

車両管理業務談合事案に関する調査報告書

参考資料

平成22年2月18日

国土交通省

車両管理業務談合事案と国土交通省の対応

公正取引委員会の指摘(21.6.23)

改善措置要求で指摘された事実

北海道開発局開発監理部の部長又は次長が北協連絡車管理(株)の社長に対し、同部総務課事務管理班の班長又は開発専門官が北協連絡車管理(株)の専務に対し、車両管理業務のうち少なくとも平成14年度から平成18年度までに実施されたものについて、毎年、指名競争入札に係る指名通知がなされる前に、未公表情報(指名業者の名称又は当該入札の実施を予定する事務所等が置かれている開発建設部の名称若しくは当該事務所等の名称)を教示。

要請で指摘された事実

5地方整備局及び北海道開発局の発注する車両管理業務について、日本道路興運(株)、日本総合サービス(株)、北協連絡車管理(株)の3社に再就職している元職員が、他の入札参加業者との間で入札価格等に関する情報の交換を行うなど、独禁法違反行為に関与。

国土交通省の対応

- 「車両管理業務談合事案に係る再発防止対策検討委員会」を開催
第1回 H21.6.5、第2回 H21.8.4、第3回 H21.9.10、第4回 H22.2.17
(委員長 事務次官。外部有識者が参画)

調査の実施

調査目的：事案の解明、再発防止対策の検討に資するため、事実関係、経緯等を調査。
調査対象：入札談合等関与行為を行っていたと指摘された役職にあった者、当該役職にあった者から情報を入手していたとされる者、車両管理業務の発注に従事していた者、独禁法違反行為を行っていたと指摘された事業者の代表者及び在職する国交省元職員など (計541名)
調査方法：個人との面談による事情聴取を実施。
※入札談合等関与行為を行っていたと指摘された役職にあった者等は、外部の専門家も聴取に参画。

○関係企業の指名停止

対象10社に対して2ヶ月から6ヶ月の間で指名停止を実施(H21.7.6～)。

参考：車両管理業務に関するこれまでの主な見直し状況(公取委指摘前)

- 一般競争入札の実施(平成21年度～。一部の地方整備局では平成20年度後半～。)
車両管理業務について入札参加資格を見直した(契約実績要件の撤廃、ランクの拡大等)上で、全てを一般競争入札で実施。
【入札結果】
・入札参加者：39者(H20当初)から150者(H21)に約4倍増(うち新規参入は116者)
・平均落札率は92.6%(H20当初)から62.1%(H21)に減少。30.9%が低入札調査の対象。
一部で契約の履行に支障となる事例が発生。
・北協連絡車管理(株)の受注件数シェア：67.0%(H20)から32.8%(H21)に半減(北海道開発局発注分)

○公用車利用の適正化について(H20.10.16)

公用車の削減と車種・車格の見直し。車両管理業務の委託台数の削減。

【車両管理業務の委託台数】2,656台(H18年度末)→平成22年度までに1,284台

北海道開発局発注の車両管理業務の経緯等

経緯

報告書P4～6

S26	北海道開発局設置 (直営により事業を実施するため、多数の要員を確保すべく非常勤職員を反復雇用<昭和35年度には約8500人の非常勤職員が在籍>)
S36,37年度	非常勤職員の一部(約4200人)を定員職員に繰り入れ
S54年度	長期反復雇用する非常勤職員の新規雇用を停止 (それまで長期反復雇用してきた非常勤職員は、その後も反復雇用)
S58年度	臨時行政調査会の答申を受けた閣議決定 行政管理庁の勧告(民間委託の推進など)
	開発局は、非常勤職員に依存することのない体制確立を目指し、事務・事業の委託化と非常勤職員の縮減を推進 ※非常勤職員の雇用問題が開発局の当局と職員団体との間の大きな争点に
S61年度～	車両管理業務の委託化(随意契約:(財)北海道開発協会) 北協連絡車管理(株)の設立 ※北海道開発協会から車両管理業務の一部を再委託 北協連絡車管理(株)に非常勤職員(自動車運転手)を就職幹旋 <ul style="list-style-type: none"> ・ S61年度～H元年度 239人 ・ H9年度～H13年度 230人 ・ H16年度・H17年度 34人(計503人)
H13年度末	(財)北海道開発協会が車両管理業務から撤退
H14年度～	指名競争入札を段階的に導入 (指名競争入札導入事務所等を段階的に拡大。その他の事務所等は、北協連絡車管理(株)と随意契約)
H18年度～	全事務所等で指名競争入札を実施
H21年度	全事務所等で一般競争入札を実施

