェクトであり、この一連の工事——しかも極めて困難とされている工事——に参画することは、受注候補企業の技術力や評判を高めるために大きな魅力を持っているからである。

より重要な制約は、各受注候補企業が誘因両立条件、

関係的契約を遵守したときの投資費用控除後の期待利益の割引現在価値  
＞関係的契約を破棄したときに享受できる期待利益の割引現在価値

を満たす必要がある点である。この条件を考察する際、受注候補企業が関係的契約を破棄したときのペナルティのあり方が問題となる。しかし、事前投資に係る意思決定の時点では、関係的契約の破棄は事前投資を行わないことを意味することに注意すると、関係的契約の破棄が将来時点での受注の可能性を極めて低いものにすると考えることができよう。実際、事前の投資なしには地質の状態や採用する工法の検討等も行うことができず、極めて難度が高いとされてきた工事を施工することは事実上不可能となるからである。それ故、ここでも関係的契約が将来の受注時に十分な利益をもたらすものである限り、事前投資時点での誘因両立条件は満たされると考えることができるのである。

それ故、次に検討されるべき点は、将来の受注時に十分な利益を受注候補企業にもたらすような関係的契約が成立し得たか否かということになる。受注時に十分な利益をもたらすためには、(入札等を通じて)実際に受注が実現

---

<sup>10</sup> De Chiara (2020)、Albano et al. (2017)、Calzolari & Spagnolo (2009)は、調達の結果が立証不可能な性質を有する一方で、事前(De Chiara)ないしは事後(Albano et al., Calzolari & Spagnolo)の投資活動に依存する場合、関係的契約下では競争を制限するような調達方法が選択されうることを経験的事実から明らかにした。

できる可能性や受注時に享受する利潤が十分大きくなる必要がある。リニア中央新幹線に係る工事は、巻末の付表 1 においても示されるように、難工事とされる工事についても多くの工区に区分されており<sup>11</sup>、難工事を完工に導くことができる高い技術力を有する受注候補企業は限定されていたと考えられる。また、区分された各工区については、その工区に特有の(地質や予定されている工事の内容といった)条件が存在する。こうした条件下では、該当工区での事前の投資を積極的に行う企業が、工区に特有の条件に対応する方法をより深く学ぶことができ、事前の投資を行わない企業に比べて競争上優位な立場を得ることになる。こうした状況を熟知する受注候補企業は、事前の投資を積極的に行う企業が受注を実現する可能性を高めることを認識しながら、自らの事前投資を行おうと行動することになる。この結果、ある工区で事前投資を継続的に行う企業が受注を達成するであろうとする「汗かきルール」が形成される。実際、第 2 節でも言及したように、過去の近隣での工事施工実績といった歴史的な経緯をも踏まえながら、ある工区において事前投資を行う企業が「自然な形」で決まり、こうした企業が受注を実現するであろうとする期待が受注候補企業間に形成されてきたのである。こうした期待感、事前投資を行った工区における受注可能性を格段に大きくする効果をもたらし、将来の受注時に獲得される利益の期待値を増加させる役割を果たしたのである。

また、リニア中央新幹線工事においては、事前の投資を通じて蓄積される新たな知見が大きな外部効果をもたらした点にも注目する必要がある。とりわけ、難工事とされる品川・名古屋駅の大深度地下工事や南アルプストンネル工事においては、事前の投資を通じた探索を通じて初めて適切かつ効率的な工法等が明らかになり、これらの知見は同種の条件下で行われる工事にも応用可能なものであったから、その探索活動がもたらすプラスの外部効果は全ての受注候補企業にとって有益なものとなったと考えられる。実際、南アルプストンネル工事をめぐっては、発注者である JR 東海も参加する形で、受注候補企業による研究会(トンネル研究会)が組織され、この場で多くの技術的課題の解決方法や使用機材の検討、積算の方法等が議論された。こうした情報交換は、受注候補企業の効率的な工法の習得に寄与し、受注時に予想される利益を間接的な形で増加させる役割を持ったのである。

加えて、受注候補企業によって行われた事前投資を通じた探索活動は、発

---

<sup>11</sup> 付表 1 では、品川駅・名古屋駅に係る新設工事や南アルプストンネル工事等が複数の工区に区分され着工されている姿を見ることができる。また、前節で論じた談合事案に関連する工区において、他とは異なる入札方式が採用されていた点は示唆的である。

