

廃止の可否	<p>(事業の純粋な廃止について)</p> <p>日本道路公団は、高速自動車国道及び一般国道について、有料道路制度を活用し、国に代わって建設及び管理を行っているものである。高速自動車国道等の建設及び管理は、広域的な連携による地域の自立の促進と活力ある地域社会の形成のために、国の政策として、引き続き推進する必要があるものの、日本道路公団が行うこととされている高速自動車国道事業については、現行制度の下では、現行整備計画区間に限定するとともに、一般有料道路事業については、現在供用中の路線の他は、ネットワーク型道路に限定する。</p> <p>なお、現在の整備計画等については、国土開発幹線自動車道建設会議（国幹審）の開催等一定の手続きを経て決定され、環境影響評価や都市計画決定の手続きにおいて地域への説明も行われてきているところであり、計画されている高速自動車国道事業を廃止することは、国や地方に極めて重大な影響を与えることが必至である。</p> <p>(他の運営主体に移管しての廃止について)</p> <p>全国的な自動車交通網の枢要を成す高速自動車国道等の建設及び管理は、本来国の責務であるが、公団による有料道路事業を直ちに廃止して国に移管することについては、現下の厳しい財政事情を勘案すれば困難であり、また現在の公団の事業規模を勘案すると、現行の国の組織の再編成だけで対応することは難しく、行政組織のスリム化という行政改革の趣旨にも逆行することとなりかねないことから、不適當である。また、高速自動車国道等の建設及び管理は、本来国の責務であること、一の地方公共団体の利害を超えた調整が必要であることから、地方公共団体への移管も不適當である。</p> <p>また、災害時を含め適切に道路の管理を行う責任があること、全国的なネットワークである高速自動車国道等の建設及び管理の経験・ノウハウがないことから、一般的な民間企業に移管することは困難である。</p> <p>駐車場事業については、地方公共団体又は民間企業への移管について具体的な検討を行う。</p>
民営化の可否	別途、検討中。

廃止の可否	<p>(事業の純粋な廃止について)</p> <p>首都高速道路公団は、首都圏の渋滞解消や都市再生等のため、有料道路制度を活用し、国の基本計画指示を受けて首都高速道路の建設及び管理を行っているものである。首都高速道路は、首都圏の経済・社会活動に不可欠な役割を有する自動車専用道路であり、首都圏における幹線道路の渋滞がなお厳しい状況にあることから、その建設及び管理という事業自体は引き続き推進する必要があるものの、首都高速道路公団が行うこととされている高速道路事業としては、既に基本計画指示を行った区間の他は、首都圏の渋滞解消や都市再生等に特に効果の高い路線に限定する。</p> <p>なお、首都高速道路公団の事業については、首都高速道路の本来道路管理者であって公団への出資者でもある地方公共団体が深く係わってきたところであり、その事業内容については、当該地方公共団体の意見を尊重する必要がある。</p> <p>(他の運営主体に移管しての廃止について)</p> <p>地方道である首都高速道路について、国に移管することは不適當である。公団による有料道路事業を直ちに廃止して地方公共団体に移管することについては、広域にまたがる首都高速道路の一体的な建設及び管理の必要性や厳しい地方財政事情を勘案すれば困難であり、また首都圏の重要性に鑑み、国の政策として整備を進める必要があることからも不適當である。</p> <p>また、災害時を含め適切に道路の管理を行う責任があること、首都圏の経済・社会活動に不可欠な役割を有する首都高速道路の建設及び管理の経験・ノウハウがないことから、一般的な民間企業に移管することは困難である。</p> <p>駐車場事業については、駐車場が道路と一体となっている構造であることを踏まえ、地方公共団体又は民間企業への移管について検討を行う。</p>
民営化の可否	別途、検討中。

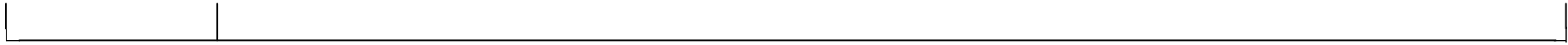
廃止の可否	<p>(事業の純粋な廃止について)</p> <p>阪神高速道路公団は、京阪神圏の渋滞解消や都市再生等のため、有料道路制度を活用し、国の基本計画指示を受けて阪神高速道路の建設及び管理を行っているものである。阪神高速道路は、京阪神圏の経済・社会活動に不可欠な役割を有する自動車専用道路であり、京阪神圏における幹線道路の渋滞がなお厳しい状況にあることから、その建設及び管理という事業自体は引き続き推進する必要があるものの、阪神高速道路公団が行うこととされている高速道路事業としては、既に基本計画指示を行った区間の他は、京阪神圏の渋滞解消や都市再生等に特に効果の高い路線に限定する。</p> <p>なお、阪神高速道路公団の事業については、阪神高速道路の本来道路管理者であって公団への出資者でもある地方公共団体が深く係わってきたところであり、その事業内容については、当該地方公共団体の意見を尊重する必要がある。</p> <p>(他の運営主体に移管しての廃止について)</p> <p>地方道である阪神高速道路について、国に移管することは不適當である。公団による有料道路事業を直ちに廃止して地方公共団体に移管することについては、広域にまたがる阪神高速道路の一体的な建設及び管理の必要性や厳しい地方財政事情を勘案すれば困難であり、また京阪神圏の重要性に鑑み、国の政策として整備を進める必要があることから不適當である。</p> <p>また、災害時を含め適切に道路の管理を行う責任があること、京阪神圏の経済・社会活動に不可欠な役割を有する阪神高速道路の建設及び管理の経験・ノウハウがないことから、一般的な民間企業に移管することは困難である。</p>
民営化の可否	別途、検討中。

<p>廃止の可否</p>	<p>今後、ダム事業については、実施計画調査の新規着手を凍結、事業中のダムについても、既存ダムの有効活用を含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別していくこととしている。</p> <p>公団事業の廃止については、下記の理由から困難。</p> <p>(1) 地域によっては今後とも水需要の伸びが見込まれること、近年の少雨化傾向と降雨変動の増大に伴いしばしば渇水が発生していること、不安定取水に依存している地域が残っていることなどから、水の安定的な供給を行うためには水資源開発事業の着実な実施が必要。</p> <p>(2) これまでに建設したダム、用水路等の施設は大都市圏におけるライフラインとしての機能、国民への食料供給基盤としての機能を果たすとともに、流域住民の生命・財産を守る機能等を果たしており、適切な整備・管理が必要。</p> <p>水資源開発公団は、水資源開発水系において複数都府県にまたがる広域的な利水及び治水を目的として、一大ネットワークを形成している大規模なダム及び水路等の建設と管理を総合的かつ一元的に実施している。また、各事業には多数の利水者等が参画しているため、その利害関係が複雑多岐にわたっている。</p> <p>したがって、他の運営主体への移管のうち、国または地方公共団体等への移管は下記の理由から困難。</p> <p>(1) 都道府県域を超えた広域的な事業については、都道府県レベルの行政主体では事業の実施が困難である。また、業務の所管省庁が複数にわたるため、国の直轄事業への移管は事業主体が増加し、輻輳する利害関係の調整が非効率になる。</p> <p>(2) 国の直轄事業への移管は、建設事業及び管理事業に必要な人員の確保や水道及び工業用水に関する事業を実施する新たな直轄部門が必要となり、行政組織の肥大化を招く。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>民営化に関しては、下記の特性と、公平な水利用の調整や治水対策などを国や地方公共団体に代わって行うという公的使命を踏まえると、以下の措置が必要であるが、それが困難な場合には、別途の組織形態としてどういうものが適当か検討が必要。</p> <p>(水資源開発公団の特性)</p> <p>水資源開発公団は4省の所管業務にわたる水資源開発事業と治水事業の一体的な実施を担う組織であり、ダム及び水路の建設・管理を、効率的かつ一元的に実施している。また、国のほか、公団事業に参画し費用を負担するのは地方公共団体等の公的団体に限られている。</p> <p>ダムの建設事業は、水没地域での用地買収や水源地域整備計画作成などに、様々な行政上の判断、権限行使や関係機関との調整が必要とされる。</p> <p>事業に必要な資金は、国・地方公共団体等からの交付金、補助金、負担金等と借入金とを充当している。借入金については、後年度に利水者が延べ払いで負担することになっており、直接的に利用料金を充当して事業の実施や借入金の償還を行っているものではない。</p> <p>(民営化に必要な措置等)</p> <p>新法人には国民生活の基盤となる利水の公益性や水利慣行等を踏まえた公平な水利用の調整や、流域住民の生命・財産を守る治水対策などを国や地方公共団体に代わって行うという公的使命を付与することが不可欠であり、具体的には以下の通り。なお、現</p>

在実施中のダム事業が継続される間は、様々な行政判断が必要になることから、現行の組織形態で実施することが必要。

- (1) 公的使命を果たすための機関としての位置づけを明確化すること。
- (2) 現公団に付与されている河川法、土地収用法上等の権限が引き続き付与されるなど、施設の円滑かつ確実な管理・整備を行うことができるような仕組みが確保されること。
- (3) 治水交付金、国からの補助、長期低利の資金供給などの財政上、金融上、税制上必要な手当が引き続き講じられ、施設の確実な管理・整備を通じた低廉かつ安定的な水の供給が可能であること。
- (4) 地方公共団体等受益者から負担金を徴収する基本的な仕組みが維持されるとともに、強制徴収権限が引き続き付与されることなどにより、施設完成後に回収する建設費用の割賦負担金や管理に要する費用が確実に回収されること。

