

## 公取委による国土交通省公用車運転管理業務の談合疑惑立ち入り調査にかかわる背景説明メモ

全日本建設交運一般労働組合（建交労）

国土交通省全建設省労働組合（全建労）

### －概要－

7月15日、国土交通省発注の公用車の運転管理業務をめぐり談合疑惑（公正取引不当な取引制限の疑い）で、㈱日本道路興運、㈱日本総合サービスなど関係先への立ち入り検査が行われた。冬柴鉄三国土交通大臣は、閣議後の記者会見で「国土交通省としては先月来、関係者を事情聴取するなどして調査を進め、その都度、公正取引委員会に報告し協力してきた。今後も調査には全面的に協力していく」などと述べたと報じられている。7月22日には、保有車両の削減と車両管理業務の発注を今年度中にすべて、一般競争入札にすると発表した。

この事態を受けて、本来「談合」とは無関係な、現場で運転業務に実際にたずさわっている労働者に、雇用や賃金労働条件に対する不安が一気にひろがっている。談合が事実ならば「会社が指名停止となり、自分たちは解雇される」という不安は、現在の請負会社の雇用・労働契約の実態、落札できなければ「解雇」という事実から見て根拠のある不安である。

建交労には、当該業務で働く労働者が結集しており、組合加入の有無に関係なく現場から多数の労働者の声が届けられている。本件の背景についてコメントする。

### －車両管理業務は極めて専門性の高い業務－

国土交通省の運転管理業務は、もともと「行政職（二）」に位置づけられ国家公務員が遂行してきた。現在でもまだ国家公務員運転手が在籍しているように、主な業務は、一般国道など道路や河川・ダムのパトロール、工事事務所や管理事務所から災害現場や工事現場などへ人の輸送、災害時の広報活動などである。2・3年で配置が変わる公務員労働者と違い、これまで長年にわたり同一業務にたずさわってきた労働者は、災害時・緊急時などの的確に対応できる「欠かすことのできない」業務を遂行している。地震をはじめとする災害は深夜、休日に関係なく発生している。被害を最小限で食い止める迅速な対応と的確な判断を求められている。そのためにも、迅速な災害現場への移動は初期体制の基本であり、車両管理業務はそれを支える重要な業務である。

災害時以外でも、河川への油流出事故への対応や、交通事故での対応、（交通事故で破損した、ガードレールはもちろん事故車両の移動も道路管理者の仕事）など緊急性を要する業務は多数ある。

また、職員自ら運転することや、タクシー利用をすればよいとの声があるが、緊急時に周囲の状況や、常に变化する情報を整理し現地まで移動しなければならない職員に運転業務に専念することは困難であり、タクシーは災害時の危険箇所には法的に運行でき

ないのである。パトロール時も職員は、路面や歩道、堤防、河川状況などの変化を常に集中している中での運転は危険を伴うものである。

国土交通省の車両運転は、単純に職員を輸送する手段ではなく、国民の安全安心を守るために、災害現場をはじめとする行政の最前線に安全・迅速に関係職員や機材を輸送するために沿線の様々な情報に精通している運転技術が要求される極めて専門性の高い業務である。

国土交通行政上必要な業務であるから「行政改革」の過程で、「民間委託化」がはかられ、偽装請負が指摘されるなかで、今日まで1200名を超える民間労働者が働いてきているのである。

### －非常に劣悪な労働条件－

これらの労働者の賃金労働条件は、大きく切り下げられている。ほぼ同一の年齢・経験の行政職（二）の公務員運転手の年収500（50歳の職員の実績）万円前後に比べ、委託会社の正社員運転手で300万円前後、臨時職となると150万～200万円前後とされている。労働時間も公務員の労働時間延長に合わせて延長されている。災害時には、危険箇所身を置き、災害対策の最前線にたつ業務に従事させられているにもかかわらず、非常に低い労働条件を押しつけていることも許されないことである。