注者である JR 東海に対しても、大きなメリットをもたらしたと考えられる。レール敷設・鉄道施設や駅舎といった構築物に対しては JR 東海も深い技術的知見を保有しているが、難度の高いトンネル工事や大深度地下での工事については技術的蓄積が十分ではなく、これらの工事については受注候補企業の技術的蓄積が優っていたとされている。こうした状況下では、JR 東海と受注候補企業間で行われた種々の技術上の情報交換は、発注者である JR 東海にも強いプラスの外部効果をもたらしたといえよう。これらは、JR 東海が受注候補企業から行われた様々な技術上の提案や工事費用の評価を行う上で必要不可欠な情報であったし、この種の情報の蓄積を通じて発注者側の利益をも拡大させる役割を持っていたと考えることができるのである。

このようにみると、発注者である JR 東海は、事前投資を行う企業に対して、事前投資を行った工区に関して将来の受注機会が十分大きい受注者決定方法をとることを暗黙的に期待させる形で、各受注候補企業の参加条件や誘因整合条件を満たすような関係的契約が、事前投資の時点では成立していたと解釈することができよう。

#### 4.2 関係的契約の変容

リニア中央新幹線工事のような大型の建設工事においては、しばしば事前投資の時点と実際の入札の時点との間には長い時間的な経過が生じる。建設工事における事前投資の内容は当該工区の地質条件の探索であったり、工事を適切に実施するための工法研究であったりするから、その工区に特殊な性質を持っている。このため、事前投資に投下される投資費用は sunk cost となり、事後的には投資を行った受注候補企業が発注者に対して有する交渉力は著しく減殺されることになる。このため、発注者は事前投資が行われた後の時点においては、潜在的に上述の関係的契約を逸脱して自らの利益を拡大しようとするインセンティブを持つことになる。

それ故、関係的契約が実施されるためには、発注者による各工区に係る受注者の決定方法(入札方法)や予定価格のあり方等について、所期の方針を逸脱しないという強いコミットメントが行われることが必要不可欠である。そうしたコミットメントが行われないときには、受注候補企業は発注者による関係的契約の逸脱による不利益を恐れ、入札以前の段階での事前投資を行おうとしないからである。一方で、リニア中央新幹線の事例においては、事前投資の段階で各工区に係る受注者の決定方法や予定価格のあり方を決めるのに十分な情報を当事者は有していなかったものと考えられる。そうした状況において、発注者である JR 東海が受注候補企業と積極的な技術上の情報交

換を行ったことが、受注候補企業側からは発注者によるコミットメントと理解され、関係的契約が成立したものと推察される。

しかし、発注者によるコミットメントは、結果として関係的契約を維持するのに十分なものではなかった。関係的契約を維持することができなかった原因は2つあるように思われる。第一に、関係的契約は「暗黙の了解」の下で行われてきたが、発注者側の認識と受注候補者側の認識には微妙なずれがあったと考えられる点である。受注候補企業にとっては、関係的契約の下で、事前投資を通じて競争優位を獲得した工区については、随意契約等を通じて投資費用を回収することができるという期待感があった<sup>12</sup>。一方で、発注者側である JR 東海は公的なインフラストラクチャーを供給する企業であるが、一面において民間企業でもあり、入札を行おうとする時点においては、利潤を大きくする目的のために調達費用を極力抑えようとした<sup>13</sup>。このため、JR 東海には、受注者の決定方法(入札方法)や予定価格のあり方に対する不完全なコミットメントと相まって、関係的契約から逸脱する強いインセンティブが働くことになったのである。

第二に、難度の高いトンネル工事や大深度地下での工事について機能してきた技術上の情報交換によるプラスの外部効果が、入札を行おうとする時点では次第に減少してきたと考えられる点を指摘することができよう。長年にわたる技術上の情報交換は、発注者にとっても受注者の決定方法(入札方法)や予定価格のあり方に関する方針を決定する上で有益なものであったが、入札が行われる時点においては、こうした方針を決定するに十分な技術的蓄積が JR 東海側にもあったと考えられる。このため、発注者である JR 東海にとって、関係的契約を維持する意義が既に入札時点では失われていたのである。