<p>廃止の可否</p>	<p>< 事業の純粋な廃止について > わが国の鉄道ネットワークについては、高速性、利便性等の利用者ニーズに対する対応の遅れ、依然として解消されない大都市圏鉄道の通勤・通学混雑等解決すべき課題があり、また、地球環境問題や高齢化社会の到来に対応するためのバリアフリー化の推進など新たな社会的ニーズにも応える必要があるため、これらの課題に対し、目標となる一定の整備水準を定めて鉄道整備を進めていくことが国として対処すべき重要な政策課題である。したがって、新幹線鉄道、都市鉄道等の必要な鉄道整備事業を現時点において直ちに廃止することは困難であるが、目標とする一定の整備水準が達成された時点等、以下に述べる所定の時点において、事業の廃止について検討することは可能である。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 新幹線建設事業については、全国新幹線鉄道整備法による新幹線鉄道の整備が終了した時点で廃止する。・ 都市鉄道線事業については、一定の期限（概ね10年程度）内に一定の金額の範囲内で実施した後に廃止する。・ 新幹線・都市鉄道等の鉄道施設の保有・貸付業務は、それぞれの鉄道についての譲渡のスキームが確立し、譲渡が完了した時点で廃止する。・ 民鉄線の建設事業については、上下分離方式を活用した新たな制度のもとで、必要な民鉄線の整備が終了し、混雑率の緩和等所定の政策目標が達成された時点で廃止する。 <p>< 他の運営主体への移管について > 上記の時点以前に公団を廃止することは、鉄道整備事業が国として対処すべき重要な政策課題であることにかんがみ、以下の二つの措置が講じられた上で、国へ業務を移管すれば可能であるが、国への移管は、国の行政組織の肥大化を招きかえって非効率であることから、どのような組織形態を探りうるか検討が必要である。</p> <p>(国へ業務を移管するために必要な措置)</p> <ol style="list-style-type: none">1. 新幹線、都市鉄道線等の鉄道整備に要する資金が国の特別会計において確保されること。2. 道路、港湾等他の直轄事業と同様、新幹線等の鉄道建設事業を国が直轄事業として行うための国の定員（新幹線等の保有・貸付等を行うに必要な定員を含む。）が確保されること。 <p>なお、特別会計により国が鉄道の整備主体となる場合には、「第二の国鉄」を招かないよう十分留意する必要がある。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>以下の措置が講じられれば、新幹線建設事業等必要な鉄道整備を担う組織の形態として民営化も可能と考えられる。なお、これらの措置を講じることが困難な場合には、民間経営手法が発揮できる新しい組織形態としてどのようなものが適当か検討が必要である。</p> <p>(民営化に必要な措置)</p> <ol style="list-style-type: none">1. 民営化にあたって必要となる資金の出資 経営の安定性確保のため、一定額の出資を国から行うこと。2. 事業の円滑な実施のための措置 新幹線、民鉄線、都市鉄道線事業について、国からの補助金等事業遂行に必要な資金を確保し、民営化された公団がこれを受け入れる制度を用意する等、資金供給スキームを用意すること。 公的資金により建設した新幹線等の鉄道施設の保有・貸付を、民営化された公団が実施することを可能とする制度を用意すること。 鉄道整備事業を円滑に行いつつ、採算性を確保するため、道路占用等をはじめとする公的権能、法人税、事業税、不動産取得税等の非課税の特例措置を民営化された公団に適用すること。



廃止の可否	<p>【旧国鉄職員の年金等債務償還のための旧国鉄用地等の処分】</p> <p>日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部は、旧国鉄職員の年金等債務の負担を主たる業務とし、その財源のために旧国鉄から承継した土地やＪＲ株式の売却等を併せて行っているところであり、これらの債務の償還が全て終了すれば廃止は可能である。</p> <p>また、旧国鉄職員の年金等債務については、原則として事業主が責任を持つべき性格の債務であることに鑑み、ＪＲと国鉄の承継法人である日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部とが負担することとなったものである。</p> <p>したがって、旧国鉄用地等の処分については旧国鉄職員の年金債務の償還と密接不可分な業務であるので、国や民間企業に移管することは適切ではない。</p>
民営化の可否	<p>【旧国鉄職員の年金等債務償還のための旧国鉄用地等の処分】</p> <p>旧国鉄職員の年金等の支払いに係る業務は、民営化になじまないと考えられるが、支払原資を確保するための株・土地等の処分については、事務体制の段階的縮小を進めるとともに、民間ノウハウの活用等事業の一層の効率化・適正化に努める。</p>

<p>廃止の可否</p>	<p>[事業を純粹に廃止できない理由]</p> <p>経済・社会のグローバル化がますます進展する中で、我が国が今後とも安定した発展を維持していくためには、諸外国との旅客・貨物の交流の拠点である国際空港は必要不可欠である。</p> <p>新東京国際空港（成田空港）は、年間2900万人の国際旅客、180万トンの国際貨物を取り扱い、我が国全体の国際旅客の56%、国際貨物の63%を取り扱う我が国を代表する基幹的国際拠点空港として極めて重要な役割を担っており、同空港の整備・運営に関する事業は、今後とも必要不可欠であり、廃止することはできない。</p> <p>[事業を他の運営主体に移管できない理由]</p> <p>成田空港の整備・運営に関する事業は、諸外国との航空ネットワークの形成や本邦航空会社の国際輸送力の確保などの我が国の国際航空政策と密接不可分であるとともに、21世紀の国際経済社会において我が国が安定した発展を遂げるための基盤として、極めて重要な事業である。</p> <p>このような公共性の強い事業の性質に鑑みれば、当該事業を利潤追求を第一の目的とする一般民間企業に単純に移管することは適切ではないと考えられる。また、成田空港の整備に当たっては、莫大な資金を必要とする一方、その回収には長期間を要するほか、空港の整備・運営には高度かつ複合的なノウハウが必要とされ、また、用地取得や騒音対策、地域との共生策などの業務も必要であり、当該事業を実施し得る経験・資力・技術等を有する一般民間企業はないと考えられる。</p> <p>また、当該事業は我が国全体としての政策に関わる事業であることから、特定の区域の行政責任しか有しない地方公共団体に当該事業を移管することも適切ではないと考えられる。</p> <p>一方、国の直轄事業に当該事業を移管することについては、国の行政組織の肥大化を招かざるを得ず、適切ではないと考えられる。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>民間的能力をより発揮しやすい体制のあり方についての検討に当たっては、下記の諸課題の解決が図られる必要がある。</p> <p>[具体的内容]</p> <p>成田空港の整備・運営に関する事業は、諸外国との航空ネットワークの形成や本邦航空会社の国際輸送力の確保などの我が国の国際航空政策と密接不可分であるとともに、我が国の他の国際拠点空港との関係を十分踏まえながら進めなければならない事業である。また、成田空港の整備・運営に当たっては、下記のような同空港の歴史的経緯や大規模内陸空港としての特性を踏まえ、騒音対策、地域との共生策等の実施が不可欠であり、一般民間企業と同等の完全な民営化は困難であると考えられる。また、民間活力を有効に活用して同空港の活性化を図る観点から、民間的能力をより発揮しやすい体制のあり方について検討するためには、以下の諸課題について十分な検討を行い、所要の措置を講じることが必要となる。</p> <p>成田空港の歴史的経緯に係る諸課題</p> <p>成田空港のこれまでの様々な歴史的経緯を踏まえ、同空港の整備・運営に当たっては、空港周辺地域の自治体、住民等との相互の信頼関係の下で、以下のような諸施策・諸課題を実施・解決する必要がある。</p> <p>成田空港の整備のための30年以上の用地交渉の中で、各地権者は、国家プロジェクトであるが故に貴重な農地を提供してきたという経緯がある。2500mの平行滑走路完成が喫緊の課題であるというこの時期に同空港が民営化されれば、土地収用が不可能な状況の中で、国家プロジェクトへの協力という大義名分が喪失されることにより、残る地権者からの用地の買収がより一層困難となるおそれがある。</p>

国・空港公団は、過去の様々な歴史的経緯を踏まえ、空港周辺住民や地方公共団体との間で空港問題シンポジウム・同円卓会議を開催し、地域との話し合いを進め、「共生策、空港づくり、地域づくりをいわゆる三位一体のものとして相互に密接に関連させて進める」ことを約束し、この基本理念を具体化した「共生大綱」に基づいて空港整備を実施している。

今後も、地域住民の生活に配慮した騒音対策事業や地域の生活の足としての芝山鉄道の整備をはじめとする地域との約束事項を地元自治体等と協力しながら誠実に推進していく必要があるが、これらの約束事項については、まだ実施の目途がついていないものもある。

これらの事業の実施に一定の目処が立たない段階で成田空港が民営化されれば、地元自治体等の不信・反発を招き、同空港の整備・運営に支障が生じるおそれがある。

成田空港周辺では、同空港整備に反対してテロ・ゲリラ活動を行う過激派が30年以上にわたり未だに活動を続けており、国が「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」を制定し、空港警備隊を配備するなど、空港に対する特殊な警備体制を実施している。民営化に当たっては、この点を考慮する必要がある。

大規模内陸空港かつ我が国の基幹的国際拠点空港であることに起因する諸課題

成田空港の歴史的経緯に係る の課題の解決を図った上で、同空港にとって望ましい、民間的能力をより発揮しやすい体制のあり方について検討するに当たっては、更に、同空港が大規模な内陸空港であること、我が国の基幹的国際拠点空港であることに起因する、以下のような諸課題の解決策を十分に考慮する必要がある。