問題は、委託会社は落札できないとき、1ヶ月の解雇手当（労基法）だけで、何年も勤務してきた運転手でも解雇することである。新落札会社は、当該業務を遂行する労働者を落札前に雇用しているわけではなく、落札後に運転手を新たに募集し、旧請負会社で当該業務を遂行してきた解雇者を「引き取る」ケースが大半である。この場合、新請負会社は「臨時職員」としての採用であり、大幅な賃金切り下げが行われている。つまり、同じ業務を行いながら、当該の労働者は大幅な賃下げをのまない限り、失業せざるをえない仕組みにされているのである。

談合問題は、賃金を含めた労働者にかかる経費と実際の落札価格との格差のなかに含まれる。現場で働いている労働者から見れば、「ピンハネ」の拡大に他ならない。この意味でも公正取引委員会と国土交通省は、実態を明確にし、関係者の処罰を含めた善処を行うべきである。しかし、談合にはまったく責任のない現場労働者に、雇用や賃金労働条件の切り捨てなど、犠牲を押しつけるようなことは一切許されない。

### －国際的には「異常な状態」－

本年5・6月に開催されたILO第97回総会に報告された、ILO第94号条約（1948年、公契約条約）の世界での実施状況に関する調査報告書は、同条約の目的は「公共事業で労働者の賃金労働条件を切り下げること防止する」ことであると明示し、これが国際労働基準であるとしている。そのために、世界ではさまざまなくみが見られ、新落札者が一定期間に当該職場に働く労働者との間に新労働協約を締結しなければ、落札自体を無効にするなどさまざまなくみが報告されている。

わが国の現状が、このような国際労働基準から見て「異常な状態」であることは明らかだが、いま国土交通省は、あまりの低賃金、劣悪な労働条件の「押しつけ」を自覚してか、「高齢者やアルバイト」でも良いと委託会社に指示するところも現れている。これでは、災害などの緊急時にはまったく対応できない事態が現場に出現することになる。

### －本来の姿に戻すべき－

岩手・宮城内陸地震では川をせき止めた土石ダムのリスクを的確に判断できる技術・技能系公務員の絶対数が足りず、民間地質会社の技術・技能労働者を動員したが、公共工事でコスト・カットの対象となった地質調査予算の削減で民間地質調査会社は倒産・廃業が続き、専門技術者や技能労働者を民間で保全することすらままたなくなっている。こうして、国民の安全・安心が失われ、リスクだけが拡大している。

本件でも現場の労働者を犠牲にする「解決」が強行された場合、地球温暖化で異常気象が続発し、高度成長期に建造され「落ちる橋」と老朽化が進みリスクが高まっている道路や河川・ダムの日常パトロールはどう強化されるのか、国土交通省は「談合」事件とは別に施策を明確にしなければならない。

国土交通省は、「行政改革」のなかで「民間の高い技術は金で買えばよい」（扇元国土交通大臣）と技術系・技能系労働者をリストラ「合理化」して20年以上になる。この結果、本来の行政責任が果たせない事態がひろがっている。打ち出さなければならない民間工事の基準も改定できず、公共工事の責任ある施工管理ができず手抜き・偽装工事を許すなどの事態である。公共事業のあり方とは別に公共建造物の品質自体が問われる状況を生み出しているのだ。

国土交通省の労働組合である全建労は、天下り対し一貫して反対してきた。また、業務の民営化にも反対をしてきた。そもそもこの根本的な問題は、定員削減を行い、本来必要で、国が責任を果たすべき業務を委託化したことである。

しかし、そこで働く労働者のみなさんには一切責任がない。国民の安心・安全を支える重要な業務を実践しているのである。つまり、直接国土交通省が雇用する本来の姿にもどすべきである。

### －労働者の犠牲での「解決」は許さない－

建交労は、建設関連の他の労働組合とも協力し、委託労働者が結集している産業別労働組合として、このような事態を放置することはできない。本件でも「談合事件」の早急な真相解明を公正取引委員会、国土交通省および委託会社に求める。

