



2026年3月6日

各 位

会社名 株式会社 サンウェルズ
代表者名 代表取締役社長 苗代亮達
(コード番号：9229 東証プライム市場)
問合せ先 コーポレート本部 IR担当
(TEL. 076-272-8982)

外部弁護士からの調査報告書の受領に関するお知らせ

当社は、2026年1月16日付「監査等委員会による外部弁護士への社内調査の委嘱に関するお知らせ」にて公表いたしましたとおり、当社がグロース市場の上場審査時等に外部機関に提出した審査用資料等において、役員の社有車の利用状況等に関する説明が事実と異なっていたのではないかとの指摘（以下「本件」といいます。）を受け、当社監査等委員会は、当社から独立した立場を有する桜大橋法律事務所の川畑大弁護士に対し、本件の事実関係等の調査（以下「本調査」といいます。）、原因分析及び再発防止策の検討を委嘱し、客観性のある実態調査を行ってまいりました。

そして、桜大橋法律事務所より、2026年2月25日に調査報告書を受領し、本日調査報告書（開示版）を受領するとともに、取締役会において再発防止策を決議いたしましたので、下記のとおりお知らせいたします。

当社施設の利用者様及びそのご家族、株主並びに投資家の皆様をはじめとする関係者の皆様には、多大なるご迷惑とご心配をおかけしておりますことを改めて深くお詫び申し上げます。当社は、今回の事態に至ったことを深く反省し、全役職員が一丸となり、信頼の回復に努めてまいります。

記

1. 本調査結果について

本調査結果につきましては、添付の「調査報告書（開示版）」（以下「本調査報告書」といいます。）をご覧ください。

なお、本調査報告書における主な認定内容の要旨は以下のとおりです。

(1) 事実関係について

2022年3月時点において、役員に支給されていた社有車は、金沢に配置されていた車両1台に加え、東京に配置されていた車両1台の合計2台であり、当時当社が提出した回答書における社有車の台数の記載との間に齟齬が認められました。

なお、社長以外の役員に社有車が支給されていた事実は認められておりません。

(2) 社有車の管理記録について

金沢の社有車について作成されていた車両管理日報には、通勤や会食等の利用に関する記載が十分に反映されていない例が確認され、記録として必ずしも完全に正確なものとは言い難い状況が認められました。

(3) 故意性について

本調査の結果、当時提出された回答書の内容に事実との齟齬が認められる点はあるものの、作成者が当時の認識に反する内容を意図的に記載したものとまでは認められない旨の認定がなされています。

また、本調査報告書につきましては、個人情報及び機密情報保護等の観点から、部分的な非開示措置を施しております。

2. 再発防止策について

当社は、本調査報告書において指摘された社有車管理体制の不備を真摯に受け止め、再発防止を図るため、次の取組みを実施してまいります。

(1) 東京本社における管理体制の明確化

東京本社の管理者は、東京本社に常駐する社長を除く最上位の管理職が担い、社有車を含む東京本社全般の管理責任を負う体制といたします。さらに、東京本社において現地での実態把握・記録・点検を確実に実施するため、総務業務を担う人員を配置し、総務機能を整備いたします。これにより、現地での実態把握と適正な運用を一層徹底してまいります。

(2) 社有車の支給ルールの全面的見直し

特定の役員に対する社有車の支給は今後原則として禁止いたします。なお、現在リース契約中の金沢レクサスについては2026年3月末までに手放すこととしており、これにより特定の役員への支給車両はすべて廃止されます。

(3) 上場審査関連資料作成プロセスの厳格化

上場審査資料等外部への提出資料について、管理部門におけるダブルチェック体制を構築し、重要事項については監査等委員会へ事前に報告するとともに、経営陣の説明責任を明確化し、正確な情報開示を行ってまいります。

これらの再発防止策を着実に実行し、社有車管理の適正化およびコンプライアンス体制の一層の強化に努めてまいります。

以上

株式会社サンウェルズ

監査等委員会

御中

調査報告書 (開示版)

2026年3月6日

桜大橋法律事務所

弁護士 川畑 大

弁護士 宇田川敦史

弁護士 江藤 里恵

目次

1 調査の目的・経緯	1
2 調査体制	1
(1) 調査担当弁護士	1
(2) 事務局	1
3 本調査の期間	1
4 本調査の方法	2
(1) 関係資料の精査	2
(2) 関係者に対するヒアリング調査	2
(3) カーナビゲーションの走行履歴、位置情報の取得について	2
(4) 2022年3月当時の社長、上野氏、A氏の業務用メール及びLINEデータの確認	3
5 本調査の前提条件・限界	3
第2 前提となる事実	4
1 当社の概要	4
(1) 事業内容	4
(2) 株主構成	4
(3) ガバナンス体制	4
2 グロース上場に至るまでの経緯及び申請時に提出した書類	4
(1) 上場に至るまでの経緯（概要）	4
(2) グロース上場申請時に提出した書類の概要	5
3 本件回答書1及び2について	5
(1) 本件回答書1の前提となった取引所からの質問内容	5
(2) 本件回答書1の記載内容	5
(3) 本件回答書2の前提となった取引所からの質問内容	6
(4) 本件回答書2の記載内容	6
(5) 日比谷パーク法律事務所における調査結果の概要	6
(6) (5)の調査結果を踏まえ、外部機関から指摘された疑義の内容	7
4 社有車輛管理規程について	7
(1) 社有車輛管理規程の制定	7
(2) 本件規程の改訂	7
第3 2022年3月17日当時、金沢レクサスの他に特定の役員に支給されていた社有車があったかに関する調査の結果	8
1 特定の役員に支給されていた社有車であるか否かの判断基準	8
(1) 総論	8
(2) 判断基準について	8
2 調査の方針及び収集した調査資料	8
(1) 2022年3月の当社の社有車の契約状況・管理状況を基にした調査方針	8
(2) 収集した調査資料について	9
(3) 小括	10
3 調査の結果	10
(1) 大阪のアルファードについて	10

(2) 福岡のアルファードについて.....	10
(3) 東京のアルファードについて.....	11
(4) 社長以外の役員に社有車が支給されていたか否かについて.....	12
(5) 小括	12
第4 本件回答書1作成当時の金沢のレクサスの車両管理日報の記載内容が正しいか否かについて	12
1 調査方針及び収集した調査資料	12
2 調査結果	12
(1) 検討	12
(2) 小括	13
第5 本件回答書1において事実に齟齬する点が生じた経緯及び正確性が不十分な金沢レクサスの車両管理日報を添付した経緯並びにその原因（本件回答書1の作成経緯）について 14	14
1 調査方針及び収集した調査資料	14
2 調査の結果	14
(1) 監査法人からのショートレビューにおける社有車の管理に関する指摘内容.....	14
(2) 上場準備時の主幹事証券からの指摘内容並びに本件規程の作成及び改訂の経緯..	14
(3) 取引所から本件質問1を受領してから本件回答書1を作成するまでの経緯.....	16
(4) A氏が回答書を作成するにあたり認識していた内容.....	17
(5) 上野氏が本件回答書1の作成に関与した際の認識.....	18
(6) 金沢レクサスの運転管理日報の提出時のA氏及び上野氏の認識について.....	19
3 小括	19
第6 原因分析及び再発防止策の提言	19
1 原因分析	19
(1) 社有車の管理責任者の意識及び本件規程に従った社有車の管理の不徹底の問題..	19
(2) 社有車の東京本社における管理体制に関する問題.....	20
2 再発防止策の提言	20
(1) 上野氏に対する社有車等の管理に関する意識改革.....	20
(2) 東京本社における総務業務を担う人員の配置により社有車の管理を徹底させること2	
1	
(3) 特定の役員に社有車を保管させるなどして管理・支配させることの禁止.....	21
3 結語	22