この結果、前項で論じた品川・名古屋駅大深度地下工事や南アルプストンネル工事をめぐって形成されてきたとみられる関係的契約は、JR 東海による同工事に対する競争的入札を行う旨の意思決定を通じて破棄されたと考えられるのである。

#### 4.3 関係的契約の破棄とその効果

こうした発注者による関係的契約からの逸脱は、受注候補企業側にとってはホールドアップ問題の顕在化を意味することになった。入札を行おうとする時点における受注候補企業間の競争は、明らかにこれらの企業の工事施工

<sup>12</sup> たとえば、株式会社大林組第三者委員会(2019)、p.22 参照。

<sup>13</sup> JR 東海側の費用削減の方針と調達方法の決定の経過については、株式会社大林組第三者委員会(2019)、p.13-15 参照。

からの期待利益を減少させ、関係的契約下で期待されていた事前投資の費用を回収することを困難にさせるからである。それ故、受注候補企業は、過去に行いサンクしている投資費用の回収のための方策を模索することを余儀なくされたのである。

投資費用回収のための方策は、いくつかの形態で試みられた。一部の受注候補企業は、発注者である JR 東海側に、自らが事前投資を行い競争優位にあると推測できる工区に関して技術情報を提供する際に随意契約による発注を要請したとされる<sup>14</sup>。この方策は、受注候補企業が認識している関係的契約の遵守を発注者側に要求したものと理解することができる。しかし、関係的契約の内容に関する発注者側と受注候補企業側の認識のずれは、上述のように解消するには至らなかった。このため、受注候補企業は、事前投資の費用の回収を行う別途の方策を追求することになった。この場合、最も容易な方法は、受注候補企業側が関係的契約において期待していた「汗かきルール」に基づいて協調を行うことであった。そこには、独占禁止法上違法である各受注候補企業間で落札候補企業や入札価格に関する情報の交換を行うことが含まれていた。この協調行為が露見することとなり、リニア中央新幹線談合事件が明るみに出ることになったのである。

このように、関係的契約の観点から見ると、リニア中央新幹線談合事件の背後には、単に違法な受注者調整に係る企業間協調のみに焦点を当てたときには現れてこない問題が横たわっていることが分かる。大規模で難度の高いプロジェクトにおいては、しばしば種々の調査のために、施工に携わる受注者決定時点に先だって、多くの投資活動がなされる必要がある。リニア中央新幹線工事においても、難度の高い工区を中心にこの種の事前投資が受注候補企業によってなされたが、こうした事前投資が行われた背景には、これまで議論してきたような発注者・受注候補企業間での関係的契約があったものと理解できる。しかし、こうした関係的契約は、実際の受注者決定の時点においては、発注者側の関係的契約からの逸脱インセンティブのために破棄されることとなった。関係的契約の破棄は、受注候補企業側のホールドアップ問題の顕在化をもたらし、これが談合事件を引き起こす契機になったと考えられるのである。

談合事件を引き起こす契機となった関係的契約の破棄は、発注者による関係的契約への不完全なコミットメントにあったと考えられよう。難度の高い工事においては、将来の実際の工事を担当するのに適切な受注企業がどのよ

---

<sup>14</sup> 株式会社大林組第三者委員会(2019)、p.24 参照。

うな企業なのかという問題を評価する方法を事前に見出すことは困難である。とりわけ、地質条件の探査やそれに基づく適切な工法の検討といった作業が、適切な受注企業のあり方を評価する際にも必要不可欠であるときには、発注者の事前のコミットメントのあり方は大きな課題となり得るのである。リニア中央新幹線工事に関わる談合事件が示唆するように、発注者のコミットメントのあり方が、この種の工事に必要不可欠な事前投資の態様に大きく影響するからである。

## 5. 事前投資が必要不可欠な状況下における調達のある方

それ故、受注者の決定前に大きな事前の投資が必要不可欠な、不確実性が強い大規模な調達をめぐっては、発注者が受注者をどのように決定するのかという問題に対して、受注候補者が信じるに足るようなコミットメントを行うことが極めて重要であることが理解できる。こうしたコミットメントが適切に行われないうちは、品質を担保する上で不可欠となる事前投資が行われず、従って調達活動全体を適切に行うことが不可能となるからである。