報告書P5

非常勤職員の就職幹旋(S61～)

▶開発局と開発局の職員団体が幹旋条件(※)を合意し、自動車運転手である非常勤職員を北協連絡車管理(株)に就職幹旋。

※幹旋条件

- ・開発局に雇用された場合と同額の賃金
- ・開発局で勤務していた箇所での勤務
- ・60歳までの雇用

報告書P5

北協連絡車管理(株)の設立(S61)

▶開発局の非常勤職員を就職幹旋により採用
▶常勤の取締役は開発局の元職員
▶北協連絡車管理(株)の労働組合と開発局の職員団体とは連携関係。

報告書P6～7

開発局事務管理班の業務

▶開発局における事務の改善を推進
▶車両管理業務の委託事務を総括
(発注は各事務所等)

※委託車両台数の精査、指名競争入札導入スケジュール案の作成 など

改善措置要求に係る調査結果（北海道開発局発注の車両管理業務関係）

報告書P7～10

- ・平成13年度末をもって、(財)北海道開発協会が、車両管理業務から撤退。
- ・入札契約の競争性確保を図る観点から、地方整備局の取組状況を踏まえ、平成14年度から指名競争入札を導入。
(業務の履行状況を確認しながら行う必要性や、被幹旋者が多数失業する可能性を考慮し、指名競争入札導入事務所等を段階的に拡大)

【開発局の判断】

- ・指名競争入札の導入により幹旋条件の維持が困難
- ・幹旋条件の正式撤廃についての合意は容易でない

指名競争入札の円滑導入のため、幹旋条件を形式上撤廃はせず、実質上「なし崩し」に
指名競争入札の導入に、開発局の職員団体、北協連絡車管理(株)の理解を得る必要性

平成14年度の指名競争入札導入時(平成14年1月の会合)等

▶開発局(開発監理部の部長、次長ら)、北協連絡車管理(株)(前社長、前専務)、開発局の職員団体の役員が出席する会合で、開発局は、指名競争入札の導入スケジュール、業者指名の考え方を説明(その後、一部の開発建設部は、管内に北協連絡車しか営業拠点がないため、平成16年度は指名競争入札を導入しない旨が伝えられた)。

導入スケジュール

- ・14年度 札幌、石狩川開発建設部本部所在地の事務所等
(河川・道路管理担当の事務所等は1年遅れ)
- ・15年度 函館、旭川及び釧路開発建設部本部所在地の事務所等(")
- ・16年度 その他の開発建設部本部所在地の事務所等
- ・17年度 その他の事務所等

業者指名の考え方

- ・積雪寒冷地である東北地方整備局の受注実績があること
- ・開発建設部管内に営業拠点があること

・前社長及び前専務は、開発局の元職員であり、開発局の事務所等の設置状況を熟知するとともに、他の車両管理会社の北海道における営業拠点の設置状況に精通。

・開発局の説明は、平成14年度以降の指名競争入札の実施箇所等を容易に判断できる情報の提供であったとともに、直近の指名競争入札の実施予定の箇所等又は指名業者を教示するのに等しいもの。

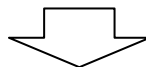
▶平成15年度発注分以降も、前社長及び前専務は、平成14年1月の開発局の説明を踏まえ、開発局職員と「大体予定どおりだよな」等のやりとりをする中で、次年度の指名競争入札の実施箇所等を判断。

▶平成18年度発注分までについて、開発局から北協連絡車に指名競争入札の実施箇所等についての情報が伝わっていたと考えられる。

受注調整への関与

報告書P11

排除措置命令を受けた車両管理会社に平成17年1月1日以降在職していた及び在職している国土交通省元職員(66名)について聴取を実施。



5地方整備局発注の車両管理業務に関する受注調整に19名が関与。

背景・原因

報告書P16

- 車両管理業業界全体の慣行
- 業務量確保による社員(運転手)雇用の確保
- 独禁法違反であることへの認識が不十分

要請を受けて講じる措置

報告書P19~20

再就職の見直し

- 府省によるあっせん禁止、国公法改正による働きかけ禁止の厳正な運用に加え、退職者の関与企業への再就職と受託企業における営業担当部署への新たな就任をともにさせないよう要請