成田空港は、大規模な内陸部の国際空港という特殊性を有しており、同空港を利用する航空機から生じる騒音問題に対処するためには、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」のほか、我が国で唯一の適用空港となっている「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に基づいて、極めて大規模な騒音対策を恒常的に維持・強化していく必要があるところである。

現在、騒音対策事業は空港公団が実施しているところであるが、騒音対策事業は利潤の追求と相反する事業であることから、民営化がなされれば、同様の騒音対策が行われるのかについて住民からの不安・反発を招き、同空港の整備・運営に支障が生じるおそれがある。

また、成田空港が大規模内陸空港かつ基幹的な国際拠点空港であるが故に、国・空港公団が、空港問題シンポジウム・同円卓会議等を踏まえて地域と約束した事項を誠実に履行する責任を有している。具体例としては、成田新高速鉄道の整備等のインフラ整備が挙げられるが、民営化によってその責任の遂行に地域から不安を抱かれるようなことになれば、同空港の整備・運営に重大な支障が生じるおそれがある。

成田空港は、我が国を代表する基幹的国際拠点空港として、我が国の経済・社会活動にとって必要不可欠な、いわばライフラインとしての役割を果たしている。このような公共性の高い同空港の整備・運営について民営化を行った場合、利潤追求を目的とする株式会社の行動原理が優先されることも考えられ、利用者利便に資する基幹的国際拠点空港の整備・運営という公共性追求の観点からの国の施策が反映されにくくなるおそれがある。

成田空港は我が国を代表する基幹的国際拠点空港であることから、その整備・運営は、広く我が国の国際空港の拠点的配置のあり方や施設整備の水準、利用者負担のあり方など、国の果たすべき役割や、我が国の国際航空政策全般に大きく関わりを持っている。

このため、同空港の整備・運営については、国の政策との整合性をとることが可能な体制の確保に配慮する必要がある。

<p>廃止の可否</p>	<p>本州四国連絡道路の建設及び管理事業</p> <p>(事業の純粋な廃止について)</p> <p>本州四国連絡橋公団は、本州・四国間の交通の円滑化に資する本州四国連絡道路について、有料道路制度を活用し、国に代わって建設及び管理を行っているものである。本州四国連絡道路は、本州・四国間の交流の活発化、生活利便性の向上及び地域経済の活性化等に不可欠な基盤施設であることから、その建設及び管理という事業自体は継続する必要があるものの、本州四国連絡橋公団として行うべき事業は、現在供用中の区間の管理の他は、現に建設中の区間に限定し、基本計画指示がなされたものの未着手の事業については凍結する。</p> <p>(他の運営主体への移管について)</p> <p>本州・四国間の交通の円滑化に資する本州四国連絡道路の建設及び管理は、本来国の責務として遂行されるべきものであるが、公団による有料道路事業を直ちに廃止して国に移管することについては、現在の公団の事業規模を勘案すると、現行の国の組織の再編成だけで対応することは難しく、行政組織のスリム化という行政改革の趣旨にも逆行することとなりかねないことから、不適當である。また、本来国の責務であること、一の府県の利害を超えた調整が必要であることから、府県への移管も不適當である。</p> <p>また、災害時を含め適切に道路の管理を行う責任があること、世界有数の長大橋群からなる本州四国連絡道路の管理の経験・ノウハウがないことから、一般的な民間企業に移管することは困難である。</p> <p>本州四国連絡鉄道の建設及び管理事業</p> <p>(事業の純粋な廃止について)</p> <p>鉄道施設の維持管理業務については、廃止はできない。</p> <p>(他の運営主体への移管について)</p> <p>鉄道施設の維持管理業務については、道路との一体的管理が必要なことから、組織(形態)については同一であることが必要。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>別途、検討中。</p>

<p>廃止の可否</p>	<p>地方都市開発整備等事業については、広域的に効果が高く地域振興に先導的な役割を果たすものなど国土政策の観点から国として必要な事業に限定する。この中で、都市の外延的拡大につながる住宅地整備を行う新規事業や広域的な影響の小さい都市における新規事業は行わないこととする。</p> <p>< 事業を廃止できない理由 > 全国的な見地から地方の活性化を促進していくことは国の重要な政策課題である中で、広域的に効果が高く地域振興に先導的な役割を果たすものなど国土政策の観点から必要な地方都市開発整備等事業については、国が地域振興のための総合的な都市整備に直接対処しうる唯一の政策手段であり、今後ともニーズを的確に選別しながら事業を続けていくことが必要。これを廃止することは、国の地域振興政策の大幅な後退となる。</p> <p>< 他の運営主体に移管して特殊法人等を廃止できない理由 > 宅地分譲等の収入により資金回収する仕組みの事業であることから、事業体としての経営になじみ、国への移管は不適切。仮に、国に移管するとしても、国の行政組織の肥大化を招くため、これを避けるための措置の検討が必要。 公団が実施する事業は、事業規模が大きく長期間を要すること、多額の資金とノウハウを必要とすることなどから、地方公共団体や民間事業者では実施困難なものであり、他の運営主体へ移管して機能を代替させることは困難。仮に、個々の地方公共団体において組織体制を抱えることで事業を実施することが可能だとしても、極めて非効率。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>上記のとおり、事業の縮小を行うこととしているところであるが、国土政策の観点から必要となる地方都市開発整備等事業を実施する組織であることを踏まえ以下の措置が講じられれば、民営化も可能と考えられる。これらの措置が困難な場合は、民間経営手法が発揮できる新しい組織形態としてどのようなものが適当か検討が必要である。</p> <p>国の政策実施機関としての位置付け、国の支援措置等 事業を実施する組織は、国土政策の観点から国として必要な事業を行うもので、国の政策実施機関としての機能を有している。従って、こうした政策目的を達成するための業務運営を確保するためには、当該組織の存立、国による出資、事務の範囲、国の支援措置、監督を明確にするための措置が必要。</p> <p>長期安定的かつ低利の資金が確保されるための措置 長期にわたる事業の採算性を確保するため、現在、財政融資資金を活用しているところである。今後、コーポレート債の発行等の多様な手段による資金調達に努めるが、年間約300～400億円の長期借入金の全てを民間の金融市場で賄うことは困難であり、長期安定的な低利資金が調達できるような措置が必要。</p> <p>事業実施に係る公的権能、税制上の特例等の措置 円滑な事業執行のためには、公的主体に与えられる、法令に基づく強制力を伴う事業施行権限の付与、事業協力者に対する土地譲渡所得の特別控除等税制上の特例措置の確保、土地の取得・保有に係るコストを低減するための出資金の措置、地方公共団体からの支援措置の確保等が必要。</p> <p>なお、民間の出資を求めていくためには、上記に加え、事業の特性として大規模で資金回収に長期間を要すること、その結果、借入金残高が多いことに加え、地価の長期的下落により厳しい経営環境にある中で、できるだけ高い収益を確保し配当できるように財務体質の強化が必要である。</p>

廃止の可否	<p>都市公団発足時（平成11年10月）の「住宅・宅地の大量供給」から「都市の基盤整備」へ、「都市の外延的拡大」から「既成市街地の再編整備」、「既存ストックの有効活用」へという基本理念の下に、民間事業者が完全にできることから撤退し、国の機関として真に必要な事業に重点化してきているところであるが、公団の業務を再点検し、以下の業務については、公団としての取組を廃止又は縮小。</p> <p>分譲住宅事業 民間の分譲住宅事業の成熟を背景に、公団による直接供給の必要性が低下したことから、都市基盤整備公団設立時に廃止を決定済み（平成16年度までに大半を終了予定）</p> <p>市街地整備改善事業 国の政策が職住近接に重点化を図る方向であること等から、都市の外延的拡大につながる住宅地整備事業については、新規事業は行わないこととする。 これ以外の市街地整備改善事業については、業務核都市整備、臨海部の土地利用再編、都心居住推進、経済対策の観点からの土地有効利用の推進等の国土政策、国家的見地、広域的観点から、国として取り組むべき課題に係る事業のうち、規模や困難性等の面から地方公共団体や民間による取組が行われない事業に限定。</p> <p>賃貸住宅事業 新規賃貸住宅の供給は、公団が整備した敷地に民間が住宅を建設・管理することを原則とする仕組みを平成14年度から導入し、民間による建設が行われない場合に公団が必要な賃貸住宅を供給することとし、事業を縮小。（上記仕組みを導入することにより、平成14年度概算要求においては、再開発事業進行中のもの等を除き、開放可能な4000戸について民間事業者を公募することとし、公団賃貸住宅建設戸数は4000戸減の要求）</p> <p>都市公園整備事業 都市公園建設等受託事業は、受託対象を大規模な運動施設等の高度あるいは特殊な施設の整備を行うものに限定する等の措置を講じ、事業を縮小。 特定公園施設整備事業の新規事業は、国営公園計画上必要な施設・サービス水準の確保ができる民間事業者を活用することにより、事業を縮小。</p> <p>鉄道事業 鉄道事業は、千葉ニュータウン居住者8万人の生活の足であることから、廃止は社会的影響が大きく困難。初期投資が大きく、投資を回収するまでの懐妊期間が長期にわたるため、現状においては相当の累積損失が存する上、千葉ニュータウンへの入居が一定程度まで進むまでは、採算性が悪い状況が続くものと見込まれることから、経営環境が整った時点で、民間事業者や千葉県へ移管。</p> <p>< 事業を廃止できない理由 > 業務を再点検し、廃止又は縮小した後も残る、既成市街地の大規模な再開発、大都市地域の構造改善のための市街地整備、民間により供給されない場合のファミリー向け賃貸住宅の供給、都市公園整備等の事業は、国として対処すべき政策課題に対応する事業であって廃止できない。</p> <p>< 他の運営主体に移管できない理由 > 事業の再点検を行い廃止、縮小した後残る業務は、国として行う必要のある業務であること等から、他の運営主体により十分に行われないものに限っているので、他の運営主体に移管することは困難。また、国への移管は、国の行政組織の肥大化を招き、全体としてかえって非効率である。</p>
-------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