これまで論じてきたリニア中央新幹線をめぐる調達は、品質を確保する上で事前投資が必要不可欠である性質を有していた。リニア中央新幹線工事をめぐっては、実際に多額の事前投資が行われてきたから、そのプロセスで発注者・受注候補企業間で暗黙のうちに形成された関係的契約とその維持は、この種のコミットメントの一つの方法であったと考えられよう。しかし、前節で見たように、コミットメントは結果として成功裡には行われず、発注者による関係的契約の破棄をもたらすことになった。リニア中央新幹線工事の事例においては、事前投資の時点では施工の内容や予定価格の算出といった調達内容を判断するうえで中心的な事項に係る情報が蓄積されていなかった点に注意する必要がある。こうした情報が欠如する状況下においては、発注者に関係的契約に厳格なコミットメントを求めることは極めて困難であるからである。

では、事前投資が必要不可欠であるが、事前投資の時点で関係的契約を形成するのに必要な情報が不足する状況下で、事前投資を促すのに十分な発注者・受注候補者のコミットメントを促すことはできないのであろうか。調達とは異なる文脈での研究ではあるが、Argyres, et al.(2020)による研究は、この点に対して一定の示唆を与えてくれるように思われる。Argyres らは、関係的契約の論理に基づいて、買い手・売り手間や買い手(売り手)間に強い外部効果が作用する際には、広い範囲での「協力」体制が望ましくなることを明ら

かにし、フランチャイズ・システムやプラットフォームがこの種の「協力」体制を作り出す役割を果たしていると主張した。フランチャイザーやプラットフォームは、この種のシステム全体の組織者としてコミットメントを行い、これがこれらのシステムに参加する関係者間に関係的契約と同様のインセンティブを付与しながら、外部効果を内部化することに寄与するのである。

同様に、事前投資が必要不可欠で、かつ投資の外部効果が期待される調達活動にとっての関係的契約に実効性をもたらすためには、発注者が組織者となるような何らかの緩やかな「組織化」が必要になるかもしれない。たとえば、新製品を開発・販売するために多数の特許権が関連する場合には、新製品に関連する特許権を有する企業が主導してパテントプール<sup>15</sup>を組織化し、市場の失敗を防止しようとする試みがなされることがある。調達活動における発注者についても、自らが強い利害を有する将来の調達活動に対して、事前投資を促すための何らかの「組織化」を図り、関係する当事者(受注候補企業)との間で情報を共有することを通じて、関係的契約の実効性を高めることができるのかもしれない。

パテントプールは、一般に、①契約交渉コストの低減（ワンストップライセンシング）、②紛争の回避、③アンチコモنزの悲劇の低減、といった点で、権利者・実施者双方にメリットをもたらす。組織化に伴う市場の失敗を防止しようとする試みの一例を紹介しよう。たとえば、自動車産業において、今後、CASE、すなわち、Connected（コネクティッド）、Autonomous/Automated（自動化）、Shared（シェアリング）、Electric（電動化）が大きな潮流となっていく中、自動車のコネクティビティはますます重要となっている。現在、モバイル通信規格について、コネクティッドカー等の IoT 分野に対して SEP ライセンスを行うパテントプール管理会社である Avanci<sup>16</sup>が、コネクティッドカーの製造にとって必要な 2G から 4G までの SEP のかなりの数を管理しており<sup>17</sup>、その存在は非常に大きなものとなっている。特に、通信技術が 5G に移行するにつれてその存在感はさらに高まることも予想される。そのことも背景に、2020 年 7 月に出された、Avanci に対する米司法省（DOJ）のビジ

<sup>15</sup> パテントプールとは、ある技術に権利を有する複数の者が、それぞれの所有する特許等又は特許等のライセンスをする権限を一定の企業体や組織体に集中し、当該企業体や組織体を通じてパテントプールの構成員等が必要なライセンスを受けるものをいう。

<sup>16</sup> 2016 年 9 月設立され、特に自動車業界において第 5 世代移動通信システム（5G）技術をライセンスするためのプラットフォームの運営組織である。https://www.avanci.com/ [2021 年 5 月 1 日閲覧]。