第1 本調査の概要

1 調査の目的・経緯

株式会社サンウェルズ（以下「**当社**」という。）は、当社が契約していた運転代行会社のサービスについて、当社代表取締役社長（以下「**社長**」という。）が私的目的で利用していたこと等の疑いに関する調査（以下「**前回調査**」という。）を外部の弁護士を起用して行ったところ、当該調査の過程において、社長が東京の社有車も業務に使用していることが判明した。このような調査の結果を受け、外部機関から、当社が上場申請時に日本取引所自主規制法人（以下「**取引所**」という。）に提出した「役員に割り当てられた社有車が金沢に所在の社有車1台である」という趣旨の回答内容と齟齬が生じるのではないかとの疑義（以下「**本件疑義**」という。）を指摘された。

これを受けて、当社監査等委員会は、2026年1月、独立した立場の外部弁護士に依頼して、本件疑義について調査を行うこととした。

具体的な外部弁護士に対する調査の委嘱事項は、①当社が2022年3月17日付けで**取引所**に提出した回答書（以下「**本件回答書1**」という。）4(57)①～③記載の内容、当社が2022年3月31日付けで取引所に提出した回答書（以下「**本件回答書2**」という。）1(13)記載の内容、及び、回答に至る経緯を客観的に整理・検証し、事実と齟齬する内容が含まれているか、②回答内容が事実と齟齬することが判明した場合、その正確な内容、③①の回答内容に事実と齟齬が生じた場合、齟齬が生じたことの原因分析及び再発防止策の再度の精査・検討、である。

本報告書は、本調査の結果及び原因分析・再発防止策について報告するものである。

2 調査体制

当社監査等委員会は、以下の体制で本調査を実施することとした。

(1) 調査担当弁護士

弁護士 川畑 大（桜大橋法律事務所 弁護士）
弁護士 宇田川敦史（桜大橋法律事務所 弁護士）
弁護士 江藤 里恵（桜大橋法律事務所 弁護士）

(2) 事務局

当職らは、当社のリスク・コンプライアンス部の従業員らを事務局とし、資料等の収集・分析、デジタルフォレンジックの対象となるデータの保全、データの整理、インタビューの日程調整その他の事務を行わせた。

3 本調査の期間

当職らは、2026年1月16日から同年2月25日までの間、本調査を実施した。

4 本調査の方法

(1) 関係資料の精査

当職らは、当社より2019年から2022年3月当時の以下の資料を可能な限り収集し、その内容を精査・検討した。

- ①当社のグロース市場への上場申請時に取引所に提出した回答書、その添付書類
- ②当社が同市場に上場するための準備を行っていた期間に、監査法人及び主幹事証券会社から受領した資料
- ③当社の社有車に関する管理規程、車両管理日報、社有車の車検証などの社有車の管理のために保存されていた資料
- ④運転代行会社との契約書、請求書等
- ⑤社長、回答書の作成に関与した役員、従業員の業務用メール、LINEのデータ

(2) 関係者に対するヒアリング調査

当職らは、当社の業務執行を行っていた取締役及び元従業員の合計6名に対して、下記記載の個別のヒアリングを実施し、必要に応じ当該役職員らから本調査に必要な資料を収集し、それらを精査・検討した。

記

No.	実施日	対象者
1	2026年1月30日	B
2	2026年2月2日	C
3	2026年2月3日	D
4	2026年2月5日	元総務部従業員（退職済）
5	2026年2月6日	上野英一
6	2026年2月10日	上野英一
7	2026年2月13日	苗代亮達

(3) カーナビゲーションの走行履歴、位置情報の取得について

後述するとおり本件回答書1及び本件回答書2（以下本件回答書1及び本件回答書2を総称して「**本件回答書1及び2**」という。）に記載された内容が事実に違反しているか否かを検討するため、本件回答書1及び2に記載された金沢本社にて保管されていたレクサス（登録番号：金沢330 ち 1165）（以下「**金沢レクサス**」という。）以外に、特定の取締役に対し支給された社有車の有無を調査する必要があった。

そこで、当職らは、2022年3月当時、当社が所有又はリース契約を締結していた社有車のうち、後述する対象車両について、当時の使用状況を明らかにするため、専門業者に依頼し、当該車両の走行履歴及び位置情報を取得できないか試みたが、調査期間中に走行履歴及び位置情報を取得することはできなかった。

(4) 2022年3月当時の社長、上野氏、A氏の業務用メール及びLINEデータの確認

当職らは、本件回答書1及び2の作成等に携わった元従業員であるA氏（以下「A氏」という。）を対象に、当社から貸与されたPCを保全・収集し、その保全・収集したデータのうち、メール及び添付ファイルに対しては、削除ファイルの復元や重複の排除等を含む処理（プロセッシング作業）を行った。

また、2025年2月7日付けの調査報告書記載の調査において、当該調査を行う目的達成のため必要な情報を有している可能性がある当社の役職員らを対象として、LINEWORKS株式会社が提供するコミュニケーションツール（以下「LINE WORKS」という。）のメール及びチャット、当社から貸与されたPC及び業務上利用するモバイル端末のデータ、並びに、サーバーメールを保全・収集していた。当該データのうち、メール及び添付ファイルに対しては、2025年2月調査時点で、プロセッシング作業が行われ、当社は、当該処理を行った後のデータを保管していた。当該データの中には、本件回答書1及び2の作成に携わった上野英一氏（以下「上野氏」という。）が取引所への上場準備のため主幹事証券らとやり取りをし始めた時期から、本件回答書1及び2の作成を行った時期（2019年6月～2022年3月）のメール、前回調査を経て金沢レクサス以外にも社有車を支給されている可能性があるとして指摘されていた社長のメール、LINEデータ（LINE WORKSのデータではなく、通常のLINEデータである。）も含まれていた。

このようなメールデータについては、レビュープラットフォームに展開した上でのキーワード検索等による絞り込みを行い、合計2802件のレビューを実施した。また、社長の通常のLINEデータについては、エクセルファイルに直接展開し、レビューを実施した。

なお、A氏、上野氏及び社長の3名に関し、本件回答書1及び2の作成時期である2022年3月以前のLINE WORKSのデータの保全・収集も試みたが、その保存期間は、いずれも過ぎていたため、保全・収集することはできなかった。

5 本調査の前提条件・限界

本報告書は、限られた時間及び条件の下において、必要な調査を実施し、その結果をまとめたものであり、今後の調査において新たな事実等が判明した場合には、本報告書の結論等が変わる可能性があることは否定できない。また、本報告書は、当社監査等委員会における検討のための参考となることも想定しているが、将来的な民事事件その他の訴訟等における裁判所や関係当局等の判断を保証するものではない。

第2 前提となる事実

1 当社の概要

(1) 事業内容

当社は、代表取締役の苗代亮達氏が、自身の闘病経験から「病気や障害を持つ方をサポートしたい」との思いで2006年に石川県金沢市で創業した。当初は石川県内を中心にデイサービスやグループホームを展開していたが、2018年よりパーキンソン病（PD）専門フロアを開設し、現在は中核事業「PDハウス」を全国に40施設以上展開している。PDハウスでは、専門医と連携したリハビリや24時間体制の訪問看護・服薬管理を提供し、看取りまで対応可能な体制を構築している。2022年にグロース市場へ上場、2024年にはプライム市場への区分変更を果たしている。

(2) 株主構成

当社の株主構成は、2025年9月30日時点で、創業家及びその関連会社が主要なシェアを占める構造となっている。筆頭株主は創業者であり現代表取締役社長の苗代亮達氏の資産管理会社である株式会社杏であり、苗代亮達氏の持株を合わせると、発行済株式の過半数を保有している。また、信託銀行等の機関投資家も上位株主に名を連ねており、市場区分がプライム市場（現在はスタンダード市場への変更申請準備中）であった経緯から、国内外の投資家が一定割合を占める構成となっている。