民営化の可否	別途検討中。
--------	--------

廃止の可否	<p>事業団の業務のうち、造船業構造転換事業の清算業務及び内航海運活性化融資業務については、以下の通り、一定期間の経過後に廃止する。</p> <p>【具体的内容】 (造船業構造転換事業の清算業務) 平成22年度末で廃止する。なお、本業務は、造船業の著しい構造的不況の影響を緩和するために、造船業界のコンセンサスに基づいて期限を設定した上で納付金の徴収、債務の返還等を計画的に実施しているものであるため、廃止時期の繰り上げは困難である。 また、廃止時期までの間に他の運営主体に移管する場合は、造船及び海運業の実態や業況を的確に把握している組織において業務を実施することが効率的である。</p> <p>(内航海運活性化融資業務) 同業務の対象である内航海運暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消のソフトランディング施策であり、交付金の交付を15年間実施し事業の収支が相償った時点で廃止する。 また、廃止時期までの間に他の運営主体に移管する場合は、政府保証等により必要な資金を低利で安定的に調達する仕組み等が必要となる。</p> <p>上記業務以外の業務については、以下の通り、廃止は困難であるが、政策目的の進捗状況等を見極めつつ、各業務の役割について適時適切に見直しを図ることとする。</p> <p>【事業として純粋に廃止できない理由】</p> <p>(船舶共有建造・改造融資等業務) 大多数が担保力や技術的蓄積に乏しい事業者からなる国内海運業界にあって、より効率化された船舶の導入による物流の効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化の推進等の少子高齢化対策、離島航路の維持確保といった政策目的に沿った船舶を円滑に建造させる上で必要不可欠な業務である。</p> <p>(高度船舶技術に係る研究開発及び実用化支援業務) 物流の効率化等に資する国内海上輸送サービスの高度化や環境対策に資するモーダルシフトの推進のために必要不可欠な業務である。</p> <p>(鉄道関係業務) 益々増大する鉄道整備の必要性に適切に対応する上で不可欠な業務である。</p> <p>(基礎的研究業務) 国民生活にかかわりの深い運輸分野における基礎的研究について支援を行っていく必要がある。</p> <p>【他の運営主体に移管して廃止できない理由】</p> <p>いずれの業務も、国等への移管については、行政組織の肥大化を招きかえって非効率であり、これを避けるための措置の検討</p>
-------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

が必要である。

なお、鉄道関係業務の国への移管の場合、新幹線譲渡関連業務については特定の収入をもって特定の支出に充てることから鉄道整備財源を一元的に処理する特別会計を設置することも考えざるを得ないところ、この場合平成3年の鉄道整備基金設立時の議論を踏まえれば、同特別会計の設置にあたっては以下の問題の解決が必要である。

新幹線整備事業のように特別会計からの交付金と一般会計からの補助金を別々に交付する非効率性を回避する観点から、一般会計からの助成まで含めて処理するスキームを確立することが必要である。
長期債務の償還のために必要な金融機関等からの借換資金の調達等、国の会計業務になじまない業務が含まれる。

また、民間企業への移管については、船舶共有建造・改造融資等業務の場合は、国内海運政策の目的に沿った船舶建造に関するノウハウ等を持たない民間金融機関等への移管は不適切であり、その他の業務はいずれも営利性がないため移管は困難である。

なお、バリアフリー補助金、地下鉄補助金の一部（過去分）等の補助金については、平成14年度より、事業団を経由せず国からの直接交付に改めることとしている。

民営化の可否

いずれの業務も、事業特性から見て、基本的に民営化にはなじまない。仮に民営化を行う場合には、各業務について以下の措置を講じるとともに、現行の税制上の特例措置が維持される必要がある。

また、これらが困難な場合には、別途の組織形態としてどのようなものが適当か検討する必要がある。

なお、現在これらの業務を行っている民間企業が存在しない事実に鑑みても、民営化した場合に民間からの出資や投資を得ることは困難と考えられる。

(船舶共有建造・改造融資等業務)

国内海運業の実態に即し、国の政策目標の円滑な実施のため、長期・固定・低利の調達資金を提供できる資金上の措置と、技術スタッフによる専門的な支援を併せて行うことのできる共有という形態を引き続き維持すること。

船舶建造資金は長期の回収期間を要するため、長期・固定・低利の資金を安定的・継続的に調達でき、経営基盤を安定させる仕組み(一定規模の政府出資を含む)を確保すること。

新しい組織形態による機動的な経営を確保するため、未収金処理方策を講じること。

(高度船舶技術に係る研究開発及び実用化支援業務)

高度船舶技術に関する国の補助金の交付を確保すること。

高度船舶技術に係る債務保証等の円滑な実施に必要な信用基金(国及び政策投資銀行の出資を含む)の規模が確保されること。

助成対象となる研究開発の選定にあたり、国の政策判断が十分に反映され、かつ、当該補助金の交付において公正・中立性・技術的妥当性が担保される仕組みを確保すること。

(造船業構造転換事業の清算業務)

納付金の強制徴収等の仕組みを確保すること。

(内航海運活性化融資業務)

政府保証等の資金を低利で安定的に調達する仕組みを確保すること。

(鉄道関係業務)

新幹線譲渡収入を活用した交付金及び一般会計補助金の交付・監査等の業務について公正・中立性が担保される仕組みを確保すること。

(基礎的研究業務)

本業務の実施について公正・中立性・技術的妥当性が担保される仕組みを確保すること。

<p>廃止・民営化の可否 (検討の前提)</p>	<p><住宅金融公庫の基本的役割> 住宅金融公庫は、民間では十分に対応できない、次のような役割を果たしている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 中・低所得者の計画的住宅取得を可能とする長期・固定・低利の融資を行うこと。 通常住宅の取得には、年収の数倍の資金を必要とし、人生設計にも大きな影響があることから、適正な負担で、あらかじめ返済額が確定し、計画的な住宅取得が可能な長期・固定・低利の融資が税制とともに必要。特に、日本の住宅の価格は、欧米の場合と比べて、年収倍率が高く、住宅を取得する中・低所得者の負担を軽減することが必要であり、公庫の長期・固定・低利の融資は不可欠。 ・年収800万円を下回る公庫利用者の割合は約8割 ・住宅価格の年収倍率(98年) アメリカ 3.26倍 イギリス 3.75倍 日本 5.45倍 公平・無差別な融資を安定供給すること。 民間金融機関の景気変動に伴う住宅ローンへの資金供給量の変動や融資選別を補完しつつ、国民の住宅取得に必要な資金の供給を確保するためには、公平、無差別な融資の安定供給を行う住宅金融公庫による融資が必要である。 この点、住宅市場が成熟し、年収倍率が日本程高くない欧米でも、公的機関による直接融資は広く行われているところであり、日本においても、住宅金融公庫の長期・固定・低利の融資は国民の大きな支持を受けている(住宅情報誌の調査によれば、78%が公庫融資を支持)。 住宅の質誘導、都市再生等による良質なストック形成に寄与すること。 日本の場合、居住水準、住環境は未だ欧米と比べて十分な水準とは言えず、多くの国民が不満を持っている。引き続き、我が国の住宅ストックの質的改善に向けた取組は住宅政策上も大きな課題である。また、耐震性の向上や高齢化社会への対応、都市再生への取組なども以下のとおり重要な課題である。 ・地震が多い日本においては、住宅の耐震性が重要(阪神・淡路大震災の死者は、88%が家屋の倒壊による圧死者) ・高齢化の進展に伴うバリアフリー機能を備えた住宅ストックの形成や高齢者向けの賃貸住宅の供給が必要(公庫融資による住宅は57%がバリアフリー化) ・木造住宅密集地域(東京都内で早急に整備すべき市街地は約5,800ha)等での住宅建替と合わせた都市再生が重要 こうした住宅の質誘導、都市再生等については、公庫融資が大きな政策手段となっている。 <p><住宅金融公庫の改革の基本的方向> 上記のような住宅金融公庫の基本的役割を踏まえつつも、民業補完の徹底、財投改革の趣旨を踏まえた自立的、効率的運営の確保等の観点から以下の改革に取り組むこととしている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 融資戸数、融資率、特別割増融資額等についての公庫融資の絞り込みと民間との協調融資の推進 ・平成14年度概算要求ベースで、前年度と比べて約1/4の削減 融資戸数は平成13年度戸数の1割縮減(50万戸) 融資率は10割から、年収800万円以下の者については8割へ、年収800万円超の者については5割へ大幅縮減 特別割増融資額は800万円から400万円へ半減 財投資金のみには依存しない資金を自己調達するため、住宅金融公庫自らの住宅ローン債権の証券化の逐次拡大と、これによる住宅ローン債権の証券化市場の活性化の推進。 ・平成14年度は前年度の倍増の4,000億円、17年度で1兆円、累積3兆円の市場形成
------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>廃止・民営化の可否 (検討の前提)</p>	<p>3. 民間金融機関の長期・固定の住宅ローン債権の証券化支援について、特殊法人集中改革期間中の実現に向けた検討の実施。</p> <p>なお、民間金融機関の住宅ローンの証券化支援に当たっては、我が国の長期債の流通市場が極めて小さく未整備なこと、民間金融機関の証券市場を通じた資金調達ニーズ、公的支援の必要性、必要な制度インフラ等の条件について十分な検討が必要である。こうした検討を経て、民間金融機関の住宅ローン証券化支援業務が実施された後、我が国の住宅ローン証券化市場の成熟度合や民間による長期・固定の住宅ローンの安定的な供給状況を踏まえ、適時適切に住宅金融公庫の業務・組織のあり方について検討を行うこととする。</p>
<p>廃止の可否</p>	<p>< 廃止の可否について > 住宅金融公庫は、以下の理由から廃止することはできない。</p> <p>1. 事業を廃止できない理由 公庫は、以上のような改革を行うことにより、思い切った業務の合理化を図ることとするが、以下のように、住宅政策上からも今後とも不可欠である公庫の基本的役割を民間金融機関で代替できるものではなく、住宅を取得しようとする国民の公庫への期待を踏まえれば、公庫融資を廃止することはできない。</p> <p>(1) 民間金融機関は、預金を主たる原資として、変動金利又は短期固定の融資を行ってきており、住宅ローン債権に係る証券化市場が未整備・未成熟な現段階においては、公庫が行っているような長期・固定・低利の融資を行うことは困難。</p> <p>(2) 住宅取得に必要な資金量の確保に関しても、民間金融機関による融資だけでは、景気変動により住宅ローンへの資金の供給量が大きく変動するとともに、中・低所得者や自営業者等に対して融資選別により、資金が十分供給されず、社会的不安や不公平が広がることになるので、公平、無差別な融資の安定供給のためには、公的機関による補完が必要である。</p> <p>(3) 民間金融機関は、採算性を重視することから、耐震性の向上やバリアフリー化、あるいは都市再生のための融資を行い、質誘導等を通じた良質なストック形成が行えるかどうか懸念がある。</p> <p>2. 他の運営主体に移管できない理由 (1) 国・地方公共団体への移管について 住宅金融公庫の融資業務は、資金調達、融資審査、ALM(資産・負債総合管理)、管理回収、技術基準の設定など多岐にわたる上に、約550万件もの債権管理や毎年約50万件の新規融資等大量の業務に対応するものである。こうした業務を取り扱う組織は現在のところ国にはないので、事務の効率性の悪化、行政組織の肥大化を招きかえって非効率であり、これらを防ぐための措置の検討が必要。なお、地方公共団体への移管は、同様に事務の効率性の悪化、行政組織の肥大化を招くことに加え、国の住宅政策上の機能を担うべき公庫の業務の性格から困難である。</p> <p>(2) 民間金融機関への移管について 公的資金を受け入れて業務を行うことが困難となる上に、採算性を重視するために、景気の繁閑によらない安定的な資金供給に懸念があることや融資選別により中・低所得者や自営業者等に対して十分な資金が供給されない恐れがあることから適切ではない。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>別途検討中。</p>

