

第2章 国有企業等民営化と行政改革

第2章 国有企業等民営化と行政改革	2-3
1. 行政改革.....	2-3
1. 1 土光臨調（出典、）	2-3
1. 2 行革審等（出典）	2-3
1. 3 中央省庁等改革（出典）	2-4
1. 4 政策評価の推進（H14 白書）	2-6
1. 5 PFI の推進（H23・25 白書、出典）	2-6
2. 行政改革に伴う国有企業等民営化	2-7
2. 1 鉄道関係.....	2-7
2. 1. 1 東京メトロの設立（出典）	2-7
2. 1. 2 Osaka Metro の設立（出典）	2-7
2. 2 港湾関係.....	2-7
2. 2. 1 民活法による港湾施設整備（H1～10 白書）	2-7
（1） PFI による港湾空間の機能の高度化や面的開発（H12～白書）	2-7
2. 2. 2 コンテナターミナルの新しい整備・管理運営方式の導入（H10～26 白書）	2-8
（1） 港湾管理者が下物、公社が上物を整備・運営する新方式を導入（横浜港、神戸港、大阪港、名古屋港）（H10 白書）	2-8
（2） 港湾管理者が下物、メガターミナルオペレーターが上物を整備・使用する公設民営方式をスーパー中樞港湾に導入（京浜、伊勢湾、阪神）（H17～19 白書）	2-8
（3） 港湾管理者又は国が下物、民間の港湾運営会社が上物を整備・使用する公設民営方式を導入（東京港・横浜港・川崎港・大阪港・神戸港）（H23～26 白書）	2-8
2. 3 航空関係.....	2-9
2. 3. 1 成田の空港管理者（H16 白書）	2-9
2. 3. 2 関西の空港管理者	2-10
（1） 特殊会社（S59・H6 白書）	2-10
（2） 2期上下分離,伊丹との経営統合（H8～19 白書）	2-10
（3） 新関西国際空港（株）（H24 白書）	2-11
（4） 新成長戦略による PFI 法改正とコンセッション方式の導入（H27 白書）	2-12
2. 3. 3 空港運営改革	2-12
（1） 中部国際空港株式会社(H10 白書).....	2-12
（2） 既存ストックの活用等を重視する空港法（H20～22 白書）	2-12
（3） 民活空港運営法（H25 白書）	2-13
2. 4 道路関係.....	2-13
2. 4. 1 有料道路 PFI（出典）	2-13
3. 行政改革に伴う省庁等再編	2-14
3. 1 省庁再編.....	2-14
3. 1. 1 国土交通省（H14 白書）	2-14
3. 1. 2 地方運輸局等（H14 白書）	2-14
（1） 地方運輸局における企画業務の強化	2-14
（2） 地方運輸局における事業部の再編	2-14

（３） 運輸支局の設置	2-15
3. 1. 3 観光庁等の設置（H20 白書）	2-15
3. 2 特殊法人等再編	2-16
3. 2. 1 特殊法人等整理合理化計画（H13～14 白書）	2-16
3. 2. 2 独立行政法人改革等（H19 白書）	2-19
3. 2. 1 鉄道関係	2-20
（１） 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の設立（出典）	2-20
3. 2. 2 海事関係	2-20
（１） 船舶整備公団の組織再編（H9 白書）	2-20
3. 2. 3 観光関係	2-20
（１） JNTO（H16 観光白書）	2-20
4. 4.その他の行政改革	2-21
4. 1 地方分権（H15 白書）	2-21
4. 1. 1 地方ブロックの社会資本の重点整備方針	2-21
4. 1. 2 ローカルルール推進	2-21
4. 1. 3 地方ブロック戦略会議	2-21
4. 1. 4 国庫補助負担金制度の改革	2-21
4. 2 特定財源の見直し（公共事業改革の推進の一環）	2-21
4. 2. 1 道路特定財源の見直し（H15 白書）	2-21
4. 2. 2 特別会計の見直し（H20 白書）	2-21

第2章 国有企業等民営化と行政改革

1. 行政改革

1. 1 土光臨調（出典^{1、2、3}）

増税なき財政再建のスローガンの下、行政の守備範囲の見直しの視点を含めて検討された。

基本答申（S57.7）では、今後の我が国行政の目指すべき目標として、①活力ある福祉社会の建設、②国際社会に対する積極的貢献の2つを提起。・高度成長期以来肥大化した行政の役割を見直すことが特に重要な課題とした。行政サービスの水準と負担のあり方について基本的に見直すことが必要であり、現行の行政制度や政策を見直すための4つの観点を提示した。（出典⁴）

①変化への対応・民間に対する指導・規制・保護に力点を置いた行政から、民間活力を基本とし、その方向付け・調整・補完に力点を置く行政への移行・海外の商品・サービス・人材に対する市場開放、より積極的な対外政策への転換等・政府直営事業のうち、民間部門の発達により自立的、企業的に行うことが適切となった事業についての民営化

②総合性の確保・内閣の総合調整機能の強化や省庁の再編・統合、積極的な省庁間の人事交流・情報交換等による総合性の確保。・住民に身近な行政は可能な限り身近な地方公共団体において処理するとともに、併せて国全体としての行政の総合性を確保

③簡素化・効率化・不断の簡素化・効率化の取組により、人員・予算規模の拡大を自己目的化しがちな公的部門の肥大化を防止・所与の仕事との関係でみた人員・予算の節減に加えて、現在の仕事自体の必要度を再吟味し、仕事そのものを減らすことによる人員・予算の節減

④信頼性の確保・公共事業や補助金交付等についての批判への対応、行政機関の情報公開等を含む国民の理解向上により、国民と心の通い合った民主的な行政、公平性の確保された行政への転換

昭和58年に電電公社・国鉄・専売公社の3社の民営化答申が提出された。（出典⁵）

臨調答申に基づいて設置された国鉄再建監理委員会の最終答申「国鉄改革に関する意見」による臨調の分割・民営化構想をより具体化したプランが発表されたのが昭和60年7月26日であった。（出典⁶）

1. 2 行革審等（出典⁷）

内需主導型経済への転換（第2次行革審）、国際化対応・国民生活重視（第3次行革審）等の新たな視点を提起し、土光臨調答申の深化・具体化をはかった。

第3次行革審「公正・透明な行政手続法制の整備に関する答申」（H3.12）では、共通的・横断的な手続法制の整備により、我が国行政に対する信頼を確保、とした。

経済改革研究会（平岩研究会）：規制緩和について（中間報告）（H5.11）では、経済的規制は原則自由・例外規制、社会的規制は自己責任を原則に最小限、とした。

地方分権推進委員会：中間報告（H8.3）では、国と地方公共団体との関係を、上下・主従の関係から対等・協力の関係に変革・地方公共団体の自己決定権・自己責任の領域の拡大、とした。

規制緩和推進計画が策定された（H7～）。

表 2-1 これまでの行政改革の経緯と理念

(総務省行政管理局)