(3) ガバナンス体制

当社は、2019年5月頃から上場に向けた準備を開始した。社内の内部統制構築、及び主幹事証券会社や監査法人との連絡調整を担うIPO事務局は、当時、E氏（経営企画部長）、F氏（経理課長）、A氏（総務課長）の3名が務めていた。

E氏は他社での上場準備経験を有し、当社においても当該業務を主導していたが、2021年10月15日付で退職した。同時期にF氏も退職したため、以降のIPO事務局は、E氏の後任である上野氏が統括し、F氏の後任としてG氏が実務に従事している。

後述する取引所に提出した本件回答書1及び2の作成に関しては、A氏が作成を担当し、上野氏（当時：取締役総務経理部長）が上席確認を行っている。

2 グロース上場に至るまでの経緯及び申請時に提出した書類

(1) 上場に至るまでの経緯（概要）

当社は、有限責任監査法人トーマツ（以下「監査法人」という。）との間で、株式公開に向けた課題調査業務の委託を目的として調査業務委託契約を締結し、2014年4月「株式公開のための課題調査報告書（ショートレビュー報告書）」を受領した。

その後、2019年5月頃、野村証券株式会社（以下「主幹事証券」という。）との間で、上場準備に関する指導及び助言を受けることを目的としてアドバイザー契約を締

結した。当社は、同契約に基づき主幹事証券より提供された課題改善管理表等に基づき、社内規程の整備や内部統制の構築など、上場準備作業を推進した。

その後、2021年頃、主幹事証券による引受審査を受け、質問事項への回答及び指摘事項の改善を通じて、上場準備作業を推進した。

当社は、2022年3月4日、取引所にグロース市場への上場申請を行い、同年5月23日まで取引所による上場審査を受けた。その結果、同月23日に上場承認を得て、同年6月27日、取引所グロース市場に上場した。

(2) グロース上場申請時に提出した書類の概要

当社は、2022年3月4日、グロース市場への上場に際し、取引所に対し、有価証券新規上場申請書、新規上場申請に係る宣誓書等の書類を提出した。当社は、当該書類の提出後、同月9日、同月24日、及び同年4月5日に、取引所から上場に向けた質問を受け、これらに対し、本件回答書1及び2を含めた回答書及びその裏付けとなる添付書類を提出した。

3 本件回答書1及び2について

(1) 本件回答書1の前提となった取引所からの質問内容

取引所は、2022年3月9日、当社に対し「4. 役員・株主の状況について (57) 社有車について」の中で、①社有車管理台帳を提示のうえ、現在の社有車の稼働状況（利用施設、台数、対象者、役員への割当状況等）と管理方法の説明と社有車の私的利用を防止するための仕組みについての説明、②社有車利用のある役員の直近3か月分の運転日報（以下「車両管理日報」という。）の提示等を求める内容の質問をした（①及び②を合わせて以下「本件質問1」という。）。

(2) 本件回答書1の記載内容

当社は、本件質問1に対して、2022年3月17日、本件回答書1の中で次のとおり回答した。

①2022年3月当時、社有車は80台稼働しており、社有車輛管理規程を定めて管理しており、業務での使用を目的として役員及び社員（従業員）に適用し、私用での使用・社外への貸与は禁止している、ただし、役員では社長のみ業務用として社有車1台を支給していることを回答した。

また、管理方法については、全社有車の車両管理日報を記入し、年1回総務課で回収、チェックをしていること、社有車の鍵は金庫又は鍵のかかるキャビネットにて保管していること等を回答した。

さらに、社有車の私的利用の防止の仕組みとして、社長については車両管理日報に運転前と運転後の走行距離・訪問先を記入し、車両管理者が確認していること等を回答した。

そして、②社有車利用のある役員の当時の直近3か月分の車両管理日報として、2021年12月から2022年2月までの金沢レクサスの車両管理日報を提出した。

(3) 本件回答書2の前提となった取引所からの質問内容

取引所は、2022年3月24日、当社に対し、本件質問1にかかるヒアリングの回答を前提に、2022年2月26日における当時の社長の社有車の利用目的と、同社長の社有車の鍵のみ個人保管としている合理的理由を質問した（以下「**本件質問2**」という。）。

(4) 本件回答書2の記載内容

当社は、本件質問2に対して、2022年3月31日、本件回答書2の中で次のとおり回答した。

2022年2月26日、社長は金沢本社でPDハウスの集客に関する会議に参加するために社有車を使用したこと、当時、社有車のうち役員専有車は社長のみとなっているが、商談や会議出席等の業務における移動が休日となる場合もあるため社長が社有車の鍵を保管していたこと、石川県内の公共交通機関が発達していないため通勤の利便性を高める目的もあることを回答した。

また、会社の資産管理を徹底し、公私混同となる利用を防止するため、2022年4月1日より社長の社有車の鍵も金沢支社で保管・管理することにした旨を回答した。

(5) 日比谷パーク法律事務所における調査結果の概要

当社は、社長の利用を目的としてフェニックスジャパングループ株式会社（以下「**運転代行会社**」という。）に対して自家用自動車運転業務等を委託していたところ、運転代行会社から当社宛に発行された請求書を端緒に、社長の私的目的での運転代行会社のサービス（以下「**運転代行サービス**」という。）の利用がなされている疑いが生じたため、外部弁護士に対して、2020年9月4日から2025年9月30日までの期間における社長による運転代行サービスの私的利用の有無等の調査を依頼し、実施した。

同調査の結果、社長が東京で業務に使用していた車両が3台存在し、そのうち、当社が使用者または所有者となる車両として下記の2台の存在が明らかとなった。

記

No	車名	登録番号	所有者／使用者	登録日
1	アルファード	品川302め2013	オリックス自動車株式会社 使用者：当社	2019／11
2	アルファード	品川331つ9229	当社	2023／11

なお、同調査に基づく調査報告書において、上記No.1のアルファードの登録番号は、「品川331 め 2013」と記載されていたが、正確には「品川302 め 2013」である。

同調査の結果、運転代行サービスについても社長の私的利用が認められることが明らかとなった。

(6) (5)の調査結果を踏まえ、外部機関から指摘された疑義の内容

当社は、取引所に対して提出した本件回答書1において、2022年3月当時、役員では社長のみ業務用として社有車1台を支給しており、その支給している車両として金沢レクサスのみを報告していた。

しかし、上記(5)の調査の結果、2022年3月当時、社長は東京での業務に社有車のアルファードを使用していたことが明らかとなり、外部機関から、本件回答書1及び2の作成当時、金沢レクサス以外にも特定の役員に支給されていた車両があったのではないか、あったとすれば本件回答書1及び2につき事実と反する内容が記載されているのではないかという本件疑義にかかる指摘を受けた。

4 社有車輛管理規程について

(1) 社有車輛管理規程の制定

当社は、社内規程を整備する過程で、2019年4月1日、社有車輛管理規程（以下「本件規程」という。）を施行した。

本件規程は、当社が所有する車両の管理及び合理的運用に関する事項を定めたものであり（1条）、社有車両の所管は総務経理部とされ（3条）、各事業所の社有車は当該施設の管理者が車輛管理者、5台以上を保有する事業所の管理者は安全運転管理者の業務を行うこととされるなどしていた（4条）。

また、運転者は、所定の様式による車両管理日報を運転の都度記入し、車両管理者又は安全運転管理者に提出することが義務付けられ（6条1項）、車両管理日報の提出を受けた安全運転管理者又は車両管理者は、運転者から運転日報の提出を受け、その運転内容を用途別に集計し、集計結果を毎期3月に総務経理部へ提出することが義務付けられていた（7条）。なお、車両管理日報の保存期限は、1年とされていた（6条2項）。