退職予定職員に対する指導

- コンプライアンスの徹底等の周知に加え、退職後に国民の疑念を招くような行為を行わない旨の確認書の提出を求めるなど指導を徹底

一般競争入札の実施

- 一般競争入札を引き続き実施(一般競争入札の導入で競争性が向上)
※平成21年度から全ての地方整備局で導入(一部の地方整備局は平成20年度後半発注から)
- 品質の確保に向けた契約上の措置(運転手の資質の確保、災害対応等における履行体制の確保等)

労務管理上の課題への対処を優先する事務処理

- ・開発局が非常勤職員に依存しない体制の確立を進めるに当たり、非常勤職員の雇用への配慮を求める職員団体の主張にどのように対応していくかといった労務管理上の課題への対処が重要。
- ・斡旋条件に関係する職員団体及び北協連絡車管理(株)の理解を得るという労務管理上の課題への対処を優先し、情報管理の徹底や情報提供における公平性の確保といった入札契約における適正な業務の執行への配慮が不十分に。
- ・特に車両管理業務については、労務管理上の課題に対処しながら委託化を推進してきた事務管理班が、指名競争入札導入の企画をも担ったため、内部牽制、チェック機能が働きにくい状況。

指名競争入札導入後における斡旋条件の存続

- ・北協連絡車管理(株)は、斡旋条件の維持に継続して努力。
- ・指名競争入札導入に当たり、北協連絡車管理(株)は、斡旋条件の撤廃を繰り返し求めたが、開発局は職員団体との全面的な対立を回避し、斡旋条件の撤廃を表明せず。
- ・斡旋条件が明示的に撤廃されない中で、北協連絡車管理(株)として、被斡旋者の雇用に与える影響を最小限にとどめるためには、指名競争入札導入に関する情報を事前に入手し、受注確保に必要な対策を講ずる必要。

競争性・透明性が不十分な入札契約制度の運用

- ・入札参加者が数社に限定されており、業者指名の考え方を示されれば、指名業者を容易に判断することが可能。
- ・労務管理上の課題への対処を優先した反面、入札に関する情報の取扱い(何を、いつまで非公表とするか)について検討が不十分。
- ・情報の開示に関する事業者の公平な取扱いに対する注意が不足。

開発局の元職員との関係

- ・現在と比べ、当時は開発局元職員であれば、安易な接触を容認する雰囲気。

背景・原因（開発局関係）

労務管理上の課題への対処を優先する事務処理

指名競争入札導入後における斡旋条件の存続

開発局の元職員との関係

競争性・透明性が不十分な入札契約制度の運用

再発防止対策（開発局関係）

開発局内部統制及びコンプライアンス強化計画

(H21.2.27)



開発局の業務運営の適正化

- 組織統制の強化（労務管理関係業務の見直し）
- 業務の適正な役割分担（事務管理班の廃止）

北協連絡車管理(株)等との適正な関係の構築

- 今後斡旋条件に関する申入れ等を北協連絡車管理(株)に行わない旨を明示
- 車両管理業務の受注企業との適正な関係の構築
（排除措置命令対象事業者へのコンプライアンス強化の要請）

再就職の見直し、退職予定職員に対する指導（要請に対する措置に同じ）

情報管理の厳格化と透明性の確保

- 入札契約に係る情報の更なる徹底管理
- 発注情報等の公表
（車両管理業務について平成21年度から発注見通しを公表）

入札契約プロセスの改善

- 一般競争入札を引き続き実施
（一般競争入札の導入(平成21年度)で競争性が向上）
- 品質の確保に向けた契約上の措置
- 談合疑義案件の類型化等（役務について審議対象を明確化）

内部統制、コンプライアンスの徹底と取組みの強化

※強化計画の改訂。実施状況を第三者の参画を得て評価・公表。