＜これまでの行政改革の経緯と理念＞

	当時の社会経済上の状況・課題	当時の行政改革の理念	理念に基づいて行った改革
昭和40年代以降	☆民間企業主導による高度経済成長の一方、国家公務員の定員は増加の一途	○肥大化・硬直性等の官特有の問題の克服 ・公務員数の抑制をはかるため、内閣の機関並びに総理府及び各省を通ずる定員の総数の最高限度を法定。	・総定員法の制定(S43)と定員削減計画の策定による定員管理(抑制)手法の確立
土光臨調 S56.3 第2次臨調 発足 S56.7 第1次答申 S57.2 第2次答申(許認可等の整理合理化) S57.7 第3次答申(基本答申) S58.2 第4次答申(行革推進体制の在り方) S58.3 第5次答申(最終答申)	☆福祉元年(老人医療費無料制度の導入等)、変動相場制への移行、石油ショック(S48) ⇒高度経済成長の終焉(収税の落ち込み)と赤字国債の発行(S50～) ⇒財政赤字の増大と財政の非常事態表明(S57～59)	○増税なき財政再建のスローガンの下、行政の守備範囲の見直しの視点を含めて検討。 ＜土光臨調基本答申(S57.7)のポイント＞ ・今後の我が国行政の目指すべき目標として、①活力ある福祉社会の建設、②国際社会に対する積極的貢献の2つを提起。 ・高度成長期以来肥大化した行政の役割を見直すことが特に重要な課題。行政サービスの水準と負担のあり方について基本的に見直すことが必要であり、現行の行政制度や政策を見直すための4つの観点を提示。 ①変化への対応 ・民間に対する指導・規制・保護に力点を置いた行政から、民間活力を基本とし、その方向付け・調整・補完に力点を置く行政への移行 ・海外の商品・サービス・人材に対する市場開放、より積極的な対外政策への転換 等 ・政府直営事業のうち、民間部門の発達により自立的、企業的に行うことが適切となった事業についての民営化 ②総合性の確保 ・内閣の総合調整機能の強化や省庁の再編・統合、積極的な省庁間の人事交流・情報交換等による総合性の確保 ・住民に身近な行政は可能な限り身近な地方公共団体において処理するとともに、併せて国全体としての行政の総合性を確保 ③簡素化・効率化 ・不断の簡素化・効率化の取組により、人員・予算規模の拡大を自己目的化しがちな公的部門の肥大化を防止 ・所掌の仕事との関係でみた人員・予算の削減に加えて、現在の仕事自体の必要度を再吟味し、仕事そのものを減らすことによる人員・予算の削減 ④信頼性の確保 ・公共事業や補助金交付等についての批判への対応、行政機関の情報公開等を含む国民の理解向上により、国民と心の通った民主的な行政、公平性の確保された行政への転換 ※基本答申では、農業、社会保障、文教、国土、住宅・土地、エネルギー、科学技術、外交、経済協力、防衛及び税制の各個別行政施策に関する具体的改革方を記載。	・許認可等の整理合理化 ・補助金等の整理合理化 ・特殊法人等の整理合理化(国立競技場・日本学術振興会、民営金融公庫・社会福祉事業振興会、農林信用保証協会・林業信用基金・国土計画信用基金の統合・自立可能な特殊法人の民間法人化等) ・3公社民営化(JR、NTT、JT) ・総務庁の設置(S59) ・陸運関係地方事務官の廃止 ・人勤の実施見送り ・地方ブロック機関の廃止(海運局・陸運局の統合、地方貯金局・地方労働局) ・整備新幹線計画の見合わせ ・行政手続制度、情報公開制度の検討
臨時行政改革推進審議会(行革審)等 S58 第1次行革審 発足 S62 第2次行革審 発足 H2 第3次行革審 発足 H6 行政改革委員会 発足 H7 地方分権推進委員会 発足	☆消費税の創設(H元) ☆日米経済摩擦の激化 ☆バブル経済の発生(地価の異常高騰)とその崩壊 ☆証券不祥事の発生 ☆冷戦終結 ☆湾岸危機の発生	○内需主導型経済への転換(第2次行革審)、国際化対応・国民生活重視(第3次行革審)等の新たな視点を提起し、土光臨調答申の深化・具体化をはかる。 ※第3次行革審：公正・透明な行政手続法制の整備に関する答申(H3.12) ・共通の・横断的な手続法制の整備により、我が国行政に対する信頼を確保 ※経済改革研究会(平岩研究会)：規制緩和について(中間報告)(H5.11) ・経済的規制は原則自由・例外規制、社会的規制は自己責任を原則に最小限 ※地方分権推進委員会：中間報告(H8.3) ・国と地方公共団体との関係を、上下・主従の関係から対等・協力の関係に変革 ・地方公共団体の自己決定権・自己責任の領域の拡大 ※行政改革委員会：情報公開法制に関する意見(H8.12) ・政府の諸活動の状況を明らかにし、国民に対する説明責任を全う	・内閣機能の強化(安全保障会議、外政審議室の設置) ・地価高騰に対処するための土地対策の見直し ・証券取引等監視委員会の設置 ・外交実施体制の強化 ・行政手続法の制定(H5) ・規制緩和推進計画の策定(H7) ・地方分権一括法の制定(H11) ・情報公開法の制定(H11)

出典⁸

1. 3 中央省庁等改革(出典⁹)

行政改革会議最終報告(H9.12)のポイントは次の通りである。

欧米先進国へのキャッチアップ期に形作られた、実施機能を基軸とする省庁編成・分担管理原則は、限られた資源のなかで、国家として多様な価値を追求せざるを得ない状況下では、内外環境に即応した政策展開は期待し得ない。

戦後型行政の問題点の打開。

- ・個別事業の利害や制約に拘束された政策企画部門の硬直性
- ・国民ニーズに即応できない非効率な実施部門・不透明で閉鎖的な政策決定過程と政策評価
- ・フィードバック機能の不在・各省庁の縦割り、自らの所管領域には他省庁の口出しを許さぬという専横的・領土不可侵的所掌システムによる全体調整機能の不全

われわれが目指す行政改革は、断じて、行政改革のための行政改革、スリム化のためのスリム化、中央省庁の看板の掛け替えや霞が関のみを視野に置いた改革であってはならない。

①官邸・内閣機能の強化 「国務を総理する」(憲法)という高度の統治・政治作用との地位にある内閣の基本的な政策の企画・立案や重要政策についての総合調整力の向上。行政の機動性の確保

②中央省庁の行政目的別大括り再編成 個別事業の利害や制約、縦割りの視野狭窄を超越し、高い視点と広い視野を備えた大所高所からの政策論議を通じ、行政の総合性を増進

③企画・立案機能と実施機能の分離、行政の減量・効率化(独立行政法人化や公社化など) 民営化、民間移譲が困難な実施機能について、実施庁制度及び独立行政法人制度を活用し、その自律的、効率的な運営を徹底

④行政の透明性の確保

府省の大きく再編(H13.1) (1府22省庁⇒1府12省庁)、独立行政法人制度創設(H13.4)、特殊法人等改革(H13.12「整理合理化計画」)が実施された。

表 2-2 これまでの行政改革の経緯と理念(つづき)

	当時の社会経済上の状況・課題	当時の行政改革の理念	理念に基づいて行った改革
中央省庁等改革(H8～12) H8 行政改革会議 発足 H10 中央省庁等改革推進本部 発足	☆戦後50年が経過。 ☆グローバル化、少子高齢化、高度情報化など省庁横断的な課題が山積。一方で、縦割り行政の弊害が指摘。 ☆消費税の引き上げ(H9)	<行政改革会議最終報告(H9.12)のポイント> ○欧米先進国へのキャッチアップ期に形作られた、実施機能を基軸とする省庁編成・分担管理原則は、限られた資源のなかで、国家として多様な価値を追求せざるを得ない状況下では、内外環境に即応した政策展開は期待し得ない。 ○戦後型行政の問題点の打開 ・個別事業の利害や制約に拘束された政策企画部門の硬直性 ・国民ニーズに即応できない非効率な実施部門 ・不透明で閉鎖的な政策決定過程と政策評価・フィードバック機能の不在 ・各省庁の縦割り、自らの所管領域には他省庁の口出しを許さぬという専横的・領土不可侵の所掌システムによる全体調整機能の不全 ○われわれが目指す行政改革は、断じて、行政改革のための行政改革、スリム化のためのスリム化、中央省庁の看板の掛け替えや霞が関のみを視野に置いた改革であってはならない。 ①官邸・内閣機能の強化 「国務を総理する」(憲法)という高度の統治・政治作用との地位にある内閣の基本的な政策の企画・立案や重要政策についての総合調整力の向上。行政の機動性の確保。 ②中央省庁の行政目的別大括り再編成 個別事業の利害や制約、縦割りの視野狭窄を超越し、高い視点と広い視野を備えた大所高所からの政策論議を通じ、行政の総合性を増進。 ③企画・立案機能と実施機能の分離、行政の減量・効率化(独立行政法人化や公社化など) 民営化、民間移譲が困難な実施機能について、実施庁制度及び独立行政法人制度を活用し、その自律的、効率的な運営を徹底。 ④行政の透明性の確保	・内閣機能の強化(H13.1) 内閣の重要政策に関する基本方針の総理発議権、内閣・内閣総理大臣の補佐・支援体制の強化 ・府省の大きく再編(H13.1) (1府22省庁⇒1府12省庁) 独立行政法人制度創設(H13.4) 郵政事業の公社化(H13.5) 国立病院の独法化(H16.4) 国立大学の法人化(H16.4) 特殊法人等改革(H13.12「整理合理化計画」) ・政策評価制度の導入(H13.1)
行政改革推進法等の改革の取組 H12 行政改革推進本部 発足 H18 行政減量・効率化有識者会議 発足	☆大型景気対策により財政状況は急激に悪化 ☆失われた10年を経て社会全体に閉塞感が蔓延	<行政改革推進法第2条のポイント> ○我が国の国際競争力を強化し、国民が豊かで安心して暮らせる社会の実現 ○民間の主体性や自律性を高め、その活力が最大限に発揮されるようにすること ○国・地方の事務・事業の透明性の確保 ○国民生活の安全に配慮しつつ、実施する必要性の減少した事務・事業を民間にゆだねて民間活動の領域を拡大 ○行政機構の整理・合理化その他の措置を講ずる <骨太2005抜粋> ①資金の流れを変える ・郵政民営化 ・政策金融改革 ・政府の資産・債務管理の強化 ②仕事の流れを変える ・国から地方への改革 ・市場化テストの本格的導入等による官業の徹底的な民間開放 ・予算制度改革 ③人と組織を変える ・国・地方の徹底した行政改革 ・公務員の総人件費改革	・道路公団民営化(H17.10) ・郵政民営化(H19.10) ・政策金融機関の統合、民営化 ・公共サービス改革法(市場化テスト法)成立 ・特別会計改革 ・国の行政機関の定員純減(独法化も含めて5年で▲5%以上)