車両の使用については会社の許可を受けるものとされ（15条）、車両の鍵は、各施設の管理責任者が保管、管理するものとされていた（16条）。

(2) 本件規程の改訂

その後、当社は、2020年11月16日、本件規程を改訂した。改訂後の本件規程は、本件規程が適用される社用車について、「社有であると社外からの借上げであることを問わず、会社が常時使用する車輛」をいうものとして定義し（2条（2））、本件規程が適用される者について、会社の役員及び社員であることを明記している（3条1項）。その上で、役員が使用する社有車は、総務経理部長が車輛管理者であることが明記された（5条2項）。なお、このような改訂の後、本件規程は、2022年4月1日、道路交通法の改正に伴い、安全運転管理者の設置が必要な事業所においては、社用車を運転する運転者及び運転を終了した運転者に対しアルコール検知機器を用いた確認を義務付ける規定等を追記する改訂を行うまでの間、新たな改訂はされなかった。

第3 2022年3月17日当時、金沢レクサスの他に特定の役員に支給されていた社有車があったかに関する調査の結果

1 特定の役員に支給されていた社有車であるか否かの判断基準

(1) 総論

本調査の端緒となった本件疑義は、本件回答書1及び2のうち、役員に支給された社有車が金沢レクサス1台であるという点が事実と齟齬があるのではないかというものであるため、本調査においてはまず金沢レクサス以外に特定の役員に支給されていた社有車があったか否かを調査した。

そして、この調査に当たっては、本件回答書1及び2に記載された役員に支給された社有車とはどのような社有車を指すのか、その意味内容を明らかにする必要があった。

(2) 判断基準について

この点、取引所が本件質問1において社有車の役員への割当状況を質問した趣旨は、役員による社有車の私的利用を防止するための管理体制が構築されているかを確認する一環で、役員が公私混同で使用されるおそれがあるものとして、特定の役員が日常的に管理し、占有する社有車があるかを確認する点にあったと考えられる。このような質問を受け、当社が本件回答書1及び2において行った「業務用として金沢レクサス1台を社長に支給している」旨の回答は、社有車の中で特定の役員が日常的に管理し、占有しているものは社長が管理し支配していた金沢レクサス1台であることを伝える趣旨の回答であったものといえる。そのため、特定の役員に支給されていた社有車に該当するか否かは、特定の役員が日常的に管理し、占有していた社有車であるか否かにより判断されるべきである。

具体的には、社有車の名義、社有車の保管場所、鍵及び同車の管理状況、当該社有車の使用状況等の事情をもとに、社会通念上、特定の役員が日常的に当該社有車を事実上の支配しているといえるか、また、当該役員が社有車を占有している意思があるといえるか等を総合的に考慮し、当該役員が対象となる社有車を日常的に管理し、占有していたか否かにより判断されるべきである。

2 調査の方針及び収集した調査資料

(1) 2022年3月の当社の社有車の契約状況・管理状況を基にした調査方針

当社は、2022年3月当時、社有車として80台を管理していた。そして、当社は、80台いずれについてもリース会社との間でリース契約を締結し、同契約に基づき使用していた。また、80台のうち大半は、日産セレナや日産ノートといった一般車両であり、主に各施設で保管、管理の上、利用していた。

一方で、2022年3月当時、当社は、金沢レクサスを社長に使用させており、また、前回調査において社長が使用していることが判明した社有車は下記の表のNo.3のアルファード（登録番号：品川 302 め 2013）であった。このように役員に支給された、又

は、その可能性があると考えられた車両は、いずれも顧客送迎のため購入され、他の社有車に比べると一般的に高価な車両といえるレクサス、又はアルファードであり、それ以外の車種の社有車について、当社から役員に支給されていたと考える事情は見当たらない。したがって、本調査においては、金沢レクサス以外に、特に役員に支給された可能性がある社有車として調査の対象とするべき車両は、以下のNo.2～4の社有車（以下4台を合わせて「対象車両」という。）であると考えて調査を行い、本調査の過程で他に役員に支給された可能性がある社有車があれば、随時、追加で当該車両に関し調査をすることとした。

記

No.	車名	登録番号	所有者/使用者	登録日	備考
1	レクサス	金沢 330 ち 11 65	北國総合リース 使用者：サンウ エルズ	2016/7	
2	アルファード	福岡 302 む 78 10	オリックス自動 車 使用者：サンウ エルズ	2019/4	2021 年 11 月末に リース中途解約済
3	アルファード	品川 302 め 20 13	オリックス自動 車 使用者：サンウ エルズ	2019/11	2025 年 3 月末にリ ース中途解約済
4	アルファード	なにわ 301 め 9051	オリックス自動 車 使用者：サンウ エルズ	2021/5	

(2) 収集した調査資料について

上記1の判断基準及び上記(1)の調査方針を念頭に、当社は、対象車両の用途を記録した客観的証拠を可能な限り収集した。具体的には、各社有車について使用の都度作成される車両管理日報（車両毎に運転者、用途、距離等が記載されている。）について、本件回答書1及び2作成時の2021年12月から2022年2月までのものの大半は、保管期間である1年（本件規程第7条2項）を大幅に経過していたため処分されていたが、一部については当社内にデータとして残存しているものがあつたため、収集して本調査の資料とした。

また、対象車両の車検証、購入時の稟議資料、リース契約書、保管場所となる駐車場の契約書等、社有車に関する資料も併せて収集した。

一方で、前記第1、4、(3)のとおり、後述の特定の役員に支給された可能性がある社有車のカーナビゲーション内の2021年12月から2022年2月当時の走行距離及び位置情報の記録を収集することができれば社有車の用途を把握することができると考え、その記録の取得を試みたが、調査期間中にその記録を取得することはできなかった。

(3)小括

以上の調査資料の他、当社の役員のうち対象車両が支給されている可能性が最も高い社長のLINE等を対象としたデジタルフォレンジックを実施すると同時に、2022年3月当時の当社の役員に対してヒアリングを実施して、可能な限り、対象車両を中心に、金沢レクサス以外に、特定の役員に社有車が支給されていたか否かを調査した。

3 調査の結果

(1)大阪のアルファードについて

当社は、2021年1月26日、アルファード（なにわ301 め 9051）（以下「**大阪アルファード**」という。）を毎月のリース料12万3200円（消費税別）でオリックス自動車株式会社（以下「オリックス」という。）との自動車リース契約を締結し使用を開始した。大阪アルファードは、当社が使用開始直後から自動車検査証で使用者として登録され、大阪支社近辺の駐車場で保管されていた。また、同車は、大阪支社内で鍵が保管され、本件規程に従い、大阪支社の管理者であるB氏により管理されていた。さらに、同車は、社外の医師、取引関係者を接待する際の送迎目的などのため使用されていた。

その後、大阪アルファードは、2021年12月1日に金沢に移動されたが、移動後においても同様に金沢本社で保管し、同社内で鍵を保管し、上野氏が管理者となった。同車に乗車した役職員は、車両管理日報にその使用距離、目的地等を記載するなどしており、本件規程に従い管理されていた。

このような名義、保管場所、鍵の管理及び送迎目的の利用実態等を総合的に考慮すれば、大阪アルファードは、当社が日常的に管理し、占有していたものであり、特定の役員に支給された社有車とはいえない。

(2)福岡のアルファードについて

当社は、2019年4月19日、アルファード（福岡302む7810）（以下「**福岡アルファード**」という。）を毎月のリース料6万8200円（消費税別）でオリックスとの自動車リース契約を締結し使用を開始した。同車は、2019年4月19日から当社が自動車検査証で使用者として登録され、福岡支社近辺の駐車場で保管されていた。その後、同車は、乗車した従業員が施設訪問や取引先との打合せを目的として使用され、その都度、少なくとも2020年2月から同年12月までの間、車両管理日報が作成され、本件規程に従い管理されていた。