先の国会で道路特定財源問題は政局がらみの問題とされ、年末に向けて一般財源化を含めた抜本見直しが福田首相の公約である。道路特別会計の廃止も取りざたされ、国土交通省内では予算削減を想定して、高速道路建設のみに特化して、車両管理業務そのものを縮小、廃止する検討もなされていると聞く。このようなことは決して容認できない。国土交通省は、国民の安全・安心を最優先し、これを担保する行政上の責務をどう

推進するのか明確にすべきである。このなかに弱体化している技術・技能系労働者の保全や役割強化を示すべきであり、車両運行管理業務の役割も明確にし保全強化をはかるべきである。

本件は日々まじめに働いているわれわれ労働者とは無関係なところで発生した問題である。それを労働者の犠牲で「解決」しようとする姿勢とは断固としてたたかう必要がある。すべての委託労働者が建交労に結集し、国際労働基準もみとめ、また国民も求めている安心・安全な国土の形成にたずさわる労働者として、このような不当な雇用危機や賃金労働条件切り下げ攻撃と断固たたかうことを呼びかけるものである。

2008年9月8日

車両管理業務の談合疑惑に対する緊急要請書

日本道路興運株式会社

体表取締役社長 山口 哲也 殿

全日本建設交運一般労働組合

中央執行委員長 佐藤 陵一

国土交通省全建設労働組合

中央執行委員長 加藤 桂一

日本道路興運労働組合

中央執行委員長 吉村 勝則

建交労日本総合サービス全国協議会

議長 井上 義博

生活関連公共事業推進連絡会議

議長 杉山 忠通

7月15日、国土交通省発注の車両管理業務をめぐり談合疑惑（公正取引不当な取引制限の疑い）で、請負企業など関係先への立ち入り検査が行われた。冬柴鉄三国土交通大臣は、閣議後の記者会見で「国土交通省としては先月来、関係者を事情聴取するなどして調査を進め、その都度、公正取引委員会に報告し協力してきた。今後も調査には全面的に協力していく」などと述べたと報じられている。また、7月22日には、保有車両の削減と車両管理業務の発注を今年度中にすべて、一般競争入札にすると発表した。

談合が事実であれば、関係者及び関係企業が法に則った処罰を受けるのは当然である。しかし、まったく責任のない現場労働者に、現行の委託会社の入札・雇用制度では、雇用の一方的打ち切りや賃金労働条件の引き下げなど、談合などの不正行為の犠牲を現場の労働者に押しつけるようになる。これは決して許されない。

交通事故、地震をはじめとする災害・緊急出動は深夜、休日に関係なく発生している。迅速な災害現場への移動は初期体制の基本であり、国土交通省の車両運転は、単純に職員を輸送する手段ではなく、災害現場をはじめとする行政の最前線に安全・迅速に関係職員や機材を輸送するために必要不可欠な業務であり、沿線の様々な情報に精通している運転技術が要求される極めて専門性の高い業務である。

一般車両の通行できない危険地域での運行をとまなう業務を民間に委託できるのか、さらに現場の指揮権から「偽装請負」疑義が浮上したこともあり、きわめて場当たりに「民間委託化」「入札制度の導入」がはかられてきた経緯から国土交通省の責任は大きい。

しかし、談合疑惑や天下りの受入は、すべて企業経営者の責任であり、一般職員（臨時職を含む）に影響を与えないように、当面下記の事項について雇用者責任を果たすよう要求するものである。

記

1. 談合事件を契機とする一方的な解雇や配転をはじめ雇用責任の放棄は認めない。
2. 賃金・労働条件を抜本的に改め、業務にふさわしい待遇とすること。
3. 企業が責任を持って事態の推移を労働者に説明すること。
4. 1年・半年雇用の車両管理員は国土交通省の車両管理業務の車両管理員としてはふさわしく無いので、正規雇用の車両管理員とすること。