廃止の可否	営団が実施する事業については、都心部における基幹的輸送手段として今後とも維持していくことが必要な公共性の高い事業であり、今後とも、事業を維持確保していく必要がある。なお、営団は、平成7年2月24日の閣議決定において、完全民営化を目指すこととし、その第一段階として11号線の開業後に特殊会社化を図ることとされており、他の運営主体に移管することは適切でないと考える。
民営化の可否	平成7年2月24日の閣議決定で示された方針のとおり、完全民営化を目指すこととし、その第一段階として11号線の開業予定時点から概ね1年後に特殊会社化を図る（平成16年春頃の予定）。

<p>廃止の可否</p>	<p>[事業を純粋に廃止できない理由]</p> <p>経済・社会のグローバル化がますます進展する中で、我が国が今後とも安定した発展を維持していくためには、諸外国との旅客・貨物の交流の拠点である国際空港は必要不可欠である。</p> <p>関西国際空港は、年間2000万人以上が利用し、9.7万吨以上の貨物が取り扱われる我が国を代表する国際拠点空港であり、我が国全体の国際旅客の約1/4、国際貨物の約3割に加え、さらに我が国初の本格的な24時間運用可能な国際空港となっている。このように関西国際空港は、西日本、ひいては我が国の基幹的国際拠点空港として極めて重大な役割を担っており、同空港の整備・運営に関する事業は、今後とも必要不可欠であり、廃止することはできない。</p> <p>[事業を他の運営主体に移管できない理由]</p> <p>関西国際空港の整備・運営に関する事業は、諸外国・国内各地との航空ネットワークの形成などの我が国の航空政策と密接不可分であるとともに、21世紀の国際経済社会において我が国が安定した発展を遂げるための基盤として、極めて重要な事業である。</p> <p>このような公共性の強い事業の性質に鑑みれば、当該事業を利潤追求を第一の目的とする一般民間企業の意志決定に委ねることは、利用者利便に資する大規模国際空港の管理・運営という公共性追求の観点からの国の施策が反映されにくくなり、適切ではないと考えられる。また、関西国際空港の整備に当たっては、莫大な資金を必要とする一方、その回収には長期間を要するほか、空港の整備・運営には高度かつ複合的なノウハウが必要とされ、また、当該事業を実施し得る資力・技術等を有する一般民間企業はないと考えられる。</p> <p>また、当該事業は我が国全体としての政策に関わる事業であることから、特定の区域の行政責任しか有しない地方公共団体に当該事業を移管することも適切ではないと考えられる。</p> <p>さらに、国の直轄事業に当該事業を移管することについては、国の行政組織の肥大化を招かざるを得ず、適切ではないと考えられる。</p> <p>[その他]</p> <p>関西国際空港2期事業については、昨年12月の大蔵・運輸両大臣間の覚書を踏まえ、事業費縮減を行うとともに、2007年供用開始時に必要となる事業の絞り込みを行い、残りの事業は、2007年以降、需要に応じて段階的に実施することの措置を講じた上、国、地方自治体、民間は、従来から行うこととされていたとおりに出資又は無利子貸付を行うことを内容とする事業スキーム見直し案を取りまとめたところであり、これにより関空会社の収支採算性は大幅に向上することとなる。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>関西国際空港株式会社の完全民営化の検討に当たっては、下記の諸課題の解決が図られる必要がある。</p> <p>[具体的内容]</p> <p>関西国際空港は、騒音等周辺環境対策という公的な要請から、沖合5kmの海上を埋め立てて建設されたため、建設費が極めて多額に上っていることも踏まえ、国が事業費全体の3割弱にも上る多額の出資・無利子貸付を行うという公的な支援を行っているところである。したがって、これを完全民営化するに当たっては、こういった公的観点から通常の民間企業では想定し得ない重い負担を負っている面があることについて留意する必要がある。</p> <p>関西国際空港株式会社の株式については、政府が2分の1以上を保有しなければならないとされており、これは、国が株主としてその経営に参画するという役割に加え、国の資金を直接同社の空港整備事業費として供給するという役割、民間が</p>

らの資金調達を容易にする役割を持っている。現在、関西国際空港株式会社は1期事業に要した資金について借り換えを行いつつ償還しているところであり、これに加え、最終的には1期と同程度の規模となる2期事業を円滑に進める必要があることから、資金調度を安定的に行えるよう措置する必要がある。

関西国際空港株式会社は営業損益及び償却前損益は、黒字となっているものの、開港間もないため経常損益では創業赤字の状態にあり、現時点では1700億円以上の累積損失が残っているところであるが、完全民営化のためには累積損失の解消、配当の実施が必要となる。

関西国際空港は、我が国を代表する基幹的国際拠点空港として、我が国の経済・社会活動にとって必要不可欠な、いわばライフラインとしての役割を果たしている。このような公共性の高い同空港の整備・運営について完全民営化を行った場合、利潤追求を目的とする株式会社の行動原理が優先されることも考えられ、利用者利便に資する大規模国際空港の管理・運営という公共性追求の観点からの国の施策が反映されにくくなるおそれがある。

関西国際空港は我が国を代表する基幹的国際拠点空港であることから、その整備・運営は、広く我が国の国際空港の拠点的配置のあり方や施設整備の水準、利用者負担のあり方など、国の果たすべき役割や、我が国の国際航空政策全般に大きく関わりを持っている。

このため、同空港の整備・運営については、国の政策との整合性をとることが可能な体制の確保に配慮する必要がある。

廃止の可否	<p>〔北海道旅客鉄道株式会社については、これまでの累次の閣議決定等により、既に完全民営化の方向が示されている。〕</p> <p>廃止は困難。</p> <p>(理由)</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社の実施する旅客鉄道事業は、北海道地域における地域住民の社会経済活動を支える基幹的交通手段を維持していくために必要なものであり、純粋に事業を廃止することは適切ではない。</p> <p>また、事業の他法人への移管については、国や地方公共団体への移管については、より自主的かつ責任ある経営体制の下効率的な事業運営を行うとの国鉄改革の趣旨に逆行するものであること、他の民間企業への移管については、同地域において広範な鉄道網を維持する法人としては北海道旅客鉄道株式会社以外に見当たらないこと、北海道旅客鉄道株式会社自体が将来完全民営化することとされていること等から、適切ではないと考えられる。</p>
民営化の可否	<p>北海道旅客鉄道株式会社については、既に民営化（特殊会社化）済み。</p> <p>なお、これまでの累次の閣議決定等により、できる限り早期に完全民営化することとされているところであり、グループ企業も含め、安定的な経営基盤が確立された段階において完全民営化が可能となると考えられる。</p>