その後も、福岡支社においては、社長を含め特定の取締役が常駐することはなく、役職員が、福岡における医師の送迎用などのために使用し、従前の使用状況を継続したも

のと考えられる。そして、当社は、同車について、2021年11月30日、使用頻度も少なかったことから経費削減を目的として、オリックスとのリース契約を中途解約した。

このような名義、保管場所、鍵の管理及び送迎目的の利用実態等を総合的に考慮すれば、福岡アルファードは、当社が日常的に管理し、占有していたものであり、特定の役員に支給された社有車とはいえない。

(3) 東京のアルファードについて

ア 当社は、2019年5月21日、アルファード（品川302め2013）（以下「東京アルファード」という。）を毎月リース料11万8500円（消費税別）でオリックスとリース契約を締結し、同年11月20日には、同車の自動車検査証の使用者名義は、当社として登録された。

また、当社は、同年10月30日、東京本社（東京都千代田区丸の内一丁目5番1号所在）が入る新丸の内ビルディング内の駐車場を契約し、同車の自動車検査証においては、同駐車場が使用の本拠地として登録され、現に、同車は、同駐車場で保管されていた。また、東京アルファードは、不十分ながらも本件規程に従い管理されていた。すなわち、各事業所の社有車について当該施設の管理者が車両管理者となるという本件規程に従い（本件規程5条1項）、東京本社の社有車は、東京本社の施設管理者であった上野氏（当時、金沢本社の総務経理部部長）が管理者となった。そのため、上野氏の部下であったA氏は、現地で実際の使用状況や保管状況をみて確認することができない状況ではあったが、運転代行会社からの請求書の記載や、社長の東京でのスケジュールを把握した際に東京本社と行先の距離を調査した結果をもとに東京アルファードの車両管理日報を作成していたほか、本件規程8条1項に従い、1年に1回東京アルファードの使用状況の集計結果の報告として、社長に対し、同車の走行距離数を表示したメーターを写真で撮影させ、送らせるなどしていた。また、上野氏は、東京アルファードについて、東京本社の業務活動のため購入したものであったため、社長が多く使用していると考えていたものの、金沢レクサスのように社長以外の使用が考えられない車両とまでは考えていなかった。

このような点のみをみると、東京アルファードについては、当社が日常的に管理し、占有していたようにも考えられる。

イ しかし、一方で、社長は、2019年11月27日に東京アルファードの納車を受けた後、遅くとも同年12月27日以降、社宅マンション内の駐車場でも東京アルファードを保管していた。

また、東京アルファードの鍵について、リース契約期間中、社長と東京本社でそれぞれ管理・保管していた。

さらに、同車は、東京本社を開設するにあたり、東京及び関東圏での業務利用を目的に購入されたものであり、社長以外の従業員が、医師などの送迎用として使用することもあったものの、社長が、通勤、施設への移動、取引先との会食や接待（ゴルフ等）などのために利用することが多かった。

また、東京本社の社有車については、東京の現地で社有車を管理する担当者がおらず、金沢本社の総務経理部が、遠く離れた東京のアルファードの使途や保管状況を常時、完全に把握できる体制ではなかった。

ウ このように当時の当社の管理体制が不十分な状況のもと、社長が鍵を保管し、その多くを使用し、自身が滞在する社宅でも保管をしていたことからすると、東京アルファードを日常的に管理し、支配していた者は、社長であったと考えざるを得ない（なお、東京アルファードは、2025年3月31日にリース契約が中途解約されている）。

(4) 社長以外の役員に社有車が支給されていたか否かについて

2022年3月当時の役員のうち、社長以外にも、社有車が支給された役員がいないかという観点からも調査をしたが、業務執行を行っていた当時の社長以外の各取締役は、いずれも私有車や徒歩、公共交通機関で通勤・移動しており、対象車両の残存している車両管理日報をみても特定の役員に社有車が支給されていたことを窺わせる点はないこと、その他の社有車が特定の役員に支給されていたことを疑わせる事情もないことなどから、社長以外の役員に社有車が支給されたとは認められない。

(5) 小括

以上のとおり2022年3月に役員に支給されていた社有車は、金沢レクサスと東京アルファードの2台であるため、本件回答書1の「役員では社長のみ業務用として社有車1台を支給している」という点の記載は、当時の状況と齟齬する記載である。

第4 本件回答書1作成当時の金沢のレクサスの車両管理日報の記載内容が正しいか否かについて

1 調査方針及び収集した調査資料

前記第2、3、(2)のとおり本件回答書1の提出に際しては、社有車利用のある役員の当時の直近3か月分の車両管理日報として、2021年12月から2022年2月までの金沢レクサスの車両管理日報も提出したところ、当該管理日報の内容の正確性についても疑義があったため、以下のとおりその正確性について調査した。

具体的には、2021年12月から2022年2月までの金沢レクサスに関する車両管理日報を収集の上、金沢レクサスに乗車していた社長の同時期のスケジューラーを収集して車両管理日報と突き合わせるほか、車両管理日報の作成方法等を作成者である当時の担当者らにヒアリングをするなどした。

2 調査結果

(1) 検討

ア 本件回答書1作成当時の金沢レクサスの車両管理日報では、運転手は全て社長となっており、社長が単独で金沢レクサスを使用していたことと矛盾しない。その上で、社長のスケジュールと車両管理日報の記録を突合した結果、車両管理日報上、金沢レ

クサスが稼働した日は、社長が金沢に滞在している日と合致し、明らかな矛盾はない。

イ もっとも、社長は金沢の自宅から金沢本社まで通勤する際には金沢レクサスを使用していたから、社長が金沢滞在中は金沢レクサスが走行していたと考えられるところ、金沢にいた日程のうち次の日程は車両管理日報に走行記録がない。なお、次の日程については、土日も含まれており、金沢レクサスが通勤や業務のための使用を想定されていたことからすると、その全てにおいて金沢レクサスが運転されていたとまでは断定できないが、少なくとも平日（2021年12月3日、同月24日、2022年1月21日、1月24日）に通勤などのため金沢レクサスが運転されていたものと考えられる。

【日時】 2021年12月3日、同年12月24日から同年12月26日、2022年1月21日から同年1月24日、同年1月27日、同年2月27日（なお、2022年1月1日から同年1月3日も社長は金沢滞在中であるが、当社は2021年12月27日から2022年1月3日までが年末年始の休業日のため除外した。）。

ウ また、2022年1月5日、スケジュール上の予定はないが、車両管理日報上は金沢レクサスの走行があり、その走行距離は13キロとの記載がある。自宅と金沢本社との距離は約3キロ弱程度であったところ、同月5日の予定は通勤利用とも合致せず、記載内容の正確性に欠けるものと考えられる。

エ さらに、2022年1月27日、社長はα病院のH教授と会食をしており、社長は金沢での会食の際、会食先までは主に自ら金沢レクサスを運転していたのであるから、同日金沢レクサスは走行していたと考えられる。しかし、車両管理日報上、同日、金沢レクサスの走行記録の記載がない。そのため、この点も車両管理日報の記載が正確ではないものと考えられる。

(2) 小括

当時、役員の社有車の管理者が総務経理部長であるという本件規程（第5条2項）に従い、金沢レクサスの管理者であった上野氏は、金沢レクサスの車両管理日報が実態を完全に反映しているか把握していないと述べ、実際に金沢レクサスの車両管理日報を作成していたA氏も、社長が車両管理日報の記録外で金沢レクサスを使用していた可能性があり記録が十分ではないことは考えられると述べている。

そして前述のとおり、実際は金沢レクサスが走行していたと考えられるにも関わらず、車両管理日報上、金沢レクサスの走行記録がない日が散見される。

以上の事実からすれば、金沢レクサスによる通勤や一部の会食について記載されていないなど、実態どおりの内容が完全に正確に記載されていないものと考えらるべきである。

第5 本件回答書1において事実に齟齬する点が生じた経緯及び正確性が不十分な金沢レクサスの車両管理日報を添付した経緯並びにその原因（本件回答書1の作成経緯）について

