

車両管理業務談合事案に関する調査報告書

平成22年2月18日

国土交通省

目次

第1章 経緯

第2章 調査結果

第1節 調査の概要

- 1 調査目的及び対象者
- 2 調査の実施体制等

第2節 北海道開発局発注の車両管理業務に関する独占禁止法違反関係

- 1 車両管理業務の概要と発注方法の推移等
- 2 開発局発注の車両管理業務における受注調整
- 3 開発局職員による入札談合等関与行為

第3節 地方整備局発注の車両管理業務に関する独占禁止法違反関係

- 1 車両管理業務の概要と発注方式の推移等
- 2 地方整備局発注の車両管理業務に関して受注調整を行っていた車両管理会社に在職の国土交通省元職員の受注調整への関与

第3章 背景・原因に関する考察と入札談合等関与行為等の根絶に向けた考え方

第1節 北海道開発局発注の車両管理業務に関する入札談合等関与行為

- 1 背景・要因
- 2 入札談合等関与行為の根絶に向けた基本的考え方

第2節 国土交通省元職員の談合への関与

- 1 退職予定職員に対するコンプライアンスの徹底とその着実な実施
- 2 受注者との透明な関係の構築

第4章 再発防止対策

第1節 改善措置要求を受けて講じる改善措置

- 1 開発局の業務運営の適正化
- 2 北協連絡車等との適正な関係の構築
- 3 再就職の見直し
- 4 退職予定職員に対する指導
- 5 情報管理の厳格化と透明性の確保
- 6 入札契約プロセスの改善
- 7 開発局における内部統制、コンプライアンスの徹底と取組の強化
- 8 損害賠償請求に関する厳正な対処

第2節 要請を受けて講じる措置

- 1 再就職の見直し
- 2 退職予定職員に対する指導
- 3 事業者に対するコンプライアンス強化の要請
- 4 一般競争入札の実施

(参考) その他の業務について

別添資料1 「車両管理業務談合事案に係る再発防止対策検討委員会」の設置について

別添資料2 国土交通省が発注する車両管理業務の入札参加業者らに対する排除措置命令、課徴金納付命令等について

別添資料3 北海道開発局内部統制及びコンプライアンス強化計画

第1章 経緯

平成21年5月、国土交通省発注の車両管理業務に関して、公正取引委員会から、事業者に対して、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号。以下「独占禁止法」という。）に基づく事前通知が行われ、国土交通省の職員や元職員が当該事前通知に係る受注調整に関与した疑いがあるとの報道がなされた。このため、同年6月5日、事務次官を委員長とし外部有識者が参画する「車両管理業務談合事案に係る再発防止対策検討委員会」を設置し、事実関係の調査を進めてきた（別添資料1参照）。

同年6月23日、公正取引委員会から、国土交通省発注の車両管理業務の入札参加業者に対し、独占禁止法第3条（不当な取引制限の禁止）に違反する行為を行っていたとして、排除措置命令及び課徴金納付命令がなされた（別添資料2の第1参照）。

また、同日、北海道開発局発注の車両管理業務における事業者の独占禁止法違反行為入札談合に関し、北海道開発局（以下「開発局」という。）の職員に、入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律（平成14年法律第101号。以下「入札談合等関与行為防止法」という。）第2条第5項第3号の規定に該当する行為があったとして、公正取引委員会から国土交通大臣に対し、入札談合等関与行為防止法第3条第2項の規定に基づき、当該入札談合等関与行為が排除されたことを確保するために必要な改善措置を講ずるよう求めがあった（別添資料2の第2参照）。

併せて、5地方整備局及び開発局発注の車両管理業務について、国土交通省を退職して車両管理会社に再就職していた元職員が独占禁止法違反行為に関与していたとして、公正取引委員会から国土交通省に対し、職員が退職後に同様の行為をすることがないようにするために必要な措置をとることの要請がなされた（別添資料2の第3参照）。

国土交通省としては、これまでも水門談合事案や開発局入札談合事案等の発生を踏まえ、入札談合防止に向けた累次にわたる再発防止対策を講じてきたところであるが、改善措置要求等を受けるような事態に至ったことは極めて遺憾である。

平成21年7月6日、国土交通省は、車両管理業務について公正取引委員会から排除措置命令及び課徴金納付命令を受けた事業者（10社）に対し、2ヶ月から6ヶ月の間で指名停止を行った。

国土交通省は、「車両管理業務談合事案に係る再発防止対策検討委員会」の有識者委員の指導を得て、事実関係の調査、背景・原因の解明、再発防止対策の検討を行った。

今般、車両管理業務談合事案に係る調査結果及び改善措置を取りまとめ、ここに報告するものである。

この調査結果及び改善措置を踏まえ、入札談合は絶対に容認しないという強い決意の下、引き続き、再発防止対策について省を挙げて徹底し、国民の皆様の信頼回復に努めたい。

(参照条文)

入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律（平成14年法律第101号）（抄）

(定義)

第二条 略

2～4 略

5 この法律において「入札談合等関与行為」とは、国若しくは地方公共団体の職員又は特定法人の役員若しくは職員（以下「職員」という。）が入札談合等に関与する行為であって、次の各号のいずれかに該当するものをいう。

一 事業者又は事業者団体に入札談合等を行わせること。

二 契約の相手方となるべき者をあらかじめ指名することその他特定の者を契約の相手方となるべき者として希望する旨の意向をあらかじめ教示し、又は示唆すること。

三 入札又は契約に関する情報のうち特定の事業者又は事業者団体が知ることによりこれらの者が入札談合等を行うことが容易となる情報であって秘密として管理されているものを、特定の者に対して教示し、又は示唆すること。

四 特定の入札談合等に関し、事業者、事業者団体その他の者の明示若しくは黙示の依頼を受け、又はこれらの者に自ら働きかけ、かつ、当該入札談合等を容易にする目的で、職務に反し、入札に参加する者として特定の者を指名し、又はその他の方法により、入札談合等を幫助すること。

(各省各庁の長等に対する改善措置の要求等)

第三条 略

2 公正取引委員会は、入札談合等の事件についての調査の結果、当該入札談合等につき入札談合等関与行為があったと認めるときは、当該入札談合等関与行為が既になくなっている場合においても、特に必要があると認めるときは、各省各庁の長等に対し、当該入札談合等関与行為が排除されたことを確保するために必要な改善措置を講ずべきことを求めることができる。

3～7 略

第2章 調査結果

第1節 調査の概要

1 調査目的及び対象者

本事案の解明と再発防止対策の検討に資するため、以下のとおり、計541名を対象に調査を行った。

- ① 開発局発注の車両管理業務に関する本事案についての事実関係、発生に至った経緯及びそれに関連する状況などを調査するため、a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、b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から情報を入手していたとされる者、c入札談合等関与行為を行っていたと指摘された役職に、指摘された期間後に在職していた者、dその他車両管理業務の発注に従事していた者等、e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から情報を入手していたとされる者が属していた事業者の代表者等を調査の対象とした。