出典¹⁰⁾

Ⅰ．４ 政策評価の推進（H14 白書）

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（行政評価法）の平成 14 年 4 月からの施行を踏まえ、同年 3 月、同法に基づく「国土交通省政策評価基本計画」及び「平成 14 年度事後評価実施計画」を策定した。

Ⅰ．５ PFI の推進（H23・25 白書、出典¹¹⁾

我が国では、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（PFI 法）が平成 11 年 7 月に制定され、平成 12 年 3 月に PFI の理念とその実現のための方法を示す「基本方針」が、民間資金等活用事業推進委員会（PFI 推進委員会）の議を経て、内閣総理大臣によって策定され、PFI 事業の枠組みが設けられた。（出典¹²⁾

政府の新成長戦略（22 年 6 月 18 日閣議決定）においても、民間資金の活用を促進すべきことが述べられており、

- ・ PFI 事業規模について、2020 年までの 11 年間で、少なくとも約 10 兆円以上（従来の事業規模の 2 倍以上）の拡大を目指す

- ・ その実現のため、コンセッション方式の導入等、PFI 制度の拡充を平成 22 年度に実施するとされているところであった。新成長戦略における方針に基づき、23 年 5 月、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）」が改正された。改正後の PFI 法では、コンセッション方式による施設運営が可能になったほか、対象施設の中に賃貸住宅、船舶・航空機等が新たに追加され、民間事業者が PFI 事業を計画し、行政に提案できる制度が導入されている。（H23 白書）

2013 年 10 月に、コンセッション方式をはじめとする独立採算型等の PFI 事業への金融支援等を目的とした官民ファンドである（株）民間資金等活用事業推進機構（PFI 推進機構）が設立された。同機構はまだ事例の少ない独立採算型等の PFI 事業に対して、リスクマネーを拠出（主に優先株への出資もしくは劣後融資）することで、民間からの資金調達を行いやすくする「呼び水」の役割を担っており、民間インフラ投資市場の育成に資するものである。（H25 白書）

2. 行政改革に伴う国有企業等民営化

2. 1 鉄道関係

2. 1. 1 東京メトロの設立（出典¹³）

平成16年4月1日東京地下鉄株式会社誕生

2. 1. 2 Osaka Metro の設立（出典¹⁴）

2018年4月1日事業開始

2. 2 港湾関係

2. 2. 1 民活法による港湾施設整備（H1～10 白書）

国際化や情報化の進展、価値観やライフスタイルの変化などに伴い、港湾の機能に対する要請も高度化、多様化してきている。これらの要請に的確に応えていくためには、従来からの港湾整備事業や港湾関係起債事業による岸壁や道路の整備、土地の造成等の基盤施設の整備に加えて、総合的な開発整備のマスタープランのもとに、民間の資金力、経営力、技術力等の導入を図る必要がある。このため、昭和61年度以来、開発整備の拠点となる民間の施設整備に対し、税制、財政上の支援、規制緩和等の措置を講じていた。

H1 現在、港湾関係の民活制度としては、①民活法特定施設整備事業、②特定民間都市開発事業（（財）民間都市開発推進機構関連）、③沖合人工島の整備、④多極分散型国土形成促進法関連事業、⑤総合保養地域整備法特定民間施設整備事業の5つの事業制度があった。

これらの事業制度については、年々、支援措置の拡充を図っており、平成元年度においては、①海洋性レクリエーション活動、海底鉱物資源開発等に係る研修等を行うことにより、港湾の機能の高度化に資するハーバーコミュニティセンター（仮称）の民活法の特定施設への追加、②沖合人工島の土地造成に対する開銀等融資制度の創設及び臨海部空間創造事業（新規）による沖合人工島における公共施設整備に対するNTT無利子貸付（NTT-A）、③多極分散型国土形成促進法の中核的民間施設（政令施設）に対する税制の特例措置の拡充（法人税特別償却、特別土地保有税、事業所税の優遇）、NTT無利子貸付の対象化等、④総合保養地域整備法の特定民間施設に対する税制の特例措置の拡充（法人税の特別償却等）等を図った。

民活法に基づく特定施設として、認定第1号の横浜港の国際会議場施設（パシフィコ横浜）ほか50件近くの港湾関連特定施設が整備されており、その内、釧路港の旅客ターミナル施設（釧路フィッシャーマンズワーフ）をはじめ40件近くの施設が既に開業している。

増大する輸入コンテナ貨物等を円滑に処理していくため、中枢・中核国際港湾や輸入促進地域（FAZ）等において、高度で効率的な保管、荷捌き施設や流通加工、展示・販売等の複合的な機能を備えた総合輸入ターミナル等の物流拠点の整備を進める必要があり、民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（民活法）等によりこれらの整備を支援している。10年には、民活法に基づき仙台港等2港で整備計画を認定し、現在全国16港で総合輸入ターミナルが供用または整備が進められていた。

（1）PFIによる港湾空間の機能の高度化や面的開発（H12～白書）

PFIによる民間事業者の資金や能力の活用民間事業者の資金等を活用し、港湾空間の機能の高度化や面的開発を推進するため、PFI（Private Finance Initiative）などの新たな手法を取り入

れることとしていた。12年度より、公共コンテナターミナルの利用効率の向上を図るとともに、民間事業者の資金やノウハウをより積極的に活用するため、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおいてPFIにより整備される公共荷さばき施設等に対し、無利子貸付金、税制特例等の支援措置を行うこととした。常陸那珂港において、12年6月より事業が開始され、北九州港においても現在、PFI法に基づいて手続が進められた。

2. 2. 2 コンテナターミナルの新しい整備・管理運営方式の導入（H10～26 白書）

（1）港湾管理者が下物、公社が上物を整備・運営する新方式を導入（横浜港、神戸港、大阪港、名古屋港）（H10 白書）

従来、コンテナターミナルは、(1)埠頭公社がターミナル全体（岸壁、背後用地、上物施設）を整備し、特定の海運事業者に専用貸付を行う「公社方式」、または、(2)国及び港湾管理者が岸壁を、港湾管理者が背後用地及び上物施設を整備し、港湾管理者が岸壁等全体を管理し、不特定な事業者に使用させる「公共方式」の2つの方式を基本として整備・管理が行われてきた。