2008年9月8日

## 車両管理業務の談合疑惑に対する緊急要請書

日本総合サービス株式会社

代表取締役社長 片寄 卓也殿

全日本建設交運一般労働組合  
中央執行委員長 佐藤 陵一  
国土交通省全建設労働組合  
中央執行委員長 加藤 桂一  
日本道路興運労働組合  
中央執行委員長 吉村 勝則  
建交労日本総合サービス全国協議会  
議長 井上 義博  
生活関連公共事業推進連絡会議  
議長 杉山 忠通

7月15日、国土交通省発注の車両管理業務をめぐり談合疑惑（公正取引不当な取引制限の疑い）で、請負企業など関係先への立ち入り検査が行われた。冬柴鉄三国土交通大臣は、閣議後の記者会見で「国土交通省としては先月来、関係者を事情聴取するなどして調査を進め、その都度、公正取引委員会に報告し協力してきた。今後も調査には全面的に協力していく」などと述べたと報じられている。また、7月22日には、保有車両の削減と車両管理業務の発注を今年度中にすべて、一般競争入札にすると発表した。

談合が事実であれば、関係者及び関係企業が法に則った処罰を受けるのは当然である。しかし、まったく責任のない現場労働者に、現行の委託会社の入札・雇用制度では、雇用の一方的打ち切りや賃金労働条件の引き下げなど、談合などの不正行為の犠牲を現場の労働者に押しつけるようになる。これはけして許されない。

交通事故、地震をはじめとする災害・緊急出動は深夜、休日に関係なく発生している。迅速な災害現場への移動は初期体制の基本であり、国土交通省の車両運転は、単純に職員を輸送する手段ではなく、災害現場をはじめとする行政の最前線に安全・迅速に関係職員や機材を輸送するために必要不可欠な業務であり、沿線の様々な情報に精通している運転技術が要求される極めて専門性の高い業務である。

一般車両の通行できない危険地域での運行をともなう業務を民間に委託できるのか、さらに現場の指揮権から「偽装請負」疑義が浮上したこともあり、きわめて場当たりに「民間委託化」「入札制度の導入」がはかられてきた経緯から国土交通省の責任は大きい。

しかし、談合疑惑や天下りの受入は、すべて企業経営者の責任であり、一般職員（臨時職を含む）に影響を与えないように、当面下記の事項について雇用者責任を果たすよう要求するものである。

### 記

1. 談合事件を契機とする一方的な解雇や配転をはじめ雇用責任の放棄は認めない。
2. 賃金・労働条件を抜本的に改め、業務にふさわしい待遇とすること。
3. 企業が責任を持って事態の推移を労働者に説明すること。
4. 1年・半年雇用の車両管理員は国土交通省の車両管理業務の車両管理員としてはふさわしく無いので、正規雇用の車両管理員とすること。

—以 上—

## 車両管理業務の談合疑惑に対する緊急要請書

公正取引委員会

委員長 竹島 一彦 殿

全日本建設交運一般労働組合

中央執行委員長 佐藤 陵一

国土交通省全建設労働組合

中央執行委員長 加藤 桂一

日本道路興運労働組合

中央執行委員長 吉村 勝則

建交労日本総合サービス全国協議会

議長 井上 義博

生活関連公共事業推進連絡会議

議長 杉山 忠通

7月15日、国土交通省発注の車両管理業務をめぐり談合疑惑（公正取引不当な取引制限の疑い）で、請負企業など関係先への立ち入り検査が行われた。冬柴鉄三国土交通大臣は、閣議後の記者会見で「国土交通省としては先月来、関係者を事情聴取するなどして調査を進め、その都度、公正取引委員会に報告し協力してきた。今後も調査には全面的に協力していく」などと述べたと報じられている。また、7月22日には、保有車両の削減と車両管理業務の発注を今年度中にすべて、一般競争入札にすると発表した。

談合が事実であれば、関係者及び関係企業が法に則った処罰を受けるのは当然である。しかし、まったく責任のない現場労働者に、現行の委託会社の入札・雇用制度では、雇用の一方的打ち切りや賃金労働条件の引き下げなど、談合などの不正行為の犠牲を現場の労働者に押しつけるようになる。これはけして許されない。