その結果、計150名について事情聴取等を行った。

○ 調査対象者（開発局関係） ※地方整備局関係の調査対象者と重複（3名）あり。

	人数
a	12名
b	2名
c	5名
d	113名
e	18名
合計	150名

- ② また、地方整備局発注の車両管理業務に係る受注調整事案について、国土交通省を退職し事業者にも再就職していた元職員の関与についての事実関係、その経緯・背景等のほか、同受注調整事案における入札談合等関与行為防止法の規定に該当する国土交通省職員の入札談合等関与行為の有無について調査するため、f地方整備局発注の車両管理業務に関して独占禁止法違反行為を行っていたと指摘された当該業務の受注企業の代表者、g同企業に在職の国土交通省元職員、h地方整備局の車両管理業務の発注に従事していた職員について対象とした。

その結果、計394名について事情聴取等を行った。

○ 調査対象者（地方整備局関係）

	人数
f	9名
g	66名
h	319名
合計	394名

2 調査の実施体制等

平成21年6月23日、入札談合等関与行為防止法に基づき、国土交通大臣より大臣官房長が調査を実施する職員に指定された。

国土交通省内の行政監察の責任者である総括監察官が大臣官房長の命を受けて責任者となり、「車両管理業務談合事案に係る再発防止対策検討委員会」の有識者委員の指導を得て、調査対象者の任意の協力の下、個人との面談により事情を聴取する手法により事実関係の調査を実施した。

その際に、聴取項目の選定等について有識者委員の指導を得るとともに、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については、必要に応じ外部の専門家の参画を得て調査を実施した。

第2節 北海道開発局発注の車両管理業務に関する独占禁止法違反関係

1 車両管理業務の概要と発注方法の推移等

(1) 車両管理業務の概要

開発局は、関係機関、工事現場等への移動、災害・事故等の緊急時の対応など、業務を実施していくために必要な車両の運行を確保するため、車両の運行、点検整備、燃料補給その他の車両に関する管理業務全般を行う車両管理業務を外部委託している。

開発局では、開発局の事務所等（開発建設部本部、事務所、事業所、ダム管理所及び農業施設管理所をいう。以下同じ。）毎に、毎年度、契約期間を1年間として、車両管理業務を発注している（平成20年度までは、各事務所等で発注していたが、平成21年度からは経理契約事務の集約化により、開発建設部本部で事務所等毎に発注している。）。

なお、開発局においては、「公用車利用の適正化について」（平成20年10月16日国土交通省）に基づき、所有する公用車を削減するとともに、車両管理業務について、業務の安全性・効率性などの観点から真に必要な場合に限定するなど、公用車利用の適正化に取り組んでいる。

(2) 開発局における非常勤職員の斡旋の経緯と北協連絡車の設立

① 直営を中心とする事業実施と事務・事業の委託化推進の取組

北海道内における民間の建設工事の受注体制の整備が立ち後れていたことなどから、開発局は、昭和26年の設置以降、直営（開発局自ら工事等を実施すること）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していた。昭和35年度には、約7,400人の定員・常勤職員に対し、約8,500人もの非常勤職員が在職していた。昭和36年度及び37年度には、合計で約4,200人の非常勤職員を定員職員に繰り入れたが、事業実施上の必要性から、昭和53年度までは非常勤職員の新規雇用を行っていた。昭和54年度からは、長期反復雇用する非常勤職員の新規雇用を行わないこととしたが、それまで長期反復雇用していた非常勤職員については、その後も反復雇用を継続した。

臨時行政調査会の答申を受けた昭和58年5月の閣議決定や昭和58年8月の行政管理庁の勧告において、民間委託等の推進を図るとされたことなどを踏

まえ、開発局においては、非常勤職員に依存することのない体制の確立を目指し、事務・事業の委託化と、長期反復雇用する非常勤職員の縮減を進めていくこととした。この間、事務・事業の委託化とこれに伴う非常勤職員の雇用問題が開発局の当局と職員団体の間の大きな争点となり、両者の間で厳しい対立がみられたが、昭和59年度から、非常勤職員が行っている業務の一部について、委託化が始められた。

昭和63年には開発局の当局と職員団体の間で直営事業問題等について一定の整理がなされ、以後は、従来のような厳しい対立はみられなくなったが、その後も、職員団体は、非常勤職員の雇用問題について大きな関心を持ち、当局との間での重要なテーマとなっていた。

②車両管理業務の外部委託と非常勤職員の斡旋

車両管理についても、当初、直営により実施されていたが、①の経緯の中で、開発局は、昭和61年度から財団法人北海道開発協会（以下「開発協会」という。）に車両管理業務を委託するとともに、長期反復雇用してきた自動車運転手である非常勤職員を、開発協会から業務の一部を再委託された北協連絡車管理株式会社（以下「北協連絡車」という。）に順次就職斡旋した。

就職斡旋に当たっては、開発局の当局と職員団体との間で斡旋条件を合意していた。斡旋条件の内容は、主として、a 開発局で勤務していれば得られたであろう賃金の支給、b 開発局で勤務していた箇所での勤務、c 60歳までの雇用の確保である。さらに、開発局当局は、委託先に斡旋条件の維持を申し入れることを職員団体との間で合意していた。

なお、これまで開発局が北協連絡車に就職斡旋した非常勤職員の数は、503名である（昭和61年度～平成元年度239名、平成9年度～平成13年度230名、平成16年度及び平成17年度34名）。

③北協連絡車の設立

北協連絡車は、昭和61年に自動車管理受託業務等を行う会社として、開発協会等の出資により設立され、開発局の就職斡旋により、これまでに多数の開発局の非常勤職員を採用し、開発局から受注する車両管理業務に従事させてきた（平成21年4月時点で42名が在籍）。

被斡旋者（開発局が長期反復雇用してきた自動車運転手である非常勤職員で、開発局の就職斡旋を受けて、北協連絡車に再就職した者をいう。以下同じ。）は開発局の職員団体の構成員であったこともあり、北協連絡車で労働組合が結成されると、同組合は開発局の職員団体と連携関係を有するようになった。

なお、北協連絡車の常勤の取締役（代表取締役を含む。）は、いずれも開発局の元職員である。

(3) 開発局における車両管理業務の発注方法と入札結果

①平成13年度までの車両管理業務

開発局では、平成13年度までの間に発注した車両管理業務については、いずれも随意契約により開発協会に委託していた。また、開発協会は、北協連絡

車に業務の一部を再委託することにより、車両管理業務を実施していた。

車両管理業務を受注していた開発協会は、平成10年1月、監督官庁である北海道庁から、営利企業の事業と競合し得る受託事業について廃止も含めて検討するように指導を受けたことを踏まえ、平成13年度末をもって車両管理業務から撤退した。