当時、コンソーシアムによるターミナルの共同利用等外航船社の輸送体制の変化、コスト及びサービスの近隣アジア諸国港湾に対する遅れ等から両方式の課題が顕在化していた。すなわち、「公社方式」では岸壁建設費を貸付料で回収しなければならないこと等から、貸付料が高くなるという課題があり、「公共方式」では背後用地を複数の港湾運送事業者に分割して使用させていることからターミナル全体の一体的利用ができないため、利用効率が低いとの課題があった。

この問題に対処するため、9年8月に港湾審議会に「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方」が諮問され、国及び港湾管理者が岸壁を、港湾管理者が背後用地を、公社が上物施設を整備し、公社がターミナルを一体として特定単一の借り主（ターミナルオペレーター）に貸し付ける「新方式」の導入についての答申が10年3月に出された。新方式は、岸壁を公共整備することにより利用料金の低廉化を図るとともに、特定単一のターミナルオペレーターが一体的に運営することにより利用効率の向上・利便性の確保を図るものであり、10年度は、横浜港、名古屋港及び神戸港において導入される予定とされた。

（2）港湾管理者が下物、メガターミナルオペレーターが上物を整備・使用する公設民営方式をスーパー中枢港湾に導入（京浜、伊勢湾、阪神）（H17～19 白書）

平成17年7月に改正された「港湾法」に基づき、京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港を指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）に指定するとともに、17年度から、特定国際コンテナ埠頭を運営する民間事業者（認定運営者）に対する岸壁及び背後ヤードの長期貸付制度や荷さばき施設の整備にかかる無利子貸付制度を創設した。

民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始した。

（3）港湾管理者又は国が下物、民間の港湾運営会社が上物を整備・使用する公設民営方式を導入（東京港・横浜港・川崎港・大阪港・神戸港）（H23～26 白書）

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において最も基幹的な航路である欧米基幹航路を安定的に維持し拡大していくことが必要とされた。

しかし、平成18年2月に供用開始した釜山新港等では更なる港湾コストの引き下げが図られたことにより、我が国港湾への欧米基幹航路の寄港回数は依然として減少傾向にあり、維持拡大

には至らなかった。さらに、海外トランシップ率注も、近年その伸びが鈍化しているものの増加傾向は続いていた。釜山新港の供用開始等により、我が国を取り巻く国際海上コンテナ物流の状況は一層厳しさを増しており、我が国港湾の国際競争力の抜本的強化は待ったなしの状況となっていた。

こうした状況を踏まえ、「選択と集中」の考え方の下、22 年 8 月に国際コンテナ戦略港湾として、阪神港及び京浜港を選定した。

また、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加するなどの見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、コンテナ埠頭等を一体的に運営する港湾運営会社の創設等を規定した改正「港湾法」が 23 年 12 月に施行された。

さらなる船舶の大型化や船社間の連携の進展により、国際基幹航路の寄港地絞り込み等が進んでいる状況を踏まえ、26 年 1 月に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の 3 本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会の議論を踏まえ、26 年 7 月には、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して国からの出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が施行された。

26 年 10 月には、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し「阪神国際港湾株式会社」が設立され、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」注の活用等による阪神港への集貨の取組みが進められている。さらに、26 年 12 月には、阪神国際港湾株式会社に対して、国が出資を行い、これにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

2. 3 航空関係

2. 3. 1 成田の空港管理者（HI6 白書）

成田国際空港(平成 16 年 3 月まで新東京国際空港)は、昭和 53 年の開港以来日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、滑走路 1 本の運用による処理能力の限界から、強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況となり、本来計画の 2,500m 平行滑走路を整備し、空港容量を拡大することが我が国としての緊急の課題となってきた。

HI6 現在は一部の地権者の了解が得られていないため、暫定的に 2,180m の平行滑走路を供用していた。

しかし成田空港における国際航空需要は今後とも引き続き増大が見込まれており、本来計画の 2,500m の平行滑走路の早期完成を目指して、全力で取り組んで行く必要があると考えられた。さらに、平行滑走路の 2,500m 化が実現されても、現在地元と合意されている 20 万回の発着回数では将来処理能力の限界に達することが予測されたため、地元と協議しつつ発着回数の更なる増加を図る必要があった。

また、成田空港を設置・管理していた新東京国際空港公団は、平成 16 年 4 月に全額国出資の特殊会社である成田国際空港株式会社に移行した。民営化により、国際競争力のある自立的な経営主体を確立するとともに、空港経営の一層の効率化を図ることにより、利用者負担の軽減や空港

の利用者の利便性の向上を実現することとした。

2. 3. 2 関西の空港管理者

(1) 特殊会社 (S59・H6 白書)

地元との協議・調整等の進展を背景として、58 年度予算において、関西国際空港の着工のための準備を行う経費として関西国際空港着工準備調査費(32 億円)が新たに認められ、また、58 年 5 月には、関西国際空港関係閣僚会議が開催され、政府としての取組み体制が整備された。

さらに、関係省庁、関係府県等と所要の協議・調整が進み、59 年度予算において、民間活力の導入を提言した臨時行政調査会答申の趣旨を踏まえて、国、地方公共団体及び民間が一体となった協力・責任体制のもとに、弾力的、効率的な企業の経営が可能な事業主体を導入することとして、国、地方公共団体及び民間が出資する特殊法人たる関西国際空港株式会社の設立を中心とする所要の予算が計上された。また、本年 3 月に国会に提出された関西国際空港株式会社法案が本年 6 月に成立し、関係政省令とともに公布、施行された。

さらに、本年 7 月には、関西国際空港の設置及び管理の基本となる関西国際空港株式会社法第 3 条第 1 項の関西国際空港の基本計画を定めるとともに、関西国際空港株式会社設立委員会により同会社の設立手続が進められ、10 月 1 日に同会社が設立された。

関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖約 5km の海上に建設された、騒音問題のない我が国初の本格的な 24 時間運用可能な国際空港であり、大阪、神戸、京都を始めとする近畿圏主要都市との間に、鉄道、道路、海上交通といった多様なアクセス交通機関が整備されており、さらに、国内 25 都市（平成 6 年 11 月）と航空路で結ばれた、非常に利便性の高い空港である。

関西国際空港の建設は、その設置・管理者である関西国際空港(株)によって進められ、漁業補償や地盤沈下等の多くの問題を解決し、昭和 62 年 1 月に工事着手して以来 7 年余りで完成した。

(2) 2 期上下分離、伊丹との経営統合 (H8～19 白書)

8 年度予算において 2 期事業の着工が決定された。

2 期事業の内容は、現在の空港島の沖合に新たに約 530ha の空港島を埋め立て、2 本目の平行滑走路（4,000m）、エプロン、誘導路、サテライト、1 期地区との連絡シャトル等を整備するとともに、全体構想との関係を踏まえ、横風用 C 滑走路の取り付け部分の地盤改良を行うものであった。

また、2 期事業の事業手法の概要は以下のとおりである。

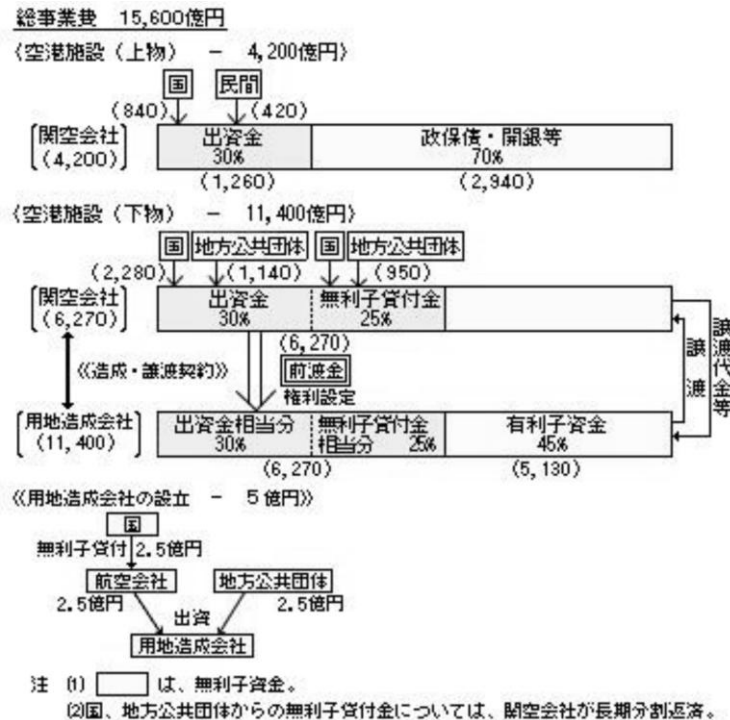


図 2-1 2期事業の事業手法

出典：平成18年国土交通白書

- ① 滑走路やエプロン等の空港諸施設（上物）については、1期と同様、関空会社がこれを整備し、無利子資金の割合は30%（出資金）とし、その負担割合は、国と地元（上物については民間経済界が負担）が2：1とする。
- ② 用地造成（下物）については、関西国際空港株式会社（関空会社）と地元地方公共団体の共同出資による用地造成会社とその整備を行うこととし、無利子資金の割合は55%（出資金30%、無利子貸付金25%）とし、その負担割合は、国と地元地方公共団体が2：1とする。関空会社は用地造成終了後、用地を賃借するとともに、長期的には取得することとなる。