廃止の可否	<p>〔四国旅客鉄道株式会社については、これまでの累次の閣議決定等により、既に完全民営化の方向が示されている。〕</p> <p>廃止は困難。</p> <p>(理由)</p> <p>四国旅客鉄道株式会社の実施する旅客鉄道事業は、四国地域における地域住民の社会経済活動を支える基幹的交通手段を維持していくために必要なものであり、純粋に事業を廃止することは適切ではない。</p> <p>また、事業の他法人への移管については、国や地方公共団体への移管については、より自主的かつ責任ある経営体制の下効率的な事業運営を行うとの国鉄改革の趣旨に逆行するものであること、他の民間企業への移管については、同地域において広範な鉄道網を維持する法人としては四国旅客鉄道株式会社以外に見当たらないこと、四国旅客鉄道株式会社自体が将来完全民営化することとされていること等から、適切ではないと考えられる。</p>
民営化の可否	<p>四国旅客鉄道株式会社については、既に民営化(特殊会社化)済み。</p> <p>これまでの累次の閣議決定等により、できる限り早期に完全民営化することとされているところであり、グループ企業も含め、安定的な経営基盤が確立された段階において完全民営化が可能となると考えられる。</p>

廃止の可否	<p>〔九州旅客鉄道株式会社については、これまでの累次の閣議決定等により、既に完全民営化の方向が示されている。〕</p> <p>廃止は困難。</p> <p>(理由)</p> <p>九州旅客鉄道株式会社の実施する旅客鉄道事業は、九州地域における地域住民の社会経済活動を支える基幹的交通手段を維持していくために必要なものであり、純粋に事業を廃止することは適切ではない。</p> <p>また、事業の他法人への移管については、国や地方公共団体への移管については、より自主的かつ責任ある経営体制の下効率的な事業運営を行うとの国鉄改革の趣旨に逆行するものであること、他の民間企業への移管については、同地域において広範な鉄道網を維持する法人としては九州旅客鉄道株式会社以外に見当たらないこと、九州旅客鉄道株式会社自体が将来完全民営化することとされていること等から、適切ではないと考えられる。</p>
民営化の可否	<p>九州旅客鉄道株式会社については、既に民営化（特殊会社化）済み。</p> <p>なお、これまでの累次の閣議決定等により、できる限り早期に完全民営化することとされているところであり、グループ企業も含め、安定的な経営基盤が確立された段階において完全民営化が可能となると考えられる。</p>

廃止の可否	<p>〔日本貨物鉄道株式会社については、これまでの累次の閣議決定等により、既に完全民営化の方向が示されている。〕</p> <p>廃止は困難。</p> <p>(理由)</p> <p>日本貨物鉄道株式会社の実施する貨物鉄道事業は、我が国の社会経済活動を支える基幹的輸送手段として必要なものであり、純粋に事業を廃止することは適切ではない。</p> <p>また、事業の他法人への移管については、国や地方公共団体への移管については、より自主的かつ責任ある経営体制の下効率的な事業運営を行うとの国鉄改革の趣旨に逆行するものであること、他の民間企業への移管については、我が国において広範な鉄道網を維持する法人としては日本貨物鉄道株式会社以外に見当たらないこと、日本貨物鉄道株式会社自体が将来完全民営化することとされていること等から、適切ではないと考えられる。</p>
民営化の可否	<p>日本貨物鉄道株式会社については、既に民営化（特殊会社化）済み。</p> <p>なお、これまでの累次の閣議決定等により、できる限り早期に完全民営化することとされているところであり、グループ企業も含め、安定的な経営基盤が確立された段階において完全民営化が可能となると考えられる。</p>

廃止の可否	<p>保証業務及び融資業務については、「個別事業見直し」の指摘を踏まえ、需要の動向や地域の実情を十分勘案の上、財務の健全化を図っていくこととする。また、出資業務については、同群島の振興開発の進展に伴う将来の需要を展望し、その在り方について検討する。</p> <p>(事業を廃止できない理由)</p> <p>奄美群島振興開発基金は、奄美群島振興開発特別措置法に基づき設置され、群島内の第1次から第3次産業までの事業者に対する保証業務及び出融資業務を一元的に行っており、同法に基づく奄美群島振興開発の推進主体の一翼を担っている。</p> <p>奄美群島は、全国の離島(沖縄を除く)の中で最も大きな人口(約13万人)、経済規模を有する群島であるが、本土から遠く離れた外海離島であり、戦後一時米軍統治下に置かれたなどの歴史的経緯に加え、台風の常襲、市場からの遠隔性など、諸産業の振興にとって沖縄とも共通の様々な不利な条件がある。</p> <p>このため、群島内の事業者は、概して零細(例：平成10年度工業1事業所当たり出荷額 奄美：39百万円、種子島・屋久島：114百万円、沖縄：197百万円、全国：481百万円)で、信用力・担保力に乏しいことから、一般の金融機関から融資を受け難い者が多い。</p> <p>また、政府系金融機関や信用保証協会については、奄美群島内に支店がないため、利用者が直接申込を行う場合には本土まで出向く等多大な負担(空路で往復約4万円の出費等)を強いられることとなる。民間金融機関を通じた代理貸しによる場合には、利用者に対する貸付限度額が低下したり、当該民間金融機関にリスク負担が課せられることにより融資に消極的になるなどの問題が生じる。</p> <p>奄美基金が行っている業務は、これらを総合的に補完し、保証業務については全業種を対象に、融資業務については農林水産業、特産品、観光関連等地域特性を活かした産業を中心に、地域経済を下支えしつつ新たな事業を育成する役割を果たしており、これを廃止することは適当でない。</p> <p>(他の運営主体へ移管できない理由)</p> <p>他の運営主体への移管(信用保証協会、見直し後の政府系金融機関等が想定される。)については、以下のような環境整備が必要と考えるが、その結果、現在奄美基金が一元的に行っている業務を分割して複数の金融機関に移管することとなり、加えて、有効な代理貸しのシステムが確立されない限り、各金融機関が支店を設置する必要があることから、かえって非効率となり、適当でない。</p> <ol style="list-style-type: none">(1) 関係者の同意等<ul style="list-style-type: none">・ 出資している地方公共団体(鹿児島県及び群島内市町村)、移管先金融機関の同意及び地元関係者等の理解を得ること。(2) 利用者の利便性やサービス水準の維持<ul style="list-style-type: none">・ 利用者の利便性が低下しないよう、移管先金融機関が群島内に支店を開設すること。・ 支店を開設せず代理貸しによる場合は、現状の奄美基金の直接貸付と同様の条件で行われるよう措置を講じること。・ 移管先金融機関において、奄美基金が行っているものと同様のきめ細かな融資メニュー等を設定すること。
-------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>(3) 経営基盤の充実措置等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国や地方公共団体の既出資金(ガリオア債権等約5億円を含む。)に相当する財政支援措置を移管先金融機関に対して講じること。 ・財務の健全化や、移管先での業務の円滑な運営に必要な財政支援措置を講じること。 ・保証業務に関して、既存の保証債権も含め中小企業信用保険制度等の再保険制度を適用できるようにすること。また、民間金融機関の出捐等の負担を促すこと。 <p>なお、国への移管は、国の行政組織の肥大化を招くことなどから不相当であり、これらを防ぐための措置の検討が必要である。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>上記のとおり、財務の健全化等を図ることとしているが、奄美群島振興開発特別措置法に基づく施策の推進主体として、様々な不利な条件を抱えた地域の振興開発を図るための組織は、基本的に民営化はなじまない。仮に民営化を行うためには、以下のような環境整備が必要であるが、それが困難な場合には、別途の組織形態としてどのようなものが適当か検討する必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 関係者の同意等 <ul style="list-style-type: none"> ・出資している地方公共団体の同意及び地元関係者等の理解を得ること。 (2) 国の政策実施機関としての位置付けの明確化 <ul style="list-style-type: none"> ・奄美群島の振興開発という政策目的を達成するための業務運営を確保するには、当該組織の存立、国による出資、事務の範囲、国の支援措置、監督等を明確にするための措置が必要。 (3) 利用者の利便性やサービス水準の維持 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利便性が低下しないよう、群島内に店舗を維持するとともに、現在奄美基金が行っているものと同様のきめ細かな融資メニュー等を存続すること。 (4) 経営基盤の充実措置等 <ul style="list-style-type: none"> ・国や地方公共団体の既出資金の維持に加え、財務の健全化、業務の円滑な運営等のために必要な増資を行うこと。 ・保証業務に関して、既存の保証債権も含め中小企業信用保険制度等の再保険制度を適用できるようにすること。

廃止の可否

(事業の純粋な廃止について)

国際観光の振興は、国際相互理解の増進、雇用と所得の創出を通じた経済活性化等に大きな役割を果たすものであり、各国とも、国策として、取組みを行っている。しかも、現在、わが国を訪れる外国人旅行者数は444万人、世界36位と低迷しており、(平成11年)日本人海外旅行者と比較してもその1/4と極めて少ない状況にあり、その増加のための取組みが喫緊の課題となっている。

こうした中で、国際観光振興会は、各国の政府観光機関と同様、海外宣伝活動等の外客来訪促進事業等の活動を通じて、わが国の国際観光振興にとっての中核となる事業を展開しているものであり、その事業の廃止は困難である。

(他の運営主体への移管について)

国際観光振興会の事業の国への移管については、以下のような点が確保されることが必要であり、こうした点を確保するための措置の検討が必要である。

事業の円滑な実施のための専門性、柔軟性、機動性の確保

国際観光振興会の事業の中心は、日本という旅行目的地を売り込むための「マーケティング活動」であり、そのため、内外の旅行会社、宿泊業者等への働きかけや連携、マーケティングノウハウの蓄積等が必須となっている。こうした事業の内容は、行政機関の業務とは著しく性格の異なるものであり、事業の円滑な実施のための専門性、柔軟性、機動性の確保のための措置が必要。