②平成14年度以降の車両管理業務

平成14年度以降、開発局は、地方整備局の取組状況を踏まえ、車両管理業務について指名競争入札を導入することとした。平成14年度に札幌市に所在する事務所等の一部において導入し、その後、順次、導入箇所を拡大し、平成18年度に全ての事務所等において指名競争入札を実施した。一方、この間、指名競争入札を導入していない事務所等については、北協連絡車に随意契約で車両管理業務を発注していた。なお、開発局は、当初の指名競争入札の導入スケジュール（指名競争入札を導入する事務所等と導入年度に関するスケジュール。以下同じ。）では、平成17年度に全ての事務所等において指名競争入札を実施することとしていたが、平成16年1月、指名競争入札の導入スケジュールを一年延期し、平成18年度に全ての事務所等において指名競争入札を実施することに変更した。

さらに、平成21年度には、入札契約手続の競争性及び透明性を一層確保する観点から、全ての事務所等について、一般競争入札を実施している。

○平成14年度以降の事業者別受注件数（開発局分）

年 度	契約方式	北協	興運	総合	大新東	その他	合計
14年度	指名・随契	159(156)	2	0	-	-	161(156)
15年度	〃	148(138)	4	1	1	-	154(138)
16年度	〃	141(121)	4	1	2	0	148(121)
17年度	〃	130(77)	6	0	2	0	138(77)
18年度	指名競争	96	16	5	11	-	128(-)
19年度	〃	83	17	6	11	-	117(-)
20年度	〃	75	17	7	13	-	112(-)
21年度	一般競争	39	2	4	45	29	119(-)

注1：北協は北協連絡車、興運は日本道路興運株式会社、総合は日本総合サービス株式会社（平成15年9月に株式会社日本道路サービスから商号を変更）、大新東は大新東株式会社の略。

2：かっこ内は随意契約の件数であり、内数である。

(4) 事務管理班の業務

開発局における事務の改善を推進するため、開発監理部総務課に事務管理班が置かれている。事務管理班は、開発局における事務の改善を推進する業務の一環として、車両管理業務の委託に関する事務を総括し、事務所等毎の委託車両台数の精査、委託契約に必要な契約書・仕様書の標準例の作成や積算単価の設定等を行っている。

さらに、事務管理班は、車両管理業務に指名競争入札を導入するに当たり、指名競争入札の導入スケジュールについて具体案を作成するとともに、指名競争入札に参加する業者指名の考え方を整理し、これに該当する事業者を「指名可能業者」として開発建設部に連絡していた。実際に業務を発注する開発局の事務所等では、事務管理班から連絡を受けた指名可能業者をそのまま指名していた。

車両管理業務を発注するのは事務所等であり、事務管理班は、車両管理業務の入札契約事務を直接には担当していなかったが、車両管理業務の委託に関する事務を総括しており、事務管理班の担当職員は、指名競争入札の導入スケジュールや業者指名の考え方に合致する事業者を入札前に知り得る立場にあった。

また、就職斡旋の経緯もあり、事務管理班は、開発局の非常勤職員の賃金に関する北協連絡車への情報提供、北協連絡車に在職する被斡旋者の把握等を行っていた。

(5) 車両管理業務における指名競争入札の導入と斡旋条件を巡る対応

① 平成14年度からの指名競争入札の段階的導入

平成13年度末をもって開発協会が車両管理業務から撤退することとなったことを受け、開発監理部長は、車両管理業務の発注について、競争性の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するとの判断に至った。

その際、開発監理部長は、指名競争入札を段階的に導入することとした。

随意契約から指名競争入札に円滑に移行するためには、事業者の業務の履行状況を確認しながら行う必要があること、指名競争入札を直ちに全事務所等に導入した場合、北協連絡車に在職する被斡旋者が多数失業する可能性があることを考慮して、開発局は、指名競争入札の導入箇所を段階的に拡大することとしたものである。事務管理班では、開発監理部長の指示により具体的な導入計画案を立案し、遅くとも平成14年1月頃までに開発監理部長の了解を得た。

また、平成13年11月から12月頃にかけて、開発局は、北協連絡車に対し、平成14年度以降に3～4年かけて指名競争入札を順次導入する方針を伝えた。

(注) 開発局の職員を職名で示している場合は、行為等の時点において、当該職にあった者を指している。以下同じ。

② 平成14年1月の会合

平成14年1月、開発局、開発局の職員団体及び北協連絡車の三者が参加する会合が開かれた（開発局からは開発監理部の部長、次長（総務担当の次長。以下同じ。）、総務課長及び事務管理班長が出席、北協連絡車からは前社長及び前専務が出席）。

開発監理部の部長及び次長は、指名競争入札を導入し、事業者間の自由な競争が行われれば、開発局の職員団体と合意した斡旋条件を維持することが困難になる一方で、職員団体に斡旋条件の撤廃を正式に申し入れても、非常勤職員の就職斡旋を巡る過去の経緯（第2章第2節1（2）②参照）を踏まえると、職員団体の合意を得ることは容易ではないと考え、指名競争入札の導入を円滑

に進めるためには、斡旋条件を形式上撤廃することはせずに、実質上「なし崩し」にしていかざるを得ないと考えた。このため、平成14年1月の会合において、開発局は、指名競争入札導入への理解を得るべく、職員団体及び北協連絡車に対し、平成14年度から段階的に指名競争入札を導入する考えである旨及び指名競争入札の導入スケジュールや業者指名の考え方を説明した（詳細は第2章第2節3③を参照）。北協連絡車は、指名競争入札を導入するのであれば、斡旋条件そのものを撤廃するよう要請したが、これに対して開発局は、斡旋条件の撤廃を明示しなかった。（その後、開発局は、北協連絡車に対し、平成14年度の指名競争入札の導入スケジュールを踏まえて、指名競争入札以外の箇所は随意契約とする旨の説明を行った。）

（注）北協連絡車の「前社長」は、開発局の元職員であって、平成18年6月2日まで代表取締役社長の職にあった者をいう。以下同じ。

北協連絡車の「前専務」は、開発局の元職員であって、平成17年5月27日までは常務取締役、同日から平成19年6月5日までは専務取締役、同年7月1日から平成20年6月30日までは顧問の職にあった者をいう。以下同じ。

③斡旋条件を巡るその後の対応等

開発監理部の部長及び次長は、平成14年1月の会合において、開発局の職員団体が指名競争入札の導入により斡旋条件の維持が事実上困難になることに理解を示したものととらえ、職員団体に正式に斡旋条件の撤廃を申し入れなくても指名競争入札の導入に支障がないと判断した。このため、開発局は、北協連絡車の前社長から、当該会合以降も再三にわたり斡旋条件の撤廃を要請されても、職員団体に申し入れることはなく、職員団体からの要請に対しては、開発局は、就職斡旋の経緯を踏まえ、被斡旋者の勤務条件については、可能な限り非常勤職員に準じた扱いが維持されるよう北協連絡車に申し入れを行うという従来からの姿勢を基本的に変えることはなかった。