この後、8年5月には「上下主体分離方式」を法的に位置付ける「関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律」が公布、施行されるとともに、同年6月11日には、用地造成主体である関西国際空港用地造成株式会社が設立され、同13日、運輸大臣が2期事業の指定造成事業者として指定した。これにより、関西国際空港は2期事業を推進する体制が整い、本格的な国際ハブ空港を目指すこととなった。

関西国際空港は、平成19年8月2日の2本目滑走路の供用により、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港となった。

（3）新関西国際空港（株）（H24 白書）

関西国際空港と大阪国際空港については、関西国際空港の国際拠点空港としての再生及び強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、平成24年7月1日に新関西国際空港株式会社の下で経営統合が行われた。

（４）新成長戦略による PFI 法改正とコンセッション方式の導入（H27 白書）

26 年 7 月 25 日に「PFI 法」に基づく実施方針を策定・公表して以来、27 年度中の事業移管を目指して、コンセッションの手続きを進めてきたところ、今般、27 年 11 月 10 日に「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」を優先交渉権者として選定し、27 年 12 月 15 日に同コンソーシアムが設立した SPC（関西エアポート株式会社）と実施契約を締結した。

2. 3. 3 空港運営改革

（１）中部国際空港株式会社(H10 白書)

中部国際空港は、増大する中部圏の航空需要が 21 世紀初頭に現在の名古屋空港の処理能力を上回ることが予測されることから、かねてより、国と地域が連携して行ってきた調査検討を踏まえ、8 年度からの第 7 次空港整備 7 箇年計画において、「定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、総合的な調査検討を進め早期に結論を得た上、その事業の推進を図る」として位置づけられ、さらに、10 年度予算において空港整備法上の第一種空港として事業着手が認められたものである。

その計画内容は、名古屋の南概ね 35 km の常滑沖海上に、長さ 3,500 m の滑走路 1 本を有する面積約 470 ha の空港を 17 年の開港を目途に整備するもので、総事業費は 7,680 億円であった。

中部国際空港の事業主体は、民間の資金や経営能力を活用し、効率的な空港の建設・運営を行うため、一定の要件を有する株式会社とし、申請に基づき運輸大臣が設置管理者として指定するものとされた。事業資金については、事業費の 4 割を無利子資金（出資及び無利子貸付）とし、これを、国、地方自治体及び民間が、4 : 1 : 1 の割合で負担することとなっていた。また、事業主体となる株式会社の出資金構成は、民間 50%、国 40%、地方自治体 10% とすることとしていた。さらに、事業費の 6 割の有利子資金の調達については、債務保証等の支援措置を講じることとした。

10 年 4 月には、この事業スキームに沿った形で中部国際空港の設置及び管理に関する法律が施行されるとともに、同年 7 月には、地元自治体、経済界により設立された中部国際空港株式会社を事業主体として運輸大臣が指定し、国から同社に対する出資等が行われた。

中部国際空港株式会社は、10 年度において、空港建設に関する実施設計調査を行うとともに、環境アセスメント手続き等を行うこととした。

（２）既存ストックの活用等を重視する空港法（H20～22 白書）

空港政策の重点を整備から運営へシフトさせ、既存ストックの活用、高質化、利便の向上を中心に取り組むこととし、このため、平成 20 年 6 月に「空港整備法」を「空港法」に改め、空港ターミナルの適確な運営を確保するための制度、空港と周辺地域・関係者の連携を強化する協議会制度の創設等により、空港運営の更なる充実・効率化を図ることとした。

国土交通省成長戦略会議において、国が管理する空港の経営を抜本的に効率化するため、空港経営の一体化、民間への経営委託ないし民営化により「民間の知恵と資金」が投入される仕組みの構築を指向すべきとする方針が示された。これを踏まえて、平成 22 年 12 月に有識者による「空港運営のあり方に関する検討会」が立ち上げられ、経営一体化や民営化等の具体的手法について議論を進められた。

（３）民活空港運営法（H25 白書）

平成 25 年 6 月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」に基づき、現在、仙台空港等において、関係者と調整しつつ、公共施設等運営権制度（コンセッション）を活用した民間への運営委託の実施に向けた具体的な検討を進められた。

今後、「民活空港運営法」を活用し、地域の実情に応じ、民間の知恵と資金の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じて空港経営改革を推進し、地元と緊密に連携協力して、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととした。

2. 4 道路関係

2. 4. 1 有料道路 PFI（出典¹⁵⁾）

愛知県道路公社が管理する 8 路線で、愛知道路コンセッション株式会社が平成 28 年 10 月 1 日～料金徴収期間満了まで（最大約 30 年）維持管理・運営業務を実施した。

3. 行政改革に伴う省庁等再編

3. 1 省庁再編

3. 1. 1 国土交通省（H14 白書）

平成 8 年 11 月にスタートした行政改革会議では、戦後型行政の成果とその問題点等について検討がなされた。その結果、「日本と世界の未来像を胸に抱き、われわれが生きるこの国と社会を少しでもその理想に近づけるように試みることを、すなわち、「この国のかたち」を見つめなおし、その再構築を図ること」に取り組む、との決意が示された。これを基に中央省庁等改革推進本部が「政治主導の確立」「縦割り行政の弊害を排除」「透明化・自己責任化」「スリム化目標を設定」を 4 本の柱に据えて、関連法の整備等を進め、13 年 1 月 6 日、それまでの 1 府 22 省庁を 1 府 12 省庁に再編成し新体制がスタートした。北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の 4 省庁は統合し、国土交通省に生まれ変わった。

3. 1. 2 地方運輸局等（H14 白書）

交通運輸分野における規制緩和の推進や事後チェック型行政への移行に対応し、21 世紀型交通施策を地域において的確に実施するために、平成 14 年 7 月に地方運輸局の業務及び組織の見直しを行い、企画業務の強化や事業部の再編による規制緩和に対応した安全性重視の事後チェック推進を行った。

（1）地方運輸局における企画業務の強化

従来の需給調整規制などの事業監督型行政から事後チェック型行政へ移行した後に公共交通サービスの維持向上を図っていくためには、観光などの地域振興策とも連動した施策や取組みを地域密着型で展開していくことが必要となっている。そのため、今般の地方運輸局改革においては、振興という観点に重点を置いて公共交通・観光・物流に関する行政の企画事務を担当する企画振興部を置くこととした。

企画振興部では、個別の公共交通サービスの維持・充実を図る具体策とその役割分担を定める「公共交通活性化総合プログラム」の策定等を通じ、地域振興策等と一体となった公共交通の維持・向上を図る具体策の確立・実施を推進している。また、観光を核としたまちづくりの支援や、物流全般の動向把握、モード横断的・総合的な物流関連事業の育成強化などの業務を行っている。

さらに、モード横断的な行政課題として、環境対策の強化、少子高齢化社会への対応、安全性の向上、利用者利便の向上、情報化の推進、防災対策の徹底等といったいわゆる 21 世紀型の課題について、地域のニーズをきめ細かく把握しながら的確に対応していくため、交通環境部を設置した。

