

10.27東北車両管理要請行動を13名参加で実施

10月27日に、建交労東北地協、建交労車両管理員支部、全建労東北地本、東北生公連と共同して、「東北車両管理要請行動」に取り組みました。

この日の行動では、各団体から13名が参加し、11名の国会議員、東北地方整備局、主要受注企業4社へ国交省による「官製ワーキングプア」を根絶するために、新年度契約の改善を求め、要請を行っています。

人件費を削る入札制度は良くない 下請法・公契約法が重要になってる

国会議員要請では、日本総合サービス各分会の地元議員3名、仙台市内に事務所を構える8名に、①総合評価方式を活用した一般競争入札で実施する、②労働者の賃金は人事院勧告で出されている「標準生計費」以上を義務付ける、ための尽力を要請しています。各議員とも国会開会中のために、秘書が対応しました。

多くの議員秘書から、要請趣旨を理解して頂くとともに、様々な団体から「人件費が削られている」ことに対する要請が寄せられていることが出され、「人件費が削られることは良くない」という意見が出されました。

また、「下請法・公契約法などが重要となってきた」と公契約法まで言及する議員秘書もいました。

このほかにも、「最低入札価格の設定が必要」「不良業者などを排除するシステムを国交省は作る必要がある」などの意見も出されています。



秘書に要請する
車両管理員支部大槻書記長（右端）

■要請先

《衆議院》

階猛（民・岩1）、鹿野道彦（民・山1）

郡和子（民・宮1）、齋藤恭紀（民・宮2）

安住淳（民・宮5）、秋葉賢也（自・比）

井上義久（公・比）、高橋千鶴子（共・比）

《参議院》

今野東（民・宮）、岡崎トミ子（民・宮）

桜井充（民・宮）、熊谷大（自・宮）

原因は国交省の発注方式にある 雇用か労働条件か

企業要請では、セノン東北支社、日本総合サービス仙台支店、道路興運仙台支店、大新東仙台支店に対して、①行政職（二）給与などと均等待遇を保障する賃金労働条件となるようにするとともに、当該労働組合と交渉を行い、これを保証する労働協約を締結すること、②新年度契約の入札においてはダンピング受注を行わず、車両管理業務の品質を確保できる適正な金額で応札すること、③新年度契約の入札において、万が一、落札できなかった場合でも車両管理員の雇用維持に最大限努力すること、を要請しました。

都合により、窓口で要請書を渡した大新東仙台支店以外は、支（社）店長が対応しています。

各社からは、要請内容について賛同が出されるとともに、「安ければ良いという発注方式が問題、これを変えないとどうにもならない」「雇用か労働条件の確保かが問われている。失業するとなかなか仕事に就けない状況下では、雇用を優先しなければならない。そのためには、安く入札しないと取れない」と回答しています。

最後には、「私たちも頑張るが、企業としても発注方式を変えるためにがんばってほしい」と要請を行っています。

標準生計費以上の賃金支払いを条件設定を お話は本省へ伝えます

地方整備局要請では、業務を「役務」という分類を行わないこと、車両管理については、災害対策での対応、長年の業務経験などを一般競争入札の条件として明示し、車両管理員の生計費が、人事院勧告の「標準生計費以上」となるように入札制度に改善すること、など6項目の要請を行っています。

これに対する回答は、下記のとおりですが、「労働条件は、雇用者と使用者の関係であり、法令違反（最賃等）をしていなければ何もいえない。」というこれまでの立場を繰り返しながらも「最低賃金を満足すればいいとは思っていない」と述べるとともに、人事院勧告で出されている標準生計費

を上回る賃金を支払うようにという条件を入れる」という私たちの要請に対して「上部機関（本省）へ伝える」と回答しています。

また、私たちの今年の運動で車両管理員の資格要件を強化したことに対しても「条件を追加したことで契約額が下がるなんて思っていなかった。人を乗せての経験を追加して下がると思っていなかった」と述べ、ダンピング対策で資格要件を強化したことも明らかにしています。



要請内容とその回答

- 1. 東北地方整備局で行う「公共サービス」に必要な人員は、職員として確保すること。**
とりわけ、車両管理に必要な人員は、防災体制を踏まえた職員を確保すること。そのためにも、1983年5月の「行二職員不採用方針」の閣議決定を白紙に戻し、必要な職員を採用できるように、関係機関へ働きかけること。
(回答)
要望書は受け取るが、整備局としてお話しすることは出来ない。上部機関に伝えることは承る。
- 2. 車両管理業務が災害時に果たしている専門性、重要性を鑑み、業務発注にあたっては、業務を「役務」という分類を行わないこと。**
(回答)
工事発注に出来ないかとの話もあったが、車両管理は役務である。
- 3. 「公共サービス」の実施に関する業務を委託する場合には、その業務の目的を明確にして、行政執行職員と一体的に、国民が安心して暮らすことのできる社会の実現に寄与できるようにすること。**
とりわけ、車両管理については、いわゆる「偽装請負」と疑われることがないように、車両管理業務に欠かせない直接の指揮命令が行えるような契約方法に改善すること。そのために、公共サービス基本法第8条に基づいて、発注者と請負者の役割分担と責任の所在を明確にすること。
(回答)
労働法制上問題があった場合は指導していく。
- 4. 「公共サービス」の実施に関する業務を委託する場合には、公共サービス基本法第11条に基づいて、業務に従事する者の適正な労働条件の確保、その他労働環境の整備に関し、必要な施策を講ずるよう努めること。**
とりわけ、車両管理については、災害対策での対応、長年の業務経験などを一般競争入札の条件として明示し、車両管理員の生計費が、人事院勧告の「標準生計費以上」となるように入札制度に改善すること。
また、単年度契約による「雇用不安」を解消するために、国債の活用による複数年契約を行い、安定した雇用となるように努力すること。
(回答)
一般競争については、平成20年4月に本省から出された指針に基づいてやっている。公平性・透明性等を入れてやっているが、今後も引き続きやっていく。
- 5. 私たち市民・国民が、安心して暮らすことができる社会を実現するために、橋やトンネルなどの道路施設、堤防や水門などの河川施設、公営住宅の耐震構造などにおいて、自然災害に対応できる「管理基準の設定」と「必要な予算の確保」を行うこと。**
とりわけ、経験に基づく行政判断が求められる「道路・河川管理」において、非常時の巡視経験が公務技術を向上させることから、巡視等の移動は、職員自らが運転するのではなく、プロの運転手を確保すること。
(回答)
管理基準については、職員による自走運転、往路の方による運転等、様々な形態を持って実施しているところである。予算については私たちがお話しすることでない。
- 6. 「車両管理委託仕様書」や「総合評価方式入札」の導入にあたっては、国交省が果たすべき役割である国民の生命・財産を守るために、車両管理業務が、迅速かつ適切な防災業務及び平常における国土交通行政の遂行に寄与することを念頭に据え、かつ公共サービス従業者の労働条件や労働環境の低下に直接的に影響するため、当該労働組合の意見を踏まえて改善すること。**
(回答)
労働組合の意見をふまえてという要望についてはお話し承る。