また、開発局は、北協連絡車からの指名業者に関する要望に対し、業者指名の考え方に合致すれば指名する旨の一般論を述べた。

④指名競争入札の全部導入時の対応

平成18年度から全ての発注が指名競争入札により実施されることとなり、北協連絡車が受注できない場合に被斡旋者の雇用への影響が深刻化する可能性が生じたことから、平成18年1月、開発局、開発局の職員団体及び北協連絡車の三者が参加する会合が再度開かれた（開発局からは開発監理部の部長、次長、総務課長及び事務管理班長が出席、北協連絡車からは前社長及び前専務が出席）。

北協連絡車は、被斡旋者の勤務箇所における業務を受注できない場合には被斡旋者を解雇する旨述べ、被斡旋者の対応について議論がなされたが、結局、平成18年度の入札の結果、北協連絡車は被斡旋者を9名解雇した。

2 開発局発注の車両管理業務における受注調整

事情聴取において、北協連絡車の前専務は、受注調整を認めていないものの、開発局発注の車両管理業務の入札に参加した事業者の元社員は、自らが関わっていた年度分について、入札前に、北協連絡車の前専務から自社の受注予定箇所を聞いており、自社が当該箇所を落札していたとしていることからみて、受注調整が行われていたと考えられる。

3 開発局職員による入札談合等関与行為

①入札談合等関与行為防止法第2条第5項第3号の行為について

入札談合等関与行為防止法第2条第5項第3号は、国等の職員が入札談合等に関与する行為であって、「入札又は契約に関する情報のうち特定の事業者又は事業者団体が知ることによりこれらの者が入札談合等を行うことが容易となる情報であって秘密として管理されているものを、特定の者に対して教示し、又は示唆すること」を入札談合等関与行為の一類型として規定している。入札談合等を容易にすることを意図して行ったものか否かにかかわらず、同号に該当する行為は入札談合等関与行為に当たるものと解されている。

②未公表の情報について

本事案においては、指名業者の名称又は指名競争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が、「特定の事業者が知ることにより入札談合等を行うことが容易となる情報であって秘密として管理されているもの」に当たるとされた。

開発局では、明確な規定等は無かったものの、車両管理業務について、指名競争入札に参加する指名業者の名称は、指名通知の前は未公表の情報として取り扱われていた。

また、指名競争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又は当該事務所等の名称については、当時、発注見通しを事前に公表するといった運用は行われておらず、指名業者の名称と同様、指名通知の前は未公表の情報として取り扱われていた。

なお、開発局の発注する車両管理業務は、平成13年度までは開発協会及び開発協会から再委託を受けた北協連絡車のみが実施していたものであり、他の事業者の参加を得て競争入札を導入していく際には、指名競争入札の導入スケジュールや、競争参加に必要な一般的な要件は、公表して差し支えないものであったと考えられる。

③開発局職員による情報の教示について

平成14年1月に、開発局の開発監理部の部長及び次長ら、北協連絡車の前社長及び前専務、開発局の職員団体の役員が出席する会合において、開発局は、指名競争入札導入への理解を得るべく（第2章第2節1(5)②参照）、車両管理業務について平成14年度以降の指名競争入札の導入スケジュール（平成14年度は札幌、石狩川の各開発建設部の本部所在地の事務所等、平成15年度は函館、旭川及び釧路の各開発建設部の本部所在地の事務所等、平成16年度はその他の開発建設部の本部所在地の事務所等、平成17年度はその他の事務所等に指名競

争入札を導入（ただし、札幌、石狩川、函館、旭川及び釧路の各開発建設部の本部所在地の事務所等のうち河川・道路の管理を担当する事務所等はそれぞれ一年後に導入）するといったスケジュール）や業者指名の考え方（北海道と同じ積雪寒冷地である東北地方整備局で受注実績があること、開発建設部管内に営業拠点的ない事業者は指名されないこと）を説明した。北協連絡車の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しているとともに、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も精通していた。このため、開発監理部の部長及び次長らが出席する会合において、開発局が指名競争入札の導入スケジュールや業者指名の考え方を説明した（加えて、その後、一部の開発建設部については、管内に北協連絡車しか営業拠点的がないため、平成16年度は指名競争入札を導入しない旨が開発監理部長によって伝えられた。）ことは、北協連絡車に対し、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することができる情報を提供するものであったとともに、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であったと認められる。

こうした情報の提供が行われた背景には、開発局が、指名競争入札の導入を円滑に進めるため、斡旋条件を実質上「なし崩し」にしていかなざるを得ないと考えていたことがある（第2章第2節1(5)②参照）。そのためには、斡旋条件の維持が事実上困難になることについて、開発局と斡旋条件を合意した職員団体が理解するとともに、被斡旋者の労働条件を会社の努力により変えていけるようになることについて、非常勤職員の就職斡旋を受けた北協連絡車が理解する必要があった。すなわち、開発局の説明は、斡旋条件に関係する開発局の職員団体及び北協連絡車に対し、指名競争入札の導入が直ちに多数の被斡旋者の失業に結びつくものではなく、指名競争入札の導入過程において被斡旋者の労働条件を変えていく時間的余裕があることを示しつつ、指名競争入札の導入に理解を求めようとしたものと考えられる。このような開発局の説明は、指名競争入札の円滑な導入を進めるため、開発局の職員団体及び北協連絡車の理解を得ようとして、入札談合に関与する意図のないままなされたものではあるが、北協連絡車の前専務は、開発局職員から未公表の情報を得ることで、指名競争入札が実施される特定の事務所等を対象に、他の事業者との間で受注調整を行うことが容易になったと推察される。

この他、北協連絡車の前社長及び前専務は、車両管理業務の受注者であり、開発局の元職員ということもあって、開発局を訪問する機会が多く、また、平成15年度以降発注分について、北協連絡車の前社長及び前専務は、開発局職員と接触し、平成14年1月の開発局の説明を踏まえ、「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していたとしており、平成15年度発注分以降も、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ものの、その具体的な状況や職員の特定はできなかった。

第3節 地方整備局発注の車両管理業務に関する独占禁止法違反関係

1 車両管理業務の概要と発注方式の推移等

国土交通省の地方整備局では、開発局と同様、関係機関、工事現場等への移動、災害・事故等の緊急時の対応など、業務を実施していくために必要な車両の運行を確保するため、車両の運行、点検整備、燃料補給その他の車両に関する管理業務全般を行う車両管理業務を外部委託している。

当初、車両管理は、地方整備局（省庁再編前は、地方建設局。以下同じ。）の職員が実施していたが、昭和58年の閣議決定で、「技能・労務職員等が携わっている事務・事業については、民間委託等の合理化措置を積極的に講ずることとし、これらの職員の採用は、公務執行上真に必要な場合を除き、昭和59年度以降行わないものとする」、「庁舎乗用自動車運転手の欠員不補充措置を引き続き実施するものとする」とされたことから、原則として運転手の採用を取り止め、退職者があった場合には不補充とした。