交通環境部においては、地域の交通環境問題への取組み、交通バリアフリー化の推進、地域交通の情報化に関する実証実験の実施による、交通情報化の推進、防災体制の整備等の業務を行っている。

（2）地方運輸局における事業部の再編

これまで、地方運輸局には事業部として鉄道部、自動車部、整備部、運航部、船員部及び船舶部の 6 つの部が設置されていたが、21 世紀型交通行政の円滑な推進を図るため、以下のような再編と体制強化を行った。

1) 自動車交通部と自動車技術安全部の設置

地方運輸局には自動車関係の事業部として自動車部と整備部がそれぞれ設置されていたが、バ

スを中心とした地域交通の改善対策やタクシーやトラックを含めた道路運送事業の適正化対策を強化するために自動車交通部を設置した。また、車両に関する安全・環境対策、自動車ユーザー対策の充実を推進するために自動車技術安全部を設置した。

2) 海事振興部と海上安全環境部の設置

地方運輸局における海事行政については、従来より、運航部、船舶部及び船員部がそれぞれ設置されていたが、産業振興を通じた地域経済の活性化、地域ニーズへのよりの確な対応による利用者利便の向上等の観点から総合的な海事分野の振興を推進する必要性や海上安全・環境の確保に向けソフト・ハードにわたる取組みを一体的・包括的に行う必要性が生じていた。このため、海事行政に関する部体制について、

「海事振興部」と「海上安全環境部」による行政課題別の横割り 2 部体制へ改組し、海事行政の総合的・一体的な展開を図ることのできる業務体制を整備した。

(3) 運輸支局の設置

これまで、地方運輸局には陸運支局と海運支局が設置されていたが、今後はこれら支局のレベルにおいても、公共交通の維持・充実や環境問題・高齢化社会への対応等のために、モードを通じた施策の総合的展開や地域密着型行政の推進が必要とされた。

このため、従来の陸・海支局の業務に加え、全モードの交通事業者、観光事業者、地方自治体との調整等も併せて担う運輸支局を全国の都府県に一つずつ設置し、地域住民、地方自治体、地元経済界等のニーズを把握しつつ地域密着型の公共交通・観光政策の推進を図っていくこととした。

3. 1. 3 観光庁等の設置 (H20 白書)

観光立国の実現や暮らしにおける安全・安心の確保は喫緊の課題であるため、「観光庁」を国土交通省の外局として設置し、航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を「運輸安全委員会」及び「海難審判所」に改組するなどの組織改編を行った。

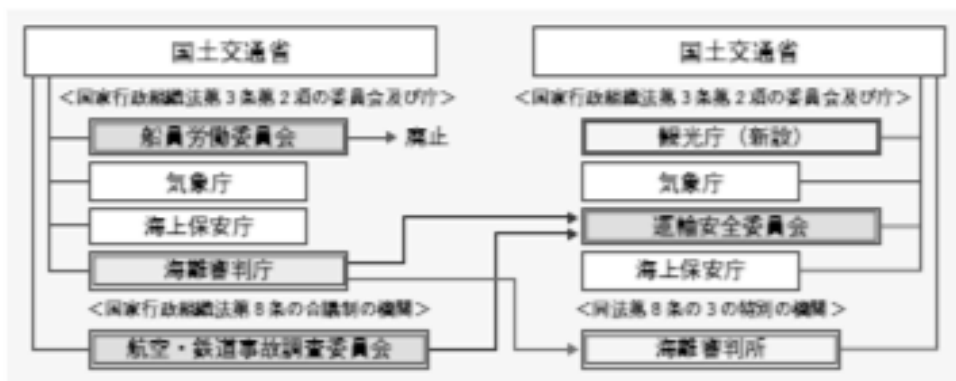


図 2-2 H20 年度における組織改編

出典：平成 20 年国土交通白書

1 観光庁の設置 (p81)

観光立国実現のため、平成 20 年 10 月 1 日に観光庁が発足し、機能的かつ効果的な業務の遂行を可能とする体制が整備された。

第一に、対外的に、国を挙げて観光立国に取り組むという我が国の姿勢を明確に示し、諸外

国との協議を効果的に進められるようになった。第二に、観光庁長官の強力なリーダーシップのもと他省庁との連携・調整を円滑に行うことにより、政府を挙げた取組みが強化された。第三に、観光に関する政府の窓口を明確化・一本化し、観光地域づくりなどの取組みに対して適切な支援施策の提案・調整を行うコンサルティング機能が整備された。

今後も、観光立国の実現に向けて、観光庁が中心となり、国を挙げて総合的かつ計画的に観光施策を推進することとした。

2 運輸安全委員会及び海難審判所の設置（p81）

国民の安全・安心を確保するため、平成 20 年 10 月 1 日に航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を改組することにより、運輸安全委員会及び海難審判所を設置し、事故原因究明機能の強化・総合化を可能とする次のような体制が整備された。

第一に、運輸安全委員会は、いわゆる「三条委員会」（注 1）であり、その職員の任免権や規則制定権に基づき、より主体的に組織を統轄することで政策立案・実施機能の高度化を可能とする体制が整備された。第二に、運輸安全委員会の業務範囲に海難を加えたことにより（注 2）、航空、鉄道、船舶交通に共通する専門的知見を有効に活用し、陸・海・空にわたる総合的な事故原因究明を可能とする体制が整備された。第三に、新たに原因関係者へ直接勧告が行うことができるようになるなど、事故再発防止機能が強化された。

今後も、国民の安全・安心の確保に向け、的確な事故原因の究明と再発防止策の提示を行うこととしている。

（注 1）国家行政組織法第 3 条にその根拠を持ち、職員の任免権や規則制定権など法律に基づく権限を有する委員会。従来の航空・鉄道事故調査委員会は、同法第 8 条にその根拠を持ち、国土交通省の「審議会等」という位置付けであり、その職員の任免権、規則制定権等を保持していなかった。

（注 2）海難については、従来、海難審判庁にて、原因究明と懲戒手続を一体的に行ってきたが、懲戒から分離した、再発防止のための「原因究明型」調査とすべきとの国際的潮流を踏まえ、原因究明は運輸安全委員会において、懲戒は海難審判所にて、分離して行うこととした。

3. 2 特殊法人等再編

3. 2. 1 特殊法人等整理合理化計画（H13～14 白書）

特殊法人等改革については、平成 13 年 12 月 18 日に特殊法人等改革推進本部で決定され、翌 19 日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」において、163(国土交通省関係法人28)の特殊法人及び認可法人を対象とし、事業及び組織見直し内容が個別に定められた。組織形態についても、「原則として平成 14 年度中に、法制上の措置その他必要な措置を講じ、平成 15 年度には具体化を図ることとする。」とされていた。

これを踏まえ、国土交通省においては、省を挙げて計画的かつ総合的に特殊法人等改革を推進するため、平成 14 年 1 月 31 日に、「国土交通省特殊法人等改革推進本部」を設置し、「特殊法人等整理合理化計画」に定められた事項の着実な実施に取り組んだ。