<sup>17</sup> ただし、Huawei、サムスン電子、LG エレクトロニクスといった SEP 宣言数上位企業は Avanci に未参画である。

ネス・レビュー・レター<sup>18</sup>では、Avanci の 5G プラットフォームは、自動車メーカーに対し、5G 技術のライセンスをワンストップで提供することにより、自動車のコネクティビティに関連した SEP をより効率的にライセンスできることや、Avanci が関連する SEP のライセンスについて、FRAND 料率に基づいたライセンス料を請求すると表明していること、競争上機微な情報の共有を防止するメカニズムを当該 5G プラットフォームの中に構築していること、等を理由に挙げて、5G プラットフォームが競争を阻害するおそれはないと結論付けた上で、パテントプールによるライセンス等を通じた技術情報の共有を認めている<sup>19</sup>。このようなビジネス・レビュー・レター制度は、組織化に伴うメリットを生かしつつデメリット（反競争性）を除去する点で参考に値しよう。

## 6. 結語

本稿では、リニア中央新幹線工事をめぐって摘発された大手ゼネコン 4 社による談合事件を取り上げ、この協調行動の背景にあったメカニズムを関係的契約理論の観点から探ってきた。そこでは、受注候補企業が行った事前の投資時点では、発注者・受注候補企業間に暗黙的な関係的契約が成立していたものの、発注者である JR 東海の関係的契約からの逸脱インセンティブが受注者決定の段階では非常に強かったために関係的契約が破棄されることになったことを明らかにしてきた。また、関係的契約の破棄が、結果として違法な協調行為につながったことを論じてきた。こうしたリニア中央新幹線談合事件の議論は、発注者の受注者決定ルールに対する事前のコミットメントが極めて重要な役割を演じることを示しているのである。

しかし、現実には受注者決定ルールに対する事前のコミットメントは、とりわけ大規模で複雑な調達案件については容易なことではない。この種の調達については、発注者のコミットメントが必要となる事前の段階では、調達の内容自体に関する技術的な情報が必ずしも明らかにはなっていないからである。こうした点は、事前のコミットメントを行う方策について、従来の入札(受注者決定)ルールの策定だけでは不十分となる可能性を示唆しているように思われる。前節で論じたように、発注者が調達に関与する関係者間の何

---

<sup>18</sup> DOJ, Response to the Avanci LLC's Request for a Business Review Letter (July 28, 2020). <https://www.justice.gov/atr/page/file/1298626/download> 2021 年 5 月 1 日閲覧]。

<sup>19</sup> ただし、Avanci の 5G プラットフォームの実際の運用が今後反競争の目的ないし効果をもつものと判明した場合には、反トラスト法に基づき異議を唱える権利を DOJ は留保している。

らかの組織化を行うことによって事前のコミットメントを行う必要があるのかもしれない。

一方、組織化を行うか否かは別にして、発注者による事前のコミットメントを実施する上で、技術的な情報や調達情報に関する透明性を確保することも重要である。現実には、特に公的な性格を持つ民間事業者を中心として、これらの技術的な情報や調達情報に係る情報公開は十分に行われているとはいえない状況にある。この種の情報公開もまたコミットメントの実効性を確保する上で重要な要素となるのである。

大規模で複雑な調達案件をめぐる、発注者による事前のコミットメントのあり方はまだまだ未解明な点が数多く残されている。これらの残された課題の解明については他日を期したい。