このため、少なくとも昭和58年の閣議決定前後から、地方整備局において、車両管理業務の外部委託が徐々に活用されるようになったと考えられる。

車両管理業務の発注方式については、導入当初は随意契約で発注されたようであるが、平成10年度頃までには、ほとんどの機関で指名競争入札への移行が行われた。その後、早い機関では、平成17年度から一部で一般競争入札が行われてきているが、平成20年度当初発注までは、ほとんどが指名競争入札で発注されていた。

なお、地方整備局における車両管理については、昭和36年度及び37年度に非常勤職員の定員職員への繰り入れが行われて以降、開発局にみられるように、運転手を非常勤職員として新規雇用したり、反復雇用を行っていた経緯はみられない。また、従前からいた職員である運転手は原則定年まで勤務するため、開発局にみられるように、企業へ再就職を斡旋したという経緯もみられない。

2 地方整備局発注の車両管理業務に関して受注調整を行っていた車両管理会社に在職の国土交通省元職員の受注調整への関与

①地方整備局発注の車両管理業務に関する受注調整

地方整備局発注の車両管理業務に関して受注調整を行っていたと公正取引委員会から排除措置命令等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現在在職している国土交通省元職員66名について聴取を行ったところ、19名が受注調整に関与したと供述した。

受注調整に関与したと供述した国土交通省元職員（以下「関与元職員」という。）の供述によると、受注調整に係る国土交通省元職員の関与は、東北地方整備局、関東地方整備局、北陸地方整備局、中部地方整備局及び九州地方整備局発注の車両管理業務に関して、それぞれ以下のように行われていた。

ア) 東北地方整備局関係

既存の受注範囲をお互いに侵食しないように、入札価格等について情報交換をした。また、新規参入の企業に対して一部を譲り同社に入札価格を連絡した。

イ) 関東地方整備局関係

既存の事業者が受注するという暗黙の了解があり、自社が既存の場合は、相手に自社の入札価格に上積みした価格を提示した。

ウ) 北陸地方整備局関係

受注実績のあるところはお互いさわらないという共通認識があり、応札金額を確認し合った。

エ) 中部地方整備局関係

従来からの慣行として入札価格の調整を行った。

オ) 九州地方整備局関係

平成19年度以前は棲み分けをしていた。指名業者が増えたので受注予定者の決定に関して話し合いをした。各社に入札額を連絡した。

なお、国土交通省元職員66名の供述によると、近畿地方整備局、中国地方整備局及び四国地方整備局発注の車両管理業務に関して行われていた受注調整に関して、国土交通省元職員の関与があったとは認められなかった。

②受注調整に関与した理由

関与元職員が受注調整に関与した理由については、その供述によると、a 車両管理業業界全体の慣行として行われていること、b 前任者から引継ぎであること、c 各年の業務量を確保することにより社員の雇用が確保できること、d 安定した業績を上げるには毎年受注者が変わるの現実的でないと考えていたこと、e 業務経験、社員教育等により培ってきたノウハウがそれぞれの会社であり、それをお互いに活かすことが効率的であることなどであることが認められた。

③受注調整に関与した者の認識

関与元職員のうち、受注調整に関与することが独占禁止法に違反しているとの認識を有していないと答えた者は半数以上であり、これらの者は、今までの棲み分けを慣行的に継承し、価格を連絡するなど従来からのやり方を踏襲して受注調整に関与していた。さらに、半数に満たない独占禁止法に違反するとの認識のあった者も、会社の行為と認識し、入社する前からの慣行として前任者から引継ぎを受けた、または、会社の先輩の指示を受けて受注調整に関与していたものであり、総じて違法性の認識の程度は低い状況にあったが、二度とこのようなことは行わないなどと反省している。

また、受注調整について関与することを止めることができなかった理由については、a 悪いとはわかっていたが社員の雇用の確保のためと考えた、b 他社への協力要請と割り切り気持ちの整理をした、c 社員の職場を守るためやむを得ないと思っていたなどと供述している。

当該行為が独占禁止法に違反するとの認識に関しては、関与元職員19名のうち、地方整備局在職当時車両管理業務の入札契約実務に携わった経験のある者7名については、半数以上の4名が認識しているが、一方、地方整備局在職当時車両管理業務の入札契約実務に携わった経験のない者12名については、その4分の1に当たる3名しか認識しておらず、現役時代の実務経験のない者については、独占禁止法に違反するとの認識のない者の割合が高いことが認められる。

各地方整備局においては、平成18年度末の退職予定者から入札談合等関与行為の違法性等について指導を行っていたが、この指導を受けた1名の関与元職員は、当該当局の指導に関しては覚えていなかった。なお、この者は、当該行為が独占禁止法に違反する行為であることは認識していたものの、会社の先輩の指示

を受けて受注調整に関与していた。

④地方整備局職員の関与の有無と認識

各地方整備局の平成20年度車両管理業務発注担当の職員について調査したところ、本件事案について報道以前から承知している者はなく、本件受注調整に関与した者もいなかった。

また、各地方整備局発注の車両管理業務に係る入札参加業者に対し予定数量や指名業者名などの未公表情報を提供したり、同入札参加業者から未公表情報の提供を求められたりした者もいなかった。

なお、平成19年の入札談合等関与行為防止法の改正や独占禁止法に係る認識について調査したところ、入札談合等関与行為防止法の改正に関しては319名中20名（6.3パーセント）が、知らないなどと回答し、入札談合等関与行為を行った場合の懲戒処分と損害賠償請求に関しても、28名（8.8パーセント）が知らないなどと回答、さらに独占禁止法に係る認識についても、37名（11.6パーセント）が知らないなどと回答している。

第3章 背景・原因に関する考察と入札談合等関与行為等の根絶に向けた考え方

第1節 北海道開発局発注の車両管理業務に関する入札談合等関与行為

1 背景・原因

開発局は、車両管理業務について、指名競争入札を段階的に導入したが、以下のとおり、労務管理上の課題への対処を優先する一方、入札契約における適正な業務の執行に対する配慮が不十分であったことなどが、本事案発生の背景・原因であったと考えられる。

① 労務管理上の課題への対処を優先する事務処理

開発局において、事務・事業の委託化と非常勤職員に依存しない体制の確立は、長年の課題であったが、職員団体にとって、これは長期反復雇用されてきた非常勤職員の雇い止めに結びつく問題であり、大きな関心事項であった。従って、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っては、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となっていた。

車両管理業務の委託化に当たっても、長期反復雇用してきた非常勤職員の雇用への配慮が重要な課題となっていた。開発局は、これら非常勤職員を就職斡旋するとともに、斡旋条件の維持を委託先に申し入れることを職員団体と合意してきた。