表 2-3 国土交通省関係の特殊法人等整理合理化計画の概要

法人名	事業・組織形態について講ずべき措置
日本道路公団 首都高速道路公団 阪神高速道路公団 本州四国連絡橋公団	日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成14年中にまとめる。
水資源開発公団	(事業の見直し) ・水需要の伸び悩み等を踏まえ、新規の開発事業は行わない。 ・新規利水の見込みが明確でない実施計画調査中事業の中止、実施中事業の事業規模の縮小等により、全体の事業量を縮減。 (組織の見直し) 独立行政法人
日本鉄道建設公団	(事業の見直し) ・都市鉄道線事業は、原則として新規採択を行わない。 ・民鉄線事業は、現在実施中のものに限定し、集中改革期間中に廃止を含め事業のあり方を見直し。 (組織の見直し) 廃止した上で運輸施設整備事業団と統合し、新たな独立行政法人を設置
新東京国際空港公団 関西国際空港株式会社	国際ハブ3空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。
地域振興整備公団	(事業の見直し) ・地方都市開発整備等事業は、都市再生を図るものを除き、新規採択を行わない。 (組織の見直し) 集中改革期間中に廃止(地方都市開発整備等事業とそれ以外の事業に分割した上で、地方都市開発整備等事業については、都市再生に民間を誘導するための事業施行権限を有する新たな法人に移管)
都市基盤整備公団	(事業の見直し) ・市街地整備改善事業は、都市再生を図るものに限定。 ・新規のいわゆるニュータウン開発事業は廃止する。 ・自ら土地を取得して行う賃貸住宅の新規建設は行わない。 ・賃貸住宅の管理については、可能な限り民間委託の範囲を拡大。また、居住の安定に配慮しつつ、入居者の同意を得た上で、可能なものは棟単位で賃貸住宅の売却に努力。 ・地方公共団体の委託に基づく都市公園の整備事業は、都市再生を図るものを除き、新規採択を行わない。 (組織の見直し) 集中改革期間中に廃止し、都市再生に民間を誘導するため、事業施行権限を有する新たな独立行政法人を設置。なお、公団事業については、所要の制度改正を含め、上記のとおり措置した上で、上記の独立行政法人に引き継ぐ。
運輸施設整備事業団	(事業の見直し) ・鉄道整備費無利子貸付等事業は、原則として新規採択を行わない。 ・船舶共有建造業務は、事業規模を大幅に縮小し、平成28年度までのできる限り早期に未収金を処理。未収金の処理終了時に廃止を含め事業のあり方を見直し。 ・運輸分野基礎的研究業務は、総合科学技術会議で総合調整。 (組織の見直し) 廃止した上で日本鉄道建設公団と統合し、新たな独立行政法人を設置

出典：平成13年国土交通白書

表 2-4 国土交通省関係の特殊法人等整理合理化計画の概要(つづき)

法人名	事業・組織形態について講ずべき措置
住宅金融公庫	(事業の見直し) ・融資業務は、平成14年度から段階的に縮小。利子補給を前提としないことを原則。 ・融資業務は、民間金融機関が円滑に業務を行っているかどうかを勘案して、独立行政法人設置の際、最終決定。公庫の既往の債権は、当該独立行政法人に引き継ぐ。 (組織の見直し) 5年以内に廃止。住宅金融公庫が先行して行う証券化支援業務については、新たな独立行政法人を設置。
帝都高速度交通営団	(組織の見直し) 特殊会社化(現在建設中の11号線が開業した時点からおおむね1年後(平成16年春の予定))
北海道旅客鉄道株式会社 四国旅客鉄道株式会社 九州旅客鉄道株式会社 日本貨物鉄道株式会社	(組織の見直し) できる限り早期に完全民営化
東日本旅客鉄道株式会社 東海旅客鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社	(組織の見直し) 平成13年12月1日に、完全民営化すること等を内容とする法律が施行
奄美群島振興開発基金	(事業の見直し) ・保証業務及び融資業務は、保証残高の縮小等財務の健全化を図る。 ・出資業務は、遅くとも平成17年度末までに廃止。 (組織の見直し) 独立行政法人
国際観光振興会	(事業の見直し) ・国の関与(補助金)を縮小。 (組織の見直し) 独立行政法人
日本勤労者住宅協会	(組織の見直し) 民営化(民間法人化)
(財)日本船舶振興会	(事業の見直し) ・事業実施の基準を明確化。 (組織の見直し) 当面特殊法人とするが、集中改革期間内に組織の見直しを検討し、結論
日本下水道事業団	(事業の見直し) ・下水汚泥広域処理事業は廃止し、既設処理施設は、調整・協議の上、地元地方公共団体に移管。 (組織の見直し) 地方共同法人(仮称)又は民間法人化
自動車事故対策センター	(事業の見直し) ・平成13年度中を目途に委託先を選定し、全ての療護センターを民間委託化。 (組織の見直し) 独立行政法人
海上災害防止センター	(事業の見直し) ・運営費交付金を前提とせず、自立的に運営。 (組織の見直し) 独立行政法人
空港周辺整備機構	(事業の見直し) ・事業の整備目標及び目標年次を明らかにした全体計画並びにこれを基にした中期計画を作成し、事業進捗を図る。 ・共同住宅建設事業は、廃止。 (組織の見直し) 独立行政法人

出典：平成13年国土交通白書

表 2-5 第 155 回国会において成立した法律

特殊法人等	新法人名	法的措置内容の概要	新法人設立又は民間法人化等の時期
【独立行政法人化する法人】			
水資源開発公団	独立行政法人水資源機構	「水資源開発公団法」の廃止及び独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
日本鉄道建設公団	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	「日本鉄道建設公団法」・「運輸施設整備事業団法」の廃止及び両法人を統合した独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
運輸施設整備事業団			
国際観光振興会	独立行政法人国際観光振興機構	「国際観光振興会法」の廃止及び独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
自動車事故対策センター	独立行政法人自動車事故対策機構	「自動車事故対策センター法」の廃止及び独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
海上災害防止センター	独立行政法人海上災害防止センター	独立行政法人の設立に係る立法措置（「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の改正）	平成15年10月1日
空港周辺整備機構	独立行政法人空港周辺整備機構	独立行政法人の設立に係る立法措置（「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」の改正）	平成15年10月1日
【独立行政法人化する法人以外の法人】			
帝都高速度交通営団	東京地下鉄株式会社（特殊会社）	「帝都高速度交通営団法」の廃止及び特殊会社の設立に係る立法措置	平成16年4月1日
日本勤労者住宅協会	変更なし（民間法人）	民間法人とするための立法措置（「日本勤労者住宅協会法」の改正）	平成15年10月1日
日本下水道事業団	変更なし（地方公共団体が主体となって運営する法人）	地方公共団体が主体となって運営する法人とするための立法措置（「日本下水道事業団法」の改正）	平成15年10月1日
合計：10法人	合計：9法人		

出典：平成14年国土交通白書

3. 2. 2 独立行政法人改革等（H19 白書）

独立行政法人改革については、平成19年12月に独立行政法人整理合理化計画が閣議決定されたところであり、本計画に基づき、交通関係研究機関4法人（（独）交通安全環境研究所、（独）海上技術安全研究所、（独）港湾空港技術研究所、（独）電子航法研究所）の統合や、（独）海上災害防止センターの民間法人（指定法人）化を始め、独立行政法人ごとに所要の事務・事業等の見直しに取り組むこととした。

3. 2. 1 鉄道関係

(1) 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の設立 (出典¹⁶⁾)

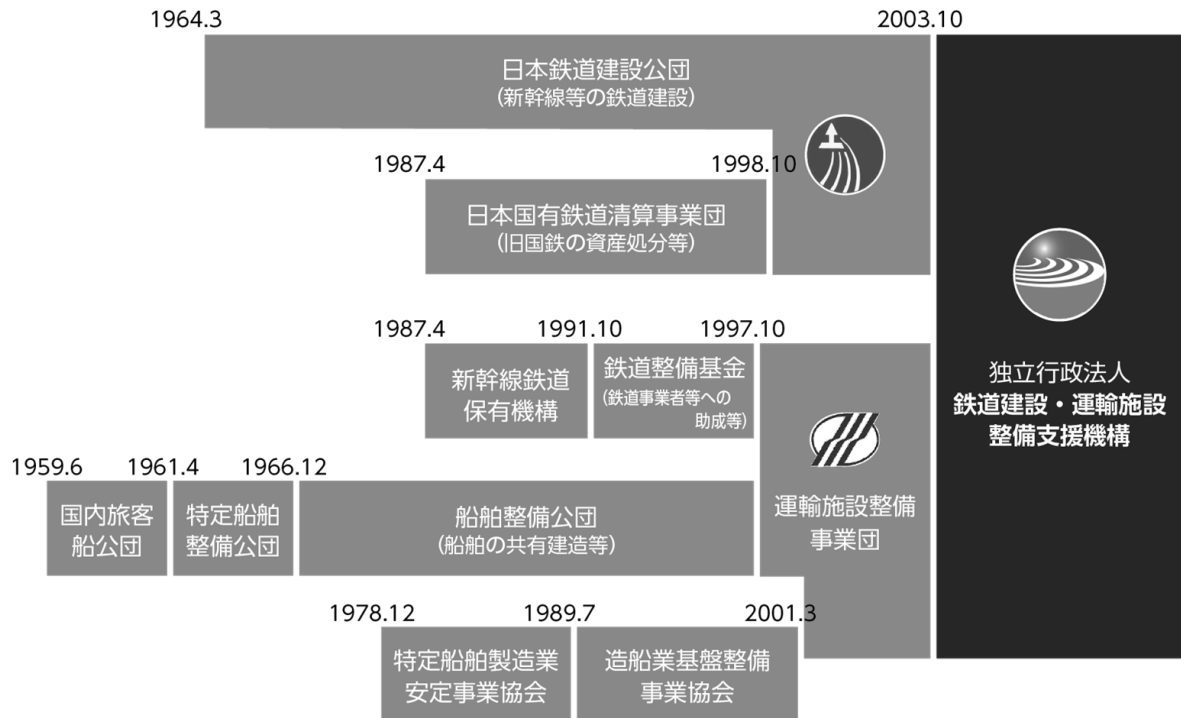


図 2-3 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の沿革

出典¹⁷

3. 2. 2 海事関係

(1) 船舶整備公団の組織再編 (H9 白書)

