

## 発注者綱紀保持委員会（第5回定例会議）

開催日及び場所	平成20年9月9日（火）東北地方整備局大会議室																																							
出席者	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td style="width: 30%;">委員長</td><td style="width: 30%;">久保田 勝</td><td style="width: 40%;">局長</td></tr> <tr><td>副委員長</td><td>岡田 光彦</td><td>副局長</td></tr> <tr><td>副委員長</td><td>後藤 隆之</td><td>副局長</td></tr> <tr><td>委員</td><td>小野寺 信一</td><td>弁護士</td></tr> <tr><td>委員</td><td>内田 貴和</td><td>公認会計士・税理士</td></tr> <tr><td>委員</td><td>遠藤 孝夫</td><td>東北学院大学教授</td></tr> <tr><td>委員</td><td>朝比奈 志浩</td><td>総務部長</td></tr> <tr><td>委員</td><td>戸谷 有一</td><td>企画部長</td></tr> <tr><td>委員</td><td>東 潔</td><td>建政部長</td></tr> <tr><td>委員</td><td>田上 澄雄</td><td>河川部長</td></tr> <tr><td>委員</td><td>三浦 真紀</td><td>道路部長</td></tr> <tr><td>委員</td><td>山本 浩</td><td>港湾空港部長</td></tr> <tr><td>委員</td><td>磯部 正</td><td>営繕部長</td></tr> </table>	委員長	久保田 勝	局長	副委員長	岡田 光彦	副局長	副委員長	後藤 隆之	副局長	委員	小野寺 信一	弁護士	委員	内田 貴和	公認会計士・税理士	委員	遠藤 孝夫	東北学院大学教授	委員	朝比奈 志浩	総務部長	委員	戸谷 有一	企画部長	委員	東 潔	建政部長	委員	田上 澄雄	河川部長	委員	三浦 真紀	道路部長	委員	山本 浩	港湾空港部長	委員	磯部 正	営繕部長
委員長	久保田 勝	局長																																						
副委員長	岡田 光彦	副局長																																						
副委員長	後藤 隆之	副局長																																						
委員	小野寺 信一	弁護士																																						
委員	内田 貴和	公認会計士・税理士																																						
委員	遠藤 孝夫	東北学院大学教授																																						
委員	朝比奈 志浩	総務部長																																						
委員	戸谷 有一	企画部長																																						
委員	東 潔	建政部長																																						
委員	田上 澄雄	河川部長																																						
委員	三浦 真紀	道路部長																																						
委員	山本 浩	港湾空港部長																																						
委員	磯部 正	営繕部長																																						

### 定例会議議事概要

意見・質問等	回答
発注者綱紀保持対策の有資格者への周知方策について	
<p>資料1（有資格業者への周知文書）は、自分達はこういうことをこれからやっていきますというお知らせの意味なのか。それとも、こういうことをしてほしいという要望も込められているのか。</p> <p>コンプライアンスマニュアルをみると、内部向けの規程もあるが、14条だと、不当な働きかけに対する対応ということで、今回のその通知を出す相手方、有資格者にかかわる部分も含まれているということで、自分達はこういうことに気をつけるけれども、皆さんもこうしてほしいと、皆さんもこういう点を注意していただきたいという具体的な要望というのがこの中には含まれないのか。</p> <p>ホームページは実際にアクセスすると、具体的に何が見れるのか。</p> <p>ホームページからアクセスする場合、内容の充実と、すぐそこ（綱紀保持のページ）に行けるよう努めてほしい。</p>	<p>ご指摘ごもっともです。今はお知らせの域を出ておりません。そのため、一歩進んだものが今後必要だと考えております。たとえば、資料1はこのままでしても、7条、8条、14条が箇条書きになっているページを一枚つくり、要するにどうということなのか、我々がどうするのか、有資格者の方にはどうしてほしいのかということが簡単に書いてある紙をもう一枚追加するか、ホームページだったらもう1ページそういったページをつくり、そこに飛べるようにするといった工夫も必要かと考えております。</p> <p>例えば、発注者保持規程であるとかコンプライアンスマニュアルの冊子の内容がホームページ上で見ることができます。ただ、そういった意味ではこれだけ分厚い冊子を読めということになってしまうので、もう少し簡単でわかりやすいページの作成が今後必要だと考えております。</p>

有資格業者の皆様への文書も、もう少し委員会の意見を踏まえて考えさせていただきたい。また、日付と誰が書いたのかということについてもよくわかるように作成させていただきたい。