1 調査方針及び収集した調査資料

第3、第4に記載した本件回答書1に事実に齟齬する点が生じた経緯及び正確性が不十分な金沢レクサスの車両管理日報を添付した経緯並びにそれらの原因については、上場準備時点からの社有車の管理体制を調査することに加え、本件回答書1を作成した上野氏及びA氏が、その管理体制に基づき、当時の東京アルファード及び金沢レクサスの使用状況をどのように認識していたか、また、その認識に基づく本件回答書1の作成経緯はどのようなものであったかという観点から調査した。

また、上場準備時点からの社有車の管理体制の調査に際しては、上場準備期間中に監査法人や主幹事証券と社有車の管理体制に関してやり取りをしている可能性があったことから、そのやり取りに関する資料を収集するほか、社有車の管理体制について定めた当時の本件規程を収集した。さらに、本件規程の作成・改訂及び上場準備期間中の主幹事証券とのやり取りをした担当者らのメール等を収集し、デジタルフォレンジックをした上で、当時の社有車の管理体制に関しヒアリングをした。また、本件回答書1の作成経緯に関しても、当時の担当者である上野氏、A氏のメールを収集し、デジタルフォレンジックを行い、同人らをヒアリングした。

2 調査の結果

(1) 監査法人からのショートレビューにおける社有車の管理に関する指摘内容

ア 当社は、監査法人に株式公開に向けた課題の調査を依頼し、同監査法人は、2014年4月3日、当該調査結果を踏まえ、「株式公開のための課題調査報告書」（以下「**監査法人課題報告書**」という。）を作成した。

イ 監査法人は監査法人課題報告書を作成するにあたり、「企業のコーポレートガバナンスおよび内部管理体制の有効性」に関する課題を調査しており、その結果として、本調査時点で整備されている規程は、定款のほか、就業規則や給与規程等の人事労務関連規程のみと伺っており、その他の規程についても整備する必要がある等と当社において規程の整備が全体的になされていない旨を指摘していたが、それ以上、具体的に本調査で問題となっている社有車の管理規程や社有車の管理に関して具体的な言及はなかった。

(2) 上場準備時の主幹事証券からの指摘内容並びに本件規程の作成及び改訂の経緯

ア 当社は、グロース市場への上場準備をするために社内規程定を整備し、2019年4月1日、本件規程を施行した。なお、この施行時の本件規程の内容については、前記第2、4、(1)のとおりである。

イ 当社は、2019年6月頃までの間に、主幹事証券と上場準備のためのアドバイザリー契約（以下「本件アドバイザリー契約」という。）を締結した。当社は、アドバイザ

リー契約を締結するよりも以前から社内規程を整備していたが、主幹事証券から、上場準備のためより社内規程を充実させるべきとの助言を受けた。

そのため、当社は、2019年6月18日、響きパートナーズ株式会社（以下「響きパートナーズ」という。）との間で、取引所への新規上場に向けた準備に関する助言及び相談対応業務などを委託する業務委託契約（以下「業務委託契約」という。）を締結し、響きパートナーズから、社内規程作成のための継続的な助言等を受けた。

ウ 当社は、2019年9月から2020年7月までの間、主幹事証券から、諸規程等について、必要な社内規程が作成されているものの、実態に整合していない条文がある等の不備があるため、社内規程の内容をより整備し、諸規程の管理体制もより構築していくべきである旨の助言を受けていたが、社有車の管理やその私的利用に関する規制が具体的に問題とはなっていなかった。

その後、当社は、2020年9月頃、主幹事証券から、当社の役員（主に代表）が常用する車両に関する規程の作成をするべきとの助言を受けた。そのため、当社の総務経理部総務課に所属していたI氏（以下「I氏」という。）は、同年10月1日、響きパートナーズに対し、役員社有車に関する規程の素案の提供を依頼した。これを受け、響きパートナーズは、同日、運行記録をしっかりとる等、私的利用を排除できる体制について規程されるのが良いと思う旨などを助言し、本件規程を共有した。

その後、当時、上野氏、A氏、I氏において、本件規程の改訂案を作成し、当社は、2020年11月16日、本件規程を改訂した。改訂後、前記第2、4、(2)のとおり同規程は、会社の役員及び社員に適用されることを明記し（3条1項）、役員が使用する社有車は、総務経理部長が管理者であることが明記された（5条2項）。

エ このような改訂により、本件規程は、社長が社有車を使用する社有車である金沢レクサスに対しても適用されることが明確化された。なお、本件規程は、2022年4月1日に再度、改訂されるまでの間、改訂されたことはなかった。

オ また、当社は、取引所への上場申請に関連して、主幹事証券が実施する引受審査を受けた。この過程の2021年1月から3月頃において、当社は、主幹事証券から、過去の取締役会において不要になった社有車を社長に売却することになった経緯に関する質問を受けたほか、東京アルファードと福岡アルファードの社有車の車両管理日報の提示を求められたことはあるものの、特段、野村証券から社有車の使用方法に関する指摘を受けた形跡はない。

それ以降も、当社は、主幹事証券から、社内規程の整備等に関し助言を受けていたものの、当時の社有車管理規程の内容や運用状況について具体的に改善の指摘を受けること等はなかった。

カ 一方で、当社は、2021年頃、主幹事証券から、社長の交際費の運用・体制状況に関し、(i)経営トップのリスク回避意識及び牽制体制、(ii)社内ルールとの乖離、(iii)交際費使用先に対する属性確認、及び(iv)コーポレートカードの使用に関し、改善を要する旨の指摘を受けるなどしていた。このように当社において、上場準備の過程においては社長の交際費の運用・体制状況が、重要な改善項目として認識されていたが、社有車の取り扱いに関しては、体制の整備を進めていたものの、上場にあたり最も重要な論点とまでは認識されていなかった。

(3) 取引所から本件質問1を受領してから本件回答書1を作成するまでの経緯

ア 当社は、2022年3月4日、取引所に対し、取引所への上場を申請したところ、同月9日に取引所から、前述の本件質問1を受けた。A氏は、本件質問1に対する回答書を作成するため、主幹事証券から助言を受けながら、本件回答書1を作成し、上司である上野氏の確認を経た上で取引所に提出した。なお、社長は、個別の回答書案の作成には関与していない。

同月13日から取引所に回答書を提出するまでの同月17日までの間、A氏は、主幹事証券に対し、本件回答書1の案を複数回にわたり送付し、助言を受けて修正を行っていた。A氏は、主幹事証券から本件回答書1の案のワードデータのコメント機能により助言を受け、その助言に沿った修正をした後、上野氏の確認を受け、主幹事証券に修正案を送付し助言を受けることを合計4回、行った。その具体的な経緯としては以下のとおりである。

イ A氏は、本件質問1を受け、2022年3月11日、社用車は80台稼働していること、管理方法については社用車管理規程を定め適切に管理を行っていること、事業所で5台以上を保有する場合は安全運転管理者を選任し、管轄する警察署に届け出していること、社用車の私的利用を防止する取り組みとして、社用車管理規程第21条5項に「車輛は、業務上の使用に限るものとし、私用あるいは通勤に使用しないこと」と定めていること、などを記載した回答案を作成した。

これに対して、主幹事証券は、同月13日、「適切に管理」をしているという点について、管理の内容を簡潔に回答するべきであること、取引所からの質問では、管理方法を尋ねており、それが適切か否かの判断を尋ねているわけではない旨などの助言を行っていた。

ウ このような助言を受け、A氏は、同月14日、

- ・本件規程は、当社の役員及び社員（従業員）に適用し、私用での使用・社外への貸与は禁止していること。
- ・所管は、総務経理部であること。
- ・社有車の車両管理者は、社用車を所有する施設・事業所の管理者（施設長）となること。
- ・施設・事業所で5台以上を保有する場合は安全運転管理者を選任し、管轄する警察署に届け出していること。
- ・全社用車の車両管理日報を記入し、年に1回総務課で回収し、チェックしていること。
- ・社用車の鍵は私的利用の防止の為、金庫又は鍵のかかるキャビネットにて保管していたこと。