平成7年2月24日の閣議決定「特殊法人の整理合理化」に基づき、行政改革を進めるとともに、鉄道施設・船舶をはじめとする運輸関係施設がより効率的に整備されるよう、9年10月1日、鉄道整備基金と船舶整備公団を統合して「運輸施設整備事業団」が設立された。

新事業団においては、従来、鉄道整備基金が行ってきた新幹線をはじめとする鉄道施設の整備に対する支援業務や、船舶整備公団が行ってきた国内旅客船や貨物船の共有建造業務等を引き続いて行うほか、21世紀に向けた交通サービスの高質化、多様化を実現するための運輸技術に関する基礎的研究を新たな業務として追加した。

3. 2. 3 観光関係

(1) JNTO (H16 観光白書)

平成15年10月1日、特殊法人国際観光振興会が、新たに我が国の政府観光局の役割を担う独立行政法人国際観光振興機構(JNTO)として発足した。国際観光振興機構は、コスト管理と人事評価の適正な運用により、顧客満足度を重視した成果主義に基づく運営を理念とし、2010年までに訪日外国人旅行者数の1,000万人達成に最大限の貢献をするべく活動を行った。

国際観光振興機構は、世界の主要12都市に海外宣伝事務所を設け、在外公館、地方公共団体、関係団体等と協力、連携しながら、積極的に日本の観光魅力の広報、宣伝活動を行った。

4. 4.その他の行政改革

4. 1 地方分権（H15 白書）

4. 1. 1 地方ブロックの社会資本の重点整備方針

社会資本整備重点計画に基づき、個性ある地域の発展を目指し、国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を図りつつ、各地方支分部局による社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめることとした。

4. 1. 2 ローカルルールの推進

今後、地域間の人口構造や財政力の格差が拡大することが見込まれる状況の中で、地域の実情に応じて、コスト縮減を図りつつ、適切な選択を行うことができるような柔軟な規格・基準の設定(ローカルルールの導入)を行うことが必要であり、平成 15 年 7 月の道路構造令改正による小型道路(乗用車専用道路)及び高規格幹線道路等における追越区間付き 2 車線構造の導入等を行った。

4. 1. 3 地方ブロック戦略会議

全国 10 ブロックにおいて、地方整備局、地方運輸局等が中心となり、国の他の出先機関や知事・政令市長、地元経済界の代表等を交えて、社会資本整備のあり方や観光の振興等の諸課題に関し、広域的視点に立って地方ブロック戦略について意見交換を行う地方ブロック戦略会議を開催し、これを活用して国と地方との対話型行政の推進を図った。

4. 1. 4 国庫補助負担金制度の改革

国庫補助負担金について、「地方にできることは地方で」を基本に廃止・縮減を実施するとともに、従来の補助金とは全く異なる、市町村の自主性や裁量性を追求した新たな助成措置(まちづくり交付金)を創設するなど、地方の裁量を高める方向で改革を推進した。

4. 2 特定財源の見直し（公共事業改革の推進の一環）

4. 2. 1 道路特定財源の見直し（H15 白書）

道路特定財源については、平成 15 年度予算・税制改正の政府案において、道路特定財源に係る暫定税率の適用期間を 5 年間延長し、受益と負担の観点から納税者の理解・納得を得つつ、道路整備及び道路に密接に関連する事業に活用することとした。具体的には、本四公団の債務処理、地方への税源移譲のほか、特に環境分野や都市交通分野への活用として、地下鉄インフラ整備、住宅市街地整備関連、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入支援への活用等により総額で約 3,500 億円を新たな分野に活用することとした。さらに既存の道路予算においても、次世代低公害車の開発、燃料電池自動車実用化の促進などに道路特定財源の活用を図ることとした。

4. 2. 2 特別会計の見直し（H20 白書）

特別会計については、「特別会計に関する法律」に基づき、平成 20 年度に、道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金金融通特別会計を「社会資

本整備事業特別会計」として統合するとともに、自動車損害賠償保障事業特別会計及び自動車検査登録特別会計を「自動車安全特別会計」として統合することとした。

¹ 内閣府行政改革に関する懇談会（第 1 回）資料 3 「これまでの行政改革の経緯と理念」

<https://www.cao.go.jp/sasshin/kondan/meeting/2012/0507/pdf/s3.pdf>

² 内閣府経済社会総合研究所「バブル/デフレ期の日本経済と経済政策」分析・評価編 7

『構造問題と規制緩和』「7. 構造改革における規制改革・民営化」

https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12298599/www.esri.cao.go.jp/jp/esri/other/s/kanko_sbubble/analysis_07_07.pdf

³ 財団法人運輸経済研究センター「鉄道政策論の展開」

⁴ 内閣府行政改革に関する懇談会（第 1 回）資料 3 「これまでの行政改革の経緯と理念」

<https://www.cao.go.jp/sasshin/kondan/meeting/2012/0507/pdf/s3.pdf>

⁵ 内閣府経済社会総合研究所「バブル/デフレ期の日本経済と経済政策」分析・評価編 7

『構造問題と規制緩和』「7. 構造改革における規制改革・民営化」

https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12298599/www.esri.cao.go.jp/jp/esri/other/s/kanko_sbubble/analysis_07_07.pdf

⁶ 財団法人運輸経済研究センター「鉄道政策論の展開」

⁷ 内閣府行政改革に関する懇談会（第 1 回）資料 3 「これまでの行政改革の経緯と理念」

<https://www.cao.go.jp/sasshin/kondan/meeting/2012/0507/pdf/s3.pdf>

⁸ 内閣府行政改革に関する懇談会（第 1 回）資料 3 「これまでの行政改革の経緯と理念」

<https://www.cao.go.jp/sasshin/kondan/meeting/2012/0507/pdf/s3.pdf>

⁹ 内閣府行政改革に関する懇談会（第 1 回）資料 3 「これまでの行政改革の経緯と理念」

<https://www.cao.go.jp/sasshin/kondan/meeting/2012/0507/pdf/s3.pdf>

¹⁰ 内閣府行政改革に関する懇談会（第 1 回）資料 3 「これまでの行政改革の経緯と理念」

<https://www.cao.go.jp/sasshin/kondan/meeting/2012/0507/pdf/s3.pdf>

¹¹ 内閣府「PPP/PFI とは」

https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/aboutpfi/aboutpfi_index.html

¹² 内閣府「PPP/PFI とは」

https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/aboutpfi/aboutpfi_index.html

¹³ 東京メトロ Web サイト「沿革」

<https://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/history/index.html>

¹⁴ Osaka Metro Web サイト「会社概要」

https://www.osakametro.co.jp/company/company_profile/kaisya_gaiyou.php

¹⁵ 国土交通省道路局高速道路課「有料道路分野におけるコンセッションについて」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/content/001461992.pdf>

¹⁶ 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 Web サイト

<https://www.jr-tt.go.jp/corporate/organization/history.html>

¹⁷ 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 Web サイト

<https://www.jr-tt.go.jp/corporate/organization/history.html>