付表 1 リニア中央新幹線出件工事

| 出件日         | 発注者  | 工区                        | 入札方式   | 受注者                | 資料                  |
|-------------|------|---------------------------|--------|--------------------|---------------------|
| 2014年12月25日 | JR東海 | 品川駅新設南工区                  | 指名見積   | 大林・東亜建設・熊谷JV       | 調査報告書               |
| 2014年12月25日 | JR東海 | 品川駅新設北工区                  | 指名見積   | 清水・名工・三井住友建設JV     | 調査報告書               |
| 2015年03月13日 | JR東海 | 南アルプストンネル新設山梨工区           | 公募見積   | 大成・佐藤・銭高JV         | 建設工業新聞(2015.8.31)   |
| 2015年04月24日 | JR東海 | 名古屋駅新設中央工区                | 指名見積   | 不調                 | 調査報告書               |
| 2015年05月07日 | JR東海 | 品川駅新設八つ山(非開削)工区           | 指名見積   | 安藤ハザマ              | 建設工業新聞(2016.5.27)   |
| 2015年05月29日 | JR東海 | 名城非常口新設                   | 公募見積   | 大林・戸田・JR東海建設JV     | 建設工業新聞(2016.4.7)    |
| 2015年08月03日 | JR東海 | 南アルプストンネル新設長野工区           | 公募見積   | 鹿島・飛鳥・フジタJV        | 建設工業新聞(2016.2.10)   |
| 2015年08月31日 | JR東海 | 北品川非常口及び変電施設新設            | 公募見積   | 清水・鴻池・竹中土木・名工JV    | 建設工業新聞(2016.4.25)   |
| 2015年10月02日 | JR東海 | 東百合丘非常口新設                 | 公募見積   | 大林・フジタ・大木JV        | 建設工業新聞(2016.11.10)  |
| 2016年01月05日 | JR東海 | 坂下非常口新設                   | 公募見積   | 前田建設               | 建設工業新聞(2016.10.13)  |
| 2016年01月12日 | JRTT | 小野路非常口他                   | 一般競争入札 | 鹿島・オリエンタル白石・鉄建JV   | 建通新聞(2016.4.26)     |
| 2016年01月25日 | JR東海 | 第四南巨摩トンネル新設(西工区)          | 公募見積   | 西松・青木あすなろ・岩田地崎JV   | 建設工業新聞(2016.7.21)   |
| 2016年02月01日 | JR東海 | 日吉トンネル新設                  | 公募見積   | 清水・大日本土木・青木あすなろJV  | 岐阜県HP「リニア中央新幹線工事情報」 |
| 2016年03月10日 | JR東海 | 名古屋駅新設中央東工区               | 特命随意   | JR東海建設・前田・シーエヌ建設JV | 調査報告書               |
| 2016年03月10日 | JR東海 | 名古屋駅新設中央西工区               | 指名見積   | 大林・JR東海建設・前田JV     | 調査報告書               |
| 2016年04月04日 | JR東海 | 主要地方道松川インター大鹿道路トンネル新設四徳工区 | 公募見積   | 戸田・吉川建設JV          | 建設工業新聞(2016.7.21)   |
| 2016年04月04日 | JR東海 | 主要地方道松川インター大鹿道路トンネル新設西下工区 | 公募見積   | 熊谷・神橋建設JV          | 建設工業新聞(2016.7.21)   |
| 2016年04月13日 | JRTT | 中央アルプストンネル山口              | 一般競争入札 | 鹿島・日本国土開発・吉川建設JV   | 建設工業新聞(2016.12.20)  |
| 2016年04月18日 | JR東海 | 伊那山地トンネル新設坂島工区            | 公募見積   | 清水・大日本土木JV         | 建設工業新聞(2016.9.30)   |
| 2016年04月25日 | JR東海 | 梶ヶ谷非常口及び資材搬入口新設           | 公募見積   | 西松・五洋・青木あすなろJV     | 建通新聞(2017.2.6)      |
| 2016年09月21日 | JRTT | 中央アルプストンネル松川              | 一般競争入札 | 戸田・あおみ建設・矢作建設JV    | 建設工業新聞(2016.12.20)  |
| 2017年02月24日 | JR東海 | 伊那山地トンネル新設青木川工区           | 公募見積   | 飛鳥・奥村組土木興業JV       | 建通新聞(2017.8.17)     |
| 2017年02月28日 | JR東海 | 第一中京圏トンネル新設西尾工区           | 公募見積   | 大成・日本国土開発・JR東海建設JV | 建通新聞(2017.9.6)      |
| 2017年06月07日 | JR東海 | 南アルプストンネル新設静岡工区           | 公募見積   | 大成・佐藤工業JV          | 建設工業新聞(2017.11.16)  |
| 2017年06月07日 | JR東海 | 静岡県内導水路トンネル新設             | 公募見積   | 大成・佐藤工業・大豊JV       | 建設工業新聞(2017.10.18)  |
| 2017年08月03日 | JR東海 | 等々力非常口新設                  | 公募見積   | 清水・竹中土木・東亜建設JV     | 建通新聞(2018.6.11)     |
| 2017年08月31日 | JR東海 | 東雪谷非常口新設                  | 公募見積   | 熊谷・大豊建設JV          | 建設工業新聞(2018.1.19)   |
| 2017年10月02日 | JR東海 | 勝川非常口新設                   | 公募見積   | フジタ                | 建通新聞(2018.9.6)      |
| 2017年10月24日 | JR東海 | 国道16号交差点トンネル新設            | 公募見積   | 奥村組                | 建通新聞(2018.7.30)     |
| 2017年10月31日 | JR東海 | 第一首都圏トンネル新設北品川工区          | 公募見積   | 熊谷・大豊・徳倉建設JV       | 建設工業新聞(2018.4.16)   |
| 2017年10月31日 | JR東海 | 第一中京圏トンネル新設坂下西工区          | 公募見積   | 安藤ハザマ・不動テトラ・福田組JV  | 建通新聞(2018.6.13)     |
| 2017年11月01日 | JR東海 | 第一中京圏トンネル新設大森工区           | 公募見積   | 熊谷・青協建設JV          | 建設工業新聞(2018.4.16)   |
| 2017年11月20日 | JR東海 | 神領非常口新設                   | 公募見積   | 安藤ハザマ・不動テトラJV      | 建通新聞(2018.6.13)     |