などを記載した回答案を再度、主幹事証券に送付した。

主幹事証券は、同日、車両管理に関する事項として、役員で使用するのは社長のみということを確認し、社長が使用されている社有車についても、通常の職員が利用する社有車の管理方法と区分して回答されたい旨のコメントなどをつけて、当社にメールで返信した。

エ A氏は、主幹事証券から助言を受け、同月15日、「但し、役員では苗代社長のみ業務用として社有車1台を支給しております。」という追記などをして、本件質問1に対する回答案を再度、主幹事証券に送付した。

主幹事証券は、同日、上記の点以外について、コメントを付し、助言をした。その後、A氏は、同月15日に再度、回答案を修正し、主幹事証券は、同月16日、コメントを付して助言をしたが、その間、上記の追記部分に関しては、何らコメントが付されたり、やり取りがされることはなかった。

(4) A氏が回答書を作成するにあたり認識していた内容

ア 上記(3)のとおり当社は、主幹事証券とやり取りをする中で社長に金沢レクサスが支給されている旨を伝えていた。そのため、主幹事証券は、上記(3)のとおり、役員で使用するのは社長のみということに回答し、社長が使用されている社有車についても、通常の職員が利用する社有車の管理方法と区分して回答されたいというコメントをしており、このコメントを受けて、A氏は、「但し、役員では苗代社長のみ業務用として社有車1台を支給しております。」という追記をした。

イ この点に関し、A氏は、大要、

- ・本件回答書1及び2の作成に際し、金沢レクサス以外に東京アルファードも社長に支給しているとは考えなかった。
- ・金沢レクサスは、社長が自宅で保管していたことを踏まえ、その状況を報告すべきと判断した一方で、東京アルファードを報告対象に含めなかった理由は、車庫証明上の所在地が東京本社であり、保管場所は東京本社であったからである。
- ・また、東京アルファードについて、社長の東京の社宅に駐車するための駐車場の契約が締結されていたが、社長が実際にどの程度の頻度でその駐車場に止めていたのかについてまでは東京の現地にいない以上、把握できていなかった。同様に、具体的な東京アルファードの利用実態もわからない。
- ・上野氏との間では、回答書案の作成に関して、口頭やLINE Worksなどでやり取りをしていたのではないかと記憶しているが、東京アルファードの使用実態を隠すようなやり取りをしたことはなく、実態に合わせた記載をするように心がけていた。

旨を供述する。

ウ このような供述について、東京のアルファードを社長の東京の社宅に駐車するための駐車場の契約が締結され、社長が東京のアルファードを多く利用していたことからすると、東京アルファードが社長に支給されていたとは思わなかったという点にはやや疑問も生じる。

しかし、A氏は、既に当社を退職済みであり、当社を利するため、あえて虚偽の供述をする動機は見当たらない。

また、A氏及び上野氏のLINEワークスのデータは、保存期間が切れているため取得できなかったものの、少なくとも東京アルファードが社長に支給されていることを認識しながら、あえてその回答の対象から除外したことを窺わせるメールは見当たらない。

エ さらに、前記第2、4、(1)のとおり、A氏は、2019年4月から2020年11月までの本件規程の制定・改訂を踏まえ、東京アルファードについて、同規程の適用があることを前提に車両管理日報を作成するなどしていたが、2019年5月から2022年3月当時までの間、東京本社においては管理をする総務業務を行う人員が配置されておらず、社有車を現地で管理する体制を構築していなかったため、金沢本社の総務経理部が、遠く離れた東京のアルファードの用途や保管状況を常時、完全に把握することが困難な状況

であった。このような管理下において、A氏は、同車について、社長により多く使用されているものと考えていたものの、金沢レクサスのように社長以外の使用が考えられない車両とまでは考えていなかった旨を供述しており、この供述は、当時の管理体制の不備があった状況とも符合している。

オ また、前記第5、2、(2)、カのとおり2022年3月時点で、当社は上場に向けた一番大きな問題点は、社長の交際費と考え、社有車の使用の仕方については大きな問題意識を有していなかった。そのため、A氏を含めて当社は、金沢レクサス以外の社有車も社長に支給していると回答することにより、上場できるか否かの結論が変わる状況にはないと認識していた。また、同月当時、当社が故意に認識と異なる回答をして上場を急ぐ事情も見当たらない。このような状況下において、A氏が、東京アルファードが社長に支給されていると認識しつつ、役員に支給されている社有車の対象から東京アルファードを除外する回答を行う動機は見当たらない。

以上より、東京アルファードが社長に支給されているとは思わなかったという点などの上記のA氏の供述は信用できる。

(5) 上野氏が本件回答書1の作成に関与した際の認識

ア 上野氏は、東京アルファードに関し、大要、

- ・ A氏が東証への回答書の文案を作成して、上野氏が確認をした。
- ・ 回答書案はA氏が作成し、野村証券のチェックを経て提出したが、その過程で他の車両を含めるべきか議論した記憶はない。東京アルファードは、高級車という分類では、金沢レクサスのように社長が通勤のため貸与した車両とは異なる。
- ・ 東京アルファードは、福岡や大阪に配備された車両と同様に、「拠点に配備され社員も使用可能な一般の社有車」という認識であった。
- ・ しかし、東京には総務課はなく、東京本社の施設の管理者は、金沢総務経理部がならざるを得なかった。東京は遠隔地であり、詳細な使用実態を把握できていなかった。
- ・ 東京アルファードが東京の社宅についても駐車場として登録されていたが、他の人も使用できるので苗代社長に支給されているとの認識には至らなかった。実際に使用内容を全て把握していたわけではないが、他の人も使用できる前提で購入した。旨を供述している。上野氏の供述は、前記ウのA氏の供述の内容と重要な点で概ね一致している。また、東京の現地で東京の社有車を管理するための人員が配置されていないなど、上野氏が東京アルファードの使用状況を完全に把握できなかったことの原因に関わる供述も、当時の状況に符合している。

イ また、上野氏は、社長に対して、当時、常日頃から上場準備に関して様々な改善点を指摘するなどして、これを承諾させ、社長も、上野氏の指摘が合理的な理由に基づく改善提案であれば、真摯に取り組むなどしてその点を受け入れていた。このような社長との関係性を踏まえると、上野氏が社長の東京アルファードの使用状況を把握していながら、社長との関係性を重視し遠慮するなどして、A氏に対し、本件回答書1及び2に東京アルファードが支給されていることの記載を指示しなかったとも考え難い。

ウ さらに、前記第5、2、(2)、カのとおり2022年3月時点では、当社の上場に向けての一番大きな問題点は、社長の交際費であり、社有車の使用の仕方についてはあまり大きな問題意識を持っておらず、この点は上野氏も同様であった。

以上の点からすると、上記の上野氏の供述も信用できる。

(6) 金沢レクサスの運転管理日報の提出時のA氏及び上野氏の認識について

A氏は、車両管理日報の記録以外で使われていた可能性はあり、記載が十分ではない可能性を認識しているものの、金沢レクサスの車両管理日報を正確な内容にするよう最大限努めていたものであり、具体的に車両管理日報が事実と齟齬する内容を認識していたものではない。

また、金沢レクサスの車両管理日報について、上野氏は、A氏により作成された金沢レクサスの車両管理日報の内容を精査していなかったため、その内容が正確ではない可能性も認識していなかった。