このような経緯の中で、開発局は、車両管理業務に指名競争入札を導入するに当たっても、斡旋条件に係る職員団体及び北協連絡車の理解を得るという労務管理上の課題を優先した。そのため、開発局は、北協連絡車と開発局の職員団体の出席する平成14年1月の会合で未公表情報を説明したが、その反面、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であった。

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、適正な業務執行の確保のための内部牽制・チェック機能が働きにくい状況になっていた。

②指名競争入札導入後における斡旋条件の存続

北協連絡車は、就職斡旋の経緯を踏まえ、被斡旋者に係る斡旋条件の維持に継続して努力していた。

平成14年度から指名競争入札を導入することは、斡旋条件の維持が事実上困難となることを意味するものであり、北協連絡車は、開発局に対して斡旋条件の撤廃を繰り返し求めていたが、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しなかった。

このように斡旋条件が明示的に撤廃されない中で、北協連絡車として、競争に伴う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、指名競争入札の導入に関する情報を事前に入手し、業務の受注確保に必要な対策を講ずる必要があったと考えられる。

③競争性・透明性が不十分な入札契約制度の運用

開発局は、車両管理業務について指名競争入札を導入する際、指名業者については、概ね地方整備局と同様に官公庁の業務の履行実績や営業拠点の有無を勘案して業者指名を行うこととした。このため、開発局発注の車両管理業務において、結果として、入札参加者は北協連絡車を含む数社に限定されることとなった。

このような状況の中で、平成14年1月の会合において開発局が業者指名の考え方について説明をすれば、北協連絡車は、指名業者を容易に判断することができた。

また、開発局では、指名競争入札の導入に当たり、労務管理上の課題への対応を優先した反面、入札に関する情報のうち、何を、いつまで非公表とするかといった情報の取扱いについて十分な検討を行っていなかった。さらに、開発局は、入札参加者との関係では、情報の開示について、中立かつ公平な立場を保持すべきであったが、指名競争入札の導入時において、具体的に指名競争入札の導入スケジュールや業者指名の考え方を伝えたのは北協連絡車だけであり、事業者の公平な取扱いに対する注意が不足していた。

④開発局の元職員との関係

開発局の元職員である北協連絡車の前社長及び前専務は、車両管理業務の受注者ということもあり、開発監理部の部長、次長、事務管理班と接触する機会が多かった。前専務は、事務管理班を度々訪問し、車両管理業務に関する報告や説明を行うとともに、業務とは直接関係のない話をしていくことも多かった。

北協連絡車の前社長及び前専務は、車両管理業務の受注者であると同時に、毎年度の競争入札に参加する民間企業の役員であり、契約履行上の打ち合わせ等は必要であるものの、この当時は現在と比べると、開発局の元職員であれば安易な接触を容認する雰囲気があったと考えられる。

2 入札談合等関与行為の根絶に向けた基本的考え方

上述の入札談合等関与行為の事実関係や背景・原因を踏まえ、今後、以下の基本的考え方に基づき、開発局において、再発防止対策を講ずることとする。

(1) 労務管理上の課題への対処を優先する事務処理の見直し

開発局において、車両管理業務への指名競争入札の導入に当たり、労務管理上の課題への対処を優先する事務処理が行われたことが本事案発生の要因となったことに鑑み、こうした事務処理のあり方を改善する観点から、事務処理における内部統制機能の強化を図るとともに、業務に関する責任範囲や分担関係を明確にし、相互牽制機能を確保することにより、適正な事務処理が図られるような体制を構築することが必要である。

(2) 受注企業との適正な関係の構築

指名競争入札導入後も斡旋条件が明示的に撤廃されなかったことが本事案発生 of 要因となったことに鑑み、今後、北協連絡車に非常勤職員を就職斡旋してきた経緯に由来するこれまでの関係を全て整理することが必要である。

(3) 情報管理の厳格化と透明性の確保

車両管理業務については、平成21年度から全ての事務所等において一般競争入札が導入されているが、本事案を将来への教訓として活かすためには、公表すべきでない情報を厳格に管理するとともに、入札契約の競争性及び透明性を確保するため広く周知することが適当な情報については、積極的に公表することが必要である。

(4) 入札契約プロセスの改善

本事案は、車両管理業務の入札契約方式が、随意契約から指名競争入札に段階的に移行する過程において発生したものであるが、既に全ての事務所等において、より競争性の高い一般競争入札が導入され、入札参加資格も公表されている。

車両管理業務の発注については、今後も一般競争入札の方法によることとし、入札契約の競争性及び透明性の確保に関する取組を引き続き行うことが適当である。

なお、車両管理業務は、地元調整や用地交渉、災害対応等を行う上で必要な業務であり、一般競争入札の方法によりつつ、車両管理業務の的確な実施を確保するための措置について十分留意することが必要である。

(5) 開発局におけるコンプライアンスの徹底と取組の強化

開発局では、「水門設備工事に係る入札談合等に関する調査報告書」（平成19年6月公表）に掲げられた改善措置など、全国的に進める取組の推進に努めてきた。さらに、平成20年に開発局を巡る一連の入札談合事案が発覚したことを踏まえ、平成21年2月27日、「北海道開発局内部統制及びコンプライアンス強化計画」（以下「コンプライアンス強化計画」という。）を策定し、併せて「北海道開発局コンプライアンス宣言」を行い、現在、内部統制の強化及びコンプライアンスの徹底と綱紀の厳正な保持に取り組んでいるところである。

本事案は、このような取組に着手する前に発生したものではあるが、今後、コンプライアンス強化計画のこれまでの取組の徹底に加えて、本事案の背景・原因を踏

また上記(1)から(4)までの考え方に基づき、取組の強化が必要である。

第2節 国土交通省元職員の談合への関与

車両管理業務における受注調整に、車両管理会社に再就職した国土交通省元職員が関与していたが、受注調整（談合）への関与は、車両管理業界全体で慣行として行ってきた、各年の業務量を確保することにより社員（運転手）の雇用の確保ができるなどとして、受注調整に関与する一方、当該関与行為について独占禁止法に違反するとの認識を持たない者が半数以上となっており、元職員のコンプライアンスの確保を図る必要がある。また、受注企業に元職員が在職していることにより国民の疑念を招くことのないように、受注者との間で透明な関係を構築することが必要である。

1 退職予定職員に対するコンプライアンスの徹底とその着実な実施

地方整備局及び開発局では、退職予定職員に対し、コンプライアンスの心構え、入札談合等関与行為の事例、関与した場合の厳しいペナルティについて、その指導に取り組んでいるところであり、人事担当者から当該指導に係る資料等を退職予定職員に対して説明する等の対応をしているが、元職員が受注調整に関与した事実を重く受け止め、退職予定職員に対するコンプライアンスに係る指導強化を図る必要がある。