交通事故、地震をはじめとする災害・緊急出動は深夜、休日に関係なく発生している。迅速な災害現場への移動は初期体制の基本であり、国土交通省の車両運転は、単純に職員を輸送する手段ではなく、災害現場をはじめとする行政の最前線に安全・迅速に関係職員や機材を輸送するために必要不可欠な業務であり、沿線の様々な情報に精通している運転技術が要求される極めて専門性の高い業務である。

一般車両の通行できない危険地域での運行をともなう業務を民間に委託できるのか、さらに現場の指揮権から「偽装請負」疑義が浮上したこともあり、きわめて場当たりの「民間委託化」「入札制度の導入」がはかられてきた経緯が談合疑惑の背景にある。この点の解明なしに「一般競争入札」を強調しても再発は防止できない。国民本位の国土交通行政を実施し、労働者の雇用の安定が図られるよう、下記の項目を緊急に要請するものである。

### 記

1. 今回の談合疑惑を早期に解明し、関係者の処分を明確にすること。
2. 現場の労働者の解雇につながる危険があり、処分にあつたてはこの点を配慮すること。
3. 車両管理業務委託契約の擬態的な内容を明確にし、一般競争入札の強調だけでは、事件の再発が防止できないことを明確にすること。

2008年9月9日

## 車両管理業務の談合疑惑に対する緊急要請書

国土交通大臣

谷垣 禎 一 殿

全日本建設交運一般労働組合

中央執行委員長 佐藤 陵一

国土交通省全建設労働組合

中央執行委員長 加藤 桂一

日本道路興運労働組合

中央執行委員長 吉村 勝則

建交労日本総合サービス全国協議会

議長 井上 義博

生活関連公共事業推進連絡会議

議長 杉山 忠通

7月15日、国土交通省発注の車両管理業務をめぐり談合疑惑（公正取引不当な取引制限の疑い）で、請負企業など関係先への立ち入り検査が行われた。冬柴鉄三国土交通大臣は、閣議後の記者会見で「国土交通省としては先月来、関係者を事情聴取するなどして調査を進め、その都度、公正取引委員会に報告し協力してきた。今後も調査には全面的に協力していく」などと述べたと報じられている。また、7月22日には、保有車両の削減と車両管理業務の発注を今年度中にすべて、一般競争入札にすると発表した。

談合が事実であれば、関係者及び関係企業が法に則った処罰を受けるのは当然である。しかし、まったく責任のない現場労働者に、現行の委託会社の入札・雇用制度では、雇用の一方的打ち切りや賃金労働条件の引き下げなど、談合などの不正行為の犠牲を現場の労働者に押しつけるようになる。これは決して許されない。

交通事故、地震をはじめとする災害・緊急出動は深夜、休日に関係なく発生している。迅速な災害現場への移動は初期体制の基本であり、国土交通省の車両運転は、単純に職員を輸送する手段ではなく、災害現場をはじめとする行政の最前線に安全・迅速に関係職員や機材を輸送するために必要不可欠な業務であり、沿線の様々な情報に精通している運転技術が要求される極めて専門性の高い業務である。

一般車両の通行できない危険地域での運行をともなう業務を民間に委託できるのか、さらに現場の指揮権から「偽装請負」疑義が浮上したこともあり、きわめて場当たりに「民間委託化」「入札制度の導入」がはかられてきた経緯が談合疑惑の背景にある。この点の解明なしに「一般競争入札」を強調しても再発は防止できない。国民本位の国土交通行政を実施し、労働者の雇用の安定が図られるよう、下記の項目を緊急に要請するものである。

### 記

1. 車両管理業務に従事する委託労働者に事件の経緯を説明し、雇用が継続できるよう発注者・管理者として責任を果たすこと。
2. 業務にふさわしく生活できる賃金になるよう、設計労務単価を大幅に引き上げること。
3. 一般競争入札実施・変更する場合でも公契約であり、専門性の確保ができる発注方式にすること。
4. 業務委託契約の単年度契約を改め、複数年契約とすること。

—以 上—