効率的で簡素な行政組織の確保

国際観光振興会は、上述のような専門性、柔軟性、機動性等が求められる事業を行っており、このため、これを国に移管することとなると、事務の効率の悪化、行政組織の肥大化を招くこととなりかねず、これを避けるための措置が必要。

資金の受入等民間との協調の継続

国際観光振興会では、業務実施に当たって、その費用の一部は民間等からの賛助金を受け入れているほか、一部事業については民間等との共同で実施を行っており、こうした民間との協調を継続できるよう措置することが必要。

なお、国際観光振興会の事業は、事業自体に営利性がないため、民間企業への移管は困難であり、また、国を代表して、諸外国での来訪促進事業を行っているものであることから、地方公共団体への移管も困難である。

民営化の可否

国際観光振興会の事業は、諸外国においても政府観光機関において実施されている事業であり、国の重要な政策として国と密接な連絡をとって実施することが必要であること等の事業特性から、国の最小限の関与のもとでの自立的な事業実施を行わせる民営化の考え方にはなじまないものと考えられる。

なお、実際上の問題としても、国際観光振興会の事業を実施していくためには、以下にあげるような点を考慮することが必要であり、効率化を図り業績主義で事業を行う別途の組織形態を考えるに当たっても、こういった点に留意する必要がある。

政府観光機関としての明確な位置づけ

国際観光振興会の行っている外客来訪促進事業等については、各国とも、国の観光政策を遂行するため設置した政府観光機関により、国策に基づく激しい誘客競争を繰り広げている。国際観光振興会も、日本の政府観光機関としての位置付けを前提として、各国政府、各国政府観光機関、その他観光関連業者と連携の上業務を行っている。こうした状況下で、特に海外において、提供する情報、誘致活動に関する信用の喪失、情報収集や関係者との連携の面での支障等を生じたり、結果として、国際競争の面で、他国に著しい遅れをとることとならないようにするためには、政府観光機関としての位置づけが引き続きなされる必要がある。

一体的な国策としての遂行

国の観光政策との密接な調整が必要であり、事業の実施に関する適切な国の関与が必要。

公平性・中立性の確保

国際観光振興会は、公平性・中立性の高い政府観光機関としての信頼により、関係地方公共団体、観光関連事業者等、数多くの関係者の複雑な利害関係を調整しつつ業務を行っており、単なる民間法人等とは異なった位置づけが必要。

収益性の欠如を補う措置

国際観光振興会の行う事業の効果は、広く国民一般に及ぶものであり、特定の者に抛出を求めることは困難。このため、事業に収益性がなく、自立的な運営を行うことは困難であり、これを補う国の支援が必要。

<p>廃止の可否</p>	<p>日本勤労者住宅協会は、以下の理由から廃止することはできない。</p> <p>1. 事業を廃止できない理由 日本勤労者住宅協会の行う住宅宅地分譲事業は、以下のとおり政策的な見地から住宅生協、財形貯蓄資金等を活用して、地域の住宅事情や勤労者のニーズにきめ細かく対応した良好な住環境を有する住宅を供給する事業であり、引き続き必要性を有している。 (1) 日本勤労者住宅協会法に基づき、各地域において勤労者に対し住宅供給を行っている住宅生協に対し業務を委託することにより、地域の住宅事情や勤労者のニーズにきめ細かく対応しつつ、募集、販売、管理等の面において効果的・効率的に事業を実施している。 (2) 勤労者財産形成促進法に基づき、雇用・能力開発機構から融資を受け、財産形成貯蓄を行っている勤労者に対し長期・固定の財形融資付き住宅の供給を行っている。 (3) 環境共生住宅、免震住宅、地域の景観等に調和した住まいづくりなど多様なニーズに対応した住宅供給を実施し、21世紀の住生活を支える質の高い住宅ストックの形成を行っている。 (4) 事業採算性等により、民間事業者による計画的な住宅の集团的建設、住環境整備が充分行われていない地域における住宅供給や地方公共団体の要請に基づく供給（過疎対策、定住促進、地域活性化対策のための住宅等）を行っている。</p> <p>2. 他の運営主体に移管して特殊法人等を廃止できない理由 日本勤労者住宅協会の行う住宅宅地分譲は、事業主体として資金調達、用地取得、宅地造成、住宅建設を行い、勤労者に対し募集販売、割賦債権の管理等を実施するという事業の性格上国や地方公共団体が直接実施する形態への移管には馴染まない。また、こうした業務を取扱う組織は現在のところ国や地方公共団体にはないので、業務を移管することはそのまま行政組織の肥大化に繋がることとなり適切でない。 民間企業への移管については、上記の日本勤労者住宅協会法に基づく住宅生協への委託による事業実施や勤労者財産形成促進法に基づく財形貯蓄資金等を活用した事業実施ができなくなる上に、事業採算性等により、民間事業者による計画的な住宅の集团的建設、住環境整備が充分行われていない地域における低廉・良質な住宅供給が実現できなくなることから適切でない。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>日本勤労者住宅協会の民営化については、「行政改革に関する第5次答申」（昭和58年）による「民間法人化された特殊法人」の定義に照らして、</p> <p>(1) 協会の実施する事業が制度的に独占とされていないこと (2) 国又はこれに準ずるものが出資が制度上及び実態上ないこと 役員の選任が自主的に行われていること 事業の経営的運営に要する経費が、その事業による収入で賄われており、国又はこれに準ずるものからの補助金等に依存していないこと</p> <p>に該当することから、基本的には民間法人化された特殊法人への移行を検討する。</p> <p>検討に当たっては、協会が引き続き事業を実施する上で重要な以下の措置が講じられることが必要。 (1) 住宅生協等への業務委託スキームが維持されること (2) 税制上の特例措置が維持されること (3) 住宅金融公庫の貸付条件の優遇、労働金庫の会員外貸付け、雇用・能力開発機構の財形持家融資の貸付等の措置が維持されること</p>

廃止の可否	<p>廃止は困難である。</p> <p>【事業を純粋に廃止できない理由】 振興会は、モーターボート競走の売上金の法定割合を交付金として受入れ、当該交付金の範囲内で事業を実施し、船舶製造事業の振興、海事思想の普及、公益事業の振興等を図っている。競走（刑法で禁止されている富くじの類似行為）は、収益金の社会還元を前提として実施されており、これらの事業は必要である。</p> <p>他の運営主体に移管することは不適當である。</p> <p>【他の運営主体に移管して特殊法人等を廃止できない理由】 振興会の事業は、国の資金が全く入っていないこと、モーターボート競走関係者及び国民の理解を得るため、振興会が直接社会還元する必要があること等から、国が実施することは不適當である。また、競走に対する国民全体の理解を得るためには、国全体に幅広く社会還元する必要があり、地域における行政主体である地方公共団体が当該事業を実施することは不適當である。さらに、振興会の事業は、施行者（地方公共団体）が行う競走の売上金の一部を原資として実施している公益事業であり、営利目的の民間企業が実施することは不適當である。</p>
民営化の可否	<p>既に民法法人として設立されており、自立的な運営がなされている。</p> <p>【理由】 振興会は、モーターボート競走法第22条の2の規定により、民法第34条に基づき設立される財団法人として設立されており、国又はこれに準ずるものからの出資はない。 また、振興会の事業は、競走施行者から交付される交付金の範囲内で実施されており、国からの資金は一切入っていない。 なお、振興会は、施行者（地方公共団体）が行う競走の売上金の法定割合を交付金として受入れ、これを原資として事業を実施していることから、事業運営等における明朗性及び健全性を確保するため、モーターボート競走法に基づく国の必要最小限の関与が行なわれている。</p>

<p>廃止の可否</p>	<p>事業団の事業のうち下水汚泥広域処理事業については、新規箇所に着手しないこととするとともに、継続箇所については、事業の要請団体である地方公共団体の意向も踏まえつつ、移管を含め的確な対応を検討する。この場合、移管の前提として、地方公共団体側の買取りのための財源措置、受入れ体制、財政投融资の残債務の処理等について所要の条件整備が必要である。</p> <p>廃止できない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水普及率が全国的には62%という中であって、人口5万未満の中小市町村の普及率は27%と依然大きく立ち後れ、合併浄化槽等との役割分担を図りつつ下水道整備を急ぐ必要がある。しかし、下水道整備のためには、土木、建築、機械、電気、生物等多岐にわたる技術者が必要であることから、こうした技術者の不足する中小市町村へと整備の中心が移行していく今後、事業団に期待される役割はますます大きなものとなる。現に、新規着手市町村の約8割が事業団に委託をしている近年の状況に照らせば、ナショナルミニマムたる下水道普及率90%の目標（これに合併浄化槽及び農業集落排水事業を合わせて100%の目標となる）を達成するまでの間は、国と先進的な地方公共団体が協力して技術力の不足する中小市町村を支援する仕組みを欠かすことはできない。 技術開発、研修の事業についても、受託事業における現場を持っていることを最大限生かして、速やかな実用化に直結する技術開発が可能となっているとともに、即戦力につながる実務的な研修が効率的に行われており、受託事業と切り離して廃止することは不適切である。 <p>他の運営主体に移管できない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> 国への移管は、地方公共団体と国の共同事業たる性格に照らして不適切である。 国の関与のない地方公共団体のみによる共同法人化と同法人への移管については、専ら先進的な地方公共団体のみが一方向的に支援する側となることから、人員の全国的広域的な配置等円滑な協力体制を構築することは困難である。同時に、国としても、ナショナルミニマムたる下水道整備の推進のためには、応分の役割を担う責務がある。 また、事業団は発注者たる地方公共団体の業務を代行し、民間事業者の果たし得ない役割を担うものであることから、民間事業者への移管はできない。
<p>民営化の可否</p>	<p>経営形態・組織形態の変更については、設立発起人たる地方公共団体と協議する必要があるが、国としての見解を述べれば次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 発注者たる地方公共団体の業務を代行する事業を実施する組織であることを踏まえ以下の措置が講じられれば、民営化も可能と考えられる。これらの措置が困難な場合には、効率的経営が可能となる新しい組織形態としてどのようなものが適当か検討が必要である。 <p>事業団の人材プール機関としての根幹的仕組みを機能させるため、国・地方公共団体からの技術者派遣の流動性を確保すること</p> <p>事業団が地方公共団体の業務を代行する全国的機関であることに鑑み、その適正な業務執行を担保するため、国土交通大臣による監督規定、職員の公務員みなし規定等を措置すること</p> <p>出資金については、既往の出資金を維持するとともに、必要最小限の追加出資を存続すること</p> <p>補助金については、その成果が委託公共団体を越えて広く一般に及ぶ技術開発部門、及び受講の促進を図るべき研修部門に対するものについて、これを存続すること</p>