(工事・コンサルの)定期的な登録が来春以降になるので、そのときまでに、作成、説明させていただきたい。

書面で送る場合は、委員会の審議の結果、こうやっていると思われるようにしたほうが、客観性・公平性が出てくると思う。

業者の方の立場となれば、具体的に何かしなければならぬことがあるのか?というのが一番の関心事だと思う。もし具体的にこういうのというものがあれば、それを前面的に出した方がいいと思う。

意見・質問等	回答
報告事項について	
<p>発注者綱紀保持に係る研修・講習等の実施状況について</p> <p>意見になると思うが、研修を早い段階から職員にやるということは本当に良いことだと思う。倫理の徹底をするというのはとても大事なことだと思うので、その点は評価したいと思う。</p> <p>ただ、長い間、自治体の公金の不正の追求、談合、医療事故を患者側でやってきた体験からすると、規程の整備・追加、それから周知徹底というのは本質的な解決には繋がらないのではないかと考えている。こういう規程が、あるからやめた、ないからやったというのはあまりなく、やる人はあってもやるし、やらない人はなくてもやらない。</p> <p>不祥事を起こすのは、結局は職員の意識、もっと端的に言えば、その職場特有の慣習。その職場の長い間培ってきた慣習が、いつのまにか職員の意識を変えていって、そして、不祥事に繋がってしまう。だから、一人一人の職員の刑事事件になった不祥事というのは、これは本当に水面から出てきた部分であって、その背後には、そういったことに至らない部分がたくさんあるはずである。個人の不祥事ももちろん大事だが、やはり組織の背景にある、あるいは組織特有の意識、組織が長い間培ってきた特有の意識が背景にあって起きた大がかりな不祥事をもっと細かく分析して、学習の教材にしたらどうだろうか。「失敗から学ぶ」、これが一番大事だと思う。</p> <p>ここでいうe ラーニングの内容を説明してほしい。指導の職員が増えたところがあるが、どういう研修をやるか指導者になれるのか。将来の見通しはどうか。</p>	<p>e ラーニングは、今のところ、制度や規程を x 式で学習する程度のもの。今後はいろんな事例を自分で考えるような形の学習形式の導入も考えているが、いろんな事例を e ラーニングに載せていいかどうかの議論もしていかななくてはならないと思う。</p> <p>こういった形になれば指導者になれるのかということについては、我々、研修を実</p>

コンプライアンスマニュアルは各地方整備局で作られていると思うが、何か違いはあるのか、意外と違いがあるのか、あるいはやっぱり似たり寄ったり、比較されているか。

これはダメ、これは微妙だけどダメ、ということ、明確にしておくことが大事だと思う。また、その明確な基準をたびたび周知することが必要と思う。初めて入ってきた人間が最初から不祥事をする側にまわるとは考えられないので、節目節目での倫理教育の実施が大切と考える。

また、国土交通省の現状から、予算が減少すると仕事が減り、したがって仕事を通して先輩が後輩に技術を伝達するチャンスが減ってきていると思われるのが問題と考える。実際のところ、業者に聞かないと細かい技術が分からない場合もあると考えられる。すなわち技術をリードしてきた国交省としては危うい状態になりつつあると考えられる。やはり自分達の技術力を確保し、優位性を保ちながら使命を全うできるようにすべきだと思う。

今は過渡期にあると思われるので、形式（規程等）を整えなくてはならないというのはやむを得ないのかなと思うが、最後は心の問題だと思う。組織のトップがどういうふうに考えているのかということが一番重要だと思う。組織のトップがどういうふうに考えているのかによって、組織というのは非常に影響を受けることがあると思う。

先輩から教わった言葉、先輩の振る舞いが一番糧になる。そういう形で自分の判断

施する側も非常に悩むところである。どの程度の研修効果、こういう人であれば指導者として人を教えていってもらえるのかというのは、なかなか正直言って、3日程度の研修の中で十分な指導者になれるのかどうか、多少自信がないものもあるが、一人でも指導者という側面と自分自身がそういったものについて深く理解をしてもらえるというそういう側面も含めて今後も続けていきたいと思っている。

去年11月改訂の東北のものが一番詳しい、一番進んでいるといわれていた。ただ、その後、各地方整備局で見直しをしていると思う。その後、できたものを見ていないので、比較はしていない。

能力を養っていけば、一番良い。しかし、倫理の伝統というものが組織に根付いてないとすると、あとは、一生懸命学習したり、コンプライアンスマニュアルをひもといたり、しなければいけない。自分で判断できる人間になるためには、組織としての倫理の伝達、先輩が後輩に身をもって教えるっていうものが必要になると思う。

そんなにコンプライアンスとうるさく言わなくても、国土交通省の職員として誇りを持ってやっているなら、それでいいと思う。大きな使命があるわけだから。それを忘れないでやっていただきたいと思う。