このような認識のもと、A氏及び上野氏は、取引所から本件質問1において、金沢レクサスの運転管理日報の提出を求められたため提出した。

3 小括

以上の次第より、本件回答書1は、特定の役員に社有車を支給しているという点が事実と齟齬しているものの、上野氏及びA氏は、東京から離れた金沢で管理をしていたため東京アルファードの使用状況などを正確に把握するに至らず、東京アルファードが社長に支給されているものと考えに至らなかった。そのため、東京アルファードを本件回答書1に記載をしなかった。

また、A氏は、金沢レクサスの車両管理日報の内容についても記載が十分ではない可能性を認識しつつも、具体的に正確な内容ではないと認識していたものではなく、上野氏は、その内容が正確ではない可能性を認識していなかったところ、取引所から金沢レクサスの車両管理日報の提出を求められたため、当該管理日報を提出した。

なお、本件回答書1及び2において、その他に事実と齟齬する点を認定するに足りる具体的な証拠は見当たらなかった。

第6 原因分析及び再発防止策の提言

1 原因分析

(1) 社有車の管理責任者の意識及び本件規程に従った社有車の管理の不徹底の問題

東京の社有車について、本件規程上の管理責任者は、金沢本社の総務経理部の上野氏であった。しかし、上野氏は、部下であるA氏に実際の管理を任せ、A氏は、可能な範囲で社有車の使用状況を把握し、車両管理日報を作成するなどしていたが、上野氏自らは東京アルファードの使用状況や東京アルファードの日常的な保管場所等を東京本社の現地の役職員に確認しておらず、社長から東京アルファードの使用状況をヒアリングなどすることもなかった。また、A氏が作成した東京アルファードの車両管理日報も精査しなかったため、東京アルファードの車両管理日報も不十分な記載となるなどしていた。このように東京アルファードの使用状況を把握できる管理体制とはなっていなかった。

た理由として、上野氏は、本件規程上の管理責任者であるという意識を十分に持っていなかったことがあげられる。

また、金沢レクサスについても、役員の使用車であるため、本件規程上の管理責任者は上野氏であったが、上野氏は、東京本社の社有車と同様に、金沢レクサスの車両管理日報も精査しておらず、自身が管理しなければならない社有車であるという意識が不十分であった。

以上のとおり上野氏が東京アルファードや金沢レクサスを管理しなければならないという意識を十分に持っていなかったことが原因となり、本件規程上に基づく管理の実施を徹底することができず、上野氏は、両車両の使用状況を十分に把握するに至らなかった。その結果、上野氏を含めた当社の総務経理部は、東京アルファードが社長に支給されていると評価できる状態であったことを認識するに至らず、また、金沢レクサスの車両管理日報が正確な内容ではない可能性があることを認識することがないまま、前述のとおり事実と齟齬する内容を本件回答書1に記載するなどした。

(2) 社有車の東京本社における管理体制に関する問題

また、東京アルファードが社長に支給されている社有車として本件回答書1に記載されなかった原因として、東京アルファードを東京の現地で管理する体制が構築されていなかったこともあげられる。

すなわち、A氏は、運転代行会社から送付されてくる請求書等で知った東京アルファードの使用内容を車両管理日報に記載していたが、それ以上に、例えば、社長が東京の社宅に東京アルファードで移動したことなどを細かく把握する体制が東京の現地で構築されておらず、金沢で東京アルファードの使用状況を完全に把握して車両管理日報を作成することが困難な状況であった。

そのため、東京アルファードについては、その管理責任者である上野氏が、その使用状況を把握する業務を現地の人間に指示するなどして、社有車の管理をする人員を現地に配置するべきであった。

しかし、東京本社においては社有車の管理業務を行うための人員が配置されていなかった結果、A氏や上野氏が、正確な東京アルファードの使用状況や保管状況、ひいては、社長が東京アルファードを日常的に管理し、占有しているという点に関し正確な認識を持つに至らず、前述のとおりの本件回答書1で事実と齟齬する内容を記載した。

2 再発防止策の提言

(1) 上野氏に対する社有車等の管理に関する意識改革

上記1(1)のとおり上野氏は、東京本社における社有車及び金沢レクサスの管理責任者であることの意識が不十分であったため、管理体制も不十分となり、本件規程に基づく社有車の管理を徹底せず、東京アルファードの使用状況や金沢レクサスの運転管理日報の記載の不十分さを把握するに至らなかった。

しかし、上野氏は、東京本社の社有車ばかりではなく、現在も金沢本社の施設や東京本社の施設の管理者でもあるため、今後も金沢本社から管理責任者として責任を果たすべく意識を十分に持つ必要がある。

そのため、当社においては、上野氏に対し、管理責任者として管理すべき社有車や施設を改めて意識させるため、同氏が管理すべき社有車や施設、及び、その管理のために行うべき行為を表にするなどして整理し、その内容を上野氏に改めて認識させるべきである。

その上で、社有車及び施設の管理を怠った場合に生じる法的リスク（例えば、上野氏は、取締役であるから善管注意義務に基づき会社に対して損害が生じないように任務を行うべきところ、金沢本社及び東京本社では管理者でもあるから、特に自動車の適切な管理、運用を行い、交通事故などにより会社に損害が生じることを防ぐべき責任があること等。）を認識させ、管理責任者としての責任感を醸成することを通じ、その意識改革を行うべきである。

(2) 東京本社における総務業務を担う人員の配置により社有車の管理を徹底させること

上記1(2)のとおり東京本社で社有車の使用状況を把握し、管理する者がいなかったことに起因し、東京アルファードの車両管理日報の記載が不十分となり、上野氏及びA氏は、社長が同車を日常的に管理し、占有しているという点に関し、正確な認識を持つに至らなかった。そのため、遠く離れた金沢の総務経理部において、東京本社の社有車を管理することには限界が生じるとも考えられ、そのような管理体制自体が適切ではないとも考えられる。

この点、本件においては、社有車が調査の対象になっているが、東京本社が賃借している不動産物件や、東京本社内の設備等も含め、現地で管理、整備する総務業務を担う人材は東京本社には十分に配置されていない。そのため、東京本社の人員や設備の拡充が今後も継続した場合、金沢本社において、社有車に限らず、東京本社の設備の状況を十分に把握できないことによる不都合は、本件のような上場申請の場面以外でも生じることは否定できない。

このような事態を防止するため、今後、東京本社においても、社有車、施設、設備の使用状況を現地で把握し、管理するための総務業務を行う人員を十分に配置することにより、東京本社の社有車の使用状況をより詳細に把握し、その内容を車両管理日報に正確に記載できるようにするなど、本件規程に基づく管理をより徹底させる体制を構築すべきである。

(3) 特定の役員に社有車を保管させるなどして管理・支配させることの禁止

前回調査を受け、当社は、今後の社長の移動に要する経費については、原則的に社長の自己負担とする運用を開始している。そのため、今後、社長が金沢レクサスや東京アルファードのような社有車を使用する状況は限定的といえる。

しかし、本件と同様に特定の役員に社有車が支給された場合、社有車の使用状況を把握し難い状況となり、管理が行き届かなくなる可能性が完全になくなるわけではない。そのため、今後、当社は、特定の役員に対し、社有車を継続的に管理、支配させて支給することを原則的に禁止し、使用の都度、会社の許可を得て、社有車を使用する運用とすることを徹底させるべきである。

3 結語

本調査を通じて、本件回答書1に記載された内容のうち、事実と齟齬する点があったものの、その作成者が、意図的に当時の認識に反する内容を記載したものとまでは認められない。

しかし、上野氏及びA氏が、金沢レクサス以外にも社長に支給されている社有車があることを認識しなかったことの原因としては、同車の管理を担当していた役員に管理責任者としての意識に不十分な点があったことに加え、遠く離れた東京本社の社有車を現地で十分に管理できる体制が構築されていなかったこともあげられる。

このように社有車を含めた東京本社の施設、設備の管理体制が強化され、今後は、本件疑義と同様の指摘を受けることがない状態になることが望まれる。

以上