廃止の可否	<ul style="list-style-type: none">・急増している交通事故被害者の救済やこうした事故を未然に防止する仕事は、一般の税負担や財政投融資によらない原因者負担のスキームに基づき、自動車事故対策センターが国に代わって行っている。こうした交通事故の被害者救済などが、今後、一般の税負担などにより十分に対応できるようになるかどうかなどを見ながら、こうした役割の廃止、縮減などの見直しを考える。・また、国からのアウトソーシングにより自動車事故対策センターが実施している被害者救済等の仕事を、仮に国に移管し自らが行うこととした場合には、国の組織・人員のかなりの増強が必要で、かえって非効率である。こうしたことを避けるための措置の検討が必要。
民営化の可否	<ul style="list-style-type: none">・対価性なしに交通事故被害者への給付などを行う被害者救済や未然防止の仕事は、本質的に採算性のみならず事業性が乏しいという特性にかんがみると、旧来の既存民間法人の形態による対応は、フィージビリティに欠ける。・効率化を図り業績主義で仕事を行う別途の組織形態としてどういうものが適当か、上記特性を踏まえつつ、センターの仕事の見直しを自主的に行うために設置された特別タスクフォース（外部の専門家で構成）の意見も踏まえ、よく考えたい。

<p>廃止の可否</p>	<p>事業を純粋に廃止できない理由 海上防災体制は、国、センター、民間の防除業者のそれぞれが連携・協力することで極めて効率的に機能している。センターは、流出油の防除、資機材の管理、防災訓練等を一体的に行うことで、海上防災体制において重要な役割を担っているものであり、その中には海上保安庁長官の指示により排出油等防除措置業務を行うという国の責務を代行する公的な業務も含まれている。 センターの業務を純粋に廃止することになれば、海上防災体制を弱体化させることとなり、国としてもその責任が果たせなくなるだけでなく、現在の効率的な体制も失われることとなるため不可能である。</p> <p>他の運営主体に移管して特殊法人等を廃止できない理由 センターは官民が協力することで極めて効率的な業務体制となっているものであり、業務を国が直轄して行うことは、国の行政組織の肥大化を招くなど非効率を生むだけでなく、原因者の油防除義務を不明確にすることにもなり、これらを守るための措置の検討が必要である。 油流出事故はどこで起こるか分からず、また、大規模なものは広域的なものとなるので、特定の自治体に移管できるものではない。 また、業務の公的な性格やその内容から、受け皿となり得る適当な民間団体はない。</p>
<p>民営化の可否</p>	<p>民間は、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（海防法）で定められた防災体制の整備を効率的に実行するために、センターを設立し、応分の出資等をしている。また、国も海防法や各種の防災関係の公的な計画上、海上防災体制における重要な役割を担うものとしてセンターを明確に位置づけており、応分の出資をしているものである。 また、大規模油流出事故は、いつ起こるかわからず、かつ発生時には迅速かつ確実に対応しなければ、被害が拡大して大災害につながりかねないという特徴を有しているとともに、これに的確に対応するためには高度なノウハウが必要である。 そのためセンターは排出油等防除措置、機材、調査研究、海上防災訓練等の各業務を一体的に実施し、ノウハウの蓄積、油防除能力の維持・向上に日常的に努めているが、これらの業務は本来的に収益事業ではない。 一方、センターに対する国の支出は、防災基金としての出資のみであり、恒常的補助を受けていないが、長年にわたり蓄積したノウハウが大規模な油流出事故に大いに活用されることは、ナホトカ号、ダイヤモンド・グレース号事故で十分実証されている。</p> <p>このようにセンターは現状において、官民が協力することによって海上防災体制における重要な役割を担う業務を効率的かつ効果的に実施しているところであり、民営化を図るに当たっては、海上防災体制の効率性、実効性を損なうことは、国の政策上厳に避けなければならない、具体的には次のような環境を整備することが必要になる。なお、これらの環境整備が困難な場合には、官民が協力した効率的な業務体制にふさわしい別途の組織形態としてどのようなものが適当か検討が必要である。</p> <p>引き続き業務が迅速かつ確実に実施されるよう国の出資並びに民間の出資及び資金援助が維持されること。 引き続き業務が円滑かつ効率的に実施されるよう排出油等防除措置業務、機材業務、調査研究業務、海上防災訓練業務等、各業務が一体的に運営されること。 海上保安庁長官からの指示による排出油等防除措置業務の受け皿となる法的位置付けが確保されること。また、その実効性を担保するために欠かせない、同業務に要した費用を原因者から強制徴収する権限が確保されること。 これまでセンターが担ってきた海上防災対応能力が一時的にも低下することのないよう、その専門的なノウハウが引き続き蓄積、継承されること。また、海上保安庁との人事交流の継続によりその業務遂行に不可欠な専門的な知識を有する人材が確保されること。 油防除等の現場におけるセンター職員の活動が確実に進められるよう、引き続きみなし公務員として位置づけられること。等</p>

<p>廃止の可否</p>	<p>[事業を純粋に廃止できない理由]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 . 航空機騒音が周辺住民の生活に与える障害の防止及び軽減を図るという空港周辺対策事業の性格上、深刻な航空機騒音が発生している現状においては、廃止することはできない。 空港周辺地域の生活環境を改善し、地域との共生を図ることは、増大する航空輸送需要に対応していくためにも、空港の運営上、設置・管理者が果たさなければならない責務である。 2 . 特に大阪・福岡の両空港については、空港近隣の市街化が進んでおり、これらの対策の実施が必須となっているが、生活環境改善のための空港周辺の面的整備は途上にある。そのような状況で事業を廃止すると航空機騒音という環境負荷を放置することとなり、地域との共生が困難となるため、空港の円滑な運営、空港機能の十分な発揮が阻害されるおそれがある。 この点に関しては、大阪・福岡における航空機騒音に係る判決において、設置・管理者である国による積極的な空港周辺対策事業の必要性について言及されており、また、調停条項においても、国が空港周辺対策等の所要の施策を実情に即し計画的かつ段階的に実施すべきことが明確に位置付けられている。空港周辺整備機構の事業はこれらをも踏まえて実施している。 3 . なお、行政改革推進本部事務局の指摘を踏まえ、共同住宅建設事業は廃止し、既存住宅は、移転補償事業の進捗状況を勘案しながら、できる限り早期に処分を行う。 <p>[事業を他の運営主体に移管できない理由]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 . 空港周辺対策事業は、地域住民の協力なしでは進まないため、空港の設置・管理者である国の責任ある主導の下に、国と地域整備の主体である地方公共団体とが応分に分担して、一体となって設立・運営する主体である空港周辺整備機構が、総合的・効率的に推進することが適切である。 2 . 大阪・福岡における航空機騒音に係る判決及び調停条項において国の責任が明確に位置付けられていることは前述の通りであるが、さらに、判決においては、国が住民の立場に立った騒音軽減に努力することが言及され、また、調停条項においては、空港周辺整備機構が各事業の実施を行い、国がこれに対し適切に指導することが言及されている。 したがって、地域住民は、空港周辺整備機構による事業の実施は、判決及び調停条項を踏まえた国の責任を果たしているものとの認識を有している。仮に他の運営主体へ移管するとなると、長年かけて構築してきた国と地域住民との信頼関係を著しく損なわせることになりかねず、事業の遂行に重大な影響が生じるおそれがあると考えられる。 また、地方移管することは、同様に、判決及び調停条項を踏まえた国の責任の観点から、不可能である。地方公共団体も、空港周辺対策事業は国の責任の下で実施すべきものと認識しており、事業を承継する意志はない。 3 . 空港周辺対策事業は、空港周辺の面的整備がほぼ終了し、地域の環境改善が達成された時点において、他の空港と同様に国の直轄に移管することも可能である。 しかし、空港周辺の面的整備を本格的に進めている途上にある現時点にあっては、国の直轄への移管は、地方公共団体の有する地域整備についての知識と経験を活用できなくなるという問題が生じることに加え、多くの定員増を伴うこととなり、国家行政の肥大化を招きかえって非効率である。
<p>民営化の可否</p>	<p>[民営化できない理由]</p> <p>空港周辺対策事業は、航空機騒音を生じさせる空港の設置・管理者が被害を受けた地域住民の負荷の解消又は軽減を図るという公共的・補償的性格を有する事業であり、当該事業を民間企業が経営することは困難であると考えられる。</p>