2 受注者との透明な関係の構築

元職員との安易な接触を容認する雰囲気は本事案の一つの要因となったと考えられることから、今後、受注企業に在職する元職員との間で不適切な関係が生じないように、受注者との間で透明な関係を築いていく必要がある。

再就職については、国家公務員法等の関係法令を遵守するとともに、橋梁談合事件等を踏まえて国土交通省として自粛措置を講じてきているが、今後とも、国民の疑念を招くことのないようにする必要がある。

第4章 再発防止対策

第1節 改善措置要求を受けて講じる改善措置

開発局では、本事案の改善措置要求を受ける前から、農業土木工事及び河川改修工事に係る入札談合事案等を踏まえ、コンプライアンス強化計画を策定し、①人事配置及び業務運営の見直し、②入札契約のプロセスの見直し、③職員に対するコンプライアンスへの取組の強化、④監察機能の拡充・強化からなる再発防止対策の徹底に組織を挙げて取り組んできたところである（別添資料3参照）。

また、開発局発注の車両管理業務については、既に平成21年度から、入札参加資格を緩和した上で一般競争入札を実施し、競争性の向上に努めているところであり、入札参加者数が平成20年度の4社から平成21年度に26社に増加している。

コンプライアンス強化計画のこれまでの取組の徹底に加えて、以下に述べるように、開発局において、さらに再発防止対策を追加して取り組むこととし、速やかに

コンプライアンス強化計画を改訂する。

1 開発局の業務運営の適正化

(1) 組織統制の強化

労務管理上の課題への対処を優先して事務処理が行われていたことを踏まえ、コンプライアンス強化計画に基づく業務運営の見直しに関する取組の一環として、「北海道開発局における無許可専従等及び労使関係に関する第三者委員会」の審議を踏まえて、開発局において労務管理関係業務の見直しを行い、適正な業務運営を図る。

また、開発局では、農業土木工事及び河川改修工事に係る入札談合事案、車両管理業務に関する本事案、無許可専従等事案と、不祥事が連続していることに鑑み、業務の適正な執行を期するため、業務に内在する様々なリスクを不断に点検・評価し、その結果を業務運営のプロセスにフィードバックさせるリスクマネジメントの仕組みを構築・運用し、内部統制システムの充実・強化を図る。

(2) 業務の適正な役割分担

開発局の車両管理業務について、委託化に関する業務とその他の業務の適正な役割分担を図る。具体的には、委託車両台数の見直しなど委託化に関する業務と競争参加資格の設定や契約書・仕様書の標準例の作成など入札契約に関する業務を分離し、平成22年度の発注分からそれぞれ別の部署において担当する。これに伴い、開発監理部総務課の内部組織を改組し、事務管理班を廃止する。

車両管理業務以外の業務についても、入札契約の適正な執行という観点から、業務の責任範囲や役割分担のあり方を点検し、改善が必要なものについては、所要の見直しを行う。

2 北協連絡車等との適正な関係の構築

(1) 北協連絡車との適正な関係の構築

今後、被幹旋者の幹旋条件に関する一切の申入れ等を北協連絡車に対し行わない旨を、北協連絡車及び開発局の職員団体に対して通知する。

また、開発局から北協連絡車に対して、今後、役員の登用に当たっては、開発局の元職員以外の者の登用を要請する。

(2) 車両管理業務の受注企業との適正な関係の構築

開発局発注の車両管理業務について、公正取引委員会から排除措置命令を受けた事業者に対し、コンプライアンス強化を図るよう要請する。

また、開発局の職員と車両管理業務を受注する事業者の役職員（開発局の元職員を含む。）との適切かつ透明な関係を保つため、これまで開発局が発注した車両管理業務の全応募事業者に対し、事前アポイントメントの徹底、再就職者による離職前に在職した府省等の役職員に対する依頼等（働きかけ）についての国家公務員法の規制の内容等を周知する。

3 再就職の見直し

国家公務員の再就職については、平成21年9月29日の閣議において府省庁によるあっせんを直ちに禁止することとされ、また、国家公務員法の改正により、平成20年末より再就職者が離職前に在職した府省庁等の役職員に対して働きかけ（職務上の行為をするように、又はしないように、要求し、又は依頼すること）を行うことが禁止されたところであり、その厳正な運用を図る。

これらの措置に加え、今回のような事態の再発防止をより徹底し、国民の疑念を招くことのないよう、以下の措置を講ずる。

- ① 今般の車両管理業務談合事案に関与した企業については、当該企業においてコンプライアンスが確立したと認められるまでの間、退職後の年数を問わず、退職者及び当該企業の理解を得て、国土交通省退職者が就職することのないよう要請する。
- ② 国土交通省の車両管理業務を受託している企業においては、退職後5年が経過していない国土交通省退職者について、新たに営業担当部署へ就任させることがないよう要請する。

また、今後、政府全体で定年まで勤務できる環境整備など公務員制度改革が進められる予定であり、的確な対応を進める。

4 退職予定職員に対する指導

従来より、国土交通省を退職する全職員に対して、コンプライアンスの心構え、入札談合等関与行為の事例、関与した場合の厳しいペナルティについて周知しているところであるが、加えて、退職後に入札談合行為への関与など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、指導を徹底する。

5 情報管理の厳格化と透明性の確保

(1) 入札契約に係る情報の更なる徹底管理

入札契約に係る情報については、未公表情報として厳格に管理する範囲と期間を整理し、部内に周知徹底する。また、未公表情報が記載されている入札契約関係書類については、厳格に管理すべきことが分かるよう公表期日などを明確に表示することにより、適切な情報管理を図る。

(2) 発注情報等の公表

開発局発注の車両管理業務については、平成21年度からの一般競争入札導入に当たり、発注見通しを公表し、ホームページに掲載するとともに、入札公告に関しても、掲示による方法に加えてホームページにも掲載している。

今後も一般競争入札の実施に当たり、競争性及び透明性を確保する観点から、発注見通し及び入札公告等の発注情報をホームページ上で公表することとする。

6 入札契約プロセスの改善

(1) 一般競争入札の実施

開発局発注の車両管理業務については、平成21年度から、入札契約手続の競争性及び透明性をより一層確保する観点から、入札参加資格を緩和した上で一般競争入札を実施しており（入札参加者数は平成20年度の4社から、平成21年度に26社に増加）、引き続き一般競争入札を実施する。

(2) 品質の確保に向けた契約上の措置

事務所等における地元調整や用地交渉、災害対応等の業務が的確に行われるように、現場の実態を踏まえ、透明性・競争性の確保に留意しつつ、運転手に求められる資質の確保や、災害対応等における業務の履行体制の確保などについて、契約上の措置を行う。

(3) 談合疑義案件の類型化等

役務の調達については、これまで、談合情報があった場合を除き、公正入札調査委員会で審議対象とする疑義案件の基準が明確でなかったことから、工事に関する疑義案件の類型化も参考にし、審議対象の明確化を図り、該当するものを公正入札調査委員会で審議する。その結果は、入札監視委員会に報告するとともに、公正取引委員会に通報する。

