

平成17年度 第12回官業民営化等WG・第26回市場化テストWG  
追加資料要求項目（国土交通省）

ヒアリングを行った貴省所管の独立行政法人について、下記のとおり追加資料・追加質問項目の提出をお願いいたします。なお、今後、当会議において引き続き市場化テストを含む民間開放の推進について検討を深めていくこととしており、その議論を踏まえ、追加質問などを行う場合があることを念のため申し添えます。

航海訓練所

1. 当会議では、国や公共が市場・民間活動に関与する場合には、公共経済学の視点から、市場の失敗としての外部性、価値財性、市場の失敗としての情報の非対称性といった状況が明確に存在し、その是正を図る上で当該関与が必要十分であることが客観的かつ合理的に説明できることが必要と理解しており、同時に、公共の側には、その関与が正当なものであると主張する限り、それを国民に明白な形で客観的かつ合理的に説明すべき義務があるものと認識している。

貴省は、歴史的な経緯を踏まえて、船員の養成が現在においても、国の責務であり、国費を投入すべきであると主張されるが、社会情勢の変化に対応して、国の責任について本質的な見直しを行うべき時期にきており、貴省の主張の根拠について、改めて見解をお伺いしたい。

2. 船員の育成に関して、貴省は、「民間では採算が合わないので、この業務を行うことは不可能」であり、したがって「法的規制はないが、これを行おうとする民間事業者は存在しない」と主張されている。しかし、これは独立行政法人のみが既得権益として、国から多額の費用を受け取り、この業務を民間開放する場合にも、民間には一銭も出さないという思い込みがあるために、そのような誤った結論に到達してしまうものである。

現在、当会議において検討を進めている市場化テストでは、官民競争入札を行い、その結果、民間が落札した場合には、それまで航海訓練所に交付されていた経費が、法人に代わって落札した民間事業者に委託費として支払われることを前提としており、同じ経費を使って同様のサービスがなぜ民間ではできないといえるのか、貴省の見解をお伺いしたい。

3. 貴省は、5隻の練習船を活用し、年間延べ1700人にも及ぶ実習生に対して、必要な乗船訓練を実施している民間企業はなく、また、そのノウハウもないと主張されている。

しかし、航海訓練所の訓練を終えた実習生が、すぐには役に立たず、さらに商船で1年のOJTを重ねなければ、使いものにならないという民間からの声を真摯に受け止めれば、この主張には何の根拠もなく、むしろ、民間事業者には十分に航海訓練所と同等のサービスを提供する能力はあると考えられる。

これを踏まえて、再度、航海訓練所の業務を民間開放することの可否について、貴省の見解を明らかにされたい。

4．外航海運における日本人船員の割合が低下している現状を踏まえた場合、航海訓練所の役割が外航海運のみならず、中小企業の多い内航海運の船員を養成することにもあるというのであれば、むしろそちらの方に特化すべきではないか。

5．船員の育成に関しては、本来、供給者である法人側の理論で実践されるのではなく、修了者を船員として受け入れるユーザー側のニーズに沿って行われるべきものである。

日本人船員の割合が低下し、その求められる役割や機能がマネージメントに比重を移しつつある現在、航海訓練所の訓練のあり方についても、抜本的な見直しを行う必要があると考えられる。

しかし、にもかかわらず、航海訓練所では、5隻の実習船のうち、2隻が帆船で占められるなど、およそ時代のニーズにそぐわない時代遅れの実習がいまでも行われており、現実の船員としてのスキルアップになんらつながっていない。そもそも、航海訓練所の修了者が実際に職業的な船員として帆船に乗り込む割合は、実際に何%あるのか、ご教示いただきたい。

また、貴省は、帆船での実習について、教育上の観点から、是非とも必要であるとの主張をなされているが、本法人の失態により難破した帆船を50億の税金を投入して復元してまで、本当にこのような訓練が必要であると考えているのかとの当方からの質問に対して、納得できる説明は全く得られなかった。貴省の明快な見解をお伺いしたい。

もし教育上どうしても必要であると主張されるのであれば、その根拠について、明確な論拠をデータをもって示されたい。

6．航海訓練所に行けば、通常、3年以上必要な訓練期間が1年で済むことになっているが、その論拠は何か、まず、お示しいただきたい。

その上で、本来、集中して適切な訓練が施されるのであれば、何もそのための訓練機関が航海訓練所でなければならない理由はないはずであり、にもかかわらず70億円もの国費を毎年提供されて本法人が業務を独占し続けていることに問題があると考え、貴省の見解をお伺いしたい。

7．航海訓練所において行われている実習に関する投資効果を計るためには、航海訓練所を修了した実習生が本当に船員として勤務しているかを知る必要がある。

航海訓練所の修了者がどの程度の割合で本当に船に乗り組んでいるのかについて、過去5年間のデータをご教示いただきたい。

その上で、現状の事業量、定員数などについて、適正な水準であると考えるかどうかに、貴省の見解をお伺いしたい。

## 空港周辺整備機構

1．機構では、移転補償事業を実施されているが、移転補償の場合、事業実施時に一時金によって処理することが原則であり、その際には、1962年の「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」に従うことが必要である。いつまでも移転補償の権利を保有させたまま、それに対応し続けることは、閣議決定に反しており問題である。業務の早急な縮小整理が必要であると考え、貴

省の見解をお伺いしたい。

また、移転補償事業、緑化事業は既に 20 年、35 億円規模で現在も続けられているが、いつまで続けるつもりなのか、明確な見解をお伺いしたい。

2. 移転補償を現在も続けていることについて、貴省は「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」第 9 条をその根拠として挙げられているが、収用制度の根幹というのは、事業を行うときに決着をつけるべく、収用権を発動したとき、ないしは任意買収であっても買収事業を発動したときにすべて支払うというのが鉄則である。

この条文を根拠に申請権を保持させ続けるというのは、法解釈上問題があると思うが、貴省の見解をお伺いしたい。

3. 共同住宅事業に関しては、「特殊法人等整理合理化計画」の中で、早急に廃止すべき旨、決定されているところであり、早急な対応が必要であると思うが、本法人の中期計画では「継続運営」の方向にあり、閣議決定に反する所為である。早急に処分の方向に転換し、民間への移行を行うべきではないか。

貴省の見解を明示されたい。