(注1) 本付表は、株式会社大林組第三者委員会(2019)、pp.16-17 記載の出件工事リストに基づいて作成したものである。

(注2) 資料欄の調査報告書は、株式会社大林組第三者委員会(2019)である。

(注3) 発注者欄 JRTT による3件の入札は、JR 東海が鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)に委託して行った入札であり、いずれも WTO 協定上の案件として一般競争入札によって受注者が決定され、受注額は小野路非常口他で 100 億 9800 万円、中央アルプストンネル山口で 137 億 9599 万円、中央アルプストンネル松川で 191 億 8000 万円となっている。その他の JR 東海による発注案件の受注額は非公表となっている。

## 参考文献

- Albano, G.L., Berardino, C. & A. Lozzi. (2017), “Public Procurement with Unverifiable Quality: The Case for Discriminatory Competitive Procedures,” *Journal of Public Economics*, vol.145: pp.14-26.
- Argyres, N., Bercovitz, J. & G. Zanmarone. (2020), “The Role of Relationship scope in sustaining Relational Contracts in Interfirm Network,” *Strategic Management Journal*, vol.41: pp.222-245.
- Calzolari, G., G. Spagnolo (2009) “Relational Contract and Competitive Screening,” *CEPR Discussion Paper Series*, No. 7434.
- De Chiara, A. (2020) “Precontractual investment and modes of procurement,” *European Economic Review*, vol. 124, 103404.
- 株式会社大林組第三者委員会(2019)『調査報告書(開示版)』(available at [https://www.obayashi.co.jp/news/upload/img/news20190131\\_1.pdf](https://www.obayashi.co.jp/news/upload/img/news20190131_1.pdf), 2021 年 7 月 2 日閲覧)
- 公取委命令令和 2 年 12 月 22 日・令和 2 年(措)第 10 号・令和 2 年(納)第 3 号〔JR 東海発注リニア中央新幹線関係工事〕
- 公正取引委員会(2018)「東海旅客鉄道株式会社が発注する中央新幹線に係る建設工事の受注調整に係る告発について」
- 東京地判平成 30 年 10 月 22 日・平成 30 年(特わ)605 号〔JR 東海発注リニア中央新幹線関係工事刑事事件判決(大林・清水)〕審決集 65 巻第 2 分冊 443 頁
- 東京地判令和 3 年 3 月 1 日・平成 30 年(特わ)605 号〔JR 東海発注リニア中央新幹線関係工事刑事事件判決(大成・鹿島)〕

## 謝辞

本論文の執筆に当たって、高重迎氏、森谷分利氏及び中国・河南財經政法大学で開催された研究会の参加者各位に貴重なコメントをいただいた。また、本研究は神戸市外国語大学 Research Project B 及び鹿島学術振興財団(林)による研究助成の成果の一部である。コメント及び研究助成に対して、記して感謝申し上げたい。

Keywords: リニア中央新幹線 談合 関係的契約

Keywords: Linear Chuo Shinkansen, Bid rigging, Relational Contract