7 開発局における内部統制、コンプライアンスの徹底と取組の強化

コンプライアンス強化計画のこれまでの取組の徹底に加えて、以上の再発防止対策を踏まえ、コンプライアンス強化計画を改訂し、具体的な取組を実施するとともに、コンプライアンス強化計画の実施状況について、第三者の参画を得て評価し、その結果をとりまとめて公表する。

8 損害賠償請求に関する厳正な対処

事実関係の調査も踏まえて、引き続き損害賠償に係る調査を行い、その結果に基づき厳正に対処する。

第2節 要請を受けて講じる措置

国土交通省としては、公正取引委員会からの要請を踏まえて、以下の措置を講ずることとする。

1 再就職の見直し

国家公務員の再就職については、平成21年9月29日の閣議において府省庁によるあっせんを直ちに禁止することとされ、また、国家公務員法の改正により、平成20年末より再就職者が離職前に在職した府省庁等の役職員に対して働きかけ（職務上の行為をするように、又はしないように、要求し、又は依頼すること）を行うことが禁止されたところであり、その厳正な運用を図る。

これらの措置に加え、今回のような事態の再発防止をより徹底し、国民の疑念を招くことのないよう、以下の措置を講ずる。

- ① 今般の車両管理業務談合事案に関与した企業については、当該企業においてコンプライアンスが確立したと認められるまでの間、退職後の年数を問わず、退職者及び当該企業の理解を得て、国土交通省退職者が就職することのないよう要請する。
- ② 国土交通省の車両管理業務を受託している企業においては、退職後5年が経過していない国土交通省退職者について、新たに営業担当部署へ就任させることがないよう要請する。

また、今後、政府全体で定年まで勤務できる環境整備など公務員制度改革が進められる予定であり、的確な対応を進める。

2 退職予定職員に対する指導

従来より、国土交通省を退職する全職員に対して、コンプライアンスの心構え、入札談合等関与行為の事例、関与した場合の厳しいペナルティについて周知しているところであるが、加えて、退職後に入札談合行為への関与など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、指導を徹底する。

3 事業者に対するコンプライアンス強化の要請

地方整備局発注の車両管理業務について、公正取引委員会から排除措置命令を受けた事業者に対し、コンプライアンス強化を図るよう要請する。

4 一般競争入札の実施

地方整備局発注及び開発局発注の車両管理業務については、平成21年度から（一部の地方整備局においては、平成20年度後半から）、入札契約手続の競争性及び透明性をより一層確保する観点から、入札参加資格を緩和した上で一般競争入札を実施し、競争性の向上が図られているところであり（入札参加者数は、平成20年度当初の39社から平成21年度に150社に増加）、引き続き一般競争入札を実施する。

なお、事務所等における地元調整や用地交渉、災害対応等の業務が的確に行われるように、現場の実態を踏まえ、透明性・競争性の確保に留意しつつ、運転手に求められる資質の確保や、災害対応等における業務の履行体制の確保などについて、契約上の措置を行う。

(参考) その他の業務について

1) その他の業務についての調査

開発局発注の車両管理業務について、北協連絡車の前専務が、開発局から得た未公表情報等を利用し、被幹旋者の勤務場所等を勘案して、入札ごとの落札予定者を選定していたと公正取引委員会の排除措置命令において指摘がなされたことに鑑み、開発局発注の車両管理業務以外の業務で、過去に開発局の非常勤職員の就職幹旋等を受けた事業者が入札参加等をしている業務（開発行政事務支援業務、施設管理等業務及び庁舎警備等業務（※））について、当該業務の担当職員等に書面又は事情聴取による調査を実施した。また、開発局発注の車両管理業務と同様に、当初開発協会が受注し、その後、開発協会が設立した事業者が入札に参加するに至った業務（用地補償コンサルタント業務）についても、同様の調査を実施した。（調査対象者 合計178名）

これらの調査を実施したところ、随意契約から一般競争入札への移行又は随意契約における公募手続の導入の際に、従来の随意契約の相手方に、今後、競争契約に移行又は公募手続を導入する旨を伝えたとする者はいたが、従来の随意契約の相手方に本件車両管理業務のように入札参加業者を容易に判断できる情報を教示したとする者はみられなかった。

なお、施設管理等業務及び庁舎警備等業務は、平成14年度までは随意契約により発注していたが、平成15年度から順次、一般競争入札を導入し、現在、いずれの業務も一般競争入札により発注しているところである。これらの業務について、1者応札となっている契約がみられるが、1者応札は減少傾向にある。開発行政事務支援業務は、随意契約により発注しており、現在は、企画競争の方式を採用し競争性の向上を図っているが、平成21年9月に参議院に報告された「国土交通省の地方整備局等における庁費等の予算執行に関する会計検査の結果について」において、仕様書等に具体的な業務実施手順を明記するなどして、確実な業務実施の履行確保を図ることなどにより、一般競争契約への移行を検討すべきであった旨指摘されたところである。また、用地補償コンサルタント業務は、平成21年度から、より競争性を高めるため簡易な公募型の競争入札を導入している。

※ 開発行政事務支援業務は、入札関係資料、道路占用許可申請書・特殊車両通行許可申請書の確認及び許可書、旅費請求書の作成補助、支払証拠書類の編纂等の業務。施設管理等業務は、事業用施設の管理、清掃、賄管理等の業務。庁舎警備等業務は、庁舎及び構内工作物並びに施設等の保安等の業務。

2) 今後の取組

上記の調査の対象とした業務等についても、以下のとおり、開発局において、入札契約の競争性及び透明性を確保する取組を推進する。

①一般競争入札の導入と入札参加資格の見直し

施設管理等業務及び庁舎警備等業務は既に一般競争入札を実施済みであるが、開発行政事務支援業務及び用地補償コンサルタント業務についても平成22年度から一般競争入札を実施する。

また、役務契約に関して、今後、更なる入札参加資格等の見直しを検討し、可能なものは緩和を進め、入札参加者数の増に努める。

②入札情報の公開の徹底

役務に係る一般競争入札の実施に当たっても、発注見通し及び入札公告等の発注情報をホームページ上で公表する（平成21年9月から試行的に実施）。

③斡旋先との適正な関係の構築

非常勤職員の就職斡旋に際し斡旋条件を申し入れた事業者及び開発局の職員団体に対し、今後、斡旋条件に関する一切の申入れ等を当該事業者に対し行わない旨を通知する。

④開発局における内部統制、コンプライアンスの徹底と取組の強化

コンプライアンス強化計画のこれまでの取組の徹底に加えて、以上の取組を踏まえ、コンプライアンス強化計画を改訂し、具体的な取組を実施するとともに、コンプライアンス強化計画の実施状況について、第三者の参画を得て評価し、その結果をとりまとめて公表する。